

2019년도 행정사무감사

교통위원회회의록

서울특별시의회사무처

피감사기관 서울교통공사(3)

일시 2019년 11월 12일(화) 오전 10시

장소 교통위원회 회의실

(10시 07분 감사계속)

○위원장 김상훈 의석을 정돈하여 주시기 바랍니다.
다.

존경하는 위원님 여러분, 연일 계속되는 행정사무감사에 노고가 많습니다. 그리고 김태호 서울교통공사 사장을 비롯한 관계임직원 여러분, 행정사무감사 준비에 수고가 많으십니다.

그러면 지금부터 지방자치법 제41조와 동법 시행령 제39조부터 제52조까지 서울특별시의회 행정사무감사 및 조사에 관한 조례에 의하여 2019년도 서울교통공사에 대한 3일차 행정사무감사 실시를 선언합니다.

(의사봉 3타)

오늘 서울교통공사 3일차 행정사무감사는 서울교통공사 사장과 자회사 사장을 상대로 질의답변을 이어가도록 하겠습니다. 그러면 지난 1일차 업무보고 내용과 행정사무감사 요구자료를 참고하여 서울교통공사 사장과 자회사 사장을 상대로 질의하고 답변을 듣도록 하겠습니다. 원만한 감사진행을 위하여 질의시간은 10분으로 하고 부족한 질의는 보충질의시간을 활용해 주시기 바랍니다. 질의는 일문일답으로 진행하겠습니다.

김태호 사장을 비롯한 자회사 사장과 임직원께서는 보다 효율적이고 내실 있는 행정사무감사가 될 수 있도록 위원님들의 질의사항에 대하여 정확하고 성실하게 답변을 하여 주시기 바랍니다.

질의에 앞서 자료요구를 받도록 하겠습니다.

자료요구할 위원님 계십니까? 없어요?

(「네.」 하는 위원 있음)

더 이상 자료요구할 위원이 없으므로 질의하실 위원께서는 질의하여 주시기 바랍니다.

정지권 부위원장님 질의하여 주십시오.

○정지권 위원 시의원 정지권입니다.
사장님, 3일 동안 감사하느라 고생이 많습니다.

우리 김태호 사장님이 오셔서 교통공사가 정말 뭐가 달라졌다고 할 수 있도록 잘 좀 부탁드립니다.

전원장치 유지보수 확인 미흡에 관한 질의를 하겠습니다.

ATS가 뭐니까?

○서울교통공사사장 김태호 ATS는 전동차에서 운영시스템입니다. Automatic Train Stop이라고 저는 생각하고.....

○정지권 위원 네?

○서울교통공사사장 김태호 전동차에 가동하는 신호장치 중에 하나입니다.

○정지권 위원 그게 자동절체개폐기거든요, 그게.

○서울교통공사사장 김태호 제가 생각하는 것과 다른 ATS인 것 같습니다.

○정지권 위원 AVR은 뭐니까?

○서울교통공사사장 김태호 AVR이요?

○정지권 위원 이걸 누가 전문적으로 잘 압니까? 본부장님이예요? 김석태 본부장님 답변해 주십시오.

○기술본부장 김석태 기술본부장 김석태입니다.
자동전압조정장치입니다.

○정지권 위원 전압조정장치죠. ATS에 대해서 ATS는 3개월마다 입력전원장치를 상용화해야죠?

○기술본부장 김석태 네, 그렇습니다.

○정지권 위원 또한 자동절체시험 및 정류기 시험은 1년에 한 번씩 해야죠?

○기술본부장 김석태 네.

○정지권 위원 왜 실시 안 했나요?

○기술본부장 김석태 어느 부분을 말씀하시는지, 지금 체제가 ATS…….

○정지권 위원 1~4호선입니다. 1~4호선 구간에.

○기술본부장 김석태 1~4호선 신호부분에 해당되는 부분인데 그게 감사에 지적된 일부 부분이 있었는데 시험 안한 부분의 지적을 받아서 점검방법이라든지 점검에 대해서 다시 재조정을 했습니다.

○정지권 위원 본부장님, ATS에 대해서 정확하게 뭘니까?

○기술본부장 김석태 ATS는 예를 들어서 1호기, 2호기가 됐을 경우 자동절체장치이기 때문에 1호기에 전원 공급이 불가했을 경우에 자동으로 2호기로 넘어가는 장치입니다.

○정지권 위원 그러니까 이거잖아요. 이중으로 전원을 확보하여 주전원이 정전 시 또는 전압이 기준치 이하인 경우 예비전원 쪽으로 자동전환하는 스위치다. 그렇잖아요?

○기술본부장 김석태 네, 맞습니다.

○정지권 위원 그런데 이것을 점검을 안했다는 거예요. 그러니까 왜 안했냐고요.

○기술본부장 김석태 점검에 자동전원장치 부분에 대해서 1~4 부분에 대해서는 용역 나간 부분이 일부 있었거든요. 그 용역관계에서 누락된 부분이 일부 발견이 됐습니다. 그 부분을 다시 보완조치…….

○정지권 위원 어디에다 용역을 주셨습니까? 용역업체가 어디예요?

○기술본부장 김석태 잠깐만 그 현안을 찾아서 말씀드리겠습니다. 제가 관리하고 있는 용역업체가 하도 많아서요.

○정지권 위원 그러면 그것 찾을 동안에, 용역업체에 줬는데 용역업체에서 검사 시기를 몰랐던 겁니까?

○기술본부장 김석태 검사시기는 알았는데 저희

직원들이 용역관리 부분에서 좀 미비한 부분이 있었습니다.

○정지권 위원 왜 미비했어요, 이 중요한 것어요?

○기술본부장 김석태 그래서 그 부분에 대해서 다시 직원들 교육을 시키고 그런 사항이 발생되지 않도록 철저하게…….

○정지권 위원 이게 작동이 안 되면 전원이 끊어지면 전동차가 서잖아요?

○기술본부장 김석태 궁극적으로는 신호장치이기 때문에 그런 현상이 발생할 수 있는데요 그 부분이 안 되었을 경우에 다시 배터리라는 것이 들어가기 때문에요. 아무튼 시설물 관리에 철저를 기하겠습니다.

○정지권 위원 이 점검이 야간에 이루어지니까 관리 소홀로 이렇게 안 되는 것 아니에요?

○기술본부장 김석태 대부분 저희 시스템 시설물은 야간에 이루어지는 것이 많습니다.

○정지권 위원 야간에 이루어져서 관리 소홀로 이게 미실시된 것이 아니냐고요.

○기술본부장 김석태 지금 부위원장님 말씀대로 관리 소홀 부분 없지 않아 있습니다.

○정지권 위원 본부장님 인정합니까?

○기술본부장 김석태 네.

○정지권 위원 더 철저히 해 주시고요.

○기술본부장 김석태 그 부분에 대해서는 철저히 다시 정립토록 하겠습니다.

○정지권 위원 자동전압조정기 있죠? 이것도 검사가 누락됐어요. 아시죠?

○기술본부장 김석태 네, 그것은 같이 되는 세트 개념인데요.

○정지권 위원 이것을 계기로 5호선부터 9호선까지는 어떻게 전원장치를 점검하고 있나요?

○기술본부장 김석태 5호선부터 9호선까지 직원 자체적으로 점검하고 있습니다.

○정지권 위원 점검한 검사한 것을 저한테 주실 수

있어요?

○기술본부장 김석태 네, 알겠습니다. 점검검사 기록부를 제출토록 하겠습니다.

○정지권 위원 이것이 얼마나 중요한가를 아셔야 돼요. 가령 전원이 차단돼서 공급이 안 되었을 때 다시 이중으로 공급해야 되는데 이것이 어떤 큰 사고로 이어질 수 있는 겁니다. 아시죠?

○기술본부장 김석태 네.

○정지권 위원 잘 점검해 주시고요. 다른 것 또 질문하겠습니다.

9호선 메트로 사장님 잠깐만 나와 주십시오.

○서울교통공사사장 김태호 9호선부문장 나오시죠.

○9호선운영부문장 박찬명 네, 9호선운영부문장 박찬명입니다.

○정지권 위원 2018년도 노사합의한 내용 있죠?

○9호선운영부문장 박찬명 네, 있습니다.

○정지권 위원 교통공사 직영화해서 서울교통공사가 직접운영으로 전환한다, 이것도 합의했죠?

○9호선운영부문장 박찬명 네, 직영은 지금 하고 있습니다.

○정지권 위원 그러니까 그거 합의했죠?

○9호선운영부문장 박찬명 네.

○정지권 위원 2020년 8월 30일까지 서울교통공사 취업규칙을 적용받을 수 있도록 상호 노력한다. 그것 잘 진행되고 있나요?

○9호선운영부문장 박찬명 이번에 합의를 또 새로 해서 취업규칙 공동적용방안은 5자 협의회를 구성해서 합의토록 그렇게 만들어 놨습니다.

○정지권 위원 지금 역당 근무인원이 몇 명 정도 됩니까?

○9호선운영부문장 박찬명 역당 2명입니다. 그러니까 조당 2명이니까 6명입니다.

○정지권 위원 야간에는 몇 명이 근무합니까, 10시 이후에?

○9호선운영부문장 박찬명 야간에는 1명이 근무하는 경우도 있습니다.

○정지권 위원 그 1명이 근무해서 어떻게 그 큰 역사를 다 통제할 수 있나요? 교통공사하고 임금격차는 어떻게 됩니까?

○9호선운영부문장 박찬명 단순비교하면 94% 수준이고요.

○정지권 위원 94%가 아니고 70%밖에 안 된다는데 무슨 90%…….

○9호선운영부문장 박찬명 아닙니다. 호봉제를…….

○정지권 위원 어떤 식으로 그렇게…….

○9호선운영부문장 박찬명 그러니까 저희가 평균 재직기간이 한 3년 정도 되는데요 그 기간을 합하면 94% 정도 수준이고요.

○정지권 위원 임금도 적게 주고 근무도 10시 이후에는 혼자 하고…….

○9호선운영부문장 박찬명 상시 혼자 근무하는 것은 아니고요.

○정지권 위원 10시 이후부터 그 다음 날 몇 시까지 입니까?

○9호선운영부문장 박찬명 아침 6시까지입니다.

○정지권 위원 6시까지 혼자 근무하잖아요? 여직원 혼자도 근무한다면서요?

○9호선운영부문장 박찬명 2인 1조인데요 휴가를 가거나 그런 경우에는 그런 경우가 생깁니다.

○정지권 위원 여직원 혼자서 10시부터 그 다음날 6시까지 근무해도 되는 겁니까? 안전에 문제 없어요?

○9호선운영부문장 박찬명 저희 기술팀이 권역별로 지원토록 되어 있기 때문이에요.

○정지권 위원 그러면 제일 처음에 안전문제를 해결하기 위해 호루라기를 쫓았어요. 그다음에 뭘 쫓습니까? 고춧가루물총을 쫓았어요. 그것으로 어떻게 방어하라고 준 거예요? 고춧가루물총이 어느 정도 효능이 있나

요? 하루에 역 이용 승객수가 얼마나 되나요?

○9호선운영부문장 박찬명 6만 5,000에서 7만 명 수준입니다.

○정지권 위원 7만 명을 다 상대를 해야 되는데 여자직원 혼자서…….

○9호선운영부문장 박찬명 여건을 보면 그렇지 않고요 저희 9호선은 특성이 출근시간대하고 퇴근시간대가 한 60%가 넘고요 그 이후에는 점유율이 굉장히 적은 특성이 있습니다.

○정지권 위원 고춧가루물총을 주고 근무하라 하는 거예요? 사장님, 그 부분에 대해서는 어떻게 생각하세요?

○9호선운영부문장 박찬명 그것은 그런 언론의 지적이 있어서 호신용품으로 일부 호루라기하고…….

○정지권 위원 호신용품인데 애들처럼 물장난하라고 고춧가루물총을 주는 거예요?

○9호선운영부문장 박찬명 그것은 스프레이입니다.

○정지권 위원 고춧가루물총이라는데 무슨 스프레이예요. 보셨어요?

○9호선운영부문장 박찬명 네, 봤습니다.

○정지권 위원 이것으로 어떻게 대응하라고 여직원 한 명 근무하는데 고춧가루물총을 줘니까? 이것 좀 시정해 주시고요.

우리 직원들에 대한 애로점, 어려운 점을 보듬어 주시기를 부탁드립니다.

○9호선운영부문장 박찬명 위원님, 인력설계 부분은 저희가 협약기간이 내년에 끝나는데요 차후에 인력사업 구조를 설계할 때 저희가 적어도 일정부분의 예비인력은 필요하다고 저희도 보고 있고요. 그것은 서울시하고 저희가 사업 구조 설정할 때 검토의견을 좀 내겠습니다.

○정지권 위원 강력하게 얘기해서 어느 정도 그 부분들이 해소될 수 있도록 해 주시기를 부탁드립니다.

다.

○9호선운영부문장 박찬명 네, 그렇게 하겠습니다.

○정지권 위원 이상입니다.

○위원장 김상훈 정지권 부위원장님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은 오중석 위원님 질의하여 주십시오.

○오중석 위원 수고 많으십니다. 오중석 위원입니다.

지난 업무보고 때도 한 번 지적을 했는데 2017년부터 2호선에 공기청정기 계속적으로 장착돼서 운영되고 있습니다. 현재는 보증기간이라서 다원시스 측에서 필터를 교환하고 있기 때문에 크게 문제는 없을 것 같은데 내년부터는 예산이 투입이 돼야 될 것 같은데요. 그것 관련해서 연도별 예산 산출이나 현황 같은 것을 혹시 작성한 것이 있으신가요? 관련…….

네, 담당자……. 차량.

○서울교통공사사장 김태호 차량본부장이 답변을 대신하고 모자라는 것은 제가 하겠습니다.

○오중석 위원 네.

○차량본부장 한재현 차량본부장 한재현입니다.

지금 현재 2호선 신조전동차에 공기질 개선장치가 램당 2개씩 장착이 돼 있는데요 현재 필터교체주기는 지금 현재 프리필터 같은 경우는 3주마다 한 번씩 청소…….

○오중석 위원 3주요?

○차량본부장 한재현 네. 그래서 재사용하도록 그렇게 설계가 되어 있고요, 그다음에 미세먼지필터는 3주마다 청소를 해서 3개월마다 교체를 하는 형태로 지금 관리를 하고 있습니다. 그래서 소모성 물품들이기 때문에 그것은 제작사에서 하자보수로 교체를 하는 것이 아니고 저희들 자체 정비예산을 확보를 해서 교체하는 형태로 유지보수 관리를 하고 있습니다.

○오중석 위원 그게 얼마 정도 됩니까? 필터 구입비하고 인건비하고 필터 폐기비용 이런 게 다 포함된 것으로…….

○차량본부장 한재현 연간 약 33억 원 정도.

○오중석 위원 필터 구입비나 인건비 다 포함된 거죠, 폐기비용까지?

○차량본부장 한재현 네, 그렇습니다.

○오중석 위원 교환 주기는 어떻게 검증했습니까?

○차량본부장 한재현 우선은 전동차에 장착을 하기 전에 공기청정기에 대한 형식시험들을 철도연구원에서 시험을 해서 장착이 됐거든요. 그래서 최초에 제작할 때 제작물품에 대한 적합성 검사나 합치성 검사를 해서 교환주기를 설정했습니다.

○오중석 위원 오늘 경기도에서 A형 인플루엔자가 발병을 했다고 합니다. 그래서 지하철이 어쨌든 시민 다수가 이용하는 대중시설이기 때문에 바이러스나 세균 이런 데 대한 대책도 있어야 되는데 혹시 이에 대한 기술적인 대책이 있습니까?

○차량본부장 한재현 지금 현재 저희들이 새로 공기청정기를 설치할 때는, 지금 현재는 미세먼지만 제거하는 형태로 해서 검토를 하다가 세균도 마찬가지로 살균할 수 있는 공기청정기 이런 부분들도 저희들이 복합적인 검토는 현재 하고는 있습니다.

○오중석 위원 대책 위주의 검토 말씀하시는 것 같은데 지난번에 광촉매 방식에 대한 기술적 검증요청이 있었는데 혹시 비교시험이나 실차 시험 같은 것들이 있습니까?

○차량본부장 한재현 지금 저희들이 직접적으로 전동차에 장착을 해서 시험한 실적들은 없습니다.

○오중석 위원 그때 광촉매 방식 오존 발생량이 0.005ppm 이상이라고 했었습니다. 그것에 대한 검사성적서 혹시 확인하셨습니까?

○차량본부장 한재현 그것은 다시 한번 확인을 해 보겠습니다.

○오중석 위원 이것 지난번 말씀드렸는데 저한테 다시 검토해서 보고해 주시기 바랍니다.

○차량본부장 한재현 네, 알겠습니다.

○오중석 위원 들어가셔도 좋습니다.
사장님, 저희 서울교통공사 주관하에 지난 10월에 초미세먼지 측정기 설치사업 제안서에 대한 평가가 있었습니다. 여기 평가에 여러 가지 공정한 평가였는

지에 대한 의심이 드는데요. 일단 평가위원 10명 정도 있었는데 그중 다수의 평가위원이 특정 학회로 구성되어 있습니다. 그래서 1, 2등 업체 선정이 공정한 평가 인지가 좀 의심스럽습니다.

그리고 특히나 1등 업체가 대기환경학회 소속으로 지금 되어 있고요. 타 업체 대비 평가점수를 보니까 기술 편차만 8점 이상입니다. 너무 과다하기 때문에 여러 가지 의혹이 있는데 그것에 대해서 혹시 알고 계신가요?

○서울교통공사사장 김태호 저희가 평가위원을 선정하는 것은 항상 3배수 이상의 풀에서 그날 임의로 뽑아서 하기 때문에 어떤 분야의 사람이 사전에 내막을 알고 들어가서 어떤 평가를 좌우하거나 이럴 환경은 되지 못합니다.

그러니까 그게 지금 말씀하신 대로 우연히 그런 것이었고 그리고 경우에 따라서 중요한 사안은 시민옴부즈만도 입회하게 하기 때문에 결과 모습은 지금 말씀하신 대로 그런 말씀을 하시지만 과정에서 어떤 특정한 사람을 인위적으로 넣어서 평가를 좌우하거나 그런 적도 없고 앞으로도 그렇게 하지는 않습니다.

○오중석 위원 우연치고는 여러 가지 의혹이 많이 있습니다. 특히나 대기환경학회 같은 경우는 다수의 평가위원이라고 하는데 몇 명인지는 정확히 파악이 안 되는데요.

○서울교통공사사장 김태호 그 부분에 보충설명이 필요하면 우리 보건환경처장이 답변을 드려도 되겠습니까?

○오중석 위원 네.

○보건환경처장 조진환 보건환경처장 조진환입니다

PM2.5 측정기는 국비로 해서 올해 149대를 설치하는 업체를 협상에 의한 계약법으로 입찰을 했는데요. 저희가 입찰할 때 심사위원은 학회, 협회, 학교, 연구원 등 약 20여 군데 보내고 공사 홈페이지를 통해서 심사위원 풀을 구성을 했습니다. 그래서 90명이 신청을 했고 평가위원 선정방식은 랜덤으로 해서, 제안업체가 8개가 있습니다. 그 8개 업체에서 랜덤으로 수를 뽑으면 감사실 입회해서 뽑기 때문에 어느 특정학회, 협회하고 이것은 저희가 개입할 수 있는 사항이 아닙니다. 그리고 환경업체는, 환경하는 사람들은 대부분 대기환경협회에 90% 이상 가입이 돼 있습니다.

○오중석 위원 일단 이 부분에 대해서는 의혹이 풀

리지 않기 때문에 자세하게 자체조사를 하시든지 해서 위원님들께 보고를 해 주시고요. 미진한 부분이 있으면 따로 감사청구를 하도록 하겠습니다.

○**보건환경처장 조진환** 네, 알겠습니다.

○**오중석 위원** 이상입니다.

○**위원장 김상훈** 오중석 위원님 수고하셨습니다. 다음 정진철 위원님 질의하여 주십시오.

○**정진철 위원** 정진철입니다.

간략하게 몇 가지만 질문드리겠습니다.

사장님, 올해 초 제가 임시회 때 업무보고 받으면서 선로시설 검측시스템 구축 관련해서 질의를 드린 적이 있습니다. 그 내용 보시면 원가절감과 시스템 안정성 강화를 위해서 전동차 구매발주서에 반영하겠다고 하셨거든요. 현재 진행상황은 어떻게 되고 있습니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 지금 신조 전동차에 다 반영해서 나갔습니다.

○**정진철 위원** 그럼 올해 예산도 잡혀 있습니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 네. 신조 전동차에 포함돼서 나가니까 신조 전동차 예산안에 들어가 있습니다.

○**정진철 위원** 꼭 안전성을 위해서 구매 시 발주 사양에 그 당시에 제가 포함시켜야 된다고 말씀드렸거든요.

○**서울교통공사사장 김태호** 네, 들었습니다.

○**정진철 위원** 사장님도 그렇게 진행하고 계신다고 그랬고, 올해 예산도 반영돼 있고요?

○**서울교통공사사장 김태호** 네.

○**정진철 위원** 알겠습니다.

사장님, 제가 자료를 받아 보니까 최근 2년간 외국 위탁교육생 현황 관련해서 현재 저희들이 MOU 체결한 것들 중에서 보면 싱가포르 육상교육청하고 2018년도에 상호협력 MOU를 체결하셨고, 그다음에 말레이시아 쿠알라룸푸르대학교도 MOU를 체결하셨습니다. 여기는 MOU 체결한 목적이 뭐니까, 두 군데는? 두 군데 우리보다도 선진화된 무슨…….

○**서울교통공사사장 김태호** 위탁교육생하고 MOU하고는 관련이 없습니다. MOU는 사업을 위해서 체결하는 것이고, 그러니까 쿠알라룸푸르대학

UniKL와 한 것은 아시아 철도인력을 양성하는 허브를 만들자 하는 것이 쿠알라룸푸르대학교 저희하고의 MOU 체결 목적이었고, 싱가포르 LTA하고는 예전 오래 전부터 서울메트로나 도시철도공사 시절부터 MOU 있던 것을 통합한 이후에 새로 MOU를 갱신하면서 철도인력 교육에 대해서 서로 아카데미한 교류를 하자는 것이고 위탁교육생은 별도로 MOU하고 상관없이 지금 현재 4명이 석사과정으로 파견 나가 있는 것으로 알고 있습니다.

○**정진철 위원** 싱가포르하고 말레이시아하고 저희가 MOU 체결하셨다고 그랬잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 네.

○**정진철 위원** 여기는 우리나라하고 특별히 선진기술이라든가 해외사업 추진을 위해서 꼭 필요한 곳인가요?

○**서울교통공사사장 김태호** 싱가포르는 저희보다 굉장히 여러 가지 디지털이라든지 싱가포르 자체가 글로벌한 여러 가지 사업을 저희보다 굉장히 활발히 하지 않습니까, 국가 자체가. 그래서 예를 들어서 싱가포르와 우리가 공동으로 해외 진출할 때 저희는 사실 글로벌한 것으로 보면 글로벌 역량은 싱가포르보다 훨씬 떨어지기 때문에 저희와 협력해서 해외사업을 할 때 공동으로 나가자는 것이 싱가포르하고…….

○**정진철 위원** 그러면 말레이시아는…….

○**서울교통공사사장 김태호** 말레이시아는 말레이시아 자체 사업을 하고 말레이시아의 철도인력 육성을 하려면 말레이시아 대학과 말레이시아의 현지 로컬기업 그리고 한국의 대학하고 저희하고 이렇게 해서 말레이시아는 말레이시아와 동남아시아권의 사업영역을 보고 목적을 가지고 MOU를 체결한 것입니다.

○**정진철 위원** 싱가포르 같은 경우에 그 이후에 서로 교류했던 실적이 있습니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 실제로 방문은 왔다 갔다 하는데 사업으로 싱가포르 자체에서 저희까지 해서

사업을 진출하는 데 있어서는 아직 그쪽이 그렇게 적극적이지 않기 때문에 MOU를 체결하고 서로 1년에 한두 차례 방문하면서 정보교환은 하지만 사업으로 연결되지는 않았습니다.

○정진철 위원 2018년 이후에 싱가포르에 사장님 방문은 한두 번 하셨고요?

○서울교통공사사장 김태호 싱가포르는 그 이후에 제가 방문한 적은 없습니다.

○정진철 위원 MOU만 체결돼 있고 아직 진행된 사항은 없다는 말씀이네요?

○서울교통공사사장 김태호 그것은 오래전부터 해 왔던 연례 갱신한 목적 그리고 만일의 기회에 대한 기회를 저희가 가져야 되니까 그쪽은 가지고 있습니다.

○정진철 위원 그런데 통상적으로 저희가 MOU 체결하는 목적은 방금 사장님도 말씀하셨지만 서로 원하는 사업목적이 맞든가 또 아니면 그쪽이 선진기술이 있거나 그런 것을 상호 정보도 교환하고 배울 것은 배우고 그런 목적이 가장 크잖아요?

○서울교통공사사장 김태호 맞습니다. 그래서…….

○정진철 위원 그런데 본 위원이 생각할 때는 다른 군데도 많지만 이 두 군데가 우리 교통공사 목적 사업하고 맞는 제휴인지 조금 의심이 들고요.

○서울교통공사사장 김태호 저는 맞다고 생각합니다. 저희가 갖고 있는 것이 도시철도 운영 역량이 핵심 역량이고 말레이시아 같은 경우는 도시철도 운영 역량이 대단히 떨어지기 때문에 말레이시아대학에서 철도 역량을 강화할 수 있는 교육프로그램을 만들고 철도인력을 육성하고 그쪽 말레이시아 정부로부터 자금을 지원 받아서 육성하는 사업을 하기 위해서 그렇게 교두보로 만들어 놓은 것이고, 싱가포르도 마찬가지입니다. 자기네들이 도시국가로서 여러 가지 글로벌한 특징을 갖고 있지만 저희처럼 대규모 근

700~800명을 수송하는 인력은 모자라기 때문에 서로 공조할 수 있다고 봅니다.

○정진철 위원 알겠습니다. 특히나 말레이시아 같은 경우는 저희가 사장님 말씀 중에 단지 동남아시아 교두보 확보 차원에서 MOU를 체결했었고 현재 거기가 주로 내부 직원 해외교육 목적으로 체결한 거잖아요?

○서울교통공사사장 김태호 우리 내부 직원의요?

○정진철 위원 네.

○서울교통공사사장 김태호 그것은 아닙니다. 말레이시아의 철도 유지보수 역량이나 운영 역량이 떨어지기 때문에 말레이시아 철도청 같은 KTMB, Parasarana 등 말레이시아 철도운영기관의 인력을 육성하고, 저희가 궁극적으로 하고 싶어 하는 것은 철도 장비에 대한 개보수 사업을 저희가 위탁받아서 들어가려고 하는 것입니다.

○정진철 위원 잘 알겠습니다.

하도 저희가 해외 쪽으로 추진을 많이 하다 보니까 방금 제가 봤던 두 군데를 포함해서 몇 군데는 단지 그냥 우리 내부직원의 해외 휴양연수처럼 보이는 경우들이 가끔 있어요.

○서울교통공사사장 김태호 전혀 그것하고는 상관 없습니다. 내부직원을 거기 보내려고 MOU 하는 것은 전혀 아닙니다. 그것은 사실과 다릅니다.

○정진철 위원 지금 사장님께서 말씀하셨던 것처럼 네 군데 현재는 우리가 교육목적으로 나가 있잖아요, 직원들이?

○서울교통공사사장 김태호 그것은 저희가 전체 직원 대상으로 전 세계 모든 대학의 석사과정에 대해서, 서울시도 간부들을 위탁교육하듯이 각 나라에 저희 직원 개인의 역량개발 차원에서 자기가 원하는 대학에 보내는 겁니다.

○정진철 위원 알겠습니다. 일단 MOU 체결도 좋으니까 저희들이 원하는 목적에 맞게 잘 해 주시고요. 또 특히나 교육 같은 경우는 나중에 끝나고 의무근무기간도 있을 것이고, 일정기간 근무해야 된다는 조건도 있

을 것 아니에요?

○서울교통공사사장 김태호 당연합니다.

○정진철 위원 거기에 맞게 잘 추진해 주시오. 저희들은 사장님 믿을 수밖에 없으니까요.

○서울교통공사사장 김태호 거듭 말씀드리지만 MOU하고 우리 직원이 석사과정에 가는 것과고는 아무 상관없는 일입니다.

○정진철 위원 네, 알겠습니다.

김포골드라인 영상 하나 틀어주십시오.

김포골드라인이 얼마 전에 사고 난 것에 대해서 간략히 제가 질의 좀 드리도록 하겠습니다.

○서울교통공사사장 김태호 위원님, 그 부분은 김포골드라인 사장이 답변을 하도록…….

○정진철 위원 네, 그러려고요.

(영상자료 상영)

사장님, 엇그제 저희들한테 업무보고하실 때 매우 성공적인 개통이었고 지금까지 아무 문제가 없다고 그렇게 보고를 해 주셨어요.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그렇습니다.

○정진철 위원 그런데 저 사고가 10월 15일인가 발생했죠? 9월 28일 개통하고 바로 발생한 사고거든요.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 위원님 답변드리겠습니다.

저 KBS보도는 사실상 좀 악의적인 보도라고 말씀드리고요 출입문 오작동은 없었습니다. 다만 화재경보기가 차량의 센서라든지 여러 시스템에 지나치게 민감한 부분이라든지, 그런 부분 때문에 비상작동…….

○정진철 위원 아니, 출입문 오작동으로 승객이 다쳤잖아요?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그것도 이 자리에서 모든 것을 말씀드리기는 그렇지만 다친…….

○정진철 위원 아니, 사장님 그 당시에 화재감지기 오경보든 어쨌든 간에 출입문 오작동으로 해서 사람이 다쳤잖아요. 그런데 저게 악의적인 보도입니까

?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그런데 출입문 오작동이 아니고요 화재경보기 오작동으로 인해서, 화재경보기가 작동을 하면 당연히 열차는 멈춰야 되지 않습니까? 그래서 열차가 그렇게 되면 자동운전 UTO모드에서 EM모드, 즉 비상조치로 들어가기 때문에 출입문이 평상시처럼 되는 것이 아니라 조금 시차가 날 수 있고요. 그것 때문에 다친 승객은, 열차 출입문이 닫힐 때는 급승하차를 원래 하면 안 되는 건데…….

○정진철 위원 그 당시에 안내방송도 없었어요?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 안내방송은 있었던 것으로 알고 있습니다.

○정진철 위원 제가 알기로는 안내방송도 없었다고 제가 들었어요. 그래서 저런 문이 닫힐 때는 사람이 안 타야 되는데 지금 사장님 말씀대로 사전에 그런 안내방송도 제대로 없었고 또 실질적으로 문이 조금 닫힌 상태에서 사람이 사고가 난 거잖아요. 그러면 결과적으로 우리 김포골드라인에서 잘못된 거지, 안 그렇습니까?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그 부분은 저희 잘못이라기보다는 열차 자체 화재경보기의 결함이기 때문에 저희가 원인을 파악해서 로템하고 고치고 있는 중입니다.

○정진철 위원 아직 원인파악도 안 되었습니까? 원인파악 됐어요? 왜 오작동했고…….

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그 원인이라는 것이 센서하고 차상과 지상 간의 연결문제, 그다음에 스크린도어라든지 여러 복잡한 문제가 있습니다. 저희 운영사가 모든 시스템을 다, 프로그램까지 하고 전자장치까지 관할하는 것은 아니기 때문에, 다만 관리할 뿐이거든요. 그래서 지금 로템하고 그 원인을 파악하고 있는 중입니다.

○정진철 위원 그런데 지금 제가 파악할 때는 시스템 오류사항에 대해서 현재까지 구체적으로 이게 왜 고

장인지 원인규명이 안 되었다고 들었습니다. 맞습니까?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 맞습니다. 100% 된 것은 아니고요 저희가 짐작하기에는 화재경보기가 지나치게 민감하다. 예를 들자면 화재온도라든지 열이라든지…….

○정진철 위원 화재경보기도 그렇고 지금 현재도 차량 떨림현상 그 원인규명 자체가 안 되었잖아요?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 원인규명이 안 되었다기보다는 지금까지 용역을 통해서…….

○정진철 위원 그러니까 원인파악 중이죠?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 네, 그렇습니다. 김포시와…….

○정진철 위원 원인파악 중인데 현재도 차량 떨림 현상이 발생합니까?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 원래 삭정 주기가 도래한 그런 차량에서는 떨림이 발생하고 있습니다.

○정진철 위원 그래서 지금 KBS가 악의적인 보도 인지는 저희들은 모르겠습니다만 저런 탓만 하지 마시고 현재도 원인파악 중이시잖아요. 그래서 언제든 사고가 날 개연성이 상존하고 있다니까요. 그렇게 보시고, 또 제가 보았을 때 가장 큰 문제가 승강장에 관리인력이 몇 명 있습니까, 출퇴근시간에?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그것은 역마다 좀 다릅니다.

○정진철 위원 보통 1명으로 제가 알고 있어요.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그렇지 않습니다. 특히 혼잡도가 심한 김포공항역 같은 데는 시니어인력을 김포시로부터 지원받아서 역무원 외 상시로 러시아워 때는 2명의 시니어인력이 승객들을 계도하고 있습니다.

○정진철 위원 아, 시니어인력이 하고 있는 거예요?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 네, 그렇습니다.

○정진철 위원 그래서 지금 전문적인 인력구조상 시니어인력은 빠져 있으니까 인력구조상 저희들이 알기로는 출근시간대에는 한 사람이 상주를 하면서, 모든 역에 한 사람이 근무하고 있는 것으로 알고 있습니다, 각 역마다. 그래서 그 부분에 대해서 저희들이 제보를 받기로는 사고가 발생했을 때도 문제입니다만 사고 발생하고 나서 그다음 사후관리 측면이 더 큰 사고로 이어질 수 있다는 말들이 많이 들려요. 그래서 그런 부분도 검토를 한 번 해 주시고, 지금 KBS 보도처럼 지하철 떨림현상이 계속해서 발생하고 있는데 아직도 원인파악 중이거든요. 그래서 더 큰 사고가 발생하기 전에 빨리 조치를 해야 되지 않을까 하는 생각이 들어서 말씀드리는 겁니다.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 저희는 김포시에 말하자면 이런 안전문제 때문에 개통마저 저희가 충분한 안전성을 검증받은 뒤에 하자고 해서 또 김포시민들한테 개통을 지연시켰다고 일부 오해를 받고요.

○정진철 위원 그런데 결국 운영에 따른 사고는 우리가 책임져야 되잖아요. 그렇잖아요?

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그렇습니다.

○정진철 위원 그래서 비용도 중요하지만 안전을 위해서는 저희들이 더 철저하게 점검해야 되고 김포시에 떠넘길 사항이 아니에요.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 아니, 그렇지 않습니다. 그 부분은 제가 분명하게 말씀드리겠습니다.

○정진철 위원 결국은 우리가 책임을 져야 되는데…….

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 떨림현상에 대한 원인과 파악은 저희하고 아무 관련이 없고요. 그러니까 조치는 저희들이 최선을 다해서 하고 있습니다만 그 원인은 차량제작사인 로템과 그리고 저희는 그런

완전한 제품을 받아서 운영하는 관리책임이지 제품 자체에 대한 그런 것은 저희가 책임지지 않습니다. 그래서 저희가 강력하게 김포시한테 항의를 했고 그 다음에 사업단 즉 차량제작단계에 있는 그분들한테 항의를 하고 수시로 긴장관계에 있고 부딪치고 있는 중이기 때문에 그 부분까지 저희가 떠맡을 수는 없습니다.

○정진철 위원 네. 하여튼 지금 현재 시스템 오류 사항은 제가 볼 때는 굉장히 큰 문제입니다. 그래서 제작사가 됐든 김포시가 됐든 빨리 조치를 해 주시고, 또 제가 말씀드린 것처럼 출퇴근 혼잡시간대에는 승강장 안전관리를 더 늘리든지 어떻든 간에 방안을 검토를 하셔야 될 필요가 있다고 저는 생각을 하고 있습니다.

비용보다는 무조건 저희는 안전이 우선이니까, 그리고 실질적인 운영은 지금 우리가 책임을 져야 되잖아요. 명심하시고 더 큰 책임감을 가지고 임해 주십시오.

○김포골드라인운영(주)사장 권형택 그 부분은 김포시와 노사정 합의해서 용역을 해서 필요한 인력들은 보강하는 것으로 방향을 잡고 추진 중에 있습니다.

○정진철 위원 알겠습니다. 이상입니다.

○위원장 김상훈 정진철 위원님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님은 이은주 위원님 질의하여 주십시오.

○이은주 위원 이은주 위원입니다.

먼저 이번 행감 준비에 고생하시는 여러 임직원분들이 계시지만 안타까운 마음에 말씀드립니다. 위원들이 행감을 하다 보면 여러 경로를 통해 제보가 들어옵니다. 제보가 물론 맞는 것도 있고 틀린 것도 있기 때문에 또 그 틀린 정보로 여기에 계시는 직원분들 고생하게 하고 싶지 않아서 저를 포함한 모든 위원님들이 긴급한 자료요구를 통해 사실관계를 파악하려고 합니다. 그 점은 충분히 이해하시리라 믿습니다.

그런데 자료요구를 하고 또 담당부서장의 설명을 듣다보면 속 시원히 밝힌다기보다는 일단은 감추고 보자 이런 식의 대응이 많은 것 같아 사실은 좀 안타깝습니다. 자료요구를 받는 부서는 분명히 의도를 잘 아실

텐데 제출한 자료를 보면 어떻게든 핵심자료는 감추고 또 그것을 감춰서 저희한테 주기 때문에 자료를 받고 저희는 또 요구를 합니다. 그러면 또 감추고 또 다시 요구하는 과정이 반복되다 보니까 서로 힘들기만 합니다. 한번에 깨끗이 인정을 하고 자료를 공개하면 충분히 이해하고 인간적으로라도 넘어갈 수 있는 부분이 충분히 있습니다. 또 그럴 생각이 있고요. 그런데 여러 번 자료를 요구하는 과정에서 그것을 감추는 것이 보이기 때문에 서로 불쾌한 마음만 들고 또 감정싸움이 서로 되는 것 같습니다.

저를 포함한 여기 계시는 교통위원님들이 이번 행정사 무감사 기간에 각 부서장님들께 현안도 묻고 잘못된 점은 질타하되 개선할 대안도 분명히 제시하는 모습을 보이고 있습니다. 그런데 서울교통공사 일부 직원들은 이런 교통위원들의 진정은 모르고 부실한 자료제출로 일관하는 것 같아 안타까운 마음이 들어 말씀드립니다. 아직도 행감이 좀 남아 있고요 혹시나 또 요구자료가 있는 부분에 대해서는 감추지 말고 성심성의껏 제출해 주시기를 당부드립니다.

사장님께 몇 가지 질문드리겠습니다.

지난번 임시회 때 본 위원이 무분별한 철도사업 참여보다는 내실경영에 치중하자, 사업참여에 따라 당장 매출이 늘어나는 것 같지만 파업이나 서울교통공사와의 통합요구 등에 따른 위험부담이 높다는 점도 말씀드렸습니다. 기억하시죠?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○이은주 위원 그런데 그 이후에도 김포경전철, 소사원시에서 제가 우려했던 문제가 발생했고, 9호선 2, 3단계도 파업이 간신히 철회는 됐지만 내년에는 직영과 관련한 문제가 내포되어 있어 발등에 불이다. 당장 내년 초에 직영화 요구 목소리가 터질 것이라는 견해도 있는데 어떻게 생각하십니까?

○서울교통공사사장 김태호 9호선 2, 3단계는 저희가 원래 자회사로 하던 부분들을 직영화로 해 왔기 때문에 그것은 당연히 내년 8월까지 저희가 풀어야 될 숙제고, 또 9호선의 문제는 간단치 않은 것이 1단계와 2, 3단계의 문제도 있고 또 2, 3단계와 1~8호선과의 문제도 있고, 그러니까 직영화를 시의 방침으로 정한 이상 그것은 풀어야 될 문제이고 파업과 그런 것들이 연관성 상에 있기는 하지만 그것은 풀어야 될 문제라고 생각을 합니다.

그리고 김포골드라인이나 소사원시의 문제는 파업이라는 것이 저희 공사도 마찬가지로 코레일도 마찬가지이고 노동조합 활동 중의 중요한 투쟁수단이기 때문에 어떤 경우든지 저는 매년 파업에 대한 것은 노동조합이 존재하고 노동운동이 있는 한은 늘 있기 때문에 그것들을 감안하고서 서로 간에 대화해 가면서 풀어야 될 문제라고 생각합니다.

○이은주 위원 알겠습니다.

사장님은 무시하고 계시는지 모르겠지만 직원들은 철도사업 진출에 따른 문제가 발생할 때 마다 골머리를 앓고 있고 이게 무슨 고생인지 모르겠다는 푸념도 하고 있습니다. 이 점에 대해서도 고려해 보시기를 바랍니다.

사장님, 지난 8월에 인도네시아, 말레이시아 방문하셨죠?

○서울교통공사사장 김태호 네, 그렇습니다.

○이은주 위원 그때 방문 때 말레이시아 철도 관계자들과 골프를 치신 것으로 알고 있는데…….

○서울교통공사사장 김태호 일요일 오후에, 제가 말레이시아 정부기관의 위원장들과 철도회사 사장들과 일요일 오후니까 특별한 일정이 없으니까 10여명과 비즈니스 미팅하고 그때 페낭 LRT사업에 대한 것, 원래 그날 TDA하고 마이트라는 정부 재무성과 과기처의 산하 위원들하고 일요일 오후에 그 위원회하고 미팅이 잡혀 있었는데, 그쪽에 조인해서 운동하고 식사 후에 미팅하자고 해서 그렇게 했습니다.

○이은주 위원 물론 공사에 도움이 되는 미팅이었을 것 같은데 어떤 효과가 있었나요?

○서울교통공사사장 김태호 그쪽에서 그 사람들하고, 제가 일요일 오후에 일정이 없어 호텔에서 쉬는 것보다 가서 페낭 LRT의 새도 오퍼레이터로서의 여러 가지 참여방안을 논의했고, 여러 가지 사업에 대해서 굉장히 더 밀접하게 이야기할 수 있었습니다.

○이은주 위원 그날 당시 김태호 사장님, 김석태 본부장님, 김남욱 해외사업처장님 세 분이서 운동을 하셨고요.

○서울교통공사사장 김태호 네, 같이 참여했습니다.

○이은주 위원 12명 4팀?

○서울교통공사사장 김태호 3팀이죠.

○이은주 위원 3팀 12명이 골프를 치셨습니다.

○서울교통공사사장 김태호 그렇습니다. 제가 사진도 드렸지 않습니까?

○이은주 위원 네. 하루 사진은 저한테 있습니다. 몇 번의 요구자료를 받는 과정에서 그 사진이 왔고요.

○서울교통공사사장 김태호 저는 처음에 위원님이 자료요구하기 전에 시 교통위원회에서 그런 얘기가 있다고 해서, 송도호 부위원장님께서도 말씀하셔서 제가 즉시 일요일 오후에 일정 없을 때 그쪽 관계자들과 비즈니스 골프를 한 적이 있다고 했습니다.

○이은주 위원 사장님, 골프를 칠 정도면 회의석상에서는 얻을 수 없는 아주 고급정보, 또 그 고급정보를 얻기 위해서 5시간 가까이 운동을 합니다, 보통. 그럼 페낭 LRT 가입 참여여부 그것은…….

○서울교통공사사장 김태호 위원님, 제가……. 말씀하십시오.

○이은주 위원 아니, 그러니까 제가 이야기를 할게요.

출장결과보고서를 보니까 스마트스테이션 말레이시아에 홍보 및 적용할 의사가 있다. 페낭 LRT 사업이 곧 추진되니까 공사가 적극 참여해 주기를 요청한다 등의 내용이 있어요. 기억하시죠?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○이은주 위원 그러면 페낭 LRT 사업에 참여할지 말지는 서울교통공사가 결정을 짓는 거고, 그렇죠? 그 사업을 저희한테 준다는 것이 아니잖아요? 참여 여부는 우리가 결정을 해야죠.

○서울교통공사사장 김태호 계속 말씀하시면 제가 답변을 하겠습니다.

○이은주 위원 그러니까 참여 여부는 저희가 결정을 하는 거죠. 사업을 주는 것은 말레이시아에서 주는 것을 하는 거고…….

○서울교통공사사장 김태호 그러니까 그런 기회가

있을 때 어떤 방식으로 참여할 의사가 있느냐 해서 저희가 기회가 주어진다면 말레이시아 로컬기업과 새도 오퍼레이터로서 페낭 LRT 사업에 참여하는 것이 좋고, 새도 오퍼레이터의 기능은 이런 것이라는 설명을 당연히 드렸죠.

○이은주 위원 사장님 다녀오실 때가 감사원 결과가 나오기도 전이었고 또 바로 다음이 임시회가 시작될 그런 시점이었습니다. 굉장히 중요한 출장이어서 다녀오신 것으로 제가 알고 있습니다.

그러면 제가 듣기로는 그때 골프 운동을 하루만 하는 것으로 듣지는 않았습니까. 그런데 제가 그 현지 파견 나가있는 직원 연락을 해 보니까 당분간 수신이 정지돼 있는 상태고, 또 마찬가지로 며칠간 골프를 치실 정도로 사장님이나 우리 본부장님, 처장님이 도덕적으로나 품격적으로 문제가 있다고 저는 그렇게는 생각을 하고 싶지도 않고…….

○서울교통공사사장 김태호 그런데 지금 그 말씀하시는 것 자체가…….

○이은주 위원 믿지 않습니다.

○서울교통공사사장 김태호 그렇게 말씀하시면 그 자체가 저는 대단히 이상한 것이 아니라고 말씀을 드렸고, 아니라고 일정을 드렸고 그랬지 않습니까?

○이은주 위원 아니, 그러니까 제가 이야기를 하잖아요, 잘못된 제보라고 지금. 제가 제보를 받은 것은 더 여러 날을 쳤다고 하는데 저한테 주신 자료로 제가 확인한 바로는 하루 일정에 골프운동이 있었고, 그런 것은 제가 품격적으로나 우리 직원분들이 그 정도로까지 해이해졌다고는 생각하고 싶지 않다고 분명히 말씀드립니다.

그런데 당시 출장 이후 3개월이 지났습니다. 그러면 그 골프를 치면서 운동하고 대화 내용 중에 지금 3개월이 지났는데 실제 실현이 됐거나 혹시 진행 중인 내용이 있습니까?

○서울교통공사사장 김태호 말레이시아 당시에 가서 여러 가지 사업이 있지만 페낭 LRT 사업의 파트너로서 파워넷이라는 회사 소개를 받았고, 파워넷에다가 LRT 사업을 어떻게 할 것인가에 대해서 논의

를 하는 과정에 이메일을 주고받고 직원들이 하고 있습니다.

그런데 국내에서도 철도사업이라는 것이 수년이 걸리는 일입니다. 그렇죠?

○이은주 위원 아니, 그러니까 간단하게 답변을 해주세요.

○서울교통공사사장 김태호 3개월 만에 극적인 변화가 있을 거라고 생각지는 않고 저희는 꾸준히 그 사업에 대해서 지금 논의를 하고 있고 제가…….

○이은주 위원 그러니까 지금 결론은 별로 진행되는 것은 없다는 거잖아요?

○서울교통공사사장 김태호 석 달 안에 진행되기를 바라는 것은 연목구어죠. 그리고 위원님, 제가 인도네시아를 출장하고 토요일에 항공편으로 쿠알라룸푸르에 들어왔습니다. 그리고 일요일 오전에 쉬어야 되는데 기업미팅을 하고 오후에도 미팅을 했습니다. 제가 일요일 오후에 일정 없는 날 관공서가 다 노니까 호텔에서 쉬는 것이 회사를 위해서 잘 하는 겁니까, 그 시간에도 그 사람들 만나서 일하는 것이 잘 하는 겁니까? 그러니까 골프를 했다는 초점인데…….

○이은주 위원 아니, 그래서 사장님, 골프를 쳤다는 것이 문제가 아니라 제가 그렇게 묻는 것이 아닙니다.

○서울교통공사사장 김태호 그러니까 지금 말씀하시는 것이…….

○이은주 위원 골프를 칠 정도로 그렇게 운동을 나가셔서 했으면 얻은 성과가 뭔가 있어야 저희한테 칭찬을 받든 사장님이 잘 했다고 누가 이야기를 할 것 아닙니까?

○서울교통공사사장 김태호 저는 칭찬 안 해 주셔도 좋은데…….

○위원장 김상훈 잠깐만요. 사장님, 목소리를 낮추시고…….

○서울교통공사사장 김태호 죄송합니다.

○위원장 김상훈 듣는 위원님들도 있으니까 목소리를 낮추시고요.

○**서울교통공사사장 김태호** 칭찬을 안 하셔도 좋은데 철도사업이라는 것이 국내에서도…….

○**이은주 위원** 사장님, 됐고요. 사장님, 제가 마무리하겠습니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 하여간 지금 진행 중에 있습니다.

○**이은주 위원** 존경하는 우리 위원님들께서 공사의 어려운 재무구조 현황과 자구책 마련이 필요하다는 말씀을 이번 행감에서도 많이 해 주셨습니다. 저도 이 부분에 대해서 충분히 공감을 합니다. 하지만 제가 계속 말씀드리는 부분은 해외사업 진출이 걸보기에는 좋아 보이지만 내실 있는 사업은 절대 아니라는 점입니다.

공사는 현재 해외사업 진출 말고도 여러 현안사업이 있습니다. 2019년 사장님께서 네 차례 해외출장을 가셨는데 세계교통기관회의 참석을 제외하고는 모두 도시철도 개발사업 참여 관련 MOU 체결입니다. 지난 임시회 때도 충분히 제 고민을 말씀드렸으니까 더 이상 길게 말씀드리지는 않겠지만 저는 이런 부분은 적절하지 않다고 봅니다.

이상입니다.

○**위원장 김상훈** 이은주 위원님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님, 우형찬 위원님 질의해 주십시오.

○**우형찬 위원** 한재현 본부장님, 차량본부 관련해서 질의드리겠습니다.

○**차량본부장 한재현** 차량본부장 한재현입니다.

○**우형찬 위원** 도시철도 전동차 계약 보내주신 자료를 보니까 1량 단가라고 하는데 신분당선은 20억 5,000만 원이고 서울동북선은 24억입니다. 차이가 크죠, 량당 단가니까.

○**차량본부장 한재현** 네.

○**우형찬 위원** 2004년에 서울메트로에 납품한 것이 8억 6,000, 2014년 9호선은 14억 3,000, 5호선은 15억 원이에요. 다원시스만 따로 떼서 보면 서울교통공사 196량 했을 때는 7억 9,000이고 비슷한 물량의 신안산선은 18억입니다. 굉장히 차이가 많고, 우

진산전 같은 경우 신림선 경전철은 14억 9,000이예요 그리고 인천은 17억이고. 차이가 왜 이렇게 많을까요? 우리가 입찰 들어가기 때문에 입찰 단가싸움 때문에 그럴까요, 아니면 차이가 어떻게 보면 고무줄 가격인데…….

○**차량본부장 한재현** 전동차 제작을 하면서 각종 장치들을 제작사가 직접 생산하는 경우가 있고요, 그다음에 외주로 위탁을 해서 제작하는 경우가 있고. 그다음에 제작 수량이라든지 여러 가지 요건들에 의해서 변화가 되는데 가장…….

○**우형찬 위원** 그런데 최대 가격이 24억이고 그다음에 최저가격이 10억이면 너무 차이가 나지 않습니까, 14억 차이가 나는데?

○**차량본부장 한재현** 그 당시에는 현대로템의 독점 체제하에서 계약이 체결돼서 높게 체결된 것으로 알고 있습니다.

○**우형찬 위원** 2014년까지인가요?

○**차량본부장 한재현** 네. 2015년도에…….

○**우형찬 위원** 그렇더라도 다원시스 같은 경우도 차이가 크잖아요? 두 배 이상 차이가 나는데요? 하나는 7억 9,000, 하나는 18억.

그러니까 제가 말씀드리고 싶은 것은 일단 저희 서울교통공사가 제일 낮은 단가에 수주를 받기는 했는데 전동차 가격 자체가 굉장히 고무줄이예요.

전동차 칸별 발주가하고 계약가를 제가 부탁을 드렸잖아요? 우리가 TC제어차는 뭘니까?

○**차량본부장 한재현** 현재 전동차 운전실이 장착된 차량을 TC제어차라고 합니다.

○**우형찬 위원** 그래서 TC차에 대해서 주요부품별 15가지를 정리해 주셨어요. 현대로템하고 다원시스하고 우진산전하고 보는데 전체적으로 낙찰률이, 가격이 일정치가 않아요. 신호장치 같은 경우 로템은 2억 8,000이고 다원시스는 1억 8,000이고 우진산전은 2억 4,000이고.

○**차량본부장 한재현** 지금 신호장치 같은 경우는 지멘스하고 안살도 쪽 외자품을 수입품으로 구매를 해서

사용하는 것이거든요. 그래서 아마 제작사별로 그 당시에 그런 외국사하고 협의하는 과정에서의 가격 결정으로 해서 차이가 발생하는 것으로…….

○**우형찬 위원** 그러면 현대로템은 더 싸야 되잖아요? 현대로템은 2억 8,000으로 해 놨어요. 우리 본부장님 말씀대로라면 현대로템은 2억 8,000이고 오히려 그동안에 실적이 없었던 다원시스는 1억 8,000으로 했거든요. 어차피 수입품이라고 그러면 수입품의 량당 단가가 TC차이기는 하지만 1억이 넘게 차이가 난다는 것은 이 안에서 어떤 이득을 취할 수 있는 부분이 충분하다는 얘기밖에 나오지 않거든요.

○**차량본부장 한재현** 그래서 지금 현재 저희들도…….

○**우형찬 위원** 그다음에 SIV 장치는 뭐라고 그래요?

○**차량본부장 한재현** 전동차에 에어컨이라든지 형광등, 그다음에 난방장치 쪽에 전력공급을 해 주는 것입니다.

○**우형찬 위원** 여기도 5,600하고 1억하고 근 2배 차이가 나고요. 전체적으로 이렇게 가격이 안 맞는 부분들이 많아요. 대차 같은 경우도 1억 2,000에서 1억 6,000, 우진산전은 1억 3,000.

제가 이 말씀을 드리는 것은 어떤 합리적인 가격을 우리 교통공사에서 갖고 있어야 되지 않을까 하는 생각을 해보거든요.

○**차량본부장 한재현** 그래서 저희들이 전동차 예정가격을 지방공기업법에 의거해서 예가 기준을 적용해서 지금 현재 산출을 하고 있는데요 이런 부분들은 좀 더 면밀하게 다시 한번 살펴보도록 하겠습니다.

○**우형찬 위원** 우리가 량당 단가 나올 때 단독으로 왔을 때는 이것을 비교할 수 없었지만 3개 사가 되니까 하면 전체적으로 예가 자체도 낮춰질 수도 있지 않을까 하는 생각을 해 보거든요.

○**차량본부장 한재현** 그래서 저희들이 지금 현재 구매되는 물품에 대한 안전이라든지, 그다음에 운영하면서 발생하는 비용절감이라든지, 여러 가지 구매단가를 낮추는 그런 부분들에 대해서 예가를 산정할 때 좀 더 앞으로는…….

○**우형찬 위원** 좀 더 과학적이고 객관적으로 했으면 좋겠고요. 25억은 너무 비싼 거 아닐까요? 왜 그랬을까요? 우리 교통공사에서 발주한 것은 아니고 동북선 도시철도공사인데 24억 3,500이에요.

○**차량본부장 한재현** 그것은 아마 민자사업으로 해서 현재 가격이 높게 책정이 된 것으로 생각합니다.

○**우형찬 위원** 민자사업이면 민자사업이지 기본 단가는 그렇게 높으면 안 될 것 같은데, 수고하셨습니다. 이기준 실장님? 동양대학교 관련해서 질문을 드리려고요.

○**경영지원실장 이기준** 경영지원실장 이기준입니다.

○**우형찬 위원** 동양대학교는 산학협력을 맺은 철도전문대학교다 보니까 우리 학생들이 갈 때마다 학기마다 100만 원씩 지원을 해 주시는 거죠?

○**경영지원실장 이기준** 그것은 동양대학교만 그런 것이 아니고…….

○**우형찬 위원** 다른 대학도, 한양대학교도 있는 것으로 알고 있고 명문대학교도 있는 것으로 알고 있습니다.

○**경영지원실장 이기준** 네.

○**우형찬 위원** 동양대학교는 철도전문대학원이 동두천에 있기 때문에 가는 것이고요.

○**경영지원실장 이기준** 네.

○**우형찬 위원** 이번에 학위를 봤어요. 동양대학교 총장 교육학박사 최성해. 그런데 다음에서 보면 이분이 단국대학교 제적 하고, 좀 전에 마지막 것으로 찾아본 것이거든요. 단국대 제적, 템플대학교 대학원 경영학 석사예요, 다음에서 나온 거니까. 그러면 이게 공문서잖아요?

○**경영지원실장 이기준** 동양대학교에서 학위를 받은 학생들한테…….

○**우형찬 위원** 교육부의 인증을 받는 공문서잖아요, 사문서가 아니잖아요?

○**경영지원실장 이기준** 네.

○**우형찬 위원** 그런데 공문서에 교육학박사라고 왜 적었을까요, 이분이?

○**경영지원실장 이기준** 그것까지는 저희가…….

○**우형찬 위원** 물어보셨어요?

○**경영지원실장 이기준** 아니요, 저희가 물어볼 사안이 아닌…….

○**우형찬 위원** 일단 이것은 허위잖아요? 그렇죠?

○**경영지원실장 이기준** 만약 다음에 그것이 맞다면…….

○**우형찬 위원** 아니, 이것은 허위인 것이고 우리는 그것을 몰랐다 치더라도 이분들은 이것 다시 받아야 되는 것 아니에요? 다시 정식으로 수정된, 이분은 교육학박사를 빼야죠.

○**경영지원실장 이기준** 만약에 허위라면 그게 맞습니다.

○**우형찬 위원** 다시 받도록 요청할 거죠?

○**경영지원실장 이기준** 개인들한테 가는…….

○**우형찬 위원** 공문서를 받은 것이고 저희는 학기당 100만 원씩 지원을 해 주지 않습니까? 그렇기 때문에 저희도 정정당당하게 우리 교통공사의 직원들이 사기의 의도가 있는 이런 문서를 받으면 안 되죠. 공식적으로 교육부 인증을 받은, 교육부에서 이것 인정 안 해 줄 것 아닙니까, 이 종이는. 그다음에 이분이 어디 갈 때 우습잖아요? 이제 소문 다 난 대학교인데, 이 양반이 무슨 교육학박사 학위면 저희 직원이 속였다고 할 수도 있잖아요?

○**경영지원실장 이기준** 향후에는 저희가 동양대하고 해서 그것을 조치해 달라고 하고요. 지난 것은 위원님 말씀대로…….

○**우형찬 위원** 지난 것도 이것은 수정하는 데 돈 드는 것도 아니고 자기네들이 잘못해서 발행한 것에 대해서는 다시 받아야죠. 이것 하는 데 몇 천원이면 되는데요.

○**경영지원실장 이기준** 노력하겠습니다.

○**우형찬 위원** 다만 공신적인 신뢰성 있는 문서로 받아야 되기 때문이죠.

그다음에 또 하나 짧게 질문드리면 한양대나 다른 대학교는 출석하면 출결신청을 다 받더라고요. 학생들이 제때제때 수업에 참여했는지 그것을 다 받더라고요. 동양대는 안 주시대요?

○**경영지원실장 이기준** 학교에 저희가 요청은 했는데 자료는 그게 교육 관련…….

○**우형찬 위원** 어차피 저희가 동양대뿐만 아니라 다른 대학교에서 다하고 일부 대학에서는 적극적으로 학생들을 잘 교육하고 있다는 것을 확인하고 학사관리를 잘 하고 있다는 것을 교통공사에 보여주는 것 아닙니까, 신뢰를 심어주고? 동양대학교는 그런 절차를 개인정보 보호를 이유로 또 학생들이 동의하지 않아서 못 주겠다는 것 아닙니까? 그런데 저희는 알아야죠. 와서 우리가 예산지원을 통해서 학교를 다니는 학생이 정상적으로 잘 수업을 받고 있는 건지, 아닌지 크로스 체크할 필요는 있잖아요?

앞으로 MOU를 혹시 맺게 될 때 그것을 미리 사전에 기재하면 되지 않나요? 정히 요구하면 되지 않을까요?

○**경영지원실장 이기준** 위원님 말씀대로 저희가 앞으로 학비지원을 하는 그런 과정에 대해서는 출결사항 그것도 같이 확인하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

○**우형찬 위원** 저희 MOU 맺을 때 넣으면 되는 것이고, 지금 다니고 있는 학생들이 적지 않기 때문에 이것을 어떻게 하기가 뭐해서 그러는데요, 이런 부분들은 조금씩 수정을 해서 하고, 이것은 우리 학생들 정식으로 된 것으로 달라고 하세요.

○**경영지원실장 이기준** 그렇게 하겠습니다.

○**우형찬 위원** 학생들이라고 그러니까 표현이 이상한데, 수업 받으신 박사님들한테는 공식적인 것으로 받

아야죠. 지금 이분은 공학박사 학위를 수여했는데
준 사람이 단국대 제적되신 분이 이것을 주시면 어떻
게 해요.

○**경영지원실장 이기준** 알겠습니다.

○**우형찬 위원** 그리고 사장님은 짧게 10초 정도
여쭙볼 건데요. 저는 펜싱팀 갔다 왔는데 사장님은
다녀오셨어요?

○**서울교통공사사장 김태호** 아니요.

○**우형찬 위원** 한번 신경 써서 다녀와 주시면 감
사하겠습니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 여러 번 말씀하셨는
데 제가 잘 신경을 못 써 죄송합니다.

○**우형찬 위원** 저는 다녀왔습니다.
이상입니다.

(김상훈 위원장, 송도호 부위원장과 사회교대)

○**부위원장 송도호** 우형찬 위원님 수고하셨습니
다.

다음은 성중기 위원님 질의하시기 바랍니다.

○**성중기 위원** 성중기 위원입니다.

3일 연방 행감하시느라 고생하시는데 저는 가벼운
질의를 좀 하겠습니다.

전동차 내구연한이 지금 몇 년으로 돼 있습니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 지금은 연한은 없고
저희가 발주를 낼 때 설계수명을 30년으로 하고 냅
니다.

○**성중기 위원** 현재 운영실태는 어떻습니까, 30년
발주 낸…….

○**서울교통공사사장 김태호** 저희가 현재까지
54%가 20년 이상된 전동차를 운행하고 있고 평균이
한 19점 몇 년 정도 대부분 그렇습니다.

○**성중기 위원** 그러면 기이 발주된 전동차도 있고
이럴 텐데 향후에 내구연한이 끝나서 폐차 직전에 그
러니까 전동차를 교체해야 될 대상으로 가장 빨리 다
가올 대상이 몇 량이나 되나요?

○**서울교통공사사장 김태호** 저희가 지금 한
1,900여 량…….

○**성중기 위원** 1,900여 량이 한꺼번은 아니겠죠?
단계별로 될 텐데…….

○**서울교통공사사장 김태호** 지금 대상물량 중에 저
희가 이미 교체한 부분도 있고 앞으로 대상 물량은
1,914칸입니다.

○**성중기 위원** 그러면 교체할 때 노후 전동차를 주
로 어떻게 처리합니까? 폐차합니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 현재 저희가 활용방법
을 외국에 수출한다든지 아니면 정부가 지원한다든지
이런 쪽으로 몇 번 노력을 해 봤는데 여의치 않고 해서
지금은 폐차, 그냥 고물로 처리를 하고 있습니다.

○**성중기 위원** 그것이 좀 아쉬워서 그런데 우리가
신상품으로 옷도 사 입으면 폐기처분해서 버릴 수도 있
고 또 좋은 전동차인데 아까워서 버리기가, 하여간 안
전성을 고려하면 폐기처분하는 것이 맞으나 후진국인
남아공이라든지 몽골 같은 이런 데는 우리보다 훨씬 더
고속을 요하지도 않고 그게 천천해 달리면 안전사고에
도 별 문제가 없는 거예요.

그러면 그런 데 우리 같은 열차를 저가에 수출을 한다
든지 아니면 우리가 국가 차원에서 국가의 위상을 높이
기 위해서 도네이션을 한다든지 이런 폐기처분보다 훨
씬 더 효과적으로 활용할 수 있는 방법이 있을 텐데, 그
게 임박해서 나타났을 때 언제까지 처분해야 되고 이런
것보다는 앞으로 다가올 대상차량에 대해서 노후 전동
차를 폐기하는 방법 연구를 따로 해 보면 어떨까요?

○**서울교통공사사장 김태호** 예전에 서울메트로가
베트남에 그런 차량을 몇 대 보낸 적도 있고 해서 저희
도 베트남과 다시 한번 타진을 해 봤습니다. 그런데 현
재는 노후전동차를 가져올 생각이 없다고 그러고, 저희
가 또 미얀마 쪽에 그런 전동차를 어떻게 해 보자 했더
니 여러 가지가 문제가 좀 있습니다. 그것도 어렵다,
그러니까 노후전동차를 갖고 왔을 때 부품수급이라든
지 유지보수의 문제가 더 있는 것 같다. 하여간 노력을
안 해 본 것은 아닙니다만 지금 말씀하신 대로 아주 적
극적이거나 체계적으로 해 본 적은 없지만 저희가 꾸준
히 관심을 가지고 노력을 해 왔습니다.

○성중기 위원 그러니까 선로라든지 플랫폼 이용에 별 문제가 없으면 부품수급이라든지 이런 관리하는 문제는 그럴 때 우리가 전동차를 저가에 팔든지 하고 우리 인력이 들어가서, 우리 기술인력이 투입이 돼서 운영하는 것을 맡아서 거기에 대한 운영수익도 창출할 수 있고…….

○서울교통공사사장 김태호 저는 그 부분에 대해서는 위원님 말씀에 적극 동감하고…….

○성중기 위원 미리 공부를 좀 하십시오.

○서울교통공사사장 김태호 지적도 계셨고 한니까 그 부분을 한 번 더 적극적으로 준비해 보겠습니다.

○성중기 위원 왜 그러냐면 우리가 어제도 말씀드렸지만 매년 갈수록 누적적자를 면치 못하고 있는 교통공사의 입장에서는 어떻든 간에 다각도로 우리가 가지고 있는 자원 안에서 적자 폭을 줄일 수 있는 방법이 있다면, 그리고 적자를 보더라도 명분이 있어야죠. 우리가 이런 것을 더 쓸 수 있지만 시민의 안전을 위해서 폐차를 하고 오히려, 우리가 폐차하는 것을 그들이 써도 좋다는 것이 아니라, 100km 달리는 것을 50km로 달리면 아무 문제가 없을 수 있거든요.

○서울교통공사사장 김태호 맞습니다.

○성중기 위원 그것을 제안드리고요.

그다음에 지난번에 우리 정진철 위원님 지역의 어느 역인가 거기 가서 보니까 역에 자전거거치대를 운영하고 있는 것이 있습니다.

○서울교통공사사장 김태호 시에서 만들었던 부분입니다.

○성중기 위원 그게 어느 역이었죠?

○서울교통공사사장 김태호 지금 5군데 남아 있습니다.

○성중기 위원 5군데 있습니까? 몇 대나…….

○서울교통공사사장 김태호 몇 개는 철거했고 아마 남아있는 것이 다섯, 여섯 군데…….

○성중기 위원 철거는 왜 하셨어요?

○서울교통공사사장 김태호 용도가 없어서 예전 9대 그 때 당시에 제 기억이 최판술 의원님이신 것 같은데 그게 관리되지 않고 특정사람이 자기 개인사물함처럼 이용하고 있고 이런 문제점을 많이 말씀하셔서…….

○성중기 위원 그러면 지금 자전거 거치할 수 있는 공간을 우리가 전체 확보하고 있는 것이 몇 대나 할 수 있습니까, 대략?

○서울교통공사사장 김태호 그러니까 지금 다섯 군데에 주차할 수 있는 것이 20개니까 한 100…….

○성중기 위원 그러면 많지 않네요?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○성중기 위원 그런데 제가 왜 여쭙 보냐면 지금 우리 시설공단에서 공공자전거 따릉이를 이용하고 있습니다. 따릉이, 아시죠? 2만 5,000대 운영하고 있어요. 인력도 많고 재원도 상당히 투입이 되는데 이것을 우리가 만들어서 급하게 시설공단에 맡기다 보니까 인력수급도 잘 안 되고 또 이용자도 의식이 부족해서 공공재를 사유화시켜서 도난, 분실, 파손 이게 굉장합니다. 그 얘기는 운영이 잘 안 되고 있다는 거예요, 운영이 안 되고 있는데 주로 따릉이 이용하는 것이 아파트 주거지역에서 버스정거장이나 지하철역사까지 운영하는 사례가 제일 많습니다. 그러니까 지하철역으로 걸어가는 너무 멀고 또 자전거를 이용해서 거기에 거치하고 타고 이렇게 하는, 굉장히 시민한테는 편리한데 저는 이 부분을 어차피 역에서 도보로 걸어가는 분도 있고, 주로 역에서 따릉이 이용률이 제일 높는데 그것을 우리 공사에서 인력과 그런 예산을 투입해서 관리하면 다른 공단보다 더 효율적으로 관리할 수 있지 않을까 싶은데 어떻게 생각하세요?

○서울교통공사사장 김태호 저희도 그런 의견을 피력한 적도 있고 또 그런 방안을 한 번 마련해서 제안해 보라고 시에서도 검토해 보겠다고 해서 안을 드렸고, 그런데 저희가 현재 시설공단에서 운영하고 있기 때

문에 그 부분은 매우 조심스럽습니다. 그래서 저희와 시설공단에서 운영하는 것이 서울시민을 위해서 시너지를 낼 수 있는 방안이 있다면, 그 시너지는 이용 면에서도 활성화되고 비용면에서도 지금보다 더 낮출 수 있고 이렇다면 그런 것이 시너지가 아니겠습니까?

저희는 기꺼이 할 용의는 있으나 현재 사업하는 기관이 있고 사업 주무부서의 결정이 있어야 되기 때문에 저희가 먼저 나서서 좀 하겠다 이렇게 하기에는 좀 곤란하고, 저희는 기회가 주어진다면 지하철과 자전거를 연계해서 시민들에게 더 편리하게 하는 방법을 더 모색해 보겠다고 말씀을 드린 바 있습니다.

○성중기 위원 아니, 저는 왜 이런 제안을 하나면 우리 역사 내에 상주하는 직원과 거기에 만약에 하게 된다면 공공자전거 따릉이운영팀과 같이 근무를 하게 될 텐데 서로 그 인력도 따릉이운영반, 역무원은 역무원대로 이렇게 엄격하게 직무상 구분은 되겠지만 그만큼 사람이 같이 업무를 교류한다든지 이렇게 하면 그런 효과도 있을 것 같고, 우리가 가지고 있는 장점으로 이용하는 데 훨씬 더 유리할 수 있지 않겠나라는 생각을 하는 겁니다.

○서울교통공사사장 김태호 저희는 공간적인 유리함은 분명히 있을 겁니다. 그러나 어떻게 운영할 것인가, 직원에 대한 이런 것은 고민할 부분이 대단히 많이 있다고 생각합니다.

○성중기 위원 마지막으로 작년 2018년도 보면 우수직원 및 부서 포상을 했죠?

○서울교통공사사장 김태호 늘 합니다.

○성중기 위원 보니까 질서유지반 해서 1~4호선 280만 원, 5~8호선 280만 원 이렇게 돼 있더라고요. 그런데 이 선발기준이 어떻습니까?

○서울교통공사사장 김태호 배분기준에 대한 것…….

○성중기 위원 배분을 하는 겁니까?

○서울교통공사사장 김태호 아니면 제가……. 그것은 아마 특별한 기준이 없을 겁니다. 그때그때

저희가 의도적으로 상 받을 사람이 많은데 수량이 적어서 적게 주고 이러지는 않고 현재 연초에 수립된 포상금 범위 안에서 직원들에게 최대한 포상을 하려고 하는 겁니다.

○성중기 위원 팀별 포상입니까, 개인별 포상입니까?

○서울교통공사사장 김태호 개인으로 할 때도 있고요 특별한 경우에 팀에 포상할 때도 있는데 대부분이 아마 개인포상…….

○성중기 위원 알아서 잘 하시겠지만 포상은 포상받는 사람은 굉장히 우월감이 있고 할지 모르지만 상대적으로 그 기준이 모호해서 어떤 사람 선정되고 안 되고 하면 상대적인 박탈감이라든지 소외감을 느끼는 사람이 있는데 안 줘도 될 포상금을 주면서 직원들 간에 심적으로 불편한 원인제공이 될 수도 있다 이런 생각을 합니다. 예민합니다.

○서울교통공사사장 김태호 그것은 저희가 유념하겠습니다.

○성중기 위원 이상입니다.
(송도호 부위원장, 김상훈 위원장과 사회교대)

○위원장 김상훈 성중기 위원님 수고하셨습니다. 다음 질의하실 위원님은 김태호 위원님 질의하여 주십시오.

○김태호 위원 김태호 시의원입니다. 아시겠지만 저희 상임위에서 비교시찰을 다녀온 것 알고 계시죠? 해외비교시찰 저희가 다녀와서…….

○서울교통공사사장 김태호 네, 얼마 전에 다녀오셨지요.

○김태호 위원 사실 다녀오면서 많은 자부심과 이런 것을 느낄 수 있는 계기가 됐던 것 같습니다. 서울교통공사가 대단한 일을 하고 있구나, 우리나라 수도서울을 세계 속의 서울로 만들어 가는데 앞장서 나가고 있다는 것을 느끼게 된 계기였던 것 같습니다.

그런데 한편으로는, 모르겠습니다. 제가 이런 얘기를 들었을 때 서울교통공사가 과연 교통 시스템이, 이런 보관시스템이 잘 안 되어 있다는 얘기를 들어서 이것에 대해서 이게 무슨 말인가 싶어서 질의를 하고자 합니다.

서울교통공사는 도시철도연구원을 운영하며 국가 R&D, 자체연구 등 다양한 연구개발을 수행하고 있습니다. 그렇죠?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○김태호 위원 도시철도연구원 연구개발을 통해 창출된 연구성과는 연구성과 관리, 활용, 기본계획에 따라 성과, 통계, 성과물 기술의 세 가지 구분으로 나눠져 있습니다.

그런데 중앙행정기관과 연구관리전문기관들도 이렇게 지식재산권 활동을 통해 활용가치를 극대화하고 있는데 이런 것을 보관하고 관리하는 연구개발관리시스템이 상당히 부족하다고 얘기를 들었어요. 그게 어떻게 된 건지 궁금해서…….

○서울교통공사사장 김태호 저희가 지금 말씀하신 대로 도시철도연구원이 있지만 R&D 연구관리체계가 부실한 것은 사실입니다. 저희도 느끼고 있고 하나하나 그것을 잡아가야 되는데 그 점은 저도 동감이라고 생각합니다.

○김태호 위원 규정도 사후관리규정 제23조 사후관리규정도 제정하셨잖아요. 그렇죠? 그럼에도 불구하고 2017년도 그 이후에라도 관리시스템 구축을 잘 해 놔야 되지 않았나라는 생각을 하는데 어떻게 생각하십니까?

○서울교통공사사장 김태호 그것은 저희가 상당히 미흡한 부분이 많았다고 생각을 하고 어제 우리 추승우 위원님께서 도시철도연구원에 대한 기능이나 이런 부분에 대한 질의가 있었고 그 점도 저희가 공감하고 있습니다. 연구원을 연구원답게 만드는 것 중에 중요한 것이 연구관리체계를 잡는 건데 아직은 좀 미흡한 점이 많이 있다고 생각을 합니다.

○김태호 위원 미흡한 것이, 최근 약 5년간 도시철도연구원에서 5호선 자동차 열차자동운전장치 ATO죠? 국산화 등 96건의 다양한 연구과제를 진행하여 특허, 논문, 시제품, 연구성과를 도출한 바 있습니다. 그러나 연구개발 업무를 수행하면서 생산되는 기술연구자료와 성과물이 연구업무 프로세스의 전산

시스템 부재로 인하여 성과물 관리와 기술자료 공유가 거의 이루어지지 않다고 합니다.

○서울교통공사사장 김태호 이게 시스템의 문제도 있지만 또 한 가지 다른 문제는 연구결과가 사업으로 이어져서 사업에 반영이 돼야 되는데 큰 문제는 국책연구과제든 다른 연구과제든 연구를 한 것들이 연구로서 그냥 끝나고 사업부서에 연결이 안 되다 보니까 사업부서에서는 관심이 없고 연구소에서는 그것이 사업으로 진행이 안 되니까 연구가 종료된 다음에 지금 말씀하신 대로 사후관리 같은 것들이 안 이어지고, 그래서 연구관리체계를 잡는 것과 동시에 연구결과물이 사업으로 반영되는 그 고리를 만들어야만, 두 가지가 되어야만 말씀하신 여러 문제점, 미흡한 점들이 보강이 될 수 있겠다 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○김태호 위원 혹시 이 미흡한 점을 보강하고 난 다음에 공유는 어디까지 공유가 가능한 거예요? 우리 일반시민들도 그런 것을…….

○서울교통공사사장 김태호 저희는 공공기관이니까 가능한 최대한 공개해서 같이 공유할 수 있도록 하는 것이 원칙이라고 생각합니다.

○김태호 위원 원칙인데 그렇게 하실 의향이 있으신 거예요?

○서울교통공사사장 김태호 네. 저희는 문서도 대부분 다 많이 공개하라고 하니까 그런 부분에 대한 것은, 그 기술에 대해서 민간사업자가 관심을 가지고 같이 하겠다는 경우에는 저희가 어떤 법적으로 제한된 영역이 아니라면 개방적으로 일을 처리하도록 하겠습니다.

○김태호 위원 이게 사실 아시겠지만 모든 것이 사장님의 의지에 달려있는 것 같아요. 사장님의 의지에 따라서 이 모든 것들의 방향이 바뀌잖아요, 그리고 성과가 나는 거고요.

○서울교통공사사장 김태호 저는 노력할 것이고 제도로서 그게 보장되어야 될 것이라고 생각합니다.

○김태호 위원 사장님께서 나가시기 전까지 이런 프로그램 시스템을 구축하는 것이, 해 놓고 나가시기를 부탁드립니다.

○서울교통공사사장 김태호 제 임기 안에 계속 노력하겠습니다.

○김태호 위원 사장님, 사장님 임기 언제까지죠?

○서울교통공사사장 김태호 임기는 내년 5월 31일까지가 제 임기입니다.

○김태호 위원 5월 31일까지 해 낼 수 있으시겠죠?

○서울교통공사사장 김태호 그런 부분들은 큰 어려움이 있는 것이 아니니까 저희가 부단히 노력하고, 제 옆에 있는 도시철도연구원장이 잘 할 겁니다.

○김태호 위원 이것도 예산이 많이 들어가는, 예산이 어느 정도 들어가 있죠?

○서울교통공사사장 김태호 지금 감각적으로 크게 예산이 들어갈 부분은 아니라고 생각합니다.

○김태호 위원 예산도 얼마 들어가지 않는데 이런 것은 기본적으로 구축해 놔야 되는 것 아니겠어요?

○서울교통공사사장 김태호 저희가 관심이 덜했고 연구원을 연구원답게 못 만들었는데 최근에 저희가 그래서 박사급 인력들을 꾸준히 1년에 몇 명씩 충원하면서 연구원을 연구원답게 만드는 것들을 하고 있습니다.

○김태호 위원 마지막으로 발언을 하는데요 도시철도연구원은 연구업무 수행 전반 및 연구성과물을 체계적으로 관리하고 활용하여 공사의 경쟁력과 시민이 안전하게 탈 수 있는 지하철을 만들기 위해 방안을 꼭 강구해 주시고, 이 시스템 구축 우리 사장님 나가시기 전까지 수행하고 나가시기 부탁드립니다.

○서울교통공사사장 김태호 아직 시간이 많이 남았는데 자꾸 가신다고…….

○김태호 위원 마지막 행감이잖아요.

○서울교통공사사장 김태호 잘 알겠습니다. 열

심히 하겠습니다.

○김태호 위원 사실은 사장님하고 밖에다가 마지막 기념으로 투샷 나오면 사진을 찍어달라고 했거든요. 아무튼 3일 동안 행감 받느라 고생 많으셨습니다. 이상입니다.

○서울교통공사사장 김태호 잘 알겠습니다.

○위원장 김상훈 우리 김태호 위원님이 내가 할 말을 다해 버렸네. 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은 송아량 위원님 질의해 주십시오.

○송아량 위원 송아량 위원입니다.

제가 말씀드릴 것은 2004년 승강장 안전문 설치를 위해서, PSD 형식이 난간형으로 돼 있는 것이 있죠?

○서울교통공사사장 김태호 두 군데 있습니다.

○송아량 위원 두 군데가 어디죠?

○서울교통공사사장 김태호 구의역하고 강변역입니다.

○송아량 위원 건대입구 아닌가요?

○서울교통공사사장 김태호 건대입구하고 강변역입니다. 정정하겠습니다.

○송아량 위원 지금 제가 PSD 관련 안전사고를 보니까 2010년부터 강변역 같은 경우에는 2011년도에 발생을 했죠? 2011년도에 휴가 나온 군인이 투신해서 사망한 사고가 있었습니다. 그리고 마지막으로 있었던 것이 2016년 10월에 김포공항 사고가 있었는데요.

제가 말씀드리고 싶은 것은 다른 지하철역에 있는 것은 밀폐형 그리고 반밀폐형. 그런데 강변과 건대입구에는 지금 난간형으로 되어 있습니다. 난간형의 높이가 어떻게 돼 있죠?

○서울교통공사사장 김태호 난간형이 사람 키보다는 좀 낮을 겁니다.

○송아량 위원 그렇죠, 낮죠? 그런데 지금 2011년 사망사건 이후로 아직까지도 이게 교체가 안 되고 있어요. 마지막에 있었던 김포공항이나 다른 역들은 다 교체를 했잖아요? 교체를 했는데 굳이 이 난간만 그대로 계속 방치를 해 두고 있는 상태거든요.

○**서울교통공사사장 김태호** 구조적인 몇 가지 기술적인 문제가 있는데 그것은 기술본부장이 구체적으로 말씀을 드리도록 하겠습니다. 괜찮겠지요?

○**송아량 위원** 네.

○**기술본부장 김석태** 기술본부장 김석태입니다.

금방 위원님이 말씀하신 대로 건대입구, 강변역은 난간형으로 설치가 돼 있고 2011년도에 자체적으로 검토를 해 본 적이 있습니다. 위원님 말씀하신 대로 휴가 나온 군인이 넘어가서 다친 경우가 있었는데, 이게 사실 두 가지의 문제점이 내포돼 있습니다.

구조적인 문제점이 하나 있고요. 현재 반밀폐형의 중량 부분하고 밀폐형의 중량 부분이 다르기 때문에 밀에 승강장 연단석까지 보강조치를 해야 되는 문제점이 나오고요. 그렇게 하기 위해서는 저희들이 이역 같은 경우에 반밀폐형으로 설치를 검토해 보니까 2011년도에 검토한 가격으로 약 55억이라는 예산이 나옵니다. 우리가 평균 김포공항역 등 하려고 할 때 한 역사당 저희들이 14억, 15억 정도 보고 있는데 엄청난 예산이 많이 나오고 있고, 또 하나 문제점에 대해서는 이유 같지만 민자역사로 도입된 부분이기 때문에 민자 광고한 업체하고 협의가 이루어져야 되는데 그 부분도 걸림돌로 남고 있습니다.

주 걸림돌은 구조상의 문제점을 어떻게 해결할 것인가가 제일 큰 문제점입니다.

○**송아량 위원** 지금까지 사고 이후에 사고가 안 일어나게끔…….

○**기술본부장 김석태** 저희들이 그 부분에서 예방 대책으로 거기다 센서를 설치하고 월담을 했을 경우에는 경보음이 울린다든지…….

○**송아량 위원** 다른 모든 역들은 반밀폐로 일단은 돼 있잖아요?

○**기술본부장 김석태** 반밀폐형으로 됐습니다.

○**송아량 위원** 다 밀폐로 돼 있는데…….

○**기술본부장 김석태** 반밀폐형도 있습니다.

○**송아량 위원** 지금 이런 예산 같은 경우는 어떻게 처리합니까? 교통공사 측에서 다 부담을 해야 되는 겁니까, 55억 원에 대한 예산을?

○**기술본부장 김석태** 김포공항도 저희 예산으로 않고 시비 지원사업으로 했습니다.

○**송아량 위원** 이게 기부채납 형식으로 이루어진 사업입니까?

○**기술본부장 김석태** 아닙니다. 서울시에서 예산 지원된 것으로 시행하고 있습니다.

○**송아량 위원** 그러면 이게 지금 예산과 그런 문제가 있다고 말씀을 하셨는데, 그리고 유진 측에서는 기본적으로 스크린도어에 대한 최종 결정권한은 서울교통공사에 있고 본인들에게 거절할 권한이 없고 교통공사가 착오를 한 것 같다는 그런 얘기가 있었어요. 이게 예산뿐만 아니라 의지를 갖고 진행을 하면 충분히 가능한 얘기인데…….

○**기술본부장 김석태** 유진에서 그런 이야기를 하는데 궁극적으로는 광고손실 부분에 대한 협상이 이루어져야 됩니다.

○**송아량 위원** 충분히 가능하다고 얘기는 하잖아요? 유진 측에서도…….

○**기술본부장 김석태** 위원님이 말씀하시니까 그렇게 말씀하시는데 저희들하고 협상했을 때는 광고손실 부분에 대해서 엄청난 요금을 요청하고 있는 실정입니다.

○**송아량 위원** 그러니까 그런 부분들은 서로 협의를 해서 공사를 한 다음에 그 기간을 다시 연장을 해 주든가, 그 광고에 대한 것을 아예 끊는 것이 아니잖아요?

○**기술본부장 김석태** 궁극적으로는 저희가 소요예산이 첫 번째 크고, 두 번째 아까 말씀드린 구조상의 검토 부분하고 예산상의 문제입니다. 그다음에…….

○**송아량 위원** 다른 역들은 이게 어떻게 다 이루어진 거죠, 예산이?

○**기술본부장 김석태** 맨 처음에 근본적으로 설치할 때…….

○**송아량 위원** 다른 역들도 55억 원의 예산이 들어간 거냐고요?

○**기술본부장 김석태** 아닙니다. 처음에 설치할 당시에 이렇게 설치를 했기 때문에 그렇지만 이 역은 철

거하고 재설치하고 구조보강을 해야 되기 때문에 다른 데보다 예산이 더 많이 들어가는 것입니다.

○**송아량 위원** 그러면 전혀 방법이 없는 거네요? 사고가 안 일어나기를 바랄 수밖에 없는 거네요?

○**기술본부장 김석태** 저희들이 사고예방 조치로 위에다 펜스를 올려볼까 그 생각도 했는데 중량 때문에 안 됐고요. 그래서 현재 경보장치를 설치해서 넘어가면 바로 센서로 동작되게 해 놨는데…….

○**송아량 위원** 넘어가면 센서가 발생된다는 것이, 이미 사고가 일어날 수도 있는데 그게 무슨 말도 안 되는 얘기죠.

○**기술본부장 김석태** 경보음이 울리면 그만큼 예방효과가 있으니까 주위에서 잡을 수도 있겠죠.

○**송아량 위원** 최근에 계획을 따로 생각한 것은 전혀 없는 거네요?

○**기술본부장 김석태** 네, 없습니다.

○**송아량 위원** 그러면 여기는 역에 근무하시는 분들이나 사장님도 사고가 안 일어나도록 바랄 수밖에 없는 거네요?

○**기술본부장 김석태** 근본적으로 내구연한이 되면 다시 재검토를 하겠습니다.

○**송아량 위원** 이게 계약기간이 언제까지죠, 유진 측하고 이 강변역과 건대입구역?

○**기술본부장 김석태** 2023년까지로 알고 있습니다.

○**송아량 위원** 그러면 그때까지는 전혀 지금…….

○**기술본부장 김석태** 광고도 광고지만 이 구조물의, PSD 교체시기가 돌아오면 그때 전반적으로 검토를 하고 구조 검토한 뒤에…….

○**송아량 위원** 2023년까지는 계속 그대로 방치밖에 안 되는 거네요?

○**기술본부장 김석태** 특별히 더 열심히 하겠습니다.

○**송아량 위원** 특별하게 더 이상의 방법은 없다는

거잖아요?

○**기술본부장 김석태** 월담하지 않을 수 있는 방안을 더 강구하고…….

○**송아량 위원** 월담은 월담하고 사고가 일어나면 끝인데 그것은 무슨, 말도 안 되는 거죠. 교통공사에 모두 PSD가 다 설치되어 있잖아요?

○**기술본부장 김석태** 네, 다 설치됐습니다.

○**송아량 위원** 다 설치돼 있지만 이 2개 역만 오점으로 남겨있는 상태잖아요, 어떻게 보면.

사장님 입장에서는 얼마 안 남았다고 하시지만 이거 해결해 놓고 가실 생각은 없으신가요? 그래도 모든 역에 다 안전문이 설치되어 있다고 하지만 실질적으로 이 2개 역은 마음만 먹으면 사고가 일어날 수 있는 역들이잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 위원님, 일본 같은 데 가면 다 거의 지금 저희 같은 형태로 스크린도어가만 들여져 있습니다. 그러니까 저희가 쓸 수 없는 스크린도어를 쓰고 있다 그러면 즉시 교체를 해야겠는데 사실은 그런 의도적으로 넘어가서 사고를 내는 사람들에 대한 방비를 조금 더 해 달라는 말씀이시지 않습니까?

○**송아량 위원** 그렇죠.

○**서울교통공사사장 김태호** 그러니까 그것은 우선순위의 문제이기도 합니다. 쓸 수 없는 상태나 이상작동이 되는 것이 아니니까, 그래서 어제도 지적을 하셨고 오늘도 말씀을 하셨고 하니까 그것은 유진메트로가 다시 또 협의할 충분한 의지가 있다고 하니까 한번 만나보겠습니다.

○**송아량 위원** 의지가 있다고 얘기를 하니까 제가 말씀을 드리는 것이고요.

○**서울교통공사사장 김태호** 한번 대화는 또 해 보고 어느 정도의 의지가 있는지, 위원님께 말씀을 드린 내용이 어떤 내용인지 저희가 해서 할 수 있다면…….

○**송아량 위원** 모든 역에 승강장안전문이 있으면 교통공사 측에도 이미지가 훨씬 더 좋은 일이잖아요.

○**서울교통공사사장 김태호** 그 부분에 대해서 시간이 걸리더라도 마스터플랜을 잡아보도록 하겠습니다.

○**송아량 위원** 아까 본부장님, 월담했을 경우에는 센서가 울린다고 했는데 그러면 지하철이 들어오면 서 어떻게, 센서가 울리면 정지가 되는 건가요, 아니면 어떻게 되는 거죠?

○**기술본부장 김석태** PSD 문하고는 아무 상관없이 예를 들어서…….

○**송아량 위원** 넘어가게 되면…….

○**기술본부장 김석태** 사람이 월담하게 되면 그 센서가 동작됩니다. 열차하고 상관이 없습니다.

○**송아량 위원** 그러면 열차가 들어올 수도 있는 거잖아요? 들어올 경우에는 어떻게 되냐고요? 센서만 울리는 것뿐이지 전혀 방지대책은 없는 거네요?

○**기술본부장 김석태** 네, 그렇습니다.

○**송아량 위원** 그러면 그게 어떻게 무슨 대책이예요? 센서가 울리면서 신호가 연결이 되든가, 들어오는 열차에 신호가 가게끔 해야지.

○**기술본부장 김석태** 열차하고 연결시키는 센서……. 아무튼 위원님 말씀대로 종합적으로 검토 잘하겠습니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 유진하고 다시 얘기를 좀 해 보겠습니다.

○**송아량 위원** 유진 측하고 잘 협의를 통해서 이런, 오점이 남겨져 있는 거잖아요, 전체 역 중에 2개 역인데. 단순히, 물론 보완사항은 했다고 하지만 이것은 마음만 먹으면 넘어갈 수 있는 충분한 높이거든요.

○**서울교통공사사장 김태호** 하긴 완벽히 그런 것 방지는 못하지만 외국 다른 곳에서도 여러 군데 쓰고 있는 장비니까 저희가 그대로 운영을 했던 것 같습니다. 그러니까 당부하신 것처럼 유진하고 다시 한번 얘기를 해 보겠습니다.

○**송아량 위원** 네. 이 두 역 잘 챙겨주시기 바랍니다. 이상입니다.

○**위원장 김상훈** 송아량 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은 이은주 위원님.

○**이은주 위원** 이은주 위원입니다. 추가질의 조금만 더 하겠습니다.

저희 승무원들의 인력증원하고 지하철 안전운행 저해를 초래하는 요인이 있다고 해서 몇 가지 제안도 드리고 묻고 싶습니다.

불안정한 승무업무체계 때문에 견습교육의 부족에도 불구하고 기지군에 입환운전 기관사 본선열차 단독근무 전환 배치를 하고 있고, 승무원 지원 및 관리담당 역할에 내근 간부들의 열차운행 투입으로 업무시스템이 혼란하다고 하는데 이게 혹시 사실입니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 본부장님이 답변을 해도 되겠습니까?

○**이은주 위원** 네, 본부장님이 답변해 주십시오.

○**승무본부장 정일봉** 승무본부장 정일봉입니다. 저희가 승무를 하는 데 있어서 필요한 사전교육은 철도 안전법에서 정해진 법정교육을 충실하게 하고 있고요. 그리고 특히 본선구간 운행하기 위해서는 해당 호선 인증을 받은 경우에만 승무를 할 수 있기 때문에 그런 교육을 철저히 해서 안전에 문제없도록 하고 있습니다.

위원님께서 질문하셨던 구내 부분을 말씀하셨는데 구내의 경우에는 저희가 예전에 안전업무직으로 채용됐던 구내 기관사들을 본선 차장요원으로 다 배치를 했고…….

○**이은주 위원** 이것은 승무원들이 말씀을 하시는 거예요. 견습교육이 부족했는데도 기지군에 입환운전 기관사 본선열차로 단독근무 전환 배치를 하셨대요. 이게 사실인지 아닌지만 저한테 답변해 주시면 됩니다.

○**승무본부장 정일봉** 사실이 아닙니다. 충분한…….

○**이은주 위원** 그러면 승무원들이 잘못된 이야기를 저희한테 했다는 거죠?

○**승무본부장 정일봉** 충분한 교육을 했고 기량평가를 해서 합격한 경우에 단독승무 하고 있습니다.

○**이은주 위원** 그런데 왜 본인들은 충분한 교육이 안 됐는데 이렇게 됐다고 생각을 하셨을까요?

○**승무본부장 정일봉** 저희 충분히 교육을 했고 기량평가까지 다 완료했습니다.

○**이은주 위원** 그러면 승무원 지원 및 관리담당 역

할에 내근간부들의 열차운행 투입으로 업무시스템이 혼란하다고 하는데 그러면 이것도 승무원들이 저희한테 잘못 보고를 한 겁니까?

○승무본부장 정일봉 그 부분은 일정부분 맞습니다. 그것은 어제 성중기 위원님께서 지적하셨던 것처럼 승무분야 인력 운영에 효율적인 부분이 좀 더 필요하다는 내부문제가 좀 있었고요. 이를테면 휴일에 나와서 근무해야 되는 경우가 너무 많다 보니까 그것이 결국에는 인건비 부담으로 나타나고 또 직종간에 여러 가지 위화감을 형성하는 그런 요인이 되고 있기 때문에 저희가 자체 효율화라는 측면에서 간부인력들을 구내 기관사 업무에 투입을 해서 7월 1일부터 현재 운영을 하고 있는 체제입니다.

○이은주 위원 그러면 지금 본부장님 답변에 견습교육이 충분히 됐다고 하시는 거고 승무원들은 견습교육이 부족함에도 지금 본선열차 단독근무로 전환배치를 했다고 지금 생각을 하는 것이니까 이에 대한 부분은 승무원분들과 어느 정도 일정부분 조율을 하셔서 다시 한번 논의를 하셔야 될 것 같고요.

또 각종 사고발생으로, 승무원들 이야기예요. 급조된 부실한 인력운영 책임이 오로지 승무원들에게만 많이 전가가 된다고 합니다. 이런 부분에 대해서는 또 어떻게 생각을 하시는지요?

○승무본부장 정일봉 저희가 위원님께서 염려하시는 바와 같이 그렇게 부실하게 관리하고 있지 않고요. 특히 승무원들을 본선근무 투입하기 전에는 사전 보완교육과 운전실무수습교육을 통해서 법정교육을 실시하고 개인별 기량평가를 해서 합격한 경우에 단독승무를 하기 때문에 안전에 문제 있다는 것은 아니고요. 다만 운영하다 보면 여러 가지 변수요인들이 나타납니다. 시스템적인 문제도 있을 수 있고 이 용승객의 불안정한 행동에 의해서 문제가 생길 수 있는데 그 과정에서 승무원이 충실하게 매뉴얼대로 조치를 했느냐 여부에 따라서 미흡한 부분이 있을 때는 책임을 부과하지만 정상적으로 처리한 부분까지 부

담으로 작용하지는 않습니다.

○이은주 위원 본부장님, 그러면 승무원들이 지금 휴가를 사용함에 있어서 혹시 제한과 통제가 있습니까?

○승무본부장 정일봉 제한과 통제라기보다는 저희 승무인력은 시민과의 약속된 운행 스케줄을 100% 완수하는 것을 기본으로 하고 있습니다. 그런데 그중에 승무원들 유고가 발생하는 경우에 열차운행을 조정하고 못하고 100% 운행해야 되다 보니까 휴일인 사람들이 나와서 그 자리를 대신 근무하는 일들이 생깁니다. 그러다 보니까 사전 스케줄링된 일정대로 충분히 쉬느냐라는 부분에 대해서는 100% 부여하지 못하는 상황들은 발생할 수가 있고요. 그리고 또 휴가 부분이 특정 시기에 집중되거나 하는 경우에 그것을 연중 고르게 분산해서 해야 되는데 경우에 따라서는 명절이라든가 성수기에 휴가인원이 집중되는 경우가 발생되기 때문에 부득이 그런 시기에는 휴무인 사람들이 근무하는 일들이 좀 더 증가되고 있습니다.

○이은주 위원 그러면 지금 본부장님 답변 그렇게 해 주셨는데요. 저도 한 번 승무원분들과 만나서 이 부분에 대해서는 본부장님 답변내용이 이대로 속기록에 남아 있기도 하고 하니까 다시 한번 질의를 하고 또 이 방안에 대해서, 그러면 이분들이 저희한테 하신 얘기가 어느 정도 일정 부분 맞는 부분은 거의 제가 봤을 때는 한두 가지 정도밖에 안 되고 나머지는 다 다르다고 답변을 하셔서 그 부분은 다시 한번 확인을 해야 될 것 같습니다.

교통공사 사장님이나 임원들께 현장에서 직접 시민들을 안전하게 운송하는 기관사들이 알맞은 대우와 개선된 처우를 받을 수 있도록 적극적으로 협조를 해 주시기를 바란다는 당부말씀을 드립니다.

○승무본부장 정일봉 더욱 노력하겠습니다.

○이은주 위원 이상입니다.

○위원장 김상훈 이은주 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님, 송도호 부위원장님 질의하여 주십시오.

○송도호 위원 송도호 위원입니다.

서울메트로환경 사장님 앞으로 좀 나와 주십시오.

○(주)서울메트로환경사장 석락희 메트로환경 사장 석락희입니다.

○송도호 위원 사장님 3일 동안 수고 많습니다.

○(주)서울메트로환경사장 석락희 네, 감사합니다.

○송도호 위원 많이 준비해 왔을 건데 질의를 별로 안 해서 제가 대표로, 두 번째인가요 하려고 합니다.

○송도호 위원 많이 준비해 왔을 건데 질의를 별로 안 해서 제가 대표로, 두 번째인가요 하려고 합니다. 다름이 아니고 잠실광역환승센터 있죠? 거기 시설 직군들, 거기에 총 몇 명이 근무하고 있습니까, 시설 직군 빼고 전체?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 시설직이 12명이고요 다해서 28명인 것으로 알고 있습니다.

○송도호 위원 그리고 나머지는 청소하시는…….

○(주)서울메트로환경사장 석락희 청소하고 경비가 있습니다.

○송도호 위원 그런데 이번에 보니까 시설직군들은 도시철도ENG로 다 옮기는 것 같아요?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 네. 내부 재구조화작업을 하고 있는데요 그 근본적인 취지는 ENG는 태동과정이 분사하는 과정에서 됐기 때문에 직제가 있고 호봉이 있고 직급이 있습니다. 그런데 저희는 용역에서 출발해서 저희가 정규직화하면서 직무급화를 했습니다. 그래서 제도가 차이가 있고 운영방식에 좀 차이가 있어서 저희 쪽에 있는 직원들이 불만이 있었습니다. 그래서 그 부분을 해소하기 위해서 ENG 쪽으로 이관하는 것을 목표로 해서 작업을 하고 있는 중인데, 잠실환승센터는 사업이 다릅니다. 그러니까 주체가 다르기 때문에, 그것은 서울시 자산이고 교통공사가 위탁을 받은 것을 저희가 재위탁을 받아서 운영하고 있어서 이번에 대상에서 빠졌습니다.

○송도호 위원 네, 알겠습니다.

그런데 왜 위탁을 줬는데 시설직군은 서울시에서 직접 뽑아서 준 거죠, 12명? 그것은 계약서에 보니까,

협약서나 이런 것을 보면 서울시에서 직접 핸들링을 했더라고요. 그런가요? 아니면…….

○(주)서울메트로환경사장 석락희 아니, 그렇지 않습니다. 그것은 저희가 인원을 채용해서 과업을 수행하고 있는 것입니다.

○송도호 위원 아, 그래요? 그러면 이분들 소속은 어디로 되어 있어요, 12명?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 메트로환경입니다.

○송도호 위원 메트로환경으로 돼 있어요?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 네. 그런데 일반적으로…….

○송도호 위원 그러면 이번에 ENG로 옮겨가는 부분에 대해서 왜 이분들은 제외가 됐죠?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 이분들은 그 사업으로 이관되는 것이 아니기 때문에, 보통 사업이 이관되면 그 인원을 포괄해서 승계를, 이관을 시키지 않습니다. 그런데 잠실광역센터에 대한 사업은 별도의 사업이고 또 회계도 내부적으로는 별도로 하고 있습니다. 그런 상태이기 때문에 이관대상이 되지 않아서 인원도 마찬가지로 ENG로 하지 않는 것으로…….

○송도호 위원 그러면 이분 12명의 소속이 정확하게 어디예요? 메트로환경…….

○(주)서울메트로환경사장 석락희 메트로환경입니다.

○송도호 위원 환경 직원들이예요?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 네, 그렇습니다.

○송도호 위원 그러면 이 부분은 어떻게 하실 계획이예요?

○(주)서울메트로환경사장 석락희 지금 계획은 일단 노조와 합의가 돼서 현재 잠실광역센터에 근무하고 있지 않는 5개 기지와 5개 청사에 근무하는 시설직 85명을 이관하는 것으로 지금 방침을 정해서 운영하고 있는데 잠실센터에 근무하는 시설직들도 좀 더 다른 직원들은 뭔가 나아질 거라는 기대감을 가지고 가게 되는

데 자기들은 거기에서 배제됐기 때문에 그 기대감에 따른 불만을 가지고 있을 수 있습니다. 그래서 설득 작업을 하고 있고, 그런데 불만은 있을 수 있지만 법적으로는 그게 문제는 없습니다. 왜냐하면 어떤 불이익처분을 해서 하는 것은 아니기 때문이에요.

○**송도호 위원** 그러면 이분들은 꼭 환승센터에 필요한 인력이네요?

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 그렇습니다.

○**송도호 위원** 그래서 보내 줄 수도 없고 그런 부분이기 때문에…….

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 이분들을 보내려면 기존 보내기로 한 사람들을, 열두 사람을 잔류시켜야 됩니다.

○**송도호 위원** 그러니까 이분들은 불만이 있을 거 아닙니까?

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 네, 그렇습니다.

○**송도호 위원** 그러면 어떻게 해요? 지금 120명을 보내는데 85명을 ENG에서는 뽑는다면서요?

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 운영시스템이 ENG와 저희하고 다르기 때문에 120명, 그러니까 잠실까지 포함하면 132명입니다. 그런데 잠실은 애초에 이관대상사업이 아니기 때문에 거기는 제외시켰던 거고 120명 중에 85명이 넘어가고 나머지 25명에 대해서는 올해 정년퇴직하는 사람이 8명이 있고 나머지 인원은…….

○**송도호 위원** 알겠습니다. 그렇게 자세한 부분은……. 제가 몰라서 물어보는 부분이 아니고 이분들을 어떻게 할 것인가 그것 때문에 제가 질의하는 거예요. 그러니까 130명을 해서 ENG에서 85명을 뽑고 나머지를 뺄 것인지 아니면 처음 계약했던 대로 120명을 해서 ENG에서 85명으로 선정을 해서, 나머지는 또 이쪽에서 써야 될 거 아닙니까?

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 위원님들께서

말씀하시는 두 가지 안을 다 같이 검토를 하고 있습니다. 그래서 일단은 기존에 12명이 불만을 제기하기 전에는 저희가 충분히 설득했고 노조에서도 설득됐다고 얘기가 됐는데 서울시 노동정책관 쪽으로 민원을 냈는데 그것은 각하됐고 인권위원회에 민원을 낸 부분은 각하되지 않고 지금 조사 중에 있습니다.

그래서 저희는 두 가지 안을 다 가지고 노조와 지금 협의를 하고 있습니다. 그런데 노조에서는 130명을 다 포함해서 그중에서 85명을 선발하는 것은 기존에 정직작업하는 것도 엄청 힘들었는데 노조가 지금 난색을 표명하고 있는 상황이고 오히려 노조가 12명을 설득하고 있습니다.

○**송도호 위원** 네, 알겠습니다. 수고하셨습니다.

○**(주)서울메트로환경사장 석락희** 감사합니다.

○**송도호 위원** 사장님, 이 부분 상당히 민감한 부분이고 그런데 이 부분 어떻게, 협의서 보면 교통공사 사장님도 나와요. 교통공사 지침도 나오고, 어떻게 교통공사에서 그분들 정리 좀 해 주세요. 그거 검토 해 보세요.

○**서울교통공사사장 김태호** 네, 하여간 우리 메트로 환경 사장과 잘 협의하겠습니다.

○**송도호 위원** 하여튼 협의 좀 하셔서 그분들도 억울하다 그런 생각이 안 들게끔 잘 설득을 하든 아니면 통합해서 하든 그 부분 정리 좀 해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 네.

○**송도호 위원** 하나만 더 할게요.

신림역 4번 출구 에스컬레이터 사업 설치 지연 관련해서 감사 받았잖아요? 특정감사 받은 이유는 뭐니까?

○**서울교통공사사장 김태호** 우리 기술본부장이 답변을 잘 할 것 같습니다.

○**송도호 위원** 네, 간단하게 해 주세요.

○**기술본부장 김석태** 기술본부장 김석태입니다.

첫 번째 감사원 감사의 지적사항이 공기지연이 너무 늦었다, 두 번째는 사전에 기초적으로 지장이설물을 이설해 놓고 본공사로 들어가야 되는데 동시에 발주해서 지역주민들의 교통편이 지연됐다, 그게 주 감사지적사항입니다.

○**송도호 위원** 왜 그랬어요? 제가 몰라서 물어보는

것이 아니니까, 왜 그랬어요?

○기술본부장 김석태 제가 별도로 대답해 드리면 안 되겠습니까?

○송도호 위원 만날 본부장님은 별도로 별도로 하는데 나한테 한 번도 안 왔어요. 저한테 별도로 와서 보고한 적이 있어요?

○기술본부장 김석태 다른 위원님들이 같이 계시기 때문에…….

○송도호 위원 아니, 제가 이것을 물어보는 이유는 앞으로 그렇게 하지 말라는 뜻에서 얘기하는 거예요. 그렇지 않아요? 지금 문제는 이것이지 않습니까? 최소한 지장물 이전해야 될 부분들의 목록을 뽑아서 언제까지 하고 그 협의를 했어야 될 거 아닙니까? 그런데 상수도인지 수도인지 그게 빠졌죠, 상수도관?

○기술본부장 김석태 신림역 4번 출구 제가 직접 그 당시에 엄청나게 힘들게 했던 부분인데요, 발주 늦었다고 저희 메트로 사장님 5번 불러갔고요, 발주 먼저 내라 엄청나게 큰 호통을 많이 받았습시다, 위원님.

○송도호 위원 그래서 그냥 발주부터 내버렸어요?

○기술본부장 김석태 조사 다 했습니다. 조사했는데요 서울시 GPS 있는 것과 실제하고는 많이 다릅니다.

○송도호 위원 그러니까 제가 하는 이유는, 그러니까 그런 부분들은 발주부터 내라면 왜 냅니까? 이 부분이 안 되었기 때문에 내면 안 됩니다 해야지. 앞으로 그렇게 하지 마시라고 제가 지금 질의하는 거예요.

○기술본부장 김석태 네, 감사합니다. 그렇게 하겠습니다.

○송도호 위원 이 부분 감사를 받고 했다면 얻은 것이 있어야 될 거 아닙니까, 공사 후에? 그러면 이런 부분은 절대 이렇게 해서 안 되겠구나, 이런 부분들은 계획을 죽 세워서 지장물 이전하는 부분들도

언제까지 계획을 세워서 해야 될 거 아닙니까? 그런데 위에서 압력 넣는다고 해서 미리 발주내서 그렇게 하면 안 되지 않습니까?

○기술본부장 김석태 그런 사항이 벌어지면 부위원장님 말씀대로 처리하겠습니다.

○송도호 위원 앞으로 그렇게 하세요.

○기술본부장 김석태 네, 감사합니다.

○송도호 위원 이상입니다.

○위원장 김상훈 송도호 부위원장님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은, 추승우 위원님 먼저 질의하시고 정지권 부위원장님은 그 후에 하십시오.

○추승우 위원 추승우 시의원입니다.

지금 흔히 4차산업혁명 시대라고 얘기를 하고 산업구조가 고도화되면서 기술특허에 대한 관심이 높아지고 있고요 핵심기술이 산업의 존폐를 결정하는 시대가 왔습니다. 그래서 오늘 서울교통공사가 관리하고 있는 지식재산권, 기술특허 등을 비롯해서 질의를 드리려고 하는데요. 제가 어제 도시철도연구원 질의를 하면서 예산 여부에 따라 연구실적 차이가 난다고 지적을 했고요. 그런데 또 내용을 살펴보니 예산이 책정된 과제 중에 2건이 지식재산권을 취득해서 등록을 했더라고요.

○서울교통공사사장 김태호 자료를 보고 있습니다.

○추승우 위원 지금 현재 서울교통공사가 보유하고 있는 지식재산권은 총 몇 건이 됩니까?

○서울교통공사사장 김태호 지금 자료를 보니까 307건입니다.

○추승우 위원 307건입니까?

○서울교통공사사장 김태호 특허, 실용신안, 디자인, 상표 9월 30일 기준으로 그렇습니다.

○추승우 위원 아, 9월 30일 기준으로요? 저한테 온 자료는 323건이라고 소개가 되고 있는데요.

어쨌든 이번에도 지식재산권으로 등록한 내용을 보게 되면 지하공간에서의 위치 데이터 전송을 위한 비콘 개발 이런 내용들이 있는데 혹시 타스라고 아십니까?

○서울교통공사사장 김태호 저는 잘 모릅니다. 아는 분이…….

○추승우 위원 그러면 답변을 하실 수 있는 분이

…….

아니, 5호선에 이것을 탑재를 한다고 기사가 나오던데…….

○서울교통공사사장 김태호 어떤 시스템…….

○추승우 위원 마스입니까, 타스입니까?

○서울교통공사사장 김태호 우선 자료에 나와 있는 어떤 시스템인지 말씀을 해 주시면 저희가…….

○추승우 위원 올해 10월 14일 기사를 보게 되면 토이스미스라는 업체에서 운영하는 타스, 이것을 보니까 열차 움직임 중에 실시간으로 진동, 고주파…….

○서울교통공사사장 김태호 그것은 토이스미스라는 스타트업이 개발을 했고 저희가 테스트 베드가 되어 주는 겁니다. 서울시 사업에 의해서 정책사업인데 토이스미스가 어디 시험을 해야 되니까 저희가 테스트 베드가 되어 줬던 것이고, 저희는 시험하는 데 지원을 했을 것입니다.

○추승우 위원 지원을 합니까?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○추승우 위원 기술특허 같은 것도 보니까 단독으로 개발하는 것이 아니라 업체랑 공동개발하는 경우들도 주로 있는 거죠?

○서울교통공사사장 김태호 예를 들면 저희가 테스트 베드가 되어 주고 일정 부분 기여하는 경우에는 공동으로 그런 영역을 주기도 합니다.

○추승우 위원 어쨌든 교통공사에서 300여 건의 지식재산권 보유를 하고 있는데 이 지식재산권을 활용한 사례가 있습니까?

○서울교통공사사장 김태호 재산권에 대해서 로열티를 받는다는 건 이런 것 아닙니까. 저희가 2~3%씩 받는 경우도 있는데 한번 확인을 해 봐야 될 것 같습니다. 저희가 로열티 부분은 그렇게…….

○추승우 위원 아무튼 도시철도에서 나름대로 이런 기술특허를 갖고 있다는 것은 굉장히 메리트가 있는 것 아닙니까?

○서울교통공사사장 김태호 그리고 최근에…….

○추승우 위원 그래서 제가 말씀드리려고 합니다. 최근에 삼바(SAMBA).

○서울교통공사사장 김태호 삼바도 아직은 구체적으로 판매는 안 했지만 삼바 부분에 대해서도 로열티를 몇 % 정해서 저희가 방침을 가지고 있습니다.

○추승우 위원 아직까지 그것을 수출하겠다는…….

○서울교통공사사장 김태호 실제로 삼바를 우리 대신에 해외에 판매해 줄 사업자들과 저희가 협약은 맺었지만 구체적으로 최초 상품에 대해서 판매는 아직 이루어지지 않았고 논의만 진행 중에 있습니다.

○추승우 위원 그래도 이번 올 6월에 UITP인가요, 거기에서 운영기술 탁월성 부분에 대해서 수상을 했다…….

○서울교통공사사장 김태호 세계 최고 1위상을 받았죠, 삼바가. 그래서 아마 판매에 탄력을 받을 것으로 생각합니다.

○추승우 위원 그러니까요. 축하드리고 이렇게 기술특허를 개발해 나가는 데 박차를 가했으면 좋겠다는 생각이 드는데요.

제가 지적을 하고 싶은 것은 이 지식재산권에 대한 유지관리 문제입니다. 권리유지를 위해서 3년간 1억 1,600만 원 지출을 했습니다. 그 연차료라는 것이 어떻게 결정이 되는 것입니까?

설명해 주십시오.

○도시철도연구원장 윤화현 도시철도연구원장 윤화현입니다.

연차료라는 것은 지식재산권을 보유하려고 그러면 5년 동안은 무료로 유지를 할 수가 있는데 5년이 지나면서부터 특허청에 납부하는 금액을 연차료라고 합니다.

○추승우 위원 특허료, 등록비죠?

○도시철도연구원장 윤화현 네, 등록비입니다.

○추승우 위원 2017년 5월 31일에 서울교통공사는 지식재산권 관리규정을 마련했습니다. 이 내용에 대해서 잘 알고 계시죠?

○도시철도연구원장 윤화현 네.

○추승우 위원 아마 323건 지식재산권에 대해서 나름대로 가져갈 기술도 있을 것이고 이것은 가져가 기 힘들 것이라는 부분도 있을 것입니다.

○도시철도연구원장 윤화현 맞습니다.

○추승우 위원 이것을 포기하는 절차나 이런 것들은 어떻게 진행합니까?

○도시철도연구원장 윤화현 일단 절차는 작년 연말 감사 받기 전에는 연 1회 관련부서, 특허를 보유하고 있는 부서들이 있습니다. 그 부서들에게 우리가 유지를 할 것인지, 아니면 이것을 포기할 것인지 수요조사를 하게 되면 관련 부서에서 요청이 옵니다. 그래서 이런이런 부분들은 실효성이 없으니까 이번에 포기했으면 좋겠다 그러면 그것을 모아서 심의위원회를 합니다. 심의위원회를 해서 감사 이후에 심의절차를 구체적으로 평가표를 만들어서 60점 이상이 되면 유지를 하고 60점이 안 되면 포기하는 것으로 해서 연 2회에 하는 것으로 보완을 해서 지금 하고 그렇게…….

○추승우 위원 보완을 했습니까?

○도시철도연구원장 윤화현 네.

○추승우 위원 지난번 내부감사에서 지적이 나온 부분이죠?

○도시철도연구원장 윤화현 지적 되고 나서 5월 8일 방침을 만들어서 그렇게 연 2회로 하는 것으로 방침을 만들었습니다.

○추승우 위원 연 2회. 횡수가 중요한 것이 아니고 어쨌든 기술성, 경제성을 판단할 수 있는 전문적인 기준 이것이 중요할 것 같습니다.

○도시철도연구원장 윤화현 그래서 총 9가지 항목에 대한 평가표를 만들어서, 거기에 보면 기술성, 경제성, 여러 가지 포함해서 그것으로 해서 그러면, 어떻게 보면 특허를 굳이 꼭 유지할 필요가 있는지에 대해 의구심 나는 그런 부분도 사실 있거든요. 그래서 그런 부분들을 효율적으로 할 수 있도록

이번 기회를 통해서 더 열심히 추진하도록 하겠습니다.

○추승우 위원 아무튼 최근에 좋은 소식이 있었고, 앞으로 교통공사의 지식재산권에 대한 진행방향에 대해서 나름대로 목적도 가지고 계실 거라고 생각을 합니다.

그런데 감사에서도 지적을 받았다시피 합리적인 관리에 대해서 초점을 맞춰야 되고, 서울교통공사가 타 도시철도 운영기관보다 상당히 많은 재산권을 보유하고 있습니다. 아까 323건이라고 했는데 부산은 39건, 인천 60건 이 정도 미미한 수준이에요. 그런데 이게 연차료 지출이라는 부분이 따르기 때문에 상대적으로 가치가 떨어지는 기술에 대해서는 나름 정리를 해야 될 부분이 있을 것 같고요.

그래서 아까도 이번에 기준이라든지, 그다음에 조사시기나 이런 것들 횡수를 늘리는 방식으로 하고 있다고 하는데 이런 부분에 대해서 전문성 있는 시스템, 방안도 마련을 해서 가치 있는 지식재산권을 저희가 선도적으로 취급할 수 있는 계기가 되었으면 합니다. 사장님?

○서울교통공사사장 김태호 잘 알겠습니다.

○추승우 위원 아무튼 기대가 큼니다, 삼바 이번 기술에 대해서. 서울시 지하철 운영에 있어서 많은 도움이 되기를 바라는 입장입니다. 수고하셨습니다. 이상입니다.

○위원장 김상훈 추승우 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은 정지권 부위원장님 추가질의 바랍니다.

○정지권 위원 간단히 질의할 것이 있어서요.

김태호 사장님, 전문직 24명 뽑았죠? 계약기간이 언제 썸인가요?

○서울교통공사사장 김태호 사람마다 다릅니다. 채용시기에서 보통 최초 2년 이렇게 하고 추가로 1년 또는 2년 이렇게 하기 때문에…….

○정지권 위원 퇴사하신 분 있나요?

○서울교통공사사장 김태호 최근에 두 사람 퇴사했습니다.

○정지권 위원 그러면 22명입니까, 두 분 퇴사했으면?

○서울교통공사사장 김태호 네, 22명 맞습니다.

○정지권 위원 정규직 되신 분이 몇 분이죠?

○서울교통공사사장 김태호 정규직화 대상으로 결정된 것은 6명 되어 있습니다.

○정지권 위원 그런데 왜 정규직됐는데 아직, 어떤 상태입니까?

○서울교통공사사장 김태호 정규직을 하면서 어떻게 전문직에서 정규직으로 전환할 것인가에 대해서 저희가 그동안 감사원의 감사 죽 진행이 돼 왔고 최근에 감사결과를 발표를 했지 않습니까? 그래서 제도를 만들어야 되고 그분들에 대해서는 정규직화하기로는 이미 결정나 있었던 것이고 어떤 직급으로 어떻게 정규직화 할 것인가에 대해서 그 제도가 덜 마련돼서 아직 못하고 있습니다.

○정지권 위원 그러면 사인만 안 한 상태입니까, 승인만?

○서울교통공사사장 김태호 정규직으로 된 것은 이미 다 정규직으로 돼 있는데 어떤 직급으로 어떻게 할 것인가에 대해서 저희가 4급 이하에…….

○정지권 위원 뽑을 때 몇 급으로 뽑지 않고…….

○서울교통공사사장 김태호 전문위원들은 직급으로 뽑는 것이 아니라 보수로 합니다. 몇 급 상당…….

○정지권 위원 연봉으로 합니까?

○서울교통공사사장 김태호 연봉으로, 왜냐하면 저희가 지금 직급직위체계 안에 들어있지 않기 때문에 연봉으로 보수를 몇 급 상당으로 한다 이렇게 뽑습니다.

○정지권 위원 그러면 인사위원회에서…….

○서울교통공사사장 김태호 저희가 채용공고를 낼 때 어떤어떤 역량을 가진 사람을 하고 그 뽑는 사람에 대해서 저희가, 정부 규정이 급여기준이나 이런 것들을 공고하게 돼 있기 때문에 저희가 3급상당으로 채용한다, 6급상당으로 채용한다 이렇게 채용을 하고 전문위원으로서 그에 상응하는 경력과 이런 것

에 따라서 보수를 책정합니다.

○정지권 위원 전문직으로 있는 분이 9,000만 원이 넘는 분도 있어요?

○서울교통공사사장 김태호 1급상당에 해당하는 경우에는 1급에 해당하는 직위를 저희가 드리고…….

○정지권 위원 너무 과한 것 아닙니까?

○서울교통공사사장 김태호 그것은 저희가 마음건강센터 의사 같은 경우에는 그보다 더 드려야 되고, 그러니까 그분들을 채용할 때 우리 내부의 급여기준이 아니라 그분을 사회에서 대우를 할 때 급여기준이니까 그 전문성을 보고 그에 상응해서 4,000만 원에 저희가 채용한 분도 있고 1억에 채용하는 분도 있고 그것은 경우에 따라 다르다고 생각을 합니다.

○정지권 위원 IT전략실에 계셨던 분인데 9,000만 원이 넘어서…….

○서울교통공사사장 김태호 부위원장님, 이 자리에 있으니까 그것은, 개인에 대한 것은, 그렇죠? 급여 수준은…….

○정지권 위원 이름은 안 밝혔잖아요?

○서울교통공사사장 김태호 그런데 누구인지 다 압니다, 이 자리에 계신 분들은.

○정지권 위원 알겠습니다.

○서울교통공사사장 김태호 저희가 보수 수준은 죽 다릅니다.

○정지권 위원 알겠고요. 사장님, 베트남분도 한 분 계시죠?

○서울교통공사사장 김태호 네. 베트남 사업을 위해서 저희가 채용을 했습니다.

○정지권 위원 그분도 연봉이 5,000만 원이 넘으시는데?

○서울교통공사사장 김태호 기간이 좀 돼서 매년 조금씩 인상해서…….

○정지권 위원 그분은 주로 무슨 일을 하시나요?

○서울교통공사사장 김태호 베트남 사업에 대한 통역과 번역, 그다음에 베트남 사업에 대해서 베트남 현

지 인민위원회나 부서하고 연락하고 자료조사 하고 이런 것들을 수행합니다.

○정지권 위원 이분은 보니까 통상적으로 아무 하는 일이 없고 통역만 하는 것 같아요. 단지 통역시키려고, 1년에 한 번 정도 통역요원으로 쓰는데 5,200만 원 들어서 그분을 꼭 쓰셔야 되나요?

○서울교통공사사장 김태호 늘 상시적으로 법령, 규정, 공문서, 보고서 이런 번역도 늘 하고 있고 저희가 출장 가는 경우에는 같이 가서 통번역…….

○정지권 위원 공사 직원 안에 그 정도 되는 실력 없나요?

○서울교통공사사장 김태호 베트남어를 그렇게 할 수 있는 사람이 어디 있겠습니까. 그리고 저희가 유용하게 쓰고 있습니다, 많은 도움을 받고 있고.

○정지권 위원 유용한데 1년에 한 번 정도 쓰는데…….

○서울교통공사사장 김태호 1년에 한 번 정도 쓰지 않고 과업을 부과하고 평소에 여러 가지 자료나 보고서나 이런 것들을 번역하고 저희가 또 교육하는 경우에 교육의 보조자로도 쓰고 그렇습니다.

○정지권 위원 사장님, 저한테 교통공사 직원인데 이렇게 문자 왔어요. “존경하는 위원님, 교통공사 행정사무감사 하시느라 수고가 많으십니다. 전문위원직의 정규직 문제로 김태호 사장님이 저희 직원들을 고려해 주시지 않는 것 같아 많이 아쉽습니다. 사장님께서 인사위원회를 열어 24명 중 6명을 정규직화하는데 관철시켰습니다. 소수에 불과하지만 계약기간을 두고 계약하여 전문직으로 들어와 계약에 반하여 정규직으로 될 수 있는 하나의 자리로 매김한 것 같습니다.” 이렇게 왔는데, 그러면 인사위원회만 거치면 다 정규직 되나요?

○서울교통공사사장 김태호 그렇지 않습니다. 정규직으로 되는 사람이 직급이 정해져 있고, 아까 1급상당, 2급상당 이렇게 전문직으로 된 분들은 계

속 계약직으로 남아 있고 저희가 4급 이하의 하위직인 경우에는 전문직으로 예전에 전환을 다 했고요. 당시에 무기계약직을 일반직으로 전환할 때 하위직에 해당했던 여섯 분은 일반직 전환할 때 같이 전환을 했고, 이후에 들어왔던 분들은 전환대상이 아니기 때문에 계약기간을 채우고…….

○정지권 위원 사장님, 그러면 베트남 이분은 또 2년 연장해 주셨습니까?

○서울교통공사사장 김태호 지금 1년 연장해서 있습니다. 필요에 따라서 1년씩, 1년씩 저희가 연장해 나갑니다.

○정지권 위원 연장하는데, 계속 쓰실 겁니까?

○서울교통공사사장 김태호 지금 베트남 다낭사업이 잘 되고 있으니…….

○정지권 위원 다낭사업이 2020년에 또 이루어지는데?

○서울교통공사사장 김태호 그게 지금 프로젝트가 현재도 용역이 진행 중에 있고 수시로 가서 회의도 하고 협의도 합니다.

그런데 저는 부위원장님 질의하시는 이유를 잘 모르겠습니다, 정말로. 부위원장님께 문자를 주는 분들 저한테 소개 좀 해 주세요. 제가 한 번 대화를 해 볼게요.

○정지권 위원 저도 이름 없이 무명으로 와요.

○서울교통공사사장 김태호 보십시오. 서울시에서는 저희 조직에 대해서 개방적으로 해서 지금보다 훨씬 많은 개방적으로 운영하라고 그러지 않습니까?

○정지권 위원 사장님, 제가 질문한 이유를 잘 모르겠어요? 공정하지 않다는 거죠. 우리 직원들 중에서 충분히, 전문직보다 더 잘 할 수 있는데 왜 전문직을 뽑아서 이렇게 하나 이 말씀이에요.

○서울교통공사사장 김태호 저희 6명 중에 3명은 상담심리사입니다. 직원 중에 상담심리사 있습니까? 의사 있습니까? 변호사 있습니까? 저희가 직원들이 할 수 없는 부분에 있는 사람을 전문위원으로 채용해서 합니다.

○정지권 위원 사장님, 제가 묻는 이유가 좀 공정했으면 쓰겠다는 거고, 우리 직원들이 그래도 몇십대 일, 몇백 대 일로 다 들어온 거 아닙니까? 충분히 그분들도 더 양성하고 교육시키면 전문직보다 더 잘 할 수 있습니다, 더 자부심 가지고 할 수 있고.

○서울교통공사사장 김태호 그래서 직원이 할 수 있는 부분에 대해서는 저희가 전문직 채용하지 않습니다. 정말입니다. 그것은 직원이 할 수 없는 영역에 있는 분들, 직원보다 훨씬 전문성이 있는 분들을 뽑습니다.

○정지권 위원 자, 시간이 없어서……. 마음건강센터장님이 몇 분이시죠?

○서울교통공사사장 김태호 한 명입니다.

○정지권 위원 센터장님은 한 분이시고…….

○서울교통공사사장 김태호 밑에 상담사가 여섯 명입니다.

○정지권 위원 6급이 여섯 분인가 계시죠?

○서울교통공사사장 김태호 그렇습니다.

○정지권 위원 왜 이렇게 많아요? 이분들은 세 분다 정규직으로 만들어 주셨고…….

○서울교통공사사장 김태호 저희가 최초에 5, 6, 7, 8에서 힐링센터로 출범할 때 상담사가 세 분이었는데 통합하면서 메트로까지 하면서 직원이 배 이상 늘었습니다. 그래서 세 명을 더 늘려야 되는데 지금도 그분들의 수가 모자라서…….

○정지권 위원 왜 이렇게 마음건강센터가 많아야 되나요? 이유가 뭐니까?

○서울교통공사사장 김태호 우리 직원들의 여러 가지 정신건강문제에 대한 상담을 해야 되는데 하루에 상담할 수 있는 사람이…….

○정지권 위원 사장님, 그런 부분에 대해서 마음건강센터가 많이 있어야 된다는 데 대해서 좀 생각해 보지 않으셨나요? 직원들이 왜 이렇게 불안해하고 정신적으로 불안한가, 그 부분에 대해서는 생각 안 해 보셨어요?

○서울교통공사사장 김태호 그것은 전후가 좀 다른 것 같습니다. 그게 설립된 이유가 2012년, 2013년, 2014년 오면서 기관사들의 공황장애와 등등으로 인한 자살이 굉장히 많았습니다. 과거에도…….

○정지권 위원 그러면 버스와 택시는 더 많겠네요, 정신적 불안이?

○서울교통공사사장 김태호 그렇게 질문을 하시면 제가 답변을 할 수가……. 그래서 당시에 노사민정이 만나서 왜 이렇게 문제가 있을까에 대한 여러 가지 방안을 내보니까 이게 지하철에서 또는 우리 작업장에서 장시간근무를 하는데 생기는 공황장애라든지 우울증이라든지 이런 것들이 많아서 이것을 방지해야 되겠다 해서 세운 것이 힐링센터였고 그러면 우리 많은 조직에서 유증상자들이 있으면 신분을 노출시키지 않은 채 프라이버시를 보호하면서 힐링센터에 가서 상담을 받을 수 있게 하자 그랬는데 그 이후로 성과를 많이 거두었습니다.

그래서 그 이후로 지금까지는 아직 그런 유형의 문제가 없는데, 왜 많이 생겼느냐 하는 것도 환경을 개선해 나가면서도 저희가 많이 줄었고 또한 아울러 그런 유증상자가 생겼을 때 직원들이 가서 상담을 받고 또 좋아지고 케어하는 건데 저희는 작업장 특성 때문에 사실 그 문제는 굉장히 중요하고 현재도 상담사는 여섯 분이지만 어떤 의미에서 직원들을 더 늘려서 대화할 기회를 더 줬으면 좋겠다는 것이 많이 있습니다.

그래서 그런 점은…….

○정지권 위원 사장님, 답변 다 들었으니까요. 그런 부분도 있겠지만 우리 직원들이 왜 불안해 할까 그런 부분에 대한 연구도 하고 전문직을 뒤야지, 저는 그게 먼저라고 봅니다. 마음건강센터도 분명히 중요하지만 그 전에 왜 우리 직원들이 이렇게 마음이 불안하고 왜 그런가를 분석할 수 있고, 용역을 주든가 어떤 방법을 먼저 강구한 다음에 마음건강센터를 많이 늘려도 되지만 그것도 강구하지 않은 상태에서 마음건강센터만 많이 늘리는 것은 저는 좀 부적절하다고 보고 있습니다.

○서울교통공사사장 김태호 앞에 지금 말씀하신 부분에 대해서는 다양한 프로그램을 가지고 회사 내에서

불안을 해소하는 것을 하고 있습니다. 지금 직원들의 정서와 환경을 개선하는 여러 가지 프로그램들을 진행하고 있습니다.

○정지권 위원 그런 우리 직원들의 불안한 마음을 없애 주게끔 우리 사장님께서 잘 좀 해 주시고요. 또 전문직으로 했을 때 직원들 중에서도 전문직처럼 대우해 줄 수 있는 그런 방법을 강구해 주시기 부탁드립니다.

○서울교통공사사장 김태호 네, 잘 알겠습니다.

○정지권 위원 이상입니다.

○위원장 김상훈 정지권 부위원장님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원님은 송아량 위원님 추가질의하십시오.

○송아량 위원 송아량 위원입니다. 질의하도록 하겠습니다.

2013년 8월 지하철 6, 7호선 유희공간 시민의 공간으로 개발이라는 것으로 해서 상업공간의 70% 이상을 중소기업에게 제공하도록 해 소상공인을 보호하고 사업참여기회를 확대하는 데 중점을 둔다고 하셨습니다. 그리고 나서 GS리테일과 5년의 임대차계약을 체결하셨죠?

○서울교통공사사장 김태호 네, 그렇습니다.

○송아량 위원 그 이후에는 영상 좀 보고 하겠습니다.

(영상자료 상영)

제가 말씀드리고 싶은 것은 지금 6, 7호선 406개의 상가, 6호선이 174개, 7호선이 232개가 영업중이 됐습니다. 알고 계시죠?

○서울교통공사사장 김태호 네.

○송아량 위원 지금 이 계약이 전대차로 이루어진 거잖아요? 교통공사와 GS리테일, 그리고 GS리테일은 이런 상가를…….

○서울교통공사사장 김태호 전차인을 모집할 수 있게 되어 있죠.

○송아량 위원 그렇죠, 그렇게 돼 있죠. 그런데 지금 이분들은 계약기간이 GS리테일에서 10월 24일 계약이 끝났다고 해서, 보니까 원래는 5년 해서 10년

동안 영업을 연장할 수 있다는 계약으로 이 상가에 들어오신 거죠?

○서울교통공사사장 김태호 저희가 GS리테일에는 5년 플러스 5년 해서 원하는 경우에 장기 10년 할 수 있도록 한 겁니다.

○송아량 위원 최대 10년 동안 하신 거잖아요? 그렇게 해서 이 상가에 입점을 하셨는데 이분들이 당연히 10년 동안 영업을 하실 줄 알고, 그러니까 최초 5년의 계약기간이지만, 2년 전에 들어오신 분들도 계시더라고요. 인테리어공사를 다해서 많게는 몇 억을 투자를 해서 들어오셨는데 GS에서 일방적으로 계약기간을 더 이상 연장을 안 한다고 해서 들어갔던 돈을 2년만에, 교통공사에서는 계약기간이 끝났으니까 원상복구시켜라, 다 철거를 해라, 지금 그런 입장이잖아요?

○서울교통공사사장 김태호 원칙은 그렇습니다.

○송아량 위원 그렇죠. 그런데 이분들이 다시 제삼자의 계약자가 나타날 때까지는 영업을 할 수 없는 거고, 그러면 투자를 했던 모든 시설물들을 다 철거하고 또 다시 제삼자 계약자가 나타나면 다시 또 돈을 들여서 시설물들을 투자를 해야 되는 거예요.

○서울교통공사사장 김태호 그분들이 새로운 계약자하고 계약을 하는 경우에는, 형식논리는 그렇습니다.

○송아량 위원 맞는데 그러면 그 기간 동안에 이분들이 투자한 돈들을, 어찌됐든 간에 이분들도 생계를 위해서 투자해서 들어왔는데 자기네들은 당연히 이 계약기간이 5년 연장 담보가 되어 있기 때문에 그만큼 돈을 투자해서 입점을 한 건데 GS에서 계약연장을 안 하겠다고 해서 다시 철거를 했다가 몇 달이 지난 후에 다시 계약자가 나타나면 또 다시 똑같은 시설물을 투자해서 다시 입점한다는 것은 상식적으로 좀 그렇지 않나요?

○서울교통공사사장 김태호 그런 부분이 상식과 법 사이에 충돌이 나는 부분인데 크게 봐서 두 가지 문제가 있습니다. 왜냐하면 지금 전차인들을 다음 계약자

한데 승계해 주는 문제 그게 가능한 일인가, 다음 공고를 낼 때 저희가 특정계약자에 대해, 수의계약을 할 수 없으니까 입찰공고를 내면서 현재 남아 있는 사람에게 고용승계하듯이 하는 것이 가능한가 하는 부분이 있겠죠. 그게 가능하다면 지금 그분들에 대해서 여러 가지가 되는데 실제로 그런 부분들이 이미, 아까 방송에서는 우리가 충분히 할 수 있다고 나왔는데 저는 전혀 그렇지 않고 많은, 권익위원회나 서울시나 저희나 변호사들이 다 검토를 했는데 법적으로는 가능하지 않다.

○**송아량 위원** 아니, 제가 그 부분에 대해서 말씀드릴게요. 제가 말씀드리고 싶은 것은 뭐냐면 교통공사는 전대차방식의 통계약을 통해 일정수익을 거두고 400개의 점포를 손쉽게 관리하기 위해 전차인의 피해가 충분히 예상되는데도 그런 계약을 한 거예요, 전대차계약을.

○**서울교통공사사장 김태호** 집단상가를 이렇게 하는 방법에는 여러 가지 장단점이 있는데 저희가 지금 말씀하신 것처럼 일방적으로 그런 목적을 위해서 한 것만은 아닙니다.

○**송아량 위원** 그런데 이것을 보니까 공정거래위원회에서 이미 교통공사 등 9개 사업자에게 계약체결 시 제소와 화해조서 제출을 의무적으로 강제하고 만약 이를 거부할 경우 계약을 해지하도록 정하거나 계약과 관련된 일체의 소송제기를 금지하고 있는 조항을 시정하도록 통보한 바 있습니다, 공정거래위원회에서.

○**서울교통공사사장 김태호** 그런데 아마 GS리테일은 그 전에 계약이 맺어진 거라 소급해서…….

○**송아량 위원** 공정거래위원회에서 이미 이런 전대차계약 방식이 잘못됐다고 얘기를 했던 부분들이잖아요.

○**서울교통공사사장 김태호** 그래서 그런 부분들이, 저것은 법적으로는 제가 아까 말씀드린 상식과

법이 충돌하는데…….

○**송아량 위원** 아니, 아까는 공정거래위원회에서는 전혀 문제가 없다고 했는데, 공정거래위원회에서 시정하도록 했는데…….

○**서울교통공사사장 김태호** 그렇죠. 그 이전에 벌어졌던 계약행위가…….

○**송아량 위원** 물론 이전에 얘기는 맞지만, 그런데 교통공사라는 것이 주식회사가 아니잖아요. 사기업이 아니잖아요. 아까도 사장님께서 정부 공공기관이라고 말씀하셨잖아요. 지방공기업이잖아요. 이것을 단순히 수익을 내기 위해서…….

○**서울교통공사사장 김태호** 오히려 위원님, 제 개인이고 사적인 영역이면 저분들 문제 안 납니다. 바로 하는데 방금 공공기관이라서 저희가 지방계약법이라든지 이런 것을 준수해야 돼서 문제가 생기는 거지, 답답하게 제 개인이라든지 민간기업이면 저 사람들 저런 문제 절대 안 납니다.

○**송아량 위원** 그러면 저는 사장님과 정반대의 생각을 갖고 있는데요. 공기업이기 때문에 더 이분들에게 좀 더…….

○**서울교통공사사장 김태호** 그러니까 감성적으로 저희가 저분들의, 어제도 비슷한 질의를 하셔서 소상공인을 보호하고 안타까운 것을 저희가 정서적으로 아니면 실질적으로 할 수 있는 방법을 저희도 지금 고민하고 있습니다 하고 대답을 드렸고, 대신에 저희가 공공기관이다 보니까 정해진 법과 규정을 준수해야만 하는 이런 것 때문에 중간에서 저희도 그렇고, 서울시도 그렇고 다른 공공기관도 마찬가지로 굉장히 딜레마에 있고 서로 머리를 맞대서 한 번 찾아보자. 어쨌든 지금 경기도 좋지 않고 소상공인들이 어려움을 겪고 있으니까 그 방법 안에서 뭔가 해결책을 찾아보자고 지금 모색 중에 있습니다.

○**송아량 위원** 그런데 이미 이 사람들은 다 철거하고 나간 상태잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 명도를 본인들이 자진해서 사업에 대해서 나가겠다 한 분들은 나가 있는 상태고 저분들은 아직 GS하고 계속 있는데, 우선은 저희의 계약상대는 GS리테일이라서 GS리테일이 저분들에 대해서 어떻게 할 것인가를 명문화된 문서로 저희한테 달라. 그런 다음에 저희가 액션을 취하겠다 이렇게 생각하고 있습니다.

○**송아량 위원** 이 계약은 사장님이 하신 것이 아니라 그 전에 사장님께서 하신 거잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 네.

○**송아량 위원** 그런데 저는 말씀드리고 싶은 것은 이런 영세상인분들도 어떻게 보면 서울시민들이고 세금을 내고 있는 분들인데 꼭 이런 법률적인 잣대로 인해서 이분들을, 어떻게 보면 똑같은 제과점을 하고 있는 분들이 단순히 계약, 영업이 종료됐다는 이유만으로 나가서 다시 또 인테리어에 투자하고 또 들어와야 돼요, 똑같은 업종을 하는데도 불구하고.

○**서울교통공사사장 김태호** 저는 그 부분에 대해서는 위원님하고 생각이 동감이고, 하여간 규정 안에서 찾아보려고 그러합니다. 그 부분에 대해서 제가…….

○**송아량 위원** 일반 상가에서 높은 월세를 주고 영업을 하시는 분들도 아니고 지하철상가에서 하시는 거잖아요? 그만큼 금액도 낮은 거고 혜택을 보기 위해서, 얼마 갖고 있는 재산도 없기 때문에 이렇게 하시는 분들인데 이분들에게 꼭 그렇게 법률적인 잣대로만 하신다고 그러면…….

제가 그리고 아까 말씀드리고 싶은 것은 뭐냐면 저도 법률자문을 받아 봤습니다. 저도 법조계에 알아봤는데 “제소 전 화해를 강제하고 있는바 해당 조항은 상대적으로 우월적 지위에 있는 임대인이 지위를 부당하게 남용하여 자신의 권리를 강화 확대하고 임차인과 전차인의 부당한 의무를 강제하는 것으로 불공정한 조항으로 판단된다.”고 했습니다. 물론 이게 법적인 해석은 다 다를 겁니다. 그래서 소송으로 가겠죠. 그런데 교통공사가 이런 영세상인들을 상대로 소송으로 간다는 것도 말도 안 되는 것이고요.

저는 이분들에게, 다시 똑같은 업종에서 일을 하려는 건데 단순히 계약자가 바뀌었다고 해서, 제가 아까부터 계속 말씀드리는 부분이지만 교통공사가 나서서 해결할 수 있는 방안이 없을까 그렇게 말씀드리고 싶습니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 잘 알겠습니다. 그런데 제가 도시철도공사에 2014년 와서부터 보면 지하철상가의 영세상인들이 수많은 민원과 고통을 지하철공사에 많이 줬습니다.

○**송아량 위원** 앞으로 이런 얘기를 잘 화해를 하시고 계약조건 하신 다음에 제대로 하면 되잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 그러니까 그게…….

○**송아량 위원** 지금 그리고 실질적으로 공실상가도 많잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 하여간 말씀하신 취지는 저희가 백번 동감하기 때문에 방법을 찾아보겠습니다.

○**송아량 위원** 그리고 이런 문제 있는 전대차 계약을 더 이상 하시는 것은 아니죠?

○**서울교통공사사장 김태호** 그것도 개선해서 소상공인들이 선의의 피해가 없는 방안들을 마련하도록 한번 노력하겠습니다.

○**송아량 위원** 그리고 제소 전 화해 동의서 제출조항 삭제 및 관리상의 편의를 위한 전대차 통계약방식 이것 절대 이제 안 해야 되는 겁니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 저희가 한번 지금 말씀하신 내용도 살펴보겠습니다.

○**송아량 위원** 이런 소상공인 영세상업자들을 좀 더 구제할 수 있는 방안을 교통공사 측에서, 네 번인가 다섯 번 간담회 자리를 마련했다고 하더라고요. 그런데 아직까지도 결론이 안 나 있는 상태잖아요?

○**서울교통공사사장 김태호** 그분들은 그분의 일만 굉장히 중요하지만 저희는 그로 인한 파급영향, 어쨌든 그 뒤에 벌어질 일 여러 가지를 같이 고민해야 되기 때문에…….

○**송아량 위원** 얼마 전 보니까 시청 앞에서도 시위

를 하고 있던데…….

○**서울교통공사사장 김태호** 예전에 위원님은 모르시겠지만 제 방에 시너통 들고 들어오는 분들도 많고요 굴착기 들고 오는 분도 있고 하여간 상가는 대단히 많은…….

○**송아량 위원** 물론 그런 어처구니없는 그런 분들은 이해는 하겠지만 그래도 이게 이번에 제대로 결론이 나서 이분들에게, 이분들이 오죽 답답했으면 그렇게 할까요.

○**서울교통공사사장 김태호** 저희 직원들도 법과 규정을 지키도록 도와주십시오.

○**위원장 김상훈** 송아량 위원님 마무리해 주시기 바랍니다.

○**송아량 위원** 알겠습니다. 잘 해결될 수 있게끔 교통공사 측에서 적극적으로 해결해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장 김태호** 하여간 적극적인 노력은 하겠습니다.

○**송아량 위원** 이상입니다.

○**위원장 김상훈** 송아량 위원님 수고하셨습니다. 다음은 정지권 부위원장님이 1분만 시간 부탁드립니다, 말씀해 주십시오.

○**정지권 위원** 김포골드라인 사장님 잠깐만요. 월요일에 제가 자료요구한 것 왜 안 주십니까?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 기획실 통해서 제출한 것으로 알고 있습니다.

○**정지권 위원** 저한테는 안 왔는데요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 그래요? 바로 드리겠습니다.

○**정지권 위원** 왜 자료를 안 줘요? 김포골드라인이 불가능한 부대사업 하고 있죠?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 어떤 부대사업 말씀하시는지…….

○**정지권 위원** 위탁사업이죠, 위탁사업.

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 부대사업

하고 있습니다.

○**정지권 위원** 그게 어떻게 된 겁니까?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 입찰 통해서 업체가 선정돼서 하고 있습니다.

○**정지권 위원** 업체가 어느 업체예요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 제가 알기로는 세종미디어가 낙찰됐습니다.

○**정지권 위원** 얼마예요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 정확한 액수는 제가 찾아보고 보고드리겠습니다.

○**정지권 위원** 그 중요한 금액도 모르나요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 그게 고정 임대료 플러스 성과급이 있습니다. 매출액에 따라서 저희가 더 받도록 되어 있습니다.

○**정지권 위원** 시간이 없어서 그것도 자료로 주시고요.

시간이 없어서 하나만 더 묻겠습니다. 지금 김포골드라인 개통한 지 얼마 됐죠?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 9월 28일 개통했으니까 지금 한 달 반 정도 됐습니다.

○**정지권 위원** 12월 말이면 3개월 정도 되죠?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 네.

○**정지권 위원** 그런데 12월 말에 17명이 퇴임해요.

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 그렇습니다.

○**정지권 위원** 왜 그렇게 됐어요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 정년이 됐기 때문에 퇴임하게 돼 있습니다.

○**정지권 위원** 3개월 하고 퇴임할 부서장들을 부서장으로 만들어 냈어요?

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 아니요. 회사 설립부터 지금까지 죽 근무를 하신 분들이고요.

○**정지권 위원** 그것도 자료로 주세요.

○**김포골드라인운영(주)사장 권형택** 네.

○**정지권 위원** 이상입니다.

○**위원장 김상훈** 수고하셨습니다.

오늘까지 3일간 우리 서울교통공사 사장님을 비롯한 자회사 사장님들 또 우리 교통공사 임직원 여러분들 수고 많이 하셨습니다.

아까 우리 존경하는 김태호 위원님이 교통공사에 대해서 잠깐 말씀하셨는데 저도 유럽이나 엇그제 우리가 갔던 뉴욕, 세계 최대 도시인 뉴욕의 지하철을 타봤습니다. 우리가 해외 비교시찰을 해 본 결과 우리 서울시 교통공사 지하철은 너무나 깨끗하다, 잘 하고 있다, 세계 최고의 도시라고 제가 과감히 말씀을 드리고 싶습니다.

왜냐하면 우리 위원님들도 가보셨겠지만 뉴욕 지하철을 보니까 너무 지저분하고 보기도 안 좋고 불편하고, 그런데 우리나라 최고의 도시인 서울 지하철은 너무나 쾌적하고 저렴한 비용이고 잘 해 오셨다 이런 말씀을 드리고 싶습니다.

거기에는 우리 현 사장님도 계시겠지만 그전에 노고를 많이 해 주신 교통공사 직원들이 있었기에 이 자리가 있는 것 아닌가 생각이 듭니다. 아무튼 수고하셨습니다.

또 이번에 통합 이후에 안전5중방호벽을 설치한다고 해서 우리 사장님이 그 사업을 추진했습니다. 이 사업 추진을 열심히 한 결과 사고장애가 59%나 줄고 또 인적 오류도 52%나 줄어든 점에 대해서는 참 수고하셨다는 말씀을 드리고 싶고요. 또 앞으로도 우리 천만 시민이 이용하는 지하철의 안전과 편리를 위해서 우리 안전관리본부장이신 최정균 본부장님 또 안전지도 처장님들이 더욱더 분발해 주시면 하는 바람입니다.

더 이상 질의하실 위원이 안 계시므로 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

장시간 수고 많으셨습니다. 위원님들께서 그동안의 의정생활을 통하여 축적하신 경험을 바탕으로 열심히 감사에 임해 주신 점에 진심으로 감사를 드립니다. 그리고 위원님 질의에 성실히 답변해 주신 김태호 서울교통공사 사장과 자회사 사장 그리고 관계임직원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

금요일부터 오늘까지 감사 과정에서 위원님들이 서울교통공사에 요구한 자료는 해당 위원님들께 빠른 시일 내에 반드시 제출해 주시기 바랍니다. 아울러 우리 위원님들께서는 오늘 실시한 감사결과의견서를 작성해서서 전문위원실로 제출하여 주시기 바랍니다.

이상으로 서울교통공사에 대한 2019년도 교통위원회 행정사무감사를 모두 마치겠습니다.

내일 오전 10시 이곳에서 서울시설공단 소관 업무에 대한 감사를 계속해서 진행하도록 하겠습니다.

감사종료를 선언합니다.

(의사봉 3타)

(12시 29분 감사종료)

○출석감사위원

- 김상훈 송도호 정지권 김태호
- 송아람 오중석 우형찬 이승미
- 이은주 정진철 추승우 성중기

○수석전문위원

김동수

○피감사기관참석자

- 서울교통공사
- 사장 || 김태호
- 안전관리본부장 || 최정균
- 고객서비스본부장 || 오재강
- 차량본부장 || 한재현
- 기술본부장 || 김석태
- 승무본부장 || 정일봉
- 전략사업본부장 || 김성완
- 9호선운영부문장 || 박찬명
- 기획조정실장 || 김석호
- 경영지원실장 || 이기준
- 구매물류실장 || 김대식
- IT전략실장 || 권지원
- 미디어실장 || 서완석
- 법무실장 || 홍의석
- 정보보안실장 || 김경엽
- 감사실장 || 배종한
- 보건환경처장 || 조진환
- 도시철도연구원장 || 윤화현
- (주)서울메트로환경 사장 || 석락희
- 서울도시철도엔지니어링(주) 사장 || 이진규
- 서울도시철도그린환경(주) 사장 || 김용환
- 김포골드라인운영(주) 사장 || 권형택
- 소사원시운영(주) 사장 || 장상덕

○속기사

한정희 이은아