

제273회 임시회
시정질문 답변



더불어민주당 유성구 제2선거구

송대윤 의원



“도시철도 적자 해소를 위한 방안”
“서남부권 교통인프라 조성 사업에 대한 당부”
“조정선수단 훈련환경 개선 시급”



시정질문과 답변 내용
(일괄질문·일괄답변)입니다.



송대운 의원

| 더불어민주당 유성구 제2선거구 |

→ 송대운 의원

더불어민주당 유성구 제2선거구 송대운 의원입니다.

존경하는 이상래 의장님 그리고 선배·동료의원님 여러분!

이장우 시장님과 설동호 교육감님을 비롯한 관계공직자 여러분!

저는 오늘 대전시의 재정손실을 보전하고 편리한 교통 인프라의 구축과 더불어 운동으로 미래를 가꾸고 있는 학생들을 지원할 방안 등에 대해 발언하고 답변을 듣고자 합니다.

먼저, 도시철도 무임수송 손실 보전방안 관련 질문입니다.

대전 지하철의 누적적자는 계속해서 쌓여만 가는데 손실에 대한 보전대책은 없이 20년 이상 지속되어 현재 누적적자는 6,700여억 원에 이르고 있습니다.

대전도시철도는 해마다 수백억 원의 적자가 발생하고 있고 이 중에서 무임수송으로 인한 비용 손실이 적지 않습니다.

자료를 보면서 발언을 이어가겠습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

최근 6년 치의 통계자료에서 도시철도의 당기순손실, 쉽게 말해 적자는 평균 380억 원 정도입니다.

이 380억 원에서 경로 무임수송으로 인한 손실이 차지하는 비중은 금액으로는 80여억 원, 비율로는 16.81% 정도로 적지 않습니다.

도시철도의 적자가 전부 경로 무임수송 때문이라고 말할 수는 없지만 적자의 꽤 많은 비중을 차지하고 있다는 것은 부정할 수 없는 사실입니다.

따라서 경로 무임수송에서 발생하는 손실을 줄이면 전체적인 적자를 상당 부분 해결할 수 있다는 것을 쉽게 알 수 있습니다.

사실 경로 대상 무임수송으로 인한 도시철도 적자 문제는 해묵은 논란입니다. 도시철도 적자가 심각하다는 것은 어제오늘의 일이 아니고 비단 대전시만이 아니라 전국적으로 비슷한 상황입니다.

도시철도 적자 문제 해결을 위하여 전국의 지자체들은 그동안 끊임없이 정부에 국비 지원을 요구하는 촉구 및 건의를 해왔습니다만 그러나 정부는 도시철도 운영은 지방 사무이기 때문에 무임수송으로 인한 손실을 감내해야 하는 주체도 지자체라는 입장을 고수하고 있습니다.

그런데 정부의 이러한 입장은 도시철도 경로 무임수송이 어떻게 시작되었는지 들여다 보면 맞지 않습니다.

도시철도는 원래 1980년 70세 이상에게 50% 요금을 할인해 주던 것에서 출발하였습니다.

그 후 1982년 50% 요금할인의 대상이 65세 이상으로 확대되었다가 1984년 고 전두환 대통령의 지시로 만 65세 이상 노인들을 대상으로 100% 요금면제에 이르게 되었습니다.

노인복지 향상과 경로사상을 높이기 위해 65세 이상 노인들에게 지하철 운임을 면제토록 하는 방안을 마련하라는 대통령의 지시에 따라 「노인복지법 시행령」에 그 근거를 마련하고 시행하고 있는 것입니다.

국가의 수장이 국가가 나아가야 할 방향을 제시하고 그에 따라 시행령에 그 뜻을 담았는데 그 뜻을 이행하면서 발생하는 손실은 국가의 책임이 아니라고 하면서 지자체에 떠넘기는 것이 과연 옳은 것인지 이해가 되지 않습니다.

어쨌든 도시철도 적자가 계속 쌓여만 가는 현실을 어떻게든 극복할 대책이 필요합니다.

2010년 김황식 당시 국무총리가 “지하철이 적자인데 왜 65살 이상이라고 무조건 표를 공짜로 줘야 하느냐.”는 발언을 했다가 대한노인회의 반발을 사 결국 사과한 바 있는 만큼 저도 꺼내기 쉬운 이야기는 아닙니다.

또한 대중교통 경로 무임수송은 단순히 손익을 기준으로 판단해서는 안 된다는 부분도 공감하기에 그 필요성을 부정하지 않습니다.

그리고 한국교통연구원의 보고서에서도 지하철 운영 재정적자의 근본 원인은 적정한 수송원가에 비해 낮은 운임을 징수하고 있는 구조적 문제이지 지하철 무임승차제도로 인한 손실이 원인이 아니라는 의견에도 공감합니다.

경로 무임수송은 노년층을 위한 교통복지이며 이를 통해 얻는 사회적 편익, 즉 의료비 절감, 기초생활급여 예산 절감, 관광산업 활성화, 극단적 선택 감소, 우울증 감소, 교통사고 감소 등의 편익도 함께 고려해야 하는 것도 맞는 말입니다.

그럼에도 불구하고 이러한 제안을 드릴 수 있는 우리 사회 노인 연령 인식이 분명 예전과는 달라졌다고 판단되기 때문입니다.

“인생은 60부터”라는 유행어는 “백세시대 인생은 70부터”라는 말로 바뀐 것이 어색하게 느껴지지 않는 것이 요즘의 분위기라고 느끼고 있습니다.

실제 객관적으로 노인 연령에 대한 인식이 바뀌었다는 참고자료도 있습니다.

2020년 서울시 노인실태조사의 조사결과에 의하면 응답자인 노년층이 생각하는 노인의 시작 연령은 73.4세라고 답하고 있습니다.

이는 이전 조사 대비 지속적으로 높아지고 있는 추세로 2016년에는 71세, 2018년에는 72.5세로 해가 갈수록 노인 시작 연령에 대한 인식이 70세 이상으로 늘어가고 있음을 알 수 있습니다.

만 65세를 노인 무임수송 대상으로 정한 일은 지금으로부터 약 40년 전이라는 점을 한번 돌아볼 필요가 있습니다.

이제는 도시철도 무임수송 대상의 연령을 만 70세 이상으로 상향하는 것을 고려해 볼 때가 되었다고 생각합니다.

다만, 방법론적으로 한꺼번에 연령을 상향하기보다는 단계적으로, 예컨대 1년에 기준 연령을 1년씩 점진적으로 상향하는 것이 좋을 것 같다고 생각합니다.

이러한 측면에서 대구시의 경우 2028년에 도시철도와 시내버스 모두 무임수송 대상 연령을 만 70세 이상으로 설정하고 시내버스는 올해부터 75세 이상 무료에서 해마다 한 살씩 낮추고, 도시철도는 올해부터 66세 이상 무료에서 해마다 한 살씩 올리는 정책을 시행하고 있는 점을 참고해볼 필요가 있습니다.

이 부분은 비단 교통복지의 수혜 대상의 연령을 설정하는 문제가 아니더라도 일관성 있는 복지의 제공이라는 가치의 실현이라는 차원에서 반드시 검토되어야 합니다.

현재 대전시 도시철도의 노인 무임승차 연령은 65세 이상이고 버스 무임승차 연령은 70세 이상이기 때문에 만약 65세인 시민께서 지하철을 무료로 이용한 후 버스로 환승을 한다면 버스는 무료환승이 안 되고 유료로 이용해야 합니다.

또한 지하철 무료혜택이 가능한 다자녀를 둔 부모의 경우에도 마찬가지로 버스는 무료환승이 되지 않습니다.

대중교통 무임수송이라는 복지를 제공하는 것 자체도 중요하지만 기왕 제공하는 무임수송 복지라면 무료환승의 문제도 좀 더 연계성과 일관성 있게 이루어질 수 있는 방안을 고민해볼 필요가 있습니다.

어쨌든 시급한 사항은 도시철도 운영기관의 적자 문제 해소이기 때문에 관련하여 시장께 질문드리겠습니다.

시장께서는 도시철도의 적자는 지속적으로 누적되어 가고 있고 정부에 경로 무임수송을 보전해 달라는 건의가 받아들여지는 것을 기대하기가 요원해 보이는 현 상황에서 어떠한 대안을 가지고 계십니까?

경로 무임수송 연령 조정이 필요하다는 저의 의견에 대해 어떻게 생각하고 계시는지 답변해 주시고 그 밖에 도시철도 적자 해소를 위한 다른 방안이 있다면 어떤 것이 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

다음으로 동서대로 연결사업 및 현충원IC 설치사업 추진현황에 대하여 질문드리겠습니다.

지난 제270회 임시회에서도 시정질문을 통해서 2027년 하계유니버시아드대회의 성공적인 개최를 위해서 서남부 스포츠타운 조기 조성과 함께 교통 인프라 조성 차원에서 현충원IC의 설치를 촉구하는 발언을 한 바 있습니다.

최근 대전 서남부권에는 국가첨단산업단지 지정이 확정되면서 조속한 교통 인프라의 조성은 더욱 중요한 일이 되었습니다.

서남부권 교통 인프라 조성의 핵심은 유성대로와 화산교를 연결하는 동서대로 연결 사업과 현충원IC 건설입니다.

그런데 최근 이 현충원IC를 포함한 동서대로 연결사업이 기획재정부의 예비타당성 조사를 통과하지 못했습니다.

이에 대전시는 당초 계획한 정규IC 형태보다 비용이 저렴한 하이패스IC로 변경해 사업을 우선 추진한다고 알고 있습니다.

또한 동서대로 연결도로 사업은 2.7km 구간을 아파트 사업시행자가 1.2km 구간을 우선 착공하고 나머지 1.5km 구간은 호남 지선 지하화사업과 병행하여 추진하고 있다고 현황을 알고 있습니다.

시장께서 교통 인프라 조성을 위해 끊임없이 노력하고 문제가 생기면 해법을 적극적으로 모색하며 열심히 일하고 계시다는 것은 분명히 알고 있습니다.

다만 우려가 되는 점을 짚고 넘어가 보려고 합니다.

지금 현충원IC 사업과 동서대로 연결사업 구간이 지난 3월 지정된 나노·반도체 국가 산업단지 예정지역 안에 포함되어 있어 처음 사업을 추진하던 때와는 상황이 많이 달라진 것 같습니다.

또한 시장님의 핵심 공약사업인 호남고속도로 지선 지하화사업과도 연계되어 있는 사업입니다.

교통 인프라 구축을 위한 개별사업의 추진 자체도 중요하지만 전체적인 틀에서 연계성을 고려하여 입체적 안목을 가지고 치밀하게 준비가 되고 있는 것인지 등 구체적인 추진 현황에 대한 우려가 있습니다.

이에 시장께 질문드리겠습니다.

교촌동에 조성예정인 국가산업단지, 호남고속도로 지선 지하화사업이 현충원IC 건설 및 동서대로 연결사업과 연계성 있게 추진되고 있는지, 서로 상충되는 부분이 생기지 않도록 고려하여 추진하시기를 바라며 추진현황에 대해 자세한 사항을 답변 부탁드립니다.

마지막으로 조정선수단 훈련환경 개선에 대해 교육감께 질문드리겠습니다.

대전은 전국에서도 상위권에 속하는 조정선수단이 있어 전국대회, 전국체전에서도 우수한 성적을 거두어 소위 말하는 효자 종목 중 하나입니다.

최근 전국대회에서도 금·은·동메달을 획득한 바 있습니다.

이런 우리 대전시의 조정선수들이 제대로 된 훈련환경을 갖추지 못한 채 훈련을 하고 있다는 사실을 알고 계십니까?

(프레젠테이션자료를 보며)

앞에 보고 계신 그림은 조정선수단 훈련장인 방동저수지로 한국농어촌공사로부터 선수단이 수면을 임대하여 사용하고 있는데 수면 사용면적이 직선거리로 600m 정도입니다.

문제는 조정경기에는 1km의 직선거리의 수면면적이 필요한 종목이 있다는 것입니다.

1km 이하 단거리 종목도 있지만 선수층이 얇기 때문에 단거리 선수들이 1km 이상 종목도 병행하는 것이 보통이기 때문에 훈련이 가능한 면적이 확보된 훈련장이 반드시 필요합니다.

그런데 현재는 600m밖에 사용할 수 없기 때문에 선수들은 600m를 가서 방동 다리 앞에서 힘겹게 유턴하여 나머지 코스를 돌아야 하는 매우 비효율적이고 열악한 훈련 환경에서 훈련을 하고 있는 것입니다.

조정선수단 측에서 추가로 방동 다리 넘어 수면면적을 사용할 것을 요청하였지만 농어촌공사 측에서는 물이 빠지는 취수탑으로 인해 안전사고 발생을 우려하여 요청을 거부하고 있는 상황입니다.

안전을 위해서라도 이러한 이유 자체는 충분히 타당하지만 실태를 자세히 보면 납득이 잘 가지 않는 부분이 있습니다.

보시다시피 선수들의 이동경로와 물 빠지는 수로와의 간격은 120m, 200m 정도로 상당히 멀리 떨어져 있습니다.

전문적으로 훈련하는 선수들이 배를 잘못 몰아서 사고가 발생할 만한 거리가 아닌 것으로 보입니다.

그리고 정말 만약의 일이지만 혹시 모를 안전사고에 대비하고자 한다면 그물망 형태의 부표를 위험구역에 설치하는 등 방법이 충분히 있을 것으로 생각합니다.

앞에 보시는 사진은 부여군에 있는 반산저수지 카누훈련장 현황입니다.

이곳도 한국농어촌공사로부터 승인을 받은 곳입니다.

보시다시피 카누 이동경로와 물이 빠지는 수로 간 거리가 26m에 불과합니다.

방동저수지의 경우 물 빠지는 수로와 카누 이동경로 간 거리가 120m에서 200m가 떨어져 있는 것과 비교하면 매우 짧은 거리입니다.

대전 조정선수단의 추가 수면면적 허가요청을 한국농어촌공사에서 거부하는 이유가 물이 빠지는 수로로 인한 안전사고 우려 때문이라고 앞서 말씀드린 바 있는데 부여군 반산저수지의 상황과 비교해 본다면 잘 납득이 되지 않습니다.

이처럼 여러 가지 상황을 고려해 봤을 때 한국농어촌공사에서 추가로 수면면적의 사용을 허가해 주지 않을 이유가 없는 것으로 보이는데 제 생각에는 교육청이 좀 더 적극적으로 조정선수단의 훈련환경 개선을 위하여 적극적으로 협상이나 지원에 나서 준다면 해결될 수 있는 문제라고 생각합니다.

이에 교육감께 질문드리겠습니다.

대전시교육청이 조정선수로서 미래를 꿈꾸며 우수한 성적을 거두고 있는 우리 학생들이 더 나은 기량을 펼칠 수 있도록 적극적으로 지원방안을 찾아야 한다고 생각하는데 교육감께서는 어떻게 생각하시는지 답변 부탁드립니다.

적극적인 지원방안이라고 한다면 예컨대 대전카누연맹이 한국농어촌공사로부터 수면면적 추가 사용허가를 받을 수 있도록 교육청 차원에서도 한국농어촌공사와 협의에 도움을 주거나 그 밖에 훈련에 필요한 안전시설물 지원, 그 밖에 훈련환경 개선을 위해 필요한 부분을 지원하는 등의 방법이 있을 것이라 생각합니다.

동료의원님 여러분 그리고 관계공무원 여러분!

저는 오늘의 발언이 대전시가 발전하고 시민들이 편안하게 살 수 있는 도시를 만들어 가는 계기가 되었기를 진심으로 소망하며 이만 시정질문을 마치겠습니다.

끝까지 경청해 주셔서 감사합니다.

대전광역시장 이장우

존경하는 송대윤 의원님께서서는 대중교통 노인 무임승차 연령 상향 및 도시철도 적자 손실 보전방안, 교통 인프라 사업 추진현황과 관련해서 내용을 질문해 주셨습니다.

평소 지역균형발전과 지역 교통 인프라 향상 등 시민 교통편의 증진을 위해 다양한 시정분야에 깊은 관심과 애정을 갖고 노력해 주시는 송대윤 의원님께 진심으로 감사의 말씀을 드리며 답변드리도록 하겠습니다.

우선 지하철 무임승차 연령 상향과 관련해서 말씀드리겠습니다.

지하철 무임수송 손실액이 꾸준히 증가하고 있고 그 가운데 65세 이상 노인 무임수송 손실액이 가장 큰 비중을 차지하고 있습니다.

무임수송 손실액 중에 65세 이상 노인분들 그리고 장애인분들 국가유공자분 순으로 수송 손실액이 발생하고 있습니다.

행정안전부의 주민등록 통계에 따르면 65세 이상 노인인구는 큰 폭으로 증가하는 추세로 무임승차로 인한 재정부담은 지속적으로 확대될 것으로 전망되고 있습니다.

평균수명이 길어지고 급속한 노령화에 따른 지하철 무임승차 연령 상향 조정에 대한 필요성은 저도 의원님과 생각이 비슷합니다만 현재 노인복지법상 65세 이상 노인 경로우대 혜택 변경은 교통 이외 분야에서도 연계되는 사항이므로 범국가적 논의와 사회적 합의가 선행돼야 할 것으로 저는 판단하고 있습니다.

또 대전도시철도 1호선은 2006년 개통 이후에 대전시민에게 사랑받고 있는 대표적인 대중교통수단입니다.

그러나 시설노후화에 따른 철도시설 유지보수, 인건비 상승, 무임수송 손실 등으로 재정적자가 매년 증가하고 있습니다.

예를 들어 2021년도 516억 그리고 2022년도 606억, 2023년도 705억 정도로 계속 재정적자가 매년 증가하고 있습니다만 공사의 경우는 일반 사기업과 달라서 공공성 확보에 상당히 중심을 두기 때문에 적자 문제를 확실하게 개선해야 된다고 생각하지는 않습니다.

우선 시민들께서 편리하게 이용하고 시민들 교통수단에 중요한 역할을 하고 있기 때문에 이 문제는 보다 면밀한 검토를 함께해야 된다고 생각하고 있습니다.

어쨌든 우리 시는 연간 120억 원에 달하는 법적 무임수송 손실에 대한 국비 지원을 위해서 13개 지방정부와 연대해서 도시철도 국비 지원 법제화를 지속적으로 추진하고 있습니다만 의원님 말씀대로 아직 성과를 거두지 못하고 있습니다.

하지만 근본적인 해소를 위해서는 도시철도 운임 현실화가 일정 부분 필요한 상황도 맞습니다.

그렇지만 최근 경제적인 어려운 여건 그리고 시민 부담 등을 감안해서, 의원님 의견을 포함해서 신중히 관련 시기 등을 살펴가면서 추진하는 것이 바람직하다고 생각하고 있습니다.

또한 공공성을 더 확보하기 위해서는 저는 대전시의 경제력이 커져야 된다고 늘 생각하고 있습니다.

그래서 앞으로 대전시의 경제력을 키워서 이런 손실도 감당할 수 있는 도시를 만들어야 된다고 생각하고 있습니다.

어쨌든 송대운 의원님께서 여러 가지 의견을 주셨는데 이 문제는 여러 가지 경제 여건과 시민 부담 등을 해서, 의원님 의견을 포함해서 한번 신중하게 검토해서 추진해 나가도록 하겠습니다.

두 번째로 교통 인프라 사업 추진현황입니다.

동서대로 연결사업입니다.

유성대로~화산교까지 그리고 현충원IC 설치사업, 국가산단, 호남 지선 지하화사업과 함께 연계해서 추진하고 있는지 여부를 질문해 주셨습니다.

우선 동서대로 연결사업과 현충원IC 설치사업은 호남고속도로 지선 지하화 및 국가 산업단지와 연계하여 사업 간 상충되지 않도록 추진하는 중에 있습니다.

동서대로 연결사업은 현재 여건에 맞게 사업주체 및 사업시기를 달리하면서 단계별 건설을 추진하고 있습니다.

동서대로 연결사업은 1구간 유성대로~진잠옻로 300m 구간을 6차선으로 확장하는데 이 구간은 국가산업단지 시행자인 LH하고 대전도시공사가 추진할 생각입니다.

2구간은 진잠옻로~학하로 사이입니다.

이게 한 1.2km 정도 되고 있습니다만 학하 공공임대아파트 사업시행자가 추진하도록 하고 있습니다.

제3구간은 학하로~화산교 1.2km 구간입니다.

여기는 대전광역시 추진하기로 했습니다.

우선 현충원IC, 고속도로 진출입이 가능한 서대전JCT에서 유성IC 방향 2.3km 지점에 한국도로공사와 하이패스IC로 조기 건설을 추진 중에 있습니다.

약 250억 정도 들 것으로 보고요.

보상비하고 접속도로, 영업시설 공사비에 대략 250억 정도 들 것으로 보고 있습니다.

시와 도로공사가 한 50%씩 부담하는 안을 추진하고 있습니다.

먼저, 동서대로 연결사업은 진잠옻로~학하로 1.2km 구간을 민간사업시행자, 학하 공공임대아파트 사업시행자가 2024년 우선 착공해서 2025년 준공을 목표로 추진하고 있습니다.

학하로~화산교 1.2km 구간은 정부의 국가계획에 반영하여 2030년까지 완료할 계획입니다.

유성대로~진잠옻로 0.3km 구간은 국가산업단지 구역 내 사업주체인 LH와 협의하여 추진해 나가겠습니다.

또한 현충원IC는 지난 8월에 타당성조사를 착수한 바 있으며 국토부의 고속도로 연결 허가 및 한국도로공사 협약 체결 등 행정절차를 2024년 12월까지 완료하고 이후 설계와 보상절차를 거쳐 세계대학경기대회가 열리는 2027년 8월 이전 개통할 목표로 추진하고 있습니다.

동서대로 연결사업과 현충원IC 설치를 통해 고속도로 접근성을 개선하고 하계세계 대학경기대회 경기 지원과 기존 IC, 유성IC, 서대전IC 주변의 교통혼잡을 완화하겠습니다.

앞으로도 우리 송대운 의원님과 함께 동서대로 연결사업이 신속하게 마무리될 수 있도록 함께 협력하면서 적극적으로 추진해 나가도록 하겠습니다.

감사합니다.

대전광역시교육감 설동호

송대운 의원님께서 카누선수 훈련환경 개선을 위한 지원방안에 대하여 질문해 주셨습니다.

의원님의 대전교육 발전을 위한 질문과 제언에 감사드리며 답변드리겠습니다.

대전교육청에서는 카누부의 지속적인 성과와 연계 육성을 위해서 각종 훈련비와 장비 구입비를 지원하고 있으며 2월에는 개발제한구역 내 카누장 시설물 설치를 위해서 유성구청과 협의하여 행위허가를 받아내는 등 훈련환경 여건 개선을 위해서도 지속적으로 노력해 왔습니다.

의원님 말씀처럼 카누경기가 1km까지 있는 것을 고려할 때 수면 사용거리 연장이 필요할 것으로 판단됩니다.

대전교육청은 대전시, 대전시체육회, 대전카누협회 등 관계기관과 긴밀한 협력으로 한국농어촌공사의 수면면적 추가 사용허가를 받을 수 있도록 적극 지원토록 하겠습니다.

앞으로도 카누부 학생선수의 훈련장 여건을 보장하기 위해서 전지훈련비, 강화훈련비 등을 추가지원하고 중장기적으로 카누훈련장 개선을 위해서 지속적으로 관심을 기울이고 지원하도록 하겠습니다.

대전교육 발전을 위해 질문과 제언을 해주신 송대운 의원님께 감사드리며 답변을 마치겠습니다.

감사합니다.