

# 서울메트로 사장후보자 인사청문 경과보고서

2016년 8월 23일  
서울특별시의회 서울메트로 사장후보자  
인사청문 특별위원회

## 1. 인사 청문 개요

### 가. 인사청문 대상자

- 서울메트로 사장 후보자(김태호)

### 나. 인사청문 관련 근거

- 서울특별시의회와 서울특별시간 인사청문회 실시 협약서('15.8.17)
- 서울메트로 사장후보자에 대한 인사청문 TF 합의서('16. 6. 30)

## 2. 인사청문 실시경과

### 가. 인사청문 실시경위

- 서울특별시의회 서울메트로 사장후보자 인사청문 특별위원회는 2015. 8. 17자로 서울특별시의회와 서울특별시간 인사청문회 실시 협약 체결에 따라 서울메트로 사장후보자 김태호에 대하여 서울특별시장 으로부터 2016. 8. 10자로 인사청문회 개최 요청이 접수되어, 같은 해 8월 23일 김태호 후보자에 대한 인사청문회를 실시하고, 인사청문 경과보고서를 작성·채택하였음

### 나. 인사청문 특별위원회 회의경과

일 시	안 건	심 사 경 과	비 고
2016.7.8.(금) 10:00	1. 위원장 선임의 건 2. 부위원장 선임의 건	- 위 원 장 : 김태수 의원 - 부위원장 : 유동균 의원 - 부위원장 : 박중화 의원	※장소 : 교통위원회 회의실
2016.8.23(화) 10:00	1. 서울메트로 사장후보자 (김태호) 인사청문회 2. 서울메트로 사장후보자 인사청문 경과보고서 채택의 건	- 서울메트로 사장 후보자 (김태호) 인사청문 - 서울메트로 사장 후보자 인사청문 경과보고서 채택	※장소 : 교통위원회 회의실

## 3. 인사청문 자료제출 요구 및 서면질의 등

### 가. 자료제출 요구 및 접수

- 직무수행계획서 등 사장후보자 채용 시 제출한 서류, 서울메트로 임원추천위원회 의사록, 서울메트로 사장 공모에 지원하게 된 직접적인 이유, 서울도시철도공사 사장 임용 후 성과, 안전관련 예산확보 계획, 지하철 승강장안전문 도입배경 및 인명사고 현황, 전동차 구매에 대한 내정자로서의 입장 및 추진계획, 외주화 및 직영화에 대한 입장, 양공사 통합에 대한 입장, 양공사 승강편의시설 및 승강장 안전문 고장현황 및 조치 후 운행까지 소요시간, 서울시 내정설 등에 대한 사장후보자의 입장, 서울메트로 부채감축 방안 및 계획 등

### 나. 서면질의 및 답변서 제출

- 서면질의내용
  - 서울메트로 사장으로서의 소신과 역할, 경영철학 및 전략, 서울메트로의 경쟁력 향상 방안, 지하철 안전 및 외주업무 관련, 운임수

입 및 부채관련, 공정한 인사 및 노동조합 관련, 지하철 상가 불법 전대 및 무단점유 근절 방안, 근로자 이사제 도입 등에 대한 견해와 향후추진계획 등

- 답변서 <붙임: 참고자료5>

#### 4. 인사청문회 실시 내용

##### 가. 위원장 인사말씀 요지

- 오늘 인사청문회는 지난 4월 구의역 스크린도어 사고 이후 그 어느 때보다도 도시철도의 안전에 대한 관심이 높아진 상황에서 맞이하게 되었기에 서울시민과 여론의 관심이 뜨겁다고 할 것임
- 따라서, 서울메트로 사장후보자 인사청문 특별위원회는 이러한 시민의 관심 속에 김태호 사장후보자가 관련 기관장으로서의 경영 능력과 정책수행 능력을 갖추었는지 철저히 검증함으로써 서울시민이 안심하고 도시철도 공공서비스를 이용할 수 있도록 더욱 노력할 것임

##### 나. 서울메트로 사장후보자(김태호) 정책 소견발표 요지

- 저는 지난 2년 동안 서울도시철도공사 사장으로 재직하면서 안전과 시민편익을 위한 서비스 개선과 만성적 적자 구조를 해소할 경영합리화라는 큰 문제를 해결하기 위해 안전사고를 줄이고 고객 만족도를 높이며 부대사업 등 비운수 수익을 확대하고 개방적인 조직문화를 만들기 위해 노력했으나, 서울도시철도공사에서 임기를 다 채우지 못한 채 이 자리에 서게 된 것에 대해 서울 시민과 도시철도공사 임직원분들에게 죄송한 마음 금할 길이 없음
- 특히 구의역 사고 이후 사회적 지탄이 계속 되고 있는 중차대한 시기에 서울메트로의 새로운 사장후보자로 서게 되어 더욱 마음이 무

겁고 무한한 책임감을 가지고 있음

- 제가 서울메트로 사장으로 취임하게 된다면 다음과 같은 경영전략을 가지고 운영해 나가겠음
- 첫째, 동종 기업인 서울도시철도공사에서 근무한 경험을 살려서 서울메트로가 도시철도 분야 최고의 기업으로 성장하고 서울시민에게는 보다 안전하고 편리한 지하철이 될 수 있도록 노력하겠음
- 둘째, 조직의 컨트롤 센터 역할을 강화하여 자체적 전략수립, 집행, 평가의 Plan-Do-See 체계를 확행하고 어려운 것, 귀찮은 것, 노력이 드는 것을 회피하는 관행을 혁파하여 과감한 혁신안을 마련하고 실행하는데 노력을 아끼지 않겠음
- 셋째, 벽 없는 조직구조와 기업문화 발전을 위하여 문제 발생 시 직종간 책임회피, 문제점 은폐 등 고질적인 문제점을 개선하고 종합적 해결방안을 도출할 수 있도록 지속적으로 관리하고, 직종 전문화와 협업 가능한 조직운영 방안을 마련하겠음
- 넷째, 기본에 충실한(Back to the Basic) 업무수행 환경을 조성하고 휴먼에러를 줄이기 위해 지난 수년간의 장애와 사고기록을 분석하여 근본적인 개선방안을 도출해낼 수 있도록 시스템화 하겠음. 또한 모든 안전관리는 사실화·데이터화하여 관리될 수 있도록 체계를 구축하겠음
- 마지막으로 조직에 존재하는 복잡성을 줄여 불필요한 사업계획 및 비용 누수, 불요불급한 사업이 관행적으로 진행되는 것을 막고 예산을 안전 등 시급한 곳으로 전환하겠음. 광고와 임대사업 등 부가가치를 높이는 방안을 찾고 해외 우수사례 벤치마킹을 통해 사당역 등 사내 보유 개발자원의 사업화에 더욱 박차를 가하겠음. 운수수익 증대는 요금인상에만 의존하지 않고 서울시 및 유관기관의 협의를

통해 지하철 교통분담률을 높이는 방안을 모색할 것이며 무임수송 정부지원책 확보를 위해 더욱 노력하겠습니다

다. 서울메트로 사장후보자(김태호)에 대한 주요 질의·답변 요지

(1) 사장의 소신과 역할, 경영철학 등에 관한 사항

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 서울메트로의 역할과 책임은 무엇이라고 생각하는가?</p>	<p>○ 공사의 설립 취지인 ‘지하철 건설 및 운영을 통해 도시교통 발전과 서울 시민의 교통복지 증진에 기여’하기 위하여 시민고객이 공감할 수 있는 교통복지 실현과 서울시 발전을 도모함에 있음.</p>
<p>○ 서울메트로 사장에 응모한 이유 및 사장 임명후보자로 최종 선정된 이유가 무엇이라 생각하는가?</p>	<p>○ 서울도시철도공사에 재직하면서 다양한 안전관리 활동과 기업문화혁신 성과 등을 바탕으로 열차 안전운행을 확보하고 관행적인 사업구조를 개선하여 서울 시민의 교통복지 증진에 작은 힘이나마 더하고자 지원하였음.</p> <p>○ 공공 및 민간 부문에서의 경영관리 경험을 바탕으로 서울메트로가 직면해 있는 현재의 위기상황을 극복하고 서울 시민의 교통복지 증진을 위한 책임자로 기대되어 임명된 것이라고 생각함.</p>
<p>○ 가장 우선적으로 개선되어야 할 업무는 무엇이라고 생각하는가?</p>	<p>○ 대행사업 체계로 인한 수동적인 업무스타일에서 수익제고, 수지개선 등의 혁신적인 노력을 기울여야 함</p> <p>○ 수지개선을 위한 마케팅 포럼과 같은 다양한 수입창출 및 성장동력을 고민하고 있음</p> <p>○ 시설에 노후화에 대한 개선도 중요한 시안이라 적시에 유지보수 할 수 있는 시스템 마련이 필요함</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 체계적 시스템이 부족하다고 했는데 준비과정은?</p>	<p>○ 민간기업과 제휴를 통해 업무연속성 시스템을 구축 중에 있음. 이는 911테러 이후 사업현장에서 안전에 위해요소가 있을 때 사업을 체계적으로 대응하고 복구하는 선진 시스템임</p>
<p>○ 공사와 공단의 차이는 무엇인가</p>	<p>○ 공사는 결산 후 이익금을 자체적으로 활용하고 공단은 시 세입이 발생시 세입처리하고 필요한 예산은 받아 처리함</p>
<p>○ 부정부패 척결, 청렴도 향상을 위한 대책은 어떤 것이 있나</p>	<p>○ 그동안 서울시설공단이 끊임없이 다수의 비리가 발생한 것에 대해 책임을 통감하고 이러한 원인으로 개인적인 도덕불감증과 함께 온정적인 징계로 보고 이를 개선하기 위해 감사실에서 징계실 효성 강화에 대한 요구하여 징계 시기 및 내용을 강화할 것으로 밝힘</p> <p>○ 청렴은 안전과 더불어 서울시설관리공단의 최우선 과제로 삼고 새로 취임한 감사와 함께 감사실 인력 보충 등을 통해 더욱 노력할 것으로 밝힘</p>
<p>○ 그동안의 이력과 경력이 서울메트로 사장의 역할을 수행하는데 어떤 도움이 될 것이라 생각하는가?</p>	<p>○ KT, 하림그룹, 차병원그룹, 서울도시철도공사 등 공공 및 민간에서 재직하면서 취득된 기업전반에 걸친 다양한 업무수행(경영혁신, 6시그마, 품질경영, IT기획 분야 등) 경험은 서울메트로가 당면하고 있는 시설 노후화로 인한 안전문제, 조직내부의 갈등구조, 복수노조 상황에서 상생의 노사관계 정립 등 난제를 해결하는데 기여할 수 있다고 생각함.</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 도시철도공사 사장 출신이라는 경력 때문에 서울메트로 내부에서 일부 반감이 예상되는데 내부 통합을 이끌어낼 방안은 무엇인가?</p>	<p>○ 도시철도공사에서의 경험을 바탕으로 서울메트로에서도 공정·투명 경영을 솔선수범하면서 내부적으로 산적해 있는 어려운 문제에 대해서는 직원들과 함께 소통하고 고민해 나간다면 점차적으로 해결되리라 생각함.</p>
<p>○ 서울메트로 사장으로서의 운영 소신과 포부는 무엇인가?</p>	<p>○ 동종 기업인 서울도시철도공사에서 근무한 경험을 살려서 서울메트로가 도시철도 분야 최고의 기업으로 성장하고 서울시민에게는 보다 안전하고 편리한 지하철이 될 수 있도록 노력하겠음.</p> <p>○ 조직의 컨트롤 센터 역할 강화, 벽없는 조직문화 구축, 기본에 충실한 업무수행 환경 조성, 불요불급한 사업 지양 및 신사업 개발 등을 통해 지금 및 성과금 부분을 도입해서 개선해 나가고자 함</p>
<p>○ 서울시 산하 공기업인 서울메트로 사장으로서 서울메트로와 서울시의 관계를 어떻게 설정할 것인가?</p>	<p>○ 정책결정 기관인 서울시와 적극적으로 소통하고 정보를 공유하며, 협조와 협력이 필요한 부분은 건의도 하는 등 상호 협력 체계를 구축하여 서울시의 미래 교통체계 발전전략에 부합하도록 노력하겠음.</p>
<p>○ 공사의 주요 현안 사업 추진시 서울시의 부당한 지시가 있을 경우 이에 대해 어떻게 대응할 것인가?</p>	<p>○ 사전에 충분한 협의와 소통을 통해 오해의 소지가 없도록 하겠음. 다만, 공사의 사업추진이 정당성과 타당성이 있다면 적극적으로 건의하고 협의하여 원만히 추진될 수 있도록 노력하겠음.</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 공사 중점 추진사업에 대해 시의회의 반대가 있을 경우 이를 어떻게 해결할 것인가?</p>	<p>○ 만약 시의회에서 반대할 수밖에 없는 사유가 있다면 해당 사업을 원점에서 면밀히 재검토하여, 합리적인 해결방안을 모색하도록 노력하겠습니다. 하지만 그러한 상황을 만들지 않기 위해 서울시의회와 사전에 충분한 협의와 의견교환을 나누도록 하겠습니다.</p>
<p>○ 서울메트로 사장에게 있어서 시민은 어떤 의미를 가진다고 생각하는가</p>	<p>○ 서울메트로의 설립목적이 도시교통의 발전을 통해 시민의 복리증진에 있는 것처럼 시민은 서울메트로가 존재하는 이유라고 생각합니다.</p> <p>○ 서울메트로의 설립목적을 명심하여 편안하고 안전한 지하철을 만들기 위해 쉽없이 고민하고 해결하도록 노력하겠습니다.</p>
<p>○ 공사 사장으로서, 공사의 경쟁력 강화를 위해서 직원들이 갖추어야 할 덕목은 무엇이라 생각하는가?</p>	<p>○ '기본'에 충실하면서 '스마트'하게 일하고, 자기계발과 도전정신으로 경쟁력을 갖추고, 소통과 화합, 균형과 조화 속에서 헌신하고 배려하며, 활기차고 생동감 넘치는 높은 수준의 청렴성과 윤리의식 겸비 필요.</p>

## (2) 정책현안 과제에 대한 사항

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 도시철도운영기관으로서 서울메트로의 가장 중요한 임무가 무엇이며, 향후 임기 내에 이를 어떻게 달성할 것인가?</p>	<p>○ 안전한 지하철 운영을 위해 지난 5월 28일 발생한 구의역 사고와 관련 재발방지 대책을 차질 없이 추진함은 물론 안전관리체계 전반에 대해 점검 및 분석을 통해 장애요인을 찾아 개선하고자 함.</p> <p>○ 안전투자 재원 확보를 위해 사업 전반에 대한 재검토를 통한 불필요한 사업은 조기에 정리하고, 업무전반에 걸쳐있는 복잡한 프로세스는 통합하는 등 일상적인 비용구조를 개선하여, 절감된 예산을 안전 등 시급한 곳에 활용하고, 새로운 수익원을 발굴하는 등 다각적인 노력을 통해 시민의 부담을 최소화해 나가겠음.</p>
<p>○ 서울메트로의 현안 과제는 무엇이며, 현안과제 중 최우선적으로 해결해야 할 것은 무엇이라 생각하는가?</p>	<p>○ 최우선적으로 해결해야 할 과제는 지난 5월 28일 발생한 구의역 사고와 관련 차질없는 재발방지대책 추진 및 안전관리 시스템을 재정비하는 것임.</p> <p>○ 노후시설 개량과 전동차 교체에 소요되는 안전투자 재원 확보를 위해 자구노력과 무임수송 손실에 대한 정부지원 제도화임.</p>
<p>○ 타 도시철도기관 대비 서울메트로의 강점과 약점은 무엇이며, 서울메트로의 경쟁력향상 대책은 무엇인가?</p>	<p>○ 강점은 42년 동안 지하철 운영경험 노하우와 기술력이고, 약점은 시설물 노후화에 따른 재원 부담과 직원 고령화로 조직 활력이 저하되고 있다는 것임.</p> <p>○ 운영 노하우를 기반으로 중장기적 전략 사업을 도출, 추진 및 안전투자재원 확보를 위해 신사업 추진과 비용구조 혁신을 추진하면서, 공정한 인사와 소통과 화합을 통해 침체된 조직분위기를 개선하겠음.</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 직원들의 청렴도에 대한 의견은 무엇이고, 직원들의 청렴도 향상 등 윤리경영 강화를 위해 어떤 노력을 할 것인가?</p>	<p>○ 부패 취약분야에 대한 집중적인 관리와 청렴교육을 강화하고, CEO 핫라인을 활성화하여 청렴소통 환경을 조성하겠음. 또한 비리 등 부패행위에 대해서는 처벌 기준을 강화하고, 궁극적으로는 높은 수준의 윤리경영이 곧 경쟁력의 기본이라는 인식을 확산시키겠음.</p>
<p>○ 사고가 발생할 때마다 재발방지 대책을 내놓고 있지만 이번에 또 인명사고가 발생하였는데 근본적인 대책은 무엇이라 생각하는가?</p>	<p>○ 안전한 작업이 보장되는 환경을 만들고, 그 동안 수립한 재발방지 대책은 원점에서 재검토하여 실효성 있는 종합적 해결 방안을 제시하도록 하겠음.</p>
<p>○ 2호선 신조전동차(200량) 제작 진행상황 및 추가 발주계획은 어떻게 진행되고 있는가?</p>	<p>○ 2호선 신조전동차 제작 공정율은 현재 계획 39.1% 대비 7.8% 지연된 31.3%임.  ○ 부진사유는 국토교통부의 형식승인 등 신청자 자격결정 지연(3개월) 및 설계적 합성검사 자료와 공사 승인용 기술자료 및 도면자료 검토기간 장기소요로 제작 착수가 다소 지연됨.  ○ 전동차 제작 단계별 검증을 철저히 하여 안전하고 성능이 우수한 전동차 제작에 소홀함이 없도록 하겠음.</p>
<p>○ 서울메트로 관할 1~4호선은 타구간에 비해 혼잡하며 특히, 출근시간대 2호선 강남 외선구간의 혼잡도가 극심한데 해소 대책은 무엇인가?</p>	<p>○ 2호선 외선 강남구간 중 사당~방배역 구간으로 혼잡도가 192% 수준임  ○ 혼잡도 해소를 위해 혼잡역사에 승객유도 안내요원을 집중 배치하여 열차간격조정, 승객분산 안내방송을 실시하면서 신도림역 외선 4번 선을 순환·출고 열차선으로 개선하여 승객을 분산시키고 있음.</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 외주화로 인한 문제점 및 개선방안은 무엇이라고 생각하는가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 외주화는 단기 계약에 따른 근로자의 고용불안을 야기하고, 기술력 확보도 곤란하며, 업무통제력이 약해 책임관리가 미흡하고 품질관리가 쉽지 않음.</li> <li>○ 외주업무 실태를 전수조사해 운영방식의 적정성을 전면 재검토하고 생명위해요인도 파악해 개선을 추진토록 하겠음.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 외주업무 중 직영전환을 추가로 검토하고 있는 분야가 있는가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 직영화 추진 5개 조건부민간위탁 분야를 제외시 승강설비 유지보수 등 36개 분야임</li> <li>○ 안전과 직결되고, 상시업무로서 기술력 확보와 책임관리가 절대적으로 필요한 분야에 대하여는 서울시의 정책방향과 연계, 점진적 직영전환을 추진하겠음.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 부채를 감축하기 위한 본인의 방안은 무엇인가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ IT접목 신사업 개발과 수익성 높은 사업 중심으로 사업을 재편하고, 국·내외 철도사업과 역세권개발 등 중장기적 사업 역량도 지속적으로 강화하고,</li> <li>○ 무임수송 등 공익서비스 손실과 안전기준 강화 등에 따른 투자비에 대해 원인 행위자 부담원칙에 의한 정부지원 제도화 노력을 통해 재무구조를 개선하겠음.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 현재 서울메트로의 재무상태가 좋지 않는데, 어려운 경영여건을 개선하기 위해 일정부분 지하철 운임이 필요하다고 보는데 어떻게 생각하는가?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ “부채감축 추진계획”을 바탕으로 고강도 자구노력을 지속적으로 추진하고, 무임수송 및 환승손실에 대한 정부·서울시의 지원을 지속적으로 건의하여 시민부담을 최소화하면서 그래도 부족한 재원에 대해서는 수익자부담 원칙에 따라 일정부분의 운임현실화를 건의토록 하겠음.</li> </ul>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 사장의 인사원칙은 무엇이며 향후 공정한 인사를 위한 대책은 무엇인가?</p>	<p>○ 공정한 인사관리를 위해 학연·지연등 차별 없는 공정한 기회 부여, 객관적 면접심사 강화, 인사기준 사전 공개, 근평결과 공개 및 심사구제 제도 활성화 등 노동조합 및 직원과의 소통을 강화하고 절차에 대한 철저한 공개와 검증을 통해 인사관리의 투명·공정성을 제고하겠습니다.</p>
<p>○ 외주업무 중 직영전환을 추가로 검토하고 있는 분야가 있는가</p>	<p>○ 직영화 추진 5개 조건부민간위탁 분야를 제외시 승강설비 유지보수 등 36개 분야임</p> <p>○ 안전과 직결되고, 상시업무로서 기술력 확보와 책임관리가 절대적으로 필요한 분야에 대하여는 서울시의 정책방향과 연계, 점진적 직영전환을 추진하겠습니다.</p>
<p>○ 해외기획연수에 대해 일부 언론에서 외유성 낭비라는 지적이 있는데 이에 대해 어떻게 생각하는가?</p>	<p>○ 선진 우수기관 벤치마킹이나 직원들의 마인드 변화를 위한 해외연수는 필요하다고 생각함.</p> <p>○ 연수추진 과정에서 미흡한 점이 있다면 연수계획 수립에서부터 일정관리 등에 더욱 더 철저를 기하고, 일률적인 기획연수 보다는 분야별 업무 특성에 맞는 연수를 개발, 직원역량 향상을 도모하겠습니다.</p>
<p>○ 노조에 대한 기본인식과 향후 노조에 대한 정책방향은 무엇인가?</p>	<p>○ 노동조합은 공사의 지속적 발전을 위한 공동운명체이자 동행의 파트너로 인식하고 있으며, 노사공동의 발전을 위해 신뢰와 화합을 바탕으로 소통하고 협력하여 대내외 환경변화에 함께 적응해 나가도록 하겠습니다.</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 4조 2교대 시범실시에 따른 직원 만족도는 높은 편이지만, 안전관리 측면에서는 적합하지 않다는 견해도 있는데, 4조 2교대 근무형태에 대한 견해와 향후 추진 계획은?</p>	<p>○ 직원 만족도가 높은 편이지만, 인력증원 없는 근무조 확대(3조→4조)로 조별 1일 실동인력 부족 및 짧은 근무주기(21일→4일)로 인한 잦은 주야간 반복근무로 업무 연속성이 떨어지는 등 문제점도 있음.</p> <p>○ 교대근무제도 변경과 안전사고와의 직접적인 연관성에 대해서는 좀 더 심도있는 분석이 필요하며, 노사합의를 통해 직원 건강권과 운영상의 문제점을 극복할 수 있는 적정 근무형태를 마련토록 하겠음.</p>
<p>○ 양공사 통합에 대한 견해 및 향후 추진 계획은?</p>	<p>○ 직종, 세대, 직급 간 이해관계 충돌과 상존하는 양 공사의 이질적 조직문화 등에 의해 중단된 통합 논의는 재논의 여건이 조성된다면 국내외의 공공재에 대한 수급 관리나 공공부문 경영 효율화를 위한 운영형태에 대해 심층연구, 대응토록 하겠음.</p>
<p>○ 시의회와의 바람직한 관계 유지 및 발전을 위한 견해 및 추진계획은 무엇인가?</p>	<p>○ 서울메트로의 모든 사업은 의결기구인 서울시의회와의 긴밀한 지원과 협조가 뒷받침 될 때 사업이 원만하고 성공적으로 추진될 수 있음을 명심하고 있음.</p> <p>○ 따라서 공사가 당면한 주요 현안이나 중점 추진 사업에 대해 서울시의회 업무보고 뿐만 아니라 수시로 의원님을 찾아뵙고 고견을 청취하는 자리를 마련토록 하겠음..</p>

## 라. 서울메트로 사장후보자 최종발언 요지

- 긴 시간동안 저를 위해 그리고 서울메τρό를 위해 아낌없는 조언과 소중한 의견을 주신데 대하여 깊은 감사의 말씀을 드립니다
- 새로운 도전에 앞서 많은 공부와 준비를 했다고 생각했음에도, 오늘 위원님들의 질의와 지적을 통해 부족한 점이 무엇이고, 더 깊이 고민해 봐야 할 점이 무엇인지 자신을 되돌아보는 소중한 자리였음
- 서울메트로 사장으로서 첫 발을 내딛는 시점에서 오늘 위원님들이 주신 소중한 고견들을 제가 가야 할 길의 나침반으로 삼아 건설한 서울메τρό를 만드는데 최선을 다하겠습니다
- 또한 가정이 화목해야 모든 일이 잘 이루어지듯 서울메트로 내부의 소통은 물론 시민과의 소통 그리고 시의회와의 화합과 유기적인 협력을 위해 노력하겠습니다
- 앞으로도 서울메트로에 대한 애정 어린 관심과 지원을 부탁드립니다 언젠가 잘못된 부분이 있다면 오늘과 같은 지적과 조언을 바라겠습니다

## 5. 인사청문 요약 및 종합의견

“서울특별시의회 서울메트로 사장후보자 인사청문 특별위원회”(이하 “특별위원회”라 한다.)는 2016년 8월 23일 서울메트로(이하 “공사”라 한다.) 사장후보자에 대한 경영능력 및 정책수행능력 등에 대한 인사청문회를 개최하여 후보자가 서울시 공사 사장으로서의 전문성과 식견, 공사 현안과제 등에 대한 이해도 등 다각적인 관점에서 심도 있는 청문을 실시하였는 바, 그 주요 내용 및 의견은 다음과 같음

### 가. 경영능력 등에 관한 인사청문 요약

#### 첫째, 공사 사장 공모 절차 및 최종 후보자 내정에 대해

공사 사장 모집공고('16.6.9~28)시 16명이 지원하여 1·2·3차 임원추천위원회를 개최한 결과 “적격자 없음”에 따라 재공고('16.7.8~25)를 실시했고, 지원자 20명에 대한 4·5차 임원추천위원회 개최결과 2명의 후보자를 선발, 서울시장은 최종 후보자(김태호)를 선정('16.8.3)하였음

다만, 김태호 후보자의 서울도시철도공사 사직원 제출('16.8.3)과 서울시 면직 승인('16.8.4)이 하루 만에 이루어지고, 후보자가 취업제한여부 확인 요청('16.8.4)이 있었던 다음 날('16.8.5) 기다렸다는 듯이 서울시 공직자윤리위원회 개최되어 심의결과 “취업가능” 의견을 받는 등 서울시의 인위적이고 형식적인 취업승인 논란과 함께 서울시 내정설 논란이 재차 불거지고 있는 바, 매우 부적절한 행정이었음이 밝혀짐

#### 둘째, 후보자가 공사 사장으로서 조직을 효율적이고 안전적으로 운영할 수 있는지에 대해

후보자는 (주)KT, 하림그룹, 차병원그룹 등 민간부문에서 관리자로 근무한 경험이 있고, 2년간('14.8.8~'16.8.4) 공공부문인 서울도시철도공사

사장으로 근무한 바 있음

후보자가 서울시철도공사 사장 재직 당시 2016년(2015년 실적) 행정자치부 지방공기업 경영평가 2위(나급), 2015년(2014년 실적) 서울시 핵심가치평가 1위(A등급) 등의 성과가 있었으나, 반면 공사의 부채나 당기순손실 등은 일부 증가하는 등 재무 상태에 대한 개선은 이루어지지 않았음

한편 후보자는 하림그룹에서 1년 5개월, 차병원그룹에서 2년 7개월, 서울시철도공사에서 2년 등 최근 근무지에서의 재직기간이 비교적 짧았고, 특히 서울지하철 양공사 사장이 모두 공석인 상태로 만들면서까지 서울메트로 사장에 지원한 바 있어 과연 후보자가 가지고 있는 조직에 대한 효율적·안정적 운영에 대한 의식이 개인의 직업 선택보다 얼마나 우선하는지 의문이라는 지적을 받음

### **셋째, 공사의 최우선 해결과제와 가장 중요한 임무에 대해**

공사 현안 중 최우선적으로 해결해야 할 과제는 지난 5월 28일 발생한 구의역 사고와 관련 재발방지대책을 차질 없이 추진하고 안전관리체계 전반에 대한 점검 및 분석을 통해 안전관리시스템을 재정비하는 것이며, 아울러 공사의 가장 중요한 임무는 안전한 지하철을 만드는 것으로 개통 31~42년 경과에 따른 노후시설 및 노후역사 개량과 전동차 교체 등이 차질 없이 추진될 수 있도록 최선을 다 할 것이라 밝힘

다만, 이와 같은 안전체계를 만들기 위해서는 막대한 규모의 재원이 소요되는데 이에 대한 구체적인 재원마련 방안 등은 제시하지 않았을 뿐만 아니라 도시철도공사 사장 재직 기간 중 천왕역 작업인부 추락 사망사고, 월곡역 사건 은폐 등 각종 안전사고가 발생하였음

## 넷째, 공사의 만성 적자 문제 해소와 개선 대책에 대해

공사의 2015년말 부채는 3조 568억원(채무 1조 8,517억원)으로 부채발생의 주된 요인을 자체수입으로는 운영비 충당수준에 불과한 취약한 수익구조, 수송원가에 못 미치는 낮은 운임수준 및 공익서비스 손실 증가, 노후시설개량 및 정부의 안전·서비스 기준 강화에 따른 시설투자비 대부분을 외부차입에 따른 부채 증가 등으로 진단했음

이에 대한 부채 감축 방안으로는 IT를 접목한 신수종 사업 개발, 수익성이 높은 사업 중심으로 사업 재편, 국·내외 철도사업과 역세권개발 등 중장기적 사업역량의 지속적 강화, 무임수송 등 공익서비스 손실과 안전기준 강화 등에 따른 투자비에 대해 정부지원이 이루어질 수 있도록 모든 역량을 집중하겠다고 밝힘

다만, 공사에서 기존에 추진하고 있었던 부채 감축 방안과 대동소이하며 사업에 대한 구체적인 계획 등은 제시하지 않았음

## 다섯째, 공사 사장이 되었을 때 인사원칙과 공정한 인사를 위한 대책에 대해

인사관리의 투명성·공정성 확보를 위해 객관적이고 신뢰할 수 있는 인사시스템에 의한 관리, 절차의 공개 및 인사 담당부서 직원의 청렴성 유지에 중점을 둘 것이며, 공정한 인사관리를 위해 ‘학연·지연·성별 등 차별 없이 공정한 기회 부여’, ‘외부전문가를 활용한 객관적 면접심사 강화’, ‘승진, 전보기준 등 인사기준의 투명한 사정 공개’, ‘근무성적평정 결과 공개 및 심사구제 제도 활성화’ 등 인사제도 전방에 대해 개선방안을 마련하겠다고 밝힘

다만, 도시철도공사 사장 재직 기간 중 KT출신 직원들이 공사 교육부문 등에 참여 특혜를 제공하였는 바, 서울메트로 사장으로 임명될 경우 동일한 특혜가 발생하지 않도록 방지해야 할 것임

## 나. 종합의견

서울메트로 사장후보자(김태호)에 대한 인사청문회 개최를 통해 후보자의 경영능력 및 정책수행 능력 등에 대해 특별위원회에서 충분히 검증하였음

서울메트로 사장 공모 과정에서 불거진 서울시의 인위적이고 형식적인 취업승인 논란과 서울시 내정설 논란 등 매우 부적절한 서울시 행정처리가 있었음이 밝혀졌고, 후보자가 서울도시철도공사 사장 재직 당시 행정자치부 지방공기업 경영평가와 서울시 핵심가치평가 등에서 성과가 있었던 반면 공사의 부채나 당기순손실 등은 일부 증가하는 등 재무 상태에 대한 개선은 이루어지지 않았음이 확인되었으며, 기타 공사 현안에 대한 후보자의 대책이 구체적이지 않는 등 공사를 안정화하고 효율적으로 운영하기 위해서는 충분한 검토와 더 큰 노력이 필요할 것임

그러나 이러한 지적에도 불구하고 서울메트로 사장이 지난 5월 24일부터 장기간 공석으로 있을 뿐만 아니라 서울지하철 양공사 사장이 공석인 상태로 있는 바, 조속히 사장을 선임함으로써 서울지하철 조직을 안정화할 필요가 있고, 구의역 사고에 대한 후속조치 및 대책마련을 통해 지하철 이용 시민들에 대한 안전이 하루 속히 담보되어야 한다는 점을 고려하여 일부 반대 의견에도 불구하고 후보자를 서울메트로 사장에 임명하는 것에 동의함

향후 후보자가 서울메트로 사장으로서 직무를 수행함에 있어 인사청문회 실시 과정에서 특별위원회 위원들이 제시한 다양한 정책제안과 지적 사항을 유념하여 충실히 서울메트로 경영에 임해줄 것을 권고함

## 6. 첨부자료

- [참고자료 1] 서울메트로 사장후보자(김태호) 주요 경력
- [참고자료 2] 서울특별시의회 서울메트로 사장후보자 인사청문  
특별위원회 위원 및 직원명단
- [참고자료 3] 서울특별시의회 서울메트로 사장후보자 인사청문  
특별위원회 의사일정
- [참고자료 4] 서울메트로 사장후보자 인사청문회 실시계획안
- [참고자료 5] 서울메트로 사장후보자 인사청문을 위한  
서면질의답변서

【참고자료 1】

서울메트로 사장후보자(김태호) 주요 경력

1. 성 명	김 태 호 (金太鎬)
2. 생년월일	1960년 9월 17일
3. 주 소	경기도 성남시 분당구 수내로 148, (수내동, 파크타운)
4. 학 력	1979. 2. 마산고등학교 졸업 1983. 2. 서울대학교 산업공학과 졸업 1985. 2. 서울대학교 대학원 산업공학과 석사 1998. 2. TEXAS A&M 대학교 대학원 산업공학과 박사
5. 주요경력	2003. 8. (주)KT 품질경영실 식스시그마팀 팀장(상무보) 2004. 12. (주)KT 기획조정실 경영관리 팀장(상무보) 2006. 11 (주)KT 혁신기획실 실장(상무보) 2007. 5. (주)KT IT기획실 실장(상무보) 1999. 6. (주)KT 경영지원실 연구위원(상무) 2010. 8. 하림그룹 그룹본부 팀장(상무) 2012. 1. 차병원그룹 그룹기획총괄본부 부사장 2013. 5. 차병원그룹 차케어스 사장 2014. 8. 서울도시철도공사 사장

**【참고자료 2】**

**서울특별시의회 서울메트로 사장후보자  
인사청문 특별위원회 위원 및 직원명단**

**< 위원명단 >**

구 분		위 원 명
위원장	더불어민주당	김태수 위원
부위원장	더불어민주당	유동균 위원
	새누리당	박중화 위원
위 원	더불어민주당	김상훈 위원, 김인제 위원, 김제리 위원, 박진형 위원, 박호근 위원, 서윤기 위원, 우창윤 위원, 우형찬 위원
	새누리당	성중기 위원, 송재형 위원, 황준환 위원
	국민의당	최판술 위원

**< 직원명단 >**

직 위	직 원 명
전문위원	수석전문위원 김동수, 전문위원 장훈
의사지원팀장	남기덕
입법조사관	조성준, 조도형, 박준영
주 무 관	김재민, 조재영, 박은영, 유은아

【참고자료 3】

서울특별시의회 서울메트로 사장후보자  
인사청문 특별위원회 의사일정

일 시	안 건	장 소
2016.7.8(금) 10:00	1. 위원장 선임의 건 2. 부위원장 선임의 건	교통위원회 회의실
2016.8.23(화) 10:00	1. 서울메트로 사장후보자(김태호) 인사청문회 2. 서울메트로 사장후보자 인사청문 경과보고서 채택의 건	교통위원회 회의실

## 【참고자료 4】

# 서울메트로 사장후보자 인사청문회 실시계획안

## ■ 인사청문회 개요

### 가. 목 적

- 2015. 8. 17자로 서울특별시의회와 서울특별시간 체결된 인사청문회 실시 협약에 따라 서울메트로 사장 임명후보자에 대한 인사청문회 실시를 통하여 경영능력과 자질을 갖춘 우수 인재 영입을 도모하고자 함.

#### 서울특별시의회와 서울특별시간 인사청문회 실시 협약서('15.8.17)

1. 본 협약에 의한 인사청문회 실시 대상은 「지방공기업법」 제49조 및 제76조의 규정에 의하여 설립한 서울메트로·서울특별시도시철도공사·서울특별시SH공사·서울특별시 농수산식품공사·서울특별시시설관리공단으로 하며, 추후 대상기관을 확대해 나가도록 노력한다.

#### 서울메트로 사장후보자에 대한 인사청문 T/F 합의서('16.6.30)

3. 시의회는 시장의 인사청문 요청서가 접수된 날부터 휴무, 공휴일을 제외한 10일(인사청문회는 차수 변경 없이 1일) 이내에 <별지 2>의 내용이 포함된 임명후보자에 대한 인사청문 경과보고서를 송부하여야 한다.

### 나. 안 건

서울메트로 사장후보자(김태호) 인사청문회

### 다. 인사청문회 실시 일자

2016. 8. 23(화) 10:00

### 라. 장 소

서울시의회 교통위원회 회의실

## ■ 인사청문회 진행방식

- 가. 위원회는 임명후보자를 출석하게 하여 언론 공개 등에 대한 동의 여부를 확인하고, 선서를 하게 한 후 10분의 범위에서 임명후보자의 정책 소견을 들은 다음 질의를 행하고 답변과 의견을 청취하는 방식으로 운영.
- 나. 위원의 질의는 일문일답의 방식으로 한다. 다만, 위원회의 의결이 있는 경우 일괄질의나 서면질의 등 다른 방식을 병행할 수 있음.
- 다. 위원별 본질의시간은 답변시간을 포함하여 10분을, 보충질의는 10분을 초과할 수 없음.
- 라. 보충질의는 다른 위원의 본질의 종료 후에 실시하고, 보충질의 횟수는 제한하지 않음. 다만, 보충질의시간이 10분을 초과하게 되면 위원장은 질의시간 초과안내 후에 다른 위원에게 발언을 허가할 수 있음.

## ■ 자료제출요구

위원회 위원은 위원장을 거쳐 시 및 서울메트로에 임명후보자 인사청문회와 관련된 자료 제출을 요구할 수 있으며, 시 및 서울메트로는 청문회 개최 24시간 전까지 답변자료를 제출해야 한다.

## ■ 인사청문회 경과보고서 채택

- 가. 인사청문회 경과보고서 기재사항
  - 청문개요, 청문특위 활동경과, 청문 실시 내용, 심사결과 요약, 첨부자료 (임명후보자 이력서, 특별위원회 위원 명단, 인사청문계획서, 자료미제출 사유, 서면질의 답변서 등)
- 나. 서울메트로 사장 후보자(김태호) 인사청문회 경과보고서는 위원회에서 의결하여 채택함.

【참고자료 5】

서울메트로 사장후보자  
인사청문을 위한 서면질의에 대한 답변서

사장으로로서의 역할, 경영철학 및 전략 등

□ 서울메트로 사장으로로서의 소신과 역할

- 도시철도 운영기관으로서 서울메트로의 역할과 책임은 무엇이라고 생각하는가?
- 서울메트로 사장에 응모한 이유 및 사장 임명후보자로 최종 선정된 이유가 무엇이라 생각하는가?
- 서울메트로에 오기 전의 KT, 하림그룹, 차병원그룹, 서울도시철도공사에서 근무하였는데, 서울메트로 업무와 어떤 연관성이 있는가?
- 그동안의 이력과 경력이 서울메트로 사장의 역할을 수행하는데 어떤 도움이 될 것이라 생각하는가?
- 도시철도공사 사장 출신이라는 경력 때문에 서울메트로 내부에서 일부 반감이 예상되는데 내부 통합을 이끌어낼 방안은 무엇인가?
- 서울메트로 사장으로로서의 운영 소신과 포부는 무엇인가?
- 서울메트로 조직문화의 문제는 무엇이며, 어떻게 개선할 계획인가?
- 현시점에서 서울메트로가 당면한 개혁과제는 무엇이라 생각하는가?2

## □ 사장의 경영철학 및 전략

- 전임 사장 재임시 공사의 비전인 “도시철도 최고의 기업 일등 메트로”라는 기치 아래 「안전제일경영」, 「고객감동경영」, 「자력흑자경영」, 「소통·신뢰경영」을 경영목표로 추진 하였는데 신임 사장으로서 이를 유지할 것인지 혹은 본인의 경영철학 및 소신은 무엇인지?
- 서울시 산하 공기업인 서울메트로 사장으로서 서울메트로와 서울시의 관계를 어떻게 설정한 것인가?
- 공사의 주요 현안 사업 추진시 서울시의 부당한 지시가 있을 경우 이에 대해 어떻게 대응할 것인가?
- 공사 중점 추진사업에 대해 시의회의 반대가 있을 경우 이를 어떻게 해결할 것인가?
- 서울메트로 사장에게 있어서 시민은 어떤 의미를 가진다고 생각하는가?
- 현재 추진하고 있는 사업 이외에 신임 사장으로서 새롭게 추진해 보고 싶은 사업이 있는가?
- 현재까지 추진한 사업 중 가장 잘못된 사업이었다거나, 공사가 추진하지 말았어야 하는 사업을 든다면 무엇이라 생각하는가?
- 공사 사장으로서, 공사의 경쟁력 강화를 위해서 직원들이 갖추어야 할 덕목은 무엇이라 생각하는가?

## 정책현안 과제에 대한 견해

### 전반적인 사항

- 도시철도운영기관으로서 서울메트로의 가장 중요한 임무가 무엇이며, 향후 임기 내에 이를 어떻게 달성할 것인가?
- 현재 서울메트로의 현안 과제는 무엇이며, 현안과제 중 최우선적으로 해결해야 할 것은 무엇이라 생각하는가?
- 1981년 서울메트로 설립이후 35년이 지난 시점에서 서울메트로에 대한 평가와 향후 서울의 변화(인구구성, 도시계획 및 교통여건 등)에 따른 서울메트로의 운영전략은 무엇이라 보는가?
- 서울메트로에는 세 개의 자회사가 운영 중인데 자회사 설립운영에 대한 사장의 평가와 향후 자회사 추가 설립에 대한 계획이 있는지?

### 서울메트로의 경쟁력 향상

- 타 도시철도기관 대비 서울메트로의 강점과 약점은 무엇이며, 서울메트로의 경쟁력향상 대책은 무엇인가?
- 시민고객 만족도에 대한 평가 및 만족도의 지속적 향상을 위한 전략은?
- 직원들의 청렴도에 대한 의견은 무엇이고, 직원들의 청렴도 향상 등 윤리경영 강화를 위해 어떤 노력을 할 것인가?

## □ 지하철 안전 관련

- 세월호 참사 및 서울메트로 전동차 추돌사고, 성수역 · 강남역 · 구의역 PSD사고 등으로 인해 지하철 안전문제에 대한 관심이 어느 때보다 높은 상황인데 1~4호선이 안전하다고 느끼는지와 지하철 안전운행을 위한 방안은 무엇인지?
- 지난 5월에 발생한 구의역 사고의 근본원인은 무엇이라 보는지?
- 사고가 발생할 때마다 재발방지 대책을 내놓고 있지만 이번에 또 인명사고가 발생하였는데 근본적인 대책은 무엇이라 생각하는가?
- 서울메트로는 개통 후 31~42년 경과에 따른 시설노후화로 시설개선을 위해서는 신규건설 수준의 막대한 안전투자비가 소요될 전망이지만, 서울메트로의 어려운 재정여건을 감안하면 서울시 또는 정부지원이 필요하다고 생각하는데 어떻게 안전투자 재원을 조달할 계획인가?
- 2호선 신조전동차(200량) 제작 진행상황 및 추가 발주계획은 어떻게 진행되고 있는가?
- 지하철 해킹사고와 관련 후속조치 사항은 어떻게 진행되고 있는가?
- 부산-김해경전철(주) 관리운영 협약해지 통보에 대한 서울메트로의 대응계획은 무엇인가?
- 서울메트로 관할 1~4구간은 타구간에 비해 혼잡하며 특히, 출근시간대 2호선 강남 외선구간의 혼잡도가 극심한데 해소 대책은 무엇인가?

- 스크린도어 설치 등으로 승강장 내의 공기질이 많이 개선되었지만, 터널내의 공기질 악화 및 승강장 내의 석면, 라돈 검출 등으로 많은 시민들이 불안해하고 있는데, 지하철 공기질 개선을 위한 근본적인 대책은 무엇인가?
- 지하철역에 있는 에스컬레이터 및 엘리베이터 등의 이동편의시설에서 수많은 사람이 이용하는 만큼 다양한 안전사고가 발생하는데 사고 예방을 위한 대책과 계획은 무엇인가?
- 최근 지하철 흉기 난동, 성 범죄 등이 증가하여 지하철 이용 시민의 안전이 위협받고 있는데 이에 대한 대책은 무엇인가?
- 지하철 내 이동상인, 노숙인 등 질서저해자로 인해 시민불편이 많이 발생하고 있는데 해결책은 무엇인가?

#### 외주업무 관련

- 외주화로 인한 문제점 및 개선방안은 무엇이라고 생각하는가?
- 조건부민간위탁 직영화는 어떻게 추진되고 있는가?
- 외주업무 중 직영전환을 추가로 검토하고 있는 분야가 있는가?
- 유진메트로컴 재구조화 추진은 어떻게 진행되고 있는가?

#### 지하철 운임수입 및 부채 관련

- 현재 서울메트로의 부채가 심각한 수준이라 생각하는지 아니면 심각한 수준이 아니라 생각하는지? 그렇게 생각하는 이유는 무엇인가?

- 공사가 부채를 지고 있는 가장 큰 이유는 무엇이라고 생각하는가?
- 부채 감축 대책에 대한 그간의 노력에 대해 어떻게 평가하는가?  
또한 부채를 감축하기 위한 본인의 방안은 무엇인가?
- 금년도 4대 경영목표 중 ‘자력흑자경영’이 있는데, 서울메트로는 언제쯤 흑자경영이 이루어질 수 있다고 보는가? 또한 이를 위한 장기적인 계획은 무엇인가?
- 서울메트로 수입의 대부분은 운임수입인데 현 지하철 운임이 적정하다고 생각하는가? 만약 요금이 저렴하다면 운임인상이 필요한데 이를 어떻게 추진할 것인가?
- 서울메트로의 법령 및 정부 정책 등에 따라 막대한 무임운송 손실을 보고 있는데 이를 해결할 방안은 무엇인가?
- 서울메트로의 막대한 부채를 해결하기 위한 방안으로 역세권 개발 및 차량기지 등에 대한 복합개발을 추진 중인 것으로 알고 있는데, 이에 대한 견해 및 구체적 개발방향은 무엇인가?

**공정한 인사 및 직원 사기 진작 관련**

- 서울메트로의 인사적체가 심한 것으로 알고 있는데, 이를 해소하기 위한 대책은 무엇인가?
- 인사가 만사라는 말이 있다. 사장의 인사원칙은 무엇이며 향후 공정한 인사를 위한 대책은 무엇인가?

- 서울메트로는 과거 일부 본부장의 정치적 개입 등으로 인해 선거중립성에 대한 논란이 있었는데 이의 원인과 재발 방지책은 무엇인가?
- 서울메트로 직원들의 처우 수준에 대해서는 어떻게 생각하고 있는가? 만약 처우수준이 낮다면 그 원인과 해결방안은 무엇이라 보는가?
- 매년 많은 직원들이 참여하는 해외기획연수에 대해 일부 언론에서 외유성 낭비라는 지적이 있는데 이에 대해 어떻게 생각하는가?

#### 노동조합 관련

- 신임 사장의 노조에 대한 기본인식과 향후 노조에 대한 정책방향은 무엇인가?
- 서울메트로는 두 개 노조 간의 갈등이 심한 편이다. 이에 대한 의견과 향후 대응방안은 무엇인가?
- 전임 사장 재임시에는 두 개 노조에 대한 개별교섭 보다는 대표노조와의 교섭을 진행한 바 있다. 이에 대한 의견과 향후 노조에 대한 교섭원칙은 무엇인가?

#### 지하철 상가임대 관련

- 상가 운영과 관련하여 불법전대 및 무단점유 등의 불법행위와 이로 인한 행정력 낭비가 지속적으로 나타나고 있는 바, 이의 원인은 무엇이며 상가운영 개선을 위한 특단의 대책은 무엇인가?
- 상가 임대와 관련하여 현재 소송이 진행 중인 사례가 있는데 이에 대한 사장의 입장과 대응전략은 무엇인가?

- 서울메트로 부대사업의 주 수입원은 상가 임대료이며 부대사업 수익 증대를 위해서는 보다 다양한 수익구조 변화가 필요한데 신임사장이 염두에 두고 있는 부대사업 수익 증대방안은 무엇인가?
- 조례상 시설물의 임대에서 명의도용 등의 불법행위 의심사례가 자주 지적되고 있는데 이의 현황과 이를 해결하기 위한 방안은 무엇인가?
- 희망퇴직 조건부 임대상가 특혜 의혹에 대한 사장의 견해 및 개선 계획은 무엇인가?

#### 기타 현안사항

- 4조 2교대 시범실시에 따른 직원 만족도는 높은 편이지만, 안전관리 측면에서는 적합하지 않다는 견해도 있는데, 4조 2교대 근무형태에 대한 견해와 향후 추진계획은?
- 근로자 이사제 도입, 성과연봉제 확대 실시 등에 대한 견해와 향후 추진 계획은?
- 일부 언론에 의하면 양공사 통합 무산 후 서울시에서 사장 임명후보자를 통합 재추진의 책임자로 평가하고 있는 것 같은데, 양공사 통합에 대한 견해 및 향후 추진계획은?
- 승강편의시설 설치 등 시의원 지역구 사업이 시민들의 많은 요구에도 불구하고 추진이 지연되거나 예산 부족으로 계획 수립이 안되는 경우가 많은데, 이를 해결하기 위한 계획은 무엇인가?
- 시의회와의 바람직한 관계 유지 및 발전을 위한 견해 및 추진계획은 무엇인가?

## 임원추천위원회 관련

- 임원추천위원회 구성 명단, 각 차수별 임원추천위원회 개최 결과, 임원추천위원회 회의록 사본, 임원추천위원회 평가결과표?

# 사장으로서의 역할, 경영철학 및 전략 등

■ 서울메트로 사장으로서의 소신과 역할

■ 사 장 의 경 영 철 학 및 전 략

## 서울메트로 사장으로서의 소신과 역할

○ 도시철도 운영기관으로서 서울메트로의 역할과 책임은 무엇이라고 생각하는가?

- 서울메트로는 지하철 건설 및 운영을 통해 도시교통 발전과 서울 시민의 교통복지 증진에 기여하기 위해 우리나라 최초의 지방공기업으로 설립되었습니다.
- 서울메트로는 1~4호선 137.9km, 120개역, 1,954량의 전동차를 운영하여 수도권 2천만 시민이 하루 평균 약 420만 명 이용하는 수도권 교통의 중추적인 역할을 담당하고 있으며, 이용시민들이 안전하고 편리하게 지하철을 이용할 수 있도록 첫차부터 막차까지 시민고객의 안전과 이용편의에 대한 책임을 동시에 부여받고 있습니다.
- 따라서, 서울메트로는 고품질 교통서비스로 시민의 삶의 질을 제고해야 하는 임무를 수행하여야 합니다.
- 저는 이러한 서울메트로의 역할과 책임을 명심하고 시민고객이 공감할 수 있는 교통복지 실현과 서울시 발전을 위해 최선을 다하겠습니다.

○ 서울메트로 사장에 응모한 이유 및 사장 임명후보자로 최종 선정된 이유가 무엇이라 생각하는가?

- 서울메트로는 공공성과 기업성의 조화를 통해 서울시민의 교통복지 증진에 기여하기 위해 설립된 지방공기업입니다. 안전운행과 교통서비스 등 공공복리의 증진은 건전한 재무구조가 밑받침 될 때 실현 가능하다고 봅니다. 또한, 개통이후 40여년이 경과되어 노후화된 시설물들을 체계적으로 관리하여 점차 증가하고 있는 열차 운행장애와 사고를 최소화하고 시민이 안심하는 안전환경을 구축하는 것이 급선무일 것이라고 생각합니다. 지난 2년간 서울도시철도공사에 재직하면서 다양한 안전관리 활동과 기업문화혁신 성과 등을 바탕으로 열차 안전운행을 확보하고 관행적인 사업구조를 개선하여 서울 시민의 교통복지 증진에 작은 힘이나마 더하고자 지원하게 되었습니다.
- 부족하지만 30여년간 KT, 하림그룹, 차병원그룹, 서울도시철도공사 등 공공 및 민간 부문에서의 경영관리 경험을 바탕으로 서울메트로가 직면해 있는 현재의 위기상황을 극복하고 서울시민의 교통복지 증진을 위한 책임자로 기대되어 임명된 것이라고 생각합니다.

○ 서울메트로에 오기 전의 KT, 하림그룹, 차병원그룹, 서울  
도시철도공사에서 근무하였는데, 서울메트로 업무와 어떤  
연관성이 있는가?

- KT에서 23년간 정부투자기관에서 민간기업으로 전환되는 과정 속에서 R&D, 엔지니어링, IT, 경영기획, 경영혁신 등 기업 전반에 걸친 다양한 업무를 수행하였고, 하림그룹, 차병원그룹에서 경영관리 고도화 및 신사업을 추진하였습니다.
- 대량 운송수단인 도시철도는 안전이 최우선 과제이자 목표입니다. 서울도시철도공사에 근무하면서 “고객의 첫 걸음에서 마지막 까지” 중요시하는 사람중심의 안전한 지하철 운영시스템을 확보하기 위하여 시설물, 장비 등의 작동상태를 실시간으로 파악하고 대처할 수 있도록 한 VOF(고장, 현상, 상태) 모니터링시스템과 시민의 다양한 의견을 안전관리 개선에 반영할 수 있도록 한 VOL(요구, 건의, 불만) 시민의 의견 시스템을 구축하여 운영하였고, 시설물 개량사업에 사물인터넷 기술을 적용하여 기계와 설비관제의 자동 제어시스템을 구축하였으며, 신뢰성(RCM) 기반의 시설물 유지관리체계를 도입하여 사전 예방정비체제로 전환함으로써 국내 도시철도운영기관 최초로 617일 연속 3무(사고無, 장애無, 재해無)를 달성하였습니다. 이러한 경험은 최근 휴먼에러와 안전사고가 증가하고 있는 서울메트로의 안전시스템 고도화에 크게 기여할 것이라고 생각합니다.

- 또한 하림그룹에서의 경영관리 고도화와 차병원 그룹에서의 신사업 추진 경험은 서울메트로의 소통과 신뢰를 기반으로 한 조직문화 형성과 수익구조 다변화를 통한 부채감축과 부족재원 충당에 많은 도움이 될 수 있을 것이라고 생각합니다.
- 특히 서울도시철도공사 등에서의 근무경험과 우리나라 최초로 지하철 시대를 개척한 서울메트로의 운영노하우가 합쳐진다면 시너지 효과를 통해 「도시철도 최고의 기업, 일등 메트로」를 만들어 나가는데 나름대로 기여할 수 있다고 생각합니다.

○ 그동안의 이력과 경력이 서울메트로 사장의 역할을 수행 하는데 어떤 도움이 될 것이라 생각하는가?

- 서울메트로는 현재 시설물 유지관리 소홀, 유기적인 안전관리 체계 미흡 등 인적요인에 의한 안전 사각지대가 존재하고, 고객만족도는 하위권 고착화가 우려되고 있으며, 인력과 조직은 비효율적 교대근무 방식 고수, 평균연령 50세, 단기간 대량 퇴직, 업무노하우 단절, 세대 간 소통 미흡 등 활력이 저하되고 비효율이 상존하고 있습니다.
- KT, 하림그룹, 차병원그룹, 서울도시철도공사 등 공공 및 민간부문에서 재직하면서 체득된 기업전반에 걸친 다양한 업무 수행(경영혁신, 6시그마, 품질경영, IT기획분야 등) 경험은

서울메트로가 당면하고 있는 시설 노후화로 인한 안전문제, 조직 내부의 갈등구조, 복수노조 상황에서 상생의 노사관계 정립 등 난제를 해결하는데 기여할 수 있다고 생각합니다.

○ 도시철도공사 사장 출신이라는 경력 때문에 서울메트로 내부에서 일부 반감이 예상되는데 내부 통합을 이끌어낼 방안은 무엇인가?

□ 서울도시철도공사에 부임할 당시에도 최초의 민간경영인 출신 CEO이기 때문에 우려하는 분들이 많았고, 철도전문가가 아니라는 이유로 조직내부에서도 반대하는 분들이 없지 않았습니다.

하지만 젊은 세대들의 참신한 의견을 청취할 수 있는 청년중역회의를 운영하고 직원들이 공정한 대우를 받을 수 있도록 공정대우프로그램 등을 운영하여 직원들의 다양한 의견을 경청하고 실제로 경영에 반영하면서 직원들의 신뢰와 공감을 이끌어 낸 경험이 있습니다.

□ 서울메트로에서도 공정·투명 경영을 솔선수범하면서 내부적으로 산적해 있는 어려운 문제에 대해서는 직원들과 함께 소통하고 고민해 나간다면 점차적으로 해결되리라 생각합니다.

○ 서울메트로 사장으로서의 운영 소신과 포부는 무엇인가?

- 동종 기업인 서울도시철도공사에서 근무한 경험을 살려서 서울메트로가 도시철도 분야 최고의 기업으로 성장하고 서울시민에게는 보다 안전하고 편리한 지하철이 될 수 있도록 노력하겠습니다.
- 조직의 컨트롤 센터 역할을 강화하여 자체적 전략수립, 집행, 평가의 Plan-Do-See 체계를 확행하고 어려운 것, 귀찮은 것, 노력이 드는 것을 회피하는 관행을 혁파하여 과감한 혁신안을 마련하고 실행하는데 노력을 아끼지 않겠습니다.
- 벽없는 조직구조와 기업문화 발전을 위하여 문제 발생 시 직종간 책임회피, 문제점 은폐 등 고질적인 문제점을 개선하고 종합적 해결방안을 도출할 수 있도록 지속적으로 관리하고, 직종 전문화와 협업 가능한 조직운영 방안을 마련하겠습니다.
- 기본에 충실한(Back to the Basic) 업무수행 환경을 조성하고 휴먼에러를 줄이기 위해 지난 수년간의 장애와 사고기록을 분석하여 근본적인 개선방안을 도출해낼 수 있도록 시스템화하겠습니다. 또한 모든 안전관리는 사실화·데이터화하여 관리될 수 있도록 체계를 구축하겠습니다.

- 조직에 존재하는 복잡성을 줄여 불필요한 사업계획 및 비용 누수, 불요불급한 사업이 관행적으로 진행되는 것을 막고 예산을 안전 등 시급한 곳으로 전환하겠습니다. 광고와 임대사업 등 부가가치를 높이는 방안을 찾고 해외 우수사례 벤치마킹을 통해 사당역 등 사내 보유 개발자원의 사업화에 더욱 박차를 가하겠습니다. 운수 수익 증대는 요금인상에만 의존하지 않고 서울시 및 유관기관의 협의를 통해 지하철 교통분담률을 높이는 방안을 모색할 것이며 무임수송 정부지원책 확보를 위해 더욱 노력하겠습니다.
- 직종, 세대, 직급 간 이해관계 충돌과 상존하는 양 공사 이질적 조직문화 등에 의해 중단된 통합 논의는 재논의 여건이 조성된다면 국내외 공공재에 대한 수급 관리나 공공부문 경영 효율화를 위한 운영 형태를 심층 연구하여 대응하겠습니다.

○ **서울메트로 조직문화의 문제는 무엇이며, 어떻게 개선할 계획인가?**

- 서울메트로와 서울도시철도공사는 조직문화의 유사성이 있습니다. 노동조합과의 관계, 직종 및 부서 이기주의, 책임회피 문화는 양공사가 비슷하다고 생각합니다.
- 여기에 서울메트로의 경우 직원의 평균연령이 50세로 더 높고, 근속위주 노사합의 승진 등으로 경쟁적 동기부여가 상실되

었다는 점은 큰 문제입니다. 통합추진 과정에서 드러난 것처럼 세대간 갈등 양상과 연이은 사고의 여파로 직원들의 자존감은 바닥으로 떨어진 상황입니다.

- 사장으로 부임한다면 우선 직종 간, 부서 간, 세대 간 장벽 허물기를 위해 노력하겠습니다. 협업이 가능한 조직운영 방안을 마련하여 기존 기능별 조직의 장점과 엮어 매트릭스형 조직운영 방안을 마련하여 부서 및 직종 이기주의를 혁파하겠습니다.
- 또한 경영진과 직원간 소통, 부서간 협업, 세대간 소통지수를 높이기 위한 노력도 하겠습니다. 지시하고 복종하는 문화가 아니라 스스로 의사결정의 주체가 될 수 있도록 직원 및 노동조합과 토론을 통해 합리적인 개선 의견은 적극 반영함으로써 직원들이 자기가 맡은 일에 자부심을 가지고 최상의 고객 서비스를 제공할 수 있도록 하겠습니다.

○ **현시점에서 서울메트로가 당면한 개혁과제는 무엇이라 생각하는가?**

- 지난 5월 28일 구의역 사고를 통해 나타났듯이 안전분야에 대한 전면적인 개혁이 서울메트로가 당면한 최우선의 혁신과제입니다.
- 또한 막대한 규모의 차입채무('15년 1조 8,517억원)와 만성적인

경영적자('15년 당기손실 1,427억원) 등 취약한 재무구조, 그리고 조직·인력 운영의 비효율성과 변화를 두려워하고 현실에 안주하는 조직문화에 대한 개혁도 시급하다고 봅니다.

- 이러한 문제를 해결하기 위해 안전사고의 대부분을 차지하는 휴먼에러를 줄일 수 있도록 장애와 사고 기록을 철저히 분석하여 근원적인 방안을 모색하고, 모든 안전관리는 사실과 데이터에 입각하여 관리할 수 있는 체계를 구축하겠습니다.
- 취약한 재무구조는 인적·물적 자산운영의 효율화를 통한 원가절감 노력과 더불어 운수수입에 의존하는 사업구조에서 벗어나 역세권 개발과 철도사업 등 새로운 수익모델을 발굴하여 취약한 재무구조를 근본적으로 개선해 나가도록 하겠습니다.
- 조직구조는 안전과 고객을 최우선으로 협업이 가능한 조직으로 재정비하고, 전문성과 창의성을 갖춘 인재를 적재적소에 배치하여 업무추진의 효율을 극대화하고자 합니다. 아울러 전문가와 이용시민 그리고 현장 직원들이 참여하는 열린 경영을 통해 건전하고 지속 가능한 조직문화를 만들도록 하겠습니다.

## 사장의 경영철학 및 전략

○ 전임 사장 재임시 공사의 비전인 “도시철도 최고의 기업 일등 메트로”라는 기치 아래 「안전제일경영」, 「고객감동경영」, 「자력흑자경영」, 「소통·신뢰경영」을 경영목표로 추진 하였는데 신임 사장으로서 이를 유지할 것인지 혹은 본인의 경영철학 및 소신은 무엇인지?

- 현재의 경영전략은 환경변화에 대한 선제적 준비와 성장기반 마련을 위해 전 직원의 참여와 공감대 형성을 통해 수립한 것으로 알고 있습니다.
- 서울메트로의 설립목적인 서울시민의 교통복지 증진을 위해 효율경영을 통한 안전하고 편리한 서비스와 소통과 신뢰의 조직문화 구축 등은 변하지 않는 가치라고 생각하며, 이것은 누가 시작했는가 보다 어떻게 성공적으로 마무리 할 것인가가 더 중요한 문제라고 생각합니다.
- 다만, 최근에 발생한 구의역 사고 등을 감안 안전관리시스템을 재정비하여 시민들이 안전하게 지하철을 이용할 수 있도록 안전제일의 고객중심 경영을 축으로 복수노조 시대 상생의 노사관계 구축과 흑자 달성을 위한 경영효율 제고, 소통·신뢰 등 조직문화 개선분야를 보완하고자 합니다.

○ 서울시 산하 공기업인 서울메트로 사장으로서  
서울메트로와 서울시의 관계를 어떻게 설정할 것인가?

- 서울메트로의 설립목적은 「서울특별시 지하철도의 건설 및 운영으로 도시교통의 발전과 시민의 복리증진에 기여」 하는데 있습니다.
- 시민의 교통복지 증진을 위해서는 정책결정 기관인 서울시와 적극적으로 소통하고 정보를 공유하며, 협조와 협력이 필요한 부분은 건의도 하는 등 상호 협력체계를 구축하여 서울시의 미래 교통체계 발전전략에 부합하도록 노력하겠습니다.

○ 공사의 주요 현안 사업 추진시 서울시의 부당한 지시가 있을 경우 이에 대해 어떻게 대응할 것인가?

- 사업 추진에 있어 가장 큰 난관은 항상 오해에서 비롯된다고 생각합니다. 사전협의를 정보공유 등 충분한 소통이 없을 경우 예상치 못한 갈등으로 인해 사업이 좌초되거나 지지부진해 질 수 있다고 봅니다.
- 따라서 부당하다고 판단되는 지시가 있을 경우, 우선 일이 그렇게 된 배경을 먼저 살펴보고 문제가 된 원인을 찾아 해결하되 그러한

상황이 발생하지 않도록 사전에 충분한 협의와 소통을 통해 오해의 소지가 없도록 하겠습니다.

- 다만, 공사의 사업추진이 정당성과 타당성이 있다면 적극적으로 건의하고 협의하여 원만히 추진될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 공사 중점 추진사업에 대해 시의회의 반대가 있을 경우 이를 어떻게 해결할 것인가?

- 공사의 중점 추진사업에 대해서는 사전에 업무보고와 개별보고 등을 통해 협의하고 자문을 구하겠습니다.
- 또한 자세한 설명이나 자료협조가 필요한 경우에는 의원님들을 개별적으로 찾아뵙고 사업 추진의 배경 및 필요성을 설명하는 등 이해와 협조를 구할 것입니다.
- 만약 시의회에서 반대할 수밖에 없는 사유가 있다면 해당 사업을 원점에서 면밀히 재검토하여, 합리적인 해결방안을 모색하도록 노력하겠습니다. 하지만 그러한 상황을 만들지 않기 위해 서울 시의회와 사전에 충분한 협의와 의견교환을 나누도록 하겠습니다.
- 사업의 목적, 추진배경 등에 대해 의견을 교환한 후 추진한다면 반대에 부딪히는 일은 없을 것이라 생각합니다.

○ 서울메트로 사장에게 있어서 시민은 어떤 의미를 가진다고 생각하는가?

- 서울메트로의 설립목적이 도시교통의 발전을 통해 시민의 복리증진에 있는 것처럼 시민은 서울메트로가 존재하는 이유라고 생각합니다. 하루 수송인원이 420만에 달하는 서울메트로의 경우 그 책임과 의무는 더 크다고 봅니다.
- 서울도시철도공사에서 일할 때 “시민들이 역사에 발을 딛는 첫 걸음부터 역사를 떠나는 마지막 걸음까지 안전하게”라는 슬로건을 가지고, 역사내 시설물, 대합실, 승강기, 승강장안전문 등 안전관리에 매진한 바 있습니다.
- 특히 정보통신기술(ICT)로 세상이 변화하는 만큼 지하철에 대한 시민의 요구 수준도 크게 달라지고 있어 우리 서울메트로도 변화와 혁신을 멈추지 않아야 한다고 생각합니다.
- 서울메트로의 설립목적을 명심하여 편안하고 안전한 지하철을 만들기 위해 쉽없이 고민하고 해결하도록 노력하겠습니다.

○ 현재 추진하고 있는 사업 이외에 신입 사장으로서 새롭게 추진해 보고 싶은 사업이 있는가?

- 새로운 사업을 추진함에 있어 서울메트로의 강점과 약점을 명확히 하는 것이 중요하다고 생각합니다. 서울메트로는 42년간의 지하철 운영노하우를 갖고 있는 대한민국 최고의 지하철 운영기관인 반면 시설이 노후화 되었고 재무구조도 취약합니다.
- 그러한 점에서 저는 서울메트로 직원들의 역량과 운영 노하우를 활용하여 리스크가 최소화되는 방향으로 사업을 구상하고 있습니다.
  - 디지털 기술이나 스마트 기기 등을 활용한 광고와 임대
  - 비즈니스 플랫폼을 만들기 위한 역과 시설 등의 자원 발굴
  - 외국의 부대사업을 벤치마킹한 공사 보유 자원의 사업화
  - 42년 운영 노하우 등을 바탕으로 국·내외 철도사업 추진 활성화
  - 무임수송 손실 정부지원 대책 마련
  - 중장기 지하철 교통분담률 제고방안 마련으로 운수수익 규모 확대
  - 지하철 운행시간 및 다양한 요금제 연구 등
- 이러한 사업 추진은 제 개인의 노력만으로 되는 것이 아닌 만큼 인재양성 등을 통해 내부역량을 강화하고, 정책결정 사항에 대해서는 서울시 및 시의회와의 유기적인 협조가 이루어질 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 현재까지 추진한 사업 중 가장 잘못된 사업이었다거나, 공사가 추진하지 말았어야 하는 사업을 든다면 무엇이라 생각하는가?

- 서울메트로는 지하철 운영에 있어 기초를 튼튼히 하여 내실 있는 업무를 수행하였으며, 신중한 검토를 바탕으로 대부분의 사업에서 긍정적인 결과를 얻었다고 생각합니다.
- 하지만 지난 5월 발생한 구의역 사고는 동일한 사고의 되풀이라는 점에서 시민들에게 지하철 안전에 대한 커다란 불안과 불신을 조성하는 등 이에 대한 진정성 있는 개선 대책이 필요하다고 생각합니다.

○ 공사 사장으로서, 공사의 경쟁력 강화를 위해서 직원들이 갖추어야 할 덕목은 무엇이라 생각하는가?

- 기업은 그 성격이나 규모 등에 따라 나름의 인재상과 덕목을 요구하고 있지만, 공사는 시민의 세금으로 운영되는 공기업인 만큼 저뿐만 아니라 시민들이 요구하는 수준도 남다를 것이라 생각합니다.
- 1년 단위 예산편성과 집행, T/O에 의한 인력운영 등을 하다 보면 공기업에서 "전략 마인드"가 가장 부족합니다. 아울러 편성

된 예산을 사용하는데 능하다 보니 어떻게 수익을 창출 할 것인가에 대한 역량도 미흡합니다.

- 업무적으로는 열심히 일하는 것을 넘어 '기본'에 충실하면서 '스마트'하게 일하고, 꾸준한 자기계발과 도전정신으로 자신의 경쟁력을 높여 결과적으로 도시철도의 변화와 성장에 기여하는 직원이 필요합니다.
- 조직 구성원으로서 소통과 화합, 균형과 조화 속에서 헌신하고 배려하며, 활기차고 생동감 넘치는 조직문화를 만들어 나가야 할 것입니다.
- 나아가 시민에게 신뢰와 사랑을 받고, 지역사회와 함께하는 모범 공기업으로 자리매김 할 수 있도록 높은 수준의 청렴성과 윤리의식도 겸비하여야 합니다.

## 정책현안 과제에 대한 견해

■ 전 반 적 인 사 향

■ 서 울 메 트 로 의 경 쟁 력 향 상

■ 지 하 철 안 전 관 련

■ 외 주 업 무 관 련

■ 지 하 철 운 임 수 입 및 부 채 관 련

■ 공 정 한 인 사 및 직 원 사 기 진 작 관 련

■ 노 동 조 합 관 련

■ 지 하 철 상 가 임 대 관 련

■ 기 타 현 안 사 향

## 전반적인 사항

○ 도시철도운영기관으로서 서울메트로의 가장 중요한 임무가 무엇이며, 향후 임기 내에 이를 어떻게 달성할 것인가?

- 서울메트로는 시민에게 안전하고 신속한 대중교통 수단을 제공함으로써 시민의 복리증진에 기여해야 하는 임무를 가지고 있습니다.
- 지난 5월 28일 발생한 구의역 사고와 관련 재발방지대책을 차질 없이 추진함은 물론 안전관리체계 전반에 대해 점검 및 분석을 통해 장애요인을 찾아 개선하고자 합니다.
  - 기본에 충실한(Back to The Basic) 업무수행 환경 조성
  - 휴먼에러 분석·예방관리 시스템 구축
  - 사실과 데이터에 입각한 안전관리체계 구축
  - 데이터에 기반한 전동차 및 시설물 유지관리 과학화 추진
  - 도시철도 운영기술의 스마트화 추진
- 안전투자 자원 확보를 위해 사업 전반에 대한 재검토를 통한 불필요한 사업은 조기에 정리하고, 업무전반에 걸쳐있는 복잡한 프로세스는 통합하는 등 일상적인 비용구조를 개선하여, 절감된

예산을 안전 등 시급한 곳에 활용하고, 새로운 수익원을 발굴하는 등 다각적인 노력을 통해 시민의 부담을 최소화해 나가겠습니다.

- 비효율적 업무개선을 통한 효율화 등 고비용 구조개선
- 디지털 기술과 연계한 광고 및 임대사업 다각화
- 비즈니스 플랫폼을 만들기 위한 역과 시설 등의 자원 발굴
- 외국의 부대사업을 벤치마킹한 공사 보유 자원의 사업화
- 42년 운영 노하우 등을 바탕으로 국·내외 철도사업 추진 활성화 등

○ **현재 서울메트로의 현안 과제는 무엇이며, 현안과제 중 최우선적으로 해결해야 할 것은 무엇이라 생각하는가?**

- 서울메트로 현안사항 중 최우선적으로 해결해야 할 과제는 지난 5월 28일 발생한 구의역 사고와 관련 재발방지대책을 차질 없이 추진함은 물론 안전관리체계 전반에 대한 점검 및 분석을 통해 안전관리시스템을 재정비하는 것입니다.
- 이와 더불어 개통 31~42년 경과에 따른 노후시설 개량과 전동차 교체에 약 2조 7천억원의 재원이 소요되는 어려운 경영여건 하에서 만성적자와 과도한 채무를 해소하기 위한 노력도 그 어느 때보다 절실한 상황이라고 생각합니다.

- 또한 인구 고령화 등에 따른 무임수송 손실 증가 등에 대해서도 서울시와 유기적인 협조체계를 구축하고, 시민들과 공감대를 형성하여 무임수송 손실에 대한 정부지원이 이루어 질 수 있도록 제도개선을 병행해 나가겠습니다.
- 정부에서 추진하고 있는 성과연봉제 확대(1~2급 → 1~4급) 시행에 대해서도 노동조합과 성실한 협의를 통해 금년내 도입·시행될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 1981년 서울메트로 설립이후 35년이 지난 시점에서 서울메트로에 대한 평가와 향후 서울의 변화(인구구성, 도시계획 및 교통여건 등)에 따른 서울메트로의 운영전략은 무엇이라 보는가?

- 서울메트로는 '74년 서울지하철 1호선 개통 이후 수도권 대중교통의 신기원을 이루는데 가장 큰 공헌을 한 기업이라고 평가합니다. 서울지하철이 있었기에 서울 도심의 과밀 인구가 주변도시로 분산될 수 있었고 이는 서울과 경기도 등 2천만 명이 넘는 거대도시(Megalopolis)를 형성하는데 가장 큰 역할을 했다고 생각합니다.

- 특히 폭발적인 자동차 생산과 수요로 지하철 이용이 감소할 것으로 판단했던 과거의 예측과는 달리 도심 통행속도 정체로 인해 지하철 수송 분담률은 꾸준히 증가해 왔습니다. 이와 관련하여 저는 서울시의 대중교통 중심 정책과 연계하여 지하철 수송분담률을 높여 운수수익 규모를 증대시킬 수 있는 방안을 모색하겠습니다.
  
- 또한 부채감축을 위해 불필요한 사업은 조기에 정리하고, 복잡한 업무프로세스를 통합하여 일상적인 비용구조를 개선하는 등 조직구조를 저비용·고효율화 하고, 고부가 가치 부대사업 추진과 국내외 철도사업 등 새로운 수익원을 발굴하여 수익구조 개선을 도모하겠습니다.
  
- 아울러 서울시와 유기적인 협조체계를 구축하여 시민들의 이해와 공감 속에 무임수송 등 불합리한 제도도 적극 개선해 나가겠습니다.

○ 서울메트로에는 세 개의 자회사가 운영 중인데 자회사 설립운영에 대한 사장의 평가와 향후 자회사 추가 설립에 대한 계획이 있는지?

- 부산-김해경전철운영(주) 및 서울메트로9호선운영(주)는 수익 창출형 자회사로 당기순이익이 발생하고 있으나, (주)서울메트로환경은 관리형 자회사로서 근로조건 개선, 임금인상 요구 등으로 기존용역 대비 비용증가 부담을 안고 있어 경제적 측면에서는 미흡하나, 고용안정과 투명한 위탁비용 집행 등의 긍정적인 면도 있다고 생각합니다.
- 향후 업무 특성을 고려하여 자회사 운영이 효율적인 업무에 대해서는 자회사 설립을 검토할 계획입니다.

## 서울메트로의 경쟁력 향상

- 타 도시철도기관 대비 서울메트로의 강점과 약점은 무엇이며, 서울메트로의 경쟁력향상 대책은 무엇인가?

- 공사의 강점은 42년 동안 지하철을 운영하면서 축적된 노하우와 기술력이고, 약점은 전동차 및 시설물의 노후화이며, 이에 따른 교체·개량에 소요되는 막대한 자원 부담과 직원 고령화로 조직 활력이 저하되고 있다는 것입니다.

- 경쟁력 향상을 위해 지하철 건설 및 축적된 전문지식과 운영 노하우를 기반으로 중장기적 전략사업을 도출해 추진할 것이며, 막대한 규모의 안전투자 재원 확보를 위해서는 디지털 기술을 활용한 광고 신매체 개발, 지하철역의 비즈니스 플랫폼화 등 새로운 방식의 부대사업 추진과 과감한 비용구조 혁신 및 원가관리를 도모하겠습니다.
- 또한 침체된 조직 분위기 개선을 위해 매년 신규채용을 실시하고 조직내 인력의 전환배치 등을 통해 선순환적인 구조를 만들어 나갈 계획이며, 젊고 생동감 넘치는 조직문화와 화합된 분위기 조성으로 직원만족도 제고 및 내부 역량을 강화할 것입니다.

○ **시민고객 만족도에 대한 평가 및 만족도의 지속적 향상을 위한 전략은?**

- 행정자치부의 지방공기업 고객만족도 조사결과 '14년 79.4점, '15년 78.8점, '16년은 77.9점으로 시간이 경과할수록 하락하는 추세에 있으며, '16년은 도시철도 7개 운영기관 중 7위로 낮은 수준입니다.

- 이러한 주요 원인으로는 후발 지하철에 비해 노후화된 시설로 인한 열악한 역사환경 및 열차 내 높은 혼잡도와 같은 외적요인과 최근 빈발하고 있는 안전사고로 인한 직원 사기저하 및 직원 고령화, 복잡한 역사구조에 의한 인적서비스 제공 미흡 등으로 보고 있습니다.
  
- 고객만족도 향상을 위해 공사의 경영여건을 감안, 이용시민의 불편·불안 요인에 대해서는 목표수준을 정하고 선택과 집중을 통해 전략적으로 관리해 나가겠습니다. (특히 노후화된 시설 개선을 위해 역사 리모델링의 지속적 추진 및 승강편의시설을 확충하여 지하철의 접근성과 이동편의 향상을 위해 노력할 것이며, 직원들과의 소통 및 CS교육을 강화하여 점진적으로 서비스 질을 높이도록 하겠습니다.) 또한, 항상 시민의 입장에서 소통하고 조그만 불편이라도 적극적으로 개선해 나가도록 하겠습니다.

○ **직원들의 청렴도에 대한 의견은 무엇이고, 직원들의 청렴도 향상 등 윤리경영 강화를 위해 어떤 노력을 할 것인가?**

- '15년 권익위 공공기관 청렴도 측정 결과, 서울메트로는 7.81점 (3등급)으로 전년대비 0.03점 하락하였습니다. 청렴도

하락의 결정적인 요인은 부패사건에 따른 감점으로, 조직내 부패 근절을 위한 전사적인 노력이 필요하다고 생각합니다.

○ 청렴도 측정결과 : '14년 7.84점 ⇒ '15년 7.81점(△0.03점)

- 부패 취약분야에 대한 집중적인 관리와 청렴도 향상을 위한 청렴교육을 강화하고, CEO 핫라인을 활성화하여 누구나 꺼리낌 없이 청렴소통을 할 수 있는 환경을 조성하겠습니다. 또한 비리 등 부패행위에 대해서는 처벌기준을 강화하고, 궁극적으로는 높은 수준의 윤리경영이 곧 경쟁력의 기본이라는 인식을 확산시키겠습니다.

## 지하철 안전 관련

- 세월호 참사 및 서울메트로 전동차 추돌사고, 성수역 · 강남역 · 구의역 PSD사고 등으로 인해 지하철 안전문제에 대한 관심이 어느 때보다 높은 상황인데 1~4호선이 안전하다고 느끼는지와 지하철 안전운행을 위한 방안은 무엇인지?

- 서울메트로는 개통 31~42년 경과로 시설노후와 낙후된 시스템 등으로 후발 도시철도 운영기관 보다 안전사고 발생의 위험을 많이 안고 있습니다.

- 그동안 안전교육 강화, 매뉴얼 보강, 노후시설 개량, 시스템 개선 등을 통해 나름대로 지하철 안전운행을 위해 노력해 왔으나, 지난 2014년 5월 2일 상왕십리역 전동차 추돌사고와 성수역, 강남역, 구의역 등 반복되는 승강장안전문 사고로 인해 임직원 모두가 안전에 관한 중요성을 공감하면서 사고·장애 예방을 위해 어느 때보다 총력, 매진하고 있습니다.
- 앞으로 서울시 정책과 연계하여 『지하철 안전 및 경영혁신 방안』을 차질 없이 수행하고, 사장이 직접 현장경영을 통해 기본에 충실한 업무 환경을 조성하여, 전 직원이 공감하는 안전경영을 강화해 나가겠습니다. 또한, 사고 발생에 대한 면밀한 분석과 대책을 수립하여 지하철 이용 시민의 안전을 최우선 가치로 안전경영을 추진하겠습니다.

○ **지난 5월에 발생한 구의역 사고의 근본원인은 무엇이라 보는지?**

- '16.5.28(토) 17:57경 구의역에서 발생한 승강장안전문 점검자 사상사고와 관련하여, 「구의역 사고 진상규명위원회」에서

지난 7.28 발표한 조사결과에 따르면, 사고의 근본원인은

① 구조적으로 '2인 1조' 어려운 작업환경과 작업관리 실태에 대한 관리감독 소홀(Safety System), ② 승강장안전문 관제시스템 및 승강장 안전문과 전동차간 연동시스템 미구축, 예방점검 및 부품관리 부실에 따른 승강장안전문 고장빈발(Safety Technology), ③ 안전 보다는 신속한 장애조치를 통해 정시운행을 강조하는 조직문화(Safety Culture) 등이라고 생각합니다.

- 진상규명위원회 조사결과를 토대로 공사에서는 직무 담당자들이 자신의 역할과 책임을 인지하여 철저하게 일상 업무를 수행할 수 있도록 기본에 충실한 조직문화 및 업무 수행 환경 조성 등 근본적인 대책을 다각도로 마련하겠습니다.
- 또한, 관련 직원의 업무소홀 등이 드러난 부분에 대해서는 엄중 조치하여 동일한 사고가 다시는 발생하지 않도록 최선을 다하겠습니다.

○ 사고가 발생할 때마다 재발방지 대책을 내놓고 있지만 이번에 또 인명사고가 발생하였는데 근본적인 대책은 무엇이라 생각하는가?

- 금번에 발생한 구의역 승강장안전문 사고는 서울메트로의 안전관리 실상을 그대로 보여준 것이라 생각합니다. 사고가 발생하면 그때마다 안전수칙을 새롭게 정해서 재발방지대책을 수립하였지만, 그로부터 얼마 되지 않아 동일한 유형의 사고가 발생하였습니다.
- 이번 사고를 계기로 안전한 작업이 보장되는 환경을 만들고, 그 동안 수립한 재발방지 대책은 원점에서 재검토하여 실효성 있는 종합적 해결방안을 제시하도록 하겠습니다.
- 또한 대부분의 안전사고는 인적요인에 의해 발생하고 있음을 감안하여 휴먼에러를 줄일 수 있도록, 과거 주요 장애와 사고 기록을 분석하여 근원적인 방안을 강구하고, 디지털 기술들을 도입하여 모든 안전관리는 사실과 데이터에 입각하여 관리될 수 있는 체계를 구축하겠습니다.

○ 서울메트로는 개통 후 31~42년 경과에 따른 시설노후화로 시설개선을 위해서는 신규건설 수준의 막대한 안전투자비가 소요될 전망이지만 서울메트로의 어려운 재정여건을 감안하면 서울시 또는 정부지원이 필요하다고 생각하는데 어떻게 안전투자 재원을 조달할 계획인가?

- 서울메트로는 향후 5년간 노후전동차 교체, 내진 보강 및 노후시설 개량 등 안전투자액에 약 2조 7천억원의 재원이 소요될 전망입니다.
- 그러나 안전·서비스 기준강화 등 법과 정책에 의한 비용급증, 수송원가 대비 낮은 운임수준('15년 74.6%) 및 노인 등 무임수송 손실 증가 등으로 재정여건이 어려운 상황에서, 서울메트로의 자구노력만으로는 안전투자비 재원을 마련하기에는 한계가 있다고 판단합니다.
- 안전투자비 재원 확보를 위해 먼저 운수수입 위주의 수익구조를 다변화하여 지하공간 개발사업, 상가임대 및 광고사업, 국내 철도사업 및 해외 철도사업 진출 등으로 수익증대를 도모하고, 합리적 사업조정 및 비효율적 업무개선 등 체질개선을 통한 비용절감을 지속적으로 추진하겠습니다.
- 더불어 무임수송, 안전·서비스 기준 강화 등 법과 정책에 의해 발생하는 손실에 대해서는 서울시와 유기적인 협조체계를 통해 정부지원이 제도화 될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 2호선 신조전동차(200량) 제작 진행상황 및 추가 발주계획은 어떻게 진행되고 있는가?

□ 공사에서는 2,3호선 노후전동차 620량을 대상으로 지하철 안전 및 공사 재정여건을 고려하여 3차에 걸쳐 교체를 추진하고 있습니다.

○ 2호선(470량) : 본선 운행차량 '20년까지 교체(신정지선 '22년 완료)

○ 3호선(150량) : '22년까지 교체

※ 2,3호선 노후전동차 교체계획

구 분	합 계	1차	2차	3차
교체물량	620량 (2,3호선)	200량 (2호선)	224량 (2호선)	196량 (2,3호선)
사업기간	'14 ~ '22년	'14 ~ '18	'16 ~ '20	'18 ~ '22
사업비용	8,370억원	2,700	3,024	2,646

□ 2호선 신조전동차 제작 진행상황은 컨소시엄 업체와 '15.3.27 계약하여 제작을 추진하고 있으며 현재 제작 공정율은 31.3%입니다.

○ 계획 공정율('16.8.11) : 39.1%(△7.8% 지연)

※ 계약기간 : '15.3.27 ~ '18.12.31

□ 현재 차체는 하중시험 및 5량 제작 완료, 대차는 피로시험 중이고 기타 인버터장치 등 각종 장치는 제작 및 시험 중에 있습니다.

- 제작공정의 부진사유로 컨소시엄 업체구성에 따른 국토교통부의 형식승인 등 신청자 자격결정으로 지연(3개월) 되었으며, 제작사가 국가검사기관(한국철도기술연구원)에 제출하는 설계적합성검사 자료와 공사 승인용 기술자료 및 도면 제출 미흡으로 검토기간이 장기 소요되어 전동차 제작착수가 다소 지연되었습니다.
- 부진공정의 만회를 위해 사전 이슈사항 중점검토로 제작공정 단축, 제작 경험자의 공정관리, 컨소시엄 업체의 조직통합으로 지휘체계 일원화 등을 추진하여 제작공정 정상화에 최선을 다하겠습니다.
- 저는 서울시민의 안전을 최우선의 목표로 하고 성능과 품질이 우수한 전동차 제작을 위해 최선을 다하겠습니다. 철도안전법에 따른 국가검사기관의 형식시험 및 검사강화, 국제공인인증기관의 신뢰성 및 안전성 검증 등 각 단계별로 검증을 철저히 하여 전동차 제작에 소홀함이 없도록 추진하겠습니다.
- 추가(2차) 발주계획은 '91~'95년도에 도입된 2호선 224량에 대하여 차량신호시스템 조기 현대화(ATS⇒ATO)를 위해 '20년까지 교체할 예정이며 금년말까지 제작사양, 제작기간 등 교체방안을 수립하여 추진토록 하겠습니다.

○ 지하철 해킹사고와 관련 후속조치 사항은 어떻게  
진행되고 있는가?

- '14.7.23 업무용 PC 3대에서 업무 자료 유출사고 이후 피해 서버 및 업무용 PC 전체(4,240대)를 포맷 조치하였고, 보안 솔루션 도입과 노후 보안시스템을 개량하였으며, 임직원 대상 정보보안 교육과 악성코드(해킹메일) 대응훈련을 분기별로 실시하여 보안의식을 제고하고 있습니다.
  - '15년 : 보안관제시스템, 통합로그 관리시스템, APT(지능형 지속 위협)대응시스템 구축
  - '16년 : 노후 침입방지시스템 개량
- 또한 사이버 침해 위협으로부터 정보자산을 보호하고 체계적인 관리체계를 정립하기 위하여 정보보안팀을 신설하고, 정보보안 전문가를 채용하여 실태진단 및 마스터플랜을 수립하였습니다.
- 사이버 침해 행위에 대한 탐지·분석과 침해사고에 대한 신속한 대응을 위하여 사이버 보안관제를 운영('16.10월)하고, 정보 시스템에 남아있는 보안취약점 제거를 위해 매년 1회 이상 취약점 진단 대상을 확대하여 보안사고 위험을 줄이도록 하겠습니다.

□ 업무망과 인터넷망 분리 사업을 '17년에 발주하여 연내 완료할 예정입니다. IT기획 업무경험을 바탕으로 망분리 사업을 성공적으로 수행하여 지능화·고도화 되고 있는 사이버 위협으로부터 안전한 사이버 환경을 조성하겠습니다.

○ 부산-김해경전철(주) 관리운영 협약해지 통보에 대한 서울메트로의 대응계획은 무엇인가?

□ 김해시와 부산시가 민간자본을 통해 경전철을 건설하면서 시행사와 MRG<sup>1)</sup> 협약을 체결하였으나, 계획단계의 수송수요 예측 실패로 지자체의 재정부담이 가중됨에 따라 김해시는 사업 재구조화를 결정하였으며,

(단위 : 명, 백만원)

구 분	'12년	'13년	'14년	'15년
승 차 인 원	12,319,118	13,911,031	15,778,334	16,975,273
예상운임수입(경상)	92,513	99,448	106,735	112,263
MRG 한 도(76%) <sup>Ⓐ</sup>	70,310	75,580	81,119	85,320
실 제 운 임 수 입 <sup>Ⓑ</sup>	12,660	14,160	15,769	16,936
MRG 신청금(Ⓐ-Ⓑ)	57,650	61,420	65,350	68,384

1) 최소수입 운영보장제(minimum revenue guarantee) : 민간자본이 투입된 사업의 수익이 예상보다 적을 경우 그 적자분을 공공기관이 세금으로 보전해 주는 것

※ 부산김해경전철 MRG 개요 : '운영사'와는 직접적 관계는 없음

- 관련근거 : “부산~김해경량전철건설 민간투자사업 실시협약” ('02.12.13.)
- 주요내용 : 실제운수수입이 당해연도 예상운임수입보다 적을 경우 지방 자치 단체는 연대하여 운임수입보조금을 사업시행자에게 제공
- 보조기간 : 운영개시일 ~ 20년간 ('11.9.17 ~ '31.9.16)
  - 최초 10년간 76%, 이후 5년간 74%, 이후 5년간 71% 보조
- 지자체별 부담비율 : 부산시 40%, 김해시 60%

□ 김해시는 사업시행자와 운영사업자(+유지보수사)를 통합하여 중복인력에 따른 유지비용을 최소화하고, 고금리의 자금을 저금리로 재조달하여 재정 부담을 축소하는 등 사업재구조화를 추진하고 있습니다.

- 관리운영 위수탁 계약 해지 요청('16.7.1, 시행사 → 운영사)
- 사업재구조화 추진기간 : '16.7.1 ~ 12.31

□ 이에 서울메트로는 운영사의 귀책사유가 없으므로 계약해지 여부에 따른 합리적인 피해보상 및 고용승계가 이루어질 수 있도록 법적 대응방안을 강구하겠습니다.

- 분야별 외부 전문가 선정('16.8월) : 변호사, 회계사, 노무사 등
- 계약해지 여부에 따른 최적 방안 도출(~'16.10월~)
  - 위수탁계약 합의해지 시 운영사의 기업가치(금액) 산정방법
    - 제3기관에 의한 기업가치 평가 및 손해배상금 및 자산 평가액
  - 위수탁계약 합의해지 시 파생되는 유지보수계약<sup>2)</sup> 해지관련 손해배상금 산정 및 부담 주체 검토
  - 구매 보유자산 및 구매예비품 가치평가 및 보상, 고용승계 등
  - 계약해지 시 유지보수 및 각종 용역계약 등 승계조치

---

2) 유지보수계약 : 차량, 시설, E&M 등의 유지보수를 위한 계약으로서 자회사와 유지보수사간 체결된 계약

○ 서울메트로 관할 1~4호선은 타구간에 비해 혼잡하며 특히, 출근시간대 2호선 강남 외선구간의 혼잡도가 극심한데 해소 대책은 무엇인가?

- 서울메트로 관할 1~4호선 중 가장 혼잡한 구간은 2호선 외선 강남구간 중 사당~방배역 구간으로 혼잡도가 192% 수준이며, 다음은 4호선 혜화~동대문 구간으로 혼잡도가 176% 수준입니다.
- 2호선 외선 강남구간 혼잡도 해소를 위해 혼잡역사에 승객유도 안내요원을 집중 배치하여 열차간격조정, 승객분산 안내방송을 실시하면서 신도림역 외선 4번선을 순환·출고 열차선으로 개선하여 승객을 분산시키고 있습니다.
- 또한 신속한 승객수송을 위해 출근시간대 ATO 전동차 1개 편성 추가투입(62편성 ⇒ 63편성), 최고 혼잡시간대 ATO전동차 20개 편성 집중배치 및 비상대기 전동차 운용으로 2017년에는 190% 수준으로 혼잡도를 개선하고자 합니다.
- 중장기적으로 열차별 혼잡정보 제공을 통한 객차 승객분산(승객하중 정보관리)을 국가 R&D 사업으로 추진하고 있습니다.

○ 스크린도어 설치 등으로 승강장 내의 공기질이 많이 개선되었지만, 터널내의 공기질 악화 및 승강장 내의 석면, 라돈 검출 등으로 많은 시민들이 불안해하고 있는데, 지하철 공기질 개선을 위한 근본적인 대책은 무엇인가?

□ 지하철 공기질 관리는 다중이용시설 등의 실내공기질 관리법이 정하는 바에 따라 측정·관리하고 있으며, 관련법에서 정하는 공기 오염물질 9개 항목 모두 법정 기준치 이내로 관리하고 있습니다.

구 분	유지기준 (년 1회 측정)				권고기준 (2년 1회 측정)				
	미 세 먼 지	이산화 탄소	일산화 탄소	폼알데 하이드	이산화 질소	석 면	라 돈	휘발성유 기화합물	오 존
법	150 μg/m <sup>3</sup>	1,000 ppm	10 ppm	100 μg/m <sup>3</sup>	0.05 ppm	0.01 개/cc	148 Bq/m <sup>3</sup>	500 μg/m <sup>3</sup>	0.06 ppm
조 례	140	1,000	9	100	-	-	-	-	-
'15년 측정	90.7	556	0.9	11.9	0.026	0.01미만	17.3	168.8	0.013

□ 터널은 법적 공기질 관리대상은 아니지만 '09년 승강장 안전문 설치 이후 터널내 공기질이 다소 악화되고 있어 매년 미세먼지를 측정·관리하고 있습니다.

공기질 개선을 위하여 자갈도상을 콘크리트 도상으로 개량하고 분진흡입차(1대), 고압살수차(2대), 대형물탱크차(2대)를 운행하고 있으며, 노후된 터널 송풍기도 연차적으로 교체하고 있습니다.

특히 새로운 대안 마련을 위하여 학계, 철도기술연구원, 도시철도연구원(자체) 등과 협력하여 새로운 방식의 기술개발 등을 다각적으로 검토하고 있습니다.

□ 미세먼지, 석면, 라돈 등 3개 오염물질은 언론보도 등을 통해 종종 보도되고 있습니다. 이들 항목은 이용자의 건강에 영향을 미치는 대표적인 공기질 항목으로서 특별관리역사를 지정하여 중점 관리하고 있으며, 측정결과 기준치보다 낮은 수준으로 나타나고 있습니다.

○ 미세먼지의 경우, 역사내 공기질 개선을 위해 역사 물청소, 환기설비 청소, 환기덕트 청소 등을 주기적으로 실시하고 있으며, 환기송풍기 가동을 일일 19시간 이상으로 연장하여 가동하고 있습니다.

○ 석면의 경우, 그 동안 석면함유 115개 역사 중 96개 역사의 석면을 제거하였으며, 현재 석면함유 역사는 19개역이 남아 있습니다.

또한 건설시 석면뿔철제가 사용된 23개역에 대해서도 16개역은 제거 완료하였고 7개역이 남아 있습니다.

- 석면함유 건축마감재가 있는 12개역은 '16년 4개역, '17년 이후 8개역을 제거할 계획이며,

- 석면함유 뿔철재 7개 역사는 국고 및 시비 지원을 받아 '16년 3개역을 제거 공사 중이며, '17년 3개역, '18년 1개역을 제거할 계획입니다.

- 라돈의 경우, 화강암 지역에 건설되어 상대적으로 높은 농도에 노출될 우려가 있는 역사를 특별관리역사로 지정(17개역)하여 관리하고 있습니다.
  - 특별관리역사(17개역)에 대해서는 측정기준을 강화하여 년 2회 측정, 관리하고 있으며(법정기준 2년 1회)
  - 맨홀·배수로 밀폐형 덮개 설치(38개소), 지하수 집수정에 라돈배출전용 송풍기 설치(23개소) 등을 시행하였습니다.
  - 앞으로도 라돈 농도를 중점 모니터링 하는 등 보다 엄격하고 세밀하게 관리하겠습니다.

○ 지하철역에 있는 에스컬레이터 및 엘리베이터 등의 이동편의시설에서 수많은 사람이 이용하는 만큼 다양한 안전사고가 발생하는데 사고 예방을 위한 대책과 계획은 무엇인가?

- 서울메트로 승강설비는 '16년 7월말 현재 총 902대가 설치되어 있으며, 장기(15년) 사용에 따른 기기 피로 한계점 도달 및 주요부품 노후화로 전반적인 성능이 저하되어 있는 상태이며, 최근 5년간 승강설비 고장은 엘리베이터가 876건, 에스컬레이터가 849건 발생 하였고 안전사고는 5건 발생하였습니다.
- 승강편의시설 고장발생 방지를 위해 정밀안전진단 시기를 20년에서 15년으로 단축 시행하여 매년 노후승강기를 교체('13

년~'15년 34대, '16년 7대, '17년 6대)하고 있으며, 신뢰성 중심의 선제적 예방정비를 위한 분해점검을 통하여 안전사고 예방에 만전을 기하겠습니다,

또한 환승역 등 일일 20시간 이상 가동 기기에 대하여 자체점검 주기를 월 1회에서 월 2회로(131대) 강화하며, 주요부품 교체주기 표준안 정립(국민안전처 주관 추진 중)을 통하여 고장 발생 시 신속한 복구가 이루어지도록 노력하겠습니다.

- 아울러, 승강설비 전문기술 습득 및 전문가 양성을 위해 승강기 전문기관(한국승강기안전관리공단)과 협약을 체결하여 무료 위탁교육(승강기 시퀀스제어 실무 등 18개 과정)을 실시하고, 시민단체 및 전문가가 참여하는 승강기합동점검단을 운영(2회/년)하여 점검업무의 질적 향상과 더불어 투명성을 확보하겠습니다.

○ 최근 지하철 흉기 난동, 성 범죄 등이 증가하여 지하철 이용 시민의 안전이 위협받고 있는데 이에 대한 대책은 무엇인가?

- 서울메트로 운영구간(1~4호선)에서 자주 발생한 범죄는 성범죄, 절도, 폭력 등이며 유형별로는 성범죄가 57%이며, 2호선에서 50% 발생하고 있습니다.

- 서울지방경찰청과 MOU를 체결('15.5.7)하고 지하철경찰대와 지하철 보안관 합동(16명)으로 1일 3회 순찰을 하고 있으며, '15.12월 지하철 경찰센터 추가 조성(12개소⇒15개소) 및 경찰 증원(162명⇒171명)하였으며, 특히 범죄가 많이 발생하는 역은 경찰기동대(60명)가 1일 2회 순찰을 강화하여 지하철내 범죄발생을 예방하고 있습니다.

※ 범죄발생 상위 5역 : 신도림, 강남, 사당, 홍대입구, 고속터미널

- 안전시설로 비상통화장치, CCTV, 여성화장실 비상콜폰을 설치하였고, 시민이 성범죄 등 신고 시 지하철보안관에게 알려주는 “지하철 안전지킴이 App”을 개발하여 일평균 26건(64,221건 다운로드)을 처리하고 있으며, 취약시간대 범죄 예방을 위한 Safe-Zone을 5개역에 운영하고 있습니다.

※ 안전시설현황

구 분	비상통화장치	CCTV	여성화장실 비상콜폰
역 사	650대	6,841대	1,413대
열 차	3,908대(량당 2대)	712대(2호선)	-

- Safe-Zone : 동묘, 상왕십리, 잠실나루, 학여울, 숙대입구

- 또한 범죄의 근본적인 해결을 위해서는 사회적인 인식 개선이 중요하여 행선안내게시기 등을 활용하여 범죄예방 홍보를 하고 있으며, 유관기관(서울지방경찰청,여성가족부) 합동으로 매월 주요 18개역(서울①역 등)에서 범죄예방 캠페인을 실시하고

있습니다.

- 앞으로 보안관을 2018년까지 매년 27명씩 증원(134명 → 188명)하고 Safe-Zone을 확대운영 하는 등 시민이 안전하게 지하철을 이용할 수 있도록 노력 하겠습니다.

※ 참고사항(역직원 폭행 현황 및 대책)

- 승객에 의한 역직원 폭행은 매년 증가하고 있어 악성고객 대응지침을 마련하여 교육을 실시('16.3월) 하였고, 긴급상황 발생시 신변보호를 위하여 가스분사기를 총275정을 지급하여 운용중이고, 역직원 피해 발생 시 적극적 법적대응, 직원보호 법률조력, 치료비 및 상해진단서 발급비용을 지원하고 있습니다.

○ 지하철 내 이동상인, 노숙인 등 질서저해자로 인해 시민 불편이 많이 발생하고 있는데 해결책은 무엇인가?

- '15년 질서저해자 단속은 54,077건으로 '14년 대비 32% 증가했고 유형별로는 이동상인 42%, 노숙 27%이며, 이동상인은 열차내가 대부분이고 노숙인은 서울역 등 24역에 120여명 상주하고 있습니다.
- 질서저해자로 인한 시민불편을 해소하기 위하여 역 직원이 1일 10회 이상 순회점검 단속을 하고 있으며, 지하철보안관 제도를 도입하여 열차내 단속을 하고 있습니다

- 단속효과 증대를 위하여 서울지방경찰청과 MOU를 체결('15.5.7)하여 지하철 보안관 합동(16명)으로 1일 3회 순찰을 하고 있으며, '15.12월 지하철경찰센터 추가조성(12개소⇒15개소), 경찰 증원(162명⇒171명) 하였으며, 이동상인 취약구간 D/B를 구축 집중단속을 하고 있으며
- 시민 신고 시 지하철보안관에게 알려주는 “지하철 안전지킴이 App”을 개발 일평균 26건(64,221건 다운로드)을 처리하고 있으며 단속과 병행하여 질서유지 캠페인, 홍보영상 포출 등 대시민 홍보활동도 병행하고 있습니다.
- 앞으로 보안관을 2018년까지 매년 27명씩 증원(134명 → 188명)하여 이동상인, 구걸 등 질서저해자는 철도안전법을 엄격히 적용하는 등 단속을 강화하여 쾌적한 지하철 이용환경이 조성될 수 있도록 하겠습니다.

## 외주업무 관련

- 외주화로 인한 문제점 및 개선방안은 무엇이라고 생각하는가?

- 구의역 사고는 외주화로 인한 문제점을 극명하게 드러낸 사건이었습니다. 안전과 사람에 대한 철학없이 단지 경영 효율성을 위한 구조조정이라는 논리로만 정책을 펴나간 결과입니다.
- 특히 작업환경이 시민과 근로자의 안전·생명과 직결된 분야의 외주화는 더 신중한 판단이 필요했다고 봅니다. 때 늦은 감은 있지만 구의역 사고 이후 서울메트로에서 승강장 안전문 유지보수를 비롯한 조건부민간위탁 5개분야에 대한 직영화를 추진하고 있는 것은 바람직한 결정이라고 봅니다.
- 외주화는 단기 계약에 따른 근로자의 고용불안을 야기하고, 기술력 확보도 곤란하다는 문제점이 있습니다. 업무통제력이 약해 책임관리가 미흡하고 품질관리가 쉽지 않다는 점도 문제입니다.
- 부임하게 된다면 외주업무 실태를 전수조사해 운영방식의 적정성을 전면 재검토하고 생명위해요인도 파악해 개선을 추진토록 하겠습니다.

○ 조건부민간위탁 직영화는 어떻게 추진되고 있는가?

- 서울메트로에서는 5개 조건부 민간위탁 직영을 위해 무기(안전)업무직을 신설하고, '16.7.15부터 모집공고 등 채용

절차가 진행되고 있습니다.

- 채용은 지원서 접수, 서류전형, 면접시험, 신체검사, 결격사유 조회 등을 거쳐 최종합격자를 선발하게 되며, 신규양성교육 후 PSD유지보수와 역무지원은 '16.9.1 전동차검수지원과 모타카·철도장비는 '16.10.1 구내운전은 '17.1.1부터 무기업무직을 임용함으로써 직영이 시작될 예정입니다.

※ 단, PSD유지보수는 '16.7.1부터 촉탁직으로 직영 시작(9월부터 무기업무직으로 전환)

○ **외주업무 중 직영전환을 추가로 검토하고 있는 분야가 있는가?**

- 현재 서울메트로에 남아있는 외주업무는 이미 직영화를 추진중인 5개 조건부민간위탁 분야를 제외하면 승강설비 유지보수 용역 등 36개 분야입니다.

※ 외주화 현황 : 총 36개 분야

구 분	업 무 명
민간위탁 (총 36개)	승강설비, 소방설비, 냉방설비, 환기설비, 통합모니터링, 전동차 냉방기정비, 정보화시스템, 콜센터 등

- 이 중 시민안전과 직결되고, 상시업무로서 기술력 확보와 책임관리가 절대적으로 필요한 분야에 대하여는 서울시의 정책 방향(서울시 비정규직 처우개선 및 생명·안전 상시지속 업무 정규직화)과 연계하여 점진적으로 직영 전환을 해 나가도록 하겠습니다.

○ 유진메트로컴 재구조화 추진은 어떻게 진행되고 있는가?

- 유진메트로컴과 서울메트로가 체결한 스크린도어 설치 운영 사업은 재구조화가 불가피한 것으로 보입니다. 길게는 28년간 광고사업을 독식하고 있는 점, 과도한 수익률, 광고판으로 인해 비상시 탈출구가 막혀있는 문제 등 지난해 의원님들의 지적이있었고, 국토부에서도 스크린도어 고정문 개선요구('15.6) 등 정책변화도 반영해야 합니다.
- 지난해 11~12월까지 유진메트로컴의 회계검증 용역을 거쳐 5차례의 법률자문을 거쳤고, 구의역 사고 이후 본격적인 협상이 진행되고 있습니다.
- 협상은 크게 두가지 방향성에서 진행되고 있습니다. 광고판으로 가려진 고정문의 개선과 민자유치 당시 고금리로 차입된 자금의 재구조화입니다.
- 지난 7월 28일부터 서울메트로, 변호사, 회계사, 서울시 등이 포함된 협상단이 구성되어 운영 중입니다. 불합리한 협약 조항과 수익률은 물론 승강장안전문 관리업무 메트로 이관, 안전 기금 출연, 초과수익 공유 방안 등을 도출하여 재구조화에 속도를 내도록 하겠습니다.

## 지하철 운임수입 및 부채 관련

○ 현재 서울메트로의 부채가 심각한 수준이라 생각하는지 아니면 심각한 수준이 아니라 생각하는지? 그렇게 생각하는 이유는 무엇인가?

□ 공사의 부채는 '15년말 기준 3조 568억원(채무 1조 8,517억원)이며, 부채비율은 96%로 수준으로 심각한 수준입니다.

□ 그간의 경영개선 노력에도 부채는 '13년말 3조3,319억원에서 '14년말 2조 9,532억원, '15년말 3조 568억원으로, 유동적 증감을 반복하고 있습니다.

※ 차입채무는 '13년말 2조 3,640억원에서 '14년말 1조 8,986억원, '15년말 1조 8,517으로 5,123억원 감소

□ 공사의 부채가 이렇게 많은 이유는 '74년 1호선 개통 이래 시민의 부담을 감안하여 수송원가를 보전하지 못하는 낮은 운임수준 유지와 무임수송손실 등 법과 정책에 의한 수입누수 등의 구조적인 여건 때문입니다. 또한 노후시설개량 및 정부의 안전·서비스 기준 강화에 따른 막대한 시설투자비에 필요한 재원을 대부분 외부차입으로 조달했던 것이 주요인이라고 생각합니다.

○ '06~'15년까지 투자비 2조 4,783억원 중 국비 1,128억원(4.5%), 시비 4,226억원(17.1%)으로 국·시비지원 21.6%수준

○ 공사가 부채를 지고 있는 가장 큰 이유는 무엇이라고 생각하는가?

□ 서울메트로의 '15년말 부채는 3조 568억원(채무 1조 8,517억원)으로 부채발생의 주요인은 다음과 같습니다.

- 자체수입으로는 운영비 총당수준에 불과한 취약한 수익구조입니다.
  - '16년 예산규모 1조 7,482억원으로 운수수입금 등 자체수입은 1조 2,937억원으로 재정자립율이 74.0%에 불과합니다.
  - 자본투자비, 원리금 상환에 소요되는 재원은 서울시 지원과 외부차입에 의존하고 있습니다.
- 수송원가에 못 미치는 낮은 운임수준 및 공익서비스 손실 증가 등에 따른 지속적인 경영적자 발생입니다.
  - '15년 기준 승객 1인당 수송원가는 1,185원, 평균운임 884원이며 (원가보전율 74.6%)
  - 법과 정책에 의한 공익서비스 비용의 지속적인 증가로 '15년말 기준 2,258억원 손실이 발생하였습니다.

☞ 무임수송 손실 1,894억원(당기손실의 132.7%), 버스환승할인 손실 197억원, 1시간 연장운행 29억원, 정기권 손실 138억원

- 또한 개통 '31~'42년 경과에 따른 노후시설개량 및 정부의 안전·서비스 기준 강화에 따른 시설 투자비 대부분을 외부차입으로 조달하는 상황이 부채증가의 원인이라고 생각합니다.

☞ '06~'15년까지 2조 4,873억원이 시설투자비로 투입되었으나 공기질 개선, 이동편의시설 등 일부 사업에만 국비 1,128억원(4.5%), 시출자금 4,226억원(17.1%) 지원, 지원율 1.6%수준

- 부채 감축 대책에 대한 그간의 노력에 대해 어떻게 평가하는가?  
또한 부채를 감축하기 위한 본인의 방안은 무엇인가?

□ 그동안 부채감축을 위해 광고 및 상가운영개선 등 수익증대와 원가 절감, 퇴직수당 폐지, 복지비용 축소 등 자구노력을 통해 '14년 대비 160억원의 경영적자를 개선하였으며, 채무는 '12년 대비 5,811억원을 감축하는 등 재무구조를 개선해 온 것으로 알고 있습니다.

#### 〈그간의 개선노력〉

- 당기손실 : 2012년(1,728억원)대비 301억원 개선
- 채 무 : 2012년(24,328억원)대비 833억원 감축

(단위 : 억원)

구 분	'12년(A)	'13년	'14년	'15년(B)	증 감
					(B-A)
<b>당기손실</b>	1,728	1,295	1,587	1,427	<b>△301</b>
수 익	11,027	10,995	11,698	12,161	1,134
비 용	12,755	12,290	13,285	13,588	833
<b>채 무</b>	24,328	23,640	18,986	18,517	<b>△5,811</b>
건 설	1,362	1,362	0	0	△1,362
운 영	22,966	22,278	18,986	18,517	△4,449

□ 하지만, 재정자립율이 74%에 불과하고 만성적자와 과도한 부채를 감축하기 위해서는 지금까지보다 더욱 강력한 자구노력과 구조적인 만성적자의 틀을 개선하는 것이 필요하다고 생각합니다.

- 민간부문에서 일하면서 체득한 경영노하우를 바탕으로 IT로 변화하는 시장환경에 대응해 역량을 집중한다면 개선가능성은 많다고 생각합니다.
- 하루 420만명의 시민이 이용하는 1~4호선은 크나큰 가능성을 지닌 사업의 무대이기도 합니다. IT를 접목한 신수종 사업을 개발하고, 수익성이 높은 사업 중심으로 사업을 재편하겠습니다. 국·내외 철도사업과 역세권개발 등 중장기적 사업역량도 지속적으로 강화해 나가겠습니다. 전임 사장이 역점사업으로 추진해 온 자산관리 과학과를 더 업그레이드 시켜 안전 확보는 물론 비용요소의 절감에도 주력하겠습니다.
- 아울러 구조적인 문제의 개선을 위한 노력도 함께 해나가겠습니다. 무임수송 등 공익서비스 손실과 안전기준 강화 등에 따른 투자비에 대하여는 원인 행위자 부담원칙에 의한 정부지원이 이루어질 수 있도록 저의 모든 역량을 집중할 계획입니다.

○ 금년도 4대 경영목표 중 ‘자력흑자경영’이 있는데, 서울메트로는 언제쯤 흑자경영이 이루어질 수 있다고 보는가? 또한 이를 위한 장기적인 계획은 무엇인가?

□ 서울메트로는 그동안 취약한 재무구조를 개선하기 위해 다양한 자구노력을 추진해 왔고 그 결과 연평균 약 200억원의 개선을 해나가고 있는 것으로 압니다. 하지만 안전·서비스 개선 투자비가 '18년까지 약 1조 2천억원에 이르는 등 자체수익으로는 운영비 정도 충당수준에 불과한 형편입니다.

※ '13~'15년 자구노력 현황

구 분	계	수입증대	비용절감	주요 개선내용
'15년	160	463	△303	• 운수수익 증대 485억원, 부대·기타사업 수익증가 등 • 통상임금 소송비용 등 영업외 비용(232억원) 증가 등
'14년	△292	703	△995	• 운수수익 증대 292억원, 상가운영 개선 등 411억원 ※ 퇴직금누진제에 따른 임금조정(726억원) 등 일시적 비용상승
'13년	433	△32	△465	• 신사업 · 상가개발 및 광고개선 • 계약심사 등 원가절감 등

□ 근본적 대책이 필요합니다만, 단기성과에만 의존하기 보다는 긴 호흡으로 핵심역량을 개발하고 강화해 나가야 한다고 봅니다.

양공사의 협업을 통한 시너지는 필수적이고, 국내외철도사업과 역세권개발, 지하아케이드의 가치중심 재구조화 등 모든 역량을 집중해 개선해 나간다면 흑자경영의 시기도 앞당겨질 수 있으리라 봅니다.

○ 서울메트로 수입의 대부분은 운임수입인데 현 지하철 운임이 적정하다고 생각하는가? 만약 요금이 저렴하다면 운임인상이 필요한데 이를 어떻게 추진할 것인가?

- '15년도 서울메트로의 운수수입은 총 수익 1조 2,161억원 중 80.1%인 9,742억원으로 운임에 의한 수입에 과도하게 의존하고 있습니다.
- 그러나 '15년 지하철 운임은 1인당 평균운임이 884원으로 수송원가 1,185원 대비 74.6%에 불과하여 승객 1인당 301원의 적자를 보고 있습니다. 이는 내부의 비효율적 경영도 원인이 있지만 법과 정책에 의한 무임수송 및 환승손실 등에 기인한 부분이 큼니다.
- 서울메트로는 개통 31~42년 경과에 따른 노후시설 개량과 정부 등의 재정 지원 없는 안전·서비스 기준 강화 등에 따라 '16~'18년까지 약 1조 2천억원의 재원이 소요될 것으로 전망됩니다. 자체 고강도 자구노력으로 확보할 수 있는 재원은 연평균 200억원 수준에 불과하여 정부의 지원과 일정부분 운임 현실화는 필요하다고 생각합니다.

- 따라서 서울메트로에서는 “부채감축 추진계획”을 바탕으로 고강도 자구노력을 지속적으로 추진하여 운임인상 요인을 일부 자체 흡수하고, 법과 정책에 의해 추진되는 무임수송 및 환승손실에 대한 정부·서울시의 지원을 지속적으로 건의를 통한 시민의 부담을 최소화하면서 그래도 부족한 재원에 대해서는 수익자부담 원칙에 따라 일정부분의 운임현실화를 건의하고 있습니다.

○ 서울메트로는 법령 및 정부 정책 등에 따라 막대한 무임운송 손실을 보고 있는데 이를 해결할 방안은 무엇인가?

- 서울메트로의 '15년 기준 무임수송 인원은 150백만명으로 운임으로 환산할 경우 1,894억원에 달합니다. 이는 '15년 당기손실 1,427억원의 132.7%에 해당하는 규모입니다.
- 무임수송제도는 관련법령에 의거 복지정책으로 시행되는 것으로 원인을 제공한 국가가 부담하는 것이 바람직합니다. 앞으로 고령사회('20년)로의 진입이 예상되어 무임수송 문제는 더욱 큰 부담으로 작용할 것으로 전망되며, 1·3·4호선을 공동 운행하는 한국철도공사의 경우에는 정부에서 손실액의 50~70%를 지원하고 있습니다.

※ 한국철도공사 무임수송 손실 지원현황

(단위 : 억원)

구 분	'08년	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년
무임수송 손실금액	1,085	1,132	1,254	1,368	1,584	1,684	2,000
보상금액	620	757	957	761	833	850	1,248
보상비율	57%	67%	76%	56%	53%	51%	62.4%

- 그동안 무임수송 손실금 지원을 받기위해 제17대~19대 국회까지 매년 무임수송 관련법 개정(안)을 발의하였고, 대정부 건의도 서울메트로에서 '92년 이후 22회, 도시철도운영기관 공동으로 7회 실시하였으며, 국회의원·시민단체·학계 등이 참여하는 공청회 및 토론회도 10회 개최하는 등 정부의 무임수송 손실금 지원의 당위성 및 시민 공감대 형성을 위해 노력하였습니다.
- 앞으로도 서울시의회, 서울시, 관련 지방자치단체 및 전국도시철도 운영기관과의 공조체계를 통하여 무임수송 손실에 대한 정부의 지원이 이루어지도록 노력하겠습니다.

○ 서울메트로의 막대한 부채를 해결하기 위한 방안으로 역세권 개발 및 차량기지 등에 대한 복합개발을 추진중인 것으로 알고 있는데, 이에 대한 견해 및 구체적 개발방향은 무엇인가?

□ 사당역 역세권 개발은 올해 3월 서울시로부터 사업부지에 대한 현물출자가 완료되어 복합환승센터로 개발을 추진중에 있으며, 공사가 복합환승센터 지정권자인 서울시와 함께 사업시행자를 공모하여 진행하는 사업으로, 사업자 공모에 따라 우선협상대상자로 선정된 민간사업자와 사업을 추진, 복합환승센터가 완공된 후 30년간 연 376억원의 수입을 예상하고 있습니다.

사당역 역세권 개발에 따른 현안사항으로 부지내 무단 점유 및 민원처리, 사당변전소 부지 통합개발, 부지 내 국유지 확보 등이 있으나, 유관기관과의 협의·민사소송 등을 통한 대책을 마련하여 개발에 따른 문제를 해소하도록 노력하겠습니다.

※ 사당역 복합환승센터 개발 주요 현안

	구분 및 내용	요구사항	대책
무단 점유 및 민원	삼지종합건설(사당주차장 도시계획 사업시행사)의 부도('98.9)로 발생한 채권단 (21.3억원)	①피해액보상(최소10배) ②사업참여	사실 확인 및 피고 특정후 명도소송
	방배교회	금전적 보상 (15억이상:장로 의견)	피고특정후 명도소송
	인근 특수시설 (까리따스 수녀회)	피해최소화	협의 진행

구분 및 내용		요구사항	대책
변전소 부지 통합 개발	부지접근성 및 교통 계획, 분양성 향상이 장점으로 사업성하락과 사업지연 단점을 보완하는 통합개발 추진	-한국전력측에 의견 제시 요청 (8.19) -한전측의 원인자부담 주장으로 통합개발시 비용 추가 협의	통합개발 불가시 단독개발 시행
국유지 확보	사업부지내 국유지 3,262㎡처리	공공시설 설치에 따른 무상양수 추진	무상양수 불가시 유상취득

□ 서울메트로 소유토지 가운데 99만㎡(91%)를 차지하는 차량기지의 복합개발은 차량기지를 지하화하거나 인공대지를 설치하고 차량기지 상부에 업무시설 및 판매시설 등을 개발하는 사업입니다. 사업타당성은 물론 도시관리계획 변경 절차 등 다각적인 사업검토가 필요한 장기적인 복합개발 사업입니다.

※ '16.6.30을 기준으로 총 면적 109만㎡(429필지)의 토지를 보유, 사당역세권 개발사업 부지를 제외하면 대부분은 차량기지·선로·역사 등 업무용 토지이며, 비업무용 토지는 자투리 토지, 서울시 사용, 재개발 구역 편입 및 도시계획시설에 포함되는 등 대부분 개발이 불가한 토지임.

〈공사소유 토지현황〉

(단위: ㎡)

구분	계	본사	차량기지	본선구간	역사	기타*
필지	429	1	90	197	73	68
면적	1,086,034	7,121	986,861	59,656	13,261	19,135
비중	100.0%	0.7%	90.9%	5.5%	1.2%	1.8%

\* 사당 노외주차장부지 33필지, 14,389㎡ 포함

차량기지개발 사업 중 우선적으로 '16년 서울시 「유휴철도부지 관리방안」 대상 부지 중 개발여건 평가에서 “성숙”으로 분석된 수서차량기지를 지구단위계획 수립시기('17년)에 맞춰 서울시와 협의하여 개발계획을 수립하고, 개발제한구역해제 등 관계법령과 절차에 따라 추진하도록 하겠습니다.

또한 도심지 차량기지 복합개발을 통해 기지 인근주민에게 친환경 시설을 제공하여 도시 환경을 개선하고, 활용가치가 높은 차량기지를 다양한 방식으로 개발하여 장기적으로 안정적인 수익을 창출할 수 있도록 노력하겠습니다.

- 사당역세권 개발 및 차량기지 복합개발 추진상황에 대해서는 업무보고 등을 통해 의원님들께 수시로 보고할 예정입니다. 많은 예산이 소요되고 장기간 진행되는 초대형 사업이니만큼 의원님들의 지속적인 관심과 협조를 부탁드립니다.

## 공정한 인사 및 직원 사기 진작 관련

- 서울메트로는 인사적체가 심한 것으로 알고 있는데, 이를 해소하기 위한 대책은 무엇인가?

- 공사는 지하철 개통시기에 맞춰, 대량 인력이 일시에 채용되는 과정에서 특정 직급·연령대에 많은 인력이 운영되는 등 인력 불균형이 심화되어 왔습니다. 이러한 구조적인 승진적체를 노사합의 대량승진 등의 방법으로 해소하는 악순환이 거듭되면서 하위직의 승진적체는 지속적으로 기업문화를 위축시키는 요인이 되어 왔습니다.
- 공사에서는 이러한 구조적인 승진적체 해소를 위해 '10년 외 부전문기관에 의뢰한 직급별 정원구조 개선 연구용역 결과에 따라 매년 퇴직인원 등 인력변동 요인을 감안하여 '11년부터 '22년까지 직급별 적정정원을 산정하여 연도별로 승진을 실시하고 있습니다.
- 특히, 지난 '13년 퇴직금누진제 폐지 등 불합리한 제도개선을 추진하면서 노사정 서울모델협의회 조정서에 따라 직원 사기진작 차원에서 5·6급 직원 중 현 직급에서 10년 이상 승진하지 못한 2,900여명에 대해 매년 단계적으로 승진을 실시한 바 있습니다.
- 직원의 고령화(평균 47.5세)에 따라 '16년부터 '21년까지 향후 5년간 약 2,486명(정원의 27%)의 퇴직 등 급격한 세대

교체를 감안하여 인사적체만의 해소를 위해 무분별하게 대량승진을 거듭하는 부작용을 막고 성실하고 능력 있는 직원이 자부심을 갖고 일할 수 있도록 승진경로의 다변화, 신규자경력 개발 개선 등 제도개선 방안을 마련하여 보다 공정하고 투명한 인사운영 및 역량인재가 육성될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 인사가 만사라는 말이 있다. 사장의 인사원칙은 무엇이며 향후 공정한 인사를 위한 대책은 무엇인가?

- 인사관리의 투명성·공정성 확보를 위하여 객관적이고 신뢰할 수 있는 인사시스템에 의한 관리, 절차의 공개 및 인사 담당 부서 직원의 청렴성이 중요하다고 생각합니다.
- 공정한 인사관리를 위하여,
  - 학연·지연·성별 등 차별 없이 공정한 기회 부여
  - 외부전문가를 활용한 객관적 면접심사 강화
  - 승진, 전보기준 등 인사기준의 투명한 사전 공개
  - 근무성적평정 결과 공개 및 심사구제 제도 활성화 등 인사제도 전반에 대해 개선방안을 마련하겠습니다.
- 제도가 완벽하다 하더라도 운영이 왜곡되거나, 직원들이 동참

하지 않고 공감하지 않는다면 결코 투명하거나 공정한 관리라 말할 수 없을 것입니다.

- 노동조합 및 직원과의 소통을 강화하고 절차에 대한 철저한 공개와 검증을 통해 인사관리의 투명성과 공정성을 제고해 나가겠습니다.

○ 서울메트로는 과거 일부 본부장의 정치적 개입 등으로 인해 선거중립성에 대한 논란이 있었는데 이의 원인과 재발 방지책은 무엇인가?

- '11년도 무상급식 주민투표 문자메시지 전송과 총신대입구역 승강편의시설 설치관련 선거중립성에 대한 오해를 불러일으킨 사항을 들어 알고 있습니다.
- 서울메트로는 공기업으로서 임직원의 부당한 정치활동 금지와 정치적 중립을 지키도록 매달 정치활동 금지 등의 내용을 포함한 공직기강 확립 교육을 실시하고, 선거기간 중에는 특별교육 및 지침시달을 통해 부당한 정치활동을 금지토록 하고 있습니다.
- 앞으로 부당한 정치활동으로 법령 및 사규에 위반하는 경우 관련 규정에 의거 엄중 조치하겠습니다.

※ 서울메트로 직원 정치활동 범위

구 분	가능여부	관 련 근 거	비 고
정당가입	○	정당법 제22조 (발기인 및 당원의 자격)	· 정당법에 가입제한 없음 · 공사 규정상 제한 규정 없음
정당활동	○	정당법	· 정당법상 정당활동 제한 규정 없음
선거운동	X	공직선거법 제60조 (선거운동을 할 수 없는 자)	· 직원의 정당가입은 가능하나 선거운동은 할 수 없음(위반시 3년 이하의 징역 또는 600만 원 이하의 벌금) ※ 규정상 금고이상 선고시 당연퇴직 사 유 해당
공직선거 입후보	임원	공직선거법 제53조 (공무원 등의 입후보)	· 임원은 선거일 90일 까지 사직하여야 함 · 직원 제한 없음(직 유지 입후보) ※ 입후보는 가능하나 선거운동은 불가
	직원		

○ 서울메트로 직원들의 처우 수준에 대해서는 어떻게 생각하고 있는가? 만약 처우수준이 낮다면 그 원인과 해결방안은 무엇이라 보는가?

- 서울메트로 직원 보수 수준은 전국도시철도 운영기관(지하철 6개 기관)과 비교할 때 각 기관마다 여러 가지 조건들(조직, 인력, 근무형태, 업무량 및 난이도 등)이 상이하어 기관별 상호 비교에는 한계가 있으나, 부산교통공사를 제외하면 지하철 관련 기관들의 임금은 비슷한 수준에 있습니다.
- 매년 책정되는 직원의 급여는 행정자치부 “임금가이드라인”에 의거 인상하고 있으며, 기타 복리후생제도의 경우도 최근 정

부에서 추진하고 있는 “공기업 복리후생제도 정상화”와 관련 대폭적인 축소를 요구 받고 있어, 직원들의 급여 및 복리후생 측면에서의 처우개선은 상당히 어려운 실정에 있습니다.

※ '16년 행자부 임금가이드라인 : '15년 총인건비 기준 3.0%이내 인상  
(자연증가분 1.4%이내 별도)

- 다만 야간에 지하에서 장시간 근무하는 지하철 근무환경 특성을 고려하여, 숙박위주의 교대·교번 근무형태를 직원건강과 생체 리듬을 감안한 효율적 근무형태로 개선하는 등 경영여건 범위 내에서 노동조합과 협의하여 직원 처우개선을 추진해 나가겠습니다.

○ 매년 많은 직원들이 참여하는 해외기획연수에 대해 일부 언론에서 외유성 낭비라는 지적이 있는데 이에 대해 어떻게 생각하는가?

- 서울메트로의 경우 '13년부터 매년 약 200명 정도의 직원에 대하여 해외기획연수를 실시하고 있으며, 해외기획 연수는 해외 지하철(철도)관련 기관 방문, 교통체계 견학 등을 통하여 직원의 전문을 넓히는 한편, 해외 우수사례 벤치마킹을 통하여 업무개선 등을 유도하는데 그 목적이 있습니다.

- 기획연수 전체 프로그램 중 외유성 의혹을 가질만한 것이 일부 포함되어 있어 언론에서 보도한 것으로 보이나, 개인적으로는 선진 우수기관 벤치마킹이나 직원들의 마인드 변화를 위한 해외연수는 꼭 필요하다고 생각합니다.
- 따라서 해외연수 추진과정에서 미흡한 점이 있다면 연수계획 수립에서부터 일정관리 등에 더욱 더 철저를 기하도록 하고, 나아가 일률적인 기획연수 보다는 분야별 업무 특성(차량·운전·기술·고객만족 및 서비스 등)에 맞는 연수를 개발하여 직원 역량 향상을 도모할 수 있도록 노력하겠습니다.

## 노동조합 관련

○ **신임 사장의 노조에 대한 기본인식과 향후 노조에 대한 정책방향은 무엇인가?**

- 노동조합은 공사의 지속적 발전을 위한 공동운명체이자 동행의 파트너로 인식하고 있으며 노사공동의 발전을 위해 신뢰와 화합을 바탕으로 소통하고 협력하여 대내외 환경변화에 함께 적응해 나가겠습니다.

□ 이를 위해 공사의 일방적 독주가 아닌 노사간 상생발전을 위해 목표를 공유하고 상시 대화를 통해 협력적 노사관계를 정착시키겠습니다.

- 현재 운영되고 있는 노사협의회 및 노사협력회의 등 각 회의체의 기능을 재정립, 협력적 노사관계 확산을 위한 핵심기구로 운영하겠으며
- 조합의 협조가 필요한 현안에 대해 참여를 적극 권장하고 열린 경영을 통해 노사가 함께 만들어가는 즐거운 일터 조성에 노력하겠습니다.

□ 아울러 정부의 노동정책 이행에 있어서도 적극적인 소통으로 의견대립을 극복하고 상생·협력하는 길을 찾아가겠습니다.

○ 서울메트로는 두 개 노조 간의 갈등이 심한 편이다. 이에 대한 의견과 향후 대응방안은 무엇인가?

□ 서울메트로는 기존의 서울지하철공사노동조합과 '13.1.14.에 출범한 신설노조인 서울메트로노동조합이 활동 중입니다.

□ 양 노동조합은 상급단체와 정책방향 등에 차이가 있어 노동조합

간 갈등이 있으나, 복수노조에 대한 공정한 노사관리를 위해 우선적으로 관계법령과 정부지침을 준수하고, 특정 노조에 치우치지 않는 균형적인 자세로 임할 것이며, 공사 발전을 위해 노동조합의 이해와 협조가 필요한 사항에 대해서는 적극적으로 소통하는 등 상화 신뢰와 파트너십을 구축하여 화합과 상생의 노사문화가 정착될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○ 전임 사장 재임시에는 두 개 노조에 대한 개별교섭 보다는 대표노조와의 교섭을 진행한 바 있다. 이에 대한 의견과 향후 노조에 대한 교섭원칙은 무엇인가?

□ 지난 '11.7.1 노동조합 및 노동관계 조정법 개정 시행으로 복수노조 제도가 도입됨에 따라 공사는 동법에 의거 중복 교섭 등 교섭질서의 혼란, 근로조건의 통일성 훼손과 노동조합 간 과도한 세력 다툼 및 분열과 같은 노사관계의 혼란을 방지하기 위해 “1사1교섭”원칙에 의거 교섭창구단일화 절차를 통해 '15.4.8. 교섭 대표노조로 결정된 서울지하철노동조합과 주요 사안에 대해 논의를 진행하고 있습니다.

- 1사 복수노조 사업장의 경우 원칙적으로 1사 1교섭이 고용노동부의 지침이며 각 노조 조합원의 직종이 현격히 불균형한 경우 등 예외적인 경우에 한하여 개별교섭도 가능합니다.
  - 교섭대표방식을 통한 교섭이라도 소수노조의 교섭참여가 불가능하거나 단체협약을 통해 차별이 발생하는 것은 아닙니다.
    - 노조간 자율적 단일화를 통해 “공동교섭대표단” 구성 가능
    - 대표 교섭노조의 공정대표의무로 소수노조에 동일한 단체협약 적용
    - ※ 복수노조가 있는 공공기관의 92%가 대표노조를 통한 교섭방식 채택
  
- 현재 교섭 대표노조의 지위유지 기간이 종료되는 '16.12.31 이후에는 교섭방식에 대해 공사 제반여건을 감안하여 합리적으로 검토하겠습니다.

## 지하철 상가임대 관련

- 상가 운영과 관련하여 불법전대 및 무단점유 등의 불법 행위와 이로 인한 행정력 낭비가 지속적으로 나타나고 있는 바, 이의 원인은 무엇이며 상가운영 개선을 위한 특단의 대책은 무엇인가?

- 현재 공사에서는 총 778개의 점포를 운영하고 있습니다.
  - 개별임대 440개, 네트워크형 임대 249개, 복합상가 등 89개
- 임대상가의 불법행위는 최고가 경쟁입찰 방식으로 점포를 임대한 임대인이 목돈 조달 문제로 입찰 참가가 어려운 영세상인에게 보증금 부담을 줄이고 월세 비중을 높이는 방식으로 은밀하게 재임대하고 재임대를 받은 영세상인이 높은 월세를 감당하기 위해 호객행위, 무단 통로점유 등 무리한 방법으로 영업을 함으로써 발생하게 된 것입니다.
- 불법전대에 대한 대응책으로 정기·수시로 조사를 실시하여 불법전대가 의심되는 자는 국세청에 탈세조사를 의뢰하고, 전대행위 신고자에게는 포상금(300~500만원)을 지급하여 전대신고를 유도하는 등 다각적인 노력을 기울이겠습니다.

○ 상가 임대와 관련하여 현재 소송이 진행 중인 사례가 있는데 이에 대한 사장의 입장과 대응전략은 무엇인가?

- 현재 상가관련 소송은 총 6건이며 미명도 점포수는 2동입니다.
  - 명도소송 3건, 부당이득금 반환소송 1건, 기타 2건

- 현재 진행중인 소송은 주로 임대료 체납에 따른 계약해지나 계약기간 만료에 불구하고 명도를 거부함에 따라 공사가 제기한 점포명도 관련 소송입니다.
- 공사는 소송 발생 시 대응력 강화를 위해 명도 전문 변호사를 선임하여 대응하고 있으며, 중대형상가, 네트워크상가, 복합상가 등의 경우에는 ‘제소전 화해’를 조건으로 임대하고 있어, 계약 종료후 미명도 상가에 대한 문제점 해소 및 소송에 따른 행정력 낭비를 차단할 수 있을 것으로 기대하고 있습니다.

○ 서울메트로 부대사업의 주 수입원은 상가 임대료이며 부대사업 수익 증대를 위해서는 보다 다양한 수익구조 변화가 필요한데 신임사장이 염두에 두고 있는 부대사업 수익 증대 방안은 무엇인가?

- '15년말 현재 부대사업수익은 1,172억원이며, 그 중 상가임대료는 529억원으로 전체 부대사업 수익의 45%를 차지하고 있습니다.
  - 상가임대료 529억원(45%), 광고임대료 352억원(30%), 조례·편의 시설임대료 50억원(4%), 통신시설물점용료 등 241억원(21%).
- 공사의 수입구조를 살펴보면 운수수입 의존도가 너무 높은 문제를 가지고 있는데, 홍콩 등 해외사례와 비교할 때 운수외 수입을

획기적으로 높일 필요성을 절감하고 있습니다.

- 부대사업 수익 증대를 위해 디지털 기술이나 스마트 기기 등을 활용한 고부가가치 광고 및 임대 사업을 추진하고, 비즈니스 플랫폼으로 만들 수 있는 역과 시설 등 자원을 발굴할 계획입니다. 또한 도쿄메트로와 홍콩MRT 등의 부대사업을 벤치마킹하여 사당역 등 사내 보유 자원을 활용한 사업화를 통해 부대사업을 획기적으로 향상시키도록 노력하겠습니다.

○ 조례상 시설물의 임대에서 명의도용 등의 불법행위 의심 사례가 자주 지적되고 있는데 이의 현황과 이를 해결하기 위한 방안은 무엇인가?

- 조례시설물은 서울특별시 공공시설내의매점 및 식음료용자판기설치계약에 관한 조례('95.4.25 제정)에 의거 장애인, 65세 이상 노인, 한부모 가정 및 독립유공자 유가족 등을 대상으로 인터넷 신청을 받아, 전산 추첨으로 운영자를 선정하여 계약을 체결하고 있으며, 현재 368대(음료수자판기 245개소, 통합 판매대 123대)를 운영하고 있습니다.
- 현실적으로, 운영자의 대부분이 고령자와 중증장애인 등으로 직접 운영이 어려운 점을 감안할 때, 시 조례 제6조와 계약서 제

10조에 의거 대리인과 종업원을 두고 운영하고 있어 이를 명의로 용 등으로 판단하기에 어려움이 있는 것이 사실입니다..

- 공사에서는 이를 방지하기 위해 당첨자에 대한 사전 자격확인 절차 강화와 연 2회 이상 각 구청에 조례시설물 운영자격 정기적 조회 등을 통해 무자격자 운영여부를 확인하고 있으며, 분기별 조사를 실시하여 불법행위 예방은 물론 선의의 피해자가 발생하지 않도록 최선을 다하고 있습니다.

○ **희망퇴직 조건부 임대상가 특혜 의혹에 대한 사장의 견해 및 개선계획은 무엇인가?**

- 공사는 2002년 정원 1,621명 감축 등을 내용으로 하는 구조조정 일환으로, 자발적 퇴직 유도를 위해 총 120동의 신규상가를 조성하고, 희망퇴직을 신청하는 직원에게 '15년간 장기 임대하는 조건의 특별임대를 시행하였습니다.(43명 신청, 계약 체결)
  - 총 43동 : 운영중 37동, 불법전대 관련 직권해지 4동, 자진반납(2동)
- 희망퇴직 조건부 임대상가는 '02년 감사원 특별감사에서 지

적되어 이후로는 직원들에게 상가를 임대한 사례는 없으며, 현재 공사는 모든 상가를 일반입찰(수의계약 및 협상에 의한 계약 배제)을 통해 임차인을 선정하고 있습니다.

- 희망퇴직 조건부 임대 상가는 계약기간 종료 시 일반입찰로 재임대할 예정입니다.

## 기타 현안사항

○ 4조 2교대 시범실시에 따른 직원 만족도는 높은 편이지만, 안전관리 측면에서는 적합하지 않다는 견해도 있는데, 4조 2교대 근무형태에 대한 견해와 향후 추진계획은?

- 4조2교대제는 4일 주기(주간-야간-비번-휴무) 근무형태로 야간근무 이후 온전한 휴일 확보가 가능하여 직원 만족도가 높은 편입니다.
- 반면, 인력증원 없는 근무조 확대(3조→4조)로 조별 1일 실동인력 부족 및 짧은 근무주기(21일→4일)로 인한 잦은 주야간 반복근무로 업무연속성이 떨어지는 등 운영상의 문제점도 있는 것으로 판단되며, 교대근무제도 변경과 안전사고와의 직접적인 연관성에 대해서는 좀 더 심도있는 분석이 필요하다고 생각합니다.

- 향후, 공사는 노사 논의기구를 구성·운영('14.12.10 합의사항)하여 노사합의를 통해 직원의 건강권을 훼손하지 않으면서 운영상의 문제점을 극복할 수 있는 분야별 적정 근무형태를 마련하여 시행토록 하겠습니다.

○ 근로자 이사제 도입, 성과연봉제 확대 실시 등에 대한 견해와 향후 추진계획은?

- 근로자 이사제 도입은 모든 직원들이 공사 경영정보를 실시간으로 공유하고 소통함으로써 주인의식 고취와 대시민 서비스 향상을 도모 할 수 있을 것으로 기대합니다. 다만, 노사간 갈등이나 의사결정 지연 등으로 발생 할 수 있는 효율성 저하 문제에 대해서는 신중한 검토와 대비가 필요하다고 생각합니다. 도입시기는 관련 규정 개정 등을 거쳐 금년 내 시행을 목표로 하고 있습니다.
- 성과연봉제는 개인의 성과에 따른 임금의 적정 배분을 통해 생산성 향상은 물론 조직 경쟁력 강화를 도모할 수 있지만, 제도의 성공적 안착을 위해서는 공정한 성과보상 시스템도 함께 마련할 필요가 있다고 생각합니다.

행정자치부가 지침으로 정한 성과연봉제 확대(1~2급 → 1~4급) 시행에 대해, 노동조합에서는 저성과자 퇴출 도입과 연계된다는

인식하에 성과연봉제 확대를 강력하게 반대하고 있지만

행정자치부에서 금년 내 미도입 기관에 대해 경영평가 등에서 불이익을 적용한다는 방침이므로, 공사에서는 성과연봉제 확대(안)을 금년도 임단협 안건으로 상정하여 노동조합과 성실한 협의를 통해 금년내 성과연봉제가 확대, 시행될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○ 일부 언론에 의하면 양공사 통합 무산 후 서울시에서 사장 임명후보자를 통합 재추진의 책임자로 평가하고 있는 것 같은데, 양공사 통합에 대한 견해 및 향후 추진계획은?

□ 통합의 재추진 여부와는 별도로 제가 통합추진의 한 당사자였기 때문에 통합에 준하는 혁신의 책임자로서 바라보는 시각은 있을 수 있다고 봅니다.

□ 직종, 세대, 직급 간 이해관계 충돌과 상존하는 양 공사의 이질적 조직문화 등에 의해 중단된 통합 논의는 재논의 여건이 조성된다면 국내외의 공공재에 대한 수급관리나 공공부문 경영 효율화를 위한 운영형태에 대해 심층 연구하여 대응토록 하겠습니다.

○ 승강편의시설 설치 등 시의원 지역구 사업이 시민들의 많은 요구에도 불구하고 추진이 지연되거나 예산 부족으로 계획 수립이 안되는 경우가 많은데, 이를 해결하기 위한 계획은 무엇인가?

□ “지하철 승강편의시설 확충사업”은 서울시장 방침(지하철 이동편의시설 확충 종합계획, '07년 시장방침 제537호) 및 관련 법령(도시철도 정거장 및 환승편의시설 보완 설계지침, '13년 국토교통부 고시 제2013-764호)의 승강편의시설 우선설치 기준에 의거 정부 및 서울시의 지원을 받아 추진하는 매칭사업으로

시의원 및 지역주민의 민원, 역사별 형평성과 설치가능 여부 등을 종합적으로 검토, 우선순위를 선정하여 '08년부터 추진하고 있습니다.

○ 매칭비율 : 국토교통부 30%, 서울시 35%, 서울메트로 35%

□ 승강편의시설 설치 공사는 대부분 복잡한 도심지에서 굴착을 수반하는 공사로 각종 인·허가 및 지장물 이설(최대 20기관 52종) 기간이 소요되며, 보도폭 협소·전면 여유공간 확보 불

가 등 설치 여건이 미흡한 경우가 많으며, 또한 소음·분진·진동 및 인접상가 영업피해 보상요구 등 각종 민원 발생에 따라 공사 추진이 지연되고 있습니다.

- 공사에서는 진행중인 「지하철 1~4호선 승강편의시설 설치 타당성 조사 용역('15.7~'17.1월)」을 통해 각종 설치여건을 검토, 설치 우선순위를 선정하여 종합계획을 수립할 예정이며, 각종 인·허가(서울시, 구청 등) 및 지장물 유관기관과 유기적인 협조를 통해 공사 기간을 단축하도록 노력하겠습니다
- 특히 동 사업은 교통약자와 지하철 이용시민에게 편의를 제공하는 사업이므로 설치가 원활히 될 수 있도록 구청 및 서울시의 인·허가 기간 단축을 위해 위원님들의 적극적인 관심과 협조를 부탁드립니다.

○ 시의회와의 바람직한 관계 유지 및 발전을 위한 견해 및 추진 계획은 무엇인가?

- 서울메트로는 「지방공기업법」과 「서울메트로 설립 및 운영에 관한 조례」에 의거, 지하철 운영 및 부대사업, 도시교통

발전과 시민 복리 증진을 위해 설립된 서울시 산하 지방공기업입니다.

- 서울메트로의 모든 사업은 의결기구인 서울시의회와의 긴밀한 지원과 협조가 뒷받침 될 때 사업이 원만하고 성공적으로 추진될 수 있음을 명심하고 있습니다.
- 따라서 공사가 당면한 주요 현안이나 중점 추진 사업에 대해 서울시의회 업무보고 뿐만 아니라 수시로 의원님을 찾아뵙고 고견을 청취하는 자리를 마련토록 하겠습니다.
- 또한 시민의 안전이나 서비스와 직결되는 현안에 대해 자문위원으로 위촉하여 자문을 구하는 등 서울시의회와 발전적인 협력관계가 유지될 수 있도록 노력하겠습니다.

## 임원추천위원회 관련

## 임원추천위원회 관련

- 임원추천위원회 구성명단, 각 차수별 임원추천위원회 개최결과, 임원 추천위원회 회의록 사본, 임원 추천위원회 평가결과표?

- 임원추천위원회 구성명단은 아래와 같습니다.

구 분	위 원 명 단
서울시장 추천(2명)	유○○(교수), 이○○(변호사)
서울시의회 추천(3명)	이재석(회계사), 강○(공기업경영 지식·경험), 안○○(공기업경영 지식·경험)
서울메트로 이사회 추천(2명)	김○○(공기업경영 지식·경험), 오○○(변호사)

- 각 차수별 임원추천위원회 개최결과는 아래와 같습니다.

- 제1차 임원추천위원회('16.6.8)

- 위원장 선임, 임원 공개모집 추진계획(일정 등) 확정

- 제2차 임원추천위원회('16.6.30)

- 응모자 서류심사(16명) 및 면접대상자(5명) 결정

- 제3차 임원추천위원회('16.7.6)
  - 면접심사 및 재공모(적격자 없음) 의결
- 제4차 임원추천위원회('16.7.27)
  - 응모자 서류심사(20명) 및 면접대상자(5명) 결정
- 제5차 임원추천위원회('16.8.3)
  - 면접심사 및 최종 후보자(2명) 추천

임원추천위원회 회의록 사본(별도송부)

임원추천위원회 평가결과표는 공개가 불가합니다.

※ 평가결과에 대해서는 『공공기관의정보공개에관한법률』 제9조 제1항 제5조에서 규정한 비공개 대상 정보(“시험에 관한 사항이나 의사결정 과정 또는 내부검토 과정에 있는 사항 등으로서 공개될 경우 업무의 공정한 수행이나 연구·개발에 현저한 지장을 초래한다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 정보”)에 해당되어 공개불가함.