
第87回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第2號
서울特別市議會事務處

日時 1996年9月5日(木) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 서울特別市混雜通行料徵收條例案
 2. 서울特別市地下部分土地使用에 따른 補償基準에 대한 條例中 改正條例案
 3. 地下鐵路線變更請願
 4. 地下鐵7號線九老區廳驛地下通路設置要求에 관한 請願
 5. 地下鐵建設本部所管當面懸案報告
-

審査된 案件

1. 서울特別市混雜通行料徵收條例案(서울特別市長 提出) ... 2面
 2. 서울特別市地下部分土地使用에 따른 補償基準에 대한 條例中 改正條例案(서울特別市長 提出) ... 11面
 3. 地下鐵路線變更請願(朴德基 議員 紹介) ... 17面
 4. 地下鐵7號線九老區廳驛地下通路設置要求에 관한 請願(李英順 議員 紹介) ... 19面
 5. 地下鐵建設本部所管當面懸案報告 ... 34面
-

(12時 10分 開議)

○委員長 黃炳五; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 제87회 임시회 제2차 交通委員會 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

어제에 이어 交通管理室 소관 업무에 대한 회의를 계속하겠습니다.

1. 서울特別市混雜通行料徵收條例案(서울特別市長 提出)

○委員長 黃炳五; 의사일정 제1항 서울特別市混雜通行料徵收條例案을 상정합니다.

(議事棒 3打)

서울特別市混雜通行料徵收條例案에 대해서 金亨吉 委員께서 提案 說明하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 의사진행발언입니다.

제안설명 하기 전에 交通管理室을 상대로 해서 잠깐 질의응답을 하고 얘기를 들어 본 다음에 提案說明을 해 주시도록 사회를 봐 주셨으면 좋겠습니다.

○委員長 黃炳五; 우리 朴謙洙 委員님께서 제안설명 들어가기 전에 交通管理室長을 상대로 질의응답을 잠시 하자는 의견이 있었습니다. 그러면 지금부터 朴謙洙 委員 질의하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

참으로 혼잡통행료를 가지고 많은 논란 끝에 오늘에 이르렀습니다.

그런데 서울시 5.13교통종합대책이 발표될 당시 서울시의 승용차 억제정책과 대중교통활성화 정책이라는 큰 틀에서 보면 그 정책이 기본적으로 서울시 교통문제를 풀어 나가는 데 공

정적인 면이 있다 이런 생각을 本委員도 가지고 있습니다. 그렇지만 각 정책 자체를 따로따로 놓고 보면 아직 종합대책임에도 불구하고 종합적으로 검토가 되지 않은 부분이 있다는 생각이 듭니다.

그런 예의 하나가 바로 혼잡통행료인데 이 혼잡통행료 자체는 저도 누누이 말씀드렸지만 완벽하게 실시가 돼서 교통정책의 한 부분을 차지했으면 하는 생각이 듭니다. 그럼에도 이번에 이렇게 많은 논란을 겪었던 것은 5.13교통종합대책을 발표할 당시에는 혼잡통행료에 대한 요금이 확정되지 않았기 때문에 혼잡통행료 제도 자체에 대해서 좋으나 나쁘냐, 이것만 가지고 따졌는데 지금 2,000원으로 條例案이 올라왔기 때문에 그 2,000원에 대한 부분에 많은 논란을 겪었습니다.

제가 우려한 바는 지금 혼잡통행료는 남산 1, 3호 터널만 시범실시 하고, 이것이 잘 되면 서울 전역에 걸쳐서 아니면 혼잡지역에 걸쳐서 혼잡통행료를 실시한다는 그런 交通管理室, 서울시의 입장이 혼잡통행료 목적을 달성하리라는 생각에서 확대실시를 계획하고 있습니다.

따라서 1, 3호 터널에 2,000원 징수를 했을 경우에 1년 수입이 室長님 말씀대로 약 350억원이 예상되는데 이것을 확대 실시해서 혼잡지역 전체를 다 하고 그럴 것 같으면 많은 혼잡통행료가 징수됩니다. 서울시內 전역에 실시한다고 했을 경우에 약 6,000억원에서 1조원 가까이 징수가 예상이 되는데 혼잡을 완화시키기 위해서 2,000원을 징수하는데 그만한 징수가 예상된다고 그러면 거기에 대한 사용처도 계획이 있어야 한다고 생각합니다. 이 요금 자체가 형태상으로는 요금이지만 전 市民한테 전 자가용 승용차한테 동시에 걷는 것이기 때문에 단순한 요금이 아니라 준조세 성격이 있다고 봅니다,

제가 볼 때는. 액수도 액수려니와 성격 자체도 그렇다고 봅니다. 그래서 여기에 대한 시민들에게 설명할 수 있는, 그런 요금을 걷어서 사용할 수 있는 계획이 수립이 앞으로 되어야 된다고 봅니다. 지금같이 막연하게 요금을 걷어서 대중교통의 활성화에 이용하겠다 이러한 얘기만 가지고는 시민들을 납득 시키기가 상당히 어렵다고 생각이 됩니다. 여기에 대해서 분명한 입장을 말씀해 주시기를 바랍니다.

자칫 잘못하면 대중교통 활성화라는 명분에서 일반 우리 시내버스랄지 이런 버스업체에 무작정 지원한다든가 아니면 정부차원에서 추진하는 지하철건설 자체를 이 요금을 걷음으로 해서 오히려 의지가 약화돼서, 이를테면 정부 출연기금의 확보 차원에서 보면 의지가 약화될 가능성도 있습니다. 따라서 이러한 계획이 확실하게 섰을 때만 시민의 설득을 얻을 수가 있다고 보고, 여기에 대해서 분명한 입장을 말씀 주시기 바랍니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長 답변하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 朴謙洙 委員님께서 아주 지극히 당연한 제언을 하셨습니다. 저희들이 통행료의 수입금 예상액을 면밀히 수립을 해서 그 수입금의 사용처에 대한 계획을 만들겠습니다. 만들어서 그 계획은 반드시 議會와 충분한 협의를 거쳐서 확정해서 시행하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 다른 위원님들 질의하실 위원님 계십니까?
李允中 委員님, 자료요구 하시겠다고요?

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

지금 9월부터 버스전용차선이 확대돼서 실시하고 있는 데 따른 관련자료를 실시되고 있는 지역에 대해서 상세하게 해주시고, 버스전용차선 확대에 따른 병목지역, 어느 지역이 병

목이 많이 생기고 있는지 거기에 대한 대책, 또 인력과 장비가 소요가 많이 되는 것 같은데 여기에 대한 감축방안, 지난번에도 제가 얘기했지만 서울의 차량 적정량 조사를 5년 전엔가 6년 전에 했는데 가장 최근자료가 있는지 그 OD자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 李始英 委員님 자료요구해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

지난 常任 委員會에서도 자료를 몇 가지 요구했는데 아직까지 자료가 도착하지 않았기 때문에 다시 한 번 자료를 요구하겠습니다.

지난번 常任 委員會에서 지금까지 올해 1월부터 市政開發研究院에 맡긴 OD조사표, 지금까지 어느 정도 진척됐는지 그것을 보내 주시고, 대중교통 버스 중에서 지방에서 서울로 진입하여 지방으로 회차하는 노선 차량대수하고 서울에서 지방으로 가는 차량대수 이것 좀 해 주시고.

또 한 가지는 지난번에도 노선 확충된 10개 회사를 먼젓번에도 열거했습니다만 그 노선이 1995년 1월부터 현재까지 노선변경된 것, 두번째 차고지증명서, 세번째 특수폐기물 처리과정 내용을 수차에 걸쳐서 달라고 했는데 아직까지 자료가 오지 않아서 얘기합니다.

세부적으로 봐서 매연실태, 차량장비 중에서 윤활유, 냉각수, 필터, 기름걸레, 기름종이 등 특수폐기물 처리는 어떻게 하고 있는지, 또 특수폐기물을 잘못 처리해 가지고 지적되고 검찰에 고발된 회사하고, 아까도 얘기했습니다만 노선별 확충된 10개 회사, 특별히 수차에 걸쳐서 자료요청 했는데 동아

운수, 부흥교통, 삼성버스, 서울버스, 서울승합, 안양교통, 우신운수, 진화운수, 성원여객, 한성운수 이 10개 회사를 해주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金喜甲 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

本委員은 질의는 아니고, 그 동안 혼잡통행료 징수조례를 둘러싸고 市議會와 市 執行部가 약 3개월동안 상당히 긴장관계에 있기도 하고 여러 가지 문제가 많이 있었는데 이 혼잡통행료 징수조례를 저희 交通委員會에서 심사 통과시키기 전에 執行部側에서 議會에 대한 절차상의 문제점들이 많이 있었다고 봅니다. 그 점에 대해서 명백한 交通管理室의 사과를 먼저 듣고자 하는 것입니다.

실제로 交通管理室의 경우에는 지난번 추경예산 때 조례도 만들지 않은 상태에서 예산안을 올리는 등 다음부터는 적어도 이러한 사례는 없어야 되겠다, 그러한 재발방지의 목적으로 저희들이 심사 통과시키기 전에 執行部에서 議會에 대한 나름대로의 절차상의 하자, 이런 점을 먼저 사과를 받고 이 문제가 통과되어야 되지 않겠느냐 생각됩니다.

○委員長 黃炳五; 交通管理室長께서는 金喜甲 委員이 얘기했듯이 이것이 어떠한 어려운 교통정책을 반영하는데 있어서 오늘까지 오기까지 모든 위원들이 진짜 혼란스러운 혼잡통행료다 할 정도로 아주 어려운 점이 많았습니다. 그것은 執行部의 어떠한 수순에 따른 문제가 너무나도 많았던 것이 아니냐 이런 여러 가지를 이야기를 하면서 상당히 오늘에 이르렀습니다. 金喜甲 委員이 얘기했던 내용에 대해서 交通管理室長

답변하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 그 동안 저희들이 추진했던 제반업무와 관련해서 추진과정의 미숙 또는 절차의 잘못, 이런 것들로 인해서 黃炳五 委員長님 이하 여러 위원님들께 많은 고뇌를 하시도록 하고 또 많은 걱정을 끼쳐드려서 참으로 송구한 마음을 금할 수가 없습니다. 앞으로 그러한 전철을 다시 밟지 않도록 각별히 유념해서 일을 처리해 나가도록 하겠습니다. 다시 한 번 사과의 말씀을 드립니다.

○委員長 黃炳五; 그러면 의사일정 제1항 서울特別市混雜通行料徵收條例案에 대해서 金亨吉 委員께서 제안설명을 하여 주시겠습니까.

○金亨吉 委員; 修正條例案 발표 이전에 執行部에 지난 회기 때 서울地方警察廳 예산집행내역을 보고해 달라고 그랬는데 아직 이행이 안 되고 있습니다. 그 문제를 자료요청을 하겠습니다.

金亨吉 委員입니다. 조례 수정안에 대해서 本 委員이 말씀을 드리겠습니다.

서울特別市混雜通行料徵收條例案 제1조에서 제10조 내용 중에 조례안 제4조 혼잡통행료 부과시간대에 있어서 제2항에서 市長은 지역적 특수성이나 교통혼잡시간대의 변화 등으로 혼잡통행료 부과시간대를 조정할 필요가 있을 경우에 제1항의 시간범위 내에서 교통혼잡지역별로 혼잡통행료 부과시간대를 달리 정할 수 있다고 수정하고, 안 제6조 혼잡통행료 부과기준에 대해서 제1항에서 단서조항이 상위법에 근거가 없으므로 삭제하고자 합니다. 나머지는 市長이 제안한 원안대로 하고자 하는데 여러 委員님들께서는 보고대로 가결하여 주실 것을 부탁드립니다.

보충하겠습니다.

제6조제2항도 동시에 삭제하고자 합니다.

이상입니다. 감사합니다.

○委員長 黃炳五; 委員長이 다시 한 번 金亨吉 委員께서 제안설명한 내용에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

제1항의 시간범위 내어서를 삽입하고 그 다음에 안 제6조 혼잡통행료 부과기준 제1항에서 단서조항과 제2항 삭제, 委員님들 더 설명 안해도 되겠죠?

金亨吉 委員께서 보고한 대로 수정부분은 수정안대로, 나머지는 市長이 제출한 대로 가결하고자 합니다. 委員님들 동의 없습니까? 金永春 委員님 의사진행발언 하여 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 金永春 委員입니다.

混雜通行料徵收條例案이 전반적으로 조금전 金亨吉 委員께서 수정한 案에 대해서는 근본적으로 찬성을 하면서 조금 부족하다 싶은 부분이 있어서 이 부분에 대해서 집행부의 의지를 확인을 하고 수정안을 통과를 시키는 것이 좋겠다 싶어서 의사진행발언 신청을 했습니다.

다름이 아니고 이 혼잡통행료를 징수함에 있어서 일단 승용차를 이용하는 시민에게는 2,000원 만큼의 부담을 가중을 시킵니다. 그런데 승용차 이용자 중에서도 상당한 불만이 있을 수가 있습니다. 승용차도 중형차가 있을 수가 있고 소형차가 있을 수가 있는데 중형차 가진 운전자와 소형차 가진 운전자가 차지하는 도로의 면적은 분명히 차이가 있습니다. 그럼에도 불구하고 동일한 요금징수를 당하는 것은 불공평하다, 이러한 형평의 원칙상 이 문제는 짚고 넘어갈 수밖에 없는 것 같습니다. 일부 연구된 논문의 결과를 보더라도 혼잡통행료징

수제도를 도입함으로써 해서 승용차 통행속도가 상당히 개선이 됩니다. 그렇게 함으로써 해서 소득이 높을수록 시간효용성이 높아지고 그로 인해서 고소득층의 주행속도가 빨라지기 때문에 그로 인한 시간비용의 감소로 인한 혜택을 본다는 것입니다.

따라서 지금은 차량의 중형, 소형에 따른 징수방법에 대한 아직 준비가 덜 됐거나 검토가 덜 된 상태이기 때문에 향후 이 문제가 조사 연구돼서 어느 정도 정리가 된 뒤에는 이러한 불공평한 부분에 대한 형평성을 보완하는 의미에서 이에 관련된 조례의 보완이 필요하다고 생각합니다. 이에 대해서 시행규칙이 됐든 조례안이 됐든 향후 이 부분에 대한 집행부의 계획이나 생각이 어떤가 하는 것을 일단 듣고 이 수정안의 통과여부를 결정했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 우리 金永春 委員께서 金亨吉 委員이 보고한 것을 다시 한 번 추가적으로 보완설명을 하면서 交通管理室長의 답변을 듣고자 합니다. 답변하여 주시기 바랍니다.

○交通管理室長 金東勳; 현재로써는 차등징수기술이 개발이 안 된 상태이기 때문에 차등징수를 할 수가 없습니다만 그러한 기술이 개발될 시에 승용차의 크기에 따라서 요금을 차등징수하는 것이 매우 합리적이라고 저희들도 생각하고 있습니다. 그러한 시기에 저희들이 조례의 개정문제를 議會와 협의해서 조치하도록 하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 현안이 현안인 만큼 다시 한 번 최종적으로 정리확인을 하고 진행을 하겠습니다.

제4조의 제2항에 市長은 지역적 특수성이나 교통혼잡시간대의 변화 등으로 인한 혼잡통행료 부과시간대를 조정할 필요

가 있을 경우 제1항의 시간범위 내를 삽입하고 이어서 교통 혼잡지역별로 혼잡통행료 부과시간대를 달리 정할 수 있다 이렇게 해서 제1항의 시간범위 내를 삽입을 하는 것이고, 두 번째는 제6조 혼잡통행료부과기준 제1항 혼잡통행료 징수금액은 2,000원으로 한다 해서 다만 혼잡수준 등을 고려하여 市長이 50/100 범위 내에서 이를 조정할 수 있다와 제2항 市長은 제1항 규정에 의한 혼잡통행료를 조정하는 경우 이를 고시해야 한다는를 삭제하는 것입니다.

○交通管理室長 金東勳; 제1항의 단서규정과 제2항을 삭제하는 것이죠?

○委員長 黃炳五; 그렇습니다.

○交通管理室長 金東勳; 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 委員님들 다른 의견 없으시죠?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 서울特別市混雜通行料徵收條例案은 金亨吉 委員께서 보고한 대로 수정부분은 수정한 대로, 나머지는 市長이 제출한 대로 가결하고자 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 이의가 없으면 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

다음은 어제 委員님들께서 심의했던 서울特別市駐車場設置 및管理條例改正案은 小 委員長에 金成春 委員, 小 委員에 金喜甲, 趙上男, 鄭炳仁, 李允中 委員으로 구성키로 하는데 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없으므로 小 委員會 구성은 보고한 대로 가결되었음을 선언합니다.

(議事棒 3打)

委員 여러분, 또 집행부 여러분, 고생하셨습니다. 交通管理室 소관 업무에 대한 심사를 이것으로 종결하고, 원만한 회의 진행을 위하여 정회를 하고 오후에는 2시에 회의를 속개하겠습니다.

정회를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(12時 36分 會議中止)

(14時 34分 繼續開議)

○委員長 黃炳五; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

2. 서울特別市地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例中改正條例案(서울特別市長 提出)

○委員長 黃炳五; 의사일정 제2항 서울特別市地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例中改正條例案을 상정합니다.

(議事棒 3打)

서울特別市地下部分土地使用에 따른補償基準에 대한條例中改正條例案은 그 동안 5개월에 걸친 시간을 두고 문제점에 대하여 심도 있게 논의하였으나 현실적으로 최저보상가 100만 원을 토지공동소유자별로 분배할 경우에 보상협약에 따른 행정수수료에도 미치지 못하고 있는 점을 충분히 감안하여 토지소유자당 10만 원을 최저보상토록 하자는 조례개정안을 수용하기로 하나, 안 제9조제3항에서 제1항의 규정에 의거로 되어 있는 부분은 제1항 및 제2항 규정에 의거로 수정하는 것이 바람직하다고 생각하여 이 부분은 수정하고 나머지는

市長이 제출한 대로 가결코자 합니다. 委員 여러분, 이의 없습니까?

金喜甲 委員님 의사진행발언하여 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

우선 개정조례안에 대한 저희 委員會의 전체 의견을 집약시키기 전에 지금 이 자리가 대단히 불편한 자리인데 사실 地下鐵建設本部하고 이렇게 제87회 임시회에 들어서 첫 대면하는 자리입니다. 그런데 本 委員이 交通委員會 간사직을 맡고 있으면서 상당히 본부 직원들하고 자리를 같이하기 불편한 마음을 금치 못하겠습니다. 그 이유는 李相勳 次長, 새로 技術次長으로 오신 것으로 알고 있는데 맞습니까?

○技術次長 李相勳; 맞습니다.

○金喜甲 委員; 적어도 저희 委員會하고 집행부가 서로간에 사실 작년 7월부터 해서 올해 한 1년 2개월 정도 같이 얼굴을 맞대고 전임인 朴桂秉 次長님 가시고 우리 李次長님 새로 오셨고 이랬는데 사실 이렇게 공식적인 회의석상 외에 인사발령이 난 지 상당히 오래되었는데 각 委員님들한테 전화상으로라도 새로 중책을 맡게 되었다고 할지, 그리고 우리 朴桂秉 次長님 같은 경우에는 이리이러해서 인사발령이 되어서 다른 데로 가게 되었다라든지 이런 어떤 나름대로 전화상으로 충분히 얘기할 수 있는 시간이 없었습니까? 이렇게 交通委員會하고 본부하고 서로 불편하게 꼭 여기 와서 오늘 아침에야 그렇게 얘기할 수밖에 없습니까? 이것은 대단히 유감스럽고, 이 점에 대해서는 本部長님이 저희 交通委員會하고 충분한 대화나 그런 과정들에 대한 부하들에 대한 핸들링이 부족하신 것 같습니다.

그래서 우리 의사일정이 지나기 전에 本委員이 이런 점에

대해서는 먼저 명확히 짚고 우리 本部長님이 어떻게 부하직원들에 대한 관리를 하시는지 이런 부분들에 대한 얘기를 먼저 듣고 의사일정을 진행했으면 하는 생각에서 의사진행발언을 한 것입니다.

그리고 李次長님 같은 경우에는 지금 本委員이 알고 있기로 언론보도에서도 약간 불미스러운 일이 있으신 것으로 알고 있습니다. 사실 서울시가 당면해 있는 교통문제 때문에 몸살을 앓고 있는데 서울시의 고위간부가, 어찌됐든 서울시에 나름대로의 커다란 교통정책에 수용해 주고 거기에 따라서 모범을 보여주셔야 될, 정말 중요하신 역할을 해야 될 次長님으로서 언론보도에 그런 불미스러운 일들이 일어나고 이래도 되는 것인지에 대해서도 본인의 해명이 있어야 될 것입니다.

그래서 本部長님도 나오셔서 말씀해 주시고 언론보도에 대한 문제는 次長님이 직접 먼저 해명하고 넘어가야 이 회의를 시작하지 그렇지 않고서는 本委員뿐만 아니라 여러 委員들께서 도대체 같이 얼굴 대면하고 이렇게 공식적인 常任委員會 회의할 필요가 있느냐 이런 얘기가 간담회에서 제기가 되었습니다. 그래서 本委員이 얘기한 거니까 적절한 해명이 있으시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 金喜甲 委員님 아주 좋은 말씀을 해 주셨는데 委員長으로서 지금 의사일정 전에 本部長으로부터 이러한 내용의 인사를 하고자 한다는 요청이 있었으나 사실은 그것이 중요한 것이 아니고 나중에 현안보고도 있고 할 때 새로 이임하는 간부나 다시 취임한 간부나 인사소개를 하는 것은 당연한 것인데 우리 建設本部長께서는 委員들이 사실 建設本部 朴桂秉 次長에 대해서 언론을 보고는 전부 알고 있었

는데 委員들한테 그 동안 그래도 미운 정 고운 정 다 들었는데 한 마디도 없이 오늘도 오다가 朴次長 어디 갔나 하다 보니까 새로 온 사람이라고 인사시키다 보니까 이러한 여러 가지 委員님들이 서운한 감정이 있었습니다.

金喜甲 委員님 양해해 주신다면 土地補償條例를 의결하고 그 다음에 建設本部長으로부터 해명성 있는 얘기를 듣도록 합시다.

○金喜甲 委員; 네.

○委員長 黃炳五; 다시 한 번 의사일정 제2항 서울特別市地下部分土地補償에따른補償基準에대한條例中改正條例案은 수정할 수 있는 부분은 수정하고, 나머지는 市長이 제출한 대로 가결하고자 합니다.

委員 여러분, 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없다 하므로 서울特別市地下部分土地補償에따른補償基準에대한條例中改正條例案은 의결되었음을 선언합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長 나오셔서 소개도 시켜 주시고 해명도 해주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 달리 해명을 할 부분은 아니라고 생각합니다. 이것은 진작 가는 사람이나 오는 사람이나 委員님들을 뵙고 인사를 드렸어야 마땅한데 공식적인 석상에서 이·취임 인사를 드리게 된 것은 잘못된 일입니다. 그 말씀 외에는 달리 드릴 말씀이 없습니다. 잘못되었습니다.

앞으로 主要幹部들의 인사가 있을 때는 委員님들을 개별적으로 접촉하는 것은 대단히 어려운 면은 있습니다만 기회당은 대로 그러한 예의를 잊지 않도록 하겠습니다.

계속해서 지난달 우리 市 인사에 의해서 이동이 있는 간부를 소개하고자 합니다. 오랫동안 次長으로 있던 朴桂秉 次長이 市政開發研究院으로 지난달에 자리를 옮겼습니다.

(幹部紹介:技術次長 李相勳, 車輛設備部長 朴永洙)

새로운 진용에 따라 역시 委員님들의 뜻에 맞춰서 열심히 해 보겠습니다.

고맙습니다.

○委員長 黃炳五; 우리 金喜甲 委員께서 꼭 이러한 얘기를 하고 넘어가는 것은 地下鐵建設本部에 대한 애착과 地下鐵建設本부의 간부들과의 유대강화를 더욱더 깊게 하기 위한 방법으로 이해를 해 주시기 바랍니다.

다음은 의사일정 제3항.....

○金成春 委員; 잠깐만요, 지금 李次長 본인의 얘기를 들어야 되는데 解明을 안 듣고 넘어 갔잖아요.

○委員長 黃炳五; 그러면 새로 부임하신 李次長께서 發言臺에 나오셔서 답변하여 주시기 바랍니다.

○技術次長 李相勳; 技術次長으로 命을 받은 李相勳입니다. 일찍 찾아 뵈옵고 인사를 드려야 되는데 그렇지 못해서 죄송하게 생각합니다. 앞으로는 조심하겠습니다.

그리고 金 委員께서 말씀하신 대로 제가 지난 12일 아침에 차를 가지고 나왔습니다. 그것이 언론에 나온 적이 있습니다. 그날은 제가 6시에 7-28공구 금호역사에 태풍이 닥치는 데 대한 대비를 점검하러 새벽에 나갔었습니다. 나갔다가 현장에서 그대로 차를 가지고 왔는데, 제가 교통에 관여하는 公務員으로서 그렇게 된 결과에 대해서 사죄드리겠습니다.

죄송합니다.

○委員長 黃炳五; 金成春 委員님 말씀해 주시기 바랍니다.

○金成春 委員; 지금 次長께서는 금호동에 공무로 인해서 그 날 차를 가지고 가셨다가 그런 보도가 되었다고 얘기를 하시는데, 그 자리에 서서 조금 다른 얘기를 하시는 것 같아요. 저희 委員들이 듣기는 수차 동료들이나 또 윗사람이 대중교통을 이용해 달라고 얘기를 했다는데 본인이 그렇게 안하겠다고 했다는 얘기를 듣고 있습니다.

그런데 지금 그 자리에서 얘기를 하시는 것은 맞지 않는 얘기 같아요. 왜 여기에서 자꾸 쓸데없는 얘기 하세요? 사실상 잘못했으면 내가 이렇게 해서 이렇게 됐습니다 하고 解明을 하고 들어가셔야지 빙 돌려 가지고 그날 공무로 인해서 갔다, 그것 얘기 안 되는 것 아닙니까?우리가 다 듣고 있는데.

○技術次長 李相勳; 말씀드리겠습니다. 지금 新聞에 보도된 것에 대해서.....

○金成春 委員; 글썄 보도된 것은 그날은 그랬다고 치더라도.....

○技術次長 李相勳; 新聞에 보도된 것에 대해서 제가 解明을 드렸고요, 그 후에도 제가 車를 좀 이용해야 되겠다는 얘기를 총무과에 했습니다. 제가 次長으로 부임해서 아직 파악을 못했기 때문에 새벽에 현장에 나가고 저녁에 나가고 그런 경우가 있기 때문에 좀 양해를 구해 달라고 그렇게 말씀을 드렸습니다.

○金成春 委員; 소위 서울시 幹部가 그런 얘기가 나올 때는 저희 委員이 상당히 불쾌합니다. 교통문제를 가지고 머리를 맞대고 고심하는 委員들이나 또 간부 여러분들이 다 같은 마음을 가지고 일을 해야지, 비뚤어진 생각을 가지고 하신다니까 우리 委員들이 얘기 들을 때 상당히 고통스럽다 그런 얘기에요. 무슨 얘기인지 아시겠습니까?

○技術次長 李相勳; 네, 알겠습니다. 죄송합니다.

3. 地下鐵路線變更請願(朴德基 議員 紹介)

(14時 49分)

○委員長 黃炳五; 다음은 의사일정 제3항 지하철 노선변경 청원을 상정합니다.

(議事棒 3打)

本 請願은 지난 84회 臨時會에서 李允中, 金喜甲, 李智文, 洪性龍, 金永姬 委員 다섯 분으로 請願審査小委員會를 구성해서 지역주민의 의견수렴 및 地下鐵建設本部의 관계관과 숙의하는 등 그동안 심도있고 진지하게 검토하였으므로 小委員會에서 심사한 결과에 대해서 설명을 듣도록 하겠습니다.

그러면 李允中 小 委員長 나오셔서 請願審査結果에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○請願審査小委員長 李允中; 請願審査小委員會 委員長 李允中 委員입니다.

먼저 本 請願에 대한 심사경과를 간단히 말씀드리면 1995년 12월 13일 朴德基 議員의 소개로 議會에 제출되었고, 1996년 4월 제84회 臨時會 交通委員會에 상정되어 심의하였으나 지하철 노선변경이라는 중대한 사안을 충실히 검토하기 위하여 小 委員會를 구성하여 심사토록 하였던 것입니다.

請願의 주요내용은 성북구 종암2동에 위치한 성북중앙교회는 대지 1,200평, 건평 3,000평인 지하1층, 지상4층 건물로서 이 건물의 지하 20m 지점에 지하철 6호선이 통과하여 교회측으로부터 노선변경을 요구하는 것으로 그동안 小 委員會에서 관계 민원인 및 집행부측 관계자를 만나 여러 번 의견 교환을 하고 문제를 원만히 해결코자 小 委員會 活動을 계속

해 오던 중 지난 1996년 2월 16일 請願人이 서울高等法院에 本 件에 대하여 行政訴訟을 제기, 5월 27일에 제2차 변론까지 마친 것을 6월 28일 小 委員會 심사중에 알게 되었습니다.

현행 請願法 제5조에서 재판에 간섭하는 것은 請願의 不受理 사항으로 규정하고 있고 地方自治法 제66조에 재판에 간섭하거나 法令에 위배되는 내용의 請願은 이를 受理하지 아니한다고 규정하고 있습니다.

한편, 請願人이 법원에 제출한 訴狀에 의하면, 본 교회는 2,400평의 건물에 3,000명의 신도로 구성되어 있고 본 건물 부지 지하 15m까지 모래층으로 되어 있는 등 지반이 약하여 지하철 6호선이 설계대로 原告 교회건물 지하로 관통될 경우 대단히 위험할 것이며 공사가 강행될 경우 三豐百貨店과 같이 붕괴위험에 처하게 될 것입니다. 따라서 서울特別市長의 지하철 6호선 決定處分은 原告 교회에 입게 될 막대한 피해와 설계변경으로 인한 공익과를 비교 형량하여 볼 때 비례의 원칙에도 반하므로 지하철 6호선 決定告示處分은 흠이 외견상 명백하므로 당연 무효라고 주장하고 있습니다.

한편, 議會가 현재 심사 중인 本 請願의 내용이 교회건물 지하로 지하철이 관통하는 것은 건물에 대단히 위험하므로 노선을 변경시켜 달라는 것과 訴狀의 일부 내용과 동일한 것으로 만약 議會가 어떤 결정을 내릴 경우 현재 裁判이 진행 중인 사건에 어떤 영향을 미치지 않을 수 없으므로 本 請願은 請願法 제5조 및 地方自治法 제66조에 의거 不受理 통지함이 마땅하다고 생각되어집니다.

아무튼 그동안 本 請願을 해결하고자 노력하였으나 법률상 문제가 있는 것은 더이상 심사하기 어렵다고 판단하였으므로

여러 委員님께서 小委員會 결정대로 本 請願의 不受理를 가결시켜 주실 것을 부탁드립니다.

감사합니다.

○委員長 黃炳五; 李允中 小 委員長 수고 많이 하셨습니다.

그러면 小 委員會 보고에 대하여 질의하실 委員 계시면 질의하여 주시기 바랍니다.

질의하실 委員 없으시지요?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 地下鐵路線變更請願은 請願審査小委員會에서 심사보고한 대로 訴訟에 繫留中인 사항이므로 本會議에 附議하지 아니하기로 의결코자 하는데 委員 여러분, 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

이의가 없으므로 本 請願은 本會議에 附議하지 아니하기로 의결되었음을 선언합니다.

(議事棒 3打)

4. 地下鐵7號線九老區廳驛地下通路設置要求에 관한請願(李英順 議員 紹介)

(14時 55分)

○委員長 黃炳五; 다음은 의사일정 제4항 지하철 7호선 구로구청역 지하통로 설치요구에 관한 청원을 상정합니다.

(議事棒 3打)

紹介議員이신 李英順 議員께서 本 案件에 대하여 취지설명을 하여 주시기 바랍니다.

○李英順 委員; 신속하고 쾌적한 교통수송과 시민들의 안전을 위해 온몸으로 왕성한 議政活動을 전개하고 계시는 委員長님을 비롯한 모든 委員님들께 감사를 드립니다.

九老區 九老洞 一帶를 통과하여 大林洞을 통과하게 될 7호선 전철역의 건설을 둘러싸고 九老地域에서 거주하고 있는 5만여 지하철이용 시민들이 많은 불편을 겪고 있어서 文化敎育 委員會에서 일하고 있는 李英順 議員이 請願을 하게 되었습니다.

이곳 지하철 7호선 23공구 지역은 도림천을 가로질러 7호선 지하철이 통과되고 2호선 대림역에서 환승을 하는 곳입니다.

本 議員과 7호선 九老區廳驛을 이용하게 될 구로지역의 청원내용은 이곳 지하철이 도림천 밑으로 통과하게 되어 있는데 이 역을 이용하는 시민들도 함께 지나다닐 수 있도록 지하통로를 설치해 달라고 하는 것입니다.

예를 들어서 市廳을 중심으로 1호선과 2호선이 교차하면서 사방으로 지하통로가 되어 있고, 특히 2호선은 시청역에서 동대문운동장역까지 하나의 통로로 연결되어 있어서 시간이 갈수록 매우 유용하게 사용되어지고 있습니다.

地下鐵建設本部에서는 도림천 지하통로 건설은 많은 비용이 소모되고 공사가 어렵다는 이유로 대림역에서 영등포구 방향으로 환승하게끔 지하통로를 계획중입니다. 그러나 建設本部의 주장대로라면 현재의 건설이 어렵다는 문제로 인하여 차후에 벌어질 수 있는 시민들의 요구를 묵살하는 처사이며, 시민의 지하철이 아닌 공무를 집행하는 사람들의 행정 중심이라고 생각합니다.

지난 8월 5호선 지하철이 일부 개통되어 운영되고 있습니다. 그러나 工期에 급급하게 건설된 5호선 지하철의 경우 장애인이나 노약자, 어린이 등이 이용하는데 많은 불편을 겪고 있고 本 議員도 직접 목격을 했습니다. 이러한 상황에서 또 다시 財源을 만들어 이들에 대한 편의시설을 만들어야 할 실정

입니다.

本 議員은 지금 당장 건설의 편리함을 추구하다 추후 재원과 인력과 시간을 재투입하게 된다면 이 또한 시민 세금의 낭비를 초래하게 될 것입니다. 미래지향적이고 시민의 입장에서 편리한 지하철이 될 수 있도록 하는 것이 서울시의 교통 정책이며, 지하철의 초기공사부터 이러한 원칙은 지켜지고 반영되어야 한다고 생각합니다.

本 議員은 이러한 서울시의 시민 중심의 지하철을 만들기 위하여 7호선 23공구 지역에 九老洞에서 大林洞 방향으로 지하통로가 건설될 수 있도록 交通委員會 委員님들의 노력을 부탁드립니다.

제가 委員님들에게 지하철 23공구 圖面과 略圖를 나누어 드렸는데 잠깐 보아 주시면 감사하겠습니다.

지금 九老區와 永登浦區 사이에 도림천이 가로지르고 있습니다. 이 도림천 지하를 통해서 지하철이 지나고 있는데 이곳 九老區 쪽의 지역주민들이 문제를 제기하는 것은 이곳을 이용하는데 있어서 굉장히 많은 애로사항이 있다라고 하는 것입니다. 이 도림천을 가로지르는 길이가 80m입니다. 이 80m의 통로를 지하통로로 같이 뚫어서 환승지점하고 같이 통로를 개설해 달라고 하는 요지의 주장입니다.

참고를 해 주시고 委員님들이 양해하신다면 請願人 代表者께서 조금 더 提案說明을 할 수 있는 시간을 주시면 감사하겠습니다. 지금 청원자 대표이신 신협섭씨가 나와 계시거든요.

○委員長 黃炳五; 李英順 議員님, 우리 議會 관례상 또는 議會 규정상 紹介 議員 외에는 발언대에서 발언할 수 없다 하는 것을 양해해 주시기 바랍니다. 충분히 청원서로서 같음이

될 수 있도록 하겠습니다. 李英順 議員님 수고하셨습니다.

다음은 專門 委員 나오셔서 검토보고를 해 주시기 바랍니다.

○專門委員 金泰鎬; 專門 委員 검토보고해 드리겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵7號線九老區廳驛地下通路設置要求에 관한請願 검토보고서

(뒤에 실음)

.....

이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 黃炳五; 專門委員 수고하셨습니다.

그러면 本 案件에 대하여 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 地下鐵建設本部長을 상대로 일괄질의 후 일괄답변 형식으로 하고, 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행토록 하겠습니다. 질의하실 委員 계시면 발언하여 주시기 바랍니다.

金成春 委員 질의해 주시기 바랍니다.

○金成春 委員; 우선 本部長의 의견을 청취하고 거기에 대한 질의를 했으면 좋겠습니다.

○委員長 黃炳五; 地下鐵建設本部長 나오셔서 이 청원에 대해서 설명해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 地下鐵建設本部長입니다.

간단하게 저의 의견을 요약해서 나누어드렸는데 나누어드린 유인물을 중심으로 해서 설명을 드리겠습니다.

대림정거장 지하통로 설치 청원검토의 첫장은 내용이 중복이 되기 때문에 생략을 하겠습니다. 두번째장에 있는 대림정거장의 건설개요도 생략을 하겠습니다. 세번째에 있는 2. 정

거장 연결 지하통로 설치검토에 대해서만 檢討內容을 보고드리겠습니다.

주변현황은 본 구간은 永登浦區 大林洞과 九老區 九老洞을 연결하는 도림천 횡단 구로2교를 통과하는 구간으로 지하철 7호선 대림정거장 출입구까지는 약 250m 떨어져 있습니다. 도림천 내에는 구로2교와 지하철 2호선 교각, 하수BOX, 도림천 복개도로, 구로3 빗물펌프장과 수문 등이 이미 설치되어 있습니다.

구체적으로 말씀드리면 지하철 2호선의 교각으로서 T형 교각과 우물통이 Ø5m 짜리가 심도 7 내지 8m 정착되어 있습니다. 구로2교 기초와는 약 3m 떨어져 있습니다. 분류하수관로는 양안이 좀 다릅니다. 남쪽안은 2m×2m 짜리가 1연이 가고 있고 북안에는 2.5m×2.5mBOX 2연이 지나가고 있습니다. 도림천 복개도로 교각과 기초가 있고 구로3 빗물펌프장과 지하저수조 및 수문이 있습니다.

다음 장 3. 하천횡단 출입구 검토입니다.

請願內容과 같이 구로3동측에 출입구를 설치하기 위하여는 도림천을 횡단하여야 하나 출입구의 길이가 200여 m가 되어 출입구 설치의 기본원칙에 맞지 않을 뿐만 아니라 도림천 내의 분류하수관로, 복개도로 교각 및 기초, 구로배수펌프장의 토출관로 등으로 공사가 施行이 안 됩니다.

檢討結果는 地下鐵 정거장에 접근하기 위하여 기존도로 및 하천을 횡단하여 地下通路를 설치하는 것은 정거장 출입구 기능상 바람직하지 않고 지하철 정거장 출입구 설치원칙에 어긋나게 됩니다. 河川 下部 또는 근접위치에 기 설치된 각종 지장물로 地下通路의 설치가 불가능합니다. 따라서 九老3洞 지역의 지상도로 횡단에 따른 문제는 교통신호체계 등을 개

선 보완하여 기존 횡단보도를 이용하는 것이 바람직스럽다고 저희는 생각을 하고 있습니다.

이상 檢討報告를 마치겠습니다.

○委員長 黃炳五; 地下鐵建設本部長 수고 많이 하셨습니다.

그러면 질의하실 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

金成春 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金成春 委員; 地下通路를 했을 때 예산은 대략 얼마나 됩니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 저희들이 공학적으로 물리적으로 가능한 경우에는 그 안을 잡아서 공사비도 산출하고 합니다만 이 경우에는 이 공법이 성립이 되지 않기 때문에 공사비를 산정할 만한 그러한 안이 성립이 안 됩니다.

○金成春 委員; 전혀 地下通路를 설치할 수 없는가요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 이렇게 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

여러 가지 어려운 데서 난공사 구간인데 한 3개 정도의 난공사 구간을 저희들은 꼽고 있습니다. 그 중의 하나가 도림천 횡단공사입니다. 도림천의 河床으로부터 8m 밑에다 터널로 지나가게 되어 있는데 도림천 하상의 지질이 풍화토 내지는 모래자갈층입니다. 거기에 지금 우리 본선 터널을 지나가게 되어 있는데 상당히 터널의 구성이 어렵다고 판단을 하고 있습니다. 그런데 그 위에다 다시 地下通路를 만든다는 것을 구상을 할 수가 없었습니다.

○金成春 委員; 아까 말씀하신 중에 지하철 출입구 개념에서 벗어나다 그런 얘기를 하신 것 같은데, 그렇다면 우리 交通委員會에서 請願이 될 사항이 아닌 것 같아요.

왜냐 하면 어떤 地下道路 개념으로 봐서 道路局에다 건설면

에서 請願을 처리해야 되지 않느냐 이런 생각이 드는데 本部長 생각은 어떻습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 제가 답변드리기는 어려운 얘기입니다만 실은 이 문제는 사람 등의 보행문제를 어떻게 해결할 것이냐 하는 문제지, 그런데 그 근처에 지하철이 있으니까 지하철에다 연결해 달라고 해서 請願이 아마 저희한테 들어오지 않았나?

○金成春 委員; 글썄, 연결하는 부분은 지하철 연결이 되지만 지금 따지고 보면 이것이 地下道路를 개설해 달라는 얘기 같은데, 연결은 지하철로 연결이 된다고 하지만. 이것은 우리 常任 委員會에서 할 성질이 아니다 나는 이렇게 판단이 되는 데요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 저도 委員님 말씀에 동의합니다.

○委員長 黃炳五; 李基連 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○李基連 委員; 李基連 委員입니다.

그러니까 2호선 大林驛하고 새로 발생하는 大林區廳驛 그것을 환승할 때 요금을 안 내고 할 수 있도록 해 달라는 조언 같습니다. 바로 갈 수 있도록 통로를 만들어 달라는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇지 않습니다.

○李基連 委員; 환승하는 것 아닙니까?

(「地下通路를 내달라는 것입니다」 하는 關係公務員 있음)

○金喜甲 委員; 환승에 따른 통로는 되어 있죠?

○地下鐵建設本部長 金學載; 안되어 있습니다. 아까 청원소개에서 나누어드린 도면을 보면 녹색으로 칠한 부분이 2호선의 대림정거장이고 갈색으로 칠한 것이 7호선의 대림정거장입니다.

다. 이 2개 정거장은 명칭도 같을 뿐더러 換乘施設이 계획이 되어 있습니다. 이것은 문제가 없습니다.

그런데 請願은 이것하고는 관계없이 하천을 넘은 동네에서 새로 만드는 대림정거장으로 연결통로를 만들어 달라, 그런데 연결통로 개념이 金成春 委員님 말씀대로 이것은 지하철의 출입구라기보다는 사람들의 통행을 필요로 하는 지하보도, 통행로 개념이 아니냐 이렇게 말씀드리겠습니다.

○李基連 委員; 九老洞 사는 사람이 지금 현재 2호선 大林九老區廳 거기를 지나서 7호선 大林區廳驛까지 그냥 갈 수 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 현재 계획으로는 하천이 복개가 되어 있는데 복개된 위를 지나서 지상으로 와야 됩니다. 그런데 거기가 횡단을 하기가 신호가 몇 번 걸리고 해서 불편하니까 이것을 땅속으로 연결을 해 달라 하는 그런 請願입니다.

○李基連 委員; 本 委員이 묻고자 하는 것은 예를 들어서 지금 신설하는 7호선 大林區廳驛에서 타고 왔던 사람이 2호선을 타기 위해서 완전히 표를 주고 나와서 다시 2호선을 타게 될 때 같은 표를 사용할 수 있느냐 하는 얘기입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 환승 가능하다는 얘기는 그 표 가지고 그냥 타게 되는 것입니다.

○李基連 委員; 그러면 지하도가 별로 필요 없겠는데요. 그러면 지금 주민을 편리하게 하기 위해서 만들어 달라는 것 같은데요. 사람만 다니기 위해서 지하통로를 만들어 달라고 하는 것은 우리 소관이 아닌 것 같다는 이야기입니다. 建設部所管 같다는 이야기죠.

○金成春 委員; 그러니까 지하보도를 해 달라는 것은 보도를

해서 우리 지하철로 연결한다는 것뿐이지 우리 交通委員會에서 請願을 받아들일 수 있는 성질이 아니다 하는 말씀을 아까 드렸잖아요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그렇습니다.

○委員長 黃炳五; 金喜甲 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

1차적으로 7호선 大林區廳驛하고 2호선 大林驛하고는 환승이 가능하죠?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 지금 要는 우리가 시민의 목소리에 일단 귀기울여 보고, 그 자체가 과연 법리적이나 특별하게 진행하는 과정에서 하자가 없는가 이런 판단인 것 같은데, 지금 大林洞 건너편에 있는 九老6洞과 九老3洞의 주민들이 7호선 구로구청역을 이용하려면 그 윗부분이 현재 복개가 되어 있지 않고 高架로 해서 지하철 2호선이 지나가다 보니까 도림천 건너기가 어려워서 7호선 구로구청역에 정거장을 지하통로로 연결을 해 가지고 도림천 밑면까지 연결해서 거기에도 정거장을 하나 만들어 달라 이런 취지 아니겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 委員님 말씀이 맞는데 거기에서 한 가지 부분은 수정해서 답변을 드리겠습니다.

하천은 지금 복개가 되어 있어서 복개된 위로 사람들은 갈 수가 있습니다. 그런데 그 복개가 도로로 쓰다 보니까 차량통행을 위한 신호 때문에 사람 통행하기가 좀 불편하다 그런 얘기입니다.

○金喜甲 委員; 그러면 복개된 도로 위를 건너가서 거기서 접근할 수는 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 전혀 접근이 불가능한 것은 아니지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그런 것은 아닙니다.

○金喜甲 委員; 그러면 이것이 지금 현재 복개된 도로 위로 사람들이 지나갈 수 있는 나름대로 교통체계나 신호체계를 만들면 굳이 지하통로를 만들 필요가 없는 것 같은데 왜 請願인들이 그런 請願을 넣었을까요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 專門 委員이 검토보고한 것처럼 하천을 중심으로 해서 복개도로가 양쪽에 있습니다. 그래서 두 번씩의 신호를 받게 되니까 지상교통체제가 상당히 혼잡스럽다 하는 지상교통에 좀 문제는 있는 것 같습니다.

그래서 專門委員께서는 그것을 보완하는 것이 필요하지 않겠느냐 하고 검토보고를 드렸던 사안입니다.

○金喜甲 委員; 그러면 이 請願을 우리가 委員會에서 검토하고 이르는 과정에 약간의 문제가 있지 않나 싶은데요.

잘 알았습니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金永姬 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金永姬 委員; 지금 請願의 요지는 건너가서 전철을 탈 수는 있지만 횡단보도가 굉장히 길고 위험하기 때문에 도보로 걸을 수 있는 어떤 조치가 필요하다, 그런데 그 필요한 조치가 기술적인 측면은 감안하지 않고 도림천이 있기 때문에 도림천에 지하도를 만들어서 대림역으로 환승할 수 있도록, 그러니까 들어갈 수 있도록 만들어 주기를 희망한 것이 바로 請願의 요지인 것 같아요.

그 다음에 交通委員會로 온 것은 전철과 연계할 수 있도록, 그렇기 때문에 請願이 됐는데 지금 하천횡단 출입구 검토내용 중에서 출입구설치 기본원칙에 위배될 뿐만 아니라 이렇

게 말씀하셨는데 기본원칙이라는 것을 상세히 설명을 해 주십시오.

○金喜甲 委員; 기본원칙에 대한 어떤 규정이 있을 것 아닙니까?

○金永姬 委員; 네, 그 규정을 말씀해 주시고요. 그냥 원칙이라고만 말씀하셨거든요. 원칙이 무엇인지 그 내용을 말씀해 주시고, 그 다음에 交通委員會에서 할 것이냐 아니면 道路局에서 할 것이냐 하는 문제는 전철역과 관계가 되어서 문제는 저희한테 왔는데 지금 구로구청역 관계는 완전히 지하철이 건설된 것이 아니고 현재 건설중이기 때문에 가능하지 않느냐 해서 請願한 것 같습니다. 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 그런데 여기 검토에는 전연 안된 것으로 되어 있고, 그 다음에 예산이 얼마 드느냐고 했을 때 안되기 때문에 아예 산정도 해 보지 않은 것으로 그렇게 本 委員이 판단이 되는데 좀더 심도 있게 이 문제를, 民願이 왔기 때문에 저희 委員會에서는 請願에 대한 것을 조금 더 검토를 해야 될 것 같아요. 우리가 할 것인지 안할 것인지는 검토해야지만 民願이 제기된 부분에 대해서는 저희가 최선을 다해서 접근을 해야 되리라고 생각을 합니다.

本 委員의 질문에 대해서 설명을 해 주시고 그 다음에 또 질문하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 委員님들, 이 사항은 구로구청역에서 출구를 따라서 볼 때는 지하철과 연계가 되어 있는 것 같고, 구로동에서 보았을 때는 도로와 연결이 되어 있는 것 같고, 紹介議員이신 李英順 議員께서 여기 나와 계신데 원만한 회의진행을 위해서 잠깐 停會를 한 다음에 한 10분 뒤에 다시 續開

를 하겠습니다.

停會를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(15時 21分 會議中止)

(15時 40分 繼續開議)

○委員長 黃炳五; 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長; 답변 다 하셨던가요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 金永姬 委員님이 질의하신 사항에 대해서 답변이 아직 되어 있지 않습니다.

출입구를 내는 기본원칙에 어긋난다 그러는데 그 기본원칙이 무엇이나 하는 질문을 하셨습니다. 정거장은 기본적으로 열차가 서는 플랫폼이 정거장의 기본입니다. 그래서 출입구는 그 플랫폼이 있는 데서부터 가장 가까운 도로상에 출입구를 내는 것이 출입구 설치의 기본원칙입니다.

따라서 모든 정거장이 기왕이면 출입구를 가장 가까운 도로상에 설치하게 되고 이 구로구청역 7호선 정거장도 그렇게 되어 있습니다. 그런데 약 230m 떨어진 지역에다가 출입구를 낸다는 것은 그 원칙에 맞지 아니한다, 그래서 그런 말씀을 드렸습니다.

○委員長 黃炳五; 金永春 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 金永春 委員입니다.

지금 請願人의 설명을 자세히 들어 보니까 九老洞 쪽에서 7호선 구로구청역까지의 거리로 봤을 때는 250m 정도 나온다고 하지만 실제 구로구청역 7호선 역사에서 2호선 대림역까지 환승하기 위한 지하통로가 “ㄱ자” 비슷하게 나 있다고 그러합니다.

그러면 사실은 2호선까지 통하는 환승통로 끝에서 이쪽 도림천을 관통해 가지고 九老洞 쪽으로 연결을 하게 되면 그것은 한 80m밖에 안 된다, 그리고 기이 이 공사가 완료된 뒤 같으면 모르지만 지금 7호선 철로를 놓기 위해서 공사가 어느 정도 진척이 됐는지는 모르겠습니다만 도림천을 관통하는 철로 양변에 사람이 통행할 수 있는 통로를 2호선으로 연결되는 환승통로까지 연결을 해서 九老洞까지 하면 어쩌냐 이러한 얘기입니다.

그러니까 기술적인 얘기들은 아까 이것저것 얘기를 했습니다만 이미 기술적인 검토가 되어서 도림천 하상을 통과해서 철로가 지나가는 길을 뚫고 있으니까, 공사가 완료된 것도 아니고 지금 시행중이라고 하는데 거기에 덧붙여서 설계변경을 해서 九老洞 주민들도 2호선 환승하는 통로까지 연결이 되면 자연스럽게 2호선도 이용할 수가 있고 7호선까지 가서 7호선도 이용할 수 있는 이런 편리한 것 아니냐, 한 마디로 해서 도림천을 중심으로 해서 도림천 저쪽 永登浦 區域은 주민들이 7호선 역사도 또 2호선 역사도 편하게 이용할 수 있도록 되어 있는 반면에 도림천이 있다는 이유로 그것 하나 때문에 이쪽 九老洞에 살고 있는 한 5·6만명 되는 주민들은 250m 거리를 굉장히 불편하게 이동을 해야 전철을 이용하게 되어 있다 이러한 얘기입니다.

그리고 아까 同僚 委員 중에 보행에 관계된 부분의 문제이기 때문에 이것은 交通委員會 소관이 아니지 않느냐 하는 말씀에 대해서는 그렇다고 말씀을 하셨는데 제가 보는 시각은 그렇지 않습니다.

이 지하통로가 말하자면 지상으로 그런 편리시설을 해 달라고 그런다면 道路局 소관이라고 할 수 있지만 이것은 지하통

로를 통해서 유일하게 7호선 구로구청역을 가기 위한 유일한 통로일 뿐입니다. 그래서 전철 타기 위한 사람들이 거의 이용하는 통로이기 때문에 이것이 道路局 소관이다 하는 것으로 단정지은 것은 잘못이다, 이런 말씀을 지적을 하면서 이 부분에 대한 의견을 듣고 싶습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 金永春 委員님 질의사항에 대해서 답변드리겠습니다.

지금 委員님이 질의하시면서 파악하신 내용은 아주 정확하게 파악하신 내용입니다. 다시 말씀드리어서 지금 장애물이 되고 있는 도림천 자체는 한 80m 정도밖에 안 됩니다. 80m가 지나면 저희 지하철 구조물로서 2호선하고 7호선하고 연결되는 換乘通路가 있습니다. 그런데 그 換乘通路는 폐쇄된 공간입니다. 일반에게 공개되는 공간이 아닙니다.

다시 얘기해서 저희들은 소위 페이드라고 얘기를 해서 표를 가진 사람만이 2호선에서 7호선으로 가는 그런 공간입니다. 그래서 어떤 연결통로를 設置하는 것을 거기에다 접합시킬 수는 없습니다. 그래서 어차피 7호선에 정거장의 본체 구조물까지 끌고 가야 되니까 그러면 구조물이 길어진다는, 그런데 저희가 얘기하는 것은 河川을 횡단해서 도로상에서 끌고가는 것은 별로 큰 문제는 아닙니다. 지금 말씀드린 대로 河川을 횡단하는 80m 구간이 저희 지하철도 진행하기가 대단히 어려운 상황이다 이렇게 말씀드리겠습니다.

현재 공사가 진행되거나 그것은 아니고 고충스러워서 아직도 현재 計劃에 대한 補強工事 方法을 자꾸 따지고만 있고 아직 착공을 못한 상태입니다.

○委員長 黃炳五; 그러면 本部長께서는 아까 金成春 委員이 질의할 때는 우리 사항이 아니고 道路局 사항이라고 하고 지

금 金永春 委員이 질의할 때는 그것이 맞는 얘기라고 하면.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 부분에 대해서는 제가 답변을 안 드렸는데 아까 金永姬 委員님 말씀처럼 저희들이 출입구를 내는 기본원칙은 플랫폼에서 바로 근접한 도로까지입니다. 그런데 실은 이것은 도림천을 횡단하는 지하보도를 工事を 기왕에 지하철이 하고 있으니까 같이 하는 것이 맞지 않겠느냐, 또 그렇게 보면 만약에 工事を 한다면 그것이 지하보도가 되었든 출입구가 되었든 제가 하는 것이 맞습니다. 그런데 엄밀한 의미에서 그 기능을 본다면 그것은 企業會計로서 표를 팔아서 운영하는 지하철에서 그런 도림천 횡단 사람 통행 시설까지 만들어 줄 부분은 우리 내부적인 문제입니다만 조금 잘 안맞는 얘기가 아니냐 이런 판단을 한 것입니다.

○金永春 委員; 議事進行發言 하겠습니다.

대략 執行部쪽의 설명도 들었고 저희 委員들의 의견 대다수가 이 문제는 간단히 기각하거나 우리 소관이 아니라고 결론 내리기에는 조금 문제가 있다 해서 심도 있는 현장조사라든가 검토를 위해서 기이 만들어져 있는 請願審査小 委員會에 회부를 해서 깊은 조사와 검토를 시키는 것이 합당하다고 생각합니다.

○委員長 黃炳五; 金永春 委員님의 議事進行發言이 있었습니다.

다른 委員님들 질의하실 委員 없으시죠?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

질의하실 委員이 없으므로 이것으로 질의와 답변을 종결토록 하겠습니다.

그러면 本 請願은 현장답사 및 주민의견을 수렴하는 등 보

다 심도 있는 검토를 위하여 별도의 小 委員會를 구성하지 않고 기존 地下鐵 請願審查小 委員會에 회부하여 심사토록 하고자 합니다. 委員 여러분, 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 이의가 없다 하므로 본 지하철 7호선 九老區廳驛 地下通路 設置要求에 관한 請願은 기존 地下鐵 請願審查小 委員會에 회부하여 심사토록 할 것으로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

5. 地下鐵建設本部所管當面懸案報告

(15時50分)

○委員長 黃炳五; 다음은 의사일정 제5항 地下鐵建設本部所管 當面 懸案報告의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 인사말씀은 생략하고 준비된 유인물에 의해서 당면 현안업무를 보고드리겠습니다.

.....
(報告)

地下鐵建設本部所管當面懸案報告業務報告

(뒤에 실음)

.....
이상 간단하게 보고를 마치겠습니다.

○委員長 黃炳五; 地下鐵建設本部長 수고 많이 하셨습니다.

그러면 地下鐵建設本部長을 상대로 질의와 답변을 시작하겠습니다.

습니다. 질의와 답변은 일괄질의 후 일괄답변 형식으로 하고 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다. 질의하실 사항이 있으신 委員께서는 질의하여 주시기 바랍니다. 질의하실 委員님 안 계십니까? 李始英 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

특별히 연일 地下鐵建設本部長께서는 서울의 교통난을 해소하기 위해서 익히 애쓰시는 것은 잘 알고 있습니다. 本 委員이 지난 8월 3일에 地下鐵建設本部에 자료를 요구했습니다. 그것도 專門委員을 시켜서 한 것이 아니라 本 委員이 직접 地下鐵建設本部를 방문해서 자료를 요구했는데 금일 그 자료를 받았습니다. 그것도 외람되게도 실무 담당자한테 수차에 걸쳐서 전화를 하니까 결정권자이신 本部長 이하 次長님께서 자료를 제출하지 마라 해서 못했대요. 그래서 本 委員이 지금 받았습시다만 사실상 委員들이 요구하는 자료는 심도 있게 검토해서 本部長님께서 직접 委員한테 양해를 구하고 자료를 제출해 주기를 바랍니다.

자료를 보니까 좀더 세부적으로 요구할 자료를 다시 요구하겠습니다. 本 委員이 지난번에도 그 자료를 요구한 것 같은데 아직까지 도착 안했기 때문에 요구를 하겠습니다.

지하철 6, 7, 8호선은 지금 현재 건설 중에 있는 인접지역에 이루어진 민원해결 차원에서 인접지역에 설계를 잘못해서 균열 및 기타 문제가 야기된 것 그런 부분하고 세부적으로 해서 보상 및 보수액, 보상근거, 보상기준 이것을 사안별로 6,7,8호선을 해 주시고, 그것은 1995년 1월 1일부터 현재까지를 해 주시기를 바랍니다. 피해액을 구분해서 사실에 입각해서 해 주시고, 만약에 보상금액이 나왔다 하면 서울시가

몇% 했고 특별히 施工社가 인접지역에 피해보상을 해 준 것은 지금 地下鐵建設本部에서 建設工區를 맡은 회사에서 하기 때문에 잘 모른다는 그런 얘기를 받았습시다만 그것도 심도 있게 검토해서 자료를 요구합니다.

이 피해보상 및 보수 법적소송 사례는 1995년도 이후에 일어나는 피해자의 이의제기, 법적으로 대응하고 있는지 이 견수도 해 주세요.

또 현재 법적으로 계류중인 것이 있으면 그것도 해 주시고, 또 소송을 하게 되면 그 소송사유가 뭘지 세부적으로 소송회사의 부실인지, 아니면 서울시 地下鐵建設本부의 감독 소홀로 일어난 것인지, 아니면 설계 잘못으로 일어난 것인지 이런 사안에 대해서 향후 서울시 地下鐵建設本部에서는 향후 대책방안은 무엇인지 그것도 해 주시고요.

이어서 특별히 오늘 자료를 보니까 하나 더 의문나서 세부적으로 요구를 하겠습니다.

지하철 5, 6, 7, 8호선을 공사하면서 공사중 인명피해 내역서는 나와 있습니다. 그런데 사망이 몇 명, 사안별로 인적사항까지 중상, 경상, 상이등급에 따라서 보상을 해 줬다 하면 보상처리내역, 만약에 인사사고가 났는데 서울시에서 책임질 부분에 대해서 補償이 얼마 어떻게 산재에 들었든지 어떻게 보상내역하고, 그리고 만약에 감독 소홀로 인해서 했다면 그에 대한 책임을 어떻게 전가했는지 그것을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음 질의하실 委員님 안 계세요?

金喜甲 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

저희 委員長님이 양해해 주신다면 저는 本部長님한테 일문 일답으로 진행을 했으면 합니다.

○委員長 黃炳五; 네.

○金喜甲 委員; 本部長님, 지난 86회 임시회 本質疑에서 저희 同僚 議員인 金洛淳 議員이 지적한 바에 대한 답변 중에서 陽川區 木洞에 위치한 강제처리장의 처리결과는 어떻게 되었습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 답변드리겠습니다.

그 당시에 金洛淳 議員의 질문요지는 鋼材積置場이 관리가 잘 안되어 가지고 상당히 어지럽다, 그러니까 가능하면 다른 데로 보내 주고 또 관리를 철저히 해 주었으면 좋겠다 이런 말씀을 주셨습니다.

그래서 그 이후에 그것을 점검해 보니까 그것이 두 筆地로 나뉘어져서 鋼材를 적치해 놓았습니다. 그런데 한 筆地 옆에는 區廳에서 再活用物品을 갖다 적치하기 때문에 한데 엉켜서 지역이 지저분한 그런 상황이 있었습니다. 그래서 그것은 완전히 구분을 하고 그 중에서 한 筆地는 빠른 시일 내에 우리가 鋼材積置場을 다른 데로 移轉하고 나머지 한 군데는 계속 유지하되 현장을 정비하겠다고 말씀을 드렸습니다. 그런데 아직 그것이 移轉이 되지는 못했습니다.

○金喜甲 委員; 本部長님, 本委員이 이 자리를 빌어서 本部長님에게 촉구하고 싶은 것은 本部長님이 직접 답변하신 사항에 대해서는 약속이고 이행이 되어야 됩니다.

鋼材積置場 부분들의 이전을 당시에 답변하신 것으로 제가 알고 있는데 아직까지 아무런 조치도 안되고 아까 얘기했던 별다른 조치사항이 전혀 이루어지지 않고 있다는 것에 대해서 앞으로 어떻게 하실 것인지만 간단하게 말씀해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 제가 그날 本會議에서 移轉하겠다고 답변드리지는 않았습시다. 다만 나중에 파악을 해 보니까 다른 지역에 用地를 물색 중이었기 때문에 나중에 개별적으로 그러한 우리의 계획을 알려드렸습니다. 한쪽 부지는.....

○金喜甲 委員; 좋은데요, 그 한 筆地 鋼材積置場 移轉 부분이 언제까지 가능하겠습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 양해를 해 주신다면 확인을 해서 그 日字를 별도로 말씀드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 네, 좋습니다.

두번째, 언론 보도에서도 지금 간단하게 얘기가 된 것 같은데 地下鐵工事場 鋼材 길이를 잘못 산정해서 약 5만톤의 고철이 매각되고, 그러니까 길이 자체를 잘못 구입한 2m 미만으로 한 것 중에서 新鋼材도 매각이 되어 가지고 서울시에서 약 150억의 낭비가 있었다라고 하는 보도가 있던 것으로 알고 있는데 거기에 대해서 本部長님이 그 경위와 실제내용이 어떠했는지 여기에서 설명을 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 보도내용을 보고 저희도 그것이 잘못되어 있음을 言論社에 알려서 시정하기를 촉구했습니다. 그런데 조금 잘못되어 있습니다.

鐵材類로 취급하는 鐵筋이나 鋼材나 마찬가지로 그것은 생산라인에 의해서 어떤 定尺으로 생산이 됩니다. 다시 말해서 鋼材인 경우에는 주로 8m, 10m, 15m 이 정도의 定尺으로 생산이 되고, 저희들이 쓰는 경우에는 실제로 말뚝인 경우에는 지질조사에 의해서 말뚝 들어가는 길이를 추정을 합니다만 실제 박아 보거나 그러면 그것이 딱 정확하게 맞아 들어가지는 않습니다. 그래서 이어 쓰거나 또는 절단해서 돌출되지 않거나 이렇게 해서 현장의 가설강재들이 설치가 됩니다.

그래서 항상 저희들이 시민들한테 지탄을 받고 있는 강제 가공장이라는 것이 현장 부근에 그렇게 해서 있게 됩니다.

그런데 그러한 鋼材를 절단을 할 때는 저희들은 2호선 할 때부터 쓰던 鋼材를 계속 가지고 한 현장에 들어가서 2회 정도 돌려가면서 쓰고 있습니다. 그래서 절단하는 경우에는 舊 鋼材를 절단하도록 되어 있습니다. 그런데 언론 보도는 쓰지도 않은 鋼材가 들어오자마자 절단이 되어 가지고 廢 鋼材化 됐기 때문에 그러한 곱셈으로 따졌을 때 150억의 낭비가 있다 이렇게 되어 있는데 사실은 그렇지 않고 불가피하게 절단을 해서 쓰고 있는데 절단하는 것은 舊 鋼材를 위주로 해서 절단해서 가공을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 제가 물어본 취지는, 지금 廢 鋼材 賣却臺帳을 별도로 관리하고 있습니까, 어떻습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 臺帳은 관리하지 못하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 廢 鋼材를 매각을 하는 경우에는 어떻게 되고 있습니까? 가령 賣却處가 어디이고, 賣却價格과 賣却量이 얼마 되고 그런 내용이 기재되어야 되지 않겠어요? 그것 안하고 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 말씀을 드리겠습니다.

각 현장에서 鋼材를 가공하고 남는 소위 쓰레기 鋼材들, 그것을 우리는 구분으로 2m 미만 마모, 변형된 복공판 이런 표 현을 하고 있습니다. 그런데 그것을 현장에 쌓아두는 경우에 통행에 상당히 지장을 주고 있기 때문에 蘭芝島에 鋼材積置場을 저희들이 마련해서 운영을 하고 있습니다. 그 鋼材積置場에는 들어가는 입구에 트럭채 무게를 다는 계량기가 설치 되어 있습니다. 그래서 어느 현장에서 차가 들어오면 계량을

해 가지고 쏟아낸 다음에 그것이 廢鋼材인가를 구분해서 현장에서 그만큼을 廢鋼材로 帳簿에서 정리를 하고 있습니다. 역시 매각할 때도 중량계로 달아서 매각을 하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 아니, 本 委員이 알고 싶은 것은 이 廢鋼材가 매각이 언제 되고, 매각량이 얼마나 되고, 매각가격은 어떻게, 그 廢鋼材를 사 간, 다시 얘기하면 매각처는 어디이고, 그 매각처가 어디였을 때 그 鋼材의 규격이나 규모는 어느 정도이고 하는 것이 데이터로서 일괄적으로 나오느냐는 부분을 물어보는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 나옵니다.

○金喜甲 委員; 보통 어떻게 나오니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 거의 매년 저희들이 팔고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그것이 연단위로 나오니까, 아니면 매번 팔 때마다 나오니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 기록을 보면 한 번 파는 것이 쉬운 일이 아니기 때문에 매년 한 번 정도 시행을 했습니다.

○金喜甲 委員; 1년에 한번 꼴로 그것을 매각을 했다 이런 말씀이지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○金喜甲 委員; 그런데 가령 예를 들면 언론 보도의 취지 자체는 지금 우리가 鋼材를 구입을 할 때 보통 12m에서 15m 정도의 강재 규모를 일괄적으로 구매한다 이런 얘기에요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그런데 12m나 15m의 鋼材를 구입을 했다가 실제로 11m나 12m 정도로 해서 잘라 쓴다 이것이지요. 그러

면 그 나머지 자투리 鋼材들을 어떻게 처리하느냐, 자투리 같은 경우에는 보통 1m나 2m 정도밖에 되지 않는 그 鋼材들을 다 어디에다 두고 처리는 어떻게 했느냐라고 물어보는 것이 거든요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 대부분의 경우 문제는 자르는 경우보다는 이어 쓰는 경우가 많습니다. 이어 쓰려면 다른 데서 잘라야 됩니다. 이것이 12m짜리 鋼材인데 버팀보를 대려니까 13m의 버팀보가 필요하다, 그러면 12m의 鋼材에다가 1m짜리를 어디서 잘라서 대 가지고 13m를 맞추게 됩니다.

○金喜甲 委員; 아니, 그러면 그 얘기는 똑같은 얘가지요. 14m짜리를 13m만 들어가다 보면 1m짜리를 자를 수도 있잖습니까? 논리상으로 그렇잖아요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그런데 鋼材라는 것이 지금 저희들이 관리하는 기본방향이, 물론 지금 委員님께 말씀드린 대로 잘라야 되는 경우도 있습니다. 그런데 鋼材使用狀況으로 봐 가지고 주로 이어 쓰는 상황으로 저희들이 설계를 하고 그렇게 우리 현장이 운영되고 있습니다. 절대 잘라 쓰는 일이 없다 그런 말씀을 드리는 것은 아닙니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 本 委員의 취지는 그렇게 잘라서 토막난 그런 鋼材들은 어떻게 처리를 하느냐 이런 얘가지요.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것이 廢鋼材 기준에 들어가면 그것은 廢鋼材 처리가 됩니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 그것은 사실은 한 번도 사용해 보지 못한, 가령 예를 들면 제가 우리 本部長님이 그런 일을 안하셨다고 그러니까 그렇다 치고, 가령 15m짜리의 鋼材를 구입을 했다가 14m를 자르다 보면 남은 1m의 그 鋼材는 한 번도 사용해 보지도 않은 鋼材임에도 불구하고 廢鋼材의 기준

자체가 2m 이하의 鋼材를 규정하고 있어서 이것이 廢鋼材로 들어간다 이런 얘기 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그럴 가능성이 없는 것은 아닙니다. 있을 수가 있습니다.

○金喜甲 委員; 그렇지요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○金喜甲 委員; 그러면 가령 예를 들면 新鋼材임에도 불구하고 廢鋼材로 분류가 되어 가지고 그동안 매각이 됐던 量 자체를 산정할 수 있습니까, 없습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것은 할 수가 없습니다.

○金喜甲 委員; 제가 이 자리에서 그와 관련해서 자료요구를 하겠습니다.

90년 이후부터 현재까지의 地下鐵工事用 鋼材規格別 調達購買內譯과 廢鋼材를 사용횟수별로 어떻게 매각하느냐, 本部長님과 현장의 운영방향이 어떻게 틀릴지 모르겠지만 일정하게 현장에서 아까같은 새로 鋼材 자체를 들여왔음에도 불구하고 그러한 길이 자체가 토막나 가지고 廢鋼材로 분류되면 이것처럼 안타까운 일은 없는 것 아닙니까, 만약에 그런 일이 있었다면.

○地下鐵建設本部長 金學載; 저도 그렇게 생각을 합니다.

○金喜甲 委員; 그런 일에 대해서 별도의 조사를 해 보시겠습니까, 아니면 어떻게 우리 本部長님이 현장 전체의 상황 자체를 다 알고 있지는 못하십니까? 거기에 대한 처리지침이나 규정이 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 저희 규정상으로는 鋼材를 절단을 하는 경우에는 舊鋼材를 원칙으로 한다 이렇게 되어 있습니다. 그런데 委員님께서 조금 이해를 해 주셔야 될 것

이 지금 鋼材라든지 鐵筋이라든지 이런 定尺 生産品들이 전부 다 그렇습니다. 鐵筋이 지금 定尺이 8m로 생산되고 있습니다. 그런데 鐵筋을 가공을 하면 사실 8m짜리를 쓰지 않고 전부 다 잘라 쓰거든요. 그런데 그것이 전부 다 고철로 처리되고 있습니다.

그래서 그것이 제가 뭐가 옳은지는 잘 모르겠는데요, 국가적으로 그렇게 생산하는 것 일부의 로스는 또 로스대로, 鐵筋인 경우에는 그것이 품으로 나와 있습니다, 3%를 더 주고 3%만큼은 고철가격으로 제하는 것으로.

그래서 저도 한 번 다시 생각을 해 보겠습니다만 委員님 말씀대로 전혀 새로운 鋼材가 잘려 나가는 일은 없다 이런 것은 저는 장담을 못하겠고 있으리라고는 생각이 됩니다. 저도 한번 조사를 해 보겠습니다.

○金喜甲 委員; 그것을 방지하기 위해서 그것에 대한 나름대로의 현장에 대한 特別調査 指示와 더불어서 그것을 방지할 만한 어떤 制度的인 裝置를 앞으로 하실 것인지, 그리고 어찌 됐든 이것이 문제가 됐기 때문에 거기에 대한 대응책을 세워야 되는 게 타당한 것 아닌지 제가 그것을 묻고자 하는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 이렇게 답변을 드리겠습니다.

사실 그 記事 자체는 우리 工事場을 관리하고 있는 사람의 입장에서는 너무 거리가 먼 분야의 얘기를 지적한 것 같았습니다.

그런데 委員님 말씀대로 새로운 鋼材가 어떤 관리자의 무관심이나 부실에 의해서 무단히 잘려 나가는 것은 국가적으로나 鋼材를 관리하고 있는 책임자로서는 그러한 분위기는 있어서는 안 되리라고 생각합니다. 다시 한 번 조사를 해 보

고 그러한 상황이 발생하는 빈도가 수시로 일어날 수 있다
그러면 대책을 강구해 보겠습니다.

○金喜甲 委員; 조사되는 대로 저한테 별도로 보고해 주시기
바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 金喜甲 委員 수고하셨습니다.

다음은 李智文 委員 질의하여 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

먼저 첫번째로 오늘자 석간신문을 보니까 都市鐵道公社에서
지표면 환기구가 침수 위험이 있기 때문에 다시 60cm 이상
올리는 작업을 하겠다는 것을 봤습니다. 그렇다고 하면 처
음 건설할 때부터 침수 우려를 해서 해야지 개통한 지 얼마
안돼 다시 60cm 올리는 작업을 한다는 것은 이중작업이 아
닌가 생각이 들고요.

두번째 항목 확인하고 싶은 것은 뭐냐 하면 다음달에 蠶室
에서 모란 구간 15.5km가 개통되는 것으로 알고 있고, 蠶室
에서 岩寺 4.5km는 98년에 완공되는 것으로 알고 있습니다.
그런데 5호선 江東區間이 개통되어 있는데 5호선 江東區間을
이용하는 江東이나 松坡쪽 주민들의 입장에서 지금 蠶室,
모란 구간이 개통된다 하더라도 실제로 2호선을 이용해서 江
南쪽 간다는 것이 어렵습니다.

왜냐 하면 지금 같은 경우에는 往十里밖에 환승구간이 없기
때문에 江南으로 가려고 했을 때는 지하철보다는 버스를 이
용하는 현실입니다. 그렇다고 하면 岩寺부터 蠶室의 2개 구
간이 같이 공사가 되어서 개통했다고 하면 5호선을 이용하는
주민들의 입장에서 千戶에서 환승하면 바로 蠶室까지 갈 수
있는 빠른 혜택을 볼 수 있는데도 불구하고 이런 식으로 98

년까지 늦춰진 이유가 무엇인지, 공사의 어떤 우선순위가 잘못된 것이 아닌가 하는 개인적 생각이 듭니다.

세번째로 업무보고에도 말씀하신 것처럼 공사추진에 어려움을 겪는 구간 해서 보상문제, 난공사, 민원 이렇게 나와 있습니다. 그런데 本 委員이 82회 임시회 때 우리 本部長님께서 올초 업무보고에서 이런 모든 문제들을 96년 상반기중에 해소를 목표로 해 보겠다 했음에도 불구하고 지금 9월이 되었음에도 아직까지 제대로 해결된 것이 없습니다.

그렇다고 하면 제가 알기로 지금 6호선의 경우는 보상률이 40%선이고 7호선 江南 區間의 경우는 보상률이 50%밖에 안 되었다고 하면 98년 개통이 불투명한 것이 아닌가, 특히 절대공기가 2,3년이 필요한 역사 신축공사의 경우에는 6호선의 창신, 보문, 안암정거장, 그리고 7호선의 이수정거장의 경우에 보상작업이 제대로 되고 있지 않아서 98년 개통이 현실적으로 어려운 것이 아니냐, 만약 타결을 10월을 넘기면 어렵다고 되어 있는데 이에 대한 대책이 무엇인지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 또 하나 여쭙보고 싶은 것이 本部長님께서 보고하실 때 7월말까지 9호선 차량기지 계획안에 대해서 보고한다고 하셨는데 제가 그 보고를 못받아 봤습니다.

그리고 자료요청으로서 올해 공사과정에서 설계변경 내역이 있으면 그 내역을 사유별로 내 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

(黃炳五 委員長, 金喜甲 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金喜甲; 李智文 委員님, 委員長님이 회의를 진행하는 과정에서 일괄질의 일괄답변을 하시도록 했는데 양해가 되겠습니까?

○李智文 委員; 네.

○委員長代理 金喜甲; 그러면 일괄질의 일괄답변을 하시는 것으로 하고 다른 질의하실 委員님들 계십니까?

朴謙洙 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

우리 업무보고에 지난번 제가 팩스로 받긴 받았습시다만 공사장에 여름에 수재가 난 곳이 있다고 받았잖아요, 그것을 설명해 주셨으면 좋았을 것인데. 자료는 받았습시다만 그것이 빠졌으니 설명을 해 주세요.

그 다음에 엇그제 同僚議員이 本會議 질문에서도 바닷모래 사용에 대해서 했습시다만 6호선과 7호선에 사용된다고 나와 있습니다. 특히 6호선의 1공구와 6공구는 전량 바닷모래를 사용한다고 그런 보도를 봤습시다만 전량 바닷모래 사용을 어떻게 해서 그렇게 하는 것인가 설명을 해 주세요.

그 다음에 바닷모래를 관리하는 회사가 있을 것입니다. 레미콘 회사 등 그런 회사가 있을 것인데 그것은 그런 회사와 계약으로 해서 사용을 하겠지만 바닷모래 입고가 되고 출고가 되고 또는 현재 재고가 되는 그런 현황이 파악이 되어 있을 것으로 생각이 됩니다. 거기에 대해서 설명을 해 주세요.

자료를 하나 부탁을 드리겠습니다.

우리 5호선부터 2기 지하철 착공 이후에 바닷모래를 사용한 회사와 사용된 우리 공구에 대해서 검사하는 검사자료가 있을 것입니다. 그 검사자료와 市에서 감사를 했을 줄로 믿는데 市 검사자료를 제출해 주시기 바랍니다. 감사자료 사본을 부탁을 드리겠습니다.

일반모래일 경우에 일반모래도 염분이 있다고 알고 있지만 우리 보도자료에 의하면 바닷모래가 0.04%이하이면 안

전하다 이렇게 되었는데 일반모래와 바닷모래의 염분농도에 대해서 설명을 부탁드립니다.

두번째로 지하철 승강장 틈새가 최대 20cm가 되어서 위험하다고 지난번에도 지적이 되었었는데 다시 이것이 市民의 관심사가 되었습니다. 물론 현재 상태에서 커브길에서 상당히 기술적으로 어려움이 있다 이런 설명은 하겠습니다만 앞으로 5, 6, 7, 8호선에 있어서 지금 현재 이렇게 위험한 곳이 어느 정도 設計되어서 建設이 되는 것인지 그 사항 설명을 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 金永春 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 金永春 委員입니다. 간단하게 한 두 가지만 질문하겠습니다.

우선 근간에 보도가 된 일입니다만 釜山 지하철같은 경우는 國庫支援을 70%를 받고 서울을 제외한 기타 지역같은 경우도 30%씩 지원을 받아왔다고 이렇게 주장을 하고 政府에 대해서 시정을 요구하는 보도를 본 바가 있습니다.

우리 地下鐵建設 부채로 인한 서울市の 현상도 그 동안에 누차 저희들이 지적한 바이긴 합니다만 그 동안에 25%정도 지원받을 것으로 예정되었던 것이 실제 계산을 해 보면 한 21%정도밖에 못받은 형편이다, 그로 인해서 地下鐵公社의 경우만 보더라도 그러한 건설부채의 이자상환 부담이 과중됨으로 인해서 만성적인 경영수지 악화가 극심하고 그로 인해서 시민의 부담을 가중시키고, 특히 지하철 서비스 개선에 투자해야 될 재정의 한계 때문에 상당한 애로를 겪고 있는 것이 사실입니다. 이 문제 때문에 3기 지하철을 건설하느냐 마

느냐 하는 문제 가지고도 그동안에 곡절이 있는 것으로 알고 있습니다만 이미 政府補助金을 50%까지는 받아야 되겠다고 建設本部로서도 계획을 해서 요구한 것으로 알고 있습니다.

그렇다면 3기 지하철의 건설기본계획이 지금 어느 정도 수립이 되어 있고 언제부터 시작이 되며, 재원조달계획 중에서 國庫補助金 50% 확보 부분에 대해서 지금 中央政府와 어느 정도 협의를 하고 있고 그 전망은 어떤가, 이 점에 대해서 알고 싶습니다.

그 다음에 두번째로 地下鐵公社의 경우 이미 1호선에서 4호선까지, 1기 지하철을 말합니다, 환기구가 146개인가 되는데 그 중에 96개를 연차적으로, 말하자면 보도보다 높게 다시 개선하는 작업을 하겠다 이렇게 하고 있습니다. 그것은 무슨 얘기냐 하면 이미 계획할 당시에 이런 문제들을 사전에 잘 포함을 해서 두번, 세번 작업을 하는 일이 없도록, 그것은 곧 예산의 낭비도 되고 여러 가지 문제가 있기 때문에 그런 것은 적어도 개선이 되어야 될텐데 지금 建設本部에서 하고 있는 2기 지하철 중 개통이 안된 부분들에 대해서는 이런 부분들이 어느 정도 개선이 되고 있는 것인지 이것에 대해서도 궁금합니다.

최소한 지하 환경오염의 주원인이 되고 있는 것이 바로 환기구가 높지 않기 때문에 지상공간의 오염된 공기가 유입이 되어서 지하공간을 더럽히고 있습니다. 그래서 보도보다 높게 設置해야 될 뿐만 아니라 기왕 또 그렇게 設置하게 되면 환경이 좋은 공원이라든가 이런 곳에 해야 되겠지만 綠地空間이 없는 곳은 거기에 맞게 조형화를 시켜서 보기도 좋게 해야 될 것이고 이런 것들도 감안해서 1기 지하철에서 생긴 문제점들 중에 이런 부분들도 얼마나 참고를 해서 보완을 해서

시공을 하고 있는지 이 점이 확인하고 싶은 부분입니다.

그리고 마지막으로 2기 지하철이 속속 마무리를 해가고 있습니다만 대표적으로 孔德洞 로터리 부분의 공사가 거의 완료가 되어서, 말하자면 마무리 공사를 하는 중에 차량통행을 하는 길의 포장공사를 한다든가 이런 부분에 있어서도 이것이 道路公社 所管인지, 地下鐵建設本部 所管인지 모르겠습니다만 너무 졸속으로 그야말로 성의 없이 포장공사를 하다 보니까 차량이 지나는 동안에 매우 울퉁불퉁하고 이래서 사고의 위험도 있고 안 좋더라, 이런 점에 대해서는 어떻게 관리를 하고 계시는지, 그 점과 더불어서 기왕 驛舍 출입구의 주변에 보도라든가 이런 것들까지도 같이 손을 보는데 있어서 마무리 공사를 하는데 보다 좀 신경을 써야 되겠다 하는 지적들이 많습니다.

실컷 豫算을 들이고 애를 쓰면서도 사소한 것 같으면서도 예민한 부분들에 대해서 조금 소홀히 하다 보면 市民들로부터 좋은 소리를 듣기가 어렵습니다. 그래서 이런 부분에 대해서도 설명을 듣고 조금 미진한 부분이 있다면 앞으로 특별히 감독 지휘를 해서 그런 문제들이 발생하지 않도록 해 줬으면 좋겠다 하는 말씀을 드리고 질문을 마치겠습니다.

○委員長代理 金喜甲; 金永春 委員님 수고 많으셨습니다.

다음은 간략한 질의와 자료요구로써 李始英 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

간략하게 제가 의문나는 것은 묻고 자료를 요구할 것은 요구하겠습니다.

지하철공사 안전점검 지적사항 조치결과 자료를 받았는데 특별히 지하철 공사장의 안전시공을 위하여 地下鐵建設本部

安全管理部가 순회안전점검을 격월제로 한다고 했습니다. 제가 6월까지는 안전점검한 내용을 한 번 보기는 했는데 8월에도 또 안전점검을 한 것으로 알고 있습니다. 외부전문가들이 각 工區別로 1개조에 4명씩 해서 예를 들어서 6공구 같으면 12공구까지니까 약 48명이 일시적으로 안전점검을 한 것으로 알고 있습니다.

이 外部專門家들의 人的事項을 제출해 주시고, 또 8월에 外部專門家들이 안전점검한 것을 本部長이 아직까지 취합해서 보지 못했을 것으로 알고 있는데 이것도 취합되는 대로 제출해 주시기 바랍니다.

특별히 本 委員이 지적하고 싶은 것은 地下鐵建設本部 安全管理部에서 점검결과 현 상태에서 조치가 가능한 것은 하루 내지는 3일만에 조치를 한다고 했는데 그 외에 특별히 지하철 6호선 건설공사 현장에 관련된 현황을 보게 되면 96년도에 6-4공구, 6-6공구, 6-7공구에서 人名被害가 있었습니다. 人名被害의 내용이 구체적으로 되어 있는 것이 아니고 간단 명료하게 되어 있어서 사후처리도 그냥 산업재해보상으로 처리했습니다 이렇게 했는데, 사망한 사람의 인적이 어느 정도 돼서 어떻게 처리되었는지 자료로 제출해 주시고.

또 96년 3/4분기 警告件數가 있더라고요. 특별히 세 건의 警告件數가 있는데 기타 건수에 대해서는 사망처리 되었으니까 한다고 그러지만 地下鐵 安全管理部에서 警告의 역할이 무엇인지는 내가 잘 모르겠습니다만 각별히 7, 8월에도 6-1공구 금호건설, 6-5공구 한양, 삼익하고 6-2공구 쌍용과 현대개발에서 하는 7월 5일자로 警告가 하나 발령되었고, 또 7월 31일자로 警告가 발령됐습니다.

기타 이 警告狀을 보낼 때는 人名被害가 일어났다가 일어

날 소지가 있는 것으로 알고 있지만 특별히 보니까 저희들 관할지역에 있는 6-9공구 같은 것은 지금 工程이 제가 알기로는 18%내지 20%미만으로 알고 있습니다. 아까 업무보고에서도 보게 되면 인촌로 확장공사로 인해서 6-9공구, 저희들 지역구 인접지역입니다만 그런 공구에 아직까지도 民願이 해결되지 않아서 공사가 전혀 진척되지 않았습니다.

실질적으로 지금 이 시점 같으면 저희들이 시방서대로 얘기한다면 약 35% 공정이 되어야 되는데 아직도 이 지역은 民願이 해결되지 않아서 20% 미만이 되고 있습니다만 향후 이와 같이 공사가 저조한 데는 어떻게 대책을 세워서 工期 안에 마칠 것인지 그 腹案을 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 李始英 委員님 수고 많으셨습니다.

다음은 李智文 委員님 말씀해 주십시오.

○李智文 委員; 李智文입니다.

本 委員이 建設本部長님께서 올 상반기중에 臨時會에 나와서 한 보고를 이번 여름에 정리하면서 몇 가지 확인을 좀 하려고 합니다.

첫번째로 먼저 82회 臨時會 때 보고하기를 現場管理者의 안전교육 강화를 위해 外部 專門機關에 위탁교육을 실시하겠다고 보고한 적이 있는데 그 실시여부에 대해서 한번 확인하고 싶고.

두번째로 84회 臨時會 때 3기 지하철에 대해서 기본조사 및 기본계획, 노선결정 및 정거장 위치를 포함해서 上半期에 완료할 예정이라고 보고했습니다. 그 결과가 나왔는지도 답변해 주시고요.

세번째로 85회 臨時會 때 복공판 문제에 대해서 답변하실

때 복공판을 코팅하는 것을 연구중에 있다고 하였고, 작년 行政監査 때 '96년중에 코팅을 실시하겠다고 답변하셨습니다. 거기에 대해서 답변을 해 주시면 고맙겠습니다. 그리고 금년 들어서 工事 遲滯補償金을 징수한 내역이 있는지 거기에 대해서 답변해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 지난 臨時會 때 6월인가요? 漢江 하저터널이 침수하면서 롯데와 쌍용간에 서로 책임문제 공방이 있었던 것으로 알고 있는데 그때 監査院에서 그 부분에 대해서 監査에 들어갔다고 들었고 그 결과가 나왔는지, 제가 지난번에 물어보았을 때 아직 안 나왔다고 했는데 그 監査한 결과가 나왔는지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 金喜甲; 李智文 委員님 수고 많으셨습니다.

또 질의하실 委員님 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 地下鐵建設本部長 나오셔서 질의순서대로 답변하여 주시고, 답변이 불충분한 부분에 대해서는 그때 그때 委員님들의 일문일답식의 질의가 있도록 하겠습니다. 말씀하여 주십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 地下鐵建設本部長 답변드리겠습니다.

먼저 다른 부분은 답변이 끝났습니다만 金喜甲 委員님 답변 중에서 鋼材를 언제까지 치울 것이냐 하는 말씀이 계셨습니다. 이미 방화지구에 4,000톤을 이적은 했는데 나머지가 좀 남았습니다. 이것은 이달 내로 처리를 하도록 하겠습니다.

환기구 문제에 대해서 李智文 委員님과 金永春 委員님이 말씀이 계셨습니다. 일단 환기구의 용도는 터널 내부 공기의 청

정도를 유지하기 위해서 노면과 연결시키는 기능을 가지고 있습니다. 기능상으로 봐서는 공기를 내뿜는 배기구와 받아들이는 급기구하고 두 개가 있습니다.

그런데 환기구는 지상에 돌출이 되게 되면 시민들과 그렇게 갈등을 가져옵니다. 아주 견디기 어려운 갈등을 가지고 옵니다. 그래서 1기 때는 거의 다 깔고 일부는 올렸다가 다시 까 가지고 내렸습니다, 도저히 민원 때문에. 그래서 1기 환기구는 전부 다 路面에 깔아 놓았습니다.

2기를 하면서는 1기 지하철이 가지고 있는 터널 내의 공기 정화문제 때문에 상당히 이것이 社會問題가 되어서 저희들이 軌道構造도 바꾸고 했습니다만 환기구 중에서, 배기구는 내뿜으니까 문제가 없습니다. 그런데 빨아들이는 공기통만은 어떻게든지 좀 높이 올리자 그래서 처음에는 2m로 했다가 사실은 本 委員會에서 여러 가지로 논란도 많고 해 가지고 지금은 최저 1.2m까지는 올려놓고 있습니다. 그간에 시민들을 설득을 시키는데 있었던 갈등은 대단히 많았습니다.

말씀대로 1.2m 이상 올리는 환기구는 나름대로 모양을 갖추느라고 조형을 갖추서 준공을 하고 있는데 어떤 사람들은 그런 대로 괜찮다 그러고 제가 보기에는 별로 그렇게 잘한 것 같지는 않은데 하여간 그것은 우리 기술자들뿐만 아니라 예술하는 분들을 좀 동원해 가지고 돈이 좀 들더라도 모양을 가꾸겠습니다.

일단 기능상으로만 하면 저희가 하고 있는 원칙이 문제가 없습니다. 그래서 1.2m 이상으로 올리고 조형화하고, 다음에 배기구는 보도에서 30cm 정도로 해서 흐르는 물이 들어가지 않게만 하면 기능상에는 전혀 문제가 없습니다.

그런데 지금 문제가 생기는 것이 우리 지하철은 인접지역의

배수체계가 정상적이라는 전제 하에서 환기구와 출입구를 만들 수밖에 없습니다. 그런데 지난번 集中豪雨 때 2호선 신당 정거장에서 배수구에, 도로에 그레이팅이라 해 가지고 물이 들어가는 그레이팅이 있습니다. 여기에 비닐봉지들이 쌓여서 이리로 물이 못 들어가서 순간적으로 그 지역 일대가 浸水되면서 배기구로 물이 흘러 들어갔습니다.

그래서 그 당시에 저희들이 생각한 것은 환기라는 기능 외에 어떤 데는 그 지역의 하수계통을 믿을 수가 없는 지역도 있는데 그런 지역 중에서 올릴 수 있는 것은 올리자 하는 것이 건설하는 우리나라 또는 운영하는 사람측의 합치된 의견이었습니다. 그런데 올리는 것은 대단히 어렵습니다. 올릴 때는 당초부터 올려야 된다는 계획이 되어 있어야만 그것이 올라갈 수 있는 것이지, 새로이 올리려면 이미 보도폭을 전부 다 잡아먹는 경우가 많습니다. 그래서 어려움을 겪고 있는데, 그 중에서도 할 수 있는 데는 올리자 그래서 地下鐵公社와 都市鐵道公社가 선별해서 올리는 계획이 추진되는 것으로 알고 있습니다.

저희도 마찬가지로 기왕에 배기구, 급기구 이렇게 구분해서 올리고 낮추는 것은 정해져 있습니다만 그 중에 낮추는 것은 상황이 허락하면 올리도록 하겠습니다. 사실은 낮추었던 것을 올리는 것은 그다지 큰 이중투자는 아닌데, 투자에 대한 문제 보다는 沿道建物の 建物業와의 갈등 이것이 어려운데 설득을 해 가면서 추진을 하겠습니다.

○金永春 委員; 거기에 보충의견을 한번 내겠어요.

인접해 있는 건물이 있거나 그런 곳은 그런 것을 도입하기가 어렵겠지만 가다 보면 綠地空間이 있거나 그런 곳에, 말하자면 급기구를 설치하는 데는 높이는 1.2m 이상이 되어도 상

관이 없습시다만 될 수 있으면 밑부분에 지나가는 행인이나 또는 주변에 있는 주민들이 빙 둘러앉을 수 있는 의자 겸용으로, 그러니까 등 뒤로는 구멍이 나서 위로 올라갈 것이고 위에서 이렇게 하면 되고, 앉을 수 있는 의자, 쉴 수 있는 하나의 공간 비슷한 것으로서도 조형과 형태를 갖추게 되면 一石二鳥가 될 수 있다고 보거든요. 그런 것이 얼마나 있을지는 모르겠지만 기술적으로 가능하지 않을까.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 네, 委員님 말씀이 맞습니다.

지금 어떤 녹지나 부근에 공원이 있는 경우에는 그 환기탑 자체가 하나의 조형물입니다. 사람들이 그것이 환기탑인 줄 잘 모르고 委員님 말씀대로 그것을 조망할 수 있고 또 쉴 수 있는 공간도 한두 군데는 만들어 놓았는데 그러한 여건을 만나기가 상당히 제한적으로 되어 있습니다.

하여간 앞으로 여건을 계속 만들어 가겠습니다.

○金永春 委員; 네, 알겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 다음에 2기 지하철을 1단계, 2단계로 나누어서 시행을 하고 있는데 지금 8호선도 蠶室까지를 1단계로 하고 또 蠶室에서부터 岩寺까지를 2단계로 시행을 하고 있습니다. 사실은 지하철을 1,2단계로 나누는 것은 이것이 160km에 거의 9조가 들어가기 때문에 다 급한 사항입니다만 투자의 여력이나 建設人力的 동원 가능성, 관리의 한계 이것 때문에 급한 대로라도 우선순위를 두었던 것 같습니다. 그래서 8호선은 대부분이 1단계인데 나머지 구간 4km가 2단계로 해서 지금 진행중에 있습니다.

○李智文 委員; 1단계, 2단계를 8호선 할 때 처음부터 노선이 정해져서 1단계, 2단계 된 것인지, 아니면 1단계 하다가 간 것인지?

○地下鐵建設本部長 金學載; 8호선은 이렇습니다. 저희 서울시로서는 그 노선 자체가 별로 그렇게 큰 수송 수요를 가지고 있는 노선은 아닙니다. 그래서 사실 8호선 자체가 2단계로 전부다 우리는 생각을 하고 있었는데 政府에서 그 노선의 반 이상을 차지하고 있는 城南 구간의 돈을 몽땅 내놓을 테니까 서울시가 몽땅 해라, 그래서 사실은 서둘러 착공이 되었습니다. 우리 돈 가지고만 했으면 우선순위가 다시 따져져야 되지 않겠나 하는 생각은 드는데 경황은 그랬던 것 같습니다.

그 다음에 저희가 上半期 중에 모든 문제를 해결하겠다고 말씀을 드렸는데 지금 보고에도 보면 여러 가지 民願이나 補償이 걸려 있다, 잘못된 점이 아니냐고 말씀이 계셨습니다.

사실은 民願이나 補償이 크게 일도양단하는 것처럼 그렇게 되지는 않고 저도 보고를 할 때 보상도 절차를 취해서 下半期부터는 법에 의한 재결을 받아서 협의과정은 그만큼 하고, 또 민원도 그만큼 설득과정을 거쳤으면 저희로서는 웬만큼 하지 않았느냐 해서 下半期부터는 일을 해 보겠다 이런 류의 말씀을 드리지 않았나 생각이 됩니다.

보상부터 말씀드리면 보상은 上半期에 보고드렸던 것이 한 두 개만을 빼놓고 거의다가 재결이나 공탁수준에 가 있습니다. 그래서 그중에 상당부분은 벌써 강제대집행 철거가 들어가고 있고 한건 한건 제가 보고드린 범위 내에서 크게 차질이 안나고 진행을 하고 있습니다. 다만, 강제대집행을 하면서 조금 주민하고 갈등이 있어서 죄송스럽게 생각합니다.

그 다음에 民願도 사실은 부분적으로는 공사를 하고 있는데, 저희들이 추석 전까지를 갖다 태풍전운으로 보고 그때까지는 본격적인 일을 조금 자제하고 있는데 연휴가 지나면 그 부분

도 본격적으로 일을 해야겠습니다.

○李智文 委員; 제가 알기로 補償이나 民願問題가 타결이 10월을 넘기면 지금 예정한 98년 개통이 불투명한 것으로 되는데 10월 안으로 해결할 가능성이 높다는 말씀입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 일률적으로 그렇지는 않고 어떤 데는 보상이 97년 3월에나 되는 것이 있습니다. 또 지금 昌信洞같은 데는 강제대집행이 거의 반 이상이 되었고요. 그래서 지역별로 공사 특성에 맞게 일정에 맞춰서 우리 공정계획도 수립이 되어 있습니다. 기회나면 언제 委員님한테 지역별로 설명을 드려야 될 문제라고 생각이 됩니다.

○李智文 委員; 아까 질문에서도 말씀드린 것처럼 驛舍의 경우에는 제가 아는 상식에서는 오히려 노선공사보다 역사공사의 경우가 시간이 더 소요되는 것으로 알고 있는데 98년 중에 정상개통하려고 하면 驛舍의 경우 지금 나온 창신, 보문, 안암, 이수역의 경우에 이 문제들이 해결되지 않은 상태에서 다른 부분들이 공사된다 하더라도 실지로 개통자체가 연기되는 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 이렇게 이해를 해 주시기 바랍니다.

이수정거장은 제일 문제가 이수로터리인데 거기가 6층으로 되어 있습니다. 거기는 보상하고 관계가 없습니다. 그래서 사실은 지나가시다 보시면 아시겠지만 교통을 약 2차선 이상 통제를 해 놓고 복공공사는 벌써 上半期부터 시작을 했습니다. 그런데 補償이 안 되는 것은 奉天洞쪽으로 도로가 확장이 되면서 그 부분이 보상이 안 되어서, 그러니까 그 부분은 그 부분대로 이쪽보다는 공사 물량면에서 가볍습니다.

마찬가지로 안암정거장 말씀을 드리면 거기가 금년 내에 절

차가 끝나면 다행인 것 같습니다. 그런데 그 정거장은 2층밖에 안 됩니다. 토공하는 데 한 6, 7개월 걸리고 정거장 하는데 그 정도 걸리고 해서 나름대로는 계획을 가지고 있습니다.

그런데 아까 말씀하신 후속질문하고 관련해서 98년에 개통이 어려울 것이 아니냐, 그런데 이것이 자연하고 하는 일이기 때문에 사실은 누구도 그때까지 해 내겠습니다 하는 것은 정당한 답이 아닌 것 같습니다.

저와 저희 직원들은 저희들이 가지고 있는 목표, 98년을 향해서 일로매진을 하고 모든 역량을 거기에다 경주를 하게 됩니다. 그것이 목표관리에 우리의 하나의 수단이라고 생각합니다. 그리고 사실 금년하고 내년 연말까지 진행을 해 보면 웬만큼 윤곽이 판단이 됩니다. 역지로 할 일은 아닌 것 같습니다. 그렇다고 하더라도 이 사업이 가지는 중요성이나 기이 투자된 투자의 금리같은 것, 또 市民들의 불편을 생각해서 하루만이라도 당겨야 된다는 것은 잊지 않고 있습니다.

그 다음에 9호선 차량기지 보고를 안해 주셨다고 말씀하셨는데 9호선 차량기지는 지금 상황이 한 두 차례 河南省하고 협의를 했는데 잘 진행이 안 됩니다. 어떤 결말날 상태는 아니고 다음 주 중에도 3차협의를 하도록 실무적으로 약속이 되어 있습니다. 조금 시간을 가져야 결말이 날 것 같습니다. 設計變更은 자료로 제출하도록 하겠습니다.

朴謙洙 委員님께서 수해상황에 대해서 말씀이 계셨습니다. 아주 죄송스럽게 생각합니다.

집중적으로 수해를 받았던 것이, 지금 金湖洞 로터리가 산꼭대기에 올라가 있습니다. 아주 고지대이기 때문에 배수가 비교적 잘 됩니다. 그런데 아까 말씀드린 것처럼 거기도 굴착을 해 놓고 복공판을 덮어놓고 工事를 한참 하고 있는데 지

난번 호우가 강우 강도가 대단히 높은 비였습니다. 한꺼번에 물이 쏟아지는데 그 물의 강우 강도가 높았을 뿐 아니라 그 지역을 再開發한다고 몽땅 파헤쳐서 빗물이 한군데 쏟아지는데 도로에 빗물받이가 받아주지를 못해서 노면으로 전부 흘렀습니다. 노면으로 흐르다 보니까 우리 복공판 위로 물이 전부다 들어가서 그것이 터널을 타고 개통운행 중에 있는 往十里 정거장 레일에 침수가 되었습니다. 무려 7시간 정도 차량운행이 안 되었습니다.

결과적으로 보면 아무리 강우 강도가 높고 하수계통이 받아들이지 못했다 하더라도 결국 우리 공사장에서 받았기 때문에 그에 대한 책임은 전적으로 저희 本部가 가지고 있다고 생각이 됩니다.

사실은 그쪽 지역에서 저희들이 水防을 했던 것은 그 바로 밑의 정거장이 杏堂 정거장이라고 골짜기가 있었습니다. 거기에 물이 들어올까봐 집중방어를 했는데 오히려 물은 산꼭대기에서 만나서 그런 피해를 받았습니다. 지금 상황은 물이 들어올 수 없을 정도로 전부 돌출물들이 지상으로 올라와 있고 되메우기도 거의 완료되어서 이제는 피해가 없습니다. 이 점 잘못되었습니다.

다음에 朴謙洙 委員님께서 역시 바닷모래 사용, 그 중에서도 6호선의 4공구는 100% 내지는 99% 이상을 바닷모래로 사용해서 구조물을 만든다는 기사가 났다 하는 말씀을 하셨습니다.

그런데 지금 李智文 委員님 말씀하신 것처럼 2단계 구간인데 工程은 다급한데 아직 土工이 다 안 끝나서, 구조물은 지금 하지도 않았습니다. 그래서 구조물에 바닷모래를 사용했다는 것은 저희로서는 납득할 수가 없습니다. 자료가 잘못 전해

진 것 같습니다.

○李智文 委員; 朴謙洙 委員이 바닷모래 질문하셨는데 제가 지난 4월 市政質疑 때 바닷모래에 대해서 한 적이 있어서 여쭙보고 싶은데 바닷모래의 경우도 제가 알기로 어떤 검사기관이 있어서 0.몇% 이하면 아무런 문제 없는 것 아닙니까? 굳이 바닷모래를 공사장에서 사용하고 있다고 해서 그 자체로 문제가 되는 것은 아니지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 그 부분은 말씀을 드리겠습니다.

지금 현재 구조물의 재료로서 콘크리트만한 재료가 사실은 없습니다. 그런데 콘크리트 재료 중에서 자갈하고 모래 중에서 자갈은 인위적으로 많이 생산을 할 수가 있는데 모래는 인공적으로 생산이 거의 불가능합니다. 그래서 자연적인 생산에 의존할 수밖에 없는데 지금 모래는 어떤 것을 쓰든 그것은 상관 없습니다. 생산지나 생산방법에 따라서 강모래가 있고 바닷모래가 있고, 또 밭에서 캐는 모래가 있습니다. 소위 汝矣島 地域같은 데서는 터파기를 하면 터파기 비용이 안 들 정도로 모래가 많이 나옵니다. 이런 육골재, 그 다음에 부순모래 이런 것들이 있는데 이런 것은 시방서상에 어떤 것은 쓰고 어떤 것은 쓰지 말아라 그런 사항은 없습니다. 다만, 시방서상에 염화물에 대한 規定이 있습니다. 염화물이 어느 정도 있으면 그것이 철근의 부식을 증가시키는 원인이 되기 때문에 그 염화물의 정도를 規定하고 있습니다. 李 委員님 말씀하신 것처럼 염화물이 0.04%이상이면 안 된다 이렇게 되어 있습니다. 그런데 염화물은 강모래나 바닷모래에 있는데 보편적으로 바닷모래를 그냥 쓰면 그 이상은 나옵니다.

그래서 저희들이 관리하는 것은 모래를 직접 쓸 경우에는 염화물로 관리하고 있습니다. 그런데 委員님들이 이해를 해

주셔야 될 것이 우리 나라는 그동안 서울시가 가지고 있는 천혜의 조건 때문에 많은 강모래를 가지고 있었는데 이제 거의 고갈이 나서 강모래는 기대할 수가 없습니다. 그래서 바닷모래를 써야 되는데 바닷모래 자체는 골재가 가지고 있는 입도가 있는데 강에서 굵은 골재, 중간 골재, 맨 가는 골재가 바다로 떨어집니다. 그래서 바닷모래를 그냥 쓸 수는 없습니다. 강모래, 상류지역 모래하고 입도분석을 해야 됩니다.

그래서 지금 상황은 제가 알기로는 골재상에 파는 어떤 모래라도 그것은 骨材로서의 입도분포를 가져야 되기 때문에 바닷모래하고 강모래하고 섞어서 팔지 않으면 입도분석이 안 맞는 것으로, 다만 우리는 어떤 것을 사오든간에 지방에서 規定하고 있는 염화물의 한계를 넘어선 것을 쓰면 안 됩니다.

그 다음에 朴謙洙 委員님께서 커브 플랫폼하고 열차하고의 틈새가 너무 벌어진다, 그래서 그것을 어떻게 할 것이냐 하는 문제가 있습니다.

지금 직선구간에서 플랫폼하고 열차하고의 사이는 9cm가 떨어지도록 되어 있습니다. 그것은 열차가 운행중에 어떤 좌우편기를 감안한 여유폭입니다. 그런데 곡선에 불가피하게 역이 설치되었을 경우에는 곡선반경이 400m인 경우에는 21cm까지 떨어집니다. 그래서 이것을 줄이는 方案은 곡선에 정거장을 설치 안하는 수밖에 없습니다. 그래서 되도록이면 計劃을 하면서 곡선구간에 설치를 하지 말아야지 일단 곡선에 정거장을 설치하면 그것은 물리적으로 기하학적으로 이 편차는 발생합니다. 그래서 우리가 정거장을 설치하는 기준이 곡선반경 400m 이상인 데만 설치하도록 되어있는데 이것은 거의 세계적으로 공통입니다.

그 다음에 金永春 委員님께서 釜山 地下鐵이 70%, 지방이

30%, 우리는 25%도 아니고 21%다, 그리고 3기 지하철에 대한 말씀이 계셨습니다.

釜山 地下鐵은 제가 70%는 잘 모르겠는데 그것은 전부다 政府가 대주지 않나 이렇게 생각이 되는데 그것이 잘못되었습니다. 釜山에서 불가피해서 지하철을 만들고 만들고 나서 그 빚 때문에 어쩔 수가 없다고 하니까 그것을 政府가 釜山 地下鐵公團을 딱 안아서 釜山 地下鐵公團이 建設交通部 傘下의 하나의 事業所입니다. 그래서 그것은 建設交通部가 투자를 해야 됩니다. 사실은 政府하고 대화를 할 때 그 문제가 거론 되면 政府가 상당히 곤혹스럽습니다. 그래서 그것은 잘된 것은 아닌 것 같습니다. 우리는 25%를 지원해 준다고 그랬습니다만 그 당시 未着工했던 부분에 대해서 25%이고, 2기 전체로 봐서는 21%입니다. 그런데 그 이후에 착공한 것도 25%를 대주기는 대주는데 그 중에서 3,400억은 融資로 되어 있기 때문에 실무적으로 그것을 좀 개선을 해 달라고 하는데 얘기는 논리가 맞으니까 政府에서도 돈은 마련하기는 어렵지만 말은 맞는 것 같아서 곤혹스러운 입장을 취하고 있습니다. 이것도 계속 저희들이 기왕에 약속한 부분까지는 어떻게 하든지 받아내도록 하겠습니다.

다음에 3기 지하철은 지금 基本設計가 진행중에 있는데 상당히 지연이 되고 있습니다. 지하철 3기까지 하다 보니까 군데군데 물리적으로 거의 불가능한 부분들이 자꾸 나와 가지고 고충스럽습니다. 그래서 시간이 오래 걸리고 있습니다. 말씀드린 대로 政府에다가 저희 절반 정도는 대다오 했는데 政府에서는 그것이 현재 가격으로 10조원 정도 들어갈 것 같습니다. 너무 엄청난 비용이니까 함부로 얘기를 못하는 그런 입장에 있는데 아무래도 금년 연말이나 내년초부터는 정식의

대화가 이루어져야 될 부분입니다. 國會에서도 이 문제는 관심을 가지고 들여다보고 있습니다.

그 다음에 金永春 委員님께서 공사 마무리에 있어서 보도나 포장의 무성의를 지적하셨습니다. 조금 사람들이 정성을 들여야 될 부분인데 잘 안되는 사례가 많이 있습니다. 지금 포장의 소관은 우리가 소위 되메우기를 해서 1차 포장까지는 저희 地下鐵建設本部가 하고 나머지 마무리 포장은 建設事業所에서 하고 있습니다.

그런데 누가 하든지간에 여기에는 한 가지 어려운 점이 있습니다. 일반적으로 道路工事は 30cm씩 흙을 쌓아가면서 다짐을 하고 또 쌓고 다짐을 하고 해서 路體의 안정을 도모하는데 委員님들이 현장에 가보셨다시피 저희는 되메우기를 하려면 되메우기를 하려는 굴착구간이 전부 鋼材에 의해서 밀림처럼 되어 있습니다. 그래서 장비가 들어가서 다짐을 못 합니다. 결국은 위에서 다 쓸어붓고 맨 꼭대기에서 다지는데 다짐이 잘 안먹습니다. 그래서 울룩불룩한 면이 좀 있는데 그것은 어디까지나 핑계이고, 어쨌든 저희는 이렇게 되메우기를 다 하고 나서 1차 포장만 하고 한 6개월 이상을 그냥 지냅니다. 그래서 웬만한 하자나 침하를 전부 다 유도한 다음에 본 포장을 하게 되는데 여건이 그렇다 하더라도 委員님이 지적하신 대로 그 여건 하에서도 정성을 할 수 있는 데까지 쏟도록 여기에 部長들도 와 있으니까 관리를 더 열심히 하겠습니다.

李始英 委員님이 말씀하신 내용은 대개 다 자료에 대한 사항인데 이 중에서 양해를 해 주셔야 될 것은 사실 현장에서 사고가 나거나 죽거나 하는 것은 대단히 안타까운 일입니다. 그런데 이것은 저희들이 직접 관리할 분야가 아니기 때문에

그것을 死亡者에 대한 뒷처리라든지 부상자에 대한 것이 저희들이 자료로써 集積이 안 되고 있습니다. 이해해 주시기 바랍니다. 이것은 건설현장의 産業災害이기 때문에 저희들이 直營工事が 아니고, 그래서 도급을 주고 있습니다. 하여간 있는 데까지는 전부 다 뒤져보겠습니다.

安全委託教育에 대해서 질의를 하셨는데, 지난해까지 저희들이 413명은 교육을 시켰고 금년에는 아직 못 시키고 인원을 파악하고 있습니다. 연내로 한번 교육을 시킬 생각입니다. 사실은 이것이 일은 일대로 해야되고 교육은 교육대로 받아야 되니까 교육시키겠다고 하면 일 때문에 전부 다 가겠다고 하고 그래서 사무실 형편에 따라서 뽑고 있습니다.

○李智文 委員; 작년까지 몇 명 하셨다고요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 작년까지 413명을 교육시켰습니다.

○李智文 委員; 그러면 교육을 받는 대상이 정해져 있는 것 아닙니까? 쉽게 말씀해서 몇 년에 한번씩 있든, 어떤 급이 든.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 이 교육은 우리 公務員이 가지는 어떤 규율에 따라서 하는 교육이 아니고 저희가 위험한 사업을 하고 있고 또 이 위험한 것에 대한 전문적인 안목이 필요하니까 저희들이 자체적으로 계획을 세워서 하고 있습니다. 주로 현장감독과 민간인 부분입니다만 감리자들하고 이렇게 교육을 시키고 있습니다. 교육장소는 韓國建設安全協會에 위탁해서 하고 있습니다.

지체상금을 부과한 것이 금년에는 없습니다. 지난해까지는 몇 건 있는데 필요하시다면 이것은 자료로 제출하도록 하겠습니다.

지난번 漢江 하저침수와 관련해서 監査院의 감사결과는 통보가 되었습니다. 쌍용과 롯데의 책임한계는 명백하게 구분이 되지는 않았습니다. 두 업체에 대해서는 建設管理技術法에 의해서 부실벌점을 부과하도록 되어 있고 擔當公務員, 部長, 課長, 監督은 주의처분토록 했습니다.

○李智文 委員; 本部長님, 지난 사고가 상당히 언론에도 대서특필되고 우리 委員들이 직접 가서 현장방문도 하고, 이후 있었던 臨時會에서 상당히 많은 委員들께서 질문을 하셨는데, 저도 지난번에 監査院 결과를 물어 봤습니다. 그렇다고 하면 이번 臨時會 때 제가 이런 질문이 있기 전에 우리 委員님들한테 보고를 하든지 아니면 자료를 주셔야 되는 것 아닙니까? 그리고 그 당시에는 쌍용과 롯데 중에서 쌍용이 일방적 책임이 있는 것처럼 됐었는데 지금 말씀하시는 것을 보면 양쪽 회사 어느 쪽한테 확실한 책임을 지우기가 어렵다고 되어 있고, 그리고 관련 公務員들도 처벌을 받았다고 하는데 그런 내용들이 자세히 있어야 될 것 아닙니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 제가 보는 눈이 委員님들과 달랐던 것 같습니다.

저희 쪽에서는 그렇게 생각을 했습니다. 공사를 하게 되면 크고 작은 사고들이 아주 빈발하게 됩니다. 또 피해도 많이 입게 되고요.

그런데 어떤 것은 언론에 공표가 되고 어떤 것은 또 그렇지 않고 지나가는데 저희 職業公務員 입장에서는 공표가 되고 안 되고는 별개의 문제이고 그것은 똑같이 다루고 있는데, 진작 제가 委員님들께서 그런 관심이 계셨다면 監査院의 처분 결과를 전해 드리고 했을 텐데 그러지 못한 것은 잘못됐습니다. 오늘 이후에라도 이것은 드리도록 하겠습니다.

○李智文 委員; 그러면 우리 委員님들한테 그 監査院 감사결과 자료를 한 부씩 다 주시면 고맙겠습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 이렇게 하겠습니다.

監査院의 처분내용을 전부 다 보여드리도록 하겠습니다. 院은 또 院대로 國會 法司 委員會 소속이 되어 있어서 자기네 자료에 대해서는 조금 저희한테 주문을 하고 있습니다. 그렇다고 해서 그것이 보안을 지키거나 그럴 일은 아닌데 하여간 委員님들한테 전부 다 인품(inform)이 되도록 조치를 하겠습니다.

○李智文 委員; 아니, 國會 法司 委員會라니 그것이 무슨 말입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 監査院 자체는 國會 法司 委員會에 소속이 되어 있습니다. 자기네 서류에 대해서는 조금은 실무적으로, 알겠습니다, 전부 다 인품(inform)이 되도록 하겠습니다.

다음 복공판 코팅문제에 대해서 말씀을 하셨는데.....

○金永春 委員; 방금 전에 監査院 감사결과 자료에 대해서 國會 法司 委員會 핑계를 대시는데 저도 國會에 있어봐서 압니다. 일단 監査院이 해당기관을 감사를 해서 그 결과에 대해서 해당기관에 통보를 하잖습니까? 감사결과통보서라고 합니까, 통지서라고 합니까? 그러면 그것 자체 발행은 監査院이 해서 보냈지만 보관은 該當機關에서 하고 있지 않겠어요? 그것 자체를 보는 것이 우리 시민들을 대표하는 市議會에서 市議員이 요구하는데 그것을 핑계를 대면 온당치 않다고 보고, 앞으로 그런 말씀은 하시면 안 됩니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 알겠습니다. 드리겠습니다.

그 다음에 복공판의 코팅문제는 이것이 하기는 해야 되는데

잘 안됩니다. 일단은 이것이 우리 나라에 이 관련산업이 지금 안 되고 있습니다.

두번째 문제로서는 이것을 거둬다가 공장에서 코팅을 해야 되는데 그래 가지고 다시 깔아야 됩니다. 그래서 현장에 지금 직접 적용하기에는 어렵고, 지금 저희 사무실에 2개 업체가 이것을 시범적으로 하겠다고 투자를 하고 관심을 가지고 있습니다. 이 사람들을 좀 키워서 해야 될텐데 현재까지는 이것만 전문으로 해서 이것을 당장 하기에는 어렵습니다.

○李智文 委員; 제가 아까 질문할 때도 분명히 말씀드린 것처럼 우리 本部長님께서 行政事務監査다, 臨時會다, 常任委 할 때 그때 그때는 하겠다고 답변해 놓고 나서 한 번 지나고 나면 또 흐지부지된다고 하면 이런 상임위는 할 필요가 없는 것 아닙니까? 분명히 작년 行政事務監査 때 96년중에 코팅을 실시하겠다고 답변하셨고, 6월 85회 臨時會 때도 코팅하는 것을 연구하고 있다고 하셨고, 아까 말씀하실 때 2개 업체가 지금 시범하고 있다고 하시지만 어떤 의욕이 없는 것이 아닌가 저는 그런 생각이 듭니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 委員님, 제가 답변하는 것 중에서 소위 어떤 기관의 의사로서 결정될 수 있는 부분이 있고 사실은 그렇지 않은 부분이 있습니다. 아까 공정이 그렇고, 두번째 이 부분이 제가 지금 정확하게 기억은 나지 않습니다만 제가 가지고 있는 어떤 기술적인 능력의 판단으로 보아서 제가 이것을 96년중에 하겠다고 確言을 할 수 있는 부분은 아니었다고 생각이 됩니다. 해야겠다는 목표와 방향은 서는데 사실은 못 따라잡니다. 그것은 그렇게 이해해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 그러면 지금 우리 나라 말고 다른 나라의 경

우 이런 코팅하는 사례가 있습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 日本이 많이 하고 있습니다.

○李智文 委員; 그런데 日本에는 그런 기술이 있는데 우리는 그런 기술이 없기 때문에 못한다는 말씀입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 기술 자체는 별것 아닌데 관련산업이 아직 못 따라가고 있습니다. 그것을 하는 업체들이 그것도 하나의 生業으로서 産業으로서 이 나라에서 발붙이고 계속 유지가 되어야 되는데 그런 것이 아직 안 되어 있습니다.

○李智文 委員; 쉽게 말해서 投資에 비해서 利益이 없다는 말씀입니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 아마 그러니까 그것이 아직 개발이 안 된 모양이지요.

○李智文 委員; 그러면 예를 들어서 日本이라든지 이런 경우를 들여와서 하는 경우는 어떻습니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 지금 말씀드린 것처럼 그 기술 자체를 들여오는 것은 문제가 없습니다. 사실 크게 들여올 부분도 아닌 것 같아요. 코팅의 약간의 기술적인 문제만....., 다만 그것을 어차피 民間部分이 해야 되는데 그 民間部分이 그것을 판단을 할 때 내가 사업성이 있어서 돈이 남겠다고 해야 되는데 그 부분을 저희가 끌고 가기가 아직은 좀.....

○李智文 委員; 그런데 제가 원론적인 것을 하나 잘 몰라서 질문을 하는데 이 코팅이란 부분을 우리가 알기 쉽게 설명을 해 주신다고 하면, 제가 먼저 그것을 질문했어야 되는데.....

○地下鐵建設本部長 金學載; 그것이 가 보시면 요즈음 도로에는 많이 하고 있습니다. 어떤 곡선의 경사로 같은 데는 이렇게 중간중간에 띠처럼 해 놓고, 이런 계단 같은 데도 테이핑

을 해서 이 복공판에 코팅을 하는 것도 가는 모래 같은 것을 깔아 놓았는데 그것을 아주 잘 접착을 시켜놓은 수준입니다. 오래 돼도 마모가 좀 덜 되고 떨어지지 않는 그런 수준입니다.

○李智文 委員; 제가 하나 질문한 것 빠뜨리셨는데 제84회 臨時會 때 3기 기본조사 및 기본계획을 상반기 중에 완료 예정이라고 답변하셨거든요. 그것에 대해서 답변을 해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 金學載; 아까 다른 분하고 중복이 돼서 답변드린 것으로 인식을 했는데 아까 말씀드린 것처럼 저희들은 상반기 중에, 그 다음에 좀 늦어서 지난달까지는 이것을 마무리를 지으려고 했는데 아까 말씀드린 것처럼 계획대로 잘 안 됐습니다. 계획은 그렇게 분명히 말씀드렸습니다.

지금 12호선까지 하다 보니까 구간 구간에 거의 불가능한 지점이 자꾸 나옵니다. 그렇다고 해서 地下鐵을 거기서 끊을 수도 없는 문제고 어떻게든지 그것을 건물을 어떻게 하더라도 그것을 연결을 시켜야 되기 때문에 이것이 천연이 되고 있습니다. 나오는 대로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○李智文 委員; 그리고 제가 따로 하나 확인을 하고 싶은 것이 뭐가 있느냐면 기존에 우리 地下鐵을 운영하고 있지 않습니까? 예를 들어서 舍堂驛을 가 보니까 지금 舍堂驛 위에 고가도로 공사를 하고 있지 않습니까? 그 고가도로 공사 때문에 舍堂驛 승강장에 보니까 말뚝 같은 것들이 박혀져 있더라구요, 지반을 튼튼하게 하기 위해서. 그랬을 경우에 그런 관계는 어떻게 조절됩니까?

○地下鐵建設本部長 金學載; 地下鐵 위에 고가도로가 지나가는 경우에는 그 고가도로 교각부분에 상당한 보강이 있어야

됩니다. 그래서 당초 계획하고 설계할 때 고가도로가 지나가는 것을 전제로 해서 地下鐵이 시공이 되면 문제가 없고요, 그것이 없이 시공이 됐는데 나중에 고가도로가 지나간다고 그런다면 그것을 차후라도 내부적으로도 그러한 힘을 받을 수 있는 기둥의 처리를 해야 되는데 대단히 어렵습니다.

○李智文 委員; 지금 하고 있는데 그 경우에 전적으로 건설하는 쪽에서만 하는 것인지, 아니면 우리 地下鐵建設本部라든지 地下鐵公社側에서도 같이 어떤 안전문제라든지, 그래서 어떤 협의를 했는지 알고 싶습니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 지하고는 상관이 없습니다. 그래서 舍堂驛을 관리하는 것은 地下鐵公社이고, 고가도로를 만드는 것은 우리 建設安全管理本部이기 때문에 地下鐵公社에서 자료를 받아다가 보강방안을 제시를 한 다음에 地下鐵公社에서 OK를 하게 되면 양쪽 부서간에 합의가 이루어졌다고 봅니다. 아마 그렇게 됐을 것입니다.

(金喜甲 幹事, 黃炳五 委員長과 司會交代)

○委員長 黃炳五; 다 끝나셨어요?

○地下鐵建設本部長 金學載; 네.

○金永春 委員; 자료요구 하나만 하죠.

○委員長 黃炳五; 金永春 委員님, 자료요구 해 주시기 바랍니다.

○金永春 委員; 한 가지 자료를 받고 싶습니다.

지난 6월에 대형 공사장 교통장애를 그 원인별로 말하자면 적발을 해서 시정조치를 했다고 하는 보도를 봤습니다. 대형 공사장의 교통장애를 유발하는 건수가 한 320건이 위반사항으로 지적이 됐는데 그 중에서 지하철공사장이 182개소에 이르고, 그것이 전체로 보면 한 57%가량 됩니다. 이것에 대한

시정결과, 그것에 대한 자료가 있을 것입니다.

그것을 자료로 좀 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 金學載; 그렇게 하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 더 이상 질의하실 委員 안 계시지요?

(「없습니다」하는 委員 있음)

그러면 議事日程 제5항 地下鐵建設本部所管 당면 현안보고에 대하여 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

위원님, 그리고 地下鐵建設本部長을 비롯한 關係公務員 여러분, 장시간 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 오늘 會議를 모두 마치고 散會를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(17時 25分 散會)

○出席委員

黃炳五 金喜甲 金永姬 金永春

金亨吉 朴謙洙 李基連 李始英

李允中 李昌根 鄭炳仁 趙上男

洪性龍 金成春 李智文 李聲九

○委員아닌 出席議員

李英順

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

交通管理室長 金東勳

地下鐵建設本部

本部長 金學載

技術次長 李相勳