
2000年度行政事務監査 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 2000年6月22日(木) 午前10時

場所 交通委員會會議室

(10時 44分 監査開始)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 지방자치법 제36조 및 제38조, 동법시행령 및 제16조 내지 제19조의2 및 제19조의4 서울特別市行政事務監査및調査에關한條例, 서울特別市議會定例會의運營에關한條例에 의하여 지하철건설본부에 대한 2000년도 서울特別市議會 행정사무감사가 실시됨을 선포합니다.

(議事棒 3打)

위원 여러분, 그리고 崔昌植 地下鐵建設本部長을 비롯한 관계공무원 여러분, 반갑습니다. 오늘 실시하는 행정사무감사를 통하여 지하철건설본부 소관사항에 관한 업무집행상황을 종합적으로 파악하고 의정활동에 필요한 자료와 정보를 획득함은 물론 확인된 불합리한 사항을 시정 조치토록 함으로써 정책의 입안단계에서부터 집행이 이르기까지 전 과정이 시민을 위하여 효율적이고 합리적으로 추진되었는가를 감사하도록 하겠습니다.

감사에 앞서 피감기관의 선서를 받도록 하겠습니다.

地方自治法 제36조와 같은법 시행령 제17조의4 및 서울特別市行政事務監査및調査에關한條例 제9조에 의하여 정당한 이유 없이 출석하지 아니하거나 증언을 거부한 때에는 300만

원 이상 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있고, 위증의 경우에는 고발될 수 있음을 관계공무원 여러분들께서 유념하여 주시기 바랍니다.

동법시행령 제17조의4의 규정에 의하여 법령이나 조례에서 특별히 규정한 경우를 제외하고는 감사에 협조하도록 되어 있으므로 위원 여러분들께서는 시민의 대표자로서의 사명감을 가지고 행정사무감사가 효율적이고 내실 있게 진행될 수 있도록 감사에 임하여 주시고 관계공무원 여러분들께서는 위원님들의 질의사항에 대하여 정직하고 성실한 자세로 답변하여 주시기를 당부드립니다.

그러면 지하철건설본부장께서 발언대로 나오시고 관계공무원 여러분은 자리에 일어나 주시기 바라며, 선서가 끝난 4급 이상 공무원 여러분께서는 선서문을 각각 서명날인한 후 위원장에게 제출하여 주시기 바랍니다.

그러면 지하철건설본부장은 선서하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; (宣 誓)

○委員長 朴謙洙; 지하철건설본부장 수고하셨습니다.

그러면 이어서 지하철건설본부 소관업무와 관련하여 지하철건설본부장께서 우리 위원님들께 현황보고를 해 주시겠습니다.

현황보고를 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 지하철건설본부장입니다.

존경하는 朴謙洙 委員長님, 그리고 교통위원회 위원님 여러분, 오늘 제18회 市議會 정례회 지하철건설본부 행정사무감사에서 위원님들을 모시고 그간의 업무추진상황을 보고드리고 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

그 동안 서울의 교통문제를 해결하기 위하여 불철주야 노

력하시고, 특히 빠르고 안전한 지하철 건설을 위해 각별한 관심과 지원을 아끼지 않으신 위원님 여러분들께 진심으로 감사드립니다.

이제 94년부터 7년간에 걸쳐 정성을 다하여 건설해 온 지하철 7호선 건대입구역에서 지난 2월 개통한 바 있는 신평역까지 15개 정거장을 7월말에 전 구간 개통하고, 6호선은 신내동봉화산역에서 상월곡역에서 6개 정거장을 8월 초에 연이어 우선 개통한 후 11월말까지 잔여구간인 상월곡역에서 연신내역까지 32개역 전구간을 개통하게 되어 본격적인 지하철 중심의 대중교통시대가 열리게 되겠습니다.

앞으로 마지막 개통시까지 소홀한 부분이 없도록 치밀하게 확인 점검하고 보완하여 더욱 튼튼하고 안전한 지하철 건설에 열과 성을 다하겠습니다.

아울러 작년 8월에 정부의 건설기본계획 승인을 신청한 바 있는 지하철 9호선 1단계 구간에 대하여 7월초까지 기본계획을 승인을 받도록 한 후 설계 도시계획보상 등 내년 상반기 착공하는 데 필요한 사전준비를 착실하게 해 나가겠습니다.

저희 지하철건설본부 전 직원은 천만 시민의 발인 지하철을 건설하는 데 남다른 사명감과 함께 긍지를 갖고 최선의 노력을 다하고 있습니다만 분야별로는 위원님들의 기대에 못 미치는 부분도 많으리라고 생각합니다.

이번 행정사무감사를 통해 질책과 지적을 함께 하여 주시면 겸허한 자세로 수렴하고 적극적으로 행정에 반영해 나가겠습니다.

업무보고에 앞서 지하철건설본부 간부를 소개해 드리겠습니다.

(幹部紹介:次長 柴勝一, 總務部長 金潤坤, 安全管理部長 朴

吉同, 設計監理部長 白永鉉, 建設1部長 申參洙, 建設2部長 趙成日, 建築部長 金東煥, 電氣部長 裴敏浩, 信號通信部長 鄭樂吉, 車輛設備部長 朴永洙)

이상 간부소개를 마치고 별도 배부해 드린 유인물에 의거 주요업무보고를 드리겠습니다.

주요업무보고는 일반현황에서부터 기타 추진사업까지 유인물에 의해서 보고를 드리겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵建設本部 主要業務報告

(뒤에 실음)

.....

이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고 많이 하셨습니다.

이어서 지하철건설본부 소관업무와 관련해서 건설본부장을 상대로 질의하고 답변하는 순서를 갖겠습니다.

일괄질의와 일괄답변으로 하되, 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 하겠습니다.

질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

李載震委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○李載震 委員; 李載震委員입니다.

우리 지하철건설본부장 업무보고를 하느라고 수고가 많았습니다.

사실 업무보고를 듣고 실질적인 몇 가지를 지적하려고 합니다.

제일 먼저 아까 열차 냉난방에 대해서 신규로 들어오는 열차는 모든 열차가 냉난방이 다 설치되어서 들어오는 것으로

알고 있습니다.

그러나 그것이 사실인가 이렇게 생각을 하며, 지금 현재 역사를 신설하면서 지하철공사에 기 설치되어 있는 곳에는 과거의 역사를 부수고 냉방설치를 하려니까 상당한 경비가 들고 또한 예산이 낭비되는 것으로 알고 있습니다. 그래서 새로 하는 데는 이렇게 역사를 냉난방을 다 설치하고 있는지, 그 예산이 부족해서 지금도 못하고 있는 것인지를 그것을 묻고 싶습니다.

그리고 해마다 하는 이야기지만 수방대책에 대해서는 사실은 잘 한다고 하지만 결과는 어떤 결과가 나오냐면 비가 많이 왔다, 또는 호우로 쏟아졌기 때문에 이렇다, 하는 데 대해서 변명의 여지는 항상 남겨져 있었습니다.

그러나 앞으로는 변명 가지고도 될 수 없는, 정말 지금은 잘 이렇게 과거보다 수방대책에서 만전을 기했다 하더라도 그 옆에 모래 마대라도 계속 쌓아서 할 수 있는 그런 제도를 마련하고 있는지, 더 많은 호우가 왔을 때 그것을 항상 대비책을 마련하고 있는지 그 문제에 대해서도 지금 현재 대비책이 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.

그리고 아까 9호선 국고보조를 받아서 하겠다고, 즉 말하자면 4,510억원의 예산이 드는데 거기에 50%를 국고에 지금 상정할 예정이다, 왜 그럼 진작 미리 사전에 이렇게 계획된 그 때부터 50%를 달라고 옛날부터 했어야지, 이제 거의 다 만들어져 가는 실정에서 50%를 요구하겠다고, 이거 이유가 무엇인지, 언제나 우리 서울시는 정부로부터 배제된 서울시인지 어떤지 모르겠지만 지하철문제에 있어서는 상당히 그렇게 표현해도 부족하지 않는 실정에 처해 있는데 공사를 다 하고 늦게사 50%를 요구하는 것인지, 좀 거기에 대해서 확실히

해서 앞으로 하게 될 때는 그렇지 않고 시작할 때부터 끝날 때까지 계속 저쪽에서 받아내는 그러한 사례가 되지 않겠냐 그런 말씀을 드리고 싶습니다.

그리고 아까 에너지절약 측면에서 모든 전기재료를 신시스템으로 해서 에너지 26억을 한다, 물론 아주 좋은 발상을 해서 잘 하고 있습니다만, 일이 지금에서가 아니라 좀 더 먼저 모든 일이 이루어졌다고 하면 상당히 전력을 에너지절약 차원에서 좋고 또한 우리 서울시 지하철에서 소모되는 예산도 절감이 되는 것인데 이제 했다는 것은 바람직한 일이지만 이러한 일을 좀 심사숙고해서 잘 계획해 나갈 수 있는 그러한 계기가 되기를 바랍니다.

다음은 소음방지에 대해서 말씀을 드리겠는데 지금 현재 소음방지 시범지구에 얼마만큼 시범적으로 운행하고 있는 결과는 어떻게 되고 현재 5호선에 비교해서 어느 정도 차이가 나는가, 현재 말하자면 방음흡입장치를 했을 때에 5호선과 비교하면 어떻고, 안 했을 때는 5호선과 똑같은 것인지, 그렇지 않으면 지금 현재 설치한 곳이 5호선 가는 것보다 더 소음이 많은 것인지, 그 문제에 대해서 확실한 비교책을 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 다음은 설계변경 문제에 대해서 말씀을 드리겠는데 설계변경은 설계변경을 할 때 심의위원회를 거쳐서 운영을 한다, 제가 확실한 숫자는 알지 못하겠지만 우리의 고속철도가 4조면 된다고 했다가 4배, 5배, 6배까지 설계변경을 해서 들어가는 아주 엉터리설계, 설계변경하는데 우리 시민의 혈세를 아주 다 없애는 이러한 못된 설계변경의 기회가 되었는데 여기에 4급 위원장이 된다, 솔직히 말하면 소신 있게 할 수 있는 위원장도 있을 줄 믿습니다.

요새 허준이 MBC에서 방영되었듯이 허준이는 아무리 어려운 여건속에서도 자기의 소신껏 일을 하겠다는 데에서 오직 모든 일을 해냈고 지금까지 역사적으로 나타나고 있듯이 정말 위원장이 그런 마음을 가지고 여기에 설계변경에 의한 뜻을 굽히지 않고 제대로 한다면 모르지만 우리나라 설계변경에는 그렇지 않은 것 같아요.

어떻게 하면 예산을 많이 따기 위해서 설계변경을 하는 그런 사례가 아마 거의 많이 있었다 이렇게 볼 수 있습니다.

그런데 4급으로 위원장을 만든다는 것은 너무나 직급이 낮은 위원장이 돼서 좀 윗분들이 이렇게 해라 하면 거기 요구대로 위원회가 운영될 수 있는 그런 제도가 되지 않을까 그런 생각합니다.

거기에 덧붙여서 내가 과거에도 많이 지하철을 해외에 가서 타고 왔습니다만, 이번 우리 해외연수에서도 역시 비교를 해 보면 환승거리가 우리나라처럼 먼 곳이 별로 없어요.

왜 우리나라는 설계를 하는데 그렇게 멀리, 우리나라 사람들 건강이 부족해서 건강관리하기에 아마 지하철건설본부에서 그렇게 하는지 어찌는지 이해는 잘 못하겠습니다만, 왜 그렇게 지하철 환승거리가 꼭 많이 걸어야만 환승을 하게 되는 것인지, 그 이유에 대해서 말씀을 듣고 싶습니다.

그리고 9호선을 다시 시작하면서 민자에 직접예산과 우리가 간접적인 예산을 이야기를 하는데 어떻게 보면, 우리 현실정도로 볼 때에 왜 우리나라는 관급공사를 하면 그렇게 공사비가 높아지는지 잘 이해를 할 수가 없습니다. 무슨 이야기냐면, 저도 이번에 건축을 해보니까 실지 설계사무소에서 하라는 대로 조그만 것을 했는데 하라는 대로 하고, 또 그 분들도 좀 잘 하는 더 좋은 재료를 써도 건축할 때 그렇게 많

이 안 들어요, 해보면.

그런데 심지어 학교 같은 것은 정말 그보다 더 들지 않을 금액인데도 결국 학교 한 칸 짓는 데 1평당 2.300만원을 들여도 집을 지어놓으면 까치집 같이, 아니 까치집은 오히려 아주 튼튼합니다.

까치집은 비바람이 불고 아무리 홍수가 쳐도 절대 무너지지 않는 곳에다 까치집을 짓는데 학교 지은 것 보면 얼마 가지 않아서 이것을 다시 수리를 해야 되고 보수를 해야 되고 아예 철거를 해야 되는 이런 사례가 있는 것과 마찬가지로 가장 쉬운 예로 학교를 건축비가 적게 들 수 있는 것이기 때문에 학교문제를 이야기했습니다만, 모든 건축비가 그렇게 들어가고 있다 이거예요.

그런데 앞으로 설계하는, 또는 9호선에 대해서 이미 다 들어간 것은 어쩔 도리가 없다 하더라도 좀 더 설계를 잘 하고 좀 가격도 최저가격으로 할 수 있는 그러한 제도를 마련할 수는 없는지, 이것이 꼭 조달청에서 입찰로 해서만 금액을 올려서 최저의 단가가 아니라 이것이 오히려 최저의 미만은 안 되는 이러한 세금의 혈세를 축내는 모든 일이 이루어져야 되는 것인지 거기에 대해서 소상한 본부장님의 말씀을 듣고 싶습니다.

그리고 마지막으로 아까 국산 독자기술로 개발된 전동차가 있다는데 그 회사명은 어디고, 또한 지금까지 시험운행한다고 하니까 그것은 대체 더 빨리 많은 시험을 해서 되도록이면 우리 국산차를 이용하고 효율적으로 사용해야 되지 않겠느냐 하는 말씀을 드리면서 마지막이라고 했는데 한 두어 가지 더 해야겠네요.

제가 누차 우리 지하철건설본부의 본부장께서 그 지역까지

나와 보셨다는 그런 답변이 거짓말인지 사실인지는 모르지만 들었습니다.

경전철 문제에 있어서 실질적으로 여러 차례 효율적으로 운영되고 있고, 또한 어떤 방법으로든 신 강남쪽에는 상당히 여러 가지로 여건이 좋은데도, 또한 우리나라에서 가장 모든 여건의 혜택을 가장 많이 받고 있는 강남 쪽에 또 다시 경전철을 1차로 설치를 한다 이렇습니다. 그런데 실지 성북의 저구석지 삼양동이나 또한 관악의 난곡지역 이런 데 사람들은 전혀 그러한 혜택을 받지 못하고 어려운 사람들이 정말 경전철로 돼서 지하철을 타야 할 텐데 꼭 버스를 타야만 전철을 이용할 수 있는 이런 여건을 조성해 주는데 누차 말씀을 드렸고, 저 이전에 洪性龍 前 議員이 그 지역 출신으로서 3년 동안을 역설을 했는데 그리고 나서 완전히 경전철이 곧 된다고, 되는 것으로 나도 알았고 그렇게 되었는데 지금까지 경전철 하는데 난곡에 난 자도 아직 거기에 제대로 한 번 기재된 일이 없어요.

그러면 제가 왜 그걸 얘기하느냐, 그래도 난곡이라는 글자라도 있어야 다음에 어떤 사람이 우리 본부장님께서 계속 계속 실 때나 어떤 분이 할 때 관심이라도 가져 볼 것 아니냐 그 말입니다.

그런데 그러한 곳이 되지 못하는 그 곳에 좀 성의와 열의를 보여줘야 되지 않겠느냐 하는 말씀을 드리고 싶습니다.

그러면서 제 질문을 마치겠는데 소상히 답변해 주시기 바라는 바입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음은 朱世晩委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

장애인·노약자 등의 편의시설확충에 대해서 묻겠는데요.

아까 李載震委員님 질문하고 약간 중복되는 부분이 있어서 지금 현재 소요예산 4,510억 중 2,255억, 국고보조를 예상하고 있는데 현재 지금 지하철을 새로 건설하는 데도 국고보조가 현재 40%에 불과합니다.

기존시설의 보완에 50%의 구조가 가능하겠는지, 또 계획 수립시 어떠한 근거로 50%의 국고보조를 받을 것으로 판단하셨는지, 또 중앙정부와의 협의과정과 협의결과에 대하여 답변하여 주시고, 근거공문을 제출하여 주시기 바랍니다.

또한 국고보조가 되지 않았을 때 재원조달방법은 어떻게 할 것인지, 여기에 대해서 답변해 주시고요.

내년 착공예정인 9호선 설계는 지금 보완하려는 사항들을 빠짐없이 설계에 반영하는 것은 물론 승강장에서 지상까지 직접 연결하는 엘리베이터 등과 같은 새로운 개념의 시설들이 반영되어야 할 텐데 9호선에 새로 도입되는 편의시설은 어떤 것이 있는지에 대해서 답변해 주십시오.

또 6호선과 7호선은 금년 말까지 순차적으로 완공할 예정으로 막바지 공사가 진행중에 있는데 완공 이후 53개 정거장에 이들 시설을 추가설치하려고 하고 있다, 공사를 진행시키면서 설계를 변경하여 시공하면 공사비 절약은 물론 시민불편을 최소화할 것으로 판단됩니다.

당초 6호선에서 7호선을 설계할 때 설계에 반영한 편의시설은 얼마나 되며 당초 설계에 누락되어 추가로 설치한 것은 얼마나 되는지 종류별로 답변하여 주십시오.

다음은 지하철 건설과정에서 발생한 민원처리에 대해서 묻겠습니다.

제출한 감사자료를 보면, 99년부터 금년까지 발생한 민원

건수는 818건으로 이 중 건물피해로 인한 보수.보상과 관련한 민원이 415건으로 50%를 넘고 있습니다.

건설피해는 시공 부주의나 연약한 지반의 침하와 붕괴 등으로 인하여 발생하고 있는데 이 중 상당부분이 사전에 대비를 철저히 하고 철저한 시공을 하였다면 상당부분 예방이 가능하였을 것입니다.

또한 불가피하게 건물피해가 발생하였다 하더라도 피해자에게 적극적으로 설득하고 피해관련 규정에 의하여 정당한 금액을 조속히 보상하였다면 집단민원으로 확대되어 예산과 시간지연 등 행정낭비를 줄일 수 있었을 것입니다.

2단계 건설사업과 관련하여 토목공사가 완료된 지금 앞으로 이러한 민원은 발생하지 않겠지만 내년부터 시공예정인 9호선의 건설시에는 이러한 낭비가 없어야 할 것입니다.

본부장께서는 이러한 경험을 바탕으로 향후 9호선 시공시 보다 전향적으로 민원을 예방하고 신속한 대책을 강구해 주실 것을 부탁드립니다 그 부분에 대한 본부장의 견해를 들어 보고자 합니다.

또한 2단계 지하철 건설공사과정에서 발생한 민원사건 중 쌍방협약에 의하여 원만하게 해결한 건수와 비율은 얼마나 되며, 협약이 안 되어 소송에 의해 해결한 것은 얼마나 되는지, 소송결과 패소건수와 승소건수, 계류건수는 어떠하며 패소로 인하여 보상한 금액은 얼마나 되는지 답변하여 주십시오.

다음은 감사자료에 의하면, 지하철건설 사업에서 불법하도급에 대한 적발 내지는 조치사항은 1건도 없습니다.

적발이 1건도 없다는 것은 단속을 하지 않았다는 것이고 현실을 인정하지 않으려는 공무원의 자세라 생각합니다.

하청에 재하청을 주는 관행은 단속하지 않다 보니 부실공사가 나는 것 아니겠습니까?

이 부분에 대한 본부장의 견해를 듣고 싶습니다.

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; 또 질의하실 위원님 계십니까?

金玉源委員長님 질의해 주시기 바랍니다.

○金玉源 委員; 金玉源委員입니다.

간단하게 몇 가지 질문을 하겠습니다.

먼저 지금 7호선 2구간 및 6호선 1구간에 건설하고 있는 종합시험 16개 항목이 있다고 그러는데 16개 항목을 내용별로 자료를 제출해 주시고, 또 답변도 해 주시기 바랍니다.

그 다음에 6호선 2구간 건설비용이 2001년에도 1,222억원이 책정이 되어 있는데 보고서에 의하면 금년 2000년 11월 말에 개통될 예정입니다.

개통된 후에 어떠한 내용으로 이러한 비용이 필요한지 이 비용을 상세히 답변해 주시고 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

그 다음에 안전관리 강화측면에서 도시가스시설을 합동 점검했다고 했는데 지하철에 도시가스시설이 되었으면 어느 부분에 도시가스시설이 되어 있고, 어떠한 목적으로 시설이 되었는지, 여기에 대해서 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 안전관리 미흡 또는 우수업체에 대해서 인센티브를 주고 있다고 했는데 어떠한 우수업체가 어떠한 사례로 인센티브를 받았는지 여기에 대해서도 답변해 주시기 바랍니다.

그 다음에 지하철구조물 유지관리 계획시행 면에 가서 나는 용어를 잘 몰라서 그러는데요, 매립식 또는 부착식 내공변

위계 설치라고 했어요.

여기 보면 부착식 내공변위계, 이것을 잘 모르겠어요. 그래서 어떠한 것인지, 사진이나 혹시 현물을 보여줄 수 있으면 보여 주시기 바랍니다.

지하철 냉방화 공사추진에 대해서 아까 동료위원들도 질의를 했습니다만 지금 현재 1기, 2기 지하철은 차내에 냉방시설도 안 되어 있음은 물론 역사도 안 되어 있는 것이 사실입니다.

그래서 다시 냉방화 시설을 많은 예산을 투자해서 하고 있는데 앞으로 9호선 제3기 지하철에는 반드시 역사의 냉방시설을 할 수 있는 설계를 미리 해서 역사마다 빠짐없이 해야 된다고 본위원은 생각합니다.

그런데 여기에 냉방시설을 당초에 설계 안 해서 다시 보수로 했던 그 비용과 앞으로 지하철을 건설하면서 바로 거기에 냉방시설을 설계를 해서 예산을 투입하는 것과 어느 정도 절감효과가 있는지, 거기에 대해서도 지금 연구하고 또 계획했다면 그 방면에도 비교해서 설명해 주시기 바랍니다.

그 다음에 설계변경심의위원회의 회의록을 제출해 주시기 바랍니다.

자료를 제가 작년에도 자료제출을 했는데 별로 신통치가 않아요.

그래서 금년에 다시 한 번 설계심의위원회에 주로 5,000만원 이상 짜리만 그 이하 되는 것은 놔두고 가격이 큰 것으로 해서 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 3기 지하철 9호선에 대해서 우리 위원들이나 우리 서울시민이나 정부나 또는 서울시나 지하철건설본부에서도 지대한 관심을 가지고 지금 큰 역사를 하려고 하는 그러한

계획입니다.

저희 교통위원회 위원들이 해외에 연수를 가셔도 많은 관심을 갖고 저희들이 보고 또 연구하고 해 온 사항들이 많습니다.

그런데 여기에 지금 21세기형 간선도시철도망 구축이라고 이렇게 했습니다. 21세기 간선도시철도망 구축이 어떠한 내용인지 상세한 내용을 설명해 주시기 바랍니다.

여기에는 저희들이 해외에 가서 보고 느끼고 공부하고 했던 사항도 포함되었을 것이고, 또 우리 지하철건설본부에서 계획하고 추진하려는 것도 여기에 포함이 되었을 줄 믿습니다.

모든 차량이나 선로나 소음관계나 동료위원들이 질의했던 역사의 편의시설이나 이런 것들이 모두 여기에 포함되었을 줄 믿습니다.

그래서 구체적으로 설명하기가 시간이 오래 걸린다고 하면 현재 지하철건설본부에서 계획하고 있는 것을 자료로 또 구분해서 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 또 질의하실 위원님 계십니까?

趙成大委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○趙成大 委員; 趙成大委員입니다.

행정사무감사를 준비하시느라고 고생들을 많이 하셨습니다.

지금 6호선과 7호선 마지막 공사를 시작하려고 고생들이 많으신데 지금 장마가 오늘부터 온다는 그런 뉴스도 있었습니니다.

그런데 지금 복공판을 거둬내고 거기에 흙을 잔뜩 들이 넣고 묻고 있습니다. 그런데 갑자기 비가 많이 쏟아지면 그 흙

이 지상도로로 많이 흘러내릴 것으로 알고 있습니다.

여기에 대한 대비를 공사현장에 지도해야 되겠고, 거기에 만반의 준비를 해야 될 것으로 알고 있습니다.

지금 6호선과 7호선 마지막 공사를 하고 계신데 지금 동료 위원님도 지적을 했습니다만, 특히 지하철공사는 설계변경을 많이 해서 추가되는 지출이 많이 있을 것으로 알고 있습니다. 그래서 남은 구간 6호선과 7호선의 각 공구마다 설계변경을 한 횟수와 설계변경을 해서 추가 지출되는 금액, 그것을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

둘째로 지하철건설본부의 정원이 현 T/O 인원과 차이가 좀 있는데 전기하고 통신하고 기계분야에서는 오히려 인원이 소수입니다만 추가가 되었습니다.

그래서 정원과 현원이 추가되게 된 동기가 왜 추가가 되었는지 그것을 답변해 주시고, 2기 지하철 완공이 얼마 안 남았는데 지금 인원이 2기 지하철이 끝나면 그 인원조정은 본청과 여러 가지 조정이 앞으로 되겠습니다만 여기는 주로 기술분야이기 때문에 그 인원조정에서 상당히 문제가 있을 것 같습니다.

그런데 답변서를 한 것을 보면 아주 간단하게 했어요. 그래서 그 계획을 세밀하게 해서 보고서를 제출해 주시기 바랍니다.

물론 보고서 제출하는 것도 여러 가지 본부장으로서 문제가 있을 것으로 알고 있습니다만 그래도 앞으로 6개월이 금방 가니까 그러면 그 인원을 다 거기다가 놓아두고 이렇게 막 부딪쳐서 하는 것보다 미리 계획서를 가지고 해야만 나중에 수월하게 일을 처리할 수 있지 않겠는가 이렇게 생각되어서 인원계획서를 가지고 제가 그 보고서를 제출해 달라는 것

입니다.

자세하게 보고서를 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 또 질의하실 위원님 계십니까?

金聖泰委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金聖泰 委員; 金聖泰委員입니다.

지하철 9호선 건설계획과 관련해서 본위원이 감사자료를 요청했습니다.

답변에는 시설사업기본계획을 수립해서 추진할 것이라고 답변을 했는데 언제 이 시설사업기본계획을 수립할 것이며, 그렇지 않으면 이미 수립되어 있는지, 이 지하철 9호선 건설 계획과 관련해서 민자유치 부분은 작년 시정감사에서도 역시 이 부분에 대한 질의를 했고, 시 행정사무감사의 답변에서도 아직까지 시정개발연구원에 민자유치 타당성 조사에 대해서 용역은 주어 놓았는데 구체적인 내용이 지금 현재 내년 1월부터 9호선이 다시 공사가 시작되는데 아직까지 이 부분에 관련한 시설사업의 기본계획이 안 나오고 있다는 것은 나중에 가서 또 지금까지 해 오던 방식의 그런 여러 가지 문제점, 보완점을 체계적으로 정비해 나가고 또 개선해 나가는 그런 노력이 제대로 과연 반영될지 본위원은 상당히 의문스럽다 이거지요.

그런 측면에서 특히 민자유치방안 이런 부분에 이제 하반기도 6개월밖에 남지 않았는데 언제 시정개발연구원에서 타당성조사를 해서 정부 기획예산처나 건설교통부 등 이런 중앙관련부처와 협의를 마쳐서 말 그대로 시민편익증진과 또 시의 재정부담을 경감시킬 수 있는 방안을 만들어 낼 수 있을 것인가 본위원은 상당한 의구심을 가지고 있습니다.

시정개발연구원의 자료가 나온다고 하더라도 이 용역현황 결과가 나온다고 하더라도 공청회나 청문회를 통해서 타당성 조사 용역이 제대로 마무리되었는가 여러 형태로 검증이 되어야 되는데 아직까지 시설사업 기본계획을 수립중에 있다고 그리고 또 구체적으로 민자유치방안을 아직까지 용역중이라고 한다면 상당히 이것은 업무진행에 본위원회는 많은 문제점이 있다고 보는데 거기에 대해서 명확한 답변을 요청합니다.

아까 또 더불어서 주세만 동료위원이 질의를 했습니다만 시정감사 자료요청에서도 나와 있습니다만 아직까지 부실시공이라든가 또 안전관리 미흡으로 인한 사고라든지 여러 가지 언론이나 이런 데서는 많은 지적이 있고 한데 단속건수는 한 건도 없는 것으로 이렇게 자료가 제출되고 있다 이거지요.

일간의 이야기로는 본위원회에게도 일부 건설회사에서 제보가 있습니다만, 구간별로 지하철건설본부하고 관계가 좋은 구간은 전혀 문제가 없고, 관계가 좀 어려운 구간에는 문제가 발생하고, 그래서 일부 유착이 있는 게 아니냐는 그런 문제를 제기하는 건설회사의 관계자를 본위원이 접촉을 좀 했었습니다.

그래서 그 외 단속건수가 한 건도 없는 것으로 나왔는지, 아까 朱世晩 同僚委員도 지적을 했습니다만, 그 부분에 대해서 명확한 답변, 정말 부실시공이나 이런 문제점이 한 건도 없어서 단속건수가 없었던 것인지, 그런 답변을 명확하게 해주길 바라고, 만일 없다 그러면 본 위원회에서 앞으로 현장시정감사를 통해서 만일 그것이 부실시공이 발견된다 그러면 명확하게 책임질 용의가 있는지 그 부분에 대해서 답변을 또 해 주시기 바라겠습니다.

그리고 본위원이 97년도부터 2000년 상반기 지하철관련 하자발생현황 자료를 요청했었습니다.

자료요청한 결과 이 답변을 보면, 97년 상반기부터 97년 하반기까지 자료가 제출되었습시다만, 여기에 하자보수내역에 있어서도 주 하자보수내용이 균열과 누수에 대한 보수입니다. 그런데 97년 상반기 같은 경우는 전체 균열누수에 의한 보수 대상이 473건이 나오고, 또 97년 하반기에는 759건이 나오고, 그런데 문제는 98년 상반기, 98년 하반기, 또 99년 상반기, 99년 하반기, 이 하자보수내용이 더 많이 발생되고 있다는 것입니다.

구체적인 하자내용은 균열과 누수 이 부분만 여기 자료가 제출되어 있는데 왜 97년 상반기에는 불과 473건의 하자내용이 발생해서 보수를 완료했는데 갈수록 97년 하반기부터, 특히 98년 상반기에 1,000건을 넘기고 98년 하반기에는 또 1,100건, 99년 상반기에는 1,200건, 그리고 99년 하반기에는 1,232건, 이것 해가 가면 갈수록 하자내용의 균열누수 보수 대상이 늘어나고 있는데 그 사유를 명확하게 답변을 해 주시고, 지금 현재 물론 97년과 98년에 발생한 하자내용은 다 보수를 완료했는데 99년 상반기에 발생한 하자내용과 또 하반기에 발생한 하자내용 중에서 아직까지 보수중인 부분이 약 235가지가 되는데 과연 시공사에 부실시공이 아니고 다른 이유로 하자가 발생한 것인지, 근원적으로 처음부터 건설본부에 관리.감독기능이 미흡해서 특히 98년도부터 하자내용이 많이 발생하지 않는지 명확한 답변을 부탁드립니다.

그리고 안전관리를 강화하는 측면에서 그동안 지하철건설 본부와 여러 형태로 안전관리 교육도 하고 또 점검도 했습니다.

그런데 안전관리 미흡업체는 불과 15개 공구의 주의조치로써 끝냈습니다. 과연 주의조치만 가지고 지하철 건설현장에 안전관리를 미연에 예방하고, 더욱더 경각심을 주는 어떤 그런 계기를 만드는 데 이 주의조치만 가지고 가능한 것인지 정확한 답변을 해 주시고, 또 우수업체는 인센티브를 부여했다 그랬는데 이 인센티브, 아까 역시 동료위원하고 약간 중복되는 질의가 될 수도 있습니다만, 인센티브를 부여한 기준, 또 거기에 소요된 예산이 있다 그러면 예산을 집행한 내용, 또 경고를 경감해 주었다, 지금까지 경고 경감을 해주었다는 이 내용이 구체적으로 무슨 내용인지, 경고를 경감해 줌으로써 어떤 또 혜택을 부여했는지 답변을 해 주시기 바라겠습니다.

지하철 이용시설의 편의를 제공하는 측면에서 특히 장애인 관련시설에 대해서는 지금까지 한국 지하철의 가장 선진국가에 비해서 지하철 다른 부분에 미흡한 부분은 상당히 우리가 경쟁력도 갖출 수 있는데 가장 미흡한 부분의 문제점으로 지적된 부분이 바로 장애인 관련시설이 부족했다는 것입니다, 애초 기본설계에서부터.

또 한 가지는 환승하는 부분에 시민들 불편이 크다는 것입니다. 그런 측면에서 이 장애인관련 편의시설을 단계별로 확충한다 그랬는데 기존계획이 2004년에는 아직까지 변함이 없습니다.

올 상반기 작년 행정사무감사에서 장애인관련 편의시설을 빨리 더 조기에 시설을 확충하고 완공을 해달라고 동료의원들이 수 차례 요청을 했는데 그때 기존 답변대로 장애인 관련시설은 2004년까지 완료한다는 그 답변이 계속해서 나오고 있습니다.

이 부분에 대해서 좀 앞당길 용의가 명확하게 없는지, 안 그러면 지금 현재 기 건설된 지하철에 기술적으로 어려움이 있는 것인지, 그 기술적인 어려움을 외국이나 이런 데 도입하고 또 검 중이기 때문에 이것이 이렇게 2004년까지 가야 되는 것인지, 이런 측면에서 명확한 답변을 또한 부탁을 드리겠습니다.

이상입니다.

(尹汝亨 幹事, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 金聖泰委員 수고하셨습니다.

尹汝亨委員 질의하시기 바랍니다.

○尹汝亨 委員; 尹汝亨委員입니다.

지금 동료위원들께서 9호선 민자유치에 대해서 걱정들 많이 하고, 또 거기에 대해서 말씀들이 많이 있는데 저도 거기에 대해서 한마디 물어보겠습니다.

지금 철도청에서 민영화방안을 얼마 전에 발표했습니다.

그 안을 볼 것 같으면 지금 자료 준 것 35쪽에 민간위탁운영 내용 중에서 철도청에서는 건설부분은 공공수행, 운영부분 민간참여, 이것이 지금 철도청 방안입니다.

이것이 철도청뿐만 아니라 영국, 독일, 프랑스도 이 방법을 쓰고 있어요. 그런데 서울시에서는 지금 상하분리형 부분민자유치를 택한 이유가 뭐냐 이거예요.

같은 레일을 갖고 설계하는 과정에서 정부 다르고 서울시 다른 이유가 뭔가, 다시 민간위탁운영을 철도청 방안과 같이 할 용의는 없는지, 재검토 할 용의는 없는지 거기에 대해서 답변해 주시고, 지금 9호선에 대해서 많이들 말씀하셨는데 지금 역사 내에서 사망을 한 사람이 97년도부터 2000년 5월까지 해서 사망자가 62명이 되고, 부상자가 47명이 발생했습

니다.

이 귀중한 생명들이 설계부주의로 인해서 이렇게, 이것은 고의적으로 한 것이 아니라 자살을 기도한 내용으로 보고 있습니다.

그러면 9호선 만큼은 자살을 방지할 수 있는 설계를 해야 된다고 저는 보고 있습니다. 그것은 프랑스의 지하철을 보면 홈에 들어와서 열차가 정지해야만 문이 열리는, 그러니까 이중문이 되어 있는 격이죠.

차가 안 들어왔을 때는 홈에서 문이 닫혀 있습니다. 그래서 열차가 들어와서 정지가 되면 1차 문이 열려요. 그리고 열차 문이 열립니다.

그렇게 했을 때 승객이 탑니다.

그런 9호선 설계가 필요하지 않을까? 그래서 사망자나 이런 것을 막기 위해서는 9호선 설계는 그런 방식으로 택하는 것이 좋다고 저는 생각하기 때문에 권고사항으로 내가 말씀드리고, 그 전에 1차 질문에 대해서는 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(趙成大 幹事, 朴謙洙 委員長과 司會交代)

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

답변준비도 필요하고 점심시간도 필요하고 그래서 잠시 감사를 중지하고 오후에 답변을 듣도록 하겠습니다.

위원님들 양해하시죠?

(「네」 하는 委員 있음)

감사중지를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(12時 16分 監查中止)

(15時 05分 監査繼續)

○委員長代理 尹汝亨; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 감사를 계속하겠습니다.

(議事棒 3打)

그러면 지하철건설본부장, 위원님들의 질의 순서대로 답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 地下鐵建設本部長입니다.

먼저 李載震委員님께서 질의하신 사항에 대해서 보고 드리겠습니다.

먼저 냉난방 설치가 새로 만드는 전차에는 완비되는가에 대해서 물으셨습니다.

기존 1, 2, 3, 4호선 전차에서도 냉방시설이 있긴 있었습다. 그런데 용량이 부족해서 요즘에 단계별로 지하철공사에서 교체하고 있습니다.

그러나 2기 지하철 5, 7, 8호선에 대한 전차는 제작 당시부터 용량이 한 1/4 이상 큰 전차를 제작하기 때문에 개량을 할 필요가 없습니다.

다만 정거장 부분은 1기 지하철 1, 2, 3, 4호선에서는 냉방시설이 없었습니다. 그러나 5, 6, 7, 8호선 2기 지하철에서는 건설당시부터 전 정거장에 냉방시설을 하고 있음을 보고 드립니다.

두 번째 질의하신 수방대책에 만전을 기한다고 하지만 그럼에도 불구하고 수해가 나지 않도록 자재 확보 등에 대비를 해야 될 것이 아니냐고 지적을 하셨습니다.

오전에 보고 드린 대로 기존 지하철이나 우리 건설중인 지하철에 물이 들어올 수 있는 출입구나 환기구는 차수벽을 설치하는 등 폐쇄를 했습니다.

그리고 제방복구도 완료된 상태이고, 그러나 혹시 만에 하나 있을지 모르는 침수에 대비해서 모래마대를 1만 7,000대 정도를 확보하고 있고, 취약개소 19개소에 분산해서 보관하고 있고, 덤프트럭 등 수방장비를 확보를 하고 있습니다. 계속 수해가 발생되지 않도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

세 번째, 9호선과 4,510억, 이것은 9호선이 아니라 기 운행중에 있는 1, 2, 3, 4호선을 포함해서 5, 6, 7, 8호선 전부 포함이 됩니다만 그때 설계당시에는 편의시설 에스컬레이터 등 이것이 설치가 미흡했습니다.

그래서 금년에 들어와서 금년 4월에 건교부 수송정책실장 등 간부들과 협의한 결과 우리가 2기 지하철이 금년에 마무리되니까 내년도부터는 예산소요가 적게 되지 않겠느냐, 그 포선만큼 기존 지하철을 좀 편하게 해 보자 이런 의견교환이 있었습니다.

그래서 그 사업비가 4,510억원이나 많이 들어가기 때문에 정부 건설교통부하고는 일단 50% 정도는 시에서 지원요구를 하겠다 이렇게 협의를 해서 건교부에 예산요구를 했습니다.

그러나 건설교통부에서 실무검토를 해서 기획예산처에는 50%는 너무하지 않느냐, 지금 기존 지하철도 40%이기 때문에 40%만 지원하는 것으로 하자, 이렇게 해서 이 안이 기획예산처에 예산요구는 되어 있는 상태입니다.

그런데 기획예산처의 반응은 위원님들께서 걱정하시다시피 이게 운영문제 아니냐 하는 문제를 제기하면서 상당히 반영하는 것에 대해서 난색을 표하고 있는 실정입니다.

그래서 금년에는 안 되더라도 계속적으로 이 부분에 대해서는 정부하고 협의할 가치가 있다고 생각해서 우선 추진을 하겠습니다.

○李載震 委員; 그 문제는 실질 시장이 나서야 할 문제가 아닌가 이렇게 생각합니다.

이런 것은 시장님이 가서서 확실하게 해야지, 지금 현재 건설본부장님 가지고는 잘 안 먹히지 않겠느냐 생각이 되는데, 그래서 확실하게 우리 건설본부장님도, 아까 그 사람들 말이 하나도 틀린 것이 없지요.

지금 신설하는 지하철을 공사해도 50%를 안 주는데 이것을 주겠어요.

그래서 시장님이 가서 확실하게 어떤 분을 붙잡고 하든지 좀 해 오도록 그렇게 해서 간곡히 부탁을 드려야 되지 않겠느냐 이렇게 생각합니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다. 계속해서 노력을 하겠습니다.

네 번째는 에너지 절약형 시설을 한다고 그러는데 이게 왜 이제 하느냐 진작부터 했으면 좋지 않았겠느냐 하는 말씀이 있었습니다.

그런데 에너지 절약형 설비에서 우선 조명기구인데 조명기구에 대한 32W로써 동일효율이라는 기구개발이 98년도에 개발이 되었습니다.

그래서 저희가 94년 설계 당시에는 개발이 안 되어서 채용이 안 되었고요, 전차의 신형반도체 소자도 최근에 국제정보에서 개발되고 상품이 되어서 저희들이 전차제작과정에서 도입을 했습니다.

그래서 앞으로는 설계 당시부터 이런 에너지절약형 기기에 대한 정보를 최대한 수집을 해서 발주 당시부터 적용할 수 있도록 노력을 하겠습니다.

다섯 번째, 소음방지 시설을 했다는데 그 결과가 어떠냐고

물으셨는데 소음방지 시설은 오전에 보고드린 것은 터널구간 특히 급곡선구간에 대해서만 시험시공을 하고 있습니다.

시험시공항목이 4가지인데 우선 레일에 소리가 안 나게 하는 레일도유기, 레일중간에 잡아주는 웹댐퍼, 또 도상바닥에 흡음재를 까는 것이 있고 터널벽에 붙이는 흡음재가 있습니다. 그래서 이 중에서 세 가지는 끝나 있습니다. 레일도유기, 웹댐퍼, 도상흡음재, 이 세 가지가 끝난 상태에서 시험한 결과를 잠정 보면, 당초 92dB에서 88dB 정도 3.7dB 정도가 줄었습니다. 여기서 이번 6월하고 7월에 추가로 할 것이 벽체 흡음재 설치한 결과에 대한 시험인데 이것은 두 구간에 대한 시험시공입니다.

그래서 이 시험시공결과가 나오면 효과하고 공사비하고 모든 것을 분석을 해서 위원님들한테 보고를 드리고, 추가시행 여부에 대해서는 신중히 검토토록 하겠습니다.

여섯 번째, 설계변경심의를 하는 데 이게 공정성이 확보되었느냐, 4급 직급으로는 너무 낮은 것이 아니냐고 질의를 하셨습니다.

우선 설계변경 업무자체 내용이 상당히 실무적으로 지식이 풍부해야 합니다. 그리고 성격이 곧아야 되고, 그런 측면에서는 가장 엄선을 해서 사무관 중에 가장 강직한 사무관 하나 실무팀장을 정하고 공정관리부에서 부장이 총괄책임을 지고 심사를 하고 있습니다만 주요내용에 대해서는 본부장, 차장까지 깊이 개입을 해서 형평성이나 공정성에 대해서 유지하려고 최선을 다하고 있습니다.

앞으로도 이 문제에 대해서는 회계책임은 영원히 저희 공무원들이 지기 때문에 공정하게 하도록 노력을 하겠습니다.

그리고 환승거리가 왜 이렇게 우리 나라 지하철은 머냐고

질의를 하셨습니다.

물론 저희들이 1호선을 건설할 때에는 2호선에 대한 계획이 없었습니다. 또 2, 3, 4호선 할 때에는 5호선 계획이 없었고, 그래서 종합적인 계획에서 노선상호조정에서 먼저 건설하는 지하철이 나중에 건설하는 지하철을 배려를 좀 해서 상호조정하면 거리가 단축되는데 이러한 문제가 가장 큰 원인이 아니었겠느냐 이런 생각이 듭니다.

그래서 5호선부터는 9호선이나 10호선에 대한 기본계획 정도는 있었기 때문에 사전 배려해서 앞으로 하는 9호선부터는 환승거리가 종전보다는 많이 단축될 것으로 기대됩니다.

일곱 번째, 9호선에서는 설계를 좀 더 정밀하게 하고 가격 공사비도 적정하게 해야 될 것이 아니겠느냐, 왜 설계공사를 하면서 늘어났느냐, 이런 문제를 지적하셨습니다.

그래서 우리 지하철공사 같은 데는 특히 지반상태를 정확히 예측하는 데 한계가 있고, 공사기간 중에 한 7·8년이 걸리기 때문에 공사기간 중에 회계규정이 많이 바뀝니다.

그래서 변경요인이 생깁니다만 설계가 좀 충분하지 못해서 발생하는 변경도 많이 있습니다.

그래서 9호선보다는 좀 더 충분한 설계기간을 갖고 설계오류를 줄이도록 해서 공사중에 설계변경으로 불필요한 공사비가 늘어나는 일이 없도록 정밀하게 설계감리를 시행하겠습니다.

그 다음에 국산전동차의 회사명에 대해서 질의하셨습니다.

국산전동차는 건교부에서 지원한 사업인데 국내 철도차량 주식회사에서 만들었습니다. 시험에 대해서는 건교부하고 같이 철도차량주식회사하고 같이 시행을 했습니다.

그리고 마지막으로 李載震委員님께서 강남지역에는 경전철

계획을 거론하면서 더 급한 성북이나 난곡지역에서 경전철계획에 대해서 왜 추진이 안 되느냐고 물으셨습니다.

저희가 9호선, 10, 11호선 3기 지하철에 대해서 전면 재검토를 해서 상당히 진전을 시키고 있습니다. 그래서 기본계획 마무리를 연내에 할 계획입니다.

다만 저희들이 고민은 뭐냐 하면, 9호선 계획만 하더라도 정부에서는 빛이 많은데 이 많은 사업을 하려고 하느냐 하는 이런 반응도 있고 그렇기 때문에 새로운 신규사업, 앞으로 경전철사업 같은 것에 대해서는 좀 신중하게 전략적으로 발표를 해야 될 것이 아니겠느냐 하는 생각이 들어서 9호선이 사업승인이 된 다음에 지금 기본계획을 마무리해서 연내에 그 계획을 발표를 해서 추진을 할까 하는 지금 예정으로 있습니다.

빠른 시간 내에 계획을 마무리하도록 하겠습니다.

○李載震 委員; 마무리하니까 그 쪽에는 마음에는 있어요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 신중히 검토를 하고 있습니다. 상당히 필요성도 인식을 하고 있고요.

○李載震 委員; 나는 그쪽에는 마음도 없는 것 같아서요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 먼저 朱世晩委員님께서 질의하신 사항에 대해서 보고를 드리겠습니다.

아까 李載震委員님께서 질의하신 사항과 유사한 내용입니다만 장애인, 노약자 편의시설을 어떤 근거로 국고 50%를 했느냐, 이것은 사실은 큰 근거는 없습니다.

다만 저희들이 투자 소요가 국고부담이 내년부터 확 줄어드니까 그만한 것은 정부의 신규사업으로서의 한번 심사를 받으면 투자도 가능하다고 판단을 해서 협의를 했는데 건교부와는 구두협의를 충분히 거쳤습니다. 앞으로 계속 노력을

해 보겠습니다.

국고보조가 잘 안 될 경우에는 저희 시비로 할 수밖에 없 습니다만, 내년에 안 되더라도 후년부터는 최소한도로 국고보 조가 되도록 노력을 하겠습니다.

두 번째, 9호선에서는 편의시설을 빠짐없이 완벽하게 해야 되는데 승강장에서 도로까지의 편의시설을 하느냐의 여부하 고, 새로 9호선에 도입되는 것에 대해서 질의를 하셨습니다.

9호선에서는 현재까지 21세기, 즉 앞으로 후세들이 이용할 시설이기 때문에 좀 더 편하게 해야 될 것으로 생각해서 지 표면에서 승강장까지 에스컬레이터 등 기계화 자동화 시설을 해야 될 것으로 알고 그렇게 계획을 하고 있습니다.

물론 장애인 시설은 전부 완비를 해야 될 것 같고요, 그리 고 새로 도입되는 것은 물론 종전보다는 에스컬레이터나 엘 리베이터가 대폭 확충된다는 숫자의 개념이고요.

굳이 새로운 종류가 신설되는 것은 아까 위원님께서 질의 하신 프랑스의 스크린도어, 전동차가 서는 승강장 사이에 자 동문을 닫는 것을 9호선부터 도입을 할 예정입니다.

세 번째, 6·7호선 마무리하는 데 주민불편이 많고 그런데 당초 설계시에 마무리하면서 편의시설 개선하는 데 불편이 많은데 당초 설계시 편의시설하고 추가설치한 내용에 대해서 질의하셨습니다.

6·7호선 설계 당시만 하더라도 에스컬레이터, 엘리베이터 설치에 대한 인식이 좀 부족했습니다.

그 때는 공사비 측면하고 편의시설에 대한 전기요금, 운영 비 측면을 좀 더 생각하다 보니까 부족했습니다.

그래서 에스컬레이터가 당초 설계시 85대에서 421대로 추 가 설치했고, 엘리베이터는 당초 42대에서 96대로 늘렸습니

다.

휠체어리프트는 당초 52대에서 176대로 대폭 확충해서 지금 공사중에 있습니다. 2기 2단계 전 정거장에 장애인시설이 모두 완료되어 있습니다.

그리고 네 번째, 민원이 814건 중에서 415건이 건물피해 민원인데 이것이 시공시 부주의고, 지반구조 등을 예측 못해서 발생된다고 하는데 당초부터 예방 가능한 것 아니냐, 발생하면 철저히 설득을 해야 시간낭비를 줄일 것 같다고 지적하셨는데 맞습니다.

저희들이 당초 설계부터 물론 한다고 했습니다만, 좀 더 충실히 했더라면 민원이 줄 소지도 있긴 있습니다.

그러나 구조적으로 지하 30m 이상 파다 보면 지하수가 탈수되는 것은 어쩔 수 없기 때문에 불가피하게 민원이 발생할 수도 있습니다.

그래서 불가피하게 발생하는 민원에 대해서는 좀 더 적극적으로 설득을 해서 합의를 해야 되는데 문제는 주민들하고 저희들하고 수준이 근본적으로 차이가 있기 때문에 민원 해결하는데 어려움이 있습니다.

그래서 남은 기간동안에 적극적으로 설득을 해서 민원이 조기에 마무리될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

9호선에서부터는 공법을 종전에도 주민 민원이 최소가 되도록 공법을 선정했습니다만, 9호선 때부터 그 동안의 정보를 모두 수집을 해서 피해가 최소가 되는 공법을 적용하겠습니다.

그리고 주민설명회도 자주 개최해서 주민들에 대한 불만을 사전에 예방할 수 있도록 노력을 하겠습니다.

2기 2단계 구간에서 쌍방간 협의로 해결한 민원은 총 415

건 중에서 282건을 쌍방협의해서 보수했습니다.

나머지에 대해서는 주민들이 요구하는 수준하고 저희들이 생각하는 것과 너무 차이가 있어서 조정중에 있습니다.

2000년 5월 말 현재 소송건수는 2기 지하철이 155건인데 그 중에서 승소가 105건이고 패소가 50건입니다. 패소로 인한 배상금 지급은 50건 중에서 8건에 9억 9,545만원입니다.

지하철 건설시 민원을 최소화하는 방법은 여러 가지가 있습니다만, 아까 보고드린 대로 9호선 때부터는 설계 당시부터 민원저감대책을 마련하고 공사시행중에 철저히 시공관리를 해서 최소화시키도록 하겠습니다.

다음은 마지막으로 건설공사중에 불법하도급 조치가 적발이 한 건도 없다는 것은 무사안일한 자세 아니겠느냐, 단속을 안 하고 한 것은 문제가 있다라고 지적하셨는데 저희가 하도급에 대해서는 저희들한테 옛날에는 신고하도록 되어 있었는데 지금은 통지만 하도록 되어 있습니다.

그래서 업무담당 공무원들이 하도급 내용에서 관여하고 분석하려면 거의 수사단계의 무슨 서류가, 민간 사문서를 저희들이 조사를 하게 되면 거의 안 나옵니다.

그래서 설사 저희 지하철공사에서는 재 하도급이나 이런 것이 굉장히 어렵습니다. 왜냐 하면, 원도급자도 밀지는 거기 때문에.

그러나 간혹 그런 것도 있을 것으로 사료됩니다만, 이렇게 어려워서 저희들이 적발이 어렵다는 실정을 보고드리면서 좀 더 이런 불법하도급에 대해서는 관심을 갖고 감시를 하도록 노력하겠습니다.

다음은 金玉源委員님께서 질의하신 사항을 보고드리겠습니다.

첫째, 7호선 종합시험 16개 항목의 내역을 말씀하셨습니다.

저희가 전차를 시험하는 것은 각종 전기신호통신공사가 완료되고 나서부터 차량과 시스템, 그러니까 신호설비하고의 그것을 검증하는 것인데 우선 건축한계측정이라고 해서 전차가 들어갈 수 있는 구멍이 제대로 뚫렸느냐, 걸리는게 없느냐, 그리고 궤도가 제대로 차량이 지나갈 때도 검측이 가능하냐, 광통신망이 적정하게 돼 있느냐 하는 검증을 하고요.

연동검사라 해서 차량과 신호망에 대한 각종 서로 상호 인터페이스문제를 전부 검증을 합니다.

그리고 열차의 무선시험, 전차선의 내가압 시험, 전차선에 전압이 맞느냐 안 맞느냐, 이런 등에 16가지가 있습니다. 이것은 자세한 내용은 자료로 별도 보고드리겠습니다.

두 번째, 6호선 2·3구간이 개통은 금년에 한다 해 놓고 왜 내년도 예산이 왜 필요하냐고 말씀하셨습니다.

저희가 6호선은 금년도 개통이 됩니다만, 우선 11월 말 개통이 되면 서류회계준공은 한 2·3개월이 걸립니다. 설계변경하고 준공서류 만들고 그러다 보면 유보금이 있습니다, 회계준공시까지.

그 유보금이 내년 1·2월에 집행이 되기 때문에 금년도 예산을 이월하는 것을 최소화하기 위해서 그 금액에 대해서는 내년도로 넘겼습니다.

그리고 금년 말까지 못 끝나는 월드컵경기장의 승환통로, 이것은 개통과 관련 없이 추진되는 것입니다, 월드컵경기장 관련사업.

그리고 금년 개통 때 못 끝나는 데가 6호선 8공구에 동대문 연결통로, 신당역 연결통로 일부, 이런 것에 대해서는 사고이월이 적도록, 금년도 예산 부담이 최소화되도록 내년으로

최대한도로 편성을 했습니다.

세 번째, 도시가스시설 합동점검을 했는데 어떤 목적으로 도시가스가 시설됐냐고 질의하셨는데요. 이 도시가스는 지하철에 설치되는 게 아니고요.

지하철하고 도로면 사이에 지하에 매설되어 있는 도시가스를 저희들이 매달아 놓고 그 밑에서 공사를 합니다.

그러니까 매달아 놓은 공공도시가스가 새는 데가 없는지, 이런 문제에 대해서 합동도시가스회사하고 점검을 하고 있습니다.

○金玉源 委員; 이 도시가스 시설은 지하철건설하고 관계가 없다 그 말이죠? 다만, 매설되어 있는 것을 건설하려다 보니까 거기에 말하자면 밑을 한다든지, 그런 관계를 검사했다 그 말이에요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

그리고 네 번째, 안전점검을 했는데 우수업체가 인센티브를 받는다는데 어떤 사례로 받았냐고 물으셨습니다.

인센티브를 주는 데는 그 공구에서 새로운 아이디어를 만들어서 공정을 촉진했다든지, 또 시공을 정밀시공을 해서 우리 심사결과 우수하게 됐다는 공구에 대해서 저희들이 우수공사를 의욕을 고취시키는 의미에서 저희 자체 심사반을 편성해서 6개월에 한 5개 업체 내외로 선정을 합니다.

그래서 이 인센티브는 뭐냐 하면, 저희들이 점검을 할 때 별점을 많이 부여합니다. 별점을 주면 수주에 불이익을 받는 사항인데 그 별점을 감면해 주는 것, 인센티브가 그것입니다. 무슨 특별히 상을 주거나 돈을 주거나 그런 것은 없습니다.

○金玉源 委員; 별점이 감면되고 나중에 수주하는 데 유리하게 해 준다?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 예를 들어서 인사사고가 있으면 벌점이 2점이거든요. 사람 다치거나 그러면 그 중에서 1점을 감해 준다든지 그런 정도의 인센티브를 주고 있습니다.

○金玉源 委員; 말하자면 차후에 수주하는 데 우선권을 준다 그 말이군요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 우선권이 아니고 일반적으로 PQ점수라고 해서 우리 지하철본부하고 상대가 되는 게 아니라 전국에 이렇게 있습니다, 계산하는 것이.

그래서 벌점을 일부 감면해 주면 아무래도, 저희들이 뭐 줄 게 없습니다, 시공업자한테. 돈을 줄 수도 없고.....

○金聖泰 委員; 그러면 이것은 서울시만 지금 현재 적용하고 있는 것이 아니라 가령 5대 전체 광역도시 다 지금 시행하고 있다고.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 아닙니다.

벌점을 부과하는 것은 전국에서 다 같이 부과를 하고 있습니다. 그런데 벌점을 몇 점을 줄 거냐 하고 이런 인센티브를 주는 것은 저희 본부에서만.....

○金聖泰 委員; 서울 본부만 하고 다른 건교부 차원에서의 그런 측면에서의 기준은 없는 거잖아요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그런 것은 없습니다.

○金聖泰 委員; 그러면 신규 참여업체 같은 경우는 벌점이 제로베이스지 않습니까? 이거 하등에 문제가.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그것이 조금 불합리한 것인데 벌점이라는 것이 일을 많이 한 데가 벌을 많이 받거든요.

그래서 신규업체는 그런 대로 벌점은 없지만 경력이 없어서 점수가 또 안 나옵니다. 실적이 없으면 점수가 안 나오고

요.

그런데 지하철 공사같이 이렇게 도심지에서 하는 것은 별점을 많이 받습니다. 변두리나 산간지에서 하는 것은 별점을 많이 받지 않고요.

○金聖泰 委員; 가령 30대 건설회사 같은 경우 지금 현재 거의 여기에 해당되니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 맞습니다.

○金聖泰 委員; 거의 다 해당되니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 그렇습니다.

그리고 그 다음에 계획에서의 내공변위계에 대해 모양을 말씀하셨는데 내공변위가 터널 단면이 있으면 터널 단면이 찌그러드는지, 천정이 변위가 있는지 이것을 재는 것입니다.

그래서 계획을 유지관리기관에 계속 계획을 하면 혹시 터널사고 같은 거나 화재발생시 그런 분석자료로써 활용하는 것입니다.

○金玉源 委員; 거기에 부연해서 지하철건설본부에서 지금 하고 있는 용어가 좀 외국어 용어가 많아서 그런지 본위원이 조금 알지 못해서 그러는지 좀 용어를 얼른 알아듣기가 힘든 것이 많이 있어요.

그래서 앞으로 지하철건설본부에서는 용어를 해석하는 것을 책자를 하나 만들어서 위원님들한테 배포해 주시면 좋겠습니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 죄송합니다. 쉽게 풀어서 하겠습니다.

여섯 번째로 냉방화 공사를 1기, 2기 차내 냉방이 안 되어 있는데 역사도 2기도 안 된 것 아니냐고 말씀하셨는데 2기는 차내 냉방이든 역사든 전부 됐습니다.

다만, 1기에는 차량만 되어 있는데 이것이 용량이 떨어져서 좀 더운 것이 있어서 개량을 하고 있습니다.

아까 보고드린 대로 9호선부터는 2기와 마찬가지로 완벽한 냉방을 하겠습니다. 그렇게 하고 냉방화를 할 때 처음부터 한 것하고 개량을 하는 것하고 얼마나 차이 나냐고 말씀하셨는데 이렇게 굳이 분석한 자료는 없습니다만, 저희가 환승역사에 개량하는 공사비는 30억 5,000만원인데, 신설공사비는 24억 5,000만원인 것으로 봐서 한 6억 정도 차이가 나는 것 아니겠느냐, 왜냐 하면 기존시설을 다 철거해야 되거든요.

○金玉源 委員; 1개 환승역을 하는 데 30억이 든다?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 그래서 차이가 한 6억 정도 나는 것 같습니다.

설계변경 심의위원회 회의록은 말씀하신 대로 자료로 제출해 드리겠습니다.

9호선에 21세기형 간선교통망이라고 했는데 그 내용이 뭐고, 구체적인 설명을 해달라고 말씀하셨는데 이것이 21세기형이라고 해서 무슨 용어의 정의가 있는 것은 아닙니다만, 저희가 21세기에 우리 시민들이 요구하는 수준이 무엇인가, 그런 수준에 맞도록 편의시설부터 쾌적성, 역사 내부의 디자인, 환승, 이런 모든 것을 적어도 앞으로의 백년을 내다보고 천년을 내다보고 수준을 맞춰야 될 것 아니냐는 의지의 표현이라고 이해해 주시면 고맙겠습니다.

다음은 趙成大委員님께서 질의하신 사항입니다.

6·7호선에 장마기간에 되메우기를 한참 하는데 흙이 땅에 떨어지지 않도록 해야 될 것 아니냐고 지적하셨습니다.

저희가 흙이 들어오지 않아서 상당히 어려움이 있습니다. 그래서 주로 밤에만 요즈음 받고 있습니다만, 흙이 되메우기

가 들어오는 즉시로 다짐을 하고 포장을 하겠습니다만, 그렇게 안 될 때는 부직포를 덮는 등의 질척이는 일이 없도록 조치를 하겠습니다.

두 번째, 설계변경으로 추가 지출이 많을 것으로 보는데 그 횡수하고 자료에 대해서 말씀하셨습니다.

이것은 양이 여러 페이지이기 때문에 자료로 제출해 드리겠습니다.

본부 정원이 현원과 차이가 나는데 그 사유가 뭐냐고 질의하셨습니다.

이 차이가 나는 사유는 지난 2월말 7호선이 1단계 개통을 하면서 4월 20일자로 저희 본부의 정원을 41명을 줄였습니다.

정원을 줄이는 과정에서 현재 있는 인력하고 직급하고 직종이 일부가 안 맞는데 이것은 1.2명 차이는 납니다만, 차기 인사 때 이것은 바로 조정이 될 것으로 생각이 됩니다.

네 번째, 2기 완료 후의 인력조정계획에 대해서 말씀을 하셨습니다.

저희들이 금년 7월말에 반절 정도가 개통되고 11월말에 개통이 되는데 개통을 하고 나서 한 3개월 정도는 마무리를 해야 됩니다.

그러다 보면 10월말이나 되어야 7호선이 업무가 끝나고 6호선은 내년 2월 정도 끝납니다. 그래서 저희들은 금년 10월경 저희들이 조직개편에 대한 안을 마무리할 예정인데 이것을 사전에 지금부터 연구를 하고 검토를 하고 있습니다만, 저희 직원들이 안 그래도 상당히 동요가 심합니다.

지하철이 끝나면 없어지는 것 아니냐, 풀로 가는 것 아니냐, 동요가 있기 때문에 저희 내부적으로 연구만 하고 있고,

앞서서 공개적으로 검토를 안 하고 있습니다만 빠른 시일 내에 우리 9호선을 적어도 앞으로 효율적으로 과학적으로 관리할 수 있는 조직을 국내자료를 포함해서 마련을 하겠습니다.

빠른 시간 내에 보고를 드리겠습니다.

○趙成大 委員; 그 말씀 중에 그렇지 않아도 본위원이 걱정하는 것이 지금은 약 한 380명 정도 되지요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○趙成大 委員; 한꺼번에 구조조정을 하려면 문제가 있으니 까 7호선 개통되고 7월에 6호선이 개통되면 계획에 의해서 해 나가야지, 바로 지금 말씀한 대로 한꺼번에 구조조정을 하려면 그 안에 많은 직원들이 정말 걱정이 되고 그 동안에 지하철공사로 해서 밤낮없이 고생을 많이 했는데 거기에 보람을 느끼기도 전에 이런 구조조정 관계로 해서 마음에 걱정들을 하고 그 많은 인원이 그러기 때문에 그래서 내가 그것을 신경을 쓰는 것입니다.

그래서 그런 일이 없도록 수고한 사람한테 어떤 인센티브가 가는 것은 고사하고, 더군다나 기술직이라든지 이런 파트에 계신 분들은 엄청난 걱정이 될 것이란 말입니다.

그래서 그것을 제가 계획안을 달라는 것이고, 또 그런 것을 사전에 윗분들한테도 얘기를 해서 어떤 대책을 강구해야 될 것이 아니냐, 그래서 자료를 확실히 제출해 달라는 것입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 고맙습니다. 빠른 시일 내에 마련을 해 보겠습니다.

그러나 운영하는 인원에 대해서는 인사운영은 별도로 여유가 있는 대로 필요한 부서에 진출하도록 하겠습니다.

다음은 金聖泰委員님께서 9호선에 대한 민자유치계획에 대한 세부사항에 대해서 질의를 하셨습니다.

시설사업 기본계획 수립을 10월에 한다고 했는데 이렇게 해서 좋은 계획이 될 수 있겠느냐 라고 물으셨는데 저희가 아까 말씀드린 대로 9호선에 대한 건설기본계획은 작년 8월에 수립해서 정부하고 협의중에 있습니다.

그래서 공공사업으로 추진하고 있는 기본계획은 이미 수립해서 정부와 협의중에 있지만, 민자투자사업에 대한 민투법에 의한 절차상의 시설사업기본계획이라는 것은 원래 타당성조사가 끝나고 10월에 할 예정입니다.

그래서 이 문제는 건설기본 기존계획 범위 내에서 수립하는 것이기 때문에 우리 9호선의 기본계획 본질하고는 큰 차이는 없겠습니다.

다만, 이렇게 늦어서야 되겠느냐고 그랬는데 저희가 타당성조사를 9월까지 끝나게 되는 원인은 그 안이 생기면 일반 마케팅회사라든가 전경련, 외국인투자연합, 이런 데 가서 세일즈를 하고 이런 절차를 거쳐서 추진하기 때문에 조금 늦어지겠습니다.

그래서 9호선에 대한 민자유치계획에 대해서는 그래도 가장 모범적인 사례로서 시행될 수 있도록 지금 타당성조사를 하고 수지분석까지 하고 있습니다.

보고서 나오는 대로 바로 상세하게 또 보고를 드리겠습니다.

○金聖泰 委員; 그 보고서는 언제쯤 낼 계획입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 저희들이 중간보고는 지금 있습니다. 우선 그 자료라도 드리겠습니다.

○金聖泰 委員; 본위원한테 그 자료를 제출해 주시고, 물론 민투법에 의해서 기본적인 계획은 이미 작년에 건교부와 협의를 진행중이지만 최종적인 부분은 우리 상임위나 자체 지

하철건설본부 입장에서도 공청회라든가 지하철 9호선 타당성 조사나 이런 부분을 지금까지 준비해 왔던 그런 모든 사항들을 최종점검하고 내년부터 시행단계에 들어가야 체계적이고 과학적으로 진행될 수 있지 않느냐, 그런 측면에서 본위원이 질의한 것입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 차기위원회 때 좀 더 구체적으로 해서 보고를 드리겠습니다.

부실시공과 관련해서 안전관리하는 과정에서 단속건수가 왜 없느냐, 이것은 좀 직무가 부실한 것이 아니냐는 지적을 하시면서 안전사고나 이게 발생할 때는 명확히 책임을 질 수 있겠느냐고 말씀하셨습니다.

물론 저희들이야 책임은 언제든지 져야 되겠습니다. 명확히 져야 되겠지만 단속건수가 저희들은 자료에 의하면 계속해서 단속을 하면서 하도급 관련 이런 단속은 없습니다만, 현지 조치라든지 시정, 재시공, 이런 것은 상당히 많습니다.

그리고 별점부과, 이런 사항도 별도자료가 있습니다만 저희 나름대로는 단속을 하고 있습니다. 다만 하도급 단속은 어려워 가지고 구조적인 어려움이 있어서 못했다고 보고 드리겠습니다.

이 단속자료하고 그 동안에 한 것은 별도 회의 끝나는 대로 드리겠습니다.

○金聖泰 委員; 그러면 하도급 지금 현재 지하철 각 공구별로 지정계약 대상업체에서 다 하도급이 이루어진 상태에서 실질적인 공사가 진행되고 이루어지고 있지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그렇습니다.

○金聖泰 委員; 그러면 모든 문제발생이 부실시공을 하고 또 그에 대한 보수공사를 하더라도 기존 하도급 업체에서 발생

되는 사항이기 때문에 거기에 대한 관리감독과 거기에 대한 건설본부 입장에서 그게 원청하고만 정리되고 실질적인 공사가 시공되고 있는 그 하도급 업체에 대한 관리감독 기능이 없어진다고 그러면 모든 문제점은 거기에서 나오거든요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 맞는 지적이고 좋은 지적이십니다. 그런데 이게 지금 현재 건기법이나 여기 보면 주로 발주처에서 관리감독을 하고 제재하고 벌금을 줄 수 있는 것은 원도급업자 뿐이 없습니다.

그런데 지금 말씀하신 대로 실제 행위를 하는 것은 하도급업자거든요. 그런데 저희들이 벌점을 하도급업자에게 주는 제도도 없고요, 하도급업자한테 직접 저희들이, 물론 사고 났을 때는 거기에 업무제재 조치하는 것은 있습니다만.....

○金聖泰 委員; 아니, 그러니까 기존 원청건설회사들이 수주를 해서 실질적인 공정작업은 하도급업체가 해 나가고 있는데 여기에 여러 가지 부실한 시공이라든지 또 안전관리에 소홀한 점 이런 여러 가지 문제점이 발생되었을 때 그 원청회사에 벌점을 부과하는 그 제도는 지금 있는데 그러면 원청에서도 한 마디로 말해서 지금 현재 경영이 부실해서 기존 원청과 하도급회사가 지금 문제 하도급 질서문화가 제대로 정착이 안 되어 있다 말입니다.

어떻게 하든간에 공사비를 하도급에서 줄여 가지고 한 마디로 말해서 원청회사는 이윤을 더 극대화시키려는 그런 측면이기 때문에 하도 급은 하도급대로 할 말이 있다 이거지요.

안전관리는 미흡하고 또 공사를 시공하는 데 있어서 시방서 대로 정확하게 물론 100% 하려고 하지만 그런 측면의 원청과 하청간의 관계가 있기 때문에 이것을 원청만 문제점이 있다해서 벌점을 부과하는 제도만 두고 하도급은 하도급대로

그냥 그렇게 놔둔다면 나중에 실질적으로 부실의 문제점은 하도급 업체가 공사한 거기 부분에서 발생하는 것인데 거기에 대한 대책이 있어야 될 것 아니냐 이거지요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 맞습니다. 그런 제도적인 문제가 있습니다. 그것을 연구를 해서 중앙정부와 협의를 해서 개선하는 데 노력을 하겠습니다.

그리고 또 세 번째, 하자 발생이 왜 연도별로 계속 늘어나느냐고 지적을 하셨습니다.

이것은 도시철도공사에서 균열누수상황을 즉 조사를 한 내용을 말씀하신 것으로 알고 있습니다.

그런데 저희가 이 내용에 대해서 원인분석까지는 안 했습니다만 이게 97년도부터 즉 균열조사를 하는 과정에게 보수가 완료된 다음에 또 정밀검사를 해서 조사되는 숫자가 저희 생각으로는 개통 후에 연도별로 늘어난다는 것은 이론적으로는 이해가 안 갑니다만 아마 당초 조사했던 숫자에 비해서 늘어나는 것은 좀 더 세심한 조사를 해서 그런 것이 아니겠느냐, 하지만 정확한 사항은 도시철도공사와 한번 내용을 분석해서 별도 보고를 드리도록 하겠습니다.

○金聖泰 委員; 그 부분에 대해서 본위원은 상당히 심층 깊게 지금 파고 들어갈 계획인데 그러면 애초에 시공단계에서 문제점이 있었던 것을 개통 이후에 운영주체인 도시철도공사에서 하자를 발견해서 계속 보수를 하고 있는 상태 아닙니까?

그러면 애초에 이 시공단계에서 많은 문제점이 지금 현재 공사 관리감독이라든지 이런 것이 소홀히 된 상태에서 임시방편으로 개통하고, 결국은 도시철도공사가 하자를 발견해서 한마디로 하자 보수를 해 들어가는 그런 측면에서 이 실적이

나온 것으로 압니다.

그러면 기본 시공단계에서 문제점이 계속 있지 않느냐 이
거지요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 물론 저희들이 모든 공사가 하
자보수를 전혀 할 필요 없이 잘 되어야 되는 것이 가장 바람
직합니다.

그런데 여기서 나오는 것이 주로 누수균열이거든요. 그래서
균열을 보면, 콘크리트가 물 상태에서 굳는 과정에서 화학적
인, 내부에서 열이 엄청납니다.

그래서 균열이 발생하는 것 자체에 대해서는 아직까지는
현대기술로는 막을 수는 없는데요, 문제는 이 균열이 악성이
냐, 아니냐 이런 것에 따라서 중대하게 보는데, 이제 어차피
불가피하게 발생된 것이라고 할지라도 저희들이 하자보증금
을 어느 공사든지 예치하게 되어 있습니다.

그러니까 유지관리하는 업체에서는 구조적으로 위험이 없
다는 균열이라도 내구성을 위해서는 돈을 어차피 예치한 것
이 있기 때문에 그게 5년 있으면 못 쓰거든요.

그러니까 그것을 보수하는 데 쓰는 것이고, 누수부분은 어
떻게 생각하면 물이 새는 것은 분명히 하자라고 말씀을 할
수 있지만 지하에서 많은 악조건에서 하다 보니까 일부의 누
수가 생기는 것인데 이것은 앞으로도 계속해서 정밀시공을
해서 예방을 할 수밖에 없습니다.

○金聖泰 委員; 이게 그러니까 본위원이 이 문제를 애초에
자료요청하고 지적한 부분은 왜 정밀시공하고 우리 지하철공
사의 역사가 벌써 몇 년입니까?

지금 현재 97년 개통한 지 얼마 안 되는 지하철공구에서
이렇게 하자가 많이 발생해서 보수공사를 하고 있다 말입니

다.

그러면 이것은 정밀시공이 아니라 한 마디로 말해서 일시적인 공사완공으로 관리감독의 문제점이 있었다는 그것을 인정해야 될 것 아니냐 이거지요.

이것은 지하시설이기 때문에 언제 누수가 될지 모르고, 또 이런 문제점을 한마디로 하자보수비가 5년간 집행을 고려하기 때문에 이것은 어쩔 수 없다 이렇다 하면 이것은 정밀시공이 아니고 과학적인 시공이 아니다 이거지요, 본위원이 지적하는 것은.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 하자가 발생되지 않도록 앞으로 공사하는 데 철저히 관리를 하겠습니다.

○金聖泰 委員; 지금 현재 누수하고 균열부분은 본위원이 자료를 보면, 97년 이후에 상당히 계속 늘어나는 부분이거든요.

근자에 가서 더 많이 보수대상이 발견되고 있고, 거기에 따라서 하자보수를 지금 진행중인데 그러면 뭔가 시공상의 관리감독에 문제점이 있다는 것 아닙니까?

그 답변을 그러면 나는 혹시 건기법상 지금 현재 더 깊게 5호선이나 이런 것은 공구가 더 깊게 들어갔기 때문에 토목 시공상의 기술적인 어려움이 있었기 때문에 그랬는지 모르겠는데 하여튼 이게 많은 경험과 노하우를 축적하면서도 자꾸 갈수록 균열·누수부분에 시공상의 문제점이 하자보수로 이어지는 이런 것은 결코 바람직하지 않다는 것입니다.

상당히 중요한 부분이라고 생각합니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그래서 대부분 균열이나 하자는 개통 후에 단기간에 발생이 되고 나서 추가로 운영중에 나오는 것은 적다고 볼 수 있습니다.

그런데 다만 운영을 하고 나서 터널 내에 열이 높아지고

그러다 보면 추가로 생기는 수도 있는데 이 발생하는 성향이나 원인분석을 저희들이 아직 미처 못했습니다.

도시철도공사에서 한 집계인데, 지금 말씀하신 대로 어디에서 나온 원인을 종합적으로 보고 연구를 한 다음에 보고를 드리겠습니다.

○金聖泰 委員; 아니, 이것은 도시철도공사에서 원인규명이 되기보다는 시공단계에 있는 지하철건설본부에서 이것은 명확하게, 그러면 애초에 설계 당시에 지하철 전동차가 운행될 시에 진동으로 인한 균열이라든지, 그렇지 않으면 또 지하수 수맥의 어떤 변화에 의해서 그런 부분이라든지 이런 것이 충분히 감안돼서 설계되고 시공됐을 거라 이거죠.

그렇게 하고 이것을 개통시킨 것인데 이렇게 하자가, 특히 균열과 누수로 인해서 계속 하자 보수내용이 많이 발생된다 그러면 이것은 뭔가 지하철건설본부에서 시공상의 관리·감독상 문제점이 있지 않느냐 본위원은 그렇게 봅니다. 이것을 왜 도시철도공사가 운행상의 문제점이라고 볼 수 있느냐 이거예요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 아니요, 조사를 거기서 했기 때문이에요, 숫자ですよ.

○金聖泰 委員; 그러면 지하철건설본부는 지금 현재까지 그런 것 조사를 전혀 하지 않았습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 개통 후에 매년 조사하는 것은 도시철도공사에서 조사를 하거든요, 하자관리를 거기서 하기 때문에.

○金聖泰 委員; 하자보수 조치만 그 쪽에서 요청해 오면 기존계약대로.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 아닙니다. 하자가 이관이 되기

때문에 도시철도공사에서 하자관리 자체를 거기서 직접 지시를 하고 보수를 합니다.

그래서 이 내용이나 보수내용, 이 하자의 구체적인 내용은 저희들이 최근에 자료를 위원님께서 요구해서 받은 내용이기 때문에 이 내용을 깊이 파악하지 못하고 있는.....

○金聖泰 委員; 그러면 앞으로 도시철도공사에서 균열이나 누수로 인한 하자내용이 발생한 부분에 대한 근원적인 책임을 추궁해 들어간다 그러면 과연 도시철도공사 자기네들 책임이냐.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 아닙니다.

○金聖泰 委員; 그것은 지하철에서.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그렇습니다.

○金聖泰 委員; 그렇기 때문에 지하철건설본부가 요 근래에 특히 균열누수로 인해서 하자가 많이 발생한 부분, 이것을 원인을 규명해서 앞으로도 계속 지금 현재 9호선 내년부터 또 해들어갈 것 아닙니까, 지금도 하고 있고.

그런 측면에서 시공상의 문제점이나 이런 것을 보완해 내는 그런 체계적인 백데이터를 가지고 시공사의 관리감독을 철저히 기하는 그런 체제가 되어 있어야 되는데 그것을 갖다가 개통해서 관리하는 도시철도공사가 하니까 거기서 운행중에 누수균열 발생하는 것 거기서 하는 것입니다, 그렇게 하면 한마디로 무책임한 행정이지요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다. 저희들이 접근해서 분석해서 대안을 한 번 만들어보겠습니다.

네 번째로 안전관리 미흡한 15개 공구에 주의조치만 하는데 주의조치 가지고 되겠느냐 말씀하셨습니다.

저희가 안전점검을 통해서 주의조치한 것은 경미한 사항들

을 주의조치하고요. 좀 중요하다 싶은 것은 경고조치를 해서 벌점을 매기고 있습니다.

금년도에는 아시다시피 전부 마무리단계기 때문에 안전시공에 중대한 잘못을 하는 데가 극히 적습니다, 현장 여건상. 그래서 경고나 부실벌점이 거의 없다시피하는 상태입니다. 작년, 재작년에는 상당히 저희들이 많이 부과를 했습니다.

그렇게 하고 아까 보고드렸습시다만, 우수업체에 대해서 인센티브 부여기준이 뭐고, 소요예산 경감 내용은 아까 말씀드렸습시다만, 인센티브 부여기준은 아까 말씀드린 대로 저희들이 합동으로 점검반을 편성해서 평가를 해서 우수공구를 선정을 합니다.

그래서 그 결과에 따라서 인센티브를, 벌점을 경감하는 이런 제도를 운영하고 있습니다.

마지막으로 지하철 이용편의시설과 관련해서 우리 서울지하철이 가장 미흡했다고 지적되는 것이 장애인편의시설하고 환승시설인데 장애인편의시설을 2004년까지 꼭 갈 것 뭐 있겠느냐, 이것을 빨리 끝낼 수 없느냐고 지적하셨습니다.

저희들이 사실은 우리가 만드는 지하철은 다 완비를 해서 개통하면서 시설을 합시다만, 지금 오늘 보고드린 것은 기존 운영중에 있는 시설입니다.

그런데 운영중에 있는 시설은 현재까지는 지하철공사나 도시철도공사에서 추진해 왔는데 이것이 예산지원이 안 되고 공사의 일관성도 잘 안 된다고 해서 금년 5월에 시 방침으로 이것은 본부에서 추진해서 시 예산과 정부예산을 따는 것을 적극적으로 해라, 공사에 맡겨 놓으니까 되는 일이 없지 않느냐 이렇게 해서 저희들이 5월부터 하게 되었습니다.

○金聖泰 委員; 그것이 우리 의회가 주장하는 부분이거든요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그래서 저희들이 환승역은 2002년까지 완료를 하고요. 그래서 일반역까지 끝나는 것은 역시 2004년까지 완료를 하는데요.

이것은 물론 예산이 있으면 2002년, 2003년까지 끝낼 수도 있습니다만, 너무 여러 개 역에 보수하고 그러면 시민들이 이용도 불편할 것 같고, 예산형편도 집중투자가 어려울 것 같고 그래서 한 1년에 500억, 700억 수준으로 이렇게 몇 년에 걸쳐서 추진할 계획입니다.

○金聖泰 委員; 그러면 제 답변 마지막 이 전에 아까 죄송합니다만, 이것은 추가질문인데요. 나중에 동료위원님 답변을 다 마친 이후에 답변해 주셔도 좋습니다.

주요업무보고 40페이지 보면, 사업관리 PMIS구축사업 추진인데 지하철건설사업 관리분야의 일환으로 구축된, 한마디로 데이터베이스 업무적용·운용성 및 사용자의 이용편리성을 확보한다, 이 정보관리시스템이 데이터베이스 말하는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○金聖泰 委員; 어떤 사업을 말하는 것입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 이 사업 관리는 저희가 공정관리, 인사관리, 자재관리, 여러 가지 관리기법을 세분화시켜서 그것에다 하는 것을 전산화를 시켜서 현장과 우리 본부하고 연계를 전산네트워크에 의해서 항상 보고체제나 자료가 유지되는 체제인데요.

○金聖泰 委員; 이것은 정보전산화사업입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그렇습니다.

○金聖泰 委員; 그러면 지하철 건설현장에 전체 각 공구별로 다른 사업관리분야에 전체적인 시공사항이라든지, 감리사항이

라든지, 그리고 자재수급사항이라든지, 이런 모든 공기 다른 부분, 이런 정보를 지금 현재 본부하고 네트워크, 이런 정보 전산화사업입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 그래서 이것은 기본적으로는 9호선 때부터 적용할 목표로 만들어놨는데 우선 그 전에 6호선 일부 공구에서 연습삼아 적용을 하고 보완을 하고 있는 내용입니다.

○金聖泰 委員; 이것은 지하철건설본부 자체적인 지하철, 한마디로 말해서 공사기간 중에 건설을 원활히 지원해 주고 또 본부간에 한마디로 말해서 그런 정보처리 능력을 가지기 위해서 하는 것이고 개통 이후에 가능, 도시철도공사나 이런 시설 시스템을 이관하는 그런 어떤 기초적인 그런 작업은 아니죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 아닙니다. 이것은 공사가 사업 관리는 사업공사하는 중에 관리하는.....

○金聖泰 委員; 중에 말하는 거죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 그렇습니다.

○金聖泰 委員; 그러면 지금 현재 이것을 몇 호선에.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 9호선에 적용할 목표로 6호선 일부 공구에서 시범으로 하고 있습니다.

○金聖泰 委員; 6호선은 일부 시행하고 9호선부터는 이 시스템을 완전히.....

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 전부 적용할 계획으로 있습니다.

○金聖泰 委員; 잘 알겠습니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 尹汝亨委員님께서 질의하신 내용에 대해서 보고드리겠습니다.

9호선 민자유치 관련해서 철도청에서는 운영위탁, 민간위탁 방식으로 하고 있는데 왜 같은 철도분야인데 상하분리형으로 하느냐고 지적을 하셨습니다.

그런데 철도청은 기존 건설되어 있는 철도를 민간화시키는 과정에서 운영이 민간위탁밖에 다른 방법이 없습니다, 건설이 이미 되어 있기 때문에.

그런데 서울시에서는 새로 건설하는 분야고 정부에서 하고 있는 신공항철도 민자사업도 건설과정에서부터 민자를 유치했습니다.

서울시에서는 수지분석과 타당성을 분석해 보니까 상하분리형으로 하는 것이 가장 경쟁성을 유도하면서 창의성을 유발할 수 있겠다 해서 이 방향이 가장 적절하다고 판단을 했습니다.

그리고 두 번째, 역사에서 사망자들이 많이 발생되고 있는데 9호선에서는 열차 정지시 문이 열리는, 즉 자동문입니다.

이것이 스크린도어라 하게 되는데 이것은 9호선에서도 적용하는 것으로 기 계획에 반영되어 있음을 보고드립니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 金喜甲委員님 발언해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 저는 간단한 거 바로 답변을 하실 수 있는 사항에 대해서 한 두 세 가지 정도 질의를 하겠습니다.

지금 자리에 계신 우리 崔昌植 本部長님 경우에는 지하철 건설에 언제 몸을 담으셨죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 89년 11월에 왔습니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 그 이전까지 지하철 1호선부터 지금 4호선에서 8호선까지 보면 근 한 20년 정도의 서울 지하철 철도의 역사를 가지고 있는 거죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 금년이 30년째입니다.

○金喜甲 委員; 이제 30년간에 어떤 형태로든 우리 서울지하철이 진행이 돼 나왔는데 올해 얼추 2기 2단계가 끝나지면 어느 정도 우리 지하철사업이라는 것이 마무리되는 시점 아닙니까, 올해? 되어진다고 한다면 지금 우리 지하철의 경험을 가지고 있는, 제가 볼 때는 참으로 어떻게 보면 세계적으로 우수한 이 단기간에 나름대로 건설조직들이 형성이 돼서 이 과업을 수행해 왔다, 그런 데 대한 직원들의 자부심은 충분히 가지셔도 될 것 같다는 생각을 합니다.

그러면서 아울러 그렇다고 치면 지금 현재 지하철건설본부의 임무에 종사하고 계시는 이 350명 가량의 우리 지하철 건설의 조직요원들이 향후 지금 앞으로 비전은 또 어떻게 구상을 하고 있는 것인지에 대해서 의문을 가지지 않을 수 없습니다.

왜냐 하면 지금 3기 지하철이 앞으로 활성화되어지면 그러한 건설업무에 어차피 또 임무를 수행해서 진행하면 되겠지만 지금 볼 때는 3기 지하철 9호선부터 뭐 민자유치가 나오고 상당히 조직적으로 내부적으로도 그러한 동요가 있는 것 아닙니까?

어찌 되었든 앞으로 그렇다고 치면 어떻게 그 부분들이 되어질 것인지에 대해서 많은 직원들이 궁금해 하는데 거기에 대한 앞으로의 비전은 어떻게 되는 겁니까? 한번 솔직하게 얘기해 보시죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 좋은 지적을 해주셨는데 저희들이 사실 한 때는 640명까지 있었습니다.

지금은 많이 줄었습니다만, 물론 앞으로 9호선이 내년 하반기에 착수된다 하더라도 현재 조직이 다운사이징

(downsizing)할 수밖에 없기는 없습니다.

그러다 보니까 그 과정에서 작년 재작년에 조직을 줄고 하는 과정에서 여기에서 우수한 차량신호기술자가 구청의 펌프장 가서 펌프장을 돌리고 있는 이런 사례도 있고, 참 어떻게 보면 상당히 안타까운 점이 있습니다.

그리고 현재 남아 있는 직원들도 앞으로의 불확실성 때문에 불안을 갖고 있고 상당히 조직관리에 어려움이 있습니다.

그래서 저희들은 현실은 현실이기 때문에 어쩔 수 없는 거지만 9호선 사업승인이 정부에 떨어지면 아까 보고드린 대로 한 9월이나 이 때쯤 되면 우리 조직을 적어도 앞으로 20년에 우리 사업, 아까 편의시설 개량계획, 앞으로 경전철 이런 것까지 보고 어느 규모로 어떤 방식으로 조직을 해서 경쟁성 있는 조직, 앞으로 민자유치하려면 현재 같은 발상 가지고는 안 될 거거든요.

그리고 앞으로 시장개방이 되면 각종 클레임이나 이런 것에 대한 전문성도 유지해야 되고, 이런 측면을 종합 고려해서 9월이나 10월경에 조직에 대한 개편계획을 저희들이 마련하겠습니다.

지금 자료수집중에 있습니다.

○金喜甲 委員; 아울러서 본위원이 하나 지적하고 싶은 것은 지금 신교통수단에 대한 도입부분들이 상당히 교통관리실에서 주도해서 일을 처리하고 있는데 적어도 본위원이 생각할 때는 도시철도의 노하우를 가지고 있는 또 그러한 기술적 경험을 가지고 있는 지하철건설본부에서도 좀 더 적극적으로 이 부분에 대해서 시장님한테라도 보고하고 해서 도입단계에서부터 그러한 타당성들, 그리고 실질적인 건설의 과정들 이러한 총체적인 그림을 그리는 과정에 지하철건설본부가 적극

적으로 개입할 필요가 있다고 본위원은 생각하는데 그렇게 할 용의는 없는지 한번 얘기를 해 보세요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 지적하신 대로 사실상 신교통수단이라는 것이 결국은 철도입니다.

그런 의미에서 저희 본부에서 적절한 시기에 적극적으로 개입이 되어야 계획이 잘 나올 것 같은데요, 현재 시 업무분장을 보면 지하철건설에 관한 사무가 있습니다.

물론 3기 지하철의 기본계획은 경전철이 결국은 신교통이거든요.

그것도 계획을 총체적으로 하고 있는데 최근에 전체 종합계획에 앞서서 교통관리실에서 강남지역이다, 어디다 몇 군데 시범지역을 정해서 신교통 경전철 계획을 하고 있는데요.

그 점에 대해서는 한번 교통관리실하고 협의를 해서 저희들이 적극적으로 참여할 수 있는 그런 기여방안을 갖도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그런 부분에 대해서 뭔가 조직적으로 뭔가 적극성을 가지고 있지 못한 것이 아니냐, 본위원은 그것을 지적하고 싶고요.

그리고 또 무슨 단순히 조직이기주의 차원에서 접근해 들어가는 문제는 아니고요, 합리적으로 지하철건설본부의 직원들조차도 앞으로의 어떤 도시교통의 기본축이 과연 어떻게 변화할 것인가에 대한 고민들도 내부적으로 필요하다는 것입니다.

지금 현재 막연하게 어디 구간에서부터 철도구간 파자, 지하철 파자 하면 공사하면 끝나겠지 하는 이런 안일한 자세에서 벗어나서 조직 내부적으로도 실제로 우리 서울교통에 적용할 수 있는 어떤 미래의 교통수단이 무엇일까, 어떤 부분이

가장 합리적으로 될 수 있을 것인가를 과거 30년간의 경험을 가진 그 노하우를 바탕으로 사실 내부적으로 활기 있고 활성화 있게 이 부분에 대해서 고민하고 검토하는 작업들이 좀 이루어져야 됩니다.

그래서 본위원은 그와 더불어서 지금 업무보고서에 보니까 과거에 지하철건설의 경험을 자료로 DB화 시켜서 자료실을 이렇게 만들어 놓았다고 하는데 그 부분에 대해서 건설관련 자료실을 만들어서 운영을 하겠다라고 이렇게 업무보고서에 나왔는데 대단히 좋은 의미라고 생각을 합니다.

과거 30년간 그 동안 서울지하철의 그러한 노하우들이 개인적인 경험 수준으로 사장을 시켜서는 안 될 것이고, 적어도 이러한 노하우나 이런 경험들이 이제 남북관계가 또 새로 트이게 됩니다.

트이게 되면 적어도 우리의 뒤따라오는 후손들이 지금 이 자리에 계신 우리 직접 현장에 참여했던 이 사람들의 노하우 부분들을 자료로 봐서 그것을 참조를 할 수 있고, 또 그러한 어떤 경험들을 되살려서 직접적으로 북한에 있는 나름대로 어떤 지하철건설에 참고할 수 있을 정도로, 그래서 아주 상세하게 자료실을 만들 때 그냥 만들어서 대충대충 하지 마시고 예산이 부족하면 예산을 좀 적극적으로 투입을 하고 좀 적극적인 자세로 해서 직원들 하나하나 민간기업으로 이전해 나가고 구청에 나가 버리고 한 직원들까지 다 포함해서 적어도 지하철의 인맥들을 찾는 작업들, 그리고 그 사람들의 경험들을 하나의 어떤 데이터화시키는 작업들, 이런 작업들도 굉장히 소중한 작업이고 그것을 게을리해서는 안 된다고 봅니다.

그래서 그 부분에 대해서 각별하게 신경을 써 주십사 하는

부탁이고요.

끝으로 지금 9호선 민자유치와 관련해서 지금 현재 민자유치가 당장 진행된다고 한다면 본부조직은 어떻게 밑그림을 그리고 있습니까? 민자유치와 어떻게 본부조직이 같이 할 수 있는 부분과 또 그렇지 못한 부분은 어떻게 생각을 하고 계시는지 거기에 대해서 업무보고서를 보고는 판단이 안 되기 때문에 본부장님은 어떻게 생각하고 계시는지 말씀해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 민자유치가 결국은 도급부분을 민간인이 한다, 지금은 분야를 조각조각 나누어서 도급자를 선정을 했는데 어떤 시스템분야를 한꺼번에 패키지로 도급자를 정한다고 보면 되겠습니다.

그래서 우리 본부의 조직은 주인으로서 사업관리, 요즘 미국에 보면, 사업관리를 별도 프로젝트로 용역을 하거든요.

이런 체제로 저희들은 사업관리체제로 들어가서 도급자들이 민자유치한 사업자가 제대로 적정하게 하는지, 이런 최소한의 관리를 해야 되는 이런 체제로 가고, 민자사업자가 할 수 있는 사업을 지원할 수 있는 이런 체제, 이런 기능을 갖도록 해야 되지 않겠는가? 그렇게 하면서 아까 말씀하신 대로 서울 전체에 대한 도시철도에 대한 기본계획이나 사업의 유지, 또 기타 경전철의 사업을 하게 되면 거기에 대한 수행, 이런 체제로 기능을 가져야 될 것으로 생각합니다.

○金喜甲 委員; 그래서 말이지요, 지금 현재 본부장 밑에 1차장 10부로 편성되어 있는 이런 조직의 형태라는 것이 지금 어떻게 보면, 과거에 사실 지하철건설을 할 당시에는 제가 볼 때는 이런 조직 자체가 유효했을 것이란 말입니다.

그러나 지금은 새로운 우리가 서기 2000년도에 들어서 지

금 건설과정들이 다 마무리되어지는 현재의 시점에서는 이러한 조직형태를 가지고는 과업을 수행해 나가기 어렵다고 보고, 또 과업의 내용자체도 아까 얘기했던 내용이 좀 달라져야 됩니다.

단순히 지하철이라는 데에 국한하지 말고 그런 부분의 어떤 경험들을 최대한 살려서 새로운 교통수단들을 도입해 나가는 과정 속에서 그런 부분들이 현실적으로 서울의 어떤 교통부분에 적용할 수 있는 요즘 모노레일이라든지 신교통수단이 여러 가지 있잖아요.

이런 것에 대한 어떤 나름대로의 그런 고민들을 해 나가고 그것을 받아들일 수 있는 내부조직체계로, 지금 나름대로 지하철건설본부 내에서는 그것을 준비하고 그것을 만들어 나가야 된다고 봅니다.

그러한 조직들이 어떤 식으로 변화되는 것이 합리적일 것인가 내부적으로도 고민해 봐야 될 것이고, 각 부서와도 협조해야 할 것 같은데 그런 것에 대해서 한번이라도 고민을 해 보셨어요?

그런 자료가 있어요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그래서 저희들이 참고할 수 있는 자료는 고속철도가 용역을 주어서 사업관리를 하고 있습니다.

그리고 신공항철도가 또 외국하고 해서 사업관리하고 조직하고, 또 LA지하철의 건설관련조직 이런 조직들을 저희들이 자료를 구해서 그것을 분석을 하면서 우리가 어떻게 응용을 할 것이냐 하는 것을 고심을 할 예정인데 앞으로 조금 더 그런 자료를 수집해서 가장 바람직한 우리 조직을 구성하려고 합니다.

그래서 시간을 갖고 한 9월 정도까지 좀 연구를 해 볼까 이렇게 생각하고 있습니다.

○金喜甲 委員; 그게 연구가 되었으면 좋겠고요.

지금 현재로서 저희들이 사실은 예전에 건설을 한참 할 당 시만 하더라도 이제 저희들의 질의들이 주로 완벽한 시공이 되었느냐, 안 되었느냐 이런 부분을 따지고, 또 완벽한 시공 자체가 제대로 이루어지지 않아서 하자보수가 되어지는 것, 또 설계변경이 되어지는 것에 대해서 집중적으로 했겠지만, 이제 적어도 위원회에 보고할 때의 고민의 내용도 이제는 조금씩 달라져야 된다고 보고, 그런 내용을 과거와 같이 이렇게 틀에 박힌 차원에서의 주요업무보고를 한다는 것은 좀 지양을 하고 미래지향적으로 앞으로 업무보고를 해 주십사 하는 얘기에요.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

질의하실 위원님 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

오늘 林東奎委員님과 또 李敬愛委員님이 지하철 리프트 카 장애인휠체어를 어떻게 잘 타고 오르내릴 수 있는지 거기에 대해서 문제점이 있다, 그래서 현지 공장에 지금 가서 사실 문제점에 대해서 많은 지적들을 하고 지금 그렇게 하고 있을 것입니다.

그래서 이 부분에 대해서도 다음에 상임위에 또는 예산 추경심의 때 적절하게 대처를 할 작정입니다.

참고로 지하철건설본부장님을 비롯한 관계공무원들께서는 대비를 해 주시기 바랍니다.

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 모두 마치도록 하겠습니다.

崔昌植 地下鐵建設本部長을 비롯한 관계공무원 여러분, 여러분들께서 자랑스럽게 생각하는 지하철이 이제 금년에 제2기 지하철이 마무리 단계에 있습니다.

서울 교통의 명실상부한 한 축으로서 지하철이 세계적인 지하철이 되도록 최선을 다해 왔습니다.

아직도 부족한 점이 많습시다만 개통에 차질 없이 할 수 있도록 하고, 그렇게 함으로써 시민들이 사랑하는 그런 지하철이 될 수 있도록 나름대로 최선의 노력을 다해 주시기 바랍니다.

아울러서 업무보고나 또는 우리 위원님들이 지적한 바와 같이 앞으로 서울교통에 대해서도 새로운 마인드로 준비를 할 필요가 있다고 이렇게 생각합니다.

더군다나 ASEM, 또는 2002년 월드컵을 통해서 우리 서울교통이 뭔가 좀 바꿔 주어야 한다 하는 입장에서 지금 나름대로 많은 고민들을 하고 있습니다.

영종도로 국제공항을 옮기고 그렇게 함으로써 서울이 실제적인 교통에 있어서 문제점도 가지고 있는데 이런 부분에 대해서도 적극적으로 대처를 해 주시기 바랍니다.

고생 많으셨습니다.

그러면 우리 위원님들 질의에 대해서 서면 답변이나 또는 자료 요구한 부분에 대해서는 차질 없이 할 수 있도록 그렇게 해 주시기 바랍니다.

이상으로 지하철건설본부에 대한 감사를 모두 마치도록 하겠습니다.

감사종료를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(16時 18分 監査終了)

○出席監査委員

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 安秉昭 林東奎

○專門委員

金泰鎬

○被監査機關參席者

地下鐵建設本部長 崔昌植