2018년도 행정사무감사

# 도시안전건설위원회회의록

서울특별시의회사무처

피감사기관 안전총괄본부

일시 2018년 11월 2일(금) 오전 10시
장소 도시안전건설위원회 회의실

(10시 50분 감사개시)

○**위원장 김기대** 지금부터 지방자치법 제41조 및 동법 시행령 제39조 내지 제52조, 서울특별시 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의거하여 안전총괄본부 소관 업무에 대한 2018년도 행정사무감사 실시를 선언합니다.

(의사봉 3타)

존경하는 선배ㆍ동료위원 여러분, 안녕하십니까? 지역현안 해결을 위해 현장 중심의 활발한 의정활동으로 바쁘신 일정에도 불구하고 천만 서울시민을 대표하여 오늘 행정사무감사에 참석해 주신 위원님들께 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

그리고 김학진 안전총괄본부장을 비롯한 관계공무원 여러분, 자료제출 등 수감준비에 고생 많으셨습니다.

이번 제284회 정례회는 제10대 서울시의회 개원 이후 처음 실시하는 행정사무감사와 2019년도 예산안을 심사하는 매우 중요한 회기입니다. 오늘부터 실시하는 행정사무감사는 소관 부서 업무 전반에 대하여 종합적이고 면밀한 감사를 실시하여 자의적이고 위법 부당한 행정처리가 있었다면 이를 지적하고 시정조치토록 함은 물론, 불합리한 제도를 개선하고 올바른 정책방향을 제시하여 사람 중심의 안전하고 든든한 안심도시 서울 구축을 통해 시민의 복리증진과 시정발전을 도모하는 데 그 목적이 있습니다.

따라서 위원님들께서는 평소 의정활동을 통해 수집하신 각종 자료와 지역주민의 여론 및 민원사항 등을 바탕으로 천만 서울시민의 입장에서 행정사무감사에 임해 주실 것을 부탁드립니다.

아울러 수감에 임하는 김학진 안전총괄본부장을 비롯한 관계공무원 여러분께서는 위원님들의 질의가 천만 시민의 목소리임을 잊지 마시고 진지하고 엄숙한 마음가짐으로 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 답변하여 주시기 바랍니다.

아무쪼록 행정사무감사가 소기의 목적을 달성할 수 있도록 위원님들과 관계공무원 여러분들께서 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

참고로 감사진행에 앞서 위원님들께 양해말씀을 드립니다.

박종진 상황대응과장은 무릎골절에 따른 병가로 감사장에 이석하겠다는 사전 양해 협조요청이 있었음을 알려드립니다.

다음은 수감기관의 선서가 있겠습니다.

선서에 앞서 감사에 관한 관련 규정을 말씀드리겠습니다.

지방자치법 제41조 및 동법 시행령 제43조, 서울특별시 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제9조 규정에 따라 행정사무감사 시 서류제출을 요구받은 자가 정당한 사유 없이 서류를 정하여진 기한까지 제출하지 아니한 경우, 위원회의 출석요구를 받은 증인이 정당한 사유 없이 출석을 하지 아니하거나 선서 또는 증언을 거부한 경우에는 300만 원 이상 500만 원 이하의 과태료를 부과할 수 있고, 위증을 하면 고발될 수 있음을 알려드립니다.

그러면 김학진 안전총괄본부장은 나오셔서 수감기관을 대표하여 선서하여 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 선서!

본인은 서울특별시의회가 지방자치법 제41조의 규정에 의하여 소관 업무에 대한 행정사무감사를 실시함에 있어서 성실하게 감사를 받을 것이며 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 사실 그대로 말하고 만일 거짓이 있으면 위증의 벌을 받기로 맹세합니다.

2018년 11월 2일 서울특별시 안전총괄본부장 김학진.

○**위원장 김기대** 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

김학진 안전총괄본부장께서는 간부소개 및 주요업무보고를 해 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 존경하는 김기대 위원장님, 김평남ㆍ정진술 부위원장님, 그리고 도시안전건설위원회 위원님 여러분, 안전총괄본부장 김학진입니다.

먼저 시정발전과 서울시민의 안전을 위해 활발한 의정활동을 펼치고 계시는 위원님들의 노고에 깊은 경의를 표합니다.

제10대 의회 첫 행정사무감사에서 위원님들을 이렇게 건강한 모습으로 만나 뵙게 되어 기쁘고 반갑습니다. 또한 2018년 한 해를 마무리하기에 앞서 행정사무감사를 통해 위원님들의 고견을 듣게 되어 참으로 뜻깊게 생각합니다.

안전총괄본부는 위원님들의 적극적인 지원과 배려로 연초에 정한 목표를 충실히 달성하고자 부지런히 달려왔습니다. 사람 중심의 안전하고 튼튼한 안심도시 서울 구현이라는 큰 뜻 아래 서울시민의 안전이 항상 최우선시 될 수 있도록 노력을 다하고 있습니다.

우선 안전취약시설에 대한 상시적인 안전점검과 현장대응체계를 가동하고 있으며, 재난대응체계의 문제점 검증 등 제도개선이 요구되는 부분은 없는지 지속적으로 검토하여 조치해 나가고 있습니다.

또한 급변하는 기술환경에 과학적이고 체계적으로 대응하기 위해서 서울기술연구원을 설립하기도 했습니다.

아울러 주민 삶의 질에 실질적으로 영향을 미치는 도로건설 사업들이 차질 없이 계획대로 마무리될 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.

이 모든 것이 위원님들의 덕분이라고 생각합니다. 이 자리를 빌려 다시 한 번 감사드립니다.

존경하는 위원님 여러분, 안전총괄본부 전 직원은 금년도 남은 기간 동안 모든 역량을 집중하여 계획된 사업의 마무리에 전력을 다하겠습니다.

오늘 행정사무감사에서 위원님들께서 주시는 충고와 고견을 겸허히 받아들이고 관련 내용을 조속히 보완 발전시키도록 하겠습니다. 앞으로도 위원님들의 지속적인 성원과 관심을 부탁드립니다.

그러면 업무보고에 앞서 안전총괄본부 간부를 소개해 드리겠습니다.

하종현 안전총괄관입니다.

정상훈 안전총괄과장입니다.

고승효 시설안전과장입니다.

권완택 건설혁신과장입니다.

안대희 도로계획과장입니다.

박문희 도로관리과장입니다.

김진효 도로시설과장입니다.

김종호 교량안전과장입니다.

다음은 도로사업소장입니다.

송만규 동부도로사업소장입니다.

이학구 서부도로사업소장입니다.

박기범 남부도로사업소장입니다.

신응수 북부도로사업소장입니다.

신상식 성동도로사업소장입니다.

김용제 강서도로사업소장입니다.

박종진 상황대응과장은 현재 병가 중으로 행정사무감사에 부득이하게 참여하지 못하게 되어 죄송스럽다는 말씀을 드립니다. 위원님들께서 너그러이 양해해 주시기 바랍니다.

이상으로 간부소개를 마치고, 배부해 드린 유인물을 중심으로 2018년 안전총괄본부 주요업무 추진실적에 대해서 보고드리겠습니다.

보고순서는 일반현황, 정책비전 및 목표, 정책이슈 및 업무추진 총괄현황, 주요사업 추진실적 순입니다.

1쪽 조직 및 인력현황입니다.

안전총괄본부 조직은 1총괄관 8개 과 6개 사업소로 구성되어 있으며 657명의 직원이 근무하고 있습니다.

11월 1일자 서울시 조직개편에 따라서 우리 본부에도 일부 변경사항이 있습니다. 간략히 말씀드리면 안전총괄본부의 보행환경 개선기능이 도시교통본부로 통합되는 대신에 건설혁신과가 신설되어서 건설 및 하도급 정책 수립ㆍ추진 등 건설분야 혁신사업을 총괄하게 되었습니다.

지진안전팀, 지하안전팀 등이 신설되어 도시인프라 안전관리에 더욱 집중할 수 있는 토대를 마련했습니다.

또한 도로포장 유지관리 업무의 일원화를 위해서 품질시험소의 도로포장연구센터 업무가 도로관리과로 이관되었습니다.

2쪽입니다.

안전총괄본부는 서울의 안전관리계획 수립ㆍ조정, 재난대응 및 시설안전, 건설분야 정책수립 추진, 도로건설 계획 및 관리, 도로시설물 관리 등을 총괄하고 있습니다.

3쪽 예산현황입니다.

금년도 안전총괄본부 세입은 839억 원, 세출은 9,972억 원이며, 이는 11월 1일자 조직개편 사항을 반영한 것입니다.

4쪽 주요 시설 관리현황입니다.

저희 본부에서 관리하고 있는 시설물로는 도로, 도로시설물, 가로등 시설 및 지하도상가를 관리하고 있습니다. 자세한 내용은 서면의 표로써 갈음하겠습니다.

5쪽 정책비전 및 목표입니다.

안전총괄본부는 사람 중심의 안전하고 튼튼한 안심도시 서울 구현이라는 비전을 설정하고 사고예방 및 재난대응 강화, 과학적ㆍ체계적 도시인프라 관리, 사람 중심 도시재생 관점의 도로 조성이라는 3대 핵심목표를 정하여 사업을 차질 없이 추진해 나가고 있습니다.

6쪽 금년도 정책환경 및 업무추진 총괄현황입니다.

우선 주요 정책환경을 분석해 보면 이상기후 등 자연재해 발생에 대비하여 선제적 대책마련이 필요했다고 보입니다.

각종 시설물의 노후화ㆍ가속화로 각종 사고들이 빈발했고, 사고예방을 위한 제도개선과 재난대응체계에 대한 검증이 필요한 한 해였다고도 생각됩니다.

세 번째로는 급격한 기술환경에 대응하는 혁신적 도시관리가 요구되는 그러한 측면이 있습니다.

네 번째로는 단순한 기능 중심의 인프라 건설관리에서 탈피해서 사람 중심으로 다기능ㆍ복합화 하는 이런 기술발전의 요구사항들이 있다고 보입니다.

이에 따라서 올해 달라진 제도와 정책들을 말씀드리면 재난예방을 위한 제도개선 사항으로 저희 본부에서는 안전어사대를 금년부터 운영해서 상시 단속 및 점검체계를 구축하고 있습니다.

7쪽입니다.

그리고 종로 화재, 용산 건물붕괴 등을 계기로…….

**○위원장 김기대** 본부장님, 저희들이 시간이 좀 촉박해서요. 시간을 좀 단축하기 위해서 중요한 새로운 내용이 있으면 말씀해 주시고 그렇지 않은 내용들은 그냥 서면으로 대신하는 것으로 위원 여러분이 동의해 주시면 그렇게 하겠습니다. 이의 없으시지요?

(「네.」 하는 위원들 있음)

**○안전총괄본부장 김학진** 그러면 8쪽 사업별 예산집행 현황은 표로써 참고해 주시기 바랍니다.

9쪽, 10쪽은 첨부했습니다.

그리고 금년도 시의회와 관련해서 조례개정 사항을 간단히 말씀드리면 네 건의 조례개정 사항이 있었습니다.

도로 등 주요 시설물 관리에 관한 조례, 지하도상가 관리 조례, 도로 점용허가 및 점용료 등 징수조례, 재난 및 안전관리 기본조례, 상위법 사항을 반영한 사항이었습니다.

12쪽 출연동의안, 지난번에 서울기술연구원에 대한 출연 동의를 해 주셨습니다.

13쪽입니다.

금년도에 새롭게 시행된 주요 법령입니다.

지하안전관리에 관한 특별법이 금년에 시행돼서 특정규모 이상의 시설에 대해서는 안전영향평가를 하도록 돼 있습니다.

그리고 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 법률과 재난 및 안전관리 기본법에서 이원화된 그런 안전취약시설에 대한 관리가 일원화돼서 특정관리대상시설이 3종 시설물로 지정되는 시특법의 개정사항이 있었습니다.

15쪽부터는 주요 사업 추진실적입니다. 세 파트로 나누어서 말씀드리겠습니다.

사고예방 및 재난대응 강화부분의 여덟 가지 핵심사업을 17쪽에 명시하였습니다.

각 개별사업에 대해서 간단히 말씀드리면 19쪽부터 첫 번째, 안전도시 서울플랜 수립ㆍ추진현황입니다.

재난에 안전한 서울을 조성하기 위해서 서울의 비전과 실행계획을 전문가들과 함께 안전도시 플랜을

추진하고 있습니다.

현재 3개 분야 70개 과제를 발굴하였고 최종 보완과 점검 중에 있고 11월 7일 대외 발표 후 추진사항을 지속 관리해 나갈 계획으로 진행하고 있습니다.

20쪽 국제적 수준의 도시회복력 구축사업입니다.

세계 100대 도시 간 파트너십을 통해서 회복력 강화계획을 수립하는 부분이 되겠습니다.

현재 노후인프라, 미세먼지 등 다양한 영역별 정책을 마련 중에 있고 지속적인 의견수렴을 통해서 내년 5월까지 수립할 계획입니다.

21쪽 한파(제설)대책 추진사항입니다.

대책기간은 금년 11월 15일부터 내년 3월 15일까지입니다. 금년 11월 15일에 재난상황실 개소식이 있습니다. 위원님들께서 관심 가지시고 참여해 주시면 감사하겠습니다.

22쪽입니다.

올 여름에 기록적인 폭염이 있었고 저희가 이 대책을 추진하였습니다. 재난 및 안전관리 기본법상 자연재난에 폭염이 추가되기도 했습니다. 앞으로 금년도의 성과와 문제점을 반영해서 내년에 추가 확대하는 대책들을 적극 발굴해서 추진하도록 하겠습니다.

23쪽입니다.

지진종합대책입니다.

현재 공공시설물의 내진율은 83.2%까지 확보했고 2022년까지 100% 확보할 계획입니다.

아울러서 지진안전센터 설립을 위한 타당성조사 용역을 시행하고 있습니다.

또 지진환경 분석과 큰 규모의 지진이 났을 때 대응시스템에 대한 연구용역을 진행하고 있습니다.

24쪽입니다.

안전취약시설 보수ㆍ보강 및 안전취약계층의 시설보호, 정비사업 추진분야가 되겠습니다.

안전취약시설 20개소 2만 4,000가구에 대한 노후ㆍ불량시설의 보수ㆍ보강을 진행 중에 있고 11월까지 공사를 완료할 계획입니다.

25쪽입니다.

건설공사 불공정 하도급 근절대책입니다.

현재까지 55개소 229건을 적발조치했습니다. 11월 중에 하도급개선협의회를 개최하고 12월에 우수사례를 발굴해서 표창할 계획으로 있습니다.

26쪽입니다. 365일 안전단속 및 점검입니다.

지난 8월부터 보고드린 대로 안전어사대를 본격 운영해서 10월까지 683건을 계도하고 441건을 단속한바 있습니다. 올해도 지속적으로 점검을 실시하고 외부전문가와 합동점검반을 구성해서 점검하고 안전사고 예방에 최선을 다하도록 하겠습니다.

27쪽에 시민참여형 재난예방시스템 강화 부분이 있습니다.

안전총괄본부에서 지역주민과 함께하는 시민감시네트워크를 구성ㆍ운영 중인 부분인데요. 서울시 안전보안관 1,171명이 모집되어서 11월에 발대식을 준비하고 있습니다. 더안전시민모임 2,332명이 활동 중에 있고, 750명의 택시와 버스 운전자로 구성된 차도 모니터링단은 도로 포트홀 신고하는 부분에서 역할을 다해 주고 계십니다.

29쪽 큰 테두리에서 두 번째 영역이 되겠습니다. 과학적ㆍ체계적 도시인프라 구축이 되겠습니다.

총 8개 사업입니다. 인프라 노후화, 기술 발달 등의 환경변화 등에 대응해서 노후기반시설ㆍ도로ㆍ지하시설물 등을 체계적으로 관리하는 부분이 되겠습니다.

31쪽부터 말씀드리겠습니다. 노후인프라의 선제적 관리체계가 되겠습니다. 시설의 노후화가 계속 진행되고 있고 앞으로 급증할 것으로 예상됩니다. 그래서 그동안에 단순히 시설의 점검을 통해서 드러난 하자를 보수하는 데서 머무르는 것이 아니라 이 시설물 전체에 대한 상태의 분석과 이것을 빅데이터로 함으로 인해서 앞으로 시설물 노후화에 따른 예산의 투입시기, 보수방법 이런 것을 좀 더 과학적ㆍ선제적으로 관리하려는 체계를 지금 구축 중에 있습니다.

32쪽입니다.

과학적ㆍ체계적 도로포장관리입니다.

저희들 목표로는 지금 현재 도로함몰을 한 80% 저감하고 포트홀도 50% 저감하고 평탄성을 30% 향상하는 이러한 목표 아래 여러 가지 아스팔트에 대한 재질의 개선, 그리고 맨홀정비에 대한 신공법 도입, 도로관리에 대한 빅데이터 시스템의 도입 이런 것을 통해서 좀 더 체계적으로 과학적으로 도로를 관리할 계획입니다.

33쪽에 지하안전관리 종합계획입니다.

이것은 조금 전에 말씀드린 것처럼 금년 1월 1일부터 지하안전관리에 관한 특별법이 시행됨에 따라서 지하안전관리 종합계획을 수립하고, 지하안전영향평가에 대한 관계자의 교육을 시행하는 이런 부분이 되겠습니다.

34쪽입니다. 도로시설물 안전점검 및 보수ㆍ보강 부분입니다.

도로시설물은 한강교량, 일반교량 해서 579개소가 있습니다. 이 부분에 대해서 정밀점검 및 진단 345개소 186억 원을 금년도에 시행하고 있고, 안전점검은 579개소 전체 시설물에 대해서 다 하고 있습니다. 그리고 이 중에 결함이 있는 부분에 대해서 보수ㆍ보강을 시행하고 있는데 금년도에는 860억 원을 들여서 65개 시설물을 보수ㆍ보강하고 있습니다. 연말까지 안전점검과 보수ㆍ보강을 완료함으로써 안전하게 시설물을 관리하도록 하겠습니다.

35쪽입니다. 도로터널 등의 방재시설 개선 및 현장대응 역량 강화가 되겠습니다.

저희 시에 142개소의 시설이 있습니다. 터널이 35개, 지하차도가 107개 있습니다. 이러한 시설에 대해서 방재시설들을 강화하기 위해서 제연설비, 옥내소화전, 비상경보설비 등을 지금 현재의 규정보다도 좀 더 강화하고 상향해서 시설들을 설치해서 안전을 확보하고, 또 도로터널에서 방재훈련도 확대해서 시행하고 있습니다.

38쪽입니다. PSC 교량의 체계적 안전관리입니다.

지난 2016년에 정릉천고가에서 케이블이 파단되어서 정릉천고가가 내부통제된 바가 있습니다. 이를 계기로 전체 PSC 교량, 그러니까 콘크리트교량을 연결해서 만든 그런 구조물에 대해서 전체를 조사했고요. 1단계로 정릉천고가와 서호교 부분에 대해서 그동안에 드러난 문제점들을 치유하고 공사를 완료했습니다. 2단계 부분은 내력이 부족하다든가 하는 서호교, 두모교 부분에서 지금 보강공사를 계속해 나가고 있습니다.

37쪽입니다. 공공인프라 상시모니터링체계가 되겠습니다.

교량, 터널 등 42개 시설물의 정보를 연계해서 긴급상황 발생 시에 현장에서만 상황을 파악하는 것이 아니라 모니터링센터, 말하자면 종합상황실에서도 동일하게 현장상황을 파악하고 대응할 수 있도록 그 연계 시스템을 구축하는 사업이 되겠습니다. 현재 1단계 시스템 구축을 완료했고, 2019년부터 시범운영과 보완ㆍ검증을 할 계획입니다.

39쪽입니다. 우리 시 ‘태양의 도시, 서울’ 시책의 일환으로 자동차 전용도로에 태양광발전시설을 설치 추진하는 사업이 되겠습니다. 서빙고동 녹지대 등 7개소에서 34억 6,000만 원으로 진행하고 있고요. 서울에너지공사와 시설공단에서 시행을 하고 있습니다. 연말까지 3개소를 설치 완료하고 잔여 4개소는 12월까지 설치 완료할 계획입니다.

마지막으로 세 번째 영역입니다. 사람중심, 도시재생 관점의 도로 조성이 되겠습니다. 주요 간선도로망을 효율화하고 지하화와 상부 공원화하는 사업들을 포함하고 있습니다.

41쪽부터 간단히 말씀드리면 주요 간선도로망의 정비 부분이 되겠습니다. 10월 말 현재 표에서 보시는 것처럼 강남순환도시고속도로 4ㆍ8공구의 단계별 공사, 월드컵대교 북단 및 올림픽대교 남단 연결로 공사 중에 있습니다. 올해까지 태능~구리 광역도로 확장을 위한 기본 및 실시설계를 완료하는 등 표에서 나타난 공사들에 대해서 차질 없이 추진하도록 하겠습니다. 42쪽에 주요 도로건설사업 추진현황을 정리했습니다. 서면으로 갈음하도록 하겠습니다.

43쪽에 도시고속도로 지하화 및 상부 친환경공간 조성입니다.

현재 서부간선지하도로 사업 그리고 제물포터널 사업, 동부간선도로 지하화 사업이 이 부분에 포함된 부분입니다. 서부간선도로와 제물포터널 건설사업은 올해까지 기본 및 실시설계를 완료하겠습니다. 동부간선도로 지하화 사업은 지난 7월에 피맥(PIMAC)에 적격성 재검토 의뢰를 한바 있고 지속적 협의를 통해서 긍정적 결과가 조속히 도출될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

44쪽에 도로 재구조화 등 도로 인프라 재생입니다.

이용자 중심의 도로 인프라를 조성하기 위해서 노들길의 구조 개선, 고가 철거, 도로 평탄화 사업 등을 추진하고 있습니다. 노들길 구조 개선 사업은 지난 3월 투자심사를 완료했고, 구로고가 철거와 천호지하차도 평탄화는 올해 5월까지 설계를 완료했습니다. 향후 공정 계획에 따라서 사업을 차질 없이

추진하겠습니다.

45쪽에 덕수궁 돌담길 완전 연결 부분이 되겠습니다.

지난해 8월에 돌담길 단절구간 중 100m가 개방됐습니다만 아직 영국대사관 건물에 막혀 있는 부분에 대해서는 개방이 되고 있지 않는데요. 이 부분에 대해서는 덕수궁 담장 내부로 해서 펜스를 치고 다시 쪽문을 만들고 해서 연결하는 사업들을 하고 있습니다. 12월 초까지 공사를 완료한 후 시민에게 완전 개방되도록 하겠습니다.

46쪽에 유휴 지하공간 재생 프로젝트입니다.

종각역 북측 종로타워 앞쪽의 지하공간에 유휴공간이 있습니다. 이 부분에 대해서 자연채광을 이용해서 친환경 지역거점 활력공간으로 조성하는 기본구상을 토대로 실시설계 용역을 시행해서 11월까지 완료 예정에 있습니다. 12월에 착공해서 내년 연말까지 준공하는 사업이 되겠습니다.

마지막으로 지하도상가 임차인 선정 공공성 확보가 되겠습니다.

지하도상가 임차인 선정과 관련해서 공유재산에 대한 공공성을 확보하는 것은 당연한 사항이 되겠습니다. 올해 계약이 종료된 5개 상가에 대해서 낙찰상한율 설정 등의 원칙을 적용해서 입찰을 완료했습니다. 향후에도 동일한 방법을 적용해서 기본원칙이 지켜지는 환경을 정착시키도록 하겠습니다.

이상으로 2018년 주요업무 추진실적을 보고드렸습니다.

위원장님께서 양해해 주신다면 도로사업소 업무보고는 동부도로사업소장이 보고토록 하겠습니다.

---

(참고)

안전총괄본부 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

---

**○위원장 김기대** 안전총괄본부장님 수고하셨습니다.

다음은 송만규 동부도로사업소장 나오셔서 6개 도로사업소를 대표하여 주요업무보고를 해 주시기 바랍니다.

**○동부도로사업소장 송만규** 안녕하십니까? 안전총괄본부 산하 6개 도로사업소 금년도 주요업무 추진현황을 보고드릴 동부도로사업소장 송만규입니다.

보고에 앞서 일천만 서울시민의 안전과 행복을 위하여 불철주야 의정활동에 노고가 많으신 김기대 위원장님과 김평남ㆍ정진술 부위원장님 그리고 아홉분의 위원님들께 존경심과 감사인사를 드립니다.

금년도 한 해 사업의 마무리를 준비하며 도로사업소의 주요업무 추진현황을 목차 순서와 같이 간결하게 보고드리겠습니다.

1쪽 일반현황입니다. 6개 도로사업소의 조직은 4과 1팀으로 되어 있습니다. 인력 및 기능은 보고자료 내용으로 갈음하겠습니다.

2쪽 예산 및 관할구역 현황입니다. 금년도 6개 도로사업소의 총예산은 2,578억 1,900만 원으로 경상비 451억 3,800만 원, 사업비 2,126억 8,100만 원이 배정되었습니다.

사업소별 회계 예산액은 도표자료로 갈음하겠습니다.

본 예산의 집행현황은 10월 15일 기준으로 2,578억 1,900만 원을 원인행위 집행하여 집행률 82.9%로 정상 추진하고 있습니다. 위원님들이 책정하여 주신 예산을 불용액이 없도록 남은 기간 잔여예산 집행에 만전을 기하겠습니다.

사업소별 예산집행 실적은 도표자료로 갈음하겠습니다.

관할구역은 25개 구를 1개 사업소에서 4개 내지 5개의 시도로 관할하고 있습니다.

다음은 3쪽 주요시설물 현황입니다.

426명의 직원들이 340개 노선 1,016㎞의 포장도로와 도로, 교통안전시설, 기전시설물과 장비를 유지 관리하고 있습니다. 사업소별 시설물 현황은 도표자료로 갈음하겠습니다.

다음은 5쪽 주요업무 추진계획입니다.

금년도 2018, 2019년 제설대책 추진입니다. 서울시 주요간선도로와 한강교량 등에 대하여 강설 시 신속한 제설대책을 추진함으로써 도로의 안전하고 원활한 통행기능을 유지하여 시민불편이 없도록 하겠습니다. 추진기간은 이달 15일부터 시작하여 2019년도 3월 15일까지 4개월간 제설대책 추진본부 상황실을 구축, 신속한 대비ㆍ대응을 위하여 4개 반으로 단계별 24시간 비상근무 행정체계를 운영합니다. 제설대책 조직 및 제설구역, 단계별 근무기준

은 보고자료로 갈음하겠습니다.

다음은 6쪽 인원 및 장비 현황입니다.

인력은 자체 근무 직원과 민간용역업체 인력으로 운영하고 제설차량과 제설삽날, 살포기 등 장비를 확보하였으며, 사업소별 인력 및 장비현황은 보고자료 도표로 갈음하겠습니다.

다음 7쪽입니다.

폭설에 대비하여 민、관、군 동원 체계를 구축하고 비상연락체계를 운영해 나가도록 하겠습니다. 아울러 제설자재를 확보하여 금년과 내년 3월까지 제설대책 추진에 만전을 기하도록 하겠습니다. 현재 제설제는 염화칼슘 등을 포함해서 1만 830톤을 확보、비축하였습니다. 사업소별 확보、비축 현황은 도표로 갈음하겠습니다.

아울러 신속한 제설 대응을 위하여 제설 전진기지 6개소를 설치하여 운영하겠습니다. 동부도로사업소는 삼성교, 서부는 강변북로, 남부는 서초IC, 북부는 북악터널 앞, 성동은 중랑물재생센터, 강서는 오금교에 설치 구축하겠습니다.

또한 제설 민간위탁 용역으로 20억 600만 원 집행하여 살포차량과 인력을 확보, 신속한 제설을 추진함으로써 금년도 도로상 강설로 인한 시민불편이 없도록 만전을 기해 나가겠습니다.

다음은 8쪽 주요 간선도로 포장 추진입니다.

금년도 정비물량은 2만 1,632a며, 745억 9,400만 원이 배정되었습니다. 동 예산으로 1등급 골재에 소석회와 액상박리재를 첨가한 아스팔트 콘크리트와 고내구성 아스팔트 콘크리트를 사용하여 공사를 추진하고 있습니다.

9쪽 추진실적입니다.

본 예산으로 대상 물량 2만 1,632a 중 2만 1,033a를 포장 정비하여 정비율 97%로 정상 추진하고 있습니다. 사업소별 실적은 보고자료로 갈음하겠습니다.

아울러서 맨홀 정비는 대상 3,821개소 중 3,396개소를 10월 말 현재 정비하였으며, 남은 대상도 금년 말까지 완료토록 신속히 추진하겠습니다. 불량도면과 불량 맨홀을 적기 보수함으로써 포장도로의 안전성 확보와 시민 고객에게 쾌적한 도로환경을 제공해 나가는 데 철저를 기해 나가겠습니다.

다음은 10쪽 도로소파 보수 추진입니다.

금년도 대상물량 1,016.54㎞의 도로에 대하여 125억 7,400만 원이 배정되었습니다. 동 예산으로 순찰 시 발견된 도로불량 구간과 민원신고 접수로 발생된 그러한 구간들의 보수정비를 실시하였습니다. 소규모 파손은 직영반을 통하여 보수하였고 소성변형, 망상균열 또한 재포장구간에 대해서는 긴급복구업체를 선정하여 추진하고 있습니다.

11쪽 금년 추진실적입니다.

2만 4,865개소에 대하여 210a를 포장 정비하였습니다. 아울러 앞으로도 결빙기 대비 파손 우려 도로부위에 대한 사전점검 및 조치를 철저히 하며, 24시간 도로소파 보수 정비체계를 구축 운영함으로써 시민불편을 최소화해 나가도록 하겠습니다.

12쪽 도로시설물 보수 보강입니다. 금년도 대상 373개의 도로시설물에 대하여 615억 1,400만 원이 배정되었습니다. 동 예산으로 시설물 정밀점검 및 진단용역 결과에 따라 도출되었던 문제점에 대하여 추진을 해 나갔습니다.

13쪽 추진실적입니다.

도로시설물 보수 보강 예산은 615억 1,400만 원 중 540억 5,600만 원을 집행하고 집행률 88%로 정상추진하고 있습니다. 남은 기간 시설물 보수 보강 및 일상유지 공사를 조기에 완공토록 하여 도로시설물 안전관리에 철저를 기해 나가겠습니다.

14쪽 도로시설물 청결세척 추진입니다.

금년도 일반교량 373개소에 대하여 29억 1,900만 원이 배정되었습니다. 동 예산으로 도로조명시설, 기타 도로부속물, 교통안전시설물에 대하여 세척을 주기적으로 시행하고 있습니다. 1종 시설물과 터널, 지하차도에 대하여 민간용역으로 시행하고 있고, 기타 도로시설물은 직영으로 시행하고 있습니다.

15쪽 이에 대한 추진실적입니다.

사업비 29억 1,900만 원 중 26억 7,100만 원을 집행하여 집행률 92%로 정상 추진하고 있습니다.

금년 11월 말까지 동절기 세척을 완료토록 하여 도로시설물 청결관리에 만전을 기해 나가겠습니다.

16쪽 교통안전시설물 유지관리입니다.

금년도 대상시설인 교통신호등 등 4개 시설물에 대하여 163억 4,600만 원이 배정되어 있습니다. 본 예산으로 교통신호기 및 안전표지에 대하여는 유

지보수공사로, 도로교통개선공사는 교통운영과의 사업계획지침과 예산배정에 따라 시행을 하였습니다.

17쪽 이에 대한 추진실적입니다.

사업비 163억 4,600만 원 중 141억 900만 원을 집행 집행률 86%로 정상 추진하고 있습니다.

앞으로도 지속적이고 신속한 유지관리 보수로 교통흐름 원활 및 시민통행 안전성 확보에 철저를 기해 나가도록 하겠습니다.

18쪽 기전시설물 유지관리입니다.

조명등 등 대상 시설물에 대하여 사업비 95억 4,000만 원이 배정되었습니다. 동 예산으로 일상유지보수공사와 도로기전시설물 개선공사를 시행하여…….

19쪽 금년도 추진실적 사항입니다.

사업비 95억 4,000만 원 중 88억 5,500만 원을 집행하여 93%의 높은 공정률로 추진해 나가고 있습니다.

앞으로도 주기적인 순찰점검 및 고장시설에 대하여 적기 보수를 통한 기전시설물 유지관리에 만전을 기하겠습니다.

20쪽 운행제한차량 단속업무입니다.

도로법 제77조 및 도로법 시행령 제79조에 따라 단속인력 및 장비를 보유하고 확보하여 주요 단속지점에서 지속적인 단속을 추진하고 있습니다.

추진내용은 금년도 검차 5만 8,000대 중 적발 3,700대를 목표로 추진하고 있습니다.

21쪽 추진실적입니다.

금년도 추진실적은 검차 3만 7,882대를 하였고 이 중 적발 2,599대를 하였습니다. 과태료는 2,443대에 8억 9,800만 원을 부과하였고, 징수 7억 8,200만 원을 징수하였습니다. 징수율은 87%가 되겠습니다.

지속적으로 민원발생 및 안전사고 예방을 위하여 단속원 교육을 실시 운행제한차량의 지도단속에 만전을 기하겠으며, 차량운행제한 위반 과태료 징수에 대하여는 체납정리에 만전을 기해 나가도록 하겠습니다.

22쪽 도로사업소 현장견학 진로체험 운영입니다.

진로교육법과 서울시 체험활동 협조요청에 의거하여 학생진로프로그램을 운영 중에 있습니다.

금년도 운영실적은 6개 교 98명의 학생을 대상으로 하였습니다. 11월에도 2개 학교에 대해서 실시하도록 하겠습니다.

동 사업을 통하여 청소년들에게 발전적인 미래 포부를 갖는 기회가 제공되고 있으며, 또한 도로의 중요성 인식을 향상시키는 기대효과가 있습니다. 앞으로도 서울교육청 등 유관기관과 적극 협력체계를 구축하여 강화해 나가겠으며, 또한 중ㆍ고 학생의 현장견학 진로체험의 내실을 기해 나가도록 하겠습니다.

끝으로 23쪽 2018년도 수방대책 추진입니다.

금년도 수해취약시설인 지하차도, 저지대 도로 등에 대한 사전 점검ㆍ정비를 실시하고 도로, 시설물 등 침수 시 체계적이고 신속한 복구준비를 함으로써 안전사고 예방 및 시민불편이 없도록 추진하였습니다.

금년도 기상상황은 평균연도보다 약 87%의 강수량을 보였습니다. 1,160㎜가 내렸으며, 금년도 장마의 특성은 다른 연도에 비해서 장마기간이 짧았습니다.

아울러서 태풍은 총 25개가 발생해서 우리나라에는 5개가 직간접적인 영향을 미쳤으며 서울시에는 특별한 영향이 없었습니다.

24쪽 추진내용과 근무실적에 대해서 말씀드리겠습니다.

예비기간인 2018년도 4월 15일부터 5월 14일까지 한 달 기간 동안 수방취약시설에 대한 사전 점검ㆍ정비를 추진하였으며, 실행단계인 5월 15일부터 10월 15일까지는 하천수위와 일일 강수량에 따른 각종 도로 수방활동을 전개하였습니다.

이에 따른 근무실적 사항은 35회에 걸쳐 1,601명의 근무인원들이 근무하였으며, 풍수해로 인한 도로와 도로시설물에 피해가 없도록 만전을 기하였습니다.

이상으로 6개 도로사업소의 주요업무 추진사항을 보고드렸습니다. 감사합니다.

---

(참고)

도로사업소 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

---

○**위원장 김기대** 동부도로사업소장 수고하셨습니다.

질의와 답변에 앞서 제출된 행정사무감사자료에 추가하여 요구할 사항이 있으신 위원님들께서는 지금 자료요구를 해 주시기 바랍니다.

정진술 부위원장님 요구해 주시기 바랍니다.

○**정진술 위원** 서부간선지하도로 그리고 제물포터널 건설 관련해서 주무관청에서 민간사업자에 통보한 자금 재조달과 관련된 계획 및 보고사항 그리고 실제 이쪽에서 민간투자사업 건설보조금을 분기별로 지급한 일자, 금액 이 자료 좀 제출해 주시고요.

두 번째로 2017년 12월 서울시 감사위원회에서 북부도로사업소와 강서도로사업소에 대해서 안전관리실태 감사 후에 이쪽으로 아마 보냈을 것 같은데 그 감사결과 처분요구서 사본 좀 제출해 주시고,

세 번째로는 서부간선지하도로 건설 관련해서 국토부에서 4차선 고가도로 설치를 주문하는 내용의 공문 또는 어떤 서류를 보낸 것으로 알고 있는데 그 사본하고요.

네 번째로 지난 7월 한국일보에서 도로시설물이라든가 표지판이 잘못됐다는 보도가 나갔는데 그 이후에 실태조사나 조치한 내역이 있으면 제출해 주십시오.

그리고 다섯 번째로 지난 8월 KBS에서 자동액상살포장치 살포로 인해서 교통사고가 제기됐다는 보도가 나갔었는데 자체적으로 검토하거나 조사한 보고서가 있으면 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○**위원장 김기대** 수고하셨습니다.

또 추가로 자료요구하실 위원님, 김평남 부위원장님 말씀해 주십시오.

○**김평남 위원** 동부도로사업소 관련해서 현재 폐아스콘 처리업체별 전담비율을 확인하기 위해서 용역계약 현황과 계약서 자료를 제출해 줄 것을 요구하고요.

또 하나는 안전총괄본부에 공동연구협약서 자료제출을 요청합니다. 지금 이 공동연구협약서는 국토부하고 세종대, 한국전자통신연구원이 같이 하고 있는 부분들이지요. 그 협약서를 요청합니다.

○**위원장 김기대** 추가로 정진술 부위원장님.

○**정진술 위원** 죄송합니다. 자료 하나 또 요청하겠는데요. 월드컵대교 관련해서 2016년 12월 월드컵대교 남단구간 관련자 합동회의를 개최한 것으로 알고 있는데요. 그때 도로계획과에서 주관한 것으로 알고 있습니다. 그래서 그때 있었던 회의자료하고 회의결과 서류가 있으면 제출해 주시기 바랍니다.

○**위원장 김기대** 더 추가로 자료 요청하실 분 계신가요? 안 계시면 다음 순서로 넘어가겠습니다.

안전총괄본부장은 위원님들께서 추가로 요구하신 자료를 오후 행정사무감사 실시 이전까지 제출해 주시기 바랍니다.

다음은 위원님들의 질의와 수감기관의 답변을 듣도록 하겠습니다. 질의와 답변은 보다 효율적인 회의진행을 위해 일문일답으로 진행하되 주 질의시간은 15분, 추가질의 시간은 5분, 전체 질의가 끝난 후 보충질의 시간은 10분으로 하고자 하는데 위원 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 주 질의시간은 15분, 추가질의는 5분, 보충질의는 10분으로 하겠습니다.

아울러 위원님들의 질의에 대해 답변에 임하는 관계공무원은 직무와 성명을 밝힌 후 성실하게 답변해 주시기 바랍니다.

그러면 먼저 양천구 제4선거구 출신 김희걸 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**김희걸 위원** 김희걸 위원입니다.

김학진 안전총괄본부장님 부임하시고 난 뒤에 처음 행정사무감사를 받는 자리입니다. 그렇지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김희걸 위원** 여러 가지로 긴장되십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 업무는 충분히 파악을 하셨으리라고 생각을 하고요. 우선 간단한 것부터 질의를 드리도록 하겠습니다.

서울특별시 지자체 어린이 놀이시설 스마트안전관리시스템, 아마 이게 구축을 하고 있는 것으로 그렇게 알고 있습니다. 그런데 어린이 놀이시설이 우리 서울시에 몇 개나 있는지 알고 계십니까? 모르시겠지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 확인해 봐야겠습니다.

○**김희걸 위원** 약 6,085개 정도 있는 것으로 제가 파악을 하고 있습니다. 어린이 놀이시설이 지금 꾸

준히 증가하고 있습니다. 그런데 이 놀이시설에 대한 체계적인 관리가 미흡한 것도 사실입니다.

2017년 10월 18일 일자리 정책 5개년 로드맵에 보면 10대 중점과제로 일자리 중심, 국정운영 시스템 구축에 따른 정부의 위탁사업 또는 민자사업, 지자체 공모사업 등 사업자 선정 시 사업자 일자리 창출 검토계획이라든가 또 여기에 따른 평가의 반영, 또 사회적 경제 활성화에 따른 우선구매 촉진대상, 아마 이렇게 돼 있어요.

그런데 이 놀이시설에 대해서 행정안전부 안전관리시스템에 보면 전국의 놀이시설 현황을 관리하고 있는 것으로 그렇게 나오고 있습니다. 그런데 이 행정안전부 안전관리시스템에 의해서 체크가 불가능한 요인들이 많이 생겨났어요.

그러다보니까 우리 서울시에서는 스마트안전관리시스템이라고 해 가지고 이것을 도입해서 현재 7개 구가 시행을 하고 있습니다. 내용에 대해서는 보고를 들어보신 적 있습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 그 부분은 파악을 못 했습니다.

**○김희걸 위원** 지금 노원, 종로, 광진, 은평, 성북, 강동, 구로 7개 구가 스마트안전관리시스템을 운영하고 있습니다. 나머지 부분들에 대해서는 예산이 없다든지 또 지자체의 스마트안전관리시스템에 대한 정보의 이해라든가 이런 부분들이 부족해서 아직 실시를 못 하고 있는 지자체들이 상당히 있습니다.

따라서 이와 관련해서 지금 7개 구에서 도입해서 운영하고 있는 부분들과 그렇지 못한 부분들에 대해서는 분명한 차이가 있을 겁니다. 우선 그 첫 번째 차이는 학부모들이 신뢰할 수 있느냐 없느냐, 놀이시설에 대해서. 서울시나 각 지자체의 놀이시설에 대해서 안전관리시스템을 통한 점검을 한다 하더라도 우선 학부모들이 신뢰하지 못한다면 그 이용하는데 제약이 따를 수밖에 없습니다.

그렇기 때문에 우리 안전총괄본부에서는 이러한 부분들에 대해서 시민들이, 또 영유아들이 안전하게 사용 관리할 수 있도록 제도적 방침을 정해서 만들어가야 된다, 그런데도 불구하고 지금 지자체에서는 이 스마트안전관리시스템을 7개 구에서 운영을 하고 있는데 나머지 부분들에 대해서는 운영하지 못하고 있는 이유가 뭔지 이런 부분들에 대해서도 점검할 필요가 있겠다 이렇게 생각이 들거든요. 거기에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 7개 구가 시행되고 있고 나머지 구에서 시행되고 있지 못한 이유에 대해서 저희들도 파악을 해서 위원님이 이야기하신 대로 어린이 놀이시설이 학부모들의 신뢰를 확보할 수 있는 그런 시스템이 되도록 점검하고 파악해 보겠습니다.

**○김희걸 위원** 실질적으로 시 행정을 펼쳐가는데는 시민의 신뢰가 가장 우선입니다. 그 신뢰를 받기 위해서는 안전성이 강화돼야 된다는 것은 필수요건입니다. 그렇지 않겠습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 동의합니다.

**○김희걸 위원** 그 부분에 대해서 명확하게 해 줄 필요가 있겠다 이런 생각이 들어서 말씀을 드린 겁니다.

본부장님께서 부임하신 지 얼마 안 됐고, 또 이 부분에 대해서 상세한 내용을 보고받지 못했다라고 하기 때문에 우선적으로 이런 말씀을 드리는 것으로 간주를 하겠습니다.

두 번째, 하도급 개선 관련해서 질의를 드리도록 하겠습니다.

하도급혁신팀이 2018년 11월 1일자로 조직개편이 이루어졌습니다. 그렇지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○김희걸 위원** 조직개편으로 해서 안전총괄본부 내에 건설혁신과를 신설하고 하도급혁신팀을 두고 있습니다. 맞지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○김희걸 위원** 이에 따라 하도급혁신팀은 기존의 시설안전과 하도급관리팀 업무와 도시기반시설본부의 대금e바로시스템을 비롯한 하도급 관리업무를 수행할 것이며 하도급 관련 정책적인 업무 전반에 대해서 총괄하게 될 것입니다. 그렇지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○김희걸 위원** 조직개편 전에 안전총괄본부 시설안전과에서 하도급개선협의회를 2011년도부터 현재까지 운영을 하고 있습니다. 하도급 개선대책 수립 운영도 마찬가지로 2011년도부터 지금까지 하고 있습니다.

도시기반시설본부에서는 대금e바로시스템 운영 등 그간 서울시는 건설공사 하도급 문제를 일찍부터

인지하고 여기에 따른 많은 노력을 기울여 왔던 것도 사실입니다. 그렇지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그러나 행감 자료에 보면 건설공사 하도급 점검현황을 바탕으로 해서 최근 5년간 하도급 점검현장 개소 대비 지적건수를 보면 2014년에 2.24건, 2015년에 1.98건, 2016년에 3.66건, 2017년에 1.72건, 2018년에 4.16건으로 수치상으로는 감소하고 있다고 보기 어렵다, 본 위원은 그렇게 판단하고 오히려 증가하고 있는 현상이다 이렇게 보입니다.

물론 하도급 문제 해결을 위해서 점검체계가 정착되고 노하우가 축적되어 내실 있는 점검이 이루어진 결과라고 생각해 볼 수도 있겠습니다만 그간 서울시가 하도급 문제 해결을 위해서 노력했던 결과를 감안해서 본다 그러면 2018년 점검현장 1개소당 평균 4.16건은 좀 과다하다 이렇게 판단이 되는데 이 부분에 대해서 본부장님 생각은 어떻습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 우선 하도급 부분에 있어서 사실상 불법하도급이라 그러면 하도급을 할 수 없는데, 통째로 하도급을 한다든가 이런 부분들인데요. 그런 부분들은 사실 적발하기가 굉장히 어려운 사항이고, 저희가 현장에 나가서 점검하는 사항은 서류가 미비하다든가 이런 부분들이 주로 점검이 되는 그런 부분이 되겠습니다.

○**김희걸 위원** 이유야 어찌됐든 간에 외부전문가와 합동점검 및 자체점검을 통해서 이루어져 왔던 것이 사실입니다. 그런데 이러한 노력에도 불구하고 자꾸 늘어났다는 것은 뭔가 개선대책이 미흡했다 이렇게 판단할 수밖에 없어요. 어떤 이유를 갖다 붙인다 하더라도 이 건수가 늘어난 부분에 대해서 그간에 서울시가 이러한 노력을 하지 않았다 그러면 몰라도 많은 예산을 들여 가지고 했음에도 불구하고 늘어난 부분에 대해서는 어떤 이유가 통할지, 본 위원이 판단할 때는 별다른 내용이 없을 것이다 이렇게 판단이 됩니다. 그렇지 않겠어요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 하도급 관리를 충실히 해서 지적건수가 줄어들 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 위원님 지적하셨듯이 다만 건설혁신과가 되면서 대금e바로시스템까지 같이 한꺼번에 관리하게 되면 하도급 관리라는 게 시스템적으로 대금이 나오고 들어가고 계약되는 부분까지 저희 안전본부에서 같이 관리하게 되면 좀 더 하도급 관리에 투명성을 기할 수 있지 않을까 이렇게 생각하고 있습니다.

○**김희걸 위원** 추가로 말씀드리면 2010년도에 하도급 불공정 개선대책을 시장방침으로 세워 가지고 실질적으로 2013년도 11월 15일에 하도급 관련 조직 재정비까지 했습니다. 뿐만 아니라 2015년 1월 1일자로 하도급 관련 조직 보강을 통해서 정규 조직화 및 호민관제까지 운영을 해 왔어요. 그리고 2016년도 10월 23일에는 서울시 건설업혁신 3불(不)대책까지 시행을 해 왔습니다.

그런데 이러한 각종 노력에도 불구하고 증가하고 있다는 것은 내부적인 문제가 됐든 외부적인 문제가 됐든 여기에 대해서 제대로 호응하지 못하고 있기 때문에 그런 것 아닌가 이렇게 판단할 수밖에 없다는 얘기예요. 이해하시겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김희걸 위원** 이런 부분들에 대해서는 우리 본부장님이 책임지고 이 문제를 해결해 나갈 수 있도록 그렇게 해 주시기를 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 건설혁신과가 11월 1일부터 개편되는 계기를 통해서 지적하신 그런 하도급 부분에 대해서 좀 더 강력한 정책들을 마련해서 추진하도록 하겠습니다.

○**김희걸 위원** 그리고 도로사업소 시설물 하자검사 관련해 가지고 질의를 드리도록 하겠습니다.

지방자치단체를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙 제69조 하자 담보책임의 존속기간 중 연 2회 이상 정기적으로 하자검사를 하여야 하며, 담보책임의 존속기간이 만료되는 경우에는 따로 검사를 하도록 되어 있습니다. 최종 하자검사는 서울시 방침 준공시설물 하자관리 개선방안, 이것이 행정2부시장 방침 제188호에 나와 있습니다. 계약당사자의 입회하에 외부전문가와 합동으로 하도록 되어 있습니다.

그런데 2017년 6월 서울시 감사위원회의 한강교량 안전관리실태 감사 결과에 보면 하자검사 및 하자보수 조치 등 하자관리가 부적정했다, 형식적인 하자검사 및 최종 하자검사를 실시하지 않았다, 하자보수공사 완료 여부 미확인 및 재정사업으로 하자보수 조치했다, 이런 내용이 있습니다. 알고 계십니

까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 알고 있습니다.

○**김희걸 위원** 작년 서울시 감사위원회에서 발표한 한강교량 안전관리실태 감사 결과 2017년 6월에 하자관리에 관하여 지적된 것입니다. 그 지적 내용은 하자 담보책임 존속기간 동안 시설물 관리주체가 정기적인 하자검사를 통해 계약당사자, 시공회사가 책임지고 하자보수들을 하도록 되어 있습니다. 서울시 해당시설물 담당자가 하자관리 업무를 소홀히 하여 하자담보 책임기간 만료 후에 정밀안전진단에서 하자를 발견하고 별도의 예산으로 이를 보수한 것이 지적 받은 바 있습니다. 알고 계십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김희걸 위원** 행감 자료에 따르면 도로사업소에 관한 시설물 하자 담보책임 기간 내에 실시한 하자검사 실시내역이 제출되어 있습니다. 먼저 하자검사는 육안으로 시설물의 상태를 점검하고 시설물에 이상이 있는지 없는지를 꼼꼼히 점검해야 되며, 서울시는 자체적으로 대상 시설별로 주요점검을 하도록 되어 있습니다.

그러나 최근 3년간 도로사업소 하자검사 실시 내역을 보면 동일한 검사자가 하루에 3개 현장의 하자검사를 한 것이 보통이고 7~8개도 다수 있습니다. 또 많게는 10개 현장의 하자검사를 실시한 경우도 있습니다. 물론 대상 시설물 또는 공사내역에 따라 다르긴 하겠습니다만 하루에 3개 이상의 현장을 서울시 점검리스트의 내용으로 하자검사를 한다는 것은 물리적으로 한계가 있다, 본 위원은 그렇게 판단하고 있습니다.

따라서 도로사업소에서 실시하는 하자검사의 내실성에 대해서 신뢰하기 어렵다, 본 위원은 이렇게 판단하는데 여기에 대해서 본부장님 생각은 어떻습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님 지적하신 2017년 감사 지적사항 부분에 대해서는 저희가 직원교육도 시켰고요. 그리고 개선방안을 수립해서 시행을 하고 있습니다.

다만 지금 지적하신 사업소 직원이 일인당 하루에 10건의 하자검사를 한다든가 하는 적정성 부분에 대해서는 한번 제가 다시 확인해서 체크해 보겠습니다.

○**김희걸 위원** 분명한 것은 현재 서울시에서 가지고 있는 리스트별로 이것을 점검하다 보면 3개 이상 할 수 없는 경우가 대부분인데 꼼꼼하게 점검을 하지 않고서 설렁설렁 넘어간다 그러면야 하루에 10개인들 왜 못하겠습니까.

그러나 시민들의 안전을 책임지고 있는 안전총괄본부에서 책임지고 꼼꼼하게 점검을 하고, 이 시설물에 대해서 서울시민들이 안전하게 사용할 수 있도록 만들어 가는 것은 가장 기본에 충실한 것입니다. 그렇지 않겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 동의합니다.

○**김희걸 위원** 그 기본에 충실하기 위해서는 다소 시간적인 여유가 걸린다고 하더라도 꼼꼼하고 바르게 해 나가야 된다 그런 얘기입니다. 아시겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김희걸 위원** 그런 부분들이 이루어지지 않았기 때문에 늘 사고가 발생하는 것입니다.

지금 시간이 다 되었기 때문에 본 위원은 이것으로 오늘 마치도록 하겠습니다만 저에게 주어지는 시간이 다시 있다고 그러면 또 질의를 드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 감사합니다.

○**위원장 김기대** 존경하는 김희걸 위원님 수고하셨습니다.

다음은 순서에 의해서 은평 제1선거구 출신 성흠제 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○**성흠제 위원** 은평 제1선거구 성흠제 위원입니다.

본부장님 이하 관계공무원 여러분, 서울시 천만 시민의 안전을 총괄하는 부분에 있어서 자료만 보더라도 꽤 많은 사업들을 하고 있고, 결과적으로 도시가 지속 가능하려면 시대가 요구하는 안전이 꼭 필요한 부분이기도 합니다. 그렇기 때문에 업무량이 많고 힘든 부분도 있겠습니다만 시민들을 위해서 우리가 소홀히 할 수 없는 그런 분야기도 합니다. 고생 많다는 말씀 우선 드리면서 몇 가지 질의를 드리겠습니다.

도로사업소에 서울시 감사위원회 감사 결과가 나왔던 것이 있습니다, 작년 12월에요. 혹시 본부장님 알고 계신 내용 있습니까? 2017년 12월의 도로시설물 안전관리실태 감사 결과입니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 네. 북부ㆍ강서도로사업소 2건 있습니다.

○**성흠제 위원** 여기에 보면 감사 결과 세 가지 정도가 지금 부적절하다고 나와 있는데 첫 번째 보면 도로시설물에 대한 안전점검 활동 및 이력관리가 부적정하다, 교량받침 등 주요 구조에 대한 접근방법 없이 원거리에서 육안으로 점검했다는 지적사항이 있고요. 두 번째는 안전점검 용역 참여 건설기술 관리자가 부적정하다, 정밀용역을 실시한 건설기술자의 경력이 일정 부분 부풀려져 있다는 지적이 있고요. 세 번째가 시설물 보수ㆍ보강에 대한 하자관리가 부적정하다, 하자 담보책임기간에 하자검사를 소홀히 하고 있고 추가예산을 투입해서 보수를 실시하고 있다, 이런 지적사항이 있는데 이후에 여기에 대한 조치사항이 어떻게 됐는지 답변해 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 이 부분은 좀 파악을 해서 보고를 드려야겠습니다.

○**성흠제 위원** 전혀 해당 부서 과장님도 이 부분에 대해서 인지를 못 하고 계십니까? 과장님, 팀장님 아무도 인지를 못 하고 계십니까? 불과 11개월 전의 감사지적사항에 대해서 이번 행정사무감사를 준비하시는데 거기에 대해 본부장님은 다 숙지를 못 하고 계신다 하더라도 해당 부서장님은 이 정도는 숙지를 하셔야 되는 것 아니겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 양해하시면 강서도로사업소장이 답변드리겠습니다.

○**강서도로사업소장 김용제** 강서도로사업소장 김용제입니다.

위원님께서 지적하신 감사 지적사항에 대해서는 대부분 조치가 다된 상태입니다.

○**성흠제 위원** 그중에서 두 번째 보면 건설기술자의 경력이 부풀려져 있다 이 부분에 대해서 답변을 다시 한 번 해 주시기 바랍니다, 그리고 어떤 조치를 하셨는지.

○**강서도로사업소장 김용제** 죄송합니다만 그 부분은 저희 사항이 아니라서…….

○**성흠제 위원** 그러면 어디 사항입니까? 서울시 감사위원회 감사 결과인데 어떻게 거기 사항이 아닙니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님, 지금 사업소 두 곳 중에 강서사업소장인데 아마 사업소에 따라서 지적사항이 조금 다소 다를 수 있을 것 같습니다. 죄송합니다만 한번 확인…….

○**성흠제 위원** 아니, 여기에 분명히 명시되어 있어요. 북부ㆍ강서도로사업소라고 되어 있는데 여기에 대해서 지금 소장님이 인지를 못 하고 계시면 결국은 도로안전시설물 하자관리하는데 작년에 시 자체감사에서 지적된 내용에 대해서 올해 전혀 인지를 안 하고 지금 업무를 보고 있다는 얘기로밖에 판단이 안 되는데요.

○**북부도로사업소장 신응수** 북부도로사업소장 신응수입니다.

부풀려진 건설기술자의 경력을 경정처리 하라는 이런 부분은 기술인협회에 의뢰한 것을 보면 경정 불가라는 사항으로 회시가 되었습니다. 세부적인 내용은 파악을 해서 오후에 다시 한 번 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**성흠제 위원** 답변을 못 하시니까 일단 이 부분에 대해서 지적사항을 정확히 인지하시고요. 그다음에 어떤 경력이 어떻게 부풀려졌는지 그 내용을 상세히 해서 오후에 저한테 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○**북부도로사업소장 신응수** 알겠습니다.

○**성흠제 위원** 다음은 지하안전관리에 관한 특별법에 관련해서 질의하도록 하겠습니다.

지하안전관리에 관한 특별법이 2018년 1월 국토교통부장관으로부터 국가 지하안전관리 기본계획을 수립하도록 하고, 지방자치단체장으로 하여금 지역의 지하안전관리계획을 수립하도록 하는 이런 내용입니다. 알고 계시지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 알고 있습니다.

○**성흠제 위원** 서울시가 동 시행령 7조에 따라서 서울시 지하안전관리대책을 수립하기 위해서 현재 용역을 수행 중인 것으로 알고 있습니다. 2018년 5월 29일부터 2019년 2월 28일까지인데 내용을 들여다보면 공동조사를 5년 안에 1회 이상 하도록 명시되어 있고 그 안에 육안조사를 연 1회 이상, 이런 식으로 되어 있습니다. 그래서 올해 말까지 정리하는 것으로 되어 있는데 우리가 그동안에는 지상의 공중선이나 지상부분이 많이 있었지만 지하안전관리에 대한 대책이 시급하고, 또한 서울시 지하 자체가 거미줄처럼 많이 얽혀 있습니다.

그러다보니까 과거에 땅이 없다보니까 도로 같은

경우 하천을 복개해서 도로를 만들었고 거기다 지하철, 그러다보니까 싱크홀이 생기고 아주 다양한, 지하안전에 대한 대책이 시급하기 때문에 이런 부분들을 시행하고 있는 것으로 알고 있는데 이게 올 12월까지 각 구별로 이 부분에 대해서 지침이 내려간다고 보면 너무 빠르지 않은가 그런 생각을 하는데 본부장님께서는 어떻게 파악하고 계십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 저희들 지하안전관리 수립 용역은 내년 2월 말까지로 돼 있습니다. 돼 있고, 법은 아까 위원님 이야기하신 대로 금년 1월부터 시행이 됐습니다.

주요한 내용 자체는 일정한 깊이 이상의 지하 굴착공사나 매설공사에 있어서는 영향평가를 하도록 한 부분이 있고, 또 여러 가지 상수도나 하수도나 도시가스나 지하매설물 관리자는 지하매설물뿐만 아니라 주변지역에 대한 도로함몰이나 동공까지도 같이 아까 말씀드린 대로 5년에 한 번씩 조사하도록 돼 있습니다. 조사하도록 돼 있어서, 그러니까 저희가 그런 부분에 대해서 지하안전관리계획도 수립하고 지하안전관리를 하는 심의위원회도 설치할 계획으로 있습니다. 어쨌든 자치구하고 같이 워크숍도 하고 교류도 하면서 계속 그 내용에 대해서는 공유를 하고 있습니다.

**○성흠제 위원** 물론 이 연구용역 결과가 나와 봐야 되겠지만 자치구별로 여기를 담당하는 공무원께서 전문가적 식견이 어떻게 돼 있는지, 연 1회 교육을 시켜서 이 부분을 어떻게 처리할 것인지 상당히 미흡해 보이는데, 법령상에 보면 서울시에서 좀 더 촘촘하게 들어갈 필요가 있겠다는 생각이 들거든요. 그 부분에 대해서 본부장님께서는 어떻게 생각하십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 기본적으로 아까도 말씀드렸지만 지하매설물에 대한 관리 자체는 지하매설물 관리자가 주변지역을 탐사해서 결과를 제출하게 돼 있는 그런 부분이 있고, 하나는 공사를 하는 부분에 있어서는 지하안전영향평가를 받으면 구청에서 바로 이 영향평가의 가부 여부를 결정하는 게 아니라 지방국토관리청에 제출하게 돼 있습니다. 지방국토관리청에 제출하면 LH의 전문기관에서 이것의 적정성을 평가하게 돼 있습니다. 그러니까 자치구에서 직원들이 아주 수준 높은 전문성을 가지고 이 법을 관리해야 되는 그런 사항은 아닙니다. 아닌데 다만 법이 시행 초기단계에 있고 구청에서 해야 될 업무가 있고, 여러 가지 접수를 받고 보내고 이런 것들이 있기 때문에 지난 11월에도 자치구의 안전관리담당자들을 다 모아서 도로관리과에서 같이 교육도 하고 워크숍도 다녀온 바 있습니다.

**○성흠제 위원** 지금 사실은 지하가 거의 비어 있고, 또 각종 공사로 인해서 예기치 않은 안전사고가 발생하기도 하지만 기후변화나 이런 부분에서 싱크홀 같은 게 생기고 그러지 않습니까. 그래서 현재 보면 육안검사 등등 방식이 있는데 요즈음 기술이 꽤 발전해서 우리가 보통 인체로 따지면 내시경검사 같은 걸 하지 않습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○성흠제 위원** 제가 정확한 명칭은 모르겠는데 도로 위를 그냥 지나가면서 내시경처럼 이렇게 볼 수 있는 기술이 많이 개발돼 있다고 그래요. 그런데 제가 정확한 명칭은 모르겠습니다만 서울시에서도 그런 기술을 현재 사용하고 계신지?

**○안전총괄본부장 김학진** 사용하고 있습니다. 그래서 다음 월요일에 도로 동공탐사 현장을 위원님들께서 같이 견학하시기로 하신 것이고요. 2014년 말부터 도로 동공탐사를 이것을 도입해서 현재 하고 있고 현재까지 한 6,000km 정도 탐사를 했습니다.

**○성흠제 위원** 그래서 사실 이 법에 나와 있는 연 1회 육안검사 이것은 이대로, 법대로 가지만 지방자치단체하고 우리가 어떤 규칙을 만들어서 시행을 할 때는 이렇게 좋은 기계들이 있으면 전반적으로 그냥 다 횟수와 상관없이 지속적으로 1일 몇 km나 그 기계가 볼 수 있는지 모르겠습니다. 신뢰성이 또 얼마나 있는지 모르겠으나 이런 것을 할 때 애초에 그렇게 묶어서 25개 구에 하달을 한다고 보면 일정부분 더 효과가 있을 것으로 판단이 됩니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 위원님 지적하신 취지를 이해하고요. 그러니까 개별적으로 전부 다 다 따로따로 시설물에 대한 동공탐사를 하거나 주체별로 하는 것보다는 저희 시에서 이왕에 동공탐사를 1년에 계속 하고 있기 때문에 여러 시설물 관리주체나 유관기관들하고 합쳐서 저희가 하고 거기에 대한 비용분담을 협의하거나 이런 논의들을 하고 있습니다.

**○성흠제 위원** 하여튼 이 부분에 대해서 만전을 기

해 주시고, 어쨌든 내년 2월에 이 연구용역 결과가 나오면 그 부분을 각 구별로, 아까 말씀드렸다시피 담당자들도 전문적 지식이 있는 분으로 한 분만 선정하라고 해서 아무나 선정해 놓으면 실질적으로 내용에 실효성이 없기 때문에 그 부분도 꼼꼼히 챙겨 주시길 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 잘 알겠습니다.

**○성흠제 위원** 좀 오래된 얘기인데 어쨌든 2007년도부터 2018년 현재까지 은평새길 건설사업 이 부분이 있습니다. 그런데 지금 답보상태로 돼 있고 실제 GTX A노선과 신분당선, 그때 지하로 하느냐 같이 하느냐 여러 가지 논란이 있고 또 이쪽 종로구 쪽에서의 어떠한 반대민원 등등이 있는데 현재 추진상황을 답변해 주시기 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 이 부분에 대해서 양해해 주시면 안전총괄관이 답변하도록 하겠습니다.

**○성흠제 위원** 네.

**○안전총괄관 하종현** 안전총괄관입니다.

위원님께서 잘 아시겠지만 광역교통개선사업을 했는데 처음 당초 IC 구간이 지상이었는데 지하로 하는 것에 대해서 계속 민원이 있어서 조금 지연이 됐었고요. 또 종로구 도심에 집중되는 그런 문제도 있었고, 이렇게 해서 그 사업이 좀 지연됐던 건 사실인데요.

그래서 저희 입장에서는 이게 제3자 공고도 되고 이래서 그쪽 지역의 교통수요를 재수요조사를 한번 해 보자 해 가지고 교통학회하고 재수요조사를 하고 있고요. 그다음에 신분당선 연장선이 가기 때문에 도로교통과 철도교통이 얼마큼 전환이 될지 이런 부분들을 종합적으로 검토를 하고 있고요.

다만, 그 부분들에 대해서 우리가 노선을 어떻게 변경을 해야 될지 안 해야 될지는 현재 여러 가지 교통분석 결과와 함께 고민을 하고 있습니다. 다만, 최초 예산은 지금 계속 반영해가고 있는 실정입니다.

**○성흠제 위원** 예산 반영을 해가고 있는 것도 중요한데 지금 현재 어쨌든 뉴타운, 그다음에 지축지구, 삼송지구, 원흥지구, 항동지구 해서 우리가 예측한 인구가 한 17만 명 정도 됩니다. 그렇게 되고 세대수가 한 6만 6,000세대, 그다음에 신도시 교통유발량 10만 대, 도심 안으로 들어오는 거지요. 그걸 약 40%로 잡아가지고 4만 대 정도 되는데 사실 본 위원이 은평구에 거주하고 있고 서울시의회에 아침 동 시간대에 출근을 해 보면 평상시 퇴근시간에 여기서 8~10분 걸리던 거리가 아침에 도심의 교통이 혼잡할 때는 40~50분 이렇게 걸리거든요. 그러면 지금 평균속도가 10km대에 머무는 이런 아주 상당히 힘든 부분인데, 현재 아직 입주가 다 되지 않은 지축이나 삼송 그리고 항동지구까지 다 돼버리면 그때는 교통대란이 날 수밖에 없습니다.

더불어서 지금 정부에서 하고 있는 남북관계에 대한 개선을 희망적으로 본다고 보면, 특히 남북관계에 있어서 이쪽 자유로도 있습니다만 통일로에 대한 이 부분에 대해서는 근본적으로 우리가 대책을 수립해서 시행을 해야 될 단계지, 2007년도에 계획을 잡아서 11년째입니다, 지금 현재. 그렇지요?

**○안전총괄관 하종현** 위원님보다 저희가 그 부분의 교통이 더 지체되고 혼잡도로 해서 속도가 떨어지는 건 공감하고 있는데요. 이 사업 하나 하나 하나별로 실제적으로 재정을 투자하고 하려면 BC분석이라든지 노선에 대한 이런 것들 고민은 있는데요. 이 부분에 대해서 뭔가 교통대책이 절실하게 필요하다는 생각은 하고 있는데 은평새길뿐만 아니라 다른 쪽 통일로 부분이라든지 수색로라든지 이런 부분들에 대해서는 저희가 기본계획이라든지 이런 것을 종합적으로 검토를 하고요. 은평새길에 대해서는 구체적인 노선에 대한 BC를 제안자가 있기 때문에 우리가 이 부분들을 되게 고민을 하고 있습니다.

그러니까 구기터널 그 전까지 끊을 것이냐, 아니면 도심까지 가는 게 어렵다면 내부순환도로 쪽으로 갈 거냐, 또한 그 부분에 대중교통을 더 집중적으로 하려고 하면 그 터널의 단면을 소형터널로 할 거냐 대중교통 버스가 통과하는 그런 것으로 할 거냐에 대해서 여러 가지 사업의 BC를 뽑아보는데 그게 쉽지가 않은 상황입니다. 그래서 여러 가지 대안을 검토하고 있다는 말씀을 드리겠습니다.

**○성흠제 위원** 검토를 하시는데 어쨌든 계획 수립부터 10년이 지났기 때문에, 그리고 보통 민간투자사업 같은 경우 BC요율을 우리가 따지긴 하지만 실질적으로 지방 같은 경우를 보면, 서울시는 특별합니다만 지방 같은 경우를 보면 BC가 전혀, 상당부분 1 이상 안 나오더라도 재정보조금을 넣어서 사업을 합

니다.

마찬가지로 이런 건 아니지만 서울시에서도 경전철 민간투자사업을 갖고 계속 BC요율을 따졌고 그게 1 이상 안 나왔기 때문에 미루다가 올해 전환했지 않습니까, 박원순 시장님이. 4개 노선인가요, 재정투입 하겠다, 이 얘기는 BC요율이 안 나오기 때문에 재정투입이 들어가는 거거든요, 민간투자사업자가 안 붙기 때문에.

**○위원장 김기대** 정리하시지요.

**○성흠제 위원** 마찬가지입니다. 이 부분도 BC요율에 대해서 서울시 공무원들께서 고민하시고, 또 하시려고 하는 의지가 있으신 건 확인이 되는데 그렇다 하더라도 이 부분은 빨리 해결을 해야 된다, 이후에 교통대란이 나면, 특히 아까 말씀드렸던 남북문제에 대한 부분이 빨리 풀리게 되면 상당부분 교통지옥이 될 게 뻔합니다.

그래서 BC요율만 따지지 마시고 아까 얘기했던 종로구의 어떤 반대민원이 있으면 나머지 차안이라도 해서 우리가 종로구까지 오는 방식을 한번 택해 보든지 다양한 부분을 검토해 주시기 바랍니다.

**○안전총괄관 하종현** 네.

**○성흠제 위원** 이상입니다.

**○위원장 김기대** 존경하는 성흠제 위원님 수고하셨습니다. 부족한 질의는 보충질의 시간을 더 활용해 주시기 바랍니다.

이어서 송파 제3선거구 출신이신 존경하는 홍성룡 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

**○홍성룡 위원** 반갑습니다. 본부장님 이하 여러 직원 분들 고생이 많으시고요. 점심시간이 다가오니까 빨리빨리 해서 빨리빨리 정리하도록 하겠습니다.

서울시 옥외 지진대피소의 대피소별 위치표기, 운영 및 관리실태를 제가 체크해 보니까, 본부장님 대다수가 어디어디에 설치돼 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 대다수가 학교에 돼 있습니다.

**○홍성룡 위원** 학교 운동장하고 공원 이렇게 돼 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○홍성룡 위원** 만약에 우리 서소문청사에 지진이나 가지고 대피를 한다면 지금 어디로 가야 됩니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 인근 초등학교라고 되어 있을 것 같습니다.

**○홍성룡 위원** 그러면 지금 지진이 나서 대피를 하는데 계단을 타고 내려가는 분한테 "인근 초등학교로 가세요." 하고 안내할 수 있나요?

그래서 제가 볼 때는 매뉴얼이 너무 행정편의적으로 되어 있다는 겁니다. 안전을 총괄하시는 본부장님도 사실은 지금 당황스러울 수밖에 없는데 지금 지진이 나면 인근 초등학교로 가긴 가야 되는데 그 초등학교가 어딘지를 모른단 말이지요. 그래서 대다수의 동선을 그림으로 그려본 게 아니고 그냥 일률적으로 학교 운동장 또는 공원 이렇게 되어 있다는 말이지요.

그래서 이것을 체계적으로 동선을 확인해 가지고 만들 수 있고, 그리고 국민들한테 홍보할 수 있도록 이렇게, 영화에서 나오는 것처럼 만약에 정말 불행히도 4.5 정도 이상의 지진이 나서 대피해야 하는 상황이면, 만약에 지금 시간에 지진이 난다고 했을 때는 엄청난 혼란이 올 것입니다. 좀 치밀하게, 그러니까 그냥 편의적으로 그리고 지진은 일어나지 않을 것이라는 그런 생각이 아니고 오늘 점심 때 또는 오늘 저녁 때 지진이 발생했을 때 우리는 어디로 대피할 것인가 여기에 대해서 치밀하게 해서 빨리 대응매뉴얼하고 대피장소를 준비해 주시면 좋겠습니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 다시 재점검하겠습니다.

**○홍성룡 위원** 아까 존경하는 김희걸 위원님께서 어린이놀이터에 대해서 질의를 하셨는데 제가 보충좀 하겠습니다. 어린이놀이터 관리를 어린이놀이시설 안전관리법 시행규칙에 의하면 안전검사 기관을 두게 되어 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○홍성룡 위원** 혹시 안전검사 기관들을 어떻게 인가해 주는지 아시나요?

**○위원장 김기대** 관련 과장님 나오시지요. 과장님이 답변하세요.

**○안전총괄과장 정상훈** 안전총괄과장 정상훈입니다.

기본적으로 지금 어린이놀이시설 안전관리 책임에 대해서 말씀을 먼저 드리면 관리주체는 설치한 소유자께서 하도록 되어 있고요. 그다음에 자치구에서 관리주체를 지도 감독하도록 그렇게 되어 있고요.

서울시는 전체적으로 합동표본점검을 하고, 합동표본점검 결과 행정처분을 하도록 그렇게 되어 있습니다.

○**홍성룡 위원** 제가 질의하는 것은 어린이놀이터가 여러 가지 미흡해서 새로 만들었단 말이지요, 보수공사를 해서. 그러면 그게 시설기준에 맞는지 안 맞는지를 검사하는 기관이 있어요. 그 검사하는 기관을 어디서 인가를 해 주느냐는 거지요.

○**안전총괄과장 정상훈** 그것은 제가 확인을 해서 나중에 말씀을 드리고요. 일단 지정이 된 검사기관하고 저희들이 합동표본점검을 하도록 되어 있는데 검사기관을 어디서 지정하는지는 제가 확인을 해서 보고를 드리겠습니다.

○**홍성룡 위원** 이게 무슨 말이냐 하면 검사하는 기관들이 놀이터시설을 검사할 때 제가 알기로는 업체가 한 5개 정도 된다고 하면 그분들이 검사할 때의 기준이 다 달라요. 검사할 때 기준이 달라 가지고 A놀이터를 B업체가 공사를 하게 되면 B업자하고 가까운 말이 통하는, 어떻게 보면 편의를 봐줄 수 있는 검사기관을 지정합니다. 그러면 어느 정도 간격이 많아 가지고 예를 들어서 표준에 조금 미비하더라도 공사업자가 잘 아는 검사기관에 요청을 하면 쉽게 OK사인이 나와요.

왜냐하면 제가 실제로 경험한 사실이고 제가 아파트 입주자 대표 회장을 할 때 실제로 놀이터 준공을 새로 했거든요, 검사기준에 안 맞아 가지고. 그런데 검사기관마다 오차가 너무 커요. 그러면 우리 입장에서는 빨리 준공검사가 떨어져야 되니까 어떻게 해야 되느냐고 하니까 업자가 검사기관을 로비해 가지고 컨택을 해 오더라고요. 그런 실정입니다.

이게 오래된 관행이에요. 오래된 관행이라서 관리감독 기관에서는 이것을 철저하게 감독해 가지고 검사기관들이 표준 매뉴얼도 만들어 가지고 어린 아이들, 특히 사고에 대해서 철저히 준비를 해 주셔야 될 것 같습니다.

○**안전총괄과장 정상훈** 네, 알겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그리고 검사기관 리스트를 나중에 오후 시간에 준비해 주셨으면 좋겠습니다.

○**안전총괄과장 정상훈** 알겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그리고 유휴 지하공간 재생프로젝트가 준비되고 있는데 송파에 보면 9호선 지하철하고 엘스아파트하고 연결되는 지하도에 공간이 되게 넓은 게 있어요. 우리 주민들 입장에서는 문화시설로 이용해 달라 여러 가지 안을 두고 있는데 이 부분에 대해서 담당부서에서, 실제로 가 보면 지금은 사진전시회 정도 하면서 깔끔하게는 하고 있는데 그 공간이 너무 아깝습니다. 그래서 그것을 활용할 수 있는 공간으로 해 주시고요.

탄천 동측도로에 대해서 질의하겠습니다.

실제로 송파에 보면 헬리오시티 9,500세대가 12월부터 입주를 하게 된단 말이지요. 그리고 위례신도시가 정리되면 올림픽도로를 타고 가다가 헬리오시티라든지 위례신도시로 가려면 우리 송파를 거쳐 가면 송파대로를 이용하거나 이렇게 해야 되는데 교통 분산정책이 지금 전혀 준비가 안 되고 있어요.

그래서 우리 송파지역의 많은 분들의 민원은 탄천 동측도로를 지하 4차선으로 만들어 달라고 했는데 서울시에서는 계속 BC가 안 나온다, BC가 어디는 보니까 한 군데서는 0.7이 나오기도 하도 한 군데서는 0.34인가 이렇게 나오기도 한다고 이야기하는데, BC를 결정하는 요소를 봤더니 속도하고 사고율, 지금 두 가지로 가고 있는 것 같더라고요.

그런데 제가 볼 때는 속도와 사고율을 뛰어넘어 가지고 탄천 개발이 이루어지면 주민들의 편익이 엄청클 것 아니에요. 주민편익을 요소로 넣게 되면 BC는 엄청나게 올라갈 수 있다 이렇게 저는 보고, 그리고 서울시에서는 계속해서 BC가 안 나온다고 해서 무조건 생각하지도 않고 있는데 아까 이야기했던 다른 새로운 요소를 넣게 되면 BC는 올라갈 수 있고, 그다음에 두 번째는 예산이 부족하면 민자사업으로 한번 추진해 보는 것은 어떤가, 저는 우리 주민들의 민원을 강력하게 모아서 요구합니다.

그런데 이게 서울시에는 사실 소 귀에 경 읽기예요. 계속해서 듣고 “알겠습니다, BC 안 나옵니다.” 이렇게 하고 있는데 이것을 심도 있게 10년, 20년 후의 그림을 그리면서 지금부터 입안해 줬으면 좋겠다 이런 생각입니다. 어때요? 본부장님, 약속하실 수 있나요?

○**안전총괄본부장 김학진** 말씀 주신 내용의 구체적인 설명에 대해서는 도로계획과장이 부연해서 설명을 드리도록 하겠습니다. 아까 BC…….

○**홍성룡 위원** 설명은 괜찮고 답변만 좀 해 주세요.

○**도로계획과장 안대희** 저희들이 10년 이상 주민들과 협의한 부분이 있고요. 다른 것보다 말씀처럼 지하도로가 건설되면 주변에 많은 좋은 영향이 있을 것으로 판단됩니다. 그런데 이 부분에 있어서 올림픽대로까지 죽 오는 교통축인데요. 중간에 빠져 나가는 교통량이 있기 때문에 지하도로를 하게 되면 실제로 주민들한테 혜택보다는 통과 교통이 되는 경우가 많거든요.

○**홍성룡 위원** 그래서 과장님, 지금까지는 그 아이디어였는데, 지금 뭐냐면 하부하고 상부도로 두 가지가 있잖아요. 그래서 하부도로는 그대로 두고 상부도로 지하에다가 4차선을 새로이 완공하는, 그러면 하부도로는 주민들이 이용할 수 있는 그런 아이디어를 우리 주민들이 제시를 해 주고 있거든요.

지금은 시간이 없으니까, 그것을 논쟁을 하기보다는…….

○**도로계획과장 안대희** 네, 알겠습니다. 별도로 설명을 좀 드리겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그러니까 10년, 20년 후의 교통상황을 감안해 가지고 큰 그림을 그려 달라는 부탁입니다.

○**도로계획과장 안대희** 별도로 저희들이 검토를 해서 보고 한번 드리도록 하겠습니다.

○**홍성룡 위원** 네, 알겠습니다.

그리고 2018년 10월 현재 계획 대비 실공정률 100% 미만 공사에 대한 자료를 제가 요청했더니 교량안전과에서는 100% 미만 공사는 없습니다라고 나오고, 다른 과에서는 없거든요. 그러면 다른 과에서는 큰 공사가 없이 답이 안 나올 정도로 다 똑같은 내용입니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님, 다시 한 번 말씀해 주시지요. 100% 미만 공사, 11월…….

○**홍성룡 위원** 실공정률 100% 미만 공사에 대한 현황을 제가, 공사 지연 원인이라든지 공사 지연에 따른 추가비용 등 여러 가지를 조사했더니 2018년 10월 현재 교량안전과에서는 실공정률 100% 미만 공사는 없습니다 이렇게 단 두 줄로 답이 왔어요. 그래서 그 외에 다른 부서에서 하는 공사는 없는지 이것 체크만 하려고 그럽니다.

○**위원장 김기대** 교량안전과에는 없나요? 다 됐나요?

○**안전총괄본부장 김학진** 이렇게 제출이 됐습니다. 10월 현재 추진 중인 공사 중 공정이 늦은 워커힐 고가 보수, 도림천 고가 엘리베이터 공사, 그러니까 이게 100% 미만 공사는 없다, 이것은 답변이 아닌 것 같고 늦은 공사가 있습니다.

○**홍성룡 위원** 그렇지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 있습니다. 있는데 답변에 지금 착오가 있는 것 같습니다.

○**위원장 김기대** 그렇지요?

○**홍성룡 위원** 오후에 추가로 답변을 해 주시고요.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 위원님.

○**홍성룡 위원** 지금 시간이 없어 가지고 제가 남은 시간이 많지가 않아서, 물을 것은 많은데요.

도로상의 맨홀 정비 관련 내용입니다. 그것을 보면 제가 자료요구를 했더니 안전등급을 부여하고 관리하고 있는 맨홀 6만 5,660개 중에서 정비가 필요한 부분인 D、E등급 맨홀이 D등급이 한 4,547개, E등급이 1만 6,229개 이렇게 나왔단 말이지요.

아까 동부사업소장님이 간략히 설명을 주셨는데 E등급 교체가 연말까지 다 된다는 겁니까? 어떻게 되나요?

○**안전총괄본부장 김학진** E등급은 즉시 정비하는 거고요. D등급은 조기정비 대상으로 관리하는 것으로 되어 있습니다.

○**홍성룡 위원** 그러니까 즉시 정비 E등급 맨홀이 1만 6,229개거든요. 그게 1만 6,229개인데, 제가 서울시에서 자료를 받은 겁니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 확인해서 말씀드리겠습니다.

○**홍성룡 위원** 오후에 확인하시고, E등급은 지금 본부장님 말씀하신 대로 즉시 공사에 들어가야 되는 게 1만 6,229개면 양이 적은 게 아니거든요.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 확인해서 말씀드리겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그래서 그 부분의 공사 계획까지 정리해서 오후에 제가 다시 보충질의를 할 수 있으면 하도록 하겠습니다. 자료 좀 준비해 주시고요.

시간이 없는데 나머지는 위원장님, 시간이 그래서 나중에 보충질의를 오후 시간에 또 하도록 하겠습니다.

○**위원장 김기대** 존경하는 홍성룡 위원님 수고하셨

습니다.

위원님 여러분께서 양해해 주신다면 중식을 위해 14시까지 감사를 중지하고자 하는데 위원 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

이의가 없으므로 14시까지 감사중지를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(12시 19분 감사중지)

(14시 22분 감사계속)

○**위원장 김기대** 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 그러면 감사를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

오전에 이어서 질의와 답변을 계속 진행하도록 하겠습니다.

질의하실 위원님, 홍성룡 위원님 보충해서 하실 거지요?

○**홍성룡 위원** 네.

○**위원장 김기대** 홍성룡 위원님 계속해서 질의해 주시기 바랍니다.

○**홍성룡 위원** 오전에 부족했던 것 논의 좀 다시 해야 되는데요. 시설물의 상태등급에 보면 E등급은, A、B、C、D、E등급에 대한 불량의 정의가 어떻게 돼 있느냐면 주요 부재에 발생한 심각한 결함으로 인하여 시설물의 안전에 위협이 있어 즉각 사용을 금지하고 보강 또는 개축을 하여야 하는 상태 이렇게 정의가 돼 있습니다.

그런데 오전에 본 위원이 질의했던 현재 맨홀 E등급이 1만 6,000여 개가 있는 상황에 대해서 답변이 미비해서 일단 답변이 준비되었으면 답변 좀 해 주십시오.

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 A、B、C、D、E등급 시설물의 안전법에 의한 안전등급 분류하고 좀 다르게 저희가 A、B、C、D、E등급의 맨홀상태 평가기준을 가지고 있습니다, 상태평가의 기준은요. 기준을 갖고 있는데 예를 들어서 뚜껑면하고 주변 포장면하고의 단차, 그러니까 맨홀 자체라기보다 맨홀은 멀쩡하지만 주변 포장면과 1cm 이상 차이가 나면 그것은 E등급 맨홀상태다 해서 맨홀을 인상을 하거나 해야 되는 그런 상태로 판단하고 있습니다. 물론 맨홀 자체에서 균열이나 이런 것들이 있는 등급에 따라서 분류되기도 하지만 주변과의 단차, 포장상태 이것까지 종합해서 판단하게 됩니다.

그래서 위원님 지적하신 대로 D급、E급은 우선 수리가 필요한 상태로 보고 있습니다. 보고 있고, 그래서 저희가 전체를 보니까 E급이 1만 6,000개, D급이 6,800개 그리고 현재 조사 중인 등급이 또 1만 8,000개 이렇게 해서 전체적으로는 한 2만 9,000개가 D급이나 E급에 해당될 거라고 생각하고 있습니다.

그래서 예산을 확보해서 연간 한 4,500개에서 5,000개 정도 꾸준히 정비를 하고 있는데 2016년부터 계속해서 정비하고 있습니다. 금년도 같은 경우는 5,200개를 정비하고 있고, 내년에 7,200개 그리고 2020년까지 7,400개를 하면 말씀드린 2만 9,000개 D급이나 E급은 정비가 됩니다.

○**홍성룡 위원** 본부장님 됐습니다.

그러면 일반적인 안전등급을 책정하는 기준하고 맨홀 뚜껑에 대한 안전등급 기준이 조금씩 다르다는 거지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다. 주변 포장 손상 그리고 높이조절부 이런 것까지 합쳐서…….

○**홍성룡 위원** 그 자료를 지금 제가 볼 수가 있나요, 맨홀뚜껑에 대한 상태, 안전등급을 만드는 기준?

왜냐하면 제가 볼 때는 만약에 시설물의 상태등급이 별도 기준이 있다라고 하면 일단은 안 될 것 같고요.

두 번째는 지금 본부장님 말씀하신 대로 맨홀 자체는 문제가 없는데 주변 아스팔트하고의 높낮이가 있다고 하면 그것 등급 자체를 제가 볼 때는 E등급보다는 C등급이라든지 이렇게 낮추는 게 맞는 거지 시설물 안전등급 기준 자체의 적용을 저는 이중적으로 한다는 건 또 다른 문제가 있을 수 있다고 보는데요.

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님 지적하신 대로 그런 혼선이 있을 것 같습니다. 저희가 맨홀 정비를 위한 등급기준으로 A、B、C、D、E등급으로 분류해서 사용하고 있는 것이고 맨홀 자체의 결함 정도에 따른 A、B、C、D、E하고는 다른 것 같습니다. 그래서 지적하신 대로 아마 이게 A、B、C、D、E등급이라는 용어를 사용하다보니까 그런 시설물 자체의 결함 정도로써 혼선이 될 여지가 있는 것 같습니다.

○**홍성룡 위원** 그러니까 결함의 안전등급기준하고

관리기준이 다르게 돼 있다 지금 그 말씀이지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**홍성룡 위원** 그러면 관리등급에 대한 안전등급이 표준화 돼 있는 겁니까, 아니면 내규로 돼 있는 건가요?

○**안전총괄본부장 김학진** 여기는 내규로 저희가 만든 기준이 되겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그런데 그것도 문제가 있을 수 있다고요. 내규라는 건 작위적으로 만들 수 있는 거거든요.

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다. 저희들은 맨홀 관리를 위한 정비의 기준으로 만들었기 때문에 그럴 수 있습니다.

○**홍성룡 위원** 그래서 저는 그게 단일화가 되어야 된다고 봅니다. 단일화가 되어야 되고, 지금 맨홀 자체의 문제점은 없는데 조금 전의 그런 문제점이 있다면 맨홀상태의 등급 자체를 E등급이 아닌 낮추는 등급으로 관리해서 안전등급의 설정은 제가 볼 때는 단일화로 가는 게 맞다고 저는 보거든요.

○**안전총괄본부장 김학진** 네. 맨홀 자체에 대한 결함 정도에 따른 등급이 필요할 것 같습니다, 별도로 관리할 등급이.

○**홍성룡 위원** 별도로 필요하다고요?

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 말씀하신 대로 저희가 관리를 위한 등급으로 A、B、C、D、E 이렇게 했는데 지금 위원님 지적하신 것은 맨홀 자체의 손상 정도나 이런 것에 따른 시설물에 대한 등급이 필요하다는 말씀이신 것 같은데요.

○**홍성룡 위원** 아니, 맨홀상태에 대한 등급은 기준이 나와 있단 말이지요, 안전등급이. 맨홀상태에 대한 기준은 지금 안전등급기준이 나와 있잖아요. 이러이러한 것을 E등급으로 했을 때 E등급을 받게 되면 E등급은 즉시 교체해야 된다 이게 있는데 맨홀 관리상태의 등급을 관리하시는 분들 입장에서 좀 작위적으로 만든 게 아닌가 하고 제가 지금 얘기를 하는 겁니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 맨홀 관리라는 것은 맨홀을 보수한다는 것도 있지만 주변의 단차를 정비한다는 그런 부분이 있어서 맨홀 자체의 등급하고는 좀 다른 것 같습니다.

○**홍성룡 위원** 지금 계속 똑같은 반복이 되고 있는데요. 그 두 가지를 단일화하는 방법, 그다음에 명확하게 기준을 만들어서 다시 한 번 자료를, 보충적으로 답변해 주시고 나중에 또 기회 되면 질의하도록 하겠습니다.

빠른 시간에 하나만 더 정리하도록 하겠습니다.

재포장도로 공용기간을 제가 자료요청해서 봤더니 2016년 남부도로사업소에서 재포장한 시흥대로 구로교에서 대림사거리 포장은 공용기간이 2년이었단 말이지요. 그리고 3년차 자료에서도 보면 남부도로사업소에서 공용기간이 6건이 나옵니다. 그리고 또 확대해서 제가 한번 조사를 했더니 4년이 한 20건이 나와요.

동부하고 서부, 성동 다른 데는 보면 보통 8년、9년、10년이 나오는데 유독 남부도로사업소에서 재공사 시공이 들어간 게 2년차、3년차、4년차가 많고요. 2017년 성동도로사업소에서 재포장한 동일로 군자지하차도 앞에서 장평교사거리 앞 거기하고 동일로 장평교사거리에서 면목교의 공용기간이 3년이고, 나머지는 대다수가 8~9년 이렇게 했었는데 유독 남부도로사업소에서 한 게 이렇게 공용기간이 짧은 것은 어떤 특정한 업체가 부실이 있은 건지, 아니면 또 다른 문제가 있어서 이런 일이 발생했는지 그것 확인 좀 해 주세요.

○**안전총괄본부장 김학진** 도로관리과장이 답변드리도록 하겠습니다.

○**도로관리과장 박문희** 안녕하십니까? 도로관리과장 박문희입니다.

말씀하신 사항에 대해서 저희가 자료제출을 해 놓고 내용을 검토해 봤는데요. 저희 재포장주기는 지금 평균 6.3년으로 나와 있습니다. 그런데 조금 전에 말씀하셨듯이 414건 중에 43건이 5년 미만으로 저희가 자료를 남부도로사업소하고 성동에서 받아서 제출했는데요. 성동하고 남부에 이것을 확인해 보니까 성동도로사업소에서는 이게 착오 기재다, 그래서 전부 5년 미만은 없다 이렇게 저희가 답변을 받았고요.

○**홍성룡 위원** 잠깐만요. 착오 기재라는 게…….

○**도로관리과장 박문희** 잘못 자료를 산출해 가지고 제출을 했습니다.

○**홍성룡 위원** 지금 3년이 2건 나오고 4년이 12건 나왔거든요, 성동도로사업소에서요.

○**도로관리과장 박문희** 그리고 남부도로사업소가 5년 미만이 29건인데 14건이 4년에서 5년 사이로 조사되고 15건은 시스템상에서 시공연도를 잘못 오기를 해 가지고 그렇게 표현된 것으로 저희가 보고를 받았습니다.

○**홍성룡 위원** 과장님, 우리가 자료요청을 했는데 이게 기간을 잘못 적어서 제출한 것도 큰 문제입니다. 이게 왜냐하면 우연이 아니고, 특히 남부도로사업소 같은 경우에 2년짜리, 3년짜리, 4년짜리가 다른데 아까 성동도로사업소 빼고는 나타나지 않는 현상이 스물 몇 건이 나오는데 이게 단순, 실제로는 그렇지 않은데 잘못 기록됐다는 건가요, 아니면…….

○**도로관리과장 박문희** 남부도로사업소만 14건이 4년에서 5년 공용기간으로 나타났습니다. 자료가 좀 부실한 것에 대해서는 죄송합니다.

○**남부도로사업소장 박기범** 남부도로사업소장 박기범입니다.

우선 자료가 일부 미흡한 것에 대해서 위원님께 대단히 죄송하다는 말씀을 올리고요. 이게 그렇습니다. 아까 지적하신 대로 시흥대로 같은 경우는 원래 직전 포장기간이 2009년입니다. 그러면 2016년에 공사를 했기 때문에 약 7년 경과한 이후에 공사를 한 건데 그중에서 비가 많이 오거나 햇빛의 폭염 때문에 일부 파손된 게 있습니다. 그 파손된 것을 2014년에 긴급복구, 양은 1할 미만입니다.

그러다보니까 직원은 최근에 포장한 걸로 기재를 하려고 좀 더 성실히 하다보니까 실제적으로 시흥대로 같은 경우는 2009년에 포장해서 2016년에 다시, 직전 포장은 2009년이고 실제로 포장한 것은 2016년이기 때문에 7년 정도 걸렸는데 그중에 일부 버스 중차량으로 인해서 파손된 걸 긴급복구한 게 나왔습니다. 그것을 넣으니까, 그게 예를 들면 2014년이다 그러면 2년 지났다 그렇게 된 것으로 파악이 됐습니다.

○**홍성룡 위원** 그러면 둘 다 문제가 많습니다. 그러니까 7년 만에 한 공사를 2년으로 표기한 분도 잘못이고요.

그래서 저희들이 볼 때는 남부도로사업소에서 공사한 업체하고의 유착이 있지 않은가라는 합리적 의심을 할 수밖에 없거든요. 유독 남부도로사업소에서만 계속 일어나고 있으니까. 그다음에 관리감독이 잘못되었든지. 그렇지요? 그래서 관리감독, 그다음에 업체 이 자료를 보충해 주시고.

이 자료를 보시면 그냥 단순오기로 적을 수 있는 상황이 아니에요. 이게 칸칸마다 하나씩 하나씩 이렇게 연수를 적는 거기 때문에 단순실수로 일어나기는 어려울 거라고 저는 봅니다.

○**남부도로사업소장 박기범** 그 사항에 대해서는 다시 한 번 정확히 파악해서 위원님께 별도보고를 드리겠습니다.

○**홍성룡 위원** 그리고 이 부분에 대해서는 소장님께서 기록을 잘못하신 부분인가도 다시 한 번 문제 삼아서 정리를 해야 될 것 같고요.

○**남부도로사업소장 박기범** 네, 알겠습니다. 죄송합니다.

○**홍성룡 위원** 왜냐하면 행정감사 자료를 이런 식으로 얼렁뚱땅한다는 것은 더욱더 말이 안 되거든요. 알겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 김기대** 존경하는 홍성룡 위원님 보충질의까지 수고하셨습니다.

두 가지 정도는 바로 정리해야 될 것 같아요.

본부장님, 맨홀 등급에 대해서 본 위원장도 듣다보니 처음에 오전 질의시간에 D등급, E등급 표기했을 때 E등급이면 즉시 시정해야 될 등급이지요? 그렇게 생각하고 앉아 있었는데 정비등급이다, 관리등급이라고 해서 자체적으로 운영하고 있는 등급이었다고 해서 이해는 됩니다만 좀 혼선이 많이 올 수 있는 여지가 있습니다. 그렇잖아요? E등급 그러면 즉시 시정해야 될 등급인데 그것을 관리등급으로 사용을 한다면 안전등급이라고 오해할 수밖에 없는 건데 그것은 즉시 바로 시정했으면 좋겠습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 시설물 자체 안전등급으로 오해될 여지가 있습니다.

○**위원장 김기대** 그것은 이참에 바로 정리했으면 좋겠습니다.

위원장으로서 한 말씀드리겠습니다. 행정사무감사를 앞두고 그간의 의정활동에 필요했던 자료 또는 현안 문제 등에 대해 현안 및 경위 등을 꼼꼼하게 살펴보기 위해 미리 자료요청을 저희들이 실시했습니다. 서울특별시 행정사무감사 및 조사에 관한 조례 제7조 감사ㆍ조사기간 이외의 자료의 수집, 제4항에

따르면 이와 같이 요구된 자료는 접수한 날부터 10일 이내에 제출하여야 하며, 부득이한 경우는 그 사유를 사무처장에게 서면으로 통보하고, 통보한 날부터 10일을 경과할 수 없다고 되어 있습니다.

행정사무감사를 위하여 본 위원장이 안전총괄본부에 자료요구를 했으나 기한을 엄수하여 자료를 제출한 것은 요구번호 672번과 511번 5개 중 1개뿐이었습니다. 구체적으로 보면 621번은 14일, 15일, 18일 날짜가 경과되었고요. 597번은 18일, 551번은 16일, 523번은 14일, 특히 511번 중에 1번은 35일, 30일, 32일 이런 식으로 경과되어서 제출했습니다.

또한 조금 전에 존경하는 홍성룡 위원님께서도 질의 중에 불성실한 자료에 대한 말씀이 있었습니다만 이런 등등의 문제들을 저희들은 지적하지 않을 수 없습니다. 분명히 본부장님께 말씀드리지만 과태료 부과 대상이라고 사전에 말씀드렸던바 이후에 어떤 자료라도 기간 내에 정확하게 원본대조필해서 우리 위원들에게 제출해 주실 것을 부탁드리겠습니다.

계속해서 동작구 3선거구 출신 존경하는 박기열 부의장님 질의하여 주시기 바랍니다.

○**박기열 위원** 박기열 위원입니다. 점심시간 시작하자마자 분위기가 뜨거운 것 같은데 그런가요, 아닌가요?

업무보고 자료 중에 도로사업소에 대해서 17쪽에 교통안전시설물 유지관리 보고가 있었는데요. 공교롭게도 까먹고 있었는데 저하고 관련된 내용이 여기 있어서 남부도로사업소 박기범 소장님, 감사표시를 합니다. 왜 그러느냐면 다른 사업소장님들도 참고를 하시고 뒤에 배석해 있는 과장님들이나 실무자들, 본 위원이 왜 이렇게 얘기하느냐면 행림초등학교 앞에 대각선 횡단보도 민원을 일찍이 제기를 했는데 예산 문제가 있었고 그 주변에 아파트가 들어와 있는데, 사실 그게 아파트 때문에 늦어진 거거든요.

그럼에도 불구하고 교통본부의 교통운영과장은 내년 3월에 하겠다 이렇게 본 위원한테 보고를 해요, 제가 교통위원장 할 때부터 개인적으로 잘 아는 분임에도 불구하고. 굉장히 난색을 표하고 있었는데 우리 소장님께서 신속하게, 본 위원이 기억하기로는 지난 8월 6일인가 그럴 겁니다. 신속하게 이것을 해결해 주셨어요. 그래서 학부형들이나 주민들이 굉장히 고맙게 생각합니다. 이 자리를 빌려서 다시 한번 감사함을 표시하고요.

그다음에 본부장님께 질의를 하겠는데 노들고가 철거 계획이 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 있습니다.

○**박기열 위원** 노들고가라고 그래요. 노들고가가 있는데, 어차피 철거 계획이 순연되어서 아마 2019년에서 2020년으로 철거 시작이 늦어지는 것 같은데 최근에 이 노들고가교에 문제점이 있는 것 혹시 얘기를 들으신 것 있습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저는 파악하고 있지 못합니다.

○**박기열 위원** 혹시 관련된 과장님들, 얘기 들으신 것 있어요? 없으면 질의를 하겠습니다.

우리 입법지원관께서 지난 10월 22일에 직접 현장을 다녀왔습니다. PPT 자료가 나올 텐데 의외로 심각해요. 이것은 4년 정기점검도 있고 수시점검도 있는데 만에 하나, 자료 한번 준비해 주시고요.

자료가 나오기 전에, ' 94년도에 성수대교가 붕괴되었지요. 기억하시지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**박기열 위원** 그 다음에 아마 ' 16년도 2월로 기억되는데 내부순환도로 정릉천고가의 강선 파단이라고 그러나요, 끊어져서 굉장히 교통 혼잡도 있었고요. 그래서 본 위원이 그때 교통위원장이어서 현장을 방문하고 깜짝 놀랐습니다. 그때 점검할 때 그게 발견이 안 됐더라면 제2의 성수대교처럼 또 무너질 수 있었다, 굉장히 심각하게 언론에 보도된 적도 있고요.

(자료화면을 보며) 그래서 한번 좀 보십시오. 단순하게 저게 콘크리트가 떨어진 정도가 아니라 심각하다고 판단되는 거예요. 여기 올라가서 보니까, 본 위원이 직접 안 가서 제가 구체적인 설명이 부족할 수는 있는데 입법지원관께서 자료를 잘 챙겨 주셨습니다.

저게 아마 ' 95년도에 재시공을 했고, 원래 처음에는 ' 69년도에 준공을 했던 것 같습니다. 그런데 저 부분이 그냥 단순하게 콘크리트가 떨어져서 문제가 아니라 저 떨어짐으로 인해서 교각이나 다른 부속물들에 이완이 생기고 이렇게 해서 위험성이 크다, 이

렇게 되어 있는데도 전혀 내용을 모르고 계신다면, 수시점검이나 4년마다 한 번씩 하는 정밀안전진단도 우리가 체크해야 될 사항이에요. 그래서 본 위원이 사전에 노들고가 철거 계획을 미리 말씀드렸지만 그래도 앞으로 한 2~3년 남았잖아요, 최종 철거까지 하려면. 심각하다고 본 위원은 판단합니다.

정확한 용어도 있고 이러는데, 거더 후단부의 콘크리트가 탈락된 상태라고 이렇게 표현이 되는데, 지금 보세요. 그다음에 오른쪽 사진을 한번 보십시오. 이 사진들이, 준공 한 40년이 지났다고 그러는데 열화된 콘크리트의 정확한 상태들을 체크하고 보강공법을 사용해야 되는데 그렇지 않다고 보는 거지요.

그래서 저것도 그중의 하나로 탈락이 됐다, 그런데 우측 사진에 보면 슬래브 하단 조인트 부위가 열화된 상태거든요. 그래서 이번에 정밀안전진단 때 저것이 꼭 체크가 한 번 더 신중하게 되어야 된다, 그리고 정밀점검이나 일상점검에서 체크가 되지 않고 방치되었던 것이다, 그 결과가 저렇게 되어 있다.

그리고 앞서 말씀드렸지만 정밀안전진단이 4년마다 한 번씩 있는데 그때까지, 언제 했는지는 본 위원이 구체적으로 자료 체크를 안 해서 이 자리에서 표현은 안 하겠습니다만 만에 하나 저것이 3년이 남았다 그러면 계속해서 열화상태가 더 커질 것 아니겠어요? 그러면 이것 어떻게 되겠느냐 이거지요.

또 다음 사진 한번 보여 주세요. 저것을 안전점검하기 위해서 계단을 통해서 올라갑니다. 그런데 저 지지대도, 그러니까 교각하고 교좌장치를 점검하기 위해서 올라가야 되는데 ㄱ자 형태로 된 앵글을 보시면 교각하고 떠 있어요, 안정되게 고정되어 있어야 함에도 불구하고. 그러면 저것 올라가다가 만에 하나 전도가 된다, 철골구조하고 함께 점검자가 추락했다, 어떻게 되겠어요? 100% 큰 사고입니다. 아마 올 5월에 고속도로 교량 점검 시설에서도 그런 현상이 똑같이 일어났다는 거예요. 그래서 여러 사람 사망사고도 있었는데, 저것은 우리가 다시 한 번 점검을 더 해야 되고요.

다음 사진 한번 보여 주세요. 저기 보세요. 표시가 육안으로도 보여요, 이격된 게. 그리고 철골 대 철골 관계가 용접되어 있는 것도 보세요. 굉장히 부식이 심합니다. 그리고 용접이 조잡해요. 그러면 만약에 방치가 됐다, 2년이나 3년이 더 됐다 그러면 저것 분명히 사고가 예측됩니다. 그렇지요?

여기에 대해서 본부장님도 도기본에 계시다 오셔서 업무파악이 저기까지는 안 됐을 거라고 보고, 담당과장님이 답변해 주셔도 좋고 얘기를 듣고 넘어가겠습니다.

**○위원장 김기대** 과장님 나오셔서 답변하시지요.

**○박기열 위원** 소장님이 얘기하세요.

**○남부도로사업소장 박기범** 남부도로사업소장 박기범입니다.

지금 노들북고가 같은 경우는 저희 사업소에서 정밀안전점검을 하고 있습니다. 위원님이 지적해 주신 사항에 대해서는 저희들이 안전진단이 끝나면 즉시 보수 계획을 세워 가지고 보수토록 해서 시민안전에 이상이 없도록 저희들이 노력하겠습니다.

**○박기열 위원** 신속하게 해야 됩니다.

**○남부도로사업소장 박기범** 네, 알겠습니다.

**○박기열 위원** 그 기간만 기다리지 말고 내일 토요일, 일요일이 끼어 있지만 가능하다면 신속하게 점검을 통해서, 만에 하나 우리가 대비하는 것이 중요하지 사후 뒤처리가 더 중요하지 않습니다.

**○남부도로사업소장 박기범** 명심하겠고요. 그렇게 꼭 진행하도록 하겠습니다.

**○박기열 위원** 들어가셔도 좋습니다.

그다음에 우리 업무보고서에도 나와 있었지만 아마 11월 15일부터 내년도 3월 15일까지 제설기간으로 되어 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○박기열 위원** 그래서 아까 보고에도 있었는데 겨울철에 제설제를 사용하는데 사실 포대로 들어오기 때문에 바로바로 못 쓰니까 이게 굳잖아요, 제설제가. 그러면 그 제설제를 어떻게 쓰고 있습니까? 보통 기계를 통해서 분쇄기로 분쇄를 해야 됨에도 불구하고 동부도로사업소엔가 딱 한 대밖에 없다면서요, 분쇄기가.

**○안전총괄본부장 김학진** 북부도로사업소에 있습니다.

**○박기열 위원** 북부도로사업소에, 그런데 그 용량을 다 처리를 못 해서 못 할 수밖에 없다고 판단해요, 본 위원도. 그래서 급하면 포크레인 정도의 이런 기계로 파쇄해서 가는데 그렇게 하면 제대로 된 파쇄가 안 될 것 아니에요, 굳어 있는 상태의 제설제들이.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 분쇄기가 아마 더 필요할 것으로 이렇게 생각됩니다. 급한 대로 신자재를 먼저 쓰게 되고 이러는데 체계적으로 자재를 관리하기 위해서는 분쇄해서 쓰는 것, 먼저 들어온 것을 먼저 쓸 수 있게 하는 것이 제도적으로 필요할 것 같습니다.

**○박기열 위원** 먼저 들어온 것들을 먼저 써야 제설제가 굳는 것들을 더 방지하지 않겠어요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 그렇습니다.

**○박기열 위원** 그런데 이 분쇄기가 한 1억 3,000 들어간다고요? 더 구입할 의사는 없습니까? 용량 부족으로 분쇄가 제대로 안 되고, 또 덩어리가 그대로 살포되면 그것으로 끝나는 게 아니라 잘못하면 차량이 통행하면서 사고의 위험성도 크다는 거지요. 그래서 안전하게 이것을 분쇄해야 되거든요.

**○안전총괄본부장 김학진** 우선 내년에 성동도로사업소에 한 대의 분쇄기를 더 구비할 계획으로 있습니다.

**○박기열 위원** 아, 내년 계획이요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○박기열 위원** 그렇게 해서 예산 때문에 못 한다고 할 게 아니고 단계적으로 도입을 해서 분쇄가 철저히 잘되어야 되겠다…….

그리고 우리가 기후예측을 전혀 할 수는 없지만 2017년도, 2018년도 이렇게 지금 전체 데이터를 보니까 전년도에 사용한 결과가 최종 6만 3,661톤을 확보해서 실제 쓴 것은 3만 5,031톤을 썼고요. 사용을 못 하고 지금 보관되어 있는 것이 2만 8,630톤이라는 거지요. 그러면 퍼센트로 보면 45%를 지금 사용을 못 하고 있어요. 계속해서 못 하고 있는데 또 그렇다고 구입을 안 할 수가 없잖아요, 계속해서 이 제설제가 문제가 되고. 그래서 이런 것들도 우리가 준비를 철저히 해야 되겠다 이런 생각을 해 보는 거지요.

그러면 또 지금 구입된 분쇄기의 성능은 어떻다고 판단하고 있나요?

**○안전총괄본부장 김학진** 지금 위원님이 이야기하시듯이 가지고 있는 굳은 재고량에 비해서 분쇄기 자체는 턱없이 부족한 것 같습니다. 분쇄기를 사용한 실적 자체가 한 464톤 정도에 불과하니까 지금 이야기하신 대로 한 6만 톤 들여오고 3만 5,000대 쓰고 거의 또 3만 톤 남아 있는 양에 비하면 이것을 재활용해서 효과적으로 돌려가면서 쓰기에는 분쇄해서 사용하는 물량이 턱없이 부족한 것 같습니다.

**○박기열 위원** 그래서 내년에도 한 대 구입한다 하니까 그나마 다행인데 연차계획을 잘 세우셔서, 이게 재사용도 중요하지만 안전에 대해서는 우리가 사전에 준비를 해야 되겠다 이런 생각을 해서.

그리고 아까 본 위원이 질의했는데 성능은 어떻던가요? 북부도로사업소장님, 간단하게 얘기해 주세요. 거기서 얘기해도 되고요, 시간이 많지 않으니까.

**○북부도로사업소장 신응수** 1톤 마대팩이 있습니다. 큰 것 하나 하는데 한 20분 정도 소요됩니다. 그런데 기존에 포클레인으로 하려면 사실 시간도 한 40~50분 걸리면서 아까 위원님이 말씀하신 것처럼 균일한 파쇄가 안 돼서 사고위험이 상당히 많이 계속되고 있습니다.

**○박기열 위원** 그렇게 준비를 철저히 해서 다른 차량에 피해가 없도록 해 주시고요.

그다음에 포트홀 관련해서요, 포트홀. 본 위원이 조례도 개정해서 시민들이 신고해서 포상도 받을 수 있는데 이게 시민들한테만 의지해서는 안 된다는 거예요. 그렇지요?

그래서 이런 부분들이 사실상 걱정도 되는데, 본 위원이 최근 4년간 포트홀 발생건수하고 면적, 피해보상금액 이런 것들을 체크를 했어요. 본 위원이 보니까 2014년도부터 2017년도까지, 올해는 다 안 지나가서 계산을 뺐는데 평균 아마 이 포트홀 신고가 3만 4,000건 이상 돼요. 3만 5,000건 가까이 되는데, 면적은 놔두고요. 그러면 이게 보상을 또 해야 되잖아요, 신고를 하고 이렇게 되면.

그러니까 무장무장, 거의 평균적으로 보면 접수 건이 한 100건 정도 내외, 신고를 해서. 그런데 2017년도 작년에는 유달리 100여 건이었던 것이 245건이 접수가 됩니다. 물론 기후에 따라서, 그때그때 상황에 따라서 바뀔 수는 있으니까 그게 어떤 것이 기준이 맞다 틀리다 그 개념은 아니고.

그래서 이런 것들도 우리가 예측 가능한 데이터베이스를 좀 해서 기후라든지 이런 것들에 있어서는 신고가 중요한 게 아니고, 신고도 중요하지요. 그다음에 사후처리, 보상을 어떻게 해 줄 건지 이런 부분도 우리가 충분히 잘 체크를 해야 되겠고.

그다음에 등급포장, 이게 등급도 여러 가지가 있는데 최근에 모 신문사에서도 그 부분 가지고 한번 거론이 됐던 게 있습니다. 포장등급, 혹시 본부장님 그것에 대해서 내용 아세요? 포장하는 데 등급이 있어서 지금 보통 3등급으로 포장한다면서요?

**○안전총괄본부장 김학진** 아마 이야기하시는 게 골재등급을 이야기…….

**○박기열 위원** 네, 골재등급.

**○안전총괄본부장 김학진** 골재등급을 이야기하시는 것 같아요. 저희들이 주요 간선도로에는 1등급 골재를 사용하고 있습니다.

**○박기열 위원** 주요 간선도로는 1등급을 사용하고…….

**○안전총괄본부장 김학진** 고내구성 포장공법으로…….

**○박기열 위원** 그러면 3등급 사용은 어디다 해요? 3등급은 사용 안 해요?

**○안전총괄본부장 김학진** 아마 이면도로나 교통기능이 약한 도로에 사용하고 있습니다.

**○박기열 위원** 82%가 내구성이 떨어지는 3등급으로 포장한다고 돼 있는데……. 그러면 나중에 따로 답변주시고요.

시간이 많이 흘렀는데 간단하게 추가 5분 시간 내에 정리하겠습니다.

우리 본부장님은 직전에 도기본 본부장을 하셨지요? 그렇지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

**○박기열 위원** 본 위원이 지난번 현장방문해서 거기 현장에서 질의했던 내용과 똑같은 내용인데 우리 본부장님이 계시면서, 사실 동영상을 좀 준비했는데 직전 본부장님, 다른 본부장님이 계실 때 일이라서 제가 동영상은 상영하지 않겠습니다.

본 위원이 도기본에 자료요청을 했어요. 최근 5년간 터널공사를 마무리하면서 개통식이나 관통식을 한 적이 있느냐, 없어요. 그런데 유일하게 올 3월에 6월 13일 지방선거를 앞두고 개통식도 아닌 관통식을 합니다. 그렇지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

**○박기열 위원** 그런데 공교롭게 우리 본부장님의 인터뷰가 있어요. 거기 인터뷰 하신 분들이 그 지역의 구청장, 그 옆 지역의 국회의원, 구청장이나 국회의원이 다 같은 당 소속입니다.

본 위원이 주장하고 싶은 것은 서울시 고위공무원들이 정치적으로 이용을 당해서는 안 된다, 본부장님께서 그것을 꼭 해야 될 이유가 없었다, 본 위원은 서울시의 입장을 들었습니다. 그럼에도 불구하고 서초구청장이, 동작구 을의 국회의원이 선거를 앞두고 작업을 해요, 관통식을 해야 된다고. 시 예산을 들일 수가 없으니까 시공사의 예산을 들여서 "그동안 지역주민들의 민원을, 아니면 고통을 참아주셔서 감사합니다." 이런 표현을 했다고 하는데 말이 되느냐고요, 말이. 선거를 앞두고 전례에 없는……. 본 위원은 여기까지 하겠습니다.

우리 안전총괄본부에서도 혹시나 어느 당을 떠나서 정치적으로 이용을, 표현이 좀 그렇습니다만 중립을 잘 지키셔야 됩니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 저희들은 항상 그렇게 노력하겠습니다.

**○박기열 위원** 그런데 그런 부분들이 안 지켜져서 좀 문제가 되니까 그런 부분들을 향후에도 이런 일이 다시는 없도록 우리 안전총괄본부에서도, 우리 공무원들은 부서가 인사이동에 따라서 바뀔 수도 있지만 어느 자리에 계시든, 어느 정당을 떠나서 그런 일이 없도록 해 주시길 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 유념하겠습니다.

**○박기열 위원** 이상입니다.

**○위원장 김기대** 존경하는 박기열 부의장님, 수고하셨습니다. 박기열 부의장님께서 많이 인내하시면서 질의를 하십니다. 아마 본부장님께서는 잘 헤아리리라 생각하고 앞으로 그런 일이 반복되지 않도록 잘 조치해 주시길 부탁드리겠습니다.

이어서 강남 제2선거구 출신 김평남 위원님께서 질의하시겠습니다.

**○김평남 위원** 김학진 안전총괄본부장님, 그리고 하종현 안전총괄관 이하 모든 직원 분들, 행정사무감사 준비에 고생 많으셨습니다.

서울시는 도로함몰 예방사업의 일환으로 공동탐사 능력 향상을 위해서 2017년 12월까지 한국전자통신연구원과 그리고 2018년 5월까지 국토부, 또 세종대학교, 또 미국 UCF와 업무협약을 체결했다고 도로관리과에서 만든 2016년 12월 도로함몰 관리 종합대책 보강책에 나와 있다고 돼 있는데, 아까 이

협약서에 관련된 자료는 준비됐나요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 했습니다.

○**김평남 위원** 그런데 행정사무감사자료 795페이지의 최근 5년간 연도별 공동탐사 실적을 보면 공동연구 협약이 끝나 공동탐사 능력이 향상되어야 할 2018년도에도 탐사길이가 큰 차이가 없고 오히려 공동 개수가 갑자기 큰 폭으로 줄었습니다. 갑자기 서울시의 공동이 줄어든 것인가요?

○**안전총괄본부장 김학진** 탐사연장, 795쪽 말씀하시는데 그게 9월 30일자 기준으로 1,970이니까 전체적으로는 줄어들지 않은 것 같습니다. 9월 30일자 기준이고 전년도는 12월자 기준이니까요.

○**김평남 위원** 또한 그렇다면 행정사무감사자료 594페이지에 보면 2016년 12월 도로함몰 관리 종합대책 보강 시행을 보면 2018년도 5월에 동공탐사 분석 프로그램 개발완료라고 추진일정이 나와 있습니다. 하지만 이것도 마찬가지로 현재 가시적인 성과가 보이지 않는데 2018년도에서 2019년으로 연구계획이 늘어났어요. 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 확인 좀 하겠습니다. 위원님, 몇 페이지, 페이지를 다시 말씀해 주시면…….

○**김평남 위원** 594쪽이요.

○**안전총괄본부장 김학진** 594쪽 말씀하시는 건데요.

○**김평남 위원** 네.

○**안전총괄본부장 김학진** 행정사무감사자료 페이지 수를 다시 말씀해 주십시오. 594쪽이 저희가 갖고 있는 자료는 아닌 것 같아서요.

○**김평남 위원** 행정사무감사자료 594페이지에 종합대책 보강 시행을 보면 완료라고 돼 있잖아요. 완료라고 돼 있는데도 불구하고 이게 연구기간이 또 왜 늘어났는지에 대한 부분입니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 이 종합대책은 2016년부터 시행하는 건데요. 여기서 어떤 부분을 완료라고 말씀하시는 것인지 다시 한 번만 더 말씀해 주십시오.

○**김평남 위원** 2018년 5월에 동공탐사 분석 프로그램 완료라고 추진일정에 나와 있단 말이지요, 거기에. 그런데 지금 다시 성과가 보이지 않는데도 불구하고 2018년에서 2019년으로 연구기간이 지금 늘어난 상태인데 왜 이렇게 늘어난 것인지? 그러면 시간이 자꾸 가니까요.

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님, 좀 더 파악해서 보고드리겠습니다만 이 사업 자체가 국토부하고 세종대학교에서 국가연구개발 과제로 지금 추진되는 사업입니다. 추진돼서 이게 내년 `19년 5월까지 분석기술 개발이라고 해서 R&D사업으로 진행되고 있는 부분이 되겠습니다. 그러니까 `18년에 완료됐다는 것하고는 좀 다른 것 같습니다. 지금 R&D 연구과제는 계속 진행 중에 있습니다.

○**김평남 위원** 지금 연구자료가 제가 보면 탐사속도를 15km에서 40km로 늘리고, 그다음에 고해상도 안테나 개발, 또 인력분석이 1일 2km 되는 것을 자동프로그램으로 100km를 가겠다고 지금 탐사가 실제로 진행되고 있는 것 아니겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김평남 위원** 그런데 지금 현재 적용은 실제로 하고 있는 게 있습니까, 하나라도?

○**안전총괄본부장 김학진** 실제로 이 부분이 적용되고 있지는 않습니다. 동공탐사는 지금 하고 있는 것인데요. 개발목표 자체가 1시간에 15km인데 연구과정에서는 40km까지 하는 것으로 이렇게 연구가 진행되고 있습니다.

○**김평남 위원** 실제 적용은 언제부터 할 예정입니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 현재 시험평가를 하고 있는 중이라고 합니다. 상용화는 되고 있지 않고, 내일 현장에 가서 보시겠지만 저희들이 버스 같은 이런 동공탐사 장비는 갖고 있는데요. 여기서 나와 있는 이 사양의 속도나 해상도로 지금 진행되는 건 아닙니다.

○**김평남 위원** 우리 안전총괄본부와 도로포장연구센터에서 민간 연구용역에 너무 의존하고 있는 것이 아닌지, 자체적인 기술향상에 너무 도태되어 있지 않은가 생각되는데 본부장님 생각은 어떠십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저희들 자체로 할 수 있는 부분은 하고 아까 지적하신 부분처럼 국가에서 R&D 과제로 하고 있는 데 참여해서 할 수 있는 부분하고요. 또 일전에 서울기술연구원이 설립되었으니까 앞으로 이런 부분들은 기술연구원하고 협업해서 할 수 있을 것으로 생각됩니다.

○**김평남 위원** 알겠습니다.

다음 질의하겠습니다. 2017년과 2018년 2년간 추진된 한강상 PSC교량 안전강화 공사에 대해서 질의하겠습니다. 이 공사가 올림픽대교와 원효대교 두 곳을 대상으로 하고 있는 것 맞지요? 어느 분이 답변하시겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** ′16년, ′17년에 정릉천고가의 PSC교량, 그 이후에 긴급한 보수 자체는 완료를 했습니다. 지금 하고 있는 부분은 두모교하고 서호교의 구조력이 부족한 부분에 대한 보강공사를 하고 있습니다. 정릉천고가 부분은 텐던 교체가 완료됐고요.

그것은 좀 다른 부분인데요. 원효대교하고 서강대교 부분은 2017년에 아마 교면 포장이나 방수, 상판 보수공사가 작년 연말까지 해서 완료가 됐습니다.

○**김평남 위원** 제가 지금 말씀드리는 것은 정릉천고가 텐던 파단 사고를 계기로 해 가지고 동 사업이 추진된 걸로 알고 있거든요. 그래서 당시에 정릉천고가의 경우 PSC교량의 생명줄 같은 텐던의 파단 원인이 밝혀졌습니까, 그 원인이 무엇인지?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 그 부분은 밝혀졌습니다. 조사가 됐습니다.

○**김평남 위원** 원인이 뭡니까? 조사한 내역이 어떻게 되지요? 간략하게 내용 좀 말씀해 주십시오.

○**안전총괄본부장 김학진** 그 당시에 텐던이 있는데 텐던을 둘러싸고 그라우팅을 하게 되어 있습니다. 시멘트로 꽉 채워 가지고 PVC관 속에 텐던을 넣고 PVC관과 텐던 사이는 그라우팅을 하게 되는데 그라우팅 부분에 충진이 부족해서 이렇게 부족된 부분이 있고요. 또 빗물이 들어가서 염화물이 침투한 것, 또는 시멘트 치게 되면 가라앉게 되는데, 시멘트가 가라앉으면서 윗부분의 물로만 되어 있는 부분이 증발하면서 텐던 자체, 철선 자체가 노출되어서 녹슨 부분 이런 것이 원인입니다.

○**김평남 위원** 그렇다면 지금 동 사업 올림픽대교, 원효대교의 경우에도 같은 텐던, PVC관 내부가 밀식하게 채워지지 않고 빈 공간이 지금도 있습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 그런 부분은 없습니다. 위원님, 이런 것 같습니다. 한강상 PSC교량이 올림픽대교, 원효대교, 서강대교가 있는데 이 부분들에 대해서 PSC 자체, 텐던 자체는 문제가 없고 교면포장이나 방수, 신축이음부에 대한 보수들을 진행했습니다.

○**김평남 위원** 지금 올림픽대교와 원효대교 텐던을 보강하기 위해 교면포장, 교체공사 시행한다는 부분에 대해서는 조금 성급한 판단이라고 생각되는데 어떻게 생각하십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 교량안전과장이 보충답변을 드리겠습니다.

○**김평남 위원** 네.

○**교량안전과장 김종호** 교량안전과장 김종호입니다.

정릉천고가 중대 결함 발견에 따라서 저희가 관리하고 있는 원효대교, 올림픽대교는 텐던에서는 문제가 없었고, 텐던의 문제는 교량의 누수로 인해 가지고 텐던에 물이 들어가지 않게 하기 위해서 그 부분의 교량에 교면포장을 실시했습니다. 교면포장 하면서 신축이음이라든지 이런 것을 병행해서 지금 텐던에는 이상이 없었습니다.

○**김평남 위원** 그러면 이상이 전혀 없다는 말씀인가요, 텐던에는?

○**교량안전과장 김종호** 네, 그쪽에는 이상이 없고요. 우리는 교면 쪽에서 방수를 해서, 물이 들어감으로 인해서 텐던에 침수되는 물을 방지하기 위해서 방수 다시 하고 교면포장 다시 하는 그런 공사를 이행했습니다.

○**김평남 위원** 지금 안전성 평가에 대해서는 등급이 나왔습니까?

○**교량안전과장 김종호** 지금 원효대교, 올림픽대교 안전진단 중에 있습니다.

○**김평남 위원** 중에 있습니까, 결과가 아직 안 나왔습니까?

○**교량안전과장 김종호** 네.

○**김평남 위원** 알겠습니다.

지금 본 위원이 이야기하고자 하는 것은 특허와 신기술 차이에 관련된 부분을 이야기하자는 것입니다. 잘 아시다시피 특허와 신기술은 국토부장관이 심의회를 구성해서 상당히 엄격하게 신기술을 지정하고 있는 부분들이고, 특허 같은 경우는 기술의 엄정한 검증절차를 거치지 않고 단지 새로운 아이디어라든지 기존 아이디어를 변형해서 진행하는 것을 특허라고 하는데, 우리 시에서는 특허와 신기술을 동일시

하는 것이 문제가 되고 있다고 생각하는데 그 부분에 대해서는 어떻게 생각하고 있습니까? 앞으로 신기술과 특허에서 우리가 외주를 줬을 때 단점이랄지 사업 반영에 대한 부분이요.

○**교량안전과장 김종호** 제가 답변드리겠습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 교량안전과장이 답변을 드리겠습니다.

○**교량안전과장 김종호** 저희 서울시에서도 신기술과 특허 두 가지 중에서 동등할 경우는 신기술을 활용하도록 이렇게 관리를 하고 있습니다, 저희들도 공법을 선정할 때 서울시 규정에 따라서 그렇게 하고 있고. 저희가 한강상 PSC교량 공사할 때도 선정방법과 발주, 시공방법 이런 것들도 특정제품 심사위원회를 거쳐서 공정한 상태에서 가능한 신기술이 채택되도록 이렇게 하고 있습니다.

○**김평남 위원** 알겠습니다.

2017년, 2018년 입찰공고문을 보면 특히 특허공법으로 제한을 걸면서 하나의 교량에 다수의 특허공법을 적용하고 있는데 이 모든 것이 특허업체 간에 서로 짬짬이, 일명 의구심이 들게 하는 부분이어서 본 위원이 질의를 했던 것이고요. 특정공법 선정과정에 투명성과 객관성의 담보를 위해서는 방안을 적극 마련해 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 유념하겠습니다.

○**김평남 위원** 저는 이상 마치고 이따 보충질의 추가로 하겠습니다.

○**위원장 김기대** 존경하는 김평남 부위원장님 수고하셨습니다.

다음은 이어서 중구 제1선거구 출신의 박순규 위원님, 계속해서 질의해 주시기 바랍니다.

○**박순규 위원** 박순규 위원입니다.

오랜 시간 동안 준비하셨고, 또 답변하시느라 고생하시는 본부장님 이하 간부님들한테 심심한 사의를 표합니다.

아까 존경하는 박기열 위원님의 뒤를 이어서 포트홀에 대해서 제가 이야기하겠습니다.

작년 12월에 서울시 감사위원회에서 실질적으로 민원 분석을 했는데 도로에 관계된 민원 중에서 포트홀이 82%에 달하는 것으로 나와 있어요.

그런데 아까 박기열 위원한테 말씀하실 때 1등급하고 3등급으로 해서 이야기를 하셨는데 여기 감사위원회에서 나온 걸로 봐서는 예산이 부족해서 1등급은 실질적으로 못 한다고 이야기를, 지금 현재 감사위원회에서는 보고가 이렇게 올라왔거든요.

그런데 아까 이야기로는 예산이 부족한 것이 아니고 이면도로라든가 차량통행이 많지 않은 곳에는 3등급을 쓰신다고 이야기하셨는데 어떤 게 맞습니까? 예산이 부족해서 못 하시는 겁니까, 아니면 차량통행이 많지 않아서 그런 겁니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 도로관리과장이 답변드리도록 하겠습니다.

○**박순규 위원** 네.

○**도로관리과장 박문희** 도로관리과장 박문희입니다.

국토교통부의 기준을 보면 1등급 골재를 사용하는 도로는 주간선도로나 간선도로, 저희 시도로의 수준은 1등급 골재를 사용하도록 하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그러면 계속 사고가 나는데 여기에 나온 걸로는 예산이 부족해서 1등급으로 못 한다고 그러는데, 그러면 예산이 부족한 게 아니라 실질적으로 어떤 기준에 의해서 쓰신다는 이야기인가요?

○**도로관리과장 박문희** 네, 저희 시도에 대해서는 1등급 골재를 사용하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그러면 계속해서 사고가 발생하고 있는데 지금 사고배상에 대한 문제는 해마다 연도별로 건수하고 파악해 놓은 금액은 있습니까?

○**도로관리과장 박문희** 네, 있습니다.

○**박순규 위원** 그 자료 좀 이따 저한테 제출해 주시고요.

○**도로관리과장 박문희** 네, 알겠습니다.

○**박순규 위원** 그리고 지금 현재 노후 포장도로로 인해서 매년 600억 정도의 돈이 계속해서 포트홀로 들어가고 있는데 그렇게 들어가고도 개선되지 않는 이유가 뭐예요?

○**도로관리과장 박문희** 아닙니다. 저희가 지금 포트홀 정비를 위해서 600몇 억을 사용하는 게 아니고요. 전체 서울시 도로의 유지관리를 위해서 사용하는 금액이고요. 포트홀 저감을 하기 위해서는 아까도 말씀드렸듯이 1등급 골재를 지속적으로 2014년부터 사용하고 있고요. 그다음에 소석회라든지 강성이 높은 버스전용차로에 SMA 골재를 사용한다든지 해 가지고 포트홀 저감을 2014년 이후부터는 한 3만

5,000건 정도로 지금 유지를 하고 있는데요. 저희 도로포장 유지관리 기본계획에 따라서 10년 후에는 이것을 50% 저감 목표로 추진하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그런데 지금 현재 감사원 결과라든가 신문 발표로는, 그때 당시에 조선일보에 보면 5년 내에 개선한다고 신문에는 발표했어요, 2014년에 발표할 때.

그런데 지금 말씀하시는 것으로 봐서는 앞으로 50% 개선한다고 이야기하시는데, 그러면 이 발표는 어떤 근거에 의해서, 50% 개선한다는 것은 갑자기 자재를 좋은 것 쓰지 않으면 어차피 계속해서 똑같은 현상이 벌어질 건데 50% 개선한다는 어떤 근거는 있습니까?

○**도로관리과장 박문희** 저희가 전부터 포트홀 저감 정책을 계속 시행을 해 왔습니다. 그런데 특별히 2014년 이후부터 1등급 골재를 시 간선도로에 사용하고, 아까 말씀드린 수분저항성에 강한 소석회라든지 액상형 박리방지제, 그다음에 버스전용차로 같은 데서 특히 포트홀이 많이 발생됩니다. 이런 부분에 대해서 고내구성 재료인 SMA 골재를 사용해서 포장을 한다든지 해 가지고 집중적으로 시행을 하고 있기 때문에 이게 어느 정도 시간이 지나면 효과를 발휘할 수 있다는 그런 취지하에 그렇게 말씀을 드렸습니다.

○**박순규 위원** 그러니까 통계에 나온 것은 아니고 예측한 거지요?

○**도로관리과장 박문희** 네.

○**박순규 위원** 그러면 그것 좀 앞으로 관심 있게 보완해 주시고…….

○**도로관리과장 박문희** 알겠습니다.

○**박순규 위원** 지금 일반도로 있잖아요. 내구연한이, 많이 훼손되고 그러면 그때그때 까는 겁니까, 아니면 몇 년마다 조사해서 까는 겁니까?

○**도로관리과장 박문희** 소파라든지 부분적인 파손에 대해서는 응급복구를 하고, 응급복구가 끝난 이후에는 일정 부분을 커팅해 가지고 항구복구를 하고 있고요. 저희가 5㎝ 평삭 및 덧씌우기가 한 6.3년으로 조사를 해 보니까 나오고 있습니다. 그래서 이것을 장수명화 해야 되겠다, 지금까지 말씀드린 이런 것들을 시행하면 내구연한을 평균 10년 정도 목표로 저희가 추진하고 있습니다.

○**박순규 위원** 지금 현재 도로를 깔 때 보면 평평하지 않아서 물이 고였다든가, 우리가 다녀 보면 실질적으로 포장한 지 얼마 안 됐는데 물이 고이고 그런 게 많아요. 그런데 그것은 실질적으로 감독관리 소홀이 아닌가 저는 그렇게 생각을 해요.

○**도로관리과장 박문희** 하여튼 위원님 지적하신 대로 그런 부분도 있고 여러 가지 온도라든지 기후여건이라든지 종합적인 면이 작용을 하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그러니까 포장할 때는 기후여건을 떠나서 관리감독만 잘하고 물이 고이지 않게끔 평평하게 잘하면, 배수만 잘되면 실질적으로 오래 쓸 수 있는데 관리감독을 못 해 가지고 계속해서 혈세가 낭비되는 것 아니에요. 물이 고여 가지고 자꾸 차가 지나감으로써 실제로 포트홀이 생긴다고 본 위원은 보는데, 그러니까 처음에 시공할 때 관리감독을 철저히 해야 되지 않느냐 나는 그렇게 생각을 합니다.

○**도로관리과장 박문희** 맞습니다. 그 부분도 중요한 요소가 되겠습니다.

○**박순규 위원** 그것 좀 관리감독을 철저히 해 주시고, 포트홀로 인해서 운전자들이 불안하지 않게 시민의 안전을 지켜 주셨으면 합니다.

○**도로관리과장 박문희** 네, 알겠습니다.

○**박순규 위원** 그리고 차량용 GPR이라고 공동탐사장비가 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 있습니다.

○**박순규 위원** 그게 2015년에 공동탐사장비를 자체 제작한다고 해서 서울시에서 지원을 하고 실질적으로 했단 말이에요. 처음에 탐사장비 도입 당시에는 시간당 5km 정도였는데 나중에는 40km까지 향상시켰어요. 시켜 가지고 공동개발한다고 그랬는데 그 이후에 국토부하고 세종대하고 미국 UCF와의 공동연구를 계획했단 말이에요. 그런데 그 이후에 이 공동연구가 어떤 근거가 없어요. 지금 어떻게 하고 있습니까? 연구를 하고 있습니까, 아니면 중지돼 있습니까?

○**도로관리과장 박문희** 도로관리과장 박문희입니다.

세종대학교하고 한국전자통신연구원하고 저희 서울시하고 MOU를 체결한 것은 지금 국책연구과제로 국토교통부하고 3개 기관이 하고 있습니다. 그런데 저희가 2014년도에 도로함몰이 문제가 됐기 때문에 같이 개발하는 거기에 참여하자 그래 가지고 저희가

MOU를 체결해서 기술개발이라든지 이런 것을 도움을 받고 있는 그런 실정입니다.

○**박순규 위원** 그러니까 지금 현재 참여해서 개발하고 있는, 진행 중입니까?

○**도로관리과장 박문희** 네.

○**박순규 위원** 진행 중이지요?

○**도로관리과장 박문희** 네.

○**박순규 위원** 그러면 진행 중인데 이게 실질적으로 공동개발을 했으면 어느 정도 효과가 나와야 되는데 어느 정도 시간이 걸려야 됩니까?

○**도로관리과장 박문희** 저희가 자체 구입한 GPR 탐사차량은 속도라든지 이런 부분은 굉장히 공동연구에서 업그레이드시켜서 운영을 하고 있고요. 그다음에 세종대학교하고 한국전자통신연구원에서 하는 분석프로그램 이것은 아직 상용화가 안 됐고 시험ㆍ검증 그런 상태에 있습니다. 그래서 이게 어느 정도 검증이 되고 이러면 아마 분석하는 속도가 획기적으로 빨라질 것 같은데요. 그 적용시기는 시간을 좀 지켜봐야 될 것 같습니다.

○**박순규 위원** 그러니까 아직 결정할 수 있는 단계는 아니다 이거지요?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님, 부연해서 말씀드리면 지금 동공탐사장비로 탐사를 하고 나면 인력으로 계속 테이프를 들여다보면서 사람이 판단하게 됩니다. 여기는 동공처럼 생겼다, 안 생겼다 이렇게 판단하게 되는데 이 공동연구에서는 그런 부분들이, 지금 탐사는 1시간에 40km를 한다 하더라도 분석을 하려면 굉장히 시간이 걸립니다.

○**박순규 위원** 인원도 필요하고?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 인원도 필요하고 그것을 인력으로 많이, 지금 보면서 하니까 이것을 조금 더 자동화할 수 있는 시스템을 개발하는 그런 부분에서 지금 진행 중에 있습니다.

○**박순규 위원** 그래서 시간이 조금 걸린다는 이야기네요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**박순규 위원** 하여튼 관심을 가지고 빨리 도입해서 시민들이 안전하게 생활할 수 있도록 그렇게 해주셨으면 감사하겠습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 알겠습니다.

○**박순규 위원** 그리고 제설제, 염화칼슘 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**박순규 위원** 지금 그게 국내 생산입니까, 아니면 수입해 오는 겁니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 중국산입니다.

○**박순규 위원** 예전에는 실질적으로 눈이 오고 나서 제설하고 난 뒤에 도로가 깨끗했어요. 그런데 작년부터 제설하고 나면 염화칼슘을 뿌리고 난 자리에 하얗게 꽃이 피어요. 그게 청소를 아무리 해도, 며칠 걸리더라는 이야기예요. 그런데 그 이유가 뭐예요? 그것 아마 상당히 민원이 많이 나왔을 것 같던데, 각 동네에서.

○**안전총괄본부장 김학진** 아마 눈이 온 것보다, 제설이라는 것은 사전에 오기 전에 미리 살포하게 되고, 그런데 살포를 했는데 또 눈이 조금밖에 안 온 경우에는 소금이나 염화칼슘이 녹지 않고 남아서 그런 경우가 많은 것 같습니다. 그러니까 말하자면 과도하게, 저희가 정확하게 예측하기는 힘들지만 좀 과다하게 사용한 그런 면이 있는 것 같습니다.

○**박순규 위원** 그런데 본 위원이 봤을 때는 재료가, 왜냐하면 그 전에도 실질적으로 과다하게 뿌린 경우가 많았어요. 많았는데 그 전에는 그런 현상이 없었어요. 예를 들어서 도로 아스팔트에 제설했다 하더라도 색이 탈색이 된다든가 그런 게 없었는데 작년 겨울에 유독 심해서 혹시 불량을 수입했지 않았느냐 하는 생각이 들어요. 수입하는 걸 어디서 계획을 하지요? 서울시 자체에서 하는지, 아니면 조달청에서 구입하는 겁니까? 자체에서 구입하는 거지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 자치구청하고 사업소에서 각자 구매하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그 불량에 대해서, 왜냐하면 실질적으로 우리 나라는 눈이 많이 오니까 제설을 많이 하는 편이에요.

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다. 작년 같은 경우도 많이 뿌리고 있습니다.

○**박순규 위원** 그런데 많이 뿌린다고 하더라도 그런 현상이 없었는데 도로가 원 상태로 돌아오는데 너무 상당한 시간이 소요돼서 지저분한 그런 결과가 왔어요. 그러니까 그것 좀 파악하셔서 불량제품은 웬만하면 걸러서 양질의 제품으로 생활하는 데 불편함이 없게 해 주세요.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 저희 구입재료의 품질에 대해서 다시 한 번 체크해 보겠습니다.

○**박순규 위원** 그리고 동부간선도로 지하화 민자사업 하는데 환기구 문제 때문에 내가 이야기를 해야 될 것 같은데요. 지금 환기구 배출문제 때문에 요전에 신월동에서 여의도, 제물포터널로 해서 성산대교에서 독산동까지 가는데 보면 당초에는 지하터널에서 자동차 매연을 지상으로 배출하는 공법이었잖아요? 그렇지요? 맞지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**박순규 위원** 그런데 주민들의 반발로 인해서 내부에서 정화한 다음에 배출하기로 그렇게 결정해서 지금 공사하고 있는 거지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**박순규 위원** 그런데 그 이후에 하고 있는 게 뭐냐 하면 동부간선도로 지하화사업을 지금 현재 추진하고 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 동부간선도로 지하화는 하고 있습니다.

○**박순규 위원** 그렇다고 하면 지금 이것 또한 마찬가지로 똑같은, 그전에 변경하기 전 공법으로 지금 하고 있는데 어차피 바꿔야 될 것 아니에요? 공사가 진행 중인데 민원 발생하고 난 이후에 공사가 지연돼서 나중에 공사비가 많이 들어가는 것보다는 미리 이 배출방식에 대한, 민원이 발생하기 전에 그 방식을 선택해 가지고 공사해야 되지 않느냐 하고 본 위원은 생각하는데 우리 본부장님은 어떻게 생각하세요?

○**안전총괄본부장 김학진** 우선 동부간선도로 지하화 자체는 지금 사업의 시행여부에 대해서 아직 결론이 난 상태가 아닙니다. 그러니까 피맥(PIMAC)에 가서 타당성조사를 검토하고 있는 단계니까 민자 제안 자체가 받아들여져서 사업을 시행하기로 됨으로써 실시협약이라는 것을 체결하게 되지 않습니까. 실시협약을 체결하고 설계할 단계에서 이런 환기방식 같은 것은 그 과정에서 말씀하신 대로 그렇게 결정될 그런 사항입니다.

○**박순규 위원** 꼭 참고하셔서 의원들이나 주민들이 와서 투쟁하는 일이 없도록 처음 계약단계부터 철저하게 신경을 써주시면 좋지 않겠느냐 생각합니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 저희 시도 위원님 지적하신 그런 경험을 바탕으로 해서 동부간선도로 추진 시에는 고려하도록 하겠습니다.

○**박순규 위원** 제물포터널에 관계된 것 하나만 내가 더 하겠습니다.

지금 제물포터널 2공구에 보면 위에 사무실이 있어요, 사무실. 사무실 밑에 보면, 내가 PPT를 준비 안 했는데 그게 실질적으로 부실공사로 인해서 붕괴위험이 있어요. 차도 막 세워져 있고, 내가 PPT를 준비하라고 했는데 아마 안 하신 모양인데……. 그런데다가 밑에 부식이 많이 돼서 상당히 위험한 상황에 처해 있으니까 한번 가서 점검하고 미리 미연에 방지했으면 좋겠다고 본 위원은 생각합니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 위원님이 자료를 주시면…….

○**박순규 위원** 내가 자료를 드릴 테니까…….

○**안전총괄본부장 김학진** 즉시 확인하고 조치하겠습니다.

○**박순규 위원** 이상입니다.

(김기대 위원장, 김평남 부위원장과 사회교대)

○**부위원장 김평남** 박순규 위원님 수고하셨습니다.

다음은 마포 제3선거구 정진술 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

○**정진술 위원** 마포 제3선거구 정진술 위원입니다.

행정사무감사 준비하시느라 고생 많으셨고요. 올 여름은 폭염 때문에 고생을 하셨는데 올 겨울은 한파에 잘 대비를 해 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**정진술 위원** 제가 지역구가 마포인데 저희 마포하고 영등포 양평동을 잇는 월드컵대로, 2020년 8월 완공을 목표로 하고 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**정진술 위원** 참 그동안 말도 많았고 탈도 많았는데요. 스물여덟 번째 한강다리 그리고 한강 제1호 사장교라는 이런 평가와 달리 시간이 지나도 세워지지 않는 비놀리아공법으로 지어지고 있는 그런 다리라는 비판까지 다양한 평가가 있었던 것 같습니다.

당초 5년 4개월로 예정됐었던 공사기간이 10년 6개월로 한 2배 늘어났고 이 기간 동안 가양대교라든가 성산대교를 이용하는 우리 시민들이 많은 불편을 겪었고, 공사비 또한 봤더니 계약 당시 1,585억에서 2017년 12월 기준으로 해 가지고 한 330억 정도 증가했더라고요.

그런데 물론 이러한 게 예산부족도 있었지만 제가 생각하기에는 정책적으로 판단의 미스가 있지 않았는가 생각이 드는데 우리 본부장님 어떻게 생각하세요? 10년이란 기간 그리고 공사비의 증가…….

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 현재 시점에서는 서부간선도로하고 같이 개통해야 효용성이 높다 이렇게 판단을 해서 2020년으로 시기를 말씀드리고 있습니다. 그렇다고 하면 위원님이 지적하신 대로 그 정도로 조기에 일찍 시작해서 이 사업을 시간을 너무 길게 가져가고 또 사업비의 증가를 수반한 부분에 대해서는 재고의 여지가 있었지 않나 이런 생각도 듭니다.

○**정진술 위원** 당초 목적이 제2성산대교로 불리는 것처럼 성산대교의 교통량 분산이 당초 목적이었다가 방금 본부장님 말씀하셨던 것처럼 서부간선도로하고 연결하는 문제로 해서 목적 자체가 좀 더 확장이 됐지 않습니까. 그런데 지금 성산대교 같은 경우 2012년 정밀안전진단 결과 때 C등급이었고 그리고 2019년까지인가 아마 하고…….

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 성능개량 공사를 하였습니다.

○**정진술 위원** 2020년부터는 전면적인 보수·보강 공사에 들어가는 거지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**정진술 위원** 그러면 만약에 2020년까지 월드컵대교가 완공되지 않았을 때 문제가 좀 있지 않겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저희들은 그 기간 내에 완공하기 위해서 지금 공정을 추진하고 있습니다.

○**정진술 위원** 그런데 최근에 이 월드컵대교 관련해서 특히 양화교에서 노들길을 따라서 월드컵대교로 이어지는 램프-D 관련해서 논란이 있는 내용은 잘 알고 계시지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 그 부분에 대해서는 안전총괄관이 그동안에 도로 그쪽을 맡아왔기 때문에 설명을 잘 드릴 수 있을 것 같습니다.

○**안전총괄관 하종현** 안전총괄관이 보완설명을 드리겠습니다.

월드컵대교가 추진되고 있는 그 와중에 노들로라고 있습니다. 노들로가 2014년도에 자동차전용도로에서 일반도로화가 됐습니다. 일반도로화를 하다 보니까 월드컵대교 남단과 그 노들길이 접하는 부분에서 노들길의 도로구조 재원의 변경이 수반됩니다. 변경이 또 수반되고 서부간선도로에서 월드컵대교를 타는 직결로가…….

○**정진술 위원** 아, 그 내용은 제가 잘 알고 있고요. 보고를 해서 알고 있는데…….

○**안전총괄관 하종현** 그래서 그 부분을 전체적으로 논의하다보니까 램프를 타고 그 뒤가 서남권 쪽에서 정수장으로 올라가는 쪽의 램프거든요, 램프-D가. 그런데 그게 전용도로에서 일반도로가 됐기 때문에 신호에 의해서 타거나 또는 그 뒤의 성산대교 남단에서 램프를 이용해서 타는 방법으로 해서 그 방향으로 보완설계를 도시기반시설본부에서 하고 있는 것으로 알고 있습니다.

○**정진술 위원** 총괄관님 무슨 말씀인지 제가 이미 보고를 들어서 잘 알고 있고요. 만약에 서부간선도로와의 연결부분을 않고 그냥 성산대교 분산목적으로 진행이 됐다고 하면 램프-D가 설치가 됐었겠지요? 그러지 않았을까요?

당초 계획대로 2015년도에 완공이 됐다고 하면 지금과 같은 램프-D 삭제 논란이 발생하지 않았을 것으로 보이는데 어떻게 생각하십니까?

○**안전총괄관 하종현** 그렇게 볼 수도 있는데, 제가 그 당시에 담당 과장을 했었는데요. 그 당시에 월드컵대교를 하면서, 설계를 하다 보면 설계변경 요인이 생기거든요. 사정변경이 생기는데 그 부분이 어떻게 보면 설계가 미흡한 부분이 있었던 것도, 논의를 해보니까, 그래서 종합적으로 검토했었다는 말씀을 드리겠습니다.

○**정진술 위원** 2010년 3월에 공사가 착공됐고 원래대로 한다면 2015년도에 완공됐어야 되지 않습니까. 그런데 공사가 차일피일 미루어지다 보니까 2016년 2월부터 설계를 다시 한 번 검토하게 됐고, 그리고 2016년 12월에, 이것은 도시기반본부에서 제출한 자료인데 안전총괄본부 도로계획과 주관으로 해서 월드컵대교 남단구간 관련자 합동회의 이것을 개최했다, 그리고 그 결과는 뭐다, 양평교에서 월드컵대교로 들어가는 램프-D를 삭제하는 거다.

그런데 관련해 가지고 이것 결정할 때 강서구와 양천구와 어느 정도 협의라든가 통보를 하신 적이 있으십니까, 담당 과장이셨다고 하니까?

○**안전총괄관 하종현** 거기서 결정한 것은 아니고요. 월드컵대교의 남단하고 노들로의 이런 부분들이 도로 구조상 정합성이 없기 때문에 이것을 같이 통일성을 기해 보자고 하는 여러 가지 연관 사업들을 했던 것이지 거기서…….

○**정진술 위원** 그런데 총괄관님, 말씀은 그렇게 하시는데 실제로 진행된 상황을 보면 이것 하고 있다가 차일피일 공사를 미루다가 갑자기 서부간선도로하고 연결하다가 램프 - D 삭제, 그러고 나서 보완설계 지시, 여기 딱 이렇게 되어 있거든요. 여기서 램프 - D 삭제하라고 하니까 2017년 3월에 도기본 본부장님이 보완설계 시행해라 이렇게 하게 되고, 결국에는 2018년도에 실질적으로 나왔고 공개된 것이 선거가 끝난 다음 아닙니까. 그리고 그 부분에 대해서 공개가 되니까 직접적으로 이용하는 강서구와 양천구 주민들이 반발을 하고 있는 거고요.

만약에 했다고 하면 지금 입장에서는 첫 번째로 보면 성산대교의 교통량 분산이지 않습니까. 지금 당시 실시설계를 보면 월드컵대교 램프 - D가 시간당 1,219대, 성산대교 남단이 시간당 353대예요. 그런데 보완설계에 따르면 램프 - D를 삭제하니까 성산대교 남단의 교통량이 시간당 1,255대로 해 가지고 3.5배가 증가합니다.

그러면 이런 식으로 본다고 하면 2020년도에 보수、보강공사를 실시한다고 하면 거기에 대한 게 월드컵대교로 몰릴 수밖에 없는데, 저 용량까지 한다고 하면 보수、보강 공사하는 시기 동안에도 교통량 분산이 안 될 거고, 장기적으로 봤을 때도 교통량 분산이라는 효과 자체가 반감된다고 보이거든요.

제가 왜 이 얘기를 하느냐면 처음에 잘못 설계를 해 가지고 나중에 하려고 하면 힘들어요. 지난번에도 계속 질의를 했지만 서강대교도 처음에 제대로 지었다고 하면 문제가 없는데 그 부분을 지금 필요없다 해 놓고 나중에 하려고 보니까 여러 가지 제약조건이 있기 때문에 어려움에 처해지고 있는 것 아니겠습니까. 그런 부분을 고려한다면 이번에 지을 때 제대로 지어야 되지 않는가 하는 생각이 들고요.

그리고 두 번째로는 사업 추진에 있어서 가장 중요한 것은 이해당사자거든요. 지금 서부지하간선도로도 그렇고 제물포터널도 그렇고 시작을 했다가 지역주민들이 환기 문제라든가 발파소음 문제라든가 이런 부분에 대해서 문제를 제기해서 공사가 중단되고 공기가 연장되고 공사비가 증가되는, 계속적인 것을 우리 안전총괄본부에서는 받아왔다고 생각해요.

과거와 다르게 지금 민주화가 되어 있다 보니까 지역주민들은 자신들에게 피해가 가는 부분에 대해서 알지 못하게 하면 더 반발할 수밖에 없는 거고요. 저는 이 경우도 그렇게 반발할 수밖에 없는 상황이고, 그 부분에 대해서는 본부 측에서 잘못을 했다고 봅니다.

물론 지금 이 부분에 대해서는 도기본에서 설계라든가 하는 부분이긴 하지만 교통량 분산이라든가 이런 부분은 안전총괄본부하고 협의해야 되는 사항 아닙니까.

그렇다고 하면 이런 부분에 대해서 충분하게 검토를 하고 이해당사자들과 해야 되는 부분이고요. 만약 2020년 8월까지 해당 지역구 시의원님들이라든가 지역주민들이 반발해서 만약 이 부분이 관철되지 않으면 내년 예산 부분에 대해서 이것을 못 하게 막겠다는 얘기까지 나오고 있어요. 이런 상황에서 2020년 8월 완공 가능하시겠어요? 본부장님, 예산 없이 이 사업 가능하시겠어요?

○**안전총괄관 하종현** 위원님, 제가…….

○**정진술 위원** 네.

○**안전총괄관 하종현** 위원님 지적사항이 맞으시고요. 지역 의견수렴이라든지 이런 것들은 앞으로 과정을 해 나가야 되는 거고요. 지금 보완설계 중이기 때문에, 그러니까 교통이 저렇게 분석이 되고 램프를 따라서 한다면 보완설계 진행 중에 교통 분석까지 같이 해서 된다면 부위원장님 지적하셨듯이 이것에 대해서 논의를 해서 지역의 의견하고, 필요하다면 이것에 대한 여러 가지 대안을 가지고 주민설명회라든지 지역 구청의 의견도 들어볼 필요는 있다고 생각을 하고는 있습니다.

그러니까 위원님 지적은 맞습니다. 지금 보완설계를 완전히 결론을 낸 상태가 아니기 때문에 그 안을 가지고 여러 가지 논의나 의견수렴은 해 볼 필요가 있다고 생각합니다.

○**정진술 위원** 저는 2020년 8월 완공 이것 반드시 이루어져야 된다고 보고 있고요.

그리고 월드컵대교, 한강 제1호 사장교다 그러면서 각종 공법이라든가 디자인이라든가 우리 대표적

인 다리다 이렇게 말씀하시는데, 충분하게 우리 기술력이라고 하면 이 부분에 대해서 이렇게 램프 - D를 설치해서 하는 부분이 가능하다고 보이거든요.

그래서 당초에 성산대교 교통량 분산이라든가 그리고 이해당사자의 협의과정에 대한 논란을 고려한다면 원안대로 램프 - D를 설치해서 가는 방향으로 고려를 해 주셨으면 좋겠고요. 본부장님께서 도기본하고 협의해 가지고 이 부분에 대해서 예산 심의 전까지 의견을 제출해 주셨으면 좋겠습니다.

존경하는 문장길 위원님도 계시지만 강서구세요. 강서구고 직접적인 이해당사자인데 이 부분에 대해서 문장길 위원님한테 설명을 드린 적은 있으십니까, 사전에?

(「결론이 안 나서…….」하는 관계공무원 있음)

결론이 난 다음에 보고를 하면 그게 무슨 소용입니까. 가는 과정에서 보고를 하셔야지요.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 그러도록 하겠습니다.

**○정진술 위원** 알겠습니다.

두 번째로 민자사업 관련해서 질의 좀 드리겠습니다.

서부간선지하도로하고 제물포터널 관련해서 지난 추경안 때 서부간선지하도로는 200억, 제물포터널 100억 증액 편성됐는데 이것 민간사업자들에게 지급이 됐습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 지급됐습니다.

**○정진술 위원** 당시에 도안위 위원님들께서 공정률이라든가 민간재원의 투입 이것 관련해서 삭감을 해야 된다고 했지만 안전총괄본부에서 필요하다는 간곡한 요청에 의해 추경안에서 다시 통과시켜 줬거든요.

분기별로 서울시비 그리고 민간재원 투입현황을 보면 서울시가 민간사업자의 물주나 봉이 아닌가 하는 우려가 들거든요. 실시협약서상에 보면 약정에 따라서 분기별로 시비인 건설보조금하고 민간재원을 투입하도록 되어 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 그렇습니다.

**○정진술 위원** 그런데 민간사업 투자 형태를 봤더니 시비인 건설보조금, 민간재원 그리고 민간재원은 자기자본하고 타인자본, 타인자본은 주주차입금하고 타인차입금, 그러니까 은행에서 차입하는 돈으로 구성되어 있다고 보면 민간사업자 입장에서는 어떻게 보면 이자에 대해서 어느 정도, 협약서를 봤어요. 그런데 어느 정도 기준율이 정해져 있더라고요. 그런데 실제로 사업자 입장에서는 사업비를 차입하다 보면 그 기준보다 더 많은 이자를 지불할 수밖에 없는 상황이고, 결국 어떻게 보면 은행으로부터 차입금을 줄일수록 그쪽에 특혜가 될 수 있는 우려가 있거든요. 그 부분에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 안전총괄관이 답변을 드리겠습니다.

**○정진술 위원** 네, 말씀하십시오.

**○안전총괄관 하종현** 은행 차입의 계획된 부분하고 민자사업자가 차입을 조금 덜한 부분들이 있을 수는 있습니다. 건설보조금이…….

**○정진술 위원** 잠깐만요.

(자료화면을 보며) 다음 것 좀, 앞의 것, 지금 보면 서부간선지하차도 2018년 10월 기준인데요. 시비 건설보조금, 계획이 967억 원인데 실적은 979억이에요. 101%지요. 줘야 될 것보다 더 주셨어요. 그러면 민간재원은 얼마냐, 계획이 3,256억인데 실적은 1,981억 원입니다. 60.84%예요. 공정률이 얼마냐, 57.07이 계획인데 실적은 반인 28.7%입니다.

제물포터널 건설보조금 계획이 440억인데 실적은 488억이에요. 그러면 얼마냐, 110.9%, 그러니까 111%를 더 준 거지요. 줘야 될 돈보다 더 줬어요. 서울시가 건설업자에 대한 사랑이 정말 대단하신 것 같아요. 줄 돈보다 더 주세요.

그런데 민간재원은 어떻게 되느냐, 계획이 3,750억 원인데 실적은 2,109억 원입니다. 56.1%예요. 이 기간 공정률을 봤더니 계획은 60.85인데 실적은 42.5%입니다.

결국 우리 서울시에서는 줘야 될 돈보다 더 주는데 민간사업자들은 자신들이 부담해야 될 돈은 제대로 부담을 안 해요. 그런데도 우리 서울시에서는 민간업자에 대한 사랑으로 당신은 돈 안 내도 우리는 주겠다, 정말 아름다운 모습 같아요, 본부장님.

**○안전총괄본부장 김학진** 저희가 그런 의도를 가지고 한 건 아니고요. 지난번 추경 때도 말씀을 드렸습니다만 원래 보조금 지급 시기는 강남순환도로 이전까지는 사실은 실시협약을 맺으면서 예정 공정률, 실

시협약상에서 몇 년도 되면 공정률이 몇 %라고 가정한 그 공정률, 협약 공정률에 따라서 보조금을 지급해 왔습니다. 해 왔는데, 강남순환도로 사업을 하면서는 사실 저희 재정당국의 재정이 굉장히 열악하기 때문에 실제로 이것은 실적 공정률에 따라서 지급을 한 부분이 있습니다.

그래서 그게 무슨 차이가 나느냐 하면 제가 이해하기로는 저 표에서도 말씀드렸지만 저희가 건설보조금을 실적 공정률이 아니라 예정 공정률에 따라서 선 지급을 하게 되면 사실은 민간자금으로 재원을 조달하는 것은 말씀드린 대로 이자율이 높습니다. 이자율이 높기 때문에 저희가 재정을 조금 더 투자하는 그런 효과가 있고, 그렇게 되면 통행료가 인하되거나 하는 전체적인 투입비용 자체가 절감되는 그런 효과가 있는 겁니다. 그러니까 사업자의 편의를 봐 주기 위해서 한 것은 아니고…….

**○정진술 위원** 본부장님, 그 설명은 안대희 과장님한테 충분히 들었습니다.

중요한 것은 뭐냐면 사업이 종료된 다음에 통행료 산정할 때 그때 건설이자를 예를 들면 실제가 아니고, 제출한 협약서를 제가 한번 봤어요. 그런데 거기에도 공사채 기준의 금리를 적용해 가지고 건설이자를 계산하는 것으로 되어 있더라고요. 그렇다고 하면 민간업자는 예를 들면 자기가 만약에 여건이 안 됐고 경기가 안 좋으면 10%의 이자를 물어야 되는데, 결국에 받을 수 있는 돈은 여기에 나와 있는 기준금리에 따라서 받을 수밖에 없는 상황이거든요.

그렇다고 하면 민간업자 입장에서는 될 수 있으면 자기가 투입해야 될 은행차입금을 줄일수록 이득이 될 수밖에 없습니다. 그렇지 않을까요?

결국에는 월드컵대교, 예산 부족 때문에 비놀리아 공법으로 해 가지고 10년 동안 짓고 있지 않습니까. 그런데 여기 부분에서 민간사업자에 대해서는 너무 과하게 퍼 주시는 부분이 있는 것 같아요.

그래서 저는 이렇게 생각을 하거든요. 지금 2년 남았고 향후에도 동부간선도로라든가 그런 부분을 민자로 진행할 것 아닙니까. 그런데 똑같이 이런 식으로 진행된다고 하면 민간사업자에 대한 특혜라는 논란이 제기될 수밖에 없으니까 그 협약서상에 보더라도 공정률에 따라서 재협의를 해 가지고 투입하는 건설보조금이나 이런 민간재원 부분에 대한 비율을 조정할 수 있는 근거가 마련되어 있는 부분이 있으니까 그 부분을 고려한다든지, 아니면 저쪽에서 약정된 민간재원 부분을 안 했을 때 우리 건설보조금 지급을 중단시키는 그런 방안도 고려해 볼 필요가 있지 않은가 생각이 들거든요.

그래서 단순하게 이번까지는 집행이 된 상황이기 때문에 하는데, 내년도 보니까 500몇 억 예산을 신청해 놓으신 것으로 알고 있는데 이 부분에 대해서 예산 전까지 해서 제출해 주시고요. 그 방안에 대해서 만족이 안 된다고 하면 내년 예산을 과감히 삭감하도록 하겠습니다.

그리고 제가 지난달 20일에 서부도로사업소의 협조를 얻어서 시민과 함께 하는 안전점검을 시민들하고 같이 나갔거든요. 그런데 제가 여기 이 자리에 있다가 현장에 나가서 설명을 들어보니까 그동안에 몰랐던 부분들 그리고 하는 부분에 대해서 좀 알게 돼서 정말 큰 도움이 됐습니다. 그리고 함께 하는 시민들이 그동안에 몰랐던 부분들을 알 수 있게 돼서 좋은 경험이었다는 말씀을 많이 하시거든요.

그래서 우리 본부 측에서도 이렇게 홍보하는 측면들 그리고 우리가 이만큼 노력하는 측면이 있다는 부분에 대해서 시민들과 할 수 있는 자리를 많이 만들어 주셨으면 좋겠고요. 이 자리를 빌려서 서부도로사업소장님, 너무 고생하셨습니다.

그리고 제가 현장점검을 하면서 두 가지 점에 대해서 개선이 필요하지 않은가 하는 생각이 들어서 말씀을 드리고 싶은데요.

첫 번째가 뭐냐 하면 자전거전용도로입니다. 물론 그게 도시교통본부 소관인데요.

(영상자료 상영)

저기가 월드컵터널 자전거전용도로거든요. 월드컵터널의 경우에 차로가 감소하다보니까 출퇴근 시간대에 교통정체가 상당히 심한 지역이거든요. 그런데 차로감소, 오른쪽에 한 차선, 왼쪽에 한 차선이 줄어드는데 이유가 뭐냐 하면 자전거전용도로가 있습니다. 그 전용도로가 사람들이 많이 이용을 하고 제대로 관리가 된다고 하면 서울시의 주요 정책이기 때문에 이해를 하겠는데요. 가서 보면 저기 보다시피 펜스는 차가 와서 받아 가지고 거의 찌그러져 있고 바닥은 완전히 패여서 가다가 잘못하면 사고날 수밖에 없는 상황입니다.

가장 중요한 건 뭐냐 하면 저 터널을 통해서 자전거를 이용하는 사람이 일주일에 거의 희박하다는 거예요. 거의 사람들이 다니지 않는 무용지물인 자전거전용도로가 교통정체를 유발하고 있거든요.

그런데 서울시 정책이라고 해서, 어떻게 보면 교통량이라든가 교통정책이라든가 이런 부분은 안전총괄본부 소관이지 않습니까. 그래서 이런 부분에 대해서는 도시교통본부하고 상의를 해서 무용지물, 의미가 없는 시설에 대해서는 존치하지 말고, 아니면 전용도로 자체를 겸용도로로 바꾸는 방안도 고려해서 해 주셨으면 좋겠고요.

다음 화면 좀 보여주시겠습니까?

저기가 이번에 신설된 광흥창역에 있는 신촌로 자전거전용도로거든요. 여기서 제가 사진을 찍었는데 경사가 되게 가파릅니다. 이렇게 내려가는 도로가 60도 도로인데 저기에 자전거전용도로를 만들어놨어요. 그러다보니까 자전거를 탄 사람들 자체는 저 쪽을 자전거를 타고 쌩 달려버려요.

그런데 문제는 뭐냐 하면 여기서 우회전해서 들어가는 차량이 자전거가 들어가더라도 볼 수가 없는 상황이거든요. 인명피해 우려가 있는데, 그래서 제가 자치구에 한번 물어봤어요. 그랬더니 이유가 뭐냐 하면 서울시 도시교통본부와 상의하다보니까 신촌로에 축을 만들어야 된대요. 그래서 자기는 시키는 대로 기계적으로 만들다보니까 안전사고의 위험성이 존재할 수밖에 없는 그런 위험성이 있습니다.

제가 지난번에 우리 도안위 소관 토론회 때, 지금은 건설혁신과장님이시지만 따릉이 때문에 보도환경이 되게 우려된다고 했었거든요. 저 자전거전용도로 때문에 잘못하면 인명사고가 발생할 수밖에 없고요. 사고가 나면 사람들은 그게 도시교통본부 소관인지 안전총괄본부인지 생각도 못 합니다. 그리고 구도, 시도, 국도 구분을 못 하고요. 모든 게 도로가 잘못됐다, 이렇게 만든 사람이 누구냐, 그러면 결국에는 이 도로를 만든 이쪽 본부 쪽에서 책임을 질 수밖에 없거든요.

그래서 저는 자전거 이용활성화 측면에서 자전거도로를 만드는 데 대해서는 전적으로 동의를 합니다. 그런데 안전성이라든가 효용성이라든가 이런 부분에 대해서는 안전총괄본부하고 도시교통본부하고 어느 정도 협의를 통해서 처음 설치할 때 안전의 위험성이 있거나 쓸모가 없는 부분은 아예 설치를 못 하게 한다든가 그리고 기존에 설치돼 있더라도 거의 안 써서 아까같이 폐허처럼 되어 있는 자전거전용도로는 철거해서 차량이 다닐 수 있는 쪽으로 방안을 찾아주셨으면 좋겠습니다.

나머지 부분은 보충질의 때 하도록 하겠습니다. 감사합니다.

(김평남 부위원장, 김기대 위원장과 사회교대)

○**위원장 김기대** 존경하는 정진술 부위원장님 수고하셨습니다.

이어서 강서 2선거구 출신 문장길 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○**문장길 위원** 고맙습니다. 의사진행발언 잠깐 해도 되겠습니까?

○**위원장 김기대** 네, 그러시지요.

○**문장길 위원** 2시부터 4시까지 2시간을 하고 있는데요. 피감기관 분들 연세도 웬만하시고 생리적 현상도 발생할 것 같습니다. 잠시 시간을 주는 건 어떻겠습니까?

○**위원장 김기대** 그렇게 하시지요. 그렇지 않아도 마지막으로 하고 휴식을 취하려고 했는데, 네, 그렇게 하겠습니다.

○**문장길 위원** 저는 시간이 좀 걸릴 것 같습니다.

○**위원장 김기대** 효율적인 감사진행을 위하여 잠시 감사를 중지하고자 하는데 위원 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다.」하는 위원 있음)

감사중지를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(15시 56분 감사중지)

(16시 29분 감사계속)

○**위원장 김기대** 감사를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

계속해서 문장길 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

○**문장길 위원** 안녕하십니까? 강서 2선거구 문장길입니다.

본부장님, 존경하는 정진술 위원님께서 앞에서 월드컵대교 남단 문제, 또 공기지연의 문제를 말씀하셨지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**문장길 위원** 아까 정진술 위원님께서 말씀하신 대로 도기본하고 잘 협력을 하셔서 늦었지만 예정된 시간 안에 예정된 원래 설계대로 방안을 마련하셔서 시공하시길 부탁드립니다.

이 부분에 대해서 잠깐 추가질의 하겠습니다.

이 문제로 설계과장과 저와 미팅을 했었습니다. 그런데 설계회사에서 이 설계 자체에 결함이 있었다라는 것을 나중에 발견하게 된다는 거지요. 그 과정에서 설계감리 과정이 있을 거고, 또 서울시 설계담당 공무원들의 감수ㆍ총괄 감독기능이 있었겠지요. 이 기능이 모두 작동이 안 된 대표적인 사례 아니겠습니까. 어떻게 이런 일이 일어났는지 본 위원은 이해가 안 됩니다.

도기본이나 안전총괄본부에서 수많은 건설경험이 있고, 또 집행부에 근무하시면서 오랜 경험이 있을 텐데 이러한 일이 일어났다는 것은 이해가 안 됩니다. 조금 더 각성하시고 철저하게 사업을 진행하시면서 검토를 해 주시기 바랍니다.

램프 - D 공항로에서 월드컵대교로 접속하는 도로 램프, 그게 원래 설계에서는 있었는데 설계결함 부분이 체크되면서 그 부분을 없애는 방안이 검토되었나봐요. 그 부분을 없애고 우회도로를 만들자, 월드컵대교에서 성산대교까지 거의 가서 유턴을 해서 다시 월드컵대교로 진입하는 방안을 대안이라고 검토를 하고 있습니다. 이해당사자인 우리 강서구민, 양천구민들이 그 사실을 알면 분노지수가 꽤 높아지리라는 것은 미루어 짐작하실 수 있으시겠지요?

그 문제를 가지고 램프 - D를 다시 원 설계대로 시공하자는 의견을 가지고 주변에 건설을 하시는 분들과 몇 번 만나봤습니다, 이 문제를 가지고. 서울시에서는 그 공법에 난항이 있다고 해서 우회도로 방법의 대안을 제시했고, 저희들은 이 공법에 난항이 없다, 단지 양화교 우물통 보강, 항타기가 들어가지 않고 공법 몇 개의 문제로 이것을 유턴해서 우회도로로 하는 것은 옳지 않다, 그래서 저희는 원 설계대로 방법을 찾아서 설계해 주시기를 부탁드립니다.

존경하는 정진술 위원님께서 말씀하셨듯이 예산하기 전에 설계팀에서 검토를 한다고 하셨으니 모두에 말씀드린 대로 본부장님과 도기본이 협의해서…….

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 도기본하고 협의하겠습니다.

○**문장길 위원** 충분히 원 설계대로 할 수 있는 방법이, 저도 현장에 가보고 검토를 해 본 결과 할 수 있겠다라는 결론을 저는 내렸습니다. 단지 비용과 시간, 공법이 어려운 부분은 있는 것 같습니다. 부탁드립니다.

도로사업소의 문제인데요.

노후도로 포장공사 평균 비용내역을 뽑아보니 각 6개 도로사업소마다 단위면적당 포장비용이 현격한 격차가 납니다. 상식적으로 서울시내 25개 구의 도로조건이 크게 다르지 않을 거라고 생각됩니다, 북극이나 극지나 이런 개념이 아니니.

그런데 자료를 보면 최저 a당 142만 원에서부터 385만 원까지 차이가 나요. 이게 특별한 이유가 있을까요? 도로사업소장님들의 의견은 어떻습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 혹시 위원님, 어떤 자료인지 말씀해 주시면 저희가…….

○**문장길 위원** 최근 3년간 서울시 노후 포장도로 정비공사 내역서를 자료로 받았습니다, 자료 2374페이지. 여기는 정비물량 전체 면적과 보수비용이 토털로 나와 있는데 이것을 분석해 보면 북부도로사업소에서 a당 142만 원의 비용이 도출됐고요. 가장 높은 데가 서부도로사업소로 385만 원이 나왔습니다. 거의 2배가 넘지요. 이런 현상이 어떻게 일어나는지 본 위원으로서는 상식적으로 이해가 안 갑니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 도로관리과장이 답변드리겠습니다.

○**도로관리과장 박문희** 도로관리과장 박문희입니다.

지금 말씀하신 사항들은 다양한 포장공법으로 시행하고 있는데요. 평사 5㎝ 절삭하고 덧씌우기, 평삭 후 재포장이 있고요. 그다음에 서울형 포장 같은 경우는 균열 깊이에 따라서 표층 5㎝에 기층 5㎝를 포함한다든지, 아니면 10㎝를 포함한다든지 해서 포장 층 두께가 상이하기 때문에 그것은 상이할 수 있습니다.

○**문장길 위원** 지금 말씀하신 대로 기층 5㎝를 깎아내고 다시 포장을 한다 그러면 5㎝를 깎아내나 10㎝를 깎아내나 아스팔트의 재료비가 그렇게 많이 차이 날까요?

○**도로관리과장 박문희** 시공비가 별도로 들어가니

까요. 한꺼번에 하는 게 아니고 5㎝ 평삭 별도로, 그다음에 기층 별도로 포설을 하고 다짐을 하고 이런 시공방법이 상이하거든요. 그리고…….

○**문장길 위원** 제가 먼저 말씀드리겠습니다.

그러면 북부도로사업소 지역과 서부도로사업소 지역의 도로 컨디션이 그렇게 다를 수가 있습니까? 예를 들어서 금액이 많이 투입되는 서부지역의 도로들은 특별히 지반이 약하다든지 아니면 중장비가 많이 지나가서 파손이 많이 된다든지 그래서 더 깊게 깎고 포장을 한다 이런 조건이 성립될 수가 있습니까?

○**도로관리과장 박문희** 이것은 저렇게 보시면 될 것 같습니다. 6개 사업소 공통대가를 해 가지고, 설계가는 똑같습니다. 설계가는 평사 5㎝ 했을 때 얼마, 그다음에 기층 포함해서 10㎝ 했을 때 얼마 이렇게 해 가지고 공통대가를 사용하는데요. 만약에 통일로를 했다, 통일로에 버스전용차로를 했는데 거기는 5㎝ 덧씌우기만 하지 않고 기층까지 개량을 해 가지고 한 구간이거든요, 그런 차이가 있을 수 있고. 그다음에 낙찰률에서 조금 변동은 있을 수 있을 겁니다.

○**문장길 위원** 여전히 이해가, 시원하게 의문이 풀리지 않는 부분입니다.

○**도로관리과장 박문희** 구체적인 사항은 도로사업소장님이…….

○**안전총괄본부장 김학진** 위원님, 설명 들어보니까 이럴 것 같은데요. 2374페이지 보시면 서부 같은 경우도 비슷한 물량인데 2017년에는 물량이 같지만 87억이고 2018년에는 56억이었지 않습니까. 그러면 같은 2,300a의 물량 속에도, 지금 도로관리과장님이 설명한 대로 2017년에는 표층만 5㎝ 절삭하고 포장한 게 아니라 10㎝나 15㎝까지 기층 포장한 물량이 많이 들어 있어서 이렇게 높이 잡혔고, 2018년에는 5㎝짜리가 면적이 많아서 그런 것 아닌가 이렇게 보입니다. 그러니까 구체적으로 전체 정비물량이라고 통계로 잡은 것의 세부내역을 확인해야 알 수 있을 것 같습니다. 단가 자체는 5㎝할 때는 도로사업소마다 다른 게 아니고 다 똑같이 도로관리과에서 내린 단가로 지금 계약이 됩니다.

○**문장길 위원** 그러니까 이 부분에 대해서는 크게 의구심을 가지지 않아도 된다 이런 말씀이시지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 공통단가를 사용하는데 그 내용별로 다르니까 그 내용에 따라서 다를 것 같습니다.

○**문장길 위원** 알겠습니다. 이 부분에 대해서는 도로사업소장님과 다시 한 번 얘기를 해 보도록 하겠습니다.

그리고 저희 자료 2382페이지에 동남권 개발에 따른 교통수요 분석 및 도로체계 기본구상이 있습니다, 2382페이지. 본부장님도 보시다시피 이 용역이 금액도 변하지 않고 세 번에 걸쳐서 일곱 달이 연장됐어요. 그러면 일반적 상식으로 이게 연장된 사유가 있을 거고 그 귀책사유가 무엇이었는지…….

○**안전총괄본부장 김학진** 연장된 사유에 대해서는 도로계획과장이 답변 올리겠습니다.

○**도로계획과장 안대희** 도로계획과장 안대희입니다.

기본적으로 동남권 일대에 많은 개발사업이 집중되고 그에 따른 민자사업들이 국토부에서 계획된 것들이 있습니다. 그래서 그 지역의 연결체계라든지 전체적인 교통망을 보기 위해서 장시간 검토할 건들이 그때그때 있기 때문에 그럴 때마다 귀책사유를 저희로 해서 좀 더 깊은 검토를 위해서 연장한 사항입니다. 통상 한 번 내지 두 번 정도는 서울시가 민원도 많고 의견 수렴하는 과정이 길기 때문에 한두 번 정도는 기본적으로 용역을 할 때 연장하게 되고요. 그리고 보고하는 과정에서 고려된 요소들이 사실은 되게 많습니다. 왜냐하면 다른 지역의 사업계획들이 변경된 것도 있고 제안되는 새로운 얘기들이 있기 때문에 그런 변화에 맞추다 보면 네 번은 좀 과다하긴 하지만 저희들이 좀 더 깊은 검토를 하기 위해서 그렇게 진행됐다는 말씀을 드립니다.

○**문장길 위원** 과장님이 말씀하신 대로…….

하실 말씀 있으십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 아닙니다.

○**문장길 위원** 과장님이 말씀하신 대로 더 깊은 더 완벽한 더 철저한 방법을 찾기 위해서 그렇게 서울시의 귀책사유로 연기했다는 부분에 대해서는 점수를 주기도 하지만 또 깎아야 됩니다. 그러면 이런 용역들을 발주할 때 처음부터 그런 깊은 생각을 하고 깊이 살펴보고 나서 용역을 발주해야 된다는 생각을 하게 됩니다. 이런 부분들로 괜히 질책을 받게 된다는 얘기지요. 괜히 말이 나온다는 것이지요. 조금 더

신중하게 접근을 해서, 지금 이게 되어 있지는 않은 거지요? 끝나지는 않은 거지요?

○**도로계획과장 안대희** 10월 말로 준공은 했는데, 결과물인 책자는 아직 제작 중에 있습니다. 수정사항들이 좀 있어서 내용을 저희들이 검토 중에 있습니다, 마지막 결과물에 대해서는.

○**문장길 위원** 신중하게 접근해 주시기 바랍니다.

○**도로계획과장 안대희** 앞으로 좀 더 철저하게 준비하도록 하겠습니다.

○**문장길 위원** 들어가시고요.

위원장님, 조금만 시간 쓰겠습니다.

행감자료 2450페이지를 한번 봐 주십시오, 2450페이지. 서울시 건설업 혁신대책 관련 방침과 정책 추진 성과보고서가 자료로 나와 있습니다.

본부장님, 이게 지금 실행이 되고 있습니까, 아니면…….

○**안전총괄본부장 김학진** 현재 실행되고 있습니다.

○**문장길 위원** 몇 가지 질의하겠습니다.

그러면 제가 파악한 건설업 혁신대책은, 이 자료를 기준으로 해서 파악한 대책은 분리발주를 기본으로 하자는 내용이지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 가장 기본적인 원칙은 계약당사자가 직접 시공한다, 모든 건설공사의 부조리라는 것은 다단계 하도급 과정에서 생겨나기 때문에 가급적이면 계약을 체결한 당사자가 직접 시공을 하고, 저희 관에서도 직접 일할 사람하고 계약을 한다는 원칙입니다.

○**문장길 위원** 그게 분리발주입니다. 턴키로 예를 들어서 500억짜리 공사를, 일단 현대건설이라고 이름을 합시다. 현대건설에서 500억짜리를 받아 가지고 지금은 건축과 전기가, 일반적으로 외부에서는 전기만 분리발주 되지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**문장길 위원** 그러면 건축과 전기 분리발주가 되어서 건축에서는 하청구조로 건설회사로 내려가고 있지요. 그런데 이런 구조를 통하지 않고 모든 공종을 공사하는 직접 공사자하고 계약하자는 의미지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 이론적으로는 그런 의미인데 들여다보면 법령상의 제약이나 현실상의 제약이 있습니다. 그것을 주계약자 공동도급이라고 용어를 법조에서 이야기하는데 그게 2억에서 100억까지 공사만 현행법상에 주계약자 공동도급방식으로 현재 발주자가 계약을 할 수 있습니다. 저희가 일을 시키고 싶다고 그래서 다 이렇게 하도급 업체와 일일이 계약할 수는 없고요. 그래서 주계약자 공동도급하면 100억 한도 내에 있습니다, 공사 금액이.

○**문장길 위원** 100억 미만?

○**안전총괄본부장 김학진** 2억에서 100억 사이 공사만…….

○**문장길 위원** 실제적으로 일을 하는 실제 사업자와 계약을 하고 그분들한테 서울시에서 직접 공사비를 지급한다는 것이지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 그런 방식으로 하는 것이 100억까지만 가능합니다.

○**문장길 위원** 지금 실행하고 있습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 실행하고 있습니다.

○**문장길 위원** 그게 현실적으로 가능한 얘기라고 생각하십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 저희가 그래서 2억에서 100억까지 금액 중에서 발주비율이, 대상건수가 금년 같은 경우에 90건 됩니다, 서울시 공사가. 그중에서 55건은 이 방식으로 발주하고 있습니다, 61%는. 나머지는 분리발주를 하려고 그래도 하자책임이 불명확하거나, 안 그러면 공종분리가 굉장히 어려운 공종들이 섞여있는 경우가 있어서 그런 경우는 현실적으로 어려운 공종도 있어서 공종이 분리 가능하면 가급적이면 이 금액으로 들어오는 것들은 저희가 분리해서 그렇게 계약을 하는 걸로 이렇게 하고 있습니다. 한 60% 정도 하고 있습니다.

○**문장길 위원** 그러면 분리발주를 한 경험이 있으니, 데이터가 있으니, 그러면 한 건축현장에서 일어나는 공종이 크게 세분화하면 한 40여 가지 될 것입니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇게까지는 어려울 것 같고요. 그렇게 관리하기는 굉장히 어려울 것 같습니다. 실제로 그래서 한 2개에서 5개 공종까지 분리해서 이렇게 발주하고 있습니다.

○**문장길 위원** 그러면 토목, 골조, 전기, 냉난방, 설비 이런 식으로 큰 덩어리로 해서 분리발주 한다는 거지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 그렇습니다. 토목공종 내에서도 가시설공종, 토공공종 이렇게 분리하고

건축공종 중에서도 건축에서 기초공종 이렇게 따로 분리하고 있습니다.

○**문장길 위원** 그러면 건설업 혁신대책 관련 이 지침이 서울시장의 지침과 안전총괄본부나 도기본에서 하는 이 원래 정책취지와 잘 안 맞는 것 같습니다. 이 7개 정도의 큰 덩어리로 분리발주를 하면 지금 현재 일어나고 있는 건설업체의 문제점들이 해소되느냐, 크게 해소 안 됩니다. 실제로 돈을 못 받는 어려운 사람들은 말단에서 마지막 말단작업을 하시는 분들입니다. 예를 들어서 타일이라든지 싱크대를 하는 사람들이라든지 이 사람들한테 직접 본부장님께서…….

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇게까지 분리계약이 되고 있지는 않습니다.

○**문장길 위원** 본부장님께서 그렇게까지는…….

○**안전총괄본부장 김학진** 안 됩니다.

○**문장길 위원** 인력이 안 되고 문제가 있어서 큰 7개로 한다 그렇게 했는데 이렇게 하려면 이 대책을 혁신대책이라고 발표를 하지 않았어야 된다고 저는 생각합니다, 분리발주를 장려한다 이렇게 했어야지.

박원순 시장께서 건설업 혁신, 원순씨의 혁신메시지라고 해서 3불 대책을 언론에 다 발표하고 그 당시에 박원순 시장과 같이 있던 안전총괄본부장님이나 고위간부들 인터뷰 했을 것 아닙니까, 언론에 발표하고 우리는 이렇게 한다.

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**문장길 위원** 이거야말로 제가 생각하기에는 전시성 행정 아닙니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇지는 않고요. 실질적인 내용이 굉장히 여러 가지가 있습니다. 지금 한 가지를 말씀하셨는데 원도급자하고 하도급자, 저희는 그동안 원도급자하고만 계약을 했지요. 그런데 원도급자하고 하도급자하고 같이, 하도급자가 여럿 있는데 같이 와서 저희하고 계약관계를 맺는다 이것이 주계약자 공동도급제라는 거고요. 위원님은 분리발주라고 하셨는데 분리발주하고는 조금 다른 겁니다. 분리발주는 전기공사 같은 경우에 완전히 별도 발주하는 거고 하도급자를 보호하기 위해서 하도급자, 원도급자와 저희 발주처가 같이 계약하는 방식이 있는 것이고요.

지금 자재나 장비나 말단에서 일하는 분들의 체불이나 이런 걸 방지하기 위한 대책도 있습니다. 그것이 대금e바로시스템이라고 해서 저희가 하도급업체의 통장에다 바로 입금을 시키고 근로자들한테도 주민등록번호를 다 받아서 바로 통장으로 입금시킨다든가 하는 그런 시스템적인 대책까지도 같이 들어있는 부분이 되겠습니다. 그래서 이 3불 대책의 내용에는 계약관계의 공정한 부분도 있고 근로자에 대한 보호부분도 있고 부실공사에 대한 관리부분도 같이 들어가 있습니다.

○**문장길 위원** 그러면 현실적으로…….

○**안전총괄본부장 김학진** 계약 자체는 현행 계약법상에서 규제되는 여러 가지 측면들이 있기 때문에 서울시만의 힘으로 한꺼번에 뭔가를 확실히 저희가 발표하기는 어려운 측면이 있습니다. 가급적이면 법의 테두리 내에서 2억에서 100억까지 공사에 대해서는 저희가 하도급자도 같이 계약상대자로 해서 보호하고 관리하겠다 이런 이 정도 선에서 들어가 있습니다, 현재.

○**문장길 위원** 그러한 자세는 참 좋습니다. 전향적이고 서민과 어려운 사람들의 어려움을 방지하기 위한 대책을 마련하고 발표하고 조금이라도 개선해 나가려는 이런 자세, 참 좋습니다.

그런데 이 건설업 혁신대책을 하려면 조금 더, 지금 원도급자 공동계약방식을 택한다고 하셨잖아요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**문장길 위원** 그러면 그 원도급자 공동도급, 공동계약인데 그 원도급자와 공동계약 하는 공종들이 대략 한 7~8종 아까 말씀하셨나요?

○**안전총괄본부장 김학진** 많으면 그 정도까지 가는데 거기까지 넓히기도 지금 현재로서는 현실적으로 어려운 점이 있더라고요. 2억에서 100억짜리 공사 같은 경우는 그것을 분리하기가, 만약에 토목공사다 그러면 그렇게 7개까지 공종으로 분리하기는 현실적으로 어려운 측면이 있더라고요.

○**문장길 위원** 그렇다면 다시 원위치로 가는 겁니다, 이게.

○**안전총괄본부장 김학진** 그런데 가급적이면 공종분리검증위원회나 사전 발주 전에 설계단계에서 저희가 체크를 합니다. 최대한 분리발주 할 수 있는 범위ㆍ공종을 나열하고 공종 간에 간섭이 없다, 하자책임에 있어서도 관리를 할 수 있겠다 그리고 협의체를

구성해서 서로 간에 저희 발주처에서 조정해 나갈 수 있겠다, 설계단계에서 그런 것들을 반영해서 최대한 분리하려고 합니다.

○**문장길 위원** 그런 자세는 좋습니다. 저는 이 건설업 혁신대책을 보면서 서울시가 건설업체를 차리려고 하는 건 아닌가, 과연 실행이 될까, 실력이 있을까 하는 생각을 했습니다. 이대로 하자면 너무나 방대한 조직과 인력이 필요해서 이 부분에 대해서 체크를 할 거고 말씀하신 대로 최대한 할 수 있는 한 분리발주를 확대하고 원도급자 공동계약제를 더욱더 확대해 나가시길 부탁드립니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 네. 위원님들이 관심 가져 주시고 이 부분을 지지해 주시면 이번에 11월 1일자로 건설혁신과가 생겼으니까 그동안에 했던 이러한 업무들을 좀 더 탄력적으로 할 수 있게 하도록 하겠습니다.

○**문장길 위원** 그리고 2495페이지 한번 봐주시겠어요, 2495페이지.

위원장님, 시간이 촉박하면 제지를 해 주십시오.

(김기대 위원장, 김평남 부위원장과 사회교대)

○**부위원장 김평남** 이따 보충질의를 또 하실 수 있거든요. 아니면 지금 마무리로 보충질의까지 이어서 하시겠습니까?

○**문장길 위원** 그러면 전 위원님 하시지요?

○**부위원장 김평남** 그러면 그냥 보충질의까지 이어서 하시는 것으로 그렇게 진행해 주십시오.

○**문장길 위원** 그러면 저는 여기서 마치고 다음에 하겠습니다.

○**부위원장 김평남** 그러면 문장길 위원님 수고하셨습니다.

다음은 존경하는 중랑 4선거구 전석기 위원님의 질의가 있겠습니다. 질의해 주시기 바랍니다.

○**전석기 위원** 감사합니다. 중랑구 전석기 위원입니다.

행정사무감사자료 3233페이지 보시면 서울시 장기미집행 도시계획시설에 대해서 있습니다.

우리 안전총괄본부에서 하는 도로 일몰제에 대해서 제가 한번 질의하겠습니다. 이 일몰제가 2020년 7월 1일부터 시행되는 것으로 예정이 되어 있습니다. 그런데 이 일몰제에 대해서 우리 안전총괄본부장님의 견해를 한번 제가 들어보고 다시 또 질의를 하겠습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 일몰제는 위원님 아시다시피 장기미집행 도시계획시설의 사유재산권에 대한 보호를 위해서 2020년 7월부터 말씀하신 대로 실효가 되는데요. 저희 소관 업무는 도로부분이 되겠고, 도로 중에는 시도와 구도 2개로 나눠져 있습니다.

시도부분에 대해서는 구도도 마찬가지지만 매 5년마다 이것을 점검해서 집행계획을 재수립하고 있는데 이제 거의 마지막인 것 같습니다, 2020년이면 내일모레 곧 다가오니까. 저희 시도 같은 경우는 지금 큰 문제가 없을 것 같습니다. 저희 전체 집행하는 금액 자체가 한 6,000억 정도면 집행이 다 가능한 것으로 이렇게 보이고, 그래서 해제할 부분은 해제하고 하면 정리가 될 것 같고요.

다만, 자치구 구도에 있어서는 구별로 차이는 있습니다. 강북지역에 있는 어떤 구들 같은 경우는 미집행시설들이 많이 있는 구도 있고 해서 구별로는 다소 재정적인 어려움이 있을 것으로 생각됩니다.

○**전석기 위원** 그런데 이 자료 3235페이지 보시면 14개 구에서 1조 이상 이렇게 되어 있습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 그렇습니다.

○**전석기 위원** 1조 618억 원 정도 이렇게 지금 계산이 되어 있는데요. 그래서 제가 이것에 대해서 제 지역구가 중랑구가 되다보니까, 없어요. 그래서 중랑구에다 제가 한번 물어봤어요. 아니, 도시계획시설 도로 일몰제에 대한 현황이 왜 없느냐 했더니 제출을 했다는 거예요, 중랑구에서. 그런데 여기 자료에는 빠져 있어요. 그래서 왜 빠져 있는 건지?

중랑구에 서울시도가 도시계획시설로 도로로 되어 있는데 앞으로 일몰제에 해당되는 것이 없다고 생각하니까 이 자료가 좀 모순이 있지 않나 이렇게 생각을 합니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 이게 아마 시도 통계인 것 같은데요.

○**전석기 위원** 네, 시도입니다. 제가 시도나 구도에 대해서 중랑구에 확인할 때는 그것에 대해서는 잘 현황을 모르기 때문에 일단 서울시에다 제출한 현황에 대해서 물어봤습니다. 물어봤더니 제출을 분명히 했다고 하거든요.

그래서 여기 보면 14개 구만 있어요. 11개 구는 지금 빠져 있습니다. 그래서 11개 구는 일몰제에 해

당되는 도로가 없는 건지?

○**안전총괄본부장 김학진** 20m 이상의 도로로서 통계를 가지고 지금 여기 자료에 있는 건데요. 그 20m 이상의 미집행 도로가 중랑구에 있는지는 다시 한 번 확인해 보겠습니다만 그게 건수가 그렇게 많지 않기 때문에…….

○**전석기 위원** 그런데 이 자료에 보면 20m 이상 도로 이런 사항은 지금 없습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 그러니까 이 통계가, 지금 위원님한테 제출된 자료가 도로 전체를 제출한 게 아니라 보니까 시도에 대해서만 제출했습니다. 자료가 아마…….

○**전석기 위원** 그러면 중랑구 건에 대해서는 시도가 없습니까, 일몰제에 해당되는 게?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 시도는 없습니다.

○**전석기 위원** 확실합니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 그럴 것 같습니다. 다시 재확인하겠습니다. 시도는 20m 이상이 되는데 지금 위원님은 매수청구 자료를 요구하셨고, 부서에서는 보니까 시도에 해당되는 자료만 제출한 것 같습니다. 그런데 분명한 것은 중랑구에도 8m나 12m 이런 구도는 많을 것 같습니다, 그런 미집행 도로가.

○**전석기 위원** 그러면 중랑구에서 저한테 얘기한 게 잘못돼 있다고…….

○**안전총괄본부장 김학진** 중랑구에서 제출했는데 20m 미만의 도로는 많이 있을 것 같습니다. 많이 있는데 그중에서 20m 이상 되는 도로만 위원님한테 자료로써 제출해서 그게 빠졌지 않나 이렇게 생각됩니다.

○**전석기 위원** 그것은 나중에 제가 확인을 해 보고요.

○**도로계획과장 안대희** 다시 한 번 확인해 보겠습니다.

○**전석기 위원** 그래요.

그리고 도시계획시설 도로로 해 놓고 토지주들이 재산세를 지금 내고 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 50% 감면해서 내고 있습니다.

○**전석기 위원** 재산세가 감면되더라도 그 감면된 게 얼마 안 되지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**전석기 위원** 내고 있지요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**전석기 위원** 내고 있는데 이 재산세를 내고 있는 것에 대해서 주민들이 불만이 많거든요. 아니, 내 사유재산에 도시계획선 도로를 그어놓고 재산권도 활용 못 하게 해 놓고 재산세는 계속 받아간다, 이것에 대한 우리 본부장님의 의견을 한번 들어보고 싶습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 아마 그런 재산상의 제약 때문에 도시계획시설로 지정된 부분은 50% 감면규정이 있지 않나 이렇게 생각됩니다.

○**전석기 위원** 일몰제에 대한 소송처럼 만약에 주민이 이것을 소송을 했을 경우에 서울시나 다른 지방자치단체가 패소할 경우를 한번 생각해 보셨습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저희들은 법원의 판단에 따라서 아마 그것은 고려될 수 있는 부분이라고 생각되는데요. 위원님, 이럴 것 같습니다. 사실 도시계획시설 지정으로 인한 재산상의 제약이라고 했을 때 지금 장기미집행 시설에 대한 일몰제 법률도 그렇게 해서 생겼습니다만 그것이 종래의 토지대로 활용을 못 하거나, 만약에 대지인 경우에 집을 지을 수 있는 권리가 있는데 이 부분 자체가 집을 지을 수 없게 이렇게 막혀 있다든가 이런 부분에 대해서는 도시계획시설로 지정됨으로 인해서 재산권의 피해가 과다하다고 해서 일몰제와 매수청구라는 제도를 갖고 있습니다.

그러니까 저희 공공에다 청구를 요청할 수 있습니다. 그런데 지목이 대지가 아니고 다른 용지인 경우는, 만약에 잡종지나 하천용지 같은 경우는 도로로 지정되었다고 하더라도 그 용도대로 사용할 수 있기 때문에 그것을 재산상 이용의 제약이라고 봐주지 않는 그런 측면이 있습니다. 그래서 아마 그런 것을 종합적으로 고려해서 재산세가 50% 정도 감면된 것으로 이렇게 보입니다.

○**전석기 위원** 그리고 제가 별도로 자료를 받아봤는데 장기미집행 도시계획시설 매수청구 보상현황을 받아봤습니다. 이 책자에는 없는데, 도로계획과에서 낸 자료입니다. 여기에 보면 2015년부터 2019년까지 도시계획도로 장기미집행 보상이 이루어진 현황입니다. 여기를 보면 유독 서초구에만 보상이 되어 있어요. 다른 구는 지금 없거든요, 빠져 있거든요.

그래서 왜 굳이 25개 구청 중에서 서초구에만 이렇게 보상이 되어 있는지 그 이유를 알고 싶습니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 매수청구는 들어오면 다 받아서 합니다. 그래서 아까 이야기드린 대로 장기미집행 도로 중에서 저희가 집행을 해서 개설할 의사가 있다고 판단된 도로에 대해서는 대지의 경우에는 도로관리기관에 청구를 하면 저희가 다 예산을 편성해서 나갑니다. 그런데 서초구만 들어온 것 같습니다.

○**전석기 위원** 그래요?

○**안전총괄본부장 김학진** 다른 구는 들어온 게 없으니까 편성이 안 된 것 같습니다.

○**전석기 위원** 그래도 좀 이상하네요.

○**안전총괄본부장 김학진** 매수청구 보상을 해 온 지가 꽤 오래됐습니다. 거의 15년 이상 계속해서 죽 보상해 나오다 보니까 아마 도로부지 중에서 대지에 해당되어서 청구를 하는 그 수요가 지금 굉장히 줄어든 것 같습니다.

○**전석기 위원** 유독 서초구에만 ′15、′16、′17、′18년도에, 다른 구는 하나도 없어요. 그래서 왜 그런지…….

○**안전총괄본부장 김학진** 다른 구는 아마 청구가 안 들어온 것 같습니다.

○**전석기 위원** 의문이 생길 수밖에 없어요, 다른 구는 그것이 전달이 안 됐는지.

○**안전총괄본부장 김학진** 이것은 연례적으로 거의, 2000년 헌법 불합치 판결 이후에 한 17년 동안 계속해 온 업무니까…….

○**전석기 위원** 서초구만 되어 있기 때문에 말씀드리는 겁니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 대부분 아마 토지를 가지신 분들은 매수청구를 할 수 있다는 것을 알고 있지 않나 이렇게 생각합니다.

○**전석기 위원** 다른 구에서는 그러면…….

○**안전총괄본부장 김학진** 특별히 그 지역에만 그게 몰려있는 그런 상황인 것 같습니다, 매수청구 대상 토지가.

○**전석기 위원** 그래서 퀘스천마크가 있기 때문에 제가 한번 물어봤고요.

○**안전총괄본부장 김학진** 그 부분 매수청구 그동안에 들어왔던 것들은 한번 위원님께 자료로 설명드리겠습니다.

○**전석기 위원** 이 자료에도 보시면 14개 구에 1조 618억 원을 앞으로 보상할 계획이다 이렇게 자료가 되어 있습니다. 되어 있는데, 여기에서 보면 한 번에는 안 될 겁니다. 이게 단계별로 보상이 되어야 될 것 같은데, 단계별 현황에 대해서는 나중에 한번 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 자료를 드리겠습니다.

○**전석기 위원** 지금부터라도 이것을 준비해야 될 것 같아요. 만약 2년 후에 이것을 하면 늦지 않을까요?

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 계속해 오고 있고요. 계획 다 수립해 있습니다. 그런데 자료로서 1조 정도 제출을 했는데 이게 다 개설되는 도로가 아닙니다. 사실은 완전히 개설되어 있지 않은 게 아니라 말하자면 6차로인데 4차로 정도는 개설되어 있거나 이런 상태입니다. 그렇기 때문에 아마 이 중에서 해제를 해서 개설을 안 할 도로도 많이 있습니다. 한 11개 정도는 그렇게 개설 안 할 계획이고요. 나머지는 집행할 도로도 있고 해서 29개 중에 17개는 집행을 하고 12개소는 해제할 계획입니다.

○**전석기 위원** 그리고 3235페이지 하단에 보시면 도시계획시설 변경절차를 이행해서 관리하겠다 이렇게 나와 있습니다. 그러면 도시계획시설을 어떻게 변경할 겁니까? 이것은 이해가 안 되어서 제가 물어보는 것입니다.

○**안전총괄본부장 김학진** 방금도 말씀드렸지만 29개 중에 한 12개 정도는 도로선은 그어져 있는데, 도로선이 그어진 대로 집행하기가 현실적으로는 불가능하거나 그런 도로들입니다. 그런 도로들에 대해서는 현황에 맞춰서 정리하거나 할 계획입니다.

○**전석기 위원** 그러면 그게 도시계획시설 변경은 아니지 않나 이거지요.

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 계획된 것보다는 폭을 좁혀서 한다든가 이러니까 그게 변경입니다.

○**전석기 위원** 그런 쪽으로 변경을 시키겠다?

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 변경입니다.

○**전석기 위원** 그리고 3163페이지 한강교량에 대한 태양광 설치사항이 되겠습니다. 이것은 본부장님보다는 어느 분이 잘 아십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 교량안전과장이 말씀드리겠습니다.

○**교량안전과장 김종호** 교량안전과장 김종호입니다.

한강교량 태양광 발전 설치 타당성 조사하고 실시 용역을 실시했습니다. 용역 결과 투자 대비 수익률이 낮고 유지관리비용이나 시설 노후에 따른 재투자 등으로 투자비용 회수가 어려워서 용역사업에서 실익이 없다는 결과를 가지고 안 하는 걸로 이렇게 결론을 냈습니다.

○**전석기 위원** 실익이 없어서요? 제가 그것에 대해서 물어보려고 한 것입니다. 실익이 없어서 안 한다면 굳이 물어볼 필요는 없습니다. 한강교량에다가 하는 자체가 좀 문제가 있지 않나 해 가지고 질의를 하려고 했는데 일단 안 하는 방향으로 취소를 했기 때문에 여기서 질의를 마치겠습니다.

이상입니다.

○**부위원장 김평남** 전석기 위원님 수고 많으셨습니다.

그러면 이어서 보충질의로 이어지도록 하겠습니다.

먼저 양천 4선거구 김희걸 위원님께서 질의해 주시기 바랍니다.

○**김희걸 위원** 김희걸 위원입니다.

교량안전과장, 앞으로 나오시지요. 서울시 PSC교량 관련해 가지고 질의드리도록 하겠습니다.

정릉천고가 텐던 사고가 2016년 2월 22일에 있었습니다. 그런데 2014년 1월 1일부터 PSC교량 관련해 가지고 안전점검들을 죽 해 왔어요. 기억나시지요? 2013년, 2015년도에…….

○**도로시설과장 김진효** 도로시설과장 김진효입니다.

PSC교량은 도로시설과 담당입니다.

○**김희걸 위원** 아, 도로시설과 담당인가요?

○**도로시설과장 김진효** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 2013년도, 2015년도에 정밀안전점검에서 양호한 상태인 B등급을 받았습니다. 기억하시지요?

○**도로시설과장 김진효** 정릉천고가 말씀이십니까?

○**김희걸 위원** 네.

○**도로시설과장 김진효** 네.

○**김희걸 위원** 그런데 불과 1년도 지나지 않은 2016년 2월에 사고가 났어요. 그런데 이 사고가 텐던 사고입니다. 텐던이 파단됐다, 그렇지요?

○**도로시설과장 김진효** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그런데 우선 우리가 텐던이 뭐고 긴장재가 뭐냐 이 부분부터 정리를 해야 이해가 쉽겠지요. 그렇지 않겠습니까?

긴장재는 콘크리트 속에 강재나 강철로 만든 줄을 집어넣는 것을 우리가 긴장재라 그러는 거고 텐던 같은 경우는 케이블 안에, 어떤 박스 안에 들어가 있는 선들을 얘기하는 것 아니겠습니까?

○**도로시설과장 김진효** PSC교량이라는 것은 폭이 한 4m 정도 길이의 콘크리트박스를 공장에서 제작을 해서 교량을 가설하는 현장으로 옮겨서 거기에 거치를 해서 말씀하시는 것처럼 긴장재를 통해서 장착하는 그런 교량이 되겠습니다.

○**김희걸 위원** 그러니까 교각상부 구조물을 받치는 그러한 시설물을 말하는 것 아니겠어요?

○**도로시설과장 김진효** 네.

○**김희걸 위원** 그런데 실질적으로 여기에는 각종 텐던 파단사고 이후에, 또 서울시내에 있는 각종 유사 교량들에 대해서 긴급점검들을 다 했습니다. 그렇지요?

○**도로시설과장 김진효** 네, 14개 유사교량에 대해서 점검을 했습니다.

○**김희걸 위원** 계약업체는 각기 달라요. 그런데 정릉천 파단사고 이후 서울시 PSC교량별 긴급조치 및 긴장재 보강공사 내역을 보면 공사업체가 주식회사 후레씨네코리아로 거의 다 이 업체에서 담당했어요.

그런데 이 업체가 왜 이렇게 서울시 고가에 대해서, 또는 교량에 대해서 전부 수주할 수 있는 그러한 역량이 무엇이었는가 이게 상당히 궁금한데, 지금 여기에 보면 긴장재 교체라든가 가벤트 설치라든가 추가 텐던 설치라든가 이런 부분들을 다 여기에서 했어요.

그렇다고 보면 이 교량들에 대해서 건설회사가 후레씨네코리아인지 아니면 본 위원이 알고 있기로는 이게 대림건설의 자회사가 아닌가 이렇게 생각을 하고 있는데 어느 것이 맞습니까?

○**도로시설과장 김진효** 앞서 말씀을 드렸지만 PSC교량은 특수교량입니다. 그리고 정릉천고가 긴장재

가 파단되는 사고도 있었기 때문에 저희들이 보수ㆍ보강하는 업체를 선정할 때 시공실적에 제한을 두었습니다. 입찰참가 자격에 제한을 두었습니다.

그 자격내용이 최근 10년 이내에 해당 공사 추정가격의 3분의 1 이상 PSC박스 거더교 외부 긴장재 시공실적이 있는 업체로 제한을 했습니다. 그렇게 제한을 하다 보니까 거기에 해당되는 회사가 2개 있었습니다. 위원님께서 말씀하시는 후레씨네코리아가 있고 다올이앤씨가 있습니다. 그래서 그 2개 회사가 지금 현재 주축이 되어서 보강공사를 진행하고 있습니다.

○**김희걸 위원** 최근 10년 이내에 업체가 이 두 군데밖에 없었다 그런 말씀인데, 이 업체에 대한 관련 서류들을 제출해 주시기 바랍니다.

○**도로시설과장 김진효** 네, 알겠습니다.

○**김희걸 위원** 실질적으로 안전점검은 여러 업체에서 했는데 본 위원은 이 부분에 대해서 왜 그랬을까, 한정된 부분들에 대해서 의심을 가졌던 것이 사실이고, 또 실질적으로 정릉천 텐던 같은 경우도 그라우팅공법이라고 해 가지고 결국 문제가 뭐였느냐 이렇게 나오니까 결과는 아마 여기에 따른 습기 이렇게 나온 걸로 알고 있어요. 맞지요?

○**도로시설과장 김진효** 네, 그라우트 충진이 부족한 부분도 있고요. 앞서 본부장님께서 말씀하셨지만 그러다 보니까 수분이 침투해서 긴장재가 녹이 슬어서 부식되는 그런 경우들이 있었습니다.

○**김희걸 위원** 그래서 실질적으로 최근에 공사한 것을 보면 방수공사했던 부분들이 주를 이루고 있는 것도 사실이지요? 원효대교를 비롯해서 방수공사했던 내용들 있지 않습니까?

○**교량안전과장 김종호** 그것은 제가 답변드리겠습니다.

원효대교나 올림픽대교 보수공사는 강선으로 물이 침투하지 않기 위해서 교량에 방수를 다시 하고 교면포장을 했습니다. 그래서 물이 침투되는 우려를 사전에 방지하기 위해서 방수와 교면포장을 했습니다.

○**김희걸 위원** 실질적으로 방수가 안 된 곳이 있었어요?

○**교량안전과장 김종호** 그런 것은 없었는데 정릉천 사고 때 텐던애 물, 습기 이런 문제가 발생되어서 유사한 교량에도 사전에 물이 침투되는 요인을 없애기 위해서 방수와 교면포장을 다시 한 거지요.

○**김희걸 위원** 그러니까 실질적으로 예비적 차원에서 공사를 했다 그 말씀이잖아요?

○**교량안전과장 김종호** 네.

○**김희걸 위원** 그러나 현장을 보니까 실질적으로 새고 있는 부분들은 없었다 그런 얘기지요?

○**교량안전과장 김종호** 네, 그런 것은 없었습니다.

○**김희걸 위원** 알겠습니다. 들어가시고요.

두 번째, 광촉매 도로포장 신기술 관련해 가지고 담당자가 누구입니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 도로관리과장이 보고드리겠습니다.

○**김희걸 위원** 도로관리과장 앞으로 나오세요.

○**도로관리과장 박문희** 도로관리과장 박문희입니다.

○**김희걸 위원** 지금 광촉매 도로포장 신기술 관련해 가지고 강남대로 양재역 부근의 버스정류장 150m를 이 광촉매 도로포장을 했어요. 맞지요?

○**도로관리과장 박문희** 네, 맞습니다.

○**김희걸 위원** 그런데 이 부분에 대해서 서울시가 대대적으로 홍보를 했습니다. 그런데 이 광촉매 도로포장 신기술이라고 해 가지고 여기에서 광촉매는 빛을 받아들여서 질소화합물 등 오염물질을 분해하고 빨아들이는 정화기능을 지녀서 대기정화, 항균, 탈취 등 다양한 분야에서 활용되고 있다, 그래서 이 부분이 세계적으로 얼마나 실행이 되고 있는지는 모르겠습니다만 가까운 일본에서도 진행되고 있는 것으로 알고 있어요.

그런데 이 측정을 하기 위한 방법인 건지는 모르겠습니다만 150m 정류장에 고정식 대기측정소도 설치를 했습니다.

○**도로관리과장 박문희** 그것은 원래 있었습니다.

○**김희걸 위원** 원래 있었습니까?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다. 저희가 장소를 선택한 게 지금 국제적으로나 국내적으로 효과를 검증할 수 있는 기준이 없습니다. 그러다보니까 기설치돼 있는, 고정식 측정소가 설치돼 있거든요. 그래서 거기를 장소로 잡아가지고 저희가 시험시공을 …….

○**김희걸 위원** 이 측정소가 지상에 설치가 돼 있는

겁니까, 아니면 정류장 바닥에 설치돼 있는 겁니까?

○**도로관리과장 박문희** 지상에 돼 있습니다. 그러니까 박스로 돼 있는데 한 2m 높이로 설치돼 있습니다.

○**김희걸 위원** 그렇다면 실질적으로 이 광촉매 도로포장은 바닥에다 하는 건데 이 바닥에다 해 가지고 높이 2m에서 측정한다는 것이 맞는 기술입니까?

○**도로관리과장 박문희** 그래서 조금 전에 말씀드렸듯이 국제적으로나 국내적으로 광촉매 도로포장에 대한 검증방법이라든지 기준이 없습니다. 없기 때문에 저희가 어쨌든 미세먼지 저감차원의 일환으로 시험포장을 했는데요. 그 효과검증을 위해서 그래도 고정식 측정소가 있는 데서 한번 해서 그것을 검증해 볼 수 있는 방법이 되지 않겠느냐 해서 출발을 했습니다.

○**김희걸 위원** 실질적으로 측정기술이 세계적으로 없다고 해 놓고 기존에 있는 것에 대해서 그 기술로 측정을 한다 그러면 이게 맞는 논리예요? 또 실질적으로 양재역 부근 버스정류장 150m에 설치를 했으면 예를 들어서 그 인근의 광촉매 도로포장과 관련 없는 곳에도 이러한 측정소를 만들어 가지고 비교평가 분석할 수 있는 여건을 만들어야지 그렇지 않고 지금 있는 곳에만 해 가지고 해결한다 그러면 그 부분에 대해서 누가 신뢰할 수 있겠어요?

○**도로관리과장 박문희** 이것이 처음 신기술이 도입돼서 저희가 시범설치를 한 게 아니고 시험포장을 해서 효과를 한번 검증해 보자 이런 차원에서 실시를 했는데요. 고정식 측정소가 여러 군데 있습니다. 그래서 저희가 지금 설치해 놓은 데하고 다른 데하고, 이게 매일 10분이면 10분 이런 식으로 측정결과치가 나오거든요. 그것을 통계적으로 한번 분석을 해 보려고 준비하고 있습니다.

○**김희걸 위원** 그런데 지금 이 부분에 대해서 서울시가 대대적으로 홍보를 해 놓고, 2018년 6월 포장을 해 놓고 그 결과는 지금 과장님 말씀하신 대로 매분당 이 부분들에 대해서 측정할 수 있는 여건들이 나오는데도 불구하고 2018년 12월에 결과를 발표하겠다 그랬어요. 그 이유가 뭡니까?

○**도로관리과장 박문희** 고정식 대기측정기는 지금 현재의 대기상황을 실시간으로 측정하는 거고요. 지금 저희가 살포한 것은 포장면에 살포를 했습니다. 지금 대기상태의 흐름이 수시로 변하지 않습니까. 그러다보니까 그런 부분하고 지금 현재 정류장에 돼 있는 측정소하고 인근 측정소에 있는 것하고 단시간 가지고는 안 되니까 한 3개월이라든지 이런 통계자료를 가지고 통계적으로 분석을 하려고 지금 준비하고 있는 상황입니다.

○**김희걸 위원** 아니, 6개월이라는 기간은 말입니다, 계절적 요인도 있는 것이고 날씨적 요인도 있는 것이고 그러지 않습니까?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 또 기후환경에 따라서 각기 다른 사항인데 그렇다면 매 분마다 나올 수 있는 여건이라면 인근에 측정소를 설치해 가지고 비교분석을 해 보면 바로 나올 수 있는 것이고, 그렇지 않아요?

더군다나 이 광촉매라는 건 바닥에다 설치를 해 놓고 이 바닥에서 일어나는 현상들은 어떤 것인지도 분석을 해야 될 것 아닙니까?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그런데 그런 부분들에 대해서 6개월씩 미뤄야 될 이유가 있어요?

○**도로관리과장 박문희** 그래서 그 부분도 일정부분 저희가 시료를 채취해서 그것을 어떤 방법으로 질소산화물의 중성화를 해서 질소산화물이 인체에 유해한 질산으로 바뀌는지 그런 가정을 저희가 검증하느라고 그렇게 시간이 걸리고 있습니다.

○**김희걸 위원** 과장님, 실질적으로 기후환경에 따라서 달라진다고 본 위원이 말씀드렸습니다. 비가 오면 쓸려가면서 이 주변 공기정화를 시킬 수도 있고 환경오염에 따른 부분들도 씻겨 내려가는 거예요. 그렇지 않겠습니까?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그렇다면 매 분마다 나올 수 있는 여건들은 시시각각으로 그 부분들에 대해서 분석을 해 가지고 발표를 해서 정말로 이게 신기술로서 효과가 있는 건지, 아니면 그냥 시범적으로 해 본 거니까 시범적으로 해 봤더니 별 효과가 없는 건지 이러한 부분들에 대해서 공개적으로 발표를 해야지, 그러지 않겠어요?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그런데 그렇게 하지 않는 이유가 뭐냔 얘기예요? 이것을 6개월씩이나 기간을 정해 가지

고 한다 그러면 본 위원이 말씀드린 대로 그 부분에 대해서 6개월이 지난 뒤에 발표된 것을 누가 신뢰할 수 있겠느냐는 얘기예요.

○**도로관리과장 박문희** 그게 하루아침에 검증해서 그 결과를 발표할 수 있는 그런 사항이 아니기 때문에 저희가 시간을 가지고 준비를 하고 여러 가지 검증할 수 있는 방법을 찾고 있습니다.

○**김희걸 위원** 아니, 그러면 실질적으로 이 부분에 대해서 측정할 수 있는 기술여건이 안 돼 있는데도 불구하고 이것이 광촉매 도로포장 신기술이다 해서 우리 서울시민들에게 대단히 이 부분들에 대해서 과대효과를 가져올 수 있는 그러한 부분들로 만들어가고 있는 것 아니에요?

○**도로관리과장 박문희** 위원님, 그것은 아닙니다. 지금 미세먼지를 저감할 수 있는 방법이 여러 가지 있지 않습니까. 그 일환으로 저희도 도로포장면에 살포를 해서 한번 해 보자…….

○**김희걸 위원** 150m를 도로포장하는데 예산을 얼마나 사용했습니까?

○**도로관리과장 박문희** 예산은 사용 안 했습니다. 개발자 부담으로 해 가지고 저희가 시험포장을 한 사항입니다.

○**김희걸 위원** 개발자 부담으로 했어요?

○**도로관리과장 박문희** 그렇습니다.

○**김희걸 위원** 그리고 실질적으로 이 부분에 대해서 또 발표된 게 있어요. 소아천식환자 돕기, 이건 어디에서 나타난 겁니까? 이 도로포장과 관련해서 만든 것 아니에요?

○**도로관리과장 박문희** 저희는 발표한 것이 없습니다.

○**김희걸 위원** 언론에 발표한 부분이 없다 그 말씀인가요?

○**도로관리과장 박문희** 미세먼지 포장 관련 시험포장을 했다는 그 보도자료 말고는 발표한 것이 없습니다.

○**김희걸 위원** 2018년 4월 9일 경향신문에 발표된 내용도 아니란 얘기예요? “서울시, 미세먼지 줄이는 도로포장법 개발 착수” 이것도 아니란 얘기인가요?

○**도로관리과장 박문희** 그게 시험포장을 하기 위한 그런 사항이었습니다.

○**김희걸 위원** 이게 2018년 4월 9일자입니다.

2018년 6월 28일 뉴시스에 나온 “서울시, 미세먼지 잡는 도로포장 신기술 국내 첫 도입” 해 가지고 나왔어요.

또 2018년 6월 28일 헤럴드경제신문에 또 나왔습니다.

○**도로관리과장 박문희** 네, 같은 건입니다.

○**김희걸 위원** 그런데 이 같은 건들에 대해서 4월에서부터 6월까지 이러한 내용들에 대해서 발표를 했는데 안 했다고 얘기해요?

○**도로관리과장 박문희** 아니 저희가 2018년…….

○**김희걸 위원** 아니, 서울시에서 안 했으면 이 업체에서 이런 부분을 서울시 이름을 도용해 가지고 했단 얘기예요?

○**도로관리과장 박문희** 아닙니다. 2018년 4월 도로포장 유지관리 기본계획 수립을 발표하면서 거기에 한 꼭지로 광촉매를 이용한 미세먼지 저감 시험포장을 하겠다는 그 꼭지가 들어가 있었고요. 그다음에 2016년 6월 시험시공한 그런 내용입니다.

○**김희걸 위원** 2018년 6월 28일자에 이렇게 나왔잖아요. 더군다나 명확하게 150m를 하겠다라고 나왔는데 서울시에서 허락을 안 했으면 할 수 있는 거예요?

○**도로관리과장 박문희** 아니, 저희가 같이 공동으로 시험포장을 한 겁니다.

○**김희걸 위원** 이 관련 자료를 저한테 제출해 주시길 바라고,

○**도로관리과장 박문희** 알겠습니다.

○**김희걸 위원** 실질적으로 지금까지 몇 달이 흘렀는데도 불구하고 여기에 대한 측정결과라든가 이런 부분들이 아무것도 잡히지 않았다 그러면 이 부분에 대해서도 결과적으로는 앞으로 한 달 반 내지 두 달 뒤에 발표될 내용까지도 본 위원은 신뢰할 수 없다 이렇게 생각을 하니까 지금까지 나온 결과라도 제출해 주시기 바랍니다. 그렇게 할 수 있습니까?

○**도로관리과장 박문희** 네, 준비하겠습니다.

○**김희걸 위원** 이상입니다.

○**부위원장 김평남** 김희걸 위원님 수고하셨습니다.

이어서 보충질의는 강서 제2선거구 문장길 위원께서 해 주시겠습니다.

○**문장길 위원** 강서 2선거구 문장길입니다.

존경하는 김희걸 정책위원장님께서 말씀하신 광촉매기술을 활용한 도로포장, 미세먼지, 또 질소산화물, 현재까지 수집된 데이터를 저한테도 자료를 보내 주시길 부탁드립니다.

저도 이 문제에 대해서 언급을 한번 해 보려고 했습니다. 이러한 시도는 참 좋다고 생각합니다. 안전총괄본부가 서울시민의 생명과 안전을 확보하는 일에 최선을 다해야 되고 그게 저희 선출직 공직에 있는 사람이나 아니면 지금 집행부에 있는 분들이나 선진사회로 가기 위한 그런 기본적인 역할, 시민과 국민의 안전, 또 국가가 국민과 시민들에게 편안하고 안전하게 살아갈 수 있는 기반을 마련해 주는 것이야말로 저희들이 해야 될 기본적인 임무라고 생각합니다.

그런 측면에서 미세먼지와 환경오염을 저감시킬 수 있는 이러한 사업들을 발굴하고 정책으로 만들어서 현장에 도입하는 일 이런 것들은 적극적으로 해야 된다고 생각합니다. 다만, 이런 것을 시행하는 과정에서 김희걸 정책위원장님께서 말씀하셨듯이 조금 문제되는 부분들 이런 부분은 잘 살피셔서 시행을 해 주셨으면 하는 바람이고,

이 자료를 보면서 이쪽 비앤디네트웍스에서 이 시스템을 하면서 기대되는 효과에 대한 보고서를 제출했겠지요? 그 보고서도 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○문장길 위원** 서울시 집행부에서도 그 자료를 보고 객관성이 있다고 판단이 되었기 때문에 시행을 했겠지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○문장길 위원** 그것 부탁드립니다.

그리고 제가 2500페이지에 수중구조물 안전점검 이력, 자료제출을 해 달라고 했는데요.

본부장님은 토목 전문가시고 잘 아실 것 같아서, 또 마찬가지로 서울 교량, 터널, 정말 시민들의 안전을 위해서 필요한 부분이고 이 부분에서 사고가 난다면 큰 사회적 문제가 되고 시민의 생명과 재산이 침해되는 결과로 작동을 할 것입니다. 그런 측면에서 여쭤보겠습니다.

서울시내 교량에 대해서 주기적인 점검을 하고 있지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 하고 있습니다.

**○문장길 위원** 아시는 대로 말씀해 주십시오

**○안전총괄본부장 김학진** 우선 시설물의 안전 및 유지관리에 관한 특별법에 따라서 점검을 하는 부분이 있습니다. 일상적인 안전점검 외에 정밀안전점검이 있고, 또 정밀안전진단이라고 그래서 A·B·C등급에 대해서는 5년 내지 6년에 한 번씩 하고 있습니다. 2년에 한 번씩은 정밀안전점검 그리고 5년에 한 번 정도는 정밀안전진단, 그리고 외관상 저희 직원들이 점검하는 부분들은 계속해서 하고 있습니다. 그것은 반기별로도 하고 있고 해빙기, 우기, 동절기에 계속해서 하고 있습니다. 정기안전점검은 계속 하고 있습니다.

그리고 교량 수중구조물 같은 경우에 눈에 보이지 않는 부분에 대해서는 수중카메라, 직원들이 있습니다. 직원들이 4명이 있습니다. 그래서 4명이 2명, 2명씩 2조로 해서 수중카메라를 통해서 교각 기초까지 내려서 계속해서 청소를 하면서 촬영을 합니다. 촬영해서 봐서 균열이 있거나 그런 부분은 아까 2500페이지에 나온 것처럼 안전점검을 하고 안전진단을 하고 다시 보수를 하는 그런 과정을 밟게 됩니다.

**○문장길 위원** 그러면 수중 같은 경우는 수중카메라로 촬영을 해서?

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○문장길 위원** 그 주기가 얼마 만에 하나요?

**○안전총괄본부장 김학진** 주기는 5년에 한 번 정도 돌아오게 됩니다. 아까 말씀드린 대로 정밀안전진단의 주기가 5년이니까 안전진단 하기 전에 카메라로 청소를 하고, 카메라로 다 촬영을 하는 그런 부분들을 선행하게 되겠습니다.

**○문장길 위원** 5년이면 너무 텀이 길지 않습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 일상적으로 그전에 정밀안전점검도 하고 일상점검도 하니까 법적으로 규정된 5년 정도가 적정하다고 보입니다.

**○문장길 위원** 이 부분들은 전문가들과 상의를 해서 이 정도가 적정하다고 해서 도출된 거겠지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 그리고 법규에서 정해진 강제된 기간입니다.

**○문장길 위원** 알겠습니다.

그리고 이것은 자료나 이런 데 안 나와 있는 건데

제가 토목전문가니까 여쭤보겠습니다.

하저터널들이 만들어지고 계속 생겨나고 있지요. 지하철 5호선 같은 경우는 여의도에서 한강을 횡으로 종단해서 광진교 쪽에서 다시 한강으로 횡으로 종단해서 하저로 터널이 뚫렸고, 9호선 같은 경우는 김포공항에서 출발해서 여의도 쪽에서 5호선과 교차를 하고 동작대교 쪽으로 죽 가서 강남터미널로 가지요. 5호선과 9호선 하저터널의 안전성은 어떻다고 생각하십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 설계시공 과정에서 충분하게 안전을 확보해서 시공됐을 거라고 생각을 하고 있습니다.

**○문장길 위원** 서울지하철본부, 교통공사에서 설계해서 시공을 했겠지요?

**○안전총괄본부장 김학진** 5호선, 9호선 부분은 서울시에서 설계해서 시공을 했습니다. 운영 자체는 교통공사에서 하는 거고요. 지금의 기반시설본부가 되겠습니다, 종전에는 지하철건설본부라고 불렀고. 여기서 설계시공을 같이 했습니다. 공무원들이 다 했습니다.

**○문장길 위원** 제가 안전성을 질의하는 이유는 하저터널에서 사고가 일어났을 때를 가정하면 그 사고가 일어났을 때의 상황대비 매뉴얼을 안전총괄본부에서 준비하고 있는지에 대해서도 묻고 싶고, 하저터널에서 사고가 일어나면 정말 영화에서와 같은 시나리오가 벌어질 것이라고 생각을 합니다. 그 부분에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 우선 각종 시설에 대한 재난관리 매뉴얼은 다 가지고 있습니다. 아마 하저터널 사고에 대해서는 교통공사에서 운영하고 있는 부분이 되겠는데요.

위원님 말씀하신 대로 5호선 같은 경우도 그렇고 9호선도 마찬가지입니다. 보면 그런 설계단계에서부터 하저터널의 사고를 대비해서 하저터널이 붕괴되거나 함으로 인해서 하천의 물이 유입되어서 전구간의 5호선, 9호선이 침수가 되거나 이런 것을 방지하기 위해서 보면 이중으로 문이 되어 있습니다. 굉장히 두껍게 철문으로 되어 있고, 저도 한번 방문해서, 매년 여름철에 주기적으로 그것이 작동하는지를 점검하는 그런 부분들이 있습니다.

그러니까 하저터널이 붕괴되거나 했을 때 양쪽으로 재난이 전파되지 않게 차단하는 차단시설들이 갖춰져 있거든요. 그 부분들이 작동하는지, 근무 매뉴얼에 따라서 상황관리가 되고 있는지 하는 점검훈련들은 하고 있습니다.

**○문장길 위원** 그런 매뉴얼들은 어디에다 요청해야 받아볼 수 있습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 정확하게 매뉴얼은 저희들도 가지고는 있습니다. 재난 종류별로 매뉴얼을 가지고 있습니다.

**○문장길 위원** 재난 종류별로 상황대처 매뉴얼을 좀…….

**○안전총괄본부장 김학진** 상황대처 매뉴얼은 가지고 있고, 다만 아까 제가 말씀드린 하저터널의 안전시설에 대한 작동이라든가 훈련이라든가 이런 부분들은 매뉴얼 상에서 규정되어 있는 부분인지, 또는 그것이 안전관리지침에 따라서 운영되고 있는 부분인지는 한 번 확인해 봐야 되겠습니다.

**○문장길 위원** 확인해서 그런 매뉴얼들을 본 위원에게 한번 브리핑을 한다든지 제출한다든지 요청을 드립니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 한강 하저터널에 대한 안전관리 보고를 드리겠습니다.

**○문장길 위원** 이상입니다.

**○부위원장 김평남** 문장길 위원님 수고하셨습니다.

(김평남 부위원장, 정진술 부위원장과 사회교대)

**○김평남 위원** 다음은 본 위원이 보충질의를 하도록 하겠습니다.

오전에 도로함몰 예방기술 공동연구 협약서 자료요청을 했는데 받아 봤고요. 아주 간단하게 되어 있어서, 3조 협력 내용에 보면 도로함몰 위험도 평가 및 분석기술 개발연구를 위하여 동공과 지반 및 지하매설물 정보를 적기에 제공한다는 내용과 4조에 보면 비밀의 유지, 상호 연구 및 교류를 통해 알게 된 보안사항에 대해서 상대 기관의 동의 없이 제3자에게 제공하거나 공개하지 않는다고 되어 있는데, 보안사항이 상당히 광범위하다고 할 수 있는 부분이지요. 상당히 애매하게 그냥 보안사항이라고 간단하게 되어 있는데, 저는 지적하자는 것은 아니고요. 우리가 공동연구에서 얻게 된 기술이나 정보, 특히나 지하동공에 대해서 우리가 파악한 정보들이 여타의 업체에 흘러가지 않도록 만전을 기해 달라, 그리

고 보안사항에 대해 세밀하게 세부계획안을 가지고 지속적인 관리를 유지해 주십사 하는 말씀을 드리고 싶습니다.

다음은 행정사무감사 요구자료 472페이지부터 591페이지까지 나와 있는 도로사업소별 폐아스콘 처리실적을 보면 다른 사업소에 비해서 유독 동부사업소만 폐아스콘 처리 목표치와 실제 처리실적이 차이가 많이 나고 있거든요. 동부사업소장님께서 나와서 답변하시겠어요?

분명 동부사업소에서 용역을 줄 때 목표 예상치를 기준으로 업체에 용역을 줬을 것인데 목표에 따른 계약금과 폐아스콘 처리에 따른 예산을 편성할 때 실제 처리가 너무 적은 것이 예산낭비 또는 불용처리가 될 수 있지 않나 염려가 되어서 그러는데, 실제 처리능력이 부족한 업체를 선정했지 않느냐 하는 이런 문제가 있지 않나요? 어떻게 생각하고 계십니까?

○**동부도로사업소장 송만규** 동부도로사업소장 송만규 답변드리도록 하겠습니다.

지금 저희 도로사업소의 폐아스콘 처리용역은 포장 정비공사에 3개 처리용역업체가 되어 있습니다. 이 중에서 금강도시환경은 폐아스콘 운반 및 처리를 동시에 할 수 있는 업체고 이 업체의 운반비와 처리비용의 분담비가 지금 75.4% 대 24.6%로 되어 있는데, 저희들이 폐아스콘 처리용역의 처리비에 대한 것이 저희가 금년도 3만 9,833톤을 계약했는데 이 중에 1만 톤은 처리비를 무대처리하게 되었습니다. 그래서 처리 분담비용이 운반비하고 처리비용에 차이가 있고요.

그다음에 굴착복구 및 시행도로 정비공사의 운반처리 용역비, 그다음에 긴급복구 공사의 폐아스콘 처리용역비는 이 처리용역비가 운반비와 처리비를 합해서 공사비로 나옵니다. 그래서 공사비를 갖고 처리비에 대한 분담과 운반비에 대한 분담을 했는데 그 부분이 70 대 30이 되겠습니다.

○**김평남 위원** 지금 472쪽을 한번 보세요. 보시게 되면 제가 오전에 자료요청을 했지요. 처리용역 계약현황에 대해서 자료 제출해 달라고 했는데 그 내용과 달라요. 상이한데, 보시면 먼저 첫 번째는 금강도시환경이 운반업체고 처리업체가 금강도시환경, 다음이 주식회사 산하란 말이지요. 이것하고 지금 저한테 다시 오후에 추가자료 제출했을 때는 산하가 빠졌는데 이게 오타가 난 겁니까, 어떻게 된 겁니까?

○**동부도로사업소장 송만규** 답변드리겠습니다.

그것은 오타가 아니라 조금 전에 보고드린 바와 같이 폐아스콘 처리용역의 노후 포장도로에 대한 정비공사의 폐아스콘 처리분은 ㈜산하하고 1만 톤에 대한 무대처리계약을 저희가 했습니다, 예산을 절감하는 차원에서. 그래서 금강도시환경과 ㈜산하가 처리를 같이 하게 되겠습니다.

○**김평남 위원** 그런데 여기가 공동도급이 아니지 않습니까, 단독도급 아니에요?

○**동부도로사업소장 송만규** 그렇습니다. 그런데 산하가 1만 톤 처리에 대한 것은 무대로, 즉 처리비를 받지 않고 처리하는 것으로 저희와 계약을 했습니다.

○**김평남 위원** 그러면 반대로 두 번째 해밀환경주식회사와 한밭산업주식회사 역시 마찬가지로 운반업체가 각기 별도로 되어 있지요? 그런데 여기는 단독인데 또 공동으로 나와 있어요.

○**동부도로사업소장 송만규** 이 부분은 잘못됐습니다.

○**김평남 위원** 오타가 난 겁니까?

○**동부도로사업소장 송만규** 저희들이 잘못한 것 같습니다.

○**김평남 위원** 저한테 주신 자료, 제가 오전에 요구했던 자료가 잘못됐다는 겁니까, 아니면 저희 행감자료에 표기된 472쪽의 내용이 잘못됐다는 겁니까?

○**동부도로사업소장 송만규** 472쪽에 있는 자료가 잘못된 것 같습니다.

○**김평남 위원** 자료를 정확히 주셔야지 저희가 이렇게 헷갈려 하면 시간낭비잖아요. 자료요구도 해야 되고, 본 위원도 이것을 계산하기 위해서 어느 게 맞는지 추적해야 되고, 그렇지 않습니까? 앞으로는 자료에 신경을 많이 써 주시고요. 특히나 저희가 요구한 자료들은 가급적, 물론 바쁜 일이 있겠지만 위원들이 필요한 자료들이 있으면 빨리 답변을 해 주시기를 이 자리를 빌려서 다시 한 번 당부드립니다.

○**동부도로사업소장 송만규** 명심하겠습니다.

○**김평남 위원** 들어가시고요.

다음은 평택국제대교 상판붕괴사고 시공사인 대림산업과 관련된 내용인데요. 지금 일부 언론에서 아

직까지 서울시가 붕괴사고의 책임추궁을 위해 어떠한 행정처분도 내리지 않고 있음을 고발한 내용을 보고 문제가 있다고 판단하여 몇 가지 질의하려는 것입니다.

먼저 사고내용에 대해서 간단하게 설명해 주시기 바랍니다. 누가 하시겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 이것은 ′17년 8월 26일에 일어난 사고가 되겠습니다. 국토교통부로부터 ′18년 3월 26일에 처분요청이 온 사항이 되겠습니다. 국토교통부가 판단한 법 위반사항은 중대한 과실과 부실로 시공해서 구조물 주위의 주요한 부분에 중대한 손괴를 끼쳤다는 부분이 되고, 설계상의 기준에 미달하게 시공했다는 부분이 있습니다.

○**김평남 위원** 지금 국토교통부 건설조사위원회에서 하는 게 시공업체들과 감리업체들에 대한 행정처분 관계를 지자체에 요청한 것으로 알고 있는데요.

○**안전총괄본부장 김학진** 네, 요청을 했습니다.

○**김평남 위원** 지금 서울시에 등록된 대림산업에 대한 행정처분이 있습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저희가 처분을 해야 되는데, 법상 처분절차에 따라서 진행을 하고 있습니다. 절차라고 하면 청문절차를 하게 됩니다. 대림 측으로부터도 의견을 듣고 그리고 청문 주재자로 변호사를 정해서 의견을 들어서 하고 있는데, 저희는 당연히 이를 중대한 사안으로 인식하고 있고 강력하게 처분하려는 입장을 견지하고 있습니다. 이 내용에 대해서 우선 검찰에서 수사가 진행됐습니다. 검찰수사가 진행됐는데, 검찰에서는 혐의가 없다 그래서 불기소처분을 내렸습니다. 그래서 여기서 다시 국토부가 검찰의 처분에 대해서 고등검찰청에다 혐의 없다고 검찰이 처분한 것은 잘못이다라고 항고를 제기하고 있습니다. 그래서 8월에 항고를 제기해서 법상에 의하면 3개월 정도 고등검찰청에서 항고를 수용할지 안 할지 판단을 하게 되겠습니다. 그래서 국토부에서 저희 시에 요청하기를 검찰에서 무혐의 처분을 했다고 해서 바로 거기에 따라서 결론을 내릴 것이 아니라 항고가 진행 중이다, 그래서 이것을 참고해 달라고 요청이 와 있습니다. 그래서 저희는 그 진행상황을 보고 처분을 완료할 계획입니다.

○**김평남 위원** 물론 진행상황을 보고 하시겠다고 본부장님은 말씀하시는데 만일 항고해도 검찰이 무혐의로 불기소 하게 되면 서울시는 어떻게 할 겁니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 지금 청문결과나 청문주재자, 변호사의 의견은 검찰의 결과에 따라서 처분을 하는 것이 적정하다고 이렇게 결과가 돼 있습니다. 결과가 돼 있고 그것은 단지 사법상의 어떤, 검찰의 무혐의 처분이다 그래서 행정상의 과실이나 이런 게 면책되는 것은 아니지만 검찰에서 여러 가지 다툼이 있는 부분에서 사실관계 조사를 했습니다. 저희보다 더 치밀하게 검찰에서 조사를 했으니까 그런 사실관계에 대해서는 저희들이 검찰의 의견을 존중하는 것이 타당하다고 생각되고 현재까지는 변호사, 청문주재자의 의견도 검찰의 결과에 따라서 하는 것이 타당하다고 이렇게 와 있기 때문에 아마도 위원님께서 말씀하신 대로 검찰의 항고가 수용되지 않으면 검찰의 처분대로 저희도 되지 않을까 생각합니다.

○**김평남 위원** 검찰이 증거 불충분으로 무혐의 처리했다고 했을 때 대림산업이 전혀 잘못이 없다 하고 단정할 수는 없는 것 아니겠습니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김평남 위원** 분명 대림산업이 시공하는 중에 붕괴가 발생한 것이고 그 때문에 증거 유무와 상관없이 시공주체인 대림산업과 현장 감리업체는 안전하게 시공하지 못한 책임을 응당 져야 할 것입니다. 물론 도의적 책임도 져야겠지요.

서울시는 과거 노량진 배수지 수몰사고와 방화대교 접속도로 거더 추락사고 이후 공사현장에서 안전사고가 발생할 경우 해당 공사업체와 하도급업체까지 1년간 입찰 참여를 제한하는 것으로 알고 있습니다. 이 내용 알고 계신가요?

○**안전총괄본부장 김학진** 네.

○**김평남 위원** 그렇다면 평택 국제대교 역시 대형 안전사고가 발생한 만큼 서울시가 공사업체와 하도급업체에 대해서 1년간 입찰 참여 제한을 즉시 취해야 하지 않을까요? 어떻게 생각하십니까?

○**안전총괄본부장 김학진** 저희도 사고를 유발한 업체에 대해서 제한은 최대한으로 해야 된다고 생각하고요. 이 사안에 대해서도 중대한 사안으로 인식하고 있습니다.

다만, 행정처분의 전제가 되는 부분이 고의나 중대한 과실의 귀책사유가 확정이 돼야 되는데 이 경우

같은 경우에는 검찰의 조사로써 사실관계 자체의 다툼이 있었고 검찰에서 이 부분에 대해서 혐의가 없는 것으로 이렇게 또 결론을 내고 있기 때문에 저희가 이것을 뒤집어서 사실관계를 다시 조사를 하기는 한계가 있지 않나 이렇게 생각합니다.

**○김평남 위원** 아무튼 안전총괄본부에서는 보다 냉철하게 대처할 필요가 있다고 생각됩니다.

공사현장에서 안전사고가 발생한다면 누군가 책임져야 하는 것은 당연한 이치인데 형사소송건과 별개로 서울시가 자체적으로 취할 수 있는 행정처분을 보다 좀 더 적극적으로 검토해야 된다고 본 위원은 생각하고 있습니다. 그와 관련해서 앞으로 검토를 해서 검토내용들에 대해서 서면으로 보고해 주시길 바라고요.

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○김평남 위원** 자료요구 하겠습니다. 최근 3년간 건설산업기본법 위반행위에 대해서 행정처분, 영업정지 등이지요. 보완된 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 그렇게 하겠습니다.

(정진술 부위원장, 김평남 부위원장과 사회교대)

**○부위원장 김평남** 이어서 마포 제3선거구 정진술 위원님의 보충질의가 있겠습니다. 질의해 주시기 바랍니다.

**○정진술 위원** 늦은 시간까지 고생 많으십니다.

조금 전 존경하는 김희걸 위원님께서 PSC교량 긴급 보수와 관련해서 특정업체가 받는 부분에 대해서 질의를 하셨는데요. 저도 그 자료를 받아보니까 2016년도에 정릉천고가교, 서호교, 두모교 이 3개 교량에 대해서 긴급, 그러니까 수의계약 형태를 통해서 했고, 그것도 보니까 사업을 수행한 업체가 F 업체더라고요. 그런데 이 업체가 수의계약을 통해서 했는데 2017년에 봤더니 또 다시 정릉천고가교, 두모교 두 군데하고, 2018년도에 또 두모교에 대해서 사업을 수행한 것으로 나와 있거든요.

그래서 사업형태를 봤더니 2016년도에는 수의계약이었고 `17년, `18년도에는 제한경쟁 형태로 사업을 했는데 제가 납득이 좀 안 가는 게 2016년도에 그때 아마 점검을 한 것 같아요. 그 긴급 정밀점검 결과를 봤는데 두모교하고 서호교 같은 경우에는 중대결함에 대해서 중대결함이 없다라는 게 주요 골자였거든요, 점검결과가.

그런데 그럼에도 불구하고 긴급 보수를 위해서 수의계약을 하고, 이 정밀점검 결과에 따르면 정릉천고가교에 대해서만 수의계약을 해야 되지 않는가 저는 판단되는데 나머지 2개 교량에 대해서도 긴급 보수가 필요하다고 해서 특정업체에서 하는 부분들 그리고 추후에 진행된 그것에 대해서 특정업체가 과도한 금액에 사업을 수행을 했거든요. 금액만 하더라도 대충 보니까 정릉천고가교가 12억 그리고 2016년도에 대충 하면 100억 원 정도 사업을 한 걸로 나타나거든요.

그래서 김희걸 위원님께 제출하는 자료를 저한테도 제출해 주시고요. 거기에 대해서 혹시나 특정업체가 안 되는 그런 교량에 대해서 수의계약을 하고 추후에도 그 실적을 인정받아서 또 낙찰을 받는다고 하면 다른 업체에서는 어떤 의혹이 있지 않을까 그런 문제를 제기할 것 같으니까 그 부분에서 한번 더 파악을 해 가지고 보고를 해 주시기 바랍니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○정진술 위원** 두 번째로 고가 하부에 대해서 점용허가 기준이 지금 서울시에서 정해져 있지요? 보통 고가 하부에 대해서는 어떤 목적으로 허용을 해 주도록 돼 있습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 교량안전과장이 보고드리겠습니다.

**○정진술 위원** 네, 말씀해 주십시오.

**○교량안전과장 김종호** 교량안전과장 김종호입니다.

교량 하부시설은 설치기준을 두고 있습니다. 교량 하부에서 2.5m, 그다음에 교량 기둥에서부터 시설물까지 1.5m 안에는 시설물을 두지 못하게 하고 있고 거기에 시설물을 설치할 경우에는 허가를 받고 그 허가받은 시설물에 관해서는 저희가 교량 시설물을 점검할 때 점검해서 관할 구청에 통보합니다.

**○정진술 위원** 그 내용은 지침에 자세히 나와 있더라고요. 그런데 허가를 할 때 내용을 봤더니 점용허가에 도로시설물 관리에 지장이 없고 공공적 또는 공익적인 이용을 목적으로 하는 시설에 대해 점용을 허가하도록 규정돼 있지요?

**○교량안전과장 김종호** 그렇습니다.

○**정진술 위원** 2017년 이후 2년 동안 단속정비 현황을 보니까 한 754건을 단속한 것으로 돼 있는데요.

○**교량안전과장 김종호** 그렇습니다.

○**정진술 위원** 이 단속의 주체라든가 단속주기는 보통 어떻게 이루어지고 있습니까?

○**교량안전과장 김종호** 저희들이 교량 안전점검할 때 교량 하부시설만 별도로 점검하는 시간을 두고…….

○**정진술 위원** 주체가 본부입니까, 본부?

○**교량안전과장 김종호** 저희 교량안전과에서 하부시설물만 별도로 점검하는 기간을 두고 그때 일제점검을 해서 각 자치구에다 통보하고 있습니다.

○**정진술 위원** 그런데 제가 본부에서 제출한 점용허가 자료를 보니까 납득할 수 없는, 그러니까 민간기업이라든가 민간인들이 점용하고 있는 경우가 있어요. 예를 들면 영동2교의 것은 김 모 씨가 창고용 컨테이너로 쓰고 있고요. 그리고 잠원고가의 경우에는 450㎡를 모 호텔에서 주차장으로 사용하고 있습니다. 그리고 가리봉고가의 경우에는 S건설의 현장사무실로 쓰고 있고, 탄천2고가 같은 경우는 M건설의 현장사무실 그리고 S종합건설의 자재창고, 그리고 탄천2고가 같은 경우에는 각종 청소용역 업체들이 자재창고라든가 사무실로 쓰고 있거든요. 이게 공익적 목적으로 볼 수 있나요? 특히 잠원고가 같은 경우에는 특정 호텔의 주차장이거든요. 이게 공익적·공공적 목적으로 봐야 될까요?

○**교량안전과장 김종호** 이 부분은 제가 정확하게 파악을 못 했지만 나머지 구간들은 사무소나 창고, 주차장 등 공공시설로 사용하는데 대부분의 현장사무실은 공익사업에 의한 현장사무실이기 때문에 그 차원에서 허가를 한 것으로 알고 있습니다.

○**정진술 위원** 청소용역 같은 경우도요?

○**교량안전과장 김종호** 네, 마찬가지로요. 청소도 공공 청소로 보고 그렇게 관리하고 있습니다.

○**정진술 위원** 그러면 건설회사는요?

○**교량안전과장 김종호** 마찬가지입니다. 그것도 공공 건설사업에, 우리가 현장사무실을 건설회사한테 제공하게 되어 있는데 서울시내에 현장사무실 지을 데가 마땅치 않습니다. 그래서 유휴공간인 하부시설의 일부를 사용하고 있습니다.

○**정진술 위원** 그런데 특정 건설회사 같은 경우는 3년 내내 사용을 하고 있거든요. 그런데 보통 입찰방식으로 진행을 하다보면 3년 동안 그것을 하기는 좀 어렵지 않은가 생각이 들거든요.

○**교량안전과장 김종호** 그렇습니다. 공사기간 동안 점유를 하고 그다음에 다음 연차로 계속 이루어지는 공사들은 업체는 바뀌어도 사업을 계속 해야 된다면 장소가 부족하기 때문에 교량 하부시설을 점유하면서 현장사무실을 운영하고 있습니다.

○**정진술 위원** 그러면 이걸 제외하고 잠원고가를 파악해서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○**교량안전과장 김종호** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**정진술 위원** 그리고 강서도로사업소장님 나와 주시겠습니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 강서도로사업소장 김용제입니다.

○**정진술 위원** 2017년도 12월에 시행했던 감사위원회 보고서를 보니까 납득이 되지 않는 부분이 있어서요. 보면 여기에서 시설물 보수·보강사업에 대한 하자관리 부적정, 내용을 보니까 용역을 규정대로 하지 않고, 그러니까 용접을 하지 않았는데도 불구하고 관리자 자체가 현장에 나가보지도 않고, 그래 가지고 나중에 실제로 확인해 보니까 규정대로 지키지 않은 채로 용접이 이루어졌다.

그리고 두 번째는 콘크리트 같은 경우에 규정대로 하지 않았다, 그런데 이것도 보니까 현장에 안 나간 것으로 돼 있더라고요. 맞습니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 네.

○**정진술 위원** 통상적으로 도로사업소 같은 경우는 공사를 관리감독하실 때 그냥 사무실에 앉아서 감독을 하시는 건가요?

○**강서도로사업소장 김용제** 용접 같은 경우에는 저희가 현장에 나가서 육안으로 확인을 했는데 위에 있다 보니까 그 자체가 볼트로만 돼 있고, 용접까지 봤어야 됐는데 용접까지는 미처 상세하게 보지 못한 그런 부분이었습니다.

○**정진술 위원** 아니, 용역이 아니잖아요? 이건 시공 아닙니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 그렇습니다.

○**정진술 위원** 시공인데 사무실에 앉아 계셨다는 것 아닙니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 저희 직원들이 현장은

나가는데요. 다만, 나가서 보는데 세부적으로 볼트로 연결돼 있고 외관상으로 보기에는 괜찮기 때문에 용접까지는 상세하게, 높이 매달려 있기 때문에 상세하게 못 본 그런 부분이었습니다.

○**정진술 위원** 그리고 제가 하나만 좀 더 여쭤보겠습니다.

지금 보니까 북부도로사업소도 그렇고 강서도로사업소하고 두 군데 공통으로 지적된 사항이 있더라고요. 특정 안전점검업체가 활동을 안 했는데도 불구하고 시간을 임의로 잡아준 부분에 대해서 시정통보 받으셨지요?

○**강서도로사업소장 김용제** 네.

○**정진술 위원** 그 업체 보니까 작년 12월에 통보받지 않으셨습니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 네.

○**정진술 위원** 이 업체 올해도 다시 계약하셨지요?

○**강서도로사업소장 김용제** 그 부분은 제가…….

○**정진술 위원** 제출한 자료에 그렇게 나와 있어요.

○**강서도로사업소장 김용제** 네.

○**정진술 위원** 저는 납득이 안 가거든요. 그 업체에 안전성이라는 문제가 있어서 관리자가 제대로 일을 안 하고 실적을 쌓아 가지고 했던 부분에 대해서 감사위원회에서 밝혀졌고 그리고 거기에 대해서 시정조치를 하라고 분명히 얘기했단 말이에요. 그렇지요?

○**강서도로사업소장 김용제** 네.

○**정진술 위원** 그러면 일상적인 사람의 기준에서는 이 업체는 좀 문제가 있다, 그것이 물론 심각한 위법사항은 아니겠지요. 어떻게 보면 하나의 편법을 써서 했던 거고 그것을 바로잡기 위해서 했던 부분이거든요. 그런데 안전점검이라는 것 자체는 어차피 저희가 눈으로 볼 수 없는 것이지 않습니까. 그렇지요?

○**강서도로사업소장 김용제** 그것은 감사를 할 때 감사 부분에 좀 오해가 있었습니다. 뭐냐하면 저희가 계약기간이 있는데 기술자들이 현장에 나와서 계약기간 동안 일을 하는데 직접적으로 일하는 부분이 있고 간접적으로 일하는 부분이 있습니다. 그래서 이 부분 감사하시는 분들은 용역기술자들이 나와서 현장에서 작업을 할 때 작업일지에 기록하는데 작업일지에 기록이 안 되어 있으니까 일을 안 한 것 아니냐…….

○**정진술 위원** 잠시만 소장님, 그러면 이 감사 결과가 잘못됐다는 말씀이신가요? 여기에 대해서 재심 요청하셨습니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 재심 요청한 것은 아니고 저희가 건설기술인협회에다 이런 사항에 대해서 문의를 하니까 이것은…….

○**정진술 위원** 잠깐만요, 소장님. 감사위원회에서 그 부분들에 대해서 만약에 잘못됐다고 하면 당연히 이 부분에 대해서 잘못됐다고 소명을 해 줘야 되는 것 아닙니까. 그런데 감사위원회에 소명하셨어요? 재심 요청하셨습니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 재심보다도 이런 사항은 이렇게 처리가 됐다고 통보를 했습니다.

○**정진술 위원** 그러면 이 부분에 대해서는 문제가 없다는 겁니까?

○**강서도로사업소장 김용제** 네, 문제는 없습니다.

○**정진술 위원** 그러면 북부도 동일한 사안인데 북부도 똑같은 입장이십니까?

○**북부도로사업소장 신응수** 네, 같은 사항입니다.

○**정진술 위원** 감사위원회의 감사가 잘못됐다고 판단하시는 건가요?

○**북부도로사업소장 신응수** 그러니까 아까…….

○**정진술 위원** 아니, 그것만 말씀해 주세요. 감사위원회의 감사가 잘못됐습니까?

○**북부도로사업소장 신응수** 기술인 경력인정 부분에 대해서는 용역기술자가 참여한 기간에 이 당해 용역만 참여하는 게 아니고 여러 개 용역에 참여하기 때문에 추후에라도 또 다른 현장에 참여를 했다 그러면 또 그것에 재선정된다, 이런 해석입니다.

○**정진술 위원** 아니, 그게 아니고 제가 여쭤보는 것은 감사위원회의 감사가 잘못됐다고 생각하시느냐고요?

○**북부도로사업소장 신응수** 아닙니다. 관점이 좀 달랐던 것 같습니다. 감사위원회에서 본 관점하고 기술인협회에서 경력으로 인정하는 방법에 차이가 있었습니다.

○**정진술 위원** 그러면 관점 차이가 아니고 중요한 것은 규정이지 않습니까, 감사위원회에서는 규정 위반이라고 본 거고. 그러면 기술인협회는 규정위반이 아니라고 보는 겁니까? 그것만 답변해 주십시오.

○**북부도로사업소장 신응수** 기술인협회에서는 경

력 산정방법에 대해서 따로 정하고 있다, 실제 참여 일수로 경력을 인정하는 부분이 아니다 이렇게 해석이 되어서 이 부분에 대한 경정처리가 곤란하다고 그렇게 회신이 되어서 왔습니다.

**○정진술 위원** 협회에서요?

**○북부도로사업소장 신응수** 네.

**○정진술 위원** 알겠습니다. 들어가셔도 좋습니다.

본부장님, 방금 강서도로사업소에서 발생했듯이 관리감독자들이 현장에 안 나가면서 마치 한 것처럼 하는 경우가 있었지 않습니까? 그런데 거기에 대한 처분이 뭐냐면 훈계예요. 어떻게 보면 올해 발생했던 가산동 도로함몰이라든가 상도유치원 부분들, 여기서 가장 많이 지적된 것이 안전불감증 문제거든요.

그런데 가장 현장에서 하셔야 될 분들, 특히 이 부분들에 대해서 담당자들이 현장에도 안 나가는 이런 부분들 그리고 거기에 대한 처분이 훈계라는 부분, 만약에 이 부분에 대해서 지금 사고가 안 일어났지만 안전이라는 것은 한 순간에 발생하지 않겠습니까. 그러면 거기에 대한 모든 책임은 결국 나중에 누가 누가 잘못했는지 따져보다 보면 열심히 하다가도 한순간에 비판을 받을 수도 있는 부분이 있거든요. 그래서 그런 부분에 좀 더 신경을 써 주셨으면 좋겠고요.

이번에 가산동 관련해 가지고 10월 초에 중간용역 보고가 있었던 걸로 알고 있거든요. 언론보도도 나왔었는데 혹시 그 내용은 알고 계시나요?

**○안전총괄본부장 김학진** 그 내용은 파악하지 못했습니다.

**○정진술 위원** 중간보고 내용은 큰 이상이 없다는 것이 주를 이뤘다고 하더라고요. 그래서 가산동 지역주민들 입장에서는 발생을 했는데 원인 자체를 알 수가 없는 거예요. 그렇다고 하면 이 지역주민들 자체는 과연 이 결과를 신뢰할 수 있을까요?

**○안전총괄본부장 김학진** 원인을 알 수 없다고 하기는 어려운데 현재 상태에서 문제가 없다든가 안전하다든가 이런 판단을 할 수 있을 것 같고요, 용역 결과에서. 원인 자체는 가설시설물의 시공사가 그걸 제대로 안전하게 가설공사를 안 한 부분이 원인이라고 생각됩니다.

**○정진술 위원** 당시에 계측기에 대해서 계측결과를 전후로 해 가지고 이것을 공개하겠다고 했던 내용으로 알고 있는데요. 실제 용역에는 결과라든가 그런 것이 전혀 공개가 되지 않은 상황에서 진행이 됐고요. 그러다 보니까 지역주민들 자체는 신뢰성 부분이 떨어지는 그런 문제가 발생하거든요.

그런데 안전총괄본부에서 이 부분에 대해서 개입하실 수 있는 부분이 있나요, 아니면 자치구 사무기 때문에 아예 불가능하신 건가요?

**○안전총괄본부장 김학진** 지금 현재 저희 안전본부에서는 초기 대응에는 관여를 했습니다만 이후에 주민들과의 관계에서는 현재 관여하고 있지 않은데, 지금 현재 주택국을 중심으로 해서 상황이 어떤지는 파악을 하고 저희가 할 수 있는 부분이 있는지를 한번 찾아보겠습니다.

**○정진술 위원** 전에 제가 임시회 때도 말씀드렸는데 안전총괄본부라는 이름을 지어놓고 너무 권한을 안 주시는 것 같아요. 사건만 터지면 안전총괄본부 안전총괄본부 하는데 실제적으로 보면 다른 국이 있지 않습니까. 그래서 저희 차원에서도 한번 건의를 할 건데 총괄본부에서 전반적으로 해 주셨으면 좋겠습니다.

전에 부산에서 한번 그런 적이 있었거든요. 아파트공사를 해 가지고 발파를 했거든요. 그 옆에 있는 맨션이 기울고 있어서 지역주민들은 구청에 가서 기울고 있으니까 공사를 중지해 주시고 조사를 해 주십시오 하고 요청을 해요.

그런데 그 시설이 안전한지 누가 하느냐면 구청이 비용을 댈 수가 없으니까 발파업체에 안전진단을 하라고 하고, 결국 안전진단을 돈을 내는 사람이 자기 입맛에 맞는 사람을 고르고, 거기서는 이상이 없다고 얘기를 하더라고요. 이상이 없다고 했는데 건물은 계속 기울고 있어요.

그래서 지금은 당선되신 최인호 의원님이 지역 위원장이셨는데 그때 국민안전처에 계신 안전감찰관분을 데리고 내려갔어요. 내려가 가지고 공정하게 하자 그래 가지고 제3의 기관에 맡겼거든요. 거기서 나온 결과가 뭐냐면 이게 붕괴 위험성이 있다, 사면에 대한 그것을 해야 된다고 하더라고요.

그런데 저는 이런 게 없었으면 좋겠는데 기본적으로 구청에 있는 허가 담당하시는 분들하고 실제로 공사하시는 분들하고 허가하다 보면 왔다 갔다 하다

보면 얼굴도 친해지고 하다 보면 좋은 게 좋다고 하나의 카르텔이 형성되다 보니까 지역주민의 안전보다는 양자 간에 유착이 심하다는, 얼마 전에 제가 언론보도를 보니까 서울시립대 이승훈 교수님도 그런 얘기를 하시더라고요. 사고가 발생해도 우리는 밝힐 수가 없다, 왜, 공무원과 학계와 건설사가 너무나 유착이 심하기 때문에. 저는 그것은 큰 기우라고 생각을 하고 싶은데요. 그런데 많은 국민들은 그렇게 느낄 수밖에 없거든요. 그래서 본부장님께서 그런 부분을 좀 더 신경을 써 주시기 바라고요.

그리고 지난번에 지진대피소를 어떻게 알 수 있겠느냐고 했더니 서울안전앱을 깔면 알 수 있다고, 이전 본부장님이 말씀하셨던 것 같아요.

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 거기에도 나와 있습니다. 시설들의 위치들이 나와 있습니다.

**○정진술 위원** 혹시 서울안전앱 깔아보셨습니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 저는 깔아봤습니다.

**○정진술 위원** 서울안전앱 저도 깔았거든요. 어떻게 깔았느냐면 제가 주민자치위원회를 갔더니 구청에서 나오셨더라고요. 그래 가지고 많이 깔수록 지자체 평가를 좋게 해 주니까 총무과 직원이 나와 가지고 현장에 있는 사람들은 다 깔았어요. 그래서 제가 A동에 가서도 깔고 B동에 갔더니 또 거기서도 오셔 가지고 깔고 C동에 가서 깔고 그러더라고요. 지금 서울안전앱 구글스토어 들어가면 다운횟수가 몇 건 정도 되는지 아십니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 지금 한 5만 3,600명입니다.

**○정진술 위원** 구글스토어에서요?

**○안전총괄본부장 김학진** 현재…….

**○정진술 위원** 구글하고 애플까지 말씀하시는 거예요?

**○안전총괄본부장 김학진** 구글, 애플, 원스토어 다…….

**○정진술 위원** 제가 알기로는 구글스토어가 지금 봤더니 1만 건 정도밖에 안 되고요, 전체 다 5만 건 지금 안 되는 걸로 아는데. 그리고 다운횟수가 저 같은 경우도 지우고 다시 깔고 지우고 다시 깔고 했거든요. 제가 여섯 번을 깔았어요. 그 허수까지 다 하시면 저는 한 1만 명 안 될 것 같아요. 서울시 공무원 몇 명이나 됩니까?

**○안전총괄본부장 김학진** 서울시 공무원은 시청 공무원이 한 1만 8,000명 되고요. 구청 합치면 한 5만 명 되고 그렇습니다.

**○정진술 위원** 서울시 공무원들도 다 안 까는데 시민들이 깔고 그것을 가지고서 대피소 찾고 제대로 할 수 있는지 좀 의문이 들거든요. 안 까는 이유는 뭐라고 생각하세요?

**○안전총괄본부장 김학진** 사실은 지난번에 지진이 있었다든가 반짝 관심이 있을 때, 안전이 이슈가 되어서 관심이 있을 때는 관심이 있습니다. 그런데 평상시에는 사실 이것을 활용해서 무엇을 한다든가 하는 것들이 좀, 그게 그렇게 유인하는 요인들이 적습니다.

**○정진술 위원** 그러면 어떻게 보면 실시간으로 못 쓴다는 것은 무용한 것이라고 저는 생각이 드는데요.

**○안전총괄본부장 김학진** 실시간으로 지금 나오기는 하지만 실시간 정보라는 것이 날씨, 어디에 사고가 났다든가 이런 겁니다.

**○정진술 위원** 제가 봤습니다. 아까도 보고 왔는데 날씨 나오고 지진정보, 그다음에 사고정보가 나왔었는데요.

**○안전총괄본부장 김학진** 본인 개인의 주변 정보하고 관계가 개인적으로 봐서는 없으니까 이런 측면이 있습니다.

**○정진술 위원** 그런 부분을 만약에 한다고 하면 사정이 있을 때 그 어플 자체를 찾기가 어려울 것 같거든요. 평소에 쓰는 것은 바탕화면에 꺼내 놔서 그걸 쓰는데 실제 안 쓰는 것은 안에 있고 나중에 찾다보면 못 찾습니다. 보통 어플 깔 때 보면 화면이 네다섯 개 딱 되거든요. 그런 부분들 한번 고민을 해 보셨으면 좋겠고요.

마지막으로 하나만 더 여쭤보겠습니다.

제가 이것은 몰라서 그런데 도로사업소장님한테 한번 여쭤보겠습니다.

동부도로사업소장님, 잠깐 나와 주시겠습니까.

1291페이지에 보면 도로사업소별 발주공사의 설계변경 내역을 한번 받아봤어요. 그런데 제가 이 경우는 잘 몰라서 그러는데 예산액이 있고 낙찰가를 업체가 제한경쟁이 됐든 일반경쟁이 됐든 간에 해서 받지 않습니까. 그런데 설계변경이 됩니다. 설계변경이 되면서 많을 때는 낙찰가의 2배가 넘는 경우도

발생을 하더라고요. 그러면서 예산액에 맞춰지는 경우가 다수 나타나고요. 그러면 낙찰가를 잡을 때 처음에 여기서 추산을 잘못해서 나중에 설계변경을 해 주시는 건가요? 어떻게 되는 건가요?

○**동부도로사업소장 송만규** 동부도로사업소장이 말씀드리겠습니다.

최근 2년 전까지 저희들이 연초에 도로사업소의 예산들은 본부가 갖고 있어서 포괄예산으로 해서 배정이 됩니다. 그래서 연초에 발주할 때 배정된 예산들이 전체가 다 배정되는 게 아니라 부분적으로 배정되어서 발주하게 되겠습니다.

그러다 보니까 연말에 갔을 때 추가 배정되면서 배정되는 부분들을 다시 별도 발주하기에는 시기상 어려운 점들이 있어서 계약된 부분에다 놓고 신속성에 대비해서 일단 공사를 하다 보니까 최초의 계약보다 최종의 계약이 증가되는 부분들이 발생했고요.

금년도부터는 아무튼 금년도 예산사항들을 많이 배정해 주면서 그런 부분들을 완화시켜 나가고 있습니다.

○**정진술 위원** 제가 동부도로사업소장님께 여쭤보는 이유가 뭐냐면 유독 동부도로사업소가 좀 많습니다. 그 말씀대로 하면 본부 쪽에서 동부도로사업소에만 돈을 적게 내려 주시기 때문에 그런 사례가 다수 발생하는 건가요?

○**동부도로사업소장 송만규** 그렇지는 않습니다. 보편적으로 배정되는 부분들은…….

○**정진술 위원** 다른 사업소 같은 경우는 긴급공사, 연간단가 같은 경우는 납득을 하겠어요. 그런데 다른 사업소 같은 경우는 주어진 예산 내에서 낙찰가도 거기에 맞고요. 그다음에 변경을 하더라도 거의 차이가 안 나요. 거기서 10%, 20% 정도라면 상관이 없는데 동부사업소 같은 경우는 거의 배인 경우나 50%가 넘는 경우도 많고요. 그래서 제가 여쭤보는 거거든요. 이유가 특별히 있는 건지, 그런데 예산 부족 때문에 나중에 설계변경을 해 가지고 공사단가를 올려주신 것 아닙니까. 그런데 이쪽 업체에서는 예를 들어서 10억을 공사비로 해 가지고 응찰해서 낙찰을 받았는데 실제로 사업액을 20억으로 해 놓으면 그 업체는 어떻게 보면 특혜 아닌가요? 그만큼 이윤이 더 늘어나는 거지요? 손해는 보지 않을 것 아닙니까?

○**동부도로사업소장 송만규** 특혜보다는 어차피 계약을 해서 설계변경이 되면 저희들이 낙찰률에 의해서 증가된 물량사항들을 반영을 합니다. 그래서 별도로 그것을 긴급으로 수의계약을 한다든지 하는 비용보다는 예산이 더 절감되는 부분이 되겠습니다.

○**정진술 위원** 이렇게 처음에 적게 했다가 나중에 올려주는 게 예산절감이 되신다는 말씀이세요?

○**동부도로사업소장 송만규** 그러니까 별도로 발주했을 때 긴급사항을 감안해서 수의계약을 하게 된다 그러면 그것에 따른 낙찰률 부분들이 협의단가에 의해서 높아질 수 있는 부분이 되기 때문에 그러한 부분들을 완화시킬 수 있는 부분이 된다고 생각합니다.

○**정진술 위원** 아니, 제가 이쪽 건설분야의 지식이 없어서 그런데요. 제가 일반적으로 생각을 했을 때 파이가 더 클수록 여기서 훨씬 더 많은 물량을 하고, 그러니까 기본적으로 들어가는 기본경비가 있을 것 아닙니까? 거기에 비해서 공사비가 훨씬 더 클수록 도로사업소에는 더 많은 물량을 배정할 수 있는 것 아니에요? 제 기준에서는 그렇거든요. 그런데 지금 우리 사업소장님 말씀은 적게 하면 할수록 그게 더 낫다는 말씀이신가요?

○**동부도로사업소장 송만규** 아니, 그 말씀이 아니고요. 초기에 발주했을 때 발주된 계약물량을 소화하게 되고, 그다음에 저희들이 신속하게 정비ㆍ보수해야 될 사항이 생기는데 긴급사항으로 해서 별도로 발주해서 수의계약을 한다든지 하는 부분들이 생길 때 당초 계약된 물량은 변경계약 때 저희들이 낙찰률에 의한 단가적용을 해 줍니다. 그렇기 때문에 수의계약으로 했을 때보다는 비용이 절감되는 부분이 있다 하는 것을 말씀을 드립니다.

○**정진술 위원** 한 예를 들어보면 2018년도에 관내 포장도로 굴착복구공사 연간 단가인데요. 낙찰가가 16억이거든요. 그런데 설계변경 해 주셔 가지고 27억으로 해서 10억을 올려주셨더라고요. 이런 것을 지금 말씀하시는 건가요?

○**동부도로사업소장 송만규** 그 부분은 보충설명을 드리면…….

○**정진술 위원** 그런데 이유가 봤더니 딱 이게 떨어지는 게 예산액하고 설계변경 금액하고 똑같아요.

○**동부도로사업소장 송만규** 그러니까 긴급 굴착복구공사가 금년도에 발생된 경우는 보편적으로 연간

단가계약으로 하는데 최근 3년 동안 계약했던 물량들을 갖고 평균을 산출합니다. 그런데 금년도에는 굴착복구가 도로굴착을 한 원인자가 공사를 했을 때 그 시도상에 병행되는 공사, 상수도라든지 아니면 통신공사가 같이 병행됐을 때 저희 도로관리청에서 복구를 하게 되는데 전년도보다 금년도가 좀 많이 생겼습니다. 그러다보니까 도로굴착복구기금을 추가적으로 받아서 이번에 반영됨으로 인해서 또한 공사시기가 늦어짐에 따라서 당초 계약된 업체하고 신속하게 시행하다보니까 그러한 부분들이 발생되게 되었습니다.

**○정진술 위원** 죄송한데 올해뿐만 아니라 작년도도 비슷하셨거든요. 지금 보면 동부도로사업소가 제일 그 사례가 많아요. 그래서 여쭤본 거예요. 다른 사업소는 좀 하더라도 긴급정비를 빼놓고는 차이가 거의 안 나거든요. 그러니까 양해할 수준인데 동부도로사업소만 유난히 많아서 여쭤보는 건데 지금 말씀하신 것은 첫 번째는 예산이 제대로 안 내려와서 하반기에 하셨던 거고, 두 번째는 이것 하는 게 훨씬 더 효율적이고 예산절감이 있기 때문이라고 그랬는데 저는 그게 납득이 안 가거든요.

그렇게 좋은 노하우라고 하면 지금 동부도로사업소뿐만 아니라 다른 사업소까지 전체적으로 해 가지고 이것을 널리 퍼트리시는 게 저는 맞다고 봐요. 이 좋은 것을 혼자만 가지고 계십니까, 그러면?

**○동부도로사업소장 송만규** 그 부분은 저희들이 검토해서 각 사업소하고 협의를 해 보도록 하겠습니다.

**○정진술 위원** 본부장님, 제가 보기에는…….

**○안전총괄본부장 김학진** 아마 발주하는 시스템상에서 사업소별로 차이가 있는지, 저희가 없을 거라고 생각되는데 다른 사업소하고 그런 것들을 한번 점검해 보겠습니다.

**○정진술 위원** 한번 점검해 가지고 그 결과를 제출해 주시기 바라고,

**○안전총괄본부장 김학진** 네.

**○정진술 위원** 죄송한데 마지막으로 파워포인트 한 번만 띄워 주세요. 첫 면만 좀 해 주시고요.

(영상자료 상영)

들어가셔도 좋습니다.

제가 오전 중에 지난 7월 한국일보 보도에 관련해서 표시문이 잘못됐다 해 가지고 자료를 요청했거든요. 혹시 그 내용 보고받으셨을까요?

**○안전총괄본부장 김학진** 네, 보고받았습니다.

**○정진술 위원** 이쪽 소관을 보니까 400건 정도 하셔서, 전부 다 보니까 교통공사 것을 제외하고 나머지 것은 조치가 끝났거나 조치예정인데 그게 보니까 거기에 나왔던 그 지역에 대해서는 없는 것으로 지금 나와 있는데 그게 맞습니까? 자료를 제가 받았는데요.

**○안전총괄본부장 김학진** 저희 시 소관 사항들은 조치를 다 했습니다.

**○정진술 위원** 그런데 보니까 경찰청 것도 있더라고요. 경찰청 것도 있는데 그때 언론보도에서 지적했던 게 뭐냐 하면 관리주체가 있다 보니까 결국엔 그게 잘못돼 있고 하면, 사람들은 이게 경찰청에서 해야 되는 건지 아니면 도로 이쪽에서 해야 되는 건지 모르는데 경찰들 관련해서는 이렇게 말씀드리면 그런데 이 부분에 관심도 없고 좀 무지해요. 그런데 결국에 이것이 있다 보면 하거든요.

그런데 제가 아침에 출근하다보니까 광흥창역 쪽에 있었던 것을 했는데 거기도 그대로 있어요, 지금. 있는 것 같고 전반적으로 서울시뿐만 아니고, 어차피 그게 잘못됐을 때 피해는 우리 서울시민이 보는 것 아닙니까. 그래서 다른 기관까지 한번, 어차피 제가 보기에는 도로사업소 쪽에 한번 내리셨을 거고 긴급점검을 다 하셨을 것 같은데요. 한번 죽 하셔서 그쪽에 통보를 해서 조처가 됐으면 좋겠습니다.

**○안전총괄본부장 김학진** 그렇게 하겠습니다.

**○정진술 위원** 이상입니다.

**○부위원장 김평남** 정진술 부위원장님 수고하셨습니다.

더 이상 질의하실 위원님 계십니까?

(응답하는 위원 없음)

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 마치겠습니다.

존경하는 선배ㆍ동료위원 여러분, 감사진행에 적극 협조하여 주신 데 대해 진심으로 감사드립니다.

그리고 김학진 안전총괄본부장을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많으셨습니다.

오늘 감사에서 여러 위원님께서 질의를 통하여 시정발전 및 개선방안에 대한 지적사항들을 살펴보면 외부전문가와 하도급 실태 합동점검을 지속적으로

실시하고 있음에도 불구하고 하도급 부조리 적발건수는 오히려 증가하고 있으므로 실효성 있는 하도급 근절대책을 마련할 것,

2007년부터 계획된 은평새길 건설사업의 교통수요 및 지역현황 등을 면밀히 조사하여 더 이상 사업이 지연되지 않도록 특단의 대책을 수립할 것,

학교 및 공원 등으로 지정되어 있는 지진 옥외대피소가 행정편의적으로 지정돼 있으므로 대피소별 이동 동선을 확인하는 등 만일에 지진발생 시 실질적인 대피가 이루어질 수 있도록 체계를 개선할 것,

노들북고가 복공부위 콘크리트가 탈락되고 교량하부 콘크리트 슬래브가 심각하게 열하되어 있는바, 정밀안전점검 등 신속한 보수조치를 통해 철거 전까지 안전관리를 철저히 할 것,

도로함몰 예방사업의 일환으로 국내외 연구기관 협업을 통해 공동탐사를 추진함에도 불구하고 탐사기술 축적이 이루어지지 않고 있으므로 탐사 및 분석기술 개발에 더욱 힘쓸 것,

도로포장 유지관리에 있어 적정등급의 골재를 사용하고 철저한 공사감독을 통해 포트홀로 인한 시민 불편사항이 발생하지 않도록 만전의 관리를 기할 것,

월드컵대교 건설사업이 지연되면서 총 사업비가 증가, 램프 - D 삭제에 따른 성산대교 남단 교통량 증가 등 문제가 지속적으로 발생하고 있으므로 최초 설계대로 시행하는 방안을 재검토하고, 도로계획을 수립할 때는 도로계획 수립단계에서부터 지역주민 의견수렴, 교통수요 분석, 기존 도로와의 연계성 고려 등 총체적으로 제반사항을 검토하여 수립할 것,

도로사업소별 단위면적당 노후 도로포장공사 평균 비용이 큰 차이를 보이고 있으므로 그 원인을 조사하고 예산집행의 투명성 제고에 만전을 기할 것,

장기미집행 도시계획시설 중 도로의 매수청구 보상대상을 면밀히 파악하여 일몰제 시행에 대비한 토지보상 및 도시계획시설 해제 등 단계별 사업추진 계획을 수립할 것 등 여러 위원님들의 질의와 지적이 있었습니다.

구체적인 감사 지적사항은 행정사무감사보고서를 작성하여 추후 통보하겠지만 김학진 안전총괄본부장을 비롯한 관계공무원께서는 오늘 감사 시 지적된 사항은 즉시 시정조치 하시고 위원님들이 대안으로 제시한 사항들은 면밀하게 또 심도 있게 검토하여 시책에 적극 반영하여 주시기 바랍니다.

아울러 오늘 위원님들께서 요청하신 자료는 조속한 시일 내에 제출하여 주시고, 앞으로는 위원님들께서 지적하신 사항이 재발되지 않도록 각별한 노력을 기울여 주실 것을 다시 한 번 당부드리며, 오늘 행정사무감사에 정성을 다해 주신 위원님들께 다시 한 번 깊은 감사를 드립니다.

이상으로 오늘 행정사무감사를 마치고, 다음 주 월요일에는 심도 있는 감사를 위해 도로 동공탐사 현장 및 월드컵대교 건설현장에 대한 현장 확인을 실시하고자 합니다. 위원님들께서 다음 주 월요일 오전 9시 30분까지 위원회로 나와 주시면 현장으로 출발하도록 하겠습니다.

그러면 금일 감사종료를 선언합니다.

(의사봉 3타)

(18시 31분 감사종료)

---

**○출석감사위원**

김기대 김평남 정진술 김희걸
문장길 박기열 박순규 성흠제
전석기 홍성룡 김진수

**○수석전문위원**

이상근

**○피감사기관참석자**

안전총괄본부

| | |
|---|---|
| 본부장 | 김학진 |
| 안전총괄관 | 하종현 |
| 안전총괄과장 | 정상훈 |
| 시설안전과장 | 고승효 |
| 건설혁신과장 | 권완택 |
| 도로계획과장 | 안대희 |
| 도로관리과장 | 박문희 |
| 도로시설과장 | 김진효 |
| 교량안전과장 | 김종호 |
| 동부도로사업소장 | 송만규 |
| 서부도로사업소장 | 이학구 |
| 남부도로사업소장 | 박기범 |
| 북부도로사업소장 | 신응수 |
| 성동도로사업소장 | 신상식 |
| 강서도로사업소장 | 김용제 |

**○속기사**

유현미 김남형