

## 산업건설위원회회의록

제 184 회

제 2 호

대전광역시의회사무처

일 시 : 2009년 9월 4일(금) 오전 10시

장 소 : 산업건설위원회회의실

### 의사일정

#### 제184회 대전광역시의회(임시회) 제2차 위원회

1. 2009년도 제2회 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출 추가경정 예산안(계속)
  - 가. 교통건설국 소관
  - 나. 도시주택국 소관
  - 다. 건설관리본부 소관

### 심사된 안건

1. 2009년도 제2회 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출 추가경정 예산안(계속)

.....	1면
가. 교통건설국 소관.....	1면
나. 도시주택국 소관.....	1면
다. 건설관리본부 소관.....	1면

(10시 09분 개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제184회 대전광역시의회 임시회 제2차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

#### 1. 2009년도 제2회 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출 추가경정 예산안(계속)

가. 교통건설국 소관

나. 도시주택국 소관

다. 건설관리본부 소관

○委員長 吳榮世 오늘은 당위원회 소관 2009년도 제2회 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출 추가경정 예산안 중에서 교통건설국, 도시주택국, 건설관리

본부 소관 예산안에 대한 일괄 질의 답변을 실시하겠습니다.

교통건설국, 도시주택국, 건설관리본부 전체 소관 예산안에 대해서 질의하실 위원님께서서는 말씀하여 주시기 바랍니다.

곽영교 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

설명자료 95쪽 교통안전체험교육센터 건립과 관련해서 사업이 계속 지연되고 있는데 그 사유가 무엇이며 경찰청 자체재원 부족으로 국비지원이 늦고 있다고 하는 것은 사업지연 이유로서는 좀 궁색한 일이다, 그래서 본 사업은 대전시민에게 혜택이 돌아가는 사업으로 추진을 적극적으로 할 필요가 있는데 여기에 대해서 국장님께서 답변을 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 교통안전체험교육센터는 2004년도 당초 경찰청에서 건립계획을 수립했습니다만 당초 사업비 340억 원 정도를 투입해서 2007년도 준공을 목표로 추진을 해왔습니다.

그런데 경찰청에서 관리하는 자동차교통관리개선특별회계 재원이 감소가 되었고 2007년도에 이 특별회계가 소멸이 돼버렸습니다.

그래서 경찰청 자체에서 예산을 확보하는데 한계가 있기 때문에 결국은 일반회계에서 재원을 받아서 이 사업계획에 투입하는 문제로 해서 사업비가 당초 예정에 비해서 축소해서 지원을 해줘야 되는 것이 사실입니다.

그렇다보니까 공사기간도 3년 늘어났고 그에 따라서 물가조정비용이 40억 원 정도가 현재 증가되고 있습니다만 여하튼간 금년도에 일부예산을 지원 받고 내년도에 30억 원 정도를 받게 되면 물가조정분 40억 원 제외해 놓고 체험관 운영이 가능하기 때문에 저희들이 임시처방책으로 해서 내년도에 부분적인 국비지원을 받아서 임시로 개통을 해서 운영을 해나갈 계획입니다.

○郭泳敎 委員 알겠습니다.

조속하게 적극적으로 해주시기 바라고요, 지금 자전거와 관련해서 우리 시도 역점적으로 하고 있는데 지난번에 산건위에서 에트리도 갔다가 왔습니다.

그런데 여러 가지 논란이 있을 수 있어요, 해석상에.

한 대당 400만 원 정도 들어가는 비용 그 다음에 유지하려면 한 대당 30만 원 정도 계속적으로 매년 유지비가 들어가는데 그렇게 되면 한 100~200대 할 것이 아니고 한 5,000대를 한다고 하면 상당한 액수가 매년 유지비로 들어가고 또 초기 시설자금으로 들어가게 되어 있거든요.

그랬을 때 자전거라고 하는 하나의 문화, 또 여러 가지 환경적인 요인 이런 것을 생각한다면 그것을 감수하고 할 수는 있겠습니다만 어떤 측면에서는 이렇게 생각해 볼 수가 있어요.

자전거가 결국은 분실 당하고 예를 들어서, 그것 소모품 아닙니까, 엄밀히 따

지면.

그런 소모품을 매년 유지비를 들여가면서 꼭 해야 되나?

차라리 매년 5,000대를 사서 한다고 해도 그것이 그것 아니겠느냐라고 극단적으로 얘기할 수가 있거든요.

우리가 그렇게 되었을 때 고철화되어서 주변에 유기되고 그러한 경우가 있겠지만 얼른 수거해서 다시 재생산할 수가 있습니다, 고쳐서 다시 할 수도 있고.

과연 어떤 것이 경제적인 면에서 효율성이 있는 것인지, 또 경제적인 것만 고려할 수는 없겠지만 그런 여러 가지를 비교검토를 해서 정책을 해야 될 것 같아요.

그 부분에 대해서 국장께서 어떤 생각을 가지고 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 그것은 위원님께서 말씀하신 대로 무인대여자전거시스템을 도입하기 전에 이런 공영자전거를 운영하기 위해서는 나름대로 극복해야 될 여러 가지 도덕적해이 문제라든지 또 여기에 투입되는 코스트라든지 이런 것들을 비교해서 판단을 해야 될 문제가 나오겠습니다만 저희들의 기본방향은 앞으로 물론, 저렴한 자전거 한 대로 전 시민들이 골고루 쓸 수 있도록 일시에 재원을 투입해서 지원하는 방법도 있겠습니다만 이런 공영자전거가 보편화되고서 대중교통 차원에서 생활교통의 한 축으로 끌여가기 위해서는 시민들이 극복해야 되는 여러 가지 문화적인 측면이 상당히 많이 있다고 봅니다.

그래서 그런 측면들도 앞으로 저희들이 고려를 하겠거니와 일단은 무인대여시스템에 들어가는 개발비용을 상당히 줄이는 데 역점을 두겠습니다.

창원이나 울산시 같은 경우에는 자체 개발한 시스템이 현재 대당 개발비용이 약 400만 원 정도 투입이 되고 있습니다만 저희들은 아시다시피 에트리하고 협약을 체결해서 현재 한 200만 원 정도 이하로 단가를 낮추고 있고 앞으로 대량생산이 되면 이보다 더 이하로 다운시킬 여러 가지 여지가 있기 때문에 이런 측면에서 여러 가지 균형 있게 판단을 해서 앞으로 추진해 나갈 계획입니다.

○郭泳敎 委員 목적과 추진은 좋아요, 그런데 200만 원이라고 해도 한 대당 200만 원을 들이는 것입니다.

400만 원에서 200만 원으로 줄어든다면 다행인데, 그랬을 때 그것이 그대로 고장이 안 나고 간다는 보장이 없어요.

제가 볼 때는 고장이 있을 것 같아요, 시민들이 아무래도 사용을 하는데 내 것 같이 생각을 앓거든요.

그렇다 보면 책임의식이 없이 심지어는 파손해서 가져가는 경우도 있을 수 있고 그렇다 보면 굉장히 낭비가 될 가능성이 클 것 같다는 생각이 들어요.

○交通建設局長 金權植 보충설명을 드리자면 제가 아까 200만 원 가격을 말씀드렸습시다만 자전거 한 대당 200만 원이 아니고 설치비용과 그 다음에 이것을 주로 도시철도역사하고 시내버스정류장에 설치를 하게 되면 도로를 굴착해서 통

신선로에다 매설하는 비용, 그런 공사비까지 전부 포함시켜서 자전거 한 대에 분사를 시켜서 나오는 가격인데 이런 기초시설비를 빼고 나면 150만 원 이하로 가격이 떨어질 것으로 보고 있고요.

그리고 이 비용은 일반재원으로 하기보다는 민자사업을 앞으로 유치해서 처음에 들어가는 투자비를 전부 민자가 부담을 하고 그리고 나서 대신 시에서는 광고 수입실태라든지 민간사업자가 필요한 것을 지원을 해주고 또 거기에 따른 관리도 민간사업자가 맡아서 나가는 것으로 저희들이 그렇게 계획을 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 민자로 한다면 다행이죠, 그런데 과연 광고의 효과가 얼마가 있을지 모르지만 민자가 전액부담해서 하겠습니까?

사실은 이것을 가지고 하지 말라는 것은 아니에요, 그런데 사실 그런 우려가 많은 것이 사실이에요.

한번 시작을 하면 엄청난 예산이, 계속 유지비 한 대당 200만 원 들어가면 이것이 됩니까?

자전거 한 대는 20만 원인데 쉽게 얘기하면, 설치비용이, 그 전자시스템을 설치하는데 200만 원 들어간다는 얘기인데, 그 부분을 신중하게 생각을 해야 될 것 같아요.

그것은 좀더 고민해 주시고 우리 유등천 좌안도로, 이것은 예산하고 관계 없는 데 건설관리본부장께서 답변하실 사항인지 모르겠습니다.

지금 주민들의 민원이 많습니다.

본 위원도 오후에 거기에 가야 되는데 당초에 설계된 것보다도 당초 주민들과 약속이 다르다 해서 어제 주민들이 왔다간 것으로 알고 있는데, 왜 설계변경이 되면서 안쪽 도로에 침범한 것 같은데 그렇게 될 수밖에 없습니까?

○建設管理本部長 徐文範 건설관리본부장 답변을 드리겠습니다.

좌안도로 건설계획에서 좌안도로 본 도로 뒤편에 주민들의 주택지가 있는 이면도로에 관한 사항 때문에 발생한 민원입니다.

본 도로 개설 도로폭을 유지하자면 이면도로 폭이, 과거에 민원발생된 지역이 4.4m로 되어 있습니다, 과거의 이면도로는.

그러니까 그 도로를 이용해서 자가용들이 주차장으로 이용을 했던 곳이죠.

그런데 제방도로, 좌안도로를 만들다 보니까 그 부분이 4.4m에서 3.5m로 이면도로가 축소되는 상황이 되고 보니까 주차하는 면적이 없어지게 되죠.

그렇게 됨으로 해서 발생하는 민원입니다.

○郭泳敎 委員 그것이 주차만 안 되는 것이 아니고 일부에서는 교회 진·출입 지장이 많다.

그리고 90cm 정도 줄어드는 것으로 되어 있는데, 지금 답변하시길.

당초에는 2m를 줄이겠다고 해서 강력하게 항의를 했더니 또 90cm로 줄어들고

이렇게 초기의 대응이 왔다갔다하는 부분이 잘못된 것 같아요.

그래서 강력하게 항의를 하면 줄여주고, 무슨 뭐 주든지 이렇게 하면.

이것이 정책을 끝까지 추진해 나가든지 설득을 하든지 해야 되는데 항의를 하면 좀 완화해 주고 이러니까 더 항의해서 아예, 조금이라도 손해볼 수 없다는 생각을 가지고 있는 거예요, 주민들이.

그것을 왜 초기에 그렇게 대응을 하셨어요?

○建設管理本部長 徐文範 공사진행 과정에서 오해를 할 수 있는 부분인데, 처음에 설계된 상태에서 공사 발주하고 실질적으로 현장여건에 정확히 맞추어서 시공측량을 한 결과 그렇게 변화될 수 있는 여건이 발생된 것입니다.

그 부분에 대해서 주민들이 사전에 충분한 설명이 되었더라면 또 오해가 없을 수도 있는데 그런 부분에 대한 오해가 발생된 것 같습니다.

○郭泳敎 委員 이면도로, 본 도로가 사실은 2단계로 해서 하려고 했던 것을 상단도로 4차선으로 하는 것이 아닙니까?

○建設管理本部長 徐文範 그렇습니다.

○郭泳敎 委員 그래서 그것을 늘리기 위해서 국토관리청하고 그동안 협의를 지루하게 1년 이상 한 것으로 알고 있어요.

그러면 지금 넓히도록 한 부분을 좀더 넓힐 수는 없습니까?

그래서 이쪽 이면도로를 훼손하지 않고 침범하지 않을 수 있는 방법은 없습니까?

○建設管理本部長 徐文範 결국 넓힌다는 부분은 하천 쪽으로 도로를 넓혀야 되는 부분인데 지금 그 부분은 전반적인 추세가 하천 쪽으로 시설물이 침범하는 것은 거의 협의가 안 되는 사항입니다.

현재 2단 도로로 되어 있는 것을 합쳐서 제방도로로 만들게 되는 것도 말씀하신 대로 지리할 정도로 협의한 결과로 그 범위까지 된 것인데 그 범위를 국토관리청으로 하여금 양보를 받을 수 있다는 것은 거의 지금으로써는 이미 그러한 단계는.

○郭泳敎 委員 양보를 받았어요, 지금까지 해서 어느 정도?

○建設管理本部長 徐文範 2단 도로를 1단 도로로 만들면서 그쪽에 호환블록을 설치해서 도로를 확보하는 것으로, 종전에 호환블록도 허용을 안 했었습니다.

그 부분은 호환블록으로 설치하는 것으로 양보를 받았기 때문에 2단 도로를 평면도로로 만들 수 있었던 것입니다.

그 부분은 양보를 받았는데 더 그것이 밖으로 나갈 수 있는 현재 상황은 되지 않습니다.

현재 공사진행 정도가 호환블록은 거의 90% 시공이 완료된 상태고.

○郭泳敎 委員 지금 주민들의 반응을 예측해 보건데 아주 강력하게 대항할 것 같아요.

거기에 대한 대책이 있습니까?

○建設管理本部長 徐文範 지금 말씀하신 강력하게 저항하는 이유는 두 가지 말씀인 것 같습니다.

내면적인 얘기는 도로상에 주차를 했었던 주차공간이 없어졌기 때문에 하는 얘기지만 표면적인 얘기는 출입로가 3.5m 도로폭에서 진·출입하는데 우회전, 좌회전하는 것이 불편하다 그 부분인데 그 부분은 저희도 공감을 합니다.

종전에 4.5m였기 때문에 충분했던 부분이 3.5m로 도로 규정된 폭으로 줄다보니까 그 문제가 발생한 것입니다.

그 부분은 현장조사를 면밀하게 해서 여러 가지 다른 대안도 고민은 하고 있습니다.

그 부분 좀더 확보해서 우회전, 좌회전이 될 수 있는 원활한 방법이 있을까…….

○郭泳敎 委員 저도 고민해서 아이디어를 내본 것인데 이면도로다 보니까 낮잖아요, 지대가.

○建設管理本部長 徐文範 그렇습니다.

○郭泳敎 委員 안쪽을 파서 할 수 있는 방법이 있지 않나 하여튼 여러 가지 방안을 생각해서 고민을 하셔야 됩니다.

무조건 밀어붙이는 방식도 안 되고 또 주민들이 반대를 하면 아무 것도 못 해요.

사실은 도로를 내서, 물론 주민들도 주민들 자기의 이익만 생각해서는 안 되겠지요, 당연히.

그런데 도로가 생겨서 전체 시민들한테는 좋겠지만 또 그 지역 주민들에게 불편을 주거나 재산적으로 여러 가지 손해를 주게 되면 그것도 또 해서는 안 되는 것입니다.

무조건 하라는 것은 안 되는 것이고, 얼마 안 되는 주민들이기 때문에 충분히 방법을 생각하면 나올 수 있지 않을까 생각을 해요.

잘 처리해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 예.

○郭泳敎 委員 도시주택국장 이번에 우리가 30% 그린벨트 완화해서 7.2km<sup>2</sup>인가 할 수 있잖아요.

○都市住宅局長 朴月嬾 예.

○郭泳敎 委員 지난번에 경청회도 한 것으로 알고 있는데 그린벨트 완화하는 기준이랄지 추가로 하는 것에 대한 이런 것이 있습니까?

지역적으로 정해진 바라든지, 아니면 어떤 기준을 가지고 할 것인지?

○都市住宅局長 朴月嬾 그린벨트가 2020광역시계획에서 현재 조정이 가능하다고 그린벨트를 풀어서 쓸 수 있는 총량이 24km<sup>2</sup> 현재 가지고 있습니다.

그런데 이번에 광역도시계획변경을 통해서 24km<sup>2</sup>의 30%인 7.2km<sup>2</sup>를 더 확보하는 그러한 기본계획변경을 하고 있습니다.

종래에는 광역도시계획에서 조정이 가능한 지역을 위치표시를 했었습니다.

예를 들어 둔곡, 신동 같은 지구도 위치가 표시되어 있지 않습니까?

그런데 그 부분을 다 없앱니다, 없애고 총량으로 받아서 실제로 필요한 부분부터 공영개발에 의해서 개발계획을 세우면 국토부장관의 승인을 받아서 해제해서 쓸 수 있도록 그런 체제로 바뀌게 됩니다.

그래서 지금은 위치가 약간 무의미해지고 총량으로만 실제로 개발가능성이 있고 사업성이 있는 부분부터 개발할 수 있도록 여건이 바뀌는 것입니다.

○郭泳敎 委員 글썄 그렇게 하는데 어차피 푸는 것은 우리 시가 풀어 줄 것이 아닙니까, 어느 지역을 정해서.

○都市住宅局長 朴月燦 예.

○郭泳敎 委員 어떤 기준을 가지고?

○都市住宅局長 朴月燦 아무래도 위치표시는 없어지지만 종래에 받았던 조정가능지역 위치 자체가 그린벨트에 1등급부터 5등급까지 생태자연보호로 구분이 되어 있는데 보통 1, 2등급은 어렵습니다.

그것은 불가능하고요, 보통 3등급에서 5등급에 해당되는 지역을 대상으로 하고 있고 1, 2등급 중에서도 2등급 지역 중에서 경지정리된 농지가 있어요, 그것은 무조건 2등급으로 분류되어 있는데 그런 부분은 정부에서 방침이 실제로 녹지로서의 보전가치가 작은 부분에 대해서는 과감하게 풀고 그 대신 녹지로서의 가치가 있는 부분은 공공에서 하는 부분도 예를 들면 공공청사, 박물관, 시립미술관 이런 것들은 공공에서 가능했었거든요.

이번에 8월 7일자로 법이 바뀌어서 그런 것은 아예 불가능하게 되었어요.

그래서 녹지로서 보전이 가능한 부분은 더 강력하게 규제를 하고 실제로 녹지로서 가치가 없는 농경지 같은 경우에는…….

○郭泳敎 委員 원론적인 답이죠, 그런데 예를 들어서 등급도 같은 등급이 지역적으로 많이 산재할 수 있잖아요?

○都市住宅局長 朴月燦 그렇습니다.

○郭泳敎 委員 이를테면 동구, 서구, 중구 많이 있겠습니까?

그랬을 때 같은 등급이 여기저기 있을 때 어디를 기준으로 푸는가 그것도 사실은 시혜적이고 혜택이에요, 이것은.

○都市住宅局長 朴月燦 그런데 이런 것은 있습니다.

산업용지나 이런 것으로 개발을 하려고 하면 일단 규모경제가 뒷받침되어야 되니까 그런 쪽에서.

○郭泳敎 委員 그러니까 예를 들어서 산업단지를 우선적으로 한다든지 아니면

우선순위가 아니면 등급에 따라서, 등급도 등급이지만 주변의 여건이라든지 이런 것을 본다든지 이런 기준을 나름대로 가지고 있을 것 아닙니까?

공개하기 어려우면 어렵다고 하시고, 원론적인 얘기는.....

○都市住宅局長 朴月燦 아닙니다, 그것은 아니고요, 우리 시에서 지금 현재 약간 급하게 우선순위를 가지고 있는 것은 잘 아시는 것처럼 첨단의료복합단지 후보지였던 신동, 둔곡 그 일대에 산업용지를 확보하는 것을 우선순위로 잡고 있고요, 그 다음에 지금 월드컵경기장 주변이라든지 아니면 관저지구 어느 정도 규모가 되는, 민자유치가 가능한 부분에 대해서 주안점을 두고 하고 있습니다.

○全炳培 委員 그 부분에 대해서 제가 보충질의를 드리겠습니다.

방금 광영교 위원이 그린벨트의 합리적인 조정방안을 질의하셨습니다.

그 부분에 대해서 본 위원이 몇 가지만 더 질의를 하겠습니다.

우리가 물론 총량으로 관리합니다, 우리 대전광역시도 그린벨트를 조정가능한 지역이 24km<sup>2</sup>입니다.

30%를 더 해지할 수 있다, 7.2km<sup>2</sup>면 대전광역시가 총량으로 관리할 수 있는 총량은 31.2km<sup>2</sup>가 될 것입니다.

이미 기이 해제가 된 것도 많이 있겠지요, 총량 그 부분에 대해서.

얼마가 그 동안 해제가 되었습니까?

○都市住宅局長 朴月燦 약 30% 정도가 풀렸습니다.

예를 들면 집단취락지구라든지 아니면 국민임대주택을 짓는 노은3지구, 관저4지구 이런 지역이 정책적으로 풀렸습니다.

○全炳培 委員 10km<sup>2</sup>는 풀렸다는 얘기죠?

○都市住宅局長 朴月燦 예, 그 정도 대략적으로 풀렸습니다.

○全炳培 委員 그 부분은 R&D특구 2단계 신동, 둔곡 지역은 포함이 안 된 것이겠죠, 그 부분은.

○都市住宅局長 朴月燦 거기는 현재 개발계획을 아주 구체적으로 밟고 있는데가 37% 정도 그 정도밖에 안 됩니다.

그런 부분에 둔곡, 신동 이런 부분들이.

○全炳培 委員 그것 떼고 나면 얼마 가량 남습니까?

○都市住宅局長 朴月燦 24km<sup>2</sup> 중에서 실질적으로 한 65~66% 정도가, 30% 정도는 완전히 풀렸고요, 그 다음에 30한 6, 7% 정도는 지금 현재 구체적인 개발계획을 밟고 있습니다.

○全炳培 委員 그런데 본 위원이 주장하고 싶은 것은 좋습니다, 대전이 전체 면적 540km<sup>2</sup> 중에 58%인 308km<sup>2</sup>가 현재 그린벨트지역입니다.

일부 다른 광역시에 비해서 그린벨트 비율이 높은 것만은 사실이죠?

○都市住宅局長 朴月燦 예, 그렇습니다.



○全炳培 委員 상당히 높죠?

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○全炳培 委員 그렇다면 우리가 공익목적을 위해서 일부에 그린벨트를 풀 필요성이 있습니다.

임상이 양호하다든지 아까 국장께서 답변하신 대로 환경등급이 뛰어난 곳은 풀 수가 없겠지만 원래 그린벨트를 지정할 때 목적에 부합되지 않은 그런 토지들이 많이 있어요.

그런 것은 우리가 과감히 풀 필요성이 있다, 그럼에도 불구하고 그것이 유성구에 지나치게 편중되어 있다, 중구나 대덕구나 서구는 상대적으로, 물론 총량관리에 위치표시가 안 되어 있기 때문에 그 지역도 필요에 의해서 풀 수는 있겠지만 현재 시가 추진하는 것을 보면 유성에 거의 편중되어 있고 중구 같은 경우는 불과 0.1km<sup>2</sup>도 안 되는 것 같아요, 그렇게 아쉬운 점이 있는데 그것을 지역간 균형발전 차원에서도 다른 구도 적정히 배정해 주는 것이 좋지 않겠는가 하는 것이 본 위원의 생각인데 그 부분에 대해서 국장님 생각은 어떻습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 지역간의, 구간의 형평성 문제를 당연히 고려해야 된다고 봅니다.

다만 제가 아까 잠깐 말씀을 드렸습시다만 그린벨트라는 것은 사실은 지금 현재 공영개발 방식으로만 가능하고 개발했을 때 어느 정도 사업성이 나와야만 가능합니다.

현재 우리 도시공사에서도 몇 군데를 검토하고 있습니다만 풀어서 사업을 하자고 해도 사실은 못 하겠다는 부분들이 많이 있어요.

그리고 잘 아시는 것처럼 대덕특구 1단계 같은 경우에도 토지공사에서 지금 추진하고 있지만 추진과정에서 상당히 난항이 있었습니다.

왜냐하면 그린벨트조차도 사실은 지가가 굉장히 많이 올라있기 때문에 실제로 산업용지로 공급을 하게 되면 적어도 공급가격이 200만 원을 넘어서는 아무런 가치가 없는 현실이기 때문에 그런 부분을 맞추다 보니까 도저히 안 나옵니다.

그런 경우가 많이 있어요, 그렇다 보니까 동구라든지 중구에 산재해 있는 소규모의 그린벨트를 푸는 데는 상당히 어려움이 있습니다.

그래서 다만 그런 부분들은 균형발전이나 그런 시각에서 관에서 기반시설 같은 것을 지원을 더 해서 사업성을 맞추는 방향으로 검토가 되어야 될 것 같습니다.

○全炳培 委員 지금 소위 말해서 우리가 그린벨트를 애당초에 지정할 때는 목적성이 있지 않겠습니까?

그런데 지금 여러 가지 도시의 변화를 통해서 우리가 굳이 이런 지역까지 그린벨트를 지정할 필요성이 있었겠느냐?

물론 그때 당시에는 필요성이 있어서 지정을 했겠지만 도로가 광로에 접해 있

다든지 그래서 소위 말하는 자투리땅이다 이렇게 얘기를 할 수 있어요.

본 위원이 그날 공청회 석상에서도 지적을 했습니다만, 오늘 예산을 다루기 때문에 그 문제는 사실 광영교 위원님이 질의를 했기 때문에 마저 이 문제를 끝내려고 합니다.

지금 1만 제곱킬로미터의 일부 자투리땅 같은 것을 해제할 수 있는 법적근거가 있지요?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 요즘 좀 완화되었습니다.

○全炳培 委員 완화가 되었지요?

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○全炳培 委員 유성 구암역 앞에 자투리땅 8,000km<sup>2</sup> 정도 되는 땅이라든지 대덕테크노밸리 내의 일부의 땅, 이런 땅은 시가 전부 조사를 해서 그런 곳이 몇 군데인지 이런 데까지 개발압력은 높고, 굳이 이런 데까지 그린벨트를 지정할 필요성이 있느냐면 과감히 풀 필요성이 있습니다.

그것을 시에서 풀자면 어떤 생각을 가지고 있을 것이냐 하면 일부 지역은 특혜를 주는 것이 아니냐라는 시비도 할 수 있습니다.

그러나 그것이 무섭다고 해서 굳이 그린벨트를 우리가 그쪽에 지정할 필요성이 없는 그런 지역을 우리 시에서는 과감히 해제할 필요성이 있다고 생각을 하는데 아마 그런 곳이 상당히 많이 있을 것입니다, 본 위원이 보기에요.

그런 곳을 전수 조사라든지 그것을 해본 적이 있습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 저희들이 2015도시관리계획재정비를 진행하고 있습니다.

그래서 지금 말씀하신 그린벨트 중에서 특히 기존시가지 인접해서 아주 불합리하게 되어 있는 그런 부분들에 대해서는 이번에 도시관리계획재정비를 통해서 그 부분을 과감하게 조치를 하려고 합니다.

그래서 말씀하신 구암역 앞이라든지 실제로 불합리하게 도로 세부기준 때문에 안 되어 있는 부분들이 상당히 많이 있어요.

거기에 대한 조사를 하고 있고 그래서 이번에 도시관리계획재정비를 통해서 내년도 상반기 정도까지는 아주 불합리한 부분에 대해서는 정리할 수 있도록 그렇게 조치하겠습니다.

○全炳培 委員 오늘 예산안을 다루기 때문에 의견청취의 건이 있지요, 이 문제에 대해서?

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○全炳培 委員 그때 질의를 하도록 하겠습니다.

질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 예, 수고하셨습니다.

계속 질의하여 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 질의를 마치겠습니다.

수고하셨습니다.

○委員長 吳榮世 예, 양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 교통건설국장님께 질의하겠습니다.

시내버스 재정지원에 관해서 말씀드리겠습니다.

사업명세서 437쪽, 기정예산에 대해서 92억 원을 증가시켰는데 사유가 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 금년도에 시내버스 재정지원금의 말씀드리자면 시내버스 재정지원금의 규모가 상당히 매년 증가하고 있는 것이 현실입니다.

그 사유를 먼저 말씀드리자면 시내버스의 승객들이 감소하는, 시내버스의 연계한계상황이라든지 또 도시구조가 자꾸 확대됨에 따라서 운행노선이 증가되고 있고 그래서 현재 운송수입금이 운송원가에 미치지 못하고 있는 것이 현실입니다.

특히 금년도에 재정지원금이 대폭 증가를 하게 된 이유는 작년도 12월 24일 노선개편 시에 좌석버스요금제를 폐지했기 때문에 여기에서 나오는 손실금이 한 62억 원이 되고 있고 그 다음에 통상 시내버스요금을 2년 주기로 인상을 시켜왔는데 작년도에 정부의 공공요금 동결에 의해서 작년도에 인상하지 못했고 아울러 금년도에도 여러 가지 경제난 극복을 위해서 서민생활안정을 위해서 인상을 못 했습니다.

이런 이유로 해서 연간 시내버스운송원가가 1,500억 원 정도 투입되는 것이 현실인데 유가보조금하고 포함해서 수입금이 1,080억 원 정도 손해되기 때문에 420억 원 정도 금년에 저희들이 지원금을 지원해 주는 형편에 있습니다.

그래서 당초 추경에 일부 예산에 계상을 했습니다만 시에서 예산편성 과정에서 전체금을 다 저희들한테 지원해 주지 못하고 본예산에 일부, 그 다음에 1회 추경에 일부분, 그리고 이번 추경에 일부분 그리고 마무리 추경 때도 한 20억 원 정도를 추가적으로 계상을 해야 될 필요가 있습니다.

○梁承根 委員 운송지원금이 운송원가에서 운송수입금과 유가보조금을 뺀 나머지가죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 작년도에 보면 365억 원을 지원해 줬어요, 금년도 예상치까지 포함해서 420억 원, 60억 원이나 더 추가로 지원이 된 것이란 말이에요.

그러면 한 20% 정도가 증가가 되었는데 그 요인은 크게 무엇으로 말씀할 수 있습니까?

○交通建設局長 金權植 아까도 대략적으로 설명을 드렸습시다만 가장 큰 이유는 매년 상승된 원가상승 문제하고 유가상승 그리고 아까 말씀드린 것처럼 시내

버스 노선개편 때 좌석버스요금을 폐지했기 때문에 거기에 따른 손실분이 한 62억 정도 발생이 되고 당초 또 노선개편과 관련해서 개편을 하다보니까 그때 당시에 시민들이 초기에 겪는 불편 때문에 운행노선을 상당히 증가시켰습니다.

그렇다 보니까 운행대수가 늘어났기 때문에 거기에 따른 비용상승도 상당히 포함되었다고 보시면 되겠습니다.

○梁承根 委員 노선개편 후에 운송수입금이 많이 줄었습니까?

○交通建設局長 金權植 운송수입금은 노선개편을 하게 된 가장 큰 목적은 지하철하고 연계를 해서 대중교통통합시스템을 구축함으로 해서 동반적인 상승은 가지고 왔는데 지하철 관계는 현재 수입금이 상당히 증가하고 있습니다만 시내버스 수입금은 총 승객수는 증가를 하고 있고 또 환승할 때의 실 탑승객수도 2, 3% 정도 증가로 나타나고 있습니다만 아까 말씀드린 것처럼 좌석버스를 폐지했기 때문에 그게 연간 60억 원 정도 손실을 가져오기 때문에 현재 실 탑승객수 증가하는 2, 3%가 60억 원 정도를 커버하지 못하고 있기 때문에 하루에 다소 미세하게 요금수입금이 증가하고 있는 것이 현실입니다.

○梁承根 委員 글쎄요, 노선개편 이유가 시민들이 편리하게 이용할 수 있고 이 용승객수도 늘리는 데 하나의 목적이 있는데, 그렇다면 승객수가 많아지면 수입금이 자동적으로 올라가야 할 텐데, 환승하는 것과 좌석버스 요금제가 일반버스 요금으로 했기 때문에, 원인이 그게 맞습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 월별로 수입금 감소 변동 추세현황 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 알겠습니다.

○梁承根 委員 그리고 지난번 6월에 운송수입금 횡령사건이 있어서 대책을 세운다고 했는데 거기에 대한 진행상황을 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 지난번 일부 시내버스회사에서 6명이 운송수입금을 확인하는 과정에서, 직원입니다, 수입금 탈루사건이 있었습니다만 저희들이 이런 사실을 제보받고 경찰청에 고발조치를 했습니다.

경찰청에서 수사한 결과 기소유예처분이 떨어졌기 때문에 개인적인 형사문제에 관해서는 종결짓고 다만 저희들은 회사에서 이 사람들에 대해서 사표를 받은 상태에 있습니다.

그래서 이런 문제를 근본적으로 앞으로 개선하기 위해서는 현재 저희들이 17명을 비전임계약직으로 해서 운송수입금감시원을 매일 순환시켜가면서 시내버스 회사에 나가서 수입금을 확인하는 과정에서 감시를 하고 있습니다.

그래서 앞으로 더 감시원을 확고히 하기 위해서는 이중감시원을 만들 계획입니다.

그래서 각 회사에 CCTV를 별도로 설치해서 이걸 통신망에 연결해서 시 자체에서도 감시원들이 제대로 출근해서 감시하고 있는 것인지, 제대로 수입금 확인 작업이 진행되고 있는지 이런 사항들을 일부러 공익근무요원이라든지 별도 인원을 배치해서 확인해나가고 있고요.

○梁承根 委員 감시를 하기 위한 감시원을 배치하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 현재 운영하고 있습니다.

그리고 앞으로는 저희들이 비전임계약직을 투입해서 운영하고 있습니다만 인원이 비었을 때 여러 가지 채용하는 탄력성 문제라든지 여러 가지 문제가 있기 때문에 보다 이 수입금에 관해서 책임감을 가지면서 정의감을 가질 수 있는 시민단체에 위탁하든지 해서 순환적으로 위탁을 시키는 것으로 저희들이 나름대로 검토해나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 수입금 관리와 재정지원금 관리를 버스회사에서 하고 있고 또 대중교통과에 공인회계사 한 분 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 한 분이 다 처리를 하고 있습니까, 우리 시에서는?

○交通建設局長 金權植 현재 수입금 체계를 간단하게 말씀드리면 수입금 구조가 현금과 카드로 해서 수입금 체계를 크게 구분할 수 있겠습니다만 카드에 의한 수입금 체계는 카드정산시스템으로 해서 온라인으로 하는 과정을 통해서 확인되고 있고요, 현금에 대한 수입금은 아까 말씀드린 것처럼 버스회사 현장에서 파견된 감시원들의, 수입금감시원들의 감독하에서 계수작업을 끝낸 후에 취합해서 관리하고 있습니다만 아까 말씀드린 것처럼 시에 근무하고 있고 있는 공인회계사 직원은 그 업무를 전담하기보다는 시내버스회사에서 여러 가지 경영문제라든지 이런 문제들을 진단해보고 또 개선사항을 발굴하는 이런 일들을 해나가고 있습니다만 이런 수입금체계 확인은 현금을 빼고는 나머지 전부 온라인상으로 해서 정산시스템으로 해서 저희들이 완벽하게 정산해나가고 있습니다.

○梁承根 委員 회계처리가 잘 되고 있다는 말씀입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 공인회계사 한 사람이 13개 회사에 대한, 965대가 되나요?

이런 많은 회계업무를 관리하는 것이 벅차지 않나 싶어서 회계법인을 통한 관리를 하는 것이 타당하지 않나 싶어서 말씀드려보는 것입니다.

시내버스재정지원금이 이렇게 많이 60억 원이나 늘었는데 지난해보다, 내년도에는 어느 정도 증가할 것이라고 예상하십니까?

○交通建設局長 金權植 내년도는 작년도에 시내버스요금 인상을 동결해왔고 금년도에 동결해왔습니다만 내년도에는 불가피하게 시내버스요금을 인상해야 할 것으로 봅니다.

이렇게 되면 약 100억 원에서 80억 원 정도의 수입금 증가가 있을 것으로 보고 그렇게 되면 재정지원금 수준이 약 340억 원에서 360억 원 정도, 작년도 수준이 되지 않을까 전망하고 있습니다.

○梁承根 委員 금년도 수준이 될 것으로 보고 있다고요?

○交通建設局長 金權植 작년도 수준입니다, 한 340억 원에서 360억 원 정도.

○梁承根 委員 더 줄어들 거라고 예상한다?

○交通建設局長 金權植 예, 요금인상을 하니까요.

○梁承根 委員 아, 요금인상을 하면?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 요금인상을 계속 억제할 수도 있는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 시내버스의 재정지원금은 무한정으로 해서 재원을 기반으로 해서 운용하기는 상당히 한계가 있고, 부분적으로 봐서는 수익자부담의 원칙에 의해서 시내버스를 이용하는 시민들이 일부분을 부담하고 예를 들어 서민대중교통의 활성화를 위해서는 일부분을 지방세원을 통해서 보조해주는 것이 합리적인 방향이라고 해서 지금까지 이런 기조를 가지고 운영해왔습니다.

○梁承根 委員 여기에서 운송원가라는 것이 버스회사의 모든 운영비, 인건비 이런 것이 포함되는 것이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그렇다면 우리가 재정지원금을 줄이기 위해서는 운송원가를 줄여야 되겠지요?

버스회사 자체적으로도 원가를 줄이기 위한 자구노력도 필요할 것 같아요.

관리감독도 철저히 해서, 재정지원금이라는 것이 그저 떨어지는 예산은 아니지 않습니까?

다 시민의 세금입니다.

버스회사의 운영상태를 철저히 점검해서 운송원가를 줄여나가는 대책이 필요하다고 보겠습니다.

○交通建設局長 金權植 걱정하고 계시는 부분에 대해서는 저희들도 그동안 2005년도에 시내버스준공영제를 도입해서 운영해나가고 있습니다만 그때 당시에는 운송원가를 지급해주는 구조가 발생주의에 의해서 회사에서 쓰는 대로 지원했습니다만 어떻게 보면 무한책임구조를 가지고 있었습니다만 근래에는 이런 제도적인 모순점을 개선해서 표준원가제를 책정해서 지원하는 문제라든지 또 유류비도 거리에 연비를 환산해서 지급해주기 때문에 이제는 회사의 자구노력이 투입되지 않을 수 없고 회사의 창의성이라든지 책임성을 기반으로 해서 지원해주는 책임경영제를 운영해나가고 있습니다.

○梁承根 委員 사업명세서 439쪽을 봐주시지요.

간단한 질의를 드리겠습니다.

시내버스 유계승강장 설치를 한다고 했는데 버스승강장이 안심센터를 전국 최초로 세 곳을 설치했다고 얼마 전 중도일보에 난 적이 있습니다.

그것이 어떤 시스템입니까?

○交通建設局長 金權植 안심센터요?

○梁承根 委員 안심센터.

○交通建設局長 金權植 통상 시민들이 불편을 겪고 있는 부분들이 외곽지역에 있는 시내버스승강장입니다.

거기는 여러 가지 승객이 안에 와있어도 불이 켜지지 않고 안이 어둡기 때문에 전등시설이 설치가 안 되어 있기 때문에 기사가 운행을 하더라도 승객이 밖에 나와도 눈에 띄지 않는 거지요, 주변이 어둡기 때문에.

그래서 자동센서장치를 만들어서 승객이 셸터(shelter)에 들어가게 되면 감지해서 불이 켜지고 그리고 밖에 경광등을 만들어서 인식할 수 있도록 그런 설비를 해갈 계획입니다.

그렇게 되면 시내버스기사가 운행을 하는 과정에서 셸터(shelter)에 승객이 있다는 사실을 인지하고 거기에서 하차를 시켜서 승객을 탑승시킬 수 있도록 하는 그런 내용입니다.

○梁承根 委員 도착시간을 음성으로 알려주는 시스템도 있지요?

○交通建設局長 金權植 SMS시스템은 시내버스 노선개편을 하고 나서 시민들한테 서비스를 확대해주기 위해서 신청하게 되면 핸드폰에서 버스도착안내시스템을 자동적으로 전송해주는 시스템입니다.

○梁承根 委員 앞으로 확대해서 시설할 계획이 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 계속 금년도에도 확대했고 이런 것들이 편리하다 보니까 지속적으로 신청이 많이 들어오고 있습니다.

○梁承根 委員 이상 질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 원만한 회의진행을 위해서 잠시 정회코자 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 다음 회의는 오후 2시에 속개토록 하겠습니다.

어제는 대전시청에서 여성취업박람회가 성대하게 열린 바 있습니다.

오늘은 11시부터 노인일자리창출경진대회가 시청 본 광장에서 개최될 예정입니다.

항상 시민들의 일자리 창출에 관해서는 우리 의회차원에서도 적극 참여하고 있고 특히 산업건설위원회는 주도적으로 역할을 하고 관심을 갖고 있기 때문에

부득이 오후 회의로 속개하는 것을 양지해 주시기 바랍니다.

정회를 선포합니다.

(10시 52분 회의중지)

(14시 06분 계속개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

오전에는 노인일자리창출경진대회가 있었습니다.

산업건설위원회 전체 위원님들이 참석해서 격려와 관심을 보내주신 데 대해서 감사드립니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

전병배 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 사업명세서 435쪽 도로중앙분리대 설치에 대해서 질의하겠습니다.

기정예산액이 6억 원인데 이번에 3억 원을 증액했어요.

도로에 중앙분리대를 설치함으로써 교통사고를 미연에 방지한다는 목적이 있지요?

대전이 교통사고 1위도시라는 것 아십니까?

얼마 전 언론에 나왔지요?

어떤 이유가 가장 큰 이유라고 국장께서는 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 교통사고…….

○全炳培 委員 1위의 불명예, 대전시가 1위인데 그 근본적인 이유가 어디에 기인한다고 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 전병배 위원님께서 말씀하신 교통사고 1위라는 개념은 총체적인 사고건수는 지난번에 보도된 것처럼 전국적으로 많은 건수가 발생했기 때문에 1위라는 개념도 있습니다만 사망자 건수를 감소시키는 차원에서는 또 전국 1위입니다.

그래서 쉽게 숫자를 들어서 말씀드리면 2007년도에 교통사고로 사망한 사망자 명수가 132명이었는데 2008년도에 19.7%를 감소시켜서 106명이 사망해서 국회교통안전포럼으로부터 선진교통안전대상을 받은 바 있습니다만 부분적으로 미세한 사고건수는 증가된 상황에서 사고건수를 총체적으로 보게 되면 전국 1위라는 숫자개념으로 나올 수 있습니다.

○全炳培 委員 우리가 도로에 중앙분리대를 설치함으로써 무단횡단을 근본적으로 막을 수 있어요.

그런데 문제는 도심의 미관에 관한 문제입니다.

우리가 그동안 규제봉을 사용하다가 중앙분리대가 새로 좋은 디자인이 나왔더라고요.



앞으로도 교통정책과에서는 중앙분리대를 계속 확대보급할 계획을 갖고 있는지, 아니면 금년도 사업으로 마무리할 것인지 어떤 향후 계획을 갖고 계세요?

○交通建設局長 金權植 우선 저희들이 간이형 중앙분리대를 설치하게 된 배경을 말씀드리면 아까도 위원님 설명이 있었습시다만 작년도에 교통사고사망 건수 19.7% 감소를 달성했다 하더라도 발생한 건수는 106명에 달하고 있습니다만 이 중에서 약 51%가 보행을 하다가 무단횡단이나 이런 것을 하다가 사망한 건수가 51%입니다.

주로 이런 것들은 3천만 그루 나무심기와 관련해서 그동안 녹지중앙분리대를 설치함으로 해서 많이 감소했다고 보지만 여건이 그렇지 못한 노퍽이 좁은 데라든지 그런 데는 현재 설치가 안 되어 있기 때문에 우선 시급하게 시민들의 안전과 생명을 보호하기 위해서는 이런 간이형 중앙분리대 설치가 불가피하다고 보고요, 다만 아까 지적하신 것처럼 도시미관에 저해되는 교통신호를 설치한다고 할 때 가급적이면 저희들이 규제봉을 지양하고 전체적인 도시미관을 검토해서 미관에 어울릴 수 있도록 그러나 다만 근본적으로 교통시설물은 도시미관에 동떨어지는 분위기가 있습니다.

노란색과 적색이라든지 검정색을 주로 쓰기 때문에 그렇습시다만 여러 가지 하여간 주변의 경관을 저해하지 않는 시설물을 앞으로 확충해 나가도록 저희들이 관심을 기울이겠습니다.

○全炳培 委員 얼마 전에 본 위원 지역구 동서로4거리에서 목동4거리로 가는 방향에 사망자가 계속 늘고 있어요.

금년에 아마 두 명이 무단횡단으로 인해서, 그쪽이 과속주행을 많이 하기 때문에 제가 교통정책과에 우선 우리 지역에 간이형 중앙분리대를 설치해달라고 건의한 바 있고요, 다만 이런 것이 어쩔 수 없이 도시미관과는 별로 맞지 않아요.

그러나 어쩔 수 없어서 설치하는데 이것이 대개 근처에 횡단보도가 있고요, 보도육교가 있는데도 불구하고 그 길로 안 건넌다는 얘가지요.

무단횡단이 교통사고의 주원인인데 본 위원 생각에는, 좋아요, 어쩔 수 없이 하는 것입니다, 안 할 수는 없을 거예요.

하되 도시경관을 해치지 않는 디자인이 수려한, 기능이 좋은 중앙분리대를 설치해달라 이렇게 주문하고 싶습니다.

○交通建設局長 金權植 예, 충분히 검토해 나가겠습니다.

○全炳培 委員 다음 도시주택국장님께 질의하겠습니다.

사업명세서 481쪽 경관개선사업공사비에 대해서 질의하겠습니다.

금년에 9억 원 예산을 세웠다가 전액 감액했습니다, 이유가 뭐지요?

○都市住宅局長 朴月堧 저희들이 서대전역광장과 광장 일대에 가로변을 정비하는 예산으로 9억 원을 세웠습니다.

금년도 3월에 국토해양부에서 코레일과 같이 서대전역광장환승동선개선사업을 우리한테 통보했어요.

그전에는 그런 부분들이 전혀 인지가 안 됐고요.

일단 그 상태에서 저희는 이미 3월 5일자로 현상공모를 해서 당선작을 확정 한 바 있고, 본예산을 세워서 사업을 추진중에 그 일이 일어났기 때문에 그 부분은 국비예산을 들여서 서대전역광장에 한해서는 가능하다는 소리를 듣고 저희들이 이번에 그 부분은 감하고 다만 서대전역광장 주변의 가로변에 대한 것은 국비지원이 안 되기 때문에 그 부분에 대한 설계는 진행합니다.

그리고 그 부분에 대한 예산은 서대전역광장이 국비를 들여서 한 다음에 내년도에 설계에 따라서 사업을 시행하려고 가로변에 대한 정비사업은요, 그렇게 삭감하는 사항이 되겠습니다.

○全炳培 委員 지난 1월에 경관개선사업 현상공모를 했지요, 당선작이 나오지 않았습니까?

○都市住宅局長 朴月堧 예, 나왔습니다.

○全炳培 委員 그것은 전혀 고려치 않은 것입니까?

○都市住宅局長 朴月堧 서대전역광장은 사실 우리 시의 입장과 국토해양부의 입장이 굉장히 다릅니다.

국토해양부는 택시승강장을 역 턱앞까지 가서 승객들이 바로 타고 가게끔 하는 개념이고, 우리는 약간 옆으로 빼서 광장은 살리고 개선하는 쪽인데 지금까지 합의를 본 것은 국토해양부에서 실제 코레일을 통해서 이 부분을 시행할 때 우리 시의 경관위원회의 자문을 받아서 시행하는 쪽으로 합의를 봐서 추진중에 있습니다.

○全炳培 委員 본 위원이 알기로는 금년 3월 12일 서대전역광장환승동선개선사업 추진이 통보됐다고 알고 있어요.

본 위원이 알기로는 이게 이미 국토해양부에서는 12월에 환승동선개선사업을 추진중에 있었어요.

우리 시가 모르고 있었을 뿐이지요, 그렇지요?

○都市住宅局長 朴月堧 그런데 이 부분이 우리나라 전역의, 구체적으로 결정되지 않고 무작위로 풀개념으로 서서 그 후에 선정작업이 이루어진 그런 내용입니다.

○全炳培 委員 국장께서는 환승동선개선사업이라고 하는 것은 어떤 사업을 얘기하는 것입니까?

○都市住宅局長 朴月堧 국토해양부와 코레일에서는 현재 대전역처럼 내리자마자 역 앞에서 택시가 바로 앞에 서서 승객들이 갈 수 있도록 개선하는데 저희 입장에서 보면 대전역도 위원님도 아시다시피 택시동선 때문에 역의 광장개념이 다 깨져 있습니다.

그래서 저희는 옆으로 돌리자, 광장을 살리자 그동안 3월부터 8월까지 주민들의견도 묻고 전문가의 의견을 들어서 가능한 한 우리 시 안대로 해줬으면 좋겠다고 요청했는데 국토해양부에서는 아직도 그런 식으로 가려고 하고 있어요.

그래서 저희들이 최근에 합의한 것은 그러면 최소한 우리 시 경관위원회나 디자인자문위원회 자문을 받아서 시행하자고 합의한 것이 되겠습니다.

교통측면에서는 사실 빠르게 갈 수 있지만 광장이 깨진다는, 도심의 공공공간이 깨진다는 측면에서는 약간 문제가 있기 때문에 자문을 통해서 최대한 광장의 개념을 살릴 수 있도록 하려고 합니다.

○全炳培 委員 서대전역광장은 그렇다고 하고 주변에 가로변정비사업이 포함되어 있지 않습니까?

그것이 얼마지요, 길이가?

1km인가요?

○都市住宅局長 朴月嬾 예, 그 정도 됩니다.

○全炳培 委員 그것을 전국체전에 대비해서 우리 대전을 방문하는 여러 선수단이나 국제행사도 많이 하고 거기에 대한 일환이 아니었어요?

원래 추진할 때 목적은 전국체전에 대비해서 가로변정비사업을 하려는 계획이 아니었나요?

○都市住宅局長 朴月嬾 그런 것도 일부는 있었습니다.

그런데 저희들이 국비가 6억 원에서 9억 원 정도 투입되기 때문에 그 부분을 무시할 수도 없고, 광장의 디자인과 가로변의 디자인이 매치되어야 하기 때문에 그런 부분을 고심하고 있기 때문에 약간 늦어졌습니다.

○全炳培 委員 그렇다고 해서 이 사업이 없어지는 것이 아니고 내년에 재추진한다는 말씀이지요?

○都市住宅局長 朴月嬾 그렇습니다.

설계는 금년도까지 끝내고 실질적인 착공은 내년도에 하려고 합니다.

○全炳培 委員 우리 지역주민들은 많은 기대를 하고 있었는데 전액 감액돼서 혹시, 궁금했습니다.

○都市住宅局長 朴月嬾 만드시 추진하겠습니다.

○全炳培 委員 사업명세서 382쪽 역세권 재정비촉진사업에 대해서 질의하겠습니다.

이번 추경에 10억 원을 세웠어요.

○都市住宅局長 朴月嬾 예, 이 10억 원은 전액 국비를 받아온 것입니다.

저희들이 시범지구로 선정돼서 역세권지역 내의 기반시설에 대한 실시설계비용으로 10억 원을 받아서 계상한 것입니다.

○全炳培 委員 만약 이것을 못 받았을 경우에 우리 시에 도시및주거환경정비기

금에서라도 지출할 사업 아닙니까?

예를 들어본다면.

○都市住宅局長 朴月燮 저희들이 5월에 촉진계획을 수립해서 고시했는데 지금은 민간사업자들이 기반시설비를 다 부담하도록 설계했습니다.

그런데 지난 2008년도 12월에 「도시재정비 촉진을 위한 특별법」이 개정돼서 시비에서 50%까지 기반시설비를 지원하여야 한다 이렇게 의무적으로 규정이 생겼어요.

그래서 저희들도 최대한 국비를 받으려고 노력하고 있고 이번 추경에는 반영이 안 됐습시다만 며칠 전에 국비를 추가로 124억 원 정도를 확보했습니다.

그런데 역세권에만 들어가는 것이 아니라 현재 진행되고 있는 촉진지구에도 고루 나눠줘야 하는 과제가 있고 앞으로도 확대해서 확보할 생각입니다.

○全炳培 委員 우리 지역에 재정비촉진지구 몇 군데지요?

○都市住宅局長 朴月燮 현재 여덟 군데입니다.

○全炳培 委員 그러면 지난번 국회에서 법이 개정돼서 예를 들어서 촉진지구 내 기반시설에 들어가는 비용을 국비로 지원받을 수 있지요?

○都市住宅局長 朴月燮 10%에서 50%까지입니다.

○全炳培 委員 한 지구당 촉진지구 1,000억 원까지 지원받을 수 있다는 것은 어떤 근거입니까?

○都市住宅局長 朴月燮 법에 그렇게 되어 있습니다,

한 지구당 한도를 그런 식으로 해서 가이드라인이 그렇습니다.

○全炳培 委員 대구나 경북과 대전과의 촉진지구 내 기반시설에 들어가는 비용을 국가가 부담하는 부분이 대전시는 너무 적게 받는다는 지적이 많이 있어요.

예를 들어서 도로 부분에 대해서, 기반시설에 대한 것은 우리 시도 받아올 수 있는데 심지어 대구 같은 데는 공원이라든지 기타 여러 가지 기반시설이 많이 늘어나지 않겠어요?

그런 비용까지 다 받아온다는 얘기인데 그 부분에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○都市住宅局長 朴月燮 이번에 촉진지구 기반시설을 지원해주는 것이 국토해양부도 최근에 지원해주기 시작했습니다.

지난번에도 508억 원 정도를 추가로 지원해주겠다고 해서 기획재정부와 국토해양부가 완전히 합의를 봤는데 그 중에서 24%를 저희가 받아왔습니다, 124억 원 정도를.

그래서 그 부분은 상당히 포션이 크고 그렇게 받게 된 이유는 저희들이 촉진계획을 굉장히 서둘러서, 현재 촉진계획이 완전히 고시된 지역이 역세권이 있고, 선화·용두지구가 있고, 도마·변동이랑 상서·평촌지구 이런 부분은 촉진계획이 거의 완료됐습니다.

그래서 촉진계획의 진도에 따라서 또한 자치구의 재정자립도에 따라서 지원해 줍니다.

이번에는 우리 시와 부산시가 제일 많이 받았습니다.

앞으로도 저희들이 촉진계획사업에 대해서는, 특히 역세권 같은 경우에는 시범 사업지구거든요.

그래서 최대한 50%까지 받을 수 있도록 하게 되면 민간이 사업시행에 참여할 수 있는 가능성이 훨씬 높아지기 때문에 그런 식으로 계속 노력하겠습니다.

○全炳培 委員 124억 원을 촉진지구에 골고루 배분하겠다는 얘기입니까?

○都市住宅局長 朴月堧 골고루는 안 되고 현재 촉진계획이 완전히 수립 고시된 지역 그러니까 상서·평촌이 제일 빠르고, 역세권지역, 선화·용두지구 이런 식으로 되겠습니다.

구체적으로 말씀드리면 123억 4,000만 원인데 역세권이 41억 원 정도, 상서·평촌지구에 65억 1,000만 원, 선화·용두지구에 17억 3,000만 원 이렇게 촉진계획이 완료된 지역에 대해서 투입할 수 있도록 개정되어 있습니다.

○全炳培 委員 예를 들어서 선화·용두지역에 17억 3,000만 원이 지원된다면 그 예산 가지고 어떤 공사를 하는 것입니까?

○都市住宅局長 朴月堧 저희들도 기반시설 중에서 적은 비용으로 파급효과가 큰 것을 찾고 있습니다.

예를 들면 지구 내에 들어가는 공원이라든지 아니면 커뮤니티시설 이런 식으로 해서 적은 예산으로 많은 시민들이 혜택을 볼 수 있는 그런 시설 쪽에 집중하려고 합니다.

○全炳培 委員 지금 촉진계획이 고시되어 있습니다, 선화·용두지역도.

우리 주민들은 어떤 생각을 갖고 있느냐 하면 촉진계획이 고시됐다는 것을 다 알고 있어요.

알고 있는데 각 단위별 사업장이 있지 않겠어요?

선화3구역이면 선화3구역, 용두B구역이면 용두B구역 이런 각 사업단위가 있는데 주민들은 촉진계획이 고시됐다고 하더라도 이게 몇 년 걸릴지, 실제로 되는 것인지에 대한 의아심이 굉장히 많이 있습니다.

그래서 본 위원이 주장하는 것은 이런 국비를 확보해서 기반시설에 대해서 우선 시가 선도적으로 치고 나가야 한다는 얘기입니다.

가시적으로 공원이 조성되고 도로가 확장되면 ‘우리 지역이 촉진계획 고시에 의해서 진짜 개발되는구나.’ 하는 것을 우선 가시적으로 주민이 느낄 수 있다는 얘지요.

그럼으로써 주민들 간에 설마 여기가 개발되겠는가 하는 의아심이 일단 해소된다는 가시적인 효과가 많다는 얘기에요.

앞으로 이 사업을 기반시설에 대해서는 국비확보에 계속 노력하시겠지요, 앞으로 계속 많이 확보할 겁니다.

그래서 우선 관이 선도적으로 이 사업을 추진해줘야 할 필요성이 있어요.

이것을 다 주민위원회에 맡기면 이 사업 절대로 진행이 안 됩니다.

국장님 그 내용 잘 아시지 않습니까?

앞으로 계속 기반시설에 대해서 재정비촉진구역, 8개 구역의 국비확보에 많은 노력을 기울여 주시기 부탁드립니다.

○都市住宅局長 朴月燦 예, 알겠습니다.

○全炳培 委員 질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

권형례 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 권형례 위원입니다.

교통건설국과 도시주택국이 같이 해당되는 사항인 것 같은데 사업명세서 261쪽을 보시면 목적교 교통신호기 신설 2억 4,000만 원이 전액 삭감됐습니다.

삭감이유를 설명해 주시기 바랍니다.

사업명세서 261쪽, 시설비 부분에 보시면 2억 4,000만 원이 목적교 교통신호기 신설로 1회 추경때 올라왔다 전액 삭감됐거든요.

○交通建設局長 金權植 그 관계는 제가 설명드리겠습니다.

지금 목적교복원사업에 따라서 하상도로를 철거하기 위해서 하상도로의 대체 기능을 어떻게 할 것이냐 하는 관점에서 저희들이 제방도로를 기왕에 관습도로로 쓰고 있는 제방도로를 활용해서 그쪽으로 통과시키는 방향으로 저희들이 가닥을 잡고 공사를 진행을 하고 있습니다만 다만 그렇게 제방도로를 활용하기 위해서는 일부 교량에 대해서는 교량하부를 통과하는 언더패스를 통과시키고, 목적교에 대해서는 평면교차를 시키는 방향으로 해서 거기에 신호등을 선화교 일부와 거기하고 해서 4개소인가 몇 군데를 설치했습니다만 그것은 저희들이 예산을 삭감하는 의미보다는 앞으로.

○權亨禮 委員 전환하는 것이지요, 지금 이것?

2억 4,000만 원을 지금 정비 및 보수비로 같은 금액이 전환된 것으로 보이는데요, 이게 맞습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 그래서 설치해 왔는데요, 앞으로 목적교복원사업에 따르면 그 신호등을 설치해 놓은 것을 뽑아서 다시 한 번 장소를 이전해야 되는 문제가 나옵니다.

그렇기 때문에 당초에 시설비를 삭감해서 정비하는 예산과목을 변경해서 이번 추경에 올린 것입니다.

○權亨禮 委員 목적교사업에 대해서 본 위원이 질의하고자 하는 내용이 뭐냐

하면 신호기신설을 전환해서 교통신호기 정비 및 보수비로 전환한 것으로 보여 지는데 이게 목적교종합정비계획 용역이 뒤따르고 있다는 게 문제가 있다고 보거든요.

도시주택국장님께서 답변해 주실 사항인 거 같은데 이 순서가 종합계획수립이 먼저 된 다음에 이게 개별적인 사업들이 뒤따라야 되는 것 아닙니까?

○都市住宅局長 朴月燮 지금 현재.

○權亨禮 委員 이게 순서가 저는 바뀌어서 이런 차질들이 수시로 나타날 것으로 지금 보입니다, 본 위원이 보기는.

그렇게 생각하지 않습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 지금 도시주택국에서 진행하고 있는 목적교 주변 정비 구상 용역은 목적교를 중심으로 해서 대전역~충남도청까지 실제로 앞으로 중앙로가 대중교통전용지구로 지정되고 그 다음에 목적교프로젝트라고 해서 목적교 인근이 완전히 정비됐을 경우에 주변에 어떤 동구청 부지라든지 그 다음에 주변의 재개발사업과 어떻게 연계시킬 것인지, 그 다음에 테마거리인 먹자골목이라든지 으능정이 문화예술의 거리 이런 부분들을 어떻게 도시적인 맥락에서 연계시킬 것인가 그런 것에 대한 용역입니다.

국부적인 사항이 아니고요, 재개발 전체적인 어떤 구상 용역이 되겠습니다.

○權亨禮 委員 종합정비계획 용역에 대해서 이야기하는 건 뭐냐 하면 목적교에 관한 교통신호기신설이라든가 또 도시디자인정비계획, 목적교 주변 건축물 정비 또 중교로 정비 이런 것들이 다 개별적인 사업을 추진하기 전에 목적교 정비에 관한 전체적인 종합정비계획이 먼저 된 다음에 이런 개별사업들이 따라야 되는데 목적교종합정비계획은 우리가 준공예정이 12월로 돼있지 않습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 그게 순서에 있어서 제가 지적을 해본 것입니다.

순서에 대해서 바뀌다 보니까 이런 문제도 교통신호기신설과 교통신호의 정비, 큰 맥이 어긋났다는 것보다 일의 순서에 있어서 정비계획수립이 먼저 있어야 되지 않느냐 하는 이야기지요.

이번은 12월에 하는데 지금 개별사업들은 다들 추진되다 보면 어긋나는 일들이 많이 생길 수밖에 없다는 이야기입니다.

○都市住宅局長 朴月燮 예, 옳으신 말씀입니다.

저희도 사실은 그 부분을 먼저 구상해 놓고 구체적인 사업이 들어갔으면 더 좋은 것이 사실입니다.

○權亨禮 委員 이게 지금 보면 제가 교통정책과와 도시주택국과 관계되는 이야기라고 말씀드리는 이유가 부서간에 유기적인 협조 없이는 갈등이 생길 일들이 상당히 많다고 보여져서 전체적으로 지금 이야기를 하는 것입니다.

일에 있어서 큰 틀에서 계획을 잡아준 다음에 작은 것들은 부서간에 유기적인 관계를 위에서 잡아주셔야만 되지 이런 일이 없다면 자꾸 변경하는 일들이 생길 수밖에 없다라는 것을 지적하는 것입니다.

○都市住宅局長 朴月燮 예, 맞습니다.

저희들이 전체적인 구상이 사실은 약간 늦었습니다.

그런데 그럼에도 불구하고 지금 현재 대중교통전용지구 지정이라든지 은행1구역이라든지 그 다음에 동구청 이사가는 문제 이런 부분들이 근래에 중장기적으로 시행됐기 때문에 저희들이 약간 늦었지만 전체적인 구상을 하는 것이 필요하다 해서 지금 진행하고 있습니다.

○權亨禮 委員 본 위원이 정리드릴 말씀은 어쨌든 부서간에 갈등 없이 국장님, TF팀을 구성해서라도 협조적으로 일이 잘 추진되기를 바라는 뜻에서 지적드리는 바입니다.

○都市住宅局長 朴月燮 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

우선 먼저 사업명세서 448쪽에 철도시설사옥 진입로 개설에 대해서 질의를 하겠습니다.

사업비를 보면 총체적으로 68억 1,600만 원이고 이번 예산에 28억 1,000만 원이 계상되었는데요.

우선 먼저 그 질의를 하기 전에 이 사업비를 과연 우리 대전시에서 부담을 해야 하는지를 먼저 묻고 싶고, 철도시설사옥 진입로를 개설하면서 그 기관에서 해야 될 사항이라고 생각이 되는데 그 부분에 대해서 설명을 먼저 해주시지요.

왜 우리 대전시가 철도시설사옥 진입하는 도로를 내줘야 하는지.

○交通建設局長 金權植 그 배경을 말씀드리면 2004년도에 철도청장과 대전광역시하고 그 다음에 철도시설관리공단 3자가 철도에 관한 청사를 현 위치에 시설을 하고 거기에 따라서 들어가는 진입로에 관한 사항은 우리 시에서 부담하는 것으로 협약을 체결한 바가 있습니다만.

○沈俊洪 委員 지원을 해주겠다는 협약을 한 것입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 그런 조건에 의해서 이렇게 사업비를 책정한 것이요?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 그렇게까지 가야 할 이유가 있었나요?

○交通建設局長 金權植 그런 기본적인 배경은 우리 시가 지향하는 여러 가지



큰 목적이 있다고 보겠습니다만 지금 어떻게 보든지 간에 전국적으로 보더라도 여러 가지 교통의 중심지이고 철도에 관한 많은 인프라들이 또 대전에 형성돼 있고 또 이런 기관들을 대전에 거점으로 유치를 함으로써 우리 대전이 장기적인 어떤 메리트라든지 이런 것을 갖기 위해서는 적극적으로 그런 기관을 유치해야 되는 필요성을 갖는 것이 상당히 필요하다고 봅니다.

그래서 그때 당시 이런 배경하에서 지원협약을 체결했지 않느냐 보고 있습니다.

○都市住宅局長 朴月堧 추가설명을 잠깐 도시주택국장이 드리겠습니다.

그 당시 협약체결할 당시에 철도시설공단은 사실은 대전역 인근으로 오는 것이 아니라 아산 배방지구로 가는 것으로 주택공사와 협약이 돼 있었습니다.

시에서 3자간에 협약을 맺으면서 진입도로에 대한 부분과 철도시설공단이나 공사에서 가진 땅을 정형화해 준다는 부분 그 다음에 저쪽에 도안신도시에 공급하는 주택을 특별공급해 주겠다는 세 가지 조건을 저희들이 제시를 했습니다.

그래서 아산 배방지구로 가는 협약을 취소하고 시설공단이 전격적으로 이쪽으로 오는데 합의를 한 그런 내용이 되겠습니다.

○沈俊洪 委員 내용은 설명을 들으니까 이해가 갑니다만 입주 전에 개설을 했어야 되는 것 아니에요, 그렇다면?

○都市住宅局長 朴月堧 그 시기가 약간 늦은 감은 있습니다.

○沈俊洪 委員 알겠습니다.

여기 인쇄물을 지적하자는 것은 아닌데 편성 목에 보면 그 사업비가 “신탄진 문화의 거리 확장”으로 인쇄가 되어 나왔어요, 사업설명서에 보면.

인쇄가 잘못된 것 같으네요.

설명자료 101쪽에 보면.

○交通建設局長 金權植 지금 신탄진 문화의 거리는 당초 배경을 보게 되면 확실한 시기는 모르겠습니다만 그쪽에 도로를 문화의 거리를 대덕구에서 조성한다는 그런 의미에서 아마 그 도로에 저희들 예산편성한 임시적인 편의에 의해서 문화의 거리를 표시한 것 같습니다.

○沈俊洪 委員 글썄 이해가 안 가네요, 그것은 제가 볼 때는.

○交通建設局長 金權植 죄송합니다.

이게 미스(실수)가 나왔습니다.

○沈俊洪 委員 글썄 잘못된 것 같지요?

그러시고, 또 한 가지 지금 국지도32호선을 건설하고 있는 것으로 제가 알고 있습니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 여러 가지 지역현안을 꼼꼼히 챙기시고 또 설계상에 가장 효율성을 갖출 수 있는 설계를 실시하는 것으로 알고 있는데 이것은 지역에서 주민

들의 민원이 조금은 의견이 있는 것 같아요.

그래서 그분들 나름대로의 의견을 아마 개진하기도 하고 또 그동안에 있던 신호체계를 없애는 부분이라든가 주변지역에 진·출입 문제 이런 것을 굉장히 의견을 제출하는 것으로 알고 있는데 그 문제를 어떻게 보완하면서 사업을 마무리할 수 있는지 그 대책에 대해서 말씀해 주실까요?

○交通建設局長 金權植 지금 석봉4거리에 가장 큰 현안 문제는 아마 지하차도로 하기 위한 입체화 문제가 상당히 쟁점사항으로 부각이 되고 있는 것으로 보고 있는데 지금 아마 구청이나 지역에서 그런 결정을 현재 내리지 못하고 있는 관계로 해서 또 국비지원 관계로 해서 임시, 지금 현재는 지하차도를 언더패스로 하지 않고 평면교차로로 하는 것으로 현재 설계가 돼있고 아마 그렇게 공사가 진행되는 것으로 파악이 되고 있습니다.

근래 제기되고 있는 민원 가운데 한 가지는 아마 시공 당시에 예산을 절감하자는 차원에서 지하차도가 개설될 것으로 보고 보도를 셋백(Set Back)시켜서 일부 전주를 이사를 하니까 인접해 있는 상가주민들이 보도가 좁아지니까 불편하니까 여기에 대해서 민원을 제기한 것으로 알고 있습니다.

그래서 그 부분은 지금 시공 당시의 예산을 절감한다고 하더라도 그 액수가 큰 액수가 나오지 않고 나중에 장래적으로 봐서 교통량이 증가한다든지 하는 문제로 인해서 필수불가결하게 지하언더패스로 통과하게 되면 그때 가서 검토를 해야 되는 문제지 지금 미리 지하차도와 관련해서 보도를 축소시키면서 현실적으로 주민들에게 불편을 줄 필요성은 없다고 판단되기 때문에 다시 이 구간에 대해서는 원상회복을 하고 그 지역주민들에 대해서 의견을 저희들이 반영을 하는 것으로 현재 조치를 했고요, 그리고 나서 신호체계와 진·출입 관계 문제는 나중에 공사가 다 완공된 다음에 그쪽에 유입된 여러 가지 교통량이라든가 교통의 체계를 종합적으로 검토해서 그 지역주민들의 입장을 충분히 반영해서 큰 문제가 형성되지 않도록 저희들이 조치를 해나가도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 어쨌든 간에 주민의 민원을 최소화할 수 있는 방법으로 시공을 해주시기 바라고, 내부적인 문제가 사실은 업무부서에서 먼저 나가는 것 같습니다, 지역주민들한테.

그것 좀 단속을 해가면서 실시할 수 있도록 이렇게 해야 됩니다.

저한테도 그런 얘기가 직접 들리는 얘기를 들어보니까 상당히 아쉽다 하는 생각이 들었습니다.

그래서 업무추진하는 과정에 선처리할 사항과 해결할 사항을 생각을 하고서 해야 되는데 막연하게 아직 준비도 안 된 사항을 미리 계획을 발표해서 그것에 대한 원성이 뒤따르는 그런 문제가 발생되는, 제2의 문제가 발생되는 사항도 있어요.

그래서 그런 것은 상당히 조심을 하셔야 될 것이 아닌가 이렇게 생각합니다.

아무리 친분관계가 있든 어떤 관계가 있더라도 발설할 사항이 있고 안 할 사항이 있는데 본 위원도 상당히 그 문제를 듣고서는 ‘이것 너무 문제가 있구나!’ 하는 생각을 해봤습니다.

이런 자리에서 말씀드릴 사항이 아닌데 달리 제가 별도로 말씀을 드리겠습니다만 그런 업무적인 문제를 사전에 주의, 예시하는 사항이란 게 너무 앞서 나가선 안 되는 것인데 너무 진일보하는 판단이 있는 것 같습니다.

참조해 주시기 바랍니다.

제가 기회 있을 때마다 말씀을 드리는데 신탄진IC, 이건 사업비하고 직접적인 관계는 없습니다만 신탄진IC 인근 교통대책이, 교통혼잡이 상당히 개선돼야 된다는 점이 있고, 몇 번 말씀을 드렸습시다만 개선하는 노력이 엿보이지 않습니다.

제가 회기 때마다 아침 일찍 출근하기 때문에 그 시간대에 보면 막힘 현상이 항상 있고 정체되고 교통이 뒤엉키는 그런 상황이 있는데 그래서 먼저 계도요원을 배치해 달라는 얘기도 했고, 여기 우리 지역뿐 아니라 다른 데도 그렇습니다만 그래서 대안이랄 수 있을지 모르겠지만 희망근로사업도 지금 죽하고 있는데 그 인력을 어떤 교육을 시킨다든가 해서 과정을 거쳐서 그런 데다 배치하는 것도 하나의 방법이 아니겠는가 이런 생각을 해봅니다.

그래서 많은 사업비를 이미 책정해서 하는 그런 사업은 영구적으로 가야할 사항이지만 급한 시점에서는 현실적으로 그런 사업을 희망근로자한테도 유능한 교통경험이 있는 사람이 있을 것이고 또 조금만 교육시키면 그 교통문제를 해결할 수 있는 요원을 배치할 수 있거든요.

그런 것은 어떻게 하실 것인가 한번 연구를 할 필요가 있지 않나 이런 생각을 하는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 희망근로자를 배치하는 문제는 교통수신호라든지 이런 역할을 담당하는 측면을 봐야 되겠습니다만 과연 희망근로자를 거기다 배치해서 이런 문제를 해결할 수 있는지 하는 것은 별도로 검토하도록 하겠습니다만 지금 말씀하신 신탄진IC에 관한 문제는 이게 기본적으로 신호체계를 변경한다든지 아니면 앞에서 안내요원이 상주 근무를 하면서 수신호로 교통문제는 풀어가는 것가지고는 상당히 문제 해결에 대해서 도움이 되지 않을 것으로 보고 있고요.

다만 이런 문제가 형성되는 근본적인 원인은 국도17호선과 지금 현재 신탄진IC로 들어가는 나들목하고 이격거리가 너무 짧기 때문에 또 그리고 거기가 삼거리 시계가 되다보니까 이쪽 시내에서 관통하는 도로에서 신호체계를 지나가다 보면 신탄진 국도17호선에서 들어가는 그쪽의 이격거리에서 대기하는, 지체가 상당히 많은 것으로 보고 있습니다.

그래서 그동안은 시에서도 도로공사에 대해서 이 IC나들목 위치를 변경해 줄

것을 수차례 건의한 바 있고, 다만 이것을 이사하는 비용이 적은 비용이 아니고 약 630억 원 정도가 투입이 되기 때문에 만약 위치를 변경한다고 하면 과학산업단지, 3, 4산업단지 들어가는 입구를 활용해서.

○沈俊洪 委員 말씀 중에 죄송한데요, 그런 과정까지도 이미 인지하고 계시는 것으로 알고 있고 하지만 그때까지 기다리는 시기가 중요한 게 아닙니다.

지금 현실이 급박하니까 제가 이런 말씀을 드리는 것이고.

○交通建設局長 金權植 그래서 단기적인 대안을 말씀드리면 현재 거기 진입하는 게이트가 3개 있고 나가는 출구에 게이트가 다섯 군데가 있습니다.

그래서 진·출입에 대한 교통량을 저희들이 분석해 본 결과 진입하는 게이트를 하나 늘려서 4개소로 만들고 나가는 출구를 하나 줄여서 하게 되면 우선 안내요원을 배치하는 이상의 효과는 있을 것으로 보기 때문에 그런 문제를 제일 우선 풀어나가도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 글썄 그것은 사후대책을 강구하는 측면에서는 그런 점을 인지합니다만 내일도 문제입니다.

토요일, 일요일은 특히 더 합니다.

그런데 지금 현실적으로 급하지 나중에 사후대책은 우리가 예산을 세우고 중장기사업계획을 세워서 하면 되는 사항이고, 지금 급한 상황을 어떻게 발등에 불을 끌 것이냐 저는 이 말씀을 드리고 싶어서 말씀을 드리는 것이지, 많은 예산을 세워서 한다는 것은 나중에 중장기계획에서 충분히 하는 것이고, 오죽 답답하면 제가 차를 세워놓고 수신호하고서 왔다니까요.

그런 응급처방이 필요하다는 말씀을 드리는 것이지 그런 계획을 어떻게 강구를 하셔야 될 것 아니냐.

○交通建設局長 金權植 그런 문제는 그 지역의 경찰서라든지 저희들이 교통을 담당하는 부서하고 협의를 해서.

○沈俊洪 委員 위원님들이 여기서 열 번 얘기하면 무슨 소용이 있어요, 행동으로 옮겨지는 게 하나도 보이지 않는데 언제까지 거기 배치하실 거예요?

○交通建設局長 金權植 근데 거기 배치하는 문제는 저희들이 직접 인력을 투입하는 문제가 아니고 교통에 관한 정리 문제는 경찰서에서 담당을 하기 때문에 경찰청하고 별도로 협의를 해나가야 되는 문제이기 때문에.

○沈俊洪 委員 협조공문을 낸 것 있어요, 지금?

○交通建設局長 金權植 협조공문은 그동안에 한 번 낸 경우가 있습니다.

○沈俊洪 委員 두고 보겠습니다.

그러시고, 제가 몇 가지 중에서 한 가지 또 자문을 받은 내용도 있고 사실은 우리가 3대 하천 주변에 디자인이라든가 실용성이 탁월한 화장실을 개설해서 시민들로부터 많은 좋은 반응을 받고 있는 것으로 알고 있습니다.

또 따라서는 물론 그 주변도 중요하지만 시내버스 환승정류장이라든가 그 주변이라든가 또 많은 시민들이 이용하는 체육시설 주변에도 많이 보급될 것으로 판단을 하는데 문제는 우리가 운전자푸른텃터도 만들고 하는 과정에서도 좋은 반응이 있었습시다만 특히 시민들이 더 원하는 사항이, 의견이 많이 와요.

그런 시설을 설치하다 보니까 대중시설이 좋은 시설로 바뀌는구나 하는 생각에서인지 모르지만 요구하는 사항이 많아요.

그래서 그런 문제도 사업비를 확보하는데 노력을 해주시고 또 한 가지 가능한 한 외곽지역에도 어떤 시설을 이용하고자 하는 사람이 급한 분들이 상당히 많이 발생할 수도 있습니다.

그래서 그런 측면에서도 우리가 시에서 사업계획 내지는 예산 확보하는데 노력을 해야 할 것 아닌가 하는 말씀을 한번 드려보는데 그런 장기적인 계획을 계획하시는 게 어떻습니까?

승강장 그러니까 환승정류장인가요, 환승승강장이라고 하나요?

○交通建設局長 金權植 시내버스 유개승강장이요?

○沈俊洪 委員 도로변이라도 미적 감각을 살려서 설치하면 상당히 이용.

○交通建設局長 金權植 지금 말씀하신 것처럼 저희들도 시내에 시내버스 승강대기소가 1,800개소가 되고 있고, 지금 저희들이 작년, 재작년부터 많은 예산을 투입해서 51% 정도는 현재 저희들이 만들어 놓고 있습니다만 지금 빠른 시일 내에 외곽까지 해서 유개승강장을 전부 100% 확충해 나가는 것으로 계획을 하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 유개승강장 부근에다가 설치할 수도 있는 것이지요?

○交通建設局長 金權植 화장실이요?

○沈俊洪 委員 예.

○交通建設局長 金權植 글썄, 화장실 설치 문제는 별도로 한번 검토를 해봐야 할 것 같아요.

왜냐하면 도심내에서는 아마 인접 상인들의 반발이라든가 주택가에 위치한 주민들의 반발이라든가 이런 것들 때문에 저희들이 일방적으로 만들기는 상당히 힘들고 그런 여러 가지 어려운 문제가 있습니다, 화장실 문제는.

○沈俊洪 委員 글썄 인식의 차이겠지만 우리가 외국을 나가보면 상당히 아름다운 구조물로 설치가 돼있기 때문에 그것 자체를 일부러도 이용하는 사람들이 있거든요.

○交通建設局長 金權植 그래서 간혹 보면 서울 같은 데도 중심가에 그런 공중 화장실 미관을 수려하게 만든 게 있습니다만 시내버스 승강대기소와 연계해서 만들기는 상당히 어렵고 도심에.

○沈俊洪 委員 특정지역에서 그런 것을 요구할 때는 한다고 하면 시설이 가능

한가요?

○交通建設局長 金權植 특정지역에서 하는 것은 먼저 환경부서에서 그것은 하거든요.

○沈俊洪 委員 좋습니다.

추후 다시 말씀드리도록 하겠습니다.

다른 말씀을 드리는데 사실은 얼마 전 언론보도에서 제가 내용을 보았습니다만 ‘대전도시철도 사업비 예산 20억 원을 반납하겠다’ 하는 그런 보도를 본 적이 있습니다.

물론 운수수입료라든가 광고라든가 임대료 등을 포함한 내용이 있겠습니다만 이런 내용들을 보았을 때는 참 많은 수입금을 예비비로도 사용할 수 있는데도 불구하고 김종희 도시철도사장님 및 임직원들의 노력에 의해서, 노력 또한 결과에 따라서 본 위원이 심심한 격려의 말씀을 드리고 싶고 앞으로 지속적인 노력을 강구해 주시기를 부탁드립니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

양승근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 보충질의를 몇 가지 드리도록 하겠습니다.

도시철도에서 수입금이 났다고 해서 출자금을 반납까지 하는 아주 아름다운 뉴스가 있었는데 김종희 사장님 나오셨어요?

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 예.

○委員長 吳榮世 발언대에 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 어떻게 해서 반납이 됐는지 간단하게 말씀해 주시지요?

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 저희들이 당초 계획보다 노력을 해서 운송수입 및 부대수입이 28억 원 정도 수익이 늘어났고 또 작년도에 저희들이 절약해서 남은 돈이 좀 있습니다.

그래서 그것이 36억 원 정도가 있는데 시 재정이 매우 어렵기 때문에 20억 원 정도는 시에 반납하고 일부는 저희들이 급한 사업비에 쓰고 나머지는 예비비로 했습니다.

○梁承根 委員 내년도 그 20억 원만큼 추가해서 또 우리에게 요구하는 것이 아니겠습니까?

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 그렇지 않습니다.

더 노력해서 가능한 한 시의 지원을 덜 받고 저희가 열심히 노력해서 공사를 운영하도록 최선을 다하겠습니다.

○梁承根 委員 승객이 많이 늘었다고 하는데요, 요즘 대중이 많이 모인 곳에는 신종플루에 대해서 굉장히 관심을 쓰고 대책을 세우는데 도시철도공사에서는 신종플루에 대해서 어떤 대책을 세우고 있는지 간단하게 말씀해 주시기 바랍니다.

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 우리 시에서도 신종플루에 대해서 많은 관심을 가지고 있습니다.

우리 공사에서도 몇 가지 대책을 추진하고 있는데 첫째는 많은 시민들이 활용하고 있는 토큰이 있습니다.

많은 사람 손을 거치기 때문에 토큰살균소독기를 각 역에 설치해서 살균된 토큰만을 판매하도록 했고요, 다음에는 각 역사에 승객들이 손을 씻을 수 있는, 세정할 수 있는 소독기를 각 역에 설치하고 있고 또 화장실에 비누가 있는데 그 비누를 일반비누에서 다른 사람 손이 닿기 때문에 꺼림칙한 점이 있어서 액체비누로 교체를 할 계획입니다.

다음에는 현재 역사 안과 전동차를 한 달에 두 번씩 소독하고 있는데 그 횟수를 현재 2회에서 4회로 늘려서 신종플루 예방에 우리 공사도 적극 동참하도록 하겠습니다.

○梁承根 委員 이미 그렇게 시행을 하고 있구먼요.

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 예.

○梁承根 委員 예, 잘 알았습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 사장님 말이에요, 지금 액체비누를 놓고 닦고 하는 것은 전반적으로 인식교육이 안 돼 있어요.

어디를 가보니까 분사식으로 자원봉사를 해서 손을 내밀어라 해서 딱딱 분사식으로 해주는 것도 또 방법이 될 수 있습니다.

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 별도로 손세척은 따로 하고 비누가 그것도 민원이 들어 왔어요.

왜냐하면 남이 쓴 비누를 또 손에 대기가 뭐하다고 해서 액체비누 짜는 것 있지 않습니까?

짜면 나오는 것 그것으로 대체해 달라고 해서.

○委員長 吳榮世 그것은 끈끈해서 못 써요, 제가 볼 때는.

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 그렇습니까?

○委員長 吳榮世 제가 보기에 분사식도 좋아요.

들어가는 입구에서 자원봉사자들이 계속 권총식으로 손을 내밀라고 해서.

○都市鐵道公社社長 金鍾熙 예, 검토해 보겠습니다.

감사합니다.

○梁承根 委員 아까 동료위원께서 질의하신 사항인데 보충질의를 하도록 하겠습니다.

교통안전체험센터, 체험교육센터네요.

그것이 지금 계속 질의되고 있는데 지난번에 경관위원회할 적에 엑스포재창조에 대한 경관위원회였습니다만 그때 전문가들의 얘기가 거기서 엑스포과학공원

지역 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그 지역에 교통안전체험교육센터 이것은 과학공원과는 성질이 좀 다른 시설이지요?

그래서 그런 시설물이 여기에 있을 필요가 있느냐 이런 것이 문제점으로 대두가 됐어요.

또 이미 이것을 짓고 있습니다만 앞으로 장기적인 차원에서는 이것도 재검토해야 하지 않는가 이런 생각이 드니까 참고해 주시기 바랍니다.

그리고 사업명세서 449쪽 경관보도교설치 문제 이것이 26억 원에서 16억 원이 줄어서 10억 원으로 예산을 책정했는데 왜 그렇게 됐습니까?

○交通建設局長 金權植 처음에는 갑천과 유등천을 횡단하는 유림공원이 가운데 위치를 하고 있습니다만 여기에 보도교 길이가 150m 정도 나오는데요, 여기를 일반보행자만 통행할 수 있는 보도교를 설치할 계획이었습니다만 지금 그 주변이 갑천과 유등천 이런 것들이 전부 저희들이 3대 하천 생태하천 조성 문제라든지 그리고 이 보도교를 설치하게 되면 현재 갑천에 자전거도로를 만들고 있습니다.

그리고 유등천에도 앞으로 내년까지 해서 자전거도로를 전체 다 확충할 계획인데 하천을 통행하는 시민들이라든지 아니면 자전거를 타고 가는 시민들이 그 하천을 건너기 위해서는 다시 제방으로 올라와서 다리를 건너서 넘어가야 되는 그런 불편함이 상당히 따르고 있습니다.

그래서 이런 예산을 투입해서 하는 것보다는 오히려 생태하천 복원이라는 문제라든지 주변경관과 어울리게 해서 저희들이 저수교라고 해서 징검다리식으로 해서 가운데는 자전거길을 내고 가에다가 징검다리식으로 해서 S자형으로, 유선형으로 조성을 한다든지 이런 쪽으로 사업비를 절감하면서 주변경관하고도 어울릴 수 있는 그런 다리를 한번 조성할 계획입니다.

○梁承根 委員 당초에 이게 경관보도교를 설치하는 목적이 이것을 그대로 인용하면 “갑천과 유등천의 합류지점에 갑천의 문화관광벨트와 연계해서 명품보도교를 설치하겠다”는 것인데 그 취지와는 전혀 다르구먼요, 그러니까.

○交通建設局長 金權植 예, 처음에 명품보도교를 설치하는 문제는 20억 원 정도 가지고서는 이게 해결되지 않는 문제로 보고요, 그 정도의 보도교를 저희들이 구상하게 되면 최소한도 100억 원 이상은 예산이 투입돼야 하는 문제가 있습니다.

그래서 지금 이 정도 예산 가지고 해봐야 그런 품위 있는 교량이 나올 수가 없기 때문에 좀더 예산을 절감하면서.

○梁承根 委員 그렇다면 당초부터 이런 예산을 편성하지 말고 그런 계획 하에서 다른 예산에 쓰고 하든지 이렇게 계획을 세웠었어야지 그것은 안 되는 것을



세워놓고서 이렇게 한다는 것은 무계획적인 일처리이지 않는가 싶습니다.

여기에 보면 예산삭감 사유가 “사업비와 사업기간 과다의 문제점”이라고 그랬어요.

그래서 금년도에 끝마치는 것으로 했는데 이것이 내년도에 지방선거를 의식해서 이러는 것은 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 그것은 아니라고 봅니다.

다만 이 다리를 놓으면서 여러 가지 투입되는 예산하고 그 다음에 거기에 따르는 여러 가지 사업효과라든가 이런 것을 고려했을 경우.

○梁承根 委員 계획성 있는 업무추진을 당부드리려고 제가 말씀을 드리봅니다.

○交通建設局長 金權植 예, 죄송합니다.

○梁承根 委員 그 다음에 장애인 콜택시 운영에 대해서 말씀을 드리지요.

사업명세서 444쪽, 지금 5대가 운영되고 있지요, 장애인콜택시가?

○交通建設局長 金權植 15대 운영되고 있습니다.

○梁承根 委員 15대?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 15대.

지금 운영실태가 어떻게 됩니까?

○交通建設局長 金權植 지금 장애인콜택시 운영은 15대를 저희들이 운영하고 금년도에 5대를 확충해서 운영하고 있습니다만 그동안에 택시요금이 인상이 되었기 때문에 상대적으로 장애인콜택시 기본요금이 1,000원이기 때문에 상당히 저렴합니다.

그래서 이런 상대적인 문제라든가 또 그리고 그동안에 장애인들이 이용을 하다보니까 상당히 맞춤형 서비스를 제공해 주기 때문에 편리하거든요.

그래서 상당히 호응이 좋고 신청이 많이 오고 있습니다만 대수가 워낙 적게 운영이 되다보니까 장애인들의 신청을 100% 충족을 시키지 못하는 실정에 있습니다.

그래서 일반 장애인콜택시를 운영하는 방법은 두 가지의 접근방법이 있겠습니다만 하나는 휠체어차량을 활용해서 수요를 충족해 주는 방법이 있겠고, 하나는 이번에 저희들이 시범적으로 하는 사업이 되겠습니다만 일반개인택시를 임대차해서 장애인들한테 제공을 해주는 방법이 되겠습니다.

그래서 장애인콜택시를 임대차하는 방법을 통해서 운영을 하게 되면 저희들 계획이 한 20대를 운영할 계획입니다만 약 20대 감차효과도 있고 그리고 휠체어 차량이 상당히 가격이 비쌉니다.

한 대에 4,400만 원 정도인데 그러면 장애인콜택시 휠체어차량 보급하기 위해서는 연간 차량 한 대 구입비가 4,400만 원, 기사인건비가 180만 원 내지 2,000만

원 정도 들어갑니다.

그러나 일반개인택시를 임대차 하면 운전기사를 쓸 필요도 없고 거기에 따른 인건비, 보험료라든가 기사들이 부담을 하기 때문에 가격이 한 1,700만 원 정도 절감이 됩니다.

그래서 이번에 20대를 시범적으로 운영을 해보고.

○梁承根 委員 좋은 제도인 것 같은데 그러면 임대를 하기는 쉽습니까?

임대를 하려고 요청을 하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 예산편성이 되면 사업자를 공모해서 아니면 개인택시조합에 의뢰를 해서 신청을 받는다든지 해서 대상자를 확정할 계획입니다.

○梁承根 委員 그러면 이용대상자가 장애인 1, 2급 중에서 휠체어장애인이라고 했는데 비휠체어장애인이 몇 명이나 돼요?

○交通建設局長 金權植 그동안에는 휠체어 전용차량만 가지고서 지금 1, 2급 장애인들이 1만 6,000명에 달하고 있습니다만 같이 혼재해서 쓰다 보니까 또 지체부자유자죠, 이런 분들께서 상당히 불만을 토로하고 있기 때문에 그래서 저희들이 개인택시를 임대차를 해서 거동이 가능한 분들, 시각장애인들이라든지 이런 쪽에다 역할을 분담해 주고 휠체어차량에다는 정말 거동이 불편한 장애인들을 대상으로 해서 역할분담을 시켜나가면서 기왕에 보유하고 있는 차량들을 효율적으로 운영을 하고자 하는 내용이 되겠습니다.

○梁承根 委員 서울에는 보니까 198대의 장애인콜택시가 있는데 거기에서는 시각장애인협회하고 시설공단하고 지체장애인협회 이렇게 해서 운영을 해오고 있는데 운영시간이 10시부터 밤 10시까지 되어 있는 데도 있고 또 서울시 지체장애인협회에서는 24시간 운영을 하는데 지체장애인협회에서 그렇게 여러 가지 사정상 못 하겠다 해서 반납을 했다고 합니다, 콜택시를.

그러니까 장애인들이 많이 불평불만을 하고 항의를 했다고 하는데 우리는 운영시간이 어떻게 됩니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 아침에 7시에서 10시까지 현재 하고 있고요, 그 다음 야간에 급한 용무를 위해서는 돌아가면서 숙직자를 한 명씩 운영하고 있습니다.

○梁承根 委員 숙직자가?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그러면 밤 10시 이후에는 장애인들이 이용을 할 수 없습니까?

○交通建設局長 金權植 이용하는 빈도가 떨어지기 때문에 당직대기자 한 명 정도만 있게 되면.

○梁承根 委員 이용하는 데 지장은 없겠어요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 아까 동료위원께서도 목적교 종합정비사업에 대해서 말씀을 드렸는데 이것이 정말 큰 프로젝트인데 이것이 순서가 자꾸 엇박자가 나는 것 같아요.

목적교 종합정비용역이 선행되어야 될 것이 12월에 용역결과가 된다고요?

○都市住宅局長 朴月堧 예, 12월에 나옵니다.

○梁承根 委員 이 정비사업내용을 보면 교통신호등을 비롯해서 도시디자인 정비, 목적교 주변 건축물 정비, 중교로 정비, 천변보차도 정비 여러 가지 정비가 있는데 이것 일관성 있게 추진이 되어야 될 것 아니겠습니까?

그렇기 위해서는 추진부서도 다 다른데 이것을 유기적인 협조를 기하고 일관성 있게 하기 위해서 어떤 태스크포스 같은 것이 중요할 것 같은데, 이런 것은 어떻게 구성할 용의가 없으십니까?

○都市住宅局長 朴月堧 지금 현재 목적교르네상스프로젝트를 추진함에도 TF팀은 구성되어 있습니다.

○梁承根 委員 있습니까?

○都市住宅局長 朴月堧 예, TF팀은 구성되어 있는데 공무원조직의 특성상 별도로 그 일만 전담하는 TF팀을 만들기가 상당히 어렵기 때문에 현재 교통건설국, 도시주택국, 환경녹지국이 다 참여하는 TF팀이 있고 그 TF팀 구성원들은 사실은 본인의 일을 하면서 또 이 부분의 일을 해야 되기 때문에 그런 어려운 점은 있습니다.

○梁承根 委員 아니, 전담하지 않더라도 TF팀을.

○都市住宅局長 朴月堧 TF팀은 있습니다.

저희들은 부시장 주재로 연석회의도 자주 갖고 해서 업무를 하고 있고요, 다만 그 용역 부분은 저희들이 좀 늦었습니다.

그럼에도 불구하고 전체적인 정비구상이 있어야 되기 때문에 저희들이 이번 것은 목적교를 중심으로 하고 저희들이 정비구상하는 것은 아까 말씀드렸듯이 동구청사 부지 활용이라든지 그 다음에 중앙로 대중교통 전용지구에 대한 문제, 재개발과 연계하는 문제 이런 부분들을 약간 큰 틀에서 구상용역을 하고 있는 사항이 되겠습니다.

○梁承根 委員 일관성 있게 추진해서 계획이 자꾸 변경이 되지 않도록, 중복이 되지 않도록 추진을 해주시기 바라고요.

○都市住宅局長 朴月堧 예, 알겠습니다.

○梁承根 委員 지역 현안에 대해서 한 가지 질의를 하도록 하겠습니다.

동부선 연결공사와 관련된 사항입니다.

이 지역이 보면 동구의 소재동과 가양동, 자양동, 대동까지 포함이 됩니다만

35만 1,000m<sup>2</sup> 엄청나게 큰 넓은 데죠.

가구수가 2,300가구나 되는데 지금 거기 주민들이 굉장히 많은 민원도 제기하고 진정서도 내고 이런 것 알고는 계십니까?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 보상 문제 때문에.

○梁承根 委員 알고 계세요?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 제가 국장님한테 너무 심려를 끼쳐드릴 것 같아서 과장님들에게만 민원인들이 오면 욕만 잔뜩 얻어먹고 가시고 그랬는데 국장님도 자세하게 알고 계세요?

○都市住宅局長 朴月燮 예, 자세히 보고 받았습니다.

○梁承根 委員 이제는 적극적으로 대처를 해야 될 것 같습니다.

그 사람들이 터지기 일보직전이에요, 8월 말인가 그때 한 20여 명이 와서 11월에 다시 온다고 합니다, 그때는 100여 명이 온다고 해서 “대강당을 빌려드리겠습니다.” 이렇게 했는데 그때 와서 그 대책을 발표하고 그 사람들이 거기에 불만족한다면 하수슬러지장 이상으로 큰 민원이 발생될 처지에 있으니까 거기에 대해서 대비를 해주시고요.

제가 질의를 하도록 하겠습니다.

그쪽 지역 사람들은 2004년도에 건교부에서 사업계획이 확정된 후에 보수도 하지 못하고 도시가스도 공급받지 못하고 그렇다고 해서 사는 사람도 없어서 팔지도 못하고 소제동 지역을 가면 굉장히 험한 지역이 되었어요.

옛날 6·25사변 때 폭탄 맞아서 피난 사는 사람처럼 우범지대 비슷하게 을씨년스런 이런 환경 속에서 살고 있습니다.

거기에 살고 있는 사람들이 불편함을 느끼고 살고 있는데 거기는 지구 내와 지구 외 지역이 있지 않습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○梁承根 委員 지금 제가 말씀드린 것은 도로를 말씀드리는 것입니다.

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○梁承根 委員 1,169m인가 1,167m인가 되는데 구역 외 지역에 대해서 450m 정도에 대해서 또 보상을 받아서 도로도 어느 정도 되어 있지요?

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○梁承根 委員 그러니까 상대적으로 보상을 안 받은 사람들이 더 피해의식을 가지고 있는 것 같아요.

그런데 우선 구역 외 지역에 도로를 낸 부분도 내놓고 나서 거기에 대한 마무리를 안 해서 이번 장마에 피해를 안 당해서 그렇지 비가 오면 스며들어서 지하실이 범람한다, 새서 위험성 있고 피해를 많이 봤다, 건설관리본부에서도 알고

게시죠?

○建設管理本部長 徐文範 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 몇 번 갔다가 왔습시다만 그래서 이번에 그 도로를 완전히 정비해 주겠다고 제가 약속을 같이 했습니다, 직원들하고 같이 가서.

예산 관계가 어떻게 되었는지 이번 추경에 올라오지 않았는데 우선 그 계획이 어떻게 되었는지 말씀을 해주시기 바랍니다.

건설관리본부장이 말씀을 해주셔야 되나?

○建設管理本部長 徐文範 예, 건설관리본부장 답변을 드리겠습니다.

지금 말씀하시는 민원 부분에 대해서는 본인 건축물 지하실에 물이 스며들고 있는 것으로 해서 그 원인이 도로공사를 하기 위해 건축물을 철거함으로 인해 건축물 주변에 있던 포장된 부분들, 건축물에 포장되어 있던 부분들로 인해서 비가 올 때 그것이 우수배수로로 들어갔는데 그것이 그냥 지하로, 표면으로 빗물들이 침투되기 때문에 그 물로 인해서 자기 지하실에 빗물이 들어오고 있다, 이런 주장입니다.

그래서 일단은 그 부분에 대해서 민원인은 그렇게 주장을 하고 있기 때문에 그것이 사실 그러한 원인이 될 수 있을지 하는 것은 저희도 상당히 의문을 가지고 있습니다.

그래서 일단 민원인이 주장을 하고 있어서 그 부분에 대해서는 분명한 원인규명이 필요하다 그래서 상호원인을 확실하게 규명할 수 있는 방법을 찾아보자라고 해서 서로 방법을 찾고 있는 중에 일단은 우기 때만 그런 현상이 나타난다고 합니다.

우기가 아닌 다른 때는 전혀 그런 현상이 나타나지 않고요, 그래서 우기가 되면 현지를 직접 본인들과 함께 확인을 하고 민원해소 문제를 찾아보자, 원인규명을 하고 찾아보자 이렇게 되어 있는 상태입니다.

○梁承根 委員 동부선 연결도로가 1,169m 그것이 완성되었을 때 도로 역할을 할 수 있는 것이지 그 자체는 아무런 필요가 없어요.

그런 것을 보상해줘서 다른 사람까지 더 피해의식을 갖게 하고, 만일에 한다면 제대로 해놓아야지 위험성 있게 그런 식으로 놔둬서 내가 보더라도 너무 울퉁불퉁하고 장마 지면 큰 사고의 우려성도 있겠더라고요.

이번 장마가 제대로 넘어갔으니까 망정이지.

아무튼 그렇게 시작해 놓은 것이니까 그것을 마무리는 빨리 시켜야 될 것 같아요.

그것이 언제 포장이 되고 할 것 같습니까?

예산 신청을 해놓았어요?

○建設管理本部長 徐文範 포장까지 되는 도로공사 문제는 위원님께서 현지 상

황을 너무나 잘 알고 계십니다만 소제지구 도로가 관통되는 시점을 맞추기 위해서 저희가 보상을 먼저 시행을 한 것입니다.

그래서 건축물 철거하고 소제지구 관통도로가 개설되기 이전에 저희도 도로 개설을 하려고 하는 시점을 맞추고 있는데 잘 아시는 바와 같이 좀 전에 말씀하신 대로 소제지구 관통도로가 아직 가시화될 수 있는 시점은 보이지 않기 때문에 현재 교통건설국에서 예산확보라든가 도로공사 개설시기는 갈음하고 있을 것으로 알고 있습니다.

○梁承根 委員 제가 건설관리본부장한테 여쭙보는 것은 구역 외 지역 그 지역에 대한 도로를 해놓은 것에 대해서 어떻게 마무리 할 것이냐는 것이죠.

그 지역 주민들은 그것을 빨리 마무리 해달라고 난리치 않습니까?

일단 그렇게 해놓았기 때문에.

이번에 예산신청을 해놓는다고 했는데 어떻게 했습니까, 안 했어요?

○建設管理本部長 徐文範 도로개설공사에 관한 말씀이시죠?

공사비 예산 말씀이시죠?

○梁承根 委員 예, 포장공사하고 마무리공사 하는 것, 구역 외 지역.

○建設管理本部長 徐文範 저희가 별도로 건설관리본부에서 예산 요청을 하거나 하지는 않습니다.

본청에서 계획이 세워지면 저희가 검토를 해서…….

○梁承根 委員 그때 제가 건설관리본부의 계장인가 어떤 분하고 같이 현장에도 몇 번 가보고 했었는데 그때 예산 신청을 했다고 하더니 어떻게 된 것입니까?

○委員長 吳榮世 이승무 건설도로과장, 아는 사실이 있으면 발언대에 나와서 답변해 주세요.

○建設道路課長 李昇茂 건설도로과장 이승무입니다.

지금 현재 그 지역에 소요되는 사업비가 전체 217억 원이 소요가 됩니다.

○梁承根 委員 어디 지역을 말씀하시는 거예요, 217억 원이라는 것은?

○建設道路課長 李昇茂 지구 외 지역입니다.

○梁承根 委員 지구 외 보상비?

○建設道路課長 李昇茂 보상비하고 사업비하고 전체가 217억 원인데요, 공사비가 21억 원이 소요되고 보상비가 한 200억 원 정도.

○梁承根 委員 보상은 다 해주었으니까 그 나머지 부분만.

○建設道路課長 李昇茂 그 보상비도 지금 한 10억 원 정도 남아 있습니다.

현재 공사비로 7억 9,000만 원 정도 확보가 되어 있는데 우선 보상을 전체 다 하고서 공사 마무리하기 위해서 아직 공사 착공은 안 된 상태입니다.

○梁承根 委員 언제쯤 될 것이고 계획은 어떻게 되어 있는지 말씀해 주세요.

○建設道路課長 李昇茂 지금 현재 계획은 우선 설계는 다 완료가 되었습니다.

그런데 보상이 다 끝나는 시점이 내년 초가 되기 때문에 내년 3월에 공사 착공하는 것으로.

○梁承根 委員 그러면 내년도 본예산에는 다 할 수 있는 것입니까?

○建設道路課長 李昇茂 예, 나머지 한 22억 원 정도 소요가 되는데 내년도에 다 확보할 수 있습니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 금년도 본예산에 확보하는 것입니까?

○建設道路課長 李昇茂 내년도 본예산입니다.

○梁承根 委員 그러니까 금년도에 편성해서 내년도에 착수할 수 있느냐 그런 얘기죠?

○建設道路課長 李昇茂 예, 그렇습니다.

○梁承根 委員 주민들이 계속 와서 ‘내 집이 쓰러진다, 침수가 되어서 넘친다.’ 이렇게 하는데도 민원처리를 저렇게 소극적으로 하시니까, 예, 알았습니다.

들어가시고요, 다른 질의를 드리겠습니다.

구역 내 지역을 말씀드릴게요, 우선 민원에 대해서 도시주택국장께서도 다 아시고 계시다고 했는데 여기에 대해서 어떤 방안을 가지고 계신지 도시주택국장께서 한번 말씀을 해주세요.

○都市住宅局長 朴月燦 지금 민원의 핵심은 지구 외 도로에 대한 보상이 먼저 이루어졌는데 지구환경지구 내의 부분은 보상이 아직 이루어지지 않기 때문에 일어나는 민원이 핵심인 것 같습니다.

우리 시로서도 약간 어려운 점은 지역이 지정되고 고시된 것이 금년도 2월 30일에 완전 지정고시되었고, 이미 되었고 그 다음에 주공이 사업시행자로 지정된 상황에서 이 부분의 경계를 조정하는 문제가 아주 큰 문제입니다.

그래서 이 부분은 주택공사가 사업시행자 지정을 하면서 기반시설을 부담하겠다는 약속 하에 했기 때문에 이 부분을 바꾸는 부분이 상당히 어려움이 있습니다.

다만 시에서 전향적으로 이 부분을 전담하겠다는 결심이 있지 않고서는 사실은 근본적으로 보상시기를 당기는 것은 어려움이 있거든요.

그래서 이 부분은 금년도 10월 1일에 주택공사와 토지공사가 연합이 되면 이 부분에 대해서 가장 우선적으로 이 부분이 진행될 수 있도록 독려하는 것으로 본부장들과 얘기를 했습니다.

○梁承根 委員 지금 주택공사에서 ‘금년 말이면 보상을 할 수 있다.’ 이런 얘기를 들어서 주민들은 다 그렇게 알고 있어요.

여기 관계 과장님들이 그렇게 또 얘기를 주민들한테 약속까지, 약속이라기보다 분명히 얘기를 했습니다.

제가 듣는 데에서도 얘기를 했어요, 그래서 저도 자신감을 가지고 얘기를 했는데 지금 조직개편이니 뭐니 얘기를 하면서 늦어진다고 이렇게 하니까 주민들이 더

난리를 부리고 있는 거예요.

주택공사의 입장은 어떤지 말씀해 주세요.

○都市住宅局長 朴月堧 주택공사는 금년 안에 보상하는 것은 사실은 굉장히 어려움이 있는 것 같습니다.

다만 주공 본부장과 현재 토지공사 지역본부장도 통합이 되면 일단 이 부분에 대해서는 민원이 있는 것을 잘 인지하고 있기 때문에 최우선적으로 추진될 수 있도록 하겠다는 얘기는 했습니다.

그러나 금년 내에 보상이 들어가는 부분은 실질적으로 상당히 어려움이 있을 것 같습니다.

○梁承根 委員 주민들의 불만사항이나 민원사항이 도로를 개설하는데 30m 도로이지 않습니까?

869m 중에 716m 그 부분에 대해서 왜, 그것이 공영으로 대전시민 전체가 이용하는 도로를 왜 자기네들이 그것을 했느냐 그런 얘기에요.

실제로 도면상으로 보면 716m 중에 350m 이 부분하고 360m인 부분이 있습니다만 360m인 부분은 지구 내로 전체가 포함이 되어 있어요, 도면상으로.

350m 이 부분은 지구 내로 포함을 시켜야 될 필요성도 없는데 이것을 주민들한테 부담을 시켜서 하라고 하니까 불만이 더 큰 거예요.

이 350m에 대해서 제척을 시켜서 대전시에서 해달라는 민원이 큰 민원 중에 하나인데 이것에 대해서는 어떻게 생각을 하시는지, 어디에서 답변을 해주셔야 됩니까?

○都市住宅局長 朴月堧 제가 답변드리겠습니다.

사실은 주거환경개선사업지구 내의 기반시설에 대해서는 국가나 시에서 또한 구에서 어느 정도 지원이 됩니다.

그래서 소제동 주거환경개선사업지구에 대해서는 저희들이 186억 원을 지원하도록 확정되어 있고 현재까지 주공에다 164억 원이 지원이 되었습니다.

그래서 이 부분은 민간주도의 재개발사업 같은 경우에는 아직까지 시나 구에서 공식적으로 기반시설을 지원해준 부분이 전혀 없거든요.

그러나 주거환경개선사업지구이기 때문에 186억 원, 그러니까 기반시설비 전체한 15% 정도는 공공에서 지원해주는 그런 지구입니다.

따라서 이것이 완전히 제척되어 있는 것이 아니라 말씀하신 350m 중간에 있는 부분도 주거환경개선사업지구가 바로 인접해 있기 때문에 이 부분을 다시 시에서 전액 투자해서 하는 것으로 되돌리기에는 상당히 어려움이 있을 것 같습니다.

○梁承根 委員 아니, 어려움이 있더라도 이것을 지정은 누가 해준 거예요, 시에서 해준 것인데 시에서 주민들한테 하라고 하고 주민들은 할 수가 없다고 하는데 그러면 계속적으로 원론적인 얘기만 하실 것입니까?



이것은 제가 보더라도 이것을 왜 주민들이 시설을 해요.

이거라도 제척될 수 있도록 검토를 해보세요, 이 부분 350m라도.

○都市住宅局長 朴月堧 일단 그 부분이 주거환경개선사업지구 내로 되어 있기 때문에 근본적으로 제척하는 것은 상당히 어려움이 있고 다만 시에서 지원하는 기반시설비의 포션을 약간 늘린다든지 그런 부분들은 부분적으로 될 수 있겠지만 주공에서 사업시행자 지정을 해서 구역을 지정할 때는 이 부분에 대해서 기반시설을 부담하겠다는 전제 하에서 이것이 된 것이거든요.

그래서 그런 부분을 되돌리는 것은 상당한 어려움이 있을 것 같습니다, 현실적으로.

○梁承根 委員 앞으로 민원인이 찾아오면 국장님을 모시고 민원인들하고 대화를 할 수 있도록 해야 될 것 같습니다.

주민들의 원성은 폭발 직전에 있다고 했지요?

○都市住宅局長 朴月堧 예.

○梁承根 委員 11일에 그 사람들이 오면 굉장할 것으로 예상을 하고 있습니다.

아마 그 사람들이 왔을 때 분위기는, 오세기 과장님도 아시고 이승무 과장님도 보셨지요?

심한 욕설까지 퍼부으면서 엄청나요, 그렇게 하지 말라고 해도 그런데.

우리가 할 수 있는 범위 내에서는 우리가 해야 될 것 같아, 내가 보더라도 파란 부분 이 부분은 분명히 이것은 제척시켜서 시에서 부담을 해서 건설을 해줘도 될 사항 같은데 이것을 계속 원초적인 문제만 가지고 지구 내이기 때문에 그렇다, 지구 외로 해주면 될 것 아니겠습니까?

지구 외로 하는 것이 무슨 하늘에서 내려준 법입니까?

시에서 만들면 되는 것이죠.

누구를 위한 행정을 하는 것인지 저도 모르겠습니다.

○都市住宅局長 朴月堧 그 부분이 350m 150억 원 정도가 소요되는데 시비로 전액 지원을 받는다면 사실 사업부서 입장에서 그 부분을 반대할 이유가 전혀 없습니다.

그런데 그 부분을 150억 원 전액 예산을 세워서 추진한다는 부분이 너무나도 불투명하기 때문에 그런 어려움이 있는 것입니다.

○梁承根 委員 그러니까 그 다음에 그것을 시비로 하든지 국비로 하든지 이것은 시에서 알아서 할 일이 아니겠습니까?

그 사람들 얘기대로 꼭 막아놓고 ‘우리 전용도로니까 우리밖에 못 하겠다.’ 이런 식으로 나오면 어떻게 할거예요?

또 그렇게 한다고 합디다, 그 사람들도.

아니 가능성 있고 타당성 있는 것은 적극적으로 검토를 해주시기 바랍니다.

○都市住宅局長 朴月燮 저희가 다시 한 번 검토를 하기는 하겠습니다.

○梁承根 委員 다시 한 번 검토를 해주셔서 11일 주민들이, 주민대표만 오는 것이 아니에요, 지금까지는 10명, 20명 와서 소리만 지르고 갔었는데 그때는 많은 사람들이 와서 대회의실을 쓰겠다고 했습니다.

그러니까 그때는 각 국장님들, 여기 세 국장님들 그리고 관계 공무원들이 다 참석을 하셔서 답변을 해주시고 긍정적으로, 적극적으로 대처를 해주셔야 될 것으로 생각을 합니다.

○都市住宅局長 朴月燮 예.

○梁承根 委員 교통건설국장님이 가만히 계시는데, 교통건설국장님은 직접적으로 관련이 되는데 한 말씀 해주세요, 여기에 대해서.

○交通建設局長 金權植 저희들은 기본적인 입장이 어떤 의사결정을 하는 입장이 아니고 형성된 개발사업지구 내에 도로를 개설하는 문제에서 파생되는…….

○梁承根 委員 제척을 시킨다면 적극적으로 예산검토를 해주시겠습니까?

○交通建設局長 金權植 저희야 관련이 없는 사항이 되기 때문에 제가 이 자리에서 언급하기는 상당히 어렵다는 생각이 듭니다.

하여튼 도시주택국 입안한 부서에 저희들은 따라가는 방법밖에 없지 않나 생각이 듭니다.

○梁承根 委員 항상 주민을 위한 행정을 편다는 생각을 가지고, 주민이 내 주인이다 이런 생각을 가지고 일 처리를 해주셨으면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

오늘 양승근 위원님이 대전역 주변으로 하고 있는 소제동, 신안동 지구 정말 거기가 지금 말씀하셨다시피 그동안 개발지역에 묶여서 도시가스 공급도 못 받고, 비오면 축대 무너질까 걱정이, 갈려면 보상을 못 받아서 가지도 못 하는 정말 애환이 있는 지역입니다.

주무국장께서 잘 참고하셔서 진행해 주시기 바랍니다.

시간은 많이 흘렀습니다만 한 가지만 확인을 해보겠습니다.

아까 심준홍 위원님이 철도시설공단 진입도로 28억 원 예산을 세워서 해준다고 협약이 되어 있다고 했지요?

이것이 언제 협약이 되었습니까?

○都市住宅局長 朴月燮 2004년도에.

○委員長 吳榮世 당시에 제가 알기로는 대전권에 있는, 정치권에 있는 분들이 정중한 장관 현재 국토해양부장관으로 계실 때 아마 이것을 아산 배방으로 가는 것보다, 대전의 시설이 대전이 또 철도하면 대전이에요.

아산 배방 거기도 갈 데도 아니고 실상적으로 입주아파트 특혜도 주고 시설물

을 해주겠다는 약속이 있었던 것 같아요, 그렇죠?

○都市住宅局長 朴月堧 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 역세권 개발이 지난번 신문에 보면 5,000억 원을 철도시설공단에서 대전시 자체 사업으로 대전시에서 하라고 했지요?

○都市住宅局長 朴月堧 철도변 정비사업.

○委員長 吳榮世 철도변, 그러니까 역세권 주변 철로변.

○都市住宅局長 朴月堧 예.

○委員長 吳榮世 그런데 그것이 실상적으로 우리 대전시에 5,000억 원이라는 얘기는 있지만 대전시에서 무슨 지역사업체가 한 것은 얼마 정도 돼요?

○都市住宅局長 朴月堧 지금 순수하게 지역업체가 참여하기 위해서 1,800억 원을 시로.

○委員長 吳榮世 그러니까 5,000억 원이라는 것은 위탁이 되었지만 거기에 보상비나 이런 것 빼고 실질적인 사업비는 1,800억 원이라는 얘기죠?

○都市住宅局長 朴月堧 예, 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 앞으로 우리가 거기에 연관된 사업이 실상적으로 많이 있습니다.

관암동만 해도 3개 지하차도와 10m 양면도로가 생기고 여러 가지 사업이 앞으로 많이 있어요.

수조 원이 될지 수천 억 원이 될지 몰라요.

그 사업에 대한 것은 없습니까?

○都市住宅局長 朴月堧 예, 지금 4,997억 원인데 그 부분은 총사업비로 하여간 지상화하는 대가로 그것은 협약되어 있는 그런 사항입니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 지금 현재 철거하고 실어내고 하는 사업이 1,800억 원에 대한 지원은 대전시한테 줬어요.

그런데 나머지 철로변 주변이라든지 지하차도 뜯는 거나 이런 사업은 대전시에 사업권을 안 주는 것 아닙니까?

○都市住宅局長 朴月堧 아닙니다.

본선과 관련없는 사업이 1,800억 원이고요, 본선과 관련된 것은 철도시설공단에서 직접 해야 하기 때문에.

○委員長 吳榮世 그러니까 5,000억 원 내에 그 시설비 들어간다는 거예요, 보상비 빼고?

○都市住宅局長 朴月堧 보상비까지 다 포함해서 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 현재 철로변주변정비사업을 왜 철도시설공단에서 하고 있는지 알고 계세요?

○都市住宅局長 朴月堧 철도변정비사업이요?

○委員長 吳榮世 왜 사업을 하는지?

우리 대전 주변으로 해서 사업을 하는 것에 대해서 왜 해주는가를 알고 계시냐고요?

○都市住宅局長 朴月燦 예, 대전역을 지하화하는 대신에 지상화하면서.

○委員長 吳榮世 이게 벌써 약속된 사항이에요?

○都市住宅局長 朴月燦 예, 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 제가 이 당시에는 국회에도 있었습니다.

그래서 대전시민이나 철로변에 있는 분들은 지하화를 해라, 지상으로 고속철로를 하지 말아라 그래서 엄청나게 이슈가 돼서 저희들도 그때 당시 엄청나게 반대해서 결국 보상차원에서 해주는 것입니다, 그렇지요?

○都市住宅局長 朴月燦 예.

○委員長 吳榮世 잘 알고 계시네, 그런데 이런 공사가 지금 통합발주를 한다고 해요.

철도시설공단에서 자기들이 그냥 통합으로 다 발주해서 하겠다는 얘기에요, 지금.

○都市住宅局長 朴月燦 아닙니다.

1,800억 원을 저희들이.

○委員長 吳榮世 그것은 했는데 나머지 부분.

1,800억 원은 내가 보기에 별 거 아니여, 그런데 나머지 부분.

○都市住宅局長 朴月燦 그런데 본선과 관련된 그런 부분 같은 경우는 사실 지역업체가 참여할 수 없는 상황들이 많이 있어요.

그래서 실제 공구를 분할할 수 있는 그런 부분에 대해서 1,800억 원을 갖고 와서 54개 공구로 나눠서 지역업체가 수주할 수 있도록 조치하는 것입니다.

○委員長 吳榮世 그것은 일부고요, 내가 보기에 현대건설에서 주로 공사하고 있습니다.

관암동도 보면 큰 공사는 전부 현대건설에서 하고 있어요.

그리고 부분적으로 조그만 것, 이것은 보니까 지난번에 설명회할 때 제가 잦았어요.

그런데 보니까 대전시에 지역업체가 참여할 수 있는 길이 약하다는 얘기입니다.

거기에 대해서 대비해야 해요.

지역업체 참여하는 문제 또 이런 문제가 있어요.

철도시설공단이 청소업체, 경비업체를, 지난번 언론에도 많이 보도됐습니다.

이걸 40억 원 정도 되는 예산을 전국으로 풀어서, 우리 대전에 있는 업체는 한 군데도 가서 할 수가 없어요, 청소를 할 수도 없고 경비를 설 수도 없고.

그래서 그때 당시에 박성호 시장과 저와 철도시설공단이사장과 전화통화도 하고 직접 접촉을 해서 어떻게 대전과 외부업체와 컨소시엄을 해서 다소 가점을

받으면서 시행을 일부 하고 있습니다.

그런 문제도 타개되고 있는데 기왕이면 통합발주를 철도시설공단에서 하기 때문에 우리 대전시하고도 접촉해서 일을 끌어내야 돼요, 지역업체를 주어야 한다는 문제입니다.

그런 부분이 미약한 것 같아요.

그런 부분에 대해서는 도시주택국장이나 건설관리본부장이 주도적으로 해서 대전의 지역업체가 많이 참여할 수 있도록 그런 것을 유도할 필요가 있다는 생각이 듭니다.

○都市住宅局長 朴月燦 예.

○委員長 吳榮世 그리고 교통건설국장, 시내버스에 92억 원을 보조해주네요.

그러면 작년 예산보다 얼마나 더 늘어나는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 작년에 341억 원이었습니다, 그러면 80억 원 정도가 더.

○委員長 吳榮世 늘어나는 거지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 수입금이 감소될 때도 보조해야 되고 요금인상을 못 하니까 지원해야 되고, 이게 상당히 문제가 되고 있습니다.

○交通建設局長 金權植 아까도 설명 말씀이 있었습시다만 시내버스요금은 승객 감소수가 있다고 하지만 크게 급격하게 감소되는 추세는 아니고, 정기적으로 말씀드렸지만 2년에 한 번 정도는 수익자부담의 원칙에 의해서 요금인상을 정기적으로 해왔습니다.

그런데 작년도에도 못 했고 금년도에도 여러 가지 시기적으로 봐서 경제난 극복문제와 관련해서 요금인상을 못 했기 때문에 증가폭이 금년에 상당히 크게 작용하고 있는 것이 현실입니다.

그래서 내년도에 요금인상을 하게 되면 증가폭이 상당히 감소될 것으로 보고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 또 한 가지는 수입금 횡령사건이 자꾸 일어나서 그런데 횡령을 방지하기 위해서 기사실에 무슨 CCTV나 이런 것을 해놓니까?

○交通建設局長 金權植 CCTV가 현재 디지털이 아니고 옛날방식인 아날로그로 해서 설치된 것이 있는데 내용연수가 상당히 경과됐기 때문에 금년도에 운수사업기금을 일부 활용해서 그것은 완전히 교체할 계획이고요, 지금은 카드비율이 75% 정도로 올라갔기 때문에 옛날처럼 현금을 취급하면서 탈루한다든지 하는 문제는 많이 개선됐고 그런 사례는 현재 없는 것으로 나타나고 있습니다.

그래서 앞으로 저희들이 중장기적인 차원에서는 이런 문제를 해결하기 위해서는 시내버스요금인상 시 카드사용자와 현금사용자의 갭을 100원 이상 정도를 부여하게 되면 결국 카드사용률이 90% 정도로 올라가게 되면 이런 문제는 근원적

으로 해소될 것으로 보고 있습니다.

○委員長 吳榮世 지금은 50원 차이입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 어떻게 시내버스, 지하철 관계는 시민들의 행복지수 이런 것을 올려주는 하나의 큰 역할을 하는 부분입니다.

어떻게 이런 수입금을 제대로 관리를 못 하다 보면 결국 시민들 세금이 더 올라가는 부분이 있는데 이런 부분에 대해서는 철저히 관리할 필요가 있습니다.

그리고 지난번에 보니까 파업을 한다고 해서 신문에 요란하게 나왔어요, 그것은 잘 정리됐습니까?

○交通建設局長 金權植 다 끝났습니다.

마무리됐습니다.

○委員長 吳榮世 어느 정도 노사간에 타협됐습니까?

○交通建設局長 金權植 당초에는, 매년 항상 임단협 시기에 나타나는 현상이 되겠습니다만 노측에서는 많이 받으려고 하는 입장이고 사측에서는 가급적이면 적게 주려고 하는 입장인데 금년도에 임단협의 타결수준은 대구나 부산 여기에 비쳐봐서 평균 정도 수준에서 타결된 것으로 그렇게 됐습니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 전체적으로 어느 정도, 한 10억 원 정도?

○交通建設局長 金權植 전체금액이…….

○委員長 吳榮世 기사들한테 예우해주고 혜택을 주는 부분이.

○交通建設局長 金權植 늘어나는 금액은 8억 원에서 10억 원 정도를.

○委員長 吳榮世 10억 원 정도를 더 올렸다는 얘기지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 그런데 지난번 시내버스준공영제 이후에 버스파업이 대전에서 있어서 시민들이 정말 분개했고 우리 의회에서도 진상특별위원회를 구성해서 철저히 조사하고 다시는 파업을 안 하겠다고 약속했어요.

그런데 자꾸만 파업얘기가 나오는데 정말 이렇게 파업얘기만 나오면 한 10억 원씩 더 올려줘야 되고 이런 악순환이 돼서는 안 된다는 생각입니다.

교통건설국장께서는 이런 부분에 대해서 노사간에 잘 정리될 수 있도록 협력할 필요가 있습니다.

○交通建設局長 金權植 노사의 임단협 과정을 저도 몇 번 참석했습니다만 기본적으로 노측에서 파업얘기가 매년 나오는 것은 지금 근본적으로 처음부터도 파업을 하지 않겠다는 입장을 가지고 있었습시다만 파업을 한다는 사항을 외부에 자꾸 흘리면서 결국 노동청의 중재까지, 신청을 하는 단계까지 접어들었습니다만 노측에서 어떻게 보면 사측에 대해서 더 높은 임금상승을 얻어내기 위한 하나의 기술적인 전략으로 보시면 되겠고요, 사실 금년도 같은 경우에는 저희들

이 감지했습니다만 파업을 하지 못할 것으로 예견했습니다만 그런 문제들은 노측이 항상 가지고 있는, 매년 반복되는 하나의 전략상의 기술적인 문제라고 이해해 주시면 되겠습니다.

○委員長 吳榮世 오늘 시간이 오래 갔습니다만 우리 시민들의 예산 또 추경으로 해서 90억 원, 100억 원 씩 지원하는 부분에 있어서는 정말 시민들을 생각해 야 돼요.

우리가 금방 90억 원이니 100억 원이니 방망이 쳐서 통과시켜주는 그런 부분이 아니에요.

상당히 시민들의 세금이고 하기 때문에 우리가 잘 관리하고 철저하게 지도감독을 할 필요가 있다는 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金權植 금년에도 저희들이 그런 점을 감안해서 여하튼 무리한 요구는 절대 시에서 수용할 수 없다는 기본적인 입장을 가지고 대응하다 보니까 노측에서 결국 노동위원회에 중재까지 신청하면서 파업까지 가는 국면을 맞았습니다만 다행스럽게 노사간에 합의를 잘 해서 결국 파업사태는 이르지 않았고 다음부터라도 이런 점은 노사정 상호간에 인식해서 그런 문제들이 재발되지 않도록 노력하겠습니다.

○委員長 吳榮世 더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 교통건설국, 도시주택국, 건설관리본부 소관 예산안에 대한 질의 답변을 종결코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 2009년도 제2회 대전광역시 일반 및 특별회계 세입·세출 추가경정 예산안 중 교통건설국, 도시주택국, 건설관리본부 소관 예산안에 대한 질의 답변을 모두 마치겠습니다.

동료위원 여러분, 오늘 의사일정을 모두 마쳤으므로 산회코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(15시 36분 산회)

---

#### ○출석위원

오영세      권형례      양승근      전병배  
곽영교      심준홍

#### ○출석전문위원

전문위원	연정수
<b>○출석공무원</b>	
교통건설국장	김권식
교통정책과장	유세종
대중교통과장	강철구
운송주차과장	유광훈
건설도로과장	이승무
방재과장	김명길
도시철도기획단장	임철순
차량등록사업소장	유명동
도시주택국장	박월훈
도시계획과장	조영찬
도시재생과장	오세기
주택정책과장	정무호
도시디자인과장	김정대
지적과장	정영호
건설관리본부장	서문범
건설부장	신혜태
시설부장	윤기호
<b>○기타출석자</b>	
도시철도공사사장	김종희
영업본부장	차준일