

산업건설위원회회의록

2013년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관

1. 교통건설국

일시 : 2013년 11월 11일 (월) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

(10시 08분 감사개시)

○위원장 **한근수** 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

1. 교통건설국

○위원장 **한근수** 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조 내지 제52조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」의 규정에 따라 대전광역시 교통건설국에 대한 2013년도 대전광역시의회 행정사무감사 실시를 선언합니다.

위원님 여러분!

지난주에 이어 행정사무감사에 수고가 많으십니다.

그리고 이원종 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분 안녕하십니까!

여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 행정사무감사는 시민의 대표기관인 대전광역시의회에서 시정업무 전반에 관한 실태를 정확히 파악해서 의정활동과 예산안 심의에 필요한 자료로 활용하고 이를 시정에 반영하고자 하는 것이 그 목적인만큼 감사에 임하시는 수감기관의 관계자 여러분께서는 이와 같은 목적이 달성될 수 있도록 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

오늘도 지난주에 이어 계속되는 2013년 행정사무감사를 모니터링하고 계시는 대전시민네트워크 소속 회원님들의 노고에 감사의 말씀을 드립니다.

그리고 우리 의회와 충남대학교 간 지방발전 및 지역인재 육성을 위한 협약에 따라 현장실습을 나온 충남대학교 자치행정학과 학부생 여러분 환영합니다.

감사에 앞서 몇 가지 유의사항을 말씀드리고자 합니다.

효율적이고 능률적인 감사를 위해 위원님들께서 논의 위주로 질의해 주시고 국장께서는 질의에 대한 요지를 정확하게 숙지하신 후 성실하고 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

만일 국장께서 답변이 어려운 부분은 본 위원장의 승인을 받아 관계과장께서 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

또한 위원님들의 자료요구가 있을 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

오늘 중점 행정사무감사는 교통건설국의 예산집행 상황과 주요시책 및 현안사업의 추진상황에 관한 감사가 되겠습니다.

따라서 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」 제9조의 규정에 따라 수감기관 관계자께서는 감사에 임하기 전에 선서를 하여야 합니다.

그러면 선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정에 대하여 말씀을 드리겠습니다.

선서를 하는 이유는 대전광역시의회가 2013년도 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 정당한 사유없이 출석하지 아니하거나 선서 또는 증언을 거부할 때는 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」 제14조에 의거 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있으며 거짓 증언할 때는 고발할 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 이원중 교통건설국장께서 선서해 주시고 다른 증인들께서는 제자리에 일어서서 오른손을 들어주시기 바랍니다.

선서가 끝난 후에는 선서서에 서명날인하여 본 위원장에게 일괄 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 증인선서를 실시토록 하겠습니다.

이원중 교통건설국장 자리에서 일어서서 선서해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2013년도 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.

2013년 11월 11일 교통건설국장 이원중.

(교통건설국장 이원중, 한근수 위원장에게 선서서 전달)

○위원장 한근수 다음은 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시고 일반적인 사항은 유인물로 갈음해 주시기 바랍니다.

이원중 교통건설국장께서는 보고해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 교통건설국장 이원중입니다.

존경하는 한근수 위원장님 그리고 위원님 여러분!

저희 소관 업무에 대해 적극적인 지도와 격려를 보내주신 것에 대해서 깊이 감사를 드리면서 보고에 앞서 11월 4일자 부임한 과장을 소개하도록 하겠습니다.

진세식 건설도로과장입니다.

(건설도로과장 진세식 인사)

그러면 준비된 보고서에 의해 저희 소관 업무를 보고드리도록 하겠습니다.

57쪽입니다.

보고드릴 순서는 총괄, 2013년 주요업무 추진실적, 2013년 주요업무 추진계획 순이 되겠습니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

(행정사무감사자료는 별도보관)

이상으로 저희 소관 업무보고를 마치면서 앞으로 교통건설국 직원 모두는 대중교통 중심의 도시 대전을 만들어나가기 위하여 매진할 것을 약속드리면서 좀 더 상세한 내용은 질의 답변을 통해서 보고 올리도록 하겠습니다.

감사합니다.

○**위원장 한근수** 이원중 교통건설국장 수고하셨습니다.

그러면 지금부터 교통건설국 소관 사항에 대한 감사를 실시하겠습니다.

방금 보고 받은 업무보고와 교통건설국 업무 전반에 대하여 질의하실 위원께서는 발언신청해 주시기 바랍니다.

한영희 위원님 하신 다음에 박 위원님 하시는 것으로.

한영희 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**한영희 위원** 한영희 위원입니다.

국장님을 비롯해 관계공무원 여러분, 행정사무감사 준비하시느라 고생 많으셨습니다.

행정사무감사자료 106쪽입니다.

도시철도 2호선 건설방식에 대하여 의견이 분분한데 국장님의 소견 간략하게 말씀하여 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 도시철도 2호선과 관련해서는 기왕에 예타가 통과됐고 건설방식을 앞두고 시민 공론화 과정을 거치고 있습니다.

지금 저희가 시민들로부터 많은 얘기를 듣는 부분이 사실은 도시철도 2호선 건설방식에 대해서 아직 모르고 계신 분들이 많이 계십니다.

아직도 지하로 가는 지하철이 아니냐는 말씀도 있고 또 지상으로 노면이나 고가에 대한 장단점 같은 것을 잘 모르고 계시기 때문에 저희가 시민들에게 적극적

으로 홍보를 바로 알리는 작업을 추진하고 있고요, 그런 것이 어느 정도 진행되면 건설방식을 결정해야 되지 않나 이런 생각을 가지고 있습니다.

○한영희 위원 행정사무감사자료 106쪽 도시철도 2호선 건설계획을 보면 건설 방식 및 차종이 이미 지상고가 자기부상열차로 하는 것으로 되어 있는데 결정됐나요?

○교통건설국장 이원중 그것은 저희가 예비타당성조사를 신청하는 과정에서 특정한 방식을 일단 정해야 되는 입장이기 때문에 일단 고가방식을 예타 대상으로 넣어놨습니다만 그것이 결정된 것은 아니고 거기에 대한 별도로 바꿀 수 있는 여지는 남아 있습니다.

○한영희 위원 요즘 대전시가 도시철도 2호선 건설방식을 결정하기 위해 찾아가는 설명회를 했는데 혹시 선호도 조사는 나왔나요?

○교통건설국장 이원중 아까도 말씀을 드렸지만 시민들이 건설방식이라든지 이런 것에 대해서 아직 모르시는 분들이 많이 있습니다.

그래서 저희가 적극적으로 홍보를 해야 되겠다는 생각을 가지고 있고 그런 과정에서 홍보물이라든지 언론매체를 통해서도 여러 번 홍보를 했습니다만 거기에 더해서 직접 시민들을 찾아뵙고 설명을 드리는 것도 하나의 방법이겠다 싶어서 현장설명회를 진행해 왔습니다.

저희가 아직 시민들의 2호선에 대한 의식조사라든지 또는 전문가, 선호도조사 이런 것을 이어서 할 계획으로 있습니다만 아직 그것은 진행 중에 있기 때문에 이 자리에서 말씀드릴 사항은 아닌 것 같습니다.

○한영희 위원 그렇다면 예를 들어 노면전차로 결정되면 도시철도 2호선 기본 계획수립과 예비타당성조사 신청 등 최소한 4년의 시간이 소요되고 더욱이 예타 통과여부도 미지수로 알고 있는데 그렇게 되면 도시철도 2호선 추진은 요원한 것 아닌가요?

○교통건설국장 이원중 위원님 말씀과 같다고 생각합니다.

예를 들면 고가방식 그러니까 자기부상열차로 예타가 되어 있는데 그것을 노면으로 바꾼다, 지하는 어차피 안 들어갑니다, 지하는 국비지원을 못 받기 때문에 할 수 없는 상황이고 선택을 노면이나 그렇지 않으면 고가방식 두 가지 중에서 하나를 선택해야 되는데 노면방식으로 바꾼다면 예타를 다시 해야 하는 문제는 있습니다.

그래서 예타를 다시 하려면 설계 등등해서 소요되는 시간이 아무리 늦어도 한 4년 정도 걸리지 않을까 하는 생각을 갖고 있고, 비용도 당연히 추가되는 부분이 있고요.

그래서 특히 정부의 재정투자 기조와 저희가 문제가 있다고 보여지는 부분이 지금 박근혜정부 들어와서는 SOC사업 쪽의 투자를 축소시키는 추세로 나가고 있

습니다.

그래서 저희가 예타를 다시 신청한다고 할 때 과연 우리가 100% 통과할 수 있는 여건이 될 수 있는지는 사실 의문이 있습니다.

사실은 조금 더 부연해서 말씀드리면 지난번 저희가 예타를 통과할 때 예타 2라는 기준을 통과해야 1이라는 숫자가 충족이 되어야 통과가 되는데 저희 같은 경우는 사실은 1에 못 미쳤습니다, 지난번에 예타를 할 때 0.91인가로 통과가 됐습니다.

저희 수요가 그렇게 높은 편이 아니기 때문에 다음에 예타 통과는 사실 자신하기 어려운 그런 입장이라고 말씀드릴 수 있습니다.

○한영희 위원 시에서는 조속히 도시철도 건설방식에 대한 시민들의 공감대를 이끌어내어 본 사업들이 계획대로 착공될 수 있도록 적극적으로 사업추진에 임해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 예, 사실은 아까도 말씀을 드렸지만 시민들 공감대 형성이 가장 중요한 선택의 기준이라고 생각을 합니다.

시민들이 많은 내용을 알고 판단할 수 있는 상태에서 저희가 일단 선택해야 된다고 생각을 하고 그런 공감대 형성을 위한 노력을 좀 더 기울이고 어느 정도 공감대가 형성됐다는 판단이 설 때 저희가 신속하게 결정을 해서 정상적으로 사업이 추진되도록 노력하겠습니다.

○한영희 위원 다음은 행감자료 198쪽, 교통유발부담금 체납액 관련입니다.

2013년 9월 24일자 언론보도에 따르면 “전국 교통유발부담금 8만여 건 456억 원 체납”이라는 제목의 기사가 났는데 국장님 보신 적 있으신가요?

○교통건설국장 이원중 제가 알기로는 국감을 하는 과정에서 문제점이 제기되어서 언론에 보도된 것으로 알고 있습니다.

○한영희 위원 주요내용을 보면 지자체에서 1,000㎡ 이상 시설물에 대하여 부과하고 있는 교통유발금에 관한 관리가 매우 부실하여 전국적으로 총 8만 3,000건 체납액이 456억 원인데 그중 대전시가 5,104건 32억 원 정도의 체납액을 방치하고 있다는 내용인데 국장님 생각은 어떠신지요?

○교통건설국장 이원중 숫자 관계를 제가 확인을 한번 해보겠습니다.

저희가 현재까지 2012년도 회계결산 기준으로 보면 미수납액이 5,793건에 위원님 말씀보다 조금 더 많은 것 같습니다.

34억 6,100만 원 정도가 미수납금으로 되어 있습니다.

그런데 지금 사실은 재정수요는 점점 늘어나고, 사실은 수입이 감소되는 추세에 있기 때문에 저희가 걱정이 많은데 특히 부과된 미수납에 대해서는 적극적인 징수대책을 강구해야 된다는 생각을 갖고 있습니다.

○한영희 위원 그렇다면 납세의식을 높일 방안을 마련해야 될 것인데 이에 대

한 방안은 있나요?

○**교통건설국장 이원종** 체납자 개별적으로 안내문도 발송해서 자진납세를 하고 있고 여러 가지 홍보도 하고 있습니다.

또 체납사유를 개별적으로 분석해서 납세태만이라든지 재산이 있는지 이런 것을 전부 점검하고 있습니다.

그런데 분석을 해보면 사실은 납세태만이 많이 있습니다.

그러니까 의도적으로 재산이 있는 데도 불구하고 안 내는 경우가 많이 있기 때문에 이런 분에 대해서는 적극적인 재산압류를 합니다.

차량압류라든지 또는 다른 자산을 조회해서 압류를 해나가고 있습니다.

○**한영희 위원** 국장님께서는 교통유발금 체납자 현황자료를 행정사무감사 기간 동안 본 위원에게 서면으로 제출해 주시고 앞으로 시민들의 납세의식 홍보강화와 체납액 징수에 만전을 기해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원종** 위원님 말씀대로 자료를 바로 작성해서 제출토록 하고 적극적으로 체납징수대책을 노력하도록 하겠습니다.

○**한영희 위원** 다음은 237쪽입니다.

자전거도로인데요, 대덕대로 자전거도로 철거 관련하여 여러 지역 언론에서 부정정보를 한 것으로 아는데 국장님께서도 잘 아시는 내용이라 생각되고, 대덕대로 자전거도로 조성 시와 철거 시 예산투입비용은 얼마나 되는지 알고 계시나요?

○**교통건설국장 이원종** 대덕대로 자전거도로가 2009년도에 설치된 것으로 알고 있고요, 자세한 예산관계는 한번 살펴보고 말씀을 드리겠습니다.

전체 사업비는 약 14억 4,000만 원 정도가 들은 것으로 알고 있고 실제 전용도로 그러니까 자전거도로와 관련된 예산은 3억 7,000만 원 정도가 들은 것으로 알고 있습니다.

○**한영희 위원** 대덕대로와 같이 자전거 전용도로 설치 후 철거한 도시가 있는 것으로 아는데 어디인지 알고 계시나요?

○**교통건설국장 이원종** 저희가 철거를 처음으로 해서 신중하게 철거를 해야 된다는 생각으로 이런저런 검토를 많이 했던 것으로 알고 있습니다.

다른 시·도 같은 경우도 기왕에 설치했던 도로를 철거한 사례가 있나 조사해보니까 서울도 있었던 것 같고 대구라든지 인천 같은 데도 있었던 것으로 알고 있습니다.

정확하게 어디인지 구체적인 장소라든지 이런 것은 모르겠습니다만 그런 사례는 있었던 것으로 알고 있습니다.

실제 필요성과 시민정서 간에 차이가 있었지 않나 생각을 합니다.

자전거 전용도로가 필요한 것은 틀림없는데, 자전거정책 발전을 위해서는 꼭 필요하다라는 생각을 합니다만 시민의 정서하고는 충돌되는 부분이 있어서 저항이 많

이 있었기 때문에 철거를 한 것으로 알고 있습니다.

○한영희 위원 지금 도안지구에 동일하게 전용도로를 설치한 것으로 아는데 대덕대로와 마찬가지로 또 철거할 수 있는 것이 아닌가 싶어서 질의를 한 것입니다.

○교통건설국장 이원중 그쪽하고는 여건이 우선은 많이 다르다고 봅니다.

대덕대로 같은 경우는 연구단지로 가는 중심도로이기 때문에 상시 체증이 되는 도로입니다.

그런 도로를 일부 다이어트해서 전용도로를 만들었기 때문에 시민들이 거의 인정을 하지 않은 입장이었어요, 공감대를 갖지 못하는 부분이 많이 있었습니다.

예를 들면 자전거를 이용하는 인원이 평상시에 많이 있었다면 시민들께서도 어느 정도 용인을 하셨을 텐데 사실은 텅 비다 보니 그런 문제가 있었는데 사실은 도안동 같은 데하고는 차원이 다르다고 보여지고 도안동은 계속 유지를 해야 될 것으로 생각이 됩니다.

○한영희 위원 대덕대로 자전거도로 조성 후 불과 3년도 채 안 되어 철거한 것이 예산낭비와 전시행정의 표본이 아닌가 하는 생각이 들어 향후 이 같은 일이 발생되지 않도록 당부드립니다.

○교통건설국장 이원중 위원님 걱정하시는 말씀에 공감을 합니다.

일단 저희가 행정을 할 때는 특히 이런 사업을 추진할 때는 시민의견이라든지 공감 형성 이런 것이 선행이 된 다음에 사업을 추진해야 되겠다는 생각을 갖고 앞으로 이런 일이 발생되지 않도록 적극적으로 노력하겠습니다.

○한영희 위원 아까 업무보고하실 때 62쪽 보면 타슈운영 현황인데요, 타슈를 1,000대에서 1,500대로 확대하였는데 대당 운영관리비와 이용요금에 따른 수입은 어느 정도인가요?

○교통건설국장 이원중 자료를 좀…….

저희가 타슈이용 현황을 보면 1일 대여 건수가 한 1,862건 정도가 되는 것 같습니다.

그래서 연간 수입으로 잡히는 것이 3억 7,000만 원 정도 잡히고 있습니다.

○한영희 위원 지금 향후 타슈 확대에 의한 재정부담이 상당할 것으로 보는데 이에 대한 자구책 마련은 되어 있나요?

○교통건설국장 이원중 사실은 자전거 같은 경우는 저희가 수지타산을 맞출 수 있는 그런 입장은 안 되는 것 같습니다.

예를 들면 자전거 이용을 적극적으로 확산시켜야 되는 입장인데 특히 여가용으로 쓰던 것을 생활형 자전거로 전환시키고 하는 노력을 통해서 저희가 교통적체를 해소한다든지 사회적 비용을 줄인다든지 하는 그런 것이 필요한 정책방향이기 때문에 저희가 적자를 감수하더라도 자전거정책은 적극적으로 발전시켜나가야 된다는 생각이 들고요, 저희가 적자를 해소하기 위해서 시민들한테 새로운 부담을

시킨다고 하면 그것은 사실 자전거 타기를 오히려 축소시키는 그런 문제가 되지 않을까 하는 우려를 하고 있습니다.

○한영희 위원 혹시 타슈를 민간위탁으로 운영하는 곳이 다른 시·도도 있나요?

○교통건설국장 이원중 저희 같은 경우 시설관리공단에 위탁을 하고 있고요, 다른 시·도 같은 경우에는 광역시 단위에서 예를 들면 저희 같이 공공자전거를 운영하는 데는 많지 않습니다.

사실 저희가 공공자전거를 확산시키는 수범도시라고 광역시에서는 인정을 받을 정도로 그런 입장에 있고요, 나머지 예를 들면 창원시라든지 고양시 이런 데서 일부 운영을, 거기는 보통시인데 그런 데서도 활발하게 움직이고 있는데 이런 데서 보면 공단이나 민간업체에 위탁시키는 경우가 있습니다.

예를 들어 고양시 같은 경우는 한화 같은 데 위탁한 것으로 알고 있고, 부산 같은 데는 저희처럼 규모가 크지 않습니다.

그런데 거기 같은 경우도 우리처럼 시설관리공단에 위탁해서 운영을 하고 있습니다.

○한영희 위원 타슈가 신도심에만 편중되지 않고 구도심에도 타슈 이용에 불편이 없도록 만전을 기해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 예, 알겠습니다.

그동안에는 사실 저희가 자전거정책 방향을 수요가 많은 지역 쪽에 중점적으로 배치를 한동안 했습니다.

그러다 지금은 정책방향을 전환해서 지역 안배라든지 수요가 적더라도 자전거를 탈 수 있는 기회를 늘려드려야 되겠다 해서 안배 차원에서 균형적으로 배치하고 있습니다.

앞으로 그런 쪽에 적극 노력하겠습니다.

○한영희 위원 마지막으로 대중교통 환승관련해서 간략하게 말씀드리겠습니다.

지난 행정사무감사 때도 지적했지만 대전시가 출산장려정책 중 하나로 추진 중인 다자녀꿈나무사랑카드가 지하철 시내버스 간 무료환승이 되지 않아 개선이 필요하다는 지적을 했는데 이에 대해서 아직까지 시행되고 있지 않던데 국장님 생각은 어떠신지요?

○교통건설국장 이원중 위원님께서 먼저 그런 지적을 주신 것을 잘 알고 있습니다.

그래서 저희 나름대로 검토를 해왔던 사항도 있고요, 그런데 사실은 시행하는데 재원의 문제가 있습니다.

사실 제도적으로 갖춰야 될 부분도 있지만 재원의 문제가 있어서 도시철도 같은 경우는 기왕에 감면을 할 수 있도록 그렇게 정해져 있는데 버스 같은 경우는 사실 감면해줄 수 있는 근거 같은 것이 아직 마련되어 있지 않습니다.

예를 들면 조례를 바꾼다든지, 조례에 사실 도시철도를 감면해 주도록 대상에 들어있는데 버스 같은 경우는 그렇지 않습니다.

그래서 일단은 제도적으로 그런 정비를 해야 될 필요가 있고, 중요한 것은 사실 재원의 문제인데 시스템을 개발하는 데만도 10억 원 정도가 듭니다.

연간 적자가 한 10억 원 정도해서 초기에는 20억 원 정도의 적자를 저희가 보전을 해야 되는 그런 입장이기 때문에 재원의 문제가 있습니다.

그래서 필요성은 저희가 충분히 공감하고 있고 앞으로 재원여건 같은 것을 봐가면서 장기적으로 검토를 해 봐야겠다는 생각을 갖고 있습니다.

또 다른 대상과의 형평성 문제도 있습니다.

저희가 버스 쪽에서 감면해 주는 대상은 사실 국가유공자라든지 소아, 어린이 두 계층만 해주고 있습니다.

그러다 보니까 다른 계층은 전혀 감면을 못 해주고 있는데, 그런 부분 어떤 형평 그런 것을 고려하면서 장기적으로 검토하도록 하고 있습니다.

○한영희 위원 그래요, 버스업자의 적자 누적으로 인해서 예산확보는 어렵겠지만 저출산 문제의 심각성을 고려할 때 예산부서와 긴밀히 협의하여 적극적인 대안을 마련해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원종 예, 알겠습니다.

○한영희 위원 이상입니다.

○위원장 한근수 한영희 위원님 수고하셨습니다.

위원님들 잠깐 쉬었다가 하도록 하겠습니다.

효율적인 감사진행을 위해서 감사중지를 하겠습니다.

(10시 45분 감사중지)

(10시 59분 감사계속)

○위원장 한근수 감사를 속개하겠습니다.

계속해서 교통건설국 소관 사항에 대하여 질의하실 위원님께서 말씀해 주시기 바랍니다.

박종선 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박종선 위원 이원종 국장님 이하 관계공무원 여러분께서 6대 의회의 마지막 행정사무감사 준비하시느라 노고가 많으셨다는 말씀을 드리겠습니다.

교통건설국 업무는 시민의 발을 총괄 특히, 교통 분야에서는 시민의 발을 총괄 관리하고 또 감독해서 시민들의 편의성을 도모하고 시민들을 안전하게 이동시키고 또 시민들의 생활편의를 이끌어 나가는 주된 부서이면서 또 건설 관련해서는 여러 가지 기본, 시의 인프라를 제공하는 선봉에 있는 부서입니다.

그렇기 때문에 시민들의 편의와 또 안녕과 직결되는 부서이기 때문에 업무의 막중함은 대단히 크리라 생각이 듭니다.

마지막 행정사무감사인 만큼 국장님께서 교통건설국에 부임하시면서 많은 시책 가운데 큰 문제가 대두되고 있는 도시철도 문제도 있습니다만 여러 가지 행정적인 과오가 나타난 문제도 있을 것이고 또 앞으로 책임지고 있는 주무국장으로서 대시민을 위해서 어떤 각오로 이런 정책을 슬기롭게 헤쳐나가실지 말씀 한마디 해주시고 질의에 들어가겠습니다.

○**교통건설국장 이원중** 위원님께서 말씀을 해주셨듯이 저희 교통업무는 시민생활과 직결되는 그런 많은 일들이 있습니다.

그러다 보니까 사실 저희가 노력은 하고 있지만 시민들한테 불편으로 다가오는 그런 일도 있고 또 저희가 미흡하다고 생각되는 부분들도 많이 있습니다.

하여튼 늘 시민들 의견을 최대한 수렴을 해가면서 불편을 최소화하기 위해서 노력을 하고 있습니다만 더 지속적으로 그런 노력을 해나가면서 위원님들께 예산 문제라든지 이런 부분에 대해서 도움을 받도록 하겠습니다.

○**박종선 위원** 그러면 행정사무감사를 시작하겠습니다.

먼저 본 위원은 우리 집행기관과 의회는 시민을 위한 복리와 안녕을 위해서 서로 둘이 아닌 하나가 되어야 한다고 생각합니다.

그렇기 때문에 집행기관에서 하시는 일들을 우리 의회 차원에서 적극 도와야 될 필요가 있는 부분은 도와줘야 될 필요가 있고 또 의회에서 색다른 시각에서 지적하는 부분에 있어서는 뭔가 정책에 조금 더 반영할 수 있는 그런 넓은 마음이 필요하다는 생각을 갖고서 질의를 하겠습니다.

특히 지난번 예산심의 때인지 모르겠습니다만 대전 오송 간 BRT 노선 관계에 있어서 본 위원이 교통문제 심각성, 향후의 대처방안 등등에 대해서 우회도로가 적절한지 또 현재 그 노선이 적절한지를 당시 유세종 국장께 여러 가지 질의를 하였습니다.

이 자리에 계신 관계 주무공무원께서는 기억을 하시리라 생각이 됩니다.

그래서 교통문제에 대해서 지적했던 부분은 본 위원이 현실적인 문제가 발생이 됐었기 때문에 몇 가지 짚어나가 보겠습니다.

특히 대전 오송 BRT 노선 가운데서 삼성4가에서 대전역 공사, 결과적으로 이러한 노선을 만들어낸 것은 노선을 공사할 때 가장 중요한 것은 주민들의 교통 불편이라든지 경제활동에 어떠한 영향을 미치는가 이것이 고려되어야 될 것 아니겠습니까?

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**박종선 위원** 이러한 공사를 하게 되면 특히 도로공사인 경우에 도로를 새로 놓는다든지 도로를 변경한다든지 이럴 경우에는 사업시행 전에 공사 시행으로 인해 발생할 수 있는 문제, 교통체계의 변경에 따른 문제를 최소화하기 위해서 교통처리계획 같은 것을 마련하고 있지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 그래서 실시설계를 계획할 때는 특히 이런 교통처리계획, 교통처리방안에 입각해서 실시계획이 마련이 된다는 말이지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○박종선 위원 그런데 이것이 원안 교통처리계획 방안이 잘못됐을 때 교통처리계획을 별도로 발주하고 그러지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 특히 삼성4가에서 대전역은 교통처리계획을 두 번이나 발주를 했습니다.

그래서 행정이나 원안 실시설계 할 때 개략적이지 구체적으로 이 계획이 마련되지 못했기 때문에 재차 공사 중에 교통처리계획을 발주했고 또 공사에 입각해서 공사를 진행했습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 그래서 본 위원이 이 공사된 내역을, 이 부분은 주가 아니기 때문에 잠깐 터치를 해보는 관점에서 짚어나가 보겠습니다.

이 문제는 공사 중에 교통혼잡이 엄청나게 발생할 것이라고 예측을 했는데 이것이 맞아 떨어졌어요.

왜 공사를 원안대로 하지 않고 이렇게 했느냐 하는 의구심을 갖게 되는 것입니다.

잠깐 화면을 준비했으니까 보면서.

(프레젠테이션 자료 제시)

교통처리계획에 의하면 이 구간이, 그러니까 양 방향이 단계별로 공사가 진행되었어야 맞다는 말씀을 드리는 것입니다.

그런데 이 가운데 편도 2차선, 왕복 4차선을 일괄 전부 싹 밀어버리고 공사를 했지요.

그래서 편도 3차선만 남겨놓고 중간 4차선을 다 밀어버리고 공사를 했어요, 그로 인해서 엄청나게, 교통체증이 굉장히 심했었습니다, 그런 것 알고 계시지요?

○교통건설국장 이원중 이쪽 공사와 관련해서 공사집행은 건설관리본부에서 했지만 저희가…….

○박종선 위원 그렇지요, 본 위원이 짚어나가 보는 것입니다.

○교통건설국장 이원중 교통대책을 치밀하게 준비해야 된다는 생각은 분명 있었습니다.

그래서 아까 위원님 말씀하셨듯이 저희가 교통대책을 사실은 두 번에 걸쳐서 수립을 했습니다.

먼저번에 한 번 했던 것이 좀 미흡한 부분이 있지 않나 해서 다시 한 번 업체

측에, 저희 예산이 아닌 업체 측으로 하여금 예산을 투입해서 별도 세부적인 교통처리대책을 마련해 보라 해서 두 번에 걸쳐서 교통처리계획을 마련했고 거기에 따라서 공사를 진행했는데 일단, 저희도 굉장히 이쪽에 대해서 신경을 많이 썼습니다.

그래서 공사를 일시에 하는 것은 문제가 있기 때문에 일단 저희가 여섯 단계로 나눠서 공사를 진행해서 일단 주민들 불편을 최소화하려는 노력을 기울였다는 말씀을 드립니다.

○박종선 위원 어쨌든 공사처리계획에 의해서는 공사가 되지 않았다는 말씀을 드리고 이 부분은 간단하게 이미 진행이 다 된 것이니까 짚어나가 보겠습니다.

그리고 이런 교통처리계획에 있어서 가장 중요한 것은 시민안전인데요, 공사 시행을 하면서.

그런데 여기에 국장님 한번 가보셨는지 모르겠습니다만 이렇게 교통처리계획, 뭘니까 통제수, 교통통제수가 배치가 돼서 시민들의 안전 또한 이 부분에 시민들의 안전공간이 확보가 돼서 안전성이 확보가 될 수 있도록 시설이 만들어진다는 것 또 교통통제수가 있어서 안전하게 버스를, 대중교통을 탈 수 있도록 그렇게 해야 되는데 이것도 마찬가지로요.

이것이 버스 정류장인데 여기에 시민들이 건너가서 그냥 탄단 말이지요.

이런 안전적인 문제가 있습니다, 이것을 간단하게 짚어나가 보는 것입니다.

그런 문제는 잘못된 것이지요?

○교통건설국장 이원중 사실은 저희가 나름대로 시민안전대책이라든지 이런 것을 마련했습니다만 미흡한 부분도 분명히 있다고 생각을 합니다.

저도 현장을 여러 번 다녀보고 했는데 특히 시내버스 승강장 같은 경우가 이동이 되면서 주민들이 승차하고 하차하는 데 상당한 불편이 있었던 것으로 보여집니다.

또 안전요원 같은 경우가 충분히 배치가 되어야 되는데 그렇지 않았던 부분도 있습니다.

그래서 저희도 수시로 촉구를 했습니다만 그동안에 시민들한테 여러 가지 불편을 많이 드렸던 부분은 있다고 저희가 생각을 합니다.

○박종선 위원 좋습니다, 앞으로는 이런 공사를 할 때 감안해 주시기를 당부 말씀 드리겠습니다.

○교통건설국장 이원중 사실 저 구간이 굉장히 어려운 구간이었지만 앞으로도 이어서 해야 될 부분이 많이 있습니다.

1단계 1공구 정도만 마쳐가는 상태에 있고 2단계 공사가 즉 이어지기 때문에 앞으로 위원님 지적하신 내용을 2단계 공사 때에는 시행착오가 없도록 각별히 노력하겠습니다.

○박종선 위원 그래서 드리는 말씀인데요, 추후 진행될 오정동 공사구간이에요. 이 지역은 상업시설, 특히 공구상가가 많이 들어 있어서 조업주차가 거의 1차로에서 이루어지고 있습니다.

그래서 민원들, 대부분 공사 시행을 하게 되면 주차공간을 확보를 해달라는 것이 민원인 것으로 알고 있어요, 국장님.

그렇지 않으면 시민들, 상가에 입주하시는 분들은 굉장히 불편함을 느낄 것이거든요.

그래서 조업주차의 문제를 해결하기 위해서 주차문제가 해결이 되어야 될 것이 다, 이 부분을 정책적으로 감안해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원종 저희가 오정동 쪽 공사를 할 때는 블록단위로 아주 단막단막 끊어서 이렇게 공사를 할 계획으로 있습니다.

그래서 특히 그쪽에 횃집 같은 것이 많이 있어서 조업주차하시는 분들이 있습니다.

그런 분들한테 피해가 안 가도록 최대한 노력을 하고, 말씀하셨듯이 항구적인 주차장이 필요합니다.

앞으로 그쪽에 불법주차를 할 수 없는 입장이기 때문에 주차장을 별도 만들도록 대덕구와 협의를 거치고 있습니다만 대덕구 쪽에서 재원문제 이런 것 때문에 난색을 표하고 있어요.

그래서 저희가 재원지원 문제도 검토해 가면서 대덕구에서 주차장을 확보할 수 있도록 그렇게 추진해 나가겠습니다.

○박종선 위원 이것은 언론에서도 크게 보도가 되었고 동료위원들께서도 걱정을 많이 해주시는 부분인데 계룡로 우회도로를 건설할 때 건설 초기부터 본 위원이 유성이기 때문에 그 도로 항상 타는데 본 위원은 이 도로가 사실 몰랐어요, 전혀 인지를 못 하고 있다가 이상하게 도로가 만들어져서 다니기가 복잡하고 혼란스럽고 해서 점점 만들어지는 것이 가지권에 들어오다 보니까 본 위원이 실질적으로 느끼는 부분입니다.

어떻게 이런 도로가 이렇게 만들어졌는가 의구심이 많이 들었어요.

국장님께서도 이미 문제를 인지하고 있으리라 생각이 들고요, 계룡로 우회도로 관련해서 파생되는 문제점입니다.

아시겠습니까만 언론에서도 많이 부각이 되고 그랬어요.

차선 혼란, 급커브, 교통난, 사고노출 이런데 또 언론 기사를 떠나서 특히 이 사업은 도안지구 택지개발사업 시행 때문에 발생한 광역교통 개선방안의 일환으로 건설한 것인데 주요간선도로 계룡로가 교통량 분석 또한 도안지구의 접근성, 유성 지역으로 접근성을 용이하게 하는 반드시 필요한 도로임에는 틀림이 없어요.

그런데 이렇게밖에 건설할 수 없었는가 하는 그런 측면에서 비전문가인 우리가

볼 때도 문제가 있다고 보는 것입니다.

그래서 이렇게 반드시 필요한 도로임에도 불구하고 월평동에서 유성으로 향하는 도로는 편의성이 떨어지고 유성에서 월평동으로 향하는 도로는 굉장히 위험성이 높고 그렇습니다.

22일에 이 도로가 개통됐는데 이 도로를 국장님 한번 이용해 보셨지요?

○**교통건설국장 이원종** 저도 이용도 해보고 점검하기 위해서 여러 차례 나가서 현장을 봤습니다.

위원님 지적하신 대로 문제점이 많다는 그런 생각을 가지고 있습니다.

○**박종선 위원** 궁극적으로 교통영향평가 LH에서 한 것이지요?

○**교통건설국장 이원종** 예, 그렇습니다.

이 부분은 사실 저희가 교통영향평가를 규모에 따라서 하는데 대부분 우리 시에서 또는 구에서 하는 경우가 많습지만 이 경우는 대규모 사업장이어서 중앙교통평가를 받게 됐습니다.

○**박종선 위원** 당시에 시에서는 어떤 입장도 전달할 수 있는 여건이 안 됐었던 말이지요?

○**교통건설국장 이원종** 사실은 저희 같은 경우 이 문제가 터진 후에 여러 가지 내용을 살펴보는 중에 저희 쪽에서 어느 정도 여기에 대해서 관여를 했을 것으로 보고 일단은 흔적을 찾아봤습니다.

그런데 저희 쪽에서 협의라든지 이런 것이 분명히 있었을 것으로 보여졌기 때문에 그동안의 처리했던 문서를 전부 다 찾아보니까 2007년도에 실시계획인가를 할 때 저희 쪽에 의견을 물어본 적이 한 번 있었습니다.

그래서 교통 쪽에서 도면을 보고 도로가 너무 곡선화되어 있기 때문에 직선으로 펴는 것이 좋겠다는 그런 의견을 분명히 제시한 것으로 제가 알고 있습니다.

○**박종선 위원** 좋습니다, 시간이 없기 때문에.

갈마동에서 특히 계룡로 그쪽으로 가다 보면 거의 뭐 70, 80% 10명이면 7, 8명 정도는 자칫 잘못하면 도안동으로 빠지게 돼요, 지하로.

그래서 유성으로 가려고 했던 사람들이 굉장히 당황스럽고 불편한 도로가 발생이 되었고, 우회도로 진행하는 지하차도 부분에서 급하게 차선을 변경하다 보면 교통사고가 발생하는 문제가 있고 또 반대로 유성에서 갈마동 쪽으로 오는 방향도 월평타운 앞도 도대체 이해할 수 없는 이런 설계변경이 되었던 말이지요.

이 부분에 대해서 동료위원께서도 준비를 하셨겠지만 본 위원이 간략하게 현장을 살펴보도록 하겠습니다.

이것이 이번에 완성된 도로입니다.

이것이 만년교에서 유성으로 넘어가는 부분이고 저쪽 월평동, 갈마동으로 넘어오는 부분인데 이것이 총괄적인 내역이에요.

먼저 하나씩 살펴보겠습니다.

이것이 본 위원이 차타고 가면서 찍은 것인데 안내표지 위치, 크기부터 여러 가지, 이것은 그냥 읽어보세요.

“지하차도 우왕좌왕 사고노출” 이렇게 차 타고가면서 저쪽에 죽 갑니다, 안 가보신 분들은 잘 살펴보세요.

죽 가다가 여기서 갑자기 변경이 되어서 간단 말이에요, 3차선은 지하도로 내려가고 이런 상황인데 여기쯤에서 이 사람, 급격하게 차선변경하고 있지요?

이해할 수 없는 도로입니다, 과연 이런 도로가 어떤 발상에서 만들어졌는지.

그렇다면 안내표지판이 여기쯤이라도, 그 전 단계에서 안내표지판이 위치가 되어야 되는데 안내표지판이 도저히 있으나마나한 자리에 여기에 안내표지판이 있어요.

이미 진입해서 다 간 상태입니다, 여기에서 한 150m 이상 진행된 상태에 이 안내표지판이 있다는 말이에요.

이것이 전형적인 탁상행정, 주먹구구식 행정이다.

이것이 여기쯤에 있다고 한다면, 그렇지 않으면 더 전에 있었어야 마땅하고.

그래서 그런 부분 때문에 이런 사고가 발생이 되는 것이고 또 중요한 것은 이런 부분뿐만 아니고 이해할 수 없는 이런 부분입니다.

이것이 굉장히 사고위험이 많아요.

그래서 이 부분은 지금 만년교에서 유성 쪽으로, 만년교에서 월평동, 갈마동으로 진입하는 도로인데 여기가 중고자동차매매상가 앞이지요?

이것이 만년교 네거리 통과한 다음에 굉장히 급커브예요, 좌회전이.

본 위원도 여기에서 사고가 여러 번 날 뻔 했습니다.

이런 도로를 본 위원은 처음 봤어요, 본 위원이 서울에 있으면서도 운전을 많이 했습니다만 이런 것은 처음 봤어요.

말씀드렸듯이 굉장히 급커브지요, 그래서 지하차로 입구에서 갑작스런 차선 변경했을 때 사고가 날 수 있는 부분인데, 이것이 애초의 설계입니다.

이 설계는 잘되어 있어요, 여기가 선이 굉장히 유연해요.

그리고 교통섬 마련되어 있고 또 이쪽에도 교통섬이 있고, 여기에 교통섬이 있고 그래서 상당히 뭔가 사고를 방지할 수 있는 설계가 상당히 안전을 고려한 설계였습니다, 첫 번째 설계안이.

그런데 이해할 수 없는 설계가 최종적으로 선택된 안이 바로 이 안이에요.

이 안은 누가 보더라도 첫 번째 설계안보다는 상당히 시민의 안전이라든지 교통의 흐름이라든지 교통체계에 대한 정확성, 문제점을 해소하기 위한 이런 것들을 전혀 부합하지 않은, 어떻게 이런 설계로, 설계변경이라는 것은 국장님 아시다시피 설계가 좀 더 바람직하게 가고 또 경제적인 원칙과 또한 실효성 있는 원칙, 효

율성 있는 원칙 이런 것들이 설계에 가미가 되어서 변경되어야 하는 것 아닙니까?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 특히 교통의 흐름 같은 경우 시민의 안전이 가장 우선이 되어야 하는데 시민의 안전에 대치되고 위배되는 이런 설계변경이 됐단 말이지요.

이것은 있을 수 없는 설계변경이에요, 이것이 우리 시의 책임은 아닙니다.

어쩔 수 없는, LH에서 이것을 변경을 한 것이에요,

그렇지만 지금 단계에서는 주무국이 우리 교통건설국이 되어 버렸으니까 참 이런 기가 막힌 현실을 대전시에서 떠안을 수밖에 없는 현재 이런 것이 되어 버렸단 말이지요, 안타까운 현실입니다.

처음부터 설계 당시부터 대전시가 의견을 개진하고 뭔가 입장을 표명할 수 있는, 대전시도 엔지니어들 많지 않습니까?

이랬다고 한다면 이런 문제는 미연에 방지가 됐을 것이다, 이 문제를 본 위원이 살펴보겠습니다, 동료위원님께서 준비를 했습니다만.

이렇게 보지요, 여기에서 3차선으로 오다가 이쪽으로 3차선 빠져나와서 2차선, 3차선 오는 길로.

여기에서 문제가 또 발생이 될 수가 있고 원 설계에는 이것이 없었어요.

여기에서 매매상으로 직진할 수 있는 이 길을 1차선으로 뚫어놨어요.

이것이 LH의 변은 토지보상 문제 때문에 전부 다 설계변경을 해놓았다고 합니다.

그러니까 이 공사를 해야 되니까 토지주들의 입장, 그들의 원하는 요구조건을 들어주기 위해서 153만 시민의 안전은 등한시가 됐던 것이지요, 몇 사람 때문에.

그리고 이쪽 설계도 마찬가지로요, 이것이 보시면 아시겠지만 교통섬이 없어짐으로 인해서, 교통섬이 있었다라면 이것이 원만한 곡선이 되어서 그나마도 원만한 좌회전이 되었을 것입니다.

교통섬이 없어짐으로 인해서 여기 급경사가 되어버렸어요.

그리고 이쪽에다 신호를 또 만들어야 되고, 여기서 직진해서 우회전했던 차량 또 여기에서 직진해야 되고, 이쪽으로 월평매매상으로 올라가다 보니까 불필요한 신호를 또 하나 만들어야 되고.

이런 총체적인 부실덩어리를 시에서 안고 이것을 해결하지 않으면 안 될 입장에 놓여 있습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○박종선 위원 그래서 최초 심의된 교통평가서에는 지금 말씀드렸듯이 그렇게 완만하게 설계가 잘 됐음에도 불구하고 이런 문제, 예고표지판 안내문제, 물리적 시설확충 등 여러 가지 문제, 교통신호 체계의 문제 이런 문제가 총괄적으로 설계

과정에서 문제가 발생했고 이것을 떠안을 수밖에 없습니다.

또한 이 교통섬이나 미체계 토지보상과 관련해서는 주무국이 교통건설국이 아니지요?

도시주택국에서 도시계획 심의했었지요?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 그래서 오늘 교통건설국에 이런 문제를 일목요연하게 따져 묻는 것은 잘못됐지만 어차피 이 관리책임은, 최종적인 책임은 교통건설국에서 질 수밖에 없는 이런 아이러니한 문제가 발생이 된 것입니다.

그래서 어쨌든 간에 현 단계에서라도 LH에서 보강해서 공사를 해준다든지 할 수 없는 것이지요?

이 공사 마감해서 시에서 떠안아왔지 않습니까?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

어쨌든 간에 저희 입장에서는 사후관리를 잘해야 하는 문제가 있어서 걱정이 앞섭니다.

그래서 비용의 문제도 일단 LH 쪽을 통해서 개선할 수 있는 부분은 최대한 그렇게 하도록 저희가 요구를 하고 있습니다.

그런데 그쪽에서도 일단은 완공이 된 상태이기 때문에 선뜻 저희 요구를 들어주지 못하는 입장이지만 앞으로 계속 근본적인 하자 문제가 있기 때문에 치유 차원에서 저희가 요구를 하고 그렇게 하도록 하겠습니다.

○박종선 위원 LH에서 책임을 져야 될 부분은 책임을 물으시고요, 행정책임도 물으시고 그렇게 해서 시민의 안전, 뭔가 교통섬을 다시 만들 수 있으면 만들고 누가 보더라도 이해할 수 없는 저런 체계를 전면 재검토할 필요가 있습니다.

이것이 백년대계 가는 것이거든요.

여기까지 하고 동료위원께 질의 넘기겠습니다.

○위원장 한근수 박종선 위원님 수고하셨습니다.

김경훈 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김경훈 위원 박종선 위원님이 지하차도에 대해서 설명했는데 이것에 대해서 대안을 본 위원이 제시하면서 보충질의를 하겠습니다.

(프레젠테이션 자료 제시)

지금 저 부분이 어디인가 아시지요?

○교통건설국장 이원종 예, 알고 있습니다.

○김경훈 위원 시내에서 유성 방향이지요?

○교통건설국장 이원종 예.

○김경훈 위원 이 부분도 알지요, 끝자락 지역이죠?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

- 김경훈 위원 끝자락 지역에 지금.
- 교통건설국장 이원중 도시철도 쪽으로 들어가는.
- 김경훈 위원 버스 승강장 있는 데입니다, 유성 쪽 들어가는 데지요?
- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 이쪽 부분은 들어가서 우회도로 가는 부분이지요, 주유소 앞부분?
- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 이쪽 부분도 아시지요?
- 교통건설국장 이원중 예.
- 김경훈 위원 여기에서 문제점이 있는데요, 문제점 해결방안을 본 위원이 썼습니다.
- 본 위원이 판단할 때는 문제가 세 가지예요, 문제1, 문제2, 문제3 그렇지요?
- 1지점은 월평3가 지역에서 선형되어 있는 데고 2지점은 어디지요?
- 교통건설국장 이원중 유성하고 도시철도공사 들어가는 분기되는 곳으로 보여 집니다.
- 김경훈 위원 그렇지요?
- 이게 추진경위가 있어요, 이 추진경위가 우리 도시주택국의 문제라는 거예요, 느끼실 거예요.
- 도시주택국에서 정책심의 할 때 2003년도 11월 12일 서남부택지개발 광역교통 개선대책을 확정을 했지요, 건교부에서?
- 교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.
- 김경훈 위원 그 대상은 「택지개발촉진법」에 의한 택지개발사업, 「도시개발법」에 의한 도시개발사업 등 그 내용은 밑에 죽 나왔지요.
- 이원화가 되었다는 얘기죠, 국토해양부하고, 그렇죠?
- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 도시주택국에서 주택정책심의 할 때 이것이 반영됐어야 된다는 것이죠, 여기부터 틀어진 것이죠.
- 교통건설국장 이원중 예, 그렇게 보여 집니다.
- 김경훈 위원 그런데 일단은 이것을 우리가 인수인계를 맡아야 된다는 얘지요, 인수인계를 맡으셨습니까?
- 교통건설국장 이원중 저희가 직접 인수를 받는 입장이 아니어서 정확히 잘 몰랐습니다만 서면상으로 일단 인수는 되어 있고 사전점검에 의해서 여러 가지 지적된 사항이 많이 있는데 그것은 금월 말까지 정비하는 것으로 계획이 된 것 같습니다.
- 김경훈 위원 그러면 지금 문제발생 원인하고 대책을 본 위원이 나열해 놓았

습니다, 한 번 읽어봐 주세요, 공감을 하는 것인지?

이해 가시나요?

○교통건설국장 이원중 예, 정확하게 짚어주신 것 같습니다.

○김경훈 위원 우회도로 위치별 문제점을 나열해 놓았으니까 한번 보시지요.

○교통건설국장 이원중 맞습니다.

이쪽도 이런 문제가 있습니다.

○김경훈 위원 문제2, 문제3 세 가지 문제점이 있다는 얘가지요.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

이쪽을 저희가 현장도 보고했기 때문에 이런 문제를 인식하고 있습니다.

○김경훈 위원 문제1 지점에서 저것을 해결할 수 있는 방법이 뭐가 있겠어요, 우리 국장님 생각에.

한국토지주택공사에서는 토지를 제대로 이용하기 위해서 저런 식으로 설계를 했을 것 같아요.

그러면 우리가 문제점을 찾아야 되는데 지금 한국토지주택공사에서는 문제점을 해결 못 해준다는 얘기죠, 그렇죠?

○교통건설국장 이원중 일단 이쪽과 관련해서는 저희가 도로 셋백을 일부 하도록 그렇게 요구한 사항이 있습니다.

○김경훈 위원 어떻게요?

○교통건설국장 이원중 도로 한 차선을 더 만들도록.

○김경훈 위원 한 차선을 더 만들려면 이쪽 월평동 택지개발지구 마운딩 있는데요, 마운딩 있는 데 아시지요?

○교통건설국장 이원중 압니다, 그쪽.

○김경훈 위원 월평 3가에서 곡선화된 데 거기를 보면, 이 부분 보이시지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○김경훈 위원 자전거도로하고 보도하고 폭이 넓어요, 지금 저 ㄲ트머리 지점에서 곡선이 심하거든요.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○김경훈 위원 그러면 저 부분을 해결하기 위해서는 한 차선을 확보해야 된다는 얘가지요.

○교통건설국장 이원중 그렇게 생각합니다.

○김경훈 위원 한 차선을 확보하면 자전거도로 부분을 오른 쪽으로 옮겨야 되고 보도 부분이 축소가 되어야겠지요, 옮겨져야 되겠지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○김경훈 위원 그러면 이쪽 마운딩 부분을 잡아야 된다는 얘가지요, 선형을, 그렇지요?

- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 그러면 문제1, 2가 다 해결된다는 것이죠.
- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 그러면 이것을 하기 위해서는 시 예산을 세울 수밖에 없지요.
한국토지주택공사에서는 안 들어 준다는 얘가지요, 협의하는데.
- 교통건설국장 이원중 일단 그 기본은 전부터도 그런 얘기가 있었던 것 같습니다.
- 김경훈 위원 그러면 여기에서 해결할 수 있는 방법이 또 한 가지 있어요.
하늘문교회 쪽으로 곡선 연결을 반듯하게 잡으면 돼요, 하늘문교회 쪽으로.
이 반대가 하늘문교회 쪽이잖아요?
- 교통건설국장 이원중 그렇습니다.
- 김경훈 위원 하늘문교회 쪽이 곡선이 심하다고요, 선형이.
그쪽 부분을 반듯하게 잡아야 된다고, 그러면 이것을 토지주택공사에서 해결해 주겠냐?
- 당초 설계는 월평동 택지개발지구 택지개발이 마운딩을 날렸어야 된다는 것이죠.
- 교통건설국장 이원중 예, 그렇게 했어야 될 것으로 보여집니다.
- 김경훈 위원 마운딩을 날려서 이쪽 선형하고 반듯하게 잡았어야 된다는 것이죠.
- 이것만 해결되면 1번, 2번 두 가지는 해결된다는 얘가지요, 그렇죠?
- 교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.
- 김경훈 위원 그러면 이것에 대한 대책이 뭐예요, 시에서, 인정하셨으니까.
- 교통건설국장 이원중 일단 저희 입장에서는 토지주택공사 쪽에 한번 이런 부분을 개선하도록 적극 요구를 해보겠습니다.
- 저희 교통건설국 쪽에서 사실은 토지주택공사를 한정하기가 쉽지는 않습니다.
도시주택국과 업무 연계가 되기 때문에 도시주택국과 협조를 거쳐서 저희가 토지주택공사 쪽에서 비용부담까지 할 수 있도록 그렇게 노력해 보겠습니다.
- 김경훈 위원 이 부분 있지요, 주유소.
- 이쪽에서도 어떤 문제점이 있지요?
- 교통건설국장 이원중 사실은 주유소 부지 쪽으로 도로가 편입이 됐어야 될 것으로 보여집니다, 그래야 선형이 어느 정도 잡혔을 텐데.
- 김경훈 위원 이 부분은 문제1, 2 지점 거꾸로 째는 거예요, 입구까지.
이 곡선을 잡았어야 된다는 얘가지요, 이 곡선을.
선형을 잡았으면 이 문제점이 해결된다, 그러니까 분명히 이것은 우리 시 예산을 세워서 할 수밖에 없다는 얘가지요.

○**교통건설국장 이원중** 저희가 일단 구체적인 사업비 산정이라든지 이런 것을 아직 안 해봤습니다만 그 필요성은 충분히 인식을 하고 있고요, 그래서 간이설계 같은 것을 해서 일단 토지구택공사 쪽하고 비용부담 문제를 적극적으로 협의해 나가도록 하겠습니다.

○**김경훈 위원** 이 부분도 도시철도공사에서 나오는 부분의 주유소를 없애야 선형이 반듯하게 잡혀요.

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 그렇죠, 이것을 우리가 심의할 때 개진을 했어야 된다는 얘기도요.

이 부분도 우리가 시에서 보상을 해서 선형을 잡든지 할 수밖에 없다는 얘기도요, 이 대책이 뭐예요?

○**교통건설국장 이원중** 이것은 지금 도로계획선 자체를 변경해야 되는 문제가 있을 것입니다.

예를 들면 주유소 부지를 편입시키려면 우선 도시계획시설변경을 별도로 해야 되는 문제가 있고 그런 다음에 수용을 통해서 땅을 매입해서…….

○**김경훈 위원** 도시철도공사 진입로 부분이 3차로에서 4차로로 갑자기 바뀐단 말이에요.

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 1차로를 따라 주행하면 도시철도공사로 들어가요, 그냥.

○**교통건설국장 이원중** 저도 현장에 가서 여러 번 봤지만 거기서 혼란을 겪는 분들이 많이 있습니다.

○**김경훈 위원** 유성 방향으로 가려면 급차선변경을 해야 되고, 대형사고가 난다는 얘기도요.

지금 현 상황에서는 본 위원이 도시주택국에 질의를 하겠지만 주택정책 심의할 때부터 잘못되었다는 얘기도요.

또 한 가지는 교평을 할 때 중앙에서 한 것이겠지만 현장에 나와서 실사를 하고 교평을 했어야 되는데 도면만 보고했다는 얘기도요.

설계도면과 현장여건을 보고 교평을 해야 되는데 교평이 도면만 보고했다는 것밖에 안 되거든요.

○**교통건설국장 이원중** 그렇게 보여줍니다.

사실 저희는 지역실정도 잘 알기 때문에 현장을 직접 안 가보더라도 도면만 가지고도 어느 정도 가능한데 중앙에서는 사실 꼭 현장확인을 했어야 된다고 생각이 됩니다.

○**김경훈 위원** 그러면 대전시에서 그것을 적극 개진을 했어야 되는데 어떻게 생각하세요?

○**교통건설국장 이원중** 사실은 아까도 말씀을 드렸지만 2007년도 실시계획 인가할 당시에 저희가 직선화를 해달라고 하는 의견을 낸바 있습니다.

그런데 사실은 의견개진한 이후에 저희가 지속적으로 간섭을 하고 관여를 했으면 좋을 뻔 했겠다 하는 아쉬움이 있고, 그런 부분이 문제가 있다고 보여집니다.

○**김경훈 위원** 지금 차선이 당초에는 이 부분에 있었어요.

이 부분에 있다 뒤로 후퇴시킨 거예요.

이 부분에 있을 때보다 이 부분으로 후퇴를 하니까 위험성이 떨어지겠지요, 거리가 생겼으니까.

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 진입하다가 급변경해야 되거든, 이것이 다.

전반적으로 이것에 대해서 우리 교통건설국에서 인수를 맡아야 되는데, 우리 국장님에게 본 위원이 세 가지 문제점이 있는 것 대안을 제시했습니다.

그것에 대해서 어떻게 처리를 할 것이고, 향후 어떤 계획에 따라 이루어질 것 같아요?

토지주택공사하고 관계, 아니면 토지주택공사에서 안 했을 때는 우리 대전시가 어떤 식으로 풀어서 어떻게 해야 되나 이것을 답변해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 문제에 대해서는 두 분 위원님께서 정확하게 짚어주셨다고 생각합니다.

문제는 사후관리하는 문제가 있는데 우선 저희가 긴급하게 몇 가지 조치해야 될 부분이 노면에 문자표시를 해서 가는 방향을 사전에 인식하도록 한다든지 또는 차선유도선 이것은 기왕에 많이 설치가 됐습니다.

그래서 이런 것도 주행차선을 저희가 인식할 수 있도록 해주는 방법도 있고, 차선유도봉 같은 것을 미리 설치를 해서 충돌을 방지한다든지 또 신호를 조정해야 될 부분도 있는 것 같습니다.

거기가 70km로 되어 있기 때문에 그런 문제도 있고, 노면 미끄럼방지 같은 것도 정비를 해야 되고 이런 것은 전반적으로 신속하게 해야 될 부분이고요.

아까 도로를 넓히고 하는 부분 예를 들면 주유소 앞이라든지 이쪽 월평동사무소 근처 보도라든지 이런 부분에 대해서.

○**김경훈 위원** 아웃렛 매장에서 나와서 본선 타는 부분도 문제가 있지요?

○**교통건설국장 이원중** 직진하는 신호 말씀이지요?

○**김경훈 위원** 그렇죠.

○**교통건설국장 이원중** 예, 그렇습니다.

그것 문제가 있고요, 그런 부분도 저희가 직진을 폐지하고 유턴을 시킨다든지, 그렇게 안 하면 사고위험이 굉장히 많다고 보여집니다.

예를 들면 직진하다 이쪽 도시철도 방향으로 가기 위해서 직진하는 차와 상충되기 때문에 굉장히 위험한 상황이 연출됩니다.

○김경훈 위원 대책이 뭐냐는 얘기지요.

○교통건설국장 이원중 일단 저희가 쉽게 할 수 있는 노면표시라든지 차선유도봉이라든지 신호조정, 미끄럼방지 이런 시설은 조속히 준비를 하고요, 지금 차도 분기점에서 월평동사무소 측 보도라든지 녹지공간을 축소해서 차선을 하나 더 확보하는 문제라든지 또 만년교 지나가서 주유소 부지를 매입하는 부분 이런 것은 좀 시간을 두고서 해야 될 상황인 것 같은데요, 일단 비용의 문제는 전적으로 시비만 투입하기는 어려운 부분이 있을 것 같아서 일단 토지구획공사 쪽에 요구를 하겠습니다.

요구를 해서 그쪽을 통해서 하는 방향을 잡아보겠습니다.

○김경훈 위원 그렇지요?

그런데 그쪽에 인수인계를 우리가 받았으면 해줄까 그것이 의문인데 본인들도 양심이 있으면 해줄 것 같아요.

지금 두 가지만 일단 해결하면 되거든요, 지금 이 부분.

그러면 이 부분에서 이쪽 보도 옮기고 마운딩 부분을 날리면 차선이 거리가 있기 때문에 위험하지 않다는 얘기지요.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○김경훈 위원 지금 보세요, 변경하는 도로에서 시내버스가 서있을 때는 또 어떻게 할 것이냐는 얘기지요.

이해 가시나 모르겠네요, 우리 직원들?

간단하게 본 위원이 요점만 하고, 다 열거하려다가.

○교통건설국장 이원중 저희도 이 문제를 충분히 인식하면서 현장을 저와 같이 직원들이 여러 번 다녀왔습니다.

그래서 현장상황에 대해서는 충분히 인식하고 있습니다.

○김경훈 위원 시내버스 타는 데가 여기 있어요, 그렇죠?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○김경훈 위원 이 선형을 날리고 여기부터 이쪽 마운딩을 날리면 1안, 2안 문제점은 해결이 된다는 얘기지요, 이것은 빨리 해결할수록 좋다는 얘기지요.

○교통건설국장 이원중 예, 최대한 빨리.

○김경훈 위원 안 됐을 때는 공사비가 어느 정도 들어가겠어요?

계획이 세워져 있었어야지요, 저 문제점을 지적했다면 인수인계하실 때.

몇 미터 보고 있습니까, 산술한 것이?

○교통건설국장 이원중 150m 정도로 생각하고 있는데요.

○김경훈 위원 150m의 폭은, B는 얼마 돼요, L은 150이고?

○교통건설국장 이원중 도로 폭이니까 한 3m 이상은 되어야 될 것입니다.

○김경훈 위원 그러면 공사비 대략 나오지요?

우리는 시에서 예산 세울 수밖에 없을 거라고 봐요, 해결 안 되면.

○교통건설국장 이원중 일단 저희 입장에서는 사실 시비 투입하기는…….

○김경훈 위원 본 위원은 한 100m 봤는데.

○교통건설국장 이원중 한 150m 정도, 실측을 해보니까 그 정도 되는 것 같습니다.

○김경훈 위원 이것을 빨리 처리를 안 하면 대형사고가 날 것입니다.

그전에도 사고가 났을 거라고 봐요, 그러면 인수인계를 하면서도 버스 승강장이 여기에 있는데 버스 승강장이라도 옮겨주든지.

버스 승강장에서 여기까지 거리가 얼마 되는지 아세요?

또 버스전용차선이에요?

○교통건설국장 이원중 예, 전용차선을 일부 조정해야 됩니다.

○김경훈 위원 이런 인수인계가 어디 있습니까?

인수인계는 우리 교통건설국이 최종적으로 하나요?

도시주택국하고 협의해서 하지요?

○교통건설국장 이원중 일단 도시주택국에서 인수를 받고 저희 쪽에 인계하는 것으로 알고 있습니다.

○김경훈 위원 이런 내용은 회의 없었습니까, 이런 문제점에 대해서?

○교통건설국장 이원중 현장에 다니면서 이런 것이 얘기가 많이 됐던 것 같은데 사실은 조금 조금하게 인수를 추진했던 부분도 있는 것 같습니다.

사실은 시민들 입장에서는 교통이 불편한데 개설해 놓고도 개통을 앓느냐는 여론이 많이 있었습니다.

그러다 보니까 조금하게 개통을 서둘렀던 부분이 분명히 있습니다.

○김경훈 위원 민원이 ‘빨리 개통해 달라, 차 밀린다.’ 하다 보니까 너무 조금하게 인수인계를 받은 것 같아요.

충분히 이것은 도시주택국하고 교통건설국하고 토지주택공사하고 공사할 때 협의가 있었어야 돼요.

중앙에서 하는 것이니까 우리 대전시는 소극적이었던 것 같아요.

지금이라도 빨리 1안, 2안이라도 해결되면 괜찮으니까 마운딩을 날려서 못 한다면 하늘문교회 쪽에 선형을 잡든지, 그러면 저쪽 3지점도 해결되거든요.

빨리 대책 강구를 해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 알겠습니다, 조속히 대책을 강구토록 하겠습니다.

○김경훈 위원 이상입니다.

○위원장 한근수 김경훈 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

곽수천 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**곽수천 위원** 곽수천 위원입니다.

감사자료 106쪽 봐주세요.

‘문제점 및 대책’이라고 적어놓고 ‘건설방식에 대한 시민들 인식부족으로 공감대 미흡’ 이런 부분이 기술되어 있거든요, ‘건설방식 결정 지연에 따라 추진 지연’ 이런 내용으로 나와 있는데 여기에 대한 대책을 지금까지 어떻게 추진해 오고 있어요, 문제점을 어떤 식으로 해결하기 위해서 이런 대책을 세우고 있는지?

○**교통건설국장 이원중** 일부 시민단체를 중심으로 건설방식에 대한 이의를 많이 제기해서 시민단체 쪽에서 노면방식으로 가자는 주장이 있습니다.

그래서 고가방식과 노면방식 중에서 하나를 택일하는 상황에 놓여있는데.

○**곽수천 위원** 그러면 노면으로 갈 수 없는 것이 이미 거의 답이 나와 있거든요, 도시철도에 대해서 좀 뭔가 관심을 가진 사람이라면 공무원도 그렇고 일반 시민도 그렇고 노면의 어려움을 거의 다 알아요.

예를 들어서 1960년대 지나간 세월이지만 서울에 전철이 있었어요, 노면에.

전철이 있어서 서울에 가게 되면 시골분들은 하나의 볼거리가 되고 그랬는데 5·16혁명이 나고 그 후에 정부가 들어서면서 철거했습니다.

그 이유는 왜 철거했겠어요, 바로 일반 승용차하고 버스가 같은 속도로 뒤에 꼬리를 물고 가기 때문에 그 자체가 교통수단으로서는 이미 그 당시에 퇴출을 당한 것이나 마찬가지예요.

물론 노면전차가 유럽이나 한가한 도시의 인구가 적고, 도로 폭이 넓은 외곽도로에서는 지금 다 쓰고 있습니다.

그렇지만 우리가 대전시를 놓고 따져야 한다는 얘기에요, 그러면 노면은 우리가 지금 현재 역전 근방을 보면 거기에는 도시철도 1호선이 들어가 있기 때문에 어느 정도 커버가 되지만 하나 예를 들면 역 앞에서부터 원동네거리, 인동, 삼성 4가까지 공사하는 곳까지 전부 다 보면 차가 다 서 있어요.

이것이 쌍방향 6차선 도로 같으면 3차선에 차가 다 서 있고, 택시가 서 있고, 상인들이 서 있고, 화물차가 서 있고, 버스가 가다 중간에 서서 사람들이 내리고 타요.

지금 그것도 안 돼서 경우에 따라서는 역 앞이 1차선만 겨우 차가 왔다갔다하는 상황이 벌어지고 있어요.

더군다나 하상도로를 중간중간 잘라놓아서, 앞으로는 전면 철수하게 되는데 노면에 아침저녁 러시아워 시간대 보면 차들이 다 서 있어요.

여기 계시는 분들 모두가 다 공감하는 내용들이예요.

그런데도 노면으로 한다고 주장하는 것을 수용할 수가 없으면 할 수 없는 것을

확실하게 정말 대시민 상대해서 적극적인 홍보활동을 해서라도 이 부분은 벌써 타결했어야 하는 문제예요.

그렇지 못하고 지지부진하니까 이것도 가능성이 있구나 하고 생각을 하는 거예요.

그것을 주장하는 분들의 생각이 틀리다는 얘기는 아니고 현실적으로 안 되는 거예요, 하고 싶어도 못 하는 거예요, 그 방법은.

거기에 대한 답변을 해주십시오.

○**교통건설국장 이원중** 위원님께서 민관정위원회에 참여를 하시면서 여러 가지 좋은 말씀도 주셔서 저희한테 많은 도움이 되고 있습니다.

말씀하셨듯이 사실 저희가 선택을 하는 부분에 있어서 고가와 노면의 장단점이 분명히 있습니다.

고가방식 같은 경우는 경관에 문제가 있다는 얘기가 될 수 있고 다만 신속성이나 정시성에서는 다른 교통수단보다는 탁월한 상황이고, 노면 같은 경우는 사실 위원님 말씀하셨듯이 기존 교통과 상충되는 부분이 많이 있고, 기존도로를 또 잘라야 하는, 다이어트를 해야 되는 부분도 있고 해서 오히려 더 대중교통을 악화시키는 우려도 많이 있습니다.

그러다 보면 정시성이 안 지켜지고 사고의 위험도 있고 하는 부분이 분명히 있습니다.

저희가 하여튼 어느 정도 시민들 공감대가 확산이 됐다고 보입니다.

사실은 저희가 꾸준히 노력을 해오고 있습니다만 그래도 어느 정도 시민들이 인식을 많이 하고 있다는 생각이 들고요, 지금보다는 조금 더 높아진 상태에서 저희가 결정해야 된다, 이런 생각을 갖고 있습니다.

○**곽수천 위원** 적극성이 결여되어 있는 부분을 지적하고 싶은 것이 선거 관련해서는 선거관리위원회가 각 구 단위로 심지어 주민센터까지 참여해서 앞으로 치러질 선거에 대비해서 설명회를 주로 갖고 있습니다, 선거 관련해서도.

그러면 도시철도 2호선이 현안이 되어서 얼마나 오랫동안 시시비비가 되고 있습니까?

이 부분도 구청하고 주민센터까지 직원들이 파견되어서 대시민 상대로 논리적으로 불가한 사항은 불가한 것으로, 가능한 부분을 했으면 하는 아쉬움이 많이 있습니다.

정말로 선거 관련해서 선관위에서 와서 하는 것은 들으나마나한 내용인데 들을 수 있으면 안 들은 것보다 낫겠지요.

그렇지만 이 부분은 좀 더 적극성에서 너무 뒤처지고 있다는 얘기입니다.

광고문안 작성해서 버스나 몇 군데 붙여놓은 거 봤어요, 그것도 필요하긴 필요한데 대시민 상대해서 적극적으로 구청을 동원해도 좋고, 동을 동원해도 좋고 자

꾸 주입을 시켰으면 이 부분에 대한 결정이 나서 이제는 도시철도 2호선이 어떤 방향을 잡아서 연초부터라도 시작이 되었어야 되는데 이제는 이렇게 가다 보니까 염홍철 시장이 있는 시간 내에 전혀 어떤 방법도 나올 수 없는 시간대를 형성하고 있어요, 이 부분이 참 아쉬운 거예요.

교통건설국이 주관이 돼서 하는 부분이기 때문에 이 말씀을 드립니다.

○**교통건설국장 이원종** 이 부분에 대해서는 시장님께서도 사실은 공감대가 빨리 확산이 돼서 빨리 결정을 해야 된다는 생각을 분명히 갖고 계십니다.

○**곽수천 위원** 행동으로 옮겨져야 되지요, 행동으로 옮겨져야 되는데 행동으로 옮겨지는 것이 너무 우리가 볼 때는 답답할 정도로 느슨하게 움직이기 때문에 이 부분이 안타깝고, 광역철도망 얘기가 계속 나오고 있잖아요, 호남선 고속도로 가지고.

지금 대덕구가 지속적으로 소외감을 갖고, 도시철도와 관련해서.

대덕구 행정을 책임진 사람으로부터, 시민들로부터 모두가 다 상대적인 불만을 토로하고 있습니다.

이 부분이 안타까워서 각 구별 총화 면에서 우리 대전시 입장에서는 해결 못할 문제도 있겠지만 정말 안타까운 문제예요.

대덕구는 도시철도가 2호선 착공시점까지 들어가면서도 전혀 대덕구에 혜택이 안 가니까 내가 대덕구에 살아도 서운한 감정을 가질 수밖에 없고 행정 책임자는 구민들 앞에서 체면이 안 서니까 난리가 났어요.

이 부분에 대해서 광역철도망이 그 부분을 좀 어느 정도는 해소시켜줘야 되는데 대덕구가 얘기하는 것은 광역철도망 가지고는 자기네가 아파하는 부분을 해소시킬 수가 없다 이렇게 얘기를 해요.

그런데 광역철도망이 대덕구를 지나가면서 많은 부분 해소가 되겠다는 생각을 일반적으로 다 가지고 있는데 이분들이 주장하는 것은 아니라고 하는데 이 부분에 대해서 아는 대로 말씀해 주세요.

○**교통건설국장 이원종** 저희는 충청권 철도망이 도시철도 2호선을 대체할 수 있는 대안이 충분히 된다고 생각하고 있습니다.

그래서 일단은 추진하는 시기도 도시철도 2호선 개통시기와 맞물려 있고요, 또 대덕구 쪽에서는 지금 충청권 철도망 자체가 잘 진행이 안 되지 않느냐 하는 의혹을 가지고 있는데 실체는 그렇지 않습니다.

저희가 금년도에 예타 신청까지 들어갈 계획으로 있고, 중앙부처에서도 필요성에 대해서 공감을 하고 적극 지원해 주려고 하는 분위기가 있기 때문에 대덕구에서 의혹을 갖는 일은 현실과 맞지 않다고 생각이 들고요.

또 지금 이쪽에 역 수라든지 운행시간 간격이라든지 이런 것을 보면 도시철도와 맞먹는 역할을 충분히 할 것으로 생각이 됩니다.

○**곽수천 위원** 그런 계산이 나와 있으면, 우리는 간헐적으로 듣고 있는데 홍보 자료를 만들든지 아니면 적극적으로 대덕구 구민을 상대로 홍보를 해서 지금 일방적으로 손해 보는 것 같은 대덕구민들의 마음을 달래줘야 됩니다.

안 그러면 지속적으로 그에 대한 불만이 표출되고 해결을 안 해주는 것으로 대전시만 원망하고, 의원들까지 욕을 먹고 있습니다.

○**교통건설국장 이원종** 사실은 이 부분에 대해서는 저희가 터놓고 시민들한테 적극적으로 알리지 못한 부분도 분명히 많이 있습니다.

예를 들면 충청권 철도망이 우리 시만 하는 것이 아니고 충북과 충남, 대전을 거쳐서 3개 시·도가 이어지도록 되어 있는데 사실은 예비타당성조사를 해보면 수요가 나오지 않습니다.

○**곽수천 위원** 수요가 안 나온다.

○**교통건설국장 이원종** 예, 안 나오기 때문에 원칙적으로 해서는 안 되는 사업입니다.

그래서 저희가 전략으로 사용한 것이 뭐냐 하면.

○**곽수천 위원** 수요가 안 나오면 충청권 광역철도망은 결국 구호성으로 끝나는 것 아닌가?

○**교통건설국장 이원종** 아닙니다, 그래서 저희가 어떤 전략으로 나가고 있느냐면 저희 대전 쪽만, 가장 수요가 높은 대전 쪽만 우선 하자는 것이 전략입니다.

그래서 그동안 중앙부처를 설득해서 그런 논리가 설득이 됐습니다.

그래서 우리 쪽에서 우선 개통을 하고 이어서 수요가 생기면 충북이나 충남까지 잇는 것으로 하나의 전략을 가지고 있습니다.

그렇기 때문에 그런 부분을 축소시켜서 얘기하기가 곤란한 것이 일단 충북이나 충남 쪽에서 대전을 우선으로 하는 부분에 대해서 적극적으로 찬성하는 입장은 아닐 수 있습니다.

물론 저희 실무자 간에는 어느 정도 얘기가 되고 있지만 사실 주민들까지 알려진다고 하면 그렇게 좋은 반응이 아닐 수 있겠다는 것 때문에 저희가 적극적으로 얘기는 못 하고 있습니다만 그런 분명한 전략은 가지고 있습니다.

○**곽수천 위원** 그러니까 충청권 광역철도망이 수요가 제대로 안 나오기 때문에 대전권이라도 먼저 하게 해달라는 얘기가 중앙정부에 전달이 됐고 답이 나왔다는 이런 얘기 아닙니까?

○**교통건설국장 이원종** 그렇습니다.

○**곽수천 위원** 그렇게 해서라도 대덕구가 나름대로 섭섭해 하는 부분, 아니면 본 위원이 봐도 대덕구에도 혜택이 가야 됩니다.

그렇기 때문에 그 부분 적극적으로 추진해 주시고, 또 하나 요즘에 계속해서 신문에 나지만 금산권 대전편입에 따라서 금산에서도 여러 가지 시시비비도 걸려

있지만 그래도 대전광역시도 차후에 크게 발전하기 위해서 금산권역이 우리 대전시로 들어와야 됩니다.

이것은 금산군민들한테도 좋고 우리 대전시도 입장이 좋아지고, 지난번에 경제산업국에서도 얘기했지만 우선 산업단지 하나가 제대로 된 것이 없습니다.

우리가 머리 부분은 대덕연구단지부터 시작해서 과학비즈니스벨트 다 들어와 있지만 산업 부분이 취약하고 단지가 없습니다.

그래서 본 위원은 오죽하면 단지 부분은 충북이나 청주 공단을 활용할까도 했습니다만 바로 금산 쪽으로 대덕구에서부터 3호선 계획을 우선 세울 수 있는 방안을 가졌으면 좋겠습니다.

왜냐하면 앞으로 장기적으로 봤을 때는 3호선 계획도 급히 이루어져야 하기 때문에 지금 2호선이 환승선이 비슷하게 되니까 3호선 정도는 이렇게 해서 거의 엑스자 축은 아닐지언정 그렇게 계획을 세워서 금산군민한테도 보여주는 내용도 있을 뿐더러 그렇게 해서 우리가 앞으로 대덕구도 좀 이런 차제에 교통 혜택도 같이 입을 수 있는 그런 계획이 되었으면 하는 바람으로 그런 내용을 건의 말씀드립니다.

○교통건설국장 이원종 예, 알겠습니다.

적극적으로 검토해서 금산이라든지 또는 인접되어 있는 세종 같은 데도 그런 요구가 있는 것 같습니다.

그런 전반적인 구상을 다시 한 번 해보도록 하겠습니다.

○곽수천 위원 그리고 한 가지 더 말씀드릴게요.

업무보고 64쪽을 보게 되면 ‘대중교통중심 교통복지 실현’ 그것이 제목입니다.

지금 환승제가 이루어지고 있잖아요, 세 번까지 바꿔 타게 되어 있고 거기 중심에 섰던 본 위원의 입장에서는 정말 천만다행이었고 시민들에게 본 위원은 크게 일을 했다고 생각을 합니다.

그런데 버스회사별로 그러니까 러시아워 시간대를 제치고 자율적인 운영을 한다는 얘기를 들었거든요.

그러니까 한가한 시간대에 손님이 없으니까 중간 중간에 빼먹을 수 있다, 그래서 횡수를 줄이면 우선 기름 값이 적게 들어가고 그래도 교통 수요는 감당해 나간다는 이런 내용들을 본 위원이 부산에서도 들었고 간헐적으로 들었어요, 그 얘기를.

그러면 어떤 문제가 생기냐면 30분 이내에 차를 바꿔 타야 환승혜택을 보는데 그 부분에 있어서 문제가 발생한다는 얘깁니다.

왜냐하면 정시성이 있어야 되고, 주차장에 시간대별로 딱딱 와야 되는데 중간 중간 빼게 되면 환승에서 문제가 발생이 돼요.

그 부분에 대해서 철저한 지도 감독을 통해서 있을 수가 없도록 물론, 경제적인

측면에서 보면 기름 한 방울 안 나는 나라에서 기름 한 방울 아끼는 것은 좋지요, 아끼는 것도 아끼는 데서 아껴야지 이런 부분에서 아끼면 안 된다는 얘가지요.

도시철도가 정시성이 있잖아요, 딱딱 아무리 손님이 없더라도 시간대별로 정확하게 뛰고 있잖아요.

버스도 그래야 한다는 것이지요.

조금도 다르지 않아야 한다는 얘기에요.

사람이 많을 때는 제시간 지키고, 사람 없을 때는 중간 중간 빼먹는다는 것은 있을 수 없다는 얘기에요.

그것은 자율권을 인정해도 안 된다는 얘기에요.

바로 따르는 환승제 때문에 그 부분은 철저히 지켜져야 되고, 그 부분은 감독을 통해서 아예 허용하면 안 된다는 말씀을 드립니다.

○교통건설국장 이원종 예, 알겠습니다.

준공영제 이전 같은 경우는 그렇게 결행하는 사례가 사실 많이 있었습니다.

위원님 말씀하셨듯이 기름 값을 절약한다든지 운전기사 인건비를 절약하는 차원에서 그런 사례가 있었습니다.

그러나 지금 준공영제가 된 이후에 저희가 철저히 관리를 하고 있습니다.

그래서 이런 잘못이 있을 때 저희가 체크할 수 있는 시스템도 있기 때문에 관리가 잘 되고 있다고 보입니다.

○곽수천 위원 아, 그런 시스템이 다 있어요?

중간에 빠지 못하게?

○교통건설국장 이원종 예, 그래서 만약 결행한다든지 이러면 저희들이 얼마든지 체크할 수 있는 장치가 있습니다.

그래서 앞으로도 이런 부분에 대해서는 시민과의 약속이기 때문에 제 시간을 안 지키는 것은 문제가 있습니다.

그래서 철저히 관리를…….

○곽수천 위원 중간 중간 그런 얘기를 들어요, 버스가 안 와서 시간이 굉장히 많이 초과했는데, 15분 간격으로 오기로 했는데 한 타임 빠져서 환승을 못 했다는 등 난리가 났어요.

그것을 꼼꼼히 살피는 주부들은, 우리는 그냥 카드 찍고 나오지만 그분들은 그런 것 하나 다 체크하고 있어요.

이 부분 철저히 해주시기 바라고.

○교통건설국장 이원종 예, 알겠습니다.

○곽수천 위원 교통복지 차원에서 본 위원은 환승제를 주장했던 사람이고 또 실현이 됐고 그런데 동료 한영희 위원께서 제기했던 다자녀꿈나무사랑카드에 대해서는 본 위원이 잠깐 밖에 나갔다 들어오면서 들었지만 그 부분은 본 위원이

볼 때는 다자녀꿈나무사랑카드도 일반 우리가 타고 있는 교통카드와 똑같은 혜택을 줘야 된다고 봅니다.

그 예산이 10억 원이 들어가고 20억 원이 들어가기 때문에 안 된다, 본 위원은 이게 너무 궁색한 답변이라고 봐요.

이 부분은 100억 원이 들어가더라도 지금 현재 저출산으로 해서 나라가 어렵고 인구가 줄면서 국가가 앞으로 미래가 안 보일 정도로 다급한 시점에 와 있습니다.

각 지자체별로 보면 녹차가 많이 나는 보성군에서는 한 사람 나면 600만 원씩 줍니다.

이런 혜택을 다 주고 있는데 다자녀가구에 혜택을 주는 사랑카드가 환승이 안 된다고 하면 이것은 하지 말아야 됩니다.

이것은 확실한 답변을 하셔도 됩니다, 아이들을 많이 난 사람한테는 많은 혜택을 줘야 됩니다, 공무원한테도 승진의 기회도 폭넓게 줘야 되고, 당겨줘야 되고.

그렇기 때문에 이런 혜택을 주기 위해서 우리 시에서는 이런 부분만은 과감하게 실천에 옮겨줘야 된다고 본 위원은 봅니다.

○**교통건설국장 이원중** 위원님 말씀 충분히 공감하고 필요성에 대해서 같은 인식을 갖고 있습니다.

재원확보 문제를 저희가 적극적으로 예산부서와 협의해서 관철되도록 시행하겠습니다.

○**곽수천 위원** 하세요, 하셔야 됩니다, 지금 현재 저출산으로 나라가 망하게 생겼습니다.

이것보다 더 큰 혜택을 다 줘야 됩니다, 본 위원이 오죽하면 코레일도 앞으로는 다자녀를 가진 사람한테는 무상으로 탈 수 있도록 제도화해야 된다고 생각을 하는데 버스비 하나 가지고 예산 때문에 어렵다는 것은 안 됩니다.

○**교통건설국장 이원중** 알겠습니다.

○**곽수천 위원** 이상입니다.

○**위원장 한근수** 곽수천 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 점심식사 할 수 있게 감사증지를 하고자 합니다.

감사증지를 선언합니다.

(12시 07분 감사증지)

(14시 06분 감사계속)

○**위원장 한근수** 감사를 속개하겠습니다.

계속해서 교통건설국 소관 사항에 대해서 질의하실 위원님 말씀해 주십시오.

황웅상 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**황웅상 위원** 황웅상 위원입니다.

우리 이원중 국장님을 비롯한 교통건설국 직원 여러분들 수고 많이 하셨습니다.

오전에 많은 동료위원들께서 걱정하는 그런 부분에 대해서 동료위원들이 짚은 사항도 있고 또 보충해서 짚을 간단간단한 내용에 대해서 말씀을 드리고자 합니다.

행감자료 106쪽, 도시철도 2호선과 관련해서 말씀드리겠습니다.

어찌됐든 언론에서는 우리 염 시장님께서 임기 내에 도시철도 2호선을 시작하겠다, 그렇게 말씀을 하셨지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 그렇습니다.

○**황응상 위원** 내년도 예산안에도 도시철도의 예산이 반영이 됐습니까, 그렇지요?

○**교통건설국장 이원중** 국비가 10억 원 정도 확보가 됐습니다.

○**황응상 위원** 염 시장님 말씀에 임기 내에 하기로 했고 우리 집행기관에서는 2014년도 예산에 반영을 했고, 지금 여러 가지 현재 여건으로 봐서 건설방식의 변화없이 고가와 자기부상열차의 형식으로 어찌됐든 준비하고 있는 것은 사실이지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 그렇습니다.

예타가 고가, 자기부상열차로 설계가 되어 있습니다.

○**황응상 위원** 아까 오전에도 말씀이 있었습니까만 다시금 예타를 받는 과정상에 여러 가지 우리가 필요한 시간들이 있기 때문에 지금의 방식을 고수할 수밖에 없다, 지금 그런 상황이고 여러 가지 집행기관에서 준비하고 있는 절차를 봤을 때 틀림없이 지금의 고가방식과 자기부상열차 밖에는 답이 없다 이렇게 생각되어 있는데 그 생각이 맞습니까?

○**교통건설국장 이원중** 예타상에는 고가, 자기부상열차 방식으로 되어 있지만 사실 선택의 여지는 있습니다.

노면으로 갈 수도 있고 고가방식으로도 갈 수 있는 그런 상황이고 지하화는 근본적으로 국비지원 자체가 불가능하기 때문에 어려운 입장이고요.

두 가지 선택의 여지는 있다고 보이는데 고가방식으로 가면 별도의 예타를 받지 않아도 되는 편한 점은 있지만 노면으로 간다면 다시 예타를 받아야 되는 번거로움은 있을 수 있습니다.

○**황응상 위원** 지금 집행기관에서의 준비과정을 보면 지금의 방식을 고수하는 것이 본 위원이 생각할 때는 맞다고 생각을 합니다.

그렇게 귀결될 수밖에 없고요, 그리고 대덕구에서 첫 번째의 불만은 노선에 대한 불만이었는데 이제 건설방식에 관한 불만으로 이번에 각 구의 공청회 과정에서 드러났지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 그렇습니다.

저희가 순회하면서.

○ **황응상 위원** 그래서 오전에 존경하는 곽수천 위원님께서 충청권 철도망이 실질적으로 대덕구민들한테 만족할만한 수준이 못 되기 때문에, 혹은 아까도 말씀이 있었습니다만 인근 지역 광역도시의 반발 내지는 이해관계가 있기 때문에 상당 부분 충청권 철도망이 실현될 수 없지 않느냐라는 것이 대덕구민들의 생각이 아니겠습니까?

○ **교통건설국장 이원종** 예, 그런 생각을 할 수도 있다고 봅니다.

○ **황응상 위원** 그러면 정리를 하지요.

그러면 우리는 어찌됐든 염 시장님께서는 임기 내에, 임기 내라는 것은 2014년 6월 이전입니다.

6월 이전에 2호선 철도선을 하시려고 하고 있고 여러 가지 예타라든지 이런 부분이 있기 때문에 지금 시간이 딜레이 할 상황이 아닙니다.

그리고 내년에 예산이 편성되었고 그러면 기존에 지금 예타에서 통과됐던 자기 부상열차와 고가방식의 건설방식을 취할 수밖에 없다는 결론이 이미 나오는 것이지요, 이미 결정이 됐습니다.

그러면 어찌됐든 대덕구 주민들이 불만을 갖든 혹은 그 이외에 다른 구에서 불만은 없는 것 같습니다, 지금 현재.

그렇다고 한다면 어찌됐든 우리 시민과의 소통 내지는 홍보 이것이 절대적으로 필요한 시간이다.

아까 존경하는 다른 위원님들께서도 지적이 있었지만 그 부분이 가장 중요하다고 한 시점에서.

얼마 안 남지 않았습니까?

○ **교통건설국장 이원종** 그렇습니다.

○ **황응상 위원** 그래서 대시민 소통은 홍보이다 본 위원은 그렇게 생각합니다.

그래서 게을리하지 않고 얼마 남지 않은 시간을 철저히 대비해 주실 것을 주문하는 바입니다.

○ **교통건설국장 이원종** 어차피 100% 시민들이 만족하는 그런 방식을 선택하기에는 현실적으로 굉장히 어려운 면이 있기 때문에 일단 저희들이 시민들한테 최대한 많은 내용을 알려서 공감대를 얻어가면서 할 수 있도록 최대한 주민홍보를 하도록 노력하겠습니다.

○ **황응상 위원** 그렇게 해주시고요, 오전에 우리 박종선 위원님 그리고 김경훈 위원님께서 우리 서구의 계룡로 우회도로 및 동서대로의 문제점에 대해서 많은 부분 걱정해 주심에 지역구 시의원으로서 감사의 인사를 드리면서 아까도 여러 가지 김경훈 위원님께서 대안제시를 해주셨습니다.

그래서 상당 부분 동의를 하면서 지금 현재 갈마동에서 유성방향에 시내버스 전용차선, 본 위원이 오후 8시 정도 됐을 거예요, 그때가 퇴근시간 아니겠습니까?

퇴근시간에 유성을 들어가는데 버스 전용차선을 피해서 갈 수밖에 없지 않습니까, 거기 또 카메라가 있어요.

그러면 버스 전용차선을 피한 갓차선으로 가야지만 유성으로 갈 수가 있어요, 아까도 다 지적이 된 사항입니다.

버스 전용차선을 피해서 가면 터널 밑으로 내려가는 거예요, 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○황응상 위원 법을 어기게 되는 거예요, 시내버스 전용차선으로 가게 되면 딱지가 날라 오는 상황이에요.

그렇기 때문에 안 차선으로 가다가 급격하게 유성으로 차선을 바꾸면 그러한 병목현상이 거기에서 벌어지는데 그것이 문제점인데 최소한 빠른 시간 내에 중도일보사에서 병목구간까지는 버스 전용차선을 하루라도 빨리 없애야 된다, 그렇지 않아요?

시민들을 버스 전용차선으로 내모는 방법밖에는 없지 않습니까, 지금 이대로 우리가 인수한다면.

그러니까 하루빨리 아까도 김경훈 위원님, 박종선 위원님 여러 가지 대안을 말씀해 주셨습시다만 빨리 해결할 수 있는 부분은 좀 적극적으로 대처해서 그 구간 만큼이라도 일찍 시내버스 전용차선을 해제해 달라 그런 얘기입니다.

○교통건설국장 이원중 예, 알겠습니다.

위원님 말씀하시는 부분에 대해서 전적으로 공감을 합니다.

일단은 우선적으로 버스 전용차선을 폐지하고 또 도로를 부가차선을 만드는 노력을 계속하겠습니다.

○황응상 위원 그렇게 해주시고 지금 동서대로에 도솔터널이 개통됐습니다.

참 오랜 기간 우리 시에서 개통 날짜를, 수년이 지나서 개통이 됐어요.

본 위원이 개통되고 나서 도솔터널을 들어가 봤습니다.

그리고 지역 주민들로부터 도솔터널하고 교통방송국 그러니까 갈마동 쪽으로 우회하는 거기가 삼거리지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○황응상 위원 그 삼거리에서 갈마동 쪽으로 우회하지 못하고 터널로 향해서 진입하게 되면 지금 어디까지 가냐면 잘못 진입을 했으면 유턴하든지 돌아오든지 둘 중 해야 하는데 터널을 지나서…….

사진을 보도록 하겠습니다.

(프레젠테이션 자료 제시)

진입차선이 잘못 돼서 일단 터널로 들어가게 되면 우리가 잘못된 방향을 바로 잡기 위해서는 우측으로는 원신흥동, 팻말이 잘 안 보이는데요.

직진하면 학하동, 좌로 가면 가수원동으로 가는 터널 윗부분을 유턴해서 다시

돌아오든지 아니면 원신흥동으로 가서 만년교로 해서 돌아오든지 그렇게 해야 되는데 본 위원이 얘기하고 싶은 것은 아까도 우리 존경하는 박종선 위원님께서 말씀이 있었습시다만 도로표지판의 위치, 그런 부분에 대해서 우리가 좀 더 보기 좋고 또 확실한 그런 도로표지판 그리고 도로안내표시, 지금 안내표시가 저렇게 되어 있습니다만 지금 이 화면하고 요 화면하고 다른 게 도로상에 목적지가 표시가 되어 있지 않습니까?

그래서 도솔터널 입구에도 우리 시민들이 혼돈치 않게 표시를 해달라 그런 말씀을 드리는 것입니다.

○교통건설국장 이원중 예.

○황응상 위원 지금 이 부분이 도솔터널 입구지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○황응상 위원 이 도로의 목적지 표시를 해서 잘못 도솔터널 쪽으로 가는 그런 우를 범하지 않게 해달라 그런 말씀을 드리는 것입니다.

○교통건설국장 이원중 예, 위원님 말씀 전적으로 저희가 공감을 하고요.

일단은 잘못 진입해서 돌아오고 하는 불편을 해소하기 위해서 저희가 노면표시 같은 것을 확대하고 표지판 같은 것도 바르게 설치하고 일단 저희가 응급조치를 취하도록 하겠습니다.

○황응상 위원 그렇게 해주시고 어차피 도솔터널 얘기가 나왔기 때문에 도솔터널 내에 방제시설 설치기준이 완화가 돼서 대폭 공기순환팬을 줄였지요?

○교통건설국장 이원중 저희가 직접 그쪽에 관여했던 일이 아니기 때문에 내용을 정확히 모르지만 언론보도를 통해서 한번 저희가 살펴본 적이 있습니다.

그렇지 않아도 방제시설 관계가 언론에 보도가 되어서 내용을 판단해 보니까 기준에 사실은 안 해도 되는 상황으로 제가 얘기를 들었습니다.

○황응상 위원 문제가 없도록 대처해 주시기를 바라면서 행감 142쪽, 시내버스 준공영제에 대해서 말씀드리겠습니다.

시내버스 준공영제가 이제 8년째를 맞고 있고 버스업계에서는 경영실적과 관계 없이 해마다 적자보전을 받는 그러한 형편이다 보니까 실질적으로 서비스 개선이라든지 아니면 시나 시민들이 요구하는 그런 부분에 대해서 소홀할 수밖에 없는 그러한 상황 같습니다.

일부 인정하시지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

준공영제가 되면서 사실은 종전보다는 많은 서비스 개선이 이루어졌다고 생각이 되지만 시민들 눈높이가 해를 거듭할수록 높아지기 때문에 거기에는 못 미친다고 분명히 말씀드립니다.

○황응상 위원 준공영제가 되면서 시내버스 노사가 감차 문제라든지 혹은 노선

축소 문제에 대해서는 공히 대전시를 향해서 같은 목소리를 내는 옷지 못 할 준공영제가 우리 시뿐만이 아니고 준공영제를 하고 있는 다른 타시·도도 지금 그런 홍역을 겪고 있습니다.

그러니까 시를 향해서, 관을 향해서.

○**교통건설국장 이원종** 예, 그런 면이 좀 있습니다.

○**황응상 위원** 우리는 시내버스의 재정지원금을 주고 있어요.

그냥 주는 것이 아니고 지원금을 결정하는 주요원인이 운송원가, 버스요금, 승객의 수 등이 지원금을 정하는 주요요인이 되고 있지요?

○**교통건설국장 이원종** 예, 그렇습니다.

○**황응상 위원** 2013년도에 재정지원금은 얼마나 되리라고 예상하고 있습니까?

○**교통건설국장 이원종** 우선 지원되는 상황을 전반적으로 말씀을 드리면 2005년도에 준공영제가 시작되어서 2009년도까지는 지속적으로 일정비율 재정지원금이 높아졌습니다.

그래서 2009년도에는 407억 원까지 지원했었고 그 이후 2010년부터 조금씩 감소되기 시작해서 2012년 지난해 같은 경우는 303억 원 정도가 지원이 됐습니다.

금년도 같은 경우는 저희가 승객수가 일부 증가하고 수익금도 증가하고 있지만 임금 인상을 한 부분과 유가 상승된 부분을 고려하면 한 30억 원 가까이 증가가 될 것 같은 판단을 하고 있습니다.

○**황응상 위원** 지금 문제는 앞으로 재정지원금이 늘어날 추세다 그런 얘기고 지금 2013년도에 우리가 재정지원금 예측을 얼마나 하고 있어요?

○**교통건설국장 이원종** 저희가 일단 정확하게 더 해봐야 되겠지만.

○**황응상 위원** 2013년도에는 임금인상률, 유가상승 등을 고려해서 운송원가는 전년대비 73억 원 증가를 예상하고 있습니다.

본 위원이 자료를 받았어요.

○**교통건설국장 이원종** 예.

○**황응상 위원** 그래서 연도별 재정지원금에 대해서 우리 국장님 말씀이 있었는데 물론 저도 잘 알고 있어요.

일부 2009년까지는 상승세에 있다가 줄었다 지금 그런 말씀을 하시는 것인데 앞으로 2013년도에는 증가가 예상되고 있어요, 전년대비.

앞으로도 마찬가지로 생각이 되는데 중요한 것은 재정지원금을 우리가 이렇게 주면서 아까도 본 위원이 얘기를 했었습니다만 서비스는 개선되지 않고 그리고 노사가 요구하는 것은 많고, 지금 이런 것들을 근본적으로 개선할 방법이 없느냐, 대안은 없느냐 그런 얘기인데 국장님 우리 시에서도 또 타시·도에서도 그런 고질적인 부분에 대해서 준비하고 개선할 대책을 갖고 계시지요?

○**교통건설국장 이원종** 저희들이 가장 고민되는 부분들이 사실 그런 부분입니

다.

전에도 시내버스업계에서 시민들을 볼모로 해서 파업을 일으켜서 시민들한테 많은 불편을 주고 그런 일이 아주 비일비재했던 것이고요.

준공영제 된 이후에는 그런 일이 다소 줄어들긴 했습니다만 그래도 가끔 그런 상황이 연출돼서 고민이 많습니다.

그러나 전과 같이 파업을 해가면서 시민들한테 불편하게 했던, 직접 파업까지 왔던 그런 상황은 없었습니다.

앞으로도 그런 개연성은 충분히 있다고 보이고요, 하여튼 저희들이 좀 더 관리 감독을 철저히 하고 노사관계가 또 원활하게 유지될 수 있도록 저희가 지도하는 그런 노력이 필요할 것으로 보입니다.

○**황응상 위원** 우리 시에서 어차피 준공영제이기 때문에 재정지원을 많이 할 수 없어요.

그러나 우리가 재정지원금을 주면서 분명한 것은 경영평가, 그러니까 누가 보더라도 인정할 수 있는 경영평가, 또 합리적 원가상정, 이런 것들이 선행돼서 그리고 경영실적평가를 지원금을 줄 때 차등 지원하는 방법, 지금 우리 시에서도 다 준비를 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

그래서 여러 가지 업계에서의 반발도 물론 있는 것으로 알고 있어요.

그러나 우리가 이 문제를 해결치 않고서는 대시민 서비스의 개선은 이루어지지 않는다 본 위원은 이렇게 생각합니다.

그래서 지원금에 대한 차등지원을 우리가 반드시 해야 되겠고, 회계감사도 외부에서 할 수 있게끔 제도적 장치를 마련해서 우리가 근본적인 대책을 세워야 할 때다 이렇게 생각이 되는데 우리 국장님 생각은 어떠신지 말씀해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 위원님 말씀에 전적으로 공감을 하면서 그런 노력을 하겠다는 다짐을 드리면서 아까 말씀하셨던 상여금 관계도 저희 실무 쪽에서도 폭을 좀 더 키워야겠다는 그런 생각을 갖고 있습니다.

그래서 30%까지 높여봐야겠다는 그런 생각을 가지고 있고요, 회계감사라든지 서비스평가 이런 것도 외부기관에 아주 객관적으로 평가할 수 있는 그런 시스템을 갖추도록 하겠습니다.

○**황응상 위원** 예, 그렇게 해주시고 시내버스기사 채용 문제를 여기서 언급 안 하고 갈 수 없어요.

왜냐하면 준공영제에 대한 어떤 파생적 결과가 있을 수도 있어요.

지금 현재 시내버스기사가 근속 7년차 이상의 연봉 평균이 4,100만 원으로 나와 있어요.

상당히 안정적인 직업이고 또 정년이 보장된다고 합니다.

그러다 보니까 채용비리가 생길 가능성이 상당히 농후한 것으로 알고 있고 또 서울에서 채용비리가 생겨서 지난 2013년 2월 19일 우리가 운수종사자 채용관리 강화내용의 공문을 각 업체에 시달도 한 바 있어요, 대전시에서.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○황응상 위원 그리고 이번에 대전시에서 채용비리가 발생했어요, 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○황응상 위원 그렇게 노력했음에도 불구하고 채용비리가 발생했고 또 지난 채용비리에 관련된 점검을 하기 위해서 우리 시에서는 시내버스운전자 채용 관련업체 점검실시를 2013년 10월 16일에서 17일까지 이틀간 한 것으로 알고 있습니다, 맞지요?

○교통건설국장 이원중 맞습니다.

○황응상 위원 이때 13개 회사를 다 했습니까?

○교통건설국장 이원중 예, 전체 전수조사를 했습니다.

○황응상 위원 어떤 내용을 주로 보시고 오셨지요?

○교통건설국장 이원중 채용하는 과정이라든지 깊이 있게 예를 들면 채용하는 과정에 금품수수가 있었는지의 조사는 사실 하지 못 했습니다, 여러 가지 여건상 제약이 있기 때문에.

다만 채용하는 과정이 투명했느냐 안 했느냐, 공고를 했느냐 또는 외부요원이 참여해서 인사위원회가 구성이 됐느냐 이런 정도 형식적인 절차에 대해서 전수조사를 한 적이 있습니다.

○황응상 위원 과거 서울에서 채용비리가 있었고 또 공문도 시달했고 우리 대전시에서 채용비리사건이 불거진 상황에서 점검 차원에서 나가셨다고 말씀이 있었습니다만 13개 회사를 이틀에 방문하기조차도 힘듭니다.

13개 업체가 한 지역에 함께 있다고 그러면 13개 업체를 방문하는데 별 시간 소요가 없겠습니까만 13개 업체를 방문하는 것조차도 사실은 힘든 일정이 이틀간이에요, 그렇게 되지 않습니까?

○교통건설국장 이원중 맞습니다.

○황응상 위원 어찌됐든 채용비리에 대한 근절책 내지는 관리 감독 차원에서 살살이 내용파악을 하기는 참 부족한 시간임에는 틀림없습니다.

다시는 이런 일이 발생하지 않도록 하는 관리 감독과 점검이 돼야 되겠다는 말씀을 일단 드려요.

그리고 지금 본 위원이 받은 자료에 의하면 운수종사자 채용관리 강화내용의 공문내용을 보면 권고사항이라는 것이 있어요.

권고사항이 공개모집에 관한 사항, 취업규칙의 명문화, 인사위원 외부인사 도입, 채용자 설문조사 실시(모니터링), 분기에 한 번 하는.

비리업체 대표자 페널티이행서 제출, 권고사항대로 한다고 하면 채용비리가 상당히 줄겠다는 생각을 해봐요.

그런데 지금 제출한 자료에 의하면 ‘권고사항 중 공개모집 명문화 이행률은 낮은 편’ 이렇게 되어 있어요.

본 위원이 시내버스공영제 얘기를 하면서 왜 이 얘기를 꺼내느냐면 이런 것도 하나의 평가의 잣대가 돼서 경영평가에 대한 실적이 돼서 차등 지원을 해야 된다 그래서 이런 비리의 근절까지도 막아주는 그러한 엄격한 경영평가가 될 수 있도록 시에서는 노력해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 예, 앞으로 채용비리가 다시 발생되지 않도록 지도도 철저히 하면서 또 발생한 업체에 대해서는 반드시 페널티를 강하게 줘서 이런 일이 없도록 조치를 하도록 하겠습니다.

○**황응상 위원** 예, 그렇게 해주시고 행정사무감사자료에는 없습니다만 우리가 대전광역시의회에서 시민제보를 받아서 저희들이 감사를 하고 있습니다.

그 중에 청주공항 관련 시민제보가 있어서 말씀드립니다.

지금 현재 청주공항의 운항노선을 보게 되면 청주 도착 운항노선 시간이 도착 시간 이후에도 버스가 있어야 되는데 버스가 없다 그런 얘기에요.

자료 좀 주세요, 본 위원도 찾게.

지금 현재 대전터미널 동관에서 청주공항 직행버스 운행시간표를 얘기하는 것입니다.

지금 현재 청주국제공항 스케줄을 보면 청주 도착시간이 9시 40분, 10시 15분이 아시아나도 그렇고 대한항공도 그렇고 이렇게 되는데 지금 직행버스 운행시간표에는 9시 30분에 차가 떨어져요, 청주공항에서.

그러다 보니까 불편을 겪은 시민이 우리 대전시에 이러한 것을 해결해줄 수 없느냐고 감사를 요청한 내용이거든요.

답변해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 충분히 민원이 제기될 수 있는 내용이라고 생각합니다.

항공기 도착시간과 버스 출발시간이 시차가 꽤 있는 것 같습니다, 그것을 맞추는 것이 필요하다는 생각이 들고요, 이 문제는 저희가 직접 시외버스에 대한 인가권이 없기 때문에 충북도청과 협의를 통해서 민원이 해결될 수 있도록 최대한 노력하도록 하겠습니다.

○**황응상 위원** 그렇게 해주시고, 사실 청주공항이 있음으로 해서 저희들이 상당히 편리하게, 운송수단에 가장 편리한 것이 비행기 아니겠습니까?

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**황응상 위원** 지금도 청주공항 해외노선이 정기편이 3편, 임시편이 3편이 운항되고 있는데 우리 교통건설국장님 개인의 의견을 묻고 싶습니다.

우리가 청주공항을 활성화시키는 무슨 대안이 없을까요?

사실 많은 시간과 돈을 허비하면서 인천공항을 이용하고 있는데 청주공항이 활성화만 된다면 우리 충남·북, 대전의 도민이나 시민들이 얼마나 편할까 이런 생각을 늘 하면서 본 위원은 이런 생각을 해봅니다.

우리 충남·북, 대전 시민, 도민 이외에 인근의 광역단체 도민, 시민들이 청주공항을 활용할 때 어떤 인센티브를 줘서 청주공항을 어찌됐든 활성화를 시켜보고 싶은 그런 마음이 있어요, 개인적인 활성화 방안을 얘기하는 거예요.

그래서 우리 국장님도 교통건설국장님으로서 청주공항에 대해서 평소 무슨 생각이 있으시면 발전 방안이나 활성화 방안이나 그런 생각을 한번 정도 해보셨으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 이 문제는 위원님과 생각이 같다고 말씀드릴 수 있고요, 지역발전을 위해서는 반드시 근교에 공항이 있어야 되는 것은 맞습니다.

특히 저희가 이용할 수 있는 국제노선이 많은 공항이 근접해 있어야 편리하게 시민들이 이용할 수 있고 또 산업이나 이런 발전에도 많은 도움이 된다고 봅니다.

그러나 청주공항 같은 경우는 문제가 많이 있는 공항입니다.

우선 정부에서 인프라 확대를 안 하려고 하는 방향을 가지고 있습니다.

지금 매각을 하려고 하는 상태로 있기 때문에 투자를 않습니다, 그러다 보니까 발전이 안 되고 오히려 점점 퇴보되는 느낌이 있어서 안타깝습니다.

○**황응상 위원** 본 위원도 그러한 부분이 안타깝기 때문에 드리는 말씀입니다.

이상 마치겠습니다.

○**위원장 한근수** 황응상 위원님 수고하셨습니다.

두 분 위원님은 말씀을 다 한 번씩 하신 분들이고, 박종선 위원님 말씀하세요.

○**박종선 위원** 교통국이니까 교통 문제가 중점이 되겠습니다만 오전에 계룡로 우회도로 문제에 대해서 집중적으로 말씀드렸고 이것 LH에서 공사하고 있는 신규도로가 계속 말썽이에요.

원론적으로 말씀드리면 시에서 정책 초기단계부터 개입할 여지가 있었더라면 또 시민의 의견이 수렴되고 또 대전시의 입장을 중앙부처인 LH가 수렴해서 지역 사정을 잘 아는 대전시 관련부서의 입장을 받아들인다면 여러 가지 문제가 뒤늦게 소 잃고 외양간 고치는 격으로 되지는 않을 텐데 하는 아쉬움이 있기 때문에 간략히 질의드리겠습니다.

동서터널 일명 도솔터널입니다, 존경하는 황응상 위원님께서도 몇 가지 중요한 문제를 짚어나갔습니다만 본 위원도 짚어나갈까 합니다.

도솔터널이 개통됨으로 해서 도안동로 교통 체증이 상당히 해소될 것이라고 이렇게 유추했었지요, 교통량 분산으로 말이지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 그런 기대가 좀 있었다고 생각합니다.

○박종선 위원 그런데 사실 그 기대치하고 조금 더 어긋나 있다는 것을 알고 계시지요?

○교통건설국장 이원중 개통 초기에 기대와는 달리 혼잡이 가중됐고 시민불편이 많이 초래됐습니다.

○박종선 위원 지금 도안동에서 우회전해서 도솔산 쪽으로 빠지는 부분, 내동 쪽으로 빠지는 부분이 있고 도안동에서 좌회전해서 학하동 쪽으로 빠지는 부분이 있는데 지금 이러한 문제에 대해서는 현실적인 부분을 짚어나가면서 슬라이드를 보면서 말씀드릴까 합니다.

(프레젠테이션 자료 제시)

이 도안동로가 근본적으로 설계가 잘못되어 있기 때문에, 예측이 잘못되어 있기 때문에 엄청난 교통체증이 야기가 되고 있습니다.

지금 도안동로가 침두시에 상당히 복잡한 것은 국장님 알고 계시지요?

○교통건설국장 이원중 알고 있습니다.

○박종선 위원 지금 총괄적인 문제를 뭐로 짚어가는 지는 모르겠습니다만 본 위원이 실증적인 자료를 통해서 짚어나가도록 하겠습니다.

(잠시 중단)

슬라이드가 문제가 있어서…….

이렇게 엄청나게 지금 막혀 있습니다.

현상학적으로 보여드리겠습니다, 이렇게 막혀 있다는 말씀을 드리고, 이 자료를 본 위원이 다 집에서 준비를 해봤어요.

이렇게 막히기 때문에 이것이 막혀 있는 것을 대전시는 교육지책으로, 이것이 자전거도로지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 도로상에 있는 자전거도로입니다.

이 자전거도로를 모두, 이것을 시장님이 지시했습니까, 누가 지시했는지 모르겠습니다.

자전거도로를 없애고 도로를 하나 더 개설하도록 만들어져 있습니다, 이것이 교육지책에 의해서 발생한 거예요.

(잠시 중단)

뭐가 없어진 것 같은데, 자료 하나가.

어쨌든 슬라이드는 계속 봐주시고, 지금 이렇게 엄청나게 막혀 있는 것을 또 시에서는 어떠한 해결방안을 갖고 있는가 하니…….

자료가 좀 늦더라도 기다리십시오.

이렇게 엄청난 교통체증이 있는 곳에 녹색분리대 죽 있는 거 아시지요?

○교통건설국장 이원중 예, 있습니다.

○박종선 위원 그러면 대안으로 제시한 것이 좌회전이 많이 막혀 있으니까 녹색분리대를 없애고 이 좌회전 차선이 막혀 있기 때문에 2차선, 3차선, 4차선이 계속 막혀 있는 것이죠.

그것을 좌회전 차선을 좀 길게 늘리면 교통체증이 완화되겠다 하는 부분입니다.

그런데 이 부분이 애초 설계 당시부터 이런 교통예측이 정확히 됐다고 한다면 대전시에서 받아들일 때 뭔가 이 체증에 대해서 예측을 했다면 이런 부분이 상당히 완화될 것이라고 생각이 들고요.

그런데 바로 이러한 부분도 문제가 있습니다만 원점에서부터 이 문제를 다시 짚어 나가 봐야 돼요.

이것이 대전시에서 획기적으로 만들었다는 중앙버스차로제입니다.

이것이 처음 도입이 됐었지요, 도안동로에?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 그런데 이 중앙버스차로 도입이 근본적인 취지에 맞지 않게 되었다는 말씀을 본 위원이 드리고자 합니다.

교통평가 시에 도안동로 왕복 6차로 중앙버스차로제는 원래 계획에 없었던 것입니다.

그러니까 중앙차선은 원래 계획에 없었던 거예요, 애초에 교통영향평가에 그렇게 나와 있습니다.

이것은 2009년 11월 6일에 대전시가 LH에 요청해서 중앙버스차로제를 만든 것입니다, 그렇죠 국장님?

○교통건설국장 이원종 예, 그런 것으로 알고 있습니다.

○박종선 위원 그래서 6차로로 설계가 되었지만 추가 차로 확보방안 없이 계획이 되었고 6차선 가운데서 2차로는 중앙버스차선이 막았고 그래서 도안동로 전체의 도로 흐름이 막힐 수밖에 없는 여건을 만들었다 그러면 이 중앙차로도 버스 전용차로지요?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 중앙차로가 버스 전용차로인데 버스 전용차로는 어떤 때 만들도록 규정이 되어 있는가 하니 본 위원이 간략히 말씀드릴게요.

국토해양부 버스 전용차로 설치 및 운영지침에 이렇게 나와 있습니다.

“제3조, 버스 전용차로 설치기준을 보면 시·도지사, 시장, 군수를 포함한다. 이하 같다.

다음 각 호의 1에 해당하는 경우는 관할지방경찰청 또는 경찰서장과 협의하여 버스 전용차로제를 설치 운영해야 한다.” 그런 다음에 제3조1항에 편도 3차선 이상의 도로로써 시간당 최대 100대 이상의 버스가 통행 운행하거나 버스를 이용하는 사람이 시간당 최대 3,000명 이상인 경우에만 버스 전용차로를 하도록 되어 있

습니다.

이것은 왜 이런 규정을 두었는가 하니 버스 전용차로가 오히려 교통을 방해하거나 저해하는 요소가 되어서는 안 되겠다, 버스 전용차로가 오히려 교통체증을 유발하는 요인이 돼서는 안 되겠다는 차원에서 이 범조항이 만들어진 것입니다.

국장님 무슨 말씀이신지 아시죠?

○**교통건설국장 이원중** 예, 압니다.

○**박종선 위원** 그런데 우리 도안동로를 경유하고 있는 노선은 급행3번 이것이 11분에 한 대씩 출발합니다.

일반 114번은 21분에 한 대씩 그리고 일반 115번이 18분에 한 대씩, 평균 배차 시간 17분이네요.

이것을 가정해볼 때 시간당 10대씩 3개 노선이니까 3개 노선에 3.5대씩이니까 시간당 10대 정도의 버스가 다니는 꼴입니다.

이것이 버스 전용차로 노선과 안 맞지요, 그렇지 않습니까?

○**교통건설국장 이원중** 지금 현재로는 안 맞을 수가 있습니다.

○**박종선 위원** 국장님 말씀이 맞아요, 차후, 앞으로 약 7,000여 세대가 입주할 것으로 보이고 이로 인해서 버스 전용차로가 다시 노선이 증설되고 여러 가지 버스가 증설이 되면 그럴 경우가 있겠지요.

○**교통건설국장 이원중** 장래 교통수요를 감안하면 장기적으로 꼭 있어야 될 시설이라고 생각이 되고요, 당장은 수요가 적기 때문에.

○**박종선 위원** 그러니까 본 위원이 드리고자 하는 말씀은 중앙차로의 현재 노선이 1시간에 10대밖에 되지 않는데 첨두시에 버스 중앙차선이 아예 없어지고 녹색분리대도 없어졌다고 한다면 노선 한 설이 증설됨으로 인해서 엄청난 교통체증을 막았을 것 아니냐, 이것이 애초에 우리 시에서 중앙버스차로 노선을 요구한 것도 잘못되었고, 교통량 수요예측도 잘못되었고, 이것이 LH에서 입안을 냈을 때 우리가 교통영향평가를 했을 때 우리 입장도 충분히 이야기를 했었고 여러 가지 문제의 관점에서 본 위원이 드리는 말씀입니다.

○**교통건설국장 이원중** 도솔터널 개통한 후에 체증이 생겼던 아주 근본적인 이유를 말씀드리면 우선은 옥녀봉 삼거리가 그동안 삼거리 체제로 되어 있었습니다, 그러다 터널이 생기면서 사거리 체제가 되었고 그러면서 신호주기가 바뀌었어요.

전에는 직진신호를 107초를 줬는데 70초를 주게 되었고 나중에 저희가 82초까지 조정했습니다.

그래서 지금은 신호조정을 통해서 소통에 많이 도움이 되고 아까 위원님께서 지적하셨던 자전거도로를 밀고 철거하면서 우회전로를 확보해 주고 그러면서 소통이 많이 증진이 됐습니다.

그 당시에 우회전하는 차들이 직진차선을 잠식하고 있었거든요, 그런 것이 자전

거도로를 폐쇄하면서 우회전로를 넓히는 효과로 소통이 많이 좋아졌다고 말씀드리고요, 사실은 진잡에서 유성까지 개통 전에는 17분 정도에 통과가 됐습니다, 시간을 보면.

그런데 개통 초에는 거의 1시간 가까이 걸리는 예도 있었고요, 그런데 지금은 거의 전과 같은 수준으로 회복이 되고 있습니다.

앞으로도 계속 지켜봐야 될 부분이고, 중앙분리대 화단을 철거하는 문제도 저희가 신중하게 검토해야 될 상황이고 그렇게 된다면 좌회전로까지 확보가 돼서 소통에는 큰 문제점이 없을 것으로 판단됩니다.

○박종선 위원 어쨌든 본 위원이 이런 문제점을 제기하고 시간이 없기 때문에 이 문제는 이렇게 질의하겠습니다.

존경하는 곽수천 위원님이나 황웅상 위원님께서 도시철도 관련해서 심도 있는 말씀해 주셨는데 본 위원도 이 부분에 대해서 상당히 많은 자료를 연구하고 연찬을 했습니다.

오늘 위원장님의 질의가 간단명료했으면 좋겠다는 취지를 받들어서 긴 질의를 하지 않고 간단명료한 질의만 몇 가지 하겠습니다.

한마디로 말씀드리어서 가장 대전시민 모두 관심을 갖고 있고, 시민단체 또 유관기관 등등해서 이 도시철도 건설 문제 이것이 왜 담보되어 가고 있고 지연되어 가고 있는가 이런 우려와 걱정을 많이 하고 있습니다.

교통건설국 언론보도 자료가 지금 산업건설위원회 소관 국과 산하기관 가운데에서 제일 많습니다.

그 가운데에서 한 70%가 전부 도시철도 관련이예요.

이것이 노면방식, 고가방식 또한 기존방식 이것입니다.

그런데 요체는 간단합니다, 예타 통과된 대로 해야 되는데 예타 통과된 것에 문제를 삼는 것 아니겠습니까?

문제를 삼는 것이 뭐냐 지난번에 우리 윤기호 단장님 CMB에 나와서 자세히 설명하시는데요, 본 위원이 잘 들었습니다.

이것 뭐 장단점에 대해서 이미 다 노정이 되었기 때문에 말씀은 안 드리겠습니다만 그런데 지금 우리 시의 입장도 그러하고 일각에서 걱정해 주는 전문가들도 여기 보면, 여러분들께서 의회에 자료를 제출하면 ‘저것을 볼까, 자료작성하는 데 힘만 든다.’ 이렇게 생각하지 않으셨으면 좋겠어요.

본 위원이 이것 주말에 행사 두 건 취소하고서 여러분들이 제출한 자료 꼼꼼하게 다 살펴보았습니다.

그래야 실수 안 할 것 같아서요.

전반적으로 2호선 관련 세미나, 공청회자료 구체적으로 훑어봤습니다, 장단점 분석, 전문가 분석 훑어봤는데 90%의 안이 지금 일각에서 문제를 제기하고 있는

노면 트램방식, 고가방식의 문제가 미관을 저해한다는 것 말고 특별하게 설득력이, 그리고 공사비가 많이 들어간다는 것, 공사비 많이 들어가는 것은 통과가 됐지요, 이미.

그 금액 안에서 할 수 있는 것이지요?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

공사비 문제는 고가방식에 대해서는 대부분 다 이해를 하시는데 노면방식에 대해서 사실은 이해를 못 하시는 분들이 많으십니다.

예를 들면 이론적으로는 고가보다 훨씬 적은 돈이 드는 것으로 그렇게 생각하시는데 실체는 그렇지 않습니다.

어떤 면이 있느냐면 저희 같은 경우는 교차로라든지 등배가 높은 고갯길이라든지 이런 데는 사실 노면을 직접 할 수가 없습니다, 지하화를 해야지.

그래서 지하화를 이런 쪽으로 한다고 하면 사실은 지금 저희가 고가방식으로 설계되어 있는 사업비보다도 오히려 증가되는 그런 부분도 있습니다.

○박종선 위원 그렇지요?

본 위원이 시간이 없기 때문에 이것을 설명하려면 한도 끝도 없어요.

지금 고가방식의 미관상의 문제를 삼고 있는 부분에 대해서 전문가 그룹에서 제출한 보고서입니다.

“도시미관 직접 저해요인은 슬라브 형식을 배제하고 거대 형식의 슬림한 구조 형식을 채택하면 상당히 완화될 것이다.” 이런 안 제출한 것 알고 계시지요?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 단장님도 잘 아실 것이고, 여기서 노면 트램방식을 본 위원이 문제 삼지 않겠습니다.

다만 단 한 가지 이 도시철도의 근본취지가 무엇이나, 도시철도를 만들어야 하는 근본취지가?

교통량 분산이지요?

○교통건설국장 이원종 예, 그렇습니다.

○박종선 위원 그리고 교통량 분산이면 그 도시철도를 타는 사람이 많이 있어야 됩니다, 이용하는 시민이 많이 있어야 됩니다.

그런데 첫 번째 그것을 안락하려고 타는 사람 한 사람도 없습니다.

도시철도가 첫 번째 일반 교통보다 교통사고 위험이 덜하기 때문에 안전성과 정시성 그리고 쾌속성입니다.

이 세 가지를 떠나서는 도시철도를 건설할 이유가 없어요.

그런데 노면 트램방식이 안전성에서 어떻습니까?

○교통건설국장 이원종 아무래도 안전성 면에서는 고가방식에 좀 뒤진다고 생각합니다.

○박종선 위원 그렇죠, 정시성에서 어떻습니까?

○교통건설국장 이원중 정시성도 떨어질 수밖에 없습니다.

○박종선 위원 표면속도가 불과 20km밖에 안 나오지요?

○교통건설국장 이원중 20km도 못 미치는 경우가 많습니다, 16km에서 18km.

○박종선 위원 못 미치는 경우가 많지요?

그러면 본 위원이 빨리하려다 보니까 용어를 잊었는데 신호제어하는 것이 무엇이지요?

우선신호제.

○교통건설국장 이원중 예, 우선신호제가 필요합니다.

○박종선 위원 우선신호제 필요하지요?

그런데 고가방식은 우선신호제 필요합니까, 필요하지 않습니까?

○교통건설국장 이원중 그렇지 않습니다, 고가방식이기 때문에.

○박종선 위원 그렇지요, 다만 접근방식에 있어서는 모노레일로 가니까 접근방식이 빠르지, 그런데 자가용으로 가나 노면방식 트램을 타고 가나 도착하는 시간이 똑같다면 누가 그것을 타고 갑니까, 그렇지요?

해답은 바로 여기에 있습니다.

그리고 일각에서 반대하고 있는, 본 위원이 오늘 윤기호 단장 시간 있으면 윤기호 단장님한테 차근차근 여기에 대해서 물어보려고 스티디를 굉장히 많이 하고 왔는데 이 부분은 우리 동료위원님께서 먼저 다 전반적인 것을 말씀하셨기 때문에 마지막으로 한말씀만 드리는 것입니다.

고가방식, 저가방식의 문제에서 예컨대 이렇게 주장하는 사람들이 있어요.

민주주의에서 다수의 의견도 중요하지만 소수의 의견도 중요하다, 소수의 의견도 받아들여야 한다 이렇게 주장하는 사람도 있습니다, 사회 일각에서.

그 자체는 민주주의를 호도하고 있는 자기 위주의 어떤 편협된 사고밖에 저희들은 볼 수가 없거든요.

일부에서 문제를 삼고 있는 그런 의견이 대부분 시민들의 의견인 것처럼 호도하고 있는 것이 잘못됐다고 보는 것입니다.

여기 민관정위원회에서, 국장님!

○교통건설국장 이원중 예.

○박종선 위원 일부 반대하고 있는 위원들도 노면 트램방식을 선호하는 위원들도 있었습시다만 대부분의 의견이 민관정 안은 고가방식이었고 자기부상열차방식이었습니다.

그렇지 않습니까?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇다고 보입니다.

○박종선 위원 그런데 민관정위원회에서는 결정을 못 하고 의견만 제시할 수밖에

에 없기 때문에 한계에 부딪친 것이죠, 한계가 거기까지지요, 그렇지요?

좋습니다, 그러면 소수의 의견도 우리 중요하다고 생각합시다.

시민단체의 의견도 중요합니다, 본 위원은 중요하지 않다는 것은 아닙니다.

앞으로 시에서 이런 부분에서 우리가 시민들의 소모적인 논쟁, 존경하는 황웅상 위원님께서도 그런 질의를 해주셨는데 대덕구에서도 노선에서, 방식으로 또 전환이 됐어요.

한도 끝도 없습니다, 앞으로 이 시민의 요구사항은.

그러면 이것 하지 말자는 얘기밖에 더 됩니까?

본 위원은 소모적인 논쟁은 이제 앞으로 할 필요가 없다, 해서는 안 된다.

그러면 난상 방식 시민단체 또 시민대표, 각계 전문가 그러면 처음부터 다시 출발해서 만들어나갔을 때 과연 어떤 해답을 만들어나갈 것이냐?

그러면 그들이 일각에서 반대하고 있는 그 부분에 대해서 그런 반대를 한다고 했을 때, 반대의견에 치중했을 때 그 반대의견의 해답이라고 봐야지요.

그러면 민관정위원회가 있을 필요가 뭐가 있습니까?

민관정위원회는 해답을 이미 냈고, 나라에서도 예타 통과해서 그렇게 이 방법이 가장 우선했다고 통과가 됐고, 모르겠습니다 이것은 박종선이가 시민단체 의견과 대치되니까 박종선이는 행정사무감사 형편없이 했다고 해도 본 위원이 당당하게 얘기할 수 있습니다, 본 위원은 153만 시민 눈만 보니까.

그래서 이런 부분은 본 위원이 시민단체에서 제시하는 것도 잘못됐다고 보는 것은 아닙니다.

그렇지만 시에서 주관과 원칙을 갖고 강력한 드라이브를 걸되 다만 증지는 한번쯤 모아가면서 가는 것도 현명한 방법이다 이렇게 말씀을 정리합니다.

○**교통건설국장 이원종** 예, 위원님 말씀 잘 알겠고요.

그런 쪽으로 저희가 소수의 의견도 존중해 가면서 소모적인 논쟁없이 빠른 시일 내에 결정해서 저희가 정상적으로 도시철도 2호선이 추진될 수 있도록 노력을 더 하겠습니다.

○**박종선 위원** 이상 동료위원께 질의를 넘기겠습니다.

○**위원장 한근수** 박종선 위원님 수고하셨습니다.

효율적인 감사를 위해서 감사중지를 선언합니다.

(15시 06분 감사중지)

(15시 26분 감사계속)

○**위원장 한근수** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 교통건설국 소관 사항에 대하여 질의하실 위원님 발언신청해 주세요.

김경훈 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김경훈 위원 김경훈 위원입니다.

오늘 늦게까지 고생이 많으시네요, 이번 행정사무감사는 어떻게 보면 정리감사일 수도 있고 전년도 했던 것도 또 짚어야 될 부분도 있고 그래서 질의를 간단하게 하고 시작하겠습니다.

2012년도 행정사무감사 때 본 위원이 공동구에 대해서 질의를 했을 것입니다.

폐쇄된 상수도관에 대하여 부담금에서 제외할 수 있도록 조치를 해달라 했는데 지금까지 추진사항이라든지 대책이 없습니다.

그것에 대해서 답변해 주세요.

○교통건설국장 이원종 그 부담금 문제는 저희가 조정을 해서 부담을 않도록 했고요, 그 이후에 여러 가지…….

○김경훈 위원 부담을 안 해요?

○교통건설국장 이원종 그러니까 상수도 쪽에서는 일단은 2억 원을 삭감했습니다.

○김경훈 위원 2억 원 삭감은 필로 했어요?

231쪽 봐주세요, 행정사무감사 책자.

관리비가 12억 원이 나와요, 상수도사업본부는 5억 5,800, 한국전력은 3억 5,400, KT는 2억 8,800 그러면 이 관리비 부담비율이 46%에서 30% 떨어질 수가 있어요, 본 위원이 대책을 강구한 것에 대해서 전년도에 지적을 했으면요.

5억 5,800이 감액된 것이라면 어떤 식으로 해서 감액이 됐습니까?

운영비에서 KT하고 한국전력에다 부담을 줬습니까, 3개 기관의 합의하에?

그것은 안 이루어진 것으로 알고 있는데.

○교통건설국장 이원종 이 문제는…….

○김경훈 위원 본 위원이 얘기하면 지금 폐쇄관의 안전성에 대해서는 지적이 돼서 조치를 해냈다고 했습니다.

○교통건설국장 이원종 안전성 문제는…….

○김경훈 위원 거기 보면 통수관을 단절시켰고 드레인밸브 확인했지요?

○교통건설국장 이원종 예.

○김경훈 위원 드레인밸브 확인 결과 어떻게 나왔습니까?

○교통건설국장 이원종 일단은 저희가 구조기술사를 통해서 안전점검이라든지 종합적으로 검토를 해달라는 의뢰를 한 적이 있습니다.

전반적으로 안전에는 문제가 없다는 그런 결과를 저희가 받았습니다.

○김경훈 위원 그러면 관리비용, 관망 운영비에 대해서 상수도사업본부가 특별회계로 처리를 하지만 그것에 대한 감액이 없습니다.

그 폐쇄관도 얼른 철거를 해야지요?

○교통건설국장 이원종 감액은 아까 말씀드렸듯이 2억 원 감을 했고요, 폐쇄하

는 문제가 사실 저희가 폐쇄를 앞두고 국토부에 질의를 했습니다.

그런데 의무시설이기 때문에 철거가 안 된다는 회신을 받았어요.

그런데 사실 그 부분에 대해서는 저희 생각이 좀 다릅니다, 위원님 생각과 같다고 말씀을 드리고.

좀 확대를 해서 해석을 한 것이 아닌가 하는 생각을 해봅니다.

그래서 일단 그 시설 자체를 철거하는 것은 문제가 있지만 노후된 관을 철거하는 것은 문제가 없다고 생각이 됩니다.

○김경훈 위원 관 철거를 해야지요, 지금 관망 비용이 절감됐다고 하는데 5개년도 관망 비용부담을 보면 2010년도 11억 원, 2011년도 14억 8,700, 2012년 11억 4,000, 상수도 46.5%의 부담비를 계속 지급하고 있습니다.

2010년도 4억 5,600, 2011년 6억 2,300, 2012년도 4억 4,300, 2013년도 5억 5,800 탄력적이지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○김경훈 위원 조정된 것은 없지요?

본 위원이 지적한 것은 뭐냐 하면 지금 감액이 된 것이 아닙니다.

○교통건설국장 이원중 지난번에 저희가 사실은 상수도 쪽에서 7억 5,800만 원 정도가 계상이 되어야 되는데 저희가 2억 원을 삭감해서 5억 5,800 이렇게 계상이 된 것입니다.

○김경훈 위원 그 계상의 산출근거가 뭐지요?

7억 5,000에서 지금 5억 5,800으로 다운된 게?

관망 사용료를 상수도사업본부에서 안 내면 KT나 한전에서 부담을 해야 돼요. 협약서 있습니까?

○교통건설국장 이원중 예, 협약서는…….

○김경훈 위원 다운된 것이 있냐고요, 기존에 협의해서.

○교통건설국장 이원중 일단은 협의과정을 거쳤는데 똑같이 그러니까 KT나 한전에서도 같이 감액이 되어야 된다는 그런 주장이 있어서 그렇게 결정된 것으로 알고 있습니다.

○김경훈 위원 그러면 지금 우리 교통건설국에서 상수도사업본부도 임의적으로 감액시킨 것입니까, 비용부담을?

○교통건설국장 이원중 그렇지 않습니다.

○김경훈 위원 어떤 협의가 이루어졌어요, 3개 KT, 한전, 상수도사업본부.

○교통건설국장 이원중 상수도사업본부에서 부담비율만큼 줄인다고 한 것이 2억 원이 된 것 같고요.

○김경훈 위원 46.5%예요 상수도가 관망 사용하고 있는 것이.

한전이 29.5%, KT가 24% 그렇게 100%예요.

관망 사용하는 것은 변화가 없어요.

본 위원이 지적한 대로 하면 1억 9,000 이상 예산을 절약할 수 있어요, 지금 해서도.

○**교통건설국장 이원중** 이것이 사실은 삼자가 협의에 의해서 삭감도 하고 해야 되는 그런 문제가 있습니다.

그래서 협의과정을 거쳤지만 상수도 관망 삭감하는 부분에서는 KT나 한전 쪽에서 동의를 양기 때문에 문제가 있는 것 같습니다.

○**김경훈 위원** 대책이 뭘니까, 공동구에 대해서?

○**교통건설국장 이원중** 일단은 철거하는 문제에 대해서 저희는 적극적으로 대처를 할 계획으로 있고요.

○**김경훈 위원** 지금 1년 동안 대책수립이 안 되어 있어요, 2012년도 행정사무감사 지적한 것에 대해서 지금까지.

○**교통건설국장 이원중** 일단 내진설계를 보강을 해야…….

○**김경훈 위원** 내진설계는 법적으로 해야 되는 것이고요.

○**교통건설국장 이원중** 2015년도에 할 계획으로 한 28억 원 정도 소요가 되는 데.

○**김경훈 위원** 내진설계는 법적으로 해야 됩니다, 법에 의해서.

내진설계 빼놓고 관망 사용료에 대해서 말씀하는 거예요.

상수도가 지금 몇 미터인지 아시지요?

○**교통건설국장 이원중** 상수도가 지금 전체 연장면적은 7,161㎡이고요, 점유면적은 1만 5,583㎡가 되겠습니다.

○**김경훈 위원** 아까 얘기한 것은 지금 비율이 46.5%를 차지하고 있습니다.

그러면 관망 사용료에 있어서 지금 절감을 시킨다는데 절감의 근거가 뭘니까?

관망은 있는데 폐쇄되고서 사용하든 안 하든 내야 되는 것 아닙니까?

어떤 근거로 지금 본 위원한테 절감됐다는 얘기에요?

절감사유가 뭐예요, 절감사유가?

○**교통건설국장 이원중** 상수도 금년도 부담분이 7억 5,800이었는데.

○**김경훈 위원** 7억 5,800에서 5억 5,800 이번엔 부과한 절감사유가 어떤 것이냐고요, 근거가?

○**교통건설국장 이원중** 일단 위원님께서…….

○**김경훈 위원** 숫자놀음이잖아요, 이것은 지금.

근거를 제시해 줘야지요.

○**교통건설국장 이원중** 비율을 가지고 제가 2억 원 삭감했다고 알고 있는데요, 정확한 산출기초는 제가 잘 모르겠습니다.

○**김경훈 위원** 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 예.

○김경훈 위원 당초 협약에 의해서 시행되는 것입니다, 100%의 기준을 잡고 사용비율과 사용면적에 따라서 부담을 시킨 것이지요.

그런데 그 상수도관은 그대로 있던 말이에요, 지금.

다만 우리가 한 것은 드레인벨브라든지 내진설계라든지 통수관 단절시키는 것 밖에 없는데 어떤 근거로 단절시켰냐는 얘기지요, 상수도관 그대로 있는데.

한번 말씀해 주시지요?

○교통건설국장 이원중 이 부분은 저희가 답변드리기가 참 궁색한 게 사실 많습니다.

그동안에 위원님이 지적하셨던 부분 저희가 잘 이행하지 못한 부분도 많이 있고 해서 일단은 철거문제를 좀 더 적극적으로 추진을 하고.

○김경훈 위원 1년 됐습니다, 지금.

저희 의회에서 할 수 있는 것이 뭐지요?

다시 역으로 묻겠습니다, 이것에 대한.

○교통건설국장 이원중 사실 이 부분은 아까 말씀드렸듯이 저희가 국토부에 질의를 했는데 그쪽에서 일단 의무시설이라서 철거가 안 된다는 그런 통보가 왔기 때문에 저희가 거기에 귀속이 되다 보니까 못한 부분이 있는데 사실 저희들 생각에는.

○김경훈 위원 국토부에서는 철거도 가능하다고 되어 있습니다.

○교통건설국장 이원중 질의 회시한 내용을 보면 의무시설이라고 해서 철거가 안 된다고 이렇게 되어 있습니다.

○김경훈 위원 사용하고 폐시설은 철거는 가능하다, 철거를 해야 된다고 되어 있는 것으로 알고 있습니다.

○교통건설국장 이원중 저희가 확대해석을 했는지 어쨌는지 그런 부분이 좀 의문이 있습니다.

○김경훈 위원 어떻게 됐든 이 관 사용료에서 5억 5,800이라는 것은 사용도 안 하면서 내고 있다는 얘기지요, 상수도사업본부에서.

○교통건설국장 이원중 전체를 활용하는 것은 아니고요, 전체가 사용하는 것은 아니지 않습니까?

○김경훈 위원 그러니까 폐관만, 폐관 길이가 몇 미터인지 아세요, 폐쇄된 관?

○교통건설국장 이원중 지금 문예공원로 쪽으로 폐쇄된 게 1,203m고요.

○김경훈 위원 아니 여기 폐쇄된 관.

○교통건설국장 이원중 폐쇄된 관이 전체적으로 4,216m 정도 됩니다.

○김경훈 위원 그러면 본 위원이 말씀드릴게요, 폐쇄된 관 포함해서 관망 사용료를 부과하고 있습니다.

역으로 폐쇄된 관 사용료는 KT나 한전에서 부담을 한다든지, 부담이 안 되고 있는데 감액된 근거가 뭐냐는 얘기지요, 조정이 안 되고 있는데.

○**교통건설국장 이원중** 저희가 협의를 했지만 사실 의견조정이 안 되는 부분입니다.

○**김경훈 위원** 왜 이것이 의견조정이 안 돼요, 주무부서가 어디예요?

○**교통건설국장 이원중** 시설관리는 시설관리공단에서 하고 있지만 저희가 업무를 총괄한다고 봅니다.

○**김경훈 위원** 본 책임자는 교통건설국 아닙니까?

더 올라가면 행정부시장이고 행정부시장 더 올라가면 시장 아닙니까?

그러면 이것을 어떻게 대책을 강구해서 빨리 관망 사용료를 안 낸다든지 철거를 한다든지 뭔가 결정이 나와 되는 것 아닙니까?

KT하고 한전하고 합의해서 그 사람들은 지금 빠져나간다고 할 거예요.

얼른 빨리 조속한 시일에 처리해 주십시오.

○**교통건설국장 이원중** 예, 알겠습니다.

이번에 그렇지 않아도 이 문제는 저희가 법 해석 문제 때문에 논란이 있었는데 사실은 감사원에서 감사를 하면서 이 문제가 사실은 타깃이 되었습니다.

그래서 예비감사에 포함이 됐었고 본감사에 아마 집중적으로 감사를 받을 것으로 예상됩니다.

그래서 감사원에서도 분명한 입장을 얘기해 줄 것 같습니다, 그래서 저희가 업무 처리하는데 도움이 될 것으로 판단이 됩니다.

○**김경훈 위원** 본 위원이 지적한 것 조속하게 대처해서, 특별회계도 대전시민의 혈세입니다.

낭비 안 되는 범위 내에서 빨리 대책 강구하라고 했는데 안 이루어졌습니다, 1년이 되었는데도.

빨리 조속한 시일 내에 대책을 강구하셔서 소중한 시민의 혈세가 사장되지 않도록 조치해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 이원중** 예, 알겠습니다.

○**김경훈 위원** 또 한 가지 질의하겠습니다.

택시 있지요, 택시가 「여객자동차 운수사업법」에 근거해서 미터기를 하지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 그것에 대해서 설명해 주시지요, 「여객자동차 운수사업법」 제21조.

○**교통건설국장 이원중** 저희 미터기 같은 경우는 디지털운행기록기를 장착하고 있습니다.

개인택시 같은 경우는 금년도에 또 법인택시 같은 경우는 작년도에 예산지원이

되어서 설치될.

○김경훈 위원 미터기의 종류가 두 가지 있지요?

뭘 뭘 있습니까?

○교통건설국장 이원중 분리형과 통합형이 있는 것으로 제가 알고 있습니다.

○김경훈 위원 분리형과 일체형의 장단점이 뭐지요?

○교통건설국장 이원중 분리형 같은 경우는 디지털 운행기록장치하고 택시미터기가 분리되어 있어서 시야가 방해된다는지 자료저장 같은 것이, 자료저장을 한 6개월 정도밖에 못하는 그런 단점이 있습니다.

그리고 이것이 저가라는 장점이 있고요.

가격은 한 16만 원 정도로 알고 있습니다, 분리형은.

통합형 같은 경우는 택시요금 미터기 안에 디지털 운행기록장치가 들어가 있어서 간편하고 또 자료저장도 1년까지 되는 장점이 있습니다.

○김경훈 위원 분리형과 일체형의 목적취지가 운수사업법 제21조에 의해서 이루어졌지요?

왜 제21조의 근거로 해서 이루어진 것인가요?

○교통건설국장 이원중 택시의 운행기록이라든지 이런 것을.

○김경훈 위원 운수사업법 제21조 취지가 뭐지요?

○교통건설국장 이원중 제가 법을 지금…….

디지털 운행기록장치 설치 근거는 사실 「교통안전법」에 의해서 설치가 되는 것 같습니다.

제가 그 내용은 잘 몰랐습니다.

○김경훈 위원 예, 디지털 전액관리제를 목적으로 해서 일체형으로 하고 있습니다.

분리형의 단점에는 총 미터기를 조작 가능합니다.

분리형은 총 미터기 조작이 가능하다는 얘기지요, 쉽게 얘기해서 3km 갔는데 5km 갔다고 시민한테 요금이 부과될 수 있다는 얘기지요.

언론에서도 나온 게 있었습니다, 미터기 조작하고 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 그렇지는 않을 것으로 보이는데요.

○김경훈 위원 언론에서 사건화가 됐었잖아요.

그래서 일체형으로 바꾸는 것 아닙니까?

서울시 통합시스템하고 있지요?

서울시 통합시스템하는 목적이 뭐지요, 그럼?

대전시에서도 통합시스템하려고 하고 있잖아요?

○교통건설국장 이원중 사실은 운송수익금을 저희가 파악할 수 있는 시스템이 잘 안 되어 있습니다, 지금까지는.

그런데 앞으로는 운송수익금을 정확하게 파악해서.

○김경훈 위원 지금 일체형으로 하라는 것 아닙니까, 「여객자동차 운수사업법」에, 그것을 위반하는 업체가 많습니까?

그것을 관리한 목록, 대상이 있습니까, 관리 택시회사들?

전액관리제 위반하는 업체에 대해서 대전시의 현황이 어떻게 되고 있습니까?

○교통건설국장 이원중 사실 전액관리제는 지금 준수하고 있는 업체가 없습니다.

○김경훈 위원 예?

○교통건설국장 이원중 전액관리제를 운영하는 업체가 없습니다.

○김경훈 위원 왜 없는 것이지요?

전액관리제를 하게 되어 있잖아요, 지금.

○교통건설국장 이원중 법상으로는 하도록 되어 있습니다.

○김경훈 위원 지도 감독을 해야 될 것 아니에요, 왜 지도 감독을 안 하고 있는 것이지요?

○교통건설국장 이원중 지도 감독을 안 하는 것은 아니고요.

○김경훈 위원 지도 감독을 했으면 그것을 법에 따라서 조치를 해야지요.

○교통건설국장 이원중 그동안에 위반된 부분을 저희가 고발도 해서 사법적 판단도 받고 그랬습니다.

○김경훈 위원 거기 한 데 있습니까, 자료, 사법조치 취한?

○교통건설국장 이원중 저희가 2013년도에 청산운수라고 하는, 실명을 거론해야 되겠네요.

그쪽을 한 번 고발한 적이 있습니다.

○김경훈 위원 전액관리제를 안 한 것에 대해서 고발한 것이지요?

○교통건설국장 이원중 예, 위반한 것에 대해서.

○김경훈 위원 그러면 전액관리제를 안 하는 회사가 몇 개 회사에 몇 대 정도 되고 있어요?

○교통건설국장 이원중 전체가 안 하고 있다고 보시면 됩니다.

○김경훈 위원 전체가요?

○교통건설국장 이원중 예.

○김경훈 위원 그것을 빨리 취해서 우리 택시기사들이 불이익을 안 받게 해야지요.

○교통건설국장 이원중 이 부분에 대해서 조금 제가…….

○김경훈 위원 왜 이런 얘기를 하냐면 미터기를 사용자한테 우리가 대전시에서 지원해 주고 있지요?

범인택시한테 11만 원씩 한 300~400만 원 정도 지원했지요?

○**교통건설국장 이원중** 이 부분에 대해서 제가 부연설명을 드렸으면 좋겠습니다.

우리 대전지방법원에서 판결을 했던 사항이고요, 이 판례는 사실 우리 대전지방법원만이 아닌 다른 법원에서도 유사한 판결을 한 적이 있는데 전액관리제 같은 경우는 법에는 의무적으로 하도록 되어 있지만 입법 목적이 사실상 현행화되어 있다고 해서 과태료를 부과한다든지 처벌을 해야 될 대상이 아니다 이렇게 판결을 한 적이 있습니다.

○**김경훈 위원** 택시요금 인상에 따른 사납금조정이행협약서 체결한 것 있습니까?

○**교통건설국장 이원중** 예, 있는 것으로 알고 있습니다.

○**김경훈 위원** 그 내용이 뭐지요?

○**교통건설국장 이원중** 요금 인상분에 대한 배분하는 비율을 MOU를 체결한 것 같습니다.

○**김경훈 위원** 예, 「여객자동차 운수사업법」에 보면 “대통령령이 정하는 운송사업자가 이용자로부터 수령한 운임 또는 요금의 전액을 당해 운수종사자로부터 납부 받아야 한다.” 이렇게 되어 있습니다.

그 취지로 인해서 택시운송사업의 경영성을 확보하기 위해서 하는 것입니다, 쉽게 얘기해서 한 가지만 얘기하면.

그리고 우리 승객이 부담하는 요금에 대해서 확실한 관리체계를 하기 위해서, 그래서 전액관리제로 일체형을 합니다.

분리형은 단점이 많다는 얘기지요, 미터가 조정이 가능하다는 것입니다.

그런데 일체형은 안 된다는 얘기입니다.

통합시스템으로 그 자리에서 다 보는 것입니다, 통합관리시스템으로 그 시설을 해서.

○**교통건설국장 이원중** 그런 문제점은 있다고 보여집니다.

○**김경훈 위원** 빨리 이 제도를 마련해야 되고 이 법의 취지에 맞게 전액관리제로 갈 수 있게끔 일체형으로 줘야 됩니다.

지원금을 우리는 분리형 미터기를 주고 있습니다, 이것이 1년에 예산이 130억 원됩니다.

○**교통건설국장 이원중** 지금 사실은 위원님 지적에 대해서 저도 공감하는 부분이 많이 있습니다.

예를 들면 전액관리제가 사실은 하나의 가야 될 방향인 것은 분명합니다.

또 전액관리제가 되기 위해서 수익금 투명성이 보장이 되어야 되는데 그러기 위해서는 지금 말씀하신 통합형 디지털운행기록계가 설치되어야 되는 것도 맞습니다.

○김경훈 위원 11만 원씩 법인택시 한 400대, 개인택시 5,500대 곱하기 하면 이게 130억 원됩니다.

이런 돈을 왜 업주한테 지원합니까?

투명성을 확보해야지요.

○교통건설국장 이원중 사실 설치할 당시에는 강제할 수 있는 그런 입장은 아니었고 업체에서 선택을 해서 그렇게 됐는데 장래를 생각하면 통합형으로 설치를 의무적으로 하도록 했었어야 될 것 같다는 그런 생각을 갖고 있습니다.

○김경훈 위원 사납금제를 분리형으로 하면 투명성이 확보가 안 되니까 우리 택시기사들이 벌어들여도 주면서도 요금 인상하면 뭐 합니까, 사용주만 좋아지는 거라고 그렇게 예상을 하고 있거든요.

택시기사들은 요금 안 올랐으면 좋겠다는 것 아니에요.

○교통건설국장 이원중 하여튼 지난번에, 아까 MOU 말씀하셨는데 MOU를 체결한 근본적인 이유도 요금 인상분이 사주가 아닌 운전기사한테…….

○김경훈 위원 사후에 자료를 제출해 주시고요, 대전시는 통합시스템 관리체계를 구축할 용의는 있습니까, 법으로 하라고 되어 있잖아요.

○교통건설국장 이원중 그것은 내년부터 일단 국토부에서 의무적으로 설치할 방향으로 추진하고 있습니다.

그래서 저희도 당연히 국가정책에 맞춰서 도입하는데.

○김경훈 위원 보험료 지급해 주는 것 있지요, 기사들한테?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

○김경훈 위원 얼마씩 지원해 주지요?

○교통건설국장 이원중 2만 원씩.

○김경훈 위원 2만 원씩 지원해 주는데 그 택시기사, 고용자 수 파악 되지요?

그것 파악했으니까 2만 원꼴로 지원했을 것 아닙니까, 얼마나 되지요?

○교통건설국장 이원중 택시 운전기사가, 전체가 다 혜택을 보고 있는 것은 아닌 것으로 제가 알고 있습니다.

○김경훈 위원 이 대안을 얘기하겠습니다.

보험료 어디다 넣고 있지요?

○교통건설국장 이원중 예를 들면 삼성화재라든지 LIG, 동부.

○김경훈 위원 절대 아닙니다.

○교통건설국장 이원중 아, 전국택시공제조합연합회에 들어가는 것으로 알고 있습니다.

○김경훈 위원 택시공제조합에 일률적으로 4,500명을 넣어줬을 것입니다, 2만 원 꼴로.

그러면 본 위원이 여기에서 대안 제시하는 것은 택시공제조합에다 넣는 것도

좋지만 일반 사보험에다 넣으면 조건이 더 좋다는 얘지요.

제안을 받아서 들어도 된다는 것이죠.

왜 택시공제조합에다만 일률적으로 넣어야 됩니까?

그것도 지도 감독을 해야지요.

○**교통건설국장 이원중** 다른 회사에 종목이 있는지 잘 모르겠습니다만 그 당시에 회사별로 여러 가지 종목을 놓고 비교한 것으로 알고 있습니다.

○**김경훈 위원** 비교가 안 됐지요, 본 위원이 알기로는 비교가 안 됐을 것입니다.

본 위원 얘기는 자본주의 시장경쟁원칙에 의해서 여러 가지 보험회사를…….

택시공제조합에서 보험료를 납부하지만 여러 군데 제안을 받으면 똑같은 금액으로 이만한 조건에 혜택 보는 항목이 많다는 것이죠, 경쟁이 돼서, 그렇지 않아요?

○**교통건설국장 이원중** 이 부분은 좀 더 상세하게 위원님께 별도로 보고를 드리도록 하겠습니다.

저희가 사전에 검토했던 부분이 있습니다.

○**김경훈 위원** 지도 감독을 철저히 해주셔서 우리 노동자들이 좀 더 혜택을 볼 수 있는 세상이 왔으면 좋겠습니다.

○**교통건설국장 이원중** 알겠습니다.

○**김경훈 위원** 그것은 이상으로 마치고 지하철에 대해서 말씀드리겠습니다.

우리 국장님은 지하철에 대해서 논쟁이 많은데 노면 트램, 고가 우리가 행정적인 잣대를 들이대면 예타를 통과했기 때문에 교각으로밖에 할 수 없습니다, 지상고가로.

그런데 우리 국장님 생각은 어떠십니까?

본 위원은 지하철은 지하로 가야 된다고 말씀드리겠습니다.

○**교통건설국장 이원중** 사실은 제가 공인으로서 공식적인 자리에서 사견을 말씀드릴 수 없다고 생각합니다.

저희 입장은 지금 고가방식으로 설계가 기왕에 되어 있고 또 시민들이 노면이나 고가방식 중에서 선택을 해야 되는 입장에서 시민들이 모르는 부분에 대해서 다양하게 적극적으로 홍보를 해서 시민들한테 많은 내용을 알려드리는 그런 과정이 필요하다는 생각을 가지고 있습니다.

○**김경훈 위원** 그러면 우리 시민들이 지하철을 지하로 생각하는 부분하고 고가로 한다는 부분하고 얼마나 이해를 하고 있다고 봅니까?

이번에 여론조사를 했지요?

○**교통건설국장 이원중** 예, 여론조사도 해보고 듣는 얘기도 있습니다만 아직도 지하라고 인식하는 분들이 많이 있는 것으로 보입니다.

예를 들면 현장설명회하는 과정에서 그런 의견을 제시하는 분들이 더러 있었고

요, 그래서 정확하게 몇 퍼센트라고 말씀드리기는 어렵지만…….

○**김경훈 위원** 좋습니다 ‘대구 경전철, 용인 경전철 잦은 고장, 고가로 하면 홍물화’ 이런 문제점이 제기되고 있습니다.

하지만 지금에 와서, 본 위원이 제안을 드리겠습니다.

소통을 더 해야 된다는 얘기지요, 시민들하고.

○**교통건설국장 이원중** 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 지하철, 도시철도 지금 급하지 않습니다.

하상도로 철거하지 말고 운영하고 버스노선 확장하고 운행하면 됩니다.

대전 판암동에서 반석동까지 1시간 이상의 운행거리가 나온다면 일반 승용차로, 그러면 생각을 해야 되겠지요.

도시철도 2호선 순환역사 전부 도시철도 2호선 지하화로 예상하고 설계를 했습니다.

순환역사가 순환역사가 아닐 때하고 공사비가 얼마나 차이가 나나 아시지요?

○**교통건설국장 이원중** 정확히 잘 모르겠습니다.

○**김경훈 위원** 2배 이상입니다, 대략.

그러면 자기들이 시민들한테 소통을 더하고, 아직까지 급한 것은 아니라고 봅니다.

백년대계를 보고 대전시에, 급하게 결정되면 안 된다는 것이지요.

다 공감을 하실 것입니다, 여기에 계신 분들.

다만, 내가 공직자니까 표현을 못할 뿐이지, 백년대계를 보고 좀 늦추더라도 아직 급한 거 아닙니다, 교통체증 그렇게 대전이 심각한 것 아닙니다.

지하철은 지하화로 가야 된다 이 얘기 말씀드리고, 대덕구에서도 우리의 소원은 통일이라는 것을 개사를 해서 우리의 소원은 지하철이라고 합니다.

꼭 지하로 가야 된다, 본 위원은 그렇게 말씀드리고 싶어요.

우리 국장님 한번 말씀해 보세요.

○**교통건설국장 이원중** 현실적으로는 이상과 현실 사이에서 여러 가지 갭이 큰 것 같습니다, 도시철도 문제는.

특히 지하화를 정부정책으로 반대하는 입장에 있기 때문에 저희가 그런 뜻을 가지고 있어도 사실은 관철하기 어려운 입장이고.

○**김경훈 위원** 대구도 난리 났습니다, 고가로 하고 난 다음에.

본 위원이 이런 대안을 드립니다, 소통하십시오.

하물며 스카이라드, 와인축제, 드라마페스티벌만 TV에 홍보하면서 지하철은 홍보를 안 합니까?

“도시철도하는 것은 고가로 하려고 합니다, 시민들 찬성합니까?” 그림 보여주고 홍보하십시오, 그리고 여론조사 해보십시오.

○교통건설국장 이원중 하여튼 위원님 말씀대로…….

○김경훈 위원 왜, 와인축제, 스카이로드, 드라마페스티벌 그런 축제는 TV광고로 홍보하면서 그 소중한 1조 얼마가 들어가지요?

○교통건설국장 이원중 1조 3,000억 원 좀 넘었습니다.

○김경훈 위원 그것은 홍보를 안 합니까?

한 번 말씀해 주시지요.

○교통건설국장 이원중 위원님 말씀대로 공론화 과정을 더 거쳐야 된다고 하는 부분에 대해서 저희가 공감하면서…….

○김경훈 위원 정확하게 TV에 홍보해서 시민들한테 인지시키고 난 다음에, 여론조사하고 난 다음에, 소통을 하고 난 다음에 우리가 결정하자는 얘가지요, 아직 급한 거 아니니까.

○교통건설국장 이원중 사실은 그동안 토론회라든지 TV방송이라든지 언론을 통해서…….

○김경훈 위원 아니, 언론에서 토론하는 것 주민들이 몇 퍼센트나 봅니까, 시청률이 몇 퍼센트예요?

광고를 하라고요, “대전시가 도시철도하려고 하는 부분은 지상 고가로 다리 세워서 하려고 한다.” 해봐요 홍보, 대전시 마비될 것입니다, 전화.

○교통건설국장 이원중 사실은 이 부분에 대해서 시민들도 많은 내용을 알고 있습니다.

예를 들면 장단점, 고가방식의 문제점도 있지만 장점도 있다 또 노면방식의 장점도 있지만 단점이 많다 하는 것도 다 알고 계십니다.

그래서 그런 분위기가 많이 확산되고 해서 하여튼 시민들이 올바르게 알고 있는 상태에서 좀 공론화가 된 상태에서 저희가 결정할 수 있도록 노력하겠습니다.

○김경훈 위원 정말입니다, 이것은 대전의 백년대계입니다.

스카이로드 이런 것은 TV방송에 광고하면서 도시철도 1조 3,000억, 4,000억의 예산을 들여서 한번 고가로 세우면 어떻게 처리할 수도 없습니다.

속된 말로 노면으로 하면 철거라도 쉬워요.

시민들이 소통하고 시민들이 인지할 수 있게 홍보하십시오, 그리고 난 다음에 여론조사를 해보십시오, 그리고 난 다음에 결정하십시오.

○교통건설국장 이원중 예, 적극 홍보하도록 하겠습니다.

○김경훈 위원 다른 위원님한테 일단 발언권 넘기겠습니다.

○위원장 한근수 김경훈 위원님 수고하셨습니다.

잠깐 쉬었다 하시지요, 좀 기니까요.

감사중지를 선언합니다.

(15시 58분 감사중지)

(16시 12분 감사계속)

○ **위원장 한근수** 감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님, 박종선 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○ **박종선 위원** 질의를 동료위원께서 많이 준비를 해오신 것으로 알고 있는데 각자 조금씩 할애해서 시간을, 오늘 일정이 많기 때문에 간략하게 줄여서 질의를 하겠습니다.

간단간단하게 질의할 테니까 국장님도 간단히 답변해 주시면 감사하겠습니다.

ITS 운영 관련 지능형교통체계 관련해서 질의드립니다.

데이터웨어하우스 운영관리가 2011년부터 현재까지 5억 3,000 정도 예산 들여서 운영하고 있는데, 매년 평균 1억 7,000만 원 수주인데 교통조사, ITS 분석, ITS 발전방향 제시 이렇게 한정해서 조사하고 있는데 직접적인 효과가 있는가 하는 의구심이 들고, 목원대학교에 독점적으로 수행하도록 하고 있습니다.

어떤 내용인지 잘 생각하셨다 답변해 주시고요, 문제는 5년간 매년 발간되는 교통조사 및 분석보고서를 보니까, 본 위원이 자료를 제출해 줘서 심도 있게 잘 살펴봤습니다.

그런데 그 내용이 그 내용 같고, 특히 교통량 숫자만 내면 다르게 집계되고 있습니다.

교통량을 전반적으로 집계를 하려면 바로 내년도에는 금년도에 개통되어 있는 이런 동서관통도로, 계룡로 우회도로 이런 곳으로 바꾸어서 해본다든지 도로들이 대전시에 계속 생겨나고 있으니까.

그렇게 하지 못한 것 같고, 또 너무나 획일화되고 있습니다, 보고서 자체가.

바로 이런 것들이 예산낭비가 아닌가 싶고요, 감독 소홀이지 않나 생각합니다.

그렇기 때문에 간단하게 말씀드리자면 보고서 내용을 살펴보면 여러 가지 짚고 넘어가기에 앞서서 한 가지만 예를 들어서 말씀드리자면 대전에서 금산 방향이 신규도로 왕복 8차선 도로가 난지 오래 됐습니다.

조사지점을 보니까 옛날 구도로 가지고 조사를 했어요.

시외에서 시내, 시내에서 시외 2차로, 왕복 4차로 확장된 도로 말고, 이것 가지고 조사를 했습니다.

그래서 이 구도로는 이미 폐쇄되어 있는 도로인데 이런 데를 가지고 조사했기 때문에 앞으로 ITS 조사 관련해서는 좀 더 실증적으로 조사가 이루어질 수 있도록 유의할 필요가 있겠다 생각이 듭니다.

○ **교통건설국장 이원중** 몇 가지 말씀을 주셨는데 목원대에서 왜 계속 이 사업을 하느냐는 말씀을 주셨는데 사실 이 사업은 저희가 직접 업체를 선정하는 입장이 아니고 조달청에 의뢰를 합니다.

조달청에 의뢰를 하면 여러 가지 평가방식을 통해서 업체가 선정되는데 공교롭

제도 목원대가 그동안 계속 사업자로 선정됐습니다.

목원대가 다른 업체와 비교해서 운영 성과라든지 여러 가지 다른 점이 있기 때문에 선정된 것으로 보여지고, 저희가 직접적으로 업체 선정에 관여한 것이 별로 없습니다, 그렇게 이해해 주시면 좋겠고요.

교통량 조사관계는 저희가 의무적으로 해야 될 사항인데 그동안 별도로 용역을 발주해서 운영을 했었어요.

그런데 이것을 데이터웨어하우스 용역과 같이 묶어서 그 용역을 관리하기 때문에 예산이 절감되는 부분이 있고 또 같은 지점에서 반복적으로 하는 부분에 대해서 말씀을 주셨는데 사실 이것은 정보의 신뢰성을 높이기 위해서 비교치를 같은 데서 비교를 하는 점이 있습니다.

그러나 지금 위원님께서 지적하신 대로 폐쇄된 도로라든지 또 상황이 많이 변화된 도로에서 현실과 안 맞는 조사를 하는 것은 문제점이 있는 것 같습니다.

그래서 저희가 앞으로 이런 사업을 할 때 지점을 조정해서 현실에 맞게 지점을 선정해서 운영하도록 하겠습니다.

○박종선 위원 BIT, 버스 인터내셔널 터미널입니다.

버스 정보안내단말기에 대해서 한두 가지 여쭙볼게요.

BIT 설치기준이 이용객수 월 3,500명 이상이고 노선 수 민원건수 대비 이용객수 월 3,500명 이상입니다.

BIT 설치여부에 따라 월 이용객 수가 3,500명 이상인데 관내에 BIT가 미설치된 버스정류장 86개나 됩니다.

이것은 추후 대책을 본 위원이 여쭙볼 거니까, 그것 알고 계시죠?

86개가 기준 오버됐는데 설치가 안 되어 있어요.

그리고 BIT가 현재 존재하는 버스정류장인데 BIT 설치기준의 월 이용객 수보다 적은 버스정류장이 202개입니다.

그중에서 이용객 수가 가장 낮은 100개의 버스정류장을 보니까 이용객 수가 18명부터 129명, 200명, 220명 월 이용객 수가 이렇습니다.

100위가 787명까지 있는데 이것은 전부 설치가 되어 있어요, 이것은 정말 시민들이 볼 때 납득할 수 없는 것이고.

월 이용객 수가 3,500명 이하이며 BIT가 설치된 버스정류장 100개는 그 이외에도 엄청나게 많고, 그래서 BIT 설치기준이 앞으로 현실화가 될 필요가 있다 생각이 들어요, 어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 이원중 관련돼서 말씀을 드리면 2002년도까지는 저희가 주로 노선 수를 기준으로 해서 BIT를 설치해 주는 기준으로 삼았고 2003년도 이후에는 주로 이용승객 수를 감안해서 BIT를 설치해 줬습니다.

그러다 보니까 인구 기준으로 보면 안 맞는 부분도 일부 있기는 있는데 사실은

그런 사유가 있었다는 말씀드리고, 저희가 전체 1,814개의 승강장 중에서 약 48.4%인 878개소가 설치되어 있고 지금 우선순위를 그렇게 두고 있습니다.

이용승객 수를 저희가 체크할 수 있거든요, 그래서 이용승객 수가 많은 순으로 설치를 해주는데 지역안배라든지 이런 것도 일부 고려하고 있습니다.

○박종선 위원 그렇게 해주시고 이것은 새롭게 점검해 보세요.

이렇게 치고받고 하는 것을 안 하기로 본 위원이 약속을 하고 왔기 때문에 그냥 간략하게 문제가 있다는 것을 지적만 하는 것입니다.

유성구 복합환승센터와 관련해서는 원안대로 가는 거지요?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○박종선 위원 2015년 상반기, 2016년 말에 준공될 수 있도록 사업진행이 되는 거지요?

○교통건설국장 이원중 예, 그렇습니다.

그렇게 가도록 저희가 일정을.

○박종선 위원 여러 가지 질의 가운데서 딱 2가지만 여쭙보겠습니다.

본 위원이 늘 주창하고 있는 지역상권보호 문제, 특히 상업시설 관련해서, 어차피 상업시설이 없으면 민간사업자 참여 안 할 것입니다.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

그동안 그런 부분 때문에 저희가 유찰이 되고 사업자 공모를 못 했던 부분이 있습니다.

○박종선 위원 상업시설이 3만 2,747㎡입니다.

환승체제 시설 내예요?

○교통건설국장 이원중 예.

○박종선 위원 입점시설은 백화점, 전문점, 쇼핑센터, 쇼핑몰, 숙박시설 등 고차원적인 시설들이 들어가게 되어 있어요.

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○박종선 위원 이것은 좀 관리를 할 예정이지요?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○박종선 위원 그리고 터미널에 있는 상업지구 1만 3,761㎡ 13.5%나 됩니다.

본 위원이 이 문제를 가장 문제를 삼았던 거거든요, 지역상권 보호를 위해서.

입점시설은 비즈니스호텔, 오피스텔, 금융점포, 회의장, 전시장 등으로 계획하고 있다고 본 위원이 자료를 드렸습니다.

근린상업시설은 안 들어가도록 계획된 것이죠, 계획은?

○교통건설국장 이원중 예.

○박종선 위원 일반 식당이라든지 등등?

계획 자체에 그것이 들어갑니까?

이것이 그냥 도시공사에서 땅을 분양할 텐데?

이것 제재를 못할 텐데요?

상업시설, 터미널에 있는 상업지구, 개발지구 가운데 상업지구를 얘기하는 것입니다.

상업지구에 이것을 반드시 짚어나가야겠기에 비즈니스호텔, 오피스텔, 금융점포, 회의장, 전시장 이것을 계획한다고 했는데 입점시설에 대해서는 우리 도시공사에서 분할을 하기 때문에 이것을 제재할 방법이 없다는 얘기죠, 일반 근린상업시설을 한다고 하더라도.

식당이라든지 옷가게, 중·소형 점포라든지 등등 여러 가지를 하게 되었을 때 기존 시장에 어느 정도 영향을 미치기 때문에 본 위원이 말씀을 드리려는 것입니다.

○**교통건설국장 이원중** 사실은 이 문제에 대해서는 위원님이 걱정해 주셨지만 저희도 관심이 큼니다.

그래서 시장에서 취급하는 주업종과 상충되지 않도록 해야 되겠다는 기본적인 방향을 가지고 관리를 계속해 나가도록 하겠습니다.

앞으로 여러 가지 건축허가라든지 교통영향평가 또는 신규입점, 등록 이런 행정 절차가 앞으로 많이 남아 있습니다.

그럴 때 이런 방향으로 갈 수 있도록 저희가 적극 유도를 하고 추진해 나가도록 하겠습니다.

○**박종선 위원** 좋습니다, 그리고 복합환승센터 건립 공사기간 동안 침두시나 침두시뿐만 아니고 평상시에도 리베라 4가에서 구암교 4가, 구암교까지 상습 정체구간이에요.

이것이 특히 공사가 완료된 시점에서는 여러 가지 주변 도로인프라가 건립이 되기 때문에 교통 분산효과가 있어서 체증이 덜 할 것입니다.

그런데 공사기간 동안 약 2, 3년 동안이 엄청난 문제거든요.

그래서 이것을 대책 요구했더니, 자료요구를 했더니 여러 가지 안을 주셨어요.

안에 대해서 본 위원이 일견 받아들일 수 있는 안도 있습니다만 조금 이것은 문제가 있다고 보는 것이, 이렇기 때문에 교통체증은 덜 할 것이다 이렇게 말씀해 주셨는데 계룡로 우회도로는 구 유성중학교 쪽에서 다시 우회전을 해서 이쪽 32번 국도, 동학사선을 타게 되어 있어요, 구암교로 가서.

지금도 거기가 교통체증이 심합니다, 침두시에는.

그렇기 때문에 그런 분산효과는 덜 할 것이다, 그래서 계룡로 우회도로가 어차피 그쪽으로 해서 32번 국도로 연결해서 IC까지 연결되도록 되어 있지 않습니까?

○**교통건설국장 이원중** 저희 계획은 그렇게 가지고 있습니다.

○**박종선 위원** 이 계획을 당길 수 있는 방안이 없을까요?

이것이 예산 문제가 뒤따릅니까, 뭐가 따릅니까.

그런 문제가 있으면 굉장히 분산효과가 있을 텐데, 그 방법밖에 없어요.

○**교통건설국장 이원중** 위원님께서 정확하게 상황을 판단하고 계신 것으로 알고 있고요, 일단 이 문제는 저희 시비로 투자할 수 있는 사업이 못 됩니다.

재원규모가 1,000억 원이 넘습니다, 1,200억 정도 되는데 저희가 국비를 한 50% 정도 확보해서 할 계획으로 추진하고 있습니다.

그래서 일단 IC에서 터미널 뒤쪽으로 해서 계룡로 우회도로로 직접 연결되는 안을 저희가 아주 끈질기게 기재부나 국토부를 설득하고 있습니다.

다만 중앙 쪽에서는 사실 저희가 주장하는 안이 비용이 많이 들기 때문에 난색을 표하고 있지만 저희가 정치권이라든지 이런 협조를 받아서 저희 안을 관철시킬 수 있도록 최대한 노력을 하고 있습니다.

○**박종선 위원** 그렇게 해주시고 다음 질의, 타슈 관련한 여러 가지 문제 서면질의 하겠습니다.

저상버스 관련 문제도 서면질의를 하겠습니다.

본 위원이 여러분께 자료요구해서 주신 부분에 대해서는 꼼꼼히 살펴서 전부 대안과 질의내용까지 만들어서 하나도 자료요구를 그냥 지나친 적이 없다는 말씀을 분명히 드리고 시간관계상 서면질의 하겠습니다.

아울러서 시내버스 노선, 배차간격 문제도 서면질의를 하도록 하겠습니다.

서면질의에 성실히 답변해 주시기 부탁드립니다.

○**교통건설국장 이원중** 알겠습니다.

위원님께서 서면질의를 하는 내용에 대해서는 저희가 성의껏 정확하게 답변을 드리도록 하겠습니다.

○**박종선 위원** 본 위원이 12분 질의시간 사용했습니다, 감안해 주시기 바랍니다.

○**위원장 한근수** 예, 12분 사용하셨습니다.

잘하셨습니다.

박종선 위원님 수고하셨고, 또 질의하실 위원님, 김경훈 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**김경훈 위원** 도시철도 문제 답답해서 좀 목소리가 높아진 것 같습니다, 이해해 주시고요.

124쪽을 보시면 장애인을 위한 저상버스가 되어 있습니다.

우리 시 계획이 어떻게 되는지 말씀해 주시지요.

○**교통건설국장 이원중** 저상버스 도입은.

○**김경훈 위원** 장애인을 위한 저상버스.

○**교통건설국장 이원중** 위원님께서 잘 아시겠지만 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따라서 전체 운행 시내버스 대수의 40%를 저상버스로 도입하도록 되어 있습니다.

○ 김경훈 위원 50% 아닙니까?

○ 교통건설국장 이원중 당초에는 50%로 입법이 되어 있다가.

○ 김경훈 위원 「교통약자의 이동편의 증진법 시행령」에 의해서 특·광역시에는.

○ 교통건설국장 이원중 거기에는 분명히 50%로 되어 있는데 그 이후로 지침에 의해서 변경이 됐습니다.

변경된 내용은 전국 시·도에서 저상버스 도입에 대한 여러 가지 어려움이나 문제점을 제시했기 때문에 국토부에서 목표치를 조정해 주신 것으로 이해해 주시면 되겠습니다.

○ 김경훈 위원 저상버스 구입할 때 재정지원의 방법이라든지 확대 계획, 가격이 비싼 것 같은데?

○ 교통건설국장 이원중 전체 가격은 대당 2억 원 정도 됩니다.

그래서 국비가 5,000, 시비가 5,000 또 환경부에서 1,850만 원을 지원해 주고 나머지 자담을 합니다.

○ 김경훈 위원 업체에서는 어떻게 생각을 합니까, 반응이?

○ 교통건설국장 이원중 사실은 저상버스 도입에 대해서 난색을 표하는 부분이 있습니다.

왜냐하면 가격은 보전도 되기 때문에 큰 문제가 없는데 부품대가 많이 비쌌습니다.

또 조달 자체가 잘 안 되고 또 승차인원이 규모가 좀 적습니다, 그러다 보니까 좀 꺼리는 경향이 있습니다.

○ 김경훈 위원 현재 운행되는 저상버스 노선은 어떻게 되나요, 몇 개 회사에 몇 개 노선을 운영하고 있고?

○ 교통건설국장 이원중 운행노선이 39개 노선을 운영하고 있습니다.

전체 노선이 95개 노선 중에서 39개 노선을 운영하고 있습니다.

○ 김경훈 위원 지금 저상버스가 장애인뿐만 아니라 일반인한테도 편리성이 있습니다.

앞으로는 저상버스로 가야 되는데, 본 위원이 볼 때는요.

궁극적으로 목표는 저상버스로 가야 되는데 이것에 대한 저상버스를 도입하면 시설문제가 있다는 것입니다.

대안을 말씀드리는데, 보차도의 차이가 있거든요, 보차도의 차이 때문에 불편사항이 많을 것입니다, 저상버스 노선을 이용하면서, 저상버스 타면서도 효율이 떨어진다는 말이지요.

우리 장애인만 생각하는 게 아니라 일반인들도 앞으로 저상버스로 가야 된다, 그것을 이용할 것이고 그것을 타보신 분들은 편리성을 느낄 것이고 다만 문제점

은 보차도 차이 때문에, 이것 지금 불편한 사항이 많거든요.

이 시설이라든지 어느 정도 시행이 되고 있나요, 시정이 되고 있고요?

○**교통건설국장 이원종** 저희가 보차도 문제를 부분적으로 개선을 하고 있습니다만 아마 전체적으로 개선은 안 된 것으로 알고 있고요, 저희는 나름대로 적극적으로 저상버스가…….

○**김경훈 위원** 지금 35개 노선이라고 했잖아요?

○**교통건설국장 이원종** 39개 노선입니다.

○**김경훈 위원** 39개 노선 승강장에 보차도 높이 조정은 되어 있나요?

그게 안 되어 있으면 반쪽밖에 안 된다는 얘기지요.

저상버스가 도입됐어도, 똑같은 얘기지요, 보차도의 차이 때문에 불편한 사항이 많거든요.

○**교통건설국장 이원종** 이 실태를 정확하게 짚어보겠습니다.

○**김경훈 위원** 39개 노선 승강장에 보차도 높이가 조정이 됐는지, 아니면 아직까지 39개 노선의 보차도 높이 차이가 시정이 안 됐는지?

○**교통건설국장 이원종** 그 관계는 별도로 실태조사를 해서요.

○**김경훈 위원** 아직 안 되어 있습니까, 저상버스 도입하면서 그 계획이?

○**교통건설국장 이원종** 지금 정확하게 저희가 수치를 파악하지 못하고 있습니다.

실태조사를 별도로 해서 이 부분은…….

○**김경훈 위원** 담당과장님 어떻게 자료 줄 수 있는 것 없습니까?

되어 있습니까, 안 되어 있습니까?

○**교통건설국장 이원종** 이 부분은 사실 저희가 파악이 잘 안 된 것 같습니다.

그래서 앞으로 실태조사를 별도로 하고 또 잘못된 부분 있으면 저희가 보완하도록 하고 저희가 아까 말씀드리려고 했던 부분은 저상버스 존을 별도로 만들 계획으로 있습니다.

○**김경훈 위원** 대안을 말씀드렸어요, 39개 노선에 저상버스를 이용하면서 보차도의 높이 때문에 이용하는 데 우리 시민들이 불편한 사항이 있습니다.

그것에 대해서 빨리 대책을 강구하셔서 반쪽짜리 저상버스가 안 되게 대책을 강구해 주십시오.

○**교통건설국장 이원종** 예, 알겠습니다.

○**김경훈 위원** 또 한 가지 간단하게 질의하겠습니다.

존경하는 황웅상 위원님하고 박종선 위원님이 버스에 대해서 말씀하셨는데 우리 대전시에서는 준공영제를 하면서 지금 고급좌석버스 도입계획이 있지요, 202번?

○**교통건설국장 이원종** 일단 저희가 계룡시와 그런 계획을 가지고 있었습니다.

○김경훈 위원 어떻게 됐습니까?

계룡시에서 제안한 것입니까, 대전시에서 제안한 것인가요?

○교통건설국장 이원종 저희가 서로 협의를 해가면서.

○김경훈 위원 협의를 먼저 했을 것 아닙니까?

어느 기관에서 먼저 협의를 했지요?

○교통건설국장 이원종 계룡시 쪽에서 제안한 것 같고요, 저희하고 의견을 모았습니다.

○김경훈 위원 그러면 이 노선은 금년 12월에 도입하려는 것이지요?

○교통건설국장 이원종 당초 계획은 그렇습니다만 약간 지연될 가능성도 있을 것 같습니다.

○김경훈 위원 그러면 노선을 도입하는 것이지요, 202번 고급좌석버스.

○교통건설국장 이원종 기왕에 202번 버스 노선이 있었는데 그것을 차량만 고급화시키는 것으로 보시면 되겠습니다.

○김경훈 위원 차량만 고급화시키는 것이죠?

○교통건설국장 이원종 예.

○김경훈 위원 그러면 버스요금이 얼마인가 아시나요?

여기에서 계룡시 이용하시는 분들하고 대전시 이용하는 분들하고.

○교통건설국장 이원종 버스요금은 정해진 바가 없습니다만 보통 버스요금은 1,100원 받고 있는데.

○김경훈 위원 지금 계룡시에서 대전역까지 노선입니다.

버스노선 95개 노선 중 가장 긴 노선이에요.

○교통건설국장 이원종 그렇습니다.

○김경훈 위원 계룡시에서 오는 버스요금은 1,800원이에요, 대전시민들이 이용하는 것은 1,100원이에요.

버스요금 어떻게 조정하려고 합니까?

○교통건설국장 이원종 저희가 버스요금을 조정할 때는 위원회도 개최하고 여러 가지 절차를 거쳐야 되는데 아직 분명한 안을 잡지 못하고 있습니다만.

○김경훈 위원 본 위원이 말씀드릴게요, 그러면.

지금 대전시에서 요금을 조정하면서 할 수 있는 것은 계룡시하고 협의하면서 1,600원으로 예상하고 토의를 했던 것으로 알고 있는데 잘못된 것입니까?

○교통건설국장 이원종 그런 얘기가 일부 오셨습니다, 확정된 것은 아니고요.

○김경훈 위원 맥시멈 1,600원을 잡으면 계룡시에서 대전까지 이용하면 1,800원이에요.

그러면 계룡시에서 이용하는 사람은 200원 감액이 돼요, 대전시에서 이용하는 사람은 500원 증액이 돼요.

이것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○**교통건설국장 이원종** 그런 부분이 있기 때문에 저희가 하여튼 요금은 신중하게 결정을 해야 된다고 생각하고 저희 입장에서 시민들한테 크게 부담되지 않는 선에서 결정해야 된다고 판단하고 있습니다.

○**김경훈 위원** 지금 우리 대전시에서는 계룡시 버스가 8대가 운영을 하고 대전시의 8대가 다른 데로 증차를 할 수 있으니까 효율성이 있다고 생각하는 것 아니에요?

효율성의 근거가 뭐예요?

○**교통건설국장 이원종** 그쪽에 운행했던, 예를 들면 중형차라든지 이런 것을 전부 그쪽으로 넘겨주면서 저희가 12대를 활용할 수 있는.

○**김경훈 위원** 8대, 8대, 16대예요, 계룡시 8대, 대전시 8대…….

○**교통건설국장 이원종** 202번만큼은 그렇습니다.

○**김경훈 위원** 예, 202번만.

8대를 딱 데다 증설해서 효율성을 높인다고 하는데 202번이 그렇게 해서 효율성이 높아진다는 근거가 뭐냐고요.

○**교통건설국장 이원종** 저희는 그 차를 과밀노선에 배치할 계획으로 있습니다.

어차피 증차의 필요성이 점점 더 증대되고 있습니다, 과밀노선 같은 경우 정거장을 그냥 무단 통과하는 그런 정도로 과밀하게 운행되는 노선이 많이 있습니다.

그래서 그런 노선에 대해서는 증차가 필요한데…….

○**김경훈 위원** 지금 대전시가 계룡시와 협의하는 내용을 보면 대전시민들은 202번을 잃게 되는 상황이 와요, 그렇지 않아요?

맞잖아요.

○**교통건설국장 이원종** 꼭 그렇게 생각하지 않으셔도 될 것 같습니다.

○**김경훈 위원** 그렇게 생각하지 않아도 된다니요, 지금 본 위원이 데이터로 얘기를 하는데.

근거가 뭐냐고요, 효율성의 근거를 말씀해 주세요.

○**교통건설국장 이원종** 저희 입장에서 일단은 8대를 과밀노선에 투입하면서 증차를 안 해도 되는 그런 효과가 있고 또 202번 그대로 운행이 되는 것인데.

○**김경훈 위원** 202번 노선을 지금 계룡시하고 협의한 대로 이루어지면 대전시민들은 500원을 내야 되고 계룡시민들은 200원이 감액이 되는 상황이 발생이 되고 첫 번째는, 그 202번 8대가 다른 데로 증차를 하면 1번 급행버스하고 201번으로 대체를 하면 된다고 할 것입니다, 대전시에서는 그렇지요?

안 봐도 훤히 거든요.

한번 말씀해 보시지요, 대체방안.

○**교통건설국장 이원종** 증차하는 노선에 대해서는 별도로 검토를 해볼 생각이

고요, 요금 문제도 결정된 것은 아니고요.

저희가 좀 더 협의를 해봐야 될 부분이 있습니다.

○김경훈 위원 아직까지 결정된 것은 없지요?

○교통건설국장 이원중 그리고 사실 고급좌석버스를 넣는 것이 현실적으로 어려운 점이 있습니다.

○김경훈 위원 다만, 고급버스요금을 받는다는 것이지요, 그렇게 버스노선을 해 놓고.

시민들한테 요금 부담되는 것밖에 안 된다는 얘기지요.

○교통건설국장 이원중 그런 부분에 대해서는 저희가 최대한 시민들한테 부담이 덜 가도록 노력을 하겠습니다.

○김경훈 위원 덜 가는 게 아니에요, 지금 대전시 계획방침, 계룡시 계획방침은 시민들한테 돌아가게 되어 있어요, 지금.

업체 버스요금 인상시켜주고.

○교통건설국장 이원중 당분간 저희는 사실 좌석버스를 그대로 운행해야 되지 않느냐 하는 생각도 일부 가지고 있습니다.

확정된 게 아니기 때문에 딱히 말씀드리기 어려운데 아직 저희도 내부적으로 논의하는 과정에 있습니다.

○김경훈 위원 논의하는 것은 202번 버스의 허울만 좋은 고급버스를 확보한다는 차원입니다, 그렇지 않아요?

이것을 재검토하시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 처음에는 사실 그런 방향이 분명히 있었던 것은 사실입니다.

그러나 지금 그대로 확정된 것은 아니고요, 하여튼 위원님께서 지적하신 요금 전가 문제라든지 가중되는 문제라든지 또 시민편의 이런 것을 종합적으로 검토해서 최종…….

○김경훈 위원 그러니까 이것은 도시계획하고 병행되어야 되거든요, 도시계획하고 병행되어야 하는데 신도시라든지, 신도시가 발생되면 노선을 자꾸 변경하잖아요, 그렇지요?

○교통건설국장 이원중 그렇습니다.

○김경훈 위원 이런 상황이 되면 버스노선 개편이 무의미하다는 얘기지요.

그러니까 지금 본 위원이 얘기한 것처럼 계룡시하고 대전시하고 협의한 것은 우리 시민들이 8,000명 정도 이용을 한다 그런 근거도 있더라고요.

그러다 보니까 우리 시민들이 불편하지 않고, 시민의 편리성을 생각해서 교통건설국에서는 대책을 더 깊숙하게 검토해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 이원중 더 심도 있게 판단해서 시민들한테 편의도 되고 또 부

답이 크게 가지 않는 그런 결정이 되도록 하겠습니다.

○**김경훈 위원** 한 가지만 마지막으로 질의하겠습니다.

화물주차장이 있지요, 공용 화물주차장.

대전시 계획에 대해서 한번 말씀해 주시지요.

○**교통건설국장 이원종** 화물주차장 관계는 장기계획은 저희가 일단 가지고 있는데, 그런 지역에서 주차장을 만들어 달라는 요구가 많이 있습니다.

그래서 저희가 검토를 하고 있는 단계에 있습니다.

○**김경훈 위원** 우리 화물주차장 계획이 어디어디 되어 있지요?

북대전, 대전화물차, 유성화물차, 중부화물차.

○**교통건설국장 이원종** 4개 권역으로 2012부터 2021년까지 장기계획을 가지고 있습니다.

○**김경훈 위원** 지금 화물차 차고지증명제가 효력이 있다고 보시는가요?

○**교통건설국장 이원종** 그것이 문제가 되어서 사실 문제를 많이 일으키고 있습니다.

○**김경훈 위원** 영업용 화물차가 대전에 몇 대나 되나요?

2012년도 12월 말 기준으로만 말씀해 주시지요.

○**교통건설국장 이원종** 일반화물 같은 경우는 6,578대고요, 개별화물이 1,532대 그래서 거의 8,000대 가까이 되는 것 같습니다.

○**김경훈 위원** 본 위원이 말씀드릴게요, 화물차라는 것은 대전에 화물 유입되는 것이 많습디다, 대전에서 나가는 것보다는.

그러면 외지 차량이 대전에 주차를 한다는 얘기지요.

그러면 그분들이 화물 주차하면서 단속만 하니까 한 번에 20만 원씩 스티커 발급이 돼요.

그러면 법하고 현실하고는 안 맞는다는 얘기지요, 화물차 사는 데서 차고지증명을 쓰면서 구매를 하더라도, 영업을 하기 위해서, 잘 안 맞거든요.

외진 곳으로 임야 같은 주소지로 차고지증명서를 제출하거든요, 하지만 그분들이 와서 공단지라든지 그 주위에서 이용을 한다는 얘기지요.

그것에 대해서 대책은 좀 있으십니까?

정말 이것은 닭이 먼저냐, 알이 먼저냐 이런 문제도 있고 이것을 어떻게 처리해야 되나.

○**교통건설국장 이원종** 위원님 말씀대로 사실은 외지 차량이 조사를 해보면 전체의 48% 거의 반반 정도 되는 그런 상황입니다.

그래서 이분들이 특히 밤샘주차를 해서 문제를 일으키고 있는데 저희 입장에서 차고지를 본래의 차고지로 가서 정차를 하는 것이 맞습디다만 여러 가지 그분들의 어려운 점을 생각하면 또 우리 지역에서의 물동량을 편하게 이동시키는 부분

을 생각한다면 사실은 주차장이 필요하다고 생각을 합니다.

그래서 저희가 적극적으로, 그동안에는 미온적이었습니다만 적극적으로 조성하는 방안을 가지고 있습니다.

○김경훈 위원 지금 우리 시유지가 확보할 수 있는 데가 어디어디 있지요?

○교통건설국장 이원중 저희들이 소위 산업단지 쪽에 가까이 있는 주차장을 필요로 하고 있습니다.

실제 그것이 효용성이 있다고 보여지고요, 그런 쪽에서 저희가 장소를 물색해보면 유성구 탑립동이라든지 대덕구 신일동 이런 쪽에 부지가 있었습니다.

우리가 직접 관리하는 그런 땅이 아니기 때문에 관련부서하고 협의를 해나가고 있습니다.

○김경훈 위원 지금 남대전 물류단지 그쪽에도 보면 한 50대 주차장이 확보가 됐는데 교통건설국에서도 공용 화물주차장 확보에 좀 더 신경을 써주셨으면 합니다.

그래야 그분들의 아픔도 해결이 되고 대전에 화물차가 오면 주차할 수, 탄력적으로 적용할 수 있는 부분도 생각을 해 봐야 되고요.

와서 차는 세워야 되는데 물량은 유입해 놓고 차 댈 때는 없고 스티커 발부만 해대고 사실은 몰아내는 것이거든요.

탄력적으로 쉽게 얘기해서 몇시부터 몇시까지는 단속을 유예해 준다든지 이런 부분도 강구해야 될 상황이 온 것 같아요.

○교통건설국장 이원중 저희도 단속을 위한 단속을 하지는 않도록 하겠습니다.

탄력적으로 단속을 하면서…….

○김경훈 위원 궁극적인 목적은 화물주차장을 우리 승용차마냥, 산업의 역군들이에요, 어떻게 보면.

더 신경 쓸 수 있는 방안을 적극 예산에 반영해 주시는 게 좋을 듯합니다.

○교통건설국장 이원중 예, 알겠습니다.

○김경훈 위원 이상입니다.

○위원장 한근수 김경훈 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 2013년도 교통건설국 소관 행정사무감사를 마치하고자 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

오늘 여러 위원님들께서 열의를 가지고 시정 발전을 위해 고견을 개진하여 주신 데 감사드립니다.

그리고 이원중 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분께서도 행정사무감사

