

産業建設委員會會議錄

2007年度
行政事務監査

大田廣域市議會事務處

被監査機關：1. 交通국

日時：2007年 11月 15日 (木) 午前 10時

場所：産業建設委員會會議室

(10시 42분 감사개시)

○委員長 全炳培 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

1. 交通국

○委員長 全炳培 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조의 규정에 의하여 당위원회 소관 交通국에 대한 2007년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

감사의 진행순서는 먼저 증인선서를 실시하고 이어서 국장의 업무보고와 질의 답변 순으로 진행토록 하겠습니다.

감사에 앞서 몇 가지 유의사항을 말씀드리면 효율적이고 능률적인 감사를 위해 위원님들께서 질의하실 때에는 가급적 간단명료하게 하여 주시기 바라며 국장의 답변 또한 위원님들의 이해가 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

국장께서 답변이 어려운 부분은 본 위원장의 승인을 받아 관계 과장이나 사업소장이 발언대에 나와서 답변하시기 바라며, 위원님들의 자료요구가 있을 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출하여 주시기 바랍니다.

증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정에 대하여 말씀드리면 선서를 하는 이유는 대전광역시의회가 2007년도 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 증인이 허위증언을 하였을 때는 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」에 의거 고발할 수 있으며 증언 또는 진술을 거부할 때는 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인들을 대표하여 交通국장께서 발언대에 나와서 해주시고 다른 증인들

께서도 제자리에 서서 오른손을 들어 선서해 주시기 바랍니다.

선서가 끝난 후에는 선서문에 서명 날인하여 위원장에게 일괄 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 증인선서를 실시하도록 하겠습니다.

차준일 교통국장 발언대에 나오셔서 선서하여 주시기 바랍니다.

○**交通局長 車濬一** 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2007년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 동법 시행령 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2007년 11월 15일 교통국장 차준일.

(교통국장 차준일, 전병배 위원장에게 선서문 전달)

○**委員長 全炳培** 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시고 일반적인 사항은 유인물로 갈음해 주시기 바랍니다.

차준일 교통국장 보고하시기 바랍니다.

○**交通局長 車濬一** 교통국장 차준일입니다.

존경하는 산업건설위원회 전병배 위원장님과 위원님 여러분, 항상 교통행정에 많은 관심과 애정을 가지고 지도와 격려를 아끼지 않는 데 대하여 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 격려와 지도를 바탕으로 차질없이 업무를 수행하여 시민의 교통복지 증진에 진력할 것을 다짐드리면서 교통국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

(행정사무감사자료는 별도 보관)

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

이상으로 교통국 주요업무보고를 마치면서 부록 내년도 주요사업 소요사업비와 도로망 확충계획은 유인물을 참고하여 주시기 바랍니다.

앞으로 위원님들의 관심과 성원을 바탕으로 해서 항상 긴장을 늦추지 않고 열심히 일하겠다는 다짐을 드리면서 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○**委員長 全炳培** 차준일 교통국장 수고하셨습니다.

그러면 지금부터 교통국 소관에 대한 감사를 실시하겠습니다.

방금 보고받은 업무보고와 교통국 소관 업무 전반에 대해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

김재경 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

2007년도 행정사무감사 전반에 대해서 준비하신 우리 교통국장님과 관계직원들 노고에 치하를 드리면서 감사를 시작하겠습니다.

시내버스준공영제는 책임경영제로의 전환이 완전히 된 것입니까?

○交通局長 車濬一 김재경 위원님 질의에 답변을 드리겠습니다.

현재 준공영제의 틀 속에서 업체 책임경영제로 전환하기 위한 준비작업을 진행중에 있습니다.

저희가 제시한 개혁방안을 업체와 노조가 지금 협의를 하고 있습니다만 상당한 부분 진행이 되어서 조만간 합의를 잘 이끌어낼 것으로 전망을 하고 있습니다.

○金載京 委員 업체와 노조의 협의 내지는 동의를 구하지 않고 진행할 수 있는 사항이 되나요?

○交通局長 車濬一 지금 동의를 충분히 구해서 개혁안이 실행이 될 때 실효성을 확보할 수 있다고 보기 때문에 반드시 업체와 노조가 충분한 협의를 거쳐서 시행을 할 계획으로 현재 협의를 진행하고 있습니다.

○金載京 委員 우리 박성호 시장께서 공약에 가칭 대중교통공사를 설립하겠다는 것은 인지하고 있지요?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○金載京 委員 그 부분에 대해서는 지금 어느 정도 시장 공약에 대해서 집행기관에서 정책에 반영할 계획이 있나요?

○交通局長 車濬一 대중교통공사 설립과 관련해서 공약은 그렇게 하셨습니다만 그 후에 적정성 여부를 충분히 검토해야 된다는 지시를 여러 번 해주셨습니다.

○金載京 委員 본인께서 번복한 것입니까?

○交通局長 車濬一 번복은 아닙니다, 아니고 대중교통공사 설립 문제는 많은 비용과 이런 것이 수반되어야 되기 때문에 충분한 검토를 해서 정책결정을 하자는 그런 입장의 말씀이었습니다.

그래서 현재 저희가 검토하고 있는 사항을 보고드리면 우선 대중교통공사 문제는 현재의 업체 책임경영제를 잘 진행을 해서 앞으로 3, 4년 후에 정착이 된 후에 그런 문제가 검토되어야 될 것으로 보고 있고 우선 단편적으로 일부 저희가 검토하는 것은 우선 수익노선과 비수익노선이 있습니다.

그래서 93개 노선이 현재 운행이 되고 있습니다만 수익노선과 비수익노선을 적절히 패키징해서 일정 부분은 노선입찰제로 해서 완전민영제로 전환을 하고 나머지 외곽노선에 대한, 수익이 없고 이용도가 낮은 외곽노선에 대해서 공영제를 검토한다면, 만약 한 300대 정도의 버스를 가지고 운영을 한다고 하면.

○金載京 委員 아니 그 얘기가 아니고 간단 간단하게, 타당성이 저하된다, 대중교통공사를 실시했을 때.

○交通局長 車濬一 예.

- 金載京 委員 경제력이 떨어진다는 이런 얘기 아닙니까?
- 交通局長 車濬一 그렇습니다.
- 金載京 委員 그러니까 그 결과보고서를 어디를 근거해서 어디에서 나왔나 이것만 간단하게 해주세요.
- 交通局長 車濬一 아직은 그런 구체적인 결과보고서는 나오지 않았습시다만.
- 金載京 委員 그러면 결과보고서가 나오지 않은 상태에서 시장이 자기 나름대로 이렇게 했다 저렇게 했다 할 수 있는 것인가요?
- 交通局長 車濬一 그런 것은 아닙니다.
- 金載京 委員 그러니까 그 근거가 어디에서.
- 交通局長 車濬一 시장님 마음대로 하는 것이 아니고요.
- 金載京 委員 시장께서도 나름대로 용역이라도 썼을 것 아닙니까?
- 交通局長 車濬一 예.
- 金載京 委員 어디에다 썼는지 그것을 얘기를 하라는 것이죠.
- 交通局長 車濬一 지난번에 한국산업관계연구원에.
- 金載京 委員 산업?
- 交通局長 車濬一 한국산업관계연구원.
- 金載京 委員 여기가 어디에 있는 거예요?
- 交通局長 車濬一 서울에 있는 연구원입니다.
- 金載京 委員 여기에다 용역을 했어요?
- 交通局長 車濬一 저희가 준공영제 효율화방안에 대해서 용역을 하면서 부가적으로 대중교통공사 설립에 관한 것도 부가적 임무를 줘서 용역결과가 나와 있습니다만 그 결과에 보면 단기적으로는 아까 말씀드린 대로 우리 시의 경우에 대중교통공사를 설립하는 것은 경제적 타당성이 상당히 부족하기 때문에 일정기간이 경과한 후에 검토하는 것이 바람직하겠다는 이런 결과가 나와 있습니다.
- 金載京 委員 한국산업관계연구원이 대중교통 전문가그룹이 아닌 것으로 알고 있는데?
- 交通局長 車濬一 한국산업관계연구원은 저희가 임의로 선정한 것은 아니고 입찰절차에 의해서 그렇게 선정이 된 업체입니다.
- 金載京 委員 대전지역의 교통이나 또 도로여건, 경영여건에 대한 모든 전반적인 사항은 지역업체에 있는 사람이 더 잘 알지 않겠어요?
서울에 있는 사람이 탁상행정식으로 이론적인 것으로 판단해서 주관적인 판단이 더 많지 않을까 하는 우려감이 있거든요?
- 交通局長 車濬一 물론 그런 부분에 대해서는 위원님 말씀에 절대적으로 공감을 하고 있습니다.
이것을 금년도에 제한경쟁입찰을 했습니다만 그런 여러 가지 회계절차에 의해서 입찰을 저희가 했는데 그 결과 재단법인 한국한국산업관계연구원이 낙찰이 되었습

니다.

○金載京 委員 우리가 교통 하면 경제성이 떨어진다는 것 하나 가지고 시민에게 편의를 주고 대중교통에 활성화를 이룰 수 있는 그런 교통시스템이 사장될 수는 없습니다.

즉, 다시 말해서 복지교통을 추구해야 된다는 말입니다.

전문기관 한 군데 그것도 대중교통 전문가그룹이 아닌 그런 업체의 용역결과를 가지고 시장께서 본인의 공약사항을 중간에 이런 식으로 번복할 수 있는 것은 본 위원은 이해가 안 되고요.

○交通局長 車濬一 그것은 번복은 분명히 아니라고 제가 말씀을 드립니다.

번복은 아니고 시장께서 하시는 말씀은 이 부분은 상당히 중요한 부분이기 때문에…….

○金載京 委員 어디까지나 본인이 긍정적인 검토를 하지 않고 정말 대중교통의 타당성에 대해서 적극적인 의지가 없다면 그것은 번복이 아닙니까?

○交通局長 車濬一 그것은 번복이 아니고요, 위원님께서 우려를 지금 하시는 것입니다.

○金載京 委員 중간에 포기를 한 것이잖아요.

○交通局長 車濬一 그것은 절대 그런 것이 아닙니다.

○金載京 委員 아니 재논의가 바람직하지 않다고 지시를 했지요?

○交通局長 車濬一 현재로서는 경제성이나 이런 것이 떨어지기 때문에 일정기간 후에 다시 검토하는 것이 바람직…….

○金載京 委員 그러면 그 일정기간이라는 것이 본인 임기가 끝난 후를 얘기하는 것인가요?

○交通局長 車濬一 아니, 그 용역결과를 제가 보고드린 것입니다.

용역결과를 말씀드린 것이지 시장께서 그렇게 얘기를 했다는 것이 아니고요, 시장님께서 이것이 질문사항이기 때문에.

○金載京 委員 여기 보고서에도 시장지시해서 “대중교통공사 설립공약은 결정적인 것이 아니고 재논의가 바람직하다.” 이렇게 시장지시가 나와 있는데, 이것은 시에서 준 것인데, 집행기관에서.

○交通局長 車濬一 그러니까 그것을 근거로 해서 그 의미는 뭐냐면 대중교통공사 설립문제는 여러 가지 경제적인 문제라든지 효율성 문제 이런 것이 따르기 때문에 신중을 기해야 된다는 의미로 저희는 이해를 하고 이 용역을 할 때 부가적인 임무를 줘서 용역을 했던 것입니다.

했는데 그 용역결과도 “단기적으로는 경제성이나 이런 것이 떨어져서 도입이 적절하지 않고 일정기간 후에 도입하는 것이 바람직하다.” 이런 결과가 나왔다는 보고를 드립니다.

○金載京 委員 물론 우리 시의 여건상 완전공영제 대중교통은 사실 본 위원의 견

해로도 현재 입장에서는 실현이 가능하지 않다고 봅니다.

그렇지만 준공영제가 도입된 지 만 2년도 안 된 시점에서, 만 2년은 됐네요.

만 2년된 시점에서 여러 가지 도출된 난맥상들 또 준공영제의 문제점들 이런 것들에 대한 제도적인 개혁을 추구하는 것보다, 개혁을 추구하는 것이 아니고 지금 완전책임경영제라는 것이 도대체 시민들도 이해가 가지 않고 우리 의회 입장에서도 과연 이랬을 때 도산되는 버스업체들의, 차후에 어떤 예측 같은 것은 했나요?

○**交通局長 車濬一** 그렇게 제가 여기에서 답변드리기는 어렵습니다만.

○**金載京 委員** 거기에 대한 용역결과나 뭐.

○**交通局長 車濬一** 시내버스업체라고 해서 지금 위원님께서 지적해 주시는 대로 경쟁력이 떨어지거나 경영능력이 떨어지는 업체를 준공영제라는 틀 속에 넣어서 지속적으로 끌고가야 한다는 이유는 없다고 봅니다.

자연히 그것도 시장경제의 원리에 의해서 그런 자유경쟁은 이루어져야 된다고 보고 있습니다.

○**金載京 委員** 본 위원의 견해는 오지노선에 한해서, 만약에 예를 들어 책임경영제로 간다고 하더라도 어떤 정책대안을 제시해 본다면 오지노선에 한해서는 우리 시에서 경영악화인 회사도 있지 않습니까, 업체들?

부채율이 자본잠식이 다된 회사들은 우리 시에서 시범적으로 오지노선을 대중교통공사의 형태를 가지고서라도 인수를 해서 운영하는 것이 바람직하지 않겠어요, 적자노선 같은 것은?

○**交通局長 車濬一** 그래서 그와 관련해서 아까 제가 보고를 드리다 중단을 했는데요.

아까 제가 말씀드린 대로 외곽 오지노선 운영할 경우 약 300대 정도의 시내버스 수요가 있을 것으로 봅니다.

그런데 300대를 운영할 경우에 기초비용이 500억원 정도 들어갑니다, 그리고 매년 200억원 정도 적자가 발생이 됩니다.

그렇다고 본다면 과연 외곽노선 300대를 운영하기 위해서 현재 우리 재정형편이나 여러 가지 효율성이나 이런 것을 볼 때 현재 시점에서 그렇게 해야 되는가 하는 것을 한번 검토를 해 봐야 할 부분이 있고 현재 운영하고 있는 그런 시스템으로 운영을 해도 비용도 절감하면서 효율성을 향상시킬 수 있는 방안이 위원님 지적하신 대로 많이 있을 수가 있는데 그래서 가급적이면 그런 방법을 찾아서 하자고 하는 것이 업체 책임경영제를 저희가 제시를 하고 있습니다.

○**金載京 委員** 그러면 정비직과 관리직의 인건비는 어떻게 됩니까, 책임경영제로 했을 때?

○**交通局長 車濬一** 책임경영제로 하면 인건비 문제는 거의 위임을 하려고 합니다, 업체에.

업체에서 그것은 위임해서 정리가 되어야 되겠지만 그러나 13개 업체가 어느 정

도 자기들끼리 일정한 선은 정해줘야 된다고 보는데 구체적으로 책임경영제로 들어 가면 임원들의 인건비나 이런 부분에 대해서는 우리 시는 관여하지 않을 계획으로 있습니다.

○金載京 委員 아니, 임원 인건비를 얘기하는 것이 아니고 정비직과 관리직 인건비를 얘기하는 것입니다.

○交通局長 車濬一 정비직이나 관리직도 기업을 운영하는 것이기 때문에 그 기업의 대표가 그것은.

○金載京 委員 자율성을 주겠다?

○交通局長 車濬一 기업의 대표가 알아서 결정할 일이라고 보고 있습니다.

○金載京 委員 그러면 모든 자율권을 주겠다, 책임경영제에서는?

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

○金載京 委員 그러면 예를 들어서 정말 그 회사에서 9명의 정비직 인원이 필요 한데 회사의 운영상 적자를 커버할 수 있는 입장이 아니기 때문에 4명 쓸 수도 있고 그러면 그것도 시에서 관여 안 하겠다는 것입니까?

○交通局長 車濬一 예, 그것은 저희가 관여할 필요는 없다고 봅니다.

○金載京 委員 그랬을 때 제대로 정비를 안 해서 곳곳마다 시내버스가 다 서면 어떻게 되겠습니까?

○交通局長 車濬一 그런 문제는 회사가 책임을 져야죠, 그래서 저희가 업체 책임경영제를 하자는 것입니다.

○金載京 委員 너무나 막연한, 어느 정도 시에서 보전을 해줘야지 막연한 책임 아닙니까?

○交通局長 車濬一 그것은 저희 입장은 전혀 그렇지 않다고 봅니다.

○金載京 委員 지금 이런 상태에서 도덕적 해이가 발생한 회사가 있었지요?

○交通局長 車濬一 바로 그것입니다.

바로 그것을 제가 지적을 해드리는 것입니다.

○金載京 委員 아니, 그런데도 불구하고 그러면 적정금액은 각 회사별로 차등이 있나요?

○交通局長 車濬一 그것은 회사들끼리 앞으로 그런 부분에 대해서는 더 논의가 되어야 되는 부분이 있지요, 그런 부분에 대해서는.

○金載京 委員 본 위원은 문제점들이 더 많이 도출된다고 생각하는데.

○交通局長 車濬一 이렇게 보셔야 될 것입니다.

지금 현재의 준공영제 틀은 연간 250억원에서 300억원 정도를 주고 있는데 가장 큰 문제는 돈의 규모도 문제가 됩니다.

그런 많은 비용을 시내버스업체에 지원을 하면서 그 비용이 소모성 비용이라는 것이 문제입니다.

그렇게 주면 어느 정도 장기적으로 대전시내의 시내버스산업이 발전될 수 있는

재투자 비용으로 활용이 된다고 하면 저희도 동의를 할 수 있지만 그것이 아니고 연간 300억원 정도를 투입하면서도 그것을 매년 소진되는 소모성 비용으로만 준다고 하면, 이런 체제로만 끌고 간다면 우리 시의 시내버스산업 미래는 없다 이렇게 보고 있는 것입니다.

○**金載京 委員** 아니, 국장께서는 계속 준공영제에 대해서 답변을 하면 연간 300억 원이라고 답변을 하는데 손익분기점이 오지 않겠어요, 어느 시점에?

계속 300억원, 400억원 나간다는 것은 경제학 논리상에도 그런 산술계산이 어디에 있습니까?

○**交通局長 車濬一** 지금 손익분기점 위원님 말씀해 주셨는데 그 부분은 위원님 이렇게 보셔야 될 것 같아요.

물론, 아까 비수익노선 지원 문제 위원님 지적을 해주셨습니다만 시내버스산업은 완전 경쟁업종은 아닙니다, 저희도 알고 있습니다.

그러나 일정 부분에 대한 요금통제를 하고 있기 때문에 완전경쟁이 아닌 그런 업종이기 때문에 그런 적자 부분을 정부나 지방자치단체가 지원하는 근거가 되는 것입니다.

그렇기 때문에 손익분기점을 하려면 최소한 요금이 1,250원에서 1,300원 이 정도 되어야 손익분기점이 된다고 보고 있습니다.

○**金載京 委員** 지금 기사 인건비, 계약직, 비정규직으로 다시 환원시키면 36억원 세이브되는 것 알고 계시죠, 대충?

○**交通局長 車濬一** 예.

○**金載京 委員** 무료환승제로 인해서 시민들한테 혜택 주어지는 금액이 113억원입니까, 117억원입니까?

○**交通局長 車濬一** 작년의 경우는 112억원이었습니다.

○**金載京 委員** 그러면 그 112억원 중에 그것을 우리가 준공영제가 되었던 책임경영제가 되었던 그것은 시에서 지급하자는 것 아닙니까?

○**交通局長 車濬一** 그렇습니다.

○**金載京 委員** 거기에다 본 위원이 지난번 시정질문 때도 감차제도가 필요하다고 해서 50대를 감차했을 때 한 50억원이 세이브가 되는데 다 따지면 얼마예요, 한 200억원 절감되는 것 아니에요?

계속 왜 이렇게 257억원, 300억원 이런 식으로만.

그리고 거기에다 1%만 승객 창출하면 우리가 70억원 수입이 들어옵니다, 그러면 완전 제로상태에서 준공영제 운영할 수 있는 것 아닙니까?

○**交通局長 車濬一** 그러니까 위원님 바로 책임경영제가 그런 방향입니다.

왜냐하면 지금 소모성 비용으로 주고 있는 비용 중에서 공공적인 부분은 앞으로 저희가 지원을 합니다, 국가나 지방자치단체가 지원을 하고 그것이 한 180억원 정도 됩니다.

그리고 나머지 비용에다 예산을 더 보태서 시내버스산업을 발전시킬 수 있는 인프라 개혁이나 확충하는 비용으로 지출을 하고 그렇게 해줘야 장기적으로 보면 위원님 말씀하시는 대로 시내버스 승객도 창출할 수 있고 또 친절도도 올라갈 수 있고 이렇게 보는 것입니다.

○**金載京 委員** 지금 시내버스준공영제 형태 하에서도 도덕적 해이가 발생되어서 재생타이어 쓰고 정비 엉터리로 하고 있는 상황에서 과연 업체의 자율성에 맡기면서 예산을 지원했을 때 더 많은 관리감독의 체계가 이루어지지 않기 때문에 업체의 도덕적 해이는 발생할 수 있다.

본 위원은 시의 입장에서는 우리가 이 담당부서 전문가 그룹이 형성되지 않고 공무원들이 여기에 대한 책임, 관리 감독을 회피하는 것은 아닙니까?

○**交通局長 車濬一** 그동안은 관리 감독이 위원님 지적해주신 대로 다소 부족했다는…….

○**金載京 委員** 관리 감독하기는 힘들죠, 사실?

○**交通局長 車濬一** 다소 부족했다고 하는 부분은 저희도 인정을 하고 있습니다.

그러나 저희가 업체 책임경영체를 도입하면서 3단계로 관리 감독체계를 강화합니다.

첫째는 많은 실제 시내버스를 이용하시는 시민들로 해서 시민평가단을 300명 규모로 모집해서 운영을 할 계획입니다.

그러면 그분들은 거의 매일 버스의 전반적인 부분을 운행상태라든지 친절상태 또는 버스의 청결상태 이런 부분까지 그분들이 감시를 하도록 하고 감시결과는 저희가 매일 발표를 할 것입니다.

두 번째, 전문회계법인업체에 그동안은 회계검사를 했습니다만 회계감사제도를 본격적으로 도입을 해서 연 1회 정도는 저희가 회계검사를 본격적으로 하고 그 다음에 세 번째는 우리 시에 전문회계사 한 분을 채용했습니다만 회계전문가를 보충을 해서 분기별 1회, 연 4회 정도는 지도점검을 정기적으로 합니다.

연말에 세 가지의 관리체계를 종합적으로 평가를 해서 잘하는 업체에 대해서는 인센티브를 주고 잘하지 못하는 업체에 대해서는 거기에 상응한 페널티를 적용해서 잘하는 업체는 끌고가고 못하는 업체는 거기에 대한 페널티를 주는 이런 체제로 저희가 운영을 한다고 하면 지금 위원님 말씀하시는 부분은 상당한 부분 그래도 보완할 수 있지 않은가 이렇게 보고 있습니다.

○**金載京 委員** 본 위원 역시 우리 차준일 국장의 개혁의지는 높이 사고 싶습니다.

그래도 대중교통 특히 교통국장으로서 업무에 충실하고 그런 결연한 의지를 가지고 그 자리에 제대로 와있다는 것은 항상 개인적으로는 칭찬을 하고 있고, 그렇지만 정책에 어떤 일관성이 필요하거든요, 사실.

하나의 정책을 도입했을 때 그 정책이 다소 문제점이 도출된다고 하더라도 보완을 해나가면서 개혁을 해야지 일순간에 어떤 개혁이라는 것은 오히려 더 많은 불만스런 요인들의 파급효과가 있을 수도 있다.

그리고 지금 교통국 직원들 12명이 대중교통전담반이 구성되어 있지요?

○**交通局長 車濬一** 그것은 기획팀이고요, 대중교통과 전체에는 많은 직원들이 있습니다.

○**金載京 委員** 아니, 전담 부서가.

○**交通局長 車濬一** 그것은 개혁팀만 있습니다, 개혁만.

나머지 업무는 대중교통과에서 다 하고 있습니다.

○**金載京 委員** 그런데 그 개혁팀도 구성은 잘 했지만 교통전문에 대한 상식 있는 직원들이 아니라는 얘기도 있고요.

○**交通局長 車濬一** 전문가가 지금 어떤 전문가를 말씀하시는지 모르지만.

○**金載京 委員** 꾸준히 교통국에서 근무했던 직원들이 아니고 타부서에서 근무했던 직원들이 과연 이렇게 전담을 했을 때.

○**交通局長 車濬一** 위원님!

○**金載京 委員** 본 위원의 얘기를 끝까지 듣고서.

○**交通局長 車濬一** 제가 말씀을 드렸…….

○**金載京 委員** 이 부분에 대해서는 저도 의구심이 나니까 질의를 드리는 거예요.

그랬을 때 과연 이분들이 근무를 하다가 너무나 열악하고, 사실 교통국 직원 고생하는 것 압니다.

민원도 많고 현장에서 제일 고생하는 사람들이 교통국 직원들인데 그렇다 보니까 본인 역시도 본 업무에 충실할 수 있는 것보다는, 계속 지속할 수 있는 것보다는 떠나려는 마음이 있을 것 아닙니까, 힘들고 업무가 과중하고 여러 가지 스트레스 받고 하니까.

그러면 또 다른 직원이 그 직을 맡았을 때 업무에 연속성이나 일관성이 있겠느냐 이 말입니다.

파악하다 시간 보내고 다 떠나는데.

그래서 본 위원은 인원도 중요하지만 계약직을, 아주 전문가 그룹을 형성해서 전담마크맨이 필요하다고 누누이 얘기를 했어요.

그래서 그런 것을 제안하고 싶고, 책임경영체로 만약에 가실 때 거기에서 나온 여러 가지 문제점이 도출되는, 예를 들어서 비합리적인 요소들을 과연 누가 책임을 질 거예요.

또다시 바꾸는 것입니까?

○**交通局長 車濬一** 제가 말씀을 드리겠습니다.

우선 정책의 일관성이 필요하다는 말씀 절대 동감하고 있습니다.

지금 현재 저희가 개혁하려고 하는 것도 전체 큰 틀인 준공영제의 틀 속에서 업체와 우리 시와 근로자 삼자가 자기 직무를 충실히 수행하자는 것이 업체 책임경영제입니다.

그렇기 때문에 현재의 준공영제 틀 속에서 업체 책임경영체로 해서 각자의 기능

을 강화시키자는 그런 의미가 있기 때문에 정책의 일관성을 가지고 있다 이렇게 말씀드릴 수 있고요.

물론 어떤 정책을 추진하면서 처음부터 완벽한 정책은 있을 수가 없습니다.

그렇기 때문에 진행하면서 일부 보완도 하고 필요하다면 많은 보완도 해야 된다고 보고 있습니다.

전문직을 더 확대해야 되지 않느냐는 지적을 해주셨는데 이것은 저희가 벌써 이미 전문직을 확보하기 위해서 금년도에 교통공학을 전공한 교통전문직 2명을 이미 확보를 했고 앞으로 한 명을 더 확보할 계획으로 있습니다.

그래서 지금 위원님 지적하시는 대로 물론 대중교통업무가 여러 가지 직원들이 스트레스를 많이 받는 업무입니다, 민원도 많고 하기 때문에.

그래서 근무 문제 이런 것 걱정해 주신 데 대해서 감사의 말씀을 드리고 우선 전문직은 앞으로 저희가 그렇게 보장을 해나가고 또 현재 있는 직원들에 대해서는 여러 가지 공직자로서의 책임감이라든지 의무감 이런 것을 함께 독려하면서 한편에서는 사기진작책도 강구하면서 잘 근무해 나가도록 하겠습니다.

○金載京 委員 또 원칙을 얘기했는데, 국장님의 답변 중에서.

본 위원이 하나의 예를 들어볼게요.

2006년도 1월부터 5월까지 시에서 본 위원에게 자료요청을 해서 보내온 자료입니다.

2006년도 회사별 항목별 운송원가 지급현황인데 13개 회사의, 이번에 본 위원이 다시 자료요청을 했는데 하나의 예를 드릴게요.

이것은 누누이 얘기를 하고 조사특위에서도 본 위원이 언급했던 자료인데 원칙이 결여된 것이 뭐냐면, 잘 들어보세요.

2005년 7월 준공영제를 도입을 했지 않습니까?

그 당시에는 국장으로 안 계셨기 때문에 대략적인, 원론적인 얘기만 드리겠습니다.

당시 협상단가기준을 우리가 필요하지 않겠나라는 것이 있는데 보면 추가지급분이 임원급여 같은 경우 2,800만원이 추가되었고 이런 경우, 이 자료를 보니까 기타 원가나 투자기회비용은 정확하게 기록이 되어 있어요, 제로로 나와 있습니다.

그러니까 2005년도 기준협상단가를 근거로 해서 투자기회비용, 임차료, 기타 원가는 제대로 파악이 되어 있습니다.

그런데 임원이나 관리직, 기타직은 기초원가의 근거가 없다는 것입니다.

그리고 1억 6,000만원을 더 지급했어요.

지난번에도 한번 연구를 했어요, 대형·중형·소형의 어떤 형평성이 있었기 때문에 그랬겠죠?

그런데 기준이 없었다.

그리고 이 정산을 2006년 12월에 가서야 정산을 했어요, 2006년 6월에 노사간 협상이 끝났기 때문에 이미 정산을 그전에 했어야 됴도 불구하고 어떤 아무런 원칙

도 없이 12월에 가서 정산을 했던 말입니다.

이것 기억이 안 나실 수도 있어요, 국장님께서.

결론적으로 7개월만에 시에서 정산하는 것, 그것 됩니까?

7개월 동안 시민의 혈세가 과다 지급된 것을 모르고 있었다는 거예요.

아니면 알면서도 이미 과다 지급했다.

원칙이 없어요, 결론적으로 주니까 썼다는 것이 아니라 우리 시의 입장에서는 썼기 때문에 썼다.

회수는 했더라고 조사를 해보니까, 정산해서 제로는 해놓았는데 이것이 과연 책임경영체로 갔을 때도 이런 일들이 발생할 수 있는지 한번 묻고 싶어요.

○**交通局長 車濬一** 지금 말씀하신 부분에 대해서는 예를 든다면 매월 정산을 하면 그런 문제는 발생되지 않을 것으로 보고 있습니다.

○**金載京 委員** 정산은 제대로 해야 되겠지요?

○**交通局長 車濬一** 예, 업무량이 과다하니까 연말에 정산을 해서 과다 지급이 되었거나 잘못 지급된 것은 전부 환수를 한다든지 이런 체계로 운영이 되고 있습니다만 그런 부분은 앞으로 개선의 여지가 있다고 보고 있습니다.

그 다음에 책임경영체로 갔을 경우에 또 그런 문제가 오히려 더 많이 나올 수 있지 않느냐, 도덕적 해이 부분이 더 많이 나올 수 있지 않느냐 하는 질의를 주셨습니다만 그런 부분이 앞으로 나오면 그것은 더 큰 페널티가 적용이 되어야 됩니다.

예를 든다면 그런 부분이 나오는 업체에 대해서는 공공적인 부분을 저희가 재정으로 지원을 하도록 되어 있습니다만 재정지원금을 가지고 통제할 수가 있다고 보고 있습니다.

그런 부분은 앞으로 저희가 통제방법을 강화해서 도저히 그런 것이 나타나지 않도록 해야 된다고 보고 있습니다.

○**金載京 委員** 문제는 필요가 없는 가용인원은 더 많이 급여가 지급되면 안 되겠지요?

○**交通局長 車濬一** 예, 그렇습니다.

○**金載京 委員** 그것은 당연히 우리가 철저하게 관리감독을 해야 되겠지만 책임경영체로 예를 들어서 도입을 했을 때 아까 얘기했듯이 적정인원을 써야됨에도 불구하고 업체 측에서 도덕적 해이가 그런 면에서는 어떤 식으로든 감수를 해야 된다.

시에서는 당신들 알아서 하라는 자율성을 주겠다고 하는데 본 위원은 그 부분에 대해서 절대적으로 반대를 합니다.

본 위원도 좀 결론을 내야죠, 시간을 오래 너무 할애를 했는데.

책임경영체로서의 갈등이 또 노사, 업체에 확산이 되어서는 안 되고 업체나 노조에 적절한 동의를 구하고 모든 시민이 공감대를 형성하고 복지교통으로서의 어떤 대전시의 정책이 일관되어야 된다.

여기에 본 위원은 충분한 주문을 하고 싶습니다.

그래서 지금까지 결연한 의지와 결단력, 또 그 밑에 우리 한선희 과장도 열심히 하고 본인 역시 의지를 가지고 있는 분이고 칭찬을 본 위원이 하고 싶어요.

그렇지만 시에서 주도적으로 무조건 몰아가서는 안 된다, 또 타시·도가 준공영제 불합리성이 많이 발생을 하면 하겠어요? 안 따라가지.

○**交通局長 車濬一** 다른 시·도도 많이 재검토를 하고 있습니다.

○**金載京 委員** 그래서 타시·도와도 유기적인 관계 또 타시·도에서 현금 회수기 같은 것은 정책대안을 해서 도입할 필요가 있고, 모두가 노사정간 합의를 이루고 함께 윈윈 전략으로 나갈 수 있는 시민들에게 보다 나은 서비스의 질이 향상될 수 있는 대중교통으로 발전시켜 나가기를 부탁드립니다.

○**交通局長 車濬一** 지금 위원님 말씀하시는 대로 우리 시의 시내버스산업 발전을 위한 여러 가지 조언을 해주셨습니다만 바로 저희가 지향하는 목표도 위원님이 말씀하시는 그런 목표와 일맥 상통한다 이렇게 보고 있습니다.

다만, 현재 준공영제의 틀을 가지고는 우리 시의 시내버스산업을 발전시킬 수 있는 비전이 없기 때문에 현재의 준공영제 틀 속에서 그 시스템을 일부 강화해서.

○**金載京 委員** 그게 현재의 준공영제의 큰 틀, 그 안에서 그것은 꼭.

○**交通局長 車濬一** 그렇게 하는 것입니다, 그렇습니다.

그 틀 속에서 업체의 책임을 강화하고 시의 역할을 강화하고 노조의 역할을 강화해서 자기 기능을 충실히 이행함으로써 시내버스산업이 발전할 수 있는 계기를 마련하자고 하는 것이 본래 업체 책임경영제의 취지가 됩니다.

앞으로 그런 방향으로 추진하도록 하겠습니다.

○**金載京 委員** 적극적으로 검토해 주시고 본 위원의 준공영제에 대한 발언은 이것으로 마치고 오후에 하겠습니다.

이상입니다.

○**委員長 全炳培** 김재경 위원님, 수고하셨습니다.

점심시간이 가까워 왔는데 한 분 위원만 질의하시고 감사를 중지하겠습니다.

박수범 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**朴壽範 委員** 박수범 위원입니다.

엿그제 밤 12시 15분에 의회 사무실에서 나갔습니다.

가면서 보니까 교통국 전체 불이 환하게 켜있더라고요.

저렇게 고생하는데, 이런 고생하는 부서에 행정사무감사만이라도 편하게 헤드려야 하는데 그렇지 못한 부분이, 우리가 흔히 부익부 빈익빈 얘기를 하는데 고생하는 부서가 더 고생하는 그런 상황이 되는 부분에 대해서 한편으로 측은한 마음도 있고 또 노고에 대해서는 경의를 표합니다.

○**交通局長 車濬一** 감사합니다.

○**朴壽範 委員** 우리가 보면 지금 이번에 책임경영제 또 준공영제 틀에서 조사특위에서도 물론 결과물로 발표했습니다만 준공영제의 문제점이 예산이 계속 예측할

수 없이 불어난다 투입되는 것이, 또 한 가지는 그러다 보니까 사측이 경영에 대한 노하우라든지 그런 것을 살리지 않고 경쟁원리가 도입되지 않았다, 그렇다 보니까 도덕적 해이가 발생하고 그로 인한 대시민 서비스는 투자된 비용에 비해서 미미하다 이렇게 판단돼서, 물론 노조의 파업이 발단이 되기는 했습니다만 결국 시민이나 의회나 집행기관에서 보는 시각은 준공영제의 틀까지도 또는 전면적인 개혁을 해야 되겠다는 취지에 우리가 공감하고 현재 이 자리까지 온 것입니다.

그래서 한편으로 보면 교통국에서 책임경영제라는 새로운 틀을 만든 것에 대해서 상당히 고무적으로 생각하고 노고에 치하를 드린 바 있습니다.

참 좋은 제도이고 전문가 이상으로 좋은 제도를 만들어냈다 그런데 과연 이 좋은 제도를 어떻게 살려나갈 것이냐, 실행방법에 있어서 노조와 특히 운송업체가 따라주어야 하는데 현재 거부하고 있습니다.

○**交通局長 車瀧一** 완전히 거부라고는 볼 수 없습니다.

○**朴壽範 委員** 본 위원이 파악한 바로는 어제 최종 설명을 했지요?

○**交通局長 車瀧一** 어제 협의를 했습니다.

○**朴壽範 委員** 어제 협의를 했는데 거기에서도 그분들이 안 따라오겠다고 했지요?

○**交通局長 車瀧一** 그런 것은 아니고, 어제나 지난주에도 일주일에 한 번씩 해오고 그동안 해오고 있습니다만 우선 70~80%는 접근됐다 이렇게 보고를 드립니다.

어제 논의는 각 비용 세부부분에 대해서 일부 논의가 있었습니다만 현재 단계는 비용을 가지고 논의할 단계는 아니라고 제가 분명히 보고 있습니다.

왜 그러냐 하면 지난주에 이미 업체 교섭위원 네 분과 저희가 협의할 때는 우선 시에서 추진하고 있는 업체 책임경영제에 대한 전반적인 것을 이해하고 장기적인 발전을 위해서는 업체도 그렇게 갈 수밖에 없다고 공감을 했습니다.

다만 지금 문제를 제기하고 있는 것은 몇 가지가 있습니다만 첫째는 연료비 문제입니다.

현재 연료비가 원가가 상승되고 있는 추세에 있기 때문에 그 부분에 대해서 앞으로 논의를 더 하자는 부분이 하나가 있고, 두 번째 인건비 부분이 있습니다만 인건비 부분에 대해서는 원칙을 그렇게 했습니다.

인건비는 분명히 노와 사와의 문제이기 때문에 그 문제를 얼마를 할 것이냐를 가지고 우리 시와는 깊이 얘기할 사항이 아니고 그것은 노와 사가 충분히 협의한 후에 얘기할 사항이다 이렇게 어느 정도 그 부분에 대해서는 선을 그어놓고 얘기하고 있다는 말씀을 드리고요, 세 번째는 고정비 부분입니다만 그분들 주장은 고정비나 이런 것을 현실화시키든지 아니면 2006년도 수준으로 자기들이 동결할 테니 시에서 업체 책임경영제에 관련해서 업체에서 50억원 정도 절감을 요구하고 있는데 그 비용을 줄여달라는 요구가 있습니다.

그래서 저희는 그런 부분을 가지고 구체적인 협의를 하고 있습니다만 어떻게든

합의점을 찾아서 이 문제를 해결해 나갈 계획으로 있다는 말씀을 드립니다.

○**朴壽範 委員** 본 위원이 회의에 들어오기 전에 모 운송업체와 모 노조측 양쪽에 전화를 한 번씩 하고 왔습니다.

‘오늘 이런 행정사무감사가 있는데 과연 당신들의 입장은 무엇이나’ 해서 충분히 의견을 들었습니다, 물론 짧은 시간이지만.

그 내용은 사실 버스운송사업조합에서 공문으로, 지난 10월 21일이네요, 의회 의장 앞으로 공문을 보낸 것이 있습니다.

혹시 집행기관에도 이것이 갔나요?

○**交通局長 車濬一** 혹시 얼마를 절감하겠다는 내용입니까?

○**朴壽範 委員** 업체의 실정에 대해서, 본인들의 현재 부채상황, 감가상각비 부족 지급으로 인해서 연간 부족액, 업체의 입장 이런…….

○**交通局長 車濬一** 예, 저희한테도 와 있습니다.

○**朴壽範 委員** 거기도 가있지요?

○**交通局長 車濬一** 예.

○**朴壽範 委員** 이 상황으로 봤을 때 이분들은 절대 책임경영제 수용을 못할 것 같습니다, 본 위원이 파악하기로는.

○**交通局長 車濬一** 그 부분에 대해서 제가 말씀을 드리겠습니다.

지금 업체는 그분들이 20년, 30년 많게는 40년 시내버스업체를 해왔습니다.

그동안 버스회사를 경영하면서 흑자를 냈던 것은 1980년대 전반까지는 흑자경영을 했습니다.

그래서 많은 부분 재산이 증식된 것으로 알고 있습니다.

그러나 1980년대 이후에 자가용이 급격히 증가되면서 이용자가 떨어지고 이런 부분, 임금이 상당히 많이 올라가고 이런 부분과 관련해서 여러 가지 어려움을 겪고 있는 것이 현실입니다만 물론 업체 책임경영제를 하면서 개별 회사별로 부채가 어느 정도 되고 이런 것을 다 감안해서 어떤 체도를 하기는 어렵다고 보고 있습니다.

또 과거의 경영 문제나 이런 것으로 인해서 부채가 있던 것을 가지고 지금 현재 그것을 시민들에게 책임을 지라고 들고 나오는 것은 도덕적으로 있을 수 없다고 보고 있고, 또 그런 부분을 우리 시가 받아서 일반 시민이 부담하는 재정으로 그것을 지원한다는 것은 맞지 않다고 보고 있습니다.

그래서 아까 말씀드린 대로 시내버스업체도 일반 시장경제원리에 의한 경쟁원리가 도입돼서 거기에서 적절히 잘하는 기업은 살아야 하고 그렇지 못한 기업은 더 살기 위한 노력을 해야 한다고 보고 있습니다.

○**朴壽範 委員** 물론 그 뜻에 공감합니다.

경영효율성을 앞세워서 적자생존을 해야 한다, 그것은 어느 사업이고 공직도 그렇고 모든 것이 다 적자생존하는 것입니다.

그리고 효율성이 없는 조직은 쇠퇴할 수밖에 없겠지요.

자, 그런데 과연 교통국의 주장과 버스운송사업조합의 주장과 버스노조의 주장, 세 각도에서 봤을 때, 상대방 배려하는 차원이 아닌 버스업체에서는 과연 어떤 것 같습니까, 이 제도에 대해서?

○**交通局長 車濬一** 버스업체에서 저희한테 전달해오기는, 교섭대표위원 네 분이 선정되어 있습니다.

그분들은 자율적으로 선정된 분들입니다.

그분들 말씀은 업체 책임경영제를 받아들인다는 입장을 저희한테 전해왔습니다.

그래서 저희는 상당히 아까 말씀드린 대로 70~80%는 접근됐다 이렇게 보고를 드린 것이고, 다만 일부 업체는 반대할 수도 있습니다.

그러나 반대하는 것은 전체 흐름에 따라서 13개 업체 중 한두 개 업체가 반발한다고 해서 이런 개혁을 중단할 수는 없다고 보고 있고요, 반대이유를 보면 좀더 긴축경영을 하고 서비스 개선을 해서 시민들 품으로 돌아가야겠다고 하는 결연한 의지가 있는 것이 아니고 단순히 비용계산만 해서 이 비용을 시에서 더 대주지 않으면 우리는 못 따라간다는 논리를 가지고 있는데 그것은 저희가 받아들일 수 없다고 보고 있습니다.

○**朴壽範 委員** 우리가 그동안 기존 준공영제의 문제점이 어떤 면에서는 경영의 효율성이 없는 회사나 효율성을 앞세우는 회사나 똑같이 지급되어 왔던 것 아닙니까, 어떤 면에서는?

○**交通局長 車濬一** 그렇습니다.

○**朴壽範 委員** 그렇다 보니까 경쟁력이 키워지지 않는 것이고, 또 한 가지는 가령 책임경영제 역시도 효율성을 앞세운 회사들이 책임경영제에 대해서 긍정적으로 받아들인다면 문제가 안 되는데 그 반대인 경우에는 문제점이 있는 제도다 하는 것입니다.

그리고 다시 한 번 말씀드리지만 아무리 좋은 제도라 할지라도 현장에서 적용하기 힘들다 하면 그것은 고려해봐야 한다는 것입니다.

그리고 책임경영제라는 제도가 최선의 방식은 아닐 것입니다.

이보다 더 좋은 방식도 없지 않아 있을 수 있습니다, 최선이라고 표현할 수 없으니까.

그나마 그래도 개혁방식 중에 낫다, 좋다 해서 이렇게 만들어놓은 제도 아닙니까, 지금 만들어서 추진하려는 제도이고.

그런데 근본적으로 가령 이 제도를 따라왔을 때 업체들이 건설한 회사마저도 부도위기에 몰린다 이것은 우리 시가 바라는 바는 아니지요.

시민들 또한 예산을 절감은 하되 버스회사가 망하는 것을 원하지는 않을 것입니까, 그렇지요?

○**交通局長 車濬一** 그런 부분에 대해서는 일부 견해를 달리하는 부분이 있습니다.

왜 그러나 하면 아까 조금 말씀드렸습니다만 모든 회사경영의 비용을 계산해서 부족한 부분은 시민 세금으로 충당해달라는 논리는 저희는 맞지 않다고 보는 것입

니다.

○朴壽範 委員 그건 아니지요.

○交通局長 車瀧一 지금 그분들이 그런 논리를 가지고 나오는 것입니다.

그러나 우리 시는 절대 그런 부분에 대해서는 앞으로는 받아들일 수 없다는 것을 분명히 말씀드리고, 아까 말씀드린 것은 현재 준공영제의 가장 문제점이 무엇이나 하면 많은 비용을 투입하지만 버스회사가 발전할 수 있는 비전이 없다는 것입니다.

그것이 가장 큰 문제입니다.

물론 많이 주는 것도 문제지만 이런 많은 비용을 전 시민이 부담하는 세금으로 충당하면서도 그 회사가 비전이 없다는 것에 문제가 있는 것입니다.

그렇기 때문에 저희가 이번에 개혁하려고 하는 것은 그 업체도 허리를 졸라매서 건축경영을 해야 하고, 우리 시도 앞으로 승객을 창출해낼 수 있는 인프라를 확충해서 앞으로 4~5년 후에는 그래도 시내버스회사가 홀로서기 할 수 있는 인프라를 해주어야 하지 않느냐 이런 차원의 개혁을 얘기하고자 하는 것입니다.

그런데 그것을 못 따라온다고 하면 그것은 배제시킬 수밖에 없습니다.

○朴壽範 委員 물론 그 뜻은 충분히 압니다.

그런데 과연 회사측에서 주장하는 것이 지금 시측에서는 당신들의 논리일 뿐이다 하는 식으로 말씀하시는 것 아닙니까?

○交通局長 車瀧一 사기업이기 때문에 그렇습니다.

시내버스업체가 사기업이기 때문에 그 사기업을 경영하는 하나에서 열까지를 시가 관여할 이유는 없다고 보는 것이고요, 또 관여할 수 있는 법적 근거도 없습니다, 정확히 말씀드리면.

그렇기 때문에 저희가 앞으로 하고자 하는 것은 시내버스의 운영과 노사관계와 건축경영은 업체가 책임지고 하고 우리 시가 해야 할 부분이 있습니다.

시가 해야 할 공공적 부분, 그 그분은 시가 앞으로 재정지원도 하고 인프라도 확충하고, 개선해 나가고 또 승객도 창출해내고 하는 것은 시가 물론 하겠다는 것이지요.

그래서 책임경영제로 가면 저희는 앞으로 적어도 2년 후, 3년 후쯤이면 현재보다는 훨씬 시내버스업체의 경영효율이 좋아질 것으로 봅니다.

왜, 시내버스승객 수요가 창출될 수 있다고 보기 때문입니다.

아까 김재경 위원님 말씀하셨지만 1%만 확보해도 연간 70억원 정도 수입을 늘릴 수 있습니다.

그러나 현재 인프라를 개혁하지 아니하고는 또 노선개편을 하지 않고서는 승객창출을 해낼 수 없습니다.

자가용 이용자를 시내버스로 끌어들이기 위해서는 서비스 개선이나 질을 높이는 작업을 선행하지 않고는 할 수 없다고 보기 때문에 이제 앞으로 책임경영제를 통해서 그런 장기적인 비전을 가지고 사업을 해보자는 것입니다.

○朴壽範 委員 본 위원회 판단으로는, 오늘 제가 회의 전에도 확인을 하고 왔다고 했지 않습니까?

노조측이나 회사측에서 전혀 수용할 의지가 없습니다.

그렇다면 시에서는 이 제도에 대한 장점은 본 위원은 분명히 파악하고 있는 부분입니다.

그리고 걱려를 했던 부분이니까 그렇다고 하더라도, 그렇다면 책임경영제를 시에서 제시했는데 업체나 노조측에서 따라올 수 있는 유인책은, 혹시 인센티브를 비롯한 다른 방향은 가지고 계십니까?

○交通局長 車濬一 지금 업체가 전반적으로 거부하는 것은 아닙니다.

분명히 그것은 아닙니다.

아니고 상당한 부분 접근이 되어 있다는 말씀 다시 보고를 드리고, 물론 저희가 앞으로 협의하면서 일부 공공적 부분을 더 인정해야 할 부분이 있으면 인정해야 합니다.

그러나 공공적 부분이 아니고 사적 부분이라고 하면 그것은 어떤 경우에도 인정이 돼서는 안 된다고 보고 있습니다.

○朴壽範 委員 공공적 표현이 무슨 표현인지 본 위원은 파악하고 있습니다만 지금 국장께서 답변하시는 사항과 조금 전에 본 위원이 직접 유선으로 파악한 바와는 너무 갭이 커서, 과연 60~70%가 현재 동의하고 따라오고 있다고 하는데 본 위원이 파악한 바로는 전혀 들썩도 안 하고 있습니다.

그것에 대한 갭이 어디에서 나오는지는 모르겠지만, 현재 노조측도 그렇습니다, 책임경영제로 하면 준공영제 이전으로 가는 결과가 나온다, 왜냐, 고용불안, 임금체불, 비정규직 양산 이렇게 예상되는 것이 그런 부분이다 하는 것입니다.

해서 본 위원이 아까 그분들한테 말씀드린 게 그거예요.

그렇다면 당신네들이 책임경영제를 반대하는 명분이 있다고 한다면 그 명분에 따르는 대안은 무엇이나, 대안을 만들어봐라, 지금까지 무조건 못 하겠다고 하면 논리가 맞지 않는 것이고 또 반대하기 이전에 대신민 설득을 해봐라, 책임경영제의 잘 못된 점, 또 가령 우리 업체가 망했다 그런 실상을 낱낱이 공개해서 거기에 대한 대안을 찾아야지 무조건 시에서 하는 정책은 버스회사 고사위기로 만드는 그런 상황이기에 때문에 수용할 수 없다 이것은 논리적으로 맞지 않다 그런 상황입니다.

그런데 현재 본 위원이 30분 전에 파악한 바로는 그쪽에서는 수용을 못 하겠다고 하고 있는 것입니다.

그런데 국장 답변으로는 60~70%는 거의 수용하고 있는 상황이다, 그 차이를 다시 한 번 말씀해 주십시오.

○交通局長 車濬一 그 차이가 이렇게 발생된 것 같아요.

저희는 처음부터 13개 회사 사장님들 모두 다 나와서 협의를 하자 이렇게 제안했습니다.

그랬더니 그쪽 측에서는 그렇게 하면 너무 더디고 의견이 분분하고 하니까 대표 교섭위원 네 사람을 정해서 내보낼 테니 그분들 의견을 따라서 교섭해달라고 요청이 왔습니다.

그래서 서너 번 그 요구를 해왔습니다.

그래서 대표교섭위원 네 분과 협의하고 있습니다만 그런 과정에서 거기에 참여하지 않은 분들이 일부, 제가 알기로는 위원님이 어느 업체와 통화하셨다는 내용도 맞습니다.

그래서 일부 사장들은 반대하는 부분도 물론 있습니다.

결국 그분들이 반대하는 것은 비용입니다.

다른 게 아무 것도 없습니다.

비용을 더 달라는 얘기입니다, 시에서.

그러나 명분 없는 비용은, 앞으로 시가 일반 대다수의 시민들이 부담하는 세금을 명분 없는 비용은 더 줄 수 없다는 것이 기본적인 방침이고, 앞으로 최선을 다해서 필요하다면 개별적으로라도 제가 사장님들 설득하고 협조를 요청하고 최선의 노력을 해보겠습니다만 그래도 동의하지 않는다고 하면 그 부분에 대해서는 저희가 인정할 수 없다는 말씀을 드립니다.

○**朴壽範 委員** 아마도 업체 대표로 참여하시는 분들이 아마 이런 식으로 구성되어야 할 것입니다.

소형업체이면서 우량업체, 소형업체이면서 불량업체, 대형업체이면서 우량업체, 대형업체이면서 부실한 S업체 같은 이렇게 다양한 구성원으로 되어 있어야지 전체 13명이 오지 않는 한 그렇게 구성되어야지 그쪽의 의견이 제대로 반영될 텐데 그런 부분이 어떻게 됐는지는 본 위원은 아직 파악한 바가 없기 때문에, 그래서 어떤 면에서 국장께서 말씀하시는 부분과 본 위원이 파악한 부분에 갭이 생겼는지는 모르겠습니다.

그렇지만 근본적으로 생각할 때 우리가 가장 이상적이라고 생각하면 예산을 가장 적게 들고 시민 서비스는 좋고 버스회사도 이득이 나고 시에서는 그로 인해서 대시민홍보가 잘돼서 호응이 좋은 그런 제도이면 더할 나위가 없겠지만 그 과정에서의 진통이라고 본다면 당연히 진통을 겪어야 되겠지요.

그런 부분에 있어서 최선을 다해서 좋은 제도를 홍보하고 또 그분들이 따라올 수 있는 또 다른 여건을 추가로 해서라도 서로 불협화음이 안 일어날 수 있도록, 그럼으로 해서 대시민 서비스가 향상되는 것 아니겠습니까?

이상입니다.

○**交通局長 車濬一** 예, 지금 위원님 말씀해주신 대로 저희 개혁방향을 바로 그런 방향으로 개혁하려고 하고 있습니다.

다만 그런 과정에서 다소 진통을 겪고 있다고 보고말씀을 드리고, 앞으로 노조와 업체와 더 충분한 협의를 해서 합의점을 찾아서 저희가 이 사업을 성공적으로 추진

해 나가도록 하겠습니다.

○委員長 全炳培 박수범 위원님 수고하셨습니다.

위원님 여러분, 중식을 위해서 잠시 감사를 중지코자 합니다.

감사중지를 선언합니다.

(12시 01분 감사중지)

(14시 09분 감사계속)

○委員長 全炳培 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

송재용 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○宋在容 委員 송재용 위원입니다.

업무보고 100쪽에 보시면 지금 현재 주차요원을 2008년도 7월부터 자치구로 일원 화시킨다는 내용이지요?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 그러면 지금 현재 주차요원은 어떻게 되는 것입니까?

○交通局長 車濬一 현재 비전임계약직이 99명 정도 있습니다.

현재 있는 분들은 내년 6월 말까지 계약이 존치하고 6월 말일 계약이 끝나는 것으로 협약이 되어 있습니다.

○宋在容 委員 결론적으로 보면 그분들이 일자리를 잃는 거네요?

○交通局長 車濬一 예, 계약이 끝나는 것입니다.

그래서 지난번에 계약을 연장하려고 금년 초에 여러 가지 저희하고 협의를 했습니다만 내년 6월 말까지 일을 하는 것으로 해서 법원에 이미 제소 전 화해 절차를 밟아서 내년 6월 말까지 계약을 하는 것으로 되어 있습니다.

○宋在容 委員 지금 비전임계약직을 몇 년도에 처음 채용했지요?

○交通局長 車濬一 2005년도에 120명을 채용했었습니다.

○宋在容 委員 2005년도에, 한 2년 그러면 결론적으로 3년 정도 비전임계약직을 채용을 해서 활용을 하다가 2008년 7월에 그분들이 일자리를 잃게 되는데 우리 시에서도 그러면 앞으로 내년 7월 이후부터는 시에서는 불법 주정차 단속업무 자체를 다 구로 이관을 하고 우리 시에서는 안 합니까?

○交通局長 車濬一 원래 불법 주정차 단속업무는 구청장 업무로 되어 있습니다.

2005년, 2004년 이때 불법 주정차 무질서가 너무 만연되어 있다는 여론이 있었고 저희가 판단을 할 때도 주요 시내버스 간선노선 한 30개 노선 정도가 매우 불법주차로 인해서 시내버스 속도가 저하되고 그런 주차질서가 악화되어서 그래서 2005년도에 각 자치구에만 맡겨두서는 안 되겠다는 판단을 해서 그런 비전임계약직을 시가 채용을 해서 단속을 했습니다만 지금 저희가 2년 정도 경과하고 나서 판단을 해 보면 상당 부분 기본적인 주차질서는 어느 정도 확보가 되었다고 정책적인 판단을

하고 있습니다.

또 자치구에서도 주차단속업무는 구청장한테 위임을 해주는 것이 좋겠다는 의견도 있고 해서 내년 6월 말까지 저희가 운영을 하는 것으로 했습니다.

다만, 전용차로라든지 기동단속반은 저희가 앞으로 계속 운영을 할 계획으로 있습니다.

○宋在容 委員 몇 년 전하고 지금하고 비교를 하면 불법 주정차가 먼저보다 상당히 개선된 것만큼은 본 위원도 인정을 합니다.

그렇지만 광로, 큰 도로 6차선 이상의 도로에서는 불법 주정차 단속이 상당히 효과를 봤다고 볼 수 있는데 그 이면도로 통상 4차선 도로랄까 이런 도로에는 아직도 불법 주정차가 상당히 현재 많이 거리에 보면 주정차한 것을 볼 수 있거든요.

그런데 그것은 근절이 안 돼요, 의지가 약해서 그런 것 아닙니까?

○交通局長 車濬一 불법 주정차 문제는 근본적으로 시민협력과 또 자치단체의 단속 그리고 이런 것들이 잘 조화가 이루어질 때 불법 주정차 단속이 최소화된다고 이렇게 볼 수 있겠습니다.

지금 위원님 지적해 주시는 대로 이면도로나 2차선 도로라든지 이런 도로들은 현재는 우리 시에서는 직접 단속을 하지 않습니다, 않고 구에서 현재 하고 있습니다만 그런 부분들이 지금 지적해 주신대로 단속의지가 다소 미흡한 부분도 없지 않아 있습니다.

그런 부분도 있고 또 일부 불법 주정차에 대한 인식을 잘못하고 계신 분들도 있고 그래서 그런 부분들은 앞으로 우리가 문화를 바꾸자는 운동을 겸해서 주차단속을 강화해 나갈 때에 질서를 바로 잡을 수 있다 이렇게 보고 있습니다.

○宋在容 委員 4차선 도로는 단속을 어디에서 합니까?

○交通局長 車濬一 4차선 도로라고 해서 전체를 다, 도로별로 다릅니다만 저희가 지정해 놓은 것은 금년도 상반기까지는 한 30개 노선을 시내버스노선 위주로 해왔고 현재는 23개 노선을 저희가 단속을 하고 있습니다.

여타는 구청에서 지금 단속을 하고 있습니다.

○宋在容 委員 어쨌든 4차선 도로에 보면 불법 주정차가 상당히 많이 있어요, 그리고 얼마든지 의지만 있으면 근절시킬 수도 있겠다고 생각하는데 아직 안 되어 있거든요.

○交通局長 車濬一 그래서 저희가 내년도부터는 단속업무를 강화를 시키려고 합니다만 몇 가지 5개 주요지점이 있습니다.

첫째는 인도와 인도 사이 그리고 버스전용차로 내 그리고 우회전하는 지역 한 5개 지역을 중점적으로 지도해야 할, 단속해야 할 지점을 정해서 운영을 하고 있습니다만 내년부터는 단속을 하고 나서 일정시간이 경과한 후에도 그 차를 빼지 않을 경우에는 견인과 연결해서 바로 견인조치하도록 강화를 시키고, 반면에 생활형이 있습니다.

재래시장주변이라든지 조업주차해야 할 대상이라든가 이런 것에 대해서는 탄력적으로 운영을 해서 실제 자동차를 가지고 생계를 유지하는 분들은 편리하게 하고 또 그렇지 않고 마구잡이로 불법 주정차하는 분들에 대해서는 강력한 단속을 해서 주차질서가 확립될 수 있도록 하겠습니다.

그리고 최근에 와서 저희가 지난달부터 학원가가 둔산지역에 주로 밀집되어 있고 또 유성지역도 있습니다만 학원가에 야간에 교통소통에 많은 지장을 주고 있습니다.

그래서 중점적으로 저희가 한 2개월 전부터 단속을 해오고 있어서 그런 부분도 일부 개선이 되고 있습니다만 내년도에는 좀더 강화를 하고 체계적으로 단속을 할 계획으로 있습니다.

○宋在容 委員 주차요원이 보니까 우리 시하고 각 구하고 합쳐서 243명으로 되어 있는데요, 243명인데 시나 구가 의지만 있으면 방금 본 위원이 질의한대로 얼마든지 시내버스 그러니까 대중교통이 운행되는 도로 같은 경우는 얼마든지 불법 주정차 단속을 근절할 수 있다고 보는데 아직 미흡한 면이 상당히 많이 있습니다.

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

○宋在容 委員 바로 그것으로 인해서 교통에 정체가 일어나고 그렇지요?

또 이것이 대중교통인 시내버스에 여러 가지 거기에 필요한 요소들이 가중되는 그런 것이 있지 않습니까?

하여간 의지를 가지고 뭔가 달라졌다는 시민들로부터 인식을 얻을 수 있도록 좀 시내버스가 다니는 도로만큼이라도 확실하게 불법 주정차가 근절될 수 있도록 해주시고요.

○交通局長 車濬一 예.

○宋在容 委員 견인실적을 보니까 행정사무감사자료 54쪽인데 2006년도 견인실적을 보니까 서구나 중구 같은 경우는 1만 4,500건, 1만 3,500건, 유성 같은 경우는 1,821건, 수치가 어떻게 맞는 것입니까?

○交通局長 車濬一 예, 2006년도 1년간 견인실적입니다.

○宋在容 委員 구별로 이렇게 차이가 나지요?

○交通局長 車濬一 말씀드린 대로 구청이 어느 정도의 의지를 가지고 있느냐에 따라서 실적에 차이가 있을 수 있고요, 또 한 가지는 단속방법에 차이가 있습니다.

현장에서 지도나 계도하는 위주로 단속을 하면 적발건수는 줄어들 수가 있고 따라서 견인건수도 줄어들 수가 있습니다.

그러나 또 반대로 하면 건수가 늘어나고 있습니다.

그러나 동구나 중구, 서구 이런 지역들이 이면도로라든가 주택가 이런 부분들에 대한 불법 주정차가 상대적으로 많습니다.

그래서 그런 지역에 더 건수가 많기 때문에 단속이 더 많이 되어서 견인도 역시 많이 되는 것으로 분석이 되고 있습니다.

○宋在容 委員 각 구의 여건은 서로 다를 수 있겠지만 2007년도 같은 경우에도

보니까 서구하고 유성구하고 차이가 서구에 비해서 유성구가 10% 정도밖에 안 되지요?

○**交通局長 車濬一** 예, 그렇습니다.

○**宋在容 委員** 이 원인분석 해보았습니까?

○**交通局長 車濬一** 해봤습니다.

이런 부분에 대해서 저희가 주차단속업무 실적평가를 매년하고 있습니다만 그런 때도 분석을 해서 결과를 반영하고 있습니다.

근본적으로 유성구라든지 또 대덕구 이런 지역은 주로 계도위주의 단속을 많이 하고 있는 것으로 파악이 되고 있습니다.

○**宋在容 委員** 건축물 부설주차장 현황을 보니까 지도검점결과가 수치상으로 보면 총 273건에 유성구는 유독 114건이 되고 다른 구는 보통 30건에서 40건, 50건 이런 부분도 이해가 안 가는 부분이 있는데 그러면 유독 유성구에만 무단용도변경하고 물건 적체한 것이 많았다는 얘기인가요?

행정사무감사자료 67쪽입니다.

결론적으로 시에서 각 구의 지도 감독이나 이런 것들이 소홀했던 것 아닙니까?

○**交通局長 車濬一** 불법 주정차 단속과 관련해서 각 구의 담당과장이나 계장회의는 어느 업무보다도 자주 합니다, 현실적으로.

이것이 시민들 일상생활과 밀접한 관련이 많기 때문에 하고 있습니다만 지도 감독하는 데 여러 가지 한계가 있다는 말씀을 우선 드리고요 또 구청장이 어떤 의지를 가지고 있느냐에 따라서 많은 차이가 있는 게 현실입니다.

그래서 이런 부분들에 대해서는 구청장 간담회 때 저희가 여러 번 얘기를 하고 지적을 한 바도 있습니다만 여기도 그런 결과가 바로 나타나고 있습니다.

그래서 구별로 어느 정도 의지를 가지고 하는 구는 상당히 단속건수나 견인건수 이런 것이 올라가고 그렇지 않으면 밑으로 내려오고 있는 것이 현실이라고 보고를 드리겠습니다.

○**宋在容 委員** 지금 건축물 부설주차장을 보면 현재 이용을 안 하는 곳이 상당히 많이 있어요, 다니다 보면 거리에요.

또 예전에 건물을 보면 주차선은 그어났는데 그 주차선에는 주차를 할 수 없도록 되어 있거든요.

어쨌든 그렇게 해서 건축물 준공검사를 맡았을 것이 아닙니까?

그런데 건축물 준공검사를 맡았을 때 주차를 할 수가 없도록 되어 있는데 준공검사를 나왔다 이것입니다.

그런 부분에 대해서 담당공무원의 책임이 유한책임입니까, 무한책임입니까?

○**交通局長 車濬一** 글썄 그 경우는 지금 주차할 수 없도록 선을 그었다는 말씀은 제가 이해하기는 너무 주차면적을 좁게 그어서 차량을 실제로 주차하는 데 상당히 어려움이 있어서 기피하는 이런 경우를 지적해 주시는 것으로 이해가 됩니다만.

○宋在容 委員 아니, 차량이 진입 자체가 안 되거든요.

그러니까 차량을 들어서 갔다가 놓으면 모를까 바퀴를 굴러서.

○交通局長 車濬一 만약 그런 경우가 있다고 한다면 그것은 준공허가 자체, 준공
검사 지도한 공무원이 어느 정도 책임이 있다고 보고 있습니다.

○宋在容 委員 그것이 예를 들어서 한 10년 지난 것도 거기에 대해 담당공무원이
책임이 있나요?

무한입니까, 유한입니까?

○交通局長 車濬一 예를 들어서 그런 경우에는 도의적 책임이라든지 이런 것은
따라야 되겠지만 행정적 책임은 어느 정도 소멸이 된 것으로 보여집니다.

예를 들어서 3년이 경과했다든지 5년이 경과하면 소멸이 되는 것으로 보겠습니다
만 그러나 그것은 중요하지 않다고 보고 있고요.

근본적으로 그런 것을 했으면 담당공무원이나 관청이 책임을 져야 된다고 보고 있
습니다.

○宋在容 委員 그런 부분은 글썽 상위법이 어떻게 되나 모르겠지만 가능하면 조
례라도 이런 것은 무한책임이 될 수 있도록 해야 되지 않나 생각이 되고요.

○交通局長 車濬一 예.

○宋在容 委員 이런 곳이 부지기수에요, 상당히 많습니다, 다니다 보면.

그래서 주차선을 그어놨는데 차를 들어서 주차를 해야 되는 것인지, 본 위원 상
식으로는 거기가 차가 진입해서 주차를 할 수 없는데도 선은 그어놨습니다.

○交通局長 車濬一 그런 경우는 법적 책임을 떠나서 무한책임을 져야 될 것으로
저는 그렇게 보고 있습니다.

○宋在容 委員 그런 부분들도 대전시 전체 실태조사를 해야 될 필요성이 있고요.

뭐냐면 건축물도 부설주차장을 마련해 놓고서 그것을 주차장으로 사용하지 않은
곳이 상당히 많지 않습니까?

그러다 보니까 차들이 다 밖으로 나와서 불법 주정차가 되는 것이 아니겠어요.

○交通局長 車濬一 그런 부분에 대해서 위원님 좋은 지적을 해주셨습니다만 저희
가 한번 계획을 세워서 건축물 부설주차장에 대한 일제 조사계획을 세워서 그런 시
설 미비나 시설 불량으로 인해서 주차에 문제가 되는 부분에 대한 개선대책을 수립
하도록 하겠습니다.

○宋在容 委員 불법 주정차 관련해서 이것은 아주 단골메뉴 아닙니까?

계속 얘기가 나오는데 의지를 가지고 바로 잡아줬으면 좋겠는데 계속 매년 그 얘
기가 나오고 아까 비전임계약직으로 있었던 분들, 그분들도 본 위원의 생각으로는
이면도로라든가 그 부분에 단속이 구로 넘어가게 되면 그쪽하고 협의를 해서 불법
주정차 단속이 개선될 수 있도록 좀 더 필요치 않나 생각이 되는데, 구에서는 그
인원을 안 받으니까?

○交通局長 車濬一 저희가 금년도 상반기부터 그 부분 관련해서 5개 구청을 제가

직접 방문을 해서 협의를 해봤습니다.

최종적 결론은 각 구청장님들 입장이 인원은 받을 수 없다는 입장으로 정리가 되었습니다.

그래서 당사자들하고 협의를 해서 내년도 6월까지 계약을 종료하는 것으로 그렇게 마무리를 현재 지어놓고 있습니다.

○宋在容 委員 자동차 증가가, 승용차 증가는 계속 늘어나고 있네요, 그렇죠?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 우리 대전시 인구 증가하고 승용차 대수 증가하고 거의 비슷한 것 같은데?

○交通局長 車濬一 오히려 IMF 이전에는 자동차 증가율이 더 높았다고 볼 수 있습니다.

그런데 IMF 이후에 증가율이 상당히 둔화되었다가 한 2, 3년 전부터 조금 회복되는 추세에 와있습니다.

○宋在容 委員 차량 증가가 지속적으로 되기 때문에 그런 부분은 우리 시에서 미리 대처를 해서 증가되는 것에 대해서 어떠한 대책을 세워야 되는가?

앞서 가는 행정으로 해주실 것을 당부드리고요, 주요업무보고 79쪽에 보면 지능형교통체계(ITS) 2단계 사업추진 해서 시내버스 정류장 안내단말기 추가 설치, 지금 37개소를 한다는 것이죠?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 지금 안내단말기가 총 몇 개소 설치되어 있습니까?

시내버스 정류장의 총수하고 안내단말기 설치된 장소하고.

○交通局長 車濬一 시내버스 정류장은 한 1,800개소 정도 됩니다.

ITS단말기는 660개 정도 됩니다.

그래서 전체 승강장의 한 3분의 1정도를 ITS시스템을 가지고 안내를 하고 있습니다.

○宋在容 委員 지금 정류장 안내단말기가 시민들로부터 상당한 호응을 얻고 있지요?

○交通局長 車濬一 예, 호응을 받고 있습니다.

○宋在容 委員 그런데 1개소 설치하는데 예산이 한 1,500만원 정도 됩니까?

○交通局長 車濬一 위치별로 좀 차이가 있습니다만 2,500만원에서 3000만원 이 정도 들어갑니다.

○宋在容 委員 여기 설치 장소가 37개소해서 5억 2,400만원이라고 되어 있네요.

이것을 보면 한 1,500만원 정도 드는 것으로 보이는데?

○交通局長 車濬一 이중에 37개소에는 수익자부담원칙이 일부 적용되는 부분이 있습니다.

그렇기 때문에 비용이 그렇게 됩니다만 일반적으로 보면 선을 깔아야 되고 또 고

가장비를 많이 넣어야 되기 때문에 평균적으로 한 2,500만원에서 3000만원 정도.

○宋在容 委員 그러면 3억원이면?

○交通局長 車濬一 3억원이면 한 10개소 정도.

○宋在容 委員 10개소밖에 안 되나요?

○交通局長 車濬一 예.

○宋在容 委員 설치장소가 대덕테크노밸리, 노은, 교촌, 가오지구 저쪽 대덕구에는 필요없는 것인가요?

○交通局長 車濬一 뭐, 그렇지 않습니다.

○宋在容 委員 거기는 다해 줬나요?

○交通局長 車濬一 그쪽도 많이 들어가 있습니다.

구별로 들어가 있습니다만 우선 저희가 설치원칙은 몇 가지 정해서 합니다.

첫째는 많은 주민이 이용하는 정거장 그래서 아파트단지 앞이라든지 이런 지역 그리고 학교 앞이라든지 또 학생들이 주로 많이 이용하는 지역 그리고 일부 외곽지역도 넣었습니다.

왜냐하면 외곽지역에 여러 가지 그런 문제가 있기 때문에 이용객은 많지 않아도 그래도 그 중에서 이런 첨단장비가 필요하다고 하는 지역을 저희가 판단을 해서 또 각 구 의견도 듣고 해서 일부 외곽지역도 넣어놓고 있습니다.

○宋在容 委員 이런 부분은 우리 시의 재정여건상 어려운 점도 있지만 다른 예산보다도 이런 데 먼저 활용을 해서 시민들한테 서비스를 제공해 주는 데 좀더 적극적인, 시에서 해줄 필요가 있고요.

○交通局長 車濬一 참고로 위원님 조금 말씀을 드리면 5개 구를 100으로 놓고 볼 때 대덕구하고 동구가 BIT 시설비율이 대덕구가 20.2%고 동구가 21.5%입니다.

그리고 중구가 18.8%, 유성구가 12.6% 그래서 대덕구나 동구 이쪽에 비교적 많이 배치가 되어 있다는 말씀을 드리고요.

○宋在容 委員 대덕구, 동구 그쪽 구민들한테 특혜를 많이 줬구만요, 유성구는 완전히 홀대를 한거네요?

○交通局長 車濬一 그리고 이쪽 서구 지역에 한 26% 됩니다만 이것은 아까 말씀 드린 대로 수요가 많이 있는 지역 위주로 배치하고 있습니다.

그리고 유성 지역에도 지금 3차 사업 때에 다른 도시보다, 다른 지역보다는 비교적 많이 설치를 해놓고 있습니다.

○宋在容 委員 정류장 설치 됩니까?

○交通局長 車濬一 유개승강장.

○宋在容 委員 그 부분은 우리 시에서 앞으로 어느 정도 추가로 설치해야 됩니까?

○交通局長 車濬一 우선 유개승강장이 전체 1,800개 중에서 현재 한 800개 정도 그래서 한 48% 정도 되어 있습니다.

나머지 52%를 저희가 2012년까지 5개년 계획을 세워서 추진을 하겠습니다만 현실적으로 유개승강장은 제일 우선적으로 추진할 계획을 가지고 있고요.

○宋在容 委員 그러니까 유개승강장이 먼저 설치가 되어야 이런 BIT가 들어갈 수 있습니까?

○交通局長 車濬一 예.

○宋在容 委員 유개승강장은 1개소 설치하는 데 한 1,000만원 든다고 했지요?

○交通局長 車濬一 한 1,000만원에서 1,200만원 정도 들어갑니다.

○宋在容 委員 내년 예산은 얼마나 계상되었습니까?

○交通局長 車濬一 내년도 본예산에 한 4억원 정도 반영을 했고요, 추경에 한 4억원 정도 할 요량으로 준비를 하고 있습니다.

그래서 전체 8억원 정도 가지면 한 20개소 정도 할 수 있고 그 다음에 대형백화점이나 대형병원, 매점 이런 앞에 있는 승강장은 민자를 유치해서 그 업소로 하여금 일정 광고도 하고 평소에 관리도 할 수 있도록 민자유치계획도 가지고 있습니다.

○宋在容 委員 유개승강장 설치하는 몇 년 계획을 세울 것이 아니라 시급하게 설치를 해야 될 사항이니까, 바로 그런 것이 시민들한테 편의를 제공해주는 것이 아니겠어요?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 그런 예산은 먼저 반영할 수 있도록 해주시고 거기에 어려운 점이 있으면 의회하고 서로 협의를 해서 예산이 확보되도록 노력해드릴 테니까 몇 개년 계획을 세우지 말고 빠른 시일 내에 그것이 조속히 해결될 수 있도록 해주시기 바랍니다.

○交通局長 車濬一 예, 참고로 조금 보고를 드리면 현재 유개승강장 해야 될 곳이 940개소 정도 됩니다.

내년도에 우리 시와 구청과 예산투자를 해서 하는 부분 그리고 일부는 아까 말씀드린 공모해서 하는 부분 총 합해서 한 250개 정도는 내년도에 저희가 할 계획으로 있고요.

그래서 비용이 많이 들어가고 단순 이것만 하는 것이 아니기 때문에 2011년까지 계획을 세워서 연차별로 추진하도록 그렇게 계획이 되고 있습니다.

○宋在容 委員 그리고 내년도 예산에 차선도색 예산은 많이 세워놓았나요?

○交通局長 車濬一 금년도도 12억원입니다만 내년도도 우선 12억원을 본예산에 반영해놓고 있습니다.

○宋在容 委員 그런데 지금 다니다 보면 차선 도색된 것이 퇴색되어서 운전자가 밤길 운전할 때 상당히 애로가 있는데 차선도색이 퇴색됨으로 해서 교통사고 유발이 상당한 비중을 차지하고 있거든요, 그것 알고 계십니까?

○交通局長 車濬一 예, 알고 있습니다.

그래서 저희가 작년에도 그 문제 때문에 서울시나 다른 도시 사례를 많이 파악

도 해보고 해서 위원님들께 보고도 드리고 했었습니다만 서울시의 경우는 도색주기를 1년에 한 번씩 하는 것으로 운영을 하고 있습니다.

그래서 연간 한 150억원 정도의 예산으로 하고 있는데 저희는 현재 3년에 한 번씩 하다보니까 상당히 퇴색이 많이 있고 또 매년 작년까지만 해도 연간 한 10억원을 못 넘겼습니다, 작년에 한 9억원 정도 하다가 금년에 12억원 확보를 해주셨습니다만 앞으로 저희가 조금 더 신경을 써서 예산을 더 확보해서 도색이 잘 되도록 하겠습니다.

○宋在容 委員 차선 도색에 관심을 갖고 차선 도색이 퇴색됨으로 인해서 미치는 영향이 우리가 일반적으로 못 느낍니다만 교통사고 당하는 자라든가 사고를 낸 사람 측에서 보면 보통 안타까운 것이 아니에요.

교통사고를 상당 부분 줄일 수 있거든요.

그것 유념해 주시기 바랍니다.

○交通局長 車濬一 우리 시도 저희가 분석해서 추진하고 있습니다만 지금 위원님 지적하시는 대로 궤도에 올라가려면 연간 24억원 정도 예산확보가 되어야 정상적으로 갈 수 있다고 보고 있습니다만 그런 부분 저희도 감안해서 추진하도록 하겠습니다.

○宋在容 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 송재용 위원님 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

행정사무감사자료 166쪽 봐주시기 바랍니다.

여기를 보시면 도시철도 비운행지역 대중교통대책에 대해서 설명한 사항을 볼 수 있습니다.

우선 현안사항에서 도시철도가 통과하지 않는 지역 이 지역에 상대적 박탈감이 있다, 향후 노선개편 시에 합리적인 반영이 필요하다 일단 업무과약을 하고 계신 것으로 알고 있습니다.

또 향후 추진계획에 보면 교통수요를 보다 철저히 조사하고 분석해서 수요예측에 노선안 마련에 최선을 다한다는 얘기가 있지요.

현재 도시철도 2호선 문제가 어떻게 진행되고 있나 먼저 답변 듣고 질의하겠습니다.

○交通局長 車濬一 우리 시의 대중교통체계구축용역을 현재 진행하고 있습니다.

그 용역이 금년 말쯤 해서.

○沈俊洪 委員 금년 말입니까, 11월 말입니까?

○交通局長 車濬一 저희가 보기에 당겨서라도 11월 말로 추진해보려고 하고 있습니다만 대전발전연구원에서 용역을 현재 하고 있습니다.

그래서 용역결과가 나와야 보고를 드릴 수 있겠습니다만 현재 연구진과 우리 시 입장은 지금 위원님 말씀하시는 소외 부분 이런 것이 해소될 수 있도록 가급적이면 해야 된다는 기본적인 원칙은 가지고 있습니다.

그런데 다만 2호선 문제는 우리 시 독자적인 재정으로만 하는 것이 아니고 정부의 70% 정도의 재정지원을 받아야 하기 때문에 정부가 실시하고 있는 예비타당성 조사에 상당한 B/C분석에서 1 이상의 성과가 나와야 가능하기 때문에 그런 부분에서 저희가 상당히 안타깝게 생각하고 있습니다.

그래서 앞으로 금년 말쯤 해서 최종 용역결과가 나와야 정확히 답변드릴 수 있겠습니다.

다만 현재 그런 여러 가지 문제점을 인식하고 용역과정에서 가능한 요소들은 반영할 수 있도록 추진하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그 점에 대해서는 본 위원도 동감합니다.

동감하지만 우리가 먼저 중앙정부로부터 2호선, 경제성 논리에 의해서 부적격판정을 받았지 않습니까?

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

○沈俊洪 委員 예비타당성 조사를 실시하는 과정에서도 그 문제에 상당히 관심이 집중되는 것으로 알고 있습니다.

그렇다면 본 위원이 얘기하는 수익성, 경제성 이런 문제가 그 지역의 인구밀도를 평가하는 것인지 아니면 인구분포도만 가지고 경제성을 분석한다든지 이렇게 하는 것인지 아니면 교통수요유동인구를 포함하는 그런 집계를 가지고 분석하는 것인지 거기에 대해서 우선 답변해 주시기 바랍니다.

○交通局長 車濬一 수요조사는 매우 기술적인 부분이라서 제가 여기에서 구체적으로 답변올리기는 어렵습니다만 전문가의 연구용역에 들어가 있기 때문에 구체적인 답변은 어렵습니다만 저희가 파악하기는 현재 유동인구라든지 거주인구 이런 것은 다 포함되는 것으로 알고 있습니다.

다만 앞으로 개발될 계획에 관해서 어떻게 어느 시점을 정해서 포함하느냐의 여부는 기획예산처의 B/C분석 예비타당성 지침을 보면 수요를 추정할 경우에 개발계획이 확정된 계획에 대해서만 반영하도록 되어 있습니다.

그래서 이런 지침을 적용한다고 하면 지금 대덕구에서 몇 가지 주장을 하고 있습니다만.

○沈俊洪 委員 알겠습니다.

그 문제에 대해서는 저도 자세히 설명을 들었기 때문에 알겠습니다만 도시철도 1호선을 개발할 때도 그런 개발계획이나 수요를 추정해서 했던 사항은 아니잖아요.

현 시점에 있었을 때 이루어진 사항이라고 본 위원은 판단할 수밖에 없고, 물론 지금 그 논리도 상당히 긍정합니다.

긍정하는데 그런 내용들을 용역을 발주하는 분들이 어떤 측면에서 용역을 하는지는 모르겠습니다만 여러 가지 다양한 것을 하겠지요.

현재 쪽으로 볼 때는 우리가 이용자를 추측하지 않을 수 없어요, 수요자를.

도시철도를 이용하는 사람들을 우선으로 생각해야 하는 것 아니겠습니까?

○**交通局長 車瀧一** 그렇습니다.

○**沈俊洪 委員** 그렇다면 현재 대전광역시로 봤을 때는 통학이라든지 통근 외에 주로 학생들을 위한 통학, 직장인들 통근, 문화시설을 이용하는 교통수단으로 사용되는 것인데 제일 중요하게 생각하는 것은 통학, 통근 수요인데 그런 것도 상당히 근거를 두어야 되지 않겠느냐, 그런 것을 두었을 때 과연 학교가 어느 위치에 배치되어 있고 산업단지가 어디에 배치되어 있고 하는 것도 실수요자들을 거기 자료에 담아주어야 하는데 전혀 그런 내용을 발견할 수 없다는 얘기입니다.

해서 용역결과를 할 때 분명히 이런 내용들도 거기에 문제점으로 지적돼서 참고되어야 하는데 그런 내용을 담고 있습니까, 이번에?

○**交通局長 車瀧一** 위원님 지적해주시는 부분은 이미 연구자가 충분히 알고 있다고 보고 있습니다.

왜 그러나 하면 이미 위원님께서 여러 번 말씀이 있으셨고 대덕구에서도 건의가 있었기 때문에 그런 부분은 연구자에게 이미 통보해서 의견이 반영되도록 하고 있습니다만 다만 이렇게 해서 수요를 예측해서 추정하더라도 기획예산처에 올라가면 이 타당성분석에 대한 확인분석을 다시 합니다, 그쪽에서.

그런 경우에 과연 그것을 통과시킬 수 있겠는가 하는 그런 여러 가지 문제가 있기 때문에 저희가 여러 가지 어려움을 갖고 있습니다만 그런 부분에 대해서도 연구자와 충분히 서로 교감될 수 있도록 노력하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 저는 이렇게도 생각해봐요.

대전발전연구원에서 연구진들이 따로 자료를 분석할 수도 있고 하는 과정이지만 진짜 전문가는 실수요자들입니다.

교통을 이용할 수 있는 사람들이 진짜 전문가이지, 그 사람들이 논리나 이론을 갖고 설계를 하는 쪽에서는 더 전문가일지 모르지만 교통수단을 이용하는 사람들이 전문가지 누가 전문가겠어요?

그러면 필요로 하는 사람들이 어느 지역에 어디 있다는 것을 행정 쪽에서 분석을 해야 하는 것 아니겠어요?

막연히 그쪽의 의견만 듣고서, 막연한 것은 아니겠지만, 그쪽 의견만 100% 수용한다고 해서 과연 되겠느냐, 그런 측면은 어떻게 생각하세요?

○**交通局長 車瀧一** 위원님 말씀 저희는 이해를 다 하고 있습니다.

이런 수요를 측정할 때는 그분들도 현장에 상당한 현지성을 확보하기 위해서 출발지와 도착지 즉, O/D조사를 일일이 해야 합니다.

그렇게 해서 노선별로 해서 또 시간대별로 전부 해서 수요를 측정하고 있기 때문에 위원님께서 그동안 말씀해주신 부분에 대해서는 저희가 연구기관에 충분히 의사 전달을 해서 반영될 수 있도록 노력하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 지난번 대덕구의회 이세형 의원 외 9인이 대중교통체계구축계획 개선촉구결의안이 아마 시에 접수된 것으로 알고 있습니다.

○**交通局長 車瀧一** 그렇습니다.

○**沈俊洪 委員** 이 문제는 지금 어떻게 진행되고 있고, 또 한 가지 제가 제169회 임시회 때 5분 자유발언을 했지요.

그 내용이 어떻게 진행되고 있습니까?

용역을 담당하는 대전발전연구원에 전달됐나요?

○**交通局長 車瀧一** 예, 전달됐습니다.

우선 지금 말씀하신 민원 문제는 제기된 내용이 위원님께서 지적하시는 바와 유사한 내용들입니다.

그래서 도시철도 2호선 용역하는 경우에 대덕구 신탄진 쪽으로 바로 들어올 수 있도록 해달라는 내용이기 때문에 그런 부분에 대해서 용역기관에 의사전달을 충분히 저희가 했다는 보고를 드리고, 지난번 본회의장에서 위원님께서 5분 발언 하신 말씀에 대해서도 맥락을 같이 하고 있기 때문에 정책을 입안하는 교통국이나 연구하고 있는 대전발전연구원 측에도 그 뜻을 분명히 저희가 전달했다는 말씀을 드리고요, 아울러 지난번 위원님께서 5분 발언이나 이런 내용이 상당히 중요한 부분들이기 때문에 이와 관련해서 대한교통학회에 저희가 설명할 기회가 있어서 그 기회에 설명했다는 말씀을 드립니다.

또한 이와 관련해서 철도대학에서도 컨소시엄으로 해서 일부 연구에 참여하고 있기 때문에 거기 연구자에게도 의사를 충분히 전달해놓고 있고 그분들도 그런 필요성에 대해서 충분히 공감하고 있습니다.

다만 그것을 조사하는 기법이나 여러 가지가 교통공학적으로 이루어져야 하기 때문에 그런 공식에 대입해서 했을 경우에 과연 그만큼 기획예산처에 가서 통과될 만한 수요가 나올 수 있는가 하는 고민을 안고 있습니다.

그래서 그런 부분에 대해서는 앞으로 추진사항을 수시로 위원님께 보고드리면서 진행되도록 하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 참고해주시고요, 현재 대덕구 주민들이 상당히 많이 속상해하고 있는 사항을 아마 피부로 느끼실 것입니다.

저도 출퇴근하면서 현수막에 나무끼는 그 자체를 스스로 감정을 억제하지 못하는 부분도 있는데 우리가 중앙정부를 상대로 해서 자기부상열차 시범노선 유치실패를 했지요.

또 어제 로봇랜드 유치도 실패함에 따라서 우리 시민들이 당혹감과 많은 실망과 허탈감에 빠져 있습니다.

따라서 박성효 시장께서 긴급 기자회견도 가지는 이런 행동을 취하는 것을 봤을 때 그런 내용을 비교해서는 안되지만 대덕구 주민들이 바로 도시철도 2호선 문제를 갖고 중앙정부를 상대로 하는 것은 아니지만 대전광역시를 상대로 해서 의견을 주었을 때 이게 현실로 다가오지 못했을 때의 실망감이나 허탈감, 그런 것들도 우리가 중앙정부를 상대로 하는 내용이나 지자체에서 광역단체를 상대로 하는 내용이나

일맥상통하는 부분들이 있습니다.

그런 것을 비교한다고 볼 때는 상당히 한번 더 관심을 가져야 할 사항이라고 생각되고, 또 한 가지 도시철도 2호선 건설 외에는 대덕구에서는 받아주지 않겠다는 강격대책을 세우고 있는 것 같은데 그에 대한 대책이 있으신가요?

○**交通局長 車濬一** 도시철도 외의 다른 BRT라든지 이런 부분에 대해서는 받아들이지 않겠다는 의사는 충분히 저희가 파악해서 알고 있습니다.

다만 그런 여러 가지 문제는 상당히 전문가적 판단과 연구가 필요한 부분이기 때문에 그런 현지의 의견이 있다고 하는 것을 충분히 저희가 이해하고 연구기관에도 그런 의사를 통보해놓고 있습니다만 그 결과는 앞으로 좀더 지켜봐야 할 것으로 생각되고 있습니다.

한 가지 부연해서 보고말씀을 드릴 것은 대덕구 심준홍 위원님을 비롯한 여러 주민들께서 2호선과 관련해서 많은 고민을 하고 계시다는 것에 대해서 박성호 시장께서도 상당한 부분 공감하면서 노력해서 방안을 찾아보자는 여러 가지 저한테 지시를 해주셨다는 말씀을 드립니다.

○**沈俊洪 委員** 덧붙여서 한 말씀드리고 싶은 것은 대덕구 주민들 의견 속에서도 용역의 분석자료에 충분히 검토될 수 있는 사항들이 있을 것이라고 봅니다, 필요주장을 위해서 여러 가지로 나름대로 연구했기 때문이에요.

그런 의견들을 담기 위한 대덕구민 설명회라든지 이런 것을 능동적으로 대처해서 그분들과 서로가 신뢰하면서 소기의 목적을 달성할 수 있는 방법으로 이끌어주기를 희망하면서 질의를 마치겠습니다.

○**交通局長 車濬一** 좋은 제안을 해주셨습니다.

그래서 저희도 생각하고 있습니다만 연구기관과 합동으로 해서 필요하다고 하면 대덕구를 직접 방문하든지 구민을 상대로 해서 연구가 어떻게 진행되고 있고 결과는 수요분석은 어떻게 하고 있는지 이런 것을 소상히 설명드리고 의견도 청취하는 기회를 갖도록 하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 이 문제는 이것으로 질의를 마치겠습니다.

○**委員長 全炳培** 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 효율적인 감사를 위해 잠시 감사를 중지코자 합니다.

감사중지를 선언합니다.

(14시 56분 감사중지)

(15시 16분 감사계속)

○**委員長 全炳培** 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

김재경 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○**金載京 委員** 김재경 위원입니다.

송재용 위원께서 질의한 내용 한 가지만 우선 보충질의드리고 몇 가지 사안에 대해서 질의드리겠습니다.

불법 주정차 단속업무에 대해서, 보통 「도로교통법 시행령」 제86조인가요?

○交通局長 車濬一 예.

○金載京 委員 각 구청장의 업무가 이관되는 거요.

○交通局長 車濬一 행정위임 및 위탁에 관한 규정에 정해져 있습니다.

○金載京 委員 그랬을 때 교통단속원들에 대한 위임까지도 권고할 수 있는 입장은 안 됩니까?

○交通局長 車濬一 우리 시에 있는 비전임계약직 말씀이시지요?

○金載京 委員 예.

○交通局長 車濬一 그 문제를 가급적이면 고용승계가 되도록 하려고 금년 상반기에 많은 노력을 해왔습니다.

여러 번 실무적인 협의를 하고 제가 직접 5개 구청장을 방문해서 고용이 승계되도록 권고하고, 그렇다고 해서 전원은 아니더라도 구청의 실정에 따라서 몇 명이라도 해달라고 권고말씀을 드렸습시다만 업무는 당연히 구청에서 해야 하는 게 맞지만 인력은 승계할 수 없다는 것이 5개 구청장의 공통된 의견이었습니다.

○金載京 委員 구청장 의지에 따라서 승계할 수 있고 안 할 수 있는 권한은 거기에 있는가 보지요?

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

○金載京 委員 아쉬운데, 그렇다고 우리가 구청장의 권한에 대해서 업무에 대한 것을 지시 내지는 권고할 수는 없는 것 아닙니까?

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

그 당시에 인건비 문제도 저희가 지원할 테니까 승계해 달라는 요구를 했습시다만 반영되지 않았습시다.

○金載京 委員 2006년도 행정사무감사 때 지적된 사항들, 현재 추진중인 것들, 완료된 것은 어떤가 간단하게 짚고 넘어가겠습니다.

2007년 10월 12일 대전일보 보도에 의하면, 중고생들 상대로 질의를 했네요.

거의 64%가 자전거 타고 등하교할 의사가 없다, 그 내용 아십니까?

○交通局長 車濬一 예, 알고 있습니다.

○金載京 委員 원인이 어디에 있다고 보십니까?

○交通局長 車濬一 원인이 학부모들 생각에는 현재 자전거를 타고 자녀들이 나가면 우선 위험하다고 생각을 가지고 있는 것이 큰 원인입니다.

그래서 부모들이 자전거 타고 나가는 것을 꺼리기 때문에 학생들도 그런 인식이 상당히 팽배해있고 두 번째는 학교에서도 학교 선생님들이 담임선생님이나 교장선생님이 자전거 타고 오는 것을 꺼리는 학교가 있습니다, 전체 다 그런 것은 아닙니다.

또 어느 일부 학교는 교장선생님이 나서서 전교생 90% 이상을 자기가 재직하는 동안 자전거 타고 통학하도록 하겠다는 학교가 있는가 하면 어느 학교에서는 교장선생님이 타고 나오는 것을 흔쾌히 바라지 않는 경우가 있습니다.

그래서 그런 여러 가지 요인에 의해서 결과가 나오는 것으로 보고 있고요, 세 번째는 현실적으로 나가보면 위험한 부분도 없지 않아 많이 있습니다, 자전거 타고 현장에 나가보면.

특히 차량과 교행하는 지점이라든지 또 단절되는 구간이라든지 이런 구간들이 아직도 있기 때문에 그런 서너 가지 요인에 의해서 학생들이 자전거 타는 것을 기피하는 현상이라고 보겠습니다.

○**金載京 委員** 국장의 답변 중에는 부모의 염려, 학교장이나 선생님들의 안전성 문제, 그런데 시의 도로여건에 의한 부족 얘기를 처음에 안 하시네요.

○**交通局長 車濬一** 마지막에 제가 말씀드렸듯이 타고 나가면 여러 가지 불편한 점도 있고 하다는 말씀을 드렸습니다.

○**金載京 委員** 작년 업무보고 때 교통국 직원들 자전거로 출퇴근하시는 분들 있느냐고 손들라고 했더니, 지금도 교통국 직원 중에 자전거 타고 다니시는 분들 계시나요?

한번 손들어보세요.

더 많아졌네요.

저분들 분명히 제가 인사고과에 반영하라고 했는데 반영하셨나 모르겠습니다.

확실하게 챙겨주세요.

○**交通局長 車濬一** 금년 말에 제가 확실하게 챙기겠습니다.

○**金載京 委員** 자전거 타기 활성화, 거기가 기성중학교입니다, 교장선생님은 조락연 선생님이고 학교장의 결연한 의지로 인해서 전 학생들에게 자전거를 보급했고 보호장구를 착용하는 조건하에 부모들이 승낙했고 지금도 제가 고향입니다만 전교생이 자전거로 통학하고 있습니다.

활성화가 잘 되고 있고, 다만 아쉬운 점이 도로의 여건상 아직도 거기는 열악한 지역이고 전용도로가 전혀 없습니다.

그럼에도 불구하고 의지 하나가 아이들의 건강과 자전거 보급 활성화에 기여하고 있다, 그래서 그 한 학교의 모델을 토대로 해서 벤치마킹할 수 있도록 타 학교가, 중고등학교 아이들 선호도가 이런 식으로 나오면 이 사람들이 과연 학교를 졸업하고 대학생 되고 성인 됐을 때 자전거를 활용하겠어요?

그래서 저는 자전거 활성화에 대한 문화도 자전거 문화를 정립할 필요가 있다, 그래서 학생들 아이들이 교복 입고 치마를 입고도 자전거를 타는 것이 전혀 문제가 되지 않는, 가까운 일본의 문화를 자전거를 보급하기 위해서는 접목시키는 것이 필요하다, 그래서 문화조성도 주문한 적이 있고요.

자전거도로를 우리가, 그렇다고 인위적인 일반도로에 자전거도로를, 현실성 없는

그런 자전거 정책은 지양하더라도 우리가 기이 자전거를 활성화시키기 위해서라면 여기에 관심을 가질 필요가 있습니다.

○**交通局長 車濬一** 그렇습니다.

○**金載京 委員** 그래서 중단하지 마시고, 의지를 가지고 또 아이들에게 다음에 설문조사했을 때 이 퍼센티지보다는 줄 수 있는 그런 교통정책을 펴기를 부탁드립니다.

업무보고내용 중에 제가 칭찬하고 싶은 것이 나름대로 의회에서 건의한 내용들, 도로과는 별곡길 확장도 분명히 계속사업으로 넣어서 보고했고 교통정책과에서는 이런 식으로 고령운전자 표지판, 그리고 초보표지판 탄력적으로 운영하겠다는 것에 대해서는 칭찬해주고 싶습니다.

언론내용 하나가 2007년 10월 11일 중도일보 5면에 났는데 택시회사 기사들이 명절상여금을 횡령했다고 검찰에 고소장을 제출했어요.

어떻게 된 것입니까?

○**交通局長 車濬一** 우리 관내에 제일운수라고 하는 택시업체가 있습니다만 부가세를 분기별로 1년에 네 번 자진납부하도록 되어있습니다.

부가세 중에 50%는 되돌려 받아서 운전자들의 후생복지비용으로 사용하도록 되어있습니다.

그런데 제일운수가 1년치 전체 부가세 5,800만원 중에 50%를 감면받으면 2,900만원이 됩니다.

2,900만원 중에 운전자 후생복지비용으로 명절 때나 이런 때 쓰도록 되어있는데 그 비용을 쓰지 않았던 것입니다.

그래서 이것은 현재 수사기관에서 수사를 하고 있다는 보고말씀을 드립니다.

○**金載京 委員** 아직 완결된 것은 아니지요?

○**交通局長 車濬一** 예, 아닙니다.

○**金載京 委員** 차후에 택시업체도 사후약방문이 되지 않도록 관리 감독, 브랜드택시가 곧 도입되지 않습니까?

시에서는 전담 마크맨이 택시업체 관리를 할 수 있도록, 경각심을 두어야만 도덕적 해이가 발생 안 되거든요.

그런 것을 당부하고 싶고요.

개인적인 질의를 국장께 질의를 드리겠는데 둔산동 타임월드사거리 있지 않습니까?

거기에 인위적으로 도로 중앙에 나무를 심었더라고요.

가보셨어요?

○**交通局長 車濬一** 예.

○**金載京 委員** 나무의 수종 또한 병충해에도 강하고, 제가 좋아하는 나무인데 느티나무를 심었는데 과연 거기 도로 교통흐름이 원활하겠어요?

두 번째는 이 나무가 20년 뒤에는 여러 가지 번창해지니까 옮겨 심어야 되지 않겠습니까?

○**交通局長 車濬一** 나무는 물론 심은 지가 오래 되면 자꾸 크기 때문에 여러 가지 그런 점이 있습니다만 특히 가로수의 경우는 수형관리를 하도록 되어있습니다.

그래서 매년, 오늘도 그런 문제가 거론됐습니다만 전문가들이 모여서 가로수의 수형을 어떻게 바로잡아주고 지금 지적하신 대로 특히 중앙차선의 심은 나무의 경우에 어떻게 관리할 것인가의 부분에 대해서는 앞으로 녹지국에서 상당한 부분 관심을 가지고 관리하도록 추진하고 있습니다.

○**金載京 委員** 나무를 심는 것은 찬성하는데 교통의 흐름을 저해하는 요인이 발생하는 나무심기라면 이것은 우리가 정책적으로 지양할 필요가 있다, 그리고 나무 심을 때 왜 건의를 못했을까요, 반대의견을?

○**交通局長 車濬一** 어떤…….

○**金載京 委員** 도로의 교통흐름이 저하되니까 이 장소는 적절치 않다는 반대의견을 왜 내지 않았을까요?

○**交通局長 車濬一** 거기는 사전에 저희와 협의했습니다만 어차피 심은 지역은 중앙보호구역이 분리된 지역이 있었습니다.

있던 곳을 나무를 심을 수 있도록 중앙분리대를 설치한 부분이기 때문에 그동안 안전구역으로 되어 있던 지역에 나무를 심을 수 있도록 정리해서 심은 것뿐입니다.

오히려 분리대를 해놓음으로써 교통흐름이 잘될 것으로 보고 있고 그 경우에도 대전지방경찰청과도 협조해서 분리대를 설치했습니다.

○**金載京 委員** 시청 남문광장 앞 도로 선형을 보라매공원 뒤쪽으로 돌려서 편도 1차선, 왕복 2차선으로 한하는데 그 정책은 어떻게 생각하세요?

○**交通局長 車濬一** 아직 정해진 것은 없습니다만 실무적인 검토는…….

○**金載京 委員** 아니 정해진 게 없는 게 아니고 이미 도시계획심의위원회 교통영향평가는 거의 통과되는 것으로 알고 있어요.

○**交通局長 車濬一** 도시건설방재국에서 검토하고 있습니다만 저희가 교통차원에서 접근해보면 거기에 통과하는 교통량들이 우회통과할 수 있는 인접 접근도로는 매우 양호합니다.

그래서 현재 통과하는 있는 도로교통을 우회로 배치했을 때의 불편한 점과 거기를 녹지대로 공간을 확보해서 시민들에게 이용할 수 있도록 개방하는 것과 두 가지를 형량 비교했을 때 어느 것이 더 시민들에게 유익하나 이런 것을 볼 때 거기는 교통량을 우회처리하기가 상당히 좋다고 합니다, 전문가들 의견도.

그래서 우회처리를 하는 것이 바람직하다는 의견이 나와 있습니다.

○**金載京 委員** 그런데 교통전문가 중의 한 사람인 한밭대학교 김모 교수의 얘기로는 부정적으로 얘기하더군요.

○**交通局長 車濬一** 김 교수님, 제가 어느 분인지 알겠습니다만 처음에 저희가 자

문을 받고 할 때 그 지역에 우회처리하는 것은 큰 문제가 없다 그렇게 의견을 낸 바가 있습니다.

다만 그것을 시차를 두어서 시민들에게 충분한 홍보가 필요하고 한꺼번에 막는 것보다는 시차를 두고 하는 것이 좋겠다는 의견을 그 당시에.

○金載京 委員 아니면 일방통행을 해야 하지 않겠습니까?

○交通局長 車濬一 예, 그런 의견도 있었습니다.

○金載京 委員 저는 그런 의견을 개진했는데 편도 1차선에 왕복 2차선으로 한다는 것은 나중에 민원이 엄청나게 생길 것 같은데, 당하는 사람은 우리 교통국 직원들만 당하는 게 아닌지 모르겠어요.

○交通局長 車濬一 그래서 그 문제도 위원님 지적하신 그런 부분 때문에 사전에 충분한.

○金載京 委員 홍보 내지 계도를 해야 되겠고.

○交通局長 車濬一 예, 홍보나 계도 이런 것이 필요하고.

○金載京 委員 있었던 도로가 갑자기 없어지면, 그것도 왕복 6차선 도로인데.

○交通局長 車濬一 그래서 그런 염려되는 부분은 충분히 사전에 논의가 있었습니다.

그래서 거기에 대한 대책을 한 후에 사업을 시행하도록 할 계획으로 있습니다.

○金載京 委員 마지막으로 하나만 더 묻겠습니다.

화물차 차고지 증명제도가 실행되고 있지요?

○交通局長 車濬一 예, 되고 있습니다.

○金載京 委員 얼마나 실효성이 있는 것 같아요?

○交通局長 車濬一 지금 그 제도는 이렇게 보고 말씀드리기가 저희도 안타깝습니다만 그 제도 자체에 상당한 허점이 있습니다.

우선 그 제도를 말씀드리면 대전시에 차적지를 둔 사업자가 인근의 논산이나 공주나 금산에 차고지를 확보해 놓고 차고지 등록을 해도 수리를 할 수 있도록 규정이 되어 있습니다.

그러면 현실적으로 화물차를 가진 분이 공주나 논산에 차고지를 하나 해놓고 아침저녁으로 거기에다 차를 대놓고 그분이 출퇴근하면서 그 차고지를 이용할 수 있는가 그래서 그 제도 자체는 잘못되었다고 제가 알기도 여러 번 총리실의 제도개선팀에 정책건의를 한 바가 있습니다.

그래서 건설교통부에서 상당히 심도있게 법을 개정하려고 실무적인 검토를 하고 있는 것으로 알고 있습니다만 그것은 상당히 문제가 있기 때문에 중앙정부 차원에서 「화물자동차 운수사업법」에 대한 개정이 필요하다는 보고를 드리겠습니다.

○金載京 委員 본 위원도 같은 인식을 하는데 불합리한 요소들이 너무나 많이 도출되고 있어요.

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

○金載京 委員 그리고 오히려 주택가 인근지역에 대형화물차들이 밤마다 불법주

차를 하고 있기 때문에 또 다른 교통사고를 유발시키고 있고 지역주민들의 민원이 제기되고 있습니다.

그래서 이런 점만큼은 강력하게 우리 교통국에서 주도적으로 건의를 하도록, 개정시키도록 도와주십시오.

○**交通局長 車濬一** 예, 불법 주정차와 관련해서 상당히 우리 교통국에서 많은 관계자분들 회의를 소집하고 합니다만 특히 화물차 주차 문제는 지금 위원님 지적해주신대로 제도의 허점이 많이 있기 때문에 위험물을 적재하고 주택가에 와서 밤을 샌다든가 하는 경우는 상당한 위험성이 있습니다.

그래서 그런 부분에 대해서 저희가 화물업체하고 협의를 해서 가장 안전한 지대에 주차를 하든가 아니면 위험지역을 피해서 하든가 이런 여러 가지 협조요청을 해 놓고 있습니다.

따라서 공영차고지도 각 구별로 한 개씩 해서 5개 지역에 할 계획을 추진하고 있습니다만 위원님 지적해주신 대로 그런 부분 저희가 앞으로 신경을 써서 철저히 추진해 나가도록 하겠습니다.

○**金載京 委員** 예, 이상입니다.

○**委員長 全炳培** 김재경 위원님 수고하셨습니다.

박수범 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**朴壽範 委員** 박수범 위원입니다.

좀 전에 존경하는 김재경 위원님 질의에 보충을 먼저 하고서 다음 질의로 넘어가겠습니다.

시청 앞 남문광장 녹지조성과 관련해서 교통영향평가 쪽만 교통국에서는 해당하는 것이죠?

○**交通局長 車濬一** 우선 직접적인 관련은 교통영향평가 부분에 관련이 되고요, 전반적인 것은 저희도 의견을 많이 개진하고 있습니다.

○**朴壽範 委員** 그렇다면 우리 국장께서 아까 답변하실 때 그 도로를 존치하는 것과 우회하는 것, 어떤 것의 가치가 더 있느냐 이것에 대한 말씀을 하셨어요.

그것 외에 또 다른 변수는 없을까요?

○**交通局長 車濬一** 그 외에 비용 문제라든지 이런 부분이 있을 수가 있고요 또 사업시기 문제도 있을 수 있고 그렇습니다만 그런 부분들은 소관 부서에서 적절히 검토를 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**朴壽範 委員** 우리 둔산지역이 녹지대를 형성한다든지 또는 도시계획이 대체적으로 잘됐다고 생각을 하고 있는 것이 아닙니까, 우리 시에서?

○**交通局長 車濬一** 예.

○**朴壽範 委員** 그런데 개략적으로 한 400억원 정도 거기 들은 것이죠, 예산이?

어느 정도 드나요?

○**交通局長 車濬一** 비용 부분은 죄송합니다만 제가 지금 파악을 못 하고 있습니다.

○朴壽範 委員 우리 대전시에서 그렇게 투자할 곳이 없어서 그것을 녹지대로 만드느니 상당히 부정적입니다, 첫째는.

원도심이라든지 또는 소외된 지역의 개발도 여러 가지가 밀려있는 데도 불구하고 겨우, 본 위원은 단도직입적으로 얘기를 해서 남문광장 뜯어내고 거기에다 잔디 깎다고 해서 과연 대전시에 뭐가 달라지나?

시장의 마인드가 잘못된 것이 아니냐 이 생각입니다.

이것은 내일 도시건설방재국하고 다시 한 번 얘기를 하겠지만 이런 부분에 있어서 우리 시민의 정서를 제대로 알아야 합니다.

과연 지금 이 시점에서 진짜 꼭 필요한 사업인지 그것을 재검토해봐야 돼요.

녹지조성하면 좋죠, 전 도로 다 막고 녹지조성하고 걸어다니면 그것보다 더 좋은 것이 뭐가 있습니까?

교통도 다 해결될 테고 유가 올라가도 아무 관계없을 것이고, 그런 발상 자체가 상당히 부정적이다 하는 것을 우선 말씀을 드리고 주관부서가 아니기 때문에 그 정도만 언급하고 말겠습니다.

우리가 이번에 행정사무감사를 하면서 시민제보를 받고 있습니다.

그 중에 하나가 택시유가보조금 문제입니다.

문제점으로 밝혀진 부분은 언론을 통해서도 나왔고, 잘 알고 계시리라고 생각이 됩니다.

개인택시하고 회사택시 다 유가보조금을 지급해 주는 것이죠?

○交通局長 車濬一 그렇습니다.

○朴壽範 委員 서구 월평동에 사는 회사택시기사가 시민제보를 한 것입니다.

간략하게 약간만 언급을 하겠습니다.

“제가 하고자 하는 말은 어려운 환경 속에도 열심히 일을 해도 생활이 어려운데 회사가 정부에서 보조해주는 유가보조금을 정상적으로 환불해 주지 않아 담당부서에 자료요청을 했더니 본인이 원하는 자료가 안 나왔다.” 그런 취지이고 구체적으로는 어느 과가 지칭이 되기 때문에 본 위원이 더 이상 말씀은 안 드리겠습니다.

그런데 여기에서 문제는 물론 개인정보 때문에 그렇겠죠.

차량번호와 기타 사항을 지워서 해줬다하는 것인데 그것은 개인정보보호 차원에서 이해가 됩니다.

○交通局長 車濬一 예, 그렇습니다.

개인정보보호 차원입니다.

○朴壽範 委員 그것은 어찌되었든 정보를 공개해 줬었는데 본인이 정확한 자료가 되지 않았다 하는 취지고 근본적인 문제는 자료가 분실이 됐건 어찌되었건 유가보조금 환불이 제대로 안 되었다 하는 그런 취지입니다.

○交通局長 車濬一 예.

○朴壽範 委員 그 다음에 개인택시유가보조금에 대해서 지난 번 언론보도와 관련

해서 29개월 동안 유가 보조금 지급이 안 되었다 하는 얘기입니다.

뭐 현황과악은 다 되어 있지요?

○**交通局長 車瀧一** 예, 그렇습니다.

○**朴壽範 委員** 그래서 뒤늦게 지급을 한다고 해서 공고문도 붙여놓고, 미수령자가 422명이라는 것이고, 이것에 대해서 지금 어떻게 처리를 하고 있습니까?

○**交通局長 車瀧一** 우선 그 전말을 보고를 드리면 2002년 10월부터 2005년 2월까지 개인택시 유가보조금을 우리 시에서 조합으로 일괄 지급을 했습니다.

그러면 조합은 비용을 받아서 개인택시 개인별로 지급해야 마땅한 데도 불구하고 개인택시를 양도했다든가 또 조합에 가입하지 않았다든가 이런 분들 422건에 대해서 지급을 하지 않은 것이 9,630여 만원이 됩니다.

그래서 그 후에 금년 11월 5일 찾아가지 않은 분들에 대해서 찾아가라는 개인택시가 홈페이지에 공고를 하고 395건에 9,490만원 정도는 환불이 됐고 현재 27건에 140만원 정도가 아직 남아 있습니다.

그래서 남아 있는 것은 더 추적을 해서 환불하도록 이렇게 행정지도를 하고 있습니다.

그런데 9,600만원 정도를 예금하면서 거기에서 발생된 이자수입이 있습니다.

이자수입이 약 한 220만원 정도 됩니다만 그 부분에 대해서는 저희가 환수조치를 할 계획으로 있습니다.

환수해서 세외수입으로 잡도록 그렇게 할 계획으로 있고 이것을 또 확인해 보니까 그 중에 일부 한 1,220만원 정도는 개인이 유용한 것으로 확인이 되고 있습니다.

그래서 개인택시조합 측에 1,220만원에 대한 해명을 요구했더니 “개인이 유용했다.” 해서 그것은 수사기관에 고발을 하도록 저희가 조치를 해놓고 있습니다.

그래서 그런 사항 등은 수사기관에서 수사가 필요한 사항이라고 판단하기 때문에 수사결과에 따라서 앞으로 조치할 계획으로 있습니다.

○**朴壽範 委員** 지금 자리가 행정사무감사 자리이기 때문에 당연히 보조금을 지급하면 영수증 및 관련서류를 확인 받아야 되는 것이 아닙니까?

○**交通局長 車瀧一** 예, 당연히 그런 절차.

그래서 이와 유사한 사례들이 다른 도시에서 이미 발생된 사례가 있었습니다.

어느 도시 지칭은 그렇습니다만 그래서 저희는 2005년도 3월부터는 조합에 비용을 주는 것이 아니고 개인택시 개인별로 전부 계좌입금을 시에서 직접 하도록 업무 개선을 했다는 보고 말씀을 드리고, 조사기간 중에 발생한 부분에 대해서는 저희가 연말에 정산을 하든가 결과보고를 받는 이런 절차가 있어야 되는데 그런 것을 이행하지 못 했다는 보고를 드립니다.

○**朴壽範 委員** 물론, 한편으로 우리 교통국의 업무가 너무 방대하고 또 직원은 한정되어 있고 그래서 일일이 다 챙기지 못한다고 항변은 할 수 있습니다.

그럴 수는 있는데 당연히 보조금이라든지 기타 예산이 지원되면 그에 따르는 영

수증 및 관련서류는 반드시 받아야 되겠지요, 그렇죠?

○**交通局長 車濬一** 예, 그렇습니다.

○**朴壽範 委員** 그것이 바로 행정이지 그냥 보조금 쥐놓고 거의 사적으로 이용해도 모르고 뒤늦게, 29개월 동안이나 방치했다가 이제 와서 밝혀져서 환수조치를 하고 제대로 지급되게 한다는 것은 행정행위의 해태에 해당이 됩니다, 그렇지 않습니까?

○**交通局長 車濬一** 그렇습니다.

지도 감독에 대한 책임이 있다고 보고 있습니다.

○**朴壽範 委員** 이상입니다.

○**委員長 全炳培** 박수범 위원님 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의하시기 바랍니다.

○**沈俊洪 委員** 한 가지만 더 질의를 하겠습니다.

행정사무감사자료 155쪽을 봐주시기 바랍니다.

그동안 우리 시에서 많은 노력을 하면서 자기부상열차 실용화사업 시범노선 유치에 노력을 했었습니다.

결과는 실패로 끝났죠.

그 원인과 분석이 어떻게 나와 있습니까?

○**交通局長 車濬一** 자기부상열차 유치를 위해서 그동안 시의회 의원님들께서도 많이 협력을 해주시고 또 많은 시민들께서도 협력을 해주시고 또 출향인사 모든 분도 협력을 하고 우리 시 출신 정치인들도 많이 협력을 해주셨습니다.

또한 이 사업을 하기에 가장 중요한 점수 요인의 하나가 될 것으로 예상돼서 현장에, 현지에 설명을 하는 날 박성호 시장님이 직접 가서 설명을, 직접 프리젠테이션을 할 정도로 기관장이 의지를 가지고 이 사업을 추진해 왔고 또 여러 가지 여건으로 봐도 우리 도시가 다른 도시에 뒤지지 않는다 이런 자신을 가지고 추진을 해 왔습니다만 결과적으로는 저희가 유치에 실패를 하고 말았습니다.

우선 대단히 안타깝게 생각을 하고 또 이 자리를 빌어서 위원님 여러분께 죄송한 말씀을 드립니다.

오늘 현재에 와서 다시 이런 문제를 분석해 보면 우선 공정한 게임이 아니었다는 여러 가지 징후들이 나타나고 있습니다.

그 당시에 일반 지방자치단체와 건설교통부 산하기관인 한국공항관리공단을 함께 경쟁을 시키는 것은 매우 불공정했다는 것을 지적하지 않을 수가 없습니다.

그 사유로써는 많은 토지나 이런 것들이 이미 소유를 하고 있는 공단이나 공사가 가지고 있는, 그런 토지를 가지고 있었고 또 여러 가지 재정적 여건도 지방자치단체보다는 예산의 결정과정이나 이런 것으로 보기에 훨씬 수월한데 이런 공단과 일반 지방자치단체를 경쟁시킨 것은 전혀 형평에 맞지 않았다는 그런 결과가 분석이 되고 있고, 두 번째는 평가과정에서도 보면 주요항목이 4개 항목으로 되어 있습

니다.

첫째는 사업목적 달성의 적합성이라든가 제안기관의 추진의지라든가 재원조달 및 투자효율성 이런 큰 3가지 항목이 있는데 어떻게 해서 그 많은 심사위원이 심사를 하면서 특정도시가 전체 다 1등을 할 수 있는가?

이것은 맞지 않다는 것입니다.

왜 그러나 하면 제안기관 추진의지 하나만 보더라도 이 당시에 우리 박성호 시장님이 수원에 올라가서 프리젠테이션을 직접 했습니다.

직접 한 도시는 우리 도시 하나밖에 없습니다.

그런데도 불구하고 그런 부분에서 점수를 대전에 많이 주지않았다고 하는 것은 여러 가지 의심의 여지가 있다는 말씀을 드리고요, 특히 잇그제 로봇랜드와 관련해 언론보도를 통해서 이미 보셨겠습니다만 그런 여러 가지 경상남도 쪽 당해 지사께서 한 얘기를 보면 여러 가지 공정하지 못 했다고 하는 것이 추측이 되고 하는 부분도 있습니다.

그래서 이런 것들이 그동안 저희가 열심히 노력을 하고 위원님들이 많은 성원을 해주셨지만 좋은 결과를 가져오지 못한 책임은 우선 저희 실무부서인 교통국에 있다고 보고말씀을 드리고 앞으로 그런 점을 더 감안해서 우리가 노력을 해야 될 것으로 보고 있습니다.

○沈俊洪 委員 잘 들었습니다, 잘 들었는데 어떻게 보면 그것은 우리 시의 입장이고 또 우리 시가 의욕을 가지고 추진하다보니 그런 판단에 의한 잣대로 보니 그 부분도 변명 아닌 변명으로밖에 비춰질 수 없습니다.

사실은 그동안에 유치의 당위성 홍보를 하고 노력한 그런 결과라든가 아니면 또 유치제안서를 작성해서 그 많은 시간을 할애해 가면서 노력했던 그것이 헛된 물거품으로 끝나다보니까 더 그런 문제점에 의원들도 상당히 심각성을 가지고 얘기를 한 적이 있습니다만 이런 것을 우리가 준비하는 과정에서 물론 타시·도로 결정이 났습니다만 그 시·도는 우리보다 더 많은 고통을 안고 더 많은 노력을 했지 않았나 생각이 듭니다.

또 한 가지는 중앙정부하고 공조체제라든가 아니면 또 자기부상열차를 유치하고자 하는 측면에 중앙정부의 정보가 우리가 좀 미흡하지 않았나 하는 측면도 아울러 지적을 하고 싶은데 여기 보면 유치 실패사유에 아까 말씀하셨지만 ‘평가관의 신뢰성에 의심이 간다.’ 그런 막연한 것은 아니거든요.

사실상 그쪽에서 타당성이 있기 때문에 그쪽으로 간 것입니다.

그래서 그런 타당성에 의해서 그쪽으로 낙점된 그런 사유로 우리가 발본색원해서 앞으로 있을 첨단의료복합단지 유치도 이런 정치적으로 분분한 얘기 가지고 그렇게 대응해서는 될 사항이 아니지 않습니까?

그렇다면 이런 문제는, 하나의 실패로 끝난 내용입니다만, 근거로 해서 앞으로 유치해야 될 첨단의료복합단지만큼은 제2의 실패가 되지 않도록 적극적으로 대처해야

된다는 측면에서 본 위원이 질의를 드리봅니다.

그래서 물론 우리가 가지고 있는 모든 재정적 아니면 인프라라는 것 그런 측면으로 볼 때는 상당히 우리가 확보하리라 생각을 합니다만 또 다른 맹점이 없지 않나, 부족한 점은 없지 않나 하는 점은 좀더 우리 실무 공무원들이 신중하게 파악해서 접근해야 된다 이런 말씀을 드리봅니다.

○**交通局長 車濬一** 위원님 말씀 절대 공감을 하고 있습니다.

지금 말씀해 주신대로 우리 시가 총체적으로 앞으로 첨단의료복합단지를 유치하는데 대처해야 될 것으로 생각을 하고 있습니다.

힘을 모아야 될 것으로 생각하고 있습니다.

자기부상열차 관계는 오히려 시범노선을 그렇게 운영해서 시험결과가 우리 한국에서 개발한 이런 자기부상열차 기술이 인정이 되고 실행해도 좋다는 결론이 나오면 실행노선이, 상업노선이 아마 필요하리라고 보고 있습니다.

그런 기회에 오히려 우리가 더 유리할 수도 있지 않은가 이런 생각을 하고 있습니다만 지금까지 여러 가지 실패경험을 거울로 삼아서 앞으로 더 많은 노력을 기울이도록 하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 그래서 본 위원 생각은 그렇습니다.

이런 사업을 추진하기 위해서는 물론 우리가 꼭 그 현장에 있어서만 되는 것은 아닙니다만 사업 결과를 얻기 위해서 팀을 구성해서 현지에 파견근무, 한 달이 되었든 두 달이 되었든 거기에서 파견근무를 할 수 있는 방법, 재정적인 뒷받침 이런 것을 의회에 의견을 주시고 버스 떠난 다음에 후회하는 일은 없도록 만전을 기해주시기 바랍니다.

그런 어떤 행정적으로 어려움이 있다고 할 때는 의회하고 상의를 해주시고 파견문제도 깊이 고려를 해서 상시 상존할 수 있고 그쪽 업무, 정보라는 것이 그렇지 않습니까?

현재 있는 것하고 우리와 거리를 두고 앉아 있는 것하고는 내용이 다를 수 있습니다.

그래서 그런 노력하는 것을 중앙정부에서 지켜봤을 때 과연 어떤 평점이 나올까 이것도 하나의 큰 노력이 되지 않을까 생각됩니다.

그런 쪽에도 노력을 해주시기 바랍니다.

○**交通局長 車濬一** 예, 앞으로 이런 문제는 업무 소관과 관계없이 우리 시가 총체적으로 대응을 해서 힘을 모아서 추진해야 될 것으로 보고 있습니다.

앞으로 그렇게 해나가도록 하겠습니다.

○**沈俊洪 委員** 이상입니다.

○**委員長 全炳培** 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

