

# 산업건설위원회회의록

2009년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관 : 1. 교통건설국

일 시 : 2009년 11월 19일(목) 오전 10시

장 소 : 산업건설위원회회의실

(10시 08분 감사개시)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

## 1. 교통건설국

○委員長 吳榮世 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은법 시행령 제39조의 규정에 의해서 당위원회 소관 교통건설국에 대한 2009년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

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

감사에 앞서 몇 가지 유의사항을 말씀드리면, 효율적이고 능률적인 감사를 위해서 오늘 위원님들께서 질의하실 때에는 가급적 간략하게 해주시기 바라고 또 국장의 답변 또한 위원님들의 이해가 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

또한 국장께서 답변이 어려운 부분은 본 위원장의 승인을 받아 관계과장이나 사업소장이 발언대에 나와서 답변해 주시기 바랍니다.

또 위원님들의 자료요구가 있을 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

증인선서에 앞서서 선서의 취지와 처벌규정에 대해서 말씀드리면, 선서를 하는 이유는 대전광역시의회가 2009년도 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 증인이 허위증언을 하였을 때에는 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」에 의거해서 고발할 수 있고 또 정당한 이유 없이 증언 또는

진술을 거부할 때에는 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 사전에 알려드립니다.

선서는 증인을 대표해서 교통건설국장께서 발언대에 나오셔서 해주시고, 다른 증인들께서도 제자리에 서서 오른손을 들어 선서해 주시기 바랍니다.

선서가 끝난 후에는 선서문에 서명날인하여 본 위원장에게 일괄 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 증인선서를 실시하도록 하겠습니다.

김권식 교통건설국장 발언대에 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2009년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며, 또한 증인으로서는 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 동법 시행령 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2009년 11월 18일 교통건설국장 김권식.

○委員長 吳榮世 날짜가 오늘 맞긴 맞는가.

○交通建設局長 金權植 정정하겠습니다.

2009년 11월 19일 교통건설국장 김권식.

(교통건설국장 김권식, 오영세 위원장에게 선서문 전달)

○委員長 吳榮世 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시고 일반적인 사항은 유인물로 갈음해 주시기 바랍니다.

김권식 교통건설국장 보고해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 존경하는 산업건설위원회 오영세 위원장님 그리고 위원님 여러분!

평소 교통건설국 소관 업무에 대하여 많은 관심과 애정으로 지도와 격려를 아까지 않으신 데에 대하여 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 지도와 격려를 바탕으로 시민의 복리증진에 진력할 것을 다짐드리면서 교통건설국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

보고드릴 순서는 총괄 그리고 내년도 업무방향과 추진계획 순이 되겠습니다.

먼저, 45쪽 총괄 부분은 보고의 시간을 줄이기 위해서 유인물로 갈음드리겠습니다.

47쪽의 금년도 주요업무 추진실적입니다.

(10시 14분 보고중단)

○委員長 吳榮世 국장 말이에요, 이것도 유인물로 갈음해 주시고 2010년 업무여건, 방향 및 앞으로 주요업무 추진계획 이런 것을 중점적으로 보고해 주시기 바랍니다.

(10시 14분 보고계속)

○交通建設局長 金權植 그러면 57쪽의 2010년도 업무여건과 방향부터 보고를 드리겠습니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

(행정사무감사자료는 별도보관)

이상 보고를 마치면서 교통건설국 직원 모두는 금년 한해의 업무성과를 되돌아보고 내년 한해를 보다 시민에게 다가설 수 있는 교통행정을 실천할 수 있는 기회가 되도록 이 자리에서 다짐드리면서 위원님들의 관심과 지도를 부탁드립니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○委員長 吳榮世 김권식 교통건설국장 수고하셨습니다.

그러면 지금부터 교통건설국 소관 사항에 대한 감사를 실시하겠습니다.

방금 보고받은 업무보고와 교통건설국 소관 업무전반에 대해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

양승근 위원님부터 질의해 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 양승근 위원입니다.

먼저, 천변도시고속화도로 운영에 대해서 질의를 하도록 하겠습니다.

천변고속화도로가 대덕구의 원촌육교로부터 서구의 문예지하차도까지 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 4.9km인가요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 이것이 개통된 것이 2004년 9월에 개통되었다고 나왔어요.

지금까지 통행량이 어떻게 되는지 답변해 주시지요.

○交通建設局長 金權植 통행량은 당초에 2004년도를 기준을 할 당시보다 다소 늘었습니다만 통행량은 대신에 기타 여러 가지 환율의 상승 문제라든지 그리고 통행요금의 면제차량들이 줄고 있는 추세이기 때문에 이런 문제들로 인해서 여러 가지로 지원금이 늘고 있는 것으로 현재 나타나고 있습니다.

○梁承根 委員 통행량이 지금 어떻게 늘어나고 있는 추세입니까?

○交通建設局長 金權植 2004년도에는 교통량이 하루에 1만 1,599대로 나타나고 있고.

○梁承根 委員 하루에?

○交通建設局長 金權植 예, 금년도에는 3만 4,761대로 조사가 되고 있습니다.

○梁承根 委員 연도별로 점차적으로 느는 추세로 돼 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지금 그것이 위탁운영을 하고 있는 것이지요?

운영회사가 별도로 있는 것이 아니겠습니까?

민자로 하기 때문에.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 DRECL이 드레클입니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 운영기한이 2031년까지네요.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 아직도 얼마 남았나 그러면?

○交通建設局長 金權植 20년 남았다고.

○梁承根 委員 20년 남았습니까?

그런데 이렇게 차량대수가 많이 늘어나는데 교통위험지원금이라는 것을 수입이 낮을 경우에 금융이자를 보전해 주기 위해서 지불하지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 교통위험지원금을 보니까 2006년도에는 39억 원을 지불했고 2007년도에는 51억 원, 66억 원, 금년도에는 86억 원 엄청난 액수가 증가를 하고 있는데요.

이게 얼마만큼의 차량이 통행돼야지 손익분기점이 되는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 먼저 저희들이 교통위험지원금을 지급해 주는 기본적인 배경은 당초에 천변도시고속화도로를 건설할 당시 양허계약을 체결한 내용을 보게 되면 합의된 교통기본조건 수입액에서 현저하게 적은 경우에는 우리 시에서 양허사에게 금융기관으로부터 채무를 지불하기 위한 여러 가지 지원금을, 지금 말씀드리는 교통위험지원금을 지급하도록 되어 있습니다만 아직까지는 말씀드린 것처럼 2004년도 당시에 교통기본조건이 4만 5,000대로 협정되어 있었는데 교통량 실적이 1만 1,000대로 나타나고 있고 이 교통기본조건도 매년 상승하도록 되어 있습니다.

그래서 금년도에 교통기본조건이 7만 2,000대로 설정이 돼 있는데 3만 4,000대로 현재 통행량이 나타나고 있기 때문에 이 부족한 부분의 갭을 결국은 시에서 보전을 해주는 내용이 되겠습니다.

○梁承根 委員 그런데 여기에서 계획된 대수를 줄이면 위험부담금이 줄어들 수 있는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 물론 숫자상으로 봐서는 계획대수를 줄이게 되면 당연히 저희들 지원부담금이 줄어드는 계산이 나오지만 교통기본조건은 당초부터

계약 당시 설정된 하나의 기본기준이 되기 때문에 지금 와서는 당사자가 그쪽 측에서도 합의할 리도 없고 그런 문제가 있습니다.

○梁承根 委員 그러면 계약이 잘못된 계약 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 계약은 그 당시 계약된 조건으로 보기보다는 그 당시에 교통의 기본조건으로 봤을 때 그때 여건으로 봐서는 금년도에 7만 2,000대 정도를 예상했습니다만 이걸 어디까지나 그 당시에 계획된 수치, 예상된 수치라고 보시면 되겠습니다.

○梁承根 委員 계획이 2031년도 계약종료일까지 계약대수가 미리 계약서에 나와 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 계획대수가 잘못 책정이 된 것이지요.

○交通建設局長 金權植 결론적으로 나타나고 있는 교통량을 실제 보게 되면 상당한 차이가 있기 때문에 교통기본조건에서 수치가 다소간에 과다하게 잡은 면도 없지 않다고 봅니다.

○梁承根 委員 수치에 의해서 우리가 교통위험지원금을, 시에서 내는 지원금이 기하급수적으로 자꾸 늘어나지 않습니까?

이것을 방관하지 말고 계약서에 뭔가 차질이 생겼다면 그쪽 양허사와 얘기를 해서 재계약을 체결한다든지 수정할 필요가 있다고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 다행스럽게도 2004년도부터 금년도까지의 교통량의 통행 실적 변화추이를 보게 되면 당초 초기에는 30% 정도를 나타내고 있었습니다만 최근에는 근래에 교통량이 많이 증가해서 48% 정도로 나타나고 있기 때문에 앞으로 여러 가지 도심통행량의 확대라든지 경제성장 추세에 비추어볼 때 내년 부터는 다소간에 더 상승률이 증가할 것으로 저희들이 분석을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 이대로 이런 추세로 된다면 계약이 만료되는 2031년에는 우리가 교통위험지원금이, 민자유치사업비가 1,600억 원인가요?

○交通建設局長 金權植 1,600억 원.

○梁承根 委員 1,645억 원이네요.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 1,645억 원보다 두 배 이상은 상회될 것 같아요.

그렇게 추측되지 않습니까?

이 자료만 보더라도.

○交通建設局長 金權植 방금 전에 말씀드린 것처럼 교통량의 실측은 현재 상태로 봐서 절대적인 수치가 아니고 앞으로 가변성이 있기 때문에 지금 계속 교통량이 증가하는 추세로 봐서는 조만간 몇 년 지나면 어지간히 당초 설정했던

교통기본조건을 다소는 미달되더라도 어느 정도 많이 증가될 것으로 저희들은 전망을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 아니오, 이게 교통 통행률이 증가하는 것이 2007년도 46%에서 2008년도 47%, 지금도 2009년도에 47% 그렇게 증가하는 추세도 아닙니다.

○交通建設局長 金權植 2004년도에 비하면 상당히 많이 증가했다고 저희들은 보고 있습니다.

○梁承根 委員 2004년도 좀 특별하다고 처음 실시하니까 그렇다하더라도 최근의 추세를 보세요.

오히려 통행률이 줄어들 수도 있는 그런 상황입니다.

○交通建設局長 金權植 통행률 관계는 여러 가지 교통환경을 조성하고 있는 여러 가지 경제성장의 추세라든지 기업활동의 규모라든지 이런 것들이 상당히 많이 영향을 받기 때문에 작년도하고 금년도까지는 다소 위축된 실태를 보이고 있습니다만.

○梁承根 委員 이것에서 우리가 통행료도 얼마씩 지불하지요?

○交通建設局長 金權植 통행료는 소형승용차가 500원을 현재 받고 있습니다.

○梁承根 委員 통행료는 통행료대로 지불하고 또 교통위험지원금도 예산은 예산대로 지불하고 또 상당히 많은 액수가 증가되고 있는데 이러려면 차라리 시에서 지방채를 내서라도 시에서 운영하는 것이 어떤가 싶은데 그런 방안에 대해서는 강구할 필요성이 있다고 생각하지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 2011년이 되면 원금상환이 다 끝나는 것으로 저희들이 알고 있는데 그래서 원금상환이 다 끝나게 되면 저희들이 앞으로 재정지원금을 지원하는 차원에서 큰 무리가 없을 것으로 보고 있고, 원금상환이 다 끝나면 이 자발생이 상당히 줄어들기 때문에 다소간의 상당히 여유있는 운영이 될 것으로 전망하고 있습니다.

○梁承根 委員 아무튼 이 문제는 천변도시고속화도로 민자유치 실패사례로 보입니다.

이것을 성공했다고는 누가 봐도 그렇게 생각하는 사람이 없을 것 같아요.

앞으로 민자유치 시에는 본 사업을 본보기로 삼아 철저한 검토를 해주시고 이 문제에 대해서도 우리 시에서 운영하는 방안, 전체적인 문제를 재검토할 필요성이 있다고 생각합니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지하철 2호선에 대해서 질의하겠습니다.

○沈俊洪 委員 보충질의 하겠습니다.

○委員長 吳榮世 그 부분에 대해서 보충질의 해주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 지금 양승근 위원님이 질의하셨습니다만 그 외 사항이 한두 가

지 지적할 게 있어서 질의를 하겠습니다.

운영시스템에 대해서 질의를 하겠는데요, 거기가 자체적으로 사업비를 충당해서 운영하는 것입니까, 아니면 시에서 보조를 해줘서 하는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 현재 그쪽 운영을 하고 있는 회사에서는 기본적으로 운영에 충당되는 비용이 통행료 수입을 전적으로 기본으로 해서 운영을 하고요, 이런 통행료 수입이 적은 이유는.

○沈俊洪 委員 아니, 시설투자비용 같은 것이요.

○交通建設局長 金權植 시설투자비용은 보수를 하는 여러 가지 운영비는 거기서 하도록 되어 있습니다.

○沈俊洪 委員 자체적으로?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 우리가 관리감독할 수 있는 그런 시스템이 없나요, 시에서?

○交通建設局長 金權植 지금 시에서는 나름대로 재정지원을 안 해주지만 도로를 보수하고 어떤 변경을 하는 행위라든가 그런 차원에서 저희들이 관리감독이 가능하다고 봅니다.

○沈俊洪 委員 왜 이런 질의를 하느냐 하면 거기 진출입하는 데 카드결제시스템을 설치했어요.

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 상당히 오래 전에 설치해 놔는데 지금 가동을 안 하고 있어요. 이유가 뭔지 모르겠어요.

그 내용을 확인해 주시고.

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 막대한 사업비를 들여서 설치한 내용을 방치하고 있다는 것은 문제가 있는 것 아니겠어요?

지금 알고 있는 게 있어요, 그런 내용을, 국장님?

○交通建設局長 金權植 아직 지금 제가 알고 있는 바는 없습니다만 현지조사를 해서 적절하게 검토해 보도록 하겠습니다.

○沈俊洪 委員 적절한 조치를 취하시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

양승근 위원님 계속 질의해 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 계속 질의하도록 하겠습니다.

도시철도 2호선 건설에 대해서 질의를 하도록 하겠습니다.

도시철도 2호선을 건설하기 위해서 용역을 추진중에 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 내년 4월까지로 돼 있는데 현재까지 추진상황에 대해서 말씀해 주시지요.

○交通建設局長 金權植 도시철도 2호선 건설을 위해서는 지금 여러 가지 거쳐야 될 행정절차가 많기 때문에 금년도에 저희들이 한국교통연구원에 용역발주를 의뢰해서 현재 용역을 추진해 나가고 있고 또 도시철도의 가장 주요한 문제는 예비타당성을 통과하는 문제가 주요한 문제로 대두되기 때문에 예비타당성의 확보를 위해서는 현재 여러 가지 노선을 대안으로 검토를 하고 있습니다.

그래서 금년 12월까지 어느 정도 일정으로 봐서 이 용역이 완료가 되면 내년 초까지 전문가의 자문과 그리고 지역실정을 파악하기 위한 여러 가지 공청회라든지 의견들을 수렴해서 예비타당성조사를 신청하게 됩니다.

○梁承根 委員 내년 4월에 용역검토가 끝나면 예비타당성조사를 의뢰한다 그런 말씀이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 작년도 행정사무감사 때 금년 12월까지 용역을 완료한다고 그랬는데 자꾸 늦어지는 이유는 뭘니까?

○交通建設局長 金權植 지금 2007년도를 기준으로 해서 정부에서는 지하철의 지방자치단체의 무분별한 건설을 방지하는 일환으로 예비타당성에 적용되는 어떤 기준이라든가 그러니까 비용의 산정기준이라든지 편익의 기준들을 대폭 상향을 시켰습니다.

그래서 그전에 지하철을 건설했던 시에서는 별 무리가 없었습니다만 그 이후에 지하철을 건설하는 우리 대전 같은 경우에는 B/C를 충족하기에 상당히 어려움이 진행되는 것이 현실입니다.

그래서 지하철2호선을 관철을 시키기 위해서는 B/C 확보가 상당히 중요한데 이런 B/C 확보를 위해서 여러 가지 수요분석과 편익분석을 하다보니까 다소간에 지연이 되고 있습니다.

○梁承根 委員 도시철도기본계획을 1995년도에 세웠죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그때 서울 당시에는 5개 노선으로 알고 있습니다.

직선형이 4개 노선이고 순환형이 하나였습니다.

그런데 그때 기본적인 승인과정에서 1, 2호선이 승인된 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그런데 예비타당성 조사과정에서 1호선만 승인되고 2호선은 취소가 되지 않았습니까, 2호선 취소된 사유가 B/C가 부족하다, B/C가 0.73이 나왔나요?

○交通建設局長 金權植 예.



○梁承根 委員 그래서 B/C가 부족하다는 사유로 취소가 되었는데 예비타당성 조사를 할 때, 용역검토를 할 때 B/C에 대해서는 사전책정을 해본다든지 검토를 안 해보고 올립니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 용역을 하는 주요내용이 지금 위원님께서 말씀하시는 사전에 예비타당성에 대응하기 위해서.

○梁承根 委員 상당히 중요한 수치로 알고 있는데 당연히 그것은 우리가 B/C가 1이 넘는 수치를 가지고 예비타당성조사 승인을 신청해야 될 것 같은데 이것이 안 나왔다는 것은 숫자 계산도 잘못된 용역을 한 것이 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 그런 원인들은 일단 지자체에서 보는 시각에서 인구의 추계라든지 국가에서 보는 데이터들이 다른 식으로 나타날 수가 있고 지하철 건설을 위한 수요분석도 지하철 입장에서는 가급적 포장을 많이 해서 B/C분석이 확보되도록 하는 추세이기 때문에 이것을 KDI에서 국가기준에 맞추려다 보니까 여기에서 발생하는 차이가 좀 있거든요, 그래서 연구수요분석과 편익분석을 해서 지하철에서 보는 시각과 그리고 중앙, KDI에서 보는 여러 가지 기준들이 다소간에 겹이 있기 때문에 그런 차이가 발생되기 때문에 일어난 사유라고 보시면 되겠습니다.

○梁承根 委員 용역을 줘서 검토한다는 것은 새 전문가를 통해서 용역사업을 하는 것인데 그런 것조차도 예측하지 못한다면 용역회사를 잘못 선정했다거나 용역을 잘못된 것이죠, 그렇지 않습니까?

똑같은 광주광역시 같은 데 우리와 똑같은 순환선구조로 의뢰를 했습니다.

그런데 거기는 1이 아니고 1보다 훨씬 많은 1.42인가 B/C가 그렇게 나왔어요.

거기에 대해서는 어떤 생각을 가지고 있어요, 그 문제에 대해서는?

광주를 봐준 것입니까, 국가에서는?

어떻게 생각을 하세요?

여건이 오히려 우리보다 더 못하더라고요, 보니까.

○交通建設局長 金權植 그때 당시에 가장 중요한 원인은 저희들이 분석해본 결과 인구 추계상에 상당히 문제가 있었다 하는 차원에서 수요가…….

○梁承根 委員 인구추계를 우리가 못한 것이 뭐가 있습니까?

보세요, 당초 지하철2호선이 관저동에서 시작해서 서대전4가로 해서 대동5거리에서 중리4가로 해서 유성을 거쳐서 관저동으로 가는 것입니다.

관저동에서 서대전4가, 대동5거리, 중리4가, 유성 거기까지는 건물이 아주 밀집해 있는 지역입니다, 더 건물이 들어갈 수 없도록 뽁뽁하게 들어서 있는데 관저동 그쪽에 서남부지역이죠, 도안 신도시가.

거기에도 도안 신도시가 건설될 것이라는 것을 예측하고 올린 것이 아닙니까?

거기에서 B/C가 안 나온다는 것은 도대체 이해가 안 갑니다.

더 어디에서 B/C을 찾을 거예요.

B/C가 무슨 비씨카드입니까?

○交通建設局長 金權植 B/C라는 개념은 C라는 얘기가 cost고 B가 benefit인데 편리한 얘기가 되겠습니다만 어떤 개발사업을 하기 위해서는 들어가는, 투입되는 비용이 얼마이고 그 다음에 개발사업 결과로 인한 편익이 어떠한가 하는 하나의 투자효율성에 관한 분석이 되겠습니다.

○梁承根 委員 글썄, 제가 방금 말씀드린 노선에 대해서 B/C가 안 나올 이유가 뭐고 광주에 비해서 그 정도로 낮은 판단을 받을 사유가 무엇인지 한번 확실하게 말씀을 해보세요.

○交通建設局長 金權植 한 가지 추가적으로 말씀드릴 것은 예비타당성을 구성하는 항목은 세 가지가 있습니다.

하나는 B/C분석이고 하나는 정책적인 분석, 그 다음에 민감도분석이 있는데 B/C만 가지고 정하는 것이 아니라 여러 가지 정치적인 배경이나 차원에서 많이 작용이 되는 사항이 되겠습니다만 정책적인 분석 사항 중에서 지역의 낙후도라든지 이런 개념들을 한 30% 정도 적용하도록 되어 있습니다.

그래서 그때 당시에 우리 대전은 전국적인 발전의 추세로 보더라도 낙후도가 4인 반면 광주의 낙후도를 8위로 중앙에서 보기 때문에 그런 차원에서 한 30% 정도가 왔다갔다하는 편차가 생기는 그런 원인도 크게 작용이 되었다고 봅니다.

○梁承根 委員 광주가 지금 어떻게 추진이 되는지 파악해 보셨습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 어떻게 하고 있어요?

○交通建設局長 金權植 지금 현재 2호 건설을 소순환형으로 당초에 추진하려고 하다가 광진구인가 어디에서 민원이 많이 발생이 되어서 이것을 다시 원점에서 출발을 해서 대순환형으로 현재 계획을 변경했습니다만.

○梁承根 委員 더 보완하는 차원이 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 이런 경우에도 앞으로 저희들이 의심스럽기는 노선을 변경해서 확대할 경우 KDI의 B/C분석을 통과하는 여부를 저희도 현재 추이를 지켜보고 있습니다.

○梁承根 委員 광주 같은 데는 이미 B/C가 1.4 이상으로 나왔다는 것이 일단은 기득권이 된 것입니다.

그렇기 때문에 그 다음에도 그것은 거기에 대해서 수정이 된다고 생각을 할 수가 없어요.

분명히 승인이 될 것이라고 보고 그 당시에 보면 여기 통과하는 시점이 전부 구도심권, 원도심을 통과하는 지역이 많이 있어요.

말하자면 서대전4거리부터 대동5거리, 중리4가까지 다 원도심이 아닙니까?

원도심으로 해서 저쪽 서구 쪽으로 해서 순환이 되는 그런 노선이었는데 특히 원도심은 서구 쪽, 그쪽에 비해서 상당히 지역적인 소외감을 느끼는 지역주민들이 아납니까?

그쪽과 상대적으로 푸대접을 받는다고, 낙후되었다고 해서 지역균형발전 차원에서 원도심을 활성화해야 되지 않느냐 하는 측면에서 정책도 많이 펴고 있는데 이런 것도 보면 원도심 사람들은 자기 권리를 빼앗겼다고 굉장히 분개를 하고 있어요.

실질적으로 원도심에 있는 해당 자치구 동구와 중구와 대덕구 거기에서는 노선유치를 위한 추진위원회 특위까지 구성을 해서 아우성을 쳤지 않습니까?

알고 계시죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 서구 쪽에 있는 어떤 노선이 되든 간에 다 거기는 통과하게 되어 있습니다.

순환선이 되든 엑스축으로 되든 직선이 되든 다 그쪽으로 저절로 통과하게 되어 있어요.

이번에 노선검토할 때 원도심에 확실히 통과될 수 있도록 적극적으로 검토를 해주시기 바라고요, 지하철이라는 것이 도시철도라는 것이 대중교통수단으로서 특히 서민에게 필요한 대중교통수단으로서는 가장 중요한 교통수단이지 않습니까, 그렇죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 이번 2호선 특히 노선 결정할 때 원도심 지역주민의 한을 풀어줄 수 있도록 적극적으로 그런 방향으로 추진해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 예, 양 위원님 말씀하신 대로 현재 각 지역에서는 지역별로 지하철2호선에 대한 기본적인 관심과 기대감이 상당히 증폭되는 것으로 접하고 있습니다만 아까 말씀드린 것처럼 지하철2호선의 건설은 지역의 교통수요라든지 편의라든지 이런 것들의 주요분석을 바탕으로 앞으로 장래교통유발요인이라든지 광역교통망의 형성이라든지 종합적인 여건과 지역의 균형발전 차원에서 앞으로 검토를 해야 될 문제가 남았습니다만 그런 점들을 충분히 검토를 해서 의견을 많이 해나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 지하철을 건설하는 근본적인 목적은 시민의 교통편의를 위한 것이 아납니까?

그러면 전체시민을 한번 더 생각을 보셔야지요.

더불어 관련되기 때문에 국철 활용에 대해서 간단하게 짚고 넘어가도록 하겠습니다.

국철 활용을 위해서 충청권 광역철도를 구축한다고 했습니다.

호남선에 호남고속철도가 개통이 되기 때문에 여유노선분이 발생하는 것이죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그래서 그것을 활용해서 충북선과 경부선 이것을 함께 이용해서 광역교통망을 형성하자는 내용 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 계룡에서부터 시작해서 대전, 세종, 청주공항까지 연계한 교통망을 구성하겠다는 얘기죠?

여기 사업비가 총 8,800억 원이 들어갑니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 지난 9월에 시에서도 대정부건의문을 결의해서 대통령께 건의문을 드린 적이 있었는데 지금 추진은 어떻게 되어가고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 부연설명을 드리자면 대전을 중심으로 한 충청권의 광역철도망을 구축하기 위해서는 2014년도에 호남선 전용고속철도 노선이 설정이 되면 아까 말씀드린 것처럼 선로 용량에 다소 여유가 생길 것으로 보고 이것을 활용해서 호남선과 경부선, 충북선을 연계하자는 방안이 되겠습니다만 이러한 광역철도망을 구축하기 위해서는 역시 마찬가지로 아까 말씀드린 것처럼 B/C분석이 사전에 선행이 됩니다.

그래서 이런 B/C를 확보하기 위해서는 지금 호남선과 충북선은 철로용량이 확대된다고 하더라도 대전에서 조치원까지의 경부선은 대전 이남에 경북지역이라든가 부산지역에서 물동량이 앞으로 많이 증가가 되기 때문에 그쪽 라인은 여유분량이 발생하지 않고 오히려 2016년이라도 포화상태에 이르게 됩니다.

그렇게 되면 결국은 경부선의 라인을 용량 확대시키기 위한 비용이 필요한데 그것이 현재 복선에서 복복선으로 하는 작업이 되겠습니다.

○梁承根 委員 복복선 비용이죠?

○交通建設局長 金權植 복복선 비용이 전체 사업비가 8,800억 원이라면 복복선 비용이 8,000억 원이거든요.

그래서 이것을 국가에서 시행하는 국가철도망구축계획에다 반영을 시키게 되면 지방비를 부담하지 않고 국비 전액으로 할 수 있기 때문에 이것을 먼저 선행을 시켜놓은 다음에 나머지 완료가 되면 그때 가서 광역철도망구축사업을 신청을 하게 됩니다.

그런 흐름에 의해서 추진해 나가자는 하나의 배경이 되겠습니다.

○梁承根 委員 그런데 광역철도망이라는 것이 어떻게 보면 대전의 도시철도의 기능도 일부를 담당한다는 것이죠, 그렇죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그러면 정부 차원에서 볼 때는 지하철2호선과 광역철도 구축을

함께 추진한다는 얘기죠?

그러면 광역철도 구축이 되는데 지하철2호선은 좀더 이따 추진해도 되지 않느냐 하고서 소홀히 다루어질 수 있을 것 같은데 거기에 대해서 어떻게 추진할 예정입니까?

○交通建設局長 金權植 지금 광역철도망 구축계획을 가지고 있으니까 혹시나 지하철2호선을 소홀히 다루지 않나 하는 우려를 가지고 계신 분들이 있겠습니다만 아까 설명을 드렸습니다만 국가 철도망은 우리들 지방비를 부담하지 않고 전 부 국비 차원에서 부담을 하기 때문에 이 문제를 저희들이 동시에 끌고 가는 이유는 기왕이면 지하철2호선을 넣으면서 광역철도망을 구축해서 동시에 효율적인 도심의 간선교통망을 확보하자는 취지거든요.

그래서 이 재원도 다르고 기본법이 다르기 때문에 광역철도망과 도시철도2호선은 각각 다른 사업으로 보시고 국철을 활용해서 광역철도망을 확충을 한다고 하더라도 지방비가 투입되는 부분이 적기 때문에 지하철2호선에 대한 재원의 영향이 미치지 않기 때문에 저희들은 개별적인 사업으로 보고서 동시에 추진해 나가고 지하철2호선에 관해서도 모든 여력을 동원해서 추진해 나갈 계획입니다.

○梁承根 委員 대전시가 보면 시정은 아주 잘 하고 있어요, 그래서 시정평가에서도 여러 가지 부문에서 상당히 우수한 평가를 받고 있습니다만 실질적으로 시민에게 이득이 되는 그런 알맹이 있는 사업에 대해서는 다 실패로 돌아갔습니다.

실례로 봐서도 3개 국책사업이 다 실패로 돌아갔고 지하철2호선도 광주는 했는데 우리는 실패를 했다 그런 얘기입니다.

이것을 거울삼아서 이번에는 지하철2호선이 꼭 건설이 되어서 시민이 바라는 대로 건설이 되어서 시민의 숙원사업을 풀어줄 수 있도록 적극적인 협조를 해주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 예, 수고하셨습니다.

지하철2호선 문제죠?

지하철2호선 문제는 우리 대전시 현안사항이죠, 또 위원님들이 각별한 관심이 많기 때문에 이 문제에 대해서는 집중적으로 보충질의를 해주시기 바랍니다.

심준홍 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 안타까운 일입니다.

어떻게 보면 우리가 타시·도보다 앞서서 지하철2호선을 건설할 힘을 가지고 있으면서도 여태껏 미루어지고 있습니다.

그 중에 오늘 우리 국장님의 답변 중에서도 진실성이 있는 것인지 제가 확인하고 싶어서 질의를 합니다.

우리 지역출신 국토해양위 소속 국회의원과 제가 이 관계를 가지고 상당히 오

랜 시간 논의하는 과정에서 얻은 내용입니다만 지금 우리는 예비타당성이다 B/C 분석이다 이런 것을 자꾸 현안사업으로 끌고 나가는 것 같은데 중앙정부에서 보는 시각은 전혀 다른 것입니다.

그 국회의원의 말을 인용한다면 사실 중앙부처에서 ‘대전시에서 왜 도시철도2호선에 대해서 사업건의는 안 들어오는지’ 거꾸로 얘기한다는 것을 들었어요.

저는 그 얘기를 듣고서 본 위원도 ‘지역의 의원으로서 역할을 못 하고 있구나!’ 하는 생각이 들었습니다.

왜냐하면 그 중에서도 이런 것이 있습니다.

예비타당성이다 아니면 B/C분석이다 하는 것도 용역에 의지할 사항이 아니라고 봅니다.

광주가 우선 선정이 되었는지는 중앙부처에 있는 공무원들과 연찬이 더 필요하다, 물론 용역도 중요하고 기본적으로 용역을 해야 되지만 이것을 담당하는 중앙부처의 공무원들과 거꾸로 우리가 “그러면 당신들이 B/C분석을 내놓을 수도 있는 것이 아니냐?” 하는 대화를 할 수 있는 역할도 누군가는 해야 되는데 전혀 없습니다, 그런 내용 있습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 B/C분석을 하향적으로 해서 중앙정부 공무원들한테 B/C분석을 대전시에 적용해서 내달라는 것은 현실적으로 불가능하다고 봅니다.

왜냐하면 B/C분석은 단순한 한두 가지의 요소를 분석해서 발체를 하는 것이 아니고 상당히 복잡합니다.

그렇기 때문에 그 기간도 최소한 1년 정도 끌여오고 있는데…….

○沈俊洪 委員 그러면 KDI에서 검토를 할 것 아니겠어요, 최종적으로.

그러면 최종적으로 검토를 하는 공무원들과 대화를 가져보라는 얘기에요, 대화를 가져본 적이 있어요?

○交通建設局長 金權植 그런데 지금 역으로 해서 KDI에 대전시의 B/C분석을 사전에 의뢰를 한다는 것도 그쪽에서는 검증을 하는 기관이기 때문에.

○沈俊洪 委員 이렇게 하니까 제가 그렇습니다.

광주나 다른 시·도는 이미 다 그렇게 했습니다, 절차를.

직·간접적으로 그 사람들하고 그런 내용으로 해서 대화가 되어서 성공을 했어요.

방법론이죠, 그것은.

아니 상대가 어떤 쪽으로 잡고 있다는 가닥을 잡아야 되는 것 아니에요, 무조건 용역을 해서 올라오면, 대전시 왜 이렇게 하고 있느냐면 먼저 B/C분석해서 선정이 안 되었다 보니까 과연 어떻게 해야 되느냐 우려를 하고 있는 거예요.

○交通建設局長 金權植 B/C분석 관계는 일단 저희들이 신청하게 되면 국토해양부로 들어가서 국토해양부에서 기획재정부로 의뢰를 하게 됩니다.

그래서 기획재정부에서는 별도로 독립성과 전문성을 확보하기 위해서 KDI에 의뢰를 해오고 있습니다만 그런 절차에 의해서 KDI에서 B/C분석이 나옵니다.

그러면 그런 과정에서 서로 대화를 하면서 우리 시의 부족한 부분이라든지 보충할 수 있는 여러 가지 자료라든지 이런 것을 협의를 해서 나가서 통상하는 경우가 있습니다만 그동안 저희들이 여러 가지 사업을 하더라도 현장에서 많은 대화를 통해서 부족한 부분을 채워 넣고 또 전문가의 의견을 들어서 사업비를 줄여나간다는지 기획을 변경하는 문제 등 많은 협의를 해왔습니다만 도시철도도 아울러 그런 현상에서 움직이는 것이고 사전에 미리 전제조건으로 해서 KDI에 의뢰를 해서 대전시의 B/C분석이 얼마나 나오냐 이것은 어느 도시를 보더라도 불가능한 사례라고 봅니다.

○沈俊洪 委員 이것이 사실적으로 있었던 일이기 때문에 말씀드리는 사항인데 목표를 위해서 수단과 방법을 가리지 않습니다.

우리 지방자치도 마찬가지여야 돼요.

대덕구의 일이라고 한다면 대전시 관계공무원들하고 의견을 서로 안 나눕니까?

○交通建設局長 金權植 지금 대덕구의 공무원뿐 아니고 2호선 건설을 앞두고 각 구에서도 특위를 구성해서 워크숍도 개최를 하고 있습니다만 저희들이 다 나가서 현장의 얘기를 듣고 있습니다.

그리고 수시로 공무원들하고 의견을 듣습니다만 5개 구의 각 지역별 의견들이 대동소이하고 그렇기 때문에 공통된 사항으로 보고, 다만 지역적으로 여러 가지 특수한 여건들을 저희들이 검토는 해나가고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그러니까 의견을 어떤 방법으로든지 조금씩은 서로 교환을 하잖아요?

○交通建設局長 金權植 참고적으로 말씀드릴 사항은 일부 정치권 국회의원들이라든가 이런 계층해서 B/C분석을 상대적으로 무시하고 정치성만 가지고 문제를 풀어나가려는 성향이 있습니다만 지금 저희들 입장은 그렇습니다.

이 문제는 단순한 정치적인 문제를 떠나서 종전에 지하철2호선에 대해서 실패한 경험이 있기 때문에 이번에는 신중한 접근방법을 통해서 나가야 한다는 것이 기본적인 원칙이고 다만 이런 것을 토대로 해서 지역 국회의원의 힘을 빌린다는지 정치적인 영향을 빌려서 그런 문제를 보충하고 끌고 나가는 문제는 별개의 문제라고 보고 있습니다만 만약에 이런 B/C분석이 부실해서 나중에 예비타당성을 통과하지 못하고 이렇게 간단하게, 단순하게 나갔다고 했을 경우 그에 대한 책임은 결국 정치로 돌릴 수는 없는 것이 저희들 현실입니다.

그래서 이런 문제는 우리가 한 가지 면만 보지 마시고 여러 가지 종합적인 면을 봐서 신중하게 앞으로 해나갈 입장입니다.

○沈俊洪 委員 신중하게 하자고 하면 10년, 20년 후에 신중하게 할 것입니까?

방법을 찾으면 여러 가지 각도에서 국장님이 책임을 지고 해야 될 사항입니다.

그래서 지역 국회의원이 되었던, 전체 국회의원이 되었던 아니면 중앙부처의 누가 되었던 어떤 계통을 통해서라도 선정되도록 해야 될 것이 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 그동안 여러 차례 관련 있는 국회의원들을 만나서 대화도 많이 했고요, 그 외에 또 지역의 유력한 정치인들을 통해서 여러 채널을 통해서 저희들이 많이 노력을 해오고 있고 앞으로 예타를 받는 과정에서도 나름대로 모든 역량을 동원해서 앞으로 해나갈 계획입니다.

○沈俊洪 委員 그분 만나서 말씀을 하셨다니까 그 국회의원이 어떻게 얘기를 해요?

대전시가 주춤주춤 하고 있다는 얘기입니까, 아니면 중앙부처에서 기다리고 있다는 얘기입니까?

○交通建設局長 金權植 아까 말씀드린 내용과 크게 다를 바가 없습니다만 먼저 그냥 해서 올리면 될 것이 아니냐 이렇게 말씀을 하시는 분이 계십니다.

그런데 그런 얘기를 듣고 보면 저희들 입장은 상당히 애매할 때가 있습니다.

뭐 페이지 몇 장해서 당초의 계획을 수정해서 올린다는 견해를 가지고 계신 분도 있고, 어떻게든지 빨리 해서 올려야 될 것이 아니냐 이렇게 독촉을 해주시는 것은 저희들이 지역 문제를 보다 관심을 갖는다는 차원에서 저희들이 받아들이고 있습니다만 그렇다고 해서 저희들이 이런 기초절차를 사전에 부실하게 하고서 그 얘기를 저희들이 따라갔을 때 영향이 상당히 미칠 것이라고 보고 있기 때문에 단순히 접근할 수 있는 입장이 어렵다고 이해를 해주시면 되겠습니다.

○沈俊洪 委員 사고력인데 그분들도 공인입니다, 책임 있는 분들이에요, 지역을 위해서.

대표성을 가지고 중앙에 나가 있는 분들인데 그분들이 오죽하면 그런 얘기까지 지적을 했겠어요, 빨리 올렸으면 좋겠다는 얘기를 한다는 것은 우리가 그만큼 여기에 무관심하다는 얘기에요, 결론적으로는.

관심 있는 척하지만 무관심하게 일관하고 있다는 얘기에요.

이 문제를 우리 위원님들하고 다시 논의할 사항입니다만, 지하철팀이 별도로 구성되어 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○沈俊洪 委員 거기에 인력을 보강해서라도 조속히 실현할 수 있도록 노력을 해주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 지하철2호선에 관련해서 보충질의입니까?

○全炳培 委員 국철을 활용한, 양승근 위원님 질의에 보충질의 5분만 하겠습니다. 권형례 위원님 양해를 해주십시오.



○權亨禮 委員 예.

○委員長 吳榮世 질의를 해주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 이번 교통건설국 행감의 초점은 지하철2호선과 국철을 활용한 충청권 광역철도 구축이 초점이 되는 것 같습니다.

국장께서는 민선4기 박성호 시장의 치적이라고 하면 많이 있을 수 있겠습니까만 대표적인 치적이 뭐라고 보고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 크게 몇 가지만 말씀드리다면 56년 만에 어려운 여건 속에서도 단행했던 시내버스노선개편이라든지 도시철도2호선의 건설발표라든지 또 국철을 활용한 광역철도망 구축 이런 것들이 기본적으로 크게 줄기를 뽑을 수 있겠습니다.

○全炳培 委員 그것은 교통건설국장 입장에서 볼 때 교통에 관련된 분야에 대해서만 말씀하셨는데 본 위원은 민선4기 박성호 시장의 가장 치적이라고 하면 3천만그루나무심기를 뽑을 수가 있습니다.

○交通建設局長 金權植 그것은 저희들 소관 부서를 떠나서요.

○全炳培 委員 두 번째로 3대 하천 생태복원할 수 있는 여건을 마련했다, 이것은 본 위원 생각뿐만 아니고 대전시민이 아마 설문조사를 하면 치적사항으로 뽑을 수 있을 것입니다.

물론 국철을 활용한 충청권광역철도 구축망하고 지하철2호선하고는 별개의 사업입니다, 그렇죠?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 방금 국장께서 말씀하셨지요, 별개의 사업입니다.

그러나 우리가 국가철도망 구축계획에 국철을 활용한 충청권광역철도 구축망 계획이 서면 지하철2호선의 노선하고도 전혀 무관하다고 할 수는 없을 것입니다.

어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 기본적으로 국철을 활용하게 되면 노선의 형태나 수면이 지하철1호선과 엑스축을 이루는 방사형으로 나타나기 때문에 1호선과의 연계성 문제라든지 그쪽에서의 교통수요를 일부 부분적으로 수용할 수 있는 하나의 노선이 될 수 있다고 판단을 합니다.

○全炳培 委員 어찌되었거나 국철을 활용한 충청권광역철도 구축망이 반론이 된다면 뭐가 빠를지는 모르겠어요, 본 위원 생각에는 지하철2호선 노선과 직·간접적으로 연관이 있다고 생각을 합니다, 될 수밖에 없고요.

지난번 이명박 대통령이 대전을 방문했을 때 박성호 시장이 적극 건의를 하지 않았습니까, 이 문제를?

이명박 대통령께서도 대단히 훌륭한 계획이라고 적극 반영하겠다 이런 약속을 하셨다는 언론보도를 봤습니다.

그렇다면 현재 추진사항이 국가철도망 구축계획에 반영을 건의한다고 했는데 이 결정이 언제 정도 이루어집니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 지하철2호선과 국철 관계를 동시에 추진하게 된 배경을 간단히 시기적으로 말씀을 드리자면 국토해양부에서는 2006년도에 이미 국가 철도망 구축계획을 먼저 작성을 해서 발표를 한 바가 있습니다.

그러나 이런 것들이 현재 계획과 다소간에 불일치되는 부분이 있고 또 각 지역적인 여건을 보다 시간이 지남에 따라서 보완을 하기 위해서 금년도에 기본계획을 다시 수정하는 10개년 계획을 발표했습니다.

그래서 2010년부터 2019년까지 2단계로 나누어서 1차 계획과 2차 계획을 현재 발표를 해서 추진을 하고 있습니다만 만약에 저희들이 이번 기간을 활용을 해서 국가철도망 구축계획에 저희들의 여건을 반영한 기본계획을 반영을 해줘야지, 그렇지 않고 끝나게 되면 앞으로 2019년까지는 이런 계획들을 지역적인 여건에 반영할 기회가 없습니다.

그래서 금년도 4월에 복선을 복복선하는 문제를 일단 국토해양부에 제출을 했습니다만 지금 현재 심사중에 있고 금년도 12월까지 자체계획안을 확정해서 중앙부처의 의견을 수렴한 다음에 내년도 2월이면 발표를 할 계획입니다.

그래서 이런 것들이 우연하게 지하철2호선을 건설하는 시점에 맞추어서 병행을 하다보니까 그런 오해의 소지가 발생이 됩니다만 국철 관계를 막대한 예산을 지방정부 차원에서 부담을 해소해 나가면서 그런 것들을 여건을 활용해서 도시철도를 활용하게 되면 저희들 자치단체 입장에서는 상당한 경제적인 효과가 있다고 보기 때문에 그렇게 해서 시기적으로 같이 끌고 나가는 이유가 거기에 있다고 봅니다.

○全炳培 委員 당연하지요, 우리가 전액 국비로 현재 우리 도심을 통과하고 있는 경부·호남선을 우리 광역철도에 구축하기 위해서는 필연입니다.

그럼에도 불구하고 우리가 오해를 하고 있는 것은 자, 용역결과가 내년 4월로 자꾸 늦어지고 있어요.

내년에 용역결과가 나온다고 하더라도 B/C 검토라든지 하면 내년 지방선거까지는 아마 노선결정을 하기 어려울 것입니다.

그렇게 예측되지요?

○交通建設局長 金權植 거기에 대해서는 뭐라고 말씀드리기 어렵고 지연되고 있는 취지는 다른 뜻에서 지연되고 있는 것이 아니라 2007년도부터 KDI에서 여러 가지 B/C 기준들이 강화됐기 때문에 그 기준들이 현재 대전시의 여러 가지 인구추세라든지 개발여건을 반영했을 때 다소간 불리하게 적용되는 부분이 있기 때문에 이런 것들을 보완하기 위해서 여러 가지 보완작업을 현재 하고 있다고 보시면 되겠습니다.

○全炳培 委員 국가철도망 구축계획과 지하철 2호선은 본 위원이 방금 전에 말씀드렸습니다만 별개라고 하지만 어떻게 보면 상호 연관성이 있어요.

그래서 철도망 계획에 이것이 반영되면 2호선도 전면적으로 재검토해야 할 시점이 있다고 생각합니다.

거기에 대해서 국장께서는 관계가 없다고 자꾸 말씀하시지만 관계가 없을 수가 없지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 현재 말씀하시는 취지를 알겠고요, 중요한 것은 국철 2호선을 먼저 그림을 그리느냐, 아니면 지하철 2호선을 선행하느냐는 문제에 따라서 어떻게 두 가지 사업 중에서 영향력을 발휘할 수 있겠느냐 하는 것을 상당히 의구심을 가질 수 있겠습니다만 저희들 기본적인 입장이 먼저 지하철 2호선 노선을 확정된 후에 거기에 맞춰서 국철을 반영해나갈 계획이고, 만약 국철을 먼저 반영하게 되면 지금 말씀하신 것처럼 지하철 2호선 노선에 많은 영향을 미치지는 않겠지만 다소간의 영향은 미칠 것으로 보고 있습니다.

그래서 국철을 활용하는 문제도 저희들이 국토해양부에 신청한 것은 복선을 복복선으로 해달라는 취지이고 광역철도망을 신청한 것은 아닙니다.

그래서 복선에서 복복선하는 것도 내년부터 사업을 추진하게 되면 한 2~3년은 걸릴 것으로 봅니다.

그것이 구축되고 나서 광역철도망을 다시 신청하도록 되어있습니다, 그때 가서 저희들의 의견을 가지고.

그렇기 때문에 당연히 국철 관계는 지하철 2호선의 후행사업으로 진행될 수밖에 없다, 흐름이.

그렇게 보시면 되겠습니다.

○全炳培 委員 오후에 다시 제가 질의하기로 하고요, 5분이 지났기 때문에.

○委員長 吳榮世 2호선 더 질의하실 분 계십니까?

(질의하는 위원 없음)

없으면 위원장이 얘기해야 하겠습니다.

지금 국장께서 설명하는 것을 보니까 헛갈려, 보니까.

2호선이 뭔지 3호선이 뭔지 대전시민들이 지금 2호선, 3호선, 뭐가 2호선이고 뭐가 3호선인지 구분됩니까?

뭐가 2호선이고 뭐가 3호선이에요?

지금 2호선, 3호선한다고 했는데.

어떤 부분이 2호선이고, 어떤 것이 3호선이나.

○交通建設局長 金權植 지금 2호선, 3호선을 현재 동시에 검토한다고 발표했습니다만 2호선, 3호선을 동시에 건설한다는 취지는 아니고요, 2호선을 확정하고 나면.

○委員長 吳榮世 2호선이 뭐냐니까요?

지금 용역 들어가 있는 거예요?

가수원부터 신탄진까지 가는 것?

○交通建設局長 金權植 그것은 국철입니다.

국철이라는 것은 지금 기왕에 대전을 통과하는 국가철도망의 기본흐름을 보게 되면 계룡시를 통해서 가수원으로 해서, 대전에서 조치원을 통해서 천안으로 가는 선이 논산에서 계룡시로 해서 대전까지가 호남선이고요, 대전부터 조치원으로 해서 천안까지 가는 것이 경부선입니다.

○委員長 吳榮世 아니, 그건 내가 열차통학을 수십 년 해서 잘 알아요.

그런데 2호선이 어디부터 어디까지를 2호선이라고 하느냐는 것입니다.

○交通建設局長 金權植 2호선은 지금 말씀드린 것처럼 여러 가지 대안을 놓고 검토중에 있고 현재 확정된 사안이 아니기 때문에.

○委員長 吳榮世 그런데 2호선을 한다고 해놔는데 뭐가 결정이 안 되기는 뭐 결정이 안 돼요?

○交通建設局長 金權植 2호선을 현재 결정하는 단계에서 어떻게 하면 여러 가지 대안을 놓고 관저지구에서 출발해서 대순환형으로 갈 것이냐, 아니면 소순환형으로 갈 것이냐, 아니면 기존의 지하철 1호선과 X축을 형성하면서 방사형으로 갈 것이냐, 방사형도 한 가지 안이 아니고 세 가지 정도 대안을 놓고 현재 책정을 해서 운영을 하고 있습니다.

검토하고 있는데 그렇다고 해서 지금 이 자리에서 2호선이 어떻게 되느냐 이렇게 말씀드리라고 한다면 어디부터 출발해서 어떻게 가서 어떻게 종점된다고 하는 구간은 이 자리에서 말씀드리기가 상당히 어렵지 않나 이렇게…….

○委員長 吳榮世 정확한 노선을 얘기하라는 것이 아니라 추측적으로 보면 도안이나 관저동으로 해서 서대전으로 해서 대동으로 해서 터미널로 해서 신탄진까지 가는 노선이 그게 2호선인지, 아니면 대통령 만나서 잘 얘기됐다고 하는 신탄진에서 국철을 이용해서 흑석리까지 오는 것이 2호선인지 구분이 안 돼요.

○交通建設局長 金權植 그것은 제가 아까 말씀드린 것처럼, 개념설명을 드렸는데 국가의 기본철도망을 활용하는 것은 광역철도망구축계획사업이고요, 도심부를 통과하는 새로운 지하철을 놔서 건설하는 지하철 2호선 건설사업이 되겠습니다.

○委員長 吳榮世 그러니까 지금 용역 들어가서 추진하는 것이 2호선이라는 얘기 아닙니까?

맞습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 지금 2호선을 하는데 보니까 국철 활용해서 신탄진부터 서대전으로 해서 흑석리 오는 것이 또 2호선이라고 얘기하고 있어요, 신문에 보면.

○交通建設局長 金權植 오보된 것입니다.

○委員長 吳榮世 오보된 것이 아니라 신문에 보도된 것을 보면 ‘지하철 2호선 이제 시동거나’ 해서 여기에 보면 신탄진주차장에서 서대전, 흑석리 이쪽으로.

○交通建設局長 金權植 지난번에 중도일보인가 어디에서 오보를 해서 저희들이 전화해서 시정시킨 바 있습니다.

○委員長 吳榮世 지금 언론만 헛갈리는 게 아니에요, 지금 주무국장이나 공무원들도 헛갈리고 있어요.

시장도 헛갈리고 있는 것 같아요.

이게 무슨 대통령한테 철도를 이용해서 지하철 2호선을 하겠다고 언론에 엄청 났지 않습니까?

지금 위원장 입장에서 2호선이고 3호선이 어디로 가는지 모르겠어요.

내가 볼 때는 정리를 확실하게 해줄 필요가 있어요.

지금 현재 용역을 발주해서 용역을 하고 있는 데가 있지 않습니까?

기본적으로 우리가 추진하는 것이 2호선으로 해야 하고 그 다음에 국철로 이용해서 호남선철도 이용해서 가야 하는 것이 3호선으로 정리를 하든지, 이게 2호선이 될지 3호선이 될지 주무국장도 헛갈리고 있어요.

그래서 이것 정리를 해야 됩니다, 해야 돼요.

그리고 아까 심준홍 위원님께서도 지적했듯이 대전에 있는 이재선 의원이나 국토해양부 소속되어 있고 해서 관심이 많으세요.

어떻든 추진을 빨리 해서 중앙에 와서 얘기하고 또 지난번에 내가 상임위원회에서 지적했습니다만 충청도 국토해양부장관이 언론에다 ‘빨리 해갖고 와라, 그것 해줘야 하겠다.’ 그런데 내년 초면 개각돼서 혹시 다른 데로 갈지 몰라서 아주 걱정스러워요.

기왕에 대전에 도시철도 해줘야 한다고 주무장관이, 충청도 사람이 그렇게 하면 자료라도 빨리 가서 장관실에 왔다갔다하면서 뭔가 타진을 하고 그리고 지역의 국회의원인 국토해양부 소속인 이재선 의원 사무실에도 가서, 현재 도시철도 기획단이 있지 않습니까?

이 사람들 거기에 밤낮없이 다니면서 자료를 제공하고 해서 빨리 서둘러야지, 광주는 어제 착공해서 지금 조정하고 난리가 났는데 대전은 5년, 10년이 걸려도 할지 안 할지 모를 정도로, 기왕에 힘 있는 장관이 있을 때 빨리 준비하라는 얘기를 심준홍 위원님께서 지적했습니다만, 좀더 노력해요.

그리고 애당초, 도시철도기획단을 축소시켰지 않습니까?

지난번에는 단장이 서기관으로 해서 열심히 준비하다가 어떻게 하다 어느 날 갑자기 사무관으로 격을 낮춰서, 대전시가 도시철도 할 의지가 없다 내가 그래서 질타를 한 일이 몇 번 있었습시다만 도시철도기획단 이분들은 정말 열심히 부처

에 다니고 소상하게 실정을 파악해서 용역 4월에 나오면 공청회하고 노선 잘됐네 못됐네 하다 보면 내년 썩 지나가요.

언제 하느냐고요.

그래서 어떻게 계기가 됐을 때 그런 계기를 잘 찾아서 우리가 능동적으로 대처할 필요가 있다는 생각이 들고, 또 용역도 지난번에 보니까 용역이 행자위원장 할 때 보니까 대전발전연구원 혼넨 일이 있어요.

용역을 대전도시철도 노선을 그림 그리다 만 것을 언론에 발표를 해서 동구, 중구, 대덕구 난리가 났었어요, 그때.

무슨 그림 그린 것을 언론에 보도를 해서.

그래서 내가 혼넨 일이 있는데 기왕이면 용역도 좀 서둘러서 하고 이렇게 준비를 하고 있어야 하는데 해준다해준다 하니까 밑에서 준비하다가 1~2년씩 걸리니 제대로 되겠느냐 이런 얘기입니다.

그래서 도시철도기획단이 준비된 것을 풀가동해서 지역 국회의원과 국토해양부장관실 아니면 관계부처에 다니면서 빨리 서둘러야 할 필요성이 있다, 용역이 조금 덜 나왔으면 대충 해가지고라도 보고해서 빨리 확정받아야 될 필요성도 있어요.

그러니까 위원님들이 걱정하시는 부분은 주무국장께서 잘 판단을 하셔서 좀 서둘러달라는 얘기입니다.

알았습니까?

○交通建設局長 金權植 지하철 2호선에 관해서 위원님들께서 많은 걱정을 해주시고 분발하라는 충고의 말씀을 받아들여서 보다 지하철과 국철에 관한 홍보 문제라든지 시기를 앞당기는 문제에 대해서는 최선의 노력을 다해서 하겠습니다.

○委員長 吳榮世 권형례 위원님 계속 질의하여 주시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 권형례 위원입니다.

대전시에 설치돼 있는 블라드의 문제점을 지적하도록 하겠습니다.

서구, 중구만 블라드 현황을 봐도 1만 6,700개 정도의 블라드가 설치되어있더라고요.

원래 블라드의 설치목적은 시민의 안전과 원활한 교통문화 정착을 위해서 차량진입을 억제하기 위한 일종의 말뚝이라고 볼 수 있는 거잖아요.

국토해양부 보도설치 및 관리지침에 보면 간격이 1.5m 내로 한다고 되어있는데 대전시의 블라드를 보면 1m도 안 되게 상당히 촘촘하게 되어있는 블라드가 상당히 많이 있습니다.

이에 대해서 국장님 어떻게 생각하셨는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 블라드 관계문제는 간격문제를 떠나서 추세가 앞으로 보행환경을 앞으로 개선해 나가면서 교통약자를 보호하는 차원에서 시의 기본방

침은 기왕에 설치했던 볼라드를 전부 제거하는 쪽으로 방향을 설정해서 추진하고 있습니다.

그래서 지금 연차적인 사업을 통해서 저희들이 교부세를 마련해서 구에 예산 배정을 해나가고 있고, 다만 이런 사업들이 한꺼번에 추진하기 상당히 어려운 부분이기 때문에 금년도에도 일부 추진했고 내년도에도 지속적으로 추진해서 볼라드를 완전히 제거해나가면서 대신 사거리에, 교차로에서는 볼라드를 제거하고 수목을 식재하니까 일거양득이 있다고 봅니다.

볼라드를 제거함과 동시에 나무를 심어놓으니까 여름철 뜨거운 날씨에 햇볕을 차단해서 사거리에서 신호대기하는 시민들이 상당히 시원한 여건에서.

○**權亨禮 委員** 볼라드 제거한 위치에 나무를 250여 그루 식재를 했더라고요.

그 나무 식재에도 본 위원은 조금 문제가 있다고 보는 게 그 나무가 나중에 아름드리 나무가 됐을 때를 생각해본다면 인도권에 상당한 방해가 되지 않을까 생각해봤는데요, 그것은 온통 우리가 3천만그루나무심기에 혈안되어 있다 보니까 거기까지 나무를 심나 이런 시각으로 봤습니다.

국장님께서서는 그늘을 제공하고 좋겠다는 생각을 하지만 되려 저는 차량운행에 저해되고 인도에 방해된다 이런 시각으로 보고 있고요, 그 부분을 다시 한 번 면밀히 검토해야한다고 본 위원은 생각합니다.

문제는 뭐냐 하면 지금 볼라드는 화강암으로 되어있지 않습니까?

타시·도도 보면 간격에도 문제가 있지만 야간에 식별되지 않는다는 점에서 상당한 흉기가 되고 있거든요.

그래서 운전이나 보행자에게 흉기가 되지 않도록 저녁에 식별할 수 있는 형광장치가 필요하다, 둘째는 충격을 가했을 때 충격을 흡수할 수 있는 그런 재질을 우리가 도입해야 한다고 생각하는데 자료를 보니까 이런 것들을 타시·도는 많이 이용을 하고 있어요.

형광기능을 하면서 충격을 흡수할 수 있는 볼라드, 간격도 잘 되어있잖아요, 1.5m 넘게.

차가 들어오는 것을 막을 정도면 되는데 인도권을 침해하는 볼라드가 대전시에 상당히 많다는 점을 지적해드리고, 250그루의 수목이 식재되어 있는 것 또한 문제가 있다는 시각으로 봤다는 것입니다.

그것도 한번 국장님께서 검토해 보시라는 부탁의 말씀을 드리겠습니다.

○**交通建設局長 金權植** 볼라드의 제거문제는 앞으로도 지속적으로 연차사업으로 추진해 나갈 계획이고 신규 설치는 당연한 입장에서 설치하지 않는 것으로 지침을 내려보낸 바 있고요, 다만 볼라드를 제거했을 경우 볼라드가 없게 되면 교차로 부분에, 거기가 경계턱이 없지요.

그러다 보니까 불법주·정차가 올라와서 시민들의 교통을 방해하는 사례가 빈

번하게 발생되기 때문에.

○權亨禮 委員 그러니까 국토해양부 지침에 따라서 1.5m 정도의 간격을 두면 주차할 수 없습니다.

차가 들어오지 못해요.

○交通建設局長 金權植 그래서 저희들이 대안을 선택한 문제가 수목을 식재하는 대안을 선택했습니다만 수목의 식재에 관해서는 여러 가지 보행여건을 저해하지 않고 또 수목과 수목의 간격이라든지 이런 것을 충분히 검토해서 대부분 그동안의 사례를 보게 되면 교차로 한 코너에 나무를 2그루 이상 심지 않습니다.

간격을 충분히 이격해서 하기 때문에 앞으로 말씀하신 사항에 대해서는 좀더 세심한 관심을 가지고 추진해 나가도록 하겠습니다.

○權亨禮 委員 좋습니다.

다음 질의는 인도권에 관계되는 것과 자전거정책에 관한 질의 몇 가지 드리겠습니다.

(프리젠테이션 설명)

먼저 작년 행정사무감사 때 지적했던 수침교와 계백교, 시민들이 상당히 불편함이 있었는데 거기에 따른 안전과 보행권을 신속하게 처리해주신 공무원들께 수고하셨다는 말씀을 드리고, 이후에 다른 인도권 유일하게 하나 남아있지 않는가 생각이 드는데 수침교 부분은 작년에 처리해서 상당히 시민들이 특히 운동하거나, 지금 순복음교회 맞은편을 얘기하는 것 아니겠습니까?

거기 하천도로 운동하는 분들이 상당히 편리해서 좋다, 안전해서 좋다는 얘기를 많이 들었고, 지금 얘기하고자 하는 것은 수침교와 이어지고 있는 버드내길에 인도교가 없다는 것 그리고 차량속도가 상당히 심하게 달리는 차들이 많은데 저기가 지난번에 잘 해서 인도교를 확보해준 케이스고요, 저것을 건너서 연결되는 버드내길에 인도교가 없다 보니까, 제가 가끔 다니는 길입니다, 저기가.

그러다 보면 가끔 보행자들을 보니다만 상당히 위험하다, 초보운전자들 같은 경우는 순간 사람을 피하지 못해서 큰 사고가 날 수 있다는 생각을 합니다.

그런데 마침 제가 1주일 전인가 거기를 다시 지나는데 풋말이 썩어져있는 것을 보게 됐지요, 풋말의 내용이 뭐냐 하면 국토관리청에서 버드내길 인도길을 확보해주겠다는 내용 같았어요, 맞습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 언제쯤 시행되는 것인지 설명해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 지금 질의하신 내용은 소상한 답변을 드리기 위해서 다소 기술적인 문제가 병행되기 때문에 허락하시면 담당과장이 보고하도록 하겠습니다.

○委員長 吳榮世 이승무 과장 나오셔서 답변하여 주시기 바랍니다.



○建設道路課長 李昇茂 건설도로과장 이승무입니다.

권형례 위원님께서 말씀하신 사항은 당초 저희가 저 지역을 1.5km 정도 되는데 1.5m의 폭으로 보행로를 하려고 예산을 확보했습니다.

확보한 후에 국토관리청에서 유등천하천정비계획이 수립되면서 국토관리청과 협의해서 국토관리청에서 시행하는 것으로 승낙을 받았습니다.

저희는 시비절약 차원에서 나머지 1억 4,000만 원 정도는 삭감할 계획을 가지고 있고, 국토관리청에 저희가 가급적 빨리 해달라고 요구를 했어요.

금년에 저희는 하고자 요청했습니다만 국토관리청에서 여러 가지 조건 때문에 안 되고 내년에 시행할 수 있도록 적극 협의하겠습니다.

○權亨禮 委員 내년 정도면 인도권이 확실히 확보되겠습니까?

○建設道路課長 李昇茂 시설을 할 수 있도록 저희가 국토관리청에 적극 협조하겠습니다.

○權亨禮 委員 같이 화면을 보시면 좋겠는데 어떤 식으로 인도권이 확보되는지 설명해주실 수 있겠습니까?

시비가 우리 시에서 하려고 할 때 1억 3,000만 원이라고 하셨나요?

1km가 넘는 인도를 확보하는데 1억 3,000만 원으로 가능한 일이었습니까?

○建設道路課長 李昇茂 저기가 1.1km 정도 되는데 폭은 1.5m로 보도를 조성할 계획을 가지고 있었습니다.

지금 현재 저 지역이 당초에는 은제가 안 되어 있고 옹벽으로 설치되어 있었는데 우리 시에서 흙을 성토했습니다.

현재 보시는 도면, 하천 쪽으로 폭이 1m 정도 여유가 있습니다.

○權亨禮 委員 저기가 애초에 옹벽으로 되어있는 것을.

○建設道路課長 李昇茂 흙을 더 쌓았습니다.

○權亨禮 委員 은제공법이라는 거지요?

은제공법으로 흙을 덮어놓은 거라는 거지요?

○建設道路課長 李昇茂 예.

○權亨禮 委員 화면 보시면, 흙을 덮어놓은 지가 몇 년 됐습니까?

○建設道路課長 李昇茂 한 2년 정도 됐습니다.

○權亨禮 委員 2년 됐는데, 저기 보시면 옹벽이 보이지요, 일부?

4~5cm 될까요?

2년만에 침하되고 있는 것이 보이지요?

○建設道路課長 李昇茂 약간의 침하는 되어있는데 당초부터 옹벽에 방호벽 개념이기 때문에 도로보다 옹벽이 약간 높습니다.

그 높이만큼 성토한 것이고요.

○權亨禮 委員 성토된 부분에 우리 시가 애초에 예상했던 것이 보도블록을 올

릴 계획이었다는 거지요.

1억 3,000만 원 정도 예산 세웠다가 국토관리청에서 4대강살리기 차원에서 해주겠다는 거지요.

그래서 삭감한다는 얘기인가요?

○建設道路課長 李昇茂 예.

○權亨禮 委員 그러면 인도권을 확보하려면 앞으로 1년을 더 기다려야 한다는 얘기인가요?

○建設道路課長 李昇茂 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 그러면 국토관리청에서 해주겠다는 공법이 보도블록 쌓는 것으로 하겠다는 얘기인가요?

○建設道路課長 李昇茂 방법은 여러 가지가 있습니다만 보도블록도 할 수 있고 여러 가지 방법이 있습니다만 앞으로 친환경공법을 도입해서 꼭 보도블록이 아닌 황토포장을 한다든지 친환경공법을 선택해서 할 수 있도록 협의를 하겠습니다.

○權亨禮 委員 저는 세부적인 공사사항들은 잘 모릅니다만 보도블록 같은 것을 났을 경우에 예를 들어 큰 홍수가 진다든가 했을 경우에 쓸려가지 않을까 생각을 해보게 되는 거고요, 또 보도블록을 났을 때 침하현상으로 인해서 보도가 비뚤어지는 일도 생길 수 있다, 간단한 상식적인 생각입니다만 그런 염려가 됩니다.

그래서 이왕 시 예산이 아닌 국토관리청에서 우리 인도권 확장을 해주는 공사라면 친환경적이고 좀더 멀리 내다볼 수 있는 공법을 잘 활용해서 인도권을 확보해 주시기 부탁드립니다.

○建設道路課長 李昇茂 알겠습니다.

○權亨禮 委員 다음은 자전거에 관한 질의를 드리겠습니다.

자전거정책은 타시·도에 비해서 상당히 잘 진행되고 있고 시장님의 주요시책 중의 하나로 알고 있습니다만 시민들의 이용자 불편사항을 보면 가장 많이 나오는 게 어떤 것인지 국장님 알고 계십니까?

○交通建設局長 金權植 지난번에 배재대와 충청사회연구소가 자전거에 관련된 여러 가지 정책 여론조사를 한 바 있습니다만 그 중에서 자전거를 타기 위한 여러 가지 여건을 조성해주는 사항들이 여러 가지 있겠습니다만 지금 현재 기존의 자전거도로가 검용되기 때문에 자전거를 타고 가면서 보행자와의 상충문제라든지 이런 문제가 발생되기 때문에 불편하다는 얘기가 많았고 해서 전용차로를 확보해달라는 얘기가 52%가 나타나고 있습니다.

○權亨禮 委員 국장님 알고 계시는데 가장 많이 나오는 얘기가 위험하다는 얘기입니다.

자전거 타기가 너무 위험하다 그래서 자전거 타기 좋은 시설에 관한 인프라가

많이 부족하다는 얘기인데 얼마 전 시에서 서둘러서 했던 다이어트도로에 대해서 일단 본 위원이 먼저 지적하겠습니다.

전국체전이나 다른 행사에 의해서 서둘러서 하는 행정이 아닌가 지적을 하게 됩니다.

어떤 행정이든 시민의 안전이 우선시 되어야 하는데 보여주기 위한 행정이었다고 제가 명확하게 얘기할 수 있습니다.

그런 것을 보고 여러 시민들, 전문가가 아닌 실제 자전거를 이용하는 분들, 택시 운전하는 분들 이런 분들 모시고 토론회를 해봤습니다만 하나같이 얘기한 것이 지금의 다이어트도로는 정말 위험천만한 도로다, 과연 그 도로에서 누가 자전거를 탈 수 있겠는가란 얘기가 많이 쏟아져 나왔습니다.

그 다이어트도로를 계속 시행하실 것인지 이 자리에서 묻고 싶습니다.

○交通建設局長 金權植 기본적으로 저희들이 2007년도에 자전거도시 대전을 선포하고 지속적으로 사업을 추진해오고 있습니다만 자전거도시로 나아간다는 기본방향은 변함이 없고 이런 자전거친화도시로 나아가기 위해서는 여건이 있습니다.

먼저 자전거 이용환경을 확대할 수 있는 기본적인 인프라를 확충해주는 내용이 되겠습니다만 한 가지 내용이 자전거전용차로의 구축입니다.

그리고 권형례 위원님께서 말씀하신 것처럼 안전하고 편리하게 탈 수 있는 여건을 조성해주는 문제, 세 번째는 자전거가 생활교통의 한 축으로 자리잡는 사회적인 문화 이 세 가지를 들 수 있겠습니다만.

○權亨禮 委員 국장님 지금 그것을 여쭙는 게 아니고요, 대덕대로까지 한 예산이 얼마 들었습니까?

○交通建設局長 金權植 9억 원 투입됐습니다.

○權亨禮 委員 나머지 더 몇 킬로미터나 할 계획으로 있지요?

○交通建設局長 金權植 당초에 저희들이 6개 노선을 검토했습니다만 앞으로 간선도로의 축을 상호 연계성을 갖고 3대 하천을 중심으로 해서 하나의 자전거 교통망을 형성해준다는 차원에서 둔산대로, 한밭대로, 계룡로의 도로여건을 검토해서 우선 여건이 양호한 구간을 설정해서 3개 노선에 20km를 앞으로 확충해 나갈 계획입니다.

○權亨禮 委員 20km면 예산이 얼마 정도 들어가게 되지요?

○交通建設局長 金權植 49억 원 정도 추산하고 있습니다.

○權亨禮 委員 지금 9억 원쯤 투자됐고 나머지 40억 원 투입해서 20km를 하신다는 얘기지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○權亨禮 委員 지금 대덕대로한 것만 가지고도 좋지 않은 여론이 빚발치는데

계속 하시겠다는 얘기이신가요?

제가 말씀드리려는 것은 무엇이나 하면 다이어트도로를 이미 시행하고 있는 인천의 자료를 가지고 와봤습니다.

인천의 예도 다이어트도로를 설치한 이후로 사고가 엄청나게 급증했다는 기사가 나와 있습니다.

그러면 국장께서는 혹시 우리 대전시는 아직 사고나지 않았습니까라고 이야기할 수 있을 것입니다.

본 위원이 이야기하는 것은 우리 대전시가 사고가 안 난 것은 무서워서 아직 거기를 진입한 사람이 없다는 것입니다.

9억 원을 들여서 만든, 대덕대로에 누가 감히 1.5m도 안 되는 자전거도로, 차들은 70~80km로 다니고 있는 아주 위험한 도로에 누가 감히 그 자전거를 타고 전용도로에 진입을 하겠습니까?

그래서 사고가 없는지는 모르겠으나 인천의 예를 보면 급증하는 건수도 이게 보통 한두 건이 아닙니다.

자전거다이어트도로를 만든 이후로 266건이란 큰 사고가 났다는 자료가 있습니다.

이런 것을 잘 참고하셔서 굳이 계획했던 것이지만 지금 시민들이 무서워서 못가겠다는 전용도로를 굳이 하셔야 될 것인지 그것을 물어보고 싶고요.

또 하나의 자료는 벌써 2007년도에 우리가 유성구에 만들어놓은 다이어트자전거도로를 보면 차라리 2007년도에는 아주 잘 만들었습니다.

폭도 굉장히 널찍하고요, 그 다음에 이게 펜스를 잘 쳐서 상당히 안전감이 있습니다.

대덕대로에 만들어놓은 자전거도로를 보면 폭도 굉장히 1m 조금 넘습니다.

제가 실제 실측을 해봤는데요, 1.2m 되는 데가 있고 1m 되는 데가 있고, 1.5m가 있고 다 들쭉날쭉 돼 있더라고요.

이것을 봤을 때 안전감이 2009년도와 2007년도를 비교해 봤을 때 상당한 차이가 있습니다, 시각적으로 봐도.

소위 구분선인 펜스도 없고 이게 어떤 형광조명 같은 것을 넣어서 구분이 되어야 하는데 밤에 운전하다가 차라도 침입해서 오면 어떻게 하시겠습니까?

그리고 운전자의 최고 불만은 뭐냐 하면 이게 오다가 자전거에 서투른 사람이 혹시 차도에 들어오게 되면 이 차가 급하게 피하다보면 1차선으로 차의 핸들을 꺾게 된다 이거지요.

그러면서 더 큰 사고가 생길 수도 있다 그래서 이 다이어트도로에 대한 불만은 시민들뿐만 아니라 실제 운전하고 있는 운전자들의 이야기도 아주 위험천만하다는 이야기를 많이 하고 있습니다.

그래서 제가 서두에 이런 문제가 빗발치는데도 예산을 세우셨다 해서 그것을 계속 실행하실 건지라는 질의를 드린 것입니다.

○交通建設局長 金權植 자전거도로를 설치하는 기본적인 접근방법은 차로폭을 지금 말씀드린 것처럼 도로다이어트방식을 통해서 접근할 것이냐 아니면 한 개 차로를 축소해서 자전거전용차로를 조성할 것이냐 하는 문제가 대두될 수 있겠습니까만 금번 저희들이 대덕대로에 5.8km 구간을 차로폭을 축소해서 도로다이어트방식을 통해서 접근을 해왔습니다만 이렇게 하게 된 배경은 우리 대전에서 자전거전용차로를 인도와 구분해서 지금 현재 조성하는 게 처음입니다.

그래서 그쪽 구간을 설정해서 하나의 시범도로 차원에서 조성을 했습니다만.

○權亨禮 委員 국장님 좋습니다.

시범도로를 했어요.

해서 9억 원이라는 돈을 들여서 우리가 전국체전 앞두고 부랴부랴 서둘러 한 겁니다, 그게.

저는 보여주기 위한 전시행정이었다고 딱 잘라 말할 수 있습니다.

○交通建設局長 金權植 아니…….

○權亨禮 委員 그러면 문제가 이렇게 많이 발생이 됐으면 나머지 계획은 좀더 검토를 해서 보류를 해야 된다고 저는 생각합니다.

○交通建設局長 金權植 설명을 드리겠습니다.

그래서 차로수를 줄여서 자전거전용차로를 만드는 문제는 아직 자전거 이용을 하는 인구가 적고 또 수송분담률이 적은 차원에서 차로를 축소해서 전용차로를 만드는 문제는 상대적으로 많은 불편과 이해갈등이 상충되기 때문에 우선 시범적으로 하는 구간에 대해서는 차로다이어트방식을 통해서 한번 해보자 이렇게 접근하게 된 배경이 있고요, 그리고 나서 현재 그 도로여건을 저희들이 최대한 활용해서 다이어트방식으로 접근을 했습니다만 당초에 저희들이 거기를 경계석을 설치하는 문제라든지 여러 가지 검토를 했습니다만 어려운 점들을 현실적으로 말씀드리면 지금 1.5m가 나온 것은 지금 현재 차로가 진행하는 법정폭이 3m입니다.

그런데 현재 도로설계가 3m 이하로 되어 있기 때문에 20cm씩 4차로를 줄여나가면서 양측에 보게 측구가 있습니다.

이것을 최대한 확보를 해서 폭이 나오게 되면 1m50cm에서 1m80cm까지 현재 나오고 있습니다만 당초에 펜스나 아니면 시멘트콘크리트로 한 경계석을 설치하다 보면 또 자전거도로폭을 먹는 현상이 나오기 때문에 저희들이 시범으로 한번 경계블록을 설치하고 표지를 중간중간에 설치했습니다만 다소간에 저희들이 시행착오를 겪었다는 점들을 인정을 나중에 하게 됐습니다.

○權亨禮 委員 국장님 이게 있습니다.

자전거 타는 시민을 한 명이라도 늘리려면 한발대로나 대덕대로 70~80km로 차들이 달리는 그런 질주공간에 자전거전용도로보다는 실제적으로 근거리를 이용할 수 있는 자전거문화를 우리가 확산시키려면 사실 사람들이 있는 시내권에 자전거를 끌고 나오게 해야지 외곽에 아무리 자전거도로를 만들어 보세요.

누가 타겠습니까?

자전거전용 스포츠맨들이나 타지 실질적으로 시민들이 이용하기 쉽지가 않습니다.

그래서 우리가, 자꾸 전시행정이라는 말씀을 드려서 죄송합니다만 자전거 몇 킬로미터 확보했다 이것에 연연할 게 아닙니다.

어떻게 시민들이 자전거를 끌고 나와서 출근을 하고 학생들이 통학을 할 것이며 또 주부들이 자전거를 끌고 장을 볼 것이며 이런 것을 세밀하게 연구해야 되는데 그냥 길외곽 자동차와 같이 다니는 전용도로 확보에 예산을 쏟아붓는다는 것은 결코 자전거활성화가 되지 않는다고 본 위원은 생각을 하거든요.

○交通建設局長 金權植 지금 자전거전용차로를 확보할 수 있는 공간은 지금 외곽에 설치하는 것은 안 하고 있습니다.

다만 대덕대로를 외곽으로 볼 것이냐 도심으로 볼 것이냐 하는 문제가 나올 수 있겠습니다만 자전거전용차로를 확충하더라도 시민들이 이용하지 않는 외곽 도로에서는 실효성이 없다고 봅니다.

그래서 다만 기본적으로 지금 관내 지리여건을 보게 되면 유등천과 대전천, 갑천이 만나는 지점이 활처럼 휘어졌습니다.

그래서 그 안에 도심의 인구밀도가 상당히 높고 또 3대 하천과 간선도로를 이어주게 되면 하나의 자전거도로망이 확충되기 때문에 여기를 먼저 중점적으로 우리가 조성해야 될 것 아니냐 이런 차원에서 출발을 했고요, 그리고 안전문제는 처음에 하다보니까 여러 가지 도로폭이라든가 여건을 반영하다보니까 이런 문제가 나왔는데 이번에 거기다가 펜스를 기본형으로 U자형펜스를 저희들이 설치를 했습니다.

하고 나서 저희들이 나름대로 의견을 수렴하는 절차에서 좋은 반응이 나왔고 그리고 나머지 구간에 대해서도 강도가 높은 U자형펜스를 저희들이 설치를 해서 보안을 마무리해 나갈 계획이고요.

○權亨禮 委員 좋습니다.

그리고 국장님.

○交通建設局長 金權植 그리고 앞으로 계룡로라든지 나머지 두 개의 도로에 대해서도 이런 안전설치를 충분히 확보를 해서 저희들이 앞으로 해나갈 계획입니다.

○權亨禮 委員 안전은 기본으로 해야 될 사항으로 제가 보여지고요, 무인대여

시스템을 도입한 이후에 유인대여자전거를 했을 때와 차이가 저는 대개 낮아졌다고 보는데 이게 있습니다.

아직은 우리가 자전거문화가 확산되지 않은 상태에서 무인대여시스템을 하다 보니까 상당히 문제점이 많이 따르고 있습니다.

도난문제도 있고 또 지금 자전거 고장난 것들이 신속하게 수리되지 못하는 그런 부분들도 있고요, 여러 가지가 문제점이 많습니다.

그리고 본 위원이 하나 덧붙여드리면 자전거정책이 잘 돼 있는 외국들도 보면 하루아침에 정착된 게 아니라는 것 압니다.

수십 년의 어떤 시행착오가 있었던 것으로 압니다.

그렇지만 기본적으로 자전거에 대한 문화가 조금도 정착이 안 된 상태에서 무인시스템을 도입했다는 것은 굉장히 저는 맞지 않다고 봅니다.

단계별로 일단은 우리가 유인대여를 시작해가면서 안정이 됐을 때 무인이 되어야 되는데 이게 무인시스템을 사용하는 방법도 모르는 사람들에게 이걸 활용하라고 상당히 저는 잘못된 정책이라고 생각하는데, 단계별 정책을 밟아줘야 되는데 갑자기 선진국 것을 도입하다보니까 무인시스템해서 고장난 것 신속하게 처리하는 부분도 떨어지고 이러다 보니까 여러 가지 폐단이 따른다는 것이지요.

처음에는 우리가 자전거를 좀더 활성화시키기 위한 전략으로는 유인이 필요하다고 했다는 생각을 본 위원은 합니다.

또 한편으로 보면 일자리창출에 도움도 되는 것이고요.

그래서 자전거를 탈 수 있도록 이야기도 해주고 불편한 점 이야기도 듣고 이런 게 있어야 되는데 무작정 선진국에서 자리잡고 있는 무인시스템을 도입하다 보니까 더 많은 폐단을 가져왔다 본 위원은 이렇게 봅니다.

국장님 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 저는 견해를 달리하는 부분들이 있습니다.

지금 선진국의 어떤 모델을 보고서 저희들이 무분별하게 도입하지 않았느냐 하는 걱정스런 말씀을 하고 계시는 걸로 알고 있습니다만 저희들은 자전거의 대여에 관해서는 타시·도에서 먼저 선행적으로 많은 경험을 겪었다고 봅니다.

1,000대의 유인대여시스템을 저희들이 그동안에 운영을 해봤습니다만 기본적으로 여기에 대해서 편리하다고 하는 시민들은 아마 없을 거라고 봅니다.

그 이유는 이런 자전거의 대여를 해주기 위한 조건은 첫째 시민들이 어떤 장소에서 대여를 하고 어떤 장소에서 반납을 할지 하는 예측가능성의 문제하고 그리고 쉽게 접근할 수 있는 접근성 그리고 대여소 간의 적당한 거리 이런 것들을 우리가 적절하고 균형있게 연결시켜줘야 대여시스템의 성공적인 요인이 될 수 있다고 보고요.

다만 우선 쉽게 설명드리자면 유인대여시스템과 무인대여시스템의 비교를 해

보게 되면 그동안에 저희들이 600대 정도의 유인대여시스템을 60개 정도 대여소를 설치해서 운영해 온 바가 있습니다만 하루에 자전거 한 대당 회전율이 약 0.15회입니다.

그러니까 결국은 약 600대의 자전거를 운영하더라도 600회 정도가 안 나오고 자전거 한 대당 0.1회가 나오기 때문에 이용하는 수치가 상당히 저조하고 또 이게 반납과 대여절차가 신분증을 제시하고 수기로 기재를 하고 또 대여장소에서 대여관리인이 없으면 대여할 수 없는 문제라든지 이런 불편함들이 상당히 작용이 되기 때문에 대여가 상당히 적고 또 분실률과 반납을 하지 않은 사례 이런 것들이 상당히 있고 또 그리고 나서 한 번 대여하게 되면 3시간, 어떤 경우는 3일간 대여를 해나가고 있고 이런 상황에서는 공용자전거의 제 기능을 제대로 할 수 없다 이렇게 판단이 되었고요, 그래서 이번에 저희들이 200대를 기준으로 해서 20개소를 주로 지하철역과 그 다음에 시내버스승강장 그리고 아파트 거주밀집지역에 주로 배치해 왔습니다만 지금 현재까지 회전율을 저희들이 분석한 결과에 의하면 하루평균 8회 정도 나타나고 있고 그리고 나서 휴일에는 최고 11회까지 현재 나타나고 있습니다.

지금 이런 무인대여시스템을 먼저 조성한 창원시의 경우를 보더라도 하루평균 7회 정도 나타나고 있는데 우리는 운영한 지 1개월만에 창원을 앞질렀다 이렇게 보시면 되겠고요.

그리고 지금 현재 어떤 새로운 문화가 창출되고 있습니다.

자전거문화를 확산하고 대중교통을 하나의 축으로 형성시키기 위해서는 유인대여보다는 시민들이 쉽게 접근하고 그 다음에 편리하게 이용할 수 있는 무인대여를 앞으로 자꾸 확충해줘서 시내버스를 타고 자전거로 집까지 갈 수 있도록 한다든지 근거리에서 자전거를 타고 시내버스나 도시철도정류장에 와서 다시 환승할 수 있는 이런 여건들을 많이 해줘야지 우리가 빠른 시간 안에 대중교통정착시스템으로 갈 수 있다는 얘기입니다.

○權亨禮 委員 국장님께서 창원보다 이용률이 높았다는 것은 어느 자료에 의한 것인지 제가 모르겠는데요, 저는 그것은 아니라고 보입니다.

○交通建設局長 金權植 필요하시면 자료를 제출해 드리겠습니다.

○權亨禮 委員 생각을 전 달리하고 있고요, 자전거에 관해 위원님들이 질의할 사항들이 많이 계신 관계로 제가 더 이상은 안 하겠습니다만 그리고 자전거정책 간담회를 통해서도 시민 이야기를 많이 들어봤고 또 제가 관심 분야이기도 합니다.

그런데 국장님한테 끝까지 부탁드리고 싶은 것은 자전거 타는 시민을 한 명이라도 더 늘리려면 우리가 전시행정을 탈피해야 되고요, 자전거 타는 것이 안전하다 그리고 자전거 타는 게 편리하다 이런 신뢰감을 주는 게 굉장히 중요하다고 생각합니다.



그런 것을 잘 고려하셔서 시민의 소리를 경청해 주시고 끊임없이 노력해 주시기를 부탁드립니다.

○交通建設局長 金權植 참고적으로 부연해서 한 가지 말씀드리면 그동안에 시범사업으로 200대를 배치해서 운영해 오고 있습니다만 시민들로부터 상당한 호평을 받고 있는 것이 현실입니다.

저희들이 그래서 어떤 전시행정차원에서 하는 것이 아니고.

○權亨禮 委員 열심히 해주시라는 부탁을 드리고 또 다른 위원님들의 좋은 이야기들을 들어보시기 바라겠습니다.

○交通建設局長 金權植 무인대여를 확대하는 문제에 대해서 위원님들의 많은 도움을 저희들이 부탁을 드리겠습니다.

○權亨禮 委員 이상입니다.

질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

자전거 관련해서는 위원님들이 각별한 관심을 갖고 계시고 하기 때문에 오후 감사에서 집중적으로 질의해 주시기 바랍니다.

그리고 동료위원 여러분, 휴식시간도 없이 강행해 주셔서 감사드리고요, 중식을 위해서 잠시 감사를 중지코자 합니다.

감사중지를 선언합니다.

(11시 55분 감사중지)

(14시 07분 감사계속)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

오전에 자전거 부분에 대해서 위원님들께서 지적이 많이 있었습니다.

가급적 자전거에 관련돼 있는 현안사항에 대해서 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

곽영교 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

연일 행정사무감사 준비에 노고가 많으실 것으로 사료됩니다.

많은 문서를 보충해 주시느라고 고생을 많이 했을 것 같은데 자전거도로가 여러 가지 현안문제가 중요하기 때문에 몇 가지 감사를 하겠습니다.

오전에도 권형례 위원께서 질의해 주시고 또 다른 동료위원께서도 질의해 주셨는데 자전거도로에 지금 특히 우리 대전시가 자전거에 아주 선진화된 도시로서 많은 예산도 투입하고 먼저 선도적으로 좋은 정책들을 시행해서 광역시로서는 아마 최고로 자전거도로에 앞선 도시고, 여러 가지 도시 전체 중에서도 우리

대전시가 아주 잘하고 있다라는 생각은 합니다.

그러나 또 한편에서는 너무 실적에 치우진 나머지 다소 미흡한 점들이 많이 있다 이렇게 생각을 합니다.

그런 측면에서 볼 때 지금 최근에 시행하고 있는 소위 다이어트도로를 활용한 자전거도로는 상당히 문제가 많은 것으로 동료위원들께서도 지적하시고 많은 시민들도 그 부분에 대해서 걱정을 하고 계시고 또 전문가들도 그 부분에 대해서 굉장히 안전성에 대한 위험을 많이 얘기하고 계십니다.

본 위원도 동감입니다.

기존에 3m20cm의 차폭을 3m로 줄여서 다이어트도로로 만들고 그 양쪽에 틈을 이용해서 자전거도로를 만드는 것 아니겠습니까?

차폭을 줄이다보니까 그동안 약간 그래도 넓게 운행했던 차들이 굉장히 위험하게 차를 운행하고 있다는 겁니다.

또 특히 대형버스라든지 시내버스 그리고 대형화물차들은 대개 바깥 차로로 운행을 하게 되는데 바깥 차로 바로 옆에 자전거도로를 만들어놓으니까 자전거도로가 사실상 거기에 자전거가 운행할 수가 없습니다.

승용차도 아니고 대형버스, 화물차 옆에 자전거가 갈 수 있겠습니까, 상식적으로 볼 때?

그렇지 않아도 난폭하게 운행하는 습성을 가지고 있는 시내버스, 대형화물차량들인데 이런 차량들이 또 보통 속력으로 달리지 않습니다.

거기다가 또 중량감이 있기 때문에 자전거가 가면 확확 쏠립니다.

이런 점을 검토해 보시고 하셨는지 저번에 동료위원들과 같이 남경을 가봤어요.

또 많은 도시를 가봐도 또 인천시를 통해서 볼 때 자전거도로를 잘 만들었습니다.

거기에는 일정한 블록을 만들어서 자전거를 운행하는 전용도로에 안전감을 주게 만든다든지 또 가운데를 나눠서 분리대를 만들어서 심리적인 안전감이라든지 이런 것도 주게 하고 해서 안전에 신경을 썼는데 우리 대전시는 그런 부분에 굉장히 미흡하다 이렇게 총체적으로 말씀을 드릴 수가 있습니다.

여기에 대해서 우선 이러한 지적에 대해서 어떻게 생각하시는지 국장님께서 답변해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 아까도 다소간의 설명이 있었습시다만 현재 대덕대로를 중심으로 해서 5.8km를 저희들이 시범구역을 설정해서 운영해 왔습시다만 염려하시는 것처럼 저희들이 도로폭을 줄여서 다이어트방식으로 하다보니까 기존에 가지고 있는 노폭의 활용성 문제하고 현지의 도로구조 이런 한계점을 저희들이 가지고 운영을 하다보니까 여러 가지 애로사항이 발생된 부분이 있었습시다만 그래서 결국은 최소한 1m50cm 정도라도 확보를 했고 당초에는 여기에다 안

전성 문제를 검토해서 시멘트블록으로 경계석을 만들어서 설치하려고 했습니다만 그 역시 좁은 공간에서의 넓은 경계석을 설치하게 되면 나름대로 또 자전거 전용차로의 부분을 잠식하는 문제가 나오기 때문에 지금 경계블록을 설치해서 한번 시범적으로 해봤습니다만 지금 위험성들이 많이 상존하는 문제가 결과적으로 나타나기 때문에 지금 현재 보완을 해서 강도가 높은 말굽형펜스를 저희들이 시범적으로 1km를 설치해 봤습니다.

그랬더니 상당히 반응이 좋고 그런 결과가 나왔기 때문에 시범구간에 대해서는 앞으로 안전성에 관한 문제를 더욱 보강을 해서 차량과의 접촉성 문제라든지 또 시민이 타고 다니기에는 어느 정도 심리적 안전감을 줄 수 있는 그런 펜스를 저희들이 설치해서 운영을 해나갈 계획이고요, 그리고 앞으로 자전거의 전용차로를 조성하는 대상 가로는 노퍽이라든지 도로의 여건을 최대한 검토해서 그런 폭을 최대한 확보할 수 있는 도로를 대상으로 할 계획입니다만 예를 들어서 말씀드리면 현재 계룡로 같은 구간이나 그리고 나서 한밭대로 그 다음에 둔산대로가 비교적 그래도 여건이 좋다고 판단이 되고, 계룡로 같은 경우에는 차로폭을 줄이더라도 최소한 2m 정도 나올 것으로 보고 있습니다.

그래서 이 구간에 대해서는 완전히 시멘트블록으로 한다면 가운뎃 경계를 구획하는 의미에서 가로화단을 조그마하게 조성한다든지 하는 방향으로 해서 안전성을 저희들이 충분히 해나갈 계획이고요, 또 둔산대로나 한밭대로 같은 경우는 도로폭보다는 인도부분이 상당히 넓은 부분이 많습니다.

최소한도 10m 정도 이상 되는 보도가 상당히 많기 때문에 이 구간에 대해서는 차로폭을 줄이지 않고 인도를 과감하게 저희들이 자전거도로로 전용해서 보행공간과 그 다음에 자전거의 전용공간을 지금 말씀하시는 것처럼 가로화단을 조성한다든지 해서 구획을 지어서 또 상호간에 교차됨이 없도록 저희들이 조성을 해나갈 계획입니다.

그리고 지금 장기적인 측면에서 보면 말씀하신 것처럼 앞으로 자전거전용도로의 문제는 이런 도로의 다이어트방식을 통해서 한계점을 가지고 운영하기보다는 어느 정도 자전거이용인구가 확산되고 자전거의 수송분담률이 어느 정도 확충이 되면 차로수를 줄여서 자전거전용도로를 만들고자 하는 사회적인 공감대가 형성이 될 것으로 보고 있습니다.

그래서 그 단계가 되면 중장기적인 관점에서는 과감하게 차로수를 줄여서 자전거전용차로를 확보하는 방향으로 나가야 될 것으로 봅니다.

○郭泳教 委員 국장께서 아주 본 위원이 질의하고자 하는 것까지 다 미리 답변을 하셨는데 지금 실제로 우리 공무원 중에서도 다쳐서 사고나서 입원한 환자가 있어요.

알고 계십니까?

시민들 몇 분들도 보면 다치고 하기 때문에 위험해서 도저히 이거 위험하다 이렇게 아주 굉장히 여론이 들끓고 있어요.

이것을 시행하기 전에 이러한 문제점을 인식을 못하고 하셨는지 그런 부분도 좀 의심스러운데 이런 정책을 추진할 때는 충분히 그러한 위험성이라든지 이런 부분에 대해서 상당히 미리 인식하고 숙고한 다음에 정책을 펴야 되는데 예산이 들어가면 또 낭비가 되지 않겠습니까?

그리고 앞으로 추후 예산이 아마 내년도에 이 예산이 편성돼 있을 것으로 예상이 되는데 그렇다면 그 예산은 또 어떻게 할 것인가, 낭비가 되고 이중이 되지 않겠느냐 하는 생각이 들어요.

거기에서 지금 답변해 주셨는데 지금 둔산대로라든지 대덕대로 이런 데는 뭘니까, 뭐라고 하지요, 보행로라고?

○交通建設局長 金權植 보도.

○郭泳敎 委員 보도, 인도가 넓어서 기존에 자전거전용도로를 만들어놨어요.

그것을 잘 활용해서 하면 될 텐데 구태여 거기에 차로를 좁게 만들고 해서 거기다 만들어서 쓰지도 않을 것, 실제 저기 가보면 안 다닙니다.

그렇게 만들어야 될 필요가 있는데 이런 부분이 과연 무엇 때문에 이것을 한 것인가 의심되는 부분도 있어요.

그렇지만 이런 부분들을 빨리 시정해야 합니다.

그리고 국장께서 답변하셨듯이 정말 필요로 한다면이 아니라 앞으로는 발상의 전환을 하셔서 적어도 6m 도로면 25m 도로가 될 텐데 웬만한 도로는 한 개씩 차선을 없애 버려야 됩니다.

그래서 지금 보니까 왕복 6차선이지요?

그거 2차선만 해도 복잡할 땐 복잡하겠지요.

그러나 평상시에는 차량 많이 운행 안 합니다.

출퇴근 때만 복잡할 텐데 시민들도 거기에 대한 고통분담을 해야지요.

그리고 자동차를 되도록 안 가지고 다녀야 된다는 어떤 인식과 마인드 제고도 할 필요가 있습니다.

그런 측면에서 과감하게 차폭을 줄일 게 아니라 도로 하나씩을, 차로 하나씩을 줄여서 전용도로를 만들어줘야 한다고 생각을 합니다.

이것은 시민을 계도하고 계몽하고 불편함이 있으면, 우리 시내버스노선은 불편하지만 해서 처음에는 얼마나 원성을 많이 들었습니까?

그렇지만 옳은 일이기 때문에, 제대로 된 방향이기 때문에 시민들도 호응을 하고 나중에는 거기에 적응이 돼서 이제 불만이 없는 것 아닙니까?

그렇다면 미봉책으로 그런 식으로 도로를 만들 것이 아니라 근본적인 대책을 만들어야 되겠다라는 것이고 외국에 가봐도 대전이나 우리나라처럼 이렇게 도로

가 넓지 않습니다.

물론 중국은 땅덩어리가 넓어서 예외일 수는 있는데 대개의 경우 우리 정도의 도로입니다.

우리나라 도로 정도면 비교적 넓은 편인데 그걸 과감하게 왜 못 줄입니까?

자전거를 유도하고 자전거타기운동을 유도한다면 적극적으로 그런 쪽으로 검토를 해보고, 예컨대 한 군대를 시행해 보는 거예요, 시험적으로 차로 하나를 줄여서.

그래서 그것이 적응이 되면 또 한 군데 하고 해서 그런 발상의 전환을 해서 자전거전용도로를 만들고 자전거를 탈 수 있게 해야지 차폭을 줄이고 거기다가 해놓으면 정말 눈 가리고 아웅식이 될 수밖에 없어요.

이런 부분에 대해서 아마 동료위원들께서 아주 많은 질책을 할 것 같습니다만 이것은 취소되어야 된다가 맞고 이런 부분에 대한 예산도 잠시 유보했다가 아주 완전한 대책을 세울 때 검토해 봐야 되는 것이 맞지 않나 하는 생각을 해봅니다.

국장님께서 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 차선을 축소하는 문제는 지금 현실적인 여건을 바탕으로 해서 교통량이라든지 도로여건 그 다음에 통행속도 등을 종합적으로 검토해서 선택을 해야 되는 문제라고 봅니다.

다만 지금 초기단계에 자전거의 수송분담률이 사회적으로 인정하기에 너무 낮은 상태에서는 차로수를 없애서 자전거전용도로를 만들게 되면 교통체증에 따른 어떤 대기비용이라든지 그 다음에 매연발생이라든지 대기시간의 정체라든지 이런 반대적인 사회적 비용이 증가하기 때문에 이런 사회적 비용의 증가와 자전거전용차로를 만들어서 얻는 자전거이용자의 편익들이 어느 정도 사회적으로 균형점 있는 그런 것들이 나오기를 저희들이 판단을 하고 있고요.

다만 자전거우선정책으로 가기 위해서는 자전거전용차로를 만들어야 되는 것은 틀림없습니다.

그렇지만 차선을 없애서 자전거전용차로를 만들었을 때 그 얻는 편익보다 잃는 사회적 비용이 너무나 컸을 때 그것들은 저희들이 사회적 공감대를 얻기가 상당히 어려운 문제가 있기 때문에 중장기적인 관점에서도 아까 말씀드린 것처럼 교통량이라든가 도로여건, 통행속도 등을 종합적으로 저희들이 검토해서 앞으로 추진해 나갈 계획입니다.

○郭泳敎 委員 그래서 지금 아주 중요한 간선도로는 당장 시행하기는 어렵겠지요, 그러나 그렇지 않은 도로들이 있습니다, 25m 정도의 도로에 차량운행도 많지 않고.

그런 데는 우선적으로 계몽효과 차원에서도 만들어보는 것입니다.

그래서 거기에서 시민들의 반응이나 호응이 좋다면 그런 저항을 얼마든지 없

앨 수 있고 그것 때문에 간선도로에도 한번쯤 적용해 볼 수 있는 여력이 생기는 것이 아니겠습니까?

뭐든지 효과비용을 따져본다면 그것은 경제적인 것보다도 창출할 수 없는 비용들이 있어요, 그런 비용들이 시민의 저항이죠.

이런 것들을 감안할 때 그런 시민들의 저항이 없고 호응만 된다면 실질적으로 느껴지는 계산될 수 있는 비용들은 별로 크지 않을 것이라는 생각입니다.

그런 측면에서 볼 때 이것을 적극적으로 미리 그런 것을 했으면 좋았을 뻔했는데 그것을 빨리 조속히 전용도로를 만들어서 시범적이나마 운영을 해봤으면 하는 바람입니다.

참고해 주시고요, 그 다음에 타슈인데 이 타슈가 지금 계획으로는 BOT방식으로 운행되는 것으로 알고 있어요, 정확하게는 모르지만.

BOT가 민간인들이 개발해서 운영을 하다가 어느 일정한 시점이 되면 다시 시에 반납을 하는 형식이 BOT방식인 것으로 알고 있는데 그러면 어느 정도 운영을 하고 어떤 방식으로 운영을 하는지 설명을 해주시겠습니까?

○交通建設局長 金權植 한화S&C로부터 사업지원서를 받았습시다만 제안서에 의하면 물론 저희들도 협상단을 구성해서 지금 현재 협상을 진행시키고 있습니다만 제안서에 의하면 BOT방식으로 지금 말씀드린 것처럼 제출이 되어 있고 기간은 현재 10년으로 받았습니다.

기본적으로 초기투자비용을 시하고 투자자하고 어떻게 비율을 해서 배분할 것인지 또 초기투자비용을 시에서 부담을 하지 않는다면 운영비를 어떻게 할 것인지 하는 문제들이 앞으로 협상과정에서 서로 얘기가 나누어질 부분이라고 보고 있고요, 다만 거기에 들어가는, 투입되는 운영관리비문제는 지금 현재 타슈를 한 시간 이내는 무료로 설정을 했고 한 시간 이후부터 30분까지 500원씩 수입금을 받는 것으로 되어 있습니다만 거기에 나오는 기본적인 수입금과, 타슈를 이용하기에는 먼저 회원등록을 해야 됩니다.

그래서 연간 무료로 사용하는 회원등록비를 2만 원 내지 3만 원으로 설정을 해서 거기에서 나오는 수입금을 가지고 운영하는 방안, 이런 것들이 현재 제출이 되고 있고 나머지 부과적인 메리트를 시에서 주는 방향은 지하철 내의 광고라든지 지하상가의 광고권이라든지 시내버스를 활용한 광고 이런 것들을 시에서 부가적인 메리트를 주는 방향으로 현재 조정을 해나가고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러면 진행단계입니까, 아니면?

○交通建設局長 金權植 현재 진행중에 있습니다.

○郭泳敎 委員 대상업체가 있습니까?

○交通建設局長 金權植 현재 한화S&C에서 제출의결을 받아서 파트너로 진행을 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 한화S&C가 우선대상자로 된 것입니까?

○交通建設局長 金權植 예, 선정을 했습니다.

○郭泳敎 委員 당초에 타슈 무인시스템할 때 BOT방식으로 민간업자가 운영할 것으로 예상하고 한 것입니까, 아니면 그렇지 않다가 이렇게 닥친 것입니까?

○交通建設局長 金權植 일부 창원시 같은 경우는 이것을 시의 재정으로 직접 투자를 해서 운영을 하고 있습니다만 저희들 견해는 이런 사업은 시에서 직접 재정투자를 해서 운영하기보다는 오히려 간접적인 운영방식을 통해서 민간사업자를 끌어들여서 일종의 홍보와 여러 가지 확장개념을 가지고 사업을 운영하는 것이 바람직하다 보고 있고요.

지금 창원시 같은 경우도 이 사업을 추진한 이후에 관리비가 엄청나게 많이 현재 들어가는 것으로 보고 있고 또 초기투자비용도 한 30억 원 이상 기초자치단체에서 투입되는 부담을 가지고 있기 때문에 이런 면들을 종합적으로 검토를 해야 될 것으로 보고 있습니다.

○郭泳敎 委員 우리 시의 초기투자비용은 어느 정도로 예상을 하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 우리 같은 경우는 창원시보다 나름대로 개발비용이 적게 나타나고 있기 때문에 자전거 한 대당 기본 바디하고 그리고 거기에 IT를 장착하는 비용이라든지 그리고 그 옆에 자전거 대여하는 키호스크 이런 것을 통해서 봤을 때 최소한도 150만 원 이하로 현재 추산이 되고 있고요.

○郭泳敎 委員 한 대당 150만 원이요?

○交通建設局長 金權植 예, 매설비용까지 다 포함시키면 한 200만 원 정도 보고 있는데 창원시 같은 경우는 현재 300이 넘는 것으로 보고 있습니다.

지금 단가가 다소 높은 감이 있습니다만 앞으로 대량생산에 접어들고 수요가 많이 증가되면 단가가 많이 떨어질 것으로 보고 있습니다.

○郭泳敎 委員 지난번에 에트리(ETRI)에 우리 산건위원회에서 현장방문을 가면서 설명듣기로는 400만 원 정도.

○交通建設局長 金權植 그때는 타시·도의 사례를 들었습니다, 외국의 사례하고.

○郭泳敎 委員 그런데 지금 200만 원 정도로 내려가는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 이번에 200대를 시범적으로 운영을 하고 있습니다만 그 경비를 추산해볼 때 그렇게 투입되고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러면 200대 시범적으로 하는 것은 우리 시 예산으로 하고 있고 추가로 앞으로 5,000대까지 늘릴 때 그것은 민간업자들이 하게 되는데 한 대당 한 200만원 들여서 한다면 5,000대로 얼핏…….

○交通建設局長 金權植 수입까지 포함시키면 200에서 250 정도로 저희들이 어렵잡고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그런데 운행하는 업주 입장에서는 그런대로 이익이 발생이 되거

나 해야지 뭔가 메리트가 있어야 할 텐데 이익이 발생될 수 있는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 그래서 지금 저희들이 간접적인 메리트를 그 사람들이 비경제적인, 금전적인 메리트를 저희들이 얼마나 최대한 주느냐에 따라서도 보다 유리한 조건을 가지고 협상에 응할 것으로 보고 있습니다만 지금 가장 중요한 것이 회원을 어떻게 홍보를 확대해서 일반 회원들을 등록시켜서 고정적인 연간 수입을 확보하느냐 문제가 있고 그래서 단기적으로 5만 명에서부터 10만 명까지 확대를 하려고 하면 한화 자체에서도 분석하기에 큰 무리가 없다고 보고 있고요, 제안서 자체에서도 회원모집을 5만에서 10만까지 단계적으로 하는 것으로 들어와 있습니다.

○郭泳敎 委員 좋습니다, 그러면 앞으로 민간업자를 활용해서 BOT방식으로 추진을 하는데 운영비라든지 관리비, 유지비, 보수비 등등 들어가는 비용에 대해서 부족된 부분이 있을 때 이것은 시가 예산으로 지원을 해주는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 그러니까 지원을 해주더라도 무제한적인, 무한책임적인 지원은 상당히 어렵다고 보고 지금 협상단계에서 뭔가 시에서 부담을 해야 될 부분, 이용의 리스크를 한정적으로 완전히 명확하게 책정을 해서 그렇게 하는 것이 앞으로, 일반적으로 그동안 민자유치사업에서 여러 가지 실패경험들이 나오고 있습니다만 그런 시행착오를 줄이기 위해서 이번에 협상단을 구성해서 방향을 설정해서 운영해 나가고 있습니다.

○郭泳敎 委員 어느 정도로 그럼 예산을 하십니까?

시에서 말하자면 어떤 형식이든지 시의 예산이 나가게 될 비용이?

○交通建設局長 金權植 저희들이 협상단은 공무원으로 구성하지 않고 공인회계사라든지 관련 전문가들이라든지 이런 쪽에 저희들이 외부로부터 인사를 초빙해서 구성했습니다만 일단은 한화S&C에서 들어온 제안서를 분석해 보고 여러 가지 수익구조라든지 운영부분에서 기술내용 이런 것들에 대한 합리성을 검토를 해보고 나서 거기에 대응하는 시에서 제출안들이 나와야 될 것으로 보고 있는데 지금 이 단계에서는 확정적으로 1년에 몇 억 원을 준다 아니면 몇 십 억 원을 초기투자비용으로 충당한다 하는 내용들은 지금 단계에서 조금 불확정한 단계이기 때문에 말씀드리기가 어렵습니다.

○郭泳敎 委員 그럴 것입니다.

오전에 천변도로 건에서도 보듯이 무한정으로 들어간다는지 하면 안 될 것입니다.

어느 정도 보전은 논의를 해야 되겠지만 정액적으로 계산을 해서 얼마 한다든지 하는 부분은 논의해볼 수 있겠지만 예를 들어서 얼마 정도 예산이 들어가는 데 거기에 이용률이 현저하게 낮아서 나머지 부분의 손실을 보전한다든지 이런 식으로 해서는 이것이 굉장히 문제가 있을 것 같아요.



그런 방식으로 이루어지지는 않을 것으로 기대하면서 또 한편으로 그런 방식으로 대해서는 안 되겠다는 것입니다.

○交通建設局長 金權植 공동사업을 하더라도 민간부분과 공공부분에서 역할을 분명히 책정할 계획입니다.

그래서 지금 말씀하신 것처럼 회원을 확보하고 홍보를 해서 회원을 목표 이상까지 확장하는 문제는 공공부분보다는 오히려 발빠른 민간기업에서 할 역할이라고 보고요, 다만 기초 초기단계에서 일정한 시설의 투자라든지 투자 이후에 고정적인 관리비용 이런 것들은 앞으로 손해가 발생이 된다고 하면 그런 분야에서는 뭔가 보전을 해줄 필요가 있다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 이것이 BOT방식, 민간주도방식으로 간다고 하니까 말은 달라집니다만 사실 본 위원이 무인대여시스템을 시에서 한다는 전제로 볼 때는 반대하고 싶은 생각이 듭니다.

지금 한 대당 200만 원으로 떨어졌지만 수백 만 원대에 이르는 비용이 초기에 들어가고 또 한 달에 유지비만 들어가도 5,000대 하려면 얼핏 계산해도 20억 원인가 얼마가 1년에 들어가는 것으로 알고 있고 이런 것을 시에서 운영을 굳이 해야 되는가 하는 생각을 해봤습니다.

타슈에 문제점이 있어요, 그러니까 A구간 B구간이 있잖아요, 그러면 A구간 B구간이 거치대가 있는 경우는 괜찮습니다.

그런데 예를 들어서 거치대가 있는 중간 사이에 볼일을 보기 위해서 예컨대 책을 산다든지 편의점을 가서 무엇을 산다든지 해서 잠시 어디를 들를 때 거치대가 없으면 자전거를 어디에 놓습니까?

잃어버리면 거기에 대한 손해배상도 한 200만 원 물어야 되는 것이 아닙니까, 개인이 부담해야 되는 것이죠?

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 그런 문제를 해결하기 위해서 그리고 무인대여시스템이 정착할 수 있는 여러 가지 조건이 있습니다만 그 중에서 한 가지가 적정한 정류소에 관한 이격거리 이것을 700m 내지 800m로 보고 있고, 그리고 둔산 지역에 이번에 시범설치한 구간도 그 정도의 기준을 맞추어서 최소한 1km를 넘지 않고 반경 800m 정도를 설정을 했습니다만 이런 경우에 중간에 용무상 가는 경우 거치대가 없는 경우가 있습니다만 그런 경우에는 일반자전거 거치대에다 앞바퀴에 보시면 셀프락이 있습니다.

그것을 꺼내서 잠금장치를 할 수 있는 그런 것이 설치가 되어 있기 때문에 문제는 없다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 그리고 거치대가 많이 생기면 문제가 없을 수 있는데, 예컨대 또 지하철 주변이라든지 시간대별로 보면 출퇴근시간이라든지 장소별로, 아니면 요일별로도 물리는 시간대가 있을 것입니다.

그럴 때 보면 타고 싶어도 탈 수 없는 경우가 있을 수 있고 또 어떤 데는 너무 많이 거치대에 주차가 되어 있어서 주차할 수가 없는 경우가 생길 수 있어요.

물량의 형평성에 안 맞을 때 이것을 또 어떻게 이용할 것인가 이런 부분들도 상당히 문제점이 대두될 수 있지 않을까?

○交通建設局長 金權植 좋은 지적을 해주셨습니다만 금번에 200대를 운영하다 보니까 그런 문제점이 도출이 되고 있습니다만 장소 여건에 따라서 때로는 아침에 나가도 자전거가 없는 장소도 있고 해서 그런 것은 사전에 예견하기 상당히 힘들기 때문에 그동안의 시행결과를 봐서 추가적으로 몇 대씩을 놓는 대처를 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 이런 부분들이 물론 민간회사가 와서 자기들이 돈 내고 하겠다, 한번 해보겠다고 하면 할 말이 없어요, 우리가 그것을 관여할 바가 아니죠.

그렇게 BOT방식으로 한다고 하니까 상황은 좀 달라지는데 그렇다 하더라도 우리 시에서 어느 정도 예산을 투입해서 한다면 문제가 되는 것이죠, 그 부분에 대해서.

그렇기 때문에 이런 부분에 대해서 충분히 검토를 하셔야 될 것이고 또 한편으로 서구권이라든지 이런 데는 괜찮습니다, 유성권이라든지.

그런데 원도심권 소위 동구나 중구, 대덕구 쪽은 무인대여시스템으로 해서 자전거 가고 있습니까, 타슈?

흔적도 없지 않습니까?

같은 도시권에 있는 시민으로서 똑같이 이 권리를 향유할 수 없어요.

오히려 어떤 면에서는 지금 현재 자전거를 타는 여건은 거기가 좋을 수가 있어요, 위험하지 않기 때문에 어떤 면에서.

그런데 그런 측면에서 볼 때 과연 원도심권에는 어떤 혜택을 줄 것인가, 자전거도로에 대해서 또 자전거시스템에 대해서 이런 생각을 해보신 적이 있습니까?

○交通建設局長 金權植 저희들이 200대, 대수를 설정을 해서 둔산 지역에 시범적으로 했습니다만 앞으로 금년도 협상을 마무리하고 내년도 4월이 되면 1,000대 정도를 확보해서 유성과 서구까지 범위를 확대해 나가고 2012년도 상반기 이전에는 5,000대 정도의 규모를 확대하게 되면 대전시 전체를 아우를 수 있는 규모가 나오지 않겠느냐 보고 있기 때문에 자전거 타슈의 배치문제는 신도심과 구도심의 문제를 떠나서 5개 구 전지역에 골고루 배부를 해나갈 계획입니다.

○郭泳敎 委員 이것이 결국 이렇게 되면 모르겠어요.

프랑스의 벨리브인가 파리, 그것도 시에서 운영하는 것이니까, 민자가 한 것입니까?

○交通建設局長 金權植 벨리브시스템도 민자를 통해서 유치하는 것으로 알고 있습니다만 캐나다의 몬트리올의 빅시시스템이라든지 파리의 벨리브시스템 같은

경우가 자전거를 생활교통의 축으로 형성하는 가장 주도적인 역할을 해왔다고 봅니다.

그래서 파리 같은 경우에도 벨리브시스템을 2007년도부터 도입을 하기 시작해서 자전거의 수송분담률을 아주 급격하게 끌어올리는 견인적인 역할을 했다고 해서 현재 43%까지 끌어올리고 있는 실정입니다.

○郭泳敎 委員 파리를 오래 전에 가보았고 캐나다는 가보지 않았습시다만 한번 가보고 싶은데 거기는 자전거전용도로가 어떻게 구성되어 있는지 궁금해요, 어떻습니까?

○交通建設局長 金權植 선진국 같은 경우는 하나의 문화적인 차이로 보고 있습니다만 저희들 같은 경우는 이번에 자전거도로를 만들었습니다만 상대적으로 가장 먼저 강조되는 것이 위험성, 안전성 이 문제가 대두되고 있습니다만 외국 같은 경우에도 보게 되면 자전거의 기본적인 블록을 만든다든지 펜스를 만든다든지 하는 구간이 별로 없습니다.

라인만 그려놓고 서로간에 교통문화가 정착된 사회가 되기 때문에 서로 질서가 유지되는 차원에서 자전거도로 전용차로를 확보해서 운영이 현재 되고 있는 것을 저희들이 보고 있습니다.

○郭泳敎 委員 라인이 없어요?

○交通建設局長 金權植 라인이 있는데…….

○郭泳敎 委員 우리처럼 이렇게 좁게는 안 되어 있을 것 같은데요?

○交通建設局長 金權植 그러니까 그런 데는 아까 말씀드린 것처럼 장기적인 관점에서 과감하게 차로수를 축소해서 이것을 자전거전용도로로 변화시킨 사례가 많다고 봐야지요.

○郭泳敎 委員 한편으로 타슈를 보면서 이런 생각을 해봅니다.

자전거를 타는 것은 좋은데 여러 가지 이점이 있지요, 그런데 저탄소 녹색성장에도 맞는 것이고 또 시민의 건강에도 도움이 되고 또 여러 가지 예산을, 에너지 낭비요인을 줄일 수 있고 하여튼 자전거를 많이 활용한다면 여러 가지 좋은 점이 많이 있을 것 같은데요.

그런 큰 좋은 점이 있다면 몇 가지 다소 불리한 것은 우리가 과감하게 버리고 시행해야 된다는 전제에서 보면 자전거가 좋은데 자전거를 위해서 과연 무엇이 우선되어야 될 것인가 볼 때 이런 시설을, 먼저 닭이나 달걀이냐의 논쟁이 있을 수 있는데 이런 시설을 잘 갖추어져서 자전거 이용을 활성화시키는 측면도 있겠지만 실제적으로 우선순위는 자전거를 안전하게 탈 수 있도록 유도를 해서 시민들한테 계몽을 해서 시민들이 안전하게 탈 수 있는 기반을 마련해 줌으로써 시민들이 자전거를 많이 이용하게 되고 거기에 소위 무인시스템이라든지 이런 것이 맞는 방식이지, 우선 예산을 들여서 무인시스템이라든지 이런 것을 먼저 도입

하고 뭐 물론 그렇게 되면 시민들이 많이 이용하는 측면은 있겠지요.

그러나 우선순위로 볼 때는 이런 것이 먼저가 아니라 아까도 말씀드린 자전거 전용도로를 설치한다든지 아니면 과감하게 차로 하나를 없애서 자전거를 이용할 수 있도록 노력해 준다든지 아니면 우리 시내에 자동차를 이용할 수 없게 말하자면 주차장을 많이 없앤다든지 이런 여러 가지 정책들이 있지 않겠습니까?

교통정책을 총체적으로 봤을 때 그런 것이라든지 교통의 의식이라든지 시민교통의 의식 이런 부분들을 제고해서 먼저 자전거를 탈 수 있는 문화를 조성한 다음에 거기에 맞춰서 우리 지자체는 이런 예산을 과감하게 들여서 이런 시스템도 만들어주고 하는 것이 맞는데 어떤 것이 먼저냐는 것은 생각의 차이가 있지만 우선 먼저 안전하게 자전거를 탈 수 있게 해주는 것이 먼저 아니겠나?

시민들이 먼저 자전거를 타야 되는데 무료로 자전거를 주는 것은 좋습니다.

그런데 오전에 사실은 국장께서 답변하시기를 회전율이 7이다, 8이다, 10이다 하시는데 사실은 그 부분에 대해서 신빙성이라든지 이런 부분은 제가 볼 때는 딱딱치 않고요.

또, 한 가지는 타슈를 타는 것이 눈으로 잘 확인이 안 됩니다.

물론 내가 일부러 그것만 쫓아가서 조사해본 경우는 없지만 그런데 그 이후는 대개의 경우 가정에 자전거 한 대씩 있어요, 그렇지 않습니까, 현실적으로?

그리고 지금 도처에 자전거를 다 버리고 있습니다.

아파트에 가보면 곳곳에 자전거가 지천으로 깔려있어요, 쓸만한 자전거들이.

그런데 자전거를 안 타죠, 자전거가 없어서 안 타는 것이 아니라 자전거를 타고 싶어도 탈만하지 못하는 것이니까 안 타는 것이라고 보면 되겠습니다.

그런데 고양이에 진주목걸이를 걸어주면 뭐 합니까?

자전거가 없어서 못 타는 것이 아니기 때문에 자전거를 무료로 대여해 주고 자전거를 그냥 줘서 탈 수 있다는 생각 자체는 일단 지금으로서 시기상조가 아니냐?

우선 있는 자전거를 활용하자, 정말 소위 막말로 얘기를 하면 1년에 20억 원씩 들여서 운행 유지가 되어야 되는 시스템이라면, 20억 원이면 몇 대를 삽니까?

그냥 매년 사줍니다, 사주면 어떻습니까?

그리고 또 고철처리를 해서 재생해서 주고요.

그러니까 이쯤에서는 심도 있게 대전시가 자전거를 위해서 선진도시가 되는 것은 적극적으로 환영하고 좋지만 올바른 방향으로 나갔으면 하는 바람이 있습니다.

이런 부분들을 잘 참고해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 답변드리겠습니다.

데이터상에 아까 회전율을 7회, 8회, 11회를 아까 말씀드렸습니다만 이 데이터

는 저희들이 조작할 수 있는 것도 없고 전산화되기 때문에 가서 카드를 대게 되면 키호스크에서 입력을 해서 중앙통신센터로 넘어갑니다.

그래서 하루에 몇 차례 이용을 했는지 연령대가 누구인지 하는 것들이 소상히 나옵니다.

그래서 저희들이 나온 결과를 말씀드리는 것이고요, 그 다음에 자전거의 전용차로를 먼저 확보해 주고 그 다음에 무인대여를 갈 것이냐 아니면 무인대여를 먼저 해주면서 갈 것이냐 하는 문제에 대해서는 보는 관점에서 시각차이가 있다고 볼 수 있겠습니다만 지금 저희들이 자전거의 전용차로를 조성을 안 해나가는 것이 아닙니다.

기본적으로 2011년까지 314km를 연장해 가면서 3대 하천의 지리적인 여건을 최대한 활용해서 현재 구축해 나갈 계획이고요.

그래서 금년도에도 갑천의 일구간을 확보했고 지금 이런 것들이 4대강의 국가적인 사업과 지역과 연계해서 현재 활발히 추진되고 있다는 것입니다.

○郭泳敎 委員 국장님, 그 대목에서, 제가 지인이 한 분 있는데 그분이 자전거를 타고 3대 하천 쪽을 왕래하고 있어요.

지금 대개 3대 하천에 자전거를 타는 분들은 어떤 분들이냐면 출퇴근용이기는 하지만 그분들은 출퇴근만 목적이 아닙니다.

더 큰 목적은 건강을 위해서 타고 있어요.

한번 잘 생각해 보십시오.

그런데 실제 자전거가 활성화되려면 건강을 위해서 탄다고 생각을 하면 안 되고 그냥 이것은 내 교통수단으로 생각을 해야 됩니다.

그것이 활성화되는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 그래서 저희들은 기본방향을 자전거는 지금 보니까 생활교통형과 그 다음에 스포츠레저형 두 가지로 크게 대비를 할 수 있습니다.

그러나 다행스럽게도 우리 대전은 지금 언덕이 없고 3대 하천이 도심을 가로지르기 때문에 자전거도로를 만드는 최적의 조건을 갖추고 있다고 보고요…….

○郭泳敎 委員 3대 하천에 대해서 말씀을 하시니까…….

○交通建設局長 金權植 기본적인 축은 3대 하천을 중심으로 금강, 대청댐까지 이어지는 하나의 축을 형성하고 이 축을 만들고서 내 지역만 활용할 것이 아니고 이 기본 간선축을 활용해서 일반 전용차로와 연결해서 대전시에 하나의 간선축을 형성하는 것이 중요하다고 보고 있습니다.

그래서 지금 저희들이 3대 하천만 가지고 얘기를 하는 것이 아니고 이렇게 3대 하천하고 연결을 했을 때 정말로 자전거도로망의 효율성이 살아나기 때문에 전용차로 문제도 현재 도안 신도시 같은 경우는 한 50km 정도를 계획단계에서 도시계획에다 반영을 해서 지금 여기는 완전하게 안전성에다 포커스를 뒀서, 일

반차로가 있으면 가운데 녹지대를 완전히 형성해서 그 옆에 자전거도로를 하고 그 옆에 보도를 하고 이런 체제로 만들고 있기 때문에, 현재 진행을 해나가고 있습니다.

○郭泳敎 委員 좋아요, 저기…….

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 어떻게 보면 걱정하시는 차원에서…….

○郭泳敎 委員 제가 좀 얘기를 할게요.

○交通建設局長 金權植 무인대여가 너무 이르지 않느냐 이렇게 보고 계시는데…….

○郭泳敎 委員 제가 얘기 좀 할게요.

○交通建設局長 金權植 같이 병행해서 나간다는 말씀을 드립니다.

○郭泳敎 委員 좋아요, 제가 얘기 좀 할게요.

3대 하천해서 자전거도로를 만드는 것은 좋지요, 그리고 잘하고 있고요.

중요한 것은 지금 위원님들이나 저나 걱정하는 부분은 바로 일반 도심에서의 일반도로에서 자전거전용도로를 얘기하는 것입니다.

3대 하천 하는 것은 당연히 해야지요, 또 새롭게 나는 도로 또 도안 신도시 여기는 새롭게 도로를 만들고 있고 지금 자전거가 이슈가 되어 있으니까 당연히 자전거도로 반영해야지요, 당연한 것 아닙니까?

그런데 지금 문제는 많은 시민들이 거주하고 이동하고 움직이는 소위 둔산권이라든지 원도심이라든지 이런 핵심적인 시가지에 자전거도로가 되어 있지 않기 때문에 얘기를 하는 것입니다.

그 부분에 대한 대책이 어떤 면에서는 자전거를 위해서 3대 하천보다 우선되어야 된다고 보는 것이죠.

그러니까 시각의 차이가 있는 것 같아요, 보면.

예를 들어서 중구권에 있는 서대전 쪽에 있는 한 분이 여기 대전시청사로 출근을 한다고 합시다, 그러면 일부러 3대 하천까지 내려가서 하천을 이용해서 출근을 합니까?

그럴 수는 없는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金權植 지금 저희들 개념은 그것이 아니고요, 3대 하천을 먼저 해서 기본축으로 형성하고.

○郭泳敎 委員 아니 그러니까 3대 하천은 좋다 이거예요.

○交通建設局長 金權植 자전거의 일반 차로선을 축소를 하든지 앞으로는, 아니면 차로폭을 축소를 하든지 해서 연결을 앞으로 시킨다는 그 얘기입니다.

○郭泳敎 委員 자전거전용도로를 만들려고 할 때 3대 하천 얘기하는 것은 좋은데 그것이 좋다 이겁니다.

그런데 그것이 중요한 것이 아니라는 것이죠, 지금 본 위원의 얘기는 안전하게

탈 수 있는 전용도로를 도심권에 많이 만드는 것을 우선적으로 해달라는 것입니다.

우선적이 아니라 더 먼저 3대 하천 자전거도로보다도 먼저 우선이 되어야 되는 것이 아니냐 하는 얘기에요.

이미 3대 하천 생태하천으로 만들면서, 조성하면서 자전거도로 넣는 것은 당연한 것 아니에요, 그것은.

예산도 반영이 될 테고, 예산도 쉽게 반영할 수 있고 이미 새로 시작하는 것이니까 자전거도로 만들기 쉽지요, 그런데 문제는 기존에 있는 도로를 거기를 쪼개서 자전거도로를 만들려고 하니까 어려운 것이 아닙니까?

그래서 문제가 되는 것 아니에요.

그 부분에 대해서만 얘기하시면 되지, 3대 하천은 이해를 했어요.

○交通建設局長 金權植 그러니까 결국은 아까 차로수를 없애느냐 아니면 차로 폭을 없애느냐 하는 문제는 사회적인 공감대를 가져나가면서 앞으로 장기적인 발전을 위해서는 아까 말씀했듯이 승용차에 대한 부담 문제라든지, 어떻게 하면 승용차를 더 억제할 시켜서 그런 인구들을 대중교통으로 흡수시키기 위해서는 자전거이용률을 높이면서 또 자전거와 시내버스, 지하철이 상호 통합성을 가지면서 어떻게 나가느냐 하는 것들이 앞으로 장기적인 도시발전의 구상이라고 봅니다.

그렇게 되면 이러한 무인대여시스템을 잘 활용해서 지하철과 시내버스에다 연결을 시키고 이제는 시내버스와 지하철뿐만 아니라 자전거까지 연계통합을 시켜서 예를 들어 말씀드리자면 자전거를 타고서 시내버스를 타게 되면 현재 시내버스 요금이 950원이니까 한 200원을 할인할 수도 있고 하는 큰 효율성을 가져가는 틀에서 우리가 넓은 시각을 가지고 봐야된다는 것입니다.

○郭泳敎 委員 운영의 묘를 살릴 수는 있겠습니다.

그리고 원칙적으로 민자를 활용해서 무인시스템을 운영한다면 대전시가 예산을 최소한으로 들여서 뭐 안 들이면 더욱 좋겠고 그렇게 해서 운영한다면 좋은 일입니다.

그것은 적극적으로 찬성하고 운영하는 업주 측이 문제겠지요, 하여튼 대전시가 아주 최소의 비용으로 운영이 된다면 그것은 찬성합니다.

그래서 그것이 또 우리 국장님 말씀대로 대중교통수단하고 연계가 될 때 더욱 시너지가 나고 효과가 나겠지요, 그런 점에서는 좋은데 지금 논의중에 있다고 하니까 그 부분에 대해서는 잘 논의가 진행이 되어서 또 하나의 축의 자전거가 시스템으로써 대전시민에게 좋은 제도가 될 수 있도록 바라고 우리 대전시가 할 일은 총체적으로 정리를 해보면 그렇다 하더라도 무인시스템 다 좋은데 기본적으로 안전하게 탈 수 있는 자전거전용도로를 만들어내라는 것입니다.

하여튼 그것은 절체절명의 과제가 아니겠습니까?

누가 뭐라고 해도 부인할 수 있는 것이 아닙니다.

그런데 현재 추진하고 있는 정책 소위 다이어트도로를 이용한 차선을 만들어서 하는 것은 굉장히 위험하고 이용도도 낮기 때문에 그것은 재고해서 원론적으로 재검토해서 완벽한 전용도로를 만들던가 아니면 넓게 있는 인도를 활용해서 혼용도로로 만들어주든지 하는 부분을 검토해 달라는 얘기입니다.

전반적으로 말씀드리고요, 자전거에 대해서는 다른 위원님들이 말씀해주실 것으로 생각하고 장애인콜택시에 대해서 질의드리겠습니다.

○委員長 吳榮世 광영교 위원님, 자전거에 관련된 질의가 끝난 후에 질의해 주시기 바랍니다.

양승근 위원님, 질의해 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 존경하는 광영교 위원님께서 자전거에 관련된 여러 가지 사항을 지적해 주셨습니다.

대전에서는 자전거 타기의 선도도시로서 많은 시책을 시행하는 것으로 알고 있습니다.

시민공용자전거 타슈를 운영하고 전 시민들에게 자전거보험까지 가입해주고, 또 자전거 이용시민에게 할인인센티브를 제공해주지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그리고 대단위행사를 통해서 자전거 이용을 확대하기 위해서 여러 가지 행사도 많이 했습니다.

그런데 이 모든 시책들이 실질적으로는 효과가 있느냐에 대해서 의심을 하지 않을 수 없습니다.

먼저 자전거 이용시민 할인인센티브를 제공한다고 해서 자전거 이용자 우대업소를 운영하지요, 862개 우대업소를 운영해서 자전거를 이용해서 매장을 이용하면 5% 내지 20%의 요금을 할인해준다고 했고요, 운동경기에 프로축구를 관람할 때는 10%에서 33% 할인혜택을 준다고 했어요.

이것이 작년 9월부터 시행했는데 어느 정도 효과가 있었고 실적이 어떻게 되어 있는지 말씀해 주셨으면 좋겠습니다.

○交通建設局長 金權植 그동안 자전거 이용시민에 대한 인센티브를 제공하는 추진사항을 간략하게 말씀드리면 이용업소를 저희들이 862개소를 선정해서 작년 9월부터 시행하고 있었는데 아직은 초기단계입니다.

아직 단시간 내에 정착하기에는 여러 가지 시간적인 여유가 부족한 감이 있고.

○梁承根 委員 아니, 어느 정도 추진실적이 있는지 거기에 대해서 파악한 통계치가 없습니까?

○交通建設局長 金權植 추진실적이 나온 게 있는데요, 조금만…….

죄송합니다.

자료가 있습니다만 찾는 데 시간이 걸릴 것 같아서 별도로 서면으로 제출하겠



습니다.

○梁承根 委員 제가 말씀드리려고 하는 것은 예를 들어서 자전거를 이용해서 매장에서 할인 받는다고 할 때 자전거라는 것은 등록되지도 않고 허가도 안 받고 자전거에 대한 차량번호도 부여되지 않았습니다.

그런데 뭘, 어떤 증명서도 하나도 없는데 자전거를 끌고 가서 보여주고 할인을 받는 것인지.

○交通建設局長 金權植 올바른 지적을 해주셨습니다만 저희들이 862개소의 할인업소를 지정했다고 하더라도 그런 것들을 객관적으로 증명할 수 있는 자료가 없기 때문에, 현재 초기단계에 있고 이용률도 어떻게 보면 30% 정도밖에 안 되고, 다만 실효성을 거두고 있는 것이 경기 때 관람하는 사람에 대해서는 10% 내지 20% 정도 관람료를 할인해주는 것은 제대로 현재 적용되고 있습니다만 그래서 앞으로 이런 문제를 해결하기 위해서는 기본적으로 양 위원님께서 말씀하신 자전거등록제라는 제도가 상당히 절실한 실정입니다.

그래서 금년도에 저희들이 자전거등록제를 시행하기 위해서 검토해봤습니다만 자전거등록제를 하기 위해서는 일단 차대번호의 고유번호를 색인하는 문제가 생산과정에서 부여되어야 되는, 전국적으로 통일을 요하는 사항이 되겠고 자전거번호판의 규격이라든지 통일성 이런 것들도 전국적인 규격을 요하는 사항이 있습니다.

그래서 등록제를 하게 되면 두 가지 정도의 효과가 있다고 보는데 하나는 도난을 방지하는 심리적인 기대감, 잃어버린 자전거를 빨리 찾을 수 있는 안정감 이런 것이 작용하고 있습니다만 그래서 자전거등록제가 앞으로 정착되게 되면 우대업체의 할인문제라든지 이런 것들이 탄력을 받을 것으로 보고, 내년도 되면 어느 정도 기준안이 내려올 것으로 보기 때문에 우선적으로 이런 제도를 시행하는 것도 좋지만 자전거등록제라든지 이런 기본적인 제도적인 인프라를 깔아놓고 시행하는 것이 바람직하지 않겠나 보고 있습니다.

○梁承根 委員 그것이 먼저 된 후에 인센티브제를 활용하는 것이 어떤가 싶습니다.

또한 대단위행사를 통해서 자전거 이용을 확대하겠다고 해서 금년도 행사를 몇 번 했습니까?

○交通建設局長 金權植 금년도에 네 번 했습니다.

○梁承根 委員 무엇무엇입니까?

○交通建設局長 金權植 3·1절 행사와 대한민국자전거축전을 했고요.

죄송합니다, 세 번 했습니다.

시출범60주년 기념 시민자전거대행진을 10월 30일 한번 했고요, 그래서 세 번 했습니다.

○梁承根 委員 예산은 얼마나 들었지요?

○交通建設局長 金權植 예산은 대한민국자전거축전은 국비를 받아서 충당했기 때문에 시비가 안 들어갔고요.

○梁承根 委員 얼마입니까, 국비가?

○交通建設局長 金權植 1억 원 정도 들었습니다.

그리고 3·1절 기념행사는 사회단체보조금을 1,500만 원 썼고, 시출범60주년도 2,000만 원 정도 준 것으로 파악되고 있습니다.

○梁承根 委員 여기 큰 행사를 치르면서 성과가 있었다면 어떻게 말씀하시겠습니까?

○交通建設局長 金權植 자전거타기 행사를 개최했을 때 직접적으로 발생하는 효과가 무엇이나고 하면 상당히 답변을 드리기 애매한 분야가 있습니다만 결론적으로는 자전거를 활성화시키기 위해서는 세 가지 접근으로 저희들이 안고 가야 한다고 보는데, 지금 말씀해주신 자전거 인프라의 확충이라든지 두 번째는 안전하고 편리하게 탈 수 있는 보험가입이라든지 아까 말씀드린 무인대여시스템 같은 중간매체의 활용, 세 번째는 자전거를 하나의 생활교통으로 정착시킬 수 있는 문화적인 조성 이런 것들이 필요하다고 보기 때문에 세 번째 여건을 충족하기 위해서는 대대적인 이벤트를 많이 해서 시민들이 자전거에 대한 친근감과 참여할 수 있는 분위기를 많이 확대해야 한다고 봅니다.

그래서 다소간의 성과는 추상적이 될 수 있겠습니다만 이런 차원의 행사를 개최하고 있습니다.

○梁承根 委員 자전거를 활성화하고 많이 타게 하기 위한 목적이 아까도 말씀이 있었습니다만 레저스포츠용이라고 생각하십니까, 대중교통수단이라고 말씀하실 수 있습니까?

○交通建設局長 金權植 저는 두 가지로 다 같이 판단하고 있습니다.

○梁承根 委員 어떤 것이 비중이 더 크다고 생각하세요?

○交通建設局長 金權植 그래서 지금까지는 레저스포츠형이 중심이 됐다고 하면 앞으로는 이것을 벗어나서 생활교통축으로 끌고 나가면서 생활교통을 통해서 레저스포츠가 더 확대될 수 있는 그런 쪽으로 나가야 할 것 아니냐 이렇게 보고 있습니다.

○梁承根 委員 레저스포츠용으로 하기 위해서 무인대여시스템이라든지 전용도로를 확충한다든지 이런 것을 하시는…….

○交通建設局長 金權植 저희들은 기본적으로 레저스포츠라는 개념이 전문적인 용어보다는 일반 시민들이 토요일, 일요일 여가를 활용해서 3대 하천을 자전거를 타고 대청댐까지 가는 이런 정도의 소박한 여유를 말씀드리고, 전문적인 산악자전거라든지 자전거동호회를 근간으로 하는 기본적인 그런 종류의 내용은

시에서 지원을 해주는 것이 앞으로 한계가 있다고 보고 그런 쪽에 저희들이 행정목적을 두고 있지는 않다고 봅니다.

○梁承根 委員 레저스포츠용으로 한다면, 레저스포츠용으로 할 수 있는 여러 가지 수단이 많이 있지 않습니까?

자전거만 레저용이 될 수는 없겠지요.

이것을 제 생각으로는 교통체증을 줄이기 위한 대중교통수단으로 활용하기 위해서 많은 시책을 하지 않는가 이런 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金權植 레저스포츠는 저희들이 어감을 바꾸자면 건강스포츠 쪽으로 이해해주시면 되겠습니다.

○梁承根 委員 궁극적인 목적은 교통체증을 줄이기 위한, 지금 하는 목적은 그렇지 않습니까?

교통체증을 줄이기 위해서, 대중교통수단으로 활용하기 위해서, 자전거를 많이 탐으로써 자기가 가진 자가용이라든지 이런 것이 줄어들 것 아니겠습니까?

그런 것에 더 목적이 있어야 할 같은데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 비교적인 비중을 굳이 말씀을 드리라고 하면 기본적인 주목적은 생활교통축으로 끌고 나가야 할 것이고, 그 다음에 부가적으로, 굳이 추구하는 부가적인 목표가 있다고 하면 시민들의 개인적인 건강증진 이것도 상당히 중요하지 않겠느냐.

○梁承根 委員 그것은 부가적인 것이지요.

건강증진을 목적으로 한다면 꼭 자전거만을 위해서 이렇게 많이 투자할 필요는 없는 것이지요.

○交通建設局長 金權植 그러니까 저희들이 부가적으로 말씀을 드린다는 것이지요.

○梁承根 委員 더 큰 목적은 교통수단으로서의 목적이다 그런 말씀이지 않습니까?

지금 자전거타기의 선도적인 역할을 하는 도시가 대전 말고 또 어디가 있지요? 창원이 있지요?

○交通建設局長 金權植 지금 녹색성장이 발표된 이후에는 각 자치단체가 경쟁을 하면서 현재 자전거의 인프라라든지 이런 것들을 많이 노력을 하고 있습니다만 대전이 다른 대도시에 비해서 선제적으로 시행하고 있는 상황에서 다른 도시에서도 대전을 상당히 주목하고 있습니다.

○梁承根 委員 대전을 주목하고 있는데 대전에 버금가는 도시를 뽑는다면 어디를…….

○交通建設局長 金權植 아직은 없다고 봅니다, 대도시에서는.

○梁承根 委員 창원 같은 데도…….

○交通建設局長 金權植 창원은 기초자치단체에서는 현재 발빠르게 하고 있는 상황에서 많이 정착됐다고 볼 수 있겠습니다.

○梁承根 委員 기초자치단체지만 상당히 우리보다 앞선 시책을, 실질적인 시책을 하는 것이 있는 것 같아서 소개말씀을 드리는 것입니다.

물론 아시는 것일지도 모르겠습니다만 창원에서는 출·퇴근시간에 15일 이상 자전거로 출·퇴근하는 근로자한테 3만 원 한도 내에서 수당을 지불하는 이런 것이 조례로 제정됐습니다.

○交通建設局長 金權植 알고 있습니다.

○梁承根 委員 알고 계시지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 그렇게 된다면 상당한 효과가 있을 것 같은데 우리로서는 무인대여시스템이니 보험이니 이런 측면에서만 접근하지 실질적인 교통수단으로서 활용할 수 있는 이런 수단으로서는 접근하지 않는 것 같아서 말씀드리는 것입니다.

그런 제도도 시행해볼 생각은 없으십니까?

○交通建設局長 金權植 그런 문제는 저희들이 검토를 해왔고 현 단계에서 여러 가지 재정의 부담을 가져오는 사업들을 일괄해서 끌고 가기에는 무리가 있다고 봅니다만 어느 정도 인프라가 확충되고 여러 가지 탈 수 있는 유리한 조건들이 형성되면 그 다음단계에서는 그런 문제까지 검토할 수 있다고 봅니다.

○梁承根 委員 우리가 여러 가지 시책을 해서 전시적으로 이렇게 많이 하는 것도 좋겠지만 실질적인 교통문제를 해결할 수 있는 이런 제도를 심도 있게 검토해서 시행하는 것도 좋지 않나 싶어서 말씀드렸습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

심준홍 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 앞에서 많은 위원님들이 자전거 활성화에 대해서 많은 문제점도 지적했고 보완해야 할 사항도 있었습니다만 그 중에 참고적으로 한 가지 더 보완해야 할 사항이 있기 때문에 질의드리겠습니다.

우선 공용자전거 ‘타슈’, 무인대여지요, 그런 것을 앞으로 확대보급하겠다는 얘기인데 다른 나라도 그런 것이 있습니다만 특히 우리나라는 4계절이 있는 국가이기 때문에 계절에 맞는 자전거거치대가 필요할 것 같아요.

보니까 일부는 비가림막을 하는 거치대가 있습니다만 대다수는 노출된 상태에서 보관하고 따라서 그렇게 하다보면 비에 맞았다든지 눈이 쌓였을 때 무인대여를 하기 위해서 사용하겠는가 하는 데 문제점을 생각할 수밖에 없습니다.

그래서 그 문제를 해결할 수 있는 방법을 보완해야 하지 않겠느냐, 개인 자전거일 경우에는 아침에 출근하면서 닦기도 하고 조이기도 해서 출·퇴근용으로

쓸 수 있고 여가용으로 쓸 수 있지만 일반적으로 무인대여를 하는 과정에서는 과연 그것을 누가 할 것이냐 해서 시스템을, 비가림막을 우선 설치해야 되지 않겠느냐 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 그 점에 대해서는 그동안 저희들이 안고 있던 고민에 대해서 지적을 해주셨는데 한 달여 정도 시범적으로 운영을 하다 보니까 그런 문제점들이 제시되는 것이 현실입니다.

그래서 겨울 같은 경우에는 눈이 와서 결빙되게 되면 위에 비나 바람을 막을 수 있는 가림막이 없기 때문에 시민들이 사용하는 데 상당히 불편이 있을 것으로 보고, 그래서 본 사업을 진행하게 되면 위에 가림막을 만들어놓은 상태에서 거치대를 만드는 방향으로 현재 검토를 하고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그래서 거치대를 설치하는 위치도 한번 더 검토를 할 필요가 있겠다, 왜냐하면 도로변에 상당히 많이 거치대를 설치해놨는데 고장난 자전거가 수시로 방치되어 있고, 도시미관상 불결한 상태를 보이기 때문에 위치를 꼭 도로변에 해야 하느냐 아니면 유사한 장소가, 자전거를 이용하기 쉬운 장소를 선택해서 비가림막 자전거거치대가 필요하지 않겠느냐 하는 생각에서 접근해보면 꼭 도로변만이 아니라는 것을 지적하고 싶은데 그 관계도 한번 검토해 주시지요.

○交通建設局長 金權植 무인대여시스템을 앞으로 시민들이 공용자전거를 최대한 활용하기 위해서는 아까 말씀드린 것처럼 몇 가지 조건이 있습니다.

첫째는 시민들이 무인대여 자전거거치대가 어느 장소에 있는지 하는 것들이 공통적으로 인정되어야 하고 그래서 저희들이 그동안 검토한 결과 지하철역사와 시내버스의 정류소 부근, 대단위 주거단지의 아파트 앞 이런 쪽에 저희들이 중점적으로 배치해 왔습니다.

그래서 지금 그 외에 특별히 요구된다면 공공행정기관이라든지 다중집합장소 이런 곳까지 확대해나갈 계획에 있습니다만, 그리고 나서 키오스크를 설치하는 시스템에서 보게 되면 아무 곳이나 설치할 수 없는 제한적인 요인이 있습니다.

그 문제는 현재 자전거대여대를 보게 되면 전자식으로 되어 있거든요.

그래서 이것을 설치하게 되면 일정한 선이 필요하기 때문에 지금 도로를 떠나서 일정한 장소에 두게 되면 설치하는 데 문제점이 있고요, 시민들이 보편적으로 인식하는데 여러 가지 문제점이 있다고 생각해서 좋은 장소가 나올 수 있다면 위원님이 저희들한테 조언을 해주시기 부탁드립니다.

○沈俊洪 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

오늘은 오전 오후에 걸쳐서 위원님들이 한결같이 주장하시는 부분이 자전거를 타는 데 안전성을 확보해야 한다, 시민들의 안전을 많이 지적하셨습니다.

며칠 전에 도로를 가보니까 옆에서 보니까 한 뼘 정도 되는 게 아마 자전거도

로 같아요.

플라스틱을 땅에 박아서 경계표시를 해놨더라고요.

그게 다이어트도로지요?

도로가 몇 미터입니까?

옆에서 보니까 한 뼘밖에 안 돼.

○交通建設局長 金權植 보시는 시각의 사각현상에 따라서 옆에서 보면 상당히 좁습니다.

그러나 실제 타보면 자전거 한 대가 넉넉하게 갈 수 있는 면적이 나오는데.

○委員長 吳榮世 폭이 얼마 정도 되느냐.

○交通建設局長 金權植 1m 50cm입니다.

○委員長 吳榮世 1m가 안 되는 것 같아요.

○交通建設局長 金權植 아니에요, 옆에서 보게 되면 경사로 보시기 때문에 상당히 좁게 보입니다.

○委員長 吳榮世 이승무 과장, 1m 50cm입니까, 1m입니까?

아까 1m 10cm인가 1m라고 하던데.

○建設道路課長 李昇茂 구간별로 좀 다릅니다.

○委員長 吳榮世 내가 보니까 1m도 안 되게 되어 있어서.

이렇게 보면 국가대표 사이클선수나 제대로 갈 수 있지.

○交通建設局長 金權植 좁은 구간이 조금 있습니다만 거기가 1m 30cm 정도 나오고 평균 1m 50cm이라고 보는데 넓은 데는 1m 80cm까지 나오는 데도 있고 도로의 여건과 형태에 따라서 조금 불균형, 그런 게 나옵니다.

○委員長 吳榮世 상당히 위험해요.

그런데 외국 같은 데도 보면 전용도로가 기가 막히게 되어 있어요.

오토바이와 자전거만 전용으로 딱 가게끔 되어 있어요.

그래서 도로가 제대로 되어 있는데 임시방편으로 하는 것보다, 아까 국장께서 답변 잘 하셨네요, 부족한 부분은 인도를 활용하는 방법이나 아니면 조금 넓게 해서 펜스를 쳐요.

아까 보니까 이 정도 올라오게끔 친다고 하는데 조금 높여야 해요.

그렇게 해야 무서움탐을 안 해요.

옆에서 차가 썩썩 다니는데 자전거 타고 가다가 사고나요.

그런 점도 착안해 주시고, 요새 자전거에 발동기 달아서 휘발유를 넣어 가지고 다니는 차가 있더라고요.

○交通建設局長 金權植 전기자전거요?

○委員長 吳榮世 아니, 전기자전거는 모르겠는데 휘발유 뱅뱅뱅뱅 하고 다니는 것 있어요.

자전거에 발동기 달아서, 오토바이마냥.

그런데 이것 제도적으로 개선해야 합니다.

대전에 녹색성장도시, 저탄소 하는 것, 오토바이기계부터 바뀌야 해요.

휘발유를 때는 오토바이가 대전시에 다 다녀요.

지금 외국은 전부 전기로 돌렸습니다.

혹시 자전거에도 그런 발동기 달아서 다니는 차나 아니면 오토바이도 제도적으로 환경오염의 주범이에요.

엄청나게 공해가 많고 인체에도 발암성 물질이 많아서 정말 고쳐야 할 문제가 자전거문제보다 더 시급한 것이 오토바이 휘발유 때는 것 그것을 제도적으로 전기배터리로 바꿔서 탈 수 있는 제도적인 개선이 필요한 부분이 있는데 대전이 앞장서야 할 부분이에요, 실상.

어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金權植 그런 부분은 현재 화석연료를 때는 자동차라든지 이런 분야에 대해서는 과감하게 전기시스템으로 가는 것들을 연구중에 있고 개발중에 있습니다만 아직 실용화되지 않았기 때문에 또 현재 출시된다고 하더라도 구입단가가 상당히 비싸기 때문에.

○委員長 吳榮世 지금 휘발유 가격보다 절반 이하 가격으로 운영되는 거예요, 전기배터리로 하는 것이.

실상 그것을 한번 교통건설국장께서 우리 대전이라도 선도적으로, 환경을 위해서 휘발유를 때지 않는 일반 전기오토바이, 전기자전거를 타는 것을 제도적으로 개선할 필요가 있다.

○交通建設局長 金權植 전기자전거는 장착해서 나온 것이 있습니다.

○委員長 吳榮世 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○委員長 吳榮世 오토바이도 그런 식으로 전환할 필요가 있습니다.

○交通建設局長 金權植 오토바이 관계는 엔진이 다르기 때문에 그것은 별도로 실용화해서 나온 것은 아직 없고 그렇게 하기 위해서 여러 가지 정부라든지 지자체에서도 관심을 갖고 있습니다만 많은 투자비용이 들어가기 때문에.

○委員長 吳榮世 대전이 선도적으로 할 필요가 있다는 얘기입니다.

○交通建設局長 金權植 알았습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

교통건설국 전반사항에 대해서 위원님들께서 질의하여 주시기 바랍니다.

곽영교 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 위원장님, 10분간 정회하고서 속개하면 어떻겠습니까?

○委員長 吳榮世 효율적인 감사를 위해서 잠시 감사를 중지하겠습니다.

감사중지를 선언합니다.

(15시 13분 감사중지)

(15시 26분 감사계속)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 전반적인 사항에 대해서 질의해 주시기 바랍니다.

곽영교 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 저번에 하려고 했던 장애인콜택시 관련해서 감사하겠습니다.

이번에 20대 개인택시를 활용해서 장애인콜택시를 전국 지자체 중에 최초로 아마 시행되는 것으로 알고 있는데 아주 좋은 제도라고 생각을 합니다.

그리고 그간에 차량을 구입해서 15대가 운영을 해왔지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 장애인콜택시가 차량을 구입해서 금년도 운영을 해보니까 신문 지상에도 나왔지만 신청을 하면 3일, 4일씩 기다리는 이런 문제점이 발생했어요.

그런데 이제 우리가 구입한 차량은 아마 승합차 개념이지요, 차가?

○交通建設局長 金權植 승합차는 아니고요, 개인택시입니다.

그대로 승용차.

○郭泳敎 委員 승용차입니까?

그런데 리프트가 된 승용차이지요?

○交通建設局長 金權植 옛날 것은 승합차가 15대 있고요, 기존에 운영을 해왔고.

○郭泳敎 委員 그러니까 지금 승합차 옛날 것 구입한 것 사양 그게 무슨 차입니까?

○交通建設局長 金權植 그게 승합차입니다.

○郭泳敎 委員 승합차로 알고 있어요.

리프트가 되어 있는 승합차.

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그것을 15대를 금년도에 운영을 했는데 이게 시각장애인한테 준 것이지요?

○交通建設局長 金權植 시각장애인협회에서 운영을 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 시각장애인협회에서 운영을 하도록 했는데 이게 리프트가 돼 있는 차지만 실제로 운영할 때는 장애인이면 휠체어 유무를 떠나서 다 신청을 받아서 이용을 했다 이겁니다.

그렇습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그러면 리프트를 달아서 장애인 그것을 운영하는 어떤 효과가



없는 것 아니겠어요?

○交通建設局長 金權植 그동안에 저희들이 15대를 승합차량 리프트차량을 구입해서 운영을 해왔습니다만 지금 장애인콜택시의 대상은 1, 2급 장애로 특징이 돼 있습니다.

그래서 1, 2급 장애인 중에서는 통행을 할 수 없는, 휠체어를 이용할 수밖에 없는 장애인이 있고요, 그 다음에 보행이 가능하더라도 1, 2급으로 판정돼 있는 장애인이 있습니다.

그래서 차종을 승합차휠체어차량을 운영하다보니까 보행이 가능한 분들도 어차피 활용을 할 수밖에 없기 때문에 그래서 여러 가지 그동안에 운영실태를 보더라도.

○郭泳教 委員 됐습니다.

보행이 가능한 분이면 지금 금년도에 새롭게 개인택시를 활용한 장애인콜택시를 운영하면 좋을 겁니다.

차라리 그랬으면 그 당시에 그런 생각은 못했습니다만 예를 들어서 교통비를 지원해줬다든지 이런 식으로 했으면 좋았을 뻔했는데 휠체어를 이용하는, 휠체어를 타고 있는 장애인들이 많아요.

대개 1, 2급 장애인들이 되겠지요, 휠체어를 탄다는 자체는.

시각장애인도 아마 모두다 1, 2급 판정을 받았을 걸요.

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳教 委員 시각장애인이기 때문에 무조건 1, 2급 이상 될 겁니다.

시각장애인이 대전시에 몇 분이나 됩니까?

○交通建設局長 金權植 지금 전체 1, 2급 장애인이 1만 2,000명으로 보고 있습니다만 시각장애인이 지금.

○郭泳教 委員 1만 2,000명 중에 시각장애인?

(담당직원 교통건설국장에게 설명)

○交通建設局長 金權植 지금 현재 전체 1만 6,000명 중에 1,200명.

○郭泳教 委員 그럴 겁니다.

1,200명 정도 되는데 실질적으로 활동하는 분은 800명 정도 밖에 안 됩니다.

이 시각장애인분들이 대부분 그분들한테는 어떻게 들릴지 모르지만 대개는 시각만 장애인이지 신체적인 활동을 하시는 분이예요.

○交通建設局長 金權植 예, 보행가능합니다.

○郭泳教 委員 그분들은 대개 야간에 어떤 업소에서 영업행위를 합니다.

안마 같은 것 소위 그런 걸로 해서, 그렇지요?

그렇게 합니다.

그간에 운행했던, 지금 다시 개인택시를 이용한 장애인콜택시는 좋습니다.

문제가 없고 앞으로 활용을 해보겠지만 상당히 좋은 평을 받을 것 같아요.

그리고 좋은 아이디어라고 생각을 하는데, 그간에 운영해왔던 승합차를 이용한 장애인콜택시는 운영주체를 시각장애인에게 주다보니까 많은 문제점이 생겼다는 것입니다.

신문에 보면 3, 4일씩 기다렸다고 하는데 장애인콜택시를 쓰려고 하는데 장애인들이 전화걸어서 3, 4일 기다리라면 그게 무슨 의미가 있어요.

택시의 의미가 없는 것 아닙니까?

그런데 그렇게 실질적으로 됐다는 얘기인데 왜 됐는가라는 정확한 이유를 우리 공무원들께서는 판단을 못하고 계시더라 이겁니다.

사실 그렇게 된 이유는 시각장애인들이 거의 독차지해서 쓰고 있던 측면들이 많았다, 자기네들이 운영을 하니까 당연히 그렇지 않겠어요?

그럴 가능성이 많겠지요.

그런데 그분들이 병원을 간다든지 아주 위급한 상황에 뭔가 장애인콜택시를 활용했으면 충분히 좋지요.

그렇지만 그분들은 주로 야간에 업소로 가서 영업활동을 합니다.

그런 활동하는 데에 장애인콜택시가 이용된다면 이게 사실은 상당히 형평성으로 문제가 많은 것 아니었나 이렇게 판단이 되는 것이지요.

그래서 장애인들이 대개 1, 2급 장애인이라면 야간에 특별하게 하루에 움직일 수 있는, 활동할 수 있는 이유가 별로 없지요.

대개 위급하게 병원을 갈 일이거나 아니면 급하게 어떤, 주로 병원에 가는 일 이런 것 아니겠어요?

사실 어디 이동할 때 불편하니까 이용해보려고 하는 것이고 이런 것일텐데 그러다 보면 1만 6,000명이지만 사실상 그 활용도는 많이 이용이 떨어질 수도 있는데도 불구하고 신청하면 3, 4일씩 기다리게 되는, 이러니까 장애인협회 측에서 문제를 제기하는 것 아니겠어요?

그래도 다행히도 이제 개인택시를 활용한 장애인콜택시를 운영하면서 기존에 승합차는 휠체어를 타는 장애인만 이용할 수 있게끔 됐습니까?

○交通建設局長 金權植 예, 그렇습니다.

○郭泳敎 委員 그건 다행스러운 일입니다, 지금부터 그렇게 된 건.

과거에 그런 것은 굉장히 잘못된 일이었다 그것은 어쩌면 시각장애인협회에 운영권을 준 데 대한 문제점이지 않았나 이런 생각을 해보는데 어떻게 생각하십니까?

그것에 대해서 파악하고 계신가 모르겠습니다.

○交通建設局長 金權植 그동안에 그런 얘기를 두어 번 정도 저희들이 들은 것으로 알고 있습니다만 그래서 기본적으로 운영관리주체를 내년부터는 어떤 시설

관리공단이라든지 검토를 하고 있고요.

아니면 차선택으로 공모를 통해서 할 수 있는 방법도 있고요.

○郭泳敎 委員 가능하면 시설관리공단이라든지 믿을 수 있는, 신뢰할 수 있는 기관에서 하는 것이 바람직하고 그것이 여러 가지 여타의 문제가 있다면 공정하게 공모절차를 통해서 하는 게 바람직하지 않나 그리고 대표성이 있는 단체에서 하는 게 맞지 지금 아까도 국장께서 답변하셨지만 1만 6,000명 정도 중에 1,000명 정도가 되는 그런 데서 운영한다든지 하면 편파적으로 흐를 수가 있다는 측면이고.

○交通建設局長 金權植 그래서 그동안에 그런 문제점들을 저희들이 파악을 해서 금년에 보완을 했습니다만 두 가지 측면에서 보게 되면 하나는 저희들 운영관리측면에서 한 가지의 변화를 일으킨 게 있습니다.

종전에는 전화로 예약을 하다보니까 그런 현상이 충분히 발생될 소지가 있다고 봅니다만 금년 들어서는 아시겠습니까만 기차를 예매할 때 코레일시스템 있지요?

그런 전산예약시스템을 저희들이 도입해서 이번에 만들었습니다.

만들어서 이제는 전화를 하지 않고 방에서, 안방에서 그냥 예약제로 전산으로 하기 때문에, 인터넷으로 하기 때문에 그런 시비의 소지가 전부 없어졌다고 볼 수가 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러니까 먼저 신청한 순서에 따라서 자동적으로 콜이 되는 그런 시스템이라 이거지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 앞으로 운영을 잘해 주기 바라고 이런 부분에 대해서는 상당 부분 우리 담당과장님하고 사전에 충분히 홍보가 됐기 때문에 이 부분에 대해서는 본 위원이 이것으로 질의를 하겠습니다.

택시제도운영인데요, 특히 개인택시제도운영에 관해서 지금은 운영을 이틀 운행하고 하루 쉬는 그런 제도로 운영을 하고 있지요, 대개 개인택시들이?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 개인택시가 약 5,000대 되는 걸로 알고 있는데 지금 다른 제도로 시스템을 운영하는 그게 있어요, 종교단체들이 주로 하는.

수·목하고 일 이렇게 하는 것입니까, 그것은?

어떻게 운영하고 있어요?

○交通建設局長 金權植 그런 특수 자생단체들을 저희들이 인정해 주는 게 종교단체 운불련이 있고 사도회가 있고 그리고 모범운전자회 이런 것들이 몇 군데, 너덧 군데 있습니다만 종교단체 같은 경우는 그 사람들이 사도회 같은 데는.

○郭泳敎 委員 몇 대나 됩니까, 그렇게 특수하게 운영되는 게?

○交通建設局長 金權植 대수가 그렇게 많지는 않은데 지금 제일 많은 게 모범 운전자회거든요.

○郭泳敎 委員 총 합계가?

○交通建設局長 金權植 모범운전자회가 89대고요, 선교회가 217대, 사도회가 103대, 운불련이 지금 구로 나뉘어져 있는데 100대 정도 현재 운행되고 있습니다.

○郭泳敎 委員 총 500~600대 정도 될 것입니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그런데 이 500~600대가 특수하게 운영되고 있는데 특수하게 운영되는 이분들이, 개인택시가 특혜를 받고 있어요, 알게 모르게.

알고 계십니까?

○交通建設局長 金權植 특혜라고 하는 문제는 그동안에 많이 논란이 되어 온 게 있습니다만 근무일수가 연장된다는 부분 이게 특혜의 소지가 있겠습니다만 지금 선교회 같은 경우는 매주 수요일하고 일요일에 그 다음에 매월 첫 번째 목요일 운행하는 문제를 계산해보니까 근무하는 일수가 늘어나는 게 한 달에…….

○郭泳敎 委員 1년에 약 15일 정도.

○交通建設局長 金權植 15일이 아니라 한 달에 하루 정도 현재 늘어나고 있습니다.

○郭泳敎 委員 한 달에 하루니까 평균 내보면 12일인데 실제로는 13일에서 15일 정도를 더 운행하고 있습니다.

○交通建設局長 金權植 종교조는 연간 3일이 현재 다른 일반개인택시조하고 차이가 납니다.

연간 3일이요.

○郭泳敎 委員 글썄요, 본 위원이 알기로는 13일 정도에서 15일 정도로 알고 있는데 이 부분은 그러면 확인해 보기로 하고요, 어쨌거나 지금 불만이 많아요.

약 4,500대의 말하자면 일반개인택시 운행하는 분들이.

말하자면 자기들도 원하는 시간에 쉬고 원하는 시간에 일하고 싶다 이겁니다.

더군다나 일도 더 많이 할 수 있는데 여기에 가입해 달라고 요구를 하고 있는 것 아닙니까, 많은 개인택시들이 단체를 만들어서?

원불교도 원불교로 해달라, 무슨 단체 뭐 해달라, 다 종교면 종교만 하느냐, 이렇게 해서 요구를 하고 있어요.

그런데 500대의 특수하게 운행되는 이분들이 다 시의 허가를 득하고 공식적으로 정기적으로 절차를 밟아서 하고 있는 것입니까?

○交通建設局長 金權植 일단은 이게 조별.

○郭泳敎 委員 규정에 의해서 아니면.

○交通建設局長 金權植 조 운행 관계는 지금 조합자체에서 결정해서 시에서 승인을 해주는 제도를 운영하고 있습니다만 기본적인 방침은 조합에서.

○郭泳敎 委員 그러면 조합에서 해서 시에서 다 승인을 해줬습니까, 이 500대를?

○交通建設局長 金權植 그동안에 모범운전자회, 선교회, 사도회, 운불련 관계는 기왕에 관행적으로 인정을 다 해주면서 시에서도 아마 내부적으로 묵인하는, 인정을 해주는 그런 현재.

○郭泳敎 委員 아니, 묵인이 아니라 승인은 승인이지 묵인이라는 단어는 행정행위로.

○交通建設局長 金權植 솔직히 말씀드리면 승인을 해줬다고 해도 과언은 아닙니다.

○郭泳敎 委員 과언이 아닌 게 아니고 공식적으로 승인이 됐냐 안 됐냐가 중요한 것이지요.

○交通建設局長 金權植 승인을 해줬습니다.

○郭泳敎 委員 그 서류를 내줄 수 있어요, 승인이 된 서류?

○交通建設局長 金權植 서류는 이게 오랜 세월 그동안에 해왔던 것이라요, 1, 2년 전부터 해왔던 것이 아니고.

○郭泳敎 委員 아니, 그러니까 어떤 승인절차를 통해서 했다면 계속 그런.

○交通建設局長 金權植 제가 판단할 때는 이게 서면상으로 왔다갔다 하는 것은 아니고 조합자체에서 자의적으로 의뢰를 해서.

○郭泳敎 委員 지금 이것에 대한 시행 상위법이 있지 않겠습니까?

그 다음에 거기 근거되는 조례가 있을 것이고 거기에 대한 세부운영지침, 규정이나 시행령이라든지 이런 게 있을 텐데 그런 자료를 제출해 줘보시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 1994년도에 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령에 부제 신설에 관해서 나온 게 있습니다만 부제를 바꾸는 자율재량성에 관한 문제라든지 이런 것들은 이 내용에 포함되는지 모르겠습니다만 이 자료를 저희들이 제출해 드리도록 하겠습니다.

○郭泳敎 委員 그래서 그것에 의하면 반드시 시의 승인을 받도록 돼 있지요?

이틀 운행하고 하루 쉬는 그런 제도를 바꿔서 달리 운행하기 위해서는.

○交通建設局長 金權植 예, 승인을 받도록 돼 있습니다.

○郭泳敎 委員 반드시 승인을 받도록 돼 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 시장의?

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 그런데 승인을 해주지 않고 묵시적으로 지금까지 묵인해 오고

있는 것 아니겠습니까?

본 위원이 알기로는 약 50대 정도만 정식으로 전 4대 염홍철 시장 때 승인된 걸로 알고 있고 그 후로는 그냥 묵인돼서 해오고 있는 것으로 알고 있습니다, 관행적으로.

맞습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 모범운전자회만 시에서 공식적으로 승인해 주고 나머지 종교단체 선교회, 사도회, 운불련 관계는 조합자체에서 운영을 하면서.

○郭泳敎 委員 모범운전자회가 몇 대입니까?

○交通建設局長 金權植 89대.

○郭泳敎 委員 89대만 승인이 된 거고 나머지는 묵인된 거지요.

○交通建設局長 金權植 예.

○郭泳敎 委員 이게 공공연하게 다 알고 있어요.

우리가 감추려고 해도 아닐 수 있습니까?

개인택시운전자들이 다 알고 있는 사항들 아닙니까?

그분들이 개인택시회사에 가서, 공제조합에 가서 항의를 해도 통하지가 않습니다.

그런데 이게 어떤 특혜도 특혜지만 이분들이 상대적인 불만감이 너무나 높다는 것입니다, 일반개인택시운전자들이.

그러니까 이 부분에 대해서 어떤 명확한 조치를 취해주지 않으면 이게 좀더 문제가 많겠다, 어떻게 보면 혜택을 받는 수는 극소수이고 대부분의 4,500대에 해당되는 개인택시운전자들이 항변할 데가 없다 이겁니다.

조합에 가서 얘기해도 듣지도 않고 시에 또 접근하기도 어려운 일이고요.

그래서 본 위원한테 제보가 들어와서 얘기하는 것입니다.

이 부분은 빠른 시일 내에 정상조치를 해주기 바랍니다.

승인을 해주든지 아니면 어떤 식으로 승인이 어려우면 승인을 안 해주고 기왕 했던 것만 하든지 아니면 다른 일반택시조합원들이 납득하고 만족할 수 있고 상대적인 박탈감을 느끼지 않는 어떤 방안을 만들어주시든지 해서 이 문제를 매끄럽게 처리를 해주시기 바랍니다.

그럴 수 있는 방안을 만들어 주세요.

굉장히 의미가 있고 이 부분이 민감한 부분일 것입니다.

국장님 하시겠습니까?

○交通建設局長 金權植 연간 근무조를 편성하다보니까 선교회 이런 종교조들이 3일 정도 운행일수가 현재 조사가 되고 있습니다만 이런 부분들도 개인적인 입장에서…….

○郭泳敎 委員 이게 이런 거예요.

보세요, 3일, 4일 이것도 중요해요.

10일이나 3일이나 따져봐야 될 일이지만 이것도 중요한데 어떤 거냐 하면 일요일에 누구든지 다 놓고 싶습니다.

그렇지 않겠습니까?

일요일에 일반개인택시업자도 놓고 싶어요, 사실.

또 손님 없지 않습니까, 일요일에?

예를 들어서 그런 얘기잖아요.

그러면 쉬고 싶은, 이제는 개인택시하시는 분들이 대개는 수입 때문에 한다 이런 거 아닙니다.

일반택시회사에 소속된 운전자들은 좀 다르지만 개인택시하시는 분들은 나름대로 이제 비교적 여유도 있고 그래서 일요일은 쉬고 싶기도 하고 그럴 겁니다.

개인적으로 또 필요한 날 쉬고 싶을 때도 있을 거예요.

그런데 이것을 이틀 일하고 하루 쉬고 이렇게 규정을 해놓으면 꿈쩍없이 거기에 맞춰서 움직일 수밖에 없는 상황이에요.

그런데 다른 어떤 택시들이 융통성 있게 자기들이 쉬고 싶을 때 쉬고 일요일 같은 때 쉬고 가족들하고 같이 있고 싶고 할 수 있을 때 한다면 이거야말로 잘못된 것 아닙니까?

종교의 자유, 종교 때문에 어떤 특혜 비슷한 이익을 준다면 이건 좀 불합리하다고 보는 거지요.

○交通建設局長 金權植 그때 당시에 아마 시에서 판단기준은 종교적인 자유를 보장해 주기 위해서 특혜가 아니라, 근무조를 변경을 해준 게 아니고 운불런 이런 데가 선교회, 사도회가 봉사활동을 하는 차원에서 아마 사회적인 그런 차원에서 그런 것을 발휘하는 것으로.

○郭泳敎 委員 개인택시, 일반택시들도 봉사활동 많이 합니다.

제가 알기로 여러 가지 단체를 만들어서 봉사활동 많이 하고 있어요.

그래서 이 부분은 제가 볼 때는 다소 문제가 있습니다.

시정해 주시겠어요?

○交通建設局長 金權植 조합과 한번 상의, 협의를 해서 검토를 해보도록 하겠습니다.

○郭泳敎 委員 검토를 꼭 하세요.

제가 이 부분도 우리 담당과장님하고 사실은 상당 부분 논의를 하고 시정요구를 좀 했습니다.

그래서 물론 사무감사가 됐기 때문에 언급은 하지만 충분히 검토하겠다는 답변도 들었고 해서 이것으로 마치도록 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님, 전병배 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○全炳培 委員 업무보고 62쪽이요.

간이형중앙분리대에 대해서 질의하겠습니다.

그동안 우리가 간이형중앙분리대를 많이 설치했어요.

그동안은 녹지형중앙분리대가 있다가 도로폭이 좁거나 설치가 어려운 데는 간이형중앙분리대를 설치하고 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 간이형중앙분리대나 녹지형중앙분리대를 설치한 이후에 현재 무단횡단이나 혹은 과속이나 이런 걸로 인해서 사고율이 어떻게 집계되고 있나요?

○交通建設局長 金權植 간이형중앙분리대를 저희들이 설치해서 결과론적으로 말씀드리면 경찰청에서 사고조사를 보더라도 많이 감소를 하고 있습니다.

지금 통상 교통사고 중에서 차 대 차보다는 차와 사람간에 발생하는 교통사고가 상당히 많이 증가하고 있고 그 중에서 차와 사람간 사고 중에서도 보행중 일어나는 교통사고가 50% 이상 점유를 하고 있거든요.

그래서 보행중 교통사고가 대부분 무단횡단이라든가 불법유턴이라든지 이런 쪽에서 많이 사고가 발생되기 때문에 기본적으로 녹지형중앙분리대를 설치할 수 없는 좁은 공간이라든지 이런 쪽에 저희들이 간이형을 많이 설치하고 있거든요.

그래서 지금 많은 사고감소를 저희들이 유인해 나가고 있습니다.

○全炳培 委員 현재 간이형중앙분리대의 설치실적이 어떻게 되고 있어요?

몇 킬로미터 정도 설치했나요?

○交通建設局長 金權植 금년도에 지금 저희들이 14개소를 해서 3,112m를 현재 조성완료를 했고 그리고 2회 추경 때 예산 3억 원 정도를 추가로 반영을 했습니다.

그래서 그동안에 사업을 추진하다보니까 사업결과가 상당히 좋은 결과로 나타나기 때문에 2회 추경 때 3억 원을 더 확보해서 지금 8개소를 금년 12월까지 마무리해 나갈 계획입니다.

○全炳培 委員 내년도 예산에도 일부가 반영이, 편성을 했나요?

○交通建設局長 金權植 내년도에도 지금 예산 반영을 했습니다.

6억 원이 현재 반영이 돼 있습니다.

○全炳培 委員 내년도 예산에요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 본 위원이 보기에 중앙분리대가 상당히 중요합니다.

우리 지역에도 무단횡단으로 인해서 금년도에 사망사건이 많이 일어나고 있는데 대부분이 옆에 횡단보도가 있고 또 그 옆에는 육교가 있는데도 불구하고 무단횡단이 줄어들지 않고 있어요.

우리 시에서는 다각적인 교통사고예방을 위해서 노력을 하고 예산도 많이 투



자를 하고 있음에도 불구하고 전국 교통사고율 1위 도시입니다.

알고 계세요?

○交通建設局長 金權植 예, 지금 발표된 통계숫자에 보면 교통사고의 건수는 전국에서 상당히 높은 것으로 나타나고 있습니다만 사망자수는 상대적으로 전국 최저라는 기록을 가지고 있기 때문에 저희들이 작년도에 국회로부터 선진교통안전대상을 받은 바가 있습니다만 사망자수는 19.7%를 감소시켰지만 총체적인 건수는.

○全炳培 委員 사고율은 1위인데 사망자율은 최저다.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 참 아이러니컬한 통계인데 보니까 사망자는 광주가 제일 높다고 지금 나와 있어요, 사망자수는.

사고율은 대전이 제일 높고.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 중앙분리대가 설치됨으로써 불법유턴이라든지 무단횡단이 현저히 감소할 것입니다.

다만 설치하는 건 좋은데 그 재질이 말이지요, 도시미관을 해치지 않아야 됩니다, 우선.

디자인도 좋아야 되고요, 또 안전성 문제에서도 견고해야 합니다.

그래서 현재 대전시에서 간이형중앙분리대를 본 위원이 보자면 대개 철재와 PE, PE계통인가요, 그걸 PE계통이라고 합니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 두 가지 재질로 하고 있는 걸 봅니다.

철재는 어느 곳에 설치를 주로 하고 PE는 주로 어디에 설치하는지 그 구분이 어떻게 되어 있습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 PE 같은 경우는 주로 노란색을 바탕으로 한 원형 중심의 디자인이기 때문에 주로 학교 앞이라든지 스쿨존이라든지 유치원 같은 데 그런 쪽에 저희들이 집중적으로 설치를 했고요, 다만 미관상 그것보다 심플하면서도 철재로 된 것들은 간선도로에 주로 선정해서 설치를 하고.

○全炳培 委員 주요 간선도로에는 철재를 주로 채택을 하고 학교 앞 스쿨존이나 이런 데는 PE 노란색의 재질로 된 PE계통을 채택한다 그런 말씀이지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 간이형중앙분리대가 설치되어 있다 하더라도 자동차가 운행하면서 간이형중앙분리대에 충돌할 수가 있어요.

그것을 예상할 수가 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그런데 철재형이 미관상도 좋고 여러 가지 도시디자인에는 어울리는 건 본 위원도 인정을 합니다.

다만 자동차가 운행하다가 간이형중앙분리대에 충돌했을 경우에 그 파편이 말이지요, 상대편 차선으로 넘어갑니다.

아시겠어요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 넘어갔을 때 반대편에서 과속으로 주행하는 차가 2차 사고의 우려가 상당히 많다는데 문제가 있는 겁니다.

거기에 대해서 국장께서 한번 생각해 보신 적 있습니까?

○交通建設局長 金權植 지금 저희들이 일부 스틸로 된 제품들을 현재 설치한 경우가 있습니다만 이게 여러 가지 관리상 측면과 상당히 결함이 돼 있는 내용이 되겠습니다.

그래서 PE로 하게 되면 또 운전자들이 주의의무를 해태하기 때문에 이게 설치를 하더라도 오래 지탱하지 못하고 바로 또 교체해야 되는 문제가 나오고 그래서 관리상의 문제가 있습니다만 또 한편으로 이런 스틸로 하게 되면 만약에 우발사태에 대응해서, 교통사고에 대해서 여러 가지 영향을 미치는 요인들이 발생이 되고 있습니다만 그런 차원에서 저희들이 관리적인 측면에 중점을 두고 설치를 했습니다만 지금 현재 저희들 같은 경우는 스틸로 설치해서 사고가 나서 여러 가지 문제가 된 사례는 아직 발생하지 않고 있다고 보는데요, 앞으로 저희들이 유념해서 좀더 세심한 분석을 한번 해보도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 본 위원이 철재가 좋다, PE가 좋다 이런 얘기가 아닙니다.

예를 들어 간이형중앙분리대가 철재로 돼 있을 경우에 그것이 사고가 나서 파편이 상대편 차선으로 중앙선을 넘어서 반대편에서 주행하던 차와 대형사고가 일어났을 때 보험회사와 대전시가 관계가 있다는 겁니다.

그런 점을 우리는 미연에 알아야 되겠다 거기까지도 염두를 두어야 한다는 그런 뜻으로 말씀을 드린 것입니다.

○交通建設局長 金權植 예, 알겠습니다.

○全炳培 委員 아직은 사고가 없어서 준비를 안 하신 모양인데 그것을 잘 생각하셔야 돼요.

보험회사와의 관계가 복잡해져요, 이게.

○交通建設局長 金權植 그런 것을 말씀해 주시면 저희들이 앞으로 그런 쪽에 보험을 더 가입할 수도 있고요, 한번 나름대로 검토를 더욱더 해보도록 하겠습니다.

○全炳培 委員 간이형중앙분리대는 이것으로 끝내고요, 지역건설경기활성화에 대해서 질의하겠습니다.

대전광역시의 건설행정이 지금 건설도로과에 돼 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 건설행정?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그렇다면 지역건설경기활성화 업무도 건설행정에서 담당하게 돼 있지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 건설도로과에는 자전거도로도 만들라, 도로개설 혹은 확장, 엄청나게 업무가 많은 것 같아요.

그런데 이 지역건설경기, 건설행정 계통은 업무의 성격상 도시주택국과 밀접한 관계가 더 많습니다.

그런데 그전에 건설행정과가 있었지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 그게 없어지면서 도시계획과 내에 건설행정을 담당하다가 어떻게 교통건설국으로 넘어왔어요, 이게?

○交通建設局長 金權植 처음에는 지금 말씀하신 것처럼 건설국이 별도로 있었을 때에는 건설행정과가 있었고, 건설행정과에서 지역건설산업 관련업무를 맡았습니다만 건설국이 교통국과 통·폐합되는 과정에서 그 업무가 도시주택국으로 넘어갔습니다만 넘어온 내역은 제가 자세히 말씀을 드리기가 어렵습니다.

그 업무를 현재 저희들이 이관을 받아서 추진하고 있습니다만 현재 업무의 성격이나 건설도로과의 기능으로 봐서 상당히 어려운 부분도 있는 것이 사실이고 또 이런 업무를 실효적으로 제대로 추진하기 위해서는 이런 업무를 지도감독하는 그런 권한있는 기관에서 조직이 맡아서 하는 것이 오히려 신뢰성 있는 하나의 조직편제가 아닌가 보고 있습니다.

○全炳培 委員 하여튼 업무가 주관을 어디서 하느냐 이것도 굉장히 중요한 문제이고, 업무의 연계성이 굉장히 중요합니다.

그래서 본 위원의 생각에는 이것은 도시주택국의 주택정책과나 어디에서 건설행정을 담당하는 것이 업무의 효율성을 더 꺾하지 않겠는가 그런 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○全炳培 委員 업무의 주관부서는 그렇고요, 그동안에 우리가 지역건설의 참여율을 높이기 위해서 업무의 과중에도 불구하고 참 고생하셨어요.

이 부분을 제가 칭찬해 주고 싶습니다.

우리가 지역건설이 너무 침체된 상황에서 지역건설경기를 활성화시키기 위해서 우리 시에서는 다각적인 노력을 많이 하고 있었고 또 우리가 지역건설경기위원회를 통해서 많은 의견을 도출하고 있습니다.

우리 시에서 하도급 제고율을 높이기 위해서 목표치를 전체 몇 퍼센트를 하도

금비율로 정했었지요?

60%로 본 위원은 알고 있습니다, 60%죠?

○交通建設局長 金權植 50%인데 금년도 상반기까지 47% 달성한 것으로 판단이 되었습니다.

○全炳培 委員 목표치가 60% 이상을 지역업체에 해줬으면 좋겠다 하는 목표치가 있었잖아요.

○交通建設局長 金權植 당초에 행정적인 목표치는 50%고요, 초과달성한다는 의미에서는 60%로 비공식적으로 목표치를 설정할 수도 있습니다.

○全炳培 委員 우리 시의 공무원들이 많은 노력을 했어요, 그래서 지금 현재는 한 40 몇 퍼센트로…….

○交通建設局長 金權植 47% 정도 됩니다.

○全炳培 委員 목표치에 어느 정도 도달했습니다.

그렇다고 해서 목표치가 50%라고 해서 50%를 채우지 말고 70%까지 할 수 있으면 70%까지 해주고 더 참여율을 높이시기 바랍니다.

특히 지역건설업체의 대형건설사와 협력업체에 우리가 많은 지원을 해줬다는 것이 자료에 나와 있는데 2008년도에는 305개 업체에서 2009년도는 418개 업체를 우리가 협력업체를 맺어줬어요.

일반건설업체가 1군 회사에 협력업체 등록을 하려면 하늘에 별 따기입니다, 그렇지요?

○交通建設局長 金權植 그렇습니다.

○全炳培 委員 여간해서 들어갈 수가 없어요, 그럼에도 불구하고 협력업체에 우리 시가 많은 지원을 해줬다.

그리고 일정 이상의 면적이라든지 금액에 대해서 현장을 방문해서 MOU를 체결하고 또 다각적인 협력업체에 하도급 제고율을 높이기 위해서 그동안 많은 노력을 해주신 데 대해서 이 자리를 빌려서 의원을 대표해서 감사를 드립니다.

너무 감사합니다, 이 문제에 대해서는.

본 위원도 지역건설경기활성화위원회 위원으로서 매번 우리 지역에 하도급 제고율이라든지 지역업체 참여율이 너무 부족하다는 것을 누누이 지적을 했습니다만 지난번 언론에 보니까 충청남도과 대전광역시를 구분해서 대전광역시는 잘하고 있는데 충청남도는 너무 잘못하고 있다는 양 지자체를 비교한 기사를 보고서 본 위원도 굉장히 흐뭇했습니다.

앞으로도 우리 지역건설경기의 활성화를 위하고 또 건설경기가 차지하는 것이 굉장히 큼니다.

고용 측면에서도 그렇고요, 건설경기가 위축이 되면 일자리창출이라든지 반대급부적으로 굉장히 많은 시민들이 어려움을 당하고 있어요.

앞으로 지역건설경기활성화를 위해서 국장께서는 앞으로 어떠한 일을 더 했으면 좋겠다는 평소의 소신이 있으면 말씀해 보세요.

(오영세 위원장, 권형례 부위원장과 사회교대)

○交通建設局長 金權植 그동안 크게 말씀드리자면 국가기관 산하기관 MOU를 추진해서 경부고속철도변 정비사업을 위해서 1,800억 원이 지역업체로 갈 수 있도록 했고, 도안 신도시 같은 경우도 서로 역할을 기관간에 분담을 해서 추진해 온바 있고 나름대로 저희들이 실적이 있었습니다만 앞으로 행복도시에 지역건설업체들이 어떻게 참여할 수 있겠느냐 하는 문제가 또 하나의 커다란 관심사항이 되고 있습니다.

그래서 이런 문제는 현재 저희들이 정치권에 건의를 한 결과 이상민 의원이 법안을 제정을 해서 제출을 했습니다만 현재 계류중에 있습니다.

그래서 지금 이런 것들은 별도로 행정 외적으로 작용이 되어야 될 문제이고 지금까지 해온 기조를 바탕으로 해서 대형공사장에 MOU를 지속적으로 추진을 해나가서 최소한도 60% 이상 정도 지역업체의 참여를 권고해 나갈 계획입니다.

그리고 이런 업무를 보다 우리가 체계적으로 추진하기 위해서는 최소한도 지역업체를 참여시킬 수 있는 하나의 행정의 프로세스를 담아서 매뉴얼을 만들어서 각 부서에서 역할분담을 해서 공사의 발주부서 그 다음에 계약부서, 집행부서, 감독부서 이렇게 역할을 분담해서 좀더 체계적으로 지금까지 지속적으로 해온 내용들을 탄력적으로 추진해 나가는 것으로 저희들이 생각하고 있습니다.

○全炳培 委員 우리 지역건설경기활성화는 비단 교통건설국의 건설행정이 이것을 할 문제가 아니에요.

이것은 도시주택국하고 연관이 있을 수 있고 건설관리본부하고 연관이 될 수도 있고 대전도시공사하고 연관이 될 수 있고 이것은 다방면으로 연결축이 있지 않습니까?

그래서 앞으로 유관기관도 절대적인 협조가 필요합니다.

지금까지 잘해 오셨듯이 앞으로 우리 지역건설경기활성화에 좀더 관심과 애정을 가지고 지속적인 지원을 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長代理 權亨禮 예, 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 위원장께서는 시에서 주관하는 중요한 행사 참여 관계로 위원장을 대리하여 본 위원이 감사를 진행하도록 하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님께서 질의하여 주시기 바랍니다.

양승근 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○梁承根 委員 계속해서 질의하도록 하겠습니다.

아까 권형례 위원님께서 말씀하신 사항에 대해서 보충질의를 하고 넘어가도록

하겠습니다.

볼라드에 대해서 질의를 하셨는데 앞으로는 볼라드를 없애고 나무를 심는다고 하지 않았습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 실질적으로 시행을 하고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 현재 지속사업으로 해서 지금까지 추진해 오고 있습니다.

○梁承根 委員 새로 시설하는 곳은 볼라드를 없애고.

○交通建設局長 金權植 새로 시설하는 곳은 저희들이 역제를 해서 각 구청에 시달한 바가 있고요.

○梁承根 委員 시달하고 확인…….

○交通建設局長 金權植 신규로 볼라드를 설치한 사례는 없을 것으로 봅니다.

○梁承根 委員 그렇습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 고속터미널 동부 쪽에 가면 건고싶은거리를 조성하기 위해서 20억 원을 시에서 지원해서 인도 부분을 정리하는 공사를 하는 곳이 있습니다.

아직도 공사가 안 끝났거든요.

한 쪽은 거의 끝나고 한 쪽은 지금 공사 시행중에 있는데 거기를 가보시면 볼라드를 높게 해서 하여튼 수백 개가 말뚝 박아놓듯이 그렇게 되어 있는 것을 볼 수가 있습니다.

거기도 그렇게 좋아 보이지 않는데 우리 시책은 볼라드를 없애고 나무를 심는다고 해놓고 거기를 보면서 뭔가 문서와 행동이 다르다는 것을 제가 지적하고 싶어서 말씀을 드린 것입니다.

확인해 보시고 시정할 부분이 있으면 시정할 수 있도록 그렇게 해주시기 바라고.

○交通建設局長 金權植 조속한 시일에 현지를 나가봐서 조사를 해보도록 하겠습니다.

공사주체가 누구인가 알아서.

○梁承根 委員 그것도 유연성 있는 볼라드를 한 것도 아니고 아주 딱딱한 볼라드로 설치한 것 같으니까 보시고 조치를 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 불법주차 단속에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

불법주차 단속으로 인해서 교통사고가 많이 발생된다고 해서 최근에 신문지상에도 많이 나왔어요.

충청투데이의 11월 4일자 를 보면 ‘도로 위의 지뢰, 야간불법주차차량’ 이런 것이 나와 있고요.

중도일보의 11월 9일자 를 보면 ‘교통사고 도리어 증가, 무늬만 스쿨존, 대전 올

들어 67건으로 전년도 넘어서, 불법주정차들 단속 강화해야' 뭐 이런 제목으로 나왔습시다만 지금 불법주차 단속과 관련해서는 구청으로 이관을 했지요?

○交通建設局長 金權植 구청에 이관을 한 것이 아니고 원래 불법주정차 단속 업무가 구청의 고유사무로 되어 있습니다.

그래서 그동안에 79명이라는 인원을 시에서 관리를 하면서 나름대로 보완적인 단속을 해왔습시다만 그런 업무의 여건을 반영해서 구청으로 이관을 시킨 것이죠.

○梁承根 委員 지금은 시에서는 안 하고 구청에서 단속하고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 단속인원이 줄어들거나 이런 것은 아니죠?

○交通建設局長 金權植 현재 79명을 구청으로 이관을 시켰습시다만 구청에서 여러 가지 인건비상의 문제가 되어서 현재 79명 내려간 인원이 전부 계약해지가 된 상황에서 작년보다 한 78명의 인원이 현재 감축되었습니다.

각 구청의 인력현황이.

○梁承根 委員 그래서 그런지 자치구에 이관한 다음에 주정차 단속실적이 자꾸 연도별로 하향추세가 있는 것 같아요.

2007년도에는 32만 8,000건이었는데 2008년도에는 28만 4,000건, 2009년도에는 20만 건 하향곡선을 그렸다고 했는데 그 원인에 대해서는 뭐라고 생각을 하세요?

○交通建設局長 金權植 가장 기본적인 원인은 단속인력이나 장비의 불충분 문제가 한 가지 주요한 원인이 되겠고요, 두 번째는 주차단속업무가 시민들 생활문제와 관련되는 것이기 때문에 구청에서 단속의 의지가 확고하지 못하다는 것입니다.

그래서 앞으로 이러한 문제를 해결하기 위해서는 뭔가 나름대로 단속의 방향이나 접근방식을 새롭게 해야 될 필요가 있지 않느냐 해서, 저희들이 그동안 지금 이렇게 문제가 생기다 보니까 신호체계를 새롭게 개선을 한다든지 아니면 자전거도로를 설치하더라도 불법주정차 때문에 여러 가지 교통시책이 개선효과가 나타나지 않고 오히려 더 사회적인 비용을 추가시키므로 여러 가지 재원투자가 들어가는 경우가 많습니다.

그래서 나름대로 대책을 강구해야 될 필요가 있다고 봅니다.

○梁承根 委員 둔산지역의 학원가에 불법주정차로 인해서 학원가 일대가 무법천지가 된다는 그런 기사도 있었습시다만 보셨지요?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 거기에 대한 대책을 세워서 시행한 적이 있습니까?

○交通建設局長 金權植 그쪽에 학원가 앞에 무인단속카메라 한 대를 설치해서 운영을 하고 있습니다만 사실 불법주정차를 완전히 뿌리뽑는 근절의 효과를 가

저오기에는 여건상 한계가 있다고 봅니다만 그동안 서구청에서 중점적인 단속을 해왔고 이런 결과로 해서 간선도로를 피해서 그쪽 주변에 도로를 분산시켜서 현재 운행을 하고 있는 것으로 보고 있습니다만 이런 것들도 지속적으로 되지 못하는 현상도 나타날 수가 있기 때문에 앞으로 지속적인 단속과 이런 것들이 병행이 되어야 된다고 봅니다만 그래서 이 학원차량에 대해서는 사실 어떻게 보면 구조를 전면에서 완전 불법행위를 근절시킨다든가 현지 여건상 상당히 어려운 점이 있습니다.

○梁承根 委員 어려운 점이 있더라도 시민이 불편하다면 대책을 세워야 될 것이 아니겠습니까?

○交通建設局長 金權植 그래서 앞으로는 이동차량에다 CCTV를 설치한 단속 차량을 집중투입을 해서 단속을 강행할 수밖에 없다 이렇게 보고 있습니다.

○梁承根 委員 강화해서라도 그런 문제점이나 민원이 발생하는 것에 대해서 강화를 해주시기 바라고 「질서위반행위규제법」이라는 법이 시행이 되었지요?

그래서 과태료 체납액에 대해서 가산점을 부과하지 않습니까?

그래서 체납액이 현저하게 줄었다는 그런 얘기를 들은 적이 있는데 실질적으로 자료에 보면 체납액이 줄은 것이 아니라 오히려 늘고 그랬어요.

실제로 행정사무감사자료에 보면 2007년도에는 징수율이 52%였다가 2008년도에는 54%, 2009년도에는 51%로 줄었는데 어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金權植 이 금액은 1년 동안 부과한 금액이 증가됨으로 해서 전년도 금액에 누계가 되어서 합산되어서 나온 금액이 아닌가 보고 있습니다만 지금 2008년도에 징수율이 56.8%고 부과건수가 3만 4,029건인데 2009년도에 이 금액을 전부 납부하는 것이 아니고 또 미납된 상태에서 부과를 하게 됩니다.

그렇게 되면 전년도에 미납실적에다 금년도에 미납실적이 부과되기 때문에.

○梁承根 委員 체납액이 연도별로 줄어들어야 될 것 같은데.

○交通建設局長 金權植 과태료를 부과해서 징수하는 과정에서 두 가지가 있습니다.

하나는 작년도 8월부터 납기 내, 15일 이전에 납부를 하게 되면 전체 과태료 금액의 20%를 면제해 주는 방법이 있고 그 다음에 납기를 초과하는 경우는 계속 과태료를 부과해서 최대 70%까지 과태료가 납부되는 경우가 있습니다.

그래서 더 효과적인 방법은 작년도 이후부터 과태료를 20% 감면해 주는, 납기 전에 납부를 하면.

이런 것들이 상당히 효과를 보고 있습니다.

○梁承根 委員 보고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 실제로 보면 체납한 액수가 절반 정도는 체납이 되었는데 여기



에 대해서 징수대책 같은 것을 특별하게 세운 것이 없습니까?

○交通建設局長 金權植 나름대로 매년 체납징수반을 편성해서 독려를 하고 있고 징수실적이 우수한 공무원에 대해서는 포상금도 실시하고 있고 매년 추진해 오고 있는 사항입니다.

○梁承根 委員 체납액 징수에도 만전을 기해야 될 것 같고요.

9월 14일자 대전일보를 보면 불법주차단속 후에 무리한 견인으로 민원이 많은 기사가 있었어요.

보통 견인을 할 때는 견인이동통지서를 어떻게 해서 놓고 견인을 합니까?

절차가 어떻게 되지요?

○交通建設局長 金權植 견인이동통지서는 그 옆의 지형지물을 활용을 해서 가로등 같은 전주에 부착을 한다든지 그런 경우가 없으면 옆 보도 측구에도 부착을 한다든지 하는 방법으로 볼 수 있겠습니다.

○梁承根 委員 글쎄, 자동차소유자가 와서 보니까 차가 없어져서 견인된 지도 모르고 한참 후에 알았는데 나중에 견인 사실을 알고서 상당히 낭패를 봤다는 그런 기사였었는데 견인이동통지서 같은 것은 불법을 했으면 그만한 벌을 받는 것은 당연하다고 보는데 그것을 확실하게 견인이동통지서를 보이게끔 해서 벌금을 내고 찾아가든지 이렇게 할 수 있도록 해야 되는데.

○交通建設局長 金權植 지적하신 사항에 대해서는 시민들한테 좀더 세심한 배려행정을 펼치기 위해서는 차량번호를 확인해서 차량등록사업소에서 소유자의 핸드폰이라든가 이런 것을 추적해서 문자를 보낸 상태에서 견인을 하는 것이 바람직하지 않겠느냐?

보내고 난 이후에도.

그런 방법들 모색을 별도로 하도록 하겠습니다.

○梁承根 委員 적발해서 견인해 가는 것도 좋지만 시민들이 무시당하는 꼴은 없도록 해주시기 바랍니다.

대전복합터미널이 지금 잘 추진되고 있습니까?

○交通建設局長 金權植 예.

○梁承根 委員 엇그제 건축심의위원회를 열고 했었는데.

○交通建設局長 金權植 건축심의위원회가 현재 끝난 것으로 알고 있습니다.

○梁承根 委員 예, 그런데 지금 어느 단계에 가 있는지 추진상황을 잠깐 말씀해 주시죠.

○交通建設局長 金權植 지난 10월중에 도시관리계획변경결정고시가 현재 완료된 상태이고, 10월 말경에 건축심의를 완료가 되었고 그 다음에 동구청에 여객자동차터미널의 위치와 규모를 임시터미널로 변경하는 사업인가를 제출해서 지금 현재 동구청에서 처리를 한 것으로 알고 있습니다.

그래서 공사시행은 건축허가도 동구청에 받은 것으로 되어 있고 해서 공사시행인가를 받아서 조만간 24일에 이전을 하는 것으로, 기공식은 12월 23일자로 현재 잡혀 있습니다.

○梁承根 委員 고속복합터미널을 짓는데 여러 가지 우여곡절이 상당히 많은 것 같습니다.

터미널 공사중에 임시터미널 활용하는 문제에 있어서도 주위사람들의 민원도 많이 들어가고 행정적인 절차를 밟는 데도 상당히 어려움이 많은 것으로 알고 있어요.

이 터미널은 비록 민간이 투자를 해서 건설하는 것이지만 사용하는 주체는 우리 시민이지 않습니까, 또 시민들이 필요해서 한 30여 년 간 개발하지 못하는 것을 이제 가까스로 할 수 있는, 숙원사업이 이루어지는 것인데 우리 시에서 하는 것처럼 적극적으로 지원해 주고 같이 협조를 해줘야 될 것으로 생각을 합니다.

○交通建設局長 金權植 그동안 그런 차원에서 저희들이 적극적으로 행정을 추진해온 것이 있습니다.

그래서 교통건설국에서도 종전 같은 경우는 교통영향평가하고 주택건축심의를 같이 해서 시일이 지연된 사례가 있는데 이런 절차를 저희들이 최대한 단축을 시키기 위해서 분리해서 저희들이 제일 먼저 교통영향평가심의를 해서 돌려보냈고 그리고 나서 이어서 주택심의도 나름대로 이런 행정절차를 빨리 이행을 해준 것으로 알고 있습니다.

그래서 앞으로 임시정류장에서 이전을 하는 문제에 대해서도 저희들이 계속적인 관심과 교통체계 문제라든지 주변의 접근성 문제 계속적으로 관심을 가지면서 검토를 해나가도록 하겠습니다.

○梁承根 委員 수고하셨습니다.

이상입니다.

○委員長代理 權亨禮 양승근 위원님 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 질의하실 위원님이 안 계시므로 2009년도 교통건설국 소관 행정사무감사를 종결코자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

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

교통건설국장께서는 이번 행정사무감사 과정에서 도출된 문제점이나 지적사항에 대해서는 조속한 시일 내에 시정될 수 있도록 만전을 기해 주시고 앞으로 교통건설국 업무를 추진함에 있어 시내버스와 택시 등 시민생활과 밀접한 대중교

통 서비스의 질적 향상은 물론 사람 중심의 교통환경 조성 등을 통하여 시민의 편익위주의 교통행정이 최우선시 될 수 있도록 안전하고 미래지향적인 교통문화 도시 조성에 만전을 기해 주시기 바라겠습니다.

이와 함께 경기침체에 따른 어려운 경제여건을 감안하여 건설공사의 조기집행과 지역 중소건설업체의 수주물량 확대를 통해 지역기업의 고충을 적극 해결함으로써 일감 부족으로 어려움을 겪고 있는 업체들이 경제위기에서 조기에 벗어날 수 있는 돌파구를 마련할 수 있는 최선의 노력을 기울여 주실 것을 당부드립니다.

동료위원 여러분 그리고 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 행정사무감사 준비에 수고 많이 하셨습니다.

이것으로 교통건설국에 대한 2009년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(16시 18분 감사종료)

---

○출석위원

오영세 권형례 양승근 전병배  
곽영교 심준홍

○출석전문위원

전문위원 연정수

○출석공무원

교통건설국장	김권식
교통정책과장	유세종
대중교통과장	강철구
운송주차과장	유광훈
건설도로과장	이승무
방재과장	김명길
도시철도기획단장	임철순
차량등록사업소장	유명동