

# 産業建設委員會會議錄

2007년도  
行政事務監査

大田廣域市議會事務處

被監査機關：1. 지하철건설본부

日 時：2007年 11月 20(火) 午前 10時

場 所：産業建設委員會會議室

(10시 11분 감사개시)

○委員長 全炳培 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

## 1. 지하철건설본부

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

감사의 진행순서는 먼저 증인선서를 실시하고 이어서 본부장의 업무보고와 질의 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

감사에 앞서 몇 가지 유의사항을 말씀드리면 효율적이고 능률적인 감사를 위해서 위원님들께서 질의하실 때에는 가급적 간단명료하게 질의하여 주시기 바라며 본부장의 답변 또한 위원님의 이해가 쉽도록 간단 명료하게 답변하여 주시기 바랍니다.

본부장께서 답변이 어려운 부분은 본 위원장의 승인을 받아 관계부장이 발언대에 나와서 답변하시기 바라며 위원님들이 자료요구가 있을 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출하여 주시기 바랍니다.

증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정에 대하여 말씀드리면 선서를 하는 이유는 대전광역시의회가 2007년도 행정사무감사를 실시함에 있어서 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 또한 진술을 거부할 때는 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인들을 대표하여 지하철건설본부장께서 발언대에 나와서 해주시고 다른

증인들께서도 그 자리에 서서 오른손을 들어 선서하여 주시기 바랍니다.

선서가 끝난 후에는 선서문에 서명날인하여 위원장에게 일괄 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 증인선서를 실시하도록 하겠습니다.

김의수 지하철건설본부장 발언대로 나오셔서 선서하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 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 20일 지하철건설본부장 김의수.

(지하철건설본부장 김의수, 전병배 위원장에게 선서문 전달)

○委員長 全炳培 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시고 일반적인 사항은 유인물로 갈음하여 주시기 바랍니다.

김의수 지하철건설본부장 보고하시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 지하철건설본부장 김의수입니다.

150만 시민의 민의를 받들기 위해서 불철주야 여념이 없으신 산업건설위원회 전병배 위원장님을 비롯한 위원님 여러분에게 존중을 표하면서 유인물에 의해서 지하철건설본부 2007년도 행정사무감사 업무보고를 드리겠습니다.

보고드릴 순서는 총괄, 2007년도 주요업무 추진실적 그리고 2008년도 주요업무계획 순입니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

(행정사무감사자료는 별도보관)

이상 간략하게 보고드렸습니다만 저를 비롯한 지하철건설본부 전 직원은 시민을 하늘같이 받들면서 주어진 업무에 최선을 다할 것을 다시 한 번 다짐드립니다.

또한 업무보고에서 미진한 부분은 위원님들의 질의를 통하여 소상하게 답변드릴 것을 약속드리면서 2007년도 행정사무감사 지하철건설본부 업무보고를 모두 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 全炳培 김의수 지하철건설본부장 수고하셨습니다.

그러면 지금부터 지하철건설본부에 대한 감사를 실시하겠습니다.

방금 보고 받은 업무보고와 지하철건설본부 소관 업무 전반에 대하여 질의하실 위원님께서는 질의하여 주시기 바랍니다.

김재경 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

우리 대전광역시도 이제 지하철 1호선 완전개통과 함께 도시철도 시대를 열어가고 있고 거기에 중추적인 역할을 담당하고 있는 김의수 본부장 이하 관계공무원 여러분께 치하를 드리고 행정사무감사를 시작하겠습니다.

그간 대전도시철도 1호선은 어디에 견주어 보아도 전국 최첨단에, 전 역사에 최초로 스크린도어를 설치했고 안전성 문제 제로에 도전하고 있는 상태이면서 쾌적한 환경을 조성하고 있는 지하철이라고 믿어 의심치 않습니다.

다만 아쉬운 것이 있다면 전세계적으로 지하철 1호선 단일회선이 없거든요.

그 부분만 간략하게 본부장님의 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 원래 지하철은 맨 먼저 계획은 5호선까지 갔다가 3호선으로 축소됐고 현재는 1호선이 건설되고 2호선에서 머물고 있는 상태라는 것은 다 아시는 상황이고, 어쨌든 대중교통수단으로서의 현재까지 나타난 것 중에는 지하철이 제일 우수하고, 예산은 많이 듭니다만, 그렇기 때문에 건설되어야 하고 또 1호선 가지고는 시너지 효과가 없기 때문에 최소한 제 생각에는 2호선까지는 건설되어야지 않겠느냐 이렇게 생각합니다.

○金載京 委員 최소한 3호선까지는 있어야 하겠지요?

엑스축과 순환선.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 단일 엑스축만 있는 나라가 없거든요, 거의 3호선까지 있거든요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 그런 점을 유념하시고 거기에 따른 의지가 본부장님이 있어야 한다는 것을 주문하고 싶습니다.

지하철 2호선이 당초 관저동 순환선이었습니까, 30.8km?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 사업비는 1조 5,000억원 정도 들어가나요?

국비가 60%이고 시스템은 경량전철로 하겠다는 계획이었지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇습니다.

○金載京 委員 문제가 KDI 예비타당성조사에서 B/C가 1.0 이상을 맞아야 하는데 불구하고 0.732, 그리고 IRR이라는 내부수익률이 6.5 이상을 맞아야 하는데 이게 사회적할인율을 말하는 것인데 3.73, 그리고 정책적분석에 있어서는 0.5 이상을 맞아야 하는데 0.312를 맞았습니다.

물론 용역결과가 100% 맞다고는 인정하고 싶지 않습니다.

왜냐하면 대전과 거의 비슷한 광역시인 광주광역시 같은 경우는 KDI 연구결과 용역 이상으로 점수를 맞아서 예비타당성조사를 통과했거든요.

이 부분에 있어서 지난번 행정사무감사 때도 본 위원은 이걸 정치적 논리다 지금

많은 국책사업 중에 우리 대전이 탈락되고 있는 상황들이 지방정부의 홀대 내지는 정치력 부재, 지역의 대표성을 띠고 있는 국회의원들을 활용하지 못한 점, 이게 다 각적으로 본 위원이 역설한 개인적인, 에고이스트가 아니라 현실로 나타나고 있다는 말입니다.

지하철 2호선 통과를 못한 이후에 자기부상열차도 탈락됐어요, 최근에 로봇랜드 역시 탈락했습니다.

본 위원은 정치적인 논리를 갖고 얘기해도 과거에는 이 말에 대해서는 인정을 안 하는 거예요, 분위기 자체가.

그래서 전임 지하철건설본부장한테 내가 지역구 국회의원 많이 쫓아다니고 만나고 중앙정부에 많이 건의하고 시장의 강력한 의지를 피력할 수 있도록 노력해달라는 주문을 수도 없이 했습니다.

그러나 이미 끝난 것은 끝난 것이고, 아직 기회는 남아있지 않습니까?

저희가 노선변경을 하잖아요.

이 노선변경을 통해서 지하철 2호선 시대를 열어가야 하지 않겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 또 차기정부가 이제, 지긋지긋한 참여정부라는 자체가 없어지고 어찌됐거나 희망의 새로운 정부가 탄생될 기대를 갖고 있고 저희들 역시, 그래서 과연 우리가 예비타당성조사에 가장 기본적인 핵심 주안점이 수익성 문제라고 들었습니다.

그러면 수용할 수 있는, 현재 지하철이 1일 7만명 수용하고 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 7만 6,000명 정도.

○金載京 委員 그렇지요, 애초에 한 4만명이었지요 계획은?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 한 3만 5,000명 정도.

○金載京 委員 성공적인데 그런 결과로 봤을 때 수익성 논쟁을 벌일 때는 그만큼 수용할 수 있는 접근성 내지는 지역주민들에게 활용할 수 있는 거리를 책정해야 할 필요가 있지 않겠습니까?

그래서 대안으로 나온 것이 엑스축으로 해서 관저동 지역은 그대로 살리되 중리동에서 멈추는 것으로 알고 있는데 맞습니까?

테크노밸리까지 갑니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재 시에서 지금까지 나타난 가장 좋은 안이라고 판단된 것은 위원님께서 말씀하신 대로 관저동에서 중리동 가기 전에 둔산네거리에서 MBC 쪽으로 와서 MBC 건너서 전민동으로 해서 테크노밸리까지 가는 게 주선이고, 그 다음에 타임월드에서 중리동으로 빠지는 지선으로, 나머지는 BRT로 커버하는 것이 현재까지는 최적안으로 도출되고 있습니다.

○金載京 委員 그게 우리 시의 시책이지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 시책이라고 볼 수는 없지요.

왜냐하면 공청회 끝나고 결정된 게 아니기 때문에, 대전발전연구원에서 가장 적합한 안이라고 내놓은 안입니다.

○金載京 委員 그런데 과연 그 적합한 안이 KDI용역에서 통과될 수 있는 가능성이 있다고 보니까?

경제적 수용 면에 있어서.

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 KDI가 예타를 시행하고 있는데 저도 올 초에 업무과약을 하면서 기획예산처와 만나서 얘기해본 결과 상당히 예측이 어려운, 교통측면이 그런 게 있더라고요, 교통공학도 복잡하고 인용하는 지표도 상이하고, 그렇기 때문에 제가 여기에서 전문적으로 딱 부러지게 말씀드릴 수는 없는데 근접하게 거리지표를 집어넣어서 만들었을 경우에 저희들이 해보지는 않았는데 저쪽에서 해봤는지는 모르겠습니다.

아직 거기까지는 접근을 못 했습니다.

○金載京 委員 어제 저희 산건위원들이 각 지역구에서 점심을, 그것도 하나의 지역 활성화입니다.

신탄진지역에 가서 점심을 먹고 왔습니다, 일부러 의회 차량을 동원해서.

우리 본부장님 가보셨어요, 최근에?

○地下鐵建設本部長 金義洙 최근에 가봤습니다.

○金載京 委員 거기에 플래카드 봤어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 많이 봤습니다.

○金載京 委員 가보니까 지하철 2호선을 신탄진까지 노선을 확장해야 하겠다는 것이 지역주민들의 여망인 것 같아요.

저는 충분히 타당성이 있다고 보고 가능성이 있다고 보거든요.

단, 전제조건이 정치적인 논리가 뒷받침되어야 한다는 것입니다.

비근한 예로, 이것은 국책사업입니다만 로봇랜드가 사실 마산이라는 지역으로 결정됐어요, 아시지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 인천과 마산으로.

○金載京 委員 인천이야 물류나 항만, 수도권 근접이니까 충분히 이해되지만 마산이라는 지역이 과연 로봇랜드의 메카로서 클러스터가 조성될 수 있느냐 볼 때는 대다수 대전시민뿐만 아니라 타시·도 도민들도 역시 의아심을 표출하고 있습니다.

그 중의 하나가 대통령 고향이다 이겁니다.

그게 결론은 무엇입니까?

정치적 논리예요.

저는 신탄진 지역이 완전히 대전광역시에 고립된 지역으로 지하철 개통이 연결이 안 되면 하나의 또 다른 섬으로 전략될 수 있는 위급한 지경에 와있다는 것을 피력하고 싶거든요.

신탄진 지역주민들을 수용하는 방안을 강구할 필요가 있지 않겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 노선 문제는 시에서 종합적으로 검토되고 있기 때문에 저희가 말씀드리는 부분이.

○金載京 委員 그런데 시에 검토를 요청해도 소외를 시켜놔요.

대안이 1안, 2안, 3안이 있는 것인데 1안으로 했을 때, 2안으로 했을 때 우리가 비교검토할 수 있는 대안들이 나와야 하는데 아예 거기를 열외시켜 놓은 상태에서 시에서 정책을 떠나가니까 그것이 문제라는 얘기입니다.

왜 그렇게 신탄진 지역을 소외시키지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 볼 때도 청주공항이 활성화되려면 신탄진과 청주간 경전철이 필요하고 대전시 전체적인 교통정책으로 봤을 때 신탄진 지역이 지하철이 필요하다면 또 경제적으로 타당성이 있다면 B/C를 통과할 수 있는 효과가 된다면 당연히 놓아져야 한다고 생각합니다.

○金載京 委員 경제적수용 면에 있어서는 충분히 저는 타당성이나 당위성이 있다고 보거든요, 그 지역주민들을 수용할 수 있는.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그런데 거기서부터 갔을 때가 중간에 블랭크 부분이 있기는 있습니다.

○金載京 委員 거리가 얼마나 되지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 거리가 그렇게 됐을 경우에 26km 정도 나옵니다, 신탄진까지 가면.

○金載京 委員 사업비는 얼마나?

○地下鐵建設本部長 金義洙 사업비는 개략적으로 저희들이 내부적으로 검토한 자료이기 때문에 참고적으로 말씀드리면 1조 2,000억원 정도, 내부적으로만 검토했기 때문에 공식적인 것은 아닙니다.

○金載京 委員 그렇게 많이 들어가요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 경전철로 했을 경우에 그렇게 들어갑니다.

○金載京 委員 지상으로 가는 데도?

○地下鐵建設本部長 金義洙 경전철은 부득이한 경우.

○金載京 委員 26km 연장하는데 1조 2,000억원이 들어갑니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 관저부터 신탄진까지.

○金載京 委員 아, 그렇겠지요, 전체.

아니, 테크노밸리에서.

○地下鐵建設本部長 金義洙 아, 그것은 다시 판단해 봐야 합니다.

제가 말씀드린 것은 관저에서.

○金載京 委員 당연하지요, 그것은 1조원 이상 들어가지요, 경전철로 했을 때.

그것은 다 알고 있고, 현재 우리 시에서 정책적으로 준비하고 있는 대덕테크노밸리에서 연장구간이 얼마나 들어가는냐.

본 위원이 알기로는 2.5km 정도 연장하는 데 한 2,000억원 들어가는 것으로 알고

있는데 맞습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 킬로미터당 경전철은 500억원 정도 들어간다고 보면 됩니다.

○金載京 委員 지하철은 1,000억원이고?

○地下鐵建設本部長 金義洙 1,000억원입니다.

○金載京 委員 지난 시정질문 내용을 즉 분석해 보니까 동료 의원 중에 타 상임 위입니다만 기존 1호선 세천공원까지 확장하라는 얘기 들어봤지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 들어봤습니다.

○金載京 委員 세천에 지역주민들 있습니까?

거기 돈이 2,000억원 들어가더라고요, 2.5km 연장하는데.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 그래서 답변내용에도 보니까 그쪽 연장 추진은 어렵다, 그것은 본부장님 맞지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 맞습니다.

○金載京 委員 그렇게 되면 다른 지역 다 연장해야 하지요.

다른 정책대안을 한번 건의드리면 본 위원이 알기로는 대덕테크노밸리에서 신탄진까지 연장선 예산을 한번 뽑아보세요.

경전철로 했을 때는 세이브가 한 500억원 되니까 그 대안을 1안으로 하시고, 만에 하나, 예를 들어서 정부가 바뀌지 않고 참여정부 연장선상으로 한다고 하면 대 전 또 소외시킬 것 아닙니까?

그랬을 때 대안으로 제가 지난번 2003년도에도 시정질문 때 언급했던 내용입니다만 논산에서 신탄진까지 현 호남선을 활용해서, 도시철도가 선형이 바뀌지 않습니까?

그러면 공간이 엄청난 탄력성이 생기더라고요.

철도청과 협의해서 그런 방안을 강구할 계획은 없습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 이 부분도 대전발전연구원에서 연구를 진행하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○金載京 委員 ‘연구를 진행하는 것으로 알고 있다’ 이런 식으로 답변하시면 곤란 하고, 우리 본부장님은요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그런데 이 부분에 대해서는 철도청과 협의되면 가장 좋은 방안인데, 조금 문제되는 것은 그 부분에 대해서 경제성이 얼마만큼 있는가 파악되어야 하고 또 하나는 신탄진 경부선이 갈라지는 데까지 조차장까지요, 거기 까지는 경부선과 같이 쓰기 때문에 그 부분에 대해서는.

○金載京 委員 조차장은 다른 축을 연결 하나 해야지요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그 부분은 신설한다는 전제하에서.

○金載京 委員 그럼요, 그래야지 기존 조차장 갖고는 화물차도 수용해야 되지, 일반 완행열차 하루에 두 번 다니는데 그런 것도 감안해야 해서 안 되고, 조금 우리

가 의지를 가져야 할 필요가 있다 우리가 계속 지방소외론 말로만 한탄할 것이 아니라 무식할 정도로 미련할 정도로 돌파해야 한다고 봅니다.

그래야 국비도 따오고 우리 지하철건설본부에 근무하는 관계 공무원들 역시 개인적으로 소외감도 느낄 것 같아요.

직제도 많이 개편되지, 진짜 1호선 하면서 얼마나 고생들 했습니까?

거기에 대한 노하우도 다 갖고 있지 않습니까?

접목시켜야 하는데 이것 빨리 연장선상에서 2호선이 시작이 안 되니까 다들 의기소침하고 있고 상대적으로 박탈감 느끼고 있습니다.

그런 부분들을 본부장께서 감안하셔서 앞서서 제가 지난번 전 본부장한테도 질책한 내용 중의 하나가 지역 국회의원 몇 명 만났냐, 쫓아다니고 같이 식사라도 하면서 ‘타당성 내지는 당위성을 충분히 시민들이 공감하고 있으니까 협조해달라, 아니면 당신들 다음 내년 4월에 총선 탈락시키겠다’고 하세요.

그렇게 해서 지하철건설본부 직원들 역시 같이 협조해서 뛰어다니는 모습을 보여주기 바라겠고, 또 하나는 혼선이 있어서 마지막 하나 질의드리면 도시철도공사라는 명칭과 도시철도라는 명칭을 하지 않습니까?

그런데 지하철건설본부라는 말을 도시철도본부라는 말로 바꾸면 어떻겠어요?

통일성을 기하기 위해서.

○地下鐵建設本部長 金義洙 검토해볼 사안입니다.

○金載京 委員 혼선이 와요.

도시철도공사라고 했다, 업무보고에 도시철도라고 했다가 또 지하철건설본부장이라고 호칭하고, 그것은 도시철도본부장이라는 말과 같이 어떤 통일성을 기할 수 있는…….

○地下鐵建設本部長 金義洙 지하철도 도시철도의 일부분이기 때문에 위원님 지적이 맞고요, 사업단으로 조정되는 연말에는 도시철도기획단으로 명칭이 바뀝니다.

○金載京 委員 바뀝니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 바뀝니다.

정확한 지적이십니다.

○金載京 委員 판암역 환승주차장은 제가 도시계획심의위원에 들어있고 지난번에도 검토했습니다.

제가 자료를 보면서 대안을 낸 것이 환승주차장을 지하화할 필요가 있다, 그런 건의를 했고 도시계획심의위원들이 거의 수긍했습니다.

지상은 공원화시키고 그래서 판암 반대 쪽에 있는 분들도 공원을 활용할 수 있는, 그런 식으로 검토해보세요, 알아보시고.

○地下鐵建設本部長 金義洙 알겠습니다.

거기가 도로 옆이기 때문에 자주식으로 올라갈 경우에는 도시미관상 그런 부분이 있습니다.



○金載京 委員 김의수 본부장께서 그래도 지하철을 위해서 열심히 노력하는 모습을 보면서 저는 질책과 책망보다는 나름대로 열심히 한 것에 대해서 공과를 인정하고 싶습니다.

앞으로도 지하철 2호선이 빠른 시일 내에 관철될 수 있도록 각고의 노력을 부탁드리겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 명심하겠습니다.

○金載京 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 김재경 위원님 수고하셨습니다.

박수범 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○朴壽範 委員 박수범 위원입니다.

존경하는 김재경 위원 감사에 보충되고 또 다른 시각에서 말씀드리겠습니다.

지금 2호선 노선이 확정된 것은 아니지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇습니다.

○朴壽範 委員 대전발전연구원에서 용역중에 있는 것이고, 주로 경제성을 보고 노선을 결정하는 것 아니겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 정확한 내용은 참조를 안 했기 때문에 말씀드리기 곤란한데 경제성도 있지만 어쨌든 대전의 전체적인 교통망을 구상하지 않았는가 그렇게…….

○朴壽範 委員 결과적으로 기획예산처 예비타당성조사에서 경제성이 떨어진다고 해서 2호선 건설의 당위성이 무산된 것 아니겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 맞습니다.

○朴壽範 委員 그렇다고 본다면, 지금 자료를 갖고 계신지 모르겠는데 대덕테크노밸리 상주인구가 또 계획인구가 어느 정도 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 4만명 정도로 알고 있습니다.

○朴壽範 委員 노선과 관련해서 신탄진지역의 상주인구는 몇 명이라고 알고 있어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 알기로는 한 5~6만명 정도로 알고 있습니다.

○朴壽範 委員 예, 한 5만 여명 됩니다.

그렇다면 또 한 가지, 다른 시각에서 앞으로 지하철 2호선 건설과 관련해서 경제성을 따진다, 다시 말해서 지하철을 이용할 수 있는 인구, 분포도 이런 것을 볼 때 상류층이 이용합니까, 서민층이 이용합니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 서민층으로 봐야 합니다.

○朴壽範 委員 서민층이라고 보여지지요?

본 위원이 단순비교를 했습니다만 인구 면에서도 대덕테크노밸리가 완전히 입주했을 때 4만여 명, 신탄진은 현재 다른 개발여건을 포함시키지 않은 상태에서 5만여 명, 그리고 대덕테크노밸리는 신규단지이기 때문에 아무래도 부유층이라면 뭐하고 중산층 이상이 입주할 것으로 보여집니다.

지금 현재 입주가 그렇게 되어 가고 있고.

신탄진 같은 경우에는 거의 서민층이고 대전으로 편입되면서부터 상당히 시 외곽 지역에 섬처럼 되어 있던 지역이기 때문에 서민층들이 주로 밀집해 있는 지역입니다.

그렇다고 본다면 수요측면에서는 분명히 대덕테크노밸리와 신탄진을 봤을 때 훨씬 신탄진 쪽이 수요가 더 많은 것으로 예측된다, 인정하실 수 있지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그렇다면 우리 대전시에서 노선을 생각하는 것이 관저지구부터 어디를 통과합니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 관저에서 나와서 도마4거리에서 경남아파트 있지요?

○朴壽範 委員 경남아파트로 해서 대전MBC 쪽으로 해서 전민동 엑스포아파트를 통해서 테크노밸리 쪽으로 가는 것으로 방향을 잡고 있지 않습니까?

그러면 전민동 쪽까지는 인정된다고 하더라도 거기에서 신탄진 쪽으로 가는 것이 더 수익성이 낮지 않아요, 대덕테크노밸리로 가는 것보다?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 1호선 때 예비타당성에서 가장 문제가 됐던 부분이 건설비와 나중에 환류했을 때 나타나는 비용편익 그거거든요.

그렇기 때문에 테크노밸리에서, 원론적인 말씀입니다, 테크노밸리에서 신탄진까지 구성했을 때 얼마만큼 건설비가 많이 드는지, 그 다음 거기 타는 사람들이 과연 그 비용을 감당할 수 있는 것인지 거기에 따라서 B/C가 나타나거든요.

그렇기 때문에 그 부분은 단정적으로 말씀드릴 수 없고 통행량이라든지 그런 것을 평가해서 나와야 할 사항입니다.

○朴壽範 委員 좋습니다.

그러면 대덕테크노밸리가 종점으로 활용되는 거지요, 2호선에서?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그러면 대덕테크노밸리에서 앞으로 다른 쪽으로 뻗어나갈 계획이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 계획보다는 연구원 측에서 제가 들었을 때는 필요하다면 연장하는 방법까지도.

○朴壽範 委員 거기에서 연장하면 어느 쪽으로 연장합니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 한다면 아무래도 신탄진 쪽이 아니겠습니까?

그렇게 들었습니다.

제가 말씀드리는 부분은 추측안이기 때문에 죄송합니다만.

○朴壽範 委員 쉽게 말해서 그러면 대덕테크노밸리를 종점으로 한다면 배후지역을 신탄진으로 본다 그런 쪽으로 볼 수 있고, 그 방향을 신탄진을 종점으로 본다고 한다면 배후도시는 어느 쪽으로 볼 수 있습니까?

그러니까 장래 수요예측이 가능한 지역은 어느 쪽이라고 보여집니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 도시철도는 제가 배후도시 개념을 잘 이해를 못

하겠습니다만 어쨌든 철도가 다니면서 그 주위에 있는 분들을 태우고 가는 것이기 때문에.

○朴壽範 委員 그러니까 신탄진 쪽으로 반영됐다 그러면 배후도시 개념이 약간 상이할 수 있습니다만 그 주변의 어떤 지역여건 또 가령 청원이라든지 청주라든지 이쪽 본 위원이 거기에서 더 확대해서 나가려고 하는 부분들은 지금 논의하고자 하는 것은 지금 우리 대전·충남·북이 청주공항 활성화 차원에서 조례도 제정하고 지원조례를 제정하고 있습니다.

그래서 청주공항을 지방공항을 활성화시키자, 그렇다고 한다면 교통 인프라가 확충되어야 하는데 그런 부분을 생각지 않고 막연하게 청주공항을 활성화시키자?

이거 뜬구름 잡기가 됩니다, 그러면 결과적으로 신탄진 쪽으로 방향이 잡힌다면 청주공항을 활성화하는 데도 훨씬 더 낫지 않느냐, 앞으로 교통 인프라를 확충하는데 있어서 연계성이 더 있지 않느냐 하는 것이고, 대덕테크노밸리로 가게 되면 거기에서 더 이상 뻗어날 수 있는 방향이 없지 않습니까?

한편으로 보면 본 위원이 단편적인 시각인지는 모르겠습니다만 대전시의 정책이 근시안적인 정책이다 이렇게 보여진다는 것입니다.

장래의 수요 예측이라든지 또는 미래를 예측할 수 있는 그런 방향으로 장기적인 안목에서 행정을 펼쳐야 되고 이런 노선 문제도 마찬가지입니다.

그런 쪽에서 만들어져야 하는데도 불구하고 우선 단순논리로 현재 테크노밸리가 대전에 그래도 새로운 주거밀집단지고 공단이 있고 하니까 그런 논리만을 생각하고 있는데 그 이후에 뭐가 있습니까?

그 이후에 뻗어날 수 있는 어떤 돌파구가 없지 않느냐는 거예요.

이런 부분들이 간과해서는 안 된다 또 한 가지 그동안 1호선을 건설하면서 제가출신이 대덕구 지역이라서 그런 쪽의 시정질문도 했습니다만 도시철도라 하면 지역의 균형발전과 맥을 같이 할 수 있습니다, 교통 인프라이기 때문에, 사회간접시설이고.

그렇다고 한다면 지역의 소외론을 불러일으킬 수 있는 그런 형태의 정책을 자꾸 펴는 대전시의 이유가 무엇인지 모르겠다, 물론 수익성을 생각하고 지하철 건설비용을 우선적으로 고려해야 되겠지만 지금 객관적인 상황을 놓고 봤을 때 대덕테크노밸리로 가는 것과 신탄진으로 가는 것과의 차이가 크지도 않고 어떤 면에서는 오히려 수요가 신탄진 쪽이 더 많은 수요가 예측되는 데도 불구하고 또 장래의 청주공항 활성화라든지 대전·충남·북 경제 이런 관련도 될 수 있는 데도 불구하고 대전 내부적인 시각만 가지고 노선도 결정되는 것 아니냐, 그래서 언론보도도 있습니다만 시위한다고 해서 노선이 결정되는 것은 아니다, 물론 지당하신 말씀이지요.

목소리 크다고 그쪽으로 방향이 정해지는 것은 아닙니다.

그렇지만 타당성이 있고 당위성이 있다고 하면 목소리가 문제가 아니고 당연히 합리적인 결정을 해야 한다는 취지입니다.

거기에 대해서 잠깐, 본부장님 직접적인 관련이 없을지는 모르겠지만 개인적인 의견이라도 이 기회에 피력해 보십시오.

○地下鐵建設本部長 金義洙 대중교통체계는 도시균형발전 측면에서 전체적인 맥락에서 봐야 한다는 것은 저도 똑같이 생각합니다.

그리고 청주공항 활성화 측면에 있어서의 전제조건이라면 상당히 박 위원님 말씀이 옳다고 생각합니다.

하지만 시에서 테크노밸리 쪽으로 갔을 때의 개념 자체는 제가 자세히 모르기 때문에 거기에 대한 언급은 어렵고 어쨌든 소외된 지역에 행정을 골고루 펴야 한다는 그런 측면의 제 생각에는 변함이 없습니다.

○朴壽範 委員 그리고 기획예산처 예비타당성조사에서 탈락된 것이 언제지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 작년도 말입니다.

○朴壽範 委員 2006년 12월 말입니다.

근 1년 동안 아직도 노선결정이 안 된 상태에서 담보상태에 있는 것입니다, 현재.

그러면서 지하철건설본부는 자꾸 인력을 줄여나가고 물론 효율성을 기하기 위해서 현재 당장 어떤 과업이 없기 때문에 줄여나간다는 것은 조직의 효율성을 높이기 위해서 타당성이 있다고 생각합니다.

그렇지만 1년 여 동안 아직도 노선도 확정짓지 못하고 담보상태에 있다 보니까 심지어는 각 지역별로 우후죽순처럼 지하철 노선을 배정해달라고 하는 요구들이 자꾸 불거지고 있습니다.

결과적으로 이것이 점점 시간이 지체될수록 시민들의 요구는 들불처럼 일어날 수 밖에 없습니다.

빠른 노선 결정이 나와 할 테고 또 그림으로 해서 건설기간도 단축될 수 있는 것이고 무엇인가 빠르게 대처하는 모습들이 안 보이고 있는데 본부장 생각은 어떠십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 지적하신 내용에 전부 수긍합니다.

어쨌든 예타 부분에서 저희들이 관철시키지 못한 부분에 대해서는 입이 열 개라도 할 말이 없고요.

그래서 지금 조직이 주는 문제는 공사가 진행되다가 공사완료가 됐기 때문에 그 외 필요없는 부분은 잘라내는 것은 맞고요.

그래서 사업단으로 축소가 되면, 2호선 하는 것이 결정되면 예타를 신청해야 되고 기본계획 변경해야 되고 하는 부분이 많은 인력이 필요한 것이 아니고 두뇌집단이 하는 것이기 때문에 그 부분에 대해서는 충분히 우리 조직 가지고 가능하다는 말씀을 드리고 지적에 대해서는 달갑게 받아들입니다.

○朴壽範 委員 본 위원이 작년도 2006년도에 시의회에 처음 입성을 해서 업무보고를 받는 자리에서 보니까 2003년도에서 2005년 사이에 지하철 2호선이 순환선으로 결정이 되어 있더라고요.

그래서 그런 결정에 대한 부당함을 누차 얘기를 했습니다, “엑스축으로 건설이 되어야 된다.”하는 취지로 얘기를 했었는데 본 위원이 생각한 바에 의하면 예비타당성조사에서 불합격된 것이 오히려 다행스럽다 본 위원은 그렇게 생각합니다.

애초부터 이 순환선을 계획한 부분부터가 지역적인 고려가 되지 않은 2호선 건설 계획이 잘못되었다 생각이 되었기 때문에 어떤 면에서 당연한 결과인지도 모르겠습니다.

결국은 엑스축으로 다시 변경이 되면서 그나마 지금 노선마저도 지지부진하니 답보상태를 하고 있는 이 부분이 상당히 안타깝다 하는 그런 표현입니다.

하루빨리 노선이 결정되고 지역민의 의사가 어느 정도 수용이 되는 2호선 건설이 되어야 되리라고 생각을 합니다.

동의하시죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 동의합니다.

○朴壽範 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 박수범 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 효율적인 감사를 위해 잠시 감사를 중지코자 합니다.

감사중지를 선언합니다.

(10시 58분 감사중지)

(11시 18분 감사계속)

○委員長 全炳培 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하여 주실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

앞에서 우리 김재경 위원님과 박수범 위원님이 도시철도 2호선 건설계획에 따른 의견을 주신 것을 저도 동의를 하면서 본 위원 의견을 다시 피력하겠습니다.

우선 주요업무보고 182쪽에 보시면 대전도시철도 1호선 완전 개통에 대한 교통수요분석을 본 위원 개인적으로 한번 해볼 필요가 있다고 해서 말씀을 드리겠습니다.

추진실적에 보면 1호선 완전 개통 후 수송현황이 1일 평균 7만 6,000명이 이용을 하고 있습니다.

이것은 상당히 중요한 자료라고 볼 수가 있습니다, 앞으로 2호선 건설계획하고 맞물리는 사항이기 때문에 중요한 자료라고 판단이 되고 또 아까도 잠시 사적으로 말씀을 드렸지만 대전역이 1일 평균 9,000여 명이 이용을 하고 있습니다.

이 9,000여 명이라는 교통수요인구, 인원이 과연 대전역 주변으로 해서 하는 인구 분포에 이루어진 사항이 아니고 필요에 의한 교통이용인구라고 분석할 수가 있습니다, 그렇죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇습니다.

○沈俊洪 委員 그런 내용으로 본다고 하면 아까 박수범 위원이 지적했듯이 예비타당성조사에 경제성 논리를 가지고 1호선 문제가 중앙부처로부터 승인을 얻지 못했다, 이것은 어떻게 보면 상반된 의견이 아니겠습니까?

그쪽 인구분포도나 인구밀도로만 우리가 비교를 제시한 내용으로 본 것이라든가 교통유발할 수 있는 이동인구는 지역인구분포도하고 별개의 문제죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇게 볼 수도 있습니다.

○沈俊洪 委員 그러면 이런 논리로 본다고 하면 우리가 애당초 순환선이다, 엑스축이다 이런 얘기를 떠나서 교통경제성 논리만 자꾸 지적하는 중앙부처의 사고력을 바꿔놓아야만 어떤 사업도 추진할 수 있는 것이 아닌가 이렇게 생각이 되거든요.

그런 고정관념이 바뀌는 데는 그쪽에 교통유발인구가 확보되기 전에는 모든 사업이 추진이 안 되는 결론이란 말이에요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 중앙부처 논리는 그렇습니다.

왜냐하면 돈을 들여서 사업의 효율성이 나타나지 않으면 다음에 하든가 있는 곳으로 하라는 것이 중앙부처의 생각입니다.

○沈俊洪 委員 그렇게 되면 지역균형발전은 인구분포 없는 지역은 영원히 지역균형발전을 이룰 수 없는 것이 아니겠습니까?

우리가 과거사를 한번 돌이켜 볼 수 있다는 것이 경부선, 호남선, 경인선 등이 옛날에 철도수송을 계획했을 때 경제성, 인구밀도를 봐서 그쪽으로 지형을 잡아서 철도를 가설한 것이 아니잖아요.

철도를 가설한 후에 그 지역의 여건에 따라서 경제개발이 이루어지고 산업화가 이루어진 것이 아니냐 이거예요.

그런 논리로서도 반박을 할 근거를 제출하고 제시하고 해서 이것은 그렇지 않다는 의견을 받아내야만 되는 것이지 그렇지 않고서 그냥 용역결과보고만 가지고 자꾸만 그렇게 한다고 해서 그쪽에서 그것이 반응이 오겠느냐, 그런 문제는 어떻게 추진할 계획이십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예비타당성조사에서 몇 가지 전제조건이 있는데 그중에서 가장 크게 영향을 받는 부분이 경제성분석이고요, 지금 위원님께서 말씀하신 지역균형발전의 정책적분석도 항목에 들어 있습니다.

그 부분에서 항목이 평가지수가 낮기 때문에 경제성분석 쪽으로 비중이 옮겨가는 것입니다.

○沈俊洪 委員 그러니까 평가지수라는 것도 어떻게 보면 그 사람들의 고정관념입니다.

왜냐하면 박수범 위원이 아까 지적했듯이 과연 인구분포도 가장 많이 이용하는 것이 서민층이 아니냐는 의견 나왔잖아요.

그러면 서민층이 그것을 이용할 수 있는 도시철도 2호선을 이용할 수 있는 인구가 어디에 분포되어 있느냐 하는 것도 참고로 분석자료에 들어가야 되는 것 아니냐?

평가지수라는 것이 그렇지 않습니까?

그 평가지수라는 내용이 저는 상당히 단순논리로 적용된다고 얘기할 수밖에 없어요.

아까도 박수범 위원이 얘기했듯이 대덕테크노벨리에 중상층 인구밀도로 봤을 때, 과연 그 사람들이 도시철도 2호선을 얼마나 많이 이용을 하겠느냐?

그보다는 동부터미널을 통과하는 측면에 신탄진까지 연장선이 이루어졌을 때 인구수요, 교통유발수요가 더 많이 증대될 수 있고 또 기업체가 상당히 많이 있잖아요, 거기 근무하는 사람들이, 상당히 많은 인원들이 도시철도 2호선이 개설되었을 때는 분명히 이용수가 늘어날 것은 당연한 것이 아니겠습니까?

그런 인원분포도도 평가지수에 넣어서 참여를 시키고 해서 경제성 논리에 대한 반박을 해나가야 되는 것이지, 인구분포도만 가지고 되겠느냐?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그래서 시에서 노선결정이 잠정적으로 되면 제가 생각할 때는 예비타당성 검토라는 커다란 필터링 기능을 하는 곳이 있기 때문에 거기에 따른 위원님 말씀하신 모든 부분이 가미가 되어서 한번 내부적으로 예비타당성 조사를 하지 않을까 판단이 됩니다.

그러면 그때 다시 한 번 심 위원님께서 지적하신 그런 내용이 토론이 되리라고 봅니다.

○沈俊洪 委員 어떻게 보면 경제적 여건 측면에서만 자꾸 논리를 개발하는 것보다는 지역균형발전 차원에서도, 아까도 말씀을 드렸지만 그 지역에 중간 블랭크가 있다고 그랬지요?

그 지역을 어디로 보십니까, 지금?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 봤을 때는 저쪽 수자원공사 쪽 그 부분은 연축동이라고 봐야 되나요?

○沈俊洪 委員 예.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그 부분에 약간 주민들 분포도가 적기 때문에 그 부분을 말씀드린 것입니다.

○沈俊洪 委員 그러면 거기를 가는 데는 회덕역이라고 있어요 경부선, 회덕역.

그러면 과거에 그 철도를 개설할 때 거기에 인구가 많았었나요 아니면 지금이 더 많을까요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 글썄 그것은 제가 파악이 안 되어서…….

○沈俊洪 委員 그런 논리를 전개를 하면 안 되는 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 자료를 보고서 말씀드리겠습니다.

○沈俊洪 委員 왜냐하면 필요에 따라서 거기 회덕인구가 사실 얼마되지 않는다고 하지만 필요하니까 거기도 역이 생겼을 거라고요.

여건이 그때 상황이 어떻게 되었는지 모르지만 중간 통과역으로도 생각할 수 있겠지만 그런 논리는 여기에서 적용해서는 안 될 것이라고 생각이 되고 역지주장을 한번 본 위원이 해볼게요.

지하철 2호선 관련담당 연구원 인적사항을 자료를 보니까, 그럴 리는 없겠지요, 이분들도 대전광역시의 백년대계를 보고 사업계획을 추진하고 연구하는 사업을 하겠습니까만 많은 인원은 아닙니다만 그래도 사실은 대덕구에 근무하시는 분 한 분도 안 계시네요.

그런 의도를 본 위원이 적용하고자 하는 것이 아니라 관심 밖의 지역이기 때문에 또 이해관계가 없는 지역이기 때문에 순환선 문제가 먼저 얘기되었던 것이 아닌가 이런 생각도 듭니다.

차후에 이분들하고 토론을 해볼 필요성을 본 위원이 느끼고 있습니다만 전반적으로 볼 때는 형평성이라든가 객관성으로 봤을 때도 편협된 의견이 아니겠느냐 하는 생각이 듭니다.

이 문제를 가지고 지적하고자 하는 것은 아니고 지금까지 우리 지역주민들의 의견이라든가 또 전반적인 대전시민들의 여건도 지금 엑스축으로 가야된다는 논리에 상당히 긍정적인 평가를 내리고 있는데 앞으로 어떻게 계획을 추진하실 것인지 여기에서 답변을 해주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 어쨌든 우리 본부 입장에서는 하루빨리 의사결집이 되어서 우리 직원들이 가지고 있는 노하우를 쓸 수 있는 것이 상당히 필요하고 거기에 따라서 우리 직원들이 현재 만반의 준비를 갖추고 있습니다.

그래서 시에서 결정이 되면 맨 먼저 해야 될 부분이 예비타당성 신청을 해야 되고 거기에 따라서 OK 사인을 받아내야 되고, 기본계획이 변경되기 때문에, 노선이.

기본계획을 건교부 승인을 받아야되고 기본설계가 들어가고 변경되어서 앞으로 시간이 많이 걸리기 때문에 하루빨리 결정이 되어서 이 부분이 시민들한테 좋은 교통서비스가 돌아갈 수 있도록 이렇게 개선이 되었으면 좋겠습니다.

○沈俊洪 委員 물론 노력과 연구를 다 하시겠지만 지금 같은 논리로써 중앙정부에 의견을 제시한다고 하면 또 벽에 부딪힐 소지가 있다.

정반대의 의견을 가지고 한번 도전해볼 필요가 있지 않겠느냐.

그래서 장래에 우리 교통수요를 반영해야 되는 것은 당연한 것 아니겠습니까?

물론 그것은 본 위원도 동의를 합니다만 현재에 있는 인구분포도라든가 경제성 논리만을 내세우지 마시고 앞에서 두 분 위원님이 얘기를 했듯이, 본 위원은 4대 의회 때도 그런 얘기를 많이 했었습니다만 청주공항 문제라든가 주변 인프라를 경제성 논리에 접합을 시켜서 중앙부처에 건의를 하는 것이 더 논리적으로 우리가 목표하는데 접근하지 않겠느냐 이런 생각이 드는데 그런 마음의 결정을 하고 계신지?

○地下鐵建設本部長 金義洙 심 위원님 말씀 전적으로 동조를 합니다.

그래서 경제성 분석 외에 지역균형발전과 청주공항 활성화 문제 등등해서 이런 문제도 크게 부각될 수 있도록 차질 없는 준비를 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 지금 여기 책임연구원으로 계시는 분들은 수시로 면담이 가능하고 대화창구가 열려 있나요?



○地下鐵建設本部長 金義洙 당연하지요.

우리 시 연구원들입니다.

○沈俊洪 委員 지금 우리 지역주민들이 며칠 사이에 또 다른 목표를 위해서 지역 주민들의 의견을 담은 행사를 실시하는 것으로 알고 있어요.

그분들의 의견을 본 위원이 몇번에도 지적을 했습니다만 그분들 의견 중에도 상당히 논리적인 안이 많이 있는 것으로 파악이 됩니다.

그래서 이분들이 시를 방문한다든가 아니면 의견을 제시할 수 있다고 할 때는 시간을 할애해 주시고 전문적인 지식은 어려울지 모르겠습니다만 지역 현안사업이기 때문에 지역주민들이 더 많은 의견을 가지고 있고 또 제시할 권리도 있습니다.

그래서 그런 절차상의 문제는 차후에 어떻게 진행이 될지 모르겠습니다만 그런 의견, 창구도 개방해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 얼마든지 가능할 것입니다.

○沈俊洪 委員 그래서 본 위원도 지역에 내려가면 이런 일들은 혼자 주장만 할 것이 아니라 그쪽의 대안을 같이 연구하는 차원으로 동참하고자 하는 뜻을 가지고 있으니까 이분들한테도 의견을 주셔서 갑작스럽게 어떤 행동을 하고 행위를 한다는 자체에 너무 불만스럽게 생각하지 마시고 긍정적으로 대처할 수 있도록 사전에 조치를 강구해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○沈俊洪 委員 이상 질의 마치겠습니다.

○委員長 全炳培 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

송재용 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○宋在容 委員 송재용 위원입니다.

도시철도와 관련해서 국비보조가 어떻게 됩니까, 시비하고, 몇 퍼센트 받지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 보고드리겠습니다.

중간에 많이 바뀌었습니다만 결론만 말씀드릴면 비율은 6 대 4 정도가 됩니다, 국비가 60% 시비가 40%.

거의 다 건설비는 받았고 2005년도에 4개 지방자치단체하고 국가가 모여서 지방이 어렵다고 하니까 그러면 좀 더 주겠다고 해서 원금과 이자 부분을 더 주는 것으로 결정이 되었습니다.

그 부분을 2010년도까지 균등하여 현재까지 주고 있습니다.

○宋在容 委員 도시철도 처음에, 당초에 도입할 당시에는 어떠했습니까, 비율이?

○地下鐵建設本部長 金義洙 비율이 그 당시에 국비가 30 지방비가 70이었습니다.

○宋在容 委員 그랬습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그러면 상당히 국비지원이 많아진 거네요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 중간에 워낙 덩어리가 큰 사업이다 보니까 지방

에서 감당하기 어려우니까 중앙정부와 협의해서 많이 받아낸 것입니다.

○宋在容 委員 앞서 동료위원들께서 질의를 했습니다만 우리 본부장께서는 어떻게  
습니까?

구간을 관저지구하고 테크노밸리까지 가는 것이 현재 도시철도 2호선 구간이죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 시에서 가장 유력하다고 보는 안입니다.

○宋在容 委員 안이죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그러면 그것을 신탄진까지 연장하는 것에 대해서 어떻게 생각을  
하십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 여러 가지 방법이 있는데 현재 안을 3·4공단을 거쳐  
서 신탄진으로 들어가는 방법이 있습니다, 한 가지가 있고.

또 한 가지는 이쪽에서…….

○宋在容 委員 아니 그러니까 관저지구에서 테크노밸리까지만 구간을 설정할 것  
이 아니라 연장해서 신탄진까지 가는 것에 대해서는 우리 본부장께서 동의를 하십  
니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 저희들이 실·국장 협의회에도 자연스럽게 의견제시  
를 할 수 있습니다만 지금은 공식적인 자리이기 때문에 시의 어떤 안을…….

○宋在容 委員 본부장의 의지가 분명히 있어야 그것을 테크노밸리까지만 가는 것  
이 아니라 신탄진까지 연장해서 가는 것이 좋겠다는 안이 나올 수 있는 것 아니겠  
어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 할 수 있는 방법은 지금 현재로서는 시의 노선  
이 결정되면 그 노선을 가지고 예비타당성을 통과할 수 있는가를 검토하게 될 것입  
니다.

그 부분이 제가 할 역할이고요, 그렇기 때문에 지금 노선을 가지고 어떻게 생각  
하느냐 하는 문제는 좀 곤혹스러운 질문입니다.

○宋在容 委員 그러면 이 자리가 서로 동문서답하는 자리밖에 안 된 거지요.

지금 다른 위원님들께서도 말씀이 있으셨습시다만 신탄진까지 연장을 해야 한다  
는 것은 신탄진만 보고 하는 것이 아니라 앞으로 거기에서 청주 쪽으로 뻗어나가야  
되거든요.

그런 것을 미래를 내다보고서 신탄진까지 가야 되겠다.

꼭 신탄진에 거주하고 있는 시민들을 위해서만 아니라 앞으로 청주 쪽으로 하여  
간 뻗어나가야 되는 것이 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그것을 생각한다면 당연히 신탄진까지 가야죠.

단 뭐냐면, 노선을 결정해서 기획예산처에서 예비타당성조사를 하지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 합니다.

○宋在容 委員 문제는 거기에서 과연 수지타산이 있느냐 그것이 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그러니까 그런 것은 신탄진 쪽으로 연장을 하게 되면 충북 특히 청주가 인구 한 70만 정도 되나요, 70~80만?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그 정도 될 것입니다, 100만은 안 될 거고요.

○宋在容 委員 그러니까 하여간 청주라는 도시가 대전시의 한 반 정도 되지 않습니까, 인구가.

그리고 그쪽에 주변인구 따지고 하면 대전시 인구의 절반이 넘는데 그쪽의 승객을 이쪽으로, 대전으로 끌어올 수 있는 또 앞으로 그쪽으로 연결도 되어야 되겠고요.

그래서 우리가 도시철도 2호선, 3호선 이런 부분들이 지금 현재를 놓고서 어떤 구간을 설정하는 것이 아니라 우리가 백년대계를 내다보고서 먼 미래를 내다보고 설정해야 되는 것이 아닙니까?

그런 맥락에서 볼 때는 당연히 신탄진까지는 연장이 되어야 된다는 논리가 타당한 것 같고요, 그 논리를 뒷받침할 수 있는 부분을 서로 연구를 해서 예비타당성조사에서 통과될 수 있도록 하는 것이 필요한 것이지 현재 구간의 설정은 중앙에서 하는 것이 아니라 대전시에서 하는 것이 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그러니까 시에서 그런 논리개발을 해서 해야만 대전시민들이 한쪽에 소외되지 않고 그럴텐데 이것이 오히려 중앙에서 차단되는 것이 아니라 우리 시에서 차단되니까 거기에 대한 시민들의 불평 불만이 높아지고 원성이 높아지는 것입니다.

그러니까 원인을 확실하게 직시해서 풀어갈 수 있는 방법을 찾아야 될 것 같고요, 지금 도시철도 1호선을 가지고 계속 운영을 한다고 하면 사실상 도시철도 1호선 의미가 없는 거예요, 그렇지 않습니까?

지금 거기에 대한 운영적자가 계속 늘어나는데 어쨌든 현재에 운영할 수 있는 인원을 가지고서 2호선이나 3호선까지 확장을 했을 때 거기에서 약간의 인원만 보충하면 충분히 그것을 거기에 대한 장비라든가 여러 가지 활용할 수 있는 것이 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 기관사 기능적인 측면만 보강이 되면…….

○宋在容 委員 단순히 1호선 하나만 운영하자고 도시철도를 도입한 것은 아니잖아요.

그렇기 때문에 1호선, 2호선 그러니까 엑스축과 순환형 이것은 어떤 어려움이 있더라도 빨리 이것은 밀고 나가야 됩니다, 그렇지 않습니까?

그리고 도시철도라는 것이 한 번 공사를 해놓으면 이것은 10년 20년 100년이 아니라 앞으로 역사 속으로 계속 수백 년이 갈 수 있는 역사의 유산으로 남는 그런 사업이기 때문에 이것을 꼭 수지타산을 따져서 이것이 과연 2호선이라든가 순환선

을 시작을 한다고 할 때 꼭 수지타산만 따져서 한다는 것은 좀 적절치 않다는 생각이 들고요.

도시철도에 관련된 것은 지하철건설본부장님께서 적극적으로 나서서 추진을 해야 될 것이 아닌가 생각이 듭니다.

지금 우리 시뿐만 아니라 전국적으로 대중교통을 이용해야 된다, 대중교통을 이용할 수 있는 여건을 갖추어 놓고서 이용을 하라고 해야지 대중교통을 이용하면 오히려 시민들의 불편이 가중되는데 이용을 하겠습니까?

이런 부분들을 지하철건설본부장님께서 의지를 가지고 확실한 의견도 피력 좀 하시고 다른 사람이 하는 것, 용역이나 이런 것 쥐서 거기에서 결정된 대로 할 것 같은데 굳이 무슨 필요가 있겠어요, 그렇지 않겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 말씀하신 내용에 대해서 신탄진 문제는 어쨌든 청주공항이 있기 때문에 장기적으로는 그쪽까지 경전철이 가야된다는 것에는 변함이 없고요, 그 다음에 그것을 대덕밸리에서 연결시키느냐 하는 문제는 차후 문제고 어쨌든 신탄진을 통과해서 청주공항이 활성화되고 이 부분이 예타 부분에 감안될 수 있도록 저희들이 노력을 하겠습니다.

○宋在容 委員 하여간 그 부분에 총력을 기울여 주시기 당부드리고요, 지금 현재 우리 지하철건설본부 총 인원이 몇 명입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재는 56명입니다.

○宋在容 委員 56명입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 그러면 내년도에 조직개편에 의해서 또 줄지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 줍니다.

○宋在容 委員 그러면 내년도 몇 명이 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 내년도에 35명으로 조정됩니다.

○宋在容 委員 35명으로요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○宋在容 委員 어찌 보면 우리가 도시철도 1호선이 완료가 되어서 그동안에 축적된 노하우를 빨리 활용할 수 있어야 되는데 이런 부분이 너무 바로 연결이 안 되고 그러면 거기에 대한 차질이 상당히 우려가 되어서 안타까움이 있고요.

우리 본부장께서 그렇습니다, 지금 우리 시에서도 보면 도시철도 2호선을 구축하는 부분 또 BRT 도입 이런 부분이 수년 전부터 계속 얘기가 되었는데 본 위원의 생각은 그렇습니다, BRT 도입은 자칫 잘못하면, BRT 도입을 하게 되면 중앙정부에서 아마 도시철도 2호선 3호선 가는 것을 별로 지원하지 않고 BRT 쪽으로 추진이 되도록 그렇게 할 가능성이 높습니다.

그런 부분에서 만약에 BRT가 도입이 되어서 대중교통이 원활하게 된다고 한다면 또 시민들도 굳이 도시철도 2호선이니 3호선이니 이것을 해야 되겠다고 시민의

목소리도 미진할 것 같고요.

그래서 본 위원이 생각할 때는 BRT 도입만큼은 적절하지 않다, BRT 도입을 하려면 도시철도 2호선, 최소한도 2호선이라도 먼저 구축이 되는 것으로 결정이 된 다음에 도입을 하면 모를까 도시철도 2호선 구축 이전에 BRT가 도입되면 자칫 잘못하면 도시철도 2호선 자체가 어려워 질 수가 있다 이렇게 생각이 되는데 이 부분에 대해서 어떻게 생각을 하십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 위원님 말씀에 일정 부분은 동의를 합니다.

지금 현재 건교부에서도 BRT 측면에서 그전 같지 않고 좀 적극적인 자세로 권유를 하고 있는 실정입니다.

우리 시의 입장을 봤을 때는 위원님 말씀대로 일단 지하철부터 활성화시켜놓고 다음에 대중교통의 큰 맥에서 필요하다면 일정 부분 보조수단으로 도입이 되면 가능하지 않을까 그렇게 판단하기 때문에 위원님하고 같은 생각입니다.

○宋在容 委員 그래서 도시철도 2호선이 먼저 구축이 된 후에 BRT 도입이 되어야지 자칫 잘못하면 BRT 도입이 먼저 되면 중앙정부에서야 예산 주니까 그쪽으로 자꾸 장려를 하겠지요, 당연한 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○宋在容 委員 그래서 이런 비유가 적절할지 모르겠습니다만 우리가 가장 기본적인, 실개천에 사는 물고기가 있고 하천에 사는 물고기가 있고 강물에 사는 물고기가 있고 각자 다르듯이 그 환경을 만들어주면 대중교통 이용하는 승객은 늘어나는 것이거든요.

그런데 그 환경을 만들어주지 않고 자꾸 ‘대중교통을 이용하라, 이용하라’ 인위적으로 얘기한들 과연 그것이 가능하겠느냐 이거지요.

그래서 BRT 관련된 부분에 대해서는 적극적으로 막아야 한다 본 위원은 생각합니다.

지금 BRT 도입 자체를 부정하는 것이 아니라 우선순위가 있다는 것입니다.

우선 도시철도 2호선부터 구축한 다음에 그 공사 시작하면서 BRT 도입해서, 또 도시철도 2호선이 완공되면 그 부분은 BRT를 안 하면 되는 거니까 그런 정책방향으로 갔으면 하는 생각입니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○宋在容 委員 하여간 BRT하고 도시철도 2호선 구축 관련 또 도시철도 2호선의 구간연장 문제 이런 부분을 본부장께서 적극적으로 의지를 가지고 추진해 줄 것을 당부하겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○宋在容 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 송재용 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

박수범 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○朴壽範 委員 박수범 위원입니다.

시간이 한 10분 정도 남았는데 우리 시에서 용역을 줄 때 주로 대전발전연구원에서 많은 용역을 계약하지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 용역과제에 따라서 많이 달라집니다.

그래서 대전발전연구원의 조직이라든지 기능이 그렇게 넓거나 폭이 깊지 않기 때문에 전문적인 것은 외주에 많이 주고요, 행정자리가 많이 필요하거나 간편한 사항은 대전발전연구원에 많이 주고 있습니다.

○朴壽範 委員 우리 시에서 출연한 거지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그러니까 시에서 1억원 출연하고 하나은행에서 5억원 출연했습니까?

주된 사항이 아니라서, 제가 알고 있는 사항만 말씀드리는 거예요.

대전개발위원회에서 1억원, 자체적으로 2억원을 출연해서 9억원 가지고 기관을 운영하는 건가요?

직원들은 연구원으로 되어 있고 계약직이고, 이쪽 관계에서 대전발전연구원에 대한 자료를 요청해도 가능하게 나오니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 기획관리실 소관이기 때문에 그쪽으로 토스를 해서 위원님한테 갈 수 있도록 하겠습니다.

○朴壽範 委員 책임연구원의 활동상황과 이분들이 연구한 것에 대한 책임소재가 어떻게 되는지, 임기는 어떻게 되는지, 인사권은 어떻게 되는지 이 부분에 대해서 주무부서에, 바람직하지 않은지는 모르겠습니다만 어차피 지하철건설본부도 이쪽에 용역을 주고 있는 상황이기 때문에 자료를 요청하겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○朴壽範 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 박수범 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

더 질의하실 위원이 안 계시므로 2007년도 지하철건설본부 소관 행정사무감사를 종결코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

지하철건설본부 소관 행정사무감사 종료에 앞서 위원장으로서 몇 가지 당부의 말씀을 드리고자 합니다.

지하철건설본부장께서는 금일 행정사무감사 과정에서 도출된 문제점이나 지적사항에 대해서는 조속한 시일 내에 시정될 수 있도록 만전을 기해주시고 앞으로 지하철건설본부 업무를 추진함에 있어 도시철도 1호선 환승주차장 건설과 시설물 현물출자 등 업무추진에 노력하여 주시고, 도시철도 1호선 건설 부채상환을 위한 국비

확보와 도시철도 2호선 건설 준비에도 최선의 노력을 기울여주실 것을 당부드립니다.

동료위원 여러분 그리고 지하철건설본부장을 비롯한 관계 공무원 여러분, 행정사무감사 준비에 수고 많이 하셨습니다.

이것으로 지하철건설본부에 대한 2007년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(11시 50분 종료)

---

○出席議員

전병배      박수범      김재경      송재용  
심준홍

○出席專門委員

전문위원      장예순

○出席公務員(大田廣域市)

지하철건설본부장      김의수  
시설부장      강태걸  
기전부장      김동수