

산업건설위원회회의록

제 282 회

제 3 호

대전광역시의회사무처

일시 : 2024년 11월 26일 (화) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

의사일정

제282회 대전광역시의회(제2차 정례회) 제3차 위원회

1. 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안
2. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안
3. 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안
4. 대전광역시-카이스트 모빌리티 협력 R&D 업무협약 체결 보고
5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속)
 - 가. 교통국 소관
 - 나. 철도건설국 소관
6. 대전광역시-현대로템(주) 상호협력 업무협약 체결 보고
5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속)
 - 다. 도시철도건설국 소관

심사된 안건

- | | |
|--|-----|
| 1. 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안 | 2면 |
| 2. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안 ... | 2면 |
| 3. 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안 | 2면 |
| 4. 대전광역시-카이스트 모빌리티 협력 R&D 업무협약 체결 보고 | 2면 |
| 5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속) | 5면 |
| 가. 교통국 소관 | 5면 |
| 나. 철도건설국 소관 | 34면 |
| 6. 대전광역시-현대로템(주) 상호협력 업무협약 체결 보고 | 54면 |
| 5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속) | 56면 |
| 다. 도시철도건설국 소관 | 56면 |

(10시 05분 개의)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제282회 대전광역시의회 제2차 정례회 제3차 산업건설위원회 개회를 하겠습니다.

오늘은 교통국과 철도건설국, 도시철도건설국 소관 일반안전 및 2025년도 예산안을 심사하겠습니다.

동료위원 여러분, 효율적인 회의진행을 위해 시장 제출 일반안전인 의사일정 제1항부터 제4항까지를 일괄 상정하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

1. 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안

2. 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안

3. 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안

4. 대전광역시-카이스트 모빌리티 협력 R&D 업무협약 체결 보고

○위원장 송인석 이의가 없으므로 의사일정 제1항 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안부터 의사일정 제4항 대전광역시-카이스트 모빌리티 협력 R&D 업무협약 체결 보고까지 일괄 상정합니다.

최종문 교통국장께서는 일괄 제안설명하시기 바랍니다.

○교통국장 최종문 교통국장 최종문입니다.

존경하는 송인석 위원장님 그리고 위원님 여러분, 교통국 소관 업무에 대하여 적극적인 지도와 격려를 보내주심에 깊이 감사드리며 교통국 소관 조례안 등 4건에 대하여 일괄 보고드리겠습니다.

먼저, 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정에 대해 제안설명드리겠습니다.

제안이유는 「행정기본법」 개정에 따라 행정에 관한 나이의 계산 및 표시 방법이 개정되어 70세 이상 어르신 무임교통 지원대상의 나이를 명확하게 하고자 하는 것입니다.

주요내용은 조례 제2조의 어르신 나이의 표기 만 70세 이상을 70세 이상으로 표기하고자 합니다.

두 번째, 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안, 제안이유는 상위법령인 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 개정에 따라 인용조문을 정비하려는 것입니다.

주요내용은 조례 제10조제2항의 마을버스 운행의 근거가 되는 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제8조제5항을 제8조제7항으로 변경하고자 합니다.

다음은 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정안으로 제안이유

는 법제처의 자치법규 발굴 과제 개선 권고에 따라 대전광역시 물류정책위원회 위촉위원의 자격을 법령에 맞게 정비하려는 것으로, 주요내용은 대전광역시 물류정책위원회의 위촉위원을 법령에 따라 위촉하도록 관련 규정을 정비하는 것입니다.

마지막으로 「대전광역시 업무협약 관리조례」 제6조의 규정에 따라 업무협약 체결내용을 보고드리겠습니다.

주요내용은 지난 8월 23일 우리 시와 한국과학기술원과 모빌리티 협력 R&D 업무협약을 체결하였습니다.

우리 시는 실증기관으로 참여 교통데이터를 제공하고, 카이스트는 도로 혼잡 및 교통문제 개선을 위한 기술 지원, 신교통수단 시범운행을 위한 시뮬레이션 및 효과 평가를 우선 진행하여 앞으로 도시철도 2호선과 주변 도로망의 최적 운영전략을 수립하고 활용될 수 있도록 카이스트와 상호 협력하겠습니다.

이상으로 교통국 소관 조례안 등 4건에 대한 제안설명을 마치겠습니다.

감사합니다.

(참조)

- 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안
- 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안
- 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안

(이상 3건 부록에 실음)

○위원장 송인석 최종문 교통국장 수고하셨습니다.

다음은 수석전문위원의 검토보고가 있습니다.

김영란 수석전문위원은 일괄 검토보고하시기 바랍니다.

○수석전문위원 김영란 수석전문위원 김영란입니다.

대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안, 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안, 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안 3건의 안건에 대해 일괄 검토보고드리겠습니다.

본 3건의 안건은 2024년 10월 21일 대전광역시시장으로부터 제출되어 2024년 10월 23일 우리 위원회에 회부되었습니다.

먼저, 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

다음은 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안입니다.

제안이유와 주요내용은 유인물로 갈음 보고드리고 2쪽 검토의견입니다.

(의안검토보고서는 부록에 실음)

이상 일괄 검토보고를 마치겠습니다.

○위원장 송인석 김영란 수석전문위원 수고하셨습니다.

다음은 질의 토론을 진행하겠습니다.

효율적인 회의진행을 위해 의사일정 제1항부터 제4항까지 일괄하여 질의 토론을 실시한 후 안전별로 의결하는 방식으로 진행코자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 의사일정 제1항부터 제4항까지 일괄 질의 토론을 실시하겠습니다.

질의하실 위원님께서서는 발언을 신청해 주시기 바랍니다.

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의를 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 토론 종결을 선포합니다.

그러면 의사일정 제1항부터 제3항까지 안전별로 의결하겠습니다.

의사일정 제1항 대전광역시 어르신 무임교통 지원 조례 일부개정조례안에 대하여 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제2항 대전광역시 여객자동차 운수사업자 재정보조 등 조례 일부개정조례안에 대하여 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제3항 대전광역시 물류정책위원회 구성 및 운영조례 일부개정조례안에 대하여 시장이 제출한 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

이어서 교통국 소관 2025년도 예산안을 심사하겠습니다.

5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속)

가. 교통국 소관

(10시 14분)

○위원장 송인석 의사일정 제5항 2025년도 대전광역시 예산안을 상정합니다.

교통국 소관 2025년도 예산안에 대하여 질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

최종문 교통국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 2025년도 예산안 관련된 설명자료 및 준비에 여념이 없으시고, 고생 많으십니다.

두 가지만 질의하도록 하겠습니다.

361쪽인가요, 유성복합터미널 건립.

대전시의 오랜 숙원사업인 유성복합터미널 건립이 10년 넘게 민자사업 때도 공모가 무산되고 공영개발 방식도 무산되지 않았습니까?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그렇지만 민선 8기 들어오면서 시 재정을 직접 투입해 유성터미널을 중부권 명품터미널로 만들려고 발표가 됐고 지금 진행되고 있는데, 총사업비가 441억 원 정도 되는 것 같아요, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 토지매입비가 일부 들어가고 또 건립비 들어가는 부분인데, 토지비 조성원가가 272억 5,500만 원으로 잡혀 있는데 이게 향후 정산 예정으로 되어 있어요, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그게 언제쯤 이걸 다, 분양하고 정산되는 겁니까?

언제쯤 정산 가능한 건가요?

○교통국장 최종문 사업 준공시점에서.

○송활섭 위원 그때 되면 다?

○교통국장 최종문 환승센터 자체가요, 환승센터 개발사업이.

○송활섭 위원 다 끝나면 그때 되는 거지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그래서 비용이 꽤 들어가는 만큼 결과적으로 예산 문제인데, 87억인가요, 지방채를 우선 발행하기로 되어 있는데 현재 시 재정이 어려운 것으로 알고 있는데 지방채 발행하는 것 맞지요?

○교통국장 최종문 87억은 지방채입니다.

○송활섭 위원 그러면 앞으로 남은 사업비도 계속적으로 추가 투입될 텐데 그

것도 마찬가지로 지방채로 할 건지 아니면 다른 재정 확보 방안이 있는 겁니까?

○교통국장 최종문 아직까지는 결정된 바는 없고요, 내년 추경에 토지매입비 243억 정도를 별도로 추가 확보해야 됩니다.

○송활섭 위원 그러니까 그 비용도, 그러면 비용이 지금도 상환기간이라든가, 상환기간이 몇 년, 보통 5년이지요?

○교통국장 최종문 2년 거치 8년 분할상환 이렇게 되는 것 같습니다.

○송활섭 위원 이자율은 3.75%?

○교통국장 최종문 이자율은 기준금리 플러스 0.25%입니다.

○송활섭 위원 기준금리.

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그러면 합산하면 어느 정도 되나요?

○교통국장 최종문 기준금리를 하면 1.7 이렇게 되면 거기다가 0.25% 플러스하니까요, 3% 이하 되는 것 같습니다.

○송활섭 위원 3% 이하 정도?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 상환기간이 2년 거치 8년 분할상환이라 이렇게 되는 부분인데 이자도 꽤 만만치 않을 것 같아요.

전체적으로 사업비가 제대로 확보되지 않은 것 같고 어차피 이것은 지방채라든가 지방예산 가지고 진행하는 부분이 있는데, 괜찮을 것 같아요, 국장님?

○교통국장 최종문 이게 저희들이 빨리 건립해서 사용허가라든지 그런 걸 해서 수익도 발생할 수 있고 그리고 또 시간이 점점 지나면 공사비라든지 그런 게 계속 증가되니까 빨리해서, 지방채를 빨리빨리 해서 사용을 할 수 있고 시민들이 빨리 사용할 수 있고 수익도 발생할 수 있는 그렇게 하는 게 좋을 것 같습니다.

○송활섭 위원 그렇게 말씀하시니까 이해가 안 되는 부분도 있는데, 막연한 것 같아요, 계획이.

국장님, 그렇지요?

보니까 내년 12월까지 신축공사 준공 예정인데 어떻습니까?

○교통국장 최종문 준공은.

○송활섭 위원 건물 신축공사 준공이 완료되고 그 이듬해 리모델링해서 마무리 하겠다 그런 얘이지요?

○교통국장 최종문 예, 2개동 그러니까 터미널동하고 정비동 신축공사는 내년 말까지 정비를 완료하고요, 지금 버스정류장 있는동에 대해서는 내후년 4월까지 리모델링하는 걸로 알고 있습니다.

○송활섭 위원 전체적으로 계획서는 잘 잡혀 있는데 원안대로 잘될 수 있도록 최선적으로 준공일에 맞춰서, 많은 돈이 들어가는 만큼 신경을 써줬으면 하는 생

각이 듭니다.

○교통국장 최중문 저희들이 이 사업은 실무선에서 주간별로 계획을 짜서 스케줄에 맞춰서 추진하고 있습니다, 그래서 하나라도 오차가 없도록 그렇게 추진하고 있고요.

저희들이 지금 현재 일상감사 중인데 27일이나 28일쯤에 발주할 예정이고 그리고 올해 12월 23일에 착공식도 할 예정입니다.

저희들이 20일경에 사업자가 선정되면 23일 정도 착공식도 할 계획이고 차질 없이 추진하도록 하겠습니다.

공사기간도 이게 콘크리트 공사가 아니고 철골하고 목구조라서 크게 시간이 많이 걸리는 공사는 아닙니다.

○송활섭 위원 알겠습니다, 지방채 차입을 시작으로 해서 시작하는 만큼 대전시민과의 약속이기 때문에 차질 없도록 진행해 주시기 바랍니다.

○교통국장 최중문 예, 알겠습니다.

○송활섭 위원 363쪽, 장대교차로 입체화 사업에 50억이 우선 잡혀 있네요.

○교통국장 최중문 예.

○송활섭 위원 지금 현재 공정은 어떻습니까?

○교통국장 최중문 현재 지금 기본 및 실시설계 중이고요, 기본설계는 확정했고 기본 및 실시설계 과정에서 당초에는 저희들이 지방재정 투·융자심사 받을 때 250억 원으로 투·융자심사를 받았습니다.

그런데 지가와 물가상승 때문에 저희들이 기본설계를 해보니 311억 원이 나왔습니다, 300억 원이 넘어가면 국가통합교통체계효율화법에 의해서 국토부의 승인을 받아야 됩니다, 그러니까 검증을 받아야 됩니다.

그런데 그렇게 하려면 타당성평가 용역을 별도로 해서 타당성평가에 대한 검증을 받아야 되는데 그 용역을 지금 추진하고 있습니다.

○송활섭 위원 아무튼 그쪽 주변에 호국보훈파크도 들어서야 되고 공공주택 대규모 도시개발사업도 진행되는 만큼, 장대교차로 입체화하는 이유는 말 그대로 유성IC가 가깝기 때문에 교통이 혼잡하지 않습니까?

넘어오는 부분도 없지 않아 있고 그래서, 시비가 250억 전체 100% 시비가 들어가는 거예요, 그렇지요?

○교통국장 최중문 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 이것도 촘촘히 신경을 써줬으면 좋겠습니다.

○교통국장 최중문 예, 알겠습니다.

○송활섭 위원 이상입니다, 위원장님.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

김선평 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김선평 위원 김선평 위원입니다.

401쪽이에요, 시내버스 유개승강장 유지관리 좀 봐주세요.

국장님 여기에 보면 유개승강장 전체 개수가 몇 개지요?

○교통국장 최종문 유개승강장이 1,800여 개 되는데.

○김선평 위원 1,871곳이더라고요.

그런데 여기 보면 제가 의문점이 있어서 질의드리는 건데 유개승강장 청소용역 1억 7,000만 원, 맞지요?

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○김선평 위원 제가 알기로 유개승강장에 광고하는 업체에서 무상으로 광고하는 대신에 청소용역이라든가 유지관리에 대해서 광고하는 업체에서 하는 것으로 알고 있어요.

그렇기 때문에 광고를 무상으로 하는 조건으로 알고 있는데 그게 아니었나요?

○교통국장 최종문 맞습니다, 맞고요.

○김선평 위원 그러면 1억 7,000은 뭔가요?

유개승강장에 광고물이 없는, 광고가 되지 않는 곳의 청소비용인가요?

아니면 거기까지 다 포함된 금액인가요?

○교통국장 최종문 이게 광고를 하는 곳은 지금 현재 177개 업체 중에 1,004개만 분양됐습니다, 나머지는 그러니까 유개승강장을 별도로 이렇게 하는 거지요, 별도로 청소를 하는 거지요.

그러니까 민간에 분양된 것도 있고.

○김선평 위원 그러면 국장님께서 답변 주신 것은 1,871곳 중에서 1,004곳은 그러면 그쪽 광고를 무상으로 하는 업체에서 지금 청소용역을 하고 있다는 말씀이신 거예요?

나머지 유개승강장에 대해서만 1억 7,000으로 청소용역을 하신다는 말씀이신 거예요?

○교통국장 최종문 아니요, 그건 아니고요.

별도로 민간에서 분양받은 그런 데는 민간이 가서 간단한 청소, 그러니까 내부 휴지 줍고 이런 정도를 하고.

○김선평 위원 그런 게 어디 있어요, 그러면 광고비 받아야지요.

○교통국장 최종문 저도 처음에 와서 이것에 대해서 문제점을 가지고, 이걸 민간에 췌는데 별도로 우리가 일반 시설물 용역을 줘서 월 1회 청소를 하고 또 물 청소를 두 달에 한 번씩 하거든요, 이 문제에 대해서 실무선하고 토론을 했습니다.

토론을 했는데 청소 질적인 면에서 차이가 있어서 그것에 대해서.

○김선평 위원 국장님께서 말씀 주신 건 이런 말인 것 같아요.

무상으로 광고를 진행하지만 청소가 제대로 되지 않는다, 그래서 전체적인 청소용역비를 세워서 어찌 됐든 다시 청소를 한다잖아요, 결국은.

○교통국장 최종문 청소의 질이 우리가 용역을 줘서 하는 건 물청소도 하고 전단지 같은 걸 다 떼고 질적인 면에서 깨끗하게 닦기도 하고 이런 정도의 청소고.

그런데 민간업체에 분양한 청소는 그 주변 시설물에 대한 휴지라든지 지저분한 쓰레기 같은 걸 정리하는 그런 정도로, 그러니까 질적으로 차이가 좀 있더라고요.

○김선평 위원 그러니까 결론은 질적으로 차이가 있어서 나머지 전체 1,871곳 유개승강장의 전체 청소용역비가 1억 7,000만 원이 다 지금 편성됐다는 말씀이신 거지요?

○교통국장 최종문 예, 그렇습니다.

○김선평 위원 그러면 광고 업체들이 지금 몇 군데라고요, 광고하는 업체가?

○교통국장 최종문 177개 업체입니다.

○김선평 위원 177개요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 저는 광고비 받아야 된다고 생각해요, 그러면.

당연한 거 아닌가요?

그런 조건이 있었기 때문에 무상으로 광고하는 건데 지금 그것에 대해서 청소부터 시작해서 이런 유지관리를 거기서 하지 않고 있는 상황인 것 같아요.

그러면 대전시에서 세수도 적는데 굳이 전체 청소용역비 다 세워서 할 거면 무상으로 뭐 하러 합니까, 민간업체에?

그러면 제가 지금 봤을 때는 1,871곳 중에 1,004개 빼고 산정된 청소용역비만 세우면 되는 건가요?

○교통국장 최종문 사실 일반 민간한테 분양한 업체는 물청소 같은 그런 조건은 없거든요.

○김선평 위원 그래서 말씀드리는 거예요.

그러면 광고비 받아야지요.

왜 무상으로 해요, 그러면?

국장님, 저는 그렇게 생각해요.

어차피 할 거면, 어차피 청소를 예산, 시민 돈으로 할 거면 왜 그걸 무상으로 하나 이 말이에요, 그런 조건이 있었기 때문에 무상으로 한 건데.

저는 좀 이해가 안 돼요.

이 부분 한번 국장님 생각해 보셔서 광고비를 받든 아니면 청소용역을, 그러니까 그 유지관리를 정확하게 더 시키시든 하셨으면 좋겠어요.

○교통국장 최종문 이걸 저희가 다시 심층적으로 검토해서 보완책을 마련하겠

습니다.

이게 순전히 민간한테 분양한 것에 대해서는 광고로 전부 다, 광고비를 전부 다 받든 아니면 우리가 청소를 시키는 분들에게 물청소라든지 이런 것까지 의무를 주든 이렇게 해서 저희들이 다시 정립을 해야 될 문제라고 봅니다.

○김선평 위원 그건 확인해 주세요.

지금 여기 교통공사사장님도 계시지만 지하철 역사에도 광고하잖아요.

그런 광고비에 분명히 공기업에서 수익사업으로 창출하는 걸로 알고 있어요, 광고 통해서.

이 또한 저는 당연하다고 생각하거든요.

그런데 다만 제가 이 내용을 최초에 들었을 때 ‘유지관리하면 우리 시민들 돈이 안 들어가기 때문에 청소용역이나 이런 유지관리를 자기들이 한다고 하니 그래 그럴 수 있어.’ 생각을 했었어요.

그런데 여기 예산서 보니까 갑자기 이게 금액이 딱 올라와 있기에 저는 좀 당황스럽더라고요.

그래서 이 부분은 조금 개선할 필요가 있는 것 같습니다, 국장님.

○교통국장 최종문 예, 알겠습니다.

○김선평 위원 그리고 378쪽 한번 또 봐주십시오.

이거 신규사업인 것 같아요, 교통 편의시설 실태점검 해서 신규사업인데 이 사업 실태점검이 왜 지금 신규사업으로 되어 있는 거지요?

제가 알기로는 2021년 말에 이게 증진 조례가 개정이 되면서 실태조사를 하는 법인단체에 위탁할 수 있다는 조항이 삭제되면서 시에서 직접 실시할 수 있는 걸로 방침이 바뀌었어요, 2021년도 말에.

그런데 왜 이번에 지금 2024년인데 신규사업으로 올라온 거지요?

○교통국장 최종문 저희들이 계속 그 이후 예산 신청은 했습니다.

그런데 예산 반영을 못 시켰지요.

○김선평 위원 예산 신청은 계속 노력을 하셨는데요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 이 5,000만 원 예산이 없어서?

○교통국장 최종문 아니, 저희들이 3억씩 이렇게 요구를 했었습니다.

○김선평 위원 그런데 이번에는 5,000만 원 하신 거예요?

○교통국장 최종문 예, 좀 적게 편성이 돼 있는데 저희들이 생각했던 것보다, 3억 정도씩 요구를 계속했었습니다.

○김선평 위원 그러면 이 실태점검 이번에 하실 때 어떻게 진행을 하시는 거예요, 국장님?

○교통국장 최종문 실태점검은 저희들이 교통약자 관련 법인이라든지 단체에

대해서 공모사업으로 추진을 하려고 합니다.

○김선평 위원 공모요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 제가 그냥 의원이 되기 전부터도 보면 버스정류장이라든가 횡단 보도라든가 그런 부분에 교통약자분들 되게 가기 힘들다 이런 부분들 많이 나왔었잖아요.

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 저는 그래서 당연히 이런 실태점검을, 저의 귀책사유일 수도 있어요, 그걸 몰랐던 저도.

이런 실태점검을 하고 있다고 저는 생각을 하고 있었는데 이번에 또 보면서 왜 이게 2021년도 말에 개정이 됐음에도 불구하고 이번에 신규사업으로 됐는지 사실 그 부분도 좀 의문이고 아쉬운 점이 있었어요.

그래서 이 부분도 꼼꼼하게 우리 교통약자분들 잘할 수 있게 점검 잘해 주시고요.

○교통국장 최종문 예, 알겠습니다.

○김선평 위원 국장님께서 노력을, 그동안 예산 신청을 했는데 반영이 안 된 부분에 대해서는 교통국에서 노력하셨다는 거지요?

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○김선평 위원 알겠습니다.

그리고 한 가지 더 질의를 드리자면 이번에 진짜 아쉬운 거 하나 더 있어요.

여기 예산서에는 없어요.

지금 우리 어르신 무임교통 지원할 때 약 200억 정도 소요가 되지요.

금액이 굉장히 큰 것 같아요, 어르신.

○교통국장 최종문 올해는 한 270억 정도.

○김선평 위원 그런데 이번 연도에 김진오 의원께서 어린이 무임승차 지원 조례 통과됐지요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 왜 편성이 안 됐어요?

왜냐하면 그건 6세부터 12세까지 전체 해봤자 1년에 6억 3천 정도밖에 들지 않아요.

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○김선평 위원 그런데 조례가 생겼는데도 불구하고 신청이 안 된 거예요, 아니면 신청했는데 예산실에서 돈 없다고 자른 건가요?

○교통국장 최종문 반영을 못 시켰습니다.

반영을 못 시켰고 그리고 또 시간이 좀 남아서, 그걸 하려면 사회보장협의회 심

의도 받아야 되고.

○김선평 위원 심의됐지 않아요?

저는 된 걸로 알고 있는데요.

○교통국장 최중문 어제 통보 왔다고 하네요.

그리고 저희들이 사업계획도 수립해야 되고 그래서 실질적으로 사업을 추진할 수 있는 것은 저희들이 판단하기에는 내년 7월 하반기부터 이렇게 추진하려고 했었거든요.

그래서 추경에 한 번 할 수 있도록 하겠습니다.

○김선평 위원 추경에는 반영할 수 있는 거예요, 국장님?

○교통국장 최중문 예, 반영할 수 있도록 하겠습니다.

돈도 사실 많이 안 드는 사업이거든요, 어르신 무임교통보다는.

○김선평 위원 그렇지요, 엄청 많이 덜 들지요, 많이 안 들지요.

그런 부분들도 편성이 되지 않은 것 같아서, 당연히 편성될 줄 알았는데 편성이 안 돼서 조금 아쉬웠어요.

우리 국장님께서, 버스정책과장님도 고생하셨겠지만 국장님이랑 함께해서 추경에 잘 세울 수 있도록 해서 내년 하반기에는 꼭 그 사업이 진행될 수 있게 부탁드리도록 할게요.

○교통국장 최중문 예, 알겠습니다.

○김선평 위원 알겠습니다.

추후에 또 질의드리겠습니다.

이상입니다.

○위원장 송인석 김선평 위원님 수고하셨습니다.

김영삼 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 김영삼 위원입니다.

행감 잘 끝났고 예산 오늘만 하면 1년 마무리하는 겁니다.

하여튼 고생 많으셨고요.

그러면 예산심사 들어가겠습니다.

377쪽 한번 봐주시겠어요.

특별교통수단 구입 관련된 거예요.

지금 106대라고 돼 있습니다, 특별교통수단이.

○교통국장 최중문 이제 111대가 됐습니다, 5대가 더 증차가 돼서 111대입니다.

○김영삼 위원 국·시비를 왜 74%, 26%로 이렇게 반영을 한 이유가 있습니까?

보통은 7 대 3, 8 대 2 뭐 이런 식으로 하잖아요.

○교통국장 최중문 원래 5 대 5거든요.

5 대 5인데 우리 시 예산 관계상 그게 많이, 당초 같은 경우는 국비가 신규 같

은 경우는 15대 그런데 시비는 5대가 세워졌거든요.

○김영삼 위원 우리 예산이 없어서 매칭하기가 어렵다.

○교통국장 최종문 매칭이 어려워서 추경에 다시 추가로 반영해야 될 그런 사업입니다.

○김영삼 위원 그런데 보면 교통약자 이동편의 증진법 시행규칙에 보면 150명당 1대씩 구매를 하도록 돼 있어요.

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 우리 대전시가 17개 시·도에서 몇 번째 정도 들어갑니까?

○교통국장 최종문 17개 시·도까지는 제가 파악을 못 했고, 특·광역시 중에서는 7개 중에 6등, 여섯 번째입니다.

○김영삼 위원 6등이지요, 거의 하위 수준이에요, 사실은.

○교통국장 최종문 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 시행규칙에도 나와 있지만 이것도 균특이기 때문에 예산을 우리 시비하고 같이 매칭하는 거잖아요.

○교통국장 최종문 예.

○김영삼 위원 사실은 노인이나 이동약자들을 위한 편의시설이나 이런 차량 같은 경우는 우선적으로 배분이 되고 배정이 돼야 된다고 저는 생각하는데, 국장님 생각은 어떠세요?

○교통국장 최종문 맞습니다.

이분들이 지금 대기시간도 많고, 그래서 특별교통수단 같은 경우는 그런 민원 사항도 많고 또 장애인단체라든지 그런 데에서도 특별교통수단의 확충 요구사항 민원이 굉장히 많습니다.

저희들이 가동률을 높여보려고 해서 시간제 운전, 운전자도 별도로 모집해서 쓰기도 하고 이렇게 하는데, 당연히 이렇게 사회적 약자들을 위해서는 우리 모두가 배려가 필요하다고 봅니다.

○김영삼 위원 그렇지요, 7개 특·광역시 중에서 거의 최하위이기 때문에 그런 부분이 복지 향상이라든가 노인들의 편의를 위해서, 왜냐하면 우리가 대중교통은 해주고 있지만 65세 이상 되면 운전면허증 반납도 하고 있잖아요.

○교통국장 최종문 예, 70세로.

○김영삼 위원 70세로, 그런 것처럼 노인들이나 교통약자들에 대한 배려가 너무 없어요.

양적이나 질적으로 올라가는 거, 양적인 성장도 좋고 여러 가지 지표도 좋지만 이런 배려 받지 못하고 계신 분들에 대한 규칙도 나와 있고 균특도 나와 있고, 사실은 이런 것부터 신경을 쓰시는 게 맞다고 생각이 들어서 한번 제가 질의드려 봤습니다.

그리고 여기 책자에 없는데요, 우리가 버스승강장 있지 않습니까?

○교통국장 최중문 예.

○김영삼 위원 보통 규격화돼 있습니까, 의자나 사이즈 같은 것들이 규격화돼 있습니까?

아니면 다릅니까, 어디 위치상에 따라서?

○교통국장 최중문 유개승강장만 위치별로 규격화돼 있고요, 그리고 나머지는 특별하게 없습니다.

○김영삼 위원 그렇지요, 거의 균일하게 돼 있잖아요.

이게 인원이 많이 모이거나 아파트가 밀집돼 있는 쪽은 의자 같은 게 부족하다고 그러니까.

비가 오거나 눈이 왔을 때 의자가 많이 부족하고 비를 맞아야 되는 상황이 되고, 없는 데는 똑같으니까 또 남고 이게 좀 체질적으로 변화가 필요할 것 같아요, 제가 보기에는.

국장님 생각은 어떠실까요?

○교통국장 최중문 그 부분도 한번 이용자가 많은 정거장, 유개승강장 같은 경우는 확충을 하는 그런 방안을 고려해 보겠습니다.

○김영삼 위원 이 말씀을 왜 드리느냐 하면 우리가 스마트승강장이 또 예정이 돼 있잖아요.

예산이 많이 집중돼서 들어가는 겁니다.

이거는 보여주기식일 수도 있고 어떻게 보면 정말 시도가 하나를 제대로 만들어서 바뀌어나가는 어떤 모멘텀이 될 수 있는 그런 걸 수도 있어요.

다만 기존에 있던 승강장에서 비를 맞고 또 의자가 부서져 있는데 이런 것들이 정리가 안 돼 있는 상태에서 그렇게 바로 넘어가는 게 맞나 하는 생각도 들어요.

그래서 전체적인 조사를 한번 하셔서 유동인구나 인구 밀집도를 보고서 이걸 좀 너무 획일화되게 하지 말고 사이즈별로 다르게 하는 게 어떨까라는 생각이 들어서 국장님께 말씀을 한번 드리봅니다.

그렇게 방향을 추진 한번 해보시겠어요?

○교통국장 최중문 예, 알겠습니다.

○김영삼 위원 알겠습니다.

차량등록사업소장님 잠깐만 발언대로 나와 주시기 바랍니다.

위원장님.

○위원장 송인석 차량등록사업소장께서는 발언대로 나오셔서 위원님 질의에 답변하시기 바랍니다.

○차량등록사업소장 김연미 차량등록사업소장입니다.

○김영삼 위원 특별한 건 아니고요, 일단은 우리 차량등록사업소에서는 차량 등

록뿐만 아니라 차량 관리법 위반 과태료까지 부과를 하고 계시잖아요?

○차량등록사업소장 김연미 예.

○김영삼 위원 제가 이렇게 보니까 작년에 과태료, 위반 차량이 굉장히 많이 늘어났네요.

책자 한번.

○차량등록사업소장 김연미 이게 말씀을 드리면 위반 건수가 늘어났다고 보기 보다는 저희가 자동차관리법에 과태료 상향 폭이 컸습니다.

2022년도.

○김영삼 위원 5월이지요, 2만 원에서 4만 원으로 올렸지요.

○차량등록사업소장 김연미 예.

○김영삼 위원 상향을 하니까 과태료를 내지 않고 있는 분들이 더 늘어났다?

○차량등록사업소장 김연미 내지 않는 부분이 늘어났다기보다도 부과가 원래 최고 30만 원이었거든요, 그런데 그게 60만 원으로 커지면서 부과금액이 높아진 거고 특별히 미납이 늘거나 그러지는 않았습시다.

○김영삼 위원 그러니까 2만 원에서 4만 원으로 늘렸기 때문에 과태료가 더 늘어난 것뿐이지 위반차량은 더 늘어나지 않았다 이 말씀하시는 거지요?

○차량등록사업소장 김연미 예.

○김영삼 위원 이 과태료가 사실은 자꾸 늘어나거나 이런 부분들은 잘못하면 이게 계속적으로 상환을 못 하거나 못 내시는 분들이 또 늘어날 수 있다는 반증일 수도 있어요.

○차량등록사업소장 김연미 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그렇지요, 그러면 이것이 곧 대포차량이나 번호를 바꿔서 움직이는 그런 차량으로 또 바뀔 수도 있어요, 범죄에 이용할 수도 있다는 얘가지요.

그런 부분에 대해서 소장님께서 어떻게 대비를 하고 계신가요?

○차량등록사업소장 김연미 지금 아마 위원님께서 말씀해 주신 것은 체납이 증가되거나 그런 부분인데요, 저희가 원래는 자동차 검사를 위반한 경우, 그러니까 검사기간이 도래하면 원래 사전에 안내통지를 하고요, 그다음에 그게 20일 동안 또 검사를 안 했다 그러면 저희가 경과통지를 하고 계속 본 부과까지는 시간이 6개월 정도 걸리고 있습니다.

그럼에도 불구하고 과태료를 징수하지 못했을 경우에는 저희가 시하고 자치구하고 상반기, 하반기 체납 일제정리기간이 따로 있습니다.

그래서 그때 합동점검을 나간다는지 아니면 그런 불법 차량들이 계속 운행을 하고 있다면 압류 정지라든지 이런 걸 협업으로 진행하고 있습니다.

○김영삼 위원 보니까 한 27억씩 돼요, 일단은 과태료가.

○차량등록사업소장 김연미 예, 부과금액이 그렇습니다.

○김영삼 위원 그렇지요, 그리고 못 받은 것들이 한 10억 원 가까이 되고요.

자동차 회사에서나 우리 국가에서도 자동차를 옛날에 5년에서 7년 정도에 이렇게 신차를 구입하게 되면 자동차 검사를 조금 길게 했다가 요즘은 좀 빨라진 추세입니다.

5년이 넘어가면 1년에 한 번인가요?

○차량등록사업소장 김연미 예.

○김영삼 위원 그렇게 하고 있지요, 이유가 이겁니다.

환경적인 문제도 있고 또 자동차 배기가스라든가 자동차 미납이라든가 이런 부분을 전체적으로 봐서 자동차는 그렇게 하고 있는 거고, 우리 제도권에서는 이런 것들이 미납이 되지 않고 대포차나 이런 걸로 양산이 되지 않게끔 하기 위한 방법이란 말이에요.

그런데 이렇게 늘어나는 걸 줄이지 못하고 계속 가는 것은 맞지 않다고 보기 때문에, 서울시에서도 38기동대라고 알고 계시지요, 텔레비전에 자주 나왔던?

징수팀이 따로 있어요.

물론 차량등록사업소에서 하는 건 아니지만 그렇게 움직이고 있는 부분은 없지요?

압류나 가압류 이 정도만 하고 있는 겁니까?

○차량등록사업소장 김연미 2022년도에 과태료 단가를 상향을 했는데 그때 하나 더 추가된 게 뭐냐 하면 운행정지 명령을 자치구에서 직접 내릴 수가 있습니다.

그 전에는 이렇게 검사가 만료됐는데 내지 않는 경우에는 저희가 운행정지 명령을 내릴 수가 없었거든요.

그래서 이런 부분이 있어서 그런 부분을 더 추가적으로 하고, 제가 정확하게는 모르겠는데 자치구 세정과에서 세무인력이 시에서 합동근무를 같이 하고 있어서 아마 서울의 38기동대 팀처럼 어떤 명칭을 갖고 있는지는 정확하게 파악은 못 하겠는데 아마 그런 식으로 하고, 저희 차량등록사업소에서도 이렇게 압류나 검사 위반을 실질적으로 현장을 나가는, 적시된 상황은 없거든요.

하지만 저희가 필요에 따라서는 자치구나 시하고 검사 위반 차량이 있을 때는 합동으로 같이 출장 나가서 위반하는 것을 적발하기도 하고 안내도 하고 있습니다.

○김영삼 위원 알겠습니다.

그건 국장님한테 말씀드려야 될 것 같아요.

이게 상습체납분 같은 경우는 저번에도 한번 제가 말씀드렸지만 기본적으로 체납하시는 분들이 거의 대부분 하세요.

그러다 보니까 한 건, 두 건이 아니고 10건, 20건 이렇게 되다 보면 나중에 몰

아서 내야 되는 부분이 있는데 이거는 우리 세정팀하고 같이 해서, 징수하는 부분하고 같이 해서 강력하게 압류든 좀 해야 된다고 보는데, 국장님 어떻게 생각하시는지.

○**교통국장 최종문** 현 연도 같은 경우는 저희 차량등록사업소에서 징수 독려라든지 차량압류 조치를 하고요.

그리고 과년도 된 건 세정과에서 통합해서 체납징수 종합대책을 해서 기동대가 간다든지 이런 식으로 하고 있거든요.

세금은 우리 대한민국 국민의 의무잖아요, 이게 당연히 그렇게 돼야 된다고 봐야 되고 그 의무를 필히 이행할 수 있도록 저희들이 공권력에서 해야 된다고 봅니다.

○**김영삼 위원** 그러면 우리 차량등록사업소에서는 차량 압류를 하거나 이런 건수에 대해서는 우리 대전시 1년 치 몇 건이나 됐는지 혹시 알고 계십니까?

○**차량등록사업소장 김연미** 저희가 과태료를 안 냈을 때 압류까지 갈 때까지는 한 9개월 정도 소요가 됩니다, 바로 압류하는 건 아닌데요.

압류는 제가 한 가지 첨언으로 말씀드리면 어떤 해당 차량에 대해서 과태료를 안 냈을 때 그 해당 차량을 압류만 했었거든요.

그런데 저희가 조회할 수 있는 것은 그 소유주가 다른 차량이 있는지 또 조회할 수 있는 시스템이 있습니다.

그래서 다른 차량이 있으면 그 차량도 대체 압류하는 것은 차량등록사업소에서 저희 권한으로 할 수 있고요.

저희가 협업해서 하고 있는 부분은 자동차 압류가 됐는데 상습적으로 체납을 한다든지 고액 체납으로 계속 미루어지고 있으면 그 자치구하고 협업해서 소유주를 파악해서 급여를 압류한다든지 다른 재산 등을 압류하고 있고요.

○**김영삼 위원** 그러니까 그런 건수가 몇 건이나 되는지.

○**차량등록사업소장 김연미** 지금 현재로는 3,500건 정도 있습니다.

○**김영삼 위원** 지금 진행 중인 게요?

○**차량등록사업소장 김연미** 예.

○**김영삼 위원** 알겠습니다, 이 상습체납 문제는 그냥 체납 문제로 끝나는 것이 아니라 그 차량을 통해서 다른 사고가 일어날 수 있기 때문에 제가 다시 한번 짚었던 거니까요.

국장님이나 우리 소장님께서서는 협업은 가능한 대로 최대한 하셔서 징수에도 최선을 다해 주실 것을 제가 부탁드립니다.

○**교통국장 최종문** 예, 알겠습니다.

○**위원장 송인석** 수고하셨습니다, 자리로 돌아가 주시기 바랍니다.

김영삼 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

박주화 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박주화 위원 박주화 위원입니다.

예산서 386쪽에 보면 어르신 무임교통 지원이 있지요?

○교통국장 최종문 예.

○박주화 위원 예산설명자료 책자상에 보면 2025년도 본예산에 어르신 무임교통 지원사업으로 올해보다 27억 원 감액한 204억 원의 예산이 편성되었거든요.

본예산 설명자료상 전년도 예산액에서 표기가 안 되었는데 올해 정리추경 예산에 38억을 더 편성한 걸로 알고 있는데 맞나요?

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○박주화 위원 2024년도에 어르신 무임교통 지원사업이 편성된 예산을 보면 본예산에서 133억 원 그리고 1회 추경에 99억 원, 2회 추경에 38억 원, 총 270억 원을 편성하였는데 이렇게 편성한 이유가 예산이 없어서 나누어서 편성하신 건지 아니면 예산 추계를 잘못해서 편성하신 건지 말씀해 주시기 바랍니다.

○교통국장 최종문 처음에는 추계가 착오가 있었습니다.

처음에는 착오가 있었고 그리고 버스요금이 올해부터 올라가면서 1,250원에서 1,500원으로 올라가면서 갑자기 무임교통 수단에 따른 예산 비용이 훨씬 증가하게 된 거지요.

○박주화 위원 2025년도 보면 1회 추경 부족분 96억 원 확보가 필요하다고 나오네요.

○교통국장 최종문 예.

○박주화 위원 앞으로 70세 이상 어르신들은 매년 점점 늘어날 것으로 예상되는데 현재 70세 이상 어르신들 횡수에 제한 없이 무료로 시내버스 탑승하고 계시잖아요, 그거에 대해서는 고민하고 계시지 않나요?

○교통국장 최종문 지금 횡수 제한에 대해서도 버스 운수종사자들에 대한 민원이 있습니다, 어르신들이 무임교통 이용을 하니 부쩍 더 많아지고 해서 저희들도 그거를 고민은 해봐야 될 것 같습니다.

왜냐하면 1일 2회라든지 그런 방향으로 생각해 봐야 될 것 같고, 이게 저희들이 봤을 때는 앞으로 점점 사회가 노령화되면서 이것에 대한 무임교통 예산도 조금씩은 어느 정도 오래되면 80% 정도는, 보통 16만 명 중에서 12만 명 정도가 카드를 발급받았거든요, 받을 사람들은 어느 정도 받았다고 생각하는데 증가율은 그렇게 높지 않을 겁니다.

증가율은 계속 조금씩은 높아질 텐데 그런 부분에 대해서도 저희들이 고민을 해봐야 될 것 같습니다.

○박주화 위원 일단 어르신들이 수입이 없으신 분들이 많다 보니까 당연히 교

통비 지급을 해줘서 어르신들이 잘 활동할 수 있게 도움을 주는 건 물론 좋은 사업이잖아요.

그렇긴 하지만 제가 이렇게 통계를 찾아보니까 2025년도부터는 노령인구가 20%가 넘거든요, 전체적으로 우리 대한민국 추계로 봤을 때 그런데, 그러면 이제 초고령화 사회로 진입하는 거잖아요.

○교통국장 최중문 예.

○박주화 위원 그렇게 했을 때 70세 이상 어른들이 매년마다 증가할 것은 당연한 거잖아요.

그런데 우리 대전이 재정 부담이 없다면 얼마나 좋겠어요, 그렇지요?

그렇지만 예산편성하는 데도 거의 삭감을 많이 해서 올려 놓으셨잖아요.

아까도 말씀하셨듯이 이걸 고민해 봐야 되지 않을까 해서, 지금 당장은 어렵겠지만 어르신들 시내버스 무임교통에 대해서 어르신들하고 잘 협의해서 월별 횟수를 정하는 것도 필요하지 않을까 하는 생각이 들더라고요, 저도 이것을 보면서.

국장님의 의견 좀 더 상세하게 말씀해 주셔봐요.

○교통국장 최중문 저도 위원님 말씀에 공감을 하고요.

그리고 K-패스 같은 경우도 하루에 사용 횟수가 정해져 있지 않았다가 내년도부터는 1일 2회로 변경될 예정이거든요, 한정돼서.

이 부분도 진짜 저희가 심도 있게 고민해야 될 사항인 것 같습니다.

○박주화 위원 고민을 해봐야 되지 않을까 싶거든요.

사실은 어르신들이 이걸 보고 있으면 저한테 뭐라고 할 수도 있긴 하겠지만, 또 이 중에서 제가 최고 연장자니까 이런 말을 할 수 있는, 해도 덜 부담이 되겠다 싶은 생각이 들거든요.

앞으로도 우리가 어르신들 편안하게 모셔야지요.

그래서 대중교통 편안하게 이용할 수 있도록 하는 것도 우리가 고민을 해봐야지 되고 또 시 재정도 고민을 해봐야 될 것 같습니다.

잘 합리적으로 해서 잘 추진할 수 있었으면 좋겠다는 당부드립니다.

○교통국장 최중문 저희들이 환승제도도 있고 그렇기 때문에, 환승제도가 3회까지 환승이 되니까 사실 버스를 네 번 탈 수 있는 거거든요, 한 번에.

그러면 총 두 번 하면 여덟 번까지 갔다, 올 때 네 번 이렇게 탈 수 있는 건데 말씀하신 사항에 대해서 저희들이 심도 있게 고민을 하도록 하겠습니다.

○박주화 위원 한 가지 더 질의드리겠습니다.

421쪽 보면 꿈돌이 택시 브랜드 창출 사업이 있네요.

○교통국장 최중문 예.

○박주화 위원 올해 대전시 도시브랜드 중 하나인 꿈돌이 캐릭터를 택시에 브랜딩해서 2024년도 소비자가 뽑은 올해의 브랜드 대상을 수상했네요.

○**교통국장 최중문** 예, 맞습니다.

○**박주화 위원** 굉장히 좋은 거고요, 혹시 우리 대전시가 도시브랜드 중 하나인 꿈돌이 캐릭터를 선정하고 홍보하는 이유에 대해서 간단히 말씀해 주실래요?

○**교통국장 최중문** 저희가 1993년도에 대전엑스포를 하면서 꿈돌이가 처음 생겼잖아요, 처음에는 저희들이 꿈돌이가 대전의 이미지로 해서 대전의 마스코트라든지 이렇게 돼서 사용을 하다가 그게 한동안 굉장히 없어져 버렸어요.

마스코트를 홍보하고 대전을 알릴 수 있는 그런 게.

그래서 저희 다시 또 생각을 해서 그래도 옛날 추억도 나고 그러니까 가장 빨리 떠올릴 수 있고 효과가 좋은 게 꿈돌이다, 꿈순이다 이렇게 해서 꿈돌이 택시를 하는 게 좋을 것 같다, 그런 방향으로 검토가 돼서 시작을 한 겁니다.

○**박주화 위원** 그런데 일반기업들도 브랜드가 있잖아요, 대한민국의 최고 회사 하면 S회사 이렇게 얘기하듯이 우리 도지도 브랜드가 꼭 필요하다는 생각을 하거든요.

그런데 국장님께서 아까도 말씀하셨듯이 1993년도부터 꿈돌이에, 그러니까 관여를 하셨기 때문에 알고 계시는 거고 그동안은 침체돼 있었던 걸 이장우 시장님께서 명품도시를 만들기 위해서 대전의 브랜드를 만들어서 적극 홍보를 하고 계시는 걸로 알고 있거든요.

그렇게 긍정적으로 생각하고 있는데 이 브랜드를 잘 유지하고 효과를 보려면 어떻게 해야 될까, 국장님 고민해 보셨나요?

○**교통국장 최중문** 제가 사실 꿈돌이에 대한 브랜드에 대해서 홍보하고 그런 것에 대해서는 제가 못 해봤고요, 그런 분야에 하나의 수단으로 저희들은 꿈돌이 택시에 사용한 거거든요, 그래서 거기까지는 사실 생각을 못 해봤습니다.

○**박주화 위원** 기관장님들이나 저희들은 일시적일 수도 있고 항상 체인지가 되고 하는 부분인데 어떻게 생각하면 공무원분들도 이것에 대한 책임은 있었어야 되지 않았을까.

우리가 1993년도 엑스포 하면 꿈돌이하고 한빛탑 이런 게 기억이 조금씩들 아련히 남잖아요.

그걸 기관장님들이 바뀌더라도 뭔가 대전의 상징에 대해서는 계속 말씀들을 하고 트렌드를 만들어 가셨으면 참 좋았을 것 같다 싶은데, 그래도 지금 이렇게 해서 꿈돌이 마스코트를 찾아서 움직이는 택시 홍보를 하게 된 것도 굉장히 좋다고 생각이 들거든요.

일단 우리가 브랜드를 잘 유지하려면 기업들도 마찬가지잖아요, 일단 목적이 있어야 되잖아요, 그래서 정체성이 확실해야 되고.

저희는 1993년도에 엑스포를 했기 때문에 그것에 대한 정체성, 존재감 그것에 대해서는 정확한 거잖아요, 대전에서 했기 때문에.

그리고 또 일관성이 있어야 되지 않을까 생각이 들어요, 예를 들어서 스타벅스 하면 생각나는 게 뭔가요?

○교통국장 최종문 스타벅스요?

○박주화 위원 예.

○교통국장 최종문 머리, 이렇게 동그란 머리.

○박주화 위원 그렇기도 하고 컬러가 그런이잖아요, 그렇지요?

쿠광은요?

○교통국장 최종문 쿠광로켓.

○박주화 위원 그렇지요, 네이버는요?

○교통국장 최종문 네이버는 모자.

○박주화 위원 N 자가 생각이 나지요.

그렇게 일반 대기업이나 그런 데도 이렇게 브랜드가 있듯이 지금은 도시도 브랜드가 있어야 되는 것에 대해서 저는 되게 잘 선택을 했고 지금이라도 늦었지만 잘됐다 이런 생각이 들거든요.

그리고 차별성이 있어야 되겠지요.

그리고 감성적인 요소가 있어야 돼요, 스토리텔링이 있어야 되는 거잖아요.

저희는 꿈돌이 하면 우리 아이들이 어렸을 때, 지금은 이제 30대 후반, 30대 중반, 40대 초반 이때 아이들이 꿈돌이랜드를 그때 가고, 그때가 엑스포가 열렸던 기억이 있어서 그때 그 감성을 사람들에게 자극을 주면 참 좋겠다 이런 생각이 들고.

최고 중요한 건 지속성이지요, 우리가 지금 시작해서 움직이는 택시 홍보를 하지만 그동안 있었던 스토리텔링을 같이 엮어서 지속성으로, 아까 제가 말씀드렸듯이 기관장님이 바뀌더라도 지속성은 계속 꾸준히 가지고 가고.

이게 브랜드라는 게 어느 정도 시민들한테 인식이 돼 있다면 기관장님이 바뀌어도 그거는 아무 상관이 없을 거라고 저는 생각하고 그거를 유지하는 데는 우리 공직에 계시는 분들의 역할도 상당히 크다는 생각이 들거든요.

지금 선택한 꿈돌이 캐릭터 같은 경우는 그 누구의 것도 아니잖아요.

우리 대전시에서 열었던 큰 행사이기 때문에 그런 게 필요하다는 생각이 들거든요.

그래서 작은 거지만 우리가 브랜드, 대전을 상징하는 브랜드가 여러 개 있지만 꿈돌이라는 캐릭터를 만들어서 택시에 홍보하고, 보니까 전국에서 처음으로, 최초로 홍보를 그렇게 하는 걸로 했다고, 또 그게 상까지 타고 했으니까 상으로 끝나지 말고 이걸 계속 홍보하면서 저희들이 같이 그걸 느낄 수 있게끔 해주면 좋겠다 하는 생각이 들어서 제가 말씀드렸습니다.

이것에 대해서 혹시 국장님 덧붙일 말씀 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○**교통국장 최중문** 꿈돌이가 사실 문화예술관광국에서 업무는 주관을 하고 각 국별로 꿈돌이를 홍보할 수 있는 방안을 각 국별로 하면서 저희 실무선에서 갖등이라든지 래핑을 제안했습니다.

실무선에서 참 좋은 제안을 했다고 보고요.

그리고 저희들이 현재 갖등은 2,000개, 총 갖등을 할 수 있는 택시 대수가 3,600대 정도 됩니다, 저희들이 이번에도 1,600대 정도를 다 하려고 했었는데 이 부분도 예산에서 조금 이렇게, 래핑은 사실 더 이상은 어렵고요, 카카오톡에서 하는데.

앞으로 갖등을 할 수 있는 건 더 예산을 세워서 할 수 있는 3,605대인가 그렇게 전부 다 해서 우리 대전시 도시브랜드가.

○**박주화 위원** 더 관심 가지고, 제가 생각할 때는 예산이 많이 들어가는 것 같지는 않네요?

죽 보니까.

○**교통국장 최중문** 예, 맞습니다.

○**박주화 위원** 그래도 또 관심 가져주시고, 대전 하면 성심당도 있지만 1993년도에 꿈돌이 캐릭터가 돼서 이렇게 0시 축제 때도 계속 홍보하고 있고 이렇게 하니까 예산도 예산이지만 예산을 벗어나서 꼭 택시뿐만 아니라 우리가 홍보할 수 있는 곳을 찾아서 하면 참 좋겠다 이런 생각이 드네요.

○**교통국장 최중문** 예, 알겠습니다.

○**박주화 위원** 사실은 우리 시민들이지요, 경영학에서는 소비자들이라고 인정을 할 수도 있겠지만, 인지도를 얻지 못하면 브랜드라고 칭할 수가 없어요.

그래서 브랜드 이미지 가치를 형성해서 시민들이 브랜드를 정말 자랑스럽게 떠올릴 수 있도록 꾸준히 홍보를 하면 좋겠다는 생각이 듭니다.

전국에 처음으로 유일하게 택시에서 홍보를 했잖아요, 아까도 얘기했듯이 좋은 방법이고 예산도 그렇게 많이 들어가지는 않는다는 생각이 들어서 좋고요.

우리 대전을 대표하는 브랜드가 잘 자리 잡을 수 있게 내실 있게 사업 추진해 주시면 하는 그런 바람입니다, 당부드립니다.

○**교통국장 최중문** 예, 알겠습니다.

○**박주화 위원** 국장님, 수고하셨습니다.

이상입니다.

○**위원장 송인석** 박주화 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

송활섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**송활섭 위원** 국장님, 우리 마을버스 관련해서 질의하겠습니다.

390쪽인데요, 자치구 중에 유일하게 유성구만 마을버스가 있지요?

○**교통국장 최중문** 예.

○송활섭 위원 1996년에 처음 시행해서 오래됐는데 2021년부터 시에서 재정지원금을 4억 원씩, 4억 맞나요?

40억인가?

○교통국장 최종문 4억입니다.

○송활섭 위원 4억이지요, 매년 지급하고 있는데 검토를 해보니까 유성구 마을버스도 사실은 긴 운행거리하고 기존에 있는 우리 시내버스 중복 노선하고, 중복된 게 84% 정도가 중복된다고 그래요, 통계상.

그래서 이용률이 많이 저조하다고 하는데, 물론 배차간격도 있고 그래서.

그런데 여기 유성구, 다른 데에서 하려고 했더니 조레가 없어서 못 하는 건지 아니면 다른 데도 여기 오늘 시장님이 제출한 여객자동차 운수사업자 재정보조 관련해서 일부개정안이 올라왔잖아요.

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 제8조제5항을 제8조제7항으로, 아니 제5항을.

○교통국장 최종문 맞습니다, 제8조제5항을 제8조제7항으로.

○송활섭 위원 제8조제7항으로 한다, 이렇게 돼 있어요.

그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 지역주민의 편의 및 지역여건상 특히 필요하다고 인정되는 경우 운행계통을 운행하게 할 수 있다, 이렇게 명시돼 있는데 이것이 여기 보니까 여섯 군데가 되어 있잖아요, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 외지 마을하고 산단 이런 부분이 주로 되는 것 같아요.

물론 우리 지역에는 고지대 마을은 신동이나 그쪽으로 가는 마을 아니고서는 고지대는 대전시 내에 그렇게 많지 않은 것 같고 아파트단지는 거의 버스가 돌아다니고 학교나 종교단체도 마찬가지로 일 것 같은데.

외지하고 산업단지가 주 같아요, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 산단 있는 데는 저희들이 지나가 보면 버스노선이 불편하고 배차간격이 없고 그래서 몇 번을 갈아타고 다니다 보니까 굉장히 아침부터 일찍 나오는 사람들이 8시 반에 회사를 들어가야 되는데도 불구하고 한 6시 반에, 2시간 이상을, 몇 번을 환승하다 보니까 불편하다는 것을 느껴요.

그래서 이 부분이 꼭 유성구에서만 해야 되는 특별한 이유가 있는 건지.

○교통국장 최종문 마을버스요?

○송활섭 위원 예.

○교통국장 최종문 마을버스는 1996년도부터 시행을 할 때 우리 시에서도 반대

를 했었다고 합니다, 시내버스 노선은 한 군데에서 통합조정을 해서 해야 되는데 유성구에서 독자적으로 운영을 한 거지요.

독자적으로 운영하면서 우리가 시에서 시내버스 노선조정을 하거나 그렇게 했을 때 유성구에도 우리 노선에 맞게끔 노선조정을 해달라고 했었는데 수용을 안한 경우도 있었고, 2008년도 같은 경우는.

그러다가 2012년도에 노선조정을 해달라고 하니깐 일부 조정을 해줬습니다, 그래서 저희들이 그때 2억 재정보조금을, 재정지원금을 2억 줬거든요, 2012년도부터.

그러다가 2020년도부터는 4억으로, 왜냐하면 그때는 2억을 더 증액해 준 이유가 노선도 약간 우리하고 저기 했었지만 환승기능이 있으니까 마을버스도 환승 때문에 4억으로 증액을 해준 거지요.

○**송활섭 위원** 그래요, 이제 마을버스도 환승, 그래도 운송원가, 수익금 대비하면 전체적으로 시민의 발인 지하철이나 버스가 사실 경영하는 사람들 입장에는 수입이 목적이겠지만 우리 시 입장에서는 시민들의 발이기 때문에 이득을 취하려고 하는 건 아니지 않습니까?

그렇지만 자치구에서 지금 얘기한, 지금 외지는 있지만 오지는 없지 않습니까, 오지 같은 경우는 진짜 교통수단이 어렵기 때문에 그런 분들한테 혜택을 주거나 이런 건 맞다고 보는데 지금은 외지, 외지라는 개념은 그렇게 많지 않은 것 같아요.

그렇다면 외지나 산단에 있는 근로자들한테도 어느 정도 생각을 해야 되겠다, 우리 대전시에 무료로, 월 얼마 내면 교통카드 딱 해서 하는 게 있나요?

○**교통국장 최중문** 세종처럼 말씀하시는 거지요?

○**송활섭 위원** 예?

○**교통국장 최중문** 세종 이용패스.

○**송활섭 위원** 아니, 우리 버스라든가 이런 교통기관에 모든 걸 다 쓸 수 있는, 택시 말고.

있나요, 카드가?

○**교통국장 최중문** 그건 별도로 없습니다, 현재.

○**송활섭 위원** 아까 잠깐 우리 상임위에서 나왔는데 서울 같은 경우는 기후동행카드라고 있어요.

그게 대중교통카드인데, 정기권인데 한 달에 6만 5,000원인데 지하철 1호선부터 9호선까지 이렇게 하고 경의중앙선까지 타고 대부분을 다, 정기권을 끊으면 한 달 동안 다, 그래서 지금 존경하는 박주화 위원님께서 말씀하셨듯이 70세 이상 어르신 무료로 하는 것도 200억 이상 비용추계가 나오지 않습니까?

내년도 하반기에 또 어린 아이들 6억 3,000만 원 정도 비용추계가 나오고 계속적으로 버스와 택시와 유가보조금부터 해서 재정지원이 굉장히 많은데 그러면 고

령화시대에 맞지만, 어차피 노인이 65세로 되어 있는데 65세하고 70세하고 또 안 맞는 부분도 없지 않아 있지 않습니까, 그렇지요?

지금 그런 문제도 있고 그래서 고령화시대로 가는 것이기 때문에 재정적 부담이 많기 때문에 오히려 지금 우리도 월 얼마 정도 하면 무제한 카드 이런 부분도 도입할 생각은 없는지.

○교통국장 최종문 현재까지는 검토가 되지 않았고요.

○송활섭 위원 검토 안 됐지요, 아직은.

○교통국장 최종문 예, 검토하도록 하겠습니다.

○송활섭 위원 그러니까 제가 말씀드린 건 전체적으로 시 재정부담이 버스 1대가 올해에 내년도 예산 이번에 올라온 게 버스보조금이 700억인가요, 올라왔는데 보니까 또 내년도 추경에 나머지 1,150억 정도 들어가는 부분을 나머지 부족 부분을 추경에 세우는 것으로 알고 있어요.

맞지요?

○교통국장 최종문 1,141억 정도 추계를 했는데요, 내년도.

○송활섭 위원 예산이 없으니까 일단 700억을 우선 담고 나머지 부분은 추경으로 담을 거 아닙니까?

그러니까 결과적으로 1,150대 정도 되니까 시내버스가 1대당 1억 원 정도 들어가지 않습니까, 그렇지요?

그래서 지난번에 너무 코로나 전에는, 코로나가 발생해서 버스회사 재정이 손님도 없고 그래서 여러 가지 어려움이, 경영난이 복잡하다고 해서 조금 그런 부분을 반영해 줬는데 코로나가 끝났는데도 불구하고 내려갈 것으로 판단했는데 마찬가지로, 예산은 마찬가지로란 얘기에요.

그래서 전체적으로 지금 지하철도 그렇고 앞으로 트램도 시작되면 그런 부분도 없지 않아 있고, 물론 트램이나 대전에 도시철도 중심으로, 철도 중심으로 교통이 재편되면 버스의 역할이 많이 떨어지겠지만 그래도 그런 부분까지 내가 말씀드린 예를 들어서 서울의 기후동행카드, 그런 것까지도 한번 생각할 필요가 있지 않겠느냐 생각이 드는 겁니다.

○교통국장 최종문 예, 말씀하신 사항 중에서도, 산단에 대중교통이 없어서 불편하다고 말씀하신 사항에 대해서는 저희들이 산단을 할 때 공영차고지를 많이 넣었습니다, 산단을.

저희들이 요청을 해서, 그러면 공영차고지가 생기면 자동적으로 주변 산단에 대해서 버스노선 이용이 편리해질 수 있고요, 또 그렇게 추진하고 있습니다.

그리고 정기관 같은 경우는 지금 사실 현재 이걸 막상 바로 도입하기는 어렵고요, 지하철과 아니면 트램이 되고 버스와 같이 연계하면서 트램을 개통하는 시기에 맞춰서 버스도 다시 완전히 전면 노선개편을 해야 되거든요, 그때는.

저희들 생각은 마을버스까지 다 통합해서, 유성에서도 마을버스를 계속 운영하는 걸 부담스러워하고 재정이 많이 들어가니까 그리고 또 저희들이 같이 통합해야 될 걸로 보고요.

아무튼 그 시기를 맞춰서 전체적으로 한번 해야 되지 않을까 하는 생각이 듭니다.

○송활섭 위원 1996년에 처음으로 시작했으니까 오래됐잖아요.

그리고 이제는 시내버스가 많이 활성화됐고 또 지금 얘기한 대로 통계상으로 중복 노선이 많아 이용률이 저조한데 굳이 재정지원금하고 유가보조금까지 하면서 그걸 노선을 다 맞춰줘야 되느냐 이런 생각도 들어서 말씀드리고 싶습니다.

○교통국장 최종문 예, 알겠습니다.

○송활섭 위원 대전시 부채가 지금 1조가 넘는 것으로 알고 있고 모든 것이 특별한 사유를, SOC사업만 보통 채권을 발행해서 움직이는데 이거 모든 사업이 할 때마다 다 채권을 발행해서 하는 입장에서 볼 때 지금 이자 상환만 해도 1년이면 수백억이 드는 것으로 알고 있어요.

그렇지요, 맞지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그래서 시 재정여건을 감안해서 교통정책, 특히 보조금 문제 부분을 전체적으로 면밀하게 들여다볼 필요가 있다 이런 생각이 듭니다.

○교통국장 최종문 예, 알겠습니다.

○송활섭 위원 잘 부탁드립니다.

위원장님, 이상입니다.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

김선광 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김선광 위원 이어서 질의드리겠습니다.

아까 존경하는 김영삼 위원님께서 스마트 승강장 관련해서 지적도 해주시고 대안도 주셨습니다.

주민참여예산으로 신청된 것 같은데요, 1개소당 설치할 때 1억 5,000만 원 정도가 소요되는 것 같아요.

○교통국장 최종문 예, 맞습니다.

○김선광 위원 꽤 비싸네요.

○교통국장 최종문 예, 안에 들어가는 시설이 많습니니다.

○김선광 위원 지금 2개소 설치될 예정이라고 하는데 2024년도 것은 3개소, 어디에 설치되고 이런 설치되는 기준이 있나요?

도로 폭도 봐야 될 테고 승하차하시는 분들의 양도 봐야 될 테고, 그런 기준으

로 선정을 하는 거예요?

아니면 예를 들어 가령 어떤 지역구에 어디에 해달라 이렇게 해서 하시는 건가요?

○교통국장 최종문 2024년도분은요, 올해분은 3개소인데 신탄진역 앞에 하나 그리고 또 복합터미널 양쪽에 2개 이렇게 설치할 계획이고요.

○김선평 위원 2개잖아요, 그렇게 하면.

○교통국장 최종문 3개, 2024년도 것이 3개입니다.

○김선평 위원 터미널에 2개?

○교통국장 최종문 예, 터미널에 2개입니다.

그리고 2025년에는 서구하고 유성에 하나씩 할 계획입니다.

○김선평 위원 위치는 아직 선정된 건 아니고요?

○교통국장 최종문 아닙니다, 아직 선정은 안 됐고요.

중구도 저희들이 감안을 하고 있습니다, 중구 대흥동성당이라든지 아니면 베이스볼 드림파크라든지, 저희들이 설치 대상기준은 일단 폭이 도로 폭이 5m가 나와야 됩니다.

5m가 나와야 되고 이용객 수라든지 혹시 주변에 교통약자도 배려해야 되고요, 그리고 그 정거장이 처음 우리가 설치하는 돈을, 거액의 예산을 들여서 설치하는 만큼 지리적으로 거점역할을 하는 데에 설치하고 싶은 거지요, 먼저.

그런 우선순위에 의해서 배치를 하려고 합니다.

○김선평 위원 그런 기준은 잘 맞는 것 같습니다.

설치하시면서, 설치할 예정이지만 애로사항 같은 게 혹시 있으세요?

○교통국장 최종문 그게 이제 스마트 승강장 같은 경우가 설치를 지금 시작하는 거잖아요, 관리를 위탁해야 되는데 시설관리공단에서 개소 수가 적으니까 만약에 시설관리공단에 위탁한다고 하더라도 그게 협의가 잘될지 그런 게 의문스럽고.

그리고 하나를 설치하게 되면 이 건에 대해서 계속 설치해 달라는 민원이 굉장히 많을 거거든요, 저희들이 예로 보면 바닥 횡단보도 신호등 이렇게 해서 하는 것 있잖아요, 그것도 설치를 해달라고 하는 민원이 굉장히 많거든요.

그런데 이것도 그렇게 될 거라고 보고 있습니다, 서로 자기 집 앞이라든지 자기 편한 데 해달라고 할 텐데 그런 게 예상됩니다.

○김선평 위원 그래서 이것을 제가 고민을 해봤었어요, 사실은.

그런데 이게 도로 폭 5m라고 말씀하셨잖아요, 그런 부분들.

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 이번에 거점지역에 설치를 지금 하시는 거잖아요, 저는 맞다고 생각해요.

그런데 그렇게 설치를 해놓고 추가적으로 만약에 설치해 달라는 민원도 분명히

있을 거예요.

그렇지만 지금 최초에 시행할 때 누가 봐도 거점지역이다, 여기는.

그런 느낌이 나게 하셔야 돼요, 그래야지 저나 다른 의원님들뿐만 아니라 누구든지 여기는 이럴 만하구나, 여기다 설치할 만하구나 이걸 생각하게 만들어야 돼요.

그래서 저는 설치하는 기준이 있냐, 선정기준이 있냐 말씀드렸던 건데 그런 부분에 대해서는 국장님께서 잘 생각하신 것 같습니다.

다만 승강장 1억 5,000까지 드는 금액인데 행정이라는 건 그런 것 같아요, 예산이 투입되면서 투입 대비 효율성도 굉장히 중요하다고 생각해요.

그래서 이용객들을 이렇게 본다고 하셨으니까 정말 올바르게 한 것 같고, 제가 대안책을 드리고 싶은 게 뭐였냐면 제가 아까 유개승강장에 대해서 광고비 내셔야 된다고 말씀드린 게 왜 그러냐면 저는 스마트 승강장을 설치할 때 시민 예산으로만 계속 설치할 수는 없다고 생각해요, 너무 비싸요.

그러면 민자 유치를 하셔도 된다고 저는 생각하거든요.

민간에서 유치해서 거기에서 관리감독하게 해서, 스마트 승강장이면 사실 아까 우리 국장님 말씀하신 것처럼 거점지역이기 때문에 이용률이 많을 거란 말이에요.

그러면 당연히 광고하겠지요, 거기 안에.

그러면 그 광고비나 유개승강장 광고비, 스마트 승강장 광고비로 해서 저는 충분히 추가적으로 우리 시민 예산, 돈을 쓰지 않고도 충분히 스마트 승강장을 더 추가 설치할 수 있을 것 같다는 생각도 들고.

예산 추계를 제가 해본 적은 없어요, 다만 생각했을 때는 그랬을 경우에 그러면 유지보수 비용이라든가 이런 부분들, 이 예산서에 유지보수 비용부터 시작해서 이것저것 많이 들어가 있잖아요, 저는 그런 부분들 수익 창출해서 충분히 할 수 있다고 생각이 들어요.

지금 단기적으로는 할 수 없겠지만 장기적으로 계획을 삼아서 하시면 충분히 가능하다고 생각하거든요.

굳이 시민들 돈으로만 뭔가를 하려고 하지 말고, 사실 저는 그렇게 생각해요, 이런 부분들 수익 창출해서 투입하면 된다고 생각하거든요.

그런 부분들도 고민해 보셨으면 좋겠어요.

우리 국장님께서 지금 생각하신 건 관리 위탁할 때 시설관리공단에서 5개 정도 밖에 안 되니까 너무 적어서 안 된다, 제가 봤을 때 그냥 민간기업은 할 수 있을 것 같아요, 그렇다고 하면.

거기서 광고수익 창출하고 저희가 돈 받고 이것저것 하면, 그런 부분들도 효율성 있게 생각해 보셨으면 좋겠어요.

국장님께서 생각을 안 하시지는 않았겠지만 저도 한번 고민해 본 생각이 이런

생각이 들더라고요, 스마트 승강장에 대해서는.

어떻게 생각하세요?

의견 있으세요, 국장님?

○교통국장 최종문 저는 광고비 관련해서 하는 건 아까도 말씀드렸다고 검토를 하고 개선책을 수립할 거고요.

그리고 저희들이 90개 정도가 민간이 한 게 있습니다, 과거에 설치한 게 있고.

스마트 승강장 같은 경우는 대덕특구에 했었는데 이번에 설치하는, 다시 디자인을 해서 다시 하는 것 같은 경우도 거점지역에 민간 공모를 해서 이렇게 하면 저희들 돈도 안 들어가고 유지관리도 그쪽에서 계속하고, 다만 광고를 하거나 안에 LED판 설치를 해서 하는 것에 대해서는 그분들한테 주고 하는 것에 대해서는 저희들도 검토를 해보겠습니다.

좋은 방법이라고 생각하고 있습니다.

○김선광 위원 그리고 지금 스마트 승강장이 대전은 처음이지만 세종이라든가 천안이라든가 인천 미추홀구라든가 여러 군데 지금 설치가 되어 있는 타 지자체가 있는데, 그쪽도 당연히 조사하셨겠지만 어떻게 운영하고 있는지, 지금 저희가 다 설치되어 봤자 5개인데 미추홀구 같은 데는 7개, 8개, 9개 많은 것 같아요, 구단위인데도.

그런 데에도 어떻게 하는지 잘 파악해 보셨으면 좋겠습니다, 하시겠지만요, 국장님.

고생 많이 하고 계시지만.

○교통국장 최종문 예.

○김선광 위원 그리고 하나만 더 질의드리고 마치도록 할게요.

제가 행정감사 때 0시 축제 교통대책에 대해서 말씀을 강하게 드렸었는데, 우리 김태수 과장님께서 오셔서 제가 설명 잘 들었어요.

그럴 수도 있겠구나 이런 생각을 많이 했고 고생하셨구나 생각했습니다.

그런데 여기 지금 또 이번에 보니까 저는 사실 이게 또 안타까운 게 저희 2025년도 증감을 보면 2025년도 축제 추진계획 확정(12월)에 따른 통제 변경사항 적용 및 미편성 예산 확보 필요하다, 1회 추경 뭐 이렇게 적혀 있잖아요.

지금 본예산도 통과가 안 됐는데 1회 추경이 필요하다고 적어 놓으신 거예요.

그런데 제가 여기서 말씀드리고 싶은 게 12월, 지금 이 내용을 보니까 축제가 12월에 추진계획이 확정된다잖아요, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○김선광 위원 2023년보다 2024년도가 굉장히 더 많은 섹터를 가지고 0시 축제가 진행됐기 때문에 교통대책 용역 비용이 더 올라간 거고, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 그런데 만약에요, 국장님.

축제가 2023년도처럼 축소가 됐어요, 그러면 반납하셔야 되잖아요.

○교통국장 최종문 그때는 축소하겠지요, 만약에 예산을 세워도 작게 해야지요.

그러니까 에어리어가 자꾸 늘어나다 보니까 저희들이 통제할 부분이 자꾸 더 늘어날 수 있잖아요, 작년에도 좀 많이 늘어났었습니다.

이 부분도 올해 12월에 축제 에어리어가 확정되면 그때 통제할 계획을 세워야 되는데 그걸 감안해서.

○김선평 위원 국장님, 그런 걸 감안하셔서 적으신 걸로 알고는 있지만 아직 본 예산 통과도 안 됐는데, 그렇잖아요.

○교통국장 최종문 그 부분에 대해서는 죄송하게 생각합니다.

○김선평 위원 왜냐하면 확정이 당연히 우리 시장님의 주력 역점사업이기 때문에 더 커질 수도 있고 똑같이 될 수도 있고 하지만 아직 확정도 안 된 상황을 가지고 1회 추경에 편성해야 됩니다, 이 내용은 조금 저는, 얼마 정도 만약에 국장님께서 지금 1회 추경에 얼마 정도 더 들 것 같아요?

지금 생각하신 게 있으세요?

○교통국장 최종문 저희들이 생각했을 때는 당초에 6억을 요구했습니다.

○김선평 위원 6억이요?

○교통국장 최종문 예.

○김선평 위원 그러면 1억 5,000이 더 필요하다는 말씀이세요?

○교통국장 최종문 예, 이렇게 요구를 했었습니다.

인건비라든지 이런 게 상승이 되고 면적이 늘 수 있고, 작년 같은 경우도 사실 상으로 보면 저희들이 돈이 부족해서 문화예술관광국에서 돈을 많이 이렇게 지원 받아서 셔틀버스 운행이라든지 그런 것에 대해서 그쪽에서 많이 지원을 받았거든요.

○김선평 위원 그래서 작년에 그렇게 쓴 돈이 6억 정도가 된다는 거예요, 4억 얼마가 아니라?

○교통국장 최종문 6억은 안 됐고요, 일부 예산 지원을 받았습니다.

6억까지는 아니고요.

저희들이 신호등 작년에 또 올해 한 게 옛 도청사 앞에 횡단보도도 새로 하면서 그런 비용이라든지 하상도로를 이렇게 다시 차량이通行할 수 있도록 하는 조치라든지 이런 데 하면서 저희들이 비용을 하지 못했거든요, 그리고 이제 원래 예산으로.

○김선평 위원 국장님, 제가 자료요청해서 보고받고 대안책도 드리고 했지만 이 부분에 대해서 더 깔끔하게 내년에 하려면 그리고 예산 절감을 하려면요 국장님, 지금 여기 대행 용역에 보면 인력, 통제 시설물 구입, 홍보물품 제작, 전체가 다

한번에 묶여 있어요.

이거 분리 발주해서 입찰하면 충분히 예산 절약할 수 있어요.

인력은 제가 그때 행정감사 때 말씀드렸던 경비업이라든가 신변보호업 그런 회사에 하면 되는 거고요, 그리고 홍보물품이나 시설물 구입 이런 부분은 광고업이라든가, 광고대행업이라든가 옥외광고업 하시는 분들, 충분히 이분들이 들어와서 더 원가 절감해서 더 입찰가격 낮춰서 할 수 있거든요.

그러니까 그런 부분들 생각하셔야 된다는 말씀이에요.

그리고 투입된, 사실 저는 그때 굉장히 안쓰럽다 했던 게 뭐냐 하면 당연히 우리 공직자분들, 교통국에서 나가서 굉장히 고생하셨을 거라고 알고 있어요, 그 땀별에.

그런데 거기 아르바이트하는 학생들이 사실 굉장히 고생했을 거예요, 그 젊은 학생들이.

그런데 사실 우리 정산을 받아보면 그 대행사에서 얼마를 줬다고 표현을 했는지 안 했는지는 모르겠어요, 예를 들어 최저임금을 줬는지 최저임금보다 덜 줬는지 이런 부분들 확인할 수가 없어요.

왜냐하면 자기들 아르바이트하러 왔는데 그 땀별에서, 그러다 보니까 내가 돈이라도 많이 벌면 여기서 안 싸우지요, 예를 들어서, 나는 이만큼 받는데.

그런데 사실 우리 실무진 입장에서는 그 내용을 전체 통으로 입찰받기 때문에 모를 수 있어요.

그러면 만약에 제가 대학생이고 거기에 그 땀별에 몇 시간 동안 서서 하면 저도 화날 것 같아요, 돈이라도 많이 주면 그냥 웃으면서 할 수 있겠지요.

그런데 그런 부분이 사실 나타나지가 않잖아요, 그런 부분이.

그러니까 실비를 얼마큼 줬는지 이런 부분들도, 그런 것도 내년에는 체크를 하셔야 된다고 생각해요.

○교통국장 최종문 예, 저도 그렇게 생각을 하고 있고요.

그리고 법률상으로는 안 해도 되는 거지만 협약사항에서 저희들이 그 사항을 제출받고 이렇게 협약 시 그걸 반영을 시키려고 합니다.

○김선평 위원 예, 알겠습니다.

○교통국장 최종문 그리고 또 더불어서 민원이라든지 그런 게 더 들어오거나 그런 불상사가 생긴다면 감점요인으로 해서 금액을 좀 제재해서 깎는 그런 방법도 고려해 보겠습니다.

○김선평 위원 사실 제가 산업건설위원회에 있으면서 많은 국도 있고 산하기관도 있지만 저한테도 가장 많이 들어오는 민원이 이런 교통 관련된 거예요, 사실 지역주민분들께서.

그런데 제가 이런 부분에 대해서 강하게 질타도 했고 대안도 드리고 했지만 사

실 마음속에서는 우리 교통국장님 그리고 과장님들, 팀장님들, 주무관님들 다 고생하는 거 충분히 알고 있습니다.

다만 우리 시민분들 더 불편하지 않게 좀 더, 제 역할이 그런 것이기 때문에 그렇게 말씀드렸던 거니까 너무 서운해 하지 마시고, 제가 고생하시는 거 충분히 알고 있습니다.

앞으로 남은 2025년도에도 우리 대전시민들 교통에 문제없게 잘해 주셨으면 좋겠습니다.

○교통국장 최종문 예, 열심히 노력하겠습니다.

○김선광 위원 이상입니다.

○위원장 송인석 김선광 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

송활섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 운송주차과장님이 답변해야 되나, 국장님 북부권 화물자동차 휴게소.

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 국비를 5억 받았다가, 지난번에 내가 한번 행감 때 지적을 했는데 지금 다 반납하게 된 상황이 됐지 않습니까?

그 부분에 대해서 앞으로 어떻게 할 건지 잠깐 설명 좀 해주시기 바랍니다.

○교통국장 최종문 북부권 화물자동차 휴게소는 당초 저희들이 도시계획결정 용역 중에 지수마을 주민들께서 편입을 전부 다 하든지 철회를 하든지 이런 민원이 들어왔었고요.

그리고 또 민간사업자인 SK에너지가 SK그룹 전체적으로 SK온에 다 투입을 하다 보니까 다른 사업은 다 중지를 했습니다.

그래서 거기서도 하지 못한다고 사실 그렇게 나왔거든요.

그렇기 때문에 저희들이 다른 방법을 강구하고, 저번에 의회 때도 위원님께 말씀드렸듯이 그거는 저희들이 다른 방법을 강구하려고 하거든요.

다른 방법으로 하려고 하고 있는데 그 얘기는 제가.

○송활섭 위원 별도로 보고하겠단 그런 말씀이지요?

○교통국장 최종문 예, 별도로 보고드리겠습니다.

○송활섭 위원 아무튼 이 사업이 완전히 사장된 건 아니지 않습니까, 그렇지요?

○교통국장 최종문 예, 그리고 5억 같은 경우는 현재 지금 바로 올해 쓸 수가 없으니 국토부에서도 올해 쓸 수가 없으면 반환해서 다른 데 쓰겠다, 그리고 필요하면 내년에 주겠다고 그래서 지금 못 쓰면 다음번에 할 때 예산을 배분할 때 그때 힘들다 해서 저희들도 과감하게 그거는 반납을 결정했습니다.

○송활섭 위원 홀딩 안 하고 과감하게 반납을 하겠다.

○교통국장 최종문 예, 그걸 갖고 있어봤자 바로 올해나 내년에 쓸 수 있는 예산이 아니기 때문에 그것은 중앙정부에 협조해 주어야지 또 저희들하고 다음에 서로 간에 행정적인 협조가 계속 이루어질 거라 판단했기 때문에 반납할 계획입니다.

○송활섭 위원 그러면 중앙정부하고 그 부분은 어느 정도 얘기가 됐습니까?

○교통국장 최종문 예, 얘기가 됐습니다.

○송활섭 위원 매물비용은 발생되지 않았어요?

○교통국장 최종문 매물비용은 현재 없습니다.

용역비만, 용역을 지금 중지 중인데 그거대로 화물차 휴게소로 할 거냐 아니면 다른 방법으로 할 거냐에 대해서는 아직 최종 결정은 안 났기 때문에 매물비용이라고 볼 수는 없습니다.

○송활섭 위원 어쨌든 간에 그 주변에 어느 정도 분위기는 형성이 됐고 전 과장께서 열심히 다니고 민원인들하고 만나고 또 그쪽 지역 민원인들도 시에 민원도 많이 넣었을 걸로 판단이 됩니다.

그렇지요?

○교통국장 최종문 예.

○송활섭 위원 그래서 어쨌든 간 북부권 화물자동차 휴게소, 휴게소라는 말이 들어가니까 국비 타오기 위해서 불가피하게 했다고 얘기하는데 굳이 그렇게 안 된다면 시비도 공영주차장 만들고 다 시비로 하고 그렇게 하는데 이 부분도 다른 방법을 찾아서 할 수 있도록 긴밀하게 협조를 부탁드립니다 이런 말씀을 드리겠습니다.

○교통국장 최종문 예, 그 부분에 대해서는 설명을 별도로 드리겠습니다.

○송활섭 위원 이상입니다.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의를 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

이상으로 교통국 소관에 대한 심사를 모두 마쳤습니다.

최종문 교통국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많으셨습니다.

동료위원 여러분, 회의장 정리 및 중식을 위하여 잠시 정회토록 하겠습니다.

다음 회의는 오후 2시에 속개하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시 31분 회의중지)

(14시 04분 계속개의)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.
성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

나. 철도건설국 소관

○위원장 송인석 다음은 철도건설국 소관 2025년도 예산안에 대하여 심사하겠습니다.

철도건설국 소관 2025년도 예산안에 대하여 질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

김종명 철도건설국장님을 비롯해서 공직자 여러분, 2025년도 세입·세출 예산안에 대해서 설명자료 준비하느라고 고생이 많습니다.

국장님 연일 바쁘시네요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 이번 회기를 통해서 우리 국장님께서 실·국장 중에서 가장 유능하다, 잘한다 이런 평가가 자자한데 동의하시지요?

○철도건설국장 김종명 더 열심히 하라는 말씀으로 알겠습니다.

○송활섭 위원 인정합니까?

우리 위원님들께서 상임위에서 그런 평가가 있는데, 452쪽, 국장님 거 맞지요?

○철도건설국장 김종명 예, 중앙로지하도상가 관리비 수입금 말씀.

○송활섭 위원 지난번에 과장님 하실 때 이 부분에 대해서 많이 여러 가지 어려움이 있었는데, 분담금 수입 부분에 대해서 말씀을 드릴게요.

지난 얘기지만 기존에 중앙로1번가운영위원회에서 이걸 관리를 했지 않습니까, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그때 당시에 관리비 분담비율이 공단에서 44%, 상가에서 56% 이렇게 됐나요, 관리비, 그때 당시에?

○철도건설국장 김종명 중앙로상가운영위원회에서 운영할 때 청소인건비를 저희들이 지원하다 보니까 분담비율이 시에서는 44%, 상인이 56% 이렇게 분담을 했었습니다.

○송활섭 위원 그렇지 됐지요?

중앙로지하도상가 두 가지를 여쭙보려고 그러는 건데 중앙로지하상가 관리비 수입을 보니까 작년까지, 전전년도 예산을 보니까 한 5억 가까이 됐는데 지금 굉장히 올라갔어요, 수입금이, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 22억까지 올라갔는데 이 부분에 대해서 간단히 말씀해 주시기 바랍니다.

○**철도건설국장 김종명** 잘 아시다시피 중앙로지하상가는 2024년 올해 7월 6일자로 해서 민간에서 운영하다가 저희 시설관리공단에서 관리 위탁하도록 방침 결정이 돼서 현재 운영을 하고 있고요.

전년도 예산에 4억 9,700이 있던 부분은 저희들이 7월 6일 이후에 인수해서 관리를 하다 보니 2024년도 6개월 치에 해당되는 관리비를 세입으로 잡은 부분이 있고요.

이번에 한 부분은 1년 치를 하면서 관리비를 계상하게 됐습니다.

그리고 비율적으로 봤을 때 그게 6개월 치가 한 5억 돈인데 1년 치가 한 22억이 되는 그 차이 부분은, 사실 중앙로지하상가 저기 하면서 주차장 면적 부분이 좀 있습니다.

그것이 순수하게 우리 관리공단에서 위탁을 하다 보니까 공유면적으로 잡히면서 아까 말씀드렸던 44 대 56의 비율이 좀 많이 이렇게 바뀌면서 관리비가 증액된 그런 부분이 있습니다.

○**송활섭 위원** 시설관리공단에서 직접 관리하면서 관리비 정산 등 이런 것이 실질적으로 있었는데, 소상공인들한테 실질적으로 도움이 어느 정도 될까요, 그러면은?

시설관리공단으로 이관이 돼서.

○**철도건설국장 김종명** 아무래도 저희들이 추계해 보니까 민간에서 운영했을 때보다는 시설관리공단에서 운영하면서 관리비 부분은 아직 추계입니다만 한 10억 정도 절감이 되지 않을까 그렇게 예상되고 있습니다.

○**송활섭 위원** 10억 정도.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**송활섭 위원** 그때 여러 가지 우리 상임위에서 작년부터 그 부분을, 만기 도래가 공유재산법이 30년이 만기가 도래했기 때문에 어떻게 할 건가 우리도 고민을 많이 했잖아요, 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그래서 공유재산법상 그것을 어떤 식으로든 정리를 해야 되겠다, 그렇게 해서 시에서 결정을 하고 시장님도 그런 방침이 있기 때문에 우리도 이렇다 저렇다 말씀을 못 드렸는데, 사실 그쪽의 관계자들은, 상인들은 전통시장법을 들먹이더라고요, 사실은.

전통시장법 지정입찰 관련해서, 본인들은 전통시장 특별법에 지정입찰을 하게 되면 자기들도 위수탁을 받을 수가 있다 이렇게 주장을 해요.

그래서 부당성을, 반발하고 그러는데 제가 전통시장법을 들여다보니까 또 이거

하고는 조금 다른 것 같더라고요.

그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 우리는 공유재산법 위탁을 꼭 관에서만 아니고 민간에도 위탁관리를 할 수가 있는 것 아니겠어요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

일단은 전통시장법에서는 특례조항으로 담아 놓은 게 그 계약기간을 장기간, 단기간이 아니라 장기간을 통해서 상인분들께서 안정적으로 어떤 경제활동을 할 수 있도록 어떤 특례조항으로 해서 10년 동안 할 수 있도록 정해져 있고요.

그 가격이라든지 어떤 사용료 부분은 저희들은 공유재산법에 따른 어떤 감정평가에 의해서 하도록 되어 있습니다.

그리고 관리비 위탁 부분은 세 가지 종류로 가능한데요.

일단은 시 직영도 가능하고요, 민간입찰 방식에 의해서 민간도 가능합니다.

그리고 저희가 현재 운영하고 있는 공사·공단에 관리 위탁을 준 그런 부분들도 가능한, 세 가지 방법이 있습니다.

○송활섭 위원 그래서 우리 시에서 지하상가 관리 조례가 없어서 이런 현상이 일어났던 것 같은데, 그런데 공유재산법 제27조를 들여다보니까 행정재산의 관리를 수탁자가 법인 또는 개인으로 지금 말씀하셨듯이 위탁할 수가 있다 이런 부분이 있어요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 새로운, 중앙로1번가운영위원회에서 관리를 나름대로, 그것도 똑같이 민간위탁한 거나 똑같은데 문제는 관리하면서 자기들끼리 전매라고 해야 되나요, 그거 못 하게 돼 있는데 그렇게 해서 중간에 부당이득을 취득하고 또 소수가 그거를 모든 것을 점포를 그렇게 하다 보니까 상인들이 피해를 많이 입었던 거 아니에요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 시장께서는 법을 위반하면서까지 우리가 이걸 굳이 그렇게 할 필요가 없다, 정책적 결정을 할 수밖에 없다, 지금 시기에 그렇게 해서 했는데 소수의 독점 방지를 위해서 한 것은 사실 저는 잘했다고 판단이 돼요.

그런데 이거를 상가 단위로 위수탁을 개별 점포가 아닌 지하상가 전체를 위수탁하는 방법이 있는데도 불구하고 민간들한테 개개인 점포를 다 경쟁입찰 방식으로 하다 보니까 지금 많게는 12배까지, 기존에 임대상가가 내던 수수료를 12배까지 내고 있다.

물론 중앙로지하상가 중간에 중앙로역 근처는 원래 유동인구도 많고 점점이 가게별로 시세가 달라서 다른 것도 있지만 아무튼 전체적으로 지금 현상은 7월에

그렇게 했으니까 거의 한 5개월 전후 됐는데 시장 변화에 어떻게 자리 잡았나 모르겠어요.

그런데 사실 상인들의 울먹임이 있다, 아직까지 반발도 있을 거고 이런 부분을 우리가 어떻게 할 건가 생각을 해요.

서울시는 공유재산법을 다르게 관리하는 것 같아요.

거기는 을지로상가도 있고 고속터미널도 있고 또 영등포역 해서 지하상가가 서울시시설공단에서 똑같이 하는데 거기는 한 25군데 정도 되는데 21곳이 민간이나 법인한테 위수탁을 공모를 해서 운영을 하고 있어요, 사실은.

그래도 우리가 이렇게 탄력적으로 했으면, 그 대신 그러면 그렇게 한다고 해서 그 점포를 누가 많이 받으면 어떡할 거냐 이런 우려 섞인 부분도 있는데, 미리 위수탁 입찰자가 수탁자들한테, 상인들에게 점포 동의서를 미리 사전에 받고서 사용료를 과대 받게끔 하는 것을 상승을 막을 수 있는 게 충분히 있는데도 불구하고 이것을 그냥 개별 점포를 경쟁입찰로 하다 보니까 상인들은 속앓이를 하고 있고 지금 굉장히, 하기는 했는데, 경쟁입찰을 받기는 받아놨는데 안 할 수도 없고 여러 가지 봉착돼 있는 부분이 우려가 돼서 그런 말씀을 내가 지금 드리는 거예요.

과장님께서 그거 참 솔루션범해서 일선에 나서서 어려운 그것을 가르마를 타서 고생한 것을 저도 충분히 이해하고 있습니다.

그렇다면 운영관리권 이관 후 상인들과의 분담 문제 지금 내가 죽 여러 가지 사례를 들어서 말씀을 드렸는데 구체적으로 상인들의 어려움을 지원할 수 있는 무슨 계획이 있는지 간단히 말씀해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 일단은 저희들도 이렇게 과열로 되기보다는 역전 지하상가를 저희들이 시설관리 위탁을 한 과정을 한번 경험을 했기 때문에 이런 과열보다는 기존 상인분들이, 기존 중앙로지하상가라는 그 부분을 계속 운영했던 분들 이어서 가급적 그분들이 안착할 수 있는 그런 방법적으로 저희들이 당초에 중앙로상인회하고 논의를 했습니다만 아까 위원님께서도 말씀하셨듯이 중앙로상가에서도 장사가 잘되는 이런 부분에 대해서 사실 상인들 내부적으로 저희들이 끝나고 보니까 과열되는 그런 부분들이 좀 있었던 것 같고요.

그 외에 부분들은 어느 정도 저희들이 예상했던 그 범위 내에서 사용료 부과든지 이런 것들이 가능했던 걸로 알고 있습니다.

아직 지금 한 440개 점포 중에서 한 100여 개 정도, 지금 정확히는 83개 정도인데요, 거기가 아직 저희들하고 무단점유 이런 형태로 해서 지금 저희들이 변상금 부과든지 이런 것까지 현재 검토를 하고 있고 그 부분은 일단은 명도 소송까지, 저희가 현재 계도 중인데 그게 안 될 경우에는 명도 소송까지 저희들이 준비해서 이렇게 가야 되지 않나 싶습니다.

그래서 그거와 병행해서 일단은 저희들이 중앙로상가가 어떤 갈등 요소는 있었

습니다만 연착륙할 수 있도록 저희들이 해당 저희 국에서 소상공인 정책을 전체적으로 할 수는 없지만 경제국의 소상공인과와 협의해서 그런 부분에 대해서 저희들이 지원할 수 있는 것들 또 감면할 수 있는 부분들은 적극 검토하려고 하고 있습니다.

○**송활섭 위원** 그래요, 지하도상가는 시민들과 소상공인 모두에게 중요한 공공 시설이 아니겠습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그런 걸 감안해서 소상공인들이 거기서, 중구에 지하상가가 있다고 해서 대덕구민이 거기서 장사 안 하는 것은 아니에요, 그 많은 점포 중에.

동구하고 중구와 관련된 부분이 많이 있는데, 상인들이 굉장히 자기들의 생계와 관련된 부분이기 때문에 울부짖음이 크면 안 되겠다.

지금 단계에서는 어느 정도 수습 단계니까 국장님 말씀하신 대로 공정성과 그 다음에 형평성에 맞게끔 또 지금 83개 점포가 아직도 정리가 안 되고 무단으로 사용하고 있다 이런 부분은 반드시 정리할 필요가 있다 이렇게 생각을 합니다.

505쪽 한번 봐주세요.

지하도상가지요, 지하도상가 지금 말씀하신 대로 역전하고 중간에 연결통로하고 중앙로하고 상가 전체가 440개 정도 되지 않습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 중앙로가 440개 정도 됩니다.

○**송활섭 위원** 중앙로가 440개 정도 되지요?

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**송활섭 위원** 그래서 이게 지하상가 위탁사업비가 전년도 대비 한 65% 정도 증가했어요, 35억 정도.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**송활섭 위원** 사유를 보면 운영관리권 이관 때문이라고 되어 있는데 너무 과도하게 증가가 된 거 아니겠는가 이런 생각이 드는데 어떻게 생각하세요?

○**철도건설국장 김종명** 이게 일단 아까 말씀드렸습시다만 시설관리공단에서 종전에 역전지하상가만 관리하다가 이번에는 중앙로까지 위탁관리를 하다 보니까 그것에 의한 관리 위탁비가 대폭 증액된 부분이 없지 않아 있습니다.

○**송활섭 위원** 세부내용 증가된 내용 보니까 공공요금, 시설물 수리라든가 수선비, 법정경비까지 들어가는 걸로 돼 있어서 그런 거지요?

맞습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그것도 그렇고 종전에 중앙로지하상가에서 일단 청소라든지 환경관리라든지 같이 근무하셨던 분들이 계십니다.

마흔 분 정도가 되는데 그분들이 일단 관리 위탁을 하면서 중앙로상가운영위에서 근무했던 분들을 사실 저희들이 고용승계 비슷하게 그분들이 지속적으로 근무

하실 수 있는 그런 환경이라든지 이런 것들을 같이 검토하다 보니까 그런 부분에서도 증액된 부분이 없지 않아 있습니다.

○**송활섭 위원** 그 현장에도 그 전에 상임위 때도 가고 행사 때문에도 가고 개인적으로 볼일을 보러 연결통로를 지나가다 보면 시설을 잘했는데도 불구하고 아직도 텅 비어 있어요, 연결통로 부분에는 아직도, 거기서도 청년들이 아니면 다른 사업을 정착할 수 있도록 해줘야 되는데 그 부분이 아직까지 세팅이 잘 안 된 것 같은데 그 부분은 어떻게 활용했으면 좋겠습니까?

○**철도건설국장 김종명** 지금 일단 위원님께서 말씀하셨듯이 연결통로 부분이 당초 연결통로 계획할 때도 거기에는 어떤 상가, 점포를 계획은 안 했던 걸로 알고 있고요.

시민들이 이용하실 수 있는 어떤 그런 공간으로 계획되어 있었고 그래서 도시재생센터에서 거기에 입주가 돼서 시민들이 활용할 수 있는 그런 공공 공간으로 일부 활용되고 있지 않나 그렇게 알고 있습니다.

○**송활섭 위원** 아무튼 그 부분에 대해서 대전시의 여러 가지 크고 작은 행사라든가 아니면 공공재로서의 역할을 충분히 할 수 있도록, 어떻게 보면 거기가 구도심하고 신도심이나 똑같은 건데, 역전하고 중앙로 이쪽으로 충남도청까지 그 중간에 있지 않습니까?

○**교통국장 최종문** 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그래서 거기를 어쨌든 간에 오르내리고 하는 부분 불편함도 없지 않아 있지만 그래도 그 부분들이 활용가치가 높고 그동안 지하로 파서 물이 새니 뭐니 이런 얘기도 있었지만 정상화하면서 이거 참 잘했다, 그런 느낌을 받을 수 있도록 다시 한번 활력소를 불어넣고요.

소상공인들의 아픔이 없도록 세심하게 시설관리공단하고 우리 시 입장에서 세심하게 관리 방안을, 지원 방안을 마련해 주시길 특별히 당부말씀드리겠습니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 알겠습니다.

연결통로 활용 방안 강구하고 또 상인들의 어떤 활성화할 수 있는 이런 방법들을 적극 모색하도록 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 그래요, 감사합니다.

이상입니다, 위원장님.

○**위원장 송인석** 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 박주화 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**박주화 위원** 박주화 위원입니다.

461쪽에 보면 대전교통공사 운영비 관련 설명자료, 우리 시민들이 도시철도를 안전하고 편안하게 이용할 수 있도록 도시철도 1호선을 무임 손실뿐 아니라 운영적자에 대한 재정지원을 보전해 주고 있는 것으로 알고 있거든요.

○철도건설국장 김종명 예.

○박주화 위원 2025년 대전교통공사 운영지원금이 전년 대비 33억 원 증액한 599억 원을 계상하였는데 여기에 대한 증액사유가 따로 있을까요?

○철도건설국장 김종명 매년 대전교통공사의 운영비 지원 형태로 해서 저희들이 지원하고 있는데요.

위원님도 잘 아시다시피 도시철도 1호선은 우리 대전시민의 대중교통으로서 큰 역할을 하고 있습니다, 개통한 지 거의 17년에서 20년이 다 되다 보니까요, 시설 노후화에 따른 시설 정비, 안전과 관련된 부분들 지출이 필요하고요.

또 정부에서도 인건비 상승 부분들 그리고 무임수송 손실분 이런 것들이 증가하다 보니까 저희가 내부적으로 운영비를 줄일 수 있는 이런 방법적인 부분도 했습니다만 그건 한계가 있었던 것 같고요.

그런 큰 이유로 해서 이번에 부득불 하계 약 33억 8,700만 원 정도를 더 증액하게 됐습니다.

○박주화 위원 제가 알기로 2024년도부터 요금이 올랐지요?

○철도건설국장 김종명 예, 올랐습니다.

○박주화 위원 그럼에도 불구하고 지금 안 그래도 말씀하셨듯이 노후돼서 아마 그런 운영비가 많이 들어가고 있는 것 같은데, 1호선 노후기간이 있을 것 같은데요, 이렇게 바뀌줘야 되는 기간이 정해져 있나요?

○철도건설국장 김종명 철도안전법에 의해서 개통한 이후 20년이 되면 안전점검을 하도록 되어 있습니다.

○박주화 위원 지금 한 18년 정도 된 것 같으니까 교체할 시점이 다가온 것 같은데 언제쯤 교체할 계획은 세우고 있나요, 혹시?

○철도건설국장 김종명 저희가 2006년도에 개통이 됐기 때문에 법적으로 20년이 도래하기 전에 하게 돼 있으니까 수차상으로 따지면 2026년이 될 것 같고요.

계획을 보니까 저희 1호선에서 운영하고 있는 객차가 84량이 됩니다, 그걸 한번에 다 하기에는 부담이 돼서 일정 단계별로 해서 저희들이 점검할 계획을 가지고 있습니다.

○박주화 위원 그러면 미리 준비를 해야 될 것 같네요, 그렇지요?

예산이 많이 들어갈 것 같고 해서.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 그리고 또 우리 시민들의 발 노릇이기도 하기 때문에 들어가는 예산도 필요하기도 하지만 안전이 더 중요하다는 생각이 들거든요.

검토 잘해서 안전사고 안 나게 잘해 주셨으면 하는 당부드리고요.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○박주화 위원 대전교통공사 소관에 있는 도시철도 시설개선이 2027년까지 780

억 원 투자할 계획을 발표한 바 있거든요, 혹시 알고 계세요?

○**철도건설국장 김종명** 그건 제가 잘 인지를 못 하고 있습니다.

○**박주화 위원** 언론에 나왔던 걸로 알고 있는데요.

요금인상에 따른 수익 증가를 고객 안전 강화에 쓰기로 하였는데, 시가 대략적으로 내용을 파악하고 있는지를 여쭙본 건데 아직 잘 모르고 계시면.

○**철도건설국장 김종명** 그건 모르겠지만 저희가 노후화로 인해서 끊임없이 계속 시설 부분에 대해서는 개량이라든지 교체, 이런 사업들은 일정 부분 저희들이 확보를 해서 계속 진행은 하고 있습니다.

대표적이라면 시민이 가장 많이 이용하시는 에스컬레이터라든지 승강기 그다음에 화재의 안전성을 확보하기 위한 이런 개량사업들은 저희들이 지속적으로 현재 하고 있습니다.

○**박주화 위원** 워낙 일 잘하신다고 다른 위원님들 말씀하셨듯이 효율적으로 경영을 잘하시도록 당부드립니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 알겠습니다.

○**박주화 위원** 하나만 더 여쭙볼게요.

446쪽하고 465쪽에 보면 신교통수단 도입 시범사업이 있네요.

도안동로에서 구축 예정이고 신도심 신교통수단으로 해서 시범사업이 2025년도 본예산에서 차량구입비가 30억 계상되었거든요.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**박주화 위원** 어떤 차량을 구매하려고 하시는 거지요?

○**철도건설국장 김종명** 현재 저희가 구매할 차량의 형식은 결정한 사항은 아직은 없습니다, 그런데 일단 저희가 도입하려고 하는 교통수단의 제작사가 2개 회사로 되어 있는 상태이기 때문에 2개 회사 중에서 저희의 여건과 운행하려고 하는 방식이 잘 맞는 걸로 해서 저희들이 선택해서 결정을 해야 되지 않을까 싶습니다.

○**박주화 위원** 내용 보면 차량구입비만 84억 원이에요.

그리고 본예산에 30억 원만 뒀는데 2025년도 준공하려면 사업비를 어떻게 더 추가 확보하셔야 될 것 같은데 그건 계획하고 계시나요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 맞습니다.

위원님 말씀대로 차량구입, 수입해서 하는 데도 저희가 알아보기에는 6개월에서 한 8개월이 소요되는 걸로 알고 있습니다.

그래서 당초에도 시장님, 저희들이 이제 집행부가 2025년 12월 운영을 목표로 하고 있기 때문에 전액 사업비 확보를 예산부서와 적극적으로 협의는 했습니다만 1차로 계약할 수 있는 금액 정도만 우선 30억 정도 확보했구요.

추경에 확보해서 목표한 연도에 운영할 수 있도록 그렇게 준비를 하려고 하고 있습니다.

○박주화 위원 그러면 신교통수단을 도입하면서 우리 시민 이용의 편리와 경제성을 높이기 위해서 운영을 하는 걸로 알고 있는데 이것에 대해서 요금, 일단 요금이 따라야 될 것 아니에요?

○철도건설국장 김종명 예.

○박주화 위원 그건 어떻게 계획하고 계세요?

○철도건설국장 김종명 일단 아직 저희들이 내부적으로 검토한 사항은 없습니다만 2025년도에 운영하게 되면 신교통수단이 서부권, 서부와 유성을 연결할 수 있는 그런 구간이 됩니다.

그리고 그때쯤 되면 트램이 본격 착공하는 시기가 되고 해서 특히나 가수원에 서부터 도마, 서대전사거리 이렇게 해서 가다 보면 공사가 난공사 부분이, 교통체증이 유발되는 그런 현상들이 많습니다.

그래서 저희 생각은 가수원에서 내려서 신교통수단으로 해서 유성온천역까지 환승하게 되면 거기에서 전철을 타고 도심으로 접근하시는 데 상당히 도움이 되지 않을까 싶어서, 아직은 저희들이 결정한 건 없습니다만 조심스럽게 무임이라든지 이런 쪽으로 검토가 돼야 되지 않을까 그렇게 생각하고 있습니다.

○박주화 위원 일단 시범으로 하는 사업이기도 하기 때문에 어떤 문제점이나 이런 걸 신중하게 파악해서 시민들의 접근성이나 이용이 편리할 수 있도록 체계적으로 운영계획을 해주셨으면 하는 바람입니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다, 위원님.

○박주화 위원 수고하셨습니다.

이상입니다.

○위원장 송인석 박주화 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 김영삼 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 김영삼 위원입니다.

계속해서 타슈 얘기를 자꾸 해서 우리 서정규 과장님 힘드실 텐데.

국장님, 우리 타슈의 목적이 기본적으로 대전시민의 교통 안전, 삶의 질 향상이나 교통을 조금 더 친환경적으로 바꾸자 이런 의도지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그런 부분도 분명히 있습니다.

○김영삼 위원 타슈라는 게 사실은 수익을 내는 건 아닙니다, 그런데 지금 1시간을 무료로 해놨지만 1시간 이후부터는 500원씩 받고 있지 않습니까?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 이거 계속할 겁니까, 아니면 이걸 어느 순간에는 유료화로 돌릴 생각이신가요?

○철도건설국장 김종명 저희가 타슈를 일정 부분 계속 확충할 계획이 있기 때문에 운영을 저희들이 지금 현 체계로 계속 운영하다가 어떤 임계점에 오게 되면

유료화도 검토는 해야 되지 않을까 싶습니다.

○김영삼 위원 올해 타슈 사용료 수입을 보니까 1억 5,000만 원이더라고요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그런데 1억 5,000만 원이긴 한데 타슈 무인대여시스템 운영(경상 경비)를 보니까 49억 2,800만 원이에요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 여기 들어간 인력만 45명이고요.

올해는 어떤 이유에서인지 모르겠지만 감이 났습니다, 5,800만 원 정도.

그런데 보니까 인력을 4명, 5명을 더 충원하겠다고 지금 일반1, 공무1, 기간제2 해서 4명을 더 충원하는 걸로 돼 있는데 그러면 경상비가 늘어나야 되는 거잖아요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 경상비는 인건비하고 운영비인데, 더 늘어나야 되는데 6,000만 원이 감이 났고 4명에 대한 인건비가 더 상계 처리가 돼야 되는 상황인데 줄었던 말이에요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그렇게 따지면 작년도, 올해는 추계가 잘못되었던 겁니까?

아니면 넉넉하게 해서 반납한 내용이 있습니까?

○철도건설국장 김종명 아닙니다, 반납한 내용은 없고요.

사실 저희들이 충원, 타슈가 1년에 1,000대씩 늘어나다 보니까 관리운영이라든지 재배치에 따른 인력은 더 확충이 실질적으로 필요합니다.

그런데 저희들이 계획했던 것보다는 조금 덜 배치가 된 부분이 있고 또 사실 저희들이 예산부서와 협의할 때는 이 금액보다 훨씬 더 높았습니다.

높았는데 예산 조정과정에서 일부만 일단 반영되다 보니까 이렇게 통계적으로는 이런 현상을 보이게 된 것 같습니다.

○김영삼 위원 그러니까 내년도 예산은 4명이 더 늘어났는데 그 인건비만 해도 몇억이란 말이에요.

그런데 운영비는 줄었고, 4명을 더 해야 되는데 예산은 줄었던 말이에요.

그러면 올해는 넉넉하게 썼다는 얘기밖에 안 되는 거거든요.

○철도건설국장 김종명 올해는 그런데 내년에는 또 1,000대라는 부분이 확충되기 때문에.

○김영삼 위원 그러니까 올해 걸 얘기하는 거예요.

○철도건설국장 김종명 위원님 질의를 제가 잘 이해를 못했던 부분 같고요.

지금 경상비에서 줄었던 부분은 주로 인건비, 무기계약직 보수가 한 660만 원하고 퇴직급여 이런 부분이 감이 났는데 그건 고연차 분들이 퇴직하시고 또 신규로

저연차가 들어오다 보니까 그 임금의 격차 부분으로 해서 일부 줄었습니다.

○김영삼 위원 그게 쉽게 납득 안 됩니다.

왜냐하면 4명을 더 신규로 고용하겠다고 했는데 감이 됐기 때문에, 4명을 신규로 뽑게 되면 적어도 1~2억 이상이 들어갈 텐데 경상비가 올해에 비해서 내년에 6,000만 원이 줄었기 때문에 제가 그 부분을 말씀을 드리는 거고요.

타슈 수입을 1억 5,000만 원을 잡는 게 무슨 의미가 있나라는 생각이 사실 듭니다, 이렇게 되면 무료화로 갈 건지 유료화를 해서, 타슈가 굉장히 돈이 많이 들어가고 있고 앞으로 내년에는 5,500대, 내후년에는 6,500대, 7,500대까지 늘릴 계획을 잡고 있기 때문에 계속해서 수리시설이라든가 경상비가 올라갈 수밖에 없단 말이에요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그런데 수입은 작년보다도 줄었어요, 이용 건수는 늘었는데도 불구하고 수입은 줄었던 말이에요.

이건 우리가 항상 얘기했지만 1시간을 이용하고 또 한 번 다시 찍고 이런 것들이 보편화되어 있기도 하고 가져가서 반납도 안 하고 이런 부분 때문에 자꾸 생기는 거라서 계속 늘려갈 거라고 하면 이 부분에 대해서 정말 면밀하게 좀 더 우리가 어떤 시스템을 만들어야 되지 않느냐 하는 생각이 드는 겁니다.

대수는 들어가는데 수입은 계속 줄고 운영비, 경상비는 계속해서 늘어나고 있고, 그렇다고 하면 이게 아까도 말씀드렸지만 수입을 어느 정도까지 내서 유지할 수 있는 부분을 만들어 나갈 것이냐 아니면 시민들에게 돌려줄 수 있도록 정말로 100% 무료화를 할 것이냐, 선택의 기로에 벌써 와 있다고 저는 보거든요.

면밀하게 검토를 하셔야 될 부분인 것 같습니다.

○철도건설국장 김종명 그 부분도 저희들이 부서에서는 심각하게 어떻게 향후 운영을 할지 이런 부분들에서 고민을 하고 있다는 말씀을 드리겠습니다.

○김영삼 위원 다음 것 하나 또 질의드릴게요, 518쪽입니다.

국토종주 자전거길 단절구간입니다, 총사업비가 200억으로 돼 있어요.

그리고 전년도에 4억이었고 이번에 6억이 편성됐습니다, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 증액.

○김영삼 위원 아, 10억이지요.

증액이 돼서 10억이 되는 거지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그런데 2025년도 문체부 공모사업에 자전거 자유 여행 코스 60선에 선정이 됐어요.

○철도건설국장 김종명 선정에 응모했습니다.

○김영삼 위원 응모하신 겁니까?

○철도건설국장 김종명 예, 응모했습니다.

○김영삼 위원 만약에 이게 선정된다고 하면 예산을 지원받을 수 있겠지만 그렇다고 하면 200억이 들어가는 총연장 길이를 지금 총 해서 14억밖에 못 쓰는 거거든요, 지금까지.

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 그러면 14억 가지고, 200억이라고 하면 15%밖에 되지 않는데 공모에 선정됐다고 해서 이걸 바로 진행할 수 있는 것도 아니고 너무 낮은 건 아니냐는 말씀을 드리고 싶거든요.

어떻습니까?

○철도건설국장 김종명 일단 금강 종주길 해서 저희들이 총연장 26.4km로 해서 사업비가 한 200억 정도 되고요.

그것은 이제 동구하고 대덕구를 통해서 자전거길을 완성하게 됩니다.

말씀대로 일단 이게 전에는 행안부라든지 이런 데에서 국비사업으로 해서 상당히 지원됐습시다만 그런 것들이 현재는 다 예산 지원이 종결되어 있는 상태입니다.

그러다 보니까 저희 부서에서는 어떤 공모사업, 국토부라든지 아니면 문체부라든지 이런 공모사업이 있으면 그때그때 응모해서 조금이라도 국비 확보를 해서 빨리, 사업 연장이 꽤 길기 때문에 이걸 마무리를 지으려고 그렇게 노력은 하고 있습니다만 사실 지자체 사업비 갖고서 접근하다 보니 이게 조금은 사업이 중장기로 가야 되지 않을까 그렇게 조심스럽게 예견하고 있습니다.

○김영삼 위원 그래서 드리는 말씀이에요.

자전거도로라는 게 데크도 있을 수 있고요, 포장도로가 될 수도 있는데 어느 일정 구간에 내구연한이라는 게 또 있단 말이지요.

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○김영삼 위원 14억을 통해서 지금 2024년, 2025년도 했는데 이게 200억을 다 해서 전체적인 연결을 못 하게 되면 그 구간이 몇 년 후에는 또 노후가 됩니다.

그러면 그것 때문에 종주길에 대한 부분이, 단절길에 대한 부분이 실패한 사업으로 보일 수밖에 없는 부분이 생겨요.

예산 확보가 안 되면 전체적으로 재검토를 하든 아니면, 국비도 우리 8억밖에 못 받았잖아요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 앞으로는 국비사업이 또 나올지 안 나올지도 모르고 또 선정된다는 가능성이 있는 것도 아닙니다.

그렇기 때문에 이걸 응모해서 60선에 선정돼서 일정 부분 받았는데 또 그게 안 된다고 하면 속된 표현으로 망신 당할 수 있거든요.

이 부분에 대해서도 다시 한번 검토를 해보실 필요가 있다, 저는 그렇게 봅니다.

○**철도건설국장 김종명** 위원님께서 걱정하시는 부분을 충분히 알겠고요.

그런데 저희 입장에서는 대청호길이라는 부분이 대전 동구와 대덕구를 연결하고 지금 추동의 장미원길이라든지 나름대로 해서 사업들이 그쪽 지역을 활성화할 수 있는 이런 부분들이, 어떤 사업들이 진행되기 때문에 단지 국비가 지원이 안됐다고 해서 이 사업을 종결지을 것이 아니라 어떤 예산 대책을 획기적으로 할 수 있는 부분이 있다고 한다면 그걸 더 고민해서 그쪽 지역이 더 자전거 활성화될 수 있는 방안으로 접근해야 되지 않을까 조심스럽게 생각합니다.

○**김영삼 위원** 맞습니다, 지역 간 연결통로도 좋고 또 대청호를 활성화해서 어떻게 보면 관광자원으로 활용할 수 있기 때문에 굉장히 좋은 사업인데 예산이 허락하지 않고 우리 재정이 굉장히 안 좋은 상태잖아요.

후순위로 밀리게 됐을 때 그런 부분이 걱정이 돼서 드리는 말씀이지 이 사업을 폐기하자, 일몰하자 이런 얘기는 아니었습니다.

○**철도건설국장 김종명** 알겠습니다.

○**김영삼 위원** 그렇게 받아들이시면 될 것 같고요.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**김영삼 위원** 마지막으로 하나만 더 하겠습니다, 460쪽.

잠깐만요, 460쪽이 아니고 508쪽.

자전거·PM 보험 가입입니다.

이건 대전시민 누구나지요?

PM도 마찬가지로입니까?

아니면 15세까지입니까?

○**철도건설국장 김종명** 자전거는 일단 대전시민 누구나 이렇게 할 수 있고요.

PM 같은 경우는 개인이 소유하고 있는 부분에 대해서 보험 대상으로 알고 있습니다.

○**김영삼 위원** 우리가 보험료로 7억이 계상되어 있어요.

이걸 보니까 작년에는 우리가 보험료를 얼마 냈지요?

○**철도건설국장 김종명** 작년에 저희들이 5억 6,700 정도 이렇게 했습니다.

○**김영삼 위원** 그렇지요, 5억 6,700.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**김영삼 위원** 이게 PM이라든가 자전거가 계속 활성화되고 더 많은 사람이 타게 되면 보험료가 계속 늘어날 수밖에 없지요.

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇지요.

○**김영삼 위원** 작년도 걸 보니까, 올해 걸 보니까 6억 6,900만 원을 지급받았어

요, 시민들이.

그러다 보니까 1년 계약이 짧아요.

○**철도건설국장 김종명** 1월부터 12월까지가 아니라 올 5월부터 해서 익년도 5월까지 그렇게 해서 1년 단위로 하고 있습니다.

○**김영삼 위원** 그러니까 1년 단위란 말이지요.

그러니까 전년도가 6억 6,900만 원이 나오니까 보험료가 1년 만에 7억으로 올라간 거예요, 그 수준으로 거기에 맞춰서 또 올린 거지요.

보험이라고 하는 것은 미래를 대비하기 위해서 돈을 넣는 거지요, 그래서 우리가 그 혜택을 보고자 하는 건데 거의 5억 6,000을 넣고 6억 5,000을 댔지만 바로 그다음 해에 1억이 또 처리가 돼서 그 이상을 받는단 말이에요.

이게 계속적으로 늘어날 수밖에 없는데 이건 보험이라는 개념이 아닌 것 같아요, 국장님 제가 보기에는.

이렇게 비슷하게 나올 것 같으면 우리 대전시에서 직접 줘도 되는 건데 꼭 굳이 보험이라는 내용을 써서, 왜냐하면 1년 지나서 1억이 올라가면 또 그다음에 1억을 신청한단 말이에요, 그런 식이란 말이에요, 그러면 보험이라는 의미가 없다.

선정기준은 어떻게 됩니까, 보험?

○**철도건설국장 김종명** 보험 선정기준은 저희들이 일단 대전시에 주소를 두고 있는 거주하는 시민을 대상으로 해서.

○**김영삼 위원** 보험사, 보험사 선정이요.

○**철도건설국장 김종명** 보험사.

○**김영삼 위원** 보험사를 선정할 거 아니에요, 저희들이?

그 보험사를 선정하는 기준은 어떻게 됩니까?

○**철도건설국장 김종명** 저희들이 작년 같은 경우에는 일단 3개 보험사가 해서 재계약이 어려워서 일반경쟁 2회로 유찰되면서 조달청에서 계약을 했는데요.

일단 조건은 저희들이 개인 자전거하고 PM까지 포함하는 것으로 해서 일단은 상품 제안을 한 상태에서 지금 현재 DB손해보험에서만 응찰해서 선정된 것으로 알고 있습니다.

○**김영삼 위원** 선정하기 어려울 것 같아요, 너무 많은 시민들이 있기 때문에 이 보험 건수가 자전거도 자꾸 늘어나고 PM도 계속 늘어나기 때문에 보험사에서는 꺼릴 수밖에 없다고 생각이 들어요.

그런데 어찌 됐든 보험을 계상해서 금액을 산정할 때 1년 후에 그 이상을 받는다는 건 보험이라는 개념이 아닌 것 같아서 이것도 좀 들여다볼 필요가 있습니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 한번 보험의 효율성이라는 부분에 대해서는 저희들도 검토를 해보도록 하겠습니다.

○**김영삼 위원** 이거 이외에 우리 대전시민을 위해서 하고 있는 보험정책 다른

건 없지요, 사고가 났을 때?

○철도건설국장 김종명 일반시민을 대상으로 한 건 저희들이 없습니다, 자전거 이런 정도.

○김영삼 위원 사고가 난 이후에 문제도 굉장히 중요한 부분이지요, 처리하는 것도.

그렇지만 노면이라든가 도로라든가 또 턱진 부분이 있는 부분을, 우리가 항상 하는 얘기잖아요.

턱이 있어서 부딪혀서 넘어지는 부분들이 아직도 상당히 많이 존재하기 때문에 그 부분들 사고가 주로 발생하는 지역은 즉각즉각 처리를 해줌으로 인해서 그런 사고를 줄여줬으면 좋겠습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

또 자전거 타면서도 그렇고 주로 보도하고 자전거도로가 겸용이다 보니까 어떤 지장물 부분들, 말씀하셨던 보도 턱 이런 부분들은 관련 예산을 저희들도 편성해서 지속적으로 수시로 정비는 하고 있습니다만 올해, 그러니까 올해 대비 내년도 재정여건상 일부 감액이 됐는데요.

일단 그런 사항들이 접수되면 바로바로 정비될 수 있도록 하겠습니다.

○김영삼 위원 알겠습니다.

이상입니다.

○위원장 송인석 김영삼 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

김선광 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김선광 위원 김선광 위원입니다.

몇 가지만 질의드리겠습니다.

저희가 정림중~버드내교 간 도로개설 사업도 마찬가지로 대덕특구 동측진입도로 개설도 마찬가지로 2개의 도로개설을 하는 사업이 대도시권 교통혼잡도로 지정이 돼서 지금 하고 있잖아요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 이번에 2건을 제가 살펴보니깐 이거 사실 광역도로나 대도시권 혼잡도로는 국가에서 50%, 지자체에서 50%, 설계비 같은 경우는 국가에서 100% 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 공사비는 5 대 5로 되는 것으로 알고 있는데 이 2건을 보니까 매칭이 안 된 것 같아요, 시비 매칭이.

왜 안 됐을까요?

○철도건설국장 김종명 일단 국비 같은 경우에는 국가 계획이 반영되고 사업이

반영되면 연차별 투자계획에 의해서 국비는 이렇게 배정이 됩니다.

말씀대로 일단 배정되면 통상적으로 5 대 5 비율로 해서 시비가 매칭돼야 되는데 이번에는 2025년도 사업비에서는 사실 재정여건 때문에 아직 저희가 확보는 하지 못한 상태입니다.

○김선평 위원 그러면 시비 매칭이 안 될 경우에는 국비 확보에 대한 불이익은 따로 없나요?

○철도건설국장 김종명 일단은 저희가 시비 매칭을 못 하게 되면 다음 연도 매칭하는 부분에 대해서 매칭이 안 된다든지 또 일부는 지원된 부분에 대해서 반납이라든지 이런 조항들이 있습니다.

○김선평 위원 이 도로개설 안 할 건 아니잖아요, 국장님?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선평 위원 그러면 시비 매칭을 해야 되는데 향후에 어떻게 확보하실 생각이시고, 계획은 갖고 계신 거지요?

○철도건설국장 김종명 일단 위원님 말씀하셨던 정립~버드내교, 대덕특구 동측이라든지 이런 부분들은 우리 시 외곽순환도로라든지 주간선도로 기능을 해야 될 중요한 도로 기능을 가지고 있습니다.

그래서 지금 본예산에는 담지 못했습니다만 꼭 저희들이 예산부서와 협의해서 매칭해서 적기에 공사가 진행될 수 있도록 노력하겠습니다.

○김선평 위원 예, 알겠습니다.

광역교통망 확충 같은 사업은 국비·시비가 잘 매칭돼야 될 것 같아요.

시비가 비매칭이 돼서 사업 지연이라든가 국장님 말씀하신 것처럼 미확보가 되지 않도록 잘 챙겨주시고.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김선평 위원 그리고 한 가지 더 질의드리겠습니다.

이건 책자에 없는 건데요, 보니까 이번 연도 본예산에 용두역이랑 식장산역 건설에 대해서 지금 예산이 안 세워져 있는 것 같아요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선평 위원 환승체계 구축을 위해서 용두역 같은 경우 당연히 본예산에 세워질 줄 알았는데 안 세워진 이유가 있나요?

○철도건설국장 김종명 용두역은 도시철도 1호선에 있는 용두역을 말씀하시는 것 같고요.

○김선평 위원 환승하잖아요, 광역철도랑 환승역이기 때문에 제가 말씀드리는 거예요.

○철도건설국장 김종명 도시철도 1호선 용두역은 아시다시피 계룡육교 밑에 지하에 시공돼야 될 부분이고요, 이게 도시철도 광역 1단계 사업비하고 연결돼서 지

금 진행되고 있습니다.

그래서 광역철도는 현재 노반공사가 착공됐고 그다음에 지장물공사를 함에 있어서 사업비가 상당히 증액되는 부분이 있어서 최근 기재부와 협의를 마무리했습니다.

그래서 그 마무리된 이후에 저희들이 용두역 같은 경우에는 행정절차를 하나 조금 더 진행해야 될 게 있는데 중투심 2단계를 변경하는 부분을 한번 심사를 다시 받아야 됩니다, 그게 끝나고 나면 바로 저희들이 용두역은 착공이 가능할 것으로 알고 있습니다.

그리고 식장산역 부분은 현재 개발제한구역 내 관리계획 부분은 협의를 마무리 지었고요, 그게 정거장으로서의 어떤 도시관리계획 시설결정을 저희들이 해야 되는데 그 관련부서에 현재 입안 요청을 해냈고 그게 절차상 주민설명회 또 의회 의견청취 그게 마무리가 되면 도시계획위원회 심의를 거치게 되는데 그건 내년 2월쯤 마무리될 것 같습니다.

그래서 그 부분은 저희가 목표연도가 2026년 6월 전에 운영을 해야 되기 때문에 일단은 추경에 일부 20억 정도 사업비를 확보해서 계속해서 진행할 수 있는 여지는 마련한 상태인데 본예산에는 담지는 못했습니다.

○김선광 위원 추경자료 보니까 식장산역 건설 같은 경우는 신규로 20억 신청을 하셨네요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 제가 용두역 조금만 더 질의드리고 싶은데 용두역 같은 경우는 설계가 다 끝난 거지요?

○철도건설국장 김종명 예, 마무리됐습니다.

○김선광 위원 한참 이슈가 됐던 게 환승통로 어떻게 할 거냐, 이런 부분이 이슈가 됐었는데 어떻게 지금 되어 있어요?

○철도건설국장 김종명 그건 일단 광역철도 중촌역하고 저희 도시철도하고 거리가 한 83m 정도 이격이 되어 있습니다, 그래서 그 부분은 저희들이 지상으로 해서 통로가 확보될 수 있고 우천이라든지 이런 때에 지장이 없도록 그렇게 계획을 하려고 하고 있습니다.

○김선광 위원 신설되는 환승센터 이런 경우는 뭐가 있더라고요, 무슨 목표치가 있더라고요, 환승을 하는 목표치가.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 환승 서비스 수준, LOS라고 하나요, 이런 게 있더라고요.

그런데 거기에 83m라고 하는 게 평균 환산 거리가 83m면 A, B, C등급으로 나누면 B등급 정도 되는 것 같아요, 제가 자료를 한번 찾아봤었는데.

거기에 잘 충족이 되는 거지요, 그건?

○철도건설국장 김종명 그 부분은 제가 사실 확인을 못 했습니다.

서비스 수준이 충족되는지는.

○김선광 위원 알겠습니다.

용두역이나 식장산역이나 제가 지금 아까 이런 정립중학교~버드내교 도로개설도 마찬가지로인데 이런 부분들이 차질 없이 잘 진행돼서 착공도 마찬가지로 준공도 정확한, 적절한 시기에 잘 준공됐으면 좋겠어요.

그래야 시민분들께서 불편하지 않을 것 같습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김선광 위원 이상입니다.

○위원장 송인석 김선광 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

송활섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 471쪽이요.

경부고속도로 회덕IC 부분도 마찬가지로 대동소이한 질의인데요, 올해 시비가 95억 3,200만 원 세웠던 부분이 이것도 전액 안 세우는가 봐요, 시에서.

어떻게 되는 거지요?

이것도 사업비 계상 때문에 그런 건가요?

○철도건설국장 김종명 그건 본예산에 49억 6,800원 시비 매칭이 되어 있습니다.

○송활섭 위원 되어 있어요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 아니, 여기 떨어진 게 95억 3,200만 원이 전년도보다 삭감된 이유는.

○철도건설국장 김종명 그건 국비 연차별 단계 그것에 의해서 그렇습니다.

○송활섭 위원 국비 연차별 사업계획 때문에.

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 그래서 지금 전체적으로 그것도 그렇고 아까 이쪽 동쪽 측으로 넘어가는 도로도 그렇고 소규모 도로개설사업이 예산이 편성되지 않은 게 몇 개 있더라고요, 보니까요.

유성대로 연결도로하고 대덕구 동측 통로에서 동북부 연결도로 그다음에 동구 용수골에서 남간정사로 가는 도로 그다음에 용운동 주변도로가 4개 있는데 이게 본예산에 전혀 편성이 안 되어 있지요, 현재?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 사업 지연으로 여러 가지 문제가 되는데, 이에 대한 편성되지 않은 이유, 지금 말 그대로 시 재정이 열악하기 때문에 그렇다고 하는 건데 특별한

대책도 없겠네요?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 저희가 말씀해 주셨던 사업들은 그간에 저희들이 계속해서 보상이 진행돼서 거의 마무리 단계에 있었던 부분입니다.

해서 일정 부분은 내년도 상반기 중에는 보상들이 다 마무리가 되고 그것에 연결해서 저희들이 사업비를 바로 착공할 수 있도록 예산부서에 요구는 했습니다만 미반영된 상태입니다.

하지만 상반기 중으로 보상을 다 마무리 짓고 추경에 일정 부분 사업비를 확보해서 진행할 수 있도록 노력하도록 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 본예산에도 누락되고 세워지지 않았는데 내년도 추경 예산에, 다 물어보면 내년도 추경에 들어간다고 하는데 추경에 담을 게 너무 많아요.

○**철도건설국장 김종명** 전체 사업비를 담기는 어렵고요, 계속비 사업으로 해서 차수 계약할 수 있는 사업비 정도는 저희들이 확보해야 되지 않을까 싶습니다.

○**송활섭 위원** 하기는 공사라는 게 1년에 딱 끝나는 공사가 아니기 때문에 연차적으로 하는 부분이니까 충분히 이해하는 부분인데, 추경에도 예산이 확보되지 못하면 시민 불편이 많이 가속화될 것으로 판단되는데, 국장님 어떻게 국비하고 민간자본 유치하는 계획은 따로 없습니까?

○**철도건설국장 김종명** 국비는 일단 저희들이 광역시·도에서 국비 받을 수 있는 항목이 딱 정해져 있습니다, 그래서 저희 내부적으로 하는 부분에 있어서 국비 지원은 사실상 어렵고요.

그리고 민자 말씀을 해주셨는데 민자사업을 통해서 유치가 되려면 민자유치법에 의해서 적정성 심사라든지 이런 것들이 반영되어야 그때 민자가 가능합니다.

그런데 현재 지금 진행되고 있는 사업들은 어떤 사업 초기가 아니고 일단 보상까지 거의 마무리 단계에 있는 사업들이다 보니까 지금 단계에서 민자 재원을 투입하는 부분은 사실 현실적으로 어렵지 않을까 판단합니다.

○**송활섭 위원** 그렇지요, 정부 예산편성이 본예산이 있고 그다음에 수정예산이 있고 준예산이 있고 우리같이 추경 예산이 있지 않습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그렇게 해서 기재부에서 정리가 되면 국회로 넘어와서 국회에서 심의 의결해서 최종 확정이 되는데, 우리 같은 경우도 보통 3차 추경까지 하고 마지막 정리추경까지 있는데 작년에 1차 추경까지밖에 못 한 것으로 기억이 나는데.

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 올해는 내년도 본예산에 못 태운 게 우리 산건위뿐만 아니라 다른 상임위도 그런 것이 많이 있을 그것으로 판단이 되는데, 계속사업은 많고 담아야 할 사업도 많고 또 공약사업도 많고 이러다 보니까 이게 많이 일만 벌려놨지 수습을 못 하는, 국비가 내려와도 국비 매칭할 돈이 없어서, 시에서 예산 없어서

폭탄 돌리기 하는 것 아니겠는가 참 사실은 걱정이 됩니다.

○**철도건설국장 김종명** 그렇다고 보면 재정여건을 감안해서 사업의 우선순위라든지 아니면 그 사업으로 인한 효과가 더 큰 사업부터 우선 투자돼야 하지 않을까 싶습니다.

○**송활섭 위원** 그렇지요, 어쨌든 간에 그동안 소규모 도로개설사업도 하루 이틀 얘기가 아니라 그전부터 절차를 밟아오다가 지금까지 왔던 단계 아니겠어요.

최종적으로 건설할 단계에서 사업비가 없어서 무산되고 딜레이 되는 건 사실 맞고, 시에서도 시급한 것부터 우선순위로 해서 하는 건 당연하지만 그린벨트라든가 아니면 지역의 조그만 사업 같은 경우도 처음부터 긴밀하게 생각해야 되는데 우선사업 이런 것을 한다고 하더라도 흠파기는 해놓고 중간에 안 하게 되면 이런 부분이 굉장히 시민한테 불편이 가중될 가능성이 있어요.

왜냐하면 사업비가 예를 들어 어느 한 도로개설하는 데 500억이라면 중간에 설계변경하고 또 추가로 들어가니까 한 700억 이상 또 들어가는 거예요.

그러니까 사업비가 계속 늘어나니까 모든 것이 내년도도 트램 부분도 충분히 총사업비는 확정됐지만 진행하다가 지장물이 다른 것이 생기고 그러면 또 민원도 생기고 그래서 그런 부분이 어려워요, 사실은.

국장님께서 철도건설국에 대한 어려움 그런 게 많이 있을 것으로 판단되는데 아무튼 시민들이 불편하지 않게끔 예산의 범위 내에서 확실하게 진행할 수 있는 부분은 진행하고 어려움이 없도록 충분히 검토를 부탁드립니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 사업의 필요성 부분을 저희들이 역량껏 충분하게 말씀드리어서 어쨌든 다만 어떻게라도 사업이 추진될 수 있도록 최대의 노력을 다해 보고자 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 잘 알겠습니다.

위원장님 이상입니다.

○**위원장 송인석** 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의를 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

이상으로 철도건설국 소관 사항에 대한 심사를 모두 마쳤습니다.

김종명 철도건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

동료위원 여러분, 회의장 정리를 위해 잠시 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(15시 01분 회의중지)

(15시 27분 계속개의)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

이어서 도시철도건설국 소관 일반안전과 2025년도 예산안에 대하여 심사하겠습니다.

6. 대전광역시-현대로템㈜ 상호협력 업무협약 체결 보고

○위원장 송인석 의사일정 제6항 대전광역시-현대로템㈜ 상호협력 업무협약 체결 보고의 건을 상정합니다.

조철휘 도시철도건설국장께서는 보고하여 주시기 바랍니다.

○도시철도건설국장 조철휘 도시철도건설국장 조철휘입니다.

존경하는 산업건설위원회 송인석 위원장님 그리고 위원님 여러분, 바쁘신 의정 활동 중에도 저희 도시철도건설국 소관 업무에 관심과 응원을 아끼지 않으심에 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

지금부터 도시철도건설국 소관 업무협약 체결 건에 대해서 보고드리겠습니다.

2024년 8월 26일 대전도시철도 2호선 수소트램의 성공적인 추진을 위해 현대로템과 상호협력 업무협약을 체결하였습니다.

주요내용은 대전 2호선 수소트램 건설 사업과 관련한 정보공유 및 기술지원, 수소트램 도입과 운영에 필요한 제도 및 기준 개선, 수소 도시의 육성 및 발전을 위하여 상호협력하는 사항입니다.

이상으로 도시철도건설국 소관 업무협약 체결 건에 대한 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

○위원장 송인석 조철휘 도시철도건설국장 수고하셨습니다.

다음은 질의 토론을 진행하겠습니다.

의사일정 제6항 대전광역시-현대로템㈜ 상호협력 업무협약 체결 보고 건에 대하여 질의하실 위원님께서서는 발언을 신청해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

송활섭 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

조철휘 도시철도건설국장님을 비롯한 관계공무원 여러분, 2025년도 예산안, 세입·세출안 관련해서 설명 잘 듣고 있습니다.

도시철도 2호선에 대해서 잠깐 말씀을 드릴게요.

지금 잘 알다시피 우리가 도시철도 2호선을 추진한 지 28년이고 1호선 착공한 지가 18년이 지난 시점인데, 지난번에 얼마 전에 국토교통부 대도시권 광역교통위원회에서 사업승인을 최종 받았지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그렇게 해서 공사 시작 전에 필요한 마지막 행정절차를 통과해서 굉장히 향후 건설사업에 탄력을 받게 됐는데, 그렇지만 요즘 방송에 많이 나왔어요, 우선 해결해야 할 과제가 왕왕 있어요, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 최근 여론조사를 한 걸로 알고 있는데, 여론조사에 대해서 평가 나온 거 대충 알고 있습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 시민 여론조사를 했었고요, 시민들이 가장 알고 싶어 하는 것들에 대해서 어떤 것들이 중요한지에 대해서 조사한 결과를 봤습니다.

○송활섭 위원 거기 내용을 제가 보니까 교통체증 해소 방안이 35%, 어떻게 체증 해소 방안을 마련할 것인가, 그다음에 대중교통을 어떻게 활성화해서 지원할 것인가, 그 부분이 한 27%를 차지하고, 또 우회경로 및 주정차 금지구역을 확대해야 된다 이런 내용이 23%로 돼 있어요.

굉장히 중요한 거예요.

그중에서 대중교통 이용 활성화 지원에 대해서, 대중교통에 대해서 증편을 원하는 것 같고, 그다음에 요금도 지원하는 부분이 없지 않아 있는 것 같아요.

그래서 우리 도시철도국에서 이런 부분을 시민의 바람과 여러 가지 혼선을 갖지 않게끔 사전에 준비를 철저히 해야겠다, 이런 여론조사 같아요.

인정하시지요, 이해하시지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 말씀 주신 것처럼 그 부분에 대해서 시에서도 지금 교통국하고 같이 준비 중에 있습니다.

그래서 저희가 착공 전에는 사실 대중교통 활성화 정책이라든지 이런 것들을 총망라해서 한번 대책 발표할 것이고요.

저희가 발표하는 정책이 사실 완벽하다고 볼 수는 없을 것 같습니다.

지속적으로 보완해 가면서 시민들 불편사항 해소하도록 노력하도록 하겠습니다.

○송활섭 위원 질의드리도록 하겠습니다.

설명자료 820쪽 도시철도 2호선…….

○위원장 송인석 송활섭 위원님 지금은 업무협약 체결 보고 건입니다.

○송활섭 위원 그렇지요, 이거는 없습니다.

○위원장 송인석 질의하실 위원님이 안 계시므로 질의를 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다.」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

5. 2025년도 대전광역시 예산안(계속)

다. 도시철도건설국 소관

(15시 32분)

○위원장 송인석 다음은 도시철도건설국 소관 2025년도 예산안에 대하여 심사하겠습니다.

도시철도건설국 소관 2025년도 예산안에 대하여 질의하실 위원님께서서는 질의해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

지난 11월 13일 행정사무감사에서 지적했듯이 정부 예산안 반영된 금액이 당초 신청액의 3분의 1 수준에 그쳤다 이런 얘기가 있었지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 행감 이후 짧은 기간 국비 추가 확보라든가 추가적인 진행사항이 있었는지 간단히 말씀해 주시기 바랍니다.

○도시철도건설국장 조철휘 그때 11월 13일 저희가 원래 당초 목표가 국비 1,800억 원 확보 목표였는데 실제 정부 예산안에 들어간 것이 한 600억 원, 한 3분의 1 정도 남짓밖에 되지 않아서 실제 사업 진행에 어려움이 있지 않겠느냐, 더 노력해야 된다는 말씀 주셨고요.

그 이후에 저희가 11월 15일 시장님께서 직접 기재부 2차관을 만나셔서 국비 관련해서 또 설명을 드렸습니다.

그래서 설명드린 요점은 일반적인, 언론에서 나와 있는 것처럼 이게 일반적인 철도사업 같은 경우는 보상비 지출이라든지 이런 것 때문에 공정률이 높지 않아서 통상적으로 한 8% 정도 목표율을 잡는데 저희는 그런 상황이 아니기 때문에 사실 국비가 더 필요하다 이렇게 설득해 드렸고요.

제가 전해 들은 바로는 기재부 2차관님께서도 일정 부분 큰 공감을 하셨다고 말씀 전해 들었습니다.

그래서 저희 목표액은 사실 지금 정확하게 말씀드리면 저희가 요구하고 있는 것은 당초 1,800억 했는데 그때는 사실 선급금 포함해서 1,800억 목표로 잡았던 거고요, 그런데 정부도 예산이 여의치 않다 보니까 기성 중심으로 해야 된다, 실제 공사하는 것을 기준으로 해서 금액을 좀 잡아달라고 해서 저희 지금 목표액은 1,259억 원을 요청하고 있는 사항입니다.

그래서 저희가 마지막 순간까지 노력하겠다는 말씀드리고, 소기의 성과를 달성하도록 노력하겠습니다.

○송활섭 위원 현대로템하고 최종적으로 결정을 했지 않습니까?

이게 사업비 규모가 2,934억 원, 차량 제작을 지난번에 체결했지요, 무가선 트램으로?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 그런데 실증을 한 거 보니까 5,000km 이상 한 것 같아요, 그렇지요?

현대로템하고 상호 업무계약을 체결한 부분도 있고 아까 내가 잠깐 말씀드린 우리 대전시 최근 언론, 여론조사 관련된 거 말씀드렸지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 그래서 토목하고 건축공사가 15개 공구로 나뉘지는데 최종 현재 6개 공구가 우선적으로, 1공구는 됐고 나머지 순차적으로 지금 진행되고 있지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 진행상황을 말씀드리면 지난 11월 20일 개찰이 있었고요, 지금 적격심사까지 마친 상황이고 이제 최종 계약체결을 앞두고 있는 상황입니다, 그 부분이 1공구가 되겠고요.

앞으로 2개 공구는 12월 5일, 나머지 또 2개 공구는 12월 27일 이렇게 순차적으로 지금 진행이 될 예정이라는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 지금 우리 대전시 내 19개 대학이 있는데 트램 2호선 순환선이 6개 대학, 19개 대전에 있는 대학교 중에 6개 대학밖에 그 옆으로, 보통 도보로 역세권이라는 건 도보로 지하철역이나 아니면 고속버스정류장 같은 데 경우 대중이 많이 다니는 데를 10분 이내로 다닐 수 있는 데를 보통 요충지라고 하는데 지금 거의 다, 6개 대학을 제외한 나머지는 도시철도역에서 많이 떨어졌다, 그래서 이런 부분이 대학생들도 좀 아쉬움을 갖고 또 수도권이나 아니면 지방에 있는 학생들이 우리 대전에 있는 대학들을 들어가고 싶은데 실질적으로 예를 들어서 천안에서 한밭대로 통학을 한다 하면 기차로 대전역까지 가고 대전역에서 다시 지하철을 타고 가서 또 한 번, 세 번을 정거하니까 그것이 왕복으로 시간이 꽤 된다, 그래서 앞으로는 이런 부분까지 면밀히 검토해야 되지 않겠느냐 이런 생각이 들어요.

그런 부분은 데이터는 알고 계시지요, 대충은?

○도시철도건설국장 조철휘 주신 말씀처럼 사실 저희가 1호선 운영을 하고 있고 지금 38.8km 순환선 착공을 앞두고 있지만 사실 2개 노선으로는 대전시 내 주요 대학이라든지 주요 위치를 다 커버하기가 좀 힘듭니다.

그래서 잘 아시겠지만 저희도 장기적 과제로 3·4·5호선 같이 준비하고 있고요, 적어도 제가 판단할 때는 3·4·5호선 정도가 돼서 대전시 규모의 넓이에 대전시 인구 정도면 한 5개 정도 노선은 갖고 있어야 위원님 말씀하신 것처럼 대부분 주요 위치 커버가 가능할 것 같습니다.

그래서 그 부분에 대해서도 철도건설국과 같이 노력하겠다는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 그렇게 반영을 좀 해주셔서 추후로 순차적으로 3·4·5호선 되는 것은 그렇게 그림을 또 그리지 않겠느냐 싶어요.

금년 12월 공사 착공 예정에 따라서 집행부에서 굉장히 바쁠 것으로 판단이 되는데 주요 구간 2025년도 공정을 목표와 예상되는 문제점이 있나요?

○도시철도건설국장 조철휘 지금 저희가 예상한 대로 진행되고 있기 때문에 지금 진행상황에 큰 문제점은 없습니다.

다만 공사 착공했을 때 위원님들께서도 걱정하시는 것처럼 교통 소통 문제가 어떻게 될지 그 부분에 대해서 저희도 좀 많이 고민을 하고 있고요.

그런데 다만 지금 말씀드리고 싶은 것은 저희 공사가 진행된다고 하더라도 전면적인 통제는 없습니다.

전면적인 통제는 없고, 저희가 도로 확장을 우선하고 그다음에 내선, 외선을 분리해서 시공하게 된다고 하면 보통은 한 2개 차선 정도를 잡아먹고 공사가 시행될 예정입니다.

그래서 예를 들어서 현재 8개 차로로 운행되고 있는 도로에서는 2개 차로가 없어지는 거고요, 6차로가 지금 운행되고 있는 도로에서는 4개 차로 정도로 하는 것이기 때문에 전면통제는 발생하지 않습니다.

다만 그렇지만 그럼에도 불구하고 저희 도시철도가 지나가는 노선 자체가 구간 선도로에 위치하고 있고 굉장히 많은 교통량을 담당하는 도로도 있기 때문에 사실 2개 차로가 없어짐으로 해서 발생하는 여러 가지 교통 상황 우려라든지 이런 것들에 대해서는 저희가 더 면밀하게 준비를 해야겠다고 말씀드리고 있고요.

아까도 말씀드렸듯이 대중교통으로 많이, 규제 일변도가 아니라 조금 지원하는 방식으로 저희가 목표를 세우고 좀 더 공사기간 중에 시민들 불편하지 않도록 하는 방안에 대해서는 지금 어느 정도 안이 나와 있는 상황이고요.

내부적으로 정리가 되면 조만간에 교통국하고 같이 발표를 하도록 하겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 많은 공구가 동시다발적으로 진행되다 보니까 어려움이 많이 있을 것으로 판단해요.

그렇지만 45개 정거장을 다양하게, 이야깃거리를 담은 디자인을 다 다르게끔 한다는 걸로 알고 있습니다.

그렇지요?

차별화 전략으로 하는 걸로 알고 있는데, 아무튼 KDI, 한국개발연구원은 생산유발효과를 2조 4,521억 원, 부가가치유발효과를 9,780억 원 그다음에 취업유발효과를 1만 6,145명까지 이렇게 경제효과 발생 추정치를 굉장히 높게 긍정적으로 낸 것에 대해서는 굉장히 고무적인 걸로 알고 있습니다.

현재 조달청 나라장터에서 계약방식을 하려고 하고 있는 건데 어느 방식으로 입찰심사제도를 하고 있나요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희가 15개 공구로 분할해서 발주하는데요, 그러니까 지역업체들이 많이 참여할 수 있도록 300억 기준으로 해서 적격심사 그다음

에 중심평가라고 해서 종합평가제 이렇게 나뉘어 있습니다.

그래서 지금 첫 건설사 계약체결되는 부분에 대해서는 300억 미만짜리 공구로 해서 적격심사로 지금 진행되고 있다는 말씀드리고요.

15개 공구 중에서 제가 기억하기로는 기술제안이 테미고개하고 서대전육교 거기는 또 별도로 기술제안으로 진행되는 것 빼고 하면 9개 공구 정도가 300억 미만, 나머지 6개는 기술제안 및 500억, 300억 이상짜리 종합심사평가제로 지금 진행을 하고 있다는 말씀드립니다.

○송활섭 위원 적격심사 서류 제출을 위해서 사전에 입찰심사제도를 도입하고 있다는 거지요, PR인가요?

○도시철도건설국장 조철휘 PQ라고 하고 있고요.

○송활섭 위원 PQ.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 사실 PQ를 넘기 어렵기 때문에 저희가 또 300억 미만, 300억 이상 이렇게 나눠서 진행을 했다는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 그런 어려운 부분을 그때그때 최대한 검토를 부탁드립니다.

현재 우리가 신교통수단 무궤도 트램을 가수원네거리에서 도안대로 해서 유성온천역까지 한 6.2km인가요?

그걸 지금 진행하고 대전시에 예산이 돼 있지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 그러면 유성온천역하고 대전역, 서대전네거리, 정부청사역 이것이 1호선하고 트램선하고 연결되는 역 아니겠어요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 지금 유성온천역이 또 시범 트램선하고 연결되는데 동시에 그때 진행될 경우 굉장히 복잡할 것으로 판단이 되는데 공사에는 지장이 없을 건지.

○도시철도건설국장 조철휘 교차로 공사는 저희가 3단계로 나누어서 진행할 예정이고요, 교차로도 아까 말씀드린 것처럼 전면차단은 없습니다.

교통 소통을 진행시키는 상황에서 진행될 거라는 말씀드리고, 다만 제가 철도국장에 있을 때 신교통수단 노선 검토를 할 때 조금 욕심이 들었다라고 해야 될까요, 그러니까 지금은 큰 틀에서 보면 가수원네거리에서 유성온천역까지 지금 기본구상을 하고 있었는데 누가 봐도 그 유성온천역에서 충남대까지 신교통수단은 1년 안에 단기간 내에 도입이 가능한 것이기 때문에 사실 그 노선을 충남대 앞까지 가져가는 것에 대해서 검토를 했던 생각이 납니다.

그런데 다만 어려웠던 것이 위원님께서도 아시겠지만 저희 공사구간이 충남대에서 유성온천역까지 트램 공사가 예정돼 있기 때문에 과연 이 부분을 어떻게 해야 될 건가 고민을 많이 했던 생각이 나고요.

그래서 사실 이번에 우선적으로 저희가 발주한 공구 중에서도 7공구로 제가 기억을 하고 있는데 충남대 앞에서 유성온천역까지 우선 발주를 했습니다.

그래서 또 저희가 공사를 하다 트램으로 인해서, 노반공사를 빨리 마쳐놓고 어차피 공기가 그 부분은 굉장히 다른 데보다는 많지가 않기 때문에 그래서 신교통수단 투입이 가능하다고 하면 트램 투입하기 전에 그 노선을 저는 충남대까지 시범적으로 운영을 하는 방식으로 하면, 어차피 정류장이라든지 이런 기반시설들은 같이 공유가 가능한 상황이거든요.

그래서 앞으로 신교통수단 사업을 진행하면서 그런 부분들이 감안돼야 되지 않겠느냐 개인적으로 생각을 하고 있고요.

다만 그런데 지금 시장님께서도 그렇고 조금 고민하고 계시는 게 유성온천역에서 충남대까지 운영을 하는 게 맞을 것이냐 아니면 유성온천역에서 새로 생기는 유성복합터미널까지 운영을 하는 게 맞겠느냐, 그런 세부적인 검토과제가 앞으로 남아 있는 것으로 제가 알고 있습니다.

그런 부분 철도건설국과 같이 협업해 가면서 가장 좋게, 대전시민들이 가장 빨리 편리하게 이 대중교통을 이용할 수 있는 방안에 대해서 지속적으로 고민하면서 정책들을 가다듬어 가겠다는 말씀드리겠습니다.

○**송활섭 위원** 잘 알겠습니다.

우리 이장우 대전시장과 조철휘 국장께서 정부에, 기재부에 발이 닳도록 왔다 갔다 많이 하고 열심히 노력하는 거 충분히 알고 있습니다.

그렇지만 우리 지역에 일곱 분의 국회의원이 계신데 국회에서 예산을 득하려면, 추가 예산을 더 확보하려면 정치권하고 긴밀히 협조해서 지금 예상되는 여러 가지 문제점, 특히 예산이 문제인 것 같아요.

우리가 1조 5,000억 정도 확정이 거의 됐지만 그래도 하다 보면 또 비용이 추가로 발생할 것으로 분명히 판단이 되기 때문에 추가 예상 비용도 그때그때 사전에 문제가 없도록 철저히 유관기관과 협조해서 좋은 성과가 이루어질 수 있도록 책임지고 우리 국장님께서 노력을 해주십사 하는 당부말씀을 드리겠습니다.

○**도시철도건설국장 조철휘** 예, 말씀해 주신 의견 저희가 반영해서 차질 없이 진행하도록 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 한 가지 더 질의하겠습니다.

819쪽인가요, 2호선 안전관리 추진활동이라고 이렇게 올라왔는데 본예산 편성에 이게 1억인가요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 아닙니다, 1억이 아니라 1,068만 5,000원입니다.

○**송활섭 위원** 그렇지요, 금액이 굉장히 적어서 봐도 그냥 1,000만 원 전후인데, 이게 2호선 안전관리 추진활동이라고 올라왔는데 안전교육, 전문가들 비용이 책정돼 있는 건데 이게 전문가들이 안전점검을 연 4회 실시한다고 되어 있어요, 그렇

지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 이것이 자격기준이나 점검대상 범위가 15개 공구 모두 해당이 되는 겁니까?

○도시철도건설국장 조철휘 저희가 1,000만 원 올린 건요, 1,000만 원을 갖다가 2호선 공사기간 중에 안전관리를 다 하겠다는 개념은 아닙니다.

저희 당연히 2호선 전체 공사 규모라든지 난이도라든지 봤을 때는 별도의 안전관리계획이 필요하고요.

2호선 같은 경우에는 건설기술 진흥법에 따라서 안전관리계획을 수립하도록 되어 있고요, 각 공구마다 감리단이나 시공사에서 안전관리자가 지정돼서 안전관리계획이 수립되면 대전시에서 승인을 하고 그다음에 국토부까지 제출하는 사항이 되겠습니다.

다만 그 체계하에서도 대전시에서도 감독자 역할로서 제대로 안전관리계획이 잘 이행되고 있는지에 대해서 또 별도 점검이 한번 필요한 것이기 때문에 그 부분에 대해서 저희가 1,000만 원 정도 이용해서 전문가들을 5명 정도 위촉해서 그때그때 필요할 때마다 현장을 점검하는 개념이 있고요.

또 저희 직원들도 사실 처음 와서 이 안전업무를 접하다 보니까 안전·품질 관련 도서 구입이라든지 정보 수집이라든지 출장비용 이런 것들 포함해서 필요하다고 해서 예산을 저희가 계상했다고 이렇게 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 공사를 하다 보면 안전사고가 굉장히 중요하지 않습니까, 그렇지 않아요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 그런데 비용이 너무 적게 책정됐나 좀 의아해서.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 그래서 이런 예산 가지고 과연 안전관리 추진활동이 제대로 될 것인가 이런 판단이 돼서 질의했던 거고요.

공사현장 전문가가 산업안전보건법에 따라 건설공사 현장에서 시행하는 재해예방기술지도와 어떤 차이가 있나요?

○도시철도건설국장 조철휘 제가 알기로는 어쨌든 저희처럼 대형 공사장에서는 안전관리계획을 수립하게 돼 있고요, 각 시공 공구별로 안전관리자가 상주하면서 계속 지속적으로 안전관리를 하게 돼 있는데 120억 이상, 120억 미만 그러니까 소형 사업장에서는 사실 여력이 없어서 상주하는 안전관리자가 없습니다.

그런 경우에 말씀하시는 재해예방기술제도를 활용해서 별도 용역으로 발주하는 경우가 있는데요, 저희는 어차피 대형 사업이기 때문에 그렇게 외주를 줘서 안전관리를 별도로 한다기보다는 저희 사업 공구 내에서 안전관리자가 상주하면서 계

속 안전관리를 한다고 이렇게 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 아무튼 이 부분에 대해서는 우리가 상임위 위원장님들 모시고 우리 상임위에서 국장님과 같이 안전우선, 안전제일 해서 안전모를 쓰고 현장에서 다니고 해봤지 않습니까?

그런 것이라 마찬가지로 도급업자와 협력업체하고 긴밀히 협의를 해서 안전의 모범 사례가 남을 수 있도록, 일단 안전이 가장 중요하다 이렇게 말씀드리고 추가로 이 부분에서 부족하면 나중에 예산도 추경 예산에서 더 담을 수 있도록 그렇게 관심을 가져주십사 이런 말씀을 드리겠습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 감사합니다.

○송활섭 위원 위원장님, 이상입니다.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

김영삼 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 국장님 반갑습니다.

우리 송활섭 위원님께서 질의하셨듯이 또 답변 주셨듯이 차선을 막거나 이런 것들을 축소해서 한다고 하셨어요.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 전면통제하지 않겠다.

그런데 우리 불티고개 그거하고 서대전 지하차도 같은 경우에는 지하화하잖아요.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 지하로 가게 되면 차선을 막을 수밖에 없지 않습니까?

공사 자체가 일단 공법 자체가 다르기 때문에.

○도시철도건설국장 조철휘 예를 들어서 특수구간이라고 저희는 표현을 하는데요, 서대전육교 구간이 보통 일반인들이 생각할 때는 전면통제 없이 공사가 어떻게 진행되나 궁금하실 것 같아서 제가 간략하게 설명을 드리면요, 지금 서대전육교가 6차선으로 고가방식으로 건설이 돼 있는 상황입니다.

그 밑에 저희가 8차선 규모로 더 넓혀서, 밑에 지하차도가 건설될 예정인데요, 구조물이 있다 보니까 서대전육교 직하부를 먼저 공사를 하는 게 아니라 직하부 옆에 각 방향으로 한 2차선 정도를 먼저 뚫습니다.

그러니까 서대전육교를 소통시키는 상황 속에서 옆에 그 구조물 직하부 옆으로 해서 지하로 해서 2개 차선을 뚫어놓은 상황에서 그다음에 서대전육교를 부술 겁니다, 그러면 2개 차로는 계속해서 어쨌든 양방향 소통을 할 수 있겠지요, 총 4개 차선으로.

그리고 구조물을 부순 다음에 직하부 공사를 해서 그 밑에 부분도 다시 나머지

차선을 만들고 최종적으로는 다 연결시키는 작업을 하게 돼 있습니다, 그래서 그 부분도 아까 말씀드린 것처럼 대부분은 한 2개 차선 정도 이렇게 막고서 공사를 진행한다고 했는데 거기는 특수한 구간이기 때문에 사실 조금 더 복잡하기는 합니다, 더 복잡하기도 하고 여러 가지 교통 소통에 어려움이 있을 거라고 생각은 하지만 어쨌든 저희 기본 구상은 그렇게 했고요.

그 과정 중에서 좀 더 원활하게 소통될 수 있도록 노력하겠다는 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 그 구간이 저녁 시간에 굉장히 막히는 구간이기 때문에 제가 더 말씀을 드렸고요.

이 구간, 이 공구 같은 경우는 철도시설공단에서, 국가철도에서 하기로 위탁 계약을 하는 것 같아요.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 그런데 철도시설공단이 뭐지요, 국가철도.

○도시철도건설국장 조철휘 국가철도공단으로 저희가 위탁, 직하부 부분에 대해서는 위탁하도록 되어 있습니다.

○김영삼 위원 국가철도공단을 선정한 이유가 기술적인 것 때문에 그런 거지요?

○도시철도건설국장 조철휘 아마 철도안전 관련 규정에 의해서 어차피 철도를 운행하면서 공사를 해야 되기 때문에 혹시라도 있을 문제에 대비해서 지자체가 직접 시공은 안 하고요, 직하부 부분에 대해서는 위탁 시공하도록 이렇게 규정이 되어 있다고 저는 알고 있습니다.

○김영삼 위원 그 부분 때문에 제가 질의를 드리는 거예요.

왜냐하면 홍도지하차도 같은 경우에도 국가철도공단에서 했습니다, 그런데 하자가 403건이에요, 개통한 이후로.

27회에 걸쳐서 하자 조치를 했고 합동점검을 같이 했는데도 불구하고 아직도 지하에 물이 많이 고여 있어요.

저희가 직접 한 곳은 문제가 없는데 국가철도공단에서 한 부분은 철저하게 한다고 하지만 한번 공사가 끝나고 난 다음에 이게 처리가 안 되고 있단 말이지요, 굉장히 위험한 부분이에요, 물도 새고 있고.

이게 국가철도공단이 하고 있는 겁니다.

만약에 공사가 이런 부분 때문에 차질이 있게 되면 어떤 식으로, 사업비가 자꾸 올라갈 것 아니에요, 그렇게 되면 그 구간 때문에.

그러면 적정성 검토는 어떤 식으로 하실 생각이신지.

○도시철도건설국장 조철휘 어쨌든 홍도지하차도 문제는 방수 처리에 지금 시공 하자가 발생했고요, 지금도 계속 어려움을 겪고 있는 것으로 제가 알고 있습니다.

다.

그래서 기본적으로는 저희가 방수 문제가 잘된다고 하는 전제조건하에 설계도서가 만들어졌고요, 그 비용으로 저희가 최초 위탁을 할 거고요.

다만 시공하는 과정 중에 불가피하게 설계 변경사항이 발생되면, 사실 저희가 협약서에 보면 불가피한 사항이 발생하면 대전시하고 협의를 통해서 하도록 되어 있습니다.

일방적으로 공단 측에서 생각할 때 방수가 필요하니까 10억을 더 주십시오, 이게 아니라 금액을 더 높이기 위해서는 대전과 협의하도록 되어 있고요.

저희도 나름대로 합당한 이유가 된다고 하면 당연히 예산을 더 줘야 될 거고요, 다만 그런 부분이 분명하지 않은 상황에서는 저희가 마냥 예산을 증액해서 준대거나 그러지는 않을 생각입니다.

그리고 분명한 건 어쨌든 저희가 위탁 시공을 하더라도 지하차도에서 벽체 부분, 그러니까 벽체 부분은 사실 국가철도공단에서 책임을 져야 되는 상황입니다.

○김영삼 위원 그렇지요.

○도시철도건설국장 조철휘 그래서 일차적으로는 시공을 한 시공회사에서 책임을 져야 될 문제고요, 그다음에 그 부분이 만약에 관리감독을 잘못했다고 하면 국가철도공단까지 가야 되는 사항이고요.

다만 업무분장상으로 보면 그 지하차도가 만들어졌을 때 벽체 부분이 있고 그 밑에 도로 부분이 있는데 사실 저희가 도로 부분을 책임지다 보니까 시민들께서 차도를 이용하다가 발생하는 여러 가지 민원사항이라든지 어려움이라든지는 국가철도공단으로 가는 게 아니라 다 대전시로 오다 보니까 대전시에서도 좀 더 적극적으로 그 문제를 해결하고자 이렇게 하는 사항이라고 말씀드리고요.

어쨌든 저희가 협약을 맺어서 추진하는 과정 중에 조금 애매해서 공단하고 저희가 이렇게 서로 일을 미룬다고 해야 될까요, 약간 핑퐁 치는 그런 일이 발생 안 되게끔 협약내용도 저희가 꼼꼼하게 챙겨서 진행시키겠다는 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 도시철도건설국에서 이걸 발주하지만 실질적으로는 건설관리본부에서 관리를 하는 부분도 있지 않습니까, 공사를 진행하면서.

○도시철도건설국장 조철휘 나중에 다 준공하고 나서는 건설관리본부로.

○김영삼 위원 이게 처음에 위탁을 받아서 했을 때 우리가 관리감독을 철저하게 안 하면, 그게 불분명한하면 건설관리본부의 문제냐 도시철도건설국의 문제냐 이렇게 또 문제가 될 수 있어요.

500억 이상 들어가는 홍도지하차도 하나를 가지고 지금까지 끌고 있는 문제가 국가철도공단에서 일어났던 문제이기 때문에 더 세밀하게 볼 수밖에 없는 부분이고, 제 입장에서는 우리 국장님께서 정말 철저하게 보지 않으면 안 된다, 그 부분을 강조하고 싶어서 질의를 드렸습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 그 부분 저희가 조금 더 케이스 스터디 더 해서 저희가 할 수 있는 부분 좀 더 노력하겠다는 말씀드리고요.

그렇지 않아도 저희 과장님들하고 회의를 했는데 사실 하자 부분이 명확한 부분에 대해서는 사실 철도공단, 우리 것 이렇게 다 명확하기 때문에 아까 시민들이 느끼는 그 불편함과는 달리 명확하게 책임 소재가 있습니다.

그런데 다만 저희가 그동안의 경험으로 보면 어차피 공단 위탁 구간이 있고 저희가 직접 시공하는 구간이 있는데 조인트 부분에 대해서는 나중에 하자가 발생했을 때 네가 잘못했네, 내가 잘못했네 이런 분쟁의 우려가 굉장히 많다고 합니다.

그래서 조인트 부분을 조금 더 신경을 써서 설계 부분에 반영할 수 있는 부분은 확실하게 하는 부분에 대해서 충분히 고려를 하고 있다는 말씀드리고요.

아까 말씀하신 것처럼 위탁하는 과정 중에, 그래서 제가 얼마 전에도 저희 직원 보고 건설관리본부 가서 실제적으로 직원들이 느끼기에 어떤 부분이 사업을 진행하는 과정 중에 미흡했던 부분이 있었는지 알아보고 저희가 사업 진행을 이번에 하면서 개선해야 될 부분 있으면 조언을 들어서 이번 사업에 반영했으면 좋겠다 하는 얘기도 했습니다.

그래서 지금 우려하시는 부분 저희가 잘 챙겨서 앞으로 문제가 없도록 이렇게 진행하겠다는 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 알겠습니다, 하여튼 노고가 많으시고요.

이제 첫 스타트를 하니깐 정말 좋은 결실이 있기를 제가 기대하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 송인석 김영삼 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

박주화 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○박주화 위원 간단하게 궁금한 게 있어서 하나만 여쭙볼게요.

818쪽에 보면 신규로 홍보가 1,000만 원 올라와 있거든요.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○박주화 위원 홍보를 다양하게 하려고 하는 것 같은데 이게 예산이 너무 적지 않나요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희가 그동안에 예산편성 과정을 지켜보니까요, 2022년도에는 1억 2,000 정도 홍보 예산이 있었고, 2023년도에는 1억 원이었다가 작년도에는 여러 가지 예산 사정으로 인해서 5,000만 원까지 줄어들었다가 내년도 예산은 1,000만 원 편성한 사항이라고 말씀드리겠습니다.

그런데 다만 제가 말씀드리고 싶은 건 저도 이 부분에 대해서 예산이 너무 많이 줄어든 것 아니냐 우려를 많이 했었는데요, 실제적으로 작년 5,000만 원에 보

면 언론홍보비라고 해서 4,000만 원 별도로 뚫어 있었어요.

그다음에 지금 저희가 세우는 1,000만 원, 여러 가지 리플릿, 홍보물품 제작으로 해서 1,000만 원이 나뉘어 있었는데 그 4,000만 원을 그러면 올해도 저희 도시철도건설국에 세울 거냐 아니면, 내부적으로 논의가 있었는데 그걸 도시철도건설국에 세울 거냐 아니면 언론사 관리는 사실 홍보담당관실하고 대변인실에서 하거든요.

그러면 어차피 그쪽 예산도 있고 한데 그쪽에서 집중적으로 관리도 하고 언론홍보도 하는 게 좋지 않겠느냐라는 두 가지 의견이 있었는데요, 결론적으로는 그때 저희가 별도로 저희 국에서 예산을 잡아서 집행했던 걸 대변인실하고 홍보담당관실에서 대신 해주는 걸로 협의가 됐습니다.

그러다 보니까 내용적으로 보면 갑자기 5,000만 원에서 1,000만 원으로 너무 확 줄어든 것 아니냐고 했는데 사실 작년하고 거의 같은 수준이라고 이렇게 말씀드려야 될 것 같습니다.

○박주화 위원 말씀 들어 보니까 이해가 가기도 하고요.

2022, 2023, 2024년도에 홍보를 충분히 많이 했네요, 그러면?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○박주화 위원 지금 이제 시작 단계니까, 그런데 일단은 우리 시민들이 좋아도 하겠지만 공사구간에서는 민원도 많이 발생할 거라 생각이 들어요.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○박주화 위원 일단 시민들 불편 최소화시켜서 긍정적으로 대응해 주셔서 잘 진행해 나가기를 기대해야겠네요.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 예산 세워주시면 충분하지는 않지만 저희가 잘 활용해서 시민들께 충분히 홍보할 수 있도록 노력하겠습니다.

○박주화 위원 이상입니다.

감사합니다.

○위원장 송인석 박주화 위원님 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

질의하실 위원님이 안 계시므로 질의를 마치고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다。」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 질의 답변 종결을 선포합니다.

이상으로 오늘 계획된 의사일정을 모두 마쳤습니다.

동료위원 여러분 그리고 조철휘 도시철도건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많으셨습니다.

산회를 선포합니다.

(16시 03분 산회)

○출석위원(5명)

송인석 김영삼 박주화 김선광
송활섭

○출석전문위원

수석전문위원 김영란
전문위원 심영두

○출석공무원

교통국장	최종문
교통정책과장	김태수
버스정책과장	윤용준
운송주차과장	이제창
교통시설과장	이득규
차량등록사업소장	김연미
철도건설국장	김종명
철도정책과장	이종익
건설도로과장	서훈정
보행자전거과장	서정규
도시철도건설국장	조철휘
트램건설과장	한규영
트램시스템과장	양의석

○그 밖의 출석자(공사·공단)

대전교통공사사장 연규양