

산업건설위원회회의록

2021년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관

1. 교통건설국

일시 : 2021년 11월 11일 (목) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

(10시 04분 감사개시)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

1. 교통건설국

○위원장 김찬술 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」에 따라 교통건설국에 대한 2021년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

오늘 실시하는 행정사무감사는 교통건설국 소관 사무 전반에 대해 실태를 파악하여 불합리한 사항을 개선하는 가운데 생산적인 정책방향을 제시하는 한편 모범 사례를 적극적으로 발굴하는 등 시민의 복리증진을 위한 다양한 정책들이 합리적으로 시행되도록 감시와 견제 그리고 정책대안을 제시하기 위한 것이며 향후 의정활동과 예산안 심사과정에 적극적으로 반영하기 위한 것입니다.

이러한 취지를 유념하시고 교통건설국장을 비롯한 공직자 여러분께서는 진솔한 자세로 성실하게 감사에 임해 주시기를 당부드립니다.

감사진행 순서는 먼저 증인선서를 받은 다음 업무보고 청취와 감사 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

효율적인 감사를 위해 몇 가지 유의사항을 말씀드리겠습니다.

위원님들께서 감사하실 때에는 핵심내용 위주로 질의해 주시기 바라며, 교통건설국장께서는 위원님들께서 이해하기 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

아울러 보충답변이 필요한 부분에 대해서는 본 위원장의 허락을 받고 관계부서

장이나 기타 증인께서 발언대로 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 위원들께서 자료요구 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 「지방자치법」 제41조제4항에 따라 증인선서가 있겠습니다.

먼저, 증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정 등에 대해 말씀드리겠습니다.

선서를 하는 이유는 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 서류 제출요구를 받은 자가 정당한 사유 없이 정해진 기간 내에 제출하지 않을 경우와 출석요구를 받은 증인이 정당한 사유 없이 출석하지 아니하거나 선서 또는 진술을 거부한 경우 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있고 증인이 거짓증언을 하였을 때에는 고발될 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 한선희 교통건설국장께서 선서해 주시고 다른 증인들께서는 제자리에서 일어서서 오른손을 들어주시기 바라며 선서가 끝난 후에는 선서문에 서명하여 본 위원장에게 일괄 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 한선희 교통건설국장께서는 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2021년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 「지방자치법 시행령」 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2021년 11월 11일

교통건설국장 한선희

공공교통정책과장 김영빈

버스운영과장 최훈락

운송주차과장 이옥선

건설도로과장 최중문

차량등록사업소장 조한식

(교통건설국장 한선희, 김찬술 위원장에게 선서문 전달)

○위원장 김찬술 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

오늘 우리 위원회 행정사무감사 진행 사항을 모니터링하기 위해 대전시민네트워크 설재균 님, 조용준 님이 함께하셨습니다.

방문을 진심으로 환영하고 노고에 감사드립니다.

다음은 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

보고는 일반적인 사항은 유인물로 갈음하고 핵심내용 위주로 보고해 주시기 바

합니다.

그러면 한선희 교통건설국장께서는 업무보고하시기 바랍니다.

○**교통건설국장 한선희** 교통건설국장 한선희입니다.

주요업무보고에 앞서 지난 10월 19일 자 인사발령에 따라 건설도로과장에 부임한 최종문 과장을 소개해 드리겠습니다.

(건설도로과장 최종문 인사)

존경하는 김찬술 위원장님 그리고 위원님 여러분, 교통건설국 소관 업무에 대하여 적극적인 지도와 격려를 보내주심에 깊이 감사드리며 지금부터 교통건설국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

47쪽입니다.

보고드릴 순서는 총괄, 2021년 추진실적 및 2022년 추진계획 순입니다.

49쪽 총괄입니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

이상으로 교통건설국 주요업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○**위원장 김찬술** 한선희 교통건설국장 수고하셨습니다.

그러면 교통건설국 소관 업무에 대해 감사하실 위원님께서는 감사해 주시기 바랍니다.

윤종명 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○**윤종명 위원** 동구 3선거구 윤종명 위원입니다.

먼저, 코로나 시기에 그동안 우리 대중교통의 철저한 코로나 방역으로 확산 방지에 노력과 수고하신 한선희 국장님을 비롯해서 관계공무원 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

우리 교통행정은 시민생활과 밀접한 부분으로 관계공무원의 노력에도 불구하고 불편을 호소하는 민원업무로 노고가 많으신 줄 압니다.

먼저, 감사자료 280쪽에 보면 시내버스 준공영제 개선에 대해서 감사를 하겠습니다.

우리 시는 2005년도부터 준공영제가 실시되었지요?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**윤종명 위원** 매년 우리가 1천억이 넘는 재정이 지원되고 있고 트램도 완공되면 상당수 시내버스 노선이 개편될 걸로 보고 있습니다.

비수익 노선이 발생할 우려가 있는데 어떻게 전망하고 계시는지, 지금 그동안의 시 재정 지원현황을 보면 2005년도 89억을 시작으로 해서 2020년도에는 1천억, 올해는 1,100억 원의 보전금이 필요할 것으로 추정이 되고 있는데, 트램에 대비한 전망을 어떻게 하고 계시는지 국장님 포괄적으로 말씀 한번 해주실래요?

○**교통건설국장 한선희** 위원님이 지적하신 대로 2024년에 충청권 광역철도망이 개통이 되고 계획대로 가면 2027년에 트램이 개통되는데 저희 교통국에서는 지금 새로운 교통수단 도입에 따라서 시내버스 노선이 그와 맞춰서 연동해서 노선개편을 지금 준비 중에 있다는 말씀을 드리고요.

지난번 추경에서 2024년 충청권 광역철도망 개통 대비 노선개편 용역을 위해서 저희가 이미 작업을 시작했습니다.

그래서 앞으로 두 번에 걸쳐서 2024년과 2027년에 대비해서 노선개편을 대대적으로 하겠다는 말씀을 드리고, 특히 비수익노선은 어쩔 수가 없습니다.

운행을 안 할 수가 없습니다, 그 지역 주민들을 위해서.

그래서 저희가 비수익으로 운영을 하되 최대한, 지금 막대한 재정지원금이 들어가고 있는데, 특히 코로나가 종식이 되고 하면 시내버스 승객도 과거처럼 회복이 되고 개선이 될 것으로 예상은 되지만 저희가 좀 더 승객 창출을 위해서 노력을 하도록 하겠습니다.

○**윤종명 위원** 우리 준공영제 도입취지는 서비스 개선 및 안전성을 확보하고, 취지와 다르게 올해 같은 경우는 9월 30일에 파업이 실시됐어요.

반복적으로 지속될 우려가 있는데 본 위원이 산업건설위원회에 와서 처음 예산 심사 때부터 제가 준공영제의 완전공영제를 주장했던 바가 있습니다.

그렇지요?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**윤종명 위원** 완전공영제 시행 관련 버스노동자의 의견을 그동안에 수렴 같은 건 해보셨는지 모르겠어요.

여기에 완전공영제에 대해서 제가 처음에 예산 심사 때부터 말씀드렸는데 하여튼 버스회사를, 여러 가지 경영난이라든지 어려운 회사들을 한번 해서 시범적으로 완전공영제를 도입해 보자는 제안을 했던 바가 있거든요.

그래서 지금 어쨌든 그런 부분들을 노동자하고 어떤 의견수렴이라든가 이런 걸 해보셨는지, 고용안정이라든지 처우가 개선되고, 내부에 불만이 있을 수가 있기 때문에 이런 부분들을 우리가 완전공영제를 도입해서, 전에 그런 계획도 한번 말씀해 주셨고 그래서 어디까지 어떻게 진행을 하고 계시는지 말씀 한번 해주시지요.

○**교통건설국장 한선희** 저희가 지금 준공영제를 하고 있는데 준공영제라는 게 기본적으로 적자가 나오기 때문에 적자 부분에 대해서는 시민의 발인 시내버스에 대해서 시에서 예산 보전을 해주고, 운영은 사업자들이 하는 그런 체제인데 지금 말씀하신 그런저런 여러 가지 문제점들이 계속 제기되고 해서 일부 완전공영제를 시범적으로 하자는 의견을 지난번에 주셨고, 저희도 그 의견에 공감해서 지금 일부 버스 대수에 대해서 완전공영제를 해보는 걸 검토하고 있다는 말씀을 드리고,

지금 저희가 예산도 이미 반영을 해주셔서 어떤 식으로 완전공영제를 우리가 도입을 단계적으로 할 건지에 대해서 용역을 준비 중에 있다는 말씀을 드립니다.

그 용역에서 여러 가지 대안들이 제시가 될 것이고 그런 대안들에 대해서 업계와 시민들의 의견 또 의회에 보고해서 그런 의견들을 종합해서 어떤 식으로 할지는 내년 정도에는 방향성을 잡도록 그렇게 준비하고 있다는 말씀을 드리고, 노동조합에서는 기본적으로 저희가 공식적으로 의견을 문의한 것은 아니지만 전반적으로 우리 시가 단계적으로 공영화로 가는 것에 대해서는 찬성 쪽의 의견이 많은 것으로 파악하고 있습니다.

○윤종명 위원 그러면 지금 용역보고서는 언제, 연말 정도 안에는 나오나요?

○교통건설국장 한선희 내년이요?

내년 말씀이시지요?

○윤종명 위원 아니, 올해는 아직 다 안 나오고, 결과가?

○교통건설국장 한선희 지금 용역을 시작하는 단계라는 말씀을 드리고 저희가 이번에 용역을 발주했더니 유찰이 됐습니다.

단독입찰이 되어서, 그래서 조금 계획보다 몇 달 늦어지고 있다는 말씀을 드리고 그래서 저희가 서둘러 하려고 내년 6월까지의 용역을 마무리하려고 계획하고 있습니다.

○윤종명 위원 경제성 원리의 부재로 인해서 버스의 정시성이라든지 속도, 안정적인 운영, 편의성 등 서비스 개선이 되지 않는다고 하는데 이에 대한 대책도 어떻게 또 갖고 계신지 모르겠어요.

○교통건설국장 한선희 서비스 대책은 저희가 계속 시내버스 서비스평가를 매년 하고 있습니다, 매년 하고 있고 우리 시민단체와 같이 가서 버스에 탑승해서 어떻게 하고 있는지 다 체크도 하고 평가도 하고 평가한 결과에 의해서 인센티브도 업체에 지원하는 노력들을 하고 있고, 저희가 또 민원이 발생했을 때에는 해당 업체에 직접 나가서 해당 기사나 이런 사람들의 의견도 이렇게, 민원사항에 대해서 직접 통보를 해서 계속 서비스가 개선되도록 노력하고 있는데, 지금 최근에 승객이 코로나 때문에 감소하면서 재정지원금이 굉장히 늘었고 그런 것에 대한 것에 대해서 비추어 봤을 때 앞으로 서비스 개선을 더 많이 해야 된다는 생각을 하고 있습니다.

○윤종명 위원 어쨌든 워드 코로나로 전환되면서 여러 가지 이용객들이 많이 늘어날 걸로 보고 있는데요, 조금 더 이용률을 높이기 위한 개선방안도 마련해 주시길 부탁드립니다.

○교통건설국장 한선희 예, 알겠습니다.

○윤종명 위원 시외버스 간이승강장 편의시설 관련에 대해서도 제가 감사를 하겠습니다.

우리 시에 몇 개의 시외버스, 고속버스 간이승강장이 있지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 지금 보면 둔산동에 대전청사, 샘머리아파트 옆에 간이승강장이 있는데 여러 가지 운행거리 등을 감안해서 꼭 필요한 최소한의 부대시설은 필요하다고 생각이 드는데, 어떻게 국장님 이게 또 어쨌든 이용하는 민원인들 여론을 들어보면 거기에 화장실이라든지 최소한의 어떤 편의시설은 구비되어야 되지 않겠느냐, 또 어쨌든 시외버스를 타고 인천공항이라든지 서울이라든지 장시간 운행하는 버스 노선이기 때문에 시민을 위한 간이화장실 이런 부분들은 편의시설이 필요하다고 생각이 들어서, 하여튼 어쨌든 설치 공간 같은 경우가 부족하다고 그러면 거기 정부청사 부지를 협조해서 활용한다든지 이런 대책이 필요하다고 생각이 드는데 국장님 의견은 어떠신지 말씀 한번 해주시지요.

○교통건설국장 한선희 위원님 지금 말씀하신 데가 정류소라고 하는 데인데 시외버스, 고속버스정류소가 우리 대전에 한 10개 정도가 있습니다.

그런데 대부분은 조금 소규모고 지금 말씀하신 둔산정류소, 시외버스정류소가 가장 이용객도 많고 그런데 편의시설에 대해서 저희도 공감은 하는데 이게 인도 위에 있고 하다 보니까, 또 그 인도에는 버스를 타는 분도 있지만 안 타는 일반시민들이 통행하다 보니까 어려운 점이 있는데 편의시설 확충에 저희가 조금 더 고민해 보고 지금 말씀하신 사항에 대해서, 예를 들면 둔산정류소 같은 경우 사실은 그쪽 안에 청사에서 좀 땅을 내주면 꼭 불가능한 것도 아닌데 저희가 한번 협의해 보도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 이용객들이 장시간 이용하고 또 거기 정부청사 안에라도 어쨌든 이용객들이 할 수 있도록 어떤 협조가 된다고 하면 그런 부분도 한번 강구해 보는 게 좋지 않겠느냐 이런 생각이 들어서 한번 말씀드렸습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 한번 협의하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 그리고 지금 주차문제에 대해서 제가 감사를 하겠는데요.

최근 사회분위기가 코로나로 인해서 대면접촉을 피해서 취미활동 등으로 인해서 캠핑카 이용이 급증하고 있지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 반면에 이게 또 주차문제가 대두되고 있는 것 같아요.

캠핑카 종류도 다양하고 차량에 장착된 캠핑카 차량 외에 차량에 의해서 이동하는 캠핑트레일러 등도 있고 그래서, 화면 한번 띄워주세요.

(프레젠테이션자료를 보며)

지금 보면 흔히 캠핑카 수요가 많이 늘어나서 주차문제가, 화면 보시다시피 캠핑카가 저렇게 도로변에 주차되어 있어요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 차도 양쪽에는 녹지대인데 아마 캠핑카가 저렇게 커버를 씌워놓은 걸 보면 상당히 오랫동안 방치되는 부분인 거 같아요, 그렇지요?

그런데 저걸 이동조치나 단속을 왜 안 하는지 모르겠어요.

최근 언론을 보면 단속의 법적근거가 없다고도 올라와 있고, 그래서 저 부분을 불법방치 차량에 대해서 단속도 중요하지만 저 부분에 대해서 늘어나는 캠핑카, 트레일러에 대한 근본적인 대책도 필요하다고 생각이 들거든요.

2020년 2월을 기준으로 해서 카라반, 캠핑카 신규 구입 시 차고지등록 의무화라고 이렇게 되어 있는데, 2020년 2월 이전 취득 차량은 적용제외라고 이렇게 나와 있어요.

이게 어떻게 지금 진행되고 있는지 설명 좀 한번 해주시지요.

○교통건설국장 한선희 이게 제가 알기로는 차량 크기에 따라서.

○윤종명 위원 캠핑카가 저게 차량 크기하고는 다르고 현재는 다 넘버가 나올 걸요?

○교통건설국장 한선희 제가 알기로는 캠핑카도 3.5톤 이상은 차량 등록할 때 차고지가 있어야 등록이 되고, 3.5톤 이상은 차고지가 있어야 등록되는 걸로 알고 있는데 아마 그 차이가 있지 않나 싶은 생각이 듭니다만 지금 캠핑카가 우리 시에 등록된 건 한 100여 대 정도 됩니다.

100여 대 정도 되는데 이게 아까 저 그림에서도 보듯이 불법이 아닌 주차공간에 장기 주차하는 건 사실은 또 불법이 아닙니다, 그것은.

그게 유료면 돈을 낼 것이고 무료면 그냥 무료로 되는 건데, 그래서 저희가 지금 유성구 계산동에 보면 캠핑카 전용주차장도 몇 면, 한 80면 정도 댈 수 있는데 저 캠핑카의 소유주들께서 가까운 데면 거기 대는데 멀리 동구나 대덕구에 있는 분들은 거기까지 와서 대지를 앉으시지요.

앉으셔서 캠핑카 전용주차장을 추가, 구별로 1개소씩이라도 추가 확보해야 되지 않나 이런 고민들을 저희가 지금 하고 있는 상황입니다.

○윤종명 위원 지금 저쪽에 화면에도 나와 있는 저기는 주차구역이 사실 아니거든요.

○교통건설국장 한선희 그러면 저건 불법주정차이기 때문에 단속을 해야 맞습니다.

○윤종명 위원 지금은 캠핑카들이 넘버가 달려 나오기 때문에 거기에 따라서 우리가 단속, 아까 말씀드린 대로 단속도 중요하겠지만 거기에 대한 대책을 세워야 되지 않겠느냐, 지금 일반차량 주차장 가지고는 협소하거든요, 저게 차가 크고 길어서.

○교통건설국장 한선희 저희가 하여튼 자치구와 협의해서, 저도 간간이 저런 걸 보고 있는데 유성구에 있는 캠핑카 전용주차장처럼 자치구별로 최소 1개소씩은

캠핑카를 장기 전용주차할 수 있는 공간을 저희가 자치구와 협의해서 한번 확보토록 노력하겠습니다.

○윤종명 위원 지금 “공영주차장에 세운 캠핑카 처벌 못 한다.” 언론내용을 이렇게 보면 죽 많이 나와 있어요, 언론보도에.

저게 차량 주차공간을 1대만 차지하는 게 아니라 옆에까지 차지하다 보니까 다른 차량들 주차하는 데도 굉장히 불편을 느끼게 되고요.

그래서 어쨌든 차고지등록제를 뭔가 강력하게 강구해야 되지 않겠느냐 이런 생각이 들고요.

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 같은 화면을 보면 저쪽에 녹지대가 있어서 그쪽은 인도도 없습니다.

인도도 없는데 지금 그쪽으로 무단횡단 같은 거 할 이유도 없다고 보는데 중앙분리대가 상당히 높게 저렇게 되어 있어요.

확실적으로 중앙분리대를 왜 저렇게, 저런 데는 조금 낮은 중앙분리대로 해도 될 것 같다는 생각이 드는데 일괄적으로 어떻게 전부 다 저렇게, 저게 오히려 소방차라든가 여러 가지 저기할 때는 더 위험한 사고를 유발할 수도 있거든요.

○교통건설국장 한선희 위원님 지금 저희가 작년부터 교통사고 사망자 줄이기 차원에서 중앙분리대 설치 사업을 대폭 확대하고 있습니다.

그런데 저희가 지금 설치하는, 시와 자치구에서 하는 게 전체 도로에 비하면 굉장히 아직은 미미한 상황이고요.

그래서 저희가 저걸 설치할 때 대개 종전에, 과거에 사고가 났던 지역이라든지 그리고 무단횡단이 많은 지역이라든지 또 어르신들께서 많이 무단횡단하는 지역 이런 데를 우선적으로 설치합니다.

저기가 지금 어디인지는 제가 모르겠는데 자치구에서 저기를 선정할 때도 그런 사고의 과거이력이 있든지 그런 문제점이 있어서 설치한 걸로 추정됩니다.

○윤종명 위원 그런 부분이 아니고 아마 도로가 연결되다 보니까 계속 거기 있어서 했던 것 같은데, 하여튼 무단횡단 방지를 위해서 안전시설로 이해는 되지만 최근 들어서 중앙분리대가 많이 설치되는 것 같아요.

금년도에는 새로 신설한 부분이 몇 개소나 됩니까, 중앙분리대가?

○교통건설국장 한선희 저희가 작년, 금년에 좀 많이 확대해서 하고 있는데 제 기억으로는 금년에 한 12km 정도를 했고요, 작년에 한 9km 정도를 했습니다.

○윤종명 위원 저게 현재 저 장소, 설치되어 있는 데가 느리울중학교 인근이거든요, 느리울중학교.

사실 녹지대고 해서 무단횡단하고 할 이런 필요성은 없는 데예요, 저게 사실.

그래서 저걸 저런 데까지 중앙분리대를 꼭 설치할 필요성이 있는가 이런 생각

이 들고요.

차량이 정체될 경우 또 소방차라든지 구급차 이런 부분들, 시간 다투는 긴급차량에 대해서는 여러 가지 지체되지 않을까 이런 생각도 들고요.

오히려 시민의 안전을 이런 데서는 더 저해할 우려도 있다.

○**교통건설국장 한선희** 하여튼 긴급차량은 사거리 앞에 대개 유턴구간이 있어서 거기는 저희가 중앙분리대를 끊어놓습니다.

그래서 유턴할 수 있도록 하고 있다는 말씀이고, 하여튼 저 중앙분리대는 자치구 의견을 듣고 또 경찰청 요구가 있을 때, 그리고 시에서 판단해서 선정하는데 한번 저쪽이 지금 말씀하신 대로 불필요한 지역인지에 대해서 검토해 보겠습니다.

○**윤종명 위원** 그리고 가끔 보면 중간에 저게 파손돼서 같은 업체 것이 아닌 미관을 해치는 다른 업체 걸로 설치되는 부분도 있는 것 같더라고요.

그런 부분도 세심하게 잘 고려했으면 좋겠다는 말씀드립니다.

○**교통건설국장 한선희** 예, 알겠습니다.

○**윤종명 위원** 다음 화면 보시지요.

지금 여기가 버스승강장이잖아요?

버스승강장인데 여기다 주차선이 그어져 있어요, 노상주차장을 이렇게.

○**교통건설국장 한선희** 저기가 위치가 어디인가요?

○**윤종명 위원** 이게 느리울중학교 그 주위라니까요.

○**교통건설국장 한선희** 아, 느리울중학교요.

○**윤종명 위원** 하루에도 버스가 수십 대씩 정차를 하고 그렇게 하는 부분인데 저게 대각선으로 정차하는 일이 발생해서 여러 가지 사고도 발생할 우려가 있고 그래서 버스를 타기 위해서 차가 앞으로 나가게 되면 차도로 내려가야 되고 하는 여러 가지 불편을 초래할 수가 있는데 저 부분에 대해서는 어떻게.

○**교통건설국장 한선희** 저게 승강장 대도로변이고 주행할 수 있는 도로인데 1차선도, 그리고 저게 승강장 앞인데 저기에 주차선이 그어져 있는 게 저도 좀 이해가 잘되지 않습니다만 현장 확인해서 사고위험성이라든가 버스진행에 방해가 되는 걸로 지금 판단되는데 주차구역을 삭제하는 쪽으로 검토하겠습니다.

○**윤종명 위원** 그렇게 하고 어쨌든 저게, 저는 그런 생각이 듭니다.

중앙분리대라든가 여러 가지 그런 부분을 파손했다든지, 부주의로 인해서 저런 부분을 파손했다든지 이런 사고가 저기했을 때 연락할 수 있는 긴급연락망, 연락할 수 있는 그런 것이 안내표찰이 어디 붙어있으면 좋겠다는 생각을 해봤거든요.

○**교통건설국장 한선희** 연락처는 우리 시의 대표전화도 있고 해서 하면 되는데.

○**윤종명 위원** 버스승강장이라든지 어디 일부라도 저런 교통불편이라든지 이런 부분에 대해서 연락할 수 있는 안내표찰 같은 것은 필요하겠단 이런 생각이 듭니다.

○교통건설국장 한선희 도로 곳곳에 할 필요가 있다는 말씀이지요?

○윤종명 위원 이게 왜냐하면 본인이 부주의해서 중앙분리대를 훼손했다든지 이렇게 했을 때 연락해줄 필요성이 있거든요.

그래서 그런 부분들도 할 수 있도록 버스승강장이 났든 인근에 보일 수 있는 데에 연락처라도, 할 수 있는 부분을 해놓으면 좋겠다.

○교통건설국장 한선희 전화번호를 적어서 할 수 있도록.

예, 저희도 적극적으로 검토해 보겠습니다, 위원님.

○윤종명 위원 어쨌든 시민들을 위해서 사소한 것까지도 한번 신경 써서 해결 했으면 좋겠다는 말씀드립니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○윤종명 위원 여기까지 하고 다음에 하겠습니다.

○위원장 김찬술 윤종명 위원님 수고하셨습니다.

잠시, 오전에 15분씩만 해주셔야 이게 3시까지 멘트를 딸 수 있다고 하니까요, 시간 좀 지켜주셨으면 좋겠습니다.

존경하는 윤종명 위원님께서 말씀하신 것 중에 저희도 민원이 들어와 있는 게 하나 있습니다.

공원주차장에, 공영주차장이나 공원주차장 있지 않습니까?

거기에 장기 주차하는 트레일러가 상당히 있다고 해서 그 민원이 상당히 많이 들어옵니다.

그래서 비래동 길치공원에 가면 그 공원 있는 데 거기 아예 주민들이 써 붙였어요, 그거 좀 빼라고.

그 정도로 심각성이 있는 겁니다.

또 한 가지 문제는 공영주차장에서 토요일, 일요일 되면 음식을 해드세요, 거기서.

이게 어떠한 제재나 조치가 분명히 필요한 것 같습니다.

한번 참고해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예, 위원님 그거 저희가 잘 챙겨보고, 공영주차장에 유류는 그렇게 안 하겠지요, 무료니까 그렇게 장기 주차를 할 건데.

○위원장 김찬술 그렇습니다.

○교통건설국장 한선희 저희가 주기적으로 매달 한 번씩이라도 장기 주차가 되는지를 자치구와 협의해서 점검하고 조치하도록 하겠습니다.

이것도 한번 저희가 챙겨보겠습니다.

○위원장 김찬술 다음 감사하실 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

이광복 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○이광복 위원 국장님, 업무보고 책자에 보시면 62쪽에 시민이 편안한 지하안전

등 기반 구축이라고 되어 있습니다.

2021년도 추진실적이라고 해서 지하시설물 관리 및 건설현장 안전관리 등 축하했는데 지금 이런 부분은 어느 분야를 하신 거지요?

지하시설물 10종이라고 하셨습니다.

○교통건설국장 한선희 지하 안전시설물이 많이 있습니다.

예를 들면 여기 지하공동구, 둔산공동구 같은 그런 것도 포함이 됩니다.

○이광복 위원 공동구는 대덕대로로 되어 있고요.

또 다른 부분은 어느 부분까지 다 하셨나요?

○교통건설국장 한선희 저희가 협의체가 구성되어 있고 그 협의체에서 여러 가지 상의, 논의, 문제가 있을 때 같이 그 현장 조치도 하는데 상수도, 하수도, 아까 말씀드린 공동구, 도시철도, 지하상가 이런 종합적인 여러 가지 시설들입니다.

○이광복 위원 이게 이번에 환경공단에서 주관하고 대전시에서 공사하고 있는 물순환 선도도시로 선정돼서 지금 월평지역과 둔산지역에 공사를 하고 있지 않습니까?

그런 부분이 인도 쪽에다 지금 만들어지고 있는 거거든요, 그렇지요?

그런데 인도를 다 파헤쳐서 다시 되메우기 하는 데가 한두 군데가 아니에요.

그래서 제가 물어봤어요, “왜 그래요?”

물론 우리 위원회가 아니라 다른 위원회이기 때문에 전부 다 여기서 디테일하게 말할 수는 없습니다만 파다 보니까 지하에 케이블이 묻혀 있다는 거지요, 케이블이.

“왜 그것을 사전에 도면을 확보 못 했느냐?” 했더니 “둔산지역의 그게 없다.”는 거예요.

그때 당시에 준공될 때는 지장물, 매설물에 대한 도면이 있지 않습니까?

그걸 하지 않았다는 거지.

그런데 만일에 이런 걸 할 때 좀 더 디테일하게 하셔서 이것뿐만 아니라 나중에 또 우리가 트램을 하다 보면 각종 여러 가지 문제가 생길 가능성이 많지 않습니까?

꼭 중앙만 있는 게 아니라 가변에도 트램이 지나갈 수도 있어요, 그렇지요?

그래서 다시 한번 들어봤더니 다 그 얘기에요.

멀쩡한 잔디블록을 다 파헤쳐서 좋은 걸 지금 그걸로 다 바꾸고 있고 또 뭘니까, 바람의 숲길인가요?

그런 걸 다 했단 말이에요, 인도 쪽에다가.

그런데 파다 보면 다시 되메우기 하고 되메우기 하고 되메우기 하는 게 지하에 매설되어 있는 케이블 때문에 못 한다는 거지요.

얼마나 이게 낭비가 클까요?

지금도 보시면 다니다 보면 인도에 기존의 잔디블록을 파헤치고 되메우기 해서 그냥 잔디는 듬성듬성 남아 있고 마무리가 안 된 지역은 다 그런 지역입니다.

그러면 이 자리에는 국가적인, 기관이 많이 들어와 있는 둔산지역에 보이지 않는 광케이블이나 이런 게 여러 가지가 많을 거라고요, 이게.

그래서 이번에 하시는 김에 좋은 실적을 갖고 하셨는데 좀 더 깊이 파고드셔서 대전시 내 전반적인 지하 지장물, 매설물에 대해서 계획을 잡으실 용의는 없는지 물어보겠습니다.

○**교통건설국장 한선희** 위원님 말씀대로 지당한 말씀이신데, 저희가 지금 지하 안전관리계획도 수립해서 하고 하는데 개별, 지하에 매설된 케이블을 모르고 공사를 하다가 지금 말씀하신 공사를 진행 못 하는 그런 상황이 발생된 걸로 지금 제가 이해가 되는데, 기본적으로 공동구 같은 경우는 다 도면이 있지요.

○**이광복 위원** 공동구는 있는데.

○**교통건설국장 한선희** 다 있고 상수도니 하수도니.

○**이광복 위원** 공동구는 있는데 지금 이런 인도에, 도로 옆에 이런 데는 없다는 거지요, 그게.

○**교통건설국장 한선희** 그건 제가 한번 사실관계를 확인해 보겠습니다.

○**이광복 위원** 예, 확인해 보시고, 그런데 저는 이해를 못 하는 게 그쪽에 한전이 됐든 LH공사가 단지 조성할 때 한전이면 한전 전선 관계가 있을 거고, 그렇지요?

KT면 KT, 기관별로 다 있을 것 아닙니까, 도면이?

○**교통건설국장 한선희** 예, 다 있지요.

○**이광복 위원** 그러면 그걸 확보 안 했다는 얘기 아니에요?

○**교통건설국장 한선희** 그게 지금 인도를 굴착하려면 우리 시나, 큰 거는 우리 시에서 관리하는 건 그렇고, 자치구에서 관리하는 인도 같은 경우는 자치구에서 굴착허가를 받아서 하게 되어 있습니다.

그러면 그런 지하에 있는 매설물에 대해서는 당연히 그게 공사하는 측과 이렇게 공유가 되는 걸로 제가 알고 있는데…….

그래서 하여튼 지금 지하시설물 관리시스템이라고 해서 우리 스마트시티과에서 관리를 하는데 거기에 그런 공간정보와 지하 관련된 정보들이 다 제공됩니다.

그런데 그것을 모르고 뚫다는 것은 공사하는 분들이 조금 부주의하지 않았나 하는 생각이 듭니다.

○**이광복 위원** 그러면 환경공단을 나무라야 할까요, 대전시를 나무라야 할까요?

○**교통건설국장 한선희** 우리 시든 자치구든 굴착허가를 낼 때 이런 관련 자료를 요구에 의하면 당연히 제공하고 있고 공사하는 사람은 그 지하에 뭐가 매설이 되어 있는지를 확인하고 공사를 하는 게 기본적인 사항인데 어디에 잘못이 있는

지는 저도 한번 확인해 보겠습니다.

○이광복 위원 예, 하십시오.

왜냐하면 발주처는 환경공단이고 이 공사시행은 대전시예요.

건설회사는 죄가 없지요.

○교통건설국장 한선희 아니지요, 기본적으로 공사시행자가 그걸 확인해야지요.

○이광복 위원 건설회사가 어떻게 국가기관의 케이블 공사 자료를 내놓으라고 할 수 있어요?

시에서 해줘야 되는 거지요.

○교통건설국장 한선희 아니, 공사를 하는 사람이 당연히 그거 확인하고 땅을 파야 되는 의무가 있는 겁니다.

○이광복 위원 아니, 그러면 제가 만약에 건설회사라면, 건설회사일 때 만일 국방시설이나 이런 게 있다 이거예요, 주요 광케이블 지나나, 이거 있나 없나 확인해서 달라고 하면 그거 주겠어요, 국가기밀을?

○교통건설국장 한선희 지금 우리 관련 부서에서, 지하시설물 관리시스템을 관리하는 부서에서 그런 정보를 다 제공하고 있기 때문에.

○이광복 위원 제공하고 있는데 왜 저쪽 담당부서에서는, 그게 이용이 안 된 거지, 뭐가 안 맞는 거지.

그러니까 좀 더 신경을 써주세요.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 행정사무감사자료 146쪽에요, 몇 가지 질의하겠습니다.

국장님, 보니까 다수인(5인 이상) 민원 처리현황 이렇게 나왔는데 유등천변에 데크 설치해서, 복수동 사정교부터 안영동 체육공원까지 안전데크 설치를 해서 시민들이나 주민들이 안전하게 갈 수 있게끔 보도용 수변데크를 만든다고 벌써 3년 전부터 얘기하셨어요.

그런데 이것이 진행이 지금 어떻게 돼가고 있습니까?

지금 이것을 교통건설국에서 하는 게 맞을까요, 아니면 건설관리본부에 얘기할까요?

특히 도안대로하고 정립중~사정교 간 도로개설공사까지 전부 다 건설관리본부로 감사하는 게 낫겠어요, 여기서 할까요?

○교통건설국장 한선희 사업 주관은 저희가 하는데 실제 공사는 건설본부에서 현재 하고 있다는 말씀이고요.

그게 지금 저희 계획은 아마 12월 말까지는 데크 설계가 완료되고 공사는 내년에 하는 걸로 해서 내년도 예산에 한 10억 정도 계상할 계획을 하고 있습니다.

○이광복 위원 10억이라는 계상된 돈이 그러면 이 돈이 어디까지입니까?

지금 보상비와 또 시공비가 포함되어 있는 겁니까, 시공비가 빠져있습니까?

○교통건설국장 한선희 10억 원은 현재 보상과 관련된 예산입니다.

○이광복 위원 보상과 관련된 거지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 지금 3년을 끌어왔어요.

3년 끌어와서 처음에는 데크로 해서 수변을 지나는 통행로를 만들어준다고 하더니 이번에는 안전데크로 다 돌리고 안 한다고 했는데 이제 와서 10억을 갖다 주시면서 보상을 해준다면, 보상하고 나서 보상이 안 되면 도안대로처럼 장시간 끌어갈 것 아닙니까?

도안대로도 지금 준공날짜가 내일모레인데 아직까지도 저러고 있단 말이에요.

왜, 보상이 안 되니까.

그러면 끝없는 얘기를 계속 주민들은 집단민원으로 해서 500명 가까이 이걸 해달라고 처음 민원을 넣었는데 벌써 3년을 끌어온 거예요, 민원을.

○교통건설국장 한선희 위원님 말씀에 공감에 가고, 저희 사업을 하는 우리 시나 건설본부에서도 사실 보상이 제일 어렵습니다.

이게 사실 공사는 예산 들어서 공사 관련 업체를 선정해서 하면 되는데 보상에 더 많은 시간과 더 많은 예산 들어가는 게 일반적이고 오히려 대전시 같은 대도시지역은 보상에 공사비보다 보상금이 훨씬 더 많이 들어가고 협의과정에 훨씬 더 많은 시간이 걸려서 저희도 참 애로사항이 많습니다.

하여튼.

○이광복 위원 국장님.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 보상에 대한 애로사항이 많은 것은 저희들도 그동안에 여기 와서 여러 가지 봤을 때 얼마나 보상이 어려웠으면 홍도동 지하차도가 이렇게 오래 걸렸겠습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 그래서 하여튼 위원님 말씀하신 것 유념해서 최대한 빠르게 진행될 수 있도록 저희가.

○이광복 위원 최대한 빠른 게 문제가 아니라 일단은 공사하다가 중단된 부분부터는 마무리 지어야, 보는 시민들은 하고 있는가를 보는 거지 그거 기다리고 그 아래 부분에 꽃도 못 심고 아무것도 못 심고 그냥 행하니 내버려두는 이런 것을 계속적으로 하시면 안 되는 거지요.

마지막 구간에 안전데크를 깔아 오다만 구간은 그건 마무리 지어야지요, 일단 거기까지라도.

○교통건설국장 한선희 예, 그 말씀은 저희 건설본부와 상의해서 마지막 부분에 대한 마무리 작업은 빠른 시간 내에 하겠습니다.

○이광복 위원 장기간 3년씩이나 끌어온 민원이라는 것은 있을 수가 없다, 본

위원은 이렇게 생각합니다.

170쪽예요, 노은주차장 명도청구소송이 있습니다.

본 위원이 2018년도에 와서 행정감사에서 핫했던 부분이에요, 이게요.

그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그런데 지금 계속 민사로 해오고 있는 부분이 있는데 본 위원이 지금 감사하고자 하는 내용은 그 내용이 아니고 왜냐, 민사로 붙었으니까 오래 간다고 생각하고요.

소송개요에서 “피고 OO코리아(주) 외 6명”이라고 딱 했어요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 이것은 어떤 비밀의 보장을 위해서 한 건가요, OO이라고 해놓은 건 항상?

○교통건설국장 한선희 실명을 저희가 공개.

○이광복 위원 못 하게.

○교통건설국장 한선희 예, 하면 안 되지요.

○이광복 위원 그런데 밑에 보시면 내용에 “파산” 해놓고서 “피고(●●코리아(주)외 6명)” 딱 들어가 있어요.

○교통건설국장 한선희 저도 자료 보면서 쓰여 있기에 조금…….

○이광복 위원 의미가 없지요, 이거는.

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○이광복 위원 이런 건이 한두 건이 아니더라고요.

그래서 신상에 대한 문제가 있으면 끝까지 그걸 해주시면 고맙겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 알겠습니다.

○이광복 위원 193쪽에 보시면 언론에도 나왔습니다만 본 위원이 계속적으로 인도를 다니면서도 느끼는 겁니다.

둔산대로 부분도 이렇고 둔산경찰서 앞에 이런 데도 다, 신희 앞에도 이런 게 있거든요.

역 주변에도 이런 게 많이 있어요, 자전거도로와 인도가 겸용되는 게.

그러면 좁은 도로에 꼭 이렇게, 그런 부분에 가로수를 꼭 심어야 되느냐, 그런 문제점은 한 번쯤은 생각해볼 문제다.

자전거도로와 인도가, 보행을 같이 함으로써 그 도로에 마크는 자전거전용 마크를 딱 찍어놔요.

그러면 인사사고가 났을 때는 누구 책임입니까?

법상으로 따지면 자전거도로에 서있는 사람이 잘못이잖아요.

그런데 그 앞에는 바로 화단을 만들어서 가로수를 심었어요.

굳이 꼭 그렇게 해야 할 필요가 있느냐 이겁니다.

왜, 저희가 보면 인도에 가다 보면 상가지역 같은 데 큰 건물 가보면 가로수가 베여있는 데가 많거든요.

아마 주인들이 자기들의 재산상 가치나 간판이 안 보이기 때문에 본인들의 건물을 살리기 위해서 가로수를 베었든지, 아니면 이의제기를 해서 그걸 받아줘서 가로수를 베었든지 그럴 겁니다, 그렇지요?

그러면 그런 걸 봤을 때는 꼭 그렇게 할 이유가 없지 않느냐 그겁니다.

좀 더 유동성 있는 어떠한 도시계획을 만드셔서 그런 공간은 편안하게 이용할 수 있는 자리가 나와야 되지 않겠느냐 생각합니다.

자전거 거치대, 자전거 전용도로, 가로수가 딱, 그러면 사람은 갈 데가 없어요.

이게 대전시에 한두 군데가 아니고 또한 인도폭이 1m도 안 나오는 데에다가 꼭 나무를 심어야 되고 거기다 그렇게 지장물을 다 세워야 되는지도 문제인 겁니다, 그것도.

휠체어가 지나가지를 못해요, 그런 자리는.

학교 주변에 그런 데도 많습시다, 지금.

그래서 어디라고 일일이 제가 조사한 거를 얘기하지는 않겠습니다만 그런 걸 전반적으로 다시 한번 대전시에서 전수조사하셔서 모두가 편안하게 다닐 수 있는 거리를 만들어주시면 고맙겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠고요.

그 말씀은 저도 걸어 다녀보면 정말 좁은 인도에 자전거도로도 있고 또 옆에 보면 가로수도 있고 그러다 보니까 사람이 지나가기도 어려운 그런 인도가 있습니다.

그런 부분은 저희가 개선해 나가겠다는 말씀을 드리고, 저희가 그렇지 않아도 얼마 전에 도로폭이 좁은 2m 이하 도로에는 가로수 식재를 하려면 반드시 도로 부서인 저희 도로과하고 협의를 사전에 하도록 공문까지 시행을 해서 앞으로 좁은 인도에 대해서는 가로수 식재는 덜 되도록 저희가 하겠다는 말씀을 드리고, 또 이 자전거도로도 인도에 사실 올리는 건 불가피한 조치입니다.

가장 좋은 것은 자전거는 자전거전용도로를 확보해서 하는 것이 좋은데 저희가 이번에 자전거도로 정비용역을 현재 하고 있는데 저희가 지금 용역에서 가장 애기하는 게 뭐냐 하면 현재 자전거도로와 인도 겸용돼 있는 도로, 사실 그게 대부분인데 그거를 도로 쪽을 차도 쪽으로 내려서 자전거전용도로를 확보할 수 있는 구간을 확보하고 방안을 지금 마련하도록 저희가 용역하고 있다는 말씀을 드리고 용역이 끝나면 저희 생각은 지금 둔산지구 같은 관공서가 많은 이런 지역부터라도 현재 인도에 올라가 있는 자전거도로를 차도로, 자전거전용도로를 확보하는 사업을 내년부터 저희가 추진을 하겠습니다.

○이광복 위원 전수조사를 잘 좀 해주세요, 둔산동은 계획된 도로이기 때문에 인도가 넓어요.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 거의 80%는 넓다고 봐야겠지요, 그렇지요?

그런데 원도심, 구도심은 기존에 있는 인도에 여러 가지를 같이 겸해놔기 때문에 진짜 좁습니다.

저도 옛그제 중구 쪽 테미고개 지나가다 보니까, 어디입니까, 대흥동 농협 이쪽이나 충대병원 앞에 있지 않습니까?

그런 데 인도를 보면 상당히 노후화돼 있는 인도지만 거기에 공사를 하다 보니까 또 부분이 또 생기고, 또 생기고 하는 거예요, 그게.

그건 그렇고, 거기까지 하기로 하고요.

저희 타슈에 대해서 다시 한번 질의를 하겠습니다.

업무보고시간에도 국장님한테 여러 번 했는데 이제는 이유가 안 된다는 거지요.

왜, 그동안 저희가 타슈에 전동으로써, 전기를 이용한 전동으로 해달라고 누차 말씀드렸을 때는 택시와의 관계 때문에 그 부분을 할 수가 없다고 그러셨어요, 그렇지요?

그런데 이미 그거는 이제 물은 깨졌다는 거지요.

일반 민간인들이 전동킥이라든가 아니면 전동자전거를, 카카오바이크나 이런 데 전부 다 하고 있지 않습니까, 그렇지요?

그것조차 막을 수는 없잖아요, 우리가.

그러면 우리도 시대의 흐름에 따라가야 된다.

우리 타슈는 상당히 일반 카카오보다 좋은 가성비를 갖고 있어요.

시간당 금액도 우리가 500원인가요, 500원이지요?

○교통건설국장 한선희 예, 현재 500원, 내년부터는 무료입니다.

○이광복 위원 카카오바이크는 얼마예요?

6,000원인가에다가 또 1만 원의 보증금을 내야 되고 그런 거 아니에요?

카카오바이크는 6,000원.

○교통건설국장 한선희 카카오바이크는 1시간에 대략 6,000원 정도 나온다고 합니다.

○이광복 위원 그러면 우리는 또 거기다 1시간 무료로 타요, 그렇지요?

이렇게 가성비 좋은 여건을 가지고 우리가 왜 거기에 밀리는지 모르겠어요.

지금까지 국장님도 말씀하셨지만 어떤 하나의 교통이라는 부분이 이제 문화잖아요, 그렇지요?

시민들을 위한 서비스가 갈 수 있는 것, 그런 부분이지 않습니까?

그래서 교통공사가 설립되면 물론 타슈까지 다 연결되겠습니다만 트램, 지하철,

버스 다 원티켓으로 끝난다는 계획을 갖고 있는 거잖아요, 지금요.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그 부분이 타슈까지 공사에 다 들어가 있으면 이제는 좀 바뀌줘야 된다.

특히 고지대에 있는 분들은 학생들이나 그분들은 타슈 타지도 못해요, 그런 것 좀 해주셔야지.

몇 번 얘기해야 돼요, 진짜.

젊은 층이 많은 동네에, 대학교가 2개씩 있는 지역에 타슈가 없다는 게 말이 돼요?

뭐 어디라고 얘기는 안 하겠어요, 하도 제가 울어서.

저 시의원 끝나기 전에 타슈 한번 내 동네에서 타 보는 게 소원이에요.

가능하겠습니까?

○교통건설국장 한선희 위원님, 작년에 저희가 예산 심사도 받고 금년에 예산을 확보해서 타슈 자전거가 현재 한 2,300대인데 저희가 2,500대를 추가 구매를 진행 중에 있고 추가 구매되는 2,500대 자전거가 내년 2월에 배치가 됩니다.

그래서 내년 2월에 배치될 때 현재 타슈가 배치 안 된 그런 지역을 우선 고려해서 배치를 하도록 하겠습니다.

○이광복 위원 배치를 하시는데 전동이 들어가냐 안 들어가냐의 차이라는 거지요.

○교통건설국장 한선희 현재는 내년에 들어오는 2,500대는 전기는 없습니다, 없는데.

○이광복 위원 에이, 그러면, 그 부분 하라니까요.

○교통건설국장 한선희 전기자전거는.

○이광복 위원 아니, 사거리 큰 도로에서 학교까지 올라가는 각도가, 높이가 80m나 차이 나는 그런 각도를 가진 도로를 자전거를, 타슈 타고 다니면 사람 진 빼는 거지, 그게.

그 다리 힘 갖고 제가 중학교 때부터 타고 다녀서 여기까지 버틴 거예요, 지금요.

국장님, 그 점 생각해서 좀 할 건 해야 되는 거지요, 이제는.

언제까지, 그러면 뭐 때문에 이게 안 되는 거예요, 왜?

왜 못 하는지 얘기를 해주세요.

○위원장 김찬술 택시 눈치 봐야 되잖아요.

○이광복 위원 택시는 깨졌다고 했더니깐요, 룰이 이제.

룰은 깨진 거잖아요, 솔직히.

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

아니 뭐 이제 이미 민간 부문에서 전기자전거가 들어왔고 상당히 운행이 되고 있는 그런 상황이라서 과거와 여건은 좀 바뀐 상태이긴 한데, 아까 위원님도 말씀하신 것처럼 택시라든지 이런 분야에 전기자전거로 인한 승객 감소에 대한 민원이 상당 부분이 지금도 있습니다.

그래서 그런 부분은 저희가 종합적으로 판단해야 되기 때문에 쉽게 결론내릴 수 있는 사항은 좀 아니라는 말씀을 드리겠습니다.

○이광복 위원 국장님, 2018년 7월 1일에 대전시의회 산업건설위원회 와서 업무 보고 할 때마다 지금까지 얘기를 했어요.

그때는 택시 때문에 안 된다고 해서 이해를 했습니다.

그래, 택시도 먹고 살아야지.

자꾸 이런 거 하면 택시의 어떤 영업의 효율이 빠지니까, 그렇지요?

그런데 금년 들어서 급격히 바뀌었다는 거예요, 모든 게 다.

그러면 이제 그 이슈는, 그거는 안 된다는 거지요.

그분들에게는 다른 방향으로 가야 되는 거고, 이거는 정당한 시민들이 누릴 수 있는 걸 해줘야 된다는 거지요.

대학교 안에도 타슈가 있는데 어떻게 이렇게 지역 동네에 타슈가 없습니까?

오죽하면 내가 이제 4년째 부르짖네, 가는 이 순간까지.

국장님은 맨날 알겠다고 연구하겠다고 하는 게 벌써 여기까지야.

처음 만나서 끝을 같이하는 거잖아요.

국장님 처음 왔을 때 교통건설국장 하셨지요, 저희들 왔을 때?

○위원장 김찬술 과학경제국.

○이광복 위원 그런데 중간에 다른 데 가셨다가 다시 왔잖아, 언젠가 또 만날 수도 있어요, 그때는 웃으며 만나야지.

하여튼 국장님, 본 위원이 이렇게 웃으면서 얘기하지만 가슴은 찢어져요.

내가 왜 그런 동네에 태어났나, 진짜.

살고 있는 거 자체가 그런 거야.

○교통건설국장 한선희 하여튼 내년에 일반 자전거를 현재 배치 안 된 지역에 우선 배치해서.

○이광복 위원 배치하는 게 아니라 전동을 넣어달라고요, 배치하는 게 문제가 아니고.

○교통건설국장 한선희 전기자전거, 타슈의 전기자전거 도입 문제는 저희가 이미 과거에 민원이 나왔기 때문에.

○이광복 위원 저희 지역이 복수, 도마, 변동, 가장동, 내동, 괴정동 이쪽에 아파트가 공식적으로 2만 4천 들어와요.

○교통건설국장 한선희 예, 지형적으로 상당히 좁.

○이광복 위원 그런데 계산상으로 따지면 2만 4천이 아니라 3만 가구가 들어오는 거야.

왜, 민간특례까지 계산하고 자체적인 소규모 사업까지 해보니까.

그런 데 집중적으로 생각을 해주고 미리 선점을 해줄 부분이랑 이런 거 해주셔야지 언제까지, 한 거 그러면 다음에 또 바꿀 겁니까?

그건 아니잖아요, 젊은 층이 계속 늘어나면서 노년층이 없어지고, 지금은 노년층이 많아요, 사람은.

그런데 자꾸 젊은 층이 많아지기 때문에 여러 가지 문제가 대두되지 않습니까?

제가 다른 거 뭐라 안 하잖아요, 둔산동에 대로 이런 데 보도 교체공사 세 번 하는 동안 우리 동네는 20년이 넘은, 30년 가까이 됐네, 구획정리한 지가.

지금도 중국산 인터록킹 깔아놓은 게 지금도 있어요, 그때 콘크리트 파동 났을 때 했던 거.

바닥이 다 파지고 깨지고 해서 그러고 있다고요, 30년 동안 진짜.

여기까지 말 안 하려고 했는데 이런 거라도 해줘야지요.

진짜 그거 다 들고 일어나볼까, 진짜?

동네 사람 끌고 와서.

여기서 우리도 깃발 흔들어야 해줄 거예요, 앞에 와서?

국장님, 신경 좀 많이 써주시기 부탁드립니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○이광복 위원 나머지는 이따 오후에 하겠습니다.

○위원장 김찬술 이광복 위원님 수고하셨습니다.

국장님, 전동자전거 도입은 정책적으로 할 때가 됐다고 생각을 해요, 그렇지 않아요?

왜냐하면 대한민국의 지형이 고도차가 있잖아요.

앞바람이 또 우리 대한민국은 사시사철 바람이 불어오면 타슈를 탈 수가 없어요.

고도가 가파른데 무슨 재주로 그걸 타겠습니까?

결국은 전기자전거의 도입을 검토하는 건 택시업계도 손해가 있겠지만 궁극적으로 보면 대전시 내의 시민들에게 이익이 갈 수 있는 걸 찾아야 될 시점이라는 거지요.

그게 저도 T 바이크를 타봤는데 지역의 아파트까지 가는 게 아니고 다시 그 자리로 갖다 놔야 2만 원의 벌금을 안 내더라고요, 거리제한이 있어서, 갖다 놓는 거.

이게 이런 현실이면 시민들의 불편이 상당하다는 거예요.

이 부분은 한번 정책적으로 이광복 위원님이 말씀을 지금 4년 연속, 3년 연속

하고 계시는데요, 정말 필요한 겁니다.

정책적으로 한번 재검토가 필요하다, 이 부분에 공감을 해줬으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 위원장님.

저희가 이미 들어오기로 한 2,500대는 일반 자전거인데 저희가 그거 외에 2단계 사업으로 2,500대를 더 확보하려는 계획이 있습니다.

그때 저희 2단계 사업 때 지금 말씀하신, 위원장님과 이광복 위원님이 말씀하신 걸 잘 고려해서 전기자전거 일부 도입도 한번 검토해 보겠습니다.

○위원장 김찬술 예, 그렇습니다.

고도가 높은 데는 시민의 편의를 위해서라도 일부분은 들어오는 게 마땅하다고 생각합니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 참고해서 다시 한번 정책 검토하고요, 또 필요한 예산이 있다면 추경에 올리시면 저희가 기꺼이 도와드릴 테니까요, 그렇게 했으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 동료위원 여러분, 원활한 감사진행을 위해 잠시 감사를 중지하도록 하겠습니다.

감사중지를 선언합니다.

(11시 18분 감사중지)

(11시 32분 감사계속)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 감사하실 위원님께서서는 감사해 주시기 바랍니다.

박수빈 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○박수빈 위원 PPT 좀 띄워주시고요.

그 전에 짧게, 먼저 서구 6선거구 박수빈 위원입니다.

작년 행감할 때 지적했던 내용을 조금 짚고 넘어가겠습니다.

68쪽에 갈마보도육교 엘리베이터 설치 사업이 있는데요, 이게 그때도 얘기를 했지만 아직까지 설치가 안 됐어요.

이게 보니까 2017년도부터 추진을 했던 사항인데 이게 4년이 걸릴 사업인가요?

○교통건설국장 한선희 금액으로 봐서는, 사업 규모로 봐서는 4년이 걸릴 사업은 아닙니다.

○박수빈 위원 빠른 조치가 필요할 것 같고요.

이게 계속 주민들의 항의도 있고 민원도 있는데 이런 걸 한다, 한다, 계속 우리가 거짓말을 하는 거 같잖아요, 의원들이.

빠른 시일 내에 완공이 됐으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 아시지만 한전 지중선로 이설 때문에 좀 늦어졌는데 최대한 빨리 서두르고 주민들께서 궁금해 하시니까 거기에 완공 시기라든지 현재 왜 늦어졌는지 사유 같은 걸 안내문을 달도록 하겠습니다.

○박수빈 위원 그게 좀 필요할 것 같습니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 그리고 85쪽에 주차단속 알림 서비스, 본 위원이 작년에 얘기를 했는데 아직도 추진 중으로 나오는데 어떻게 돼 가고 있나요?

○교통건설국장 한선희 주차단속 사전알림 서비스를 위원님께서 여러 번 말씀을 하셨고 저희도 준비를 계속하고 있습니다.

현재 시스템 개발 중에 있다는 말씀을 드리고 저희가 거의 마무리 단계에 현재 있습니다.

그래서 지금 상황대로 진행이 되면 내년 4, 5월에는 서비스가 개시가 됩니다.

조금 늦어지긴 했는데 하여튼 최대한 서둘러서 내년 4, 5월까지 본격적인 서비스가 되도록 착실히 준비하겠습니다.

○박수빈 위원 철저히 준비해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 본격적으로 들어가서 우리가 아까 업무보고 때 시내버스 활성화 위해 많은 개선사항을 한다고 했지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 그거에 대해서 좀 말씀을 드리겠습니다.

우리가 대중교통 이용률 저조에 따라서 실시하는 시내버스 준공영제가 재정지원금이 지금 날로 증가하고 있지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 여기 PPT 보세요.

(프레젠테이션자료를 보며)

물론 코로나로 인해서 이게 갑자기 1천억이 넘는 재정지원금이 들어가는데 올해는 어느 정도 금액이 들어가나요?

○교통건설국장 한선희 올해도 작년과 비슷하게 한 1천억 정도 이상 지금 예상하고 있습니다.

○박수빈 위원 교통정책의 근본적인 변화가 없이는 시민 혈세가 계속 낭비되는 것 같은데요, 우리가 중장기적으로 시민의 안전한 이동권 보장과 기후환경과 탄소중립 도시의 전환을 위해서 대중교통 이용률을 높이는 방안이 필요하다고 보는데 어떻게 보시나요?

○교통건설국장 한선희 예, 지금 위원님 말씀대로 100% 옳으신 말씀이고, 그런

데 지금 아시지만 승객 감소가 재정지원금이 일어난 가장 큰 원인인데, 위드 코로나 시대로 가면서 조금 승객이 더 늘 것으로 예상은 되는데 우리 시가 승객 창출을 위한 노력을 좀 더 하겠습니다.

○박수빈 위원 그래서 저는 이제 어린이하고 청소년들을 대상으로 무상교통을 조금 생각해볼 필요가 있다고 생각하는데 중장기적인 단계로 해서 봤으면 좋겠습니다.

이 표에 보면, 2019년도에 보면 청소년하고 어린이가 7%가 안 돼요, 그리고 2020년도에도 6% 정도고, 2021년도 9월 말 기준으로 7%가 아직 안 되고.

이런 비율을 봤을 때 청소년과 어린이는 무상교통으로 가도 좋지 않을까 하는 방향인데 어떻게 생각하시나요?

○교통건설국장 한선희 예, 청소년들, 어린이들에 대한 교통복지 차원에서 무상할 수도 있는데 그렇게 되면 재정지원금이 더 늘어나는 그런 부담은 있습니다, 부담은 있고.

저희가 지금 검토하는 게 금년에 대전세종연구원을 통해서 시내버스 정기권 도입을 검토하고 있습니다.

그래서 정기권 도입을 통해서 시내버스 승객 창출을 더 하고 이용하는 승객들한테는 좀 더 많은 혜택을 드리는 그런 걸 지금 검토하고 있는데, 지금 말씀하신 청소년 또는 어린이 시내버스 무상탑승에 대해서 그때 같이 한번 검토하겠습니다.

○박수빈 위원 검토하는 게 좋을 것 같고요.

이게 경제적인 논리로만 봐서는 안 된다고 생각을 해요.

앞으로 우리가 보면 지금 탄소중립 시대도 있는 거고 이게 본 위원이 조사를 해보니까 여러 지자체에서, 물론 우리보다 작은 지자체지만 시행을 하는 데가 있어요.

대표적으로 화성시가 최초로 했고 그다음에 당진시, 당진시에서 하니까 이제 충남에서조차도 지금 실행하려고 계획 중인 걸로 알고 있어요.

그래서 조사를 해보니까, 화성시를 조사를 해봤어요, 본 위원이.

화성시가 2020년도부터 만 7세부터 만 18세까지 버스요금을 지원하고 있고 월 최대 약 9만 원, 약 9만 원 정도 환급을 하는 방법으로 가고 있어요.

이게 캐시백, 금액은 결제가 되는데 한 달이 지나면 캐시백으로 들어오는 그런 효과를 통해서 학생들이 그 돈을 가지고 지역경제를 위해서 더 쓴다는 이런 보고서가 나왔거든요.

화성시민의 86% 정도가 이 정책에 대해서 만족을 했고 또 54% 이상이 버스 이용률이 늘었다고 해요.

이런 걸 봤을 때 좀 도입을 할 필요성도 있고 이 정책을 타 시·도도 많이 벤치마킹을 지금 하고 있다고 들었고 대한민국 지방자치정책대상 최우수상을 받았다

고도 하네요.

그러면 우리 시도 도입을 해도 괜찮을 거라고 보는데 적극적으로 생각해볼 필요성이 있다고 생각을 해요.

또 이제 해외사례도 본 위원이 조사를 해봤는데 벨기에가 1996년도에 전 시민을 대상으로 무상교통을 도입했는데요, 약 800~900%가 늘어났대요, 대중교통을 이용하는 수가.

사람들이 너무 많이 증가를 하다 보니까 그래서 자가용 이용률을 좀 높여서 그거를 보완하기 위해서 만 19세까지만 무상교통을 이용을 하는데 굉장히 효율성이 좋고 엄청 호응도가 좋은데 이거에 대해서 우리 시도 적극적인 검토가 필요하다고 생각합니다.

이거에 대해서 좀 적극적으로 건의할 생각이 있으신가요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 지금 위원님 말씀을 듣고 보니까 특히 화성시 사례는 굉장히 모범적인 사례라는 생각이 들고, 저희가 아까 말씀드린 청소년을 포함한 일반 승객들 정기권 도입을 통해서 할인도 해가면서 승객을 늘리는 정책을 하는데, 특히 어린이에 대한 무상, 화성시와 같은 그런 방법, 캐시백으로 돌려주는 그런 방법이 상당히 좋다는 생각이 들고 또 그런 생각도 듭니다, 버스를 타본 어린이들이 나중에 청소년이 되고 어른이 되면 또 시내버스를 탈 거다.

그래서 단기간에 한 해 동안 우리가 들어가는 재정지원금, 무상으로 가면 손실금 이것만 생각할 게 아니고 지금 위원님 말씀 들으면서 생각난 건데 장래, 미래의 대중교통 고객들을 위해서 버스를 타는 습관도 들이고 하는 것이 굉장히 좋은 장기적인 효과가 있을 거라는 생각이 드는데 내년도 정기권 도입과 같이 해서 이걸 적극적으로 검토를 해보겠습니다.

○**박수빈 위원** 바로 말씀하신 국장님 생각이 본 위원 생각인 거고요, 화성시나 타 지자체도 그런 생각을 갖고 이렇게 하는 거라고 봅니다.

버스 무료로 인해서 본 위원도 여러 사람들에게 물어봤고 처음에는 “이거까지 포퓰리즘 아니야?” 이런 얘기도 좀 하는데 나중에 생각해 보니까 지금 미래교통을 조금 우리가 봐야 되지 않습니까?

중장기적으로는 우리가 자가용이 점점 없어질 거고 자율주행 시대가 오면 자가비용이 계속 다운이 될 거라고 생각해요, 본 위원은.

그래서 도로를 넓히는 것보다 좁히는 게 맞고 주차장도 많이 없어져야 되는 거고 이런 대중교통의 습관을 길러서 미래의 우리 세대에 이산화탄소 배출도 없애고 좋은 정책인 것 같아요.

더 나아가서 보면 우리가 계룡로, 한밭대로, 둔산대로 이렇게 큰 대로가 있지 않습니까, 우리 대전시에서 가장 큰.

중간에 있는 한밭대로 같은 경우는 트램이 지나가요, 트램이 지나가면 그 도로

는 차를 좀 막는 게, 막고 대중교통과 트램과 사람, 자전거와 함께 어우러져 갈 수 있는 그런 교통정책을 마련해야 된다고 생각을 합니다.

그런 거에 대해서 적극 동의하시나요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 위원님 말씀이 가장 어떻게 보면 우리 앞으로의 탄소제로 시대로 가는 대도시의 교통이 지향하고 가야 될 그런 방향성이라고 생각이 됩니다.

그런데 현실적인 여러 가지 자가용, 현재 승용차를 이용하는 분들의 교통수요도 감안해야 되는데 장기적으로는 그런 방향으로 가야 된다고 생각합니다.

○**박수빈 위원** 청소년, 어린이 교통문제에 대해서 적극적인 생각을 가지시고 검토해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 한선희** 예, 전향적인 검토를 하겠습니다.

○**박수빈 위원** 이상입니다.

○**위원장 김찬술** 박수빈 위원님 수고하셨습니다.

오광영 위원님 하시고 점심 식사하시지요.

오광영 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○**오광영 위원** PPT 연결해 주세요.

반갑습니다, 오광영 위원입니다.

오전시간, 주어진 시간이 그렇게 길지가 않은데 짧게 얘기 좀 먼저 하겠습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

이게 신문기사를 갈무리한 겁니다.

지난 10월 5일 김소연, KPIH 법률대리인이 기자회견을 통해서 유성복합터미널 사업이 대전판 화천대유라는 의혹을 제기하는 기자회견을 했어요.

여기서 보면 이 사건의 이면에 대전판 화천대유라는 큰 고리가 있는데 멀쩡히 잘 진행되고 있는 민간사업을 대전시장과 정무부시장과 변호사까지 끼어들어서 온갖 방해를 하고 언론을 동원해서 공영개발의 명분을 쌓아 사업 협약을 해지했다고 주장을 했습니다.

알고 계시지요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 언론보도를 봤습니다.

○**오광영 위원** 그로부터 일주일 후에, 처음에 10월 5일 기자회견을 했던 김소연 변호사가 국민의힘 당직을 지금 맡고 있는지는 모르겠는데 당직자였던 것으로 저는 알고 있고 전 당협위원장이었지요.

일주일 후에 전 국민의힘 시당위원장인 장동혁 변호사가 같은 장소에서 기자회견을 하면서 일주일 전에 했던 주장을 근거로 해서 유성복합터미널의 어떤 문제를 지적하는 기자회견을 연이어서 했어요.

본 위원이 보면서 이게 도대체 유성복합터미널 관련해서 산업건설위원회에 있

으면서 진행과정을 나름 봐왔던 위원으로서 일부 사실과 다른 것들을 근거로 해서 마치 의혹이 있는 것같이, 대전시의회 행정에 문제가 있는 것같이 이렇게 이야기하는 부분에 대해서 여러 가지 문제점을, 문제의식을 갖고 있었는데 또 마침 바로 대전시에서 보도자료를 냈습니다.

10월 6일 자 보도자료를 보면 “일고의 대응가치가 없는 허위억측 주장이고 이러한 허위사실 유포와 무고행위에 대해서 엄중한 법적책임을 물을 것이라고 예고했다.”, 이 보도자료가 지금 우리 교통건설국 운송주차과에서 나온 보도자료입니다.

이 보도자료 내셨지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 지금 무고행위에 대한 엄중한 법적 책임을 물을 것이라고 했는데 이것에 대한 진행이 어떻게 되고 있습니까?

○교통건설국장 한선희 저희가 지금 보도자료에 있는 것처럼 그 주장을 한 내용들이 사실 관계에 맞지 않아서 사실 관계에 맞는 않는 부분에 대해서는 정정할 필요가 있다고 판단이 되어서 법적인 대책을 현재 강구 중에 있다는 말씀을 드리 고, 저희가 별도로 법원이라든지 수사기관에 한 것은 아니지만 그런 방향성에 대해서 어떻게 할 것인지를 지금 내부검토하고 있습니다.

○오광영 위원 지금 10월 5일 기자회견에 의하면 대전시장과 도시공사사장 등 해서 5명을 고소했다고 되어 있는데 고소가 되어 있습니까?

확인이 됐습니까?

○교통건설국장 한선희 예, 고소.

○오광영 위원 보통 고소를 당하면, 검찰인가요?

○교통건설국장 한선희 고소를 피고소가 되면 통보가 오는 걸로 알고 있습니다.

○오광영 위원 통보가 왔습니까?

○교통건설국장 한선희 지금 저희 기관, 시에 말씀입니까?

○오광영 위원 시도, 시장이 지금 고소를 당한 상태니까 시로 오지 않았습니까?

○교통건설국장 한선희 우리 시 기관으로는 오지 않았습니다.

우리 시 기관으로는 별도의 수사기관의 통보는 없었습니다.

○오광영 위원 그러면 시장, 도시공사사장 뭐 이런 사람들 개인한테 통지가 가는 겁니까?

○교통건설국장 한선희 개인적으로 통보가 되는 걸로 알고 있는데 우리 시나 시 쪽에 온 것은 없습니다.

○오광영 위원 아무튼 지금 보도에 의하면 허태정 대전시장과 김재혁 도시공사 사장 등 5명을 업무상 배임과 업무방해, 부패방지법 위반 등의 혐의로 대전지방검찰청에 고소했다고, 그러니까 이미 과거형으로 묘사를 해놓은 것이기 때문에 고소

가 된 걸로 본 위원은 파악하고 있는데, 물론 고소 건에 대해서 조사하는 과정에서 이 부분에 대해서 사실 관계에 대한 확인들이 있겠지만 또 한편으로 보면 이 사업을 추진했던 대전시 입장에서는 상당한 명예가 훼손된 것 아닙니까?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그래서 보도자료에서 상당한 명예훼손 이런 것들에 대해서, 허위 사실 유포와 무고행위에 대해서 엄중한 법적 책임을 물을 것이다, 이 얘기는 이 부분에 대해서 법적 책임을 묻는다는 것은 이렇게 주장한 사람에 대해서 법적 책임을 묻겠다는 거잖아요.

다시 고소를 한다든가 고발을 한다든가 이런 조치를 하겠다는 거잖아요?

이것에 대한 계획들은 어떻게 되고 있어요?

○교통건설국장 한선희 그래서 아까 말씀드린 것처럼 지난번 김소연 변호사가 주장한 그런 사실 관계는 전혀 맞지 않는 사항들이기 때문에 그것에 대해서 법적 대응을 어떻게 할 것인지를 현재 내부검토를 하고 있다 그런 상황이라는 말씀이고요.

계속 저희가 지금 지켜보고 있습니다, 지켜보고 있고 추가적인 또 저런 그 어떤 사실에 근거하지 않은 그런 주장이 계속되고 한다면 저희가 경력하게 시에서 대응을 할 겁니다.

○오광영 위원 지금 시간이 그렇기 때문에 이것에 대한 사실 관계에 대해서는 오후에 제가 건별로 같이 확인을 하도록 하고요.

본 위원이 이 자리에서 이야기하고 싶은 것은 실질적으로 이 유성복합터미널사업이라는 것이 진행되는 과정에 있어서 민자사업으로 추진되는 과정에서 민간이 갖고 있는 역량 이런 부분에 대한 부족함들이 사업 좌초로 이어졌고 그 좌초가, 물론 행정적으로 여러 가지 일부 잘못된 부분이 전혀 없다는 건 아닙니다.

그럼에도 불구하고 마치 이게 행정적 문제 그리고 또 일부 정치인들의 어떤 의혹 이런 식으로 몰아가는 것은 유성복합터미널사업이라고 하는 대전시민의 염원인 사업을 가지고 정치적으로 악용을 하고, 더군다나 내년 선거 다가오니까 이런 부분을 악용하는 전형적인 구태정치의 행태라고 생각합니다.

이 부분에 대한 국장님의 답변을 굳이 제가 구하진 않겠지만 대전시가 해야 될 일은 그런 부분에 대해서 분명하게 법적 책임을 묻겠다고 했으니 행정적 결단에 의해서 법적 책임을 묻는 작업들이 이루어져야 된다, 그게 본 위원의 생각입니다.

어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 한선희 지금 말씀드린 바와 같이 네 번에 걸쳐서 민자공모를 했는데 결국은 여러 가지 이유로 무산이 됐고 작년에 최종적으로 우리 시에서 더 이상 민자공모는 하지 않고 공영개발로 가겠다고 발표를 했고 그 공영개발에 관련된 절차가 작년부터 쭉 진행이 되어 왔는데 정말 사실 관계에 전혀 기초하지

않은 저런 주장들을 한다는 것은 시의 담당공무원들이 보기에든 문제가 있지만 시민들한테 큰 혼란을 줍니다, 저런 주장들은.

그래서 마치 우리 시에 전국적으로 이슈가 되는 저런 사건이 일어난 것 아니냐 내지는 유성복합터미널이 제대로 안 되는 거 아니냐, 공영개발이 무산되는 것 아니냐 이런 관련 지역주민들한테는 큰 혼란을 주는 사회적인 문제입니다.

그래서 그런 부분에 대해서는 우리 시 입장에서는 상당히 유감스럽다는 얘기를 안 할 수가 없습니다.

○오광영 위원 본 위원이 이 자리에서 공개적으로 일부러 발언하는 내용입니다.

이 사업의 민자사업을 추진했던 KPIH에서 PF와 관련해서, 거의 PF가 계약이 해지되기 전에 PF가 거의 이루어질지 말지가 한참인 시절에 본 위원을 개인적으로 찾아와서 만난 적이 있습니다.

시간을 더 달라고 하는 그런 거였고, 최종적으로 계약이 해지된 이후에도 KPIH 쪽 일부 인사가 제 방에 직접 와서 이 사업을 한 8개월 정도 시간을 주면 우리가 PF 일으켜서 다시 추진할 수 있으니까 고려를 해달라고 하는 요청을 한 적이 있습니다.

그 KPIH 인사는 본 위원뿐만 아니고 대전시와 관련된 여러 사람들, 시의회, 시청 그런 사람들을 만나고 다닌 것으로 알고 있습니다.

그럼에도 불구하고 이런 부분들이 실현되지 않으니까 법적인 대응 그리고 더 나아가서 이러한 정치적 악용을 통해서 문제를, 의혹을 키워가려고 하는 의도가 있지 않나 하는 것이 본 위원의 생각입니다.

그 사실 관계에 대해서는 오후에 이야기하도록 하고 지금 이 자리에서는 마치겠습니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 원활한 감사진행 및 중식을 위해 잠시 감사를 중지하도록 하겠습니다.

오후 감사는 2시에 속개하겠습니다.

감사중지를 선언합니다.

(11시 55분 감사중지)

(14시 03분 감사계속)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

오늘 오후 행정사무감사 진행과정을 취재하기 위해 중도일보의 이현제 기자님께서 참석하셨습니다.

우리 위원회 방문을 진심으로 환영하고 노고에 감사드립니다.

계속해서 감사하실 위원님께서서는 감사해 주시기 바랍니다.

오광영 위원님께서 점심시간 때문에, 했던 것 이어서 감사하도록 하겠습니다.

○오광영 위원 본 위원이 오전에 감사하던 내용의 요약을 하면 그렇습니다, 정상적인 어떤 과정에 의해서 진행되었는데도 불구하고 안타깝게도 민간사업이 좌초된 부분에 대해서 그 부분을 정치적으로 악용하는 행위에 대해서는 시에서 단호하게 대처할 필요가 있다고 제가 주문을 한 거고요.

한 두 가지 정도의 팩트 체크만 하고 이 부분은 일단락하겠습니다.

일단은 고도제한을 완화한 부분에 대해서 이게 민간사업자가 지위를 상실하고 나서 10층으로 되어 있던 고도제한이 완화가 돼서 더 높이 지을 수 있게 된 부분에 대해서 형평성의 문제가 있다.

민간사업을 할 때는 계속해서 묶어놓다가 공영개발한다고 하면서 풀었다, 이런 부분에 대한 대전시 입장은 어떻습니까?

○교통건설국장 한선희 그것도 전 사업자 측에서 언론을 통해서 저희한테 직접 얘기한 것은 아니고 언론을 통해서 그런 문제제기를 했는데 결론부터 말씀드리면 사실이 그렇지 않다는 말씀입니다.

전 사업자는 최초 사업을 제안할 때도 그랬고 사업체로, 사업시행자로 선정이 되고서도 그렇고 그리고 마지막 협약이 해지될 때까지 단 한 번도 우리 시에 층고제한을 완화해 달라는 요청을 한 적이 없습니다.

그리고 애초부터 전 사업자는 자기들이 제시한 그 사업 규모대로 제안을 했었고 건축허가도 유성구청에서 그대로 받았습니다.

그때는 10층이었지요, 10층으로 한다고 건축허가까지 받은 상태에서 나중에 금융대출 실행이 실패하면서 사업이 무산된 거지, 사업이 마지막 해지될 때까지 도 시공사나 우리 시에 층고를 완화해 달라는 요청을 한 적이 없습니다.

○오광영 위원 다음으로는 지금 공영개발이라고 하는데 공영개발 관련해서 몇 가지의 민관합동개발의 여지를 열어 놔다 이런 의혹을 계속 얘기를 하고 있거든요.

그 부분에 대해서는 대세연에서 발표한, 나온 용역자료를 근거로 하는 것 같은데 그 부분에 대한 설명을 좀 해주십시오.

○교통건설국장 한선희 그 부분도 언론을 통해서 제기가 된 사항인데 결론부터 말씀드리면 작년 7월에 우리 시에서, 작년 9월이지요.

9월에 KPIH하고 도시공사의 협약이 해지되면서 10월에 우리 시에서 공영개발을 공식적으로 발표했고 공영개발을 하기 위해서는 몇 가지 절차들이 또 필요합니다.

그런 절차들을 작년 10월부터 지금까지 계속 밟고 있습니다.

그러니까 민관합동개발이라는 것은 사실은 작년 10월 이후에 단 한 번도 검토된 적이 없다는 말씀을 드리는 거고요, 그리고 대전세종연구원에서 기본구상 용역

을 했는데 기본구상 용역은 공영개발을 하기 위해서 여러 가지 대안들을 종합적으로 검토해서 여러 가지 방식이 있다는 것을 취합해서 우리한테 용역 결과를 제시해 준 거지 용역 결과대로 저희가 사업하는 건 절대 아닙니다.

그중에 여러 대안 중에서 우리 시에 현실적으로 유성복합터미널을 시민들을 위해서 그리고 빠르게 사업을 어떻게 하면 추진할 것인가 고민한 결과, 공영개발로 저희가 선택을 한 거지요, 정책적으로.

그래서 10월 이후부터는 계속 공영개발을 위한 절차들이 진행되고 있다, 그렇기 때문에 민관합동개발을 우리 시에서 검토하고 이런 여지 자체가 없었다는 말씀을 드리겠습니다.

○오광영 위원 그리고 이어서 본 위원이 아까 오전에도 이야기를 했는데 최종적으로 대전시에서 계약해지 통보를 하고 또 터미널사업자 지위에 대해서 해지 통보를 한 이후에 그 사업을 민간이 계속 추진할 수 있게 하려고 하면 절차 자체를 처음부터 다시 시작해야 되는 것이 맞지요?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

민간사업자, 처음에 저희가 4차까지 민자공모사업을 했는데 4차 민자공모사업에 처음에 공모를 할 때 여러 가지 조건들이 있습니다.

그런 조건들을 사업자가 지정된 다음에 대폭 완화해 주게 되면 이건 특혜의 소지가 있고 실제 과거 대법원 판례에도 당초 공모 조건들을 지나치게 완화해 주게 되면 떨어진 사업자들과의 형평성 문제 이런 게 발생되기 때문에 법적으로 문제가 있다고 대법원 판례에도 있기 때문에 사업자가 선정된 이후에 특혜로 볼 수 있는 그런 여러 가지 조건들을 대폭 완화해 주는 것은 위법의 소지가 매우 큽니다.

○오광영 위원 그럼에도 불구하고 실제 대전시가 4차 민간사업자인 KPIH한테 몇 번에 걸쳐서 특혜성 조치를 한 적이 있었어요.

그것이 사실 공격을 받았던 적도 있잖아요, 예를 들어서 토지대금을 납부해야 되는데 토지대금을 지정된 납부일까지 납부하지 못해서 기한을 연장해준 적도 있었어요.

또 하나는 가장 큰 것이 PF대출 시한을 한 번 연장했지요?

○교통건설국장 한선희 두 번을 연장해 줬습니다.

○오광영 위원 두 번을 연장했습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 객관적으로 볼 때 그 정도로 어떤 일종의 그것도 특혜라고 본 위원은 주장을 하는데 그런 특혜를 입었음에도 불구하고 결론적으로 PF를 일으키지 못해서 사업이 좌초된 것으로 본 위원은 파악하는데, 그것을 지금 와서 대전시의 방해에 의해서 이 사업이 좌초됐다고 주장하는 부분에 대해서는 어떻게 생각

하십니까?

○**교통건설국장 한선희** 지금 위원님 지적 말씀대로 우리 시와 도시공사에서는 이게 10년 넘게 4차에 걸쳐서 공모를 했고 과거 세 번은 공모 자체가 무산, 중간에 무산되는 그런 과정을 겪었기 때문에 우리 시와 도시공사에서는 어쨌거나 4차 공모사업에서는 반드시 이 사업이 진행되도록 하여튼 최선을 다해서 저희가 검토를 했고 우리 시나 도시공사에서 도와줄 수 있는, 그러니까 위법의 범위가 아닌 범위 내에서는 최대한 이 사업이 잘 진행되도록 도와주려는 그런 자세와, 저희가 실제 그렇게 행정을 진행했다는 말씀을 드리는 거고, 그런데 지금에 와서 우리 시가 4차 공모사업자를 방해했다든가 이런 주장은 그야말로 적반하장이다, 이렇게 저희가 표현을 하고 싶은 생각이 듭니다.

왜 그러냐면 아까도 말씀하신 것처럼 대출 실행기한에서도 저희가 두 번에 걸쳐서 연장을, 그러니까 원래 대출을 진행해야 되는 날짜를 두 번을 연장해준 겁니다.

그리고 작년 최종적으로 9월 18일에 협약해지 통보를 했는데, 그게 세 번째였거든요.

그런데 그렇다고 우리 시 입장에서 한 번, 두 번 이렇게 계속 이 사업을 연장하다보면 정말 이 사업이 또 10년을 허송세월을 보낼 수 있기 때문에 우리 시에서는 더 연장하는 것은 의미가 없다고 판단했고 그 이후에 고민해서 공영개발로 사업을 진행해야 되겠다는 정책적인 결정을 내린 겁니다.

○**오광영 위원** 아무튼 지금 진행되고 있는 재판절차는, 예를 들어서 몇 가지 재판절차가 있는 것 같아요.

그러니까 오전에 제가 이야기한 모 당직자가 제기한 재판 같은 경우는 개인에 대한 배임 이런 부분인데, KPIH 쪽에서 대전시와 도시공사를 상대로 해서 예를 들어 터미널사업자 지위에 대한 소송이라든가 이런 부분에 대해서는 지금 어떻게 진행이 되고 있지요?

○**교통건설국장 한선희** 지금 KPIH와 소송이 2건이 있습니다.

하나는 아까 말씀드린 도시공사가 KPIH에 협약해지 통보를 했는데 협약해지에 대해서 취소소송이 현재 진행 중에 있다는 말씀이고요.

그래서 연말이나 내년 초에 1차 변론기일이 잡힐 예정이고, 또 하나는 KPIH가 협약해지가 됐기 때문에 터미널사업자의 지위를 잃은 겁니다.

그래서 우리 시에서 과거에 내줬던 터미널사업자 면허처분에 대해서 우리가 취소를 했습니다, 면허처분 취소를 했더니 면허처분 취소에 대한 취소소송이 또 제기가 된 상태고 그것은 연말 안에 아마 재판이 확정이 될 걸로 지금 예상하고 있고.

○**오광영 위원** 기일이 잡혔습니까?

○교통건설국장 한선희 예, 12월 말로 잡혔습니다.

○오광영 위원 아, 12월 말로.

○교통건설국장 한선희 예, 그리고 그 중간에 한번 KPIH가 또 우리 시가 했던 면허처분 취소처분에 대해서 집행정지 가처분 신청을 했었는데 이것은 1심, 2심 전부 다 우리 시가 승소를 했습니다.

○오광영 위원 기각됐지요?

○교통건설국장 한선희 결국 KPIH가 제기했던 우리 시의 면허취소가 잘못됐다는 것에 대한 집행정지는 정당하다 이렇게 결론이 났기 때문에, 그리고 최종 이거 확정판결이 났습니다.

그래서 지금 그렇게 재판이 진행되고 있다는 말씀을 드리겠습니다.

○오광영 위원 아무튼 이 부분에 대해서는 사실 유성복합터미널이라는 것이 단순히 유성구민뿐만 아니고 대전시 관문 역할을 하는 터미널로 자리 매김하기 위해서 대전시가 심혈을 기울여서 추진했음에도 불구하고 네 번에 걸친 민간사업자가 좌초된 상황에서 공영개발을 추진하고 있기 때문에 공영개발 추진은 나름대로의 동력을 가지고 열심히 추진하는 한편 지금 진행되고 있는 재판절차라든가 이런 부분에 대해서도 전 행정력을 동원해서 대응해야 되고요.

더 나아가서 이 부분을 사실은 정치적으로 악용하는 부분에 대해서는 더 강력하게 그런 구태정치에 대해서는 대응해서 대전시민한테 사실 관계를 정확하게 알릴 수 있는 다양한 방법들을 동원해서 대처해야 된다고 본 위원은 생각합니다.

그렇게 추진해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○오광영 위원 위원장님, 이 꼭지는 여기까지 하고 한번 돌고.

○위원장 김찬술 그러세요.

오광영 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 남진근 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○남진근 위원 남진근 위원입니다.

코로나 시대에 맞춰서 그래도 우리 교통국에서 앞장서 대전시민들을 위해서 희생하고 봉사하는 것에 대해서 감사하게 생각합니다.

오늘은 이제 1년 중 가장 우리 의회의 꽃이라고 하는 행정감사 시간이기 때문에 우리가 그동안에 반성하고 앞으로 또 어떻게 할 것이냐를 가지고 감사를 하는 시간이지요.

성의 있게 답변해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 지금 우리 대전이 내년에 교통공사 발족을 위해서 여러 가지 말이 많이 있어요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 거기 대표적으로 마스라는 것을 가지고 있는데, 사실은 우리가 지금 현재로서 처해져 있는 것은 철도공사가 있습니다, 도시철도공사가, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 트램에 관해서는 거기하고 묶어서 여러 가지 일들을 할 수 있는데 교통공사라고 탄생이 되면 사실은 버스에 관한 공영제가 포함돼야만 공사로서의 역할이 제대로 되지 않나 본 위원은 이렇게 생각을 하는데, 버스라는 것은 지금 버스에 대해서 우리가 공영제로 할 수 있는 용역이 들어가 있다고 하지만 현재 준공영제에 있어서 비용, 우리 시민 세금이 들어가는 비중, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 앞으로 늘어갈 미래에 대한 예측, 특히나 우리가 코로나로 인해서 승객이 많이 준 것에 대한 더 많이 늘어난 시민 세금이 보충이 됐지요, 그렇지요?

워드 코로나가 됐기 때문에 좋아지리라 믿는데, 지금 국장께서는 교통공사에 대한, 물론 미래를 봐서는 탄생이 돼야 된다고 본 위원은 얘기를 하고 싶습니다.

그런데 이것이 미래에 대한 예측가능, 그러니까 공영제로 몇 년 정도를 잡고 있습니까?

가능한 한 시간, 시효?

○교통건설국장 한선희 저희가 교통공사를 설립하는 이유가 여러 가지가 있는데 그중의 하나가 버스의 일부 공영화를 해야 되겠다는 의회 지적도 여러 번 있었고 전문가 의견들도 있어서 저희가 지금 검토하고 있다는 말씀드리는데 지금 이 단계에서 버스 공영화를 100%하는데 얼마나 걸릴 거냐를 딱 기간을 얘기할 수 없지만 저희가 지금 버스 노선 중에서 공공성이 큰 노선들이 있습니다.

주로 비수익 노선들인데 이런 노선들에 대해서는 우선적으로 공영화를 일부 운영해 보고자 하는 것이 저희 지금 생각이라는 말씀을 드리는 거고, 지금 당장 내년 1월에 교통공사가 전환 설립이 되면 지금 버스 공영화 문제뿐 아니더라도 공사장에서 해야 될 몇 가지 일들이 있습니다.

대표적인 게 타슈입니다, 타슈.

교통문화연수원이라든지 교통약자이동지원센터라든지 그리고 저희가 새롭게 지난번에 발표한 마스 시스템을 구축하는 그런 여러 가지 업무들, 이런 것들이 당장 교통공사 설립과 함께 진행이 되어야 되고, 버스 공영제 문제는 저희가 아까 말씀드린 용역을 내년 6월까지 할 겁니다.

그래서 1단계로 버스 공영화를 몇 대 규모를 할 건지를 확정할 것이고, 그 확정되는 대로 하게 되면 내후년 정도에 버스 중 일부는 새로 설립되는 공사장에서 운

영이 시작될 거다 이렇게 예상하고 있습니다.

○**남진근 위원** 그러니까 주 핵심은 지금 타슈를 가지고 말씀하셨는데 마스라는 제도는 우리가 결론적으로는 자가용을 줄이고, 그렇지요?

집에 출근부터 연계되는 교통, 대중교통을 활용하기 위한 거잖아, 그렇지요?

○**교통건설국장 한선희** 그렇습니다.

○**남진근 위원** 결론은 그렇게 하고자 하는 공사의 목적이잖아, 그런데 거기에는 지금 국장께서는 타슈를 가지고 얘기했는데, 물론 타슈나 모빌리티도 중요해요.

그런데 공영제로 가기 위한 교통공사의 베이스가 깔려있는 것이 사실은 버스입니다.

버스에 대한 용역 결과, 대안이 나와야만 모든 것이 원활해지지, 지금 가장 많이 시민 세금이 들어가는 데는 버스잖아요, 그렇지요?

세금 문제 때문에 공영제라는 게 나오는 거예요.

준공영제에 대한 만족감과 여러 가지 의심이 있는, 만족감이 안 되기 때문에 공영제로 가야 되지 않느냐, 늘어나는 시민 세금이 들어가기 때문에, 목적은 그거잖아요, 그렇지요?

그러니까 거기에 부수적으로 지금 버스, 도시철도 지하철, 트램 그리고 타슈, 모빌리티 이렇게 가는 거지요, 그렇지요?

그러니까 거기에 가장 먼저 대두되는 것이 버스라는 말이에요, 버스, 그렇지요?

물론 지금 타슈가 원만하게 결정이 안 됐기 때문에 기간은 나와 있지만 어떤 식으로 할 것이냐에 대한 건 아직 덜 나와 있잖아, 그렇지요?

이게 전기로 할 거냐 수소로 할 거냐, 반반 가선으로 들어갈 거냐, 그런데 우리가 목적은 무가선을 원칙으로 하고 있잖아요.

대전시민들이 알고 있는 것도 그렇게 알고 있고 또 우리가 지향하는 것도 그것이고, 그런데 그것은 한 600억 정도가 도시철도에 우리 시민 세금이 들어가고 있는데 그것은 다음 문제이고, 트램이나 그건 다음 문제고, 지금 버스에 대한 것이 명확히 나와야만 마스라는 제도가 성공으로 간다 이런 얘기입니다.

그 얘기는 지금 국장께서 어떻게 알고 있지는 몰라도 세계적으로 우리가 이상적으로 생각하는 마스의 시스템이 되어 있는데 한번 설명 좀 해보세요.

○**교통건설국장 한선희** 유럽 같은 경우는.

○**남진근 위원** 유럽 어디, 그러니까 얘기를 해보시라고.

○**교통건설국장 한선희** …….

○**남진근 위원** 한번 해보세요.

○**교통건설국장 한선희** 하고 지금…….

○**남진근 위원** 핀란드?

○**교통건설국장 한선희** 아니, 제가 잠깐 생각이 잘 안 나는데요, 그건 나중에

따로 말씀을 드리고, 우리나라에서도 일부 강릉하고 일부 시에서, 그러니까 도시 전체적으로 지금 도입된 데는 없는데 일부 파트별로 관광 파트면 관광교통 분야 이렇게 해서.

○남진근 위원 조그마한 도시 말하는 거고.

○교통건설국장 한선희 예, 마스를 시범적으로 현재 운영하고 있고, 지금 국토부에서도 우리 시와 마스 시스템 발표 이후에 저희하고 계속 협의하고 있습니다.

그래서 대도시 차원에서 마스를 우리나라 최초로 도입하는 문제에 대해서 저희가 지금 국토부와 협의를 하고 건의도 계속 드리고 있다는 말씀을 드리고.

○남진근 위원 아니, 그 건의를 했다는 얘기는 어느 정도 동감이 가는데 시범도시로서 명명할 수 있느냐, 그거 건의만 하면 되는 게 아니고.

○교통건설국장 한선희 그런 걸 저희가 지금 밟아가는 거지요.

○남진근 위원 대전시를 마스의 광역시로 한번 지정을 해서 우리가 우리나라의 모범도시로서 한번 할 수 있느냐 이런 것이 있습니까, 로드맵이?

○교통건설국장 한선희 예, 그런 계획들이 지금 국토부에 있습니다.

있어서 저희도 계속 대도시 차원의 통합교통서비스 시스템인 마스를 도입하는 것에 대해서 저희들이 계속 제안도 하고 있고 제안해 가면서 우리나라 최초로 마스시범도시를 우리 시에서, 대전시로 하자는 그런 의견들을 계속 저희가 개진하고 있다는 말씀을 드리고요.

유럽에서는 상당 부분 지금 이 시스템이 잘 운영이 되고 있다는 말씀을 같이 드리면서, 아까 말씀하신 내용 중에서 마스 시스템을 도입하는 것이 꼭 완전공영제를 해야지 이걸 도입하는 건 아니라는 말씀입니다.

그러니까 시간이 좀 걸리겠지만 100% 완전공영제로 갈 때까지는 준공영제 하에서도 마스 시스템을 도입하는 데는 아무 문제가 없다는 말씀을 드리고.

○남진근 위원 아니, 본 위원이 질의하고 감사하는 것은 그 내용이 아니고, 지금 교통공사 설립하는데 가장 많은 전제조건이 버스에 대한 것이 명확해야만 교통공사가 원활히 갈 수가 있고 거기에 대한 마스의 정책이, 그것은 조금 이따 얘기를 할 겁니다, 본 위원이.

마스에 대한 정책은 별도로, 버스의 미래에 대한 정책이 나와야만 교통공사로서의 가치기준에 맞다는 얘기입니다, 대전시민으로 봐서는.

그리고 마스라는 건 사실은 여러 가지 요소를 가지고 접근이 되어야 돼요.

뭐냐 하면 지금 우리가 세금을 내서 대중교통 버스에 예산을 주고 지하철에 주고 트램에 주고 또 타슈에 주고 여러 가지 시민들 세금으로 메우고 있잖아요, 그렇지요?

그런 데에 비해서 우리가 자동차 대수는, 자가용 말하는 거예요, 자가용.

자가용은 계속 늘어나고 있잖아요, 데이터가, 그렇지요?

데이터가 많이 늘어나고 있잖아요, 그러면 도로는 한정되어 있고 차량은 늘어나는데 차량을 줄이는 방법을 먼저 또 해야 된다는 얘기입니다.

거기에는 차량을 줄이는 방법에는 노인 면허소지자들이 운전을 덜 할 수 있는 조건, 그러면 우리가 도시교통이 편리하게 마스가 되어야겠지요.

또 버스를 감축하는 거, 여러 가지 원인이 있잖아요.

그러니까 결론은 우리가 세금 다 내고 또 자가용 끌고 시간 낭비, 연료 낭비, 돈 낭비 이게 삼중고가 되는 거잖아요.

그걸 막기 위해서 마스제도를 하자는 얘기잖아요, 결론은.

그런데 그걸 하자면 지금 먼저 전제로 운전자가, 우리 도시 대전시에 자가용을 줄이는 서로의 시민들과의 공감대가 형성되어야 된다는 얘기를 하는 겁니다.

그렇지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 그냥 뭐 교통공사 하자, 공영제 하자 이렇게 구호만 할 게 아니라 거기에 대한 대비부터 밑의 베이스, 기초부터 해야 된다는 얘가지요.

그런 것이 아무 전제조건 없이 마스로 한다, 교통공사 설립한다 이렇게 하면 구호만 남발될 뿐이고 성공률이 적어진단, 그리고 시민들 희생은 더 된다, 이 얘기입니다.

어떻게 생각하십니까?

○교통건설국장 한선희 위원님 말씀에 당연히 공감하고요.

제가 아까 말씀드린 것은 시내버스 완전공영화라는 건 상당히 시간이 걸리고 단계적으로 해야 된다는 취지에서 말씀드린 거고, 이런 것들이 전부 결국은 지금 위원님 말씀대로 대중교통을 활성화하자는 그런 목표를 갖고 있는 겁니다.

○남진근 위원 그렇지요.

○교통건설국장 한선희 그런데 대중교통을 이용하는 데 불편한 상태에서 이용하라면 시민들이 이용을 안 하니까 좀 더 편리하고 저렴하게 그런 통합교통 플랫폼을 만들어놓고 하면 시민들이 지금 위원님 말씀대로 더 많이 대중교통을 이용할 거다.

○남진근 위원 호응이 되고, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예, 그런 지향점을 갖고 있습니다.

○남진근 위원 그런데 거기에 대해서 고령자 운전면허증 반납 현황을 보니까 자꾸 적어져요, 그렇지요?

그래서 이것을 지적하고자 하는 것보다 이런 것도 홍보가 돼서, 고령자가 운전하다 보면 조작 실수라든가 여러 가지 질병으로 인해서 사고 면에서 불안하니까 정책적으로 이걸 줄이자는 것 아닙니까, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○**남진근 위원** 그러면 이런 것도 홍보가 많이 돼서, 아니면 국비를 많이 받아서 시비하고 함께 그런 것을 시범적으로 줄여나가서 운전자가 줄어들게 해야만 자동차도 줄어들 것 아닙니까.

자동차는 늘어나는데 공영제 한다, 교통공사 설립한다.

이것은 모순이 있다는 얘기입니다.

그렇다고 해서 대전시의 도로가 넓어지는 것도 아니고 또 도로를 이중으로 하는 것도 아니고, 이런 면에 대해서는 지적하고 싶으니까 국장께서는 좀 더 면밀한 검토가 필요하다고 보고 요즘에 우리가, 신랄하게 여러 가지 국제정세에 대해서는 얘기를 안 하겠습니까.

그런데 우리가 요소수에 대한 여러 가지 문제가 있어요.

우리 대전시에도 요소수는, 물론 내 자료에 의하면 내가 갇히는 모르지만 경유차, 디젤차가 여러 가지 오염물질 배출이 많고 발암물질이 있고 또 여러 가지 그런 피해가 많아서 그것을, 매연을 저감시키고 그것이 인체에 덜하기 위해서 그 물질을 넣는 것 아닙니까, 저감장치에 물질을?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**남진근 위원** 요새 세계 정치적인 문제로 우리나라가 대비 없이 상당히 타격이 많은 것 같아요.

그런데 우리 대전에도 거기에 대한 대비가 어떻게 되는지 설명 좀 해보십시오.

○**교통건설국장 한선희** 지금 전국적으로 문제가 된 요소수 문제는 우리 시도 다른 시·도와 다름이 없이 심각한 문제 상황에 있다는 말씀드리고, 자가용도 당연히 지금 일반시민들이 어려움을 겪고 있는 상태인데 이게 전국적인 현상이고 국제적인 물류의 문제라서 우리 시에서 나서서 뭘 하기에는 참 쉽지 않은 문제인데, 다만 저희가 시내버스라든지 장애인 콜택시라든지 제설차량, 청소차량 이런 부분에 대해서는 공공서비스와 관련된 것은 저희가 요소수를 확보하기 위해서 지금 각 분야별로 노력하고 있다 이렇게 말씀드리고, 특히 시내버스…….

○**남진근 위원** 아니 노력을 하고 있다는 맞는데 구체적으로 준비를 하고 있어요?

어떻게 어디하고 대전시에 관한, 디젤차에 대한 보충을 어떻게 할 것이냐, 이것이 급박한 상황이잖아요, 그렇지요?

○**교통건설국장 한선희** 지금 분야별로.

○**남진근 위원** 특히나 영업하시는 분들은 그것이 상당히 2015년부터는 꼭 넣어야 되는 필수조건이 돼버렸으니까.

○**교통건설국장 한선희** 지금 뭐 우리 시에서 별도로 일반시민들을 위한 요소수를 확보해서 공급하는 건 현실적으로 어렵습니다.

그것은 어렵고, 다만 공공서비스와 관련된 차량들에 대한 요소수 확보는 각 분

야별로 현재 노력하고 있다는 말씀드리고, 저희 시내버스나 장애인 콜택시나 이런 부분은 최소 1개월 이상은 사용할 수 있는 물량을 확보하고 있습니다.

그리고 혹시 이 상황이 장기화될 수도 있기 때문에 추가적으로 요소수를 확보하는 데 부서별로 지금 노력하고 있다는 말씀드립니다.

○**남진근 위원** 그게 데이터가 나와 있는지 몰라도 2015년 이전 디젤차는 요소수가 필요 없다고 나와 있더라고요, 인터넷 찾아보니까.

○**교통건설국장 한선희** 예, 그렇습니다.

○**남진근 위원** 그러면 그것이 2015년 전에 디젤, 경유차, 그 이후의 차 이게 구분이 되어 있나요?

한때는 우리가 폐차를 자꾸 하라고 오염 때문에 이렇게.

○**교통건설국장 한선희** 지원금을 줬지요.

○**남진근 위원** 지원금을 줬가면서 했잖아요, 그렇지요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 그게 지금 말씀대로 법 개정이 되면서, 이게 질소산화물이 배출되기 때문에 그걸 저감하는 장치거든요, 이게.

그런데 이게 모든 차는 아니고 말씀대로 이 법 적용은 2015년 이후에 생산된 차량부터 적용되고.

○**남진근 위원** 예, 이후에 생산된.

○**교통건설국장 한선희** 또 차량 중에 경유차 중에도 지금 요소수를 써야 되는 차량이 있는가 하면 요소수를 쓰지 않는 경유차량도 있습니다.

예를 들어서 우리 시에 있는 시내버스 1,015대 중에서 요소수를 필요로 하는 차량은 한 8%밖에 안 됩니다.

많지 않고 그런데 이게.

○**남진근 위원** 8%?

○**교통건설국장 한선희** 8%, 80대 정도 돼요, 시내버스 중에는.

그래서 차량별로, 그러니까 차량 제조회사에 따라서 요소수를 꼭 필요로 하는 저감장치를 쓰는 회사도 있고 요소수를 필요치 않는 저감장치를 쓰는 차량도 있습니다.

회사별로 다른데, 그래서 우리 시는 전반적으로 승용차까지는 저희가 파악을 못했지만 공공서비스와 관련된 차량들 중에서 요소수가 필요한 것은 한 34% 정도 됩니다, 요소수를 주입해야 되는 차량들은.

이런 부분에 대해서는 저희가 최소 한 달 이상은 요소수를 현재 확보하고 있고 추가 확보를 위해서 노력하고 있습니다.

○**남진근 위원** 본 위원이 하여간 그건 부수적으로 질의한 거고, 주 질의는 공영제에 대한, 마스를 하고자 하는 우리 대전의 의지를 가지고 주무부서는 아니지만 철저한 대비가 있어야 돼요.

그냥 뭐 다른 부서라고 해서, 사실은 버스를 얘기하는 건 교통국이 버스에 대한 면밀한 검토가 있어야 된다는 본 위원님의 지적입니다.

그냥 한다고 따라가는 게 아니고, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○남진근 위원 모든 것은 자가용을 줄여서 대중교통을 시민들이 사용할 수 있게 만들어야 되는 거예요, 제도적으로.

그리고 그것이 공감대가 형성돼야만 마스도 좋고 교통공사도 좋아하는 겁니다.

그렇지 않고 그런 전제가 없이 그런 대비가 없이 한다는 건 무의미하다, 본 위원님은 이렇게 지적하고 싶고, 이상 마치겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 위원님 잘 알겠고, 아까 마스 시스템이 지금 잘 운영되는 나라는 핀란드가 대표적인 나라입니다.

○남진근 위원 제가 봤는데 핀란드를 찾아봤어요.

○위원장 김찬술 남진근 위원님 수고하셨습니다.

다음은 제가 간단하게 몇 가지만 하겠습니다.

제가 우리 산업건설위 상임위 감사를 하면서 한 가지 내지 두 가지씩은 칭찬 좀 해보자 해서 하는 것도 있습니다.

그중에 의회에서 늘 얘기했던 준공영제의 폐단 때문에 공영제를 도입하려고 하는 것도 상당히 고맙게 생각하는 거고요.

또 그렇게 먼저 선진교통으로 나아가는 초석을 닦고 계시는 공직자분들한테도 고맙다는 말씀드리고요.

또 한 가지는 사고를 줄이기 위해서 우리가 조명탑이라든가 그다음에 횡단보도 집중조명시설 이런 건 참 잘하고 있다, 더 그런 시설을 많이 늘려서 대전이 밝았으면 좋겠고 사고가 없었으면 좋겠다는 것도 말씀드리고요.

제가 이걸 잘한 것 중에 정말 제일 잘했다고 하는 것 중에 시내버스의 관리에 관한 사항인데요.

(프레젠테이션자료를 보며)

이게 서울하고 부산, 5대 광역시별 시내버스 회계감사·경영평가·원가산정 용역을 2021년도 기준해서 비교해 봤어요.

전체 용역금액을 버스회사 업체 수로 나누다 보니까 대전시는 대략 1천만 원 정도 1대당 가는 것 같고요.

그다음에 4대 특·광역시는 평균 910만 원인데 약 90만 원이 많은 건데 이걸 사유가 다 있어요, 이렇게 할 수밖에 없는.

그다음에 5대 광역시 중에는 대구 다음으로 우리가 용역비를 지출하고 있는데요, 비슷한 광주와 비교해 봐도 조금 우리가 많이 주는 것 같고요.

그다음에 광주 같은 경우가 우리보다 좀 높은데 여기는 경영평가를 안 하더라

고요.

그러니까 우리가 얘기했던 회계감사, 경영평가, 원가산정을 하는 데는 우리 대전시밖에 없더라 하는 거고, 그다음에 대구도 지금 그렇게 하고 있는데 상당히 우리보다 금액이 많지요, 이 표를 보면 맨 밑에 이게 대구 건데.

그것에 비하면 대전은 아주 잘하고 있다는 거고요.

그다음에 타 시·도들은 기간이 4개월~7개월 하는데 우리 대전시는 몇 개월 합니까?

○교통건설국장 한선희 경영평가요?

○위원장 김찬술 예, 대략 9개월 정도를 하는 것 같더라고요.

전년 12월부터 시작해서 그다음 해까지 해서 9개월 정도를 하고 있어서 실질적으로 평가를 아주 잘하고 있다는 것을 말씀드리고 싶어서, 아주 이 부분은 잘하고 있고 또 감사원 감사에서 본 것을 보면 우리 대전시가 상위 클래스 중에서도 상위 클래스로 이런 부분에서는 잘하고 있더라는 얘기를 아울러 드리고요.

그런 부분에서 잘하고 있다는 말씀드리는데 이번에 우리 버스 파업 때 일어난 것 중에 수치가 100억이 더 들어간다는 기사를 봤습니다.

그런데 제가 아무리 계산을 해도 100억이 들어가지 않거든요.

그게 오보 같은데 그 금액이 대략 왜 그렇게 산정된 건지 알고 계십니까?

○교통건설국장 한선희 저도 그 기사를 봤는데 조금 오해가 있었던 것 같기는 했습니다, 제가 봐도.

그 당시 노조에서 요구하는 사항을 100% 수용하게 되면 100억 이상이 들어간다는 거였고, 실제 최종 타결된 금액을 보면 추가로 100억 이상이 들어가는 건 아니었는데 그때 조금 최종적으로 타결된 이후에 나간 언론기사에 보면 100억이 더 들어간다고 그렇게 표현이 됐는데 그건 조금 오해가 있었던 것 같습니다.

○위원장 김찬술 대략 얼마 정도 더 들어갑니까?

3억 정도 더 들어간다는 게 맞는 겁니까?

○교통건설국장 한선희 최종적으로 파업 직전하고 파업이 되고 나서 협상 타결이 된 그사이에 추가로 더 들어간 것은 최종적으로 한 69억 정도 됩니다.

○위원장 김찬술 69억 정도가 더 들어간다고요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 예, 알겠습니다.

하여튼 그런 사유 때문에도 공영제로 가는 것이 시대적인 흐름이라고 생각하고요.

이것도 제가 주식회사가 이익을 추구하는 건 당연한 거라고 생각하는 건 누구나 대한민국에 사시는 국민이라면 다 알 거예요.

그런데 시내버스가 우리가 돈 낸 세금으로 해서 적자를 보전해 줬는데 시내버

스가 이익 배당해 가는 것이 옳은 것이냐는 양론이 겹칠 수 있는 얘기잖아요, 그렇지요?

왜냐하면 시민의 입장에서는 우리가 세금을 낸 걸 버스에 지원해 줬더니 그걸로 거기에 있는 회사의 주주들이 이익금을 챙겨가는 게 어느 편으로 보면 잘못됐다고 할 수 있고, 주식회사의 성격이 이익을 추구하는 것이 맞으니까 이익 배당을 받는 게 뭐가 잘못이냐고 하면 또 할 말이 없어요, 맞지요?

그런 면에서 이걸 한번 봤는데요, 적자 현황이니까 이걸 다 아는 걸 거예요.

이 내용은 우리가 총 수입금에서 지원해 준 금액이 대략 1,002억 정도 된다 이런 내용이고요.

이익 배당한 것을 보면 2020년에 상당히 늘었지요.

이게 108억 정도가 되는데 사모펀드가 2개 회사를 매입하고서 나머지 것을 이익 배당해 준 거고요.

2019년도는 3억 2,500이고, 2018년도에는 6억 2,900을 회사에서 이익 배당해 줬어요.

2018년도에 혹시 우리가 재정지원금을 얼마 해준지 아십니까?

대략 여기 보면 600억 정도를 해준 겁니다, 2019년도도 마찬가지고.

이렇게 재정지원금을 해주는데도 이익 배당금을 주주들이 가져가고 있다는 거예요.

그래서 이게 공영제가 더 필요하다는 얘기를 말씀드리려는 거고요.

이 부분을 다음에 분석한 걸 보면 퇴직충당금에 관한 내용을 하기 위해서 제가 근로자퇴직급여 보장법에 대한 것을 띄워놨습니다.

내년도 1월 1일 되면 퇴직금을 100% 설정해야 되지요?

법이 그렇지 않나요?

국장님 맞을 겁니다.

그런데 여기 2번이라고 되어 있는 데를 보면 2018년 1월 1일부터 2018년 12월 31일까지는 100분의 80을 하라고 되어 있고, 2019년에는 100분의 90을 하라고 되어 있어요.

그다음에 내년 1월 1일부터는 100분의 100으로 100% 충당금을 설정해야 된다는 것이 근로자퇴직급여 보장법에 되어 있는 내용을 제가 발췌한 거예요.

동의하시지요?

제가 지금 맞는 법을 얘기한 거예요.

○교통건설국장 한선희 예, 맞습니다.

○위원장 김찬술 그러면 퇴직금에 대해 13개 회사가 퇴직금을 얼마로 하고 있느냐, 올해 연도로 한다면 아까 얘기한 것처럼 90% 정도 하고 있어야 되지요.

그런데 지금 여기를 보면 90% 한 회사도 있지만 65.2% 한 회사도 했어요.

이분들이 퇴직금을 배당금을 안 갖고 했다고 하면 3년 내에 다 했을 것이다 하는 게 제 나름대로 분석이에요.

그러다 보니까 현재 여기 47.8% 되어 있는 회사가 있어요, 제가 어디라고 얘기 안 해도 아마 아시잖아요?

그런데 이런 회사가 내년 1월 1일부터 퇴직충당금을 100% 설정할 수 있느냐, 이 건 제가 볼 때는 힘들 것이라고 판단하는 거예요.

그러면 퇴직충당금은 설정하지 않으면서도 배당금으로 가지고 가는 건 어느 한 편으로 보면 우리가 제재해야 되지 않느냐 하는 생각을 하는 거예요.

나중에 제가 사모펀드에 대한 얘기는 다시 하겠습니다, 이거 때문에 이익을 가져간 것에 대해서도.

그런데 제가 얘기하고 싶었던 요지는 퇴직충당금을 먼저 설정하는 게 선순위라고 생각하는 거예요.

국장님 어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 한선희 위원장님 말씀이 당연한 말씀이고요.

당연한 말씀이고 지금 특히 퇴직적립금이 가장 충당이 안 된 업체 같은 경우는 여러 가지 문제가 있어서 저희가 계속 현장, 그 업체에 나가서 지도점검하고 금년 말까지 퇴직충당금을 100% 충당을 못 하면 여러 가지 페널티를 저희가 줄 겁니다.

그런 페널티를 주는 것에 대해서도 이미 통보하고 있고, 업체에서는 금년 말까지는 퇴직충당금을 최대한 채우겠다, 충당하겠다는 입장은 현재 있는데 지금 저희가 지켜보고 있다는 말씀드리고요.

○위원장 김찬술 그렇게 안 채우면 1,000만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있다는 게 근로퇴직급여 보장법에 명시되어 있는 거예요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그런데 아까 국장님께서 공영제하면서 갖고 계신 생각이 적자 노선부터 공영제로 가야 된다고, 저도 동의합니다.

그런데 적자 노선을 갖고 있는 회사가 그 회사라고 하면 별문제가 없는데 공영제의 방법 중에 적자 노선도 흡수해야 되겠지만 지금 이렇게 적자가 되고 있는 이런 회사부터 전체를 대전시에서 공영제로 하려고 하는, 기본적으로 회사를 매입해야 된다는 게 저의 생각이에요.

이 회사가 지금 우리가 얘기하는 4대 보험도 안 내고 자기네들이 쉽게 얘기하면 인용했다고 하는데 지금 그대로 안 하는 회사잖아요.

이런 회사부터 해야 된다는 게 저의 생각이고요.

그다음에 지금까지 제가 이렇게 말씀드렸던 게 퇴직충당금을 내년 1월 1일부터는 해야 되기 때문에 특별하게 관리와 감독을 해주셔야 되지 않느냐 하는 생각이

고요.

공영제의 우선순위가 이런 회사부터 매입하시는 게 좋지 않을까 하는 생각이 들어서 말씀드렸고요.

존경하는 남진근 위원님께서도 말씀하셨던 것처럼 버스가 준공영제에서 공영제로 갔을 때 마스 시스템이 적절하게 잘 돌아갈 수 있을 것이라는 생각을 변함없이 갖고 있습니다.

거기에 대해서도 국장님께서도 그렇게 하셔야 된다고 생각합니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다, 위원장님.

○위원장 김찬술 그다음에 교통약자의 이동편의 증진법에 대해서 제가 이번에 조례도 하나 상정해서 대표발의해 놓은 게 있습니다.

알고 계시지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그것의 내용이니까 이걸 특별하게 더 부수적으로 말씀드리지 않겠습니다.

그다음에 교통약자의 이동편의시설의 구조·재질 등에 관한 세부기준도 이렇게 되어 있는데요, 제가 민원을 이만큼 받았어요.

대전시 내에 교통에 대한 시설이 잘못되어 있다는 것 해서 그분들이 저한테 제출해 준 사진은 많습니다.

그런데 저도 이틀 동안에 여기를 갔어요, 가서 보고 실질적으로 제가 확인했는데 실질적으로 이 일은 대부분의 일이 구의 일이에요, 그렇지요?

왜냐하면 인도에 관한 사항, 뭐 이렇게 하다 보니까.

그래서 있는데 그중에 가서 보면, 여기 버스정류장 경계석이 15cm를 초과하는 것, 그다음에 버스정류장에 점자블록 미설치된 것, 보도폭이 1.2m 미만인 것, 횡단보도 진입부 점자블록이 미설치된 것, 블라드 전면에 점자블록이 미설치된 것, 시각장애인들을 위한 음향신호기를 20개 확인했는데요, 11개인가가 오작동하고 있습니다.

그다음에 음향신호기가 건너려면 앞으로 갔을 때 점자블록이 앞에 있어서 눌러야 되는데 옆에 붙어있다든가 이렇게 되어 있는 것도 있고요.

경계석 턱 낮추기 미설시한 게 하나가 있는데 이걸 한번 사진을 대략 보겠습니다.

(사진자료를 보며)

제가 가본 데가 유성구 봉명동 일대하고 서구 월평동·만년동, 대덕구 신대동하고 중리동·법동을 가봤는데요.

사진 한번 보시겠습니다.

이 버스정류소에서 높이가 28cm입니다.

아까 법규에 제가 15cm라고 했잖아요.

그래서 제가 버스과에 “우리 저상버스가 이동약자, 장애인들을 몇 명이나 태웠습니까?” 하고 실적을 달라고 하니깐 “실적을 통계 낸 게 없습니다.”라고 얘기하시더라고요.

실질적으로 버스조합이나 회사에서 한 게 없을 것 같아요, 그렇지요?

그러니까 없다고 한 걸로 저도 이해는 했는데 실질적으로 이런 게 저상버스가 나와서 걸쳐질 수 있느냐, 그래서 제가 말씀드리는 거예요.

이런 것이 대전시에 대부분이다.

그다음에 봉명네거리인데 여기 점자표시판이 없는 거예요.

이런 것은 비밀비재하게 상당히 많습니다.

여기 사진 안 찍은 것, 눈으로 보는 것도 우리 국장님이나 여기 공직자분들께서 이렇게 나가도요, 이 앞에 밥 먹으러 나가면서 보면 볼라드 있는 데 점자표시판 없는 거 엄청 많습니다, 그렇지요?

이런 거고요, 그다음에 여기 만년동에 갔는데 아까 존경하는 이광복 위원님께서 말씀하신 것 같아요.

여기가 80cm입니다.

또 90cm예요, 여기는 장애인들이 휠체어로 못 가는 거예요.

그래서 이렇게 되는 데 가로수를 심어야 되느냐 하는 얘기를 하는 거예요.

이런 것은 대전시에서 ‘우리가 그런 데는 심지 말자, 다 베서 사람 통행이 우선이다.’라고 해서 정비를 해야 되겠다는 생각이예요.

그다음에 여기도 마찬가지로입니다.

점자블록이 미설치된 데가 이렇게 많습니다.

이건 대략 그렇게 하고, 그다음에 여기도 볼라드 있는 데 점자표시판이 없는 거고요.

이거 눌렀는데 안 되는 거예요, 고장 난 거.

그다음에 여기도 마찬가지로 음향신호기 고장 난 거고, 또 이런 게 여기 기둥에 정면을 보고 있어야 되는데 옆에 붙어있는 거지요, 이런 것도 있고.

그다음에 서구 월평동 여기를 한번 가서 봤더니 여기 한번 턱을 보세요.

여기 턱을 보니까 이게 지금 횡단보도잖아요, 그러면 여기 턱이 있으면 휠체어가 어떻게 가겠어요?

이게 구의 일은 구의 일이에요.

그다음에 여기가 대덕구 중리동인데 횡단보도 가운데 나무를 심는 게 정당한 겁니까?

저는 잘 모르겠어요, 이걸.

이건 법규를 못 찾겠더라고, 나도.

제가 지금까지 이렇게 보여드렸는데요, 제가 왜 보여드렸느냐 하면 우리가 내년이면 UCLG를 하잖아요.

이걸 한번 정도는 대전시에서 기획을 해서 각국에서 오는 손님한테 대전시가 이렇게 장애인들이나 교통약자가 다니기 좋은 도시라고 하려면 예산을 내려줘야 되잖아요, 그렇지요?

국장님 안 그런가요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그런데 구의 일인데 구에서 이걸 대대적으로 하기에는 한계가 있다, 그래서 일제히 이걸 하는 걸 구에 내려줘서 같이 하시든, 아니면 건설관리 본부에 해서 하든 해야 되겠다, 그래서 교통약자 조례에도 제가 이번에 올라온 것도 대표발의했는데 이러한 내용을 담은 거잖아요.

그래서 기획을 하는 부서가 우리 교통건설국인 만큼 이거 하나만큼은 우리가 추경에 예산을 편성하든 어떻게 해서라도 UCLG 전에 말씀하게 정비 내지는 정리하는 것이 어떨까 싶어서 말씀드리는 겁니다.

국장님 간단하게 답변 좀 해주세요.

○교통건설국장 한선희 저도 다니면서 저런 경우를 봅니다.

보면 저는 제 소관 부서에 얘기해서 어디에 뭐가 고장 나고 이상하다고 얘기하는데 위원장님께서 꼼꼼히 살펴주셔서 감사하다는 말씀드리고, 저런 상황이 벌어지지 않아야 되는데 저희가 우리 시와 자치구를 통해서 좀 더 꼼꼼하게 수시로 점검하고 정비할 수 있도록 하겠다는 말씀드리고, UCLG 대비해서 저희도 구상은 하고 있었는데 위원장님 말씀대로 차도, 특히 인도에 대한 일제정비를 내년 상반기 중에 관련 예산을 확보해서 자치구와 협의해서 대청소부터 시작해서 저렇게 잘못된 구조물에 대해서 점검·정비를 내년 상반기까지 완료하도록 노력을 하겠습니다.

○위원장 김찬술 예, 하여튼 이게 장애인협회에서 저한테 준 거예요.

그분들도 대전시를 편하게 다닐 수 있는 도시를 만드는 것도 우리 시의원의 본분이 아닌가 싶어서 제가 행감을 한 거니까요, 이해해 주시고요.

빠른 시일 내에 편안한 도시가 될 수 있었으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○위원장 김찬술 고맙습니다.

다음 감사하실 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

윤종명 위원님.

○윤종명 위원 윤종명 위원입니다.

오전에 이어서 감사를 하도록 하겠습니다.

방금 전에 존경하는 남진근 위원님께서 요소수 부족 문제에 대해서 감사를 해

주셨는데 우리 대전 같은 경우는 아까 말씀드린 대로 버스 같은 경우 1,015대에서 요소수 사용 차량이 80대 정도밖에 안 되잖아요, 그렇지요?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**윤종명 위원** 그래서 현재 대전시는 재고량이 한 1개월 반, 2개월 정도 재고량이 있다고 제가 파악을 했고요.

그리고 오늘도 아침에 제가 뉴스를 보다 보니까 청와대에서까지 나와서 호주에서 긴급 수송, 군용기를 가지고 지금 수송을 해오고 중국에서도 1만 8,700톤인가요, 지금 들어온다고 하고, 아침 뉴스를 제가 봤습니다.

그래서 사실 우리나라가 세계 10대 강국에 들어가 있는데 정말 작은 거, 우리가 생각하지 못하고 챙기지 못했던 이런 부분들을 통해서 한번, 청와대에서도 발언이 그렇더라고요, 값비싼 수업료를 냈다, 비싼 수업료를 냈다고 그런 말씀도 하셨지만 이런 부분들까지, 작은 것까지, 정말 강대국으로서 우리가 앞으로 나가는 부분도 있지만 조금 더, 챙기지 못하는 부분도 있다.

그래서 좀 작은 것도 우리가 돌아볼 필요성이 있다고 생각해서 개인적으로 저는 그런 부분을 가지고 공감도 하면서 저 자신도 많이 돌아봤습니다.

그래서 지금 우리가 중앙에 의존해서, 요소수가 사실 채산성이 안 맞아서 우리나라에서도 지금 생산을 안 하고 있는 상태잖아요?

그래서 어쨌든 그런 걸 대비해서 이런 부분들은 국가적으로 해야 될 필요성이 있다고 생각이 들고 또한 우리 지방자치단체에서도, 우리 광역단체에서도 그런 부분도 자급할 수 있는 그런 뭐가든 계획을 해놔야 되지 않겠느냐 이런 생각이 들어서 꼭 중앙에 의존하지 말고 이런 부분들이 우리가 앞으로 요소수가 필요 없다고 하면 모르겠지만 앞으로 자꾸 줄어들 수도 있다고 합니다, 수소차가 나오고 전기차가 나오다 보니.

그렇지만 화물차라든가 버스 이런 부분들도 친환경차가 지금 나와서 앞으로도 계속적으로 사용된다고 하면 우리 지방자치단체에서도 어느 정도 자급할 수 있는 계획은 가지고 있어야 되지 않겠느냐 이런 생각에서 한번 말씀드립니다.

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**윤종명 위원** 국장님 한번 검토하셔서 앞으로도 자치단체에서도 자급할 수 있는 이런 뭐가 계획을 가져보는 게 좋지 않겠느냐 이렇게 생각해 봅니다.

국장님 어떠세요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 사실 요소수가 이번에 문제가 돼서, 사실 요소수가 떨어져서 이런 상황이 날 거라고는 아마 저도 그렇고 다른 많은 분들도 생각을 못 했을 것 같은데, 꼭 필요한 필수물질 내지는 이런 부분에 대해서는 저희도 한번 자치단체 차원에서 일반 모든 시민들을 위해서 저희가 비축할 수는 없지만 공공서비스 제공에 필요한 물품이나 이런 부분은 좀 비축을 많이 해놓는, 일정 기간

정도 우리가 할 수 있는 거를 비축하는 걸 시스템을 만들어야 되겠다 이런 생각을 저희도 공감을 하고 그런 준비를 해보도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 그리고 전에 우리가 5030 정책을 해서 조례도 올라오고 저번에 시행을 시작했잖아요?

지금 5030으로 해서 아까 업무보고 시간에도 보니까 사실 교통사고 건수는 줄어들고 이렇게 한 걸로 지금 나와 있습니다.

교통사고 같은 게 많이 줄어들었다는 보고자료를 주셨는데 어떻게 보면 차량이 대도로에서 30km/h라든지 이런 부분, 제가 그때 당시 이거 발의할 때도 조금 탄력성을 가지고 이렇게 해야 된다, 학교 주변이라든지, 그렇지만 대도로는 여러 가지 차량정체라든가 이런 부분을 가지고 탄력적인 운영체제를 가져야 되겠다는 말씀을 드린 바가 있습니다.

그런데 지금 차량이 정체되고 이렇게 하다 보니 여러 가지 환경오염 문제도 대두가 되는 거예요.

그래서 이런 부분까지도 뭔가 더 고려를 해야 되지 않겠느냐, 또 하나는 지금 보면, 이어서 보면 우리 천변 외곽순환도로 있잖아요?

세종 나가는 천변 외곽순환도로.

○교통건설국장 한선희 천변 외곽순환도로요?

○윤종명 위원 천변 외곽순환도로.

○교통건설국장 한선희 갑천 우안도로 말씀하시지요?

○윤종명 위원 예, 그렇습니다, 세종 나가는 도로.

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 거기가 보면 버스전용차로가 처음부터 다리 건너자마자, 육교 올라서자마자 전용차로가 시작되지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 지금 세종 다니는 버스가 하루 몇 대 정도 통행이 되는지 모르겠어요?

○교통건설국장 한선희 그 도로로 다니는 버스요?

○윤종명 위원 예.

○교통건설국장 한선희 저희가 지금 B1, 옛날 1001번 버스인데요, 지금 운행대수가 20대 정도가 운행이 되고 있습니다.

○윤종명 위원 그래서 거기가 교통량이 상당히 많습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 교통량이 많고 그런데 거기를 출퇴근시간 이런 부분들은 제한하더라도 일반 시간에는 그걸 완화해서 거기 신탄진 나가는 구간까지라도 거기를 탄력적으로 운영을 하면 어떨까.

○교통건설국장 한선희 그거 지금 하고 있습니다, 거기.

○윤종명 위원 아닌 걸로 알고 있는데요?

○교통건설국장 한선희 아니, 전용차로.

○윤종명 위원 24시간?

○교통건설국장 한선희 아니, 전용차로 단속을 출퇴근시간대에 유예를 하고 있습니다.

거기가 워낙 혼잡, 처음에 거기를 했더니 너무 차가 밀리고 승용차 통행량이 많아서 거기 일부 구간을, 전부는 아니고 일부 구간 단속유예를 현재 하고 있습니다.

○윤종명 위원 지금 유예가 되고 있는 상태입니까?

○교통건설국장 한선희 예, 거기서 이렇게…….

○윤종명 위원 그래서 전에 현수막도 붙어있고 그래서 그런 부분을 우리는 운전자이지만 가끔 볼 때 이게 가야 되는 것인지 말아야 되는 것인지 이런 부분을 모르고 다닐 때가 많아요.

그래서 거기 안내를 해서 유예한다는 현수막도 붙여줘야지, 시민들이 이용하는데 불편을 느끼지 않을까 싶어요.

왜냐하면 가끔 가다 보면 여기가 전용차로가 계속적으로 이어지는 것인지 그걸 지금 모르고 있어요.

처음에는 현수막이 한 번 붙어있었어요.

○교통건설국장 한선희 예, 저희가 초기에 몇 달 붙여놔었는데 이게 오래돼서 아마 떨어진 것 같은데 저희가 다시 한번 홍보할 수 있도록 현수막 같은 걸 다시 게첨하겠습니다.

○윤종명 위원 그래서 그런 부분들까지도 우리 시민들이 알고서 차량 통행을 할 수 있도록 조치를 해줬으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 그리고 지금 택시요금제가 세종 나가는 것은 시외요금제를 적용하고 있나요, 어떻게 시내요금제를 적용하고 있나요?

○교통건설국장 한선희 거기는 우리 시의 요금이 적용되지 않습니다, 거기는.

○윤종명 위원 세종까지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 왜냐하면 택시는 구역요금제이기 때문에 대전시는 대전시 내에서만 적용이 됩니다.

○윤종명 위원 그러면 논산 같은 경우는?

○교통건설국장 한선희 예?

○윤종명 위원 논산은?

○교통건설국장 한선희 논산도 마찬가지로입니다.

○윤종명 위원 시외요금 이런 게 적용이 안 된다는 말씀이네요?

○교통건설국장 한선희 아니 원칙은 미터기로 가야 되는 것이 원칙인데 요금이 라는 것은 구역요금제이기 때문에, 택시는.

예를 들어서 대전 시내권에서는 대전시가 정해놓은 요금으로 받아야 되는 의무가 있는데 권역을 벗어나는 것에 대해서는 우리 시의 요금제가 적용되는 건 아닙니다.

○윤종명 위원 그렇습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 그런데 지금 제가 듣기로는 대전 택시가 세종을 가는데 시내요금을 적용해서 거기를 가야 되고, 세종시 택시는 대전 오는데 시외요금을 적용해서 요금을 받는다고 그렇게 얘기를 들었어요.

그래서 이게 어떤 지침이라든가 뭐 저기가 있나 싶어서.

○교통건설국장 한선희 그건 제가 한번 현황 파악을 해서 별도로 말씀드리겠습니다.

○윤종명 위원 그래서 어쨌든 세종시도 세종 시내면 그렇지만 세종시도 이제 시 외곽도로라든지 여러 가지 이제.

○교통건설국장 한선희 하여튼 대전권에서는 대전 시내요금은 대전 시내권에서만 적용이 되고 시외로 가는 거에서는 별도 요금으로 시외요금 적용을 받습니다.

그런데 지금 그런 문제 때문에 오래전부터 우리 시하고 세종하고 택시 구역을 통일해야 된다, 하나로 합쳐야 된다 이런 의견들이 계속 있어 왔는데, 우리 시에서는 계속 그걸 세종시 쪽에 요구를 하고 있는데 지금 세종시에서 그것이 현재 수용이 안 되고 있어서 아직 요금구역 단일화가 현재 안 되고 있는데 장기적으로는 이게 단일화가 돼야 된다고 봅니다.

○윤종명 위원 그런 부분들은 서로 어쨌든 정책적으로 빠른 시간 내에 협의를 하면 좋겠다는 생각이 듭니다.

시내권으로 해서, 지금 BRT 도로로 버스랑 다 운행되고 있는 상황이다 보니 택시까지도 그런 부분들이 같이 공유가 돼야 되지 않겠느냐 이런 생각이 듭니다.

○교통건설국장 한선희 예, 이번에 위원님께서 지적해 주신 걸 계기로 해서 저희가 세종시와 다시 한번 택시요금 단일화, 단일화 구역 통합하는 것을 정식으로 다시 한번 협의를 진행하겠습니다.

○윤종명 위원 예, 그렇게 하고, 아까 우리 존경하는 김찬술 위원장님께서도 여러 가지 교통 장애 이런 부분들도 지적을 많이 해주셨어요.

사실 아까 우리 점심 먹으러 갔다 오면서도 제가 봤는데 보도에, 인도에 가로수

심어져 있잖아요?

가로수가 심어져 있는데 우리 대전시가 물순환 선도도시로 슬로건을 내걸고 준비도 하고 지금 우리가 물순환 선도사업을 하고 있잖아요?

○교통건설국장 한선희 예.

○윤종명 위원 국가 공모사업으로도 해서 나무 심기도 하고 막 이렇게 지금 하고 있는데 지금 가로수 보셨는지 몰라도, 제가 사진은 못 찍고 그랬는데 가로수에 보면 나무뿌리 있는 데까지 전부 다 투수콘이라고 해서 그래놓은 것인지 살짝 투수콘으로 싹 발라놨어요.

그래서 물이 어떻게 저류가 되고 해야 되는데 지금 그 나무 있는 데 바짝 끝까지 전부 다, 나무 경계석 있는 데 그 안에도 싹 발라놨어요, 그걸.

그래서 이게 나무가 어떻게 물이 이게 침투가 돼서 저류가 돼야 되는데 그리고 가능하면 타일 포장, 인도 같은 데 그런 거보다는 투수콘으로 해서 이 투수콘 밑에도 땅에, 흙에 저류가 돼야 된다고 생각이 되거든요.

물순환 선도사업을 진행하면서, 그래서 우리 둔산동, 제가 아까 점심 먹으러 갔다 오면서 유심히 보고 했는데 특히 가로수 주변도 전부 다 발라놨고 투수가 될 수 없는, 인도도 포장이 돼 있습니다.

아스팔트로 아주 겹겹이 해서 다 포장을 해놨는데 어떻게 저렇게 하면서 우리가 물순환 선도사업을 시행하는, 우리 둔산동이 시범지역인데 저런 거까지도 한번 우리가 뭔가 고려해야 되지 않겠느냐.

파서 나무 심고 하는 것도 사실 좋습니다.

그래서 지금 가로수와 가로수 사이도 어떻게 보면 조그마한 나무 같은 걸 심어서, 그냥 가로수, 가로수 사이도 비어 있잖아요, 그런 데도 조그만 나무 같은 걸 심어서 해도 상당히 공원녹지지역이 굉장히 많이 확보될 거라고 봅니다, 지금.

가로수하고 가로수 사이에 그걸 포장만 해서 싹 그냥 해놓지 말고 일반 울타리에 심는 이런 나무 같은 걸 심어도 우리 대전시 전체적으로 따지면 녹지공간이 상당히 많이 늘어날 거라고 보거든요.

이건 뭐 환경녹지국에 얘기해야 될 부분이지만 우리가 도로하고 연결돼 있으니까 그런 부분들을 조금 더 고려해서 거기 가로수와 가로수 사이도 나무 식재를 하면 녹지공간이 상당히 확보될 거라고 생각이 됩니다.

그래서 말로만 우리가 물순환 선도도시 이렇게 슬로건만 내걸고 공모사업이라고 해서 땅만 파서 경계석이고 뭐고 도로 파서 저렇게 하지 말고, 제가 복환에 있다고 그러면 그 부분은 중점적으로 아마 했을 것 같은데 돈은 수십억씩 들이면서, 사람들 볼 때마다 우리 공무원, 시청에 근무했던 토목직들이고 퇴직한 분들도 선배들이 다 전화 와요.

지금 이거 다 전화 와, 100명이면 100명 다, 저렇게 하고 앉았는데 저거를 어떻

게 할 것이냐.

그래서 우리가 돈을 수십억씩 들여서 물순환 선도도시로 사업만 새롭게 하지 말고 조그마한 거 하나까지도 그런 부분을 신경을 써서 하면 좋겠다.

인도, 보도 같은 경우도 투수콘이 됐든 뭔가 침투할 수 있는 포장재를 썼으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

하여튼 개선해서, 앞으로 검토하셔서 그런 부분들까지 신경 써주셨으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 위원님 말씀은 잘 알겠고, 투수콘을 인도에 지금도 일부 하고 있는데 투수콘도 이게 오래되면 거기에 흙이 끼고 미세한 게 끼다 보니까 사실 투수 기능이 시간이 지나면 상실되는 그런 문제점도 있는데, 하여튼 지금 말씀의 취지를 저희가 잘 알겠고 인도 포장 문제나 가로수 사이에 작은 나무로 해서 투수가 될 수 있는 공간 확보하는 문제를 저희가 연구를 좀 더 하도록 하겠습니다.

○윤종명 위원 보도블록을 깔아놓으면 거기에 물이 그래도 어느 정도 저기가 됩니다, 젖어라도 있거든요, 그리고 침투도 되고.

그런데 그냥 타일 같은 걸로 해서 포장을 딱 돌 타일로 해놔버리면, 석재 타일로 해놔버리면 그냥 그대로 물 흘러나가는 거지요.

그래서 조금 더 기술적으로 그런 걸 검토하셔서 반영했으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○교통건설국장 한선희 예, 알겠습니다.

○윤종명 위원 여기까지 하겠습니다.

○위원장 김찬술 윤종명 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 이광복 위원님.

30분까지만 하겠습니다.

○이광복 위원 이광복 위원입니다.

조금 전에 앞에 전자에서 존경하는 남진근 위원님과 윤종명 위원님께서 언급을 하셨는데 요소수 문제에 대해서 감사 질의하겠습니다.

국장님, 저희 버스 문제뿐만 아니라 일반적인 우리가 공공에서, 상업성 있는 건설이나 토목 분야에 많은 장비들이 있지 않습니까, 그렇지요?

대전에 있는 화물차 이런 분들은 여기에 대한 대비가 돼 있나요?

○교통건설국장 한선희 지금 다 똑같습니다.

우리 시라고 우리 시의 화물차만 특별히 요소수를 더 확보하고 있는 건 아니고.

○이광복 위원 버스는, 저희가 공공버스는 그래도 2개월 정도의 비축량이 있다고 본 위원이 알고 있습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 맞습니다.

○이광복 위원 그런데 그걸 떠나서 사적인 화물, 건설 화물차 있지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그런 분들은 상대적으로, 또한 관광버스나 이런 쪽에서는 쉽지 않다는 얘기가 나왔고요.

또 특히 장애인 콜택시 있지 않습니까, 장콜 쪽에?

그래서 지금 96대 중에 59대가 디젤로 움직이는데 여기에 대한 방비가 좀 덜 돼 있는 걸로 돼 있습니다.

그래서 본 위원이 감사 질의하고 싶은 얘기는 저희가 코로나 때 마스크에 대해서 한 번 겪었지 않습니까, 그렇지요?

이것 또한 하나의 예고일 수도 있어요, 그렇지요?

그랬을 때 과감하게 대전시에서도 예산을 따지지 말고 재난기금이라도 이런 때는 활용할 수 있는 방법을 찾아서 구할 수 있는 데까지 구해야 되지 않겠느냐 하는 본 위원의 생각입니다.

국장님 생각은 어떠십니까?

○교통건설국장 한선희 예, 아까 말씀드린 것처럼 시내버스, 장애인 콜택시도 한 달 정도 분량은 있습니다, 있는데 좀 부족할 수도 있긴 있는데 더 확보를 하고 있는데, 이런 공공 관련된 서비스와 관련된 차량들에 대해서는 우선 저희가 확보를 해야 된다고 보고, 그런데 일반시민들을 대상으로 한 요소수 공급 문제는 사실 이게 뭐 국제시장, 요소수 시장이라든지 이런 문제가 근본적으로 해결이 돼야 해결이 되는 문제라서 우리 시 차원에서 실제로 뭘 하기는 쉽지 않은 문제인데 재난기금을 사용해서 저희가 요소수를 구할 수만 있으면 그렇게도 해보는 것도 좋은 방법이긴 한데 지금 아시다시피 요소수 가격이 10배, 15배 오른 상태에서 돈이 있다고 해서 요소수가 구해지는 상황은 아니기 때문에 이걸 저희가 고민을 좀 더, 방법을 좀 해봐야 될 것 같습니다.

○이광복 위원 그러니까 평상시에 국제교류를 자주 해야 되는 거예요, 그렇지요?

국제교류를 막지 말고 자꾸 나가야 돼요.

만나야 돼, 만나야 이런 때 편합니다.

이어서 질의하겠습니다.

신세계백화점, 오전에 이어서 오후에 좀 전반적으로 하는데요.

좋은 점도 있고 나쁜 점이 있습니다.

그 반면에 신세계에서 제2교를 만들어서 대전시에 기부채납을 하기로 해서 지금 용역이 끝났고 경관심의가 끝났다고 저희들이 보고를 받았어요.

(프레젠테이션자료를 보며)

잘 보입니까?

화면이 약간, 불 한번 내려봐 주실래요?

도면을 보시면 아시겠지만 이게 조감도인데요, 이쪽에서 이렇게 오는 도로가 만년동 쪽에서 오는 게 만년교에서 오는 쪽이고요, 이쪽이 수목원 쪽입니다.

그런데 이 바로 밑에 모 교회가 있는 자리고요, 이 사잇길이 만년동 상가지역을 가는 길입니다.

이 다리를 놓게 된, 육교를 놓게 된 이유는 국장님 잘 아시지요?

특히 만년동 상가 쪽의 상인회에서 강한 민원이 들어와 있었고 신세계백화점의 손님들이 제2 도로를 통해서, 이 육교를 통해서 만년동 음식거리 활성화 혜택을 보기 위해서 이거를 한 거지요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그런데 지금 이게 일방향이라는 얘기에요, 올라가는 게 일방향.

만년동 쪽에서는 이쪽에 오시는 분들이나 이런 분들은 계단을 바로 올라갈 수가 있는 그런 부분이 나오는데, 이쪽에 오시는 분들은 여기 올라가면 엘리베이터가 있겠지만 이 엘리베이터를 타는 게 아니라 이쪽으로 해서 다 돌아서 올라가야 돼요, 다.

여기 있는 분들은 이리 돌아서 올라가서 건너서 돌아서 이렇게 가야 되는데, 이쪽에 가려면 또 엘리베이터를 타지 않으면 내려가서 돌아서 남문광장 쪽으로 가서야 된다는 그런 얘기가 나오거든요?

그런데 다른 걸로 보시면 더 환하게 나오겠네요.

이런 방향으로 돼 있단 말이에요, 저기가 지금 도로가, 육교가.

물론 신세계 쪽에서 이거를 준공해서 서구에 기부채납하는 방향이지만 모든 종합적인 계획은 서구에서, 아니 대전시에서 한 겁니다.

물론 이때 당시에 국장님이나 일부 공무원들이 여기에 안 계셨기 때문에 여기에 대한 관심을 안 하셨으리라 생각합니다.

그런데 지금 현실에서는 빠를수록 좋은 게, 낫지 않겠나 생각합니다.

보실 때 어때요, 이게?

○교통건설국장 한선희 지금 신세계백화점 쪽에서 제2엑스포교를 건너서 보도 육교를 통해서 만년동으로 가는데 지금 저쪽 건너편 천변 쪽에 있는 계단이 이쪽으로 돼 있으니까 저쪽 제2엑스포교 건너오는 분들이 불편하다는 말씀이신 거지요?

○이광복 위원 건너오는 게 불편한 게 아니라 이쪽은, 잠깐만요, 조감도에는 엑스포교에서 이쪽에 건너오는 횡단보도가 그어 있어요, 이렇게요.

그런데 여기는 아까 조금 전에 보여드렸지만 이게 딱 막혀 있는 자리입니다, 이게.

저쪽에 공단 쪽에서 나와서 우회전하는 도로예요, 여기는 굴다리 나와서 우회전

을 하고, 이 자리가.

여기 딱 막혀 있단 말이에요.

그러면 이쪽에서 오신 분들은 갈 데가 없어.

○**교통건설국장 한선희** 아니, 지금 좀 전에 말씀하신 건 그 계단의 방향이 잘못됐다고 말씀하셨는데.

○**이광복 위원** 계단 방향 이걸 이런 식으로 만들어지면 안 되지요.

○**교통건설국장 한선희** 그런데 그 계단을 반대쪽으로 놓게 되면 계단이 차도 한 가운데로 가지 않습니까?

○**이광복 위원** 아니, 양방향, 양방향으로 찾아볼 수 있는 법을 찾아야지, 양방향으로요.

○**교통건설국장 한선희** 그러려면 전체 보도육교를 더 아래쪽으로 죽 빼야 되는 문제가 있고 그래서 아마 제가 직접 관여는 안 했지만 저쪽 제2엑스포교 건너오는 쪽에는 그래서 그쪽에 엘리베이터를 달고 반대쪽으로 계단을 설치한 게 아닌가 하는 생각이 듭니다.

○**이광복 위원** 이게 지금, 이 다음 순서 나갈게요, 지금 이 부분도 항상 이게 그래서 나름대로 사람들이 볼 때는 불편함을 호소하는 부분이고요.

한번 저 현장 가보셨어요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 하여튼 위원님 말씀하신 것을 보도육교에 대해서 한번 저희 교통국 차원에서 종합적으로 검토를 해보고 아직 공사를 시작한 건 아니니까 혹시 개선할 점이 있으면 신세계 측과 저희 도로부서에서 의견을 내도록 하겠습니다.

○**이광복 위원** 예, 국장님 제2엑스포교가 여기서 사고가 자주 일어나는 건 아니지요?

○**교통건설국장 한선희** 예, 저도 봤습니다.

○**이광복 위원** 교회에서 나와서 부딪혀서 사고가 난 거 외에도 지금 이리 죽 끝나 가면 여기가 남문광장 쪽이에요.

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**이광복 위원** 여기서 유턴해서 이리 나옵니다, 이렇게.

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**이광복 위원** 그런데 여기에서, 돌아서는 여기서 사고 나는 거예요, 많이.

○**교통건설국장 한선희** 예, 저도 그 사고 보도를 보고 저도 직접 현장을 가봤습니다, 가봤더니 왜 거기서 유턴을 못 하고 그대로 직진을 했느냐 하면 길을 잘 몰라서 그러신 것 같더라고요.

거기가 유턴이 갑자기 생기니까 유턴 구간이 있는 걸 모르고 가시다가 속도를 못 줄이는 건데, 그래서 거기에 지금 저희가 긴급하게 몇 가지 표지판 같은 걸 해

놓긴 했는데 유턴 구간, 유턴 돈다는 걸 표시하기 위해서 몇 가지 표지판 같은 걸 하고 반사경도 설치한 상태에 있는데 추가적인 조치가 필요한 부분은 계속해 나가도록 하겠습니다.

○이광복 위원 여기 안전 난간대 저희가 한 철재로 된 거요, 부서진 거 그대로, 걷어내고 그냥 그대로 있어요, 보완조치 안 했어요, 아직.

물론 시에서는, 시에서나 어디서나 보험 처리해서 어떻게 할 생각을 하고 계시는 것 같은데 일단 그쪽에 완충장치라든가 뭔가를 놔줘야 되는 자리 아닌가 그런 생각이 드는데요.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 겨울에는 또 이거 이쪽에 하천 부분에 얼음 현상이 벌어지면 쉽게 안 녹지 않습니까?

그런 건 좀 해주셔야 될 부분인 것 같고.

이 부분 좀 질의하겠습니다.

이게 남문광장에서 이쪽으로 오고 저쪽에 우리가 갑천대교 건너가기 전에 남문광장 쪽에 우리 엑스포교 있잖아요, 이거요.

엑스포교, 이거.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 이거 건너기 전에 이쪽으로 죽 오면 바비큐장이 있고 풍차가 있고 화장실 있는 데 이 부분 말이에요.

그런데 이쪽은 우리가 인도를 만들어줬는데, 반대 방향은.

여기는 인도가 없어요.

○교통건설국장 한선희 예, 인도가 없지요.

○이광복 위원 없는 상황에서 사람들이 그냥 자연스럽게 다니다 보니까 조그맣게 길이 있는데 여기서 딱 끊었습니다, 이게.

밑으로 언더패스를 하게 돼 있어요, 여기로.

여기 언더패스 방향입니다, 이게.

이거거든요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 지금 공사 중이라 막아놔는데 남문광장에서 전동차를 탄다든가 이런 분들이 이쪽으로 와서 걸어 올라가서 딱 넘어오다 보면 제2엑스포교로 해서 신세계로 가야 되는데 여기가 막혀 있으니까, 또 횡단보도도 없고 다 가드레일로 막혀 있거든요.

횡단보도로 건너갈 수가 없어요.

왜, 인도가 없기 때문에, 한쪽 방향은.

나오는 쪽은 인도가 있는데 들어가는 쪽이 인도가 없어요.

○교통건설국장 한선희 지금 거기 건너편, 천변 쪽에 수목원 쪽으로는 인도가 있지요.

○이광복 위원 수목원 쪽에 있고, 아니 다리에서 건너서 신세계 다리 들어가잖아요?

여기 보시면 신세계에서 이쪽으로 나올 때는 여기 인도가 있습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 있지요, 있지요.

○이광복 위원 여기 인도가 없는 자리예요.

○교통건설국장 한선희 아, 다리 위예요?

다리에는 인도가 한쪽만 있습니다.

○이광복 위원 그러니까 젊은 사람들이나 어르신들이 이리 못 건너가지요.

횡단보도가 없고, 여기는.

○교통건설국장 한선희 그런데 거기 건너셔도 그쪽에 인도가 없거든요.

○이광복 위원 어디가 인도가 없어요?

○교통건설국장 한선희 지금 저기, 만약에 저기에 횡단보도가 있다고 하면 이리 건너서 저 다리 말고 독길로 따라가는 인도가 없단 말씀인 거지요.

○이광복 위원 아니 그러니까 없는데, 아니 저쪽에서 오시다 보면 그렇다니까.

언더패스로 하면 내려가서 돌아서 올라가야 되는 거예요.

○교통건설국장 한선희 예, 맞습니다.

그게 그럴 수밖에 없는 게 유턴을 해서 나오는 쪽, 신세계를 이렇게 가다가 유턴해서 신세계 쪽으로 다시 우회전을 하는데 그 중간에 인도가 없기 때문에.

○이광복 위원 이거 얘기하는 거예요.

전동차를 타고 오다가 전동차는 배터리 시간이 있잖아요.

그게 여기에서 막혀서 돌아가다 중간에 끊긴다는 거야, 그러면 그걸 끌고 대덕대교를 통해서 그걸 끌고 온대요, 신세계까지.

이게 시간 오버되고 애들이 추가 요금 내야 되고 애로사항이 많다, 그런데 여기에 와서 딱 끊어버렸으니까, 본 위원은 이렇게 생각하는 겁니다.

○교통건설국장 한선희 아니, 그 다리 밑으로 이렇게 더 가서서 나올 수 있습니다만.

○이광복 위원 언더패스로 해서 더 돌아서 와야 된다니까요, 올라와야 된다니까, 올라와서 이쪽 횡단보도로 가야 된다니까요, 이리.

이 도로로, 인도로 가야 된다고, 돌아서 이리 내려와서 저쪽에서 올라오든가 해야 된다고요.

○교통건설국장 한선희 예, 그러니까 다리 밑으로 가서 올라와야 되는 상황인 거지요.

○이광복 위원 예, 그런 현상이 벌어지는 거지요, 바로 여기서 올라오는 게 아니

라.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그러다 보면 야간 같은 경우는 전동킥이나 이런 게 건전지가 시간이 지나버리면 애로사항이 커서, 여기까지 끌고 온다는 거예요, 저기 돌아서, 이게.

○교통건설국장 한선희 그런데 거기서…….

○이광복 위원 그런 부분하고, 본 위원이 한번 질의 좀 할게요.

왜 인도를 일방향만 한 거지요?

이쪽에서는 인도를 왜 안 했을까요?

이쪽에는 우리가 엑스포다리 경관도 있고 저기 계족산도 보이고 전망이 참 좋은데 왜 이쪽만 해서 의자를 봤더니 또 딱 스테인리스 의자를 해놓으니까 서서 좀 안경으로 딱 보니까 신세계하고 거기밖에 안 보이게끔 딱 해놨더라고.

○교통건설국장 한선희 아마도 왼쪽은 수목원이나 만년동…….

○이광복 위원 이거잖아요, 이거요.

○교통건설국장 한선희 예, 수목원이나 만년동에서 건너오고 육교 설치되고 하니까 설치 필요성이 있었는데 건너편 오른쪽은 사실은 오른쪽에 인도를 만들어도 거기서 수목원이나 만년동으로 넘어갈 방법이 없거든요.

그래서 아마 설치를 오른쪽에는 인도를 안 했나 이런 생각이 듭니다.

○이광복 위원 그건 아닐 것 같은데, 남문에서 놀다가 이리 넘어올 수도 있지요.

그런데 왜, 우리가 없는 거를 만들 때는 그만큼 편하기 위해서 만드는 거거든요.

○교통건설국장 한선희 아니, 그런데 저쪽 오른쪽으로는 넘어와도 어디로 갈 수가 없다는 말씀이지요, 제 말씀은.

왜냐하면.

○이광복 위원 아니, 그러니까 여기에다 만들어줘야 된다는 얘기지, 인도를 만들어줬어야 되는 거지.

○교통건설국장 한선희 아니, 그런데 만들어줬어도 거기서 수목원으로 넘어갈 수도 없고 만년동 상가로 갈 수도 없다는 거예요.

왜냐하면 지금 이렇게 유통하는 큰 도로가 있고, 갑천도로가 있어서.

○이광복 위원 아니, 상가를 꼭 그것만 따져.

이리 해서 남문광장 갈 수도 있고, 화장실도 있고 한테 다 갈 수도 있지요, 넘어갈 수도 있지.

왜 단정을 짓고 그래요?

○교통건설국장 한선희 그래서 아마 안 했을 것 같다는 추측이 듭니다.

제가 그 당시에…….

○이광복 위원 전반적으로 이쪽의 도로에 대해서 국장님, 한번 검토를 하셔야 될 것 같습니다.

여기도 큰 사거리잖아요, 신세계백화점이고.

(프레젠테이션자료를 보며)

왜 여기가 좌회전 금지구역이 되어 있지요, 이 사거리에서?

여기 제2엑스포교 넘어와서 좌회전 금지, 직진 자리예요, 직진.

이거 좌회전.

○교통건설국장 한선희 저게 아마 교평, 교통영향평가를 받을 때 우리 교평위원들이 아마 그렇게 의견을 냈던 걸로 기억, 그걸로 갔습시다만 그게 아마 주 통행로가 엑스포로 방향이기 때문에 좌회전까지 주게 되면 주 통행에 대한 간섭이 커져서 그냥 직진만 주지 않았나 하는 생각이 듭니다.

○이광복 위원 본 위원이 보기에에는 이쪽에 대해서는 우리가 신세계에 거의 다줬다는 생각밖에 안 들어요, 도로의 계획도 그렇고 그 너머서 돌아서 갔을 때도 중앙과학관 쪽으로는 현재 진입도 금지되어 있고요.

다 막아버렸더라고, 그래서 이런 부분은 참 안타깝습니다.

또 한 가지.

○교통건설국장 한선희 위원님 그 부분은 교평위원들의 전체적인 도로, 사거리 도로의 소통 원활을 위해서 그런 조치들이 이루어지는 겁니다.

○이광복 위원 국장님 하여튼 한번 거기 보시고 답변해 주시기 바라고요.

지금 이 다리가 저희가 공사할 때부터 가서 부락을 드렸어요.

다리 공법에 대해서, 그런데 콘크리트 포장을 해서 여기다 줄눈을 넣은 거예요, 그렇지요?

미끄럼방지하기 위해서 줄눈을 다 깔았어요, 그런데 이 하얀 게 처음에는 본 위원이 여기에다 중앙 안전봉을 박기 위해서 뚫은 줄 알았어요.

그런데 이쪽 바닥이 전체가 다 하얗게 시멘트 뿌린 것처럼 일어나, 준공하고서도 조금씩 있었거든요, 표면이 벗겨지는 게, 그런데 지금 갈수록 심해요, 이게요.

그래서 제가 그분들한테도 보여준 게 있어요, 비교 좀 하겠습니다.

이게 국장님, 직원들 중에 가보신 분이 계신지 모르겠습니다만, 이게 오스트리아 겨울이예요, 여기서.

여기 강의 큰 다리인데 이 다리 위로 전차도 가고 자동차전용도로 있고 자전거전용도 있고 인도가 이렇게 나뉘져 있어요.

경간이 제가 알기에는 한 130m가 넘는데 이게 일체형입니다, 일체형.

다리가 이렇게 일체형으로 되어 있어서, 제가 3년 전에 한번 가봤고 또 한번 지난번에, 3년이 아니지요.

여기를 두 번을 가본 거거든요, 3년 차이로 가봤는데 아무런 변함이 없다, 이

도로가 이 정도입니다.

그래서 이것을 신세계백화점 관계자들에게 물어봤더니 알더라고요, “우리도 걱정하지 마세요, 그렇게 할 겁니다.” 그러더라고요.

그래서 마음 확 났어요, 그랬더니 갔더니 저런 식으로 이렇게, 이게.

다 전차 여기 지나가잖아요, 차들이.

여기 어디 많이 보던 분인데, 이게.

여기 많이 보던 분이네, 이분 누구지요?

그런데 이게 지금 변함이 없다는 거지요.

○교통건설국장 한선희 위원님 그 다리가 지금 색깔이 변했다고 그러셨는데 변한 게 아니고 제2엑스포교는 다리 자체에 바닥재를 콘크리트로 만든 바닥재입니다.

그래서 일반 아스팔트보다 훨씬 비용이 비싼 자재를 쓴 걸로 제가 알고 있습니다, 그래서 이게 문제가 있어서 지금 그렇게 된 건 아니고 일반 아스팔트 자체와 재질이 달라서 그런 것이기 때문에 좀 저희가 보겠고, 어쨌거나 여러 가지 지금 말씀하신 신세계 인근의 교통문제라든지 이런 시설 문제는 저희가 1년 동안 앞으로 모니터링을 하게 되어 있습니다.

교통영향평가를 해주면서 조건을 1년 동안 저희가 교통상의 문제가 있으면 거기에 추가 조치를 요구할 수가 있고 그것을 신세계에서 하게 되어 있습니다.

그래서 그런 조치들은 위원님 오늘 말씀하신 것, 앞으로 추가로 생기는 문제점은 그렇게 관리해 나가도록 하겠습니다.

○이광복 위원 1년 동안 모니터링하신다?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 제가 여기 다시 들어올지 못 올지 모르겠지만 들어오면 잊지 않고 기억하고 자료요구를 하겠습니다.

국장님.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 국장님은 여기 계시지만 저는 못 올 수도 있잖아요.

이거 꼭 기억하고, 여기 언론사에서 와계신데 저분도 오래 있으실 것 같아요.

잊지 말고 기억해 주십시오, 꼭 그때 가서.

대답하셨습니다.

하여튼 국장님, 신세계백화점 주변에 이번에 편리하기 위해서 육교를 놓고 다 여러 가지 했습니다만 앞으로 좀 더 이 지역의 교통이 원만하게, 흐름에 있어서 불편이 없게끔 해주면 고맙겠습니다.

이 부분이 상당히 나중에 보이지 않는 애로사항이 생길 겁니다.

산단 쪽에 들어오는 자리 있잖아요, 여기는 계속적인, 젊은 사람들은 무단횡단

에 주지점이 될 겁니다, 여기가.

그것은 기억을 꼭 하셔야 될 거예요, 여기서 사고 나면 나중에 사고 막을 수 있었다 하고 또 신문에 나오지요.

이광복 위원이 행정감사 시간에 이것을 간곡히 지적했다, 이것은 여기 다 막혀 있는데 여기 애들이 넘어오지, 안 넘어와요?

○교통건설국장 한선희 위원님 저 부분은 제가 이렇게 한번 보면서 생각이 난 건데 지금 남문광장에서 이렇게 하상으로 타고 오다가 올라올 수, 자전거 타고 오다가 올라오려면 저기 대덕대교까지 가야 된다는 말씀이잖아요.

○이광복 위원 예.

○교통건설국장 한선희 그런데 그 길보다는 지금 보이는 도로의 오른쪽, 그러니까 수목원 쪽에는 인도가 있거든요.

그 인도가 남문광장하고 연결이 안 되어 있는 걸로 제가 알고 있는데.

○이광복 위원 해봤어요.

○교통건설국장 한선희 해봤나요?

○이광복 위원 아래로 언더패스 해봤어요, 했어요.

○교통건설국장 한선희 아니, 언더패스.

○이광복 위원 가다가 꺾어졌다니까, 광장 있잖아요, 거기 옆에 공원 쪽으로 내리막길 해줬어요.

까맣게 아스콘 했다니까.

○위원장 김찬술 동영상 찍었어야 했어요.

○교통건설국장 한선희 하여튼 남문광장에서 이렇게 지금 새로 생기는 육교를 활용해서 저쪽 왼쪽에 있는 다리 인도 쪽으로 직접 건너갈 수 있는 방안을 강구하겠습니다.

○이광복 위원 예, 거기 부탁 좀 드리겠습니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 나머지는 다음에 하겠습니다.

○위원장 김찬술 이광복 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 원활한 감사진행을 위해 잠시 감사를 중지하도록 하겠습니다. 감사중지를 선언합니다.

(15시 32분 감사중지)

(15시 53분 감사계속)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 감사하실 위원님께서는 감사해 주시기 바랍니다.

박수빈 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○박수빈 위원 박수빈 위원입니다.

우리가 5030을 도입한 지가 1년이 됐지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 1년이 좀 넘은 것으로 알고 있는데, 이번 국회에서 국정감사 내용에 한번 나왔습니다.

5030이 100일이 돼서 미세먼지가 23%가 증가했다는 통계가 나왔는데요, 알고 계시나요?

○교통건설국장 한선희 예, 그냥 언론에서 잠깐 본 것 같습니다.

○박수빈 위원 우리 지역 국회의원 출신인 박영순 의원님께서 질의하셨는데 대책이 필요한 것 같아요.

우선 교통안전에 대한 그런 장점도 있지만 단점이 우리가 미세먼지가 높아졌다 하면 조금 우리도 좀 달리 봐야 될 거라고 생각하고요.

여기 자료에 보면 이게 전국적으로 23%가 증가했는데 대전시는 26.7%가 전국 평균보다 높게 나왔습니다.

이것에 대한 대책이 필요한 것 같습니다, 어떻게 생각하시나요?

○교통건설국장 한선희 미세먼지가 증가한 원인은 여러 가지 원인이 있을 수 있다고 생각이 되고, 5030으로 인해서 차량통행속도가 조금 느려지면서 그렇게 될 수도, 거기에 23%가 올라가는 원인이 될 수도 있는 소지가 있다고 보이는데, 지금 아시다시피 이걸 전국적으로 우리나라 법에 의해서 시행하고 있는 거라서 자치단체 차원에서 이것을 조금 완화하기가 어렵습니다.

다만 5030을 확실적으로 적용하면서 생기는 여러 부작용에 대해서는 저희가 계속 경찰청이나 행안부에 건의하고 있습니다, 제도개선 필요하다 이런 건의를 하고 있는데 아직 정부에서 특별히 어떤 변경된 정책이 발표되지는 않았습니니다.

그런 상황에 있는 겁니다, 지금.

○박수빈 위원 국회에서도 질의를 통해서 이것에 대해서 통계라든지 용역을 줘서 빠른 시일 내에 확인을 해보겠다 이런 얘기를 한 것 같습니다.

우리도 정부하고 긴밀하게 소통해서 대책을 내놓아야 될 것 같습니다.

○교통건설국장 한선희 그와 관련해서 위원님, 지금 미세먼지라든지 탄소배출 문제는 저희 교통 분야 입장에서 사실은 그런 5030도 영향이 있지만 근본적으로 경유차량이라든지 디젤엔진 차량 자체를 줄여나가는 것이, 왜냐하면 지금 대도시 대기질 오염의 상당히 많은 원인 중의 하나가, 특히 우리 대전 같은 경우는 제조하는 제조공장이 없기 때문에 교통으로 인한, 차량으로 인한 대기질 오염이 많기 때문에 우리 시에서는 전기차, 수소차 이런 친환경차량을 보급하는 걸 많이 확대해야 된다고 생각하고, 그래서 저희가 지금 버스는 CNG로 100% 바꿨습니다.

경유차는 없습니다, 버스 같은 경우는.

화물차도 지금 이렇게 저감장치를 계속 달아야 되는 상황이고 저희가 택시도 상당한 원인 중의 하나입니다.

대전에 한 8,500대가 운행이 되고 있는데 이걸 또 일반승용차보다 운행시간이 많기 때문에 택시 같은 것을 전기택시로 바꾸는 그런 정책들을 많이 해야 된다고 생각합니다.

○박수빈 위원 예, 아무튼 조금 고민이 필요한 것 같습니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 그리고 우리가 지금, 혹시 스몸비족이라고 들어보셨나요?

○교통건설국장 한선희 예?

○박수빈 위원 스몸비족.

○교통건설국장 한선희 스몸비족이요?

○박수빈 위원 예.

○교통건설국장 한선희 제가 아직 잘 모르겠습니다만.

○박수빈 위원 지금 세계적인 화두가 되고 있고요, 독일에서 처음 이 말이 생겼는데 스마트폰을 보면서 걸어 다니는 좀비랑 합성어가 돼서 스몸비족이라고 합니다.

○교통건설국장 한선희 예, 스몸비족.

○박수빈 위원 그래서 전 세계적으로 문제가 되고 있는데요, 교통사고도 그렇고. 우리가 길 가다 보면 계속 스마트폰을 보면서 걸어 다니는 사람들을 많이 볼 수 있는데요, 이 대책으로 바닥신호등을 해서 세계적으로 인기를 끌었습니다.

대전시도 작년에 최초로 시작을 했지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 우리가 몇 퍼센트 정도를 설치했나요?

○교통건설국장 한선희 제가 알기로는 약 한 60개 정도 됩니다.

○박수빈 위원 60개요?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 우리가 초등학교 개수가 한 200개가 넘지요?

○교통건설국장 한선희 초등학교는 한 151개 정도 됩니다.

○박수빈 위원 그러니까 초등학교 주변에 많이 설치해야 될 것 같다고 생각이 들고요, 초등학교도, 본 위원도 자녀가 있어서 스마트폰을 사줬거든요.

초등학생도 굉장히 스마트폰 보급률이 높아요, 주변에 보면 스마트폰을 보면서 아이들이 그냥 찾길을 건너는 경우가 굉장히 많습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

이 PPT에서 보시는 바와 같이 요즘에는 굉장히 많은 기술이 나왔더라고요.

횡단보도 앞에 딱 서게 되면 이게 차단, 휴대폰이 차단되는 표시가 딱 뜹니다.

이런 것도 있고 바닥신호등도 있고 또 음성으로 안내해 주는 게 있습니다.

이 테두리 바닥신호등을 밟거나 그 앞으로 넘어가면 자동적으로 음성인식이 나와서 ‘안으로 들어가세요.’ 이렇게 하는 시스템이 많이 나왔다고 하더라고요.

시범적으로 하는 데도 있고, 우리 시에도 만년동에 행정복지센터 앞에도 음성인식시스템이 있더라고요, 이런 것을 적극적으로 도입할 필요성이 있다고 생각하는 데 어떻게 생각하시나요?

○**교통건설국장 한선희** 위원님, 최근에 저런 신기술과 새로운 장비들이 많이 나오고 있습니다.

그래서 저희도 그걸 지금, 저런 신호등을 대개 자치구에서 직접 하는 경우가 많아서 우리 시에서 예산을 지원하면서 신기술 적용을 많이 하도록 계속 독려하고 있습니다.

위원님 말씀하신, 특히 초등학교 주위에 안전을 위한 저런 장치를 내년엔 확대 보급할 수 있도록 자치구와 적극 협의하겠습니다.

○**박수빈 위원** 본 위원도 자식이 있으니까 교통안전에 대해서 굉장히 많이 생각을 하고 있습니다.

올 초 회기 때도 본 위원이 얘기를 했는데 교통안전캠페인 표지판도 있지만 아이들한테 직접 차고 다닐 수 있는 커버 이런 걸 한번 얘기한 적이 있는데요.

그게 아직 일부 지자체에서만 시행을 해서, 아직 시행할 예정이라고만 들었고요, 교육청하고도 얘기했는데 교육청도 좋은 아이디어가 있으면 적극 도입하겠다고 하니까 그것을 상의하시는 게 좋을 것 같아서 말씀드리는 거고요.

그리고 여러 가지 검색을 하니까 이런 커버도 있고 우산도 있고 반사되는 열쇠고리 모양에 대한 것도 있다고 하더라고요.

그런 것을 우리가 표지판만 설치하는 게 아니라 이런 것을 교육청과 같이 협업해서 만드는 게 좋을 거라고 생각하는데 어떻게 생각하시나요?

○**교통건설국장 한선희** 지난번에도 저 커버는 한번 위원님이 말씀하셨는데, 개인 소지품이기 때문에 저희가 예산으로 지원하기가 쉽지 않은 문제가 있어서, 저희는 지금 초등학교 주변에 교통안전시설 쪽에 주로 투자하고 있는데 예산실하고 다시 협의해서 지원할 수 있으면 교육청을 통해서 지원해서 보급이 될 수 있는 방안을 찾아보도록 하겠습니다.

○**박수빈 위원** 아무튼 빠른 시일 내에 교육청하고 협업해서 이런 걸 많이 도입했으면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**박수빈 위원** 얼마 전 기사를 하나 봤었는데요.

우리 대전시가 자전거 타기 좋은 도시라고 이렇게 말을 하는데 ‘자전거 인프라가 여전히 부족하다, 자전거 탈 수 있게 만드슈.’ 이런 기사가 올라왔어요.

여기 기사에 따르면 우리가 자전거 우선도로, 전용차로가 없다고 하는데 실제로 없나요?

○교통건설국장 한선희 있습니다만 대부분이 겸용도로고 자전거전용도로는 상당히 부족한 편입니다.

○박수빈 위원 자전거 타기 좋은 도시라고 계속 얘기하는데 전용도로가 적다는 게 조금 어폐가 있는 것 같은데 이걸 더 만들 생각은 없으신 건가요?

○교통건설국장 한선희 자전거도로 확충은 우리 시의 도로부서에 굉장히 중요한 과제입니다.

이게 반드시 저희가 해나가야 되는 일이고, 물론 기존에도 깔려 있는 도로들이 있지만 오랫동안 정비가 부족했고 특히 대부분은 인도 겸용도로로 되어 있다 보니까 걸어 다니는 사람도 불편하고 자전거 타는 사람도 불편해 하는 그런 문제가 있어서 저희가 지금 자전거도로 정비 용역을 현재 하고 있습니다.

금년에 예산을 세워주셔서, 거기서 주로 저희가 찾아내려고 하는 것이 자전거전용도로를 어떻게 확보할 거냐, 예를 들면 하상도로, 하천에 가면 자전거전용도로가 있으니 얼마나 타기가 좋습니까?

그런 식으로 차도에도, 인도가 아닌 차도에 그런 전용도로를 확보해야 된다 이렇게 생각하고 있어서 용역 결과에 저희가 우선순위를 정해서, 구역을 정해서 인도에 있는 자전거를 차도로 내리는 정책을 적극적으로 저희가 추진할 계획으로 있습니다.

○박수빈 위원 둔산권에는 아마 차도 쪽에는 거의 없고.

○교통건설국장 한선희 다 거의 대부분 인도에 있습니다.

○박수빈 위원 학하동?

이쪽 도안동 이쪽에.

○교통건설국장 한선희 도안동 이쪽에 새로 생기는 데는.

○박수빈 위원 많이 있는 것 같더라고요.

○교통건설국장 한선희 예, 맞습니다.

그래서 아까 잠깐 설명을 드렸습시다만, 그런데 또 차를 이용하는 분들이 현재 있는 차도 1개 차선 이상을 자전거도로에 내줘야 되는 건데 그러다 보니까 지역 주민이라든지 자가용 이용자와의 어떤 사회적 합의가 필요한 게 있습니다, 그래서 저희 생각은 아까 원도심도 말씀하셨는데 일단 시청에 있는 인근 주변 관공서가 있는 이런 지역부터 해서 차로에, 현재 차도에 자전거전용차로를 내리는 정책을 내년부터 단계적으로 추진하겠습니다.

○박수빈 위원 그리고 대전교통정보센터 이거 교통건설국에서 운영하는 거지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 보면 잘 되어 있는 것 같긴 한데요, 이게 너무 그냥 지도만 갖다 이렇게 놔둔 것 같더라고요.

○교통건설국장 한선희 예?

○박수빈 위원 자전거이용도로 이걸 딱 눌러 보니까 그냥 지도 표시밖에 안 나오는 거예요.

○교통건설국장 한선희 이게 자세히 잘 안 나온다는 말씀이지요?

○박수빈 위원 그렇지요, 그냥 표시는 다 되어 있어요.

과랑게 돼서 자전거 이렇게 다닐 수 있다는 표시, 그냥 지도만 보이는 거예요.

이렇게 안 보이게 하고 요즘 메타버스도 있고 가상현실도 있는데, 우리가 실질적으로 모의주행처럼 만들어서 여기가 자전거 타기 좋다 이런 것을 보일 필요성도 있는데 홈페이지 개편할 의향이 있으신가요?

○교통건설국장 한선희 지금은 그냥 자전거도로가 어디에 있다 정도만 표시가 되어 있는데 그것을 가상현실을 도입해서 이 길을 따라가면 이런 광경이 보인다, 참 좋다 이렇게 홍보하자는 말씀이지요?

○박수빈 위원 그렇지요, 대전에 좋은 장소도 많이 있지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 자전거 타고 돌아다니면 자연마당도 있고 샘머리공원도 있고 선사유적지 옆에 돌담길도 있고, 이런 것을 통해서 대전이 진짜 자전거 타기 좋은 도시다 이런 걸 홍보할 필요성이 있다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○교통건설국장 한선희 아주 좋으신 말씀이고 100% 공감합니다.

저희가 한번 그런, 정보문화산업진흥원과 상의해서 자전거 타기 좋은 도시, 실제 대전의 자전거길을 소개도 하고 홍보도 하는 그런 홍보물 제작하는 걸 저희가 예산 편성해서 내년도에 해보겠습니다.

○박수빈 위원 홈페이지를 통해서.

○교통건설국장 한선희 거기에 올려놓도록 하겠습니다.

○박수빈 위원 현실화할 수 있는 그런 게 필요하다고 생각하기 때문에.

○교통건설국장 한선희 예.

○박수빈 위원 여기까지 하겠습니다.

○위원장 김찬술 박수빈 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 오광영 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○오광영 위원 점심 드시고 졸릴 시간인데, 오늘이 일 자 4개 있는 작대기데이 아닙니까?

제가 김영란법 때문에 작대기는 못 드리겠고 몇 가지, 두 가지 감사하다는 말씀 드리고 싶습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

교통건설국에서 2021년도에 추진했던 여러 사업들 중에서 몇 가지 선제적인 대응으로 인해서 주민 불편을 최소화시킨 사례 하나가 유성시외버스정류소 이전입니다.

실제로 유성복합터미널 민간사업이 좌초되면서 주민 불편이 상당히 많이 예상이 됐는데 정류소를 터미널 부지 옆으로 빨리 옮기면서, 지금 보면 본 위원 같은 경우에는 지하철을 타거나 하면서 그쪽을 지나다니는 편인데 이전보다는 상당히 이용하기 깔끔하고 편하고 이런 유성시외버스정류소가 운영되고 있어서 감사하다는 말씀을 드리고, 이거 이전하는 과정에서 몇 가지 고생들 많이 하신 걸로 알고 있습니다.

그럼에도 불구하고 선제적으로 대응하셔서 유성시외버스정류소가 원활하게 이전할 수 있게 해주셔서 감사하다는 말씀드리고요.

또 하나는 유성대로~화산교 도로를 연결하는 사업, 이거 아주 큰 민원 사업이었고 또 중점적으로 추진하고 있는 사업이었는데, 3.7km 구간 연결되고 현충원IC가 신설되면, 이게 예타 대상으로 지금 전국에서 응모한 23개 중에서 3개가 선정이 됐는데 그중의 하나가 유성대로와 화산교 도로 연결하고 현충원IC 신설하는 사업이지 않습니까?

그렇게 됐는데 우리 대전시에서 적극적으로 추진을 했고 또 정치권과 협업을 해서 이게 돼서 예타 사업으로 선정된 것에 대해서 정말 대전광역시 의원으로서 그리고 또 주민으로서 감사하다는 말씀을 이 자리에서 드리겠습니다.

○교통건설국장 한선희 감사합니다.

○오광영 위원 그리고 이거 하기 전에 아까 김찬술 위원장이 얘기하는 과정에서 시내버스 파업이 14년 만에 있었지 않습니까?

그런데 타결하는 과정에서 대전시가 추가 부담하는 금액이 모 언론에서는 100억이라고 하고 지금 대전시에서는 69억이라고 아까 정정을 했지 않습니까?

그런데 이 69억이 어떤 근거로 이렇게 나온 액수지요?

예를 들어서 지금 보면 유급휴일 추가수당이 포함이 됐고 그리고 정년이 늘면서 거기에 따른 연간 인건비가 올라가는 내용들이 포함이 된 건가요?

69억이 어떤 명목입니까?

○교통건설국장 한선희 …….

○오광영 위원 그러니까 왜 69억인지를 설명을 해줘야지.

○교통건설국장 한선희 제가 지금 자료를 찾아서 말씀드리겠습니다.

○오광영 위원 예, 지금 이제 피상적으로 나온 것은 본 위원이 생각하기에는 협상타결 격려금, 이것을 서비스향상 지원금으로 표현을 했던데 1인 1회에 한해서 20만 원씩 지급하기로 하셨지요?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 그리고 이게 정년이 올라가게 되면 실제로 정년퇴직하는 기사분의 급여와 새로 채용되는 기사분의 급여 차이가 있는데 그것에 따른 상승비용입니까?

○교통건설국장 한선희 기본적으로 한 세 가지 정도가 되는데 하나는 작년에 시급을 동결했었고 그런데 이제 2.8%인가를 인상요구를 최종적으로 협상하다가 2.8%를 작년엔 유예를 하고 그것을 금년부터 적용하자 이렇게 작년에 타결이 됐었습니다.

그래서 작년에 유예됐던 시급 인상분 2.6% 인상된 금액이 반영된 거고요.

유예분, 그래서 2.6% 시급 인상분이 반영이 됐기 때문에 금년에는 그만큼 인건비가 늘어나는 금액이 있고 또 유급휴일 근무자에 대해서 종전에 4일만 줬었는데 이게 법이 개정되면서 16일까지 주도록 법이 개정됐습니다.

○오광영 위원 예, 그래서 4일이 추가된 것.

○교통건설국장 한선희 그렇지요, 4일이.

○오광영 위원 그게 계산하면 얼마 정도 되는 거예요?

○교통건설국장 한선희 아니지요, 그것은 12일이 추가된 거지요.

○오광영 위원 아니지요, 기존 4일 하고 있었고 요구를, 추가 8일을 요구했는데 4일로 협상하지 않았습니까?

○교통건설국장 한선희 그것도 두 가지입니다.

그러니까 유급휴일이 근무자한테 주는 유급휴일수당이 있고 또 하나 노조에서 요구한 게 비근무자에 대한 유급휴일수당을 달라는 게 있었는데, 근무자에 대한 유급휴일은 법에 딱 정해져 있습니다, 주게끔.

그래서 그것이 12일이 추가되는 겁니다.

12일이 추가돼서 총 16일이 된 거고, 비근무자는 종전에 4일 지급했었는데 노조에서 12일을 요구했었어요.

그러니까 4일에서 12일이니까 8일을 더 달라는 거였는데 최종적으로 타결은 8일까지는 어렵고 4일만 추가해서 종전보다, 종전 4일을 8일로 그러니까 4일이 추가된 거지요.

그래서 늘어난 인건비.

○오광영 위원 그 금액이 얼마입니까?

○교통건설국장 한선희 그 금액이, 그거 하고 아까 말씀하신 서비스향상 지원금 1인당 20만 원 1회, 이걸 1회입니다.

한 번 지급하는 돈, 이렇게 했을 때 이게 한 69억 정도 원가, 인건비가 증가하는 결과라는 말씀입니다.

○오광영 위원 각각의 계산한 금액은 추후에 제출해 주시고요.

○교통건설국장 한선희 예, 자료로 해드리겠습니다.

○오광영 위원 그런데 본 위원이 생각할 때는 정년이 연장되면서 늘어나는 지급비용도 있을 텐데 이것은 계산이 안 된 건가요?

○교통건설국장 한선희 그것도 반영이 된 겁니다.

○오광영 위원 아니, 지금 세 가지 해서 69억 말씀하셨잖아요?

○교통건설국장 한선희 주로 금액이 큰 게 그 세 가지이고, 지금 정년이 연장되면서 발생하는 금액은 크지 않아서 제가 세 가지에 포함을 안 시켰는데 그것도 일부 금액은 적지만 반영되어 있습니다.

○오광영 위원 그것이 예를 들어서 2022년도 퇴직자와 신규자가 몇 명인지 확인하고 거기에 따른 급여 차이 비교하고 이러면 적지 않은 돈일 것 같은데.

○교통건설국장 한선희 그 세부내역, 네 가지 항목이지요, 그렇게 하면.

○오광영 위원 예, 그것까지 하면 네 가지지요.

○교통건설국장 한선희 네 가지 세부내역에 대해서 자료 제공해 드리겠습니다.

○오광영 위원 그것은 저한테 자료를 주시고요.

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 이렇게 협상이 타결되는 것은, 협상테이블에 앉는 것은 노사가 같이 앉지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○오광영 위원 여기서 대전시는 어떤 역할을 합니까?

○교통건설국장 한선희 물론 저희 실무팀장이 거기 가 있기는 합니다.

협상장에 가 있기는 한데 저희가 협상테이블에 앉으면 이게 노동법 위반이 됩니다, 법 위반이 돼서 저희가 협상테이블에 직접 앉을 수도 없고 여러 가지 상황에 대해서 파악하고 잘 타결될 수 있도록 저희가 이렇게 지원하고 그런 역할을 합니다.

그러나 저희가 직접 협상에 나설 수는 없습니다.

○오광영 위원 국장님 어쨌든 이 협상결과에 따라서 추가로 소요되는 경비를 대전시가 부담을 하는 거잖아요?

○교통건설국장 한선희 예, 결과적으로는.

○오광영 위원 결과적으로 그렇잖아요.

○교통건설국장 한선희 그 차액에 대해서 보전하니까.

○오광영 위원 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○오광영 위원 사실 이게 준공영제가 안고 있는 구조적 모순이라고 볼 수가 있습니다, 예를 들어서 협상결과에 따라서 대전시의 세금이 얼마가 더 들어가고 덜 들어가고가 결정이 되는 그런 상황인데 이게 완전공영제니 이런 것까지 얘기하게 되면 복잡하니까, 다만 지금 있는 현상에 대해서 이야기하면 이렇게 해서 14년 만

에 파업을 했습니다.

파업을 해서 결국은 대전시 입장에서는 연간 69억이 더 추가 지출되게 됐는데, 물론 여기에 근무하는 분들이 대전시민이고 그렇기 때문에 이게 유출되거나 그런 돈은 아니지만 대전시가 할 수 있는 역할이 전혀 없는 게 현재 이 구조 속에서 준공영제의 모순이라고 볼 수 있는데 어떻게 생각하세요?

○**교통건설국장 한선희** 위원님, 우리 시가 전혀 역할을 안 한다는 것은 아니고요, 공식적으로 저희가 할 수 있는 입장이 아니라는 걸 제가 아까 말씀드린 것이고, 그렇다고 해서 예를 들어서 완전공영제를 바로 해서 모든 시내버스를 공영화시키고 모든 버스기사를 공무원으로 만들어도 노조는 있습니다.

그러면 이제 그때는 우리 시가 사측이 돼서 협상테이블에 앉게 될 텐데 우리 시가 협상테이블에 앉게 된다고 해서 노사협상에 임금인상액을 현재의 사측, 업체지요.

업체대표들보다 더 잘할 수 있다는 보장은 사실 있지는 않습니다, 제가 볼 때는.

○**오광영 위원** 국장님, 본 위원이 얘기하는 것은 사실은 시가 협상을 직접 해야 된다고 주장하는 것도 아닙니다.

이건 그럴 수가 없는 거지요, 현행법상 그렇게 할 수가 전혀 없는 것인데 시가 할 수 있는 역할들이 한정적이라는 것에 대한 모순을 얘기하는 거고, 또 완전공영제도 마찬가지입니다.

지금 우리가 계속 완전공영제 얘기를 하는데 그러면 완전공영제 하면 대전시민의 혈세가 전혀 안 들어가느냐, 그렇지 않을 거란 말이에요.

손실분이 그대로 어쨌든 대전시 재정으로 매꿔지게 되는 구조는 같 거라는 거지요, 다만 대전시가 좀 더 지금보다는 효율적으로 운영할 수가 있고 각각의 회사의 임원들이라든가 이런 사람들한테 투입되는 비용들을 줄일 수가 있는 장점이 있다는 거지요.

그래서 완전공영제가 절대선이고 부분공영제가 안 좋고 이렇게 단정적으로 얘기할 수 있는 부분은 아니라고 생각합니다, 저는.

그런 부분에 있어서는 아까 우리 남진근 위원님 말씀하셨듯이 교통공사 설립하면서 마스라고 하는 통합체제로 가는 과정에 있어서 조금 더 진지하게 고민을 해 봐야 되는 것이 완전공영제에 대한 부분이라고 생각하는 거고요.

아무튼 이것은 제가 보충질의하는 과정인데 길게 나가긴 했는데, 그런 부분에 있어서는 좀 더 심도 있는 고민이 필요하겠단 그런 생각을 하게 됩니다.

○**교통건설국장 한선희** 위원님 말씀대로 여러 번 산건위에서 위원님들이 지적해 주셨고, 당장 위원님들도 모든 버스를 다 공영화하자는 그런 취지의 말씀이 아니라는 걸 저희도 잘 알고 있고, 그러나 장기적으로 공영화로 가는 방향성에 대해

서는 저희도 공감하고 그래서 이번에 용역을 하면서 단계적으로 어떻게 공영화를 해나갈 건지, 또 우리 시의 재정여건도 감안해야 되기 때문에 그런 걸 종합적으로 고려하는데 현재 시내버스의 일부 단계적인 공영화에 대해서 저희도 전향적인 검토를 하고 있다 이렇게 말씀드리겠습니다.

○오광영 위원 예, 알겠습니다.

다음으로는 우리가 지난 회기에서 채무 재차환에 따른 동의안이 올라왔지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 대전천변도시고속화도로에 관련된 재차환 계획이 올라왔다가 이제 한 번 유예됐다가 동의안이 통과된 적이 있는 걸 가지고 잠깐 이야기하면 이 사업이 어쨌든 그 과정이야 예전에 IMF라든가 이런 것들 때문에 이렇게 추진된 여러 과정도 있습니다.

있지만 결국은 지금 대전천변도시고속화도로가 향후 10년 이후에는 소위 말하면 계약이 종료되는데 이걸 어떻게 할 것인지에 대한 선택을 대전시가 곧 해야 되지 않겠습니까?

빠르게는 올해가 되겠지만 내년에는 해야 되지 않을까 그런 생각인데 그때 제시했던 여러 가지 대전시의 안을 갖고 본 위원이 얘기를 하겠습니다.

사업비 1,818억 원이 들었는데 지금 운영기간이 2031년까지로 되어 있습니다.

2031년이니까 정확하게 10년 남은 겁니다.

지금 보면 DRECL, 드레클이라고 하나요, 드레클?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇게 읽습니다.

○오광영 위원 드레클사가 운영하고 있고 운영인력 보면 76명 정도 되고 그중에 12명이 비정규직이고 나머지는 거의 대부분 외부 용역이고요.

연간 운영비용을 보면 한 69억 정도가 죽 들어갑니다.

그런데 이게 민자사업의, 지금 대전시의 민자사업으로 이렇게 ‘민자’로 표현되는 도로가 여기 한 군데이지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 썩 보면 2012년 이때까지 소위 말하는 교통위험지원금이라고 해서 대전시 재정이 투입됐고 그 이후에 투입은 지금 안 되고 있습니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그런데 이 채무가 운영기간이 끝나는 2031년도 되면 이걸 어떻게 할 것인지를 판단해야 되는데, 죽 한번 보면 지금 통행료가 소형차 기준으로 800원이잖아요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 800원을 유지하면 기간이 끝나는 2031년도에 781억 원의 잔액이

남는 거지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그리고 통행요금을 지금보다 200원 올려서 1,000원으로 할 경우에는 2031년도에 261억 원이 남는 거고, 1,100원인 경우에는 채무 상환이 완료돼서 0원 처리가 되는 걸로 지금 일종의 시뮬레이션을 하고 있는 거잖아요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 지금 내부계획은 어떻게 진행되고 있습니까?

○교통건설국장 한선희 요금인상 말씀이십니까?

○오광영 위원 예, 이거 어떻게 할 건지.

원래 대전시가 제시했던 방안들이 몇 가지가 있습니다.

지금 여기에 첫 번째가 채무 상환 방안 해서 운영비 절감을 위한 특단의 자구 마련, 이것은 무엇을 하더라도 당연히 추진되는 거고, 두 번째 안으로 요금 인상하는 안이 있고, 그리고 재정안정화기금의 적립을 통해서 채무 상환하는 안이 있고, 그리고 아예 그냥 이렇게 가고 한 7년 정도 기간연장을 하면 7년 후에는 채무가 제로가 되겠다, 이 안이 있습니다.

지금 검토되는 건 어떤 걸 얘기하고 있어요?

○교통건설국장 한선희 지금 말씀하신 네 가지 방안들을 다 검토 중이라는 말씀드리고요.

가장 현실적인 안은 사실 요금인상을 적당한 시기에 하지 않을 수밖에 없는 입장인 겁니다.

지금 요금인상이 2012년도에 하고 나서 거의 9년, 10년 동안 인상을 못 하고 있는 상황인데, 그런데 여러 가지 물가도 오르고 인건비도 오르고 하다 보니까 사실 요금인상의 압박요인들은 지금 많습니다.

그래서 적당한 시기에 해야 되는데 지금 아시다시피 코로나나 여러 가지 서민경제가 어렵다 보니까 요금인상 자체를 실행을 못 하고 있는데 코로나 상황이 조금 해소가 되고 경기상황이 좋아지면 우리 시민들께 큰 부담이 되지 않는 범위 내에서 인상은 할 수밖에 없지 않느냐 이렇게 생각하고 있습니다.

그리고 한편으로 예산부서와 협의를 하고는 있는데 요금인상을 일시에 많은 금액을 할 수 없다면 재정안정화기금을 적립하는 방법도 저희들이 하나의 대안으로 계속 검토하고 있다는 말씀드리고, 그런데 이 요금인상이라는 게 요금을 인상하면 이용하는 분들은 부담이 더 생기지만 또 한편으로는 그 도로를 이용하지 않는데 요금인상 안 하면 그만큼 세금으로 충당할 수밖에 없는 구조이기 때문에 구조 자체가, 그래서 통행을 하지 않는 분들에 대한 부담을 계속 시키는 것은 또 문제가 있는 면이 있기 때문에 적당한 시기와 적당한 금액을 인상할 수밖에 없지 않느냐 이렇게 생각하고 있습니다.

○오광영 위원 말씀하시는 뉘앙스를 보면 사실 내년엔 요금인상을 할 계획을 갖고 계신 거예요.

그런데 본 위원이 생각하기에는 두 가지의 선택지가 있는데, 하나는 지금 말씀하신 대로 사용자부담의 원칙에 따라서 이 도로를 이용하는 사람들이 적정한 요금을 내서 이 채무를 상환하는 것이 맞다는 것이, 소위 말하면 이 도로를 이용하지 않는 시민들 입장에서는 그렇게 생각할 수가 있겠지요, 그렇지요?

그래서 그 도로를 편리하게 이용하는 것만큼 그만큼의 비용을 부담하는 것이 맞다 이렇게 할 수가 있는데 또 한편으로 보면 이런 문제도 있습니다.

아마 내년도 3월 대통령선거나 아니면 6월 지방선거 전까지는 이런 요금을 포함한 공공요금 인상이 어려울 거라고 본 위원은 판단합니다.

그런데 선거가 끝나고 나면 실질적으로 그동안에 묶여있던 여러 곳에서의 공공요금들, 거기에는 여기 천변고속도로도 포함되겠지요.

그런 요금들이 일시에 폭발하듯이 인상되는 사태가 올 수도 있다는 판단을 하거든요.

그렇지 않겠어요?

○교통건설국장 한선희 위원님 그런데 내년엔 제가 요금을 인상하는 그런 뉘앙스로 말씀드린 건 아니라는 말씀을 드리고요.

이건 종합적으로 여러 경제부서나 물가관리위원회가 또 있기 때문에 그런 사회적 합의기구를 통해서 결정되는 거지, 저희 같은 사업부서나 이런 데서 일방적으로 정한다고 정할 수 있는 건 아닙니다.

그래서 그런 종합적인 걸 고려해서 내년이든 그 이후든 인상 검토를 하겠다는 차원으로 이해해 주시면 감사하겠습니다.

○오광영 위원 본 위원의 생각은 그렇습니다.

이게 800원에서 1,100원으로 하면 사실 10년 후에 잔액 0원 되니까 300원 올리는 데 사실 퍼센티지로는 상당히 많거든요.

그런데 이걸 언제까지 이렇게 끌고 갈 수는 없다고 판단하기 때문에 대전시 재정운용 과정에서 보면 일종의 추가세수라는 게 있습니다.

추가세수가 다양한 곳에서 지금 나오고 있는데 그 추가세수의 일부를 재정안정화기금으로 적립해서 그 부담을 최소화시킬 필요가 있다, 본 위원이 생각하는 겁니다.

여기에 일종의 절충점을 찾는 거지요.

요금인상이라는 부분을 너무 급격하게 올리는 것도 실제로 시민들이 받아들이는 부담은 분명히 있거든요.

본 위원 같은 경우 여기 거의 이용을 안 하는데 여기로 출퇴근하는 분들이라든가 생계를 위해서 여기를 다니는 분들이라든가 있을 거란 말입니다.

그렇기 때문에 요금인상과 관련해서는 좀 더 공론화될 수 있는 과정을 거쳐서 하는 게 맞고 너무 급격한 인상을 하면 안 된다는 생각을 갖고 있고, 거기에 덧붙여서 말씀드린 대로 이게 원래 첫 단추가 이렇게 끼워진 거다 보니까 이것을 어떻게 할 수가 없어요.

그런데 일부 지자체에서는 좀 강하게 하는 지자체도 있긴 해요.

제가 그걸 요구하는 건 아니지만 적어도 소프트랜딩 할 수 있는 과정을 하려고 하면 재정안정화기금을 한번 복합적으로 고려할 필요가 있다는 그런 생각을 갖고 있으면서 이것은 중장기 재정운용에 있어서 판단해야 될 문제이지만 국장님께서 이 부분은 적극적으로 의지를 가지고 하나의 방향을, 지금은 이제 내려놔야 되지 않습니까, 이미 연장을 해서 10년을 더 채무 상환을 연장했기 때문에 이것을 지금 결정해야지 2031년까지 더 문제 안 되게 결정해야 된다, 그게 본 위원의 생각입니다.

○교통건설국장 한선희 정말 위원님 말씀에 공감이 100% 가는 말씀이고, 요금 인상 300원이 얼마 아니라고 할 수도 있지만 요율로 보면 상당한 요율이거든요.

그래서 그것이 시민들께 큰 부담이 될 수도 있어서 지금 위원님 말씀대로 시민들에게 큰 부담이 되지 않는 범위 내의 요금인상과 재정안정화기금 이런 두 가지, 세 가지 정도 절충안을 저희가 찾아서 합리적인 방안을 도출해서 의회에도 보고드리도록 하겠습니다.

○오광영 위원 이 문건에 보면 채무를 전액 상환한 후에 수익금을 배분하는 데 있어서 여기서 수익이 난다고 치면, 채무 상환하고 나면 수익이 나지 않겠어요, 여기에?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 운영비와 수리비, 도로수리비도 운영비에 포함되어 있다고 치더라도 그렇게 하고, 수익이 나면 대전시가 92.5% 그리고 드레클이 7.5%를 가져가는, 나누는 것은 몇 년 동안 유효한 겁니까?

○교통건설국장 한선희 현재 계약기간까지 유효하고요, 계약기간이 완료되고 하면 뭐 이거는.

○오광영 위원 그러면 예를 들어서 2031년도에 모든 채무가 상환되고 나서 그 이후부터 거기에서 발생하는 수익은 100% 대전시의 수익으로 되는 겁니까?

2031년 이후에.

○교통건설국장 한선희 예, 그렇게 종료가 됩니다.

○오광영 위원 그렇게 종료가 된다는 거지요?

그렇게 종료가 되면 대전시가 합리적인 어떤 요금 구조를 또다시 만들 수 있는 그런 기회가 있겠지요.

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 아무튼 이 부분에 대해서는 복합적으로 여기뿐만 아니고 지금 버스요금도 다 각 지자체가 눈치를 보고 있잖아요, 솔직히.

지하철요금도 마찬가지로, 그런데 그런 인상이 아마 내년 되면 선거 이후에는 터지지 않을까 그럴 때 시민들의 부담을 최소화시키는 쪽으로 결정되기를 그렇게 당부드리고요.

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 이건 아까 이광복 위원님께서 잠깐 말씀하셨는데, 노은역주차장 관련해서입니다.

이게 정말 길게 소송이 진행된 건데 리차드텍이지요, 리차드텍이 서류상은 지금 아직 살아있는 걸로 그렇게 들었는데 맞습니까?

○교통건설국장 한선희 예, 그것이 이번 재판의 쟁점이었는데 최근 대법원 판결은 리차드텍은 살아있는 회사다 이렇게 판결이 났습니다.

○오광영 위원 최종적으로 대법원에서 예금보험공사가 대전시를 상대로 낸 소송에서 대전시가 승소한 거잖아요?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 이렇게 되면 그다음 일정이 예금보험공사는 그러면 돈을 어디다 받을 데가 없으니까 이 관리운영권을 매각하겠지요?

○교통건설국장 한선희 그럴 걸로 예상이 됩니다.

○오광영 위원 매각을 해서 일부 채권이라도 회수하려고 하겠지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그때 대전시가 그동안에 어린이 추락사로 이미 지불한 보상금 8억 6,800만 원과 지금까지 시설유지하는 데 든 돈이 15억 정도 되지요?

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○오광영 위원 이게 합치면 24억 정도 되는데 그것을 받겠다는 거잖아요?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇습니다.

○오광영 위원 대전시에서 나름대로 판단하는 관리운영권 금액은 어느 정도 생각하세요?

○교통건설국장 한선희 저희가 회수할 수 있는 금액이요?

○오광영 위원 아니요, 회수할 수 있는 금액은 24억인데 예금보험공사에서 관리운영권을 어디든 팔려고 내놓을 것 아닙니까?

경매를 하는 건지 어떤 건지는 잘 모르겠는데 관리운영권을 살려고 하면 어느 정도 비용이 들 걸로 예상하세요?

○교통건설국장 한선희 우리 시가 그걸 살려고 하면요?

○오광영 위원 시가 사든 아니면 다른 업체가 사든 관리운영권의 재산적 가치.

○교통건설국장 한선희 그것은 저희가 예측하기가 어렵고 시장경제 논리에 의

해서 가격이 결정될 것이기 때문에 지금 예금보험공사가 이것을 사겠다는, 관리운영권을 사겠다는 업체에 협상을 통해서 매각할 수도 있고 경매를 통해서 매각할 수도 있는데 그것을 저희가 얼마라고 지금 예단하기는 상당히 어려운 거지요.

○오광영 위원 본 위원이 이야기하고자 하는 바는, 좋습니다, 그러면 예금보험공사에서 노은역주차장의 관리운영권을 시장에 내놓을 때 대전시가 이것을 매입할 의향, 이걸 좀 선부른 얘기입니다.

그런데 중기적으로 보면 결정을 해야 돼요.

대전시가 매입할 의향은 없습니까?

○교통건설국장 한선희 현재는 없습니다.

현재는 없고 왜냐하면 이것은 예금보험공사가 아까도 말씀드린 협상에 의해서 매각을 하든 경매를 하든 그런 절차를 밟을 것이기 때문에 그것을 저희가 지켜보는 거고, 다만 거기서 매각이 됐을 때 아까 말씀하신 24억 정도 대전시가 손해가 발생한 금액 그것에 대해서는 저희가 배당신청을 할 겁니다.

그래서 만약에 매각이 됐을 때 저희 24억에 대한 채권을 회수하도록 할 거고.

○오광영 위원 그건 당연히 회수해야 되는데.

○교통건설국장 한선희 그래서 지금 당장은 저희가 매각에 참여할 의향은 없습니다.

○오광영 위원 그런데 이 시설이라는 게 노은역이라는 시설이 우리 대전시의 자산이지 않습니까?

도시철도공사가 관리하든 어쨌든 간에 전반적인 대전시의 자산이고 그 지하에 있는 주차장시설이기 때문에 장기적으로 보면 이게 어디로 관리운영권이 넘어가더라도 최종적으로 몇 년도에 대전시한테 모든 재산이 귀속되게 되어 있지요?

기부채납이라고 그러나요?

○교통건설국장 한선희 그때 30년 계약했으니까 2041년입니다.

○오광영 위원 2041년에는 그냥 자동적으로 넘어오는 겁니까?

○교통건설국장 한선희 그렇지요, 기부채납되어 있기 때문에 운영권을 저희가 가져오는 겁니다.

○오광영 위원 그래서 이 부분은 대전시 입장에서 볼 때는 굳이 2041년 되면 우리한테 넘어오는 건데 관리운영권을 우리가 사서 또 할 필요가 있겠는가 이렇게 생각하지 마시고, 본 위원 생각에는 이게 결국은 그 주위에 있는 시민들이 편리하게 이용하려고 이걸 만들었던 건데 그러려고 하면 과연 어떤 것이 효과적인 건지 그걸 검토할 수 있는 용역이라도 한번 해볼 필요가 있다, 본 위원의 생각입니다.

대전시의 실익 그리고 시민의 실익으로 볼 때, 올 6월 7일 관리운영권을 매각해 달라, 그래서 우리 채권 회수할 테니까 매각해 달라고 예금보험공사에 요청을 했

잘아요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 곧 나올 거 아니에요, 또 그러면?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그런 행정절차가 진행될 것 아닙니까?

그래서 그것을 판단할 수 있는 과정을 한번 거칠 필요가 있다는 것이 본 위원의 생각입니다.

어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 한선희 저는 위원님 생각과 이 부분은 조금 다른데요, 어쨌거나 이것은 예금보험공사가 앞으로 매각을 해야 되는 입장이고 그러면 이것에 관심 있는 업체들이 매입에 대해서 협상을 하고 금액에 대해서 협의할 건데 그런 시장경제의 논리에 의해서 적당한 관리운영권의 가격이 정해져야 바람직하다고 보입니다.

그런데 우리 시가 지금 이 매각에 참여한다든지 거기에 관련 용역한다고 하면 시장경제체제 돌아가는 데 혼란을 줄 수 있는 소지가 있어서 적당한 가격에 대한 책정을 저희가 잘못하면 방해하는 그런 결과가 초래되기 때문에 지금 단계에서는 예금보험공사의 절차를 지켜보는 것이 바람직하지 않나 생각하고 있습니다.

○오광영 위원 예를 들어 시장경제체제와 관련해서 대전시가 뛰어들어, 그러니까 매수자로 대전시가 뛰어들었을 때 나타날 수 있는 부작용을 지금 우려하시는 거잖아요, 솔직히 얘기하면?

○교통건설국장 한선희 예, 그런 측면이 있습니다.

○오광영 위원 그렇지요, 알겠습니다.

이것은 이 자리에서 뿐만 아니라 제가 추후에라도 국장님과 따로, 저는 그게 필요하다고 생각해서 그걸 검토할 필요가 있다고 보는 겁니다.

그래서 그것은 따로 이야기하는 걸로 그렇게 하지요.

여기까지 하겠습니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 남진근 위원님 순서입니다.

○남진근 위원 장시간동안 행정감사 받느라고 수고하십니다.

본 위원이 간단하게, 지금 대전에 도로가 그래도 상당히 깔끔하게 정리가 많이 되어 있어요.

정리는 되어 있는데 주변에 옛날 것이 그대로 남아있는 데가 꽤 있어요, 아직도.

(사진자료를 보며)

보셨지요?

대전역 근방인데요, 이게 지금 교통카드 충전하는 데가 그대로 활용되는지는 모르겠어요.

몇 번 가봤는데 불이 꺼져 있더라고요.

그런데 물론 생계유지형으로, 여러 가지 이유는 있을지 몰라도 이걸 좀 정리를 깔끔하게 했으면 좋겠어요.

이게 너무 도로하고, 옛날 그 상태로 있으니까 흙물이 돼버렸어요, 흙물이.

이런 것을 점검하셔서 관심을 갖고 쾌적한 도로가 될 수 있도록, 또 쾌적한 거리가 될 수 있도록 하셔야 되지 않을까 싶네요.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○남진근 위원 그리고 클린로드는 여기 아니지요?

○위원장 김찬술 하셔도 되는데요, 클린로드는 원래 과가.

○남진근 위원 도로과지요, 건설도로과?

○위원장 김찬술 아니 재난관리과 그쪽에서 하고 있는데 하세요, 하시고 싶으면.

○남진근 위원 클린로드에 대해서 우리가 한여름에 클린로드를 잘 활용해요.

잘 활용하고 잘했는데 이게 물의 양이 조절이 안 돼서 물이 너무 많이 나오다 보니까, 도로가 우리 생각대로 깔끔하고 매끈하면 좋은데 그럴 수는 없지요, 요철이 있으니까.

요철에 의해서 물이 고이니까 지나가는 사람에게 피해를 주게 된다고, 이게.

그건 뭐 상식선에서 생각해도 맞지요.

그래서 여기는 지금 대전역 앞 중앙시장 가는 양쪽 도로에 신고가 들어와서 본 위원이 직접 가서 찍은 겁니다, 내용을.

보니까 실제적으로 이것이 그렇게 나타나 있어서 주민들한테 많은 피해가 되겠구나 하고 본 위원이 가봤어요.

가봐서, 양쪽을 구분했는데 이런 것도 대전역뿐 아니고 시범지역이지만 양쪽에 이런 도로 요철에 의한 피해가 없도록 해주셨으면 한다는 지적을 해드립니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 양을 적게 뿌려야지요.

○남진근 위원 글썽 그것은 물의 양을 조절해야 될지 아니면 이것을 요철이 된 도로를 손을 봐야 될지 그것은 도로과나 교통국에서 확인하시고, 그리고 김찬술 위원장님께서 장애인에 대한 여러 가지 자료를 받아서 지적을 많이 했지요.

본 위원 생각인데요, 횡단보도에 세워있는 것 있지요?

○교통건설국장 한선희 블라드 말씀이신가요?

○남진근 위원 블라드를 만들 때 좀 비용이 들어가더라도 블라드 위에 시각장애인을 위한 요철을 이렇게 해놓으면, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 블라드 위예요?

○남진근 위원 예, 블라드 위에다가 시각장애인들이 알 수 있는 표시를 할 수 있겠지요, 그렇지요?

그건 기술적인 거니까.

어떻습니까, 국장님?

○교통건설국장 한선희 블라드, 그러니까 횡단보도 대기선 안에 이렇게 시각장애인 점자블록이 죽 있고 앞에.

○남진근 위원 그렇지요, 신호등에 의해서 건너가야 되는데.

○교통건설국장 한선희 예, 블라드 앞까지 되어 있지요.

○남진근 위원 예, 거기 보니까 앞에는 장애인들에 대한 요철이 되어 있더라고요.

그런데 뒤에는 없어요, 보니까.

뒤에 대기할 때 블라드를 만지면 여기 대기하고 있다는 표시를, 시각장애인들에 대한 표시를 할 수 있잖아요, 기술적으로?

○교통건설국장 한선희 그러니까 그것을 만지면 시각장애인이 대기하고 있다는 걸 신호등체계에 알려줄 수 있는 걸 말씀하시나요?

○남진근 위원 아니 여기는 건너가면 안 된다는가 그런 기술적인 걸 본 위원이 음성으로 하는 조례를 발의해서 지금 있어요.

그런데 그것이 시청 앞에는 되어 있고, 안 되어 있는 데도 있다고 지적을 받았으니까, 장애인들에 대한 공동체의 가치, 편리성을 봐서 그런 배려를 했으면 좋겠다.

○교통건설국장 한선희 좀 자세하게 별도로 한번 상의 말씀드리고 방안을 강구해 보겠습니다.

○남진근 위원 실질적으로 우리가 감사를 하면서 우리 시민들한테 그런 피해를 보완해 나가는, 단순한 거지만 그렇게 했으면 좋겠다는 의미에서 지적을 드렸습니다.

이상입니다.

○위원장 김찬술 남진근 위원님 수고하셨습니다.

연축동에 혁신지구 들어설 자리입니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

여기가 행정타운이 들어서고 혁신지구가 들어가야 될 연축동 지구고요.

그다음에 여기가 지금 다리가 이렇게 놓인다고 하지만 실질적인 도로가 하나 있습니다.

국장님 여기 연축동 지역 아시지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 회덕IC 지금 한다고 해서 하는 데 여기를 말씀드리는 건데요.

○교통건설국장 한선희 예, 회덕IC.

○위원장 김찬술 지금 우리 대전시 대덕구의 주민이 화물자동차를 제일 많이 갖고 있다는 얘기를 들었는데 대략 몇 퍼센트를 갖고 있습니까?

○교통건설국장 한선희 몇 퍼센트를 갖고 있는지는 제가 아직 파악은, 자료는 갖고 있지 않은데 아무래도 대전산단, 대덕산단이 대덕구에 위치하다 보니까, 그리고 화물차들이 대개 그쪽에 관련되어 있다 보니까 그런 것 같습니다.

○위원장 김찬술 예, 맞습니다.

하여튼 그렇게 많이 갖고 있다고 하는데 이걸 제가 대략 이 지역을 표시하다 보니까 여기를 했고, 원래는 여기에 이렇게 코바골프연습장이 있었던 자리가 첫 번째 용역 했을 때의 자리입니다.

그런데 여기를 쪼개서, 표현이 그런데 분양을 했어요, 골프장을 없애고.

그러면서 이렇게 이런 식으로 해서 화물주차장이 들어섰는데, 저도 대덕구의 주민이고 대덕구의 우리 주민들이 가장 많이 화물자동차를 운전한다는 얘기를 들었어요, 반 정도가 대덕구의 주민이라고 해서.

꼭 필요한 시설은 저도 인정합니다.

그런데 꼭 필요하고 이것보다 더 크게 대전에 있어야 된다는 논리는 저도 충분히 이해가 가는데 여기 지금 이렇게 제가 마우스로 가리키는 여기가 17번입니다.

그렇지요, 17번 국도이지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그다음에 여기가 고속도로고, 여기는 도로를 이렇게 놓겠다는 거잖아요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그렇지요, 여기는 지금 여기까지는 도로가 있습니다, 지금도.

여기 코바연습장, 여기가 저기입니다, 중고자동차.

그런데 제가 왜 이 얘기를 드리느냐 하면 한번 여기가 혁신지구로 들어서면 대략 우리 혁신지구, 대덕구 연축동에 7개 기관하고 이렇게 들어온다는 얘기가 있었고 그렇게 발표가 됐습니다.

또 대덕구청도 들어서고 또 허 시장님께서도 여기에다 4차 산업에 관련된 회사 이런 걸 유치하겠다고 얘기도 했었어요.

그런데 이게 화물자동차가 여기에 대략 하루에 몇 대가 자는 거지요?

○교통건설국장 한선희 한 100…….

○위원장 김찬술 아닙니다, 600대 정도, 그렇지요?

600대가 맞나요?

○교통건설국장 한선희 아니, 화물이 한 166면 정도, 전체 230면 정도 계획하고

있습니다.

○위원장 김찬술 여기가요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 그런데 여기가 들락날락거리고 하다 보면 이게 17번 국도로 나와서 연축동 이렇게 지나간단 말이에요, 이렇게 그렇지요?

그다음에 고속도로에서도 호남선 여기 회덕IC를 탈 수 있고요.

이 위치가 대덕구에서는 상당히 좀 꺼려합니다.

왜냐하면 분명히 있어야 될 시설이에요, 그런데 이게 연축동 앞에 혁신지구를 놔두고 여기를 이렇게 화물자동차 차고지를 만드는 건 재고 좀 해줬으면 좋겠다는 얘기에요.

그러면 그린벨트 내에 있는, 신탄진 그쪽이나 어디의 그린벨트 일부를 해제해서라도 하는 게 맞는 거지 새로 생기는 혁신지구, 연축동 앞에 이게 있는 것은, 실질적으로 이게 어떻게 되겠냐 하는 것은 도시계획에, 도시주택국에서도 문제는 있다고 파악은 하고 있거든요.

그런데 주무과에서 이걸 그린벨트나 이런 데로 옮기는 거에 대해서 국장님 어떻게 생각하십니까?

옮겨야 되지 않겠습니까?

○교통건설국장 한선희 저희 교통과 화물 물류를 담당하는 부서 입장에서는 지금 저게 시작한 지는 벌써 한 5년도 넘었습니다, 저 부지에 대해서.

여러 가지 부침이 있었는데 그래도 하여튼 지금 목표는 2024년도 목표로 해서 진행을 하고 있는데 대전시의 공용화물차고지가 1개도 없는 현실을 감안했을 때는 꼭 필요한 사업이고.

○위원장 김찬술 아니, 그러니까 필요한 건 저도 이해를 해요.

○교통건설국장 한선희 예, 위치도 지금 최근에 혁신도시가 지정이 되면서 대덕구에서도 그런 의견을 저희한테 이미 보내왔습니다.

위치를 변경했으면 좋겠다는 의견을 주셨는데 현실적으로 저희가 이미 진행된 절차도 있지만 다른 대체 부지를 찾기가 쉽지 않습니다.

현재 쉽지 않아서 저희 교통·물류 관련된 부서 입장에서는 어렵게 구한 부지고 2017년부터 시작해서 벌써 5년째 하고 있는데 이제 한 3년 더 진행을 하면 완공이 되는 시점에서 저기를 다른 어딘가로.

○위원장 김찬술 아니, 지금까지 국장님 이게 거기에 우리가 토지를 보상했다든가 이러지도 않은 상태이지 않습니까?

처음에 코바골프연습장도 거기에 계획을 세웠다가 코바골프연습장을 개인이, 군인공제회에서 개인이 그걸 사들였잖아요?

사들여서 산업용지로 쪼개서 팔아버렸어요.

여기에 지금 공장들이 들어서고 있습니다, 많이 들어섰어요, 한번 가보셨으면 알겠지만 들어섰거든요.

그런데 이 자리가, 지금 4차 산업의 혁신도시가 들어선다는 여기가 화물공영차고지로는 맞지 않은 거지요.

저는 반대는 하지 않는데 이게 신탄진 지역으로 4공단이나 3공단 지역에 가서 그린벨트를 해제해서라도 하면 좋겠다.

처음에 이 용역 자체가 상당히 줄어들었습니다, 이게.

처음에 여기 할 때 이렇게 할 때는 제가 머릿속으로는 600대가 있었던 걸로 지금 기억이 되거든요?

처음에 용역했을 때 말입니다.

그래서 이게 꼭 필요한 시설이라는 것은 저도 인정을 하는데 이 지역에 이걸 넣게 되면 이게 어떻게 발전할 수 있는가 하고 17번 국도하고 여기 하이패스 넘어가는 이 도로에 이게 어떤 역할을 할 건가는 생각을 해보셔야 된다는 얘가지요.

지금 토지보상이나 기타 등등 행위가 있었다고 한다면 저희도 인정을 해요.

○교통건설국장 한선희 위원장님 하여튼…….

○위원장 김찬술 이게 도시계획이 지금의 각 부서의 일 때문에 100년을 내다보는 도시계획에 이걸 하게 해놓고 다시 또 민원이 생겨서 옮기게 될 수 있는 상황이 분명히 올 것이다 하는 게 지금 저희들의 생각입니다.

본 위원도 이게 꼭 필요한 시설이라는 건 다 인정을 하나, 장소로서는 부적합하다고 생각을 하는 거고요.

실질적으로 허태정 시장님도 여기에 4차 산업에 관련된 조그마한 공단이라도 만들겠다고 한 것이, 제가 시정질문을 통해서 말씀을 드렸더니 그렇게 말씀을 하신 거예요.

그렇다고 한다면 연축지구 여기하고 신대지구에 그런 걸 해야 되는데 지금 여기에, 화물공영차고지를 여기다 하는 건 좀 바람직하지 않다는 말씀을 그래서 드리는 겁니다.

지금 예를 들어 장동이 됐든 어디라고 얘기는 못 하겠지만 자연녹지, 그린벨트 일부를 해제해서라도 바꾸는 것을 적극 검토해 주시기 바랍니다.

왜 답변을 안 하십니까?

○교통건설국장 한선희 최근에 연축지구 개발이 속도를 내면서 그런 의견들이 왔고 과거에 저 위치에 북부권 화물공영차고지를 하는 건 대덕구도 알고 있었고 저기에 관심 있는 분들은 다 알고 있었고 또 반대의견도 없었습니다.

○위원장 김찬술 저도 알고 있었어요, 그러니까 얘기하지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 그래서 저희가 죽 진행을 해온 건데 최근에 연축지구 개발이 속도를 내면서 구에서도 그런 의견을 주셔서.

○위원장 김찬술 그리고 실질적으로 대수가 너무 적습니다.

처음에 했을 때 제가 생각해도, 이렇게 그려져 있었어요, 이렇게.

이렇게 그려져서 600대 정도를 하겠다고 1차 용역이 나왔던 게 그런 사연 때문에 이렇게 된 거니까요, 이거 한번 이게 해놓고서도 여기 들어서게 되고 17번 국도를 타고 다니면 여기가 어떻게 되겠어요?

○교통건설국장 한선희 위원님, 대덕특구 동쪽 진입도로가 뚫리고 17번, 국도 17호선은 지금도 화물차들이 굉장히 많이 다니는 도로입니다.

○위원장 김찬술 아니, 많이 다니는데 실질적으로 이게 가장 많이 나오는 데가 어디일 것 같습니까?

신탄진에 있는 3·4공단 거기에서 가장 트레일러라든가 많이 나올 거 아니에요.

실질적으로 그쪽에 물류터미널도 2개가 들어선다고 제가 업무 파악을 하고 있거든요.

그러면 거기에서 그걸 타고 가야 되는데 그 차량들이 지금 다 이쪽으로 와서 올라타 버리면 여기가 어떻게 되겠느냐고요.

○교통건설국장 한선희 하여튼 지금 공영차고지 아까도 말씀드렸지만 공영차고지를 처음 하는 건데 오래전부터 부침이 많았다고 제가 아까 표현을 그렇게 드렸는데, 그래서 지금 면수도 좀 줄긴 했는데 지금 그만큼 우리 공영차고지에 대한 수요가 많습니다.

○위원장 김찬술 아니 제가 수요는 알아요, 그런데.

○교통건설국장 한선희 600면 해도 좋은데 지금 230면이라도 급한 상황이 돼서 이것을 원점에서 다시 검토하기는 참 쉽지 않다 이렇게 말씀을 드리는 입장을 좀 생각을 해주시기 바랍니다.

○위원장 김찬술 아니, 그러니까 저도 얘기를 하지 않습니까?

화물차를 운전하시는 근로자분들이 대덕구에 가장 많다, 그래서 필요한 시설이긴 하다.

그런데 도시계획이 백년대계를 앞에 두고 하는 것이기 때문에 한번 정도는 이게 여기에 들어설 자리가 아니라는 게 대덕구의 구민이라든가, 아니면 대전시 시민들한테 이거 물어보면 그 얘기를 하실 거예요.

또 한 가지는 여기가 연축차량기지입니다, 알고 계시지요?

이것도 지금 어느 날 갑자기인가, 이게 실은 여기로 처음에 오기로 했던 게 아니었어요, 그렇지요?

제가 알기로는, 이게 처음에 어디였지요?

이게 어느 날 갑자기 슬그머니 여기 연축동으로 들어온 거예요.

그러니까 이것만큼은 도시계획 부서하고 한번 심도 있게 재검토해 주시기 바랍니다.

답변을 하세요, 재검토하신다고.

왜 답변을 안 하시고서.

○교통건설국장 한선희 여기가 2017년부터 물류기본계획에 반영이 돼서 지금 절차는 많이 진행이 됐습니다, 관련 용역도 했고.

○위원장 김찬술 아니, 그러니까 무슨 말씀인지 알아요, 그런데 도시계획이 백년대계 앞을 보는 것이기 때문에, 화물터미널이 들어오는 게 국장님도 보실 때 옳지 않다고 보시는 거잖아요.

자리로서 안 좋다는 얘기를 하실 거 아닙니까, 생각하실 거 아니에요?

국장님이 계속 교통건설국의 수장으로 있으실 거 아니지 않습니까, 그렇지요?

그래서 또 옆에 있는 국으로, 도시주택국으로 가서 이 도시계획을 들여다보시면 어떻게 보겠습니까?

‘아니, 이거 누가 한 거야, 여기다 이게 마땅해?’ 이렇게 할 수도 있는 거예요.

‘이거 할 때부터 애당초 들어올 자리가 아닌데 왜 여기다 했어?’, ‘그런 데에다 외곽으로 더 빼야지.’ 이렇게 얘기를 하시는 거잖아요?

이게 늦게 들어왔다는 건, 저도 연축동 지구가 늦게 들어온 건 인정을 하는데 그런 것만큼 다시 한번 숙고해 주시기 바랍니다.

이건 저만 얘기한 게 아니고 우리 지역의 박영순 의원님하고 시·구의원들이 한번 정도, 몇 번에 걸쳐서 회의를 했다는 말씀도 그래서 드리는 거고요.

제가 대표로 말씀을 드리는 겁니다.

○교통건설국장 한선희 위원장님, 제가 지금 이 업무를 추진하는 담당국장 입장에서 이 사업을 지금 중단할 수 있는 입장도, 상황도 아니라는 말씀을 드리면서 위원님들의 지적사항과 또 대덕구에서 비슷한 의견이 왔는데 저희가 한번 종합적인 논의를 해보도록은 하겠습니다만 지금까지 진행된 절차나 관련 용역도, 도시계획 입안 변경용역도 다 끝났고 지금 그런 단계까지 와 있어서 저희 물류 담당하는 부서 입장에서는 상당히 어려움이 있다는 이해의 말씀을 드리겠습니다.

○위원장 김찬술 어려움이 있겠지요.

하여튼 아까도 얘기했듯이 이걸 반드시 화물공영차고지로 좋지 않은 장소다 하는 명제는 바뀌지 않을 겁니다.

하여튼 심도 있게 다시 한번 검토해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 동료위원 여러분, 원활한 감사진행을 위해 잠시 감사를 중지하도록 하겠습니다.

감사중지를 선언합니다.

(17시 03분 감사중지)

(17시 22분 감사계속)

○위원장 김찬술 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 감사하실 위원님께서는 감사해 주시기 바랍니다.

이광복 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○이광복 위원 이광복 위원입니다.

장시간 행정감사 받느라 수고 많으신데요, 이제 마무리 단계인 것 같습니다.

국장님, 저희 교통건설국에서 지금 교통연수원을 마케팅공사에다 위탁을 주고 있는 거지요?

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○이광복 위원 지금 운영체계에 대해서 알고 계십니까?

○교통건설국장 한선희 운영체계요?

○이광복 위원 예.

○교통건설국장 한선희 저희가 위탁대행사업으로 지금 마케팅공사에 운영을 맡기고 있고요, 거기에 지금 팀이 교통문화연수원 팀장 밑에 2개 부서에서 총 24명이 운영을 하고 있는 걸로 알고 있습니다.

○이광복 위원 우리 시에서 연수원으로 연간 자금을 출자해 주는 게 있나요?

○교통건설국장 한선희 예, 위탁운영비를 지급하고 있습니다.

○이광복 위원 얼마 정도 주고 있지요?

○교통건설국장 한선희 연간 한 27억 정도 됩니다.

○이광복 위원 27억?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 27억이, 24명이면 거의 인건비로 많이 나가겠네요?

○교통건설국장 한선희 예, 인건비도 있고 운영비도 있고 그렇습니다.

○이광복 위원 여기가 수익사업을 하는 게 있습니까?

○교통건설국장 한선희 수익사업은 대관 같은 건 하고 있습니다, 대관.

○이광복 위원 교육자들 들어오면 교육비 받는 거 있어요?

○교통건설국장 한선희 예, 일부 교육비 받고요.

○이광복 위원 얼마 정도씩 받아요?

○교통건설국장 한선희 운수종사자 교육 이렇게 여러 가지 반이 있는데 반에 따라서 교육비가 다르고 연간 한 1,300만 원 정도 수입이 잡힙니다.

○이광복 위원 연간 1,300만 원?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 그러면 한 1만 5천~2만 명 이렇게 들어온다고 알고 있는데 큰 돈은 아니네요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 지금 연수원장님이 행정경력 20년 이상으로 2급이라고 이렇게 자료를 제출해 주셨는데 2급이면, 행정경력 20년이면 이분들 급여체계는 어떻게 되고 있어요?

○교통건설국장 한선희 그 밑에요?

○이광복 위원 20년 이상의 2급.

○교통건설국장 한선희 예, 공사 직원이지요, 2급.

○이광복 위원 공사 직원인데 이분들 2급이면 급여체계가.

○교통건설국장 한선희 급여가요?

○이광복 위원 예.

○교통건설국장 한선희 팀장 급여는…….

제가 지금 자료는 갖고 있지 않습니다만.

○이광복 위원 국장님 급수하고는 그래도 급여 차이가, 국장님보다 적지요?

○교통건설국장 한선희 저희 공무원 직급하고 공사의 직급은 좀 다릅니다.

○이광복 위원 원래 공사가 더 좋은 게 많잖아요?

○교통건설국장 한선희 예, 그런데 거기도 호봉으로 하니까 20년이면 중상 이상의 연봉을 받지 않을까 생각이 됩니다.

○이광복 위원 이렇게 보면 직원이 원장님 한 분에, 아까 말씀하신 대로 구성이 정규직 공무원 1명당 공무직이 3명, 그렇지요?

이런 식으로 해서 운영을 하고 있는 것 같아요, 연수팀이나 관리팀이나, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 이분들이 비정규직으로 있다가 공무직으로 전환된 게 언제부터 되신 거예요?

○교통건설국장 한선희 공무직으로 전환된 거는…….

이게 지금 보니까 공무직 직원에 따라서 전환이 다른데 2018년에 하신 분도 있고 2019년에 하신 분도 있고 그렇습니다, 주로 2018년에 했습니다.

○이광복 위원 지금은 비정규직을 고용하지 않고 다 공무직으로 전환해서 연수원을 꾸려나가고 있는 거지요?

○교통건설국장 한선희 아닙니다.

지금 대충 봐도 신규 채용이 한 절반 되고 전환해서 전환되신 분이 절반 정도 되고 그렇습니다.

○이광복 위원 그래요?

그런데 문제는 그런 식으로 직원이나 사무실을 운영하다 보니까, 팀을 하다 보니까 하나의 어떤 교수나 강사님들의 전문성, 그 분야에 대한 전문성을 가지신 분들이 많이 부족하다 이런 부분이 많이 나와 있어요.

어떻게 국장님 그거 파악하고 계신가요?

○**교통건설국장 한선희** 그런데 지금 거기 보면 교사 자격증이 있는 분도 네 분이나 계시고요, 10년 이상 경력 가진 분들도 있고.

지금 기술직도 있는데 전기통신·기계직은 그쪽 시설 관리하는 분들인데, 교육교사 자격증 있는 분들이 한 여섯, 일곱 분 되고요.

나머지 분들은 그냥 그 주위의 환경 관리하는 분들이나 이런 분들은 교사 자격증이 필요 없고, 하여튼 교육 관련된 강사나 이런 역할을 하시는 분들은 대부분 교육교사 자격증이 있습니다.

○**이광복 위원** 교육교사 자격증을 가지신 게 아니라 여기 보면 교육교사가 아니라 지도사, 처치강사 등 이런 거예요.

저한테 자료 주신 거 보면.

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**이광복 위원** 교육교사라고 해서 다섯 분이 있는데, 네 분하고 위에 다섯 분이 계신데 급수가 다르지만 거의 교육교사라기보다는 하나의 안전관리사 이런 분들이, 서비스 강사 이런 분들이 거의 해서 강의를 하고 또 아이들을 교육시키고 하는 건데 보육교사라는 분이 있고 한데 이분들이 교통안전관리하고 무슨 관계가 있어서 보육교사가 이런 데서 근무하고 있지요?

○**교통건설국장 한선희** 관련 기관이나 이런 데서 관련 교육도 받고 또 5년 이상, 10년 이상의 관련 경력도 있고 국민안전관리사 같은 자격증도 있고, 직원마다 다르긴 하지만.

그래서 지금 교육교사로 담당업무를 함에 있어서는 큰 문제점이 없는 걸로 알고 있습니다.

○**이광복 위원** 문제점이 없다고요?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**이광복 위원** 체험코스 같은 거 아이들이 기차, 꼬마열차 같은 거 타고 하게 되면 그런 모든 부분이, 이런 부분이 운전할 수 있는 사람 또 그래서 그쪽의 전문적인 이런 분들이 운전해야 되는데 공무원들이 돌아가면서 그걸 운영을 하고 계시고, 전문성을 가진, 만일에 본 위원이 의원직을 그만두고, 저도 보육교사 자격증 갖고 있거든요, 청소년상담교육사 이런 거 다.

그러면 거기 가서 보육교사로 꼬마열차 같은 거 다 운전할 수 있겠네요, 애들 가르치고?

그런 거하고는 좀 차이가 있잖아요.

보육교사라고 하면 그 안에 있는 연수원 시스템의 교육하고 이런 일반적인 보육하는 자리에서의 아이들 돌봄하고 차이가 많은 거지요.

이런 것에 대해서 아이들에게 교통에 대해서 보육교사가 전문성이 있어야 되는

거지 자격증 갖고 있다고, 보육교사 자격증 있다고 그게 돼요?

○교통건설국장 한선희 그런데 여기 지금 대부분 80% 이상이 다 어린이들이 체험교육을 하러 많이 오고 그래서 보육교사 자격증도 없는 것보다는 있는 것이 도움이 되지 않나 하는 생각도 들고.

○이광복 위원 국장님, 교통문화연수원장은 뭘 갖고 있는 분이에요, 경력이?

○교통건설국장 한선희 원장이요?

팀장이요?

○이광복 위원 예, 팀장이요, 원장이라고 불러야지, 이제 거기는.

○교통건설국장 한선희 정규 직원이지요, 마케팅공사.

○이광복 위원 아니, 직원인데 그분이 여기서 단계를 거쳐서 올라가신 분은 아닐 거 아니에요, 외부에서 들어오신 분이지요?

직원으로서.

○교통건설국장 한선희 이분은 거기서, 공사에서 오랫동안 근무한 경력이 있지요.

○이광복 위원 20년 이상 경력자면 다른 데서 공직생활을 하셨다가 다시 들어왔을 확률이 큰 건데.

○교통건설국장 한선희 예?

○이광복 위원 다른 데서 공직생활을 하시고 다음에 다시 이리 또 들어온 거 아니에요, 그분?

○교통건설국장 한선희 마케팅공사에서 오랫동안 근무한 걸로 알고 있습니다.

○이광복 위원 하고서 이제 전역을 하시고, 퇴사를 하셨다가 다시 또 들어온 거지요?

○교통건설국장 한선희 아닙니다.

○이광복 위원 그러면 그 자리에서 20년 이상 있었던 말이에요?

○교통건설국장 한선희 예, 그냥 공사에서 오랫동안 근무한 경력이 있고 관리직으로 지금 업무를 보고 계신 거지요.

○이광복 위원 그분은 그러면 일반관리 행정직을 하신 거예요, 아니면 어떤 전문성을 갖고 들어오신 거예요?

○교통건설국장 한선희 행정직이지요, 관리행정직.

○이광복 위원 행정직이지요?

○교통건설국장 한선희 예, 지금 원장님은 처음 이거 생길 때부터 지금까지 계속 원장으로 계셔서 이쪽 경력이 그래도 많이 쌓이신 분입니다.

○이광복 위원 우리가 연수원 만든 게 한 6, 7년 되나요?

○교통건설국장 한선희 지금 10년째입니다.

○이광복 위원 10년째?

○교통건설국장 한선희 예.

○이광복 위원 10년째 이분이 여기 와서 계속 연수원 팀장을 하고 계신 거네요?

○교통건설국장 한선희 처음 개관할 때 3년 정도 근무하셨다가 다른 부서에 근무하셨다 다시 와서 이 업무를 하고 계십니다.

○이광복 위원 본 위원이 지난번에 업무보고 시간에 제가 연수원에 어린이체험관 그거 했을 때 너무나 풀이 높고 레일 같은 게 전혀 안 하니까, 코로나 때문에 안 하고 있으니까 너무 지저분하고 안 좋다고 해서 그때 한번 건의드렸더니 국장님이 직접 가서 보신다고 하고 다음에 갔더니 깔끔해졌더라고요.

그때 이미 이 부분에 대해서 얘기가 나왔던 부분이에요, 그런 부분에 있어서.

그런데 내가 좀 더 디테일하게 들은 부분까지 여기서 감사하고 싶지는 않아요.

직원들도 아시는 부분이 있고 밝히지 못할 부분도 있고 더러 있겠지만 지금 전문성을 가지신 분들이 너무나 안 맞으니까 거기 가서 연수나 교육받는 분들도 말이 나오는 거고요.

또한 그 자료를 저한테 주신 거 보니까 최근 5년간 안전사고 발생건수가 하나도 없어, 그런데 본 위원이 파악한 것만 해도 있어, 얘기하시는 분이요.

그런데 하나도 없다는 건 이거 문제가 있는 거야, 뭐가.

왜, 쉬쉬하고 안에서 나름대로 해결하고 있다는 얘기하고 똑같은 거예요.

우리 시청 산하기관에도 그런 일이 있어서 나중에 밝혀져서 애로사항이 많았어요.

그 안에서 본인들끼리 쉬쉬하고 서로, 기능직들끼리 쉬쉬해서 처리하고 처리하고 했더라고.

그런데 한 명이 잘못 걸려서, 장인어른한테 걸려서 문제가 컸던 게 있었던 말이에요, 2년 전에.

그런 점이, 이런 게 잘못하면 나중에 돌출되면 머리 아파지는 건데 사고가 있으면 사고 있는 대로 딱 상부기관에 보고를 하든지 뭔가 조치를 해야 되는데 어떻게 5년 동안에 있는 데도 없다고 이런 식으로 보고를 할까요?

○교통건설국장 한선희 제가 한번 그것은 확인을 해보겠습니다.

그동안 사고가 있었는데 거기에 대한 조치를 어떻게 했는지, 실제 0건인지 사고가 있었는지 없었는지 확인해서 별도로 보고드리겠습니다.

○이광복 위원 국장님 연수원에 대해서, 앞으로 우리가 교통공사 설립하기 위해서 지금 노력을 하시고 내년 1월 1일부터 거의 시행에 들어가는 부분으로 업무보고가 들어오잖아요, 그렇지요?

그러면 이 연수원이 포함돼 있단 말이에요.

여기에 있는 직원들과의 관계점도 연구하셔야 할 거고, 급여체계가 다르니까,

그렇지요?

그런 거 여러 가지 하실 때, 이번에 하실 때는 신경 쓰셔서 진짜 연수원답게 전문성 가지신 분들을 하셔서 바깥에 말이 안 나오게끔 부탁드립니다.

○**교통건설국장 한선희** 예, 하여튼 교통문화연수원 지금 앞으로 계속 일단은 마케팅공사에서 운영을 하는데 그런 말씀하신 사항이 발생되지 않도록 하고, 업무 이관에 따른 그런 사항들도 잘 관리감독하겠습니다.

○**이광복 위원** 예, 이상 감사 마치겠습니다.

○**위원장 김찬술** 이광복 위원님 수고하셨습니다.

다음 계속해서 감사하실 위원님, 오광영 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○**오광영 위원** 간단하게 두 가지 확인하겠습니다.

대전시가 지금 공공형 택시 시범운행을 시작했지 않습니까?

○**교통건설국장 한선희** 예.

○**오광영 위원** 이게 지난해 예산할 때도 그랬고 택시업계 관련해서 몇 가지 예산들이 제대로 통과되지 못해서도 그렇고 교통 소외지역에 있는 분들을 위해서 서로 상생하는 방향으로 공공형 택시 시범운행을 시작했는데, 실제 시범운행을 해 보니까 몇 가지 미비점들이 발견되고 있는 것 같아요.

국장님께서 파악하시는 공공형 택시 시범운영 관련해서 가장 큰 문제를 뭐로 파악을 하고 계세요?

○**교통건설국장 한선희** 우리 시가 작년 7월부터 서비스를 개시했는데 첫 번째는 사실 저희 기대했던 것보다 이용을 많이들 안 하시더라고요.

그런데 여러 가지 원인이 있는데 그중의 하나가 처음에 배차가 잘 안 되는 그런 문제가 있어서 저희가 그 부분을 가까이 있는 택시를 검색하는 검색반경도 넓혔고, 또 하나는 이게 가셨다가 태워다 드리고 들어갈 때 공차로 갔다가 태워다 드리고 가고 또 아니면 모시고 들어갈 때는 데리고 가서는 또 나올 때는 공차로 나오고, 그랬더니 그런 것이 공차로 나오는 게 있어서 왕복 운행비용의 80%를 저희가 지급해 드렸는데 거기에 대한 운전기사, 택시기사분들의 불만 이런 문제점들도 있었고.

○**오광영 위원** 그것은 어떻게 보면 사실은 운영에 있어서의 효율성에 대한 문제인데 본 위원이 여러 경로를 통해서 듣기로는 일단 수요가 너무 적은 것이 아닌가, 그러니까 공공형 택시를 운행해야 하는 시민들의 수요를 너무 적게 설정해놨기 때문에 그분들이, 그러니까 지금 11개동 101가구 한 186명이 지금 대상이라고.

○**교통건설국장 한선희** 193명입니다.

○**오광영 위원** 그 정도 200명이 채 안 되는 수요인원을 가지고 시범운행을 하다 보니까 사실 공급할 사람들은 수요가 있으면 어느 정도 계속해서 선순환이 될

텐데 수요 자체가 너무 적은 것이, 설정을 한 것이 아닌가 그런 생각이 드는데요.

○교통건설국장 한선희 그러니까 그 대상자를 더 넓혀야 된다는 말씀이지요?

○오광영 위원 그렇지요.

○교통건설국장 한선희 저희가 기준은 승강장 거리 600m 이상이거나 버스운행 횟수가 적은 마을, 외진마을이지요.

그런 외진마을 중심으로 기준을 설정해서 저희가 대상을 그때 조사를 전부 해서 한 193명 정도 선정했는데, 그것도 하나의 원인이 될 수 있습니다.

그래서 저희가 내년도 대상설정이나 이런 부분을 재검토하고 있는데 그걸 확대하는 방안도 검토를 해보겠습니다.

○오광영 위원 그러니까 이걸 그 수요를 파악할 때는 어떻게 지도나 이런 것을 가지고 하는 겁니까?

아니면 각 구청이나 이런 데, 자치구에다가 그런.

○교통건설국장 한선희 자치구에 의견을 조회해서 그 대상이 될 만한 마을에 가서 전부 전수조사를 했습니다.

○오광영 위원 그래요?

○교통건설국장 한선희 이런 게 있는데 이용하시겠느냐, 그랬을 때 이용하시겠다고 하신 분들을 저희가 파악을 한 겁니다.

○오광영 위원 그렇게, 그러니까 그게 지금 대전시 전체를 한 겁니까?

한 것이 200명이 안 되는 겁니까?

○교통건설국장 한선희 그렇습니다.

○오광영 위원 그래요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그러면 서비스 반경을 넓힐 필요가 있지 않을까요?

○교통건설국장 한선희 넓히…….

○오광영 위원 아까 600m라고 말씀하셨는데 1km 아닌가요?

○교통건설국장 한선희 현재는 600m 기준으로 저희가 하고 있습니다.

○오광영 위원 그래요?

○교통건설국장 한선희 예, 처음에 1km 했다가 그렇게 대상자가 많이 안 되어서, 실제 대상자 나오는 숫자가, 그래서 600m로 줄여놓은 겁니다, 이것도.

○오광영 위원 아니지요, 1km에서 600으로 줄이면 대상자가 더 줄잖아요?

그렇지요?

그러니까 예를 들어서 1km였던 것을 600으로 줄였으면 대상자가 더 준 효과가 나지요.

○교통건설국장 한선희 그러니까 그 반경을 얘기하는 게 아니고, 집에서부터 버스정거장까지 거리가 전에는 1km, 그러니까 먼 사람만 했는데 이제는 집에서 버스

승강장까지 600m인데도 대상으로 했으니까.

○오광영 위원 아, 반경이 아니고.

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 예, 그래서 그렇게 했는데도 대상자가 200명이 채 안 되다 보니 이게 지금, 실제 나름 택시업계에서는 이 공공형 택시에 대한 기대가 있었어요, 그렇지요?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 이것을 하면 수요가 창출이 되고 그 창출된 수요에 의해서 어느 정도 운행하는 데 좀 도움이 되지 않을까 이렇게 했는데 막상 해보니까 너무 수요 자체가 없다 보니, 그리고 또 지금 국장님이 말씀하신 운영에 있어서의 공차율이라든가 이런 것들 때문에 사실 공공형 택시가 그렇게 뿌리내리려고 시범으로 지금 하고 있는데 이것을 전면적으로 시행하기에는 지금은 제도 개선이 필요하지 않을까 그런 생각인데요.

○교통건설국장 한선희 예, 맞습니다.

위원님 말씀이 맞고, 그래서 그런 부분을 저희가 지금 다 다시 정리하고 있습니다, 그래서 인센티브도 아까 말씀드린 왕복운행비용도 100% 주는 걸로 검토하고 있고요.

그리고 지금 대상자를 좀 더 확대하는 방안도 같이 검토를 하고 있고, 그런데 저희가 월 이용횟수를 여덟 번을 드렸는데 실제 여덟 번을 다 못 쓰세요.

어르신들이시고 하다 보니까 자주 이렇게 시내 쪽으로 나오지는 않으셔서 그런 부분도 조금 바뀌야 될 것 같은 생각이 들고, 그래서 하여튼 지금 저희 관련 부서에서 개선 대책을 만들고 있습니다.

그래서 그 개선 대책들을 내년부터 시행할 수 있도록 준비를 하겠습니다.

○오광영 위원 지금 시범 운행한 것을 토대로 해서 이것을 이용했던 수요자 그리고 또 택시를 직접 운행하는 기사분들 의견을 수렴해서 시범 운행한 것을 보완하는 개선 대책을 마련해서 더 이 부분을 심도 있게 해볼 필요가 있다, 그래서 이게 어쨌든 시작한 것이니만큼 대전형 공공형 택시로서 자리잡을 수 있는 방향으로 계속해서 추진은 해주시기를 당부드리고요.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

○오광영 위원 나머지 하나는 요즘 교통사고라든가 여러 가지 문제들 때문에 회전교차로 얘기가 많이 나옵니다.

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 우리 대도시는 모르지만 저 같은 경우에 고향이 시골이다 보니까 고향을 가면 예전에 신호등 있던 곳이 거의 회전교차로로 바뀌었습니다.

그러니까 대전같이 이렇게 통행량이 엄청나게 많은 곳에서는 회전교차로라는

것이 얼마나 효과적일까에 대한 의문들도 가지고 있긴 한데 통행량이 적정한 곳에 회전교차로를 했을 경우에 보니까 통과속도라든가 이런 것이 훨씬 많이 개선됐다는 통계들이 나오지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 대전시가 운영하는 대전시 내의 회전교차로 몇 군데 정도 돼요?

○교통건설국장 한선희 회전교차로가 지금 우리 시에 12개가 있습니다.

○오광영 위원 이게 해마다 회전교차로 사업으로 얼마를, 몇 곳을 만들겠다 하는 목표를 갖고 진행을 하고 있습니까?

아니면 예산을 얼마를 확보해서 그 예산에 맞게 회전교차로를 늘리겠다 그런 방식으로 진행을 하고 있습니까?

○교통건설국장 한선희 사실 지금 위원님 말씀하셨는데 얼마 전까지도 회전교차로 사업을 저희가 관심 있게 하지를 않았습시다, 우리 시에서.

왜냐하면 대도시 지역이고 또 신호등체계가 잘 되어 있는 지역이다 보니까 어지간한 곳에는 다 신호등을 설치한 상태였는데 최근에 회전교차로가 사고를 내리는 그런 효과들이 여러 군데서 얘기가 되고 그래서 저희도 지금 관심 있게 회전교차로를 앞으로 늘려갈 계획으로 있고, 그동안에는 1년에 한두 개 정도밖에 안했습니다.

1년에 한두 개 정도 새롭게 했는데 앞으로 회전교차로가 필요한 지역, 그러니까 그렇게 번잡하지 않은 그런 지역에 대해서 회전교차로 사업을 많이 확대해야 되겠다는 생각을 갖고 있습니다.

○오광영 위원 어쨌든 보행자뿐만 아니고 여러 가지, 회전교차로뿐만 아니고 보행자를 위해서 예를 들어서 사거리 신호등에서 우리가 대각선으로 건너가는 횡단보도를 뭐라 그러는지 모르겠네요, 그걸.

○교통건설국장 한선희 동시에 이렇게 건너는.

○오광영 위원 예, 동시 횡단보도 이런 부분까지 해서 차량은 소통을 원활하게 하고 보행자는 보행을 원활하게 하는 방향의 것들이 이게 좀 목표를 갖고 실행을 했으면 좋겠다 그런 생각을 갖고 있고요.

도심은 모르겠지만 외곽으로 나가면 굳이 신호등이 없어도 소통가능한 곳들이 많이 있거든요, 그런 데는 회전교차로 하면서 회전교차로에다가 다양한 방식의 무슨 경관사업을 또 할 수도 있지 않습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○오광영 위원 그래서 그런 쪽으로 회전교차로를 늘려나가는 것이 필요하다, 그래서 향후에 교통정책을 하는 데에 있는데 회전교차로 많이 설치할 수 있게 그렇게 해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 한선희 예, 그렇게 하겠습니다.

○오광영 위원 예, 여기까지 하겠습니다.

○교통건설국장 한선희 위원님 아까 질의하신 것 중에 제가 정확하게 답을 못 해드린 게 시내버스 금년도에 임대협 관련해서 전체 69억이 늘었는데 그 내역이 궁금하셨다고 했는데 제가 자료를 찾았습니다.

시급, 아까 얘기한 작년도에 시급이 2.6% 올랐다가 1년 유예해서 금년부터 적용되는 게 한 35억 정도 증가가 되는 거고요, 이것은.

○오광영 위원 시급 인상분이 35억.

○교통건설국장 한선희 예, 그리고 아까 얘기한 법 개정에 의해서, 그러니까 근무자, 근무자에 대한 유급휴일, 이걸 법 개정으로 인해서 줄 수밖에 없는 게 한 27억 정도 되고요.

그렇게 해서 그게 한 63억입니다.

이건 작년이나 법 개정에 의해서 지급을 해야 되는 게 한 63억 정도 되고, 그다음에 이번에 최종타결, 협상타결에 의해서 유급휴일 비근무자지요, 비근무자에 대해서 4일 추가를 했는데 이게 금년 같은 경우는 하루만 추가가 됩니다.

협상결과에 의해서, 장기적으로 4일이 추가되겠지만 그래서 그게 한 1억 정도, 금년 같은 경우 1억 정도 증액이 되고요.

그다음에 서비스향상 지원금 1인당 20만 원 지급 1회인데, 이거 한 번 주고 끝나는 건데 이게 한 5억 정도 됩니다.

그리고 정년 연장 아까 말씀하셨는데 이번 임대협에서 정년 연장은 내년 1월부터 적용이 됩니다, 금년이 아니고.

○오광영 위원 예.

○교통건설국장 한선희 그러니까 금년에는 정년 연장으로 인해서 인건비 인상이 없고 내년부터는 그것이 발생되는데 연간 한 4~5억 정도가 증액될 것으로 예상이 됩니다.

○오광영 위원 4~5억?

○교통건설국장 한선희 예, 그렇게 해서 다 더해 보면 이게 한 69억 정도 된단 말씀입니다.

○오광영 위원 아까 27억이 어떤 거라고요?

○교통건설국장 한선희 근무자에 대한 유급휴일수당을.

○오광영 위원 아, 근무자에 대한.

○교통건설국장 한선희 그걸 12일로 늘렸기 때문에 늘어나는 금액입니다.

이건 법 개정에 의해서 줄 수밖에 없는.

○오광영 위원 비근무자가.

○교통건설국장 한선희 비근무자는 지금 4일 추가가 됐는데 그게 금년도는 하루만 더 추가가 됩니다, 그래서 그게 한 1억 정도 됩니다.

○오광영 위원 그러면 이게 실제로 내년에는 좀 더 늘겠네요?

○교통건설국장 한선희 더 늘지요, 추가 4일이 2일, 3일 자꾸 늘기 때문에 내년에는 2억, 3억 늘 수 있습니다.

○오광영 위원 실질적으로 한 100억 정도를 추산한 것이 전혀 근거 없는 것은 아니네요.

○교통건설국장 한선희 아닙니다, 금년 같은 경우는 100억이 안 되고 69억이 맞고 연도별로 늘어나도 한 5~6억 정도가 늘어나는 거지 100억까지는 안 되는 겁니다.

○오광영 위원 알겠습니다.

○위원장 김찬술 오광영 위원님 수고하셨습니다.

이거 오타인가 아닌가 확인 좀 해주시겠습니까?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 379쪽 한번 봐주실래요?

가로등관리 계획에 있어서.

○교통건설국장 한선희 379쪽 말씀하십니까?

○위원장 김찬술 예.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 거기 보면 여기 정비했다는데 서구는 997개소 했는데 4억 8,000인데, 대덕구가 2019년에 140개소인데 5억 3,400입니까?

이거 수치 맞는 수치예요?

○교통건설국장 한선희 개소 수는 적는데 금액이 더 큰 게 맞느냐는 말씀이지요?

○위원장 김찬술 예.

○교통건설국장 한선희 이것은 제가 한번 확인하고 말씀드리겠습니다.

○위원장 김찬술 한번 확인해 보시고요.

제가 이걸 보면서 무슨 얘기를…….

○교통건설국장 한선희 이게 개소 수는 많은데 금액이 적은 경우, 개소 수는 적은데 금액이 많은 경우는 등만 바꾼 경우도 있고요, 어디는 등주, 가로등주 이게 노후돼서 등을 기둥째 바꾸는 경우도 있고 그래서 이게 개소 수하고 금액하고 이렇게 반비례하는 경우도 있습니다.

○위원장 김찬술 제가 지금 그 얘기를 하려고 했던 건데요.

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 대덕구에 있는 민원 중의 하나가 가로등이 너무 어둡다, LED를 왜 이렇게 안 바꿔 주느냐, 그다음에 가로등을 하고 있는 지주라고 하나요?

이것이 너무 오래돼서 배전반 있는 데 있잖아요, 거기가 떨어져나가고 있는 것

도 수두룩하게 있는데 왜 그것에 대한 수리를 안 해주느냐 하는 민원이 있어요.

그래서 제가 그 얘기를 드리는 거예요.

예산을 이렇게 보면, 전체적으로 대덕구가 긴 동네잖아요, 그러다 보니까 어둡다는 게 계속적인 민원이 들어오고 있고요.

또 한 가지는 아파트 근처에 가면 나무가 오랫동안 우거지잖아요.

그러다 보니까 가로등이 가려져서 어두운 거예요, 그것에 대한 게 구의 일인데 예산을 어느 정도 편성해줘야, 내려줘야 그런 일을 할 거 아닙니까?

그래서 그것에 대한 신경 좀 써주십사 하는 말씀을 드리려고 제가 말씀을 드린 건데요.

오래된 지역일수록 이런 가로등에 대한 문제가 민원이 많이 들어오고 있으니까요, 예산 편성하실 때 배려를 해줬으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○교통건설국장 한선희 예, 잘 알겠습니다.

저희가 매년 가로등 관련 예산을 자치구에 지원하고 있는데 좀 부족합니다.

예산실하고 협의해서 추경에라도 더 확보해서 부족한 지역에 더 지원할 수 있도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 그다음에 아까 제가 유개승장장 수를 물어봤었잖아요, 온돌이 들어오냐 안 들어오냐 하는 얘기를 물어봤었는데, 온돌이 들어오는 게 몇 개라고 하셨지요?

○교통건설국장 한선희 67개입니다.

○위원장 김찬술 67개인가요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 전체 우리 대전시에 유개승장장이 몇 개입니까?

○교통건설국장 한선희 유개승장장이 한 1,700개 됩니다.

○위원장 김찬술 1,700개요?

○교통건설국장 한선희 예.

○위원장 김찬술 이게 들어온 민원이, 아까 전화 온 민원이 어떤 거냐면, 우리 행감을 쳐다보고 있어요, 주민들도.

그래서 하는 얘기가 옆에동에 있는 유개승장장은 따뜻한데 왜 여기에서 다음 정거장인 유개승장장은 추냐는 거예요, 이게.

그리고 또 한 가지는 대덕구는 어르신들이 많이 있어요.

그러다 보니까 자꾸 시내버스를 타시려고 많이 나오시는데 추다는 얘기를 계속 하는 거예요, 민원을 계속 넣는 거예요.

그래서 추경에라도, 이번 예산에 그렇게 온돌하는 게 시스템이 안 되어 있으면, 예산 편성이 안 되어 있다고 하면 추경에라도 하셔서 이거 반영해 주셔야 될 것 같습니다.

○교통건설국장 한선희 예, 알겠습니다, 위원장님.

○위원장 김찬술 그리고 유개승강장 중에 최근에 나온 것하고 옛날에 있었던 것, 오래된 것하고는 교체하셔서 개선 좀 해주셨으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 한선희 그것도 저희가 매년 예산 세워서 일부 하고 있는데 예산이 부족해서 그런데 예산실하고 협의하고 추경에 더 확보될 수 있도록 하겠습니다.

○위원장 김찬술 예, 알겠습니다.

더 감사하실 위원님이 안 계시므로 감사 답변을 모두 마치겠습니다.

오늘 행정사무감사가 내실 있게 진행될 수 있도록 애써주신 위원님들께 감사드립니다.

또한 한선희 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분께도 행정사무감사 준비와 위원님들의 감사에 성실하게 답변하신 데에 대해 감사드립니다.

오늘 도출된 문제점이나 지적사항에 대하여 시정할 부분은 신속히 시정하기 바라며 위원님들께서 제시하신 대안에 대해서는 적극 검토하여 시정에 반영해 주시고, 특히 반복해서 지적되는 사례가 없도록 각별히 유념해 주시기 바랍니다.

이상으로 교통건설국 소관에 대한 2021년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(17시 55분 감사종료)

(●● 부분은 「대전광역시의회 회의규칙」 제47조제1항에 따라 배부회의록에 게재하지 아니한 부분임)

○출석위원(6명)

김찬술	오광영	남진근	윤종명
이광복	박수빈		

○출석전문위원

수석전문위원	이상근
전문위원	전종현

○출석공무원

교통건설국장	한선희
공공교통정책과장	김영빈
버스운영과장	최훈락
운송주차과장	이옥선
건설도로과장	최종문
차량등록사업소장	조한식