산업건설위원회회의록

2008년도
행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관 : 1. 교통건설국

일 시 : 2008년 11월 17일 (월) 오전 10시
장 소 : 산업건설위원회회의실

(10시 09분 감사개시)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

---

1. 교통건설국

○委員長 吳榮世 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조의 규정에 의해서 당위원회 소관 교통건설국에 대한 2008년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

오늘은 감사계획에 따라서 교통건설국에 대한 행정사무감사를 실시하겠습니다.

효율적인 감사실시를 위해서 교통건설국 소관 사항에 대해서는 기이 채택된 감사계획에 따라 오늘과 내일 양일 간에 걸쳐 실시토록 하겠습니다.

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

감사에 앞서 몇 가지 유의사항을 말씀드리면 효율적이고 능률적인 감사를 위해서 위원님들께서 질의하실 때에는 가급적 간략하게 질의해 주시기를 바라고 국장의 답변 또한 위원님들의 이해가 쉽도록 간단 명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

또 국장께서 어려운 답변 부분은 본 위원장의 승인을 받아서 관계 과장이나 사업소장이 발언대에 나와서 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 위원님들의 자료요구가 있을 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출하여 주시기 바랍니다.

증인 선서에 앞서서 선서의 취지와 처벌규정에 대해서 말씀드리면 선서를 하는 이유는 대전광역시의회가 2008년도 행정사무감사를 실시함에 있어서 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 증인이 허위증언을 하였을 때에는 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」에 의거해서 고발될 수 있으며 정당한 이유 없이 증언 또는 진술을 거부할 때에는 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있음을 사전에 알려드립니다.

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

선서가 끝난 후에는 선서문에 서명 날인하여 본 위원장에게 일괄 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 먼저, 증인선서를 실시하도록 하겠습니다.

김의수 교통건설국장, 발언대에 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2008년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 동법 시행령 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2008년 11월 17일 교통건설국장 김의수.

(교통건설국장 김의수, 오영세 위원장에게 선서문 전달)

○委員長 吳榮世 증인들께서는 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시고 일반적인 사항은 유인물로 갈음해 주시기 바랍니다.

김의수 교통건설국장 보고하시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 교통건설국장 김의수입니다.

존경하는 산업건설위원회 오영세 위원장님과 위원님 여러분!

항상 교통업무에 많은 관심과 애정을 가지시고 지도와 격려를 아끼지 않으시는 데 대하여 깊은 감사를 드립니다.

여러 위원님들의 격려와 지도를 바탕으로 차질없이 업무를 수행하여 시민의 교통복지증진에 전력할 것을 다짐하면서 교통건설국 소관 주요업무를 보고드리겠습니다.

주요업무보고서 45쪽입니다.

(주요업무보고서는 별첨에 실음)

(행정사무감사자료는 별도보관)

이상으로 교통건설국 주요업무보고를 마치면서 저희 교통건설국 소속 직원 일

동은 위원님들의 성심과 성원을 바탕으로 항상 긴장을 늦추지 않고 열심히 일하겠다는 다짐을 드리면서 보고를 마치겠습니다.

경청해 주셔서 감사합니다.

○委員長 吳榮世 김의수 교통건설국장 수고하셨습니다.

그러면 지금부터 교통건설국 소관 사항에 대한 감사를 실시하겠습니다.

방금 보고받은 업무보고와 교통건설국 소관 업무 전반에 대해서 질의하실 위원님께서는 질의해 주시기 바랍니다.

권형례 위원님부터 질의하시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 대전시민들의 편리한 교통건설을 위해 불철주야 고생하고 계시는 김의수 국장님을 비롯한 관계공무원들의 노고에 심심한 위로의 말씀과 격려의 말씀을 드립니다.

택시운송에 관한 감사를 하겠습니다.

성실한 답변을 부탁드리겠습니다.

먼저 운전자들 쉼터에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

본 위원이 그것에 관한 감사는 진정으로 힘들어하는 운전자들을 위한 복지시설인지 재확인차 감사를 하고자 함이니까 성실한 답변을 해주시기 바라겠습니다.

'푸른쉼터' 조성이 언제부터 어떻게, 지금 어디에 하고 있는지 설명해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 택시기사분들이 운행을 하면서 상당히 어려운 여건에서 근무를 하고 있다는 사실을 저희들은 잘 압니다.

그렇기 때문에 항상 어떻게 하면 이 부분에 대해서 지원할까도 고민을 많이 하고 있습니다.

그래서 가장 시급한 부분이 이분들이 계속 운행을 하면서 화장실 문제가 가장 문제가 됩니다.

그리고 많은 운행으로 인해서 한 번쯤 쉬어야 되는데 쉴 공간이 부족하고, 그런 측면 때문에 고민을 많이 하고 있고, 그래서 제가 부임한 이래로 지난 4월부터 쉼터를 좀더 확대하기 위해서 부지를 많이 찾았습니다.

찾고 구청에도 저희들이 쉼터에 필요한 부지를 확보해 달라고 공문을 보내고 했는데도 불구하고 구청에서 올라오는 것을 보면 많이 마땅한 장소로 올라오지 않기 때문에.

○權亨禮 委員 지금 설치되어 있는 곳이 어디어디에 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 2003년부터 설치를 해서 지금 5개 구 중에서 4개 구는 설치가 끝났고, 동구만 현재 금년 말까지 설치예정으로 사업비가 들어가 있습니다.

○權亨禮 委員 좋습니다.

우리 바쁘신 국장님께서 설치되어 있는 쉼터를 혹시 돌아보긴 어렵지요, 그렇지요?

담당공무원께서는 다녀왔을 것 같은데 이야기 들은 바가 있습니까, 시설에 대해서?

○交通建設局長 金義洙 제가 관심을 가지고 있기 때문에 봤는데 시설이 참 열악합니다.

○權亨禮 委員 다녀오셨습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 본 위원이 진정으로 우리 운전자들을 위한 시설이라면 이것은 복지시설이라고 볼 수 없다는 것을 아주 크게 느낀 바가 있습니다.

사진 몇 컷을 찍어왔는데 그것을 보면서 같이 느껴보도록 하겠습니다.

(프리젠테이션 자료 설명)

실제 설치된 예산을 보면 서구에 6,500만 원을 투자했다는 보고를 받았고요, 유성이 2,100만 원, 대덕구가 5,900만 원, 동구가 6,000만 원, 중구 7,200만 원이 투입된 걸로 본 위원이 알고 있는데요, 조금 전에 국장님께서 말씀하시기를 화장실도 좀 가고 피곤할 때 쉴 수 있는 쉼터라고 그랬는데 지금 여러 가지 시설을 보면, 저것은 대덕구에 있는 쉼터인 것 같습니다.

보면 고압선 밑에 파고라 하나 설치되어 있는 것으로 보이거든요, 여기 있는 파고라는 바로 고압선 밑에 있기 때문에 옆에 가면 뭔가 기를 뺏기는 듯한 느낌이 들 정도로 옆에 갈 수가 없는 상황인데다 주변에는 쓰레기들이 산적해 있고, 먼지가 수북하게 쌓여 있어서 가면 앉아있을 수도 없는 그런 분위기이고요, 파고라도 보면 여름에 그늘을 해주기 위해서 올렸던 것도 다 노후가 되어 쓰러져 있고요.

이것은 유성에 있는 것 같습니다.

유성 것도 보면, 택시기사분들을 본 위원이 많이 만났습니다.

여기 쉼터하고 택시정거장하고는 한 70~80m 떨어져 있는 것 같아요.

기사분들이 많이 쉬고 계셔서 본 위원이 잠깐 인터뷰를 했는데 그분이 이야기가 하나같이 뭐냐 하면 이 쉼터가 있는지도 모를 뿐더러 이왕 쉼터를 만들려면 택시승장강도 가까이에 있어야 손님을 기다리면서 쉴 수도 있고 하는데 뚝 멀리 떨어져 있으면 여기 와서 누가 쉬겠느냐, 손님하나 맞이하기도 바쁜 상황에 설치 자체도 있는지도 몰랐을 뿐더러 “이게 쉼터랍니다”라고 본 위원이 안내를 했을 때 이것은 적합하지 않다는 이야기가 있었습니다.

이것은 서구에 있는 쉼터입니다.

이게 신진자동차매매센터에 있는 것인데요.

이것도 기능을 제대로 못한다는 게 뭐냐 하면 중고매매센터의 차들이 뒷길을

통해서 이용하는 역할을 하는 것이지 실제 운전자들께서 쉬지를 못한다는 거지요.

차 세울 자리가 첫째 없다는 것이지요.

중고매매상사 오는 손님들이 차를 파킹해버리기 때문에 실제 운전자분들은 활용을 못 한다는 것을 알고 계셔야 될 것 같습니다.

그 외 것도 몇 컷이 있습니다만 본 위원이 이것을 지적하고자 하는 것은 우리가 공약사업이다, 약속사업이다라고 해서 그냥 몇 천만 원을 해주고 나는 이걸 해냈다는 식의 행정은 절대 안 된다는 것입니다.

적지 않은 예산들인데 지금 보여준 대로 쉼터의 기능이 비가 오고 눈이 오고 춥고 덥고 그러면 누가 가서 쉬겠습니까?

본 위원은 2년에 하나를 하든 3년에 하나를 하든 실질적으로 운전자들을 위한, 수혜자를 위한 쉼터라면 그분들이 뭘 필요로 하는가를 생각해서 모든 예산을 통합해서라도 제대로 해야 된다고 생각하는데 국장님께서는 어떻게 생각하십니까?

비 오는 날에 저기 가서 어떻게 쉬겠습니까?

또 추운 날이면 어디 가서 쉬겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 일단 스크린을 보면서 부끄러운 생각을 가집니다.

그래서 이 부분에 대해서는 관심을 가지고 추진을 했습니다만 위원님 말씀에 전적으로 동조를 하고요, 그래서 저것을 한번 개선할 수 있는 방안을 전반적으로 종합적인 측면에서 다시 한 번.

○權亨禮 委員 좋습니다.

국장님 그러면 추진하고 있는 것이 주로 동구 쪽이지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 동구에 지금 사업비가 내려가 있습니다.

○權亨禮 委員 그러면 그것을 다시 재조정할 의사가 있습니까, 없습니까?

저런 식으로 또 하시겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 현장에 한번 가보겠습니다.

가봐서.

○權亨禮 委員 본 위원은 분명히 말씀드립니다.

이 감사에서 본 위원이 얻고자 하는 것은 저런 식의 행정을 하지 말자는 것입니다.

그리고 하나 지적하고 싶은 게 있습니다.

쉼터 연간 이용인원 자료를 요청했더니 서구가 1만 4,600명, 유성구가 1만 4,600명, 대덕구가 1만 8,250명, 중구가 1만 8,250명 어떻게 인원이 이렇게 똑같을 수가 있습니까?

이것은 누가 조사했습니까?

○交通建設局長 金義洙 이용객에 대해서는 구청에서 자료를 받았는데 아마 그

사항은 정확한 자료라고 보기는 어렵다고 말씀드리겠습니다.

○權亨禮 委員 이런 자료만 봐도 탁상행정에, 앉아서 대충 그냥 자료를 올린다는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 죄송합니다.

○權亨禮 委員 이거 분명 지적사항 맞지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 이거 누가 조사했나 확인해 보시고요.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 일처리에 있어서 투명하게 일할 수 있도록 꼭 지도해 주시기 바라겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 이 부분은 이 정도로 우리 국장님께서 약속하셨듯이 우리 운전자에 관한 쉼터는 정말 운전자분들이 쉬고 우리 대전시민을 위해 안전운행을 할 수 있도록 돕는 차원에서 재검토 해달라는 부탁을 꼭 드리겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 그러면 다음은 브랜드택시에 대해서 감사하도록 하겠습니다.

브랜드택시를 추진하는 목적이 무엇입니까?

○交通建設局長 金義洙 브랜드택시는 일반택시와 차별화된 개념으로 가고자하는 데 근본 목적이 있습니다.

그래서 현재 택시는 카드도 안 되고 네비게이션도 안 달려 있고, 첫째는 안전이 확보가 안 되는 상황이기 때문에 저희들로서는 전부 다 택시를 그렇게 업그레이드시키기에는 많은 재원과 시간이 필요하기 때문에 일부 택시에 시비를 들여서 업그레이드를 시키고 거기에 따른 수요창출을 통해서 그쪽 방향으로 유인하고자 하는 것입니다.

○權亨禮 委員 우리 국장님께서는 목적은 분명히 알고 계실 걸로 압니다.

일단 브랜드택시에서는 신용카드결제기도 있어야 되고, 첫째는 356일 특히 노약자나 여성들이 안심 귀가할 수 있도록 거기다 목적을 크게 두지 않았나 본 위원은 생각을 해봅니다.

그런데 여기에 문제점들이 많이 있다는 생각을 해보셨습니까?

아니면 지금 우리가 예산을 투입한 만큼의 효과가 분명히 있다고 보십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들은 본래 목적을 아까 제가 말씀드린 3개 부분 쪽으로 포커스를 맞추고 있기 때문에요, 그 부분에는 저희들이 80% 이상은 성공했다고 보고 있고요, 나머지 미진한 부분은 카드결제를 법인택시 같은 경우는 사업자가 내기 때문에 문제가 없는데 개인택시는 본인이 내면서 그 부분에 대한 부담 때문에 기피하는 것으로 알고 있고.

○權亨禮 委員 80%의 만족도라고 국장님께서 얘기하셨는데요.

○交通建設局長 金義洙 예, 저는 그렇게 보고 있습니다.

○權亨禮 委員 본 위원이 문제점을 하나하나 짚는다면 분명히 생각은 달라지실 걸로 봅니다.

전국 14개 지자체들이 브랜드택시를 운영하고 있지 않습니까?

각 지자체들의 문제점들을 혹시 우리 국장님께서 보신 적이 있습니까?

그런 것들이 많은 신문지상에 오르고 그랬는데, 그런 문제점에 대해서 우리 대전시가 똑같은 문제를 안고 있다는 것에 대해서 동감해 본 적이 없습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이 광역시만 가지고 어차피 비교를 하거든요.

서울과 부산이 브랜드택시를 하고 있고요, 그래서 그 문제는 저희들이 금년도 1월부터 본격적으로 시행을 했기 때문에 일단 저희들 것을 챙기기에 바빴고 일단 지금 정착단계에 있기 때문에 타도시와의 비교는 본격적으로 해보거나 그러지는 않습니다.

○權亨禮 委員 본 위원은 우리가 새로운 정책을 만들고자 할 때는 타시·도의 사례를 이미 시행해본 곳의 문제점이 뭔가, 장점이 뭔가를 충분히 검토하고 해야만 우리가 실패 사례가 좀 줄어든다는 생각을 하는데, 본 위원이 여기서의 문제점은 여러 가지가 있습니다만 첫 번째 말씀드리고자 하는 것은 장비설치 등 인프라 구축에만 우리가 사업 중에 치중을 했지 하드웨어가 아닌 소프트웨어 개발에는 상당히 부실했다는 말씀을 드리고 싶습니다.

시민들의 서비스 차원에서 또 아니면 여러 가지 운전자들을 위해서 복합적으로 생각을 해서 이 제도를 도입을 했을 텐데 지금 카드기 오류로 인한 시민들의 이야기도 많이 있고요, 또 실질적으로 우리 운전자분들이 카드기를 안 하려고 하는 경우도 있다는 것 그거 알고 계셨습니까?

고장이 나서 그런 경우도 있고, 의도적으로 그런 경우도 있는데 왜 운전자분들이 카드결제를 꺼리는지 이유를 아셔야 되거든요.

이게 회사에서 본 위원은 직접 택시를 타면서 들은 이야기입니다.

본 위원이 두 분한테 들은 것이기 때문에 대중성이 없다고 이야기할 수도 있겠지만 또 전화로 본 위원이 인터뷰한 것도 있고 그러는데, 카드결제를 하면 운전자분들이 그날그날 회사에 사납금을 납부하지 않습니까, 그러면 카드결제대금은 보통 한 달 후에 받는 경우가 있고요, 또 시에서 지적을 해서 종용을 해서 3일 안에 주기도 하고 그러는데 실질적으로 어려운 분들은 운전자분들 아니겠습니까?

그게 왜 3일 후에, 한 달 후에 지급이 돼야 하는 건지 이 제도에 대해 상당히 본 위원은 문제점이 있다고 봅니다.

그래서 정말 살기 어려운 운전자분들은 카드가 싫은 거지요.

그렇지 않겠습니까?

자기돈을 보태서 사납금을 입금시키고 3일이나, 빨라야 3일이고 멀게는 한 달까지도 가는 회사가 있단 말입니다.

이것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 그 내용에 대해서 제가 업무를 하면서 들었습니다.

제가 그 내용에 대해서는 사납금을 줄 때 카드비용을 제하고 사납금을 주는 방안으로 개선을 하자 얘기를 했어요.

이 부분이 사업자가 동의를 하고 의지가 있어야만 가능한 부분이기 때문에 우리 시에서는 위원님의 말씀에 저희가 충분히 문제점을 알고 사납금이.

○權亨禮 委員 동의를 안 하면 시에서 강력히, 우리는 지금 어쨌든 시의 세금으로 지원을 해주고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 그러면 강력한 조치를 취해야 되는 거 아닙니까?

지금 보면 서울 같은 경우는 그렇습니다.

그런 것을 지키지 않고 이렇게 하면 벌금을 바로 부과합니다.

지금 우리가 카드결제 이용률을 보면 운행 중 전체 택시 18%가 카드가 설치되어 있는데 실제 결제율은 3.1%에 불과하고 있습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 맞습니다.

○權亨禮 委員 굉장히 저조한데다 그것도 그냥 궁여지책으로 손님들이 내놓기 때문에 하지만 실질적으로 운전자의 불만이 뭔지 알고 행정을 펴고 지원을 해야 된다는 이야기입니다.

강력한 조치를 해야 되겠다는 의지는 없습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 이제 저희들이 가지고 있는 권한은 행정력을 동원해서 지도감독을 하는 권한인데요, 그 부분에 대해서 사납금을 제하고 주는 부분이 과연 우리가 행정명령을 권할 정도 사안인지 한번 검토해 봐야 되겠습니다.

그리고 우리가 그것을 떠나서 사업주한테 충분하게 취지를 설명하면서 끌고 나가고 위원님이 말씀하신 그런 부분에 대해서는 자세히 검토를 해서 그 부분이 행정명령으로 발할 정도의 사안이라면 명령을 발하도록 하겠습니다.

○權亨禮 委員 그리고 지금 전체 브랜드택시가 1,800대인가요?

○交通建設局長 金義洙 1,600대입니다.

○權亨禮 委員 1,600대인가요?

지금 시스템을 보면 콜센터로 연결이 돼서 관제센터로 운영돼서 운영이 되는 거지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 그 문제가 콜택시를 양반콜택시하고 한빛콜택시 두 군데이지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 하나는 법인이고 하나는 개인입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 본 위원이 운전자분의 이야기를 들었는데요, 콜택시를 했을 때 부담을 한 번 콜을 할 때마다 시민들이 돈을 내지 않고 시에서 내주는 경우로 되어 있지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 시스템은 1차적으로 운전기사가 비용을 내는 걸로 되어 있고요.

○權亨禮 委員 그렇지요.

○交通建設局長 金義洙 그 부분이 부담이 되기 때문에 지난번에 추경 때 위원님들이 허락을 해주셔서 1대당 월 2만 5,000원 정도의 보조를 해주고 있는 상황입니다.

○權亨禮 委員 차 1대당요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 이것이 문제가 뭐냐 하면 운전자분이 콜비를 부담하다 보니까 가까운 거리는 콜이 와도 안 가고 싶다는 이야기입니다, 기사분의 이야기가.

그것 인정하시지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그것은 인정합니다.

○權亨禮 委員 콜은 많이 와도 장거리가 아닌 단거리 같은 경우는 콜비 빼고 회원비인가요, 2만 5,000원씩 내고 있는데 그게 실질적으로 도움이 안 된다, 그래서 편법을 쓸 수밖에 없고 다른 콜센터를 몰래몰래 이용해서 운영을 한다는 이야기를 본 위원이 들었습니다.

○交通建設局長 金義洙 현재 브랜드택시 기사들은 저희들이 파악한 결과로는 한 달에 15만 원 정도의 이익을 얻는 것으로 분석을 하고 있습니다.

○權亨禮 委員 15만 원 정도, 그러니까 브랜드택시 아닌 것하고 그런 것의 차이가 한 달에 15만 원 정도의 수익이 더 난다는 이야기입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 그것은 운전자들 이야기가 분명히 맞습니까?

○交通建設局長 金義洙 운전자들한테 저희들이 들은 게 아니고 일반 택시의 하루 운행건수 그 다음에 브랜드택시가 운행하는 건수를 다 분석을 하면서 그런 결과가 나오게 됩니다.

한 달에 15만 원 정도.

○權亨禮 委員 본 위원이 듣는 거하고 차이가 큰데요.

실제 운전자들의 이야기는 그렇지 않습니다.

“콜비 내버리고 거기다 2만 5,000원 내고 이렇게 하다보면 실질적으로 전혀 도움이 되지 않는다”, “단 사업체에는 도움이 되나 모르지만 실질적인 운전자한테는 도움이 되지 않아서 언제라도 탈퇴하려고 하는 움직임이 보이고 있다” 이렇게 본 위원이 이야기를 명확히 들었습니다.

○交通建設局長 金義洙 법인택시와 개인택시 간의 입장이 다를 수가 있어요.

법인택시는 말 그대로 사납금제도이기 때문에 별의미가 없고요, 개인택시 같은 경우에는 현재 1,600대 정도 운행하고 있는데 확대해 달라는 민원이 많이 요청되고 있습니다.

그 관계는 무엇을 의미하느냐 하면 운전자가 브랜드택시를 하면서 인센티브가 주어지지 않는다면 확대하지 않겠지요.

그런데 그 부분이 민원으로 많이 접수가 됩니다, 확대해 달라고.

○權亨禮 委員 확대는 택시회사의 이야기인 것 같고요, 실질적으로 운전자한테 본 위원은 큰 도움이 되지 않는다고 보고, 본 위원이 봐도 그렇습니다.

뭐냐 하면 우리가 옛날에 대전연합콜택시 있었지요?

○交通建設局長 金義洙 지금도 있습니다.

○權亨禮 委員 지금도 있나요?

○交通建設局長 金義洙 5개 업체가 브랜드택시 외에 일반 콜을 운영하고 있는데 그 업체에서 많이 저희들한테 요구를 합니다.

○權亨禮 委員 손님이 부담하는 거지요, 콜비?

○交通建設局長 金義洙 지금 콜비는 우리가 지원하고 있는 양반콜과 한빛콜은 추가부담이 없고요, 일반적으로 하는 콜에 대해서는 일정 부분 손님이 부담하는 것으로 알고 있습니다.

○權亨禮 委員 지금 문제가 뭐냐 하면 양반콜하고 한빛콜에서, 본 위원의 생각입니다, 문제점이 뭐냐 하면 GIT 통신회사가 주체가 되다보니까 서비스에 문제가 있다고 봅니다.

실제적으로 경영하는 입장에서 우리가 하드웨어가 아닌 소프트웨어 쪽으로 부단히 노력을 해서 손님들이 택시를 이용할 수 있도록 해야 되는데 그냥 우리는 이런 양반콜이나 한빛콜에도 지원해 주고 있는데 하드웨어적인 것만 지원하다보니까 실제 시민들이 이 택시를 많이 찾는 것들이 부족하다는 거지요.

그리고 엊그제 택시요금이 오르지 않았습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 택시요금이 전국적으로 보면 대전시가 그렇게 과한 건 아닙니다.

그렇지만 인상에 따른 여러 가지 시민여론도 다양하게 나옵니다만 문제는 일본의 MK택시 아실 겁니다, 국장님께서도.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 실질적으로 시민들이나 운전자가 운전자로서의 자부심을 가질 수 있는 복지개선이라든가 이런 쪽으로 우리가 소프트웨어 개발을 해야 되는데 눈에 보이는 구입을 해준다든가, 시스템을 구축한다든가 이런 식으로 해서는 절대 우리 택시이용률을 높일 수 없다는 판단을 해봤습니다.

국장님 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 소프트웨어 측면을 제가 자세하게 이해를 못한 상태에서 답변을 드리게 되어 죄송합니다.

지금 브랜드택시 같은 경우에 저도 이용을 합니다만 상당히 편리합니다.

왜 편리하냐 하면 비 올 때, 집에서 급하게 나갈 때 콜을 하면 오게 되니까요.

그렇게 하고 운전기사 입장에서는 많이 돌아다닐 필요가 없습니다, 왜냐하면 근거리에 있으면 콜을 받으면 되니까.

그리고 야간자율학습을 하는 고등학교 3학년 학생들이 많이 이용합니다.

그런 측면에서 택시가 일단 안전하고 언제 부르면 온다 그런 개념이 들면 많이 이용하게 되고 또 그것으로 인해서 시민들이 택시에 대한 인식이 바뀌면서 다른 택시에 파급이 되는 그런 쪽으로 보면서 인프라구축을 시킨 거거든요.

저희들은 사업 추이를 보면서 아까 80%라고 말씀드렸는데 저는 지금도 택시가 80% 정도까지 정착이 되었다 이렇게 봅니다.

소프트웨어 측면은 대중교통수단이 아니기 때문에 법적으로 보조금이라든가 지원책이 한계가 있는 것이 사실입니다.

그래서 그런 부분에 대해서는 저희들이 한계를 벗어난 부분이라는 것을 말씀을 드리겠습니다.

○權亨禮 委員 소프트웨어적인 측면을 본 위원이 말씀드린 것이 뭐냐 하면 택시회사가 시의 지원에만, 또 시민들이 비 올 때나 눈 올 때 언제나 부를 수 있는 편리만 이야기할 것이 아니라 회사 자체가 주체가 돼서 지원을 받은 만큼 서비스차원을 개발한다는 이야기이지요.

무슨 말씀인지 아시지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 아까 MK택시를 잠깐 말씀드린 것도 “일본에서 택시의 불황에도 MK 같은 경우는 스스로가 택시비를 낮추면서 서비스에 총출동을 했다. 그리고 실제 운전자들의 복지에 신경을 썼다. 그래서 택시운영의 불황을 타개했다”는 그런 내용이 있습니다.

그래서 우리가 무조건 쏟아 붓는 시의 예산으로 운영을 대체해 주는 것보다는 자기 스스로 자발적으로 택시업체에서 할 수 있는 것들이 뭔가를 분명히 종용하면서 지원을 해야 된다는 이야기입니다.

서비스 측면에서 이야기드린 것이고요.

○**交通建設局長 金義洙** 예, 알겠습니다.

○**權亨禮 委員** 한 가지만 덧붙여서 택시에 관해서 지적드리도록 하겠습니다.

유가보조금에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

유가보조금 전에 하나 더 질의를 드리겠는데요, 한빛콜이 언제 선정되었던 것이지요?

선정된 것이 2007년도지요?

○**交通建設局長 金義洙** 한빛콜은 작년 12월에 선정이 되었고요, 양반콜은 개인택시는 금년 2월에 선정되었습니다.

○**權亨禮 委員** 자료를 보면 2007년 12월에 출범되었다는 이야기인가요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**權亨禮 委員** 그런데 출범되기 전에 2007년 2월 8일에 7억 원을 지원했거든요.

출범 전에 어떻게 지원이 가능한 것인가요?

○**交通建設局長 金義洙** 그것이 출범은 2007년 12월에 되었지만 그전에 카드기를 사고, 달고 하는 시간 때문에.

○**權亨禮 委員** 선정은 언제 했습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 선정은 2006년도에 계획이 되어 선정되었고요.

○**權亨禮 委員** 자료에 보면 2007월 7월 4일에 한빛콜이 선정이 되었고, 2007년 11월 21일에 출범을 했습니다, 12월이 아니고.

그런데 이에 앞서서 2007년 2월 8일에 7억 원이 지원되었어요.

출범도 하기 전에 지원이 되었다는 이야기거든요.

○**交通建設局長 金義洙** 아까 말씀드린 대로 장비를 사서 달고.

○**權亨禮 委員** 어쨌든 본 위원의 말은 선정기점이 7월 4일이라는 이야기입니다.

2006년이 아닙니다, 국장님.

잘못 알고 계세요.

분명히 선정일은 2007년 7월 4일인데 지원이 2월 8일에 됐다는 것이 문제가 되는 것이지요.

○**交通建設局長 金義洙** 그것은 위원님 말씀도 일리가 있습니다만 저희들이 행정을 할 때 일단 보조금을 내려보내고 거기서 조합에서 누구누구 할 것인가 선정한 그런 결과라고.

○**權亨禮 委員** 이거 바뀐 것 아니에요?

국장님 잘못된 거잖아요?

내부적으로 해서 우리가 시세금을 그렇게 할 수 없는 거잖아요?

○**交通建設局長 金義洙** 그것이 저도 의아스럽게 생각을 했는데 실무진 얘기를

들어보니까 일단 보조금이 들어가서 예산이 성립이 돼야 그것을 가지고 카드기라든가 GPS기를 경쟁을 시키고 입찰을 받고 하는 시간 때문에 그 시간이 필요한 것이군요.

○權亨禮 委員 아니, 그러니까 본 위원 말은 국장님이 잘못 답변, 본 위원 말을 이해를 못 하시는 것 같은데 선정도 하기 전에 카드기고 보조금 미리 내려줄 수 있느냐는 것이지요.

그것은 일의 순서가 뒤바뀌었다는 얘기입니다.

○交通建設局長 金義洙 제가 이해합니다, 무슨 말씀인지.

이해하는데.

○權亨禮 委員 잘못된 것 맞지요?

○交通建設局長 金義洙 제가 말씀드린 부분은 택시선정하고 GPS나 카드기를 선정하는 부분하고 이원화를 보셔야 됩니다.

지금 위원님 말씀하시는 부분은 택시가 선정이 돼야 거기다가 물건을 심어줄 것 아니냐 이렇게 말씀하시는 것이고, 저는 600대 아니면 800대라는 수량은 확보가 돼서.

○權亨禮 委員 좋습니다.

국장님 지금 이야기하는 것이 순서가 맞다 이것입니까?

그렇게 말씀하시고 싶으신 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 저는 맞다고 봅니다.

○權亨禮 委員 문제가 없다고 보십니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 본 위원은 절대 이것이 문제가 있다고 봅니다.

행정절차상 문제가 있지요.

선정을 해놓고 나서 그 후에 카드기라든가 준비하는 과정을 거쳐서 그 다음에 출범을 시키는 것이 순서가 맞는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 일단은 물건은 사야 되겠지요.

물건을 사서 그것을 택시에 다는 부분이 있으니까요.

물건을 사는 선정이 2007년 2월에 돈이 나가서 그동안에 사서 7월에 택시를 선정해서 단 것이지요.

달아서 12월에.

○權亨禮 委員 사놓고 선정이 안 되면 어떻게 합니까, 그러면?

○交通建設局長 金義洙 어떤 선정이요?

○權亨禮 委員 지금 7월 4일에 선정을 했는데 물건이 다 사놓고 선정되었다는 이야기 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 그것은 조합하고 우리 시하고 사전에 협의를 다 거쳐

서 된 것이지요.

○權亨禮 委員 이것은 절대 순서의 문제가 있다고 보여지고요.

양반콜도 마찬가지입니다.

양반콜도 그런 식으로 선정 전에 예산을 집행했다는 것에 대해서 본 위원은 분명히 문제가 있다고 보여집니다.

그리고 또 한 가지를 보면, 협약 부분을 보겠습니다.

대전시 갑과 을 택시운송사업조합과의 협약서를 보면 “택시운송사업조합 한빛이 기명한 날로부터 발생한다” 해서 7월 4일에 협약했습니다, 맞지요?

협약서 혹시 가지고 계십니까?

○交通建設局長 金義洙 그것은 죄송합니다.

위원님 양해해 주신다면 그 업무는 제가 오기 전이고 자세히 보지 못해서 우리.

○權亨禮 委員 지금 왜 본 위원이 이 말을 드리느냐 하면요, 지금 자꾸 우리 국장님께서 문제가 없다 하기 때문에 본 위원이 이야기하는 것입니다.

분명히 여기 조항에는요, 사업선정하기 전에 사업비를 지급하도록 안 되어 있습니다, 여기에.

제14조의 규정에 따라서 본다면 이것이 순서가 바뀌었다는 것입니다.

감사 끝나고 이따 확인해 보시고요.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 이것을 굳이 문제가 없다고 하면 내일 본 위원이 이것을 다시 하겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 검토해 보겠습니다.

○權亨禮 委員 그렇게 해 주시고요.

하나만 더 지적을 하겠습니다.

브랜드사업자의 업무협약서 제3조를 보면 콜장비 아까 이야기하셨지 않습니까?

콜장비를 사기 위해서 미리 주셨다고 했는데 그것은 내일 확인토록 하고요.

입찰가격이 당초 사업비보다 적게 입찰될 경우 갑과 협의해 을의 부담분을 경감할 수 있다 이렇게 우리가 시에서 협약을 했는데, 이게 어떻게 협약이 좀 공정한 협약이 이루어지지 않은 것 아닙니까?

우리가 콜장비를 좀 저렴하게 샀으면 저렴하게 산 부담이 5 대 5라면 똑같이 50%에서 감면이 돼야지 왜 이것을 을의 부담으로 경감할 수 있다고 우리가 협약을 했는지 그것에 관한 설명을 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 …….

○權亨禮 委員 이것도 이따 이야기해 주시겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 제가 정확하게 파악한 후에 설명드리겠습니다.

○權亨禮 委員 여기 지금 본 위원이 지적하고자 하는 것은 어떤 택시업자하고의 업무협약서 자체도 시가 공정하게 협약하지 못했다는 것을 하나 또 지적하고 싶고요.

한빛콜 결산자료 있지 않습니까?

결산자료가 혹시 들어왔습니까?

언제 보고가 됐습니까?

○交通建設局長 金義洙 결산자료 그 장비 산 것 말씀하시는 거지요?

○權亨禮 委員 예.

○交通建設局長 金義洙 결산자료는 들어왔습니다.

○權亨禮 委員 그러면 그 결산자료를 저는 뭉뚱그려서 총액만 지금 봤는데요, 구체적으로 네비게이션, 카드기, 미터기, 단말기 등 모든 구입비의 세부사항들을 이것 끝남과 동시에 제출해 주시기를 바라겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 왜냐하면 항간에 용량이 떨어지는 제품들을 상당히 고가에 매입했다는 여러 가지 정보를 받아본 게 있습니다.

그래서 그것을 자료를 바로 제출해 달라는 부탁을 드리겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 그 다음에 유가보조금 문제인데요.

유가보조금에 관한 여러 가지 문제점들이 대두됐는데 이것에 대한 문제점 우리 국장님께서 어떻게 인정하고 계십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 제가 부임하면서 3월경에 유가보조금이 문제가 됐습니다.

문제가 돼서 많이 고민을 하면서 개선책을 찾던 중에 금년 6월 경에 이 부분이 제도적으로 개선이 됐어요.

어떤 식으로 됐냐 하면 기사가 카드를 가지고 주유소를 가면 거기서 카드만 가지면 기름을 넣어주고 그리고 기름넣어준 주유소가 신한카드에다 면세 부분만 빼고 업체에서 돈을 주기 때문에.

○權亨禮 委員 지금 개선이 됐습니까 그러면?

○交通建設局長 金義洙 예, 됐습니다.

○權亨禮 委員 개선돼서 지금은 실제 기사가 그러면 택시한테만 주는 유가인하가 아니라, 유가인하정책인가요?

어떻게 되는 거지요?

보조금을 주는 건가요, 아니면 그 택시…….

○交通建設局長 金義洙 유가보조금입니다.

○權亨禮 委員 보조금으로 나가는데 기름값을 싸게 해주는 게 아니라 보조금이

별도로 돈으로 나간다는 이야기지요?

○交通建設局長 金義洙 그렇지요.

그래서 그 문제는.

○權亨禮 委員 6월 이후에는 큰 문제가 없습니까?

○交通建設局長 金義洙 문제가 있을 수가 없지요.

○權亨禮 委員 아직은 드러나지 않고 있습니까?

그전에는 경실련이 확인해 본 것으로 보면 허위영수증을 제출했다든가 여러 가지 문제점 많이 알고 계시지 않습니까?

그렇지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 그런 것들이 시급하게 개선이 됐다 이거지요?

○交通建設局長 金義洙 제도적으로 개선이 됐습니다.

○權亨禮 委員 본 위원이 추가적으로 하겠습니다만 하고자 하는 것 일단 운전자들의 복지차원에서 하는 쉼터에도 문제가 있었고요.

그 다음에 양반과 콜택시 엊그제 택시요금 인상과 관계돼서 실질적으로 우리가 시 예산만 쏟아붓고 선심성으로 할 게 아니라 소프트웨어적인 면을 개발해서 실질적으로 시민들이 투자한 만큼 서비스를 제공받을 수 있는 그런 행정적으로 펼쳐야 되지 않나 싶어서 간단하게 몇 가지 짚었습니다.

아까 부탁드린 자료제출은 오늘중으로 해주셔서 다시 추가분을 감사하도록 하겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

권형례 위원님 요구하신 자료는 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 알겠습니다.

○委員長 吳榮世 동료위원 여러분!

원활한 감사진행을 위해서 잠시 감사를 중지코자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

감사중지를 선언합니다.

(11시 11분 감사중지)

(11시 23분 감사계속)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의하시기 바랍니다.

양승근 위원님 질의하시기 바랍니다.

○梁承根 委員 양승근 위원입니다.

도시철도 2호선에 관련된 사항을 질의하도록 하겠습니다.

작년도인가요, 작년도에 도시철도2호선 건설이 무산됨에 따라서 동부지역주민들이 상당히 많은 수가 모여서 격렬하게 항의집회를 한 것이 생각이 납니다.

그리고 최근 들어서는 원도심지역의 자치구에서 특히 동구나 대덕구의회에서 지하철 2호선 노선유치를 위해서 특위까지 구성해서 총력을 기울이고 있는 것 알고 계시지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 지금까지 2호선 추진을 위해서 추진한 현황, 내역이 어떻게 되는지 말씀을 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 안타깝게도 2006년도에 저희들 2호선 예비타당성 신청을 기획재정부에 했습니다만 그것이 안 됐습니다.

안 돼서 저희들로서는 자기부상열차 쪽으로 추진을 했었고, 그런 과정에서 또 하나 걸림돌이 저희들이 1호선 건설 부채가 전부 상환되는 시점이 2012년 말입니다.

그렇기 때문에 예타에서 채택되지 못한 이유 중의 하나도 1호선 건설 부채 부담이 크다 그런 부분이 있었거든요.

그래서 저희들이 그동안에는 시기상으로 이 사항을 지켜보면서 앞으로 또 2006년도 말에 도시철도 기본계획이 만료가 됐습니다, 10년 단위로 세우는 계획이.

그래서 아무래도 어쨌든간에 도시철도 기본계획이 먼저 세워지고 1호선 건설부채가 만료가 되는 2013년 이후에나 2호선 추진이 판단이 된 그런 사항입니다.

○梁承根 委員 도시철도를 건설하려면 먼저 노선검토와 선정을 해서 기본계획을 승인을 신청하고 여러 가지 단계를 거쳐서 나중에 승인 착공되기까지는 많은 기간이 걸리지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 한 4년 10개월 정도 걸리는 것으로.

○梁承根 委員 그런데 대개의 경우 타시·도의 경우를 보더라도 지하철건설하기 위해서는 1호선을 계획하고 그것이 완공되기 전에 2호선을 착공하는 것이 일반적으로 돼 있었는데 우리는 2호선이 무산된 다음에도 상당히 오랫동안 말하자면 4년 10개월 정도 이런 착공까지의 기간도 그렇게 오래 걸리는데 2호선이 1호선이 준공이 되고 2호선이 무산된 다음에도 그냥 무방비상태로 있었다는 얘기입니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 그래서 저희들이 중간에 자기부상열차를 우리 시로 유치해서 그 부분 가지고 하려고 했었는데 그 부분마저도 죄송스러운 말씀이지만 잘 안 돼서 시기상으로는 위원님 지적하신 대로 좀 늦어진 사항은 인정합

니다.

○**梁承根 委員** 2006년도 기획재정부 예비타당성조사에서 우리가 승인이 안 된 사유가 뭐지요?

○**交通建設局長 金義洙** 그게 두 가지로 볼 수가 있는데요, 하나는 저희들이 판단한 인구수하고 2015년도의 그 다음에 용역평가팀에서 산정한 인구수가 상이했습니다.

그래서 그 부분에 따라서 교통수요에 대한 부분이 상이하게 나오고 그 부분이 비용편익으로 해서 환산이 되니까 저희들 BC가 적은 것으로 나왔고, 또 하나는 그 당시에 저희들이 많은 개발사업을 하고 있었는데 실제로 시작이 안 되고 계획단계에 있었거든요.

서남부권이라든가 그 다음에 학하, 덕명지구, 관저지구 등 그래서 그런 부분에 대해서 전혀 그쪽에서 실적으로 잡지 않고 계획상으로는 잡을 수가 없다.

그러다 보니까 BC가 1보다 적게 나와서 시행을 못한 사업입니다.

○**梁承根 委員** 그것에 대한 수치를 계산하는 것이 BC 즉 비용편익이라는 것이 있고 또 뭐가 있지요, AHP?

○**交通建設局長 金義洙** 예, AHP도 있고 지역의 어떤 시급성, 기관장의 의지 그런 네 가지 항목으로 구성돼 있습니다.

○**梁承根 委員** 기관장의 의지도 포함됩니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 그런데 BC와 거기서 우리가 뭐가 부족했습니까?

기관장 의지가 부족한 것은 아니었습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 아닙니다, 다른 것은 전부 다가.

○**梁承根 委員** 기관장 의지는 100%가 넘어섰습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 다른 건 다 문제가 없는데 가장 큰 것이 비용과 편익 측면에서 100원을 투입했을 때 과연 101원이 나올 것이냐 그런 부분 가지고 했을 때 저희들이 인구추계와 개발사업에 들어가지 못한 부분 그런 부분 때문에 가장 크게 원인이 됐던 겁니다.

○**梁承根 委員** 그것 비용편익비 BC가 그때 우리가 얼마나 나왔어요, 대전이?

○**交通建設局長 金義洙** 그때 비용편익이 0.73이 나왔어요.

○**梁承根 委員** AHP 그 다기준계층화분석비율은 어떻게 나왔습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 그 사항은 기준이 0.5 이상인데 0.312가 나왔습니다.

○**梁承根 委員** 0.312가 나왔고 BC는 0.73이 나왔는데 1.0 이상이 돼야 되는 거다 그 말씀이지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 같은 시기에 광주에서 똑같이 예비타당성조사를 신청했었지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 그때 광주는 어떻게 됐습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 광주는 BC가 1.42가 나와서 통과가 됐습니다.

○**梁承根 委員** BC가 1.42가 나왔어요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 두 번에 걸쳐서 BC측정이 됐었지요, 1차하고 2차?

아무튼 좋습니다.

광주는 편익비용비도 1 이상이 나왔지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 그것도 아주 굉장히 높게 나왔네요, 금방 국장님께서 말씀하신 1.42까지 이렇게 나왔는데, 우리의 0.73에 비하면 두 배 이상 나왔네요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**梁承根 委員** IHP도, 얼마 나왔습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 0.6 나왔습니다.

○**梁承根 委員** 우리는?

○**交通建設局長 金義洙** 0.3 나왔고요.

○**梁承根 委員** 우리보다 두 배 이상 나왔구만?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**梁承根 委員** 두 배 이상 나왔어요.

광주의 인구라든지 시설, 여건들이 우리 대전시보다 두 배 이상 나올 수 있는 그런 여건이 됩니까?

○**交通建設局長 金義洙** 지금 이 부분에 대해서는 저희들도 안타깝게 생각을 하고 있고, 용역은 기획예산처에서 전문가들한테 주더라고요, 주는데 저도 기획예산처 가서 두 시간 넘게 담당 서기관하고 이 문제 가지고 점심을 못 먹으면서까지 토론을 했었는데 지금 제도적으로 문제가 되는 부분이 용역을 수행하는 사람들의 주관적인 학문에 따라서 이 수치가 상당히 변하더라고요.

저도 가서 이 부분에 대해서는 잣대를 정확히 잴 수 있는 잣대가 필요하지 용역팀에 따라서 이렇게 많이 편차가 난다면 지방에서 일을 할 수가 없다.

지하철본부에 100명이 근무할 텐데 당신네들 그것 때문에 100명이라는 조직이 승인해줄 때는 언제고 또 일부 학자들의 어떤 시각이 너무 차이나기 때문에 승인 안 해줘서 100명이라는 조직이 놀았을 때 그 책임은 질 자신이 있는가 그런 부분 가지고 많이 토론을 했거든요.

그런데 거기서도 그 부분을 인정합니다, 인정하기 때문에 이 부분에 대해서는 저도 위원님한테 속시원하게 말씀드릴 부분이 사실은 좀 적다는 부분을 솔직히 인정을 합니다.

○梁承根 委員 광주는 지금도 계속 추진을 하고 있지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 2호선 추진하고 있습니다.

○梁承根 委員 우리는 추진한다는 것이 어떤 식으로, 지금 원점에서 맴돌고 있는 것 아닙니까?

아직 착수도 하지 않은 거지요?

○交通建設局長 金義洙 내년 1월 중에 용역을 주게 되면 이 부분 가지고 결과를 받아서 국토부에 도시철도기본계획을 신청하고 그와 동시에 예비타당성 신청을 또 기획재정부에 하는 그런 절차가 남아 있습니다.

○梁承根 委員 제일 처음에 우리 단계가 노선검토를 하고 선정하고 용역을 추진하는 것 아니겠습니까?

그 다음에 도시철도기본계획 변경승인신청을 국토해양부에 하는데 그 기간이 꽤 되는 것으로 알고 있는데, 얼마나 기간이 소요됩니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 용역부터 시작하면 사업착공까지는 한 4년 10개월 정도 걸리는 것으로.

○梁承根 委員 전체는 그렇게 걸리지만 그 두 가지 하는 데는 얼마나 걸리지요?

○交通建設局長 金義洙 두 가지는 하는 데는 한 2년 정도 걸립니다.

○梁承根 委員 2년 정도에 당초에 우리가 2호선 노선 검토하고 선정하고 도시철도기본계획을 승인신청하는 과정에서 이 단계에서는 예비타당성조사 과정에서 승인이 안 될 것이라는 것을 예상하고 이것을 검토하고 용역을 준 겁니까?

○交通建設局長 金義洙 아닙니다.

예비타당성 검토는 저희들이 이번에는 통과될 것으로 확신을 하고요, 왜 그러냐 하면 지금 이제…….

○梁承根 委員 전에는 확신을 안 하고서, 안 될 수도 있다는 그런 생각을 가지고 한 것인지, 아무 생각도 없이 한 것인지?

○交通建設局長 金義洙 그 당시에도 용역을 줘서 제 기억으로는 1.3이 넘는 것으로 용역보고서를 받았습니다, 교통개발연구원에 줬는데, 그런데.

○梁承根 委員 1.3이 넘는 것으로.

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇게 나와서 이제.

○梁承根 委員 그때 예측을 했다 그런 말씀이지요?

○交通建設局長 金義洙 그렇게 나와서 신청을 했는데.

○梁承根 委員 그런데 왜 그렇게, 그러면 그 기획재정부에서 잘못한 것 아닙니까?

그것 무슨 행정심판이나 재판을 해서라도 원상회복을 시키든지 노력을 했었어야 되지요.

○交通建設局長 金義洙 그런 부분이 제도적으로 미비가 돼 있고요.

그래서 저도 그것 때문에 가서 지하철본부장 하면서 가서 많이 얘기를 했었는데, 학자들 간의 인구추계라든가 BC를 산출하는 기법이 상당히 다양하더라고요.

○梁承根 委員 광주하고 우리 대전하고 한 학자가 달랐었습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 달랐습니다.

○梁承根 委員 그렇다면 그게 문제가 있는 거지요.

그게 학자들 때문에, 학자의 견해 때문에 달랐다면, 똑같은 장소를 두고 말이지요, 그것은 문제가 있는 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 그래서 그것 때문에 가서 두 시간 넘게 항의를 했고요.

○梁承根 委員 항의만 해서 안 됐으면 다른 방법을 해서라도 그렇게 되도록 노력을 했었어야 되지요.

○交通建設局長 金義洙 일단 그 부분에 대해서는 다시 또 기획예산처로부터는 올리면 다시 검토해 주겠다는 답은 받았습니다, 받고 이제 그러던 중에 자기부상열차도 있고 지하철 부채 측면도 있고 그래서 시간을 조금.

○梁承根 委員 대전시장이 취임한 후에 그것이 이루어진 사항이었었지요?

○交通建設局長 金義洙 지금 현 시장님 전이지요.

○梁承根 委員 승인신청을 내서 그것이 취소가 된 단계는 대전시장이 취임한 후 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그런데 우리 시장께서 취임하신 후에 승인이 취소됐을 때 중앙부서에 가서 어떠한 특별하게 적극적으로 노력한 흔적이 있으십니까?

○交通建設局長 金義洙 그 당시에 시장님이나 저나 가서 얘기할 수 있는 부처에는 전부 가서 얘기를 했고, 그렇지만 행정이라는 게 한번 그렇게 되면 다시 또 절차를 밟아서 줄 수 있는 방법밖에 없기 때문에 그렇게 됐습니다.

○梁承根 委員 특별하게 노력한 흔적은 없으시지요?

여기에서 아까 예비타당성조사 승인 관련해서 여러 가지 지표가 있다고 그랬는데 거기에 기관장 의지도 포함돼 있다고 그랬지요?

본 위원이 보기에는 기관장의 의지가 다소 부족하지 않나 이렇게 보여요.

그 측면에서 다른 것은 다 광주보다도 월등히 우리가 더 높게 나와야 될 입장인데 기관장의 의지 같은 것은 주관적이지 않습니까?

그런 것이 부족해서 승인이 부결되지 않았는가 하는 생각이 드는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 평가요소 중에 기관장의 관심, 의지도는 당연히 들어갈 사항이고요, 그런 부분은 제가 볼 때 평가요소만 들어가지 그 평가요소에 들어간 부분이 전체에 영향을 미치는 부분은 거의 없을 거라고 보고, 지금 어떤 기관이

나 시·도에서 이 건설을 위해서 요청을 했을 때는 당연히 기관장 의지나 그런 부분은 거의 100%라고 봐야 되겠지요, 어느 시·도나 다 마찬가지고요.

○梁承根 委員 대전시에서, 지금부터는 모르겠습니다만 그 이전까지는 의지가 부족했다는 것이 또 하나 그것도 입증할 수 있는 것이 지금 지하철건설본부 조직이 완전히 없어졌지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그것이 도시철도기획단으로 됐었지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그 다음에는 지금은 어떻게 돼 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금은 도시철도계로 존치가 돼 있습니다.

○梁承根 委員 도시철도 뭐예요, 과로 돼 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 계로 돼 있습니다.

○梁承根 委員 담당이지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 여기 담당 나오셨어요?

○交通建設局長 金義洙 예, 지금 나와 있습니다.

○梁承根 委員 누구십니까?

무슨 일을 하고 계십니까?

(**○都市鐵道擔當 柳賢洙** 집행기관석에서 - 1호선 마무리 작업이 끝났고요, 2호선 용역을 준비하고 있습니다.)

용역준비 계장이 하시는구먼?

계장님이 지금 하시는 거지요, 그러면?

(**○都市鐵道擔當 柳賢洙** 집행기관석에서 - 예, 계원들과 같이 하고 있습니다.)

계장님이 주관해서?

(**○都市鐵道擔當 柳賢洙** 집행기관석에서 - 예.)

이와 같은 중요한 일을 계장님이 주관해서 하시느라고 고생이 많으십니다.

열심히 추진하시기 바랍니다.

앉으세요.

지금 보시다시피 본청에는 도시철도담당계가, 계밖에 이게 존재하고 있는데 그것만 가지고도 의지가 부족하다는 것이 입증된 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 담당 계에 8명의 직원이 있기 때문에 다른 계보다는 두세 배 정도 인원이 많이 포진이 돼 있고요.

그 다음에 또 계선적으로 보자면 과장도 있고 또 저도 있고 그렇기 때문에 업무량에 따라서 조직이 이렇게 되는 거지 인원이 많다고 그래서 효율이 나거나 그렇다고 보지는 않습니다.

○梁承根 委員 지금 도시철도 1호선을 건설해서 운행되고 있지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그 구간에서 거주하는 시민들은 상당히 편하다고 그래요.

편하게 그 교통수단을 이용하는데, 상대적으로 그 도시철도를 이용하지 못하는 원도심 주민들은 상대적인 소외감을 느끼고 있습니다.

다른 면에서도 소외감을 많이 느끼고 있지만 교통문제에 대해서도 그런 소외감을 많이 느끼는 것 아시지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 지하철, 도시철도 2호선의 건설문제는 주민들한테 직접적인 영향을 미치는 것이기 때문에 어떤 것보다도 간절한 소망으로 생각을 하고 있어요.

알고 계십니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있습니다.

○梁承根 委員 그래서 내년에 우리가 2호선 노선 검토를 해서 추진할 예정이시지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 지금까지 못한 것에 대해서 거울삼아서 내년도부터는 좀더 적극적으로 해서 이것이 다시 무산되는 일이 없도록 말이지요, 이것이 도시철도 한 번 건설하려면 10여 년 이상이 걸리는 사업인데, 한 번 무산되고 또 의지가 없어서 열중쉬어 하고 있다가 다시 한다면 언제 이것 도시철도 2호선 물 건너간 거라고 생각을 합니다.

도시철도가 여러 가지 적자에 허덕이고 있는 이런 재정적인 면을 강조하시는데, 도시철도는 어떤 순환선이라든지 2호선 이상이 건설돼야만 그 기능을 발휘할 수 있고 효율적이 된다고 합니다.

그렇기 때문에 이번에 내년부터 추진하는 이 사업에 대해서는 그 내용에 대해서는 철저하게 시청에서도 의지를 가지고 시행을 해서 그런 원도심 주민의 원도 풀어주고 이렇게 해서 절차를 기해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○梁承根 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 양승근 위원님 수고하셨습니다.

○沈俊洪 委員 보충질의 하겠습니다.

○委員長 吳榮世 심준홍 위원님 보충질의 하시기 바랍니다.

○沈俊洪 委員 도시철도 2호선 건설과 관련해서 보충질의 좀 하겠습니다.

다른 말씀은 거두절미하고, 이 문제가 지난 4대 의회에서도 중점적으로 질의가 됐었던 내용이고 방법론도 제시했던 사항인데 오늘날까지 모든 준비가 미흡하다는 것을 보고서 본 위원이 상당히 실망을 많이 하고 있습니다.

4대 의회 때 질의한 내용 중에 기억나는 부분이 도시철도 2호선을 어떻게 건설해야 할 것이냐 하는 측면에서 시민들의 어떤 합의도출을 요구했는데 그 내용 진행된 사항 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 도시철도 2호선을 건설하기 위해서 용역을 주게 되면 용역내용 중에는 도시철도 건설에 필요한 노선부터 경제적 타당성 그 다음에 토지이용계획부터 전부 다 망라가 됩니다.

그러면 저희들이 그전에 짜놓은 노선은 있지만 그 노선을 전부 다시 또 이 부분에 들어가서 다시 짜야 되고 그런 부분이 되거든요.

용역이 되고 나면 국토부에 도시철도기본계획 올리기 전에 분명히 시민합의과정이 필요합니다.

그래서 그때 아무래도 해야 되기 때문에 저희들이 실체도 없이 이 부분 가지고 시민의 의견수렴 과정을 거친다면 실익이 없다고 판단이 돼서 이 부분을 별도로 추진한 적은 없습니다.

○沈俊洪 委員 거꾸로 가도 서울만 가면 될 수가 있겠습니다만 어떤 게 우선적으로 해야 할 일인가는 우리 행정에서 먼저 알고 있을 것으로 알고 있습니다.

도시철도 2호선을 건설한다고 하더라도 우리 시민합의가 이루어지지 않으면 또 문제되고 벽에 부딪힙니다.

노선을 어떻게 할 거냐는 문제가 또 나오고, 어떤 게 선후라고 할 수는 없습니다만 지금쯤은 그래도 도시철도 2호선이 어느 선으로 어떻게 간다는 게 시민합의를 이루어놓은 다음에 이런 문제점을 국토해양부에 건의를 한다든가 해서 또 중앙부처의 예산을 따오는 과정 이런 내용들이 2차적인 방법이 들어가야 되는데 지금 현재 '용역, 용역'만 하지 우리 공무원들이 하는 일도 하나도 없어요, 지금.

아까 양승근 위원이 지적했지요, 우리 담당 계장님이 총체적인 책임을 지고 하고 있다는 얘기인데, 이렇게 가서 되겠습니까?

그동안에 벌써 언제입니까?

4대부터 하면 벌써 2년이 지났고, 5대 의회 벌써 2년이 지났는데, 4대 때에 그 많은 의원들이 지적했던 사항을 그냥 전부 백지화시켜놓고, 창고 속에 넣어놓고 다시 또 합의도출을 위한 용역을 준다?

그러면 2년 후에, 만약에 5대 의회가 2년 후에 마감되면 다시 또 6대 의회 때 그런 얘기를 재론해야 되는 그런 상황은 뻔한 것 아닙니까, 이렇게 보면?

○交通建設局長 金義洙 지금 현재는 노선에 대해서 우리 개발여건도 많이 달라졌고 도시 공간구조도 많이 변화됐기 때문에 변화된 모습을 가지고 전문가들이라든가 한번 보고나서 초안을 짠 다음에 그것을 가지고.

○沈俊洪 委員 그것은 아니지요.

개발여건이 물론 중요하고 이전에 서남부개발권 이런 얘기도 나오고 하니까

그런 문제가 나올 수 있지만 그러면 그 이전에는 지방정치를 하는 우리 의원들의 의견을 그러면 중요시 않고 그때그때 넘어가면 되는 것으로 판단하면 안 되잖아요?

경제적 논리에서 우리가 예비타당성 검토해서 부적격판정을 받았다고 하더라도 그후에 우리가 어떻게 접근해서 해야 되느냐 하는 것을 계속적으로, 지속적으로 그런 노력과 검토가 있어야 되는 건데 지금 우리 시민공청회 한 번도 안 했어요.

시민들은 2호선 건설할지 안 할지 모릅니다.

얼마 전에 이재선 의원이 2009년도 예산심의위에 출석해서 의견을 제시해서 답변을 얻어내니까 '아, 2호선 가능성 있구나' 이렇게 비춰지고 있어요.

아까도 말씀했잖아요, 기관장 의지 중요하다고 했잖아요.

그러면 그동안에도 우리 박 시장님이 이것에 대해서 언급한 적 한 번 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 제가 의회에서 몇 번 2호선 추진의지에 대해서는 말씀을 드렸고요.

시장님도 2호선 얘기 나올 때마다 추진하는 쪽으로 계속 말씀하신 것으로 저는 알고 있습니다.

○沈俊洪 委員 그러면 추진사업단을 만들어서 지속적으로 했어야지, 어느 일개 부서에 맡겨서 지금 잠자고 있는 것 아닙니까, 사실은?

○交通建設局長 金義洙 위원님 그것은 저희들이, 제가 볼 때는 지금 체제가 더 효율적으로 일할 수가 있습니다.

그 전에 지하철기획단이 있을 때는 서기관이 단장으로 돼 있어서 모든 의사결정이나 정부 채널이 일단 거기서 머무는 수준이었는데 지금은 우리 시청 내의 계선 조직으로 들어오면서 과장, 국장, 부시장, 시장까지 전부 다 정보가 원활하게 돌아가기 때문에 의사결정이나 추진 측면에서는 더 탄력을 받을 수 있다고 생각합니다.

○沈俊洪 委員 한마디만 더 물어보겠습니다.

자료를 봐서 알겠지만 정종환 장관이 피력하기 이전에도 우리 행정부에서도 이 내용을 알고 있었습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있었습니다.

○沈俊洪 委員 어떤 방법으로 알았습니까?

○交通建設局長 金義洙 지역 국회의원들께서는 도시철도 2호선에 대한 기본용역이 없이 우리가 국토부에 요청을 하면 그 부분이 곧바로 행정처리가 되는 것으로 오해를 하고 계셔서 그런 말씀이 나오는 건데, 저희들이 이재선 의원님이나 박 의원님이나 전부 설명을 드려서 지금은 '아, 그렇게 행정절차를 밟아야만 가

능하구나' 하는 것을 이해하셨기 때문에 국토해양부 장관도 그런 맥락에서 그런 인터뷰를 예결위에서…….

○沈俊洪 委員 구두상으로 했던 사항입니까, 아니면 서면으로 했던 사항입니까, 의견에 나온 게?

○交通建設局長 金義洙 예결위에서 이재선 의원께서 질의를 하고 국토부장관이 답변한 것으로 나와 있습니다.

○沈俊洪 委員 그러니까 우리 시하고 이재선 의원이나 우리 정치권에 있는 분들하고 접촉한 내용이 구두상으로 전달됐던 사항입니까, 아니면?

○交通建設局長 金義洙 구두상으로도 많이 얘기했고 또 우리의 계획을 보내달라고 그래서 계획을 보내주고 가서 설명도 하고 그런 결과입니다.

○沈俊洪 委員 그 자료 좀 하나 부탁드리겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○沈俊洪 委員 그러면 우리가 2호선을 건설한다, 만약에 가능성을 내비쳤다 말입니다, 그렇지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○沈俊洪 委員 그러면 지금부터는 좀 적극적인 방법을 선택해야 되는데 그 다음 대안을 어떤 것으로 구상하고 계십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이 제일 중요한 부분을, 포인트가 용역인데, 용역을 하면서 저희들이 기획예산처에서 용역을 줬던, 그쪽에 기획예산처에서 용역을 줬던 그 사람들이 만약에 선정이 되면 사전에 저희들이 처음부터 끝까지 그분들 용역한 결과에 따라서 가서 로비를 할 겁니다.

로비를 해서 어떻게 진행되는지도 보고, 그전에는 부끄러운 말씀입니다만 너무 안일하게 대처했던 게 아닌가 그런 생각이 들어갑니다.

그래서 적극적으로 용역과정부터 참여를 해서 전부 그 상황을 체크해 나가면서 대비책을 세워서 이번에는 어쨌든 지난번과 같은 그런 불상사는 없을 겁니다.

○沈俊洪 委員 용역 내용도 면밀히 분석해서 제3자한테, 대전시를 물론 잘 아는 분이 해야 되겠지만 3자 원칙 방식에 의해서 발주할 필요가 있다고 생각해요.

왜냐하면 지역적인 문제 가지고 내부적인 갈등이 있고 앞으로 도출될 수 있습니다.

꼭 자기 지역으로 유치해야 되고, 자기 지역을 통과해야 되고 하는 그렇고 해서 그런 것을 총괄하고 부담없는 그런 용역업체가 대전도시철도 2호선 용역에 선정돼야 된다고 하는데 그런 관점에서는 어떻게 생각하세요?

○交通建設局長 金義洙 당연한 말씀이지요, 당연한 말씀이고 이번에 할 때는 용역도 나름대로의 잣대를 가지지 말고 기획예산처에서 쓰는 잣대를 줘서 그것으로 자를 재보고 검토를 받고 실시하도록 할 겁니다.

○沈俊洪 委員 여러 가지로 그동안에 많은 의견들이 있었고 또 시급한 사항이고 또 2호선이 아니라 3호, 4호선까지도 우리가 멀리 봤을 때는 보다 원시안적인 의견이 나와야 되는데 그렇지 못한 부분이 상당히 있었습니다.

이런 문제점들이 과연 우리 시민의 견해로만 해서도 안 되고, 의견만 들어서도 안 되는 사항으로 본다면 물론 타시·도도 이렇게 많은 장·단점을 우리가 파악을 해야 되겠습니다만 그 이전에 근본적으로 아까도 말씀드렸지만 우리 시민들의 의견을 종합하는 시스템을 먼저 강행해야 된다고 생각하고 있습니다.

그런 예비적인 문제점을 하나하나 먼저 좀 앞장서서 행정이 나가야 되지 않겠느냐 하는 의견을 드리면서 질의 마치겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

방금 심준홍 위원님이나 양승근 위원님께서 지적을 하신 2호선 문제, 그동안에 우리 대전시가 정말 무방비하고 또 의지력이 정말 약했다고 생각을 하고 본 위원장도 공감을 합니다.

지난번에 행정자치위원회에서 이 도시철도기획단을 축소할 때 정말 도시철도에 의지력이 없다, 또 도시철도 2호선에 대한 '결국 포기다.' 이렇게 위원님들이 아주 질타도 많이 했는데 그때 당시에 '행정기구 축소다.' 해서 결국 무산되고 말았는데 아까 심준홍 위원님이 지적을 하셨듯이 지역의 의원이 국토해양부장관한테 질의를 하는 과정에서 "이제는 2호선을 할 때다. 서남부와 연결해서 할 때다." 이렇게 얘기를 해서 지금 현재 '도시철도 2호선이 곧 실행이 되는 것이 아니냐?' 이런 생각이 듭니다만, 실상적으로 지금 준비를 단단히 했어야 돼요.

그동안에도 기획단을 상징성 있게 조직을 해서 준비를 착착 했어야 이게 순발력있게 금방 대응을 하는데 우리 충청도 국토해양부장관이 있지만 연말에 가서 개각이 돼서 다른 사람이 바뀌었을 때는 또 이게 무산될 수도 있어요.

그러니까 차제에 이런 분위기가 형성이 될 때 우리 기획단에서 주도적으로 해서 빨리 심의를 해서 우리가 충청도 장관 있을 때 빨리 결정을 보는 것이 좋다는 생각이 드니까 철저히 준비를 하시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 그리고 2호선 용역을 어디에 줍니까, 지금?

○交通建設局長 金義洙 지금 업체선정은 안 됐습니다만, 저희들이 판단했을 때 이 과업을 수행할 수 있는 능력이 있어야 되고 그 다음에 충분히 객관적으로 잣대를 쓸 수 있는 그런 전문기관이어야 되기 때문에 지금 그런 전문기관이 국내에는 많지는 않습니다.

그 중에서 제일 가능하다고 판단되는 곳을 선정해서.

○委員長 吳榮世 그런데 용역을 하다 보면 한참 걸리고 또 준비가 어려워요.

그러니까 준비도 빨리 해야 되겠지만 또 사전에 오늘 노선 가지고 자꾸 문제

가 되는데 지난번에도 조금 뭐 해서 신문에다 '어디에서 어디로 간다.' 해서 원도심 주민들이 난리가 났었어요, "의원들 뭐하냐고, 너희들?" 노선이 저쪽으로 돌아간다 뭐 한다 해서, 그렇게 혼선을 빚지 않게끔 시민이 공감할 수 있는 노선이 될 수 있도록 철저한 용역이 필요합니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 곽영교 위원님, 계속해서 질의하시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

지하철 2호선에 대해서 보충질의 하겠습니다.

동료위원들께서도 다 지적하신 내용입니다만, 중복되더라도, 중요하다고 판단되기 때문에 다시 또 중복되는 부분도 있을 것이라고 봅니다.

국장께서 답변하실 때 그동안에 2006년도에 우리가 예비타당성에서 탈락이 되고 나서 자기부상열차 또 부채 문제 등을 이유로 '검토를 하지 않았다.' 이렇게 되는 것 아닙니까?

그래서 많은 동료위원들께서도 "그것은 집행기관의 의지부족이 아니냐?" 이렇게 질타를 하고 있는 것입니다.

여기에 대해서 의지가 어느 정도였는지 시장과 당시 집행기관의 의지는 어느 정도였는지 다시 한 번 말씀해 주시기 바랍니다.

2006년도부터 최근까지요.

○交通建設局長 金義洙 2006년도에 2호선을 예비타당성을 신청했을 때는 우리 시의 의지가 분명히 투영이 됐기 때문에 그런 것이고, 그리고 나서 공교롭게 2006년도까지 도시철도 기본계획이 마무리가 되는, 10년 단위로 세워야 되는데, 저희들이 1995년도에 세웠고 2006년도면 10년이 돼서 그 계획을 쓸 수가 없는 상황이 됐습니다.

그런 상황에서 다시 또 용역을 세워서 도시철도 기본계획을 세워야 되는데 그 와중에서 저희들이 자기부상열차에 대한 부분이 정부로부터 베드타운으로 지정이 되는 고시가 돼서 그런 부분에 많은 시간을 할애를 했고 그것이 떨어진 다음에는 저희들이 도시철도 2호선 쪽에 다시 또 경전철로 가야 되겠다는 생각을 가지고 시장님부터 저까지 기회있을 때마다 2호선에 대해서는 역설을 했고 의지를 표명했습니다.

다만 이 부분에 대해서 행정적인 절차가 필요해서 지금에 와서 용역을 주게 된 점에 대해서는 죄송스럽게 생각합니다.

다만, 의지나 그런 측면에서는 항상 가지고 있었다는 것을 말씀드립니다.

○郭泳敎 委員 의지가 있었다는 부분은 본 위원도 이해는 하겠습니다.

그러나 그것이 지하철 2호선으로서의 의지가 있었느냐 이 부분에 대해서 의문을 제기하는 것입니다.

아까 국장님 답변에 자기부상열차 혹은 경전철 등 이러한 식으로 한번 변경하려고 했었던 측면이 있었지 않았냐 이런 의혹이 든다 이겁니다.

하나의 방향을 잡으면 계속 그 방향으로 2호선 원래 지하철대로 가야 되는데 국책사업 자기부상열차가 우리한테 유치가 될지 안 될지도 모르는 상황에서 기본적으로 그동안 검토해온 2호선 지하철을 포기한다든지, 경전철로 대체해 본다든지 하는 이러한 정책의 변환이 잘못된 것 아니냐 이것을 지적하고 있는 거예요.

어떻게 생각하십니까, 거기에 답변해 주세요.

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이…….

○郭泳敎 委員 그러면 지금 자기부상 아니면 경전철이나 이런 것으로 검토해 볼 생각은 없어요, 마찬가지로?

○交通建設局長 金義洙 제가 중간에 생략을 드려서 그렇게 말씀을 하시는데 지금 저희들이 1호선과 같은 타입으로 앞으로는 안 할 것이고 경전철 쪽으로 방향이 잡힌 것입니다.

왜냐하면 경전철과, 지금 해놓은 것이 중전철인데, '무거울 중' 자, 그 사업비가 2배가 차이가 납니다.

그렇기 때문에 이 두 배 정도의 사업비 가지고는 BC도 나올 수가 없고…….

○郭泳敎 委員 지금 그러면 2호선을 아마 경전철이나 중전철로 가겠다?

○交通建設局長 金義洙 경전철로 방향을 바꾼 지가 오래 됐습니다.

그것을 제가 중간에 말씀을 못 드려 죄송합니다.

그래서 자기부상열차 쪽으로 방향을 잡다가 그 부분이 무산이 돼서.

○郭泳敎 委員 그 부분은 국토해양부나 기획재정부 이런 데하고, 정부하고 어느 정도 협의가 된 사항입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 국토부에서도 지금 중전철보다는 경전철로 가고 모든 시·도가.

○郭泳敎 委員 어느 정도로 예산이 차이가 납니까, 비교해 봤을 때?

○交通建設局長 金義洙 지금 1조 8,000억 원이 저희 1호선 할 때 들었는데 그게 22.4㎞인가 되거든요, 2호선도 저희들이 20㎞를 넘는다면 BC 측면에서 상당히 불리하다고 지금 판단하고 있습니다.

그렇게 된다면 1조 8,000억 원의 반이니까 한 9,000억 원 정도.

그 정도 1조 원이나 9,000억 원 정도면 경전철이 건설되지 않을까.

○郭泳敎 委員 그것은 예산 문제 때문에 경전철로 검토한다는 얘기인데, 똑같은 얘기입니다.

우리가 광주하고 비교해 볼 때 뒤질 게 없는데 광주는 지하철로 하고 있는 것 아닙니까?

○**交通建設局長 金義洙** 경전철입니다.

○**郭泳敎 委員** 경전철입니까?

광주가 경전철로 된다면 우리는 그 당시에 그러면 지하철로 2006년도에 제출한 거지요, 예비타당성 용역이?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**郭泳敎 委員** 그러면 그때 광주는 뭘로 했습니까, 예비타당성 검토할 때?

○**交通建設局長 金義洙** 제가 잘못 설명드렸습니다.

그때도 저희들이 경전철이었었고, 2호선은.

광주도.

○**郭泳敎 委員** 광주도 경전철이었고?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**郭泳敎 委員** 지금 본 위원이 생각하건대 서남부권이 2006년도 당시나 지금이나 크게 차이가 없어요.

그리고 앞으로 서남부권 개발이 불투명해지고 있지 않습니까, 여러 가지 여건이 어렵기 때문에?

그런 측면에서 볼 때도 이게 타당성이 나오겠어요?

○**交通建設局長 金義洙** 지금 서남부개발 사업은 사업이 시행중이기 때문에 인구 추계가 이동성이 없어서 말씀하시는 것이고, 그쪽에서 잡았을 때는 계획만 저희들이 가지고 있었거든요, 실제로 사업이 안 들어가고요.

그러니까 그쪽에서는 계획만 가지고는 수요를 측정할 수가 없다라는 논리였기 때문에 안 들어가고 지금은 사업이 시행에 들어갔기 때문에 충분히 수요 측면에서는 카운트가 됩니다.

○**郭泳敎 委員** 이게 만약에 예비타당성 검토가 받아들여진다면 언제부터 시행되고 언제부터 완공되는 것입니까?

○**交通建設局長 金義洙** 지금 이렇게 되면 저희들이 내후년부터는 예비타당성 검토에 들어갈 것으로 봅니다.

○**郭泳敎 委員** 완공은 언제로 보십니까, 그러면?

○**交通建設局長 金義洙** 완공은, 예비타당성 검토 말씀하시나요?

○**郭泳敎 委員** 아니, 예비타당성 검토해서 시행이 된다고 할 때, 개통되는 시기가 대략 어느 정도?

○**交通建設局長 金義洙** 지금부터 해서 통상적으로 추진이 된다면 2014년 정도에 착공이 가능합니다.

○**郭泳敎 委員** 착공이 가능하고, 어느 정도 걸립니까, 그 기간은 대략?

○**交通建設局長 金義洙** 그 기간은 예산에 따라 다르겠지만 5년 정도면 되리라고 봅니다.

○郭泳敎 委員 한 2020년 정도인데 이렇게 되면 이게 우리 버스노선이나 이런 것하고 다 연계되는 것 아니겠습니까, 2호선이 완공된 다음에 개통된다면?

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 그러면 준공영제나 모든 것이 다 거기에 맞춰서 우리가 이런 부분도 검토를 해야 될 것으로 봐지는데 이런저런 대안을 다 가지고 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 1호선 건설에 따라서도 저희들이 버스노선을 개편하면서도 많은 부분을 그쪽하고 접목을 시켰습니다.

그리고 지하철은 시내버스와 같이 대중교통 수단이기 때문에 당연히 이 부분은 접목이 되고 세밀하게 접근이 돼서 시민들한테 편리하게 이용할 수 있도록 시스템을 갖추는 것이 기본적인 저희들의 임무입니다.

○郭泳敎 委員 그리고 지난번 예비타당성 검토 때 2호선은 순환형으로 결정된 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 3호선은 엑스축이고?

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 지금은 나름대로 여러 가지 여건 변화가 있다고 보는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 지금은 두 가지를 전부 다 포함한 방안을 가지고.

○郭泳敎 委員 그런데 지금 이것은 첨예하지요.

원도심이라든지 각 구의 입장마다 사실 서로 유치하기를 바라고, 아주 첨예한 부분인데 그 당시에는 2호선을 일단 순환형으로 했다 이겁니다, 그 검토를.

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 그러면 지금 2년이 지난 이 시점에서 이것을 다시 원점에서 재검토를 해야 될 만한 특단의 어떤 사유가 발생했느냐는 것을 묻는 것입니다.

어디로 노선이 결정이 되는가 하는 것은 그 다음 문제겠지만, 어떤 근거로 2호선 순환노선은 지금으로부터는 타당하지 않는가 라는 논리가 있어야 될 것 아니겠어요?

그게 어떤 논리로 2호선을.

○交通建設局長 金義洙 지금 제가 볼 때는 우리 시의 대중교통수단으로써의 지하철의 역할은 당연히 필요한 것이고, 그러면 1호선만 가지고는 시너지 효과를 낼 수가 없고 저희 판단으로는 3호선까지는 가야지 가능하다고 봅니다.

그리고 지금 역사도 5호선까지 계획된 상태의 역사이기 때문에 위원님들께서 가보시면 알겠지만 상당히 넓게 지어졌기 때문에.

○郭泳敎 委員 3호선, 4호선, 5호선 좋지요.

그런데 우선순위가 있는 것 아니겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 그래서요.

○郭泳敎 委員 우선순위가 2호선이 먼저이고 3호선이 나중이 아니겠어요, 그 당시에 계획할 때는?

○交通建設局長 金義洙 예, 그래서 저희 판단은 그렇고 거기에서 엑스축을 먼저 할 것이냐, 안 그러면 순환형 먼저 할 것이냐는 우선순위가 차지하는 부분이거든요, 위원님 말씀하신 대로.

그래서 그 부분에 대해서 종전에는 순환 측으로 해서 우선순위를 줬는데 지금은 서남부권 개발권이라든가 도시공간 구조가 많이 변화됐기 때문에 변화된 여건이 있습니다.

그래서 그 부분을 다시 한 번 전문가의 자문을 받아서 안을 받아보고 거기에서 다시 판단해 보고자 하는 사항입니다.

○郭泳敎 委員 이것은 답변하기가 지금 당장 어렵겠지만 예비타당성 용역을 기왕에 준다고 하니까, 그러나 그렇지 않겠습니까?

지금 소위 원도심은 원도심대로 또 서구의 다른 도시는 다른 지역대로 이 부분에 대해서 굉장히 관심의 초점이 되어 있는데 기왕에 해놓은 2호선을 원점으로 놓고 다시 검토한다면 거기에 상응한, 타당한 나름대로의 논리가 있어야 되는 것입니다.

그런데 지금 2년 전과 지금과 오히려 보면 서남부권 개발이라고 하면 사실은 2호선 순환형이 더 여러 가지 사업성, BC 분석이나 이런 부분이 유리할 텐데 또 엑스축이 필요하지요.

엑스축이 만약에 전제가 된다면 거기에 걸맞는 나름대로 이유가 전제되어야지 아마 어떤 저항이나 시민들의 갈등 이런 부분에 잘 순조롭게 넘어갈 수 있을 것이다 라는 생각이 드는 거지요.

이런 부분들을 그냥 '용역결과가 이렇게 나왔다.' 이렇게만 답변하실 수 있는 사항이 아니에요.

왜냐하면 지금 이미 2호선, 3호선 노선이 나왔기 때문에 이 부분을 무효로 하고 새롭게 할 때는 나름대로의 타당성을 논리적으로 가지고 있어야 된다 이 얘기입니다.

어떻게 생각하시냐 이거지요, 그것에 대해서?

○交通建設局長 金義洙 전적으로 동의합니다.

그리고 저희들이 용역을 주는 이유는 나름대로의 변화된 우리 도시 형태를 전문가의 자문을 받아본다는 데 이의가 있는 것이고 그 다음에 용역이 끝나게 되면 노선 결정에는 시민의 여론도 상당히 중요하기 때문에 그때는 의원님들 그 다음에 시민공청회를 통해서 우리 시의 의견을 수렴해서 노선을 결정할 것입니다.

○郭泳敎 委員 시민의 여론이 중요할 것입니다.

그런데 사실 지금 1호선도 일부 구간에 대해서는 시민들이 전반적으로 볼 때 동의하지 못하는 부분이 있어요.

시민들의 여론이라는 것은 자기 지역이기주의가 나올 수밖에 없는 것 아니겠습니까?

그래서 가장 적정한 노선이 자꾸 왜곡이 되는 그 이유는 지역의 이기주의로 인해서 자꾸 노선이 변경되는 것 아니겠어요?

그러면 그런 시민의 노선에 시민의 여론이라고 그것을 받아들일 것인지, 아니면 향후 백년대계를 내다보고 앞으로의 발전가능성을 내다보고 지하철 노선을 건설하는 것이 맞는 것인지 그것을 한번 답변해 보세요.

지금 현재가 중요하겠습니까, 앞으로 10년, 20년 후의 노선이 중요하겠습니까, 발전가능성이?

○交通建設局長 金義洙 당연히 대전의 발전을 위해서는 최적의 노선이 중요하겠지요.

그래서 최적의 노선을 저희들이 구하기 위해서 저희들보다는 전문가 그룹의 종합된 의견을 구하려고 하는 것이고 그 다음에 이 도시철도는 어쨌든 시민이 이용하는 교통수단이기 때문에 시민의 의견을 전혀 무시할 수는 없습니다.

그래서 전제가 되는 가장 기본적인 최적의 안을 나름대로 표출을 하고 그 안을 가지고 시민들의 의견을 들어봐서 불합리한 부분은 개선을 해서 최적의 안을 구하는 것입니다.

○郭泳敎 委員 시민의 여론은 어떤 식으로 수렴을 합니까?

○交通建設局長 金義洙 이렇게 되면 저희들이 최적의 안을 시에서 내놓고요.

○郭泳敎 委員 시민의 여론이라는 것은, 더 잘 아시겠지만, 자기 지역이기주의의 색깔이 나오는 것입니다.

○交通建設局長 金義洙 당연히 그렇겠지요.

○郭泳敎 委員 당연히 그렇게 나오는데 그러면 어떤 지역의 시민의 여론은 들어주고 어떤 지역의 시민의 여론은 안 들어주고 한다는 얘기입니까?

그 시민의 여론도 물론 반영을 하고 고려하고 참고는 해야 되겠지만 전문가들이 대전시의 앞으로 발전 방향과 계획과 그런 것을 검토해서 결정을 하는 것이지 시민의 여론을 공청회를 통해서 이것을 반영합니까?

아니면 이해관계에 있는 힘 있는 세력에 더 준다는 얘기입니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 위원님 말씀하신 대로 지역이기주의가 분명히 들어갈 수도 있습니다.

그렇지만 저희들이 최적안을 내놓고 거기에서 상대편의 지역이기주의에 따른 의견이 나올 수 있기 때문에 그 부분에 대해서는 서로가 상충이 되더라도 토론을 통해서 대전의 발전을 위한 최적의 길을 찾을 수 있는 기회가 된다고 생각합

니다.

○郭泳敎 委員 지금까지도 공청회나 토론회가 거의 무용지물로 운영되고 있는 것은 주지의 사실이고 또 이런 부분은 특히 이해관계가 첨예한 부분은 공청회가 이루어질 수가 없어요.

이렇기 때문에 지역적인 문제가 발생되는데 시민의 여론이라는 것은 다시 한 번 검토를 해볼 필요가 있는 것이고, 이것은 정말 어떤 대전시 향후 20년, 30년, 100년의 대계를 세워서 공정하게 해야 될 것입니다.

그런데 지금 1호선을 볼 때 담당 국장님께서 생각해 볼 때 1호선 노선이 아주 적절하다고 판단하십니까?

100% 만족하십니까?

○交通建設局長 金義洙 제가 생각할 때 100%라고 저한테 질문하시니까 그 부분에 대해서는.

○郭泳敎 委員 더 좋은 노선이 이것 말고 다른 그림이 있을 수도 있다고 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 전체적인 윤곽 측면에서는 남북 측이 맞다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 이 2호선도 그렇고 3호선도 그렇고 이것이 한 번 잘못 그려지면 엄청난 낭비가 발생되고 중복이 되고 그렇게 됩니다.

지하철이라는 것이 대전시 여건상 몇 개 노선을 앞으로 하지를 못 할 거예요.

3호선으로 끝날 수도 있고 5호선 이내로 갈텐데, 많이 가더라도.

그렇다면 지금 이 노선 하나 선택하는 것이 굉장히 중요한 것입니다.

그런데 이것이 어떤 이해관계나 이런 것으로 인해서 간다면 정말 이것은 문제가 크다고 보고 전문가 그룹의 공정한, 정말로 아주 객관적인 입장에서 노선을 결정하고, 결정된 노선은 이유여하를 막론하고 그대로 반영해 주는 것이 맞지 않겠나 판단합니다.

여기에 대해서 잘 노선문제 부분을 특히 주의해 주시기를 바라고, 이것으로 질의를 마치도록 하겠습니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

동료위원 여러분!

중식을 위해서 감사를 잠시 중지코자 합니다.

감사중지를 선언합니다.

(12시 10분 감사중지)

(14시 39분 감사계속)

○委員長 吳榮世 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의하시기 바랍니다.

전병배 위원님, 먼저 질의하시기 바랍니다.

○**全炳培 委員** 식사 맛있게 하셨습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**全炳培 委員** 금번 행정사무감사는 우리가 시정 1년간에 여러 가지 잘못된 점을 시정하고 또한 대안을 제시하는 정책감사가 되도록 의회 의원님들도 많이 노력을 하고 계시는 것 국장님 아시지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**全炳培 委員** 물론 잘못된 점은 질책을 하는 것보다도 집행기관과 의회가 서로 머리를 맞대고 고민하고 정책을 개발하는 감사가 됐으면 좋겠습니다.

주요업무보고서 67쪽, 지역건설산업 활성화에 대해서 감사하겠습니다.

건설행정 업무가 도시주택국에서 교통건설국으로 언제 이관이 됐습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 금년 1월에 저희 국으로 이관이 됐습니다.

○**全炳培 委員** 증인께서는 지역건설경기 활성화를 위한 협의회가 구성이 된 것을 알고 계시지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 알고 있습니다.

○**全炳培 委員** 그러면 교통건설국장께서는 당연직 위원이 되십니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**全炳培 委員** 지난번에는 당연직 위원이 아니셨나요?

○**交通建設局長 金義洙** 지난번에는 지하철본부장으로 제가 참여를 했었습니다.

○**全炳培 委員** 그전에는 교통건설국장은 당연직 위원이 아니었지요?

○**交通建設局長 金義洙** 2006년 11월에 이 조례가 의원님 발의로 제정이 돼서 그때 협의회가 구성됐기 때문에 작년도에 처음 협의회를…….

○**全炳培 委員** 본 위원 외에 많은 의원이 공동발의한 지역의 건설업체를 도와주기 위한 촉진 조례를 발의해서 협의체가 구성이 됐습니다.

그 내용을 보면 그 안에는 여러 가지 담겨진 내용이 많이 있겠지만, 본 위원이 몇 가지만 질의하겠습니다.

협의회 위원은 건설 관련된 시의 실무 국장님 또 도시관리공사 또 주택공사, 토지공사 그 외에 건설 관련된 전문건설협회 회장이라든지 건설협회 회장 또 설비협회 회장 다수가 위원으로 활동하고 있습니다.

그동안 몇 차례나 지역건설산업을 위한 위원회가 열렸습니다.

○**交通建設局長 金義洙** 조례에는 지금 두 차례 1년에 정기적으로 하도록 규정이 되어 있고, 그래서 저희들이 상반기에는 2월에 한 번 했고 12월 경에 저희들이 하반기 조사한 결과를 토대로 해서 열려고 계획을 하고 있습니다.

○**全炳培 委員** 본 위원도 지역건설경기활성화협의회 위원으로 활동하고 있

습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○全炳培 委員 조례 내용을 보면 시장은 연 2회 이상에 걸쳐서 실태조사를 하고 그 결과를 시 인터넷 홈페이지에 게재토록 하고 있는 내용이 담겨진 것을 아십니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있습니다.

○全炳培 委員 그간 인터넷에 공개했나요?

○交通建設局長 金義洙 죄송합니다, 인터넷에는 공개를 안 하고 실태조사는 해서 저희들이 가지고는 있습니다.

○全炳培 委員 그 실태조사의 자료를 서면으로 보고해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 위원회가 구성이 됐다고 해서 위원회가 전체를 할 수는 없습니다.

물론 시에서도 그동안에 1만 제곱미터 이상의 대형 건축물의 MOU를 체결하는 등 다각적인 노력을 하신 것으로 알고 있고, 특히 경부선 철도변 정비사업에 사업주체인 철도국 시설관리공단으로부터 5,000억 원 중에 약 1,400억 원을 우리가 수탁 받아서 49개의 공구로 분할해서 지역업체가 참여하게 하는 등 특히 서남부사업 개발에 관련해서 토지공사나 주택공사의 업무를 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」에 별로 지배를 받지 않는 대전도시개발공사로 수탁을 받아서 동서대로 및 기반공사에 지역업체가 많이 참여할 수 있도록 노력한 점 그동안 너무 칭찬해 주고 싶은 것도 많이 있습니다.

그럼에도 불구하고 이번 신문에서도 일간 보도된 바와 같이 구성건설 등 중견건설업체가 도산을 해서 그 피해가 파장이 엄청나게 크다는 것, 증인께서는 알고 계시지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 알고 있습니다.

○全炳培 委員 지금 부도액이 얼마고 그 피해액이 전문건설업체까지 파급효과가 매우 큽니다.

그 실태조사를 하셨나요?

○交通建設局長 金義洙 예, 저희들이 실태조사를 했는데 상당히 안타까운 일입니다.

그리고 2차까지 못 막아서 결국은 부도가 났습니다.

부도가 났는데 피해규모는 약 13억 원 정도로 저희들이 보고 있고 밑의 하도급까지 치면 상당히 상향이 될 것으로 알고 있습니다.

○全炳培 委員 13억 원요?

더 큰 것 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 구성건설의 피해규모가 13억 원.

○全炳培 委員 본 위원이 알기로는 아마 한 300억 원 가까이 부도액수가 커서 거기에 협력업체도 있고, 전문건설업체가 많은 어려움을 겪고 있다는 것을 잘 아실 것입니다.

이 협의회도 중요하지만 조례 내용에 보면 우리 실무팀이 구성이 되고 있습니다.

실무팀은 건축이나 인·허가 부서의 공무원들이 많이 참여하고 있고, 그 실무팀 회의를 지금 몇 번이나 개최했습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 실무팀의 팀장은 제가 하도록 되어 있습니다.

그래서 저희들은 상시적으로 1주일에 한 번 정도는 사무관이 반장이 돼서 공사현장을 돌아다니고 있고 그것을 저희가 한 달에 한 번씩 보고를 건설본부, 도시주택국에 있는 인·허가 부서에 있는 직원 그렇게 해서 한 달에 한 번 정도는 제가 회의를 주재해서 그 결과를 보고받고 문제점을 파악하고 분석을 해서 차후에 발전방향으로 하기 때문에 이렇게 한다면 한 11번 정도는, 한 달에 한 번 정도는 제가 회의를 하고 있습니다.

○全炳培 委員 대전에 대형 건설회사라고 할 수 있는 1군 업체가 지사를 갖고 있는 데가 몇 군데입니까?

○交通建設局長 金義洙 한 십여 개 정도 되는 것으로 알고 있습니다.

○全炳培 委員 아마 13개 정도 될 것입니다.

이 지사장 회의를 직접 국장님께서 하시기보다도 과장님이라도 해서 정례회 간담회를 자주 했으면 좋겠다는 생각이 들고, 그동안 시에서는 다각적인 노력을 하고 있다는 것 본 위원도 알고 있습니다.

대전에 지금 본사를 두고 있는 철도시설관리공단이나 수자원개발공사의 임원도 본 위원회의 위원으로 위촉하라고 본 위원이 몇 번에 걸쳐서 강조한 사항입니다.

한번 철도시설관리공단이나 수자원개발공사의 임원을 우리 지역건설경기활성화협의회 위원으로 위촉할 수 있도록 노력을 해보신 적이 있나요?

○交通建設局長 金義洙 예, 저희들이 그래서 한국수자원개발공사, 철도시설관리공단, 대전지방조달청 이 3개소에 대해서 많이 협의를 하고 그랬었는데 아직까지 성사는 못 시키고 있습니다.

○全炳培 委員 본사가 다 대전에 있는 곳 아닙니까, 본청이나 본사가?

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 그래서 우리 지역에 철도시설관리공단이나 수자원개발공사, 조달청 등 우리 유관기관과의 협력체계가 무엇보다도 중요하다고 봅니다.

아까도 본 위원이 모두에 말씀드렸듯이 철도시설관리공단의 업무 예산을 우리

시가 적극적인 노력을 해서 일부 수탁을 받은 사례에 대해서 본 위원은 누구보다도 박수를 치고 잘 했다고 칭찬을 해주고 싶습니다.

이러한 노력만 하면 우리 지역에도 얼마만한 물량이 확보가 돼서 우리 지역에 고통받고 있는 건설업체가 숨통이 트이지 않을까 하는 생각에서 말씀드리는 것입니다.

계속 위원으로 위촉될 수 있도록 다각적인 노력을 부탁드립니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○全炳培 委員 지금 우리 시의 실무팀이 구성되어 있는데 대개 실무팀이라고 하면 인·허가 부서에 계신 공무원들이 주가 될 겁니다.

회의도 자주 개최하셔서 좋은 방안을 모색해 주시기 바라고, 지금 현재 실무팀 구성원에 대해서 잠깐 아시는 대로 말씀해 주세요.

○交通建設局長 金義洙 지금 협의회 구성은 말 그대로 윗분들로 구성된 것이고요, 실무팀은 그분들이 바빠서 자주 못 나오시기 때문에 자주 격이나 형식에 구애받지 않고 실질적으로 논의할 수 있도록 제가 팀장이 되고 건설관리본부가 집행부서이기 때문에 그쪽에 있는 사무관, 과장 그 다음에 도시주택국의 인·허가 부서 건축과가 되겠습니다.

그 다음에 도시개발공사, 도시철도공사 등 해서 실질적으로 역할을 하는 그런 데 있는 실무자들로 구성이 돼서 회의를 하고 진행을 시키고 있습니다.

○全炳培 委員 물론 비단 지역건설산업의 활성화 문제는 건설행정업무가 교통건설국에 이관되었다 하더라도 도시주택국과 건설관리본부가 유기적으로 협조체제를 갖춰야 할 것입니다, 이 문제는.

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 세 부서가 긴밀한 협조 체제를 갖춰서 종전에 말씀드린 대로 대전에 좀더 많은 건설물량을 공급해서 할 수 있는 방안을 적극적으로 모색해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 특히 민간부문에 대해서 상당히 하도급 비율이 낮아요, 공공부문보다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 우리 시는 지금 하도급제로 인하여 약 60% 이상은 지역의 하도급이 배정이 되도록 노력하고 있지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 목표를 세우고 있습니다.

○全炳培 委員 현재까지 몇 퍼센트 정도의 하도급을 보이고 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 현재까지는 38% 정도 하도급을.

○全炳培 委員 기대치에는 아직 많이 못 미치지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 많이 못 미치고 있습니다.

○全炳培 委員 행감장에서 본 위원이 논의하기는 그렇습니다만 좀더 전방위로 압박을 가할 필요성이 있다고 봅니다.

하도급 비율이 낮은 데는 왜 낮은지 그것을 시장이 실태 조사하는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 하도급 현저히 비율이 낮은 업체에 대해서는 강력한 제재나 기타 행정 행위를 통해서 행정지도를 많이 해주시기를 부탁드립니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○全炳培 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

권형례 위원님 질의하시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 본 위원은 자전거 이용 활성화 추진 현황에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

대전시의 자전거 이용 활성화 추진이 어떻게 돼 가고 있는지 간략하게 설명해 주시겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 자전거 활성화는 앞으로 녹색교통으로 가기 위한 대단히 중요한 교통수단이고, 시민의 건강을 위해서도 중요한 수단입니다.

그래서 광역시 중에서 우리가 제일 먼저 자전거도시를 주창했고 지금은 많은 노력을 하고 있습니다.

기반시설과 붐 조성으로 나눌 수 있는데요, 기반 조성은 광역시 중에서 저희들이 가장 낫다고 자평을 하고 있습니다.

그래서 비록 인도에 설치가 됐지만 680㎞ 정도가 자전거도로가 형성되어 있고 자전거 보관대도 상당수가 되어 있습니다.

3대 하천을 이용해서 65㎞ 정도가 비록 산책로와 같이 겸용으로 쓰고 있지만 되어 있고, 자전거전용도로는 시 전체적으로는 10㎞ 정도가 구성되어 있습니다.

그리고 앞으로는 우리가 인도를 통해서 자전거를 탄다는 것은 여러 가지 한계가 있기 때문에 도로를 좁혀서 75㎞ 정도를 내년도에 9개 노선에 대해서 자전거 전용도로를 만들고, 나머지 시민공용자전거, 보험 드는 문제 여러 가지가 있습니다만 대충 그 정도만 먼저 개괄적으로 설명을 드리겠습니다.

○權亨禮 委員 자전거 활성화 대책에 대해서 본 위원이 간담회를 10월쯤에 했었고요, 이 부분에 본 위원이 관심도 굉장히 많고요, 향후 일어날 문제라든가 이런 것을 검토하는 와중에 지금 말씀하신 보험문제에 대해서는 먼저 질의를 하도록 하겠습니다.

전국적으로 자전거 활성화는 중앙정부에서도 많이 지원하고 있는 바고 또 각

시·도별로 또 중소도시에서 많이 활용하고 있는 것으로 알고 있는데요, 문제는 자전거를 타다가 사고가 났을 때 보험문제가 아주 어려운 문제라고 생각을 하는데 금융감독원에 인가된 보험회사가 LIG손해보험 한 군데로 본 위원이 알고 있는데 그것이 맞습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이 가장 접촉하고 있는 주보험회사가 LIG입니다.

○權亨禮 委員 금융감독원의 인가를 받은 곳이 한 군데로 본 위원이 알고 있습니다.

다른 경쟁회사가 지금 없잖아요, 그렇지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 그래서 본 위원이 다른 창원 것의 보험약관을 보면 창원의 보험약관이 다른 타시·도도 똑같이 적용되지 않나 하는 생각에, 아직 우리 시와 계약된 게 아니잖아요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 그래서 계약하기 전에 이 부분을 우리가 짚어야 되지 않나 싶어서 이것을 감사하고자 하는 부분이거든요.

지금 전국적으로 자전거를 타는 빈도가 상당히 급증하고 있고요, 연 8.1%씩 증가한다고 되어 있습니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 지금 창원시의, 우리가 지금 본 위원이 보도에 의해서 들은 것에 의하면 전체 150만 시민을 전체 보험 가입하는 것으로 가닥을 잡고 있다 이렇게 이야기를 들었는데 그것이 맞나요?

○交通建設局長 金義洙 창원시는 지금.

○權亨禮 委員 아니 우리 대전의 사정이?

○交通建設局長 金義洙 아, 저희들 거요?

○權亨禮 委員 예, 우리가 대전시민 전체가 들었을 경우에 6억 원이 예상된다 이렇게 본 위원이 보도를 본 것 같은데 그것이 맞나요?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이 두 가지로 검토를 하고 있는데 결론은 못 냈습니다.

전체를 하는 부분하고 5세 이하는 실질적으로 탈 빈도가 낮기 때문에 빼는 부분하고 두 가지를 검토하고 있는데.

○權亨禮 委員 그래서 지금 본 위원도 자료를 보면 실제 자전거를 가장 많이 이용하는 연령은 14세 이하의 어린이더라고요, 또 65세 이상 노인들로 되어 있거든요.

14세 이하 어린이가 22.1%고, 65세 이상 노인이 20.3% 정도로 가장 집중되어

있다고 되어 있습니다, 모 일간지에.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 전체적으로 우리가 드는 것으로 보험을 들 계획이라는 것은 보험회사 측의 요구사항인가요?

○交通建設局長 金義洙 지금 그게 아니고요, 보험료를 봤을 때 이것은 확정된 게 아니기 때문에 예시만 해드리면 되겠네요.

시민 전체로 들었을 경우에는 1년에 5억 8,000만 원 정도를 드는 것으로 나오고요.

○權亨禮 委員 예, 한 6억 원 정도가 된다.

○交通建設局長 金義洙 5세 이하를 제외하게 되면 5억 5,000만 원 해서 3,000만 원 정도가 세이브가 되기 때문에 3,000만 원의 가치를 우리가 어떻게 판단하는가 때문에 고민하고 있습니다.

그런데 5세 이하는 실질적으로 자전거를 탄다는 게 조금 어렵지 않겠는가.

○權亨禮 委員 5세 이하도 어렵고 또 65세 이상 어르신들도 타기가 쉽지 않을 거다 이렇게 생각이 되는데 실제 많이 이용하는 사람만 들었을 때와 전체 들었을 때 금액 대비를 해보셨나요?

○交通建設局長 金義洙 그것이 아까 말씀드린 3,000만 원 정도 차액이 납니다.

○權亨禮 委員 3,000만 원 정도 차이가 난다, 우리가 그러니까 집중적으로 타는 사람만 했을 경우하고 전체 했을 때의 차이가 3,000만 원 정도 난다는 얘기입니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 창원시 보험약관을 보면, 우리는 아직 들지 않았기 때문에 향후 시책차원에서 건의를 하는 겁니다.

보면 “자전거도로 이외의 지역에서 발생하는 사고에 대해서는 보험혜택을 받을 수 없으며” 이렇게 되어 있거든요.

그러면 실제 자전거도로가 과연 얼마나 되느냐는 것이지요.

자전거전용도로에서만 사고가 났을 때 보험혜택을 준다면 이 보험이 의미가 없다는 것이지요.

거의 다가 우리가 겸용도로를 쓰지 않습니까?

전용도로는 별로 없어요.

또 자전거를 타다보면 꼭 자전거전용도로로만 다닐 수 없는 거거든요.

그러면 실제 이 보험의 실효성이 없다는 것이지요.

○交通建設局長 金義洙 지금 이제 그 부분은요, 창원시 것은 저희들이 자세히 파악은 안 했는데 저희들이 보험회사와 분석한 것을 보면 자전거전용도로가 아니고 도로라고 저희들은 봅니다.

○權亨禮 委員 우리가 지금 아직 하진 않았지만 LIG가 금융감독원에서 선정한 데가 하나이다 보니까 거의 보험약관이 비슷하게 가지 않겠나 이런 생각에서 우리가 차후에 보험을 들 때는 이런 부분을 면밀히 해야 된다는 것이지요.

창원시 같은 데만 해도 중소도시이기 때문에 거의 자전거전용도로라기보다, 아무튼 자전거를 이용할 수 있는 도로들이 우리보다 훨씬 잘 되어 있겠지요.

그런데 우리는 거의 차도와 같이 이용하는 경우들이 많은데 자전거도로에서만 보험혜택을 준다면 실제 보험의 의미가 없다는 것이지요.

그래서 그 부분은 한번 꼭 짚어야 될 사항이라고 생각을 합니다.

○交通建設局長 金義洙 저희들이 자전거보험을 추진하면서 자전거보험에 보장되지 않는 경우의 예시를 들면「도로교통법」상의 도로가 아닌 지역, 예를 들면 주차장이라든가 운동장, 체육관, 산책로 이런 데는 사고가 보장이 안 되고요, 그 다음에 경기를 하거나 시합을 하거나 그런 경우에 사고가 난 경우는 해당이 안 되는 것이고요, 따라서 우리 시의 보험을 받는 지역인 전 도로하고 하상도로, 하천변 도로, 아파트 통행로, 공원 내 차도 이런 데는 전부 보장을 받기 때문에 저희들이 판단했을 때 자전거가 보장을 못 받는 경우는 위에서 제가 말씀드린 첫 번째, 두 번째 경우이기 때문에 거의 드물 것으로 보고 있습니다.

그래서 이 문제는 걱정 안 하셔도.

○權亨禮 委員 그런데 어쨌든 창원시의 사례는 일반 도로나 보행자 겸용 도로에서는 보험혜택을 줄 수 없다는 내용이 있기 때문에 우리가 차후에 어쨌든 150만 시민 전체를 들었다고 봤을 때 그런 부분도 잘 따져보고 해야 된다고 생각이 듭니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 자전거 활성화 대책을 보면 여러 가지 문제점이 참 많다고 보는데요, 지난 토론회에서도 많은 이야기들이 나왔습니다.

여러 가지 사례도 얘기했고, 타시·도, 외국 사례 여러 가지 이야기가 있습니다만 지금 대전시로 봤을 때 가장 큰 문제가 되고 있는 점이 뭐라고 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 제가 생각할 때 우리 자전거의 가장 큰 문제점은 자전거를 타는 기반시설이 법과의 상충 때문에 조금은 어려움을 겪고 있다고 봅니다.

예를 들면 현재 자전거가「도로교통법」상 차로 정의되어 있는데 저희들은 인도에 많은 부분을 투자해서 자전거도로를 만들고 있거든요.

그랬을 때 그 문제가 가장 크다고 보고, 두 번째는 내년에 보험이 들어지면 문제해결이 되겠지만 만약 인도상에서 자전거를 타다가 문제가 되었을 경우에 거기에 대한 책임 문제를 어떻게 따질 것인가 그런 문제하고, 세 번째는 저희들이

봤을 때 무인자전거시스템으로 가야 된다고 판단을 하지만 우리 시민들이 과연 이렇게 기반시설을 해놨을 경우에 어느 정도까지 호응을 하면서 자전거를 탈 것인가 하는 측면에서의 투입 대 산출의 관계 그 세 가지를 가장 크게 보고 있습니다.

○權亨禮 委員 글쎄요, 국장님 생각하고 본 위원하고 차이는 뭐냐 하면, 본 위원은 어렸을 때 자전거를 타고 학교를 다녔거든요.

다녔는데 자전거보험 안 들어서 안 타는 것도 아니고요, 일단 도로상으로 자전거가 다닐 수 있게끔 돼 있지 않다는 것의 문제라고 생각을 합니다.

그리고 또 문제는 아직은 문화적으로 접근되지 못했다는 것입니다.

문화적으로 외국 같은 중국이나 일본 이런 데를 보면 자연스럽게 자전거를 타고 나올 수가 있는데 아직은 우리가 문화적인 의식이 안 되어 있다는 것, 시민들의 공감대를 끌어내지 못했다는 것으로 본 위원은 보고 있고요, 또는 우리가 어렸을 때부터 교육적으로 접근을 해서 홍보가 돼야 하는데 그냥 시설인프라 구축이 부족해서 안 탄다 이렇게 생각을 거기에 맞추고 온통 투자에만 급급해 있는데 본 위원은 다각적인 방법으로 접근을 해야 된다고 봅니다.

인프라 구축도 중요하지만 시민의식 또 공감대도 끌어내야 된다 또 교육적으로 접근해야 된다, 이렇게 다각적인 전략으로 해야지 시설투자에만 하다보면 실질적으로 성과를 내기 어렵다는 생각인데, 국장님 그렇게 생각하지 않으십니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 옳으신 말씀입니다.

그래서 저희들이 시범선도학교라든가 그런 부분을 제도적으로 지원해 주고 있는데 문제는.

○權亨禮 委員 선도학교의 이야기도 본 위원이 토론회 때 들어봤는데요, 지금 고등학교, 중학교 선도학교가 있잖아요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 전혀 효과가 없다고 그럽니다.

왜 효과가 없는지 이야기를 들어 봤더니 일단은 자꾸 교육을 시키니까 자전거를 이용하면 환경적인 면이나 여러 가지로 건강적인 측면이 다 좋으나 일단은 불편하다는 것이지요.

이용이 불편하다 또 복장문제가 따른대요, 예민한 사춘기에는 그것도 신경이 쓰이겠지요.

그런 것들이 문제가 되기 때문에 '쉽게 활성화하기가 쉽지 않습니다.' 라는 이야기를 본 위원이 들었습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 그래서 가장 큰 문제는 학생들이 자전거를 많이 타야 되는데 학부모들이 많이 자제를 하는 그런 형입니다.

○權亨禮 委員 그렇지요.

○交通建設局長 金義洙 왜냐하면 안전사고가 났을 경우에.

○權亨禮 委員 가장 큰 게 안전사고지요.

○交通建設局長 金義洙 그것 때문에 많이 고민하고 있는데 그런 측면에서 저희들이 기반시설이라든가 보험을 들고, 문제는 위원님 말씀하신 대로 문화적인 측면 그 다음에 나머지의 부분들이 상당히 보완이 돼야 된다고 생각을 합니다.

○權亨禮 委員 지금 우리가 자전거이용고객 요금할인제도도 하고 있지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 백화점이나 이·미용 업소에 자전거를 가지고 왔을 때 5~10% 정도 요금할인을 해주고 있는 것으로 알고 있는데요, 이것이 언제부터 시행되었지요, 9월인가요?

○交通建設局長 金義洙 예, 9월부터 시행되었습니다.

○權亨禮 委員 지금 효과가 있습니까, 어떻게 되었습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 그 부분이 저희들 잘못입니다.

홍보가 활발하게 되지 못해서 많은 기대는 거두지 못하고 있는데.

○權亨禮 委員 본 위원도 그것을 지적하고자 하는데요.

○交通建設局長 金義洙 상당히 좋은 메리트입니다.

○權亨禮 委員 요즘 같은 불경기에 자전거를 타고 왔다고 해서 10% 정도 요금할인을 해 준다면 상당히 이용률이 높을 것으로 압니다.

그런데 이것이 대대적인 홍보가 안 되어 있다는 거거든요.

우리가 홍보전략을 여러 매체를 통해서 홍보력을 기울인다면 이것 또한 우리가 활성화대책에 상당히 기여할 것이다 이렇게 생각을 하는데.

○交通建設局長 金義洙 예, 동감합니다.

○權亨禮 委員 어떻게 홍보하실 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 그래서 이 문제는 저희들이 홍보를 좀 해서 많이 탈 수 있도록 대대적으로 홍보계획을 세워서 하겠습니다.

○權亨禮 委員 그 다음에 아까 애들을 자전거 태워서 내보내지 않는 이유가 안전 문제라고 그랬잖아요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 안전 문제의 대책 차원에서 외국 사례 같은 경우, 지금 다이어트도로 이야기 많이 나오지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

도로를 좀 줄여서 자전거전용도로로 쓰겠다는 이야기인데 그것에 관한 것도 제도적으로 일단 보행자 우선 또 자전거 우선의 어떤 제도를 만들지 않고서는 안전성을 확보할 수 없다고 본 위원은 생각을 합니다.

이것에 대해서는 어떻게 제도적인 장치를 마련할 의지가 있는지요?

○交通建設局長 金義洙 지금 그 문제는 의원입법으로 현재 계류중에 있지만 자전거가 자동차의 긴급자동차보다 밑으로 서열이 올라가는 수밖에 없거든요.

○權亨禮 委員 예.

○交通建設局長 金義洙 그렇게 되면서 법적으로 자전거에 대한 지위를 놓여줌으로 인해서 도로다이어트를 통해서 자전거가 지나가더라도 다른 자동차에 우선적으로 보호를 받고 또 보호를 해주는 그런 제도적으로 갈 수밖에 없는 상황입니다.

○權亨禮 委員 이렇게 생각해요, 우리가 자전거활성화 대책을 할 때도 네덜란드, 일본, 독일 이런 데 예를 많이 들지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 거기에 나름대로 자료를 보면 하루아침에 성공한 것 아니에요.

아주 장기간에 걸쳐서 정착을 한 건데 우리가 성급하게 당장 무슨 정책을 내면 효과를 봐야 되는 것처럼 시급성이 있지 않습니까?

문제는 실패 사례들을 우리는 더 들여다볼 필요가 있다고 본 위원은 생각을 합니다.

어떤 정책을 낼 때 성공적인 것만 볼 게 아니라, 본 위원은 실패 사례를 봤거든요.

지난번 정책간담회 때 자료를 보면 한눈에 그것을 보면 우리가 이러이러한 것들을 제도적으로 마련하면 되겠다 하는 것들이 보여요, 그래서 외국 사례 중에 보면 뭐가 있느냐 하면 '자전거도로 1m 이내에 차량 접근은 법으로 금지되고 위반 시 과태료를 부과하는 등 자전거 이용에 대한 안전성을 법으로 규제해서 안전대책을 철저하게 하고 있다.' 그런 것들이 급선무로 돼야만 자전거를 끌고 나올 수 있지 않나 생각이 됩니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 맞습니다.

○權亨禮 委員 그런 부분을 타시·도에 아직 시행하지 않았지만 이것은 본 위원이 봤을 때 여러 가지 실제 요인 중에서 이 부분이 유난히 와 닿았던 부분이니까요, 법적으로 안전성을 첫째 확보해야 된다는 것 하고요, 그 다음에 어렸을 때부터 교육적으로, 아이들이 끌고 나올 수 있게 하는 것이 첫째가 안전성을 확보해 주는 것, 둘째는 교육을 통해서 자전거를 어렸을 때부터 쉽게 끌고 나올 수 있도록 시켜준다는 것 이런 것도 우리가 다각적으로 접근하지 않고서는 많은 인프라 구축을 해도 효율성이 없다고 본 위원은 생각을 합니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 동감합니다.

○權亨禮 委員 그래서 여러 가지 내용들, 본 위원이 간담회 때 하는 내용들이야 무궁무진하게 많습니다만 너무 잘 알고 계시는 것 같고요, 결론을 말씀드리자

면 다년간을 거쳐서 성공한 외국의 사례들도 참고하시고 문제점들이 뭔가를 잘 검토하셔서 새로 만든 정책들이 실패 없이 빨리 정착할 수 있도록 만전을 기해 달라는 부탁을 드리겠습니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 명심하겠습니다.

○權亨禮 委員 그리고 보험 문제 또한 금융감독원에서 한 군데만 되어 있기 때문에 분명히 거의 같은 틀에서 움직이지 않나 라는 생각에 지적한 부분이니까 그 부분도 꼼꼼하게 챙겨서 우리 150만 시민이 다 드는 조건이라면 좀더 광위적으로 보험혜택을 받을 수 있도록 그것 또한 챙겨야 될 부분이라고 생각을 합니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○權亨禮 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 권형례 위원님 수고하셨습니다.

곽영교 위원님 보충질의 하시기 바랍니다.

○郭泳敎 委員 곽영교 위원입니다.

우리 동료위원의 질의에 보충으로 감사하겠습니다.

동료위원의 취지가 너무 서두르지 않느냐, 취지는 좋은데 서둘러서 할 일은 아니다 이런 취지도 있는 것 같습니다.

본 위원도 동감을 합니다.

그런 의미에서 무료로 지금 자전거보험을 시가 약 6억 원 정도 예산을 들여서 해주려고 하는 것 같은데, 우선은 물론 창원이 선례가 있습니다만 보험을 무료로 해주게 된 어떤 법적 근거 내지 어떤 인용, 아니면 그렇게 하게 되는 어떤 정당성 이런 것들이 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 저희들이 판단할 때는 이번에 1,000대의 시민공용자전거를 광역시 차원에서는 제일 처음 시도했습니다.

그런데 지금 위원님 말씀에 답하기 전에 제가 전제로 말씀드리는 건데 무인대여시스템은 파리에서 벨리브제를 하고 있습니다.

그런데 그것이 1대당 500만 원 정도 들거든요.

그러면 저희가 판단할 때는 500만 원을 들여서 무인대여시스템으로 가기에는 우리가 너무나 접하게 될 지뢰 부분이 많다 그렇게 판단한 것입니다.

○郭泳敎 委員 무인대여시스템은 나중에 또 얘기할…….

○交通建設局長 金義洙 그전에 제가 부연설명을 드리는 거거든요.

그래서 유인대여시스템으로 1,000대를 가서 우리 시민들이 과연 얼마큼 마인드가 있고 얼마큼 타고 있고 그런 것을 보기 위해서 선정을 하였는데 하고 보니까 여기에 대한 사고가 났을 경우에 책임을 전부 시에서 져야 됩니다.

왜냐하면 자전거를 아무리 완벽하게 정비를 한다 하더라도 거기에는 고장이

있을 수가 있고 사고가 있을 수 있거든요.

그런 측면에서 접근을 한 거고, 법적인 측면에서는「자전거이용 활성화에 관한 법률」이 되어 있습니다.

거기에는 시장의 책무 중에서 지방자치단체장은 자전거 안전사고에 대해서 모든 부분에 대하여 책임을 지고 지원할 필요가 있다고 문구가 있거든요.

그 근거에 의해서 이번에 보험을 하는 것이고요.

○郭泳敎 委員 그렇게 활성화법에 의해서 물론 지원할 수 있다 라는 건데 그것을 여러 가지 다른 것을 지원하는 것이지 꼭 보험을 하라는 것은 아니지요.

○交通建設局長 金義洙 그렇습니다.

○郭泳敎 委員 지금 자전거도 우리「도로교통법」상에 보면 자동차에 준해서 인식이 되는 것으로 알고 있습니다.

그러면 물론 생활자전거지만 이게 사실 수익자부담 원칙에 의해서 자전거를 타려고 하는 사람이 원칙적으로는 보험을 가입하는 것이 맞는 것 아니겠습니까, 기본적으로는?

○交通建設局長 金義洙 현재 자전거보험은 우리나라 시장에 없고요, 개인적으로 드는 보험은 없고요.

○郭泳敎 委員 글쎄 그러니까 있고 없고를 떠나서 이것은 개인의 전적인 일이기 때문에 개인이 들어야 되는 것이 우선 기본적으로 맞는, 바람직한 것이 아니겠느냐 하는 것이지요.

○交通建設局長 金義洙 물론 이제.

○郭泳敎 委員 그런데 이것을 시가, 물론 어떻게 보면 전체 시민이 들었다고 쳤을 때 6억 원이라는 예산은 그렇게 큰 것은 아니지만 예산이 크든 적든 간에 우선 우리가 나름대로 거기에 정당성을 부여해 줘야 하는데 그렇다면 자전거가 아니라 다른 것도 예컨대 오토바이라든지 등등 이런 것도 예를 들어서 시가 해줄 수 있는 부분이 있다면 해주고 그래야 되는 것 아니겠어요, 보험을?

○交通建設局長 金義洙 지금 보험 측면만 갖고 말씀드린다면 곽 위원님 말씀이 옳은 말씀이고요, 저희들이 봤을 때는 앞으로 교통정책은 녹색교통으로 갈 수밖에 없고 그런 쪽에 지원을 하다보면 자전거가 가장 많이 떠오르는 주제 중의 하나이고 그쪽으로 가야만 될 수밖에 없는 상황입니다.

○郭泳敎 委員 자전거를 적극적으로 권장해야 된다는 부분은 동감합니다.

적극적으로 동감하는데, 그런 예산이 조금이라도 있다면 자전거시설을 확충하고 또 예를 들어 자전거 편의시설을 도모해 주는 데 예산을 쓰는 것이 더욱더 타당하고 맞지 않을까, 그것을 개개인의 보험을 들어주는 측면으로 가는 것이 과연 어느 정도 타당성이 있는가를 지금 감사하는 건데 실제적으로 지금 LIG보험 하나가 독점적으로 체결되어 있고 또 한 가지는 과연 보험을 가입했을 때 얼마

만한 혜택이 보험가입자에게 오느냐 하는 부분도 놓고 보면 그게 그리 대단한 부분은 아니라는 것이지요.

그랬을 때 이렇게 본다면 다분히 선심성으로 이것을 하는 것이 아닌가, 시민들의 자전거활성화를 위해서 전 시민을 해준다고 하지만 좀더 확대하고 광의로 해석해 보면 사회주의 국가에서나 하는 비슷한 일일 수도 있는 것입니다.

예를 들어서 예컨대 어려운 계층에, 저소득계층, 차상위계층 이런 데를 예를 들어서 좀더 좋은 조건으로 해준다든지, 같은 예산을 들여서 이런 차원이어야지 전 시민을 다 들어준다든지 하는 것은 우리가 한번 판단해 볼 문제가 있지 않나 하는 생각을 가져보는 것이지요.

그런 부분에 대해서 어떻게 생각을 하십니까?

○交通建設局長 金義洙 제가 볼 때는 아까 중간에 말씀드렸습니다만 녹색교통으로 가면 자전거의 중요성은 제 나름대로 소신이 있고요, 그 다음에 과연 6억 원이라는 돈을 들여서 보험을 들었을 경우에 자전거가 얼마나 활성화되는가 하는 측면에서는 앞으로 추이는 못 내겠지만 분명히 활성화되리라고 봅니다.

그리고 우리가 쓰는 세금을 가지고 6억 원 정도를 지출을 해서 자전거가 활성화되고 시민들이 안전하고 건강하게 잘 탈 수 있다면 6억 원의 가치는 다른 것보다 훨씬 더 크다고 봅니다.

○郭泳敎 委員 그러면 이 보험에 가입했을 때 안전하게 탈 수 있다고 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 안전이 담보가 되기 때문에 집에서 움츠리던 시민들이 탈 수 있는 시민들이 탈 수 있는 메리트나 동기부여는 된다고 생각을 합니다.

○郭泳敎 委員 사망했을 경우에 2,000만 원의 형사합의금이 지원되고 100만 원의 변호사 수임료가 되는데 충분한 액수입니까, 이게?

○交通建設局長 金義洙 충분하지는 않지요, 충분하지 않지만 이런 제도를 통해서 비올 때 우비를 입는 식으로 그렇게 한다면…….

○郭泳敎 委員 합의가 되겠습니까?

사망을 했다고 하면, 사망할 만한 경우가 얼마나 있는지도 모르겠지만.

또 4주 진단이 나오면 1인당 40만 원의 치료비가 지급된다고 했는데 4주라면 상당히 중상일 수가 있어요.

그런데 40만 원의 치료비가 나오면, 물론 안 나오는 것보다 좀 낫겠지만 이게 과연 얼마나 실효성 있게 적용이 될까 하는 부분에 상당히 의문을 갖습니다.

물론 안 들어 주는 것보다야 백 번 낫겠지만.

그랬을 때 계속 그렇다면 이게 실효성 있는 보험이 되기 위해서는 좀더 액수를 늘려서 앞으로 더 갈 수 있는 부분이 있는 것인지 또 이런 부분도 우리가 고려해야 될 것 아니겠어요?

지금 동료위원이 지적했듯이 이것 보험가입 했다고 해서 자전거를 더 타고, 보험가입 하지 않았다고 해서 자전거를 안 타고 하는 차원은 아니지 않느냐, 물론 자전거를 더 탈 수 있도록 활성화시키고 홍보하는 효과는 충분히 있을 수 있다고 봅니다.

그러나 그런 측면은 자칫하면 오해받기 십상이다 이런 생각이 들어서 지적을 하는 거예요.

기왕에 이제 하겠다고 예산안에 들어와 있는 것 같은데 또 그 절차도 잘못되어 있지요?

이게 어떤 근거로 되어 있는가, 어떤 법이라고 그랬지요, 아까 자전거활성화법입니까?

○交通建設局長 金義洙 「자전거이용 활성화에 관한 법률」입니다.

○郭泳敎 委員 그 법에 의거해서 예산을 집행하려고 하는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 창원의 경우를 보면 조례를 개정했다고 되어 있거든요.

○交通建設局長 金義洙 예.

○郭泳敎 委員 우리도 이제 조례를 개정하려고 하는 움직임이 있는 것 같은데 뭔가 앞뒤가 뒤집어진 것 아닌가 또 이런 생각을 할 수 있어요.

먼저 예산이 반영이 되고 하지 않아도, 서두르지 않아도 충분히 될 일 아니겠어요?

조례도 개정하고 또 공감대도 형성하고, 아까 본 위원이 지적한 어떤 정당성의 문제, 그런 문제들을 나름대로 시민들에게 인식시키고, 시민들이 다 100% 찬성하지 않습니다.

보험가입 한다고 해서 어떤 분들은 넌센스라고 하는 사람들도 있어요.

그러면 그런 부분들을 의견을 듣고 수렴해서 그래도 가입하는 여러 가지 효과성이 있겠다고 판단이 되는 적응기간을 갖고 이런 일도 해야지 지금 당장 보험에 가입, 지금까지 안 해 왔는데 당장에 내년에 가입한다고 해서 이게 얼마나 효과가 있느냐는 것이지요.

우리가 절차나 모든 부분들을 조금씩 무시하고 서둘러서 하는 것과 볼 때 과연 어떤 것이 더 타당하겠는가, 그렇게 생각하시지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희들이 자전거보험 문제에 대한 법적 근거는 「자전거이용 활성화에 관한 법률」로 된다고 보고 있고요, 조례는…….

○郭泳敎 委員 그것도 우리 국장님 그렇게 하지만 어느 범위가 정해진 것은 아니지 않습니까?

그러니까 범위가 안 정해져 있기 때문에 물론 보험도 가입시켜줄 수 있고 다른 것도 도와줄 수 있고 하겠지만 보험이라고 하는 것은 아까 본 위원이 얘기했

듯이 이것은 수익자부담원칙이 정확하게 들어맞는 분야란 말이지요.

그런 부분을 그렇게 쉽게 고민도 없이 들어줘야 된다는 부분은 좀더 신중하게 생각을 해봐야 된다는 얘기입니다.

그런 생각은 안 가졌어요?

창원이 한 번 했고, 전국 지자체, 서울도 아무 데도 안 했는데, 대전광역시가 이런 것만 앞서서 한다고 해서 무슨, 할 일은 아니지 않느냐 좀더 고민을 해보고 또 아까 본 위원이 지적했듯이 이런 것은 공청회를 통해 보든지 시민들의 의견을 수렴해 보든지 그런 과정들을 밟아봐야 하지 않느냐 또 여론의 수렴과정도 들어보고, 그래서 좋은 제도다 라고 생각한다면 물론 당연히 채택해도 되겠지요.

그리고 또 그에 수반하는 조례도 개정하고 충분히 나름대로 법적이나 여러 가지 보완을 통해서 시행한다면 매끄러운 행정이 될텐데 자꾸 이렇게 서두르고 또 선심성이라고 오해받기 쉬운 이런 예산들을 자꾸 먼저 집행하고 하니까 그것은 의회에 대한 어떤 무시하는 행정행위 아니냐 이렇게 오해가 된다는 얘기입니다, 전반적으로 볼 때.

이 제도 자체, 보험 자체가 나쁘다 이런 얘기가 아니고 하지 말아야 된다 이런 의미는 아니라는 얘기지요.

그것에 맞는 어떤 나름대로 이념적이고 근거적인 정당성을 우리가 부여받고 심사숙고해서 이런 제도를 시행하자 이런 얘기입니다.

○交通建設局長 金義洙 예, 위원님 말씀 충분히 이해했습니다.

이해를 했고, 저희들이 자전거 쪽에 너무 많이 비중을 두면서 업무를 하다 보니까 그런 것을 조금 간과한 것에 대해서.

○郭泳敎 委員 우리 시가 하는 일을 보면 그래요, 다.

나무심기 하면 그냥 아주 나무에 올인을 합니다, 모든 것을 우선해서.

자전거 하면 자전거에만 올인합니다.

이런 모습들이 결코 바람직한 모습은 아니에요.

균형적인 감각을 가지고 가야지 뭘 하나 하면 거기에 완전히 올인하는 그런 행정이 어디 있습니까?

그러니까 이런 보험 같은 것도 쉽게, 쉽게 결정하는 것이지요, 그냥.

차제에 또 동료위원님께서 위원회 관련해서 잠깐 질의가 한 번 있었기 때문에 보충하겠습니다.

건설교통국 관련 위원회가 몇 개 있는 걸로 알고 있는데 보면 많이 회의가 안 된 것도 있고, 전혀 개최가 되지 않은 것도 있고, 대략적으로 보면 1년에 한 차례 정도 개최되는 게 있어요.

그리고 꼭 필요한 위원회도 있고 또 그렇지 않은 위원회도 있는 것 같습니다.

이런 위원회에 대해서 정리할 생각이 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 위원회는 저희들이 필요에 의해서 만든 위원회가 상당 부분 있지만 상위 법률에 의해서 연계돼서 만든 위원회도 좀 있고요, 그런 측면에서 위원님 지적대로 위원회를 위원회대로 제대로 열지 못하고 활성화가 되지 못한 측면에 대해서는 죄송스럽게 생각을 합니다.

그 부분에 대해서는 앞으로 그런 일이 없도록 노력을 해서 활성화되도록.

○郭泳敎 委員 도시교통정책심의위원회는 서면심의로 해서 2007년도 1회 했고, 2008년도에는 이루어지지 않았는데 서면심의를 한 이유하며 또 이렇게 이루어지지 않은 이유가 있습니까, 그 필요성에 대해서?

○交通建設局長 金義洙 도시교통정책심의위원회가 통상 우리 중·장기 계획이라든가 그런 것을 만들어서 심의를 하는 그런 기구거든요.

그런데 거의 대부분이 기관장 그 다음에 인접 시·군의 시장, 군수 그렇게 되어 있어요.

그렇기 때문에 1년에 몇 차례씩 한다는 것은 현실적으로 좀 어렵고 그 다음에 그전에 저희들이 용역해서 나오면 그 부분에 대해서 가서 충분히 설명을 드리고, 사전에 같이 모여서 회의만 안 할 뿐이지 그런 절차를 거쳤기 때문에 서면으로 갈음을 한 그런 사항입니다.

○郭泳敎 委員 그러니까 바쁘신 분들, 소위 말해서 기관장들 출석시키기 어려우니까 서면심의하는 것 아닙니까?

○交通建設局長 金義洙 그전에는 최종 보고회 때 그런 때 설명을 드리고요.

○郭泳敎 委員 당연 위원이 정해져 있어요, 법에?

어떤 기관장이어야 된다는 그런 것이 법에 정해져 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 거의 다가 법으로, 준칙으로 내려온 경우가 많이 있습니다.

○郭泳敎 委員 이것을 실질적으로 하려면 서면심의는 하나마나하는 것 아닙니까?

그렇다면 예를 들어서 기관장이 참석을 못할 경우라면 거기 부기관장이나 담당국장이나 그런 소관 국장들이 실제 참여해서 회의를 해야 되는 것이 맞지 않겠어요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그게 맞지요.

○郭泳敎 委員 그렇다면 지금까지 서면심의하고 하는 이런 부분들이 잘못된 것 아닙니까, 이것?

어떻게 보면 인접 시·군·구 자치단체와 나름대로 교통에 대한 정책을 크게 보면 장기, 중기로 아마 심의하는 것 같은데, 당연히 머리를 맞대고 얘기가 나누어져야지 서면심의해서 형식적으로 하는 일이 되겠어요?

○交通建設局長 金義洙 앞으로 그런 일이 없도록.

○**郭泳敎 委員** 개선할 용의가 있습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇게 없도록 개선하겠습니다.

위원님 말씀에 동감합니다.

○**郭泳敎 委員** 그리고 도시철도기술자문위원회, 이게 위원수가 몇 분입니까?

○**交通建設局長 金義洙** 분과별로, 도시철도가 분야가 상당히 많습니다.

차량분야 그 다음에 토목분야, 환경분야 등 많기 때문에 분과별로 위원들을 위촉하다보니까 전체적으로 봤을 때는 상당히 많은 인원이.

○**郭泳敎 委員** 98명인데, 이게 그러면 분과별로 모여집니까 아니면 전체로 모입니까?

○**交通建設局長 金義洙** 전체 회의는 거의 드물고요, 분과별로 회의를 많이 하게 되지요.

그런데 이게 도시철도 1호선이 건설될 때는 상당히 많은 부분을 도움을 얻었는데 이것을 없앨까도 생각을 해봤는데 만약에 저희들이 도시철도 1호선 운영하면서 2호선 됐을 경우에 또 같은 경우의 자문을 받아야 되기 때문에 없애지 않고 그냥 있었던 겁니다.

○**郭泳敎 委員** 그런데 도시철도기획단은 과감하게 줄여서 반영하면서 지금 이것 백여 분 되는 것 한번 위원회 할 때마다 그래도 다 회의비도 나가는 거지요?

○**交通建設局長 金義洙** 만약에 참석을 한다면 수당 나가지요.

○**郭泳敎 委員** 수당 나가야 되지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**郭泳敎 委員** 꽤 많은 액수가 이게 인원이 많아서 나갈 것 같은데, 이런 부분은 '07년도에 두 번 했고 '08년도에 한 번 했는데.

○**交通建設局長 金義洙** 전부 다 참석하시는 게 아니고요.

○**郭泳敎 委員** 물론 그렇겠지요.

○**交通建設局長 金義洙** 필요하다면 여는데, 그 부분은 저희들이 없애려고 하다가 아무래도 자문을 받을 필요성이 있다 싶어서 그냥 둔 겁니다.

○**郭泳敎 委員** 분과위원회가 몇 개입니까?

○**交通建設局長 金義洙** 15개 분과로 구성돼 있습니다.

○**郭泳敎 委員** 자전거이용활성화위원회도 있네요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 있습니다.

○**郭泳敎 委員** 따로 조례에 의해서 만들었는데, 이렇게 모든 조례가 만들어지면서 다 이렇게 위원회를 만들면 위원회 한정도 없는 것 같은데, 예컨대 몇 가지를 묶어서 한번에, 자전거도 하나의 분과위원회식으로 해서 총체적인 어떤 위원회를 만들고 그렇게 해서 활용하는 것이 어떻겠습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 위원회 전체로 봤을 때는 위원님 말씀대로 종합적으로

검토를 해서 보고드리겠습니다.

○郭泳敎 委員 기금인데요, 보면 운수사업기금과 대전광역시 재난관리기금이 있는데, 이게 2008년도 상황인 것 같은데, 운수사업기금은 수입이 140만 원, 지출 내역은 6억 3,000만 원 또 재난관리기금은 수입이 900만 원, 지출이 13억 원, 본 위원이 연찬이 안 돼서 그런데 이렇게 수입과 지출 대비 많이 나간 이유는 너무 불균형적인 것 아닙니까?

이 부분에 대해서 설명 좀 해주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 재난관리기금 같은 경우에는 말 그대로 재난에 필요한 부분을 쓰는 거거든요.

그래서 연초에 재난관리기금에 대한 지출 건을 사고가 나지 않는 한 계획 세운 것을 집행하는 결과가 되는 거고요.

운수사업기금도 저희들이 예산을 짤 때 「운수사업기금법」에 쓸 수 있는 부분에 대해서는 예산에 편성해서 짜기 때문에 지출된 수입 측면에서 위원님 질의하신 대로 그렇게는 정확하게 분석하기는 좀 어려울 것 같습니다.

○郭泳敎 委員 글쎄, 그렇게 그래서 했겠지만요.

그러면 매년 이렇게 엄청나게 편차가 심하면 이것 적자로 되는 것 아닙니까, 계속?

○交通建設局長 金義洙 올해 같은 경우에.

○郭泳敎 委員 이유가 있어요?

○交通建設局長 金義洙 운수사업기금 같은 경우에는 금년도에는 노선개편 때문에 많이 지출이 된 사항이고요.

재난관리기금은 시 전입금이 연말쯤에 들어오기 때문에 그 편차는 있을 수가 있습니다.

○郭泳敎 委員 운수사업기금은 보니까 주로 과징금, 위반 과징금으로 하는 것 같은데, 금년도 목표액은 1,300만 원이네요?

이것도 마찬가지입니까?

연말에 결정돼서 이렇게 적게 되는 겁니까?

이 1,300만 원에 대한 목표 대비 140만 원의 수입금은 지금 현재 너무, 10%밖에 달성이 되는 것 아니겠습니까?

이것은 뭔가 추계가 잘못된 거예요.

○交通建設局長 金義洙 단위를 아마 못 보신 것 같은데 130억 원으로.

○郭泳敎 委員 아, 130억 원 적립목표액이.

그러면 1년에 어느 정도 보통 수입이 됩니까?

○交通建設局長 金義洙 한 3억 5,000만 원 정도 1년에.

○郭泳敎 委員 수입이?

○交通建設局長 金義洙 예, 수입이요.

○郭泳敎 委員 지금 그런데 2008년도에 어떻게 140만 원?

○交通建設局長 金義洙 그것도 단위가 틀린 것 같은데요.

그것은 현재 기금은 예산실에서 시 전체 것을 통합관리를 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러니까 통합관리해서.

○交通建設局長 金義洙 하고 있으면서 필요한.

○郭泳敎 委員 통계가 아직 안 나온 거예요?

○交通建設局長 金義洙 우리 필요한 것만 넣어주는 상황입니다.

그러니까 우리가 필요할 때는 기금에서 총괄적으로 예산을 세울 때 가져오지요, 가져오고 이 부분은 아마 거의…….

○郭泳敎 委員 그러니까 지금 교통건설국에서 만든 행정사무감사 자료에 의하면 267쪽의 각종 기금관리현황에 2008년도 수입내역이 140만 원입니다, 운수사업기금이.

지출은 6억 3,000만 원이고요.

계속 이렇게 된다면 좀 문제가 심각한 것 아니냐, 아니면 올해만 특별히 이런 건지 아니면 반영이 안 된 건지?

○交通建設局長 金義洙 위원님 죄송합니다.

이 부분은 좀더 연찬을 해서…….

○郭泳敎 委員 이게 본 위원 판단에 올해는 시내버스 노선개편이 있었기 때문에 지출이 좀 많이 되지 않았나 싶고 또 재난관리기금 13억 원은 태안반도 기름유출 때 우리가 전 공무원들이 나가서 일하고 한 그 부분에 지출이 많이 소요되지 않았나 하는 판단을 해봐요.

그래서 예년보다는 특히 많이 지출되지 않았나 이런 생각을 하면서, 수입이 과연 140만 원 또 재난관리기금 900만 원 이것은 적정한 건지, 통상적으로 이런 정도인 건지 이것을 알고 싶은 거예요.

○交通建設局長 金義洙 그 부분…….

○郭泳敎 委員 만약에 이런 식으로 된다면 이것 기금이 남아나겠어요, 상식적으로 생각할 때?

○交通建設局長 金義洙 …….

○郭泳敎 委員 이것은 서면으로 아니면 내일 감사 때 답변해 주시기 바라고.

○交通建設局長 金義洙 알겠습니다.

○郭泳敎 委員 마지막으로 하상지하도로에 대해서 감사하겠습니다.

2008년 10월 24일자 충청투데이 2면에 '선도프로젝트 충청권사업이 선정되면 대전~행정도시~오송을 잇는 BRT도입 체제로 도로가 확보되기 때문에 하상도로까지 대전시는 연계해서 지하구간을 백지화하고 선도프로젝트에 입각해서 계

획하겠다.' 이렇게 발표가 된 것 같아요, 취지는.

그것 맞습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 맞습니다.

○郭泳敎 委員 그런데 9월 10일자 대전일보 2면에 보면 또 각 도하 신문에 나왔지요.

'선화, 목척, 중교는 내년도 4월에 첫삽을 뜨겠다, 1㎞ 구간에 150억 원을 투입하겠다.' 이렇게 결정고시를 했는데, 이게 어떻게 된 상황입니까?

○交通建設局長 金義洙 설명드리겠습니다.

저희들이 목척교 부근을 생태공원화하면서 가장 걸림돌이 됐던 부분이 하상도로 부분입니다.

그런데 하상도로 부분을 저희들이 존치한 상태에서, 너무 시민의 이용률이 크기 때문에, 존치한 상태에서 그것을 검토했었는데 그렇게 하다보니까 목척교 부근에 대한 본래의 취지가 퇴색이 되기 때문에 목척교를 중심으로 해서 양쪽으로 500m, 1㎞ 구간을 하상도로를 없애는 대신에 목척교 밑으로 지하도로 파서 연결시키려고 구상을 하면서, 위원님 말씀대로 9월까지는 그런 구상을 가지고 추진했었습니다.

하다보니까 어떤 문제가 생겼냐 하면 지역선도프로젝트로 해서 대전역부터 신도극장 앞으로 해서 갑천고속화도로를 통해서 오송까지 선도프로젝트로 BRT시스템으로 국가에서 발표를 했기 때문에 이 부분에 대해서 전면적으로 재검토할 필요성을 느꼈습니다.

그래서 그 필요성에 따라서 그렇다면 목척교를 중심으로 해서 상류지역은 하상도로를 없애보자는 구상을 검토를 했고, 10월 말에 저희들이 출구조사를 해서 지금 교통량은 전체를 조사를 해놓고 있습니다.

○郭泳敎 委員 목척교 상류부분에 하상도로 없앤다는 얘기는 지하도로를 거기는 만들어본다는 얘기입니까, 거기 500m 구간?

○交通建設局長 金義洙 아닙니다, 그게 아니고, 지하도 부분이요?

○郭泳敎 委員 예.

○交通建設局長 金義洙 지하도 부분은…….

○郭泳敎 委員 지하도 부분은 전면 양쪽 다 목척교를 중심으로 다 백지화된 상황이지요?

지금 전면 재검토하는 상황입니까, 그러면?

○交通建設局長 金義洙 그러니까 지금 현재 목척교를 중심으로 해서 지하도로 1㎞ 구간을 연결시키는 부분을 지역선도프로젝트방안이 발표가 되면서 저희들이 재검토에 들어가서 지금은 목척교 상류지역을 하상도로를 존치하느냐 폐지하느냐 그 문제를 심각하게 고민을 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러면 예를 들어 존치한다면 지금과 같은 방식으로 존치를 보완해서 한다든가 폐지한다면 지하도로를 만들 수 있다든가 이런 얘기입니까, 어떤 얘기입니까?

아니면 아예 그냥 없애는 개념입니까, 거기는 이제 도로라는 것을 아예 안 만드는 내용입니까?

○交通建設局長 金義洙 그래서 지금 저희들은 거기 목척교 쪽에 평면교차를 통해서 이어주는 방법, 제방도로를 이용하는 방법이지요, 그 방법 쪽으로 가닥을 잡고 현재 결론 여부는 심각하게 검토를 하고 있으면서 거기에 대한 교통량은 번호판까지 조사를 해서 출구 쪽으로 전부 교통량의 흐름을 파악해서 분석을 하고 있습니다.

○郭泳敎 委員 그러면 선도프로젝트가 선정이 됐기 때문에 결국은 지하도로를 만드는 것은 이미 백지화된 거지요?

○交通建設局長 金義洙 지금 거의 됐다고 그렇게 봐도 됩니다.

○郭泳敎 委員 그런데 아직도 어떤 업무보고상이나 아니면 예산상에는 그 150억 원 예산이 포함돼 있는 겁니까?

○交通建設局長 金義洙 내년도 예산에는 150억 원을 저희들이 뺏지요.

○郭泳敎 委員 뺏습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 뺏습니다.

○郭泳敎 委員 알겠습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

권형례 위원님 질의하시기 바랍니다.

○權亨禮 委員 본 위원이 보충 잠깐만 하나 드리겠습니다.

조금 전에 우리 곽영교 위원님도 그렇고 본 위원의 생각도 그렇습니다만 보험에 관한 이야기중에 아직은 이용자가 상당히 저조하기 때문에 그 액수를 부담하기는 좀 아직 시기상조가 아니냐 이렇게 생각을 해보는데요.

그게 1년 단위로 하는 소멸성 보험이지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○權亨禮 委員 1년씩 계약하게 되는 겁니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○權亨禮 委員 이 부분은 좀 면밀히 체크해볼 필요가 있다고 생각이 되고요.

지금 본 위원이 질의하고자 하는 건 뭐냐 하면 기존도심하고 신규개발지 등에도 우리가 완전한 자전거도로를 설치해야 되는데, 자전거도로 설치 설계지침 같은 것을 우리 혹시 대전에 만들었습니까?

신규개발지에.

○**交通建設局長 金義洙** 지금 그런 것 만들어진 것은 없고요.

○**權亨禮 委員** 만들지 않았습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 만든 건 없고, 저희들 구상은 도로다이어트를 통해서 선을 그어서 구분을 해줄까.

○**權亨禮 委員** 그러니까 기존도심 같은 경우는 도로다이어트 방법으로 할 것이고, 신규개발지 뭐 서남부권개발 이런 개발지에 자전거도로 설계지침을 만들었냐고요?

○**交通建設局長 金義洙** 그것은 지침이 만들어져 있어서 서남부개발, 학하지구에는 자전거전용도로가 도로와 동시에 같이 개설이 됩니다.

○**權亨禮 委員** 됩니까?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**權亨禮 委員** 그것을 하나 묻고 싶습니다.

그러니까 신개발지에는 이미 만들면서 도로 한다는 이야기지요?

○**交通建設局長 金義洙** 그럼요, 같이 들어갑니다.

○**權亨禮 委員** 그리고 기존도심지는 도로다이어트를 해서 자전거도로를 만든다는 이야기지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 그렇습니다.

○**權亨禮 委員** 혹시 설계지침이 되어 있나 확인해 보는 겁니다.

○**交通建設局長 金義洙** 예, 돼 있습니다.

○**權亨禮 委員** 되어 있다 이거지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**權亨禮 委員** 예, 알았습니다.

이상입니다.

○**委員長 吳榮世** 수고하셨습니다.

전병배 위원님 질의하시기 바랍니다.

○**全炳培 委員** 권형례 위원님 질의에 보충질의 하겠습니다.

우리 대전시는 자전거 명품도시 대전을 창조하기 위해서 우리 교통건설국에서는 주요정책으로 올인하고 있는 모습을 볼 수가 있습니다.

시민공영자전거 운영에 대해서 질의하겠습니다.

금년에 1,000대를 도입했습니까, 지금?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 도입해서 분배가 끝났습니다.

○**全炳培 委員** 내년에서 9,000대고요?

○**交通建設局長 金義洙** 예, 계획상으로는 그렇습니다.

○**全炳培 委員** 계획상으로?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**全炳培 委員** 2010년에는 1만 대, 그래서 2만 대를 도입한다는 예정이지요?

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**全炳培 委員** 여기 보면 유인배부소가 350대가 50개소에 배치가 돼 있는 것으로 돼 있어요.

유인배부소라면 사람이 관리한다는 뜻 아닙니까?

○**交通建設局長 金義洙** 그렇습니다.

○**全炳培 委員** 그러면 이분들은 노인일자리창출과 연계해서 그분들이 투입되고 있습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 경로당 같은 경우에는 노인분들이 일을 보고 있고요.

편의점 같으면 편의점 종사자 그 다음에 주민자치센터 같은 경우는 공무원들 그렇습니다.

○**全炳培 委員** 그러면 노인일자리창출에 관련해서 그분들한테는 일정액의 금액을 보상해 주고 있습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 최소한의 실비는 보상을…….

○**全炳培 委員** 실비가 어느 정도입니까?

○**交通建設局長 金義洙** 월 한 20만 원 정도.

○**全炳培 委員** 월 20만 원.

○**交通建設局長 金義洙** 예.

○**全炳培 委員** 그러면 한 사람이 그것을 관리할 수는 없지 않습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 경로당 같은 경우는 아무래도 두 분 정도는 해야 되겠지요.

○**全炳培 委員** 두 분 정도.

○**交通建設局長 金義洙** 10시까지 저희들이 수고를…….

○**全炳培 委員** 아직 이것은 유인배부소를 시행하고 있지는 않지요?

지금 하고 있습니까?

○**交通建設局長 金義洙** 시행을 하고 있습니다.

○**全炳培 委員** 하고 있어요?

자전거보험과 관련해서 본 위원의 생각은 대전시민 150만 중에 5세 이하 80세 이상의 분을 제외한 140만 명을 대상으로 잡고 있는 것 같아요.

○**交通建設局長 金義洙** 두 가지를 검토하고 있지요.

○**全炳培 委員** 본 위원 생각은 차라리 이렇게 하지 말고, 시가 자전거의 명품도시를 창조하는 그런 방침이라면 2만 대 우리가, 예를 들어서 2010년에 2만 대를 보급한다고 했을 때 자전거 스테이션을 하겠다 그 뜻 아닙니까, 이것은?

○**交通建設局長 金義洙** 그런 쪽으로 봐야 되지요.

○**全炳培 委員** 그런 쪽으로 가야될 건데, 본 위원 생각은 시스템을 우선 뭐를

할 건가를 정책결정을 한 다음에 자전거를 보급하는 것이 순서라고 봅니다.

왜 그러냐 하면 2만 대가 대전시내에 배치가 되면, 자전거 전용도로 확보가 아직 잘 되지도 않았고 인프라가 구축이 되지 않은 상태에서 물량만 계속 공급하면 여기에는 대책이 상당히 난감할 것 같습니다.

인도에 자전거 전용도로가 있지요 또 보행자도 다닙니다.

그러면 이 스테이션을 만들려면 자전거 거치대의 문제가 심각한 문제로 떠오를 겁니다.

2만 대의 자전거를 거치할 수 있는 시설을 갖춘다는 것은 엄청난 예산이 들어갈 뿐만 아니고 인도에 자전거도로면과 연계해서 인도에 자전거 거치대를 만들 때 국장께서는 몇 센티미터가 인도를 점한다고 보십니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 저희가 그 부분에 대해서 합산하거나 그런 자료는 없습니다만 위원님이 걱정하시는 부분에 대해서 잠깐 설명을 드리겠습니다.

저희들이 자전거명품도시로 가기 위해서는 무인대여시스템으로 가는 게 맞습니다, 맞는데 두 가지 문제에 한계점에 다다릅니다.

하나는 너무 많이 돈이 들고 또 두 번째는 위원님 걱정하신 대로 2만 대를 풀었을 경우에 과연 시민들의 호응도와 이용도는 어떤가 그 다음에 운영상의 문제점은 뭔지, 지금 걱정하신 대로 도로를 점용하는 상태는 어떤 건지, 기반 인프라는 어떤 건지 그런 측면에서 지금 상태로는 전혀 예측하거나 그 부분을 펼쳐나갈 수 있는 부분이 미약하기 때문에 이번에 1,000대를 가지고 뿌려본 겁니다.

뿌려보면서 이번에 1,000대에 대해서 저희들이 가장 중요시하는 부분이 피드백 부분입니다.

1,000대를 운영하면서 시민들의 반응은 어떤 건지, 인프라 측면에서 개선할 점은 뭔지 그 다음에 무인대여시스템으로 갔을 경우에 어떤 측면이 보완이 돼야 되는 건지 그런 부분을 자료를 얻기 위해서 이번에는 350대 분만을 유인 쪽으로 넣어서 운영사항을 체킹해보려고 넣어놓은 거고요.

나머지 부분은 그래도 안정적인 공공기관에 줘서 활용할 수 있도록 했기 때문에 위원님 걱정하시는 그 부분을 저희들도 똑같이 걱정하기 때문에 이것은 내년도 9,000대를 저희가 자신있게 말씀 못 드리는 이유가 1,000대 운영상황을 보면서 내년도에 9,000대가 될지 9만 대가 될지 그 부분을 다시 판단할 그럴 사항입니다.

○全炳培 委員 본 위원이 걱정하는 것도 자전거 2만 대가 대전에 풀어져 나왔을 때 자전거 거치대가 과연 얼마만한 거치대가 필요한 건지 또 가뜩이나 좁은 인도에 자전거 전용도로와 보행자도로와 또 거치대가 인도를 점유하고 있는 그 폭과 이런 것을 면밀히 검토하실 필요가 있다고 봅니다.

자전거가 거치대가 되려면 인도에서 180㎝를 확보해줘야 됩니다.

물론 거치대가 요즘 새로 개발이 돼서 인도폭을 한 70㎝만 점유해도 되는 거치대가 나오기는 나왔습니다만 아직 상용화단계는 아니고, 현재 거치대 시스템이 180㎝입니다.

그렇다고 보면 그 좁은 인도에 자전거도 다녀야 되고 거치대도 있어야 되고 또 보행자가 안전하게 보행자도로를 확보해줘야 되고, 이 문제가 보통 심각한 문제가 아니라고 생각이 되고, 더불어서 자전거보험문제도 자전거등록제가 실시가 된다면 자전거를 실제 타는 사람에 한해서 보험을 들어주는 방안도 있으리라고 봅니다.

우리 140만 명의 대상자 중에 실제로 자전거를 타는 분이 몇 분인지 파악조차도 안 돼 있지 않습니까, 지금?

대전시에 자전거 보급률이 몇 퍼센트 정도 됩니까?

○交通建設局長 金義洙 자전거 보급률이 인구 대비하면 한 34% 정도는 가지고 있는 것으로 보고 있습니다.

○全炳培 委員 그러면 대전시내에 약 40만 대의 자전거가 있다고 보시는 거지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇게 보고 있습니다.

○全炳培 委員 그렇다면 자전거등록제가 되면 자전거등록제가 됨과 동시에 그 분들에 대해서 보험을 자동적으로 들어주는 겁니다.

그런 대안도 우리가 생각할 수 있어요.

자전거 안 타시는 분들한테 굳이 자전거보험 들어줄 이유 있겠습니까?

그러한 등등 포함해서 자전거보험도 그런 쪽에서 재검토를 해주셨으면 좋겠고, 특히 무인대여시스템 물론 많은 돈이 들어갈 겁니다.

이 시스템의 필요성은 본 위원이 말씀 안 드려도, 본 위원이 예를 들어서 자전거 등록을 했어요.

그러면 카드가 나올 것 아니겠습니까?

그 카드를 가지고 내가 대전역에서 자전거를 인출해서 도청 앞에서 내렸다, 이게 아마 나올 겁니다.

○交通建設局長 金義洙 나오지요.

○全炳培 委員 그래야 그 시건장치가 열릴 거고요, 카드 없으면 시건장치가 열리겠습니까?

이 도난문제도 상당히 심각해요, 2만 대를 이렇게 우리가 관리할 것인가에 대해서도.

그러면 전체 우리 대전시민이 자전거로 이동한 킬로미터가 나올 거예요, 이 시스템이 도입되면.

더불어서 대기오염의 저감효과가 어느 정도 된다는 것까지도 추계해서 설명이

될 겁니다, 이 문제가.

그리고 자전거를 우리 시민이 몇 명이 이용을 했고, 거리는 몇 킬로미터고 거기에 대한 건강도 얼마 정도 좋아졌다는 것도 미루어서 우리가 생각해볼 수도 있어요.

그래서 우리 시가 과연 자전거를 타기좋은 도시를 만들려면 물론 인프라 구축이 제일 중요합니다만 그것도 시간과 예산상의 많은 문제점이 따르리라고 보기 때문에 이왕에 우리가 2만 대를 도입할 예정을 하고 있다면 이 시스템 개발이 확정돼야 된다, 선행이 돼야 된다.

그렇지 않고서는 자전거 2만 대를 공급하는 의미가 없다고 보아집니다.

국장님 견해는 어떠십니까?

○交通建設局長 金義洙 공감합니다, 공감해서 아까 말씀을 드렸습니다만 1,000대를 가지고 피드백을 해봐서 나름대로 판단이 서면 그때 확대여부를 결정하고, 무인대여시스템으로 가는 경우에는 너무 비싸기 때문에 저희들은 현재 에트리하고 RFID를 현재 공동으로 개발에 들어갔습니다.

그래서 저렴한 가격으로 실용적으로 쓸 수 있는 방안이 없는 건지 그게 10월 24일날 요청을 해서 개발하고 있는데, 그 부분이 개발돼서 만약에 현재 500만 원 수준인데 한 150만 원만 된다 하더라도 저희들은 그쪽으로 가서 경비를 줄이면서 해야 되지 않겠는가 그렇게 보고, 위원님 말씀대로 2만 대를 줄이는 문제는 시범적으로 하는 것을 보면서 판단하겠습니다.

○全炳培 委員 그리고 이 시민자전거 보험가입 취지에 대해서 우리 동료위원들께서 누차 질의를 통해서 내년도 본예산에 이 6억 원의 보험료를 계상하고 있습니까, 지금?

○交通建設局長 金義洙 예, 계상을 하고 있습니다.

○全炳培 委員 조례개정이 지금 추진되지도 않은 상황에서 이것을 내년도 예산안을 봐가면서, 조례개정을 봐가면서 내년에 1차 추경에 반영하는 것이 본 위원은 옳다고 생각이 되는데, 특히 이것은 법리적인 검토 즉 「공직선거법」이나 이런 것을 선관위나 어디에서 유권해석을 받아본 적이 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 저희들은 「자전거이용 활성화에 관한 법률」 가지고 근거는 된다고 판단해서 예산을 계상했습니다만 위원님 말씀대로 시민한테 돌아가는, 불특정 다수인한테 돌아가는 비용에 대해서는 「공직선거법」상 한번쯤 걸러야 될 문제라고 판단이 돼서 선관위에 유권해석을 받은 결과 조례로 편성을 해서 지급하는 방식이 안전하다고 그렇게 통보가 돼 있습니다.

그래서 조례는 저희들이 지금 현재 전부 다 구성을 마치고 내년도 첫 번째 임시회의 때 조례안이 의회에 상정이 될 겁니다.

○全炳培 委員 이 자전거보험 가입에 대한 예산은 며칠 후에 있을 예산안을 다

루면서 다시 질의하기로 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

양승근 위원님 질의하시기 바랍니다.

○梁承根 委員 오늘 감사는 자전거 전용도로에 대해서 질의가 많이 나왔습니다만 본 위원도 전용도로에 대해서 질의 한번 하도록 하겠습니다.

버스전용도로에 관한 사항입니다, 버스전용차로.

지금 우리 대전에도 버스전용차로가 많이 건설이 돼 있지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 38㎞가.

○梁承根 委員 38㎞, 몇 개 지역으로 돼 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 8개 지역으로 돼 있습니다.

○梁承根 委員 그런데 전용차로에는 어떤 차량들이 이용할 수 있는 자격이 됩니까?

○交通建設局長 金義洙 버스전용차로는 시내버스가 주로 다니고요.

사업용 자동차도 27인 이상에 대해서는 사업용 차량이.

○梁承根 委員 27인승만 다닙니까?

○交通建設局長 金義洙 27인 이상이요.

○梁承根 委員 이상만?

○交通建設局長 金義洙 예, 이상.

○梁承根 委員 또?

○交通建設局長 金義洙 그렇게 구성이 돼 있습니다.

○梁承根 委員 그런데 전용도로를 시설하는 목적이 대중교통수단의 원활한 소통을 위한 것이 아니겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 가장 크게 그렇게 봐야 되지요.

그래서 일단은 좁은 도로를 효율적으로 쓰기 위해서는 많이 싣고 다니는 대중교통이 빨리 지나가야 되고 그러기 위해서서 전용차로를 확보해줘야 된다 그런 개념입니다.

○梁承根 委員 그런데 요즘 보면 택시도 하나의 대중교통수단으로 많이 활용되고 있다고 봐야 되지요?

○交通建設局長 金義洙 택시도 내용상으로는 대중교통수단으로 들어가지만 현재 법상으로는 대중교통수단으로 들어가지 못하고 있습니다.

○梁承根 委員 택시업계나 택시를 운전하는 사람들도 전용차로를, 승객을 태우려면 전용차로를 이용하는 경우가 많이 발생되지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 전용차로로 다닐 수 있도록 그것을 허락해 달라는 의견들이 많

은데 그것에 대한 의견은 어떻습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 이 문제는 의원입법으로 국회 계류중에 있습니다, 계류중에 있는데 저희들이 단속을 하면서도 택시에 대해서는 탄력적으로 적용을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 지금도 그렇게 하고 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 예, 그래서 택시에 대해서는 전용차로에 들어온다 하더라도 손님을 태우고 나가는 부분에 대해서는 단속에서 조금은 탄력적으로 운영을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 그런데 버스전용차로를 다니면 단속카메라에 적발이 되지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○梁承根 委員 지금 보면 단속카메라가 여기저기 많이 설치돼 있는데 그게 어디 얼마나 설치돼 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 CCTV는 16개소가 설치돼 있고 나머지는 저희들이 금년 초에 개발한 EEB라고 그래서 시내버스에다 이동식 카메라를 달고 단속을 하는 시스템으로 단속을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 대전일보 금년 10월 11일자 신문 보셨지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 전용차로단속카메라가 교통사고 유발의 원성이 있다.

그래서 버스전용차로단속카메라가 너무 그 로터리 가까이나 못미쳐 있어서 직진차량과 충돌우려가 있어서 사고를 유발할 위험성이 있다는 내용이었는데 거기에 대해서는 어떻게 대책을 세워놓으셨습니까?

○交通建設局長 金義洙 저도 신문에서 봤습니다만 CCTV에 대해서는 상당히 여론에서도 많이 얘기를 하고 있는데, 저희들 입장에서는 CCTV가 없으면 전용차로의 위반사항을 전혀 단속할 수 없는 상황입니다.

그래서 사고위험까지 되는 부분에 대해서는 아마 CCTV를 피하기 위해서 운전중에 나타나는 그런 부분 같은데.

○梁承根 委員 그것을 조금만 뒤로, 너무 가까이 있으니까 좀 앞으로 당겨달라는 그런 내용이었는데 그렇게 해도 관계없지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 한번 보겠습니다, 그 현장을 보면서.

○梁承根 委員 한번 검토를 좀 해주시고요.

그 단속카메라가 여러 가지가 있지요, 그게?

고정식 카메라가 있는가 하면 금방 말씀하신…….

○交通建設局長 金義洙 이동식 카메라가 있습니다.

○梁承根 委員 이동식 카메라 또 과속방지 카메라, 신호위반 카메라 주차위반 카메라 여러 가지 적발할 수 있는 카메라가 많이 있지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그런데 과속방지라든지 신호위반이라든지 주차위반 이런 카메라들은 적발되는 즉시 과태료가 부과되는데 여기 전용차로 위반단속 카메라는 어떻게 단속이 되는 것인지 말씀해 주시지요.

○交通建設局長 金義洙 지금 버스전용차로의 단속은 두 가지 종류입니다.

하나는 버스전용차로 구간에 들어오지 않아야 될 차량이 들어오면 그것을 단속해야 되고 또 거기에 불법주차로 인해서 버스가 못 지나가기 때문에 불법 주정차차량을 단속하고 두 가지 부분이 되는데 버스전용차로 같은 경우에는 단속이 되면 우리 시에서 고지서를 내보내고 불법주정차량에 대해서는 구청에 보내서 구청에서 고지서를 보내게 됩니다.

○梁承根 委員 아니, '어떻게 하면 적발이 되느냐?' 그런 얘기지요.

○交通建設局長 金義洙 CCTV를 저희들이 판독을 합니다.

판독을 해서 그 위반이 된다면 거기에 번호판이 나오거든요.

번호판을 보면서 차적조회를 해서 그쪽으로 보내게 되고요.

○梁承根 委員 그 내용을 조금 더…….

○交通建設局長 金義洙 그러니까 CCTV가 전용차로는 실선구간과 점선구간이 있습니다.

그런데 점선구간은 해당이 안 되고 실선구간을 100m를 주행한다고 판단했을 경우에는 저희들이 판독할 수 있는 기능이 CCTV에 있습니다.

○梁承根 委員 100m를?

○交通建設局長 金義洙 100m를, 실선구간에도 불구하고 100m 이상을 주행했다 그러면 전용차로 위반으로 저희들이 그것은.

○梁承根 委員 실선구간을 100m를 주행했을 때 적발이 된다 그런 얘기지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○梁承根 委員 한 번 해도 적발이 되는 겁니까?

○交通建設局長 金義洙 그렇지요, 그러니까 50m만 가면 안 되는 것이고, 100m 이상을 주행했을 때는 전용차로 위반으로 저희들이 적발을 합니다.

○梁承根 委員 그런데 네 장 이상 사진이 찍혀야 적발이 된다고 신문지상에 나와 있는데 그것은 무슨 뜻입니까?

○交通建設局長 金義洙 그 경우가 전용차로보다는 불법주정차가 아닌가 생각이 됩니다.

불법주정차도 같이 단속을 해서 보내기 때문에, 그래서 아마 네 장을 동시에 받는 경우는 전용차로 때문에 그런 것이 아니고 불법주정차 때문에 그런 것이 아닌가 생각이 되어집니다.

○梁承根 委員 불법주정차 때문에 네 장 이상 사진이 찍혀야지만 되는 것입

니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 네 장 스티커가 아니고 찍는 사진요?

○梁承根 委員 예.

○交通建設局長 金義洙 그것은 아까 제가 100m라고 말씀드렸잖아요?

○梁承根 委員 예.

○交通建設局長 金義洙 25m 간격으로 네 번을 찍습니다.

네 번을 찍어서 그것이 이어지면.

○梁承根 委員 카메라가 네 번을 찍어주는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 네 번을 찍어주는 거지요.

그래서 그것을 네 번에 찍히면 그게 100m라고 보고 저희들이 부과를 하는 것입니다.

○梁承根 委員 세 번만 찍혀도.

○交通建設局長 金義洙 세 번 찍히면 아니지요.

○梁承根 委員 세 번만 찍혀도 안 되나요?

○交通建設局長 金義洙 그렇지요, 네 번 이상이 찍혀야 100m로, 25 곱하기 4니까요.

그래서 100m로 보고 부과를 하는 것입니다.

그런 사항입니다.

○梁承根 委員 단속카메라는 일반적인 시민들의 의식이 과속 같은 것도 한 번 찍혔다 하면 바로 단속스티커 과태료가 나오니까 이것도 전용차로의 카메라에 한 번 지나갈 때 잘못 알고 지나갔을 때 굉장히 신경이 많이 써진다는 말이에요, 적발될 것이라고.

네 번 이상이 찍혀야만.

○交通建設局長 金義洙 네 번 이상을 100m로 보고 저희들이 부과를 하는 것입니다.

○梁承根 委員 그렇습니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 아무튼 시민들은 잘 모르니까, 거기에 대해서 아는 시민들이 많다고 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 많지 않다고 생각됩니다.

○梁承根 委員 예, 그것도 시민들한테 홍보할 필요성이 있겠네요?

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○梁承根 委員 적극적으로 홍보를 해주시기 바라고, 본 위원이 질의하고 싶은 것은 이동식 카메라에 대해서 질의를 하고 싶습니다.

이동식 카메라가 EEB입니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 Eagle Eye Bus, 독수리 눈을 가진 버스입니까, 이게 해석하면?

○交通建設局長 金義洙 예, 그렇습니다.

○梁承根 委員 지금 얼마나 설치가 되어 있지요?

○交通建設局長 金義洙 지금 3개 노선에 6대가 운행되고 있지요.

○梁承根 委員 3개 노선에 몇 대요?

○交通建設局長 金義洙 6대요.

○梁承根 委員 10대라고 되어 있는데.

○交通建設局長 金義洙 예, 3개 노선에 10대입니다.

○梁承根 委員 10대입니까?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 이게 최근에 시설한 거지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 이것 시설비가 얼마나 됐어요?

○交通建設局長 金義洙 지금 한 대당 한 4,500만 원 정도 가격이 들고요, 구입하는데.

○梁承根 委員 그런데 이것을 단속을 해서 적발까지 하려면 어떤 과정을 거쳐야지 단속이 되는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 시내버스 위에 달려있기 때문에 버스가 지나가면서 연속적으로 촬영을 합니다.

○梁承根 委員 구체적으로 말씀하시면?

○交通建設局長 金義洙 연속적으로 촬영을 해서 버스전용차로 구간 내에서만 촬영을 하면서 전용차로에 위반하는 차량과 양옆에 있는 불법주정차량을 전부 식별해서 판독을 해서.

○梁承根 委員 그것도 한 번 체크되면 그게 되는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 전용차로에 대해서는 이것도 100m 정도의, 이것은 두 번 전용차로, 그러니까 버스 한 대가 지나가고 뒤에 있는 버스가 거의 한 6, 7분 간격으로 오지 않습니까, 그러면 두 대에 동시에 포착이 된 차량에 대해서는 부과를 합니다.

○梁承根 委員 그러면 고정식과 이동식의 단속시스템이 다르네요, 그렇지요?

○交通建設局長 金義洙 예, 조금 다릅니다.

○梁承根 委員 똑같은 위반을 하더라도, 똑같은 운전수가 똑같은 위반을 하더라도 고정식 카메라가 있는 경우, 이동식 EEB에 단속을 받는 경우 이것이 좀 다르네요?

○交通建設局長 金義洙 예, 조금 다르고, 고정식은 100m를 기준으로 하는 것

이고, 이 부분은 앞 차량이 가고 나서 뒤 차량까지도 찍힌다면 전용차로에.

○梁承根 委員 그것은 일관성이 없지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 그래서 고정식이 커버 못 하는 부분에 대해서 이동식이 커버를 하도록 저희들이 고안을 한 것입니다.

그러니까 고정식은 고정이 되어 있기 때문에 서치하는 구간이 딱 정해져 있거든요.

그런데 나머지 부분에 대해서도 우리가 전용차로 위반을 못하도록 하자 해서 EEB를 개발해서 투입을 시킨 것입니다.

○梁承根 委員 그것이 그래도 일관성이 있어야 되는 것이지, 이 대상으로 하는 것은 시민들이 고객 아닙니까?

시민을 대상으로 하는데 이런 경우에 다르고 저런 경우에는 적발이 안 되고 이런 경우에는 적발이 되고 이렇게 이중성이 있으면 안 되지요.

이것도 한번 일관성이 있게 할 수 있는 방안을 강구해 보시는 것이 어떨까요?

○交通建設局長 金義洙 지금 그래서 고정식에서나 EEB나 둘 중에 다 찍힌 경우에는 한 군데를 저희는 빼줍니다.

둘 중에 하나만의 위반을 적발해서 통보하는 것으로, 그래서 동시에 부과되지는 않습니다.

위반한 차량에 대해서는 고정식이든 이동식이든 찍힌…….

○梁承根 委員 같은 시각에 이동식에 찍혔을 때, 고정식에 찍혔을 때 하나는 빼준다?

○交通建設局長 金義洙 예, 빼줍니다.

○梁承根 委員 본 위원은 그것을 여쭤보는 것은 아니고 적발시스템 자체를 일치시키는 것이 어떠냐 그런 말씀이지요.

○交通建設局長 金義洙 조금 아까도 말씀드렸지만 고정식은 서치하는 데 구간이 한계가 있기 때문에 그 이외의 부분을 EEB로 커버를 하는 것입니다.

○梁承根 委員 지금 10대를 시설하는데 4억 원이 들었다고 했지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그러면 한 대에 4,000만 원이네요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 앞으로 이것 시설을 어떻게 할 것입니까, 계획이?

이 이동식을 계속 해 나갈 것입니까, 이제 그만하고 고정식으로만 할 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 제 판단은 EEB가 버스전용차로를 잡아내는 데는 한계가 있다고 봅니다, 고정식보다는.

위원님 말씀대로 조금 가벼워지는 요소가 있기 때문에, 그래서 버스전용차로

구간 내에 고정식이 커버 못 하는 부분에 대해서는 EEB를 계속 작동을 시키고 나머지 부분은, 지금은 인력으로 불법주차단속하던 시대는 지났다고 봅니다.

기계식으로 해야 되기 때문에 저희들이 개발한 이 시스템을 일반차량에 올려놓고 주요 불법주차 지역에 지나가면서 촬영을 해서 불법주차를 단속할까 지금 생각을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 앞으로 그러면 이것을 확대해서 설치할 예정이라면 여기에 대한 소요예산이 얼마나 되겠습니까?

○交通建設局長 金義洙 지금 그래서 내년도에는 시범적으로 저희들이 10대를 더 확대하는 것으로 예산을 계상했습니다.

계상을 해서 지금 저희들이 내년도에는 불법주차단속에 인력이 많이 부족하기 때문에 그쪽으로 활용을 할까 생각을 하고 있습니다.

대신에 버스전용차로 구간 내에도 고정식이 커버 못 하는 그 부분에 대해서는 EEB를 투입시켜서 단속을 하고요.

○梁承根 委員 아니, 아까 질의드린 중에 답변을 안 하셨는데 앞으로 EEB를 전 차량으로 확대한다고 그랬는데 그렇게 하면 얼마나 예산이 드는지 그 말씀을 드리고 싶어요.

○交通建設局長 金義洙 전 차량에 확대하는 것은 아니고 내년도에는.

○梁承根 委員 시 전역으로?

○交通建設局長 金義洙 버스전용도로에는 10대에서 반 정도만, 5대 정도만 투입을 하고 나머지 5대 정도는 불법주정차 단속에 쓸 수 있도록 구상을 하고 있습니다.

○梁承根 委員 그러면 불법주정차에만 활용하려고 하는 것입니까?

○交通建設局長 金義洙 아니, 반 정도는 버스전용차로에 신설되는 구간에 투입을 시키고요.

반은 불법주정차로 차량 쪽으로 생각하고 있습니다.

○梁承根 委員 그러니까 반이라는 것이 몇 대 중에 반입니까?

○交通建設局長 金義洙 10대 중에 5대입니다.

○梁承根 委員 앞으로는 더 설치는 안 할 것입니까, 중장기적으로?

○交通建設局長 金義洙 내년도에 시행을 해보면서 그 여부를 판단하겠습니다.

○梁承根 委員 이게 보면 장착비가 너무 비싼 것 같아요, 한 대에 4,000만 원씩?

이것이 고정식 카메라로 얼마든지 적발시스템을 개선해서 더 강화해서라도 이 고정식으로 활용할 수가 있는데 이동식까지 이렇게 한다면 좀 과도한 예산낭비가 되지 않는가 생각을 하는데, 어떻습니까?

○交通建設局長 金義洙 그 부분에 대해서는 제가 공감을 하고요.

내년도를 시범적으로 해보면서 여부를 판단하겠습니다.

○梁承根 委員 그리고 시에서는 보면 어떠한 것을 적발위주로 많은 행정을 하는 것 같아요.

모든 것이 적발이 최고는 아니지 않습니까?

○交通建設局長 金義洙 그렇습니다.

○梁承根 委員 무슨 과태료를 징수하려는 목적이 아니지요, 이것이?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그렇다면 지금 보면 시민의식이 우리가 선진국으로 가면서 많이 의식이 높아졌습니다.

예를 들어서 그전에 횡단보도 건널목 부분에 정지선이 있지 않습니까?

정지선 위반 차량이 엄청나게 많았었지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 거의 정지선 위반을 했었는데 그것이 어느 한 시점에, 지금은 아주 정지선을 정확히 잘 지키지 않습니까?

오히려 그것을 지키지 않으면 굉장히 부끄러움을 당하는, 아마 운전수가 그런 상황일 것입니다.

왜 그렇게 됐습니까, 그것이?

적발해서 그렇게 된 것입니까?

그전에 양심냉장고라는 텔레비전 프로그램이 있었지요?

○交通建設局長 金義洙 예.

○梁承根 委員 그것이 아마 큰 역할을 한 것으로 알고 있고요.

안 그렇습니까?

○交通建設局長 金義洙 맞습니다.

그것이 결정적으로 많이 기여를 했습니다.

○梁承根 委員 이런 것도 마찬가지로 시민들한테 버스전용차로에는 다니지 말라는 이런 것이 시민한테 자꾸 계도를 한다면 아마 시민들도 그렇게 일부러 고의적으로 전용차로를 이용해서 다니거나 이러지는 않을 것으로 생각하는데요.

계도위주로 하는 것이 본 위원이 더 효율적이라고 생각하는데 어떻게 생각하십니까?

○交通建設局長 金義洙 위원님 말씀, 전적으로 공감을 합니다.

그래서 저희들이 계도도 같이 하면서 병행해서 단속을 하는 것이지 단속위주로 계속하거나 그러지는 않고 있습니다.

○梁承根 委員 특히 이동식카메라에 대해서는 앞으로 다시 추가로 시설하는 문제에 대해서는 적극적으로 검토를 해서 이것이 고정식으로도 충분하게 대처할 수 있으니까 고정식을 활용하는 방안을 강구해 주시기 바랍니다.

○交通建設局長 金義洙 알겠습니다.

○梁承根 委員 이상입니다.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

마지막으로 간단한 시민제보 민원사항을 소개하겠습니다.

오늘 점심을 먹고 나오다 보니까 시청 옆에 노상 주차장이 있는데 거기에서 일 하시는 노인 한 분이 “노상주차장을 운영하는 데 여러 가지 문제가 있다. 그래서 꼭 얘기해 달라.”고 해서 이 자리에서 질의를 하겠습니다.

지금 노상주차장 입찰방식이 문제가 있다고 하는데 어떤 식으로 입찰을 하고 있습니까?

○交通建設局長 金義洙 그것은 구청에서 하기 때문에 제가 자세히 연찬을 못해서 죄송합니다.

○委員長 吳榮世 시청에서도 하는 게 있다고 그러던데요?

○交通建設局長 金義洙 시청에서는 없습니다, 구청에서 하는 것으로.

○委員長 吳榮世 자체적으로 하는 것은 없는데, 그런데 이 민원을 시로 제보를 했기 때문에 교통건설국장께서 한번 챙겨볼 필요가 있고.

○交通建設局長 金義洙 예, 챙겨보겠습니다.

○委員長 吳榮世 무슨 문제냐 하면, 최고가격으로 입찰을 한대요, 이 사람 얘기는.

하한선이 1,000만 원이면 그것은 좋다 이거예요.

그런데 노상주차장을 하다 보니까 최고가로 입찰을 하다 보니까 2,000만 원, 3,000만 원 막 기하급수적으로 올라가서 결국 높게 책정해서 울며겨자먹기로 그것을 하기 때문에 최고가로 쓰게 된다는 얘기예요.

그러면 결국은 시민들한테 그 손해가 돌아온다는 얘기입니다.

그래서 최저가를 책정해서 해주고 적정가격을 1,500만 원이든 2,000만 원이든 기준을 해서 거기에 낙찰금액에 근접되어 있는 사람을 선정하는 것이 오히려 낫지, 결국은 시민들한테 5,000만 원, 1억 원으로 써서 되는 과정을 할 것 없이 그런 입찰방식의 개선을 해달라는 얘기를 했고요.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 또 한 가지는 낙찰된 자가 선납을 해야 되는데 분기로 하는 방법도 있는데 비싼 가산금 내고 있다는 것을 없애 달라는 방안, 국장께서 참고를 해 줘요.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 그리고 노상주차장 부가세 10%가 자가용이 대중화된 요즘에 부가세를 10%씩 부과한다는 것은 불합리하다, 검토를 해 달라.

그리고 노상주차장에 주차를 해놓고 그냥 무턱대고 가려고 하고 또 그냥 뺑소니로 도망가는, 차를 몰고 그냥 가는 경우에 어떤 제재조건이 있어야 될 것

아니냐?

정말 어렵다 이거예요.

보면 '그냥 욕지거리를 하고 가는 경우도 있고 차넘버를 봐도 주차요금 안 낸 것에 대해서는 행정조치를 할 수 없지 않느냐?' 이런 점이 있어서 '그런 것도 강구할 수 있는 방안을 연구해 달라. 정말 어렵다.' 하는 얘기를 하는데 국장께서 참고적으로 해 주시고.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 오늘 자전거도로에 대해서 위원님들이 한결같이 질의를 하셨는데 내년도 자전거도로시설 예산이 어느 정도 됩니까?

○交通建設局長 金義洙 내년도 도로시설 예산이 도로 다이어트 하는 예산이 있거든요.

도로 다이어트 예산만 한 70억 원 정도 됩니다.

○委員長 吳榮世 70억 원 정도 되지요.

지금 유성이나 서구는 자전거도로가 일부 되어 있지요?

○交通建設局長 金義洙 유성에 지금 충대 앞에 되어 있고 금정로 쪽에 되어 있고 그렇습니다.

○委員長 吳榮世 그런데 오늘 택시기사가 하는 얘기가 자전거도로를 이용을 안 한다는 거예요.

이것 이용 안 하는 도로에 몇 십억 원씩 투자를 해서 할 필요가 있는가 하는 생각이에요.

본 위원장이 어제 판암동에서 대전역으로 해서 원도심을 거쳐서 시청까지 자전거를 타고 간 일이 있어요.

그래서 판암동에서 나와 있다 보면 원도심은 자전거도로가 아니라 길이 다 깨져서 조금 가다 내려서 다시 끌고 가고 이런 시설이 되어 있습니다.

예산을 도로가 넓은 유성이나 서구가 지금 자전거도로가 급한 것이 아니에요.

그래서 그런 예산을 오히려 원도심 기존 인도를 잘 해주든가 자전거도로를 대체해서 이용하는 원도심 도로에 깨진 것을 보수를 해야지, 지금 이용도 안 하는 유성, 서구 넓은 운동장 같은 도로에 자전거도로를 해서 그 사람들이 그 안으로 타고 다느냐 하면 그렇지도 않아요.

그래서 원도심에 있는 자전거도로 시설이 더 급하다 하는 점입니다.

그래서 개울가 이쪽으로 건너오려니까 어디 갈 데가 없어요.

차는 왔다갔다 하는데 어디로 여기 통과할지를 모르겠어요.

그래서 저쪽 원도심하고 이쪽 갑천 길로 넘어오는 길에 그런 자전거도로를 이용할 수 있는 시설이 더 급하고, 또 거기 안내표지판으로 어느 쪽으로 가라고, 자전거안전지도 안내판이 없습니다.

그런 것이 오히려 지금 현재 도로개설보다도 급하다 하는 점입니다.

참고해 주시기 바래요.

○交通建設局長 金義洙 예, 알겠습니다.

○委員長 吳榮世 그리고 대전역에서 도청 앞에 대중교통 보행자전용도로라고 해서 그런 시설을 계획하고 있지요?

○交通建設局長 金義洙 내년도에 기본실시설계가 들어갑니다.

○委員長 吳榮世 대전역~도청 구간은 우리 대전의 상징거리입니다.

그래서 앞으로 문화공간이나 테마성 거리로 여러 가지 시에서도 지원을 하고 있습니다만, 본 위원장 개인적인 생각입니다만, 토요일하고 일요일은 차 없는 거리를 해서 또 거기에 주민들이 나오고 또 거기에서 자전거도 타고 이렇게 할 수 있는 것도 한번 연구할 필요가 있다 이런 생각입니다.

○交通建設局長 金義洙 예.

○委員長 吳榮世 수고하셨습니다.

동료위원 여러분!

효율적인 감사진행을 위해서 2008년도 교통건설국 소관 사항에 대한 금일 감사는 이것으로 마치겠습니다.

오늘 질의하지 못한 사항은 11월 18일 내일 감사를 통해서 계속하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 오늘 감사는 이것으로 마치고 11월 18일 10시에 감사를 속개토록 하겠습니다.

행정사무감사 중지를 선언합니다.

(16시 11분 감사종료)

○출석위원

오영세 권형례 양승근 전병배
곽영교 심준홍

○출석전문위원

전문위원 이환구

○출석공무원

교통건설국장 김의수
교통정책과장 박용재
대중교통과장 한선희
운송주차과장 류명동
건설도로과장 이승무

방재과장	황재하
차량등록사업소장	이용규