

# 大田廣域市議會本會議會議錄

第 167 回

第 1 號

大田廣域市議會事務處

日 時：2007年 6月 18日 (月) 午前 10時

## 議事日程

### 第167回 大田廣域市議會(臨時會) 第1次 本會議

1. 제167회 대전광역시의회(임시회) 회기결정의 건
2. 회의록 서명의원 선임의 건
3. 현안업무 보고의 건
  - 자기부상열차 시범노선 대전유치계획 추진상황
4. 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안
5. 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안
6. 현안업무 보고의 건(계속)
  - 시내버스 준공영제 진단 및 개혁방향

## 附議된 案件

- 보고사항(의사담당관 이상진) ..... 2면
- 1. 제167회 대전광역시의회(임시회) 회기결정의 건 ..... 2면
- 2. 회의록 서명의원(김남욱, 오영세) 선임의 건 ..... 3면
- 3. 현안업무 보고의 건
  - 자기부상열차 시범노선 대전유치계획 추진상황 ..... 3면
- 4. 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안(대전광역시장 제출)  
..... 8면
- 5. 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안(대전광역시장 제출)  
..... 8면
- 6. 현안업무 보고의 건(계속)
  - 시내버스 준공영제 진단 및 개혁방향 ..... 10면

(10시 02분 개의)

○議長 金榮寬 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제167회 대전광역시의회 임시회 제1차 본회의를 개의합니다.

---

• 보고사항(의사담당관 이상진)

○議長 金榮寬 먼저 의사담당관의 의사보고가 있겠습니다.

○議事擔當官 李相晉 의사담당관 이상진입니다.

먼저 집회에 관하여 보고드립니다.

이번 임시회는 「지방자치법」 제45호제2항의 규정에 의거 송재용 의원의 아홉 분의 의원으로부터 집회요구가 있어 같은법 제45조 제3항의 규정에 따라 지난 6월 8일 집회공고를 하고 오늘 개의하게 되었습니다.

현재 출석하신 의원은 「지방자치법」 제63조와 제64조의 규정에 의한 의사 및 의결정족수에 달하고 있습니다.

오늘 본회의에서는 집행기관으로부터 자기부상열차 시범노선 대전유치 계획에 따른 추진상황을 보고 청취할 예정이며 행정자치위원회에서는 제166회 임시회시 유보하였던 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안 외 1건을 심사할 예정입니다.

이상 보고를 마칩니다.

○議長 金榮寬 이상진 담당관 수고하셨습니다.

동료의원 여러분!

예년보다 일찍 찾아온 여름 더위로 의정수행에 노고가 많으시리라 생각합니다.

의원 여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 오늘 임시회를 개의하게 된 것은 집행기관에서 현안업무로 추진하고 있는 자기부상열차 시범노선 대전유치계획에 따른 업무추진 상황 등 세부내용을 청취하여 의회와 집행기관과의 공감대 형성을 의회차원에서 적극적으로 대처하여 대전유치에 총력을 기울이고자 하는 것입니다.

아울러 지난 회기에 상임위원회에서 유보 처리되었던 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안과 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안이 현안사업추진과 관련 시의성이 있는 것으로 판단되어 이를 심의처리하기 위해 임시회를 소집하게 되었습니다.

동료 의원 여러분께서는 이점을 양지하시어 오늘 회의가 원만하게 진행될 수 있도록 협조를 당부드리면서 의사일정에 따라 회의를 진행하겠습니다.

---

1. 제167회 대전광역시의회(임시회) 회기결정의 건

(10시 05분)

○議長 金榮寬 의사일정 제1항 제167회 대전광역시의회 임시회 회기결정의 건을 상정합니다.

동료의원 여러분!

이번 임시회 회기는 행정자치위원회 소관 일반안전 2건을 처리할 예정이므로 회

기를 오늘 하루로 결정하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 의원 있음)

이의가 없으므로 제167회 임시회 회기는 6월 18일 1일간으로 결정되었음을 선포합니다.

---

## 2. 회의록 서명의원(김남욱, 오영세) 선임의 건

○議長 金榮寬 다음 의사일정 제2항 회의록 서명의원 선임의 건을 상정합니다.

이번 회기에 회의록 서명의원은 지역구 의원 순서에 따라 김남욱 의원님과 오영세 의원님이 선임되었음을 선포합니다.

---

## 3. 현안업무 보고의 건

### -자기부상열차 시범노선 대전유치계획 추진상황

(10시 06분)

○議長 金榮寬 다음 의사일정 제3항 현안업무보고의 건을 상정합니다.

자기부상열차 시범노선 유치와 관련하여 차준일 교통국장은 20분 내외로 보고하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 車濬一 교통국장 차준일입니다.

자기부상열차 시범노선 유치추진상황을 보고드리겠습니다.

보고드릴 순서는 시범노선의 개요와 추진배경, 향후 추진계획 순으로 보고드리겠습니다.

(프리젠테이션 설명자료)

자기부상열차 시범노선 개요 및 추진배경입니다.

정부의 실용화 시범노선 개요는, 자기부상열차 실용화를 위한 시범노선은 건설교통부와 과학기술부, 산업자원부가 공동으로 추진하는 프로젝트사업으로 오는 2012년 7km에 대하여 4,500억원의 사업비를 들여 기술보완을 통한 110km급 무인운전시스템을 개발하고 개발시스템의 시험운행을 위한 7km 이내의 시범노선을 건설하는 사업이 되겠습니다.

사업의 추진배경은 우리 정부에서는 지난 2005년 5월 과학기술부 관계 장관 회의에서 국가전략산업으로 자기부상열차를 대형국책사업으로 선정하고 과학기술부와 산업자원부 주도 하에 국책연구과제로 한국기계연구원을 통해 기술개발에는 성공하였으나 실용화에 이르지 못해 지난해 8월 건설교통부 주관으로 실용화사업 타당성 용역을 완료한 바가 있습니다.

다음은 시범노선의 우리 시 건설 당위성에 관해서 설명드리겠습니다.

대덕연구개발특구에는 자기부상열차의 기술을 개발하여 시험설로는 운영중인 한국기계연구원이 있고 한국철도연구원과 철도시설관리공단, 철도학과를 보유하고 있

는 우송대학 등 우리 시에는 기술과 인력, 시험장비가 집적되어 있습니다.

지난 1993년 엑스포 개최시 관람용 노선 운영 등 정부의 실용화 시범사업을 성공적으로 완성할 수 있는 노하우와 기술검증과 보완에 따른 시간과 경비를 절감할 수 있어 경제성 확보가 가능한 장점이 있으며 아울러 「대덕연구개발특구 등의 육성에 관한 특별법」에 의한 행정절차를 대폭 축소할 수 있고 전체 면적 대비 사유지가 차지하는 비율이 9.9%로써 지역주민의 민원 소지가 다른 도시에 비해 거의 없어 신속한 사업이 가능하며 장래수요가 있는 노선이 가능하여 지하철 2호선으로써의 기능이 가능하다는 커다란 장점을 함께 가지고 있습니다.

이외에도 자기부상열차 관련 산업육성과 외국인을 포함한 특구 방문객이 연간 약 400만명에 이르고 2009년 60개국 3,000여명이 참여 예상하는 국제우주대회와 전국 체전 등으로 우리 지역 및 국가경제의 파급효과와 대내외 홍보에도 그 어느 도시보다도 경쟁력을 갖추고 있다고 하겠습니다.

다음은 주요추진 경위입니다.

그동안 중앙정부의 주요추진 경위를 말씀드리면 정부는 2005년 1월 과학기술 관계 장관 회의에서 자기부상열차를 실용화 과제로 선정하고 그 해 10월 사업계획을 확정하였으며 같은 해 12월 자기부상열차 기술을 개발한 한국기계연구원을 자기부상열차 실용화 사업단 겸 시스템 통합기관으로 선정하였고 노선구축은 우리 대전에 있는 철도시설관리공단으로 선정한 바 있습니다.

우리 시에서는 2006년 3월 대덕특구지역에 자기부상열차를 도입하기로 방침을 정하고 전문기관의 실용화 시범노선 타당성 연구와 기술동향 및 정책토론회를 개최하였고 지난 9월 시범노선 유치계획을 수립하고 중앙정부에 유치활동을 전개해 왔습니다.

이에 발맞추어 시의회에서도 지난해 12월 자기부상열차 시범노선 유치결의안을 채택하여 정부기관, 정치권 등 주요 요로에 유치의 당위성을 전달해 주신 바 있습니다.

아울러 금년 2월 시범노선유치참여의향서 제출과 금년 6월 8일 평가기준에 맞는 최적의 유치제안서를 건설교통기술평가원에 제출하였습니다.

다음은 시범노선 선정을 위한 대안노선 검토사항입니다.

먼저, 체적의 시범노선 선정 후에 노선선정의 기본방향을, 시범노선의 요구사항을 만족시키고 향후 노선 확장을 통한 간선도시철도 기능 확보 노선대를 선정하였으며 도시철도 1호선과 연계성을 강화하고 시범운행을 위한 수요확대가 용의한 노선대를 기본방향으로 정하였습니다.

정부청사역에서 전민동에 이르는 7km를 제1안으로, 정부청사역에서 신성동에 이르는 6.52km를 제2안으로, TJB방송국에서 대전역, 가람아파트 구간에 이르는 7km 구간을 제3안으로 정하여 시범노선 평가요소와 수요 및 장래 확장계획 등 우리 시의

전반적인 교통체계를 검토하였습니다.

다음은 대안노선에 대한 전문가 자문 내용입니다.

최적의 시범노선 선정을 위해 대전권과 수도권의 전문가 그룹의 자문을 받은 결과 시범노선의 평가요소를 고려하고 수요측면과 우리 시의 장래 도시철도 네트워크 구축 및 대덕특구의 상징성 논리 개발에 대안 1의 정부대전청사 전민동 구간 노선대가 가장 유리하다는 의견이 모아졌습니다.

도면을 잠시 참고해 주시기 바랍니다.

정부청사역에서 엑스포컨벤션센터로 해서 전민동으로 넘어가는 노선이 제1안 시범노선이 되며 여기서 1차 확장은 전민동에서 대덕테크노밸리로 넘어가는 구간이 되겠습니다.

또 정부청사역에서 경성큰마을 앞까지 확장하면 전체 11.73km가 이번 사업 1안으로 되겠으며 2안은 정부청사역에서 연구단지를 거쳐서 신성동으로 빠지는 안이 2안이 되겠습니다.

3안은 TJB방송국에서 대전역을 거쳐서 노은농수산물시장으로 해서 가람아파트까지 오는 7km구간이 제3안으로 검토하였습니다.

다음은 대안 노선별 검토결과입니다.

위에서 말씀드린 바와 같이 시범노선의 기본요건을 충족하고 사업추진 일정을 준수하고 대내외 홍보효과 극대화과 장래 확장을 통한 대전시 도시철도 네트워크 구축과 시험운행을 통한 차량 및 시스템의 기술검증과 상업운행 경영을 동시에 만족하는 정부청사역에서 예술의전당, 컨벤션센터와 전민동에 이르는 구간을 최적 시범노선으로 선정하였습니다.

다음은 시범노선 선정 기준에 관해서 설명드리도록 하겠습니다.

시험노선 선정절차는 사전적격성 평가와 본 평가로 구분하여 실시하고 평가항목별 최고 득점을 받는 도시가 시범도시 유치도시로 선정이 됩니다.

먼저, 사전적격성 평가 기준을 말씀드리면 사전적격성 평가는 2km 이상의 최고 속도 110km가 되겠습니다만 책정이 가능한 노선여부와 본선으로부터 500m 이내의 2만㎡ 이상의 차량기지 확보여부 그리고 개통 후 3년 이내에 노선연장 대비 킬로미터당 2,000명 수요 가능여부, 마지막으로 지자체의 사업비 부담률이 20% 이상 확보여부가 사전적격성 평가항목이 되겠습니다.

본 평가는 사업목적 달성의 적합성과 제안기관의 추진의지, 재원조달 및 투자효율 등 세 가지의 대분류 항목에 의거 본 평가를 실시하게 됩니다.

다음은 제안서 작성의 주요내용입니다.

먼저, 시범노선 및 개요입니다.

우리 시에서 제안한 시범노선은 정부청사에서 예술의전당, 컨벤션센터 그리고 전민동으로 이어지는 시범노선 7km 구간이며 시범노선과 동시 추진되는 1단계 확장노

선 4.73km와 2단계 장래 확장계획인 경성큰마을에서 도마 4거리를 거쳐 관저지구에 이르는 9.2km가 되겠습니다.

노선의 특징을 말씀드리면 시범노선 구간은 기술검증 목적에 적합하도록 교외지역에 설치하였고 동시 확장노선의 건설을 통한 사업노선 연장 및 상업노선 기능을 확대하였으며 2단계 장래 확장 완료 시 도시철도 1호선과 엑스자형의 도시철도망을 구축하여 도시철도 2호선 기능을 수행할 수 있는 것이 특징이 되겠습니다.

도면을 참고해 주시면 정부청사역에서 컨벤션센터로 해서 전민동으로 가는 구간에 빨간 점선이 되겠습니다.

여기까지가 7km이고 여기서 대덕밸리 넘어가는 것이 1차 확장 그리고 정부청사에서 경성큰마을까지 전체 11.73km가 1차 사업이 되고 그 다음에 경성큰마을에서 안골 4거리에서 도마 4거리로 해서 관저지구까지 연결하는 것이 2차 사업이 되겠으며 그 다음에 대덕테크노밸리에서 신탄진을 거쳐서 청주공항으로 연결하는 방법 또 테크노밸리에서 바로 행정중심복합도시로 연결하는 이런 장래 연결이 가능한 또 수요가 있는 노선을 선정했고 특히 지하철 1호선이 되겠습니다만 정부청사역에서 지하철 1호선과 환승이 가능하도록 이번 시범노선을 선정했고 확정을 했기 때문에 앞으로 이 노선이 확정이 되면 지하철 2호선으로써의 기능을 충분히 해낼 수 있다, 저희는 그렇게 보고 있습니다.

다음은 시범노선의 선용 및 특징이 되겠습니다.

시범노선은 선용 요구 조건에 적합한 시험운전 및 상업운전의 효율성이 우수한 선용을 적용하였으며 최고시험이 가능한 선용과 완충녹지 및 광로를 통한 노선을 적용하여 민원소지를 최소화하였고 도시철도 2호선 기능 확보가 가능하여 장래 도시철도 1호선과 연계, 엑스자형 도시철도망을 구축할 수 있다는 특징이 있습니다.

최고속도시험구간 선정은 원촌 3거리에서 엑스포아파트까지 2.16km로써 직선노선으로 시험이 용의하고 민원발생이 거의 없는 교외지역이며 시범노선 종점부에 위치하여 비상시에 신속대처가 가능하도록 선정하였습니다.

차량기지 확보는 전민동 호남고속도로 남측, 시범구간 종점부에 위치하여 7편성 유치 가능한 자연녹지지역 2만 7,200㎡의 면적을 확보하였고 필요시에는 2만 9,000㎡까지 확장이 가능한 지역이 되겠습니다.

정거장 입지 및 환승계획으로는 정거장은 총 7개로 계획하였으며 다른 교통수단과의 환승이 가능한 역사는 정부청사역, 무궁화아파트역, 예술의전당역, 3개소가 되겠습니다.

평균 역간 거리는 1.1km이며 정부대전청사역은 도시철도 1호선과 직접 환승이 가능하도록 하였고 나머지 무궁화아파트는 시외버스터미널 또 예술의전당도 시외버스터미널에서 환승이 가능하도록 하였습니다.

장래 확장노선 선정은, 우리 시에서 구상한 2단계 장래 확장노선은 안골네거리

서 관저지구에 이르는 구간으로 시범노선을 보완하여 충분한 상업 실적을 확보할 수 있는 노선과 1단계 추가 연장노선과의 동시 개통을 통한 도시철도 네트워크를 구축할 수 있는 노선으로 선정하였으며 서남부 택지개발 확정시에 맞추어서 계획하는 것으로 계획하였습니다.

다음은 건설비분담 규모입니다.

시범노선 즉 7km 건설비 분담은 용지보상비를 제외한 순수한 총 건설비 3,549억원의 36.7%인 1,301억원을 분담하는 것으로 계획하였으며 시범노선과 동시에 확장되는 1단계 확장노선 4.73km는 민간재원을 활용하여 추진하는 방식으로 계획하였습니다.

분담금별 재원조달 계획은 시범노선 분담사업비 전액을 자체 재원으로 조달하는 것으로 하였으며 자체 재원 부족이 예상될 시 지방채 발행을 통해서 충당하는 것으로 계획하였습니다.

우리 시가 분담해야 하는 1,301억원은 3년간 균등분담하도록 되어 있어 매년 434억원씩은 큰 무리 없이 부담이 가능할 것을 판단하였습니다.

다음은 타경쟁도시와의 재정현황을 비교해 보면 우리 시의 재정자립도는 71.1%로써 대구시가 63.9%, 인천이 69.8%, 광주 54.2%로써 경쟁도시보다 재정자립도가 비교적 높아 재정이 안정적으로 운영되고 있고 지방채 규모도 경쟁도시에 비해 훨씬 적게 나타나는 등 전반적인 재정상황을 고려해 볼 때 우리 시는 지방채가 차지하는 비중과 채무액은 점차 감소하고 있고 재정건전성이 점증적으로 개선되고 있다고 하겠습니다.

다음은 운영자금 조달계획입니다.

우리 시가 유치도시로 선정될 경우에 연차별 운영비는 실용화가 가능한 2013년도에 75억원, 2020년에는 99억원과 2021년에는 112억원이 소요될 것으로 예상됩니다.

매년 부족 운영비 평균 예상액은 약 6억원 수준으로 분석되었습니다.

또한 운영에 따른 연간 발생하는 운영자금은 연간 총운송수익금으로 충당하는 것을 원칙으로 하였고 운영수입이 운영비를 충당하지 못할 경우는 지자체의 출연금으로 충당하는 것으로 계획하였습니다.

다음은 향후 추진계획입니다.

자기부상열차 시범노선 유치도시 선정과 관련하여 정부에서는 지난 6월 12일 우리 시를 대상으로 사전적격성 평가를 실시한 바 있으며 이날 평가단으로부터 우리 시 시범노선에 대해 긍정적인 분위기를 엿볼 수 있었습니다.

평가일정은 6월 21일부터 6월 22일까지 본 평가를 실시해서 26일 확정 발표하는 것으로 되어 있습니다.

우리 시는 앞으로 6월 19일날 유치위원회 기자회견을 비롯해서 6월 14일부터 마지막 평가하는 날까지 중앙부처와 인적 네트워크를 모두 동원하여 올인 활동을 현

재 하고 있습니다.

아울러 유치도시가 선정되는 날까지 모든 역량을 총결집해서 홍보활동을 대대적으로 전개하고 중앙정부와 관련기관을 방문 또 대전시민 홍보활동을 강화하여 반드시 우리 시에 유치될 수 있도록 최선의 노력을 다할 것을 약속드리면서 의원님들의 관심과 많은 성원해 주실 것을 당부드립니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○議長 金榮寬 차준일 교통국장 수고하셨습니다.

그러면 위원회 안전심사 활동을 위하여 정회를 한 후 오후 2시에 속개할 예정입니다.

정회를 선포합니다.

(10시 25분 회의중지)

(14시 04분 계속개의)

○議長 金榮寬 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개합니다.

---

#### 4. 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안(대전광역시장 제출)

#### 5. 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안(대전광역시장 제출)

○議長 金榮寬 그러면 의사일정에 따라 안전을 심의하겠습니다.

의사일정 제4항 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안, 의사일정 제5항 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안 등 2건의 안전을 일괄 상정합니다.

행정자치위원회 박영교 의원님 심사결과를 보고하여 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 議員 행정자치위원회 박영교 의원입니다.

존경하는 의장님 그리고 선배·동료의원 여러분!

금번 제167회 임시회 기간 중 당위원회에서 심사한 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안 등 2건에 대한 심사결과를 보고드립니다.

먼저, 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안입니다.

본 조례안은 2009년 우리 시에서 개최하는 국제우주대회와 전국체전 등 변화하는 행정환경에 맞추어 업무를 능동적으로 수행하기 위하여 행정기구를 개편하고 일부 기구의 사무를 조정하려는 것으로써 별다른 문제점은 없으나 향토사료관 운영을 대전선사박물관의 분장사무로 조정함에 있어 대전광역시향토사료관설치및운영조례 등 관련조례를 정비한 후 같이 시행하도록 하는 안 제83조를 삭제하는 것으로 수정심사하였습니다.

다음은 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안입니다.

본 조례안은 국제우주대회, 전국체전 개최 및 시의 역점추진시책인 3천만그루 나



무심기를 통한 푸른도시 조성과 시민의 안전확보 및 소방직공무원 사기진작 등 소방력 확충을 위한 소방직공무원 3교대 근무 등을 위하여 인력을 신규채정하고 업무량 증가에 따라 일부 정원을 정하려는 것으로써 별다른 문제점은 없으나 행정조직의 합리적인 운영과 건전한 재정운용을 도모하기 위하여 사무의 조정에 따른 정원의 재배치와 일시에 과도하게 증원하려는 소방직공무원 등 일부 정원을 조정하여 대전광역시에 두는 지방공무원 총수를 3,123명으로 한시정원인 경제과학국의 IAC추진기획단 정원을 9명으로, 문화체육국 전국체전기획단의 정원을 10명으로 감축하는 것으로 수정심사하였습니다.

존경하는 의장님 그리고 선배·동료의원 여러분!

기타 자세한 내용은 심사보고를 참고하여 주시고 당위원회에서 심사한 원안대로 의결해 주실 것을 당부드리면서 심사보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

.....  
(참조)

- 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안 및 심사보고서
  - 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안 및 심사보고서
- (이상 2건 별첨에 실음)

.....  
○議長 金榮寬 광영교 의원님 수고하셨습니다.

이어서 방금 심사보고한 안건에 대하여 심의하겠습니다.

의사일정 제4항 대전광역시 행정기구설치조례 일부개정 조례안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으면 말씀하여 주시기 바랍니다.

(질의하는 의원 없음)

질의나 다른 의견이 없으므로 위원회에서 심사보고한 대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」 하는 의원 있음)

이의가 없으므로 수정된 부분은 수정안대로 그 외 부분은 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

의사일정 제5항 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안에 대하여 질의나 다른 의견이 있으면 말씀하여 주시기 바랍니다.

(질의하는 의원 없음)

질의나 다른 의견이 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안 의결에 앞서 「지방자치단체의 행정기구와 정원기준 등에 관한 규정」 제24조제2항에 의거 본 조례안의 정원감축과 관련 수정안에 대하여 시장의 의견을 듣고자 합니다.

시장을 대리하여 정진철 행정부시장 말씀하여 주시기 바랍니다.

○行政副市長 鄭鎮撤 행정부시장입니다.

존경하는 김영관 의장님을 비롯한 의원님 여러분!

먼저, 어려운 일정 속에서도 대전광역시 행정기구설치 일부개정 조례안과 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안을 심의해 주시고 오늘 의결해 주시기 위해서 의회를 열어 주신 데 대하여 먼저 감사의 말씀을 드립니다.

아시다시피 우리 대전광역시는 국제우주대회와 전국체육대회 등 대전의 위상을 드높일 수 있는 당면현안사업을 앞에 두고 있고 안전한 대전을 통한 행복한 대전 건설을 위한 소방인력의 증원이 시급한 실정입니다.

이러한 사정을 감안하시어 저희 대전시가 추구하고 있는 행복한 대전 건설을 위한 기본적인 틀을 갖추 수 있도록 모쪼록 의원님 여러분들의 많은 협조를 부탁드립니다.

다시 한 번 의원님들의 노고에 감사의 말씀을 드립니다.

감사합니다.

○議長 金榮寬 정진철 행정부시장 수고하셨습니다.

그러면 의사일정 제5항 대전광역시 지방공무원정원조례 일부개정 조례안은 행정자치위원회에서 심사보고한 대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 의원 있음)

이의가 없으므로 수정된 부분은 수정안대로 그 외 부분은 원안대로 가결되었음을 선포합니다.

---

## 6. 현안업무보고의 건(계속)

### - 시내버스 준공영제 진단 및 개혁방향

(14시 12분)

○議長 金榮寬 다음은 최근 150만 시민의 관심사인 시내버스 준공영제 등 교통관련 대책에 대하여 집행기관의 추진사항을 청취하는 것이 현시점에서 바람직하다고 판단해서 의사일정 제6항으로 현안업무보고의 건을 상정합니다.

시내버스 준공영제 진단 및 개혁방안에 대하여 차준일 교통국장은 10분 내외로 보고하시기 바랍니다.

○交通局長 車濬一 교통국장 차준일입니다.

시내버스 준공영제 진단 및 개혁방향에 대하여 보고를 드리겠습니다.

준공영제의 도입배경 및 운영상황을 보고드립니다.

(프리젠테이션 설명자료)

도입배경은 지난 1990년 이후에 자가용 대중화와 승객 감소 그리고 수입금 감소, 서비스의 저하와 또 승객의 이탈, 수입금 감소의 악순환 이런 악순환에 대한 파악

사태의 반복진행이 됨으로 해서 문제가 있었으며 2005년 5월 우리 대전을 포함해서 전국 5개 광역시가 동시에 파업결의를 함으로써 정부에서 이 타개책으로 준공영제 도입을 적극 권장하였습니다.

그 관계로 우리 시에서도 그 당시 임금협상 중재과정에서 버스파업의 고리를 끊고 안정적인 공급을 하기 위해서 준공영제를 2005년 7월 4일 도입한 바 있습니다.

금년 7월 4일이면 만 2년이 되지만 그 운영상황을 점검해 보면 버스의 안정적인 운행 기반과 무료환승을 제공하고 또 무단결행은 완전히 해소되었다고 하는 장점을 가지고 있고 성과로 평가가 될 수 있습니다.

그러나 다만 불친절이라든지 무정차행위 이런 것은 아직도 많이 남아 있다고 보고 있습니다.

또한 재정지원금이 준공영제를 하기 전에, 2004년도에 1년에 한 40억원 정도 지원을 했었습니다만 준공영제 6개월 하면서 115억원 정도 투입이 되었습니다.

그 중에 6개월 분 89억원 정도가 되겠습니다.

2006년도 지난해에는 257억원이 들어갔고 금년도 연말쯤 되면 한 290억원 정도 투입될 것으로 보여집니다만 현재 많은 비용을 투입하고 있는데 반해서 시민들이 느끼는 편익은 매우 부족하다는 지적을 받고 있습니다.

이런 준공영제를 한 2년 정도 운영하면서 여러 가지 문제점을 검토해본 결과 도입시기에 있어서 다소 서두르지 않았나 하는 반성을 해보고 있습니다.

비용대비 효과를 더 분석을 해본다든가 또 버스에 앞서 말씀드린 여러 가지 개선 사항이 있는데 이런 사전적인 검토가 부족하지 않았는가 하는 부분 또 준비과정에서 퇴직금을 정산한다든가 잉여차량 감축 문제라든지 이런 비효율성 요소를 제거하는데 미흡하지 않았는가 하는 부분 또 업체의 자구노력이나 성과창출을 기대할 수 없는 구조로 현재 운영을 해왔지 않았는가 하는 점을 지적하고 있는 것입니다.

또 관리통제가 어려운 구조로 운영이 되고 있기 때문에 많은 비용을 부담하면서도 주도권을 확보하지 못하고 있다는 부분이 있습니다.

또 원가운송 적용과정에서도 여러 가지 비효율성을 내재하고 있습니다.

인건비나 연료비는 발생되거나 실제 쓰는 대로 어떤 통제 없이 지급하는 그런 구조로 되어 있고 정비비나 기타 원가도 13개 업체 전체의 평균을 적용하고 있기 때문에 업체들이 효율적 경영에 대한 마인드가 많이 부족하지 않는가 생각을 합니다.

또 이윤을 버스 한 대당 하루에 1만 8,000원씩 일률적으로 지급하고 있음으로 해서 버스운영에 있어서 경쟁요소가 결여되지 않았는가 하는 이런 부분도 지적을 해보고 있습니다.

이런 구조개혁방향과 앞으로의 추진계획을 보고드리면 앞에서 말씀드린 구조적인 문제나 운영상의 문제가 있기 때문에 업체의 자구노력을 근본적으로 개선해야 되겠다고 하는 원칙을 가지고 앞으로 추진해볼 계획입니다.

또한 성과창출의 동기를 유발할 수 있는 요인을 투입해야 되겠고 또 합리적인 관리통제나 작동할 수 있는 장치를 마련해야 되겠다는 방향으로 추진할 계획입니다.

구체적으로 원가산정방식을 현재는 발생주의대로 쓰고 있는 개별원가방식을 대당 운송원가상한제 방식으로 즉 도급제를 적용함으로써 인건비도 줄이고 연료비도 줄일 계획으로 있습니다.

또 원가책정을 위한 사회적 합의기구를 시내버스발전위원회나 또 원가소위원회 이런 것을 전문가나 시민단체, 이해당사자로 구성을 해서 운영할 계획입니다.

또 외부회계검토제나 재정지원금에 대한 감사도 획기적으로 강화해서 감사기능을 강화할 계획으로 있고 또 성과이윤제를 도입해볼 계획입니다.

적정이윤을 주되 그 중에서 약 10% 정도는 평가를 해서 그 결과에 따라서 인센티브나 또는 페널티를 적용하는 방향으로 운영할 계획입니다.

또 시내버스 운행관리시스템도 점검을 할 수 있는 실시간 관리시스템을 개발해서 운영할 계획으로 있습니다.

이렇게 하면은 앞으로 1, 2년 후에 가시적인 효과가 예상되기는 합니다만 상당 부분 비용도 절감하고 사업자의 자구노력을 끌어낼 수 있다고 보고 있습니다.

또한 성과를 창출할 수 있는 동기를 부여하고 업체의 책임경영 강화가 예상됩니다.

구조개혁을 하지 않을 경우 금년도 연말쯤 되면 290억원 정도 투입이 되어야 할 것으로 예상되고 있습니다.

현재 언론에서도 보도가 되고 있습니다만 준공영제와 관련해서 임금협상을 진행 중에 있습니다만 노조측에서는 10.4%의 임금요구를 하고 제수당도 상당 부분 많은 인상을 요구하고 있습니다.

앞으로 우리 시는 이런 임금 인상이나 제수당, 명분 없는 이런 비용은 더 인상할 수 없다는 것을 확실히 하고 있고 또 앞으로 이 문제를 충남지방노동위원회와 협상하는 것을 좀더 지켜보면서 저희가 합의를 이끌어낼 계획으로 있습니다.

앞으로 만약에 파업을 강행한다고 하면 준공영제의 목적이 앞에서 보고드린 바와 같이 파업을 막아서 시민들에게 안전한 시내버스를 공급하는 것이 목적이기 때문에 만약에 파업을 한다고 하면 준공영제를 재검토하지 않을 수 없는 그런 각오를 가지고 현재 추진을 하고 있습니다.

만약에 파업을 할 것을 대비해서 여러 가지 비상대책을 추진해 놓고 있습니다만 시민불편을 최소화해서 전세버스라든지 지하철을 단축운행한다든지 택시부제를 해제 또는 자가용 함께 타기 등 이런 여러 가지 대책을 마련해 놓고 있습니다.

참고로 그러면 기사분들이 왜 임금인상을 이렇게 요구하는 있는지의 부분에 대해서 의원님들께서 공감해 주셔야 할 부분이 있습니다.

다른 도시 운전기사들의 임금을 비교해 보면 우선 서울의 경우 금년에 임금인상

을 5.8%로 합의를 해서 월평균 346만 5,000원 정도 되고 있습니다.

부산도 5.8%를 금년에 인상해서 340만원 정도 되고 있고 대구는 아직 합의가 안 되었습니다만 작년도 수준으로 보면 330만원 정도, 광주가 294만원 정도, 우리 대전이 현재 작년도 수준으로 319만원이 되고 있습니다만 금년에 우리 시가 마지막 협상을 해서 물가상승률인 2.5%를 적용한다고 할 때 332만 7,000원 정도가 됩니다.

그러면 이 인건비 수준이 다른 업종과 비교해서 결코 그렇게 적은 비용은 아니라고 보여지고 있습니다.

최근 3년간 다른 도시와 우리 시가 비교를 해서 운전기사에 대한 인건비를 어떻게 인상을 했는지에 관해서 살펴보도록 하겠습니다.

최근 3년간 2005년부터 금년까지 비교를 해보면 서울이 평균 6.86%, 우리 대전이 저희가 상한선을 제시하고 있는 2.5%로 된다고 하면 7.5%로써 부산 다음으로 우리 시가 인상률이 가장 높은 편입니다.

그 이유는 그동안 2006년도에 다른 도시에 비해서 우리 시가 상대적으로 평균 14.5%라고 하는 많은 임금을 한꺼번에 올려준 바가 있습니다.

그래서 저희가 노조와의 얘기는 2005년, 2006년과 비교해서 2006년도에 우리 시가 상대적으로 많은 부분 인상을 해줬기 때문에 금년도에는 물가수준 정도로만 해서 합의를 지금 현재 요구를 하고 있는 것입니다.

유사직종의 버스운전기사의 임금을 비교해 보면 시내버스운전기사가 우리 대전의 경우 319만원 정도이고 시외버스의 경우가 289만원 정도, 택시의 경우는 회사에서 받는 월급은 84만원 정도 됩니다.

그 중에서 사납을 하고 나머지 잔금이 월 한 40~50만원 정도 되기 때문에 이것을 합치면 택시기사들은 월 130 내지 140만원 정도 받는 수준에 있습니다.

그러면 동종기사들과 비교를 해보면 시내버스운전기사가 임금이 그렇게 열악하다고 보지는 않습니다.

그래서 앞으로 준공영제 발전을 위해서는 저희들이 많은 노력을 하겠습니다만 의원님 여러분께서도 많은 관심을 가지고 저희가 하는 사업에 대해서는 적극 성원을 보내주시면 감사하겠습니다.

다음에 한 가지 더 보고를 드리고자 합니다.

현재 언론에서도 보고가 되고 있습니다만 중앙로에 대한 횡단보도 설치와 관련해서 많은 의견이 있습니다.

아주 간략하게 보고를 드리겠습니다.

중앙로 횡단보도와 관련해서는 파워포인트를 준비했습니다만 다음에 보고를 드리도록 하겠습니다.

○議長 金榮寬 차준일 교통국장 수고하셨습니다.

이상으로 오늘 상정된 안건을 모두 처리하였습니다.

동료의원 여러분, 이제 다가오는 제1차 정례회를 대비하여 자료수집과 의정업무 연찬 등 분주하게 의정활동을 수행해야 할 때라고 생각합니다.

잘 아시는 바와 같이 제1차 정례회에서는 결산심사와 시정질문 그리고 업무보고 청취와 일반안전 심사 등 그 어느 회기보다도 중요한 사안을 많이 처리하게 됨으로 준비에 만전을 기해주시기 바랍니다.

끝으로, 최근 우리 의회에서 발생한 일련의 불미스러운 사건에 대하여 유감스럽게 생각을 하며 150만 시민 여러분께 송구스러운 말씀을 드립니다.

아울러 의장인 저를 비롯한 우리 의원 모두가 심기일전하여 시민을 위한 봉사자로서 거듭나는 각오로 임하여 다시는 이와 같은 사례가 발생하지 않도록 노력할 것을 다짐드립니다.

이상으로 제167회 임시회 제1차 본회의를 모두 마칩니다.

산회를 선포합니다.

(14시 27분 산회)

#### ○出席議員數 16인

김남욱	오영세	김영관	전병배
김태훈	김재경	곽영교	김학원
오정섭	송재용	이상태	박수범
심준홍	이정희	김인식	권형례

#### ○不參議員

조신행 박희진

#### ○出席公務員(大田廣域市)

대전광역시장	박성효
행정부시장	정진철
정무부시장	양홍규
기획관리실장	유상수
경제과학국장	이진옥
투자통상본부장	김창환
자치행정국장	조찬호
문화체육국장	정하윤
보건복지여성국장	신숙용
환경녹지국장	유상혁
교통국장	차준일
소방본부장	신현철
공보관	김낙현

감사관	김춘겸
정책프로젝트팀장	양승찬
기획관	권혁돈
공무원교육원장	박현오
상수도사업본부장	안규상
건설관리본부장	최청락
지하철건설본부장	김의수
보건환경연구원장	한인수
농업기술센터소장	백선만

○出席公務員(大田廣域市教育廳)

교육감	김신호
부교육감	이원근
교육국장	최영일
기획관리국장	이치범