

산업건설위원회회의록

2024년도

행정사무감사

대전광역시의회사무처

피감사기관

- 철도건설국
- 도시철도건설국

일시 : 2024년 11월 13일 (수) 오전 10시

장소 : 산업건설위원회회의실

(10시 02분 감사개시)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

1. 철도건설국

○위원장 송인석 오늘은 철도건설국, 도시철도건설국에 대한 2024년도 행정사무감사를 실시하겠습니다.

지금부터 「지방자치법」 제49조 및 같은 법 시행령 제41조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」에 따라 철도건설국에 대한 2024년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

회의진행에 앞서 잠시 안내말씀드리겠습니다.

오늘 우리 상임위원회의 2024년도 행정사무감사 활동 모니터링을 위하여 대전 시민사회단체연대회의에서 설재균 님이 오셨습니다.

우리 위원회 활동에 관심을 가져주셔서 감사드립니다.

오늘 실시하는 행정사무감사는 철도건설국 소관 사무 전반에 대해 그 실태를 파악하여 불합리한 사항을 개선하는 가운데 생산적인 정책방향을 제시하는 한편 모범사례를 적극적으로 발굴하는 등 시민의 복리증진을 위한 다양한 정책들이 합리적으로 시행되도록 감시와 견제 그리고 정책대안을 제시하기 위한 것이며 향후 의정활동과 예산안 심사과정에 적극적으로 반영하기 위한 것입니다.

이러한 취지를 유념하시고 철도건설국장을 비롯한 공직자 여러분께서는 진솔한 자세로 성실하게 감사에 임해 주시기를 당부드립니다.

감사 진행순서는 먼저 증인선서를 하고 업무보고 청취와 질의 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

효율적인 감사를 위해 몇 가지 유의사항을 말씀드리겠습니다.

위원님께서 질의하실 때에는 핵심내용 위주로 질의해 주시기 바라며 철도건설국장께서는 위원님께서 이해하기 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

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

그리고 위원님께서 자료요구 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 「지방자치법」 제49조제4항에 따라 증인선서가 있습니다.

먼저, 증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정 등에 대해 말씀드리겠습니다.

선서를 하는 이유는 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 서류제출 요구를 받은 자가 정당한 사유 없이 정해진 기간 내에 제출하지 않을 경우와 출석요구를 받은 증인이 정당한 사유 없이 출석하지 아니하거나 선서 또는 증언을 거부한 경우 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있고 증인이 거짓증언을 하였을 때는 고발될 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 김종명 철도건설국장께서 발언대로 나와서 해주시고 다른 증인들께서는 제자리에서 일어서서 오른손을 들어 선서해 주시기 바랍니다.

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

그러면 김종명 철도건설국장께서는 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2024년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치법」 제49조와 「지방자치법 시행령」 제46조 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.

2024년 11월 13일

철도건설국장 김종명

철도정책과장 이종익

건설도로과장 서훈정

보행자전거과장 서정규

(철도건설국장 김종명, 송인석 위원장에게 선서문 전달)

○위원장 송인석 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

보고는 일반적인 사항은 유인물로 갈음하고 핵심내용 위주로 보고해 주시기 바랍니다.

김종명 철도건설국장께서는 업무보고하시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 철도건설국장 김종명입니다.

존경하는 송인석 위원장님 그리고 위원님 여러분, 연일 계속되는 행정사무감사와 의정활동에 노고가 많으신 위원님들께 진심으로 감사드리며 앞으로도 많은 관심과 아낌없는 지원을 부탁드립니다.

그러면 주요업무를 보고드리도록 하겠습니다.

125쪽입니다.

보고는 일반현황, 2024년 추진실적 및 2025년 추진계획, 주요 당면·현안 사항 순으로 보고드리겠습니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

이상으로 주요업무보고를 마치며 철도건설국 전 직원은 주요 현안사업들이 계획된 일정대로 차질 없이 추진될 수 있도록 최선의 역량을 발휘할 것을 약속드리겠습니다.

감사합니다.

○위원장 송인석 김종명 철도건설국장 수고하셨습니다.

그러면 방금 보고한 내용이나 철도건설국 소관 행정사무에 대하여 감사하실 위원님께서서는 발언을 신청해 주시기 바랍니다.

김선광 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김선광 위원 김선광 위원입니다.

방금 말씀하신 유등교 임시교량 설치사업에 대해서 질의드리겠습니다.

말씀 주신 것처럼 7월 10일에 대전지역에 집중호우로 인해서 유등교가 침하됐지요, 다행히도 인명피해는 없었던 것 같습니다.

그 당시에 국장님, 유등교가 침하된 이후에 대전시에서 바로 후속조치를 내놓았어요, 그리고 8월경에 제가 알기로 현수막부터 시작해서 안내간판 등 이런 부분들을 활용해서 우리 대전시민분들께 대대적인 홍보를 했습니다.

그 내용이 뭐였냐면 10월에 착공이 들어가서 연내에, 12월 안에 준공을, 개통을 하겠다는 내용이었고 모든 대부분의 대전시민분들께서는 그 내용을 다 알고 계세요.

그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 지금 진행상황이 어떻습니까?

○철도건설국장 김종명 유등교 관련해서 일단 위원님께서 질의주셨는데요.

답하기 전에 우선 저희들이 위원님 말씀대로 연내 12월 말까지 임시 가설교량을 통해서 시민들의 불편을 최소화하도록 약속을 드렸던 사항이 있었습니다.

그런데 저희들이 행정절차와 이런 진행을 하는 과정에서 일부 계약관계에 있어서 일정이 지체되는 사항이 있어서 사실 지금 상황에서는 약속드렸던 12월 말 개통은 어려운 부분이 있다는 부분이 있어서 송구하다는 말씀을 먼저 드리도록 하겠습니다.

○김선광 위원 맞습니다, 본 위원이 확인한 바로도 올해 연내에 착공은 어려울 것 같아요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 오늘이 사실 11월 13일인데 착공은커녕 아직 시공사 선정도 안된 것으로 알고 있어요.

공고가 지금 보니까 제가 그 과정, 아까 우리 국장님께서 말씀하신 행정절차가 늦어졌다 이런 부분들을 제가 짚고 넘어가려고 해요.

왜냐하면 시민과 약속한 사항이었는데 그렇게 대대적인 홍보를 해놓고 지킬 수 없는 상황이 됐기 때문에 그 과정 속에서 어떤 과정이 있었는지 이런 걸 좀 되짚어봐야 될 것 같아요.

제가 공고를 찾아봤더니 10월 8일에 입찰을 개시한 것 같아요, 그리고 15일에 개찰을 진행했고.

유등교 침하는 7월에 침하됐어요, 그런데 10월 8일에 입찰공고를 냈어요, 개시를 했어요, 그 기간 안에 석 달 간의 기간이 있었던 것으로 알고 있어요.

당연히 그 과정 속에서는 담당부서에서 현장조사도 해야 될 테고 그리고 입찰 방법이라든가 추정금액 산정이라든가 이런 부분들 행정절차를 해야 된다고 알고 있어요.

사전에 선행돼야 될 업무들이 분명히 있었을 텐데 이런 것 말고도 이런 긴급상황임에도 불구하고 석 달 기간 동안에 또 다른 선행되었던 업무가 있었나요?

○철도건설국장 김종명 예, 있었습니다.

말씀대로 유등교는 국가하천 유등천에 있는 국도 4호선에 있는 교량이고요, 이 교량이 아시다시피 1970년도에 개설돼서 약 54년이 경과되었던 사실 노후한 그런 교량이었고요.

당초 거기도 트램 2호선이 통과되는 노선이다 보니까 교량의 반쪽은 트램 노선 통과를 위해서 철거가 계획되어 있었고 반쪽을 재개설하는 것으로 계획이 되어 있었습니다.

그러다 보니까 이번 수해로 인해서 부등 침하라든지 어떤 전도현상으로 인해서 불가피하게 전면철거하도록 되어 있었고요.

하천 내에 어떤 구조물이라든지 이걸 놓기 위해서는 국가하천이다 보니까 금강유역환경청에 하천점용허가를 득해야 됩니다, 그리고 저희들이 통상적으로 하천점용허가를 하게 되면 보통 3개월, 길게는 6개월까지 소요되고요.

하지만 이게 수해를 감안해서 저희들은 재난상황을 강하게 말씀드리고 그런 상황을 금강유역환경청에서도 적극 십분 이해하고 해서 원만하게 기간 내에 점용허가는 득했고요, 그거 외에 하천점용허가 외에도 가설교량은 대부분 강교, 강재로 해서 시공을 하게 됩니다.

그러다 보니까 구조안전 부분, 국가하천에서는 홍수량이 초당 1,000m³가 통과되더라도 구조적으로 안전성이 확보돼야 되는 그런 부분들, 또 하천 내에 환경영향평가가 있습니다.

그것도 저희들이 득해야 되는 부분들 또 안전관리계획 이런 제반절차를 이행하다 보니 이런 것들이 저희들이 신속하게 이행한다고는 했습니다만, 패스트로 했습니다만 3개월 정도가 소요됐습니다.

○**김선광 위원** 국장님께서 말씀 주신 것처럼 그런 많은 행정절차가 있었을 것이라고 저도 예상하고 있었어요.

그런데 다만 그렇게 예상하셨으면 그런 행정절차가 있고 좀 늦어질 수 있는 부득이한 상황도 있을 수 있다고 생각해요.

그런데 그럴지언정 우리 시민분들께 12월 연내에 착공을 하겠다고 너무 강하게 대대적으로 홍보를 하셨어요, 부득이한 경우가 발생할 수도 있는 거잖아요.

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**김선광 위원** 그리고 이번 건 보니까 특정공법을 사용해서 입찰하셨더라고요, 그 특정공법을 검토하고 외부 자문도 받아야 될 테고 평가기준도 확정해야 될 테고 그런 부분에 대한 절차도 있었을 거예요.

○**철도건설국장 김종명** 예, 있었습니다.

○**김선광 위원** 그 절차가 얼마나 걸렸어요?

○**철도건설국장 김종명** 저희들이 관계기관 협의하는 기간 동안 특정공법 부분에 대해서 금강유역환경청하고 협의하는 과정에 있어서 하천에서의 어떤 가설교량이 저희들이 신교량 건설기간 3년 동안 유지가 돼야 되기 때문에 본 교량과 준하는 어떤 교각과 교각 사이의 경간장을 요구하는 게 주된 거였습니다.

그리고 금강유역환경청에서 요구한 경간장은 교각과 교각 사이에서는 약 25m를 요구하는 수준이었고요, 그러다 보니 일단 저희들이 특정공법을 선정하는 부분들을 검토하게 되었습니다.

○**김선광 위원** 특정공법을 일단 적용해서 입찰하셨어요, 적격심사 대상이었더라고요, 보니까.

이번 공사 시공 건에 대해서 참여한 업체 수가 얼마나 되고 적격심사를 통과한

업체가 몇 개 업체나 되나요?

○철도건설국장 김종명 일단 원도급으로 해서 참여한 업체는 18개였고요, 18개였고 그다음에 저희들이 1순위, 2순위까지는 적격심사를 통해서 진행했고 나머지 순위들은 실질적으로 적격심사라든지 이런 것들 과정에서 사업을 포기했던 그런 사항이었습니다.

○김선평 위원 그렇지요, 제가 자료를 확인했을 때는 32개 업체가 참여했는데 적격이 18개사 이렇게 되어 있더라고요, 부적격이 14개사고요.

그런데 그 이후에 1순위 업체도 참여 포기의사를 하고 2순위도 하고 줄줄이 포기를 하더라고요.

○철도건설국장 김종명 예, 그랬습니다.

○김선평 위원 그런데 입찰공고를 보고 우리 회사에서 할 만하구나 하고서 아마 들어갔을 텐데 그럼에도 불구하고 줄줄이 다 포기를 하고 있어요.

제가 알기로 지금 9순위까지 포기한 것으로 알고 있는데 그 이후 지금 진행상황 조금 이따 제가 질의하겠지만 이 업체들이 왜 포기를 했다고 생각을 하십니까, 국장님?

○철도건설국장 김종명 포기했던 이유를 저희들이 파악해본 바로는 작업여건이 상당히 불리했던 부분이 가장 크지 않았나 싶고요, 두 번째로는 공기 부분이 영향이 있었던 것 같습니다.

첫 번째, 작업여건 부분은 저희들이 본 교량이 원래 시공순서로 한다면 본 교량을 다 철거하고 그다음에 가설교량을 놓고 그것이 완공됐을 때 본 교량, 신교량을 건설하는 것이 작업의 순서일 것 같습니다.

그런데 일단 거기가 교통량이 하루 6만 4천 대가 다니는 대전시의 주간선도로로 이 부분들을 하나 끝나고 하나 진행하기에는 너무 장기간 소요되는 부분들이 컸고요, 그러다 보니 철거와 또 가설교량을 병행해야 되는 어떤 그런 사항들이 있었습니다.

또 가설교량도 저희들이 6차로로 해서, 작업여건이 안 좋다 보니까 통상 상류 쪽, 하류 쪽 3차선씩 저희들이 계획을 하게 됐습니다.

그런 과정에서 일부 철거도 해야 되고 가설교량도 놔야 되는 그런 작업여건 부분이 가장 크게 공기를 맞추기에 부담이 됐던 사유이지 않았나 판단하고 있습니다.

○김선평 위원 제가 자료를 통해서 받아본 결과는 우리 국장님께서 말씀하신 부분도, 지장물 철거하고 공사를 해야 되기 때문에 공기가 너무 짧다, 3개월인데 그런 리스크가 있다 이런 부분도 분명 있었어요.

그리고 제가 여러 가지 사항이 있었는데 큰 틀에서 세 가지로 분류가 되더라고요.

아까 말씀 주신 것처럼 공사기간 내 준공의무가 부담스럽다, 3개월의 짧은 공기가기 때문에.

그리고 원도급자 리스크에 비해서 회사이윤이 부족하다.

그리고 세 번째가 특정공법업체 하도급 계약조건이 불리하다, 이렇게 지금 제가파약을 했어요.

애당초 임시교량 건설기간이 10월부터 12월, 석 달이었는데 이런 특정공법을 사용하다 보니 3개월이다 보니까 이 모든 시공사들이 다 포기를 하는 것 같아요.

그런데 여기서 말한 원도급자 리스크에 비해서 회사이윤이 부족하다, 그리고 특정공법업체 하도급 계약조건이 불리할 우려가 있다, 이게 무슨 의미입니까 국장님?

○철도건설국장 김종명 일단 원도급사가 있고 특정공법은 하도급업체의 형태로 해서 본 공사를 시행하게 됩니다.

그리고 저희들이 입찰공고문에 했듯이 절대공기라는 게 제시된 기간이 있고 그것의 기간을 맞추지 못하게 되면 원도급사에 공사지체부담금 부과가 되는 그런 부담이 있고요.

그런데 사실 가설교량의 주 공정은, 주된 부분은 특허공법에서 가지고 있는 공사비중이 큼니다, 그러다 보니까 특허공법에 있어서는 통상적으로 원도급사가 낙찰을 받게 되면 보통 82% 정도에서 결정이 되는데, 관례적으로 저희가 알고 있기로는 특허공법을 가진 분들이 낙찰률을 똑같이 특허공법 제시했던 금액의 82%로 적용하게 되면 큰 무리가 없는데 이분들이 어떻게 보면 특허라는 이런 부분들을 주장을 하시면서 그것보다 높은 단가를 요구하는 사례들이 있습니다.

그러다 보니까 원도급사 입장에서는 낙찰받은 금액에 더 많은 부분을 하도급업체에 지급해야 되는 공사현장의 어떤 여건 부분들 그다음에 절대공기를 맞춰야 되는 부담 이런 것들이 그런 내용이지 않을까 싶습니다.

○김선광 위원 국장님이 너무 잘 알고 계신 것 같아요.

대부분 특정공법을 활용해서 할 때 시공사와, 시공사라는 게 이제 낙찰자겠지요, 원도급사겠지요, 원도급사랑 계약을 맺을 거 아니에요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 그럴 경우에 두 가지 방법으로 시공을 한다고 하더라고요.

하도급을 맺어서, 아까 말씀 주신 그런 부분으로 하도급계약을 해서 공사를 진행하든가 아니면 기술사용료나 그런 부분들을 지급하면서 낙찰자인 원도급사가 직접 시공을 한다, 이런 두 가지 방법이 있더라고요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 그런데 제가 두 가지 방법을 다 살펴보았을 때도 방금 우리 국장님께서 말씀 주신 것처럼 하도급을 준다고 했을 때 사실 자기들만 갖고 있는

공법이잖아요, 그러다 보니까 자기들이 낙찰받은 금액에 비해서 남는 게 없을 거라고 분명히 저도 판단이 들어요.

그리고 기술사용료를 낸다고 했을 때도 자기들이 직접 시공을 한다고 해도 특정공법을 한 번 해본 적 없잖아요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선평 위원 그러다 보니까 짧은 공기 3개월 내에 리스크가 있지요, 못 하지요, 건설사 입장에서는.

그러니까 지금 제가 봤을 때는 줄줄이 다 포기한 것 같아요.

이런 리스크가 분명히 있었을 텐데 저는 국장님께서 답변 주신 것처럼 분명히 이런 특정공법을 썼을 때 이렇게 건설사들, 낙찰자 원도급자들이 힘들 거라는 걸 예상하셨을 거라고 생각해요, 그리고 포기할 수도 있겠다라고 판단하셨을 거라고도 생각이 들거든요.

이런 상황이 있을 거라고 생각을 못 하셨습니까?

○철도건설국장 김종명 일정 부분 특허공법을 적용함에 있어서 통상적으로 그런 문제들은 다른 현장에서도 봤던 것 같고요.

그래서 그런 부분들을 특허가 너무 자기주장이 강하게 되면 본 공사에 차질이 있을 수가 있기 때문에 저희들이 특허공법 제안 입찰문에도 만약에 원도급과 특허공법사 간에 일주일 안에 협약이 이루어지지 않으면 선정된 특허공법을 다른 2순위 업체로 조정하겠다는 내용을 담보하는 그런 사항들을 담아서 저희들이 대응을 하려고 했던 부분이 있습니다.

○김선평 위원 국장님, 2순위 업체라는 게 제가 지금 잘 파악이 안 돼서.

○철도건설국장 김종명 특허업체입니다.

○김선평 위원 특허에, 그러면 이거 당연히 공법선정위원회를 했을 텐데.

○철도건설국장 김종명 예, 했습니다.

○김선평 위원 그 이후에 5개 업체가 왔었지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김선평 위원 제가 파악한 건 5개 업체인데.

1순위 업체의 공법이 잘 계약이 안 됐다 그러면 그 위원회에서 평가받은 2순위 업체, 공법업체의 공법을 사용한다, 그 조건을 입찰공고에 하셨다는 거지요?

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○김선평 위원 그런 방법 잘 활용하셨다고 생각합니다.

다만 국장님, 제가 그 얘기를 사실 지금 처음 들었는데요, 그것도 도돌이 쳤바퀴인 것 같아요.

왜냐하면 그 2순위 업체의 공법 또한 특허를 갖고 있을 테고 그 2순위 업체 것만 활용해야 되는 거잖아요.

그러면 저는 계속 도돌이 쳤바퀴라고 생각이 들거든요.

그런 부분이 좀 있는 것 같고, 제가 알기로는 이번에 특정공법업체 또한 5개 업체 전부 다 참여한 업체가 대전 업체는 없어요.

○철도건설국장 김종명 예, 대전 업체는 없고 대전에 어떤.

○김선광 위원 지사를 둔 곳은 있더라고요.

○철도건설국장 김종명 예, 지역업체 형태로 해서 한 두 군데 있던 걸로 제가 알고 있습니다.

○김선광 위원 제가 특정공법에 대해서 이렇게 말씀을 왜 드리느냐 하면, 늦어진 거는 늦어진 거지만요, 제가 알기로는 이 교량에 대한 특정공법을 활용했을 때 대전 업체에서 이 특허를 갖고 있고, 교량 부분을 말씀드리는 거예요, 대전 업체에서 이 모든 걸 갖고 있는 회사가 저는 거의 없다고 알고 있어요.

만약에 지금 말씀 주신 것처럼 서울이나 경기도 지방에 있는 회사에서 영업적인 차원에서 지사를 내든가 이런 식으로 해서 영업활동을 하는 걸로 알고 있는데, 또 제가 그 부분에 대해서 좀 살펴봤더니 2020년 기준으로 총 9건 정도가 있었다고요, 교량이랑 비탈면 보강 관련된 공법을 쓴 게요.

그런데 결국은 지역 내 업체도 한 곳, 9건 중에 지역 내 업체 특정공법은 1건이고 나머지가 다 외부예요.

그런데 어쩔 수 없는 결과지요, 그거는 왜냐하면 대전에 없으니까.

○철도건설국장 김종명 그게 특정공법을 하는 경우에는 행안부 예규에 의해서 정량평가와 정성평가를 통해서 공법을 선정하게 되는데요.

일단 가장 큰 부분은 특정공법으로 구조적인 안전성이라든지 현장의 적응성이라든지 이런 것들은 저희들이 공법위원회를 심의위원들을 구성해서 그런 부분들을 심의를 통해서 결정하고, 또 정량적인 부분은 가격입찰 부분이 있습니다.

그래서 대부분 보면, 일단 이번 경우에도 보면 1순위 업체가 가격경쟁 점수에서 가장 높았던 부분이 있었어요.

또 그런 것들로 평가를 하다 보니 지역 내에 그런 업체가 있다손 치더라도 상당 부분 경쟁력 부분에서는 좀 떨어지지 않나 그렇게 판단을 합니다.

○김선광 위원 지금 특정공법을 활용을 해야 되는 이게 권고사항인가요, 의무사항인가요?

○철도건설국장 김종명 권고나 의무사항은 아니고요.

아까 말씀드렸던 금강유역청에서 요구하는 하천점용허가의 기준, 요구하는 기준이 경간장의 길이가 25m여야 되고 통상 지하철이라든지 하천 구역 외에 어떤 가시설 같은 경우에는 기둥을 촘촘히 박을 수가 있습니다.

촘촘히 박게 되면 그 위에 복공판을 얹게 되면 특정공법이 아니더라도 일반적인 시공 방법으로 해도 가능한데 여기 같은 경우는 경간장이 25m라는 부분을 장

경간을 중차량들이 통과해야 되는 그런 구조적인 부분이 있고, 그런 구조적인 부분을 구조적으로 안전성을 확보하기 위해서는 그만의 구조적인 프리스트레스를 준다든지 교각 부분에 있어서의 어떤 브래킷이라든지 이런 것들이 공법마다의 특성이 있고 또 기둥을 박는 데 있어서도 어거를 통해서 굴착해서 철제 파이프를 박고 하는 어떤 공법 내용들이 좀 특이합니다.

그러다 보니 저희들은 특허공법을 적용할 수밖에 없었던 그런 사항이라고 이해하시면 되겠습니다.

○김선광 위원 공법 또한 제가 좀 살펴봤어요, 어떤 공법인지.

DTG공법 이렇더라고요.

내용을 보니까 수치 해석 통해서 아까 국장님께서 말씀 주신 것처럼 파일이 촘촘히 박히는 게 아니라 시간도 짧게 걸려야 되기 때문에 아까 25m 말씀하신 것처럼 그 기간에 와이어로 당겨주면서 이렇게 긴장감을 주더라고요, 안정성을.

그렇기 때문에 하셨을 거라고는 생각은 들어요.

제가 그런데 왜 이 말씀을 드렸냐면 일반 공법으로 만약에 했을 때와 이 특정 공법을 썼을 때 그 기간의 차이가 있었을 거라고 생각이 들거든요, 판단하셨던.

왜냐하면 건설기술진흥법에 의하면 모든 건설기술에 비해서 우수하다고 인정되었을 때 특정공법을 사용하는 걸로 알고 있어요.

그런데 이랬을 때 어떤 부분에서, 지금 우수한 부분을 말씀하셨지만 일반 공법을 했을 때와 이 특정공법을 썼을 때 그 기간 차이가 있었을 거라고 생각이 들거든요.

기간 차이가 얼마나 되나요?

○철도건설국장 김종명 일반적인 부분은 일단은 현장 내에서 파일의 기둥을 촘촘하게 박아서 갈 수가 있는 부분이라면, 이거는 경간장이 길기 때문에 그 기둥과 기둥을, 현장에 시공해야 되는 기둥의 숫자가 줄어들게 됩니다.

그리고 일정 부분은 공장에서 제작할 수가 있습니다.

일반 같은 경우에는 강재를 현장에서 직접 크레인으로 이동해서 용접이라든지 이런 시공 과정이 있다면, 특허공법은 일부는 공장제작을 해서 가지고 와서 현장 내에서 조립을 하다 보니 제가 알기로는 시공기간 면에서는 조금 단축 효과는 있는 걸로 알고 있습니다.

○김선광 위원 담당 부서에서 당연히 그런 모든 부분들을 검토 후에 이렇게 하셨을 거라고는 저도 분명히 판단합니다.

그렇지만 결국은 늦어지고 있어요.

그 행정절차 플러스 그리고 지금 이런 공법을 적용을 함으로써 낙찰이 된 이후에도 지금 제가 알기로는 한 달 가까이 지난 걸로 알고 있고, 그러면 우리 국장님께서 대안책으로 후순위 업체와 또 계속 협의를 하고 있는 걸로 알고 있는데, 협

의 진행된 게 있으신가요, 9순위 업체, 그 이후의 업체랑?

○**철도건설국장 김종명** 위원님 알고 계신 대로 9순위까지는 포기를 했고요.

10위 업체와 지난주에 계약을 했고요, 10위 업체가 원도급으로 해서 낙찰이 된 상태입니다.

○**김선광 위원** 10위 업체면, 저도 리스트를 받긴 했는데요, 여기 이 건설회사도 분명히 포기사유가 적혀 있더라고요, 처음에 제가 받은 자료에는.

그러면 공사기간이 원래 최초에 10월부터 12월, 3개월이었어요, 국장님.

이 종합건설과 계약기간은 동일한가요, 또 3개월인가요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 동일합니다.

○**김선광 위원** 그러면 언제부터 착공이 이루어지나요?

○**철도건설국장 김종명** 지금 저희가 지난주에 바로 공정회의를 했고요.

적격심사가 마무리가 됐고 계약을 했고 그다음에 공정회의를 통해서 다음 주 정도 착공이라든지 이런 것들이 가능할 걸로 알고 있습니다.

○**김선광 위원** 다음 주부터 착공해서 지장물 같은 거 철거하고 이렇게 진행한다는 말씀이지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 지장물은 한전주하고 일부 좀 있습니다.

KT하고 있는 부분이 있는데 한전하고도 전주 이설하는 부분도 원만하게 협의는 된 상태입니다.

○**김선광 위원** 그러면 이 업체도 분명히 아까 앞서 말씀드린 것처럼 이익 관련 된 부분도 분명히 리스크가 있었을 거라고 생각해요.

우리 발주부서에서 특정공법을 활용하는 그 업체, 갖고 있는 그 업체와 이 업체 간에 하도급률이라든가 기술사용료라든가 이런 부분들을 좀 조율을 해주시고 계신가요?

아니면 그건 조율할 수 없는 건가요?

○**철도건설국장 김종명** 일정 부분 협의할 수 있는 기회 제공이랄까 이런 것들은 저희들이 적극적으로 나서서 원도급과 하도급 계약이 이루어질 수 있도록 그렇게 중재라든지 이런 것들을 하고 있습니다.

○**김선광 위원** 그런 부분이 좀 이루어져야 될 것 같아요.

안 그러면 중간에 또 포기하면 어떻게 해요, 만약에.

그리고 제가 알기로도 이장우 시장께서 작년 2월인가요, 그때 확대간부회의에서 특정공법을 활용해서 하는 건설관리본부뿐만 아니라 모든 부서가 특정공법을 활용해서 하는 시공을 좀 자제해라, 제가 그렇게 강조했다고 알고 있어요.

그 이유는 제가 앞서 말씀드린 바와 같이 지역업체가 참여할 수 없기 때문에 그렇습니다.

사실 저는 공기가 늦어지고 지금 행정절차 때문에 임시교량이 늦어지는 상황에

대해서도 굉장히 마음이 아프고 우리 시민들이 불편함을 겪고 있기 때문에 아쉬운 마음이 많지만 이런 부분들도 사실 좀 더 아쉬워요, 그런 특정공법을 꼭 해야 되는지.

그런 부분들이 좀 아쉬운 부분이 남고요.

국장님은 다음번에 예를 들어서, 지금 계약이 됐다고 하니까요, 그러면 예상컨대 2월 말이나 2월 중순 말에는 개통이 가능하다고 생각하십니까?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 단정적으로 일전에 한번 12월 말까지란 약속을 드렸던 부분이 있다 보니 이번에는 단정적으로 이렇게 말씀드리는데는 조금 조심스러운 부분이 있습니다.

하지만 저희들이 아까 말씀드렸던 상류 측과 하류 측 이렇게 있다 보면 지장물이라든지 작업 여건이 나은, 일단은 하류 쪽 3차선을 우선 두 팀을 붙여서 시공을 빨리해서 거기에 3차로면 버스라든지 대중교통은 통행이 가능할 것 같습니다.

그래서 임시 부분개통이라도 하면서 거기에 확보된 보도가 또 한 2m 정도가 확보가 됩니다.

그렇다고 보면 긴급으로 해서 일단은 부분개통을 하고 상류 쪽은 도시가스 200mm관이 지나가게 됩니다.

그래서 거기는 차수벽이라든지 이런 것들을 하면서 저희들이 가고 설치를 해야 되는 어떤 작업 여건이 있는 사항이라서 우선은 하류 쪽을 하면서 상류를 할 수 있도록 하면서 개통 기간을 신속하게 주민 불편이 최소화될 수 있도록 그렇게 작업공정을 짜볼까 하고 있습니다.

○**김선광 위원** 국장님, 여기 태평동 쪽이 제 지역구예요.

그러다 보니까 우리 태평동에 사시는 주민분들이 저한테, 한번 언론에 말씀하셨잖아요, 12월 연내에 착공이 어려울 것 같다 이렇게 브리핑을 하셨는데 그 이후에 많은 분들이 저한테 전화 오셔서 하시는 말씀이 뭐냐 하면 너무 힘들다, 어떤 부분이 그렇게 많이 힘드십니까, 이렇게 말씀을 드렸더니 항상 하시는 말씀이 그래요.

이게 서구와 중구를 잇는 다리였잖아요, 아까 우리 국장님께서 말씀해 주신 바와 같이 하루에 통행량이 6만 4천 대가량 되는 그런 다리인데 제가 출퇴근시간에 보면 출근할 때 10분 걸리던 거리가 지금 돌고 돌아서 30~40분이 걸린대요.

출근시간대도 마찬가지로 퇴근시간도 마찬가지로, 너무 힘들대요.

그런데 그렇다 보니까 저도 사실 그 브리핑을 하시기 전에 “12월 연내에는 가능하다고 합니다.” 이렇게 사실 저도 다 말씀을 드리고 다녔어요, 지역주민분들께.

결국은 저도 거짓말쟁이가 된 거고, 대전시 집행부의 공직자분 노력은 하셨지만 결국은 거짓말한 거거든요.

약속을 못 지킨 거거든요, 거짓말보단 사실.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 그런 부분들 너무 아쉽습니다, 사실.

이런 행정절차 과정 속에서 분명히 많은 노력을 하셨겠지만 변수사항이 분명히 있었을 거예요.

그런데 그런 부분까지도 시민분들께 약속을 드리는 사항에서는 그런 변수까지도 생각을 하셔서 말씀하셨어야 된다고 생각을 하는데 너무 성급하게 12월 연내 착공하겠다, 대대적으로 말씀하신 부분은 너무 성급했다 하는 생각이 듭니다.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 그런 부분들 이번에는 당연히 신속하게 해야겠지만 조금 더 살펴보세요.

○철도건설국장 김종명 알겠습니다.

○김선광 위원 2월 초에 하겠습니다, 2월 말에 하겠습니다, 이렇게 하지 마시고, 그렇다고 너무 러프하게 잡으시라는 말씀이 아니에요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선광 위원 왜냐하면 시민분들은 기다리고 있잖아요, 저게 빨리, 가설교가 빨리 개통되기를.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 그렇지만 또 한 번의 약속을 저버릴 바에는 조금 더 행정절차들 그리고 착공이 시작된다고 하니 그런 절차들, 공사 진행을 관리감독 잘하셔서 신속하게 할 수 있게 부탁드립니다, 그리고 앞서 계속 제가 누누이 말씀드린 바와 같이 특정공법 사용하는 부분도 이장우 시장께서도 그런 말씀을 우리 확대간부회의에서 하신 것처럼 대전 업체를 활용할 수 있는, 특정업체를 쓰기 전에, 그걸 선택하기 전에 대전 업체에서 이 공법을 갖고 있는지 유무부터 확인을 하신 이후에 하셨으면 좋겠어요.

그런 부분들도 좀 아쉬움이 남으니까요, 그런 부분들 지역경제 활성화를 위해서도 노력해 주셨으면 좋겠고, 또 불편함을 겪고 있는 대전시민들께 조속히 개통될 수 있도록 노력해 주시기 바랍니다, 국장님.

고생하신 건 다 알고 있습니다.

고생 많으셨습니다.

마지막으로 하실 말씀 있으세요?

○철도건설국장 김종명 위원님 지적사항에 대해서 공감하고요.

저희들이 어쨌든 불편을 겪고 계신 시민들을 가장 우선 생각해서 좀 성급하게 하지 않았나 하면서도 또 이번에는 시공 속도도 있지만 안전성 부분도 감안하면서 안전하게 하지만 또 최선을 다해서 빠른 시일 내에 될 수 있도록 노력하겠고, 제가 듣기로는 도마큰시장 거기가 매출액이 상당히 줄었다는 말씀도 제가 듣고

있습니다.

그래서 그 약속을 못 한 부분이 있어서 일전에는 한번 상인회장님을 뵙고 또 이런 사항들을 설명드렸고, 이렇게 해서 하겠노라 그런 설명을 드리고 왔습니다.

일단은 많은 불편을 겪고 계신 대전시민들의 불편이 최소화되도록 저희들이 최선의 노력을 다하겠다는 말씀드리겠습니다.

○김선광 위원 알겠습니다.

노력해 주시기 바랍니다.

추가질의는 다른 위원님들 마친 이후에 또 다시 추가질의드리도록 하겠습니다. 이상입니다.

○위원장 송인석 김선광 위원님 수고하셨습니다.

김영삼 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 김영삼 위원입니다.

행감 준비하시느라고 고생 많으셨고요.

유등교 사고 때문에 우리 김선광 위원님께서 전반적인 사항을 짚어주셨습니다.

저는 그 부분에 대해서, 시설물 안전관리에 대해서 조금 질의드리도록 하겠습니다.

감사 시작하겠습니다.

「시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법 시행령」 제8조제1항을 보면 관리주체는 소관 시설물의 안전과 기능을 유지하기 위하여 정기적으로 안전점검을 실시한다고 되어 있습니다.

알고 계시지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 유등교는 1970년도에 만들어졌습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 6만 4천 대의 차량이 이동하고 있고요.

그러면 지금부터, 유등교를 몇 년에 한 번씩 안전점검을 하지요?

○철도건설국장 김종명 일단은 아까 위원님께서 말씀하신 시특법에 의해서 저희들이 정기안전점검 그다음에 정밀안전점검, 정밀안전진단, 3개의 형태로 해서 저희들이 시설물 점검을 하고 있습니다.

○김영삼 위원 유등교 침하 후에 안전점검 E등급을 받았습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그 전에는 안전점검을 언제 하셨지요?

○철도건설국장 김종명 저희들이 정밀안전점검은 유등교가 시특법상의 2종 시설물에 해당이 됩니다, 그리고 저희들이 2022년도에 했을 때는 B등급을 받았고요.

다음에 시특법으로 했을 때 정밀안전점검은 B등급 같은 경우는 2년에 1회 이상

정도 점검하도록 규정되어 있습니다.

○김영삼 위원 그렇지요, 정밀안전진단은 B등급 같은 경우에는 5년에 한 번으로 돼 있는데 아닙니까?

여기 지금 제가 자료를 가지고 있는데 특별법 시행령에 보면.

정기안전점검입니까, 정밀안전진단입니까?

○철도건설국장 김종명 정밀안전점검입니다.

○김영삼 위원 정밀안전진단하고 정기안전점검은 다릅니다.

○철도건설국장 김종명 예, 다릅니다.

○김영삼 위원 정밀안전진단은 5년에 한 번으로 돼 있어요.

○철도건설국장 김종명 예, 정밀안전진단은 B등급 같은 경우는 5년에 1회.

○김영삼 위원 2022년도면 2년 전입니다.

사고가 난 지 꽤 됐습니다.

그러면 한 1년 만에 E등급을 받게 됐어요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 굉장히 그러면 전조증상도 있었을 테고요.

안전점검을 받는 이유가 뭐니까?

전체적인 환경이라든가 모든 사고에 대비해서 정기안전점검을 하는 거잖아요.

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○김영삼 위원 그럼에도 불구하고 천재지변에 의해서 E등급으로 떨어졌다, 그러면 정기안전점검이나 진단을 잘못했다고 저는 보거든요.

안전진단을 하시는 분은 어떤 자격요건을 갖추고 계시지요?

책임기술자는 어떤 자격요건을 갖고 계시지요?

○철도건설국장 김종명 일단은 시특법에 정해져 있는 점검을 하는 자격은 안전진단을 할 수 있는 등록이 돼 있는 업체에서 하도록 돼 있고요.

정밀안전진단 업체의 어떤 자격기준 요건에 기술자의 확보 요건이 있고요, 그래서 일단 제가 알기로는 정밀안전진단 같은 경우에는 특급기술자 2명 이상이 확보돼야 되고 또 정밀안전점검 같은 경우 고급기술자, 초급기술자 이렇게.

○김영삼 위원 그 정도까지 안전 기술자를 두고 했는데 전조증상도 못 잡아내고 사실은 2년 전에 했던 게 B등급입니다, C, D등급도 아니고.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 2년 전에 안전점검을 했을 때 B등급이 나왔는데 마지막에 2년도 안 돼서, 1년 조금 넘었을 겁니다.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 그 시점에서 E등급이 나와서 이런 사고가 났습니다.

안전점검을 잘못된 거지요?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 이것은 그렇게 생각합니다, E등급이 나왔던 부분은 수해로 인해서 교각이 4개가 침하가 되고 상부 슬래브가 전도 증상이 있고 하다 보니, 또 한 40cm 침하 상태를 저희들이 긴급점검을 해보니까 그것은 보수·보강이라기보다는 전면 철거로 진행하는 것이 점검의 내용이었고, 그런 정도의 상태와 안전성이 확보가 됐다고 한다면 안전점검 상에서는 E등급에 해당되는 걸로 이번에 판결이 된 사항이고요.

사실은 2022년도 정밀안전점검이라든지 이걸 통해서, 이번에 결정적인 유등교의 전도라든지 침하현상이 발생했던 주요원인이 교각 하상 기초의 세굴현상으로 저희들이 분석이 됐습니다.

그러다 보니까 사실 항상 유심에 잠겨있는 기초 부분의 세굴 부분은 사실 제가 알기로는 현행 규정상에는 점검항목을 선택적으로 하는 걸로 규정이 돼 있는 걸로 알고 있습니다.

그러다 보니.

○**김영삼 위원** 알겠습니다.

전체적인 것을 제가 안전진단에 대해서 말씀드리려고 하는 거니까, 사고가 나게 되면 그 밑에 하상으로 가는 쪽을 차단벽을 설치해 놓은 걸로 알고 있습니다.

운동하시는 분들이나 그 교각 밑을 지나다니는 위험 때문에, 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 그렇습니다.

○**김영삼 위원** 그런 안전점검도 같이 시행해야 되는 거예요, 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**김영삼 위원** 10월 20일 자 대전일보 보도를 보면 운동하시는 분들이나 통행자들이 그걸 다 치우고서 다니는 포토사진이 올라왔습니다.

알고 계시지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 봤습니다.

○**김영삼 위원** 그것 또한 2차 사고를 방지하기 위해서 대전시에서 정기안전점검을 떠나서 그런 것까지 대비를 해야 되는데 전혀 안 되고 있어요.

○**철도건설국장 김종명** 1차로 저희들이 안전등급 E등급 결정이, E등급을 떠나서 사고가 발생한 이후에 저희들이 가장 선제적으로 했던 조치가 지상 교량에 차량 통행금지 그다음에 고수부지 내에 있는 하천 이용객들의 안전을 고려해서 저희들이 방호벽 형태로 해서 현수막하고 그런 것들은 설치하는 다 했었습니다.

○**김영삼 위원** 국장님, 이게 방호벽도 아니고요, 플라스틱 방호벽, 그냥 손으로 움직이면 밀리는 그거 갖다가 설치하셨어요.

그리고 붕괴위험 구조라고 해놓고.

운동하시는 분들이 태평동에서, 어디지요, 넘어가지 못합니다, 변동 이쪽으로.

그렇게 됐을 때 안내도 해야 되고 이거에 대해서 철저하게 막아서 해야 되는

거지, 존경하는 김선광 위원님께서 교각을 만들고 임시도로를 만들어서 어떻게 하고 있는지 전반적으로 훑어주셨는데 점검이나 지금 하고 있는 행태를 보면 똑같은 부실이 또 일어날 것 같아요, 제가 보기에.

2차 사고도 준비 안 하십니까?

이건 2차 사고에 대한 준비, 이게 안일한 생각이라는 생각이 들어서 제가 그러는 겁니다, 이렇게 큰 사고가 났어요.

그런데 교각이 붕괴될 수 있어서 E등급을 맞았는데 철저하게 그 밑을, 교각을 가지 말아야 되는데도 불구하고 계속 움직이고 있고 언론에서 이걸 취재까지 했는데도 지금 똑같은 상태입니다.

문제 있지요?

○철도건설국장 김종명 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 앞으로 어떻게 하시겠습니까?

○철도건설국장 김종명 일단 저희들이 보통 조금 아쉬운 부분도 없지 않아 있습니다만 일부 시민들께서 하천 이용하는 데 불편이 있다 선에서 그걸 치우고 가는 부분들이 있었던 걸로 알고 있고요.

그걸 완벽하게 차단하지 못한 부분은 저희들이 잘못된 부분 같습니다.

바로 시정토록 하겠습니다.

○김영삼 위원 이게 트램 노선이 지나가기 때문에 더 중요하게 생각을 합니다.

이 사고가 나니까, 우리 대덕대로나 한밭대로나 죽 여러 가지 대교가 있지 않습니까, 거기에 대한 안전점검은 하고 계신 겁니까?

진단은 지금, 등급은 전체적으로 한번 하셨을 텐데 E등급이나 D등급을 맞은 등급이 있습니까?

○철도건설국장 김종명 제가 알기로는 없는 걸로 알고 있습니다, E등급, D등급은.

○김영삼 위원 없습니까?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 172쪽 안전점검 실시한 시설물을 보면 매년 안전점검 실시하고 있다고 돼 있습니다, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 이게 없다고 한다고 하면, D등급이나 E등급이 없다고 해도 주기적으로 안전점검 기준에 따라서 하는 건데 이런 사고를 통해서 우리 대전시에 대한 점검을 더 해야 된다고 생각하고 있거든요.

○철도건설국장 김종명 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 그러면 계속적으로 할 생각이 있으십니까?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

이번 유등교 같은 경우에도 안전점검을 했습니다만 B등급은 나왔고 그런데 이번 하상에, 집중호우로 인한 기초 부분의 세굴 부분에 대해서는 사실 관련 규정도 미비한 상태에서 저희들도 미처 못 챙긴 부분이 분명히 있었습니다.

그래서 저희도 시장님께 보고를 드려서 20년 이상 된 교량을 상대로 하고 또 유등교처럼 교량의 기초가, 파일기초가 아닌 직접기초로 돼 있는 교량을 전수조사를 하는 걸로 저희들이 시행을 했습니다.

○김영삼 위원 그렇습니다, 안전사고라는 게 아무리 안전을 대비한다고 그래도 이런 사고가 납니다.

그리고 기술자들 동원해서 예산을 편성해서 계속적인 안전점검을 해도 이런 사고가 나지 않습니까, 천재지변에 의해서?

이것에 대해서 우리 국장님께 잘못됐다는 얘기가 아니라 지금 일어난 시점, 이 시점을 봐야 되는 거지요.

2차 사고가 날 수 있는 부분 또 안전점검을 어떻게 하고 있는지, 지금까지 그래왔지만 이 사고를 계기로 해서 다시 한번 재점검을 하면서 이것에 대해서 2차 사고 나지 않게끔 하는 게 더 중요하다는 말씀드리는 거예요.

○철도건설국장 김종명 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 어찌 됐든 통행이 불편하고 시민들뿐만 아니라 시장상인들에 대한 매출도 떨어졌다고 하셨지 않습니까?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 조속하게 시행돼야 되는 것도 맞습니다, 불편해소를 위해서.

하지만 꼼꼼하게 완벽하게 해야 되는 겁니다.

한 번 하게 되면 몇십 년, 그러니까 저도 늦게 된 부분에 대해서 강하게 질타하고 싶어요, 사실은.

이 발표를 너무 급격하게 했다.

발표를 하고서, 책임지지 못할 이런 발표를 하면 안 되는 겁니다, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 시민들이 원하는 부분이 있다 하더라도 안전과 시설 업체에 관련해서는 완벽하게 하고 하겠다는 얘기를 하셨어야 되는 거예요.

그런데 너무 선불렀다, 이해되지요?

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김영삼 위원 앞으로는 지금 사고 난 부분에 대해서 아까 제가 말씀드렸던 포토, 하상 밑으로 다니는 분들에 대한 안전점검을 철저하게 해주시기를 부탁드립니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

바로 조치하도록 하겠습니다.

○김영삼 위원 다른 위원님들 질의가 있을 거라서 오후에 진행하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○위원장 송인석 김영삼 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 송활섭 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

2024년도 주요업무보고와 행정사무감사 준비에 여념이 없으신 우리 김종명 국장님을 비롯한 공직자 여러분, 수고가 많습니다.

국장님, 대전시의회 핵심 상임위원 산업건설위원회에서 그동안 건설도로과하고 도시계획과하고 두루두루 대전시 전반에 대해서 다 꿰뚫고 있는 걸로 알고 있는데 이번에 조직개편 되면서 철도건설국장으로 갔는데 어떻습니까?

○철도건설국장 김종명 일단 제가 철도업무가 상당히 생소한 부분이 있었고요, 그럼에도 불구하고 직원들이 열심히, 담당 팀장·과장들이 열심히 해주시고 또 시민의 발인 타슈 이런 부분에 대해서 시민들이 얼마만큼 활용하고 계신지 이런 것들을, 업무에 많은 관심을 갖고 해야겠다, 시민의 밀접도가 높은 업무다, 그렇게 파악을 하고 있습니다.

○송활섭 위원 오늘은 우리 국장님한테 철도 관련, 대전시에서 지금 현재 진행되고 있는 철도 관련된 걸 몇 가지 질의하도록 하겠습니다.

행감자료 124쪽 보시면, 지난달도 그렇고 여러 가지 방송에서, 언론보도에서 충청권 광역철도 사업비가 급증해서 타당성 재조사 및 사업 무산 가능성이 제기되고 있었어요, 언론에서.

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 그렇지만 지난 10월에 국회 국토교통위에서 국가철도공단을 상대로 국정감사에서 지적하는 사항이 나와서 얘기를 드리는 겁니다.

잘 알다시피 충청권 광역철도 1단계는 오늘내일 얘기가 아니고 지역에서 이걸 빨리 착공해야 되겠다, 그런 얘기를 하면 정치인들이 거짓말한다고 이런 얘기를 현장에서 많이 들어요.

왜냐하면 그만큼 사업이 늦어졌다, 그런데도 불구하고 올해 진행이 되는 부분인데 35.4km 지금 현재 어떤 상황인지 간단히 말씀을 해주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 충청권 광역철도 1단계 사업은 기존의 철도를 활용해서 계룡~신탄진 구간 35.4km를 우리 대전시 같은 경우에는 대중교통으로 활용하려고 하는 계획을 가지고 정거장 12개소 신설을 하고 2,583억 원의 사업비를 가지고 2026년까지 사업기간을 갖고 추진하는 사업.

○송활섭 위원 기존에 6개 역이 있는데 중간중간에 역을 새로 6개를 만드는 거지요, 그래서 총 12개 역이지요?

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○송활섭 위원 앞으로 여러 가지 공사를 하게 되면 지장물 같은 게 있어서, 작년에 노반공사 착공을 12월에 했지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그다음에 올해 총사업비 조정을 일부 했는데 삭감이 됐어요, 그러다가 총사업비 조정을 다시 했는데 증액 479억 원 정도로 해야 될 수밖에 없다고 그래서 사업비가 굉장히 늘어나다 보니까, 총사업비 증가가 불가피하다 보니까 예타사업이 15% 이상 증가하게 되면 이거 타당성 재조사를 배제할 수 없는 이런 우려가 지금 언론에서도 그렇고 우리가 볼 때도 그렇습니다.

그렇게 하게 되면 사업이 축소되거나 아니면 최악의 경우 폐기될 가능성도 우려가 되는데 그렇지 않는 걸까요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

일단 저희들이 작년에 노반공사 착공을 했고요, 노반공사 착공을 해서 하다 보니 시스템, 지장물 이설하는 사업비가 상당히 이번에 증액된 부분이 있어서 사실 증액 부분이 현재 기재부하고 총사업비 조정 협의 중에 있습니다.

그런 것들이 이번에 국토교통위 상임위 국정감사 과정에서 많이 여론화가 돼 있고, 사실 그런 것들이 됐습니다만 일단 총사업비 조정은 지금 기재부하고 거의 마무리 단계에 있다는 말씀드리겠고요.

이게 되면 노반공사와 시스템, 지장물 이설공사가 바로 실행을 하게 돼 있고 현재 차량 제작 발주는 진행 중인 그런 사항이 되겠습니다.

○송활섭 위원 그렇게 됐지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 지금 지방비가 우리 30% 들어가는 거 아니에요, 그렇지요?

대전 시비가.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 처음부터 국가철도공단에서 초기 설계 단계에서 지장물 관련된 이런 시설비용을 반영하지 못해서 부실한 계획, 안일한 대응이 아니겠느냐 이런 지적이 많아요, 제 생각에는.

그렇지요?

○철도건설국장 김종명 아무래도 사업비가 크게 증액되는 부분은 공사현장에서는 불가피한 거라든지 이런 것들이 있을 수 있겠습니다만 사전에 예견된 부분을 미처 캐치하지 못하고 증액되는 부분은 사업 준비단계에서 부족하지 않았나 그렇게 생각합니다.

○송활섭 위원 그래서 이 사업이 지금 우리 계획대로, 연기가 안 되고 지연이 안 돼야 되는데, 알다시피 광역철도하고 도시철도 1호선 환승지점 용두역사업이

우리 대전시 100%로 들어가지 않습니까, 시비?

796억인가요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 그렇게 건설사업이 들어가는데 이것이 안 되면 이것까지도 여러 가지 우려가 되는데, 우려되는 건 없겠어요?

○철도건설국장 김종명 현재 광역철도 1단계 사업에 도시철도 1호선의 계룡육교 밑에, 하부에 용두역을 신설하는 걸로 사업내용에 같이 포함되어 있습니다.

일전에 저희가 철도건설국이 조직개편 되면서 업무과악하는 과정에서 도시철도 1호선 용두역에 지금 현재 저희 교통공사에서 실시설계를 해보니 사업비가 상당 부분 증액된 요인이 있었고요.

그래서 증액된 요인 부분에 대해서 일정 부분 사업비 절감을 검토했습니다만 그런 과정을 통해서 위원님 말씀하신 대로 796억으로 총사업비 확정을 지었고 그걸 토대로 해서 광역철도 1단계 총사업비 조정을 저희들이 진행하고 있는 그런 상태이겠고요.

그다음에 그게 마무리되면 도시철도 1호선 용두역 같은 경우에는 행안부 중앙투자심사 2단계를 다시 거쳐야 되는 그런 단계가 남아 있습니다.

○송활섭 위원 그래요, 알겠습니다.

말 그대로 충청권 광역철도망은 논산역에서부터 청주공항까지 가는 102km예요, 우리 충청권을 하나로 묶는 큰 사업인데 사업비가 많이 늘어나고 여러 가지 예타통과가 어려우니까 일단은 계룡역부터 신탄진까지 우리 대전권에만 우선적으로 하는 거 아니겠어요?

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 충청권 메가시티가 오랜 숙원사업인 만큼 중앙정부가, 국비가 70% 들어가니까, 그렇지요?

중앙정부하고 긴밀하게 협조해서 중단 없이, 또 아까 기차 그거를 지금 설계.

○철도건설국장 김종명 제작 중에 있습니다.

○송활섭 위원 제작이 들어갔다고 하니까 일단은 안심이 되는데 그래도 하다 보니까 지장물이 많이 발생이 돼요, 그러다 보니까 사업비가 늘어나다 보니까 금액도 한두 푼도 아니고 많은, 479억까지 들어간다고 하니까 걱정이 돼서 말씀을 드리는 겁니다.

그렇게 해주시고, 지금 대전차량기술단에서 인입선로가 장동 태학산으로 해서 회덕역으로 뚫고 있잖아요?

○철도건설국장 김종명 예, 있습니다.

○송활섭 위원 그 사업비가 지금 현재 한 45% 정도 진행되고 있지요?

○철도건설국장 김종명 현재 전체 공정율은 44~45% 그 정도 진행되고 있고요,

인입선 공정에서 가장 난공사였던 터널 부분은 거의 마무리 단계에 있는 걸로 알고 있습니다.

○**송활섭 위원** 그래서 지금 장동~상서 간 도로가 넘어오고 있잖아요, 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그런데 거기도 대덕구에서 거의 마무리 단계 중인데 지금 인입선로, 굴을 파고 있는데 거기 만나는 지점하고 거기 내려오는 길하고 합류가 돼요, 그래서 이것 때문에 여기가 정리가 안 됐기 때문에 사업이 지연되고 있어요.

그거 어떻게 생각하세요?

○**철도건설국장 김종명** 일단 대덕구에서 시공하고 있는 도로 부분하고 인입철도하고의 상충 부분이 어떻게 되는지 한번, 그걸로 지연된다고 한다면 빨리 저희들이 조율해서 지연이 없도록 조율하겠습니다.

○**송활섭 위원** 충청권 광역철도망 2단계에서 지난번에 신탄진역을 동광장에서 서광장까지 같이 연결하자고 했는데 BC가 안 나와서 못 했지 않습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 저는 2단계 사업에서 그것을 하면 갈 길이 멀다, 이겁니다.

어차피 대전시도 앞으로 거기를 기점으로 해서 3호선이 움직이지 않겠어요?

신탄진역을 기점으로.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**송활섭 위원** 그러니까 서광장도 앞으로 도시개발이 활성화될 걸로 판단되는데 이참에 좀 어렵겠지만 국장님께서 그쪽 사람들이 불편함이 없도록 서광장하고 같이, 동광장만 하다 보면 이게 돌아다니기가 불편해요.

이거 무슨 말인가 알지요, 지난번에 말씀드렸듯이?

○**철도건설국장 김종명** 예, 알고 있습니다.

○**송활섭 위원** 그것을 1단계 사업에 최우선적으로 중앙하고 협의해서 예산을, 많은 돈은 안 들어갈 것 같은데 확보해서 그거랑 같이 했으면 좋겠는데 우리 국장님 어떻게 생각하세요?

○**철도건설국장 김종명** 일단 신탄진역 활용면에서도 보행통로를 연결하는 것이 합리적이라고 저도 판단하고요, 오랜 숙원사업으로 알고 있고 상당 민원인께서 저희들한테 건의문도 제출해 주신 걸로 알고 있습니다.

상가 활성화라든지 주변지역 개발여건을 위해서도 저희들이 2단계에 반영해서 가는 부분은 너무 장기간 소요되는 걸로 알고 있으니깐요, 기간 단축할 수 있는 방안을 모색해서 추진토록 해보겠습니다.

○**송활섭 위원** 더 나아가서 거기 옆에 바로 금강 있잖아요, 그렇지요?

금강철교가 오래됐는데 덜그럭덜그럭 소리가 보통 나잖아요, 강 위의 다리로 가

면.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그런데 그것도 민원이 많이 들어와요, 사실은.

레일이 지금, 보통 레일이 50m인가요, 그게 하나가?

○철도건설국장 김종명 그렇게 알고 있고 민원은 제가 알기로는 잘 아시다시피 국가권익위원회에서 중재를 해줬고 중재안으로 해서 현재 코레일에서 어떤 준비라든지 용역 이런 것들을 추진하는 걸로 알고 있습니다.

○송활섭 위원 그래서 이음 부분이, 레일이 50m면 요즘 긴…….

○철도건설국장 김종명 예, 장경간이 있습니다.

○송활섭 위원 장경간이 한 200m짜리 레일이 있다는 얘기가 있어요.

그러다 보면 금강철교를 지나가는데 그 이음이 많으면 소리가 더 나는데 그 긴 걸 쓰면 더 낫지 않겠느냐.

이런 걸 해서, 지역주민들이 원성이 많아서 권익위까지 올라가서 지금 여러 가지 검토를 하고 있는데 그거까지 면밀히 검토를 해주십사 하는 얘기를 드리는 겁니다.

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 신탄진 하이패스 휴게소 관련된 건 연말이면 준공이 되지요?

내가 왔다 갔다 하다 보니까 많이 됐어요.

○철도건설국장 김종명 예, 신탄진 하이패스는 연말 준공 목표로 해서 도로공사에서 진행하고 있습니다.

○송활섭 위원 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 한 가지 더 물어보겠습니다, 행감자료 142쪽.

경부·호남선 철도 지하화 추진 관련해서 말씀드릴게요.

지난 1월에 철도지하화법 통과가 국회에서 됐지 않습니까?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 정부도 철도지하화법 통합개발 1차 선도사업으로 공모를 하고 있었고 대전시도 당초 계획한 도심구간 전체를 지하화 방식으로 했으나 경제성하고 사업성이 떨어진다고 해서 지금 현재 점단위 개발방식으로 사업을 조정했어요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그러면 대전시가 사업을 선정해 준비하고 있는 계획과 지금 현재 어떤 방향으로 논의하고 있는지 간단히 설명해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 경부·호남선 철도 도심구간 지하화 부분은 연장이 약 36.5km가 되고 올 초에 관련 법이 제정됐습니다만 전체 지하화하는 부분에 있어서

가장 관건은 사업비인 것 같습니다.

사업비를 저희들이 용역을 통해서 파악해보니 한 6조 1천억 정도가 확보되고 그 재원은 철도를 지하화하면서 상부를 개발한 이익으로 해서 사업비를 충당하게 되고 재정이라든지 국비 지원은 전혀 없는 걸로 관련 법이 제정되어 있습니다.

그러다보니 현실적으로 수도권, 경기, 서울 일부 구역에서는 사업성 부분에 대해서 확보가 가능해서 추진이 가능하지만 사실 대전시 같은 경우에는 철도 상부 개발이익을 충당하기 위해서는 전체 용도지역 변경이라든지 상업용지, 준주거용지 이런 걸로 다 변경해야 되는데 그런 부분은 전체적인 대전시의 도시계획 측면에서도 왜곡현상이라든지 이런 게 있을 수도 있고 또 사업비 확충이 개발, 아무리 고층을 하더라도 어떤 경제성이 나와야 되는데 그런 것들이 상당히 부족한 것으로 파악됐습니다.

그런 과정에서 저희들이 국토교통부 컨설팅을 받았습니다, 받다 보니 대전 같은 경우에는 전 구간 지하화보다는 점단위, 유희부지를 활용한 개발이 더 유리하고 낮지 않겠느냐 그런 컨설팅 결과를 반영한 내용이라고 보시면 되겠습니다.

○송활섭 위원 최근 서울에서는 도심구간을 지상철도 68km 정도, 선로부지 122만 제곱미터를 전 구간 지하화한다고 발표했어요.

물론 경제성이 있고 투자자가 많이 있으니까 민간에서 가능성 있지만 대전시는 지금 조차장역하고 우리 대전역 부분을 상부 개발계획을 나름대로 하고 있는데도 불구하고 안 되고 있어요.

조차장 같은 경우는 굉장히 넓은 구간인데, 대덕구가 땅이 없어서 그걸 어떻게 활용할 것인가를, 노선이 51개 노선 돼요?

○철도건설국장 김종명 예, 51개고 조차장 개발을 하게 되면 쓰지 않는 노선들은 대폭 철거라든지 축소가 필요할 것 같습니다.

○송활섭 위원 그러니까 결과적으로는 전체로 개발하기에는 어려우니까 지하화법이 통과됐어도 점단위로 할 수밖에 없는 것은 지금 국장님 말씀대로 그런 얘기인데, 철도지하화법 선도사업인데 대전에 긍정적인 영향은 미치겠네요, 많이?

○철도건설국장 김종명 아무래도 일단 저희들이 수도권을 빼놓고, 이번에 선도사업 선정에 신청한 곳이 5개소이고 그중에 보면 대부분 수도권이고 지방에서는 우리 대전만 한 상태입니다.

저희들이 신청한 이유는 지하화가 어렵다손 치더라도 거점 되는 역할 부분을 저희들이 국가계획에 반영한다든지 선도사업으로 선정된다고 한다면, 물론 조차장 같은 경우도 조차장 이전이라는 부분이 선행돼야 개발이 가능한 부분들입니다.

그런데 이런 관련 법에 의해서 저희들이 조차장을 이전하겠다는 계획이라는 부분을 하지 않으면 조차장 이전을 관련 기관에서는 뭐라 그럴까, 막연하게 대하는 그런 경우가 많았는데 이번에 그런 사업에 신청함으로써 이전의 필요성이라든지

여건이라든지 이런 분위기는 상당히 개선될 것으로 예견하고 있습니다.

○송활섭 위원 우리 그쪽 지역은 대통령 선거 때나 국회의원 선거 때마다 단골 메뉴로 공약사업으로 나오는데도 불구하고 공염불이었어요, 사실은.

그런데 최근에 이렇게 철도지하화법이 통과되는 바람에 숨통이 트였는데도 불구하고 국비는 지원이 안 되고 민간개발 방식으로 하려고 하다 보니까 대전역까지만 해도 좀 덜한데 조차장역은 부지가 굉장히 넓어요.

대전역 부지 정도 되지요, 비슷한가요?

○철도건설국장 김종명 …….

○송활섭 위원 대전역 부지하고 지금 조차장역 부지하고 거의 비슷하게 30만 평 정도 되나요, 거기까?

○철도건설국장 김종명 면적은 제가 조차장이 조금 더 넓은 걸로 알고 있습니다.

○송활섭 위원 그 정도로 넓은 부지예요, 그렇기 때문에 51개 노선이 지금 깔려 있는데 이것도 주기적으로 검토해서 효율적으로 활용방안을 우리가 해야 되지 않겠느냐.

그래서 다시 한번 제가 당부말씀을 드리는 것은 경제성과 사업성을 고려해서 철저히 계획을 세워야 되겠지만 또 투자하는 사람들도 수익창출이 없으면 안 할 것이라고 판단이 되는 겁니다.

그렇기 때문에 다시 한번 지역 활성화 차원에서 도심 경쟁력을 제고하는 차원에서 이 부분을 적극적으로 시에서 철도 통합개발이 될 수 있도록 관심을, 계속적으로 노력해 달라 이런 말씀드리겠습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

아마 신청한 부분이 11월 말에 심사가 있고요, 12월 말 발표 예정으로 알고 있습니다.

일단 저희들이 준비를 착실히 해서 선도사업으로 선정될 수 있도록 더 노력하도록 하겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 문제는 재원조달이 아니겠어요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 통합개발이 닦은 올렸는데 막말로 수조 원대의 사업비를 어떻게 충당하느냐, 닦은 올렸는데 거꾸로 댕에 걸릴 수도 있다.

그렇기 때문에 우리 대전시에서 경제성이 낮냐, 안 낮냐, 앞으로 미래발전을 위해서 사업성에 대해서 상부 개발계획에 대해서 비전을 가지고 제시를 해서 접근해야 되지 않겠느냐 이렇게 생각하는데 동의하시지요?

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○송활섭 위원 한 가지 더 말씀드리겠습니다, 행감자료 130쪽 보시지요.

대전~세종~충북 광역철도 사업추진이에요.

충청권 광역급행철도, 일명 CTX라고 하지요.

이건 대전하고 세종하고 청주를 잇는 대규모 교통 인프라 프로젝트인데, 민간사업자와 함께 출발한 CTX 거버넌스도 구성되어 있는 사업을 속도감 있게 해야 되는데, 어때요?

갈 길이 멍니까?

현재 어떻습니까?

○철도건설국장 김종명 일단 지금 국토부에서 민자 적격성 조사를 내년까지 하는 걸로 조사가 진행되고 있고 그 계획을 보게 되면 2028년 착공해서 2034년 개통 목표로 해서 진행되는 사업계획으로 알고 있습니다.

○송활섭 위원 올해 민자 적격성 조사 및 향후 우선협상대상자가 선정이 될 걸로 판단되는데 어디 대드는 회사가 있나요, 큰?

민자에서는 대림이나 뭐 어디 이런 데 얘기도 있었던 것 같은데.

○철도건설국장 김종명 제안을 한 곳이 대림컨소시엄으로 일단 알고 있습니다.

○송활섭 위원 그게 5조 원대 정도 들어간다고 보면 민자 50%, 국비 35%, 지방 15% 이런 정도로 진행되는 건가요?

○철도건설국장 김종명 예, 일단 재원분담 계획은 그렇게 되어 있습니다.

○송활섭 위원 올해 아까 얘기한 민자 적격성 조사가 시작됐는데도 불구하고 민자사업 방식의 과도한 요금이라든가 아니면 사업자 유치 불확실성 때문에 문제가 되고 있는데 지방비나 국비가 들어가는 재정사업 추진방향으로 하는 건 나쁜가요?

○철도건설국장 김종명 일단은 저희가 재정사업으로 진행되다가 이번에 국토부에서 민자사업으로 제안이 되면서 이 사업이 추진되고 있는 것으로 알고 있습니다, 일단 경제성 적격성 부분은 심사결과가 내년에 나와봐야 진행여부를 판단할 수 있지 않을까 싶습니다.

○송활섭 위원 아니, 민자사업 방식의 부적격 판단이 된 거 아니고요?

○철도건설국장 김종명 그러니까 그 적격성 심사에서 통보가 돼야 사업추진 가능성이 있습니까.

○송활섭 위원 그러면 민자사업으로 댔을 때 만약에 파행되거나 잘못되면 어떻게.

○철도건설국장 김종명 일단은 이제…….

○송활섭 위원 그런 게 좀 우려가 돼요.

○철도건설국장 김종명 같은 노선에 대해서 민자, 지금 CTX로 사업하는 부분은 도심에 고심도 지하로 해서 노선이 계획돼서 상당기간 운행시간을 단축하는 것으로 알고 있습니다.

고심도다 보니까 사업비 부분에 대해서는 상당히 많이 소요가 될 것으로 예상되는데요, 그런 부분에 있어서 경제성이 안 나온다고 보면 종전에 재정사업으로 투입하려고 했던 노선에 대해서 반석에서 세종청사를 통해서 조치원, 청주공항으로 이어지는 그 노선을 다시 추진해야 되지 않을까 싶은데, 사실 민자에서 경제성이 안 나왔던 부분이 재정사업으로 갔을 때 그 경제성이 담보가 될 건지 이런 부분은 상당히 조심스러운 부분이 없지 않아 있습니다.

○**송활섭 위원** 그러면 CTX가 우리 대전 도시철도망에 연결될 거 아니에요, 그렇지요?

그러면 대전 정부청사역하고 대전 도시철도 1·2호선하고 어떻게, 연계계획은 잡혀 있지요?

○**철도건설국장 김종명** 시점 부분이 대전 정부청사역으로 되어 있어서 관련된 협의체 구성에서, 거기가 아시다시피 도시철도 1호선·2호선하고 저희 교통의 주요 결절점이 되기 때문에 역세권으로 해서 거기를 복합개발을 할 수 있도록 그런 부분들을 저희들이 협의체를 통해서 계속 주문을 하고 있는 그런 상태입니다.

○**송활섭 위원** 충청권 광역급행철도 사업은 대전시민뿐만 아니라 충청권 전체의 미래교통과 관련되어 있어요.

사업타당성과 투명성을 지속적으로 점검해 주시고, 민자사업 방식 얘기를 많이 했는데 리스크가 분명히 따를 것으로 판단되지만 장점을 충분히 살려서 사업이 차질 없도록 모든 가능성을 열고서 대책을 마련해 주시길 당부드리겠습니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 대전시에서도 적극적으로 진행상황이라든지 요구사항들이 관철될 수 있도록 노력하도록 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 마지막으로 한 가지만 더 드리겠습니다.

행감자료 38쪽, 170쪽 정도에 있는데 우리 천변도시고속화도로 관련해서 말씀을 드릴게요.

행감 때마다 나오는 단골메뉴인데 작년 행정사무감사에서 천변고속화도로를 어떻게 효율적으로 할 것인가 또 재정건전성을 어떻게 강화할 것인가 또 인력 적정성이라든가 채무상환에 대한 것을 여러 가지 전반적으로 감사를 했고 또 감사 이후로 후속조치를 일부 또 하고 채무상환 부분도 일부 변동된 것으로 알고 있는데 그 부분에 대해서 말씀을 드려보겠습니다.

어떻게 천변고속화도로의 효율적인 운영을 위해서 무슨 후속조치가 있었나요?

○**철도건설국장 김종명** 위원님들께서 천변고속화도로 운영과 채무상환 부분에 대해서 상당히 많은 관심을 가져주셨던 것으로 알고 있습니다.

그래서 저희들도 운영관리 개선을 하기 위해서 우리 시에서 추천 공인회계사를 통해서 회계감사를 추진하고 있고요.

그다음에 고속화도로에서 2,000만 원 이상 공사를 할 때는 우리 시와 협의해서,

사전협의를 통해서.

○송활섭 위원 최근 들어서 공사를 많이 하더라고.

○철도건설국장 김종명 그런 것들은 저희들이 일일이 꼼꼼하게 다 챙겨서 비용 절감 부분을 하고 있고요, 또 운영인력도 4명 정도 사실 감축을 했습니다.

그렇게 하고 있고 또 그것과 병행해서 통행료의 현실화 부분, 남은 채무를 감안했을 때 어떤 식으로 접근하는 것이 우리 시에 부담이 덜 되는 건지 그런 것들을 검토하고 있습니다.

○송활섭 위원 그러면 인력이 총 몇 명에서 4명을 감소했다는 거지요?

○철도건설국장 김종명 현재 71명에서 일단은 관리인원들 해서 4명 정도 감축했습니다.

○송활섭 위원 그러면 67명 정도 되겠네요, 현재 인원이.

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 그러면 연 절감효과는 2억 5천 정도.

○철도건설국장 김종명 4명 정도 절감했는데도 사실 보면 그렇게 큰 절감효과는 없었던 것 같습니다.

그럼에도 불구하고 일단은 그런 부분들은 관리인원들은 줄이고 있습니다.

○송활섭 위원 170쪽 한번 보세요, 지금 보니까 일일통행량이 목표치는 굉장히 2배 이상으로 이렇게 해놓고, 내가 레고랜드 같은 사태가 발생할 것 같아서 작년에 이 얘기를 하다 말았는데 사실은 처음에 이것 주체, 이 운영사가 이지스하고 화흥인가요, 그때 처음에 했을 때 일일통행량을 부풀려서 했기 때문에 사실은 이게 계약해지 사유가 된다는 것을 내가 옛날에 봤어요, 공문을.

그랬는데 좀 위험하다고 해서 그냥 말았는데, 이런 사업을, 민간고속도로를 운영하는 데가 우리나라에 많지 않은 것 같아요.

이 회사들이 돌아다니면서 하는 것 같아요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇게 알고 있습니다.

○송활섭 위원 그러다 보니까, 그래서 170쪽 보면 현재 민간운영사에서 대전시에 납부할 채무는 1,340억으로 되어 있어요.

맞아요?

○철도건설국장 김종명 정확하게는 1,339억 7,000만 원입니다.

○송활섭 위원 재작년에 20억, 그때 할 때 20억 나오고 작년에는 40억, 올해는 30억으로 예상됐는데 인력 감축과 운영비를 절감했는데도 불구하고, 작년에 비해 채무상환액이 10억 정도 줄어든다는 것은 도대체 이유가 어디에 있는 거예요?

○철도건설국장 김종명 작년에는 한 40억 정도 상환했고 올해에도 30억 정도 상환하는데요…….

○송활섭 위원 누가 자료를 주려고 그러나, 국장님 취보세요, 어떤 답변을 하시

는가.

○철도건설국장 김종명 요금소를 운영함에 있어서 하이패스, 일반차로로 있던 부분을 시스템 그게 프랑스 쪽 제품이라고 합니다.

그런데 그걸 국내 쪽으로 전환하다 보니까 거기에 투입된 비용이.

○송활섭 위원 비용이, 매몰비용이 생겼네요.

○철도건설국장 김종명 한 20억 정도 추가소요가 되다 보니까 상환액 부분에서 그렇게 감이 됐던 것 같습니다.

○송활섭 위원 어쨌든 제가 볼 때는 많은 사람들이 세종으로 출퇴근하는 부분도 있고 거의 그 갑천 고속화도로가 거의 젖줄이 됐어요, 대전에 하나의 획이 됐어요.

그렇잖아요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그래서 이런 상태로 간다면 2031년까지 채무잔액이 830억 정도로 남을 것으로 판단돼요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 여러 가지 고민을 많이 하겠지만 본 위원이 생각하기에는 여러 가지 교통, 버스요금도 오르고 이래저래 올랐어요.

그런데 시민의 부담을 최소화하는 범위 내에서 어떤 방식으로 결정을 할 필요가 있는데 통행료 인상이라든가 이런 방법을 생각은, 고민해 보셨어요?

○철도건설국장 김종명 일단은 저희가 유료화 도로 같은 경우는 기획재정부 지침에 의해서 종료되기, 종전에는 3년이었습니다만 그게 이제 5년으로 바뀌면서.

○송활섭 위원 5년으로 바뀌었어요, 3년에서?

○철도건설국장 김종명 예, 관리계획을 수립하도록 규정이 되어 있습니다.

그렇다면 관리계획을 수립함에 있어서 일단 요금 부분은 저희들이 현재 소형 같은 경우 800원입니다, 그런데 이게 개통 당시부터 따지게 되면 실질적으로 100원밖에 인상이 안 된 그런 상황이거든요.

그래서 일정 부분 현실화할 필요는 있겠다, 그렇게 하면서도 회덕IC라든지 이런 것들이 조만간 개통되면 교통량 상승도 분명히 있을 것 같고요.

그런 것들을 종합적으로 감안해서 요금 인상 부분도 지금 조심스럽게 검토 중에 있다는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 현실화하는 것은 사실 부득이하게 할 수밖에 없는 부분인데 이제 시민부담이 생기기 때문에 그런 부분을 정책결정을 못 하는 부분도 없지 않아 있지만 현재로서 1,000원 정도 인상되면 아까 얘기한 830억에서 610억 정도로 내려가는 것 같아요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 그런데 문제는 이분들이 2031년까지 운영을 하면서 피나는 자구책을 마련해서, 이거 비용이 올랐는데도 불구하고, 요금이 올랐는데도 불구하고 요금만 올랐지 별로, 사실적으로 채무가 줄어들지 않거나 교통의 서비스는 질이 떨어진다는가, 아니면 지금 얘기한 회덕IC 한 2년 있으면 개통될 것으로 판단이 되는데 어쨌든 간 통행이 많이 늘어나는 건 사실이에요.

왜냐하면 우리 신동·둔곡지역이라든가 세종으로 도시개발이 그리 죽 되고 있고 그렇기 때문에 불가피하게 그럴 수밖에 없는데, 본 위원은 어쨌든 간에 신중하게 검토를 이쯤에서 한번쯤 해야 되지 않겠느냐 이렇게 생각하는데.

○**철도건설국장 김종명** 일단 저희들이 아까 말씀드렸던 관리계획을 통해서 일정 부분 요금 인상과, 또 지금 이제 사용기간이 2031년 말로 되어 있습니다.

그래서 남은 채무 금액이라든지 이런 것하고 해서 사용기간 연장, 어쨌든 여러 방법적인 부분들을 다각적으로 한번 검토해 보도록 하겠습니다.

○**송활섭 위원** 민간투자사업 추진에서 아까 기획재정부 지침에 따라서 3년에서 5년으로, 그러면 얼마 안 남았네요.

2026년이면 관리를 어떻게 할 것인가 그 사람들에게 추진방식과 관리계획을 수립하게끔 되어 있잖아요, 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 만약 2031년까지 끝나면 대충 500억 남았다 그러면 대전시에서 직접적으로 관리할 생각은 아직 없는 거지요?

○**철도건설국장 김종명** 2031년에 종료되면 무료화하게 되면 남은 잔여채무에 대해서는 대전시에서 전액 지급을 해야 되는 상황이니깐요.

○**송활섭 위원** 아니, 그만큼 또 이득이 생기는 거 아니겠냐는 얘기입니다.

○**철도건설국장 김종명** 이득이라는 부분은 글썽요, 그게 일단 한 번에 많은 금액을 상환해야 되는 그런 부분들이 있다 보니 시 재정여건이라든지 이런 것들은 종합적으로 보면서 판단해야 되지 않을까 싶습니다.

○**송활섭 위원** 잘 알겠습니다.

향후 교통량 추이를 따져보고 채무잔액을 고려해서 그 회사하고 종료 이전에 연장을 할 것인가 아니면 다각도로 방법을 제시를 해보고요.

아까 두 번 얘기했지만 대전시민과 우리 대전시에서 시민들한테 약속한 부분을 지키기 위해서는 재정부담이 되더라도 방법론을 찾아볼 필요가 있고, 그렇지만 시민의 부담이 많다고 오르는 걸 누가, 원하는 건 다 공짜로 다니지, 올리는 걸 찬성할 사람이 있겠어요?

그렇지만 여러 가지 지금 재정상황이 어렵기 때문에, 또 같이 고통분담을 해야 되기 때문에 그런 얘기를 하는 거고요.

중요한 정책결정이 늦어지지 않도록 국장님께서 책임을 다해줬으면, 특히 천변

고속화도로는 효율적인, 빨리 채무를 다 갚을 수 있는, 재정건전성을 확보하는 데 최선을 다해 주십사 하는 당부말씀을 드리겠습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

위원님이 걱정하시는 부분을 제가 충분히 알고 있고요.

그런 것들이 대전시민의 부담이 최소화되면서 우리 시 재정 부분도 감안해서 어떤 전환점이 될 수 있도록 고민하고 검토토록 하겠습니다.

○송활섭 위원 국장님 성실한 답변 감사합니다.

위원장님 마치겠습니다, 질의.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

동료위원 여러분, 원활한 감사진행 및 중식을 위하여 잠시 감사를 중지하도록 하겠습니다.

다음 감사는 오후에 2시에 속개하겠습니다.

감사중지를 선언합니다.

(11시 34분 감사중지)

(14시 04분 감사계속)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 속개하겠습니다.

계속해서 감사하실 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

다음 감사하실 위원님, 김선광 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김선광 위원 오전에 이어서 질의드리도록 하겠습니다.

타슈 관련해서 질의드릴게요.

우리 타슈가 2009년에 대전에서 시범운행을 시작하고 그다음에 다른 지자체에서도 벤치마킹하기 위해서 많이 방문하는 걸로 알고 있습니다.

그리고 시즌2까지, 여러 가지 개선대책 마련부터 시작해서 담당 부서의 직원분들의 노고에 항상 감사드리고요.

이렇게 감사드릴 만큼 고생은 하고 있지만 사실 제가 오늘 말씀드리고 싶었던 것은 타슈가 개인 사유화로 많이 쓰이고 있는 것 같고 고의적으로 많이 파손을 하고 있는 것 같아요.

많이 파손되지요, 국장님?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 여기 보시면, 잠깐 화면 한번 띄워주세요.

(사진자료를 보며)

이게 대전시청 인근에서 사진을 촬영한 건데 심지어 손잡이를 그냥 잘라갔더라고요, 이런 부분도 있고.

제가 좀 이따 동영상도 보여드릴 텐데, 이거 동영상 한번 봐주세요.

(14시 07분 영상자료 개시)

(14시 07분 영상자료 종료)

저렇게 하면 열리더라고요.

저 동영상이 지금 인스타그램에 청소년들이 다 공유를 하고 있는 영상인데요, 그 이름이 뭐냐 하면 대전시 타슈 공짜로 타는 법 이래서.

제가 촬영한 거 아닙니다.

인스타그램에 많이 지금 멀리 퍼져 있는데 제가 이것을 왜 지적을 하나면 올해 12월부터 휴대전화 본인인증 절차를 거쳐서 이용자 정보 파악을 정확하게 해서 파손 없게 하겠다, 이런 대책을 세우신 걸로 알고 있어요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선광 위원 그런데 그거마저도 사실 저런 식으로 인증 안 하고, 잠금장치를 풀면 인증 안 해도 그냥 타는 거거든요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇지요.

○김선광 위원 그리고 심지어 카카오택시나 이런 사기업에서 타슈 같은 자전거는 저런 경우가 거의 없거든요.

왜 타슈만, 공공시설물인 타슈만 계속 이런 상황이 벌어질까요?

○철도건설국장 김종명 저도 저런 게 청소년들 사이에 공유되고 있다는 상황을 파악을 했고요.

실제 상황을 보니까 QR 단말기가 플라스틱으로 성형이 돼 있는 부분인데 그 단말기가 당기는 레버 부분이 원형으로 돼 있고 그다음에 플라스틱으로 제작되면서 그 원형의 쇠와 성형된 부분에 간격이라고 할까요, 이게 딱 하면 걸리는 부분이 있는데 외부에서 툭툭 치면 그 걸렸던 부분이 풀리면서 이게 잠금이 해제되는 그런 현상 때문에 저게 가능했던 것 같고, 그래서 저희 담당과에서는 그런 문제점을, 어떻게 보면 단말기 납품한 거기에 제품의 하자로 저희들은 협의가 돼서 저거는 일단 지금 한 11월 말까지 전량 수거해서 정비하는 계획으로 보안을 하고 있습니다.

○김선광 위원 그러면 지금 동영상을 시청하신 것처럼 우리 청소년들이 저런 식으로 벽돌 가지고 쳤을 때 잠금장치가 개선을 한 이후에는 풀리지 않게 대책을 하고 계시다는 말씀이신가요?

○철도건설국장 김종명 예, 업체하고 상의해서 그거를 원형이었던 부분을 유격이 덜 하도록 사각 형태로 바꾼다든지 성형을 조금 더 정밀하게 해서 유격되는 부분을 최소화할 수 있도록 그렇게 한번 저희들이 개선하려고 하고 있습니다.

○김선광 위원 사실 저는 오늘 이런 얘기를 하고 싶었어요.

우리 시민들을 위해서 공공시설물 타슈를 제작해서 불편하지 않게 지금 사용을 하고 있는데 공직자분들도 타슈에 대해서 수리하고 이동해 가면서 제자리에 갖다

놓고 굉장히 노고가 많은 거 알고 있습니다.

다만 저는 공직자분들이 잘 못했다는 것보다 저렇게 하는 청소년들이나 사실 몇몇 대학생들이 있어요, 그런 분들의 인식개선이 더 중요하다고 생각하거든요.

인식개선을 위해서 어떤 조치가 좀 있어야 될 것 같은데 타슈를 이렇게 고의적으로 파손하는 부분에 대해서 담당 부서에서 이렇게 못 하도록 인식개선을 하도록 뭔가 홍보한 적이 있나요?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 공영자전거 타슈라는 부분은 우리 대전시민의 세금으로 운영되는 공영자전거이지 않습니까, 그러면 내 재산처럼 소중하게 여기고 귀하게 타는 그런 기본적인 인식이 전체적으로 확산이 돼야 할 것 같고요.

그럼에도 불구하고 청소년이라는 그 시기에 어떻게 보면 호기심도 많고 뭔가를 해보려고 하는 그런 욕구들이 많은 시기다 보니까 저런 현상도, 일부러 한 것 같지는 않고요, 다만 어떻게 하다 보니 저렇게 되더라 하는 쪽으로 됐는데, 저게 또 너무 악용이 되면 안 될 것 같습니다.

그래서 저희들이 타슈 공영자전거를 고의로 파손하는 부분에 대해서는, 물론 홍보라든지 학생들 교육 이런 것도 강화하면서 그런 행위에 대해서는 저희들이 강력하게 대응해야 되지 않을까 그런 방침으로 대응하고 있습니다.

○**김선광 위원** 사실 타슈를, 모든 청소년이 그런 건 아니지만, 몇몇 청소년들이 그렇지만 저거를 무료로 타기 위해서 이걸 아니더라고요.

그거는 비용이 들기 때문에 그런 게 아니라 사유화를 하더라고요.

그냥 집 앞에 갖다 놓고 또 타고 다니고 그게 가장 큰 문제 같아요.

찾지도 못하고 배터리가 방전이 되면요.

그러다 보니까 개인 사유화식으로 지금 활용을 하고 있더라고요.

그냥 단순하게 제가 인스타그램 들어가서 아까 말씀드린 것처럼 대전 타슈 무료로, 공짜로 타는 법 치면 저게 막 돌아다니고 있더라고요.

거기에 댓글 단 이런 부분들이 뭐냐 하면, 타슈 사실 금액 비싸지 않잖아요.

비싸지 않은데 댓글이 다 그거예요.

우리 집 앞에 있어, 나 오늘 이거 타고 학교 가, 뭐 이런 식이에요, 다.

인증도 사실 할 필요가 없는 거잖아요, 저렇게 해서 한다고 하면.

○**철도건설국장 김종명** 그렇지요.

○**김선광 위원** 그러다 보니까 그런 부분이 인식개선이 필요할 것 같은데, 저는 이렇게 생각해요.

교육청이랑 대전 소재에 있는 대학교랑 협의하셔서 포스터를 만들든 아니면 그 학교에 무슨 홈페이지가 있든, 다 같이 활용하는 SNS가 있든 이런 부분을 통해서 너희들을 강력하게 제재할 거다 이런 내용보다는 공공시설물이니 애용 잘해 달라, 사유화 안 했으면 좋겠다, 직접적으로 눈으로 볼 수 있는 인식개선을 할 수

있는 방안이 필요했으면 좋겠고 그리고 예산은 들 수 있겠지만 공공캠페인처럼 TV광고나 라디오광고에 나왔으면 좋겠어요.

그래야 인식이 좀 바뀔 것 같거든요.

○철도건설국장 김종명 좋으신 말씀 같고요.

일단 저희들이 교육청하고, 주로 청소년들하고 20대들이 많이 타슈를 이용하는 걸로 지금 분석이 되고 있습니다.

그래서 일단은 대학생이라든지 중학교, 고등학교, 초등학생들을 상대로 해서 우리 타슈 공공시설물에 대한 인식이 개선될 수 있도록 지금 말씀 주셨던 포스터라든지 홈페이지 또 SNS를 통해서 이런 부분들을 적극 홍보토록 하겠습니다.

○김선평 위원 그리고 제가 아까 말씀드린 것처럼 인스타그램 들어가시면 나와요.

그냥 들어가서 댓글이라도 달아주세요.

그렇게 사용하지 말아라, 저도 적었습니다, 댓글.

공공시설물이니 그렇게 안 했으면 좋겠다.

그렇게 했으니까요, 그런 부분들 인식개선을 위해서 노력해 주셨으면 감사하겠습니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김선평 위원 그리고 한 가지 더 질의드리겠습니다.

지하안전관리 현황에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

여기 자료는 189쪽이더라고요, 국장님, 행감자료에.

○철도건설국장 김종명 예.

○김선평 위원 앞서서 제가 오전에 유등교에 관련된 내용도 말씀드렸지만 유등교 사례와 같이 보이지 않는 곳 그리고 사각지대에 대한 실효성 있는 안전점검이 필요하다고 생각합니다.

겉으로는 멀쩡해 보이지만 순식간에 사고로 발생될 수 있으니까요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김선평 위원 사진 좀 한번 보여주십시오.

(사진자료를 보며)

다들 TV에 많이 나온 사진이라서 보셨겠지만 첫 번째 저 사진은 8월 29일 서울도심 한복판 연희동에서 발생한 폭 6m의 싱크홀 사진이에요.

차량 한 대가 그대로 빠지고 2명이 크게 다친 사건이었습니다.

다음 사진은 9월 21일에 부산 사상구 도심에서 발생한 싱크홀 사진인데 다행스럽게도 인명사고는 없었다고 합니다.

지금 서울이나 부산 이런 큰 대도시에서도 싱크홀이 저렇게 크게 발생되고 있는데 다행스럽게도 아직 대전시에서는 저 정도의 싱크홀은 발생되지 않았던 걸로

알고 있어요.

다만 우리 대전시에서 2023년부터 현재까지 지하 침하에 대한 건수가 어느 정도 있었는지 알고 계신가요?

○**철도건설국장 김종명** 지금 지반침하는 지하 개발 또는 지하 시설물 이용에 따라서 주변 지반이 가라앉는 그런 현상인데요.

일단 지금 파악되기로는 2023년도에 9건 그다음에 2024년도는 현재까지 4건 정도가 그런 현상이 있었던 걸로 파악이 되고 있습니다.

○**김선광 위원** 포트홀 말고 싱크홀처럼 저렇게 큰 침하가요?

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**김선광 위원** 지반이 침하되는 이유가 사실 노후된 상수도라든가 지하수, 대규모 굴착 공사 이런 부분일 것 같은데 이런 부분에 대해서 우리 대전시에서 어떤 대책을 마련하고 있는 게 있으신가요?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 저런 현상이 발생하는 이유가 저희들이 파악해보면 지하 매설물 중에서 상수도라든지 하수도 그 시설물 주변에서 저런 현상들이 많이 발생이 되고 있고요.

그런 것들은 하수도 같은 경우에는 하수관로가 너무 노후관로가 되다 보니까 관과 관의 어떤 접속 상태에서 누수가 되면서 지하수라든지 유실이 끊임없이 진행되면서 주변이 내려앉는 그런 현상들이 많이 발견되고 있는 걸로 알고 있습니다.

그래서 저희들은 지하안전관리특별법에 의해서 지하안전관리계획이라든지 시설물별로 해서 육안검사라든지 GPR 검사라든지 이런 거는 사업시행 주체별로 시행하도록 계획은 되어 있습니다.

그런데 아시다시피 하수도라든지 상수도라든지 이런 것들이 매설 깊이 또 매설된 길이가 상당하다 보니까 그것을 일일이 육안으로 점검한다든지 하는 것들은 한계가 있지 않나 싶고요.

그다음에 지금 사진자료에서도 봤던 저런 것들이 대규모 굴착공사 현장에서 발생하는 걸로 알고 있습니다.

그래서 일전에도 저런 현상을 방지하기 위해서 관련 법이 제정이 됐고 대규모 굴착 현장에 대해서는 지하안전영향평가라든지 이런 제도가 있어서 일단은 사전 예방 차원에서 그렇게 준비가 되고 있는 걸로 알고 있습니다.

○**김선광 위원** 국장님께서 답변 주신 것처럼 대규모 흙막이 공사할 때, 아파트 공사라든가 건축 공사할 때 저런 부분이 많이 발생될 거예요.

대전에도 사실 아파트 공사, 재개발·재건축하는 현장들도 있을 테고 많이 있을 텐데 그런 부분에 대해서 특별히 대전시가 대책을 강구하고 있는 게 따로 뭐 있습니까?

○**철도건설국장 김종명** 일단은 저희들이 아까 말씀드렸던 대규모 굴착 현장이 라고 하면 사업시행자가 지하안전영향평가라든지 소규모 지하안전영향평가를 시행하도록 돼 있고 그거는 저희들이 국토관리청에 검토의견을 보내서 거기서 검증된 경우에 한해서 일단은 저희들이 굴착 허가라든지 이런 것들을 해주고 있고요.

또 굴착 허가가 승인이 된 이후에도 정기적으로 사후점검을 하도록 구청장한테 지금 업무위임이 되어 있는 상태입니다.

○**김선광 위원** 이거는 구 사무인가요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**김선광 위원** 예, 알겠습니다.

서울과 부산 이런 경우도 지금 발생을 했지만 우리 대전시에서 관리감독 잘하셔서 저렇게 큰 사고가 우리 대전시민들께 발생하지 않도록 국장님과 우리 공직자분들께서 더 사후관리나 관리감독 잘해 주셨으면 좋겠습니다.

○**철도건설국장 김종명** 예, 알겠습니다.

저희 건설도로과에 지하안전팀 조직이 사실 있습니다.

이 자리를 빌려서 좀 아쉬운 점을 말씀드리자면 지하안전팀이면 지금 지하안전 사고 예방을 위해서 그런 업무에 집중이 되어야 하는 상황인데 사실 저희들이 시청 내부적인 일입니다만 장비라든지 인력 확충이라든지 이런 것들을 지속적으로 노력은 많이 하고는 있습니다.

그런데 그게 원활히 저희들 의도한 만큼 잘 안 되는 부분이 있는데 그런 것들은 저희들이 더 노력하도록 하겠습니다.

○**김선광 위원** 맞아요, 국장님.

제가 이거 질의를 드리려다 안 드렸었는데 서울시랑, 이런 건이 있어서 그런지 모르겠지만 서울시랑 부산시는 자체 지반탐사장비 이런 것도 갖추고 있고 인력도 갖추고 있고 운영하는 팀들을 지금 잘 구축을 하고 있더라고요.

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**김선광 위원** 그런 부분에 대해서도 제가 질의를 하려고 했지만 국장님께서 지금 이런 부분이 우리 대전시가 좀 아쉽다 이걸 말씀 주셨으니까 그런 부분들도 컨트롤 잘하시면서, 위원님들이 이런 부분에 대해서 다 염려하고 계시거든요.

그런 부분들은 협조할 부분이 있으면 저희도 적극 협조할 테니까요, 그런 부분들 잘 신경 써주시기 바랍니다, 국장님.

○**철도건설국장 김종명** 알겠습니다.

위원님들 관심 덕분에 해서 더 노력하도록 하겠습니다.

○**김선광 위원** 감사합니다.

이상입니다.

○**위원장 송인석** 김선광 위원님 수고하셨습니다.

박주화 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○박주화 위원 반갑습니다, 박주화 위원입니다.

질의하겠습니다.

행감자료 150쪽에 보면 사정교~한밭대교 도로개설에 대해서 말씀드리겠습니다.

대전시의 역점사업인 사정교~한밭대교 도로개설 사업이 얼마 전 10월 31일 기획재정부의 예비타당성조사를 통과한 걸로 알고 있는데 맞지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○박주화 위원 이번 성과는 대전 도심의 내부 순환망 구축을 통해서 교통 혼잡 완화와 지역 간 균형발전을 목표로 하는 대전시의 노력의 결실이라고 생각합니다.

경제적인 효과뿐만 아니라 대전시민의 편리한 이동과 지역경제 활성화에도 큰 기여를 할 것으로 기대됩니다.

중대한 성과를 이뤄내는 집행부의 노고에 깊이 감사드리고요.

앞으로도 지속적인 노력과 성과를 기대해 봅니다.

이번 예비타당성조사를 통과한 후 구체적인 사업추진계획과 일정이 어떻게 되는지, 구상하고 있는지 짧게 말씀해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 지금 위원님 말씀해 주신 대로 사정교~한밭대교, 그러니까 유등천의 우안도로 부분을, 기존 2차선 있던 부분을 4차선으로 확장하는 걸로 해서 총사업비 2,586억 원 규모로 해서 지난 10월 25일 기재부 통과가 됐고요.

향후 절차는 사업비를 통해서 저희들이 실시설계를 해야 됩니다.

그런데 지금 한창 국회에서 내년도 예산 작업을 하고 있는 상황이어서, 이게 시기적으로 조금 앞서서 됐으면 정부 안에 담겨서 그 설계비가 반영이 되었을 텐데 10월에 하다 보니까 그게 미처 담기지 못했습니다.

그래서 현재 저희 예산담당관실 국비팀, 지역 국회의원님들 통해서 설계비가 다만 얼마라도 반영될 수 있도록 그런 부분들을 현재는 적극 노력하고 있고요.

그다음에 설계가 저희들이 계획한 것은 2개년 정도 소요될 걸로 파악이 되고 있습니다.

그 이후에 계약 절차라든지 해서 2031년에 개통 목표 일정으로 해서 현재 준비를 하고 있습니다.

○박주화 위원 일단 통과는 됐으니까 사업은 추진해야 될 것인데 사업을 하다 보면 교통혼잡도 일어날 건데 그거에 대한 대책은 준비하고 계신가요?

○철도건설국장 김종명 일단 대규모 공사를 하게 되면 경찰청과 협의해서 교통소통대책이라든지 이런 것들을 저희들이 마련하게 돼 있고요.

그다음에 7.6km 구간 중에 구조물, 지하차도가 6개가 있고 교량이 2개 정도가 계획이 되어 있습니다.

그렇다 보니까 각 지점별로 할 때는 이번에 사업비가 많이 증액된 부분들이 평

면교차로 하는 부분들을 지하차도로 하면서 거기를 교통소통대책으로 해서 오전에도 질의 주셨던 가시설이라든지 이런 걸 통해서 교통소통대책을 수립하면서 사업추진을 하도록 그런 것들이 일정 부분 사업비에 반영이 되어 있습니다.

그래서 그런 것들을 적극 활용하면서 공사기간 동안 교통 불편이 최소화되도록 계획을 수립하도록 하겠습니다.

○박주화 위원 애써 주시기 바랍니다.

위의 사업하고 함께 맞물려 있는 2021년도 7월 건에서 보면 4건의 사업이 있는데 이 나머지 4건들은 어떻게 추진할 예정인지, 추진계획은 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 대전시는 광역시이다 보니까 국도라든지 지방도라도 광역시도로 분류를 하게 돼 있고요.

광역시도 같은 경우에는 국비를 받을 수 있는 것이 광역도로 아니면, 광역도로는 타 지자체 간 교통소통을 위해 분류된 기반시설 아니면 내부 혼잡도로로 이렇게 분류가 돼 있는데 그런 것들은 저희가 7개 노선에 대해서 지금 기존에 대전시 내부 순환망을 구성하도록 그렇게 일단 계획이 되어 있습니다.

그래서 일단은 7개 중에서 시공 중인 것도 있고요, 그다음에 이것을 저희들이 한 번에 다 하면 좋겠는데 사실 이런 것들이 대도시권광역교통위원회의 심의라든지 기재부 심의과정을 통해서, 이게 저도 해보니까 동시에 몇 건씩은 이렇게.

○박주화 위원 어렵지요.

○철도건설국장 김종명 승인을 안 해주더라고요.

그래서 일단 저희가 우선순위를 정해서 사업의 진행 공정률에 따라서 어느 정도 되면 다음 노선들을 선택해서 국가 계획에 반영하면서 차질 없이 추진토록 하겠습니다.

○박주화 위원 지금 말씀하신 대로 다른 곳도 관심 가지고 추진하는데 별문제 없도록 해주셨으면 하는 바람입니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○박주화 위원 도로개설 사업은 결국은 우리 지역의 균형발전이기도 하고 시민들에게 원활한 소통을 위해서 하는 것이기 때문에 이렇게 공사하다 보면 주민들하고 부딪칠 수 있는 일도 있으니까 소통 잘하셔서 성공적으로 완수할 수 있도록 노력해 주시기를 당부드립니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다, 위원님.

○박주화 위원 한 가지만 더 질의드리겠습니다.

아까 김선광 위원님께서 말씀하셨던 타슈 이야기인데요.

타슈가 지금 자료를 보니까 계획하고 있는 게 2024년 12월까지 5,500대 확충하겠다는 이렇게 있더라고요.

아까 또 보고하실 때 말씀하신 것 같고요.

○철도건설국장 김종명 예.

○박주화 위원 일단 우리 시민들한테 굉장히 긍정적인 반응으로 오기 때문에 활성화가 된 것 같아서 굉장히 긍정적으로 생각하고요.

아까 말씀하셨듯이 광주광역시에서도 와서 벤치마킹해 가는 그런 좋은 사례도 있는 걸로 보이는데요.

지금 보니까 2026년 12월까지 7,500대를 확충할 걸로 계획을 하신다고 아까 보고를 해주셨지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 어떻게 보면 타슈가 우리 시민들한테 짧은 거리를, 애매한 거리지요, 택시 타거나 승용차 타기 애매한 거리를 효율적으로 해주는 것이어서 굉장히 좋은 역할을 하고 있다고 생각하는데, 또 이렇게 타슈가 많이 생기는 만큼 일어나면 안 되는 일이지만 사고 위험도 있을 거라 생각이 되거든요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 이런 안전에 대해서 보니까 홍보도 많이 하고 교육도 하고 있는 걸로 자료에 올라와 있는데요.

혹시 올해 사고 접수된 건수는 있었나요, 아니면 얼마 정도 있었나요?

○철도건설국장 김종명 지금 저희가 타슈 공영자전거를 이용함에 있어서 어떤 사고라든지 이런 게 발생이 됐을 때 대비하기 위해서 보험이라는 걸 전체적으로 한 6억 9천을 들여서 운영하고 있고요.

지금 2024년도에 보면 올해만 한 735건이 지금 건수가 있는 걸로 파악이 되고 있습니다.

○박주화 위원 적은 건수는 아니네요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 735건이면 상당히 많은 건데 안전교육도 상당히 필요한 것 같네요.

이게 한 건도 없어야지 좋기는 한데 안 날 수는 없는 거고, 혹시 그래도 거의 경미한 사고인지, 아니면 정말 큰 사고로 이어지는 것도 있지 않았을까요?

○철도건설국장 김종명 예, 맞습니다.

지금 내용에 보면 어떤 원인인지 모르겠지만 사망사고도 있었고요.

그다음에 후유장애 이런 건들도 있고 상해위로금을 경미한 걸로 해서 지급했던 사항들이, 지금 접수 건수 유형을 분석해 보면 그런 것들이 좀 있습니다.

○박주화 위원 물론 우리가 복지 차원에서 시민들을 위해서 하는 것이지만 결국은 또 뒷면에 안 좋은 면이 이런 게 항상 따르기 때문에, 이것을 이행 안 할 수 없지만 이게 그래도 그거만큼의 긍정적인 효과를 가지고 있어서 2026년도까지는

많이 확충한다고 이렇게 해놓으신 거에 대해서는 고민도 해봐야 하지 않을까 싶거든요.

이렇게 많은 건수의 부상자들이 생기는 것은 사실은 타슈를 이용하시는 분들이 뭐라고 할까, 기능적인 면에서 본인들이 타슈를 타는데 기본적인 어떤 개념이 안서 있는 상태에서 하다 보니까 사고가 많이 나지 않나 이런 생각도 들고, 또 도로가 안전하지 못해서 생기는 것도 있을 것 같은데 보니까 도로도 계속적으로 보안을 해가고 있는 걸로 알고 있거든요.

타슈가 계속적으로 이렇게 지금 많이 확충되고 있는 것에 대해서 어떤 문제점이나 생길 수 있는 것도 국장님이 염려하시는 것도 있을 것 같아요.

그런 게 있으면 조금 말씀해 주시기 바랍니다.

○**철도건설국장 김종명** 일단은 타슈가 시민들로부터 폭발적인 인기가 있고 많이들 이용하시다 보니까 저희들이 첫째, 이렇게 보니까 아까 우려해 주셨던 사고 부분은 일단은 자전거라고 하니까 쉽게 탈 수 있다는 그런 걸로 인식이 되는 부분도 없지 않아 있는 것 같아서 그런 것들은 저희들이 사단법인을 통해서 자전거 올바르게 탈 수 있는 교육도 병행을 저희들이 하고 있고요.

또 말씀대로 저희 자전거도로가 대부분 보면 자전거 전용도로의 비율이 우리시가 그다지 높지가 않습니다.

보행자와 자전거가 혼용해서 쓰는 그런 형태가 비율이 높다 보니까, 사실 또 그 보도에는 상당히 가로수 식재라든지 한전의 수배전반이라든지 어떤 지장물부터 해서 자전거도로의 경계석의 높낮이, 그런 턱 부분들 이런 것들이 지속적으로 정비가 되지 않으면 무심코 타고 가다가 충돌사고라든지 이런 것들이 항상 위험이 내재돼 있는 그런 상황입니다.

그래서 그런 것들은 저희가 정기적으로 관리예산을 통해서 정비는 하고 있습니다만 조금 더 저희들이 확충을, 보안을 해야 되지 않을까 싶습니다.

○**박주화 위원** 국장님 이렇게 사고건수가 700건이 넘잖아요.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**박주화 위원** 아까 김선광 위원님께서도 질의했을 때 국장님께서 타슈를 이용하는 대부분 이용객들은 대학생이나 청소년이 많이 차지하고 있는데, 그렇다면 사고 날 수 있는 확률도 대학생이나 청소년이 많다는 얘기지요?

○**철도건설국장 김종명** 아무래도 그렇겠지요.

○**박주화 위원** 그러면 비율이 어떻게 되나요, 사고 연령대?

○**철도건설국장 김종명** 사고 연령대별로 해서 한 부분은 제가 자료는 없는데, 그걸 한번 파악해서 말씀드리도록 하겠고요.

○**박주화 위원** 물론 자료 없어도 제가 볼 때는 청소년이 많을 것 같고, 대학생보다.

그리고 성인들은 그다지 많지 않을 거라는 생각이 들거든요.

○**철도건설국장 김종명** 아무래도 지금 타슈 이용객의 연령대를 저희들이 빅데이터를 분석해 보면 20대에서 40대 비율이 가장 높습니다.

그리고 20대가 평균 한 38.3%가…….

10대도 9.9% 정도가 되기 때문에 많이 이용을 하면 당연히 그거에 비례해서 어떤 사고라든지 이런 비율도 높지 않을까 미루어 짐작이 됩니다만.

○**박주화 위원** 이렇게 자료 보니까 저는 자전거 타슈에 대해서 되게 긍정적으로 생각하고 환경오염을 발생하지 않을 수 있어서 좋고 시민들 건강에도 좋고 그런 것에 대해서 굉장히 긍정적으로 생각하는데 사고가 이렇게 많다 보니까 이것도 일단은 복지 쪽으로만 계속해 줄 게 아니라 이것의 대책이 굉장히 필요하구나 생각이 들거든요.

그래서 아까도 얘기했듯이 사망하는 사고도 있고 중증장애를 가질 수 있는 그런 요인도 되고 한다면 굉장히 고민을 많이 해봐야 되는 거고, 아까 김선광 위원님이 말씀하셨듯이 청소년이나 대학생들 퍼센티지가 높다면 교육청이나 대학교하고도 이거에 대한 홍보에 대해서 굉장히 많이 하셔야 되지 않을까 이런 생각이 들거든요.

그래서 홍보하셔도 그냥 글로만 하는 게 아니라 지금 생각난 것은 저희들 담배 피울 때 담뱃갑에 이렇게 굉장히 험한 사진을 올려놓듯이 타슈 타다가 잘못돼서 사고 나서 힘들어하는 사진도 아예 보여주는 것도 괜찮지 않을까 싶거든요, 아예 눈에 띄게.

○**철도건설국장 김종명** 방금 위원님께서 말씀해 주신 것 때문에 제가 순간 떠올랐는데요.

저희들이 타슈를 이용하려면 앱에 접속해야 하지 않습니까?

그러면 앱에 접속해서 자전거를 이용할 때는 반드시 자전거 안전수칙이라든지 그런 것들을 숙독해서 이용할 수 있는 그런 사전절차라든지 이런 것들도 한번 기능적으로 가능한지 제가 한번 그런 것들도 도입을 검토해 보겠습니다.

○**박주화 위원** 굉장히 필요한 것 같고요.

그리고 제가 이 자료를 보면서 이렇게 생각했던 것은 저희 어떤 지역적인 특성을 고려해서 우리 대전이 대한민국의 중심 도시이기 때문에, 이렇게 보니까 자전거 타는 기념일도 있더라고요, 자전거의 날도.

4월 22일인가로 기재돼 있는 것 같더라고요.

자전거의 날이 따로 있는 것 같아요, 타는 저기가.

그러면 자전거를 타시는 애호가들도, 동아리도 많잖아요.

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**박주화 위원** 잘 활성화시켜서 우리 대전시에서 전국 자전거 타기 대회나 이

런 것도 한번 계속적으로 지속적으로 우리 대전시가 주관해서 하면 또 그분들이 대전을 방문하게 되고, 우리 시장님이 모든 행사를 대전에서 하면서 대전을 홍보하고 대전의 인프라를 늘리고 식당이나 이런 숙박업소 같은 데 도움을 주려고 많이 하시기 때문에 이런 것도 좀 생각을 긍정적으로 해보셔도 좋을 것 같다는 생각을 하거든요.

○**철도건설국장 김종명** 좋은 제안의 말씀 같고요.

일단 저희들이 여태 자전거 행사는 삼일절 행사와 병행해서 주로 많이 이용했던 부분이 있습니다.

그런데 일단은, 저도 그날 타보면 약간 날씨에 따라 좀 춥기도 하고.

○**박주화 위원** 춥지요?

○**철도건설국장 김종명** 자전거 타기가 조금 곤란한 날씨도 없지 않아 있더라고요.

그래서 그런 날짜를 좀 더 검토해 봐서 타기 좋은 날 전국적인 행사라든지 그리고 또 우리 대전에 금강로하스길부터 해서 금강 종주길도 되어 있습니다.

그래서 저희가 관광공사에 자전거 60선에 들어갈 수 있도록 담당부서에서는 관광공사와 협의해서 로드 체크해 가면서 그런 홍보도 할 겸해서 그런 대회들도 한번 유치할 수 있도록 저희들이 노력해 보도록 하겠습니다.

○**박주화 위원** 삼일절에 행사하는 것은 우리 대전광역시 행사니까 그것은 이렇게 가더라도 전국대회를 한번 가을이나 아니면 봄쯤 이렇게 해서 일회성이 아니라 꾸준히 계속한다면 전국에 있는 자전거 동아리 하시는 분들이 굉장히 호응도가 높지 않을까, 그렇게 하면서 또 지역경제도 살릴 수 있어서 좋을 것 같고 대전을 홍보하는 데도 되게 좋을 것 같다는 생각이 들어서 제가 이렇게 말씀드리는 거고요.

그래서 이렇게 우리가 많은 예산을 들이고 대전시민을 위해서 모든 것을 추진해 나가면서 긍정적으로 간다면 이런 게 어떤 근거가 잘돼 있고 확실해야 되지 않을까 이런 생각하는데, 국장님 생각은 어떠세요?

○**철도건설국장 김종명** 좋으신 말씀 같고요.

저희들이 일단 전국대회 유치 부분에 대해서는 좀 더 노력해야 되겠습니다만 어떤 예산이라든지 어떤 인프라라든지 이런 것들을 검토해서 한번 긍정적으로 검토해 보겠습니다.

○**박주화 위원** 제가 그런 차원에서 홈페이지를 한번 살짝 들어가 봤는데요.

국장님, 타슈는 대전시민이면 누구나 이용 가능한가요?

그렇지 않으면 따로 연령제한이 있나요?

○**철도건설국장 김종명** 지금 타슈는 15세 이상만 이용할 수 있도록 돼 있습니다.

○박주화 위원 그래요?

○철도건설국장 김종명 예.

○박주화 위원 그래서 그거에 대해서 뭔가 자료가 분명하지 않은 것 같아서 제가 한번 국장님한테 여쭙보고 수정해야 될 거 있으면 해야 되지 않나 이런 생각이 들어서 한번 홈페이지 자료를 봤습니다.

(프레젠테이션자료를 보며)

자료 보면, 화면 보시면 만 15세 이상 자전거 주행이 가능한 자라고 이렇게 나오지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 화면 보시면, 그런데 「대전광역시 자전거 이용 활성화 조례」 제10조를 보면 “타슈의 이용 대상은 자전거 운행이 가능한 사람으로서, 이용 승인을 받은 사람은 누구나 이용할 수 있다.”고 이렇게 규정이 돼 있어요.

이용 승인을 받은 사람의 기준에 대해서 딱히 조례상에 규정이 돼 있지 않거든요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 그리고 제13조 이용의 제한 등 조항에도 만 15세 미만은 사용이 불가능하다고 규정되어 있지 않지요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○박주화 위원 그래서 제가 말씀드리는 것은 조례를 수정하든지, 왜냐하면 우리가 긍정적으로 받아들이고 이것을 확산시키고 할 거면 근거가 분명해야 되지 않을까 생각이 들고요.

그래서 아까 청소년들도 자전거 타고 이렇게 하는 거에 대해서는 나이가 제한이 돼 있으면 정확하게 해서 너무 어린아이들이, 판단하기 어려운 아이들은 자전거 타는 것은 제한을 할 수 있으면 해야 되지 않을까 이런 생각이 들거든요.

○철도건설국장 김종명 일단은 15세로 제한을 했던 부분은 타슈 자전거가 누구나 하게 되면 일단은 초등학생, 어린아이부터 다 탈 수 있다는 그런 의미로 전달될 것 같은데 사실 그런 어린이들이 타기에는 타슈는 적정치는 않다고 봅니다, 크기가.

○박주화 위원 그런데 우리가 엑스포광장이나 이런 데 가보면 애기들도 부모님 들하고 와서 타고 이렇게 하잖아요, 그런데 거기에서 보면 공지는 15세 이상이라고 해놨지만 조례에는 15세라는 연령이 적혀 있지는 않거든요.

그래서 제가 말씀드리는 건 타슈나 이런 게 우리 시민들한테 굉장히 유익하다면 근거자료로 정확하게 해놓는 게 나중에라도 문제가 생기지 않을 것 같아서 제가 한번 말씀드리는 겁니다.

○철도건설국장 김종명 일단 이용대상을 저렇게 보면 이용 승인을 받은 사람은

누구나라는 부분으로 해서 이용할 수 있다 해서 공영자전거면 일단은 누구나라는 어떤 그런 방향성을 제시한 것 같고, 사실 15세로 제한한다는 부분은 이용약관에 이렇게 제가 있는 것으로 알고, 홈페이지 들어가 보니까 서비스가 그렇게 연결되더라고요.

그런데 일단 저희가 관계법령에도, 조례에서 다 담지를 못했으면 그 내용은 하위 어디에다가 위임해서 정한다라든지 어떤 그런 문구가 명확히 있어야 되는 건 맞을 것 같습니다.

그러니까 그런 부분들은…….

○박주화 위원 제가 말씀드리는데 타슈가 점차적으로 많이 생기고 이렇게 한다면 문제점이 지금 700 몇 건이지만 앞으로 더 많이 생길 수도 있기 때문에 그런 보완장치로 조례를 수정하든지 했으면 좋겠다는 차원에서 제가 건의드리는 겁니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

한번 저희들이 면밀하게 검토하겠습니다.

○박주화 위원 아무튼 타슈가 우리 대전시민의 발 노릇을 해준다면 이것 또한 사고도 최대한 줄일 수 방법을 자꾸 모색해서 안전하게 잘 활용할 수 있도록 부서에서는 면밀히 검토해 주시고요.

아까도 얘기했지만 교육청이나 대학 같은 데도 홍보하고 인식이 머릿속에 딱 인지되어 있을 정도로 이렇게 계속해야 되지 않을까, 그냥 한두 번 홍보하는 것보다는 그런 교육 차원으로 꼭 필요하다는 생각이 들거든요.

그래서 관심 가지고 사고가 최대한 줄 수 있으면서 시민의 발이 될 수 있도록 노력해 주시기를 당부드립니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

일단 많은 숫자의 타슈가 이용됨에 있어서 그걸로 인한 사고가 발생된다는 것은 조금 맞지 않는 것 같고요.

일단 사고라든지 사고율은 떨어뜨리면서 이용률은 높아질 수 있도록 시민의식 개선 부분, 홍보, 교육 그런 것들은 저희들이 할 수 있는 부분 하고 관계기관에 협조가 필요한 부분들은 같이 논의과정을 통해서 더 개선되도록 하겠습니다.

○박주화 위원 저는 이게 지금은 타슈 이야기지만 사실은 복지 차원에서 많은 예산이 들어가고 있잖아요.

예산이 많이 들어가는 만큼 예산의 중요성에 대해서 시민들이 많이, 시민의식을 높이는 데 저는 교육이 항상 필요하다고 생각하거든요, 단돈 10원을 복지 쪽에 하더라도 10원이 어디서 나왔는지 아니면 이게 어떻게 쓰여야 되고 어떻게 감사를 해야 되는지 이런 건 반드시 필요하다고 생각하거든요.

그래서 공무원분들도, 담당하시는 분들도 그냥 복지 차원에서 그냥 예산만 던져

주는 게 아니라 단돈 10원이든 100원이든 정말 우리 대전시민, 대한민국 국민들이 정말 힘들게 일해서 내는 세금을 가지고 복지를 이렇게 누릴 수 있다는 것을 항상 끊임없이 예산이 나갈 때는 그런 교육이 저는 필요하다고 늘 생각하거든요.

그래서 그런 거 하나하나가 우리 시민의식이 높아지는 거고 시민의식이 높아져야 국민의식도 높아지고 그렇게 해야 우리가 선진국 대열에 가지 않을까, 저는 이런 생각을 늘 하고 있기 때문에 그런 건 잘하고 계시지만 한번 더 말씀드리는 겁니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

소중한 시민들의 세금으로 이렇게 편성된 예산 부분을 집행함에 있어서 한 치의 누수가 없도록 효율과 이런 부분들에 특별하게 저희들이 관심 가지고 유념토록 하겠습니다.

○박주화 위원 답변 성실하게 해주셔서 감사합니다, 국장님.

○철도건설국장 김종명 고맙습니다.

○박주화 위원 이상입니다.

○위원장 송인석 박주화 위원님 수고하셨습니다.

김영삼 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 날씨가 굉장히 더워서 나른하실 거예요, 점심 식사하셔서 더 그러실 것 같습니다.

제가 오전에 질의했던 유등교 관련해서 한 가지 빼먹은 게 있어서 질의를 다시 드릴게요.

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 차단벽을 설치해서 하상에서 운동하시는 분들이 지나가시잖아요, 그런데 제가 아까 오전에 얘기할 때 그 부분을 치우고서 가게 되면 그분들이 잘못된 것처럼 비칠 수가 있습니다, 그러니까 통제는 했는데.

그런데 운동을 계속 오랫동안 하셨던 분들이나 거기에서 예를 들면 이쪽으로 출퇴근하시는 분들이 상당히 많은 말이지요, 그러다 보니까 이분들에 대한 불만이 많아요, 잘못하면 규정을 위반했다 해서.

이게 시민들을 위해서 다 하는 부분인데 그렇게 통제하는 것만이 능사는 아닌 것 같아요.

어떤 방법이든 그분들이 거기서 통행할 수 있게끔 또는 안전 대비해서 할 수 있는 방법이 지금 구체적으로 할 수 있는 부분이 혹시라도 있을까요?

○철도건설국장 김종명 일단 작업대상지가 되기 때문에 하천 고수부지 내에서 그분들이 출퇴근로라든지 아니면 산책이라든지 했기 때문에 계속 확보를 해야 되는 부분은 사실 조금 작업기간 내에는 어려울 것 같고요.

그 구간 내에서 그 구간은 일부 지상으로 올라오셔서 다시 이렇게 내려가실 수

있는 그런 부분들이 검토 가능한지 그런 것들은 한번, 통행로 부분은 한번 가능한지 검토해 보겠습니다.

○김영삼 위원 임시교를 저희가 먼저 설치할 때 그 부분을 같이 검토해 주시면 어떨까 싶은데요.

○철도건설국장 김종명 일정 부분 그것은 이제 또 생각입니다만 임시교량이 대부분은 강제로 해서 진행되고, 통행로 부분이라고 하면 사실 지상도 만만치는 않을 것 같습니다.

그러니까 사실 저희들이 건축 공사장이라든지 이렇게 하게 되면 안전망이라든지 이런 것들을 조치를 하는 경우가 있습니다.

그리고 사각형태로 하는 임시통행로를 확보하는 경우도 제가 본 것 같거든요, 그렇다고 보면 작업장 내에서 작업이 끝난 구간에서는 일정 부분 안전통행로 부분이 설치가 가능한지는 한번 안전관리계획을 수립하면서 검토 가능한지 보겠습니다.

○김영삼 위원 우리가 모든 교량이라든가 교통에 관련된 모든 부분이 시민을 위해서 하는 거예요.

그런데 지금 이 상황에서 그분들의 불편함이 생기면 안 되잖아요, 그런 것들조차도 같이, 이것을 우리가 같이 생각을 해야지 교통이라든가 흐름이라든가 이 교를 어떻게 빨리 지을 건지 이것만 생각하면 안 될 것 같아서 다시 한번 제가 국장님의 답변 듣고 싶었고요.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김영삼 위원 타슈에 대해서 지적이 많이 나왔습니다.

애정 어린 마음이고 대전시민 누구나 타기 위해서 타슈를 하고 교통편의 목적도 있지만 복지향상 증진을 위해서 또 한 겁니다.

존경하는 김선광 위원님께서 아까 도어록 부분에 대한 부분을 말씀하셨어요.

이 부분은 업체에서 AS를 다 해줍니까, 아니면 대전시하고 같이 해야 되는 부분인가요?

○철도건설국장 김종명 업체에서 100% 하는 걸로 되어 있습니다.

○김영삼 위원 좋습니다, 이게 왜냐하면 설계 당시부터 이런 부분을 고민했더라면 좋았을 텐데 행정이라는 게 항상 일률적으로 잘되는 것만 할 수 없습니다.

그렇기 때문에 이런 부분이 생기면 업체에서도 충분히, 대당 단가도 너무 비싸고 수리비용도 많이 비싸거든요.

이 부분 업체에서 수리가 돼서 이런 문제가 안 됐으면 좋겠다 말씀드리고요.

그리고 교통공사 약관, 우리 조례에 관련해서 왔는데 제가 검토를 해보니까 굉장히 애매모호합니다, 15세라는 규정 자체를 넣을 수가 없어요.

이것은 조례 개정이 무조건 필요한데 교통공사에서 이렇게 자체적으로 한다고

하면 이것 또한 조례를 위반하는 것이나 다름이 없습니다.

왜냐하면 규정 자체가 들어가야 되거든요.

이 부분은 검토를 하셔서 분명히 하셔야 될 부분이고요.

그리고 15세 미만이라고 규정을 뒀는데 15세라는 기준은 왜 두신 거지요?

○**철도건설국장 김종명** 그게 일단 보면 보험이 이제…….

○**김영삼 위원** 상법.

○**철도건설국장 김종명** 예, 하게 되는데 상법에서는 15세 미만자에 대해서는 보험계약을 금지하는 어떤.

○**김영삼 위원** 사망사고에 대해서는 보상할 수 없답니다.

그런데 우리 타슈의 기본은 대전시민 누구나입니다, 원래는.

그리고 자전거를 타다가, 타슈뿐만 아니라 자전거를 타다가 사고가 나게 되면 대전시민 전체에 대한 보상이 들어갑니까, 안 들어갑니까?

○**철도건설국장 김종명** 전체가 다 들어갑니다.

○**김영삼 위원** 다 들어가지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**김영삼 위원** 다 들어가는데 15세 미만으로 규정한다고 하면 이게 상법에 맞춰서 사망사고에 대한 부분인 거예요, 그래서 둔 것 같은데 이것 또한 명확하게 해줘야 돼요.

그런데 지금 앞서서 말씀드렸던 AS 부분이라든가 조례 부분을 다 무시하고 지금 김선광 위원님이 말씀하셨던 대로 그렇게 진행되고 있어요.

부수고 아예 이용 자체를 무시해 버리고 그냥 탈 수 있는 구조가 되어 버렸단 말이지요, 그렇지요?

그러면 전반적인 재검토가 필요한 겁니다.

이 내용을 하나하나 봤을 때는 규정도 좋고 우리가 한 시간은 무료고 이렇게 하는 부분도 좋지만 전반적으로 보면 잘못됐기 때문에 이런 부분이 생기는 겁니다.

그렇지요, 국장님?

○**철도건설국장 김종명** 전체 이용자가 그런 현상은 아닌 것 같고요, 일부 타슈 공영자전거임에도 불구하고 사유화하기 위한 방법으로써 시설물을 불법으로 개조한다든지 이렇게 해서 가는 것들은 조금 바람직하지 않은 현상이기 때문이에요.

○**김영삼 위원** 자, 다시 말씀드릴게요.

15세 밑으로 규정했고 그런 부분에 대해서 문제점이 이렇게 일어나고 있으면 타슈 자체적으로 15세 미만이라고 하는 규정을 타슈에 붙여야 되는 거 아니가요?

○**철도건설국장 김종명** 그래서 그런 부분들을 일정 부분 해소하기 위해서 저희들이 타슈 이용에 따른 본인인증 시스템을 도입을 하려는…….

○김영삼 위원 아니 알지요, 아는데 그 부분을 몰라서가 아니라, 15세 미만 되는 친구들은 부모님 것을 갖다가 찍어요.

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 다 할 수 있는 방법이 있단 말이지요.

그러면 타슈 자체에 명확하게 15세 미만은 사고가 났을 시에 보상이 되지 않으며 규정상 이걸 15세가 탈 수 없다는 것을 봤을 때 우리 대전시에서도 그것에 따른 문제점이 생기는 것에 대해서 책임지지 않을 수 있는 그런 것도 있을 수 있지 않습니까?

그런 규정 자체나 또는 시민들이 봤을 때 이걸 이래서 안 되는 걸 알게 하는 표지도 없단 말이지요, 그리고 교통공사에만 들어가면 15세 안 됩니다.

아니지요, 이거 행정 이렇게 하면 안 되는 거라고 저는 봅니다.

그래서 잘못된 부분은 빨리 수정하는 게 좋잖아요, 국장님.

타슈는 매년 문제점이 생깁니다.

대수도 많고 이용자들이 다방면으로 있기 때문에 그래서 어디에서 사고가 날지 모릅니다.

너무 힘들다는 것도 저희 잘 알고 있고요.

그런데 매년 이런 지적받으면 안 되지않아요, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 그렇습니다.

○김영삼 위원 제가 전체적으로 말씀드렸지만 이 부분에 대해서 더 면밀하게 내년에는 이런 감사가 없었으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김영삼 위원 또 한 가지.

○철도건설국장 김종명 어떤…….

○김영삼 위원 말씀하시지요.

○철도건설국장 김종명 대다수 시민들이 이용하면서 일단 명확하지 않은 이용자의 그런 부분들, 위험 문구 그다음에 상법과의 어떤 저촉 관계, 보험 이런 부분들은 종합적으로 저희들이 봐서 개정해야 될 부분들은 조정하도록 하겠습니다.

○김영삼 위원 알겠습니다.

마지막 감사하겠습니다.

서대전IC~두계3가 도로확장 공사입니다.

이건 대전하고 계룡 간을 원활하게 소통하기 위해서 2020, 이게 몇 년도부터지요?

이게 언제부터 됐던 거지요?

○철도건설국장 김종명 2017년부터 계획돼서 2025년 12월 준공목표로 진행되고 있습니다.

○김영삼 위원 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 그런데 2025년 5월로 되어 있습니다.

그런데 원래 계획안은 2022년 완공으로 되어 있어요, 알고 계시지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 늦어진 이유가 뭘니까?

○철도건설국장 김종명 전체적으로 사업이 늦어진 이유는 일단 계백로에 지금 저희들이 공사 중인 사업구간 내에 7개 기관의 도로매설물이 있습니다.

도시가스, 한국가스공사, CNCITY, 상수도, 평촌산단으로 들어가는 공업용수관 이런 지장물들이 많다 보니까 각 기관들의 매설 깊이, 매설 위치 그런 걸 감안해서 사업을 하다 보니 이렇게 사업이 장기화되면서 통행 시민들한테 불편을 야기했던 현상이 발생했습니다.

○김영삼 위원 이게 왜 중요하냐면 평촌산단이 굉장히 분양률이 저조하지요.

사실은 이게 12월에 끝나기로 되어 있던 부분입니다, 그런데 5월로 또 늘어났지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○김영삼 위원 12월이라고 제가 어제그저께도 그 말씀을 드렸어요, 12월에 교통이 좋아지고 에너지 문제를 먼저 해결해 봐야지만 평촌, 그게 다 이어지는 겁니다.

그런데 늦어진 이유는 당연히 말씀하신 것처럼 지하를 파보면 어떤 게 나올지 모릅니다, 각 기관마다 협의도 잘 안 되고.

그 부분 충분히 알겠습니다.

그래서 우리 철도건설국에서는 모든 교통방송이나 내비게이션 등 홍보매체를 통해서 막히지 않게끔 우회도로를 해서 소통 원활하게 하겠다, 이런 발표를 하셨어요.

하셨는데 이 계백로 쪽으로 일평균 차량이 몇 대 다니는지 혹시 아십니까?

○철도건설국장 김종명 제가 정확한 건 모르겠습니다.

한 6만 대 수준 되는 것으로 알고 있습니다.

○김영삼 위원 예, 5만 7천 대 정도 되는데, 한 5만 4천 대.

그런데 문제가 뭐냐 하면 서대전IC에서 나와서 가수원 쪽으로 빠지는 차량하고 논산 쪽에서 나오는 차량 있잖아요, 저는 그 부분만 봤습니다.

그 부분이 문제가, 왜냐하면 이게 4차로에서 2차로로 축소가 됐지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

전체 4차로로 교행하다가 현재는 3차로로 운행이 되고 있는 그런 상태입니다.

○김영삼 위원 올 5월 1일 자부터 내년 5월 1일까지입니다, 이게.

그렇게 통행하다 보니 그 기간 동안 발생했던 민원이 엄청나게 들어오고 있어요.

○철도건설국장 김종명 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 논산에서 들어온 차가 기본적으로 한 30분 정도면 오던 차들이 저녁시간대는 1시간 반이 넘게 걸립니다.

그리고 또 논산IC 쪽에서 나오는 차들이 병목현상이, 같이 톨게이트를 나가는 입구에서 계속 생기다 보니까 논산 쪽에서 들어오는 차들 또한 굉장히 막히는 거예요.

이걸 해결할 수 있는 방법은 없습니다, 지금은 당장.

그러면 공사를 최대한 고속도로에 접목해 있기 때문에, 접해 있기 때문에 홍보매체, 내비게이션, 교통방송을 통해서 완화하겠다고 했는데 전혀 완화가 안 되고 있습니다.

더 이게 병목현상이 늘어나고 있는데 앞으로 우리 국장님의 계획은 어떠신지 궁금합니다.

○철도건설국장 김종명 일단 서대전IC에서 나온 차량들이 계백로에서 가수원 쪽으로 접근하는 차량과 상충됩니다.

그래서 일단은 저희들이 IC 외곽으로 나온 부분에 대해서는 현재 1차로로 접근을 하게 되어 있는데 그것을 2차로로 확장하는 것으로 해서 저희들이 공사를 마무리 짓고 그 바로 접속이 되면 상충되기 때문에 거기서 하류 쪽으로, 진잠사거리 쪽으로 한 200m를 부가차로를 해서 IC에서 나온 차량들이 원활하게 도심으로 접근할 수 있도록 시설개량을 지금 저희들이 하려고 하고 있고요.

그다음에 계백로의 전체적인 차선은 지금 4차선 하는 것도 2차선에서 3차선이 됐는데 전체적으로 4차선으로 회복되는 것은 저희들이 올 연말까지 우선다 마무리 지으려고 하고 있습니다.

○김영삼 위원 좋습니다, 이게 지금 주민들한테는 굉장히 희소식 같아요, 만약에 이렇게 된다면.

지금 지하에 문제, 7개 기관이 하고 있다고 하셨는데 거의 다 마무리가 되어 가고 있는 거지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○김영삼 위원 예, 알겠습니다.

이 부분은 우리가 SOC사업을 하게 되면 굉장히 중요한 게, 시민들의 불편함이 제일 크잖아요, 민원도 많고.

이 부분을 정확하게 모르는 게 아니지만 계속적인 민원이, 2년이나 늘어졌기 때문입니다, 일단.

민원이 들어오게 되면 그곳에 귀를 빨리 기울여서 홍보가 잘못되어 있으면 홍

보를 더 하시고 우회도로를 할 수 있게끔 우회도로 해주시고 이런 것에 대해서 명확하게 하셔야 시민들의 원성이 없을 것 같아요.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

○김영삼 위원 평촌산단이 연결된 거니까 각별히 유념하셔서 차질 없이 할 수 있도록 부탁드립니다.

○철도건설국장 김종명 예, 저도 많은 민원전화를 접했고요.

그래서 저도 수시로 그 현장에 대해서는 출퇴근시간 또 이렇게 중간중간 많이 출장을 통해서 사업을 독려하고 있습니다.

일단 불편이 최소화되도록 더 노력하겠습니다.

○김영삼 위원 국장님, 고생하셨습니다.

위원장님, 이상입니다.

○위원장 송인석 김영삼 위원님 수고하셨습니다.

감사하실 위원님 안 계십니까?

송활섭 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 국장님, 오랫동안 고생이 많습니다.

우리 식장산역이 추진되고 있지요?

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 내년 상반기에 GB 관리계획 및 실시설계가 마무리되면 내후년 말까지는 개통 계획이 아니겠습니까, 그렇지요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 지금 시 예산 150억, 100% 들어가는 만큼 차질 없도록 추진해 주시고요.

○철도건설국장 김종명 예.

○송활섭 위원 지금 우리가 관심을 가지고 있는 게 신교통수단인 무궤도트램 관련해서 잠깐 언급하고 마무리하겠습니다.

국내 최초로 도입되는 시범사업 아니겠어요?

○철도건설국장 김종명 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 그런 과정에서 규제가 있고 어려움이 많아서 대전시도 현행 법령과 규제를 완화하고 있고 국비 지원을 확보하기 위해서 노력하는 것으로 알고 있는데 그 진행되는 상황을 잠깐만 설명해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 저희가 신교통수단을 시범사업으로 해서 예산은 150억이 들어갈 것으로 예상이 되고 있고요, 2025년도 12월 시범운영 목표로 해서 현재 행정절차를 진행하고 있습니다.

방금 위원님 말씀해 주신 대로 신교통수단이다 보니까 아직 차량의 규격이라든지, 신교통이 무궤도트램입니다, 그러다 보니까 관련 법령이 현재 마련되어 있지

가 않습니다.

그러다 보니까 모빌리티 혁신법에 의해서 저희들이 관련 규정에 따라서 어떤 규제사항이 있는지, 그게 없다고 한다면 특례를 받을 수 있는 그런 절차를 어제까지 다 저희들이 특례 신청을 현재 국토부에 했고요.

그게 진행이 저희들 계획상으로는 아마 12월 중에 모빌리티혁신위원회 심의를 통해서 특례를 받아서 어떤 차량이라든지 이런 것들이 제작, 운행될 수 있도록 그런 부분들을 현재 준비하고 있습니다.

○**송활섭 위원** 그렇지요, 현재 국비 확보 근거를 마련하기 위해서 노력하고 있는 걸로 알고 있고, 8월에는 규제신속확인을 신청해서 한국교통안전공단에서 관련 부처와 협의한 걸로 알고 있는데 맞습니까?

○**철도건설국장 김종명** 예, 맞습니다.

○**송활섭 위원** 규제샌드박스와 관련돼서 그렇지요?

○**철도건설국장 김종명** 예, 그렇습니다.

○**송활섭 위원** 작년에 그쪽에 일부 개통이 됐잖아요, 도로가.

목원대 뒤쪽으로 개통이 됐는데 무케도트램 시범사업 구간을 미리 만들어놓긴 했더라고요.

가수원내거리부터 유성온천역까지, 그렇지요?

이게 2025년 연말까지 목표로 하고 있는데 지금 차량 제작을 보니까 사전조사를 해보니까 그거 하는 데 6개월에서 8개월 정도 걸린다고 봐요.

○**철도건설국장 김종명** 예.

○**송활섭 위원** 그러면 2025년 연말에 이런저런 행정제반이 아직도 끝나지 않았는데 개통이 빠듯하다 생각하는데 어떻게 그렇지 않겠어요?

○**철도건설국장 김종명** 사실 조금 일정 부분 우려하시는 그런 의견들이 있으시고요.

그래서 저희는 규제 부분하고 현장에서 사업발주라든지 이런 부분들을 투트랙으로 해서 현재 행정절차를 이행하고 있습니다.

아까 앞서서 말씀드렸던 규제 부분은 그렇게 해서 유예특례기간을 저희들이 한번 받으면 2년을 받게 되고 또 한 번 연장해서 하게 되면 4년까지 특례를 받을 수 있고요.

그런 과정을 통해서 저희들이 제정이 안 된 관계법령은 위원님들과 통해서 정비를 하고, 그다음에 저희가 교통공사하고 해서 차량의 형식이라든지 규격, 시스템, 운영 이런 걸 하기 위한 용역을 발주했습니다.

그래서 거기서 용역을 통해서 차량의 형식이라든지 이런 것들이 결정되면 바로 그것들도 병행해서 간다면 조금 무리한 감은 없지 않아 있습니다만 맞춰보도록 그렇게 절차를 진행하려고 하고 있습니다.

○송활섭 위원 국제세미나에서 전문가 검토의견에 따르면 무궤도트램 도입이 기존 대전 3호선보다 오히려 경제성이 향상됐다 이렇게 평가를 하고 있어요.

그렇기 때문에 지금 여러 가지 제도적이나 기술적인 어려움이 있는데도 불구하고 중앙정부와 국토부하고 긴밀히 협조하는 걸로 저도 다 알고 있습니다.

아무튼 무궤도트램이 정착될 수 있도록 우리 관련 국에서 선도적인 역할을 할 수 있고 대전이 교통의 혁신지구로 거듭날 수 있도록 최선을 다해 주시기 바랍니다.

○철도건설국장 김종명 예, 알겠습니다.

일단은 저도 처음 여기 와서 신교통수단이라는 이 부분 개념을 접하게 됐는데요, 일단 저희들이 하려고 하는 부분에 있어서 사업성이라든지 경제성, 그다음에 공사기간, 기존 도로 SOC 기반시설을 활용해서 교통을 획기적으로 운영할 수 있는 시스템으로 알고 있고요, 그런 면에서 시장님께서도 많은 관심을 가지고 계시기 때문에 저희들이 그 도입이라든지 이런 부분에 대해서 착실히 준비토록 하겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 성실한 답변 감사합니다.

위원장님 이상입니다.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

더 감사하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

더 감사하실 위원님이 안 계시므로 철도건설국 소관 감사를 종료하겠습니다.

오늘 행정사무감사가 내실 있게 진행될 수 있도록 애써 주신 위원님들께 감사드립니다.

또한 김종명 철도건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

오늘 감사과정 중 지적된 사항에 대해서는 시정할 부분은 신속히 시정해 주시고 위원님들께서 대안으로 제시한 사항은 면밀히 검토하여 시정에 적극 반영해 주시기 바랍니다.

이상으로 철도건설국 소관 2024년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(15시 07분 감사중지)

(15시 27분 감사계속)

○위원장 송인석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

2. 도시철도건설국

○위원장 송인석 지금부터 「지방자치법」 제49조 및 같은 법 시행령 제41조와 「대전광역시의회 행정사무 감사 및 조사조례」에 따라 도시철도건설국에 대한 2024년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

오늘 실시하는 행정사무감사는 도시철도건설국 소관 사무 전반에 대해 그 실태를 파악하여 불합리한 사항을 개선하는 가운데 생산적인 정책방향을 제시하는 한편 모범사례를 적극적으로 발굴하는 등 시민복리 증진을 위한 다양한 정책들이 합리적으로 시행되도록 감시와 견제 그리고 정책대안을 제시하기 위한 것이며 향후 의정활동과 예산안 심사과정에 적극적으로 반영하기 위한 것입니다.

이러한 취지를 유념하시고 도시철도건설국장을 비롯한 공직자 여러분께서는 진솔한 자세로 성실하게 감사에 임해 주시기를 당부드립니다.

감사 진행순서는 먼저 증인선서를 하고 업무보고 청취와 질의 답변 순으로 진행하도록 하겠습니다.

효율적인 감사를 위해 몇 가지 유의사항을 말씀드리겠습니다.

위원님들께서 질의하실 때는 핵심내용 위주로 질의해 주시기 바라며, 도시철도건설국장께서는 위원님들께서 이해하기 쉽도록 간단명료하게 답변해 주시기 바랍니다.

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

그리고 위원님들께서 자료요구 시에는 감사에 차질이 없도록 신속하게 제출해 주시기 바랍니다.

그러면 「지방자치법」 제49조제4항에 따라 증인선서가 있습니다.

먼저, 증인선서에 앞서 선서의 취지와 처벌규정 등에 대해 말씀드리겠습니다.

선서를 하는 이유는 행정사무감사를 실시함에 있어 증인으로부터 양심에 따라 숨김없이 사실대로 증언하겠다는 서약을 받기 위한 것입니다.

만약 서류제출 요구를 받은 자가 정당한 사유 없이 정해진 기간 내에 제출하지 않은 경우와 출석요구를 받은 증인이 정당한 사유 없이 출석하지 아니하거나 선서 또는 증언을 거부한 경우 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있고 증인이 거짓증언을 하였을 때는 고발될 수 있음을 알려드립니다.

선서는 증인을 대표하여 조철휘 도시철도건설국장께서 발언대로 나와서 해주시고, 다른 증인들께서는 제자리에서 일어서서 오른손을 들어 선서해 주시기 바랍니다.

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

그러면 조철휘 도시철도건설국장께서는 발언대로 나오셔서 선서해 주시기 바랍니다.

○도시철도건설국장 조철휘 선서!

본인은 대전광역시의회 산업건설위원회 2024년도 행정사무감사에 임함에 있어 성실하게 감사를 받을 것이며 또한 증인으로서 증언을 함에 있어서는 「지방자치

법」 제49조와 「지방자치법 시행령」 제46조 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.

2024년 11월 13일

도시철도건설국장 조철휘

트램건설과장 한규영

트램시스템과장 양의석

(도시철도건설국장 조철휘, 송인석 위원장에게 선서문 전달)

○위원장 송인석 증인들께서는 자리에 앉아주시기 바랍니다.

다음은 업무보고를 청취하도록 하겠습니다.

보고는 일반적인 사항은 유인물로 갈음하고 핵심내용 위주로 보고해 주시기 바랍니다.

조철휘 도시철도건설국장께서는 업무보고하시기 바랍니다.

○도시철도건설국장 조철휘 도시철도건설국장 조철휘입니다.

존경하는 송인석 위원장님 그리고 위원님 여러분, 바쁘신 의정활동 중에도 도시철도건설국 업무에 깊은 관심과 성원을 보내주시는 위원님들께 감사의 말씀을 드립니다.

그러면 도시철도건설국 2024년도 주요업무를 보고드리겠습니다.

151쪽입니다.

보고는 일반현황, 2024년 추진실적 및 2025년 추진계획, 주요 당면·현안 순으로 보고드리겠습니다.

153쪽 일반현황과 154쪽 부서별 주요업무는 서면으로 보고를 갈음하고 155쪽 2024년 추진실적 및 2025년 추진계획입니다.

(주요업무보고서는 부록에 실음)

이상으로 도시철도건설국 주요업무보고를 마치며 우리 도시철도건설국 전 직원은 시민들에게 더 편안하고 안전한 교통문화 환경조성을 위해 도시철도 2호선을 보다 안전하고 신속하게 건설할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

감사합니다.

○위원장 송인석 조철휘 도시철도건설국장 수고하셨습니다.

그러면 방금 보고한 내용이나 도시철도건설국 소관 행정사무에 대하여 감사하실 위원님께서는 발언을 신청해 주시기 바랍니다.

송활섭 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○송활섭 위원 송활섭 위원입니다.

조철휘 국장님을 비롯한 관계공무원 여러분, 2024년도 주요업무보고와 행정사무감사 준비에 여념이 없으신 것에 대해서 감사드립니다.

본부장님 하다가 국장님이라고 하니까 어떤 게 편합니까?

○도시철도건설국장 조철휘 현재 직위가 국장이기 때문에 국장으로 불러주시면 될 것 같습니다.

○송활섭 위원 조철휘 국장님은 대전시의 많은 국장님들 중에 가장 유능하다 이런 평가가 있는데 지금도 똑같지요?

그런 평을 받고 있어요, 의원들 사이에도.

○도시철도건설국장 조철휘 더 열심히 하라는 위원님 격려의 말씀으로 제가 더 열심히 노력하겠습니다.

○송활섭 위원 그만큼 일을 열심히 하고 시장님한테 신뢰를 받고 있다 이런 얘기를 내가 초반에 말씀드리는 이유는, 올해 시작이 됐지만 우리 대전시의 가장 큰 현안사업이 지금 시작됐지 않습니까, 큰 프로젝트가?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 그렇습니다.

○송활섭 위원 바로 대전도시철도 2호선 트램 건설인데 그것의 중책을 맡았고 또 해내야 되는 부분이 없지 않아 있지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 어깨가 무거울 것으로 판단이 되고 1996년에 국토교통부에서 기본계획 승인하고 28년 만에 이제 도시철도 2호선이 수소트램으로 결정이 됐고, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 대전의 100년의 교통혁명의 출발점에 서 있는 걸로 판단됩니다.

지난번 시장님하고 대강당에서 2호선 차량 제작 대시민 착수 보고회를 하고 4년 후에는 수소트램 시대를 열겠다 이렇게 선언을, 제가 현장에 갔었는데 굉장히 감격했던 부분이에요.

그 부분에 대해서는 시민들도 다 알 것으로 판단이 되는데 여기까지 오기는 국장님 이하 공직자들이 많은 노력을 하지 않았겠느냐 이렇게 생각합니다.

지금 그렇지만 수소트램을 지금 시작한다고 하는데 일반시민들께서는 기대 반, 여론을 보면 기대 반 있고 우려도 반 있는 건 사실이고, 앞으로 시공 단계에 들어가면 교통체증이 많이 될 것으로 예상이 됩니다.

그러면 어떻게 감내할 것인가 이런 여러 가지 다양한, 건설이 되고 나면 편리함을 우리한테 주겠지만 그에 가기까지는 걸림돌이라든가 이런 것이 많이 있을 것으로 판단됩니다.

몇 가지 질의만 드릴게요, 제가.

행정사무감사자료 45쪽 하단에 보면 2024년 9월에 우선발주 대상 공사 5건을 계약의뢰를 했다고 하는데 그것은 구체적으로 어떤 걸 말하는 거지요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희가 전체 총사업비가 지금 1조 5,069억 원으로

최종 확정이 되었고요.

이것을 공사발주를 준비하면서 저희가 15개 공구로 지금 공구를 분할시켜 났습니다.

그래서 그 15개 공구를 지역업체를 최대한 배려하되 또 어려운 난공사 구간은 기술력 있는 대형업체가 들어와서 할 수 있게끔 이렇게 나눈 상태고요.

15개 공구를 보면 각각의 공기가 좀 다릅니다.

그래서 짧게는 한 30개월부터 시작해서 최대는 42개월, 3년 6개월 정도 공사기간이 걸린다고 저희가 산출이 됐기 때문에 사실 전체적으로 이 공사 프로젝트가 마무리되기 위해서는 시작점은 다르지만 끝나는 점은 딱 맞춰야 됩니다.

그렇기 때문에 저희가 시작 출발점을 달리해서 지금 공사발주 계획을 잡았고요.

그런 차원에서 저희가 토목공사랑 차량기지 해서 15개 중에서 현재 6개 공구가 조달청에 가 있는 상황입니다.

○송활섭 위원 그래서 우선발주를 신청했다 그런 얘기인 거지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 지금 우리 말고도 울산시도 수소트램 해서 작년부터 5,000km 실증 주행을 하고 우리 시민들도 많이 가서 시승을 하고 그랬지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 어땠어요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희 과학부시장님도 한번 가셨고요.

저도 갔었고 기자분들도 같이 가서 여러 가지 실제 타본 얘기가 많이 회자가 됐었는데요.

저는 개인적으로 그런 생각이 들더라고요, 차량은 굉장히 잘 만들어지고 기대감도 큰데 사실 울산에서 실증사업하는 노선, 철도레일 자체가 폐선 레일을 사용하다 보니까 사실 차량이 주는 어떤 쾌적함이나.

○송활섭 위원 쾌적함이 떨어진단?

○도시철도건설국장 조철휘 이런 것들을 느끼지 못하고 덜컹거림 이런 것들을 많이 느낄 수 있는 그런 경험이었고요.

그래서 저는 그때 시승을 하면서 이게 토목공사를 하면서 레일을 제대로 정교하게 잘 시공을 해야지 이 차량의 특성을 살려서 편의성들을 시민들이 느낄 수 있게 할 수 있겠다, 약간 그런 거를 느꼈고요.

그래서 앞으로 공사할 때 시공 부분을 굉장히 신경을 많이 써야겠다는 개인적인 생각을 했고요.

그다음에 보시면 이게 수소연료전지이기 때문에 기본적으로는 수소를 통해서 전기를 만들고 그걸을 배터리에 충전해서 전력을 기반으로 해서 모터를 구동하는 시스템으로 돼 있는데 어차피 여러 가지 전기기계들을 사용하려고 하다 보니까

그 안에 배터리가 들어갑니다.

그런데 요즘에 배터리 안전성에 대한 우려 이런 것들도 많이 있고 그래서 그런 문제도 어떻게 해야 할까 고민하다가 저희는 좀 가격은 비싸지만 안전성이 높다는, 리튬이온배터리보다는 LTO배터리로 사양을 좀 업그레이드해서 이번 차량 발주할 때 적용시켰다는 말씀을 드리고요.

그다음에 시제차량 같은 경우에 제가 봐서는 거의 완성형에 가깝다는 느낌이 들었지만 그래도 우리나라에서 처음으로 도입하는 거고 대전시, 과학도시의 이미지를 나타내는 것이기 때문에 좀 더 업그레이드를 하면 좋겠다는 생각을 많이 했고요.

그 과정 중에 저희가 집중했던 게 올해 초에 미국 라스베이거스 CES에서 투명 OLED, LG디스플레이에서 나온 게 있습니다.

평상시에는 그냥 유리창처럼 비추다가 투명한데 그게 TV를 보는 것과 같은 영상을 송출할 수 있는 투명 OLED 디스플레이가 나온 것을 제가 보고 직원들하고 상의해서 저거를 저희 차량에다가 도입을 하면 좋겠다, 그래서 저희 차량에 기본적으로 투명 OLED가 한 4대, 55인치에서 60인치짜리가 지금 한 4대 정도 차량마다 장착될 예정입니다.

그래서 그런 것들에 대해서 지금 저희가 차곡차곡 준비하고 있고요.

말씀하신 것처럼 울산 경험들도 저희한테 큰 도움이 됐던 것 같습니다.

○송활섭 위원 됐지요?

현재 수소트램 차량이 5모듈 34편성이지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 이게 지금 제작과 신호 시스템을 포함해서 현대로템과 3천억 가까이 계약을 체결했어요.

원가계산에 의한 적정 제작비가 산출된 건지, 아니면 현대로템에서 제안한 금액을 우리가 확정된 건지, 그것 좀 물어보고 싶네요.

○도시철도건설국장 조철휘 그거 한번 제가 말씀드리면.

○송활섭 위원 아니면 물가 인상분까지 감안해서 현재 이게 추가 지불해야 되는 뭐가 있는 건지?

○도시철도건설국장 조철휘 저희 계약 시스템상으로 말씀드리면 어쨌든 원가 산출을 하나 해야 되는 거고요.

그다음에 견적서를 받습니다.

그래서 2개를 비교했을 때 낮은 가격이 기준가격이 된다고 보시면 될 것 같은데, 저희는 원가산출 용역을 했을 때 1대당 가격이 71억 원 정도, 70억이 넘더라고요.

그랬는데 그때 당시 현대로템이 견적서를 68억, 울산에 견적서 낸 게 68억이었

고요.

또 그게 나름대로 공개적으로 검증이 된 게 KDI에서 울산 트램 같은 경우는 타당성조사를 했습니다.

예타를 받았는데 그때 68억 정도가 적당하다고 하는 객관적인 자료가 나와 있는 상황이었고요.

하지만 저희는 계약 단계에서 어쨌든 가격을 많이 다운시키려는 노력을 많이 했습니다.

그래서 결과적으로 말씀드리면 거의 지금 60억 정도의 대당 가격.

○**송활섭 위원** 60억 정도.

○**도시철도건설국장 조철휘** 예, 계약을 했기 때문에 저희 총사업비 확보해 놓은 차량 관련한 예산에서 한 100억 이상 저희가 세이브 했다고 보시면 될 것 같습니다.

○**송활섭 위원** 나라장터 입찰공고 관련해서 내가 훑어보니까 그래도 국내 최초 수소연료전지 트램을 운영하고 초대형 첨단프로젝트 아니겠어요, 지금 국장님이 즉 설명했듯이?

성능과 안전성 그리고 시운전, 환경영향평가 등 여러 가지 종합적인 시스템을 하는 걸로 알고 있는데 SE, 시스템엔지니어링을 책자에 나와 있듯이 용역추진을 하고 있어요, 그렇지요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 예, 맞습니다.

○**송활섭 위원** 이렇게 SE 시스템을 하는 것은 성공적인 구축 방향을 어떤 생각으로 모색해서 추진한 건지 설명 좀 해주시기 바랍니다.

○**도시철도건설국장 조철휘** 철도 시스템이라고 하는 게 다양한 시스템들이 합쳐져 있습니다.

기계도 있고요, 통신도 있고 전기, 이런 복잡한 여러 가지 과정들이 합쳐져서 대중교통 철도 운행이라고 하는 큰 목적을 달성하는 건데요.

그런데 여러 가지 복잡한 공정 중에서 하나라도 뭐가 틀어지게 되면 사실 나중에 운행하는 데 지장을 주게 됩니다.

그렇기 때문에 이게 법적으로 시스템엔지니어링이라고 해서 제대로 관리감독이 되고 제작되었는지를 처음부터 관리하고 나중에 문제없는지까지 확인하는 게 이 용역이라고 보시면 될 것 같습니다.

그래서 저희가 한 109억 정도, 금액이 굉장히 큰 용역에 해당되고요.

이걸 발주해서 추후에 2028년도 개통할 때 문제가 없도록 준비할 예정이고요.

그 과정을 살펴보면 아까 저희가 설명드렸듯이 토목공사가 지금 3년 6개월 잡혀 있고요.

맨 마지막에 저희가 운행준비기간이라고 해서 6개월을 잡았기 때문에 2028년도

연말 개통이라는 목표를 설정했습니다.

그래서 토목공사.

○**송활섭 위원** 그래서 처음에는 용역비가 110억에서 현재 139억으로 사업계획 타당성을 재검토한 거지요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 저희가 요율을 따져서 총사업비를 확보한 것은 139억이고요, 그거를 검토하는 과정 중에서 109억 정도로 발주하는 게 맞다고 해서 그 부분에서도 저희가 예산을 한 30억 정도 세이프 했다고 보시면 될 것 같고, 최종입찰 단계에서 다시 또 낙찰률이 생기기 때문에 실제 계약금액은 그것보다 더 떨어질 것으로 예상하고.

○**송활섭 위원** 떨어질 것으로 예상이 돼요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 예.

○**송활섭 위원** 이거 SE 시스템 도입 배경은 예전에 우주산업 개발하고 국방산업에서 하다가.

○**도시철도건설국장 조철휘** 예, 맞습니다.

○**송활섭 위원** 철도산업까지 확대가 돼서 지금은 굉장히 적용을 하고 그러고 있는데 이게 최근에 언론에 보면 시스템 용역 발주 관련해서 우리 공기업인 교통공사에서 참여해서 논란이 된 겁니까?

잘된 겁니까?

법적인 문제는 없어요, 업무 효율성 기대 측면에서?

○**도시철도건설국장 조철휘** 사실 시스템엔지니어링이 위원님이 말씀하시는 것처럼 우주산업에서 시작돼서 아직 보편화되지 않았기 때문에 이 업무를 수행할 수 있는 업체들이 전국적으로 한 40여 개밖에 되지 않습니다.

그런 상황이고요.

우리 교통공사 입장에서 보면 사실 법적으로는 전혀 문제가 없거든요.

왜냐하면 서울메트로에서 유사한 시스템엔지니어링에 참여를 했고 그거를 기반으로 해서 공사 입장에서는 사업 영역을 확장하고 타 도시, 더 나아가서는 해외 산업까지 진출한 경험이 있습니다, 이런 사례가 있습니다.

○**송활섭 위원** 그러면 지금 관련 엔지니어링협회 면허보유사가 한 20개 정도 되는 걸로 돼 있는데, 그렇지요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 예.

○**송활섭 위원** 대전교통공사하고 한국원자력연구원, 대전에는 2개가 있다 그런 애가지요?

○**도시철도건설국장 조철휘** 예, 맞습니다.

그래서 저희 교통공사도 면허를 가지고 있는 상황이고요.

그런데 다만 저희 산하기관이다 보니 교통공사가 들어왔을 때 다른 업체 시각

에서 보면 이게 다 결정해 놓고서 하는 거 아니냐 이런 우려의 목소리가 있습니다.

그래서 저희 도시철도건설국 입장에서는 사실 그거는 아니다, 저희는 시스템적으로 정당하게 위원회를 구성해서 평가할 예정이고요.

교통공사가 산하기관이기 때문에 가점이라든지 이런 거는 전혀 없습니다.

정당하게 평가해서 진행할 계획입니다.

○송활섭 위원 국내외 도시철도 사업 수행 현황을 내가 죽 보니까 재정 분야에서 쉽게 얘기해서 국가에서 하는 재정 분야가 있고 민간이 투자하는 부분이 있어요, 그렇지요?

그런데 역사를 전체적으로 볼 때 평균 한 역사가, 우리는 45개 역이 짧아요, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 38.4km인가요?

○도시철도건설국장 조철휘 전체 38.8km이고요, 45개를 하다 보니까 저희가 평균 계산하면 역 간 한 850m 정도 되는 것으로 산출이 됩니다.

○송활섭 위원 그렇게 되지요.

그런데 다른 데 국내 부산이라든가 서울 수도권이라든가 광주 도시철도 2호선이라든가 신안산선 같은 걸 검토해 보니까 평균 역사 규모는 16개에다가 연장 18km 정도가 평균이에요, 그렇지요?

그런데 우리는 45개 역에 전체 연장이 39km 가까이 되는데 이게 우리 수소트램 방식으로든 충분하다.

어떻게 연료를 한 번 충전하면 2바퀴 반 정도 돌 수가 있나요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희 수소트램 최종적으로 선택된 사양을 보시면 한 번 충전해서 200km 이상 운행이 가능하고요.

저희가 총연장은 38.8km라고 하는데 잘 아시겠지만 진잠 지선이 있고요.

지선 2개가 있고 본선 운행하는 구간이 있습니다.

그래서 가장 연장이 긴 것은 본선 운행이 되겠는데 본선 운행으로 치면 33.9km인가 이렇게 됩니다, 순환으로 계속 운행을 하는 게.

그런데 한 번 충전하면 200km 이상 운행이 가능하기 때문에 6바퀴 이상 한 번 충전해서 운행이 가능하다고 보고요.

중간에 러시아워가 지나서 조금 여유가 생기면 그때는 필요하면 한두 번씩 차량기지 들어가서 한 번씩 충전하게 되면 전체 순환선 운행에는 전혀 문제가 없다 이렇게 보시면 될 것 같습니다.

○송활섭 위원 지난 10월에 용역사업 집행계획 및 사업수행능력평가서 제출이 재공고됐어요, 그렇지요?

이처럼 중요한 사업에 평가서를 다시 제출하고 재공고한 것은 특별한 일이 있었나요, 아니면 사업에 차질이 생겨서 그런 건가요?

○도시철도건설국장 조철휘 시스템엔지니어링을 저희가 발주해서 3개의 컨소시엄이 구성돼서 들어왔는데요.

저희가 서류를 평가하다 보니 세 군데 공히 서류가 미비해서 이 상태에서 진행하기가 조금 어렵다고 판단을 했습니다.

○송활섭 위원 서류 미비다, 그런 얘기지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 예를 들어서 한 군데만 미비했으면 너네 서류 그랬으니까 평가 안 하고 나머지 두 군데를 진행했으면 좋았을 텐데 어차피 세 군데가 조금씩 다 미비점이 있어서 오히려 그러면 다시 한번 정확하게 고시를 하고 다시 공고 절차를 거쳐서 하면 좋겠다고 했고요.

○송활섭 위원 그게 무슨 말인지 알았고요.

시스템엔지니어링은 신뢰성, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 RAM이라든가 안전성과 인터페이스 관리하고 복잡한 고난도 작업을 다 수행하고 있잖아요, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 그런데 RAM 관리에서 라이프사이클 내 시스템 가용률이 99%예요, 그러면 고장률이 1%라는 얘기잖아요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 목표 검증을 한다고 돼 있는데 그 검증은 어떻게 이뤄졌습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 이게 앞으로 진행될 얘기고요.

아까 말씀드렸듯이 개통하기 6개월이라는 시간 동안에 처음에 한 3개월 정도 시범운행을 할 겁니다.

그래서 웬만하면 그 3개월 운행기간 중에 여러 가지 오류라든지 이런 것들은 다 잡아낼 겁니다.

그 과정을 거친 다음에 6개월 동안 실제 운영을 하면서 혹시 모를 오류를 잡아내는데 6개월 동안 굉장히 많은 거리를 운행하다 보면 약간 시스템 오류는 어쩔 수 없이 발생할 수밖에 없다고 그러합니다.

하다못해 문이 조금 제대로 안 닫힌다든지 지연된다든지 이런 부분이 있기 때문에 그 오류 1%라는 게 굉장한 오류를 얘기하는 게 아니라 어쩔 수 없이 확률적으로 봐서는 발생할 수밖에 없는데 저희 목표는 어쨌든 최대한 100%에 가깝게 그거를 진행시킬 예정이고요.

만약에 시스템엔지니어링과 여러 가지 차량 제작사들과 해서 나중에 검토를 했는데 99%에 미달된다, 그러면 저희가 지금 해놓은 것은 계속 3개월간 연장을 하

면서 99% 이상이 나올 때까지 끝나지 않고 계속 그 사람들이 책임지고 이거를 완수해야 되도록 지금 설계를 해놨습니다.

○송활섭 위원 그래요.

○도시철도건설국장 조철휘 그래서 걱정하시는 부분 없도록 저희가 2028년에 완벽하게 할 수 있도록 준비를 철저히 하겠습니다.

○송활섭 위원 시스템엔지니어링 사업자를 선정하기 위해서 실적제한 발주방식을 채택하는 거 맞지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 특별한 결정 배경은 있나요?

○도시철도건설국장 조철휘 시스템엔지니어링이 어쨌든 굉장히 중요한 역할을 해야 되고 그다음에 실질적으로 여러 부분을 컨트롤해야 되기 때문에 경험 없는 업체들이 들어와서는 이게 절대 가능한 얘기가 아니거든요.

아까 제가 40개라고 그랬는데 제가 잘못 말씀드린 것 같고, 국내 20개 업체가 면허를 갖고 있다고 하는데 그 업체들이 들어오는데 저희가 대단히 어떤 장벽을 만든 건 아니고요.

지금 전체 금액이 109억 정도인데 단일사업으로 한 3분의 1 정도 이상, 그러니까 한 33억 정도 이상의 사업을 한 경험이 있으면 들어오도록, 이 정도 선에서 실적을 걸어놓은 상황입니다.

어쨌든 해본 경험이 있는 사람이 들어와야지 이 대규모 프로젝트가 성공적으로 진행되기 때문에 불가피하게 저희가 최소한의 규제 장치로써 실적을 걸었다, 이렇게 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 그렇게 할 수밖에 없었다, 그런 얘가지요, 배경이.

왜냐하면 많은 시민들이라든가 일부 사람들이 의혹을 제기할 수 있는 부분이 없지 않아 있어서 우리 국장께서 정확하게 알고 계신지 설명 차원에서 내가 짚어본 거고요.

지금 38.8km, 최종 종착역이 회덕, 연축동이지 않습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 지금 없는 연축역하고, 지난번에 시장님이 대덕구 시민과의 대화에서 현장방문을 직접 오셔서 갔다 왔어요.

연축역에서 회덕역까지 붙이는 걸로, 광역철도망하고 같이 연계될 수 있게끔 했는데, 그 사업비도 시장님 말씀은 적극적으로 하겠다고 했는데 국장님이 이 자리에서 확실히 한 번 더 말씀해 주세요, 그거.

○도시철도건설국장 조철휘 그 말씀하신 것처럼 연축지선 끝부분을 어디까지 가야 하느냐에 대해서 저희도 고민을 많이 했고요.

결과적으로는 위원님 말씀하신 것처럼 회덕역까지는 연장하는 게 맞다는 내부

적인 판단이 있었고요.

○송활섭 위원 맞다고 보는 거지요.

○도시철도건설국장 조철휘 다만 그거를 구현하는 과정 중에서 도시철도 2호선 사업에다가 사업비를 반영해서 갈 건지, 아니면 별건의 사업으로 갈 건지에 대해서 여러 가지 장단점 비교를 했는데 저희가 판단하기로는 연장 한 1.2km 정도 되는데 경제성도 있고 그렇기 때문에 굳이 2호선 사업에다가 넣어서 100% 시비로 하는 것보다는 정식으로, 사실 금액이 500억 미만이기 때문에 예타 과정도 필요가 없습니다.

그래서 우리 철도망 구축계획에다가 반영한 다음에 국토부와 협의만 하게 되면 사실 또 전체 사업비 중에 60%를 국비를 받아올 수 있는 이런 여건이 있는데 굳이 그거를 도시철도 2호선에다가, 저희 도시철도 2호선에다가 결합을 시키는 순간 그거는 시비 100%를 투입해야 되는 상황이 발생하는 것이기 때문에 이런 전략적 차원에서 그런 선택을 했다는 말씀드리고, 어쨌든 시장님도 의지가 있으시고 저도 그게 맞다고 판단하고 있고, 시작점은 다르지만 어쨌든 2028년도에 같이 연장 1.2km 해서 같이 준공하는 방향으로 추진하겠습니다, 이렇게 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 우리 조 국장님께서, 제가 처음에 그림 그렸던 대로 원안대로 잘 되고 있네요, 그렇지요?

하여튼 수고하셨습니다.

그렇다면 대덕구는 어떻게 보면 소외됐다, 변두리다, 그런 얘기를 많이 듣는데 대덕구가 이제는 회덕에 도시개발이 들어가고 대덕구청사가 거기로 가기 때문에, 회덕에 많은 아파트도 들어서 있지 않습니까, 그래서 회덕 시대가 대덕구는 들어왔어요, 이제는 시작이 됐어요.

그렇기 때문에 연속역하고 회덕역이 연결되는 부분은 반드시 우리 대전시에서 관심을 가질 필요가 있다, 이런 말씀을 다시 한번 드리겠습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 저희도 노력하겠습니다.

○송활섭 위원 한 가지만 더 말씀드리겠습니다.

행감자료 28쪽 봐주세요.

트램 우선신호체계가 있지 않습니까?

도시철도 2호선 트램은 지금 지하철 1호선보다는 느리고 버스보다는 빠르고 중간 표정속도 정도로 유지할 수 있지요, 보통?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○송활섭 위원 운행속도를 그렇게 하는 걸로 알고 있는데 트램 우선신호체계가 여러 방식이 있을 수가 있어요.

제가 보니까 세 가지 정도 방식이 있는데 현재 Green Extension 방식을 지금 시에서는 검토하고 있는 건데, 맞습니까?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○송활섭 위원 그렇게 되면 좋은 점이라든가, 지금 얘기한 트램 우선신호 구축 사업을 하려면 경찰청과 관계기관과 여러 가지 협의를 하고 해야 될 텐데 아까 말씀한 대로 준공 6개월 전에 그것은 세팅이 되는 거지요?

최종적으로 관계기관들하고.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 기본설계는 지금 다 되어 있지만 사실 그걸 최적화하는 작업은 앞으로도 계속 진행시켜야 되는 상황입니다.

○송활섭 위원 그래서 트램 우선순위가 다른 신호보다도, 보행자 우선순위보다 앞서나요?

○도시철도건설국장 조철휘 보행자는 당연히 우선 돼야 되는 거고요, 일반차량 보다는 트램을 우선순위에 둔다는 얘기고요.

그래서 신호전략을 보시면 위원님께서 지적하신 것처럼 세 가지가 있습니다.

Phase Insertion라고 해서 빨간불이었는데 그냥 트램이 다가가면 강제로 파란불이 켜지는 게 Phase Insertion라고 하는데 지금 딱 들으시면 아시겠지만 굉장히 부작용이 많습니다, 그래서 사실 쓸 수 있는 전략은 아니고요.

그 대신에 처음에 연동형이라고 해서 트램 딱 계산을 해서 어느 정도는 논스톱으로 가겠다 하고 만들어 놓는데 이게 여러 가지 돌발상황이 발생하기 때문에 파란불을 앞쪽에 조금 더 줄지 아니면 뒤쪽에 더 붙여서 줄지에 따라서 Early Green이라든지 Green Extension이라는 전문적인 용어를 사용하고 있는데 저희는 연동형, 일단 계산해서 최대한 연동시킨다, 그 대신에 불가피한 상황이 발생했을 때는 파란불 켜진 것에 끝부분을 더 연장해줘서 트램이 정차 없이 통과를 하겠다고 하는 신호전략을 지금 세운 상황이고요.

다만 이 부분에 대해서 아직 저도 그렇고 조금 더 연구가 필요한 부분인 것 같습니다.

그래서 사실 엇그저께 교통학회 갔다가 교통연구원 원장님 만났는데 교통연구원 원장님께서 신호 분야 전문이시고 대전 트램에 대해서 관심을 많이 보이시더라고요, 그래서 이런 고민을 말씀드렸더니 그러면 교통연구원에 한번 와서 대전시에서 지금 설계해놓은 신호전략에 대해서 한번 토론을 해보자, 그리고 만약에 부족하다고 하면 본인이 교통연구원 박사들을 이용해서 좀 더 업그레이드시키는 방안도 같이 고민해 주시겠다 뭐 이런 얘기도 있었습니다.

그래서 그런 부분 저희가 감안해서 어쨌든 우선신호를 통해서 시민들께서 잘 이용할 수 있게, 그 대신에 마냥 트램만 이렇게 하다 보면 일반차량에 불편함이 발생할 수 있기 때문에 그런 부분까지 다 포함해서 저희가 고민을 많이 하도록 하겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 트램 우선신호체계에 대해서 말씀을 주셨는데 대중교통

의 실시간 위치 기반으로 해서 신호 운영을 지금 하고 있는 거 아니겠어요?

그런데 유사시에 구급차도 있고 여러 가지 있잖아요, 긴급차량이 트램 노선을 이용할 경우에는 그 우선순위를 어떻게 조정하는 것도 다 계획되어 있겠지요?

지금 현재.

○도시철도건설국장 조철휘 그게 사실 굉장히 저도 처음 시작할 때는 저희 노선이 순환선이고 그 순환선 주변에 대전시 큰 상급병원 응급실들이 다 위치해 있습니다.

그러다 보니까 이 인프라를 잘 활용하면 굉장히 좋겠다는 생각을 했고 그것을 진행시켰는데 어쨌든 저희는 전용차로를 운행할 것이기 때문에 아침 시간대에 막히는 상황에서 분명히 전용차로로 긴급차량이 우선 진행을 할 수 있는 상황이고요.

다만 그런데 지금 소방본부에서 쓰는 우선신호방식은 Phase Insertion 방식입니다, 아까 말씀드린 것처럼 무조건 가면 주변 그냥 다 차단하고 파란불을 하는 건데 만약에 그렇게 신호를 흘뜨려놓으면 사실 그걸 회복하기가 굉장히 지금 어렵습니다.

그래서 이 부분을 어떻게 할까 고민을 많이 했고 일단 기존 도로 인프라는 활용을 하되 어차피 사거리에 진입하게 되면 위험신호라든지 긴급차량이 진입한다 정도를 알려주게 되면 차량들은 멈추거든요, 약간 그 정도로 지금 생각하고 있고요.

그 부분도 위원님 말씀하시는 것처럼 좀 더 정교하게 다듬어서 더 좋게 업그레이드시킬 수 있는 방안이 있는지에 대해서 저희가 좀 더 고민하겠다는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 설명 잘 들었고, 사실은 그래도 속단해서는 안 됩니다.

작년에 트램 때문에 호주를 갔다 왔는데 호주가 우리나라보다 100년이 앞선 나라인데 사고율이 생각보다 있다는 거예요.

그런데 사람들의 부주의로 인해서 그런 건데 사실은 그런 부분을 우리가 안전하게 하려고 하는데, 내가 이제 한번 찾아봤어요, 인천시가 구축한 긴급차량 우선 시스템이라는 게 있더라고, 인천시에서.

한번 찾아보세요, 우리 국장님.

기존 현장제어 방식하고 센터에서 제어하는 방식이 있잖아요, 같이 보완하고 또 AI 기술을 활용해서 혁신적인 시스템을 만들어서, 환자가 급한데 골든타임을 1분 1초가 늦으면 안 되잖아요.

그래서 그럴 경우에는 서로 보완해서 생명이 위급한 환자들한테, 교통이 아무리 많은 사람들의 교통수단이 되지만 그래도 한 사람 생명이 중요하기 때문에 그 시스템을 더 보완해야 되고, 외국에 그때 당시에 호주에 있을 때 현대로템 공장도

갔다 오고 그랬는데 아무튼 트램 제작과정은 지금 집행부에서 잘하고 또 현대하고 잘하고 그렇게 하고, 기술적인 부분은 아까 15개 공구로 나뉘어서 우선사업 발주된 데는 우선 가고 공기간이 긴 데는 그렇게 시작되는 것 아니겠어요?

아무튼 대전도시철도 2호선은 대전시민의 발이고 굉장히 관심을 갖고, 처음에 서두에 말씀드렸듯이 기대도 많고 우려도 많이 됐고 근심도 되고 교통정체 부분도 전체적으로 그렇기 때문에 그런 것을 고려해서 종합적인 마스터플랜을 가지고 우리 국장님께서 임하시면 트램 건설하는 데 차질이 없지 않겠느냐 이런 식으로 생각을 해봅니다.

○도시철도건설국장 조철휘 위원님 말씀하시는 것처럼 안전 문제가 굉장히 중요하고요, 기왕에 또 이런 인프라를 갖췄기 때문에 긴급차량을 이용할 수 있는 또 어떤 인프라를 확충한다는 측면에서, 지금 한계점이 분명하지만 또 앞으로 더 업그레이드, AI 기반으로 이렇게 개발할 여지도 충분히 있기 때문에 그런 부분들 저희가 아직까지 계획이지 지금 아직 설치가 끝나지는 않았습시다.

그렇기 때문에 설치가 완료되기 전까지는 언제든 업그레이드 기회가 지금 열려 있다고 저희도 생각하기 때문에 지속적으로 다른 데 벤치마킹하면서 조금 더 지금 설계해 놓은 것보다 더 좋게 할 수 있는 방안에 대해서는 끊임없이 노력하겠다는 말씀드리겠습니다.

○송활섭 위원 그래요, 대전 하면 과학이라고 하지 않습니까.

과학의 도시에 맞게끔 철도산업 부분도 우리가 선도주자의 역할을 대전시에서 했으면 좋겠다 이런 말씀을 드리겠습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 명심하겠습니다.

○송활섭 위원 좋은 답변 감사드립니다.

이상입니다, 위원장님.

○위원장 송인석 송활섭 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 김영삼 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김영삼 위원 김영삼 위원입니다.

우리 도시철도건설국은 감회가 남다를 것 같습니다.

26년 만에 첫 삼을 뜨게 됐고 어려운 과정 속에서 예산 확보를 통해서 2배 넘게 하셔서 이제 곧 시작을 합니다.

우리 국장님께서 감회가 남다르실 것 같아요, 짧게 소감 한마디만 해주십시오.

○도시철도건설국장 조철휘 사실 1996년도에 기본계획 승인받고 지금 28년이 지났습시다.

그러다 보니까 저는 처음에 드는 생각이 사실 제가 이 업무를 28년 동안 맡아온 것은 아니지만 대전시 공직자로서 시민들한테 죄송하다는 생각이 일단 들더라고요.

그 대신에 또 저희가, 제가 이 업무를 맡아서 저희 직원들과 함께 그 힘든 과정을 거쳐서 예산도 2배 가까이 증액시키고 지금 착공단계까지 왔다는 데 대해서 굉장히 또 자부심도 있습니다.

그렇지만 또 마냥 기분 좋다고 그렇게 마음 놓고 있을 상황은 아닌 것 같습니다, 위원님들께서 지적해 주신 것처럼 막상 공사가 시작되면 전혀 예측하지 못했던 다른 문제들이 튀어나올 것이고요, 또 이걸로 인해서 대전시 교통상황이 굉장히 크게 바뀔 것이기 때문에 그에 대한 대비도 철저히 해야 되고 그런 대비를 하기 위해서 내가, 우리 대전시에서는 무엇을 해야 되는지에 대한 어떤 책임감이라든지 부담감 이런 것들도 많이 가지고 있습니다.

그래서 이런 마음을 담아서 어찌 됐든 저희가 어렵게 시작되니만큼 완결성 있게 이 사업을 하고, 이 계기로 해서 대중교통 중심 또 어느 도시에 내놓아도 자랑할 수 있는 교통시스템으로써 트램이 준공될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다는 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 소감 감사드립니다.

항상 제가 보면 색 하나 매고 기재부를 바쁘게 다니시는, 우리 조철휘 국장님 보면서 어디 가시냐고 물어보면 항상 기재부 간다는 얘기를 하셨어요.

각고의 노력 끝에 이런 결실을 맺게 됐습니다, 하여튼 이 부분에 대해서는 제가 굉장히 높이 평가하고 감사하다는 말씀을 먼저 드리고요.

존경하는 송활섭 위원님께서 여러 가지를 많이 질의해 주셨습니다, 전반적인 걸 다 얘기를 해주셨기 때문에.

지금 우리 국장님께서, 리튬배터리가 아닌 LTO입니까?

정확하게 모르겠네요.

○도시철도건설국장 조철휘 LTO배터리입니다.

○김영삼 위원 LTO배터리 하고 OLED판까지도 다, 이게 예산 절감을 통해서도 있지만 모든 기획력을 총괄해서 했다는 말이지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 굉장히 좋습니다, 그런데 가장 문제되는 부분은 예산 아니겠어요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 올해 우리 대전시에서 신청한 예산은, 내년도 예산이 국비를 1,846억을 신청했습니다.

그런데 586억밖에 확정이 안 됐지요.

○도시철도건설국장 조철휘 3분의 1 정도 됐습니다.

○김영삼 위원 3분의 1 정도, 이렇게 되면 우리 대전시 재정이 먼저 투입돼야 된다는 부분이 또 생깁니다.

이거 지금 이렇게 됐을 때 문제점 없을까요?

○도시철도건설국장 조철휘 저희가 1,800억 했던 건 기본계획 승인받을 때 처음에 1,800억 필요하다고 해서 요청을 했던 거고요.

지금 말씀하신 것처럼 600억이 만약 책정된다고 하면 어차피 저희는 6 대 4 매칭으로 가기 때문에 시비가 400억 정도 수립되게 되어 있습니다, 그러면 내년도 사업비로 한 1,000억 정도가 확보된다고 보이고요.

또 올해 예산을 세워놨는데 한 200억 정도 남아 있는 예산이 있다고 하면 내년도 1,200억 갖고 있기 때문에 사실 공사하는 데는 큰 지장은 없습니다.

그런데 저는 계속해서 증액을 노력하는 이유는 사실 단순히 이게 인프라 확충하는 사업도 있지만 요즘 굉장히 경기도 안 좋고 지역경제가 안 좋은 상황에서 이런 대형공사를 통해서 지역경기가 부양되고 좋아지는 것도 저희는 노려야 되기 때문에 웬만하면, 사실 조삼모사이기 때문에 처음 적게 잡으면 나중에 많이 투입해야 될 것이고 처음에 많이 잡으면 나중에 적게 잡는 총사업비 개념이기 때문에 사업진행하는 데는 크게 무리는 없으나 아까 말씀드린 것처럼 그런 것들을 감안해서는 사실 초창기에 많이 지역사회에 돈이 풀릴 수 있도록 저희가 노력하는 게 맞다는 취지하에서 노력하고 있습니다.

○김영삼 위원 그 부분도 맞습니다, 그런데 예산이라는 건 기간을 산정해 놓고 우리가 하지 않습니까?

2028년도에 개통을 하기로 되어 있습니다, 완공을, 그러면 계약기간이 있기 때문에 그 기간 내에 어느 정도를 해야 되는 부분이지요.

그런데 예산이 적게 내려왔기 때문에 그 일을 못 하고 추진을 못 할 수 있는 부분이 또 생길 수도 있습니다.

사실 우리가 7,400억에서 1조 5,000억대로 올라가게 된 계기가 기간이 늘어지고 물가상승률, 인건비 부분이 전체적으로 올라갔기 때문에 2배 가까운 금액이 늘어난 거란 말이에요.

그런데 기간을 잡아놓고 국비를 확보 못 하면 그만큼 공사는 늦어질 수밖에 없는 구조가 되어 있습니다.

우리 대전에 있는 국회의원님들이 일곱 분 계시지 않습니까, 그분들과 협조를 통해서 예산 확보에 특별히 신경을 써야 될 것 같은데 지금 노력은 하고 계신 거지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 지속적으로 국회의원님들 요청을 하고 있고요.

국토위에도 일부 들어가 계시기 때문에 계속 같이 노력해 주실 거라고 생각하고 있습니다.

그래서 말씀하신 것처럼 확보를 해야지 저희가 사실 1,800억까지는 아니더라도 공정률이라는 게 있을 것이고 그 공정률을 달성했을 때는 기성이 나가야 되기 때

문에 그걸 사실 관공사라고 해서 외상으로 할 수는 없는 노릇이지 않습니까?

그렇기 때문에 최대한 국비 확보하려는 노력을 하겠다는 말씀드리고 일부 가시적으로 성과가 있을 것으로 예상을 하고 있습니다.

그런데 아직은 최종확정이 안 됐기 때문에 아직 얼마라고까지는 말씀드릴 수 없는데 계속 노력하고 있다, 이렇게 말씀드리고 어느 정도 성과는 있을 거다 이렇게 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 부단한 노력이 필요할 것 같고요.

그리고 우리 국장님께서 현대로템과 진행을 하면서 각고의 노력으로 계속 68억 했던 차량 한 대당 부분을 지금 60억까지 낮추셨단 말이에요, 너무 무리하게 하면 로템에서도 일하는 데 차질이 있을 수도 있지 않겠습니까?

그런 부분도 감안하셔서 적절하게 하셨으면 좋겠다는 말씀드리면서 한 가지만 질의드리도록 하겠습니다.

행감자료 17쪽 한번 펴주시겠어요, 대동~인동 트램 노선 교통정체 해소방안입니다.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 이 구간은 사실 작년 행감에서도 교통정체가 굉장히 우려되는 부분입니다, 물론 다른 데에도 많이 있겠지만.

실제 법령상으로 보면 공사를 착공하면 시공사가 공사 중에 교통처리계획을 수립해야 되는 것으로 알고 있습니다, 그렇지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 그러면 시공사가 정말 이게 심각한 교통체증 구간에 대해서는 어떤 식으로, 지금 교통대책에 대해서 어떤 식으로 수립하고 있지요?

○도시철도건설국장 조철휘 교통대책 관련해서는 시공사에서 기본적으로 공사를 위해서 해야 되는 대책이 있고요, 또 그걸 넘어서 대전시 전체 차원에서 수요관리라든지 아니면 지원정책 이런 것들이 종합적으로 맞물려서 가야 된다고 판단하고 있습니다, 그래서 큰 틀에서 수요관리라든지 이런 부분은 교통국 주관으로 해서 지금 어느 정도 내부방침이 있고요.

트램 공사 들어가기 전에 아마 대외적으로 시장님께서 브리핑하실 걸로 제가 생각하고 있습니다.

다만 저희가 신경 써야 되는 것은 어쨌든 도로 가운데에서 공사가 진행되다 보니 공사기간 중에 어떻게 최대한 불편함 없이 공사를 진행하느냐에 초점이 맞춰 있는 거고요.

큰 틀에서 말씀드리면 저희는 공사하는 중에 전면차단은 없습니다, 전면차단은 전 구간 어디에도 없다고 보시면 될 것 같고요.

그러기 위해서 공사 시공단계를 어쨌든 트램 건설하면서 필요한 인도 부분 확

장, 셋백구간 이런 부분이 있습니다, 그래서 일차적으로는 도로 용량을 넓히는 작업을 우선적으로 할 거고요.

그다음에 지금 상행선, 하행선 2개 차선 전용차선을 만들 예정인데 한꺼번에 2개 차선을 점유하고 하기에는 여러 가지 교통소통 문제가 있다고 판단하기 때문에 지금 기본 구상은 넓혀놓고 최대한 용량을 확보해 놓은 상황에서 상행선, 하행선 따로따로 단계별로 시공해서 최대한 기존 차량들이 이용할 수 있는 공간을 확보하겠다는 틀 안에서 저희가 세부적인 계획을 수립할 계획 중이었다고 말씀드리겠습니다.

○김영삼 위원 동대전로 같은 경우에 하수박스가 굉장히 노후화되어 있습니다, 트램 건설을 하게 되면 하수박스 철거도 필요하고 재설치도 필요해요.

○도시철도건설국장 조철휘 맞습니다, 굉장히 복잡합니다.

○김영삼 위원 우리 시에서 그런 준비를 만반에 하겠지만 시공사에서 이걸 받아서, 착공계 제출 시에 시공사가 제출하는 교통처리계획이라는 게 아까 말씀하셨듯이 있습니다, 시간적으로 보면 시공사가 받고서 이것을 검토하고 계획안을 낼 때까지는 충분한 시간이 필요할 것 같은데 충분할까요?

○도시철도건설국장 조철휘 그래서 어쨌든 시간을 마냥 지체할 수도 없고 그렇다고 해서 그것도 검토한다고 여러 가지 지금 어려운 상황인 건 맞습니다.

그런데 다행스럽게 실질적으로 진행할 수 있는 부분, 그러니까 착공이라고 하는 게 사실 저희가 전체 공기를 산정할 때 제일 많이 공기가 들어가는 게 42개월을 잡아놨는데 사실 그 기간 중에는 준비기간 이런 걸 다 포함하고 있습니다.

그러니까 말씀하신 것처럼 포클레인을 갖다 대서 42개월이 아니라 위원님께서 말씀하신 사전준비 기간이라든지 착공하기 전에 경찰청 협의라든지 이런 기간까지 다 포함한 게 42개월이기 때문에 그 기간 안에 저희가 2028년도 개통을 위해서 준비하겠다는 말씀드리고요.

○김영삼 위원 이게 토목공사라든가 이걸 하게 되면 업체가 구간별로 나누지 않습니까, 그러면 전체가 다 지금 결정된 상태입니까?

○도시철도건설국장 조철휘 구간은 저희가 나눠놓은 상태고요.

○김영삼 위원 나눠놓은 상태이지 시공사는 결정이 안 됐잖아요?

○도시철도건설국장 조철휘 시공사는 아직 결정되지 않았습니다.

○김영삼 위원 그렇기 때문에 드리는 말씀입니다.

그 기간이 너무 짧기 때문에 시공사에서 이걸 철저하게 준비해서 낼 수 있느냐는 걸 물어보는 건데 일단 답변은 알겠습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김영삼 위원 조금 전에 이면도로를 활용해서 더 넓히는 공사를 먼저 한다고 하셨는데요.

PPT 한번만 띄워주세요.

(프레젠테이션자료를 보며)

동대전로입니다, 이게.

대동, 인동 조업 잘 알고 계실 거예요.

트램이 들어오는 2차선 도로를 점유하고 나면, 지금 저게 우체국 차량입니다, 저 차량이 저렇게 되는데 옆에 보시면 이면도로가 거의 없어요, 이면도로.

○도시철도건설국장 조철휘 인도 말씀하시는 거지요?

○김영삼 위원 예, 확장할 수 있는 구간이 없습니다.

그렇게 됐을 때 트램이 들어오고 난 다음에 저런 차량이 혹시라도 나오면, 물론 단속도 하고 계도도 하겠지요, 차량이 트램 노선을 넘어갈 수도 있는 상황이 나올 수도 있지 않습니까?

이런 부분에 대해서는 국장님께서 어떻게 대처하실 생각인지 답변 부탁드립니다.

○도시철도건설국장 조철휘 동대전로 부분 같은 경우에는 다행스럽게 전체 도로가 4차선 도로이기는 하지만 25m 폭을 가지고 있습니다, 그래서 지금 어느 정도 인도 공간을 확보하고 있다고 말씀을 드리고요.

저희가 기본적으로 저 구간을 전용차선 2개를 하다 보니 일반적으로는 차량이 진행할 수 있는 구간은 2개 차로, 왕복으로 하면 2개 차로밖에 안 되는 상황이 됐는데요.

저희가 최종 설계한 것에 따르면 어차피 동대전로 주변에 상권이 많이 발달되어 있고 불가피하게 저런 하역차량은 생길 수밖에 없습니다.

그런데 그것을 무작정 한 차선이기 때문에 하역 안 돼, 단속을 통해서 한다는 것은 사실 말이 안 되는 얘기 같고요.

그래서 저희가 고민하다가 내놓은 대책은 어쨌든 BRT 도로 하면서 한 번 공구상가 쪽에서 경험이 있기 때문에 40m마다 정식으로 하역장을 만들려고 합니다.

보도구간을 좀 점용을 하는데, 주요시설은 사실 보도는 턱이 있기 때문에 차가 올라가기가 힘든데 40m마다 15m 되는 하역공간을 마련하고 그 구간에는 오히려 그냥 턱을 없애서, 그렇다고 해서 하역을 하루 종일 하는 게 아니라 잠깐잠깐 필요할 때 하는 것이기 때문에 그런 방식으로 쓰여 비어 있는 대부분의 시간은 보행자들이 이용할 수 있는 방향으로 지금 구상을 해놓은 상황이고요.

○김영삼 위원 택시나 이런 것들도 잠깐잠깐 쓸 수 있는 공간이라는 얘기인가요?

○도시철도건설국장 조철휘 어차피 잠깐잠깐 쓸 목적으로 해놨기 때문에 필요하면 충분히 이용 가능할 것으로 예상하고 있습니다.

그래서 그렇게 진행할까 생각 중입니다.

○김영삼 위원 알겠습니다.

이런 부분이 도마동 쪽도 그렇고 상당히 많습니다.

만약에 이런 부분들이 해결이 안 된다고 하면 주민불편사항이 분명히 나올 거예요.

하여튼 이런 부분도 면밀하게 검토하셔서 문제가 되지 않도록, 주민 민원이 우선 아니겠어요.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 사고위험도 있고, 마지막으로 국장님께서 아까 소감을 말씀하셨듯이 정말로 많은 노력을 했고 자부심도 갖고 계십니다.

그런데 이제부터가 시작이지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○김영삼 위원 공사라는 게 시작되면 중대재해법도 있을 것이고 오랜 기간 동안 공사를 해야 되기 때문에 안전성도 굉장히 중요합니다.

이제부터 시작이라는 마음으로 다시 한번 힘차게 뛰셨으면 좋겠다는 말씀드리면서 그동안 고생 많으셨다, 축하드린다 이 말씀 먼저 드리겠습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 감사드리고요, 명심해서 진행하도록 하겠습니다.

○김영삼 위원 이상입니다, 위원장님.

○위원장 송인석 김영삼 위원님 수고하셨습니다.

다음 감사하실 위원님, 박주화 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○박주화 위원 박주화 위원입니다.

나른한 시간이지요?

뒤에 계시는 분들은 되게 졸릴 것 같은데, 간단하게 질의드리겠습니다.

행감자료 13쪽에 보면 도시철도 2호선 트램 재난상황 대비에 대해서 몇 가지 질의드리겠습니다.

대전도시철도 2호선 트램 건설 사업은 우리 대전시민의 오랜 숙원사업이지요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○박주화 위원 우리 트램은 대중교통의 편리함과 접근성을 높이는 데 중요한 역할을 할 것이라고 생각합니다.

전 세계적으로 폭설이나 자연재해로 인했을 때 트램 중단 사례가 찾아보니까 있더라고요.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 맞습니다.

○박주화 위원 우리 국내에서는 트램 도입이 처음이잖아요?

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○박주화 위원 자연재해 발생 시 트램 운행 중단에 대해서 어떻게 대응하실 건지 계획하고 있는 것 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

○도시철도건설국장 조철휘 재난상황 대비해서 저희가 여러 가지 사전에 고민이 굉장히 많았습니다.

기후변화에 따라서 비도 많이 올 거고 눈도 많이 내릴 것이고요, 혹시라도 지하차도를 만들다 보니까 그때 물이 차서 만약에 진행하지 못했을 때는 어떤 시나리오를 갖고 운행을 해야 될지 이런 것들에 대해서 사전에 검토를 많이 했다는 말씀드리고요.

그런 것들을 전체적으로 우리 행정 쪽에서 재해영향평가라고 해서 평가위원회 심의를 행안부에서 받도록 되어 있습니다.

지금 최종적으로 협의 의견이 다 반영됐다고 말씀드리고, 그 과정 중에서 저희가 대표적으로 말씀드리면 저희 차량 자체는 사실 60%(폐밀)이라고 해서 기울기가 60%, 1000분의 60까지 등판이 가능한 차량을 가지고 있습니다.

그런데 이것 때문에 사실 줄다리가 굉장히 많았는데 그렇게 60%까지 허용해 버리면 사실 사업비를 많이 세이브 할 수 있는 부분이 있거든요.

그런데 저희는 어쨌든 앞으로 지적해 주신 그런 부분, 눈 오고 비올 때 안전성을 확보하기 위해서는 기울기가 좀 더 완만해야 된다, 그래서 그 부분도 저희가 지금 설계상으로 보면 1000분의 48, 48%까지 지금 낮춰놓은 상황입니다.

그래서 이론상으로 보면 시간당 강우량이 120mm까지는 오더라도 크게 운행하는데는 지장 없는 수준으로 지금 설계를 했다는 말씀드리고요.

다만 트램의 특성이 도로 위에서 진행되는 것이기 때문에 사실 도로가 소통이 안 될 만큼 어떤 재난상황이 발생되면 트램도 운행이 어려운 상황이기는 합니다.

그런데 다행히 제가 그동안 경험상으로 죽 지켜보니까 저희 트램 노선 자체가 구간선도로에 위치하고 있고요, 그동안 올해도 여러 가지 비도 많이 오고 한 상황 속에서도 간선도로 운행에는 크게 지장이 없는 범위 내에서 통제가 되고 또 눈이 오더라도 제설이 되고 이런 상황이었기 때문에 사실 그런 부분에 대해서는 걱정을 안 하셔도 될 것 같고, 저희도 많이 준비를 했다고 말씀드리고요.

지하차도 같은 부분에도 우리 전체적인 대전 목표보다도 더 상향을 해서 집수정이라든지 배수펌프시설 같은 거, 이런 거 다 지금 갖춰놓은 상태로 설계를 했다고 말씀드립니다.

그리고 혹시라도 문제가 될 것 같으면 저희가 상행선, 하행선이라고 해서 그냥 그 선만 왔다 갔다 하는 게 아니라 중간중간에 건널선이라고 만들어놨습니다.

그래서 외선으로 운행을 하다가도 문제가 되면 내선으로 이동해서 운행할 수 있게끔 이렇게 다 재난 대비해서 시설을 갖추고 있기 때문에 저희가 시나리오대로 잘 준비하고 또 최종 운행단계에서 이런 것들을 좀 더 정교하게 다듬는다고 하면 재난상황에 대해서는 저희가 충분히 준비를 했다 이렇게 말씀드리겠습니다.

○박주화 위원 믿습니다.

충분히 준비했을 거라 생각하고요.

염려돼서 말씀드린 거고 앞으로 공사하는 데 잘 대응해서 완벽한 공사로 시민들이 불편하지 않게 해주시기를 당부드립니다.

○도시철도건설국장 조철휘 예, 노력하겠습니다.

○박주화 위원 애써 주시기 바랍니다.

감사합니다, 이상입니다.

○위원장 송인석 박주화 위원님 수고하셨습니다.

감사하실 위원님 안 계십니까?

김선광 위원님 감사해 주시기 바랍니다.

○김선광 위원 김선광 위원입니다.

여러 예산 관련된 부분, 추진사항에 대해서 큰 틀에서는 존경하는 위원님들께서 질의하셔서 저는 사업 관련돼서 하나 질의드릴게요.

업무보고 보니까 트램차량, 답변 짧게 하셔도 괜찮습니다.

트램차량 디자인 선정과정 추진을 하고 있더라고요.

보니까 사실 트램의 경우에는 대전 전역을 다 이동하기 때문에 도시 이미지도 굉장히 중요한 역할을 하는 것 같아요.

○도시철도건설국장 조철휘 맞습니다.

○김선광 위원 더군다나 트램 같은 경우는 사람의 눈높이에서 차량이 지나가기 때문에 주변 가로시설물과도 분명히 조화가 이루어져야 된다고 생각하거든요.

○도시철도건설국장 조철휘 예.

○김선광 위원 특히나 대전의 특색과 도시 정체성이 반영돼야 한다고 생각하는데 지금 2024년 9월부터 진행된 것 보니까 초안 같은 것은 나와 있는 것 같고, 제가 여기서 궁금한 것은 사실은 선호도 조사를 3주 동안 하겠다 이렇게 되어 있더라고요.

국장님께서 당연히 하시겠지만 서울시에서 위례신도시인가요, 거기 트램 결정할 때 서울시는 많은 분들, 서울시민들의 의견을 반영하기 위해서 제 기억에 시스템을 구축한 게 있더라고요.

엠보팅이라는 게 있더라고요.

시민들이 자기 시의 정책들을 투표하는 시스템이 있더라고요.

제가 알기로는 6천 명이 넘는 시민들이 거기에서 선호도 조사를 한 걸로 알고 있어요.

제가 왜 지금 이 말씀을 드리느냐 하면 당연히 대전시민들이 이용도 할 테고 대전시 전체를 돌아다니는 트램이기 때문에 그 디자인에 대한 결정 또한 대전시민분들께서 많이 결정해 주셨으면 좋겠다는 생각을 하는데, 선호도 조사를 1주일 한다고 하는데 대부분 선호도 조사할 때 자치구도 마찬가지로 대전시도 마찬가지로

고 홈페이지에 올려서 QR코드 찍어서 투표하세요, 대부분 이렇거든요.

서울시처럼 6천 명에 가까운 시민분들께서 선호도 조사를 할 수 있는 그런 방법을 생각하고 계신 게 있는지, 아니면 기존의 방식처럼 QR코드 찍어서 그냥 투표하세요 이런 방식인지 궁금합니다.

○도시철도건설국장 조철휘 말씀하신 것처럼 디자인이 굉장히 중요하고요.

시민들 의견 반영하는 게 무엇보다도 중요하다고 저도 생각하고 있습니다.

그래서 기본적으로는 조사를 할 때 어차피 온라인하고 오프라인 조사를 같이 병행해야겠다는 기본적인 생각을 가지고 있고요.

그렇다고 하면 온라인 조사는 우리 시가 현재 갖고 있는 인프라가 있을 겁니다.

아까 조금 부족하다고 말씀하셨는데 그 부분은 제가 조금 더 살펴봐서 업그레이드 여지가 있는지는 저희가 좀 더 노력을 하겠다는 말씀드리고, 대신 이게 온라인 조사로만 진행하게 되면 사실 나이 드신 분들이라든지 접근가능성이 없는 분들의 의견이 충분히 반영이 안 되거든요.

그렇기 때문에 제 생각에는 반드시 오프라인 조사가 병행돼야 하고 오프라인 조사는 가장 유동인구가 많은 지하철역이라든지 대전역이라든지 이런 데서 실제 오프라인 조사도 같이 병행하겠다고 말씀드립니다.

그래서 서울시는 어떤 시스템인지 제가 정확하게 인지는 못 하고 있는데 어쨌든 저희 시스템을 그 정도 수준으로 업그레이드 할 수 있는지, 아니면 위원님 말씀하신 것처럼 취지는 좀 더 이게 의견을 제대로 반영할 수 있는 시스템을 갖췄으면 좋겠다는 취지이기 때문에 저희가 그런 차원에서 선호도 조사할 때 더 고민하겠다고 말씀드리겠습니다.

○김선광 위원 그런 부분들 많이 강구해 주셨으면 좋겠어요.

아까 엠보팅이라는 시스템은 사실 홈페이지 같더라고요.

그 홈페이지 자체가 서울시의 모든 의견들, 정책들 이런 부분들을 다 주민의견을 듣기 위한 투표를 하는 시스템이 있더라고요.

사실 대전시는 그런 시스템은 제가 알기로는 없는 걸로 알고 있어요.

예를 들어 대전시 홈페이지에 포스터 같은 디자인을 해서 공고를 한다면 거기 QR코드를 삽입해서 휴대폰으로 찍으면 설문조사 창이 뜬다거나 이런 부분인데, 그런 부분을 지금 급하게 만들 수는 없다고 생각이 들긴 해요.

그렇지만 그런 사례도 있었기 때문에 그런 부분도 유념하셔서 온라인 쪽도 잘해 주셨으면 좋겠고 오프라인 쪽도 국장님 말씀하신 것처럼 역사 주변이나 이런 부분들, 사실 오프라인 홍보는 제일 잘하는 분들이 분양광고회사예요.

그런 분들 활용하셔서 많이 해보세요.

왜냐하면 진짜 역사부터 시작해서 엄청 설문조사 많이 하잖아요.

그런 분들이 어떻게 하는지 벤치마킹하셔서 오프라인 조사 잘해 주셨으면 좋겠

습니다.

○도시철도건설국장 조철휘 알겠습니다.

○김선광 위원 이상입니다.

고생 많으셨습니다.

○위원장 송인석 김선광 위원님 수고하셨습니다.

감사하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

더 감사하실 위원님이 안 계시므로 도시철도건설국 소관 감사를 종료하겠습니다.

오늘 행정사무감사가 내실 있게 진행될 수 있도록 애써 주신 위원님들께 감사드립니다.

또한 조철휘 도시철도건설국장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

오늘 감사과정 중 지적된 사항에 대해서는 시정할 부분은 신속히 시정해 주시고 위원님들께서 대안으로 제시한 사항은 면밀히 검토하여 시정에 적극 반영해 주시기 바랍니다.

내일은 도시주택국 소관 업무에 대해 행정사무감사를 실시하겠습니다.

이상으로 도시철도건설국 소관 2024년도 행정사무감사 종료를 선언합니다.

(16시 34분 감사종료)

○출석위원(5명)

송인석 김영삼 박주화 김선광
송활섭

○출석전문위원

수석전문위원 김영란
전문위원 심영두

○출석공무원

| | |
|----------|-----|
| 철도건설국장 | 김종명 |
| 철도정책과장 | 이종익 |
| 건설도로과장 | 서훈정 |
| 보행자전거과장 | 서정규 |
| 도시철도건설국장 | 조철휘 |
| 트램건설과장 | 한규영 |
| 트램시스템과장 | 양의석 |