

---

第111回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第3號  
서울特別市議會事務處

---

日時 1999年2月25日(木) 午後4時

場所 交通委員會會議室

---

議事日程

1. 地下鐵建設本部業務報告의件

---

審査된案件

1. 地下鐵建設本部業務報告의件 ... 2面

---

(16時 16分 開議)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 제111회 임시회 제3차 교통위원회 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

존경하는 교통위원회 위원님 여러분, 연일 오후회의에 참석을 해 주셔서 감사합니다. 그리고 地下鐵建設本部長을 비롯한 關係公務員 여러분, 다시 만나 뵙게 되어서 반갑습니다.

오늘 회의는 地下鐵建設本部の 99년도 업무보고가 있겠습니다. 이번 임시회가 금년에 처음 시작하는 회의입니다. 또한 처음 시작하는 오후회의이기도 합니다. 오후회의는 위원님들의 원활한 의정활동 보장과 집행부의 행정업무공백을 최소화하기 위해 시작하게 되었습니다.

새로 시작하는 제도이기 때문에 몇 가지 불편한 점도 있겠습니다만, 오후회의 취지를 충분히 감안하시어 효율적인 상임위원회 회의가 될 수 있도록 협조해 주시기 바랍니다.

---

1. 地下鐵建設本部業務報告의件

○委員長 朴謙洙; 그러면 의사일정 제1항 地下鐵建設本部 업무보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

먼저 地下鐵建設本部長 나오셔서 업무보고를 하여 주시기 바랍니다.

本部長님 서서 업무보고를 하시는데 불편하시지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 괜찮습니다.

地下鐵建設本部長 洪鍾敏입니다.

존경하는 박겸수 위원장님, 그리고 교통위원회 위원님 여러분, 먼저 새해 들어 처음 열리는 제111회 임시회 교통위원회에서 금년도 주요업무계획을 보고드리고, 위원님들의 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

금년에는 제2기 지하철 2단계 61.5km 구간의 모든 구조물 공사를 완료하고건축, 궤도, 전기 등 후속 공사의 추진은 물론 8호선 암사구간 4.5km 개통, 도시철도건설 기본계획 수립, 9호선 1단계 구간 건설준비 등 많은 일을 처리해야 하는 중요한 회의이기도 합니다.

本部長 이하 전 직원이 합심노력하고 또 위원님들과 긴밀히 협조하여 계획된 일들을 차질없이 추진해 나가도록 하겠습니다.

위원님 여러분의 적극적인 성원과 협조를 부탁드립니다. 별도 배부해 드린 유인물에 의거 금년도 업무계획을 보고드리겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵建設本部 主要業務報告

(뒤에 실음)

.....  
이상으로 99년도 地下鐵建設本部 업무에 대해서 간략히 보고를 드렸습니다.

○委員長 朴謙洙; 地下鐵建設本部長, 수고 많이 하셨습니다.

다음은 地下鐵建設本部長의 업무보고에 대하여 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다. 회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 地下鐵建設本部長을 상대로 일괄질의 일괄답변 형식으로 하고, 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

질의하실 위원 계시면 발언하여 주시기 바랍니다. 尹汝亨 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○尹汝亨 委員; 尹汝亨 委員입니다.

지금 地下鐵建設本部長께서 상세한 내용을 업무보고를 하셨는데 제가 의문점이 있어서 몇 가지 질문하겠습니다.

전번 TV에서도 보도된 바가 있는 6호선 신내지역에 건설 구조물이 작년 여름에 침수로 인해서 20 내지 30cm가 시설물이 떠 있다는 이러한 보도를 본 적이 있지요?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 네, 있습니다.

○尹汝亨 委員; 거기에 대해서 구체적인 내용이 지금 이 업무보고에는 말씀이 없습니다. 거기에 대해서 아시는 대로, 그리고 향후 대책에 대해서 말씀해 주시고요.

두번째로는 저희 위원회에서 서울特別市 지하철건설 재원 50% 이상 국고보조지원 건의안을 市議會에서 建交部에 건의한 사실이 있습니다.

建交部에서 그에 대한 회신이 어떻게 와 있느냐 하면, 도시철도건설사업은 막대한 투자비가 소요되는 대규모 장기사

업으로서 그간 도시철도건설과 관련한 지방자치단체의 재정 부담 요인 중 상당한 부분이 자치단체에서 교통수요나 자체의 재정능력을 충분히 감안하지 않고 무리하게 사업을 추진한 점에도 기인한다고 이렇게 회신이 왔습니다.

또한 3기 지하철 등 향후 도시철도사업을 추진함에 있어서는 교통수요나 자체 재정능력을 충분히 감안하여 투자의 효율성이 확보되고 서울시의 재정에 부담을 주지 않도록 합리적으로 추진하여야 한다고 이렇게 建交部에서 회신이 왔습니다.

그런데 업무보고를 볼 것 같으면 지금 3기와 도시 수도권 전철을 검토하고 있다는 내용이 있습니다. 그러면 建交部에서 분석한 것과 우리 地下鐵建設本部에서 분석한 것은 앞으로 지하철건설계획에 대해서 이견이 있는 것으로 이렇게 지금 느껴집니다. 이 점에 대해서 답변해 주시고요.

세번째로는 지금 월드컵경기장 주변에 지하철을 확장하기로 되어 있습니다. 지금 합정동에 볼 것 같으면 이미 6호선이 어느 정도 완공단계에 와 있습니다. 그런데 합정동 길이 지금 도시계획을 입안해 가지고 폭을 12m 내지 15m 정도로 도로를 확장합니다. 그 도로가 확장이 되면 합정동에 있는 그 지하철역사는 길 가운데에 위치하게 됩니다.

그런데 지금 여기 합정동 6호선 내부계단폭이 5.5m에서 10m로, 2호선 승강장 폭도 5.3m에서 13m로 이렇게 되어 있습니다. 그러면 도시계획 입안이 지금 되어 있지도 않고, 지금 도시계획 입안에 대한 심의가 올라와 있는 것으로 알고 있는데 예산은 어떻게 편성되었는지, 또한 노상폭이 12m 내지 15m가 확장되었을 때 기존설계와 지금 대체설계되었을 때 예산이 어떤 방식으로 산출되었는지 거기에 대해서 말

씀해 주시기 바랍니다.

이상 세 가지를 질문했습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 朱世晩 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩 委員입니다.

며칠 전 建交部에서 자치단체가 계획하고 있는 지하철건설 계획을 전면 재조정하고 투자비가 적게 드는 경전철 내지 버스에 집중투자하여 대중교통 문제를 해결하겠다고 발표한 적이 있습니다.

그러나 서울시는 이미 3기 지하철 건설을 수립하고 실시 설계비까지 책정하였고 9호선은 노선과 역사가 확정된 현재 전면 재조정을 할 경우 집단민원이 예상되는데 거기에 대한 대책은 무엇입니까? 둘째는 서울시가 지하철을 건설한 지가 20년이 지나 토목이나 전동차제작 부분은 상당히 국산화되어 있습니다. 그러나 역무자동화 부분에는 거의 외주발주하고 있고 우리나라의 전자산업이 그렇게까지 뒤떨어져 있는가 하는 부분이고, 또 왜 국내업체는 개발을 하고 있지 못하는가, 또 발주과정에 국내업체가 불리한 조건은 없는지, 이 부분과 앞으로 국산화 가능화는 없겠는가 하는 부분에 대한 질문을 하겠습니다.

세번째는 지하철의 쾌적한 역사환경 조성을 위한 관리목표에서 하절기 실내 평균온도를 28도 이하로 유지하고 승강장 소음을 65dB 이하로 하여 공기질도 기준치 이하로 관리하겠다고 하셨습니다.

그렇게 하면 참 좋겠지요, 그 목표가 이루어진다면. 그러나 추진계획을 보면 냉방장치 성능기능 강화만으로 28도 이하로

유지가 될 수 있는가, 소음발생장비 전면제작만으로 65dB로 유지될 수 있는가, 그리고 공기여과장치 효율을 향상시키는 것만으로 공기질이 기준치 이하가 될 수 있는가 의문이 될 수 있습니다. 다양하고 쾌적한 지하철 역사를 만들기 위해서는 단편적인 추진계획만으로는 안 된다고 생각합니다.

이 부분에 대해서 본부장의 견해를 듣고 싶습니다. 탁상공론적인 추진계획이 과연 현실에 맞는 것인지 하는 부분에 대해서 말입니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 崔鍾午 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○崔鍾午 委員; 수고가 많으십니다. 崔鍾午 委員입니다.

지하철건설과 관련해 두세 가지만 묻겠습니다.

보고에 따르면 2기 지하철의 마무리단계에서 3기 지하철을 착공하겠다고 했습니다. 그런데 建設交通部가 발표한 99년도 업무계획에 따르면 서울 3기 지하철 9호선 김포에서 둔촌간 38km, 10호선 시흥에서 면목간 35km, 11호선 양재에서 신월간 35km, 12호선 왕십리에서 성북간 9km에 대하여 전면 재검토하겠다고 한 바 있습니다.

첫째, 이러한 업무계획은 서울시와 협의한 것인지 답변해 주시고, 둘째, 어떻게 해서 이러한 계획이 입안되게 되었는지 그 경과를 상세히 보고해 주시고, 세번째, 보도에 따르면 3기 지하철을 경전철로 대체한다는 등의 이야기가 있는데 이에 대해서도 소상히 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 25쪽에 보면 도시교통정책심의 소위원회가 있습니다. 대개 몇 명이며 어느 부서에서 이 교통정책심의 소위원

회를 추천해서 만드는지 좀 알려주시고, 명단을 좀 밝혀주시면 감사하겠습니다.

마지막으로 지하철구조물의 안전관리에 대해서 간단하게 하겠습니다.

아까 朱世晩委員하고도 좀 중복된 질문인데 보고에 의하면 고품질의 지하철건설을 위해 기존 지하철구조물의 유지관리상 문제점을 발굴 분석 개선하겠다고 했습니다.

지하철구조물의 안전한 유지관리는 시민의 안전과 직결된 아주 중요한 사항입니다. 그런데 공사관리 분야의 추진계획을 보면 품질점검반을 운영하고 공사실명제를 시행하는 등 계획은 장황하나, 실제 공사현장을 계획하는 탁상과는 다르다는 생각이 듭니다.

지난 2월 1일 地下鐵公社 勞動組合이 주장하는 바에 따르면 지하철 2호선 대림역 역사의 지반이 인근 7호선 7-23공구 공사의 여파로 4.8mm나 가라앉았다고 합니다. 아울러 이 지역은 500톤 이상의 열차가 하루 548회나 지나가고 있어 대형사고 우려가 있다고 지적했습니다. 이러한 사항은 무엇을 의미합니까?

본위원은 이렇게 계획 따로, 실행 따로의 계획은 시민의 안전에 전혀 도움이 안 된다고 생각하는데 본부장의 견해를 묻고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 林東奎 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○林東奎 委員; 林東奎 委員입니다.

지금 지하철 노선관계가 9호선, 10호선 해서 신문에 전면

지방자치단체의 예산관계 때문에 재검토 내지는 경전철로 하는 것으로 尹汝亨委員도 여기에 대해서 질의한 것으로 본위원은 알고 있습니다만 이제 이런 지하철 노선을 설계하고 또 그리고 발표할 때는 신중해야 되지 않겠는가, 그 이유는 그 지하철이 지나가는 지역의 주민들은 엄청난 이해관계에 얽혀있기 때문에 상당히 혼란을 초래할 일이 있다, 또한 지하철을 새로 설계할 때도 모든 편의시설을 같이 넣을 수 있도록 조금 민원이 있고 공사가 다소 지연이 되더라도 처음부터 확실하게 해야 되고, 또한 이렇게 노선변경이나 이런 것은 좀 신중히 해야 할 텐데 이러한 것을 잘못 언론에 흘리는 바람에 그 노선이 지나가는 지역에 있는 주민들이 상당한 혼선을 겪고 있는데 여기에 대해서 앞으로의 계획을 좀 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 지하철이 공사를 진행하고 있는 구간이 공사를 하면서 우선 교통소통이 좀 원활하도록 최선의 노력을 해야 되는데 공사하는 건설회사가 모든 것을 공사하는 위주로다가 현장관리를 한다 이런 얘기입니다.

그래서 도로가 하치장으로 상당히 교통소통이 어려운데 이것을 앞으로 어떻게 관리하실 것인지 여기에 대한 답변을 해 주시고요.

다음에 지금 천호 지하주차장이 1,560대를 댈 수 있는 600억의 예산을 들여서 건설했다고 그러는데 지금 거기 들어가 보시면 바닥이 전부 다 금이 가 있습니다.

그래서 본위원은 하자라고 생각합니다. 그래서 벽에다가도 안전을 고려해서 차를 주차하지 마십시오, 썬블어났어요. 그래서 왜 그렇게 바닥이 한 지 얼마 안 되었는데 왜 갈라져 있는지 거기에 대해서 설명을 해 주시고요.



마지막으로 지금 작년도에 업무보고할 때는 지하철편의시설 관계에 대해서 계획을 2001년까지 모든 역에 편의시설을 설치하시겠다고 했는데 지금 업무보고 12페이지에 타기 쉽고, 갈아타기 쉬운 지하철 이렇게 되어 있습니다.

거기의 맨 마지막 소요예산이라고 나와 있는 데를 보면, 운영중인 정거장 개선은 각 운영주체별 예산확보 후에 개선을 시행하겠다고 되어 있으면, 결론은 이제 地下鐵建設本部는 지금 都市鐵道公社나 地下鐵公社로 모든 것을 넘기고 거기에서 손을 떼겠다고 이것을 보고하시는 것인지, 그것이 지금 불명확하니까 거기에 대한 앞으로 계획을 말씀해 주시고, 또 이 계획이 왜 업무보고 때마다 차질이 생기는지 거기에 대해서도 소상히 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(朴謙洙 委員長, 尹汝亨 幹事와 司會交代)

○委員長代理 尹汝亨; 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 계십니까? 李敬愛 委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○李敬愛 委員; 李敬愛 委員입니다.

동료위원들께서도 질문을 하셔서 잠깐 언급을 하겠지만 9호선부터 12호선까지 建設交通部와 또 우리 地下鐵建設本部와 생각이 다른 그런 이유를 밝혀 주시기 바라겠습니다.

또 만약에 地下鐵建設本部 의지대로 공사를 진행하시게 된다면 9호선부터 12호선까지 호선을 정해 놓으셨는데 이때 어떤 구간은 20 몇 km, 어떤 구간은 30 몇 km, 어떤 구간은 10 몇 km 되는데 공사량이 짧은 구간부터 일을 진행시키실 그런 의지는 없으신지 물어보고 싶습니다.

두번째는 交通管理室 정책 중에 보면 버스 지하철카드를

혼합해서 쓰는 것으로 지금 우리들에게 정책을 보고했는데 地下鐵建設本部에서 향후 버스와 지하철카드 혼합에 대한 것에 대해서는 보고를 받으셨는지, 여기에 대해서는 어떻게 대비를 하시는 것인지를 밝혀 주시기 바라겠습니다.

그 다음에 영국 TTSI사와 계약했던 계약내용과 그 다음에 중간에 파기가 되었지요? 거기에 대한 진행절차에 대해서 처음 계약방법부터 현재 해지될 때까지 절차에 대한 자료를 요구하겠습니다.

그 다음 기술직 직원이 대규모 이동을 했는데 이때 기술직 직원들이 인사이동하는 가운데서 고과를 매기는 중간관리자들에 의해서 불이익을 당했다는 이야기가 저한테 서너건 접수되어 있거든요. 그래서 여기에 대한 기준은 어떠했는지 말씀해 주시기 바라겠습니다.

그 다음 갈아타기 쉬운 지하철이라고 했습니다. 그런데 지금 건설되고 있는 구간 중에서 보면 이용하는 시민이 불편한 구간이 몇 군데 있는 것으로 알고 있는데 만약에 시민들이 그 불편 정도에 따라서 구조개선 가능한 구간에 대해서 환승이나 편의시설에 대해서 개선의지가 확실하게 있는 것인지, 여기에 대해서 말씀해 주시기를 바라겠습니다.

그 다음에는 선진국에서는 현재 지하화되는 것에 대해서 부정적인 견해가 많다고 들었습니다. 그 이유는 지하 고온화와 그 다음 환기시설 여러 가지 예를 들고 있었는데, 우리나라에서는 地下鐵建設本部라는 타이틀을 갖고 있습니다.

그래서 앞으로도 계속 지하도 해 나갈 것이고 지상권으로도 건설하실 것인데 그 지하 고온화현상에 대해서는 어떻게 대비계획을 하고 있는지 말씀해 주시기 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까? 金玉源 委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○金玉源 委員; 地下鐵建設本部長 이하 관계공무원 여러분, 수고가 많습니다. 간단히 몇 가지만 질문하겠습니다.

첫번째로 소음이 적은 지하철을 만들겠다고 하면서 그 추진계획에 보면 터널내부 소음저감 방안수립 그 예산이 전차구매비에 포함되어 있습니다.

터널 소음저감 예산이 어째서 전차구매비에 포함이 되어 있는지, 예산상 편성에 어긋난 것이 아닌지 여기에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

당면 현안문제에 있어서 동료위원들이 여러 가지로 언급을 했습니다.

역무자동화 설비 재계약에 관해서 그 동안에 계약해지 배경 및 경위에 대해서도 자세히 설명했습니다. 그런데 재계약에 따른 효과가 120억원이 된다고 했습니다.

애당초에 계약했던 것을 해지하고 한다고 했는데 여기에는 국내업체를 선정해서 하기 때문에 이러한 예산절감이 나온다고 했습니다. 국내업체는 어느 업체이고, 또 이 업체하고 계약을 하게 되면 어떠한 면에서 이러한 예산절감이 나온다는 것인지 구체적으로 얘기를 해 주시기 바랍니다.

여기에 따라서 지난번 행정사무감사시에도 지적이 된 사항인데 현재 地下鐵建設本부와 각 계약업체와의 관계에서 크레임이 발생하고 있는 것으로 알고 있습니다.

크레임이 발생한 업체별로 구체적으로 어떠한 이유로 해서 크레임이 발생이 되었고, 현재 크레임이 발생한 데 대해서 우리 地下鐵建設本부에서 대처하고 있는 방법, 또한 현재 어

디까지 해결이 되어 있는가, 금액은 얼마인가, 이것을 구체적으로 자료로 발췌해서 전체 위원들한테도 배부를 해 주시고, 답변시에 답변할 수 있으면 답변을 해 주시기를 바랍니다.

크레임 관계가 상당히 액수가 많은 줄 알고 있습니다. 그래서 이러한 크레임이 발생한 그 원인이 첫째 무엇인가, 이것을 철저히 따져서 방금 전에도 설비 부분만 해도 재계약을 하게 되고 그랬는데, 이 건설에 크레임이 생긴다는 것은 설계가 잘못된 것인지, 아니면 시공업체가 공사과정에서 잘못된 것인지, 여러 가지 이유가 있는 줄 알고 있습니다. 이것을 소상히 밝혀 주십시오.

그리고 지하철역 방재체계 구축이라고 했는데 여기에서 지금 간단히 하나만 예를 들자면 소방용 무선통신망을 구축한다고 했습니다. 앞으로 계속 건설될 지하철에 이런 것이 구축될 것인데 이동통신망 구축하고 소방용 무선통신망 구축하고는 별개인지, 따로따로 해야 되는 것인지, 아니면 기술적으로 이런 것을 합해서 시설할 때 한꺼번에 하면 어떤지, 본위원이 좀 궁금해서 묻습니다. 상세히 답변을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 수고하셨습니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

더 질의하실 위원이 안 계시므로 관계공무원들이 여러 위원님들의 질의사항에 대해서 충실하게 답변을 하기 위해서 답변자료 시간을 주기 위해서 약 30분간 정회를 하고자 합니다.

이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 30분간 정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(17時 20分 會議中止)

(18時 06分 繼續開議)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

이제 위원님들 질의에 대해서 地下鐵建設本部長께서 답변하실 차례입니다. 혹시 답변하시기 전에 먼저 질의를하실 위원이 계십니까? 그러면 질의를 듣고 답변은 다음에 듣도록 하겠습니다.

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 地下鐵建設本部長께서 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

어떻습니까? 위원님들 양해를 해 주시면 앞서서 그냥 답변을 하시도록 했으면 하는데 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 감사합니다. 地下鐵建設本部長 답변드리겠습니다.

먼저 尹汝亨 委員님께서 질의하신 6호선 신내지구 구조물이 지난 홍수에 의해서 떠 있는데 그에 대한 내용과 대책에 대해서 물으셨습니다.

이것을 도면으로 상세하게 설명을 드리도록 하겠습니다. 6호선 6-1공구 구조물은 방금 전 업무보고에서도 말씀드린 것과 같이 현안사항 두번째 지하철건설 시공업체 부도에

따른 재발주 내용에 포함되는 동성종합건설에서 시공하는 구간입니다.

이 회사가 10월 1일에 부도가 났지만 사실 작년 3월부터, 그러니까 6·7개월 전부터 공사가 지지부진하고 공정이 제대로 진척이 되지 않았던 구간입니다.

그런데 지난 8월 집중호우에 의해서 이러한 문제가 발생이 되었는데 도면에서 보시는 것처럼 원래 6호선 차량기지에서부터 출발하여 중랑천 쪽으로 노선이 연결되지만 이번에 구조물이 부상된 것은 차량기지 쪽에서 장차 구리쪽으로 철도를 연결하는 것을 대비해서 270m를 시공하도록 되어 있던 구간입니다.

그 구간 중에 174m가 이것이 원래는 구조물 공사가 되고 위에 설계된 구조물이 즉시 다시 시공이 되어야지만 문제가 발생이 되지 않는데, 아래층에 있는 구조물만 시공한 상태에서 집중호우에 의해서 물이 차서 이 구조물이 빗물의 부력에 의해서 최고는 37cm까지 최하는 2cm까지 부상이 되었습니다.

그래서 물이 빠지고 나서 최종적으로 24cm가 부상이 되었는데 저희들 地下鐵建設本部에는 이 구조물을 철거할 것인가, 보수해서 쓸 수 있는 것인가 하는 것을 외부 전문가에 의해서 점검을, 안전진단기술 전문기관에 의뢰해서 정밀안전진단을 실시했습니다.

정밀안전진단을 실시한 결과, 그 내용을 가지고 자문회의도 거쳤습니다만 이 구조물은 철거할 필요는 없고 기초라든가 구조물에 손상이 간 부분을 보수보강을 하여 재시공하는 것이 좋겠다 하는 그러한 결과가 나왔기 때문에 여기에 대한 재시공을 하기 위한 준비를 하고 있습니다.

지난 10월 1일 이후 회사가 부도가 나서 그 회사에는 시킬 수가 없고, 내일 2월 26일 방금 전에 보고드린 것처럼 調達廳에서 공개입찰로 선정을 하도록 되어 있습니다.

업체가 선정되는 대로 안전진단결과에 의하면, 보수보장을 하는 데 1억 6,000만원이 소요된다고 판단이 나와서 동성종합건설로부터 1억 6,000만원의 비용을 확보를 해 놓았습니다.

이 돈을 가지고 새로 선정되는 업체에 의해서 보수보장을 시행을 하고, 그 결과에 따라서 안전진단을 해서 지하철구조물에 손상이 가지 않도록 대책을 세우도록 하겠습니다.

다음은 역시 尹委員님께서 국고보조 50% 이상을 市議會에서 건의를 했는데 3기 추진에 있어서 서울시와 建交部에 이견이 있는 것 같은데 여기에 대한 질문을 하셨습니다.

3기 지하철에 대한 국고보조는 당초 서울시와 정부간에는 60%를 서울시에서 부담하고 40%를 정부에서 부담하도록 되어 있습니다. 그런데 서울시를 제외한 다른 市는 50%를 국고에서 보조하고 50%를 지자체에서 부담하도록 되어 있기 때문에 그래서 서울시에서 위원님들과 똑같이 50% 이상을 국고에서 지원을 해 줄 것을 요청을 하였습니다.

그래서 작년에는 구두로는 긍정적인 약속을 받아냈습니다만, 아직 이것이 서면화되지 않은 상태에서 위원님들께서 이것을 정부에 요청을 하였는데 정부에서는 공식적으로는 여기에 대한 부정적인 답변이 온 것으로 알고 있습니다. 저희들이 위원님들의 뜻을 받들어서 반드시 서울시에서 생각한 것처럼 금년 봄부터 예산을 확보하는 과정에서 50% 국고지원이 될 수 있도록 저희들이 노력을 하겠습니다. 이 과정에서 필요하면 위원님들께 도움을 적극적으로 요청할 계획입니다.

다음은 역시 尹委員님께서 월드컵 대비하여 합정로 확장시에 지하철역사는 어떻게 설치할 것이냐 하는 말씀을 질문 하셨습니다.

여기에 대해서는 합정로를 확장을 하게 되면 여기에 해당되는 정거장은 망원정거장이 하나 해결이 됩니다. 그러니까 지금 현재는 계획선대로 되고 있는데 이것이 확장이 되면 거기에 대한 출입구를 확장을 해야 하는 문제가 있는데 지금 현재 합정로 인근 세입자를 중심으로 한 일부 주민들이 도로 확장을 반대를 하고 있습니다.

그래서 저희들은 주민들의 반대에 의해서 도로가 확장이 되지 않으면 지금 현재의 상태대로 출입구를 만들면서, 이것이 확장이 될 것에 대비해서 가시설을 만들어 놓았다가 이것이 확장이 우리 지하철 준공보다 나중에 확정이 되면 그 가시설을 터서 원구조물을 만들 계획으로 추진하고 있고, 예산도 그러한 방식으로 확보를 해 놓고 있어서 지하철 입구에 차질이 없도록 하겠습니다.

망원역 외에 합정역이나 이러한 곳은 합정로 해당되는 구간이 아니기 때문에 저희들 공사 추진하는 데에는 아무 문제가 없습니다.

다음은 朱世晩 委員님 질문에 대해서 답변드리겠습니다.

위원님께서는 建交部 발표 중 경전철 도입 등을 발표했는데 9호선 조정시에 민원대책에 대해서 물으셨습니다.

이것은 역시 방금 전에 尹委員님께 답변드린 내용에 포함이 되어 있고, 朱世晩 委員님뿐만 아니라 崔鍾午 委員님, 林東奎 委員님, 李敬愛 委員님 등 여러 위원님들께서 질문을 해주셨습니다.

지난 24일 언론보도된 내용은 建設交通部 업무보고시 서울



市 3기 지하철을 포함하여 6대 도시의 미착공 지하철에 대한 착공시기와 차량시스템을 재검토하고 이들 지하철 시기를 대폭 연기하고 비용이 적게 드는 경전철 등을 도입할 계획이다, 이러한 내용이 발표가 있었는데 사실은 저희들 地下鐵建設本部에서는 97년 10월부터 市政開發研究院에 의해서 지금 현재 3기 지하철의 수요를 재검토하고 거기에 따라서 광역전철 개념과 경전철 개념, 또한 차량에 대한 규모, 이러한 것을 재검토해 오고 있었습니다.

그러던 차에 지난 12월에 建設交通部에서 우리 서울시에 서 지하철을 제일 잘 아는 직원을 파견요청이 있어서 당시에 과장이 建設交通部에 파견 나가서 건교부 직원들과 같이 6대 도시 지하철에 대한 실태를 재점검해서 그것을 가장 경제적이고 시민들한테 편리한 지하철을 건설하는 그러한 방안을 조정하는 데 참여를 했습니다.

그래서 참여해서 같이 작업을 하는 과정에서 거기에 대한 기본방향은 97년부터 이미 서울시에서는 추진해 오고 있는 수송수요를 재검토해서 알맞게 하는 거라든가, 경전철을 도입하는 거라든가, 불합리한 노선을 조정하는 거라든가, 이러한 사업비에 대해서 단계별로 사업을 시행함으로써 국고나 지자체의 부담을 적게 하는 방안이라든가, 이러한 서울시에서 이미 하고 있는 기본방향이 전부 그 안에 반영이 되어 있기 때문에 建交部の 발표사항은 서울시가 지금 추진하고 있는 데에는 아무 영향을 주지 않는다 하는 것을 위원님들께 말씀드릴 수가 있습니다.

이러한 사항에 대해서는 이미 시의 간부들이 전부 거기에 대해서 이해하고 공감을 하고 있는 사항이다 하는 것도 아울러 보고드리겠습니다.

앞으로 저희들은 업무보고에서도 말씀드린 것처럼 3기 지하철에 대한 시스템이라든가, 노선이라든가, 차량규모라든가, 재원대책이라든가 이런 것이 재검토하는 안이 성안이 되는 대로 위원님들께 보고를 드리고 여기에 대한 최종 마무리를 짓도록 하겠습니다.

다음은 역시 朱委員님께서 역무자동화가 왜 뒤쳐져 있는가, 국산화의 가능성 문제에 대해서 물으셨습니다.

역무자동화가 방금 업무보고에서도 말씀드린 것처럼 92년도 2기 1단계를 추진할 때만 하더라도 저희들이 국산화를 할 수가 없었습니다. 그래서 영국의 TTSI사와 계약이 되었었는데 지금 현재로서는 국내에서도 현대전자라든가, 삼성전자라든가, 대우전자라든가 이런 데서 국산화기술을 개발해서 지금 현재는 국산화할 수 있도록 여건이 조성되어 있다 하는 것을 보고드리겠습니다.

그래서 저희들이 7호선 TTSI사와 해약을 하고 재계약을 하는 것에 대해서 국내업체가 참여할 수 있도록 현재 調達廳에서 입찰절차를 진행하고 있다 하는 것을 보고드리겠습니다.

그리고 역시 朱委員님께서 쾌적한 역사를 만들기 위한 계획으로 온도를 28도 이하로 하고 소음을 65dB 이하로 공기질 향상을 한다고 했는데 이것이 가능한지에 대해서 질문하셨습니다.

쾌적한 역사환경 조성을 위한 목표중에 온도기준 28도 이하 하는 현재의 냉방설계기준으로 반영이 되어 있어서 장비제작과 시공관리만 철저히 하면 충분히 달성이 가능하다고 저희들은 보고 있습니다.

그래서 지금 현재 공사중에 있는 지하철은 이러한 기준에 맞게 장비를 제작하고 있습니다. 그리고 소음기준 65dB 이

하에 대해서도 정거장내에 있어서 주소음원이 환풍기 소음이 됩니다.

여기에 대해서 소음기를 설치하면 이것이 충분히 65dB 이하로 된다 하는 시험결과를 갖고 있기 때문에 이러한 문제를 추진하는 데 아무 문제가 없습니다.

그리고 공기질 문제에 대해서도 현재 保健環境研究院에서 공기질 환경에 대해서 측정하고 있고, 環境部에서도 이러한 공기 기준치를 제시하고 있는데 서울시에서는 새로 건설되는 지하철은 여기에 대해서 훨씬 기준에 미달이 되고 있기 때문에 목표를 달성하는 데는 아무 문제가 없다 하는 것을 보고드리겠습니다.

다음은 崔鍾午 委員님께서 질문하신 내용에 대해서 답변드리도록 하겠습니다.

崔委員님께서서는 建設交通部 99년도 업무계획에 대해서 9호선에서부터 12호선에 대한 전면 재검토 내용에 대해서 질문하셨는데 이것은 앞에서 尹委員님께 답변드린 그러한 내용으로 같음하도록 하겠습니다.

그리고 서울시와 협의하였는지 이러한 말씀에 대해서도 이것은 우리 서울시에서 지하철에 대해서 제일 잘 아는 과장이 파견 나가서 여기에 대해서 깊숙이 관여해서 서울시의 업무를 기초로 해서 만들었다 하는 것을 보고드리겠습니다.

3기를 경전철로 대체한다고 하는 데 대한 내용은 수송수요를 정밀하게 측정하여 저희들이 경전철 수요에 맞는, 경전철 수요가 대략 시간당 2만명 이상이 이용하는 그러한 노선을 기준으로 해서 지금 경전철을 대폭 확충하고 있는 내용이 담겨져 있다 하는 것을 말씀드리고, 최종 성안이 되는 대로 위원님들께 보고를 드리도록 하겠습니다.

도시교통 소위원회 운영기관과 여기에 대한 명단을 말씀하셨는데 도시교통 소위원회는 都市交通促進法施行令 제51조의 규정에 의해서 설치한 것으로서 이것의 운영은 현재 交通管理室에서 주관하여 운영하고 있습니다. 여기에 대한 명단은 별도로 위원님들께 카피를 해서 드리겠습니다.

그리고 고품질 지하철을 만들기 위해서 품질점검반이라든가 감리.감독을 강화해야 하는데 대림역 침하에서도 보듯이 이것이 문제점이 있는 것이 아니냐 하는 질문을 하셨습니다.

대림역에 대한 신문보도사항에 대해서는 저희 地下鐵建設本部和 地下鐵公社 職員들과 같이 가서 점검을 해봤습니다만 서울시와 地下鐵公社에서 주관하여 외부 전문가를 참여하여 정밀안전진단을 시행해 봤습니다.

그랬더니 이것은 현재 공사중에 있는 지하철건설 공사와는 이것이 아무 상관이 없는 것이고, 또한 대림역사 자체 안전에는 문제가 없다는 그러한 결론을 냈습니다.

그렇지만 워낙 이것이 중요한 구조물이기 때문에 地下鐵公社에서 주관하여 현재 외부기술자들로 구성된 안전진단반을 편성해서 이미 2월초부터 안전진단을 시행하도록 계획을 추진하고 있습니다.

이것은 안전진단 결과가 나오면 거기에 대한 대책을 수립하겠습니다만 앞으로 건설하는 지하철구조물에 대해서는 이러한 문제도 발생되지 않도록 저희들이 더 철저히 시행하겠습니다 하는 것을 말씀드리겠습니다.

다음은 林東奎 委員님께서 질문하신 내용에 대해서 답변드리겠습니다.

먼저 林委員님께서서는 지하철 9, 12호선에 대해서 재검토하는데 신중히 해야 한다는 말씀을 하셨습니다. 역시 이 건

에 대해서도 앞에 尹委員님의 답변으로 같음하도록 하겠습니다.

그리고 편의시설도 더욱 철저히 해야 한다는 그러한 말씀에 대해서 환승역을 중심으로 해서 지하철 출입구에 있어서 엘리베이터나 에스컬레이터나 이러한 것은 돈이 좀더 많이 든다 해도 이러한 것은 백년대계를 위해서 저희들이 더 확충해 나가겠습니다.

보고드린 대로 금년에서부터 2001년까지 구분해서 이러한 것을 기존 지하철, 그리고 공사하고 있는 지하철에 대해서 대폭 확충해 나가겠다 하는 것을 다시 한 번 말씀드리겠습니다.

그리고 공사구간의 교통소통이 원활해야 하는데 현장관리가 미흡하다고 거기에 대한 대책을 물으셨습니다.

역시 공사중에 시민불편을 최소화하기 위해서 저희들 본부에서는 최대한 2개 차로 이상은 점거할 수 없도록 하고 공사시 발생하는 자재는 당일 반출을 하도록, 24시간 내에 반출하도록 해서 시민들의 불편을 최소화하도록 하고 있습니다.

역시 林委員님께서 천호 지하주차장 바닥에 금이 갔는데 그 이유에 대해서 물으셨습니다.

저희들이 확인해 본 결과, 천호 지하주차장 원구조물은 문제가 없는데 원구조물을 보호하기 위해서 5cm의 보호몰타르를 쳤습니다, 차량의 평탄성을 유지하기 위해서 5cm 두께의 보호 몰타르를 쳤는데 이것은 아무 철근이나 이런 것이 들어가 있는 것이 아니고 그냥 약한 몰타르이기 때문에 이것이 차량 다니는 과정에서 헤어크랙이 갔습니다.

그러니까 구조물에 이상이 있는 것이 아니고 5cm 두께의

보호몰타르에 대해서 헤어크랙이 갔는데 여기에 대해서는 저희들이 都市鐵道公社와 현장조사를 더 철저히 해서 이것이 공사중에 보호몰타르라고 하지만 공사중에 하자나 이러한 것으로 밝혀질 때에는 시공회사로 하여금 여기에 대한 하자보수를 조속히 시행하도록 조치를 하고 여기에 대한 원인을 분석해서 앞으로 이러한 문제가 시민들한테 불안을 주는 문제가 발생되지 않도록 하겠습니다.

그리고 역시 林委員님께서 업무보고 12쪽에 보면 타기 쉬운 지하철을 건설한다고 해놓고 운영주체별로 예산을 할당해서 운영주체에다가 넘기고 그냥 무책임하게 넘기는 것 아니냐 하는 요지의 말씀을 하셨는데 이것이 운영주체에서 하는 것이 가장 효율적이기 때문에 이렇게 구분을 했습니다만 예산을 확보하고 편의시설을 완료하는 그러한 전 과정을 企劃豫算室과 운영주체와 地下鐵建設本部가 합동으로 계속 추적을 해나가기 때문에 운영주체에서 한다고 하더라도 운영주체에서 자체예산을 확보하는 것이 아니라, 운영주체에서 企劃豫算室에 예산을 올리면 地下鐵建設本部가 또 여기에 대한 중요성을 일깨워서 예산을 확보하는 데까지 관여하고 설계하고 공사하는 데까지 같이 관여한다는 것을 말씀드리고, 지난 번 서울시에서 방침이 정해진 것 그것은 운영주체가 하든, 地下鐵建設本部가 하든 그것은 목표기한 내에 구조물을 반드시 끝내도록 이렇게 추진하고 있다 하는 것을 보고드리겠습니다.

다음은 李敬愛 委員님께서 질문하신 내용에 대해서 답변드리겠습니다.

李委員님께서서는 역시 9호선부터 12호선까지 建交部와 서울시가 다른 의견이 있는데 여기에 대해서 물으셨습니다.

이것은 방금 전에 말씀드린 것처럼 서울시를 제외한 부산, 대구, 광주, 인천, 대전 이러한 5대 도시에 대해서는 建設部에서 제시한 새로운 지침으로 해서 여러 가지 수정할 내용이 많지만 서울시는 이미 시행을 하고 있는 것이기 때문에 建設部 발표내용에 구애를 받지 않는다 하는 것을 다시 한 번 말씀드리겠습니다.

그리고 공사량이 짧은 구간부터 확대공사를 시행해야 하지 않겠는가 하는 요지의 말씀을 하셨는데 저희들이 공사를 착공하는 것은 이 계획을 위원님들께 보고드리어서 계획을 확정된 후에 공사를 착공하는 것에 대해서는 사업비용, 그리고 이용승객에 대한 수송수요, 이러한 것을 종합적으로 판단해서 사업착공 구간에 대해서는 별도 계획을 짜도록 하겠습니다.

그리고 버스와 지하철의 혼용카드 사용할 때 地下鐵建設本部の 의견을 물으셨습니다.

버스 지하철 혼용카드에 대해서는 이미 운영하는 시설에 대해서는 운영주체에서 이것을 설치하고 있고 地下鐵建設本部에서는 시행공사중에 있는, 새로 신설하는 역무자동화시설에 대해서는 이미 버스나 지하철카드를 혼용할 수 있도록 사양을 만들어서 발주를 해놓고 있기 때문에 이것은 혼용하는데 아무 문제가 없다 하는 것을 말씀드리겠습니다.

그리고 TTSI와 계약시 현재까지의 내용에 대해서는 자료를 요구하셨는데 이것은 상세한 자료를 정리해서 위원님께 다 같이 보내드리도록 하겠습니다.

그리고 기술직 직원이 고과에 대한 불이익을 받는다는 민원이 있었다고 했는데 여기에 대해서는 저희들 地下鐵建設本部에서는 정해진 기준에 의해서 현재 가급적이면 직원들의

사기를 떨어뜨리지 않는 그러한 방향으로 평가를 하고 있습니다.

다만 저희들이 생각되기에는 새로 전입되어 온 직원들, 그리고 地下鐵建設本部에서 오래 있었던 직원들을 평가할 때에 거의 비슷한 기준이라고 하면, 이번에 새로 전입되어 와서 첫 번째 평가 같은 경우에는 地下鐵建設本部에서 고생을 오래 한 직원들이 다소 근무평정에서 조금 유리한 그러한 점이 있습니다.

그러나 두 번째 평가에서부터는 그 직원들이 6개월마다 평정을 하니까 다 같이 실력을 발휘할 때는, 또 그러한 공적에 의해서 평가가 되기 때문에 두 번째부터는 결코 불이익을 받을 이유가 없다 하는 것을 말씀드리고, 다만 저희들이 地下鐵建設本部 직원들이 대부분 여기에 있었던 사람들은 5년 내지 7·8년 동안 고생했던 직원들입니다.

그리고 새로 온 직원들은 주로 구청에서 온 직원인데 지금까지의 기준으로 볼 때는 지난 11월에 구청이나 사업소에서 새로 전입되어 온 직원들 중에 상당수 직원들이 그 부서에서 일 하다가 징계를 받거나, 주의를 받거나, 이렇게 처벌을 받은 이런 직원들이 많아서 객관적인 기준으로 보면 여기에 고생한 직원보다 근평을 주기에는 좀 미흡하다 하는 그러한 점이 객관적으로 나타나고 있습니다.

그렇지만 어디까지나 이 근평이라는 것은 개개인에 대한 평가이기 때문에 앞으로 다음 번 평가받을 때는 그 직원의 실력이 충분히 반영이 되도록 그런 식으로 하겠고, 현재에도 그렇게 큰 기준을 흔들려 가고 있지는 않지만, 하여튼 이러한 직원이 있다고 하는 것만 해도 本部의 여러 가지 사기 문제가 있으니까 이런 문제가 일어나지 않도록 균형을 유



지해 나가도록 하겠습니다.

그리고 타기 불편한 환승로를 개선할 의지가 없는가라는 말씀을 하셨는데, 이것은 저희들이 이미 계획이 되어 있지만 이미 계획에 포함되어 있지 않는 시설에 대해서도 위원님들께서는 주민들의 불편사항을 더 세세히 알고 계시니까 말씀하신 사항에 대해서는 저희들이 적극적으로 주민들의 의견을 반영하는 그러한 방향으로 개선을 해 나가도록 하겠습니다. 현안문제에 대해서도 저희들이 적극적으로 검토를 해서 가능한 방안을 모색해서 위원님께 개별적으로 보고를 드리도록 하겠습니다.

그리고 지하 고온화에 대한 대비책에 대해서도 물으셨습니다. 이게 1호선에서부터 지금 현재 8호선까지 운영을 하고 있는데 1호선처럼 25년 전에 개통한 이러한 지하철에 대해서는 지하수위의 저하로 지하가 고온화되는 그러한 문제가 있습니다.

그래서 지금 현재 그러한 시설에 대해서는 냉방화 시설이라든가 차량에 대한 제어시설이라든가 이러한 것에 대한 대비책을 세우고 있습니다만, 이것은 사실 앞으로도 계속 검토해야 할 그러한 중요한 문제라고 봅니다. 저희들이 전문가들의 의견을 들어서 계속 연구해 나가도록 하겠습니다.

다음金玉源委員님께서 질문한 내용에 대해서 답변드리겠습니다.

먼저 소음 저감시 터널내부 소음저감비가 전차 구매비에 반영된 이유에 대해서 물으셨습니다.

사실 업무보고 내용에 보시면 터널내부의 소음을 저감한다고 하는 것은 별도 돈을 들이는 것이 아니고 저희들이 그러한 기준을 정한다 하는 그러한 내용으로 보고를 드렸는데 그

것이 설명이 좀 부족했던 것 같습니다.

그래서 차량에 대한 소음을 저감하는 비용만 들어가 있고 터널내 소음저감하는 것은 이것은 저희들 직원하고 보건환경 연구원의 협조를 받아서 별도 예산 없이 여기에 대한 시험을 거쳐서 기준을 만들 계획이라는 것을 보고드리겠습니다.

그리고 역무자동화 재계약 효과가 120억원이 절감된다고 하는데 국내업체는 어딘가 하는 말씀을 하셨습니다.

이것이 지금 현재 공개입찰로 업체를 선정하기 위해서 調達廳에 계약요청을 해 놓고 있습니다. 그러면 이것이 주로 국내에서는 삼성전자, 현대전자, 대우전자, 이러한 회사들이 여기에 해당이 되는데 그러면 입찰도 안 되었는데 어떻게 120억원이라는 금액이 나왔느냐 이렇게 생각을 하실 수가 있는데, 이것은 저희가 이 계약을 파기를 하고, 파기를 하지 않았을 때는 이것은 지금 현재의 계약규정에 의해서 320 억원은 반드시 지출해야 하는 그러한 건입니다.

그리고 저 사람들이 크레임을 요청을 하는데 약 220억원을 더 크레임을 요청하겠다 이렇게 되어서 그 문제가 얼마만큼 어떻게 분담이 될지도 모르는 그러한 플러스 알파가 있는 그러한 사항인데 그것을 다 해약을 해 버리고 저희들이 새로 발주하는 내역서를 만들어 보니까 200억원 정도면 이것이 발주될 수 있도록 내역서가 만들어졌습니다.

그러니까 거기에서 분명하게 120억원은 이미 절감이 되었고, 그리고 200억원은 경쟁하는 그러한 과정에서 몇 십억원이 가격이 다운되면 추가로 더 예산이 절감이 됩니다.

그러면 어떻게 해서 이렇게 120억원 이상의 예산을 절감할 수 있었느냐, 그리고 그 당시에 계약을 너무 방만하게 한 것은 아니냐, 이런 얘기가 나올 수가 있는데 이것이 이렇게

많이 예산이 절감이 될 수 있는 이유는 당초에 국내기술이 개발이 되지 않는 상태에서 외국 회사와 계약을 했는데 국내기술이 개발이 되니까 그 동안 또 전자 컴퓨터 분야의 값이 다운되기 때문에 단가가 많이 싸졌습니다.

그리고 또 하나는 92년도 당시에는 RF카드라는 것을 생각을 못했는데 서울시에서는 96년도 방침에 의해서 97년도부터는 역무자동화시설에 약 30% 정도는 RF카드를 쓰도록 되어 있기 때문에 RF카드라는 이러한, 종래의 카드는 MS카드라고 하는데 그 MS카드보다도 비용이 반 이상 절감하도록 되어 있습니다.

그러니까 RF카드를 30% 이상 쓰니까 비용이 절감이 되고, 국내 기술에 의해서 전자 기술값이 다운이 되니까 더 절감이 되고, 그래서 저희들이 해약을 하면서도 여러 가지 절감효과를 올렸다 하는 것을 답변드리겠습니다.

○金玉源 委員; 하나만 물어보겠습니다.

계약을 파기했을 때 크레임을 220억원을 요구를 한다고 그랬는데 만약에 계약을 파기를 하고 재계약을 하면 크레임을 안 물어도 된다는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 그것은 전부 백지화되고 크레임 이런 것은 전부 없이 그냥 해약을 한 것입니다.

○金玉源 委員; 그렇게 된 것입니까?

○地下鐵建設本部長 洪鍾敏; 네. 그렇게 하는 조건으로 합의각서를 썼습니다.

그리고 역시 金委員님께서 건설사와 크레임이 발생하는데 여기에 대한 발생된 회사, 발생사유, 대처방법, 금액 등을 구체적으로 자료를 제시해 달라고 하는데 상세한 자료를 저희들이 드리겠지만 여기에 대해서 구두로 일단 먼저 몇 가지

만 말씀드리면, 이것을 제기한 회사가 전부 턴키, 설계시공 일괄입찰을 한 회사들입니다.

그런데 그 설계시공 일괄입찰이라고 하는 것은 참여하는 회사가 설계를 하고 지장물도 전부 자기들이 조사를 하고 거기 건물에 대한 시공하는 과정에서 하자나 인접 건물에 대한 피해나 이런 것을 전부 자기들이 보상을 하고 이렇게 한다 하는 그러한 계약조건에 응해서 계약이 들어왔습니다.

그랬는데 이 사람들이 공사를 하는 과정에서 한 일련의 여러 가지 손해를 보고 이렇게 되고 하니까 어떻게 보면 반역지로 이것을 갖다가 여러 가지 자기들 손해 본 금액이 계약서에도 분명히 그렇게 명시되어 있는 사항인데도 불구하고, 물론 그 중에 한 5%나 10% 정도는 저희들이 받아 들일 수 있는 것은 또 받아 주었습니다.

그렇지만 한 8·90% 이상은 계약서에 분명히 이것은 시공 업체가 와서 자기들의 돈으로 하겠다 하고 계약에 들어있는 사항인데도 불구하고 또 建設交通部에서도 여러 가지 지침이 그렇게 명시가 되어 있는 사항인데도 불구하고 이것을 자기들이 손해를 봤다 해서 크레임을 제기를 해 놓고 있습니다.

말하자면 한 회사에서는 어떤 경우에는 몇 백억원 단위로 요청을 해 놓고 있는데 그것을 지난 봄부터 지난 연말까지 地下鐵建設本部에서는 외부 크레임 분야에 대한 전문가라든가 기술자라든가 이런 합동으로 팀을 구성해 가지고 저희들이 10여 차례 거기 회사들과 같이 참여시켜서 토론을 했습니다.

이것을 이리이러한 규정에 의해서 줄 수 없는 것 아니냐 하는 것을 설명을 했는데도, 그 사람들은 어차피 현장 중역이나 현장소장이나 이런 사람들은 자기들 회사로 봐가지고는

밀진 것에 대해서는 뭔가 서울시에 걸어놓고 사장단에도 뭔가 희망을 주어야 하겠다 하는 그러한 입장으로 계속 그냥 크레임 문제를 제기를 하고 있습니다.

그래서 저희들은 어차피 이것이 여기서 종결이 안 되고 나중에 소송으로 간다거나, 공사분쟁위원회에 간다거나 이렇게 된다 하더라도 그 근거가 분명히 있기 때문에 저희들은 줄 수가 없고, 그런 데 간다 하더라도 서울시가 꽤하는 일은 없으리라고 그렇게 보고 있습니다.

그래서 저희들은 공사한 것만큼은 긍정적으로 생각해서 돈을 주어야 한다 하는 기준을 정해 놓고 있지만, 규정에 줄 수 없는 것을 또 계약서상에도 분명히 못 박혀 있는 것은 돈을 줄 수 없지 않느냐 해서 이 문제가 종결이 안 되고 있는 사항입니다.

거기에 대한 내용은 자세하게 서면으로 해서 金委員님과 다른 위원님들께 송부해 드리도록 하겠습니다.

그리고 소방용 무선통신망과 일반 무선통신망과는 무엇이 다른지, 구분해야 하는 것인지에 대해서 질문하셨습니다.

사실 터널내 무선통신망에 대해서는 다 같이 공동으로 사용을 합니다. 다만 소방 통신망에 대해서는 소방업무를 종사하는 사람들이 전용으로 쓸 수 있는 중계지, 그런 것만 몇 개를 설치하면 되기 때문에 그것은 그런 기술적인 보완만 해 가지고 소방시설에 대해서 강화를 하겠다 하는 그러한 내용이 되겠습니다.

이상으로 위원님께서 질문하신 내용에 대해서 답변을 마치도록 하겠습니다.

(朴謙洙 委員長, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 수고하셨습니다.

보충질의하실 위원님, 질의하시기 바랍니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

질의하실 위원이 없으므로 의사일정 제1항 地下鐵建設本  
部の 업무보고에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

이상으로 오늘 회의를 모두 마치겠습니다. 산회를 선포합  
니다.

(議事棒 3打)

(18時 42分 散會)

---

○出席委員

朴謙洙 尹汝亨 趙成大 金聖泰

金玉源 金平城 金喜甲 李敬愛

李載震 朱世晚 崔鍾午 林東奎

安秉昭

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

地下鐵建設本部長 洪鍾敏