

산업건설위원회회의록

제 183 회

제 3 호

대전광역시의회사무처

일 시 : 2009년 6월 29일(월) 오전 10시

장 소 : 산업건설위원회회의실

의사일정

제183회 대전광역시의회(제1차 정례회) 제3차 위원회

1. 2009년 하반기 주요업무보고 청취의 건
 - 가. 교통건설국 소관
 - 나. 건설관리본부 소관

심사된 안건

1. 2009년 하반기 주요업무보고 청취의 건
 - 가. 건설관리본부 소관..... 1면
 - 나. 교통건설국 소관..... 9면

(10시 10분 개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제183회 대전광역시의회 제1차 정례회 제3차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

동료위원 여러분, 오늘은 2009년도 하반기 주요업무보고 중 교통건설국 및 건설관리본부 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

1. 2009년 하반기 주요업무보고 청취의 건

가. 건설관리본부 소관

○委員長 吳榮世 그러면 의사일정에 따라 의사일정 제1항 2009년도 하반기 주요업무보고의 건을 상정하겠습니다.

오늘은 벌곡길 선형개량공사기공식 행사 관계로 교통건설국에 앞서서 건설관리본부 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

서문범 건설관리본부장 보고하여 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 건설관리본부장 서문범입니다.

존경하는 오영세 위원장님 그리고 위원님 여러분!

건설관리본부 업무에 대해서 평소에도 지대한 관심을 가져주시고 아껴주셔서 대단히 감사합니다.

앞으로도 더욱 우리 건설관리본부 업무에 대해서는 성심 성의껏 시민들이 원하는 방향으로 충실히 업무를 수행하도록 하겠습니다.

간단하게 우리 건설관리본부에서 추진하고 있는 업무현황에 대해서 보고드리도록 하겠습니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

앞으로도 끊임 없는 성원과 지도편달 당부드립니다.

감사합니다.

○委員長 吳榮世 서문범 건설관리본부장 수고하셨습니다.

다음은 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

건설관리본부의 업무보고 내용 중에서 궁금하신 사항이나 질의하실 내용이 있으신 위원님께서는 말씀하여 주시기 바랍니다.

전병배 위원님, 질의하시기 바랍니다.

○全炳培 委員 우리 서문범 본부장님을 비롯한 건설관리본부 직원 여러분들께서 지역 건설경기 활성화 및 하도급 배부율을 높이기 위해서 많은 노력을 해주시고 현장을 방문하는 등 지역 건설업체를 위해서 많은 노력을 하고 있다는 점을 높이 평가드립니다.

현재 우리 시가 금년도에 목표하는 하도급의 비율이라고 할까요, 목표치가 있습니까?

○建設管理本部長 徐文範 건설공사 관련해서 우리 건설관리본부에서 주로 하는 공공사업이 있고 민간부분에서 하는 주택건설사업이 있습니다.

민간부분에서 하는 각종 인허가사업 이렇게 크게 세 갈래로 분류해서 볼 수 있습니다.

건설관리본부에서 하는 것뿐만 아니고 시 전체에서 하는 것은 하도급률에 대해서 목표설정을 하고 그동안 추진해 왔습니다.

그래서 현재 진행된 상황으로 볼 때 상반기 중에 30% 정도 목표를 설정했었습니다만 현재 조기발주를 통해서 또는 하도급 공사관리를 통해서 상반기 중에 46% 정도 도달되는 것으로 파악이 되고 있습니다.

금년 연말에는 시 본청의 건설업무 관련 부서의 계획을 보면 금년 말에 60% 도달하는 것으로 목표설정을 하고 있습니다.

○全炳培 委員 60%라고 했지요?

현재는 몇 퍼센트입니까?

○建設管理本部長 徐文範 현재 46% 정도 도달된 것으로 파악됩니다.

○全炳培 委員 아직은 목표치에, 기대치에 못 미치죠?

○建設管理本部長 徐文範 예, 상반기의 목표치입니다.

○全炳培 委員 우리 지역 건설업체가 상당히 어려움을 겪고 있다는 것 본부장님 누구보다 잘 아실 것입니다.

앞으로 행정지도관청에서 또 발주 부서에서 좀더 노력하셔서 우리 지역의 건설업체가 많은 어려움이 예상되는 가운데 그나마 우리 관에서 많은 노력을 해주심으로 해서 관계 건설업체에서 상당히 고맙다는 인사도 많이 하고 과거보다는 피부적으로 체감하고 있는 상당히 좋은 효과를 거두고 있다고 생각이 됩니다.

업무보고 128쪽을 보시기 바랍니다.

공설화장장 리모델링 및 편의시설 확충입니다.

현재 진행이 어느 정도 되어 있습니까?

○建設管理本部長 徐文範 시 본청에서 리모델링계획을 받아서 저희가 설계를 진행중에 있습니다.

○全炳培 委員 설계가 진행되고 있다, 실시설계죠?

○建設管理本部長 徐文範 예, 그렇습니다.

○全炳培 委員 본 위원이 생각하기에는 시립 정수원이라고 하지요?

○建設管理本部長 徐文範 예, 그렇습니다.

○全炳培 委員 이것이 시설관리공단에서 위탁관리하고 있지요?

○建設管理本部長 徐文範 예.

○全炳培 委員 아마 앞으로 본 위원말고도 대전시민들의 장묘문화가 많이 바뀌고 있어요.

화장률이 한 60% 가까이 된다고 얘기를 들었는데 앞으로 계속 증가하리라고 생각이 됩니다.

그렇다면 현 공설화장장이 위치가 적합하나, 거기를 이용하시는 분들 대부분이 많은 불편함을 하소연하고 계십니다.

우선 진입도로가 비좁고요, 또 그 안에 주차장시설이라든지 유족들이 이용하기가 보통 불편한 것이 아닙니다.

본 위원 생각에는 거기를 리모델링보다는 오히려 다른 지역으로 현대화시설을 갖춘 그야말로 대전시민이 이용하기 편리한 일정 장소에 옮기는 것도 고려할 필요가 있다고 생각을 하는데 이 사항은 건설관리본부장께서 답변하실 사항은 아닐지도 모르겠습니다만 이것은 원천적으로 재검토를 했으면 어떻겠나 생각이 되는데 본부장님 생각은 어떻습니까?

○建設管理本部長 徐文範 건설관리본부로 질의를 해주셨기 때문에 말씀을 드리도록 하겠습니다.

앞서 말씀하신 대로 이전에 관한 문제라든지 하는 것은 시 전체적인 입장에서

고려되어야 될 사항입니다.

지금 리모델링계획을 하고 있습니다만 그것 자체도 주변에 있는 주민들에게는 혐오시설로 인정될 수 있습니다.

그러나 일단 앞서 말씀하신 대로 화장이 60%를 육박하고 있고 이 시설들이 과거에 만들어진 시설들로서 노후된 시설들이라 좀더 현대화되어서 주변환경에도 악영향을 미치지 않은 쾌적성을 확보하면서 효율성도 높일 수 있는 그런 방안이 우선은 모색되어야 된다고 봅니다.

그래서 이렇게 확장하는 것 자체도 상당히 민감한 부분입니다만 시설이 현대화되고 앞서 말씀하신 이용자들의 편의시설, 주차장, 진입로 문제도 함께 우선은 개선해서 좋은 환경 속에서 사용을 하면서 새로이 증설이라든지 이전에 관한 문제는 고려되어야 될 부분이라고 봅니다.

그러나 이 시설 자체가 혐오시설 중에서 가장 취약한 혐오시설이기 때문에 어느 지역에 갈 것인가 하는 것은 위원님들께서 더 잘 아시겠습니다만 상당히 민감한 사안이라서 충분히 시민들과 공감을 거친 후에 고려되어야 될 것으로 봅니다.

○全炳培 委員 우리 지역에는 홍성에 공설화장장이 있다는 얘기를 들었고 청주에 있을 것이고 가까이 익산에도 있고 또 행복도시에 계획을 보면 거기에도 공설화장장이 계획되어 있어요.

외지에서 오신 분만 아니라 시민들이 정수원을 방문하는 사람들이 대개 “세상에 이럴 수가 있냐”고 항의를 많이 합니다.

특히 그 지역은 서남부 도안신도시의 개발 중심축에 있다고 해도 과언이 아닌데 과연 위치가, 물론 지역마다 여러 가지 민감한 사항이 많이 있습니다.

누가 봐도 저희는 잘 알고 있고요, 넘비현상이 특히 심화되고 있는 가운데 이러한 현대화된 정수원이 필요함에도 불구하고 우리 지역에는 안 된다는 것입니다.

이것이 아마 지역의 발전에 많은 저해를 가지고 오는데 그렇다고 하더라도 우리가 거시안적에서 공설화장장을 어떻게 해야 될 것이냐라는 고민이 될 수 있는데 현재 그 시설이 너무 협소하고 유족들의 이용에 불편한 것은 현대화시키자는 데는 제가 동의를 합니다, 동의하지만 우리가 큰 틀에서 이 문제는 재검토할 필요성이 있다 이렇게 봐지고요.

이 문제는 건설관리본부 사업부서에서 정책부서하고는 물론 다르지만, 결정하시기에는 좀 어렵지만 아쉬운 마음에서 한 말씀 드렸습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

이어서 양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 간단한 사항을 두어 가지만 질의하도록 하겠습니다.

옥천길 확장공사 있지요?

거의 마무리단계에 가 있죠, 지금?

○建設管理本部長 徐文範 마무리단계까지는 가질 못 했고 공사 한참 활발하게 진행되고 있습니다.

○梁承根 委員 자료에 보면 금년도 말까지 공사준공 예정이라고 되어 있는데 지금 어떻게 되어 가고 있습니까?

○建設管理本部長 徐文範 현재 절지작업을 하고 있는 중입니다.

절지작업을 위해 준비하고 있습니다.

○梁承根 委員 아니, 지금 어디까지 완료가 되었고 앞으로 해야 될 구간은 어디인지 간단하게 말씀해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 이 옥천길은 고개 낮추기가 주 공정입니다.

그리고 고개를 낮추면서 오르막길에 대한 정비 그리고 세천마을에 대한 확장이 주 공사내용입니다.

현재 오르막길에 대한 주변 절지작업을 위한 것을 준비하고 있고, 절지작업을 하고 있는 상황입니다, 구조물 설치작업을 하고 있고요.

○梁承根 委員 세천에서 시계까지 가는 오르막길 거기는 지금 어떻게…….

○建設管理本部長 徐文範 옥천의 시계 부분까지는 우리 공사구간에 들어가지 않고요, 옥천 시계 가기 전에 좌측 부분으로 들어가는 회인 쪽으로 가는 도로 부분 거기까지가 공사계획구간인데 일부 구간은 아직 예산사업 범위 내에서 반영되지 못했고 추후에 반영되어야 될 사업으로 거기까지 계획하고 있습니다.

○梁承根 委員 본 위원이 한참 되었는데 옥천길 확장공사 할 때 회남길 들어가는 그 길, 특히 그 위에서 내려오는 길이 너무나 위험하다는 지적을 해서 그것을 보강을 하겠다는 말씀을 들었는데 거기에 대해서는 어떻게 되어 가고 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 그 부분에 대해서 현지조사 확인을 다 거친 후에 그 부분을 개량하는 쪽으로 방향을 잡았습니다.

그러나 당초에 그 부분은 본예산에 확보가 되어 있는 상태가 아니라서 추가로 사업비를 확보해야 되는 상태입니다.

그래서 현재 주민들과 충분한 대화를 거치고 또 그 부분에 대한 전반적인 조사를 통해서 향후에 18억 원 정도가 추가로 소요될 것으로 판단이 되어서 그 부분에 대해서는 예산 확보에 관한 것을 시 본청과 협의중에 있습니다.

○梁承根 委員 많이 가보셨겠지만 너무 위험해요.

내리막길에서 갑자기 우회전해서 아주 확 너무 꺾어져 있더라고요.

비스듬히 해서 안전하게 운행될 수 있도록 보강하는 것이 시급하다고 본 위원은 생각하니까 꼭 관심을 가지고 추진해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 예, 알겠습니다.

○**梁承根 委員** 동부선 연결도로 개설공사 봐주시기 바랍니다.

소제동 계족로에서 자양로까지, 전체적으로 1,169m인데 주택공사에서 716m, 대전시에서는 453m, 지금 453m에 대해서 공사가 많이 진행됐지요?

○**建設管理本部長 徐文範** 보상은 거의 95% 정도 진행됐고 보상된 건물에 대한 철거공사가 현재 진행중에 있습니다.

본 공사에 대해서는 지난번에 위원님 말씀하신 대로 소제지역 주거환경개선사업이 완료되기 전에 저희가 도로공사를 먼저 착수할 수 있을 것 같습니다.

아마 소제지역이 좀더 지연되지 않나 싶은데요, 말씀하신 대로 차질 없도록 꼭 진행할 계획으로 있습니다.

○**梁承根 委員** 소제지구 내에 있는 것은 건설관리본부장의 권한 가지고 할 수 없는 사항일 것 같아서 여쭙보지는 않겠지만 대전시에서 하는 공사에 관해서 453m, 지금 그 지역주민들이 민원이 엄청나게 많이 들어오고 있어요, 알고 계시지요?

○**建設管理本部長 徐文範** 저희가 보상업무와 철거업무를…….

○**梁承根 委員** 보상은 지금 두 가구인가 안 되어 있다고.

○**建設管理本部長 徐文範** 예, 거의.

○**梁承根 委員** 예, 거의 되어 있지만 두 가구가 안 되어 있다고 들었고 인근지역, 특히 도로 밑에 사는 주민들이 민원이 많은데 주민들이 건물을 증축하거나 개축하려고 하는데 도로가 완전하지 못하기 때문에 어떻게 할 수가 없다는 거예요.

그리고 지역이 낮기 때문에 비가 오거나 물이 찰 경우에는 누수가 돼서 상당히 어려움이 많고 또 안전사고 위험이 있다고 하는데 거기에 대한 대비는 어떻게 하고 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○**建設管理本部長 徐文範** 앞서 말씀드린 대로 현재는 도로공사가 착수되지 않은 상태로 기존의 도로를 사용하고 있고요, 보상이 완료된 건축물에 대해서는 철거해가면서 철거한 상태에서 배수문제라든지 안전문제라든지 이런 것을 충분히 조치해 놓도록 하겠습니다.

○**梁承根 委員** 지금 안 되어 있다고 하고요, 가능한 한 포장까지도 기존 공사부분에 대해서는 포장까지 해놔야만 주민들의 재산권을 행사하는데 지장이 없을 거라는 얘기를 하고, 특히 장마가 지고 그러니까 지금도 굉장히 지역주민들이 불안에 떨고 있는 것 같아요.

엇그제도 주민들 몇 분이 찾아와서 담당자와 저와 같이 간 적이 있었어요.

지역주민들은 많은 생각을 하고 있습니다.

관심을 가지고 홍수 같은 데 대비를 철저히 해서 사고가 발생이 되지 않도록 해주시기 바라고, 기존에 시작한 거니까 그것이 마무리가 빨리 될 수 있도록 조치를 해주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 예, 알겠습니다.

○梁承根 委員 예산관계 그런 것이 있으면 다음 추정 때라도 확보해서 조치될 수 있도록 협조해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 예, 알겠습니다.

유념해서 잘 처리하겠습니다.

○梁承根 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

심준홍 위원님.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

건설관리본부 업무보고에서 하셨던 내용이 사실상 전반적으로 비쳐볼 때 순조롭게 모든 것이 진행되는 것으로 파악하고 있습니다.

이런 모든 사항들은 아마 건설관리본부 임직원들의 노고가 아닌가 생각하면서 관리 측면에서 한 가지만 질의하겠습니다.

130쪽에 보시면 도로상 맨홀정비 내용이 있는데 맨홀정비뿐 아니라 관리도 하고 있지요, 건설관리본부에서?

○建設管理本部長 徐文範 예, 그렇습니다.

소관 기관별로 관리를 합니다.

○沈俊洪 委員 전반적으로 전체 다 그렇다는 것이 아니고 테크노밸리 주변 이 번에 새로 개설된 지역 주변에 보면 새로운 도로가 신설되어 있는데 그 부근에 보면 맨홀이 상당히 돌출되어 있어요.

그래서 거기를 지나는 차량들이 그것을 피하기 위해서 갈지자 운행하는 것을 제가 목격했고 몇 번 저도 했습니다.

그런데 그 부분이 상당히 많이 노출되어 있는데 설계상의 문제입니까 아니면, 현지를 잘 모르시니까 답하기가 상당히 어려울 것이라고 생각되는데 그쪽을 보면 외곽도로 맨홀에 많은 돌출부분이 있는데 그게 포장을 다시 덧씌우기를 해야 할 것 아닌가 생각이 드는데 거기를 한번 현지답사를 하셔서 업무파악을 하신 후에 그것을 철저히 보수를 하든지 아니면 보완을 해야 할 필요가 있다고 생각하는데 한번 확인을 해보셔서, 상당히 위험한 부분이 많이 있습니다 그쪽에.

○建設管理本部長 徐文範 위원님, 말씀드리도록 하겠습니다.

외곽도로에 대해서는 기존에 테크노밸리 조성사업을 완료한 상태에서 도로를 확장해야 하기 때문에 확장하는 과정에 있습니다.

그래서 맨홀이 올라와 있는 부분, 사실은 차량통행을 위해서는 충분한 안전조치를 해야 합니다.

선행되어야 할 일인데 그렇지 못해서 위원님 걱정하시는 말씀이 있으신 것 같고, 그 부분에 대해서는 공사진행과정에 있기 때문에 사실은 저희 건설관리본부

관리업무는 아닙니다만 그 부분에 대해서는 현장 안전관리 측면에서 저희가 순찰을 추가로 해서 관련부서로 하여금 충분한 안전조치를 하고 그리고 맨홀이 올라와 있는 부분은 최종적으로 포장을 마무리하기 위해서 남겨져 있는 부분일 것입니다.

○沈俊洪 委員 제가 확인한 내용은 완료된 상태가 그렇기 때문에 말씀드렸지, 진행중이라면 이런 말씀을 드리겠습니까?

한번 확인해 주시기 바랍니다.

○建設管理本部長 徐文範 알겠습니다.

○沈俊洪 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시면 위원장으로 한 가지 주문사항을 지적하겠습니다.

매번 지난번에도 상임위원회에서 건설관리본부 임직원의 임무나 사명감이 가장 막중하다는 얘기를 지적한 바 있습니다.

그것은 뭐냐 하면 일선 현장에서 특히, 외지업체, 발주되어 있는 외지업체와 싸워서 우리 지역의 업체가 하도급 비율이 높게끔 유도해 주는 것이 가장 중요하다는 것이 우리 지역경제의 활성화를 위해서도 건설관리본부 직원들의 임무가 막중하다는 사항을 여러 번 지적했습니다.

그래서 어떻게 하면 외지업체의 하도급 도입비율을 지역업체에 많이 줄 수 있도록 노력하는 것은 건설관리본부 직원들의 임무라고 생각합니다.

그래서 전쟁을 치르는 것과 마찬가지로, 사명감이 있어야 한다는 지적을 했습니다.

용운동 수영장에도 지역업체비율이 상당히 높은 것으로 알고 있는데 어느 정도 지역업체들이 참여했습니까?

○建設管理本部長 徐文範 용운동 국제수영장에 관해서는 그동안 지역업체 전체 참여비율이 77% 참여를 시키고 있습니다.

저희가 하도급 현황에 대해서는 수시로 점검해가면서 진행하고 있습니다.

○委員長 吳榮世 본부장께서는 사안을, 외지업체라든지 외지의 건설회사가 우리 지역에 참여하는 부분은 본부장님께서서는 그 문제를 항상 체크해서 직원들을 독려해야 합니다.

어제 언론에 보면 도안동에 조경공사가 대전업체가 100% 참여할 수 있게끔 됐다는 좋은 기사가 나와 있어요.

그것을 보면 공사가 211억 원이 되기 때문에 150억 원 이상은 어떻든 전국으

로 풀어야 하는데 이것을 반으로 잘라서 우리 지역업체만 참여할 수 있는 머리를 썼다는 얘데요.

그래서 어떻든 우리 지역이 외지업체와 6 대 4 이런 비율이 되지만 어떻든 우리 본부장님께서서는 우리 지역업체가 하도급을 많이 할 수 있도록 최선을 다 해주십사 하는 얘기입니다.

○建設管理本部長 徐文範 예, 알겠습니다.

○委員長 吳榮世 더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 건설관리본부에 대한 업무보고 청취는 이것으로 종료코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 건설관리본부에 대한 업무보고 청취는 종료되었음을 선포합니다.

건설관리본부장을 비롯한 관계공무원 여러분, 업무보고 준비에 수고 많으셨습니다.

오늘 보고된 사항에 대해서는 차질없이 추진해 주시고 위원님들께서 지적하신 사항에 대해서는 면밀히 검토하여 적극 반영해 주실 것을 당부드립니다.

동료위원 여러분, 다음 회의 준비를 위해서 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(10시 41분 회의중지)

(11시 02분 계속개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

정원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

나. 교통건설국 소관

○委員長 吳榮世 다음은 교통건설국 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

김권식 교통건설국장 보고하여 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 교통건설국장 김권식입니다.

존경하는 산업건설위원회 오영세 위원장님과 위원님 여러분, 지난 상반기 동안 교통업무에 많은 관심을 가지시고 지도와 격려를 아끼지 않은 데 대하여 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 지도와 격려를 바탕으로 시민의 교통복지 증진에 진력할 것을 다짐드리면서 교통건설국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

이상으로 교통건설국 주요업무보고를 마치면서 교통건설국 소속 전 직원 일동은 위원님들의 고견을 살피고 경청하는 자세로 교통건설국 업무에 임할 것을 다짐드리면서 이상 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 吳榮世 김권식 교통건설국장 수고하셨습니다.

다음은 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

교통건설국의 업무보고 내용 중에서 궁금한 사항이나 질의하실 내용이 있으신 위원님께서서는 말씀해 주시기 바랍니다.

곽영교 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

택시산업활성화에 브랜드택시가 약 1,000대 지금 운행하고 있는데요, 한빛콜, 양반콜 이게 본 위원이 택시를 사용하다보니까 참 상당히 좋다는 생각을 많이 하고 전국적으로 이런 제도가 있는지 모르지만 굉장히 잘되고 있다고 생각합니다.

특히 어린이들이나 노약자를 태울 때 예전에는 굉장히 불안했는데 핸드폰에 번호하고 다 찍히니까 아주 안심하고 언제든지 아이들을 태울 수가 있어요, 특히 노약자들.

아주 굉장히 좋고 또 택시에 항상 카드로 결제가 되니까 대개 택시를 타면 잔돈을 받아서 거스르기 그런데 거스름돈 때문에.

이게 카드로 되니까 또 잔돈의 우려도 안 생기면서 굉장히 좋은 제도라고 생각을 하고 이것을 더 확대해서 활성화하면 좋지 않겠나 하는 생각을 해봅니다.

좀더 더 활성화해서 늘려서 하실 의지가 있으신지 답변해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 지금 현재까지 저희들이 당초 초기에 범인택시 그 다음에 개인택시해서 브랜드택시 1,600대를 1단계로 공급을 해왔고, 금년 들어서 각각 500대씩 1,000대를 증차해서 운영해 나갈 계획에 있습니다만 곽영교 위원님께서 말씀하신 대로 브랜드택시 운영이 당초 초기보다는 여러 가지 이용여건이나 이용의 경험적으로 봤을 때 상당히 시민들한테 안전성이라든지 편의성에 대해서 상당히 호응을 얻고 있는 것이 사실입니다.

다만 저희들이 브랜드택시를 확대하는 기본 규모나 물량 측면에서 봐서는 당초에 저희들이 5,000대 정도까지 목표를 세워서 나갈 계획을 가지고 있습니다만 금년 들어서 「여객자동차 운수사업법」이 개정이 돼서 택시 가맹사업제도라는 게 생겼습니다.

택시 가맹사업제도라는 것은 자본을 많이 가지고 있는 어떤 특정한 대기업이라든가 이런 자본가가 기왕에 택시업체와는 별개로 해서 하나의 조합을 결성하고 그런 자본력을 바탕으로 여러 가지 부가적인 서비스를 제공하면서 요금을 차등화할 수 있는 여러 가지 제도를 가지고 있고 또 시·도지사는 면허를 해주는

과정에서 지도 감독을 해나갈 수 있도록 제도가 돼 있습니다.

그래서 현 단계에서 대전에 진출하고 있는 가맹사업자를 위한 예비적인 사업자로 SK라든지 나비콜이라든지 3개 업체가 대전에 진출해서 활동을 하고 있고, 개별적으로 각 조합원들을 현재 모집해서 구성해 나가고 있습니다.

그렇게 되면 이런 택시 가맹사업으로 이루어지는 콜센터가 저희들 브랜드택시 하고 똑같이 운영이 되기 때문에 개인사업자들도 현재 시에서 지원해준 여러 가지 콜센터 장착비를, 장비를 전체 무료로 지원해 주고 있습니다.

그래서 이런 가입 현황과 추이를 지켜보면서 앞으로 시의 목표달성을 탄력적으로 운영해 나갈 계획입니다.

○郭泳教 委員 SK, 나비콜 이런 브랜드, 대형 콜사업자는 택시를 갖고 있지는 않지만 그런 서비스를 하는데 택시를 조합원으로 가입을 시켜서 결국 똑같은 입장이지요, 양반콜이나 한빛콜처럼 그렇게 하겠다는 얘기인데 그렇게 되면 장·단점은 있겠네요.

장점이 많습니까, 어떻습니까?

대기업에 종속되는 그런 우려는 없습니까?

○交通建設局長 金權植 기본적으로 입법이 개정되고 나서 11월 28일부터 시행이 되는 것으로 현재 되어 있습니다만 결론적으로 택시 가맹사업자가 되기 위해서는 시·도지사의 면허를 얻어야 되기 때문에 면허를 해나가는 과정에서 여러 가지 공익적인 측면이라든가 관리·감독 차원에서 뭔가 조건을 붙여서 허가를 하는 방향, 이런 것들도 저희들이 검토를 해나가고 있고요, 그렇다고 해서 굳이 민간사업자의 영향이 확대가 되면서 택시의 브랜드화라든지 시스템의 현대화를 해나가는 과정에 있는데 구태여 시에서 재정지원을 해나가면서 의미 없게 할 수 있는 방안도 타당치는 않다고 보기 때문에 양측의 기본목표나 계획을 저희들이 비교 검토해서 판단해 나갈 계획입니다.

○郭泳教 委員 그렇게 되면 우리 시가 지원해 주는 제도는 없어지겠네요, 브랜드택시가 활성화되면?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 그렇지요?

결국은 중요한 가치는 시민들의 편리성이니까요, 어쨌든 제일 중요한 것은.

거기에 맞춰서 하시면 될 것 같고, 아주 택시는 잘 되고 있는데 대형업체가 들어서면 시민들의 서비스와 편의는 더 나아지지 않겠나 하는 생각도 해보면서 거기에 따르는 혹시 개인업자들이나 영세한 택시기사분들의 처우나 수익이나 이런 부분에 누가 되지 않도록 만전을 기해 주시기 바랍니다.

답재형 단속시스템 EEB를 늘리신다고 그랬는데 그때 우리 위원회에선가 예결에선가 이것을 자제하자는 얘기를 한번 했던 것이 얼핏 기억이 나는데 그렇지

않았나요, 그때?

그런데 더 늘리십니까?

○交通建設局長 金權植 지난번 당초 예산 때 탑재형 단속시스템을 계상했다가 의회에서 삭감된 걸로 알고 있습니다만 저희들 입장에서는 상당히 이것이 절대적으로 필요하다고 봅니다.

그 이유는 지금 시내버스노선 개편하고 나서 시민들이 많이 접근성이 향상되고 있다고 봅니다만 중국적으로 가장 문제를 안고 있는 부분이 정시성이거든요.

그래서 노선개편의 여러 가지 굴곡성이라든가 효율성을 제고해 나간다 하더라도 시내버스의 정시성이 확보되지 않으면 시민들이 시내버스의 편리성을 느낄 수가 없습니다, 중국적으로.

그래서 가장 정시성을 저해하는 문제는 시내버스의 주요 간선도로에 불법으로 주차하고 있는 주·정차 차량입니다.

그래서 이것을 막대한 예산을 들여서 고정식 단속시스템이라든지 인력단속을 통해서 문제를 해결하기는 한계가 있다고 보고 유연성을 가지고 있는 시내버스에 탑재기능을 장착해서 운행을 해서 단속을 하게 되면 인력단속에 의해서 갖지 못한 여러 가지 장점, 전천후로 단속을 할 수 있다든지 단속현장에서 마찰이나 갈등을 감소시키는 문제라든지 이런 것들이 여러 가지 장점이 있기 때문에 비용 측면과 여러 가지 설치측면에서 상당히 유리하게 작용하고 있는 것이 현실입니다.

○郭泳敎 委員 지금 10대 운행하고 있잖아요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 어느 정도 효과가 납니까?

○交通建設局長 金權植 예, 효과가 지금 상당히 많기 때문에 지금 부산이나 타시·도에서도 저희들을 벤치마킹하고 있고 타시·도로 확산이 되고 있는 추세입니다.

○郭泳敎 委員 잘 분석해 주시기 바라고, 자전거 무인대여시스템, 이게 시스템이 6월에 완료가 됐고 9월부터 하겠다고 돼 있는데 지금 잘되고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 현재 저희들이 연구단지에 테스트베드 작업을 해서 지금 한국전자통신연구원에서 약 5억 원 정도를 가지고 제품을 시제품화하기 위해서 여러 가지 기술개발과 연계해서 연구를 하고 있습니다만 7월중이면 아마 어느 정도 결과가 나올 것으로 보고 있고, 약 30대 정도를 우선 한국전자통신연구원에서 시험을 한번 해보고 그렇게 되면 테스트베드사업을 해서 200대 정도를 저희들이 구매를 할 수 있습니다.

그래서 이 200대 정도를 우선 시범구역을 설정해서 저희들이 무인대여시스템을 운영을 한번 해보는 것으로 현재 계획을 해나가고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러니까 9월부터는 1,000대를 하겠다 이런 얘기인가요?

○交通建設局長 金權植 예, 1,000대 관계는 저희들이 확보하기 위해서는 결론적으로 말씀드리면 막대한 재원이 소요될 것으로 보고 있습니다만 이런 재원을 확충하기 위해서는 일반회계에서 재원을 확충하는 방안이 있겠고 또 시비절감을 해서 어떤 민자를 유치해서 참여시키는 방안도 있겠습니다.

○郭泳教 委員 국비 유치는 안 됩니까?

○交通建設局長 金權植 국비는 사실상 불가합니다.

○郭泳教 委員 불가능합니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 지난번에 하려고 했는데 안 된 것으로 알고 있는데, 마지막으로 도시철도에 대해서 얼마 전에 신문에도 나오니까 ‘대전시가 신청을 안 한다, 예산을 주려고 해도 신청을 안 하니 어떻게 하나’, 그런데 대전시 입장은 ‘타당성 검토를 먼저 용역을 하고 난 다음에 하겠다’ 논란의 핵심은 그거지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 그 후에 하겠다 이런 얘기인데 타당성 검토를 해서 한다는 게 내년도 4월이네요, 용역이 마쳐지는 시간이?

그것에 대해서 어떻게 정리를 했습니까?

○交通建設局長 金權植 아까 광영교 위원님께서도 말씀하셨지만 도시철도라는 게 신청만 해서 공문으로 보낸다고 해서 되는 게 아니고, 「도시철도법」에 여러 가지 제반규정과 절차가 현재 규정이 돼 있습니다.

그래서 그런 절차에 따라서 저희들이 기본계획변경과 타당성 용역을 현재 한국교통연구원에 용역의뢰를 한 바 있고, 12월 정도까지면 아마 기본적으로 노선 선정과 차량시스템에 대해서 기본적인 윤곽이 나올 것으로 보고 있습니다.

그러면 저희들이 전문가라든지 아니면 공청회를 통해서 지역의 어떤 의견수렴 절차를 거친 다음에 금년 연말에서 아마 내년 초까지 국토해양부에 저희들이 예비타당성 검토를 신청해 나갈 계획입니다.

○郭泳教 委員 그러면 지금 2호선뿐만 아니라 3호선도 하는 거지요, 똑같이?

○交通建設局長 金權植 예, 현재 2, 3호선을 동시에 복합적으로.

○郭泳教 委員 타당성 검토를 하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 결과는 2, 3호선이 다 나오는 겁니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 그러면 시행은 2호선부터 합니까, 아니면 2, 3호선을 동시에 합니까?

○交通建設局長 金權植 2, 3호선을 동시에 추진하는 것이 바람직하다고 보겠습니다만 시의 재정적인 입장이라든지 또 동시 두 개 사업을 일시에 추진할 경우

막대한 재원이 투입되기 때문에 우선 단계별로 2호선을 추진한 다음에 시의 재정적인 여건이라든가 사업추진의 과정을 검토해서 3호선을 순차로 추진하는 것이 바람직하다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 그러면 다시 3호선을 추후에 검토할 때는 타당성검토라든지 상황의 변동이나 이런 것은 있을 수 없는 거지요, 이미 결정된 사항이니까?

○交通建設局長 金權植 예, 예비타당성 검토에 통과가 되면 그것은 국가철도망 계획에 반영되기 때문에 변동사항은 없는 걸로.

○郭泳敎 委員 그것하고 국철 활용해서 하는 것과 연계하면 시너지가 어떻게 나올 수가 있거나…….

○交通建設局長 金權植 아까도 도면을 통해서 위원님께 설명을 드린 바가 있습니다만, 현재 지하철 1호선과 X축을 형성하면서 이어지는, 연계되는 도시철도를 저희들이 효율적으로 활용하는 방안이 되겠습니다만 일단은 가장 큰 효과적인 측면은 지방비 부담을 투입하지 않고 국가사업을 통해서 전액 기존의 호남선과 대전선 그리고 충북선, 경북선 활용을 통해서 내부적으로 도심교통만을 저희들이 확충해 나갈 수 있고 또 외부적으로는 충청권에, 대전을 거점으로 하는 충청권에 광역교통철도망을 확충할 수 있다는 장점이 있고, 두 번째 장점은 지금 현재 철도변 지역들이 대부분 상당히 개발밀도가 낮기 때문에 국철을 활용하게 되면 불가피하게 약 8개 정도 역사를 신축하게 됩니다.

그렇게 되면 철도변 낙후지역 지역경제를 활성화할 수 있는 그런 부가적인 효과도 있겠습니다.

○郭泳敎 委員 국철을 활용한 광역철도 구축은 참 상당히 좋은 아이디어인 거 같아요.

그래서 어떻게 보면 청주공항까지 연계하겠다는 건데 상당히 좋은 아이디어인데 이게 도시철도하고 맞물려 있단 말이에요.

그러면 2, 3호선 노선이 아직은 노선이 안 나왔지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 이전에 나온 노선을 우리가 보면 가칭 2호선은 순환선이고 그전에 것으로 보면, 3호선은 어디입니까?

3호선 노선이 그전에는 어디였었지요?

○交通建設局長 金權植 3호선이.

○郭泳敎 委員 3호선이 국철 활용입니까?

○交通建設局長 金權植 신탄진에서 안영동 쪽으로 가는 것.

○郭泳敎 委員 안영동이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그러니까 국철하고, 3호선인지 2호선인지 아직은 안 나왔지만

과거 기준으로 볼 때 3호선하고 국철하고는 같은 겁니까?

○交通建設局長 金權植 현재 일단은 국철을 저희들이 이번에 도시철도기본계획과 타당성용역에 포함시켜서 같이 검토를 해나가고 있습니다만 국철에 대한 기본적인 여러 가지 계획안이 나오게 되면 거기에 맞게 2, 3호선을 어떻게 연계해서 할 것인지 전체적 효율성을 가지고서 추진해 나가는 것으로.

○郭泳敎 委員 그러니까 이런 거예요.

시민들은 순환선 하나 필요합니다, 그게 2호선일지 3호선일지는 모르겠지만.

그 순환선 하나는 따로 있는 거고, X축을 국철하고 혼동하고 있는 거예요.

그런데 그렇지 않다 이거지요?

○交通建設局長 金權植 그렇지요.

이게 그러니까.

○郭泳敎 委員 X축은 따로 있고 3호선이 될지 2호선이 될지 모르지만 국철은 국철대로 따로 있고.

○交通建設局長 金權植 아니, X축은 국철과 1호선이 X축을 형성하고 있기 때문에 이것을 검토를 해서 전체적인 효율성을 가질 수 있는 교통망이 순환선이 될 수도 있고.

○郭泳敎 委員 다시 새로운 노선을 만든다는 거지요?

○交通建設局長 金權植 예, 이 결과에 따라서.

○郭泳敎 委員 그러니까 2호선, 3호선이라면 두 개 노선을 한다면 하나는 순환이 될 테고 무조건.

그렇지 않겠어요?

순환의 필요성이 있으니까.

다른 하나는 국철하고 예를 들어서 노선이 비슷하다고 하면 다른 노선을 새로 개발하든지 해서 하는 것 아니겠습니까?

이 부분이 명확하지 않으니까 이것을 좀, 물론 예비타당성 용역 중에 있기 때문에 어떻게 노선을 구체적으로 말씀하실 수 없겠지만 차제에 분명한 것을 얘기해줘야 할 것 같아요.

3호선을 그냥 일반적으로 국철로 생각하고 있는 사람들이 많아요.

○交通建設局長 金權植 3호선은 국철이 아니고요.

○郭泳敎 委員 다르지요?

○交通建設局長 金權植 지금 현재 1호선과 국철로 X축을 형성하고 있는 것을 바탕으로 해서 우리 대전에 도시철도의 전체 교통의 효율성을 어떻게 가느냐 해서 순환선이 될 수도 있고 여기에 BC분석에 따라서 다른 대안노선들이 나올 수가 있겠습니다.

○郭泳敎 委員 또 지나간 얘기고 그렇지만 순환선 노선이 당초에 2호선으로 바

로 시급히 시너지를 가지고 해결해야 될 노선으로 생각하고 했는데 채택이 안 됐던 것 아니겠습니까?

그렇다면 바로 그냥 그 순환노선을 이미 결정된 부분이기 때문에, 타당성검토를 그때 당시 검토를 받았기 때문에 대상으로 해서 확정해서 하는 것이 어땠었나요?

그냥 다시 또 처음부터 시작해서 원위치로 하면 불필요한 소모전 또 지역 간의 이기주의 이런 게 자꾸 나올 수 있을 것 같은데요.

○交通建設局長 金權植 당초에 2호선 관계는 BC분석이 0.7인가 나왔고요, 그렇기 때문에 기본적으로 기획재정부의 예비타당성에 통과할 수는 없다고 봅니다.

그렇기 때문에 그 노선을 그대로 가지고 사업을 지속 추진한다는 것은 상당히 위험성도 있고 또 그리고 그 당시 사례를 보더라도 그와 같은 경험을 다시는 앞으로 신중한 절차나 분석을 통해서 앞으로 예비타당성 통과에서 탈락되는 사례가 없기 위해서는 옛날 노선을 다시 재검토하는 것보다는 전반적으로 틀을 다시 형성해서 수요분석과 노선을 선정하는 절차가 필요하다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 전문기관에서 용역을 해서 나오긴 하겠지만 이게 여기도 동료위원들께서도 대덕구에도 계시고, ‘대덕구가 낙후돼 있다’고 하고 ‘동구도 낙후돼 있다’ 또 말이 많아요.

저희 지역도 사실은 서갑 지역을 보면 낙후돼 있습니다.

지하철을 그래서 서로 간절하게 오기를 바라고 있는 입장이거든요.

이렇게 놓고 볼 때 ‘국철을 활용해서 하겠다, X축으로’ 그러면 그게 말하자면 신탄진에서부터 서대전, 가수원 쪽으로 가는 건데 그것을 하나를 놓기 때문에 그것과 유사한 노선을 지하철로 놓기는 타당성으로 볼 때 그렇지 않아요?

아니, 가정하는 거지요, 결론이 안 났으니까.

그렇다면 또 이게 불필요한 논란의 여지가 생길 수가 있어요.

2호선, 3호선이 어떤 노선으로 선정이 되더라도 그런 부분을 고려할 수밖에 없기 때문에 본 위원이 생각할 때 그래서 상당히 이 부분이 뜨거운 감자가 될 가능성이 있는데 이 부분을 잘 처리해 주셔야 될 것 같다는 생각이 들고 이 부분에 대해서 신경을 많이 쓰셔야 될 것 같다는 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金權植 물론 꼭 위원님께서 말씀하신 것처럼 지하철노선에 대해서는 각 구별로 시민들의 일반적인 기대수준이 상당히 높기 때문에 여러 가지 지역적인 측면에서 이견이 많을 수가 있습니다만 시 전체적인 측면에서는 저희들이 기왕이면 국철을 활용해서 지하철노선을 그런 기능을 할 수 있는, 역할을 할 수 있는 대체적인 기능을 확보하고 그리고 나서 지하철 2호선을 동시에 추진하게 되면 적은 예산으로 2개 노선을 확충할 수 있다는, 그리고 지역 간의 불만이라든지 이런 것들을, 또 그리고 지역균형발전 차원에서 상당한 효과가 있다고

보기 때문에 그러한 점들은 다소 양해를 해줄 필요가 있다고 봅니다.

○郭泳教 委員 예, 알겠습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 심준홍 위원님 보충질의해 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 보충질의 하겠습니다.

아까 우리 광영교 위원님이 국철 활용하는 내용이라든가 도시철도 2호선 문제에 대해서 관심 있는 사항이기 때문에 질의를 한 것으로 알고 있습니다만 지금 중앙정부에서 대전광역시의 도시철도 2호선 문제를 어떻게 보고 있는지가 궁금합니다, 사실은 시민들이.

국철을 이용해서 할 수 있는, 어떻게 보면 같은 맥락으로 이끌 수가 있고, 새로운 도시철도 2호선을 건설할 측면도 있는데 많은 중앙부처에 올라가서 박성호 시장님이 의견을 개진한 것도 있는 사항으로 알고 있어요.

거기서 보는 호응도라든가 시각은 어떻게 보고 있는지 궁금한 사항이 있으니까 답변해 주실래요, 우선적으로.

○交通建設局長 金權植 지금 현재.

○沈俊洪 委員 그러니까 두 개의 사업을 별개의 사항으로 볼 것이냐, 아니면 우리는 사실은 두 개를 다 얻기 위해서 지금 노력하는 것이냐, 아니면 두 개 중에 어떤 하나를 1안이나 2안 중에서 어떤 안을 하기 위한 작업 수단으로 가는 거냐.

○交通建設局長 金權植 그것은 그렇게 보시지 말고요, 아까 말씀을 드렸습시다만 국철과 도시철도를 연계시켜서 전체 대전의 도시교통의 효율성을 기하자는 취지에서 저희들이 두 개의 노선을 가지고 선택적으로 하는 게 아니고 두 개를 같이 조화시키면서 어떻게 나가느냐 하는 그런 하나의 방향으로 보시면 되거든요.

그래서 지금 국철 관계는 저희들이 이것을 추진하더라도 국가사업으로 추진되는, 그러니까 「도시철도법」 하고는 별도의 하나의 법령이 되겠습니다.

그렇기 때문에 별개의 사업으로 추진해 나가면서도 나중에는 동시에 연계성을 갖고 뭔가 효과를 가져올 수 있는 그런 차원에서 이해를 해주시면 되겠습니다.

○沈俊洪 委員 시민들이 보는 시각은 국철을 이용한 사업이 만약에 국가사업으로 진행이 된다고 하면 2호선은 또 사항이 취소되는 것이 아닌가 우려를 하는.

○交通建設局長 金權植 그 관계는 제가 아까 말씀드린 것처럼 국철이 나중에 예비타당성에 통과가 되면 1호선과 국철을 바탕으로 해서 2호선 건설을 동시에 연계해서 추진하는 방향으로 현재 저희들이 구상을 하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그렇다면 우리 용역이 아직 나오지 않았습시다만 국철을 이용한 용역이 발주가 된다고 하고 용역결과가 나온다고 했을 때 보완사항이 상당히 많이 따라야 할 것 같아요.

그런 게 어떻게 처리될지 모르겠습니다만 사실은 동구에 있는 용전동 시외버스터미널을 통과해야 된다는 안이 상당히 많은 의견을 갖고 있거든요.

그런 보완문제들도 그 사업을 할 때 연계시켜서 용역이 발주가 돼야 하는 사항이고 그밖에 다른 지역도 마찬가지입니다.

그래서 최대한 극대화시킬 수 있는 방법으로 해야지 무조건 국철만을 이용한 안만 갖고서 요구하는 것은 아닐 것으로 저도 보고 있거든요.

그래서 그런 내용 등등을 용역결과는 우선 발주하면 어떻게 하겠습니까만 시민의견을 하나로 묶는 것이 우선이 돼야 하는데 그런 계획을 세우고 있는지 시민공청회 내지는 또 다른 그 지역 현안사업에 대한 그 지역 주민들의 문제 이런 것들도 분야별로 접근해서 의견개진을 들어보고 사업계획에 반영시켜야 될 것으로 생각하거든요.

그래서 아까 염려해서 우리 광영교 위원도 많은 우려를 했습니다.

지역 간의 문제 이런 것을 우려해서 말씀드렸습니다만 초월할 수 있는 큰 그림을 그리기 위한 어떤 작업이 전개되어야 한다 이렇게 생각을 해봅니다.

○**交通建設局長 金權植** 지금 국철 관계는 저희들이 용역을 주고 있습니다만 7월 중순이면 아마 국철에 대한 용역결과가 나올 것으로 보고 있고요, 그리고 나서 이와 연계, 조화시킬 수 있는 도시철도 2호선도 기본적으로는 예비타당성에 통과를 해야 합니다.

국철이 예비타당성에 통과를 했다고 하더라도 지하철 2호선을 시에서 이 문제를, 선을 저희들이 선정할 수는 없는 거고요, 다만 도시철도 2호선도 말씀드린 것처럼 가장 중요한 것이 BC분석입니다.

국철과 X축을 연결해서 형성해 나간다고 하더라도 기본적으로 도시철도 2호선이 통과가 되기 위해서는 가장 경제적으로 교통수요라든지 지역균형발전 측면에서 여러 가지 측면에서 BC분석과 AHP를 통과해야 하는데, 물론 지금 심준홍 위원님께서 말씀해 주신 것처럼 그런 지역의 특수사정이라든가 이런 것들은 저희들이 그동안의 용역결과가 나오면 공청회라든지 전문가 의견을 별도로 수집하는 절차를 가지면서 의견을 수렴해 나가도록 하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 상당히 본 위원이 우려하는 것은 국가사업으로 국철을 이용한 사업을 전개하면서 또 도시철도 2호선에 대한 사업비는 과연 얼마만큼 지원해 줄 것인가 하는 게 우려사항이고 또 우리 시에서는 선택을 어떻게 할 것이냐 하는 선택과 집중 아니겠습니까?

그래서 하나의 사업이라든 성공시킨 후에 다른 사업을 또 전개해야 될 게 아닌가 이런 생각도 해봤어요.

하여튼 그 문제에 대해서는 보다 주민의견을 접근해서 선택할 수 있도록 각고의 노력을 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 국철과 도시철도를 동시에 추진을 하다보니까 위원님께서서는 여러 가지 중앙정부가 한정된 재원을 가지고 우리 대전에 대해서 지원을 어느 정도 해줄 것인지에 대해서 상당히 걱정을 하고 계시는 것 같은데요, 국철과 도시철도는 국철을 추진하는 목적이 저희들이 지방비를 들이지 않고 국가사업으로, 국가철도망은 국가에서 관리하기 때문에 경부선 증설과 호남선을 증설하게 되면 당연히 국가사업으로 해서 그 활용을 저희들이 내부적으로 도시철도로 활용하자는 계획이거든요.

그렇기 때문에 지방비 투입은 없는 것으로 보시면 아시겠고요, 그리고 도시철도 사업은 별개의 「도시철도법」으로 추진이 되기 때문에 기왕에 했던 것처럼 중앙정부에서 60%를 지원해 주는 것에 대해서는 변함이 없습니다.

○沈俊洪 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

지금 동료 위원님들이 지적하신 부분, 예비타당성 검토 또 호남선 국철을 이용하는 검토가 지금 여러 가지 혼선이 되고 있는 것 같아요.

현재 광주는 벌써 착공이 돼서 진행을 하고 있는데 우리 대전은 어떻게 할 방향조차도 제대로 정립이 안 되고 있다.

또 지역 국회의원들이나 우리 충청권의 국토해양부 장관은 어떻든 대전에 지하철 2호선을 지원하는 언급이 상당히 많은데 어떻든 대전시가 그 부분에 미온적으로 준비가 없었지 않는가 하는 점은 시민들도 그렇게 인정을 하고 있더라고요.

그래서 지금 현재 제가, 지하철기획단이라고 있었어요, 지난번에.

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 없어진 지가 한 1년 넘었지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 제가 이 부서를 없앨 적에 엄청나게 이 문제를 질타를 한 일이 있습니다.

왜 대전시가 도시철도 2호선이나 3호선을 할 의지가 없기 때문에 이런 걸 없앴지 않았나, 지금 교통건설국에 부서가 어떻게 돼 있습니까?

지하철 담당하는 부서가 있긴 있더라고요.

○交通建設局長 金權植 지금 현재 담당에, 1개 담당에 8명이 있습니다.

○委員長 吳榮世 1명이 배치되어 있지요?

○交通建設局長 金權植 8명이요.

○委員長 吳榮世 8명?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 사무관이 책임자예요?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 그래서 이 기획단을 축소하고 준비가 제가 보기에 이 기획단을 해서 제대로 준비를 해야 된다는 점을 제가 1년 전에 지적을 했습니다만 상황이 급반전이 됐어요.

우리 충청권에 장관이 해주겠다, 뭐해주겠다 여러 가지 분위기는 형성이 돼 있지만 이것이 어떻게, 이 사업노선을 어떻게 할 것인가 또 호남선을 이용할 것인가 여러 가지 혼선이 있다보니까 지금 계속 지체되는 게 아닌가 이런 생각이 듭니다.

그래서 저는 차제에 지하철기획을 하는 팀을 더 확보를 할 필요가 있고 또 이 문제에 대해서는 사전에 기획을 하면서 준비를 했으면 좀더 이런 문제가 이렇게 딜레이가 되지 않지 않느냐 하는 점에 있어서 어떻든 교통건설국장 입장에서도 이 문제는 대전에서 예산을 확보해야 되는데 준비가 제대로 안 돼 있다고 자꾸만 신문에 나오니까 이런 부분에 철저하게 대비할 필요가 있다 이런 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金權植 위원장님, 여러 가지 걱정을 많이 해주시고 계시는데요, 지금 지하철을 저희들이 구축하기 위해서 사전준비가 좀 미흡했지 않았느냐 하는 세간의 여론이라든지 일부 정치권에서 나오는 얘기가 있습니다만 1호선의 현재 재원을 보게 되면 당초에 1호선을 건설하기 위해서 약 1조 8,000억 원을 저희들이 투입을 했습니다만, 그 중에서 지방비 지방채상환이 약 7,500억 원을 2014년까지 상환해야 되지만 2012년이면 약 98%, 약 7,500억 원 중에서 7,300억 원이 상환이 됩니다.

그래서 지하철건설이라는 것도 막대한 재원이 투입되기 때문에 1호선 건설 부채상환을 한창 하고 있는 과정에서 2호선을 추진하기는 상당히 무리가 있다고 봅니다.

그래서 지금 저희들이 예정된 계획과 공정대로 하게 되면 금년에 예비타당성을 신청하고 내년도에 타당성조사검토를 거치고 실시설계를 끝내고 나서 2012년 말이면 착공이 가능할 것으로 보고 있습니다만 지방채 상환시기도 2012년이면 7,500억 원 중에서 7,350억 원 정도가 상환되기 때문에 이때 되면 시기는 다소 걱정할 시기라고 보여지고 있고 다만 지하철 부채가 상환을 하고 있는 과정에서도 지하철기획단을 운영하면서 2, 3호선에 대한 추가건설계획을 한다고 하더라도 어떻게 보면 상당히 의미가 떨어지지 않느냐 이렇게 보고 있고요, 그래서 걱정해주신 것처럼 지하철기획단을 저희들이 증원을 해서 하반기부터는 본격적으로 운영을 해나갈 계획입니다.

○委員長 吳榮世 그렇게 준비를 해주시고 광주는 금년에 착공이 되었지만 대전은 앞으로 한 5년 걸릴지도 모릅니다, 이런 식으로 나가면.

뭔가 일을 벌려야 국가에서도 예산이 반영이 되지 않겠나 이렇게 생각이 됩니다.

계속해서 양승근 위원님 질의하시기 바랍니다.

○梁承根 委員 본 위원도 이 문제에 대해서 짚고 넘어가야 될 사항이 있기에 다시 한 번 추가질의를 드리도록 하겠습니다.

앞에서 여러 위원님들께서 많이 말씀하셨습니다만 지하철2호선 문제에 대해서는 중요한 그런 문제고 각 지역에서도 상당히 관심을 가지고 있는 사항으로 알고 있습니다.

내년도 4월 15일까지가 용역기간이라고 했지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지금 결정된 것은 없습니까, 현재까지?

○交通建設局長 金權植 예, 지금 외부에다 결정된 사항을 공표할 정도의 확정적인 안은 아직 나오지 않았다고 보고 현재 여러 각도에서 자료를 수집하거나 분석을 하고 있는 과정중에 있습니다.

○梁承根 委員 가장 관심사고 문제가 되고 있는 것이 노선결정 문제인데 X축이니 순환선이니 이렇게 되는데 지금 또 국철 문제 가지고도 혼선을 가지고 있어요.

국철이 X축이라고 생각을 하는 겁니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 국철이?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그러면 2호선은 순환선으로 가려고 하는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 그것은 저희들이 현재 단정적으로 말씀드릴 수 없고 국철에 여러 가지 BC분석이라든가 운영분석이라든지 이런 분석 결과를 바탕으로 2호선을 아까 말씀드린 것처럼 지하철2호선도 지금 X축이 되겠다 아니면 순환선이겠다 여기에서 바로 말씀을 드리지 못하겠습니다만 아까 원론적으로 말씀드린 것처럼 지하철2호선도 BC분석, 경제성분석을 전제로 하기 때문에 노선선정에 합리적인 노선들이 결정되게 되면 경제성을 무시할 수 없습니다.

그래서 여러 가지 대안을 놓고 현재 검토를 하고 있습니다.

○梁承根 委員 지하철2호선 문제가 거론이 되다 갑자기 국철이 나오니까 전체로서 문제가 퇴색이 되지 않을까 하는 우려가 됩니다.

지금 BC분석에 대해서 많이 강조를 하시지만 광주 같은 경우에는 우리보다도 인구적으로나 모든 세가 좀 대전보다 약하지요?

그런데 대전시에서 BC분석이 0.7인가 그렇게 나왔던 것 같은데, 얼마 나왔지요?

반면에 광주에서는 얼마 나왔는지 아십니까?

1.4가 나왔습니까?

○交通建設局長 金權植 광주에서는 1이 넘는 것으로 알고 있고.

○**梁承根 委員** 1.4인가 그렇게 알고 있는데.

그런데 어떻게 그렇게 나올 수가 있습니까?

산정하는 방식이 복잡하고 그렇겠지만.

○**交通建設局長 金權植** 당초에 광주의 2호선과 대전의 2호선을 비교검토를 해 보니까 인구추계 면에서 우리들을 200만 명 정도로 추산을 했는데 그 당시에.

KDI에서 인구추계를 약 170만 명 정도를 추산을 했고 그리고 나서 저희들이 BC분석에 들어가는 기본적인 데이터자료에서 13개 개발지역의 데이터를 제시를 했습니다만 아직 개발사항이 확정되지 않은 테크노밸리라든가 이런 쪽의 7개 사업을 제외하고 6개 사업만 해서 BC분석이 상당히 떨어졌고 그로 인해서 아마 수익성 분석이라든가 이런 것들이 상당히 저하되지 않았나 그런 분석을 저희들이 하고 있습니다.

○**梁承根 委員** 아무튼 광주시가 우리보다도 2배 이상 BC가 나와서 승인과정에서 취소가 된 것은 우리 대전시가 도시철도에 관한 한 다소 소극적이고 의지가 부족하지 않았었나 하는 생각이 듭니다.

이번에 추진할 때는 여러 가지 관심을 가지고 적극성을 기해 주시기 바라고 여기에 보면 착안사항이라고 해야 되나요, 대덕테크노밸리와 대덕특구, 도안1지구 이것을 예를 들어서 도시교통 여건이 크게 변했기 때문에 2호선 건설이 시급하다 이렇게 되어 있는데 이런 신도시 관계만 검토를 하시는 것입니까, 그렇지 않으면 기존에 원도심지역에 특히 전에 당초에 기본계획이 세워졌던 고속버스 주변 통과노선이 되어 있었죠?

그런데 취소가 됐었는데 그런 원도심지역은 어떻게 생각을 하고 계십니까?

○**交通建設局長 金權植** 글썄 원도심지역에 어떤 관계를 구체적으로…….

○**梁承根 委員** 지난번에 당초 우리가 기본계획에는 세워졌었는데 본사의 승인 과정에서 취소되지 않아서 굉장한 파문을 일으켰던 곳이 있지 않습니까?

동구 북부지역 고속터미널 주변이라든지 자양동 그쪽, 그쪽 주민들이 상당히 데먼스트레이션도 일으키고 한 적도 있었는데 여기에 대해서는 어떻게 검토를 하고 계시는 것인지 한번 묻고 싶습니다.

○**交通建設局長 金權植** 지금 말씀하신 것도 여러 가지 어느 지역, 특정 지역을 놓고 연구분석을 하는 것이 아니고 지금 말씀드린 것처럼 대전에 있어서 여러 가지 교통의 결절지라든지 어떤 개발의 경우를 상당히 두고 있는 여러 가지 지역이라든지 이런 테를 전부다 규모있게 저희들이 하나의 대상지로 선정을 해놓고 그 지역을 통과했을 경우에 거기에 따른 도시철도의 수요라든지 이런 것을 현재 조사를 하고 있습니다.

○**梁承根 委員** 실질적으로 거기는 고속터미널과 시외버스터미널이 위치해 있고 인구밀도도 상당히 높지요, 거기?

공터가 하나도 없을 정도로 높아서 전에 그 지역을 통과한다고 해서 주민들의 기대가 높았었는데 다시 취소가 되었다고 해서 실망이 굉장히 큰 지역으로 되어 있습니다.

그 지역의 주민들한테 가장 시에 바라는 것이 무엇이나, 숙원사업이라고 생각하는 것이 무엇이나고 물어보면 도시철도가 꼭 지나갈 수 있도록 해달라는 얘기를 많이 합니다.

만일의 경우에 이번에 다시 선정하는 도시철도노선에서 그 지역이 배제된다면 그 지역 사람들은 상당한 파장이 있을 것으로 생각이 되는데 그 문제에 대해서는 심도 있게 검토를 하셔야 될 것으로 생각을 합니다.

그 추진과정에서 나중에 결과치만 말씀하지 마시고 제가 말씀드리는 사항에 대해서 다른 의견이 있으면 저한테도 설명을 해주셨으면 감사하겠다는 말씀을 덧붙여 드립니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

전병배 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 시간이 많이 지났습니다.

답변은 안 할 사항도 있고 본 위원이 간략하게 몇 가지만 질의를 하겠습니다.

업무보고 40쪽 유개승강장 확충, 자료에 보면 2008년도 말 현재 승강장 총 1,814개소 중에 987개소가 유개승강장이 설치가 되어 있고 현재는 몇 군데가 되어 있습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 작년도 12월 현재 1,800여 개 정류소가 있습니다만 54% 정도인 987개소가 현재 유개승강장 설치완료를 하고 있는 실정입니다.

○全炳培 委員 작년도 말이고요, 금년도 현재까지?

○交通建設局長 金權植 지금 987개소에 45개소가 현재 진행중입니다.

○全炳培 委員 이것이 2012년까지 전 승강장을 유개승강장으로 할 계획을 가지고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 내용을 보면 민자유치 승강장 설치 유지관리 협약체결을 (주)파나엠엔아이하고 했는데 내용이 무엇입니까?

○交通建設局長 金權植 파나는 당초에 유개승강장을 설치하는 방법이 현재 두 가지가 있습니다.

한 가지는 시비 50%, 구비 50%로 해서 공공재원을 투입을 해서 유개승강장을 설치하는 방법이 되겠고요, 한 가지 방법은 민자유치를 통해서 민간사업자가 광고의 효과를 거두면서 자기자본을 투입을 해서 유개승강장을 시설하는 두 가지

방법이 있겠습니까.

그래서 지금 현재 민자유치로 해서 유지관리하는 것이 120개소가 있습니다만 이 120개소는 민간사업자가 자기자본을 투여해서 시설을 하고 거기에 따른 메리트를 광고를 주는 방법으로 현재 유지관리를 하고 있습니다.

○全炳培 委員 그러면 향후 앞으로 남은 유개승강장 설치도 민자유치 형태로 할 계획을 가지고 있나요?

○交通建設局長 金權植 민자유치라는 것은 상대적으로 민간사업자가 자기자본을 투자할 수 있는 여건이 조성되어야 된다고 보는데 지금 도심 같은 경우는 많이 되었습니다.

도심외곽 지역에는 광고효과가 적기 때문에 민자유치를 상당히 꺼려하는 부분이고 해서요, 지금 도심 중에서 광고효과를 가져올 수 있는 부분은 민간사업자한테 위탁을 하고 그리고 그 외에 이런 사업 여건이 안 되는 지역은 저희들이 시비나 구비를 투입해서 확정을 해나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 현실적으로 시·구 매칭사업으로 하기에는 구가 재원조달하기가 상당히 어려울 것입니다.

그래서 확정하기가 한계가 있을 텐데 이런 사업 정도는 굳이 매칭까지 할 필요성이 있겠는가, 전액 시비로…….

○交通建設局長 金權植 그러니까 저희들이 작년까지는, 시내버스파업 이전까지는 구비 50%, 시비 50%를 투입해서 시설을 했습니다만 시내버스파업 이후에 저희들이 시내버스 시설확충 5개년 계획을 해서 막대한 한 1,000억 원 정도의 재정을 투입하는 계획이 있습니다만 그 계획에 의하면 작년도에도 약 100개소를 시비 전액 투자를 했고 앞으로도 그런 방향에서 저희들이 투자를 해나갈 계획이고 또 그리고 승강장 디자인도 연구를 해서 도시의 여건에 맞도록 모델도 개발해서 단일화시켜 나가면서 관리체계도 일원화시켜 나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 유개승강장의 모델 형태인데 아까 방금 국장께서 말씀하신 대로 승강장은 도심과 농촌지역과 그 지역의 특성을 살려서 천편일률적인 디자인이 되지 말고 각 지역의 특성에 맞게끔 디자인을 개발할 필요성이 있어요.

도시디자인과와 협의를 하셔서 승강장의 모델을 개발할 필요성이 있다고 봅니다.

○交通建設局長 金權植 지금 현재 승강장 모델은 작년도부터 시행하는 것에 대해서는 저희들이 도시디자인과에다 디자인 의뢰를 해서 전문가들이 참여한 가운데 나온 결과입니다.

○全炳培 委員 시내버스 기점지 환경정비 40쪽, 업무보고 40쪽이죠.

이 사항은 지난번 버스파업으로 인해서 시내버스준공영제특위가 구성되었을 때 본 위원이 노조 측에다 이것을 약속한 사항이 돼요.

열악한 환경정비를 해줘야 되겠다, 그럼으로써 공회전도 많이 방지가 될 것 같

고요.

다만 추진과정에서, 현재 대상사업이 3개 사업입니까?

신규기점지는 대전대학이고 기존기점지는 수통골하고 낭월동 현재 세 군데만 환경정비를 안 하셨지요?

○交通建設局長 金權植 작년도에 일곱 군데를 대상으로 해서 전반적으로 가설 건축물을 건설해서 휴게실이라든지 화장실, 세면실, 샤워실 이런 것을 확충해왔고 금년도에는 다섯 군데를 계획한 가운데 두 군데는 신설을 하는 곳인데 대전 대하고 수통골, 여기는 저희들이 가설건축물을 추가적으로 건설을 하고 나머지는 기타 아스콘포장이라든지 진입로 일부 정비라든지 이런 측면에서 금년도에 다섯 군데를 추진해 나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 지금 현재 오월드 내에 버스기점지가 있나요?

○交通建設局長 金權植 예, 있습니다.

○全炳培 委員 그것을 옮겨달라는 건의가 많은데 당연히 옮겨줘야 된다고 생각하는 것이 오월에 연간 관광객이 100만 명이 넘습니다.

플라워랜드와 합해서 오월드가 되면 연간 관광객이 120만 명에서 130만 명으로 보고 있거든요.

그중에 대전시민은 30%밖에 안 됩니다.

70%가 외지인이거든요, 수학여행철에 보면 하루에 버스가 한 150대 가까이 올 때가 있다고 합니다.

그러면 현재 주차장시설이 굉장히 협소하고 앞으로 주차장 면적은 계속 확대해 나갈 계획을 가지고 있는 것 같은데 굳이 시내버스 기점지를 그 안에다 넣을 필요가 없을 것 같고 그 문제는 중구청에서도 장수마을 부분으로 옮겨달라는 건의가 많이 있었는데 현재 어떻게 추진되고 있습니까, 그 부분?

○交通建設局長 金權植 동물원에 5개 노선의 기점지가 현재 형성이 되어 있습니다만 우리는 나름대로 동물원과 다른 생각을 해봅니다.

동물원만 현재 있다고 하면 당연히 수요 측면에서 기점지를 옮기는 것도 검토를 해볼 수 있다고 봅니다만 현재 오월드가 같이 개장이 되어서 시내버스 노선도 기점지라는 것이 이렇습니다, 지금 일시적으로 수요 판단을 해서 옮기고 해서 일시적으로 조성을 하는 문제를 떠나서 향후 보면 오월드와 같이 개장을 했기 때문에 시내버스 아까 말씀하신 것처럼 외부에서 들어오는, 그러니까 전세버스를 타고 오는 관람객도 있겠지만 대전에서 시내버스나 대중교통을 이용해서 관람하는 승객도 있다고 봅니다.

그렇기 때문에 어떻게 보면 장래에 수요가 증가할 것으로 보고 있기 때문에 이용추세라든가 이런 것을 보고서 검토를 하고 또 동물원도, 도시공사도 단기적인 시점에서 임시방편으로 움직일 것이 아니고 좀더 비용을 투자한다고 하면 주

변의 임대지를 찾아서, 물색을 해서 임대차를 한다든지 해서 별도로 주차장을 추가 확충하는 방안도 검토를 해 봐야 될 사항이라고 봅니다.

○全炳培 委員 앞으로 도시공사도 그런 준비를 하겠지요, 다만 있는 주차장시설을 버스가 기점지로 사용함으로써 주차면적을 많이 뺏기고 있다는 상대적인 느낌이 들 것입니다.

본 위원의 생각에도, 제가 현장을 다녀왔어요, 다녀왔는데 버스들이 상당히 질서 있게 주·정차를 하는 것도 아니고 열악한 가운데에서 운영하고 있는데 이 문제는 장수마을을 통과시키면 되는 것 아니겠어요?

꼭 기·종점지가 거기에 있다고 해서 시민이 불편하다는 얘기는 논리에 맞지 않는 것 같고요, 장수마을에 기·종점지를 둔다고 하더라도 동물원이나 오월드를 통과하는 노선을 만들어주면 대전시민이 이용하는데 불편이 없으리라고 보는데 이 문제는 생각해볼 필요성이 있다고 봅니다.

우리가 주차장 하나 만들기가 쉬운 것이 아니지 않습니까, 엄청난 재원이 들어가고요.

이미 되어 있는 주차장을 우리가 기·종점지로 이용한다는 것도 논리에 맞지 않습니다.

물론 도시공사 측에서도 오월드를 확장하면서 일부 구역을 기·종점지로 활용할 계획은 가지고 있습니다만 그것이 언제 될지도 모르고 다만 기이 구성되어 있는 주차장마저 버스 기·종점지로 활용한다는 것은 재고할 필요가 있다.

답변 안 하셔도 됩니다.

○交通建設局長 金權植 시내버스 기점지 관계는 당초에 저희들이 임의적으로 거기를 기점지로 선정한 것이 아니고 도시공사 측에서 동물원을 개장할 당시에 시민들 교통편의를 위해서 거기를 기점지로 활용을 해달라는 요청이 있었습니다.

그래서 당초에 들어간 배경은 거기에 있다고 보고요, 아까 말씀드린 것처럼 오월드가 개장이 되고 나서 오월드의 이용시민과 외부의 관람객 이런 이용실태를 봐서 저희들이 앞으로 장기적으로 검토를 해나가도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 다음, 업무보고 저상버스 및 CNG버스 추가도입 문제, 금년도 사업계획에 보면 저상버스 12대를 도입할 계획을 가지고 있죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 다 도입을 했습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 저상버스 관계는 차량이 965대가 있습니다만 시내버스의 차량연령이 있습니다.

그래서 그 연령이 되면 신규차량을 저상버스로 도입하는 이런 내용이 되겠는데 차량연령이 매월 도달이 되기 때문에 일부 도달이 된 것은 저희들이 구매 신청을 했고요, 그리고 6월 이후로 차량이 완료되는 것은 그때그때 수시로 신청을

해서 현재 도입을 하고 있습니다.

○全炳培 委員 우리 시에서는 장기적으로 전체 버스 보유대수 965대 중에 50%를 저상버스로 교체할 계획을 가지고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 CNG버스는 100% 다 교체할 계획을 가지고 있고요.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그런데 한국형 저상버스가 개발이 되고 있고 현재는 양산체제로 가지 못했지만 내년 정도 되면 한국형 저상버스의 양산체제로 갈 가능성이 높다고 합니다.

그렇다면 현재 도입가격이 1억 9,000만 원인데 한국형 저상버스가 개발이 되면 한 1억 2,000만 원 정도.

○交通建設局長 金權植 1억 3,000선…….

○全炳培 委員 1억 2,000~3,000선에서 부품도 구하기 쉬울 거고 여러 가지 편리성이 많고 또 한국형 저상버스가 좋은 버스가 개발이 되면 굳이 우리 시에서 수입차 저상버스를 도입할 필요성이 없지 않겠습니까?

그래서 금년은 어차피 한국형 저상버스가 생산되지 않은 상태에서는 어쩔 수 없다 하더라도 내년도에 도입하려고 하는 계획에는 저상버스, 내년은 많네요, 87대?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 내년 도입계획이 87대죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 이 정도는 한국형 저상버스로 구입하는 것이 어떤가 하는데 국장님 생각은 어떻습니까?

○交通建設局長 金權植 저상버스의 경제성 문제에 관해서는 전병배 위원님의 말씀에 적극적으로 공감을 합니다.

지금 현재 내년도의 계획인 87대도 한국형 저상버스가 대량 출시된다는 전제 조건에서 저희들이 수량을 파악해서 설정한 것이 되겠고요, 아까 전에 말씀을 드렸습니다만 지금 현재 저상버스가 전부 외국에서 수입하기 때문에 여러 가지 관리 측면이라든가 그 다음에 차량 가격의 고가 문제 이런 것 때문에 준공영제에서 시비 재원부담이 상당히 부담을 주는 것이 현실입니다.

그래서 내년도에는 하여간 저희들이 한국형 저상버스가 나오면 이 차량을 대체하는 방안을 검토해 나가겠습니다.

○全炳培 委員 시간이 없기 때문에 두 가지만 간략하게 질의하겠습니다.

환승센터 민자유치사업 타당성 검토, 이것을 어떻게 민자유치를 한다는 얘기고 환승센터 대상지가 어디어디인지 간략하게 말씀해 주시기 바랍니다.

○**交通建設局長 金權植** 금년도에 시내버스 노선개편을 하면서 약 20개소 정도의 환승센터 시설을 했습니다.

주로 대상지를 말씀드리면 고속버스터미널 옆이라든지 서대전사거리라든지 시청 앞이라든지 시내버스의 대중교통의 주요 결절지 사거리에 시설을 했습니다만 지금 후보대상지로 물색하고 있는 지역이 역세권개발사업이 이루어지면 대전역의 동광장 거기에 대규모 환승주차장을 건설할 계획입니다.

여건은 아시는 것처럼 거기에 지하철과 버스, 택시 이런 것들의 종합적인 환승 시스템을 갖추기 때문에 이런 여건에 맞춰서 거기를 저희들이 물색해 보는 것으로 있고 다만 민자유치에 대한 사업후보자가 어떠한 매력을 느낄지는 저희들이 앞으로 검토를 더 해볼 계획입니다만 거기에 여러 가지 민자유치를 끌어낼 수 있는 광고라든지 다른 방안들을 별도로 검토해서 추진해 나갈 것입니다.

○**全炳培 委員** 환승센터 하나 만드는데 대개 소요되는 예산이 어느 정도 됩니까?

꼭 굳이 민자유치를 할 만큼 사업규모가 큼니까?

○**交通建設局長 金權植** 지금 청량리역에 가보시면 별도로 역 광장으로 셋백해서, 물론 서울은 중앙차고지를 운영하고 있습니다만 거기에서 모든 외곽으로 나가는 차량과 외곽으로 들어오는 차량 거기에서 결절을 그리면서 환승을 하도록 되어 있습니다.

그런 하나의 환승센터 개념인데요, 소요사업비가 약 40억 원 정도 투입되는 것으로 현재 파악이 되고 있습니다.

그런 개념입니다.

○**全炳培 委員** 예, 알겠습니다.

다음, 유성종합터미널 조성 관련해서, 현재 향후 추진계획을 보면 터미널 공영개시를 2011년 12월경에 유성종합터미널이 공영개시된다 이런 계획을 가지고 있지요?

○**交通建設局長 金權植** 예.

○**全炳培 委員** 가능하겠습니까, 2011년까지?

지금 추진되는 것을 보면 2011년에 공영개시하기가 거의 불가능해 보이는데 계획이 좀 잘못된 것 아니에요?

○**交通建設局長 金權植** 그동안 유성터미널 관계는 인근 지역주민들의 반대라든지 이런 문제 때문에 지연이 된 감도 있습니다만 외부적인 절차는 다 끝내고 지금 저희들이 국토해양부에 그린벨트해제지역을 신청해 나갈 것입니다.

신청과 동시에 해제가 되면 민간사업자를 공모해서 저희들이 실시설계를 거쳐서 착공을 하게 되면 2011년까지는 가능하지 않겠나 저희들이 전망을 하고 있습니다.

○**全炳培 委員** 본 위원이 보기에 2011년에 터미널이 완공되기는 거의 난망하

다고 봅니다.

계획을 좀 수정해서라도 완벽한 유성종합터미널이 조성될 수 있도록, 시간에 쫓겨서 졸속적으로 잘못해서 명품터미널이 버리지 않을까 하는 우려가 됩니다.

이상 질의를 마칩니다.

○委員長 吳榮世 예, 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 한 가지만 더 질의를 하겠습니다.

혼잡도로 개선사업에 대해서 본 위원님 기회가 있을 때마다 말씀을 드렸습니
다만 우리 지역이기 때문에 이런 말씀을 드리는 것이 아니라 우리 지역에 있지
만 이용자는 대전시민 전체이기 때문에 말씀을 드리겠습니다.

먼저도 잠시 말씀을 드린 것을 기억하시나 모르겠습니다만 신탄진IC 진입도로
동선이 너무 짧아서 출퇴근시간, 러시아워에 보면 많은 차들이 엉켜서 교통이 정
체 내지는 혼잡을 야기하고 있습니다.

이 문제가 사실은 시급한 사항인데 구체적인 사업계획을 세우고 있는 것인지
아니면 그냥 방치하고 있는 것인지 또 아니면 신호체계를 유도해서라도 적절한
조치를 해야 되고 거기에 보면 마침 교통경찰이 없기 때문에 진입한 차가 빠져
나가지 못해요.

그러면 그 차로 인해서 진입차나 저쪽에서 교차한 차들이 엉켜서 삼사십 분씩
주차할 사항이 많은데 다른 어떤 방법이라도 선택해서 여기의 교통체증을 풀어
나가야 되는데 혼잡도로 개선사업에 대해서 그동안이라도 사업을 구상하고 있는
것이 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 신탄진IC 들어가는 진입도로 말씀하시는 것이죠?

○沈俊洪 委員 예.

○交通建設局長 金權植 도로관계는 자세한 설명을 드리기 위해서 담당과장이
설명을 드리는 것으로 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 생각하신 구체적인 안이 있으면 아니면 그동안 민원사항이 접수
되었던 사항이라든가 현실적으로 개선이 필요한데 거기에 대한 나름대로 구상한
것이 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

현재 내용은 알고 계시죠?

○交通建設局長 金權植 예, 양해를 해주시면 담당과장이 설명을 드리도록 하겠
습니다.

○委員長 吳榮世 담당과장 발언대로 나와서 답변해 주시기 바랍니다.

○建設道路課長 李昇茂 건설도로과장 이승무입니다.

신탄진IC가 복잡한 것은 사실입니다.

그동안 저희가 도로공사에 여러 번 건의를 해서 검토는 한 사항이지만 너무

도로가 짧아서 그 앞에 바로 교차로가 있습니다.

그 교차로까지 확장하는 데는 여러 가지 문제가 많이 있습니다.

그래서 저희는 신탄진IC는 이전을 해달라 그렇게 요구를 해서 이전지까지 검토를 했습니다.

이전지 검토를 했는데 고속도로IC 설치하는 규정이 2km입니다, 2km를 넘어야 IC를 설치할 수 있는 규정이 맞는데 현재 신탄진은 2km가 안 됩니다, 추가설치도 안 되고.

두 번째는 그와 관련해서 대책으로는 하이패스 통과구간을 만들었고 신탄진 가차선 쪽에 한 차로 통행할 수 있는 차도를 만들었습니다, 만들었는데 문제는 차도에 화물차를 계량하는 통로가 있습니다.

화물차는 그 통로를 통과해야 하기 때문에 화물차가 계속 늘어나는 문제가 발생했어요. 제가 계량기를 하나 더 추가로 설치해달라고 요구까지는 현재 해놓은 상태입니다.

○沈俊洪 委員 저도 현지를 관심있게 보고 있습니다.

평상시에도 그런 사항이 발생해요.

그렇다면 사실은 신호체제로 가능하리라 생각했는데 그것도 문제가 있더라고요, 보니까.

그렇다면 거기는 먼저 진입한 차량 우선으로 되는 것 같아요.

그러니까 차를 가로막아도 누구 하나 교통정리를 해주지 않으니까 그냥 기사들끼리 얼굴만 붉히고 싸움 끝날 때까지 가는 사항이에요.

그래서 제가 볼 때는 이런 것을 해결하기 위해서는 거기에 평상시에도 교통단속을 할 수 있는 요원을 배치한다든지 해서 그것을 풀어줘야지 그런 것을 풀어주지 않고 교통흐름만 유도한다는 것은 쉽게 해결될 사항이 아니라고 보거든요.

그래서 장기적으로 간다고 할 때는 그런 시책을 변화를 준다는지 아니면 교통을 유도할 수 있는 요원을 파견한다든지 무엇인가 대책을 세워주셔야지, 여기뿐이 아니라고 생각합니다, 대전에.

몇몇 혼잡도로가 있을 것으로 생각되는데 먼지도 말씀드렸잖아요.

그러면 그런 문제를 몇몇 특채를 해서라도 요원을 파견해서 그런 것을 해결할 수 있도록 연구를 해보실 필요가 있지 않나 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 금년도까지 저희들이 신호체계를 상습정체구간을 분석해서 한번 살펴서 생각을 해보도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 그렇지 않으면 그 지역의 자선단체에 일정의 보조금을 줘서라도 활용할 수 있는 방법도 가능하고, 노인회관이나 이런 쪽에서 기능을 할 만한 분들을 선택해서 유도하게 하면 현장에서 싸우지는 않을 것 같아요.

보니까 대전시민의 차뿐만이 아니라 외지차량도 많이 와서 서로 급하다 보니까

옥신각신하는 문제가 생기는데 도로가 막히니까 다음 차가 또 막히는 것 아니에요?

물론 경찰청에서도 문제가 있지만 교통건설국에서 그것에 대해서 관심있게 해서 해결할 수 있도록 노력해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 알겠습니다.

○沈俊洪 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 많은 위원님들이 여러 가지 의견을 많이 질의하셨기 때문에 시간이 많이 지났습니다.

간단하게 단답형으로 질의드리도록 하겠습니다.

운전기사 승객에게 인사 잘하기 운동 전개, 전체 차량 버스에 헤드셋마이크를 보급했습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 전체 버스에?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 마이크를 다 착용하고 있다고 생각하십니까, 운전기사들이?

○交通建設局長 金權植 시내버스 운수종사자가 약 2,000명이고 매일 운행대수가 한 900대 되기 때문에 100% 착용하고 있다는 확인은 드릴 수 있는 상황은 아닙니다만 현재 저희들이 우선 헤드셋마이크를 교부하고 나서 노조와 협의했습니다.

배부하고 그 다음날부터 시에서 지도감독이라든지 단속해볼 계획이었습시다만 승객에게 인사하기 문제라든지 친절이라는 게 하나의 행태를 변화시키는 거잖아요.

자발적인 마음에서 참여해야 하고 뭐랄까요, 참여의식을 가지고 해나가야 성공을 할 것으로 확신이 되니다만 그렇지 않고 시에서 강제적으로 해나가면 실패할 확률이 상당히 크다고 봅니다.

일단은 노조에서 한 달 정도 자율적으로 자율활동을 펼쳐나가면서 지도와 계몽을 하는 단계를 저희들이 설정하고 그 다음에 한 달이 지나면 각 차량마다 공무원이라든지 시민평가단을 운영해서 헤드셋 착용실태라든지 인사하기를 매 차량마다 점검을 해나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 그것을 본 위원도 버스를 많이 이용하면서 운전기사에 대해서 많이 관찰하고 있습니다만 안 찬 기사들이 많이 있고 친절도에 대해서는 많이 떨어지는 것 같아요, 사실상.

‘어서 오십시오’ 이렇게 인사하는 사람이 별로 없어요.

표정이 굳어 있고 그렇습니다.

아침에 출근할 때는 상쾌하게 웃으면서 인사를 나눴으면 어떤가 싶습니다.

또 운전기사의 생명은 운전 잘하고 고객들한테 친절하게 하는 게 생명이지 않

습니까?

여기에 보면 좋은 제도를 실시하고 있는데 인사 잘하는 친절기사한테는 대전 시장 표창도 주고 수당도 주네요.

현재 주고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 이런 제도를 시행할 때는 당근과 채찍이 병행되어야 하는데 당근만 있고 채찍은 없거든요.

잘못하는 불친절기사한테는 어떤 채찍이?

○交通建設局長 金權植 그것은 시민들이 신고가 들어온다든지 하면 과태료를 운수사업법에 의해서 부과를 하도록 되어 있습니다.

○梁承根 委員 과태료?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 과태료가 전부네요, 그러니까?

○交通建設局長 金權植 예, 그리고 저희들이 신고 들어간 것을 누적관리를 해서 세 번 정도 되면 삼진아웃제를 적용하는 문제, 이런 것들을 기왕에 적용해나가고 있고 아까 말씀하셨습니다만 지금 운수종사자가 2,000명이라고 말씀드렸는데 아시는 바와 같이 서비스산업 중에서 시내버스 종사원들의 친절도가 어떻게 보면 가장 낙후된 것이 현실입니다.

그래서 이것들이 1~2년 사이에 형성된 것이 아니고 약 50년 동안 누적되면서 그런 관행들이 때를 벗지 못하고 지속됐기 때문에 저희들이 이번에 시내버스 노선개편을 하고 나서 앞으로 시민들한테 새로운 모습으로 다가설 수 있는 시내버스의 모습은 어떤 모습이나 이런 차원으로 친절봉사 차원에서 우선 제일 먼저 인사하기 운동을 전개하고 있고 또 이런 때를 벗겨나가기 위해서는 하루아침 사이에 되기는 상당히 어렵다고 보고요, 그래서 이런 행태 변화를 유도하기 위해서 컨설팅기관을 선정해서 장기적으로 계속 인사하는 법도 가르치고 인사가 주는 메시지라든지 친절 이런 것도 앞으로 지속적으로 해나갈 하나의 과제라고 봅니다.

○梁承根 委員 자발적으로 시행하는 것도 중요하지만 교육적인 방법도 충분히 할 수 있다고 봅니다.

왜냐하면 고속버스기사들은 얼마나 친절합니까?

굉장히 친절하지요.

그리고 운전기사들한테 제복을 입힙니까, 지금?

○交通建設局長 金權植 현재 여름에 하복과 동복으로 구분해서 입고 있습니다.

○梁承根 委員 규정된 제복을 입고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 자전거 명품도시 대전창조에 대해서 간단하게.

대전시가 선도적으로 자전거 도시를 건설하고 있는데 얼마 전에 자전거보험제도를 실시했지요.

중도일보에 보면 9명한테 수혜를 줬는데 현재는 얼마나 수혜를 줬어요?

○交通建設局長 金權植 36건에 1,440만 원이 지출된 바 있습니다.

○梁承根 委員 보험을 수혜받은 사람들한테 어떤 불만사항이라든지 이런 것은 없었습니까?

○交通建設局長 金權植 아직 특별한 불만사항은 없다고 파악하고 있습니다.

○梁承根 委員 보험이 우리나라에서 세 번째인가, 두 번째인가.

○交通建設局長 金權植 두 번째입니다.

○梁承根 委員 대전시민에게 어느 정도 홍보된 상태라고 보십니까?

○交通建設局長 金權植 예, 많이 되어 있습니다.

○梁承根 委員 신문보도에 자전거에 대해서 여러 가지 얘기가 나와서 두어 가지만 말씀드리겠는데 도심 애플단지로 방치된 자전거 해서 아파트단지 보관대, 후미진 도로 등 마구 버려져 흉물화되어 있다, 대전일보에 나온 사항이네요.

이런 것에 대한 대책은 없습니까?

○交通建設局長 金權植 언론사에서 나름대로 어떤 시각을 가지고 특정부분을 확대해석하는 문제라든지 그 부분에 물론 저희들 자전거에 대한 정책을 생각하고 있습니다만 많은 자전거가 운행되다 보니까 하나의 개별적인 사례가 발생한 것으로 보고 있습니다만 그래서 희망근로자프로젝트를 활용해서 국비사업으로 받아서 자전거이용 센서스도 해보고 아파트라든지 거리에 흉물로 방치된 자전거를 수거해서 수선한다든지 재활용하는 문제 이런 것도 종합적으로 추진해나가고 있습니다.

○梁承根 委員 자전거 도난이 많이 발생된다고 해서 등록제나 번호판제 같은 것을 도입하는 것이 필요하다고 하는 기사를 봤는데요.

○交通建設局長 金權植 일부분 등록제 관계도 필요하다고 봅니다만 일본 같은 선진국의 특정 시의 예를 들어 보더라도 등록제를 한다고 해서 도난자전거가 100% 회수된다고 하는 기대는 상당히 어려운 부분이라고 보고 있습니다.

그래서 경험적으로 보더라도 도난자전거를 등록을 사전에 했다고 하더라도 회수되는 비율이 상당히 미미합니다, 1% 정도.

그래서 도난예방을 위해서 등록제를 한다는 자체가 어떻게 보면 실효성이 상당히 떨어지지 않겠느냐, 다만 등록제를 통해서 앞으로 장기적으로 시민에 대한 자전거관리 문제라든지 시민의식 함양이라든지 본 보험을 주는 여러 가지 제한제도 문제라든지, 등록제라도 하지 않고 일반 다수에게 보험을 하다 보니까 여러 가지 보험수가가 올라가는 문제라든지 그런 차원에서 접근할 수 있고, 또 이런 등록제를 통해서 등록된 자전거 이용시민들한테 별도의 개별적인 메리트를 주는

문제라든지 상당히 행정시책 쪽에서 유리한 면이 있기 때문에 그런 차원에서 검토해야 할 문제가 아닌가 보고 있습니다.

○**梁承根 委員** 관심은 가지셔야 될 것으로 생각되고요, 어떤 사람은 유성에 사는 사람이 사용하는 유성온천역에서 충남대까지 자전거를 타고 가는데 여러 가지 장애물이 있다고 해요.

소화전이라든지 블라드, 기타 다른 장애물 때문에 자전거를 타기 어렵다는 그런 제하에서 만들면 뭐하나 이런 기사를 썼는데 아무튼 이왕 우리가 만드는 자전거길에 대해서 시민들이 편리하게 활용할 수 있도록 모든 조치를 최대한 취해야 하지 않나 이런 생각에서 한 말씀 드렸습니다.

○**交通建設局長 金權植** 금년도에도 저희들이 3대 하천을 중심으로 해서 자전거길을 확충하고 도로다이어트를 통해서 저희들이 대덕대로에 6개 노선을 확충해나가고 있습니다만 자전거도로를 확충하는 문제를 떠나서 기왕에 있는 자전거도로의 보도턱을 낮추고 지금 말씀하신 것처럼 장애물을 제거하는 것도 별도로 검토하고 금년도에 예산을 10억 원 이상을 편성해서 정비해 나가고 있습니다.

○**梁承根 委員** 예, 이상입니다.

○**委員長 吳榮世** 수고하셨습니다.

거기에 보충해서 한 가지만 확인해 보겠습니다.

자전거보험이 5월, 6월 두 달간 시행했지요?

○**交通建設局長 金權植** 예.

○**委員長 吳榮世** 첫 달은 360만 원 보상받았고, 이번 달은 약 1,000만 원 선 해서 보상을 받았는데 이 36건 전체가 진단위로금입니다, 40만 원 정도 주는 것.

그런 것만 있고 나머지는 없어요.

그래서 내가 볼 때는 이런 식으로 한다면 5억 6,000만 원의 보험금을 지급해서 과연 대전시민한테 그런 혜택이 있을까 하는, 그만큼 보장을 받을 수 있느냐 하는 게 의문시되고 있습니다.

답변해 주세요.

○**交通建設局長 金權植** 지금 어떻게 보면 개별적인 차원에서 다른 사례를 들어서 말씀드리자면 보험이라는 것은 하나의 사회보장적 차원에서 현재 발생하지 않은 그리고 앞으로 발생할 수 있는 여러 가지 가능성이라든지 확률을 가지고 보험을 들고 있습니다만 저희들 같은 경우에도 자전거보험 외에 자동차보험을 개인별로 50만 원에서 60만 원 정도 보험이 들어가고 있습니다만 당해 연도에 자동차사고가 발생하지 않았다고 해서 앞으로 자동차보험을 들지 않아야 하느냐 하는 사례와 비슷한 문제로 접근을 해볼 필요가 있다고 생각합니다만 현재 그렇습니다, 저희들이 1년간 보험계약을 하고 나서 2개월 동안 나타나고 있는 것이 36건에 1,440만 원이 되겠습니다만 앞으로 150만 시민들이 자전거 이용이 확산되

고 저변이 확대되면 앞으로 자전거 이용이 늘어날 것으로 보고 있고 그에 따라서 현재도 자전거이용 대수가 늘어남에 따라서 사고가 상당히 증가하고 있는 추세입니다.

그리고 노약자 분들이 자전거사고가 많이 나타나고 있는 것으로 보고 있습니다만 현재 두 달까지로 봐서 보험금을 보험수가와 연계해서 판단하는 문제는 다소 이르다고 보고요, 그리고 5억 원 정도의 보험료를 내면서 사고가 얼마 정도 있어야 자전거보험을 드느냐 하는 여러 가지 수익차원에서도 보험이라는 문제는 다만 경제적인 측면과 별도로 해서 시민의 안전이라든지 이런 것들과 연결해서 판단해야 할 문제가 아닌가 보고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 보장내용에 보면 시민이 자전거를 타고 가다 사망했을 경우에는 2,000만 원을 주고 또 15살 미만, 그러니까 중학교 이상만 3,300만 원 주게끔 되어 있네요.

15세 미만은 보험금을 안 주게 되어 있어요.

그러면 객관적으로 본다면 15세 미만은 보험금을 전혀 안 주고 15세 이상만 3,300만 원을 주는 것이 조금 불합리한 점도 있지 않은가 생각돼요.

그리고 음주를 했을 때 사망했을 때는 규정이 그것과 상관없는지.

○交通建設局長 金權植 통상 음주 같은 경우에는 보험이라는 것이 보면 본인의 과실 외에 발생한 사고에 대해서 책임을 지는 것으로 일반 보험관계에서 나오는 것으로 알고 있고, 기왕에 민법상 여러 가지 손해를 보더라도 자기과실이 없는 경우에 손해를 배상해 주는 것이 원칙이라고 보고 있습니다만 15세 미만자에 대해서는 자전거보험 말고도 일반 보험에서 하나의 합리화가 되겠습니다만 15세 미만을 제외하는 경우에는 일반 생명보험이라든지 수익성을 보장하는 범위 내에서 피보험자로 들었을 경우에 악용하는 사례가 나타나기 때문에 이런 상황을 제한하고 있는 것으로 알고 있습니다.

그래서 이런 내용은 자전거보험에만 국한되는 사항이 아니고 모든 수익성 보장을 대상으로 하는 보험에 전반적으로 적용되는 것으로 알고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 어제 중앙의 TV를 보니까 일반 자전거보험을 전면실시한다는 내용을 본 일이 있어요.

국장께서도 알고 있지요?

그 내용을 설명해 주십시오.

○交通建設局長 金權植 금년도에도 저희들이 자전거보험을 일반경쟁에 붙이기 위해서 공모했습니다만 LIG손해보험만 단독으로 신청했기 때문에 결국 수익계약을 했습니다만 현재 녹색성장과 결부해서 전국 중소도시 아니면 대도시에서도 자전거이용시책을 추진하고 있기 때문에 앞으로 대중적인 층에서 자전거 이용자가 상당히 증가할 것으로 전망되고 있는 가운데 민간 보험회사에서도 이런 추세

를 바탕으로 해서 개별 보험을 선별해서 시판을 하는 계획이 있습니다만 현재까지는 아직 저희들한테 자료라든지 와서 파악된 사실은 없고 다만 이런 추세를 파악하고 있고 그리고 점차 이런 자전거보험이 확산되는 추세에 따라서 행안부에 저희들이 부족한 부분, 자전거보험에서 여러 가지 문제점 있는 부분들에 대해서는 저희들이 개선대책을 강구해서 요구해 나가고 있습니다.

○委員長 吳榮世 그래서 일반 자전거보험과 우리 시민들에게 주는 시민자전거보험이 정부에서 시행을 하다 보면 중복성이 있다는 생각이 듭니다.

그래서 유기적으로 잘 검토할 필요가 있다 생각이 듭니다.

더 질의하실 위원 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 교통건설국에 대한 업무보고 청취는 이것으로 종료코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 교통건설국에 대한 업무보고 청취는 종료되었음을 선포합니다.

교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 업무보고 준비에 수고 많으셨습니다.

오늘 보고된 사항에 대해서는 차질 없이 추진해 주시고 또 오늘 위원님들께서 지적하신 사항에 대해서는 면밀히 검토하여 적극 반영해 주실 것을 당부드립니다.

동료위원 여러분, 금일 의사일정을 마쳤으므로 산회코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(12시 40분 산회)

○출석위원

오영세 양승근 전병배 곽영교
심준홍

○출석전문위원

전문위원 연정수

○출석공무원

교통건설국장	김권식
교통정책과장	박용재
대중교통과장	한선희
운송주차과장	유명동
건설도로과장	이승무
건설관리본부장	서문범
건설부장	신혜태

시설부장

김정대