

湖南線鐵道移設推進 對策特別委員會會議錄

第 28 回

第 1 號

大田直轄市議會事務處

日 時：1993年 12月 17日 (金) 午後 2時
場 所：內務委員會會議室

議事日程

第28回大田直轄市議會(定期會)第1次委員會

1. 湖南線鐵道移設推進狀況報告

審査된案件

1. 湖南線鐵道移設推進狀況報告 1 面

(14시 30분 개의)

○委員長 李殷奎 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제28회 대전직할시의회 정기회 제1차 호남선철도이설추진대책특별위원회 개회를 선포합니다.

동료위원 여러분!

금년도 제18회 임시회의에서 당 특위가 구성된 이래 제19회 임시회의에서 호남선 철도이설 추진상황에 대한 보고를 청취하여 위원님들의 좋은 의견이 제시되었으며 이후 시 당국에서는 주변 여건조성과 관계, 중앙부처와의 협의등 철도이설 사업에 적극적인 추진의지를 표명하여 왔습니다.

특히, 금년도 4월 13일 15명의 추진기획단을 구성하였고, 5월 3일에는, 1억여 원의 용역비를 투자하여 호남선 철도이설 타당성 조사

용역을 본격적으로 착수, 5 개월여 만에 용역이 완료되는 단계에 이르렀습니다.

금일 당 특위는 그 동안 추진해 온 철도이설타당성 조사 용역이 완료되어 결과보고와 함께 제반 추진사항을 청취하고자 계획하게 되었습니다.

1. 호남선철도이설추진상황보고

(14시 32분)

○委員長 李殷奎 그러면 의사일정 제1항 호남선 철도이설 추진상황 보고를 상정합니다.

그간에 추진사항 보고를 교통관광국장으로 부터 듣도록 하겠습니다.

박성용 교통관광국장 보고하시기 바랍니다.

○交通觀光局長 朴成用 교통관광국장 박성용입니다.

지금으로부터 호남선 철도이설 추진상황을 보고드리겠습니다.

존경하는 이은규 위원장님 그리고 위원님 여러분!

연일 계속되는 의정활동에도 불구하고 미래로 향하는 도시발전과 교통행정에 항상 노심초사해 주신 데 대하여 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

호남선 철도가 도시 균형발전에 장애가 되고, 주민생활에 불편을 주어 이설문제가 대두된 이후, 시에서 추진하여 온 호남선 철도이설 추진상황을 보고드리겠습니다.

1992년에 교통부 및 철도청에 호남선 철도이설에 따른 건의 및 방문 협의를 한 바 철도 운영상 종합검토가 필요하다는 의견이 있었으며, 호남선 철도이설 문제를 적극 추진하기 위하여 '93년 4월에 추진기획단을 구성 운영 중에 있고, '93년 5월에는 타당성 조사를 위한 용역에 착수하였습니다.

금년 10월에 완료된 용역 결과에서 회덕역과 가수원역을 연결하는 갑천변 이설 대안이 제시되었습니다.

갑천변 이설 대안은 총연장이 19km이며, 총사업비 1,536억원으로 접근성, 도시철도 전환성, 경제성 등에서 우세한 평가를 받았으나 문예공원, 「엑스포」 공원 등 갑천변을 통과하므로써 도시미관 및 소음 등 환경문제가 있어 현재 여러 가지 측면에서 재검토중에 있습니다.

용역 수행중 위원님 여러분께서 제시하여 주신 남부순환 도로변 이설안도 긍정적으로 검토하였으나 서대전역 기능의 대전역 흡수로 인한 교통집중 심화, 도심구간의 신설 철도부지 확보에 따른 어려움, 새로운 조차장의 건설 필요등 다른 대안에 의하여 불리한 평

가를 받아 대안 선정에서 누락되었습니다.

앞으로 여러 위원님의 고견과 재검토 결과를 종합적으로 분석하여 가장 효율적이고 우리 시 도시발전에 기여할 수 있는 최종 방안을 마련하여 철도청과 협의를 추진하겠으며, 용역에 대한 세부사항은 전문기술 사항이므로 용역 수행자로 하여금 보고할 수 있도록 위원님 여러분께서 양해하여 주시면 고맙겠습니다.

이상으로 호남선 철도이설 추진상황 보고를 드렸습니다.

감사합니다.

○委員長 李殷奎 예, 수고하셨습니다.

그러면 세부사항을 설명해 주실, 우리 국장님께서 우선 소개를 해 주시지요.

○交通觀光局長 朴成用 그러면 기술적인 사항이기 때문에 전문가인 용역회사의 직원으로 하여금 보고를 드리도록 하겠습니다.

보고드리기에 앞서서 먼저 보고자를 소개해 드리겠습니다.

도화기술용역회사에서 근무하는 권경구 상무입니다.

(주식회사도화종합기술공사상무 권경구 인사)

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 도화에 근무하는 권경구 상무입니다.

먼저, 저희들에게 좋은 일을 시켜주셔서 가지고 여러모로 감사드립니다.

저희들의 용역기간은 국장님께서 보고드린 바와 마찬가지로 올 5월 3일에서부터 10월 2일까지 총 5개월을 잡았습니다.

저희들이 사업은 먼저 착수 이전에 1993년을 기준년도로 설정해 갖고 사업 완료후 20년인 2013년을 목표년도로 설정해서 저희들이 평가에 임했습니다.

저희들이 사업을 임하기 전에 먼저 저희들이 호남선 이설의 타당이 과연 있을 것인가?

또한 이에 분석의 필요성이 어느 정도 큰가?

그리고 그대로 나들 경우에 어떤 문제가 생길 것인가? 이점에 대해서 우선적으로 저희들이 검토를 먼저 해봤습니다.

현재 호남선 철도 현황에 대해서 간략하게 말씀드리면, 지금 호남선 전체 철도 중에서 대전시 구간은 9% 수준으로 별로 비중이 크지는 않습니다.

역의 수는 총 대전역, 가수원역, 흑석리역, 원정역 등 4개 역사가 지금 있습니다만, 지금 서대전역에서 거의 기능중에 96% 이상을 차지하고 있고, 가수원역이 지금은 유류만 일부만 취급을 하고 있습니다.

흑석리역과 원정역은 간이역적 기능을 수행하고 있고, 하루 이용인구가 별로 크지 않습니다.

따라서 서대전역을 제외한 나머지 역들의 기능은 극히 저하돼 있는 실정입니다.

그리고 현재 지하구조상 시설 수준을 본다고 보면 극히 낮은 수준입니다.

현재 최고 120km이상 속도를 내기 힘들 정도가 되므로써 장래 고급화되는 철도수요에 부응하기가 굉장히 어렵다는 지하구조상의 문제도 있을 뿐만 아니라 현재 위원님께서도 잘 아시겠지만 S형의 곡선으로 돼 있습니다.

우리 나라에서도 극히 보기드문 S형으로 돼 있어 가지고 그것도 2중의 S형으로 돼 있습니다.

따라서 속도를 냄에 있어서 굉장히 제약이 돼 있고, 경우에 따라서는 안전성의 문제도 장래에 나타날 수 있는 소지도 있다고 할 수

있겠습니다.

현재 열차 편성회수는 하루 51입니다.

총 용량이 100회가 조금 상회합니다.

따라서 지금 여유용량이 50여 개가 있는 것으로 분석이 돼 있고, 호남선 고속전철이 생길 경우 지금 통일호 이상의 성격들이 대부분그쪽으로 전환돼 간다면 실제 통일호 이상이 80% 이상을 점한다고 고려해 볼 때는 상당부분 여유용량은 더욱 더 증대되는 거로 저희들이 판단하고 있습니다.

현재 건널목이 총 16 개소가 있습니다.

그 중에서 입체화 된 부분이 12 개소이고, 나머지 4 개소는 지금 건널목으로써 활용되고 있습니다.

따라서 지금 건널목 부분에 있어 가지고 안전문제 같은 것도 지금 서서히 나타나고 있는 게 현실로 분석이 되고 있습니다.

그 외에 사회 전체 뿐만 아니라 특히 주민지역에서 미치는 영향들은 여러 개가 있습니다.

도시발전이나, 도시계획 측면에서 여러 가지 가로망이 생긴다거나 이런 문제도 있고, 특히 조금 전에 말은 안 했습니다만, 국가 경제적인 측면에서도 문제가 없는 것은 아닙니다. 크게 교통체계와 소통문제에 있어 가지고 굉장히 크게 나타나고, 그 외에 주민민원 측면에서도 문제점으로 나타나고 있습니다.

다시 말씀드리다고 하면, 저희들이 교통체계적 측면에서 말씀드리려면 먼저 교통체계는 간선체계와, 보조간선연계, 국지도로망 등으로써 구분을 하고 있습니다.

따라서 이것이 한 개의 시스템이 됨으로써 가장 이상적인 교통체계로 판단하고 있습니다. 다만, 호남선이 지나가고 있는 노선은 주로

간선도로만 존재하고 있고, 나머지 보조도로나 연계, 국지도로가 지나지 않습니다.

따라서 모든 교통량이 간선도로로 집중되는 경향을 보이고 있습니다.

따라서 지금 간선도로가 있어서 체증은 더욱 더 가중시키는데 반해서 실질적 저희들 홍도육교나, 계룡육교, 계백로 등에서 볼 수 있다시피 지금 육교 주변에는 지금 8차선 내지 6차선으로 들어갔다가 그 내부에서는 대부분 4차선으로 좁아지고 있습니다.

따라서 교차로 이상의 체증이 나타나는 게 현실이고, 장래에는 현재는 그런대로 견디고 있습니다만 교통량이 엄청 늘어나는 것으로 지금 나타나고 있습니다.

이렇게 볼 때 장래에는 더욱 더 심각한 문제가 나타나는 것으로 되고 있습니다.

이와 같은 자료들은 본보고서나 요약보고서편에서 충분히 설명이 돼 있습니다.

(호남선철도 이설 타당성 조사 용역

결과보고서와 호남선철도이설 추진

현황보고서는 별첨으로 실음)

(호남선철도 이설 타당성 조사

요약보고서는 별도보관)

그 외에 주변지역에 대해서는 소음도가 저희들이 계산한 바에 의하면 75에서 80「데시벨」까지 나타나고 있습니다.

주거지역 소음 기준은 60 내지 65「데시벨」입니다.

거기에 방음벽을 설치한다 하더라도 저희들은 70「데시벨」이하로 낮추기가 곤란하다 이런 문제도 있지만, 지금 현재 철도변 주변 지역에는 녹지공간들이 상당히 있습니다.

이게 전부 개인 땅으로 돼 있기 때문에 보상 안되고 있습니다.

따라서 재산권의 침해라는 문제에서도 적지 않은 문제로 나타나고 있습니다.

총 6만 7,500여 평으로 저희들을 추산을 하고 있고, 현재 가격으로 따진다면 794억 수준에 달합니다.

이게 아직 미보상 상태로 있기 때문에 민원은 항상 항존하지 않느냐 이 상태에 둘 경우에 많은 생각을 저희들이 가질 수가 있습니다.

그 외에 조금 전에 말씀드렸다시피 호남선 고속철도의 질적 수준이 대전구간에서 특히 미약합니다.

지금 추가해서 말씀드리면 두계에서부터 광주의 송정리까지는 양질의 어느 정도 고급화된 수준으로 개량이 되었습니다만, 대전 시내 구간은 아직 개량이 제대로 되고 있지 않습니다.

따라서 전체적인 호남선 전체를 위한다 하더라도 이런 개량이 되든, 이설이 되든 어떤 형태로든지 변경이 있을 필요성이 있지 않느냐 이런 생각을 해 봤습니다.

그 외에 지금 1일 이용인구 다시 말씀드리면 호남선이 대전시에 어느 정도 기여하느냐? 측면에서 검토해 본다면, 지금 말씀드린 바와 마찬가지로 약 1일 이용인구가 5천 한 2백인 수준에 불과합니다.

그런데 부지면적은 지금 약 18만평을 잡아먹게 되고, 18만평이란 것은 4차선 내지 6차선 도로가 나올 부지면적이 되겠습니다.

도로를 한다고 하면 적어도 5,000명이 아니라 10만에서 20만 수준의 이용인구로 증대시킬 수 있다는 이런 유리점도 있습니다.

이게 상대적으로 비교해 좋은 게 수치상에 불과합니다만, 따라서 어떤 측면에서 비효율이 크게 있지 않느냐? 이런 것도 검토될 수가

있겠습니다.

따라서 저희들은 어쨌든 현재의 대안 문제점을 해결하기 위해서는 새로운 대안을 검토해야 되겠다 이런 측면에서 검토를 착수했습니다.

저희들은 도면을 통해서 설명드리겠습니다.

(도면으로 설명)

(호남선 철도이설 타당성 조사

요약보고서의 도면참조)

저희들이 분석하는 방법은 두 가지 방법을 사용했습니다.

재래적인 방법과, 그리고 가중치법이라는 두 가지 방법을 사용했습니다.

먼저, 가중치법은 여러 가지 항목이 들어가겠습니다만, 지금까지 개량화가 힘든 도로 단절 개소를 지금 48개소로 나타나고 있습니다만, 그것을 계산을 했고, 또 미관문제, 도시개발, 또 환경재해문제, 이런 것들을 전부다 계산했습니다.

계산방법에 대해서는 가중치를 저명하신 100여 명 전문가들을 통해 가지고 가중치를 찾아서 상대적인 우위성을 찾았습니다.

저희들이 평가결과에 대해서는 도면을 통해서 조금 후에 설명을 드리겠습니다.

그 외에 단순경제성 평가방법을 또 사용했습니다.

단순경제성·분석을 지금까지 모든 평가의 기준으로 사용되는 평가방법중에 한 개가 되었습니다.

B/C, 그러니까 총비용에 대한 편익 비율 관계나, 편익 빼기 비용 방법에 의한 두 가지 방법이 되겠습니다.

이들 두 개 방법을 검토해 본 결과 최종적으로 지금 회덕에서부터 갑천변을 따라 가지

고 가수원을 연결하는 안이 가장 좋은 안으로 나타나게 되고, 그 외에 두번째 안으로써는 장래에 가수원까지만 연결할 것이 아니라 두계로 바로 직결시키는 흑석리와 원정역을 제외한 두계로 바로 직결시킴으로써 거리를 크게 단축시키는 대안 3-1안이 두번째 안으로 나타나고 있습니다.

그리고 기존 노선은 평가결과 최하위인 6위로 밀려 있는 저희들이 대상으로 설정한 대안중에 가장 나쁜 거로 나타나고 있습니다.

따라서 저희들은 최적 대안으로써 대안 3 이외의 여러 위원님께서 제시해 준 3안이 가장 좋은 안으로 일단 평가를 했었고 그 최적 대안으로 선정을 했습니다.

최적대안은 저희들이 경제성 분석결과 약 2008년도에 개통을 목표로 하고 사업착수는 2000년 초에 착수하는 것이 국가경제력 측면에서 가장 바람직한 걸로 저희들이 평가를 했습니다.

투자에 대해서는 저희들이 기존의 철도청 투자방법을 즉 검토해 보고 각 시에서 지금까지 이설 사례를 볼 때는 고문단체나 저희들 같은 경우는 대전시가 사업주체가 안될 수 없는 그런 형편이라고 저희들은 실감을 했고, 두번째 사업주체는 저희들입니다만은 사업시행자는 철도청 말하자면 수탁사업으로 이걸 이행되는 게 가장 바람직하지 않느냐 이런 걸 저희들은 느꼈습니다.

현재 울산시가 직접 시공을 하므로써 따른 부작용이 크게 나타나는 그런 실정에 있습니다.

저희들이 총 최적 대안에 대한 이설비용을 1,536억원으로 지금 나타나고 있습니다.

따라서 이만한 돈을 어디서 구할 것인가 검토해 본 결과 가장 큰 재원으로써는 폐선부지

매각을 통해 가지고 얻는 방법이 있다.

현재 폐선부지를 저희들이 3개의 대안을 갖고 검토를 해 왔습니다.

첫째 대안은 그걸 주로 주차장이나 도로용지나 공공용지로 이용하는 대안을 만들어 봤고

두번째는 상당부분의 공공용지를 포함하고 일부를 주택단지로 이용하는 그런 방안을 검토해 봤습니다만 그거 갖고는 재원의 반이상을 건지기가 힘든 것으로 평가 됐습니다.

그래서 저희들은 최소의 공공용지를 유지하는 방법을 검토를 했고 따라서 그 대안을 최적 대안으로 또 선정을 했습니다.

따라서 그 대안 말하자면 주택지가 80 몇 % 넘어가는 그걸 긍정해서 하고 공공용지를 조금 줄이는 말하자면 9페이지에 잠시 나와 있습니다만은 이 부분은 최적 대안에 관한 내용입니다.

주택용지가 87%에 달하고 나머지가 공공용지 12%에만 해당되는 이 부분에 해당되겠습니다.

저희들이 환산해 볼 때 총 공시지가 기준으로 약 총 32억이 확보될 수 있고 저희들이 직접 부동산을 중심으로 조사해 본 결과 현재 공시지가보다 실지 시가가 1.25에서 1.35정도 높음을 고려해서 계산해 볼 때는 총 1,290억원입니다, 정확하게 말씀드리면.

이 수준은 거의 확보된다, 따라서 부족액은 공시지가를 기준으로 할 때는 504억원이 부족하고 현시가 기준으로 할 때는 250억원이 부족하다. 그런데 여기에서 이 부족액을 어디서 충당시킬 것이냐하는 그런 문제가 있습니다만은 저희들은 봉명들 이하 역세권으로 최종 결정이 되어 있습니다만은 역세권 개발사업 이익금 또는 거기서 더 부족한 것을 시비로 충

당하는 방법 이외에 다른 대안을 찾을 수가 없었습니다.

조금 전에 경제분석에서도 대충 말씀을 드렸습니다만은 실제 저희들 경제분석을 해 본 결과 통상 사용하는 경제분석인 단순경제성만 따진다면 경제성이 극히 낮은 걸로 나타나고 있습니다.

B/C가 0.42로 지금 나타납니다.

B/C가 0.42라고 하는 것은 총비용의 약 42%만 편익이 충당하지 못한다 라는 그런 산법이 되겠습니다.

그러나 도시미관이나 도로단절 등 여러 가지 환경적 요소들을 검토해 볼 때는 적어도 총비용의 91%까지 보상이 된다, 적어도 이 정도라면 경제성의 가치가 있다 이런 검토결과가 나왔고 이렇게 될 때는 현재는 경제성이 없지만은 기간을 연기하므로써 경제성은 높아 지죠.

다시 말씀드리면 비용은 한 번으로 족하지만은 편익은 앞으로 시간이 지날수록 점차 올라가는 현상이 됩니다.

따라서 저희들이 시공의 시간을 뒤로 연장시킬 때는 충분한 가치가 있다, 그래서 구체적인 분석에 들어가서 조금전에 말씀을 드렸습니다만 2008년도가 최적 교통연도로 나오고 그 당시 되면 상당한 경제적 효율성이 나타나는 걸로 평가가 되겠습니다.

구체적인 노선은 회덕역에서 갑천 고수부지를 통해서, 봉명들 그리고 서남부생활권으로 연결해서 가수원역으로 연결하는 안이 되겠습니다.

저희들 철도시설 지하구조나 시설 수준은 2급 기준으로 되어 있습니다만 실질적으로는 1급에 가까운 수준으로, 고급화시킨 그런 형편

입니다.

총 19km의 연장에 고가가 8km, 지상부가 11km로 계획이 되어 있습니다.

역사부분에 대해서는 유성 바로 감천변에 있는 봉명들 부분이 해당되겠습니다.

역사개발은 두 개의 대안을 놓고 검토를 해왔습니다만 역세권의 특성을 감안해서 바로 근접지에 있는 두 개의 부지에 대해서는 상업용지로 개발하는 걸 원칙으로 했고 지금 녹지시설로 되어 있는 그 부분에 대해서는 주거지로 개발하는 걸 원칙으로 계획이 되어 있습니다.

이렇게 해 볼 때 문제점으로 나타나는 것은 실제 용도지역의 변경이라 하는 것은 여러 가지 힘든 측면이 있습니다.

행정적인 어려움이 있다면 이와 같은 문제점이 있지만은 이런 것을 만들면 실지 서남부 생활권의 어떤 개발문제도 있고 유성이나 둔산지구에 개발도 상당부분 있을 뿐만 아니라 저희들이 생각할 때 실질적으로는 「엑스포」 공원이나 문예공원등과의 접근성이 상당히 좋은 거로 지금 나타나고 있습니다.

그 외에 전반에 저희들 회의를 통해서 문제가 된 부분중에 한 개가 실제 감천변은 대전시가 아끼고 가꾸어야 될 가장 좋은 들중에 하나이고 따라서 미관상의 문제가 상당부분 대두될 수 있다, 그런 문제가 있습니다.

특히 과학단지도 거기에 있고 문예공원이나 「엑스포」 공원이 조성이 되는 아주 중요한 위치입니다.

따라서 고가교로 만들 때 그 때의 미관상의 문제도 있고 어떤 측면에서 소음이나 진동의 문제도 있을 수 있다는 지적도 있습니다.

저희들은 초기에도 돈의 1,536억입니다만 제약문제도 고려했고 재원문제 가장 큰 문제

를 고려했기 때문에 고가로 계획은 했었습니다.

그러나 실제로 한다하더라도 문제점을 최소로 줄일 수 있는 방법이 전혀 없는 건 아닙니다만은 특히 이런 문제에 있어 가지고 대안을 찾을 수가 없었습니다.

그래서 대전시의 요구사항이 있었고 지금도 검토는 하고는 있습니다.

따라서 중요한 지점에 있어 가지고 「엑스포」 장 앞에서 봉명들하고 유성구청 이런 부분에 대해서 그 반지하나 지하식으로 연결하는 대안을 지금 구성을 하고 있습니다.

총 반지하나 지하실이 약 5.7km도 나타나고 있고 이럴 때 추가되는 비용이 780억이라는 적지 않은 돈이 추가로 투자되는 걸로 나타나고 있습니다.

그 외에 저희들이 장래에 그쪽 지역에 운영문제가 안 된다는 보장이 없습니다만은 제가 볼 때 평가자 입장에서는 지금 문제보다는 굉장히 경감될 수 있고 어떤 이유에서는 더 좋아지지 않느냐 그런 생각을 가졌습니다.

결들여 지금 호남선고속전철과 관련해 가지고 장래에 호남선은 그 기능면에서 지금보다 엄청 떨어지는 그런 현상이 보이고 있고 여유용량은 지금보다 훨씬 크리라 믿습니다.

적어도 70% 이상의 50%정도 여유용량이 있습니다만은 경우에 따라서 80%까지 여유용량도 나타낼 수가 있지 않겠는가?

그렇게 된다면 신탄진에서부터 두계까지를 하나의 도시철도로써 이용가치가 엄청높다, 또는 반듯이 수요지에 근접되는 지역이라지만 가능한 지역이 되겠습니다.

저희들이 기존 호남선철도를 도시철도화 시키는 방안도 검토를 해왔습니다만 실질적으로 도시철도 1, 2, 3호 선이 지금 계획이 구

체화되어 있는 실정입니다.

그것과 비추어 볼 때 실제 대부분의 노선이 겹치는 현상을 보이고 있습니다.

그러나 저희들 갑천변으로 가는 도시철도, 호남선철도의 경우 겹치는 면이 거의 없습니다.

따라서 우리 대전시의 서북부지역을 바로 직결 연결하는 도시철도로의 기능이라는 측면에서도 이 노선 대안은 굉장히 유용한 대안이 될 수 있지 않겠는가 이런 검토결과가 저희들 쪽에서는 정상적으로 평가되겠습니다.

이상으로써 호남선철도 이설 타당성 조사에 대한 대략적인 보고를 요약해서 말씀을 드렸습니다.

○委員長 李殷奎 주식회사 도화종합기술공사 권경구 상무님 수고하셨습니다.

다음은 동 추진사항 보고에 대하여 질의나 다른 의견이 있으시면 말씀하시기 바랍니다.

질의에 대한 답변은 교통관광국장이 모르는 사항에 대하여 권경구 상무께서 답변하셔도 되겠습니다.

○李圭泰委員 위원장님!

○委員長 李殷奎 예.

○李圭泰委員 이규태위원입니다.

우선 먼저 집행부에 실무국장으로 계신 교통관광국장님과 주식회사도화종합기술개발과 용역의 결과가 나오기까지의 노고에 치하를 드리며 경의를 드립니다.

본 위원이 지금 상세한 보고를 듣고 보니 최적지으로써 경제성이나 모든 문제에 대해서 대전시 장기발전을 위해서 최적지가 대안 3안인 회덕역을 기점으로 갑천변, 봉명들, 과수원역, 이러한 19km, 고가 8km지상 11km로 이설되는 것이 가장 적합한 것으로 보고서에

나와 있습니다.

문제점을 몇 가지 제기해 주셨는데 우선 문예공원, 「엑스포」공원 주변 경위로 도시미관저해, 갑천변 고가설치로 천변경관 저해, 둔산부지구 서남부권 주거지역의 소음공해, 신도시 및 장래 이설문제 재대두 몇 가지 문제점을 제기해 주셨습니다.

이 문제점을 제기하는데 대해서 특별하게 해소시킬 수 있는 것이 지하나 반지하를 주식회사 도화 상무님이 말씀하셨고 이러한 문제를 볼 때 지금 고가가 8km가 되어 있는데 갑천수중 중앙으로 고가를 한다고 그렇게 지금 되어 있습니다.

그렇죠?

○交通觀光局長 朴成用 예.

○李圭泰委員 본 위원이 생각할 때는 문제점을 해소시키면서 호남선철도가 이설되어야지 문제점을 대두돼 가면서 이설한 필요는 없다, 본 위원은 그렇게 판단합니다.

그래서 지하화 시키고 반지하를 할 경우에 총 1,536억원에 경비가 소요되는데 780억이 더 추가로 된다고 보고를 해 주셨습니다.

○交通觀光局長 朴成用 그렇습니다.

○李圭泰委員 지하화나 반지하로 할 때는 780억이 예산이 더 추가가 된다?

○交通觀光局長 朴成用 그렇습니다.

○李圭泰委員 그렇다고 볼 때 다른 대안도 보면은 금액이 여러 가지 많이 차이가 나고 연장길어도 많이 차이가 납니다.

그래서 우선 본 위원은 호남선철도를 이설하고서 우선 옮기는 이설장소에 그 시민의 민원이 제일 적어야 합니다.

어디로 가든 민원은 발생할 소지가 많습니

다.

국장께서는 그 민원이 약이 될 것은 예상치 않았는지?

지금 회덕서 갑천변, 봉명들, 가수원역하고 연결했을 때 그 인근의 주민들의 반대민원, 왜 우리 지역으로 하필이면 철도를 이설 하나? 하는 이러한 것은 생각해 보셨는지? 국장님.

○交通觀光局長 朴成用 예.

이설문제 최적 노선을 선정하는 문제를 검토하는 가운데서 제일 중시한 사항은 역시 주민의 민원관계입니다.

우선 민원이 없어야지만 최적으로써의 합리성이 있는 것이지 민원이 있다고 한다면은 아무리 경제성이 있고 또 편의성이 있다 하더라도 소용이 없는 사항입니다.

그래서 저희들도 신중히 8개항을 가지고서 검토했다가 그 중에서 대안3이 제일 최적이란다고 해서 최적안을 선정했습니다만은 지금 이위원장님께서도 말씀하신 대로 여러 가지 소음, 진동, 미관 여러 가지 문제점이 있기 때문에 이것을 해소하기 위해서 처음에는 갑천을 따라서 노선으로 한다고 말씀을 드렸습니다만은 고가를 교량을 포함해서 9.96, 약 10km하고 지상을 9.12km 그러니까 반은 고가 내지 교량이고 반은 지상으로 했습니다만은 이렇게 될 때 민원이 극심하게 납니다.

그렇기 때문에 저희들이 민원을 해소하는 차원에서 경비는 더 들어 간다 하더라도 약 780억원이 더 들어간다 하더라도 고가나 교량을 줄여서 진동, 소음, 미관 이런 것을 살펴보자 해 가지고서 고가를 9.96에서 반인 4.6km를 줄이고 아울러서 지하를 없던 지하를 5.75로 이렇게 늘리게 된 것입니다.

○李圭泰委員 지하가 4.6km에요?

○交通觀光局長 朴成用 아니, 고가가 교량 포함해서 4.6km이고 지하가 5.7m입니다.

당초에는 9.96이었는데 이것을 쪼개 가지고서 고가를 4.6으로 줄이고 대신 나머지 5.7을 지하로 했습니다.

이렇게 되면은 진동이라든지 소음도 지하로 하니까 해소할 뿐 아니라 미관도 상당히 살릴 수 있다하고 이렇게 할 때는…….

○李圭泰委員 국장님! 가만히 있어봐요, 국장님 보고 말씀에 지하5.7km 이거 저희들 보고서에는 안나와 있어요, 지하 5.75km.

○交通觀光局長 朴成用 그것을 이전에…….

○李圭泰委員 그리고 주식회사 도화 상무님 보고사항에도 지하화는 안나왔어요.

그것을 할 때 760억원이 더 들어간다 이 얘기만 했지, 그렇게 결정났어요?

○交通觀光局長 朴成用 말씀을 드렸다고 합니다.

이것은 요전에 최종안을 보고드릴 때 위원장님께 직접 사적으로 보고드릴 때도 문제가 제시됐고 저희들이 시장님께 정식으로 보고드릴 때도 문제가 났습니다, 지금 이위원장님께서 걱정하는 문제점에 대해서.

그래서 보완책을 강구하라고 그래서 지금 처음으로 보고하는 가운데 이 얘기가 나온 사항인데 이 얘기는 아까 권상무가 보고를 드렸다고 하는데…….

○李圭泰委員 지하 5.7km는 안나왔어요, 안나오고 소음이나 진동이나 도시미관에 저해가 되기 때문에 지하나 반지하를 적극 검토하는데 그것이 될 경우 760억이 초과된다고 그랬지 5.7km라는 건 국장님 처음 발표하신 거예요.

○交通觀光局長 朴成用 죄송합니다.

그럼 …….

○李圭泰委員 이 보고서에는 없어요, 맞죠?
상무님?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예,
그렇습니다.

○李圭泰委員 좋습니다.

그러면은 국장님, 지금 본 위원이 여러 가지 지적했던 문제점들이 지하화로 5.7km할 때 도시미관 저해나 소음공해나 진동이나 이런 것을 막을 수 있다고 말씀하셨고, 또 그 주위에 주민들 민원도 약화된다는 말씀을 해주셨는데 서남부권 개발에 미치는 영향은 없습니까? 있습니까?

○交通觀光局長 朴成用 오히려 서남부권 개발에는 오히려 「플러스」요인이 될 것으로 생각합니다.

왜냐하면은 지금 지하화하려고 하는 5.7km가 갑천을 따라서 회덕에서 나오면서 문예공원, 이 지역을 우선 지하화 할 계획이고 지금 과학원까지 지하화를 하고 과학원에서 지상으로 올라와서 만년교 지나서 서남부개발권 들어서면서 다시 지하화로 할려고 하고 있습니다.

이 때문에 문제가 없을 뿐 아니라 오히려 그 지대를 철도가 지나기 때문에 그 지역 일대 50만명이 수용될 수 있는 서남부 지역에 주민들을 위해서는 오히려 교통의 편익을 제공한다고 이렇게 생각하고 있습니다.

○李圭泰委員 서남부권 개발하는 데는 오히려 회덕 기점으로 갑천변, 봉명들, 가수원역으로 이설되는 것이 오히려 도움이 되면 되지 피해는 없나?

○交通觀光局長 朴成用 그렇습니다.

○李圭泰委員 예, 좋습니다.

그리고 용역결과에 따라서 경제성을 따져 가지고 2008년에나 이설 완료하는 것으로 이렇게 보고서에 나와 있죠?

○交通觀光局長 朴成用 그렇습니다.

○李圭泰委員 2008년도요?

○交通觀光局長 朴成用 2008년입니다.

○李圭泰委員 2008년이라면 지금부터 아직도 지금 '93년인데 15년이죠?

○交通觀光局長 朴成用 예, 그렇습니다.

○李圭泰委員 15년 뒤에 이것이 됐을 때 경제성이 맞다고 타당성이 용역결과가 나왔어요, 15년 뒤에.

지금하면 경제수지가 안 맞는다고 했어요? 그죠?

그렇다고 볼 때 15년 뒤라면은 모든 물가나 지역의 형태나 역세권 모든 것이 큰 변화가 올 걸로 본 위원은 생각하는데 그런 것을 전부 감안해서 경제성에 대한 수치를 따졌는지요? 연도를.

이것은 본 위원 믿어지지 않네요, “15년 뒤에 이설 개통이 경제성에 맞다. 지금은 빠르다. 경제적으로 안 맞는다,” 이걸데 15년 이후에 대전 역세 발전권이라는 것은 옛말에 10년이면 강산도 변한다고 했습니다.

그럼 한 번 강산이 변하고 반년을 더한 15년입니다.

이 15년을 이렇게 숫자상으로 미래적으로 이 수치를 따진다고 하는 것은 조금 신빙성이거나 어떠한 정확도나 이걸 미흡하지 않느냐?

고로 조금 앞당겨서 미리해 놓음으로 인해서 지금은 경제성이 안 맞지만 대전지역 균형발전을 위해서나 모든 대전 전체 발전을 위해서는 우선은 경제성이 안 맞지만 그때 가서는 오히려 모든 것이 더 낫지 않을까? 경제성이.

이렇게 한번 바뀌서 역으로 생각은 안 해 보셨는지요?

○交通觀光局長 朴成用 그 말씀 잘 이해하고 공감을 합니다.

그런데 2008년에 가서야 경제성이 있다고 하는 것은 2008년에 경제성이 있기 때문에 그때부터 호남선을 개발한다는 시점이 아니고 그 2008년에 준공시작을 얘기하는 겁니다.

그렇기 때문에 2008년에 준공을 한다면은 지금부터 15년이 아닌 우리가 다시 구체적으로 검토를 해야지만 그 이전에 그러니까 앞으로 5년 후라든지 또는 3년 후라든지 아니면 7년후라든지 개발시점을 앞당겨서 개발을 하게 되는 겁니다.

2008년은 준공해서 운행하는 그 시점을 말씀드리는 겁니다.

○李圭泰委員 본 위원이 그러니까 바로 지적하는 겁니다.

모든 공사라는 것은 시작과 완공에 대한 공기가 최대한으로 짧아야만 예산소모가 경비가 절감이 된다고 본 위원은 생각합니다. 시작과 마무리가 너무 길면은 그야말로 예산도 낭비가 될 수 있고 또 그 안에 어떤 변화도 생길 수 있고 하기 때문에 19km라는 이설인데 사실 따지고 보면 길다면 길고 짧다면 짧은 겁니다.

이것을 15년 뒤에 완공할라고 지금 한다면은 우리 국장께서는 완공을 2008년을 목표로 할 때 그 안에 경우에 따라서는 안 할 수도 있다는 얘기가 나옵니다, 또.

어떤 변화가 오면은 바로 그것이 본 위원이 항상 지적하는 대전직할시장의 이설에 대한 의지가 지속되지 않느냐 그 얘기를 지적하고 싶었습니다.

○交通觀光局長 朴成用 그것은 용역결과에 의해서 2008년이 나온 것이고 저희들은 언제 착수할 것이냐 하는 문제는 나중에 실시설계, 그 이전에 기본설계 있고, 그 이전에 기본계획이 시작됩니다.

기본계획이 세워져야 하고 그 다음에 기본설계에 들어가는데 기본계획 과정에서 그 몇 년도부터 착수를 해야되냐 하는 것이 나오는 것이기 때문에 여기에서는 미리 보고가 안됐을 뿐입니다.

○李圭泰委員 국장님 말하시는 것을 본 위원은 이해를 합니다.

우리 국장님께 부탁의 말씀을 드리고 싶은 것은 117만 대전시민이 갈구하고 있고 균형발전을 위해서 호남선 이설은 되어야 된다는 한 목소리가 난지가 오래 됐습니다.

그렇게 됐음에도 불구하고 지금까지 철도청과의 협의나 철도청에서 그 동안에 허락을 하지 않고 협조가 안돼서 미뤄왔었습니다.

그러다가 다시 지방자치제가 되면서 다시 의회가 발족되면서 이 문제가 바로 대두됐습니다.

그리고서도 지금 벌써 2년이라는 세월이 지나가고 급기야는 우리 의회에 이설추진특별위원회까지 구성 됐습니다.

그런고로 빠른 시일내에 이설할 수 있는 그러한 계획을 세워주시기 바라고 지하화나 반지하로해서 아까 대두되었던 문제점을 꼭 해소시켜야 된다.

예를 들어서 780억이 더 추가가 된다 손 치더라도 미관이나 소음문제, 진동문제, 또 인근 주민들의 민원문제는 해소가 되어야 된다.

그래서 지하화는 분명히 5.7km하되 주먹구구식으로 국내에서만 하지 마시고 정말로 국

제적인 데에서 외국의 선례를 따라서 지하화 해서 반지하를 한다든지 해서 지하화해 갖고서 정말로 세계적인 명물 5.7km지만은 그러한 명물을 만들어 놓고 또 가상해서 그 위로 정말로 천변고속화도로가 돼서 터널 지하의 위를 달릴 수 있도록 이러한 동양에서 그렇지 않으면 전세계적으로 명물이 될 수 있는 이러한 설계가 돼야 된다고 부탁을 드립니다.

또 그렇게 되어야 여러 가지 대전 시내에 시민들의 호응도나 민원도 많이 해소될 걸로 생각합니다.

그렇지 않을 거면은 찬반의 문제가 갑론을박하는 그러한 사태가 심각히 대두될 걸로 본 위원은 예상하고 있습니다.

예, 이상입니다.

○交通觀光局長 朴成用 그 말씀 아주 감명 깊게 받아들이겠습니다.

그리고 조금 제가 드리고 싶은 말씀은 이번에 용역이 끝나서 최적이 3안으로 결정됐는데 저는 용역결과를 보고서 굉장히 자신감을 갖고 또 현재의 호남선에 비해서는 최적이 3안이 아주 적절하다는 확신을 가지고 있습니다.

그래서 제가 용역결과가 나오기 전까지는 사실 자신감을 갖지 못했는데 이걸 보고서 확실히 이전해야겠다. 이전을 꼭 하여야한다, 이전 하는 것이 시민을 위해서 도움이 된다는 확신을 가진 것이 저 개인적으로 소득이라고 생각합니다.

○李圭泰委員 하여튼 열심히 해서 정말로 호남선 철도 이설이 빨리 이설되고 또 대전의 명물로 등장하고 “정말로 호남선 이설 잘했구나” 하는 117만 대전시민이 정말로 쌍수를 들어서 환영할 수 있도록 그렇게 추진을 앞으로 해 주시기 부탁드립니다.

○交通觀光局長 朴成用 명심하겠습니다.

○委員長 李殷奎 이규태위원님 수고하셨습니다.

국장님께서 확신있는 답변을 해 주니까 위원장으로서 마음이 흐뭇합니다.

다음 리기웅위원님 말씀하시죠.

○李起雄委員 동료 위원인 이규태위원이 하도 소상하게 질의했고 또 본 위원은 용역결과를 금방 받아서 잘 모르겠는데 지금 안이 6개 이상은 생각해 본 결과가 없습니까?

○交通觀光局長 朴成用 6개가 아니고요, 의회측에서 4개안을 냈고 용역회사에서 4개안을 내서 8개안을 가지고…….

○李起雄委員 8개 인가요?

○交通觀光局長 朴成用 예.

○李起雄委員 지금 여기 나타난 기록은 8개가 다 안 나왔죠?

여기 7페이지에 나온 것이 안 아닙니까?

나머지는…….

○交通觀光局長 朴成用 구조적으로 안되는 것 3개는 빼냈고…….

○李起雄委員 여기 넣지 않고?

○交通觀光局長 朴成用 예, 안 넣습니다.

○李起雄委員 아니, 왜 그러냐하면 지금 여러 가지 경제성을 볼 때 폐선부지라든가 이런걸 이용하고서도 상당히 많이 부족한 걸로 나왔거든요, 그렇기 때문에 이보다 더 좋은 안은 생각을 해봤는지 또 의회에서 내놓은 4개안보다도 더 많은 안을 가지고 연구를 해 본 사례는 있는지?

있습니까?

○交通觀光局長 朴成用 의회의 4개안과 용역회사와 저희들과 협의한 4개안해서 8개안 가지고 검토를 했습니다.

그랬더니 역시 의회에서 낸 3안, 이것이 최
적안으로 판단이 됐기 때문에 그것을 가지고
밀고 나가는 겁니다.

○李起雄委員 지금 아까 동료위원인 이규태
위원도 얘기했지만서도 설계라든가 모든 것
을 준비하는 과정이 2000년까지 간다는 얘기
입니까?

2000년 초에 착수를 한다고 그랬거든요, 그
렇죠?

2000년 초에 착수하여 2008년에 완공한다
는 얘기거든요, 여기 결론을 내린 걸 보면은.

그렇다면 앞으로 약 2000년까지 설계용역
이니 이런 것이 그렇게 오래 걸리느냐 이런
얘기예요.

예를 들어서 아까 다른 데가 시에서 주관
을 해서 문제가 생겼다는 얘기를 상무님께서
하셨지요?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예.

○李起雄委員 어디라고 하셨지요?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 을
산시입니다.

○李起雄委員 그래서 철도청에 위임을 해서
하는 것이 바람직하다는 말씀을 한 것으로
들었습니다.

맞습니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예.

○李起雄委員 그렇다면 모든 계획이 연도나
이런 것이 철도청의 안이 아닌가? 이런 의
구심을 갖게 돼서 묻는 겁니다.

국가적으로 여러 가지 철도청의 사정으로
인해서 이걸 많이 앞으로 미루어 놓았다가
해야되지 않겠느냐 해서 철도청 안이 여기에
삽입된 것 아니냐 이 얘기입니다.

○交通觀光局長 朴成用 그런 얘기는 아닙니다.

참고적으로 전국의 철도가 지금 경제성이
있는 것은 경부선하고 경인선뿐입니다.

호남선도 적자고 나머지 선도 모두 적자입
니다.

그렇기 때문에 2008년에 가야지만 경제성
이 있다. 말하자면 흑자로 돌아선다 하는
데…….

○李起雄委員 그 경제성을 얘기하는, 물론
저는 전문가가 아니기 때문에 모르겠습니다
마는 이것을 빨리 이설하므로써 경제성이 거
기서 부수적으로 나올 수 있는 것 아닙니까?

○交通觀光局長 朴成用 그래서요, 저희들은
모든 철도중에 경부선과 경인선만 흑자이기
때문에 흑자되는 것 갖고 구매받지 않고 적
자가 된다 하더라도 그냥 시작을 하려고 하
는 것입니다.

그렇기 때문에 우선…….

○李起雄委員 아니, 글썽 그냥 시작한다면
2000년 초에 착수를 해서 2008년에 완공을
한다면 너무나 앞으로 긴 세월이 아니냐?

○交通觀光局長 朴成用 아니, 그래서 용역
결과를 이제까지 말씀을 드린 사항입니다, 용
역회사에서 용역한 결과를.

그런데 용역회사에서 결과보고가 됐으니까
기본계획을 저희들 확정을 해야 합니다.

그래서 철도청과 협의를 해서 시설결정을
하고 난 뒤에 추진해야 하는 사항입니다.

이렇기 때문에 우리가 2008년, 2008년 하는
데 이것에 억 메이지 않고 경제성이 2008년
에 가서 된다고 하는 것이지, 그리고 또 순서
대로 한다고 할 때 2008년에 준공된다고 하
는 것이지 우리가 그때 2008년에 맞춰서 한
다는 얘기는 아닙니다.

그렇기 때문에 바로 용역 보고가 끝나고 난

뒤에는 기본계획을 확정을 해서 철도청과 협의를 해서 되도록이면 빠른 시일내에, 그러니까 흑자, 적자에 구애받지 않고 빨리 시작해서 착수할 계획입니다.

○李圭泰委員 그럼 국장님! 동료위원이신 리기웅위원님이 말씀하듯이 2008년이란 개념은 잊어 버려도 되겠습니까?

2000년에 착수해서 2008년에 개통한다는 그런 숫자 개념은 우리 잊어버립시다.

○交通觀光局長 朴成用 그렇습니다.

○李圭泰委員 바로 이번 용역이 끝났으니까 바로 기본계획 설계하고 철도청과 협조해서 바로 진행하는 거지요? 계속 경제성만 따진 겁니다. 주식회사 도화에서.

○李起雄委員 그런데 아까 이규태위원님이 여러 번 거기에 대해서 강조했지만서도 이거 이설문제는 빨리 나왔을 적에 해야지 문제점이 자꾸 대두되게 돼 있는 겁니다.

앞으로 10년 후에 예를 들어서 정말로 ‘거기는 안됩니다’ 라고 다시 이설문제가 또 나올 수 있다 이거지요.

○交通觀光局長 朴成用 그래서 저희들이, 정리해서 말씀드리겠는데 기본계획을 우선지급 확정을 해서 내일모레가 '94년도 인데 기본계획을 확정해서 확정되는 대로 '94년도 초에라도 확정된 뒤에 철도청과 협의를 바로 하겠습니다. 지체없이.

그래서 시설결정을 받는 대로 계속해서 쉬지 않고 추진을 해 나가겠습니다.

○李圭泰委員 믿어도 되겠습니까?

우리 국장님이 교통관광국을 떠나서, 예를 들어서 구청장님으로 나가셨다 이거예요, 그래도 믿어도 되겠습니까?

○交通觀光局長 朴成用 속기록에 기록되고

있습니다.

○李圭泰委員 속기록에? 아니, 그러니까 우리 국장님이 구청장 발령나서 나가시면 그때는 책임없다고 하실 것 아니에요.

○交通觀光局長 朴成用 이것은 자연인 박성용의 대답이 아니고 교통관광국장의 대답입니다.

○李圭泰委員 하여튼 틀림없이 그렇게 되도록.

○交通觀光局長 朴成用 계속 추진해 나가겠습니다.

○李圭泰委員 예, 부탁을 드립니다.

○委員長 李殷奎 더 말씀하실 것이 있습니까?

○李圭泰委員 한가지만 우리 국장님께 제안을 해 보겠습니다.

아까 5.7km에 대한 지하화 그렇지 않으면 반지하 이것을 어떻게 설계를 하시고 어떻게 계획을 갖고 계신지 모르겠습니다만은 주식회사 도화 상무님한테 잠깐 묻겠습니다.

선진국에는 이런 예가 많이 있지요? 반지하나 지하로 된 철도가.

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○李圭泰委員 그런 선진국이 있지요?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예.

○李圭泰委員 그런 데를 선정해서 말입니다. 우리 국장님, 호남선 이설을 하면서 대전의 명소로 정말 명물로 만들기 위해서 본 위원회 특별위원들과 또 우리 국장님과 같이 그 현지에 견학을 가서 그 보다 더 낮게 할 그런 방법을, 그 보다 더 낮게 하기 위한 그러한 해외 견학계획을 한번 세워 주시기 바랍니다.

○交通觀光局長 朴成用 예, 계획을 수립을

하겠습니다.

○李圭泰委員 국장님 모시고 우리 위원들과 같이 현지에 나가서 보고 해외에 선진지 가서보고 그것 보다 더 우리가 개발하고 더 낮게 하기 위해서 어떻습니까?

○交通觀光局長 朴成用 예, 기본설계 과정에서 지금 이규태위원님 말씀하신 대로 아주 '대전의 명소를 만들겠다'하는 그런 일을 성취하기 위해서 외국에 한번 나가서.....

○李圭泰委員 선진지 견학을.

○交通觀光局長 朴成用 견학을 하는 방향으로 이렇게 하겠습니다.

○李圭泰委員 방향이 아니라 꼭 계획을 그렇게 세워 주세요.

○交通觀光局長 朴成用 예, 계획을 세우겠습니다.

○李圭泰委員 그래서 정말 우리도 의원으로서 시민의 대표로서 정말로 시의회에 가서 호남선이설특별위원회를 하면서 뭔가는 만들어놨다 하는 것을 우리도 보여 주어야 되겠기에 말씀을 드리는 겁니다.

○交通觀光局長 朴成用 예, 알겠습니다. 제가 또 교통관광국장입니다.

우리 대전에 한 사람이라도 관광객을 유치하기 위한 명물을 만들기 위해서라도 이위원님 말씀을 명심해서 계획을 수립하도록 하겠습니다.

○李圭泰委員 예, 부탁드립니다. 이상입니다.

○委員長 李殷奎 고맙습니다. 제가 몇가지만 질의하겠습니다.

우선, 자꾸 2008년 얘기가 나오는데, 경제성 경제성 하는데, 여기에 대해서 몇가지만 질의하겠습니다.

우선 현재 호남선 철도사업이 흑자가 못되

지요?

○交通觀光局長 朴成用 지금 적자입니다.

○委員長 李殷奎 적자지요? 그러면 비율을 100으로 봤을 때 몇 % 정도 됩니까?

○交通觀光局長 朴成用 적자의 비율까지는 저희들이.....

○委員長 李殷奎 대충, 우리 권상무님이 한번 말씀해 보세요. 어느 정도의 적자를 가지고 있나?

○交通觀光局長 朴成用 적자가 41% 입니다.

○委員長 李殷奎 그러면 59% 선이네, 경제성으로 봐서.

그러면 59%선인데 2008년도에 갔을 때 경제성 문제가 100이라는 숫자가 아납니까? 이 59를 갖다가 얘기하는 거는 아니지요?

○交通觀光局長 朴成用 물론이지요, 100을 의미하지요.

○委員長 李殷奎 100을 기준 했지요?

○交通觀光局長 朴成用 예.

○委員長 李殷奎 그러면은 우리가 이 59% 선을 유지한다고 하는 것은 저쪽 3안으로 했을 때 몇 년도까지 됩니까?

나는 지금 현재도 갑천으로 했을 때 59%선은 넘을 것으로 알고 있는데, 만일에 갑천으로 옮길 때.

○交通觀光局長 朴成用 전문적인 사항이기 때문에 용역회사 권상무로 하여금 보고를 드리겠습니다.

○委員長 李殷奎 예, 권상무님 말씀해 주세요.

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 죄송합니다. 제가 보고드릴 때 충실히 보고를 못 드린 것 같습니다.

지금 영업실적이나 영업성과 직접적인 경

제성과는 관계가 없습니다.

영업이라고 하는 것은 철도청이 영업행위를 함에 있어 가지고 일정한 단위 거리에 대해서 얼마씩 요율을 책정해 가지고 하는 정책 가격중에 한 것입니다.

저희들이 산정하는 것은 어떤 특정 사업주체가 하는 것이 아니고 국민 경제적 측면에서, 다시 말씀드리면 예를 들어서 말씀드리면 저희들 경제성 평가할 때에는 토지 매입비는 포함시키지를 않습니다.

그리고 세금 관계는 일체 공제합니다.

그리고 사업주 입장에서 보는 것이 아니라 국민 경제적 입장에서 보기 때문에 이용자의 편익과 국가 경제적인 편익하고 두개의 측면에서 봅니다.

따라서 들어가는 편익의 기준 자체가 영업성과는 큰 연관성은 없는 거로 나타나고 있습니다.

다만 제가 말씀드릴 수 있는 것은 실제 이설의 경우에 있어 가지고는 거의 경제적 타당성은 크지가 않습니다.

참고로 저희들이 몇 가지 사례를 가지고 검토도 해 보기는 해 보았습니다마는 청사를 새로 한 개 짓는 것에 관한 타당성을 본다고 하면 B/C가 0.23이상 넘어가는 경우는 거의 없습니다.

따라서 이와 같이 경제성은 하나의 국가 경제적인 평가기준으로 볼 수 있는 것이지, 주로 이설 경우 같으면 재무성이 가장 우선되는 것으로 나타나고 있습니다.

따라서 이설이나 증축이나 이런 것에 관해서 청사도 마찬가지로 도로도 마찬가지입니다.

이런 경우 같으면 통상 경제분석을 안하고

재무에 의해 가지고 돈이 언제까지 도달될 수 있는가 이런 어떤 정책결정에 의해 가지고 이루어지는 일들이 많습니다.

지금 제가 조사한 바로는 철도 이설 사례 분석이 네다섯 건이 됩니다마는 경제성을 기준으로 해서 이설된 경우는 거의 없는 줄로 저는 알고 있습니다.

참고로 그냥 말씀드렸습니다.

○委員長 李殷奎 예, 알겠습니다.

제가 지금 질의한 뜻은 자꾸 경제성 때문에 2008년이라는 얘기가 나오기 때문에 그때 가서 한다는 거로 모든 사람들이 생각을 하고있다 이 얘기입니다.

그래서 지금 현재 수준으로 우리가 갑천으로 옮겼을 때는 그때의 B/C가 1이라는 숫자가 나왔을 때를 얘기하는 것이 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 2008년도가 되면 …….

○委員長 李殷奎 2008년도 가야 1이 된다는 그 말씀 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그러면 현재 지금 호남선 철도가 59%선박에 유지 못 된다면은 이것을 예를 들어서 갑천으로 가서 그것이 59%까지 갈 때가 2008년이라면은 얘기가 되지만은 59% 선은 넘어서고 100% 될 때는 지금 가상 연도를 말씀하시는 것 아닙니까?

그래서 본 위원이 생각하기는 그 경제성 문제는 여기에 큰 영향을 주지 못한다라고 저는 생각을 하고 있는데, 지금 검토보고서 보면 막중한 영향을 가져오는 것인 양 표현이 돼 있다 이 말씀입니다.

좀 고려해 주시고 그 문제에 대해서 누구든

지 보면은, 여기에 보면은 2001년 가야 현재 수준을 유지하는 것 아니냐, 이렇게 생각하고 있지마는 그 내용은 그게 아니더라는 말씀 아십니까? 그렇지요?

○李起雄委員 본 위원이 아까 질의할 내용도 그겁니다.

지금 상무께서 얘기하길 전국에 울산, 전주, 청주도 이설 했지요, 몇 군데 이설한 거로 아는데 전부 경제성이 흑자가 나서 이설한 것은 아니라고 보거든요.

그렇다면 중앙에 힘이 있는 이런 지역이나 이런 데는 그대로 밀어 부치는 식으로 해서 빨리 되고 여기는 철도청에 입김이라든가 모든 영향력이 가미가 돼서 늦춰지는 것이 아니냐 이런 의구심에서 아까 그런 질의를 한 거예요.

그러기 때문에 국장께서도 이걸 잘 심도있이 생각을 하셔서, 경제성만 따지지 말고 대전의 발전을 위해서 힘껏 노력해 주시기 바랍니다.

○交通觀光局長 朴成用 예, 알겠습니다.

경제성을 안 따진다고 아까 누차 말씀을 드린 사항입니다.

우리가 바로 기본계획을 확정을 해서 철도청과 바로 협의를 하겠습니다.

그래서 경제성이나 뭐나 이런 걸 떠나서 하루라도 빨리 해야 되겠다는 이런 의지를 가지고 일을 추진하겠습니다.

○委員長 李殷奎 우리 국장님께 질의하겠습니다.

도시계획시설결정 문제는 어떻게 됩니까? 그리로 한다고 했을 때.

거기 하상인데도 도시계획시설결정을 받아야 되는지?

○交通觀光局長 朴成用 그 관계는 기본적

으로 시설결정을 받아야 된다는 것만 알고 있고 깊은 문제는 전문적인 것이기 때문에 도시계획국과 한번 협의를 해야 할 사항으로 알고있습니다.

아! 해야하는 거고 할 수가 있답니다.

○委員長 李殷奎 해야하는 거예요?

○交通觀光局長 朴成用 예.

○委員長 李殷奎 우리 대전시 자체로 해야 됩니까? 건설부하고 같이 해야 됩니까?

○交通觀光局長 朴成用 지하철계장이 토목직이고 전문가기 때문에 대신 보고를 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李殷奎 예, 말씀해 주세요.

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 지하철기획계장장태결입니다.

철도는 도시의 근본시설이기 때문에 도시기본계획상에도 이미 표기가 돼 있습니다.

그렇기 때문에 철도청과 이설 대안이 협의가 되면은 도시기본계획을 변경을 해서, 도시기본계획은 건설부장관 승인사항입니다.

도시기본계획이 변경된 후에 대전시장이 다시 도시재정비계획에서 시설결정을 해야 되는 사항입니다.

○委員長 李殷奎 아까 답변중에 철도 뭐가 돼 있다고 하셨지요?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 누가 답변하신 걸 말씀하세요?

○委員長 李殷奎 뭐가 표기돼 있다고 하신 것 같은데.

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 도시기본계획도 상에, 기존의 도시기본계획도상에 철도가 계획이 들어가 있습니다.

○委員長 李殷奎 갑천으로?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 갑천으로 들어간

게 아니고 기존 선로 노선을 따라서 들어가 있기 때문에 갑천변 안으로 철도청하고 협의가 된다면은 그 도시기본계획 자체부터 바뀌어야 됩니다.

○委員長 李殷奎 그렇게 변경할 수 있다?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 예.

○委員長 李殷奎 그건 얼마나 시일이 걸려요?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 철도청하고 협의가 끝난 후에야 일이 되기 때문에 소요기간을 확실히 알 수가 없습니다.

○委員長 李殷奎 알 수 없다는 말씀이십니까? 알았습니다.

그러면 상무님께 몇가지 질의 좀 할게요.

지도를 보면은 박람회장 반대편으로 와 있지요?

앉아서 말씀하세요.

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예.

○委員長 李殷奎 박람회장 반대편으로 와 있지요?

그러면 고가가 5.75km지요? 아니, 지하가.

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그러면 그 반대편, 이쪽에 다 하는 게 아니고 박람회장으로 가는 것 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그러면 이것이 도면이 저쪽 박람회장 쪽으로 가야 되겠네요, 그것이 지하화 된다는 말씀아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그렇게 해 가지고 쪽 와서 봉명동 '예정' 이라고 쓴 데 있지요, 거기까지

가 5.75km입니까 어떻게 됩니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 거기까지가 3.1km입니다.

○委員長 李殷奎 그러면 그 3.1km까지는 지하로 와 가지고 여기 역을 지하에 놓는 것은 아니지 않습니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 지상부에 올라옵니다.

○委員長 李殷奎 역은 지상으로 올라오지요?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 수리관계가 있어서 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 역이 지상으로 올라오면 노선도 어느 정도에 와서는 지상으로 올라와야 되는 것 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그래서 3.2km 두고 지상으로 올라와서 역을 경유해 가지고 이쪽 만년대교가 있는데, 거기까지는 고가로 넘어갑니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 고가부로 형성을 시켰습니다.

○委員長 李殷奎 예, 고가로 넘어 가 가지고 다시 서남부 앞으로 계획 예정지를 지하화한다는 얘기 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 월평공원 반대쪽.

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그렇게 해 가지고 가수원 다리 부근에 가서 다시 고가화 해서 가수원 역으로 들어가는 것 아닙니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그렇게 해 가지고 지하가 5.75km 그리고 고가가 4.6km 그러면 10.35km가 되는데 8.65km가 지상으로 가는 겁니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 지상부로 갑니다.

○委員長 李殷奎 그러면 이거에 대해서는 도면을 보면은 아직 변경이 안 됐는데 그렇게 했을 경우 780억이라는 증액이 된다는 말씀이지요?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 그럼 그렇게 해서 다시 검토를 하려면 대충 얼마나 시일이 걸립니까?

○株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九 잠지만 시설 담당하시는 분하고…….

○委員長 李殷奎 예.

○交通觀光局長 朴成用 위원장님께 건의 말씀 드리겠습니다.

그 문제는 용역회사인 권상무보다는 저희 시측에서, 지하철계장이 보고드리는 것이 더 정확한 답변이 될 것 같으니까? 양해해 주시면은 그렇게 보고드리겠습니다.

○委員長 李殷奎 예.

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 지금 말씀드린 박람회장 앞에 지하화하는, 시에서 용역결과를 보고할 때 제시되었던 여러 가지 문제점에 대한 보완방법으로 현재 검토중인 방안입니다.

확정된 방안은 아니기 때문에 시에서 그렇게 보완을 하겠다는 그런 방안을 채택한 바는 없습니다. 없지만 현재까지 검토되고 있는 방안을 아까 도화에 계신 상무님께서 보고하실 때 보고를 드렸는데 앞으로 보완방법에 대해서는 우리 시하고 다시 검토를 해 가지

고 그 방안을 채택할 것인지 아닌지를 결정한 다음에 다시 추진을 해야 될 그런 사항입니다.

○委員長 李殷奎 그러면 지금까지 본 위원장이 얘기한 것과 다르다는 얘기입니까? 나는 마지막 짚어 넘어 갔는데,

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 지금 문제점을 시에서 지적한 사항에 대해서 현재까지 검토하고 있는 방향만 지금 말씀을 드린 것이지 그 사항이 시의 방침으로 채택된 사항은 아니라고 제가 말씀을 드리는 겁니다.

그러기 때문에 검토사항이 다시 완성이 돼 가지고 시에 다시 한 번 보고가 돼야 됩니다.

○委員長 李殷奎 시에서 검토를 한다면 어디서 검토를 합니까?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 도화측에서 보완방법을 완성을 해 가지고 시에다 보고를 해 가지고 시에서 보완방법을 채택할 것이냐 아니냐를 결정을 해야 됩니다.

그러나 현재로써는 문제점을 해소하는 방안은 그 방법밖에 없지 않느냐 하는 방법으로 현재 시와 협의를 해서 보완방법을 검토중에 있는 것입니다.

○委員長 李殷奎 그렇다면 지금까지 우리가 보고를 받고 또 우리도 그렇게 하도록 요구도하고 그랬는데, 검토중인 사항이 먼저 빨리 발설된 것 아니에요?

해결책은 그것밖에 없잖아요.

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 예, 그렇습니다.

○委員長 李殷奎 소음내지 미관을 저해하는 것을 해소하기 위해서는

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 예.

○委員長 李殷奎 그렇다면 빨리 그것을 실무국에서 시와 협조를 해서 도화에다가 빨리 용역을 주어서 그것을 완전하게, 780억을 상

상적으로 하지 말고 완전하게 나와야지요, 아직 그럼 다 나오지 않은 거네?

○地下鐵企劃係長 姜泰杰 그런 단계에 있습니다.

○交通觀光局長 朴成用 그렇기 때문에 저희들이 보완사항으로 지시했기 때문에 오늘 새로운 보완 사항이 나왔고 오늘 이설특위에서 여기서 나오는 문제점에 대한 보완책을 강구를 받아 가지고서 최종적으로 확정을 하는 겁니다.

여기서도 저희들이 용역과정에서 보완과정에서 새로운 문제가 있다면 그것도 해소를 해야 하기 때문에 그것까지 같이 복합을 해서 최종 확정을 짓기 위한 것입니다.

○委員長 李殷奎 예, 무슨 말씀이신지 알겠습니다.

그러면은 장시간 동안 이렇게 말씀을 해주셨고, 아까 우리 이규태위원께서 말씀해 주신 현지 문제에 대해서 국장께서는 적극적으로 추진을 해 주시고 또 거기에 잘 모르시면은, 물론 도화 주식회사에서 많은 것을 알고 계시니까? 거기에 자문을 받으셔서 가지고 빠른 시일내에 추진을 해 주시기 바랍니다.

○交通觀光局長 朴成用 예, 의지를 가지고 힘껏 하겠습니다.

○委員長 李殷奎 또 다른 질의 없으십니까?
(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 질의가 없으므로 동 추진상황 보고 건에 대하여 질의 토론 종결을 선포합니다.

동료위원 여러분 그리고 동사업 추진에 최선을 다 하고 계시는 관계 공무원 여러분 수고 많으셨습니다.

추후에도 예산 수반문제등 많은 난제들이

산적돼 있습니다만 도심을 통과하고 있는 호남선 이설사업은 꼭 추진한다는 확신감을 갖고 어려운 문제들을 시와 의회가 일심동체로 풀어 나가야만 할 것입니다.

그러면 금일 회의를 모두 마치겠습니다.

이의 없으시지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

산회를 선포합니다.

(15시 50분 산회)

○出席委員

李殷奎 李圭泰 李起雄

○參席議員

朴世烈

○出席專門委員

專門委員 韓連東

○出席公務員

交通觀光局長 朴成用

地下鐵企劃係長 姜泰杰

○參考人

株式會社都和綜合技術公社常務 權慶九