

---

1991年度行政事務監査 交通委員會會議錄

서울特別市議會事務局

---

被監査機關 地下鐵建設本部

---

日時 1991年12月5日(木)

場所 交通委員會會議室

---

(10時 09分 監査開始)

○委員長 李永和; 場內를 정돈해 주시기 바랍니다. 지금으로부터 地方自治法 第36條, 同法施行令 第16條 및 서울特別市行政事務監査및調査에 관한條例에 의하여 地下鐵建設本部에 대한 1991年度 서울特別市議會의 行政事務監査를 실시할 것을 宣言합니다.

(議事棒 3打)

여러분께서도 잘 아시다시피 行政事務監査는 市政運營에 대한 실태를 정확하게 파악을 하여 立法活動에 反映을 하고, 내년 豫算案에 대한 심도있는 檢討를 위한 資料 및 情報를 獲得하여 健全한 財政運營의 기반을 확립함으로써, 궁극적으로는 市民 福利增進을 도모하고자 실시하는 것입니다. 특히, 이번 監査는 第3代 우리 市議會가 出帆한 이후 처음으로 실시되는 行政事務監査인만큼 委員 여러분께서는 千萬 市民의 代表者로서 남다른 사명감과 긍지를 가지시고, 市民의 입장에서 民心의 소재 토대 위에서 오늘 監査에 임하여 주실 것을 부탁드립니다. 또한 監査를 받는 執行機關도 監査趣旨를 충분히 인식해서 市民에게 眞率하게 잘잘못을 報告하고, 잘못된 부분에 대해서는 반성의 계기로 삼고 잘된 부분에 대해서는 확대 발전시키며 關係公務員의 노고를 致賀하는 자리도 되는

만큼 성실하고도 진지한 答辯을 해 주시길 당부드립니다.

끝으로 交通委員長으로서 眞率하게 말씀드릴 것은 오늘 서울의 交通實態에 대해서 진정으로 섬겨야 하는 市民 여러분께 깊은 사과의 말씀을 드리면서 執行部の 監査를 시작하겠습니다.

다음은 被監査機關의 宣誓가 있겠습니다. 宣誓方法은 地下鐵建設本部長 이하 서울特別市議會에出席하여答辯할수는關係公務員등의範圍에관한條例 第2條 規定에 의하여 關係公務員이 宣誓를 모두 하겠습니다.

地下鐵建設本部長은 代表로 發言臺에 나오셔서 宣誓文을 朗讀하여 주시고, 關係公務員은 그 자리에서 起立을 하여 주시기 바랍니다. 그리고 宣誓가 끝나면 宣誓文에 署名捺印한 후 提出하여 주시기 바랍니다.

그러면 地下鐵建設本部長 宣誓하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; (宣誓)

○委員長 李永和; 자리에 앉으세요.

다음은 地下鐵建設本部 所管 業務現況을 報告하겠습니다. 報告 順序는 먼저 地下鐵建設本部長 人事에 이어 幹部紹介를 한 다음 業務現況을 報告해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 地下鐵建設本部長입니다. 평소 존경하옵는 李永和 委員長님 그리고 委員님 여러분께서 저희들이 오늘 地下鐵建設本部 業務 所管에 대해서 報告를 드리고 委員님들로부터 指導 鞭撻을 받을 수 있는 기회를 가진 것을 本部長으로서는 대단히 기쁘게 생각합니다. 委員님들께서도 아시는 바와 같이, 서울의 深刻한 交通問題를 해결하기 위해서는 빠른 시일 내에 市民들이 편리하고 안전하게 이용할 수 있는 地下鐵 路線의 확충이 가장 중요한 사실입니다만,

지금 建設하는 과정에서 財源問題라든가 여러 가지 한정된 기간 내에 工事を 完了하는데 어려움이 많은 것도 사실입니다. 이러한 諸般事項에 대해서 委員님들께서 저희들이 建設하고 있는 地下鐵에 대해서 애정을 가지시고 앞으로도 계속 忠告와 指導鞭撻을 해 주시길 간곡히 당부의 말씀 올립니다. 저희들도 地下鐵建設本部長 이하 이에 從事하는 모든 機關들이 사명감을 가지고 地下鐵 建設에 최선의 노력을 해서 완벽하고 쾌적하며 완전한 地下鐵을 빠른 시일 내에 建設해서 市民들이 편리하게 이용할 수 있도록 하는데 최선을 다하겠습니다. 감사합니다. 그러면 저희가 業務報告에 앞서서 저희들 地下鐵建設本部の 幹事を 소개해 올리겠습니다.

(幹部紹介 : 次長 金學載, 總務部長 朴鍾洙, 安全管理室長 崔世永, 設計監理室長 朴桂秉, 建設1部長 徐茂田, 建設2部長 崔昌植, 建設3部長 張相愚, 設備部長 李相勳, 技術室長 鄭漢英, 工事部長 李寅弼)

電氣部長으로 있는 金性吉 部長은 公務로 지금 海外 出張中입니다. 그리고 建築部長인 孫世瑢 部長은 지금 喪을 당해서 시골에 내려갔습니다.

報告 말씀드립니다.

○委員長 李永和; 海外 간 사람은 언제 오나요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 오늘 오후에 온답니다.

그러면 저희들이 油印物에 의해서 地下鐵建設本部 主要業務에 대해서 報告를 올리겠습니다.

.....  
(報告)

地下鐵建設本部 業務報告

(뒤에 실음)

.....  
이상으로 油印物으로써 主要業務現況에 대해서 報告 말씀드렸습니다. 다만, 委員님들께 저희들 地下鐵建設本部의 어려움과 고충을 간략하게 말씀을 드리면, 저희들의 地下鐵은 1號線이 74年度 開通을 했기 때문에 이게 17년이 됐습니다. 그리고 1號線이 74년에 竣工한 이후에 2號線이 78년에 着工될 때까지 했수로는 만으로는 4年, 約 5年間 工事が 중단되었습니다.

그 다음에 84年度에 2號線을 마치고 85年度 3,4號線을 竣工한 이후에 90年度까지 또 5年間 工事を 하지 않았습니다. 地下鐵 工事が 斷截되었습니다. 그래서 지금 가장 오래된 영국 런던의 地下鐵은 歷史가 128年입니다. 일본이 地下鐵 歷史가 約 64年으로 제가 기억을 하고 있습니다. 그런데 이것이 우리 나라에도 역시나 이 投資 財源의 어려움 때문에 工事が 5年씩 또 5年씩 中斷이 되었습니다만, 이 物量이 적고 많은 것은 고사하고 地下鐵이 中斷되지 않고 계속 建設했다 이라면 地下鐵에 대한 技能工이라든가 建設會社에서도 地下鐵에 대한 裝備, 그 다음에 技術人力 이것이 상당히 蓄積이 되어서 工事하는데 많은 도움이 되었을 것으로 생각되는데 지금 그러한 工事의 斷截로 인해서 이 建設會社라든가, 그 다음에 設計하는 會社라든가, 우리 公務員 集團이라든가 이 모두가 계속되지 않는 상태에서 지금 地下鐵을 많은 量을 하기 때문에 상당히 어려움을 겪고 있다는 것을 말씀드릴 수 있겠습니다. 그래서 委員님들께서 저희들이 하는 일이 미진한 것이라든가 조금 이러한 사항들이 있으면 언제든지 말씀해 주시면 저희들이 謙虛한 자세로 받아들여서 地下鐵 建設에 최선을 다하도록 노력하겠습니다. 이상으로 報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 수고했습니다. 다음은 각 위원님들의 政策 質疑와 執行부의 答辯을 듣도록 하겠습니다. 위원님께 거듭 당부드립니다만 평소 議政活動에서 습득하신 各種 情報와 資料 등을 활용하셔서 市民의 代辯者로서 市民의 기대에 부응하는 핵심적이고 심도 있는 行政事務監査가 될 수 있도록 質問하여 주시고 執行부에서도 양심에 따라 숨김과 보탬이 없이 성실하게 사실 그대로를 答辯해 주시길 바랍니다. 政策 質疑와 答辯은 地下鐵建設本部長을 상대로 一問一答式으로 進行하고자 합니다.

그러면 質疑할 위원님 發言하여 주시기 바랍니다. 權純直 委員님 發言하십시오.

○權純直 委員; 民自黨의 權純直 委員입니다. 質疑에 앞서 本部長에게 한 가지 묻고자 합니다. 제가 지난번 地下鐵 5號線 全 區間의 筆地別 單價가 얼마며, 현재 補償된 것이 얼마고, 이것을 筆地別로 구분을 시켜서 資料를 要求했으며, 그리고 補償된 것이 얼마이며 그것은 또 몇 필지를 하였는지 資料 要求를 했는데 이와 같이 이렇게 일괄적으로 提出한다 하면 監査를 제대로 받는다고 하는 것인지, 나 아니면 안 된다는 자세, 자만한 태도 때문인지, 그렇지 않다면 당장 本委員이 要求한 대로 監査資料를 提出해 주시기 바랍니다. 우선 이것 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 答辯 드리겠습니다. 지금 權純直 委員님께서 말씀하신 사항은 제가 그 당시에 提出資料를 要求한 것을 듣기로서는 地下鐵 5號線 工事 現況과 關係해서 土地 需要 및 補償現況을, 그러니까 總 筆地 數하고, 이러한 관계이기 때문에 이것이 사실 엄청나게 많습니다. 그래서 저희들이 總 補償對象은 이 資料에 있습니다만 몇 필지

중에서 몇 필지를 補償을 했고, 未補償되어 있는 것은 어떻  
다, 그 다음에 建物は 몇 棟이고 建物만 하더라도, 필지數만  
하더라도 2,414필지나 됩니다. 그리고 建物が 209棟이고 이  
래서 地下 補償할 것이 이렇게 해서 資料를 냅니다.

냈는데 지금 어제 저녁에 제가 듣기로는 筆地別로 資料를  
말씀하신 걸로 이해가 되었기 때문에 지금 資料가 여기.....,  
엄청나게, 책입니다. 그래서 그것을 드리겠습니다. 그런데 그  
것은 말이죠, 委員님이 이해해 주실 것은 저희들이 볼 때는  
전체 5號線이 52km나 되니까 그것에 대해서 補償筆地가 몇  
筆地이고 坪數는 몇 坪이며, 현재 補償한 것은 몇 筆地 中에  
몇 筆地를 補償했고 앞으로 할 것은 얼마나? 이런 것을 큰  
範圍를 확인하려고 물으신 것으로 저희들이 그렇게 이해를  
했습니다. 왜 그러냐 하면 52km나 되는데 筆地別로 한다면  
資料가 너무나 尨大하기 때문에, 이에 전체적인 것을 확인하  
려고 말씀하신 것 아니겠느냐 이렇게 해서 저희가 資料를 냈  
기 때문에 그것에 대해서는 오해 없으시기 바랍니다.

그래서 어제 저녁에 다시 구체적인 資料, 筆地別로 알고 싶  
다 하기 때문에 여기 별도로 資料를 가져왔습니다.

○權純直 委員; 네, 주시고 알았습니다.

지금 區廳에서 補償을 하고 있는데 그 補償規況을 복사하려  
면 2, 3分이면 다할 수 있습니다. 各 區廳에서 지금 하고 있  
지요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○權純直 委員; 그럼 2, 3分이면 다 복사할 수 있어요, 그걸  
여태까지 안 준 意圖가 어디 있습니까, 그럼. 자꾸만 그렇게  
변명하지 말고 우리 오늘 좀 솔직하게 얘기합시다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 權委員님 제가 말씀드리겠습니다.

다. 저희들이 委員들한테 변명을 하거나 答辯을 회피할 생각은 추호도 없습니다.

○權純直 委員; 추호도 없는데, 區廳에 가면 복사를 하면 2분 내지 3분이면 할 수 있어요. 왜 여태까지 있다 오늘 資料를 提出하는 것이지요?

○委員長 李永和; 그리고 그런 의문점이 있으면 전화가 있으니까 물어보면 될 것 아니에요, 여기 委員들한테.

○權純直 委員; 庶務가 누구예요, 庶務가. 庶務한테 내가 분명히 어저께 얘기했다고...... 우리 委員들이 뭐 서푼짜리예요, 庶務가 이렇쿵 저러쿵 전화하고 말야......

○委員長 李永和; 의문이 생기면 "權純直 委員님 이걸 이런 내용이 아닙니까" 이렇게 물어보면 되잖아요, 물어보면. 어제 처음 알았다고 변명하지 말고요.

○權純直 委員; 그리고 本部長께서 1年을 보내면서 그 모든 業務를 잘 했다고 생각을 하시는지, 그렇지 않으면 아주 잘못했다고 느끼시는지 여기에 대해서 간단하게 한번 答辯해 주시길 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 말씀드리겠습니다. 저는 제 자신이 능력이 부족하고 또 여러 가지 부덕한 점은 있기 때문에 결과는 제3자가 봤을 적에 미진한 점이 많이 있으리라고 생각이 됩니다. 그러나 地下鐵本部長인 自然人 禹命奎는 地下鐵建設에 사명감을 가지고 최선을 다하고 있습니다.

○權純直 委員; 네, 그렇게 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그러니까 그 결과가 委員님들한테 비치는 視角에는 어떤지 모르겠습니다만 저는 地下鐵建設本部長을 79年度부터 했습니다. 이 서울의 地下鐵에 대해, 기존의 運營中인 地下鐵에 대한 것도 내가 愛着心을 가지고 항

상 觀察하고 있고 앞으로도 建設하고 있는 地下鐵에 대해서 저로서는 최선을 다하고 있습니다.

○權純直 委員; 네, 알겠습니다. 그럼 다음 質疑를 하겠습니다. 지난 11月 27日 밤 10時頃 서울 永登浦區 堂山洞 地下鐵 工事 5-14공구 工事場이 崩壞가 되어서 建物이 3채가 파손되고 住民들이 밤중에 대피소동을 벌이는 地下鐵 工事의 一連의 事故를 보면서, 이 事故가 다행히 모든 사람이 退勤한 夜間에 일어났기 때문에 人命被害는 보지 않았지만 만약에 晝間에 일어났다고 하면 예기치 못하는 엄청난 人命被害를 누가 책임을 졌을까 하는 그런 생각을 하면서, 地面을 파헤치지 않고 땅 속에서 터널을 뚫어가는 新工法을 자랑하는 地下鐵本部の 태만함과 本部長의 無事安逸이 이처럼 엄청난 崩壞 事故가 일어났다고 생각을 하는데 本部長은 어떻게 생각하시는지 答辯해 주시고,

다음에 地下鐵工事 法規에 의하면 工事區間 100m마다 地質 檢査를 하게 되어 있는데 이와 같은 法規를 무시한채 工事を 施行했기 때문에 엄청난 崩壞事故가 일어났다고 생각을 하며, 만약에 法規에 따라 施工을 했다면 굴착이 아닌 개착으로 工事を 했을 것이면 崩壞事故는 일어나지 않았을 것입니다. 그리고 地下鐵本부는 地盤調查를 철저히 하지 않았으며, 工事費 節減 등을 이유로 해서 安全對策마저 소홀히 한 결과가 아닌가 이러한 생각을 갖습니다. 本部長은 여기에 대해서도 答辯을 해주시고, 第2期 地下鐵建設 全 區間 地質檢査 總 豫算案은 얼마였으며, 앞으로 全 區間을 다시 地質調查를 한다고 하는데 이것이 사실인가, 사실이라면 그 豫算額은 總 얼마가 되며, 정확하고 구체적인 答辯을 바랍니다.

다음에 지금까지의 地下鐵 工事 安全工事を 보면서 本部長



의 태만함이 市民들에게 얼마나 많은 정신적 불안을 심어주고 있는가를 本部長은 알고 있는지요? 우리는 이와 같은 地下鐵 工事 崩壞事故를 보면서 우리 交通分科 全委員은 地下鐵本部長이 양심에 책임을 느끼고 地下鐵本部長이 물러나야 된다고 생각을 하는데 本部長은 물러날 용의가 있는지 答辯해 주시고, 本委員이 알기로는 市에서 地下鐵의 建設事業을 施行할 때는 都市計劃 立案을 해서 확정 測量을 하고 都市計劃 公告, 供覽을 마친 후 補償이 끝난 후에야 地下鐵建設事業을 하는 것이 옳은 것으로 알고 있습니다. 그런데 本部長은 이와 같은 適法節次를 거치지 않고 밀어붙이기식의 多量 工事を 실시하고 있는데 이것은 명백한 公權力의 橫暴가 아닌가, 정말 누구보다도 法을 존중하고 지켜야 할 本部長이 이와 같이 法을 違反해도 되는 것인지 분명히 答辯해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 地下鐵建設本部長 答辯주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 答辯드리겠습니다.

權純直 委員님의 충고에 대해서는 本部長으로서 謙虛하게 받아들여서 앞으로 業務를 더 성실하게 처리하도록 노력을 하겠습니다. 지금 말씀하신 사항에 대해서, 永登浦의 事故에 대해서는 委員님들을 비롯해서 모든 市民들에게 地下鐵建設을 책임지고 있는 本部長으로서 대단히 죄송스럽게 생각합니다. 地質調査를 말씀을 드렸습시다만 저희들이 모든 地下鐵 工事を 할 적에 100m마다 地質調査를 합니다. 調査해서 그 터널이면 터널, 개착이 深度가 30m이면 30m 내려갔을 적에 그 깊이까지 몇 m 밑에는 土砂가 있고, 몇 m 밑에는 풍화암이 있고, 몇 m 밑에는 연암이 있고, 그 다음엔 경암이 있다 그래서 A지점과 100m 지점에는 그것이 設計할 적에 직선

으로 연결해서 土質狀態를 豫測을 하고 設計를 해서 工事を 하고 있습니다. 다만, 우리가 地質이라는 것이 이 지점에 土砂가 10m 밑에 있고, 이 지점에 15m 밑에 있을 적에는 이 A지점과 B지점은 10m와 15m를 직선으로 연결했을 적에, 요 지점에는 한 13m 정도로 地質이 土砂가 있을 것이다 하는, 언제든지 設計는 그렇게 하고 있습니다. 그렇게 하고 있는데 다만 우리가 豫測한 것과 같이 地下의 地質狀態는 직선으로 연결되어 있지 않은 상태고, 또 특별하게 地盤이 나쁜 곳이 있습니다. 예를 들면 지금 저희들이 98.5km를 工事하고 있습니다만 이 중에서 서울의 地質이 가장 변화가 심하고 節理가 나쁜 데가 이 5號線인 汝矣島에서 永登浦를 지나서 木洞까지, 그 다음에 5號線 中에서 踏十里에서 千戶大路 그러니까 中浪川입니다. 中浪川을 지나서 어린이대공원 앞까지 地帶가 나쁘고, 그 다음에 地帶가 나쁜 데에 대해서는 우리가 예를 들면 터널을 파들어가는데 바로 앞에 3m라든가 5m 앞이 예기치 못한 어떤 岩의 節理가 일어나면 거기에서 흙이 빠지는 수가 있습니다. 그래서 다만, 그것을 인간의 지혜로써 豫測을 하는데는 한계가 있다는데 어려움은 있는 것이지, 地下鐵에 무슨 事故가 나면 委員님께서 염려하신 이상으로 제일 머리가 아프고 애를 먹는 사람이 本部長입니다. 本部長이 왜 事故를 막으려고 애를 안 쓰겠습니까? 그러나 제가 최선을 다하고 있고 앞으로도 최선을 다 하겠습니다만 사람의 豫測의 능력에는 한계가 있는 어려움이 있다는 것을 제가 말씀을 드릴 수 있습니다. 그리고.....

○權純直 委員; 아니 지금 本部長님 말이에요, 지금에 崩壞된 이 一帶가 말입니다, 그전에 漢江 모래바닥이라고 합니다. 그러면 地質 檢査할 때 그런 모래 바닥이었었는데 나타나지 않

왔다는 것은 의심이 가서 지금 다시 말씀을 드리는 것입니다.  
○地下鐵建設本部長 禹命奎; 말씀드리면 거기의 地下 23m까지는 모래가 있고, 지금 터널이 막장까지도 경암이 있었습니다, 봤는데 말이죠, 코아가 있습니다. 그런데 그 다음 지점에서 그러한 事項이 일어났습니다. 그래서 저희들이, 委員님께서 뭐 安全對策을 소홀히 한 것이 아니냐 이러는데 저희들이 왜 安全對策을 소홀히 하겠습니까? 그런데 다만, 事故없이 工事を 하는 것이, 완성하는 것이 가장 소망스럽고 바람직한 것입니다. 그러나 제가 지금 앞으로 몇 년간은 서울 地下鐵을 建設해야 되는데 제가 있어도 마찬가지로, 제가 아닌 누가 오더라도 事故를 하나도 없게 한다는 것은 그건 희망사항이고, 어떻게 하면 과거에 비해서 事故를 줄일 수 있도록 하느냐에 노력을 하고 해야되지, 사실은 이거 뭐 委員님께서 어떻게 이해 받아주실지 모르겠습니다만 한 件의 事故도 없이 工事を 98.5km를 다하라 하면 저는 자신이 없습니다. 그리고 아까.....

(「 委員長님 緊急動議 있습니다」 하는 委員 있음)

○委員長 李永和; 네, 말씀하세요.

○崔沆洛 委員; 本部長님 묻는 말에 대답만 해 주십시오. 무슨 人間이기 때문에 한계가 있니, 못하면 물러나면 될 것 아닙니까? 무슨 그런 소리를 하고, 지금 東問西答을 하는 그런 質問이 아닙니다. 묻는 말에 대답만 하시라고요. 그렇게 할 수 있겠는가, 없겠는가? 그런 대답만 하시면 되는 것이지 지금 무슨 人間이 한계가 있고, 뭐 그런 쓸데없는 소릴 자꾸 합니까.

○委員長 李永和; 崔鍾德 委員님.

○崔鍾德 委員; 民主黨의 崔鍾德 委員입니다. 地下鐵 工사로

인해서 먼저 금년도에 5명이 숨진, 國家 百年大計를 위해서 숨지고 가신 여러분에게 弔意를 표하는 바입니다. 지금 地下鐵本部長께서는 어떻게든지 빠져나갈 구멍만 얘기하고 나가는데 옛날 속담에 "생일날 잘먹자고 여드레 굶더라"고 지금 各 區間에 工事場마다 가보면 전부 8車線이고 6車線이고 다 파헤치고 그냥 車 하나만 나가도록 만들어 놓고, 그래서 陵洞 같은 곳에서는 陳情書가 다 우리한테 들어왔어요. "장사를 못 해 먹겠으니 이것을 어떻게 좀 해달라"고 그랬고, 또 아까도 權委員님께서 永登浦 事件을 얘길 했는데 또 지난번에 千戶洞 4거리에서 電氣漏電 事件인지 그건 모르겠습니다만 消防車가 오고 난리 법석을 떨었어요. 그래서 텔레비전 저녁뉴스에 어필하다시피 했는데 소위 地下鐵本部長이라는 사람이 책임자로서 新聞이나 어디다 國民한테 사과 얘기 한 번 없어요. 그리고 내가 79年度부터 했으니, 딴 사람이 와도 그럴 것이다..... 本部長이 가도 딴 사람 다 할 사람 있어, 전날 大統領 다 죽었어도 지금 다 政權 잘 해 나갑니다. 무언가 책임있는, 權委員이 물으니까 어디까지나 國民들 앞에 新聞이라든가 어떤 廣告 한 장이라도 내어서 國民들한테 사과 한 마디 못하고, 地下鐵 工事로 인해서 이러이러한 피해가 가니 國民 여러분께서는 널리 이해해 달라든가, 어떤 얘기 한마디 없고, 그리고 물론 地下鐵 時急합니다. 우리는 어떤 경우가 있어도, 어떤 괴로움이 있어도 참고 견뎌야 한다는 건 全 國民이 다 알아요. 그러나 그것도, 참는 것도 어느 한계가 있는 것이에요. 그러니까 79年度부터 地下鐵本部長을 내가 했고, 此際이 딴 사람이 와도 별 뽀족한 수가 없다, 이런 얘기를 하는데 地下鐵本部長 그만둔다 하더라도 할 사람 많으니까 오늘이라도 아주 물러간다는 答辯을 하세요.

○委員長 李永和; 權純直 委員에 대한 答辯이 끝난 다음에 이 건 質疑하십시오.

○權純直 委員; 세 번째 答辯을 해 주세요, 本部長님.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 權委員님께서 말씀하신..... 그럼 앞으로도 100m마다 地質 調査를 했는데.....

○權純直 委員; 아니 그게 아니고요, 세 번째 第2期 地下鐵 建設 全 區間 地質檢査를 했는데 總 豫算이 얼마이며, 앞으로 全 區間을 다시 地質檢査를 한다고 하는데 이것이 사실이며, 사실이면 그 豫算이 얼마나 드나 내가 이걸 세 번째로 물었습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그걸 말씀드리겠습니다.

○權純直 委員; 간단하게 해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다. 지금 말이죠, 全 區間을 地質調査를 전부다 새로 하는 것이 아니고, 지금 현재 地質調査는 100m마다는 하나씩 다 되어있습니다. 다 되어 있고, 예를 들면 金湖洞이라든가 이렇게 岩質이 좋은 데는 追加로 안 해도 완벽합니다.

다만, 지금 말씀드렸다시피 地盤이 나쁜 데에 대해서는 지금 100m 간격인데 그 사이에 50m 간격으로 하나를 보링을 수 직보링을 더 하고, 그 다음에 옆으로 수평보링을 말입니다, 수평으로 터널을 뚫어 나가면서 보링을 추가로 할 예정입니다. 그런데 그렇게 해서 地質狀態를 좀더 완벽하게 調査費가 들더라도 調査를 할 예정입니다.

○權純直 委員; 네, 알았습니다. 그리고 제가 2期 全 區間 地質檢査 總額을 물었는데 그것만 答辯해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 總額은 말이죠, 지금 地質調査를 하는데 말입니다, 통상적으로 깊이의 差가 있습니다만

한 지점을 하는데 한 100萬원 정도 듭니다.

○權純直 委員; 아니 그러니까 지금 들어간 總額이 얼마나?  
2期에.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 말씀드리겠습니다.

○權純直 委員; 간단하게 얘기해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그러니까 約 10億원으로 推算이  
됩니다.

○權純直 委員; 約 10億원?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그리고 앞으로 향후 하는 것  
은 約 7億 내지 8億원이 所要될 것이다.

○權純直 委員; 7億 내지 8億원요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네. 그렇게 지금 보고 있습니다.

○權純直 委員; 네 번째 答辯해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그리고 사실 여러 가지 補償까지  
끝내고 認可받아서.....

○權純直 委員; 아니 補償이 아니고 네 번째는요, 지금까지  
地下鐵 工事 安全事故를 보면서 本部長의 태만함이 市民에게  
얼마나 많은 정신적 불안을 주고 있는가를 本部長이 알고 있  
습니까 하고 물었고, 또 우리는 이와 같은 地下鐵 工事의 崩  
壞事故를 보면서 우리 交通分科 全委員은 地下鐵本部長이 양  
심에 책임을 느끼고 물러나야 된다고 생각을 하는데 地下鐵  
本部長은 책임을 지고 물러날 用意는 있는가 하고 물었습니  
다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 答辯드리겠습니다.

지금 地下鐵이 그간에, 이번 事故로 인해서 市民들이나 委員  
님들에게 심려를 끼친 사항에 대해서는 本部長으로서 대단히  
송구스럽게 생각합니다. 그리고 이 건에 대해서 책임을 지고

委員님께서 물러날 用意가 있느냐고 말씀하신 事項에 대해서는.....

○權純直 委員; 이것은 우리 交通分科 全委員들의 意思라고 내가 분명히 했습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그래서 저는 어디까지나 公職者이기 때문에 지금 말씀하신대로 그 答辯에 대해서는 제가 제 개인적으로는 내가, 本部長이 물러서서 서울시 地下鐵이 잘 建設되고 한다 하면 저는 언제든지 저의 자리를 물러날 마음의 자세는 돼 있습니다.

○權純直 委員; 이걸 다시 묻기로 하고 다음 答辯해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 다음에 補償關係를 말씀드리겠는데, 지금 委員님께서 補償을 다 끝내고 節次 다 밟고 工事を 해야 하는데 너무 地下鐵本部長이 밀어붙이기식의 工事を 着工했지 않느냐 그런 말씀이 계셨습니다. 그런데 이 工事は 이렇습니다. 저희들이 모든 93년에 着工할 計劃의 것을 90년에 앞당겼습니다. 모든 節次와 補償을 다 마치고 工事を 하면 이를 執行하는 公務員은 훨씬 더 마음에 부담이 없고 편안합니다. 좋습니다. 그러나 이렇게 했을 적에 지금 상당히 着工이 늦어집니다. 지금 補償을 마치고 認可를, 모든 節次를 다 마치고 補償을 다 해놓고 工事を 하려면 적어도 90년에 着工은 어려울 것이고, 지금 현재 地下 補償件만 하더라도 그 補償에 대한 施行令이 지난 7月 25日 만들어져서 지금 條例案이 市議會에 와있는 段階입니다. 그런데 이게 다 끝나고 工事を 하려면 工事は 아직도 着工을 못 했을 것입니다.

○權純直 委員; 내가 말하는 것은 法을 존중해야 할 사람이 法을 違反했는가 물었어요. 그것만 答해 주세요, 길게 할 필요 없고.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그래서 제가 분명히 말씀드려서 이것을, 예를 들면 補償을 협의해서 土地所有者의 同意를 받든지 그 다음에 公共道路의 補償이 필요없는 데는 工事を 빨리 着工해서 地下鐵을 빨리 建設해서 市民의 交通不便을 덜어주는 것이 오히려 바람직하다는 판단 하에 工事を 着工했습니다.

○權純直 委員; 法에 違反된 것은 사실이죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 法에 違反됐다고는 볼 수 없죠.

○權純直 委員; 아니 節次를 밟지 않고 工事を 했기 때문에 法을 違反한 것 아니냐.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아니죠, 그건 아니고요. 委員님 말씀대로, 예를 들면 지금 또 私有地에 대해서 補償이 안되어 있는 데는 지금 工事が 남의 私有地에 대해서 補償 안 하고 임의로 工事を 무조건 못합니다. 그래 그 얘기가 아니고, 지금 현재 기존 道路上의 工사라든가 그 다음에 土地需要 여기 들어가는데 私有地가 들어가는데, 私有地의 同意를 얻어서 하는 것이라든가 이렇게 해서라도 빨리 地下鐵을 建設하는 것이 서울市民과 國民에게 기여, 도움이 된다. 이것이 公職者의 갈 길이라고 저는 所信을 갖고 工事を 했습니다.

○權純直 委員; 아니 그런데 本部長님 자꾸만 변명하지 말고 지금 補償이 안된 상태에서 벌써 몇 年前부터 工事を 하고 있어요. 왜 그런데가 있는데 是認을 하지 않고 자꾸만 변명을 하려고 합니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 工事を 土地所有者의 同意없이 工事を.....

○權純直 委員; 벌써 몇 年前부터 工事を 많이 시작을 했어요. 솔직히 그런 것이 있다 하면 是認해 줘야지요.



○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 지금 제가 土地所有者의 同意없이 무모하게 工事を 하고 있다는 것은 本部長으로서도 잘 모르겠습니다. 분명합니다.

○權純直 委員; 地番位置 알고 있어요. 알고 있으니까, 내 말이 사실이 아니라고 本部長이 생각이 되면 언제든지 전화 걸어주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 權純直 委員, 다 받았습니까?

○權純直 委員; 네.

○委員長 李永和; 다음 質疑하세요. 裴丁洙 委員님 質疑하십시오.

○裴丁洙 委員; 建設本部長님, 그 동안 地下鐵工事に 고생이 많으십니다. 그러나 우리 行政監査를 통해서 저희들이 指摘해야 될 문제는 指摘을 해야 되겠고, 지난 번 우리 交通常任委員會 때 委員들이 指摘한 그 내용에 대한 是正措置 내용이 전혀 거기에 대한 응답이 없었습니다. 우리 交通委員들이 指摘을 하면 그 때 뿐이지 흘러보내는 자세는 우리 앞으로 止揚이 되어야 되겠고, 이 자리만 謀免하면 되지 않을까 이러한 생각을 가지고 임하는 자세가 꽤 불쾌합니다. 그리고 우리의 마음은 우리 本部長님이나 여기 앉아 있는 委員님들이나 우리 市民을 위한 마음으로, 가벼운 마음으로 市民의 말씀들을 듣는 이러한 자세가 좋지 않겠느냐 이렇게 생각이 들고, 이번에 業務報告 때 우리 建設本部長께서는 그렇게 많은 事故가 잦았는데 報告에 앞서서 여기에 대한 사과 한 마디도 없었어요. 이런 것은 책임자로서의 資質問題도 됩니다. 바꿔서 얘기를 해서 내가 技術者다 하는 자세를 우리 委員님들 앞에서는 있잖아요, 조금 謙虛한 자세로 해주셨으면 고맙겠고, 技術者

라는 것이 그렇기 때문에 地下鐵建設本部長의 책임을, 막중한 책임을 맡고 지금 현재 大 役事를 하고 있는 중 아닙니까? 이러한 자세 속에서 우리 市民을 위하고 어쨌든 크고 작은 事故가 빈발하게 되면 거기에 대한 사과하는 자세도, "좀 우리 本部長이 성의껏 했는데 이렇게 되어서 國民에게 불편을 드려서 죄송하다"이러한 자세로 임해 주셨으면 고맙겠습니다.

우선 常任委員會 때 우리가 指摘한 내용들을 왜 이렇게 지금까지도 응답이 없느냐 하는 문제도 묻고 싶고 이상입니다.

○委員長 李永和; 答辯하세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 裴丁洙 委員님의 忠告事項에 대해서는 本部長으로서 謙虛하고 감사히 받아들이겠습니다. 앞으로 지금 指摘하신 그러한 사항에 대해서는 저희들이 이 交通委員會에서 말씀하신 사항, 指摘하신 사항은 地下鐵本部로서는 소홀히 생각한다든가 輕하게 생각한다든가 그러한 생각은 추호도 없습니다만, 委員님들이 볼 때 그렇게 비쳤다면 앞으로 저희들이 더 관심을 가지고 여기에서 論議된 사항을 執行하는 과정에서 反映시키도록 노력하겠습니다. 고맙습니다.

○委員長 李永和; 전번 常任委員會에서 指摘한 내용은 빠른 시일 내에 書面으로 提出해요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다.

○委員長 李永和; 金箕英 委員, 質疑하십시오.

○金箕英 委員; 民主黨의 金箕英 委員입니다.

地下鐵 建設現場 安全檢査에 대해서 묻겠습니다. 서울市는 10月 16日에서 22日까지 1週日 동안 현재 진행 중인 모든 地下鐵 建設現場에 대한 特別 安全點檢을 2, 3, 5, 7, 8號線에 83個 工區 工事現場에 建設安全技術士, 大學教授 등으로

구성된 20餘名으로 點檢을 실시한 뒤 對策을 세울 예정이라고 本委員은 알고 있습니다. 安全檢査 결과 모두 233件으로 이중 現場 補強事項이 201件이었고, 設計 및 工法 檢討事項이 32件이었다고 합니다. 그렇다면 앞에서 말씀드린 補強事項 201件과 設計 및 工法檢討 32件에 대하여 어떤 결론을 내렸는지 答辯해 주시기 바랍니다.

다음으로는 地下鐵 不實工事に 대해서 묻겠습니다. 서울시가 2期 地下鐵 建設을 무리하게 앞당겨 推進하면서 工事 崩壞事故가 두 달 사이에 3번이나 일어났습니다. 더욱이 工事주체인 서울시 地下鐵建設本部가 事故原因을 정확히 알아내지도 못하고 뚜렷한 對策도 세우지 못해 앞으로도 이러한 事故가 계속될 우려가 있습니다. 방금 權純直 委員도 言及을 했습니다만 27日 오후 10時 20分쯤 永登浦區 堂山洞 3街 地下鐵 5號線 14工區의 崩壞事件으로 住民들이 緊急待避하는 소동이 빚어진 것을 알고 있습니다. 이것은 着工 3年을 앞당기면서 地質調査를 제대로 하지 않았으며 建設本部의 監督 不實에 原因이 있다고 봅니다. 현재 94個 工區 98.5km 工事區間 가운데 52% 정도가 터널 工法으로 진행되고 있으며 앞으로 地下鐵 建設의 대부분이 地下 25, 35m 정도의 깊이에서 터널을 뚫는 방식으로 진행될 것으로 보여 事故의 우려는 常存하고 있습니다. 지난 1號線에서 4號線 工事까지 무려 133名의 사망자를 냈던 것을 생각하면 本委員은 큰 우려를 하고 있습니다. 本委員이 지난번에도 質疑를 통해서 指摘한 바 있습니다만 下請業者가 工事費를 적게 들이기 위해서 또 再下請을 주고, 또 再下請을 주고 그래서 중간 마진만 챙겨서 하는 일은 없는지 묻습니다. 여기에 대한 監督을 철저히 해 주신다고 했는데 그 후 監督結果를 좀 말씀해 주시면 좋겠습니다.

다음은 馬場洞 崩壞事故의 原因은 무엇이며 이러한 事故를 미리 막을 수 있는 對策은 무엇인지 答辯을 바랍니다. 工事費用을 아끼려다 몇 십 배, 몇 백 배의 損害를 초래할 수도 있다는 사실을 인식하시고 또 周知시켜 주시기를 바랍니다. 事故가 더 나고 덜 나고 하는 문제는 工法에 달려있기도 하겠지만 그보다는 工事を 하는 會社, 工事を 하는 사람들의 施工 자세에 달려 있다고 봅니다. 地下鐵建設本部 任職員들은 監督을 철저히 해야 됩니다. 市民들을 위해서 정말 잘해 주시길 제발 부탁드립니다.

參考로 말씀을 한 가지 더 드리겠습니다. 地下鐵 工事場 道路가 管理가 아주 엉망입니다. 交通疏通에 막대한 지장을 초래합니다. 철저히 教育和 團束을 要望합니다.

한 가지만 더 質問을 하겠습니다. 地下鐵 1, 2, 3, 4號線 建設時 死亡者 數가 133名이었는데 그 후 2期 工事中 현재까지 死亡者數는 5名이었다고 했습니다. 그러면 어떻게 하면 이 死傷者 數를 최대한도로 줄일 수 있는 방법이 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李永和; 建設本部長, 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 金箕英 委員님께서 質疑하신 사항에 대해서 答辯드리겠습니다. 委員님께서 指摘하신 대로 지난번에 外部 專門家들과 安全點檢을 全 區間에 대해서 일제히 실시를 한 바 있습니다. 그 결과에 의해서 현장에서 즉시 是正하고 補完해야 될 사항은 바로 工區別로 다 補完했습니다. 그리고 또 設計라든가 이런 것을 좀 補完할 필요가 있지 않겠느냐 하는 사항에 대해서는 檢討를 지금 구체적으로 저희들이 進行을 하고 있습니다. 그래서 233件 指摘 中에

서 現場에서 措置 完了된 것이 189件이고 檢討 對策된 것이, 檢討해 措置한 것이 24件, 현재 여러 가지 方案을 講究中인 것이 20件이기 때문에 이것은 委員님께서 말씀하신 대로 指摘事項에 대해서는 지금 저희들이 慎重하게 다 對處를 하고 있다는 것을 報告말씀드립니다.

그 다음에 저희들이 12月 3日부터 6日까지 지금 진행중입니다. 내일까지입니다만 12月3日부터 6日까지 또한 全 工區에 대해서 點檢을, 팀을 짜서 外部 專門家와 우리 關係公務員 해서 일제히 실시를, 點檢을 하고 있습니다. 參考로 말씀드리면 지금 현재 서울市內에서 工事하고 있는 중에 터널의 막장이, 뚫은 막장이 한 80個所나 됩니다. 그래서 터널만 보는 팀은 터널, 그 다음에 驛舍라든가 換氣口 등 개착區間이 지금 몇 個所에....., 130個所가 있습니다. 이 130個所에 복공판을 덮어 놓은 곳이 우선 이걸 보면 부분적으로 적어 보입니다만 서울市 全域의 130個所에 坪數로 치면 約 7萬 5,000坪입니다, 7萬 5,000坪. 그래서 여기에 대해서 저희들이 일체 지금 이 개착區間的 팀, 그 다음에 복공터널구간의 팀, 이래서 일제히 지금 點檢을 실시중인데 이 點檢結果에 따라서도 저희들이 그 補完할 사항이 있으면 철저히 安全爲主로 補完토록 조치하겠다는 것을 報告말씀드립니다.

그리고 下請業體에 대한 監督을 철저히 하라 하는 것은 참 적절한 指摘이십니다. 지금 현재 우리 나라 建設業法에서 原 都給者가 都給을 받으면 10億원 미만의 工事에 대해서는 都給額의 價格에 20% 이상, 그 다음에 10億원 이상의 工事는 30% 이상은 法律로써 專門業體에 下都給을 주도록 義務化 되어 있습니다. 만일에 그것을 안 주면 오히려 處罰을 받도록 이렇게 되어 있습니다.

○金箕英 委員; 그걸 말씀드린 것이 아니고.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 제가 말씀드리겠습니다. 그래서 저희들이 下都給 하는 데에 있어서는 下都給業者가 設計대로 성실히 施行하도록 現場에서 監督과 監理를 加一層 強化하도록 하겠습니다.

그 다음에 이제 馬場洞에 事故를 겪은 결과에 의해서 그에 따른 예방방법이 무엇이냐고 물으셨습니다. 사실은 그 터널 막장에서 地質調査를 파들어가는 前方의 地質狀態를 더 치밀하게 地質調査費가 들더라도 해야 되겠다 하는 것을 저희들이 절실히 지금 느끼고 있습니다. 그래서 그러한 변화가 심한 區間에 대해서는 이 깊이별로 土質狀態를 조사하기 위해서 수직보링을 추가로 하고, 그 다음에 변화가 심한 區間에 대해서는 터널 막장에서 수평으로 보링해서 地質을 더 구체적으로 확인해서 工事함으로써 이러한 類似한 事故가 일어나지 않도록 저희들이 앞으로 최선을 다하도록 하겠습니다.

그 다음에 道路管理에 대해서 지금 사실은 地下鐵 工事が 1km당 驛 하나씩 있고 또 驛舍의 前後方에는 한 70m 前後方에 換氣口 工事を 하기 때문에 이 개착으로 인해서 市民들이 交通에 불편이 있는 것이 사실입니다. 그래서 저희들 나름대로 복공에 대한 면이라든가 그 다음에 주변 環境을 정리하는데 최선을 다하고는 있습니다만, 역시 市民들이 보는 感覺으로써는 미진한 점이 한 두 번이 아니라고 생각합니다. 그래서 그 점에 대해서는 더 세심한 注意力을 가지고 이 施工會社로 하여금 항시 整備 整頓을 철저히 하도록 指導 監督을 해 나가도록 하겠습니다. 그리고 委員님께서 死傷者 數를 1 段階 1, 2, 3, 4號線 하면서 133名이 죽었는데 좀 줄일 수 있는 方案이 무엇이 없느냐, 그 점에 대해서는 제가 고민하고

있는 사항이 委員님이 지금 염려하고 있는 사항과 똑같습니다. 사실은 人命이라는 것은 귀중하고 소중한 것입니다. 어떻게 하든지 저희들이 人事事故를 줄이도록 노력을 하겠습니다. 다만 人事事故를 줄이는데는 저희들 監督도 철저해야겠지만 거기에 從事하는 勞務者들의 자세 이것이 자기가 피해를, 事故를 안 당하도록 스스로 노력하는 자세가 있어야 되는데 그것이 현실적으로 상당히 現場에서는 미진한 점이 많습니다. 지금 이 시간 현재에도 우리 地下鐵工事場 땅 밑에서 일하는 人夫가 約 1萬名이 됩니다. 그런데 저희들이 現場에 갈 때마다 現場에 들어갈 때 절대로 安全帽를 써야 됩니다. 이게 왜 그러냐 하면 安全帽를 쓰면 무엇이 받쳐도 자기가 안 다치는데 그 安全帽를 쓰도록 그렇게 注意해도 어떤 人夫들은.....

○金箕英 委員; 알겠습니다. 철저히 잘 해 주시고요, 두 가지만 追加로 좀 묻겠습니다.

堂山洞 區間 施工業體인 기산建設은 애초 지난해에 着工할 예정이었으나 土地 補償이 늦어져 지난 9月쯤 工事に 들어갔고 터널을 파면서 암반이 지나치게 약한 사실을 발견해서 市當局에 몇 차례 設計變更을 要求한 사실이 있었지요? 어떻습니까, 要求한 사실 있었지요, 기산건설에서?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 기산건설에서 정식으로 要請한 것은, 그것은 제가 實務者에게 물어보겠습니다, 諒解하십니까.

○金箕英 委員; 제가 알고 있기로는 몇 차례 設計變更을 要求한 사실이 있었습시다만 이걸 목살했다고 합니다. 그래서 地下鐵建設 行政이 拙速이라는 의혹을 더해 주고 있습니다. 이런 일에도 철저히 잘 파악을 해서 임해 주시길 바라고요.

다음 地下鐵 工사로 말미암아 職業病 발생가능성이 매우 높

습니다. 이 터널 工法의 施工으로 地下에서 장시간 掘鑿作業이 불가피해서 粉塵에 의한 塵肺, 震動에 의한 신경장애, 소음성 난청, 시력 장애 등 各種 職業性 疾病이 매우 높은 것으로 나타났는데 여기에 대한 對策은 무엇입니까?

○委員長 李永和; 地下鐵建設本部長 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 金箕英 委員님께서 염려하신 대로 地下鐵 工事場 터널의 막장에 가면 作業環境이 극히 나쁜 것이 사실입니다. 그래서 저희들도 간혹 들어가 봅니다만 지금 염려하신 대로 發破를 하게 되면 그 地下空間에서 밀폐된 空間이기 때문에 먼지라든가 그 다음에 암을 굴착할 적에, 착공을 할 적에 그 소음은 굉장히 많이 납니다. 그래서 그것이 作業環境이 어려운 것은 아주 劣惡한 상태입니다. 그래서 저희들 나름대로 지금 줄일 수 있는 方案으로써는 換氣施設, 쪽가게 되면 空氣를 빨아내는 施設이 있습니다. 그러한 施設을 지금 현재 갖추어서 工事を 하고 있습니다만 염려하신 대로 그 상태가 지금이라도 조금 더 미진하고 補完이 필요하다면 그 점에 대해서 각별한 관심을 가지고 그런 劣惡한 環境의 사항을 줄이도록, 減少시키도록 노력하겠습니다.

○金箕英 委員; 그러면 아까 그 施工業體인 기산건설에서 公式 接受가 없었다고 하셨는데 그러면 非公式 接受는 받았습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 擔當部長입니다.

○工事部長 李寅弼; 永登浦區間을 맡고 있는 工事部長입니다.

지난해의 設計보다도 安全을 위해서 3m 정도 더 깊이 들어갔습니다. 그래서 터널구간에 岩質狀態는 저희들이 생각했던 것보다 상당히 좋았습니다. 그래도 安全을 위해서 設計는 없습니다만 휘폴링이라고 一種의 굵은 철근입니다. 이것을 더



補強을 하고 工事を 했는데도 이와 같은 錯誤가 일어났습니다. 公式的으로 設計變更 要請事項이 없었고 저희들이 볼 때 龜裂된 편마암층이 있기 때문에 더 補強措置를 하고 했는데도 이러한 事故가 났습니다.

○委員長 李永和; 다음 委員님 質疑하십시오.

元松喜 委員님 質疑하십시오.

○元松喜 委員; 元松喜 委員입니다.

한 가지만 本部長님께 묻겠습니다. 地下鐵 4號線 事故와 5號線 14工區, 36工區 崩壞事件이 3件이나 發生했는데 우리 委員들이 그 真相을 알지 못 하고 있습니다. 또 지난번에 14工區 崩壞時 交通 委員 梁元模 委員, 朴夏榮 委員, 또 李永和 委員長 그리고 崔鍾德 委員 또 저와 이렇게 다섯 분이 現場 踏查를 했습니다. 그랬을 때 듣기로 地下鐵公社의 터널 工法 그것으로 工事を 하는데 있어서 아마 補強作業을 하지 않고 經費節減을 위해서 계속 뚫고 나가다가 崩壞가 되었다고 하는 것을 現場에서 들었습니다. 그런데 오늘 다시 補強作業을 철저히 하면서 했다고 하는 것은 당치 않은 변명에 지나지 않습니다. 또 우리 委員長께서 現場 真相을 우리 交通 委員 개개인에게 書面 報告해 달라고 했는데 報告치 않은 이유는 委員을 輕視하는 風潮가 아닌가 答辯해 주시기 바랍니다. 이 상입니다.

○委員長 李永和; 建設本部長 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 答辯드리겠습니다, 지금 元松喜 委員님께서 質疑하신 사항에 대해서. 저희들이 地下鐵建設本部의 本部長 이하 全 職員이 委員님이 말씀하신대로 委員님들의 말씀을 輕視한다던가 그러한 마음가짐은 평소에 한 번도 가져본 일이 없다는 것을 말씀드립니다. 그리고 아까 書面

으로 說明을 提出하라고 하는 말씀에 대해서는 제가 資料를 한 번 낸 것으로 기억이 됩니다만 그것이 아마 잘 傳達이 안 되었다고 그러면 저희들이 미진한 잘못이 됐습니다. 그래서 그 사항은 馬場洞 것하고 지금 永登浦 區間 것은 저희들이 또 혹시 委員님들이 필요하실까 싶어서 별도로 資料를 만들어 가져 왔습니다. 그래서 소상히 좀 사실이 우리가 잘못 意思傳達을 받아서 그렇게 된 것 같습니다만 필요하시면 저희들이 오늘 드리도록 하겠습니다. 죄송합니다.

○元松喜 委員; 그것을 本部長님께서 아시는대로 이 자리에서 說明을 좀 해 주시기 바랍니다. 書面 答辯보다는 지금 바로 말씀해 주시면 좋겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 元松喜 委員님께서는 그 原因關係 말씀이죠?

○元松喜 委員; 真相을, 工法을 어떻게 해서 工事を 했는데 뭐가 잘못이 되어서 어떤 事故가 誘發되었다 그 原因糾明을 좀.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 현재 堂山洞에 대한 事故의 原因은 저희들이 지금 推定하기로써는 이 地域에는 地表面으로부터 23m 內外 깊이까지는 모래하고 자갈층으로 構成되어 있습니다. 덮여있고, 그 下部는 4 내지 5m의 두께로 풍화암과 편마암 系統의 경암이 分布되어 있습니다. 터널굴진 과정에서 掘進해 나가는 방향과 반대방향으로 경사진 斷層 破쇄대가 좁은 幅으로 끼어 있는 것을 막장에서 최후적으로 발견되었기 때문에 막장의 崩落은 이 斷層의 節理面을 따라서 땅 밑에 地下水가, 이 地帶는 地下 4m 밑에 地下水가 있습니다. 地下水가 流入됨으로써 破쇄대가 미끄러져 내려와서 터널이 무너진 것이 아니고 터널을 이렇게 掘進해 가는 과정에서 앞

의 것이 무너졌습니다. 무너진 것으로 일단 저희들이 현재 推定을 하고 있습니다.

그 다음에 馬場洞 堤防 독에 崩落된 것은 事故난 地點은 地形的으로 靑溪川이 堤防이 改修되었습니다만 築造 前에 火山 變化地點으로써 그 上往十里하고 道洗洞 일대의 雨水가 集中되어서 靑溪川으로 流入되는 그게 계곡부입니다. 지금 현재 下水가 옆으로 지나가고 있는 계곡부로서 과거 홍수의 영향으로 복잡한 沖積狀況으로 보이며 또한 地下水의 높은 압력이 常存하는 軟弱 地層 地帶입니다. 그래서 기이 터널 굴착工事を 완료한, 그 工事が 靑溪川을 橫斷해 터널을 다 해서 왔습니다. 下層 區間은 당초에 저희들이 推定했던 대로 풍화암 地層이 있습니다. 事故地點인 堤防區間, 막다른 堤防區間입니다. 堤防區間은 이와 같이 복잡한 地層 地帶로 인하여 地下水 영향을 크게 받는 土砂層으로 변화하는 그 土砂性 풍화암 地盤으로서 그 地帶에 높은 地下水 압력 또는 土壓에 버티는 힘이 약하고 터널 굴착에 따른 영향으로 地盤이, 막판 地盤이 弛緩되어서 순간적으로 地下水밀 土砂가 터널 마지막 막장에 흘러들어 오면서 터널 上部, 이게 흠이 빠지니까, 터널 안쪽으로 빠지니까 터널 上部의 堤防이 내려앉은 것으로, 함몰된 것으로 지금 저희들이 推定을 하고 있습니다. 이것은 지금 地質의 資料와 狀況을 勘案해서, 저희들 나름대로 分析을 해본 내용입니다.

○裴丁洙 委員; 本部長님, 그 資料를 準備해 오셨는데 委員님들한테 配布 안 한 이유는 뭐니까? 그걸 뭐하려고 資料를 만들어 왔습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네?

○裴丁洙 委員; 그 資料, 지금 현재 委員님들한테 나누어 주

려고 만들어 왔다 그랬죠? 지금 현재 우리 本部長님이 說明하신 資料.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 이 資料가 필요할지 모르기 때문에 資料를 일단 準備해 가는 게 좋겠다 이래서 準備를 해 왔습니다.

○裴丁洙 委員; 아니, 지금 현재 元松喜 委員 말씀을 들어보면 먼것번에 事故現場에 가서 事故난 地點의 現場들에 대한 것 있지 않습니까, 議會 委員들이 알 수 있을 정도로 조금 報告를 해 달라고 부탁을 했었는데, 資料를. 그래 지금 準備를 하고 오셔서 委員들한테 配布 안 한 그런 경우가 어떤 경우인지 그것을 묻고 싶어서 말씀드리는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 말씀드리겠습니다. 지금 元松喜 委員님께서 資料를 만들어서 한꺼번에 주면 좋겠다 그러한 얘기가 저한테 傳達이 잘 안 되었습니다. 그래서 내가 어제.....

○元松喜 委員; 그 당시에 우리 委員長께서 직접 말씀을 하셨습니다. 本部長님한테 직접 얘기를 하고 저희도 거기 같이 있었습니다. 그런데 기억이 안 나서.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니까? 그러면 제가 경찰중 에 기억이 안 난 것 같습니다. 죄송합니다.

○元松喜 委員; 변명이 너무 심한 것 같습니다.

○委員長 李永和; 그 때 누구야, 저 사람도 있지 않았어요, 安全擔當官. 安全擔當官도 옆에 있었지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 하여튼 경위가 그렇게 되었으면 죄송하게 되었습니다.

○裴丁洙 委員; 앞으로 저희들이 要請을 하지 않더라도 그러한 불미스러운 事故가 발생했을 때 저희들한테는 말이죠 다

해줄 수는 없을지라도, 委員長님한테는 말씀을 드리면 委員長님이 저희들한테 소상하게 또 말씀을 해 주십니다. 그러한 體制 속에서 우리가 市民들의 代表이기 때문에 우리가 交通委員이라고 하니까 실질적으로 우리 區民들한테 많은 전화가 옵니다. 거기에 대해 궁금한 점이 오는데 저희들이 그 答辯할 資料가 없어요, 사실은 말이죠. 그렇기 때문에 저희들 委員들이 얼마만큼 苦衷을 느낀다 하는 것을 좀 이해해 주시고 거기에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그 점에 대해서는 앞으로는 大小事故를 不問하고 그러한 일이 있으면 저희들이 資料를 만들어서, 저희들 나름대로 판단한 資料를 만들어서 資料를 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 崔沆洛 委員님 말씀하십시오.

○崔沆洛 委員; 간단히 한 두 가지만 質問드리겠습니다. 工事都給을 줄 때 土地補償이 다 끝난 다음에 發注하는 것이 순서라고 보는데, 補償을 하지 않은 상태에서 發注를 하고 또 工事を 하는 것도 문제가 있다고 생각합니다. 그 부분에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 그 점에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 저희들이 工事發注는 이 地下鐵 工事뿐 아니라 일반 道路工事라든가 뭐 公園造成 工事라도 일단 道路를 어느 地點에서 어느 地點까지 내려고 하면 設計를 해서 工事發注를 하고 그 다음에 補償을 하면서 工事を 施行해 나가도록 이렇게 되어 있습니다. 왜냐 하면 事전에 補償을 다하고 工事發注하는 것이 아니고 工事を 發注하고, 工事發注가 되어야 여러 가지 事業에 대한 認可, 土地에 대한 收用節次를 밟을 수 있기 때문에 그것은 저희들이 現行法上으로 並行해 나가

도록 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 그렇다면 土地補償이 다 안 된 그런 어떤 地域에는 工期가 늦어질 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그렇다면 지금 堂山洞같은 경우도 補償 때문에 늦게 工事を 시작했고 工期는 맞춰야 되고 그런데에서 오는 어떤 問題點도 있다고 보는데 어떻게 생각을 하십니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 堂山洞에 지금, 이번에 工事하는 區間은 道路上입니다. 個人私有地上이 아니고 道路上입니다. 道路 따라 죽 터널을 굴착해 오는 것입니다.

○崔沆洛 委員; 네. 하여튼 좋습니다. 신터널工法이라고 할 수 있는 라툼工法으로 工事を 하다가 이번에 事故가 난 것이죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○崔沆洛 委員; 라툼工法에 대해서 좀 자세히 說明을 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 단지 흙을 파들어 가는 것은 라툼工法하고 그 다음에 과거 일반 산악식터널 종래 터널工法입니다. 그걸 뭐 ASSM工法, 그러니까 아메리칸 스틸 서포트 메소드 그래서 ASSM工法하고 一般的으로, 通常的으로 산악식터널 工法이라 이런 用語를 쓰고, 라툼工法을 通常的으로 都心터널工法이다 이렇게 一般的으로 通念上 부르고 있습니다. 그런데 땅 밑을 파고 들어가는 것은 마찬가지로입니다. 똑같은 方法입니다. 같은데 다만, 다른 것이 從前에 터널, 산악식터널 方法은 持保工을 말이죠 안 내려 오도록 철을 이렇게 대어가면서 工事を 해 나가는 것이고, 지금 라툼工法은 이 터널이, 쉽게 말하면 掘進해 나가는데 안 내려오도록, 소위 말

하면 土粒子가 弛緩되지 않도록 시멘트를 뿜어 붙입니다. 뿜어 붙이고, 그 다음에 로크볼트를 하고 그렇기 때문에 施工에 여러 가지 安全性이라든가 이런 것은 상당히 安全性이 있습니다. 그래서 지금 말씀드렸다시피 지금 馬場洞이라든가 永登浦 堂山洞에서 기이 터널工事한 것이 무너진 것이 아니고 막장에서 그랬기 때문에, 막장에서 흙을 파내려 가는 것은 역시 구멍을 뚫어서 發破를 하는 것은 지금 라툼工法이나 既存의 地下鐵 터널 工法이나 똑같습니다.

○崔沆洛 委員; 그럼 라툼工法이라는 것이 發破를 해가면서 터널을 뚫는 이런, 쉽게 말하면 在來式方法이라고 할 수가 있죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 파들어 가는 方法은 똑같습니다.

○崔沆洛 委員; 우리 나라에서는 신터널工法이라고 그러지만 어떻게 보면 在來式工法이라고 해도 過言이 아니죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아니죠, 제가 말씀드렸다시피.....

○崔沆洛 委員; 라툼工法이라는 것을 나쁘게 평을 하진 않습니다. 라툼工法이 나빠서 그런 것이 아니라, 내가 볼 때는 堂山洞 같은 경우는 事故난 이유를 들게 되면 거기는 라툼工法으로써 좀 어울리지 않는 그런 地域이 아니었는가 하는 그런 생각이 들어가서 그렇습니다. 그거 맞죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 글썄 그것이 이렇습니다.....

○崔沆洛 委員; 예를 든다면 라툼工法은 이런 市內 변화가라든가 오픈해서 개착식으로 할 수 없는 그런 地域에서 필요한 것이지, 그런 정도의 堂山洞 같은 그런 어떤 地域에는, 漢江 埋立地域이라는 것도 알고 계시지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그렇기 때문에 터널工法으로써는 좀 妥當性이 없지 않는가 그런 생각에서 묻습니다. 그걸 인정하시지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 점에 대해서 저는 見解를 달리 하고 있습니다. 왜 그러냐 하면 거기에 堂山洞 보면 道路가 지금 12m입니다, 좁습니다. 좁고 거기에 지금 地下에 깊이가 35m입니다, 深度가 말이죠. 그런데 12m, 죄송합니다. 訂正하겠습니다. 15m 道路幅에 그것이 저희들이 개착식으로 한다 이렇게 되면 주변에 工事하는 동안에 전혀 인접 建物들이 出入이 어렵고 또 이 개착식 工法은 通常적으로 地下의 깊이가 20m 이내일 적에 적합한 방법이지, 地下 35m..... 거기에는 35m 안 내려갈 수 없는 것이, 예를 들면 이쪽에 漢江을 地下로 횡단하고 그 다음에 셋강을 通過하고 그 다음에 이 安養川을 地下로 지나가기 때문에, 地下 35m면 굉장히 깊습니다. 地下 35m이면 地上建物の 10층 깊이입니다. 그래서 이 35m 깊이 정도가, 예를 들어 25m 이상의 깊이가 되면 사실은 좁은 道路에서 개착식으로 한다는 것은 조금 技術上으로 무리가 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 무슨 말씀인지 이해를 하겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그래서 委員님께서 염려하시는 대로 그것에 대해서 地質狀態를, 그 地點에 대해서는 지금 더 掘進해 나가면서 地盤을, 필요하면 地下에서 前方을 改良해 가면서 工事を 하도록 이렇게 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 그렇죠, 事前에 그것을 100m 간격으로 試錐孔을 뚫어서 地質調査를 한다 했는데 그런 경우는, 예를 들어서 한 50m, 30m 간격으로 滲透성을 부러서, 漢江 埋立地域이니까 그런 식으로 工事を 하셔도, 충분히 그렇게 했더라면



事故를 防止할 수 있지 않나 그런 생각을 합니다.

그리고 예를 들어서 그런 라툼工法을 거기서 꼭 사용해야 되어서 사용했다손치면 發破를 해서 터널을 뚫고 나서 後續措置가 있죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그 지대 철조가 뭐 지대를 막는 後續措置가 있죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○崔沆洛 委員; 그건 다 했었습니까, 後續措置를 다 했습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그럼요, 그걸 다해서 지금 말씀드렸다시피 터널이 땅 밑에 이렇게 進行해 가지 않습니까? 저희들이 이만한 터널 같으면 工事의 安全을 위해서 半만, 上部 半만 합니다. 그런데 여기에는 다해서 이 터널 자체는 끝까지 馬場洞이나 堂山洞에 아무런 문제가 없습니다, 없고. 여기에서 地盤이 나쁜 것이 터널이 구멍으로 前進해 나가는데 여기에서 흙이 안으로 빠져들어 가기 때문에 地盤이 침하된 것 같습니다.

○崔沆洛 委員; 제가 알기로는 後續措置가 未備해서 물론 기산건설에 都給을 주고, 기산에서는 또 효성건설에다 再下請을 주고 이런 식으로 해서 工事費問題도 있고, 工期도 맞춰야 되고 여러 가지 어떤 문제점이 있어서 그런 부담가는 工事を 하다 보니 그런 後續措置도 제대로 취하지 않은 상태에서 일어난 것으로 알고 있는데, 물론 그러면 거기에 대해서 本部長님은 그렇지 않다고 말씀하셨습니다. 사실로 받아들여도 되겠습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 이 地點에 대한 얘기가 자꾸 나올 것 같은데 정리를 하고 넘어 갑시다. 지금 이 事故地點에 대해서 우리 交通委員님들이나 市民들의 視角에서 본다면 崩壞한 地點을 正常的으로 工事を 시작할 수 있도록 復舊를 하자면 豫算이 얼마나 드나요, 豫算이?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그걸 말씀드리겠습니다. 지금 말이죠, 저희들이 그 復舊를, 그 침하된 부분을 어떤 방법으로 復舊를, 措置를 하고 工事を 또 지금 土砂가 들어와서 터널에 찬 것을 퍼내고 하는 문제는 저희들이 지금 구체적으로 技術者들이 監理團하고 우리하고 檢討를 하고 있습니다. 그래서 그 문제는 시간을 좀 주시면 저희들이 그 對策이 樹立되는 대로 앞으로 工事進行을 할 것입니다. 그 문제는 案이 되면 報告드리겠습니다.

○委員長 李永和; 그래서 豫算이 또 追加豫算이 들 것 아니에요? 그러면 이 豫算은 우리 税金인 地下鐵本部 豫算으로 주어서 하느냐, 그렇지 않으면 會社에서 이 책임을 지고 하느냐? 復舊, 正常的으로 일할 수 있도록 復舊하는 豫算을 어디서 負擔을 하느냐 이거예요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 저희들로서는 會社가 부담해야 된다고 보고 있습니다. 왜 그러냐 하만 지금 현재 흙이 내려와서 터널에 들어간 것이라든가 이러한 除去作業, 이런 것은 施工會社가 負擔해서 할 사항이라고 저는 보고 있습니다.

○委員長 李永和; 좋아요. 正常的으로 工事が 다시 시작하는 時期가 언제예요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그건 지금 현재 저희들이 여러

가지 資料가지고 檢討하고 있습니다.

○委員長 李永和; 대충.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 지금 저희들이 그 地點의 工事場이 이쪽에 여러 방향으로 工事해 나가고 있습니다. 그래서 지금 그 地點에는 여러 가지 우리도 그렇고, 또 土木學界라든가 外部 機關에도 檢討를 客觀的인 입장에서 의뢰해야 되기 때문에 지금 얘기를 들으니깐 한 2個月 정도 所要되지 않겠느냐 이렇게 지금 보고 있습니다.

○委員長 李永和; 그럼 당초 工期計劃에 이게 어긋나지 않아요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그러니까 그게 말씀드리다시피 工事場이 한 工區가 1km나 되니까 作業場은 딴 곳도 있기 때문에 그것은 큰 지장 없는 방향으로 저희들이 檢討措置하도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 그리고 아까 崔沆洛 委員도 얘기를 했지만 이 라툼 다시 말해서 터널工法으로 다시 그대로 할 것인데요, 아니면 工法 修正을 할 것입니까? 設計變更 工法修正 그런 것을 하는가요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 현재 조금 전에도 말씀드렸습니다만 최종적으로 어떤 방법으로 補完을 하고 어떻게 하는 것은 案이 되면 報告를 드리겠습니다만 지금 제가 말씀드릴 수 있는 사항은 터널工法으로써 지금 與件의, 深度라든가 여러 가지 주변 與件을 勘案할 때 터널工法으로 그대로 하되 地盤을 改良, 필요하면 補完해 가지고 그런 工事を 하도록 이렇게 해야 될 것 같습니다.

○委員長 李永和; 工法을 바꿀지도 모른다?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아니 工法을 바꾸는 것이 아니

죠, 地盤이 軟弱 地盤이 있다 하면 시멘트 몰타르를 쏘아붙이는, 예를 들면 약한 地盤을 강하게 단단하게, 예를 들면 가장 좋은 것이 단단한 地盤입니다, 터널하는데. 느슨한 地盤이 문제인데 느슨한 地盤이 염려되는 데는 地盤을 강하게, 단단하게 만들어 놓고 터널을 해 나가는, 다시 말하면 그러한 補完作業을 해 가면서 工事を 해야 될 것 같습니다. 구체적인 사항은 案이 나오면 별도로 報告드리겠습니다.

○委員長 李永和; 또 다른 工區에는 이와 類似한 곳이 없나요, 다른 工區에는?

지금 委員들이나 市民들이 걱정하는 것이 지금 本部長은 아까 "事故가 왜 없을 수 있습니까" 이런 자세인데 이 자세부터 안돼요, 그래가지고는. 100%로 事故가 안 나도록 마음을 먹어도 事故가 자꾸만 나는데, 그게 무슨 말이에요, 그게! "事故가 아주 안날 수 없습니다" 그 말이 무슨 말이에요! 100% 안 난다고 생각을 해도 자꾸 난단 말이에요, 지금. 왜 자꾸 事故가 나나 했더니 本部長 마음 자세 때문에 자꾸 事故가 나요, 지금. 이 事故를 보통으로 생각하면 안돼요. 아까 權純直 委員도 짧게 말씀하려고 줄여서 그렇지, 그게 만일에 이번에 3층집이 그대로 폭삭 내려 앉는 것을 市民들이 다 봤다 이 말이에요, 텔레비전으로.

그것을 만일 權純直 委員님 말씀대로 그게 밤이기 망정이지 낮에 病院도 하고, 뭐 患者도 있고, 3층에 사람이 가득 들어 있을 적에 그게 무너졌다면 몇 십명이 그대로 내려앉는 事故예요, 그게 事故를 보통으로 생각하면 안돼요, 이거 저 사람, 安全點檢診斷責任者 당장 그만둬야 돼요 당장에, 安全診斷 責任者가 있잖아요..... 그래서 우리 一念이 그렇습니다. 어떻게 하면 市民들이 被害를 보는 事故, 生命하고 관계가 있는 事故

한 件도 일어나면 안 된다는 생각이 우리 생각이에요. 市民도 똑같아요. 이왕 말나온 김에 하나 더 아주 하고 넘어가면, 다른 委員님도 하실 것 같아서 먼저 내가 말을 하고 넘어가면 地下鐵建設本部長이 1, 2號線을 비롯해서 지금 막중한 任務를 띠고 하나 하나, 뭐 왜 잘한 일이 없겠어요, 모두 해 나가는데.

첫째 事故에 대한 마음가짐이 안 되었고, 두 번째 또 안 되는 일이 있어요, 나 아니면 안 된다는 생각을 하지 마세요. 당신이 아니라도 여기 後繼者들 얼마든지 있어요. 나 아니면 안 된다는 생각을 아예 하지 말라 이거예요, 過信하지 말아요. 그리고 나 밖에 없다는 그런 思考 절대로 가지면 안돼요. 물론 禹命奎 本部長이 人格적으로 그런 생각을 안 한 것으로 제가 알고 있습니다만 절대로 안돼요, 절대로..... 이게 歷史에 남을 그런 事業이라고 내가 전번 우리 常任委員會 때도 얘기하지 않았어요? 절대로 안됩니다. 그래서 이 事故問題에 대해서는 이 정도로 마무리를 짓기로 하고 저금 뭐 시간, 점심시간.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 委員長님 제가 한 마디만 말씀드릴 수 있는 시간을 주십시오.

○委員長 李永和; 食事하고 하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 1분만 시간을 주십시오.

○委員長 李永和; 네, 하세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 여러 가지로 다시금 죄송하다는 말씀을 드립니다. 그래서 제가 그 표현하는 것이 表現力이 부족해서 委員님들이 받아들일 적에 조금 제 뜻과 달리 意思가 傳達되어서 받아들이는 것으로 지금 생각이 되기 때문에 그걸 제가 분명히 委員님들께 解明을 드리기 위해서 말씀을 드

리겠습니다. 그리고 저는 마음자세가 이렇습니다. 지금 이 시간에 事故를, 地下鐵 工事의 事故가 나면 제일 일차적으로 골치 아프고 애를 먹는 사람이 地下鐵 本部長입니다. 委員님들의 생각과 조금도 다름없이 事故를 한 件도 안 내고 工事を 해야 되겠다 하는 것은 제가 평상시에 항상 변함 없이 가지고 있는 자세입니다. 그런데 저는 이 交通委員會의 委員님들과 對話하는 자리에서 임시 謀免的으로 슬쩍 듣기 좋은 얘기로 해서 시간을 넘기고 싶은 생각은 추호도 없는 사람입니다. 제가 말씀드리는 것은 이리이러한 실정이고 어렵고 이리이러하기 때문에 참 이렇습니다, 제가 事故라든가, 이런 것을 잘 하려고 애를 쓰겠습니다만 저희 實狀은 이렇고 이렇습니다, 하는 것을 委員님들에게, 우리 地下鐵本部長이 어려움을 겪고 있는 보따리를 툭 털어놓고 委員님들의 좋은 高見을 듣고 받아들이겠다 이런 생각이니 제가 조금도.....

○委員長 李永和; 됐어요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그리고 그 다음에 두 번째는 말이죠. 地下鐵이 지금 自然人 禹命奎가 아니면 안 되겠다 이런 생각은 추호도 한 적이 없습니다. 그래서 그 점에 대해서.....

○委員長 李永和; 그래서 그런 것을 말로 하지 말고 행동으로 해요, 행동으로. 常任委員會 한 지가 언제인데...... 오랜 기간이 지났잖아요. 그러면 이번 報告書 제일 末尾에도 좋아요. 우리가 常任委員會 할 때 여러 委員들이 指摘한 內容을 이렇게 是正措置 했습니다 이렇게도 報告 못 하나? 말로만 하는데 마음자세가 중요하다고요, 마음자세가요. 그리고 얘기를 마치려 했지만 아까 裴丁洙 委員도 말씀하셨지만 여기 와서 내가 地下鐵本部長 같으면 罪人처럼 느끼면서 첫 자세가 정말 여러 委員님들, 우리 市民을 代表한 여러 委員님들, 市民

에게 드릴 말씀입니다만 堂山洞이라든가 이런 地下鐵 事故로 인해서 정말 누를 끼친 데에 대해서 죄송한 말씀을 먼저 드리고 業務報告를 하겠습니다, 이게 옳은 자세 아니에요, 말은 바른 말이지, 안 그렇습니까, 어떻게 생각하세요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 옳으신 말씀입니다.

○委員長 李永和; 짚고 넘어가야 돼요, 이런 것은. 마음 바탕이 일체유심조, 마음 바탕이 중요하다고요. 이제 여러분들께 하나 말씀드립니다, 이왕 말씀 난 김에 우리가 위원..... 지금 기간이 한 6個月밖에 안 되었습니다. 내 事務室에 전화가 왔어요. "地下鐵 事故現場에 갔습니다" 하니까, "現場에 가서야지요" 이런 정도예요, 만일 큰 事故가 나면 어떻게 되는지 알아요? "市議會 交通 委員 그 사람들은 뭐 하는 사람들이야" 이제 우리가 몽땅 책임을 느끼고, 책임을 더 져야 돼요. 분명히 얘기합니다. 그래서 우리가 그냥 말재주, 말장난하지 말고..... 털어놓고 얘기하고 툭 터놓고 서로 걱정을 하고 말아야..... 그렇게 모두 이 會議가 運營되도록 바라면서 점심시간 관계로 停會한 후에 14時 30分에 監査를 續開하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 20分 監査中止)

(14時 38分 監査繼續)

○委員長 李永和; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 이어서 監査를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

質疑하실 委員님? 李敬雲 委員님 質疑하십시오.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다. 오전 중에 여러 가지로 答辯해 주시느라 수고하셨습니다. 간단하게 質問을 드리고자

합니다. 本部長께서도 내용만 答辯을 해 주시기 바랍니다.

첫 번째, 현재까지 地下鐵建設本部에서 建設中 事故에 의한 總 補償額은 얼마나 되는지 答辯해 주시고, 두 번째, 第2期 5號線 工事が 52km나 되는 아주 큰 工事이기 때문에 이것이 서울市民의 交通에 絶對적인 포션을 차지한다고 생각합니다. 해서 本部長께서는 이것이 93年末까지 完工된다고 얘기를 하셨는데 本委員이 생각할 때에는 아무래도 어렵지 않겠나 하는 생각에서 현재까지 工程 進陟度는 몇 %나 되는지 答辯해 주시기 바랍니다.

세 번째, 2基 工事中에 設計變更 區間은 몇 곳인지 答辯해 주시기 바라고, 네 번째, 5號線地下鐵工事 業體가 능력으로 봐서 2군 業體가 많다고 하는데 本部長께서는 어떻게 생각하시는지, 또 工事業體中 再下請業體는 몇 개 會社가 현재 工事を 하고 있는지 答辯해 주시기 바랍니다. 다섯 번째는 5號線 運行될 電動車 490輛 中 현재 購買現況에 대해서 말씀해 주시고, 또 電動車의 種類는 어떠한 電動車가 購買가 되는지 答辯해 주시고, 그 490輛 中 日本에서 366輛이 購買가 된다고 하는데 그 366輛, 日本에서 購買되는 電動車가 우리 國內 業體하고 前에 비교할 때 지난번에 本部長께서는 이런 얘기를 하셨습니다. 앞으로 購買할 때 國內業體의 國産化 50%를 위해서 國産化部品 50%라는 것을 義務化 해서 조건부로 購買하려고 한다는 말씀을 하셨습니다. 그러나 366輛 지금 購入條件이 그렇지 못한 것으로 本委員이 알고 있기 때문에 이 점에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다. 만약에 50%의 國産化部品, 國産化 技術 이것이 안 된다고 할 때는 本部長께서 보는 見解에서 앞으로 우리 나라 業體가 技術이라든지, 部品문제가 항상 外國業體에 依存하게 됩니다. 그러면 國産化는 언



제 어떻게 할 것이지 그 對備策에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 地下鐵建設本部長, 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 李敬雲 委員님의 質疑事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

현재 地下鐵에 대한 그 간의 事故로 인해서 總補償額은 얼마냐고 물으셨습니다. 그 간에 人事에 대한 事故는 말씀드렸다고 피 5名이 있었고 그 다음에 工事의 事故는 뚜렷한 것이 지난번에 馬場洞과 堂山洞에 두 件이 있었습니다. 그래서 이 事故는 人事事故라든가 이런 것은 전부 産災保險에 들어 있기 때문에 人事事故에 대한 補償은 施工會社가 負擔을 하고 있고 또 工事に 대한 일부 事故부분에 대해서 復舊하는데 所要되는 費用은 施工會社가 자기 負擔으로 復舊를 하고 있다는 것을 말씀드릴 것입니다.

그 다음에 두 번째는.....

○李敬雲 委員; 잠깐만요, 그러면 市 豫算에서는 事故가 난다 하더라도 金錢的으로 損害가 없다 하는 얘기입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○李敬雲 委員; 알았습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 다음에 두 번째로 質疑하신 사항은 5號線 25km는 93년까지 完工計劃인데 현재 그 때까지 工事が 完工이 되겠느냐 하는 염려를 하셨습니다. 그리고 현재 工程은 몇 %냐고 물으셨는데 地下鐵 5號線의 현재 工程은 19.2%이고 저희들은 당초 예정대로 93년까지 工事を 完工할 목적으로 현재까지 工事を 推進하고 있습니다. 그러나 委員님들께서도 아시는 바와 같이 今年 上半期, 下半期 조금 넘어까지도 레미콘이라든가 그 다음에 시멘트 등 官給資材가

全國적으로 調達에 차질이 있었고 또 이러한 관계 때문에 상당히 어려움은 있습니다만 일단, 앞으로 93年末이면 앞으로 2年 이상이 남았기 때문에 저희들 나름대로 하루라도 빨리 市民들에게 地下鐵을 建設해서 이용될 수 있도록 일단, 그 計劃期間內에 完成이 되도록 앞으로도 최선의 노력을 다 하도록 하겠습니다.

그 다음 세 번째는 設計變更 區間은 몇 곳인가 이렇게 물으셨는데 이것에 대해서는 우리가 作業을 하다보면 부분적으로 조금 補完하고 이러한 사항들이 즉 있습니다. 그래서 이것은 지금 몇 件이라고 즉석에서 말씀드리기는 計數上 어렵기 때문에 委員님께서 諒解해 주신다면 저희들이 書面으로 資料를 提出토록 하겠습니다.

○李敬雲 委員; 잠깐만요, 이것을 書面으로 答辯해 주셔도 좋는데 제가 염려하는 것은 보통 設計變動과 同時에 工事費가 追加가 된다 하는 얘기가 있습니다. 그렇기 때문에 이걸 짚고 넘어가려고 하는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다. 그래서 예를 들어 參考로 말씀드리면 우리가 5號線의 千戶洞 사거리에서 吉洞 사거리 사이에는 地下鐵의 개착식 오픈카드라 하는데 그 區間 위에는 지금 제가 기억하기는 한 1,400臺 정도 됩니다만 1,400臺가 들어갈 수 있는, 地下鐵이 地下 3層에 들어가기 때문에 1層하고 2層에는 駐車場을 만들어야 되겠다 이래서 그런 設計變更이라든가 그 다음에 여기에 炭川 옆에도 역시 당초에 本線 위에 어차피 驛舍를 만들기 때문에 그 위에 흙으로 묻는 것, 놓는 것보다는 駐車場을 만들어서 하는 것이 상당히 도움이 되겠다 이래서 駐車場으로 設計變更하는 區間, 예를 들면 또 蠶室에 交通會館이 있습니다. 交通會館 앞에도

駐車場을, 지금 어차피 파는 區間에 흙으로 두는 것보다 駐車場을 하는 게 좋겠다 이래서 駐車場을 하는 것 이러한 變更事項이 있습니다. 그래서 그러한 사항은 委員님께서 諒解를 해 주신다면 資料로 提出해 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 5號線에 2群 業體가 많다고 하는데 문제가 없느냐 염려를 하셨습니다. 실제로 옳은 것을 指摘하셨습니다. 저희들 욕심 같아서는 1群 같으면 1群, 建設部가 調達廳이 群制限하는, 1群은 58日까지인가 1群, 그 다음에 2群 우리 나라 業體를 都給 限度額과 財務構造 그 다음에 工事實績을 勘案해서 群別로 죽 만들어 냈습니다. 만들어 냈는데 그래서 저희들이 15億원 이상은 전부 調達廳에 의뢰하게 되어 있습니다. 그래서 지금은 220億원 이상의 工事は 1群 그 다음에 100億원에서 220億원까지가 2群 이렇게 群別로 入札을 부치고 있기 때문에 지금 2群이 5號線에도 들어온 데가 있습니다. 사실은 저희들 일하는 사람의 욕심 같아서는 1群으로 하되 1群 중에서도 또 主業이 土木이고, 또 建築 아파트만 주로 하는 會社도 있고 이래서 上位 그룹에서도 土木工事に 그리 많은 實績을 안 가진 會社도 있긴 있습니다. 있는데, 그러한 능력이 있는 會社만 選別해서 工事を 맡기면 저희들도 훨씬 안심이 되고 낫습니다. 그러나 現行 入札法 制度가 그렇지 못하기 때문에 지금 工事金額에 따라서 調達廳에서 현재는 220億원 이상은 1群에 配定해서 公開入札에 부치고, 또 220億원 미만으로서 100億원 이상..... 제가 확인을 좀 하겠습니다. 제가 정확하게 計數를 말씀드리겠습니다. 현재 우리나라의 建設業體가 순전히 群別로 分類하게 되면 土建을 하는 곳이 621個가 있고, 土木業을 하는 業體가 31個, 建築만 하는 것이 153個 業體가 있습니다. 이 業體들을 調達廳에서 1群부터 6群으

로 나누었습니다. 나누어 있고, 1群은 69個 業體가 있는데 220億원 이상은 1群에게 工事を 配定을 시키고 있고, 入札을 시키고 그 다음에 주로 우리가 2群은 170億원 이상 220億원 미만을 2群에 配定을 하고 있습니다. 그래서 저희들, 金浦空港 가는 外廓地域에는 工事費가 220億원 미만이기 때문에 2群에게 配定된 경우가 있습니다. 그러나 이것은 現行 豫算의 法이라든가 入札制度가 그렇기 때문에 現行 法에 따라서 할 수밖에 없고 다만, 2群이 하고 있는 工事區間에 대해서 가일층 저희들이 監督을 強化해 나가서 완벽한 工事が 되도록 노력을 하겠습니다.

그 다음에 工事 中에 再下請하는 사실이 없느냐 이렇게 물으셨습니다. 저희들이 지금 이렇습니다. 調達廳에서 入札을 부쳐서 어떤 原都給者라고 합니다만 原都給者가, 綜合建設會社가 都給을 맡으면 그 다음에 그것을 소위 말하면 일반적으로 우리가 法律的 用語는 專門業體입니다만 보통 單種業體라 이렇게 하죠, 單種專門業體에게 下都給을 15億원 이상의 工事に 대해서는 30% 이상을 시키도록 義務化 되어 있습니다. 그래서 이 下都給되는 業體가 다시 下請을 못하도록 되어 있습니다. 그래서 현재 제가 알고 있기로는 우리 地下鐵 現場에서는 原都給者가 法에 의해서 下都給한 사실은 通報하도록 되어 있습니다만 다시 그것을 下請한 사실은 없는 것으로 알고 있습니다. 그래서 그 문제는 혹시 우리가 모르게 그런 사실이 있는지 어떤지는 제가 한번 더 現場別로 챙겨 보도록 하겠습니다.

○李敬雲 委員; 本委員이 알기로는 再下請 業體가 있는 것으로 압니다. 그런데 이럴 경우에 單價面에서 下請을 줄 때는 이미 利益金 얼마를 그 會社에서 먹고 준다 하는 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○李敬雲 委員; 그렇기 때문에 이건 豫算浪費가 되는 것 아니냐. 여기서 적어도 建設本部長께서는 여기에 關與를 하시고 아무리 調達廳에서 入札을 부친다 하더라도 이것은 좀 신경을 써 주셔야 될 것 같아요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다. 그렇게 하겠습니다.

그 다음에는 委員님께서 5號線 電動車의 種類와 購買條件을 말씀하셨는데 지금 5號線 所要 電動車 中에서 5號線 1段階 開通할 적에는 電動車가 필요한 것이 496輛입니다. 이 496輛 中에서 外資 즉, OECF 資金으로 購買하는 것이 委員님께서 지금 말씀한대로 366輛입니다. 이 366輛에 대해서는 調達廳에 지금 契約을 要請해서 國際入札에 부쳐서 그러니까 國際入札에 부치게 되면 그 다음에 이 電動車 같은 것은 사양에 대한 入札하고, 그 다음에 價格에 대한 入札을 별도로 提出하도록 되어 있습니다. 그래서 既 入札書가 接受되어 있는 것을, 즉 사양에 대한 入札書를 技術的으로, 타당 여부의 檢討가 거의 마무리 段階에 있습니다. 마무리 段階에 있고, 그 다음에 車輛의 種類는 지금 VVVF 제어장치로 해서 지금 현재 이 시점에서 外國의 電動車로서는 제일 성능이 좋은 電動車로 일단 選擇해서 購買 要求를 했습니다. 그리고 이 電動車는 安全 自動運轉이 가능하도록 일단 그렇게 시스템을 갖추었고, 參考로 말씀드리면 현재 運行中인 2號線 그 다음에 3,4號線의 電動車는 초과제어라 해서 지금 그것보다는 한 段階 수준이 높은 電動車이고, 또 1號線은 저항제어라 해서 조금 2, 3, 4號線 電動車에 비하면 수준이 낮은 것입니다. 그래서 지금 電動車는 우리가 현재 製作할 수 있는 技術으로써는 제일 좋은 優秀한 電動車를 購買했습니다. 했고, 지금 50% 國産化의 말

씀이 계셨습니다만 저희들이 당초에는 國産化를 50%를 義務化하도록 일단 調達廳을 통해서 OECF측과 협의를 했습니다. 그런데 당초에 日本 海外 協力基金인 OECF 資金은 우리 政府와 借款協作을 할 적에 아주 公正하게 國際入札에 부쳐야 되고 어떤 條件도 달 수 없다 이렇게 되어 있습니다. 그래서 우리는 어디까지나 國內産業을 보호해야 되기 때문에 國産化를 50% 정도 貫徹시키도록 이렇게 노력은 일단 했습니다만, 이것이 日本 OECF資金이 우리나라뿐만 아니라 外國에도 다 提供을 하고 있는데 일체 條件을 못 붙이게 되어 있습니다. 그래서 다만, 우리나라 電動車 業體가 지금 3個 있습니다. 現代, 大宇, 前의 한진조선인가..... 대한조선입니다. 있는데, 조인트 벤처 그러니까 共同都給을 하는 것을 권장하는 것으로 일단 협의해서 그건 집어 넣습니다. 그래서 入札結果 지금 4個 그룹이 들어왔는데 전부 우리 나라의 現代, 大宇가 共同으로 參與했기 때문에 委員님께서 염려하신 사항은 곧 解消되겠습니다. 外國業體가 들어온 것을 한 번 말씀드리면 일본하고 그 다음에 독일, 영국, 스웨덴 이렇게 해서 이 4個 나라들이 우리 나라 現代하고 2個 조인트 되었고, 그 다음에 大宇하고 2個 조인트 벤처 해서 共同으로 들어와 있습니다. 그래서 그것이 결국은 만들기는 國內에서, 못 만드는 電動 電子部품은 거기에서 提供을 해서 製作은 國內에서 하기 때문에 技術 傳受는 되리라고 이렇게 지금 보고 있습니다.

○委員長 李永和; 부족합니까?

○李敬雲 委員; 됐습니다.

○委員長 李永和; 좋습니다. 또 다음 質疑하실 委員님.....

崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 오전에 質疑한 것 중에서

堂山洞 崩壞事故의 경우 被害補償을 本部長님의 말에 의하면 施工業體에서만 하게 되어 있다는데 구체적으로 被害補償內譯과 또한 建設本部에서는 전혀 책임이 없는지 그런 내용과, 두 번째는 지난 9月 16日부터 21日까지 6日間 特別點檢班을 編成해서 調査를, 安全檢査를 했다는데 결국은 이것이 "소 잃고 외양간 고치는 식"으로 그런 어떤 이미지를 주었습니다. 83個 工區, 94.4km를 調査하여 233件의 安全事故 未備點을 發見했다는데 區間別로 그 內譯과 앞으로 措置事項에 대하여 또한 이미 措置한 것 등을 구체적으로 나열해서 書面으로 12月 10日까지 各各 全 委員에서 1部씩 提出해 주시기 바랍니다.

다음 換乘센타 建立은 駐車專用 建築物 內的 商街 등 便宜施設 設置가 禁止되어 있는 現行 都市計劃法의 施設基準에 관한 規則을 改正하면서까지 便宜施設 設置를 許容하려고 하는 것은 이 工事を 몇몇 業體가 獨占하고 있다는데 이는 一種의 特惠요, 또는 交通혼잡만 加重시키는 결과를 초래할 것이라고 보는데 建設本部長의 보는 觀點은 어떤지 答辯해 주시기 바랍니다.

두 번째, 최근 발생한 鐘閣驛의 線路 事故도 따지고 보면 地下鐵의 급커브 地點이 문제가 된다고 봅니다. 현재하고 있는 工事中에는 市民의 所有 建物 때문에 불가피하게 設計를 變更하여 곡선화하고 있는 區間은 없는가, 또한 곡선은 어느 정도까지가 안전도 維持에 許容되는지 말씀해 주시기 바랍니다.

세 번째, 公害上 아황산가스가 산성비로 인한 電線의 조기 부식방지를 念頭에 두고 電線工事を 잘 하고 있는지 여기에 대해서 答辯을 부탁드립니다.

네 번째, 지금까지의 地下鐵 工事が 鐵道廳은 AC방식, 서울

市에서는 DC방식으로 建設했고 이번에 建設되는 工事は AC, DC 겸용방식으로 建設하면 그 經費도 다 든다고 하는데 당초 일관성 있게 하지 못하고 이제 와서 꼭 그렇게 工事を 해야 될 이유는 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

다섯 번째, 現行 設計施工 區分 入札方式과 第2段階부터 適用하겠다는 設計施工 一括入札 또는 代案入札 方式이 建設本부와 建設業者의 입장에서 어떻게 받아들여지고 있는가, 또는 그 기대와 效果는 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

여섯 번째, 線路 레일의 安全度 維持를 위해서 어떠한 노력을 하고 있는지 말씀해 주시고, 레일의 마모와 부식방지를 위해서 새로 建設되는 地下鐵에는 현재 쓰여지고 있는 50kg 레일보다 더 優秀한 레일을 사용하는지 말씀해 주시기 바랍니다.

일곱 번째, 地下鐵 工事に 있어서 지금까지는 地下 環境汚染部分이 전혀 고려되지 않은 채 工事を 한 것으로 보는데 앞으로 建設될 地下鐵에는 이 부분이 얼마나 考慮되어 잘 하고 있는지 이 부분에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(李永和 委員長, 裴丁洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 裴丁洙; 地下鐵建設本部長 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 崔沆洛 委員님의 質疑事項에 대해서 答辯을 올리겠습니다. 지난번에 堂山洞의 被害內容은 新聞에도 報道되었습니다만 建物 한 棟이 일단.....

○崔沆洛 委員; 그 내용은 말입니다, 아직 補償도 다 안 끝났을 것이고 被害額 調査도 정확히 안 되어 있는 것으로 알고 있기 때문에 書面上으로 12月 10日까지 各 委員들에게 1部



씩, 書面으로 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 감사합니다. 그렇게 하겠습니다, 12月 10日까지. 그 다음에 83個 工區에 點檢한 것에 대해서 措置結果는 委員님 말씀한대로 書面으로 結果를 提出해 드리도록 하겠습니다.

그 다음에 換乘센터의 建立은 지금 복종역 같은데 버스하고 連繫輸送 하도록 이렇게 計劃을 하고 있습니다만 이것은 換乘센터를 建立을 해서 그 業體하고는 별도의 이해관계는 없습니다. 다만 金浦空港에 복종역의 경우에 저희들이 버스를 駐車할 수 있는 施設을 해서 金浦 方向이라든가 江華 方向으로 오는 버스들이 거기에서 地下鐵을 갈아 탈 수 있는 그러한 施設을 計劃하고 있고, 그 다음에 往十里驛에는 鐵道廳에서 盆唐線을 거기 鐵道驛까지, 往十里까지 오도록 되어 있기 때문에 그 區間에 換乘센터를 지금 현재 構想을 하고 있는 것으로 알고 있습니다만 저희들이 직접 換乘센터 建立은 하고 있지 않습니다.

그 다음에 1號線에 급커브 關係를 말씀하셨습니다만 사실은 線路가 委員님께서 指摘하신 대로 너무 급커브하는 것은 아주 안 좋습니다. 그래서 지금 가장 커브가 급한 데가 1號線 中에 光化門에서 鍾路로 가는 東亞日報 區間이 가장 급커브인데 제가 기억하기로는 커브가 곡선 半径이지, 半径이 153m인 것으로 지금 알고 있습니다. 그래서 항상 거길 지나갈 적에는 電動車는 하나의 길이가 20m입니다. 20m가 10輛씩 連結되어 지나가기 때문에 상당히 소리도 나고, 또 거기에 따라서 바퀴도 필요 이상으로 摩耗가 되고 이러한 狀況이기 때문에 가장 바람직한 것은 直線이고 그렇지 않으면 완만한 곡선이 낫습니다. 그래서 저희들이 지금 建設하고 있는 것은

곡선반경을 250m 이내의 것은 기본적으로 곡선을 넣지 않습니다. 그렇기 때문에 지금 新設하는 2期 地下鐵建設은 路線에서는 지금 과거 1號線과 같이 그러한 문제는 야기될 염려는 없다는 것을 말씀드립니다.

그 다음에 부식방지, 부식관계를 말씀하셨는데 사실은 地上區間에 있어서는 永登浦 工業 工場附近이라던가 이런 곳은 大氣汚染으로 인해서 부식이 되는 수가 지금 많이 있습니다. 있는데, 저희들은 이번에 地下鐵 新設路線에서는 全 區間이 地上區間이 없습니다. 地下區間이기 때문에 지금 서울驛에서 九老를 지나서 水原 가는 것이라든가 그 線路와 같이 부식문제는 地上區間이 없기 때문에 크게 야기되지 않으리라고 저희들은 보고 있습니다.

그 다음에 電動車의 鐵道는 電鐵 AC로 하고 있고 地下鐵은 DC 直流로 하고 있는데 왜 이렇게 되느냐고 말씀이 계셨습니다.

그래서 일반적으로 地下鐵은 DC가 直流인데 말이죠, 直流 電氣인데 世界 地下鐵의 約 99.9%가 전부 地下鐵은 直流로 建設하고 있습니다. 直流라고 하는 것은 委員님들께서 다 알고 계시리라고 생각되지만 直流는 1,500볼트고, 交流는 電壓이 2萬 5,000볼트입니다. 그래서 지금 현재 地下鐵의 1號線, 2, 3, 4號線은 모두가 直流 1,500볼트로 지금 建設되어 있고, 지금 앞으로 建設하는 것도 전부 1,500볼트입니다. 그리고 近間에 建設하는 日本이라던가 香港 모든 外國에서도 地下鐵은 전부 直流 1,500볼트로 建設하고 있습니다. 다만, 2萬 5,000볼트 交流는 주로 저희들이 볼 때는 鐵道와 같이 地域과 地域間, 다시 仁川에서 서울이라든가, 서울에서 水原, 大田 間이라든가 이러한 地域間의 電鐵은 이 交流로 建設하

는 것이 일반적 現狀입니다. 그래서 다만 이것이 直流, 文流  
가 문제되는 데는 4號線 延長區間이 지금, 4號線이 上溪洞에  
서 舍堂洞까지입니다. 그런데 舍堂洞에서 果川을 지나서 衿井  
까지가 鐵道가 建設하고 있는데 衿井에서 山本까지는 交流로  
되어 있습니다. 그래서 이 區間은 4號線 延長區間이기 때문  
에 저희들은 直流로 建設해 주었으면 좋겠다 하고, 鐵道廳에  
서는 자기네들이 安山과 連結되기 때문에 文流로 建設하겠다  
이래서 論難이 있다가 결국은 交通部에서 職權으로 調整해서  
鐵道가 建設하는 데는 交流로 지금 建設을 하고 있습니다. 그  
외에 서울의 地下鐵은 전부 直流로 建設하고 있다는 것을 말  
씀드립니다.

그 다음에 工事의 入札에서 設計施工 入札과 代案入札에 대  
해서 물으셨습니다. 現行法上으로 大型工事は 設計施工入札,  
그러니까 우리가 通常 말하길 턴키베이스라고 합니다. 設計施  
工入札은 入札者가 자기가 設計를 해서 얼마에 이 工事を 하  
겠다 그러니까 入札者가 設計를 하는 것이고, 그 다음에 代案  
入札은 우리 發注處가 서울시면 서울시가 設計를 해놓고 提  
示하고, 이것보다도 더 經濟的이고 나은 設計가 있다면 業者  
에게 그러한 代案을 提示하도록 기회를 附與하는 入札制度입  
니다. 그러니까 既 設計되어 있는 것보다도 더 나은 設計가  
없으면, 構想이 없으면 原案대로 入札을 시키는 것입니다. 原  
案대로 入札할 수 있는..... 그 다음에는 其他 工事라 해서  
其他 工事は 저희들이 지금 현재 하고 있는 것과 같이 發注  
處에서 設計를 해서 그 다음에 業者가 이 設計로 工事하는데  
돈은 얼마로써 나는 하겠다 이렇게 入札하는 制度입니다. 그  
래서 세 가지 分類가 있는데 지금 각기 入札方法에 따라서  
長短點이 있습니다만 앞으로 2段階 93年度 着工하는 區間에

대해서는 8號線에 岩寺區間 殘餘區間하고 그 다음에 7號線에 約 4個 工區 이것은 漢江을 橫斷할 적에는 地下鐵이 밑으로 내려가고 그 위에는 또 盆唐에서 오는 道路가 그 위로 올라 타게 됩니다.

2層 構造로 되는데 그러한 데는 우리가 地下鐵은 어느 높이 勾配로 어떻게 지나가고 위에는 道路는 몇 車線으로써 어떻게 지나가고 하는 條件만 提示하고 業者가 낼 수 있는 최대의 아이디어를 받을 수 있게끔 設計施工 一括入札을 하고 나머지 區間에 대해서도 우리가 아직 93년에 着工하는 것은 지금 1段階에 90년에 着工한 것과 같이 着工이 促迫하지 않고 시간이 있기 때문에 우리가 設計를 한 것에 대해서 이것보다도 더 좋은 생각이라든가 經濟的인 方案이 있으면 業者가 提示할 수 있도록 기회를 附與하기 위해서 代案入札을 할 예정입니다.

그 다음에 線路의 安全度, 레일의 安全度를 해서 현재 되어 있는 것이 m당 50kg짜리인데 이것은 더 60kg짜리로 할 생각은 없느냐고 물으셨습니다. 제가 볼 때 가장 저희들이 하고 있는 것에 대해서 合理的이고 좋은 指摘을 하셨다고 생각합니다. 사실은 지금 50kg짜리 보다도 60kg짜리 레일을 쓰는 것이 이 列車運轉에 安全性이라든가 그 다음에 乘車感이라든가 그 다음에 레일의 摩耗에 따른 交替라든가 여러 점에서 상당히 有利한 점이 많습니다. 그래서 새로이 建設되는 地下鐵에 대해서는 委員님께서 指示한 대로 60kg를 다 쓰도록 지금 設計해서 發注를 하고 있습니다. 다만, 3號線의 延長, 既存路線의 3號線 延長區間이라든가 그 다음에 4號線 延長 한 1km 既存路線의 延長區間에 대해서는 從前과 같이 역시나 50kg짜리를 쓰고 있습니다. 나머지 것은 全 區間에 대해서

60kg짜리를 쓰도록 措置를 하고 있습니다.

그 다음에는 地下 環境汚染 防止對策은 무엇이나고 말씀하셨습니다. 사실은 많은 사람들이 地下鐵에 乘車를 하고 乘下車를 함으로 인해서 地下에 汚染問題 이견 상당히 지금 문제로써 擡頭되고 있습니다. 특히 서울의 경우는 분진, 먼지가 상당히 문제가 되고 있는데, 지금 새로 地下鐵을 建設하는 區間에서는 自然 換氣가 아니고 機械에 의한 強制換氣를 해서 換氣容量을 대폭적으로 키웠습니다. 그래서 지금 運行하고 있는 路線에 대해서 地下空間에 대한 換氣問題와 같은 狀況이 일어나지 않도록 事前에 지금 對備해서 設計해 施工하고 있다는 것을 말씀드립니다.

○崔沆洛 委員; 그 地下 깊이에 따라서 汚染度가 틀립니까? 예를 들어서 地下 20m 들어가고 30m 들어가고, 들어가면 들어갈수록 汚染度가 더 深刻합니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런 것은 아닙니다만 깊이에 따라서 換氣 容量이 깊으면 깊을수록 조금 똑같은 량이라도 깊이에 따라서는 조금 더 容量을 키워야 됩니다. 그래서 그런 문제는 計算上으로 數值的으로 나오기 때문에 事前에 措置토록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 그 換乘센타 建立問題에 있어서 都市計画法 施設基準에 관한 規則을 改正한 것은 사실입니까? 그 換乘센타 建立을 위해서 現行 都市計画法 施設基準에 관한 規則을 改正했다는데.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 현재 그걸.....

○設計監理室長 朴桂秉; 그것은 저희가 宅地開發事業地區이기 때문에 都市計画法施設보다도 宅地開發에서 用地를 받아서 버스 乘客들이 순환해서 이렇게 나갈 수 있는 簡易施設입니다.

그것을 都市計劃施設로 별도로 計劃해서 한 것이 아니고요, 宅地開發事業 計劃에 그런 用途로 用地만 받아서.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 土地는 宅地開發地區內에 서울시가 확보하고 있는 土地입니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○委員長代理 裴丁洙; 다른 委員님 質問하십시오.

方孝吉 委員님 質疑하십시오.

○方孝吉 委員; 方孝吉 委員입니다. 조금 전에 崔沆洛 委員께서 質疑하신 것에 補充質疑를 간단하게 質疑하겠습니다.

조금 전 質疑하신 環境影響評價나 都市計劃 施設을 決定 告示 關關節次를 무시하고 早期工事を 이유로만 그 環境, 조금 전에 指摘하셨던 현재 公害라든가 호흡조차 하기 정말 곤란할 정도가 많이 있습니다. 그런데 우리 本部長님께서서는 지난번 常任委員會에서도 다시 建設되는 工事は 앞으로 잘 하겠노라고만 말씀을 계속 하시고 계시는데 현재 既存에 1號線이라든가 2號線을 보면 사실상 呼吸疾患을 일으킬 정도로 公害가 지금 深刻합니다, 環境汚染도가. 그러나 지금 현재 工事區間에도 역시 최종적으로 關聯法規를 무시하고 工事を 하는 區間도 있는 것으로 압니다. 어떻게 거기에 대한 答辯을 한번 간단하게만 예를 들어서 7號線이든가, 5號線이든가 工事に 들어가기 전에 모든 法規를 履行을 하시고 나서 工事に 들어가셨는지 아니면 關聯法規 자체를 무시하고 일단 早期工事を 이유로 해서 工事부터 着工에 들어갔는지 거기에 대해 간단하게 答辯만 해 주시기 바랍니다.

○委員長代理 裴丁洙; 本部長님 答辯해 주시지요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 答辯드리겠습니다. 지금 方

孝吉 委員님께서 말씀하신 사항에 대해서 두 가지로 分類해서 말씀드리겠습니다.

첫째, 環境影響評價인데 우리가 地下鐵이라든가 이런 것을 建設할 적에는 環境影響評價를 해서 環境處와 협의하도록 되어 있습니다. 그렇게 되어 있는데 環境影響評價는 基本設計라든가 實施設計가 나와야 그것에 대해서 그 工事を 함으로써 어떤 工事하는 과정에 예를 들면 地上에 粉塵문제라든가, 두 가지로 分類한다는 아까 그 말씀입니다, 이렇게 어떤 影響을 미치는 큰 문제가 없는지 이것을 檢討하는 것이 環境影響評價인데 그러니까 이 實施設計가 나오고, 그 다음에 그 資料를 가지고 地上에 工事하는 과정에서 발생될 수 있는 環境影響評價를 해서 다시 이제 협의하도록 되어 있습니다. 그래서 그렇게 節次를, 그 環境影響評價를 다해서 협의한 후에 着工을 하려 하니까 여러 가지 工事に 着工이 遲延되고 이러하기 때문에.....

○方孝吉 委員; 잠깐만요, 그러니까 工事 着工이 遲延됨으로써 市民이 나중에 더 불편함을 느낄 수 있을까봐 早期 着工을 하고 있다는 얘기 아닙니까, 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 말씀드리는 것은 地下 空間을 別個로 말씀드립니다. 그래서 지금 말씀한 대로 그러하기 때문에 저희들이 地下鐵工事は 初期 段階는 예를 들면, 現場 事務室을 짓는다든가 地上物을 調査한다든가 이러하기 때문에 工事하는 과정에, 工事が 完了되었을 때가 아니고 工事하는 과정에서 環境에 크게 影響이 있는 工事は 本格的으로 工事が 시작할 적에 이루어지기 때문에 委員님께서 指摘한 대로 그것은 環境影響評價를 지금은 협의를 다 끝냈습니다만 7 號線의 경우에 環境處와 협의를 다 끝내기 전에 工事を 着工

한 바는 있습니다. 그리고 지금 말씀하시는 地下空間에 앞으로 建設을 했을 적에 環境에 대한 粉塵問題라든가 그 염려하신 사항에 대해서 그것은 별도로 地上의 工事 과정 문제가 아니고 저희들이 다, 예를 들면 既存의 地下鐵은 自然換氣라 해서 車가 쪽 지나가게 되면 구멍이 뚫어져 있어서 피스톤 效果로 바람이 나가기 때문에 自然的으로 空氣를 빼내고 이렇게 하는 自然換氣 그 다음에 驛舍 일부는 強制換氣, 機械로 뽑아냅니다만 이번에 既存의 地下鐵에 이 地下, 염려하신 대로 여러 環境汚染問題가 擡頭되고 이러하기 때문에 全 區間에 대해서 전부 機械로 強制換氣하도록 다 補完을 했습니다. 그렇기 때문에 新設路線에 대해서는 아마 현재와 같이 그런 문제는 일어나지 않을 것이라고 저희가 確信합니다. 그렇게 이해를 해 주시기 바랍니다.

○方孝吉 委員; 本部長님께서서는 항상 우리가 염려를 안 해도 잘 하시리라 믿습니다. 그런데 앞으로 地下鐵 利用도가 말입니다, 우리 서울市內 交通, 현재 우리가 몇 %입니까? 地下鐵 利用率이 지금 현재.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 18.8%입니다.

○方孝吉 委員; 18.8%죠. 그게 몇 %까지 99年度에는 됩니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 99年度에는 75%까지입니다.

○方孝吉 委員; 75%까지죠. 그럼 서울市民이 75%까지 利用을 하는데 있어서 그런 지금처럼 경험이 있으니까 불편이 없도록, 그러니까 지금 할 發注工事に 대해서는 그 環境影響評價를 분명히 해 주신 다음에 해 주시라는 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다. 감사합니다,

○委員長代理 裴丁洙; 다른 委員님, 質疑하실 委員님.....



朴夏榮 委員 質疑해 주십시오.

○朴夏榮 委員; 朴夏榮 委員입니다. 本委員은 지난번 전체 交通委員과 함께 地下鐵 工事現場을 訪問한 바가 있습니다. 당시 현장에서 느낀 바로는 그 工事に 여러 가지 規模라든지 그와 같은 현실을 보고 한편 讚辭를 보내고, 한편 感歎을 하면서 여러분들의 勞苦에 대한 激勵의 마음도 가졌던 바가 있습니다. 本部長 이하 여러분들께서는 이 歷史의 大現場에서 不撤晝夜 많이 수고를 하시는데 이 점 다시 한 번 여러분들에게 激勵와 讚辭를 드리면서 몇 가지 문제점을 指摘코자 합니다.

첫째로 地下鐵 建設 路線確定 및 施工過程에 따른 民願對策에 대해서 質問을 하겠습니다. 서울의 地下鐵, 首都 서울의 動脈이요, 市民의 발입니다. 오늘에 처한 首都 서울의 극심한 大衆交通難 解消策의 유일한 手段이요, 處方이 될 것입니다. 또한 市民을 위한, 市民에게 交通서비스를 提供하기 위한 電鐵이라면 地下鐵建設은 지하철 建設로 인한 私有財產權의 侵害 그리고 市民의 怨聲 높은 民願은 최소화해야 된다고 생각을 합니다. 設令 不可抗力的인 만부득이한 피치 못할 이유라 할지라도 國民의 財產權 確保의 次元에서 損失에 相應하는 충분한 被害補償이 따라야 하겠습니다. 그러기 위해서는 路線의 確定過程에서 施工에 이르기까지 路線에 접한 市民의 輿論을 收斂하여 事전에 民願豫防措置를 했어야 할 것으로 判斷됩니다. 그런데 近間에 地下鐵 建設過程에서 크고 작은 民願이 상당수 있는 것으로 本委員은 알고 있습니다. 바로 이와 같은 一連의 民願들은 路線 確定過程에서 빚어진 行政過失로 인한 善良한 市民의 財產權이 侵害 당한 사실이었습니다. 또한 서울시는 이와 같은 大型建物 建築許可를 내 주고도 地下

鐵의 建設을 이유로 施工中止 指示의 處分을 함으로써 建築主는 이에 不服하고 서울市에 行政訴訟을 提起한 바가 있습니다. 이에 서울市가 敗訴한 사실이 報道되었습니다. 어떻게 해서 서울市가 行政訴訟에서 敗訴하였는지 그 원인에 대해서도 말씀을 해 주시길 바라고, 또한 訴訟에 敗訴함으로 해서 行政의 囂포라는 市民의 輿論이 沸騰하고 批判을 받고 있습니다. 이로 말미암아 개인에게는 財産 및 精神的인 損失이 加重되고 있는 것으로 또한 判斷되는데 이 부분에 대해서도 소상한 말씀을 하여 주시고, 또한 이와 유사한 다른 事件은 없었는지도 다시 한 번 묻고자 합니다. 서울市는 訴訟에서 敗訴하였는데도 被害者의 財産上 損失補償을 要求하지 않았는지의 與否와 裁判에서 敗訴하였으면 私有財産의 權益保護 次元에서 마땅히 서울市는 損失補償을 해야 될 책임이 있다고 생각이 됩니다. 충분한 補償 對策은 樹立하였는지 또한 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 앞으로 이와 같은 事件이 再發하지 않는다는 保障은 없습니다. 만약에 이와 같은 事態가 발생되지 않도록 하는 防止를 위한 本部長의 對策은 무엇인지 所信을 밝혀 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長代理 裴丁洙; 建設本部長 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 朴夏榮 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯드리겠습니다. 사실은 저희들 나름대로 路線을 選定할 적에는 적어도 1年 내지 1年 半 정도에 상당히 深思熟考해서 어떻게 하면 地下鐵의 機能도 발휘하고 市民들의 財産에 대한 被害를 줄일 수 있는 方案을 講究하면서 저희들 나름대로는 최선을 다 하고 있습니다. 그래서 저희들이 路線이 결정되면 區廳別로 路線計劃案에 대해서 이해관계인

에게 일단 설명을 드리는 節次는 취하고 있습니다만 都市에서 道路를 建設한다든가, 그 다음에 地下鐵을 建設하고 있는 과정에서 상당히 그 建設로 인해서 德을 보고 惠澤을 입는 사람들이 있는가 하면, 아무리 서울市가 公共用地 取得 및 損失에 관한 法律에 의해서 補償을 해준다손치더라도 그 都市 地下鐵이나 道路에 抵觸되는 데에서 收用 당하는 사람의 입장이라든가, 撤去되는 建物 所有者의 입장에서는 상당히 못마땅하기 때문에 民願이 惹起되는 수가 상당히 있습니다. 그래서 저희들 지금 地下鐵을 建設하면서 驛을 建設한다든가 驛舍를 建設하면서 道路가 좁아서 個人私有地의 土地나 建物を 收用하는 것은 기왕에 公特法에 의해서 鑑定은 委員님께서 잘 아시는 바와 같이 土地評價士에, 2個 機關 依賴해서 平均値로 의해서 鑑定을 해 주고 있고, 그 다음에 地下鐵의 경우는 어떤 경우에 既存의 住宅地 밀이라든가, 그 다음에 土地의 下部를 일정한 깊이 이하로 지나가는 경우에 대해서는 현재까지 補償基準에 대한 뚜렷한 法律이 없었습니다. 그래서 지난 7月 25日 都市鐵道法 施行令이 改正되어서 그에 따른 補償基準은 서울特別市 그 다음에 直轄市, 道の 條例로 정하도록 되어 있기 때문에 현재 서울市에서는 地下 補償 件에 대한 補償의 基準을 정해서 지금 立法 豫告를 하고 그 다음에 法制處라든가 關聯部署의 意見을 들어서 지금 條例制定을 위해서 서울市議會에 提出하는 그런 段階에 있습니다. 그래서 그 基準이, 條例가 결정되면 저희들은 그 基準에 의해서 驛舍나 地下圈 補償에 대한 것도 評價를 專門으로 하는 評價士에 依賴해서 거기에서 나오는 價格으로 補償을 할 예정입니다. 그리고 다만, 저희들 市로서 다시 말하면, 地下鐵本部로서 地下鐵을 建設하면서 우리가 現行 法規에 의해서 補償해 줄 수

있는 法이 許容하는 범위 내에서는 최대한으로 補償해서 地下鐵로 인해서 被害를 입는 사람의 被害를 최소화해야 되겠다 하는 것은 저희들의 기본적인 입장이라는 것을 말씀드립니다.

○朴夏榮 委員; 補充質疑하겠습니다. 本部長께서 答하시는 內容과 本委員의 見解와는 상당히 차이가 있습니다. 假定했을 적에 이미 市當局으로부터 所定の 節次를 거쳐서 建築許可를 得했습니다. 다만, 施工 以前이었던 것만은 사실이지만 그러나 許可事項이 끝난 것은 사실인데 地下鐵公社 側에서 工事 命令 時期는 그 以前이 아니라 이미 建築主가 建築行爲를 하기 위한 모든 準備 자체가 끝날 때입니다. 그렇다면 이와 같이 市 當局이 建築許可를 해 주고 地下鐵을 建設하기 위해서 工事中止 命令을 내린다는 것은 事理에 합당하지 않기 때문에 建物主가 되는 原告側은 서울市를 상대로 해서 工事中止 命令 假處分 取訴 訴訟을 낸 것입니다. 訴訟結果 3審에 이르기까지 서울市가 계속 敗訴를 했습니다. 그렇다면 지금 本部長의 解明과 本委員의 見解와는 상당한 차이가 있습니다. 다시 한 번 말씀해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 말씀드리겠습니다. 지금 그 建築法에 의해서 許可받아놓은 사항에 대해서 지금 문제가 되고 있는 그 件에 대해서는 서울市가 建築法에 의해서 建築許可를 해 준 것이 사실입니다. 그리고 建築許可를 하고 工事が 본격적으로 着手되기 전에 그 과정에서 地下鐵 5號線 千戶洞에서 高德洞으로 가는 방향의 路線이 吉洞 4거리에서 路線의 線形上 그 밑을 지나가도록 지금 計劃이 되어 있습니다. 그 후에 말이죠, 그런데 설령 建築法에 의해서 建築이 許可가 나가 가지고 着工은 안 했습니다만 着工이 되어서 일부 建物

을 짓는 段階라 치더라도 그 후에 이 地下鐵 路線이 그리 결정되어서 抵觸이 된다 이라면 그 建築을 더 진행함으로 인해서, 한 후에 地下鐵을 建設하게 되면 市의 입장에서는 補償費가 늘어나고, 또 建築主 입장에서는 예를 들어 工事하는 과정이라고 예정을 하더라도 말이죠, 그 개인에 대한 被害가, 損失이 크기 때문에 그것은 그런 것을 예방하기 위해서 工事中止를 했던 것입니다. 그래서 지금 朴夏榮 委員님께서 指摘한 대로 建築法에 의해서 建築許可를 했고, 또 서울市가 工事中止命을 한 바 있습니다. 그래서 그 建物主가 工事中止 假處分申請을 해서 異議있다고 勝訴한 것은 사실입니다. 그것은 建築法에 대한 措置이고 저희들이 地下鐵을 建設하면서 地下鐵 建設은 都市計劃施設이기 때문에, 地下鐵이 어떤 既存의 建物 밑이라던가, 또 裸垆地 밑으로 지나갈 적에는 일정 깊이에 따라서 地上土地의 與件에 따라서 地下圈을 補償하도록 法에 되어 있기 때문에, 지금 저희들로서는 現行法에 의해서 地下圈 補償을 그렇게 하기 위해서 推進하고 있다는 것을 말씀드립니다.

○朴夏榮 委員; 다시 한 번 묻습니다. 문제는 말이죠, 문제는 建築主의 損失補償에 초점이 되는 것입니다. 그런데 앞으로 地下에 대한 그 補償法이 制定이 된다 이런 말씀을 하셨는데, 이것은 이미 그럼 法을 遡及適用한다는 얘기입니까, 아니면 무슨 얘기입니까? 벌써 이 행위는 말이죠 이루어진 지가 오래 되었는네 法은 이제 現行法으로 制定할 段階에 있는데 그럼 그 法을 制定해서 지난 일에 대한 것을 遡及適用해서 補償 措置를 한다는 것인지 분명하게 한 번 얘기해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그걸 말씀드리겠습니다. 그것을 이뤄진 사항에 대해서 遡及適用해서, 法律 不遡及法, 遡

及이 안 되지요, 안 됩니다.

○朴夏榮 委員; 그렇기 때문에 하는 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그래서 지금 현재 과거 地下鐵路線이 그곳으로 지나가기 確定되기 전에, 計劃되기 전에 建築許可가 나갔고 그 후에 路線이 그곳으로 지나감으로 인해서 그대로 建築을 했을 적에는 地下鐵에 抵觸된다 그렇게 되면 工事を 中止해야 되겠다 해서 中止한 것은 建築法에 의해서 서울시가 工事中止命令을 내렸습니다. 그 建築法에 의해서 工事中止된 것은 假處分 申請에 의해서 서울시가 敗訴되었습니다. 그런데 지금 제가 말씀드리는 것은 이것은, 그 法律을 遡及해 適用하는 것이 아니고 地下鐵도, 都市鐵道法에 의해서 地下圈 補償에 대한 基準이 이제 制定되면 그 法에 의해서 지금 地下圈 補償을 實施하게 된다 이 말씀입니다. 그러니까 설령 과거에, 1年前에 建築許可 받아 지은 집이, 어제 竣工되어 있는 집이 있더라도 그 밑에 地下鐵이 지나가게 되면 역시 都市鐵道法에 의해서 협의를 하고 만일 협의 안되면 收用해서 補償을 해주게 된다는 그 말씀입니다.

○朴夏榮 委員; 좋습니다. 다음 다시 한 번 補充質問하겠습니다. 그렇다면 말이죠, 利用土地에 대한 補償을 하는 의미이지 그 외적인 損失補償에 대한 것은 言及이 없으신데 建築主는 建築을 하기 위해서 이미 모든 諸般措置를 다 취했습니다. 쉽게 얘기하면 그 貸與狀態였던 店鋪 42個를 이미 撤去를 했습니다. 그 店鋪에서 收益되는 收益金이 月 수 천 만원에 이릅니다. 그러나 工事中止命令을 내렸기 때문에 工事도 施行되지 못했고 建物は 이미 撤去消滅되었고 그렇기 때문에 店鋪는 없는 상태가 되니까 店鋪로부터 收益金도 일체 갖지 못하게 된 것입니다. 또한 당시 建築許可를 得했을 적에 施工費를 따

저보면 140餘萬원, 지금 다시 따져보면 여러 가지 物價의 上昇, 賃金의 上昇, 諸般 與件에 의해서 240餘萬원 約 坪當 100餘萬원이라고 하는 施工單價가 上昇되었습니다. 이와 같은 無形의 建築主의 損失에 대한 補償責任도 당연히 本委員은 서울市가 져야 된다고 생각합니다. 여기에 대한 本部長님의 見解는 어떠하신지 한번 밝혀 주시지요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 대단히 죄송스러운 말씀입니다만 서울市로서는 또 서울市 傘下에 있는, 地下鐵建設本部로서는 現行法이 許容하는 범위 내에서 補償費를 인색하게 支拂하겠다 하는 생각은 추호도 없습니다. 그리고 또 저와 같이 公務員이 公金을 다루는 입장에서는 法律的인 根據가 없으면 단 돈 10원도 支出할 수 없는 것이 公務員의 입장입니다. 그래서 지금 과거에 한 1年이면 1年前에 工事を 着工했으면 지금 工事を 시작하는 것보다도 그간에 物價上昇, 그 다음에 人件費 上昇 등으로 해서 工事費가 建築主 입장에서는 더 드는 것이 현실적인 사실입니다. 그리고 또 그 당시 집을 새로 新築하기 위해서 지금 朴委員님께서 말씀하신대로 賃貸했던 建物を.....

○方孝吉 委員; 아니 本部長님 說明을 하시지 말고 朴夏榮 委員님께서 말씀하신 거기에 대한 答辯만 해 주세요. 그게 간단, 간략하게 좋지 않습니까, 그렇지 않아요? 그렇게만 간단하게 말씀해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다. 제가 말씀드리겠습니다. 지금 말씀하신대로 工事費 上昇이라든가 賃貸하던 것이 賃貸料가 안 들어오는 것으로 인한 損失 등에 대해서 損失 補償은 現行 저희들이 法上으로는 補償하기가 어려운 것으로써, 제가 알고 있습니다. 왜 그러냐 하면 지금 都市計

劃事業 道路라든가 地下鐵 建設할 때는 公共用地, 公特法에 의해서 지금 補償을 하고 있는데 지금 말씀하신 사항은 現行法으로서는 어렵지 않느냐 저는 그렇게 보고 있습니다.

○朴夏榮 委員; 네, 좋습니다. 다시 한 번 質問합니다. 地下鐵이 時代의 命題요, 서울의 交通難 解消를 위한 유일한 방법이라 할지라도 地下鐵 建設을 위해서 國民의 私有財産權이 다음대로 그렇게 侵奪 당해도 좋으냐 하는 것입니다. 現行法上 그러한 制度가 없다곤 합니다만 그 現行法이라고 하는 것은 조금 전에 말씀하신 地上圈에 대한 補償問題이지 어찌 私有財産을 이와 같이 무자비하게 侵奪行爲라고, 極言하자면 보겠는데 이렇게 서울市가 해 놓고도 여기에 대한 아무런 法的根據가 없기 때문에 補償이 안 된다고 하는 것은 아무리 봐도 民主社會에서 納得이 안 가는 그러한 얘기라고 저는 判斷이 되는데 어떻게 생각하십니까? 만약에 이 문제가 또 우리 本部長의 위치라면 어떻게 받아들이겠습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 그 문제는 저희들도 하여튼 土地 所有者하고, 마음속으로는 상당히 죄송스럽게 생각을 합니다. 조금 전에도 말씀드렸다시피, 저희들 公職者는 어디까지나 公金を 取扱하기 때문에 法の 테두리 안에서 公務를 執行을 해야 됩니다. 그래서 이것이 조금 전에도 말씀드렸다시피, 現行法上 줄 수 있다 이렇게 되면 저희들이 인색하지 않겠습니다.

○朴夏榮 委員; 거슬러 올라가서 다시 한 번 質問하겠습니다. 아까 本部長께서 말씀하신 地下鐵 공사가 建築許可 行爲보다는 法이 우선한다 이런 뜻으로 解釋해서 말씀을 하셨는데 그렇다면 왜 3審에 이르기까지 訴訟에서 敗했습니까?

○建設2部長 崔昌植; 建設2部長입니다. 제가 地下補償 基準에



대해서 擔當을 했습니다. 그 점에 대해서 지금 本部長님께서 말씀드린 것은.....

○委員長代理 裴丁洙; 아니 部長님 조금 계세요, 여기 우리 條例 規定法이 있기 때문에 常任委員長 許諾을 얻어서 發言하게 되어있습니다. 그러니까 그렇게..... 委員님들 상세한 答辯을 듣기 위해서 擔當部長님 얘기를 들으셔도 되겠습니까?

○朴夏榮 委員; 委員長님 議事進行發言입니다. 發言 中止시키기 바랍니다.

○委員長代理 裴丁洙; 네.

○朴夏榮 委員; 이와 같은 예가 우리 常任委員會 運營에 先行的 慣例가 되면 안 됩니다. 단, 이번에 한해서 許容한다는 前提 下에서 答辯을 듣도록 합시다.

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

○委員長代理 裴丁洙; 네, 그렇게 해 주시기로 하고 지금 答辯을 해 주세요.

○建設2部長 崔昌植; 저희 地下鐵本部에서는.....

○委員長代理 裴丁洙; 나오셔서 마이크에서 얘기를 해 주세요.

○建設2部長 崔昌植; 建設2部長 崔昌植입니다.

제가 地下 補償基準에 대한 實務作業을 했습니다. 그래서 지금 補充的으로 말씀을 드리면 저희 地下鐵本部에서 基準, 地下土地補償이라는 것은 그 土地 收用法이나 公共用地取得物 損失에 대한 特例法과 같이 土地, 그 物權을 확보하는데 따른 補償을 規定한 法입니다. 그러니까 저희들이 法이 없다는 것은 단지 공법이죠. 土地物件을 取得하는 데에 대한 根據法이 없다는 그 뜻이고요, 지금 朴夏榮 委員님께서 말씀하신 것은 우리가, 서울시가 建築許可를 中止하고 工事を 中止를 하는

것에 따른 損失에 대한 것은 제가 法律專門家は 아닙니다만 民事訴訟法이나 이런 것에 따른 法律의 救濟는 받을 수 있다고 생각합니다. 그래서 다만, 저희 公特法, 土地 取得하는 것에 따라서 補償이 좀, 우리가 저희 입장에서 할 수 없다는 것입니다.

○朴夏榮 委員; 우리 崔部長의 얘기는 納得이 됩니다. 바로 그것을 내가 알고자 하는 것입니다. 그 答辯을 안 하기 때문에 계속 質疑를 했습니다. 됐습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 本部長님 答辯 다 끝나셨습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○委員長代理 裴丁洙; 그러면 우리 權純直 委員님 質問해 주십시오.

○權純直 委員; 權純直 委員입니다. 지금 本部長께서는 現時價대로 吝嗇하지 않게 補償을 하겠다고 말씀을 하셨는데 서울市 補償中에서 地下鐵建設本部の 補償이 가장 낮다고 市民들의 怨聲이 큰데 그 이유는 무엇인지, 本部長께서 答辯을 해주시기 바랍니다.

먼저 答辯해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 答辯드리겠습니다. 權純直 委員님께서 地下鐵 補償을 하는데 地下鐵 工事に 따른 補償이 가장 낮다, 이것은 저로서는 納得이 잘 안됩니다. 그 이유를 말씀드리면 補償은 地下鐵本部長이 하는게 아닙니다. 補償은 區廳에서 예를 들면 똑같은 데서 地下鐵을 하든지, 道路로 하든지, 公園을 造成하든지, 駐車場을 만들든지 補償을 할 적에는 民間人 土地評價士에게 區廳에서 依賴해서 거기에서 評價된 金額이 두 사람으로부터 나오는 것을 平均值를 내서 區廳에서 補償을 해 주고 있습니다. 그래서 저희들은 얼마 범위

내에서 補償을 하라고 절대로 얘기를 안 합니다.

예를 들면 江西區廳같은데 이렇게 檢討해 보니 補償費가 500원이다 그러면 500원을 내어 줍니다. 江東區廳 같은데.....

○權純直 委員; 알았습니다. 충분히 알아 들었고 그렇다고 하면 말예요, 建設本部에서 工事하는 土地補償은 2個 鑑定士에게 依頼하는게 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○權純直 委員; 그렇죠, 그럼 建設本部에서 工事하는 鑑定依頼는 귀가 막아 있고 또는 눈을 감고 있는 그런 鑑定士들에게만 依頼한다는 그런 생각이 듭니다. 왜 그러냐 하면 지금 여기 傍花洞 451-60 평방미터에 120萬원에 이렇게 되어 있습니다. 그렇다고 하면 坪當 約 380萬원 정도 될 것입니다. 그런데 이 곳은 말이에요, 住居地로서 商街가 이루어져있는 아주 중심가입니다. 그런 곳이 이렇게 낮게 補償金 策定이 되었고, 제가 지금 감기가 들어 목이 쉬었습니다, 죄송합니다. 都市開發公社 傍花2地區 아파트단지입니다. 여기에는 아주 번두리이고 緣地帶입니다. 現況이 田입니다. 물론 또 집들도 드문드문 들어서 있습니다만 이런 곳은 400萬원 내지 600萬원까지 補償이 되었습니다. 그래도 本部長께서는 現時價에 의해서 補償이 된다고 생각을 하시는지 다시 한 번 말씀해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 本部長님 答辯하시지요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 말씀드리겠습니다. 權委員님, 評價하는 사람을 地下鐵本部長이 A라는 사람한테 評價를 依頼한다면 지금 權委員님께서 말씀하시는 그런 誤解를 받을 수 있습니다. 그러나 지금 傍花地區나 地下鐵地區에 補償하는

것은 地下鐵本部長이나 地下鐵本都에서.....

○方孝吉 委員; 잠깐만요, 지금 權純直 委員님께서 말씀하신 의도는 그것을 저희 委員들이 鑑定評價士에 의해서 그 金額이 補償되는 걸 모르는 그런 뜻이 아니고, 지금 그거 說明하시려고 하는 것 아니겠습니까? 個人의 鑑定評價士가 아니고 國家가 인정하는 評價士가 評價를 해서 補償을 해주는 基準을 말씀하시려고 하는 것 아닙니까, 그렇죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아니 그게 아니고요. 제가 얘기하.....

○方孝吉 委員; 지금 權委員님 말씀은 時價대로의 말씀은 本部長님의 見解만 묻는 것이지 本部長님에 대한 책임을 묻는 것 아닙니다. 무슨 얘기인지 알겠습니까?

○權純直 委員; 네, 맞습니다.

○方孝吉 委員; 거기에 대한 本部長님의 見解만, 地下鐵을 工事하는데 이런 정도에 지금 支給이 되고 있는데 앞으로 예를 들어서 評價士에 대한, 물론 市에서 하고 있습니다만 거기에 대한 見解를 밝혀주시라는 얘기이지 本部長님이 평방미터에 얼마를 支拂하는가도 현재 모를 수도 있지 않습니까, 그렇죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○方孝吉 委員; 거기에 대한 質疑에 答辯만 해 주십시오. 그게 맞죠, 權委員님?

○權純直 委員; 네, 맞습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 만일에 저희들이 補償은 現 時價에 의한 適正價格으로 해야 된다고 하는 것이, 그것은 서울市の 基本方針이고 地下鐵本都의 基本方針입니다. 만일에 委員님께서 말씀한대로 그런 어떤 特定 土地에 대해서 鑑定이 不合理的 사항이 있다 하면 제가 區廳으로 하여금 檢討해서 不

利益處分을 받는 事例가 없도록 하겠습니다. 예를 들면 어느 市民도 工事로 인해서 不當한 不利益을 받아서는 안되고 法에 許容하는 범위내에서 保護를 받아야 됩니다.

○權純直 委員; 네, 알았습니다. 다시 한 번 한 가지 묻겠습니다. 지난번에 地名委員會에서 복종역을 傍花驛으로, 傍花驛을 개화산역으로 驛名을 變更했기 때문에 地域住民間에 다툼이 많았습니다. 驛名을 어떻게 결정을 지으셨는지 말씀해 주시면 좋겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그래서 그 件은 말이죠, 지난번에 委員님께서 말씀을 저한테 한 번 했죠?

○權純直 委員; 네.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그래서 사실은 또 어떤 사람은 복종하고 개화를 바꿔야 되는데 또 바꾸면 안 된다는 陳情이 들어오고 이렇습니다. 그래서 그 狀況을 가장 잘 아는 곳이 그걸 管轄하는 區廳이기 때문에 일단 區廳에 意見照會를 해 놓았습니다. 어떻게 하는게 좋으냐, 區廳에 公文으로.....

○權純直 委員; 그러면요 本部長님, 參考的으로 알아 두십시오. 지금 복종역이라 하는, 복종이라는 말이 좋지 않다고 地名委員會에서 바꾼 것입니다. 지난 번에도 本部長에게 말씀드린 바와 같이 개화산역이라면 傍花洞 중심가에 있습니다. 그렇다고 하면 개화동에 갈 사람들이 개화산역에서 내리게 되면 다시 그 電鐵을 타고 傍花驛에 내려서 가는 그런 혼동을 일으키게 됩니다. 그리고 현재 복종역이라고 하는 것은 조그마한 촌 부락입니다. 우리 개화산이라고 하면 空港地域의 상징입니다. 아주 그 知名度가 높은 곳입니다. 옛날부터 아주 유명한 산입니다. 그리고 지금 반대하는 것은 복종사람들 몇 분들이지 傍花1,2洞이나 空港洞 全 住民들의 99%가 개화산

역이 합당하다고 이렇게 말을 하고 있습니다. 參考的으로, 이것은 말씀을 드리는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다.

○權純直 委員; 한 가지 더 말씀드리겠습니다. 지금 零細商人들의 賃貸店舖에 대한 移轉 補償이 너무 낮아서 異議申請 또는 陳情書가 많이 들어간 것으로 알고 있습니다. 零細商人들에 억울함이 없도록 關係公務員들께서는 市民 便에 서서 내일과 같이 꼭 생각을 하시고 소신껏 일해 주실 것을 당부드리면서 마치겠습니다. 감사합니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 본部長님 答辯이 끝나셨지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○委員長代理 裴丁洙; 그러면 말이죠, 원활한 會議進行을 위해서 한 30分間 휴식을 갖고 會議를 다시 續開하겠습니다. 한 30分 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 51分 監查中止)

(16時 27分 監查繼續)

○委員長 李永和; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 이어서 監查를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

崔鍾德 委員님 質疑하시지요.

○崔鍾德 委員;崔鍾德입니다. 내가 묻고자 하는 것은 往十里驛에서 新堂洞驛 그 사이입니다. 그런데 그게 地下鐵公社가 책임을 져야 되는 문제인지 地下鐵本部에서 工事を 하셨으니 까 내가 묻는 얘기인데 거기를 電鐵을 타고 지나면 마이크에 다 대고 뭐라 하냐면 내리실 적에 잘 하라고 발 빠진다고, 이

런 얘기를 들을 적에 물론 工事は 地下鐵本部에서 第2號線을 한 것으로 압니다. 그런데 앞으로도 그런 工事が 있어서는 안 된다고 해서 내가 오늘 지금 質疑를 하게 된 것입니다. 그 점에 대해서 地下鐵本部長은 答辯해 주세요. 그 責任限度를 얘기해 주세요.

○委員長 李永和; 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 地下鐵建設本部長입니다. 崔鍾德 委員님께서 말씀하신 사항에 대해서 조금 技術的인 사항입니다만 말씀을 올리겠습니다. 지금 既存의 電動車を 타고 가게 되면 어느 驛의 내리실 곳은 오른편입니다, 발이 빠지지 않도록 乘客들은 注意해 주시기 바랍니다, 이렇게 放送하는 데가 있습니다. 그건 왜 그러냐 하면 地下鐵驛이 直線區間에 있는 데는 그런 염려가 전혀 없습니다. 또 放送을 직선구간에서는 안 합니다. 그런데 地下鐵驛이 곡선구간으로 되어 있는데 曲線은 저희들이 技術上으로 곡선 반경이 400m까지 하도록 역선이 되어 있습니다. 그래서 電動車가 쉽게 말하면 圖面 그려서 이해를 돕기 위해서 말씀드리면 여기 곡선이 이렇게 되는 區間에서는 電動車가 하나의 길이가 20m, 電動車 자체 직선입니다. 그렇기 때문에 이 곡선부분에 대해서는 車가 돌아가기 위해서 간격이 많이 떨어지게 됩니다. 그래서 그것은 崔委員님, 이해의 말씀을 구하고 싶은 것은 저희들이 工事할 적에 工事が 잘못되어서 그런 것이 아니고 驛이, 경우에 따라 불가피하게 곡선이 들어가야 할 때가 있는 데는 그러한 간격이 직선구간보다도 많이 떨어져 있기 때문에 乘客들에서 注意하도록.....

○崔鍾德 委員; 알았습니다. 아니 地下鐵公社한테 물어보니까 거기다 시멘트를 메워도 안되고 별스럽게 해도 안 된다는 그

런 얘기를 제가 들었습니다. 들었는데 地下鐵本部에서 그런 技術的인 곡선이 커브라 하더라도 그걸 하나를 못 맞춥니까? 지금 도는 데에서 그게 그런 로스가 난다 이렇게 말씀하시는 데.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 委員님 말이죠, 제가 변명하는게 아닙니다. 電鐵이, 地下鐵이 이렇게 驛舍가 곡선으로 지나가는데 電動車는 20m가 하나의 電動車의 길이가, 10개 連結이 되어 있습니다만 직선구간이기 때문에 이 곡선에 어느 地點에 직선이 이렇게 가게 되면 이 끝부분을 前提해 車가 돌아가기 때문에 이 區間에는 간격이 직선구간보다도 좀 떨어지게 됩니다. 안 그러면 車가 걸려서 돌아가지 못하기 때문에, 그래서 그 점은 아마 地下鐵公社에서 누가 崔委員님께 말씀을 드렸다면 좀 잘못 알고 說明을 드린 것 같습니다. 그걸 좀 이해해 주시기 바랍니다.

○崔鍾德 委員; 그런데 탄 데도 아니고 地下鐵驛이란 말이에요, 地下鐵驛.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다. 驛에서 그렇습니다.

○崔鍾德 委員; 아니 말이 쑥쑥 빠지게 만들어 놓으면 어떻게 합니까? 그 驛도 그렇게 커브로 된 것도 아니던데.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 驛은 곡선이 들어가는 데는 그렇기 때문에.....

○崔鍾德 委員; 下往十里驛하고 新堂洞驛하고.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 많이 떨어지는 것을 막기 위해서 地下鐵驛에는 이 곡선의 반경이 400m 이내에 設置할 수 없도록 이렇게 規定이 되어 있습니다. 그래서 곡선반경이 최하가 400m, 400m 區間에서는 원형이 이렇게 커브가 돌아가는데 電動車는 20m 직선이 가기 때문에 돌아가자면 끝부분을



基準해서 커브를 만들어야 되기 때문에 이 地點에는 조금 간격이 떨어지게 됩니다. 그래서 注意를 喚起하기 위해서 放送을 하고 있다는 것을 말씀드립니다.

○崔鍾德 委員; 내가 地下鐵 工事도 안 해 봤고 그렇게 또 變更을 하니까.....

○委員長 李永和; 그건 外國에서도 어쩔 수 없다는 것이예요? 外國에도 그런 것은 技術的으로 어쩔 수 없다는 거예요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○委員長 李永和; 어쩔 수 없고 앞으로 5, 6, 7, 8號線도 그렇게 할 수밖에 없다는 거예요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다. 예를 들면 이렇게.....

○委員長 李永和; 아니 이해는 가는데 그것을 修正하는 것은 技術的으로 도저히 불가능한 것인가요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다. 그렇기 때문에 可及的이면 驛舍는 직선구간에 넣으면 그런 문제가 전혀 없고 地形的으로 道路를 따라가서 곡선을 넣긴 넣어야 되는데 거기에 꼭 驛이 필요한 區間에는 불가피하게 그런 점이 있습니다.

○崔鍾德 委員; 그러면 앞으로 驛 있는 데다 사다리도 다 準備해서 하나씩 놓아야 되겠네요, 다리 빠지지 않으려면.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데.....

○崔鍾德 委員; 이것 보세요, 新堂洞驛은 내가 볼 적에 그렇게 곡선도 아네요, 곡선도 아니고 上往十里驛은 약간 곡선이 켜어요. 내가 地下鐵 타고 다니면서 調査도 많이 했어요, 그것 때문에.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그래서 지금 崔委員님께서 말씀

하신 事項은 제가 별도로 한번 調査를 해 보겠습니다.

○崔鍾德 委員; 잘못되었으면 잘못 됐다고 是認을 해야지, 곡선이고 오선이고, 外國도 그렇다고..... 外國에 어떤, 일본이나 미국 같은 나라에 그렇게 발목 쪽쪽 빠지면 데모가 나서도 난리가 날거예요. 韓國사람이니까, 그냥 참고서 경충경충 뛰어 내리지. 그러니까 앞으로 工事하시는데 그런 差跌이 없도록 해 주시길 부탁드립니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 金箕英 委員님 質疑하십시오.

○金箕英 委員; 民主黨의 金箕英 委員입니다. 현재 工事가 進行中인 94個 工區에 6, 7級 技術職 145名을 工區當 技術職 1名 내지 2名을 現場監督으로 내보내고 있지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○金箕英 委員; 그 중에 50% 이상이 地下鐵建設 經驗이 전혀 없는 사람이죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○金箕英 委員; 그러면 왜 이렇게 經驗이 없는 사람을 내보내시는가요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 그것에 대해서 말씀드리겠습니다.

처음에도 제가 序頭에서 말씀드린 바와 같이, 지금 현재 建設하는 物量에 비해서 全般的으로 公務員의 經驗있는 技術人力이라든가 여러 가지가 지금 부족한 狀況입니다. 그래서 지금 현재 地下鐵의 定員은 339名입니다만 이 339名이 당초 62.5km를 建設하는데 필요한 所要된 人力이고 그 후에 36km를 앞당겨 建設했기 때문에 지금 현재 定員을 約 190을 增員하도록 지금 절차를 進行中에 있습니다. 그런데 委員님께

서指摘한 대로 아무래도 地下鐵工事は 일반 工事와 다르기 때문에 과거 有經驗者가 그 業務를 다루는 것이 훨씬 여러 가지 安全性面이라든가 모든 면에서 좋습니다. 그러나 서울시의 技術職 전체 可用資源이 經驗있는 사람들이 한 5年間 工事が 中斷되었기 때문에 현실적으로 그런 經驗이 있는 人力資源이 지금 없는 實情입니다. 그래서 지금 과거 경험이 없는 사람도 일단 훈련을 시켜가면서 業務를 다루어야 할 그런 어려움이 있다는 것을 말씀을 드립니다.

○金箕英 委員; 물론 어려우신 점이 많으시겠습니다만 최소한도 現場 監督은 뭘 아는 분이 나가셔야지 經驗이 없는 분이 나가셔서 그 監督이 제대로 되겠느냐 이런 생각입니다.

그리고 또 工事現場에는 現場監督 외에 施工會社側에서 任命한 監理가 工事全般에 대해 點檢을 하고 있지만 施工會社에서 任命을 했기 때문에 그만큼 客觀性을 維持할 수 없다는 형편이죠, 그건 어떻게 생각하시는지 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 사항에 대해서는 제가 말씀드리겠습니다. 지금 工區別로 전부 監理團이 나가있습니다. 그런데 이 監理는 사실은 施工會社가 任命을 한다든가 거기에서 돈을 받는다 이러면 제대로 監理가 될 수 없습니다, 제대로 말이죠. 그렇기 때문에 이 監理는 저희들이 地下鐵本部에서 監理用役 契約을 해서 그것도 이제 전부 技術者의 능력이라든가 採點하는 基準이 있습니다. 그래서 地下鐵本部에서 監理會社를 選定해서 그 사람들의 報酬라든가 모든 것은 저희들 地下鐵本部에서 支給을 하고 있습니다. 그래서 다시 말씀드리면 地下鐵本部에서 業者를 選定했고, 돈도 地下鐵建設本部에서 나가고, 그러니까 施工會社하고 監理會社하고는 어떤

의미에서는 서로가 監視, 監督하는 對立的인 관계가 있다고 보시면 되겠습니다. 그렇게 說明을 드립니다.

○金箕英 委員; 그리고 우리 監査資料 8페이지에 보면 말이에요, 豫算執行狀況에서 歲入部分을 한번 보니까, 歲入部分요, 8페이지입니다. 거기를 보면 地下鐵建設本部에서 6,287億 5,900萬원을 豫算을 잡아놓았는데 지금 현재까지 실제 收入額은 3,184億 4,000萬원 그래서 56.6%밖에 들어오지 않았는데 여기에 대한 對策은 무엇입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 말씀을 드리겠습니다. 지금 저희들이 財源別로 말씀드리면 一般會計 轉入金이 2,600億원인데 이 중에 1,500億원이 들어왔습니다. 그리고 나머지 1,100億원은 年末까지 다 入金이 되도록 이렇게 되고 있습니다.

그 다음에 地域 均衡 開發 基金이 1,400億원인데 이것은 區劃整理事業의 剩餘金을 가지고 會計間에 轉用하도록 措置를 하기 때문에 그 절차를 밟으면 역시나 1,400億원도 年末까지는 入金이 되겠습니다. 그 다음에 國庫補助가 500億원인데 이 중에 들어온 것이 292億 5,000萬원이 들어왔습니다. 들어왔는데 이 國庫補助에 아직 歲入되지 않은 부분하고 政府融資金 400億원은, 400億원 중 30億원이 들어왔는데 이 殘額은 政府에서 年末까지 다 措置해 주도록 되어있습니다.

○金箕英 委員; 그럼 年末까지 다 들어올 수 있겠군요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○金箕英 委員; 그럼 별 문제가 없겠네요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 歲入면에 별 문제가 없습니다.

○金箕英 委員; 알았습니다.

그리고 歲出面에서 말씀이에요, 本部長님의 情報費는 얼마입

니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그것은 제가 확실히 기억을 못하고 있는데, 죄송합니다. 못하고 있습니다.

○金箕英 委員; 자기 情報費도 얼마인지 모르시겠다는 말씀입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 제가 지금 기억을 안 하고 있습니다.

(「管理 擔當하고 있는 분 있잖아요, 庶務인가」 하는 委員 있음)

○金箕英 委員; 그럼 額數가 너무 많아서 기억을 못하시는지 너무 적어서 못하시는지 答辯 좀 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 사실은 말씀드리면 저는 月初 되면 情報費 등 죽 해서 주는 것을 그대로 하기 때문에 확실하게 金額은..... 제가 말씀드리겠습니다. 여기 보니까 本部長의 情報費 다시 말하면 1級은 똑같습니다. 1級에 대한 情報費는 月額 40萬원, 그 다음에 職責遂行 活動費 90萬원 이렇게 되어 있습니다. 그건 本部 職級別로 그렇게 되어 있습니다.

○金箕英 委員; 흔히들 이해하기를 말씀에요, 情報費를 分散해 놓고 다른 데로 轉用한다는 얘기도 들리고 해서 한번 여쭙봤습니다. 그리고 내년도 建設本部の 用役費는 얼마나 들어갑니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 報告드리겠습니다. 내년도의 設計用役費는, 저희들의 設計用役費는 監理費까지 포함됩니다만 歲出豫算이 189億원이고 債務豫算이 115億원입니다. 債務豫算은 내년도 契約을 해서 다음 또 넘어가는 것입니다. 그래서 304億원인데 이 중에서 內譯을 말씀드리면 5號線과 8號線의 電氣 設計用役費가 12億원, 그 다음에 93年度 着工할 分입니

다. 2段階 2次區間에 6號線 基本 및 實施設計費가 170億원 그 다음에 7, 8號線에 대한 實施設計費가 122億원 이렇게 되겠습니다.

○金箕英 委員; 用役費가 너무 많이 들어가는 건 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 이 用役費는 委員님 이렇습니다. 이것은 科技處에서 用役費를 어떻게 計算하라 하는 그 품세 및 基準이 있습니다. 그 基準에 의해서 設計를 해서 우리가 隨意契約을 하는 것이 아니고, 入札을 부쳐서 그렇게 하기 때문에 저희들 나름대로는 적당한 金額이라고 이렇게 보고 있습니다만, 그렇게 規定해 執行을 하고 있습니다.

○金箕英 委員; 浪費가 없도록 부탁을 드리면서 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 그래서 用役費 얘기가 났으니깐 내가 겸해서 말씀을 하면, 금년도도 말이에요, 누가 實務者들 좀 적어 봐요. 用役의 類型, 아까 얘기한 대로 用役實施期間, 언제 用役을 주어서 언제 納品을 받았나, 用役豫算額, 또 用役을 받은 후에 그것이 政策反映, 물론 이쪽에는 設計가 많겠지만 그걸 한번 報告를 하는데 아주 가까운 시일 내에 報告해요, 다른 政策的으로 活用할 資料가 있으니깐 언제 받으면 되나요?

(「豫算審議 前까지」하는 委員 있음)

豫算審議 하러 오기 前까지 좀 내주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다. 그러면 委員長님께서 말씀하시는 用役費는 設計用役費하고 監理用役費…….

○委員長 李永和; 모든 用役費.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 다음 質疑하실……, 方孝吉 委員님 質疑하십시오.

○方孝吉 委員; 方孝吉 委員입니다. 간단하게 한 가지만 質疑 하겠습니다.

地下鐵 工事を 하면서 그 民願事項에 대해서 묻겠습니다. 民願發生 및 그 處理現況에 대해서 묻겠습니다. 그 民願發生 件數가 179件인데 비해서 현재 解決不可로 되어 있는 게 75件이 되어 있습니다. 이 事由를 六何原則에 의해서 구체적으로 書面으로 各 委員님들한테 提出해 주시기 바랍니다.

그리고 이 陳情書라든가 이런 것이 20名 이상 提出한 것에 대해서는 이 자리에서 本部長님께서 答辯해 주시기 바랍니다. 그러니까 예를 들어서 179件에서 75件이 解決 不可로 되어 있습니다, 그렇죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○方孝吉 委員; 그러니까 거기에 대해서 20名 이상 提出한 陳情書에 대해서는 여기서 答辯해 주시고, 그 解決不可에 대한 것은 書面으로 各 委員님들한테 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그런데 委員님 市政監查資料 47 페이지를 한번 봐 주시겠습니까? 저희들이 提出한 것. 지금 方孝吉 委員님께서 말씀하신 그 중요한 民願에 대해서 여러 사람들이 얘기한 것은 주로 驛 設置를 해달라, 뭘 해달라 하는 事項인데 여기에 중요한 事項은 90年度, 91年度 件이 있습니다. 그리고.....

○方孝吉 委員; 여기에 보니까 91年度에 7件이 있거든요, 그렇죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○方孝吉 委員; 여기 7件이 있는데 제가 말씀드리고 싶은 것은 여기에 지금 解決 不可가 나와 있지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○方孝吉 委員; 이것은 書面으로 答辯해 주실 수 있지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 書面으로 答辯드리겠습니다.

○方孝吉 委員; 答辯해 주시고, 20名 이상 提出한 것은 없느냐 이거죠, 175件 中에 陳情人이 20名 이상 되는 것은 없느냐는 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 있습니다. 그건 별도로 제가 分類를 해서 몇 명이 陳情을 했는지 分類를 해서 제가.....

○方孝吉 委員; 현재 그건 아직 정확히 모르고 계십니까, 그럼. 예를 들어 20名 이상 民願이 발생.....

○委員長 李永和; 그러니까 集團民願에 대한 관심을 갖는다 이런 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그건 書面으로 委員들께 資料를 다 提出하겠습니다.

○委員長 李永和; 그것도 豫算審議하기 前까지.....

○方孝吉 委員; 豫算審議 前까지 委員님들한테 書面으로 答辯주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 20名 이상 件의....., 알겠습니다. 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李永和; 李敬雲 委員님 質疑하십시오.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다.

간단하게 質疑를 하겠습니다. 제가 質疑하는 것은 좀 老婆心에서 말씀드리는 것 같은데 地下鐵 3號線 延長 建設區間 中에 이 建設이 내년 12月末까지 完工한다고 한 것으로 제가 알고 있습니다. 그런데 이 工區 中에 한보그룹 系列會社에서 어느 工區를 지금 工事を 맡은 것으로 아는데 이 한보그룹에서 맡은 工區가 差跌없이 進行이 되고 있는지 答辯 좀 해 주



세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 3號線 延長工事區間 中에 3-3工區를 한보가 施工을 하고 있었습니다. 그런데 한보가 水西事件 이후에 여러 가지 會社에 資金事情이든지 이래서 工事が 상당 기간 延長 中斷이 되고 있었습니다. 그래서 그간 에 工事は 해야 되겠고 해서 제가 그 한보의 정태수 회장의 아들인 정보근 부회장, 사실은 社長도 있습니다만 거기에는 副會長이 그래도 會社의 經營權을 가지고 있기 때문에 여러 번 會議를 해서 제가 내리는 結論은 어떠한 일이 있더라도 區間의 工事を 正常化시켜야 되겠다 해서 한보와 契約된 工事量의 60% 工事を 소위 말하면 剝奪을 시켰습니다. 그래서 이만한 區間에 한보가 工事할 수 있는 것 같으면 여기에서 상당한 區間은 한보가 상당기간 工事を 못해서 挽回할 能力이 없기 때문에 剝奪해서 이쪽 隣接工區에 붙여주고, 또 이쪽 側에는 이쪽 隣接工區에 붙여주어서 한보는 최소한의 物量만 할 수 있을 정도로 措置를 해서 현재는 工事が, 우리 地下鐵 3-3 지금 營業하시는 한보 區間에 대해서는 정상적으로 工事が 進行되고 있습니다.

○李敬雲 委員; 원래 이 3號線이 내년 6月末로 다 豫定되어 있었던 것 아닙니까? 그렇기 때문에 12月末로다 年長이 된 거 아니냐.....

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아닙니다.

○李敬雲 委員; 그렇지 않나요. 네, 됐습니다.

그 다음에 8號線 蠶室에서부터 城南 區間의 工區中에 鐵道廳에서 負擔하는 地域이 있죠, 城南市지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○李敬雲 委員; 그 區間에 工事を 지금 우리 地下鐵建設本部

에서 工事を 하는데 왜 서울시가 아닌 城南 땅에 하는 것을 왜 우리가 하느냐, 하는데는 할 만한 이유가 있겠지만 그 이유가 뭐냐 하는 얘기입니다.

그 다음에 서울시의 建設本部의 有能한 人材들이 남의 市에 建設하는데 매달려서 일을 할 때는 무엇인가 所得이 있어야 된다고 봅니다. 그럼 그 所得은 뭐냐, 所得 없이 일할 수는 없고 일을 해 줄 때는 서울시로의 당연한 무슨 所得이 있어야 되는데 그 所得이 무엇인지 答辯해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 지금 말씀사항에 그 8號線에 城南市 區間은 우리 서울시 밖입니다. 그것을 왜 서울시가 어떻게 해서 工事を 施行하고 있느냐 그런 말씀인데 그 事項은 저희들이 8號線이 岩寺洞에서 蠶室로 해서 松坡大路를 지나서 그 다음에 이제 城南市를 거쳐서 모란까지, 모란에 車輛基地가 있습니다. 모란까지 지금 連結이 되는데 저희들 區間은 岩寺에서 蠶室로타리로 해서 우리 市界까지입니다. 복종역 있는데까지인데 그 區間에 設畵 建設이 우리 區間만 建設이 되더라도 저희들이 地下鐵 運行할 수 있는 機能을 못 가집니다. 왜 그러냐 하면 地下鐵 運行하려면 車輛基地가 있어야 되기 때문에 그래서 城南區間에, 城南 모란동입니다. 모란동에 車輛基地를 한 7萬 5,000坪을 저희들이 確保해서 工事を 하기 때문에 저희들도 그것을 동시에 建設함으로써 상당히 運營上에 보탬이 된다 이렇게 보고 있습니다.

○李敬雲 委員; 7萬 5,000坪의 基地는 서울시 것이 되나요, 利用만 하는 것인가요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 저희들이 建設해서 所有는 서울시가…….

○李敬雲 委員; 서울시 所有가 되는 건가요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 車輛基地가 없으면 運行이 안되기 때문에.....

○李敬雲 委員; 알았습니다. 됐습니다.

○委員長 李永和; 崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 지난번에 내가 質問한 바 있습니다만 地下鐵 5, 7, 8號線 동시 着工으로 인해서 市內의 交通이 상당히 복잡합니다. 施工業體에 都給을 줄 때 工事로 인하여 빚어진 交通混雜問題에 대해서는 어떠한 措置를 취하고 都給을 주는지 또한 建設本部에서는 監督을 어떠한 식으로 하고 있는지 答辯 바라겠습니다. 前에 本部長님의 말에 의하면 工事期間에는 어쩔 수가 없으니 불편하더라도 市民들한테 조금만 참으면 된다는 그런 식의 말이 있었습니다. 그렇게 막연하게 말만 하지 말고 어떠한 對策이 없으면 對策을 세워야 된다고 보며 또한 市民이 낸 稅金으로 市民을 위해서 일을 할 때는 첫째, 市民의 安全이 제일 중요하다고 생각이 되기 때문입니다. 市民의 安全에 대해서 어떻게 하고 있는지 좀 구체적으로 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 崔沆洛 委員님이 質疑하신 事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

사실 地下鐵이 5, 7, 8號線 約 100km를 동시에 施工함으로써 상당히 市民들에게 通行에 불편을 드리게 되어서 항상 저희들은 죄송하게 생각을 하고 있습니다. 그래서 저희들 나름대로 工事は 하되 工事期間 中에 市民의 通行에 불편을 줄일 수 있는 方案이 뭐냐, 이것을 着工하기 前에 工事進行에 대한 全體圖面을 그려서 1段階로써는 어떻게 車를 通行시키고, 2段階로써 복공할 때는 어떻게 車를 通行시키고 이러한 工事

進行과 그 다음에 工事하는 동안에 交通處理 計劃을 세워서 管轄 警察署의 交通課와 事前에 協의를 전부 합니다. 協의를 해서 지금 工事を 施行을 하고 있고, 저희들은 저희들 나름대로 現場에서 예를 들면 복공관의 平坦性에 問題가 없는지, 그 다음에 安全웬스에 이상이 없는지 하는 事項은 저희들이 現場에서 항상 監督을 하고 있습니다. 그렇게 하고 있습니다만, 지금 복공해 놓은 것이 서울市內의 지금 工事하고 있는데 130個 군데에 面積으로 치면 7萬 5,000坪입니다. 그래서 저희들 나름대로는 최선을 다하고 있습니다만, 市民들이 항상 느끼는 감각으로써는 미진한 점이 많이 있으리라고 생각됩니다. 그 점은 계속해서 改善해 나가도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 그렇게 정밀하게 檢討해서 工事を 施行한 것이 현재 이 實情이란 이런 얘기죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 마지막으로 한 가지만 더 묻겠습니다. 本部長님은 地下鐵建設本部 總 責任者로서 만약에 安全事故가 일어날 때 또 예를 들어서 아까 堂山洞 같은 崩壞事故가 일어날 때 하여간 總 責任者로서 責任은 痛感하시죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 痛感を 합니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員님 質疑하십시오.

○裴丁洙 委員; 裴丁洙 委員입니다.

電動車 購買에 대해서 몇 가지 말씀을 드리겠습니다. 2期 地下鐵 工事に 따라 초기에 開通에 所要되는 車輛이 總 722輛이 필요하다고 해서 그 중 366輛을 海外經營協力基金公共借款으로 購買하는데 금년 9月 19日 國際競爭入札에 부쳐서 우리 나라 現代精密을 비롯한 日本 미스비시상사 등 4個 業

體가 應札하여 현재 그 應札한 會社들의 規格入札書を 審査 中에 있다고 하는데 그 應札會社 中에 어느 會社가 規格入札에 적합한 業體로 選定되었는지 말씀해 주시고, 또 그 適格한 業體 中에서 價格 入札書を 開札하여 最終落札業體를 금년 12月 中에 決定하겠다고 하였는데 어느 會社가 車輛 價格을 얼마에 落札되었는지, 契約이 이루어졌는지를 밝혀주시길 바라며, 다음 所要되는 臺數 722輛 中 나머지 356輛에 대해서는 展示한 國際競争入札 結果에 따라 精確한 實豫의 價格을 適用하여 내년 1月中에 購買 發注하겠다고 했는데 그와 같은 방법은 어느 特定業體에 特惠를 주는 결과와 豫算 節減을 度外視한 行爲로밖에 볼 수 없는데 왜 公開入札에서 忌避하고 그렇게 입찰해야 되는 것인지 하는 문제에 대해서 그 이유를 우리 本部長님께서 소상하게 말씀해 주시기 바랍니다. 公開入札을 忌避하는 이유.....

○委員長 李永和; 建設本部長, 答辯하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 제가 說明을 드리겠습니다. 지금 裴丁洙 委員님께서 말씀이 계신대로 CECF資金으로 購入하는 366輛은 지금 지난 9月 19日 入札이 되어서 그 技術 審査가 서울시로서는 거의 되어서 調達廳에 보냈습니다. 보냈는데 4個팀이 들어왔습니다. 4個팀이 들어왔는데 결국은 우리 國內業體하고 調印한 4個가 들어왔는데 지금 현재로써는 복잡한 事項이기 때문에 조금이라도 미비한 사항은 전부 補完하는 것을 해서 일단 4個 中에 어디가 떨어지고, 어느 會社가 되고 그건 없고 거의 별 문제 없는 것으로 해서 檢討를 해서 調達廳에 보냈습니다. 보냈고 그 다음에.....

○裴丁洙 委員; 보냈으면 어느 會社하고, 우리 現代精密하고 다른 外國會社하고 지금 현재合作한, 말하자면 같이 入札에

응할 수 있는 業體가 選定이 되었다는 말씀이신가요? 지금 현재 결정이 되었을 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 아니 제가 말씀드리면 이렇게 되겠습니다. 한 팀은 전부 조인트벤처해 들어왔으니까, 왜 그러냐 하면 現代精工은 現代精工하고 스웨덴의 ABB社하고 調印해 들어왔습니다. 그게 하나입니다.

그 다음에 日本은 미스비시商社가 말이죠 現代精工系하고 역시나 調印해 들어왔습니다. 그러니까 現代精工은 하나는 스웨덴의 ABB로 해서 共同都給해서 入札했고, 또 日本聯合하고 조인트벤처해서 入札했습니다. 그 다음이 大宇重工業은 독일의 지멘스社하고 聯合해서 들어왔고, 또 大宇重工業이 영국의 GEC아스톤社하고 聯合해 들어왔습니다. 그러니까 다시 말씀드리면 우리 나라 國內業體하고 外國業體하고 전부 共同調印해서 일단 들어왔습니다. 들어왔고 이 入札에 대한 價格은 이것에 대해서 저희들이 檢討한 것이 調達廳에 올라가면 調達廳이 다시 檢討해서 사양에, 入札할 적에는 우리가 보통 工事入札은 金額만 표시합니다만 電動車 같은 것은 사양에 대한 入札하고 價格의 入札을 두 個를 이렇게 냅니다. 내어서, 사양에 대한 入札이 전부 合格이 되면 合格된 것에 대해서 價格을 그후에 추후에 調達廳에서 開封합니다. 그래서 지금 현재로 봐서 아직 價格을 開封할 段階는 아니기 때문에 어느 會社가 落札될 것이냐 하는 문제는 조금 있어야 되겠습니다.

○裴丁洙 委員; 지금 현재 대략 묻는 초점이 그것입니다. 거기에 대한 常識이 없기 때문에 지금 현재 資料를 보고 말씀을 드리는 것입니다. 그러니까 規格入札이라고 그랬습니다. 規格入札이라고 하게 되면 예를 들어서 地下鐵建設本部하고 調印한 會社만 들어올 수 있는 與件을 講究하는 것이 規格入

札 아니겠느냐 하는 것들이 의심스러워서 제가 말씀드리는데  
것입니다. 예를 들어서 다른 重工業들이 많이 있는데 規格入  
札이라 해서 그 規格에 맞는 會社들만 選定하다 보니까 혹시  
特惠의 의혹이 있지 않겠느냐 그렇게 얘기를 들으시면 될 거  
예요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그건 說明을 드릴게요. 그것은  
조금도 그런 誤解의 素地가 없는 것이 예를 들면 電動車的  
폭은 얼마이고, 길이는 얼마이고, 몇 명이 탈 수 있는 電動車  
를 어떻게 하고 速度는, 최고 速度는 얼마이고, 예를 들면 좀  
구체적으로 말하면 減速度는 얼마이고, 加速度는 얼마이고,  
이러한 諸元에 대해서 세계 어느 나라의 어떤 사람도 만들  
수 있는 그러한 基本事項을 내줍니다. 내주면, 그러면 나는  
이러이러한 것으로 이렇게 이렇게 設計를 해서 만들겠다 하  
는 것이 規格入札이기 때문에 어떤 지금 特許와 관계되어서  
어떤 特定業體 아니면 만들 수 없고 그런 事項은 전혀 없습  
니다.

○裴丁洙 委員; 그렇습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그 다음에 나머지 이제 저희  
들도 이번에는 저희들이 結果를 보면 아시겠습니다만 과거에  
는 國內業體들이 現代와 大字가 상당히 價格을 올리려고 이  
렇게 하는 事項들이 있었습니다. 이번에는 各 國에서 4個 나  
라가 치열한 競爭을 했기 때문에 저희들이 지금 현재 展望하  
기로는 地下鐵이 適正價格으로, 國際時勢 適正價格으로 사거  
나 아니면 치열한 競爭에 의해서 조금 適正價格 이하로 살  
수 있는 展望이 있다고 이렇게 豫見하고 있습니다. 지금 현재  
는, 그리고 나머지 이제 내년도에 裴委員님께서 말씀하신 5  
號線의 130輛을 비롯해서 356輛을 사는 문제는 이것도 역시

公開競争을 부칩니다. 公開競争을 해야지, 절대로 이것은 隨意契約을 한다든가, 特定業體하고는 할 수 없는 事項입니다. 그래서 저희들은 公開競争에 부쳐서 공정한 競争이 成立되도록 이렇게 하겠습니다.

○裴丁洙 委員; 그러면 그것이 결정이 되시면 말이죠, 결정되는 대로 우리 委員님들한테 거기에 대한 결정되는 과정을 통보를 좀 주시면 고맙겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 알겠습니다. 그래서 參考로 말씀드리면 落札者를 결정하고 하는 것은 調達廳이 하기 때문에 결정되는 대로 우리가 資料를 入手해서 委員님들께 資料를 드리도록 하겠습니다.

○裴丁洙 委員; 결정되게 되면 建設本部에서 要請한 것이니까, 反面에 回信이 올 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다.

○委員長 李永和; 元松喜 委員님 質疑하십시오.

○元松喜 委員; 元松喜 委員입니다. 地下鐵 2, 3, 4, 5號線 建設에 있어서 현재까지 被害를 입고 있는 住民이 많을 것입니다. 建物の 被害라든가 다른 被害도 있을 것입니다. 그 被害에 대해서 工區別로, 筆地別로 書面報告를 좀 해 주었으면 좋겠습니다.

그리고 地下鐵建設 妥當性 調査 研究 依賴를 해서 工事を 하는데 妥當性 調査 依賴書를 받은 후에 建設本部로서 정말 妥當성이 있게 이 사람들이 철저하게 調査를 했는가, 안 했는가 그걸 調査하고 工事を 시작했는지 그 與否를 분명하게 한번 밝혀 주셨으면 고맙겠습니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 말씀을 드리겠습니다. 지금 현재 建物에 대한 被害關係는 元松喜 委員님께서 말씀하신 대로



資料로 提出토록 하고, 妥當性 調査 관계는 저희들이 이런 段階를 거칩니다. 첫째, 어떤 地下鐵을 建設하려면 地下鐵이 어느 방향으로 路線이 지나가는 것이 가장 效率性이 있겠다 하는 것을 妥當性 調査를 합니다. 그 妥當性 調査는 여러 가지 지난번에도 그랬습니다만 역시 市民의 意見을 收斂하기 위해서 公聽會라는 과정을 거치고 妥當性 調査에 의해서 路線이 결정되면 그 다음에 좀더 한 段階 구체적인 基本設計에 들어갑니다. 어느 地點의 곡선은 어떻게 들어가고, 驛舍의 깊이는 어떻게 되고 이렇게 해야 되겠다 基本設計를 하고 역시 基本設計 過程에서도 우리가 用役會社에 一任하는 것이 아니고 中途에 여러 번 會議를 해서 檢討를 합니다. 基本設計가 되고 나면 그 다음에 실지로 工事を 할 수 있는 實施設計가 들어갑니다. 3段階로 進行합니다. 實施設計를 할 적에는 구체적으로 보링을 해서 그 다음에 驛舍의 出入口는 어디에 두고 工事は 개착으로 할 것이냐, 터널로 할 것이냐 이러한 事項을 해서 그 實施設計가 되면 그 다음에 區間別로 工事を 發注를 해서 施工을 하게 됩니다. 그래서 지금 元松喜 委員님께서 염려 말씀이 계신대로 일단, 저희들이 妥當性 調査, 基本設計, 實施設計하는 과정에서 저희들 나름대로는 그러한 문제를 충분히 지금 檢討를 하고 있다는 것을 말씀드릴 수 있겠습니다.

(「제가 한 가지만 더 묻겠습니다」 하는 委員 있음)

○委員長 李永和; 네, 崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○崔沆洛 委員; 地下鐵 7號線 區間 中에 7-4工區가 될 것입니다. 미도과백화점을 지금 짓고 있는데 地下道에서 미도과백화점 짓는 地下로 이렇게 들어가는 通路가 지금, 通路計劃이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 있습니다.

○崔沆洛 委員; 있다면 그런 경우는 어떻습니까? 通路를 그쪽으로 내는 데는 물론 미도파 측에서 工事費를 負擔하겠죠?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 自體工事이니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○崔沆洛 委員; 그런데 만약에 그렇게 되었을 적에는 어떤 條件에서 工事を 그렇게 할 수 있게끔, 예를 든다면 그렇게 해 놓으면 電鐵에서 내려서 百貨店으로 들어가는 通路가 있기 때문에 그곳으로 전부 다 손님들이 들어갈 것 아닙니까? 그래서 百貨店을 상당히 이롭게 하는 그런 어떤 것이 되는데 그런 경우는 왜 그렇게 하는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그 점에 대해서 말씀드리겠습니다. 지금 地下鐵驛의 通路는 周邊建物の 빌딩이라든가 모든 것에 地下로 連結을 시켜주어서 地上으로 나오는 것을 바로 出入口 하나로 나올 것을 分散시키는 것이 가장 합리적입니다. 그리고 또 가능하면 우리가 地下鐵 出入口를 步道上에 두면 폭이 한 2.5m 내지 3m가 되기 때문에 步道가 그만큼 줄어들 겁니다. 그래서 저희들은 모든 地下鐵 驛舍에 현재 既存에 대한 建物이라든가 앞으로 裸地에 新築할 建物에 대해서는 連結을 희망하는 사람은 申請해 달라고 저희들이 新聞에도 公告를 한 2次 정도 했습니다. 해서 지금 連結을 하는 데가 서울市內에 한 30餘 군데 있습니다. 그래서 그것은 可及的이면 저희들이 勸誘하는 事項입니다. 그래서 지금 委員님께서 말씀하신 대로 미도파백화점의 경우에 모든 사람이 싫든 좋든 百貨店을 들어가도록 하는 것이 아니고 百貨店에 들어갈 사람은 들어가고, 그 대신에 工事費를 거기서 負擔하도록 하되 이 出入口를 미도파의 대지안에 일반 별도의 出入口를 두

도록 해서 歩道가 出入口로 인해서 줄어들는 것을 除去하도록 이렇게 하고 있습니다. 그래서.....

○崔沆洛 委員; 그러니까 合法的으로 勸誘를 하고 있는 實情이란 이런 얘기입니까?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 그렇습니다. 지금 모든 既存 建物이라든가 그 다음에 裸垆地가 있는데 申請이 들어오면 저희들이 아주 勸誘를 해서 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다.

○委員長 李永和; 梁元模 委員님 質疑하십시오.

○梁元模 委員; 梁元模 委員입니다. 오목교역이 있는데요, 木洞 新市街地에. 거기에 驛廳舍를 지으면서 地下車道하고 같이 共同으로 짓고 있습니다. 그런데 그 地下驛이 개폐식으로 하고 있는데 거기가 중심축이 商街로 주로 많이 이루어질 것입니다. 그런데 거기 개폐식의 駐車場을 設置하는 방법이 어떤지 意見を 말씀해 주세요.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 梁元模 委員님께서 말씀하시는 木洞地區의 중심축의 地下車道말이죠, 地下 車道 위로 중심축이기 때문에 地下車道를 建設하고, 또 그 밑에 地下鐵이 지나갑니다. 지나가는데 지금 거기에는 그 地下車道 外에는 전부 터널로 工事を 하고 있고 그러하기 때문에 거긴 駐車場이 들어갈만한 空間이 안 나오기 때문에 지금 駐車場 計劃을 안 하고 있습니다. 안 하고 있고 다만, 地下鐵 工事와 並行해서 地下鐵도 建設하고 위에 地下車道를 建設함으로써 중심축이 입체화되도록 그렇게 지금 工事を 하고 있습니다.

○梁元模 委員; 그 아파트 내에 綜合運動場이 있습니다. 그런데 거기에 많은 사람이 利用을 하게 되는데 그 驛舍하고 綜合運動場하고 地下工事を 할 수 있는 그런 計劃은 없는지요?

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 지금 현재 綜合運動場하고 梧木驛하고 地下로 連結할 計劃은 없습니다. 거기에는 아시다시피 遊水池가 있고, 여러 가지 與件 上으로 바로 連結시키기는 어렵습니다. 그래 지금 현재 그런 計劃은 없습니다.

○梁元模 委員; 道路를 통해서 가면 될텐데, 道路를 통해서 즉 連結하면…….

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 거기에 보면 사거리가 있는데 거기에 遊水池로 들어가는 下水道박스가 굉장히 큰 게 들어가 있습니다. 그렇기 때문에 그런 여러 가지 與件上으로 어렵습니다. 거리도 상당히 떨어져 있고요. 거기 遊水池가 있고 그 다음에 지나서 運動場이거든요, 그래서 거기에는 오히려 地上으로 步行해서 오는 것이 편할 것입니다. 사실은 말이죠, 地下空間이라고 하는 것은 저희들이 큰 로타리에서 地下道를 만드는데도 굉장히 신경을 쓰는 것이 密閉된 空間이 너무 길면 밤에 女子들이라든가 老弱者가 지나갈 때 상당히 불안합니다. 그래서 可及的이면 불가피한 경우가 아니면 地下로 連結시키는 것이 그리 바람직하지는 않습니다.

○委員長 李永和; 李敬雲 委員님 質疑하십시오.

○李敬雲 委員; 제가 말씀드리려는 것은 質疑는 아니고 지금 서울市에 駐車場難으로 해서 市民이 굉장히 불편을 받습니다. 그렇기 때문에 지금 대대적으로 서울市에 地下鐵 工事を 하고 있기 때문에 조금 전에도 本部長께서 말씀하셨습니다만 저기 千戶洞의, 吉洞하고 千戶洞 사거리에 地下駐車場, 그 다음에 蠶室交通會館 앞에 地下駐車場이라든지, 炭川에 地下駐車場 이와 같이 地下鐵 工事を 하면서 大型 地下駐車場을 같이 建設하는 것이 앞으로 서울市 전체적인 駐車場難 解消에 큰 도움이 되지 않겠나 하는 생각에 여러 곳을 한번 研究를

해서 停車場 建設하는데 아주 적극 노력해 주실 것을 當付 드립니다.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李永和; 다른 委員님 안 계십니까? 제가 몇 가지만 말씀드리겠습니다. 委員님 안 계시죠?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

모두 수고 많이 하셨습니다. 끝으로 우리 地下鐵建設本部, 아까 여러 가지 質責도 받고, 質疑도 하고 그랬지만 고생들 모두 많이 하고 있는 것을 누가 모르겠습니까. 그래서 첫째, 事故가 전혀 없었던 工區이고 事故가 그렇게 잦지는 않았지만 그게 첫째 條件이고, 둘째는, 工事が 순조롭게 推進되고 있는 그런 工區, 또 셋째 要件은 타의 모범이 되는 그런 部長 밑에서 일하고 있는, 일한 現場監督官 이런 분들을 議長님 表彰을 해 줄테니까 內申을 하십시오.

○地下鐵建設本部長 禹命奎; 네.

○委員長 李永和; 오늘 議長님하고도 議論이 되었습니다. 이제 내가 얘기하는 것도 녹음이 다 되죠?

(「네」 하는 이 있음)

내가 지금 썼는데 들어 보십시오. 地下鐵建設本部の 監査를 마치면서 委員님들께서도, 이 監査의 순간은 歷史的인 순간입니다. 委員들께서 걱정스럽고 또 서울市政이 正道로 가라는 뜻에서 質疑하신 內容, 議政史에 速記와 녹음이 되어 영원히 記錄될 것입니다. 執行部인 서울 地下鐵建設本部 禹命奎 本部長 이하 次長과 各 部長을 비롯한 關係官 특히, 30m 이하에서 監督官으로 勤務하는 末端 技術者, 이 사람들이 제일 고생하지요? 제일 고생하잖아요. 그리고 施工會社 모두도 훗날 길 이 市政史에 남을 것입니다. 委員님 質責 하나하나는 혹이나

똑같은 일을 오래 하다 보면 安逸해서 事故나 잡지 않을까, 이 歴史的인 大事業이 정확한 工期 內에 조금도 質的으로 差 跌이 없이 遂行해 나가도록 千萬 市民을 代表해서 監視, 監督 을 하고 있는 순간이고, 委員 모두의 忠情임을 認識해 주시기 바랍니다.

특히 오전 會議를 마치면서 제가 말씀한 事故의 豫防에 대한 말씀, 本部長을 아끼는 뜻에서 선배의 입장에서 내가 아니면 또는 나밖에 없다는 운운하는 얘기, 이 내용도 마치 형이 아우에게 인간적인 衷情에서 한 얘기이니까 誤解가 없도록 해 주시기 바랍니다. 왜 歴史的인 순간이라고 얘길 하고 우리 自治制 실시한 후에 이렇게 시간을 오래 끌어가면서 왜 監査 를 하느냐 하면, 우리 나라는 民主主義를 앞으로 하려면 이 自治制가 발전되어야 합니다. 自治制 발전을 하는 한 우리 公職者, 나도 30年 公職者 한 사람입니다만, 이 자세는 근본적으로 바뀌어야 됩니다. 官僚意識, 君臨하는 意識, 이것을 하루 속히 벗어나면 벗을수록 地方化時代, 自治化時代에 알맞은 公職者가 된다 이런 얘기입니다.

여러분 日本이 번창하고 있죠, 왜 번창하는지 아십니까? 自治制가 발전되어서 그렇습니다. 自治制가 발전되었기 때문에 나라가 이렇게 隆盛하고 있지 않습니까, 왜 그러냐 하면 政治 領域에서 온갖 싸움 투쟁, 이게 國民들 눈에는 그렇게 크게 안 보여요. 내가 당장에 불편않고, 市, 町, 村이 있는데 村에 가보아도 그렇고 시에 가봐도 잘 해 주고, 또 나를 代辯하는 議會의 議員이 있어서 아주 알뜰살뜰 살펴준다 이거예요. 그러니까 큰 덩어리의 政治領域에 별 관심이 없어요. 地方 單位의 모든 不滿 不平 전부 地方單位에서 解消 다 되고 受容이 다 돼요, 그러니까 日本國民들이 행복하게 살아가는 겁니다.

그래서 이 地方自治制가 저는 하루빨리 본 軌道에 오르고 기틀이 잡혀야 된다고 생각합니다. 우리 東亞日報 성記者님도 어제 저하고도 얘기를 했습니다만 이 地方自治制 어떻게 된 지 압니까, 여러분들? 法이 만들어진 것이 이렇게 모양새만 만들어 놓은 거예요, 모양새만. 하나 예를 들까요, 이제 豫算 審議를 내일모레 하게 되어 있는데, 우리 常任委員會 이틀밖에 안 하게 되어 있어요. 우리 常任 委員會 交通分野가 1兆 7,000億원 가까이 되는데 이것을 常任委員會를 이틀 동안 하도록 法的으로 이렇게 되어 있어요, 期間으로. 그런 등의 예를 들어서 그러니까 이게 모양새만 이렇게 만들어 놓은 거예요. 지금, 그래 저는 각오합니다. 내가 어떤 희생이 있더라도 地方議會의 기틀, 기틀을 잡아야 되겠다고. 地方議會는 正道로 가야된다고 생각합니다. 저의 公職者生活 30年, 여러분 정말로 제 성격도 다 알지 않습니까? 욕 많이 먹는다고 알고 있습니다. 지금, 그러나 저는 正道로 갈 것이며 地方議會의 기틀은 어떤 일이 있어도, 내가 희생이 되더라도 잡아야 된다는 거예요. 이 나라 民主主義 이제 잘 되어 나갈 것입니다. 이 韓國病, 이 고비만 넘으면 잘 되어 나간다고 난 생각합니다. 그래서 이런 생각을 가지면서 제 심중의 일단을 우리 후배들에게 말씀해 드리는 것이 좋을 것 같아서 말씀을 드렸는데 이해해 주시기 바랍니다. 긴 얘기가 될 것 같아서.....

장시간 監査받으시느라고 委員 여러분 수고 많이 하셨습니다. 또한 監査를 받는데 準備와 答辯하시느라고 애쓰신 地下 鐵建設本部長과 關係官 여러분도 고생 많이 하셨습니다. 아무쪼록 오늘 실시한 行政事務監査가 一過性에 그치지 않도록, 監査中에 指摘된 事項에 대해서도 早速한 시일 내에 是正措置하여 報告하여 주시기 바라고, 試行錯誤로 발생한 事項은

향후 동일한 事例가 절대로 반복되지 않도록 특별한 관심을 가지시고 業務 推進에 慎重을 기하여 주시기 바랍니다.

그러면 이상으로 地下鐵建設本部에 대한 서울特別市議會의 行政事務監査를 모두 마치도록 하겠습니다.

監査 終了를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(一同 拍手)

(17時 28分 監査終了)

---

○出席監査委員

李永和 裴丁洙 崔鍾德 李敬雲  
元松喜 郭壽榮 金康植 朴夏榮  
權純直 朴泰源 方孝吉 崔沆洛  
金鍾雄 梁元模 金箕英

○專門委員

金泰鎬

○被監査機關參席者

地下鐵建設本部長 禹命奎  
次長 金學載  
總務部長 朴鍾洙  
安全管理室長 崔世永  
設計監理室長 朴桂秉  
建設1部長 徐茂田  
建設2部長 崔昌植  
建設3部長 張相愚  
設備部長 李相勳  
技術室長 鄭漢英  
工事部長 李寅弼