

이 바람직하다고 해서 本委員은 質疑나 答辯을 할 것 없이 小委員會를 構成할 것을 動議합니다.

○委員長 柳準向 고맙습니다.

지금 李敬雲委員께서 本 請願에 대해서 質疑와 答辯을 終結하고 小委員會를 構成해서 보다 深度 있는 檢討를 위해서 住民의 意見 聽取 및 現地確認이 必要하리라 생각하여 小委員會를 構成하자는 動議案이 나왔습니다. 贊成 있습니까?

(「再請입니다」하는 委員 있음)

6. 地下鐵1號線路線延長및10號線路線變更要求에 관한請願審査小委員會構成動議의件(李敬雲議員發議)

(16時 06分)

○委員長 柳準向 再請이 있으므로 李敬雲委員께서 提案하신 小委員會 構成動議案은 議題로 成立되었습니다.

다른 意見 없으시죠?

(「없습니다」하는 委員 있음)

그러면 李敬雲委員께서 提案하신 대로 小委員會를 構成코자 하는데 委員 여러분, 다 同意하십니까?

(「同意합니다」하는 委員 있음)

異議가 없으므로 請願審査 小委員會構成의件은 可決되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

그러면 小委員會 委員들을 推薦하여 주시기 바랍니다.

○李敬雲委員 韓瑞奎委員님, 片奉國委員님, 尹寬炳委員님, 吳世根委員님, 李元局委員님 다섯 분인데 小委員長에 韓瑞奎委員을 推薦합니다.

○委員長 柳準向 고맙습니다.

그러면 李敬雲委員님께서 提案한 대로 小委員會 委員長에는 韓瑞奎委員님, 委員에는 片奉國委員님, 尹寬炳委員님, 吳世根委員님, 李元局委員님 다섯 분 委員으로 選任코자 하는데 委員 여러분, 異議 없으십니까?

(「없습니다」하는 委員 있음)

異議가 없으시면 地下鐵 1號線 路線延長

및 10號線 路線變更 要求에 關한 請願審査小委員會 委員長에는 韓瑞奎委員님, 委員님으로서는 片奉國委員님, 尹寬炳委員님, 吳世根委員님, 李元局委員님 다섯 분 委員으로 選任되었음을 宣布합니다.

(議事棒 3打)

小委員會 委員으로서 選任된 小委員長 두 분과 委員님 여러분들께 한 가지 부탁의 말씀을 드리겠습니다. 바쁘시더라도 請願은 다수 市民의 日常生活에 直結되는 民願事項임을 충분히 勘案하시어 請願에 대하여 신중하고도 진지하게 檢討하여 다음 會期에 우리 交通委員會에 審査報告할 수 있도록 努力해 주시기 를 부탁드립니다.

7. 地下鐵建設本部所管3/4分期主要業務推進實績報告의件

(16時 08分)

○委員長 柳準向 다음은 議事日程 第5項 地下鐵建設本部所管 3/4分期 主要業務 推進實績報告의件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部長님 나오셔서 3/4分期 主要業務 推進實績을 報告해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 李 棟 油印物을 參考하여 주시기 바랍니다.

(報告)

目 次

I. 2期 地下鐵 推進實績

II. 2期 1段階 區間別 開通準備

III. 第3期地下鐵 推進

IV. 地下鐵 工事場 管理對策

V. 海外起債 調達

VI. 콘크리트 道床의 列車內 低減對策

I. 2期 地下鐵 推進實績

□1段階 區間: 3個 路線 83.5km

○5號線(空港~高德 52km):

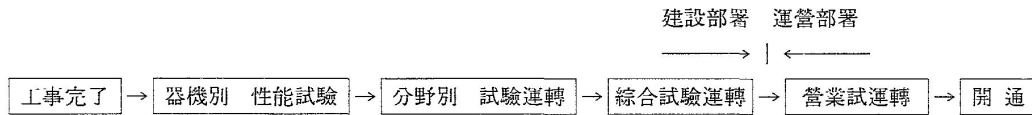
工程 85.8%(’94目標 95%)

○7號線 江北(上溪~華陽 16km):

工程 87.0%('94目標 95%) ○8號線 城南(蠶室~城南 15.5km): 工程 89.7%('94目標 95%) ('94.9.30 現在) ※既存路線(2・3・4號線)延長 15km — 開通 □2段階 區間:3個 路線 61.5km ○6號線(驛村~新內 31km):12個 工區 中 8個 工區 着工 —契約依頼(4個 工區):6-8, 9, 10. 12工區 ○7號線 江南(華陽~溫水 25km):10個 工區 着工 ○8號線 岩寺(蠶室~岩寺 4.5km):1個 工區 着工 ※工事推進狀況 —工事 支障物 移設 —穿孔, 말뚝施工 및 覆工作業 —土留壁 設置, 掘鑿作業 等 II. 2期 1段階 區間別 開通準備 □區間別 開通:區間별로 工程推進 狀況 相異 ○着工時期 相異 —5號線 江西, 江東區間:'90.6~'90.7着工 —5號線 都心, 巨余區間 '90.11~ 7號線 江北區間, 8號線 '90.12着工 —一部區間(10個 工區):'91.7~'91.11 着工 ・7號線:面牧~上鳳洞 區間等 6個 工區 ・8號線:蠶室(8-1工區)等 4個 工區 ○工事與件 相異 —軟弱地盤:5號線 木洞~永登浦~麻浦(安養川, 한강연안) 5號線 馬場洞~踏十里(清溪川, 中浪川) —斷層 破碎帶:5號線 까치산터널停車場, 한강하저 터널구간 —密集建物 下部通過: 5號線 新堂洞, 金湖洞, 吉洞, 7號線 上鳳洞, 面牧洞 —補償遲延: 5號線 樂園洞, 光照洞, 杏堂洞 7號線 面牧洞, 上鳳洞, 道峰基地	□段階別 開通區間 ○基準 —工事 推進狀況 —車輛搬入 및 回차가 可能的 區間으로 區分 ○段階別 區分 5號線 江 南(傍花~까치산) 9km 工程 95.9% 江 東(往十里~高德) 15km 工程 92.1% 巨 余(吉洞~巨余) 7km 工程 91.6% 都 心(麻浦~往十里) 10km 工程 80.5% 永 登 浦(까치산~汝矣島) 8km 工程 76.2% 漢江區間(汝矣島~麻浦) 3km 工程 65.7% 7號線 江 北(道峰~華陽) 61km 工程 87.0% 8號線 蠶 室(蠶室~城南) 15.5km 工程 89.7% ('94.9.30 現在) □區間 開通計劃 ○地下鐵 工事의 特性上 安全 優先으로 施工 中이며, 工程推進上 變動要因이 있고, SYSTEM의 檢證에 이르기까지 確認을 要하는 施設이므로 ○工事推進 後 試驗運轉 可能 時期에 開通計劃 樹立 計劃 ※開通計劃 ○各 分野別 機能과 綜合機能의 徹底한 檢査 ○運營部署(都市鐵道公社)와의 有機的 協調 體制 維持 (다음 페이지에 계속)
--	--

(第73回－交通第2次)

【開通 흐름도】



【主要 準備事項】

區分	地下鐵建設本部	都市鐵道公社
運轉 및 運輸	・運轉 및 技術分野 教官要員 教育實施	・運轉規程 作成 및 運轉計劃 樹立 ・運轉要員 教育實施
構造物	・構造物 值數測定・施設檢査	
軌道	・軌間・高低・勾配 等の 檢査 ・分岐機 檢査	・運轉試驗
基地	・工場設備・檢車設備 檢査	・勤務環境・檢修體系에 대한 檢査
電氣 信號 通信	・驛 監視體系 檢査 ・驛管理 制御 檢査 ・列車 無線通信 裝置 檢査 ・運行 管理裝置 檢査	・運行試驗
車輛	・外觀 및 值數檢査 ・機能 및 性能檢査(停止 및 運轉時) ・電車線, 信號, 通信設備와의 連繫試驗 ・運行試驗 └ 加速度 測定 └ 勾配起動 試驗 └ 非常發車 및 停車 試驗	・營業 試運転 －自動 및 手動運轉 試驗 －運行 다이어에 의한 試運転 －乘務員 訓練
事業竣工	竣工確認(檢査)	運營開始 告示

III. 第3期地下鐵 推進

□建設概要

○期 間：'96～'99

○事業費：7兆 1,500億원('94.9月 價格)

○總延長：120km(總 400km内外 地下鐵網 確保)

路 線 名	主 要 經 由 地	延 長
9號線	김포공항～가양～여의도～강남～잠실～둔촌	38km
10號線	시흥～독산동～여의도～서울역～청량리～면목	35km
11號線	양재～강남대로～시청～남가좌동～목동～신월	35km
12號線	왕십리～종암동～마아삼거리～월계동～성북	9km
3號線延長	수서～가락시장～오금동	3km

□向後推進

○都市 基本計劃 反映(都市計劃局)

○基本設計 및 實施設計：'94.10～'96.6

○環境 및 交通影響評價：'95.7～'96.6

※基本設計 發注準備 中

路線別 優先順位에 따라 實施設計 및

工事着工 IV. 地下鐵 工事場 管理對策 □整備對象 ○道路占用面積 縮小——現場事務室, 作業場, 資材積置場 ○工事場周邊 車道整備——覆工板, 道路, 미끄럼방지턱 等 ○交通施設物 整備——웬스, 案内 및 交通標識板等 □整備方向 ○道路上 作業場은 最小限으로 縮小 ○資材積置場은 必要 最小面積으로 縮小 (官給資材 適正量 確保, 廢鋼材 搬出 處理 等) ※工區別 道路 占用面積 管理카드 備置 ○覆工板 및 道路는 常時 整備體制 維持 □整備実績('94.9末 現在) ○作業場 및 資材積置場 縮小: 總 558個所 379,700㎡ 中 總 179個所 112,700㎡ 縮小 ○道路 施設物 整備(交通標識板, 步道整備 等): 936個所 ○웬스塗色 및 洗滌: 83,940m □向後計劃 ○常時 巡迴點檢 및 持續的 縮小整備로 交通不便 要因 最少化 V. 海外起債 調達 '94 海外起債 調達計劃 4,868億원 中 中央政府와 協議結果 機資材 및 電車購買 費用 用途로 3億弗의 美國본드 發行이 承認되어, 地方自治團體로는 最初로 美國 金融市場에서 公募方式에 의하여 美國본드를 發行하였음. ○美國본드 發行現況 • 日 時: '94.7.28 • 金 額: 美貨 3億弗 • 金 利: 年 7.875% • 元利金償還 —元金: 10年 据置 一時償還	—利子: 每年 2回(2.1, 8.1) 償還 VI. 콘크리트 道床의 列車內 騒音 低減對策 □概要 ○列車走行時 車內騒音基準은 別途로 設定되어 있지않음. —外國의 境遇 日常對話가 可能的한 80dB 以下로 勸奨 ○2期 地下鐵에서는 防振 콘크리트道床 軌道(불란서 STEDEF社) 採擇 —關聯資料에 따르면 運行時 車內騒音은 約 77dB임 ※走行時 車內騒音 —既存地下鐵: 75dB~80dB, —분당선: 85dB(最近 新聞報道) □騒音減少 改善事項 〈軌道分野〉 ○레일 長大化, 重量化(50kg/m → 60kg/m) ○防振침목은 防振패드와 防振고무상자로 完全히 씌워 콘크리트 道床과 分離—列車走行時 振動遮斷으로 騒音 減少 ※5號線 試驗結果 振動은 자갈道床보다 약 10dB 低減 ○軌道工事의 許容誤差 最少化 ○維持管理時 레일面을 정밀히 削正(레일 鍊磨車 導入計劃) 〈車輛分野〉 ○主要 騒音源인 壓縮機, 冷房機 等の 騒音을 5~10dB 減少 ○車輛 輕量化로 騒音 振動 減少 (8輛 編成時 既存 305톤 → 2期 266톤) ○車輛管理와 轉削, 自動化—車輪損傷에 의한 騒音振動 低減 이상 報告를 마치겠습니다. (柳準向 委員長, 金箕英 幹事와 司會交代) ○委員長代理 金箕英 地下鐵建設本部長 수고 많이 하셨습니다. 다음은 地下鐵建設本部所管 3/4分期 主要業務推進實績 報告事項에 대하여 質疑가 있겠습니다. 質疑와 答辯은 地下鐵建設本部長을 相對
--	--