

産業建設委員會會議錄

第 163 回

第 3 號

大田廣域市議會事務處

日 時：2007年 1月 30日 (火) 午前 11時

場 所：産業建設委員會會議室

議事日程

第163回 大田廣域市議會(臨時會) 第3次 委員會

1. 2007년도 주요업무보고 청취의 건

가. 교통국 소관

나. 지하철건설본부 소관

審査된 案件

1. 2007년도 주요업무보고 청취의 건

가. 교통국 소관..... 1면

나. 지하철건설본부 소관..... 29면

(11시 08분 개의)

○委員長 全炳培 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제163회 대전광역시의회 임시회 제3차 산업건설위원회를 개최하겠습니다.

위원님 여러분, 오늘은 2007년도 주요업무보고 중 교통국 및 지하철건설본부 소관 사항에 대한 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정에 따라서 회의를 진행하겠습니다.

1. 2007년도 주요업무보고 청취의 건

가. 교통국 소관

○委員長 全炳培 의사일정 제1항 2007년도 주요업무보고 청취의 건을 상정합니다.

먼저 교통국 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

박현오 교통국장 보고하여 주시기 바랍니다.

○交通局長 朴憲晤 지난 1월 1일자 인사에 따라 교통국장을 맡게 된 박현오입니다.

존경하는 산업건설위원회 전병배 위원장님과 위원님 여러분, 항상 대전의 발전과

시민의 복된 삶을 도모하기 위해서 노력하시고 특히 교통행정에 많은 관심과 애정을 갖고 이끌어주시고 격려를 아끼지 않으시는 데 대해서 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 아낌없는 지도편달을 요청드리면서 교통국장의 소임을 충실히 수행할 것을 다짐드립니다.

업무보고에 앞서 이번 인사에 따라 새로 부임한 간부에 대해서 소개해 드리겠습니다.

정낙영 운송주차관리과장입니다.

(운송주차관리과장 정낙영 인사)

김철중 도로과장입니다.

(도로과장 김철중 인사)

그러면 교통국 소관 주요업무를 보고 드립니다.

유인물 47쪽입니다.

보고드릴 순서는 기본현황과 2006년도의 주요업무성과, 2007년도 주요업무추진계획 순입니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

이상으로 교통국 주요업무보고를 마치면서 저희 교통국에서 일하는 공직자 모두는 위원님들의 애정 어린 성원과 기대에 어긋나지 않도록 긴장을 늦추지 않고 혼신의 노력을 다하겠다는 다짐을 함께 드리면서 보고를 마칩니다.

감사합니다.

○委員長 全炳培 박현오 교통국장 수고하셨습니다.

다음은 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

교통국의 업무보고 내용 중 궁금하신 사항이나 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

김재경 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

업무보고 65쪽에 나와있는 교통안전체험교육센터 건립에 대해서 질의를 드리겠습니다.

교통국장께서는 교통안전체험교육센터 연찬을 하셨어요?

○交通局長 朴憲喆 예, 나름대로 연찬을 했습니다.

○金載京 委員 현재 교통안전체험교육센터 건립의 차질이라든지 문제점이 도출된 것은 없습니까?

○交通局長 朴憲喆 교통안전체험교육센터가 2005년부터 2008년까지 건립을 하도록 되어 있습니다만 2006년도에 재원조달이 제대로 안 되었습니다.

그것은 경찰청에서 범칙금을 재원으로 추진하고 있는데 범칙금이 상당히 줄어들어서 재정지원할 수 있는 재원확보에 다소 어려움이 있었던 것으로 알고 있습니다.

○金載京 委員 범칙금이 줄어서 재원확보가 미비되었나요?

○交通局長 朴憲喆 2006년도에 당초 계획대로.

○金載京 委員 경찰청 자특사업으로 추진되는 것이죠?

○交通局長 朴憲喆 그렇습니다.

○金載京 委員 거기에서는 얼마의 예산이 지금 반영되어 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 금년도에는 85억원.

○金載京 委員 전체 340억원 공사금액 중에서.

○交通局長 朴憲喆 매년 당년당년되기 때문이에요.

○金載京 委員 우리 시와 매칭펀드입니까?

○交通局長 朴憲喆 아닙니다, 전액 국비입니다.

○金載京 委員 전액 국비이지요?

○交通局長 朴憲喆 예.

2005년도에 79억 7,900만원 전액 확보가 되었고 2006년도에는 30억원이 확보되어서 당초보다는 미흡했습니다.

금년도에는 85억원을 확보할 예정입니다.

○金載京 委員 지금 상주에서 교통안전체험교육센터하고 있는 것 아세요?

○交通局長 朴憲喆 상주요?

○金載京 委員 경상북도 상주.

○交通局長 朴憲喆 그것은 아직 제가 파악을 못 하고 있습니다.

○金載京 委員 아무도 몰라요, 뒤에 과장님도 모르세요?

본 위원이 왜 이런 말씀을 드리느냐면 국비를 지원받는 사업이 우리 대전시가 로비력 부족인지는 몰라도, 정치권의 어떤 영향인지는 몰라도 여러 면에서 현저하게 뒤쳐지고 있거든요.

어디에 있다고 보세요, 우리 국장님께서?

이렇게 범칙금 안 들어와서 재원확보 어렵다는 답변은 본 위원이 선뜻 납득하기 어려운 답변인 것 같은데요.

그러면 범칙금이 없으면 아예 공사를 못 하는 것입니까, 기간은 정해놓고?

○交通局長 朴憲喆 그래서 경찰청에 저희는 계획대로 2008년까지 완료할 수 있도록 재원조달을 요청하고 있습니다.

○金載京 委員 경상북도 상주에 2008년 12월까지 200억원 들여서 정부에서 추진하는 계획 다 하고 있고요, 그것 알아보시고 거기는 길이 1.3km, 폭 50m의 미니자동차경주장인 드래그 레이스(Drag race)까지도 설치한다 이렇게 나와 있거든요, 계획상에.

그런데 우리 시 교통안전체험교육센터의 현 실태를 보면 여러 가지로 교통안전체험교육센터인지 건물의 외형적인 모습만 치중하고 있는 상태에 있거든요.

그래서 몇 가지 대안을 제시해 봅니다.

건축 및 전시면적 대비가, 물론 예산부족이 있겠지만 건물의 외양에 치우쳐 있거

든요, 본 위원이 조사한 바에 의하면.

이 내용 아세요?

자료 있습니까?

○交通局長 朴憲晤 부지는 3만 3,000㎡에 건축을 1만 1,500㎡로 하는 것으로 되어 있는데 내용은 교통박물관, 체험교육장, 문화학급관, 영상교육관, 실외체험장, 자전거면허장, 전기·통신·기계시설 등 이런 것을 갖추도록 되어있는 것으로 알고 있습니다.

○金載京 委員 그 얘기가 아니고 대구시민안전테마파크 본 위원이 자료를 뽑아왔어요.

현재 착공중에 있는데 전체 사업비가 250억원이거든요, 대구시민안전테마파크가.

잘 숙지하셔서 우리가 정책에 반영할 수 있도록, 아직 시간이 남아 있으니까, 왜 그러냐 하면 건축비가 150억원입니다 대구가.

그런데 전시설에 들어가는 예산이 100억원이에요.

그러면 백분율로 따졌을 때 건축과 전시설 대비가 60 대 40입니다.

그리고 제2시민안전체험관이라고 보라매공원에 현재 착공준비중에 있습니다.

이 사업비가 330억원인데 건축예산이 215억원, 전시설이 115억원, 65 대 35, 그리고 제1시민안전체험관이라고 어린이대공원 옆에 2003년 3월에 개관해서 쓰고 있는데 여기 같은 경우는 물론 여기야 예산이 사업비가 167억원으로 제일 작운데 건축비 115억원과 전시설 52억원을 투입합니다.

그런데 우리 대전시는 329억원이라는 전체 사업비 중에 건축에 248억원, 전시설에 81억원이거든요.

다시 말해서 백분율로 따지면 75 대 25입니다.

무슨 말이나 하면 실제 교통체험관이라고 하면 체험할 수 있는 예산이 반영되어야 함에도 불구하고 건축에만 248억원이 투입됐고 실제 필요한 전시설은 82억원밖에 투입이 안 된 상태에서 과연 교통안전체험교육센터로서 아이들이나 교통에 대한 체험할 수 있는 전시설이 되겠느냐는 말입니다.

○交通局長 朴憲晤 그것은 위원님 다른 지역과 비교해서 전시설이나 이런 데 소홀함이 있지 않느냐는 말씀으로 생각됩니다만 내일 저희가 경찰청 교통팀과 같이 협의회를 하기로 되어 있습니다.

그래서 경찰청 교통팀과 상의해보고 지금 말씀하신 대구나 상주에 직원을 보내서 한번 비교 점검을 같이 해보도록 하겠습니다.

○金載京 委員 보면 설계에 도입될 부분들이 상징물이 많이 빠졌고, 종합평가 키오스크도 한 10대 이상 필요하고 3D 입체영상을 지금은 4D 입체영상이 나왔답니다.

그래서 그런 것도 첨단으로 바꾸었으면 좋을 것 같고 인테리어나 장식 부분도, 브랜드 아이덴티티(Brand Identity)가 기업이나 코퍼레이트 아이덴티티(Corporate Identity) 같은 BI, CI가 굉장히 중요하거든요.

그런 면도 우리가 도입해야 할 필요가 있고 어린이교통클럽에 대한 교육공간이 부족합니다, 현 상태의 설계로는.

그런 부분도 도입해야 할 필요가 있고 누가 봐도 전시가 한번 와서 끝날 것이 아니라 정말 거기에서 체험을 얻을 수 있는 교통사고 예방과 본인이 인생을 살아감에 있어서 교통에 대한 정확한 인식이 필요한 그런 체험관으로 거듭나기를 부탁드립니다.

○交通局長 朴憲喆 지금 조성중이니까 저희가 부족한 부분은.

○金載京 委員 아니, 많이 부족하거든요 지금.

○交通局長 朴憲喆 부족한 부분에 대해서는 전반적으로 의견도 수렴하고 벤치마킹할 수 있는 그런 방법을 상의해서 추진하겠습니다.

○金載京 委員 가장 중요한 것이 서두에 말씀드렸듯이 재원조달이 가장 중요한데 법칙금이 줄어서 재원확보가 어렵다는 답변보다는 적극적으로 정치권이라든지 중앙 정부로부터 필요한 국비를 지원하는 사업에서 우리 시가 적극적으로 성의를 보이기를 부탁드립니다.

그렇게 할 수 있겠습니까?

○交通局長 朴憲喆 예, 그렇게 하겠습니다.

○金載京 委員 하나만 더 질의드리고 다른 위원에게 질의를 넘기겠습니다.

대전~논산 별곡길 광역도로사업 알고 계시지요?

○交通局長 朴憲喆 예, 압니다.

○金載京 委員 2004년도까지 왔다가 업무보고조차 빠져있는데 과연 광역도로를 확충하겠다는 것입니까, 아니면 슬그머니 업무보고에 다 빼먹고.

이럴 수 있어요, 계속사업인데?

왜 업무보고에 그 내용이 빠졌지요?

○交通局長 朴憲喆 그것은 업무보고가 포괄적으로 돼서 전체사업이 열거가 안 됐습니다만 별곡길 확장공사가 가수원동부터 괴곡동 끝까지 추진되고 이후에 추진이 안 됐습니다.

그런데 문제는 이것이 광역교통체계에 의한 광역교통도로로 지정받아서 추진하려고 하고 있습니다.

그 절차는 금년도 4월까지 광역교통체계에 대한 기본계획이 마련되고 대도시권 광역교통시행계획이 금년도 7월까지 마련됩니다.

여기에 포함될 것 같으면 보상비와 공사비의 50%를 국비를 받을 수 있습니다.

그래서 저희가 목표로 하는 것은 최대한 이번에 도로를 광역교통도로로 지정받으려고 노력하고자 합니다.

○金載京 委員 그 답변은 본 위원이 2년 전부터 들은 답변입니다.

똑같은 내용인데 공교롭게 2004년도에 광역도로망 확충으로 어떤 변명 내지는 국비를 조달하겠다는 핑계라면 핑계지만 그런 답변으로 일관해서 오늘까지 왔는데 사

실 2004년도에 본 위원이 산업건설위원회에서 교육사회위원회로 부서가 바뀌자마자 업무보고에서조차 빠졌어요.

이런 자체가 우리 시의 정책적인 의지나 마인드가 부족한 것입니다.

의원이 상임위나 행정사무감사 때 큰 소리를 내고 목소리를 높이면 노력하는 기미를 보이고, 그 상임위에서 벗어나면 아예 신경조차 안 쓰고, 광역도로 지정 2년 전부터 대둔산길 확장 끝나고 나서 바로 벌곡길로 옮긴다고 했습니다.

그러면 2년 동안 우리 시 교통국에서는 전혀 신경 안 썼다는 것밖에 더 돼요?

○交通局長 朴憲晤 지난 23일 건설교통부를 방문했을 때도 건의를 드렸습니다.

그래서 광역도로로 지정 받으려면 심사를 받게 되는데 한번 심사에서 통과가 안 된 것으로 알고 있습니다.

그래서 이번에 저희가 전략적으로 강조해서 추진하고자 하는 것은 이 지역이 충남지역과 함께 낙후지역이라는 점을 감안해서 낙후지역에 대한 인센티브를 달라는 것과 평촌지구의 산업단지조성 예정이 있는 것을 부각시키고, 충남과 공조를 해서 이번에는 꼭 광역도로 지정을 받을 수 있도록 하려고 합니다.

○金載京 委員 광역도로 지정이 안 되면 시비로라도 예산을 반영하세요.

4차선 도로 25m 넓히는데, 지금 옥천길 확장도 광역도로입니까?

○交通局長 朴憲晤 예, 그렇습니다.

○金載京 委員 언제 끝나지요?

2008년도에 끝나지요?

○交通局長 朴憲晤 예, 2008년도에 끝납니다.

○金載京 委員 거기는 편도 5차선 왕복 10차선까지 확장하는데 그런 예산이 있으면 정말 낙후되고 소외된 지역에, 대전시민입니다, 그리고 광역 시의원들한테 물어보세요.

자기 지역구 가는데 편도 1차선으로 가는 시의원이 있나!

서구 면적의 52%가 기성동 지역인데 그런 것 감안할 필요가 있지 않겠어요?

우선 흑석리 사거리까지라도 시에서 의지를 가지고 도로확장 해주세요.

○交通局長 朴憲晤 이 자리에서 제가 말씀드리기는 벅찬 일인 것 같습니다만 일단 어쨌든 금년도에.

○金載京 委員 아니면 광역도로로 지정받도록 반영시킬 수 있는 의지를 보이셔야지 1년에 한 번 두 번 가서 반영 안 됩니다.

그리고 관계 공무원들 업무추진비 예산 많이 세우세요.

국비 따오는 로비자금은 우리 시에서 얼마든지 반영시켜드릴 테니까 공무원들이 가서 중앙 공무원들 만나고 식사라도 하고 현실의 어려움을 토로할 수 있는 자리를 마련해 주어야지 달랑 업무만 보고하고 본인 사비로 누가 의욕이 나겠습니까?

그런 것 국장께서 적극적으로 추진해 주시기 바랍니다.

○交通局長 朴憲晤 예, 저희도 열심히 하겠습니다.

아울러서 위원님께서도 기회 있는 대로 도와주시기 바랍니다.

○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.

박현오 국장님, 고통국에 오신 지 얼마나 되셨지요?

○交通局長 朴憲晤 고통 없는 교통을 하려고 왔습니다.

이제 한 달 됐습니다.

○朴壽範 委員 업무과악 충분히 됐습니까?

○交通局長 朴憲晤 업무를 세밀히까지는 과악을 못 했습니다만.

○朴壽範 委員 업무보고 60쪽에 보면 자기부상열차 실용화사업 시범노선 유치 이 사항과 관련해서 언론 보도난 사항 알고 계시지요?

‘국책사업 유치하다 지방살림 거덜낼 판’ 보셨습니까?

○交通局長 朴憲晤 예, 봤습니다.

○朴壽範 委員 이 사항대로라면 대전시에서 자기부상열차를 유치해야 될까요?

너무 부담이 많지 않습니까?

○交通局長 朴憲晤 두 가지인데 하나는 자기부상열차를 국비로 조성한다고 하는 계획 속에는 부지 용지비가 포함이 안 됐다고 하는 것이 새롭게 인지를 하게 된 사항이고 또 하나는 자기부상열차를 국비로 건설하는 것이 아니고 해당 시·도에서 20% 이상을 부담하도록 그렇게 요구를.

○朴壽範 委員 그러니까 당초 2005년도에 과학기술부 관계장관 회의에서 전액 국고지원사업으로 확정된 사항 아닙니까?

○交通局長 朴憲晤 예, 그렇게 알고 있습니다.

○朴壽範 委員 그런데 중앙정부에서부터 약속을 이행하지 않는 사업을 우리 지자체 살림이 빠듯한데 20%면 740억원 정도, 거기에 용지까지 지자체가 확보하도록, 지금 경쟁이 심해지니까 자꾸 조건을 다는 것 같은데 계륜 같은 존재 아니에요, 어떤 면에서?

먹을 수도 없고 버릴 수도 없고 여기까지 추진했는데 포기할 수도 없고 확정된다고 하더라도 지자체의 부담이 크기 때문에 겨우 6.3km 운행하는 것을 4,500억원, 우리 지자체에서는 1,000억원 정도 들어갈 것으로 알고 있는데 국장님 견해를 한번 밝혀 주십시오.

○交通局長 朴憲晤 우선 용지확보 문제에 대해서는 이게 중앙에서도 당초에 처음부터 용지확보는 지방정부가 부담하라는 얘기를 밝히지를 않고 누락시켰던 것 같습니다.

어떤 의도에 의해서 용지확보 문제가 추가로 된 것이 아니고 처음부터 밝혔어야 하는 것인데 밝히지 않은 과오를 범한 것 같습니다.

○朴壽範 委員 그런 것이라면 중앙정부뿐만이 아니라 우리 대전시의 책임도 있습니다.

시설물 설치할 때 용지가 확보 안 되고 어떻게 시설물 설치를 해요?

공중에 풍선 띄우는 것도 아니고.

○交通局長 朴憲喆 저희가 믿기로는 당연히 전체 사업비가 다 포함된 것으로 믿었던 것에 착오가 있었던 것으로 생각됩니다.

그리고.

○朴壽範 委員 그러니까 우리 국장님 전해는 가령 6.3km 자기부상열차 실용화사업을 유치했을 때 과연 지자체에서 투입하는 예산에 비해서 효율성이 있느냐 이 전해를 한번 말씀해 주시지요.

○交通局長 朴憲喆 저는 꼭 유치해야 할 당위성이 있다고 하는 말씀을 전제로 드리면서 제가 생각하는 몇 가지 말씀을 드리겠습니다.

우선 첫째로 자기부상열차는 대덕연구개발특구에서 만들어낸 기술력의 총아라고 볼 수 있기 때문에 대덕연구개발특구의 산출물을 우리 지역에서 태동시킨다고 하는 그런 의미와 자존심과 대덕연구개발특구의 지원의 의미도 함께 가지고 있습니다.

둘째는 이것을 생산해서 그냥 하나의 교통수단으로 한 노선만 만드는 것이 아니고 대전은 이것을 성공을 거둔다고 할 때 생산할 수 있는 생산단지, 산업화할 수 있는 단지를 마련해서 여기에서 생산한다고 하는 계획을 함께 가지고 있습니다.

그래서 대덕연구개발특구에서 개발된 기술을 가지고 우리 지역에서 자기부상열차를 생산해서 전국적으로도 확산시키고 동남아지역의 수출기지도 만드는 경제적 효과를 가지고 있기 때문에 다른 지역과 다른, 다른 지역은 단순히 교통수단이 되겠지만 우리는 생산단지와 연결되는 연구·생산·실용화라는 세 가지가 같이 연결되는 효과가 있다고 생각합니다.

○朴壽範 委員 무슨 말씀인지 알겠고 국장님이 답변하시는 바와 같이 연구단지 쪽에서 연구를 하고 있고 그동안 연관성, 기술력 이런 부분으로 해서 대전에 적합하다는 생각을 하고 계시는 것 아니에요?

○交通局長 朴憲喆 예, 앞으로 생산도 할 수 있고.

○朴壽範 委員 그런데 중앙정부 생각도 그렇습니까?

그럴 것 같으면 대전에 확정을 지었겠지요.

8개 도시에 유치경쟁을 띄울 것이 아니고 대전에 확정을 했겠지요.

그것은 우리만의 생각이지 중앙정부의 생각은 아니라고 보여지는 것입니다.

그리고 또 한 가지, 대전에 유치한다고 해서 대전에서 생산할 수 있는 능력이 됩니까?

그만한 공장이 가동될 수 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은…….

○朴壽範 委員 기술력만 가지고 있을 뿐 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은 같이 기계연구소에서 개발하고 생산할 수 있는 기업을 로템을 비롯해서 생산할 수 있는 기업과도 연관해서 함께 구상하는 것입니다.

○朴壽範 委員 본 위원이 생각할 때는 언론보도에서도 문제점을 지적했습니다만 이 부분과 관련해서 다시 한 번 신중한 재검토가 있어야 하리라고 봅니다.

유치에 따른 부가적인 득실을 반드시 계산한 다음에 적극적으로 추진해야 할 거라는 생각을 가지고 있습니다.

○交通局長 朴憲喆 전문적인 판단을 할 수 있도록 제안서도 작성하고 중앙을 설득하고 다른 지역을 설득할 수 있는 완벽한 제안서를 만드는데 최선을 다하겠습니다.

○朴壽範 委員 한 가지만 더하겠습니다.

주차와 관련해서 하역주차구획이라는 이런 계획을 교통국에서 입안했던 적 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 중앙시장에서…….

○朴壽範 委員 대전 5개 구에 하역주차구획이라는 주차시설을 권유한 적이 있느냐 이거예요.

○委員長 全炳培 국장께서 부임하신 지 얼마 안 돼서 업무연찬이 아직 안 되신 것 같으니까 주차관리과장은 발언대에 나오셔서 위원님의 질의에 성실히 답변해 주시기 바랍니다.

○運送駐車管理課長 鄭洛永 운송주차관리과장 정낙영입니다.

○朴壽範 委員 주차관리과로 오신 지 얼마 안 되셨지요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예, 금년 1월 1일 왔습니다.

○朴壽範 委員 두 분 다 문외한인데, 혹시 하역주차구획이라는 용어를 들어본 적이 있습니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예, 있습니다.

○朴壽範 委員 그래서 대전 5개 구에 권장사업으로 2006년도에 공문을 하달한 적 있었지요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예, 그렇습니다.

○朴壽範 委員 신청이 1개 구밖에 안 들어왔지요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 두 군데로 기억하고 있습니다.

○朴壽範 委員 어디어디입니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 대덕구 오정동과 유성구 송강동입니다.

○朴壽範 委員 어떻게 추진되고 있습니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 금년도 사업으로 해서 대덕구 오정동의 경우에는 농수산물시장 건너편에 200m 구간을 지장물을 이사하고 주차구획선을 설치해서 그 쪽을 주차할 수 있는 구간을 만들도록 하겠습니다.

○朴壽範 委員 경찰청이나 도로과와 협의된 사항입니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 그것은 현재 추진중에 있습니다.

협의를 추진중에 있습니다.

○朴壽範 委員 예산이 내려가 있지요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예산은 아직 내려가지는 않았고 추가로 신청을 받아서, 작년도에 계획한 것입니다.

그래서 신청 받으면.

○朴壽範 委員 2006년도에 계획한 것이 지금 예산이 안 내려가 있다고요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 금년도에 예산을 세웠지요.

○朴壽範 委員 자치구에서도 50% 예산을 세웠지 않습니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 그렇지요, 세웠습니다.

○朴壽範 委員 예산은 성립되어 있잖아요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예, 그렇습니다.

○朴壽範 委員 차질 없이 진행되는 것입니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 그렇게 하도록 하겠습니다.

○朴壽範 委員 일부 상인단체에서 자치구로 불가능하게 될 것 같다는 취지로 설명해서 상인단체의 반말이 상당히 심하게 오고 있는 것은 알고 계세요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 아직 거기까지는 파악을 하지 못했거든요.

○朴壽範 委員 그러니까 이 사업이 확실하게 추진되느냐 하는 것입니다.

○運送駐車管理課長 鄭洛永 금년도 사업계획으로 확정했기 때문에 약간 좋아하는 분도 있을 테고 싫어하는 분도 있을 테지만 그것이 판단컨대 그쪽에 하역주차구획을 만드는 것이 현재 교통소통을 원활히 할 수 있다고 판단하고 있습니다.

○朴壽範 委員 주민들의 반말이 아닌 기관 간의 협조가 선행되어야 할 것 같은데 그 과정이 안 거처진 것 같은데 어떻게 생각하십니까?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 그것은 상세하게 검토해 보겠습니다.

○朴壽範 委員 이런 사업들이 시 정책을 불신하는 사업으로 남아서는 안 됩니다.

다시 말씀드리어서 자치구로 이런 공문을 통해서 하달하고 예산까지 성립시켜놓고 만약 사장된다면 시 정책을 불신할 수밖에 없는 그런 사례가 될 수 있어요.

무슨 말씀인지 아시지요?

○運送駐車管理課長 鄭洛永 예, 유념하겠습니다.

○朴壽範 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 담당과장 수고하셨습니다.

박수범 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

장문철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○張文喆 委員 장문철 위원입니다.

자기부상열차 관련해서 보충질의 하겠습니다.

본 위원도 지난 임시회 때 건의했습니다.

이것 전액 국비 확보하게끔 중앙의 관계기관에도 건의했습니다만 답변하신 중에 용지비, 시설투자비 20% 부담, 그 외 시험운영비는 어떻게 됩니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은 국비로 충당되는 것으로.

○張文喆 委員 지난 임시회 때 본 위원이 건의할 때만 해도 시험운영비 자비부담 얘기가 있었는데 국비입니까?

○交通局長 朴憲喆 저희가 파악하고 있는 바로는 국비로 하는 것으로 알고 있습니다.

○張文喆 委員 확인하시기 바라고, 답변하시기를 철도차량 산업단지 유치한다고 했는데 우리만의 생각이 아닌가 생각합니다.

로템에서 창원 의왕에 공장을 갖고 있는데 여기에 굳이 자기부상열차시설을 한다고 볼 수 있는 것입니까?

○交通局長 朴憲喆 공식적으로 문서화되거나 이런 단계는 아니기 때문에 그런 의견교환은 하고 있습니다.

○張文喆 委員 그리고 논리적으로도 우리가 기술을 갖고 있다고 해서 우리가 꼭 자비부담을 하면서까지 대전에 확실한 시장이나 수요를 갖고 있고 사업성이 담보된 상태가 아니라면 굳이 대전에 꼭 있어야 하는 것은 아니지요.

우리 기술력만 가지고도 시장에 얼마든지 팔 수 있는 것이고 꼭 여기에 있지 않아도 그 시장에 맞는 다른 지역에 있어도 되는 것 아니에요?

○交通局長 朴憲喆 그런데 생산이라고 하는 수단을 고려하지 않고서도 다른 지역에서도 이것을 유치하려고 하는 이유는 LRT 교통수단으로서 대체가 가능하기 때문에 성공된다고 하면 LRT수단으로 대체가 가능하기 때문에 교통수단으로 할 수 있는 가치가 있어서 이것을 서로 유치하려고 하는 점을 이해해 주시기 바랍니다.

○張文喆 委員 일부 장기적으로 행정중심복합도시와 연결될 수 있는 전제 하에서는 본 위원도 그런 부분은 인정합니다.

그런데 종합적으로 잘, 그야말로 진지하고 냉정하게 검토해볼 필요가 있습니다.

처음의 상황과 우리가 부담해서 해야 된다는 상황과 달라졌으니까 다른 시·도도 달라질 수 있을 것이고 그렇게 생각합니다.

○交通局長 朴憲喆 그런데 위원님 나중에 우리가 LRT교통수단으로 경전철을 하는 비용하고 자기부상열차를 하는 비용과 현재 시험노선하는 비용은 거의 비슷한 수준의 투자가 되는 것으로 되어 있습니다.

그래서 만일 성공적으로 잘 된다고 할 것 같으면 대전의 LRT교통수단으로 채용이 가능하고 뿐만 아니라 행정중심복합도시나 청주공항에 연결되는 그런 노선까지도 장기적으로 채용해볼 수 있는 가능성이 있는 것으로 보여집니다.

○張文喆 委員 당초 우리가 사업성 검토할 때는 국비부담으로 검토했지요?

그것이 자비부담, 시비부담 생기면 다시 검토해야 하는 것 아니에요?

○交通局長 朴憲喆 그것은 현재 국비, 경쟁이라는 입장에서 조금 입장이 달라지는

부분이.

○張文喆 委員 투자되는 경제성을 우리가 당초에는 우리의 투자가 없이 국비보조를 전액 받는다고 하면 투자비에서 제외시켰을 것 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은.

○張文喆 委員 이 돈이 들어간다면 거기에 대한 투자적 경제성은 다시 따져봐야 되는 것 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은 따져보게 될 것입니다.

저희가 제안서를 작성하는 과정에서.

○張文喆 委員 교통국장이 하셔야지 ‘될 것입니다’ 이렇게 답변하시면 어떻게 해요? 하시겠다는 거예요, 뭐예요?

○交通局長 朴憲喆 한다는 얘기입니다.

제안서를 작성하는 과정에서는 아주 좀더 과학적이고 구체적인 그런 데이터와 분석에 의해서 저희가 제안서를 가설계 단계까지 고려해가면서 제안서를 완성하게 되기 때문에 차후에 제안서 내용을 설명드릴 때는 구체적인 내용을 설명을 드릴 수 있는 자료가 되겠습니다.

○委員長 全炳培 장문철 위원님 질의에 김재경 위원님 보충질의 해주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

지난번 전임 국장께서 본 위원이 행정사무감사 때 분명히 자기부상열차에 대한 질의를 드렸습니다.

그것은 4대 국책사업의 하나이기 때문에 전액 국비로 지원받는 것이 마땅하다, 그리고 그 당시 국장의 답변은 적극적으로 성의를 다해서 국비를 지원받도록 하겠다 이 답변을 했거든요.

오늘 신문에는 전혀 바뀌었어요.

○交通局長 朴憲喆 유치선정기준이 지난 26일까지 선정위원회가 4차에 걸쳐서 열려서 선정기준 시안이 마련되었는데 그것이 2월 4일날 발표가 되고 2월 6일날 최종적으로 완성된 설명을 하게 되고 2월 8일날 공포가 됩니다.

저희가 현재 이런 사항을 알고 있는 것은 회의를 공개적으로 했기 때문에 참여하려고 하는 각 시·도가 같이 회의를 하는 모습을 뒤에서 참관할 수 있는 기회를 주어서 공개회의 석상에서 자료에 입수된 자료에 의해서 말씀이 되는 것입니다.

○金載京 委員 그런데 이 문제는 원래 노무현 대통령 참여정부정책의 일환으로 대전에 자기부상열차 또 한국기계연구원이 대전에 있기 때문에 거기에 연계성이 있고 또 대전이 국제중심이고 행정수도의 연계성을 감안해서라도 자기부상열차는 대전에 하는 것이 맞다, 설치하는 것이 맞다 이렇게 추진방향이 가다가 다른 지자체에서 ‘우리는 자부담을 20% 내지 30% 할테니 우리도 신청하겠다.’ 해서 된 것 같거든요, 그 내용 아세요?

○交通局長 朴憲喆 거기까지는 내용을 모르겠고.

○金載京 委員 초창기 참여정부의 정책방향은 대전에 4대 국책사업의 하나로 자기부상열차를 설치하겠다 하는 그런 의도였습니다.

그런데 다른 지자체에서 두서없이 너나 나나 다 ‘우리는 자부담을 대겠다.’ 부산부터 시작해서 이렇게 된 것 같아요.

그래서 오늘 결과가 여기까지 와 있는데 어떤 면에서는 참 안타깝고 비극적인 결과가 나올 수도 있거든요.

그래서 이것이 아까 동료위원께서도 말씀하셨듯이 과연 미래를 대비해서 필요한 사업인지 면밀히 검토해서 대전발전을 이루고 국가의 한 중심으로 축을 이룰 수 있는 사업이라면 우리 시비를 반영해서라도 해야 되겠고 우리가 여기에 1,000억원 이상의 예산을 반영해서 거기에 대한 기대효과가 부족하다면 과감히 버려야 됩니다.

그런 추진을 해주실 필요가 있어요.

○交通局長 朴憲喆 저희가 생각하기로 위원님께서 말씀하시는 대로 정부가 처음 개설하는 시험적으로, 실용화노선을 시범적으로 만드는 그런 계획이라고 하면 여기 저기 지역간 경쟁을 붙이지 말고 당연히 대전에 한다고 하는 전제를 하고 합리적이고 효율적으로 대전에 설치를 할 수 있도록 확정을 지어주면 불필요한 경쟁도 안 하고 얼마나 좋겠습니까?

그렇게 되기를 저희는 바라고 소망을 합니다만 이렇게 신청을 여러 군데에서 받아서 결정하는 객관적 절차를 밟기 때문에 또 나름대로 저희는 그 객관적 절차에 의해서 결정이 될 때 불이익을 받지 않도록 객관적인 자료를 잘 작성을 하도록 하겠습니다.

○金載京 委員 그리고 또 현 정부가 어떤 정책의 일관성이 없어요.

그리고 말 바꾸기 정부가 아납니까, 알다시피.

그러니까 거기에 전적으로 믿을 수도 없고 또 우리 지방정부에서는 정치권 정치권 그런 얘기를 하는데 우리 대전시민들이 다 6명 열린우리당 국회의원들을 뽑아줬습니다.

그런데 대전에 돌아오는 것은 4년 동안 바라보면 큰 예산 반영이 없어요.

이것도 너무 언밸런스인 것 같기도 하고 거기에 대한 핑계될 수 있는 말이 너무나 어불성설인 것 같고 그렇습니다.

그러니까 하여간 판단은 우리 시에서 해야 됩니다.

과연 이것이 우리 시에 이익이 있느냐 아니면 실이 더 많느냐 했을 때 과감하게 버릴 수 있는 그런 정책을 펴주시기 부탁드립니다.

○交通局長 朴憲喆 구체적인 자료가 정부에서 발표도 아직 확정이 안 되었고, 저희가 구체적인 제안서도 완성이 안 되었으니까…….

○金載京 委員 안 되었지만 정부의 눈치만 볼 것이 아니라 우리 대전시의 의지를 표명하라 이것입니다, 피력하라는 얘기에요.

○交通局長 朴憲喆 알겠습니다.

○金載京 委員 거기만 바라봐서는 안 돼요.

그리고 지역 국회의원들도 좀 활용을 하세요.

○交通局長 朴憲喆 하여튼 지역 국회의원님이나 우리 시의원님들이나 함께 이 사업에 대한 구체적인 득실을 잘 설명을 드리고 성원해 주시고 앞장서 주시도록 요청을 드리겠습니다.

○金載京 委員 예, 이상입니다.

○委員長 全炳培 김재경 위원님 수고하셨습니다.

장문철 위원님 계속 질의해 주시기 바랍니다.

○張文喆 委員 장문철 위원입니다.

자기부상열차 제안서를 언제까지 내야되지요?

○交通局長 朴憲喆 접수는 5월까지.

○張文喆 委員 5월 말까지입니까?

○交通局長 朴憲喆 예, 5월 말까지입니다.

○張文喆 委員 4개월 남았네요?

○交通局長 朴憲喆 예.

○張文喆 委員 이것 아예 생각의 전환을 해서 대덕연구단지 쪽이 아니라 행정중심복합도시하고 1호선 하고 연결하는 쪽으로 방향을 바꾼다고 하면 어떻게 됩니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은 조금 섬세한 과학적인 검토가 필요하기 때문에 제가 여기에서 바꾼다는 것에 대해서 즉답을 드리기는 좀 어렵습니다.

검토는 저희가 제안서 작성할 때 아주 유수한.

○張文喆 委員 행정중심복합도시도 50만, 희망적으로 얘기를 하면 한 100만까지도 얘기를 하는데 우리 대전의 시장입니다.

또 협력도시로서도 앞으로 많은 교통이동도 있을 것이고 그런 시장성도 충분히 있는데.

○交通局長 朴憲喆 그래서 그것은 1차로 시범노선을 하는 것은 7km 이내의 거리만 하는 것이기 때문에 거기에다 그 노선이 행정중심복합도시까지 연결되도록…….

○張文喆 委員 그러니까 생각의 전환을 하면서 국비로 자기부상열차를 하고 우리 쪽 부담은 예를 들어서 20%를, 우리 시 범위 내에서는 얼마 안 될 것입니다.

그 범위 내에서 20%를 부담한다고 하면 큰 부담이 안 될 것이고 사업성이라든지 시장성도 있는 것이고, 그렇지 않습니까?

○交通局長 朴憲喆 예.

하여튼 시범노선 이후에 연결은 행정중심복합도시까지 연결을 하겠다는 전제를 가지고 검토를 해야 될 것으로 생각을 합니다.

그런데 구체적인 내용은 시간이 나는 대로 위원님들께 보고를 드리겠습니다.

○張文喆 委員 자전거도로에 대해서 우리가 몇 년 동안 투자를 했지요?

총 투자비는 얼마 정도 됩니까, 지금까지?

그리고 몇 킬로미터 정도 되고?

아직 파악이 안 된 것 같은데.

○交通局長 朴憲喆 그동안에 투자한 금액은 133억원을 투자를 해서.

○張文喆 委員 우리 시비가 얼마 들어갔지요?

○交通局長 朴憲喆 이것은 시비로 한 것입니다.

○張文喆 委員 전액 시비로 한 것입니까?

○交通局長 朴憲喆 예.

○張文喆 委員 앞으로 하는 것은 국비 확보하겠다는 것입니까, 지금까지는 시비로 했는데?

○交通局長 朴憲喆 전체 투자된 금액은 440억원인데 저희가 예산 133억원을 투입을 한 것으로 되어 있습니다만 이 내용을 상세하게 재원별로, 연도별로…….

○張文喆 委員 연도별로, 그 다음에 구간은 몇 킬로미터고 해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○交通局長 朴憲喆 예, 자료로 제출해 드리겠습니다.

○張文喆 委員 본 위원이 간단히 생각하기에는 우리 광역시 도로가 2,000km 정도 되나요?

거기에 42km를 하겠다는 것입니까, 자전거도로를?

421km, 그렇지요?

421km면 거의 20%를 자전거도로로 댔겠다는 것입니다, 그렇지요?

○交通局長 朴憲喆 예.

○張文喆 委員 과연 걱정할 것인지 지금까지 자전거도로에 대한 수요조사 한 적이 없지요?

○交通局長 朴憲喆 이것은 금년도에 저희가 용역으로 이 사업을 추진합니다.

○張文喆 委員 다른 사업과 마찬가지로 과학적으로 수요조사 정밀하게 하셔서 적절한 투자가 이루어지기를 바랍니다.

지금 20%를 자전거도로로 댔겠다는 것은 일단 간단하게 생각하기에는 과도하다고 생각을 하는데 충분한 또 면밀한 분석을 해주시기를 당부드립니다.

○交通局長 朴憲喆 예, 금년도에 자전거이용시설 기본계획재정비 용역을 실시해서 그동안 한 것에 대한 전반적인 재정비와 함께 앞으로 할 계획에 대한 정확한 계획이 작성됩니다.

○張文喆 委員 본 위원이 자기부상열차도 그렇고 자전거도로도 하지 말자는 얘기가 아닙니다.

적절한 대안을 찾아서 적절한 투자를 하자는 취지에서 말씀을 드리는 것입니다.

마지막으로 택시휴식년제 금년도 예산에 반영되어 있는 것인가요?

○交通局長 朴憲喆 이것은 앞으로.

○張文喆 委員 추경에 하시려고 하는 것이죠?

○交通局長 朴憲喆 예, 앞으로 추진을 해보려고 하는 것입니다.

○張文喆 委員 특히 일반택시 같은 경우는 시장의 수요에 따라서 자동적으로 일반택시회사들이 감차 할텐데 이것 돈까지 줘야되는 것인지, 잘 검토를 해주시기 바랍니다.

제도 자체는 좋은 것 같은데.

○交通局長 朴憲喆 회사택시의 경우에 택시가 폐차할 시기가 되면 바로 대차를 하게 됩니다.

대차를 하게 되는데 그 대차를 1년 내지 1년 반 정도 늦춰서 할 수도 있도록 휴식기간을 갖게되면 택시의 감차효과가 있을 것으로 그렇게 기대를 해서 이런 계획을 하는 것입니다.

○張文喆 委員 이것은 인센티브해서 극대화하겠다는 것인데 이런 보상 내지 유인책을 안 써도 돈을 안 줘도 대차고 감차는 하는 것이 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 그런데 지금 회사택시를 대상으로 하는 것이거든요.

○張文喆 委員 여기 자세히 보면 개인택시도 포함이 되어 있는데?

○交通局長 朴憲喆 휴식년택시는 법인택시고요 브랜드택시는 법인택시와 개인택시가 다 해당이 되고 그렇습니다.

그래서 법인택시 휴식년제를 실시해서 공급과잉을 개선해 보려고 하는 취지에서 추진을 하는 것입니다.

○張文喆 委員 지금 자가용시대가 되면서 택시수요도 계속 바뀌는데 적절한 택시수요에 대한 조사도 검토, 적절한 대수가 과연 몇 대냐 하는 것도 우리가 필요할 것이고 또 이 사안에 대해서도 본 위원이 말씀드린 대로 자연감차, 인위적인 감차 등등 택시회사에서, 이것은 돈을 안 줘도 감차를 할 경우에 얼마가 감차될 것이고 돈을 주면 얼마나 더 감차가 되는지 그런 분석도 필요할 것 같습니다.

우선 간단히 보기에는 돈 안 줘도 감차를 하는 것이 아니냐 이것이지요?

○交通局長 朴憲喆 현재 추세로 봐서는 감차가 되지 않고 대차를 바로바로 하는 것으로 그렇게 추진이 되어와서.

○張文喆 委員 아니, 기사가 없고 몇 대씩 쉬고 있는데 그럴 리가 있나요?

○交通局長 朴憲喆 그것은…….

○張文喆 委員 가동률이 70%밖에 안 되고 그렇다는 얘기 아닙니까?

일반택시 중에서는 한 10% 정도가 미운영되고 있는 것이 현실 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 택시가 일부 쉬고 있는 것은 기사를 확보하기 어려운 것 때문에 택시면허는 그대로 다 가지고 있으면서 감차되는 것은 아니고 쉬고 있는 것이 일부 있는 것으로 그렇게 판단을 하고 있습니다.

○張文喆 委員 실업자가 지금 몇 명인데 기사가 부족해서 쉬고 있는 것이라고는 생각을 안 합니다, 기사를 못 구해서 쉬고 있는 것이라고는 생각을 안 합니다.

수입이 안 되니까 쉬는 것이죠.

○交通局長 朴憲喆 법인택시에 근무하는…….

○張文喆 委員 이번 임시회가 업무보고니까 그런 관점에서 잘 검토를 해주세요.

여기 이 자리에서 결론을 내자는 것이 아니고 잘 검토해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○交通局長 朴憲喆 예, 시책을 시행하기 전에 택시 수급에 대한 것과 투자한 효과에 대해서 한번 정확하게 진단을 하고서 추진하도록 하겠습니다.

○張文喆 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 장문철 위원님 수고하셨습니다.

송재용 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○宋在容 委員 송재용 위원입니다.

박현오 국장님을 비롯한 관계 공무원 여러분, 교통 얘기하면 짜증이 밀려오는 것 같은데 칭찬받는 일은 상당히 적고 내일 우리 의회가 오든 아니든 시민들로부터 꾸지람만 듣고 그런 것 같습니다.

이것을 원인을 찾아서 하나하나 시정해 나가야 될 필요성이 있는데 지금까지 우리 시의 교통정책을 보면 지난해나 금년이나, 금년이나 내년이나 달라지는 것이 없어요.

혹시 국장님께서도 지난 몇 년 전하고 지금하고 크게 달라졌다는 것이 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 글썄요 여러 측면이 있겠습니다만 우선 도시철도가 생겼다는 지 어떤 환경변화가 생긴 것이 있는데 위원님께서 말씀하시는 것은 시민들이 교통 불편을 계속 느끼고 있다는 측면에서 말씀하시는 것으로 이해를 하겠습니다.

○宋在容 委員 예를 들어서 방금 장문철 위원님께서 질의하신 자전거도로에 관련해서 보충질의를 드리자면 그동안 자전거도로로 인한 예산이 440억원 정도가 투입이 되었다고 했지요?

○交通局長 朴憲喆 예.

○宋在容 委員 우리 대전시민이 자전거를 이용하는 시민이 하루에 몇 명 정도 됩니까?

○交通局長 朴憲喆 그것은 저희가 자료를 파악해서 말씀드리겠습니다.

○宋在容 委員 자료 파악된 것이 있습니까?

아니 대략적으로 본다면.

○交通局長 朴憲喆 교통분담률로 포괄적으로 이렇게 해서 한 3% 정도로.

○宋在容 委員 3%라면 몇 명?

○交通局長 朴憲喆 교통분담률이 전반적으로 보면 시내버스가 2006년도의 경우에 28.7%, 택시가 17.5%, 승용차가 31.3%, 지하철이 3.8% 그 외 기타수단이 18.7%로 되어 있는데 18.7% 중에서 자전거를 이용하는 것은 한 3% 정도 본다고 하면 대략 3만명 안팎이 될 것으로 그렇게 추정이 됩니다.

○宋在容 委員 추정이죠?

○交通局長 朴憲喆 예, 정확한 수치는…….

○宋在容 委員 3만 명이 아니라 3,000명도 안 됩니다.

그러면 자전거를 이용하는 사람이 눈에 많이 띄어야 될 것 아니에요?

오늘이라도 한번 관심을 가지고 시내를 다녀보세요.

그러니까 그런 자료를 정확하게 판단해서 어떠한 정책을 수립하고 정책에 대해서 예산을 투입해야지 그렇지 않습니까?

자전거 혹시 보유대수 나온 것 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 대수는 그것이 등록하는 것이 아니라서 정확한 수치는 없습니다.

○宋在容 委員 그러니까 각 구에 동사무소 통장님을 활용해서 그런 것도 얼마든지 파악이 가능하고 과연 시민들이 자전거를 얼마만큼 이용할 것인가라는 것을 어느 정도 예측을 해서 자료를 분석해서 그런 정책을 펴야 되는데 지금 거꾸로 하고 있잖아요.

결론적으로 말씀을 드리면 예산의 낭비가 되어가고 있다는 얘기입니다.

이것 지금이라도 바로 막아야 돼요.

이것 기업 같으면 망해도 수 백 번 망했습니다.

○交通局長 朴憲喆 그런데 자전거를 장려하려고 하는 것은 자전거를 이용하는 시민을 늘림으로 인해서 대중교통부담이 적어지고 다른 예산 투입하는 것도 좀 감소가 되고 효율적인 교통수단이 될 수 있다 이렇게 보고서 금년 새로이 그동안에도 꾸준히 자전거도로를 만들어왔습니다만 금년에는 자전거타기 좋은도시 만들기라고 하는 것을 중점적인 시책으로 추진을 해보려고 그렇게 하는 것입니다.

○宋在容 委員 글쎄, 자전거를 이용해서 어떤 교통수요도 줄이고 그런 측면은 좋습니다, 좋은데 우리가 말을 물가에까지 끌고 갈 수는 있어도 억지로 물을 먹일 수 없는 것 아닙니까?

시민들한테 강제성을 부여해서 할 수가 없거든요.

그렇다면 우리 시에서 자전거 전용도로를 만든 곳이 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 자전거 전용도로를 건설할 계획을 가지고 있습니다.

○宋在容 委員 그러니까 현재 없지요?

○交通局長 朴憲喆 예.

○宋在容 委員 자전거 전용도로도 만들어놓지 않고 현재까지 440억원이라는 막대한 예산이 현재 투입된 것이 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 440억원은 저희가 시에서 투입한 예산 다가 아니고.

○宋在容 委員 아니, 시가 되었던 국비가 되었던 다 그것이 국민의 세금이죠?

○交通局長 朴憲喆 아니, 민간 건설하는 가령 아파트를 건설한다든지 건설하는 쪽에서.

○宋在容 委員 내내 대한민국 아닙니까?

그렇게 따지면 안 되지요.

○交通局長 朴憲晤 예.

○宋在容 委員 금년도 자전거도로 관련해서 예산이 얼마 정도 책정이 되었습니까?

그것은 현재 파악이 안 된 것 같은데 다음에 하지요.

그러면 자전거를 이용할 때 자전거의 속도는 통상적으로 우리가 교통수단을 이용한다고 한다면 시속 몇 킬로미터 정도입니까?

○交通局長 朴憲晤 대략 15km에서 한 20km 정도로 봅니다.

○宋在容 委員 아마 20km는 어려울 것 같은데요?

○交通局長 朴憲晤 그런데 여건에 따라서 차이가 있겠지요, 그것은 자전거 신호등이나 이런 것들이 많이 있는 지역은 그런 속도가 안 날테지만 여건이 좋은 지역은 20km 정도는 달릴 것으로 그렇게 보고 있는데요.

○宋在容 委員 대체적으로 보면 지금 자전거를 이용하는 시민들이 대중화가 되었을 때는 속도도 어느 정도 가속도가 붙을 수 있어요.

그렇지만 지금 현재로는 그것이 어려울 것 같고요, 지금 우리가 자전거도로와 관련되어서 예산이 투입된 것을 보면, 인도에다 줄만 그어놓고 하는 것으로 지금 현재까지는 되어 있지 않습니까?

우리 시에서 자전거도로를 개설한다고 하는데 시민들이 보는 입장에서는 자전거도로라고 안 봐요.

우리 청사 앞에도 보면 하루에 자전거 몇 대 지나갑니까?

아마 손꼽을 정도일 것입니다.

그러면 정책을 다시 전환을 하든지 다른 방향으로 가야죠, 그대로 계속 갈 수 없는 것 아닙니까?

○交通局長 朴憲晤 어쨌든 자전거 아까도 말씀을 하셨지만 시민들이 자전거를 탈 수 있도록 만드는 것을 우리가 강제로 할 수는 없고 만드는 것이 문제인데 만드는 가장 기본적인 것이 자전거를 안전하게 탈 수 있는 도로를 잘 만들어줘야 되고 그 다음에는 시민들이 자전거를 탈 수 있도록 권장하고 홍보를 하는 것이 같이 병행되어야 될 것으로 보고 있는데 예를 들어서 지금 충남대학교에서 온천역까지 사이를 시범도로로 만들어보자는 그런 계획도 저희가 검토를 하고 있는데 온천역에서 충대 학생들이 내려서 충남대학교까지 타고 갔다가 다시 온천역으로 오는 계획을 하는데 자전거도로를 완전하게 시범적으로 만들어보자 그리고 자전거도 도시철도하고 상의를 하고 있는데 양심자전거 타고서 반납하는 자전거제도를 만들어보자 뭐 여러 가지 실용화하는 데 도움이 될 수 있는 시책개발을 최대한 해보려고 그런 구상들을 하고 있습니다.

○宋在容 委員 어쨌든 우리 교통국에서도 예산의 누수현상을 막아야 될 필요성이 있고요, 지금 말씀하신 대로 온천역에서 충남대 정문까지 자전거 전용도로를 만든다고 한다면 한번 시범도로를 만드는 것도 좋습니다.

시범적으로 만들어서 과연 학생들이 자전거 이용을 어느 정도 하는지 그것을 파

악해서 다음 정책을 추진하는 것이 좋겠지요.

○交通局長 朴憲晤 예.

○宋在容 委員 지금 온천역에서 충남대 정문까지 도로가 거기에 본 위원이 잘 기억이 안 나는데 거기도 시내버스 전용차로가 되어 있나요?

○交通局長 朴憲晤 아직은 안 되어 있습니다.

상당히 거기가 50m 도로이기 때문에 자전거도로를 별도로 확보를 해도 교통 흐름에 지장이 없을 것으로 판단하고 있습니다.

○宋在容 委員 그러면 차선이 인도 옆에 1차선이라고 하나요?

그러면 1차선에 자전거도로를 만드는 것입니까?

○交通局長 朴憲晤 자전거도로 차선을 별도로 만들어주는 것이죠.

○宋在容 委員 본 위원이 그 말씀을 왜 드리느냐면 거기 보면 도로에다 주차를 할 수 있도록 해놓았어요, 광로에다?

왜 거기에다 주차를 하도록 해놓았나요?

(「시간제 주차」하는 직원 있음)

시간제 주차?

○交通局長 朴憲晤 시간제 주차를, 거기가 조금 한가하니까 시간제 주차를 운영하는 것 같습니다.

○宋在容 委員 한가한 것이 아니라 출퇴근시간에 보면 거기가 교통정체가 많이 일어나는데?

○交通局長 朴憲晤 그러니까 출퇴근시간에는 안 되고 출퇴근시간이 아닌 때 시간제 주차를 하는 것이죠.

○宋在容 委員 잘 지켜집니까?

○交通局長 朴憲晤 주차가 전반적으로 잘 안 지켜져서 상당한 과제로, 해결해야 할 문제로 삼고 있습니다.

○宋在容 委員 그런 부분을 탄력적으로 운영하는 것도 상당히 필요합니다만 그것도 원칙에 너무 벗어나는 일을 해서는 안 된다, 그런 광로를 뚫어놓고서 거기에 지금 말씀하신 대로 러시아워 외에만 주차를 할 수 있다고 했는데 그것은 안 맞지요.

도로에 주차장을 설치합니까?

○交通局長 朴憲晤 그것은 다시 검토하겠습니다.

○宋在容 委員 그리고 리베라 사거리에서 진흥원 쪽 있지 않습니까?

그 도로변은 아주 한적한 도로예요.

아마 버스가 10분에 한 대나 두 대 정도 다니려나, 그런 도로인데 거기는 주차단속을 하고 있다는 말입니다, 주차를 못 하게.

바로 그것이 정책이 잘못됐다는 거예요.

우리가 지금 주차장 확보하기 위해서 상당한 예산을 많이 투자하고, 자차를 운전하는 사람들은 어디에는 주차를 해야 하는데 주차공간은 없고 불법주차할 수밖

에 없어요.

그런데 그쪽은 불법주차라고 해서 견인하고 단속한다는 것은 맞지 않지요.

왜 안 맞느냐 하면 주차단속을 하는 목적 자체가 교통의 흐름을 원활하게 하기 위해서 주차단속을 하는 것 아닙니까?

○交通局長 朴憲喆 예.

○宋在容 委員 그러면 교통의 흐름에 방해가 없다면 그것을 탄력적으로 운영해 주어야지요.

○交通局長 朴憲喆 리베라 사거리에서 유성고등학교 쪽으로 올라가는 그 길 말씀이시지요?

○宋在容 委員 예.

그리고 주차단속을 하는 것 보니까 주차단속의 우선순위를 어떻게 하고 있습니까?

○交通局長 朴憲喆 버스전용차로는 집중적으로 단속을 시도하고 있고 간선에서 지선으로 우선순위를…….

○宋在容 委員 지금 주차단속요원이 현재.

○交通局長 朴憲喆 105명 있습니다.

○宋在容 委員 주차단속의 우선순위를 정확하게 짚어서 해주세요.

왜 그러냐 하면 교통이 상당히 혼잡한 도로에, 이런 데는 주차단속이 이루어지면 원활하게 소통이 있는데 그쪽에는 불법주차가 상당히 많이 있거든요.

그리고 오히려 교통흐름이 원활한 쪽에는 집중해서 단속하고 있고 즉, 이율배반적인 단속을 하고 있다는 것입니다.

쉽게 말씀드리어서 유성 쪽이 제 지역구니까, 유성을 보면 전 국민은행 사거리입니다, 현재 시외버스터미널 가기 전에 사거리에서 시외버스터미널까지 항상 거기가 정체되는데 불법주차가 항상 있습니다.

그쪽부터, 그런 데부터 먼저 단속해 주어야 하는 것 아니에요?

○交通局長 朴憲喆 온천 사거리에서 시외버스터미널 올라가는 그 길 말씀하시는 거지요?

○宋在容 委員 예.

○交通局長 朴憲喆 예식장 올라가는.

○宋在容 委員 예.

구암역 가는데, 거기 시외버스터미널 있지 않습니까?

그 구간은 항상 시외버스터미널로 인해서 교통이 항상, 그렇지 않아도 혼잡하고 그런데 불법주차가 항상 그쪽에는 있습니다.

하여간 제가 10번을 다니면 아마 9번 이상은 불법주차 되어 있을 거예요.

○交通局長 朴憲喆 주차단속이야 세우지 않아야 될 곳은 전반적으로 단속해야 되지만 위원님께서 말씀하시는 혼잡하고 고통을 주는 도로가 먼저 소통될 수 있도록 집중적으로 단속하라고 하는 말씀을 한번 저희가 그런 구간을 집중적으로 보도록

하겠습니다.

○宋在容 委員 그래서 대전광역시 전체적인 도로망에서 그것을 어디부터 우선적으로 단속해야 되는지 그것을 한번 데이터를 뽑아서 해보세요.

그냥 즉흥적으로 하지 마시고.

○交通局長 朴憲晤 말씀하시는 그런 사항에 대해서 더 강화해서 단속하는 그런 방법을 선택해 보겠습니다.

○宋在容 委員 시에서 시내버스 운영 적자를 줄여야 되겠지요, 지하철 적자도 줄여야 되겠고, 택시도 수입이 없다고 해서 아우성이니까 그것도 처방해야 되겠고 또 자가운전자들의 주차장 확보도 해주어야 되겠고, 한정된 인원을 가지고 몇 마리 토끼를 잡아야 되거든요.

이런 부분을, 제가 너무 시간을 많이 소비하는 것 같습니다만, 그래서 이런 부분을 버릴 것은 과감히 버리고 해나가야지 전체를 같이 살리려고 하는 것은 도저히 맞지 않습니다.

그래서 택시휴식년제 그런 말씀을 하셨지만 이것도 했다 저것도 했다 그렇게 하지 말고 무엇인가 중심을 잡고 했으면 좋겠어요.

즉, 문제는 무엇이나 하면 자가운전자를 최소화시키는 방법을 한번 구상해 보아야 하겠다, 자가운전자를 줄여야 대중교통을 늘릴 수 있는 것 아니겠습니까?

자가운전자를 줄여야 주차장 확보부분도 줄일 수 있고, 한정된 토지에서 주차장 확보를 계속할 수는 없는 것 아니겠어요?

그러면 자가운전자를 줄여서 대중교통을 이용할 수 있는 방안을 적극적으로 검토해서 대중교통을 이용하도록 해야 될 것 아닙니까?

○交通局長 朴憲晤 예, 그래서 대중교통을 활성화시키는 것은 바로 자가용을 줄이는 그런 효과를 가져오고 결과는 도로소통이 원활해지는 결과로 나타나기 때문에 그 점에 중점을 두어서 실효성 있는 앞으로 그런 부분에 강력한 시책추진을 강구하려고 하고 있습니다.

○宋在容 委員 누차 본 위원이 질의했습니다만 자가운전자가 대중교통을 이용할 때 본인이 이익이 되게끔 느껴져야 되거든요.

교통의 소통이 원활하다든지 그래서 가로변 버스전용차로에서의 버스우선신호제 도입 이런 부분은 상당히, 어떻게 되는 건지 모르겠지만, 어디에서 하고 있나요, 버스우선신호제 우리나라에서 하는 곳이?

○交通局長 朴憲晤 그것은 서울 같은 데에서 일부 하고 있는 것으로 알고 있는데 저희가 세밀하게 계획을 해보려고 하는 거거든요.

○宋在容 委員 그래서 이런 것을 빨리 추진했으면 좋겠고요.

유럽을 보니까 버스우선신호제 이런 것을 전에 가보니까 상당히 활발하게 하고 있던데.

○交通局長 朴憲晤 BRT 같은 것을 하는 데가 그런 제도를.

○宋在容 委員 BRT 아닌 데도 버스우선신호제를 하고 있더라고요.

그래서 우리 시에서 보면 교통신호체계 개선이 필요한데 그것을 누차 얘기했는데 한번도 시범적으로 하지 않아요.

본 위원은 무엇이나 하면 광로 있지 않습니까, 6차로 이상.

6차로 이상의 도로의 사거리 체계에서 2차로로 된 데 있지요?

그 곳은 좌회전을 주지 말자는 거지요, 유턴을 주고.

한번 시범적으로 어느 한 구간을 해보세요.

○交通局長 朴憲喆 광로와 소로가 사거리 되는 부분에서 작은 길에서 큰 길로 좌회전하는 것을 제한하자는 말씀이십니까?

○宋在容 委員 그렇지요.

○交通局長 朴憲喆 신호체계에 관해서 경찰과 한번 상의를 해보겠습니다.

○宋在容 委員 서울 같은 경우에는 좌회전 되는 곳이 극히 드물지 않습니까?

그래서 그것을 우리 시에서 시범적으로 어느 한 구간을 했으면 좋겠다는 의견을 수 차례 냈는데 한 번도 실행이 안 되고 있습니다.

○交通局長 朴憲喆 검토해 보겠습니다.

○宋在容 委員 유턴을 주면 교통의 흐름에는 별 문제가 없거든요.

좌회전 안 주면 신호가 네 번 바뀔 때 양방향으로 해서 두 번만 바뀌면 되지 않습니까?

상당히 시간을 단축할 수 있는데, 해보시겠습니까?

○交通局長 朴憲喆 그 부분은 경찰과 협의를 해서 추진해야 하는 문제이기 때문에 한번 상의해보고 같이 연구해 보겠습니다.

그리고 아까 대중교통 활성화에 관해서 몇 가지는 상당히 성공을 거둔 경우도 있습니다.

예를 들면 환승제도를 우리가 하고 있잖아요.

환승제도 같은 것은 이용률이 무려 36배나 증가하고 있고요, 교통카드 이용률도 45.4%가 증가되고 있고, 불편신고도 상당히 줄어서 40.4%가 지난해 감소됐습니다만 그런 것은 한 부분입니다만 지속적으로 대중교통체계가 활성화 되도록 교통정책을 펴나가려고 방향을 정하고 있습니다.

○宋在容 委員 저희가 시내버스 준공영제 무료환승제를 도입해서 교통약자들에게 상당한 복지혜택을 주고 있지 않습니까?

○交通局長 朴憲喆 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 시내버스 준공영제 도입으로 인해서 시 예산이 그쪽으로 투입된다는 것을 가지고 부정적인 여론이 상당히 팽배하고 있는데 시에서도 그런 부분을 목소리를 내주세요.

말하지 않는 다수는 시내버스 준공영제와 무료환승제를 해서 상당한 혜택을 보고 있습니다.

즉, 바로 그 사람들은 약자들이거든요.

목소리를 못 내는 사람들이예요.

그런 목소리를 시에서 대신 내주고 어쨌든 운영의 묘를 잘 살려서 적자의 폭을 최소화시키는데 노력을 해야 되겠지요.

그런 것을 이해하게끔 시에서도 얘기해 주시고.

○交通局長 朴憲晤 아까 저희가 일반적으로 알고 있는 것 중에 지난해 시내버스 준공영제를 해서 257억원을 시가 부담했다는 것을 그냥 257억원 이렇게 생각하고 있는데 실제로는 257억원 중에 122억원은 무료환승제에 의해서 복지혜택을 보는 거거든요.

그런 점도 감안해 주시기 바랍니다.

○宋在容 委員 본 위원도 아까 대략 봤습니다, 그 부분에 대해서.

무료환승제로 인해서 교통복지혜택을 많이 보는 것이 나와 있던데 충청투데이 금년도 1월 5일자를 보니까 대전에 46만면 주차장을 만든다고 했는데, 46만면을 2010년까지 10만면씩 연차적으로 추진한다고 했어요.

어떻게 하는 것입니까?

○交通局長 朴憲晤 그것은 조금 자료가 잘못된 것 같습니다.

46만면을 새로 만든다는 것이 아니고.

○宋在容 委員 전체 합쳐서?

○交通局長 朴憲晤 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 거주자 우선 주차장 1만면, 녹색주차마을사업 1,170면, 내 집 주차장 갖기 사업 1,830면, 이면도로 주차장 5,440면 이것은 주차장을 만드는 것이 아니지요.

○交通局長 朴憲晤 전체를 합한.

○宋在容 委員 이것을 어떻게 주차장을 만든다고 하는 것입니까?

○交通局長 朴憲晤 표의 해석을 조금 잘못된 것 같은데요.

○宋在容 委員 이면도로에 주차장을 설치한다는 것을 주차장을 만든다고 하면 안 되지요, 그렇지 않습니까?

왜 이런 질의를 하느냐 하면 시민들이 웃더라고요, 웃어.

이것을 보고서.

이상입니다.

○委員長 全炳培 송재용 위원님 수고하셨습니다.

김재경 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

운영의 묘를 살리기 위해서 오전에 교통국 소관 사항을 위원장께서 끝내도록 시간을 배정한 것 같습니다.

간단하게 질의하겠습니다.

먼저 보충질의입니다.

자전거도로 아까 국장께서 답변이 자전거도로 활성화에 대한 질의에 시민들이 자전거를 많이 타고 대중교통을 분산시키겠다는 차원에서 자전거도로를 많이 확충하겠다는 답변을 하시는데 너무 간단한 답변 같아요.

여러 가지 에너지 절약 차원도 있고, 친환경적인 문제도 있고, 시민들의 건강도 있고, 시간절약도 있고, 다각도로 차량의 운행비도 절감될 수 있는 이런 방법도 있는데 물론 자전거도로를 확충하고 시민들에게 활성화시키는 것은 좋은 정책입니다.

바람직하고요.

그러나 현재 대전시의 도로여건상 과연 자전거도로가 확충되겠느냐 거기에 따른 의문점은 모두가 공감할 것입니다.

그런 차원에서 기존도로에 인도에 자전거도로를 개설하는 예산을 반영하지 말고 외곽도로, 신설되는 서남부권이라든지 신설도시에 한해서만 자전거도로를 미리 확보하자는 차원을 지난번 제가 토론회에 나와서 설명드렸습니다.

그렇게 정책을 그쪽으로 일관성 있게 추진하면 좋을 것 같고요, 그러기 위해서는 자전거를 시민들이 많이 타기 위해서 여러 가지 방안을 하겠다고 하는데 전혀 대안이 나온 것이 없는데 우리 시민들이 자전거를 탈 수 있는 문화를 형성하면 좋겠다 지난번 행정사무감사 때 그런 건의를 드렸습니다.

그래서 문화는 무엇이나, 중·고등학교 아이들에게도 특히 여학생들에게 치마를 입고도 자전거를 타는 그런 문화를 형성하고 또 남자들도 양복과 넥타이를 매도 자전거를 타는 데 아무 이상이 없는 그런 문화를 조성하자 그것이 필요하거든요.

그런 기본적인 문화의 인프라를 구축해놓고 거기에 따른 정책적 대안을 제시하고 시에서 추진하는 방안이 필요하겠다는 것을 주문드리고 싶습니다.

그리고 양심 자전거를 말씀하셨는데 거기에 따른 유실과 손계에 문제가 있거든요.

그러기 위해서는 페인트 도색을 시의 특색 있는, 바퀴 쪽에 전체를 한다든지 아니면 처음부터 그런 주문 자전거를 해서 손계나 유실됐을 때 다른 사람들이 페인트 도색하고 타고 다니는 것이 아닌 영구적인 방지책을 마련할 필요가 있고, 어차피 이것도 시민의 혈세니까요.

그런 것도 준비했으면 좋을 것 같고 다른 위원들이 이 중요한 부분에 대해서 지적을 안 하셨기 때문에 본 위원이 지적하겠습니다, 시간도 많이 갔는데.

우리 대전시 교통에 관한 중장기종합계획이 있지요?

○交通局長 朴憲晤 금년에 수립합니다.

○金載京 委員 용역을 주었지요?

○交通局長 朴憲晤 예, 용역을 주었습니다.

○金載京 委員 어디에 맡겼습니까?

○交通局長 朴憲晤 대전발전연구원에서 수행합니다.

○金載京 委員 다른 일반 교수들한테 준 것은 아니지요?

○交通局長 朴憲晤 대전발전연구원에서는 필요한 교수들을 팀을 짜서 하는 것입니다.

○金載京 委員 거기에 대한 관리 감독 좀 해주시기 부탁드립니다.

○交通局長 朴憲晤 예.

○金載京 委員 그리고 우리 시의 정책이 용역결과에 따라서 거의 100% 반영됩니다. 이것 문제점 있어요.

아마 우리 공무원들도 다 공감할 것입니다.

그리고 우리 시에서 상임위 위원님들의 의견은 전혀 개진이 안 된 부분이 많아요.

비근한 예로 지난번 본 위원이 행정사무감사 때 시내버스 준공영제에 따른 폐단과 문제점을 지적하면서 임원들의 급여 차등지원하지 마라, 균등지원해야 한다 이 부분 분명히 했는데 한번 두고 볼 것입니다.

그리고 그 부분에 따른 당위성은 부채율이 1,400%, 한 1,000% 이상 된 회사, 그냥 두면 자연도태 되는 회사들이 시내버스 준공영제가 시행됨으로 해서 전부 기사 회생시켰거든요.

그런데도 불구하고 버스 보유대수가 많다고 해서 임원의 급여를 더 많이 차등지원받는다고 것은 전혀 맞지 않습니다.

그런 부분들 분명히 정책에 반영시켜주시고요, BRT 도입 문제에 대해서 2004년도에 진잠 사거리에서 대전역 구간 10.5km 계획했다가 원점으로 무효시키는 것 알고 계신가 모르겠습니다.

○交通局長 朴憲晤 지금 무효시킨 것이 아니고요, 이번 중장기계획에 포함시켜서 BRT나 LRT를 어떻게 하는 것이 좋으냐 하는 것을 상반기중에 가닥을 잡을 것입니다.

○金載京 委員 그 문제도 상임위에서 위원님들이 전액 예산을 삭감하면서까지 대전시 현재 기존 도로에 BRT는 전혀 불가하다 그렇게 명령을 내렸고 시정하도록 촉구를 그렇게 했는데 또 중장기용역에 넣었던 말입니다.

넣을 필요가 있나요?

더군다나 도로가 똑같은데, 진잠 사거리에서 대전역 방향이던데요.

○交通局長 朴憲晤 그런데 그것을 종합적으로 안 될 것은 안 되는 것으로 확정하고 그런 절차를 밟는 것이니까요.

○金載京 委員 국장께서 경기도 BRT 도입 한번 벤치마킹 해보시고, 거기에 들어가보세요.

경기도는 거의 신설도로에는 BRT를 넣었습니다.

이것도 맞아요, 신설된 도로나 외곽도로는 BRT 맞습니다.

그러나 기존의 시내권을 중심 통과하는 이런 도로에서 과연 BRT가 우리 대전시에 적용되는 것이 성공할 것이냐, 실패입니다.

그리고 지금 이 용역 발주된 구간은 이미 지하철 2호선 구간이에요.

중복되겠다는 얘기에요, 아니면 지하철 2호선 건설을 안 하겠다는 것입니까?

○交通局長 朴憲喆 그게 아니고요, 2호선도 다시 검토하는 것입니다.

2호선 구간도 순환형으로 한 바퀴 도는 것으로 했는데 그것을 어떤 형으로 해야, 예비타당성 검토결과에 경제성이 떨어진다는 것이 나왔는데 경제적으로 할 수 있는 노선은 어떻게 해야 확실하냐 하는 것을 과학적으로 검토할 것입니다.

○金載京 委員 두 개가 중복되어서는 안 됩니다.

○交通局長 朴憲喆 중복돼서는 안 되지요.

서로 보완적으로 연결되더라도 같은 노선에 중복되는 것은 안 되는 것으로 알고 있습니다.

○金載京 委員 그리고 BRT 문제는 누누이 얘기했지만 우리 상임위에서 전혀 예산을 줄 수도 없고, 모르겠습니다 다음 6대 의원들이 어떤 분이 들어와서 거기에 대한 어떤 정책을 내놓고 거기에 대한 예산을 반영할지 몰라도 그 부분을 유념해 주시고요.

마지막으로 교통정책과 소관에 대한 정책 대안을 묻고 싶습니다.

앞으로 우리 한국도 고령화 사회에 진입했는데, 대전도 마찬가지이고요, 여기에 따른 교통운전자에 대한 정책이 있나요, 나온 것이?

○交通局長 朴憲喆 초보 운전자요?

○金載京 委員 초보 운전자나 고령 운전자, 앞으로 거의 고령 운전자들이 많이 발생될 것 같은데 거기에 따른 대전시의 중장기적인 교통정책에 대한 것을 아이디어 세워놓은 것이 있나요?

있으면 한번 얘기해 주세요.

○交通局長 朴憲喆 지금까지 시 입장에서는 그런 쪽의 구체적인 대책을 수립한 것이 없는 것으로 알고 있습니다만 교통약자 이동편의 증진을 위한 「교통약자의 이동편의증진법」이 세워져 있어서 그것에 의해서 거기에 대한 계획을 이제 수립하는 단계에 있다는 말씀을 드리고 앞으로 수립되는 사항에 대해서 수립되는 대로 보고를 드리겠습니다.

○金載京 委員 미리 우리가 선도적인 입장에서 말씀드리는 것입니다.

초보 운전자들이 앞으로 많이 양산될 것인데 지금은 만20세만 되면 거의 면허를 땁니다.

거기에 따른 교통사고량이 엄청나게 많이 유발되고 있어요.

거기에 따른 조사량도 확보하시고, 대비책을 미리 세워야 합니다.

그래서 초보 운전자에 대한 식별을 일률적으로 할 수 있는 것 좀, 눈에 잘 띄게, 그리고 고령 운전자 표시를 한번 정책으로 아이디어를 내놓기를 부탁드리고, 교통사고 아까 위원님들 지적하셨는데 어린이 교통사고 스쿨존을 정책적으로 잘 하고 있습니다.

그것도 제가 2003년도에 대안을 내놓아서 추진된 것으로 알고 있는데, 속기록에

나와 있습니다만, 거의 어린이들 교통사고 유발되는 지점이 불법 주정차 때문입니다.

스쿨존 내의 불법 주정차는 우리가 의지를 갖고 철저히 단속해야만 교통사고 유발을 미연에 방지할 수 있습니다.

그래서 이런 부분을 꼭 유념하셔서 스쿨존을 우리가 제정할 것이 아니라 도로표시 잘 하고 좋습니다만 그 안에서도 오히려 교통사고 많이 납니다.

그 원인이 스쿨존 내에 불법 주정차가 많기 때문에, 아이들은 그냥 일방통행입니다.

튀어나오기 때문에 거기는 철저히 단속해서, 아니면 단속카메라를 설치하든지 요즘에는 바닥으로 찍는 카메라가 나왔다고 하는데 다른 시·도의 정책을 도입할 수 있는 방안이 있으면 꼭 유념해 주시기 부탁드립니다.

○交通局長 朴憲晤 예, 알겠습니다.

○金載京 委員 이상입니다.

○交通局長 朴憲晤 한 말씀만 간단히 드리겠습니다.

아까 자전거타기에 대해서 여러 가지 구체적인 대안을 적시해서 말씀을 충분히 드리지 못해서 시책이 구체적으로 개발되지 않지 않느냐는 말씀 같아서, 저희가 자전거타기에 관한 것도 구체적인 대안을 상당히 많이 만들어냈고 앞으로도 개선해서 만들 것입니다.

그래서 만일 자전거타기에 관한 문제가 됐든 시내버스 준공영제에 관한 문제가 됐든 구체적인 것이 위원님들께서 해당 부분에 대한 심도 있는 검토가 필요할 때 언제든지 시간을 주시면 그 부분에 대한 구체적인 내용에 대해서 보고를 드릴 기회를 갖도록 항상 준비하고 있습니다.

○金載京 委員 상임위에서 업무보고가 됐든 행정사무감사가 됐든 위원님들이 지적하고 정책적 대안을 낸 부분은 그 순간에 지나가서 끝나지 마시고 꼭 반영할 수 있는, 그리고 반영됐으면 거기에 보고가 있도록, 그 다음에 업무보고 때 이런 식으로 그냥 연중행사처럼 하지 마시고 ‘어떤 사항을 반영한 것에 대해서 정책을 끝냈습니다, 수립했습니다’에 대한 것도 같이 해주셨으면 더 좋겠습니다.

○交通局長 朴憲晤 예.

○金載京 委員 이상입니다.

○委員長 全炳培 김재경 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

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

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 교통국에 대한 업무보고 청취는 종료되었음을 선포합니다.

교통국장을 비롯한 관계 공무원 여러분, 업무보고 준비에 수고 많이 하셨습니다.

오늘 보고된 사항에 대해서는 차질 없이 추진해 주시고 위원님들께서 지적하신

사항에 대해서는 면밀히 검토하여 적극 정책에 반영해 주실 것을 당부드립니다.

위원님 여러분, 다음 회의준비를 위해서 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시 57분 회의중지)

(16시 06분 계속개의)

○委員長 全炳培 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

정원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

나. 지하철건설본부 소관

○委員長 全炳培 계속해서 지하철건설본부 소관 사항에 대한 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

김의수 지하철건설본부장 보고하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 지하철건설본부장 김의수입니다.

지난번 도시환경개선사업단장에 이어서 다시 위원님들을 모시게 되어 영광으로 생각합니다.

저희 지하철건설본부의 업무는 특성상 계속사업이고 또 위원님들께서 여러 번 업무보고를 청취하셨기 때문에 이번 업무보고는 그동안 변동된 사항이나 또 앞으로 해야 될 업무를 위주로 보고를 드리겠습니다.

보고드릴 순서는 일반현황, 2006년도 주요업무추진성과, 2007년도 업무여건 및 중점방향 그리고 2007년도 주요업무계획 순으로 보고드리겠습니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

이상 업무보고를 마치면서 저를 비롯한 전직원은 대전의 역사적인 지하철 1호선을 개통한다는 긍지를 가지고 막바지 마무리 작업에 박차를 가하고 있습니다.

특히, 역과 전동차 이용 시 나타날 수 있는 시민불편사항을 개통 전에 발견해 조치한다는 사명감으로 세심한 부분까지 점검을 하고 있습니다.

위원님들께서도 좋은 아이디어 있으시면 꼭 알려주시기 바랍니다.

업무보고에서 미처 보고드리지 못한 부분은 위원님들의 질의를 통하여 성심껏 답변을 드리겠습니다.

이상으로 2007년도 지하철건설본부 업무보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 全炳培 김의수 지하철건설본부장 수고하셨습니다.

다음은 질의 답변을 진행토록 하겠습니다.

지하철건설본부의 업무보고 내용 중 궁금한 사항이나 질의할 내용이 있으신 위원님께서는 질의하여 주시기 바랍니다.

김재경 위원님 질의하시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

김의수 지하철건설본부장 업무보고 잘 들었습니다.

이번에 새로 지하철건설본부장으로 부임하셨죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 연찬은 잘 끝났습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 열심히는 했는데 아직 미흡하다고 생각을 합니다.

앞으로 계속 연찬해서 하겠습니다.

○金載京 委員 우리 대전 지하철 1호선 완전개통이 4월인가요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 저희들이 4월중 목표를 잡고 모든 공정과 일정을 그 쪽으로 맞추고 있습니다.

○金載京 委員 그러면 대전도 바야흐로 지하철시대가 도래하는데 우리 본부장의 견해로는 지하철 1호선 노선을 가지고 과연 이것이 대전 지하철의 기능을 전부 수행할 수 있겠다고 생각을 하십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 지하철 1호선을 가지고는 결론적으로 어렵다고 보고 나머지 부분이 순환선이 되었던 엑스축이 되었던 간에 1호선의 시너지효과와 재정적 부담을 조금 완화시키려면 하나 정도 최소한, 한 개 노선 정도는 더 해야 되지 않겠는가 그렇게 생각을 합니다.

○金載京 委員 거기에는 일관된 주장을 할 수 있겠지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 그런데 보통 지방자치단체에서 500억원 이상에 대한 건설사업을 시작하려면 중앙정부로부터 기획예산처의 예비타당성 조사를 통과해야 되지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 그런데 지난번 2호선 예비타당성 조사는 문제없었다는 전임 지하철건설본부장의 업무보고에서의 답변 내지는 굳은 결의와 각오를 들었는데도 불구하고 이번 2호선 예비타당성 조사는 전혀 그렇지 않은 현실이 나타났거든요, 그 원인이 어디에 있다고 봅니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그 원인을 제가 업무파악을 하면서 보니까 가장 큰 것은 목표 연도인 2021년도의 인구추계가 기획예산처가 생각하는 인구추이하고 우리가 생각하는 추이하고 차이가 많이 났고요.

그 다음에 두 번째는 그에 따라서 교통수요인원이 또 많이 차이가 납니다.

그렇기 때문에 교통수요가 많이 감소가 됨에 따라서 그에 따른 손익이라고 할까 그 부분이 상당히 내려가기 때문에 BC도 1 이하로 나오고 IR도 밑으로 나오기 때문에 그래서 된 것으로 현재까지는 분석을 하고 있습니다.

그리고 서남부개발 쪽의 개발계획을 우리는 개발계획까지 접목을 해달라고 했는데 중앙정부에서는 현재 승인된 것만 카운터했기 때문에 세 가지가 복합되게 작용을 했습니다.

○金載京 委員 수익성 부분은 이유가 없습니까?

현재 지하철 2호선 노선에 대한 수익성이 편익계산 했을 때 과연 이것으로 적자부분을 해소할 수 있는 부분이 덜하지 않느냐에 대한 KDI의 연구분석은 없었어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 지하철의 적자를 가지고 편익을 분석하는 것이 라기보다는 지금 비용을 100원을 들여서 2021년도에 편익을 100원을 낼 수 있는 것인가 그런 개념으로 봐야지.

○金載京 委員 수익성 부분에, 예비타당성 조사를 받기 위한 현재 2호선 구간이 수익적 차원에서 전혀 수익이 발생하지 않는 구간이라면 저희들이 이해를 하는데 지금 우리 지하철건설본부장님 답변 중에 거의가 인구추계가 감소한다, 차이가 난다, 교통수요 인원이 감소한다 이런 부분에 대한 이해를 본 위원은 할 수가 없는 것이거든요.

왜냐하면 지금 BC입니다, 수익편익지수죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 대전이 그게 0.74 나왔습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 그리고 AHP 분석치가, 정책성 분석치를 말하는 거예요, 이것이 0.312가 나왔어요, 대전이.

그런데 거의 인구도 비슷하고 또 지하철 1호선 완전개통이 대전보다 늦은 광주가, 광주 아시죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 BC가 1.42 받았고 AHP가 그러니까 정책성 분석치가 0.62로 평가를 받았거든요.

그러면 광주와 인구추이 차이가 또 교통수요 인원 감소가 대전과의 차이가 이렇게 많이 납니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그래서 아까 제가 말씀드린 그 부분이 BC를 가지고 질의를 하셨기 때문에 그 부분은 제가 단편적으로 답변을 드린 것이고요.

전반적으로 봤을 때 수익성은 인원이 많이 다니는 곳으로 노선을 긋는 것이 맞습니다.

왜냐하면 많이 타야 수익이 나기 때문에.

○金載京 委員 그러니까 수익편익지수가 0.73밖에 못 받은 것은 수익을 발생하지 못하는 구역이기 때문에 이것을 재조정한다는 것은 어느 정도 이해가 가지만 여기에 무슨 인구추계 차이가 나고 교통수요 인원이 감소한다는 결론의 답변은 지금 우리가 이해를 할 수가 없거든요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그것은 이렇게 보시면 됩니다.

왜냐하면 아까도 잠깐 말씀을 드렸는데 BC라는 것은 앞으로 적자가 200억원이 나서 얼마를 보전해 준다는 개념이 아니고 현재에 들어간 비용과 나타날 수 있는 편익이 과연 경제성이 있는가 없는가 그것을 가지고 따지는 것이거든요.

○金載京 委員 그러니까 경제성을 묻는 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇죠, 그렇기 때문에 인구 200만명을 예상했는데 170만명밖에 안 온다는 것도 하나의 요소가 될 수 있고요, 그 다음에 그에 따라서 교통인구가 2만 명이 줄 수도 있고, 4만 명이 줄 수도 있기 때문에 그 부분이 결과적으로는 같은 말씀인데 수익을 낼 수 없기 때문에 BC가 안 되는 것이거든요.

그래서 이것은 동떨어진 말씀이라는 개념보다는 같이 올라가는 그런 맥락입니다.

○金載京 委員 결론적으로 여기에서 본 위원회 견해는 노선 자체가 행정수도를 연결하든지, 예를 들어서 1호선 같은 경우부터 거기에 또 2호선을 연계할 수 있는 방안이라든지 아니면 신탄진 지역까지 광범위한 노선을 확충하든지 이런 어떤 대안을 제시하지 않고 단순한 논리 가지고 광주하고 비교했을 때 거기에 대한 논리에 적합하지 않은 답변이거든요.

어떻게 광주와 대전이 이런 식으로 차이가 납니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 위원님께서 왜 그러냐고 원인을 물었기 때문에 제가 답변을 드린 것이고 앞으로 향후 방안에 대해서는 어쨌든 순환선 자체가 중앙정부로부터 부적합 판정을 받았기 때문에 우리로서는 2호선을 건설하기 위해서는 똑같은 전략으로 가기는 어렵습니다.

그렇기 때문에 엑스축이 되었던 순환선이 되었던 경제성 분석이 1을 넘어설 수 있는 노선을 개발해야 됩니다.

그 노선 개발을 위해서 저희들이 준비하는 것이 있기는 있는데 공식적인 자리이기 때문에 밝히기는 어렵고요, 왜냐하면…….

○金載京 委員 의회에서 밝힐 수 있는 내용이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 왜냐하면 시에서는 이 문제를 가지고 BRT로 갈 것이나 지하철로 같이 갈 것이나 여러 가지 방안을 놓고…….

○金載京 委員 그것은 바로 본 위원회 질의를 드릴 것인데요.

우리 시의 정책이 너무나 용역에 의존하는 부분이 없지 않아 있습니다.

거기에 너무 편중되어 있어요, 무조건 용역결과에 따르고 우리 시에서 의원들이 정책적 대안을 제시한 것은 그 순간만 적용하고 반영했다는 얘거나 하고 실제 지나고 나면 전혀 업무에 일괄성이 없습니다.

이런 부분들을 시정할 필요가 있고 본 위원회 답변을 어떤 식으로 유도하고 싶다면 이것은 정치적으로 풀 문제입니다.

사실 우리가 로비력도 부족했고요, 지역국회의원들의 활용도도 없고 전임 지하철 건설본부장 같은 경우는 지난 행정사무감사 때 지하철 예비타당성 조사, 본 위원회 분명히 이것을 예측하고 어렵다, 통과가 불가능하다고 했는데 본인은 분명히 자신 있다고 했는데 바로 이틀 뒤에 ‘불가’가 나왔어요.

그런데 그 원인 중의 하나가, 지역국회의원의 수가 몇 명인가를 물어보니까 그것도 모르고 있더라고.

지역국회의원 몇 명을 접촉했느냐고 했더니 한 명을 접촉했더라고, 한 사람은 보좌관을 만나고.

이래서 과연 우리가 예비타당성 조사를 통과할 수 있겠습니까?

광주는 사실 인구 추이의 차이라든지 교통인원 감소를 따지면 대전보다 더 열악합니다.

대전은 그나마 행정수도라도 접해 있기 때문에 인구가 준다는 보장은 없어요, 오히려 희망적이라고 볼 수 있습니다.

그럼에도 불구하고 예비타당성 조사를 어떤 시는 당당하게 통과를 했고 어떤 시는 이렇게 비참하게 결과가 나오는 것을 보고 이것은 정말 우리가 직무유기라고 봐야 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그 부분에 대해서는 저도 책임을 통감하고 앞으로 어떻게 할 것인가에 대해서 고민을 많이 하고 있습니다.

책임을 통감합니다.

○金載京 委員 그리고 BRT를 자꾸 언론에 표출을 시키고 있는데 이것 역시 대전발전연구원에서 또 다시 검토중에 있다고 합니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 우리 시의회에서 분명히 용역비 계상하실 때 전액 삭감을 했어요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 그 결과는 뭐냐?

그래도 150만 시민의 대표인 시의원들의 의견이 그렇게 묵살되고 끝까지 이런 식으로 자꾸만 용역결과에 편승해서 예산을 편중되게 올린다는 것은 의회를 경시하고 무시하는 처사라고밖에 보이지 않느냐 이런 얘기를 드리고 싶고요.

지금 BRT 구간과 지하철 2호선하고 중복되어 있습니다.

이것 있을 수 없는 얘기에요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 본 위원의 견해도 BRT라는 것은 도시 인근지역, 외 지역 아니면 새로운 신도시에 그 도시가 확충되기 전에 이미 같이 계획단계에 도입해야 되지 이처럼 기존 도시가 다 설계되어 있는 데도 불구하고 거기에 BRT 적용한다, 이것은 실패거든요.

지하철 2호선 노선에 BRT를 그대로 접목시킨다는 것입니다.

말이 되는 얘기에요?

이것을 의지를 가지시고 우리 지하철건설본부장께서 지하철 2호선 구간에 BRT는 또 말이 안 되지 않습니까, 어떻게 생각을 하세요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 제가 생각할 때 BRT는 지하철과 같이 대중교통 수단으로서의 한 축을 담당한다는 것은 대전시 쪽으로 봤을 때는 조금 어렵지 않겠는가.

결론적으로 말씀드리면 보완제는 될 수 있지만 대체제는 어렵지 않겠는가 저는 그렇게 개인적으로 봅니다.

○金載京 委員 그러니까 주가 BRT가 되어서는 안 된다는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 그리고 시설물 인수인계 지난번에 완벽하게 끝냈습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 1단계 구간은 11월까지, 아까 제가 업무보고에 보고 드린 대로 시 차원의 총괄 인수인계는 끝냈습니다.

○金載京 委員 2단계는 언제 끝나요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 2단계는 지금 보고드린 대로 3월중에 가인계인수를 하고, 가인계인수는 담당제별로 하는 것입니다.

그리고 5월중에는 우리 본부 차원에서 확인을 해주고 그리고 9월중에 시 차원으로 마무리가 되면 12월중에 현물출자를 하게 됩니다.

○金載京 委員 올해 안에는 끝낼 수 있지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 끝냅니다.

○金載京 委員 그것을 완벽하게 끝내주시고.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 지난번에 1단계 구간이 끝난 지가 1년, 2년이 다 되어 가는 데도 불구하고 그 시설비 인수인계는 안 해서 우리 지하철건설본부 직원들도 많은 애를 먹은 것으로 알고 있는데 그런 일이 없도록 도와주시고.

○地下鐵建設本部長 金義洙 알겠습니다.

○金載京 委員 마지막으로 하나 더 얘기하면 우리 도시철도공사 예산편성 시에 교통국에서 편성을 하고 있지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 이 부분을 우리가 심도 있게 검토할 필요가 있는 것이 교통국 직원 중에 지하철에 대해서 전문지식이 있는 사람이 없어요, 전문성이 떨어집니다.

그것은 인정하고 계시죠?

○地下鐵建設本部長 金義洙 인정합니다, 왜냐하면 그럴 수밖에 없지요.

○金載京 委員 그래서 본 위원이 대안을 제시하는데, 우리 지하철건설본부 전문직들이 계십니다, 해박한 지식도 있고.

그분들이 예산편성할 때 그 자리에 참석할 수 있도록, 그래야만 정확한 예산이 반영될 수 있다고 본 위원은 보는데 어떻게 생각을 하세요?

전혀 지식도 없는, 전문성이 떨어지는 사람들이 예산을 반영한다는 것은 말이 안 되거든요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 저희가 지하철 공사에 비상임이사로 임명이 되어 있습니다.

그리고 예산을 통과시킬 때는 이사회 통과를 하게 되는데 그 절차가 한 번 있고

사전에 편성에서 우리 본부 직원이 관여한다는 것은 제도상으로 어렵게 되어 있습니다.

되어 있는데 지금 위원님들이 말씀하시니까…….

○金載京 委員 왜 이런 얘기를 하느냐면 도시철도공사에서 예산 반영한 것을 검토 정도는 할 사람이 있어야 되는데 그러면 검토만이라도 지하철건설본부 직원이 해야 되는데 검토조차 할 수 있는 능력이 없어요, 전문성이 없어요, 그냥 그대로 다 반영이 되는 거예요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그것은 기획관리실장하고 상의를 해서 예산실에서 예산보고를 할 때 우리 직원이 가서 도와주면서 볼 수 있는 시스템을 갖추도록 얘기를 하겠습니다.

○金載京 委員 그렇게 해주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 全炳培 김재경 위원님 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의하시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 심준홍 위원입니다.

김재경 위원이 질의한 내용 중에 보충해서 몇 가지 더 질의를 하겠습니다.

예비타당성 조사에 경제성으로 부적합 판정이 나왔지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○沈俊洪 委員 본 위원은 그렇게 보지않고 정치적인 논리나 아니면 전략적인 그런 방법이 기대되었던 사항도 말씀드릴 수 있다고 봅니다.

물론, 부적격 판정을 받았으니까 어떻게든지 도시철도 2호선을 건설하기 위해서는 적절한 판정을 받기 위한 자료가 충분히 검토되고 해서 제안을 해야 될 것이 아니겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 준비해야 됩니다.

○沈俊洪 委員 그런데 여기 노선에 보니까 관저동, 서대전사거리, 대동오거리, 중리사거리, 오정사거리, 정부대전청사, 충남대학교, 유성사거리, 용계동, 관저동 순환선으로 자료상에는 나와 있어요.

경제성 논리를 가지고 순환선으로 했을 때 교통유발인구가 현저히 차별되기 때문에 또 근접 통과하는 중복노선이 있기 때문이라고 어느 한편에서는 볼 수가 있어요.

이것이 지금 도시철도 1호선하고 2호선하고 그렇게 멀리 안 떨어지는 부분에 중복되는 노선이 있지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 있습니다.

일부 있습니다, 양쪽으로 있습니다.

○沈俊洪 委員 그렇다고 볼 때 그 중복노선이 있을 때 새로운 교통유발인구가 나타난다고 볼 수 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 조금은 떨어진다고 봅니다.

○沈俊洪 委員 그래서 분석을 할 때는 왜 중앙정부에서 기획예산처나 이런 데에서 불합격 판정이 내린 원인이 있다고 분석을 합니다.

본 위원은 전략적이고 정치적인 얘기를 떠나서 단순논리 가지고 따진다고 할 때 그러면 새로운 방안을 가지고 또 제안서를 우리가 준비를 하고 그렇게 검토를 해봐야 되는 것이지 이 내용을 다시 올린다고 해서 여기 합격한다는 보장이 있습니까?

합격판정 받을 수 있는 보장이 있어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그래서 답변을 드리면 만약에 시의 결정이 지하철 건설 쪽으로 결론이 나서 우리가 추진을 한다면 이 순환형 노선을 보장 내지는 재검토를 해서 올리게 되지 이 상태로 올리게 되지는 않습니다.

○沈俊洪 委員 그래서 우선 보고자료에 있는 자체를 본 위원이 부정하는 것이고 또 한 가지 순환선을, 언젠가는 순환선이 이루어지면 좋지요, 경제적인 유발이 이루어질 때는 더 좋겠지만 지금 현재 우리가 보는 시각적인 것을 보면 150만 대전시민의 교통 흐름만을 가지고 산출근거를 마련하다 보니까 이런 문제점이 나오지 않겠느냐?

오전에 본 위원이 여러 측면에서 지적했던 내용들을 우리 김재경 위원님께서도 얘기했듯이 관저동이 기점일 때 계룡시나 익산시나 아니면 논산시에 교통유발 인구를 우리 대전시 교통에 같이 호환할 수 있고 그런 유발인구로 봐야되는 것이고 신탄진 기점했을 때 청주시나 청원군이나 또 청주공항을 잇는 교통유발 인구는 계수상에 교통유발 인구로 봐야되는 것입니다.

그냥 대전시 인구만 가지고 어떤 편차만 가지고 그것을 극대화시키려고 하니까 어려움이 있는데 또 광역도시 교통 철도망을 구상을 해야 되는 입장이지 여기에서, 그 인구에서 더 많은 인구 그냥 도시철도만 타고 왔다갔다하라는 그런 행정은 아니잖아요.

그런 어떤 마인드를 가지고 새로운 입안을 해서 제안을 할 때는 그런 쪽에서 진짜 새로운, 이것은 우리 대전시만이 아니고 주변 도시와 도시간 아니면 지하철과 지하철 간 연결하는 도시철도망으로도 연결되는 사항이니까 예산을 주십시오 이렇게 가야지 중앙정부에서도 보는 시각이 틀려질 것인데.

변한 것이 뭐가 있습니까, 여기에서?

그런 방향으로 노력해줘야 될 사항으로 본 위원이 몇 번 얘기를 했습니다, 했는데 지금 현재 또 한 가지 중요한 것은 아까 우리 김재경 위원님이 얘기한 내용대로 BRT 얘기가 또 나오고 있어요.

지금 현재 대전시민이 한 목소리를 내서 지하철 2호선을 건설할 테니까 예산을 주십시오 하는 것과 BRT 할지 지하철 할지도 모르면서 예산을 달라는 것과 어떤 쪽을 줘요, 두 개 다 줄 수도 없는 입장이고.

그러니까 하나의 포커스를 맞추는 데도 우리가 시민의견을 하나로 뭉치는 것을 우선적으로 해야 된다고 제가 생각을 하는 거예요.

물론 제 개인적인 생각이지만 그런 것이 기본적으로 갖추어진 다음에 지하철로 간다면 대전시민 전체가 지하철 2호로 할 테니까 시일이 걸리더라도 아니면 건설비용이 어떻게 된다고 하더라도 그 길 아니면 장기적인 대전교통은 그 이상은 없습니다 하고 나가야지 BRT도 한다 뭐도 한다 하니까 중앙부처에서 어디에 투자해줘요, 성공할지 모르는데.

아까도 김재경 위원이 지적했지만 용역을 받았을 때 물론 거기에서도 좋은 안이 있을 때 우리가 받아서 쓸 수 있지만 결정하는 것은 우리 시민들이 하는 것 아니겠습니까?

그러면 시민의견이 지하철이다 했을 때는 다른 여론이 필요 없는 것이지요.

자꾸 시간낭비, 시간만 끌게 되는 것이고 그러다 보면 더 좋은, 아까 광주 얘기했지만 예산 투자비용 가지고 얘기하고 이것은 경제적 논리가 아니었습니다 분명히.

먼저번 호남고속철 유치할 때 사례를 보면 알지 않습니까?

경제적 논리였다면 분명히 우리가 호남고속철 대전역까지 이용하는 시설투자비용이 없는 노선도 제껴놔야죠, 오송으로 갔죠.

그것은 경제적 논리가 아니라 정치적 논리죠.

이번 역시도 정치적 논리라는 것입니다.

전반적으로 개편해서 제안할 내용은 이 자리에서 답변 못 하시겠지만 그런 의향을 갖고 계신지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 위원님께서 말씀하신 것이 세 가지 사항 되는데 전부 공감합니다.

노선에 대해서는 시에서 결정되면 다시 검토해야 되는데 위원님 말씀하신 대로 그런 부분이 들어갈 수 있도록 각별히 유념해서 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 물론 지하철을 주로 이용하는 분이 서민층이나 학생, 노인층 아니겠습니까?

그러면 주변 정세분석을 빨리 파악하셔야 됩니다.

주변에 있는 분들이 서민층이지 도심권에 있는 사람들은 사실은 지하철 편의성에 따라서 탈 수 있지만 그렇게 이용이 높지는 않을 것입니다.

그러면 과연 도시철도를 많이 이용할 주변지역이 어디인지 생각해야 되고 아까 얘기한 도시와 도시를 연계하는 문제도 상당히 중요한 것입니다.

그러면 교통유발인구가 상당히 있는데 그런 것을 제척해 놓고 용역보고를 해서 제안하니까 당연히 부적격 판정이 나와야지요.

지역의원이라서가 아니라 본 위원이 봐도 구상안도 상당히 순환선으로 2호선을 했다는 자체를 동감할 수 없었어요.

다른 위원들 의견은 어떨지 모르겠지만 그런 문제는, 어차피 늦었습니다, 늦었는데 용역 기다릴 시간도 없고 용역 나오기 전에 주민공청회를 한다든지 해서 의견을 하나로 모아서 도시철도 2호선이 마땅히 가야 한다면 다른 BRT라든지 LRT 이런

얘기 나오지 않도록 해서 중앙정부와 살바싸움을 해야해요.

해서 끌어내야 하는 것이 우리 행정에서 할 일이지.

○地下鐵建設本部長 金義洙 위원님 말씀 충분히 이해했고요.

○沈俊洪 委員 물론 시장님의 의지도 중요하지만 그 일을 본부장님이 사활을 걸고 2호선 문제 하나라도 내가 본부장으로 있을 때 이 사업을 끌어냈다는 긍지와 자부심을 갖도록 최선을 다해주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 명심하겠습니다.

○委員長 全炳培 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

박수범 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○朴壽範 委員 박수범 위원입니다.

김의수 본부장님, 충분한 업무파악은 됐습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 충분하지는 않다고 봅니다.

○朴壽範 委員 그렇기 때문에 세부적인 사항보다 앞서 두 분 위원님께서 질의한 내용을 보충질의 하겠습니다.

지금 대전시민의 가장 큰 관심사이고 각 지역별로도 도시철도 2호선이 들어서느냐 마느냐, BRT를 적용하느냐 이런 부분에 대해서 많은 논란이 일고 있습니다.

특히 BRT와 관련한 문제는 아직도 우리 시에 적합하지 않다고 하는 그런 여러 우려의 측면이 있는데도 불구하고 시에서 중심을 못 잡고 있습니다.

민선시장을 제가 비판하는 것이 아니고 이상하게 요즘 들어와서 보면 시간만 끌면서 계속 여론추이만 지켜보는 형태가 많이 보이고 있어요, 우리 대전시 정책이.

또 앞서 두 분 위원님께서 지적했다시피 지금 시장이 끌고 가는 것이 아니고 용역이 끌고 가고 있어요 정책을.

용역에 다 의뢰할 것 같으면 무엇하러 민선시장 뽑고 의회 구성하고 합니까?

용역결과에 따라서 다 하지.

이런 부분들이 너무 남발되고 있다는 측면에서 앞으로 대전시 정책이 용역 위주가 아닌 시장의 의지, 정치적 판단력 이런 부분에서 우선 리더십이 발휘되어야 하겠다는 측면을 먼저 강조하고 싶고, 심준홍 위원님께서 지적했습니다만 우선 타시·도에, 서울, 부산, 대구, 광주, 인천, 지하철이 먼저 건설된 도시지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그런 도시들이 1호선을 건설한 다음에 바로 순환선을 적용했습니까?

사례가 있을 것 아니겠어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 서울은 특별한 케이스이고 너무나 광대하기 때문에 생략하고, 대구 같은 경우에는 1호선 끝난 다음에 곧바로 시작 들어갔고요.

○朴壽範 委員 순환선으로 들어갔습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 순환선이 아니고요.

○朴壽範 委員 광주는요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 광주는 순환선인데 LRT로 가면서 고가로 매달려야 되거든요.

그것 때문에 시민들의 민원이 많이 발생해서 용역을 주었어요, 광주.

그래서 용역결과가 나오는 대로 다시 판단하는 것으로 유보를.

○朴壽範 委員 LRT니 지하철이니 이것을 묻는 것이 아니고 순환선이나 엑스축이나 제트축이나 이 부분을 우선 먼저 짚고 넘어가자는 취지예요.

그러면 부산 같은 경우는 순환선이 먼저 건설됐습니까?

타시·도 사례가 없어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재 말씀하신 도시 중에는 광주만 순환선이고 나머지는 엑스축입니다.

○朴壽範 委員 광주만 순환선입니까?

어떻게 보면 광주는 특이한 도시잖아요.

대전보다 인구가 적은 데도 더 많은 국비 예산 따가고 그런 특이한 도시니까 거기는 제껴놓고, 타시·도 예를 보더라도 순환선이 먼저 건설된 예는 없다고 보여지는 것 아니겠어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재까지는 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그런데 우리 시의 2호선 건설계획을 보면 순환선이면서도 거리도 짧지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 약 30km 정도 됩니다.

○朴壽範 委員 그러니까 지역 전체를 커버할 수 있는 순환선이 아니지 않습니까? 도심권만을 계속 도는 것 아니에요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그러니까 당연히 경제성에서 떨어지지요.

도심권에 있는 인구만을 계산하게 될 테니까, 그렇지 않겠어요?

거기다 1호선과 중북노선도 있고.

당초 이런 용역결과에 의해서 추진한 결과가 예비타당성 조사에서 통과를 못하는 이런 비참한 결과가 나온 것 아니겠어요?

심준홍 위원님께서도 지적하셨다시피 청주공항이나 논산, 광역 쪽으로 연결시키는 선에서 계획을 했다고 한다면 예비타당성 조사도 낮게 나오지 않겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그것은 확실하게 답변을 못 드리겠습니다.

왜냐하면 예비타당성 조사가 제가 업무과악하면서 보니까 고려해야 할 요소가 보통 많은 것이 아니라서요.

○朴壽範 委員 물론 그렇겠지요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그래서 어떨지 모르겠습니다.

○朴壽範 委員 객관적으로 봤을 때, 주관적인 것이 아닌 객관적으로 봤을 때 광역 인구를 포함한다고 하면 아무래도 경제성이 낮지 않겠어요, 추정인구를?

○地下鐵建設本部長 金義洙 교통인구가 많다면 많이 나옵니다.

○朴壽範 委員 우리가 객관적으로, 일반적으로 볼 때 그런 노선을 계획했다고 한다면 본 위원회 짧은 생각인지는 모르겠지만 예비타당성 조사에 충분히 통과할 수 있었다고 판단됩니다.

그리고 순환선을 계획하면서 지역적인 안배 또는 지역적인 의견이 과연 여기에 포함되느냐 이런 부분은 상당히 미약했으리라고 보여집니다.

어떻게 생각하세요 그 부분은?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그 당시의 의사결정 과정을 모르기 때문에 정확하게 말씀드릴 수 없지만 나타나는 현상만 가지고는 그런 사항이 될 수도 있습니다.

○朴壽範 委員 그렇다면 현재 우리 시에서 지금 도시철도 2호선을 어떻게 하겠다, 어떤 식으로 다시 중앙정부에 예산을 요청하겠다는 계획도 없는 것이지요 현재는?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재 시의 공식입장은 3월 말까지 1/4분기 안에 대중교통체계에 대한 결론을 짓겠다는 것이 시의 공식입장입니다.

우리 본부는 원래 기능이 시의 정책결정이 되면 결정에 따라서 우리가 움직이는 그런 기능이기 때문에.

○朴壽範 委員 물론 그렇겠지요, 특성상.

계획이 세워지면 거기에 따라서 건설하는 데 임무가 있으니까.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그런데 만약 도시철도 2호선 건설이 무산됐다고 하면 이 조직은 해체되어야 하는 조직이요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 무산되면, 전면 백지라는 방침이 선다면 없어져야 합니다.

그렇지만 앞으로 2~3년 내를 건너뛰고 다시 한다는 의지만 있다면 이 조직은 없어서는 안 됩니다.

왜냐하면 가지고 있는 노하우가 제가 와서 업무파악하다 보니까 상당히 많기 때문에 각 부서로 흩어져서 집결력이 떨어진다면 굉장한 낭비라고 생각합니다.

○朴壽範 委員 그렇다면 이런 고급인력을 놀리는 것이라든지 또는 해산시키는 것도 상당한 경제적으로 손실을 보는 것이지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 만약 결론이 나서 해체된다면 손실이 많이 있습니다.

○朴壽範 委員 그렇다면 당연히 지하철 2호선은 건설되어야 한다는 결론에 도달하는 것이지요?

전부는 아니겠지만.

○地下鐵建設本部長 金義洙 물론 전부 요소가 될 수는 없겠지만 가급적이면 써먹는 것이 좋겠지요.

○朴壽範 委員 앞으로 노선을 검토함에 있어서 1·2·3·4산업단지의 교통유발인구, 테크노밸리, 청주공항, 또 종점 부분으로 본다면 논산지역 이런 쪽의 교통유발

인구까지 포함하는 그런 노선으로 해야 한다고 생각하는데 우리 본부장님의 견해는 어떠십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 이 문제는…….

○朴壽範 委員 견해만 말씀하시면 됩니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 제 생각은 어쨌든 중앙정부의 예비타당성 조사가 가장 중요한 변수이기 때문에 그 변수를 승인받을 수 있는 요건 쪽으로 가야 한다고 생각합니다.

○朴壽範 委員 그렇지요, 첫째는 예비타당성 조사를 통과할 수 있는 구간이어야 한다는 것이 첫째 목적 아닙니까?

그것을 충족시키면서 지역적인 안배 내지는 모든 지역주민들이 공통으로 이용할 수 있는 지하철로 건설되어야 한다는 것도 또 한 가지 요인이 되겠지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○朴壽範 委員 그런 관점에서, 그러면 교통정책과에서 새로운 방향을 모색하고 있는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 그렇게 알고 있습니다.

○朴壽範 委員 좋습니다.

이상입니다.

○委員長 全炳培 박수범 위원님 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 보충질의해 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 물론 교통량을 조사해서 제안서를 작성했겠지만 지역 17호 국도선 청주까지 있는 국도선에 출퇴근시간에, 러시아워시간에 교통체증현장을 파악한 적이 있습니까?

대전시에 거주하는 분들이 아까 박수범 위원님이 지적한 1·2산업단지는 물론이지만 3·4산업단지에 진출입하는 과정에서 청원까지 중소기업이 상당히 많습니다.

거기까지 출퇴근을 하고 있어요.

그런 교통수요가 상당히 많이 있고 그래서 신탄진지역 사거리가 교통체증으로 러시아워 때는 막힙니다.

막히는 게 10~20분 막히는 정도가 아니잖아요.

그런 많은 교통량에 도시철도 2호선이 개통된다고 하면 그런 교통의 흐름도 원활해지지 않겠느냐, 그런 것을 용역만 믿지 말고 우리 자체적으로 행정 공무원들이 이러이런 것은 더 첨가해서 그런 사안을 만들어서 갔을 때 박수범 위원이 얘기한 내용대로 중앙정부에서 보는 시각이 달라질 것이 아니겠느냐, 그것을 우리 안에서 교통량만 분석하지 말고 그런 것을 물론 여러 측면에서 조사됐겠지만 한번 더 시간을 갖고 교통량도 조사해 보고 그런 측면에서 재검토해서 이번에는 차질 없이 해서 엑스축이 됐든 어떤 내용이 됐든 그런 효과를 얻어낼 수 있는 것을 본부장님이 큰 일을 만들어내시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 시의 방침이 선다면 노선결정이나 모든 문제를 위원
님들과 상의해서 결론을 낼 수 있도록 노력하겠습니다.

○委員長 全炳培 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

효율적인 회의 진행을 위하여 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(16시 51분 회의중지)

(17시 03분 계속개의)

○委員長代理 張文喆 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원 질의하여 주시기 바랍니다.

송재용 위원님 질의하시기 바랍니다.

○宋在容 委員 송재용 위원입니다.

다른 위원님들께서 질의한 내용인데 도시철도 2호선이 예비타당성 조사에서 부적
합하다는 결론이 나왔지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그렇습니다.

○宋在容 委員 그러면 다시 적합 판정을 받을 수 있도록 현재 준비하고 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재 본부 차원에서 아직 움직임은 없고 시 차원에서
이렇게 됐으니까 어떤 식으로 대중교통체계를 정비할 것인가에 대한 연구가 진행중
에 있기 때문에 그 부분에 대해서 결론이 나서야 우리 본부 차원에서는 움직일 계
획입니다.

○宋在容 委員 시 차원에서는 도시철도나, BRT나, 자기부상열차나 등 신교통수단
에 관련해 폭넓게 검토하고 있는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 알기로는 모든 가능성을 열어놓고 시민의 의견
이라든지 전문가 자문을 구하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○宋在容 委員 그러면 도시철도 2호선 건설이 유보될 일도 있겠네요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 예단하기 어렵습니다.

어떻게 결론 날지는.

아직 진행중이기 때문에.

○宋在容 委員 아까 본부장 답변내용을 들어보니까 도시철도 1호선이 금년 4월에
개통되고 그래서 최소한 한 개 노선은 추가로 건설되어야 한다는 답변을 하셨는데
그렇지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 맞습니다.

○宋在容 委員 본 위원은 그 답변을 들으면서 이렇게 느꼈어요.

지하철본부장으로서 과연 의지, 본부장의 마인드가 그렇게밖에 생각이 안나나 하
는 생각이 들었어요.

지금 도시철도 1호선이 어떻게 보면 첫 단추가 잘못 끼워졌다고 그런 여론도 있

습니다.

왜냐하면 대전시에서 너무 일찍 도입했다는 여론도 있고, 그렇지만 일단 1호선이 금년 4월에 개통되면 그것과 연계해서 최소한 3호선까지는 해야 되지 않느냐 즉, 첫째 어느 누구나 시민들한테는 행정에서는 공정성이 우선되어야 하거든요.

예를 들어서 우리가 행정기관을 이렇게 비유하면 맞을지 모르겠습니만 어느 행정기관에 무슨 서류를 뗄 때 어느 지역 사람한테는 한 시간 내에 떼어주고, 어느 지역에 사는 사람한테는 3일 이내에 떼어주고 이렇게 차등적용한다고 하면 그것은 공정성과 평등성에 위배되는 것이지요, 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○宋在容 委員 지하철 이용하는 시민들도 마찬가지거든요.

여러 가지 예산상의 어려움이 있겠지만 대전시민이 누구나 공유할 수 있는 여건을 시에서는 만들어 줘야지요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○宋在容 委員 어떻게 보면 예산이 일찍 투자되느냐 늦게 투자되느냐 그런 차이지만 최소한 3호선까지는 가야 한다는 것이 아마 시민들의 주문이 아닌가 생각합니다.

본 위원도 지난 4대 때 5대 들어오면서 시민들로부터 많은 여론을 들은 결과로 한번 집약해보면 그런 여론이 중론이라는 말씀을 드리고요, 만약 도시철도 2호선 건설이 추진이 안 된다고 하면 지하철건설본부는 어떻게 되는 것입니까, 해체되는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 아까 잠깐 말씀드렸는데 저희들이 조례로 설치된 기구입니다.

그렇기 때문에 조례로 존폐유무를 갈라야 하는데 그 부분은 아무래도 지하철이 대전시에 필요없다고 판단되면 기구가 없어질 것입니다.

그렇지만 지하철이 필요하다고 판단되면 어떤 형태로든지 골격은 유지돼서 우리가 가지고 있는 노하우와 자료와 데이터 부분이 훼손되지 않고 보존될 수 있는 기능이 있어야 한다고 봅니다.

○宋在容 委員 예를 들어서 지하철건설본부가 해체된다고 하면 우리 대전시 도시철도 2호선, 3호선은 앞으로 10년 이내에는 상당히 어렵지 않나 생각되거든요.

그것을 해체시키고 몇 년 사이에 다시 지하철건설본부를 설립한다고 하는 것도 맞지 않고, 그래서 지하철건설본부장을 비롯한 관계 공무원들께서는 현재 지하철건설본부에 근무하고 있기 때문에 거기에 대한 자긍심과 이런 것을 가지고 대전시의 먼 미래를 위해서 이것은 우리 대전시에서 후손에게 물려줄 역사적인 산물입니다.

그런 차원에서 접근이 필요하다고 생각되고 어떻게 보면 이것이 우리가 공직자인가 그렇지 일반 기업을 운영한다고 한다면 사활이 걸린 문제 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇게 볼 수 있습니다.

○宋在容 委員 그래서 항상 행정에 기업의 마인드를 가지고 적용해서 해야 한다

는 논리적으로 많은 얘기가 나옵니다만 이 부분에 대해서는 도시철도에 관련된 것은 지하철건설본부에서 목소리를 내줄 필요성이 있다, 갑자기 계속 추진한다고 했다가 예비타당성 조사에서 부적합하다는 결과가 나왔다고 해서 위축돼서 다른 방향으로 돌리려고 하는 것은 적절치 않은 것 아니겠습니까?

그동안 왜 추진해 왔습니까?

그리고 계룡육교 확장공사가 금년 3월에 마무리되는 것이지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 마무리됩니다.

○宋在容 委員 지금까지 지나온 것에 대해서는 이번 한 번으로 듣기 싫은 소리하고 다음부터는 이런 일이 없도록 해주었으면 좋겠고요.

무슨 얘기가냐 하면 계룡육교 확장공사가 345억 5,000만원의 예산이 투입됐지요, 자료를 보니까.

이 공사기간이 2001년도 8월 9일 착공해서 금년 3월 10일 준공하는 것으로 되어 있는데, 생각을 해보세요, 지금 현재 약 몇 년입니까?

5년 7개월 정도 걸렸습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그 정도 됩니다.

○宋在容 委員 듣기 안 좋은 얘기 같습니다만 계룡육교 확장공사, 어떻게 보면 이것 가지고 재탕 삼탕 계속 우려먹는 거거든요.

계룡육교 확장공사 왜 이 공사가 이렇게 장기간 걸렸을까, 장기간 걸려서 여기에 들어가는 여러 가지 인적·물적 예산 이런 상당한 예산 손실이 많이 있었을 것입니다.

이런 부분을 조기에, 예산상의 어려움이 있어서 이렇게 늦추었다고 할 수 있겠지 만 우리 시에서 하는 사업을 보면 너저분하게 잔뜩 벌려놔요.

시민들은 이해가 안 갑니다.

공사기간 2년, 3년이면 충분히 끝나는 것을 가지고 5년, 6년씩 끌고 가고 있고.

다 소모전 아닙니까?

그리고 공직자들도 계룡육교 확장공사에 관련된 공직자들 계속 여기에 매달려 있어야 될 것 아니에요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○宋在容 委員 하여간 다음부터 이런 부분을 조기에 완공할 수 있도록 시스템을 바꿔주세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 노력하겠습니다.

○宋在容 委員 도시철도에 관련된 질의는 여기에서 아무리 이야기해도 어떤 책임 있는 답변이 나오기 힘들기 때문에 이것으로 마무리하고, 지금 도시철도 1호선 같은 경우에 보니까 착공단계부터 준공단계까지가 총 얼마나 걸렸지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 1996년도에 착공하고 2005년도니까.

○宋在容 委員 11년?

○地下鐵建設本部長 金義洙 10년 정도, 작년에 준공했으니까요.

○宋在容 委員 아니, 2단계까지 다 하면 한 11년 걸렸지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○宋在容 委員 원래 당초에는 몇 년 계획이었습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 당초에는 2003년까지로 계획됐었습니다.

○宋在容 委員 이런 부분도 지금 한 4년 여 기간이 늦어졌는데 우리 시에서는 서울시에서 한 청계천 복원 같은 경우에 과연 그런 사업을 우리 시에서 했을 경우에 아마 엄두도 못 낼 테지만 하지도 못했을 것입니다.

그렇지만 만약 한다고 했으면, 청계천 복원의 공기가 어느 정도 걸렸는지 아십니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 정확한 개월은 정확히 기억이 안 나지만 상당히 빨리 진척됐습니다.

○宋在容 委員 한 3년 정도 걸렸습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 기획부터 따져야 될지 모르겠는데 빠르게 진척됐습니다.

○宋在容 委員 이명박 전 시장이 시작해서 임기중에 마무리됐으니까, 임기가 4년이니까, 그렇지요?

지금 우리 지하철건설본부 소관은 아닙니다만 홍명상가라든지 중앙데파트 철거 문제도 계속 몇 년 동안 하나 성과를 올린 것도 없이 계속 추진만 하고 있는 것 아닙니까?

여기에 대한 행정력의 소모가 엄청난 것입니다.

그래서 그런 시간을 쪼개서 그런 것 할 일이 있으면 빨리빨리 마무리 짓고 다른 쪽으로 마인드를 가지고 시정을 위해서 노력해야 하는데 지금 너무 구태에 매여 있어서, 우리가 업무보고를 받아보면 아주 틀에 박혀 있어요.

챗바퀴 도는 행정만 계속하고 있다는 것입니다.

그리고 이번에 환승주차장 건설이 금년 말에 준공된다는 거지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 예산만 확보된다면 준공이 가능합니다.

○宋在容 委員 어쨌든 간에 금년 1회 추경에 예산확보가 어려우면 산업건설위원님들과 상의하세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 알겠습니다.

○宋在容 委員 필히 1회 추경에 확보해서 빠른 시일 내에 마무리 지으세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 고맙습니다.

○宋在容 委員 만약 이것이 관철이 안 되면 다른 쪽으로라도 예산심의하면서, 우리도 나름대로 생각이 있으니까, 이런 부분은 금년 내로 매듭지을 수 있도록 꼭 노력해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 알겠습니다.

○宋在容 委員 혹시 지하철건설본부 자체 내에서 애로사항 같은 것 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 애로사항은 제가 가서 보니까 공사가 정점

에 올랐다가 마무리 단계기 때문에 직원들 사기가 떨어져 있는 부분이 가장 크게 걱정되고, 2호선이 추진되어야 하는데 사정 때문에 추진이 안 되면서 나타날 수 있는 부분이 가장 크게 걱정되는 부분입니다.

○宋在容 委員 저도 혼자 고민을 해봤습니다만, 불필요한 걱정인지 모르겠지만 시에서 지하철 1호선 마지막 준공을 눈앞에 두고서 그동안 지하철을 건설하는 데 상당한 노하우를 갖고 있는데 그 노하우가 만약 도시철도 2호선 이런 것이 유보된다고 하면, 몇 년 지나면 공직자들이 계속 거기에 있는 것 아니잖아요.

나이가 들면 정년퇴직도 해야 하고 그러면 새로 도시철도를 건설하는 것을 배워야 하는 악순환의 우려성이 있다는 생각도 들고 이 부분만큼은 어쨌든 간에 의회에서는 다른 산건위 위원님들을 비롯한 전체 의회에서는 도시철도 2호선, 3호선까지는 추진해야겠다는 생각이고 바로 그것이 시민들의 주문입니다.

그런데 시에서는 방향을 바꾸려고 하는 뉘앙스가 있기 때문에 염려가 많이 되고 이런 부분을 지하철건설본부에서 적극적으로 나서줄 것을 당부드리겠습니다.

그리고 그런 부분에서 의회에 혹시 도움이 필요하면 말씀하시면 적극 도울 테니까 꼭 관철될 수 있도록 해주세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 명심하겠습니다.

○宋在容 委員 이상입니다.

○委員長代理 張文喆 송재용 위원님 수고하셨습니다.

김재경 위원님 보충질의 해주시기 바랍니다.

○金載京 委員 김재경 위원입니다.

서두에 본 위원이 본부장께 질의한 내용의 서두가 지하철 1호선 가지고는 현재 대전 지하철 기능을 할 수 있느냐는 질의에 분명히 어떻게 대답하셨어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 1호선의 시너지 효과와 재정적으로 많은 돈을 들여서 그 부분에 대한 빚을 내게 하려면 최소한 한 개 노선 정도는 순환선이든 엑스축이든 필요하다고 말씀드렸습니다.

○金載京 委員 그랬지요?

그러면 거기에 대한 의지를 가지고 추진해야 하는 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 당연히 그렇습니다.

○金載京 委員 그런데 답변 중에는 지하철건설본부가 없어질 수 있다는 거기에 대한 회의적인 답변이 있어서.

○地下鐵建設本部長 金義洙 위원님께서 묻기 때문에, 그런 상황설정이 됐기 때문에 제가 답변드린 것입니다.

○金載京 委員 본부장의 의지가 대단히 중요합니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그것은 아닙니다.

상황설정이 됐기 때문에 실무적으로 그 상황에서 답변을 드린 것입니다.

○金載京 委員 그러니까 본부장의 의지가 지하철 2·3호선까지는 관철시키겠다는

의지가 있어야 한다는 말입니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 물론 그렇습니다.

그래서 시에서.

○金載京 委員 본부장님이 중심을 잃으면 지하철건설본부 직원 전체가 다 흔들릴 수밖에 없습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇지는 않습니다.

염려 안 하셔도 됩니다.

○金載京 委員 그리고 지하철 2호선 같은 경우는 LRT예요.

그러면 공기도 짧고 사업성에도 비용도 적게 들고 충분히 해낼 수 있습니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그럼요.

그래서 그런 부분은 지금보다는 시일이 지난 후에 충분히 보고드릴 시간이 있을 것입니다.

○金載京 委員 의지 가지고 관철시키도록 하세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○金載京 委員 그리고 업무보고 142쪽에 운영시스템 구축사업 마무리 나왔는데 문제가 하나 도출되어 있거든요, 대전 지하철.

도시철도라고 명명하는데 열차무선통신망에 대해서 아시지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 업무과약 했습니다.

○金載京 委員 지금 대전은 뭐로 되어 있지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 VHF방식으로 되어 있습니다.

○金載京 委員 그렇지요, 잘못되었지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 제가 업무과약을 해보니까 그것이 잘못되고 잘되고 하는 차원을 떠나서 두 가지 방식이 있습니다, 통신방식에는.

VHF방식이 있고 TRS 두 가지 방식이 있는데 정부에서 권장하는 것은 TRS쪽이 고요.

○金載京 委員 권장이 아니고 본 위원이 감사원 자료를 가지고 있는데 해야 된다는 명령서예요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 그러니까 저희들은 권장으로 봅니다.

왜냐하면 TRS방식이나 VHF방식이나 전부다 소통에는 문제가 없습니다.

문제가 없는데 정부에서 권장하는 TRS사업은 경찰, 소방 그 다음에 지하철이 합동으로 묶여져서 할 수 있는 것을 만들겠다는 가정 하에서 그것을 권장하는 것이거든요.

그래서 지금까지도 3개 망이 구성이 안 되어 있습니다, 안 되어 있는 상태에서 우리는 VHF망으로 거의 90% 이상 작업한 후에 그것이 나왔거든요.

그래서 고민하기를 우리가 VHF망을 회선파기를 해야 되는 것이냐 그래서 검토를 해보니까 파기없이 거기에다 부착을 하는 게이트라는 기기가 있습니다.

○金載京 委員 게이트웨이방식이요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 게이트웨이방식을 붙이게 되면 TRS방식과 똑같이 통화할 수 있는 것으로 판명이 되었기 때문에 우리는 VHF방식으로 가자 가고나서 나중에 TRS방식으로 정부에서 전환이 되어서 3개 망이 통합이 된다면 그것을 붙여서 쓰겠다 그런 의도입니다.

그래서 좋다, 나쁘다 그런 개념보다는 우리는 예산을 줄이면서 현재에 있는 여건을 그대로 쓰는 쪽을 택한 것입니다.

○金載京 委員 그러면 2단계도 어쩔 수 없이 VHF방식으로 할 수밖에 없었지요? 호환성이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 2단계도 VHF방식으로 되어 있습니다.

○金載京 委員 현재 시기상?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그렇습니다.

○金載京 委員 기전부장 어때요, 우리 본부장께서 말씀하신 내용이 맞습니까? 호환성이 있어요?

(○起電部長 金東秀 집행기관석에서 - 예, 호환성이 있습니다.)

별도의 예산 중복투자 안 해도 되겠습니까?

(○起電部長 金東秀 집행기관석에서 - 예, 중복투자를 안 해도 됩니다.)

그런데 VHF망의 단점이 이 감사원 자료에 보니까 「별도의 보조중개기를 각 역사에 모두 설치해야 되고 또 지상의 전파감이 안 좋다.

추가적인 설비가 필요하다.

평상시에는 사용하지 않아서 필요시에는 무용지물이 된다.」 이런 내용이 감사원 자료에는 나왔거든요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 그런데 본 위원은 대전지하철의 아쉬운 것이 모든 것이 지금 첨단입니다.

불연재 쓰고 있고 스크린도어가 설치되어 있어서 다른 지하철에 비해 우리가 위상도 높일 수 있고 시민들의 안전도를 최대한 책임질 수 있는 지하철이 어디에다 내놓아도 부끄럽지 않은데 가장 중요한 무선통신망, 국가통합체계에 걸맞지 않는 VHF방식으로 한 것이 가장 아쉽거든요.

그래서 이것이 과연 호환성이 있고 게이트웨이방식으로 호환성이 있다면 별 문제가 없겠지만 이것을 가지고 모든 것을 사장시키고 또 다시 예산을 반영해서 중복투자를 한다는 것은 옳은 얘기가 아닌 것 같은데?

○地下鐵建設本部長 金義洙 다행히 이 부분에 있어서는 호환성이 있는 것으로 제가 업무과박이 되었고 그렇게 되었기 때문에.

○金載京 委員 꼭 그렇게 연결해 주시고요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○金載京 委員 누누이 얘기하지만 지하철 2호선 욕심낸다면 3호선까지는 저희들이 바라고 싶고요.

2호선만큼은 LRT이기 때문에 꼭 관철될 수 있도록 본부장님의 의지를 피력하기를 부탁드립니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 명심하겠습니다.

○金載京 委員 이상입니다.

○委員長代理 張文喆 김재경 위원님 수고하셨습니다.

부위원장으로 회의를 주재하고 있습니다만 추가질의를 하겠습니다.

환승주차장 문제, 존경하는 송재용 위원님이 질의하셨습니다만 이것이 4개 지역의 추가 환승주차장 계획은 없나요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 이 부분은 저희들이 장소를 선택한 것이 아니고 지하철 1호선을 건설하면 중앙에서부터 교통영향평가를 받게되어 있습니다.

그래서 교통영향평가 전문기관에서 판단해서 권고한 사항이기 때문에 그 사항을 저희들이 이행하는 결과입니다.

○委員長代理 張文喆 그것이 언제 권고를 받았지요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 1996년도에 1차를 받았고 2004년도에 2차로 수정권고를 받았습니다.

○委員長代理 張文喆 실제 1호선이 부분 개통된 이후에도 이용객은 판암역, 탄방역보다도 이용률 구성도를 보면 지금 판암역 같은 경우 8% 그 다음에 탄방역 같은 경우에는 5.5%에 불과합니다.

가장 많이 이용하는 데가 대전역, 중앙로, 시청, 정부청사 거의 10%대가 넘는 데가 네 군데나 있는데 여기는 부지가 없어서 선정이 안 된 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 환승역을 보면 거의 다 외지에서 들어오는 가까운 역에 있습니다.

판암역 같으면 옥천 쪽에서 오는 그런 노선이고 그 다음에 현충원역 같은 경우에는 공주 쪽에서 오면서 맨 먼저 나오는 정거장 그 다음에 구암역 같은 경우에는 그래서 그런 부분이기 때문에 이것은 사람들이 많이 타는 개념보다는 외지에서 차를 몰고 와서 그 부근 주차장에다 파킹을 하고 열차를 타는 그런 개념으로 보셔야 됩니다, 환승주차장은.

○委員長代理 張文喆 그 다음에 탄방역 경우는 어떻습니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 탄방역 같은 경우에는 외지에서만 하다보니까 도심지에 반토막으로 타고 가는 시민들이 중간에 하나 있어야 되지 않겠느냐 그래서 탄방역은 중앙 쪽에다 하나를 만들어놓은 것입니다.

그렇게 이해를 하시면 쉬울 것입니다.

○委員長代理 張文喆 다른 이용객이 많은 지역에 추가적인 계획은 없나요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 현재 지하철노선은 아직까지는 계획이 없고요 앞으로

추이를 봐가면서 수요가 나오면 검토를 할 사항이라고 봅니다.

○委員長代理 張文喆 역시 존경하는 송재용 위원님께서 질의를 하셨는데 계룡육교 확장공사를 보면 종전에 4차로에 22m 도로입니다.

노폭이 바뀌었죠, 6차로 22m면은 종전에 1개 노폭이 4.5m였는데 3.7m로 줄게 됩니다.

0.8m나 차이가 나는데 안전성 면에서 답변을 해보세요.

○地下鐵建設本部長 金義洙 양해해 주신다면 시설부장으로 하여금, 제가 업무과약을 못 해서요.

○委員長代理 張文喆 시설부장은 발언대로 나오셔서 위원의 질의에 답변해 주시기 바랍니다.

○施設部長 姜泰杰 시설부장입니다.

위원장님께서 계룡육교 차선폭을 말씀하신 것으로 생각이 됩니다만 도로 여건에 따라서 최소 1.75m에서 3.25m까지만 설치를 하면 됩니다.

그렇기 때문에 현재 계룡육교를 다시 놓는 구간에 차선폭이 다른 지역보다, 도로 폭이 넓은 지역보다는 약간 좁게 도색이 되어 있습니다만 기준에는 적합한 것으로 그렇게 저희들이 판단을 하고 있습니다.

○委員長代理 張文喆 수고하셨습니다, 자리에 앉아주시기 바랍니다.

또 다른 의견이나 질의하실 위원님 없으십니까?

심준홍 위원님 질의하시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 한 가지만 더 질의를 드리겠습니다.

지하철 1호선 완전개통이 눈앞에 다가왔는데 언론상에서 본 위원이 봤던 내용을 말씀드리겠습니다.

도시철도 1호선이 내진설계가 일부분만 되어 있고 나머지 부분은 설계가 안 되었다는 언론보도를 했던 내용이 있는데 사실입니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 그것은 사실입니다.

○沈俊洪 委員 이와 같은 중요한 시설을 자연재난에 대비를 했어야 되는 것이 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金義洙 그래서 저희들이 1996년도까지 설계가 끝나고 1996년도에 공사가 시작되었는데 이 부분에 대한 것은 2005년 6월달에 문제가 거론이 되었습니다, 저희들이 공사가 거의 끝날 무렵에.

왜 그렇게 늦게 이것이 거론이 되었느냐면 지상에 있는 건물은 지진에 상당히 취약한데 지중이나 지하에 있는 시설물은 지진에 상당히 내성이 있다고 전문가들이 견해를 밝히고 있습니다.

그래서 등한시하다 2005년도에 이 부분이 거론이 되어서 저희들이 미처 거기에는 쓸 수는 없었고 고베 지진이 1993년도인가 났기 때문에 저희들이 2단계 때는 현재 되어 있는 설계 기준보다 0.5배 정도 더 강도를 높여서 시공을 했습니다.

그래서 위원님 지적하신 내진설계에 완전하지 않다는 언론보도는 맞습니다.

○沈俊洪 委員 그러면 1차적으로 설계에서 누락된 부분은 보강하거나 보완할 수 있는 방법이 없어요?

○地下鐵建設本部長 金義洙 지금 현재 보강방법에 대해서는 저희들이 아직 파악을 못 했는데 여기에 대한 성능평가가 과연 좋은지 나쁜지 우리 지하철 건설한 것이, 그 용역은 저희들이 올 초에 주려고 합니다.

1억원 정도가 들 것으로 예상이 되는데 돈이 얼마 들든지 간에 시민들의 안전과 관계된 것이기 때문에 용역을 줘서 보강이 필요하다면 보강을 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 필요하다면이 아니라 본 위원이 볼 때는 보강을 해야 됩니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예.

○沈俊洪 委員 물론 2호선을 만든다는 것도 중요하지만 2호선 자체에도 언론에 나온 자료를 가지고 말씀드려서가 아니라 진짜 어처구니 없는 일이죠.

이것이 한두 푼 들어가는 공사비가 아닌데 그 엄청난 예산을 들여가면서 이런 설계를 누락시켰다는 자체가 진짜 누군가는 책임을 물어야 되는 그런 문제까지도 생각을 해볼 필요가 있는 것이지만 이왕 이렇게 이루어진 사항을 보강을 안 하고 필요에 따라서는 이것은 아닙니다.

보강을 하도록 어떤 방법, 선진국 예를 들든 어떤 내용을 찾아내서라도 보강하는데 계획을 세워야 됩니다.

○地下鐵建設本部長 金義洙 예, 알겠습니다.

○沈俊洪 委員 이상 간단히 질의를 마치겠습니다.

○委員長代理 張文喆 심준홍 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

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

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 지하철건설본부에 대한 업무보고 청취는 종료되었음을 선포합니다.

지하철건설본부장을 비롯한 관계 공무원 여러분, 업무보고 준비에 수고 많으셨습니다.

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

동료위원 여러분, 금일 의사일정을 마쳤으므로 산회코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(17시 34분 산회)

○出席委員

전병배	장문철	김재경	송재용
박수범	심준홍		

○出席專門委員

전문위원	장예순
------	-----

○出席公務員

교통국장	박현오
교통정책과장	서명길
대중교통과장	김권식
운송주차관리과장	정낙영
도로과장	김철중
차량등록사업소장	김병구
지하철건설본부장	김의수
시설부장	강태걸
기전부장	김동수