

## 산업건설위원회회의록

제 185 회

제 3 호

대전광역시의회사무처

일 시 : 2009년 11월 26일(목) 오전 10시

장 소 : 산업건설위원회회의실

### 의사일정

제185회 대전광역시의회(제2차 정례회) 제3차 위원회

1. 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안(계속)

가. 교통건설국 소관

### 심사된 안건

1. 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안(계속)..... 1면  
가. 교통건설국 소관.....1면

(10시 08분 개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제185회 대전광역시의회 제2차 정례회 제3차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

오늘은 당위원회 소관 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안 중 교통건설국 소관사항에 대한 예산안을 심사토록 하겠습니다.

1. 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안(계속)

가. 교통건설국 소관

○委員長 吳榮世 그러면 의사일정 제1항 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안을 상정합니다.

먼저 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

교통건설국 소관 예산안에 대해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 양승근 위원입니다.

연일 계속되는 행정사무감사와 예산심의를 받으시느라 수고 많으십니다.

세입예산부터 짚고 넘어가도록 하겠습니다.

사업명세서 27쪽을 봐주시기 바랍니다.

법규위반차량 과징금 해서 법규위반차량 과징금 항목이 2개가 나와 있어요.

하나 는 지난연도수입 했는데 어떻게 다른 내용입니까?

법규위반차량 과징금과 지난연도수입이.

○交通建設局長 金權植 법규위반차량 과징금의 세입을 5,500만 원을 잡았습니다만 이 내용을 먼저 설명드리면 주로 화물자동차라든지 시내버스, 택시 등이 「여객자동차 운수사업법」을 위반해서 발생한 과징금을 납부하게 된 금액입니다.

○梁承根 委員 그 항목이 두 가지 항목이 있어요.

법규위반차량 과징금은 똑같은데 하나는 지난연도수입 괄호 열고 괄호 닫고 한 것이 어떻게 차이가 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 지난연도는 과년도수입이고 현년도는 내년도 발생될 것을 예정해서 잡은 수입액이 되겠습니다.

○梁承根 委員 그러니까 지난연도수입이라는 것은 금년도 수입이라는 말씀입니까?

○交通建設局長 金權植 그러니까 예산안은 내년도 예산이 되기 때문에 금년도 12월 31일 이전 것이 과년도 수입이 되는 것이고, 현년도 수입은 내년도에 발생 되는 금액이.

○梁承根 委員 2년치를 같이 세입을 잡았는데 그러면 지난연도수입이라고 한 금년도 수입금은 작년도 예산심의할 때 금년도 수입으로 넣어야 하는 것이 아닌지?

○交通建設局長 金權植 이런 과징금은 당해 연도에 부과해서 당해 연도에 다 끝나는 것이 아니라 부과했다가 징수율에 따라서 과징금들이 들어오게 됩니다.

그러면 미납액에 대해서는 저희들이 계속 독촉하거나 체납처분을 한다든지 압류를 한다든지 이런 방법을 통해서 계속 징수되기 때문에 과년도 수입에 대해서도 일부 체납액에 대해서는 현년도에 세입을 잡아줘야 합니다.

○梁承根 委員 연도별로 잘라서 수입으로 잡는 것은 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 연도별로 자른다는 것은 계속적인 과징금 수입을 아까 말씀드린 것처럼 금년도에 부과한 금액들이 100% 금년에 체납액이 없이 수입되면 문제가 없는데 이런 과징금의 속성들이 당해 연도에 다 체납액이 해결되지 않고 계속 연이어서 진행되기 때문에 지속적으로 과년도 수입을 잡는 것입니다.

○梁承根 委員 대충 이해는 가지만, 아파트 밤샘주차 하는 화물자동차, 여객자동차 이런 것에 대해서도 법규위반으로 과징금을 물리지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 실질적으로 보면 아파트나 큰길가 주변 밤샘주차 하는 차량들이 그 차량은 계속 주차를 합니다.

그러면 매일 10만 원씩 추정금을 부과하는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 야간에 불시로 밤샘주차를 단속해나가고 있습니다만 기본적인 원인은 이런 것들이 근절되지 않는 것은 단속만으로는 불법행위를 근절시키기 상당히 어려운 한계점이 있고, 문제는 무엇인가 하니 화물자동차의 차고지가 그러니까 주차를 하는 지역과 자기 거주지의 거리가 근접되어 있는 상태가 아니고 관외에서도 화물자동차허가를 낸 상태에서 그 실제 허가를 낸 차고지를 이용하지 않고 편의상 주변의 간선도로라든지 아파트주변에 주·박차를 하기 때문에 이런 현상들이 발생되고 있습니다.

그래서 이런 문제들은 기본적으로 차고지확보문제가 근본적으로 해결되지 않고 일시적인 단속만을 가지고는 근본적으로 문제를 해결하기 어렵다는 말씀을 드립니다.

○梁承根 委員 그러면 어떤 경우에는 단속을 하고 어떤 경우에는 단속을 안 하고 하신다는 말씀이지요?

○交通建設局長 金權植 정기적인 단속도 시행하고 있고 병행해서 수시단속을 하고 있습니다만 인력 면이라든지 매일 나가서 넓은 지역 전체를 단속하기에는 상당히 무리가 있기 때문에.

○梁承根 委員 일관성이 없는 것 같아서 말씀드린 거고요, 주변지역주민들은 굉장히 불평불만이 많습니다.

큰 차가 지역을 확 차지해 버리고 나니까 그 사람들이 자기들 차를 주차할 수 없어요.

큰 차는 엄청나게 크지 않습니까?

승용차 서너 대의 폭이 될 수 있는데요.

그래서 이것은 주차시설을 제대로 해주든지 그렇지 않으면 현실에 맞는 단속을 하든지 일관성 있는 조치를 해야 되지 않나 싶습니다.

○交通建設局長 金權植 그래서 앞으로 저희들이 야간에 화물차량의 박차를 단속하는 관점도 이제는 주로 아파트단지를 위주로 해서 주민들의 생활에 불편이 없도록 중점적으로 추진해나갈 계획이고요, 금년도에 저희들이 이런 문제를 해결하기 위해서 남대전화물차고지를 조성하고 있습니다.

그래서 이런 것들이 단계적으로 확충되면 이런 문제들이 다소 완화될 것으로 보고 있습니다.

○梁承根 委員 과징금이 6,300만 원, 5,500만 원 이렇게 과징금 예산을 세웠는데 사실 이 수입이 제대로만 단속하면 6,000만 원이 아니라 6억 원이라도 들어올 수 있을 것입니다.

왜냐하면 주·박차하는 화물자동차의 경우에는 계속해서 밤샘주차를 하고 있어요.

얼마든지 수입을 올릴 수 있을 것이라고 생각합니다.

좀 제도를 바꾸든지 주차시설을 더 해주든지 조치를 강구해 주시기 바랍니다.  
다음 사업명세서 29쪽을 봐주세요.

지방채 및 예치금 회수 해서 지방채 발행을 320억 원, 150억 원 해서 470억 원을 발행하는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그리고 가오동길 확장공사를 포함해서 14개 사업 이렇게 나와 있는데 이게 국비가 왔기 때문에 시비부담금을 매칭하기 위한 수단입니까?

○交通建設局長 金權植 14개 사업내용을 보시면 국비를 매칭편드를 조성하기 위해서 지방채를 발행하는 경우도 있겠고, 일부는 그렇지 않은 사업도 있습니다.

계상사업 중에서 국비를 얻어낼 수 있는 사업은 혼잡도로로 지정됐든지 국토해양부에서 광역도로로 지정된 경우에는 국비 50%를 받을 수 있습니다만 그 외 지역내 한정되는 사업에 대해서는 국비를 받기 어려운 사업도 있습니다.

그래서 이런 문제를 시의 재정형편을 고려한 측면에서 이번에 지방채를 발행한 것으로 보고 있습니다.

○梁承根 委員 다 시급한 사정이 있어서 지방채까지 발행해서 이런 예산까지 세웠는지는 모르겠습니다만 자전거전용도로라든지 타슈 무인대여시스템운영이라든지 이런 것까지 지방채를 발행해서 해야 할 시급성이 있는 사업인 것인지, 지금 지방재정이 어려우니까 내년 정도로 미뤄도 될 사항이 아닌지 그것에 대해서 검토해보셨습니까?

○交通建設局長 金權植 타슈 관계는 그동안 유인대여시스템으로 1,000대 정도를 운영해본 경험을 가지고 있습니다만 앞으로 자전거도시를 선포한 이후에 대전시가 자전거를 이용할 수 있는 환경을 최대한 보장해주기 위해서는 이런 자전거 이용을 활성화할 수 있는 기본적인 매체가 될 수 있는 무인대여시스템 확충해야 한다고 보고 있습니다.

물론 시기적으로 보게 되면 금년에 할 수도 있고 내년에 할 수도 있고 내후년에 할 수도 있겠습니다만 이런 시정의 시책적인 기조에 맞춰서 저희들이 일단 다소 무리가 있다고 하더라도 지방채를 발행하더라도 조기에 이런 사업을 하는 것이 필요하지 않겠나 보고 있습니다.

○梁承根 委員 지방채를 발행해서 자금조달 하는 것은 용이할지 모르겠습니다만 사실 지방채를 발행하면 그것에 대한 이자부담도 있고 나중에 상환을 해야 하고 이런 것이 어떻게 보면 궁극적으로 시민들의 세금을 걷어서 주는 것이 아니겠습니까?

시급한 것에 대해서는 지방채까지 발행해도 되겠지만 그렇지 않은 것에 대해서는 좀 고려해서 추진하는 것이 좋을 것이라는.

○交通建設局長 金權植 참고적으로 말씀드리면 이번에 타슈를 국비사업이 아닙니다만 지방채를 발행하게 된 이유는 저희들이 2011년도 3월까지 무인대여시스템 5,000대를 확보해서 공급할 계획입니다만 이를 일반재정으로 투자하지 않고 민자유치를 통해서 협상을 진행해 나가고 있습니다만 이런 것들이 초기투자비용이 최소한 100억 원에 달하고 연간 10억 원 이상의 관리비가 수반되는 사업이기 때문에 만약 지방채를 발행하지 않고 하게 되면 그리고 민자사업을 유치하지 않게 되면 결국 일반재정에서 부담해야 하는 문제가 나옵니다.

그래서 불가피하게 이번 타슈 관계는 지방채를 발행하게 됐다는 것을 이해해 주시면 고맙겠습니다.

○梁承根 委員 위원들이 심의해서 결정할 문제고요.

명세서 134쪽을 봐주시지요.

세출에 대해서 질의하도록 하겠습니다.

청주공항이용 항공사업자 재정지원 해서 1억 2,000만 원의 예산을 책정했습니다.

청주공항이용 항공사업자에게 재정지원하는 것이 지원조례에 의해서 하는 거지요?

2007년도 10월 5일 제정됐는데 지금까지 얼마나 지원했습니까?

○交通建設局長 金權植 조례가 제정된 후에 2008년도에 3월부터 6월까지 아시아항공에서 청주에서 북경까지 노선을 임시 부정기항노선을 개설해서 그때 당시 손실금이 1억 3,800만 원이 발생했습니다만 당시 충청권 3개 시·도가 합의한 비율에 의해서 산정해서 하다 보니까 저희들이 1억 3,800만 원 중에서 4,600만 원을, 약 33%를 지원해준 바 있습니다.

○梁承根 委員 그런데 33%, 대전이 33.5%, 충북이 46.2%, 충남이 20.3% 이게 비율이 어떻게 나온 비율입니까?

○交通建設局長 金權植 비율은 당연히 충북이 많을 수밖에 없고 이에 따른 이용객이라든지 기본적으로, 이런 것을 산출할 때 한국산업경제개발연구원에 용역을 의뢰해서 나온 결과라고 보시면 되겠습니다.

○梁承根 委員 대전시민의 이용률이 얼마나 되는 것으로 파악했습니까?

○交通建設局長 金權植 글썽요, 구체적인 이용수치는 항공사에서 기본적으로 공개하지 않기 때문에 정확한 수치는 파악이 안 되고 있습니다만 아까 말씀드린 것처럼 2008년도에 한국산업경제개발연구원의 용역결과를 보게 되면 대전시민들이 40% 정도 이용하는 것으로 나타나고 있습니다.

○梁承根 委員 대전시민이 40%요?

정확하지 않다면서 40%라는 것을 어떻게 알 수 있습니까?

○交通建設局長 金權植 그러니까 제가 말씀드리는 것은 항공사에서 제출하는 직접적인 데이터가 아니고 2008년도에 용역을 의뢰했습니다만 한국산업경제개발

연구원에서 나온 용역결과에 보면 40%로 추산되고 있다는 말씀입니다.

○梁承根 委員 청주공항이 충북에 있는데 대전이 33.5%라는 많은 비율을 재정 지원 한다는 것이 다른 시·도에 비해서 과하다 해서 말씀드려보는 것입니다.

그러면 이 비율이 픽스된 비율입니까, 계속 변하는 비율입니까?

○交通建設局長 金權植 만약 이번에 다시 한 번 부정기적 국제선이 개설되게 되면 다시 용역을 주어서 기본적인 산출문제라든지 이런 것에 대해서는 다시 한번.

○梁承根 委員 언제쯤 비율에 대한 것을 정하는 용역을 언제 줄 겁니까?

○交通建設局長 金權植 금년도에는 사업비를 1억 원을 계상했습니다만 금년도에 여러 가지 세계적인 여건을 보더라도 신종플루 문제라든지 국제적인 경기 하락세라든지 이런 추세에 비춰서 국제노선을 금년에 개설을 못 했습니다.

그래서 내년도에 만약 하게 되면 결과를 반영하는 것이기 때문에 지금 어느 시점에서 한다고 말씀드리기는 상당히 어렵고요, 항공사에서 국제노선을 개항한 후에 이용실적을 검토해서 사후적으로 지원하는 방식이 되겠습니다.

○梁承根 委員 분담비율에 따라서 재정지원을 하는 것이기 때문에 이런 것도 세밀하게 규정을 정확히 세워서 해야만 정확하게 지원되지 않을까 싶습니다.

한번 비율을 정해서 아무런 규정과 대책없이 무작정 지원하다 나중에 생각하면 또 분담비율을 정하는 것은 바람직하지 못하다고 생각합니다.

○交通建設局長 金權植 다시 내년도에도 국제항로가 개설돼서 지원하는 기회가 되면 그런 것도 정확한 용역산출을 통해서 저희들이 차질없이 진행해 나가도록 하겠습니다.

○梁承根 委員 명세서 134쪽 봐주시지요.

간이형중앙분리대를 설치한다고 해서 6억 원을 예산책정했습니다.

작년도에는 9억 원 책정했지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 앞으로 추가로 책정할 예정입니까?

○交通建設局長 金權植 작년도에 간이형중앙분리대를 설치한 이후에 여러 가지 성과가 상당히 좋았다고 봅니다.

그리고 이런 간이형중앙분리대를 설치하는 기본적인 목적은 최근 통계를 보게 되면 6년 동안 교통사고 사망자가 660명으로 추산되고 있습니다만 이중 52%가 보행중에 횡단보도에서 일어난 사고가 상당히 많습니다.

그래서 이런 문제를 해결하기 위해서는 일단 무단횡단과 유턴을 방지하기 위해서는 기본적으로 금년도에 나무심기와 관련해서 녹지형중앙분리대를 많이 설치했습니다만 녹지형중앙분리대를 설치할 수 없는 여러 가지 장소들이 있습니다, 노퍽이 좁다든지 하는 쪽에 이런 간이형중앙분리대를 설치해서.

○梁承根 委員 간이형중앙분리대가, 간단히 말씀해주세요, 어떻게 하는 것이 간

이형중앙분리대입니까?

○交通建設局長 金權植 중앙차로 같은 데 보시게 되면 가운데 막아놓은 데가 있고요, 어떻게 보면 일반적으로 펜스와 비슷한 하나의 형태라고 보시면 됩니다.

○梁承根 委員 말하자면 삼부아파트 앞 같은 데, 거기 삼부플라자 도로 중앙에…….

○交通建設局長 金權植 플라스틱이나 철제 같은 것으로 해서 가운데에.

○梁承根 委員 줄로 늘어놓고 했습니다만 그것이 간이형중앙분리대입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 간이형중앙분리대 때문에, 그것이 없어서, 사망사고가 많이 발생했어요?

○交通建設局長 金權植 주로 녹지형중앙분리대를 운영해보니까 사망사고가 상당히 20% 정도 줄었다고 통계에 나와 있는데 간이형중앙분리대가 있게 되면 일반 시민들이 무단횡단을 못 하게 됩니다.

통상 이런 보행중 사고가 발생하는 원인이 무단횡단에서 많이 발생되기 때문에 이런 것을 예방하자는 얘기입니다.

○梁承根 委員 우리가 간이형중앙분리대라는 것을 많이 운전하면서 보면 중앙분리대가 있는데도 불구하고 연결고리 같은 것이 끊어져서 그리로 통행하는 이런 경우가 많이 있어요.

낮이니까, 그냥 걸어서 건너뛰어도 되는 이런 높이로 되어있어요.

그래서 그런 것은 오히려 설치를 해야 아무런 의미가 없지 않은가, 사람이 통과하는 그런 구간만 있으면 중앙분리대 아무리 길게 해놔도 무슨 의미가 있는 것입니까?

그런 것을 세심하게 관찰할 필요성이 있습니다.

○交通建設局長 金權植 지금 간이형중앙분리대 높이로 봐서는 일반시민들이 수월하게 넘을 수 있는 높이는 아닌 것 같고요.

○梁承根 委員 아니요, 안 그렇습니다.

말뚝 같은 것으로 해놓으면 거기에 쇠로 되어 있는데 다 끊어져서 통과되는 이런 곳이 많이 있더라고요.

그것은 아마 통행하는 사람들이 일부러 훼손시켜서 하는 경우도 있을 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 간이형중앙분리대 형태를 보게 되면 일반 주거단지에서 아파트단지 주변에 있는 것이 있고, 간선도로에 설치하는 것이 있는데 일반 간선도로에 설치한 것은 시민들이 거기를 무단으로 뛰어넘을 수 있는 그런 정도의 구조물은 아니라고 봅니다.

○梁承根 委員 다시 한 번 검토해보세요.

135쪽 봐주세요.

대전~오송간 신교통수단 기본 및 실시설계에 대한 것인데 대전에서 오송으로 가고 행정도시를 거쳐서 오송역으로 가는 거지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 대전역에서 대덕특구를 거쳐서, 행정도시를 거쳐서, 오송역으로 가는 선로 아니겠습니까?

그것이 60억 원 예산입니까?

○交通建設局長 金權植 현재 60억 원인데 기본적으로 사업내용은 설계비에 해당될 것입니다.

○梁承根 委員 용역설계비만 60억 원인데 전체 총사업비는 얼마나 됩니까?

○交通建設局長 金權植 총사업비가 4,927억 원인데 이 중에서 전체 행복도시까지 포함한 사업비는 1조 300억 원이 되겠고 대전에 포함되는, 저희 관내지역에만 4,927억 원이 되겠습니다.

○梁承根 委員 대전에 포함되는 지역만 4,927억 원.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 거기에 60억 원이라는, 60억 원입니까, 65억 원입니까?

전년도에 5억 원을 썼는데 그러면 65억 원이 설계비로 들어가는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 5억 원은 현재 집행중에 있고요, 이 5억 원이라는 예산은 국토해양부에서 대전에서 오송까지의 BRT를 건설함에 있어 타당성이 있는지 여부를 사전에 조사를 하기 위해서 5억 원의 예산을 수립한 바 있습니다만 이 국비예산은 저희들이 국토해양부에서 발주해서 조사하는 것보다는 우리 대전시에서 이 돈을 위탁을 받아서 타당성을 조사하는 게 대전시의 입장으로 봐서 유리할 것이다 판단해서 저희들이 위탁을 받아서 현재 진행을 하고 있고요.

이 60억 원은 국비 30억 원과 지방비 30억 원을 포함해서 기본적으로 사업구간에 대해서 설계를 하는 내용이 되겠습니다.

○梁承根 委員 아무튼 전체는 65억 원이 되는 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 그러니까 성격은 유사합니다만 60억 원은 기본적인 설계비이고, 5억 원은 이 사업의 전제조건은 타당성조사를 하는 용역비지요.

○梁承根 委員 좌우지간 설계 및 용역비지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지금 세종시 행복도시건설이 상당히 유동적이지요.

원안추진을 하느냐, 수정해서 도시를 건설하느냐 굉장히 유동적인데 지금 행정중심복합도시가 그런 상태에서 이것이 꼭 필요한 사업이라고 생각하십니까?

어떻게 될지도 모르는데.

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 볼 때는 행복도시에, 충청권에 어떤 선도로프로젝트의 하나로 지정된 사업이 되겠습니다만 여기에 따라서 영향을 받아서



는 안 된다고 보거든요.

설사 이런 것들에 의해서 영향을 받는다고 하더라도 이런 것들은 우리 충청권들이 하나로 결집해서 기왕에 책정된 사업비에 대해서는 어떤 의지를 관철시키 나갈 필요가 있다고 봅니다.

그래서 기왕에 국가에서 책정된 사업을 지역에서 어떤 주변의 정치적 영향을 기초로 판단한다는 것은 상당히 우리 지역에 불리하게 작용되지 않겠나 생각됩니다.

○梁承根 委員 글쎄요, 지역에 불리하다고 하니까 더 이상 말씀 안 드리겠는데 지금 국철을 이용해서 철도망을 광역화 시키겠다는 그 사업을 추진하고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그것도 어떻게 보면 대전에서 행정도시를 거쳐서 오송으로 해서 가는 그런 선로가 비슷한 선로예요, 조금 코스는 다르지만.

그러면 그것과 같이 연계가 되는 것입니다.

그렇게 된다면 도시철도 2호선 문제도 같이 맞물려서 같이 추진될 사항인데 도시철도 2호선에 대해서 어떤 차질이 우려되는 것으로도 생각이 되는데 그 문제를 한번 생각해 보셨습니까?

○交通建設局長 金權植 글쎄요, 도시철도 2호선 문제하고 지금 현재 지난번에도 말씀드렸습니다만 BRT 문제하고는 교통수요 유발 차원에서 서로 다르다고 봅니다.

그리고 현재 저희들이 접근하고 있는 대전~오송의 BRT 문제도 기본적으로 용역을 진행하고 있는 상태에서 타당성분석을 현재 다 끝낸 상태거든요.

그리고 지하철노선은 도심을 횡단하는 하나의 간선축이고, 이것은 하나의 충청권을 연결해서 광역적인 네트워크가 형성되기 때문에 기본적인 수요는 다르다고 봅니다.

○梁承根 委員 그러나 그것은 하나의 대전시의 교통망 수단으로서는 비슷하게 같은 목적에 의해서 쓰여지는 것이기 때문에 이것이 계속해서 동시에 이루어지는 것이기 때문에 본 위원이 생각하기에 도시철도 2호선 문제는 필요성과 시급성이 인정되잖아요.

이런 것을 같이 추진할 적에 2호선 문제가 혹시 차질을 빚지 않는가 우려가 돼서 말씀드리는 것입니다.

○交通建設局長 金權植 그 점에 대해서는 걱정을 안 하셔도 되고요, 저희들 기본적인 앞으로의 장기적인 도심의 대중교통망의 형성은 지하철 1호선과 2호선이 건설되게 되면 이런 광역교통망과 BRT와 연결해서 하나의 네트워크를 형성하는 방향으로 나가야 될 것이 아니냐 이렇게 저희들이 기본적으로 방향을 설정해 나

가고 있습니다.

○梁承根 委員 도시철도 2호선 문제는 꼭 관심을 써서 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 사업명세서 134쪽을 봐주십시오.

시내버스 서비스평가 용역, 시민평가단 운영 이것 내용이 비슷하지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 먼저 시내버스 서비스평가 용역은 저희들이 2005년도부터 시내버스준공영제가 시행된 이후에 업체의 어떤 책임성과 자구적인 노력을 저희들이 유인해 내기 위해서는 단순한 재정지원에서 탈피해서 업체에서 노력하는 여러 가지 경영참여가 있어야 된다고 봅니다.

그래서 이것은 이런 차원에서 1년 동안에 시내버스 서비스를 전반적으로 평가한 다음에 평가 결과를 가지고 저희들이 연말에 지급되는 성과이윤, 여기에 결국 결합을 시켜서 차등화 시켜서 서로 서비스에 대한 각 업체별 경쟁과 참여를 유도하는 차원이고요.

그리고 시민평가단 운영은 평상시에 연중 시민들을 300명 위촉했습니다만 시내버스를 실제 체험을 하고, 타고 다니면서 발생되고 있는 불편사항이라든지 고쳐야 될 점들 이런 것들을 수시로 인터넷을 통해서 저희들에게 제보를 해주게 되면 이런 것을 저희들이 확인을 해서 시정하고 반영을 시키는 내용이 되겠습니다.

그래서 물론 서비스개선을 위해서 참여하는 목적은 같다고 볼 수 있겠습니다만 참여하는 방법이라든가 참여주체 이런 것들이 다르기 때문에 차이가 있다고 봅니다.

○梁承根 委員 한꺼번에 통합해서 하는 것도 바람직하다고 생각하고요, 어떤 평가를 하고 이렇게 하는 것보다는, 이런 것도 중요하지만 사실 서비스개선 이런 측면에서 좀더 고려하는 것이 어떨까 싶습니다.

평가만 하면 무슨 의미가 있습니까?

두 번씩이나 두 군데서 두 가지 방법으로 평가하는 것은 의미도 없을 것 같아요, 본 위원이 생각할 때는.

한번 재고를 해주시고요, 143쪽을 봐주세요.

시내버스타입재형단속시스템 EEB, 계속 예산심의 때만 되면 올라오는 것입니까만 2010년까지 34대를 13억 원을 들여서 한다고 그랬는데 내년까지 하는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그러면 지금까지는 몇 대 하셨지요?

○交通建設局長 金權植 10대를 현재 운영을 하고 있지요.

○梁承根 委員 그러면 추경에서까지 또 몇 억 원을 더 들여서 할 것입니까?

○交通建設局長 金權植 지금 여기에 관해서 저희들이 가장 아쉬운 부분들을

우선 먼저 설명을 드리면 그동안에 저희들이 교통행정을 수행하면서 현장에서 느끼는 하나의 경험담이 되겠습니다만 교통문제의, 어떤 모든 문제의 해결은 기본적으로 주차문제를 해결하지 않고서는 그보다 높은 차원의 교통시책을 저희들이 예산을 투입해서 개선하기가 상당히 어렵다고 봅니다.

쉽게 말씀드리면 현재 불법주정차가 만연되고 있는 상황에서 신호체계를 개선한다든지 시내버스의 전용차로를 앞으로 확대하는 문제라든지 어떤 도로의 확대 문제 이런 것들을 하기 위해서는 이런 문제를 기초적으로 먼저 해결하지 않으면 해결될 수 없다고 봅니다.

○梁承根 委員 좋습니다.

국장님 단속하는 것도 좋고 한데, 고정카메라라는 시스템도 있고 또 다른 방법에 의해 할 수도 있을 텐데 이렇게 비싼 예산을 계속 들여서 34대씩이나 EEB를 설치하는 것은 과도하다고 생각이 들거든요.

또 여기에 따라서 수선유지비도, 내년 정도부터 수선유지비에 대한 것도 들어가지 않습니까?

상당히 많이 들어갈 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 지금 고정카메라를 설치하더라도 수선유지비는 다같이 고정적으로 들어가는 개념이 되겠고요.

○梁承根 委員 예, 들어가겠지요.

그래서 이것도 아까도 말씀드렸지만 평가하고 단속하고 이런 것보다도 서비스 개선을 하고 이런 단속카메라도 고정단속카메라라든지 계도를 한다든지 해서 이런 방법으로 하는 것이 어떤가 해서 한번 말씀드려 봅니다.

○交通建設局長 金權植 고정단속카메라도 활용할 수 있겠습니다만 고정단속카메라와 이동형의 CCTV하고는 효율성에서, 가격 면에서 상당한 차이가 있습니다.

저희들이 현재 시내버스전용차로를 운영하고 있습니다만 고정카메라를 설치하기 위해서는 최소한도 1km마다 한 대씩은 설치를 해야 합니다.

그러나 이동식카메라를 설치하게 되면 시내버스에 한 대만 설치하면 되기 때문에 이런 문제를 연동성 있게 동시에 해결할 수 있다는 장점이 되겠고, 다시 한번 추가적으로 강조해서 말씀드리면 지금 통상적으로 저희들이 시내에서 불법주정차에 관한 시각을 어떻게 보고 있는고 하니 만약에 차량이 간선도로에 한 대가 있게 되면 전방, 후방으로 해서 1km 정도 시민들이 주행을 하기를 꺼립니다.

그렇게 되면 일반적으로 저희들이 도심지에서 도로 1km를 개설하기 위해서는 사업비가 통상 가오동길을 확장하는 공사비로 어렵잡아 추정해보니까 85억 원이 들어갑니다.

그리고 나서.

○梁承根 委員 됐습니다, 국장님.

시민의식이 많이 변화가 됐다고 생각합니다.

꼭 이런 방법에 의한 것보다도 시민들이 가다가 불편하면 앞에 어떤 전용차로 선에 다른 차가 간다하면 신고보상제도를 한다든지, 신고하면 보상제도를 해서 한다면 그것도 하나의 방법이 될 수도 있는 것인데 그것을 꼭 이상한 기계를 달고서…….

○交通建設局長 金權植 신고보상제라는 것은 사회적인, 기본적인 원칙을 바탕으로 해서 질서를 형성해 나가는 것이 원칙이고, 신고보상제는 시민참여의 차원에서 보완적인 역할을 해야 된다고 봅니다만 이런 것들이 주종이 바뀌어서 시민참여에 의해서 보상제를 한다고 하더라도 그것이 얼마나 큰 성과가 있는지 모르겠습니다.

그래서 일단은 이런 상황에서 시내에 있는 불법주정차를 단속 안 하게 되면 결론적으로 말씀드리면 시민들의 세금이 더 투입될 수밖에 없다고 봅니다.

왜 그런고 하니 더 도로 확장해야지요, CCTV도 확충해야지요, 신호체계에 들어가는 시설비도 투입해야지요, 결국은 이런 질서유지를 극복하지 못하게 되면 시민들의 세금에 의해서, 일반회계에 의해서 더 많은 재정투입을 요구하지 않을 수 없다고 봅니다.

이런 관점에서 저희들이 추진하는 것이지요.

○梁承根 委員 지금 보면 EEB만이 단속수단으로서는 가장 유일한 방법이다라고 해서 이런 생각을 많이 가지고 계신 것 같아서 말씀을 드려봅니다.

○交通建設局長 金權植 그동안에 저희들이 10대를 시범적으로 운영해봤습니다만 효과가 상당히 좋았습니다.

지금 한 2만 5,000건 정도 저희들이 단속을 해왔고 이런 것들이 전국적으로 현재 파급이 돼서 서울에서도 한번 왔다 갔고 대구라든가 인천에서도 연속해서 도입을 검토하고 있는 것으로 알고 있습니다.

이점을 적극적인 입장에서 이해해 주시면 감사하겠습니다.

○梁承根 委員 잘 알았습니다.

이상 질의를 마칩니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

전병배 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 우리 양승근 위원님께서 시내버스타재형단속시스템 EEB 설치사업에 대해서 질의를 하셨기 때문에 본 위원도 여기에 대한 보충질의를 하겠습니다.

이게 매번 예산 때마다, 지난번에도 한번 삭감된 적이 있었지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 탑재형단속시스템을 부착한 시내버스와 탑재하지 않은 시내버스

의에 차이가 있습니까, 외관상?

○交通建設局長 金權植 차이는 없습니다.

○全炳培 委員 EEB를 설치한 버스와 설치하지 않은 버스에 차이가 있다고 하던데요.

○交通建設局長 金權植 안에는.

○全炳培 委員 아니, 외부에서 표시가 납니까?

○交通建設局長 金權植 외부에는 시내버스에 전용차로단속형 시내버스라고 표시해 놔습니다.

○全炳培 委員 그렇지요, 표시해 놔지요?

○交通建設局長 金權植 예, 시민들이 인식할 수 있도록.

○全炳培 委員 근본적인 문제는 이런 것입니다.

우리 행감 자료에 보면 현재 전용차로를 위반한 집중적인 도로가 있어요. 예를 들어서 가장로가 있고 계룡로가 있고 계백로가 있고 동서로가 있다면 다른 도로에 비해서 계룡로가 월등히 높다는 것입니다.

말씀드릴까요, 2009년도에 단속실적을 보면 이것은 EEB든 아니면 CCTV든 가장로는 불과 1,306건밖에, 물론 금년 9월 30일 기준입니다.

1,300건인데 계룡로는 1만 건이 넘어요.

계백로도 2,000건, 동서로가 4,000여 건이 단속됐는데 어떻게 해서 계룡로만 이렇게 높습니까?

본 위원은 참 의아스럽게 생각을 했거든요.

행감 때 질의하려다 놓쳤는데, 계룡로가 다른 도로에 비해서 유달리 그것도 엄청난 비율로 높다 이걸 뭔가 계룡로에 문제점이 있는 게 아니냐 이런 생각이 드는데 그 원인이 뭐예요?

계룡로만 이렇게 집중단속을 하는 것인지 아니면 무슨 문제점이 있어서, 계룡로가 문제점이 있는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 계룡로를 단속을 더 특화시키기 위해서는 대수를 더 많이 장착해서 운행하는 그런 것은 없고요, 최근 2007년도부터 2009년까지 3개년 동안에 전용차로 말고 불법주차 건수가 많습니다.

불법주차의 단속실적을 보니까 가장로가 4,410건으로 가장 많고, 계룡로가 2,200건이고요, 그 다음에 계백로가 800건 정도 나타나고 있습니다만 지금 저희들이 EEB를 10대를 장착해서 각 노선별로 3개 노선에 분할해서 장착해서 운행하고 있습니다.

그러다 보니까 어느 특정노선에 대해서만 EEB를 설치해서 단속하는 게 아니고 도로 여건으로 봤을 때 계룡로라든가 저희들이 통상 시각적으로 보더라도 계백로 같은 데는 통상 보더라도 불법주정차가 심한데 가장로 쪽이 현재 보면 외

관상으로 보더라도 심한 것은 있습니다.

○全炳培 委員 계룡로라면 어디서 어디까지 계룡로라고 합니까?

계룡로가 어디서 어디까지예요?

○交通建設局長 金權植 서대전4거리에서 유성 만년동까지 그 구간을.

○全炳培 委員 그것이 전체 계룡로입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 참 신기하지요.

계룡로만 다니는 사람이 준법정신이 없는 것인지 뭔가 계룡로가 무슨 문제가 있어요.

실적을 보면 알 수 있거든요.

이 부분을 한번 면밀히 검토해볼 필요성이 있습니다.

또 하나는 전용차로위반 과태료 부과 현황을 보면 매년 많이 줄고 있어요, 줄고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 시민의식이 준법정신이라든지 전용차로에 들어가면 안 된다는 것을 시민들이 많이 알고 있다는 얘기입니다.

2007년도에 3만 6,000건이 2008년도에는 3만 4,000건으로 줄었고요, 2009년 9월 30일 현재 1만 7,000건으로 줄었습니다.

특히 단속건수로 보나 EEB가 단속한 게 2009년도에 현재 583건으로 EEB가 단속했어요.

전체 건수에 비하면 되게 미약합니다.

그렇지요?

583건이니깐요.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 전체 1만 6,687건 중에 EEB가 단속한 게 583건에 불과합니다.

○交通建設局長 金權植 전용차로 단속이요?

○全炳培 委員 전용차로.

○交通建設局長 金權植 위반 단속이요?

○全炳培 委員 예, 위반 단속이.

1만 6,687건 단속 중에 불과 EEB가 차지하는 비중은 거의 없다는 것입니다.

실적이 전무하다는 얘기지요.

그 이유가 뭐지요?

○交通建設局長 金權植 이것은 이렇게 보시면 되겠습니다.

지금 저희들이 시내버스 안에 탑재형단속시스템을 장착하고 운행하는 것은 단속기능이 전용차로 위반 단속이 있고 불법주정차 단속 두 가지 형태로 현재 나

타나고 있습니다.

그러니까 전용차로 위반 단속은 차량이 주행 중에 보시게 되면 직선 부분이 있지요?

직선 부분의 일정 구간을 전용차로로 통행을 못 하게 돼 있습니다.

이것이 전용차로 위반이고, 그리고 전용차로 내에 가에 불법주정차를 고정시켜 놓은, 이것이 불법주정차인데요, 사실 어떻게 보면 시민들에게 가장 피해를 줄 수 있는 게, 전용차로를 위반 단속하는 차량은 일정한 속도로 주행하기 때문에 소통에 큰 문제는 없다고 보는데 단속하는데 지장이 있지만, 그러나 불법주정차를 거기다 고정시켜 놓고 운전주가, 차주가 없기 때문에 도심교통에 가장 소통을 저해하는 요인이 되고 간선도로 내 특히, 시내버스가 통과하는 대중교통노선이라든가 이런 노선에 아주 극심하게 발생되기 때문에 이런 것들의 영향이 상당히 크다고 봅니다.

○全炳培 委員 그런데 현재 우리 시민들이 버스전용차로에 주차할 만큼 간 큰 사람이 많이 있어요?

○交通建設局長 金權植 예, 많이 있습니다.

현재 저희들이 단속건수를 보고서 말씀을 드려도 아까 말씀하신 것처럼 나머지 오백 몇 건 이하는 전부 다 불법주정차로 발생한 건수입니다.

○全炳培 委員 하여튼 시민의식이 많이 높아진 건 사실이고 그것은 단속실적으로 봐도 알 수 있어요.

그렇지요?

많이 좋아진 건 사실입니다.

지금 우리 서민경제가 매우 어렵고 범칙금만 부과해서 될 문제는 아니에요.

이것은 아까 양 위원님 말씀하신 대로 계도, 홍보 미숙이에요.

그래서 물론 법규를 위반한 사람들에게 범칙금 부과하는 건 당연한 것입니다.

허나 이것도 현재 경기의 흐름, 서민들의 여러 가지 어려운 점을 감안해서 실적만 높이기 위해서 하는 건 말이 안 됩니다.

그 부분에 대해서는.

○交通建設局長 金權植 보완설명을 드리자면 저희들이 이것을 장착해서 단속을 위한 단속을 한다고 볼 수 있겠습니다만 저희들은 이렇게 생각을 하고 있습니다.

지금 잘 아시는 것처럼 불법주정차의 단속기능이 구청장의 고유업무로 돼 있습니다.

그리고 나서 오죽하면 구청에서 이런 단속 의지가 결여되기 때문에 그동안에 시에서 단속을 하다가 업무의 기본적인 입장을 살펴서 다시 단속원을 내려보냈습니다, 구청으로.

결국은 그런 인원들이 현재 운영이 안 되고 있고 해체가 됐기 때문에 단속원들도 작년에 비해서 축소된 상황에서 운영되고 있고 그리고 가장 중요한 것은 일선 구에서 단속을 현재 안 하고 있습니다, 거의.

이런 상황에서 과연 우리가 그러면 시민들이 간선도로를 통행할 수 있는 통행권을 최소한 확보해 줘야 할 것이 아니냐 하는 차원에서 역할분담을 하자 시에서는 이런 장비를 투입해서 왕복6차로 이상이라든가 최소한의 간선도로, 시내버스가 자유롭게 통행할 수 있는 여건을 시에서 담당해 주고 2차선 이내의 어떤 지역의 도로망이라든가 이런 데에서는 생활면 차원에서 구에서 인력단속을 통해서 하면 될 것이 아니냐 해서 최대한 저희들이 시민의 통행권을 확보해 주기 위해서는 최소한도 이런 정도는 시에서 우리가 역할분담을 해줘야 한다고 필요성을 느낍니다.

○全炳培 委員 국장 말씀도 일리가 있어요.

그런데 주차단속권이 구로 넘어갔다 해서 구가 손놓고 있는 건 아닙니다.

다만 원도심 같은 경우 예를 들면 주차공간이 거의 없습니다.

그러다 보니까 점심시간에 식당에 식사를 하러 가려도 차를 가지고 갈 수 없어요.

그러다 보니까 점심시간대 11시부터 오후 1시까지는 주차단속을 안 한다든지 지역의 경제하고도 관련이 있기 때문에 탄력적으로 운영하는 것은 알고 있지만 구라고 해서 불법주차에 대해서 손놓고 있다는 말씀은 논리에 맞지 않고요, 시내버스타재형단속시스템은 이 정도로 질의를 마치고요.

사업명세서 156쪽, 159쪽을 같이 봐주시기 바랍니다.

중촌동 호남철교 주변 도로확장과 소규모 도로 개설, 중촌동 호남철교 입체화 시설에 대해서 이 사업내용 좀 간단하게 설명해 주세요.

○交通建設局長 金權植 먼저 중촌동 호남철교 주변 도로확장 관계는 앞으로 한남대교가 건설되게 되면 대덕구와 일종의 둔산 지역하고 도로망이 새로 형성되기 때문에 이쪽으로 유입되는 인구들이 상당히 통행인구가 늘어날 것으로 현재 보고 있고요.

이런 문제를 해결하기 위해서는 그쪽에 한남대교로 진입하는 도로를 확장을 해서 앞으로 추진해 나갈 필요가 있다 이렇게 보고 있습니다.

그래서.

○全炳培 委員 본 위원이 갖고 있는 자료에 의하면 이게 똑같겠지요?

기금설명자료 429쪽, 사업명세서는 156쪽이고요.

○交通建設局長 金權植 429쪽이요?

○全炳培 委員 예.

예산을 계상한 이유를 보면 중구와 대덕구를 연결하는 한남대교가 준공을 앞



두고 그쪽에 교통통행량이 많이 증가하리라고 예상이 됩니다.

그런 일환으로 하는 것이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그렇다면 사업계획을 보면 중구 중촌동 대전천변길 평화원에서 한남대교 길이는 660m고요, 폭은 25m입니다.

평화원에서 한남대교까지가 660m가 되나요, 이게?

오타가 난 거지요?

삼천교에서 아마 평화원까지인가, 그게 맞지요?

오타가 난 것이지요?

그래서 깜짝 놀랐어요.

전액 시비로 해서 118억 원 가까이 들어가는 것으로 돼 있습니다.

이게 19억 3,000만 원은 아마 기본 실시설계용역비로 산출한 것 같은데.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 잘하시는 것입니다.

거기가 현재 일방통행이지요?

그래서 무릉교, 우리가 한남대교가 완공됨으로써 교통량이 폭주할 것입니다.

그럴 때 그쪽에 도로를 확보해줘서 일방통행이 아닌 양방향으로 운행을 할 수 있게끔 하는 것은 지극히 당연한 것인데요.

문제는 소규모 도로 개설에서 중촌동 호남철교 입체화사업인데 이게 예를 들어서 본 위원이 잘 몰라서 그렇습니다.

폭이 19.5m로 좁니다.

그렇지요?

25m 도로가 가다가 19.5m로 줄지 않습니까?

물론 이 이유를 저는 대충 알고 있어요.

20m 이상의 도로로 만들었을 경우에는 이 사업을 시가 전액 시비를 들여서 입체화 시설을 해야 돼요.

그런데 20m 미만의 도로는 철도시설공단이 70%인가요?

○交通建設局長 金權植 75%입니다.

○全炳培 委員 75%요.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그것을 부담하기 때문에 도로폭을 줄이는 것인지 아니면 도로 여건상 25m 도로로 하기가 어려운 것인지 그 부분에 대해서 제가 궁금하거든요.

○交通建設局長 金權植 그 관계는 소상한 답변을 드리기 위해서 담당과장이 설명을 드리도록 양해해 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 예, 그렇게 해주시지요.

위원장님, 도로과장님을 발언대로.

○委員長 吳榮世 이승무 건설도로과장 발언대로 나와 답변하시기 바랍니다.

○建設道路課長 李昇茂 건설도로과장 이승무입니다.

한남대교 준공과 함께 중촌동 지역의 교통해소를 위해서 저희가 도로를 개설합니다.

다만 철도통과구간의 입체화는 국비를 75%를 받기 위해서, 20m 이상으로 하면 우리 시에서 전액 부담을 하고, 20m 미만일 경우는 국가에서 부담하는 조건이 있기 때문에 그렇게 시설을 했고요.

저희가 도로폭을 3m 정도로 잡으면 차선이 4차선일 경우는 12m입니다.

나머지 중간 교각 부분을 제해도 보도구간이 일부 구간은 3m까지 확보는 안됩니다만 보도구간은 낼 수 있기 때문에 가능합니다.

○全炳培 委員 이게 전체가 입체화 시설에 들어가는 예산을 보면 250억 원으로 되어 있지요?

○建設道路課長 李昇茂 예, 250억 원입니다.

○全炳培 委員 국비 187억 원이고요, 지방비가 62억 원인데 지방비라고 하는 것은 시비를 얘기하는 것입니까?

구에서도 매칭을 하는 것입니까, 이게?

○建設道路課長 李昇茂 원칙은 지방비 부담이 25%입니다.

25%를 가지고 구에서 50%, 시에서 50%를 해야 되는데.

○全炳培 委員 12.5%씩?

○建設道路課長 李昇茂 예, 그런데 구에서 재정이 어렵기 때문에 시에서 하는 것으로 검토를 하고 있습니다.

○全炳培 委員 예, 됐습니다.

도로과장님 들어가십시오.

○委員長 吳榮世 잠깐만요, 지금 한남대교를 하잖아요?

○建設道路課長 李昇茂 예.

○委員長 吳榮世 앞에 중촌동에는 뭐가 시설이 됩니까, 중촌동?

다리만 놓는 거예요, 거기다?

○建設道路課長 李昇茂 현재는 다리 놓고 기존 도로하고 연결까지만 합니다.

○委員長 吳榮世 그러면 뚝방길로 해서 그냥 연결만 해준다는 얘기지요?

○建設道路課長 李昇茂 예, 그렇게 하고 이어서 말씀드린 것 같이 중촌동 철길 입체화하고 삼천교까지 연장도로 개설을 이어서 합니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 지금 다리 놓는 건 좋은데 그 방향성이 없어요, 그냥 뚝방에 연결만 시키는 것 같이 해놨더라고요.

○建設道路課長 李昇茂 지금 현재는 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 글썄 그게 준비가 소홀한 거예요.

제대로 된 도로를 해야지 그냥 뚝방에 연결만 하는 도로로 해서는 도로가 다리같이 제대로 역할을 못 하지요, 연결하는 것.

그런 계획은 아직 없다는 얘기 아닙니까?

○建設道路課長 李昇茂 지금 이어서 저희가 이번에 철도청과 협의해서 입체화를 하고요, 입체화 구간과 삼천교까지 이어서 사업을 추진할 계획을 가지고 지금.

○委員長 吳榮世 이런 다리가 거의 내가 보기에는 매일 다니다 보니까 다리는 거의 다 돼 가는데 그게 뚝방에만 붙여놓기만 한 역할만 했다면 전반적으로 뭔가 지속적인 계획이 나온대거나 거기에 효과성 있게끔 유도를 해야 되는데 그게 전혀 계획이 안 돼 있고 그냥 다리에서 뚝방에 연결만 해놓은 거예요.

알았습니다.

○全炳培 委員 오정동에서 한남대교를 건너서 우측 삼천교 방향을 이 계획대로 하면 잘 정비가 될 것 같아요.

그런데 현암교 쪽으로 가는 쪽이 또 문제가 될 것 같은데 현암교 쪽으로 가는 제방도로는 어떻게 우리가 도로를 확보할 수 있을까요?

○建設道路課長 李昇茂 그 지역은 현재 도로를 20m 정도 확보하려면 짐이 두 채가 걸립니다.

그 두 채는 저희가 도시계획변경을 해서 확장을 해서 양쪽 4차선이 다 이어지도록 할 계획입니다.

○全炳培 委員 우리 중촌동이 호남철교로 인해서 그동안 많은 피해도 봤고요, 이 도로가 개설됨으로써 우리 중촌동 주민들은 아주 굉장히 환영하고 너무 고마워합니다.

이 사업이 원활하게 추진될 수 있도록 최선을 다해주시길 부탁드립니다.

들어가셔도 되겠습니다.

○委員長 吳榮世 도로과장 자리에 돌아가시기 바랍니다.

○全炳培 委員 사업명세서 142쪽, 저상버스구입보조에 대해서 질의를 드리겠습니다.

우리 시에서는 전체 965대의 버스 중 50%를 저상버스로 교체할 계획을 가지고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 사업 종료 연도가 언제인가요?

몇 년도까지 50%를.

○交通建設局長 金權植 2013년까지 50% 한 480대 정도가 되겠습니다.

단계적으로 연차구매해서 저상버스를 현재 구입을 해나가고 있습니다.

○全炳培 委員 지난번에도 본 위원이 지적을 했습니다만 괜찮아요, 저상버스라

고 하는 것은 여러 가지 교통약자들, 장애인이라든지 이런 분들이 이용하기 편하고요, 저상버스를 확대한다는 데 대해서는 이의가 없습니다.

다만, 금년도 예산을 보니까 50억 원이죠?

50억 원인데 국비 25억 원, 시비 25억 원으로 되어 있어요 그리고 환경부 지원과 자부담 이렇게 해서 1억 9,000만 원짜리 저상버스 50대를 도입할 계획을 가지고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 국토해양부에서 보면 우리나라 표준형 저상버스가 2010년, 내년부터 공급이 된다고 되어 있거든요.

물론 다량생산화체제가 될지 안 될지는 모르겠는데 이것을 매년 제가 질의를 했는데 이것 굳이 수입차 비싼 1억 9,000만 원짜리 차를 살 필요가 있느냐?

우리 국내에서도 얼마든지 개발이 되어서 다량생산체제로 들어가는데, 아마 국내 생산이 되면 한 1억 2,000~3,000만 원 정도 되려나요, 그 금액은 자세히 모르겠습니다만 굳이 이것을 매년 똑같은, 부품 구하기도 힘들고 관리하기도 힘든 외제 수입 저상버스를 꼭 구입해야 되겠느냐 하는 데 의구심이 듭니다.

그 부분에 대해서 설명을 해주세요.

○交通建設局長 金權植 저희들이 그동안 많은 검토를 해왔습니다, 전 위원님께서 말씀하신 것에 대해서.

이 문제는 그동안 분석을 해보니까 가격 면에서는 지금 현재 수입차량이 1억 9,000만 원인데요, 그래서 다소간에 그동안 기대감을 가지면서 국내생산이 되게 되면 차량가격이 좀 떨어질 것으로 기대를 했습니다만 가격 정도는 초기단계가 되기 때문에 비슷한 것으로 나타나고 있는데 다만 수입제품에 대해서는 국산형은 완전히 100%는 안 되어 있지만 기본적인 부품은 전부 다 국산화에 성공을 해서 출시를 현재 하고 있는 것으로 보고 있습니다.

그래서 가격은 비슷한 상황이라든가 앞으로 부품교체라든지 관리적인 측면에서는 수입차보다 국산차량이 유리하다고 판단이 됩니다.

그래서 내년부터라도 국내에서 생산되는 저상버스를 한번 시승을 해보고 해서 단계적으로 검토를 해나갈 계획에 있습니다.

○全炳培 委員 지난번에 우리가 시승해본 차가 생산이 안 되고 있나요, 지금?

○交通建設局長 金權植 금년도 11월경에 몇 대가 나왔다고 해요.

주문생산을 하기 때문에 내년도 되면 본격적으로 생산이 된다고 하니까 저희들이 말씀하신 대로 적극적으로 검토를 해나가도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 우리나라 자동차기술이 세계에서 굉장히 높은 편인데 현대자동차나 대우나 그런 데서 생산이 안 됩니까?

○交通建設局長 金權植 내년도 현대에서 생산할 계획에 있습니다.

○全炳培 委員 가능하면, 수입하는 저상버스가 다른 것이 문제가 되는 것이 아니에요.

부품조달이 너무 어렵다는 것입니다.

심지어 부품 못 구해서 버스를 세워놓는 경우도 많이 있고요.

또 부품비가 너무 고가라는 데 문제가 있어요, 그래서 가능하면 국내 생산되는 저상버스를 도입할 것을 적극 검토해 주시기 바랍니다.

다음, 사업명세서 142쪽 시내버스 재정지원에 대해서 질의하겠습니다.

찾으셨어요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 2009년도 재정지원규모를 보면 420억 원으로 예상이 되고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 내년에는 어느 정도 재정지원이 되리라고 예측을 하시나요?

○交通建設局長 金權植 내년도에 일단은 기본적으로 금년도에 420억 원을 기초로 해서 인상예정인 인건비 3% 정도 그리고 물가인상률, 유류가 인상률 여러 가지 요인들을 반영해본 결과 약 450억 원 정도로 현재 추정이 되고 있습니다.

○全炳培 委員 금년도보다 한 30억 원 정도 되는데.

그러면 금년도에 280억 원을 확보하고 부족한 부분은 내년 추경에 계상하시겠지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 이것이 매년 우리 위원님들 하도 재정지원 때문에 목소리를 많이 냈기 때문에 다 아시는 내용이라 한 가지만 더 물어보겠습니다.

매년 재정지원이 급격히 늘어납니다.

우리가 지난번에 사상 유래 없는 시내버스파업으로 인해서 시의회에서도 준공영제에 대한 문제점을 파헤치고 개선을 하도록 노력했는데도 불구하고 책임형 준공영제다, 역할분담형 준공영제다 이런 얘기가 많이 나왔어요.

그럼에도 불구하고 재정지원은 계속 증가하고 있다 그러면 그동안 우리 시가 추진했던 책임형 준공영제, 역할분담형 준공영제가 정착하지 못하고 실효성을 거두지 못한 것이 아니냐 하는 의구심이 듭니다.

거기에 대해서 국장께서 간략하게 답변해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 시내버스의 재정지원금뿐 아니라 일반적인 경비는 물가인상이라든가 이런 것에 대해서 적정한 비율로 해서 증가되는 것은 통상적이라고 보고 있습니다만 그동안 저희들도 많은 노력을 통해서 유류비를 표준연비로 지급하는 문제라든지 현재 인건비를 표준인건비를 책정해서 지급하는 문제라든지 이런 것들을 표준화시켜서 적용을 많이 해나가고 있고 또 이런 결과를 저

회들이 성과를 얻기 위해서는 과감하게, 이윤을 주고 있습니다만 이윤을 종전에는 균일하게 배분하던 방식을 1년 동안의 성과를 평가해서 차등화시켜 나가고 있습니다.

그래서 재정지원을 계속 지속하는 문제는 내년도에 약 30억 원 정도 증가를 보고 있습니다만 큰 증가율은 아니라고 보고 아까 말씀드린 것처럼 기본적인 인건비 상승을 3% 정도 반영을 시켰고 그리고 기타 일반 물가인상률 이런 것을 최소한으로 반영을 시키다 보니까 최소한도 한 30억 원 정도는 증가추세에 있지 않겠는가 보고있고요.

다만, 이런 문제를 해결하기 위해서는 선택의 문제가 남아 있습니다만 금년까지 보면 시내버스의 요금인상을 3년 동안 못 하고 있습니다.

통상 보면 2년에 한 번씩 시내버스요금을 인상해서 수익자부담원칙과 또 일부 부족분에 대해서는 일반재정으로 보충을 해오고 있습니다만 이런 문제는 저희들도 검토를 하고 있고 해서 현재 대구라든가 부산시에서도 금년도에 작업을 끝내서 내년부터는 요금인상의 움직임을 보이고 있습니다만 이런 문제들을 저희들이 종합적으로 판단해서 공동대응을 해나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 우리가 시내버스의 혁명이라고 할 수 있는 노선개편을 감행했습니다.

노선개편을 한 이유가 여러 가지 뜻이 있겠지만 시가 쉽게 얘기하면 수송분담률을 높여서 대중교통으로 많이 끌어주자는 의미가 있었어요.

우리가 재정지원을 줄이려면 딱 세 가지로 구분할 수 있겠습니다.

첫째 운송원가를 절감하든지 요금을 인상하든지 아니면 고객을 창출해서 수요를 창출하는 방법 세 가지밖에 더 있겠어요?

그러면 운송원가절감은 현실적으로 보면 참 어렵습니다, 절감하기가.

구조상 그래요, 제가 시내버스발전위원회에 들어가 보니까 시에서는 비용이 400억 원 이상 나가는데 그렇다면 노측이든 사측이든 또 시내버스 수요자인 시민이든 세 사람이 공히 만족을 해야 될텐데 노도 만족스럽지 않고 사도 만족스럽지가 않아요, 또 시민들도 만족스럽지 않다는 데 문제가 있는 것입니다.

돈 400억 원이 들어가는데 세 사람 중에 한 사람은 만족해야 될 것이 아닙니까?

세 사람 다 만족하는 사람이 없다는 데 문제가 있는 거예요.

요금인상이요, 물론 한 200~300원 올리면 시에서 재정부담 안 해도 되지요, 운영할 수 있을 것입니다.

그러나 이것도 교통복지의 일환이에요, 그래서 요금인상은 공공요금의 인상으로 인해서 여러 가지 물가에 미치는 영향이 지대하기 때문에 정부에서도 공공요금 인상은 억제하고 있는 형편이기 때문에 요금인상도 쉽지 않을 것입니다.

그러면 운송원가절감도 어렵고 공공요금 인상도 어렵다 그러면 딱 하나밖에 더 있습니까?

수요창출입니다.

현재 시내버스 수송분담률이 몇 퍼센트입니까?

○交通建設局長 金權植 지금 24%입니다.

○全炳培 委員 24%죠, 우리 시에서는 수송분담률을 29%까지 높이려고 노력하고 있는 것으로 알고 있습니다.

1% 올린다는 것이 쉬운 일이 아니지 않습니까?

1% 올리는 것이 쉬운 것이 아니잖아요, 그런데 5%를 올리겠다는 원대한 계획을 가지고 있습니다.

수요창출을 하기 위해서는 어떻게 해야 수요창출이 될 수 있다고, 본 위원도 참 어려운 문제라고 생각이 되는데 시내버스를 탑으로써 수요자인 시민이 시내버스를 이용하겠다는 자발적인 의식이 있어야 수요창출이 될텐데 홍보해서 될 일은 아니라고 봅니다.

거기에 대한 대책이라고 할까 구상하고 있는 점이 있으면 말씀해 주세요.

○交通建設局長 金權植 시내버스의 수요적인 측면을 말씀드리면 아까 전 위원님께서 말씀하셨지만 저희들이 안고 있는 가장 어려운 문제가 아닌가 보고 있습니다.

그래서 시내버스 수요에 관한 문제는 본래적인 문제하고 파생적인 문제 두 가지로 나뉘어서 말씀을 드릴 수가 있겠습니다만 지금 광주하고 우리와 비교를 해봐도 광주가 시내버스의 수송부담률이 더 높습니다.

한 30% 가까이 되는데 이런 원인들은 도로망이 상당히 열악하고, 그러니까 시내버스를 타고 다녀야 편하고 자가용을 끌고 다니면 어려운, 힘든 교통체계가 되기 때문에 시내버스를 이용하는 기회가 많이 있다고 봐야 되지만 상대적으로 우리 대전 같은 경우는 그동안에 많은 도로확충이라든가 엑스포를 지내면서 여러 가지 간선도로를 많이 확충해 놓아서 소통은 어떻게 하면 광역시 중에는 가장 좋지 않느냐 이렇게 보고 있습니다만 이런 문제를 떠나서 보더라도 여러 가지 시대적인 추세가 국민들의 생활소득이 자꾸 증가하고 이런 현상에 따라서 자가용이 하루에도 9.7대가 증가해나가고 있습니다.

그래서 자가용이 증가하게 되면 상대적으로 시내버스 이용승객이 감소하는 문제가 발생이 되거든요.

그래서 저희들이 29%까지 향상목표를 가지고 있습니다만 현재 현상유지하는 것도 상당히 어떻게 보면, 솔직히 말씀을 드리면 힘에 겨운 지경입니다.

그나마 저희들이 금년도에 시내버스 노선개편을 하면서 아까 말씀하신 것처럼 수요창출은 마케팅이라든가 홍보만 가지고는 한계가 있다고 봅니다.

그래서 앞으로는 노선개편을 통한 과감한 수요창출을 위한 시스템의 전반적인 개편 그리고 시내버스와 지하철과의 연계를 통한 구조상의 변화 그리고 앞으로 더 나간다면 자전거 이용 활성화를 통한 시내버스와 지하철과의 연계 이런 단계적인 구조를 가지고서 끝나가야 될 문제이고 수요창출을 위한 미시적인 측면에서 말씀드린 것처럼 홍보라도 병행해서 할 수가 있겠습니다만 가장 중요한 것은 본래적인 의미에서 구조를 변화시키고 시스템을 개선하는 이런 차원으로 나가야 될 것이 아니냐 이렇게 보고 있습니다.

○全炳培 委員 잘 보셨고요, 우리가 노선개편한 지가 얼마 안 되어서 아직 가시적인 성과가 시간을 더 두고 지켜볼 일이긴 합니다만 그동안 우리 시에서도 정시성 확보를 하기 위해서 장거리노선을 단축시키기도 하고 굴곡노선을 펴기도 하고 해서 여러 가지 노력을 많이 하셨어요.

그점 충분히 인정됩니다.

그럼에도 불구하고 오히려 버스승객이 준다, 우리가 기대했던 만큼 늘지 않는다 이것은 무슨 문제가 있는 거예요.

물론 노선개편된 지 얼마 안 되었기 때문에 좀더 지켜는 보겠습니다만 국장님께서도 대중교통을 이용하기 위한 특단의 여러 가지 대책을 강구해 주시기 부탁드립니다.

○交通建設局長 金權植 참고적으로 말씀드리면 시내버스 노선개편 이후에 지금 보면 지하철은 22%가 증가되었고 시내버스도 총 승객이 8%가 증가했습니다만 그 안에는 일부 환승객도 포함이 되었습니다.

실제 저희들이 그동안 조사해온 결과에 의하면 실제 탑승객수도 한 2~3% 정도 증가를 하고 있습니다.

그래서 금년도에 좌석버스요금 폐지라든지 환승제 무제한이라든가 이런 것을 적용하다 보니까 근 80억 원 이상 결손이 나고 있습니다만 만약에 시내버스 승객이 증가하지 않으면 작년에 비해서 80억 원 정도가 결손이 나야 됩니다, 수입에서.

그러나 금년도에 계산해 보니까 20억 원밖에 결손이 안 났습니다.

그러면 결론적으로 승객이 증가함으로 해서 60억 원 정도가 보전이 되고 있다 이렇게 이해를 하시면 감사하겠습니다.

○全炳培 委員 물론, 우리가 오지노선이라든지 우리 시계를 벗어난 논산, 지금 어디까지 가나요?

우리 시계를 벗어나는 것이 금산까지도 가나요?

○交通建設局長 金權植 계룡시까지 들어가고 옥천도 들어가고.

○全炳培 委員 그런 것들도 요인이 될 것입니다.

그런데 우리가 수송분담률을 높이는데 묘안을 강구해 주시기 부탁드립니다.



○交通建設局長 金權植 예, 적극 노력하도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

위원님 여러분, 효율적인 회의진행을 위해서 잠시 정회코자 합니다.

정회를 선포합니다.

(11시 17분 회의중지)

(11시 30분 계속개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 교통건설국 소관 예산안에 대해서 질의하실 위원님께서서는 질의하여 주시기 바랍니다.

그리고 교통건설국장께서는 위원님들의 질의에 간략하게 답변해 주시기 바랍니다.

권형례 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 권형례 위원입니다.

지난 행감 때 지적했던 자전거에 대해서 몇 가지 더 질의를 드리도록 하겠습니다.

사업명세서 159쪽, 자전거전용도로조성사업에 대해서 말씀드리겠습니다.

일전에 행감에서 지적했던 안전성 문제, 모든 시민들이 걱정하고 있다는 것에 대해서 국장님 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 지난번 행정사무감사 때 지적하신 점을 충분히 반영해서 대덕대로의 5.8km 시범구간에 대해서는 현재 많이 보강을 해서 펜스를 설치했습니다.

그리고 근본적으로 자전거도로의 불법주정차 문제가 발생이 되면 효율성이 떨어지기 때문에 일부 구간에서라도 마무리 작업을 해서 전체 보완을 하는 것으로 추진해 나가고 있습니다.

○權亨禮 委員 짧게 답변하라는 말씀을 드렸는데, 그러니까 위험성에 대해서 우리 국장님도 공감을 하신 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 시민의 소리를 분명히 들으신 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 그래서 그때 당시 본 위원이 지적했던 것이 좀 오보가 났습니다만 자전거전용도로를 하지 말자는 것이 아니라 시민의 안전을 멀리하는 명품정책은 있을 수 없다는 생각에서 지적했던 사항입니다.

그런데 그때 당시 40억 원 예산을 추진할 계획이라는 말씀이 있으셔서 충분히

검토한 다음에 전용도로를 확보해야 된다는 말씀을 드렸거든요.

그러면 그때 지적했던 내용들을 면밀히 검토하셔서 급하게 추진하실 것인지 이것을 재검토를 해서 자전거전용도로를 확보하실 것인지 다시 한 번 답해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 충분히 반영해서 위험성과 소통문제 여러 가지 종합적으로 판단을 해서 수렴해 나가겠습니다.

○權亨禮 委員 전체적인 자전거에 관한 예산을 보니까 진정으로 있어야 될 것이 빠졌다는 생각에서 질의를 하는데요, 제가 자전거 다이어트도로를 불과 한 2, 3개월, 최초로 만든 것이 얼마, 우연하게 대덕길을 가다가 사실은 알게 되었습니다.

본인만이 아니고 여러 사람들이 그 이야기를 하는데 새로 시설물에 관한 공익광고가 필요하다, 기사분들도 하는 얘기가 어느 날 갑자기 가다 보니까 길이 줄어들었고 그 위험스러운 자전거도로가 있었다는 그런 이야기 끝에, 저도 택시기사한테 들은 이야기인데 이런 새로운 시설에 관한 공익광고가 자전거전용도로를 설치하는데 있어서 자가운전자들이 협조해야 될 부분.

전용도로 앞에서는 서행을 해줘야 되고, 표지판이라도 하나 만들어서 서로간 안전에 유의해야 되는 광고가 필요하다고 생각을 하는데 국장님 어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 그동안 저희들도 많은 홍보를 했습니다만 홍보가 부족했다고 판단이 되고요, 이런 도로상의 구조변화가 일어나는 사업에 대해서는 더 많은 홍보를 해서 시민들의 혼란이 없도록 앞으로 해나가도록 하겠습니다.

○權亨禮 委員 전용도로에 관한 기사가 난 뒤로 그만큼 자전거에 관심이 많은 시민이 많다는 것에 대해서는 제가 긍정적으로 생각을 합니다.

그런 내용을 보고 많은 글을 올렸는데 가장 많이 올라온 글이 뭐냐면 “자전거도로를 중단하라고 했는데…….” 중단하라고 했던 것은 아닙니다, 안전성을 확보하라고 했던 것인데, “대안이 뭐니까?” 라는 내용이 가장 많이 나왔습니다.

그런데 그 내용을 보셨나요?

대안에 대해서 연구해 보셨나요?

○交通建設局長 金權植 그래서 말씀하신 것처럼 금년도에 대덕대로를 끝내고 나서 둔산대로, 한밭대로, 계룡로에 대해서는, 지금 한밭대로하고 둔산대로는 노폭이 넓기 때문에 인도가 상당히 넓습니다.

그래서 인도를 잘 활용해서 거기를 자전거도로로 만들고 또 인도하고 자전거도로 가운데에 가로화단이라든가 해서 보행하는 사람들이 자전거도로로 넘어오지 않도록 어떻게 보면 도로를 한 단계 더 높여서 자전거도로를 만든다 이렇게 보시면 되겠습니다.

이런 정도로 접근을 해나고 있고요.

그리고 나서 계룡로에 대해서는…….

○權亨禮 委員 긴 말씀을 안 하셔도 우리 과장님하고 이야기를 해봤습니다만 문제점을 충분히 알고 계시더라고요.

그것을 잘 보완해 주시기 바라고요, 또 하나의 대안을 제가 말씀드려 보겠습니다.

한발대로, 대덕대로 몇 군데 금병로, 대학로 이렇게 되어 있습니다만 그것보다는 제 생각은 예산을 바꿔서 사용할 수 있는지 모르겠습니다만 정부청사에서 보라매공원까지 녹지축을 하고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 근본적인 생각은 예전에 행감 때도 말씀드렸듯이 자전거정책이 활성화되려면 상업권이나 문화권이 있는 시내에서 활발하게 움직여줘야 되는데 한발대로나 대덕대로 그런 데를 움직이려면 차를 끌고 나가지 자전거를 끌고 가지 않는다고 생각을 하거든요.

그래서 이 녹지축을 연결해서 자전거도로를 확보하면 어떻겠나 생각이 됩니다.

실례로 가장 잘 되어 있는 데가 명품자전거정책하면 독일의 민스터를 들 수 있잖아요.

그 나라도 시내에 녹지축이 있습니다, 그 녹지축을 잘 활용해서 시내권에 자전거전용도로를 만든 케이스거든요.

그곳이 우리 둔산지역하고 상당히 흡사하다고 생각을 하거든요, 그런 쪽으로 연구를 해보시는 것이 어떤가 생각이 들어요.

○交通建設局長 金權植 지금 말씀하신 대로 도시주택국에서 도시의 녹지축을 네트워크로 구상을 하고 있습니다만 말씀하신 내용을 충분히 반영해서 여러 가지 도로여건을 검토해서 최대한 반영이 되도록 하겠습니다.

○權亨禮 委員 다음은 사업명세서 160쪽, 자전거마을조성사업에 대해서 질의를 드리겠습니다.

용역비가 5,000만 원 올라온 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 이것이 관저2동을 상대로 용역할 계획인 것 같은데 자전거마을 조성사업에 있어서 각 구에 공모를 하셔서 관저2동이 선택된 것입니까, 어떻게 된 것이죠?

○交通建設局長 金權植 기본적인 취지는 자전거를 활성화하는데 관 주도보다는 민간참여를 같이 활성화하자는 차원에서 그동안 공모를 했습니다.

공모를 해서 관저동 지역이 선정되었는데 기본적으로 참여하는 방식은 도서관을 중심으로 해서 시민들의 생활권역을 형성해서 어떻게 하면 지역 내에서 자전거도로를 개설한다든지 또 턱이 있으면 턱을 보완해주는 문제라든지 이런 것은 저희들이 해나갈 사업입니다.

○權亨禮 委員 아이디어 공모를 받아서 관저2동에서 뽑힌 건가요 아니면 관저2동에다 우리 시가 선정해서 준 것입니까?

○交通建設局長 金權植 선정이 아니라 공모를 했는데 이쪽에서 제안한 제안내용이 다른 지역보다 우수하기 때문에 또 주민참여도 높기 때문에 우리 시에서 선정을 한 것입니다.

○權亨禮 委員 자전거마을조성사업은 잘한 생각이라고 합니다만 문제는 이것인 것 같아요.

각 구별로 아이디어 공모를 해서 천편일률적인 정책이 아닌 각 지역에 맞는 특성이 있잖아요, 지역마다.

그것을 아이디어를 잘 낸 구에 인센티브를 줘가면서 주민이 참여할 수 있는 자전거정책이야말로 주민들이 호응해 주지 않으면 무용지물이거든요.

그래서 주민들의 의견을 잘 수렴하고 잘 관철이 되고 이랬을 때 포상도 할 수 있는 쪽으로 끌어내리지 않을까 하는 생각에 말씀드렸습니다.

다음은 사업명세서 161쪽에 각종 대행된 행사에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

3대하천 자전거탐방행사가 9,500만 원이 있고요, 유채꽃맞이 자전거행사 해서 9,500만 원이 있고, 삼일절 자전거대행진행사 해서 2,900만원 정도 올라와 있습니다.

이것이 다 일회성 행사들 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 지금 자전거이용을 활성화하게 된 전제조건을 한 세가지 정도 말씀드리면 기본적으로 인프라를 구축해주는 것이 가장 중요하다고 보고, 두 번째는 시민들이 자전거와 친숙한 분위기를 형성해 주기 위해서 이벤트를 계절별로, 테마별로 해서 최소한도 주기적으로 운영을 하는 것이 바람직하다고 봅니다.

그래서 3대하천 자전거탐방행사는 갑천에 자전거도로가 개통이 되고 나서 널리 학생들이나 시민들한테 알리기 위한 하나의 방법이 되겠고요.

그 다음에 유채꽃맞이 삼일절 자전거대행진행사는 최소한의 행사를 반영해서 작년, 제작년부터 한 2년 전부터 해오던 정기적인 사업이라고 보시면 되겠습니다.

○權亨禮 委員 행사 계상사유를 보면 사실 그 내용이 그 내용인데 몇 글자 바뀌서 행사를 올렸는데 이것은 조금 자제해야 될 사항이 아닌가 싶고 또 대전천 코스 이쪽에는 갑천, 유등천 거의 다 비슷한 내용들이거든요.

너무 일회성 행사비용이 많이 나간 것 아닌가 싶어서 지적을 했습니다.

이것을 늘 했던 것이기 때문에 지속해서 한다고 하는 생각을 가지고 계십니까?

○交通建設局長 金權植 물론, 저희들 욕심 같으면 더 많은 행사를 해서 개최를 하는 것이 바람직하다고 봅니다만 삼일절행사하고 유채꽃맞이, 유채꽃은 하천이 가지고 있는 하나의 장점이거든요.

그래서 유채꽃 필 때 시민들이 전체 참여하는 행사를 가져보는 것도 상당히 의미가 있다고 보고요, 또 삼일절행사도 한 2년 전부터 해오던 사업이고 해서 어떻게 보면 상당히 부족한 감이 있습니다만…….

○權亨禮 委員 그러니까 투자에 비해서 행사효과가 있었다고 보시느냐고요.

○交通建設局長 金權植 예?

○權亨禮 委員 2억 원이 넘는 돈인데 투자액에 비해서 자전거타기 홍보효과가 있다고 생각을 하시느냐는 것이죠, 이 행사들이.

○交通建設局長 金權植 3대하천 자전거가 950만 원이고 그 다음에 유채꽃맞이가 950만, 삼일절이 2,850만 원이니까.

○權亨禮 委員 2억 원이 넘는 돈인데.

○交通建設局長 金權植 2억 원이 아니라 4,600만 원 정도의 예산이 잡혔는데요.

○權亨禮 委員 예, 제가 잘못 계산한 것 같네요.

홍보효과가 있다고 생각을 하시느냐는 거예요.

○交通建設局長 金權植 충분히 그 이상의 홍보효과가 있다고 봅니다.

○權亨禮 委員 알았습니다, 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

곽영교 위원님 질의하시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

우선 동료위원께서 질의하신 부분에 대해서 보충해서 질의하겠습니다.

3대하천 자전거탐방행사, 유채꽃맞이 자전거대행진행사, 삼일절 자전거대행진행사가 연례적으로 있던 행사였습니까?

아니면 지금 전년도 예산액이 다 제로인데 금년도 신규로 되는 사업이 아닙니까?

그것부터 명확하게.

○交通建設局長 金權植 이것이 본예산 때 세운 것이 아니고 추경 때 세웠기 때문에 전년도 예산액이 제로로 표기가 되어 있습니다.

○郭泳敎 委員 우선 자전거에 대해서 먼저 질의를 하겠습니다.

시민공용자전거 타슈 운영활성화에 1억 4,250만 원 또 타슈 무인대여시스템 운영에 20억 원 이 두 개의 차이가 뭘지 간단하게.

○交通建設局長 金權植 시민공용자전거의 운영 1억 4,000만 원을 계상한 것은 현재 1,000여 대를 유인대여시스템으로 운영을 하고 있습니다만 이것을 갖다가 운영을 하게 되면 수리비가 들어가야 되고 이런 것들이 기본적으로 또 관리운영비가 들어가야 되고 또 유인대여시스템의 일부 한 20개 정도는 관리비를 주고 있거든요,

이러한 최소한의 경비라고 봅니다.

○郭泳敎 委員 알겠습니다.

무인대여시스템 운영에 20억 원을 반영했는데 이것은 아직 논의중인데 한화 S&C하고 BOT로 앞으로 할 계획이지 않습니까?

그것에 대해서 20억 원이 어떤 성격을 가지고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 우선 20억 원 정도는 아직 구체적으로 이 사업비가 투자되어야 될 항목이 확정된 내용은 아닙니다만 현재 저희들에서도 공인회계사하고 그 다음에 IT전문가라든가, 전문가를 위촉을 해서 협상단 구성을 해서 진행해 오고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그것을 하는데 20억 원은 어떤 성격이냐고.

○交通建設局長 金權植 20억 원은 지난번에도 위원님들께서 걱정을 해주신 것처럼 민자에 시에서 참여를 한다고 해서 무한책임의 구조를 갖는 보전보다는 초기투자비용의 일부라든지 아니면 임대 관리비라든지 일부를 저희들이 지원을 해서.

○郭泳敎 委員 좋습니다, 그러면 이 20억 원의 성격을 여쭙았는데 매년 20억 원이 지원되는 것입니까 아니면 내년도 한해에 20억 원이 지원되는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 이번 협상결과에 따라서 달라질 내용이 되겠습니다만 시설투자비는 초기에 보조를 해주고 나면 그 이상은 지원이 없을 것으로 보고 만약 관리비를 지원하게 되면 관리비의 금액이 20억 원 정도는 갈 수가 없다고 봅니다.

그래서 지원금액이 더 내려가면서 매년 지원해 주는 방법이 있고요, 그래서 이런 지원을 해주는 이유는 공용자전거의 무인대여시스템을 설치하는 것이 수익사업이 아닙니다.

전반적으로 사업내용을 보시면 공익사업이기 때문에 시에서 수익을 어느 정도 창출해줘야 하는데 창출해줄 수 있는 방법이 지하상가의 광고권과 타슈를 설치하게 되면 거기에 모니터를 설치해서 하게 되는 광고인데 이런 것들은 투자비에 비해서 상당히 약하다고 봅니다.

그래서 민자사업을 유치하기 위해서는 기본적인, 최소한의 보조는 있어야 한다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 타슈를 추가로 내년도에 5,000대 할 예정 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 내년도까지는 1,000대 정도 예상하고 2012년까지 5,000대 정도로 현재.

○郭泳敎 委員 자전거 종류는 정해졌어요?

자전거 종류, 말하자면 어떤 자전거를 구입할 것인가 하는 것은 아직 정해지지 않았습니까?

○交通建設局長 金權植 일관되게 지역업체의 생산을 보호하는 차원에서.

○郭泳敎 委員 소위 체인없는 자전거 ‘타라’, 그것을 검토하고 있는데 한 대당

얼마입니까?

○交通建設局長 金權植 공급가액이 보디값만 30만 원 정도 됩니다.

○郭泳敎 委員 그러면 이 자전거를 내년도 1,000대 하려면 사야 되는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 사는 것은 민자사업에 다 포함되어 있습니다.

○郭泳敎 委員 거기에 시스템 장착하는 데 200만 원 들어가잖아요.

그러면 그것까지 다 해서 한 대면 어느 정도 들어가는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 지금 창원 같은 경우는 280만 원, 고양시가 250만 원 해서 매설비용, 시스템설치비용까지 단가가 나오고 있습니다만 저희들은 초기단계라서 180만 원 정도.

○郭泳敎 委員 그러니까 180만 원이면 자전거 타라를 사고, 거기에 전자시스템을 장착해서 하는 것까지.

○交通建設局長 金權植 매설하는 비용까지 다 계산했습니다.

○郭泳敎 委員 무인대여소 거치대까지 하는 것이 대당 치면 180만 원 정도, 200만 원이라고 볼 때 5,000대면 100억 원 정도 들어갈 것이고 내년에 2,000대라면 40억 원 정도 들어가는데, 그 비용 중에 20억 원이 거기에 들어간다는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 20억 원은 아까 말씀드린 것처럼 이게 확정된 금액이 아니고, 그래서 20억 원 중에서 연차별로 초기투자비를 어떻게 지원할 것이냐, 내년 한 해에 전체 20억 원을 지원할 것이냐 하는 문제는.

○郭泳敎 委員 그러면 20억 원의 산출근거는 무엇입니까?

○交通建設局長 金權植 산출근거는 죄송한 말씀입니다만 이 예산을 본예산에 계상해놓지 않으면 12월까지 200대를 시범적으로 운영하고 있는 것은 이 사업의 참여를 희망하는 빅텍에 무상으로 임대위탁을 해놓고 있습니다.

12월이 끝나고 나서 이후부터는 시에서 직접 관리에 들어가야 합니다.

그래서 만약 협상이 지연되거나 그리고 협상이 타결 안 되면 시에서 직접 운영해야 하는 문제가 나오거든요.

그래서 지금 어떻게 보면 예산을 사전에 확정금을 설정해서 계상하는 것이 원칙입니다만 일단 이 금액은 유보적으로 이해해주시고요, 협상결과에 따라서 내년에 20억 원 내에서 10억 원을 할 것이냐 5억 원을 할 것이냐 하는 문제는.

○郭泳敎 委員 그러면 추가로 더 들어갈 수도 있다는…….

○交通建設局長 金權植 예, 내려갈 소지가 충분히 있습니다.

○郭泳敎 委員 예산계상한 근거도 그렇고, 이게 제가 아까 1억 4,200만 원 유인시스템 물어본 이유가 이것은 대전사랑시민협의회에서 운영하는 것으로 알고 있어요, 시민단체에서.

그런데 기왕이면 시가 이 정도 보조해주면 시민사랑협의회에서 맡았으면 거기에서 운영할 수는 없는 것입니까?

아까 국장께서 답변을 기본적으로 무인대여시스템이 적자예상이라고 하는데 사실은 그렇지 않습니다.

많은 기업이나 많은 민간단체들이 하고자 하는 경쟁이 있는 것입니다.

그만큼 수익성이 있기 때문에 하는 거예요, 사실은.

무조건 적자를 본다고 생각한다면 아마 그것은 잘못된 생각일 수도 있어요.

○交通建設局長 金權植 지난번에 저희들이 공모를 했어요.

○郭泳敎 委員 민간기업은 수익이 없으면 절대 참여하지 않습니다.

그 사람들이 자선사업하려고 이걸 하겠어요?

○交通建設局長 金權植 공모했습니다만 그 중에서 프리젠테이션을 통해서 공모한 결과가 한화S&C가 제일 우수하기 때문에 우선협상대상으로 선정했습니다만 기업에서 생각하는 이익은 저희들이 생각할 때는 생산과정에서의 직접적인 이익 이것을 보지 않고 광고비라든지 업체의 브랜드라든지 이런 부가적인 이익을 바라보기 때문에 말씀드리는 거고요, 다만 이 사업으로 인해서 창출되는 직접적인 수익은 없다고 보고 그렇게 말씀드리는 거지요.

○郭泳敎 委員 광고가 대기업들은 수천 억 원씩 나갑니다, 한 해에.

그렇기 때문에 100억 정도 들여서 시설하고 5,000대, 그것 운영하는 데는 기업들이 충분히 커버할 수 있어요, 굳이 우리 시가 예산을 지원해주지 않아도 될 것입니다.

지금 그것을 논의중이기 때문에 왈가왈부할 수는 없겠지만 일률적으로 시가 어느 정도 지원해줘야 한다는 당연성 같은 생각은 원천적으로 재검토해보실 필요가 있다고 생각합니다.

만약 시민사랑협의회라든지 대전시의 공영성 민간단체나 이런 데서 위탁해서 운영한다면 시가 어느 정도 일부 부담한다거나 그럴 수 있겠지요, 그렇지만 대기업하고 하면서.

○交通建設局長 金權植 시민사랑협의회에서는 관리에 대한 수리문제라든지 회원확보문제라든지 이런 문제와 결합되는 문제와 또 전문적인 IT기술을 수리하는 문제도 일반업체가 하기에는 상당히 어려운 문제가 있기 때문에 현재 한화S&C에서는 단독참여가 아니라 빅텍이라는 자전거제조회사와 IT기술업체를 협력차원에서 같이 컨소시엄을 구성해서 들어오는 거거든요.

그렇기 때문에 대전사랑시민협의회에서 단순히 관리만 한다면 모르지만 고장났을 때 기술문제라든지 앞으로 업그레이드문제라든지 이런 것은 한계가 있다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 공용시스템이 시내 전역에 걸쳐서 하는 것입니까?



○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 원도심을 포함한 모든 전역에 걸쳐서 할 텐데 대전사랑시민협회가 하는 것은 어떻게 됩니까?

○交通建設局長 金權植 그렇게 되면 일부 둔산지역에 시범적으로 200대 운영을 하고 있고 저희 계획은 앞으로 이것을 시내 전역으로 과급시켜가면 기존에 있던 유인대여시스템은 상당히 비효율적입니다.

비교를 해보더라도 지금 어떻게 보면 무인대여시스템의 회전율을 보게 되면 70회 이상 성과를 보이고 있거든요.

그래서 유인대여시스템은 한계가 있다고 보기 때문에 전부 회수해서 가급적이면 군부대라든지 일반 기업체라든지 산업단지라든지 학교라든지 이런 쪽에 배분해서 구내에서 이동하는 그런 쪽으로 활용하고, 나머지는 어차피 무인대여로 가야 할 것 아니냐 생각하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그런데 원도심이라든지 동구, 대덕구 쪽에서는 공용시스템이 활성화될까요?

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 확신을 가지고 있는 것이.

○郭泳敎 委員 사실 그런 쪽에 유인시스템으로 해서 보충적으로 보완해서 할 필요가 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 유인시스템을 1년 동안 운영을 해봤는데 450대를 운영하게 되면 하루에 11%지요, 450회가 대여되는 것이 아니라 450대 중에서 60대 정도 대여됩니다.

그러니까 회전율로 따지면 0.1회입니다.

그러나 현재 운영하고 있는 무인대여시스템은 200대를 운영하고 있습니다만 하루에 1,160회 대여가 발생되고 있고 이걸 회전율로 환산하니까 하루 평균 7.3회, 휴일 같은 경우는 최대 11회 대여를 보이기 때문에 유인대여시스템에 비해서 70~80회 정도의 대여성과를 보이고 있다 이렇게 보시면 되겠습니다.

○郭泳敎 委員 유인대여시스템이 별로 효과를 못 냈던 것 아닙니까, 분실도 많고?

그러면 그것을 애초에 하지 말았어야 하는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 지적하신 대로 시행착오의 문제가 나타날 수 있겠습니다만 당시에는 무인대여시스템에 대한 시책을 발굴하지 못했기 때문에 했다고 볼수지만 지금 타시·도에서도 보면 유인대여시스템을 접근했다가 이용상의 문제 때문에 포기하고 전부 무인대여시스템으로 전환을 검토하고 있는 추세입니다.

○郭泳敎 委員 알겠습니다.

유등천 좌안도로공사, 가오동길 확장공사, 국지도 32호선 건설공사를 보면 2009년도 반영 예산액과 총사업비 규모가 달라지고 있어요.

예를 들면 유등천 좌안도로공사는 2009년도 사업 당시에 총사업비는 얼마였습니까?

520억 원이었는데 금년도 총사업비 규모는 376억 원으로 감소됐고, 가오동길 확장공사는 292억 원에서 317억 원이 늘은 사업비 규모로 되어있고, 국지도 32호선 건설은 450억 원에서 290억 원으로 줄어들었습니다.

특히 국지도 32호선은 공사기간이 1년이나 지연되고 있는데도 불구하고 더 줄고 있어요.

1년 사이에 기백 억씩 총사업비 규모가 왔다갔다 합니까?

○交通建設局長 金權植 현재 유등천 좌안도로 건설공사는 당초에 사업비를 520억 원을 승인받아서 입찰을 붙인 결과 376억 원에 현재 낙찰돼서 144억 원이 감소됐습니다만, 국토해양부에서는 감소된 예산을 총사업비 변경을 해서 산정한 것이기 때문에 공사에는 영향이 없다고 본 거고요.

○郭泳敎 委員 공사에 지장이 있을까봐 본 위원이 질의하는 것 아니겠습니까?

그런데 작년도 예상된 사업비 520억 원으로 계상해서 총사업비 규모를 했는데 376억 원으로 줄었다면 백 몇 억 정도 공사규모가 줄어든 것이 아닌가?

○交通建設局長 金權植 저희들이 공사규모를 줄인 것이 아니고요, 공개경쟁입찰을 붙이다 보니까, 경쟁하다 보니까 이게 낙찰차액이거든요.

○郭泳敎 委員 낙찰차액입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그러면 늘어난 것은 어떻게 된 것입니까?

○交通建設局長 金權植 국지도 32호선 건설공사는 줄어들었습니다만 줄어든 이유는 지금 보면 신탄진 사거리에 당초에는 입체화를 시키는 방향으로 설계되었습니다만 주변 지역주민들이 반대하고 아직 대덕구에서도 자체 공론화가 안 되는 입장이기 때문에 이 문제를 별도로 다음단계에서 투입되기 때문에 이 사업비가 빠진 금액이거든요.

○郭泳敎 委員 130억 원씩 이렇게 낙찰차액이 줄어들 수 있나, 이해가 다소 가지 않습니다.

엄청난 액수 같은데…….

○交通建設局長 金權植 최저가 입찰로 적용하다 보니까 이렇게 경쟁이 심하게 발생되면 차액이 발생가능하다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 그러면 520억 원 당초 계상한 근거가 잘못된 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 근거를 과다설계가 아니고 지금 이 금액을 가지고 적정 품셈을 적용해서 입찰을 붙인 결과 업체에서.

○郭泳敎 委員 그러니까요, 업체의 관행인지는 모르겠어요.

우리가 통상적으로 생각할 때 500억대 규모의 건설을 당초에 사업계획을 잡았

는데 막상 입찰을 붙여보니까 150억 원 가까이 줄어든 액수로 낙찰된다면 무엇인가 총액산정하는 것이 잘못됐든지 아니면 업계의 관행이 무엇인가 문제가 있든지 그렇게 되는 것 아니겠어요?

○交通建設局長 金權植 낙찰도 현재 66%로 나타나고 있는데 심한 경우 60% 이하로 떨어질 경우도 있고 그때 현장상황이라든가.

○郭泳敎 委員 관행이 그렇다면, 현 상황이 그렇다면 520억 원 작년도 총사업비를 협소하게 줄여서, 예컨대 400억 원 정도라든지 450억 원 정도라든지 이런 식으로 규모를 산정해야지 520억 원을 산정한 자체가 문제가 있는 것 아닌가 싶어요.

○交通建設局長 金權植 그런데 낙찰의 결과를 예정해서 반영하기에는 상당히 어려운 점이 있다고 보시면 좋겠습니다.

○郭泳敎 委員 납득이 안 갑니다.

이 부분 본 위원이 전문가가 아니라 깊숙이 질의를 못 하겠지만 나중에라도 자세히 보완설명해 주시기 바랍니다.

도시철도공사 사장님 오셨는데 그냥 가시면 안 되실 것 같아서.

○委員長 吳榮世 김종희 사장님께서 발언대로 나와 답변해 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 설명자료 26쪽에서 29쪽에 보면 도시철도공사 유지보수용 자재가 전년도 대비 대폭 증액됐는데 4억 5,600만 원이지요, 증액된 이유를 간단하게 설명해 주시기 바랍니다.

역무자동화설비 유지보수용자재, 자동제어 전기설비, 신호설비.

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 저희들이 개통되고 나니까 유지보수비용이 매년 증가됩니다.

저희들도 이게 제일 고민거리인데 특히 저희들은 외자재들이 많기 때문에 새로운 부품을 구입하는 데 상당한 비용이 들어가는 문제가 있기 때문에 앞으로 이런 유지보수에 따른 비용문제를 어떻게 해결할 것인가가 공사로서는 큰 과제 중의 하나입니다.

그래서 앞으로 이런 비용을 줄이기 위해서 저희들 자체에서 기술개발을 해서 부품을 제작할 수 있는 방법이 없는지 이런 것들을 연구하고 있고 그렇게 하기 위해서 기술개발TF팀을 구성해서 하나하나 국산화할 수 있는 방법을 강구하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 좋습니다.

설명자료 51쪽 역사 승강장 스크린도어 유지관리용역, 역사조명 유지관리용역, 이 유지관리용역은 용역업체에 줬다는 얘기인데 이것을 직원 중에서 자체적으로 아까 공사 사장께서 말씀하신 대로 자체적으로 조달한다거나 아니면 유관기관 공무원들이나 이런 분들을 활용해서 할 수 있는 방법은 없겠습니까?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 위원님 지적하신 바대로 PSD를 용역을 주고 하고 있습니다.

그래서 제가 볼 때는 용역이라는 것은 단순한 업무, 청소라든지 단순한 업무는 용역을 주고 기술적인 것 이런 것들은 우리가 해야 하지 않겠느냐 하는 원칙을 세우고 저희들이 내년부터는 이것을 직원이 직영하는 쪽으로 검토하고 있어요, 금년까지는 용역을 주었는데.

그래서 이 문제를 신중히 검토해서 가능하면 내년부터는 직원들이 직영하는 쪽으로 그렇게 하고 있는데 만약 지연될까봐 몇 개월 정도, 가능하면 내년 1월 1일부터 직영하는 쪽으로 검토를.

○郭泳敎 委員 직영하게 되면 확실히 대폭 예산이 절감되겠지요?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 첫째는 직영을 하는 과정에서 인원을 더 뽑을 것이냐 안 뽑을 것이냐 이것이 핵심이거든요.

저는 가능하면 아주 적은 인원을 가지고 할 수 있도록 하고 있고 일부 직원들은 더 인원을 뽑아야 하지 않느냐 이 문제 때문에 최종합의는 안 됐습시다만 저는 두세 명 정도만 더 뽑으면 해결되지 않겠느냐 그러면 1년 인건비가 1억 원 정도 되고 용역하면 4~5억 원 들어가잖아요.

그래서 직영 쪽으로 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 예산이, 직영을 하는 것은 좋은데 또 장점은 있을 것입니다.

예산이 같이 들어가더라도 자체적으로 해결하면 예산 대비보다는 직접 회사에 기술을 보유하고 있는 그런 플러스는 있을 것이기 때문에, 그렇다고 하더라도 예산이 더 많이 들어가는 거라면 직원을 뽑아서 그러면 할 필요는 없는 거지요.

용역주는 게 더 나은 겁니다.

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 당연하지요.

현재보다는 대폭 줄어드는 쪽으로.

○郭泳敎 委員 자체기술 확보 및 인력확보, 예산절감 효과가 있을 것 같으니까 검토해 주시기 바랍니다.

수고하셨습니다.

○委員長 吳榮世 도시철도에 관련해서 질의하실 위원님, 양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 한 가지만 질의하도록 하겠습니다.

대전도시철도공사는 김중희 사장님을 비롯해서 많은 임직원들이 합심노력을 해서 지속적인 기술개발과 경영혁신을 통해서 많은 경영성과도 높이고 서비스개선도 많이 되어 가는 줄 알고 있습니다.

금년도에도 대전시에서 출자한 출자지원금의 25억 원을 반납했지요?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 예, 금명간에 반납될 것입니다.

○梁承根 委員 아직 반납 안 하셨습니까?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 예산상으로 확정됐고 실질적으로 돈이 반납되는 것은 금명간에 돈이 들어갈 것입니다.

○梁承根 委員 반납된 것으로 해서 자료에는 나와 있습니다만 193억 원이 됐어요, 금년도 예산이.

그렇지만 내년도 예산에는 207억 원이 돼서 다소 올랐습니다.

증가한 사유가 무엇입니까?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 매년 저희들이 제일 높은 것은 인건비입니다.

일부 이런 여러 가지 유지보수비가 오르기 때문에 올랐습니다만 저희들이 내년도에 수익창출에 더 많은 노력을 하고 비용절감노력을 해서 예산은 잡혔습니다만 더 줄일 수 있는 방법이 있는지 검토해서 가능한 한 시에 부담을 덜 주는 쪽으로 노력을 계속 하겠습니다.

○梁承根 委員 계속 노력해주시기 바라고요, 지난번에 준공식에 참석했는데 대동역사에 에너지저장인버터시스템이라고 해서 회생전력을 저장해서 활용하는 좋은 시설을 건설했는데 거기에 대한 효과와 내용에 대해서 간단하게 설명해 주십시오.

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 어제 그러지 않아도 제가 한전본부장을 만났더니 대전에서 전기료를 제일 많이 내는 기관이 저희 공사입니다.

저희들이 30억 원 이상을 내고 있는데 제가 부임해서 절약을 하려고 보니까 큰 데서 절약해야지 적은 데는 절약해봤자 효과가 없을 것 같아서 제가 중점을 둔 분야가 전기절약입니다.

작년도에 전기절약을 약 6억 원 정도, 금년도에 3억 원 정도 전기료를 절약하고 있습니다.

그런 가운데 이제 더 이상 절약한 만한 방법이 무엇인가 찾아보니까 아침 철도기술연구원에서 차세대첨단도시철도에너지저장시스템을 개발하고 있는 거예요.

개발했는데 어디에 테스트를 해야 할 것 아닙니까?

그래서 저희들이 스스로 지원해서 그것을 우리 공사에 설치하자, 한 대 설치하는 데 18억 원입니다.

우리 공사에서 설치하면 테스트기간 동안에 공짜로 받는 거예요.

이것을 설치하면 전기료를 전동차가 가속할 때는 전기를 써먹고, 감속할 때는 전기가 나오는데 지금까지 그 전기를 그냥 소모했는데 앞으로는 이 장치를 설치하면 발생하는 전기를 저장합니다.

○梁承根 委員 제동할 때?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 그렇지요, 저장했다가 가속할 때는 이 전기를 써먹을 수 있도록 하는 시스템이기 때문에 이것을 대동역에 설치했지 않습니까?

이것을 설치하면 전동차에 들어가는 전기를 약 20%에서 25% 정도를 절약할 수 있습니다.

○梁承根 委員 얼마 정도 절약효과가 있습니까?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 그러니까 20% 내지 25% 정도 절약할 수 있고 이것을 금액으로 따지면 한 군데 설치하는데 3억 5,000만 원 정도 절약이 가능합니다.

그런데 요새 변전소 여러 군데 있기 때문에 다른 변전소에도 설치하면 효과가 더 늘어날 것입니다.

○梁承根 委員 절약하는 전기량 이것이 금방금방 체크이 가능합니까?

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 다 나타납니다.

거기에 보면 현재 저장된 전기가 얼마이고 다시 소모되는 전기가 얼마인지 수치로 표시되도록 되어있습니다.

○梁承根 委員 필요하다면 산전위원님이라도 견학을 했으면 어떤가 싶습니다.

○大田都市鐵道公社社長 金鍾熙 시간되시면 견학할 수 있는 기회를 마련토록 하겠습니다.

처음으로 개발된 것이기 때문에 앞으로 외국에 수출까지 가능한 제품입니다.

○梁承根 委員 수고하셨습니다.

○委員長 吳榮世 자리에 들어가시기 바랍니다.

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

시간이 많이 흘렀습니다.

간단하게 몇 가지만 질의하겠습니다.

답변 역시 간단명료하게 해주시기 바랍니다.

세입분야에서 한 가지 질의하겠습니다.

둔산지역공동관리구, 내용을 보니까 수도분야, 전기분야, 통신분야가 점용을 하고 있네요.

물론 수용기관과 협약해서 분담금 비율을 정하겠고 징수하는 것으로 알고 있는데 「지방세법」에 의해서 징수하는 거겠지요, 물론.

내용이 산출근거가 어떻게 되고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 현재 둔산지역공동관리구가 전체 연장이 1만 6,800m 되는데요, 이 중에서 들어가 있는 시설들이 수도, 전기, 통신 세 가지가 들어가 있습니다.

그래서 수도가 전체면적의 46%를 차지하고 있고 전기가 30%를 차지하고 있습니다만 부과하는 것은 결론적으로 관리비와 여러 가지 수선비용과 여기 투입되는 비용인데 부담금은 차지하는 면적의 비율로 해서 발생하는 금액에 대해서

산정하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그렇다면 지가상승요인이라든지 어떤 요인이 발생했을 때 더 징수할 수 있는 것 아니겠어요?

○交通建設局長 金權植 그러니까 발생하는 비용이 더 증가되면 기본적으로 원가가 더 들어가기 때문에 증가될 수 있다고 보아야 합니다.

○沈俊洪 委員 이건 연간계약입니까?

○交通建設局長 金權植 매년 하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 매년 실시합니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 이것은 어떻게 보면 상향조정할 필요가 있다고 생각되는데요, 이쪽 지역이 많은 변화를 갖고 왔잖아요.

지가도 상승했고 내용적으로 봐서 그 사람들이 시설공사를 한다는 것보다는 기존에 설치되어있는 것을 활용하는 차원에서도 비용이 적게 들어가는 것 아니겠어요, 어떻게 보면?

그런 관리측면에서 향상해야 한다고 생각해보는데 그런 생각을 해보셨습니까?

○交通建設局長 金權植 공동구는 지하로 들어가는 거거든요.

그래서 지가상승을 반영하는 데는 상당히 한계가 있지 않느냐, 그래서 결론적으로 부담금의 변동은 관리비용과 시설을 개보수하는 비용 이런 것에 따라서 적용을 많이 받기 때문에 이것을 탄력적으로 하기 위해서 부담금을 운영하는 것은 여러 가지 요소가 많다고 봅니다.

○沈俊洪 委員 공기업이라고 해서 특혜를 입을 필요는 없지 않나요?

○交通建設局長 金權植 그런 것은 아닙니다.

○沈俊洪 委員 한번 검토해 주시기 바랍니다, 사업명세서 158쪽입니다.

안내표지판 정비사업비가 올라와 있는데 발생사유가 현재 어떤 문제점이 있어서 발생됐나요?

매년 이렇게 적지 않은 비용들이, 예산이 편성되는데 매년 이렇게 발생하는 사유가 있어요?

○交通建設局長 金權植 발생하는 원인은 주로 도로를 신설하게 되면 거기에 따라 추가적으로 필요해서 안내표지판을 설치해야 하는 문제가 있고, 그리고 명칭이 변경된다는지 해서 문안수정을 해야 하는 필요성도 수시로 발생되고 있습니다.

○沈俊洪 委員 160쪽, 자전거마을조성사업 아까 권형례 위원이 질의했던 내용인데 물론 이렇게 설치하는 것도 하나의 좋은 방법이라고 하지만 너무 급진적인 발상이 아닌가 하는 생각이 드네요.

자전거도로 시설 보완이 더 우선되어야 하는데 이런 식으로 다른 가지치기를

한다고 하면 효율성, 정말 접근하기 힘든 것 아닌가.

○交通建設局長 金權植 저희들이 이것을 하는 취지는 물론 기본적으로 자전거도로를 확충하기 위해서 기본적인 인프라를 확충하는 문제는 관 주도적으로 나가야 한다고 봅니다만 그런 인프라를 활용해서 시민들이 참여하는 자발적인 참여도를 늘려나가기 위해서는 이런.

○沈俊洪 委員 이걸 인위적으로 해서는 안 되는 사항입니다.

잘 접근해야지 제가 볼 때는, 본 위원은 이해하기 힘듭니다.

그리고 161쪽에 자전거이용 환경조사 및 정책지표개발, 사업비를 보니까 큰 돈은 아닙니다, 3,000만 원인데 자전거보유율이나 이용률, 이용행태 등 실태조사를 통한 교통수단분담률을 산출한다는 내용이네요, 개요에 보니까.

그렇다면 지금까지 그런 데이터도 없이 자전거도로를 개설하고 했습니까?

○交通建設局長 金權植 2007년도에 대전발전연구원에서 용역을 해서 자전거수송분담률을 조사한 바 있습니다만 이게 자전거이용 수송분담률을 조사하는 것이 간단한 작업이 아니거든요.

○沈俊洪 委員 본 위원이 질의하는 내용은 사전에 데이터를 갖고 자전거도로 보유율 이런 것을 다 확보한 후에 시설을 개선하고 했어야 하는데 행정이 거꾸로 가는 것 아닌가 이런 생각이 드네요.

○交通建設局長 金權植 2007년도에 한 것이 있습니다.

○沈俊洪 委員 어떻게 보면 주먹구구식으로 자꾸만 하는 것 같은 생각이 들어서 질의한 내용이고요, 그렇다고 보면 전반적으로 봤을 때 다른 문제는 우리 위원님들이 질의했지만 자전거도로 개설문제나 이런 것도 물론 중간에 자전거가 있어야 하기 때문에 하는데, 어떻게 보면 상당히 힘든, 본 위원이 이해하기 힘들어요.

왜냐하면 근거없이 모든 사업을 지금까지 했다고 얘기할 수밖에 없어요.

○交通建設局長 金權植 말씀하신 대로 2007년도에 저희들이 기본적으로 조사한 바 있고 해서 이제는 무엇인가 3년 지나고 나서는 다시 한 번 그 전의 성과를 되돌아보는 차원에서 이런 지표를 개발할 필요가 있다고 봅니다.

○沈俊洪 委員 3년 지났습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 2007년도에 나온 데이터를 바탕으로 저희들이 정책 목표를 설정해서 그동안에 추진해 왔거든요.

○沈俊洪 委員 그렇게 큰 변화가 있었나, 하여튼 본 위원이 다른 위원님들과 상의를 한번 해보겠습니다.

이상 간단히 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

마지막으로 위원장으로서 한 가지만.



예, 양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 시간이 지났는데 자꾸 죄송합니다만 짚고 넘어가야 될 사항이 있어서 말씀을 드립니다.

153쪽 봐주시지요.

간단하게 답변을 해주세요.

동부선 연결도로 건설공사 이것이 소제구역하고 같이 맞물려 있는 지역이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 구역 외 지역이 453m고 구역 내 지역이 716m인데 구역 외 지역은 대전시에서 하고, 기타 구역 내에는 사업자가 하도록 돼 있어 주거환경정비사업 사업자가 하는 것이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그래서 453m에 대해서 공사가 23억 원이 투여가 되면 다 완성되는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 지금 현재 총 사업비가 216억 원으로 계획이 돼 있고요.

그래서 그동안 투자한 것말고 금년도에 23억 원 정도만 투입되면 전체 사업비는 확보가 되는 것으로.

○梁承根 委員 그러면 다 준공이 되는 것이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그랬는데 도로로서의 기능을 하려면 동부선 연결도로가 완전히 연결될 수 있도록 1,169m가 다 건설이 되어야 할 것입니다.

즉, 사업지구 내 주거환경정비사업지구 내의 716m가 완성되어야만 도로로서의 역할을 할 수 있는 것이지요, 그렇지요?

○交通建設局長 金權植 예, 도로의 선형으로 봐서는 그렇게 볼 수 있다고 말씀드릴 수 있는데.

○梁承根 委員 이 지역주민들은 이 도로 때문에 굉장히 민원을 제기하고 원성을 높이고 있습니다만 알고는 계시지요?

○交通建設局長 金權植 예, 내용은 알고 있습니다.

○梁承根 委員 그래서 지구 내에 주민들이 716m에 대해서 제척을 시켜달라고 신청을 해놨습니다.

○交通建設局長 金權植 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 알고 계시지요?

만약에 제척이 된다면 이 도로는 아마 시에서, 교통건설국에서 도로를 개설해야 되는 그런 문제가 될 것입니다.

지금 사실 453m 이게 구역 외 지역이라고 해서 도로건설을 해놨지만 이것 때

문에 민원의 불씨가 더 커지고 있어요, 사실은.

이 도로가 아니었으면 아마 그 지역주민들도 이렇게까지 비화되지 않았을 것이라고 생각합니다.

그렇기 때문에 제가 당부할 것은 만일에 제척이 돼서 시에서 도로를 건설하게 되면 빨리 도로를 건설해서 동부선 연결도로로서의 역할을 할 수 있도록 최선을 다해 달라는 그런 부탁의 말씀을 드리고자 말씀드리는 것입니다.

○交通建設局長 金權植 도시주택국에서 거기에 대한 전제 조건은 어떻게 판단하고 있는가 모르겠습니다.

○梁承根 委員 결과가 나오면 조치를 해야 될 사항으로 알고 있습니다.

○交通建設局長 金權植 저희들 교통건설국에서 판단을 전적으로 할 문제가 아니고 도시주택국 차원에서도 판단의 문제가 사료되기 때문에.

○梁承根 委員 그렇지요, 거기서 결과가 나오면 그렇게 해주시기 바라고요.

다음에 159쪽에 도로시설물 정비에 대해서 정밀안전진단이라든지 정밀점검이라든지 이것은 규정에 있기 때문에 매년 제대로 실시하는데 도로시설물 정비에 대해서는 다소 소홀하다고 그럴까요, 약간 미온적인 것 같습니다.

금년에도 작년보다 오히려 시설물 유지·보수예산이 줄었어요, 13억 원에서 10억 원으로.

특별한 이유가 있습니까?

○交通建設局長 金權植 양 위원님께서 말씀하신 것처럼 저희들이 이것을 점검하는 기본적인 근거는 「시설물의 안전관리에 관한 특별법」에 의해서 거기에 보면 일정 대상 시설물들이 나열돼 있습니다.

그래서 교량이라든가 터널, 복개구조물이라든가 이런 대상물을 거기에 한정을 하고요, 그리고 공사를 하고 나서 몇 년 이상부터는 회수를 설정해 놔습니다만 저희들이 그런 규정에 의해서 하다보니까 늘어날 수도 있고 다소간에.

○梁承根 委員 규정에 의해서 정밀점검이라든지 안전진단 같은 것은 제대로 하고 있는데 실질적인 시설물 정비에 대해서는 조금 그렇지 못한 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 지금 말씀하셨는데 시설물 정비는 정밀안전진단이나 점검을 하고 나서 예산이 수반되는 보수작업을 해야 되는데 이런 것들을 저희들이 요구를 하고 있습니다만 시의 재정형편으로 봐서 예산이 전부 요구하는 만큼 반영이 안 되고 있는 것이 현실입니다.

○梁承根 委員 그렇기 때문에 대전시의 시설물 유지·보수율이 다른 시·도에 비해서 엄청 낮습니다.

그러면 대전시가 안전불감증에 걸려 있다는 것으로 해석할 수 있지 않습니까?  
성수대교 사건이 그냥 일어난 것은 아니지 않습니까?

그것을 거울삼아서 시민들이 안전하게 이용할 수 있고 기능을 보존해서 장기

적으로 교량의 수명을 연장한다면 예산절감 효과도 있는 것이 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 하여간 그런 점에서는 저희들이 예산부서와 적극적으로 반영을 해나가고 있습니다.

○梁承根 委員 좀더 적극적으로 해야 될 필요가 있다고 생각을 합니다.

이상 질의를 마칩니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

마지막으로 정리를 하겠습니다.

시내버스운송원가 관리지원 1억 1,000만 원이 인건비이지요?

○交通建設局長 金權植 예, 맞습니다.

○委員長 吳榮世 버스조합 전무이사하고 직원 인건비이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 신설된 것은 아니고?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 그리고 수입금이 그날 들어오면 봉인을 하지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 그래서 그 다음날 또 확인을 하지요?

○交通建設局長 金權植 그날 확인을.

○委員長 吳榮世 현금에 대해서니까 확인을 할 거 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 예, 저녁 때 봉인을 하고 그 다음날 아침에 수입금 확인원들이 현장에서.

○委員長 吳榮世 그간에 확인하는 사람이 연간 4,340명이, 연간으로 따져서.

○交通建設局長 金權植 연인원이.

○委員長 吳榮世 연인원이.

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 이게 시간계약직을 써서 2억 원을 지출했지요, 그동안에?

○交通建設局長 金權植 2억 7,000만 원입니다.

○委員長 吳榮世 2억 7,000만 원인데 이번에는 2억 원을 가지고 사회단체에 이걸 위탁을 주겠다는 얘기 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 결정이 됐습니까, 사회단체?

○交通建設局長 金權植 지금 현재 주부교실로 저희들이 그동안에.

○委員長 吳榮世 아, 주부교실로.

○交通建設局長 金權植 예, 4개 단체를 협의한 결과 주부교실에서 하는 것으로 결정이 됐습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 이번 행감 기간 중에 시민제보가 수십 건이 들어왔는

데 대부분이 시내버스기사들이 불친절하다는 것이 대부분입니다.

그래서 지금 평가단을 운영하고 있지요, 280명?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 이분들에 대한 경비가 3,800만 원이네요, 보니까.

그런데 실상 우수한, 친절한 기사한테 지금 시상을 하고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 표창을 주고 포상도 하고 보너스도 주고 하는 모양이에요.

그런데 실상 버스기사들한테 친절교육도 중요하지만 자발적으로 하는 정신교육이 더 중요하다고 생각이 듭니다.

이것을 앞으로 더 심혈을 기울여서 해주시기 바라고, 또 택시에 보면 카드결제기를 설치해 주지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 한 60만 원 되는데 우리 시에서 보조하는 건 30만 원 보조하는 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 금년도에 그게 단가가 상당히 싸졌어요.

그리고 콜시장이 금년도부터 활성화되기 시작해서 지금 20만 원 정도의 단가면, 물론 운영비는 매월 한 달에 4~5만 원 정도 내는 것으로 조건을 해서 하고 있습니다만.

○委員長 吳榮世 시에서 30만 원 보조하는 예산으로 책정이 되었지요?

○交通建設局長 金權植 당초에 그렇게 돼 있습니다만 나중에 2차를 하고 나온 결과가 10만 원 정도만 보조를 해주는 정도로 저희들이 견적이 나오고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 카드결제 수수료가 5,000원 미만으로 이용했을 때만 하는 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 그런데 대개 보면 요새 요금인상이 되다보니까 2,300원에서 5,000원만 올라가면 그냥 몇 발자국 가면 다 올라가는데 꼭 5,000원 미만만 할 필요가 있는가, 1만 원 정도 미만으로 하는 게 적정하지 않는가 이렇게 생각이 돼요.

○交通建設局長 金權植 물론 택시경영환경개선에서 보다 적극적인 방법으로 선택을 한다면 그런 차원으로 갈 수 있겠습니다만 지금 내년도에 여러 가지 택시고급화 문제라든지 카드수수료 지급 문제라든지 콜 수수료의 지급 문제 이런 것 가지고 전반적으로 하니까 연간 발생하는 금액이 한 12억 원 정도에 달하기 때문에 작년에 비해서 아주 엄청난 재정의 증가를 가져오고 있다고 봅니다.

그래서 그 정도라도 우선 해주게 되면 시민들 차원에서도 큰 불편은 없지 않겠느냐, 물론 많이 해줄수록 더 개선이 될 것으로 보고 있습니다만 재정적인 한

계 문제 때문에 그렇게 저희들이 걱정을 했습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 용운동 갯길공사가 10억 원이 책정됐는데 원래 15억 원을 요구한 금액이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 부족되는 것은 앞으로 추경에 더 확보할 수 있겠지요?

○交通建設局長 金權植 그동안에 예산실의 얘기는 아직까지 거기 보상비라든가 이런 것들을 확정적으로 산출하기 어렵기 때문에 금년도에 일단 10억 원 정도 계상해 놓고 보상비 감정하고 나서 보상비의 산출결과라든지 공사비나 이런 것을 봐서 단계적으로 검토를 해나가야 될 필요가 있습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 작년도에 시민보험 5억 9,000만 원을 했는데 이번에는 3,500만 원이 더 증가가 됐어요.

그렇지요, 금년도?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 작년에 보험금 지급한 금액이 어느 정도 됐습니까?

○交通建設局長 金權植 작년도에 발생건수가 한 230건 정도 발생이 됐고요, 이 중에서 나간 금액이 전체가 저희들이 당초에 지급하던 보험금액이 5억 6,000만 원인데 지금 시민들한테 들어간 수혜금액이 2억 원 정도, 1억 9,700만 원 정도 나타나고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 우리가 한 6억 원 정도 보험을 들어서 1억 9,000만 원 정도 수혜를 봤다는 얘기입니다.

그렇지요?

○交通建設局長 金權植 예, 2억 원 정도.

○委員長 吳榮世 대개 보험을 들 때는 적은 돈을 가지고 크게 효과를 보기 위해서 보험을 드는 것 아닙니까?

시민들한테 그런 만큼.

○交通建設局長 金權植 그런데 그렇게 되면 다음에 전년도 보험금의 지급실적이 반영돼서 보험수가가 늘어나게 돼 있습니다.

쉽게 말씀드리면 교통사고를 많이 낸 사람들이 그 다음해에 보험금 증액이 되듯이 이것도 마찬가지입니다.

그래서 어차피 보험회사는 그런 앞으로 예측 불가능한 이런 쪽의 수익성을 담보로 운영하는 게 보험의 성격이 되기 때문에.

○委員長 吳榮世 아니, 그런데 우리가 얘기하는 것은 작년도에 6억 원 정도 보험을 들었는데 수혜는 1억 9,000만 원을 보았는데 보험료가 3,500만 원이 더 늘어날 필요가 있느냐 이런 점을 얘기하는 거예요.

그렇지 않아요?

6억 원을 우리가 보험을 들어서 1억 9,000만 원을 받았어요.

그런데 지금 또 3,500만 원이 증가되는 이유가 뭐냐 이거예요.

○交通建設局長 金權植 죄송합니다.

이 수치를 정정하겠습니다.

아까 9월 수치를 말씀드렸는데요, 지금 11월 9일까지의 현재 건수가 277건이고 보험금 지급내역이 2억 8,600만 원입니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 2억 8,000만 원이네요.

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 알았습니다.

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 교통건설국 소관 예산안에 대한 질의 답변을 종결코자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 2010년도 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출예산안 중 교통건설국 소관 사항에 대한 질의 답변을 모두 마치겠습니다.

동료위원 여러분, 오늘 의사일정을 모두 마쳤으므로 산회코자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(12시 27분 산회)

#### ○출석위원

오영세 권형례 양승근 전병배  
곽영교 심준홍

#### ○출석전문위원

전문위원 연정수

#### ○출석공무원

교통건설국장 김권식  
교통정책과장 유세종  
대중교통과장 강철구  
운송주차과장 유광훈  
건설도로과장 이승무  
방재과장 김명길  
도시철도기획단장 임철순  
차량등록사업소장 유명동

#### ○기타출석자

대전도시철도공사사장	김종희
대전도시철도공사영업본부장	차준일
대전도시철도공사시설본부장	김동수