
1997年度行政事務監査 交通委員會會議錄
서울特別市議會事務處

被監査機關 地下鐵建設本部

日時 1997年11月22日(土) 午前10時
場所 交通委員會會議室

(10時 57分 監査繼續)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 지금부터 地方自治法 제36조와 同法施行令 제16조, 서울特別市行政事務監査및調査에關한條例에 의하여 地下鐵建設本部에 대한 1997년도 서울特別市議會 행정사무감사를 어제에 이어서 계속 실시할 것을 선언합니다.

(議事棒 3打)

우리 위원회는 어제 地下鐵建設本部長의 업무보고를 들은 후 지하철 7-18공구 및 7-19공구에 대한 현장조사를 실시하였습니다. 특히, 현장조사를 실시한 7-18공구 및 19공구는 예정가대비 낙찰률이 50%에도 미치지 못하는 공구로서 부실공사로 이어질 가능성이 매우 높은 곳이기도합니다.

우리 시민의 바램은 튼튼하고 안전한 지하철을 건설함으로써 최근 빈발하고 있는 지하철사고를 사전에 예방하여 빠르고 편리한 시민의 발이 되어 주는 것입니다. 그러므로 위원 여러분께서는 이러한 시민의 기대를 마음속에 새기시고 그간 준비하신 감사자료 및 현장조사에서 적출된 문제점을 토대로 하여 효율적인 행정사무감사를 하여 주시기 바랍니다.

그러면 地下鐵建設本部 소관업무에 대하여 각 위원님들의 질의가 있겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 地下鐵建設本部長을 상대로 일괄질의후 일괄답변 형식으로 하고 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

덧붙여서 위원 여러분들에게 말씀드리고 싶은 것은 간담회에서도 어저께 말씀을 드렸습시다만 효율적으로 진행하기 위해서 준비하신 내용들이 많으실 줄 압니다만 1차로 질의하실 때는 10분 정도의 범위내에서 질의를 해 주시고, 다음에 추가로 질의를 할 때 충분한 시간을 가지고 준비된 내용들을 넉넉히 질의할 수 있도록 배려를 하겠습니다. 그 점 양해해 주시고 협조해 주시기를 부탁드립니다.

그러면 질의하실 사항이 있으신 위원께서는 질의를 하여 주시기 바랍니다.

梁敬淑 委員님 질의하십시오.

○梁敬淑 委員; 서울시 제2기 지하철건설 전체에 대한 문제를 제기를 하겠습니다.

본위원회는 질의라기 보다는 감사기 때문에 서울시의 잘못된 지하철 건설행정에 대해서 지적하는 것을 주대상으로 삼겠습니다.

지금 서울시가 제2기 지하철건설을 처음에 본위원회가 지금까지 地下鐵建設本部에서 자료를 제출한 내용을 수백건을 다 검토했습니다. 검토했고, 그 중에서 지하철 건설계획에 관한 자료도 상당히 많이 있었는데 이 부분을 다 취합해서 변경할 때마다 건설비를 계산을 해보니까 처음에는 90년 5월 27일 제2기 지하철건설 및 운영기본계획을 수립하면서 총 3조 9,570억원이 들어갈 것으로 계획을 했습니다.

그런데 지금 97년 3월에 이보다 2.4배가 증가한 9조 4,290 억원이 소요될 것으로 계획을 했는데 이것도 96년도말 기준이기 때문에 99년도에 2기 지하철건설이 끝날 때쯤에는 10조 이상이 들어갈 것이에요.

그렇다라면 서울시가 도대체 지하철, 이렇게 국가기간산업인 동시에 가장 중요한, 가장 예산이 많이 들어가는 기간산업을 하면서 이렇게 주먹구구식으로 계획을 할 수가 있는 것이냐, 이런 문제가 발생합니다.

이 부분에 대해서 과학적이고 계획성 있는, 계획을 짜서 집행하고 건설해야지, 이 두 가지 의혹이 있어요. 사실 계획이 없는 것이나 마찬가지예요. 대략적인, 그냥 전 지하철공사가 Km당 이백몇십억원 들어갔으니까 그것을 기준으로 해서 처음에 1조 1,800억원을 잡았어요, 1단계 건설일 경우에.

그런데 이렇게 잡고 그것에 대충 교통량이 어찌고저찌고 해서 잡아서 추진을 하고, 또 그것이 안 맞거든요. 당연히 안 맞죠, 그 계획을 엉터리로 잡았으니까. 안 맞으니까 또 다시 그것을 몇 년 있다가 수정하고 1년 있다가 수정하고 2년 있다가 수정하고 몇 번씩 수정을 했어요.

사실상 총체적으로 수정한 것은 5번 정도 되는데 다하면 6·7번 수정을 했어요. 하면서 지하철건설비가 이렇게 늘어났고 Km당도 처음에는 264억원이었습니다.

그런데 올해 3월에 했을 때는 589억원으로 늘었어요. 이런 부분에 대해서 어떻게, 그러면 그 중간중간마다 물가가 상승하니, 인건비가 상승하니, 공법이 예측치 못해서 변했느니 이런 이유들을 여러 가지 들고 있는데 물가상승률에 대해서도 과학적인 추정이 필요한 것이고 공법에 대한 부분도 그래요.

그런데 설계변경도 사소한 설계변경들도 너무나 많은 것이

에요, 이유가. 물론 공법상에 정말 예상치 못했던 부분에 대해서 설계변경이 단 한 건도 없어야 된다는 얘기는 아닙니다.

불가피하게 있을 수도 있지만 그런 설계변경에다 또 감리는 제대로 하는 것도 아니고, 이런 일련의 과정들이 있어요.

그래서 종합적으로 보면 1단계는 47Km 1조 1,800억원이었고 2단계 1차는 5호선하고 7호선, 8호선인데 41.5Km 1조 1,620억원에다 건설할 수 있을 것이라고 계획을 냈었고, 2단계로는 61.5Km를 93년부터 97년까지 1조 6,150억원의 건설비를 150Km에 3조 9,570억원 전체 건설하기로 했습니다.

그런데 계속적으로 거듭하면서 이렇게, 공사구간은 단 10Km 연장됐어요, 150Km에서 160Km로. 그러면서 5조 4,720억원이 늘어났습니다. 이런 부분에 대해서 정말 어떻게 생각을 하는지, 그리고 그 기본계획을 수립했던 당사자들은 다 지하철 건설하느라고 고생했다고 승진해 있거나 이래요. 이런 서울시 정책에 대해서 本部長은 어떻게 생각합니까? 처음에 계획을 그렇게 주먹구구식으로 세웠다 치더라도 지금은 과연 그렇게 하고 있습니까? 지금 97년도 3월에 임명된 다음에 건설계획 바꾸면서 과연 얼마나 과학적으로 그것을 추정하고 99년도까지 예산 들어갈 것에 대해서 얼마만큼 잘 정리 했어요? 똑같은 과정을 반복하고 있단 말입니다, 지금도. 3·4호선 연장구간할 때 KIST에다 용역을 줬어요, 여러 번. 그것도 여러 용역단체에다 3·4번의 용역을 줘서 원가계산을 해서 계획을 수립했다고요. 오히려 퇴행하고 있어요.

그러면 지금까지 이렇게 여러 번에 걸친 건설비라든지 또는 계획자체가 수정됐다면 적어도 중간점검이 있어야 돼요. 아주

심도 있고 과학적이고 체계있는 중간점검을 하려는 노력이라도 해야 돼요. 3.4호선 할 때도 그 정도를 거쳤었는데 지금도 아무도 어떤 기관에서도 그런 추정을 하려는 노력조차가 안 보이고 설계변경이라든지 공법변경이라든지 건설비라든지 이것은 해마다 그냥 관례적으로 1·2년에 한번씩 늘리면 그만이라는 식으로 행정을 하고 있다고요.

그리고 3기를 또 똑같은 방식으로, 3기 지금 建設交通部長官한테 허가 받았습니까? 都市鐵道法の 허가받고 대통령 재가까지 나와 실시설계 들어갈 수 있어요. 이것도 거치지 않고 실시설계 들어갔고 이미 예산집행하고 있죠. 다 불법적으로 저지르고 있는 것이에요.

그러면 그런 부분에 대해서 적어도 96년도에 들어와서는 이러한 과정을 거치고 과학적으로 체계를 잡아서 하려는 노력을 해야 되는 것 아닙니까? 이것은 제2의 경부고속철이에요. 제2의 경부고속철 이전에 이 부분이 먼저 시작했기 때문에 원조예요, 원조. 경부고속철의 원조라고요, 지하철이.

그리고 이 부분에 대해서 책임을 져야 됩니다, 서울시 關係公務員들이.

주먹구구식으로 예산을 편성하고 지하철계획을 수립하는 이런 부분에 대해서 관련책임자들이 다 책임을 져야 돼요. 그렇지 않고는 이 부분이 해결이 안 될 것이라고 생각해요. 왜냐 하면 지금 3기 똑같이 그렇게 되고 있으니까.

그리고 어제 또 우리가 설계변경이라든지 또는 저가낙찰이라든지 이런 문제를 제기했습니다만 2기 지하철건설이 시공과 동시에 설계를 하고 설계변경은 수시로 하는 동시에 감리·감독도 형식적으로 하고 있어요.

시공사하고 하도급간의 문제도 의혹들이 너무나 많습니다.

또 재하도급도 법적으로는 줄 수 없게 되어 있는데 공사현장에 가면 재하도급 문제를 建設交通部의 관계직원들도 얘기해요. 최소한 3·4단계까지는 간다는 것입니다. 심한 경우에는 6·7단계까지 가는 경우도 있다고 해요.

이런 부분에 대해서 점검한 적 있어요? 실제 조사한 적 있냐고요. 우리가 조사할 여력이 없고 조사하기가 힘들다, 사실적으로, 이렇게 얘기하고 있지만 조사할 의지만 있으면 미연에 방지하려는 의욕만 강하다면 할 수 있습니다.

총체적 부실시공을 이미 하고 있고 총체적 부실시공을 3기에서도 하겠다는 의지를 갖고 있어요. 그 구체적인 부분은 앞으로 감사기간에서 하나하나 지적하고 구체적 데이터를 제출하면서 지적하겠습니다.

시간이 제약이 있다고 하니까 이 부분 제기하면서 개괄적이고 총체적 문제에 대해서 지적하면서 구체적인 부분은 시간 제약 없을 때 다시 제기하겠습니다.

○委員長 金永春; 梁敬淑 委員님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님 계신가요? 먼저, 金亨吉 委員님 하시죠.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

목이 쉬어서 대단히 죄송합니다. 행정감사되기 때문에 몇 가지 꼭 짚고 넘어가야 될 사항이 있기 때문에 내가 질의를 하는 것이니까 확실한 답변을 해 주셔야 되겠습니다.

本委員이 交通委員會에서 상반기에 都市鐵道公社하고 자산인계인수과정에서 아주 강조를 했고 그 기준을 설정해서 어떤 절차를 신속히 밟아라 하는 것을 얘기했고, 그 당시 金學載 本部長도 이 문제만큼은 분명하게 인계인수를 하겠다 이렇게 한 일이 있습니다. 그 이후로 자산인계인수과정에서 지금 미지근한 일들이 상당히 많습니다. 개통이 95년 11월 15

일 되는 강동구간도 제대로 완결이 안 되고 있어요. 3년째 되어가지요, 本部長?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 3년까지는 아니고.....

○金亨吉 委員; 2년째 돼가지요. 그 당시에 공인회계사 검증을 맡아서 하라고 했는데 1단계 5호 구간의 자산총액이 과소계상이 44억으로 되어 있고, 그 다음에 부채총액에서도 과소계상이 104억으로 나와 있어요.

그 다음에 자본의 과대계상이 65억으로 되어 있어요. 그런데 지금 현재 지하철건설본부측의 얘기는 198억의 공채의 미지급 이자가 투자비에 미반영되었다 이렇게 해서 차기에 자산인계인수 때에 말하자면 삽입을 하겠다 이렇게 되었습니다. 그 뒤로 하나의 진전이 없어요. 후반기에 동료 梁敬淑 委員도 자산인계인수과정에 대해서 누차 질의한 것으로 알고 있는데 강서구간, 거여구간, 영등포구간 이 도심구간, 그 다음에 7호선 일부 이것이 개통날짜가 96년 3월 20일이야, 강서구간은. 거여가 96년 3월 30일이고, 영등포가 96년 8월 12일이야. 1년반 지났어도 자산인계인수를 전혀 안하고 있어요. 어떤 의미에서는 직무유기야. 왜 이런 행정을 하고 있어요, 개통을 시켜놓고. 地下鐵建設本部가 그렇게 사람이 없어요? 직접 자기네들이 돈가지고 투자했고 시설했고 개통을 시켰으면서도. 그냥 우선 우리는 건설만 하고 개통만 시키면 된다 이런 식의 사고방식이 깔려 있지 않느냐.

그 다음에 강서구간이나 거여구간에 우리가 작성해서 이렇게 인계인수해라 이런 막연한 중앙행정 지시식으로 일방적으로 업무지시를 하면 이것이 객관성이 없잖아요? 그래서 처음부터 검증할 수 있는 공인회계사기관에 맡겨서 해라 했는데 1단계는 하는 체 하더니만 2단계 지금 전혀 안하고 있습

니다. 그 사유가 무엇이냐. 1년이 지났어도 전혀 미지급한 사유가 무엇이냐 이것이야. 고급간부의 관심도도 실종되었고, 어떤 의미에서는 이 인수인계에 대한 직무유기가 돼요. 이 문제를 어떻게 처리할 것인가, 앞으로 검증받으려면 공인회계사의 처리를 꼭 해야 되지 않느냐.

거기에 대하여 두번째 질문, 토지문제를 보자고.

인수가 곤란한 토지가 293필지인데 1만 252평이야. 그런데 그 중에서도 서울시로 되어 있지 않는 땅이 14필지에 416평이고, 또 근저당 및 가압류가 해제되지 않는 땅도 18필지에 1,504평으로 나와 있어요. 그리고 전혀 쓸데 없는 도로야. 도시계획에서 사용도 못해. 이런 것도 128필지에 1,584평이 포함되어 있어요. 이것 서류장난하는 것이야. 왜 이런 무책임한 행정을 하고 있어요. 기술자만 모여 있는 집단이 되어서 그런가, 안 돼요. 시민의 고귀한 세금을 가지고 투자를 해서 또 정부에서 지원을 받아서 하는 것에 대해서는 철저하게 끝자리 1원까지 분별하고 처리해서 인계인수를 해야 될 하나의 의무감이 있지 않느냐, 이것 간부들이 의식자체가 실종되었다, 행정감사에서 내가 분명히 지적하고 싶어요.

그 다음에 나머지는 구청땅으로 되어 있어요. 아직 등기이전도 안 되어 있어. 왜 이런 업무를 지금 보류시키고 잠재우고 있느냐, 이것은 건설본부장으로서 막중한 책임을 져야 될 입장이야. 대단히 잘못된 일이 아니겠느냐, 앞으로 이 문제 어떻게 할 것인가, 이 문제는 행정감사뿐만 아니라 정기 상임회의 때도 계속 물고늘어질 것입니다. 간부들 진짜 실종되어 있어요, 의식자체가. 우선 기계는 움직이고 있지만 실제적으로 서류로 자산인계인수가 전혀 안 되어 있어요. 미지근해. 한 건만 현재 해놓은 것도 그나마도 198억이 차이가 나. 차

이가 나니까 다음 인계인수때 이것을 포함시키겠다 이따위 얘기하고 있어요.

왜 그런, 처음부터 계수관리를 단추를 잘 끼웠더라면 이런 일이 없지 않느냐 이것이야. 그리고서 무책임하게 그냥 서울시 했다, 인계인수 받아라. 전 간부가 반성해야 됩니다, 오늘 행정감사때. 서울시는 중앙에 있고 도시철도공사는 휘하에 있으니까 우선 누르면 되는 식으로 그런 사고개념을 버려라 하는 얘기를 내가 분명히 짚고 싶고.

두번째는 상반기때 金學載 副市長 있을 때하고 姜德基 職務代理하고 있을 때 3,540억원에 대해서 집요하게 물고 늘어졌어요. 그런데 여기에 일지에 보면 전혀 진전이 안 되어 있습니다. 그냥 추진중하고, 어디 본부장이 가서 중앙관서하고 협의중 이렇게 되어 있는데 구체적으로 내용을 모르는 것 같아요. 3,540억 중에서 교통부에서 차입한 것이 2,240억이야. 재무부에서 한 것이 1,100억이야. 연도별로 따지면 90년도에 1,100억이고, 91년도에 400억이고, 92년도에 250억이고, 93년도에 750억, 94년도에 450억, 95년도에 590억, 그래도 3,540억이야. 벌써 이자만 얼마 나갔느냐 하면 이 3,540억에 대해서 703억이 벌써 작년말로 나가 있어요.

그러면 교통부나 재무부 한 건이라도 해결해야 될 사항 아니냐 이것이야. 그냥 국무총리실에 방문 이런 식으로 재미 걸도는 식으로만 행정했다, 그래서 재무부 건이 되었든 교통부 건이 되었든 한 건이라도 제대로 해결할 수 있는 추진력을 가져서 끝내라 이것이야.

그러나 분명히 강덕기 직무대리도 해 내겠다고 했어요. 당신들 일정 보라고. 상당히 막연하고 이해하기 힘든 일지야.

행정차장, 중앙관서하고 출입한 일지 있지요? 마지막에 어떻

게 되었어요, 일지가? 일지 한번 가져와 봐요. 97년 8월 19일 청와대 행정수석비서관 외에 3인 지하철건설본부장, 지방재정 관련 제도개선 건의가 마지막이야. 그리고 기획관리실 주관 처리중임, 무엇을 처리해? 이 교통부나 재무부 건은 한 건이라도 하나 해결하라 이 말이야. 당신네들 돈 자기가 투자했다라면 이러지는 않았을 것 아닌가, 이자 현재 금년말까지 한 800억 넘지요? 넘게 나온다고.

그러면 거기 문구에 보면 도시철도법 보면 14조에 정부는 도시철도의 건설을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정될 때 소요자금 일부를 보조하거나 융자할 수 있다, 개정 90년 12월 31일 그러니까 그 다음에 2항에 가서 보조 등 재정적 지원을 할 수 있다 이랬어요. 신설 95년 12월 29일 이 문구를 가지고 융자로 말고 보조로 받으라 이 말이야, 한 건이라도. 그냥 서면으로 이런 식으로 막연하게 청와대, 누구는 청와대 출입 안해 보았나, 청와대해서 건설본부장해서 개선건의 그래서 교통부에 차입한 2,440억이나 재무부에서 차입한 1,100억에 대해서 한 건이라도 해결하라 이것이야. 왜 이번에 3기 지하철에 30억 밖에 지원 못 받았지요? 30억으로 되어 있지요? 그 빌미를 이 1,100억 하나라도 해결해 달라, 이렇게 해야만 서울시의 지하철건설본부장으로서 서울시의 주인의식을 발휘하는 것 아니겠느냐, 여기에 대한 확고한 건설본부장의 의지를 내가 듣고 싶고 추진방향을 듣고 싶습니다.

그 다음에 세번째 관급자재검사방법 보면 철근을 보자고. KS면 검사를 생략할 수 있으나 필요시 검사할 수 있음 해서 성분분석, 굴곡시험, 인장력 시험, 외형치수시험, 두께, 길이 등 이렇게만 하고 말았어요, 답변서에. 실제 해 본 일이 있

느냐 이것이야, 地下鐵建設本部側에서.

그리고 감리팀도 철근의 인장강도가 얼마인지도 몰라요. 그런 사람들이 어떻게 감리를 하고 있어요? 내가 다시 교육을 시켜줄게. 철근 1종이 인장강도가 km당 39mm²에서 53mm² 이내에 들어가야 돼. 항복점도 24mm²/kg 이상이 되어야 돼. 연신율도 18에서 22%에 들어가야 돼.

어저께 답변에 2,000 이런 식으로 기술자가 이것이 기술자야. 그러니까 전문가들이 가지 않고 그냥 감리다, 엔지니어링이다 해서 달라붙는데 당신 전공이 무엇이나 하니까 토목이라 하더라고. 그러면 지하철건설본부에서는 90%가 약 철강계야. 이런 사람 전혀 안 다루는 분야를 감리시키고 있으면 안 되는 것이야. 그 다음에 철근을 엮을 때 아니링 철선하고 엮는 방법까지 교육시켜 주어야 돼. 몇 번선을 가지고 엮어 주어야 되는가, 전혀 전문지식 없어요. 지금이라도 늦지 않아. 해당 분야의 감리는 분명하게 전문가를 배치할 용의가 없느냐.

그 다음에 어제 현장갔지만 저가낙찰공사업체 얘기가 충분히 해낼 수 있다 하더라고. 또 간접적으로 들어보니까 한 100억 정도 손해가 나지 않느냐고 본다고. 그러면 그 회사에 지하철건설본부로서 의심이 간다면 이 회사의 자본금이 얼마며, 매출이익률이 얼마며, 부채가 얼마며 이런 것 따져본 일 있어? 전혀 무관심이야. 무조건 감리만 하고, 공사계약대로 지체상금 물으니까 해 낸다 이런 식의 사고방식을 갖고 있는 것이 지하철건설본부의 일이야. 그러면 100억원 정도 손해나면 50%에서 약 65% 했다 이것입니다. 그러면 40%는 地下鐵建設本部가 설계팀하고 엔지니어링팀하고 짜고 예가를 높여놔서 수천억원의 시민의 세금을 낭비하고 있는

공사다 이렇게도 지적할 수 있다 이 말입니다, 거꾸로 해석한다면. 이 공사 해낼 수 있다고 했으니까.

그래서 건설본부장으로서 저가낙찰에, 여기 답변을 보면 참 애매모호해요. 특별관리팀을 구성을 한다든지 관리를 한다, 여기에 보면 토목학회 전문기관 하자검사를 의무화 하고, 이런 얘기 누가 쓸지 몰라서 안 쓰나요. 섹션별로 토목, 중기, 철강, 여러 가지 전문적으로 배치를 어떻게 해서 감독을 어떻게 할 것인가, 이런 구체적인 案이 없다 이것입니다.

그래서 특별관리를 어떻게, 전문적으로 섹션별로 부문별로 어떻게 관리할 것인가를 구체적으로 제시하라고요.

이상입니다.

(金永春 委員長, 朴謙洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朴謙洙; 金亨吉 委員님 수고하셨습니다. 池昌洙 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○池昌洙 委員; 池昌洙 委員입니다.

방금 동료위원들도 질문을 하셨는데 본위원회도 원론적인 문제를 몇 가지 짚고 넘어가겠습니다.

일반 건설업체에서는 지금 本部長도 알고 계시겠지만 우리나라의 우수한 건설업체들을 보면 어느 공사를 가서 발주를 해서 입찰해서 낙찰이 되면 독립채산제라는 것을 만들어서 어느 건설사업소장을 임명해서 그 사업소장하에 그 공사를 마무리 짓도록 손익계산까지 이런 것을 하고 있습니다.

그러니까 개인기업체는 수익을 우선으로 하기 때문에, 말하자면 어느 공사를 발주를 해서 따서 공사를 시공해서 나중에 마무리, 예를 들어서 턴키베이스다 그런 것도 있지만, 그래서 손익계산 따져서 손실을 봤다고 그러면 독립채산제적인 입장에서 현장소장이나 사업본부장이 응분의 책임을 집니다.

그렇게 본다고 할 때 우리 서울시 地下鐵建設本部에서 주관을 해서, 말하자면 수습조원에 달하는 막대한 재원을 들여서 지금 지하철건설을 하고 있잖아요. 그렇게 볼 때 서울시 地下鐵建設本부의 역할이라고 하는 것이 아주 중요하다 나는 이렇게 봅니다, 원론적인 얘기인데.

그렇다면 1기,2기,3기, 이제 3기가 앞으로 들어갑니다만 내가 구체적으로 파고들어가서 지금 이렇다 저렇다 얘기드릴 수는 없지만 위원 여러분들이 질문하는 여러 가지 상황으로 봤을 때 地下鐵建設本部가 과연 개인기업체에서 운영하는 그러한 독립채산제식으로 서울시민들이 낸 세금을 한푼이라도 절약할 수 있는 차원에서 운영을 하고 있느냐, 이렇게 볼 때 내가 보기에는 地下鐵建設本部라고 하는 것이 어떤 자료수집이나 또는 각 공구에서 문제가 되는 것 그때 그때마다 해서 어떤 집약적인 기획적인 이런 역할밖에 하지 못하지 않느냐 그런 생각이 들어갑니다. 원칙적으로 따지자면 地下鐵建設本部에서 각 공구에서 시공되고 있는 모든 현장에 대해서 다 관리할 수 없다고 봅니다, 본위원이 보기에.

그렇다고 치더라도, 왜 각 공구에 현장소장이 있으니까, 그렇다고 치더라도 서울시 地下鐵建設本部에서는 그래도 총괄할 수 있는 그런, 물론 파트가 다 돼 있다고 보지만 책임자를 계속적으로 공사가 끝날 때까지 이렇게 해서 연속적인 업무체계를 가지고 계속 체크해 나가면서 발주부터 시공 끝날 때까지 해야 되지 않겠는가 이런 생각이 들어갑니다.

예를 들어서 처음 발주 당시에 지금 동료위원 여러분들도 얘기를 하셨지만 원가상승요인으로 인해서 설계도 변경하고 여러 가지 요인으로 해서 자꾸 증가가 되는데 그러면 어쩔 수 없이 매년 물가상승 요인이라든지 또는 공기를 연장할 수

밖에 없는 그런 요인에 의해서 설계가 변경이 되고 자금이 추가로 들어간다 하더라도 그것을 과연 地下鐵建設本部에서 사사건건 시시비비를 가려서 따져서 이것은 합당하다, 부당하다, 이러한 역할 능력이 있게끔 해왔는가, 이런 면에서 본위원은 상당한 의아심을 가지고 있습니다.

그래서 地下鐵建設本部에서 앞으로 특히 3기 지하철 건설을 지금 준비하고 있는데 이런 개인건설업체에서 하는 식으로 손실이 나면 시민의 세금을 헛되이 쓸 수밖에 없다고 하는 이런 차원에서 그런 각오를 가지고 해야만 되겠다 하는 생각입니다.

그래서 제가 이제 자료를 요구드리고 싶은 것은 3기 지하철 공사를 준비하는데 있어서 地下鐵建設本部에서 시공업체 또 현재 발주되고 있는 것, 또 설계변경이라든지 자재발주라든지 검수, 공정이라든지 여러 가지 면에서 어떤 식으로 이것을 총괄해서 관리·감독하고 효율적인 지하철건설 추진을 위해서 하고 있는지, 원론적인 말씀이 되겠습니다만 관리유지체계가 구체적으로 된 것이 있죠, 지금?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 네, 있습니다.

○池昌洙 委員; 그것을 제출해 주시고, 아울러서 전체적인 관리면에 대해서 地下鐵建設本部長이 직접 답변을 해 주시고요.

또 한 가지는 예산과 관계되는 그러한 것이 말단 현장에서 발생했을 때 과연 법적으로 나중에라도 근거가 될 만한 그러한 서신이라든지 또는 시발점에서부터 그런 것을 다 행정 처리를 하고 있는지 하는 것을 다시 한 번 답변을 듣고 싶습니다.

이상입니다.

(朴謙洙 幹事, 金永春 委員長과 司會交代)

○委員長 金永春; 시간 잘 지켜주셔서 감사합니다. 다음에 鄭炳仁 委員님 질의해 주십시오.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다.

서울市가 10월 3일자 國會에 제출한 국정감사 자료에 따르면 95년부터 97년 8월까지 지하철 7개 노선에서 발생한 지하구조물 균열 및 누수가 1만 407곳으로 나타나 있습니다. 이것을 연도별로 보면 95년도에 2,101곳이고 96년도에 4,375곳, 97년도 8월까지 3,931곳입니다.

이것은 1일 발생건수를 생각하면 95년도에 하루에 5건 정도, 또 96년도에는 12건 정도, 97년도에는 16건 정도가 발생한 것입니다.

각 호선별로 보여주는 것은 1호선에서 714건 하루에 1건 정도, 2호선에서는 5,708건, 이것은 하루에 6건씩 일어났어요. 3호선에는 1,634건해서 하루에 2건 정도, 4호선에는 1,665건 약 2건, 5호선에는 474건, 7호선에는 64건, 8호선에는 157건, 각 호선별로 보수공사 완료내역을 보면 1호선에서 4호선까지 95년도에 700곳, 96년도에 906곳, 97년도에 1,429곳, 합계가 3,035곳인데 미보수한 곳이 6,676곳입니다. 5호선, 7호선, 8호선은 균열, 누수공사를 어떻게 하고 있는지?

그리고 앞으로 제3기 지하철을 건설하면서 이런 지하구조물에 대해서 이것이 어떤 부분보다도 제일 중요한 것인데 균열이라든가 누수방지에 대해서 어떠한 특단의 조치를 하고 있는지 상세하게 한번 답변을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

이어서 李允中 委員님 질의해 주십시오.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

본위원이 요구한 감사자료 131페이지 보면 地下鐵建設本部의 공사사고 발생건수와 사망자와 부상자에 대한 처우대책과 보상관계는 어떻게 미치는지 상세하게 보고를 해달라고 했는데 상세하게 안하고 그냥 간단하게 하셨는데 2기2단계 공사에서 사망자가 16명, 부상자가 319명, 연도별로 보면 94년도에 사망 1명, 부상 22명, 95년도에 사망이 4명, 부상자가 110명, 이런 식으로 자꾸 사망자 숫자와 부상자 숫자가 늘고 있어요.

이것을 볼 때 안전의식이 결여되어 있지 않느냐, 계속 갈수록 늘어납니다. 이런 데 대한 대책은 전혀 세우고 있지 않는데 그것을 상세하게 하했는데 상세한 자료가 부실하고, 총 보상금액은 어떻게 보상자들이나 어떻게 하느냐 했는데 멘트만 달고 상세한 내용은 없는데 거기에 대한 本部長의 답변을 부탁드립니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 감사합니다.

다음 이어서 질의해 주실 위원님, 金在仁 委員님 질의해 주십시오.

○金在仁 委員; 金在仁 委員입니다.

동료위원들께서 여러 가지 좋은 질문을 많이 했기 때문에 저는 간단한 것 하나를 요구하고자 합니다.

저희들에게 지하철노선을 신규나 기성노선이나 물어오면 대답할 자료가 별로 없습니다. 무엇을 요구하느냐 하면 가령 5호선, 6호선, 7호선, 12호선, 이런 노선이 어디서부터 출발해서 어디가 종점이 되는 것인지, 또 어디를 경유해서 가는 것인지, 아마 실무자도 답변하라면 어려울 것 같습니다. 이것

을 기성노선과 신규노선 또는 지금 현재 공구가 진행하고 있는 노선 또는 계획노선, 이 노선별로 약도를 하나 작성해서 제출해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 감사합니다.

다음 이어서 먼저 朴謙洙 委員님 질의를 하시고 金喜甲 委員 질의하도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

우선 질의를 하시기 전에 趙上男 委員님 질의는 서면질의로 해 주시고 집행부에 서면질의 내용을 이따 전달해 드리겠습니다.

우선 아까 어느 위원님도 이런 말씀을 하셨는데 본위원이 요구한 자료에 의하면 94년부터 97년 10월까지 발생한 안전사고현황, 지금 2기2단계 현황을 보면 이것이 6공구에서 상당히 집중적으로 나타난 현상이 있습니다.

예를 들면 사망자 현황을 보면 6공구가 8명, 7공구가 7명, 8공구가 2명 사망하고, 손괴 및 공사사고도 6공구가 7건, 7공구가 1건 이렇게 해서 6공구에 집중적으로 산업재해 및 손괴 공사사고가 발생했습니다. 여기에 대해서 본위원이 생각할 때는 문제점이 있다고 생각합니다.

세부적인 내역을 보면 특히 쌍용 같은 경우가 상당히 심하고 6-6공구에서 세 차례나 발생하고, 그러니까 96년에 6-6공구에서 1명이 사망하고, 97년에 6-6공구에서 공덕동 화재사건이 발생하고, 그 다음 금년에 5월에 다시 6-6공구에서 사망했습니다. 따라서 쌍용 같은 경우는 상당히 6-6공구와 9공구에서 문제점이 발생했다고 봅니다. 그 다음 신화 같은 경우도 6-7공구에서 사망이 작년과 금년 2건이 있고,

그 다음 임광과 성원 같은 경우가 작년에 사망사고가 2건 있었습니다. 따라서 이 6공구의 사고율이 다른 공구에 비해서 대단히 높습니다. 이것이 무슨 원인인가, 어떤 원인에서 이렇게 발생했는가 여기에 대해서 설명을 해 주시고요.

특히, 무엇이냐 하면 地下鐵建設本部가 안이한 태도로 안전사고에 대처한다 이 느낌을 지울 수가 없는 것이 94년, 95년, 96년, 97년 발생현황을 보면 94년에 1건, 95년에 4건 했던 것이 96년과 97년 현재까지 6건, 5건해서 총 11건이 발생했어요. 그래서 안전사고가 감소해야 함에도 불구하고 오히려 증가했다, 아주 증가 추세다 이렇게 볼 수가 있습니다. 여기에 대해서 근본적인 원인이 무엇인가를 설명해 주시고요. 자료로 6호선의 地下鐵建設本部의 책임부서장이 어느 분이신지 그분 이력서와 감독책임현황을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

다음에 그렇게 사고가 났을 당시에, 사망사고나 안전사고, 산업재해 등 여러 가지 사고가 났을 때 建設本部에서는 어떻게 처리하는가 그 처리내규가 있을 것입니다, 지침이나 내규. 업체에 대한 것은 지침일 것이고, 자체적으로 처리하는 것은 내규일 것입니다. 거기에 대해서 자료도 같이 주시기 바랍니다.

여기 일부 나와 있습니다만 사고났던 하도급업체, 그러니까 사고 당시에 책임을 맡았던 회사가 준 하도급업체 현황을 상세하게 제출해 주시기 바랍니다.

두번째로 지금 이것은 단문으로 한 가지만 짚고 넘어가겠습니다. 우리 2기 지하철이 建設本部에서는 몇 년 개통예정입니까?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 99년말에.

○朴謙洙 委員; 99년말입니까?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 2기 중의 8호선은 99년말 개통이 될 것이고.....

○朴謙洙 委員; 8호선은 98년말이고, 6.7호선은 99년?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 네.

○朴謙洙 委員; 99년말인데 지금 보면 地下鐵建設本部長이 추진하는 것이 상당히 맞지 않다, 문제가 있다는 생각이 듭니다.

6호선 전동차가 328량이 제작완료되는 시점이 99년 9월 30일이고, 7·8호선 402량이 99년 11월 30일에 전동차가 제작완료되도록 되어 있습니다, 계약서에 보면. 그렇다고 보면 특히 7호선 같은 경우는 금년 3월에 계약을 했는데 계약서상에 99년 11월 30일까지 납품하도록 되어 있는데 납품해서 시운전하는 기간이 있다고 보면 99년말까지 개통이 어렵다는 생각이 듭니다.

다음에 전동차를 이렇게 늦게 계약을 하는 것이 무슨 이유 때문에 계약을 그렇게 늦게 했는가, 분명히 계약서상에 문제가 있다고 생각합니다. 왜 이렇게 금년 3월에야 발주를 했는지 거기에 대해서 사유를 밝혀 주시기 바랍니다.

이것이 99년말에 개통할 수 없는 이유 중 하나가 AFC가 6호선을 보면 2000년 6월 30일까지 납품되도록 되어 있습니다. 알고 계시지요? 그러니까 전동차가 아무리 다녀도 99년 9월 30일까지 전동차가 납품되어서 다닌다 하더라도 실제 개집표를 할 수 있는 AFC 자체가 2000년 6월 30일까지 납품되도록 되어 있습니다. 따라서 99년 12월에 개통한다 이것은 허구다.....

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 그것은 제일 늦은 기간, 전까지

납품해서 최종.....

○朴謙洙 委員; 그러니까 최종 하더라도 AFC 납품하면 검사해 보고 시운전해 보고 이렇게 저렇게 해야 하는 것 아닙니까? 그것도 몇 개월이 걸려 갑니다.

단, 여기에서 조건을 보면 만약에 완료가 되어 있다고 하면, 나머지 이를테면 토목, 건축, 설비, 전기, 신호, 궤도 이런 등등의 전체가 완료되어 있다고 그러면 6개월 이전, 이를테면 6월 30일에 6개월 이전에 12월 30일까지 AFC를 납품하도록 되어 있어요. 그러니까 12월 30일까지 AFC 납품을 하면 12월 30일까지 개통 못한다 이 논리가 나옵니다.

그래서 이것은 무슨 문제냐 하면 실제 地下鐵建設本部가 주먹구구식 계획을 추진하고 있는 것이 아닌가 이 생각이 들어 갑니다. 여기에 따라서 문제점이 발생하는 것이 2기 2단계 총 건설비가 4조 2,980억입니다, 지금 자료에 의하면. 그런데 총 구매비 중에서 방금 문제가 될 수 있는 소지를 가진 전동차 구매비가 4,820억, AFC구매비가 2,300억, 총 도합 7,120억입니다. 이 7,120억 때문에 총 건설비 4조 2,980억 중에서 3조 5,860억을 투자해 놓고 놀려야 한다는 결론이 나올 수가 있습니다.

그리고 여기에 대해서 이자손실이 있을 것입니다. 다음에 99년에 시민들에게는 개통을 하겠다 이렇게 해 놓고 2000년도 6월쯤에 개통한다고 그러면 시민들한테 대해서도 상당히 불편을 가중시킬 것이다 이런 생각이 듭니다.

그래서 지금 이것에 대해서 정확하게 파악을 할 필요가 있다, 정확한 답변을 해 주시기 바랍니다.

다음에 지금 3기 地下鐵建設에 대해서 한 가지 묻겠습니다.

3기 지하철을 내년 98년도에 실시설계를 하겠다고 지난번

交通委員會 常任委員會에서 예산을 승인해 주었는데 지금 1기와 2기 지하철의 문제점을 정확히 파악해서 3기 지하철에 대처를 하는 것인지, 아니면 3기 지하철 그 자체를 1기 지하철과 2기 지하철과 똑같은 방법으로 3기 지하철 문제를 접근하는지, 제가 생각할 때는 문제가 있다 이것이지요.

예를 들면 지금 현재 지하철을 보면 2기 지하철이 완공되면서 실제 예상했던 것보다도 훨씬 승객수송도가 떨어질 뿐만 아니라 승객수송도가 떨어지면서 실제 경영상의 문제점이 상당히 많이 드러나고 있습니다.

다음에 지하철이 연장되면서 시민들이 많이 더 이용하는 부분이 아니라 환승의 불편함 또는 지하철로 인해서 이룰테면 정시성은 확보될는지 모르지만 신속성은 확보가 되지 않는 방법으로 지금 했다 이것이지요.

그래서 일본이나 유럽 같은 경우에 지하철내에 급행지하철이 있다고 제가 자료를 봤습니다.

따라서 3기 지하철을 건설하는데 있어서 조금 다른 모습, 예를 들면 각 역마다 서는 것이 아니라 서는 역과 서지 않는 역을 구분해서 완행지하철과 급행지하철을 동시에 다닐 수 있게 하는 건설공법, 지하철운행체계 개선이 필요하다고 생각합니다. 그런데 실시설계가 들어가면 사실 한번 그것을 만들어 놓으면 고치기가 어렵기 때문에 실시설계 도중에 그런 방법을 이룰테면 도입할 필요가 있다고 보는데 거기에 대해서 本部長께 상세한 답변을 부탁드립니다.

지금 제가 이런 말씀드리는 것은 2기 지하철을 운영하고 있는 都市鐵道公社 내부에서 아무리 지하철을 많이 건설해도 지금보다 지하철 승객수송도가 떨어질 것이다, 더 증가하기가 어렵다, 왜 그러느냐 하면 지하철로 가면 지하철로 유입

할 만한 승객을 제대로 유입 못해 놓으면 어차피 대중교통을 이용하면 버스나 육상교통을 이용한다, 지상교통을 이용한다 이런 부분이 2기 지하철 내부에서 지금 문제점으로 대두가 되고 있기 때문에 3기도 전부 완행으로 해서 평균 이틀이면 구간거리를 단축시킬 수 있는 방안이 없다고 그러면 3기부터는 재검토해야 할 필요가 있지 않느냐 이것을 한번 깊게 생각하셔서 답변해 주시고요.

또 한 가지는 무엇이냐 하면 마지막으로 질문을 드리겠습니다.

지금 국가에서 IMF차관을 도입하려 하고 있습니다. 그런데 IMF 차관을 도입하게 되면 사실상 지하철건설이 물건너 갈 수도 있습니다. 왜 그러느냐 하면 공공투자에 대한 것을 심히 규제를 할 것입니다. 그렇기 때문에 IMF기금이 들어오게 된다 이렇게 되면 실제 지하철 건설하는데 있어서 상당히 의지를 가지고 추진해야 될 부분들이 있는데 여기에 대해서 地下鐵建設本部는 어떻게 분석하고 있으며 거기에 대한 대책은 무엇인가에 대해서 답변해 주시고요.

마지막으로 자료 하나만 신청하겠습니다.

2기 5·6·7·8호선 기본계획서, 예를 들면 수송량, 수입액, 교통통행속도 또 통행인구 이렇게 예상숫자 이런 것으로 해서 전부 된 기본계획서가 있을 것입니다. 그 기본계획서를 자료로 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

이어서 金喜甲 委員 질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

어제 저희 委員會에서 7-18 공구와 19공구, 즉 18공구를

중점적으로 현장을 나가 보았습니다. 本委員은 7-18공구에서 제기되었던 몇 가지 문제점들이 지금 전체 지하철 공구에서 아마 공통된 문제점이 아닌가 사실은 생각이 들고요. 그래서 18공구에 한해서만 일단 몇 가지 문제제기를 하고, 이러한 것 자체가 전체 공구에서 일어나는 현상의 문제점은 없는지에 대해서 本部長의 성의있는 답변을 부탁드립니다.

먼저, 첫번째 7-18공구의 설계변경의 세부항목에 대해서 묻겠습니다.

먼저, 1차적으로 7-18공구 낙찰률이 49%죠. 이렇게 저가낙찰이 돼서 정상적인 공사가 이루어질 수 있을 것이냐가 위원님들의 공통된 의견이었을 것 같습니다.

그래서 설계변경 현황에 대해서 몇 가지 묻겠습니다.

7-18공구에서 설계변경을 1회 했던 95년 5월 30일 당시에 폐기물처리비 반영해서 1억 2,300만원을 잡았었는데 그 뒤에 2회할 때 보니까 폐기물처리비 변경해서 분명히 건축물폐재류관리개선지침에 의해서 1회에 반영되었던 그 내용이 아마 2회에 똑같은 항목으로 해서 1억 3,600만원이 폐기물처리비 변경해서 96년 8월 14일 이렇게 변경이 됐단 말이에요. 1회에 한해서 처리비를 반영을 했던 내용이 다시 또 2회에 중복으로 계상된 이유가 무엇인지에 대해서 답변을 해주시고요.

그리고 이것이 지금 자료자체가 정확히 잘 안 나와 있는데 7-18공구에 4번째 97년 9월 6일 설계변경을 했던 시점에서 당시 굴착방법을 변경했다, 개착식에서 터널식으로 굴착방법을 변경했다 해서 1억 2,000만원이 이렇게 계상이 됐는데, 애당초 개착식이나 터널식이나라고 하는 것은 설계할 당시부터 결정되어질 시점일텐데 이렇게 4회에 이르렀던 시점까

지 굴착방법이 변경이 되는 것인지에 대해서 답변을 해 주시기 바랍니다.

두번째로는 감리요원의 자격문제에 대해서 본위원이 질의를 하고자 합니다.

본위원이 알고 있기로는 이 감리요원은 일정한 자격과 요건을 갖추어야 되는 것으로 알고 있습니다. 감리요원은 建設技術管理法 제51조2항에 따라서 특급, 고급, 중급, 초급감리원들의 자격을 다 갖추어야 하는 것으로 알고 있고, 또 애당초 할 때 기술인협회 건설기술자 경력사항을 조회해서 그 조회결과를, 地下鐵建設本部가 경력된 부분에 대해서 조회를 받게 되어 있죠, 감리요원에 대해서요.

거기에서 다섯 사람, 그러니까 고급에 등록되어 있는 최진오, 중급에 등록된 이남출, 중급에 임희섭, 초급에 홍봉기, 초급에 최덕수에 대해서 건설기술인협회에서 경력확인서를 떼서 아마 통보받은 것으로 알고 있는데 그 사람들의 경력확인서를 제출을 해 주시기 바랍니다, 이 다섯 사람에 한해서.

세번째로는 하도급과 관련해서 묻고자 합니다.

7-18공구에 한해서 우선 본위원은 조사한 것인데 동명공영이라는 곳에서 원도급에 의해서 하도급액 비율이 182.96% 이렇게 나오고 토공사 및 기타공사에 대해서 38.94%가 이렇게 하도급 비율자체가 원도급에 의해서 늘어났는데 그 사유가 무엇인지에 대해서 묻고요.

본위원이 알고 있기로는 建設産業基本法 제34조에 따르면 하도급 대금이 지급받은 날로부터 15일 이내에 하수급인에게 현금으로 지급한 것으로 알고 있어요. 이런 법령사항 자체를 어겨서 지금 하도급 대금자체의 지급현황을 보니까 3개월짜리 어음으로 대금결제를 했고, 또 일부 4개월짜리 어

음으로 얘기를 했는데 이 부분이 분명히 법적으로 법령위반 사항이 아닌지에 대해서 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 관급자재 현황에서 보니까 전체대금 중에서 자재가 차지하고 있는 비율이 대단히 크다고 생각이 드는데 이 부분에 대해서 지금 저희들이 어제 가져온 샘플 채취를 해서 만약에 그것이 조금 특수한 한두 개 정도밖에 안 되기 때문에, 광범위하게 이것 자체가 기준에 미달된다고 했을 때 자재에 문제가 있는 것 아니냐 이렇게 따지면 일반성이 없다, 이렇게 볼 수 있는 논리적인 타당성이 좀 부족하다 이렇게 본 위원도 보여지는데 그래서 문제가 되는데 그 자재가 만약에 그 기준에 미달됐을 경우에 저희들이 건설시험소나 이런 데에 의뢰를 해서 만약 이 기준에 미달된다고 했을 때 광범위하게 7-18공구에 들어가고 있는 건설자재 자체에 문제가 있는 것으로 판단해도 되는 것인지에 대해서 답변을 해 주시고.

만약에 보다 보편성을 띠기 위해서라면 지금 7-18공구에 납품되고 있는 각종의 자재에 대해서 저희 議會에서 특별히 별도 날자를 정해서 자재조사를 해도 되는 것인지에 대해서 本部長께서 책임있는 답변을 해 주시기 바랍니다.

이상 네 가지에 대해서 제가 질의를 했는데, 이것이 이 공구에 국한된 내용이 아니라 광범위하게 지하철 각 공구에 퍼져 있는 현상이라고 보는데 이러한 문제점들이 비단 7-18공구에 대해서만 문제제기를 한 바 있는데 다른 공구에 대해서는 어떠한지, 그 실태에 대해서 다른 공구와 비교해서 답변하실 때 감안해서 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(金永春 委員長, 朴謙洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朴謙洙; 수고하셨습니다.

梁敬淑 委員님 추가질의를 부탁드립니다.

○梁敬淑 委員; 아까 2기 지하철건설의 전반적인 예산증가의 문제점을 지적을 했는데 좀 부족한 부분이 있어서 제가 몇 가지를 지적하고 자료도 요구하려고 합니다.

제2기 지하철건설이 지하철도의건설및운영에관한법률 제3조 2의 규정에 의거해서 89년 10월 30일 지하철도건설운영심의 위원회 심의와 89년 11월 24일 경제장관 회의 의결, 89년 12월 1일 국무회의 심의를 거쳐서 대통령 재가로 최종 확정 이 됐습니다. 그때, 대통령 재가를 받을 때에 예산액은 2조 790억원이었습니다.

그런데 1단계 공사인 경우에는 5년만에 당초계획보다도 이 부분은, 그런데 그 이후에 90년 5월 27일 처음에 계획을 잡을 때는 3조 9,570억원으로 잡았습니다. 이것으로 대비를 했을 때는 1단계 공사는 5년만에 당초계획보다 2.1배인 1조 2,520억원이 늘어서 2조 4,320억원이 됐습니다.

그런데 서울시 지하철건설기획단이라는 것이 있었어요, 地下鐵建設本部 생기기 전에. 이 건설기획단에서는 1단계 건설을 89년 10월부터 92년까지 47Km 건설비 1조 1,800억원으로 Km당 251억원의 계획을 수립했고, 그런데 3차례의 계획 변경을 통해서 당초 건설계획보다도 건설기간을 3년을 연장 시켰습니다.

그래서 건설비는 당초계획보다 1단계인 경우에 1조 2,520억원이 늘어나서 Km당 517억원인 2조 4,320억원이 되었고, 2단계 1차공사인 경우에는 4년만에 2.4배인 1조 5,870억원이 늘어나서 2조 7,490억원이 됐는데, 처음에 90년 5월 27일 기본운영계획을 보면 41.5Km를 90년부터 93년까지 Km당 280억원인 1조 1,620억원에 건립하겠다고 했습니다.

그런데 4년만에 3차례의 계획을 변경해서 당초계획보다 건설기간을 2년 연장하고 구간을 10Km를 연장을 하면서 건설비가 1조 5,870억원이 늘어나서 Km당 534억원인 2조 7,490억원이 됐습니다. 2단계 2차 공사인 경우에는 7년동안 계획을 세워서 진행하고 있는데 2.7배인 2조 6,830억원이 늘어나서 4조 2,890억원이 됐습니다. 이것도 96년도말 기준 97년도 3월에 계획을 재검토한 사안입니다.

그래서 최초에 계획수립할 때는 93년에서 96년까지 61.5Km를 Km당 건설비 263억원인 1조 6,150억원에 건설하겠다고 했는데 7년만에 5차례의 변경을 통해서 당초 건설계획 기간보다 3년을 연기하고 2조 6,830억원을 늘려서 Km당 2.7배가 늘어난 699억원에 4조 2,980억원이 전체적으로 된 것입니다.

이렇게 볼 때 그 결과 당초계획 3조 9,750억원에다 총공사비가 이랬었는데 기본설계 당시에는 5호선, 8호선 총공사비를 6조 5,548억원으로 잡았었고, 실시설계 당시에는 7조 5,352억원인데 97년 8월 현재 본위원이 파악을 해보니까 8조 8,946억원이 들어갔어요.

실제 집행된, 그러니까 본위원이 90년부터 96년도 예산안과 결산서를 전체를 다 검토했습니다. 그랬더니 2기 지하철건설에 실제로 집행된 예산이 97년도 8월말 현재 8조 8,946억원이 집행된 것으로 드러났어요.

그런데 현재 공정률이 6호선은 58.9%고, 7호선은 58.6%고, 8호선은 71%입니다. 그래서 99년에 개통예정이지만 본위원이 판단할 때는 지금까지의 지하철공사의 진척도를 보면 2000년을 넘어서야 완공이 되지 않겠는가, 그리고 전체예산도 10조를 넘어갈 것으로 전망을 합니다.

그 이유가 98년도 전망하고 99년도 전망해서 중기재정계획을 검토해본 바에 의하면 10조가 넘어서고 지금 민원발생 등으로 해서 공기가 지연되고 있는 구간들이 상당히 있기 때문에 본위원은 그렇게 생각을 합니다.

그래서 이런 부분에 대해서 지금이라도 다시 한 번 교통공학분야나 또는 건설기술분야나 도시계획분야, 그리고 경제재정학적인 분야, 이러한 제반요소들을 종합적으로 재검토해서 각각 전문분야에 대한 어떤 정책과 의견수렴을 거쳐서 2기에 대한 부분도 정말 과학적으로 한번 건설계획을 다시 수립하고 앞으로 남은 부분만이라도, 그리고 3기에 대해서도 지금 建設交通部에서도 계속 문제를 제기하고 있어요. 제기하고 있고 재가도 나지 않고 보완을 요구하고 있는 이 상황에서 집행이 무리하게 하고 있는데 이런 제반검토를 해서 재계획을 수립할 계획이 없는지 답변을 해 주시고요.

건설계획에서 특히, 지금 설계변경으로 인해서 공사비가 증액된 것이 가장 큰 요인중에 하나입니다. 그래서 97년 9월말 현재 5호선에서 8호선까지 설계변경한 것을 보니까 총 695회를 설계변경시켜서 4,136억원을 증가했고 손실을 초래하고 있습니다.

구체적으로 살펴보면 5호선이 450회를 설계변경했고, 그래서 2,490억원이 설계변경으로 인해서 예산이 추가되었고, 6호선의 경우에는 25회 429억원이 증가됐습니다. 이것은 진행중인 공사들이기 때문에 액수가 상대적으로 5호선보다 작습니다만 앞으로 계속적으로 지금까지의 관행대로 하면 늘어나서 훨씬 더 증가되지 않겠는가, 그리고 7호선도 139회로 808억, 8호선도 92회로 410억이 증가했습니다.

그런데 호선별로 가장 많이 설계변경을 한 공구를 보면 5호

선 5-2공구는 12번 설계변경해서 47억을 증가시켰고, 5호선 26공구는 12번에 28억, 7호선 강북구간 7-15공구는 11번 설계변경에 20억을 추가했고, 8호선 8-3공구는 10번에 56억, 8-4공구는 10번에 23억, 6호선은 6-5공구 5회 44억을 추가했습니다.

그런데 심지어 5-43공구는 삼환기업이 공사를 맡았었는데 계약금액이 116억이었습니다. 그런데 5번 설계변경을 했는데 무려 원래 계약액보다도 179억원이나 설계변경으로 더 늘어서 총 공사비가 처음에 계약은 116억이었는데 295억이 된 경우도 있습니다.

그런데 이러한 주요한 설계변경의 사유를 보면 정거장 규모를 변경한다, 이것이 50여 공구돼요. 정거장규모 변경을 이유로 든 공구가, 그리고 공법변경이나 관급자재의 사급화를 그 요인으로 들고 있는데 여기서 관급자재 부분에 있어서는 상당히 문제가 드러나고 있는데 관급자재 수급현황을 89년말부터 이것이 2기 地下鐵工事が 시작되는데 2기 지하철공사 연도별로 관급자재 수급현황을 자료로 제출하세요, 그리고 수급전망까지 같이.

그래서 관급자재 철근이면 철근 이렇게 종류별로, 연도별로, 수급자재 km당 단가도 연도별로 해서 연도별로 철근이면 몇 m² 단가 얼마에 전체 총액 얼마를 수급시켰다, 그 부분을 지금까지 97년도 10월말 현재 기준으로 해서 제출하시고, 앞으로 2기 지하철건설 마무리 될 때까지의 계획도 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

이렇게 관급자재의 사급화를 주요인으로 들고 있는데 정거장 규모변경이라든지 공법변경, 또 지질조사 등 부실한 기본계획과 설계가 가장 중요한 요인이 되어서 설계변경을 자주

하고 있습니다.

그래서 특히 설계변경의 요인들 중에는 정확한 시공 및 품질관리 측면보다는 한편으로는 대개 사소한 변경, 그러니까 지하철건설과 직접적으로 관련이 없다고 보여지는 보도포장 변경, 또 환기구에 대한 어떤 규모 변경이나 환기구 조형까지도, 또 토사운반거리의 변경 이런 미미한 변경들도 많이 있습니다. 이렇게 해서 사전에 기본설계나 기본계획이나 실시설계가 제대로 되지 않았다는 것을 극명하게 설계변경의 예로서 드러내고 있는데 이런 부분에서 공사비 증액을 설계변경을 통해서 시켜줌으로 인해서 건설사의 이익을 더 올려주려고 하지 않았느냐는 의혹이 제기됩니다. 반드시 그 의혹이 있을 수 있습니다. 이런 부분에 대해서 어떻게 해서 이렇게 설계변경이 많이 일어나게 되었는지, 그리고 이 부분에 대해서 어떻게 평가하고 있는지, 건설본부는. 몇 백건씩 몇 천억에 달하는 설계변경을 하고 있는 부분에 대해서 건설본부는 어떻게 대책을 갖고 있고, 종합적인 평가를 어떻게 하고 있는지 답변을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 朴謙洙; 수고하셨습니다.

보충으로 한 가지만 질의를 드리도록 하겠습니다.

97 세출예산 집행을 보면 부채상환금 1,000억이 불용예산으로 되어 있는데 사유가 양키본드 원금상환 보류라고 되어 있습니다. 여기에 대해서 설명을 해 주시기 바랍니다.

더 이상 질의하실委員이 안 계십니까?

○金喜甲 委員; 의사진행발언 있습니다.

○委員長代理 朴謙洙; 金喜甲 委員 말씀하십시오.

○金喜甲 委員; 이번 저희 정기회 의사일정이 지금 地下鐵建

設本部가 22일 토요일 되어 있고 하는데 추후 일정에 대해서 좀 委員님들끼리 간담회를 통해서 얘기를 하고, 그리고 의사를 진행하는 것으로 합시다.

○委員長代理 朴謙洙; 원만한 회의진행을 위해서 잠시 정회토록 하겠습니다.

정회를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(12時 16分 監查中止)

(14時 22分 監查繼續)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 회의를 속개합니다.

(議事棒 3打)

金喜甲 委員 의사진행발언해 주십시오.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

지금 저희들 행정사무조사기간이 9일간 법정기한으로 해서 地下鐵建設本部의 행정사무감사가 어제에 이어서 오늘 사실 열렸습니다. 이틀간 열렸고, 사실 어제 地下鐵建設本部의 행정사무감사에 대해서 지금 현장조사를 한 관계 때문에 충분한 질의답변이 이루어지지 않아서 부득이 오늘 의사일정을 다시 조정해서 오전부터 지금 질의답변이 이루어졌는데 사실 오늘 질의답변을 해야 되고, 지금 답변을 해야 될 순서이기는 합시다만 오늘이 토요일이고 개별적인 일정들이 다들 감사를 앞두고 굉장히 바쁜 일정들이 있는 것 같습니다.

그래서 委員長님한테 의사일정을 변경해서 오늘 사실 답변을 해야 될 순서를 11월 27일 2시부터 해서 답변을 듣고, 보다 심도 있게 建設本部의 준비시간도 주고 이렇게 해서 의사일정을 변경해서 추진하는 것이 어떻겠느냐고 의사일정변경

안을 정식으로 동의합니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員께서 의사일정을 변경하는 방향으로 이렇게 했으면 좋겠다는 말씀을 주셨고, 그러기 전에 이미 간담회에서도 의견을 대략 그렇게 정리를 했으니 地下鐵建設本部에서는 오전에 우리 委員님들께서 질의했던 내용에 대한 답변과 또 요구했던 자료들을 좀더 충실하고 성실하게 준비를 해서 다음 주 목요일 11월 27일 오후 2시에 속개를 해서 나머지 부분에 대한 답변과 보충질의 이러한 순서로 진행을 할까 합니다.

그러면 그런 방향으로 우리 委員님들의 간담회 내용을 그대로 시행하는 것으로 하겠습니다. 地下鐵建設本部에서는 차질이 없도록 준비에 만전을 기해 주실 것을 당부하면서 산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(14時 25分 散會)

○出席監查委員

金永春 朴謙洙 李智文 金在仁

金亨吉 金喜甲 白聖德 梁敬淑

李允中 鄭炳仁 趙上男 池昌洙

○專門委員

金泰鎬

○被監查機關參席者

地下鐵建設本部長 洪鍾敏

.....

書面質疑書
(뒤에 실음)
