

산업건설위원회회의록

제 179 회

제 2 호

대전광역시의회사무처

일 시 : 2009년 2월 6일 (금) 오전 10시

장 소 : 산업건설위원회회의실

의사일정

제179회 대전광역시의회(임시회) 제2차 위원회

1. 2009년도 주요업무보고 청취의 건

가. 교통건설국 소관

심사된 안건

1. 2009년도 주요업무보고 청취의 건 1면

가. 교통건설국 소관 1면

(10시 13분 개의)

○委員長 吳榮世 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제179회 대전광역시의회 임시회 제2차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

동료위원 여러분, 오늘은 2009년도 주요업무보고 중 교통건설국 소관 사항에 대한 업무보고를 청취하겠습니다.

그러면 의사일정에 따라 회의를 진행하겠습니다.

1. 2009년도 주요업무보고 청취의 건

가. 교통건설국 소관

○委員長 吳榮世 의사일정 제1항 2009년도 주요업무보고 청취의 건을 상정합니다.

그러면 교통건설국 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

김권식 교통건설국장 보고해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 교통건설국장 김권식입니다.

존경하는 산업건설위원회 오영세 위원장님과 위원 여러분!

항상 교통업무에 많은 관심과 애정을 가지시고 지도와 격려를 아끼지 않으신

데 대하여 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 격려와 지도를 바탕으로 해서 차질없이 업무를 수행하여 시민의 교통복지 증진에 진력할 것을 다짐하면서 교통건설국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

주요업무보고서 33쪽이 되겠습니다.

보고드릴 순서는 일반현황, 주요업무 추진성과, 2009 업무여건과 중점방향 그리고 주요업무 계획 순으로 보고를 드리겠습니다.

(10시 16분 보고중단)

○委員長 吳榮世 국장 말이에요, 추진성과라든지 업무여건과 중점방향은 유인물로 갈음을 하시고 주요업무 계획을 중점으로 보고하시기 바랍니다.

(10시 16분 보고계속)

○交通建設局長 金權植 예, 알겠습니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

이상으로 교통건설국 주요업무보고를 마치면서 교통건설국 소속 직원일동은 항상 위원님들의 고견을 살피고 경청하는 자세로 교통건설 업무에 임할 것을 다짐드리면서 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 吳榮世 김권식 교통건설국장 수고하셨습니다.

이어서 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

질의 답변에 앞서서 우리 동료위원 여러분, 본 위원장의 사정으로 인해서 권형례 부위원장께서 위원장을 대리해서 잠시 회의를 진행토록 하겠습니다.

(오영세 위원장, 권형례 부위원장과 사회교대)

○委員長代理 權亨禮 지금부터 위원장을 대리하여 회의를 진행토록 하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 양승근 위원입니다.

시내버스노선 개편을 작년 말에 실시를 했지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 궁극적으로는 시민에 대한 교통의 편리를 위해서 시행하는 제도인데 초기단계라서 그런지 상당히 시민들의 불만의 소리도 많고 여러 가지 이의를 많이 제기를 하고 있습니다.

맞지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 또 실제로 보면 언론의 보도에서도 비판적인 보도가 많이 나오고 있습니다만 지금까지 시행한 것이 한 달 좀 넘게 시행을 했지요, 한 달 보름?

○交通建設局長 金權植 예, 지금 12월 30일부터 1월이 끝나고 약 40일 정도가 됐습니다.

○梁承根 委員 40일 정도.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지금까지 시행한 결과 평가를 어떻게 하고 계시는지 말씀해 주시지요.

○交通建設局長 金權植 양승근 위원님께서 지적하신 대로 시내버스노선을 그동안에는, 시내버스 역사를 말씀드리면 우선 56년 동안 저희들이 시내버스를 운영하면서 노선개편을 합리적으로, 전반적으로 도시추세에 어떤 발전방향에 맞춰서 보완하지 못하고 그때그때 임시방편으로 그동안 대응해 왔습니다.

아시겠습니까만 장대, 굴곡노선이 발생한다든지 또 버스 공급의 사각지대가 발생하는 문제 등 해서 시내버스 공급의, 서비스의 불균형을 이뤄왔던 것이 사실입니다.

그래서 저희들이 이번에 92개 노선에 대해서 전면적인 개편을 했습니다만 전면적인 개편을 하기 때문에 초기에는 어느 시·도를 막론하고 불편과 혼잡이 예상되는 것은 예견했었습니다.

다만 이런 불편과 예상을 어떻게 우리가 조기에 안정화시켜나가고 하느냐 이것이 저희들의 문제라고 보고 있습니다만 지금 전반적인 입장에서 말씀을 드리면 한 40일 정도 저희들이 진행을 해나가는 과정에서 지금 상당히 안정화돼 가는 현재 모습을 보이고 있고요, 다만 불편과 불만을 얘기하는 목소리들은 종전에 자기 주거지역에서 2, 3개 정도의 노선을 타고 가면서 그런 노선이 없어지면서 다른 노선이 들어왔을 경우 그 들어온 노선에 대해서는 얘기를 안 하고 없어진 노선에 대해서 불편, 불만들이 많을 것입니다.

그리고 종전 같은 경우는 자기가 어떤 거주지에서 목적지를 갈 때 한두 개 노선을 편리하게 이용을 했습니다만 지금의 노선개편 체제는 쉽게 말씀드리면 저희들이 대전시내 전역을 목적지와 목적지를 연결하는 이동경로라고 말씀드릴까요.

이게 4만 개 정도 되는데 종전에 3만 개를 커버할 수 있는 체계였습니다.

이번에 개편하고 보니까 저희들이 4만 개를 전부 소화할 수 있는 운영체제를 마련해서 시민들이 시내버스에 대해서 접근을 쉽게 할 수 있는 향상도를 진행시켰습니다.

그래서 이런 전반적인 측면에서 보면 다소간의 소수의 불편은 현재 일어나고 있습니다만 시민전체의 전반적인 이용측면에서는 상당히 효율성이 있다고 저희들은 보고 있습니다.

○梁承根 委員 실질적으로 이용객 증가의 효과를 보고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 성과가 어떻게 나타나고 있는지 그 데이터가 있으면 말씀해 주시지요.

○交通建設局長 金權植 아까도 언급을 하셨습니다만 시행초기에는 혼잡과 어떤 정보의 부족으로 해서 첫날 데이터를 뽑아보니까 시행 첫날에는 시내버스가 4만 명 정도가 감소했습니다.

비율로 보면 약 10.1%가 되겠고, 현재는 저희들이 조사를 해보니까 6만 명 정도가 늘어나서 17.5%가 현재 늘어나고 있는 양상을 보이고 있고요, 아울러서 시내버스와 도시철도 간의 연계성을 강화시키다보니까 도시철도도 현재 동반상승하고 있습니다.

도시철도의 경우에는 시행 첫날에는 10% 정도가 향상을 했습니다.

그러나 1월 30일 현재는 약 2만 3,000명이 증가를 함으로써 27.5%가 향상을 하고 있고요.

실제로 지하철역에 나가서 보듯이 지하철 인구가 하루에 평균 약 8만 명 정도로 잡고 있습니다만 현재 9만~10만 명 정도가 탑승하는 것으로 추계가 나오고 있습니다.

○梁承根 委員 예, 전반적으로는 좀 긍정적인 평가와 효과도 있다고 봅니다만 또 일부에서는 실질적으로 시내버스가 다니다가 없어진 것, 특히 시내버스를 많이 이용하는 고객층이 학생들 아니면 노인층이 많이 이용하지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 노인층이 많이 사는 원도심 쪽 같은 데는 아주 불평이 많아요.

원노선에서 변경된 노선을 잘 기억도 못 해서 그런지 불평이 많고 또 환승을 하기가 어렵습니다, 노인들은.

그러니까 환승을 되도록 안 하고 탈 수 있는 방안이 없겠는지, 고객층을 위주로 한 것을 생각을 해서 원도심 지역 같은 데서는 재고를 한번 해보시는 것도 불만을 줄이는 효과가 있지 않은가 생각을 합니다.

그리고 시내버스 색상이 변경이 되었지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 급행지역은 빨간색이고 간선지역은 파란색이고 그리고 지선은 녹색이고.

그런데 보면 파란색이 제일 많이 지나다니고 있어요, 간선지역이.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 색상 자체가 여러 가지 생각을 해서 이렇게 했습니다만 일반적으로 그런 얘기들을 많이 해요.

참고로 해주십시오.

너무 어둡다 그런 얘기에요, 파란색이.

파란색을 하더라도 밝은 파란색, 지금 색상을 보면 옛날 차 같아, 새차도 그렇게 칠해 놓으니까 구형차 같아요.

오래된 차 같고 옛날에 몇 십 년 전의 구형차를 보는 그런 느낌이 들고 전체적인 도시분위기가 어두운 감이 있다 이런 얘기를 저도 느꼈습니다만 많은 시민들이 그런 얘기를 하니까요, 그것을 감안하셔서 이 다음에 색상을 하실 때는 파란색을 하더라도 밝은 파란색 이런 게 들어가면 어떤가 하는 제안을 또 해봅니다.

또 시내버스에 지금 LED로 잘 해놨습니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 참 아주 너무 보기도 좋고 판별하기도 잘돼 있습니다만 LED 표기방법이 한글로 돼 있다가, 영어로 돼 있다가 바뀌면서 교차하고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 보면 한글이 나왔다가 영어로 나올 때 물론 영어를 아주 잘하는 사람은 금방 판별이 되겠습니다만 그게 굉장히 영어에 대해서 잘 모르는 사람이라든지 노인층이라든지 이런 사람들은 금방 식별하기가 굉장히 어려워요.

그렇기 때문에 국제화시대에서 영어를 표기하는 방법도 좋겠습니다만 한글을 좀더 많이 비춰주고 영어표기를 간단하게 해준다면, 그렇지 않으면 지금 초기 단계니까 영어를 아예 없애고 한글만 하다가 어느 정도 시민들이 많이 인식을 한 다음에는 그런 교차방법을 시행한다든지 이런 방법도 한번 강구를 해보시면 어떨까 생각을 합니다.

어떻습니까, 제가 말씀드린 방법이?

○交通建設局長 金權植 말씀을 드리겠습니다.

아까도 말씀하셨지만 이번에 시내버스노선을 개편을 하고 보니까 사실 노인분들이 상당히 여러 가지 애로점들이 많이 나왔습니다.

그래서 학생들 같은 경우에는 사전에 컴퓨터를 이용한다든지 노선책자를 가지고 자기가 가는 방향에 대해서 충분히 숙지를 하기 때문에 큰 혼란이 없었습니다만 노인들께서는 이런 불편이 있고 또 가장 크게 얘기가 나오는 게 환승에 관한 문제인데요, 이런 점들이 많이 나와 있습니다만 그래서 저희들이 그동안에 공무원들을 전체 탑승을 시켜서 수차례에 걸쳐 시내버스 설명을 했고 또 시민들을 통해서도 나름대로 저희들이 많이 접수를 했습니다.

이런 점을 반영해서 노선을 저희들이 수시로 그때그때 배차한 사항들은 노선 증설을 했든지 수시 배차를 했고, 저희들이 이번에 학생통학수요나 이런 것들을 전반적으로 감안해서 2월 20일까지 환승을 자주 하게 된 노선이라든지 또 노선개편을 하다보니까 노선을 너무 짧게 끊어져서 고의적으로 환승을 유발하는 문제, 이런 노선에 대해서는 가급적이면 목적지와 생활권까지 연결해 주는 방안을 검토를 하고요, 그리고 차제에 시민들이 많이 이용하는 병원이라든지 공공기

관 이런 쪽으로도 많이 연결을 해주고 또 그리고 구도심과 구도심을 연결하는, 그러니까 종전 같은 경우에는 부사동에서 대전역까지 노선을 끊었습니다만 부사동에서 신탄진까지 연결을 해주는 문제라든지 이런 쪽에 저희들이 많이 신경을 써서 2월 20일에 보완해서 시행을 해나갈 계획입니다.

그리고 색상 문제 관계는 아까 말씀하신 대로 저희들이 다소 인정을 해나가는 면이 있습니다만.

○梁承根 委員 인정을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 예, 그런데 이게 당시 저희들이 전문가의 의견을 거쳤어요.

그래서 도시디자인의 승인을 거쳤는데 거기서 그렇게 결정이 나서 색상을 저희들이 선택했습니다만 앞으로 저희들이 양 위원님의 의견을 수렴해서 재배차되는 차량에 대해서는 거기에 광택을 넣는다든지 해서 색깔을 밝게 하는 방법도 아울러서 검토를 해보겠습니다.

○梁承根 委員 예.

○交通建設局長 金權植 그리고 LED관계 문제는 좋은 지적을 해주셨는데요, 저희들도 그래서 그런 문제점을 인식을 해서 현재 바뀌나가고 있습니다.

다만 LED를 바꾸는 문제는 기본적으로 프로그램을 다시 변경하고 작업을 해야 하는 문제가 있기 때문에 또 하루에 처리용량이 있습니다만 저희들이 2월 15일까지 영문자는 없애고 앞에 번호판과 글자크기도 키워서 노인들도 멀리서 식별할 수 있도록 보완을 해나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 예, 이번에 시내버스노선 개편이 된 다음에 우리 관계 부서 과장 이하 전 직원들이 아주 열심히 뛰는 모습이 좋아 보였습니다.

그리고 시내버스시민평가단을 운영을 하고 있지요, 지금도?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 더 강화해서 금년도에는 실시하는 것으로 되어 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 평가단도 작년에 205명에서 300명으로 더 증원시킬 것이지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지금 평가가 어떻게 나오고 있습니까, 평가 결과가?

○交通建設局長 金權植 시내버스 서비스를 저희들이 제고를 해나가기 위해서 시민평가단을 운영하고 있습니다만 활동내용은 먼저 서비스 이용에 대한 평가와 서비스 발전에 대한 제보를 저희들이 항상 받고 있습니다.

○梁承根 委員 간단하게 말씀해 주세요.

○交通建設局長 金權植 통상 1개 노선에 3명 내지 5명을 배치를 해서 수시로

저희들이 제보를 받고 있습니다만 작년도에 제보된 평가 건수는 약 7,000건에 달하고, 제보된 건수는 저희들이 한 3,500건의 제보를 처리했습니다만 그래서 이런 결과를 바탕으로 해서 저희들이 1년에 한 번씩 경영 및 서비스 평가를 해서 이것을 시내버스업체에 인센티브를 적용하고 있습니다.

저희들이 이것을 활용하고 있고요, 평가결과도 재작년도가 약 80점 정도에 머무르고 있었습시다만 전반적으로, 작년도에는 약 85점으로 나오는 걸로 저희들이 향상되지 않았느냐 보고 있습니다.

○梁承根 委員 대체적으로 친절하다고 보십니까?

○交通建設局長 金權植 글썄요, 지금 기사가 워낙 2,000명 정도 많기 때문에 전반적인 수준에서 친절하다 이런 느낌은 받을 수가 없겠습니다만 또 보시는 분의 어떤 차이에 따라서 달라질 수가 있다고 봅니다만 그래도 종전보다는 준공영제를 하고 있는 상황에서 많이 친절도가 중상위 정도는 가지 않았나 저희들이 나름대로 진단을 해보고 있습니다.

○梁承根 委員 지금 운전기사들 복장 같은 것은 제대로 갖추고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 복장은 저희들이 2년에 한 번씩 지급하는 기준도 있고요 또 1년에 한 번씩 지급하는 기준이.

○梁承根 委員 지급하는데 제대로 복장을 다 갖추고 운전을 하느냐 그 말이지요.

○交通建設局長 金權植 저희들이 항상 점검을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 복장을 갖추는 것과 안 갖추는 것과고는 많은 차이가 있어요.

예비군 훈련 같은 것을 봐도 예비군 복장을 하고 행동하는 것과 예비군 복장을 벗고 행동하는 것과는 많이 다르지 않습니까?

운전기사들도 복장을 갖추고 불편하더라도 운전엔 임할 수 있도록 해주시고, 시내버스시민평가단을 운영하는 것이 우수한 사람에게 인센티브를 주기 위한 목적보다도 불량하게 하는 운전기사에게 제재를 가하는 것이 더 큰 목적이 아닙니까?

그런데 불량하게 평가를 받은 이런 기사들한테는 지금까지 어떤 제재를 가했습니까?

○交通建設局長 金權植 불량기사에 대해서는 저희들이 일단 시청으로 소환을 해서 불량위반 정도에 따라서 경고를 한다든지 나름대로 회사에 통보를 해서 여러 가지 제재가 있습니다, 운행금지를 시킨다든지 하는 방법도 있겠고.

그래서 금년도부터는 저희들이 좀더 강하게 접근하기 위해서 시내버스업체와 협의를 해서 고질적인 위반사례를 하는 기사에 대해서는 삼진아웃제를 실시한다든지 하는 방법도 강구하고 있고요, 또 아울러서 친절한 기사에 대해서 제보를 받게 되면 검증을 통해서 연말에 표창을 한다든지 하는 문제가 나올 수 있고요.

그리고 이런 기사들의 전반적인 활동으로 해서 서비스가 향상되는 업체에 대해서는 연말평가를 통해서 회사 전체에 인센티브를 적용해 나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 인센티브를 주는 것도 중요하지만 정말 불량한 기사에게는 삼진 아웃제라든지 그렇지 않으면 몇 점 이하 받는 기사들한테는 강한 제재조치를 한 다든지 어떤 제도적인 장치가 필요하지 않는가 이런 생각을 해봅니다.

다음에 질의를 하도록 하겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 양승근 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

전병배 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 양승근 위원님 질의에 보충질의를 드리겠습니다.

대전시 시내버스가 도입된 지 50년, 이러한 노선개편에 대대적인 개혁이 그동안에 작은 노선개편은 있었습니다만 전면적인 노선개편은 처음이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 노선개편에 대해서 금번 본 위원이 구청장과 각 동에 연두방문을 가면서 자생단체나 주민대표들과 많은 간담회를 가졌는데 그 중에 가장 많은 질의내용이 노선개편이었습니다.

본 위원은 현재 우리가 책임경영제가 되었던 버스준공영제가 되었던 간에 엄청나게 불어나는 재정지원에 대한 시의 입장을 충분히 설명을 드렸습니다.

어쩔 수 없이 시에서도 노선개편을 추진함으로써 승객창출의 주안점도 있다.

현재 우리 시내버스가 1일 약 27만 명에서 31만 명 가까이 이용하고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 수송분담률이 약 26~27%에 달하는데 그것을 우리 시는 노선개편을 추진함으로써 32%까지 승객창출을 하겠다는 것이 시의 의지 아니겠습니까?

승객이 창출된다는 것은 바로 우리가 시내버스 재정지원금의 감소로 이어질 수 있다는 얘기가 될 것이고, “지금 당장은 불편하시다 하더라도 조금 기다려달라.” 저희들이 주민들을 설득합니다.

아까 양승근 위원님께서 지적하신 내용 아주 적절한 지적내용이라고 보아집니다.

우리가 시내버스노선 개편하는 것에 대해서는 이의가 없어요, 당연히 해야 될 사업이고, 다소간 초기에 불편함이 예상되지만 그것은 감수해야 될 부분이라고 봅니다.

문제는 시기에 있었어요, 우리가 한겨울에 시내버스노선 개편할 필요성이 있겠는가, 봄에 했었으면 어떻겠는가 하는 생각도 본 위원이 가졌습니다.

왜냐하면 초기에 우리가 혼란이 예상되는 것은 당연한 것이고 혼잡스럽습니다.

주민들이 그동안 탔던 노선이 없어지고 버스의 번호가 다 바뀌었어요, 그렇다 보니까 혼란이 당연히 올 수밖에 없지요.

그런데 환승을 할 수밖에 없는 입장에서 한겨울에 환승을 한 번, 두 번 그것도 바로 환승이 되는 것이 아니고 길을 건너서 10분, 15분 정도 기다려야 환승을 할 수가 있습니다.

차라리 우리가 시내버스노선 개편의 이런 혼란을 예상했다면 봄에 해서 따뜻할 때 환승을 유도했으면 그분들이 몇 개월 버스를 이용하다보면 노선번호가 익숙해질 것이 아닙니까, 그런 아쉬운 점이 있었어요.

뭐 이미 시작한 것이고, 아까 우리 LED에 영문표시, 나이 드신 분이 대개 문제를 많이 제기를 합니다.

환승을 하려고 하는데 노선번호도 익숙하지 않은 데다 버스가 들어오는데, 본위원 지역구만 잠깐 말씀드리겠습니다.

‘서대전’이라고 해서 ‘seodaejeon’ 이렇게 들어옵니다, 한 15분 기다려서 한참 기다리고 있는데 갑자기 들어올 때 영문으로 들어오니까 노선번호도 모르는데 영문이 들어오니까 그 버스를 놓쳐요.

다시 또 15분을 기다립니다, 물론 국제화시대에 우리가 IAC총회도 하고 국제도시를 표방하는 대전이 영문을 넣어서 나쁘다는 얘기는 아닙니다.

다만 아까 양승근 위원님께서 지적하신 대로 영문표시를 시간별로 가끔 넣어준다면 그런 것은 이해가 갑니다만 이것이 한글로 있다 갑자기 영문으로 바뀌니까 당연히 나이 드신 분은 상당히 혼란스러울 수밖에 없겠지요.

그 점은 바로 시정을 하신다니까 우리가 노선개편이 완결될 때까지만, 익숙해질 때까지 영문표시는 가끔 넣어줬으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

앞으로 대전시가 추구하고자 하는 신호체계에 대해서 질의를 하겠습니다.

현재 대전 시내에 간선, 지선도로가 있습니다만 신호체계는 앞으로 어떻게 관리할 것이고 물론, 경찰청에서 관리를 하고 있습니다만 대전시가 앞으로 신호체계를 어떻게 관리하겠다는 시의 방침을 잠깐 설명해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 기본적으로 신호관계에 대한 현황을 말씀드리면 대전시 전반적인 신호 사거리가 930개 정도로 나타나고 있습니다만 교통 문제에 관해서는 경찰청에서 주관을 맡고 있기 때문에 저희들은 19명 정도가 경찰청 교통사무실에 나가서 현재 근무를 하고 있습니다.

그런데 그 중에서 저희들 직원 2명하고 경찰청 직원 1명이 같이 신호체계를 담당을 하고 있습니다만 저희들 직원 입장에 봐서는 일반직 직원인데 자리인사로 인해서 보직이 자주 변동되고 또 신호체계에 대해서 전문성이 미약한 것이 사실입니다.

그리고 아울러 나름대로 말씀을 드리겠습니다만 현재 교차로의 신호체계 내용을 보더라도 저희들이 70% 정도는 자동화시스템을 가지고 있는데 현재 30개 정도는 수동으로 나가서 현장상황에 따라서 신호등을 조절하는 등 현재 그런 문제

를 안고 있습니다만 저희들이 일단 교통상황실에 나가 있는 직원을 전문직을 채용해서 관리를 하도록 하고요, 또 저희들이 대전시 전체 신호체계구간을, 운영구간을 전부 조사를 해서 전반적으로 한번 검토를 해서 상습정체구역이 어디인가 하는 그런 문제를 아울러서 판단해서, 조사를 해서 검토를 해보고요.

또 이런 사항들을 전문성을 가지고 접근해야 되기 때문에 도로교통공단에 용역을 줘서 실시를 해나갈 계획입니다.

그리고 앞으로 운영에 관해서도 물론 전문직 직원을 채용해서 운영을 하지만 교통신호 전체 체계에 관해서는 기술적인 노하우와 그 다음에 운영의 연속성을 가지고 전문기관에 위탁을 해서 운영을 해나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 전문기관이라면 교통공단을 얘기하는 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 현재 대전시내를 운행하다보면 불합리한 신호체계가 상당히 많이 보여집니다.

불합리한 신호체계는 어떠한 양상을 하느냐면 시내버스 정시성에도 일부 관련이 있어요, 정시성 확보도.

어느 곳에는 좌회전을 줘서는 안 되는 곳에 좌회전을 주고, 꼭 줘야될 데에는 좌회전을 주지 않고 이런 불합리한 신호체계, 전반적인 검토가 필요하다고 본 위원은 생각을 합니다.

업무보고 45쪽, 택시산업 활성화에 대해서 질의를 하겠습니다.

국장의 업무보고 중에 현재 브랜드택시가 수요 대비 공급 부족이라고 말씀하셨습니다?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 현재 개인택시가 운영하고 있는 양반콜과 법인택시가 운영하는 한빛콜 두 가지가 있지요, 종류가?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 브랜드택시 운영비 지원에 대해서 간단하게 질의를 하겠습니다.

현재 양반콜과 한빛콜의 운영비 지원실태를 잠깐 간략하게 설명을 부탁드립니다.

○交通建設局長 金權植 작년까지 한 800대, 800대 해서 현재 대전시에서 운행하고 있는 브랜드택시가 1,600대 정도가 되겠습니다만 도입을 하고 보니까 일단 법인택시나 개인택시 기사들 측면에 봐서 운영비에 대해서 현재 부담을 느끼고 있는 것이 현실입니다.

그래서 시내버스 카드수수료는 2.4%인데 택시는 3.5%이고 그리고 콜센터를 이용하는 부담금이 개인당 4만 원에 달하는 것으로 현재 파악이 되고 있습니다.

그래서 이런 문제를 저희들이 해결하기 위해서는 최소한도 작년까지 한 2만 8,000원 정도, 대당 저희들이 지원을 해나가고 있고 금년도에도 지금 현재 작년

에 비해서 콜 건수가 증가를 하고 있습니다.

그래서 저희들이 실제로 분석을 해볼 때 개인당 하루에 한 4콜 정도만 들어오면 운영비라든지 이런 것이 상쇄되는 것으로 보고 있습니다만 이런 점을 감안해서 금년도는 저희들이 대당 평균 2만 원 정도까지 지원해줄 계획입니다.

○全炳培 委員 본 위원이 알기로 양반콜과 한빛콜 지원을 해주되 콜 건수에 비해서 차등지원을 해주겠다는 시의 방침이 금년도에 결정된 사항입니까, 아니면 지침으로 하겠다는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 결정을 해서 예산을 현재 계상을 해놓고 있습니다.

○全炳培 委員 콜 건수라면 예를 들어 양반콜 같은 경우에는 개인택시지 않습니까?

그러면 그분들의 하루 운행시간은 개인마다 다르겠지만 10시간으로 본다면 한빛콜 같은 경우는 운전자들이 2교대로 해서 24시간 택시가 운행되지 않습니까?

그렇다고 보면 당연히 양반콜과 한빛콜의 콜 건수는 다를 것입니다, 당연히 한빛콜이 많겠죠.

이것을 차등지원 했을 때 개인택시의 양반콜에서는 반발하지 않겠느냐 하는 것이 본 위원의 견해인데 국장께서는 어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 그 점에 대해서는 이렇게 이해를 해주시면 좋겠습니다.

지금 현재 법인택시 같은 경우는 전반조, 후반조로 해서 기사 두 명이 택시 한 대를 가지고 운행을 하고 있고요, 그 다음에 개인택시 같은 경우는 자기 차니까 한 대로 종일 운전을 하고 있습니다만 그 운행시간이 법인택시는 두 명이 일교대로 하기 때문에 운행시간이 높은 것은 사실이고요.

그 다음에 개인택시는 한 10시간 정도 잡으면 되겠는데 지금 현재 현장실태를 보게 되면 콜센터이용료를 택시기사들이 부담을 하고 있습니다, 법인택시들이.

그렇기 때문에 기사 측면에서 부담을 느끼고 있는데 이것을 차등을 해서 개인택시에다 많이 주게 되면 오히려 법인택시한테 역효과가 나오는, 불평등현상이 나오게 된다고 볼 수 있습니다.

어떻게 보면 법인택시가 불이익을 받고 있지 않느냐 역으로 보면 그런 결론이 나올 수 있겠습니다.

그래서 이 문제를 가지고 콜 건수를 전부 개개인의 결과건수에 비춰서 지원하는 것이 상당히 현실적으로 애로사항이 있어서 일률적으로 지원을 하고 각 개인별로 노력을 해서 콜 건수를 많이 향상시키는 방향으로 나가야 될 것이 아니냐.

그렇지 않고 저희들이 미세한 사항에 대해서 지원해 주게 되면 오히려 본래의 취지가 어긋나면서 브랜드택시가 활성화되지 못하는 결과도 나올 수 있다고 봅니다.

○全炳培 委員 본 위원 질의를 마치겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 전병배 위원님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

조금 전 전병배 위원 질의했던 내용에 추가로 질의를 하겠습니다.

업무보고 43쪽에 보시면 상습교통정체지역 해소, 늦은 감은 있습니다만 관심을 가져준 것에 대해서 위원으로서 상당히 긍정적으로 받아들일 수밖에 없습니다.

상습교통정체지역을 해소한다는 것은 아까 보고에 많은 부분이 있다고 보고를 하셨는데 근본적으로는 도로망을 새로 확충한다든가 정비를 해야 되는 사항 아니겠어요?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 신호체계를 운영한다는 것은 일시적인 것이고 또 한 가지는 지금 현재 대전시가 교통정체지역이 몇 군데라고 판단을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 현재 실사를 한 결과 19개로 파악이 되고 있습니다, 상습정체구간이.

○沈俊洪 委員 19개요, 그러면 그 지역이 도로망이 확충될 수 있는 지역입니까?

○交通建設局長 金權植 대부분 상습정체구역의 발생원인은 그 주변지역의 대량 교통량을 유발하는 백화점이라든지 대형 건물이 입점되어 있는 것이 현실이고요, 그리고 그런 지역들이 교차로상에 이루어지기 때문에 교통의 결절점 이런 것들이 같이 복합해서 이루어지고 있습니다만 현실적으로 도심지의 도로를 저희들 재정 형편으로 봐서는 확장하기 상당히 어려운 형편에 있습니다.

그래서 저희들이 이런 하드웨어를 보강을 하지 못한 입장에서 볼 때 최소한도 신호체계의 적정화를 통해서 소프트웨어를 보강해서 이런 문제를 저희들이 앞으로 해결해 나갈 문제가 아닌가 판단이 됩니다.

○沈俊洪 委員 글썄 자동화시스템을 갖추어서 할 수 있으면 더 좋지만 그렇지 못한 지역에는 교통경찰관이든가 아니면 모범운전자들, 교통 흐름을 제어할 수 있는 사람들의 배치가 필요하다는 의견이 상당히 많이 나오고 있어요.

그래서 인력차원에서 어떻게 준비가 될지 모르겠지만, 예산이 어떻게 수반될지 모르겠습니다만 가급적이면 19개 지역이라고 하니까 그 지역에는 아침 출퇴근시간이라든가 이런 때는 꼭 배치를 해서 교통 흐름을 원활하게 해줘야 되는 것이 아닌가.

도로망 확충이 필요한 지역은 도로망 확충을 해야 되지만 그렇지 못한 지역은 꼭 필히 교통질서를 유도할 수 있는 인원을 파견해야 된다 이런 의견을 드리고

싶는데 어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 말씀하신 내용에 대해서는 저희들이 금년도 교통문화운동의 시민참여 역할 부분을 확대하기 위해서 도레미교통문화운동을 확산해 나갈 계획입니다.

그래서 현재 한 250개 단체를 참여시켜서 금년부터 강화를 해나갈 계획입니다만 이런 도레미운동과 연계를 해서 거기에 모범운전자들이라든지 이런 분들을 배치를 해서 앞으로 협의를 해나가도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 그런 예산이 필요하다고 하면 예산도 편성할 수 있는 방법으로 연구를 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 또 택시산업활성화 아까도 말씀하셨지만 한빛콜 택시와 양반콜 택시가 있지요.

그 외에 각 지역마다 콜센터를 운영하는 택시들이 많이 있습니다.

그분들이 네비게이션이라든가 카드결제가 정착될 수 있는, 설치할 수 있는 그런 지원방법을 구상하고 계신 것이 있습니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 어떤 문제를 해결하기 위해서는 재정의 형편이 허용된다면 전반적인 차원에서 일시에 지원을 한다든지 하는 문제를 검토할 수 있겠습니다만 현재 저희들 재정지원의 입장에서 볼 때는 금년도에 기왕에 콜택시에 대해서 카드결제기라든지 영수증발급기를 달아주는 것보다는 앞으로 브랜드택시를 저희들이 선택을 해서 여기에 지원을 집중해서 앞으로 지원을 해나가는 식이 오히려 합리적이지 않겠느냐 보고 있어요.

그래서 작년도까지 1,600대에 대해서 브랜드택시를 운영하고 있습니다만 금년도에 한 1,000대 정도를 더 도입해서 앞으로 확대를 해나갈 계획입니다.

그래서 이런 문제가 앞으로 진행이 되고 어느 정도 균형이 맞게 되면 부가적인 문제를 검토해서 그런 문제도 차후적으로 검토할 수 있다고 봅니다만 아직은 상당히 저희들 개인적인 입장에서 무리가 있다고 봅니다.

○沈俊洪 委員 가끔 택시를 타보면 혜택을 못 받는 분들은 상당히 불만이 많습니다.

그래서 그런 차원에서도 그분들과 대화를 나누고 상담을 해서 지원방법을 어떤 방법으로든 유도할 수 있는 것이 필요하지 않겠나 생각을 해봅니다.

○交通建設局長 金權植 알겠습니다.

○沈俊洪 委員 한 가지만 더 질의를 하고 다른 위원께 넘기겠습니다.

47쪽에 도로망 확충정비로 소통효율 증진을 위해서 사업을 전개하는데 ‘광역도로 지정추진 국도17호선 우회도로’ 그 내용이 어떤 것인가 설명을 해주시고요, 또 ‘행복도시 연계교통의 조치원길 확장, 테크노밸리 연결도로’ 이 내용이 어떤

내용인가 설명을 해주세요.

○交通建設局長 金權植 예, 알겠습니다.

먼저, 국도17호선 우회도로 개설 문제는 지금 신탄진선이 상당히 교통체증이 심하기 때문에 저희들은 이것을 국비지원을 받기 위해서 국토해양부에서 광역도로로 지정을 받았습니다.

그렇게 되면 국비 50%를 저희들이 지원을 받을 수 있겠습니다.

그래서 구간은 대덕구의 상서동에서 출발을 해서 신탄진사거리를 거쳐서 사거리에서 출발을 해서 저쪽 보훈병원 앞으로 통과를 해서 청원군의 현도면까지 연계되는 도로가 되겠습니다.

그리고 국지도사업 관계는 아시다시피 신탄진사거리를 교차해서 현도교를 통해서 용정초등학교까지 이어지는 도로가 되겠고요.

○沈俊洪 委員 강변 쪽입니까?

○交通建設局長 金權植 예, 현도교를 통해서 우회전하는 것이 되겠습니다.

그리고 대덕테크노밸리 진입도로는 현재 공사중에 있습니다만 한빛대교라고 명칭을 예정적으로 부여를 하고 있습니다만 와동IC 부근에서부터 테크노밸리의 끝단을 넘어가는 도로가 되겠습니다만 가시다 보면 보일 것입니다.

공사를 현재 진행하고 있기 때문에 공법은 사장교 형식으로 추진하고 있기 때문에 교각 대신 기둥을 세워서 만드는 방법이 되겠습니다만 그것은 저희들이 10월중에 어느 정도 진행이 되고 내년중에 완공목표로 진행을 하고 있습니다.

이상 개황 정도로 설명을 드렸습니다만 세부설명을 원하시면 추가적으로 말씀을 드리겠습니다.

○沈俊洪 委員 지금 조치원길 확장은 어디에서 어디까지입니까?

○交通建設局長 金權植 조치원길 확장은 기왕에 행복도시로 나가는 길을 확장하는 구간이 되겠습니다만 행복도시부터 노은동, 옛날에 조치원길 있지요, 거기까지 포함이 되겠습니다.

○沈俊洪 委員 사업비가 우리 시비로 부담되나요?

○交通建設局長 金權植 그것은 전체 행복도시에서 국비로 100% 부담을 하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 한 가지만 더 질의를 하겠습니다.

도시철도 2호선 건설에 대해서 우리 시민들이 지대한 관심을 가지고 있고 또 각 지자체별로 여러 가지 의견이 나오고 있는데 그런 내용이 어떻게 보면 그런 의견을 도출하기 위해서 앞으로 해야 할 일이 많지요, 시민공청회도 해야 되고 의견을 나누기 위해서는 토론도 나누고 해야 되는데 본 위원의 생각은 이렇습니다.

그보다 먼저 시민들한테 물어내야 할 일이 뭔가라는 것을 우리 국장님이 염두에 두셔야 될 것이 아닌가.

왜냐하면 어떤 방법으로 설계가 나오고 용역결과가 나온다 하더라도 거기에 따른 이의제기가 있을 수 있고 지역이기가 발생할 수도 있습니다.

그래서 그 이전에 갖추어야 할 것이 뭐냐?

시민들의 약속을 먼저 얻어내는 사업이 우선해야 될 것이 아니냐.

용역결과는 분명히 객관적인 제3자에 의해서 위탁을 해서 용역을 받아내야 되는 사항이고 이 용역결과가 나왔을 때는 이유를 불문하고 그것을 긍정적으로 평가할 수 있는 시민과의 약속을 먼저 얻어내는 것이 선결과제가 아닌가 생각을 하는데 그에 대해서 어떻게 생각을 하십니까?

아무리 좋은 그림이 나와도 이해당사자가 생기기 마련이거든요, 그래서 그에 앞서서 시민들한테 약속을 받아내는 토론회라든가 공청회가 실시되어서 선결과제로 먼저 확인을 받아놓고 그 후에 추진해야 되는 것이 아닌가 이렇게 생각을 하는데?

○交通建設局長 金權植 저희들이 그동안 도시철도 1호선을 운영해본 결과 그 동안에 우리 광역시의 성장추세라든지 도시공간의 구조개편이라든지 이런 결과물과 그 다음에 도시철도 1호선을 운영해본 여러 가지 여건을 종합적으로 분석해 봤을 때 2호선 건설도 볼 때 상당히 긍정적으로 보고 있습니다만 이런 여건을 바탕으로 저희들이 2, 3호선을 동시에 검토를 해서 현재 추진하는 것으로 복안을 가지고 있습니다만 2월중에 용역을 발주했습니다.

다만, 도시철도 노선의 선정 문제는 아까도 김 위원님께서 말씀하셨지만 1호선 운영결과 그 다음에 1호선이 통과되지 않은 지역에 대해서는 상당한 관심과 애착을 가지고 있는 것이 현실입니다만 그러나 노선 선정의 문제는 앞으로 우리 대전시가 뻗어나가야 될 여러 가지 교통수요와 그 다음에 도시공간의 어떤 구조라든지 예측 가능한 수요를 보고서 판단해야 될 문제고 또 그리고 아울러서 경제성 분석과 같이 어울려서 판단이 되는 문제이기 때문에 상당히 지역적으로 갈등이라든지 이런 문제를 유발할 소지가 있다고 봅니다만 어쨌든 간에 이런 문제를 해결하기 위해서는 용역결과를 바탕으로 해서 공청회를 개최한다든지 주민의견을 수렴하는 문제라든지 이런 합리적인 절차를 거쳐서 시민적인 공감대가 공통분모를 저희들이 사회적인 합의에 의해서 도출하는 것이 급선무라고 보겠습니다.

○沈俊洪 委員 예, 현실은 부딪히다 보면 그렇지 않습니다.

않기 때문에 선택하는 방법을 먼저 수요자한테 얻어놓고 그 다음에 용역결과를 승복하는 자세가 필요한데 아무리 좋은 제도라고 하고 방법이라 하더라도 우선 내 주변에 접근하지 않으면 불만이 쌓이는 것 아닙니까, 그렇다 보면 다른 문제가 야기되고 기형적인 설계가 될 수 있기 때문에 그것을 먼저 얻어내는 방법을 연구하시라는 말씀을 드리는 것입니다.

○交通建設局長 金權植 현재 그런 갈등을 완화하기 위해서 저희들이 최대한

검토하고 있는 방법은 2호선만 검토를 하는 것이 아니고, 다만 시기적인 문제가 있습니다만 2호선과 3호선을 검토해서 1호선과 연계할 수 있는 종합적인 차원에서 효율성이 무엇인가 하는 점도 아울러서 검토를 해나가도록 하고요, 2호선이 건설되면 다음에 또 3호선 건설에 대한 기대가 있기 때문에 다소간 이런 점들은 줄어들지 않겠나 저희들이 보고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그 문제는 조금 더 심사숙고한 연구검토가 필요할 것 같습니다. 이상입니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長代理 權亨禮 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

○全炳培 委員 위원장님, 10분만 정회하고 회의를 속개하면 어떻겠습니까?

○委員長代理 權亨禮 예, 잠시 정회토록 하겠습니다.

(11시 15분 회의를중지)

(11시 28분 계속개의)

○委員長代理 權亨禮 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

전병배 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 업무보고 46쪽 자전거보험에 대해서 질의하겠습니다.

금년 본예산에 5억 9,600만 원이 계상되어 있지요?

현재 추진사항, 작년에 업무보고, 예산을 다루면서 LIG보험인가 어디와 협의중이라고 했는데 현재 어떻게 진행되고 있습니까, 자전거보험에 대해서?

○交通建設局長 金權植 아까 말씀드린 바와 같이 산출근거는 저희들 1인당 397원으로 해서 계상했습니다.

현재 LIG손해보험이 당초 타진의사를 밝혀왔지만 좀더 우리가 한정된 예산의 범위 내에서 양질의 보험상품을 제공하기 위해서는 각 사별로 접촉해보도록 하고, 좀더싼 가격에 보험료를 지불하기 위해서는 일반경쟁입찰을 붙이는 것이 필요하지 않겠느냐 그렇게 검토하고 있습니다.

○全炳培 委員 그러면 150만 시민 중에 5세 이하를 제외한 나머지 5세 이상은 전부, 전체 시민한테?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 업무보고 47쪽 지역건설산업 활성화에 대해서 질의하겠습니다.

건설행정이 그동안 도시주택국에서 하다가 교통건설국으로 이관됐지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 물론 시에서도 그동안 많은 노력을 해서 지역의 하도급 비율이 높아진 것은 그동안 많은 공무원들께서 노력하신 결과로 보아집니다.

그럼에도 불구하고 아직 하도급 비율이 타지자체에 비해서 낮다는 대한전문건설협회나 대한건설협회에 많은, 지역건설산업활성화협회의가 구성되어 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 거기에서 본 위원이 제안한 대로 한국철도시설공단과 한국수자원공사가 추가로 참여했지요?

○交通建設局長 金權植 예, 추가적으로 했습니다.

○全炳培 委員 한국철도시설공단과 한국수자원공사 본사가 대전에 있음에도 불구하고 그동안 위원회에 참여를 안 했는데 그때에 제가 위원회에 참석해서 여러 가지 감사의 말씀을 드렸고 앞으로 지역에 더 많은 관심과 지역하도급 비율이 높아질 수 있도록 적극적인 협조를 부탁드립니다.

아까 국장의 업무보고 내용에 보면 연면적 1만 제곱미터 이상에 MOU를 체결한다.

○交通建設局長 金權植 예, 1만 제곱미터 대형사업장이 되겠습니다.

○全炳培 委員 그러니까 3,000평 이상의 토목이라든지 건축에 대해서 하도급 비율이 60% 이상이 되도록 권장한다고 했습니다.

물론 MOU라고 하는 것은 양해각서이기 때문에 법적인 사항은 아니겠습니다만 그래도 사업부서, 쉽게 얘기해서 인허가를 시가 내주고 하는 건축물에 대해서 시가 관여해서 지역에 어려운, 현재 전문건설업체가 여건이 어렵지 않습니까?

그런 전문건설업체를 지원해 주고 건축자재, 우리 시에 소재하고 있는, 생산되고 있는 건축자재도 더붙어서 많이 쓰도록 권장하고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예, 한 60% 이상은 저희들이 권장하고 있습니다.

○全炳培 委員 가장 중요한 것은 한국수자원공사나 한국철도시설공단의 임원한테 주문한 내용인데 첫째로 대기업의 협력업체 등록을 우리가 지원해줄 필요가 있어요.

대기업, 우리가 소위 말하는 1군 업체, 100위 안에 드는 1군 업체들은 협력업체가 등록되지 않으면 원천적으로 배제합니다.

전적에도 참여를 시키지 않고 있어요, 국장님 잘 아시지요?

그렇다고 보면 대기업에 우리 지역의 전문건설업체가 등록하려면 각 회사마다 입장은 약간씩 다릅니다만 대개 임원 이상이 보증해야 하고 추천해야 합니다.

이런 것이 우리 지역업체가 대기업의 협력업체로 등록하는 데 가장 걸림돌이 되고 있어요.

그렇다고 보면 소위 말해서 1군 업체에 임원이 이 업체를 우리 회사의 협력업체로 등록시켜도 지역에 있는 여러 가지 제한적인 입장 때문에 인맥도 없고 실제 대기업과 접촉해 보면 거의 불가능한 상태거든요.

이것을 우리 시가 도와줄 필요성이 있다고 하는데 등록지원에 대해서 우리 시

가 추진하고 있는 사항이라든지 노력하고 있는 점을 간단하게 사례로 몇 가지만 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 지역업체를 대형사와 연결해서 참여시키는 문제라든지 하도급을 주는 문제에 대해서는 가급적 신경을 쓰고 있습니다만 재작년도, 2006년도에 약 38%까지 올렸던 부분들을 작년도까지 44%로 향상시켰고, 그리고 금년도에는 약 50%까지 저희들이 그런 의욕을 가지고 접근하고 있습니다.

아까도 말씀하신 것처럼 저희들 지역업체가 대기업과 협력업체로 등록되기 위해서는 상당한 여러 가지 기술적인 문제라든지 자금능력, 회사의 브랜드 문제, 종합적으로 판단해야 될 문제가 있습니다만 아직 현실적인 측면에서 봤을 때는 충청지역의 지역업체가 상당히 영세하고 자금력에 대해서 약하기 때문에 현실적으로 협력업체로 등록하기에는 상당히 어려운 여건이 있습니다만 여하튼 저희들이 이런 방법을 타개하기 위해서는 전문건설협회와 협의해서 나름대로 지역의 우수한 업체를 발굴한다든지 이런 측면에서 저희들이 접근하고 공사현장에 관련 협회와 수시로 출장을 나가면서 파악을 해보고 해당 사업장에서 어떠한 협력업체를 쓰고 있는지 나름대로 파악하고 그리고 협력업체로 등록되는 업체에 대해서는 저희들이 공사장의 문제라든지 인센티브를 제공하는 문제라든지 그런 업체의 요구사항을 다소간 반영해 주는 인센티브를 저희들이 나름대로 검토해 나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 지금 정부에서는 모든 공사를 조기집행하라고 하는 방침이 있습니다.

우리 시도 마찬가지로겠지만 특히 여러 가지 경제가 불황이다 보니까 정부에서 추진하고자 하는 방침은 SOC사업을 확대하겠다는 것이 주된 골자인 것 같아요.

그렇다면 우리 지역을 관통하고 있는 금강, 4대강 정비사업 아시지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 금강을 아마 결정적으로 발주할 것입니다, 본 위원이 볼 때는.

그러면 금강을 관통하고 있는 지역이 행복도시를 지나가는 금강이, 그랬을 경우에 대전에, 지천은 모르겠어요, 지천은 대전을 지나가는 강이 있습니다만 금강이 주로 흐르는 곳이 충청남도라고 해서 대전을 배제시킨다, 예를 들어서 충청남도의 지역제한 공동도급 30% 이상의 의무에 대전을 배제하고 충남만 참여시킨다는 얘기가 있습니다.

거기에 대해서 국장님께서 잘 파악하셔서 대전업체도 4대강 정비사업에 적극 참여할 수 있는 방안을 마련해 주시기 부탁드립니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 업무보고 48쪽 유성종합터미널 조성, 현재 추진하고 있는 상황

에 대해서 간략하게 보고해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 유성터미널 조성진행상황은 구암역 옆에 여객터미널과 지하철 환승주차장, 공원, 광장 등 다기능 복합적인 시설을 검토하고 있습니다만 사업비는 874억 원 정도 예상하고, 사업기간은 2007년도에서 2011년까지 계획하고 있습니다.

그동안의 추진상황을 말씀드리면 대전에 2020대전도시기본계획 승인을 건교부에서 받은 바 있고 현재 유성터미널기본계획 및 도시계획결정용역을 얻기 위해서 현재 용역을 진행하고 있고, 용역진행과정에서 중간 결과를 가지고 도시계획자문위원회에 상정해서 의견을 청취한 바 있습니다.

그래서 용역결정이 끝나게 되면 저희들은 그린벨트 해제를 위해서 국토해양부에 건의하고 관리계획이 승인되면 아울러서 사업자를 모집한다든지 해서 앞으로 후속조치를 진행해 나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 사업시행자는 대전도시개발공사입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그렇게 해서 금년 10월에 착공한다고 되어 있는데 현재 행정절차를 이행중에 있습니다만 과연 금년 10월에 착공이 가능할 것인지 거기에 대해서.

○交通建設局長 金權植 그런데 용역관계가 현재 거의 마무리되는 단계에 있고 다만 저희들이 빨리 마무리해서 국토해양부에 도시계획결정을 빨리 신청해서 받도록 하겠습니다.

최대한 노력하겠습니다.

○全炳培 委員 업무보고 50쪽, 편안하고 안전한 도시 구현에 대해서.

국장께서는 우리 대전시가 세이프티 대전, 안전한 대전을 추구하고 있지 않습니까?

전반적으로 대전의 재난관리시스템에 대해서 국장의 견해는 대전이 과연 재난으로부터 안전한 도시인지 평소 생각하신 것이 있으면 간략하게 말씀해 주십시오.

○交通建設局長 金權植 …….

○全炳培 委員 대전이 과연 재난으로부터 얼마만큼 완벽한 대응체제를 갖고 있나 국장께 물는데 본 위원이 생각할 때는 대전이 그동안 재난에 관한 여러 가지 능력, 평가, 방재능력 향상 등 많은 사업을 하고 있습니다만, 본 위원의 생각은 대전이 U-시티를 추구하고 있지 않습니까?

유비쿼터스 도시를 하고 있는데 서남부개발사업이라든지 은행1구역, 혹은 경부선철도변역세권재정비사업에도 U-시티 개념을 보유하고 있습니다.

본 위원의 생각에는 U-시티라고 하는 것은 굉장히 포괄적이고 다양해요, 어렵고요.

여기에 재난과 접목시켜서 대전시가 U-시티의 개념을 도입한다면 재난도 U-

시티에 포함시킨 포괄적인 U-시티가 되어야 한다고 생각하는데 혹시 그 문제에 대해서 국장께서는 내용을 어느 정도 알고 계십니까?

○交通建設局長 金權植 전 위원님께서 저희들이 생각지 않은 부분을 지적해주셨습니다만 재난영상감지시스템을 도입하기 위해서 하천별로 CCTV를 설치해서 운영하고 있습니다만 아직 말씀하신 것처럼 대전의 과학도시라는 입장에 비추어서 볼 때 그런 측면에서는 상당히 미흡하다고 판단됩니다.

그래서 저희들이 유비쿼터스의 영역을 재난관리시스템에 도입할 부분이 있으면 나름대로 전문적인 연구검토를 거쳐서 생각을 해보도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 대전시가 U-시티를 구현하고 있고 엄청난 돈을 들여서 여러 가지 용역이라든지 추진중에 있습니다.

본 위원의 생각은 U-시티라고 하는 것은 재난뿐만 아니라 특히, 그 문제는 그렇다고 하더라도 대전에 앞으로 대형건물이 많이 계획되어 있지 않습니까?

층수가 50층, 60층, 조금 있으면 100층 짜리가 올라올 수 있겠습니다만 이제는 인명구조나 재난에 대비해서 대전광역시도 헬리콥터라든지 이런 것을 도입할 필요성이 있습니다, 이제는.

과거에는 헬기 한 대 운영하는 데 엄청난 재원이 소요되기 때문에 어려운 점이 많이 있었습니다만 이제는 인명구조, 재난에 대비한 헬기의 도입을 검토해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 이상 질의 마치겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 전병배 위원님 수고하셨습니다.

양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 양승근 위원입니다.

전병배 위원님 질의내용에 보충질의 드리면서 말씀드리겠습니다.

편안하고 안전한 도시 구현, 방재과에서 하는 거지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 방재과와 비슷한 것이 소방본부라는 것이 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 업무의 구분이 어떻게 됩니까?

○交通建設局長 金權植 현재 소방본부에서 재난에 관한 업무를 총괄하기 위해서 재난상황실을 운영하고 있습니다.

○梁承根 委員 재난상황실을요?

○交通建設局長 金權植 예, 종합상황실을요.

○梁承根 委員 어디에?

○交通建設局長 金權植 소방본부에.

○梁承根 委員 상시운영되는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 예, 자세한 내용은 양해해 주시면 담당과장이 상세하게 말씀드리도록 하겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 담당과장님 발언대에 나와 설명해 주시기 바랍니다.

○防災課長 黃在夏 방재과장 황재하입니다.

양승근 위원님께서 질의하신 대전시 재난종합상황실 부분을 간략히 설명드리겠습니다.

일반적으로 재난재해상황실 운영은 방재과 소관이고요, 119종합상황실을 포함한 소방 부분은 소방본부에서 관장하고 있습니다.

그런데 상황실 운영을 2개로 분리해서 각각 운영하다 보니까 업무효율이 떨어진다고 해서 작년부터 종합상황실, 그러니까 119종합상황실에 재난상황실 요원 3명을 파견해서 소방본부에서 합동근무를 실시하고 있습니다.

○梁承根 委員 상황실은 운영하고 있습니까?

○防災課長 黃在夏 예.

○梁承根 委員 본 위원이 왜 그런 말씀을 드리느냐 하면 전에 대덕대로인가 어디에서 큰 사고가 있어서 교통체증이 2~3시간 있었을 때가 있었습니다.

그때 저는 산업건설위원이기 때문에 관심을 가지고, 도로가 심하게 막혀 있기 때문에 어떤 상황인지 자세히 알아보기 위해서 시청 당직실로 알아보니까 잘 모르고 있어요, 그런 내용들을.

‘구청에 알아보시오’ 해서 구청에 알아보니까 거기도 잘 모르고 있고, ‘종합상황실이라는 데가 있습니까?’ 하니까 종합상황실이라는 데가 없는 거예요, 상황실이라는 것이.

평소에는 상황실이라는 것이 없다가 긴급 시에 상황실을 설치한다는 이런…….

○防災課長 黃在夏 예, 맞습니다.

위원님께서 말씀하신 대로 평상시에는 재난상황실이 상시운영되지는 않습니다.

조금 전에 말씀드린 대로 그런 상황이 갑작스레 발생할 것을 대비해서 재난재해상황실 요원 3명을 119종합상황실에 배속시켜서 근무하고 있기 때문에 평상시 재난재해상황에 대해서는 119종합상황실에서 통합운영을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 글썄요, 그런 재난을 포함해서 아까 말씀드린 대로 교통이 심각하게 막혔다거나 어떤 재난이 발생했을 때 어디로 연락할 수 있는 체계가, 어디로 연락할 것인지 이런 시스템이 아직 구비되지 않지 않았나 이런 생각을.

○防災課長 黃在夏 앞으로 홍보를 잘 하겠습니다.

일반적인 재난재해상황도 119응급전화를 통해서 상황안내를 할 수 있도록 되어 있다는 홍보를 확대해 나가겠습니다.

○梁承根 委員 그렇게 해주시고 일반적으로 시민들이 생각하기에는 당직계통으

로 하면 되지 않겠나 생각해서 당직계통에도 많이 문의할 거예요.

그렇기 때문에 그런 재난이 발생했을 때는 그런 데에도 알려주면 시민들한테 홍보되지 않겠나 하는 이런 생각이 듭니다.

서셨으니까 잠깐 다른 질의 드리지요.

시설물 안전점검도 거기에서 하십니까?

○防災課長 黃在夏 예.

○梁承根 委員 본 위원이 시설물 안전, 교량이나 구조물에 대한 것, 여기에 대해서 수차 강조를 많이 했습니다만 대전시의 경우에 타지자체보다 상당히 안전에 대해서 소홀히 하고 있습니다.

통계적으로 보더라도 예산집행이라든지 안전보수·보강공사에 대한 예산집행이라든지 이런 것이 타시·도보다 월등히 떨어져 있어요.

우리보다 시세가 작은 광주나 울산 같은 데보다 훨씬 작다는 통계가 있습니다만 시설물 안전에 대해서 각별한 관심을 가지고 추진해야 될 것으로 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○防災課長 黃在夏 좋으신 지적이라고 생각합니다.

저도 방재과장 자리에 온 지 8개월째 됐는데 일반적으로 중앙에서도 평가하기를 대전은 안전한 도시다, 안전한 지역이라고 평가하고 있습니다.

그런데 저는 개인적으로 생각할 때 대전이 정말 안전한 곳인가 하는 부분에 대해서는 위원님과 같은 생각을 하고 있습니다.

현재는 안전하다고 늘 말을 하지만 앞으로 그것이 더 위험할 수 있다, 그래서 앞으로 대비를 더욱 철저히 해야 하겠다는 생각을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 보이는 것은 하여튼 참 잘하는 것 같아요, 대전은.

보이지 않는다고 해서 안전이 다 유지되는 것은 아니지 않습니까?

시설물 같은 것도 보면 다리 같은 경우에 한 100여 년이 갈 수 있다고 해요, 제대로 보수·보강만 철저히 한다면.

그러나 우리나라의 경우에는 20~30년이면 그냥 다시 건설하는 것을 위주로 하고 있습니다.

그런 것이 평소에 안전진단, 정밀점검 이런 것을 철저히 하고 보수·보강을 해 나간다면 내용연수도 줄이고 오히려 그런 것이 예산을 절감하는 효과도 있지 않은가 이런 생각을 합니다.

과장님 어떻게 생각하십니까?

○防災課長 黃在夏 그 부분도 저희 부서와 실제 관리부서인 건설관리본부와 긴밀히 협조체제를 갖추고 있습니다.

○梁承根 委員 예산관리는 여기에서 하는 거지요?

○防災課長 黃在夏 예.

○梁承根 委員 그런 것도 건설관리본부와 협조해서 안전관계에 보강할 부분이 있는지 세밀히 거쳐서 안전문제에 관심을 가지고 금년부터는 추진해 주시기 바랍니다.

○防災課長 黃在夏 알겠습니다.

말씀하신 김에 추가로 답변드리면 작년 본예산에도 일부 반영됐습니다만 그 이후에 금년도 각종사업 조기발주와 관련해서 이번 추경에 7억 원 정도 반영하기 위한 계획을 준비하고 있습니다, 추가로.

○梁承根 委員 안전시설 보강문제에 대해서는 관심을 가지고 그런 예산을 너무 아낄 필요가 없어요.

나중에 사고난 후에 ‘예산 아끼다 그랬습니다.’ 그러면 대답이 궁색한 대답이 아니겠습니까?

○防災課長 黃在夏 알겠습니다.

○梁承根 委員 됐습니다.

○委員長代理 權亨禮 과장님 들어가 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 다음 질의하겠습니다.

도시철도 2호선 아까 심준홍 위원님께서 말씀하셨는데, 2, 3호선을 같이 추진한다고 하셨지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 추진이 어떻게 되고 있는지, 앞으로 계획은 어떻게 되는지 간략히 말씀해 주십시오.

○交通建設局長 金權植 도시철도를 건설하는 전체적인 문제는 「도시철도법」에서 규정되어 있습니다.

처음에는 해당 자치단체에서 타당성 검토를 거쳐서 국토해양부에 제출하게 되면, 이게 국토해양부에 제출하는 게 도시철도기본계획의 변경입니다.

당초 저희들이 도시철도기본계획을 국토해양부에 5호선까지 내는 것으로 올렸습니다만 1호선을 건설하고 나서 2호선은 예비타당성이 없는 결과로 해서 현재 취소된 것으로 보시면 되겠고요, 그래서 저희들이 2, 3호선을 동시에 검토하는 대안으로 해서 국토해양부에 신청하게 되면 국토해양부에서도 기획재정부에 의뢰해서 예비타당성 절차를 거치게 됩니다.

예비타당성 검토 결과에 의해서 기본계획 변경을 승인해 주고 나면 그 다음부터 저희들이 실시설계를 한다든지 해서 절차를 밟고 이런 과정들이 약 4년 정도 소요될 전망입니다.

그래서 현재 아까도 말씀드렸습니다만 저희들이 2, 3호선에 대해서 동시에 검토하는 것으로 대안을 가지고 용역을 현재 발주했습니다.

그래서.

○梁承根 委員 용역발주처는 어디입니까?

○交通建設局長 金權植 한국교통공단입니다.

○梁承根 委員 한국, 뭐요?

○交通建設局長 金權植 교통공단.

○梁承根 委員 한국교통공단?

○交通建設局長 金權植 한국교통연구원이요.

○梁承根 委員 교통연구원이요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지난 2006년도인가요, 2호선을 건설하기 위해서 기획예산처에 타당성조사 과정에서 이것이 계획 자체가 완전히 취소되어 버렸지 않습니까?

동시에 추진하던 것이 광주 같은 경우 거의 비슷한 노선입니다, 보니까.

그것도 2호선으로서 순환선 형태로 되어 있었는데 거기는 경제성이 있고, 왜 우리 대전시는 경제성이 없다고 해서 취소됐는지 이게 자존심 문제도 걸린 것 같아요, 이런 문제는.

다소 우리 관계공무원들의 의지가 부족하지 않았나 하는 그런 생각도 듭니다만 이번에는 더 적극적으로 하셔서 관철될 수 있도록 해주시고, 경제성 문제가 낮아서 B/C(비용편익비율)가 0.73이다 숫자놀음을 하던데 광주 같은 데는 왜 그렇게 나오니까, 인구가 적은데?

말도 안 되지 않습니까?

그리고 보면 그 당시에 신청할 당시 2006년도 기존 노선에 포함된 지역에 있는 주민들이 굉장히 기대를 걸고 있다가 취소되니까 굉장히 불만을 가지고 시위도 하고 항의했습니다.

그리고 다시 2, 3호선을 추진한다고 하니까 기대를 또 많이 갖고 있습니다.

이런 것이 아까 심준홍 위원님께서 말씀하신 대로 용역평가기관의 평가도 좋지만 시민들에게 공청회도 열고 공감대가 꼭 형성된 다음에 추진될 수 있도록 해주시기 바랍니다.

그리고 자전거명품도시 건설을 한다고 했지요?

그래서 우리가 예산도 굉장히 많이 투입했는데, 본 위원이 제안을 하려고 해요.

명품도시 건설하는데 명품도시도 좋지만 기존에 인프라가 잘 된 데도 많이 있습니다.

자전거도로라고 해서 인도상에 자전거도로 많이 만들어놓지 않습니까?

그런 데 보면 자전거를 탈 수 없도록 짐이라든지 자동차가 있어서 자전거가 다닐 수 없는 도로가 많이 있으니까 이런 것을 치워줄 수 있도록, 자전거가 정말 소통될 수 있도록 해주시고, 자전거도로상에 보면 지금 보행, 보행도 한다고 추

진하고 있는데 자전거보험 문제, 그런데 자전거를 타면 안전 문제, 안전하게 하기 위해서 펜스 같은 것 있지 않습니까?

이런 것을 해주시고 친환경적인 나무재질 같은 것도 많이 나와 있어요.

친환경적인 안전펜스 같은 것도 고려해서 해주시고, 대구 남구에 가보면 자전거도로를 만들어 놓고 노면유도시설을 해놓았습니다.

야간에 잘 보이고 사고가 나지 않도록 예쁘게 잘 해놨는데 참고하셔서 설치해주시면 좋겠고요, 더불어서 한 가지 더 말씀드릴 것은, 육교가 있습니다.

옛그제도 TV에 보니까 부산광역시에 몇 백 개의 육교가 있는데 전부 내년까지 인가 철거하기로 하고 심의하고 있다는 뉴스를 접했습니다만 대전시에서는 육교를 어떻게 추진하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 육교 관계는 저희들도 육교라는 문제는 초기에 저희들이 도로를 건설하는 개념은 소통 위주로 해서 육교를 설치했습니다만 시민의 소득증대라든지 사회변화에 맞춰서 앞으로는 자동차 위주나 소통 위주보다는 보행자 중심으로 앞으로 가야 될 시대적인 배경이 아니냐 보고 있고요, 그래서 대전역 보도육교를 2007년도에 철거를 해서 횡단보도를 복원한 사례가 있습니다.

와동 보도육교에 대해서는 신탄진선 확장공사 시에 횡단보도 복원여부를 종합적으로 검토를 해보겠고요, 성남 보도육교에 대해서는 구성2구역의 주거환경개선사업과 연계해서 철거 후에 이전설치하는 것으로 이렇게 저희들이.

○梁承根 委員 철거하는 것으로 했습니까, 구성지구도?

○交通建設局長 金權植 예, 사업과 연계해서, 그때 주거환경개선사업이 실시되면 그 사업과 연계해서 철거한 후에 그 지역이 현재 위치가 안 맞는 것으로 되어 있습니다만 이전설치하는 문제도 나름대로 검토해 보겠습니다.

○梁承根 委員 원고를 보고 말씀하시니까 제 말과 자꾸 달라지는데, 육교가 근본적으로 철거되어야 됩니다, 우선.

왜그러냐 하면 그전에는 신호체계도 그렇고 여러 가지 아날로그시대이기 때문에 시민들이 올라가서 이런 것을 했습니다만 지금은 다 편하기를 원해요.

그렇기 때문에 육교가 있더라도 그 밑으로 건너요.

그래서 교통사고 유발이 되고 실제로도 교통사고가 많이 발생되고 있습니다.

그리고 도로 양 지역간에 소통이 끊겨버려요, 교류가 안 되기 때문에.

도시미관도 상당히 해치고 있지요.

시원한 도로상에 이런 것이 있으니까 막힌 분위기를 조성하게 되지 않습니까?

오히려 시민들한테 편리함을 주는 것이 아니라 불편함을 주는 요소가 훨씬 더 많습니다.

육교는 근본적으로 철거되는 방안으로 검토해 주시는 것이 좋지 않나 생각합니다.

○交通建設局長 金權植 그래서 우리 시에서도 기본입장이 아까 말씀드린 것처럼

럼 기왕에 있는 육교에 대해서는 저희들이 다 분석해서 또 철거한다고 하더라도 지역주민의 의견을 한번 들어볼 필요가 있습니다.

어떤 지역 같은 경우에는 존치를 해달라는 지역도 있고 어떤 지역에 대해서는 철거를 원하는 지역도 있습니다만.

○梁承根 委員 거의 철거를 원합니다.

지금 말씀하신.

○交通建設局長 金權植 일시적으로 저희들이 이런 문제를 해결하기 어렵기 때문에 그 지역 중에서 개발사업이 있으면 그런 개발사업과 연결해서 철거를 한다든지 하는 문제도 아울러서 순차적으로 저희들이 검토를 하고 있고요.

그 다음에 앞으로 신규설치는 신흥개발지역에 대해서 신규설치는 저희들이 지양을 해나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 신규설치는 물론 지양해 주시고 기존에 설치돼 있는 것도 빨리 철거를 하는 방안으로다 해주세요.

아무 필요가 없어요.

그리고 다니지를 않아요.

다니지를 않는데 뭐 하러 흉물처럼 거기다 세워놓습니까?

계획을 세워서 빨리 철거될 수 있는 방안을 강구해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 權亨禮 양승근 위원님 수고하셨습니다.

본 위원이 간단한 걸 하나 질의드리도록 하겠습니다.

자전거이용활성화대책 중에 자전거이용할인업소가 대전에 몇 군데나 됩니까?

○交通建設局長 金權植 자전거 판매업체요?

○委員長代理 權亨禮 아니오, 할인해 주는 업소들이 있지요.

자전거를 가지고 왔을 때 할인해 주는 업소들.

○交通建設局長 金權植 그 부분까지 제가 파악을 못 하고 있습니다만 양해를 해주시면 담당과장이 설명을 드리도록 하겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 담당과장님 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○建設道路課長 李昇茂 건설도로과장 이승무입니다.

저희가 신청을 전부 받아서 현재 운영하는 업소가 866개소를 운영하고 있습니다.

○委員長代理 權亨禮 신청을 할 경우에 받아주시는 건가요?

○建設道路課長 李昇茂 예, 저희가 먼저 신청을 전부 다 받았습니다.

추가로 신청을 한다면 저희가 받아서 하면 됩니다.

○委員長代理 權亨禮 그러면 그 업소들의 주변에 자전거거치대 설치하는 본인이 하는 건가요, 아니면 시에서 지원을 해주고 있나요?

○建設道路課長 李昇茂 대형마트나 이런 장소는 직접 건물주가 시행한 부분도

있고요, 우리 시에서 설치한 부분도 있고 그렇습니다.

○委員長代理 權亨禮 그것은 어떻게 구분하는 거예요?

업소들이 원하면 해주고, 아니면 원치 않으면 안 해주고 이렇게 돼 있습니까?

○建設道路課長 李昇茂 저희가 업소가 요구한다고 전부 다 해줄 수는 없습니다.

왜냐하면 업소가 요구한다고 다 해주면 집 앞에 전부 자전거보관대가 들어서기 때문에.

○委員長代理 權亨禮 자전거이용 확산을 위해서 신문 또 TV를 통해서 여러 가지 캠페인을 많이 하고 있습니다만 본 위원이 지난주 주말에 조카들하고 점심 때 운동을 할 겸 자전거를 끌고 나왔다가 점심 때가 돼서 모 식당을 갔습니다.

그런데 마침 카운터 앞에 그게 붙어 있었어요, 자전거이용할인업소라고 써 있어서 실질적으로 큰 건 아니지만 10% 혜택을 받았을 때 뿌듯함이라고 할까요.

‘이것은 특별히 늦은 시간이 아니고 이런 시간대에 이용해서 할인받는 기분도 참 좋겠다’라는 생각이 들었는데요.

여러 가지 다양한 방법으로 홍보를 합니다만 이런 할인업소를 적극적으로 장려해서서 거치대도 설치해 주고 그 업소에 인센티브를 줘서라도 실질적으로 빨리 시민들이 체감할 수 있는 게 그런 방법이 아닐까 본 위원은 생각해 봤습니다.

지금 원하는 업소에 다 거치대를 설치해 주다 보면 예산이 굉장히 많이 든다라고 말씀을 하셨는데 많이 든 만큼 그 효율성과 효과성은 월등히 뛰어날 거다 이렇게 판단을 해봤습니다.

어떻게 생각을 하십니까?

○建設道路課長 李昇茂 앞으로 신청도 저희가 받고요, 본인들이 희망하는 업소에 대해서는 할인이 될 수 있도록 저희가 조치를 하면서 자전거보관대는 형평에 맞게 적절하게 처리를 하겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 자전거명품도시를 만들기 위해서 각고의 노력을 하시는 것으로 알고 있는데요, 아무튼 효과성 부분을 잘 생각해서서 아낌없는 투자를 해주시기를 부탁드립니다.

○交通建設局長 金權植 예, 알겠습니다.

○委員長代理 權亨禮 이상입니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 간단한 거 한 가지만 질의하겠습니다.

앞에서 많은 위원님들이 질의를 하셨는데 그 중에서 넘어간 사항이 있어서 하나 질의를 하겠습니다.

자전거기반시설 확충 사항 중에서 3대 하천 자전거 편의시설을 설치하겠다, 세 곳에다가.

지금은 세 곳 설치하겠지만 앞으로 계속 설치가 늘어날 것으로 판단이 되는데 구체적으로 어떤 편의시설을 설치하겠다는 얘기인지 답변을 해주시고, 하천에다 편의시설을 설치한다는 것을 부정하는 건 아닙니다만 하천은 하천으로서의 기능이 또 있어야 되는데 그런 편의시설을 설치한다는 데는 의아하게 생각하는 바가 있습니다.

그래서 그것을 꼭 하천이 아닌 하천주변 아니면 제방 둑이라든지 어떤 내용인지는 모르지만 그렇게 유도해서 설치해야 되는 게 바람직하지 않은가 이런 생각을 해봅니다.

○交通建設局長 金權植 저희들이 자전거활성화시책을 추진하고 있습니다만 자전거도로가 위원님들께서도 잘 아시다시피 보도와 겸용해서 전부 이루어지고 있기 때문에 제일 먼저 시급한 문제는 자전거의 전용도로를 확충하는 것이 가장 급선무라고 봅니다.

그래서 금년도에 저희들이 만년교에서부터 신구교까지 한번 검토를 해보고 있고요, 그 다음에 4대강 금강개발과 아울러서 연계를 해서 금강까지 코스를 이어서 연장하는 방법도 나름대로 검토를 하고 있고 또 그 다음에 갑천의 우안과 유등천의 양안을 국토관리청과 협의해서 저희들이 전반적으로 한번 검토해 나갈 계획입니다만 이렇게 자전거도로를 건설하더라도 하천에 자전거도로를 이용할만한 여건을 조성해 주지 않으면 상당히 어렵다고 봅니다.

그래서 가장 기본적인 문제로 하천과 하천을 가로지르는 횡단로를 우선 먼저 설치를 해야 된다고 봅니다.

그래서 좌안으로 다시 우안으로 갔다가 하천으로 가서 건너갈 때 다리를 놓을 수 없겠습니까만 자전거를 들고서 징검다리를 건너서 갈 수 있는 횡단로를 우선 설치를 해주고요.

그리고 일반도로에서 하상도로로 진출입이 용이하도록 진출입로를 저희들이 금년도에 8개 소를 설치해 줄 계획이고, 그리고 시민들이 자전거를 가지고 하천에 와서 타고 가다가 쉬는 경우도 있습니다.

이런 것을 대비해서 간단한 보관대도 아울러서 설치를 해줄 계획입니다.

다만 이런 문제들은 하천의 어떤 기본적인 기능이라든지 구조에 대치되지 않게 이용의 효율성을 추구하는 최소한의 입장에서 저희들이 설치를 해나갈 계획입니다.

○沈俊洪 委員 편의시설이라는 게 휴식을 취할 수 있는 시설을 얘기합니까, 아니면?

○交通建設局長 金權植 그것은 아니고요, 이용을 편리하게 할 수 있는 여건입니다.

아까 말씀드린 것처럼 횡단보도라든지, 자전거를 들고서 하천을 건너갈 수 있

는 횡단로하고 그 다음에 진출입로이지요, 도로에서 내려올 수 있는 도로.

○沈俊洪 委員 그러면 그렇게 구상했다면 본 위원에 이해를 합니다만 또 그런 과정에서 자전거를 이용하는 분들이 조망이 좋은 데라든가 경관이 좋은 위치에 서는 휴식을 취할 수 있는 공간이 제방 위에, 하천바닥이 아닌 제방 위에 설치하는 것도 바람직하다.

○交通建設局長 金權植 그런 문제는 저희들이 현재 문화체육관광국에서 하천 주변을 활용해서 여러 가지 주민 어떤 휴게시설이라든지 아니면 체육시설을 앞으로 계획하고 있습니다.

그래서 그쪽 국과 저희들이 연계해서 종합적으로 검토를 하도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 예, 이상입니다.

○委員長代理 權亨禮 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

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

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 교통건설국에 대한 업무보고 청취는 종료되었음을 선포합니다.

교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 업무보고 준비에 수고 많이 하셨습니다.

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

동료위원 여러분, 금일 의사일정을 마쳤으므로 산회코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(12시 10분 산회)

○출석위원

오영세 권형례 양승근 전병배
곽영교 심준홍

○출석전문위원

전문위원 연정수

○출석공무원

교통건설국장 김권식
교통정책과장 박용재
대중교통과장 한선희

운송주차과장	유명동
건설도로과장	이승무
방재과장	황재하
차량등록사업소장	이용규