

서울특별시의회
제324회 정례회

시 정 질 문

1) 특수교육대상자 원거리 통학 문제



2024. 6. 12

서울특별시의회 의원 송도호

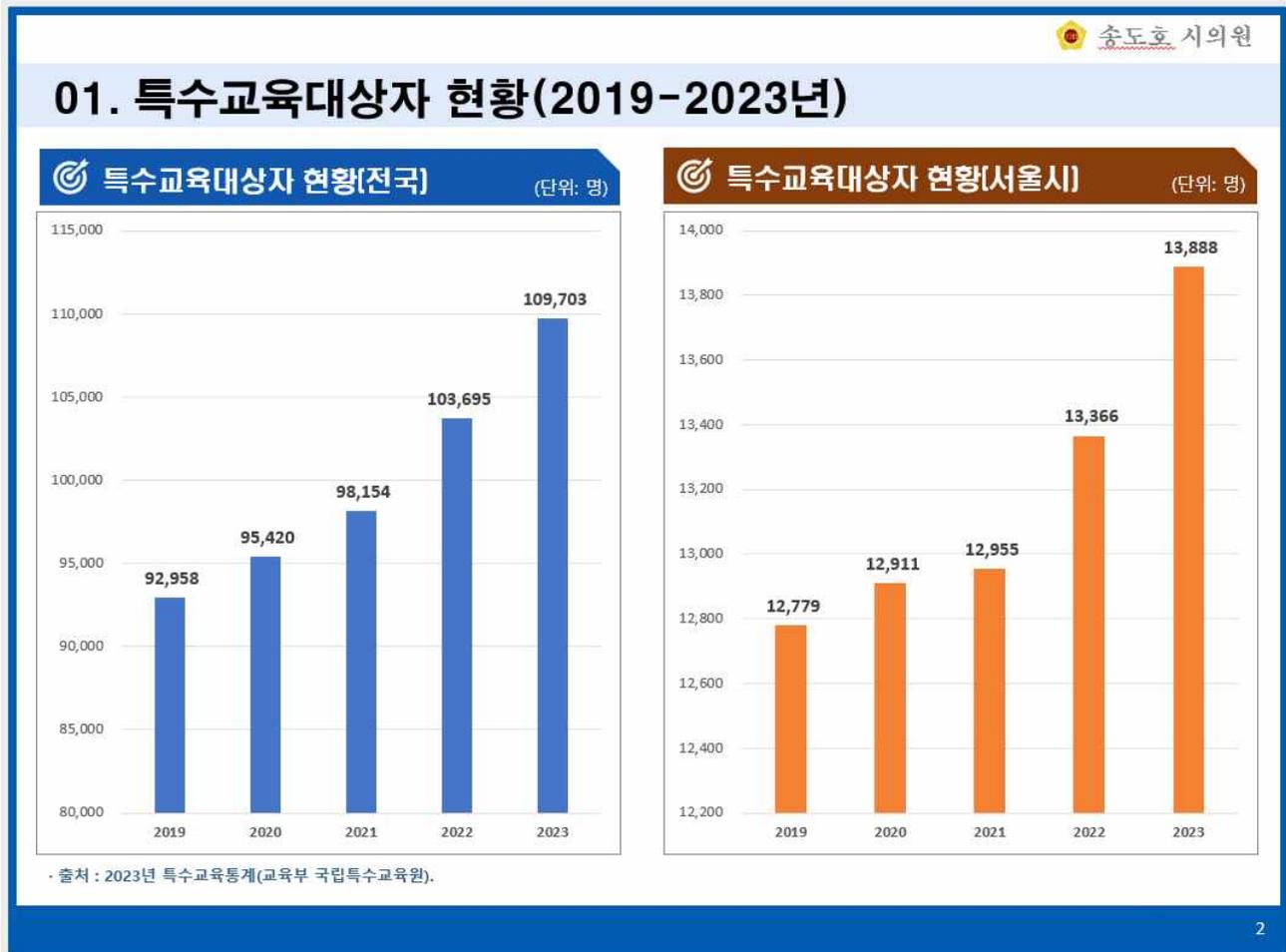
(더불어민주당 관악구 제1선거구, 도시안전건설위원회 위원장)

Prologue. 시작하는 말

- 존경하는 천만 시민 여러분,
김현기 의장님과 선배·동료의원 여러분,
그리고 오세훈 시장님과 조희연 교육감님을 비롯한
관계 공무원 여러분, 안녕하십니까?
- 더불어민주당 소속
관악구 제1선거구 출신 도시안전건설위원회 위원장
송도호 의원입니다.
- 오늘 본 의원은 서울시 특수교육대상자 원거리 통학과
서부선 도시철도사업 지연에 따른
두 가지 문제에 대한 대책 마련을 촉구하고자
이 자리에 섰습니다.

1-1. 특수교육대상자, 기관 현황 및 문제의식

[ppt #1] 특수교육대상자 현황(2019-2023년)



- 우리나라 특수교육대상자는 해마다 늘어, 지난해 기준 약 11만 명에 이릅니다.
- 서울시도 마찬가지입니다. 최근 3년간 특수교육대상자가 지속 증가하여 1만 4천명을 육박합니다.
- 서울시의 특수교육기관 현황도 살펴보면,

[ppt #2] 서울시 특수교육기관 현황

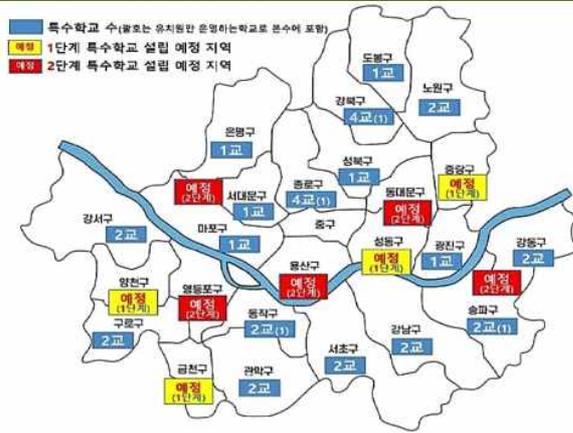
02. 서울시 특수교육기관 현황

특수교육기관 설치 현황

(단위: 교, 학급)

구분	2022년				2023년				2022년 대비 2023년 증감
	특수 학교	특수 학급	일반 학급	계	특수 학교	특수 학급	일반 학급	계	
설치 학교수	32	914	990	1,978	32	936	1,010	1,936	42(2.2)
설치 학급수	738	1,528	2,049	4,476	737	1,588	2,151	4,315	161(3.7)

특수학교 설치 현황



일반학교 특수학급 설치 현황

(단위: 교)

학교 급별	계			국공립			사립		
	전체 학교수	특수 학급 설치 학교	설치 비율	전체 학교수	특수 학급 설치 학교	설치 비율	전체 학교수	특수 학급 설치 학교	설치 비율
2023	2,062	936	45.4	1,259	918	72.9	804	18	2.2
2022	2,076	914	44.0	1,257	898	71.4	819	16	2.0

· 출처: 서울특별시교육청 내부자료.

- 먼저 특수학교의 경우 32개교가 있습니다.
25개 자치구에 고루 분포되어 있지 않고
8개 자치구(동대문·중랑·성동·중·용산·양천·영등포·금천)를
제외한 17개 자치구에만 특수학교가 설립·운영되고 있습니다.
- 또한, 전체 일반학교 중 특수학급을 설치하고 있는 학교의 비율이
45.4% 수준이고, 설립별로는 국공립학교 중 특수학급이 설치된
곳은 72.9%, 사립은 2.2%에 불과한 것으로 나타납니다.

조희연 교육감님, 답변식으로 나와 주시기 바랍니다.

(단상을 돌려 마주보기)

▶ 교육감님, 이미 이러한 현황에 대해서는 저보다 더 잘 알고 계실 텐데 이러한 현황들을 고려했을 때 어떠한 문제들이 야기될 수 있을까요?

(답변) 글썄요..특수교육을 받아야하는 학생들의 학습권이 고루 보장 되기 힘들거나..통학문제도 있을 수 있겠네요.

1-2. 특수교육대상자 원거리 통학 현황

○ 본 의원이 우려가 되는 것은 장애를 지닌 학생들의 원거리 통학 문제입니다. 다른 의원들께서도 같은 우려를 하고 계신 것으로 압니다.

▶ 교육감님, 혹 원거리 통학을 하는 특수교육대상자가 얼마나 되는지 알고 있으신가요?

(답변 듣고)

○ 통학시간 편도 '30분 초과'를 원거리 통학 기준으로 정했을 때

○ 최근 자료를 분석해보니 서울시 전체 특수교육대상자의 12.3%인 약 1,800명이 원거리 통학을 하고 있었습니다.

[ppt #3] 서울시 자치구별 원거리 통학 현황

03. 자치구별 특수교육대상자 원거리 통학 현황

(단위: 명, %)

자치구	특수학교	특수학급	일반학급	원거리통학 합계	특수교육대상자	비율
송파구	94	-	1	95	987	9.6
강동구	73	8	9	90	894	10.1
은평구	176	12	7	195	872	22.4
강남구	43	16	10	69	856	8.1
강서구	87	16	3	106	845	12.5
노원구	48	16	6	70	815	8.6
용산구	37	3	3	43	746	5.8
성북구	66	24	5	95	699	13.6
구로구	22	36	11	69	673	10.3
양천구	72	24	1	97	668	14.5
관악구	35	12	9	56	666	8.4
서초구	53	9	7	69	602	11.5
동작구	52	17	4	73	541	13.5
강북구	26	10	6	42	539	7.8
중랑구	82	5	5	92	539	17.1
도봉구	67	2	2	71	489	14.5
영등포구	39	26	3	68	483	14.1
마포구	55	24	4	83	470	17.7
서대문구	79	16	3	98	462	21.2
동대문구	48	7	1	56	437	12.8
금천구	25	7	4	36	364	9.9
성동구	29	9	3	41	354	11.6
광진구	37	4	4	45	345	13.0
종로구	13	11	3	27	188	14.4
중구	10	4	-	14	112	12.5
합계	1,368	318	114	1,800	14,646	12.3

· 출처 : 서울특별시교육청 내부자료 활용.

- 비율로 따지면 심각한 수준이라고 보기는 어렵지만, 12%가 넘는 곳이 14개 자치구나 됩니다.
- 기관별로 보면 1,800명 중 1,368명 약 76.0%가 특수학교로 원거리 통학을 하고 있습니다.
- 이동수단은 통학버스, 대중교통, 부모님 자가용으로 통학을 하고 있습니다. 특히, 특수학교 학생의 경우 통학버스 이용이 가장 높지만 장애유형이나 학생 기질에 따라 통학버스나 대중교통을 이용할 수 없는 경우에는 상황이 여의치 않아도 부모들이 자가용으로 원거리 통학을 전담하고 있는 실정입니다.

1-3. 특수교육대상자 원거리 통학 해소 방안

- 실제로 제 지역구인 관악구에서도 2명 정도의 중증지체장애 고등부 학생들이 관내 특수학교가 있어도 고등부가 설치되지 않아 서초구, 구로구, 서대문구, 마포구 등 특수학교가 있는 지역으로 편도 1시간 ~ 2시간 가량 원거리 통학을 하는 실정입니다. 왕복으로 따지면 2~3시간이 소요된다고 합니다.

[ppt #4] 관악구 새롬학교 졸업 및 졸업예정 인원 통학 현황

송도호 시의원

04. 관악구 새롬학교 졸업 및 졸업예정 인원 통학 현황

(단위: 명)

연도	현재학년	거주지						졸업 및 졸업예정 인원
		관악구	동작구	금천구	양천구	구로구	서초구	
2022	고3	1					1	2
2023	고2	1			1		1	3
2024	고1	2	1			2		6
2025	중3	3	2	2		2		9

· 출처 : 서울 새롬학교 자료.

5

- 인근 지역에서 관악구로 원거리 통학을 하던 학생들도 고등부 특수학교가 있는 지역으로 뿔뿔이 흩어져 통학을 하고 있습니다.
- 사실상 그 수는 많지 않지만 분명히 해결되어야 하는 문제라는 것은 자명한 사실입니다.

- 이러한 문제 해소를 위해 두 가지 대안을 제시할 수 있는데
 첫째, 관내 특수학교 설립(관악구의 경우 고등부 필수)
 또는
 두 번째, 중증 지체장애 학생에 특화된 고등학교 특수학급 설치입니다.

[ppt #5] 서울시 특수학교 설립 계획

05. 서울시 (공립)특수학교 설립 계획

설립목적

- 지역별 균형 있는 특수학교 설립으로 특수교육대상자의 교육기회 확대
- 원거리 통학 불편 해소 및 과밀학급 해소 등 특수교육 여건 개선

구분	1단계 (4교)		2단계 (5교)		계
	2021~2025	2026~2030	2031~2035	2036~2040	
신설	1교	3교	3교	2교	9교
비고	종량구	금천구 성동구 양천구	동대문구 영등포구 용산구	동남권 1교 서북권 1교	



· 출처 : 서울특별시교육청 내부자료.



- 먼저 서울시교육청의 (공립)특수학교 설립 계획을 보면, 2040년까지 9개 교를 설립할 계획입니다. 본 의원이 판단하기에 첫 번째 대안은 시간이 매우 오래 소요될 것이라 보입니다.

▶ 교육감님, 2040년까지 단계별 설립계획입니다. 계획하신 대로 추진이 가능하다고 보시는지요?

(답변 듣고)

○ 몇 년 사이 부동산 시장 분위기를 고려했을 경우 특수학교 설립에 대한 지역주민 반대가 더욱 극심할 수 있을 것 같은데...

▶ 극심한 반대에 부딪히면 어떻게 지역주민들을 설득하실 계획이고, 복안은 있는지 또 특수학교 설립 지역에 대한 인센티브는 있습니까?

(답변) 특수학교 공간 내 지역주민공유공간 조성 등

ex. 서울 나래학교 내 주민사용 가능한 헬스장 조성

○ 아무쪼록 특수학교 설립이 계획대로 추진될 수 있도록 노력해 주시길 당부드립니다.

○ 지난 4월, 국공립, 사립학교에 특수학급 의무화를 추진하겠다고 밝혔습니다. 두 번째 대안과 일치하는 입장입니다.

▶ 교육감님, 학교별 전수조사, 조례개정 등이 필요하다고 이야기하셨는데 어떻게 진행이 되고 있습니까?

(답변) 진학희망 전수조사 진행중

○ 꼭 교육감님의 의지대로 추진해주시길 바라겠습니다.

○ 마지막으로 지난해 교육개혁 포럼에서 교육감님이 이야기하신 학교 형태 다양화와 관련입니다.

- 당시 포럼에서 말씀하신대로 학령인구 감소와 대도시 지역의 인구분포 변화에 유연하게 대응하기 위한 ‘도시형캠퍼스 설립 및 운영 기본계획’을 작년 10월 발표하셨습니다.

[ppt #6] 도시형캠퍼스 설립 및 운영 기본계획

송도호 시의원

06. 도시형캠퍼스 설립 계획

기본방향 및 도시형캠퍼스 유형

1 단계별 체계적 관리	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ① 도시형캠퍼스 & 본교 지정 ② 사전(학기초) 준비 ③ 운영 지원 ※ (사정변경 시) 지정 해제
2 지역적 특성 반영	⇒ <ul style="list-style-type: none"> ○ 지역내 학교수 다 (분산배치, 근거리통학 가능) → 정규학교 설립 수요 ↓ ○ 개발사업 다 → 학령인구 이동으로 학교신설 수요 ↑
3 자율성 보장	⇒ <p>학교공동체가 참여하는 민주적 의사결정을 통해 도시형캠퍼스를 자율적으로 운영할 수 있도록 정책적 제도적 지원</p>
4 실질적·다각적 지원	⇒ <p>도시형캠퍼스의 효과성 제고 및 교육정책적 의미 창출을 위하여 교육과정, 인사, 시설 등 학교 운영에 필요한 행·재정적 지원 강화</p>

· 출처 : 서울특별시교육청 도시형캠퍼스 설립 및 운영 기본계획.

개편형

학령인구 급감 지역에서 기존 소규모 학교 유지

제2캠퍼스 학교 기존 학교 시설 유지, 운영 방식만 캠퍼스 형태로 개편

주교복합 학교 학생 수에 비해 넉넉한 학교 용지 분할, 한쪽에 아파트 등 공공주택 공급

신설형

학생 급증 지역·통학여건 열악한 지역에 도시형 캠퍼스 신설

제2캠퍼스 학교 도시개발사업 등으로 학교 용지 확보, 도시형 캠퍼스 운영

주교복합 학교 신축 또는 재개발·재건축되는 아파트 구역 내에 도시형 캠퍼스 설립

매입형 학교 학교 인근 오피스텔이나 상가 등 건물 또는 신축 건물 전체 매입·학교 구축

공공시설 복합 학교 자치구에서 운영하는 기존 공공시설 공급받아 학교 시설로 리모델링·증축

- 그런데...이 계획에 특수교육대상자에 대한 고려는 전혀 없어 보입니다.
- 2040년 특수학교가 설립되기 전까지 유휴공간이 있는 학교를 활용해 특수학급, 일반학교 내 작은 특수학교 등을 설치하는 것이 특수교육대상자 원거리 통학 문제의 대안이 될 수 있을 것 같은데요.

▶ 교육감님 실제로 발표하신 계획상에는 특수교육 대상자들은 전혀 고려하지 않은 것으로 되어있는데 교육감님 생각에도 없는 겁니까?

(답변 듣고)

- 2018년 경기도교육청에서는 중도·중복장애학생들이 전일제 특수학급에서 개별 교육을 받는 작은 특수학교 개념의 ‘복합특수학급’이라는 것을 일반학교에 도입해 2024년 3월 기준 10개 지역 17개교에 43학급이 설치되어 있습니다.
- 학교의 유휴공간을 활용한 학교 형태 다양화를 시도한 사례라 볼 수 있습니다.

▶ 교육감님, ‘복합특수학급’에 대해서 알고 있으시죠? 서울시에서도 병설 특수학교라든지, 복합특수학급과 같은 형태의 다양화는 검토해보셨나요?

(답변 듣고)

- 유휴공간을 활용해 기존 학생들이 필요로 하는 북카페, 소체육실 등도 의미가 있지만 원거리를 다니고 있는 특수교육대상자들이 근거리 통학을 할 수 있도록 대안을 마련해 주는 것이 더욱 시급하지 않겠습니까.

▶ 교육감님, 어떻게 생각합니까?

(답변 듣고)

- 2024년 3월 기준 관악구 내 남강고등학교, 서울미술고등학교, 서울여자상업고등학교, 신림고등학교 등에 빈교실 및 활용가능교실이 있는 것으로는 파악되었습니다.

[ppt #7] 관악구 관내 고등학교 유휴교실 현황

07. 관악구 관내 고등학교 유휴교실 현황

👉 빈교실 : 별도 사용계획없이 방치된 교실

👉 활용가능교실 : 현재 교육과정 등에 사용되나, 타 용도로 전환이 가능한 교실(공간)

연번	지역		학교명	설립별	빈교실	활용가능교실
	자치구	행정동				
1	관악구	신림동	광신고등학교	사립	-	-
2	관악구	신림동	광신방송예술고등학교	사립	-	-
3	관악구	성현동	구암고등학교	공립	-	-
4	관악구	신림동	남강고등학교	사립	1.0	1.0
5	관악구	봉천동	당곡고등학교	공립	-	-
6	관악구	신림동	미림마이스터고등학교	사립	-	-
7	관악구	신림동	미림여자고등학교	사립	-	-
8	관악구	신림동	삼성고등학교	공립	-	-
9	관악구	은천동	서울관광고등학교	사립	-	-
10	관악구	봉천동	서울문영여자고등학교	사립	-	-
11	관악구	행운동	서울미술고등학교	사립	-	23.0
12	관악구	청룡동	서울여자상업고등학교	사립	4.0	-
13	관악구	신림동	성보고등학교	사립	-	-
14	관악구	신림동	신림고등학교	공립	-	2.0
15	관악구	청룡동	영락고등학교	사립	-	-
16	관악구	청룡동	영락의료과학고등학교	사립	-	-
17	관악구	봉천동	인현고등학교	공립	-	-

· 출처 : 서울특별시교육청 내부자료.

- 그래서 본 의원은 관악구 내에 유휴공간이 있는 고등학교를 당장이라도 발굴해 이미 오래전부터 경기도에서 운영하고 있는 복합특수 학급과 같은 형태의 학급을 설치해 주실 것을 제안하고자 합니다.

▶ 교육감님, 그렇게 해주시겠습니까?

(답변 듣고)

- 교육감님!

장애를 가지고 태어난 아이들이 자기의 선택으로 태어나지 않았는데도 왜 교육받을 권리까지도 비장애인에 비해 더 힘들어 해야하고 차별을 받아야 합니까?

- 비장애인은 근거리로 학교가 지정되는데 우리사회가 더 관심을 가지고 보듬어 주어야 할 지체장애인들이 다니는 학교는 왜 자동차로 1~2시간이나 이동해서 학교에 다녀야 하는지 본의원은 이해할 수 없습니다.
- 지체장애인들의 통학 해소 방안을 검토해서 아이들이 마음놓고 공부할 수 있도록 교육자로서 최선을 다해주시길 바라며,
- 본의원은 마지막 제안과 교육감님이 여러 방면으로 구상하신 정책들이 추진되고, 전반적인 교육 여건 개선이 이루어질 수 있도록 노력해 주시길 간곡하게 요청하겠습니다.

교육감님 들어가셔도 좋습니다.

(정면으로 단상 돌려주세요)

- 다음은 서부선 도시철도사업에 대해서 질문하도록 하겠습니다.

서울특별시의회
제324회 정례회

시정질문

2) 서부선 도시철도사업 지연 문제



2024. 6. 12

서울특별시의회 의원 송도호

(더불어민주당 관악구 제1선거구, 도시안전건설위원회 위원장)

2-1. 서부선 도시철도사업 지연 현황 및 문제의식

오세훈 시장님, 답변석으로 모시겠습니다.

(단상을 돌려 마주보기)

[ppt #8] 서부선 도시철도사업 개요

☀️ **윤도호** 시의원

08. 서부선 도시철도사업 개요



- ➡️ **사업예산** : 1조 5,203억원
- ➡️ **사업구간** :
6호선 새절역에서
2호선 서울대입구역까지
연장 16.15km
- ➡️ **사업내용** :
대표적인 철도인프라
소외지역인 서울 서북권과
서남권 지역연결
- ➡️ **기대효과** :
 - 교통불편 해소
 - 지역간 균형발전

9

- 서부선 도시철도사업은 화면에서 보시는 바와 같이 6호선 새절역에서 2호선 서울대입구역까지 연장 16.15km를 2016년 1월 불변가 기준 1조 5,203억원을 투입하여 민간투자사업 방식으로 추진되는 사업으로

- 서울의 서북권과 서남권 지역을 연결하여 지역주민의 교통불편해소와 지역간 균형발전을 위해 시급히 추진되어야 하는 사업입니다.
- 시장님! 먼저 단도직입적으로 질문드릴 테니 간단하게 답변부탁드립니다.

▶ 서부선 도시철도사업, 현재 정상적으로 추진되고 있습니까?

(답변 듣고)

▶ 2020.12.28.일 제3차 제안공고 후 2021.5.31.일 두산건설 컨소시엄을 우선협상대상자로 지정했는데.실시협약 체결되었습니까?

(실시협약(안)에 대한 기재부 민간투자사업심의위원회 부결로 미체결)

- 아시겠지만, 서울시가 마련한 실시협약(안)이 지난 2023.9.19.일 기재부 민간투자사업심의위원회(이하 “민투심”)에서 부결되었습니다. 그로 인해 현재까지 실시협약을 체결하지 못하고 있어요.

▶ 시장님! 기재부가 민투심에서 부결시킨 사유가 뭔지 아십니까?

(부결사유: 자재비 물가변동에 따른 총사업비 산정방안을 반영한 실시협약(안)을 마련하여 재상정할 것)

▶ 그렇다면, 기재부 민투심에서 요구한 자재비 물가변동에 따른 총사업비 산정방안은 마련되었습니까?

(현재까지 서울시와 민자사업자 간에 합의에 도달하지 못함)

○ 2023.9.19.일 기재부 민투심 부결 이후 현재까지 9개월이 지났지만 아직까지 민투심에서 요구한 자재비 물가변동을 고려한 총사업비 산정방안이 마련되지 못하고 있습니다.

○ 총사업비 산정에 물가변동을 어느 정도까지 반영할 것인지를 놓고 서울시와 민자사업자 간에 줄다리기가 계속되고 있는 모양새입니다.

▶ 결국, 본 의원이 볼 때는 서부선 도시철도사업의 추진이 상당히 불안한 형국에 놓여있지 않나 생각되는데요...시장님 생각은 어떠신지요?

(답변 듣고)

○ 서두에 드렸던 동일한 질문 하나 더 하겠습니다.

▶ 위례신사선 도시철도사업, 현재 정상적으로 추진되고 있습니까?

(답변 듣고)

○ 위례신사선은 2019.7.12일에 제3자 제안공고를 내서 2020년 1월에 GS건설 컨소시엄을 우선협상대상자로 지정했습니다. 서부선 보다 우선협상대상자 지정이 약 1년 4개월 정도가 빨랐죠.

▶ 그런데... 현재 실시협약 체결되었습니까?

(답변) No

○ 이 역시 서울시가 마련한 실시협약(안)이 지난 2023.9.19일 기재부 민투심에서 부결되었습니다. 부결 사유는 서부선과 동일합니다.

○ 그런데 위례신사선의 경우는 서부선 보다 더 위급한 상황에 놓여있다고 볼 수 있습니다.

- 왜냐하면, 제3자 공고일인 2019.7.12.일로부터 5년이 경과하는 금년 7월 12일까지 최종 실시협약이 이루어지지 못하면 「민간투자사업 기본계획」 제57조에 따라 ‘수요예측 재조사 실시 대상이 되기 때문입니다.

▶ 시장님! 수요예측 재조사 대상이 되면 수요예측 재조사 기간이 얼마나 소요되는지 아십니까?

(답변) 철도사업의 경우 1~1.5년 소요

- 이렇게까지 돼서는 안되겠지만.... 만일 서울시와 민자사업자 간에 물가변동을 고려한 총사업비 산정방안이 조속히 마련되지 못하면 사업은 한참 뒤로 연장됨은 물론이고 사업비도 눈덩이처럼 커질 것이 자명합니다.
- 서부선과 위례신사선의 최초 민간투자사업 제안 접수가 위례신사선이 2017년 1월이고 서부선이 한 달 뒤인 2월에 있었습니다.
- 이들 두 사업의 최초 민자제안이 접수되고 현재까지 약 7년 반이 흘렀지만... 두 사업 모두 아직까지 실시협약조차 체결하지 못하고 있는 실정입니다.

▶ 시장님! 원인이 뭐라고 보십니까?

(답변) 자재비 물가변동을 고려한 총사업비 산정방안의 합의가 이루어지지 못하고 있는 문제 등

- 본 의원은 지금의 가파른 물가변동도 문제지만 더 안으로 깊게 들어가면 도시교통실의 사업관리에도 문제가 있지 않나 생각합니다.

- 시장님도 잘 아시겠지만, 민자사업이라는 것이 결국 협상에 의해서 진행되는 것인데... 협상의 당사자 간에 얼마든지 탄력적으로 임할 수 있는 문제 아니겠습니까.
- 따라서, 본 의원은 이 자리에서 서부선과 위례신사선의 현재의 담보 상태를 과감히 깨트리기 위한 방안 제시로 '물가변동 측면'과 '사업관리 측면' 두 가지 측면에서 질문하고자 합니다.

2-2. 서부선 도시철도사업 지연 대책(물가변동측면)

- 먼저, 물가변동 측면입니다.
- 아시다시피 현재 민간 재건축 시장에서도 물가상승에 따른 공사비 증액 문제로 조합과 시행사 간에 몸살을 앓고 있는 곳이 여러 곳 있습니다.
- 우리 서울시 도시철도 민자사업도 현재 마찬가지로 상황이 아닌가 싶습니다.
- 서부선의 경우, 물가변동을 살펴보면 코로나 19 및 우크라이나 전쟁 등으로 제3차 제안공고 이후 민자사업자가 사업제안서를 제출한 21년 2분기 대비 22년 4분기에는 소비자물가지수는 8%p 증가하였고,
- 건설분야의 물가상승률과 관련 있는 건설공사지수는 소비자물가지수 보다도 14~35%p 높게 상승되어 사업추진이 녹록지 않은 것이 현실입니다.

- 이 때문에 민자사업자 입장에서는 서울시가 물가변동을 총사업비에 제대로 반영해 주지 않으면 선뜻 실시협약(안)에 합의하지 않을 태세이고... 더 나아가 가장 안 좋은 시나리오로는 사업 자체를 포기할 수도 있다는 겁니다.
- 더욱이, 서울시가 지난 1월 기준으로 기재부 고시 「민간투자사업 기본계획」 제10조의2(공사비등의 현저한 변동)에 근거하여 마련한 ‘자재비 물가상승률 반영 인정 기준(안)’을 살펴보면,

[ppt #9] 서울시 자재비 물가상승률 반영(안)

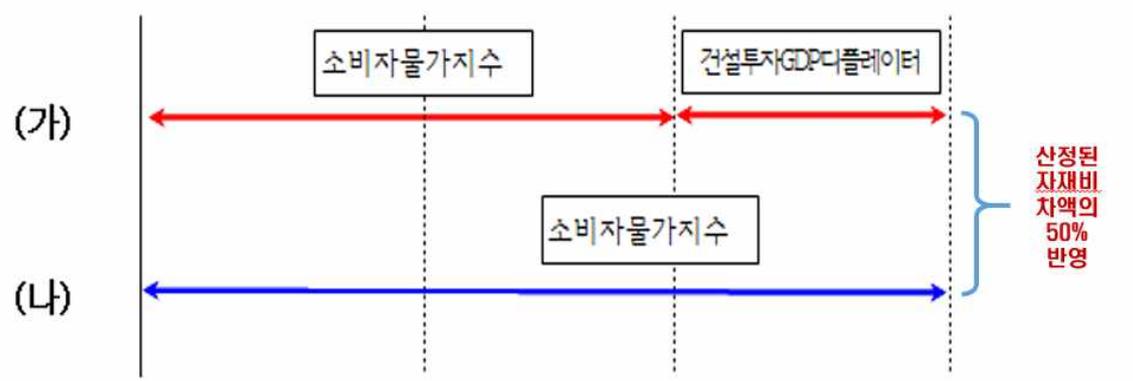
 **송도호 시의원**

09. 서울시 자재비 물가상승률 반영(안) *24.1월 기준

🎯 아래 (가)와 (나) 차액의 50%를 총사업비에 반영

- ➡ **(가)**: 불변가격 기준시점부터 사업제안일까지는 소비자물가지수 변동률을 반영하고, 사업제안일부터 실시협약 체결일까지는 건설투자 GDP디플레이터 변동률을 반영한 자재비
- ➡ **(나)**: 불변가격 기준시점부터 실시협약 체결일까지 소비자물가지수 변동률 적용한 자재비

	불변가격 기준일	제3자제안공고	제안서 제출일	실시협약 체결일 (예 정)	준공
	위신선: '15.12.31, 서부선: '16. 1. 1.	위신선: '19. 7.12, 서부선: '20.12.28.	위신선: '19.11.11, 서부선: '21. 4.27.		



산정된 자재비 차액의 50% 반영

10

- 화면에서 보시는 바와 같이 물가지수 적용 기준을 달리한 두 가지 경우 즉,
- (가)목의 “불변가격 기준시점부터 사업제안일까지는 소비자물가지수 변동률을 반영하고, 사업제안일부터 실시협약 체결일까지는 건설투자 GDP 디플레이터(가격변동지수) 변동률을 반영한 자재비”와
- (나)목의 “불변가격 기준시점부터 실시협약 체결일까지/소비자물가지수 변동률을 적용한 자재비” 간의 차액의 50%를 총사업비에 반영하는 것으로 되어 있습니다.
- 다만, 50%라는 수치는 「민간투자사업 기본계획」에서 정한 원칙이고 협약 당사자 간에 협상을 통해 얼마든지 조정할 수 있는 항목이기 때문에 협상에 따라 달라질 수 있다는 점을 감안해 주시기 바랍니다.
- (※참고사항 : 도시교통실(교통정책과) 담당팀장과의 통화에서, 서울시가 최근에 50%를 80%까지 확대하는 안을 제시했으나 민자사업자가 받아들이지 않고 있다 함)
- 여기서, 물가 변동 지수인 ‘소비자물가지수’와 ‘건설투자 GDP 디플레이터’를 주목해서 볼 필요가 있는데요.
- 화면에 보시는 바와 같이, 물가 변동 지수별 변동 현황을 살펴보면,

[ppt #10] 물가 변동 지수별 변동 현황

10. 물가변동 지수별 변동현황



- ➡ **소비자물가지수**: 통계청에서 발표하는 지수로서 각 가정이 생활을 위해 구입하는 상품과 서비스의 가격 변동을 알기 위해 작성하는 통계
- ➡ **건설투자 GDP 디플레이터**: 한국은행에서 발표하는 지수로서 당해 시점이 포함된 분기의 국내총생산(GDP)에 대한 지출항목 중 건설투자 GDP 가격변동지수
- ➡ **건설공사비지수**: 한국건설기술연구원에서 발표하는 지수로서 건설공사 직접공사비의 가격변동을 측정하는 지수

- 가장 밑에 있는 **주황 선**이 '소비자물가지수'이고, 중간에 **파란 선**이 '건설투자 GDP 디플레이터'이고, 맨 위에 검은 선이 '건설 공사지수'인데,
- 2015년 4분기부터 2023년 2분기까지의 변동 현황을 각각 보여주고 있습니다.
- 이해를 돕기 위해 잠시 각 지수에 대한 정의를 설명해 드리면,
- '소비자물가지수'란 통계청에서 발표하는 지수로서 각 가정이 생활을 위해 구매하는 상품과 서비스의 가격 변동을 알기 위해 작성하는 통계이고,

- ‘건설투자 GDP 디플레이터’는 한국은행에서 발표하는 지수로서 당해 시점이 포함된 분기의 국내총생산(GDP)에 대한 지출 항목 중 건설투자 GDP 가격 변동 지수를 나타내며,
- ‘건설공사비지수’란 한국건설기술연구원에서 발표하는 지수로서 건설공사 직접공사비의 가격 변동을 측정하는 지수입니다.

▶ 시장님! 저기 화면에 있는 주황 선과 파란 선, 그리고 검은 선의 3가지 지수 중에 도시철도 건설공사에 적용해야 할 지수가 어떤 것이 되어야 할 것 같습니까?

(답변)

▶ 굳이 전문가가 아니더라도 보통은 건설공사 직접공사비의 가격 변동을 측정하는 ‘건설공사비지수’ 즉, 검은 선을 적용해야 할 것으로 보이지 않으시나요?

(답변)

- 그런데, 현재 서울시가 민자사업에 대해 물가상승률 반영 기준으로 삼고 있는 「민간 투자사업 기본계획」 제10조의2에서는 맨 밑에 있는 **주황 선**의 ‘소비자물가지수’와 중간에 있는 **파란 선**의 ‘건설투자 GDP 디플레이터’를 적용하고 있습니다.
- 실제 건설공사 현장에서의 물가 변동에 따른 공사비 증가는 화면의 맨 위에 있는 검은 선인 ‘건설공사비지수’의 경향을 실제로 따르고 있는데도 말입니다.
- 따라서, 여기서 오는 총공사비 격차가 매우 클 수밖에 없습니다.

▶ 시장님! ‘소비자물가지수’를 반영한 자재비와 ‘소비자물가지수와 건설투자 GDP 디플레이터 조합’ 형태를 반영한 자재비와의 차액 100%를 다 반영해 줘도 저 화면의 맨 위에 있는 직접공사비의 실질적인 변동률인 ‘건설 공사지수’에는 훨씬 못 미칩니다. 그렇지 않나요?

(답변 듣고)

- 민자사업자 처지에서는 차액의 100%를 다 반영해 줘도 ‘건설 공사지수’에는 크게 못미치는데 차액의 50%만 반영해 주겠다고 하면 지금처럼 물가 상승이 급격한 시대에 과연 누가 선뜻 합의할 수 있겠습니까.

▶ 시장님! 최근에 서울시가 80%까지 해주겠다고 제안했었다는 얘기가 있습니다만. 그 정도로 해결될 사안이 아닙니다. 민자사업자 현재의 어려운 입장이 이해가 되십니까?

(답변 듣고)

▶ 시장님! 지역주민들은 조속한 착공을 손꼽아 기다리고 있습니다. 물가 변동에 따른 총사업비 조정 협상에 서울시가 통 큰 자세로 임해주실 수는 없겠습니까?

(답변 듣고)

- 지금처럼 협상이 지연되어 사업착수가 늦어지면 결국 총사업비도 계속 해서 눈덩이처럼 불어나게 될 것입니다.

- 서울시(도시교통실)가 물가 변동 적용과 관련하여 지금처럼 민자사업자와 줄다리지만 계속한다면, 줄다리를 통해 얻어지는 절감 효과보다는 오히려 사업 지연에 따른 총사업비 증가가 훨씬 커서 결국엔 서울시가 밀지는 장사를 하게 될 확률이 매우 높습니다.
- 본 의원은 서부선의 해당 지역구 의원으로서 시장님께 간곡히 제안합니다.
- 물가 변동에 따른 총사업비 조정을, 사업 실행력을 담보할 수 있는 수준에서 조속히 타결지을 수 있도록 서울시의 총사업비 조정 한계의 범위를 확 넓혀주시길 부탁드립니다.
- 그리고, 기재부를 상대로 현실성이 다소 떨어지는 물가 변동 적용 기준을 조속히 현실에 맞게 개정해 달라고 요청해 주시기를 바랍니다.

▶ 시장님! 그렇게 해주시겠습니까?

(답변 듣고)

- 모쪼록, 시장님의 통 큰 결정으로 서울시가 소탐대실의 우려 범하지 않기를 바라는 바입니다.
- 지금까지 서부선 도시철도사업의 사업 지연 문제와 관련하여 물가 변동 측면에서 말씀드렸는데.

2-3. 서부선 도시철도사업 지연 대책(사업관리측면)

○ 그럼. 계속해서 이번에는 사업관리 측면에서 질문하도록 하겠습니다.

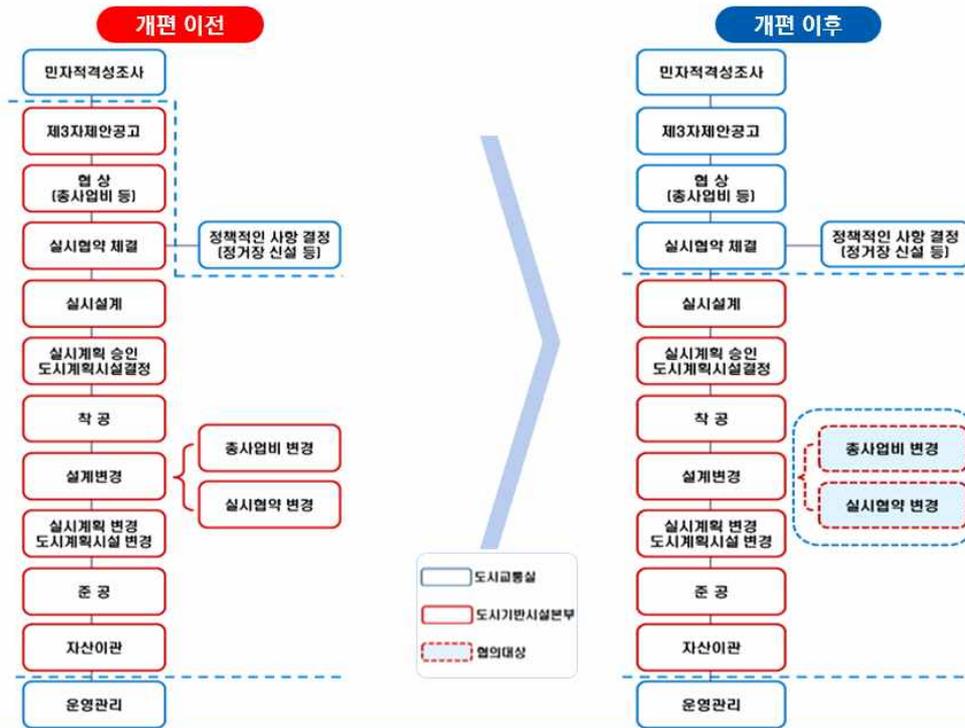
▶ 시장님! 사업이라는 것이 누가 어떻게 관리하느냐에 따라 사업의 방향과 추진 속도, 성과물 등이 달라질 수 있습니다. 동감하시죠?

(답변 듣고)

- 시장님도 아시겠지만, 서부선 사업은 20.12.28일 도시기반시설본부에서 사업자 선정을 위해 제3자 제안공고를 하여 21.5.31일 두산건설 컨소시엄을 우선협상대상자로 선정하고 기술 분야, 교통수요, 총사업비를 확정된 후 실시협약 문안을 마련하여 거의 마무리 단계까지 진행된 상태에서,
- 민선 8기 서울시 조직개편으로 22.8.19.일 자로 도시교통실로 업무가 이관되어 현재까지 추진 중인 사항입니다.
- 화면은 22.8.19일 자 조직개편에 따른 도시철도 민자사업에 대한 도시교통실과 도시기반시설본부의 개편 전·후 업무체제도입니다. 참고하시기 바랍니다.

[ppt #11] 조직개편 전 · 후 업무체계도

11. 조직개편 전 · 후 업무체계도



- 본 의원이 당시에는 교통위원회에서 활동했기 때문에 도기본 철도국에서 진행되었던 내용을 어느 정도는 알고 있는데요.
- 도기본에서 본 사업을 관리할 때는 사업이 정상적으로 잘 진행되었던 것으로 기억하고 있습니다. 그런데 2022.8.19.일자로 도시교통실로 이관되고 난 후 지금까지 2년 가까이가 흘렀지만 지금까지 실시협약 조차 체결하지 못하고 있습니다.

▶ 시장님! 문제가 좀 있다고 생각하지 않으시나요?

(답변 듣고)

- 물론, 앞서 말씀드렸듯이 물가 상승이라는 장애요인이 있기는 합니다만 그것을 심분 고려하더라도, 도기본에서 우선협상대상자 선정하고 기술 분야, 교통수요, 총사업비 확정된 후 실시협약 문안까지 마련하여 거의 마무리 단계에서 이관시켜 주었는데.
- 그런데도 도시교통실에서 2년 동안 더 이상 앞으로 나아가지 못하고 있다는 것은 문제가 상당히 있다고 본 의원은 생각합니다.
- 시장님! 도시철도 업무를 담당하는 도시교통실과 도시기반시설본부의 현 조직과 그 구성원의 전문 분야 등을 참작하면서 화면에 보이는 민자사업 업무체계의 개편이 적절했는지를 살펴보면 그 이유를 알 수 있습니다.
- 화면에서 왼쪽은 22.8.19일자 조직개편 이전이고, 오른쪽은 조직개편 이후입니다. 왼쪽과 오른쪽 모두 **파란색 박스는 도시교통실 업무**이고 **빨간색 박스는 도시기반시설본부 업무**를 표시하고 있습니다.
- 왼쪽에 ‘개편 이전’을 보시면, 도시교통실은 ‘민자 적격성조사’와 ‘운영관리’ 업무만 관장하고 있었음을 알 수 있습니다.
- 그러니까, ‘민자 적격성조사’ 이후의 ‘제3자 제안공고’부터 ‘실시협약 체결’까지의 기본계획 업무는 도시기반시설본부가 관장하면서 실시설계와 착공 및 준공까지를 일괄하여 관장하는 형태였습니다.
- 그런데, 조직개편이 되면서 도시기반시설본부가 관장하던 기본계획 업무를 도시교통실이 가져가게 됩니다.

- 당시 조직개편 취지가 준공 후 운영 단계를 고려하여 기본계획 수립과 민자 협상을 도시교통실로 일원화하겠다는 것이었는데요.
- 본 의원이 교통위원회에서 활동할 때 도시교통실에 주문하기를.
- 도시교통실이 준공 후 운영을 맡게 되는 만큼 도기본이 시행하는 기본 계획 단계에서 도시교통실이 적극 참여하여 향후 운영이 원활히 이루어질 수 있도록 할 것을 권고했었습니다.
- 그랬더니. 아예 도기본의 기본계획 업무를 도시교통실로 가져가 버렸습니다. 이걸 오히려 악수입니다.

▶ 시장님! 도시철도 사업이 현장 여건의 정확한 분석과 각 전문 분야의 기술적 검토와 분야별로 유기적인 협업이 중요한 대규모 복합공종 사업이라는 점에 동의하십니까? (답변 듣고)

- 도시교통실로 재편된 ‘노선별 기본계획업무’는 이미 수립된 도시철도망 구축계획에 대해 노선별로 본선, 정거장, 차량기지 등의 시설물을 대상으로 토목·건축·전기·기계·신호·통신·궤도 등의 9개 분야의 공종이 서로 복합적이고 유기적으로 작동하여 상세 계획을 수립하게 되고 이를 통해 총사업비가 결정되는 전통적인 전문기술 분야 복합공종 업무입니다.
- 또한, 민자 협상 역시, 사업자가 제출한 9개 기술 분야 설계도서에 대하여 시공성·안전성·경제성 등을 검토하여 사업비 결정, 사업시행자의 권한·의무 등을 정하는 실시협약(안) 작성, 자금조달 계획 및 교통수요 등을 결정하는 업무로서 적은 비용으로 안전하고 빠르게 사업을 시행할 수 있도록 사업 구조를 확정하는 사업관리 업무에 해당합니다.

- 그런데, 도시교통실은 대부분 행정이고 기술은 토목 1개 직렬이 전부입니다. 반면에 도시기반시설본부는 토목·건축·전기·기계·신호·통신·궤도 등의 9개 분야의 전문 기술 인력을 모두 갖추고 있습니다.

▶ 시장님! 노선별 기본계획 업무를 어디서 관장하는 것이 맞겠습니까?

(답변 듣고)

- 본 의원이 조직개편 이후에 도시교통실과 도시기반시설본부 간에 주고받은 공문을 한번 살펴보았더니.
- 도시교통실이 「우이신설 연장선 도시철도 건설사업」에 대한 기본계획을 수립하면서 건축과 신호·통신·차량 등의 시스템 분야에 대하여 용역회사에서 작성한 기본계획 내용을 도시기반시설본부에서 검토해 줄 것을 요청한 공문이 있었습니다.
- 그뿐만 아니라, 「총사업비」와 「사업계획 및 실시협약」업무에 대해서도 도시교통실이 최초 계획을 수립한 이후 설계·시공하는 과정에서 변경되는 총사업비와 사업계획 및 실시협약의 변경 사항은 도시기반시설본부 주관으로 시행하여 줄 것을 요청하기도 하였습니다.
- 이는 대규모 복합공종인 도시철도가 요구하는 전문성을 도시교통실의 행정과 토목 직렬만으로는 감당하기 어려운 측면이 있음을 여실히 보여주는 것이라 하겠습니다.

▶ 시장님! 도시철도 민자사업 기본계획 주관 부서를 다시 도시기반시설 본부로 원위치시키는 것이 정답이라고 생각하는데, 시장님의 견해를 말씀해 주시기를 바랍니다.

(답변 듣고)

- 시장님께서 도시철도사업에 대한 도시교통실과 도시기반시설본부의 업무 체계와 그에 따른 조직인력의 전문성 등을 면밀히 살펴보시고 지금의 도시철도 민자사업 관리가 보다 전문적이고 효과적으로 이루어질 수 있도록 조속히 조직을 정비하여 주실 것을 강력히 요청합니다.

시장님 고생 많으셨습니다. 들어가셔도 좋습니다.

- 장시간 동안 경청해 주셔서 감사합니다.
- 이상으로 시정질문을 마치겠습니다.