제316회서울특별시의회(임시회) 제 2 호

교통위원회회의록

서울특별시의회사무처

일시 2023년 2월 28일(화) 오전 10시
장소 교통위원회 회의실

의사일정

1. 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고
2. 2023년 서울교통공사 업무계획 보고

심사된안건

1. 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고 ····· 2면
2. 2023년 서울교통공사 업무계획 보고 ····· 12면

(10시 28분 개의)

○**위원장 박중화** 성원이 되었으므로 제316회 임시회 제2차 교통위원회 회의를 개의하겠습니다.

(의사봉 3타)

존경하는 교통위원회 위원 여러분, 바쁘신 지역현안 등에도 불구하고 제316회 임시회 교통위원회 활동에 적극 참여해 주셔서 감사드립니다. 그리고 심재창 서울교통공사 사장 직무대행을 비롯한 관계임직원 여러분, 안녕하십니까? 건강한 모습으로 뵙게 되어 반갑습니다. 늦었지만 올 한 해 소망하는 일 다 이루시고, 건강과 행복이 가득하시길 바랍니다.

오늘 회의는 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고의 건과 2023년 서울교통공사 업무계획 보고로 진행하겠습니다.

안건 상정에 앞서 심재창 직무대행은 나오셔서 인사말씀 후 참석 간부를 소개하여 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 존경하는 박중화 위원장님과 이병윤 부위원장님, 김성준 부위원장님 그리고 교통위원회 위원님 여러분, 안녕하십니까? 서울교통공사 사장 직무대행 심재창입니다.

검은 토끼를 상징하는 희망찬 계묘년에 금년도 첫 업무보고를 위원님들께 드리게 되어 매우 뜻깊게 생각합니다.

먼저 지난해에 발생했던 신당역 사건과 이태원 참사를 돌아보면 안타까운 마음을 금할 길이 없습니다. 공사는 이러한 사고들을 반면교사로 삼아 범죄예방 활동을 강화하고, 특별히 시민 밀접도가 높은 지역에 대한 시설물 개량과 모니터링 시스템 강화 등을 통해 혼잡도를 개선하는 등 지하철 이용 시민의 안전을 담보할 수 있도록 매진해 나가겠습니다.

전임 김상범 사장의 사직으로 인해 발생된 사장 공석 사태에 대해 위원님들의 우려와 염려가 클 것으로 생각됩니다. 직무대행 기간 중 안전하고 편리한 도시철도의 운영을 위하여 각 본부장 중심의 책임지휘체계를 확립하고, 현안사항 공유와 소통을 통한 정책 결정을 위해 수시로 임원간담회를 운영할 것이며 사장 부재에 따른 조직 기강이 흐트러지는 일이 없도록 하겠습니다. 현안업무에 대해서는 시의회 및 서울시와 긴밀하고 유기적인 협조체계를 유지하고 수시 보고 등을 통한 소통을 통해 원만한 해결책을 찾아나가도록 하겠습니다.

존경하는 위원장님 그리고 위원님 여러분, 재정적자 극복과 사고 없는 안전 교통공사를 만들어나가는데 있어 위원님들의 적극적인 협조와 많은 고견을 부탁드리며 계묘년 현안업무들에 대하여는 업무보고를 통해 소상히 설명드리도록 하겠습니다.

감사합니다.

업무보고에 앞서 임원 및 주요 간부를 소개하겠습니다.

김석호 영업본부장입니다.

안상덕 차량본부장입니다.

김성렬 기술본부장입니다.

안창규 승무본부장입니다.
이은기 신성장본부장입니다.
박규석 (주)서울메트로환경 사장입니다.
이순호 서울도시철도그린환경(주) 사장입니다.
서완석 서울도시철도엔지니어링(주) 사장 직무대행입니다.
정선인 김포골드라인운영(주) 사장입니다.
이기준 서해철도(주) 사장입니다.
나윤범 기획조정실장입니다.
손병희 경영지원실장입니다.
김완중 노사협력실장 직무대행입니다.
김정환 홍보실장입니다.
최형찬 감사실장입니다.
김운관 9호선운영부문장입니다.
이상 간부 소개를 마치고 배부해 드린 유인물에 따라 보고드리겠습니다.

○위원장 박중화 심재창 직무대행님 수고하셨습니다.
그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

---

1. 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고

(10시 33분)

○위원장 박중화 의사일정 제1항 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고의 건을 상정합니다.

(의사봉 3타)

심재창 직무대행은 나오셔서 지방공사채 발행 신청 건에 대하여 보고해 주시기 바랍니다.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 공사채 발행 승인 신청안에 대한 보고사항입니다. 2023년 노후시설 개선사업 관련 지방공사채 발행 신청안이 되겠습니다.

신청근거는 행정안전부 2022년도 공사채 발행ㆍ운영기준으로써 전동차량, 구축물, 건축물 등 이용시민의 안전과 직결되는 시설물로 내용연수가 경과된 도시철도시설의 성능유지 및 기능향상을 위한 노후시설 개선사업비 조달입니다.

주요 내역은 전체 60개 사업 총 신청금액이 3,700억 원으로 신청 분야는 노후 전동차 교체사업, 노후 자갈 도상 개량사업, 노후 송배전 설비 개량사업 등 추진으로 인한 사업비입니다.

차입 기간은 10년 이내로써 차입 조건은 매 3개월 이자 후급으로 만기 시 일시상환하는 것이 되겠습니다.

앞으로의 일정은 오늘 시의회 교통위원회에서 보고를 하고 행안부 및 서울시 승인을 거쳐 7~8월에 공사채를 발행할 예정으로 있습니다.

(참고)
서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고서
(회의록 끝에 실음)

○서울교통공사사장직무대행 심재창 이어서 공사채 발행 보고의 건과 관련 공사의 자구노력 대책에 대하여 간략히 보고드리겠습니다.

근무제도 개선, 비핵심 업무 자회사 위탁 등 인력운영을 효율화하고 운영비, 투자비 등을 절감하여 비용 최소화를 하겠습니다. 또한 GTX-A 관리운영 등 국내외 철도사업, 임대ㆍ광고사업 확장 등으로 수익을 증대시키고, 4호선 창동기지 등 자산 매각을 통하여 수입을 확대해 나가겠습니다.

공사의 어려운 재정 상황 타개를 위해 선 자구노력과 시ㆍ정부 및 시민과의 공감대 속 구조적 해결방안이 마련되어야 합니다. 따라서 신규 수익의 안정적 창출을 위해 차량기지 내 물류시설 제한 해제, 역세권 및 차량기지 개발 범위 확대 등 사업 추진을 위해서는 관련 법 개정 등 제도적 개선이 필요하고, 시설투자비 전액 시ㆍ정부 부담, 운영손실분에 대한 시 보전 그리고 운임 현실화 및 무임 손실 정부 보전 등 정책적 지원도 이루어져야 합니다. 이러한 부분이 해결될 수 있도록 시와 정부에 지속적으로 건의하도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

(참고)
서울교통공사 자구노력 대책
(회의록 끝에 실음)

○위원장 박중화 심재창 직무대행님 수고하셨습니다.

그러면 지방공사채 발행 신청 보고와 관련하여 심재창 직무대행을 상대로 질의하고 답변을 듣도록 하겠습니다. 질의시간은 10분으로 하되 부족한 경우

는 보충질의시간을 활용해 주시기 바랍니다.

질의하실 위원님께서는 거수하여 주시면 고맙겠습니다.

질의하실 위원님 안 계십니까?

이경숙 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○**이경숙 위원** 도봉구 제1선거구 출신 이경숙 위원입니다.

심재창 직무대행님께 질의드리도록 하겠습니다.

2023년 공사채 발행 신청액이 3,700억 원입니다. 이번 신청안의 붙임자료에 수록된 표를 보면, PPT 좀. 총사업비 6,907억 대비 53.56%를 공사채로 조달해서 해결하려는 것을 알 수 있습니다. 최근 교통공사의 만기도래 부채를 서울시로 이관하는 실정임을 감안하면 공사채는 사실상 서울시의 지방채가 되는 효과를 낳기도 합니다. 국비 852억 외엔 5,055억을 서울시와 서울교통공사의 재정 부담이므로 공사채 금액이 많아지는 것은 현재의 빚을 미래로 넘기는 효과가 발생합니다. 공사에서 공사채 발생 규모 총액을 감축하는 마스터플랜을 수립해 시행할 계획은 없으십니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 좋으신 말씀입니다. 그렇지 않아도 저희가 통합되고 나서 마스터플랜 1부터 시작해서 2를 수립했고 올해부터는 마스터플랜 3단계로 접어들고 있습니다. 그런데 거기서 그것을 할 때 위원님께서 말씀하신 공사채 발행 시설물 개량사업을 효율적으로 하는 그런 계획도 수립하도록 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 서울교통공사는 지난 9월 말에 공사채 발행 계획을 시의회 교통위원회에 보고한 바도 있습니다.

그래서 한국전력의 공사채 남발과 강원 레고랜드발 자산유동화기업어음 대란으로 서울교통공사는 지난 11월 14일에야 약 3,494억 원 중 1년물로만 3,100억 원을 발행했을 정도입니다. 이 1년물은 공사채 발행처별로 발행금액, 만기상환일, 발행금리가 어떻게 되는지 답변해 주시기 바랍니다. 공사채 발행처별로 답변해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님, 허락하신다면 저희 경영지원실장이 좀…….

○**이경숙 위원** 네, 그렇게 하십시오.

○**경영지원실장 손병희** 경영지원실장 손병희입니다.

작년 11월에 저희가 3,100억 공사채 발행했던 건은 10년 범위 내에 발행할 수 있었지만 그때 당시에 금리가 너무 높았기 때문에 전략적으로 1년 만기로만 했습니다. 그래서 올 11월이 도래가 되면 작년에 저희가 한 5.9% 중반대에 발행을 했는데 지금 현재 타 기관에서 발행하는 수준이 3% 중후반입니다. 그러면 최소 2% 이상은 이자 비용을 절감할 수 있으리라고 생각됩니다.

○**이경숙 위원** 그러면 상환일은 어떻게…….

○**경영지원실장 손병희** 11월입니다.

○**이경숙 위원** 알겠습니다. 들어가셔도 좋습니다.

지방공공기관 통합공시 클린아이에 게시된 2022년 1분기부터 3분기까지 서울교통공사의 공사채 발행현황을 보면 총 5건이 있습니다.

PPT 다음으로 넘겨주시죠.

(자료화면을 보며) 2월 4일 발행한 공사채까지만 해도 발행금리가 2.73%인데 2분기부터 4%대로 대폭 올라갑니다.

2021년에는 2%대지만 2020년까지 0%대~1%대로 저금리였습니다. 급격히 금리가 오르고 있음에도 지난해 6건 중 2건이 공사채 차환을 위한 공사채 발행입니다. 금리가 하락하여 차환하는 것이 유리한 상황도 아니고 계약내용 완화를 위한 차환도 아닌데다 단기채무를 장기채무로 전환하기 위한 사안도 아니었습니다.

금리가 오르고 있는 상황에서 2월 4일 1,400억 공사채 발행금리는 2.73%, 6월 17일 600억 공사채 발행금리는 4.31%입니다. 이런 상황에서 차환을 위해 공사채 발행한 것은 제때 상환하면 이자에 쓸 돈이 100에 그치는데 고금리에 차환을 해서 이자로 지출할 돈을 130으로 높이는 격이 됩니다.

여러분 가정의 경제라도 이렇게 하지는 않을 것 같습니다. 어떻습니까, 대행님?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 1년 전 2.195%보다 2.939%해서 상승한 수치는 사실입니다. 그런데 이거는 인플레이션 억제를 위해서 금리 인상 기조에 따른 현상이라고 생각을 하고요 그래서 우리는 조금이라도 유리하게 금리 하락에 대비하기 위해서 단기로 발행하기로 했습니다.

○**이경숙 위원** 어떻게든 지출 구조조정해서 차환이

아닌 상환으로 처리해야 할 일이라고 저는 보고 있습니다.

또 2018년 6월 발행한 공사채의 상환기간이 곧 도래하지요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇습니다.

○이경숙 위원 이번에는 상환할 겁니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 3.8%…….

○이경숙 위원 상환하실지, 차환하실지?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 차환할 계획에 있습니다.

○이경숙 위원 만료되는 공사채를 차환하지 말고 상환을 하면 어떨는지 제가 제안드립니다, 형편이 된다면.

○경영지원실장 손병희 경영지원실장 손병희입니다.

위원님이 말씀하신 3,500억 건은 지난 회기 때 저희들이 기이 보고를 드렸고요. 말씀하신 대로 3,500억 원을 저희가 상환을 하면 좋기는 한데 저희 공사 지금 현재 자금 사정이 상환하기에는 너무 힘든 사정입니다. 그래서 저희는 우선 차환이라도 해서 자금경색은 막아보고자 이렇게 하고 있습니다.

○이경숙 위원 그러니까 차환하시겠다는 뜻이죠?

○경영지원실장 손병희 네, 그렇습니다.

○이경숙 위원 이번 업무보고 자료 중에 발췌한 2023년도 수입 지출 총괄표입니다.

PPT 좀 띄워 주시죠.

(자료화면을 보며) 2023년 수입예산 4조 1,920억 중에 차입금 등이 1조 7,584억 원으로 전체 수입의 41.94%를 차지합니다. 2022년도 업무보고 자료에 차입금 등이 전체 수입의 32.77%를 차지한 데 비해 9.17%나 늘어난 것입니다. 9.17%나 늘어난 배경과 기업으로서 과연 타당한 경영행위인지 답변을 누가 하실 겁니까?

○경영지원실장 손병희 제가 말씀드릴까요.

작년보다 지금 차입금이 는 건 사실입니다. 저희들이 지금 코로나 기간 3년 동안 공사채 발행만 3조 원 이상을 했습니다. 그러다 보니 거기에 따른 이자비용도 늘어나고요 또 지금 2022년 이후 5년 동안 안전 재투자비용만 5조 원입니다. 거기에 따른 비용을 저희가 수입으로만 충당할 수 없기 때문에 어쩔 수 없이 지금 차입금을 들이고 있습니다.

○이경숙 위원 본 위원이 판단하기에는 이게 전부 다 미래의 빚으로 되는데 계속 미래의 빚으로 만들게 되는 거잖아요. 그래서 첫 번째는 미래의 빚으로 우리가 수입을 만든다, 둘째는 미래의 빚으로 사업비 재원을 만든다, 셋째 미래의 빚으로 거대한 인력을 확장 또는 현상을 유지한다, 지금부터 예산 운영 개념 자체를 대혁신해야 합니다.

그런데 제가 업무보고 작년에 보니까, 다음에 제가 좀 말씀을 드리고 여기에 대해서 지금부터 예산 운영 개념 자체를 저는 대혁신을 해야 한다고 생각하는데 대행님 어떻게 생각하십니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 맞는 말씀이고요 이거는 제가 지금 업무 직무대행을 한 지한 달이 돼서 사실 우리 회사 재무 쪽에 대해서는 구체적으로 파악을 못 했습니다. 그런데 이거는 차후라도, 지금부터라도 담당 실장하고 여러 논의를 통해서 결정된 것을 신임 사장님이 오시면 건의를 하고 그런 식으로 추진을 개선해 나가도록 하겠습니다.

○이경숙 위원 업무보고 자료에 제시한 비핵심 자산 매각이 34쪽에 있잖아요. 매각을 해서 어떻게 손실을 막아보시겠다고 하는, 34쪽에 보면 2개의 건물을 팔겠다고 하는 거죠?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇습니다.

○이경숙 위원 어디 어디입니까, 말씀해 보세요.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 지금 용산에 있는 국제빌딩하고요 영등포 쪽에 있는 우리가 옛날에 현업사업소로 썼다가 지금 건물이 빈 죽립빌딩이라고 있습니다. 이거 두 개를 지금 매각할 예정에 있습니다.

○이경숙 위원 이거는 일시적인 수입을 늘리는 수준이라 그건 가능하겠지만 근본적인 혁신은 불가능한 일이 아닙니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 맞습니다.

○이경숙 위원 그래서 다음 달까지 예산과 재무 중심으로 공사채 감축을 골자로 한 경영혁신 마스터플랜을 수립해서 우리 의회에 보고하시기 바랍니다.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇게 하겠습니다.

○이경숙 위원 수고하셨습니다.

○**위원장 박중화** 이경숙 위원님 수고하셨습니다.
또 다른 질문하실 위원님 안 계십니까?
김혜지 위원님 질의해 주시면 감사하겠습니다.

○**김혜지 위원** 노후시설 개선 대상사업 상세 내역이랑 업무보고하신 거 15페이지 봐 주시면요 지금 1, 2, 3, 4번을 보시면 4호선 교체 1차, 5, 8호선 교체 등등 있는데 2023년, 2024년, 2025년, 2026년별로 교체물량이 따로따로 적혀 있습니다. 그런데 여기 상세내역에는 210칸, 298칸 또 사업량은 다 총으로 써 있습니다. 그래서 어떤 게 도대체 이번 2023년에 들어가는 몇 칸의 물량인지 그것 좀 알려주시겠어요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 죄송하지만 차량본부장이 답변을 드리도록 하겠습니다.

○**김혜지 위원** 네.

○**차량본부장 안상덕** 차량본부장 안상덕입니다.
여기 15페이지에 나와 있는 교체물량은 지금 자금에 대한 내용이 아니고 전동차 자체가 교체되는 대상 물량입니다, 그 해에 들어오고 나가고.

○**김혜지 위원** 그러니까 지금 보시면 연도별 교체물량에 (5차) 4호선 210칸이 2023년에는 120칸이고 2024년에는 90칸이다 써 있는 거잖아요?

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김혜지 위원** 그런데 지금 이 서류에 있는 걸 보면 1번에 210칸 하고 계가 1,178억이라고 써 있어요. 그러니까 210칸 중에 지금 여기 1,178억에 들어가는 게 몇 칸짜리의 금액인지?

○**차량본부장 안상덕** 전동차 발주 물량에 대한 예산 금액은 전년도에 예산을 책정해서 집행이 되는 거고 지금 교체계획에 나와 있는 건 물량으로 정리한 거고요 지금 앞에 있는 공사채 발행을 위한 내용은 자금 조달에 대한 부분을 갖고 정리를 했기 때문에 이 교체물량이 딱 떨어지지는 않습니다.

○**김혜지 위원** 그러면 210칸에 대한, 그러니까 1,178억이 210칸 전체에 대한 건 아니라는 말씀이신지?

○**차량본부장 안상덕** 210칸 전체에 대한 건 맞습니다.

○**김혜지 위원** 전체에 대한 건가요?

○**차량본부장 안상덕** 네, 맞습니다. 그런데 금액이 처음에 연초에 8차에 걸쳐서 교체 계획을 잡을 때 국비하고 시비하고 보조받는 세팅한 숫자가 전체적인 여기에 교체물량 교체 대상으로 정해진 물량하고는 다르게 나올 수가 있습니다.

○**김혜지 위원** 제가 궁금한 게 2번과 4번 보시면 5, 8호선 교체 298칸에 1,587억인데 4번은 200칸 교체하는데 258억이에요. 이게 차이가 왜 나는 건지?

○**차량본부장 안상덕** 그러니까 4번에 5호선 전동차 교체 200칸을 말씀하신 거잖아요?

○**김혜지 위원** 네.

○**차량본부장 안상덕** 5호선은 이번에 발주를 나가려고 하는 그 물량입니다, 추가 8차분.

○**김혜지 위원** 그러니까요 1,587억이 298칸에 대한 거면, 4번에 258억이 200칸에 대한 거라면 방금 말씀하시는 것처럼 그러면 비례를 했을 때 금액이 너무 차이가 나지 않느냐는 말씀이에요.

○**차량본부장 안상덕** 금년도에 잡혀 있는 258억밖에 안 잡혀 있으니까 금액이 너무 많이 차이 난다는 말씀인가요?

○**김혜지 위원** 그러니까 방금 본부장께서 1번에 1,178억이 210칸에 대한 금액이라고 말씀하셨잖아요. 맞죠?

○**차량본부장 안상덕** 1번으로 정해져 있는 건 4호선 전동차 교체 210칸으로 1번이고요.

○**김혜지 위원** 그러니까요 1,178억이 210칸 한 거에 대한 금액이라고 말씀을 하셨잖아요, 좀 전에?

○**차량본부장 안상덕** 378억을 제가 못 찾았는데요.

○**김혜지 위원** 1,178억이요.

○**차량본부장 안상덕** 아, 1,178억이요? 이거는 4호선 교체물량에 대한…….

○**김혜지 위원** 그러니까요 4호선 교체물량 건데 밑에 1,587억 원은 그럼 298칸에 대한 거 아닙니까?

○**차량본부장 안상덕** 네, 298칸이요.

○**김혜지 위원** 그다음에 258억은 200칸에 대한 거 아닙니까, 4번에?

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김혜지 위원** 그러니까 1,587억 나누기 298이랑 258억 나누기 200칸이랑…….

○**차량본부장 안상덕** 이 내용하고 전혀 다른 건데요. 나눌 수가 없는 건데요.

○**김혜지 위원** 그러면 어떻게 제가 이해를 하라는 거죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 죄송하지만 그거는 우리 경영지원실장이 명쾌하게 답변을 드리는 걸로…….

○**차량본부장 안상덕** 전동차 물량하고 돈하고는 다른 내용으로 해석을 해 주셨으면 하는데요.

○**김혜지 위원** 그러면 그거에 대한 설명을 해 주셔야죠.

○**경영지원실장 손병희** 경영지원실장 손병희입니다.

지금 위원님 말씀하신 건 업무보고 책자 15…….

○**위원장 박중화** 마이크 켜고 하세요.

○**경영지원실장 손병희** 업무보고 책자 15페이지에 보면 이게 연도별로 나와 있지 않습니까? 쉽게 말해서 이게 계속비 사업입니다. 전동차 구매는 1년 단년에 끝나는 게 아니고 3년씩 이렇게 걸립니다. 저희들이 이번에 공사채 발행 보고드린 건은 단년도 2023년도에 대한 건입니다. 그래서 지금 2023년도에 대한 건이니까 여기 있는 금액하고 업무보고서의 전체 물량하고는 금액 차이가 조금 있을 수 있습니다. 명확하게 아시려면 저희가 계속비에 연도별로 금액이 얼마인지 이건 별도로 보고를 드리겠습니다.

○**김혜지 위원** 그래서 제가 여쭤보고 싶었던 게 이 얘기가 아니라 이거였어요. 연도별 교체물량 건이었어요. 그러면 298칸 안에서 이번 연도에 들어가는 물량은 교체되는 물량이 몇 칸인지?

○**경영지원실장 손병희** 그거는 제가 차량 분야 해서…….

○**김혜지 위원** 왜냐하면 여기 15페이지에는 나와 있어요, 교체물량이. 이게 사업비만 따졌을 때는 3,207억 원이에요, 총 사업비가. 그런데 공사채가 3,700억이 들어가잖아요. 이렇게 되면 차라리 우선순위로 해서 지금 당장에 들어가야 할 금액들은 들어가고 공사채 발행을 최소한으로 하는 게 맞지 않나 하는 생각에 말씀을 드리는 거거든요.

○**경영지원실장 손병희** 네, 옳으신 지적이고요. 저희들도 지금 여기 금번에 보고드린 3,700억 건이 그렇게 해서 정리된 금액입니다.

○**김혜지 위원** 연도별 교체물량이 따로 있다 보니까 제가 그래서 말씀을 드린 거거든요, 방금.

○**경영지원실장 손병희** 지금 여기에 연도별 교체물량 198, 100은 이렇게 2024년, 2025년 예정이기 때문에 실제로 이게 딱 198, 100이 2024년, 2025년에 들어오지는 않습니다. 그래서 이게 좀 늘어나고 당겨지고 해서 저희들은 그걸 좀 더 정밀하게 해서 금년도에 차입할 금액을 계산한 겁니다.

○**김혜지 위원** 그럼 내년도에는 이거에 대한 금액은 산정이 안 될 거라는 말씀이신가요?

○**경영지원실장 손병희** 올해 나온 것은 내년에는 빠지게 되겠죠.

○**김혜지 위원** 그러면 이 전동차 이외에도 여러 가지 궤도시설이라든지 전철 전력 이런 부분에 있어서 이 모든 것을 지금 다 해야 하는 사업인 거죠?

○**경영지원실장 손병희** 네, 그렇습니다.

○**김혜지 위원** 어떤 것 때문에 그런 건가요?

○**경영지원실장 손병희** 이 사업들이 다 노후 시설물들이기 때문에 지금 현재 교체를 하지 않으면 안전에 심대한 지장이 있습니다. 그래서 저희들은 이걸 교체를 하려고 하는데 교체하기 위한 비용이 없으니까 일단 공사채를 발행하는 겁니다.

○**김혜지 위원** 이번 연도에 이 사업들을 다 하게 되면 내년도나 내후년도에는 어느 정도의 사업이 예상이 될까요?

○**경영지원실장 손병희** 그건 저희들이 차량, 기술 쪽에 다 협의를 해서 내년 예산 편성할 때 그 사업들을 다 받아봐야 됩니다. 지금 현 시점에서는 좀…….

○**김혜지 위원** 네, 알겠습니다.

들어가셔도 좋습니다.

이상입니다.

○**위원장 박중화** 김혜지 위원님 수고하셨습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 죄송합니다. 다음 업무보고 때는 좀 알기 쉽게 저희가 보고서를 개선하도록 하겠습니다. 죄송합니다.

○**위원장 박중화** 그렇지 않아도 타 부서에서도 마찬가지로 이런 얘기들이 많이 논의가 됐었는데 위원들이 한 번에 알 수 있게끔 정확히 정리해 주시고, 용어 정리도 본인들이 쓰던 것만 하지 마시고 우리가 알 수 있게 정리해 주세요. 그렇게 해야 위원님들이 와서 계속해서 숙지 못 하신 분들도 계시고 나중에 또 다른 위원님도 보실 분들이 계시니까 그런 거 정리 좀 다시 잘해 주셨으면 좋겠습니다, 지적하고 싶었는데.

또 다른 위원님 안 계십니까?

업무보고요?

그러면 다른 위원님이 안 계시니까 제가 질문 좀 할게요.

(자료를 들어 보이며) 자구노력 대책 이거 누가 만들었습니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 저희 기획실에서 작성을 했습니다.

○위원장 박중화 기획실에서요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네.

○위원장 박중화 그러면 이게 모든 부서를 취합해서 만든 겁니까, 그냥 기획실에서 만든 겁니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 기존의 자구노력 대책은 업무보고서에도 있지만 각 부서의 의견을 받아서 그리고 전임 사장 계실 때부터 자구노력은 얘기가 되어 왔던 겁니다. 충분히 검토한 자료입니다.

○위원장 박중화 그래요? 그러면 하나하나씩 짚고 넘어갈게요.

인력 효율화하겠다 하는데 인력을 어떻게 효율화하실 거죠?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 일단 안전·비안전 분야 그것은 자회사로 위탁하는 방안 그리고 역직원과 기술직렬을 한번 통폐합을 해서 시범적으로 구축을 해서 거기서 잉여인력을 절감하는 방안 그런 것들이 있습니다.

○위원장 박중화 지금 공사에 잉여인력이 있나요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 지금 일부 기술하고 역하고 중복되는 업무가 좀 있습니다. 그래서 역직원하고 기술직원의 업무를 역에 배치해서 같이 근무를 하게 하면 거기에 잉여인력이 남는 것으로…….

○위원장 박중화 그러면 신규직원 안 뽑아도 되나요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 그 정도까지 절감은 아닙니다. 우리가 정원을 줄이기 위한 인력운영방안이기 때문에요.

○위원장 박중화 6년간 2,212명 감축, 이것 가만있을까요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 아마 인력 절감이라는 것은 항상 반발이 심했죠. 어려운 과정이지만 자구노력이라는 것 자체가 쉽지는 않지 않습니까? 그런 것들은 감안해서…….

○위원장 박중화 이게 늘 보고하는 형태의 문구예요. 민간 전문업체 위탁, 아니 공사에 그 많은 직원이 있으면서 민간 전문업체에 왜 위탁을 합니까? 그것도 비용 아니에요? 자구노력 만들어오라 그랬더니 똑같은 안만 가져왔어요, 늘 보고하던 걸로. 운영비 절감, 투자비 절감 이것 맨날 쓰는 일상화한 방식 아니에요? 자구노력은 뭔가 우리가 이러이러한 자구노력을 하고 있으니 시민 여러분, 국민 여러분 알아주세요 하는 것이지.

그다음 페이지. 수입 확대, 6년간 1,295억 원 확보, GTX-A 관리운영 및 부속사업, 언제 어떻게 하는데 어떻게 뭐를 참여해서 어떤 방법으로 이런 계획을 갖고 하니 해 주셔야 되는 것 아니에요? 자산매각 매번 얘기하던 것 아니에요, 이것?

시·정부 지원사항, 차량기지 내 물류시설 제한 해제 이것 누가 만든 거예요? 누가 보고한 거예요, 이것? 이 본부장님 누구시죠?

○기획조정실장 나윤범 기조실장 나윤범입니다.

○위원장 박중화 차량기지 내 물류시설 제한 해제(개발제한구역법 개정), 지하철 물류사업 확대 내용이 뭐죠?

○기획조정실장 나윤범 저희가 지금 각 부서에 의견을 받아서 보고서를 만들었는데요 세부적인 물류시설 어떻게 진행이 되고 있는지는 제가 지금 정확히 파악은 모못 하고…….

○위원장 박중화 알지도 못하면서 이것을 왜 쓰냐고요, 그러면.

○기획조정실장 나윤범 저희가 지금 제도개선 사항으로 넣었기 때문에…….

○위원장 박중화 자구노력 해 갖고 왔으면 이야기합시다 그랬어요. 맨날 빚내서 다시 빚으로 빚 메우고 윗돌 빼서 아랫돌 메우고 빚은 눈덩이처럼 커지고 있고, 역세권 및 차량기지 개발 범위 확대(도시철도법 등 개정), 신규 부대수익 창출. 역세권 및 차량기지를 어떻게 개발할 건데요?

○기획조정실장 나윤범 저희가 지금 장기적으로 검토를 하고 있는데 당장 지금 나오는 답은 아니고요.

○위원장 박중화 자구책입니까, 그게? 시민들이 지금 이거 보면 뭐라고 그러겠습니까?

시설투자비 전액 시·정부 부담, 시에서 다 부담하

라는 것 아닙니까? 그렇죠? 이게 자구책입니까?

○**기획조정실장 나윤범** 저희가 이제 운영비용은 자체적으로 해결할 가능성이 있는데 더 이상 시설투자비는 감당이 어려워서 시ㆍ정부에 지금 건의를 한다는 내용입니다.

○**위원장 박중화** 여러분, 우리 모든 직원들, 아래 계시는 일반 업무하시는 직원들 다 애쓰는 것 제가 알고 있어요. 본부에서 좀 더 신경 써야 되는 것 아니에요, 전부 다 이런 것들은? 아니, 운임 현실화, 여러분이 운임 현실화시켜 줍니까? 무임 손실 정부 지원, 이게 자구책입니까? 이런 자구책 보고서가 어디 있어요, 이런 게!

기조실장님.

○**기획조정실장 나윤범** 네.

○**위원장 박중화** 앞으로 이런 식으로 만들어서 하지 마세요, 이렇게. 우리가 어떠어떠한 방법으로 어떻게 해서 어떤 방법으로 수입 창출을 하고 이러이러한 문제가 있으면 의회에서 도와주시고 시에 이런 지원요청을 할 테니 살펴봐 주세요 이런 내용이 돼야지 무슨 뭐가 하겠다는 게 있어야 될 것 아닙니까?

○**기획조정실장 나윤범** 구체적으로 작성해서 보고드리겠습니다.

○**위원장 박중화** 오늘 많이 실망스러운데요 본부 내에서 본부장님들 조금 더 신경 써 주십시오. 기조실장, 마찬가지로 신경 더 써주세요.

○**기획조정실장 나윤범** 네, 알겠습니다.

○**위원장 박중화** 이상입니다.

더 질의하실 위원님 안 계십니까?

이상훈 위원님 질의하여 주시면 감사하겠습니다.

○**이상훈 위원** 더불어민주당 이상훈 위원입니다.

자구노력, 존경하는 박중화 위원장님께서 매우 이유 있는 지적을 잘해 주셨는데요. 자구노력 첫 번째가 비용 최소화고 비용 최소화의 두 영역이 인력 효율화이고 비용 절감이에요. 그런데 참 죄송스럽지만 제가 이 인력 효율화를 딱 보는 순간 여기 앉아계신 분들부터 효율화를 해야 되지 않을까 이런 생각을 하는데, 그렇죠? 중이 제 머리를 못 깎으니까 저희들이 깎아 드릴 테니까 그것은 좀 기다려 주시고.

작년인가 조직진단하는 전체 용역한 것 아시죠, 직무대행님?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알고 있습니다.

○**이상훈 위원** 용역 제목이 뭐였죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 조직하고 인력 운영에 관한…….

○**이상훈 위원** 그 용역이었죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그 용역보고서의 가장 핵심적인 진단내용이 무엇입니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님, 죄송합니다. 제가 그것을 자세히 읽어보지는 않아서…….

○**이상훈 위원** 직무대행 아니세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 직무대행 맞습니다. 그런데…….

○**이상훈 위원** 그런데 직무대행이 책임을 지고 자구노력 대책을 시의회에 제출했는데 거기에 인력을 줄이겠다고 했으면 그거에 근거 되는 내용들이 있었을 것 아닙니까? 그렇죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그냥 머릿속에서 소설 쓰듯이 상상해서 숫자를 제출한 것은 아니잖아요. 그렇죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 제가 그 자료를 읽어봤는데 그러면 제가 볼 때는 그 자료에 근거해서 했거나 아니면 다른 객관적인 근거 자료가 있었을 텐데 이것은 어떤 자료와 분석과 진단에 의해서 이러한 연차별 인력 효율화 계획이 제출된 거죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그거는 조직경영 효율화해서 작년부터 추진해왔던 사업이었고요 구체적인 항목은 죄송하지만 제가 깊이 관여를 못 해서 거기까지는 파악을 못 했습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 누가 자세한 내용에 대해서 답변할 수 있습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창**
허락하신다면 저희 기조실장, 여기 이쪽으로.

○**이상훈 위원** 다시 한번 질문할게요. 이렇게 인력 효율화 계획을 제출할 수 있었던 객관적 근거는 어떤 자료나 분석보고서에 근거한 건가요?

○**기획조정실장 나윤범** 저희가…….

○**이상훈 위원** 마이크 켜고.

○**기획조정실장 나윤범** 말씀드리겠습니다. 저희가 인력 효율화 관련해서는 행안부 경영혁신 지침에 따라서 6년간 경영혁신을 하겠다고 보고를 했습니다. 연차별로 2021년부터 2026년까지인데 2021년에는 301명 저희가 감축을 했고요 2022년에 126명이었는데 이것은 작년 말에 파업과 관련돼서 잠깐 보류가 됐고요 올해 2023년에 257명 목표가 잡혀있는데 작년 126명하고 257명 합쳐서 383명을 지금 목표로 하고 있습니다. 그것은 지금 노사 간에 협의 중에 있고요, 그래서 2026년까지 해서 2,212명 명단이 나와 있습니다.

○**이상훈 위원** 그러니까 기획조정실장님, 제 질문이 어떤 보고서나 어떤 객관적 진단에 의해서 이 숫자가 나왔냐를 물었다고요, 숫자가 뭔지를 물은 게 아니라.

○**기획조정실장 나윤범** 저희가 이 인원을 산출한 것은 각 본부별로 가능한 감축 인원을 산출해서 수합을 한 겁니다.

○**이상훈 위원** 그러면 그 보고서들이 다 있겠네요? 본부에서 다 제출한 보고서가 숫자만 보고한 것 아닐 것 아닙니까? 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 저희가 이것은 경영혁신 관련해서 계속해서 전임 사장님 계실 때 회의를 해서 확정이 된 인원이기 때문에…….

○**이상훈 위원** 그러면 회의를 하기 위해서 회의자료를 만든 근거 자료가 있었을 것 아닙니까, 실장님?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 가지고 있습니다.

○**이상훈 위원** 자료 다 있을 것 아닙니까? 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 있습니다.

○**이상훈 위원** 전자계산기 눌러서 나온 숫자가 아니라 기획조정실장이 얘기했던 것처럼 각 본부나 부서에서 이러이러한 진단과 분석을 해보니 이 정도 규모의 인력이 이런 식으로 효율화시킬 수 있겠다고 하는 실사구시 한 자료가 있을 것 아닙니까? 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 있습니다.

○**이상훈 위원** 자료 가지고 계시죠?

○**기획조정실장 나윤범** 이제까지 계속 회의했던 자료 다 있습니다.

○**이상훈 위원** 가지고 있죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 자료를 정리해서 제출해 주실 수 있죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 알겠습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 그 자료 준비를 하시고 자료에 근거해서 어떻게 분석했더니 오늘 1페이지에 나와 있는 것처럼 인원의 감축을 해왔고 앞으로 감축할 거다 하는 계획이 나왔을 것 아닙니까? 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 이 건은 저희가 계획이고요 일단은 앞으로…….

○**이상훈 위원** 그러니까 내가 계획을 묻는 거죠. 이런 계획이 나왔지 않습니까? 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 앞으로의 실행은 노사 간에 또 계속 협의를 해야 되기 때문에…….

○**이상훈 위원** 제가 지금 실행을 묻는 게 아니잖아요, 실장님.

○**기획조정실장 나윤범** 네, 알겠습니다.

○**이상훈 위원** 제 서술어를 정확히 들으세요. 이렇게 계획이 나왔죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네.

○**이상훈 위원** 이 계획이 나왔던 근거는 가지고 있다고 그랬잖아요. 그렇죠?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 그 근거 된 자료들을 정리해서 제출해 주시고 자료들을 통해서 어떻게 이런 계획이 나와 있는지 설명해 주실 수 있겠네요?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 그러겠습니다.

○**이상훈 위원** 준비하셔서 설명해 주시기 바랍니다.

자리로 돌아가셔도 되겠습니다.

그다음에 비용 절감 부분에 대해서는 어느 간부께서 구체적인 작업을 하셨나요, 직무대행님?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 경영지원실장이…….

○**이상훈 위원** 경영지원실장님 발언대로 나와주시기 바랍니다.

○**기획조정실장 나윤범** 기조실장 나윤범입니다.

○**이상훈 위원** 아까 제가 질문드렸던 것처럼 그러면 운영비 절감 또 투자비 절감 관련해서 이렇게 어떠어떠한 항목으로 해서 절감하겠다고 지금 자료를 제출하셨잖아요. 마찬가지로 이것도 인력 효율화의

계획을 제출했던 것처럼 관련돼서 각 부서나 본부에서 구체적인 방법과 그런 것을 통해서 어느 정도의 비용을 절감할 수 있겠다는 구체적인 근거 데이터들을 가지고 있겠네요?

○기획조정실장 나윤범 일정 부분 가지고 있습니다.

○이상훈 위원 일정 부분, 금액은 숫자인데 숫자가 더해진 거죠? 그렇죠?

○기획조정실장 나윤범 이게 6년을 예상해서 숫자가 나왔기 때문에 저희도 지금 약간 이것은 도전적으로 잡았거든요. 그래서 구체적인 자료가 당장 이렇게 나오는 것은 아니지만 일정 부분 있습니다.

○이상훈 위원 그러니까 실장님, 제가 이해가 잘 안 되는데 6년간 3,675억 원 이렇게 되어 있잖아요. 제가 천만 단위, 백만 단위까지를 요구한 것은 아닌데 공사가 제출한 금액 자체가 억 원으로 제출하셨잖아요.

○기획조정실장 나윤범 네, 그렇습니다.

○이상훈 위원 그러면 3,675억 원이 나오려면 그거에 근거 되는 데이터가 있을 것 아닙니까? 그렇죠?

○기획조정실장 나윤범 네, 맞습니다.

○이상훈 위원 데이터 정리하셔서 그 데이터를 통해서 어떻게 6년간 이런 금액을 절감할 수 있는 목표치의 계획이 상정될 수 있었는지 설명해 주실 수 있죠?

○기획조정실장 나윤범 네, 그렇게 하겠습니다.

○이상훈 위원 자료 준비하셔서 설명해 주시기 바랍니다.

자리로 돌아가셔도 좋습니다.

이상 마치겠습니다.

○위원장 박중화 이상훈 위원님 수고하셨습니다.

다음은 김종길 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○김종길 위원 영등포 2선거구 김종길입니다.

자구노력 대책이라는 것 자체가 2021년도의 혁신안을 행정안전부 지침에 따라서 디벨롭한 거라고 알고 있는데 맞습니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇습니다.

○김종길 위원 우리 교통위가 좀 바라봐야 할 것인 것 같습니다. 지금 현재 비정규직들도 정규직으로 전환한 과정들이 지금까지 있어 왔고요. 고용 안정성을 강조하면서 기존의 계약직이든 이렇게 일정 기간 근무한 분들을 다 무기계약직으로 전환하든지 정규직으로 했습니다. 맞습니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 맞습니다.

○김종길 위원 그래서 그분들이 해고사유가 없는 이상 이걸 구조조정한다는 건 현실적으로 어려운 일 아닙니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇습니다.

○김종길 위원 법적으로도 어려운 일이죠? 불가능한 일이죠?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 그렇습니다.

○김종길 위원 결국에는 지금 연차별 인력 효율화 계획이라고 마련된 6년간의 인원 감축이라는 것이 정년에 달한 분들의 자연 감소분 아닙니까, 대부분이?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 대부분 그렇습니다.

○김종길 위원 결국에는 비용 최소화를 위해서 인력을 효율화할 수 있는 방안은 현재 단순 비핵심 업무를 자회사에 위탁해서 자회사에 있는 인력으로 좀 더 낮은 비용으로 제공을 하고 또 민간 전문업체에게 위탁을 한다는 내용 아닙니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 그렇습니다.

○김종길 위원 결국에는 우리 교통공사가 현실적으로 이 문제를 자구노력을 만들 수 있는 부분이 직원을 해고할 수도 없고 자연 감축되면서 고임금을 받고 있던 분들이 퇴직을 하게 되면 자연스럽게 인건비가 더 주는 신규 채용 인력을 하더라도 인건비가 줄어드는 그 효과를 여기에 기재해 놓은 건데, 맞지 않습니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 맞습니다.

○김종길 위원 결국에는 지금 교통공사는 답을 내놓을 수 있는 환경이 아니에요. 하지만 뭐라도 해야 되기 때문에 내핍 경영도 하시고 인력 구조도 개편하신다고 하지만 이게 그런 알맹이가 없기 때문에 우리 위원님들이 지금 납득을 못 하시는 겁니다.

아니, 솔직하게 퇴직, 정년이 되셔서 나가시기 전까지는 누구도 지금 내보낼 수 없는 환경이고 실제

그런데 교통공사가 바라봐야 되는 가장 문제점은 뭐라고 생각하십니까? 근무 형태 아닙니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 근무형태도 그중에 가장 큰 부분을 차지하고 있습니다.

○**김종길 위원** 근무형태가 어떻게 바뀌었죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 3조 2교대에서 4조 2교대로…….

○**김종길 위원** 총액인건비에는 제한이 없이, 변동이 없이 그렇게 바뀐 거 맞지 않습니까, 노사 합의를 통해서?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 맞습니다.

○**김종길 위원** 해서 결국에는 이틀을 주야로 일하시고 이틀을 쉬는 그런 상황이지 않습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**김종길 위원** 그래서 결국에는 현업에 계시는 분들은 인력이 동일한 시간대에 일하시는 분들은 줄고 비용은 변함이 없고 업무 강도는 높아지고 대국민 서비스, 대시민 서비스의 질은 떨어지고 그 부분 인정하십니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 인정합니다. 그래서 업무 인력 운영 효율화에 무조건 획일적인 4조 2교대는 지양하고 그 특성에 맞는 변형 근무를 하는 것도 과제에 들어가 있습니다.

○**김종길 위원** 그런데 여기에는 안 나와 있잖아요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 좀 구체적인 안을 저희가…….

○**김종길 위원** 이거는 그러니까 2021년도에 혁신안을 만들어 놓으신 거를 요약해서 가져오신 겁니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 2021년도 혁신안에도 그 내용은 들어 있었습니다. 그런데 저희가 너무 요약을 하다 보니까 부실한 점이 없지 않아 있었습니다.

○**김종길 위원** 그렇게 근무 형태를 바꾸시려면 노조랑 또 협상을 하셔야 되고…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 노조 합의 사항입니다.

○**김종길 위원** 서로 합의를 하기 위해서는 큰 진통이 따르는데 그거에 대해서도 오늘은 언급이 됐어야 되지 않나 저는 그렇게 생각하고요. 지금 우리 존경하는 박중화 위원장님과 이상훈 위원님께서 말씀하시는 것도 연차별 효율화 계획, 비용 절감 계획 이런 것들에 대한 근거 없이 매번 천편일률적인 똑같은 자구 노력을 하겠다는 것에 납득할 수 없는 겁니다.

더 잘 아시겠지만 지금 교통요금 인상에 따른 진통이 상당합니다. 시민들이 느끼는 부담도 상당하고요. 왜 우리가 요금을 더 부담해야 되는지 납득을 못 하시고 있는 상황에서 요금이 지나치게 비현실적이라는 내용만 있지 우리가 지금 낭비하고 있는 것들, 구조적으로 모순돼 있는 것들 이런 것들에 대한 자기 반성은 전혀 없다는 얘기입니다. 그래서 오늘 이 혁신안에 대해서도 이렇게 질타를 받고 있는 겁니다.

아니, 자연감소되는 정년 퇴직자들 이게 무슨 의미가 있습니까? 지금 임금피크제 도입하고 계시죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 하고 있습니다.

○**김종길 위원** 정년 연장형 아니죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 연장형 아닙니다.

○**김종길 위원** 아니죠. 59세, 60세 2년에 한해서 하는 거잖아요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그렇습니다.

○**김종길 위원** 그래서 대법원 무효 판결 나온 것과 상관없이 교통공사는 유효하다는 판결도 받으신 거 아닙니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**김종길 위원** 그런데 그 2년 동안 6개월에서 1년 동안은 근무를 하지 않더라도 임금을 주고 있고 그에 대해서 교육비용도 제공하고 있고 솔직히 이분들이 임금피크제를 통해서 10%, 20% 이렇게 임금을 줄이는 것과 2년 동안 그들에게 들어가는 비용이랑 지금 샘샘이라고 생각해요. 지금 무늬만 임금피크제를 갖고 있으면서 어떻게 보면 연공서열대로 고임금 구조를 개선하는 대책도 전혀 없이 자구노력을 하겠다, 지금 제3노조가 주장하는 게 뭡니까? 성과와 보상, 공정한 보상 그리고 근무여건의 개선도 이런 공사의 모순적인 구조들을 타파하면서 원하는 거 아닙니까? 그래서 설득력을 얻고 있는 거 아닙니까? 그런 것들에 대해서 본부 지금 간부님들이 고민하셔야 되는데 노조와 어떤 협상을 통해서 뭘 하실지 이런 것들에 대해서 전혀 로드맵이 없이 자구노력을 하겠다고 그

냥 무늬만 이러고 있으니 저희가 공감할 수가 없는 겁니다. 이런 대책은 다시 세워서 의회에 보고가 필요한 것 같습니다. 그렇게 해 주시겠습니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 위원님 그렇게 하겠습니다. 그렇게 하는데 잠깐 답변 좀…….

○김종길 위원 네.

○위원장 박중화 혹시 마이크 켜졌는지 확인 좀 해 보십시오.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 켜져 있습니다.

좀 변명 아닌 변명인데 위원님께서도 좀 전에 잠깐 말씀하셨지만 이 자구 노력한다는 게 저희한테는 어느 정도 한계가 있습니다. 아까 임피제도 말씀하셨지만 저희가 10%, 20% 해서 30%대였는데 그것도 34%인가 올렸고요. 그리고 작년에 노사합의로 해서 임금동결도 해 봤고 했는데 마른 수건 쥐어짜기식으로 한계가 있어요. 그래서 오늘 아까 건의사항에 이런 법과 제도도 고쳐야 될 것 같고 시ㆍ정부의 협조도 받아야 될 것 같고 해서 그 말씀도 드린 겁니다.

오늘 하여간 위원님들 말씀 듣고 보니까 저희가 부족했던 건 사실이고요 이 부분 더 보완해서 위원장님과 부위원장님, 위원님들께 다시 상세 보고를 드리는 걸로 그렇게 하도록 하겠습니다.

○김종길 위원 결국에는 지금 공사가 재정 여건도 좋지 않고 수입도 그렇게 충분하지 않은 상황에서 비용만 계속 줄이고 인건비가 차지하는 비율이 높다 보니 이런 것들에 대해서 계속 노력은 하고 계신 건 알겠는데요 그렇게 해서 해결될 문제가 아닙니다.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 맞습니다.

○김종길 위원 그런데 그거에 대한 해결책은 문제의 원인도 여기에 나와 있지 않고 그 문제를 해결하겠다는 계획도 없어서 그렇습니다.

이거는 우리가 교통요금, 아까 말씀 잘하셨는데요 시와 정부의 지원 사항을 말씀하신 건 결국에는 무임승차 제도에 대한 국비 지원이나 아니면 요금 현실화 이걸 말씀해 주신 거잖아요?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네.

○김종길 위원 그런 것들은 결국에는 그런 결정에 따른 시민과 국민들에게 부담되는 요금과 세금의 문제거든요. 그렇다면 그걸 통해서 교통공사가 서비스를 제공하는 지하철을 타면서 본인들이 노후도도 교체되고 이런 것을 체감하면서 아니면 서비스의 질이 높아지는 걸 전제로 해야만 이게 가능한 것이지 그런 것들에 대한 노력, 지금 역사 가보시면 더 잘 아시잖아요. 몇 명 근무합니까?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 한 2명에서 많아야 5명 정도 근무하고 있습니다.

○김종길 위원 아니, 지하철 전동차량에서 무슨 폭행이나 이런 소란 민원이 오더라도 그다음 역에서 해결되지가 않아요. 그리고 실제 거기 근무하는 분들이 역사 내에서 무슨 소동이 있거나 현장을 출동하더라도 관제를 하시는 분은 있어야 되고, 현장에 인력이 없어요. 그런 것들을 계속 요구해서 인력을 충원해 달라고 하는 거 아닙니까? 그런데 그거는 4조 2교대를 전제로 하고 있으니 방법이 어디 있어요. 지금 있는 분들도 정리하라는 요구가 있는데 그런 것들에 대해서 솔직하게 근본적인 원인에 대해서 의회를 설득하셔야 되고 같이 고민하실 방향에 대해서 얘기를 하셔야 됩니다.

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 알겠습니다.

○김종길 위원 이상입니다.

○위원장 박중화 김종길 위원님 수고하셨습니다.

더 이상, 윤기섭 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○윤기섭 위원 안녕하세요. 노원구 5선거구 윤기섭 위원입니다.

제가 지난해부터 교통공사 현장에 가보기도 했고 하면서 오늘 또 이렇게 업무보고에 15페이지를 한 번 봐 주십시오. 여기 보면 노후 전동차 적기 교체…….

이거 아직 안 한 거예요? 이따 다시 하도록 하겠습니다.

○위원장 박중화 업무보고는 일단 업무보고 받고 하시자고요, 급하게 하시지 마시고.

○윤기섭 위원 네, 알겠습니다.

○위원장 박중화 그러면 더 이상 질의할 위원이 안 계시므로 의사일정 제1항 서울교통공사 지방공사채 발행 신청 보고의 건에 대하여 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

2. 2023년 서울교통공사 업무계획 보고

(11시 21분)

○**위원장 박중화** 이어서 의사일정 제2항 2023년 서울교통공사 업무계획 보고의 건을 상정합니다.

(의사봉 3타)

심재창 직무대행은 나오셔서 2023년 서울교통공사 업무계획을 보고해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 서울교통공사 2023년 주요 업무보고를 드리도록 하겠습니다.

보고 순서는 일반현황부터 주요 현안사항 순으로 보고를 드리겠습니다.

일반현황 1쪽, 2쪽, 3쪽은 보고서로 갈음하겠습니다.

4쪽입니다.

2022년 주요 경영 실적입니다. 안전운행은 철도사고는 감소하였으나 안전분야 지표 모두 목표치에 비해 부족한 수준이었습니다. 미래성장, 고객만족, 혁신경영은 역 출입구 상단 벽면 광고 사업화 및 메디컬 존 유치근거 마련 등 규제개혁 노력과 VOC 응대율 다년간 우수한 수준 유지, 공익 서비스 비용 정부 보전 법제화 추진노력, 업무 자동화 등 업무 프로세스 개선 등의 노력을 하였습니다.

5쪽입니다.

2023년 비전 및 경영전략입니다. 안전한 도시철도, 편리한 교통서비스를 달성하기 위해 8대 전략과제를 차질 없이 수행하겠습니다.

6쪽 경영목표는 주요 추진업무 시 보고드리고 아래 표로 갈음하겠습니다.

7쪽입니다.

주요 추진업무는 시스템 기반 최고 수준의 안전 운행, 미래 성장동력 지속 발굴 및 강화, 더 나은 서비스를 통한 고객 만족도 제고, 지속가능한 혁신경영 관리체계 구축으로 시행 과제를 보고드리겠습니다.

시스템 기반 최고 수준의 안전 운행입니다.

11쪽입니다.

안전관리 시스템 고도화를 추진하겠습니다. 옷차림, 행동패턴 등을 통해 성별 식별이 가능하도록 AI 기반 화장실 출입자 자동 감시체계 개발 및 고도화와 사건별 데이터 분류를 통한 범죄 취약개소를 선정하여 CCTV의 순차 표출 시스템을 구축하겠습니다.

12쪽입니다.

이 밖에도 드론을 활용한 교량 등 구조물 점검 시행, 중대재해 예방 관리 체계 고도화 및 현장 중심 중대재해 예방 활동도 강화하겠습니다.

13쪽입니다.

지하철 혼잡 개선을 위해 우선과제와 근본적 해결의 장기과제로 구분 추진하겠으며, 추진계획으로 혼잡도 개선 전담조직 신설 및 관리 체계를 구축하여 향후 지하철 역사 혼잡 개선을 위한 중점 대책 수립 및 시행을 하겠습니다.

혼잡역사 안전관리 인력 확대 및 배치 14쪽입니다.

혼잡도 완화를 위한 승객 동선 분리 및 시설물 정비를 우선 추진하고 장기과제로 주요 혼잡구간 열차 운영 개선, 역사 혼잡도 모니터링 개선 및 운영 스마트화, 노후역사 리모델링 등을 추진하겠습니다.

15쪽입니다.

선제적인 차량 및 시설의 현대화입니다.

시민안전·편의를 위한 노후 전동차를 적기에 교체하겠습니다.

16쪽입니다.

전동차 객실 내 영상기록장치를 설치하여 안전 사각지역 해소 및 범죄예방을 하겠습니다. 전기·통신 등 8개 분야 33개 사업에 대해서 시설물 현대화를 위해 노후시설물 재투자 사업을 추진하겠습니다.

다음은 미래 성장동력 지속 발굴 및 강화입니다.

19쪽입니다.

미래 대비 신교통서비스 사업 추진으로 역사·차량기지 유휴공간 활용 등 지하철 인프라를 활용한 도심항공교통 기반을 조성하겠습니다.

20쪽입니다.

인프라 기반 비운수사업 확대 사항으로 건강기능식품, 펫숍 등 시민 생활 편의 업종을 확대하고, 21쪽입니다. 스마트팜 사업 수익 증대, 지하철 출입구 상단벽면광고 도입 등으로 상가·광고 수익 창출을 하겠습니다.

22쪽입니다.

운영 노하우를 활용한 철도사업 추진 과제로 시스템엔지니어링 사업과 GTX - A 관리운영 및 부속사업 등을 시행하겠습니다.

다음은 더 나은 서비스를 통한 고객 만족도 제고입

니다.

25쪽입니다.

고객 만족도 조사 결과 분석을 통한 취약 분야 개선 및 고객의 니즈를 반영한 고품질 서비스 제공을 위해 AI챗봇 자동 응대 시스템을 구축하여 고객민원 자동응답 전환 30% 목표를 추진하겠습니다.

1호선 10개 역 노후 열차 정보 안내 시스템을 개량하여 열차 정보 및 열차 내 혼잡도 상황을 시민들에게 제공하겠습니다.

또타지하철 앱 인프라 확대 및 활성화로 외국인 대상 영문 앱 서비스를 제공하겠습니다.

26쪽입니다.

시민과 함께하는 문화예술 지원사업 추진으로는 광화문 지하철 시대관 및 메트로 미술관 등 운영과 엄마、아빠、아이가 행복한 가족중심 문화 이벤트 활성화를 시행하겠습니다.

27쪽입니다.

사회적 약자를 위한 이용 환경 개선 및 편의성 강화를 위해 교통약자 1역 1동선 확보 지속 추진과 승강편의시설 확대를 통한 지하철 이용 환경 개선 등을 시행하겠습니다.

28쪽입니다.

여자 화장실、고객 안내센터 비상통화장치 보완사항으로 112 직통 연결이 되도록 개선하겠습니다.

기존 ARS 통화연결음에 감성멘트를 추가 개선하여 감정노동자를 보호하겠습니다.

29페이지입니다.

지하 공기질 개선 및 고도화 사항으로 실내공기질 모니터링 시스템을 구축하여 데이터 관리를 체계화하고 실내공기질 모니터링 시스템과 연계하여 초미세먼지 농도에 따라 자동운전이 되도록 하겠습니다.

30쪽입니다.

미세먼지 저감을 위한 실내공기질 개선사업 추진사항으로 터널 본선 양방향 전기집진기 추가 설치, 역사 환기설비 시스템 개량, 영구적으로 사용이 가능한 필터 발굴 및 적용, 전동차 내 공기질 개선 장치를 설치하여 승객에게 맑은 공기를 제공하겠습니다.

다음은 지속가능한 혁신경영 관리체계 구축입니다.

33쪽입니다.

사회적 가치 실현 및 재정건전화 추진사항으로 전사적 사회공헌 활동 추진, 민、관 협의체 운영을 통한 공정거래 환경을 조성하도록 하겠습니다.

34쪽입니다.

또한 비핵심 부동산 매각, PSO 국비 보전 법제화를 지속 추진하겠습니다.

35쪽입니다.

조직 운영 및 업무 프로세스 개선 과제로 업무、인력 운영 효율화, 단순、비핵심 업무 외부 위탁, 36쪽입니다. 단순、반복 업무 프로세스 자동화 확대, 장소、시간에 구애받지 않는 업무 환경 구축을 시행하겠습니다.

다음은 주요 현안사항으로 운임인상 추진경과 보고와 장애인단체 불법시위 경과를 보고드리겠습니다.

39쪽입니다.

운임인상 추진경과입니다.

지하철 요금이 2015년 인상된 이후 8년째 동결로 경영 위기에 봉착되었습니다. 그동안 추진경과로는 대중교통 요금조정 계획안에 대한 의견청취안 시의회 제출, 대중교통 요금인상 및 재정난 해소방안 논의를 위한 공청회 개최 등을 하였으나 현재 대중교통 요금 상반기 인상이 보류가 된 상태입니다. 요금인상 재개 시 향후계획으로 운임조정안 이사회 의결 및 여객운송약관 개정, 철도안전관리체계 변경, 연락운송기관 협의 및 안내문 부착 등으로 대시민 홍보 등을 하겠습니다.

다음 41쪽입니다.

장애인단체 불법시위 경과보고드리겠습니다.

시장 면담 이후 출근길 지하철 타기 중단을 선언하였으나 UN 탈시설 가이드라인 권고 및 장애인 관련 예산 국고지원 의무 선전전 지속 및 시위가 진행되고 있고, 전장연 연대단체가 쇠사슬 휴대 등을 동반한 열차타기 시위와 지하철 고의 운행지연 이외 불법행위가 지속 중입니다. 또한 전장연 요구사항 불수용 시 1박 2일 유숙、지하철 타기 재개가 예고되어 있습니다.

공사 대응 방안으로 현장에 안전요원 배치, 전장연 및 활동가 개인 대상 가압류、추가 형사소송 진행과 불법행위 시 즉시 퇴거 요청、불응 시 승차 거부, 혼잡 시 무정차 등 엄정 대응 조치하도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

(참고)

서울교통공사 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○9호선운영부문장 김운관 9호선운영부문장 김운관입니다.

9호선운영부문 업무보고드리겠습니다.

46쪽 일반현황입니다.

2014년 9월 5일 서울시로부터 1기 위수탁 협약 체결 시작을 하였습니다. 그래서 2020년 9월 25일부터 2023년 9월 30일까지 1,171억 위탁금액으로 3기 위수탁 관리 운영 중에 있습니다.

운영역사는 언주역부터 중앙보훈병원역까지 13개 역을 관리 운영하고 있으며 수송인원은 1일 약 15만 7,000명이며 수송수익은 약 8,900만 원 정도입니다.

47쪽입니다.

조직 및 정원은 3처 8개 팀과 1센터 1사업소 6팀으로 구성 운영 중이며 정원은 256명이고 현원은 243명으로 기획, 인사, 예산, 안전, 역운영, 시설 유지보수 등의 업무를 수행 중에 있습니다.

48쪽입니다.

2023년도 경영목표는 운영방침으로 안전을 최우선으로, 고객이 행복한 9호선 교통서비스 제공의 목표설정과 목표 달성에 최선을 다하고 하겠습니다. 사업계획으로 안전사고 Zero화를 정점으로 직원 역량 극대화 및 미래성장 도모, 고품격 고객감동 서비스 제공, 지속성장 가능한 9호선 운영체계 구축 등 12개 핵심사업에 대해서 추진 중에 있습니다.

49쪽입니다.

핵심성과지표 목표는 철도사고, 운행장애 Zero화 등을 목표로 설정하여 과거 실적보다 향상된 목표 달성이 되도록 노력하고 있습니다.

예산 부분은 2022년 전체 수입과 지출예산은 549억 100만 원이었나 2023년도에는 일부 영업수입 증가 예산과 수탁자산비 증가로 659억 9,700만 원으로 운영 중에 있습니다.

50쪽입니다.

주요 사업계획입니다.

첫 번째로 9호선 연계운영 안전협조체제 강화를 위해서 9호선 안전관리협의회 기관을 확대 개최토록 하겠습니다. 기존에는 양 운영사 간 1단계사하고만 시행을 하였으나 시와 차량유지보수사도 참여하여 합동 구원훈련과 기술점검도 연 2회 추가 시행토록 하여 중대재해 선제적 예방과 유관기관 안전관리 협조체제를 더욱 강화토록 하겠습니다.

51쪽입니다.

9호선 2ㆍ3단계 이용고객 만족도 향상방안 추진입니다.

고객서비스 품질수준 측정ㆍ평가와 직원들의 고객서비스 경진대회 시행을 통해 직원 아이디어를 반영하여 서비스 개선과 또한 승강설비 노후화 진행에 따른 선제적 예비품 구매, 주요부품 적기 교체로 이용고객의 불편과 안전에 문제가 발생되지 않도록 하여 서비스 만족도 향상이 되도록 하겠습니다.

52쪽입니다.

신규직원 채용과 인재양성 교육을 시행토록 하겠습니다.

정년퇴직 및 타 기관 이직 등에 의한 정원 대비 부족 인력 13명에 대해 NCS 기반 블라인드 채용 및 직종별 직무수행능력평가 방식으로 우수 인재 선발로 지속가능한 9호선 운영체제 구축이 되도록 하겠습니다.

또한 비상 발생 대비 열차 정상 운영을 위한 기관사 외 철도차량 운전면허소지자에게 기관인증 13명에 대해 기량유지훈련을 실시토록 하겠습니다. 기량유지훈련은 분기별 1회 실시 예정에 있으며 추진에 최선을 다하도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치도록 하겠습니다.

(참고)

9호선운영부문 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○(주)서울메트로환경사장 박규석

서울메트로환경 업무보고드리겠습니다.

먼저 일반현황입니다. 56쪽입니다.

운영현황에서 설립근거, 연혁, 본사 소재지 등은 책자에 있는 것으로 갈음하겠습니다.

조직 및 정원은 이것도 마찬가지로 책자에 있는 것

으로 갈음하겠습니다.

비전과 경영목표입니다.

깨끗한 지하철, 안전한 우리일터, 다함께 하는 Metro환경이라는 비전을 가지고 현장경영, 품질경영, 안전경영, 공생경영에 최선을 다하고 있습니다.

경영목표 및 추진과제의 중요한 것은 산업재해가 작년에 저희들 14건 성과지표로 잡았는데 14건을 채워서 턱걸이를 했습니다. 올해에는 13건으로 1건을 내려잡아서 꼭 이 목표를 달성하도록 노력하겠습니다. 다른 부분들은 책자를 참고해 주시기 바랍니다.

2023년 예산 이것도 책자를 참고해 주시고, 지출에 있어서 2023년도 서울형 생활임금 3.6%를 반영해서 좀 증가한 면이 있습니다.

주요사업계획으로는 사업장 안전교육 및 점검을 강화하겠습니다.

사업장 위험요인 사전 발굴하여 제거하고 관련 교육을 통해서 안전 예방 활동을 강화하겠습니다.

현장근무 안전환경 조성을 하겠습니다.

노후 시설물 개보수하고 휴게공간 확충하고 여러 가지 필요물품을 적기 보급하는 등 직원들의 복리향상과 안전근무환경 개선 도모에 최선을 다하도록 하겠습니다.

경비 시설물 보안(경계근무) 강화, 세 번째입니다.

그라피티 침입자 등의 불법 침입에 대비하여 불시 점검 및 방호 훈련을 통하여 시설물 보호 경계근무 강화토록 하겠습니다.

위원님들 아시다시피 작년에 도봉역에서 주취자가 침입해서 전동차 앞유리하고 운전석 옆 유리창을 파손한 사건이 있었습니다. 그리고 또 9월 22일, 23일에는 외국인 2명이 철조망을 절단하고 침입해서 그라피티를 한 사건이 있었습니다. 그렇기 때문에 올해에는 이런 사건이 재발하지 않도록 저희들이 철저히 현장점검하고 불시 점검하도록 그렇게 최대한 노력을 하겠습니다.

이상입니다. 감사합니다.

(참고)

(주)서울메트로환경 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○도시철도그린환경(주)사장 이순호

서울도시철도그린환경(주) 이순호 대표입니다.

68쪽에 일반현황은 기이 보고사항이기 때문에 자료로 갈음하도록 하겠습니다.

70쪽에 비전과 경영목표는 올해 추진전략 및 방향에서 특별과제로서 청소용품의 안전보건 확보나 재질 혁신을 이뤄내도록 하겠습니다. 밑에 핵심 성과지표는 지난 시의회에서 지적사항이어서 공사와 협의하에 새로운 목표를 설정하였습니다.

안전우선 핵심 목표에 있어서 중대재해 예방교육을 작년도에 처음 중대재해처벌법이 발효된 이후에 월 1회 12회를 실시하였는데 올해는 6회 더 실시해서 18회까지 늘리도록 하고 장기적으로는 24회까지 늘려서 사업장의 안전을 확보하도록 최선을 다하겠습니다.

그리고 내부역량 강화에 있어서 저희가 상설교육장이 있습니다. 그걸 이용해서 4건의 상설교육을 시켰는데요 그것은 재작년에 비해서 2배 이상 증가된 수치고요 장기적으로 이 수치를 유지하도록 노력하겠습니다.

그리고 조직문화 혁신인데요 저희가 리더십 강화 교육을 실시하였습니다. 이 리더십 강화 교육이 상당히 중요한 이유는 저희가 작년부터 직원들의 내부승진을 상당히 촉진하고 있습니다. 그러기 위해서 리더십 강화 교육이 정말 중요한 요소라고 생각하기 때문에 작년에 저희가 1회에서 4회로 리더십 강화 교육을 증가시켰고요 그 추세를 계속 이어나가도록 하겠습니다.

마지막으로 소통 간담회인데요 현장과의 소통을 강화하기 위해서 전임 사장님 때부터 분기별로 한 번씩은 하신 걸로 알고 있는데요 저는 이것을 월 1회로 늘렸고요 장기적으로는 월 2회까지 늘릴 수 있도록 최선을 다하도록 하겠습니다.

2023년 예산 부분은 이것도 기이 보고한 사항이기 때문에 자료로 갈음하도록 하겠습니다.

저희 주요사업입니다.

직원 휴게실 환경개선 사업을 실시하겠습니다. 우선 사업 반영에 힘써 주신 서울시 교통위원회와 교통공사 관계자분들에게 감사의 말씀 드리도록 하겠습니다.

두 번째로 안전보건경영시스템인 ISO 45001의

사후관리 심사를 실시하겠습니다. ISO 45001은 내부심사 주기가 1년입니다. 그래서 올해도 그 내부심사 주기에 맞춰서 철저하게 심사하도록 노력하겠습니다.

감사합니다.

(참고)

도시철도그린환경(주) 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○도시철도엔지니어링(주)사장직무대행 서완석

서울도시철도엔지니어링(주) 사장 직무대행 서완석입니다.

보고드리겠습니다.

일반현황、비전과 경영목표는 보고서로 갈음하고 주요사업계획 중심으로 보고드리겠습니다.

82쪽 주요사업계획입니다.

1. 현장 안전보건시스템 강화입니다.

중대재해 예방을 위한 안전、보건관리 체계 강화를 위해서 안전보건목표 및 중대재해 대응 매뉴얼을 수립하고 연중 위험성 평가를 실시하고 도출된 위험에 대한 안전보건 조치를 마련토록 하겠습니다.

분야별 위험요소 발굴을 통해 잠재적 중대재해 요인을 제거하기 위해서 작업별 위험요인에 대한 사전분석 및 안전대책을 시행하고 주요 중대재해 예방을 위한 안전용품을 구매해서 안전을 확보하겠습니다.

83쪽 진취적 경영 개선입니다.

시설물 정상기능 유지를 위해서 계측장비 검、교정을 추진하고 직원역량 강화를 위한 시설 분야 교육도 시행하겠습니다. 고객 만족도 향상을 위한 서비스 제공을 위해 유실물을 신속、정확히 처리하고 안전 생활화를 위한 시민안전체험、홍보관도 철저히 운영하겠습니다.

84쪽입니다.

매출 증대를 위해서는 물류 배송사업도 추진하고 물품 유인보관소 및 무인보관소를 활성화하겠습니다.

현재 2개소인 유인보관소를 4개소로 늘려서 추가 운영하겠습니다. 물품보관함 운영 효율성 제고를 위해서 기존 내용연수가 만기된 물품보관함 잠금장치를 무통신 기반의 OTP 잠금장치로 개선하겠습니다. 개선 후 사용량 및 매출은 30% 이상 증가 예상하고 고객 민원이 50% 이상 감소 예상입니다. 개선 후 업무량 감소에 따른 유휴인력은 유인보관소 인력에 활용하겠습니다.

85쪽입니다.

소통과 상생의 기업문화 조성입니다. 직원 근무환경 개선 및 후생복지 증진을 위해서 근무지 및 휴게공간 환경개선 및 노후비품을 교체하고 근골격계 부담작업 유해요인을 조사하고 정기、수시 작업환경도 측정해서 개선하겠습니다. 소통과 공감의 조직문화 구현을 위해서 노사협의회 등 개최 운영으로 참여형 노사 협력관계를 구축하고 현업부서 간담회 개최로 현장의견 청취와 쟁점사항을 사전 해소하겠습니다. 사회적 책임 구현을 위해서 사회취약계층에 대한 재능기부 봉사활동도 추진하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

(참고)

도시철도엔지니어링(주) 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○김포골드라인운영(주)사장 정선인

안녕하십니까? 김포골드라인운영 주식회사 대표이사 정선인입니다.

업무보고 드리겠습니다.

보고 순서는 일반현황, 비전과 경영목표, 주요 사업계획 순으로 되어 있으나 일반현황과 비전과 경영목표는 기보고드린 사항과 같으므로 보고서로 갈음하겠습니다.

2023년 예산입니다. 2023년 예산은 284억 7,100만 원으로 7.8% 인상된 20억 5,800만 원이 증가되었습니다. 지출예산에서 주 증가된 요인으로는 경비로서 전기료 인상으로 인한 동력비 증가와 물가상승에 따른 용역관리비 증가 등 공공요금 등 제세 비용이 증가되었습니다.

그리고 또 김포골드라인이 올해로 4년 차를 맞이하여 하자기간 3년이 만료된 관계로 수선유지비 등 증가 요인이 있습니다.

그리고 대행사업비는 김포시의 대행사업을 김포시 예산을 받아 추진하고 있는데 작년 같은 경우에는 코로나19 예방사업과 중대재해 예방 관련 예산이

많이 투입이 되었으나 올해는 16억 4,600만 원이 감소 지급이 되었고 앞으로도 추가적인 대행사업이 있는 경우에는 김포시와 긴밀한 협의를 거쳐서 추진할 예정입니다.

94쪽입니다.

주요 사업계획은 경영목표를 중심으로 보고드리겠습니다.

운영기관으로서 안전 우선의 안전사고 제로화에 관련된 사업입니다. 안전보건경영시스템(KOSHA - MS) 인증을 통하여 전사적인 안전보건경영체제 구축 및 안전보건활동 수준을 향상시켜 중대재해를 포함한 안전사고 예방에 기여하겠습니다. 올 3월 31일까지 검증을 통하여 안전보건경영시스템을 구축하고 실행코자 합니다.

두 번째로 정밀안전진단 및 성능평가 시행을 하겠습니다. 철도건설 및 철도시설 유지관리 법령 개정에 따른 철도시설물의 성능평가를 수행하여 시설물별 등급으로 개보수 교체 시기를 설정 관리함으로써 시설물의 성능을 확보코자 합니다. 이건 법 개정이 된 부분으로서 국토부 기본계획이 고시된 날로부터 3년 이내에 시행하여야 하기 때문에 올 연말까지 시행코자 합니다. 예산은 전적으로 김포시 예산으로 추진코자 하며 성능 평가를 위한 58억의 예산은 김포시에서 추경으로 충당하고자 합니다.

두 번째로 미래지향적 기술경영입니다.

에스컬레이터 시설물 개선 공사를 시행하겠습니다. 한국승강기안전공단 정밀안전진단 결과 반복장애 발생 에스컬레이터의 시설물 개선을 시행하여 주요 부품의 개량ㆍ개선을 통해 설비의 안전성과 신뢰성을 확보하겠습니다. 이 역시 김포시 예산을 지원받아 하는 사업입니다.

두 번째로 철도차량 국내산 부품 수급을 위한 테스트베드에 참여하여 국산화에 기여를 하여 안정적 부품 수급에 기여하겠습니다. 한국철도기술연구원이 주관하는 중소기업이 개발한 제품의 형식승인을 위한 성능평가 테스트베드에 참여하여 장기적으로는 철도차량 부품의 수급 안정성을 확보하고 검증된 국내 생산품 사용으로 예산절감 효과를 기대할 수 있겠습니다.

96쪽입니다.

고객 만족을 위한 감동 실현의 고객 서비스를 실현하겠습니다.

김포골드라인은 건설 당시의 구조적인 한계성과 신도시 수요 급증으로 인한 출퇴근 시간대 혼잡도가 극심한 상황입니다. 이러한 혼잡도 완화를 위한 열차운행계획을 지난주 금요일인 2월 24일부터 시행하여 며칠간 승객 추이를 확인하였는데 당초에는 러시 시간대인 6시 30분부터 8시 30분까지 보통 3.5분에서 4분 시격으로 운행하던 것을 3분 7초대로 조정함으로써 열차운행 횟수 34회에서 37회로 증회 효과가 있습니다. 이로 인하여 주기적으로 오는 열차의 간격을 조정하였기 때문에 열차 혼잡도가 일정 부분 감소하는 효과를 보고 있습니다만 지금 현재 방학 기간 중이라 개학 이후에 다시 추이를 보고 그 이후에 열차 혼잡도를 완화할 수 있는 방안을 추가적으로 고민하고 있습니다.

두 번째로 지하역사 대용량 공기정화장치를 설치하겠습니다.

지하역사 미세먼지 관리기준 강화에 따른 대용량 공기정화장치 설치 및 운영으로 미세먼지 저감 등 실내 공기질 개선에 기여하겠습니다. 1억 2,000만 원 국고보조사업으로 현재 승강장에 설치되어 있는 공기정화장치를 지금 대합실까지 확대 설치하는 내용입니다.

97쪽입니다.

지속 경영을 위한 소통과 공감의 조직문화 구축입니다.

휴게시설 등 근무환경 개선에 노력하겠습니다. 김포골드라인은 건설 당시 비숙박 무인역사로 설계되어 역사의 직원이 상주할 공간이 절대적으로 비좁은 실정입니다. 산업안전보건법에 의한 휴게시설 설치ㆍ관리기준이 의무화되어 강화됨에 따라 노사 합동의 TF를 구성하여 근무환경 개선사항을 발굴하여 개선 시행코자 합니다.

다음으로 개통 4주년을 맞은 김포골드라인의 김포시민을 위한 사회적 역할을 강화하겠습니다. 김포골드라인의 비전은 김포시민과 함께하는 김포골드라인의 가치 창출인 만큼 올해 9월 28일인 개통 4주년을 맞이하여 지역 취약계층에 대한 봉사활동을 실시함으로써 김포골드라인의 이미지 제고와 모회사인 서울교통공사의 이미지 제고에도 기여하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

(참고)

김포골드라인운영(주) 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○서해철도(주)사장 이기준 서해철도(주) 사장 이기준입니다.

주요업무에 대해서 보고드리겠습니다.

102쪽하고 103쪽 일반현황은 서면보고로 갈음을 하겠습니다.

104쪽입니다.

2022년도 경영실적입니다.

재무상태의 경우 자산은 전년 대비 24억 원이 증가한 141억이고 부채는 1억 8,900이 증가한 35억 수준입니다. 자본은 22억이 증가한 106억으로 재무상태가 확정이 되었고요. 당기손익은 비용이 전년 대비 5억이 증가한 148억 7,600만 원이며 수익은 11억이 증가한 171억 2,900만 원으로 당기순이익은 22억이 발생을 했습니다.

지난해 철도사고나 재해발생은 없었습니다.

비전 및 경영목표는 서면보고로 갈음하겠습니다.

106쪽 2023년도 핵심성과지표입니다.

철도사고하고 재해발생은 0건을 목표로 설정했습니다. 시설관리운영 성과하고 역 운영 성과는 A등급을 목표로 설정했습니다.

2023년도 예산은 지난해보다 8억 1,500이 증가한 178억 6,300만 원으로 편성을 했습니다.

107쪽에 2023년도 주요사업계획에 대해 보고드리겠습니다.

먼저 안전관리 강화 사항입니다.

위험요소 발굴 및 조치를 위해서 산업안전보건법에 의한 위험성 평가 및 작업환경 측정을 해서 사업장 내 위험요인을 줄이고자 노력하겠습니다. 아울러 위험도 평가를 시행해서 철도사고나 장애에 대한 위험요인에 대해서 안전대책을 수립하겠습니다.

안전문화 수준을 측정해서 미흡한 부분에 대해 개선방안을 마련하겠습니다.

장애나 고장 데이터를 관리 및 분석해서 체계적인 유지보수 방안을 마련해서 예측ㆍ예방정비가 가능하도록 노력을 하겠습니다.

아울러 중장기 유지관리계획을 수립하고, 108쪽입니다. 선로일람약도를 제작하여 시설물 유지관리를 체계화하도록 하겠습니다.

두 번째, 고객서비스 개선 사항입니다.

고객민원에 대한 응대역량을 강화하기 위해서 민원응대부서 및 접점직원 협의체를 운영해서 고객 불편사항을 개선해 나가도록 하겠습니다.

고객만족도 조사 결과를 분석해서 개선방안을 마련하고 그에 따라서 불만요인을 줄이고자 노력을 하겠습니다.

아울러 부천시, 시흥시, 안산시 지원을 받아 광역전철 안내도우미를 운영하겠습니다.

세 번째로 조직역량 및 협업 강화 사항입니다.

직원들의 직무역량 강화를 위해서 철도안전전문기술자 교육과 직무별 역량강화 교육을 실시하겠습니다.

제안 경진대회를 통해서 기술역량 향상 및 성과개선을 도모하겠습니다.

서해선(대곡~소사) 연결구간 협력도 지속적으로 추진을 하겠습니다.

간부 리더십 강화를 위해서 소통 및 갈등 해소, 조직 내 커뮤니케이션 활성화 교육을 시행하겠습니다.

반부패 및 청렴을 강화하기 위해 전 직원을 대상으로 청렴교육을 실시하고 부서별 청렴매니저를 운영하여 청렴문화가 정착이 되도록 노력을 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

(참고)

서해철도(주) 업무보고서

(회의록 끝에 실음)

○위원장 박중화 심재창 직무대행님 수고하셨습니다.

그러면 질의에 들어갈 시간인데요, 잠깐만요.

원활한 회의진행을 위해서 오후 2시까지 회의를 중지하고자 합니다.

정회를 선포합니다.

○김종길 위원 위원장님, 자료요구는 따로 안 하나요?

○위원장 박중화 아, 미리 하고 나갈까요?

○김종길 위원 네, 그래야…….

○**위원장 박중화** 네, 먼저 하세요.

○**김종길 위원** 자료요구 좀 드리겠습니다. 일단 교통공사는 1차부터 7차까지 차량 계약별 그리고 부품별, 내역별, 국산화율 자료와 계약 이후에 해당 내역별로 변동사항이 있는 것 그러니까 차량 계약서별로 보면, 추가특수조건 제8조에 보면 국산화율에 대한 입증을 하도록 되어 있잖아요. 거기에 나와 있는 대로 부품별, 내역별, 국산화 자료 그리고 계약 이후에 변동이 됐다면 그 내역별로 변동사항에 대해서 보고해 주시고요.

그다음에 전동차 대폐차 계획 대비 지금 현황은 어떻게 되어 있는지 그것을 제출해 주시기 바랍니다. 실적이요.

○**위원장 박중화** 또 다른 위원님, 자료요구 하십시오.

○**윤기섭 위원** 지하철 4호선만 해야 간단할 것 같아요. 전체 다 하면 분량이 너무 많을 것 같고요. 5차에 보면 4호선 210칸 중 120칸을 도입한다고 되어 있는데 그러면 120칸 차량을 교체하겠다는 말씀이신 거죠?

○**차량본부장 안상덕** 210칸을 교체하는 과정에 한 해에 들어오는 게 120칸이 들어온다는 얘기입니다. 그다음 해에 90칸이 다시 들어오고요.

○**윤기섭 위원** 그러니까 120칸을 선정할 때는 내구연한 25년에 도달한 것을 그냥 산정한 건가요?

○**차량본부장 안상덕** 25년은 다 초과되어 있고요 그것을 연장 사용하고 있는 과정에 있어서 지금 210칸 교체 계획이 2022년도부터 시작을 해서 2023년도에 120량이 들어오는 거고 그다음에 2024년도에 90량이 들어와서 210량이 2년간에 걸쳐서 들어옵니다.

○**윤기섭 위원** 그러면 지금 120칸에 대해서 교체하기로 결정된 결함이라고 해야 되나요, 전동차에 결함이 있기 때문에 교체하는 거잖아요?

○**차량본부장 안상덕** 일단 대폐차 계획은 내구연한이 다 지나가서 25년이 초과된 것을 5년 내 사용할 수 있도록 허가를 받고 안전진단 후에 그 기간 동안에 쓰고 그때에 따라서 다시 교체 계획을 세워서 25년이 지난 전동차들을 교체해나가는 과정이 2023년, 2024년 2년에 걸쳐서 대폐차 계획이 들어 있는 겁니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 120칸이라고 선정했을 때는 분명한 기준이 있을 것 아니에요. 그 기준이 뭔가요?

○**차량본부장 안상덕** 이것은 120칸을 선정한 것은 아니거든요. 위원님 죄송한데요, 그러니까 210칸 전체를 교체할 때 한 번에 산다고 해서 210칸이 몽땅 들어오지를 않거든요. 그래서 그 제작 기간이 월별 1편성 정도씩밖에 조달이 안 되는 그런 상황이니까 연 안에 12개 편성이 들어오고 그다음 해에 9개 편성이 들어오는 스케줄링이 되어 있는 겁니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 하여튼 120칸이 들어오게 되면 120칸이 폐차가 예정되어 있다는 말씀이잖아요. 그렇죠?

○**차량본부장 안상덕** 네, 맞습니다.

○**윤기섭 위원** 저는 폐차 기준이라고 해야 되나요, 그 120칸을 왜 더 이용할 수가 없는지 그 기준에 대해서 보고 싶은데 뭐를 요청하면 되죠?

○**차량본부장 안상덕** 폐차를 해야지만 하는 타당성에 대한 부분들을 말씀드리도록 하겠습니다.

○**윤기섭 위원** 그렇죠, 그러니까 120칸에 대해서.

○**차량본부장 안상덕** 120칸뿐 아니라 210칸 전체를 대폐차를 해야 되는 사유에 대한 내용을 말씀드릴게요.

○**윤기섭 위원** 정확히 사진이나 구체적인 자료가 있나요?

○**차량본부장 안상덕** 그 근거도 있지만 실질적인 법령에 의해서 진행이 됩니다.

○**윤기섭 위원** 법령에 의해서.

○**차량본부장 안상덕** 대폐차 계획을…….

○**윤기섭 위원** 앞으로 향후 좀 더 쓸 수 있는 것도 법령에 의해서 그러면 폐차를 한다는 건가요?

○**차량본부장 안상덕** 그러니까 내구연한에 대한 부분들을 다 검토해서 내구연한이 지나가면 일단 교체 계획을 세워서 그 부분들을 법에 의해서 쓸 수 없도록 되어 있습니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 제가 그런 부분에 대해서…….

○**차량본부장 안상덕** 자료를 정리해서 드리도록 하겠습니다.

○**윤기섭 위원** 아니, 그러면 더 쓸 수 있는 것을 법령에 의해서 폐차한다는 말씀인가요?

○**차량본부장 안상덕** 그런 부분들이 일정 부분 있을 수 있습니다.

○**윤기섭 위원** 그러면 교통공사에서는 그것을 보고만 있었나요?

○**차량본부장 안상덕** 그런 내용은 아니고요. 지금 현재 우리가 내구연한이 지나서도 사용을 해 봤더니 이러이러한 문제점들이 있어서 대폐차 계획을 세워서 대폐차에 대한 내용들을 진행해서 교체를 할 겁니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 폐차하는 게 내구연한이 지나서 폐차를 한다는 거잖아요.

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**윤기섭 위원** 법령에 의해서.

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**윤기섭 위원** 더 쓸 수 있는 것도.

○**차량본부장 안상덕** 일단 내구연한이 지났으면 더 쓸 수 있다기보다는 일단 수명을 다했다고 보고서 교체를 해야 되는 상황이죠.

○**윤기섭 위원** 아니, 지금 말씀대로라면 기능에 이상이 없어도 내구연한이 지나면 폐차하는 거잖아요. 그런가요?

○**위원장 박중화** 윤기섭 위원님, 난 자료요구를 하실 줄 알았더니 질의하시는 거네요?

○**윤기섭 위원** 그거에 관련된 자료를 요청하려 그러는데요.

○**차량본부장 안상덕** 위원님, 폐차 기준에 관한 부분들로 왜 폐차를 해야 되는지 하는 근거들하고 저희가 폐차를 결정하게 된 내용을 자료로 드릴게요. 그렇게 보고드리도록 하겠습니다.

○**위원장 박중화** 이따 2시까지 갖다주세요.

○**차량본부장 안상덕** 네, 알겠습니다.

○**윤기섭 위원** 알겠습니다. 구체적으로 정확하게, 상세하게 부탁드립니다.

○**차량본부장 안상덕** 알겠습니다.

○**위원장 박중화** 그러면 원활한 회의진행을 위하여 오후 2시까지 회의를 중지하고자 합니다.

정회를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(12시 05분 회의중지)

(14시 32분 계속개의)

○**위원장 박중화** 의석을 정돈하여 주십시오. 회의를 속개하겠습니다.

(의사봉 3타)

그러면 오전에 이어 지금부터 질문에 들어가겠습니다.

질문하실 위원님 계십니까?

경기문 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○**경기문 위원** 강서의 경기문 위원입니다.

오늘 제가 질문드릴 것은 주요 업무계획도 있지만 보편적인 부분 한번 질문 좀 드릴게요.

요금 인상이라는 말이 나왔었죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**경기문 위원** 언제쯤 교통공사는 인지를 했어요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 저희는 언론을 보고 알았습니다.

○**경기문 위원** 그래요. 그러면 하나 물어볼게요. 이 행정사무감사 조치 결과를 작성하는 부서는 어디예요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 기획조정실 대외협력처에서 취합하고 있습니다.

○**경기문 위원** 기획조정실에서 취합합니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**경기문 위원** 그런데 본 위원이 약간 불편한 진실이 뭐냐 하면 예산처는 5월에 요금이 인상될 거라고 그러고 재무처는 4월이라고 정했어요. 뭔가 있잖아요, 요금 인상 부분이 이렇게 인상이 돼서 예산이 이렇게 세이브될 거다 내지는 어떤 경감이 될 거다, 차입 부문에서. 그런 부분을 보고하는 행정사무감사 처리결과보고서를 보면, 여기 우리 대행 알고 계세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 제가 거기까지는…….

○**경기문 위원** 예산처는 5월에 인상될 거라고 해서 차입금 부분에서 상계해서 보고를 했고 재무처는 4월이라고 해 놨어요. 그 정도로 통합이 안 되고 일률적이지 않습니까, 교통공사가?

여기 총괄하는, 기획조정실이 총괄해요? 한번 설명 좀 해 봐요.

○**기획조정실장 나윤범** 기획조정실장 나윤범입니다.

지금 예산처하고 재무처가 저희 예산처는 기획실 소속이고 재무처는 경영지원실 소속이다 보니까 조

금 미흡한 점이 있었던 것 같습니다.

○**경기문 위원** 그건 아니지, 아무리 미흡하더라도 최소한 그래도 우리보다 먼저 알고 요금 인상 부분을 인지를 해서 이렇게 업무보고 자료를 만들었나 싶은 거예요. 또 재무처는 더 빨리 알고 있었다는 거 아니에요, 최소한 한 달 정도. 그렇지 않아요?

○**기획조정실장 나윤범** 저희가 요금인상 관련돼서는 사실 일정을 정확하게 서울시에서 통보받지 않았기 때문에 어느 정도 예측해서 하다 보니까 부서 간에 약간 차이가 있었던 것 같습니다.

○**경기문 위원** 그러니까 하나의 교통공사에 어느 부서는 4월이고 어느 부서는 5월로 예측을 한다는 건 말이 안 되잖아요.

○**기획조정실장 나윤범** 사실 이번에 요금인상 하반기로 넘어간 것도 서울시에서 공식적으로 지금 저희가 통보받은 게 없거든요. 서울시에서 언론보도해서 그 이후에 알았거든요. 그런 좀 아쉬운 점이 있습니다.

○**위원장 박중화** 본부장님!

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**위원장 박중화** 오전에 이어서 또 하나 지적하고 넘어가는데요 각 부서가 손발이 안 맞다는, 소통이 안 된다는 거 아닙니까, 지금 이게?

모든 사람들이 본부장님 지금 직대를 중심으로 안 뭉쳐준다는 거 아닙니까? 각자 논다는 거 아니에요, 이렇게 되면?

심재창 본부장님이 지금 현재 사장님이십니다. 잘 이끌어 가고 계시고요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 앞으로도 더 신경 써서…….

○**위원장 박중화** 모든 직원들 전부 다 따라주세요. 목소리가 하나여야 되지 왜 자꾸 이렇게 나오고 저렇게 나오고, 되겠습니까?

경기문 위원님 계속 질의해 주십시오.

○**경기문 위원** 기획조정실장님 들어가시고, 오늘 제가 아침에 대한노인회 회장님하고 노조 위원장하고 대담하는 기사를 한번 봤어요. 거기에서 한번 질문을 해 볼게요.

지금 교통공사가 무임카드 있죠? 직원들한테 발행한 무임카드는 전부 몇 개, 얼마 정도 됩니까, 수량은?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 직원들한테 발행하는 무임카드는 별도로 없고요 우리 신분증으로 사용하고 있습니다.

○**경기문 위원** 신분증을 대면 교통공사 직원들은 다 프리패스하는 겁니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**경기문 위원** 그러면 그 신분증으로 프리패스하는 인원이 전체 몇 명이고, 그런데 혹시 거기에 가족카드도 있습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 가족카드는 없습니다.

○**경기문 위원** 가족카드도 없고요. 거기에 따른 있잖아요, 그러니까 정직원이 몇 명이고 두 번째 거기에 따른 무임승차 부분에서 1년 누계가 여러분들이 얘기하는 노인분들이 타서 손실 나는 부분 있죠? 우리 교통공사 직원들이 1만 6,000명?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 1만 6,000명 정도 됩니다.

○**경기문 위원** 그 사람들이 타서 손실 나는 부분 한번 비교 좀 해 봤으면 좋겠어요. 그거 한번 자료 좀 줘 보실래요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**경기문 위원** 그리고 세 번째, 작년 예산 편성을 할 때 교통위원회에서 우리 각 시의원님 내지는 타 위원회 의원님들이 예산 편성을 요구를 해서 해 준 게 뭐냐면 에스컬레이터나 엘리베이터 있죠? 예비타당성 조사나 설계용역이거든요. 그게 지금 어느 정도 진행되고 있는지 한번 답변 좀 해 주세요.

아시는 저기…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 저희 기술본부장님이…….

○**기술본부장 김성렬** 기술본부장 김성렬입니다.

엘리베이터, 에스컬레이터는 타당성은 지금 의원님 발의사업으로 한 30% 정도는 타당성을 하고 있고요 지금 공사 예정돼 있는 것도 한 열다섯 군데 되겠습니다.

○**경기문 위원** 그래요. 그 부분이 작년에 예결위에서 결정된 게, 편성된 그 예산이 지금 현재 어떻게 진행되고 있는지 있잖아요.

○**기술본부장 김성렬** 예산 결정된 것은 설계용역

부분은 설계 예정 지금 준비하고 있고요 또 설계 끝나고 아마 지금 공사 중인 데 있고요 우리가 설계용역에 있어서 설치가 불가한 데가 한 두 군데 있습니다.

○**경기문 위원** 그래요. 본 위원이 알고 싶은 게 그런 거예요. 왜냐하면 각 의원님들이 다 요구를 했는데 이건 전혀 타당성 조사도 할 수 없는 예산이 있을 거란 말이에요. 그다음에 설계 용역을 할 수도 없는 예산이 있을 거란 말이에요.

○**기술본부장 김성렬** 두 군데 있습니다.

○**경기문 위원** 예산이 편성됐더라도 그런 부분 정확하게 이거는 타당성 조사도 할 수 없는 사항입니다, 이건 진행 사항입니다 이거를 알려줘야 솔직히 어떤 A 의원이 요구해서 타당성조사 용역을 편성을 했어요. 그런데 이게 지금 예산이 진행이 되고 있구나를 알아야 주민들한테 얘기를 할 거 아닙니까. 그 부분은 다 설명했습니까, 그 의원들한테? 아닐 거 아니에요.

○**기술본부장 김성렬** 설명드린다고 다 했는데요 아마 빠진 부분도 없지 않아 있는 것 같습니다. 그건 검토해서 다시 보고드리겠습니다.

○**경기문 위원** 그래요. 한번 자료 좀 해서 지금 어떻게 진행되고 있는지 작년에 편성된 그런 타당성 조사 설계용역 예산 좀 정확하게 알려 주시기 바랍니다.

○**기술본부장 김성렬** 잘 알겠습니다.

○**경기문 위원** 들어가십시오.

네 번째는 우리 서해철도하고 김포골드라인하고 그 부분을 일목요연하게 설명할 수 있는 분이 교통공사 본부장님 중에 혹시 계시나요?

우리 대행이 하실 거예요, 직무대행이?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 한번…….

○**경기문 위원** 서해선하고 김포골드라인은 거의 거리도 같은데 예산 차이가 많이 나요. 왜 예산 차이가 많이 나는지 한번 설명 좀 해 줘 보세요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 제가 아는 선에서 간단하게 말씀드리자면 서해선은 운행은 안 하고 있습니다. 전동차하고 차량은 안 하고 있고 시설물만 담당하고 있습니다. 그리고 김포골드라인은 차량, 운전까지 시설물까지 다 관리하다 보니까 거기서 예산 차이가 좀 많이 나는 걸로 알고 있습니다.

○**경기문 위원** 그러면 그게 코레일이죠, 서해선 그 쪽은?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 서해선 코레일입니다.

○**경기문 위원** 굳이 교통공사에서 맡을 필요는 없지 않아요? 굳이 맡아서 코레일한테, 아예 코레일이 그걸 운영하는 게 훨 편하지 않아요? 코레일 회사 것을 왜 서울교통공사가 맡아서 일을 하죠?

누가 설명할래요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 서해철도 사장입니다.

○**서해철도(주)사장 이기준** 서해철도 사장 이기준입니다.

지금 서해선 같은 경우는 민자를 유치해서 건설을 한 구간이기 때문에 그게 국토부로부터 이레일이라고 하는 시행사가 그 사업을 수행을 했습니다. 그래서 이레일로부터 서울교통공사가 거기 서해선 소사에서부터 원시까지 구간의 시설물 관리하고 역무 운영을 계약을 해서 지금 수탁을 받아서 운영을 하고 있습니다. 그렇기 때문에 차이가 많이 나는 것이고 코레일, 저희가 2038년까지 계약이 돼 있는데요. 그 기간이 경과가 되면 국토부에서 아마 코레일로 운영권을 넘기지 않을까 그렇게 전망을 하고 있습니다.

○**경기문 위원** 굉장히 첨예한 것 같아요. 코레일하고 우리 교통공사하고 보면 코레일이 가는 전동차를 타보면 하다못해 광고부터, 열차 안에 광고 있잖아요. 광고부터 전체적으로 굉장히 차이가 많이 나요. 그래서 이런 것까지 해야 되나 싶은 부분이 있어서 제가 그런 부분은 다시 한번 불러서 자료 요구를 한번 해 보겠습니다.

들어가십시오.

○**위원장 박중화** 잠깐만요. 그러면 그거를 운영을 하면 서해선에서 교통공사에 이득이 발생되나요?

○**서해철도(주)사장 이기준** 지금 교통공사에서 자본금을 출자를 해서 서해철도 주식회사라고 하는 자회사를 설립을 했기 때문에 서해선이 서해철도에서 운영을 해서 수익이 나면 교통공사에서 배당을 요구할 수 있습니다.

○**위원장 박중화** 아니, 지금 현재 수익이 나고 있냐고요?

○**서해철도(주)사장 이기준** 네.

○**위원장 박중화** 얼마 정도나 나고 있죠?

○**서해철도(주)사장 이기준** 전체 다 그걸 수익이라고 할 수는 없지만 저희가 2038년까지 총 계약금액을…….

○**위원장 박중화** 아니요, 지금 현재 수익이 나고 있냐고요?

○**서해철도(주)사장 이기준** 네, 수익은 나고 있습니다.

○**위원장 박중화** 얼마 정도 나고 있냐고요.

○**서해철도(주)사장 이기준** 22억 정도 지난해…….

○**위원장 박중화** 연간?

○**서해철도(주)사장 이기준** 지난해 그렇고요 연도별로 차이는 있는데 한 15억에서 20억 정도 사이 나고 있습니다.

○**위원장 박중화** 그러면 회사로 볼 때는 120억 자본금은 들어갔지만 이득이라는 소리네요?

○**서해철도(주)사장 이기준** 네.

○**위원장 박중화** 계속 질의하시죠.

○**경기문 위원** 알겠습니다.

들어가십시오.

마지막으로 우리 위원님들한테 아마 거의 왔을 거예요. -、-、사건, 사회복무요원이 우리 위원님들한테 대부분 메일로 넣었어요. 오늘 메일로 넣은 것 같아요. 이 부분을 설명해 주실 분 있으세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 제가 말씀드리겠습니다.

○**경기문 위원** 한번 설명 좀 해 주세요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창**

-、-、라는 사회복무요원이 저희 회사 들어오기 전에 학교 다닐 때 아마 성폭행을 당했다고 합니다.

○**이상훈 위원** 마이크 좀 가까이 대세요, 잘 안 들려서.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 성폭행을 당했다고 했는데 처음에 저희 회사에 들어와서 봉천역에 배정을 받았습니다. 봉천역에 배정을 받았는데 일이 좀 힘들다 해서 근무지를 옮겨 달라고 요청을 해서 신대방으로 근무지를 옮겨 줬습니다. 그런데 신대방에서 근무하던 중에 신당역 사건이 났지 않습니까. 신당역 사건이 나니까 자기도 과거에 성폭행 당한 경험이 있고 하니까 두려우니까 근무지를 타 기관으로 배정을 해 달라고 요청이 왔습니다. 그래서 저희가 1차로 병무청에 공문을 보냅니다, 근무지 재배정을. 그런데 기각을 당했어요. 기각을 당해서 사회복무요원 그 사람 재요청으로 2차 재배정 요청을 해서 지난 1월 14일에 서울대병원 기관으로 근무지를 옮겼습니다. 그 건입니다.

○**경기문 위원** 그 건이라고요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**경기문 위원** 그런데 이 친구는 보니까 교통공사를 감사해 달라고 하는데 교통공사에서 잘못한 게 뭐 있습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 내용을 알고 보면 저희가 잘못한 것보다도 병가를 쓰려고, 휴직계를 내려고 했는데 1차 심의위원회에서 서류가 약간 미비해서 그것을 저희 쪽에서 기각을 했습니다. 기각을 해서 재심을 했는데 재심을 하려고 비상계획처에다 서류를 요구하니까 의료자문 서류 등 서류가 제출 안 되는 거예요. 그래서 계속 시간이 가다가 이제 서류가 돼서 3월 중에 시행할 계획으로 되어 있습니다.

○**경기문 위원** 다음 달 3월 중에?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 다음 달입니다.

○**경기문 위원** 그러니까 내일이죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**경기문 위원** 네, 알겠습니다.

이런 공사의 불미스러운 메시지가 우리 위원님들한테 온다는 게 참 희한했어요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 죄송합니다.

○**경기문 위원** 교통공사 직원들이 이런 일을 벌이지 않나 하는 생각을 했는데 알고 보니까 사회에서 있었던 일 같더라고요. 그런 부분이, 젊은 세대들 아니에요? 민감한 세대들이니까 빨리빨리 대처해 줬으면 이런 일이 없지 않았을까 하는 생각이 들어서 질문…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님들 걱정 안 되도록 저희가 다시 한번 챙겨보겠습니다.

○**경기문 위원** 그래요. 알겠습니다.

이상입니다.

○**위원장 박중화** 경기문 위원님 수고하셨습니다.

다음 질의하실 위원, 이상훈 위원님 질의하시겠습

니다.

○**이상훈 위원** 강북구 이상훈 위원입니다.

우선 2022년도 행정사무감사 처리결과 보고서 직무대행도 가지고 계시죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 자료 172페이지.

(자료를 들어 보이며) 이 자료 안 가지고 계시나요? 집행부들은 없어요? 이 내용을 교통공사가 제출한 게 아닌가?

○**수석전문위원 장훈** 제출해서 취합한…….

○**이상훈 위원** 취합한 것, 그래요.

거기 172페이지에 보십시오, 심 직무대행님. 직무대행님도 작년에 여기 현장에 계셨으니까 기억나시죠, 제가 지적했던 것?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 기억납니다.

○**이상훈 위원** 그래서 홈페이지 관련돼서 현재 추진상황에 추진 중으로 나와 있어요. 그렇죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 그래서 콘텐츠 카테고리 구성도 확인하고 22개 상세 콘텐츠 업데이트 완료를 작년 11월에 했고, 홈페이지 운영 개선계획을 작년 11월 25일에 수립을 했나봐요. 그래서 문제점이 담당부서 불명확하고 존재하지 않는 문제점들, 시민 접근성이 어려운 문제들, 담당부서의 관심 미흡한 문제들 이런 것들을 개선방안 해서 작년 행정감사 시즌과 그 이후에 바로바로 회의들을 해서 죽 이런 것들을 점검해 나가고 계세요. 그래서 향후 계획에 보면 메뉴 간소화, 담당부서 지정, 책임 강화, 점검 강화 등 이것을 연 6회를 12회 하겠다 이렇게 죽 계획들을 가지고 있어요. 고생하셨고요.

그런데 여전히 경영정보에 누락된 것들이 있어요. 제가 몇 가지 지적을 해주면 공사소개에 경영정보를 보면 회계결산이 있어요. 회계결산 하셨습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아직 안 되어 있습니다.

○**이상훈 위원** 회계결산이 언제 하게 되어 있죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 3월 중에 하게 되어 있습니다.

○**이상훈 위원** (관계 직원을 보며) 필요하면 나오셔야죠.

3월 중에 하게 되어 있어요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 그러면 회계결산 보고는 당연히 아직 안 올라왔을 테고, 그러면 이 재무제표도 아직 안 올라왔겠네요, 회계결산이 되어야 재무제표가 나오니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 됐고, 그다음에 혁신계획과 관련돼서 2022년 사회적가치 창출 혁신계획 실적이 아직도 안 올라와 있어요. 그다음에 2022년 적극행정 추진결과가 아직도 안 올라와 있어요. 오늘이 2월 28일이니까 2023년도 시작된 지 꼬박 두 달이 된 거잖아요. 아까 말씀대로 회계나 재무제표 관련돼서 절차가 있으니까 그것이 추진되고 결과가 확인되면 업데이트가 되겠죠. 그런데 나머지는 아직 안 되어 있어요.

이런 부분들을 담당부서를 지정하고 해도 꾸준하게 챙기지 않으면 금방 자료들이 누락됩니다. 그렇죠? 그래서 좀 더 우리 서울교통공사 홈페이지, 요즘은 모바일과 연동돼서 활용하지만 시민들이 내용을 보는데 예를 들어서 2023년도 2월 28일인데, 2023년 3월인데 아직도 2022년도 데이터가 안 올라와 있으면 그 전년도 데이터에 대해서 기본적으로 어떤 정서적인 심리가 되느냐. ‘이게 일을 하는 거야?’ 이런 상상을 해요, 본의 아니게. 그래서 어려운 거거든요. 이렇게 하지만, 우리 홍보실장님 일어선 김에 발언대로 나오시죠. 여쭤봅시다.

○**홍보실장 김정환** 홍보실장 김정환입니다.

○**이상훈 위원** 서울교통공사가 공식 홈페이지 외에 SNS 채널을 포함해서 온라인 소통 매체를 몇 개 운영하고 있죠?

○**홍보실장 김정환** 5개 운영하고 있습니다.

○**이상훈 위원** 죽 열거해 보세요.

○**홍보실장 김정환** 트위터하고 블로그하고 페이스북하고 인스타그램하고 그렇게 운영하고 있습니다, 유튜브까지.

○**이상훈 위원** 그러면 그 매체에 대해 관리 부서와 담당자가 다 있을 것 아닙니까? 그렇죠?

○**홍보실장 김정환** 네, 한 사람이 담당하고 있습니다.

○**이상훈 위원** 몇 명이?

○**홍보실장 김정환** 한 사람이, 다 같은 내용들로 콘텐츠가 구성되는 경우가 많은데요.

○**위원장 박중화** 마이크 크게 좀 해 주세요, 마이크 켜고.

○**이상훈 위원** 말씀하세요, 천천히.

○**홍보실장 김정환** 콘텐츠 자체가 매체가 달라도 거의 유사한 내용으로 되어 있기 때문에 일관성 있게 하기 위해서 한 팀에서 한 담당자가 담당을 하고 있습니다.

○**이상훈 위원** 그 담당자가 콘텐츠를 기획ㆍ제작하는 건 아니잖아요.

○**홍보실장 김정환** 기획ㆍ제작까지도 합니다.

○**이상훈 위원** 혼자?

○**홍보실장 김정환** 그러니까 만드는 팀은 미디어팀에서 만들면 그것을 가져와서 커스터마이징해서 매체별로 해서 운영을 합니다.

○**이상훈 위원** 업로드 역할을 하는 거죠?

○**홍보실장 김정환** 그렇죠.

○**이상훈 위원** 콘텐츠 기획을 하는 건 아니잖아요.

○**홍보실장 김정환** 콘텐츠 기획도 합니다.

○**이상훈 위원** 기획을 하고, 미디어도 제작하고?

○**홍보실장 김정환** 네.

○**이상훈 위원** 그래서 이렇게 재미가 없구나. 혼자 해서 그런가?

○**홍보실장 김정환** 공공기관에서 하는 건 재미있기가 힘듭니다.

○**이상훈 위원** 공공기관 이전에 매일 두 번씩 타는 지하철을 운영하는 공공기관이잖아요. 그런데 공공기관은 재미가 없다고 하는 것을 왜 본인 스스로 판단 내리세요?

○**홍보실장 김정환** 그게 저희가 이게 기준점을 약간 넘어야 되거든요, 충주시처럼. 그런데 저희 회사가 너무 그러면 또 비판의 목소리가 나올 수 있기 때문에 조심스럽게 올리는 부분이 있습니다.

○**이상훈 위원** 그러니까 재미없다는 것이 웃겨라 하는 게 아니라 이게 삶에 매우 신속하고 필요할 때 정확하고 또 가독률이 좋은 정보를 잘 디자인해서 제공하는구나 이런 신뢰성을 가져야 되는 것이지, 그것이 공공기관과 상관이 없죠. 공공기관이니까 더욱더 그래야 되는 것 아닌가요?

○**홍보실장 김정환** 네, 알겠습니다.

○**이상훈 위원** 그래야지 더 자주 와서 보게 되는 거잖아요. 그럼으로써 공사에 대한 시민적 신뢰도가 높아진다고 보는데 그걸 그 한 명이 어떤 실력을 갖고 있는지 모르겠지만 한 명이 한다고 하니까 의외고요.

그래서 그런 부분들에 대한 관리뿐만 아니라 온라인상의 소통 매체들이 교통공사를 이해하고, 교통공사가 제공하는 서비스라고 하는 것들에 대해서 시민들이 좀 더 신뢰감을 가질 수 있게끔 하는 그런 서로 상생할 수 있는 콘텐츠 기획들에 대한 모색이 필요할 것 같은데 관리는 기본인 거고 그래서 그 부분에 대해서 앞으로 제가 이걸 제기했기 때문에 늘 교통공사 업무보고가 있을 때는 제가 뭐부터 하겠습니까? 홈페이지부터 들여다봐요, 어떻게 됐는지. 어떤 자료는 분기별로 올라와야 되는 자료들이 있는 거고 그렇지 않습니까? 그래서 꾸준히 보게 될 테니까 실장님도 그 부분에 대해서 하여튼 간에 시의회 업무보고를 가기 전에는 먼저 옷매무새를 관리ㆍ점검하는 것과 똑같이 교통공사 홈페이지부터 보고 오셔야 됩니다.

○**홍보실장 김정환** 네, 알겠습니다.

○**이상훈 위원** 자리로 돌아가십시오.

통합관제와 관련돼서 지금 현재 173페이지 향후계획을 보면 관제시스템 실시설계 보완용역이 발주를 한 것으로 되어 있어요, 1월이니까. 그렇죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 보완용역이 1월부터 4월까지니까요 4월 중까지 발주를 할 예정에 있습니다.

○**이상훈 위원** 이게 실시설계 보완용역이라고 하면 용역 기간이라고 이해하잖아요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 1월에 발주했겠고 4월에 결과가 나오겠다 이렇게 이해하지 않겠습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 맞습니다.

○**이상훈 위원** 발주를 하신 거죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** (뒤를 돌아보며) 발주했나요?

○**이상훈 위원** 실시설계를 자체적으로 하시나요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아닙니다. 실시설계 용역을 줬습니다.

○**이상훈 위원** 그러니까 용역을 발주한 거죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 준공하였습니다.

○**이상훈 위원** 발주했고, 지금 이제 용역이 진행 중인 거네요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그리고 결과 보고를 해서 납품을 4월 말까지 하겠다 이런 계획이잖아요. 그렇게 읽어도 됩니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 이것에 대해서 어떤 취지로 어떤 목적으로 어떤 내용으로 보완을 하고자 하는지 그것에 대해서 자료 요약해서 우리 위원님들한테 자료 제공해 주시고 또 궁금해하시는 위원님 계시면 설명 좀 해 주시고요.

두 번째 그렇게 해서 7월에 스마트 관제시스템 발주를 하겠다는 것 아닙니까? 그렇죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**이상훈 위원** 그 사이에 제가 볼 때는 4월에 아마 임시회가 또 있을 텐데 그 전후로 해서 이 관제시스템에 대해서는 종합적인 점검을 할 계획이니까요 이 부분에 대한 준비를 잘하셔야 됩니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다.

○**이상훈 위원** 알겠습니다.

그다음 오늘 오전에 이경숙 위원님께서 하셨나요?

오늘 아침에 출근하는데 전국민주여성노동조합 산하 서울메트로환경지부 명의로 의원들한테 또 시민들에게 이렇게 한 장짜리 호소문을 보냈어요. 혹시 보셨습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아니요, 저는 못 봤습니다.

○**이상훈 위원** 그래요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이상훈 위원** 여러분도 의회 올 때 안 받으셨어요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 저희는 안 줬는데요.

○**이상훈 위원** 노무처 나오십시오.

물론 노동조합조직으로는 자회사인데 이런 내용 혹시 못 보셨어요?

○**노사협력실장직무대행 김완중** 내용은 못 봤는데요.

○**이상훈 위원** 이 호소문도 못 받으셨고?

○**노사협력실장직무대행 김완중** 네.

○**이상훈 위원** 알겠습니다. 자리에 돌아가 주시기 바랍니다.

제가 읽어볼게요. ‘서울메트로환경은 차량기지 장거리 전보 지침 철회하라!’ 해서 서울지하철 청소 자회사인 서울메트로환경은 작년 2월 15일 지침을 새로 만들어 현실적으로 출퇴근이 어려운 차량기지 간 순환전보를 실시하였다. 첫 번째 사실관계 확인해 볼…….

그다음에 그동안 군자, 신정, 지축, 수서, 창동기지에서 전동차 대청소를 하고 있는 청소 미화원에 대해서는 기지 간의 거리가 너무 멀기 때문에 출퇴근이 어려워 순환전보 방침이 적용되지 않고 있었다. 그런데 지난해 순환전보를 역과 동일하게 하기로 결정하여 23명 1월 1일부로 45명을 기지 간 전보를 단행하였다. 차량기지 청소는 노동 강도가 강해서 ‘아오지 탄광’이라고 부른다. 그다음에 신규 입사자나 다른 역사에서 오면 적응하기가 어려워 그만두는 경우나 산재사고가 빈번하게 일어나고 있다. 기지에서 일하는 정규직도 순환전보는 하지 않고 있는데 오래 근무한 것을 기준으로 전보를 한 것이다. 출퇴근 시간이 왕복 3시간에서 4시간이 되는 거리에 발령이 나자 회사를 다닐 것이냐 그만둘 것이냐를 고민하는 경우가 다수로 발생되고 있다, 뭐 이런 내용이에요.

우선 먼저 서울메트로환경이 자회사죠? 자회사 사장님 발언대로 나와주십시오.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석**

서울메트로환경 사장 박규석입니다.

○**이상훈 위원** 지금 본 위원이 읽은 내용 중에 몇 가지 사실관계, 이것은 주장이니까 사실관계 확인을 위해 여쭤보겠습니다.

이게 출퇴근이 어려워서 차량기지 간 순환전보를 하지 않고 있었는데 올해 1월 1일 자로 기지 간 전보를 단행하셨습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 했습니다. 지금까지 전임 사장들이 했어야 되는 것인데 이것을 못 했어요. 왜냐하면 한 군데 오래 있으면 매너리즘

에 빠지고 또 텃세를 부리고 이런 부작용이 생깁니다. 그래서 이번에 저희들이 마음먹고 한번 순환전보를 한 겁니다. 그것도 수도권 출근 시간 1시간 30분 기준을 해서 내외에 있는 사람만 전보를 했습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 제가 지금 쭉 읽어드린 거 다 들으셨죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 들었습니다.

○**이상훈 위원** 이 노동조합의 조합원들은 어떤 문제의식과 어떤 불만에 의해서 이런 걸 주장하는 걸까요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 지금 주로 그분들이 속한 노조가 민주여성노동조합입니다. 민노총 계열이죠. 거기서 주로 이번에 20명이 노동부에 진정을 냈습니다. 그걸 민주여성노동조합에서…….

○**이상훈 위원** 아, 진정을 했나요, 이 건으로 20건?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 지방노동위원회에서 지금 조사 중에 있습니다. 저희들도 성실히 답변을 하고 있습니다. 그 결과 나오는 대로 정말 출근이 어려운 사람들은 저희들이 고충처리위원회를 열어서 구제하기로 그렇게 마음을 먹고 있습니다.

○**이상훈 위원** 그렇습니까. 그럼 사전에 의사를 묻지 않고 전보를 했나 봐요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 의사를 물었습니다.

○**이상훈 위원** 20건이나 진정을 넣었는데. 여기 보신 것처럼 23명 1월 1일 자로 전보를 단행했는데 또는 여기서 45명도 나오니까 예를 들어서 40명이든 45명이든 23명이든 20건의 진정이면, 50% 이상이 진정을 냈다는 얘기는 그 전보조치가 적절하지 않다고 생각했기 때문에 진정을 낸 거 아닐까요. 그렇죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그럴 수도 있습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 이게 사전에 의사를 물었다고 제가 이해할 수 있을까요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 사전에 본인 확인을 다 받았는데 이게…….

○**이상훈 위원** 동의를 받았는데 반절 이상이 진정을 냅니까? 상식적으로 생각해 보십시오. 동의를 했는데, 기꺼이 가겠다 했는데 반절 이상이 진정을 냅니까, 노동부에? 이거 이해가 잘 안 되잖아요. 그렇죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 저희들이 거리 산정을 할 때, 시간 산정을 할 때 객관적 기준에 의해서 하거든요.

○**이상훈 위원** 아니, 그렇게 했는데 그래서 제가 물어봤지 않습니까. 사전에 의사를 물었느냐, 죽 안 해왔던 걸 했으니까. 그렇죠? 제가 여쭸더니 사전에 동의를 구했다고 하셨잖아요. 사장님이 동의를 구했다고 말씀하셨지 않습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네.

○**이상훈 위원** 그랬는데 반절 이상 이렇게 노동부에 부당한 순환 인사라고 진정을 넣었다고 지금 하셨지 않습니까? 그러면 본 위원이 듣기에 사전에 동의를 구했다는데 왜 반절 이상의 진정을 냈을까 이렇게 의구심이 생기는 거지 않습니까. 이 부분에 대해서는 어떻게 생각하십니까?

저는 이렇게 두 번째로 의심이 들죠. 그러면 제대로 의사를 안 물었던 거 아니야, 당사자들에게? 그러니까 말을 못 하고 뭔가 억압되거나 안정적이고 솔직하게 답을 못 하는 상황에서 답을 했으니까 해놓고 보니까 너무 힘든 거야, 출퇴근이. 그러니까 나중에 진정을 넣었을 가능성도 있는 거거든요, 보통.

그러시면 다시 한번 물론 노동부가 조사를 하는 과정에 성실히 임해서 잘못된 건 시정하면 되는 것이지만 우리가 누가 꼭 그걸 짚어주고 지적해서 하는 것보다는 다 어차피 우리 가족들이고 식구들이지 않습니까, 소속된 노조가 어디든 간에. 그럼 사장님으로서 그 부분에 대해서 미리 살펴서 어려움을 해결해 주면 그게 사장 역할인 거 아닐까요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 맞습니다.

○**이상훈 위원** 그러면 이거는 이 상황들 사실관계 확인해서 진정 과정에 성실히 임하는 것도 중요하지만 사전에 적극적으로 먼저 이 부분에 대한 불만들을 해결해 나가는 경영책임자로서의 역할을 해 줄 수 있겠습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**이상훈 위원** 자리로 돌아가 주십시오.

위원장님 이상 마치겠습니다.

○**위원장 박중화** 이상훈 위원님 수고하셨습니다.

다음은 김성준 부위원장님 질의하시겠습니다.

○**김성준 위원** 금천구 출신 김성준 위원입니다.

방금 존경하는 이상훈 위원님 질의에 이어서 좀 여쭤보겠습니다.

서울메트로환경 사장님 좀 나와주시죠.

서울메트로환경은 2013년 환경미화 그다음에 경비노동자들의 처우개선과 고용안정 등의 필요성에 대한 사회적 요구를 수용하고자 청소업무 자회사를 설립한 거죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 그렇습니다.

○**김성준 위원** 그런데 2023년 1월 1일 자로 정기전보 인사발령을 냈습니다, 순환전보로. 그 이유를 이상훈 위원님이 여쭸더니 매너리즘과 텃세라고 답변을 하셨거든요.

본 위원이 생각하기에는 과연 이 청소 노동자들이 매너리즘과 텃세랑 가까운 이게 부합할 수 있는지 좀 의문이 들고요. 그리고 방금 말씀하신 서울지방노동위원회에 부당전보 구제 신청을 하고 있죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 맞습니다.

○**김성준 위원** 그 내용을 보면 제가 지금 그 문서를 가지고 있거든요. “회사가 전보 전에 신청인들과 전보발령과 관련하여 성실한 협의 절차를 거치지 않았습니다.”라고 기재하고 있어요, 신청인들은. 그리고 “전보 발령일로부터 겨우 일주일 전에 일방적인 발령 사실을 들었을 뿐입니다.” 이렇게 기술하고 있거든요.

이 부분은 사장님 답변한 부분하고는 차이가 많습니다. 어떻게 생각하십니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그 부분은 제가 확인해 보겠습니다. 확인해서 다 말씀드리겠습니다.

○**김성준 위원** 그리고 미화 업무하고 경비직의 근무 특성상 새벽 출퇴근이 반드시 수반되는 업무이기 때문에 각 기지의 근거리에 거주해서 출퇴근이 용이한 근로자들을 채용했고 서울메트로환경이 설립되기 전에도요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그런 노동자들이 많습니다.

○**김성준 위원** 그렇게 채용을 했고 그대로 승계하신 거 아니에요, 고용 승계를?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 고용 승계를 한 겁니다.

○**김성준 위원** 그런데 환경미화와 경비직에 대해서 전보는 그동안 한 번도 사례가 없었다고 합니다. 맞습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 역사 환경 쪽은 전보를 해 왔고요, 2년마다 한 번씩 해 왔고 기지 전동차 부분은 이번에 처음 실시한 겁니다.

○**김성준 위원** 그렇지요. 기지 전동차 부분 처음 실시하시는 거죠. 그래서 이분들이 새벽에 수면 부족하고 출퇴근 시간 증가로 가족돌봄이나 이런 데 애로사항이 많고, 그럴 수밖에 없고 출퇴근 비용도 많이 늘어나서 힘들다는 말씀이시거든요.

그런데 아까 사장님이 업무보고 하실 때 메트로환경의 비전에 대해서 공생경영, 현장 근무 안전환경 조성, 환경 개선을 통해서 그다음에 현장 직원 사기진작 및 근로 만족도 향상 효과 이 말씀을 하셨거든요. 이거랑 과연 부합되는지 의문이 아닐 수 없습니다.

그래서 이 부분은 지금 물론 서울지방노동위원회의 조사가 진행 중이지만 우리 가족과 이웃에 일어날 수 있는 일이거든요. 그래서 사장님께서 해당 가족들하고 잘 협의를 하셔서 기존 근무지로 돌아갈 수 있도록, 그다음에 의견청취를 진지하게 해 주셨으면 좋겠어요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네.

○**김성준 위원** 이거 말씀드리겠습니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 저도 그렇게 지시를 했습니다.

○**김성준 위원** 그러셨습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 고충 처리를 통해서 출퇴근 거리가 진짜 먼 사람들은 구제를 해 주라고, 그러던 찰나에 지방노위에 진정을 했고 지금 잠시 고충처리가 중단된 상태입니다.

○**김성준 위원** 긍정적으로 검토해 주시기 바랍니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그렇게 하겠습니다.

○**김성준 위원** 들어가셔도 좋습니다.

그다음 우리 직무대행님, 올해 1월 18일 자 언론보도에 청소노동자 잇따른 미투 피해자도 여럿 이 기사 보셨죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 봤습니다.

○**김성준 위원** 지금 신정네거리역이라고 하는데 교통공사 역장 출신 팀장이 자회사에서 청소노동자 성추행한 사실 보고 받으셨죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그때 안전관리본부장으로 있었는데 본부장 간담회에서 제가 얘기를 들었습니다.

○**김성준 위원** 이 사건 경위가 어떻게 된 겁니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 죄송하지만 그 사건 경위에 대해서는 잘 알고 있는…….

○**김성준 위원** 네, 간단하게 설명해 주십시오.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 이 사건은 2021년도 3~4월경에 신정네거리역 미화직원 휴게실에서 발생했습니다. 현재 경복궁역 소장으로 가 있는 이길성 씨라는 분이 가해자인데 피해자는 가해를 당하고 나서 수치심인지 몰라도 혼자 전전긍긍하다가 작년 11월 17일 회사로 아들이 알고 신고를 한 겁니다.

○**김성준 위원** 알겠습니다. 그러면 자회사가 메트로환경인가 본데요 그러면 피해자에 대한 가해자 분리나 그다음에 성희롱ㆍ성폭력 사건 처리 매뉴얼대로 메트로환경이 처리하셨는지요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그렇게 했습니다. 10월 17일에 감사처로 하여금 조사를 하게 했고요 조사 결과 가해자는 모든 행위를 부인하고 있지만 피해자는 피해자의 진술이 일관되고 구체적이어서 양천경찰서에, 관할경찰서가 양천경찰서입니다.

○**김성준 위원** 그러면 메트로환경에서 인사조치 또는 징계는 이루어졌습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그다음날 저희들이 직위해제를 했습니다.

○**김성준 위원** 아, 직위해제한 상태인가요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 그리고 가해자ㆍ피해자 분리는 가해자가 이미 2022년 1월 1일부로 경복궁역 소장으로 옮겨갔기 때문에 분리는 별도로 하지 않았습니다.

○**김성준 위원** 지금 현재는 그럼 직위해제돼 있는 건가요…….

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 직위해제된 상태입니다.

○**김성준 위원** 경복궁역에서 근무하고 있는 건가요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 지금 회사를 못 나오죠, 직위해제 상태라서.

○**김성준 위원** 아, 직위해제되어 있고요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네.

○**위원장 박중화** 그럼 직위해제 되면 어디 가 있는 거예요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네?

○**위원장 박중화** 직위해제가 돼 있으면 어디 가 있어요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 집에 있어야지요.

(「월급은요?」하는 위원 있음)

월급은 기본급만 나갑니다.

○**김성준 위원** 그래서 성희롱ㆍ성폭력 사건 처리 매뉴얼 50페이지에 보면 피해자가 법령에 따라 다른 기관에서 조사 또는 처리를 원하거나 명시적으로 사건 조사에 반대하는 경우 조사를 중지할 수 있다고 돼 있고 피해자가 요청하는 경우에는 내부 조사를 병행할 수 있다고 하는데 현재 메트로환경에서는 조사가 진행 중인가요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 조사를 했고 그런데 저희들 같은 경우에는 강제수사권이 없기 때문에 조사에 한계가 있습니다. 그래서 저희들이 양천경찰서에 수사를 의뢰를 했습니다.

○**김성준 위원** 그래서 피해자의 주장에 의하면 사측은 조사 결과 양쪽 주장이 다르다, 회사는 더 이상 수사할 권한이 없다, 경찰 수사 결과가 나온 뒤 징계 여부를 결정하겠다는 입장을 피해자에게 통보했다는데 사실인가요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 현재 저희들은 지난 1월 15일에 양천경찰서에서 혐의 있으므로, 혐의 입증되므로 기소의견으로 송치한다고 피해자에게 문자가 왔습니다. 그걸 카톡으로 저희들이 받았습니다. 그러고 나서 지난 2월 16일 검찰에서 보강수사를 하라고 지시가 내려온 상황입니다. 그래서 저희들 같은 경우에는 사법기관에서 판단이 내려오면 바로 징계위원회를 열어서 해임을 포함한 중징계를 할 생각입니다.

○**김성준 위원** 그러면 아까 직무정지라고 그러셨나요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 직위해제.

○**김성준 위원** 직위해제는 언제 조치하신 건가요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 바로 조치했습니다, 11월 23일에.

○**김성준 위원** 작년 11월이요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 22일 양천경찰서에 수사의뢰하고 나서 그다음 날 바로 했습니다.

○**김성준 위원** 이제 성희롱ㆍ성폭력 사건 처리 매뉴얼 또 30페이지를 보면 수사결과가 시에 통보되면 이에 따라 인사조치, 징계 조치한다 이게 아니고 그 앞에 보면 수사 개시 또는 수사결과가 통보되는 것으로 돼 있어요. 그래서 지금 사측에서 얘기하는 조사결과가 나오면 징계 여부 결정하겠다는 것은 매뉴얼하고는 조금 차이가 있어 보입니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그거는 저희들이 법률 검토를 한번…….

○**김성준 위원** 네, 다시 한번 검토하셔서 결과가 꼭 나오지 않더라도, 왜냐하면 가해자가 현재 피해자 주장에 의하면 피해자가 기저질환이 있어서 어깨만 주물러준 것이다, 또 돈을 노리고 성추행 허위 사실을 유포하고 있다 이런 얘기를 주변에 해서 2차 가해가 우려된다는 겁니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 알고 있습니다.

○**김성준 위원** 그래서 이 부분은 사측에서 사장님이 꼭 꼼꼼히 살펴 주셔야 될 것 같고요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그렇게 하겠습니다.

○**김성준 위원** 들어가셔도 좋습니다.

그리고 우리 직무대행님 서울교통공사 출신 인사가 퇴직 후에 퇴직자 직위를 이용해서 자회사나 용역업체에 입사해서 성적 괴롭힘을 하는 가해자로 지목되는 사건이 반복되고 있습니다. 이에 대한 대책 방안을 갖고 계신가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그래서 저희들은 공사 퇴직 직원이 3년 이내에 재취업하고자 할 경우에는 외부위원이 과반수 참석하는 재취업심의위원회를 구성해서 거기서 심의를 하는 방안을 검토 중에 있고요.

○**김성준 위원** 재취업…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창**
재취업심사위원회를 구성을 하겠습니다.

○**김성준 위원** 그동안은 없었나 보죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그동안은 그게 좀 미진한 상태였습니다. 없는 상태였습니다.

○**김성준 위원** 이런 사전 예방 절차가 꼭 반드시 필요해 보입니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**김성준 위원** 마지막으로 한 가지만 더 질문드리겠습니다.

교통공사 콜센터 정규직 직영화하고 정규직 전환에 대한 동료의원의 시정질문 들으셨죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 들었습니다.

○**김성준 위원** 그 의원과 제가 교통공사 콜센터를 방문했었습니다. 그때 직무대행님도 뵙고요. 그래서 그때 드린 말씀이 콜센터 직원들은 오세훈 서울시장께서도 후보자 당시하고 당선 후에 모두 콜센터 직영과 정규직 전환을 추진하겠다 이런 약속을 하셨어요. 그래서 저희가 말씀드린 게 이 콜센터 직원들이 3년에서 10년의 경력을 가진 전문가들이고 그다음에 주민들하고의 민원에 가장 밀접하게 있는 분들이기 때문에 이 전문성을 살리기 위해서도 필요한 것 같고 그다음에 민원이라는 것이 민원의 법규 해석상 행정기관 소속 직원이 민원을 처리하는 게 원칙으로 돼 있어요.

그래서 제가 방문했을 때는 비용상승 부분의 염려를 하셨는데 제가 그때 요청드린 게 과연 지금 현재 받고 있는, 대략 월 220만 원 정도 받고 계신데 최저임금 조금 넘어가는 거죠. 그분들이 요구하는 것은 자회사라도 설립해서 정규직으로 전환하게 되면 이 금액하고 한 20~30만 원밖에 차이가 안 난다고 그래요.

그래서 그 부분에 대해서 한번 과연 비용상승이 그렇게 큰지 검토해서 비교자료를 요청드렸어요. 그런데 아직까지 제가 못 받고 있고요.

그래서 어쨌든 그분들의 요구는 노사정 간담회를 조속히 진행해 달라는 거잖아요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**김성준 위원** 그런데 직무대행님하고 사측에서는 다른 노조하고 관계를 얘기하시면서 노노갈등을 얘기하시는데 노노갈등으로 몰아갈 문제는 아닌 것 같고 사측에서 이것도 전향적으로 검토를 해 주셔야 된

다고 생각합니다. 시장님의 약속이고요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**김성준 위원** 그리고 또 한 가지 제가 믿기 어려운 얘기를 들었는데요 그때 같이 뵀던 콜센터 센터장이 시의원들 방문 이후에 사측하고 용역회사로부터 심각한 압박을 받고 있다 이런 고충을 토로했는데 이런 사실이 있을까요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아니요, 저는 그런 보고를 전혀 받은 적이 없고요. 그것은 제가 진실 확인을 한번 해보겠습니다.

○**김성준 위원** 네, 한번 꼭 확인해주십시오. 그럴 일은 없겠으나, 왜냐하면 당사자 입장에서는 심각한 상황이 아니더라도 그렇게 느낄 수 있거든요. 그래서 한번…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 필요하면 제가 한번 직접 만나보도록 하겠습니다.

○**김성준 위원** 직무대행님이 꼭 한번 챙겨주셔서 이분들이 고충을 호소할 수 있는 곳이 사실은 시의원 이런 분들한테 할 수밖에 없는데…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 맞습니다.

○**김성준 위원** 이 사유를 가지고 용역회사에서는 부담을 느꼈을 수 있으나 용역회사도 다시 한번 연락하셔서 그런 일은 없도록 해 주시고요 노사정 간담회는 상호 의사소통하는 자리이기 때문에 꼭 조속히 진행해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다, 부위원장님.

○**김성준 위원** 이상 마치겠습니다.

○**위원장 박중화** 김성준 부위원장님 수고하셨습니다.

다음은 소영철 위원님 질의하시겠습니다.

○**소영철 위원** 마포 2선거구 소영철 위원입니다.

직무대행님 수고 많으신데 본 위원이 행감 때 질의했던 내용 다시 한번 말씀드리고자 합니다.

보고자료 135쪽에 보면 공사통폐합 이후에 효과를 높이는 방안에 대한 여러 가지 내용에 대해서 본 위원이 지적도 하고 어떤 요청사항을 드린 부분이 있습니다. 지금 추진상황으로 보니 추진 중인 것으로 나와 있고 여러 가지 내용이 죽 있습니다. 그리고 그 이후에 향후계획에 대해서까지 이렇게 정리되어 있는데 지금 어느 정도까지 공사통폐합에 대한 시너지효과를 나타낸 구체적인 안들을 알고 계시는지요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아까 경영혁신 자구노력 대책이나 업무보고 때도 말씀드렸지만 업무 효율성 강화를 위해서 이것은 분야별 근무제도 개선, 업무환경, 기술변화 등 적용 이런 것은 올해 중에는 반드시 시행을 해야 됩니다. 작년에 원래 추진을 하려다가 노사 합의에 의해서 보류가 됐는데 이것은 바로 올해 중에는 진행을 해서 되면 어느 정도 시너지효과가 나오지 않을까 기대되고 있습니다.

○**소영철 위원** 양 회사 간 인적교류나 아니면 정보 또 그동안 가지고 있던 각각 회사들의 노하우나 이런 부분들까지도 실질적으로 협력이 되는 상태를 기대해도 되나요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그것도 지금 교차 교류가 작년부터 이루어지고 있거든요. 1~4호선 출신, 5~8호선 출신이 서로 인사교류가 됩니다. 그렇게 되면 올해 정도는 아마 시너지가 나오지 않을까 그것도 기대되고 있습니다.

○**소영철 위원** 공사통폐합에 대해서 많은 우여곡절을 겪고 통폐합을 이뤘습니다. 그리고 이렇게 우리 시에서 최고 거대의 기업조직으로 가는 만큼 시너지효과를 극대화시켜야 된다고 보고 지금 많은 예산이 매년 적자가 되기 때문에 공사채를 이렇게 오늘도 삼천몇백억 정도의 공사채 발행 건의가 있는데 이러한 부분들이 구조적으로, 계획적으로 잘 조정되어야 하지 않나 다시 한번 말씀을 드립니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**소영철 위원** 두 번째는 전동차 CCTV 설치에 대해서 문의를 할게요.

여기 보고자료에 보면, 16쪽입니다. 사업물량이 총 94편성 844칸 1,688대 칸당 2대씩 설치를 하겠다 그래서 연도별로, 호선별로 이렇게 지금 보고내용이 되어 있습니다. 보셨나요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 보고 있습니다.

○**소영철 위원** 그런데 앞으로 계획은 어떻게 가지고 계십니까? 조금 더 구체적으로 2023년도 올해 CCTV 설치에 대한 기본계획을 다시 한번 설명해줘 보시죠.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 현재 3,616칸

중에 1,713칸이 설치되어 있습니다. 그래서 1,900칸 정도가 남았는데 이 중에서 1,056칸은 노후전동차 교체 계획에 따라서 새로운 전동차가 들어오면 설치하게 되는 거고요 그리고 잔여 844칸은 올해 말까지 다 설치가 될 예정에 있습니다. 그러면 844칸을 올해 내에 설치하고 신규 전동차가 100% 다 들어오게 되면 전체 열차에 설치가 완료된다고 볼 수가 있겠습니다.

○**소영철 위원** 사실 2014년에 발의한 도시철도법에 따르면 전동차 내 CCTV 설치가 의무화되어 있었습니다. 그래서 그동안에도 이 부분에 대해서 전년 행감 때도 존경하는 김성준 부위원장께서도 이 문제에 대해서 지적을 하셨고 본 위원도 오늘 보고자료에서 보니 이런 내용들이 있어서 다시 한번 말씀을 드리는데요.

여기에서 화소에 대해서 변화를 가져야 되겠다. 그동안에 여러 가지 화소에 따라서 선명도나 정확하게 사물을 판단하지 못하는 그런 화소들이 있는데 이러한 것에 대해서는 어떻습니까? 국토부의 철도시설의 기술기준에 의하면 카메라는 130만 화소 이상이어야 된다는 규정이 정해져 있는데…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 정해져 있습니다.

○**소영철 위원** 지금 현재 가지고 있는 기존에 설치되어 있는 CCTV 같은 경우는 80만, 100만 화소 정도 되는 카메라들이 있는데 이것에 대해서는 어떤 계획을 가지고 계신가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 저희도 모든 역사에 설치된 CCTV나 차량에 되어 있는 것은 최소 40만에서 200만 화소 이상으로 설치하고 있습니다. 그래서 화질이 굉장히 깨끗하고 좋은 편입니다.

○**소영철 위원** 지금은 그런데 기존에 설치되어 있던 것들에 대해서.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그것도 다 교체해나가고 있습니다.

○**소영철 위원** 교체해나가고 있어요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 법에 맞게끔…….

○**소영철 위원** 그러면 교체 비율이 어느 정도 된다고 보세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 47% 안에 들어간다고 합니다.

○**소영철 위원** 그렇죠, 47%인데 기왕에 사업을 하는 과정에서는 교체 비율도 빨리 높여야 될 거라고 생각이 됩니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**소영철 위원** CCTV가 가지고 있는 예방적 차원, 안전적 차원 여러 가지는 여러 언론이나 방송 또 우리 시민들의 건강, 안전 등을 위해서 꼭 필요한 사업이니까 올해 계획된 사업이 잘 진행될 수 있도록 부탁하겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다.

○**소영철 위원** 1역사 1동선에 대해서는 오랫동안 오세훈 시장님께서도 이야기하던 교통약자에 대한 편의입니다.

지금 보고서 27쪽에 보면 공사 중인 게 13개 역이고 공사 예정이 1개 역이고 설계 중이 4개 역이 있습니다. 이 4개 신설, 상일, 까치산, 대흥에 대해서 지금 설계 중이고 2023년 올해 발주 예정이라고 되어 있는데 이거 관련해서 어느 분이 어느 정도 어떻게 진행되는지, 특히 그 가운데서도 대흥역에 대해서 제가 누차 말씀드렸는데 이에 관련된 내용을 이야기할 수 있는 분 나와서 말씀해 주십시오.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님, 죄송하지만 기술본부장이 답변하도록 하겠습니다.

○**소영철 위원** 네.

○**기술본부장 김성렬** 기술본부장 김성렬입니다.

1역 1동선은 2024년 12월에 전부 다 됩니다. 준공되고요, 현재 18개 역사가 진행 중에 있는데 지금 공사 진행 중인 데가 한 13역입니다. 공사 예정 역이 3월에 1역이 예정되어 있고 지금 현재 설계 중인 역이 4개 역이 있습니다. 상일동, 신설동, 대흥역, 까치산역입니다. 까치산은 7월에 발주 예정이고요 그리고 나머지 대흥역, 신설동, 상일동역은 3월 발주 예정입니다. 다음 달 발주 예정입니다.

○**소영철 위원** 아, 다음 달 발주 예정이고?

○**기술본부장 김성렬** 네, 그래서 2024년에는 다 준공되겠습니다.

○**소영철 위원** 사실 엘리베이터가 꼭 필요하다는 것은 여러 교통약자의 입장에서 보면 꼭 필요한 것입

니다. 그리고 지금 거론하고 있는 이 지역이, 특히 대흥역 같은 경우에서는 고령의 교통약자가 집중적으로 있는 곳이고 제가 오래전부터 이 민원에 대해서 해왔는데 결국은 지금까지 못 하다가 아마 이번에 발주가 되고 완공이 되면 굉장히 의미가 있을 거라고 보고 계획에 차질이 없도록 잘 진행했으면 좋겠습니다.

○**기술본부장 김성렬** 잘 알겠습니다.

○**소영철 위원** 한 가지 더 질의하겠습니다.

김포골드라인 대표님 한번 볼까요.

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 안녕하십니까? 김포골드라인 대표 정선인입니다.

○**소영철 위원** 김포골드라인의 지금 문제는 뭔가요?

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 지금 저도 온지 3개월이 좀 넘었는데요 제일 시급한 문제가 혼잡도입니다.

○**소영철 위원** 혼잡도가 이렇게 뭐 280% 정도로 우리 시민들의 입장에서는 상상할 수 없을 정도로 극심한 혼잡을 이루게 된 원인은 뭐라고 생각하십니까?

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 아까도 보고에 말씀드렸듯이 구조적인 한계점이 있고 수요예측을 정확히 못 한 부분인 것 같습니다.

○**소영철 위원** 맞습니다. 김포골드라인은 배후에 주거밀집지역이 있고 신도시가 만들어지고 이러면서 실제 그 당시에 용역을 주어서 수용인원을 상계했을 때보다 훨씬 더 많은 이용객이 생기는 현상이 발생됐고 지금 이렇게 심각한 상황에서 해결책을 보니까 0.5초 정도 단축하는 운행을 해서 하루에 3량 정도를 더 증편하는 정도로 해결책을 가지고 있는 것 같습니다. 그 이외에 다른 대책은 없나요?

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 저희가 지금 현재 23편성을 운영 중에 있는데요 그중에 1편성은 중정비로 운휴 중이고 또 1편성은 소음 진동 개선을 위해서 차륜 삭정 교환하는 문제로 실질적으로는 풀로 가동할 수 있는 게 21편성입니다. 그래서 그 편성으로 그렇게 운영을 하다 보면 한계상황이 있을 수밖에 없거든요.

저도 처음 갔을 때 김포시장님 만나 뵙고 처음 같이 말씀드린 사항이 지금 김포시에는 서울로 출퇴근하는 인원이 22만 명이라고 합니다. 그런데 저희가 지금 하루 수송하는 인원이 7만 8,000에서 8만 정도 되거든요. 그리고 사실은 러시 시간에 혼잡한 시간에는 1만 3,000명 정도 되는 인원입니다. 그런데 그 1만 3,000명이 되는 인원을 열차로 21편성을 가지고 운영하기에는 시격이나 횟수가 중요하기 때문에 시격을 조금 단축시켜서 열차가 신속하게 오다 보면 시간이, 한 대가 지나가면 다음 열차가 오기까지 승객이 쌓이거든요. 그것을 최소화하겠다는 것입니다.

○**소영철 위원** 그러니까 대표님, 그 시간을 0.5초가 아니라 어떤 기술상, 운영상의 문제가 있어서 0.5초겠지만 한 1분 정도라도 단축해서 운행 횟수를 좀 더 늘려주는 방법은 없느냐 이 얘기예요.

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 저희가 아까 말씀드렸듯이 그렇게 운영할 수 있는 전동차가 첫 번째는 없고요 그리고 기술적으로도 그렇게 최대한 맥시멈 최단으로 운영할 수 있는 시간은 2분 30초입니다. 저희가 CBTC로 자동운전으로 운행이 되는데 그 이상으로는, 2024년 9월에는 6개 편성이 더 들어오는데요 그러면 총 29편성을 가지고 운영을 하게 돼도 저희가 운영구간이 짧기 때문에, 10개 역밖에 안 되기 때문에 그 안에서 열차가 각 역마다 있게 되더라도 25편성을 운영하는 게 최대한이거든요. 그래서 열차 시격을…….

○**소영철 위원** 알았어요. 저기 조금 부임한 지가 얼마 안 되셔서, 이 사항은 잘 아실지 모르겠지만. 원래 계획 단계에서는 3량으로 계획이 됐었는데 2량으로 축소된 이유에 대해서는 혹시 아세요?

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 지금 그게 1조 5,000억 재원이 투입된 사업인데요 사실은 재정적인 문제가 있어서 지금 그 부분도 1조 2,000억은 신도시 주민들이 들어오는 LH에서 부담을 해서 운영을 한 것으로 알고 있습니다. 그러다 보니 빠른 시일 내에 역사를 짓고 또 열차를 투입할 수 있기에는 2량으로밖에 못 했다고 하고요. 그리고 지난번에 경기도에서도 와서 이면에 대한 백그라운드를 설명을 해주셨는데 사실은 김포골드라인이 건설될 당시에 의정부 경전철이나 용인 경전철이 다 실패를 한 사례가 있어서 경전철에 대한 사실은 그 수요에 대한 부담을 안고 시작했다고 합니다.

○**소영철 위원** 그래서 지금 현재는 설계변경이나

예를 들어서 1량을 더 증차할 수 있는 그런 구조는 전혀 안 되는 거죠, 기술적으로도 안 되고?

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 네, 역사가 아주 타이트하게 설계가 돼 있어서 더 이상 증량은 어려운 걸로 알고 있습니다.

○**소영철 위원** 잘 알겠습니다.

아무튼 지금 많은 분들이 280% 정도의 혼잡도를 통해서 나타나는 안전에 대한, 특히 안전에 대한 문제점이라든지 이런 부분에 대해서 좀 더 편성량을 좀 늘리든지 앞으로 그런 계획을 가지고 있어야 되지 않나 생각합니다.

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 네.

○**소영철 위원** 수고하셨습니다.

○**김포골드라인운영(주)사장 정선인** 감사합니다.

○**소영철 위원** 본 위원이 김포골드라인에 대한 현장실태에 대해서 이렇게 문의하고 실태에 대한 파악을 한 이유는 엊그제 이야기한 동북선, 여기하고는 관련이 없습니다만 동북선 신설하면서도 지금 동일한 수요와 이런 혼잡이 예상됨에도 불구하고 원래 4편성 돼 있던 차량을 2편성으로 축소해서 나중에 나타날 그러한 문제가 상당히 심각하게 예상된다, 따라서 그런 기술적인 거나 예산 문제가 있다면 역만이라도 이렇게 1량 정도가 더 들어갈 수 있게끔, 설계를 지금 아직 17% 정도 됐으니까 이런 형태를 하는 것이 옳지 않냐는 본 위원의 생각을 가지고 말씀드렸습니다.

이상입니다.

(박중화 위원장, 김성준 부위원장과 사회교대)

○**부위원장 김성준** 소영철 위원님 수고하셨습니다.

오전에 존경하는 윤기섭 위원님이 자료 요청하신 게 있잖아요 그게 오후에 제출하기로 했는데 아직 제출이 안 된 것 같은데 언제쯤 제출이 가능한가요?

○**차량본부장 안상덕** 안 드렸습니까? 지금 보고받은 건 다 제출했다고 받았는데 확인해 보겠습니다.

○**부위원장 김성준** 조속하게 제출될 수 있도록 처리해 주시기 바랍니다.

그리고 아까 존경하는 이상훈 위원님이 메트로환경 대표님하고 질의 과정에 순환전보 받은 직원들의 동의서를 받으셨다고 하셨잖아요. 그렇죠, 사장님?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네.

○**부위원장 김성준** 그 동의서에 대한 샘플이 있으면 실명은 지우셔도 되는데 그 샘플을 제출해 주시기 바랍니다, 이상훈 위원님한테요.

다음은 성흠제 위원님 질의해 주시겠습니다.

○**성흠제 위원** 수고 많으십니다. 통일의 길목 은평 제1선거구 성흠제 위원입니다.

본 위원이 지난번에 이태원 참사로 인해서 승객 폭주 시 자체 무정차 판단이 필요하다고 해서 조치를 하셨는데 결과 내용을 보니까 관제센터장은 집회ㆍ시위 또는 지역축제 등으로 관련 기관에 사전 요청이 있을 경우 역장과 협의하여 무정차 통과를 시행할 수 있다 이렇게 개정을 하셨어요. 잘한 내용이고 즉시 또 현장에서 무정차 필요시 역장의 어떤 판단에 의해서 그런 일들이 다시는 발생하지 않도록 개정을 잘해 주셨고, 이 부분에 대해서 결국은 그러한 참사도 있었지만 현재 우리 도시철도의 안전에 대해서 어떤 형태로 지금 관리가 되고 있는지 한번 아시는 대로 직무대행께서는 답변해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 승객 폭주 시의 안전을 말씀하시는 건가요?

○**성흠제 위원** 승객 안전 플러스 그다음에 지금 보통 보면 도시철도 같은 경우가 지하로 대부분 운행이 되고 있고 한강을 건너면서는 또 교량을 통해서 이렇게 넘어가고 있지요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**성흠제 위원** 그래서 교량 같은 데 현재 관리하고 있는 안전관리 문제나 또는 지하에 어떤 형태로 지금 관리를 하고 계신지, 육안으로만 하고 계신지 아니면 기술적으로 어떤 형태로 현재 안전관리가 진행되고 있는지 아시는 대로 답변해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 먼저 지금 현재 터널에는 1~4호선 5~8호선은 향후에 추진할 예정에 있고요. 1~4호선에 방송장치를 다 설치를 했습니다. 터널에 열차가 갑자기 이례사항이 있어서 멈춰서거나 또 화재라도 나거나 하면 역에서 터널까지 터널 승객이 들을 수 있게끔 안내방송 설치가 돼 있고요 또 모든 그 안에 있는 각종 케이블이나 각종 트로프 배선기구가 전부 다 난연재로 되어 있습니다.

그래서 아주 화재에 문제가 없게끔 해 놨고 그리고 역사에 보면 화재가 났을 때 정전이 되더라도 승객들이 길을 찾아갈 수 있게끔 비상등이 1시간 이상 켜지게 되어 있습니다. 그리고 벽면과 바닥에 비상유도

등 장치가 설치되어 있고요. 향후 그것도 AI로 해서 가변 유도로 바꿀 예정이 있습니다.

그리고 각종 전기실이나 변전실, 기능실에도 우리 직원들의 작업 중 안전을 위해서 다 도체 부분, 즉 감전의 위험이 있는 도체 부분은 다 절연체로 완전히 감쌌습니다. 그걸 하고 나서 감전사고가 거의 나지 않았고요. 여러 가지로, 생각나는 건 이 정도 되는데 하여간 승객이나 우리 직원의 안전을 위해서는 저희가 투자도 많이 하고 연구도 많이 하고 있습니다.

○**성흠제 위원** 연관해서 말씀을 드리면 현재 사실 육안으로 우리가 안전을 이렇게 진단을 하고 또 철로를 이렇게, 전체 킬로 수가 지금 몇 ㎞지요, 전체 도시철도 연장 길이가?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 연장 길이가 편도로 해서 터널 길이를 기준으로 해서 300km 정도 됩니다.

○**성흠제 위원** 300여㎞에 달하는 어느 한 군데라도 어떠한 문제가 발생됐을 때는 큰 사고로 이어질 수밖에 없고 대부분 육안으로 다니면서 지금 안전을 진단하고 계신 거죠, 운행 안 할 때?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**성흠제 위원** 그래서 이런 것들이 하나로 통합돼서 모이는 어떤 플랫폼이라든지 이런 것들이 향후에는 필요할 것 같습니다. 그래서 이런 부분에 대해서 좀 더 현재 4차 산업혁명에 맞게 안전 기술을 보완하시는 그런 것들을 한번 시도해 보시기를 당부드리겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다. 그것도 추진하고 있습니다. 그렇게 하겠습니다.

○**성흠제 위원** 그다음에 제가 교통공사 자구 노력 대책을 보면서 상당히 미흡하구나, 지금 써놓을 수 있는 것이 이 정도밖에 안 되나 상당히 미흡함을 느끼면서 질문을 드리겠습니다.

사실 신규 수익 창출을 위한 제도 개선해서 이런 내용도 있고 또 시설 투자비 전액을 시나 정부에서 지원해 주면 좋겠다 여러 가지 내용들이 있는데, 그중에 또 운임 현실화도 있고요.

하나 한번 역으로 질문을 좀 드려보겠습니다.

지금 교통공사에서 우리 시민들이 일 평균 탑승량 약 680만, 700만 가까이 시민들 승객수가 그렇게 되죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**성흠제 위원** 지금 현재 시민들한테 인센티브를 소위 얘기해서 우리 도시철도를 이용하기 위해서 인센티브를 주는 것이 본 위원이 알기로는 40회 운행권을 해서 60회가량 쓸 수 있는 거 딱 한 가지인 것으로 알고 있는데 사실입니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 저희 영업본부장이 답변 좀 거기에 대해서…….

○**성흠제 위원** 네, 본부장님 나와서 답변해 주시기 바랍니다.

○**영업본부장 김석호** 영업본부장 김석호입니다.

현재 위원님 말씀하신 정기권 자체가 저희가 현재 44회인데 총사용은 60회 할 수 있도록 해서 저희가 지금 서비스를 제공하고 있습니다.

○**성흠제 위원** 그거 외에 시민들이 도시철도를 많이 이용하기 위해서 또는 기타 외국인들이 도시철도를 이용하기 위해서 우리가 인센티브를 주고 운영하는 내용이 전혀 없죠?

○**영업본부장 김석호** 기존에는 검토는 했는데 아직 시행까지는 안 된 부분이 있습니다.

○**성흠제 위원** 검토는 하셨습니까?

○**영업본부장 김석호** 네, 검토는 했습니다.

○**성흠제 위원** 저는 깜짝 놀란 게 일일 평균 680만, 700만 명이 타고 그렇죠? 연간 계산해 보면 20억 명 이상이 지금 우리 도시철도를 이용하는 걸로 알고 있는데 그렇다면 거기에서 도시철도가, 물론 출퇴근 시간에 혼잡도가 높은 지역도 있지만 낮시간에는 혼잡도가 많이 떨어지면서 비어 있는 전동차가 시간대별로 운행을 할 수밖에 없지 않습니까. 그렇다면 시민들께서 좀 더 도시철도를 이용할 때 무슨 인센티브를 줬으면 좋겠는데 오히려 지금 교통요금 인상한다고 하는데 이건 최하위 대책으로 보는 거거든요. 요금인상을 하는 것은 어쩔 수 없이 어떤 하부 단위의 대책이지 서울교통공사가 현재 20억 명 이상의, 연간 20억 명 이상을 이렇게 운송하는데 아까 조금 전에 말씀하셨던 그 정도의 대책을 갖고 시민들을 유도했다는 것에 대해서는 상당히 납득할 수 없는데 향후 어떤 계획이 있으십니까?

○**영업본부장 김석호** 저희가 보면 현재 정부에서, 현 정부에서 정기권 플러스 버스까지 사용할 수 있는 국토부에서 알뜰교통카드 플러스라는 상품을 만들어서 지금 7월 1일 자로 시행할 계획을 가지고 있습니다. 그래서 일단 저희가 그 추세 사용 실적을 보고 지금 위원님이 말씀하신 것처럼 새로운 자유이용권이라든가 또 외국인도 당초에 검토했다가 코로나 때문에 저희가 시행을 못 한 부분이 있습니다. 그래서 여러 가지 이용 패턴의 추이를 보고 새로운 상품도 같이 서울시하고 한번 협의해서 방안을 마련토록 해 보겠습니다.

○**성흠제 위원** 물론 제가 도시교통실 질의답변에서도 똑같은 질문을 드리긴 할 건데 사실은 현업에서 교통공사 측에서 이러한 내용들을 가지고 서울시의 업무 협조를 얻고 이런 형태로 해서 나가야 되는데 전혀 그런 것이 없고, 혹시 언론을 통해서 이런 거 보셨습니까? 독일에서 9유로 티켓을 해서 아주 폭발적 인기를 끌었다 이런 내용을 보신…….

○**영업본부장 김석호** 네, 봤습니다. 작년에 코로나 때문에 더 좋았습니다.

○**성흠제 위원** 그 기사를 보면서 어떤 생각이 드셨습니까?

○**영업본부장 김석호** 지금 작년에 보니까 특히 유럽 같은 경우에 대중교통, 가장 어려운 서민들을 위해서 특별한 상품을 만든 부분에 대해서는 저희가 벤치마킹할 사례로 판단하고 있습니다.

○**성흠제 위원** 오히려 지금 적자 난다고 해서 교통요금을 올리는 것이 중요한 것이 아니고요 이분들이 왜 이런 티켓을 발행했는가 보니까 고물가와 인플레이션 우려가 커지던 상황에서 시민들의 생활비 부담을 덜어주기 위한 부담 완화 정책으로 오히려 이런 9유로 티켓 또는 올해 4~5월경에 할 건데 49유로 티켓, 뭐냐 하면 이게 무제한으로 타는 것이거든요. 그러면서 실제 대중교통을 이용할 수 있게 많이 유도를 하고 우리가 공차율, 소위 얘기해서 낮에 이렇게 비어서 갈 수밖에 없을 때 이런 공차율도 좀 높이고 특히 자가용 이용하시는 분들 25에서 30%가 줄었다는 연구 결과가 있어요. 그렇다면 우리도 상황은 좀 다르겠지만 환경이 다르기 때문에, 이러한 것들을 했어야지 아까 얘기했던 44회를 60회로 해주는 이런 하나의 시민 유도정책을 가지고 여지껏 운영됐다는 게 참으로 안이하게 운영하지 않았나, 어떻게 생각하십니까?

○**영업본부장 김석호** 위원님 말씀하신 것처럼 유럽에서 했던 상품이 있지 않습니까. 제가 알기로는 작년에 국토교통부에서 검토는 한 걸로 알고 있습니다. 그런데 실행까지는 안 된 부분인데 일단 저희가 보기로는 서민 입장에서는 좋은 제도인데 문제는 재정을 누가 부담하느냐가 가장 문제입니다. 그래서 그 부분에서 고민을 한번 해 보겠습니다.

○**성흠제 위원** 이런 것들을 연구 검토를 해 볼 필요가 있는 거예요. 재정이 더 들어가는 게 아니고 수입이 더 많이 잡힙니다.

○**영업본부장 김석호** 위원님 말씀처럼 플러스 되면 좋은데 또 저희 입장에서 보면 마이너스…….

○**성흠제 위원** 무슨 얘기냐면 선불권을 우리가 판매를 하잖아요. 예를 들어서 1개월짜리, 6개월짜리, 1년짜리 물론 금액대야 별도로 정해지겠지만 그렇게 해서 판매를 하면 교통공사는 선수입이 다 잡혀 버립니다. 그렇죠?

○**영업본부장 김석호** 네, 그런 장점도 있습니다.

○**성흠제 위원** 선수입이 잡혀버리고 실제 카드나 여러 가지 포인트나 이런 것을 우리가 사용하다 보면 이런 부분에 대해서 대략 30% 정도는 안 써요. 그렇죠?

○**영업본부장 김석호** 일부 낙전 효과 그 말씀…….

○**성흠제 위원** 그렇죠?

○**영업본부장 김석호** 네, 맞습니다.

○**성흠제 위원** 그렇다고 보면 우리가, 예를 들어 교통공사 1년 운영비 매년 8,000억 적자, 1조 2,000억 적자 나오는데 전체 운영비가 지금 현재 기준으로 봤을 때 3조 원 정도 들어가죠?

○**영업본부장 김석호** 네.

○**성흠제 위원** 그러면 3조 원에 맞춰서 연초에 다 판매를 할 수가 있는 거예요. 그런 것들을 연구해서 교통실에 협조를 얻어서 앞으로 개선방안을 마련하는 것이 맞지, 단순하게 교통요금 300원 올려서 이 힘든 시기에 시민들에게 이런 것을 전가하는 이 정책은 아주 단기정책 아래 단계에 속한다, 그러면 불가피하게 올릴 수밖에 없다면 투트랙으로 해서 일정 부분 올려야 될 부분 올리지만 그다음부터는 새로운 대책을 마련해서 개선을 해야지, 지금 여기 아까 모두

에 말씀드린 이 대책 갖고 무슨 대책이 되겠습니까? 고도의 중장기 대책을 마련하는데, 우리 본부장님?

○**영업본부장 김석호** 네.

○**성흠제 위원** 그다음에 직무대행님!

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**성흠제 위원** 이 부분에 대해서 특별히 신경을 써 주시기 바랍니다.

○**영업본부장 김석호** 네, 서울시하고 협의해보겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**성흠제 위원** 답변만 그렇게 하시면 안 됩니다.

○**영업본부장 김석호** 네, 알겠습니다.

○**성흠제 위원** 지금 시점에서 이런 것들이 논의가 돼서 실질적으로 교통복지 서비스가 정확히 될 수 있도록 이렇게 해야죠. 적자 난다고 해서 운행을 안 할 겁니까, 아니면 계속 요금만 올릴 겁니까? 아니지 않습니까? 그러면 또 다른 새로운 대책들을 마련해서 시민부담도 줄이고 교통공사의 적자 폭도 줄이는 이런 방안들이 깊이 있게 검토될 단계다 본 위원은 그렇게 생각을 하고 있습니다.

○**영업본부장 김석호** 네, 알겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다.

○**성흠제 위원** 꼭 명심하셔서 이 부분 급하게 하루이틀에 될 문제는 아니지만 중장기 대책으로 해서 안전 문제 그다음에 교통요금체계 문제 이런 것들에 대해서 획기적인 개선책이 나올 수 있도록 깊이 있는 연구 검토를 부탁드리겠습니다.

○**영업본부장 김석호** 네, 감사합니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 알겠습니다.

○**성흠제 위원** 이상입니다.

○**부위원장 김성준** 성흠제 위원님 수고하셨습니다.

다음은 이경숙 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**이경숙 위원** 도봉구 제1선거구 이경숙 위원입니다.

행정사무감사 결과보고서 153쪽에 보면 작년에 제가 경영목표 설정 관련 공사와 5개 자회사 간에 공통된 경영가치를 반영한 실효성 있는 경영목표 및 성과지표를 만들어달라고 말씀드렸는데 지금 해 온 업무보고를 보니까 좀 실망스럽긴 합니다. 노력은 많이 하신 것 같은데요 이 부분이 전달이 잘 안 됐는지 아니면 고민을 하셨는데, 좀 전에도 보고하러 오셨어요. 그래서 장기적인 목표로 안전에 대한 제로화에 대한 부분은 해 오시기는 했는데 제가 그때 당시 요구했던 질의와는 상당히 다릅니다.

지방공기업법 제3조에 따르면 기업의 경제성과 공공복리를 증대하도록 경영의 기본원칙이 구현되도록 평가를 운영하고 있는데 행안부 지방공기업법 경영평가에서 개량된 실적지표뿐만 아니라 경영목표를 설정하지 않습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이경숙 위원** 그래서 경영목표가 굉장히 중요합니다. 그런데 이번에 행안부에서 지방공기업평가원에서 2023년 지방공기업 경영평가편람이라는 게 나왔습니다. 알고 계시죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이경숙 위원** 그리고 2022년도 실적에 대한 2023년도 평가를 했는데 여기에 6개 기관 중에서 저희가 몇 등 했는지 아세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 6등…….

○**이경숙 위원** 6등 했습니다. 꼴등 했습니다. 그래서 1위를 한 데가 어딘가 하면 인천이에요. 인천교통공사가 1등 했는데 지난번에도 제가 철도사고나 안전에 대해서는 제로화해야 된다고 했는데 여러 가지 한계가 있다, 안전사고가 굉장히 힘들다고 계속 주장하면서 올해도 작년하고 똑같이 해왔어요, 거의 대부분. 13건의 철도사고를 예측해서 가져온 데도 있고 14건을 가져온 데도 있습니다.

그래서 이게 진짜 경영목표에 지대한 영향을 미치는가 봤더니 부산이나 대구, 인천, 광주, 대전은 전부 다 제로화해 왔어요. 그런데 서울만 유독 사고율을 오히려 측정해서 갖고 온 이 목표치는 저는 처음 봤는데 어떻게 생각하세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그렇지 않아도 지난 행정사무감사 때 위원님께서 지적을 해 주셔서 저희가 나름대로 고민을 참 많이 했습니다. 어차피 우리가 장기 운영상 목적은 제로화인데 그런데 내막을 보니까 2020년까지는 제로화로 했었는데 2021년도에 이사회에서도 그랬고 또 행안부 경영평가를 받으면서도 지키지도 못할 걸 자꾸 제로화, 제로화하느냐, 실제로 가능한 것을 해라 해서 2021년

에는 3건, 작년에 2건 이렇게 올렸는데요.

위원님, 이것은 저희가 다시 한번 고민을 해서 내년부터라도 도전적으로 하도록 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 그래서 제가 다른 지방도 다 보니까 거기도 철도사고 제로로 다 했어요. 우리만 지금 계속 고집하시는데 전폭적으로 수정해 주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 그래서 업무보고 59쪽에 보면, 서울메트로환경 김성은 환경사업본부장님 앞으로 나와주시기 바랍니다. 발언대로 나와주시기 바랍니다.

서울메트로환경…….

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 사장님…….

○**이경숙 위원** 네, 사장님.

제가 굳이 틀 필요는 없는데 본 위원이 314회, 315회 정례회에서 지적했던 문제인데요. 서울교통공사 그리고 자회사 경영목표 및 성과목표 설정이 형식적이고 관리가 안 되고 있어서 2023년 목표설정은 잘하라는 의미에서 그때도 똑같이 지적한 바 있는데 저번에 행감 때 했던 안전사고 성과지표는 평균 사고 발생 건수를 목표치로 설정하지 말고 무재해 달성 목표에 맞게 제로로 설정하라고 개선을 요청했는데요 이번에 어떻게 해오셨나 하면 용감하게도 목표치는 그대로고 중점과제명만 무재해 달성에서 산업재해 최소화로 이름만 바꿔서 그대로 제출했어요. 이렇게 하신 이유가 있습니까? 수치를 바꿔야 되지 이름만 바꿔서 수치를 그대로 해오시면 어떡하자는 겁니까? 산업재해 최소화로 주요 성과지표를 13건으로, 이제 사고를 13건 나겠다는 목표를 하고…….

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 13건 이내로 저희들이 목표를 잡았습니다.

○**이경숙 위원** 그러니까 전제를 13건 이하라고 하지만 13건을 전제로 한 목표설정을 하고 장기목표를 제로로 했어요. 이 장기목표는 언제 하시려고요? 올해 업무보고 목표설정을 하는 건데, 올해의 목표를 저희한테 내는 건데 어떻게 장기목표를 제로로 하는데 언제 하시려고요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 장기목표를 저희들이 원래는 제로화로 했다가…….

○**이경숙 위원** 그러니까 장기라 그러면 언제를 말씀하시는 거예요? 지금 올해 2023년도 업무보고인데 올해에 대한 목표를 저희한테 보고를 하는 거잖아요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네.

○**이경숙 위원** 그러면 장기는 제로로 하고 올해는 13건 발생하겠다는데 그 장기가 몇 년도이시냐고.

그러니 형식적인 제출을 하셨다 이렇게 말씀을 드립니다. 그렇죠?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 죄송합니다.

○**이경숙 위원** 안전에 대한 것은 두 번, 세 번 말해도 우리가 가장 중요하게 생각하는 게 안전인데 지하철에서 안전은 정말 중요하지 않습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 그렇습니다.

○**이경숙 위원** 그런데 2023년도 공기업 경영평가 편람에 봐도 여기 기타사항에 보면 지방공기업 직원 사망사고 발생 시 직원안전사고 평가는 건수에 상관없이 0점을 부여합니다. 이 정도로 안전에 대해서는 제일로 중요하다는 사항인데도 불구하고 지난번에도 중요하게 성과목표를 해오시라 했는데도 불구하고 13건 사고를 나겠다고 이렇게 가져오면 그냥 질의했던 저희 위원회에서는 난색을 표할 수밖에 없는 입장입니다.

그다음에 경영목표에서 100점이라는 장기목표를 가지고 있으면 중장기별로 계획을 세워서 반영하는 것이 맞는데요, 물론 달성에는 한계가 있겠죠. 매번 이렇게 설정하시면 안 됩니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 알겠습니다.

○**이경숙 위원** 그런데도 불구하고 김포골드라인이나 서해철도, 도시철도그린환경은 안전사고 분야에서 그래도 노력을 해서 성과지표를 제로로 잘 제출하셨어요, 그렇지만 또 안 해 오신 곳도 있고.

일단 지금 충분히 사고 제로를 목표로 두고 경각심을 가지고 매년 노력을 하겠다는 것으로 답변을 해도 되겠습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 그렇습니다. 열심히 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 그리고 최소한 우리가 사고를 전제로 한 안전은 없다 그렇게 봅니다. 들어가셔도 좋습니다.

심재창 직무대행님께 질의 이어나가겠습니다.

업무보고 6쪽을 보면 경영목표에 미래 성장동력 지속 발굴 및 강화가 있죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이경숙 위원** 여기서 영업수지와 비운수수익 성과지표를 보면 지난해보다 낮게 잡았어요. 영업수지는 0.66, 올해는 0.61이죠. 찾으셨습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재 창** 네, 찾았습니다.

○**이경숙 위원** 그다음에 비운수수익은 얼마입니까, 2022년도에는?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 1,305입니다.

○**이경숙 위원** 그러면 2023년도에는 얼마입니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 1,304이고요.

○**이경숙 위원** 왜 이렇게 작년보다 오히려 지표가 낮게 잡혔는지 설명해보십시오.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 비운수 분야가 2022년도에 비해 2023년도에 좀 저하가 돼서 그렇게 잡았던 것 같습니다.

○**이경숙 위원** 그러니까 성과지표라는 게 달성하기 위한 것이 아니라 작년보다는 더 향상되는 것을 원해야 되는 거잖아요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 맞습니다.

○**이경숙 위원** 그런데 도로 낮게 잡는 것은 제대로, 저는 그대로 베꼈는가 보니까 그것은 아니시고 특별한 이유가 있나 싶어서 질의드린 겁니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아마 비운수수익 분야가 가면 갈수록 줄어들다 보니까 목표는 그렇게 잡았는데요 위원님 말씀대로 어려움이 있더라도 목표는 크게 잡고 도전적으로 추진해나가겠습니다.

○**이경숙 위원** 적어도 작년은 유지한다고 하셔야지 작년보다 더 후퇴하는 목표가 어디 있습니까? 경영목표 말은 화려한데 성과지표를 보면 그렇지가 않습니다. 경영목표가 시스템 기반 최고 수준의 안전운행이면 철도사고와 운행장애도 제로 목표를 설정하는 게 맞습니다. 동의하십니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다. 동의합니다.

○**이경숙 위원** 부디 이번이 마지막 지적이었으면 좋겠습니다.

그리고 경영목표는 혁신을 독려하기 위한 핵심 기제라는 것을 명심하시고 중장기별 계획이 반영된 경영목표를 다시 수립하셔서 보고해 주시고요 5개 자회사 마찬가지입니다. 통일된 시스템을 만드셔야 되는데 어떤 데는 안전 교육을 18번 하겠다, 어떤 데는 하나도 안 하겠다 이렇게 하면 지표설정이, 시스템이 같지 않으면 평가 자체를 할 수가 없는데 이것은 통일 좀 시켜주셔야 됩니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 알겠습니다.

○**이경숙 위원** 통일시켜서 다음에 지표를 보면 한눈에 알 수 있도록 그리고 성과목표가 잘 설정될 수 있도록 부탁드립니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이경숙 위원** 두 번째 질문은 좀 전에 공사채 발행에 여러 가지를 줄이려는 노력을 해야 되는데 그중에서 조금 전 동료위원님도 지적을 많이 하셨는데 서울교통공사 자구노력 대책을 보면 비용 최소화에서 인력 효율화가 있죠?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**이경숙 위원** 그래서 6년간 2,212명을 감축해서 1,556억 원을 절감하겠다고 하셨는데, 2022년 국감자료 PPT 좀 한번 띄워주실래요?

(자료화면을 보며) 용혜인 의원실에서 국감 제출자료를 보면 저기 한번 보십시오. 지난해 국감 제출자료 중에서 교통공사 정ㆍ현원 현황에 따르면 2022년도 9월 정ㆍ현원은 2018년도 12월과 비교해서 정원은 444명이고 현원은 70명이 감원됩니다. 비상임이사 9명이 제외된 수치인데요. 그러나 임원과 간부 직원은 1급과 2급으로 좁히면 같은 기간에 정원 249명에서 250명으로 1명이 늘어났고 현원은 209명에서 263명으로 54명이 늘어났어요. 그런데 2022년 9월 기준으로 1급과 2급 현원은 정원 대비 각각 1명, 12명 초과 상태입니다.

중간급 직원인 3급은 같은 기간에 현원이 1,164명에서 1,313명으로 149명이 늘어났습니다. 2023년도 2월 20일 기준입니다. 임원은 6명 중 사장, 감사는 공석이고 비상임이사 중 당연직은 2명이고 위촉직은 5명, 노동이사는 2명입니다.

정현원 감축은 4, 5, 6, 7급 직원과 청경 370명 감원으로 하위직에만 전가되고 있습니다. 공사의 지

속된 재정 악화에 따라 인력 조정을 통한 경영 합리화를 달성할 수 있는 인건비 예산 절감 효과가 사실상 저는 없다고 보는데 이것을 자구적인 노력이라고 최소화하겠다고 하신 거는 좀 모순이 있지 않습니까? 어떻게 생각하세요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 말씀이 맞고요 그런데 앞으로 6년 동안 향후에 정원을 줄이는 것이기 때문에 아직 급수에 대해서, 직급에 대해서 몇 명 줄이겠다고는 안 나왔습니다. 위원님 말씀대로 상하위 직급 고루 분포가 되게 정원 조정은 그렇게 하도록 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 공사의 인력 운영 실태를 보면 경영효율 의지는 1도 없고 자리와 조직 늘리기에만 골몰하는 것으로 저는 보입니다.

그래서 업무보고 자료에 제시된 비핵심 자산매각, 그때 국제빌딩이나 죽립빌딩 유동자산 매각해서 경영혁신 하시겠다고 하는 것은, 그보다 더 중요한 것은 업무보고 35쪽, 36쪽에 보면 인력 운영 효율화, 단순·비핵심 업무 위탁 등이 제시되고 있지만 과연 실천할 의지가 있는지 의문스러워서 이런 거에 오히려 더 노력을 해야 되지 않을까, 현실적으로. 어떻게 생각하세요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 맞습니다. 앞으로 구체적으로 인력 효율화 짤 때는 직책별로 직급별로 고루고루 분포가 될 수 있도록 그렇게 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 조금만 더…….

○**부위원장 김성준** 네.

○**이경숙 위원** 다음은 공사는 망해가는데 자회사는 흑자 경영을 하고 있더라고요 이에 대해서 질의드리도록 하겠습니다.

메트로환경, 그린환경, 엔지니어링, 서해철도, 김포골드 5개 자회사를 각각 질의해야 하겠지만 시간상 서울메트로에만 묻겠습니다. 서울메트로 사장님 앞으로 나와 주시기 바랍니다.

기본적으로 자회사 설립 취지가 무엇입니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 비정규직 고용안정을 위해서 설립이 되었다고 알고 있습니다.

○**이경숙 위원** PPT 좀 띄워 주세요.

조금만 계셔 주세요. 심재창 대행님께 질의드리겠습니다.

저기 PPT 보시면 5개 자회사 자본금이 각각 7억, 5억, 8억 3,000, 30억, 20억으로 천차만별입니다. 자본금 산정한 근거를 자회사 운영과 법 측면으로 나눠서 답변해 주시기 바랍니다. 왜 이렇게 다르지요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 죄송하지만 제가 저거까지는 아직 관심 있게 보지 못했거든요. 좀 내실 있는 답변을 위해서는 저희 실장이 대신해서 답변드리면 안 되겠습니까?

○**이경숙 위원** 네, 실장님 나와서 답변해 주시기 바랍니다.

아니, 이쪽에 와서 해 주세요.

○**기획조정실장 나윤범** 기조실장 나윤범입니다.

저희가 지금 5개 자회사를 그때그때 설립을 할 때 따로 자본금 관련해서 기준을 마련해서 한 건 아니고요 자회사 설립하면서 현재 입장을 통해서 이렇게 그때의 상황에 따라서 자본금을 설정한 거지 지금 일률적으로 5개 자회사를 염두에 두고 한 건 아니거든요.

○**이경숙 위원** 하여튼 그렇다 하더라도 어쨌든 기준이 있을 거 아니에요. 그거에 대한 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○**기획조정실장 나윤범** 네, 알겠습니다.

○**이경숙 위원** 서울교통공사에서는 모회사로서 자회사 자본금 적정성 검토와 자회사 자본금 관련 개선계획의 타당성 및 이행사항을…….

그냥 계속 계셔야 합니다, 답변을 대행이 못 하시니까.

잘 못 들으셨죠? 다시 질의하겠습니다.

서울교통공사 모회사에서는 자회사 자본금 적정성 검토와 자회사 자본금 관련 개선계획의 타당성 및 이행사항을 얼마나 검토했습니까?

○**기획조정실장 나윤범** 솔직히 말씀드리면 거기까지는 제가 지금 별도로 검토는 못 했습니다.

○**이경숙 위원** 그것도 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○**기획조정실장 나윤범** 알겠습니다.

○**이경숙 위원** 그냥 계셔 주세요.

서울교통공사는 5개 자회사에게 2016년부터 현재까지 연도별 재정 지원액이 얼마나 되는지, 운영비 지원과 사업비 지원으로 나눠서 답변해 주시는데 그

것도 못 하시겠네요?

○**기획조정실장 나윤범** 네, 별도로 보고드리겠습니다.

○**이경숙 위원** 상세내역을 오늘까지 별도로 제출해 주시기 바랍니다.

○**기획조정실장 나윤범** 알겠습니다.

○**이경숙 위원** 메트로 사장님께 질의하겠습니다.

5개 자회사별로 2016년부터 현재까지 서울교통공사에 요구한 지원 요청액이 얼마인지, 연도별로 운영비와 사업별로 나눠 답변해 주시기 바랍니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그 사항은 제가 지금 말씀드리기가 좀 곤란합니다.

○**이경숙 위원** 준비를 전부 다 안 해 오셨네요.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 별도로 위원님께 보고드리도록 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 상세내역은 오늘까지 파일로 메트로를 포함한 여기 계신 5개 자회사 모두 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 그렇게 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 교통공사에 또 질의하겠습니다.

2021년 말 기준으로 5개 자회사가 이익잉여금이 누계액은 345억 8,700만 원입니다. 엔지니어링 84억 2,400만 원, 서해철도 83억 4,200만 원, 그린환경 81억 5,500만 원, 메트로환경 68억 4,300만 원, 골드라인 28억 2,300만 원 순입니다.

이익잉여금이란 기업 창립 이후 발생한 이익의 누적액에서 자본전입이나 배당 등으로 처분되지 않은 금액을 말합니다.

서울교통공사는 5개 자회사로부터 매년 받아야 할 배당액을 어떤 기준으로 산정하는지 답변하시고, 배당액 산정기준 근거를 오늘까지 저한테 파일로 주셔야 합니다.

이것도 답변을 못 하시겠네요.

○**기획조정실장 나윤범** 네, 별도로 보고드리겠습니다.

○**이경숙 위원** 다시 질의하겠습니다.

서울교통공사는 5개 자회사로부터 받은 배당금을 어떤 재원으로 예산 편성해서 지출하는지도 답변을 해 주셔야 되는데 두 분 중에서 직무대행님도 답변을 하기 어렵습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 자회사 문제는, 위원님 지금까지 질의하신 거를 제가 나중에 자료로 해서 별도로 보고드리는 걸로 하면 안 되겠습니까?

○**이경숙 위원** 그런데 이렇게 파악하고 오셔야 합니다. 업무보고고 자회사를 관리하는 입장에서 이렇게 기본적으로 우리가 어떻게 잉여금이 남는지, 어떻게 운영되는지 이 부분을 하나도 인지 안 하고 오시는 것은 진짜 문제가 있다고 봅니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그런 측면 죄송합니다.

○**이경숙 위원** 서울메트로에게 질의하겠습니다.

메트로 사장님 자회사별로 모회사인 서울교통공사에 배당을 어떤 절차를 거치는지 답변해 주십시오

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 질의한 사항에 대해서는 제가 별도로 말씀드리겠습니다. 별도 보고드리겠습니다.

○**이경숙 위원** 서울메트로에 실질적으로 업무하시는 분은 안 오셨습니까?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 바깥에 있습니다.

○**이경숙 위원** 다시 질의하겠습니다.

○**(주)서울메트로환경사장 박규석**
경영지원처장이 와 있습니다.

○**이경숙 위원** 그분이 답변을 할 수 있나요?

○**(주)서울메트로환경사장 박규석** 네, 불러보겠습니다.

○**부위원장 김성준** 위원님 질의가 오래 지속될까요?

○**이경숙 위원** 마무리하도록 하겠습니다.

(김성준 부위원장, 박중화 위원장과 사회교대)

○**위원장 박중화** 지금 이경숙 위원님 질의하시는데 계속해서 밖에서 보고 있으니까 다음에 답변하겠다고 그러고 별도로 보고하겠다는데 파악 안 됩니까?

○**이경숙 위원** 전혀 파악이 안 된 상태입니다. 일단은 제 시간이 없으니까 빨리빨리 해서 자료라도 받도록 그렇게 하겠습니다.

메트로 실장님이십니까?

○**(주)서울메트로환경경영지원처장 이지은**
경영지원처 처장입니다.

○**이경숙 위원** 처장님 이어서 질의드리도록 하겠습

니다.

사장님 앉아 주십시오.

345억 8,700만 원 중에 144억 7,800만 원을 공사에 배당했습니다. 전체 이익잉여금의 41.85%를 공사에 배당했습니다. 각각 나머지 이익잉여금은 다른 기관 배당 등을 포함해서 어디에 어떻게 예산 편성 및 지출을 하는지 답변해 주시기 바랍니다.

○(주)서울메트로환경경영지원처장 이지은 지금 남아 있는 미처분잉여금은 저희 운용 자금으로 쓰고 있습니다. 그리고 실제로 저희 쪽에 남아 있는 미처분잉여금이 23억 원 정도 남아 있는데 그중에 10억 정도는 저희가 자산이나 이런 걸 사면서 재투자를 했고요. 그래서 13억 정도…….

○이경숙 위원 어디를 했다고요?

○(주)서울메트로환경경영지원처장 이지은 자산 구매하고 청소장비나 이런 거 비품 사는 데 재투자를 했습니다. 그리고 13억 정도 남아 있는데 그거는 저희 운전자금으로 지금 사용하고 있습니다, 연초에.

○이경숙 위원 다시 질의하겠습니다. 시민들이 수치로만 봤을 때 많다고 느낄 텐데 자회사는 모회사인 공사 대상 배당액의 적정 규모는 얼마로 보는지 답변할 수 있습니까?

○(주)서울메트로환경경영지원처장 이지은 적정 규모는 저희 자회사 운전자금이나 이런 걸 고려해서 매년 이익에 따라서 배당액이 달라지기 때문에요 그거는 정확하게…….

○이경숙 위원 그래도 평균치라는 거는 있지요.

○(주)서울메트로환경경영지원처장 이지은 평균적으로 남으면 저희가 한 20억 정도 남으면 한 60% 정도는 배당을 하고 있는 상황입니다.

○이경숙 위원 다시 교통공사에 질의하겠습니다. 2023년 올해는 5개 자회사별로 배당을 얼마나 받을 예정입니까? 누가 답변하시겠습니까?

답변을 못 하시니까 쭉 이어서 제가 질문드리고, 모회사인 교통공사는 적자 폭이 커지고 있습니다. 반면에 모회사의 지원을 받는 자회사는 당기손익이 매년 눈에 띄게 늘어나는 아이러니입니다. 모회사인 교통공사가 봤을 때 이 상황이 정상이라고 봅니까?

이거는 직무대행님께서 답변해 주시기 바랍니다. 정상 아니죠?

○서울교통공사사장직무대행 심재창 네, 문제가 좀 있다고 생각합니다.

○이경숙 위원 PPT 화면 한 번만 띄워 주실래요. 여기 보면 서울교통공사에서는 경영협약이라고 아십니까?

모회사와 경영협약 체결을 하더라고요. 그래서 여기에 기준이 있는데 그 기준으로 경영협약을 합니다.

체결했는지 알고 계십니까?

○기획조정실장 나윤범 네, 매년 지금 협약을 체결하고 있습니다.

○이경숙 위원 정부에서는 공공기관 자회사와 관련해서 자회사 경영의 독립성을 보장하는 경영협약 체결 여부를 보고 있습니다. 서울교통공사는 5개 자회사별 경영협약 체결 일시와 주요내용을 답변해 주십시오. 이것도 하시기 힘드시죠?

○기획조정실장 나윤범 저희가 지금 경영협약 관련해서는 5개 자회사 중에서 메트로환경하고 그린환경, ENG는 저희 지급수수료가 지급되기 때문에 매년 협약을 체결하고 있고요 나머지 서해철도하고 김포 도시철도는 지급수수료가 지급되지 않기 때문에 저희하고 별도 협약 체결하지는 않습니다.

○이경숙 위원 체결하는 협약 일시와 주요내용을 자료로 같이 주시기 바랍니다.

○기획조정실장 나윤범 네, 알겠습니다.

○이경숙 위원 앞으로 5개 자회사의 독립경영을, 저는 독립경영을 해야 한다고 봅니다. 자회사가 이미 수익이 이만큼 나기 때문에 앞으로 5개 자회사의 경영 독립을 위해서 자회사에 서울교통공사 출신 임원들은 단계적으로 없애야 합니다. 지원 규모도 줄여야 하지 않겠습니까?

직무대행님, 지난번에 여러 위원님들도 논의를 많이, 오늘 성범죄와 관련해서도 많이 했지 않습니까. 교통공사 출신 임원들이 자회사로 가서 여러 가지 좋은 행태를 보이지 않고 있는 것도 사실이고요. 또 실질적으로 자회사의 경영 독립도 필요하다고 봅니다. 그리고 실질적으로 이익이 나고 있고요.

그런데 우리는 적자 투성이이고 이런 상황에서 단계적으로 대책을 세워야 되는데 특히 임원은 단계적으로 없애야 된다고 저 개인적으로 생각하고요. 지원 규모도 당연히 줄여서 독립을 해야 한다고 생각

하는데 어떻게 생각하시는지?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 위원님 어떻게 생각하냐면 제 생각을 여기서 위원님께 솔직히 말씀드릴 정도로 제가 자회사 업무를 파악을 못 했고요. 자회사에 관련해서는 위원님 뜻을 오늘 받아들여서 기획조정실하고 임원들 간에 한번 회의를 거쳐서 심도 있게 논의를 해 보도록 하겠습니다.

○**이경숙 위원** 임금인상도 우리가 계속해야 된다고 보는데 교통공사의 내부적인 경영혁신은 이루어지지 않고 있습니다. 그래서 이런저런 것들을 포함해서 교통요금을 인상해야 되는 중차대한 문제도 남아 있는데 혁신 없이 인상만 한다고 해서 되지는 않지 않습니까? 교통공사는 앞으로 어떻게 경영혁신을 할 것인지, 어떻게 내부적으로 조정할 것인지에 대한 고민이 묻어나지 않아서 업무보고 때 안타까웠고요. 앞으로 그런 것을 통해서 본 위원의 질의 내용에 대해서 교통공사 5개 자회사는 다음 달까지 가시적인 계획을 수립해서 우리 위원회에 보고할 수 있도록 해주시기 바랍니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 오늘 부실해서 많이 죄송했고요 다음 달 중으로 보고드릴 수 있도록 그렇게 준비하겠습니다.

○**이경숙 위원** 두 분 다 자리로 돌아가셔도 좋습니다. 수고하셨습니다.

이상입니다.

(김성준 부위원장, 박중화 위원장과 사회교대)

○**위원장 박중화** 이경숙 위원님 수고하셨습니다.

저도 잠깐 한마디 할게요. 우리 교통공사가 얼이 빠진 겁니까, 이때까지 저희들이 안 하던 방식으로 하는 겁니까, 아니면 과거에 하던 방식들에 젖어있는 겁니까, 지금 이게? 아니, 여태까지 준비들 많이 하셨을 텐데 이런 질문을 할 거라고 예견들 못 하셨습니까? 왜 우리 교통공사 직원들이 다른 업무에 관심이 많고, 위원님들 방에 들락날락거리고, 저쪽 정무실이나 들락날락거리고 왜 직원들이 시의회나 시 주변에 얼렁거리고 있죠? 여기는 딱 오실 수 있는 분들만 오시면 되는 거잖아요. 도대체 자기들의 인사에만 관심이 있고 전부 다 일들을 제대로 하는 겁니까, 안 하는 겁니까?

조금 있다 다시 한번 하겠습니다. 지금 질의답변하실 분이 계시니까 전체적으로 문제 있는 것 한번 더 저는 짚겠습니다.

임규호 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○**임규호 위원** 중랑구 임규호 위원입니다.

오늘 존경하는 여러 위원님께서 좋은 질문 많이 해주셨는데 사장이 공석이라고 체계가 급격히 정리되지 못하는 것 같아서 유감입니다.

저는 오늘 교통공사의 성비위 관련된 특화 질문을 하려고 합니다. 작년에 경종을 울렸던 사건 중 하나가 신당역 사건 아니겠습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇습니다.

○**임규호 위원** 신당역 사건 발생 이후에 교통공사에서 성폭력ㆍ성희롱 전수조사가 이루어졌습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 시행하고 있었습니다.

○**임규호 위원** 답변이 잘 안 들립니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 저희 경영지원실장이 답변드리도록 하겠습니다.

○**경영지원실장 손병희** 경영지원실장 손병희입니다.

그 이후에 저희들이 8월에 기존의 여성가족부에 컨설팅을 받고 있고 상반기에 전수조사를 했기 때문에 그 당년도인 작년에는 안 했지만 올해는 다시 할 예정입니다.

○**임규호 위원** 올해 예정을 하고 있다는 건가요?

○**경영지원실장 손병희** 네.

○**임규호 위원** 언제 시행할 계획이죠?

○**경영지원실장 손병희** 저희가 지금까지 계속 4~5월경에 했습니다.

○**임규호 위원** 4~5월에 준비하고 있다는 말씀인 건가요?

○**경영지원실장 손병희** 네.

○**임규호 위원** 작년에 신당역 사건에서 우리 교통공사에 가장 아쉬웠던 부분이 뭐죠?

○**경영지원실장 손병희** 저희들이 사전에 그런 내용을 알고 있었더라면 대처를 할 수 있었는데 그 내용을 알 수 없었습니다. 그래서 대처를 못 했던 게 아쉬운 점이었습니다.

○**임규호 위원** 지금 직함이 어떻게 되시죠?

○**경영지원실장 손병희** 경영지원실장입니다.

○**임규호 위원** 실장님의 말씀과는 좀 다르게 범죄

자인 전주환 씨의 범행 행각에 대해서 이미 네 차례 정도 파악할 수 있었던 기회가 있지 않았습니까?

○**경영지원실장 손병희** 그것은 일단 소속에서 동향보고가 온 것으로 알고 있는데요 동향보고는 왔지만 그 피해자가 누군지 이런 것들은 저희들이 전혀 알 수가 없었습니다. 그러니까 저희들이 그 부분에 대해서는 대응을 하지 못했습니다.

○**임규호 위원** 그런데 업무배제는 어떻게 시키셨죠?

○**경영지원실장 손병희** 경찰에서 압수수색이 와서 그 직원이 성범죄 건으로 조사를 받고 있다 그 내용의 동향보고를 받고 일단 그 당사자를 직위해제 시켰던 겁니다.

○**임규호 위원** 그 당시에는 그렇게 큰 범죄행위가 있을 거라고 생각이 안 들었던 거죠?

○**경영지원실장 손병희** 그 당시도 성범죄는 큰 범죄행위인데 그 피해자가 저희 직원인지를 몰랐던 거죠

○**임규호 위원** 얼마 전에 이슈가 됐던 사건 중에 하나가 지축승무사업소 불법 촬영 관련 사건이 있습니다. 알고 계십니까?

○**경영지원실장 손병희** 네.

○**임규호 위원** 사건 요지가 어떻죠?

○**경영지원실장 손병희** 불법 촬영을 수십 차례 해서 경찰에 들킨 것으로 알고 있습니다.

○**임규호 위원** 이것도 인지하지 못했나요?

○**경영지원실장 손병희** 네, 그 건도 나중에 알게 됐습니다. 그때 당시에는 알지 못했습니다.

○**임규호 위원** 수사단계에서 공사직원이 특정된 것으로 이야기가 되고 있는데 지금 연신내역에서 수사협조를 하면서 CCTV 영상을 제출한 기록이 있다는 거예요. 그랬음에도 파악이 안 됐다는 건가요?

○**경영지원실장 손병희** 경찰에 그런 내용이 있는지는 저희들은 일단 모르고요. 경찰에서도 지방공무원법이나 국가공무원법에 보면 공무원은 반드시 통보를 하지만 저희 공기업 직원은 통보 의무가 없습니다. 그래서 경찰에서 저희들한테 통보를 하지 않았습니다. 그래서 저희들은 그 내용을 몰랐고요.

○**임규호 위원** 그런데 너무 어이가 없는 게 2021년 7월에 징역형을 받고도 계속 공사에 재직했다는 거예요.

○**경영지원실장 손병희** 네, 맞습니다.

○**임규호 위원** 어떻게 이런 일이 있을 수가 있죠?

○**경영지원실장 손병희** 징역형 사실을 저희가 몰랐으니까요, 통보가 안 됐으니까 저희가 알 수 없었습니다.

○**임규호 위원** 통보가 안 돼서 몰랐다고 하는 게 우리 시민의 입장에서는 그냥 받아들여야 되는 부분입니까?

○**경영지원실장 손병희** 저도 개인적인 입장이라면 개인의 정서적으로 도대체 이게 말이 안 된다고 생각하는데 현실적으로 법적으로 경찰이나 검찰의 통보 의무가 없으니 경찰이나 검찰에서는 저희 회사에 통보를 안 해주고 통보를 안 해주는 이상은 저희가 알 수 있는 방법이 없습니다.

○**임규호 위원** 인지가 됐으면 징계 절차를 거칠 수는 있죠, 현행법상.

○**경영지원실장 손병희** 당연합니다. 그런데 저희가 인지하고 나서는 당연퇴직을 시켰습니다.

○**임규호 위원** 그런데 직위해제와 징계는 또 다른 거잖아요.

○**경영지원실장 손병희** 그렇습니다.

○**임규호 위원** 왜 징계 절차는 거치지 않은 거죠?

○**경영지원실장 손병희** 이것은 이미 확정판결이 난 건이기 때문에 저희가 직위해제 절차도 필요 없이 바로 당연퇴직을 시켰습니다.

○**임규호 위원** 그러면 신당역 사건의 범죄자 전주환 씨 같은 경우에는요?

○**경영지원실장 손병희** 전주환 때는 저희가 내용을 몰랐고 그때는 판결이 확정되지도 않았기 때문에 일단 직위해제를 했던 겁니다.

○**임규호 위원** 판결 확정 이전에 징계 절차를 거칠 수 있다는 거예요, 현행법상에. 그런데 그것을 활용을 안 하고 있다는 거죠.

○**경영지원실장 손병희** 위원님, 있기는 한데요 또 국가공무원법이나 지방공무원법에 보면 저희가 준용을 하는데요 판결이 확정되면 그때 징계 절차를 개시하라고…….

○**임규호 위원** 그러면 늦어요.

○**경영지원실장 손병희** 맞습니다. 그래서 저희가 성범죄 건에 대해서…….

○**임규호 위원** 아니 현행법상도 지금 가능하도록

해놓고 있는데 이용을 안 하고 있는 거잖아요.

○**경영지원실장 손병희** 하고 있습니다. 그래서 저희가 전주환 때부터 1심 판결만으로도 징계 절차를 진행해서 전주환은 1심판결로 파면이 됐습니다.

○**임규호 위원** 아까 여러 위원님께서 말씀하셨던 내용이긴 한데 서울메트로환경 청소노동자 성추행 사건 알고 계시죠?

○**경영지원실장 손병희** 저희는 직장 내 성희롱을 하다 보니까 공사 것은 잘 아는데 자회사 것은 파악을 잘 못 하고 있습니다.

○**임규호 위원** 자회사인데 파악이 안 되십니까?

○**경영지원실장 손병희** 내용은 대충 그런 건이 있다는 것은 알지만 상세한 내용은 알지 못합니다.

○**임규호 위원** 대충 내용이 그런 건이 있는 것으로 그쳐선 안 되죠.

○**경영지원실장 손병희** 그런데 저희가 자회사는 자회사에서 처리하고 공사 것은 공사에서 처리하고 시스템이 이렇게 되어 있습니다.

○**임규호 위원** 관리 감독을 해야 할 의무를 전혀 이행하고 계시지 않은데요.

○**경영지원실장 손병희** 저희 성희롱 관련 업무가 직장 내 성희롱 관련 업무입니다. 그래서 저희가 교통공사에 대해서…….

○**임규호 위원** 안 하는 게 당연하다는 건가요?

○**경영지원실장 손병희** 그때 당시에도 제가 알기로는 메트로환경에 그런 문제가 있다고 해서 절차라든가 이런 것은 안내를 했습니다.

○**임규호 위원** 절차 안내를 어떻게 하셨는지요?

○**경영지원실장 손병희** 위기센터라든가 이런 곳이 있으니까 그쪽에 상담을 받아서 조치를 하십시오 이런 식으로 했습니다.

○**임규호 위원** 아까 서울메트로환경 사장께서는 가해자라고 하는 사람이 업무배제가 됐지만 경복궁역에 배치가 되어 있다는 거예요. 적당하다고 보십니까?

○**경영지원실장 손병희** 그것은…….

○**임규호 위원** 아니, 교통공사 쪽에서 한번 입장을 말씀해 보세요.

○**경영지원실장 손병희** 직위해제가 됐으면 업무를 안 하는 게 맞습니다. 저희 공사에서도 형사사건에 계류돼서 직위해제가 되면 집에 있지 이렇게 근무 장소에는 나오지 않습니다.

○**임규호 위원** 그런데 지금 한 언론 보도에 의하면 그 사람이 상습범이라는 거예요. 그런데 현행법상 징계가 내려질 수 있음에도 불구하고 어디에 소속된 채 업무배제만 되는 게 온당하다고 보십니까?

○**경영지원실장 손병희** 제가 알고 있는 대응책하고는 조금 거리가 있는 것 같습니다. 저희 공사에서는 그렇게 하지 않습니다.

○**임규호 위원** 그러면 교통공사에서 지시를 내려야죠, 자회사에.

○**경영지원실장 손병희** 그렇게 안내하도록 하겠습니다.

○**임규호 위원** 안내하도록 하라는 게 아니라 시민이 공감할 수 있는 책임 있는 행동을 원하는 겁니다.

○**경영지원실장 손병희** 네, 알겠습니다.

○**임규호 위원** 꼭 그렇게 해 주셔야 되고요.

아까 성폭력ㆍ성희롱 전수조사하시겠다고 했는데 자회사 포함해서 전폭적으로 실시를 하세요.

○**경영지원실장 손병희** 네, 알겠습니다.

○**임규호 위원** 너무 어이없는 일들이 교통공사 내부에서 일어나고 있습니다. 지금 제가 어디 언론에서도 보니까 승무사업소 분이 불법 촬영을 70번 해서 인터넷 사이트에 그대로 올려놨는데도 교통공사에서 모르고 있다고 하더구먼요.

○**경영지원실장 손병희** 올릴 당시에는 몰랐다가 그것을 알게 돼서 그 직원도 조치는 다 했습니다.

○**임규호 위원** 상당한 일들입니다. 이게 그냥 주먹구구식으로 재판판결이 일어나지 않았다는 명목 아래 징계 절차가 이루어지지 않고 있으니 이런 문제점이 계속 발생하고 있는 것 아니겠습니까?

○**경영지원실장 손병희** 그런데 위원님, 저희들이 징계 절차 이전에 그런 것을 저희도 알 수 있게 성범죄 건은 지방공기업도 통보를 해 달라고 저희가 누차 건의를 했고요 또 국민권익위원회에서 기재부와 행안부에 권고까지 했습니다. 그리고 의원 입법 발의도 있었는데 지금 계속 진행이 안 되고 있습니다. 저희들도 안타깝게 생각합니다.

○**임규호 위원** 그러니까 입법 추진과 더불어서 지금 교통공사 내부에서도 감사할 수 있는 기능이 있지 않나요?

○**경영지원실장 손병희** 네.

○**임규호 위원** 그런 체계를 적극적으로 이용하면 되죠. 교통공사에 감사실이 있고 또 그다음에 여러 가지 내부적으로 할 수 있는 체계가 구비가 되어 있을 텐데 지금 전수조사도 한 번도 안 한 거 아니에요.

○**경영지원실장 손병희** 했습니다. 해마다 하고 있습니다. 그런데 그게…….

○**임규호 위원** 해마다 하는 게 아니라 지금 여성가족부에서 위탁받는 식으로 한다면서요.

○**경영지원실장 손병희** 작년에는 그 시기에 여성가족부에서 컨설팅을 하고 있었기 때문에 별도로 하지 않았고 그 이전 4~5월경에 했었고 올해도 4~5월경에 할 예정이라는 말씀입니다.

○**임규호 위원** 내부적으로 그런 조사가 있었는데 발견을 못 한 건가요, 그러면?

○**경영지원실장 손병희** 네, 아무래도 그런 것들은…….

○**임규호 위원** 그러면 그게 무슨 전수조사의 의미가 있나요?

○**경영지원실장 손병희** 그런 것들은 남에게 알리기 좀 껄끄러운 그런 것 같습니다.

○**임규호 위원** 남에게, 그게 지금 변명이십니까? 제대로 해 주세요.

○**경영지원실장 손병희** 네, 알겠습니다.

○**임규호 위원** 사회적으로 이슈되는 문제, 특히 성비위 관련된 문제는 피해자에게는 인생 전체가 망가지는 일입니다. 각별하게 당부드리겠습니다.

○**경영지원실장 손병희** 네, 알겠습니다.

○**임규호 위원** 들어가셔도 좋습니다.

직무대행님.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**임규호 위원** 지금 실장하고의 주고받는 답변 속에서 느끼시는 게 있으면 얘기해 보시죠.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 정말 안타깝습니다. 먼젓번에 신당역 때도 그랬고 이번에 지축역 것도 듣고 저는 깜짝 놀랐는데요. 아까 경영지원실장이 말했지만 본인이 감추면 우리가 어떻게 알 방법이 없어요. 그래서 먼저 법 개정도 우리가 요청하고 그랬는데 위원님께서 걱정하신 대로 이번에 전수조사할 때는 인사처만 나서서 형식적으로 할 게 아니고 저희 감사실까지 총동원을 해서 설문조사, 역추적 이렇게까지 해서 철저히 다시 한번 해보도록 하겠습니다.

○**임규호 위원** 교통공사에 감사시스템이 없다면야 그런 이야기들을 할 수 있겠지만 충분히 다 구비가 되어 있는데 해보지도 않고 안 된다, 법이 미비하다 이런 이야기를 그냥 하시면 안 돼요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 지금까지 했던 것을 포함해서……. 네, 알겠습니다.

○**임규호 위원** 적극적으로 해 주시길 당부드리겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**임규호 위원** 이상입니다.

(박중화 위원장, 김성준 부위원장과 사회교대)

○**부위원장 김성준** 임규호 위원님 수고하셨습니다.

다음은 김혜지 위원 질의해 주시기 바랍니다.

김종길 위원님 먼저 하시겠습니다.

○**김종길 위원** 업무보고에 장시간 고생 많으십니다. 영등포 2선거구 김종길 위원입니다.

우선 저는 서울교통공사가 지금 추진하고 있는 노후 전동차량 교체 건 관련해서 말씀을 드리려고 합니다.

우선 안상덕 차량본부장님 자리로 좀 나와 주십시오.

PPT 좀 준비해 주시고요.

○**차량본부장 안상덕** 차량본부장 안상덕입니다.

○**김종길 위원** 고생 많으십니다.

(자료화면을 보며) 지금 노후 전동차 교체사업을 계속하고 있지 않습니까. 그 전에도 해 왔고 지금도 해 왔고 한 10년간 자료를 받아보니 한 7차에 걸쳐서 진행되고 있는 것으로 알고 있습니다. 현재 1~8호선 3,613칸 전동차 중에 보시는 바와 같이 안전등급 D등급을 받은 것은 35%가 넘습니다. 그리고 C등급까지 합친다면 66%, 결국 10대 중에 거의 7대는 노후 전동차량으로 운행되고 있고 우리가 지금 안전사고들이 계속 감지되고 있고 어떻게 보면 지금은 굴러가고 있지만 언제 사고가 나도 이상이 없을 정도로 성능이 노후하다고 평가되고 있는데 맞습니까?

○**차량본부장 안상덕** 노후된 차량이지만 저희가 어찌 됐든 안전점검을 통해서 최대한 시민 안전을 위한 내용으로 운행될 수 있도록 노력하고 있습니다.

○**김종길 위원** 정비도 하시고 각별히 노력하셔서 지금 운행이 되고 있는 것은 잘 알고 있고요. 다만 노후차량 교체가 계속 이루어져야 되고 또 그게 빨리 빨리 진행되면 좋지만 지금 계속 공사가 안고 있는 그런 문제점처럼 예산이나 이런 것들이 충분하지 않다 보니 단계적으로 점차 점차 바꾸고 있는 중이잖아요?

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김종길 위원** 그래서 저희는 노후차량을 바꾸겠다는 예산을 수립해서 그걸 이행하고 적기에 바꿔야 된다는 게 기조라고 생각하고요 업무보고에서도 노후차량 적기교체하는 것들을 적시하고 있습니다. 맞습니까?

○**차량본부장 안상덕** 네, 그렇게 진행하고 있습니다.

○**김종길 위원** 어떻게 생각하십니까? 지금까지 최근 10년간 이 사업이 잘 진행되고 있다고 평가하십니까?

○**차량본부장 안상덕** 일단은 차는 기술 발전에 의한 내용으로 해서 어찌 됐든 저희 차들은 지금 새로운 차로 계속 교체를 추진해 나가고 있는 과정에 있습니다.

○**김종길 위원** 다음 PPT 보여주시면 지금 1차, 2차는 납품이 다 완료가 됐기 때문에 따로 띄워놓지는 않았습니다. 3차부터 7차까지 지금 최대 한 4,000억 규모, 1,000억 대 중반 규모 이렇게 계속 분리해서 발주를 하고 있고요. 결국에는 여기 나와 있는 자료로는 2018년부터 2027년까지 계속 교체가 이뤄져야 되고 그 교체되는 대상은 많게는 40년 넘은 차량도 있고 25년이 훌쩍 넘은 차량들이 대부분입니다.

그래서 지금 이 차량들이 공급자와 계약에 맞춰서 적기에 납품이 되어야 하는데 실제 그러지 않고 있습니다.

우선 3차에 다원시스가 계약을 한 2018년도 10월 23일부터 2022년 3월 20일까지 납품해야 되는 것들은 지금 174칸이 납품되고 22칸이 납품이 안 돼 있습니다. 그리고 지연기간은 한 1년 정도, 최대 1년 정도 돼서 지연배상금이 지금 한 350억 규모로 일어나고 있습니다. 맞습니까?

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김종길 위원** 결국에는 없는 돈에 예산까지 태워서 발주까지 끝냈지만 이 공급자, 그러니까 계약 상대방께서 이행을 하지 못해서 우리 시민들이 새로운 신조차량을 타지 못하고 있고, 그 부분은 맞습니까?

○**차량본부장 안상덕** 말 그대로 적기에 교체가 돼서 정상적으로 진행이 돼 줬으면 이미 바꿔져야 될 그런 차들이 있어야 되는데 좀 시기가 늦어진 그런 영향으로 지연됐던 건 사실입니다.

○**김종길 위원** 지연됐던 게 사실이고 지연배상금도 발생하고 있고요 지금 3차뿐만 아니라 4차, 4차는 절반가량 이행이 안 돼 있습니다. 원래 4차 같은 경우에는 2022년 11월 20일까지 납품이 돼야 했지만 지금 168칸이 지연이 되어서 지연배상금은 455억 원에 이릅니다.

○**차량본부장 안상덕** 그 정도 됩니다.

○**김종길 위원** 결국 5호선, 7호선 이용자들은 계속 노후차량을 타고 있습니다. 계약 상대방이 이렇게 이행기에 맞춰서 이행을 하지 못해서 우리 지하철 환경 그리고 편의가 떨어지고 있는 상황인 겁니다. 5차도 마찬가지고요 이제 다가오는 6차, 7차도 미납에 대한 어떻게 보면 어려움을 겪을 것이 전망된다는데 어떻게 생각하십니까?

○**차량본부장 안상덕** 3차, 4차 같은 경우에는 사회적 여건이나 이런 부분들로 해서 지연이 많이 됐던 것으로 지금 진행해 왔고요. 그래서 지연배상금을 징구해서 그 내용을 저희가 아직 갖고 있는 그런 상태가 돼 있고요.

5차의 4호선과 6차에 있는 5, 8호선 이 부분들은 이제 설계를 하고 있는 단계이기 때문에 최대한 납기를, 공정을 재촉해서 저희가 적기에 교체될 수 있도록 노력하도록 하겠습니다.

○**김종길 위원** 어떤 노력을 하실 건데요.

○**차량본부장 안상덕** 저희가 감독을 강화하든 아니면 지금 작업내용들을 확인해서 정상적으로 진행될 수 있도록…….

○**김종길 위원** 자, 계약 상대방인 다원시스와 우진산전 지금 서울교통공사 차량만 제작하고 있습니까?

○**차량본부장 안상덕** 아니요, 철도차량하고 그러니까 코레일 차량하고 그 외에 부산 거하고 제작을 다들 하고 있습니다.

○**김종길 위원** 그렇지요. 그쪽의 지금 지연배상금

이 얼마인지 아세요?

○**차량본부장 안상덕** 그것까지는 확인이 안 됐습니다.

○**김종길 위원** 지금 우진산전이 코레일에만 807억 원이고요 다원시스 같은 경우에는 코레일에는 1,961억 원입니다. 결국에는 지금 적기에 이행하지 못한 사업 물량이 이 두 업체에 쌓여 있다는 얘기입니다. 그런데 서울교통공사는 노력을 해서 납기를 맞추도록 하겠다, 가능한 얘기입니까? 지금 상황을 잘 인식하셔야 됩니다.

아까 오전에 저한테 오셔서 설명하실 때 코로나 얘기하셨죠?

○**차량본부장 안상덕** 네, 그게 3차분, 4차분 발주건이 코로나 시기하고 맞물려 있어서 그 내용으로 지연이 좀, 많은 시간이 걸렸습니다.

○**김종길 위원** 그거를 다 양해하더라도 코로나 때문에, 지금 그래서 제가 오전에 말씀드렸던 게 국산 제품 부품이나 자재에 대해서 국산화 비율을 달라고 했는데 주신 자료에 따르면 한 80%에서 85% 정도는 국산 자재고 그 외에는 수입 자재로 보고를 해 주셨습니다. 결국에는 25%의 수입 자재가 원활하게 수급되지 않는다면, 아니면 국산 자재라도 서울교통공사 물량이 다 투입되지 못한다면 적기를 못 맞추게 되는 것은 뻔한 예상 아닙니까?

○**차량본부장 안상덕** 주요 부품들이 일단은 해외 부품으로 생산되는 것들이 남아 있어서 그 부분들을 …….

○**김종길 위원** 더 잘 아시겠지만 교통공사에서 운영하는 차량이 문제가 돼서 고치려고 해도 수입산 부품을 적기에 받지 못해서 AS가 늦어지는 경우들 허다하지 않습니까?

○**차량본부장 안상덕** 네, 그럴 수 있습니다.

○**김종길 위원** 결국에는 우리가 지금 입찰을 내고 기술 평가하고 가격 평가를 한다고 하더라도 국산화 비율 80% 그게 무슨 의미가 있습니까? 대체할 수 없는 핵심기술 부품은 다 다른 쪽에서 갖고 있는데. 결국에는 지금 이런 문제가 발생하는 게 공급력이 충분하지 않은 업체가 기술평가 그리고 지금 2단계 규격·가격 분리 동시입찰제 하고 계시죠?

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김종길 위원** 결국에는 기술심사를 통해서 85점 이상만 되면 최저가를 제시한 업체가 수주를 하게 됩니다. 그 업체가 이 물량을 다 소화할 수 있는지에 대한 판단은 심도 있게 이루어지지 않습니다. 어떻게 보면 코레일 각 지자체별 도시철도 이런 것들에 지금 물량이 얼마나 쌓여 있고 여기서 얼마큼 소화할 수 있는지 그런 것들은 평가에서 엄밀하게 평가되지 않아요. 그러다 보니 덤핑 수주가 판을 치고 서울교통공사는 적기에 돈을 내고도 차량을 받을 수 없는 상황입니다.

'지연배상금 나중에 잔금 낼 때 까고 주면 되지' 우리가 그러려고 전동차 교체합니까? 아니 말로는 노후시설을 교체하려면 교통요금 올려야 된다고 명분을 잡으시면서 이미 돈 낸 것도 못 받고 있는데 어떻게 시민들한테 '요금 올리겠습니다' 이런 말씀을 합니까?

코로나라고 핑계 대시는 3차, 4차 이해한다 이겁니다. 그런데 5차, 6차, 7차 뻔합니다.

이 다음 장 보여 주시죠.

그래서 지금 지연기간은 1년을 훌쩍 넘은 것도 있고요 지연배상금만 한 455억입니다. 그리고 나머지는 부과예정입니다. 5차부터는 지금 설계하는 6차, 7차 말씀하시는데 설계 끝나고 나면 바로 납품할 수 있습니까? 지금 다원시스, 우진산전 6차, 7차 수주한 업체들도 지금 것도 다 못하고 있는데 이거 소화하고 나면 또 납기가 지연될 게 뻔합니다. 도미노입니다.

그 다음 장 보여 주세요. 연도별 집행 예산인데요 우리 교통공사는 너무 신용도가 좋습니다. 사업예산 집행하는 시기별로 꼬박꼬박 집행하고 있습니다. 그들이 늦든 뭐든 꼬박꼬박 해서 다음 장이요 4차 사업 같은 경우에는 계약 기간이 끝났음에도 불구하고 납품을 하지 못하고 있는데 74.9%나 지금 지급되어 있는 상황입니다. 그리고 5차, 6차도 단 하나의 물량을 못 받고 있지만 40% 이상 집행해 줬습니다. 그렇죠? 설계도 해야 되죠. 선금을 줘야 되는 것도 있습니다. 이거 어떻게 쓰일까요. 우리 서울교통공사에 납품할 차량을 위해서 지금 제작되고 있을까요?

○**차량본부장 안상덕** 저희는 그렇게 믿을 수밖에 없는 상황이라…….

○**김종길 위원** 그렇게 믿는다는 말씀이 되게 위험

하신 겁니다.

○**차량본부장 안상덕** 지급을 한 금액을 어떤 용도로 쓸 것인가 하는 자금계획서를 저희한테 제출을 해서 어떤 부품을 준비를 하겠다는 계획서를 저희한테 제출해 왔습니다.

○**김종길 위원** 그 계획서를 받아보시고 검토는 하시겠지만 실제 어떻게 사용되는지는 예상을 안 해 보셨나요?

○**차량본부장 안상덕** 거기까지는 저희가 못 해 봤습니다.

○**김종길 위원** 돌려막기 중입니다. 다른 데도 과징금이 쌓여 있어서 100만 원에 수주해도 실제 받아가는 돈은 700만 원밖에 안 됩니다. 해지되지 않을 정도로만, 어떻게 보면 과징금, 지연배상금을 활용하면서 계속 돌려막기하고 지금도 수주 전쟁에 뛰어들고 있어요. 우리 지금 7차까지 했잖아요. 8차, 9차 만약에 입찰 낸다고 하면 안 뛰어들겠습니까?

그래서 저는 이 평가 체계가 바뀌어야 된다고 생각합니다. 지금 지연한 경우에 -2점, 100점 만점에 -2점만 그것도 240일 이상 됐을 경우에 그냥 -2점만 합니다. -2점 된다고 85점을 못 넘지 않아요. 지금까지 그런 감점 받고도 모두 다 기술평가에서는 가격 평가로 넘어갔습니다. 우리 철도산업이 메이저라고 해 봤자 그리고 교통공사에다가 납품을 할 수 있는 업체가 3개 정도밖에 없다는 걸 알고 있습니다. 그들이 수차례 담합을 하고 가격을 왜곡시키고 이런 것들의 폐해도 있습니다.

그런데 이거는 우리 철도산업의 문제인 거고요 결국 우리는 그 와중에서도 서울교통공사만큼은 이번 물량을 소화할 수 있는 사람들을 제대로 평가해서 발주를 해야 되는데 지금 2단계 규격ㆍ가격 분리 동시입찰제 이거는 말만 동시입찰제지 최저가 수주랑 다름이 없게 운영되고 있어요. 이걸 좀 개선하는 것에 있어서 우리가 지방계약법에 위배됩니까?

○**차량본부장 안상덕** 지금 현재는 지방계약법하고 정부 계약법을 준용해서 저희가 하고 있는 그런 상태니까요.

○**김종길 위원** 하지만 그거를 준용해서 지금 관행처럼 이렇게 하는 걸로는 새로 진입하려는 사업자들한테 아무런 경고도 되지 않는다는 말씀입니다. 다른 데 과징금 쌓인 거 빨리 해소하기 위해 그쪽으로 물량을 집중하는 동안 서울시는 계속 또 전동차만 목빼고 기다려야 되는 상황이고 나쁜 환경에서 출퇴근을 하면서 교통요금은 오른 요금을 낼 수도 있는 상황이 된 겁니다.

자구책, 지금까지 교통공사 오늘 하루종일 말씀하신 것들도 다 중요한 내용이지만 저는 이게 무엇보다 중요하다고 생각합니다. 그래서 어차피 사장님도 새로 오실 거고 우리 차량본부장님도 이 문제의 심각성을 인지하고 계신다고 생각합니다.

지금 납기를 지연하고 있는 계약 상대방에게 경고를 하십시오. 언제까지 어떻게 물량을 공급할 건지에 대한 계획을 받으셔서 보고를 해 주시고요. 우리가 그러면 지금 지연물량을 언제까지 어떻게 받을 수 있는지 각 위원님들한테 보고를 해 주세요.

○**차량본부장 안상덕** 네.

○**김종길 위원** 그리고 기술평가와 가격평가하는 것이 제도의 허점, 개선방안을 수립해서 보고를 해 주십시오. 그래서 차후에 새로운 신조 전동차를 입찰을 할 때는 정말 규격에 맞는 그리고 납품 시기를 적기에 맞출 수 있는, 그러니까 제작 능력이 있는 업체가 선정될 수 있도록 만반의 준비를 하십시오. 그리고 계속 납기가 오지 않은 6차, 7차도 도미노처럼 이렇게 될 건데 그것에 대한 대책도 마련을 하세요. 그렇게 해 주시겠습니까?

○**차량본부장 안상덕** 적극적으로 검토해서 이런 부분들 저희가 개선할 수 있는 내용들을 어찌 됐든 정당성을 담보하고 저희가 좋은 물품을 안정적으로 조달받을 수 있는 그런 업체선정 방법에 대한 평가체계 개선을 다시 한번 재검토 하고요. 또 6차, 7차에 지금 진행되고 있는 것들도 어떤 만회대책이든 물품확약 확보, 공급 확인 내용이든 이런 부분들 전체적으로 확인 다시 한번 해보도록 하겠습니다.

○**김종길 위원** 지금도 늦었습니다.

이상입니다.

(김성준 부위원장, 박중화 위원장과 사회교대)

○**위원장 박중화** 김종길 위원님 수고하셨습니다.

다음은 김혜지 위원님 질의하시겠습니다.

○**김혜지 위원** 오랜 시간 고생이 많으십니다. 강동1선거구 김혜지 위원입니다.

제가 지난 행정감사 때 임원 휴대전화 요금 지원에 대해 지적을 했는데 혹시 이에 대해서 조치를 취하

신 부분이 있습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아니요, 그것에 대해 논의만 하고 있고 진짜 실제로 조치가 이행되지는 않고 있습니다.

○**김혜지 위원** 왜 그런 걸까요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그게 물론 타 유관기관하고도 비교도 해보고 이렇게 했는데 과연 이것을 일방적으로 없애는 게 나을까 아니면 업무용 핸드폰을 별도로 지급하는 게 나을까 이것 때문에 논의 좀 하느라고 다소 지연됐는데 이것은 개선하도록 하겠습니다.

○**김혜지 위원** 아니, 그때 분명히 논의 이런 것도 필요 없고 요금제 바꾸라고 제가 말씀드렸고 그렇게 하겠다고 말씀하셨잖아요. 지금 퇴사하셨지만 그 당시 감사님 요금제가 뭐였는지 아십니까? 5GX프라임 요금제였습니다. 단말기 할부금이랑 요금제 합해서 16만 원이 넘게 나왔었어요, 한 달에. 이것을 국민들이 보시고서 이해할 수 있을까요?

지금 핸드폰 요금 저도 10만 원 정도 쓰거든요, 단말기 할부금까지. 그런데 10만 원이면 데이터 무제한으로 쓰고도 넷플릭스 같은 것 OTT 이런 것 요금제까지 합해서 10만 원인 거거든요. 그런데 감사님이 무엇에 쓰시길래 도대체 16만 원짜리 요금이 그렇게 나오시는지, 물론 지금은 퇴사하셔서 없지만 그러면 나머지 본부장님들, 일부 간부님들, 임원님들 요금제 바꾸셨나요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아니요, 아직 바꾸진 않았습니다.

○**김혜지 위원** 행정감사 때 저희가 지적한 것이 그렇게 우습습니까? 그리고 저한테도 보고 온 게 하나도 없었어요. 11월에 하고 지금 세 달이 넘었죠.

오늘 제가 출근을 했는데 9시 50분에 처장님이 제 방문 앞에 계시더라고요, 1분이면 설명할 수 있다고. 뭘 설명하실 건데요? 타 기관 사례 참고해서 대안을 자체 검토 추진 중이라고 했는데 현재까지 조사한 타 기관 사례가 있으십니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그것은 경영지원실장이.

○**경영지원실장 손병희** 경영지원실장 손병희입니다.

저희가 타 기관 봤는데요 단말기 포함해서 지급하는 곳, 통신 요금만 지급하는 곳 해서 파악은 몇 군데 했습니다.

○**김혜지 위원** 단말기 빼고 통신 요금만 지원이란 말씀이신가요?

○**경영지원실장 손병희** 네, 그런 기관도 있고요.

○**김혜지 위원** 그 사례 조사하셨으면 저한테 제출을 해 주시고요.

제가 노사합의사항으로 해서 임직원들에게 4만 원씩 주는 걸 뭐라 하는 게 아닙니다. 그분들도 모바일 어플 써야 되잖아요. 그렇죠? 업무할 때, 수행할 때 데이터 많이 필요할 거고 그러니까 저는 그것에 대해서는 회사 복지 차원에서 할 수 있다 생각합니다.

그런데 왜 일부 임원, 간부들이 막 10만 원 넘는 요금제를 쓰고 단말기 할부금까지 지원을 받아야 하는지, 이 책자에 보니까 법인휴대전화 지급 시에 단말기 구매비 통화료 등 비용이 과다 소요되므로 개인휴대전화를 활용하여 수행토록 함에 통신비를 지원한다고 하는데 요새 통화 무제한이죠? 통화 많이 한다고 해서 돈이 더 많이 나오는 것도 아니죠?

○**경영지원실장 손병희** 네.

○**김혜지 위원** 그러면 도대체 어디다 쓰시는지 모르겠어요, 제가.

○**경영지원실장 손병희** 위원님이 지금 궁금해하시는 요금 건은 사실은 단말기 가격이 포함되어 있는 건이었습니다. 저희가 통상적으로는 단말기 가격을 할부를 할 때 2년 이상 이렇게 약정을 하는데 아까 말씀하신 그 건은 단기간으로 약정을 했기 때문에 금액이 그렇게 많이 나왔던 건입니다. 저희…….

○**김혜지 위원** 그러니까 그런 단말기 할부금까지 왜 지원을 해 주느냐는 말이에요. 그때 보니까 제트플립3 쓰시던데, 최신형, 그 당시 최신형이었죠. 어쨌든 타 기관에서는 단말기 빼고 통신 요금만 지원한다고 하니까 그 부분에 대해서 자료를 제출해 주시고요.

요금제도 우리 임원들 요금제를 어떻게 쓰든 간에 저는 사실 임직원이랑 같은 지원을 받는 게 맞는다고 생각하고요 지금 서울교통공사 적자가 1조 원인데 여기에 이렇게 쓸 게 없다고 저는 생각하거든요.

○**경영지원실장 손병희** 하여튼 빠른 시간 내에 타 기관 사례를 포함해서 기준을 만들어서 보고드리고

저희 공사에서 적용하도록 하겠습니다.

○**김혜지 위원** 이번 회기 안에 보고를 완료해 주시면 되겠습니다.

○**경영지원실장 손병희** 네, 알겠습니다.

○**김혜지 위원** 들어가셔도 좋습니다.

좀 전에도 말씀드렸지만 국민들이 공사, 공기업에서 이렇게 요금을 지원하는 것에 대해서 어떻게 생각하실지 그것을 생각하셔야 될 것 같습니다.

다음으로 제가 직원 겸직 관련해서도 한번 지적을 드렸는데요 2월 24일에 겸직 관리 지침을 개정했다고 들었습니다. 이것 아직 제출이 안 됐는데 제출해 주시고요. 제가 겸직자 수입 상한선 규정 마련에 대해서 구체적으로 어떻게 추진을 했나 봤더니 답변이 올해부터 매월 10일 신청을 하고 심사, 허가, 관리 이렇게 한다고 들었습니다. 구체적으로 답변 부탁드립니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 지금 현재까지는 관련 법령이나 행정안전부 예규상에 보면 획일적으로 상한액을 정하기는 어려운 실정입니다. 그래서 우리가 향후계획에는 겸직심사위원회를 신설해서 심사기능을 강화하고요 반기별 실태점검을 하고 수입 및 투입시간 등을 실태점검하겠습니다. 그리고 연도별 겸직업무 지침 시행을 해서 지침을 내리고 분기별 겸직규정 준수 등 경각심 강화 활동을 지속적으로 추진해서 현재보다는 아예 없게끔 그렇게 시행하도록 하겠습니다.

○**김혜지 위원** 그리고 직무능률 저하여부 평가 예정이라고도 답변을 하셨는데 혹시 이 방법은 어떤 식으로 하실 예정이십니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 예를 들면 만약에 겸직이 발견됐다 그러면 근평에도 반영을 시켜서 최하위 등급을 준다든가 그래서 평가 급에 손해를 볼 수 있게끔, 불이익을 당할 수 있게끔 그런 제도를 말한다고 볼 수 있겠습니다.

○**김혜지 위원** 제가 궁금한 게 실태점검을 실시한다고 해서 이게 이분들이 숨기면 저희가 못 알아낼 수도 있잖아요, 사실은. 이런 부분은 어떻게 할까요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그런데 그러기가 힘든 게 우리가 출장을 달면 ERP에 등록을 하게 되어 있지 않습니까? 그 시간하고 퇴근 시간하고 비교해보면 나올 수도 있고요 아마 숨기기는 쉽지 않을 것 같습니다.

○**김혜지 위원** 혹시 현재까지 타 기관 사례를 조사하신 부분이 있습니까?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아니요, 그것은 아직 없습니다.

○**김혜지 위원** 타 기관 사례도 한번 조사를 해보시고 겸직 관리 지침 새로 개정된 것도 같이 제출을 해 주시면 감사하겠습니다.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 알겠습니다.

○**김혜지 위원** 오늘 본 위원은 서울교통공사가 적자 수렁에서 벗어나기 위해서는 임원 등에 대한 휴대전화 요금 지원과 같은 내부 지출 조정이 필요하다고 다시 한번 강조하겠습니다. 또 겸직 위반 사례가 없도록 예방대책을 철저히 강구해서 업무효율을 개선해 주시고 공사가 추진하는 모든 사업은 절차를 먼저 제시한 후에 이에 따라 투명하게 추진해 주시기를 당부드립니다.

이상입니다.

○**위원장 박중화** 김혜지 위원님 수고하셨습니다.

다음은 윤기섭 위원님 질의하여 주시면 고맙겠습니다.

○**윤기섭 위원** 노원구 5선거구 출신 윤기섭 위원입니다.

긴 시간 답변하시느라고 고생이 많으시네요.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 아닙니다.

○**윤기섭 위원** 제가 마지막 주자입니다. 저는 혼잡도에 대해서…….

○**위원장 박중화** 아니요, 윤기섭 위원님, 또 다음 분 대기하고 계십니다.

○**윤기섭 위원** 아, 또 계세요?

○**위원장 박중화** 네.

○**윤기섭 위원** 죄송합니다.

지하철 혼잡도에 대해서 말씀을 드리고 싶어요. 지금 지하철 보유 대수가 충분한가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 차량 말씀하시는 건가요?

○**윤기섭 위원** 네.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 충분하다고 자신 있게 말할 수는 없지만 저희가 시격을 2.5분으로 했을 때 5~8호선 쪽은 다소 좀 부족한 것 같고

요 1~4호선은 충분하다고 생각이 됩니다.

○**윤기섭 위원** 그러면 1~4호선에는 혼잡도가 그렇게 심각하지 않다고 보시는 건가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 차량혼잡도는 더 많죠, 이용승객이 아무래도 많다 보니까요. 1편성당 10칸을 다녀도 1~4가 5~8에 비해서는 많습니다.

○**윤기섭 위원** 혼잡도가 해결되지 않았다면 부족한 것 아닌가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그런데 그것은 차량을 더 늘리기는 사실상 힘들고요.

○**윤기섭 위원** 차량을 늘리지 않고 혼잡도를 어떻게 해결하나요, 그러면?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 그래서 저희가 출발역을 좀 변화를 해서 하는 방안도 지금 생각 중에 있고요.

○**윤기섭 위원** 차량을 늘리지 않고 그게 가능한가요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 시발역을 조정할 수는 있습니다. 예를 들어서 서울대입구역에 유치선이 있지 않습니까? 거기에다 열차를 주박시켜서 거기서 하나는 출발시키도록 하고, 차 하나는 신도림역 유치선에 있다가 거기서 한번 출발하기로 하고 그러면 군자역에서 출발하는 열차, 거기서 출발하는 열차 세분화로 되니까 혼잡도가 떨어지지 않을까 하는 그것도 한번 연구 중에 있습니다.

○**윤기섭 위원** 연구 중이신 거예요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네.

○**윤기섭 위원** 그러면 5~8호선은 왜 안 하고 있나요?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 거기는 지금 아까 업무보고 때도 잠깐 말씀을 드렸는데 장기과제, 장기과제라 해봤자 몇 년이 가는 게 아니고 올해 내에 못 하는 것을 저희가 장기과제로 분류를 했습니다. 그것도 지금 승무 쪽에서 검토를 하고 있는데 서울시하고 협의를 해서 차량을 증편시키는 방안도…….

○**윤기섭 위원** 그게 언제 하실 거예요, 실행을?

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 이제 검토 결과가 나와야 되는데, 잠깐만요. (뒤를 돌아보며) 승무본부장님, 계획 있으신가요?

잠깐 저희 승무본부장이 답변하도록 하겠습니다.

○**윤기섭 위원** 네.

○**승무본부장 안창규** 승무본부장입니다.

호선별로 혼잡도가 높은 구간에 대해서는 일정부분 전동차 편성이 가능한 호선에 대해서 증차계획에 대해서 검토를 하고 있습니다. 그래서 운영편성이 일정부분 가용이 가능한 2호선 그리고 5호선, 3호선에 대해서는 증회 운행을 검토하고 있고요 사실 4호선이 혼잡도가 높은데 지금 가용 편성의 여유가 없는 상황입니다.

○**윤기섭 위원** 가용 편성의 여유가 없다는 것은 차량이 부족하다는 말씀인가요?

○**승무본부장 안창규** 네, 현재 그렇습니다. 4호선, 7호선은 현재 추가적인 운영을 하기에는 여지가 없습니다.

○**윤기섭 위원** 직무대행님은 충분하신 것으로 보시는 것 같은데 왜 두 분의 의견이 다르시죠?

○**승무본부장 안창규** 그래서 향후에 신조 전동차가 도입되는 순에 따라서 가용 운영 편성이 증가되면 추가로 열차 운행계획을 변경할 예정으로 검토하고 있습니다.

○**윤기섭 위원** 제가 이 말씀을 드리는 이유는요 오늘 이렇게 업무보고 자료를 보니까 노후 전동차 이것을 지금 120칸을 도입한다고 되어 있어요, 그것도 빚을 내서. 그렇죠? 우리가 빚을 내가면서 전동차를 구입하는데 폐차하는 것에 대해서, 폐차하는 이유가 뭔가요? 기준이 뭔가요? 누가 말씀해 주실래요?

○**차량본부장 안상덕** 차량본부장 안상덕입니다.

오전에도 위원님께서 말씀해 주셨다시피 폐차의 기준은 저희가…….

○**윤기섭 위원** 하나 지적부터 드릴게요. 자료가 안 와서 제가 중간에 위원장님께 말씀드려서 재촉을 했어요.

(자료를 들어 보이며) 온 자료가 이겁니다. 사진도 좀 제대로 넣어서 상세하게 부탁드린다고 했는데 이게 몇 시간인가요, 6시간 가까이 돼서 나온 자료가 이렇다면 교통공사가 서울시의회를 어떻게 생각하시는 건가요?

○**차량본부장 안상덕** 죄송합니다. 절대 그럴 리는 없고요 저희가 전달받는 과정에서 위원님 흡족하지 않은 그런 상태가 돼 버렸으니까…….

○**윤기섭 위원** 제가 이 부분에 관심이 좀 있어서요 작년 11월 29일에 우리가 교통공사 현장 방문을 갔을 때도 전동차를 실제로 보고 그리고 그 자리에서도 말씀을 드렸던 기억이 나요. 그때 당시에는 지하철의 리모델링에 대해서 좀 고민해 봐야 되겠다 이렇게 생각을 했는데 오늘 자료를 받고 보니까 폐차하는 거에 대해서 폐차 기준은 뭐고, 폐차 기준이 뭔가요?

○**차량본부장 안상덕** 폐차는 기준은 저희가 쓸 수 있느냐 없느냐의 판단이 상태검사에 대한 내용하고 안전도에 대한 검사를 해서 그 내용으로 하고 있고요. 실질적으로 내구연한은 예전에는 딱 25년으로 못을 박아서 있다가 그 부분을 연장 사용으로 갔는데 지금은 그 판단을 20년 이상 되면 5년에 한 번씩 안전검사를 받도록 돼 있어요.

○**윤기섭 위원** 그건 알고 있고요.

○**차량본부장 안상덕** 그런 상태에서 20년 이상 되는 때 4호선에 아까 우리 승무본부장도 말씀했다시피 좀 운영하는 데 어려운 점이 있다고 하는 게 지금 철도구간을 운영하는 차량이 어찌 됐든 노후도가 좀 심해지다 보니까 그 차량들은 관리하기가 어려운 상태가 돼서 조속한 시간 안에 교체를 해야 되는데 지금 금년도에 120칸을 교체를 하는 내용이 돼 있고 내년도에 90칸이 교체되는 계획으로 세워 있습니다.

○**윤기섭 위원** 그럼 하나 더 여쭤 볼게요. 대차에 고장이 많은가요, 차체에 고장이 많은가요? 대차하고 차체 모르세요.

○**차량본부장 안상덕** 다 공히 나타나고 있어서 어느 쪽이 많다고 표현을 드리기는 좀 어려운 것 같습니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 그런 자료를 제가 오전에 요청을 한 거예요, 상세하게 보고 싶다고.

○**차량본부장 안상덕** 알겠습니다.

○**윤기섭 위원** 자료가 없으니까 이게 좀 구체적으로 말씀드리기는 그렇고 하여튼 제가…….

○**차량본부장 안상덕** 그 부분 관련해서는 정확한 자료를 가지고 위원님 방으로 찾아가서 설명드리도록 하겠습니다.

○**윤기섭 위원** 그렇게 해 주시고요.

저는 제안드리는 거예요. 폐차하는 것 중에는 분명히 내구연한으로 인해서 25년 이후에 무슨 안전검사를 하고 다시 5년 연장을 하고 지금 현재 그렇게 하고 있다고는 하시지만 올해 120칸을 교체를 하는 거잖아요?

○**차량본부장 안상덕** 대폐차라고 합니다, 저희는.

○**윤기섭 위원** 대폐차를 하는 거잖아요. 넉넉하면 새 차만 쓰면 얼마나 좋겠어요. 그런데 우리 현재 사정이 그렇지 않기 때문에 폐차하는 것 중에는 분명히 부속을 빼서 서로 이렇게 부속 용품으로 해서 하든지 뭘 해서 수리해서 쓸 수 있는 게 분명히 있다고 봅니다. 저는 그때 현장방문 갔을 때도 지하철 관리가 참 잘되고 있구나, 이게 그리고 자동차처럼 진흙탕을 달리고 바닷속을 달리고 이런 거 아니잖아요. 정말 잘 정비도 돼 있고 철로 위로만 달렸던 거고 관리가 정말 잘 돼 있다고 생각하기 때문에 지하철 폐차하는 것에 대해서 한번 고민을 해 봐야 되지 않나, 유럽은 한 100년 정도 쓴다고 그래요.

제가 뭐 무식한 소리로 얘기하면 제가 볼 때는 지하철은 쇳덩이로 보입니다. 무슨 최첨단 부속이 들어가 있는 것도 아닐 것이고 그래서 얼마든지 리모델링도 가능하고 수리도 가능하고 그렇다고 봅니다.

그래서 제가 제안드리는 거예요. 그러니까 지금 3,700억의 빚을 내가면서 지하철을 구입하는데 우리 교통공사에서도 이런 고민 한두 번쯤은 해 보셨어야 맞다고 보고요, 첫 번째로.

두 번째로 안 해 보셨다면 이제라도 그런 부분에 같이 고민을 해서 좀 방법도 찾아보고 해서 교통공사 재정을 아낄 수 있는 그런 좋은 방안이 되지 않을까 해서 제안을 드립니다.

○**차량본부장 안상덕** 좋으신 제안 저희가 적극 검토해 보고요 저희가 전혀 안 했던 건 아닙니다. 지금 말씀하신 대로 어떤 혼잡도 개선을 위한 내용으로 전동차 증차에 대한 부분들도 검토를 했을 때 어느 차를 구입을 하려고 하다 보면 구입하는 기간이 아까도 말씀드렸다시피 보통 4년씩 걸리는 상당히 많은 기간이 걸리니까 지금 몇 개 편성을 더 만든다고 해도 그거를 제작 발주해서 들어오는 기간이 오래 걸리니 그 기간 동안을 서울시하고 협의했던 내용이 호선별로 보면 1개 편성씩, 2개 편성씩 이런 늘리는 내용도 있었어요, 혼잡도 개선을 위해서.

그런데 1개 편성, 2개 편성을 사실상 구매할 수 있는 방편이 잘 안 나오기 때문에 지금 노후 폐차하는 차량 중에 그래도 수명을 좀 더 연장해서 쓸 수 있는

부분들은 1대 편성이라도 재활용할 수 있는 부분이 있는가를 해서 그것도 검토하고 있습니다.

○**윤기섭 위원** 그러니까 제가 궁금한 게 그거예요. 이게 정말 폐차할 정도로 많이 낡았나? 그 자료 요청을 오전에 한 거예요. 그런데 안 주셨잖아요.

○**차량본부장 안상덕** 대폐차 계획에 대해서만 저희가 대응을 해 드려서 죄송합니다.

○**윤기섭 위원** 제가 뭐라고 말씀드렸죠? 폐차할 때 기록에 남기나요, 안 남기나요?

○**차량본부장 안상덕** 일단 기본적인 기록은 다 가지고 있습니다.

○**윤기섭 위원** 다 남기나요? 사진도 찍어놓고 왜 폐차하는지 이거는 더 이상 못 쓴다, 왜 못 쓴다, 그래서 폐차하고 언제 어떻게 폐차하고 그런 기록이 다 있나요?

○**차량본부장 안상덕** 그런 세세한 내용으로는 안 되더라도 큰 틀의 대폐차 계획이 안에 다 들어 있습니다.

○**윤기섭 위원** 아니, 1억, 2억 하는 차도 아닌데 그런 기록도 안 남겨요?

○**차량본부장 안상덕** 일단 25년, 30년이 돼 버리면 감가상각되면 가치에 대한 부분들은 그렇게 평가되지는 않으니까요. 하여간 적극적으로…….

○**윤기섭 위원** 제가 중간에 자료 요청을 하다 보니까 경제적 수리한계 비용이라는 게 있더라고요. 그런데 그게 우리 자동차로 얘기하면 흔히 사용할 때 자동차 보험료 낼 때 1년에 한 번씩 자차 비용을, 차량가격을 좀 낮춰주는 그거를 말씀하시는 것 같아요. 그런데 그게 지하철에도 적용이 된다는 게 조금 저는 잘못 적용된 게 아닌가 그런 생각을 해 봤고요. 무슨 지하철이 뭐 1년이 지난다고 가격이 떨어지고 그렇게 되나요? 저는 그거는 잘못된 적용이라고 생각을 해요.

아무튼 드리고 싶은 말씀은 아까 다 드렸고요. 그 자료 좀 같이 한번 주십시오. 그러면 폐차에 대한 기록 전부 다 주십시오. 두꺼워도 좋고 많아도 좋습니다.

○**차량본부장 안상덕** 알겠습니다. 준비하도록 하겠습니다.

○**윤기섭 위원** 정확히 한번 보고 싶어요. 보고 잘못된 게 있으면 지적하고 싶습니다.

이상입니다.

○**위원장 박중화** 윤기섭 위원님 수고하셨습니다.

오늘 업무보고를 받으면서 지난번 행감 같지야 않겠지만 하여튼 수고들 많이 하셨습니다.

수고를 많이 하셨는데 저는 위원장으로서 참 개탄스럽습니다, 진짜. 과거의 방식, 아까 도시철도그린환경 사장님이 얘기하셨나요? 아, 메트로환경 사장님이 얘기하셨군요.

매너리즘, 모든 우리 직원들이 지금 매너리즘에 빠진 건 아닌가, 10년 동안 똑같은 방식의 보고만 하는 것이 아닌가, 숫자 몇 개 바꿔 가지고 판박이 같은 내용으로 보고하는 것이 아닌가, 임시방편으로만 잠깐 넘어가기 위해서 보고하는 것이 아닌가 하는 생각이 많이 들어요. 바꿔주세요.

오늘 우리 전체 위원님의 의견은 6일에 또 하자는 의견입니다, 지금. 아니, 자회사에 대해서 그렇게 아무것도 대응할 준비를 하지 못했다는 것도 걱정스럽고 우리 회사에서 나쁜 것만 지적하면 또 그렇겠지만 여러분들의 밑에 하부 조직에서는 굉장히 열심히 일을 잘하고 있단 말이에요. 칭찬해 주실 분들도 많고 안타까운 일도 많고 그러는데 일일이 나열하지는 않겠습니다.

또한 일을 잘하는 직원들, 열심히 한 직원들 특별승진이라도 시켜주세요. 왜, 교통공사에 온 직원들이 굉장히 훌륭한 직원들이 다 들어왔던 걸로 제가 알고 있어요. 왜 많이 떠났는지 그런 문제점도 제가 알고 있고, 잘못하는 직원들, 제대로 일하지 않는 직원들, 적극 행정하지 않는 직원들 벌칙도 좀 만들어 주세요.

여러 본부장님들 사장님 안 계신다고, 여러분이 중심이 돼서 잘 이끌어 가셔야 됩니다. 사장님 안 계셔서 사실은 크게 목소리를 높이고 싶지 않았는데 이제는 방식을 좀 바꿔 주십시오. 본부장님 본사 내에 혁신을 좀 일으켜 주십시오.

○**서울교통공사사장직무대행 심재창** 네, 그렇게 하겠습니다.

○**위원장 박중화** 절대로 매너리즘에 빠져 있는 직원들 놔두지 마십시오. 한번 지켜보겠습니다.

우리 위원님들이 많이 지적하신 거 다 이유가 있는 얘기고 공감된 얘기들을 많이 가지실 거예요. 저 또한 마찬가지입니다. 여러분이 와서 잘해 주시면 저

희들도 우리 시민들을 위해서 열심히 일하시는 여러분들한테 칭찬해 주고 싶어요, 진짜. 어떤 예라고 들지는 않겠지만 회사를 위해서 분명히 뭔가 도움이 됐던 직원들 발굴해서 야, 너희들 열심히 이렇게 일해 주니까 특별승진이라도 시켜주고 너희들한테 무슨 혜택을 준다는 만들어 주세요.

그리고 구내식당 얘기도 나오던데 내가 이런 일까지 일일이 지적하지 않았는데 내가 구내 식당 만큼은 꼭 하나 지적하고 싶어서, 문 닫는 시간이 많고 밥이 너무 형편 없다, 본부장급 이상들은 밖에 나가서 밥 먹으니까 우리는 신경을 안 쓰느냐는 안도 들어와 있고요.

사실 저한테는 정보가 많이 들어오거든요. 그런데 제가 일일이 다 얘기 안 하고 말씀 안 드렸었는데 이번에 하시는 거 보고 4월에 강도를 조정하겠습니다.

여러분, 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(의사봉 3타)

(17시 12분 산회)

(-ㆍ-부분은 법 제84조제4항 단서규정에 의하여 배부회의록에 게재하지 아니하기로 한 부분임)

○출석위원

박중화 이병윤 김성준 경기문
김종길 김혜지 소영철 윤기섭
이경숙 성흠제 이상훈 임규호

○청가위원

이승복

○수석전문위원

장훈

○출석공무원

서울교통공사

사장 직무대행	심재창
안전관리본부장	심재창
영업본부장	김석호
차량본부장	안상덕
기술본부장	김성렬
승무본부장	안창규
신성장본부장	이은기
9호선운영부문장	김운관
기획조정실장	나윤범
경영지원실장	손병희
노사협력실장 직무대행	김완중
홍보실장	김정환
감사실장	최형찬
(주)서울메트로환경 사장	박규석
도시철도그린환경(주) 사장	이순호
도시철도엔지니어링(주) 사장직무대행	서완석
김포골드라인운영(주) 사장	정선인
서해철도(주) 사장	이기준
(주)서울메트로환경 경영지원처장	이지은

○속기사

안복희 김수정