

---

第115回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第5號  
서울特別市議會事務處

---

日時 1999年9月8日(水) 午後2時30分

場所 交通委員會會議室

---

議事日程

1. 地下鐵建設本部懸案業務報告의件

---

審査된案件

1. 地下鐵建設本部懸案業務報告의件 ... 2面

---

(15時 10分 開議)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제115회 임시회 제5차 교통위원회 회의  
의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

위원 여러분 그리고 崔昌植 地下鐵建設本部長을 비롯한  
관계공무원 여러분, 반갑습니다.

먼저 崔昌植 地下鐵建設本部長의 취임을 전 위원님들과 함  
께 진심으로 축하하는 바입니다.

地下鐵建設本部長께서는 그 동안에 오랜 지하철 건설에 관  
한 지식과 경험을 살려서 제2기 지하철을 2000년까지 차질  
없이 건설하고, 2001년 착공예정인 제9호선의 착공준비와 함  
께 제3기 지하철 건설의 전반적인 재검토 및 경전철 등 대체  
수단에 대해서도 가장 효율적인 방안을 강구하는 데 전력을

다해 주시기 바랍니다.

오늘은 地下鐵建設本部의 현안업무에 대해서 보고를 받도록 하겠습니다.

---

1. 地下鐵建設本部懸案業務報告의件

○委員長 朴謙洙; 그러면 의사일정 제1항 지하철건설본부 현안업무보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長께서 나오셔서 현안업무에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 업무보고에 앞서 먼저 인사말씀을 드리겠습니다.

지하철건설본부장직무대리로 발령 받은 崔昌植입니다.

지난 8월 7일 서울시 인사발령에 의해서 본부 차장에서 본부장 자리로 옮겨 앉게 되었습니다. 이번 인사로 제가 중책을 맡게 된 것은 그 동안 존경하는 朴謙洙 委員長님과 교통위원회 위원님 여러분들께서 저를 적극적으로 도와 주시고 지도해 주신 덕분이라고 생각을 합니다.

제가 취임한 후 처음으로 오늘 서울特別市 市議會 제115회 임시회 교통위원회에서 지하철건설관련 주요업무를 보고드리게 되고, 위원님들의 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

지금까지 저희 본부 전 직원은 위원님들의 지도와 격려 아래 제2기 지하철을 보다 편리하고 효율적으로 건설하는 데 최선을 다하고 있습니다.

그래서 지난 8호선 암사구간은 지난 7월 2일 개통한 바 있고, 6호선 전구간과 7호선 강남구간은 2000년 2월부터 11월

까지 구간별로 단계별로 개통을 목표로 추진중에 있습니다.  
현재 마무리공사에 박차를 가하고 있음을 보고드립니다.

앞으로 본부에서는 지하철 2기 2단계 잔여 57km에 대해서 10개 이상의 다양한 전문분야의 공정과 일들을 적기에 상호 조정 지원하는 등으로 공기내 차질 없이 개통토록 하면서, 무엇보다도 안전시공과 품질향상에 주력하며, 튼튼하고 정교한 지하철을 건설하는 데 최선의 노력을 다하겠습니다.

또한 장래 서울시는 물론 수도권의 대중교통수요 증가에 효율적으로 대응하고, 21세기 세계 거대도시로서 도시경쟁력을 제고할 수 있는 중장기 도시철도 기본계획을 확정하고, 정부와 협의해서 현재 추진중인 지하철 9호선 건설기본계획을 조기에 확정하고, 2001년에 착공할 수 있도록 만전에 준비를 소홀히 하지 않겠습니다.

지금까지 위원 여러분들의 따뜻한 배려와 성원에 다시 한번 깊은 감사를 드리며, 앞으로도 지속적인 지도와 격려를 부탁드립니다. 열심히 하겠습니다.

그러면 별도 배부해 드린 유인물에 의해서 업무보고를 드리겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵建設本部 懸案業務報告

(뒤에 실음)

.....

이상 보고를 마치겠습니다.

감사합니다.

(朴謙洙 委員長, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 地下鐵建設本部長 수고하셨습니다.

이어서 현안업무와 관련하여 위원님들의 질의와 地下鐵建設本部長의 답변을 듣도록 하겠습니다.

회의의 원만한 진행을 위하여 일괄질의 일괄답변 형식으로 진행하되, 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

질의하실 위원 있으시면 질의하여 주시기 바랍니다.

崔鍾午 委員님, 질의하시기 바랍니다.

○崔鍾午 委員; 崔鍾午 委員입니다.

각 작업공구별로 보면 지금까지 의회에 보고한 사항 이외에도 해묵은 민원들이 많이 있습니다. 오늘도 우리 방에는 안암동에 있는 분들 또 보문동에 있는 분들이 왔다 갔는데, 특히 지하철공사로 인한 시민의 재산상의 피해에 대해 보상을 요구하는 민원들이 많은 것으로 본위원은 알고 있습니다.

길게는 5년 전부터 시작해 아직까지 한푼의 금전적 보상이나 재산피해에 대한 수리 등도 받지 못하고 있습니다. 집단소송을 제기하려고 하나 소송비용이 없어 냉가슴만 앓는 시민들도 다수인 것으로 압니다.

본부장님께서서는 이런 문제를 방치할 것이 아니라 시공회사 등과의 협조를 통해 주민과 어느 정도 타협할 용의는 없는 것인지 답변해 주시고, 아울러 이러한 문제들에 대한 근본적인 해결책에 대해서도 소상히 말씀해 주시기 바랍니다.

저희 城北區도 보문동, 그 다음에 안암동 의회에 계속 저의 방에 와서 계속 민원을 야기하고 있기 때문에 오늘 또 와서 건설본부장이 바뀌었다고, 만나기로 약속해 놓고 또 바뀌었다고 어떻게 하면 좋느냐고 여기까지 따라와서는 방금 전에 왔습니다. 그래서 저도 한 15분, 20분 정도 늦었는데 많이 참

작해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 崔鍾午 委員, 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님, 朱世晩 委員님 질의하시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩 委員입니다.

먼저 崔昌植 本部長님의 취임을 축하드리겠습니다.

현재 건설중인 지하철역의 정거장 마감형태 개선문제에 관하여 질문하겠습니다.

건설중인 지하철 6·7호선의 정거장 중 아치형태로 구축된 승강장 구조물에 대하여 건축적 조형미를 살려 시공하겠다고 하셨습니다. 물론 곡선형의 건축적 조형미를 살려 지하철역사의 미관을 개선하겠다는 발상은 참으로 좋습니다.

그런데 당초 천정과 벽면을 수평과 수직으로 처리했다가 아치형으로 만드는 데는 예산이 문제가 될 것으로 생각되는데, 예산의 차이는 얼마나 발생되는지 답변해 주십시오.

또한 지하철역사는 다목적으로 시설되어야 할 것으로 생각합니다.

예를 들면 평시에는 지하철역이지만 긴급사태나 전시 등에 대해서도 고려되어야 할 것입니다. 따라서 지하철역사의 공간 활용도의 제고나 미관의 개선도 중요하지만, 예산의 차원도 생각해야 할 것이고, 여러 가지 시설목적에 고려할 시설의 설치가 중요하다고 하겠습니다.

본부장님께서서는 이러한 여러 가지 점을 반영하여 지하철역의 설계를 해 주실 것을 당부드리면서, 지하철공간을 어떻게 활용할 것인지에 대하여 답변해 주십시오.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 朱世晩 委員님 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원 金平城 委員, 질의하시기 바랍니다.

○金平城 委員; 金平城 委員입니다.

우리 地下鐵建設本部의 노력과 중앙부처와 우리 시의 예산 지원으로 우리 서울지하철은 이제 상당한 수준의 연장길이를 가지고 있습니다.

드디어 우리 지하철 2기가 거의 완성단계에 이르고 있는데요, 우리 지하철 2기는 이제 완성단계에 와 있기 때문에 설계대로 잘 끝맺음을 해 주시기를 부탁드립니다.

이제 추진해야 할 3기 9호선 1단계는 2001년에서부터 2007년까지 공사기간을 설정을 하고 있는데요, 설계에서 시공에 이르기까지 한번 설계했다가 설계변경을 한다거나, 또 설계가 잘못되게 되면 추후에 설계변경을 하고 또는 관리 운영하는 地下鐵公社나 都市鐵道公社에서 이것을 보완을 하려면 예산이 당초에 우리 건설본부에서 했더라면 그러한 예산 보다는 훨씬 더 드는 결과가 나오지 않겠느냐라는 생각이 드는데요, 우리 3기 9호선은 설계를 우선 1단계에서부터 추후에 가서 설계변경이 안 되고, 또한 운영관리회사에서도 손을 안대도 될 만큼 조금 힘이 들더라도 당초에 더욱 노력을 해서 추후에 어떤 변화가 없어도 완전한 설계가 될 수 있도록 노력을 해 주시기를 바라고요.

특히 역사위치랄지 또는 출입구 문제랄지 이런 문제도 본 위원이 근래에 발산역이 있는데요, 출입구를 한편으로만 내어서 그것이 대단한 민원에 부딪혀서 결국에 지하보도를 별도로 설치를 해서 이제 그것을 사용을 하고 있는데요. 이와 같은 문제는 안 나오도록 했으면 좋겠다 하는 생각이 드는데, 다시 말씀드려서 기왕에 만들면서 주민편의랄지, 민원 문제가 나오지 않도록 가능하면 사거리에, 만부득이 하다면 사거리

가까이 가서 주민편의나 민원이 추후에도 발생되지 않도록 역사위치나 출입구를 내 주시기를 바라고요.

구조물 역시 추후에 개조해서 내년에는 에스컬레이터를 설치해야 할 데를 안 해서 운영관리회사에서 에스컬레이터를 별도로 설치하게 되면 예산이 훨씬 더 들 것으로 봐지는데 이런 문제를 포함해서 역사의 위치, 출입구 등은 민원의 차원을 벗어나서 그 이상도 고려해야 할 사항이기 때문에 충분히 사거리 쪽에 위치를 하고 출입구 역시 네 방향으로 다소 당초에 예산이 많이 들고, 당초에 힘이 좀 들더라도 동서남북으로 출입구가 날 수 있도록 하는 것이 타당하지 않느냐 하는 생각이 드는데, 처음에 할 때 잘 해야 하기 때문에 본위원이 첫째 특별하게 당부 말씀을 드리는데요. 우리 崔昌植 本部長의 의견을 제시해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 金平城 委員, 수고하셨습니다.

李敬愛 委員님, 질의하시기 바랍니다.

○李敬愛 委員; 李敬愛 委員입니다.

우선 자료요구를 몇 가지 하겠고요. 이 자료는 15일 안에 저한테 도착하게 해주시면 되겠습니다.

우선 아치형으로 된 정거장이 19개소가 있다고 그랬는데 그 역명을 자료로 좀 제출해 주시기 바라겠라고요.

그 다음에 두 번째는 건축한계 측정을 하셨다고 했습니다. 그랬을 때에 1차, 2차 검측을 통해서 미비사항이 27가지가 시정이 되었다고 그랬습니다.

어떤 내용이 시정이 되었고 어떻게 보완되었는지 측정결과를 말씀해 주시는데 거기에 대한 상세자료를 제출해 주시기 바라겠습니다.

세 번째는 지하철건설 관련된 잔여토지분에 대해서 물론 가능하면 팔면 좋겠지만 나중에 필요에 의해서 또 구입해야 될 문제성이 있을 수도 있는데 잘 실태조사를 하셨으리라 믿습니다만, 어떻게 계획을 하고 계시는지 매각대상과 그 다음에 정비대상, 지적관리대상, 관리전환, 현황관리 대상지까지 일일이 파악을 하시고 그 다음에 지적도를 붙여서 자료를 제출해 주시기를 바라겠습니다.

질문 들어가겠습니다.

공구별로 거의 마무리단계에 들어가서 공사를 마무리하는 것으로 알고 있습니다. 그 마무리공사가 들어갈 때 도로복구 전 공사를 할 때 거기에 보니까 흙도 들어가고 본위원이 보기에는 바윗덩어리도 들어가더라고요.

들어가야 되는지 안 들어가야 되는지 잘 모르겠습니다. 그래서 복구공사하면서 도로복구하기 전에 공사내용이 어떻게 진행되는지, 거기에 들어가는 재료들과 그런 내용물들은 무엇인지 거기에 대해서 공사진행 과정을 상세하게 설명해 주시기 바라겠습니다.

두 번째는 역명을 지정하는 데 있어서 서울시 地下鐵建設本部에서 하는 것과 수도권 전철에서 하는 것과 좀 역명을 작명하는 곳이 다른가요?

왜 묻느냐면 서울시는 자체대로 거의 보면 서울시 地下鐵建設本部 내에서 하는 것은 지명을 따서 거의 혼돈이 없습니다. 그런데 전체 수도권 전철노선을 놓고 보면 그렇지 않은 짜집기식 이름이 들어가 있어서 지도를 보았을 때는 도대체 이 역이 어떤 역인지를 혼동하게 하는 것들이 서울시에 있습니다.

수도권전철 권역에 속해 있는데 이런 것은 아마 역명을 만



들 당시에는 어떤 사유가 있었을지 모르지만 현실적으로 맞지 않습니다. 그랬을 때 地下鐵建設本部에서 이것을 어떻게 대처하고 계시는지, 어떤 협조사항을 거쳐서 개명이 가능한지, 어떤 노력을 해 주실 것인지 말씀해 주시기 바라겠습니다.

세 번째는 전차 성능시험을 위한 본선 시운전을 하는 과정에 보니까 측정하는 방법이 굉장히 많이 있더라고요. 이것도 역시 27개 종이 된다고 이렇게 말씀을 하셨는데 여기에 대해서도 어떻게 측정하는지, 어떤 상태가 좋은 상태인지 이것을 말씀해 주시기 바라겠습니다.

네 번째는요. 金平城 委員님도 지적하셨지만 출입구문제는 시민들에게 굉장히 중요한 문제입니다. 어떤 상업정보다는 다수의 시민들이 이용하기에 불편함이 없어야 되는데 저희 지역현안을 가지고 석계역 쪽에 교통운영개선팀에서 나와서 조사를 한 바가 있습니다.

그 조사에 의하면 월계역 쪽으로 되어 있는 출구에 굉장히 큰 문제가 있다고 말씀을 하시면서 이것을 시장님께 건의를 하겠다는 내용을 들은 바가 있습니다.

그래서 출구상태를 낼 때 어떤 근거를 가지고 내시는지, 이것이 과연 타당성이 있었는지, 왜 다른 팀에서 이런 지적이 나와야 되는지, 여기에 대해서 어떻게 대처해 나가실지 말씀해 주시기 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 李敬愛 委員, 수고하셨습니다.

질의하실 위원 안 계십니까?

金喜甲 委員님, 질의하시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

한 두 가지 정도만 묻겠습니다.

우선 에너지절약형 설비를 채택을 해서 전력료를 16억원 절감을 하고 더군다나 한국전력공사에서 약 6억원의 지원금을 받게 되었다는 것에 대해서 상당히 잘했구나라는 생각이 듭니다.

그런데 우선 정거장 조명기기를 고효율기기로 사용을 해서 그런 절감과 지원금을 받게 되었다고 그랬는데 이 세부적인 내용이 어떤 내용인지, 도대체 어떤 기기를 채택을 해서 이런 좋은 결과를 내게 되었는지에 대해서, 또 이런 좋은 결과가 그 이전에는 어떤 나름대로의 결과들을 채택했다라면 이보다 더 좋은 결과를 냈을 텐데, 물론 잘 한 것에 대해서는 우리 地下鐵建設本部에서 특별히 전기과트쪽의 사기를 양양시켜 줄 수 있는 그런 대책도 있어야 된다고 봅니다.

이런 잘 한 일에 대해서는 어찌 됐든 해 줘야 되고, 그래서 그런 구체적인 내용에 대해서 본위원회한테 설명을 해주십시오 하는 것을 말씀드리고요.

두 번째로는 지금 역무시설을 개선했다, 그래서 즉 매표실과 역무관리실을 통합 설치해서 시민편의와 역무에 효율성을 제고했다는 것에 대해서 잘 됐는데요.

실제 이것 자체가 도시철도공사 실제 운영기관과 충분한 협의를 거쳤는지 먼저 알고 싶습니다.

실제로 건설하는 쪽에서는 그러한 충분한 협의가 되지 않았을 때는 상당히 통합에 따른 어떤 불편사항들이 많이 제기될 것 같은데, 그리고 지금 현재 불필요한 역무시설들이 있는 구간들도 많이 있고 하는데 도시철도공사와 그런 충분한 협의를 거쳤는지, 그런 협의하는 과정에 있어서의 어떤 이견은 없었는지, 그 협의내용의 구체적인 사항을 본위원회한테

보고해 주시기 바랍니다.

그리고 끝으로 지금 지하철 9호선 건설사업에 대해서 본위원이 지난번 많은 국회의원들이 예결심사를 하는 과정에서 질의가 있었던 것으로 알고 있습니다.

국회에서 건교부장관을 상대로 해서 되었는데, 현재 상당히 9호선에 대해서 9호선 건설계획이 현재 수립중인데 9호선이 앞으로 우리 3기 지하철에 어떻게 보면 새로운 모델이라고 봅니다.

그래서 그 동안 1.2기의 추진내용들을 이제는 복합적으로 한번 최종적으로 정리를 해서 이 9호선 시스템에서부터는 제대로 정말 가장 그 동안 쌓인 기술적 노하우 등을 충분히 활용해서 제대로 된 지하철 9호선이 건설돼야 될 것이라고 봅니다.

그래서 지하철 9호선 건설에 들어가기 전에 과연 1.2기를 건설하면서 최종적으로 종합되고 정리된 의견이 있는 것인지, 어떻게 9호선에 대해서는 반영을 할 것인지에 대해서 그런 의견이 있다면 보고를 해 주시기 바랍니다.

이상 세 가지에 대해서는 서면으로 본위원에게 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○金平城 委員; 한 가지만 추가질의를 하겠습니다.

운영관리회사인 지하철공사나 도시철도공사에서 기 시공이 다 끝난 상태에서 어느 부분이 좀 미흡하다, 부족하다 해서 다시 추가공사를 하는 경우가 있는데요. 이런 경우는 가능하면 적었으면 좋겠다 하는 생각인데요.

우리 지하철건설본부에서 당초에 설계하고 시공할 때 정말로 충분한 노하우와 충분한 정력을 다 쏟아 주시기를 다시

한 번 부탁을 드리면서 장애인복지시설에 있어서 점자유도블럭이라든지 또 점자 유도전자장치라든지라는 문제도 장애인복지시설로 상당히 클로즈업이 되고, 또 추가시공을 하고 이르는 것 같은데 우리 지하철건설본부에서 당초에 그런 문제는 소화를 했어야 할 것 아니냐는 생각이 드는데 예산이 많이 드는 것인지는 잘 모르겠지만 큰 예산은 안 드는 분야 같은데요.

이 점자유도블럭 다음으로 점자 유도전자장치라는 것이 또 나오고 있고 하는데 이런 시공도 당초에 할 때 같이 검토를 해 줬으면 어떨까 하는 생각이 드는데 이에 대한 우리 본부장의 견해도 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 金平城 委員님, 수고하셨습니다.

李敬愛 委員님 먼저…….

○李敬愛 委員; 간단한 질문인데요.

아마 본부장님도 용어를 잘 몰라서 그냥 GTO, GBT하더라고요. 그런데 단위일 것 같은데 이 단위 자체에 대한 해설이 좀 필요할 것 같습니다.

해 주시고, 앞으로 만약에 이런 전문용어를 쓰시게 될 때는 밑에다 토를 달아서 위원들이 아, 이걸 뭐다라는 것을 알 수 있게끔 해주시면 고맙겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 李敬愛 委員님, 수고하셨습니다.

金喜甲委員, 질의하시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 그리고 제가 어제 자료요구했던 내용이 있는데 누구 알고 있나요, 건설본부에서? 어제 연도별 구체적인 피해내역에 대해서 지하철본부에서 보상한 내역에 대해서 뽑아달라고 했는데 자료 취합은 어디서 합니까, 어느 부서에

서?

(「총무부에서 하는데요」 하는 관계공무원 있음)

알고 계시지요?

(「네」 하는 관계공무원 있음)

굳이 이번 회기까지는 아니지만 가급적이면 빨리 좀 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

(「준비하고 있습니다」 하는 관계공무원 있음)

그리고 끝으로 우리가 지금 지하철 9호선을 보자면, 전체 정거장이 37개 정거장이고요. 지금 환승정거장을 13개로 애당초 계획을 하고 있지 않습니까?

그런데 이것이 지금 구체적으로 10호선, 11호선, 12호선일 경우에 애당초 3기 지하철 계획에 따르면 환승정거장이 13개가 되는 거죠? 그렇지요?

지하철 10호선, 11호선, 12호선까지의 계획에 기초해 볼 때 환승정거장이 13개가 되는 것 아니겠습니까? 그런 것 아니에요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 이것은 지금 우리 도시철도 기본계획을 다시 검토한 것, 앞으로 확장시킬 것으로 대비해서 고려를 한 것입니다. 앞으로 3기까지 전부 합한 것입니다.

○金喜甲 委員; 지금 그러면 3기 10호선, 11호선, 12호선에 대한 구체적인 계획이 수립이 된 겁니까, 전면 재검토되어서 아직 발표가 안 되었습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 발표는 안 되었는데요, 저희가 실무적으로는 상당히 진행이 되어 있는데요, 다만 발표가 지금 안 되어 있는 상태입니다. 아까 보고드렸다시피 이번 달 중으로 그것을 마무리해서 한번 의원님들께 보고할 계획으로 있습니다.

○金喜甲 委員; 왜냐 하면 여기서 9호선에서 환승정거장을 13개로 한다고 했을 때는 지금 이게 최종적으로 확정인, 10호선, 11호선, 12호선 이 3개 노선 자체가 확정이 되지 않은 상태에서 환승정거장을 13개로 한다는 것은 좀 앞뒤가 안 맞잖아요?

어때요, 아직 구체적으로 그런 계획 자체가 확정이 되지 않은 상태에서 환승정거장을 13개라고 얘기한다는 것 자체가 앞뒤가 안 맞는 것 아닌가요? 어떻습니까? 간단하게 말씀해주세요.

○設計監理部長 白永鉉; 장기 도시철도망이 확정이 되지는 않았습시다만 저희가 계획하고 있는 노선 등을 갖고 있습니다.

본부장님이 방금 말씀드린 대로 상당히 진척이 되었고, 부분적인 마무리를 못해서 외부에 아직 발표를 못하고 있는데 그런 부분까지를 고려를 해서…….

○金喜甲 委員; 그러면요, 환승정거장 13개라는 것에 대해서 실무적으로는 되어 있다고 했는데 본위원회는 사실 이 3기 지하철에 대해서 신경을 쓰지 않으면 안될 만큼 본위원회가 아주 중요한, 왜냐 하면 본위원회가 가지고 있는 지역구가 곧바로 3기 지하철하고 아주 밀접하게 관련이 있어요.

그래서 사실 무슨 타 위원님보다도 본위원회한테는 먼저 좀 그 보고가 되어야 될 것 같아요. 지하철 9호선 자체도 우리 지역을 갈 뿐더러 지금 지하철 10호선, 11호선, 12호선 자체가 벌써 목동하고 관련이 있고, 지금 목동이 이런 문제가 많이 생깁니다.

지금 서울시에서 조성한 목동 중심축을 상업지역을 서울시에서 매각하기 급급하다 보니까 각 건설회사에서 이것을 대

단위 오피스텔을 만들고 있어요, 거기에. 주상복합건물을 짓다 보니까 한 건물에 2,000세대 3,000세대가 지금 들어가고 있는 실정입니다, 지금 목동 중심축 안에 들어선 건물들이.

그러면 2,000세대, 3,000세대라고 한다면 한 단지가 그냥 목동 큰 중심축 안에 한 블록 안에 한 단지가 새로 생기는 실정이에요. 그래서 지금 이게 장기적으로 지역에 큰 민원이 제기되고 있습니다.

실제로 너무나 많다 보니까 학교문제도 지금 걸리지요, 또 열 공급 문제도 걸리지요, 또 추가로 이 교통문제가 대두되고 있습니다.

그래서 몇 개의 주상복합건물들이, 몇 개가 아니라 지금 10개 이상 정도가 계획이 되어서 추진 중인데 1개의 현대에서 짓는 오피스텔 하나를 오피스를 하다 보니까 현대, 벽산 2개를 하다 보니까 그 지역 일대가 지금 출퇴근 교통대란과 교통마비가 오고 있는 그런 실정입니다.

그래서 지금 10호선, 11호선, 12호선에 대한 내부적으로 즉 수요도를 감안해서 하셨다고 그랬는데 그래서 이번 달 말에 계획을 발표한다고 그러는데 그 계획에 대해서는 본위원회한테 별도로 보고를 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 金喜甲 委員 수고하셨습니다.

답변을 지금 할 수 있으니까? 준비시간을 조금 드릴까요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○委員長代理 趙成大; 그러면 답변준비를 위해 한 20분간 정회를 하겠습니다.

정회를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(16時 10分 會議中止)

(16時 41分 繼續開議)

○委員長代理 尹汝亨; 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長은 나오셔서 질의하신 위원님들의 순서에 따라서 답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 地下鐵建設本部長이 위원님들의 질문에 대해서 답변을 드리겠습니다.

먼저 崔鍾午委員님께서 공구별로 많은 피해건물 민원이 발생되고 있는데 이것을 방치하지 말고 주민과 타협해서 민원을 근본적으로 해결할 대책이 없느냐고 물으셨습니다.

지금 지하철 공사구간은 마무리 단계로써 많은 피해건물 관련해서 민원이 발생되고 있습니다. 민원이 해결이 좀 쉽게 안 되는 것은 민원인들이 피해 주장하는 것하고 저희들은 그 피해여부를 전문가로 구성된 피해건물심의를 거쳐서 이것이 과연 지하철 피해냐, 아니냐, 지하철로 원인이 있는 것이냐, 아닌 것이냐, 피해귀책사유가 누구한테 있느냐, 이런 것을 객관적으로 심의를 하고 있습니다.

그런데 이런 것에 대해서 민원인들이 승복을 안 하는 경우가 많기 때문에 민원이 좀 지연이 되고 있습니다만, 지금 발생한 민원에 대해서 적극적으로 주민들과 대화를 해서 빠른 시일 내에 해결이 될 수 있도록 노력을 하겠습니다. 그리고 앞으로도 9호선에서부터는 그런 건물 피해민원이 최소가 되도록 설계단계부터 보강대책을 보다 철저히 하겠음을 약속드리겠습니다.



두 번째 朱世晩 委員님께서서는 아치 형태의 승강장을 개선하는데…….

○委員長代理 尹汝亨; 본부장님, 지금 안 계신 위원님 것은 서면으로 답변해 주시고요, 계신 위원님 것만 답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다. 朱世晩 委員님 질문사항에 대해서는 서면으로 답변 드리겠습니다.

金平城 委員님께서 정거장 9호선 설계 당시에 역사의 출입구나 역사의 위치 이런 것은 주민편의를 고려해서 민원이 없도록 가급적이면 사거리에 설치하는 등 신중히 설계단계부터 정밀하게 검토를 하라고 말씀을 하셨습니다.

그리고 에스컬레이터 등 필요한 시설을 설계당시부터 고려를 해야 될 것 아니냐, 그리고 세 번째 도철에서 시공 후 추가 공사하는 일이 없도록 충분히 설계를 정밀하게 챙겨달라고 말씀을 하였고, 또 장애인 시설을 당초부터 반영을 해야 할 것 아니냐 하는 지적을 했습니다.

우선 첫째, 정거장 위치선정이나 출입구에 대해서는 저희가 수송수요를 분석해서 그 수요가 시민들이 많이 이용하는 지점에 배치하게 됩니다.

그리고 지하철 정거장을 설치할 때는 수요가 있다 하는 것도 중요하지만 열차가 가속하고 감속하고 하는 효율성, 이런 것을 고려해서 대략 한 1km 내외로 거리를 유지합니다.

예를 들어서 200m, 300m 이렇게 거리가 짧으면 속도가 딱 떨어집니다. 그래서 일정한 역사거리를 유지하면서 그 주변에 수요가 제일 많은 이런 위치를 찾아서 출입구나 정거장을 배치를 합니다.

9호선 정거장 출입구 설치시에는 현장여건이나 주민 수요,

이런 것을 좀더 면밀히 검토해서 시민들이 이용이 가장 편리하게 배치하도록 하겠습니다.

그렇게 하고, 나중에 우리가 개통 후에 운영기관에서 변경하거나 추가 보완하는 일이 없도록 해야 될 것이라는 말씀에 대해서는 저희가 1기, 2기 지하철을 함에 따라서 저희 개선사항을 책으로 묶어서 저희들이 즉 소위 반성문 같은 것을 많이 썼습니다.

그렇게 하고 외국에 출장을 보내서 외국 지하철에 대한 것도 보고, 그래서 개선사항을 9호선 설계 개선사항에 대해서는 아주 이렇게 두툼한 개선집을 각 분야별로 다 내었습니다.

그래서 향후에 운영과정에서 설계 변경되거나 아니면 추가 보완되는 형태로 보다 철저히 설계를 검토해서 완벽하게 추진하겠다는 말씀을 말씀드리겠습니다.

그리고 에스컬레이터나 편의시설을 2기 설계 당시부터 반영했어야 될 것 아니냐 하는 지적이 있으셨는데요, 저희가 장애인, 노인, 임산부 등의 편의증진에 관한 법률이 98년 4월에 개정이 되었습니다.

그 이전에는 지하철이 장애인 편의시설 의무대상이 아니었습니다.

그래서 1기 것이나 그 이전에 1단계에서는 좀 미흡했습니다, 장애인에 대한 배려가.

그런데 이게 사실 고민을 많이 하기는 했습니다만, 그때도 저희 나라에는 장애인의 이용률이 아주 적기 때문에 그만한 논리로서 해야 되겠느냐 하는 이런 의구심이 있었습니다만, 98년 4월 11일자로 의무화되었기 때문에 지금 현재 공사중에 있는 것은 전체 재검토해서 장애인 편의시설을 완전히 완비하는 것으로 이렇게 설계변경해서 공사중에 있습니다.

점자유도장치도 이런 것도 역사별로 충분히 검토를 해서 적용방안을 강구를 하고 있습니다.

다음은 李敬愛 委員님께서 공사마무리를 하는데 도로 복구하는 그 재료나 공사 과정을 물으셨습니다. 그리고 두 번째로 역명을 수도권 전철에 좀 혼란스러운 것이 있는데 개명하는 것이나 어떻게 역명이 만들어지는 것인지 이런 사항과, 전차 성능시험에 27가지 내용과 어떤 상태가 좋은 것인지, 그리고 월계역 출입구에 문제가 있다고 그러는데 그 이유가 뭔지 하는 문제하고, GTO IGBT에 대한 설명을 말씀하셨습니다.

우선 첫 번째, 공구별로 마무리할 때 되메우기 자료가 어떤 과정을 거치느냐 하는 말씀은 우선 구조물의 측면, 구조물을 만들고 나면 좁은 측면이 있습니다.

그 구간을 되메우고 그렇게 하고, 구조물 위를 되메우기를 한 다음에 복공판을 철거하고, 가시설 버팀목 같은 것을 철거를 합니다. 그리고 나면 도로 바로 밑에 있던 각종 상하수도, 전기, 통신선로에 대한 것을 이설을 하고 정비를 하게 됩니다.

그리고 난 다음에 도로포장 복구를 하는 절차로 추진되는데 되메우기 할 때 그 토사는 다짐효과가 높은 양질의 토사로 되메우도록 되어 있습니다.

30cm 이상의 돌이나 바위덩어리는 사용하지 못하게 되어 있습니다.

이런 것은 단속을 보다 철저히 해서 이런 재료가 사용되지 않도록 관리를 하겠습니다.

그리고 수도권 전철의 역명 제정과 개정에 대한 절차를 말씀드리겠습니다.

우리 시에서 지하철 역명 제정은 해당 자치구의 의견, 자치구의회의나 자치구 의견을 참고로 해서 서울시 지명위원회에서 심의를 거쳐서 결정을 합니다. 수도권 전철의 경우에는 鐵道廳에서 당시에 저희들하고 협의 없이 일단 제정을 했습니다.

그런데 변경을 하는 경우에는 요즘에 가끔 거론이 되는 민원이 있는 경우에는 저희들 의견을 받아서 지명위원회에서 심의를 해서 하고 있습니다.

그래서 수도권 전철의 역명 변경을 원할 때는 주민들의 건의가 있으면 그것을 지금 현재 交通管理室에서 창구역할을 합니다. 창구역할을 해서 鐵道廳과 협의를 해서 그 안을 우리 지명위원회의 심의를 거쳐서 최종 개정하는 이런 절차로 추진되고 있습니다.

전차성능시험 27개 종류에 대해서 시행하는데 구체적인 측정방법에 대해서 물으셨습니다.

전차의 성능하기 위해서는 본선 시운전하는 과정에서 가속 성능이나 제동성능을 확인하기 위한 시험에서부터 자동운전을 하는 과정에서 정해진 위치에 정확히 서는지 등 27개 항목이 있는데, 이러한 것은 구매사양서나 시험기준을 정해져서 본부의 승인을 받아서 하게 됩니다.

그래서 시행하는 과정에서는 우리 본부의 직원이나 都市鐵道公社의 기술진, 차량제작 감리업체인 철도차량 기술검증단 등 합동으로 하고 있는데 이런 항목별 시험방법은 앞에 있는 책 2권으로 아주 두툼하게 있습니다.

그래서 구체적인 것은 별도로 설명을 올리는 것이 효율적일 것 같습니다. 내용이 굳이 설명은 드릴 수는 있겠습니다만, 이것을 한 번 별도 보고드리는 것으로 하겠습니다.

그리고 석계역 출입구에 월계지역방향 출입구에 문제가 있

다는 것에 대해서는 아직까지 交通管理室에서 의견을 받은 것이 없기 때문에 확인되는 대로 내용을 별도 보고드리도록 하겠습니다.

GTO, IGBT 용어설명을 요구하셨습니다.

앞으로는 이런 약어나 영문자를 쓸 때는 위원님이 지적하신 대로 설명이나 주석을 달도록 하겠습니다.

GTO는 Gate Turn Off라는 반도체의 소자 이름입니다. 이것은 외국에서 개발해서 쓰는 것이기 때문에 국내에 별도 용어는 없고요. 그냥 GTO라고 저희들도 쓰고 있습니다. 다만, 반도체의 소자 이름이라는 것을 말씀드리고요. IGBT도 역시 Insulated gate Bipolar Transistor라는 것을 약자로 썼는데 이것은 뜻을 해석하면 이중 절연된 게이트제어 트랜지스터라는 의미인데 이것도 전문용어로서 그냥 외국에서 개발된 거라 번역 없이 저희들이 그냥 사용하고 있는 실정입니다. 앞으로는 이런 약어에 대해서는 주석을 보다 분명히 말씀드리겠습니다.

金喜甲 委員님이 질의하신 것에 대해서는 서면으로 답변드리겠습니다.

이상 답변을 마치겠습니다.

○金平城 委員; 답변에 대한 추가질문…….

○委員長代理 尹汝亨; 보충질문 해주십시오.

○金平城 委員; 보충질문 드리겠습니다.

역사위치, 그런데 참 지하철은 우리 시민의 교통편의를 위해서 우리가 시설물을 제공하는데요. 지하철이 아예 없을 때는 말이 없는데 이미 지하철을 만들어 놓고 나면 역사 위치가 어떻게, 출입구가 어떻게 하고 얘기를 합니다. 그런데 이것을 아, 이것 요새 사람들 한 20m만 걸어가면 아무 관계가

없고 또 걸으면 건강에도 좋으련만 굳이 그것을 이 사람 저 사람이 트집 잡으면 대중적인 여론이 형성이 됩니다.

여론이 형성되다 보면 이것이 다른 문제점으로 비화가 돼요. 정치적인 방향으로 비화가 돼, 참으로 조심해야 됩니다.

그래서 역사의 위치를 가능하면 사거리마다 해달라는 그런 얘기는 아닙니다. 우리 본부장 보고내용하고는 조금 다른 얘기올시다. 역사를 선정할 때 스피드가 떨어질 정도로 사거리마다 세우라는 그런 뜻은 아니고 그것도 물론 잘 선정이 되어야겠지요, 적당한 위치에 적당한 역이 설치가 되어 할 테니까.

가능하면 사거리에 위치하도록 하라는 얘기입니다. 그런데 뭐 이렇게 각이 굽어질 때는 기술적으로 그렇게 안 되는 경우도 있는 모양인데요. 나도 그 얘기를 전해 들었습니다.

위치가 무슨 기술적으로 좀 불편해서 사거리에서 조금 벗어난다 그 말은 맞아요. 그런데 그 역사의 위치가 모 야당 위원장 사무실 앞에 들이댔다는 얘기까지 나와요.

가히 조심해야 해, 무슨 대기업의 정문 앞에 가까운 쪽으로 했다, 복잡해 잘못되면. 그럴 리는 없겠죠. 그러나 대중의 여론이 잡혀 나갈 때는 묘하게 잡혀 나가는 것입니다.

이 점을 우리 地下鐵建設本部에서는 특히 유의해서 본위원 생각에는 사거리가 있으면 사거리에 위치하는 것이 가장 정확합니다.

그래서 동서남북으로 출입구를 만들어 버리면 아무 탈이 없어, 이것이 굽이가 어떻게 되었으니 사거리에서 한 50m쯤 북측으로 이동했습니다, 남측으로 이동했습니다 그러면 남측 북측 무슨 저명한 건물이 있는데 거기 로비받지 않았냐라고 까지 얘기가 된다면 그것이 여론형성이 되면 무섭다는 얘기

입니다.

이 점도 간과해서는 안 됩니다, 뭐 그럴 리는 없겠지만. 그렇다면 역사를 사거리에 위치한 것이 기술적으로 가능하다면 제일 좋다, 그리고 동서남북으로 출입구를 만들어 주는 것이 아무 탈이 없다는 얘기입니다.

그래서 하다보면 의외의 방향으로 여론몰이를 몰아칠 수도 있다 하는 점에 대해서도 우리가 간과해서는 안 되기 때문에 내가 그런 질문을 했고, 3기 지하철은 1.2기에 아까 우리 金喜甲委員도 말씀을 하셨지만 정말로 노하우와 그리고 충분한 축적된 기술력을 포함한 모든 정성을 다해서 새로운 모델이 나와서 추후에 추가공사가 생기지 않도록 여러 가지 측면에서 고려가 됐으면 좋겠다 하는 것을 마지막으로 말씀드리면서 본위원의 말씀을 깊이 새겨 주시기를 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 우리 金平城 委員님이 말씀하신 그 점을 유념해 주시기 바랍니다.

더 질의하실 위원님 계십니까?

金玉源 委員님, 질의하십시오.

○金玉源 委員; 질의보다도, 우리 崔昌植 地下鐵建設本部 次長이 地下鐵建設本部를 명실상부하게 이끌어갈 本部長으로 취임하게 된 것을 먼저 축하드립니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 감사합니다.

○金玉源 委員; 우리 崔昌植 地下鐵建設本部長은 건설분야에서 특히 노하우를 많이 가지고 있고, 또 경영과 기술과 여러 면에서 적격한 책임자로 선임되었다는 것이 交通委員會 委員의 한사람으로서 다행하게 생각합니다.

앞으로 지하철 건설에 있어서 시민을 항상 염두에 두고 천

백만 서울시민의 보다 더 편리한 서비스제공의 지하철이 될 수 있도록 심혈을 기울여 주시기를 부탁드립니다.

저는 질의할 사항이 있겠습니다만, 동료위원들이 질의를 했고 그래서 저는 우리 崔昌植 地下鐵建設本部長의 무궁한 발전을 기원합니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 감사합니다. 열심히 해서 기대에 어긋나지 않도록 노력하겠습니다. 감사합니다.

○委員長代理 尹汝亨; 질의하실 위원님 더 안계십니까? 더 질의하실 위원이 없으므로 의사일정 제1항 地下鐵建設本部 懸案業務報告의 件에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

회의진행에 협조하여 주신 위원 여러분, 그리고 地下鐵建設本部長을 비롯한 관계공무원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 제115회 임시회 제5차 교통위원회 회의를 모두 마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(16時 59分 散會)

---

○出席委員

朴謙洙 尹汝亨 趙成大 金玉源

金平城 金喜甲 李敬愛 朱世晚

李載震 崔鍾午 安秉昭 林東奎

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

地下鐵建設本部

本部長 崔昌植



設計監理部長 白永鉉