

# 산업건설위원회회의록

2015년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관

1. 교통건설국

일시 : 2015년 11월 12일 (목) 오전 11시

장소 : 산업건설위원회회의실

(11시 05분 감사개시)

○위원장 김종천 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

## 1. 교통건설국

○위원장 김종천 지금부터 「지방자치법」 제41조 및 같은 법 시행령 제39조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」의 규정에 따라 우리 위원회 소관 교통건설국에 대한 2015년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

여러 위원님들께서도 잘 아시다시피 의회에서 행정사무감사를 실시하는 취지는 대전시에서 추진하고 있는 중요정책들이 제대로 집행되고 있는지를 면밀히 따지고, 필요한 경우 건설적인 대안을 마련하는 한편 향후 조례안 및 예산안 심사과정에 활용하기 위한 것입니다.

이런 취지를 십분 이해하시고 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분께서는 진솔한 자세로 성실하게 감사에 임해 주시기를 당부드립니다.

교통건설국에서는 도시철도 2호선 계획, 대전~세종 BRT 건설, 유성광역복합환승센터 조성, 충청권 광역철도망 예타 통과 및 사람 중심의 안전한 교통환경 조성 등 효율적인 도로체계 구축을 위한 많은 사업을 수행하고 있습니다.

그동안 우리 위원회는 선진교통도시 건설을 위해 정책토론회 및 현장방문 등을 통하여 합리적인 대안을 수차례 제시하였다고 봅니다.

하지만 아직도 안전하고 친환경적인 교통건설을 위해 해결해야 할 산적한 현안들이 많습니다.

아무쪼록 이번 행정사무감사를 통해 우리 위원회와 교통건설국이 머리를 맞대

고 시급한 과제들을 현명하게 해결해 나가는 의미 있는 자리가 되기를 기대합니다.

이상으로 인사말씀을 마치고 행정사무감사 진행방식과 관련하여 몇 가지 안내 말씀을 드리겠습니다.

감사진행 순서는 유의사항 설명과 증인에 대한 선서취지 및 처벌규정에 대해 말씀드리고 증인선서를 받은 다음 업무보고 청취 및 질의 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

먼저 효율적인 감사를 위해 몇 가지 유의사항을 말씀드리겠습니다.

위원님들께서 질의하실 때에는 핵심내용 위주로 질의하여 주시기 바라며, 국장께서는 답변을 이해하기 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

아울러 보충답변이 필요한 부분에 대해서는 본 위원장의 허락을 받고 관계 과장이나 기타 증인께서 발언대로 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 위원님들께서 자료요구 시에는 신속히 제출해 주시기 바랍니다.

행정사무감사에 앞서 잠시 안내말씀드리겠습니다.

오늘도 진행과정을 모니터링하기 위하여 우리 위원회를 방문하신 참여연대 김상기 님, 목원대 백현주 외 6명, 충청투데이 안희재 기자님, 환영하고 노고에 감사드립니다.

그러면 「지방자치법」 제41조제4항에 따라 증인선서가 있겠습니다.

증인선서에 앞서 취지와 처벌규정 등에 대하여 말씀드리면 선서를 받는 이유는 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 증인이 정당한 사유 없이 선서 또는 증언을 거부할 때에는 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」 제14조에 따라 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있으며, 거짓증언을 한 때에는 고발할 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 박용재 교통건설국장께서 선서하여 주시고 다른 증인들께서는 제자리에 일어서서 오른손을 들어 선서해 주시기 바랍니다.

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

특히 오늘은 지난 11월 9일에 이어 대전천변도시고속화도로 통행료 등의 업무와 관련 있는 대전천변도시고속화도로주식회사대표 이영우 님께서 증인으로 출석하셨습니다.

증인선서 시 다른 증인들과 함께 일어서서 선서해 주시기 바랍니다.

그러면 증인선서를 실시토록 하겠습니다.

박용재 교통건설국장께서는 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

**○교통건설국장 박용재 선서!**

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2015년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제41조와 「지방자치법 시행령」 제43조 및 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」가 정하는 바에 의하여 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세하고 이에 선서합니다.

2015년 11월 12일

교통건설국장 박용재

교통정책과장 임진찬

버스정책과장 전영춘

운송주차과장 손병거

건설도로과장 한민호

대중교통혁신단장 장시득

차량등록사업소장 백운권

(주)대전천변도시고속화도로대표이사 이영우

(교통건설국장 박용재, 김종천 위원장에게 선서서 전달)

○위원장 김종천 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취토록 하겠습니다.

보고는 현안사항 위주로 해주시기 바랍니다.

박용재 교통건설국장은 업무보고해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 교통건설국장 박용재입니다.

존경하는 김종천 위원장님 그리고 위원님 여러분, 교통건설국 소관 업무에 대하여 적극적인 지도와 격려를 보내주심에 깊이 감사드리면서 교통건설국 소관 주요 업무를 보고드리겠습니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

(행정사무감사자료는 별도 보관)

이상으로 교통건설국 주요업무 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 김종천 박용재 교통건설국장 수고하셨습니다.

다음은 질의 답변을 실시하도록 하겠습니다.

방금 교통건설국장이 보고한 내용이나 교통건설국 소관 업무 전반에 대하여 감사하실 위원님께서는 질의해 주시기 바랍니다.

윤진근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤진근 위원 도시철도 2호선 추진 관련해서 질의하겠습니다, 144쪽이지요.

현행법령 기준으로 볼 때 도로에는 노면전차 운행이 불가하다고 생각 안 하십니까, 법령을 봤을 때?

○교통건설국장 박용재 지금 위원님 말씀하신 대로 법과 제도를 정비해야 될 게 상당 부분 있습니다.

지적하신 대로 현 상황에서는 도시철도시스템에 트램 노면전차라는 시스템으로 선정이 되어 있지만 현행 「도로법」상에서는 다닐 수가 없습니다.

법을 개정해야 됩니다.

○윤진근 위원 노면전차의 규정과 법령에 대해서 알고 계십니까?

○교통건설국장 박용재 예, 「도시철도법」에 트램에 대해서 도시철도 수단으로 규정되어 있습니다.

○윤진근 위원 알고 계세요?

○교통건설국장 박용재 예.

○윤진근 위원 지금 국장님께서 말씀하신 대로 「도로교통법」 제2조제17호에 보면 도로에는 차마만이 운행가능하며 철길이나 가설된 선을 이용하는 차는 안 된다 이렇게 되어 있단 말이에요, 그렇지요?

또 「궤도운송법 시행규칙」 제2조제6호에 보면 “노면전차(tram)란 도로 등에 설치한 두 줄의 레일을 따라 궤도차량을 움직여 사람이나 화물을 운송하는 궤도 시설을 말한다.” 이렇게 되어 있다고요.

하여간 이 자체를 금방 말씀하신 대로 법령을 바꿔야 될 것 같아요.

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

지금 국토부에서도 법적 제도 정비를 하기 위해서 TF팀을 구성해 있습니다.

그래서 그 법과 많은 부분에서 성안이 된 것으로 알고 있습니다.

○윤진근 위원 예, 그렇지요?

트램을 성공하려면 우선 먼저 법 제도장치를 마련해야 된다 이거예요, 선행해야 된다 이거예요.

거기에 대해서 인정하지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

지금 국회에서도 입법정책관실 그다음에 국토부에서 TF팀 정해져 있고 저희도 철도기술연구원 용역을 하면서 나름 법과 제도를 정비하는 안을 만들고 있고 많은 부분 성안이 되어서 의견교환을 하고 있습니다.

○윤진근 위원 지금 보면 입법조사처에서 지난 5월, 노면전차 트램을 말하는 거지요, 입법정책과제 보고를 통해서 노면의 안착을 위해서는 「도로교통법」, 「도시철도법」, 「철도안전법」에 관련한 법률 정비가 필요하다고 지적 한번 한 적 있지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○윤진근 위원 그러면 2012년 12월에 보면 노면전차의 건설 및 운영에 관한 법률안이 현재 국토교통위원회에 계류 중에 있단 말이에요, 알고 계세요?

○교통건설국장 박용재 예, 그런데 그 부분도.

○윤진근 위원 그러니까 그것을 중앙 차원에서 입법동향에 대해서 국장은 얼마 정도 알고 계신가, 말씀해 보세요.

○교통건설국장 박용재 그 부분이 계류되어서 지체가 되고 있었는데 이번에 다시 국회 차원 또 국토부 차원에서 좀 더 보완하면서 깊이 있게, 지금 저희가 트램에 대해서 그동안에 미뤄둔 상황이었었는데 대전시가 직접 트램을 건설하기 시작하니까 국토부에서도 소홀함이 없이 TF팀도 구성하고 관심을 갖고 보장하고 또 여러 가지 성안을 위해서 노력을 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○윤진근 위원 그래서 12월에 실질적으로 관련 법률, 정두언 의원이 대표발의했던 말이에요.

그래서 지금 계류 중에 있는데 우리가 모든 것을 봤을 때 법규 정비를 위해서는 실질적으로 시민과 약속은 했지만 법률, 법규가 선행되어야 된다 이거예요.

거기에 대해서는 하여튼 국장님 또 모든 공무원이 시민과의 약속사업이니까 깊은 관심을 갖고 적극 노력해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 꼭 그렇게 하겠습니다.

○윤진근 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 윤진근 위원님 수고하셨습니다.

다른 질의 있으신 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

김동섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김동섭 위원 저한테 이렇게 빨리 발언기회가 와서 감사합니다, 윤진근 위원님.

교통건설국에서 순환형 시내버스노선을 위한 노력들 그리고 먼지가슈라고 하는 교통문화운동, 아주 폭넓게 그리고 지속적으로 다양한 콘텐츠를 가지고 시행하는 점에 대해서 격려의 말씀을 드리겠습니다.

○교통건설국장 박용재 감사합니다.

○김동섭 위원 보니까 그림그리기라든가 글짓기대회도 하셨던 것 같고요, 그리고 30초 분량의 캠페인성 홍보영상도 배포하신 것 같고, 만화도 제작해서 배포한 것 같습니다.

그래서 우리 대전이 선진교통문화가 정착이 되고 시민들의 교통안전 그리고 교통사고가 완화되는 그런 좋은 시책으로 제도로 정착되기를 바라고 그 선봉에 서 계신 우리 국장님 이하 관계공무원님들께 격려의 말씀을 드리겠습니다.

하나 더 말씀드리자면 주정차 단속에 대한 것들 특히 전통시장이나 전통상점가에 대한 주정차 단속의 예외성을 어느 정도 인정을 하셔서 관할 지방청 또는 관할 구청 또는 우리 시의 단속반으로 하여금 주정차 단속에 대한 융통성을 발휘해서 신축성 있는 단속을 지도감독한 결과 지역경제의 활성화에 기여한 점 역시 격려의 말씀을 드리겠습니다.

본 위원은 대형 건축물을 계획하고 시행할 때 교통영향평가라고 하는 제도가 있습니다, 그것에 대해서 질의하고자 합니다.

자료에도 나와 있습니다만 교통영향평가를 받는 건축물들이 다 다르지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

법령에 대상 유형별로 정해져 있습니다, 판매시설, 집회시설 이런 부분들이 죽 나열되어 있습니다.

○김동섭 위원 그렇지요, 그래서 처음에 사업계획을 시행할 때 교통영향평가를 받거든요, 맞지요?

○교통건설국장 박용재 맞습니다.

○김동섭 위원 교통영향평가는 사업시행자가 교통영향평가기관에 위탁을 해서 그 시행자로부터 위탁받은 기관이나 위탁받은 자가.

○교통건설국장 박용재 엔지니어링사.

○김동섭 위원 예, 그 사가 교통영향평가 심의위원회에 그것을 제출하지요?

그러면 평가기관이나 평가를 대행하는 자는 우리 시민들의 편에 서서 하는 것이겠습니까, 아니면 사업시행자의 편에 서서 평가서를 작성하겠습니까?

○교통건설국장 박용재 과거에는, 처음에는 단적으로 사업자 편에 서서 했던 경향이 있습니다.

그래서 그 부분에 대해서, 1989년이니까 오랜 기간을 거쳐 오면서 지적도 당하고 여러 가지 제재도 가하고 그래서 지금은 많이 나아졌어요.

그래서 지금은 사업자 편도 들지만 공익적인 부분을 터치합니다.

그것 안 하면 이 회사의 존폐 문제가 달려있기 때문에 그렇게 하고 있는 실정인데 그래도 사업자 편에서 하는 경우가 많아서 심의위원회에서 걸러야 되는 상황입니다, 지금.

○김동섭 위원 예, 그 부분들이 어쨌든 사업시행자 측에, 우리도 소송 관련해서 법률대리인 선임할 때, 변호사를 선임할 때 승소가능성이 많은 변호사를 선임하는 것은 인지상정 아니겠습니까?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○김동섭 위원 즉, 다시 말하면 교통영향평가를 잘 통과시켜준다고 평가받는, 또 그런 통과시키는 퍼센티지가 큰 업체한테 또는 기관한테, 그런 자한테 위탁을 하는 것은 사업시행자 입장에서 볼 때는 당연한 거겠지요, 맞지 않겠습니까?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○김동섭 위원 그렇기 때문에 교통영향평가를 위·수탁받아서 평가서를 작성해서 제출하는 기관이나 그 자는 시민보다는 사업시행자의 편리에 의해서, 사업시행자의 편의에 의해서 하는 경우가 훨씬 크다고 본 위원은 보고 있습니다.

때문에 우리 시에서만끔은 그런 교통영향평가 심의위원회의 운영에 관한 것을

좀 더 실효성 있고 공정하고 투명하게 운영을 하시기 바랍니다.

또 한 가지, 교통영향평가를 통과합니다, 통과를 한 이후에 관할 구청 또는 우리 시의 인허가 기관에서 인허가를 해주는 기간이 보통 몇 개월 정도 걸리지요?

○교통건설국장 박용재 사업에 따라서 또 건축물에 따라서 기간이 다른데 일단은 신청하고 심의위원회에서 조건을 부여하면 조건을 이행하지 않거나 이행계획을 내지 않고서는 인허가 통과가 안 됩니다.

그래서 그 부분은 너무 위원님 걱정을 안 하셔도 되겠고요.

다만 한 가지 첨언해서 드리면 대전시가, 자랑은 아니지만 교통영향평가 심의위원회, 엔지니어링사들이 여기 교통평가서를 만들어서 접수할 때부터 긴장을 합니다 연구할 때부터, 대전은 좀 까다롭게 합니다 심의위원회에서.

그러나 무리한, 너무 사업자가 수용을 못할 정도의 제안을 해서는 안 되겠지만 최대한 수용할 수 있는 범위 내에서 이행조건을 심의위원회에서 붙이는 것으로 알고 있고 그것 때문에 평가위원들이 긴장을 하고 상당히 잘하고 있다는 말씀을 드립니다.

○김동섭 위원 예, 알겠습니다.

제가 조건부로 통과한 이후에 그 기간 동안에 어떻게 이행했는가에 대해서 여쭙보려고 했는데 먼저 답변하시니까 제가…….

○교통건설국장 박용재 죄송합니다.

○김동섭 위원 하여튼 그 기간 동안에 철저하게, 조건부로 보통 승인해 주는 경우입니다, 거의 다 조건부입니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○김동섭 위원 그 조건부에 대한 것의 이행여부를 명확하게 피드백을 하셔야 되겠다고 말씀을 드립니다.

아마 관할 구청 자치구에 그것을 위임한 이후에 그것에 대한 지도감독, 업무에 대한 확인을 안 하시면 그냥 지나가는 경우가 많이 있습니다.

그래서 그 점이 상당히 우려가 됩니다.

꼭 좀 해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 꼭 챙기도록 하겠습니다.

○김동섭 위원 또 한 가지 첨언한다면 도시계획상에 안 나와 있다 하더라도 해당 건축물에 대한 교통영향평가를 할 때 그 대상물 주변에, 도시계획상에 안 나와 있다 하더라도 예견되는 부분이 있을 겁니다, 통상적으로.

그러면 서류상에 안 나와 있다 하더라도 그것까지 같이 철저하게 했으면 좋겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○교통건설국장 박용재 너무 깊이 들어가는 문제인데 그 부분도 고민하겠습니다.

○김동섭 위원 두 번째는 본 위원이 몇 번, 수차례에 걸쳐서 지적하고 또 확인도 했습니다, 많이 시정이 되었습니다.

그럼에도 불구하고 아직 일소되지 않은 부분이 있습니다.

무엇이냐면 대규모 유통점포를 비롯한 대형 건축물들의 교통유발분담금, 아시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○김동섭 위원 지금 데이터를 보니까 작년도에 많은 노력을 하셔서 교통유발분담금이 수납되지 않은 부분들은 많이 정리가 된 것 같다는 생각을 합니다만 그 이전에 되었던 부분들은 아직 일소되지 않았다고 생각이 됩니다.

그 점에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 지적하신 대로 체납 건이 상당히 많습니다.

저희들이 일제정리기간을 운영해서 하기도 하고 그랬는데 고액체납자 같은 경우에 100만 원 이상 되는, 담당 공무원도 지정해서 책임징수를 하고 있고 그러는데 현 년도에 부과되고 징수하는 율은 상당히 높습니다.

그런데 과년도에 있는 부분들이 있는데 사실 이 문제는 계속해서 긴장하고 독촉하고 찾아가서 징수하는 수밖에 없거든요.

그래서 그 부분에 대해서 노력을 더욱 경주하겠습니다.

○김동섭 위원 동원할 수 있는 행정력을 최대한 동원해서 그 부분들이 잘 해소될 수 있도록 해주면 좋겠다는 생각이 들고요.

그다음에 눈 가리고 아웅 하면서 감면받는 대상물들이 있지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○김동섭 위원 교통유발분담금을 감면할 수 있는 요건이 있지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 예, 주차장 유료화라든가 승용차요일제 참여 등등 여러가지가 있습니다.

○김동섭 위원 예, 그런 것들에 대해서도 철저하게 한번 지도감독을 해주시기 바랍니다.

한 가지 더 하고 질의는 끝내도록 하고요.

지금 수통골 주차장 조성은 어떻게 되고 있지요?

○교통건설국장 박용재 지금 소유권 이전이 완전히 되었고요, 된 다음에 연말까지는 완공됩니다.

○김동섭 위원 몇 면입니까?

183면 맞지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○김동섭 위원 본 위원이 여기서 말씀드리고자 하는 것은 일단은 첫째, 수통골을 이용하는 대전시민 또는 이용자분 내지는 수요자들의 수에 비해서 현저하게

적다 그 주차장 면이, 가용할 수 있는 면이 현저하게 적다는 것을 지적하고 싶습니다.

그러면 사후약방문입니다만 왜 이렇게 되었느냐 다시 한 번 유추해볼 필요가 있습니다.

국장님 왜 이렇게 된 상황인가 아시나요?

국장님이 책임지시기 전부터, 부임하시기 전부터 있었던 일입니다.

○교통건설국장 박용재 조금 기관 간의 소통, 협업에 문제가 있었던 것은 알고 있고요.

○김동섭 위원 바로 그겁니다, 제가 말씀드릴게요 차라리.

바로 그 점에 대해서 지적하고 싶습니다.

담당 부서 또는 자치단체 간, 기관 간의 협업이, 정보공유가 안 되었기 때문에 이와 같은 사태가 유래된 겁니다.

이것은 미연에 방지할 수 있었고 몇 백 면의 주차면을 그냥 그대로 우리 대전 시민들 또는 수통골을 이용하는 수요자들이 활용할 수 있음에도 불구하고 정말 안이한 태도, 협업이 안 되는 그런 불통행정 때문에 결과적으로 수통골 주차장이 183면밖에 확보되지 못하는, 3분의 1로 줄어드는 그런 불상사를 초래했습니다.

그 땅을 서로 환매하는 과정에서, 교환하는 과정 또는 국립공원을 해제하는 그런 과정들, 관리관청을 이관하는 과정들 그런 것들을 얼마든지 그 사이에서 우리 관할 지자체 또는 관할 기관들 또는 관할 부서 간에 업무협조만 되고 업무공유만 됐으면 수통골 주차장은 애시당초에 몇 백 면의 주차면을 그냥 그대로 잘 활용할 수 있었던 겁니다.

그런데 그것을 안이하게 생각하고 내 업무가 아니기 때문에, 내 기관의 소관 사항이 아니기 때문에 해태하다 보니까 결과적으로는 183면밖에 안 되는 공식적인 주차면을 확보할 수밖에 없었습니다.

이 점은 유념해 주시고요, 앞으로 어느 행정이든 그렇게 잘 짚고 잘 예견하시고 판단해 주시기 바라고요, 소통행정, 협업행정을 해주시기 바라고요.

그리고 수통골 주차장이 빨리 잘 완성되고 그 주변에 또 다른 주차면을 확보할 수 있는가도 파악해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 업무의 소관을 떠나서 시도 자유롭지 못하기 때문에 앞으로는 기관 간의 협업 또 처음 시행초기부터, 계획단계부터 같이 힘을 모아가는 그런 행정을 펴겠습니다.

○김동섭 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 김동섭 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 중식을 위하여 잠시 감사를 중지코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

감사중지를 선언합니다.

(11시 53분 감사중지)

(14시 05분 감사계속)

○위원장 김종천 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

전문학 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전문학 위원 전문학 위원입니다.

먼저 본 위원이 궁금한 것 간단히 질의하고 넘어가겠습니다.

유성복합터미널은 2016년 토지보상에는 문제가 없는 것이지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○전문학 위원 소송예측을 너무 안이하게 한 것 같은데 그에 대한 느낌은 어떻습니까?

공사시작은 문제없다고 하시는데 소송이 더 길어질 수도 있지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 제가 여기에서 말씀드리기에는 재판에 대한 상황은 그렇고요, 어찌 됐든 소송이 그렇게 되더라도 내년에 예산 확보해서 도로개통비도 세웠고 보상을 시작하고, 사업진행에는 큰 차질이 없다는 말씀을 다시 한 번 드립니다.

○전문학 위원 예, 알겠습니다.

본 위원은 도시철도 2호선에 못지않게 광역철도망사업이 아주 중요하다고 판단되고 있고, 실질적으로 더 빨리 진행될 수 있는 사업 아닌가 판단되는데요, 연말까지 예타 통과는 문제없습니까?

○교통건설국장 박용재 그렇게 보고 있고요, 기대하고 있습니다.

그리고 이제는 지금 예타에 B/C는 기대치만큼 나왔고 AHP 분석이 남았습니다, 다계층 분석이 남았는데 거기에서 통과되면 되고, 국회에서도 기본설계비는 일단 반영해놨습니다.

그래서 예타가 통과되면 내년도에 예산을 세우는 것으로 기대하고 있습니다.

○전문학 위원 2호선 트램과 관련해서 사실은 대전광역시에서 트램을 추진함에 따라서 국토부와 국회에 TF팀이 생길 정도로 긍정적인 효과가 있었지요.

그리고 지금 상황은 용역을 준 상황이기 때문에 크게 우리가 이 부분에 대해서 홍보 외에는 할 일이 별로 없는 것 같습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 그렇지만 시범노선인 스마트트램노선이 있거든요.

노선은 연말까지 몇 개 사안을 가지고 전문가 자문도 받고 또 내부적인 검토를 거치고 그 노선에 대해서는 추후에 위원님들께 보고를 드려야 되는 절차들이 남

아 있습니다.

○전문학 위원 알겠습니다.

용역과정에 속도를 더 낼 수 있도록 추진을 부탁드립니다요, 최근 트램에 대해서 부정적인 면을 부각하는 분들이 있으신 것 같아요.

거기에 흔들리는 모습도 보이는 것 같은데 이 부분은 시민과 함께 결정된 부분이고 절대 더 늦추거나 변경이 있어서는 안 됩니다.

흔들림 없이 지켜가시기를 당부드리고요, 각종 위원회 운영실적에 보니까 하도급계약심사위원회가 2년간 미개최됐습니다.

본 위원이 보니까 「건설산업기본법 시행령」 제33조에 의거, 하도급 미달이 없었기 때문에 개최가 안 된 겁니까?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇게 알고 있고요, 해당 부서에서 60% 이하로 될 경우에는 심사를 받는데 그것을 잘 충족시켜서 신청이 없었던 것으로 알고 있습니다.

확인은 해봤습니다.

○전문학 위원 알겠습니다.

그러면 다른 질의 하나 드리도록 하겠습니다.

오전에 말씀하셨는데요, 버스정책에 대해서 본 위원이 질의하도록 하겠습니다.

친절과 안전을 최우선시하는 대전시 버스정책의 그늘에 있는 버스 운전종사자들에 대해 말씀드리고자 합니다.

대전광역시 버스기사의 단체협약사항에서 공식명칭은 이분들은 무엇이라고 불립니까?

이분들의 공식명칭이 무엇입니까?

○교통건설국장 박용재 시내버스노동조합입니다.

○전문학 위원 버스를 운전하시는 분들에 대한 공식명칭을 대전시에서 무엇이라고 부르고 있습니까?

○교통건설국장 박용재 운수종사자라고 하고 있습니다.

○전문학 위원 운수근로자란 말이 나오고요, 운전직종사원 이런 말이 나오는데 이것을 통일할 필요가 있지 않나요?

○교통건설국장 박용재 저희는 운수종사자라는 말로 내부적으로는 하고요.

○전문학 위원 운수종사자란 말은 없어요, 협약에.

○교통건설국장 박용재 그래서 네이밍을 지난 여름에는 준공영제 10년을 맞이해서 지상파일럿 이런 네이밍도 해서 행사를 가진 적이 있는데 그것은 정리해야 될 필요가 있습니다.

지난번에도 저희가.

○전문학 위원 알겠습니다.

정리할 필요가 있다, 정리하셔야 됩니다.

통일하셔야 될 것 같고요, 보니까 이분들이 비정규직과 정규직이 있습니다.

그런데 차이를 보니까 결론적으로 급여 차이 아니겠습니까, 근무는 똑같이 하시는데.

○교통건설국장 박용재 그런 면도 있고 또 운행하는 차에 대한.

○전문학 위원 차에 대한 것은 나중에 다시 한 번 말씀드리고요, 일단 급여만 말씀드리면 급여 차이가 본 위원이 조사해 보니까 정규직 4호봉으로 볼 때 357만원이 월 급여고요, 비정규직, 계약직이라고 편하게 말씀드릴게요, 계약직분들이 182만 원 정도 월 급여를 받습니다.

실질적으로 근무하는 시간은 차이가 없습니다, 본 위원이 보니까.

시간은 차이가 없는데 급여가 이렇게까지 많이 차이가 나야 됩니까?

○교통건설국장 박용재 임금이, 제 표현이 적절한지 모르겠지만 노사 간에 임금협상 문제인데 차이가 나는 금액범주를 비정규직에서 정규직으로 가야 되는 단계를 밟고 있는데 이것을 얼마나 빨리 줄여나가느냐 비정규직에서 정규직으로, 그런 문제를 시가 고민하고 있는 사항입니다.

○전문학 위원 애초부터 정규직으로 채용하면 다 좋은데 여건이 쉽지 않다는 말씀이지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그래서 가는 기간을 최대한 단축하겠다 이렇게 이해하겠고요, 단체협약 제18조에 보면, 물론 「근로기준법」에 기반해서 주 40시간 근로 이렇게 되어 있습니다.

그렇게 되어 있고 대전시 같은 경우는 1일 2교대가 원칙이지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○전문학 위원 희망자에 한해서 전일제 근무를 할 수 있다 이렇게 단서조항을 달아놓은 것 같습니다.

이분들은 채용을 어떻게 하고 있습니까?

○교통건설국장 박용재 그것도 또 하나의 저희들의 고민인데 채용은 회사별로 채용을 합니다.

그래서 지난번에도 제가 몇몇 분과 얘기하면서 바뀌어야겠다, 채용하는 부분을.

그래서 시도 공정한 채용위원회를 갖춰서 채용을 합리적으로 해나가야 되겠다 해서 채용에 따른 부조리나 불합리성을 없애야 되겠다는 생각은 갖고 있습니다.

○전문학 위원 채용에 부조리한 점이 있기는 하다, 인정하십니까?

○교통건설국장 박용재 부조리보다는 불합리한 점.

○전문학 위원 불합리하다?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 단체협약사항을 보니까 대표이사가 채용하게 되어 있습니다, 각 회사별로.

좋습니다, 이렇게 이해하고요.

단체협약 제14조에 보면 퇴직은 59세가 되는 생일자, 59세라고 편의상 말씀드릴 게요, 59세에 퇴직하게 되어 있습니다.

다만 회사와 합의하여 정년연장이 가능합니다.

그런데 퇴직하시고 계약직으로 근무하시는 분들이 계시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그것은 무슨 의미입니까?

○교통건설국장 박용재 촉탁직으로 하고 또 회사가 금방 인력충원이 쉽지 않고 또 외곽지 노선이나 또 숙련도가 있기 때문에 그분들을, 지금 퇴직연령이 낮기 때문에 59세, 60세면, 그래서 1년 정도 촉탁으로 해서 계약하고, 그것이 후에도 괜찮고 그러면 연장하고 이렇게 한다고 보시면 되겠습니다.

그렇게 해서 많으면 64세, 65세까지 하고 그 이후는 없는 것으로 알고 있는데 그 정도 선에서.

○전문학 위원 65세 이상은 채용하지 않는다는 규정이 있지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 65세 이상은 채용하지 않는다는 규정은 본 위원이 판단할 때 새로운 분들의 일자리 창출을 위해서 공간을 열어두는 것 아닌가 판단됩니다.

그렇지 않나요?

○교통건설국장 박용재 그것도 있고 시내버스 승객들, 많은 분들을 안전하게 하는 부분도 있고요.

○전문학 위원 그런데 65세 이상 지나서 계약직으로 근무하는 분 있습니까, 없습니까?

○교통건설국장 박용재 지금…….

○전문학 위원 인사에 관한 규정을 위반한 것이지요?

○교통건설국장 박용재 제가 얼핏 전에 살펴봤는데 굉장히 수범적이고 모범적이고 근무를 잘하셨던 분 같아요.

그래서 한 것 같은데 살펴보겠습니다.

○전문학 위원 살펴보는 것이 아니라 규정을 위반한 것입니다.

그리고 65세가 아니더라도 59세에 퇴직하신 분을 정년연장이 아닌 계약직으로 채용한 사례가 있습니까, 없습니까?

○교통건설국장 박용재 예, 있습니다.

○전문학 위원 본 위원이 다시 말씀드립니다.

운전을 계속하는 데 지장이 없다고 인정되는 자는 회사와 합의하여 정년을 연

장할 수 있다고 했지 계약직으로 채용하라는 말은 이 내용에는 없습니다.

무슨 얘기냐 하면 회사는 급여를 반으로 떨어뜨려서 재채용을 한 것입니다, 맞습니까?

○교통건설국장 박용재 결국은 그렇습니다.

○전문학 위원 인정하시지요?

○교통건설국장 박용재 인정합니다.

○전문학 위원 그런 사례가 있습니다.

그리고 금방 말씀하신 버스배정협약은 단체협약 제43조에 의거해서 보겠습니다.

버스는 두 종류로 나뉘지요, 대형버스와 중형버스로.

그런데 대형버스는 정규직이 운행하고 중형버스는 계약직이 운행한다 이게 협약사항입니다.

그런데 계약직 근로자가 중형버스를 운행할 수 있도록 한 것은 사실은 입사한 지 얼마 안 됐고 정규직으로 가는 과정 속에서 시민들의 안전을 위해서 중형차를 운전하도록 한 것으로 본 위원은 판단합니다.

그런데 계약직 근로자가 대형차를 운행하는 경우를 또 본 위원이 배차일보를 보고 확인을 많이 했습니다.

이것은 어떻게 된 것입니까?

○교통건설국장 박용재 위원님께서 걱정하시는 부분에 대해서 종합적으로 즉 조목조목 말씀해 주시면 저희가 그것은 꼭 살펴보고 다시 별도로 보고드리도록 하겠습니다.

○전문학 위원 본 위원이 계속 말씀드릴 텐데요, 이런 부분들은 준공영제를 시행하고 있는 대전광역시의 시내버스 운행이 버스회사만 배불리는 모습들을 보여 드리는 것입니다.

기종점지에 식당이 있습니다, 아시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이것은 임금협정서 제15조에 의거해서 오전에 2식, 오후에 1식을 하게 되어 있습니다.

이분들, 보조금이 나가지 않는다고 해서 하루 식사비용이 얼마인지 아십니까?

국장님 답변해 주세요.

○교통건설국장 박용재 식사비로 책정된 것이 2,600원으로 책정되어 있습니다.

○전문학 위원 2,600원이 한 끼 식사비로 되어 있습니까, 하루 식사비입니까?

한 끼지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그러면 이 2,600원에 식당운영비와 인건비와 재료비가 모두 포함되어 있는 것이지요.

2,600원에 이 세 가지를 포함해서 격무에 시달리는 기사분들께 과연 어떤 음식이 전달될지, 실질적으로 많은 애로사항과 민원 중의 하나가 먹을 게 없어서 그걸 포기하고 식사를 안 한다고 합니다.

그런 사실 알고 계셨습니까?

○교통건설국장 박용재 …….

○전문학 위원 자비로 사 먹는다고 합니다.

○교통건설국장 박용재 약간 애기의 차이가 있습니다.

그리고 식당, 1명이 보통 거기에서 음식을 만들어서 아주머니가 제공하는데 식당을 새롭게 만들어서 하면 단가가 올라갈 수도 있고 한테 나름대로 1명 운영하는 분이 최선을 다해서 반찬을 내놓고 그냥 또 괜찮다는 말도 있고, 한편에서 어떤 분들은 안 좋다는 말도 있고 이런 상황입니다.

그렇지 않아도 살펴보고 있는데 상반된 의견이 있습니다, 음식에 대해서는.

○전문학 위원 이 식당 건에 대해서 특히, 기사분들의 식사와 관련해서는 보조금이 지급되지 않습니다.

그래서 조합 자체에서 계약해서 주고 있지요.

보조금이 지급됩니까?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그런데 왜 본 위원에게 자료 제출할 때는 지급이 안 된다고 제출하셨습니까?

보조금이 지급되는 사항에 대해서, 불만이 있는 부분에 대해서 관리감독을 소홀하게 하셨습니까?

○교통건설국장 박용재 …….

○전문학 위원 좋습니다.

이 부분에 대해서도 검토해 주시고요, 하나만 더 말씀드리겠습니다.

대전광역시 버스 운행기사들의 기본규칙은 1일 2교대입니다.

1일 2교대를 하는 사유는 운행원가는 조금 높아지지만 시민서비스가 향상되고 특히 버스를 운행하는 기사들이 2교대를 함으로써 시민들의 안전을 더 확고하게 담보할 수 있기 때문에 1일 2교대를 하고 있습니다.

「근로기준법」상 주 40시간 노동을 준수할 수 있도록 그런 의무가 있는데 전일제를 허용한 것은 본인이 동의하는 근로자에 한해서 극히 제한적으로 허용해 준 겁니다.

전일제가 1일 2교대보다 교통사고 발생률이 통계적으로 약 78%가 높습니다.

그렇기 때문에 저는 대전광역시가 1일 2교대 정책을 시행하는 것은 대단히 잘하고 있다 그렇게 격려해 드리는 바입니다.

그런데 아직도 현장에서는 근로자의 의지와는 다르게 또는 다른 여건으로 전일

제가 상당히 횡행하고 있습니다.

실태조사를 아직 안 해보셨을 텐데요, 희망자에 한해서 하신다고 했는데 전일제를 하고 또 근무하는 것은 정말 치명적인 사고위험에 노출될 수 있습니다.

이 배차일보는 2015년 10월 16일 금요일 대전시 모 버스회사의 배차일보입니다.

아침 5시 40분부터 저녁 몇 시까지 주로 운행하지요?

○교통건설국장 박용재 11시 30분입니다.

○전문학 위원 11시 30분까지지요?

전일제를 하면 이것을 다 운행하시는 겁니다.

그러면 18시간의 전일제를 운행하신 분이, 이날 일곱 분이 전일제 운행을 하셨습니다, 배차일보에 의하면.

그런데, 좋습니다, 이렇게 전일제 운행을 하셨는데 그렇다고 하면 아침 5시에 나오셨어야 될 거고 들어가면 밤 12시일 겁니다.

그러면 적어도 이분들은 다음날 쉬어야 되지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○전문학 위원 그런데 전일제 운행을 하신 분 중에 그 다음 토요일 운행하신 분이 무려 다섯 분이 있습니다.

물론 이날도 전일제 운행하신 분은 없고요, 아침 5시 40분부터 운행하신 분이 두 분, 오후 3시부터 운행하신 분이 두 분 있습니다.

자 국장님, 18시간 근무하시고 얼마나 쉬셨는지 모르지만 그 다음날 새벽 5시에 다시 나오십니다.

이런 분들이 운행하는데 사고위험이 없겠습니까?

그러면서 무슨 시민서비스가 향상되고 안전이 향상됐습니까?

답변해 보십시오.

○교통건설국장 박용재 일단 당장 전수조사를 하겠습니다.

그 부분이 있으면 시정조치를 당장 하고요, 5시 30분부터 11시 30분까지 18시간 운행하면서 또 9시간 운행하는데 그중에 1시간씩 휴식하고 그러는데 이 자체만 해도, 1일 2교대도 쉽지 않은 근로시간인데 하물며 이런 일이 있었다는 것은 물론 교통건설국장으로서 송구스러운 맘을 갖고 있고요, 이것은 당장 전수조사하고 시정조치할 수 있도록 하겠습니다.

○전문학 위원 다른 것은 몰라도 전일제에 대해서만큼은 전수조사를 하셔야 되고요, 이분들의 건강과 시민들의 안전을 위해서 반드시 개선하셔야 됩니다.

○교통건설국장 박용재 알겠습니다.

○전문학 위원 그리고 개선에 대해서 의회에도 보고해 주셔야 됩니다, 아시겠습니까?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 전문학 위원님 수고하셨습니다.

또 다른 질의 있으신 위원님, 박병철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박병철 위원 박병철 위원입니다.

본 위원은 천변도시고속도로 운영현황에 대해서 몇 가지 질의코자 합니다.

경제산업국 감사할 때도 본 위원이 몇 가지 질의했는데 천변도시고속도로의 가장 큰 문제점, 이 사업을 추진하면서의 배경 그리고 현재 가장 큰 문제점이 무엇인지 국장님께서 말씀해 주십시오.

○교통건설국장 박용재 그동안 여러 가지 상황을 거치면서 수많은 감사도 거치고 여러 가지 논란 속에서 많은 부분 짚을 것은 짚었다고 보지만 지금 상황에서 보면 역시 당초에 예상했던 수요만큼 나오지 않기 때문에, 교통량이 많지 않기 때문에 거기에 따른 채무변제를 요금수입만으로 할 수 없다는 그런 문제가 가장 크고요, 그다음에 민자를 유치하면서 이들에게 수익을 보장하는 방법이 두 가지가 있는데 그 둘 중에 어떤 것을 택하느냐에 따라서 이익이 되고 이익이 안 되고 있는데 저희가 금융채무지급보증방식으로 했기 때문에 그 부분은 대전시가 현실적으로 타 시·도에 비해서도 나은 것 같습니다, 이익 쪽으로는.

그래서 가장 큰 문제는 역시 수요예측, 그다음에 여건변화가 왔다, 지금 수요예측에 대한 변화도 있지만 당초 계획이 많이 변경된 게 있습니다.

이를테면 원래는 현도교에서 가수원교까지 27.4km였는데 그것이 만년교~가수원교와 와동IC~현도교 이 부분이 단절됐어요, 13km가.

어떻게 보면 그쪽이 오히려 수요가 많은 곳인데 거기가 단절되다 보니까 수요가 그만큼 떨어졌다는 문제로 인해서 파생된 문제가 여기까지 온 거라고 보고 있습니다.

○박병철 위원 국장님 말씀은 교통량이 처음에 우리가 예측했던 것보다 부족하기 때문에 수입이 적지 않느냐, 적게 된 배경 이 부분에 대해서 말씀하신 것 같은데요.

○교통건설국장 박용재 그것 하나와 또 사업이 많이 단절됐다, 전체를 안 하고.

○박병철 위원 그렇지요, 처음에 계획했던 것보다.

그러면 수요예측도 잘못했던, 정책을 추진했던 최고책임자는 그때 누구였습니까?

이 사업은 처음에 추진했던 공사기간이 2001년도 12월 20일부터 했지 않습니까?

그러면 대전천변도시고속화도로주식회사와 컨소시엄을 맺어 양허계약을 체결하지 않았습니까, 우리 시와.

그 당시 계약에 사인한 사람이 누구입니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 그 부분은 서두에 말씀드렸듯이 파악이 안 됐고요.

지금까지 수많은 감사원 감사라든지 지적을 받았어요.

그래서 그런 부분들 아마 자료로 남아 있을 것 같은 생각이 들고요, 지적을 많이 받았습시다.

○박병철 위원 정책적으로 이런 부분에 대해서 수요예측도 잘못하고 처음에 계획했던 도로 구간도 다 준공을 못하고 있지 않습니까?

그럼으로 인해서 운영하는 데 있어서의 문제가 다 시민한테 온다는 겁니다, 가장 큰 피해가.

그렇지 않습니까?

그러면 이것에 대해서 누가 책임집니까?

그냥 시나 집행기관에서는 민자로 BTO방식으로 하면 그 당시에 대한민국 경제 여건상 여러 가지 어려운 점도 있고 하니 이렇게 하면 좋다 시민한테 설득하고 했지만 실질적으로 그것에 대해 책임지는 사람이 없다 이 말씀입니다, 본 위원이 봤을 때는.

아, 뭐 어렵게 생각합니까?

최고결정권자는 시장님 아니었겠습니까, 그 당시에?

그렇지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 말씀 다 공감하고 이해하지만 저는 지금 문제를 풀고 싶어요.

○박병철 위원 이 문제가 지금 여러 가지 있지 않습니까?

가장 큰 문제가 엇그제 존경하는 김종천 위원장님도 말씀하시고 본 위원도 얘기했지만 이 계약 자체를 거의 노예계약 수준으로 해놓고, 그러면 어떻게 풀 예정입니다니까?

이제 시민들한테 요금인상해서 수입 더 올려서 해결하는 방법 말고 또 있습니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 제가 진정스러운 말씀을 한번 드리겠습니다.

○박병철 위원 예, 한번 말씀해 보시지요.

○교통건설국장 박용재 저는 교통건설국장으로서 문제를 풀고 싶은 심정입니다.

그러니까 이런, 위원님들께서도 잘 아시겠지만 그동안 많은 감사원의 감사, 수많은 감사를 거치면서 짚을 것은 많이 짚었다고 봅니다.

그런데 지금 문제는 결국에 요금인상으로 귀결되지 않습니까?

요금인상인데 앞으로 2031년까지 15년 동안 1,450억 정도를 매년 갚아야 됩니다.

그런데 지난 2006년도부터 7년 동안 425억을 교통위험지원금으로 지급했는데

그것은 요금이 500원 수준에 있을 때 지급한 겁니다.

요금으로 충당이 안 되니까 결국은 채무변제를 하는 거거든요.

그런데 채무변제를 못하니까 425억 준 것은 전부 이자로 준 결과밖에 안 됐어요, 제가 보니까.

아주 속이 많이 상합니다, 저는.

그런데 저는 문제를 풀고 싶은 심정이.

○박병철 위원 그러니까 우리가 갖고 있는 채무 중에서 교통위험지원금을 준 것에 다 이자준 것밖에 안 된다 이 말씀 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 이자로 줬습니다.

○위원장 김종천 박병철 위원님, 잠깐만요.

풀고 싶다고 하셨는데 어떤 대안이 있으십니까?

○교통건설국장 박용재 그래서 저는 이렇게 봅니다.

제가 고민하는 것은 현행대로, 이렇게 현행 요금수준으로 가면 2031년에 400억 이상이 채무로 그냥 남게 됩니다, 분석을 해보니까.

이걸 과연 어떻게 풀어야 되나, 다만 요금인상을 단정적으로 안 하겠다는 말씀을 못 드리는 이유가 요금인상의 폭과 시기의 문제로 봅니다.

왜 이런 말씀을 드리느냐 하면 당장 세종시에서 반석을 통해서 오는 북유성대로가 당초 교통량을 예측할 때는 4만 3천대 정도 됐습니다.

지금은 1일 8만 대가 넘어가요.

거기의 교통량이 굉장히 늘어났습니다.

그쪽은 수요를 적게 책정했는데 지금은 수요가 1.7배나 늘었어요.

만약 대덕테크노밸리축에 도로가 연말에 개통되면 상당히 늘어날 겁니다, 분산돼서 늘어날 겁니다.

그랬을 경우에 그것을 운영해보고 현행 요금대로 갔을 때도 많은 이익이 남는다, 그러면.

○위원장 김종천 국장님, 2031년 이후의 소유권은 어디로 갑니까?

○교통건설국장 박용재 저희한테요.

○위원장 김종천 그 이후에 우리한테 옵니까?

○교통건설국장 박용재 예, 우리 시로.

○위원장 김종천 드래클 이영우 대표님 발언대로 나와 보시지요.

○교통건설국장 박용재 시로 가서 우리가 우리 자산으로 쓸 수 있는 겁니다.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 소유권은 2004년 개통 이후 대전시에 기부채납됐습니다.

○위원장 김종천 현재 소유는 대전시 겁니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.

운영관리권만 저희가 갖고 있습니다.

○위원장 김종천 그러면 어차피 2031년까지 15년 것 1,450억 원 채무변제를 해야 되는데 지금 가져와요, 지금.

○박병철 위원 가능합니까?

○위원장 김종천 드레클 생각은 어떻습니까?

지금 넘겨줄 의향 있습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 대전시에서 결정할 사항이라고 저는 생각합니다.

저희는 협약에 따라서 그것에 따른 조치만 취하면 될 것 같다고 생각합니다.

그러니까 주무관청에서 해야 될 어떤 몫이 있고요, 그 몫에 대해서 저희가 반영하는.

○위원장 김종천 지금 드레클 입장에서는 이익이 없잖아요.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 없습니다.

○위원장 김종천 없지요?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예.

○위원장 김종천 이익 없는 것 가지고 있을 이유 있습니까?

그러면 국장님, 대전시가 가져오면 무슨 불이익이 있습니까?

○교통건설국장 박용재 타 시에서도 얼핏 그런 문제제기를 해서 논란이 있었던 것 같아요.

결국에는 소송 문제로까지 가고 그렇게 했는데 이것은 면밀히 검토를 해 봐야 되는 사항입니다.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 제가 답변드릴까요?

○위원장 김종천 예, 답변하시지요.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 지금 대전시가 그렇게 결정하시고 하실 수는 있습니다.

단지 저는 걱정되는 부분이 있는데요, 뭐냐면 지금 저희가 대전시와 협조해서 요금인상을 하려는 이유 자체는 대전시민의 부담을 최소한으로 줄이려고 하는 하나의 노력입니다, 사실은.

저희는 문제점을 다시 한 번 풀어볼 필요가 있을 것 같은데요, 저희가 1,450억 원의 빚을 갚아야 될 게 있습니다.

그것도 2031년까지입니다.

이후가 지나면 안 갚을 수도 없고요, 그런 상황인데 그 빚을 갚을 수 있는 방법이 두 가지밖에 없습니다.

하나는 운영수입을 통해서 갚는 방법이 있고요, 운영수입은 지금 도로를 이용하고 계시는 분 또 앞으로 이용하실 분들한테 요금을 더 부과해서 얻는 수밖에 없

습니다.

그 도로를 이용하시는 분들은 수익자이시기 때문에 수익자 부담원칙에 따라서 저희가 요금을 부과하는 것이고요, 만약 운영수입으로 빚을 못 갚는다면 대전시 재정으로밖에 갚을 수 있는 방법이 없습니다.

그때의 재정은 어차피 세금이고요, 그 세금은 이 도로를 이용하시든 이용하지 않든, 재산이 많은 재산이 적은 모든 대전시민한테 골고루 무차별하게 뿌려지고요.

○박병철 위원 자, 대표님 무슨 말씀인지 알겠습니다, 알겠고요.

두 가지네요, 운영수입이 통행료를 인상해서 통행수입과 그것으로 해서 지금 돈을 다 못 갚았을 때에는 대전시민들의 혈세로 갚는 방법밖에 없다 이 말씀 아닙니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 대전시민에게 부담이 갈 것 같습니다.

○박병철 위원 그렇기 때문에 여러 언론에서도 얘기했던 부분에 있어서 이 계약 자체가 문제가 있단 얘기입니다.

○교통건설국장 박용재 경영개선 노력을 하면서 한 가지가 의미 있는 것이 있더라고요, 회계법인한테 매년 재무보고서를 받아보거든요.

그 회계법인들이 내는 내용 중에 이런 내용이 있습니다.

민간자본을 끌어들여서 도로를 만들고 그 이용에 따른 비용부담을 불특정다수인 시민들의 세금으로 충당을 시키는 것은 수익자 부담원칙에도 맞지 않고 형평성에 어긋난다, 이 말은 다시 말씀드리면 이 도로를 이용함으로 인해서, 저도 마찬가지지만, 이용함으로 인해서 받는 경제적인 편익, 생활의 편익을 이용자가 부담을 하는 것이 맞다 하는 것을 회계법인이 저희들한테 제시해 주는 거거든요.

그래서 그런 것을 보면, 물론 이 자체를 처음에 해서 많은 돈을 투자했으면 그것을 빨리 회수해서 시민들한테 골고루 혜택이 가면 좋은데 그렇지 못한 현실 속에서 풀어가기 위해서는 이 재무보고서가 굉장히 의미가 있다는 말씀을 드립니다.

○박병철 위원 좋습니다.

우리 국장님께 질의하겠습니다.

이 계약 자체가 좀 불공정하다는 생각을 해보셨지요?

○교통건설국장 박용재 이 내용은 지금 요금인상과 관련해서는.

○박병철 위원 요금인상 말고요, 우리 양허계약 체결한…….

○교통건설국장 박용재 거기에 요금인상에 관련된 계약조항이 있거든요, 제15조가.

○박병철 위원 그러니까 전반적으로 이 계약에 대해서 좀 불공정하다는 생각을 해보셨습니까, 한 번이라도?

○교통건설국장 박용재 좀 이상하다는 생각을 했는데, 그 제15조를 보면.

그러니까 여건이 변하면 교통이라든가 이런 것 변화, 아까 말씀드린 대로.

○박병철 위원 아니, 그러니까 그것은 우리가 처음에 추정치로 생각했던 것의 50%도 도달하지 못하고 있지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 만일에 여건이 변화된다면 재협상을 한번 해볼 용의는 있는 것입니다.

그래서 여건이 변화된 것을 가지고 재협상을 해야지 아무런 카드도 없이 드레클한테 얘기하면 저쪽은 괜히 소송, 민간부문 뭐 이렇게 들고 일어나니까 저희도 준비를 해야 됩니다.

○위원장 김종천 지금 소송할 의향은 없으신 것 같은데요?

안 그래요, 지금 이익 보는 것이 없다고 그렇지요, 이익이 없지요?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 이익 보는 것 없습니다.

○위원장 김종천 그러면 넘겨달라고 하면 소송할 이유가 없잖아요, 이익이 없으니까 그냥 넘겨줘도 되는 것 아닙니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 넘겨드릴 수 있습니다.

○위원장 김종천 물론 지금 이영우 대표님께서 개인적으로 판단할 일은 아니고 가셔서 이사회도 거쳐야 되겠지만 그냥 대표님의 개인적인 생각은 그래도 큰 문제는 없을 것이다, 이런 생각이 드는 것 아닙니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 그런 의견을 주시면 저희가 내부적으로 검토해서 답변드리도록 하겠습니다.

○교통건설국장 박용재 위원장님, 시도 검토를 해야 됩니다.

○위원장 김종천 그렇지요, 시도 검토하고 한번 근본적으로 검토를 해보시라는 얘기에요.

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 그러니까 본 위원이 말씀드리고 싶은 것은 10여 년이 지나지 않았습니까, 우리가 계약을 맺은 이후에.

저희가 뭐 무효화 할 수 있는 방안은 없지 않습니까?

그것을 무효화하고 다시 하자, 이것은 어렵지 않습니까?

그러면 현실적으로 어떻게 계약내용을 수정해서 할 수가 있느냐, 현실에 맞게 해야 하지 않습니까, 우리가.

그렇지요, 그런 부분을 생각해 보셨습니까?

○교통건설국장 박용재 그것도 한번 협의를 해보겠습니다.

○박병철 위원 그렇게 해서 정말 이 도로가, 본 위원이 봤을 때는 정책적으로 우리 시에서 잘못 판단을 해서 이 도로를 건설해놓고 또 내년이면 상환기일이 도래하지 않습니까?

그렇지요, 내년에 상환기일이 도래하지 않습니까?

2016년 11월 7일까지 만기가 돌아오지 않습니까, 엔화채무 130억 엔에 대해서.

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 그때는 또 다시 재차환해야 될 것 아닙니까, 빚을 얻어야 될 것 아닙니까?

이러한 어려운 점이 있다는 애가지요.

그리고 지금까지 교통위험지원금을, 이것이 얼마입니까?

442억 원입니까, 420억 원입니까?

○교통건설국장 박용재 425억.

○박병철 위원 425억 원 넘게 줬는데 그것도 다 이자비용으로 줬다는 것입니다.

그렇지요, 2006년도부터 지금까지.

작년 2014년도에 요금인상하면서 조금 흑자가 났습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 그 돈을 어떻게…….

○교통건설국장 박용재 그것은 원화상환을 합니다.

○박병철 위원 원화 상환하는 데 조금 쓴 것이지요?

○교통건설국장 박용재 예, 54억 원을 2년에 걸쳐서.

○박병철 위원 그래서 2031년이 되면 지금 추정치가 한 400억 원 정도의 적자분이 나올 것이다, 이 애가지요.

여러 가지 교통여건이나 이것은 시대가 어떻게 변할지도 모르고 이것에 대해서는 우리가 추정하는 것이지만요, 그렇지요?

이런 부분에 대해서 이영우 대표님께서도 적극적으로 우리 시하고 협의를 하셔서 우리 시민들한테 부담을 가중시키지 않도록 더 노력을 하셔야 될 것 같습니다.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇지요.

답변…….

○박병철 위원 우리 대전천변도시고속화도로 여기에 컨소시엄으로 되어 있는데 이것은 두산산업개발 지분이 많습니까, 여기에?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 3개 사가 참여하고 있고 지분율은 똑같습니다.

○박병철 위원 이지스하고 화흥하고 두산산업개발하고 3개 사가 있는데 지분율은 똑같습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.

3분의 1씩입니다.

○박병철 위원 이지스나 화흥은 외국 법인이라 그런 것이요?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예.

○박병철 위원 하여튼 이런 부분에 대해서 좀 적극적으로 검토해서 우리 시의 회에서도 국장님께도 강력히 요청할 테니까 이런 불공정했다는 부분을 우리가 인식을 했으면 그것을 수정하고 현실에 맞게 고쳐나가야 하는 거지요, 그렇지 않습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 저 답변기회 좀 가질 수 있습니까?

○박병철 위원 답변해 보시지요.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 저희도 시민부담 경감을 위해서 시와 협조해서 굉장히 많이 노력을 해왔습니다, 사실은.

저희가 여태까지 알고 계시다시피 저희가 얻은 수익은 하나도 없고요.

저희는 2004년 9월부터 12년 동안 운영하면서 요금인상을 단 한 번 했습니다. 그때도 100원입니다.

그동안 당초에 700원을 받아야 되었던 요금을 500원을 할인해서 8년 동안 적용을 해왔습니다.

저희는 민간사업자이기 때문에 당연히 수익을 목표로 하고 있음에도 불구하고 그러한 노력을 대전시와 협조해서 그렇게 해왔던 것이고요.

아까 위원님께서 말씀하신 불공정계약이다, 이렇게 판단하신 부분에 대해서는, 대전광역시 입장에서는 제 생각에는 너무 잘된 계약이라고 판단하고 있습니다, 사실은.

왜냐하면 지급보증이라는 문제가 있는데요, 지급보증은 지금 우리나라에서 추진하는 모든 민자사업이 해지 시 지급금을 보장하고 있습니다.

해지 시 지급금에는 사업자 귀책사유로 해지가 되었다 하더라도 채무원금 잔액에 대해서 무조건 보장하게끔 되어 있습니다.

그 측면하고 이 지급보증하고는 똑같은 성격이기 때문에 대전광역시가 일방적으로 불리한 그런 계약을 맺었다고 말씀하시는 것은 사실관계하고 다른 것 같다는 생각이 들고요.

또 교통위험분담금을 지원해 주셨는데 그 당시에 우리가 사업 추진할 때 모든 사업은 MRG 적용을 받았습니다.

MRG는 우리 민간제안사업 같은 경우에는 당초 협약에 나와 있는 수입의 80%까지 무조건적으로 보장을 해줬던 그런 부분이거든요.

그것하고 교통위험분담금 지원방식과 비교했을 때는 분명히 한 200억 원에서 400억 원 정도, 그 판단 기준에 따라서 조금 다를 수 있는데요, 그만큼 재정지원 절감효과는 분명히 있었습니다.

○박병철 위원 알겠습니다.

우리 이영우 대표님 무슨 말씀인지 알겠고요.

국장님께 다시 한 번 이 문제 가지고, 언론이나 시민들도 다 문제가 있다는 생

각을 다 하고 계십니다, 지금.

계약이야 어떻든 간에.

지금 이영우 대표님께서서는 그것이 잘된 계약이라고 말씀하시지만 국민들이나 시민들이 봤을 때는 잘못된 계약인데 잘되었다고 여기에서 아무리 역설하시고 하면 무엇을 합니까, 그렇지요?

제가 봤을 때도 이런 부분에 있어서 지금, 제가 일일이 하나씩 설명해 드릴까요, 계약내용에 대해서?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 앞으로 시와 협의해서 잘 하겠습니다.

○박병철 위원 이 부분에 대해서 교통수요 예측치, 예측을 잘못된 것에 대한, 그렇게 함으로 인해서 정책이 추진되었고 이런 부분에 대해서 국장님 말씀대로 감사원 지적이라든가 여러 가지 이 부분에 대해서 수많은 논의가 있었지만 아직까지 해결책도 안 보이고, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 거기에 대해 그 당시에 이 정책을 최종 결정했던 분의 어떠한 말씀, 우리 시민에 대한 사과의 말씀도 없는 사항이고.

그리고 이제 와서 이런 적자 난 부분에 대해서 요금인상, 수익구조가 요금인상 밖에 없다면서요, 통행료 수입밖에.

그것으로 인해서 우리 시민들한테 요금징수해서 상환하겠다, 이 뜻 아닙니까?

그런 부분에 대해서 다시 한 번 제가 말씀드리겠지만 우리 대전천변도시고속화도로주식회사와 우리 시에서 적극적으로 이 문제 해결방안에 대해서 조만간에 한번 사전에 실무적으로 협의를 하신 다음에 그 결과에 대해서 의회에 보고해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 많은 고민을 하겠습니다.

또 문제를 풀어나가기 위해서 한번 안도 만들고 여건변화도 봐가면서 결정을 하는데 이 부분을 드레클하고 저희들이 실무적으로 접촉을 하고 거기에 따라서 협의된 내용들, 이런 부분들을 위원님들께 보고도 드리고 또 필요하면 위원님들 도움도 저희가 감히 요청을 하겠습니다.

○박병철 위원 예, 알겠습니다.

대표님 들어가시지요.

○전문학 위원 대표님 잠깐만요, 보충질의를 하겠습니다.

○위원장 김종천 예, 전문학 위원님 질의해 주세요.

○전문학 위원 이영우 대표님, 드레클의 대표이사로 왔잖아요.

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.

○전문학 위원 그러면 드레클의 이익을 충분히 대변하십시요, 아시겠습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 알겠습니다.

- 전문학 위원 드레클이 지난 14년간 운영을 했습니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 죄송합니다, 잘 못들었습니다.
- 전문학 위원 드레클이 운영을 한 기간이 얼마나 됩니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 12년째입니다.
- 전문학 위원 12년입니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예.
- 전문학 위원 이익이 전혀 없지요, 유지만 하고 계신 것이지요?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.
- 전문학 위원 드레클은 사기업 아닙니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 사기업 맞습니다.
- 전문학 위원 그런데 이익도 없을 것을 12년이나 붙잡고 있을 이유가 없는데  
요, 드레클의 실소유주는 누구입니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 실소유주는 주주고요, 시설물에 대한  
실소유주는 대전시입니다.
- 전문학 위원 예?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 시설물에 대한 소유주는 대전시입니  
다.
- 전문학 위원 드레클에 대한 소유주를 물었습니다.  
3개 회사 맞나요?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.
- 전문학 위원 이영우 대표이사는 어쨌든 의사결정권을 갖고 있는 것은 아니지  
요?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 이사회를 통과하고 주총…….
- 전문학 위원 이사회요?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예.
- 전문학 위원 이사회의 구성원은 이 3개 주주에서 파견이 되어 있습니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇습니다.
- 전문학 위원 그렇지요?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예.
- 전문학 위원 그러면 이영우 대표는 이사회의 의결과 의견을 대전시와 협의하  
는 역할이다, 이렇게 이해해도 되겠습니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 예, 그렇게 생각하시면 될 것 같습니  
다.
- 전문학 위원 현재 직장은 어디이십니까?
- (주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 두산건설입니다.

○전문학 위원 국장님, 이 건설비가 얼마 들었습니까?

○교통건설국장 박용재 건설비가 1,818억 원 들었습니다.

○전문학 위원 두산건설이 이 건설에 참여했습니까, 안 했습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 참여했습니다.

○전문학 위원 참여했지요, 이미 두산은 대주주로서 이익을 창출했습니다.  
틀립니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 시공이윤 가지고 말씀하시는 것인가요?

○전문학 위원 시공하셨을 때 이미 창출한 겁니다.  
틀렸습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 원가율이 얼마인지는 제가 잘 모르겠습니다.

○전문학 위원 창출했지요?

대표님 그렇지요, 창출했지 않습니까?

○(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우 그것은 제가 담당이 아니라서…….

○전문학 위원 그러니까 12년간 이익이 없어도 갖고 있는 것 아닙니까?

이익이 없으면 누가 봐도, 저 같아도 대전시에 넘기겠습니다.

이것을 왜 갖고 있습니까?

국장님, 대전시에서 운영권까지 이관을 받았을 때 요금징수에 대해서 혹시 문제가 있습니까?

없습니까, 있습니까?

○교통건설국장 박용재 요금징수요?

○전문학 위원 예, 이용자에 대한 요금징수에 대해서, 문제 없습니까?

○교통건설국장 박용재 요금징수는 저희가 시에서 할 때는 양허계약 말고 요금을 책정할 때는…….

○전문학 위원 시에서 온전히 다 받았다고 할 때, 운영권까지.

○교통건설국장 박용재 그러면 정산 절차를 밟아야 되겠지요.

계약이 아니고 저희들 서류상…….

○전문학 위원 그것이 다 끝나서 대전시에서 운영을 할 때 말씀드리는 것입니다.

요금징수에 문제가 있습니까 없습니까, 법적으로.

운영권도 대전시, 소유권도 대전시일 때.

○교통건설국장 박용재 도로운영비는 받지 말아야 될 상황 같은데요, 제 개인적인 생각은.

○전문학 위원 예?

정확히 답변해 주십시오.

○교통건설국장 박용재 민자부분인데…….

○전문학 위원 소유권도 시, 운영권도 시라니까요.

드레클이 포기하고 대전시로 다 줬다니깐요.

○교통건설국장 박용재 그런 정도로 해서 우리 도로에 요금을 받은 적은 없습니다, 현재까지도.

그렇지만 투자비 관계에 대해서는 새로 한번 살펴봐야 되는 문제지요.

우리 대전시 소유의 도로를 갖고 시민들한테 요금을 받은 적은 없는 거지요, 지금까지.

○전문학 위원 그렇지요, 지금 솔직히 그런 애로사항이 있는 것 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 그렇지만 차환 받은 것도 대납도 해야 되고 또 소송 들어가는 부분도 있고 이런 것을 전반적으로 검토를 해봐야 됩니다.

○전문학 위원 제가 볼 때는 대전시가 제일 걱정하는 것은 이렇게 갖고 왔을 때 요금징수가 어렵다고 판단을 하는 것 같습니다, 위원장님.

왜, 시민의 재산으로 요금징수하는 것이 그것은 또 다른 문제일 수 있기 때문에 그런 걱정을 하는 것 같은데, 어쨌든 드레클은 이미 시공과정에서 두산건설이 이익 창출을 다 했습니다.

그것을 부인하시면 안 되는 것입니다.

그리고 이 부분에 대해서 이익이 더 창출되지 않으면 대전시에 이관하십시오.

대전시는 이관 받으셔야 됩니다, 아시겠습니까?

방법을 연구하십시오, 국장님.

○교통건설국장 박용재 고민하겠습니다.

○전문학 위원 이상입니다.

○박병철 위원 대전천변도시고속도로와 관련해서, 대표님 들어가셔도 좋습니다, 자리에.

○위원장 김종천 잠깐만 서계시지요.

○박병철 위원 위원장님, 질의하실 것 같으시면 대표님한테 먼저 하시고요.

○위원장 김종천 먼저 하시고 할게요.

○박병철 위원 예, 그럴까요.

이 천변도시고속화도로와 관련해서 정말 우리 시민들이 큰눈으로 쳐다보고 있습니다, 눈 크게 뜨시고요.

요금인상 관련해서 여러 가지, 지금 국장님 말씀하셨듯이 여러 가지 문제 이런 것 때문에 인상요인이 있다고 말씀하시지만 실질적으로 이 건설 자체가 정책적으로 본 위원이 보았을 때에는 좀 문제가 있지 않았나 하는 생각을 해봅니다.

그렇기 때문에 이런 요금인상도 시민들의 동의가 있어야 가능하다 본 위원은

생각을 해봅니다.

어떻게 생각십니까, 국장님 그 부분에 대해서?

○**교통건설국장 박용재** 지금 여건을 가지고 자꾸 말씀을 드리는데 시간을 조금 쥘 보시면 어떨까 생각돼요.

연말까지 테크노밸리축에 도로가 개통이 되고, 북유성대로까지 가는 8만여 대의 통행량이 분산이 되고 지금 현행 요금을 가지고 운영을 했을 때의 통행량을 살펴 보고 그 추이를 전망해 보고 그 수익을 한번 보고, 이런 부분들이 시간이 지금 6개월 내지 1년은 필요하지 않나 하는 생각이 들고요.

또 거기에 덧붙여서 BRT가 운영되는 7월에 한번 살펴볼 필요가 있고 그동안 6개월 내지 1년 기간 동안에 모니터링 또 교통량의 변화 추이 이런 것들을 면밀히 분석할 필요가 있겠습니다.

그다음에 시간을 갖고 이것을 해보면 어떨까 하는 생각이 듭니다.

○**박병철 위원** 전문학 위원님도 말씀하셨고 위원장님도 말씀을 하셨습니다.

지금 드레클사하고 잘 협의를 하셔서 이런 어려운 문제점 또 본 위원이 봤을 때는 공정하지 못한 양허계약을 체결했던 부분 이런 부분을 다시 한 번 협의를 하셔서 제대로 된, 문제를 해결할 수 있도록 국장님께서 더 많은 노력 기울여 주시기를 당부드립니다.

○**교통건설국장 박용재** 예, 노력을 하겠습니다.

○**박병철 위원** 이상입니다, 본 위원 마치겠습니다.

○**위원장 김종천** 예, 박병철 위원님 수고하셨습니다.

위원장이 말씀을 드릴게요.

조금만 한 발짝 물러서서 판단을 해보시면 2031년까지 지금 상태로 간다면 450억 원의 지급보증을 우리 시에서 해야 하잖아요, 그렇지요?

○**교통건설국장 박용재** 예.

○**위원장 김종천** 드레클사도 지금 이익이 없는 것이고, 그러면 드레클사도 지금 이익 없는 것을 가지고 있을 이유도 없고, 그래서 본 위원장이 생각하기에는 서로 입장차만 좁히면 충분히, 어차피 2031년 이후는 우리 시가 가져와야 하는 상황이고요, 그러면 충분히 협의해볼 여지가 있다고 보입니다.

그러니까 한번 국장님께서 다각적인 방안을 검토해 주시기 바랍니다.

○**교통건설국장 박용재** 예.

○**위원장 김종천** 예, 이영우 대표님 수고하셨습니다.

들어가셔서도 좋습니다.

동료위원 여러분, 효율적인 감사를 위해서 잠시 중지코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

감사중지를 선언합니다.

(14시 53분 감사중지)

(15시 05분 감사계속)

○위원장 김종천 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의하시기 바랍니다.

심현영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○심현영 위원 심현영 위원입니다.

도시철도 2호선 트램은 시장님 공약이시지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○심현영 위원 이것이 민선 5기에 고가로 결정되었지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○심현영 위원 그때 소요된 경비는 얼마나 들어갔나요, 그때 고가로 결정되고?

○교통건설국장 박용재 결국에는 기본계획 변경하고 검토용역비가 되겠는데요.  
5억 8천만 원 정도 들었습니다.

○심현영 위원 5억 8천만 원요?

○교통건설국장 박용재 예, 용역비입니다.

○심현영 위원 그것밖에 안 들어갔습니까?

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 그때도 의견수렴을 다방면으로 다 했지요, 예타도 통과했고?

○교통건설국장 박용재 예, 의견수렴도 많이 했는데 6기에 와서도 끊임없이 계속되었습니다, 트램과 자기부상 가지고.

물론 그렇게 되었지만 계속된 논란이 있었던 것은 사실입니다.

○심현영 위원 지금 우리 예타가 12월 말에 결정이 됩니까?

○교통건설국장 박용재 그것은 충청권 광역철도, 지금 위원님 말씀하신 것은 충청권 광역철도 예타이고.

○심현영 위원 그것이 2015년 말에 나고?

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 트램은 이미 결정났지요?

○교통건설국장 박용재 트램은 자기부상열차에 대한, 과거에 민선 5기 때 예타가 났고 다시 지금은 트램으로 시스템이 변경되면서 기본계획하고 망구축계획을 새롭게 해야 됩니다.

그다음에 그것에 따른 용역을 지금 하고 있는 거지요.

그것이 나오면 이제 또 다른 행정절차를 밟아야 합니다.

○심현영 위원 시장님 임기 내에 이것이 착공이 가능합니까?

○교통건설국장 박용재 지금 최선을 다하고는 있지만 장담은 못합니다.

○심현영 위원 임기 내에 착공은 가능해요?

○교통건설국장 박용재 시장님도 말씀하셨듯이 임기 내 착공은 쉽지 않겠다는 말씀을 하십니다.

○심현영 위원 임기 내에?

○교통건설국장 박용재 예, 그리고 저희는 시장님이 말씀은 그렇게 하셔도 최대한 지금 행정절차를 당겨보려고, 실무적인 선에서는 노력을 해야 되니까 저희들은 노력을 하고 있습니다.

○심현영 위원 그것도 민선 7기 가서 또 변경되는 것 아니에요?

○교통건설국장 박용재 이제는 충청권 광역철도 예타가 통과되고 충청권 광역철도가 평면으로 다닙니다, 이제.

노면으로 다니는 시스템이 되겠고, 그것이 도시철도의 기능을 하고.

또 지금 도시재생이라는 것이 대전시의 현안으로 대두되고 있는데, 특히 동구나 중구 같은 경우에는 도시재생을 같이 하지 않으면 굉장히 힘겹습니다.

지금 고가 같은 경우에는 오히려 서구, 유성 큰 대로에 놓았을 때에는 효과가 있는데 동구, 중구는 도시재생하고 같이 가기 때문에 이 시스템은 변경하기가 힘들지 않겠나 생각을 하고요, 그리고 그렇게 되어서도 안 되고.

지금은 2030년, 2050년 이후 미래를 보더라도 교통약자의 환승, 또 노약자의 교통편의 이런 부분들을 감안하면 트램으로 가는 추세이기 때문에 이것은 변함이 없어야 되는 사항입니다.

○심현영 위원 고가로 만약에 갔다면 임기 내에 착공이 가능했으리라고 저는 확신하는데요.

○교통건설국장 박용재 그 부분도 이런 사항입니다.

물론 설계를 봐야 되겠지만 충청권 광역철도는 1조 원이 넘는 사업이거든요, 그것이 논산에서부터 청주공항까지 연결되는 사업입니다.

그것이 국가 철도망계획으로 반영돼서 시행하면 그것이 바로 광역철도 그러니까, 충북~세종~충남~대전을 잇는 철도의 근간이 되는 계획입니다.

그래서 그 계획이 픽스가 되면서 나머지 트램도 거기에 연관되어서 수요창출을 해야 되고 환승도 해야 되고 이런 부분들이 연관이 되기 때문에 꼭 자기부상이라고 해서 착공은 그렇게 장담은 못하는 사항입니다.

○심현영 위원 그리고 대중교통혁신추진단을 지금 추진하고 계시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 그게 한시적인 거죠?

○교통건설국장 박용재 일단 행자부에서는 1년 한시기구로 했고요, 그것이 일이 나오는 성과 또 일 양에 따라서 늘어날 것으로 봅니다.

그러면 계속 연장이 될 수가 있습니다.

○심현영 위원 거기에서 취급하는 것이 도시철도 2호선 충청권 광역철도망과 대중교통체제 혁신 이런 것들을 다루지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○심현영 위원 이것이 좀 늦은 감이 있는 것 아닙니까?

진작에 했으면 여러 가지 앞당길 수 있는데 이것이 발족이 언제쯤이나 됩니까?

○교통건설국장 박용재 이것은 이제 이번 정기의회 때 위원님들께서 결정을 해주시고, 입법예고 끝나고 해주시면 이제 바로 내년 초에 발족이 될 텐데 전 단계로 지금 저희들이 교통건설국에 대중교통혁신단이 있습니다, 과 단위로.

그래서 이번 것은 컨트롤타워 역할을 할 수 있게끔 단을 확장해서 국장급으로 만드는 조직이기 때문에 그 전 단계는 저희들이 수행을 하고 있습니다, 지금도 그 업무를.

○심현영 위원 그리고 대중교통체제 혁신이라면 어떤 것들을 들 수 있나요?

○교통건설국장 박용재 예, 아까 말씀드린 충청권 광역철도, 트램, BRT 이런 것이 연관이 되면 시내버스 노선에 대한 또 시내버스에 대한, 965대 91개 노선에 대한 시내버스 개편도 필수적으로 수반됩니다.

그래서 그런 부분들을 하나만 가지고 정비를 못하고 종합적인 시스템 하에서 정비를 해야 되기 때문에 그런 부분이 필요한 것입니다.

○심현영 위원 대중교통 주체를 이루는 시내버스를 우리가 2014년도에 얼마나 지원했지요?

○교통건설국장 박용재 2014년도에는 409억 원 정도 됐습니다.

○심현영 위원 2015년은요?

○교통건설국장 박용재 금년에는 362억 원 정도 됩니다.

○심현영 위원 362억?

○교통건설국장 박용재 예, 그래서 그것이 저번에 요금 인상을 한 이후에 요금 인상분이 반영되었고 CNG 값이 조금 인하되어서 그중 362억 원으로 줄고 내년에는 6개월의 요금인상분이 더 반영이 됩니다.

그래서 내년에는 또 그것이 더 줄어서 한 320억 원대로 내려갈 것입니다.

○심현영 위원 2014년 대비 2015년의 버스 승객이 한 3.8% 정도 감소되었지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○심현영 위원 지하철은 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 메르스 때문에 조금 준 것으로 알고 있는데, 지하철은 큰 영향이 없는 것으로 알고 있습니다, 그때 메르스 기간 중에 조금 있었고.

○심현영 위원 그런데 대중교통 승객이 감소되는 이유가 뭐니까?

○교통건설국장 박용재 금년에 시내버스 승객은, 전국적인 현상입니다, 저희가

3.7%지만 전국적으로 보면 5.7%입니다, 6대 도시를 보면.

그런데 첫 번째, 메르스 여파가 컸고요, 메르스 때 굉장히 줄었습니다, 그때.

그다음에 두 번째가 CNG 가격인하가 되어서 승용차 이용객들이 많이 있습니다.

CNG하고 유가가 인하되어서 승용차 이용객이 늘었습니다.

그래서 지금 1만 명 내지 2만 명 정도, 한 2만 명 가까이 준 상태입니다.

○심현영 위원 대중교통 승객이 준 이유가 여러 가지 서비스 문제가 있는 것 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 일단은 금년에는 진단을 그렇게 하고요, 물론 위원님 지적하신 대로 서비스 또 배차간격, 운송 효율성 이런 부분들이 있기 때문에 운송 효율을 높이는 데 저희들이 내년에는 착안을 해서 합니다.

그리고 금년에도 한번 했고요.

노선 균형배분을 통해서 20대 증차효과를 또 가져온 바도 있습니다.

적어도 출퇴근시간에 만원버스는 좀 없어졌습니다.

그래서 그 부분들도 하고 있고 그래서 운송 효율을 높이는 데 중점을 두려고 합니다.

특히 내년에는 전 노선에 수익금 또 목표관리제를 도입해서 하려고 하는데 다만 이런 부분들은 노조, 운송종사자들이 주인공들이지 않습니까?

그분들의 근무여건이 되는 선에서 조정하려고 자율권을 주려고 합니다.

뭔가 방안을 같이 협의해 나가는 그런 시스템을 갖고 계획을 세우고 실행할까 합니다.

○심현영 위원 자가용, 뭐라고 합니까?

1주일에 한 번인가 이렇게 하는 것.

○교통건설국장 박용재 승용차요일제.

○심현영 위원 이것은 어떻게, 많이 늘었습니까?

○교통건설국장 박용재 지금 정말 고민 중의 하나입니다.

그래서 위원님들께도 많이 꾸지람도 듣고 있는데 지금 저희들이 단말기 부착해서 판단할 때는 승용차요일제 참여율이 4.9%입니다.

그런데 저희가 공공기관하고 기관참여율을, 대전시 전체 기관참여율을 조사해 봤습니다, 그랬더니 또 늘어납니다.

그래서 지금은 한 14% 정도 보고 있는데, 외면적으로는 보이지 않는 것이 있기 때문에 승용차요일제 참여는 더 많을 것으로 보고 있는데 지금 이것은 계속 높아 가야 됩니다.

○심현영 위원 요일제가 조금 느슨하게, 홍보가 약한 것 아닙니까?

거기에 대한 특히 또 여러 가지가 있던데 우리 공무원들은 일반인들하고 어느

정도 차이가 납니까?

○교통건설국장 박용재 시 같은 경우에는 거의 한 80% 가까이 되고요, 구가 한 70%, 또 기관들은 거의 참여를 하게끔 되어 있습니다.

그래서 그 부분도 많이 되는데 때로는 참여 안 하는 기관들이 아직도 많이 있습니다.

그래서 거기를 주로…….

○심현영 위원 요일제를 더 늘리면 어떻습니까?

지금 5일에 한 번인가요, 몇 번인가요?

5일에 한 번인가요?

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 그것을 일주일이나 이렇게 하면 참여율이 더 높아질 것으로 본 위원은 생각하는데 어떻습니까, 국장께서는?

○교통건설국장 박용재 시민들한테 불편함을 드리는, 어떻게 보면 경제활동하는데 불편함을 드려서.

○심현영 위원 아니면 단축을 시킨다든가, 단축을 시키면 더 많이 하겠지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○심현영 위원 그리고 지금 우리 시민들의 삶의 질에 상당히 영향을 받는 주차 문제 때문에 아주, 아마 딱지를 1년에 웬만한 집은 몇 번씩 다 뺐다고들 그러는데 그게 큰돈은 아니지만 굉장히 기분이 나쁜, 시민의 삶의 질에 대해서 문제가 있는데 2014년도에 구하고 시하고 따로 범칙금을 부과하지요, 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 예, 전용차로하고 불법주정차 부과하는 게 달라서 이번에 통합을 했습니다.

○심현영 위원 그것은 목적세인가요, 거둬들이는 범칙금은, 아닌가요?

주차 관련…….

○교통건설국장 박용재 과태료 개념이고요, 세금 개념은 아니고 과태료입니다.

○심현영 위원 그게 목적세인가요, 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 과태료니까 그렇게 볼 수도 있겠습니다.

○심현영 위원 그러니까 그것을 떼는 것은 그쪽에만 쓴다고 하는, 목적세라고 보지요, 그렇게 합니까?

전문적인 용어를 몰라서 그러는데 목적세인가요, 범칙금?

○교통건설국장 박용재 세금은 아니고요.

○심현영 위원 세금은 아니고 범칙금.

주차장을 늘리는 데 다녀보면 가령 저는 대덕구가 지역구이기 때문에, 한 군데도 주차 문제를 해결해야겠다고 하는 동은 없고 불평불만이 아주 고조되어 있어요.

변두리 비래동을 가도 그렇고 송촌동을 가고 중리동을 가고 어디를 가든 주차장 문제 때문에 그러는데 이것 획기적인 개선은 어렵지요?

○교통건설국장 박용재 주차공간 확충 말씀하시는 거지요?

○심현영 위원 예, 공영주차장.

○교통건설국장 박용재 지금 도심에는 1면 확보하려면 7천만 원이라는 말도 있고 그렇거든요.

그래서 그 부분은 상당히, 지금 공영주차장을 큰 규모로 확충하는 것은 예산상의 문제가 따라서 그 부분은 국비를 확보하면서 풀어나가고요.

내년에는 위원님 조금 전에도 말씀하시고 지난번에도 말씀하셨듯이 주차를 할 만한 도로에, 도로에 주차를 할 만한 곳이 자투리 공간을 찾으면 많이 있습니다.

그래서 내년에 주차관리 실행계획을 짜보려고 용역비 1억을 세웠습니다.

그래서 그것을 가지고, 일례를 들면 아쿠아월드 가는 보문산 진입로에 복개도로를 4차선으로 확장하고 그 주변 사이사이에 두 대 혹은 세 대, 한 대 이렇게 주차공간을 만들었거든요, 쪽쪽 들어가게, 일자주차입니다.

그래서 그런 부분들을 찾아낸다면 인근에 주차공간도 확보하고 또 출퇴근시간에 소통도 증진시키고 하는 일석이조의 효과를 거둘 수 있는 곳이 시내 곳곳에 있다고 판단이 되기 때문에 내년에 1차 조사도 해보고, 그것을 통해서 부족한 주차공간을 확충하는 부분 또 거기에 그것을 함으로써 불법주차를 안 하더라도, 그것을 해놓으니까.

그래서 불법주차도 막고 그런 부분들을 실행계획 측면에서 한번 해보려고…….

○심현영 위원 저도 바로 그 말씀을 드리려고 하는데 가로수 사이, 전봇대 사이 좀 들어가게 해서 차를 세울 수 있도록 하면 상당히 주차 해소가 될 것으로 예상이 되거든요, 소통에 별 지장이 없어요 그런 데는.

그래서 이런 어떤 획기적인 변화를 대중교통혁신추진단에서 추진할 수 있도록, 그것도 거기에 포함될 수도 있지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다, 지금은 우리 교통건설국에 운송주차과가 있고 주차업무 담당자가 있으니까요.

○심현영 위원 그것도 소통의 일환이니까.

○교통건설국장 박용재 같이 네트워킹해서.

○심현영 위원 그래서 주민들에게 피부에 닿는 것을 해야지 피부에 닿는 것을 안 하면 주민들이 그렇게 호응을 하지 않습니다.

그런데 최고 민원이 많은 게 주차 문제예요, 어디를 다녀 봐도 주차민원이 최고 많습니다.

국장도 그렇게 생각하시지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○심현영 위원 그런 것을 획기적으로 해주시고, 또 제가 늘 얘기하지만 정책의 연속성, 행정의 연속성 이런 것 때문에 웬만하면 누가 바뀔다고 해서 확 우, 좌향 이렇게 바꾸는 정책을 써서는 시민들에게 불신이 오니까 그런 것에 대해서 상당한 주의를 해주셨으면 고맙겠습니다.

○교통건설국장 박용재 예, 명심하겠습니다.

○심현영 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 심현영 위원님 수고하셨습니다.

박병철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박병철 위원 박병철 위원입니다.

본 위원이 예전에 업무보고나 이런 때 누누이 말씀드렸던 것 같은데 우리 대전시에 보면 화물자동차들이 아직도 밤샘주차하는 경우가 많이 있습니다.

알고 계시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 화물자동차가 밤샘주차함으로 인해서 시민의 안전이라든가 교통의 흐름이라든가 여러 가지 문제가 발생하고 있습니다.

이것에 대해서 대책은 세워보셨습니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 걱정해 주시는 부분 공감을 하고요, 인정을 합니다.

보통 밤샘주차하면 12시, 00시에서 04까지 1시간 이상 불법주차를 한다든가 박차를 하는 경우거든요.

그래서 이 부분에 대해 구에서는 정기적으로 단속을 합니다.

또 시·구 합동으로 분기 1회 단속도 하고 실적도 있지만 행정처분을 하는데 밤샘주차의 가장 큰 문제를 보면 시에, 이를테면 유성구에 화물 주소를 두는데 차고지는 금산, 이런 도 경계에서 차고지를 운영해요.

○박병철 위원 차고지는 다 있어야 되는데.

○교통건설국장 박용재 그러다 보니까 그 사람들이 와서 여기에 자꾸 박차를 하는 그런 문제가 있는데 그게 단속을 계속 해나가고 공영차고지가, 화물차고지가 세 군데 있는데, 내년에도 한 군데를 확장합니다만 이것을 계속해도 화물 차주들이 거기를 들어가야 되는데 요금이 도가 싸니까, 3만 원 정도 하니까 거기에 하고 여기는 뭐, 그래서 그런 부분이 있습니다.

○박병철 위원 그분들의 그런 어려운 점도 있겠지만 밤샘주차하는 부분에 대해서 여러 가지 문제제기가 있으니까 우리 시에서 적극적으로 방안을, 주차장을 더 확보한다든가 이런 계획은 혹시 세워보셨습니까?

○교통건설국장 박용재 결국에는 화물물류센터로 들어가야 되거든요, 화물차고지, 지금 차고지 공간이 세 군데가 있습니다.

중부대전화물터미널하고 대전공용물류터미널, 남대전화물터미널이 있는데 여기에 여유는 있는데 아까도 말씀드린 대로 비용 문제 때문에.

○박병철 위원 여러 가지 비용이라든가 거리 문제라든가 이런 것 때문에.

○교통건설국장 박용재 내년에도 은진물류라고 또 하나를 만드는데, 물론 저희들이 물류계획에 의해서 계속 화물차고지는 확충을 해나가야 됩니다.

다만 이런 제도적인 부분도 저희가 건의를 해야 될 사항 같습니다.

○박병철 위원 우리가 2015년도 단속현황을 보면 거의 분기별로 한 번씩 해서 393건 정도 나와 있습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 물론 단속도 강력하게 할 필요성도 있고 또 우리 시에서는 여러 가지 주차장 조성에도 있어서도 더 적극적으로 행정을 펼쳐야 되지 않나 하는 생각이 듭니다.

그렇지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

그렇게 해야 될 것으로 생각됩니다.

○박병철 위원 그렇게 조치 좀 부탁드립니다.

회덕IC 건설사업은 지금 어디까지 진행되어 있지요?

지금 예타에 반영해 달라, 대상사업으로 선정해 달라 이것 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○박병철 위원 그런데 거기에 무슨 국비 얘기가 나오고 벌써 우리 대덕구에 가면 확정된 것처럼 이런 얘기가 있는데 이 부분에 대해서 어떻게 생각하십니까?

국비를 모 국회의원이 확보했으니 이런 말씀도 나오는데 이 부분은 진실이 어디에 있습니까?

○교통건설국장 박용재 지금 예비타당성조사 대상사업 선정을 저희는 건의를 하고 있는 것이고 그것에 대해서…….

○박병철 위원 그러니까 예비타당성 대상사업도 아직 확정이 안 된 것 아닙니까, 그렇지요?

그것도 해달라, 이 수준까지 와있는 것 아닙니까?

대상사업에 해달라, 그리고 나서 이 예산이 어떻게 편성될지는 모르고.

지금 우리 계획은 시하고 국비 320억 해서 640억 재원을 들여서 할 계획이지 않습니까?

예타가 되면, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 이게 진실 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 맞습니다.

○박병철 위원 그런데 예비타당성조사 대상사업에도 되지 않았고 거기에 대해서 그랬는데, 어디 모 자치구에 가면 그 사업이 확정된 것처럼 얘기도 하는 분들이 많이 계시는데 이 부분에 대해서 우리 시에서 적극적으로, 그리고 이 사업을 하는 가장 큰 목적이 무엇입니까, 회덕IC 건설하는 목적이요?

○교통건설국장 박용재 경부고속도로의, 신탄진IC의 교통체증을 완화시키고 또한 세종까지의 통행량을 감안하고.

○박병철 위원 신탄진IC 거기가 혼잡해서 분산시키려고 하는 게 가장 큰 목적입니까?

호남고속도로하고 경부고속도로가 만나는 지점에서 세종으로 빨리 가려고 하는 게 가장 큰 목적 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 두 가지 다 맞습니다.

○박병철 위원 그러면서 국도 17호선하고 연결, 예타 대상사업에도 선정이 안 되어 있는 상황인데 국도 17호선하고 연결해 달라고 주민들이 얘기를 하고 있습니다.

○교통건설국장 박용재 이런 부분이 있는 것 같아요.

○박병철 위원 설계하고 대상사업이 되면 그 부분에서 실질적으로 우리 시민들이 이용을 해야 될 것 아닙니까?

그렇게 되면 국도 17호선하고도 이용 연계를 시켜서 꼭 반드시 연결을 시켜야 된다, 본 위원은 그렇게 생각합니다.

안 그렇겠습니까?

국장님 말씀해 보시지요.

○교통건설국장 박용재 그 부분도 구체적인 설계단계에서 검토할 사항이거든요. 사업비가 큰 폭으로 차이가 나기 때문에 그것은 그렇게 검토해 나가는 것이고, 다만 제가 보니까 예타가 통과되면 기본계획 내지 설계비 23억이 지금 국토위에서 저쪽으로 넘어간 것 같습니다.

그러니까 그 부분 때문에 지금 예타 대상사업으로 선정된 것이다 이렇게 오해의 소지가 있는 것 같은데 아직 대상사업 선정은 안 된 상태입니다.

○박병철 위원 그러니까 예타 대상사업도 선정이 안 된 것이지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 그 노력을 하고 있는 거예요, 지금 저희들이.

○박병철 위원 노력은 하고 있겠지요, 우리 시에서도 적극적으로 더 해서 정말이 사업 자체가, 또 아까 우리 국장님이 말씀하셨듯이 신탄진IC가 혼잡한 부분 또 국도 17호선하고 연계시킴으로 인해서 고속도로를 활용할 수 있는 우리 시민들에게 그런 기회를 더 많이 부여하기 위해서 회덕IC 건설사업이 필요하다 이 말씀 아닙니까, 실질적으로?

행복청 가고 안 가고는 대한민국 국민들 말씀이고, 우리 시민들을 위해서 말씀

입니다, 그렇지요?

그런 과정 속에 있는 것 같고, 행정사무감사자료에 보면 사업기간이 2016년도 1월부터 2021년도 12월까지 되어 있습니다.

보시지요, 52쪽입니다.

52쪽에 보면 사업기간이 어떻게 산정된 겁니까?

2016년도 1월부터, 예비타당성조사 대상사업으로 선정이 되는 시점부터 얘기를 하시는 겁니까?

○교통건설국장 박용재 예, 된다는 전제 하에.

○박병철 위원 전제 하에 그렇게 추진하겠습니까?

○교통건설국장 박용재 그러면 KDI에서 10개월 내지 1년 정도 예타를 하고, 이것은 10개월이면 됩니다, IC는 통상.

그 정도 하고, 그러면 이것에 따라서 예타 결과가 나오면 국비 반영하고 이렇게 해서 단계별로 기본·실시설계 또 보상 및 공사 이렇게 하겠다는 뜻입니다.

○박병철 위원 다시 한 번 본 위원이 말씀드리면 회덕IC도 대덕구에 정책적으로 중요한 이슈가 될 수 있는 부분입니다, 우리 시에서.

이 과정을 적극적으로 우리 구민들이나 시민들한테 회덕IC가 건설되는 방향이라든가 추진배경이라든가 또 추진계획이라든가 이런 부분을 여과 없이 솔직히 말씀해 주셔야지, 이게 될지 안 될지도 모르는 것 아닙니까?

확정된 것도 아니고요, 그렇지요 지금은요.

본 위원도 필요하다는 것은 다 공감을 합니다, 그렇지요?

그런 과정을 정확하게 우리 구민들이나 시민들한테 홍보를 해야 될 필요가 있다는 생각을 해봅니다.

○교통건설국장 박용재 우리 시로서는 지금 회덕IC 건설은 기재부하고, 중앙부처하고 협의사항이기 때문에 어떻게 보면 공개적으로 시민들께 확실한 말씀을 드릴 수는 없는 상황이에요.

그래서 기재부로부터…….

○박병철 위원 그런데 대덕구에 가면 확정된 것처럼 다 말씀하시던데요?

○교통건설국장 박용재 기재부하고 협의하는 과정이고 예타 대상사업으로 선정해 달라는 요구가 있기 때문에.

○박병철 위원 본 위원도 그래서 알았습니다.

가니까 모 국회의원은 예산을 얼마 확보했다는 등 주민들이 말씀하시는데, 그러면 다 거짓말하는 것 아닙니까?

예타 대상사업 선정도 안 됐는데 예산이 확정된 것처럼, 물론 그분들도 정치인이니까 중앙의 기재부나 이런 데에 적극적으로 해달라는 말씀을 하실 수, 저도 국장님한테 말씀했지 않습니까, 시장님한테도 말씀드리고요.

적극적으로 행정을 펼쳐주셔서 이 사업이 꼭 이루어질 수 있도록 적극적으로 노력을 해달라, 이 말씀은 저도 드립니다.

○교통건설국장 박용재 위원님, 시의 입장은 예산을 저희가 23억 올렸잖아요, 올렸는데 그게 예타가 안 될 것이라는 전제 하에서 깎아놓으니까 저희는 속상하니까 계속 당을 떠나서 위원님들께 가서 말씀을 드립니다.

말씀드리어서 이것이 꼭 이번에 예타 대상사업으로 선정된다는 전제 하에…….

○박병철 위원 “선정될 수 있도록 해달라, 노력 좀 부탁드립니다.” 하고.

○교통건설국장 박용재 “예산을 살려주십시오.” 이렇게 말씀을 드립니다.

그런 부분에서 상임위를 통과하니까 그런…….

○박병철 위원 그런 과정을 우리 시에서도 적극적으로 시민들한테 말씀드리고 이렇게 해달라는 말씀입니다.

무슨 말씀인지 알겠습니다.

짧게 한 가지만 더 여쭙보겠습니다.

스마트트램, 대덕구, 이것 용역이 나와야 되지 않습니까?

심현영 위원님도 말씀하셨지만 스마트트램 어떻게 진행되고 있습니까?

지금 여러 동료위원님들께서 말씀하셨는데 도시철도 2호선은 그렇다 치고 스마트트램, 시범사업으로 하는, 진행 어디까지 되어 있습니까?

○교통건설국장 박용재 용역을 같이 하고 있거든요, 같이 하고 있는데…….

○박병철 위원 좋습니다, 노선은 대덕구에 갑니까?

대덕구를 중심으로 하지요?

○교통건설국장 박용재 그렇지요.

○박병철 위원 용역 나와 봐야 알지 않습니까?

○교통건설국장 박용재 같이 하고 있는데 이 스마트트램은 조금 시차를 두고 빨리하려고 합니다.

그래서 노선을 그리는 데…….

○박병철 위원 지금 우리 시에서 대덕구를 중심으로 해서 노선을 계획하고 있는 것으로 알고 있습니다.

여러 가지 대중교통여건이라든가 이런 부분을 고려해서 준비를 하고 계시는데 우리 대덕구를 중심으로 해서 그려야 되는 것 아닙니까?

○교통건설국장 박용재 충청권 철도가 있고요, 그게 대덕구를 가로지르잖아요, 거기하고 관계가 됩니다.

그래서 아마 그런 선에서 몇 개 안을 지금 만들고 있거든요, 나중에 보시면…….

○박병철 위원 우리 국장님께서 정책적으로 스마트트램은 대덕구에 넣겠다는 말씀은 못 하시는 것 아닙니까, 지금?

용역하셔야 되고 우리 대덕구를 중심으로 해서 넣어야 되는 것 아닙니까?

○**교통건설국장 박용재** 제가 실무선에서 보면 2호선 트램에 대한 노선이 전 지역을 커버합니다.

전 지역을 다 커버하고 있기 때문에 나머지 갈 수 있는 곳은, 그 수요를 충족하고 갈 수 있는 곳은 그쪽하고 연계가 됩니다.

대덕구하고 충청권 광역철도하고 동구 쪽하고 연계되는 노선이 딱 전개가 됩니다.

그런데 그것이 지금 픽스됐다는 말씀은 못 드리니까 여기까지만 말씀드리겠습니다.

○**박병철 위원** 하여튼 우리 대덕구를 위해서 스마트트램이 조기에 착공되고 대덕구를 중심으로 해서 노선이 결정될 수 있도록 노력해 주시기를 부탁드립니다.

이상 마치겠습니다.

○**위원장 김종천** 박병철 위원님 수고하셨습니다.

잠시만요 윤진근 위원님, 간단하게 하나만.

김동섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**김동섭 위원** 간단하게 확인 좀 하겠습니다.

오전에도 잠깐 질의가 있었던 것으로 아는데 유성광역복합환승센터, 말이 어렵는데요, 유성복합터미널 지금 어떻게 진행되고 있지요?

재판상황까지 해서 지금 1심이 끝나고 항소심 재판 진행 중이지요?

○**교통건설국장 박용재** 예, 그렇습니다.

○**김동섭 위원** 항소심 공판기일이 언제 잡혀있나 아시나요?

○**교통건설국장 박용재** 11월 20일로.

○**김동섭 위원** 선고 잡혀있지요?

○**교통건설국장 박용재** 11월 26일로 잡혀있습니다.

○**김동섭 위원** 그것은 사법부의 진행사항이고 우리 대전시의 행정 진행사항은 어디까지 와있습니까?

○**교통건설국장 박용재** 지난 9월에 광역복합환승센터 지정 및 사업시행자 지정 추진을 했습니다.

추진해서 지금 주민하고 관계전문가 공람은 10월 21일까지 마쳤고요, 경관위원회 심의도 조건부 의결을 통해서 통과했습니다.

그리고 센터 지정 및 사업시행자 지정 추진에 대한 사항은 교통위원회 심의도 통과를 했고, 그래서 12월까지 유성광역복합환승센터 개발계획 검토하는 업무를 한국교통연구원에 위탁용역을 줬습니다.

그래서 그 결과가 나오면 내년에는, 금년 말까지 개발계획 수립하고 지구 지정

승인을 받고요, 내년부터는 토지보상에 들어갑니다.

○김동섭 위원 지금 교통위원회 평가 받으셨다고 했지요?

○교통건설국장 박용재 교통위원회 심의.

○김동섭 위원 교통위원회 심의, 매우 민감하시겠지만 이 사업시행자가 제시하는 사업계획에 의해서 사업이 진행될 것으로 사료가 됩니다만 만약에 최종 심의에서도 1심처럼 그렇게 사업시행자 선정과정에서 절차상의 하자 때문에 선순위자, 우선협상대상자의 지위가 존재하지 않는 그런 상황이 돼버리면 후순위자가 그 사업을 이어서 진행하는 겁니까, 아니면 다시 재공모하는 겁니까?

○교통건설국장 박용재 만약에 그런 상황이 되면 후순위자가 사업을 합니다.

○김동섭 위원 후순위자가 하는 겁니까, 고문변호사의 자문을 다 구하신 거지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○김동섭 위원 예, 알겠습니다.

어찌됐든 이 건은 조금 전에 서두에 말씀드린 대로 사법부의 판단을 차치하고 일단 행정적인 절차는 차질 없이 진행되어야 하겠다는 당부의 말씀드리겠습니다.

그다음에 노은역 환승주차장에 대해서 잠깐 말씀드리겠습니다.

노은역 환승주차장의 현재 현황은 어떻게 되어 있지요?

○교통건설국장 박용재 지금 소송이 진행되고 있는데 저쪽에서 파산관재인인 예금보험공사를 통해서 전부금 청구소송이 들어와 있어요.

그래서 그것에 따라서 지금 판결이 계속 진행 중이고, 저희는 또 임차인들이 계속 가게를 운영하기 때문에 명도청구를 대전시가 제기했습니다.

그래서 그런 두 가지 소송이 지금 진행되고 있습니다.

○김동섭 위원 예, 좋습니다.

다른 것은 제가 확인 안 하겠고요, 예금보험공사에서 우리 대전시로 소송이 들어온 게, 대위변제에 대한 소송이 들어온 게 있을 겁니다.

그 건은 우리 지방정부인 대전광역시 그다음에 공공기관인 예금보험공사가 서로 상대 원·피고가 되기 때문에 소송으로 마무리를 하지 마시고 서로 조정을 해서 잘 정리되도록 했으면 좋겠습니다.

어차피 우리 대전시에서 부담해야 될 부분이기 때문에 그것을 좀 유예를 시켜 주시면서 조정을 했으면 좋겠다는 생각이 들고요.

두 번째, 무단으로 점유한 또 실효성 있게 거기를 소유하고 있지 않은 점유자에 대해서 명도청구소송을 진행 중인 것으로 알고 있습니다.

그것은 너무 늦었다고 생각하는데 단호하게, 명도소송 또는 강제집행까지 아주 시스템에 맞게끔 단호하게 해야 됩니다.

조금이라도 틈을 보이면 우리 행정력이 그만큼 여유가 없기 때문에 그런 분들

한테 자꾸 그런 온상을, 우리 행정력을 업신여기는 그런 생각이 들게끔 하는 것이 되기 때문에 절대로, 체크하셔서 해주시고요.

차제에 노은역 환승주차장은 주차장특별회계 있지요?

○교통건설국장 박용재 구에는 있고 저희는 교통사업특별회계로 합쳐져 있습니다.

○김동섭 위원 그것을 자치구하고 협의하시든지 해서 우리 시로, 어차피 시의 자산 아니겠습니까?

그래서 빨리 그것을 정리했으면 좋겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○교통건설국장 박용재 결국에는 해지급, 그 금액의 차이거든요.

그래서 어떻게 보느냐, 저쪽은 감가상각 정률법에 의해서 해달라고 하고 우리는 감정평가에 의해서 회신을 해야 되겠다, 그 차이가 큼니다.

그래서 조정이 성립되면 좋겠지만 위원님 말씀대로, 최대한 노력은 하겠습니다.

조정성립을 위해서 노력은 하는데 조정성립이 충분히 안 되면 소송 판결을 봐야 되는 상황이고 그다음에 명도청구소송 관련해서 하고 나니까 이제는 조금 입점자 정리가 돼가고 있어요, 그리고 공실 같은 데는 과감하게 전기차단을 합니다.

그리고 나머지 꼭 공익에, 시민들께 제공되는 주차공간에 대한 부분은 안전시설을 한다든가 조명시설을 한다든가 그런 부분들은 세심하게 신경을 쓰고 있습니다.

○김동섭 위원 근래에 들어서 노은역 환승주차장이 제대로 관리가 되는 것 같은 느낌을 많이 받고 있고 지역민들이 매우 고무적으로 생각하고 있습니다.

그 점에 대해서 감사히 여기고 있는데 어찌됐든 근본적으로 해결해야 될 사항입니다.

어차피 우리가 해결해야 됩니다.

그렇기 때문에 책임회피 또는 업무의 회피를 하지 마시고 담당부서에서는 필수적으로 그것을 해결하시기 바랍니다.

그리고 마지막으로 한 말씀만 드리겠습니다.

우리 시청 앞에 보면, 북문 앞에 보면 장애인콜택시 플래카드가 많이 걸려 있어요, 그게 왜 그런 거지요?

○교통건설국장 박용재 지금 장애인콜택시는 위탁을 해서 운영하고 있는데 노사협상을 합니다.

지금 승합택시가 57대가 있는데, 휠체어 장착한 승합택시가 있는데 거기에 운전하시는 분이 68명입니다.

그중에서 24명이 희망노조를 결성했어요, 그분들이 시각장애인연합회 위탁기관하고 노사협상을 하는 과정에서 임금인상 그다음에 노조의 전임 확대, 이런 요구들을 합니다.

그게 협상이 잘 안 돼서, 5차에 걸쳐서 노사협상을 했는데 잘 안 돼서 지금 집

회를 하고 있는 겁니다.

○김동섭 위원 업무보고나 행감자료에 보니까 올해 말, 12월에 장애인콜택시 운영에 대한 재계약인가 그것도 있는 것 같습니다, 선정도 있는 것 같습니다.

○교통건설국장 박용재 위탁공고를 합니다.

연말에 만료가 되기 때문에 지금 위탁공고를 했고요, 어제까지 접수를 받았습니

다.  
그다음에 접수 신청한, 응모한 기관을 상대로 해서 11월 중에 심사를 하고 또 위탁을 하게 됩니다.

그리고 12월에는 인수인계를 받고 그런 식으로 정리를 해서 운영을 합니다.

○김동섭 위원 철저하게 그리고 절차상 아무 하자 없이 공정하고 투명하게 잘 선정해서서 정말로 장애인들한테 꼭 필요한 이동수단이 될 수 있도록 그렇게 조치해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

○김동섭 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 김동섭 위원님 수고하셨습니다.

윤진근 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○윤진근 위원 구, 시에서 과적차량 단속을 하지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○윤진근 위원 시에서도 합니까?

○교통건설국장 박용재 건설관리본부에서 합니다.

○윤진근 위원 아, 건설관리본부.

이것은 건설관리본부니까 그렇고, 안영IC 있잖아요, 중구에 보면 안영IC 있지

요?  
○교통건설국장 박용재 예, 있습니다.

○윤진근 위원 거기에 만남의 광장 같은 것을 만들 계획은 없습니까?

○교통건설국장 박용재 안영IC에요?

○윤진근 위원 예.

○교통건설국장 박용재 그런 계획은 제가 본 적이 없습니다.

○윤진근 위원 다른 데는 만남의 광장도 잘 만드는데 그쪽은 어떻게 만남의 광장이 없을까, 관심을 덜 갖는 것 아니에요?

이것은 우리 시에서 하는 거예요, 국토교통부에서 하는 겁니다, 관할이?

시에서 할 수 있는 것 아니에요?

○교통건설국장 박용재 통상 만남의 광장은 IC를 만들면서 함께 부수적으로 만드는 경우가 다반사인데.

○윤진근 위원 만남의 광장 만들면 거기에 생활체육운동장도 만들고 그러면 상

당히 좋을 것 같은데.

○교통건설국장 박용재 개인적인 의견을 말씀드리면 만약에 안양IC 부근에 다른 시설들이 확충되고 여건이 조성되면 자연스럽게 만남의 광장이 거론되지 않을까 생각합니다.

○윤진근 위원 아니, 하기 전에 미리 만들어 놓으면 발전이 되잖아요?

다 한 다음에 나중에 하는 것보다도, 거기는 꼭 필요할 것 같아요.

○교통건설국장 박용재 검토 한번 해보겠습니다.

○윤진근 위원 1월부터 9월까지 우리가 유가보조금을 주잖아요, 화물차.

○교통건설국장 박용재 유가보조금.

○윤진근 위원 예, 한 348억 췌네, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○윤진근 위원 공영, 아까 다른 위원들도 말씀하셨지만 공영차고지를 갖다가 동구 366번지 일원에 설치하지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○윤진근 위원 그것 얼마 들어가나 알아요, 예산?

○교통건설국장 박용재 동구요?

○윤진근 위원 예.

○교통건설국장 박용재 ......

○윤진근 위원 제가 말씀드릴게요, 129억 들어가요.

시비가 얼마 들어가요?

○교통건설국장 박용재 ......

○윤진근 위원 시비 잘 몰라요?

○교통건설국장 박용재 예, 제가 지금 파악을 해보겠습니다.

○윤진근 위원 39억 들어가거든요.

그런데 이게 뭐냐 하면 막대한 혈세가 들어간단 말이에요, 지금.

이게 39억, 129억 이런 게 많이 있는데 이것을 보면 밤샘주차를 하는데 주로 학교 주변, 교량 같은 데 많이 해요.

그러면 학교 주변에 그런 데 많이 하면 이게 위험성이 많아요.

화물차 뒤에서 툭 튀어나오니깐 차량들이 급정거를 하게 된단 말이에요.

교량은 또 뭐냐, 화물을 많이 실었기 때문에 중량이 많이 나가서 교량이 파손되는 일이 많다고요.

그래서 본 위원이 왜 과적차량 단속을 이야기했느냐면 해당이 다른 과니까 할 말 없는데 과적차량 단속도 화물차도 해야 된다, 그런 생각을 가져요.

왜냐하면 위험한 사고도 유발되지만 첫째, 과적차량 단속을 하다보면 도로파손이 우선이란 말이에요.

그래서 그런 것은 뭐 건설관리본부하고 이야기를 하겠지만 지금 그런 문제가 있기 때문에 시민이 상당히 불안에 떨고 있어요, 차량이 받쳐 있는 주차장 같은 데는 상당히 불안해해요.

○교통건설국장 박용재 저희가 지금 본부라고 하지만.

○윤진근 위원 잠깐만, 그래서 이것을 단속을 대개 보면 일과시간에만 하잖아요. 일과 후에 해야지 단속이 될 것 같아요.

그런 단속을 해서 패널티를 준다거나 해서 단속하시는 양반들한테 좀 더 용기를 줘서 해줘야만 단속도 더 잘할 것 아니냐.

저녁에 단속해야 돼요, 낮에는 얼마든지 있으니까, 그런 게 필요하고 또 한 가지는, 하실 말씀 있으면 말씀하세요.

○교통건설국장 박용재 아니, 건설관리본부 말씀하셨는데 그것과 상관없이 저희가 그 소관 부서하고 협조도 하고, 저희는 지금 말씀하신 대로 화물차 포함해서 과적차량까지.

○윤진근 위원 왜냐하면 고속도로에서는 과적차량 하잖아요.

○교통건설국장 박용재 예, 저희도 적극적으로 나서겠습니다.

○윤진근 위원 글썄, 안 되면 조례를 만들어야 되겠지요.

대개 보면 과적차량이 뭐냐 하면 자기 차량의 3배 이상을 싣거든요, 대부분 그래요.

○교통건설국장 박용재 유기적인 협조를 갖겠습니다.

○윤진근 위원 왜 그러냐 하면 제가 말씀드릴게요.

과적차량은 고속도로를 들어가잖아요, 화물차가 이 차량이 3배 이상을 싣고 들어가면 앞에 축이 걸립니다.

뒤축만 안 걸리면 돼요, 브레이크를 밟으면 앞으로 싹 쏠려요, 짐이.

그러면 뒤에는 안 걸려요, 그러면 통과가 되는 거예요.

그게 화물차의 정상으로 치는 게 아니라 이 무게로 따져서 돈을 받아요 그 사람들은, 그래서 과적이 되는 거예요, 뒤축만 안 걸리면 되는 거예요.

타이어의 홈 있지요, 그거 하나만 걸쳐도 상당히 차이가 나요.

그러니까 그런 것도 그렇고 차고지 문제는 제가 봤을 때는 전국적으로 화물협회에 있잖아요, 그렇지요?

화물협회를 통해서 타 지역에서 오는 사람, 그럼 서로 협회에서 대전으로 오면 어느 차고지로 가서 쉴 수 있다는 그런 것도 필요하지 않을까.

공영차고지도 좋지만 화물협회에도 차고지가 또 있단 말이에요.

그러면 서로 간에 네트워크를 해서 대전으로 오는 차는 우리가 서로 받고 우리도 또 그쪽으로 가면 서로 받아서 가격을 좀 싸게 한다든가 무료로 한다거나 서로 이런 게 이루어져야 할 것 같아요.

그러면 아무래도 받치는 사람들이 불법주차하는 거야 여러 가지 있지만 그래도 덜하지 않을까, 그런 게 필요해요.

어떻게 생각하세요?

○교통건설국장 박용재 지금 위원님 말씀해 주신 대로 투트랙이 필요할 것 같습니다.

하나는 화물차고지의 전국적 네트워크 또 전국적보다도 지금 인근 시·도 간에 네트워크 구축해서 알리는 노력도 필요하고 때로는 요금 문제도 같이 협의해볼 필요가 있다는 것 그것 하나하고, 또 하나는 단속을 철저히 좀 해야 되겠다, 밤샘 박차라든지 이런 것을.

○윤진근 위원 밤에 해야 돼요.

○교통건설국장 박용재 이런 부분들을 투트랙으로 한번 해나가는 것을 입안을 한번 해보겠습니다, 계획을 세워서 그것을 한번 계획대로 실행해 보고 추진해 보겠습니다.

○윤진근 위원 대개 화물차는 어디를 가느냐면요, 자기네 집 앞에 받치고, 어디든지 받치고 가요.

가는데 또 단속을 하면 그럴 거예요, 잠깐 집에 왔다 간다고, 그런 것도 있어요.

그러니까 제 이야기는 뭐냐 하면 밤에 체크를 했다가 돌고서 또 한번 오면 그게 나오잖아, 그렇지요?

어떤 사람은 금방 단속하면 나와서 ‘애들 좀 보러 집에 잠깐 들렀어.’ 이렇게 이야기할 수 있단 말이에요.

그러니까 시간여유를 줘서 또 한 번 돌아서 체크를 하면 정확히 잡을 수 있지 않을까, 그런 식으로 단속 좀 해줬으면 좋겠어요.

특히 학교 주변, 교량 이게 상당히 위험한 거예요.

그러니까 그런 것 꼭 좀 부탁드립니다.

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

○윤진근 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 윤진근 위원님 수고하셨습니다.

심현영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○심현영 위원 행정사무감사 시민의 제보 몇 가지를 간단간단하게 답변해 주세요.

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 대중교통인 시내버스에 지원하는 시민의 월세가 300억 원인데도 불구하고 돌아오는 것은 불친절이다, 그래서 예를 들어서 했는데요, 연성을 높이거나 기사들이, 승차거부를 한다든가 불친절한 태도로 일관하는 예가 있다는 제보가 있어서 이 대안으로 친절교육과 인성교육을 강화를 시켜주었으면 고맙겠습니

다.

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

○심현영 위원 두 번째로는 택시업계도 제보가 왔는데 1년에 200억 이상 지급을 시민의 혈세로 하는데 신호를 무시하고 그냥 가서 위험하게 하는 기사들이 있다, 또 과속을 일삼는다.

세 번째는 난폭운전을 한다.

택시기사들도 인성교육, 친절교육 있나요?

○교통건설국장 박용재 내년에는 특별히 교통문화연수원이 되기 때문에 신규교육은 물론이고 보수교육까지 할 계획을 갖고 있습니다.

그래서 교육에 특별히 신경을 쓰겠습니다.

○심현영 위원 예, 부탁드립니다.

그리고 승용차요일제 실시를 위한 하이패스 구입을 했는데 그게 다 지급이 되었습니까?

○교통건설국장 박용재 지금 많이 남아있습니다, 위원님 아시다시피.

그래서 저도 걱정인데 하여튼 최대한 노력을 해서, 그런데 저희가 한 가지 그 부분에 대해서는 변명 아닌 변명을 말씀드리면 지식경제부, 지금 산업통상자원부에서 공모사업을 해서 추진을 했거든요.

그런데 저희는 RFID나 이런 것으로 했으면 수월했을 텐데 저희가 참여, 너무 승용차요일제에 실무적으로 접근하다 보니까 저희가.

○심현영 위원 간단하게 하세요.

○교통건설국장 박용재 검지기가 많은 DSRC방식을, 우리 ITS 기반방식을 적용했습니다.

그러다 보니까 이 단말기를 부착해서 다니면 377개소가 돼요 검지되는 곳이, 그래서 어지간하면 빠져나갈 수 없기 때문에 그것을 잘 안 달려고 합니다.

그래서 그 부분에 대해서는 저희가 굉장히 속상한 부분인데 개선방안을 찾고 있는데 잘 안 찾아져서.

○심현영 위원 몇 개나 구입했지요, 처음에?

○교통건설국장 박용재 6만 8,000개 구입했는데, 국비하고 시비 합쳐서.

○심현영 위원 그런데 지금 얼마나 지급되었어요?

○교통건설국장 박용재 한 4만 개 정도 남아있습니다.

○심현영 위원 그것 좀 활용하시지요, 너무…….

○교통건설국장 박용재 감사에서 지적받고 그랬는데 이 부분은 정말 너무 잘하려다가 안 되는 것이기 때문에 저도 너무 속상합니다, 어디에 하소연도 못하고.

○심현영 위원 어떤 제보자에 의하면 저녁에 자전거에 전조등을 달았으면 좋겠다, 아주 위험해서 부딪히는데, 이것은 어떻게 할 수 없나요?

○교통건설국장 박용재 이것은 지금 「도로교통법」에 차로는 구분되어 있습니다. 자전거가, 그런데 전조등 다는 기준에는 자전거가 빠져있어요.

그래서 그 부분을 경찰청 고시로 할 수 있는 방안이 있는데 경찰청하고 협의를 하려고 생각을 하고 있습니다.

경찰청하고 협의를 해보겠습니다.

○심현영 위원 예, 협의를 잘 해주시고.

○교통건설국장 박용재 경찰청에서 고시하는 것으로 해서 협의를 해보겠습니다.

○심현영 위원 예, 부탁드립니다.

이상입니다.

○위원장 김종천 심현영 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 효율적인 감사를 위해 잠시 중지코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

감사중지를 선언합니다.

(15시 57분 감사중지)

(16시 08분 감사계속)

○위원장 김종천 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

계속해서 질의하실 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

전문학 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전문학 위원 전문학 위원입니다.

국장님 승용차요일제 관련해서 지금 우리가 해야 될 핵심적인 일은 민간 부분의 참여율을 제고하는 것 아니겠습니까?

○교통건설국장 박용재 맞습니다.

○전문학 위원 좀 압축을 하시는 게 좋을 것 같아요.

해야 될 일에 대해서 민간 부분을 운행유형에 따라서 그룹을 세분화하셔야 될 것 같고요.

지금 사실 승용차요일제 운영조례가 있습니다, 대전시에.

8조에 보면 시장의 재정지원에 대한 항목이 충분히 근거가 있어요.

4항 같은 경우는 심지어 “시장은 승용차요일제 참여자에게 추첨을 통하여 경품을 제공할 수 있다.” 이렇게까지 재정지원을 확실히 해놓았어요.

그래서 이 부분을 충분히 활용해 주시기를 부탁드립니다.

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

○전문학 위원 승용차요일제 아주 중요한 사업입니다, 알고 계시잖아요, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 요일제 포함해서 교통수요관리의 전체적인 스크린을 하고 있습니다.

○전문학 위원 그리고 간단하게 제안을 하나 드리도록 하겠습니다.

아까 자전거 이야기를 존경하는 심현영 위원님께서 해주셨는데요.

지금 대한민국 자전거인구가 1,200만이 추산되고 있습니다.

그만큼 대중화가 되었다는 거지요, 동의하시지요 여기에는?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 어제지요 11일, 교통건설국도 어제 전체 직원이 자전거로 출근을 했나요?

○교통건설국장 박용재 예, 했습니다.

○전문학 위원 그렇지요, 그리고 자전거타기캠페인도 전개를 하셨고요.

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 좋은 행사를 하신 것 같습니다.

그런데 본 위원이 볼 때는 이러한 대중화추세에 맞지 않는 것이 아직 안전교육이 정말 따라가지 못하고 있다, 그것 때문에 자전거안전사고가 상당히 많이 일어나고 있고요.

2014년 전국 자전거사고 상해자가 한 1만 7천 명, 사망자가 286명에 이르고 있습니다.

대전에서도 2월에 고등학생이 무단횡단으로 자전거 타고 가다가 사망사고가 났고요.

6월에는 중학생이 횡단보도를 자전거 타고 가다가 사망사고가 났습니다.

알고 계시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 319쪽에 대전시민자전거 운영 보험금 지급현황이 나와 있습니다.

2014년도 전년도에 비해서 8억 3백만 원으로 급증을 했습니다.

그 정도로 심각하게 안전사고들이 많이 일어나고 있다, 이렇게 보이는데요.

국가에서 실질적으로 이것을 법제화해서 안전사고를 줄였으면 좋겠는데 지금 헬멧 의무착용법안도 아직도 상임위에 계류 중에 있어요.

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이것 통과도 못하고 있는 관계이고 자전거가 흔히 우리가 생각할 때는 보행자와 동일시할 수 있지만 사실 「도로교통법」상 차로 분류가 되어 있지 않습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○전문학 위원 그래서 자전거와 차가 사고 났을 때는 차 대 차 사고로 처리를 합니다.

자전거를 타고 가다 사람과 사고를 내면 차 대 사람으로 보험처리가 되고 있지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그 정도로 자전거가 차로 인정을 받는 그런 시대가 되었고요.

외국 같은 경우는 이 자전거 관련법이 사실은 자동차에 버금가게 엄격하게 적용이 되고 있습니다.

일본 같은 경우는 만14세 이상이 음주주행, 도로신호 무시, 위험주행 등으로 3년 이내에 2회 이상 적발되면 안전교육이 의무입니다.

교육비용 약 5,700엔, 약 6만 원 정도를 자부담해야 되고요, 3개월 내에 교육받지 않으면 5만 엔, 한 50만 원 정도 벌금을 또 내야 됩니다.

호주도 헬멧 미착용하면 146 호주달러 벌금으로 내고 있습니다.

오스트리아, 폴란드는 공식 운전면허증을 취득해야 도로에서 자전거 운행이 가능합니다.

독일은 자전거면허증이 없는 어린이는 반드시 보호자와 함께 자전거를 타야 됩니다.

그리고 초등학교 5학년이 되면 경찰입회 하에 자전거면허를 취득하도록 하고 있습니다.

사실 본 위원의 마음은 우리도 초등학교 때부터 자전거안전 의무교육을 교육과정에 정하고 「도로교통법」상 차로 분류되고 있으니까 경찰청 교통 관련 부서에서 자전거면허증을 발급 관리하는 것이 어떤가, 이렇게 생각하는데 실제로 대한민국의 여건상 쉽지 않을 것 같습니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 그래서 이런 제안을 제가 국장님께 드려봅니다.

지금 자료 318쪽에 보면 자전거이용 안전교육을 자전거사랑전국연합회 대전본부에서 실시하고 있지만 크게 효과는 보지 못하는 것 같아요.

교통연수원 출범하고 교통문화센터가 있지 않습니까?

이제 새로운 조직으로 새로운 시설에서 시작을 하게 되는데 이 대전교통문화센터 기능을 좀 보강을 해서, 교육청과 협의를 해주십시오.

그리고 모든 초등학생이 자전거 안전교육 및 실습을 통해서 실질적인 구속력은 없지만 자전거운전면허증을 발급해주자 대전 초등학생들에게, 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 전적으로 공감을 하고요.

다만 초·중등교육, 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」에 보면 학교장이 사실은 학생들에게 연간 1시간, 2시간 교육을 하게 되어 있습니다.

그런데 지금 학교는 실질적으로는 실습 위주보다 동영상 틀어주고 이런 것 하는 것으로 전환하니까 그런 부분에 문제가 있는데 교통문화연수원에서 아이들을

실습 위주로 자전거 타서 교육시키고 하는 것은 정말 다수의 인원을 해야 되기 때문에 예산상의 문제도 있고 또 어떻게 보면 역할분담이 교육청에 예산 지원할 수 없는 상황이고 그래서 그런 부분들이 있지만 말씀하신 교통문화연수원 자전거 운전면허증 발급은 좀 보강을 해볼 필요는 있습니다.

시청각교육이라든가 시물레이션이라든가 또 헬멧 등 각종 이런 것들을 이수를 하게끔, 교육을 이수하고 키오스크를 활용해서, 그게 전적으로 법적인 면허제도는 아니지만 자전거운전면허를 상징적으로 부여할 경우에 아이들의 자전거에 대한 안전의식 고취, 경각심 제고 이런 부분들에 대해서는 효과는 있을 것으로 생각을 하고 이 부분에 대해서 한번, 예산이 이것도 수반이 됩니다, 그래서 이런 것들은 교육청하고 협의를 해보겠습니다.

○전문학 위원 예산이 수반이 안 되면 제가 국장님께 말씀드렸겠습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이 사업을, 교통문화센터가 새로이 출범하는 단계이고 그리고 예산 부분에 대해서는 교육청과 협의를 하셔도 되고요, 또 의회의 도움이 필요하면 의회와도 협의해서 꼭 진행을 해줬으면 하는 바람을 전합니다.

그리고 마지막 질의를 하나 하도록 하겠습니다.

대전광역시가 대중교통중심도시로 가는데 교통약자들을 배려하는 아주 중요한 정책이 하나 있습니다, 바로 장애인콜택시입니다.

이 장애인콜택시에 대해서 교통건설국에서 문제점에 대한 중요성을 인지하고 2016년 증차계획을 승합차 약 25대를 계획을 잡고 있습니다, 맞지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 정말 고맙게 생각하고 또 격려의 말씀을 전합니다.

본 위원은 장애인콜택시 운영에 대해서 감사하도록 하겠습니다.

현재 연합회 소속 사랑나눔콜인가요?

대전광역시장애인사랑나눔콜센터 여기에 직원들이 채용되어 있는데 임차택시는 굳이 말씀드리지 않겠습니다.

승합택시가 57대가 있지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○전문학 위원 이분들의 채용은 지금 어떤 경로를 통해 이루어지고 있습니까?

○교통건설국장 박용재 채용은 위탁기관에서 인사위원회를 거쳐서 서류전형하고 차량이 증차될 때 서류 일체심사하고 면접을 통해서 인사위원회에서 채용하고 있습니다.

○전문학 위원 해고 시에도 똑같이 그렇게 하고 있습니까?

○교통건설국장 박용재 제가 알기로는 해고는 여태 없었던 것으로 알고 있습니다.

다.

○전문학 위원 해고된 분이 한 분 있는데요.

없었습니까?

○교통건설국장 박용재 아, 그렇습니까?

○전문학 위원 인사위원회에서 그러면, 직원의 임용에 대한 문제인가요 이 부분은?

○교통건설국장 박용재 채용…….

○전문학 위원 인사위원회가 의결이 되나요, 이분들 채용할 때?

○교통건설국장 박용재 예, 시각장애인연합회에 인사위원회가 있습니다.

○전문학 위원 거기에서 의결로 이분들을 채용합니까?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 채용한 회의록 좀 하나만 부탁드립니다.

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 예, 부탁을 드리고요.

본 위원이 궁금한 것이 시각장애인연합회의 인사규정이 있고 또 대전광역시장애인콜택시운영규정이 따로 있습니다.

먼저 운영규정부터 봤는데요, 인사관리에 대해서 제23조, 제24조에 기능이 되어 있어요.

혹시 갖고 계세요, 운영규정?

○교통건설국장 박용재 인사관리규정이요?

예, 있습니다.

○전문학 위원 운영규정 한번 보세요.

24조부터 한번 볼게요.

“인사위원회에서는 다음 각호에 해당하는 사항을 심의 의결하며 본 규정에 기재되지 아니한 사항에 대해서는 연합회의 인사관리규정을 준용한다.”

○교통건설국장 박용재 지금 인사위원회 규정…….

○전문학 위원 운영규정이요, 장애인콜택시.

○교통건설국장 박용재 아, 운영규정이요?

○전문학 위원 오늘 콜센터에서 오신 분 없어요?

이 장애인콜센터 관련 담당 사무관님 안 계십니까?

○교통건설국장 박용재 운영규정 찾았습니다.

○전문학 위원 그런데 이 연합회인사관리규정을 준용한다고 쓰여 있는데 통상이 연합회는 대전시 축구연합회를 이야기하는 겁니까, 족구연합회를 이야기하는 겁니까, 시각장애인연합회를 이야기하는 겁니까?

○교통건설국장 박용재 시각장애인연합회…….

○전문학 위원 그렇게 이해가 되지요?

이런 문서에는 명확히 단서를 달아야 되지 않습니까?

“이하 연합회라 한다.”, 그렇지 않습니까?

위 제23조 조항에 그렇게 달아놔야 되는 것 아닌가요?

그냥 연합회라고 하면 저는 축구연합회인줄 알았습니다.

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다, 그것은…….

○전문학 위원 그리고 제23조에 “공정하고 효율적인 인사관리를 위하여 인사위원회를 두며 인사위원회는 대전시각장애인연합회 대표이사가 구성한다.” 이렇게 되어 있습니다.

그런데 인사위원회에 대해서는 정확히 나와 있지 않아요, 그냥 구성한다고 되어 있고.

제24조는 본 위원이 볼 때 연합회 인사위원회까지 준용한다고 해석을 해야 되나요, 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 제24조요?

○전문학 위원 예, 다음의 사항에 대해서 준용하는 것 아닌가요?

직원의 근무평정, 징계에 관한 심의 의결, 고충처리, 그렇지 않나요?

즉, 이 운영규정에는 직원의 채용에 대해서는 전혀 어떠한 바도 언급한 바가 없습니다.

그런데 가장 중요한 규정이라고 생각을 하거든요, 본 위원은.

장애인콜택시운영규정에 채용에 대해서, 없습니다.

어떠세요?

○교통건설국장 박용재 지금…….

○전문학 위원 그렇다고 하면 말씀하신 대로 시각장애인연합회인사규정을 준용한다고 하면 인사위원회를 채용할 때마다 다 열었어야 되는 겁니다, 의결 다 해야 되는 겁니다.

그게 안 되어 있다고 하면 문제가 많은 겁니다.

그렇지요, 이해하시겠지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 여기에 분명히 채용에 대한 규정을, 그렇지요?

그리고 인사위원회 구성에 대해서까지 분명히 밝혀놓으셔야 된다, 이런 말씀을 드리고요.

지금 규정에 대해서 본 위원이 공부하다가 이상한 점을 질의하는 겁니다.

보수에 대해서 제29조에 보면 “센터장은 업무추진비를 대리 선임운전원, 주임운전원에 대해서는 관리수당을 지급할 수 있다.” 그래서 예산편성내역을 봤습니다.

센터장을 제외한 대리 그다음에 관리직원들에 대해서 관리수당을 지급했어요.

센터장에게 직책수당을 지급했습니다, 그렇지요?

그리고 본 위원이 서류요청을 했어요, 센터장의 업무추진비 사용내역 그랬더니 업무추진비 받은 적 없다고 답변이 왔는데, 그러면 센터장은 직책수당을 수령했는데 직책수당에 대한 근거는 어디에 있습니까?

그런 말 단 한마디도 안 나오는데요.

지금 운영규정이 아주 잘못되었습니다.

그리고 뒤에 제34조 한번 보세요, 국장님.

제일 중요한 게 운영위원회 아닙니까, 차라리 인사위원회를 여기에서 대행하든지요.

“운영위원회는 위원장 1인, 부위원장 1인을 포함한 5인 이상 12인 이내의 위원으로 구성하며 간사를 둔다.” 이렇게 이야기했는데요.

통상 누구나 상식적으로 생각해도 이 운영위원회의 역할이 무엇인지 잘 알겁니다.

그런데 기능에 보면 “위원회는 다음과 같은 사항에 관하여 연합회대표이사의 자문에 응한다.”, 의결권이 전혀 없는 겁니다, 자문권밖에 없는 거지요?

그래놓고 뒤에는 “찬성으로 결정한다.”, “위원장이 결정한다.”, “3분의 2 이상 출석” 다 나와 있습니다.

이거 어떻게 생각하세요, 제대로 된 규정입니까?

○교통건설국장 박용재 …….

○전문학 위원 시간 빨리 가기를 기다리시는 것 같아요.

○교통건설국장 박용재 앞으로 위탁하고 할 때 보완이 필요한 조항으로 인식을 하겠습니다.

○전문학 위원 마지막으로 하나만 더 말씀드릴게요.

부칙에 보세요 부칙 제2조, “본 규정에 기재되지 아니한 사항에 대해서는 대전광역시 장애인콜택시 관리 및 운행에 관한 조례와 연합회 관련 내규를 준용한다.”

대전광역시 장애인콜택시 관리 및 운행에 관한 조례, 과장님 지금 있습니까?

○운송주차과장 손병거 …….

○전문학 위원 모르세요?

폐지된 조례입니다, 맞지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이런 조례를 가지고 운영을 하면 이게 말이 됩니까?

어떻게 생각하세요?

이런 데에 위탁을 하셨어요.

위탁 또 들어왔지요 지금, 위탁하겠다고.

○교통건설국장 박용재 이번에는 잘 준비를 해서…….

○전문학 위원 이렇게 정신이 없는 조직이 어디 있습니까?

대단하신 것 같아요.

이런 운영규정을 가지고 결론적으로 자의적으로 해석하고 여기서 일하시는 운전기사님만 힘들게 한 것 아닙니까?

그런 이야기들이 나오고 있습니다, 지금.

대전시장애인콜택시 승합차 부분 제가 보험료를 제출해 달라고 했습니다, 1년 치 보험료를.

왜 그랬느냐면 서울시와 한번 비교해 보려고 했어요.

보험료에 관해서 본 위원이 비교했을 때는 크게 차이는 없습니다.

아마도 국내 유수의 보험사들에 가입을 했으니까 큰 차이는 없을 거라고 보는데 중요한 사항이 하나 있습니다.

보험을 가입하는 데 있어서 아주 중요한 사항, 담보사항이지요.

이해하시겠지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 담보사항이 대인, 대물 그다음에 무보험 상해 이런 게 들어가 있지 않습니까?

자차 이런 게 들어가 있는데 특이한 점은 서울은 대전에 없는 법률지원특약이라고 해서요, 형사합의지원금 사망일 때 3,000만 원, 부상일 때 최저 200만 원에서 1,000만 원, 벌금 사고당 2,000만 원, 방어비용 사고당 300만 원 이런 특약에 들어가 있는 비용이 대전시와 비슷하다는 겁니다.

이해하시겠지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 장애인콜택시에 우리가 보조금을 1년에 얼마 주고 있지요?

○교통건설국장 박용재 지금 45억 정도.

○전문학 위원 그렇지요, 그 45억에 여러 가지 의혹들이 많습니다.

본 위원이 열거하지는 않겠습니다.

연료비 산정에 대한 문제라든지 여러 의혹들이 있지만 확실하게 나온 것들만 짚어드리는 겁니다.

전면적으로 한번, 여기를 잘 보셔야 될 것 같아요.

그리고 이 건과 관련해서 일하시는 기사분들이 대전광역시의회에 간담회를 요청하신 적이 있어요.

그래서 그분들의 의견을 한번 들어본 적이 있는데 특이한 사항이 몇 가지가 발견이 되었어요.

이것도 본 위원이 배차일보만 확인하면 소상히 알 수 있을 거라 생각했는데 굳이 파악은 하지 않았습시다.

그런데 이런 이야기가 있습니다, 우리가 주는 급여 빼고 운송수입금은 그대로 가져가지요, 이해하시지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 제가 운행을 해서 번 운송수입금은 다 개인별로 가져갑니다, 맞지요?

그런데 이 운송수입금을 많이 가져가고 적게 가져가고 하는 것은 결론적으로 거리를 누가 더 많이 갔느냐, 횡수보다는 먼 거리를 가신 분이 더 많이 가져가게 되어 있습니다.

무슨 이야기냐 하면 어떤 분이 하루에 아홉 분을 모시고 운행하는 것이 어떤 분은 하루에 두세 분만 모시고 운행하는 것과 똑같은 운송수입금이 나오고 있습니다.

그런데 통계를 내보면 알겠지만 개개인별로, 57대니까 통계를 내보면 알겠지만 그것이 편중되어 있다는 겁니다, 이해하시겠어요?

○교통건설국장 박용재 그 문제를 한번 살펴봤는데 1년 되면 거의 비슷해지더라고요, 그런 부분도 살펴볼 문제지만.

○전문학 위원 알겠습니다.

그 점에 대해서 문제제기를 하셨습니다, 간담회에서 문제제기를 하셨고요.

그것은 당한 사람 입장에서의 모습이기 때문에 인사관리에 있어서 편파적으로 느낄 수밖에 없는 것이지요, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 사소한 부분이지만 두 달에 한 번씩 안전교육을 근무시간에 했습니다, 맞지요?

그런데 노조가 만들어지고 교육비를 지급해야 된다는 이야기가 나오니까 그것을 간담회라고 말을 바꾸었습니다, 교육이 아니고.

이것도 검토해 주셔야 됩니다.

마지막으로 가장 사소한 것, 센터장님이 카리스마가 대단하신가 봐요.

장애인이 아닌데 본인 차량에 장애인 스티커 부착하고 장애인 전용주차장 사용한답니다.

채증 사진이 있습니다.

국장님, 문제 많습니다, 전반적으로 검토해 주시고요.

간단하게 본 위원이 건의사항을 몇 가지 말씀드릴게요.

장애인콜택시 지금 차고지가 한 곳으로 지정되어 있지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이것 다원화하셔야 됩니다.

많이는 못해도 특히 중증장애인이 많이 사는 지역으로 이동을 해주셔야 됩니다.

특정지역에 콜 수가 많다는 것은 그곳에 장애인이 많다는 의미가 아닙니다, 이해하시겠지요?

차고지와 가까운 곳에서 유독 콜 수가 많이 나오는 것은 거점차고지를 더 확대할 필요가 있다, 이렇게 말씀을 드리는 거고요.

지금 운송주차과에서 장애인콜택시를 관장하고 있지만 실질적으로 장애인복지를 담당하고 있는 장애인복지과하고는 사실 거리가 멉니다.

과장님이나 계장님들 답답하실 거예요, 이 건과 관련해서는.

그래서 업무이관을 한번 고려해 보시는 게 어떨까.

○교통건설국장 박용재 지금 그 부분은 교통약자의 이동편의 증진에 관한 조례가 지금 개정이 되었지 않습니까, 그래서 2018년 1월 1일 자로 이동지원센터를 개소해야 돼요.

○전문학 위원 좋습니다.

○교통건설국장 박용재 그래서 그 부분하고 연관되어서 연계해서 풀어나가야 될 문제라고 보고 있습니다.

○전문학 위원 그것도 말씀드릴게요.

그리고 아주 편리한 장애인콜앱서비스 빨리 개발하셔야 됩니다.

○교통건설국장 박용재 지금 위원님들께서 예산 세워주셔서 관제시스템을 하고 있어요, 내년에 완료가 됩니다.

○전문학 위원 이것이 결론적으로 편의 제공하는 데도 좋고요, 그다음에 통계 내기에도 아주 좋습니다, 말씀드리고요.

2015년 8월에 저희가 교통약자의 이동편의 증진조례 개정을 했습니다.

시의회에서 이 조례를 개정한 사유를 너무나 잘 알고 계실 겁니다, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 굳이 말씀드리지 않겠습니다.

조례 개정의 목적에 맞게 특정 승합차 비중 더 높이셔야 됩니다, 아시겠지요?

물론 2016년 계획을 보니까 많은 노력을 해주신 것 같아요.

더 높이셔야 되고요, 특히 이동지원센터가 출범하는 2018년부터는 장애인콜센터 운영을 이동센터가 해야 된다, 그것 약속하셔야 됩니다.

○교통건설국장 박용재 예, 그것은 그렇게, 지금 그래서 이번에 위탁공고 기간도 2년으로 나가있습니다.

○전문학 위원 예, 이상입니다.

○위원장 김종천 전문학 위원님 수고하셨습니다.

손병거 과장님이 담당과장님이시지요, 장애인콜센터?

○교통건설국장 박용재 예.

○위원장 김종천 지금 전문학 위원님께서 조목조목 말씀하신 것 정확하게 파악

해서 서면으로 보고 좀 해주세요.

○교통건설국장 박용재 예, 그렇게 하겠습니다.

○위원장 김종천 다른 질의 있으신 위원님, 박병철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박병철 위원 박병철 위원입니다.

우리 시에서 택시산업 활성화를 위해서 감차를 추진하고 있지 않습니까, 그렇지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 지금 감차대상이 1,336대지요?

○교통건설국장 박용재 예, 그렇습니다.

○박병철 위원 2022년까지 감차할 예정이고요, 감차보상금은 일반택시가 3,600만 원, 개인택시가 9,000만 원, 맞지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 2015년도에 감차하려고 했던 계획이 몇 대였지요?

○교통건설국장 박용재 167대였는데요.

○박병철 위원 그런데 감사자료에 보면 9월 현재 33대가 감차됐습니다.

자연감차 4대, 보상감차 29대, 앞으로 16대 정도 감차할 예정이고요, 2015년도에.

그러면 토털 50대 정도가 감차되는 것이지 않습니까, 자연감차분 빼놓고.

그러면 감차가 계획했던 것보다 안 되는 이유가 무엇입니까?

○교통건설국장 박용재 지금 고민입니다.

계획을 조정할 필요가 있겠다 싶어서.

○박병철 위원 처음에요?

그러면 감차하는 데 있어서 현실적으로 가장 큰 어려운 점이 무엇입니까?

○교통건설국장 박용재 지금 출연금이거든요.

개인택시 출연금은 당초에 10만 원 규모로 잡았는데 의결해서 5만 원으로 하기로 했습니다.

○박병철 위원 그러면 그쪽 개인택시조합인가요?

○교통건설국장 박용재 예, 조합에서 개인들이 내는 출연금입니다.

○박병철 위원 그러니까 10만 원으로 했는데 그 당시에는 10만 원에 대해서 동의가 없었던 내용인가요?

○교통건설국장 박용재 사실 국토부와 할 때 얘기가 되어 있던 상황입니다.

○박병철 위원 10만 원씩 출연금을 내기로?

○교통건설국장 박용재 예, 그런데 조합원들의 부담이 크니까, 매월 10만 원씩 낸다는 것을 조합원들이 인하를 시켰으면 좋겠다 그래서 이 시책을 너무 밀고 나

가는 것은 옳지 않다고 보고 그래서 5만 원선에서 합의를 봤습니다.

○박병철 위원 적정선이 국장님 말씀은 그러면 출연금 자체가 5만 원 정도가 적정하다 판단해서, 개인택시업에 종사하는 분들과 조합도 구성되어 있지 않을까?

그쪽과 협의는 마친 사항인가요, 5만 원씩 내기로?

○교통건설국장 박용재 그쪽에서 개인택시조합원들이 투표해서 5만 원으로 결정해 봤습니다.

○박병철 위원 그러면 대전시에 개인택시를 보유하고 있는 분들이 모두 내는 것이지 않을까?

○교통건설국장 박용재 그렇습니다.

○박병철 위원 물론 여러 가지 경제여건이 다 다를 수 있지 않을까, 개인마다?

그랬을 때 5만 원씩 다 납부가 가능합니까, 현실적으로?

○교통건설국장 박용재 그래서 그것을 어떻게 할 건지 그 고민을 다시 조합과 국토부와 하고 있고, 이를테면 유가보조금을 원천징수하는 방안들 이렇게 하고 있는데 그것도 너무 일방적인 행정은 안 되지 않을까?

그쪽의 동의를 구하고 그분들도 동의하고.

○박병철 위원 지금 지급되고 있는 유가보조금을 환수하겠다는, 쉽게 얘기해서 출연금 대신 유가보조금으로 재원을 확보하겠다는?

○교통건설국장 박용재 그중에서 일부를 원천징수하는 방안은 없느냐 하는 것도 같이 고민하고 있습니다.

○박병철 위원 아, 고민하고 있어요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 우리 시 택시감차가 어떻게 보면 시범사업으로 전국 지자체 중에 처음으로 도입해서 시도하는 것 아니겠습니까?

택시가 과잉공급되는 현실 속에서 이 정책이 나왔고 또 우리 시에서 여러 가지 국토부와 협의 속에서 시범도시로 선정돼서 감차하고 있는데 원활하게 되어야 되지 않나 하는 생각이 듭니다.

2016년도에도 목표가 120대이지 않을까?

2015년도에 160대, 아까 말씀하셨듯이 국장님께서 160대 가까이 감차를 계획하고 있었는데 현실적으로 놓고 보면 3분의 1 수준밖에 안 되는 것 아닙니까?

조합과 또 택시업에 종사하는 분들의 여러 가지 어려운 점도 있지 않나 생각해 봅니다.

그렇지만 택시업이 상생할 수 있는 방안이 우리가 감차를 통해서 승객을 더 많이 유치하고 이렇게 하면서 소득을 증대시키는 방안 속에서 나오는 정책이다 본

위원은 생각합니다.

그런 차원에서 개인택시를 소유하고 계신 분들과 조합이 잘 협의하셔서 원만히 빨리 출연금이 제 때 되어야만 감차가 정상적으로 이루어지지 않나 이런 생각을 해봅니다.

○교통건설국장 박용재 예, 옳으신 말씀이고요, 저희들이 계획을 수정할까 합니다.

내부적으로 작업을 해냈는데 조합과 같이 협의해가면서 출연금도 확보하고 부가세 경감분은 국토부가 시범사업으로 저희한테 80억을 배정했기 때문에 재원은 출연금만 조금 확보되면 언제든지 할 수 있습니다.

지금 당장 출연금이 없어서 못하는 부분들이 16대 있고 그렇거든요.

그래서 그 부분이 합의되면 추진에 탄력을 받을 것 같습니다.

그리고 내년에는 일반택시 참여를 진작시켜야 되는 부분이 있거든요.

그래서 그 부분도 같이 갈까 합니다.

○박병철 위원 택시 얘기가 나왔는데 한 가지 덧붙여서 질의하겠습니다.

택시업계가 가동률이 보통 어느 정도 되지요?

현황 파악하고 계십니까?

○교통건설국장 박용재 가동률이 지금 일반택시 같은 경우 3,700대 정도 하면 보통 70~80대는 놓고 있습니다, 그리고 3부제를 하고 있고.

개인택시는 5부제를 하고 있기 때문에 5천 대의 5부제를 하면 1천 대가 쉬고 있다고 봅니다.

○박병철 위원 본 위원이 얼마 전에, 여담입니다, 택시면허를 취득하려고 하다 보니까 성범죄자 또 향정신성, 마약이겠지요, 이런 것을 투여했던 분들은 택시면허가 제한되니까?

○교통건설국장 박용재 그런 것이 형 확정되면 면허를 취소하게 되어 있습니다.

○박병철 위원 면허취득 자체를 못 하는 것 같더라고요.

여러 가지 사회적인 여건 때문에 그런 것으로 보이는데, 물론 여러 가지 시민들 보호하기 위해서, 제도는.

○교통건설국장 박용재 기준이 나와 있습니다, 법령에.

○박병철 위원 국토부에서요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 본 위원도 택시면허를 취득하려다 보니까 그런 조항이 있어서 여쭙보는 거고요, 개인택시들이야 그렇다고 치고 일반택시업에 종사하는 분들 또 사업자라든지 근로자들 다 같이 지금 어렵다 생각을 해봅니다.

그래서 상생할 수 있는 방안이 도대체 무엇이 있는가, 또 예전에는 택시를 근로하면 바로 그날그날 입금하고 수입에 대해서 받아가고 그랬지 않습니까?

지금은 월급제로 바뀌고 있지요?

○**교통건설국장 박용재** 지금 사납금을 선호합니다, 현실적으로.

사납을 어느 정도 하고 나머지 돈을 가져가기 때문에 거의 선호하고, 전액관리제를 하는 것은 6개 회사에 7명 정도로 알고 있습니다.

그 정도는 전액관리를 받고 있는데 상대적으로 수입이 저조한 편입니다.

○**박병철 위원** 그것도 현실에 맞게끔 제도적으로 보완할 필요성이 있지 않을까?

○**교통건설국장 박용재** 전액관리제를 하라고 한 것은 18년 정도 됐을 겁니다.

그런데 지금까지 안 된 부분은 계속 안 되어 오고 있거든요.

○**박병철 위원** 근로자들이 그렇게 원해서 그런 것 아닙니까?

○**교통건설국장 박용재** 전체적으로 보면 타 도시도 마찬가지지만 아직까지는 사납금을 하는 것으로 원하고 있고 기사들이, 그래서 그 부분은 내년도 되면 전액관리시스템, 지금 흔히 과거에 얘기하면 타코미터 그런 시스템이 구축되고 비용전가 금지규정이 내년 10월부터 발효됩니다.

그래서 택시기사들한테 사업주들이 비용전가했던 부분을 못 하기 때문에 전액관리제로 가는 전환점이 될 것으로 보고 있고, 그 정도 되면 전액관리제로 가야 되고 아까 말씀드린 상생방안, 사업자와 근로자가 어렵지 않을까?

그런데 버스와 다르게 택시를 계속 운수행정으로 묶어두고 있는 겁니다.

○**박병철 위원** 대중교통으로 안 보는 것이지 않을까?

○**교통건설국장 박용재** 교통행정으로 끌어들여서 교통 차원에서 접근하고 같이 교통의 주인공으로 가야 하는 상황이기 때문에 그 부분 연구를 저희 전문직을 활용해서 해볼까 합니다.

그래서 그 부분도 교통행정으로 끌어들일 수 있는 방법이 없는지, 물론 전액관리제 포함해서 다른 지원책이 있으면 지원책도 찾아보겠습니다.

○**박병철 위원** 택시가 시에서 야심차게 추진하고 있는 감차 부분이 원활히 될 수 있도록 출연금 이 부분도 다시 한 번 논의를 해서, 정확하게 논의는 되어 있는 거지요?

5만 원씩 하기로 되어 있는 겁니까, 결정되어 있는 거지요 그러면?

○**교통건설국장 박용재** 결정되어 있습니다.

○**박병철 위원** 그것도 결정된 거니까 제 때 납입을 받아서 감차를 원만하게 지속적으로 추진할 수 있도록 노력을 부탁드립니다.

아울러서 택시사업자라든지 근로자들이 정말 우리 시민들을 위해서, 그분들도 경영이익이라든지 노동력에 대한 대가는 받고 있겠지만 시민들을 위해서 그분들도 일하고 있지 않을까?

그런 부분에서 각별히 주의를 갖고 지켜봐 주시기 부탁드립니다.

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 한 가지만 더 질의하겠습니다.

시내버스 우리가 보유하고 있는 게 965대지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 2004년도부터 2007년도까지 보급된 버스가 182대입니다, 맞지요?

○교통건설국장 박용재 예.

○박병철 위원 여기에는 미끄럼 방지랄까요, 이게 미설치되어 있지요?

○교통건설국장 박용재 버스 안에, 예.

○박병철 위원 보니까 테이핑 같은 것을 해서 최소한의 보완을 하고 있는 것 같은데 그후 도입된 버스는 이런 미끄럼 방지시설이 되어 있기 때문에 크게 미끄럼지는 않은 것 같은데 전에 구입한 버스 180여 대가 비 오는 우기라든지 또 눈이 온다든지 이런 때 상당히 미끄럽다는 시민들의 말씀이 있습니다.

이 부분에서는 어떻게, 그 상태로 테이핑하고 이렇게 함으로 인해서 미끄럼이 다 해소되는 건지 한번 말씀해 주십시오.

○교통건설국장 박용재 살펴보고 방안을 강구해 보겠습니다.

○박병철 위원 버스가 출발하면서 안전사고가 또 일어날 수 있는 부분이 있으니까 그 부분에서도 철저히 주의와 미끄럼지 않도록 어떤 조치를 취해주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 알겠습니다.

○박병철 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 박병철 위원님 수고하셨습니다.

심현영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○심현영 위원 대전의 새 동맥인 도로, 도안신도시가 정착된 후 끊임없이 교통 문제가 제기되고 있습니다.

신도시를 형성하면서 각종 인허가과정에서 교통영향평가, 환경영향평가 등 여러 가지 검토를 거쳐서 사업이 시행됐는데도 불구하고 상당한 문제점이 있습니다.

국장께서는 도안신도시 교통 문제의 근본적인 원인이 어디에 있다고 보는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 종합적인 문제로 풀어야 된다는 인식을 갖고 있습니다.

이를테면 자전거도로를 획일적으로 상가까지도 했든지 하는 부분들 또 신호 체계의 문제 또다른 안전 문제, 교통시설의 문제, 이런 부분들이 종합적으로 산재되어 있기 때문에 도시계획과 교통과, 보통 교통이 안정화되려면 도시계획시설이 들어오고 도시가 형성되고 교통은 한 번에 다 못하기 때문에 차근차근 해나가는 것이 현실입니다.

그래서 위원님께서 지적하신 부분들을 종합적인 인식을 갖고 풀어나가도록 하

겠습니다.

○심현영 위원 제가 보기에선 도안도로교통개선사업대책 추진현황 및 향후 추진계획을 보면 모두 도로용량을 증가시키기 위한 사업으로 보고 있는데, 대전시민의 혈세를 그대로 쏟아 붓고 있는데 결국 본 위원이 지적한 바와 같이 계속 계획도 없던 것을 무리하게 추진하면서 발생한 것이 원인이라고 보는데 어떻습니까?

○교통건설국장 박용재 위원님 말씀하신 우회전 진입 또는 진출차선 1개 차로를 확보해 준다는 사업들 그 부분이 교차로에서 잼 현상이 발생하기 때문에 부득이 할 수밖에 없는 사업이지만 설계과정에서 했으면 예산절감이 됐을 거라는 생각은 갖고 있습니다.

저희 교통건설국에서는 신규도로를 할 때는 자체 영향평가를 같이 하자, 그래서 전문가들이 모여서 전문직원들이 모여서 그에 대한 설계부터 반영시켜 나가고 있습니다.

또 한 가지는 그것은 그대로 하고 신호체계의 문제가 있습니다.

따라서 거기에 대한 신호체계를 아마 연말 안에 거기에 대한 개선안이 신호체계의 최적안이 나와서 도안대로, 도안동로도 신호체계를 적용할 수 있을 겁니다.

그러면 소통에는 많은 도움이 될 것입니다.

○심현영 위원 아까 시간이 없어서 간단하게 질의를 했는데 단말기에 대해서 다시 한 번 질의하겠습니다.

단말기 구입목적은 간단하게 설명해 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 승용차요일제 참여진작을 시키기 위해서 메리트를 참여자들에게 준 겁니다.

그것은 하이패스기능이 있는 것이고 또 그것으로 인해서 참여율을 진작시키고 참가하는 분들은 혜택을 보고 그럼으로써 도입을, 지식경제부에서 공모를 통해서 한 사업에 대전시가 응모해서 선정됐습니다, 시범사업으로.

그래서 장착했는데 결과적으로는 DSRC방식이라고 ITS 검지기가 노변기지국이 한 387개소가 있습니다.

그래서 곳곳에 설치된 노변기지국에 만약 승용차요일제를 위반했을 경우에는 그게 체크됩니다.

그래서 한 해 4번 체크되면 그것까지 인정해주고 내년에는 확대하려고 하고 있는데 그렇게 체크되다 보니까 오히려 참여율이, 달기를 거부하는 거지요.

○심현영 위원 수량은 몇 개 했다고 했지요?

○교통건설국장 박용재 6만 8천 대입니다.

○심현영 위원 금액으로 하면 국비, 시비가 얼마예요?

○교통건설국장 박용재 54억입니다.

○심현영 위원 국비가?

○교통건설국장 박용재 국비, 시비 합쳐서요.

○심현영 위원 국비 얼마예요?

○교통건설국장 박용재 50 대 50입니다.

○심현영 위원 아까 처음에도 그렇게 말씀하셨나요?

난 시비가 적은 것으로 알고 있는데 50 대 50이 맞습니까?

○교통건설국장 박용재 예.

○심현영 위원 그동안 성과가 있긴 있었어요?

○교통건설국장 박용재 예, 그래도 지금 대상차량 중에서 2만 2천 대 정도가 장착하고 참가하기 때문에 참여는 있었습니다.

○심현영 위원 지금 몇 대가 남아있다고요?

○교통건설국장 박용재 4만 대 정도 남아있습니다.

○심현영 위원 2만 8천대 정도밖에 안 나갔네요.

○교통건설국장 박용재 그래서 아까 전문학 위원님께서도 해법을 민간부문에 대해서 단계별로 하라는 말씀도 있으셨고 또 저희들도 교통수요관리거든요, 승용차요일제가.

수요관리에 대한 종합적인 접근을 하자, 거기에 승용차요일제는 당연히 따라오게끔 해서 이 승용차요일제, 접근을 이렇게 한번 해볼까 합니다.

이것을 소진하는 데 주력하는 것보다 자연스럽게 참여율을 높여서 따라오게끔 하는 방법을 찾자, 소진이 자연스럽게 되는 것을 찾자는 차원으로 가고 있는데 현재 이런 것을 더 노력해야 될 상황 같고요, 이 부분에 들어가면 제가 지금 고민을 하고 뭔가 방법을 찾아내고 대책을 찾고 그렇게 하겠지만 아직 고민스러워서 마음이, 흔쾌한 답변이 안 나옵니다.

그런 부분들이 있는데 이걸 계속 고민하고 있습니다, 고민해도.

○심현영 위원 한꺼번에 구입했던가요?

○교통건설국장 박용재 3단계에 나눠서.

○심현영 위원 총 금액이 얼마나 돼요?

○교통건설국장 박용재 54억입니다, 27억 27억 해서.

○심현영 위원 이것 어떻게 할 거예요, 이렇게 많이 사장되고 있는데?

몇 년도에 했지요?

○교통건설국장 박용재 2011년부터 시작했습니다.

○심현영 위원 그런데 소모도 안 했는데 1, 2, 3차를 그렇게 구입했나요?

○교통건설국장 박용재 1차, 2차에 걸쳐서 했습니다.

○심현영 위원 아, 두 번이요?

○교통건설국장 박용재 2011년에서 2012년, 2013년에서 2014년 이렇게 해서.

○심현영 위원 첫 해에 몇 개 구입했어요?

○교통건설국장 박용재 첫 해에는 1만 8천 대, 그때는 하이패스기능이 없는 단말기를 했고요.

○심현영 위원 그런데 이렇게 되지도 않았는데 4만여 대가 남아 있는데 이것 앞으로 어떻게 할 작정입니까?

○교통건설국장 박용재 그래서 보험료 인하, 승용차 위반횟수를 허용하는 범위를 늘린다든지 해서 참여율을 높이고, 참고로 말씀드리면 서울시는 RFID방식을 하고 있는데 그것은 실질적인 효과로 들어가면 이렇습니다, 그쪽은 참여율이 극히 저조한데 참여율이 높다고 말합니다.

30~40%라고 하는데 방송에도 그전에 나왔지만 가서 언론에서 체크해보면 온통 승용차요일제를 위반하는 차량들로 가득합니다.

그런데 저희는 적어도 4.9%, 5% 이 차량만큼은 승용차요일제를 꼭 지키는 차량입니다.

그렇게 효과를 보면, 어떻게 보면 순진하게 접근하는 건지는 모르겠지만 실질적인 1%도 안 되는 승용차요일제 참여율보다 비용은 그렇지만 순진하게 접근해서 진정성 있게 접근해서 5%를 채운 이 단말기 2만 2천 대는 반드시 지키는 차들입니다.

그래서 그런 부분에서 약간 위안을 갖습니다만 그래도 저희는 위반허용횟수를 늘린다든지 주차장요금 할인 폭을 키운다든지 보험료 인하 문제 이런 부분을 종합적으로 검토해서, 이 하이패스를 소진시키기 위한 목적보다는 승용차요일제 참여율을 높이는 부분을 연구하면서 자연스럽게 소진될 수 있도록 하는 방안을 찾아가겠습니다.

○심현영 위원 한 마디로 수요예측을 못한 거네요.

조금 남으면 모르지만 6만 8천 대에서 4만 대가 남았다는 것은.

○교통건설국장 박용재 적어도 이 정도 참여를 해주면 승용차요일제가 정말 당초 목표대로 효과가 환경이든.

○심현영 위원 수요예측은 못하고 의욕만 앞서서 6만 8천 대를 구입해서 몇 년 동안 4만 대가 남았다는 것은 이걸 누구도 이해가 어려운 부분인데, 그렇지요?

개선을 내놔서 활용을 해야지요.

○교통건설국장 박용재 위원님 제가 땀이 납니다만 열심히 노력하겠습니다.

이 부분은 정말 계속하겠습니다.

○심현영 위원 누가 이 6만 8천 대를 몇 년 동안 사서 겨우 2만 8천 대 나가고 4만 대 사장됐다고 하면 54억이나 들어간 큰돈을, 이것 문제가 있습니다.

정말 문제 있어요.

국장께서 이것 잘 내 일같이 하셔야 돼요.

아마 개인이 했으면 벌써 부도나고 신용불량자로 떨어져서 했을 텐데 내 돈이

에요, 네 돈이에요?

국비, 시비 해서 이런 자세로 나가면 우리 시가 어렵습니다.

자꾸 질타를 해봐도 한번 저지른 일이니까 개선책을 해서 잘 소화시키도록 하십시오.

○교통건설국장 박용재 그렇게 하겠습니다.

○심현영 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 심현영 위원님 수고하셨습니다.

또 다른 질의 있으신 위원님, 전문학 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○전문학 위원 아까 운송수입금 정리를 해드려야 할 것 같아서요.

연말에 가면 운송수입금이 비슷한 건 사실이지요.

무슨 말씀이나 하면 개미와 베짖이입니다.

개미처럼 발바닥에 땀나도록 하루에 10탕씩 뛰어서 버는 돈과 하루에 2건씩 슬슬 다니면서 벌어들이는 돈이 같다는 게 문제입니다.

그것이 바로 편파적으로 배차한다는 겁니다, 아시겠습니까?

그것 계산하셔야 됩니다.

○교통건설국장 박용재 예.

○전문학 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 전문학 위원님 수고하셨습니다.

김동섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김동섭 위원 장시간 동안 고생 많으셨습니다.

행정사무감사자료를 보니까 우리 시에서 관리하는 역전지하상가, 중앙로지하상가, 거기에 화재 대비해서 소화기 분말가스를 충전시키는 경우가 있었습니다.

충전에 머물지 말고 조금 더 화재예방에 각별한 신경을 써서 소방본부라든지 아니면 도시재생본부와 협업해서 꼭 겨울철 화재예방에 대해서 각별히 신경써 주시기 바랍니다.

○교통건설국장 박용재 예, 알겠습니다.

○김동섭 위원 이상입니다.

○위원장 김종천 김동섭 위원님 수고하셨습니다.

또 다른 질의 있으신 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

본 위원장이 하나 질의하겠습니다.

이건 질의보다는 제안을 드리는 건데요, 지금 대전시에 버스나 관광버스, 시내 버스나 이런 것 혹시 하루 운행거리 제한이라든지 시간 제한이나 이런 제도가 있습니까?

없지요?

○교통건설국장 박용재 없습니다.

○위원장 김종천 본 위원장이 호주, 뉴질랜드와 유럽에 갔을 때 느끼고 배운 건데 거기는 바퀴에 하루 운행일지를 딱 쓰고 바퀴에 그날 운행거리 기록이 딱 체크됩니다.

그것은 어느 누구도 수정이 안 되고 정확히 그날의 운행거리가 체크돼서 어느 정도 거리가 되면 운행을 못 합니다.

관광버스든 시내버스든 하루의 운행거리가 있습니다.

아까 존경하는 전문학 위원님께서 질의하신 하루 18시간 운전하고 그 다음날 또 운전하고 이것 말이 안 되는 상황입니다.

버스 종사자분들도 그렇고 관광버스 종사자분들도 그렇고 그 제도를 도입하면 어떨까 강력하게 제안을 드립니다.

담당 과장님과 계장님 또 직원분들께서 이것은 한번 도입해 봐도 될 만한 정책인 것 같습니다.

그래서 잘 모르시면 해외연수 한번 갔다 오세요, 담당 과장님, 계장님, 직원들 보내서.

보셔서 어떤 식으로 운행하는지 정확히 보시고 도입했으면 좋겠습니다.

○교통건설국장 박용재 예, 검토해 보겠습니다.

○위원장 김종천 더 질의하실 위원이 안 계시므로 2015년도 교통건설국 소관 행정사무감사에 대한 질의 답변을 모두 마치겠습니다.

오늘 행정사무감사가 내실 있게 진행될 수 있도록 애써주신 여러 위원님들께 감사드립니다.

또한 박용재 교통건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분께서도 행정사무감사 준비와 위원님들의 질의에 성실하게 답변하신 데 대해 깊은 감사를 드립니다.

오늘 도출된 문제점이나 지적사항에 대하여 시정할 부분은 신속히 시정하시고 위원님들께서 제시하신 대안에 대해서는 적극 검토하여 시정에 반영해 주시고, 특히 반복해서 지적되는 사례가 없도록 각별히 유념해 주시기 바랍니다.

동료위원 여러분, 다음 감사는 11월 13일 오전 10시에 도시주택국 소관 사항에 대하여 실시하겠습니다.

이상으로 교통건설국 소관 2015년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(16시 57분 감사종료)

---

○출석위원(6명)

김종천 박병철 윤진근 전문학

김동섭 심현영

○출석전문위원

수석전문위원 민수홍

전문위원 이원천

○출석공무원

교통건설국장 박용재

교통정책과장 임진찬

버스정책과장 전영춘

운송주차과장 손병거

건설도로과장 한민호

대중교통혁신단장 장시득

차량등록사업소장 백운권

○그 밖의 출석자

(주)대전천변도시고속화도로대표 이영우