



제278회 제1차 정례회

시정질문·답변



더불어민주당 유성구 제2선거구

송 대 윤 의원

☒ 대전교도소 이전 관련 대전시 대응방안 우려

☒ 도시철도 건설방식과 대중교통 연계 방안 필요

☒ 지역산업과 연계된 특성화교육 필요

시정질문과 답변내용(일괄질문·일괄답변)입니다.



송 대 운 의 원

◎ 송대운 의원

더불어민주당 유성구 제2선거구 송대운 의원입니다.

존경하는 이상래 의장님 그리고 선배·동료의원 여러분!

일류 경제도시 슬로건이라는 기치 아래 불철주야 노력하고 계시는 이장우 시장님!

대전교육이 대한민국 교육을 선도하는, 설동호 교육감님과 관계공무원 여러분!

저는 대전시의 미래와 시민들의 삶의 질 향상을 위해 반드시 필요한 현안과제를
여기 모이신 모든 분들과 함께 고민해 보고자 합니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

먼저, 대전교도소 이전 관련 질문입니다.

대전교도소는 1919년 현 중구 중촌동 현대아파트 부지에 대전형무소로 개소하여 1961
년 대전교도소로 이름이 바뀌고, 1984년 유성구 대정동 현 위치로 이전하였습니다.

대전교도소가 위치한 대정동은 당시에는 도시 외곽지역이었지만 현재는 대전 서남
부 개발지역의 한복판에 약 13만 평을 차지하고 있어 도시개발의 장애물이 된 상황
입니다.

자료 영상을 같이 함께 보겠습니다.

(11시 11분 영상자료 개시)

(11시 12분 영상자료 종료)

보신 바와 같이 대전교도소는 원앙마을아파트 약 2,400세대, 드리움아파트 약
1,300세대 등 주거지역의 한가운데 위치하여 인근 주민들의 생활 환경에 불편을 주
고 있습니다.

또한 해당 지역은, 활발히 진행 중인 서남부권 도시개발에서 소외된 인근 지역 주
민들은 낙후된 환경에서 생활할 수밖에 없는 상황입니다.

대전교도소 이전 논의는 여러 우여곡절 끝에 2017년 유성구 방동으로 이전부지를 확

정하고 대전시, 법무부, LH가 사업협약을 체결하면서 본격적인 궤도에 올랐습니다.

사업방식은 LH가 교도소를 신축하고 기존 부지의 개발 이익을 통해 비용을 충당하는 국유재산 위탁개발사업 방식을 채택하였습니다.

그런데 이 방식을 채택하면서 공기업인 LH가 추진하다 보니 예비타당성 조사를 받아야 했고 그 결과 비용·편익비율인 B/C가 낮게 책정되어 예타 통과가 어려울 것이라는 시각이 지배적이었습니다.

국가시설인 교정시설의 신축 이전에 경제성을 따지는 것 자체가 어불성설이라고 생각되지만 채택한 사업방식의 시행주체가 공기업인 만큼 어쩔 수 없는 면이 있는 것도 사실입니다.

이러한 상황에서 문제 해결의 핵심은 예비타당성 조사 면제를 받는 것입니다.

시장께서는 이 점 알고 계시지 않습니까?

공공기관의 운영에 관한 법률 제40조제3항제7호의 지역균형발전 또는 긴급한 경제·사회적 상황대응 등을 위한 국가정책 과제로 선정해 국무회의 의결로 예타 없이 추진하겠다는 방침을 세운 것으로 알고 있습니다.

올해 대전을 방문한 윤석열 대통령에게도 건의하여 긍정적 답변을 받았다는 것도 알고 있습니다.

시장께서는 재선 국회의원으로서는 중앙에서도 독심 있고 힘 있는 정치인이기 때문에 잘 해결해 내시리라 믿습니다.

하지만 장밋빛 미래만 바라보기에는 지금의 상황이 그리 녹록지 않다고 생각합니다. 시장께서 추진하고 있는 국무회의 의결을 통한 예타 면제가 된 대표적인 사례들을 보면 다음과 같습니다.

첫째, 평택-삼척 고속도로 건설사업입니다.

이 사업은 국가균형발전과 교통 인프라 확충에 필요하다는 이유가 있었습니다.

둘째, 제2경인고속도로 건설사업입니다.

이 사업은 수도권의 교통 혼잡 해소와 지역경제 활성화에 필요하다는 이유가 있었습니다.

셋째, 새만금 국제공항 건설사업입니다.

이 사업은 지역경제 활성화와 국제적 물류 허브 역할이라는 이유가 있었습니다.

모든 사례를 다 찾아본 것은 아니지만 국무회의 의결을 통한 예타 면제 사례들은 대부분 명확한 경제적·사회적 필요성에 기반하여 국가균형발전이라는 대의를 가지고 주로 교통 인프라 확충과 관련되어 있는 것으로 보입니다.

이러한 면에서 볼 때 대전교도소 이전이 국무회의의 의결을 통한 예타 면제의 대상이 될 수 있을지 우려스러운 것이 사실입니다.

물론 대전교도소는 시설 노후화 및 수용자 과밀 수용과 지역의 발전이라는 필요성은 있지만 이것을 국가적 차원에서 긴급하게 대응해야 할 문제로 공감해 줄 것인지는 의문이기 때문입니다.

이에 시장님께 질문드리겠습니다.

앞서 말씀드린 바와 같이 본다면 시장께서 국무회의 의결을 통한 예타 면제라는 방침을 성공적으로 관철시키기 위해서는 매우 철저한 준비가 필요할 것으로 보이는데 이에 대해 시장께서는 어떠한 전략과 계획을 가지고 계신지, 그리고 이를 통해 교도소 이전 사업을 성공적으로 추진하기 위해 어떤 노력을 기울이고 있는지 궁금합니다.

시민들의 기대와 염원을 담아 시장님의 명확한 답변을 부탁드립니다.

다음은 도시철도 2호선 및 3·4·5호선 관련 질문입니다.

대전시에서는 교통체증 완화, 대기오염 감소, 시민들의 편리한 이동 보장 등을 위해 도시철도를 적극적으로 확충해 현재 1호선을 운영 중이며 2호선도 올해 착공을 목표로 추진하고 3·4·5호선에 관한 계획도 있습니다.

실제로 도시철도 1호선은 대전시의 교통환경을 개선하고 시민들의 삶의 질을 향상시키는 데 기여하고 있습니다.

하지만 아직도 500m 기준 도시철도 역세권은 13.5%로 전국 광역시 중 5위를 차지하며 교통수요의 부족한 부분이 많고 버스와 연계성이 미흡하여 접근성이 낮은

편입니다.

이러한 문제점 등에 대해 질문드리도록 하겠습니다.

먼저, 도시철도 2호선 관련입니다.

현재 도시철도 2호선의 예산은 2020년 기본계획 승인 당시 7,492억 원에서 약 2배인 1조 4,782억 원으로 확정되었습니다.

국·시비 6 대 4의 매칭사업으로 알고 있는데 증가된 예산 확보방안이 있는지, 또 현재 확보된 예산은 얼마인지 말씀해 주시기 바랍니다.

또한 효율적인 공사와 지역경제 활성화를 위해 공사 발주구간을 세분화하고 전기, 통신 공사 등을 분리발주한다고 하였는데 도시철도 공사의 전체 프로세스는 어떻게 되며 총괄 책임자는 누구이며 어떻게 정하였고 적절한 경력을 가지고 있는지 궁금합니다.

효율화와 지역경제 활성화를 위한 분리발주는 좋은 취지이지만 워낙 대규모 사업이고 안전과 고기술이 필요한 사업이다 보니 사업 전체에 대한 이해와 통솔할 수 있는 능력이 있는 사람이 총괄적으로 책임을 가지고 진행해야 한다고 판단되기 때문입니다.

그렇지 않으면 배가 산으로 갈 수 있습니다.

도시철도 2호선은 인구 증가와 함께 교통 수요가 급증하고 있는 유성구와 서구를 관통하여 대전시 내를 순환합니다.

현재 유성구의 학하동, 상대동 등은 교통 불편을 겪고 있으며 특히 대중교통 이용이 어려워 일상생활에 지장을 받고 있습니다.

도시철도 신설에 따른 버스, 지하철 등 대중교통의 연계 방안에 대해 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 트램은 지하철과 다르게 기존 도로의 한 차선을 트램 노선으로 이용하므로 축소된 차선으로 발생될 교통체증에 대한 대책도 말씀해 주시기 바랍니다.

도시철도의 계획과 별도로 도안동로에 150억 원을 투입하여 프랑스, 스위스 등에 사용 중인 3모듈 고무차륜 트램 4대를 투입해 시범사업을 내년 말 개통을 목표로 선보인다고 했는데 남은 기간으로 봤을 때 차량 제작은 어려울 것 같고 프랑스나

스위스에서 수입할 계획이신지, 노선 정비, 차량 구매 등 앞으로 추진계획과 150억에 대한 예산 확보 방법과 도입될 차량에 대한 정보를 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 이 사업을 추진하기 위한 도안대로는 설치 공사한 지 얼마 되지도 않았고 저소음 포장으로 되어 있어 설치 비용도 높았을 것입니다.

시범사업 종료 후 3모듈 고무차륜의 처리 방법에 대해 말씀해 주시기 바랍니다.

다음은 도시철도 3·4·5호선에 대한 질문입니다.

도시철도에 도입될 경전철 차량 시스템은 기존 지하철, 고가방식 등은 물론 신교통수단인 무궤도 트램 등을 모두 포함하여 최종 결정한다고 하셨는데 시장께서 생각하고 계시는 차종은 무엇이며 건설방식은 어떤 방식인지 말씀해 주시기 바랍니다.

또한 도시철도의 계획과 충청권 광역급행철도, 충청권 광역철도, 옥천 연장선 등 광역철도와의 연계성은 어떻게 되며, 앞으로 이렇게 조성된다면 대전은 명실상부 철도의 중심 공공 교통도시가 될 텐데 이러한 충청권의 교통 중심도시로서의 대전시의 역할은 무엇이라고 생각하시며 어떻게 준비하고 있는지 궁금합니다.

마지막으로 도시철도 신설에 따른 주민 의견 청취에 대한 보고 및 반영된 내용과 반영하지 않은 내용에 대해서도 말씀해 주시기 바랍니다.

다음은 설동호 교육감께 질문드리겠습니다.

대전은 대한민국의 과학도시로서 미래를 이끌어갈 잠재력이 풍부한 도시입니다.

대전의 미래를 책임질 청년들이 지역에서 안정적으로 일하고 정착할 수 있는 환경을 마련하는 것은 매우 중요한 과제입니다.

이를 위해 본 의원은 교육감께 대전의 미래를 책임질 인재양성과 지역산업과의 연계를 위한 특성화 교육의 필요성에 대해 질문드리고자 합니다.

지난해 대전은 머크사 유치를 통해 세계적인 바이오 허브 도시로 도약할 수 있는 기반을 마련했습니다.

이 점 우리 이장우 시장님께 감사하다는 말씀을 드리겠습니다.

머크사가 들어설 국제과학비즈니스벨트는 이어서 4,300억의 투자가 확정되었으며 이를 통해 신규 일자리 창출, 지역대학과 연계한 글로벌 바이오메디컬 캠퍼스가 구축될 예정입니다.

이러한 계획은 대전의 미래를 밝히는 중요한 프로젝트입니다.

하지만 이 프로젝트가 성공하기 위해서는 대전의 청년들이 이 일자리에 적합한 역량을 갖추고 있어야 합니다.

단순히 기업을 유치하는 것만으로는 부족합니다.

머크사와 같은 글로벌기업들이 대전에 들어와도 우리 청년들이 그 일자리에 적합한 능력을 갖추지 못한다면 그 노력이 빛을 발할 수 없습니다.

교육감님, 대전의 청년들이 머크사와 같은 글로벌기업에서 일할 수 있는 능력을 갖추도록 교육시스템을 개선해야 한다고 생각하는데 대전의 청년들이 이러한 일자리에 필요한 역량을 갖추기 위해 어떤 준비를 하고 있습니까?

대전시는 2028년 준공 예정인 탐립·전민지구 R&D 사업화 첨단산업단지와 원촌동의 첨단바이오 메디컬 클러스터를 조성하고 있습니다.

이들 산업단지는 대덕특구의 연구성과를 사업화할 수 있는 거점으로서 대전의 과학과 산업의 융합을 촉진할 것입니다.

총면적 24만 평에 달하는 탐립·전민지구는 5,452억 원의 사업비가 투입될 예정입니다.

또한 원촌동 첨단바이오 메디컬 클러스터는 12만 평 부지에 4,515억 원의 사업비가 투입됩니다.

이러한 산업단지는 대전의 도시브랜드를 강화하고 많은 기업을 유치하는 효과가 있을 것입니다.

하지만 이들 기업이 필요로 하는 인재를 우리 대전에서 키워내지 못한다면 그 모든 노력이 헛될 것입니다.

단순히 시설만을 구축하는 것으로는 충분하지 않습니다.

그 시설을 운영할 인재가 있어야 하고 그 인재들이 지역 내에서 배출되어야 합니다.

그렇다면 대전교육청은 지역산업과 연계하여 어떤 교육과정을 운영하고 있습니까?

오래전부터 바이오산업계는 일자리와 인력 간의 미스매치가 심각합니다.

대전시는 바이오산업 도시로 거듭나기 위해 많은 노력을 기울이고 있지만 정작 청년들이 바이오산업에 진출할 준비가 되어 있지 않습니다.

이로 인해 지역청년들이 대전에서 일자리를 찾지 못하고 다른 지역으로 떠나는 상황이 발생하고 있는 것입니다.

교육감님, 대전의 청년들이 지역에서 안정적으로 일할 수 있도록 하기 위해서는 바이오산업에 특화된 교육이 반드시 필요합니다.

이를 통해 청년들이 지역에서 배운 지식과 기술을 활용하여 지역경제에 기여하고 안정적인 삶을 살 수 있도록 해야 합니다.

현재 대전에는 2개의 마이스터고와 10개의 특성화고가 있습니다.

그러나 바이오산업에 특화된 학교가 없습니다.

이는 우리 청년들이 지역에서 배운 지식과 기술을 활용하여 지역경제에 기여하고 안정적인 삶을 살 수 있도록 하는 중요한 문제입니다.

교육감님, 왜 우리 대전에는 바이오산업에 특화된 학교가 없습니까?

교육감님, 현재 대전의 마이스터고와 특성화고는 어떤 교육을 제공하고 있으며 현재와 미래의 지역산업 수요에 맞추어 제공하고 있는지 말씀해 주십시오.

충북 진천의 한국바이오마이스터고는 바이오계열 마이스터고로서 매년 100여 명의 전문인력을 양성하고 있습니다.

이들 졸업생들은 대덕연구단지 내 바이오기업에도 다수 취업하고 있습니다.

교육감님, 대전에서도 바이오계열 특성화교육을 통해 지역 내에서 인재를 양성하고 이를 통해 지역기업과의 연계를 강화하는 것이 필요하지 않겠습니까?

대전은 대학이 밀집된 도시로 15세 이상 24세 미만의 학생인구 유입은 많지만 25세 이상 39세 미만의 청년인구 유출이 심각합니다.

그 이유는 지역에 양질의 일자리가 부족하기 때문입니다.

청년인구 유출의 가장 큰 원인은 일자리입니다.

그렇기 때문에 대전으로 기업과 공공기관 등을 유치하여 지역에 좋은 일자리를 창출하는 것이 인구정책 측면에서도 매우 중요하게 다루어야 할 정책입니다.

대전의 청년들이 대전에서 미래를 꿈꾸고 이를 실현할 수 있도록 하는 환경을 조성하는 것이 얼마나 중요한지 교육감님도 잘 알고 계실 겁니다.

교육은 백년지대계라고 합니다.

대전의 미래를 책임질 학생들이 긍정적으로 사회를 바라볼 수 있도록 희망을 주어야 하고 그 책임은 지금의 어른에게 있습니다.

그렇기 때문에 우리 아이들에게 다양한 교육의 기회를 제공하여 지역사회의 주인으로서 역할을 할 수 있도록 교육활동과 환경을 만들어 주어야 합니다.

본 의원은 대전의 아이들이 청년으로 성장하여 대전의 미래 인재가 되어야 한다고 믿습니다.

이를 위해 우리 지역의 청년들이 어떤 삶을 살길 원하는지 파악하고 그들이 미래를 준비할 수 있도록 대전교육이 그 비전을 제시해야 한다고 생각하는데 교육감님은 우리 아이들에게 어떤 비전을 제시하고 계십니까?

미래 대전의 도시브랜드를 상징하는 바이오산업에 필요한 인재 양성을 위해 대전교육청은 어떤 교육활동을 준비하고 계신지 말씀해 주시기 바랍니다.

대전의 청년들이 지역에서 일하고 살아가며 꿈을 실현할 수 있는 환경을 만들어 주십시오.

우리 교육감님은 약관의 나이로 대전화정초등학교에서 교편을 잡기 시작했습니다.

그 누구보다도, 초·중·고, 대학교수, 대학교 총장까지 한, 17개 시·도교육감 중 못지 않게 대한민국에서 교육자로서는 최고의 길을 걷고 계시고 지금도 교육 발전을 위해서 열심히 하고 계십니다.

대전교육이 한 단계 더 나아가 바이오산업 교육이 꼭 필요한 때입니다.

설동호 교육감님과 교육청 공직자 여러분들도 우리 대전 학생들의 미래를 함께 설계해 주십시오.

감사합니다.

◆ 대전광역시장 이장우

존경하는 송대운 의원님께서는 대전교도소 이전방안과 도시철도 건설 및 대중교통 연계방안에 대해서 질문해 주셨습니다.

평소 지역현안사업과 도시철도 건설 및 대중교통체계 개선에 깊은 관심과 애정을 갖고 노력해 주시는 송대운 의원님께 진심으로 감사의 말씀을 드리면서 질문에 대한 답변을 드리도록 하겠습니다.

대전교도소 이전을 위한 대응방안과 관련해서 답변드리겠습니다.

나노·반도체 국가산단 및 도안지구 3단계 조성으로 국토균형발전 및 일류 경제도시 대전의 성장동력 마련을 위해 대전교도소 이전은 우리 시의 큰 현안이기도 합니다. 2017년 10월에 유성구 방동으로 이전대상지가 결정되었기 때문에 이미 7년이 지났습니다.

과거 도시철도 2호선도 최초 기본계획을 짠 이후 28년 동안 착공을 못 한 상황이었고 유성터미널도 15년 가까이 제대로 못 하면서 무기력한 시정이라는, 무책임한 시정이라는 많은 질책을 받은 바 있습니다.

따라서 대전광역시는 대전교도소 이전 문제를 대전 발전을 위한 가장 중요한 핵심 과제로 보고 최선을 다해서 조기에 이전할 수 있도록 모든 핵심역량을 다 투입할 생각입니다.

저희는 2022년 2월에 법무부, LH와 사업시행 협약을 체결하고 예비타당성조사 중간점검 결과 부동산 경기 등으로 인해 경제성이 낮게 나올 것으로 예상했습니다.

하지만 교정사업을 국가재정으로 추진했을 때 예타 면제를 할 수 있다는 것 때문에 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따라 국무회의를 통해 예타 면제를 추진해 오고 있습니다.

2023년 8월부터 법무부와 공조하여 기획재정부에 예비타당성조사 비대상 및 면제를 지속적으로 건의하고 상의하고 있습니다.

2024년 2월 윤석열 대통령 민생토론 시에 예타 면제를 통한 신속 추진 지원을 건

의했고 대통령께서 약속한 바 있습니다.

따라서 기획재정부에 예타 면제를 위한 국무회의 상정·심의를 재건의하였습니다.

또한 지난 5월에는 법무부를 방문하여 대전시와 법무부의 공조로 국무회의 상정·심의를 통한 예타 면제 추진에 적극 노력할 것에 함께 공감한 바 있습니다.

앞으로 예비타당성조사가 국무회의 심의를 거쳐 면제될 수 있도록 관계부처인 기획재정부, 법무부와 함께 모든 행정력을 동원하여 추진해 나가겠습니다.

아울러 지역 국회의원 등 정치권과 공조를 강화하고 예타 면제 등이 신속히 추진될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

또한 빠른 시일 내에 대통령을 직접 찾아뵙고 이에 대한 후속조치 차원의 예타 면제를 추가적으로 건의할 생각입니다.

다음으로 2호선의 증가된 예산 확보방안 및 확보된 예산에 대해서 말씀드리겠습니다. 도시철도 2호선 건설 총사업비는 지난 2월 기획재정부와의 협의를 통해서, 당초 지난 민선 7기 때 7,492억 원이면 가능하다고 했습니다만 제가 와서 신속하게 보완 검토한 상황에서 사실상 1조 6천억 가까이 사업에 필요한 것으로 됐고 이런 과정에서 기획재정부, 국토교통부와 충분히 논의하고 서로 양보할 것은 하면서 최종적으로 7,290억 원이 증가된 1조 4,782억 원으로 확정된 바 있습니다.

사업비는 관련 법에 의해서 국비 60%를 지원받을 수 있고 40%는 시비로 부담하게 되어 있습니다.

현재까지 718억 원이 확보되었습니다.

5월에 확정된 기본계획의 연차별 투자계획에 따라 2025년부터 4년간 국비 7,523억 원, 시비 6,541억 원이 투입될 예정입니다.

시 재정규모를 감안할 때 연간 1,230억 원에서 2,046억 원은 부담이 가능할 것으로 판단하고 있습니다.

효율적인 예산 관리 및 국비 확보 노력을 통해서 원활한 사업이 추진될 수 있도록 최선을 다할 계획입니다.

다음으로 2호선 공사 전체 프로세스 총괄책임자 지정방법, 적정 경력에 대해서 답변드리겠습니다.

본 건설사업의 총책임자는 대전시장이며 이번 조직개편을 통해 도시철도건설국을 신설하여 사업 추진 및 관리를 전담하도록 할 예정입니다.

또한 공사가 착공되면 「건설기술 진흥법」에 따른 책임 건설사업관리 기술인을 각 공사현장에 배치하여 고품질, 견실시공에 만전을 기할 것입니다.

책임 건설사업관리 기술인은 관련 규정에 따라 경력이 풍부한 사람을 배치할 계획입니다.

또한 지역건설업의 수주를 위해서, 지역건설업계에 활력을 넣기 위해서 일부 고난도 공사를 제외한 공구를 세분화해서 300억 미만의 토목 실적이 있는 기업들이 참여할 수 있도록 해서, 대전 기업 80개 이상이 참여할 수 있도록 최선을 다할 생각을 갖고 있습니다.

또한 통신 부분도 지역기업들이 대거 수주할 수 있도록 모든 여건을 마련할 생각을 갖고 있습니다.

또 2호선 신설에 따른 대중교통 연계방안에 대해서 말씀드리겠습니다.

도시철도 2호선은 5개 자치구를 통과하는 순환선이고 노선 연장이 38.8km로 길기 때문에 교통체계에 미치는 영향이 매우 크다고 볼 수 있습니다.

현재 운행 중인 시내버스와의 관계 정립과 시내버스 노선 개편을 통해 체계적인 대중교통망 구축이 필요할 것으로 봅니다.

이에 우리시는 트램 연계 종합교통계획을 수립하여 추진 중에 있습니다.

시내버스 노선 조정은 2025년에 예산을 확보해서 2027년까지 세부용역을 수행하고 2호선 트램 개통시점에 대중교통 문제를 전면적으로 개편할 계획입니다.

또한 트램 정거장 주변의 시내버스 정류장, 택시 대기공간, 타슈 및 개인형 이동장치 보관시설 등과 연계하여 정비해서 환승이 원활하게 이루어질 수 있도록 교통망을 새롭게 재편할 생각입니다.

다음으로는 축소된 차선으로 발생하게 된 교통체증에 대한 대책을 물으셨는데 이에

대해서 답변해 드리겠습니다.

2호선 건설 시 차로 수 축소에 따른 도로용량이 저하되어 주요도로의 교통 속도가 감소하고 시민들의 불편이 확대되리라고 예상하고 있습니다.

그렇지만 2호선은 시민들의 숙원사업이기 때문에 저희가 최선을 다해 여러 가지 어려운 상황을 극복하기 위한 노력을 계속하겠습니다만 시민들께서도 적극적으로 협조해 주시리라고 보고 있습니다.

특히 한발대로 같은 경우는 워낙 교통량이 많기 때문에 저희가 2차선을 추가 확장하기로 했습니다.

2차선을 확장하면서 녹지공간, 일부 공간이 들어가기 때문에 완충녹지에 대한 세밀한 추가 보완을 통해서 완충녹지 부분도 제 기능을 제대로 할 수 있도록 보강할 생각입니다.

도시철도 2호선은 단순히 대중교통수단 하나 늘리는 것이 아니기 때문에 시 전체의 대중교통 서비스와 이용 편의성을 높여서 대중교통 수요 확대를 목표로 하고 있습니다.

그러기 위해서는 도시철도 2호선을 연계한 시내버스 노선 조정이 필요하고 시내버스 확충도 필요합니다.

또 지금 민선 8기 들어와서 8배 가까이 이용률이 높아진 타슈도 저희가 적극적으로 대중교통과 연계한, 특히 도시철도 2호선 역마다 타슈 정거장을 만들어서 연계가 가능하도록, 예를 들어 도시철도 2호선에서 내려 바로 인근 가까운 집에 타슈로 이동할 수 있도록 하는 것도 굉장히 중요한 일로 보고, 또 요즘 청년들이 많이 이용하고 있는 개인형 이동장치도 잘 보관하면서 바로 이용할 수 있는 이런 것도 구축해야 합니다.

그리고 역마다 택시 탈 분들을 위해서 택시 3대 정도 항상 대기할 수 있는 공간을 마련해서 택시와의 환승체계도 강화할 생각을 갖고 있습니다.

이런 통합 대중교통망 정책은 승용차 수요를 대중교통으로 흡수하여 결과적으로 도로의 교통체증을 감소하고 초고령사회에 대비해서 개인승용차 수요의 대중교통 문

제를 도시철도 그리고 트램과 관련된 문제, 버스 또 청년들이 타슈나 개인형 이동수단 이런 것들을 복합적으로 이용해서 보다 획기적으로 도시교통수단을 늘릴 생각을 갖고 있습니다.

또 송대운 의원님께서 관심을 갖고 있는 도안동로 신교통수단 시범사업 추진계획입니다.

이 사업을 추진하겠다고 결정한 것은 제가 브리즈번 출장 중에 스위스 제품의 무궤도 트램, 바퀴 8개 달린 트램사업을 브리즈번에서 시범운행하는 것을 보고 현지에서 과장을 포함한 직원들 출장을 보내서 이에 대한 상세한 현황을 파악했고 또 이에 대한 운행시스템을 점검한 바 사실상 트램보다 4분의 1정도 가격에, 또 기간을 획기적으로 단축할 수 있는 여러 가지 장점이 있고 소음이나 이런, 궤도 트램에 있어서는 철도궤도가 필요하기 때문에 이게 필요 없는, 사실상 버스전용차로에서도 운행이 가능한 이런 트램 도입은 한번 시도해 봐야겠다고 생각했는데 대한민국이 아직 시범도입한 적은 없습니다.

그러다 보니까 저희가 법령 정비도 안 되어 있고 제도가 마련되어 있지 않아서 사실은 이에 대한 국제전문가들까지 초빙해서 세미나를 지금 준비하고 있습니다.

그래서 도심권 내의 저비용·고효율 대중교통 활성화를 위한 빠르고 신속한 구축을 위해서 우리가 여러 가지 검토하고 있다는 말씀을 드리고요.

내년에 가수원네거리에서 유성온천역 6.1km, 대로입니다.

그리고 평평한 구간이기 때문에 시범사업을 하기 위한 가장 적합한 노선으로 보고 있습니다.

그래서 일단 시범사업을 하면서 효과적으로, 금년 말에 착공할 유성터미널과 연계해서 그리고 대덕특구 안으로 진입하는 시범노선을 추가 확충해야 된다는 것이 제 생각이기 때문에 이 문제는 시범노선을 하면서 한번 종합적으로 검토할 생각입니다.

승차인원은 한 170명 이상이 탈 것으로 보고요.

배터리 기반의 고무차륜 트램을 도입하는 것을 원칙으로 하고 있습니다.

15~20분 간격으로 운행할 예정을 갖고 있고요.

차량의 종류와 제작사는 아직 정한 바 없습니다만 국내에 혹시 차량 제작이 가능한지를, 지금 국내 차량 제작사업에 이에 대한 검토를 의뢰하고 있습니다.

그래서 최적의 차량 사양을 결정한 후에 공개입찰을 통해서 우리 시에 가장 유리한 방안으로 결정하도록 하겠습니다.

그리고 이에 대한 현행법상 국비 지원근거가 아직 없기 때문에 빠르게 국토부와 긴밀한 협의를 통해서 법령 정비, 제도를 마련해서 국비를 확보할 수 있도록 최선의 노력을 다할 생각입니다.

그리고 도시철도 3·4호선 차종 선정과 건설 방식에 대해서 물어보셨기 때문에 이에 대한 답변드리고 하겠습니다.

도시철도 3·4·5호선이 도입될 차량시스템은 기존의 지하철, 고가 방식 또는 경전철 또 신규 교통수단인 무궤도 트램 등 모든 방식을 종합적으로 검토할 생각입니다.

현재 추진 중인 도시철도망 계획 수립 후에 시행되는 사전타당성 검토 단계에서 비용 대비 효과 등을 감안해서 차종 선정과 건설 방식을 구체화해서 빠르게 결정할 생각입니다.

도시철도 건설사업 추진은 도시철도망 구축계획을 현재 수립하고 있고 이에 대한 국토부 승인 고시가 필요하고 사전타당성 검토가 필요합니다.

또 예비타당성 조사, 노선별 도시철도 기본계획 수립, 기본계획 승인, 설계, 사업계획 수립 등 복잡한 절차가 있기 때문에 이런 절차를 빠르게 단축해서 초고령사회에 대비한 가장 적합한 도시철도 3·4·5호선, 거기에 나아가서 광역철도망 또 자전거, 종합적인 교통망을 통해서 초일류도시 교통계획을 마련하고 강력하게 추진하겠다는 말씀드리겠습니다.

송대운 의원님께서 오늘 질문을 많이 해주셨기 때문에 시간이 많이 걸리고 있습니다. 도시철도 계획과 광역철도와 연계성 및 충청권 교통 중심도시인 대전시의 역할에 대해서 말씀을 해주셨는데 도시철도망 구축계획 승인내용을 토대로 현재 추진 중인 충청권 광역철도, 대전~세종~충북 CTX 그리고 대전~옥천 광역철도뿐만 아니라 충청권 중소도시의 유기적 연결을 위해서 도시철도 3·4·5호선을 구축하는 과정에서 금산, 계룡, 논산, 공주, 세종, 청주, 영동까지 연장하는 방안도 장기적으로 검토할 생각을 갖고 있습니다.

그래서 충청권 수부도시로서의 역할, 만형의 역할을 충분히 할 수 있도록 할 생각을 갖고 있습니다.

이렇게 완성된 대전시 철도망은 560만 충청권 메가시티의 성장동력으로 중추적인 역할을 할 것으로 보이고 있습니다.

대전 중심의 철도교통망 체계를 통해서 교통도시 대전의 제2의 도약을 이루어낼 생각을 갖고 있습니다.

또 송대운 의원님께서 주민들의 도시철도 노선 요구에 대한 조치를 질문해 주셨는데 이번에 결정된 노선은 도시 균형발전 선도, 철도 연계체계 강화를 목표로 그동안 민원으로 제기된 시민들의 노선 요구와 최근 우리 시에서 계획한 2048 그랜드 플랜을 반영하고 지역 여건, 교통 현황, 수요 분석 등을 통해 노선의 수정, 보안 및 최적화 과정을 거쳤습니다.

또한 주요 개발예정지와 구도심의 연결 등 도시의 미래 도시공간 구조 변화에 선제적으로 대응하는 데 중점을 두었습니다.

앞으로도 국토교통부와 사전협의를 해서 시민공청회 등 행정절차를 진행하면서 시민의견을 경청하고 종합적으로 의견을 반영해서 추진할 계획을 말씀드리겠습니다.

저한테 질문을 해주신 건 아닙니다만 바이오 기업과 관련해서 여러 가지 좋은 의견을 주셨는데 저희도 교육청과 더불어 고교 학제 개편 또 나아가서 대학의 바이오, 나노·반도체, 우주항공 그리고 방산과 관련된 인재 육성을 체계적으로 고등학교부터 전문교육, 폴리텍대 같은 교육 그리고 대학, 대학원 과정까지 체계적으로 지원해서 좋은 인재들이 이 도시를 떠나지 않고 바이오 기업에 안착할 수 있도록 최선을 다하겠다는 말씀드리겠습니다.

감사합니다.

◎ 대전광역시교육감 설동호

송대운 의원님께서 지역산업과 연계한 특성화교육에 대하여 질문해 주셨습니다. 의원님의 대전교육 발전을 위한 질문과 제언에 감사드리며 답변드리도록 하겠습니다.

먼저, 대전교육청은 학생들이 지역사회의 일자리에 필요한 인재로 역량을 키울 수 있도록 특성화고 미래역량강화사업, 중소기업 특성화고 인력 양성, 산학일체형 도제학교, 나노융합기술 인력 양성, 미래직업교육센터 운영 등 다양한 교육과정을 통하여 기업이 원하는 인재를 양성하고 있으며 우수기업과 공공기관, 유관기관들이 참여하여 대전 직업계고 학생들이 진로를 설계하고 취업까지 매칭해 주는 일자리 뉴365매칭데이 채용박람회와 학생들의 취업역량 강화를 위한 DJ, 약자는 Dream & Job입니다.

꿈을 가지고 취업을 하자는 DJ 취업사관학교 취업캠프를 실시하였습니다.

또한 지역산업과 연계한 교육과정을 위하여 대전의 핵심전략사업 중 국방 분야에 충남기계공업고등학교가 교육부 공모사업인 협약형 특성화고등학교로 선정되어 운영할 예정이며 대전교육청은 대전광역시, 지역대학, 지역기업, 지역공공기관과 협력하여 지역거버넌스를 구축하고 구축된 지역거버넌스를 활용하여 특성화고와 지역대학에서 맞춤형 교육을 받고 지역기업으로 취업하는 학생을 지원하는 대전희망인재인증제를 운영하며 학생의 삶과 성장을 맞춤형으로 지원하기 위해 대덕연구개발특구와 연계하여 노벨꿈나무를 육성하고 있습니다.

이어서 대전의 마이스터고는 산업계의 수요에 직접 연계된 맞춤형 교육과정을 운영하는 고등학교로 대덕소프트웨어마이스터고와 동아마이스터고가 있습니다.

특성화고는 소질과 적성 및 능력이 우수한 학생을 대상으로 특정 분야의 인재 양성을 목적으로 하는 교육을 전문적으로 실시하는 고등학교로 공업, 상업, 농업계열 10교가 있습니다.

현재와 미래의 지역산업 수요에 맞춰 지속적인 학과와 교육과정 개편을 추진하고 있습니다.

앞으로도 지속적으로 미래산업 수요에 맞춰서 모든 것을 실시해 나갈 것입니다.

다음으로 바이오산업 특성화교육을 위한 청년일자리 연계 강화는 우리 학생들을 위해서 꼭 필요합니다.

여러분께서 다 아시겠지만 4차 산업혁명 시대에 AI, 인공지능을 하면 로봇공학이라든지 이런 모든 것들이 상당히 핵심적인 미래의 유망한 산업으로 발전하고 있는데,

주목받고 있는데 실제적으로 또 한편에서는 바이오산업입니다.

이제 앞으로 우리 인간이 원하는 것은 건강하게 오래 사는 것입니다.

그래서 사실 바이오산업이 앞으로 가장 각광받는 중요한 산업으로 발전해 나갈 것입니다.

그래서 바이오산업, 아까 말씀드렸던 특성화교육을 위한 청년일자리 연계 강화는 우리 학생들에게 꼭 필요하다는 것을 다시 한번 강조말씀드립니다.

바이오산업은 대전광역시 핵심전략산업으로 급속한 산업성장이 예상되는 유망 분야이며 대전에 국제과학비즈니스벨트, R&D사업화 첨단산업단지, 첨단바이오 메디컬 클러스터 등이 조성되는 것으로 알고 있습니다.

이에 대전교육청은 대전광역시와 협력하여 신성장 바이오산업의 맞춤형 인재 양성을 위해 교육발전특구와 연계 협력하여 바이오 분야 협약형 특성화고등학교를 육성하고자 합니다.

대전광역시교육청, 대전광역시, 바이오 관련 지역기업, 지역대학, 관련 공공기관 등과 협력을 통해 대전지역 맞춤형 인재양성 체제를 구축하여 바이오산업의 특성을 반영한 산업수요 맞춤형 인재를 양성하겠습니다.

또한 바이오산업과 연계되는 맞춤형 교육과정 편성과 학과 개편을 지원하고 실습실 및 기자재 확충 등의 지원을 강화하여 대전의 학생들이 바이오산업 분야의 우수한 기업에 취업할 수 있도록 적극 지원하겠습니다.

앞으로도 대전교육청은 대전시 지역산업과 연계한 특성화교육을 강화하여 기업이 필요로 하는 인재들이 지역 내에서 배출되어 지역경제에 기여하고 안정적인 삶을 살아갈 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

우리 대전교육 발전을 위한 질문과 제언을 해주신 송대운 의원님께 깊이 감사드리며 답변을 마치겠습니다.

감사합니다.