
1991年度行政事務監査 交通委員會會議錄

서울特別市議會事務局

被監査機關 서울特別市地下鐵公社

日時 1991年12月6日(金)

場所 서울特別市地下鐵公社會議室

(10時 29分 監査開始)

○委員長 李永和; 座席을 整頓해 주시기 바랍니다. 지금으로부터 地方自治法 第36條, 同法施行令 第16條 및 서울特別市 行政事務監査調査에 관한條例에 의하여 地下鐵公社에 대한 1991年度 서울特別市議會的 行政事務監査를 實施할 것을 宣 言합니다.

(議事棒 3打)

여러분께서도 잘 아시다시피 行政事務監査는 市政運營에 대한 實態를 正確하게 把握을 해서 立法活動에 대해서 反映을 하고, 來年度 豫算案에 대한 深度있는 檢討를 위한 資料 및 情報를 獲得하여 건전한 財政運營의 基盤을 確立함으로써 窮極的으로는 市民福祉 增進을 圖謀하고자 實施하는 것입니다. 특히 이번 監査는 第4代 우리 市議會가 出帆한 이후 처음으로 實施되는 行政事務監査인 만큼 委員 여러분께서는 千萬 市民의 代表者로서 남다른 使命感과 矜持를 가지시고 市民의 立場에서 民心의 所在 土臺 위에서, 오늘 監査에 임하여 주실 것을 當付드립니다. 또한 監査를 받는 執行機關도 監査趣旨를 충분히 認識을 해서 市民에게 眞率하게 잘잘못을 報告하고, 잘못된 部分에 대해서는 反省의 契機로 삼고 잘 된 部分에 대해서는 擴大 發展시키며 關聯職員의 勞苦를 致賀하는 자리

도 되는 만큼 誠實하고도 眞摯한 答辯을 해 주시기를 當付드립니다. 끝으로 交通委員長으로서 眞率하게 말씀드릴 것은 오늘의 서울의 交通實態에 대해서 眞情으로 섬겨야 하는 시민 여러분께 깊은 謝過의 말씀을 드리면서 執行部の 監査를 始作을 하겠습니다.

다음은 被監査機關의 宣誓가 있습니다. 宣誓方法은 地下鐵公社社長 이하 서울特別市議會에出席을하여答辯할수있는關係公務員등의範圍에관한條例 第2條 規定에 의하여 關係任職員이 宣誓를 모두 하겠습니다. 地下鐵公社 社長은 代表로 發言臺에 나오셔서 宣誓文을 朗讀하여 주시고 關係任職員은 그 자리에서 起立을 하여 주시기 바랍니다. 그리고 宣誓가 끝나면 宣誓文에 署名捺印한 후 提出하여 주시기 바랍니다.

그러면 地下鐵公社 社長 宣誓하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; (宣誓)

○委員長 李永和; 자리에 앉아 주십시오. 다음은 地下鐵公社社長の 公社 所管 業務現況報告가 있습니다. 報告順序는 먼저 地下鐵公社 社長の 人事에 이어 幹部紹介를 한 다음 業務現況을 報告해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 尊敬하는 李永和 委員長님! 그리고 交通委員會 委員님 여러분! 바쁘신 중에도 市議會 行政事務監査에 즈음한 저희 公社의 91年度 主要業務推進現況을 報告드릴 수 있는 機會를 주신데 대하여 衷心으로 感謝의 말씀을 드립니다.

저희 地下鐵公社는 定款에 明示된 대로 地下鐵의 運營과 附帶事業을 통해 都市交通의 發展 市民福祉 向上이라는 使命을 다하기 위해서 오늘도 9,000餘 任職員이 한마음이 되어 努力하고 있습니다. 委員님들께서 아시는 바와 같이 저희 公社가

運營하는 118km 103個 驛에서는 1,162輛의 電動車が 하루 平均 2,164회를 運行하면서 333萬名の 乘客을 輸送하고 있습니다. 그 동안 저희 地下鐵의 輸送實積推移를 보면 88년에 1日 平均 253萬名이었던 것이 89년에는 276萬名, 90年 321萬名 그리고 오늘 현재로는 333萬名에 달함으로써 年 平均 約 9%의 增加率을 나타내고 있습니다. 地上交通의 停滯는 날로 深化되고 있고 地下鐵을 利用하려는 市民의 수는 急激히 늘어나고 있습니다. 저희 公社에서는 이러한 乘客增加에 對處하여 電動車を 繼續 늘려왔습니다. 이 結果 88年 720輛이었던 것이 89年 862輛,90년에는 1,000輛이 되었고 今年 11月 末 현재 1,162으로 크게 增加었습니다.

乘車難 緩和策을 長期的으로는 새로운 路線建設에 置重해야 되겠지만, 短期的으로는 電動車を 大幅 늘려 增加需要를 收容하는 것이 解決의 捷徑이라는 생각을 합니다. 따라서 저희 公社로서는 95년까지 目標量 1,864輛을 確保하기 위해서 繼續 增車計劃을 推進하고 있습니다. 그간 增車計劃이 순조롭게 進行됨으로써 昨年에 277%에 달했던 最高 混雜率이 최근 230%대로 낮아졌고 앞으로 200% 水準까지 緩和시킬 計劃입니다.

한편 施設이 낡아 不便했던 1號線의 경우 今年 8月 末까지 서울驛에서 鍾路5街에 이르는 5個 驛의 換氣施設을 改良 完了했고, 나머지 東大門에서 淸涼里까지 4個驛도 來年 9月 까지 改修工事を 마칠 豫定입니다. 다만 최근의 路線破損, 電動車故障 등으로 運行이 순조롭지 못했던 점에 대해서는 송구스럽게 생각을 하는 同時에 利用市民께 眞心으로 謝過를 드립니다. 同時에 反省을 합니다. 地下鐵의 安全運行과 定時運行은 運營의 基本이고 生命이기 때문에 가장 先行되어야 할

基本課題임을 늘 잊지 않고 있습니다. 이번에 있었던 事故를 敎訓삼아 다시는 類似한 障礙가 없도록 하기 위해서 地下鐵 安全運行綜合對策을 다시 樹立하여 短期的으로는 全 施設에 대한 總 點檢을 實施하는 한편, 中長期的으로는 電車線과 線路의 交替, 水電變電所 增設, 裝備의 現代化, 專門人力 確保 등이 計劃보다 빠른 時日내에 施行될 수 있도록 最善을 다하겠습니다.

이 밖에 財政運營에 있어서 公社는 今年度 豫算 7,215億원 가운데 40%가 넘는 2,912億원을 元利金으로 支出하는 등 어려움이 따르고 있습니다만, 豫算節減 등 經營合理化를 위해서 全 社員이 意志를 갖고 더욱 努力할 것을 다짐하는 바입니다. 利用市民들로부터 버림을 받는 地下鐵이 아니라 명실공히 市民의 편익 증진과 福祉向上에 크게 이바지함으로써 사랑과 信賴를 받는 地下鐵이 되도록 더욱 힘쓰겠습니다. 繼續해서 저희 公社를 아끼시는 마음으로 指導해 주시고 聲援해 주시기를 懇曲히 바라마지 않습니다.

業務現況報告에 앞서 저희 公社의 任員 및 幹部를 紹介하겠습니다.

(幹部紹介:監事 鄭鳳洛, 總務理事 李乙森, 管理理事 崔昶湜, 技術理事 崔相烈, 公報室長 林判鎬, 敎育院長 尹仁榮, 總務部長 成雲鎬, 企劃經營部長 洪永奎, 經理部長 李永宰, 非常計劃室長 閔坪植, 勞務部長 金正根, 電算室長 孔鍾億, 運輸部長 張東一, 運轉部長 沈吉變, 車輛部長 韓喆洙, 綜合司令室 金濬培, 施設管理部長 辛正夫, 電氣部長 金濟權, 工事部長 李秀馥, 安全指導室長 朴鐘世, 監查室長 張榮錫)

○委員長 李永和; 外國에 나가 있는 분은 안 계세요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 지금 없습니다. 그러면 지금

부터 저희 公社의 主要業務에 대한 推進現況을 報告드리겠습니다. 여러 委員님께 配付해 드린 油印物에 의해서 報告를 드리겠습니다.

.....
(報告)

지하철공사 소관 주요업무보고

(뒤에 실음)

.....
이상으로 現況報告를 마치겠습니다.

○委員長 李永和; 地下鐵公社 社長 업무보고하시느라고 수고하셨습니다.

다음은 각 委員님들의 政策質疑와 執行部の 答辯을 듣기로 하겠습니다. 委員님께 거듭 當付드립니다만, 평소 議政活動에서 翹得하신 각종 情報와 資料 등을 活用하시어 市民의 代辯者로서 市民의 期待에 副應하는 核心的이고 深度있는 行政事務監査가 될 수 있도록 質問하여 주시기 바랍니다. 執行部에서도 良心에 따라 숨김과 보탬이 없이 誠實하게 事實 그대로를 答辯해 주시기 바랍니다. 政策質疑와 答辯은 地下鐵公社 社長을 상대로 一問一答式으로 進行하겠습니다. 그러면 質疑하실 委員님 發言해 주시기 바랍니다.

네, 金鍾雄 委員님 發言하십시오.

○金鍾雄 委員; 金鍾雄 委員입니다. 韓眞熙 社長께서는 우리 千萬이 넘는 서울市民들이 가장 關心을 갖고 있는 大衆交通手段의 일원인 地下鐵을 擔當하고 계십니다. 앞서 報告內容에서 合理的인 經營內容 또한 運營을 위해서 빠른 시일내에 效果的으로 經營을 하시겠다는 다짐을 하셨습니다. 監査에 앞서서 우리 委員長님께서도 말씀이 계셨지만 이 監査自體가 여

러분의 계수에 의한 어떤 行政이나, 그것을 監査하기 보다는 얼마만큼 하겠다는 意志와 또한 千萬市民들을 위하는 일을 했는가를 찾는 데 우리 目的도 있습니다. 다시 말씀드리어서 時間 때우기 式으로 그때 그때 넘긴 사람은 얼마나 되며 정말 우리 서울市民을 위하여 봉사하는 사람들은 누구였나를 찾는 데도 목적이 있습니다. 그런 맥락에서 우선 韓眞熙 社長께서今年 한 해를 보내면서 年初에 計劃했던 바와 현재의 狀態, 어떠 어떠한 일은 社長으로서 잘 했다고 보는데 어떠 어떠한 점은 未洽했다고 본다는 점을 우선 말씀해 주시기 바랍니다. 本委員은 人事 말씀에서 그와 같은 내용이 있었을 줄 알았는데 전혀 發見하지 못했습니다. 우선 거기에 대한 答辯부터 해주십시오.

○委員長 李永和; 韓眞熙 社長님 答辯해 주시기 바랍니다. 發言臺에 나오셔서 答辯하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 金鍾雄 委員님께서 經營合理化를 빠른 時日내에 이루겠다 그런 報告가 있었는데 어떠한 方法으로 또 어떠한 經營哲學과 所信을 가지고서 그것을 成就하려고 하느냐 하는 것에 대해서 물으신 것으로 제가 把握을 하고 있습니다. 아시는 바와 같이 저는 地下鐵公社의 經營을 總 責任지고 있는 사람입니다. 經營이, 우리 地下鐵公社가 안고 있는 여러 가지 懸案課題 중에서 經營을 合理化하고 改善하고 하는 것이 어떠한 問題보다도 가장 重要하고 또 最優先되어야 된다는 것을 저는 平素에 알고 있습니다. 그러나 이 經營合理化, 經營刷新이라고 하는 것이 말과 같이는 쉽지 않다 하는 것을 저는 痛感을 하고 있습니다. 매우 어려운 것이 바로 이 問題가 아닌가 그렇게 생각하고 있습니다. 아시는 바와 같이 저희 公社의 경우는 보통 企業과 달리 建設初부터

建設당시부터 매우 構造的으로 어려운 그런 要因을 안은 채 出發이 됐고 建設이 된 것이 事實입니다. 그래서 建設費가 2兆 3,926億원인데 그 중에서 負債性資金이 1兆 7,602億원 73%에 該當됩니다. 그래서 처음부터 公社가 創設되고 地下鐵이 開通되면서부터 이러한 어려운 事情을 構造的으로 안고 있었기 때문에 그것이 지금까지 하나의 주름살이 되어서 經營을 劃期的으로 刷新하고 合理化하는 데는 여러 가지 問題點이 있는 것입니다.

그리고 또한 이 負債가 자꾸 늘어나고 있고 하는 要因을 또 말씀을 드리면 첫째, 金利負擔이 加重되고 있다는 事實입니다. 元利金償還…….

○金鍾雄 委員; 말씀 도중에……. 지금 本委員이 묻는 내용은 그와 같은 일반적인 事項은 이미 지난 번 常委 때도 報告받은 바 있고 여기 앉은 委員들로서는 그 정도는 다 알고있는 常識이니까, 今年 한해 한 일 중에서 어떠 어떠한 일을 잘못 했습니다. 어떠 어떠한 일은 했는데 어떤 結果가 나왔습니다 하는 얘기를 해 달라 이것입니다. 一般的인 概要는 아까 報告 받은 내용과 지난 번 常委때 다 알고 있는 事項입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 經營管理面에서는 지금 제가 序論的으로 말씀드렸습시다만 그러한 어려움이 있기 때문에 最善을 다하고 했지만, 바람직한 그런 結果를 나타내고 있지는 못하고 또 負債라든가 赤字狀態가 增加되기 때문에 그런 것은 經營을 總 責任지고 있는 저의 立場에서는 未洽했다고 이렇게 생각하고 있습니다. 그러나 그 밖에 서울시가 每年 하고 있는 經營評價面에서는 저희가 서울시 傘下機關 다섯 군데 중에서 1위를 했습니다. 그러니까 經營評價라고 하는 것은 負債라든가 赤字問題를 보는 것이 아니고, 이미 提示된 經營

指標에 따라서 얼마만큼 그 指標管理를 잘 했느냐 目標管理를 잘 했느냐 이런 것을 評價하기 때문에 5개 公社 중에서는 저희가 1위를 했습니다. 그리고 그 밖에 勞使關係라고 할까 이것에 대해서 한 말씀 드리면 지금 經營管理 側面 이상으로 勞使問題라든가 勞使關係를 安定시키는데 저희들은 重點을 두고 있습니다. 勞使關係는 분명히 安定이 되었습니다. 그러나 勞使 間에는 항상 적고 크고간에 紛爭이 있기 마련이기 때문에 그런 것은 枝葉的으로 있습니다만, 大體的으로 勞使關係를 安定시킨 것은 분명합니다. 다만 우리 組合員들이 생각하고 있는 意識構造라고 할까요 그런 생각 이런 것을 보다 肯定的으로 建設的으로 이렇게 敎育을 시킨다든가 啓蒙을 하는 그런 면에서는 역시 未洽한 점이 있다고 저는 생각합니다.

그리고 세 번째로 아까도 제가 人事 말씀에서 말씀했지만, 地下鐵을 安全하게 定時에 이렇게 運行을 한다고 하는 것은 가장 基本이 되고 生命이 되기 때문에 여기에 重點을 두고 저희들이 노력을 했습니다만, 그 동안에 劃期的으로 安全事故라든가 障礙를 줄이지는 못했습니다. 현재 25件 정도가 일어나고 있는데 애당초 年初에는 정말 20件 内外 정도로 大幅減少할 目標를 세웠지만 현재 그렇게 되고 있지 않고 하지만, 저희들이 全力을 다해서 年次的으로 安全事故를 줄여나가는 이런데 總力을 기울이고 있기 때문에 앞으로 한달 동안에 다시는 이런 事故가 없도록 하고, 來年에 가서는 安全事故같은 것이 劃期的으로 줄 수 있도록 여러 가지 對策을 忠實하게 執行해 나가도록 이렇게 하겠습니다.

○委員長 李永和; 지금 金鍾雄 委員 質疑의 眞意는 安全事故가 어제 地下鐵本部에도 얘기가 있었습니다만, 安全事故에 대한 鐵道廳과 우리 地下鐵公社의 責任限界를 분명히 제가 물

어볼 걱정입니다만, 安全事故가 있었는데도 불구하고 公社 責任者로서의 反省의 여지가 과연 얼마만큼 있느냐 그런 質問이고, 두 번째는 한해를 보내는 길목에 서 가지고 잘한 일 잘못된 일을 千萬市民 앞에 선 것처럼 眞率하게 한번 責任者로서의 그 얘기를 듣고싶다 그런 내용입니다. 그래서 이것도 具體的으로 이야기를 하면 正常的으로 推進한 業務, 다음은 어떻게 하다 보니까 잘못된 業務, 그 다음에는 아주 잘 했다고 생각하는 業務, 이렇게 事業이라든가 이런 것을 나누어서 말씀을 하셨습니다만 해 주시고 거기에 따른 잘못 했으면 누가 어느 部署에 勤務하는 누구의 잘못으로 인해서 事故가 났고, 事業이 不振 不實했고 잘한 일이 있으면, 어느 사람의 着想이고 어느 사람 어느 職員이 부단한 노력 結果 이런 成果를 얻었다는 그 내용을 분명히 해 달라 이런 얘기입니다. 그래서 社長께서는 대강만 말씀하시고 豫算審議가 끝나기 전에 그 내용을 書面으로 提出해 주시기 바랍니다. 그리고 幹部들의 在職期間一覽表도 우리가 가기 전에 하나 내주세요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 잘 알았습니다.

○金鍾雄 委員; 지금 本委員이 알고자 하는 내용을 委員長님이 곁들여서 말씀하셨기 때문에 제가 서운한 점이 없지 않아 있습니다만 그대로 이해하겠습니다.

지금 韓社長께서는 그 잘한 業績 중에 하나를 勞使關係를 圓滿하게 했다는 데 대해서 力點을 두시는 것 같은데, 저희가 이번 市政監査를 하면서 느낀 바는 地下鐵本部가 가장 많은 선망의 대상이 되고 있습니다. 뭐냐, 大衆交通手段의 버스會社의 각종 運轉手, 택시運轉手에서부터 市廳 傘下에 있는 각 機關公社의 모든 任職員들의 얘기가 地下鐵勞組에 기준을 두어서 하는 얘기가 많습니다. 또한 産業 一般戰線에서도 서울

市 地下鐵技能者들은 어쨌든 하는 얘기가 팽배합니다. 이것은 韓社長 자신께서는 잘 했다는 얘기로 지금 하는데 우리가 봤을 때는 정말 끌려다니는식의 하나의 수습이었지 정말 人間 대 그 人間으로서 또한 윗사람으로서 한 公社의 社長으로서 적절하게 措處했는가를 한번 생각해야 될 것입니다.

두번째는 國家經濟와 또한 社會全般의 問題를 봤을 때 責任者로서 任務를 다 했다고 생각하는지 한 번만 더 묻습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 잘 아시겠지만 勞使間에 일어나는 紛爭은 대체로 勞動組合에서 각종 要求를 하게 됩니다만, 요구사항을 놓고서 일방적으로 그것은 안 된다 된다 이렇게 가르는 게 아니고 그 要求條件을 가지고 같은 테이블에 앉아서 勞使間에 團體交渉을 하게 됩니다. 團體交渉을 하는 과정에서 過度하게 요구된 것은 조정도 되고 또 전혀 實現 不可能한 그런 요구에 대해서는 그것이 제외가 됩니다. 이렇게 하면서 壓縮을 하고 그래서 서로 合意가 되고 協商을 통해서 타결이 되었을 때 하나의 紛爭이 解決이 되는 것입니다. 그렇기 때문에 보기에 따라서는 勞動組合의 要求에 밀린 것이 아니냐 이렇게 생각할 수도 있지만 저희 公社 立場에서 터무니없이 무슨 밀린다든가 또 一方的으로 요구를 받아들이는 그런 일은 전혀 없었고 또 交渉 過程에서 나타난 서로 수십번에 걸쳐서 하나 하나를 檢討하고 서로 主張하고 한 기록이 있습니다만 그런 것을 통해서도 그것은 立證이 됩니다. 그래서 勞使問題라고 하는 것은 一方決定이 아니고 雙方間의 協商과 對話를 통해서 타결하고.....

○金鍾雄 委員; 네, 잘 알겠습니다. 너무 긴 얘기는 빼시고 要點만 答辯해 주시기 바랍니다. 여기 앉은 우리 委員들 全員은 經營者입니다. 제가 드린 말씀은 여기 앉으신 간부 여러분

들께서 經營的인 次元에서 진정한 일을 해결하기 위해서 했다면 그런 식은 되지 않지 않겠느냐, 우리는 企業을 하면서 그와 같은 일을 한두 번 당하지 않습니다. 진정 이것이 여러분들의 個人企業이라고 생각했다면 절대 그와 같은 물의는 있을 수 없다고 봅니다. 또한 오늘 이 감사를 준비하는 마당에서 韓社長께서는 우리 市議會를 얼마만큼 輕視했는가를 내가 하나만 指摘하겠습니다. 지난 우리 交通委員會에 나오셔서 잘했든 못했든 우리 전 委員들이 그래도 市民들의 소리를 전해 드렸는데 거기에 대한 措置事項이 여기에 하나 보고된 게 있습니까? 내용마저 알고 있습니까? 우리는 卽興的으로 대답하지를 않습니다. 곳곳의 地域住民들의 얘기를 담아서 韓社長께 분명히 전했는데 어떻게 措置를 했다는 내용이 없잖아요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지난 9月 臨時會때에 要約해서 7가지 事項에 대해서 당부말씀이 있었습니다. 첫째는 地下鐵內 秩序維持犯罪團束을 위하여 警察廳과 協議를 하고 또 請警減員時에 檢討한 事項이 있는가, 또 地下鐵施設物에 대해서 1日 1回 巡察班을 編成해서 全 路線을 點檢하도록 해라, 또 電動車混雜에서 增車推進, 또 深夜時間帶에 電動車內 飲酒行悖團束, 또 地下鐵內的 暴力·無秩序 追放對策, 계단개수 老弱者利用階段 施設을 先進國 水準으로 할 수 없는가, 또 老弱者를 위한 案内放送 이런 것에 대해서 각각 委員長님과 金箕英 委員님, 方孝吉 委員님, 金鍾雄 委員님의 말씀이 있었습니다. 이것은 이런 事項을 勘案하면서 業務推進 現況報告書에 反映을 했고 또 包涵을 시켜서 한 것이기 때문에 지금이라도 저희들이 다시 그 때 주신 여러 가지 質問이라고 할까 當付事項에 대해서는 정리해서 書面으로 내도록 하겠습니다.

○金鍾雄 委員; 또 하나는 제가 혼자서만 얘기하기가 우리 同

僚委員들 보기 미안합니다. 조금만 諒解해 주십시오.

지금 連續的으로 빚어지고 있는 사고가 근간에 와서 일어나고 있습니다. 여기에 대해서 責任 糾明者를 관망해 보니까 정말 한심한 처리밖에 되지 않습니다. 韓社長께서는 지금까지 빚어진 連續으로 일어난 사건에 대한 責任에 대해서 어떻게 생각을 합니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 제가 아까도 말씀드렸지만 安全하게 市民을 우리가 모시고 輸送을 해야 할 使命이 있습니다. 그런데 그렇게 하기 위해서 계획을 세우고 하지만 施行過程에서 불의의 어떤 事故도 發生이 되고, 그래서 結果적으로는 아까 제가 사과말씀도 드렸지만 市民들께 많은 被害를 주고 또 누를 끼친 것은 사실입니다. 그래서 이런 機會에 反省을 하고 또 다시는 그런 일이 없도록 最善을 다하겠지만, 한 가지 여기서 저희 고충을 말씀드리다면 그것이 따지고 보면 원인이 다 있습니다. 원인이 경우에 따라서는 그것을 취급하는 사람이 잘못하고 또 不注意같은 것으로 해서 일어나는 경우도 있고 또 構造的으로 機械의 缺陷이라든가 또 부품의 缺陷 이런 것 때문에 일어나는 경우도 많이 있습니다.

餘談이지만 일개 電動車를 놓고서 제가 들은 얘기지만 1輛에 1칸에 16km라고 하는 전선이 들어가 있고, 크기는 2萬個의 부품 또 더 細部的으로 말씀드리면 20萬個의 부품이 들어 있다고 합니다. 그렇기 때문에 그것이 또 尖端産業으로 되어 있고 그래서 저희들이 最善을 다 해도 部品 어느 부분이 하나 나사가 느슨하게 된다고 해도 그것이 全體 障礙를 일으키게 되고 하기 때문에 그런데 대해서 저희 고민이 있는 것이고, 또한 이것이 乘客이 많이 늘어나고 또 아까 말씀드린 바와 같이 1,162輛을 하루에 적어도 2,000回 程度 이렇게 運

行을 하고 있는데 그래서 저희 지금 事故件數라고 하는 것은 100萬km當으로 따져볼 때 釜山을 1,000번 往復하는 과정에서 한 건 조금 남짓 1.4件 정도가 일어나고 있습니다. 그래서 그것은 各國의 統計로 봐서 높은 것은 아니지만, 그러나 이런 災害, 安全事故가 절대 있어서는 안 되기 때문에 無災害 無事故를 目標로 해서 저희들이 최선을 다하고 있지만 機械고 또 사람이기 때문에 不可抗力으로 부득이하게 일어나는 경우가 있습니다. 그런 것을 줄여나가는데에 더욱 노력하겠습니다.

○金鍾雄 委員; 지금 韓社長께서 말씀하시는 것은 全部 機械에 대한 빙자뿐인데 本委員이 지적하는 사항은 責任者들로서의 警覺心을 갖고 有備無患의 자세로써 勤務를 했다면 막을 수 있는 사건들이 많더라 이겁니다. 그와 같은 問題들을 저는 솔직히 윗사람들로서 計劃과 事前 準備不足에서 있었던 사실을 認定하기를 바랬는데 전혀 그런 기색이 없습니다. 또한 그 얘기를 하는 理由 自體는 앞으로 無限한 可能性이 있는 事故니까 좀더 이제는 具體的인 計劃을 세워서 미리 豫防할수 있는 준비가 필요하겠다는 얘기고 또한, 그때 그때 땀질식의 勤務를 脫皮하고 10年, 20年, 100年을 내다보는 그런 未來指向的인 責任者가 되어 달라는 얘기입니다. 여기에 앉으신 분들 전부가 다 간부들 아닙니까?

지금 또 머지 않아 本委員이 豫測하는 것입니다. 서울市內 대부분의 地下鐵驛舍가 먼지汚染度가 심각해 가지고 市民健康을 위협하고 있습니다. 이 서울市 自體調查結果에 의하면 24個 驛舍 중에서 23個 驛舍가 이미 環境基準을 오버했다는 것은 알고 있을 것입니다. 이와 같은 對策은 지금 이번 業務計劃에 봤을 때도 조그맣게 계획은 세워졌습니다만 이것은

머지 않아 심각한 문제로 대두되리라 믿습니다. 이것이 地下鐵驛에 肺癌을 일으키는 라돈가스가 漫然되어서 날로 증가되어 가고 있다 하는데 이렇게 되었을 때 것처럼 強力한 地下鐵勞組를 거기에 勤務하는 사람들을 어떻게 對備하겠으며, 우리 75%를 輸送負擔率을 目標로 해서 지금 建設中인 이 地下鐵을 지금 草創期부터 여기에 대한 對備策을 세우지 않는다면 서울市民들 전부다 肺癌患者로 만들겠다는 것입니까? 어떻게 하겠다 거예요? 여기에 대한 대비책을 어떻게 지금 하고 있는지 이것만 간략하게 얘기해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 金鍾雄 委員님께서 말씀하신 地下鐵內的 空氣汚染 이것이 매우 심각하다 거기에 대한 豫防對策은 무엇이나 하는 것을 물으셨습니다. 今年度 上半期에 저희들이 測定을 해 보았습니다. 그 결과 浮遊粉塵, 아황산가스, 窒素酸化 등 8個 項目이 있습니다. 보통 測定하는 項目이..... 8個 項目 중에서 浮遊粉塵을 제외한 7個 項目은 環境處의 勸告基準値 以下로 되어 있습니다. 그래서 浮遊粉塵의 汚染度는 여러 가지 原因을 살펴볼 때 地上의 환경조건과 乘客의 增加에 따라서 影響을 받아 크게 좌우되기 때문에 地下鐵基準値가 아닌 一般 地下商街의 環境基準値 보다는 높게 측정이 되었습니다. 여기서 한 가지 제가 敷衍說明 드릴 것은 지금 현재 300 μ g이라고 하는 基準値 浮遊粉塵의 경우, 그런데 이것은 地下鐵驛舍內的 乘降場에 대한 거기에 대한 基準値가 아닙니다. 基準値가 아니고 이것은 地下商街라든가 地下空間의 基準値예요. 그런데 地下鐵驛舍內에 基準値가 나와있지 않기 때문에 그것을 그냥 적용해서 따져보는 것입니다. 그래서 저희로서는 이래서는 안 되겠다고 생각해서 지금 현재 漢陽大學校 環境研究所, 거기에 지금 用役을 주어 가지고 정

말로 地下鐵驛舍內的 基準値를 測定을 해서 제시해 달라 이렇게 부탁을 하고 있고, 어제도 담당하고 있는 申應培博士가 와서 저하고 對談을 했지만 빠른 時日內에 用役結果에 따라서 地下鐵驛舍內的 基準値 이런 것을 確定해 가지고 거기에 따라서 超過가 됐느냐 초과되지 않았나 하는 것을 따질 필요가 있다고 생각을 하고, 현재는 전혀 다른 기준치가지고 하니까 500 μ g이다 600 μ g이다 하는數値가 나오는데 이것에 대해서는 이해를 해주시기 바라고 하루속히 우리 地下鐵에 適用되는 확실한 基準値를 저희들이 마련하도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 기준치가 넘어서는 對策은 세워야 될 거 아니에요? 測定을 하는데 意義가 있는 것이 아니라 기준치가 넘었을 적에 시민에게 피해가 가니까 그 다음 對策과 措置가 중요하잖아요. 基準値 測定이야 누가 못 합니까? 돈들여 가지고 그것 또 해야 되고.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 아까 業務報告에서도 말씀드렸지만 空氣汚染 이런 것은 1號線의 경우가 제일 심합니다. 建設되고서 17年 이렇게 되기 때문에 그래서 換氣施設이 아주 나빠요. 지난 번에 그것을 改良하면서 보니까 構造的으로 여러 가지 잘못된 점이 많이 있었습니다. 그래서 이런 것을 우선 전부 改良하는 공사를 통해서 5個 驛을 이미 끝냈고, 4個 驛은 내년엔 하기 때문에 換氣를 이렇게 자주 시키면 공기를 맑게 하고 동시에 清掃, 물清掃라든가 또 電動車가 올 때에 軌道에서 많은 먼지를 가지고 옵니다. 그래서 軌道の 자갈물 씻기라든가 그 밖의 청소 같은 것을 차질 없이 이렇게 施行하면서 공기를 맑게 하고 동시에 이것은 外氣 하고 그러니까 地上空氣하고 관련이 됩니다. 지상공기가 좋다면 지하공기가 나쁠 리가 없습니다. 제가 이번에 몇 군데 外國에 다니면서

보니까 역시 驛舍內 공기가 아주 맑았는데 그 맑은 原因은 換氣施設이라든가 이런 것도 잘 되어 있지만, 대체로 外部空氣가 좋기 때문에 地下鐵內 공기도 맑다 하는 것을 제가 실감을 했습니다. 그래서 저희가 지금 주어진 여러 가지 與件下에서 최선을 다해서 地下鐵內에 들어와서 심호흡을 할 수 있을 정도로 공기를 맑게 하고 또 利用市民들이 불쾌하지 않도록 그렇게 최선을 다하겠습니다.

○金鍾雄 委員; 아까 地下商街도 얘기하셨는데 韓社長님께서 꼭 地下鐵驛만 제가 지적한 것은 아닙니다. 지하철이 있다 보니까 地下商街가 생기게 되었고 역시 거기도 우리 서울市民입니다. 함께 對政府建議 내지는 方針을 세울 때 함께 할 수 있도록 꼭 유념해서 이것은 우리 全體의 健康을 위한 것이니까 유념해 주시기 바라고, 앞으로 우리 市議會에서 提出要求하는 資料나 또한 우리가 建議하는 事項에 대해서는 지금처럼 適當한 時期에, 그런 성의보다는 좀더 진실되게 해줄 것을 부탁드립니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 잘 알겠습니다. 유념해서 잘 하겠습니다.

○委員長 李永和; 다음 質疑하실 委員님, 崔沆洛 委員님 質疑하십시오.

○李敬雲 委員; 補充質疑해도 되겠습니까?

○委員長 李永和; 이 事案에 대해서요? 그럼 먼저 하십시오.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다. 金鍾雄 委員께서 質疑하실 때 여러 가지 內容은 있습니다만 그 중에 社長께서는 勞使關係라든지 協約이 원만히 이루어진 것을 자랑삼아 얘기를 하셨습니다. 그 중에 金鍾雄 委員께서 지적한 것에 저도 일리가 있다고 생각을 해서 地下鐵公社와 鐵道廳間에 같은 技術,

같은 級數의 賃金比較標를 9日까지 提出해 주시기 바라고, 우리 專門委員 金委員은 豫算編成이 豫算審議가 11日에서부터 들어가기 때문에, 10日頃에 鐵道廳에서 확인해 주시기를 바랍니다. 9日까지 比較標를 提出해 주실 수 있죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 提示하겠습니다.

○李敬雲 委員; 그리고 한 가지만 또 묻겠습니다.

地下鐵公社의 金承杓氏가 있는 것으로 아는데 펜싱선수요, 있습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 있습니다.

○李敬雲 委員; 어디서 勤務를 하죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 저희 公社에 運動이 펜싱하고 태권도 2個 種目이 있습니다. 그래서 總務部에 지금 所屬이 되어 있고 總務部에서 管理를 합니다. 그래서 가끔 外國에 나가서 訓練도 하고 또 國內에서 訓練도 합니다만 여러 가지 저희들이 신경을 써서 管理를 하고 있고 또 가급적 좋은 結果 成績을 내도록 그렇게 督勵하고 있습니다.

○李敬雲 委員; 좋은 성적은 냈나요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 이번에 냈습니다. 이번에 펜싱선수가 全國에서 1位를 했습니다. 優勝을 했습니다.

○李敬雲 委員; 오늘 만나보셨나요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 오늘 만나보지 못했습니다.

○李敬雲 委員; 제가 왜 묻느냐 하면 金鍾雄 委員이 質疑할 때 勞使間의 協約이라든지 勞使協調를 잘 했다고 하셨기 때문에 적어도 내 職員이 全國에서 우승을 해서, 명예스럽게 地下鐵公社가 어제 TV에도 나왔고 新聞에도 각 言論機關에 나왔습니다. 그렇다고 보면 韓社長께서 적어도 그와 같이 會社名譽를 떨쳐주는 社員이라고 보면 오늘 아침에 누구보다도

먼저 불러서 讚辭도 보내줘야 되고 激勵도 해 줘야 되지 않느냐 하는 생각에서 내가 質疑를 했습니다. 이런 것으로 봐서 韓社長께서 과연 勞使協議가 金鍾雄 委員이 質疑한 賃金 많이 주고 요구대로 딱딱해 주고 하기 때문에 잘 이루어졌다고 質問을 했을 때 그 答辯하고 어떻게 생각하시는지 그것 한 가지만 잠깐 간략하게 答辯을 해 주시기 바랍니다. 本委員이 볼 때는 전혀 그렇지 않다고 생각을 해요. 이와 같은 한 가지 實例를 보더라도 그렇지 않느냐 하는 얘기입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 李敬雲 委員님께서 運動選手에게도 그렇게 좋은 성적을 내고 했는데 관심이 없다 그런 말씀을 하셨는데 正確히 솔직하게 말씀드려서 펜싱選手라든가 태권도選手는 좋은 성적을 내고 안 내고간에 한번 出戰했다가 오게 되면 반드시 제가 만나봅니다. 만나서 激勵도 하고 또 같이 그 사람들한테 격려금도 주고 이렇게 해서 더욱 열심히 하기를 바라고 있는데, 오늘은 안 봤지만 내일이라도 그 분들 하고 만나서 다시 격려를 하고 또 組合員들 個個人에 대해서도, 사실은 제가 組合의 執行部하고 이렇게 같이 얘기하는 것도 많이 있지만 組合員 個個人이 저한테 찾아오는 경우가 많이 있습니다. 와서 個人의 身上問題라든가 여러 가지 苦衷을 얘기하고 하는데 그런 것에 대해서는 제가 정성을 다해서 受容할 수 있는 것을 受容하고 또 解決할 수 있는 것은 解決을 지금까지 해 왔습니다. 거기에 대해서는 만날 때마다 제가 記錄을 가지고 있기 때문에 確實하게 말씀드릴 수가 있습니다. 결코 소홀히 어느 누구에게도 만약에 냉정하게 소홀히 했다면 그것이 우리 地下鐵公社內에서는 감춰질 수 없는 비밀이 없습니다. 그래서 아무 때 아무개가 갔더니 社長이 이렇게 형편없는 얘기를 했다 하는 것으로 금방 傳播되기 때문에 그런

것은 제가 해서도 안 되고 있을 수도 없습니다. 저 나름대로는 최선을 다하고 있습니다.

○委員長 李永和; 다음 崔沆洛 委員님 質疑하시죠.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 地下鐵公社 關係者 여러분, 수고가 많으십니다. 市民들이 유일하게 믿고 依支하고 있는 大衆交通手段의 일원인 地下鐵을 어떻게 하면 좀더 效率的으로 市民들이 不便없이 안전하게 사용할 수 있을까 서로 議論을 하고 또 對話를 하기 위해서 이 자리에 나왔다고 보겠습니다. 다소간에 不便함이 있더라도 地下鐵公社 關係者 여러분들은 이해를 해 주시기 바랍니다.

제 質問에는 될 수 있으면 說明하는 식으로 하지말고 간단하게 答辯을 해 주시기 바랍니다. 새로 建設되는 2기, 3기, 5·6·7·8號線 管理運營을 별도 公社를 設立해서 二元化하겠다는 計劃에 대해 吸收統合運營과 比較하여 아울러 管理運營面에서 어떠한 長·短點이 있는지, 또 吸收統合運營과 二元化體制運營 中 어느 것이 더 바람직하다고 생각하는지 간단하게 答辯해 주시기 바랍니다.

(李永和 委員長, 崔鍾德 幹事와 司會文代)

○委員長代理 崔鍾德; 地下鐵公社 韓社長님께서는 거기에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 새로 建設되는 2期 工事 이것이 完工됐을 때 그 運營을 어떻게 할 것이냐 地下鐵公社가 지금 運營을 맡고 있는데 종래의 運營을 담당했던 地下鐵公社한테 運營權을 줄 것인지 아니면 매우 커졌기 때문에 볼륨이 커졌기 때문에 차라리 新規路線에 대해서는 別途의 運營體를 만들어서 하는 것이 좋은지 이런 것에 대해서는 지금 저희 公社 立場에서 檢討가 되고 있는 것이 아니고 이것은 저희.....

○崔沆洛 委員; 韓社長의 所見을 듣고 싶다는 것입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그래서 市에서 지금 이것을 檢討하고 있는 것으로 제가 알고 있습니다. 그래서 제 立場에서 볼 때는 長短點이 있겠지만 運營의 經驗을 가지고 있는 既存公社에 줄 수도 있고, 또 그렇게 했을 때 여러 가지 運營의 妙를 살린다는가 이런 長點은 있을 것입니다. 그러나 우리가 擔當, 우리의 能力, 限界能力이랄까 이런 것이 있기 때문에 또 여러 가지 시스템이라든가 이런 것이 2期 公社는 매우 달라집니다. 그래서 그런 것을 놓고서 새로이 公社形態라든가 公團形態를 만들어서 運營을 맡길지 하는 것에 대해서는 아직 미지수입니다만, 저 個人的 所見으로써는 公社를 책임지고 運營을 맡고 있는 立場에서 저희한테 만약에 그런 運營권이 넘어온다 하더라도 별로 무슨 지장이 없이 해낼 수 있지 않겠는가 그렇게 생각을 하고 있고, 또 제가 外國의 地下鐵같은 것을 봐도 지금 現在 우리가 9,000餘名입니다만 4個 路線 118km입니다만 그 이상의 것을 1個 公社에서 運營을 하고 있고 人員數만 해도 한 2萬 5,000名 정도 이렇게 가지고 있는 것이 있기 때문에 歸趨가 어떻게 되는가 하는 것에 대해서는 제가 말씀드릴 수가 없겠습니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 그러니까 一元化해서 運營해도 충분히 할 수 있다 이런 얘기죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 다음은 地下鐵安全事故에 대해서 묻겠습니다. 최근 發生한 追突事故 및 鐘閣驛 레일切線事故에서 보듯이 自動制御施設 設置 잘못에 따른 信號障礙現象 및 車輛故障, 線路老朽化 등이 主要原因이 되어 今年들어 47件的 事故가 發生, 한 달 平均 4件에 이르고 있는데 地下鐵公社 社長은 이

처럼 많은 사고가 나고 있는데도 無防備狀態로 市民의 불평과 불안은 안중에도 없다는 것인지 묻고 싶으며 11月 21日 發表한 電鐵安全對策은 監査를 대비한 展示行政이 아닌가 하는 그런 생각이 들어갑니다.

먼저 線路에 대해서 묻겠습니다. 서울地下鐵線路整備規程 第17條에 보면 第3項에 直線區間에서 레일更換週期를 累積噸數에 따라서 교환해야 한다고 되어 있는데, 50kg의 레일의 경우 5億噸으로 되어 있습니다. 그런데 1號線은 74年 開通以後 89年末에 이미 5億 9,000萬噸에 도달한 것으로 90年 2月 8日 施設管理部 현업장에 의해서도 確認되었음에도 불구하고 교체하지 않아 11月 15日 레일切線事故를 誘發하지 않았는가 하는 그런 생각이 들어갑니다. 당시 列車의 速度가 事故地點을 通過할 때 時速 30km밖에 되지 않아서 脫線을 막을 수 있었다고 보는데 이런 狀態에서 앞으로 脫線事故가 안 난다는 保障이 없으며 線路交替時期가 늦어 事故危檢이 있는데도 올해 豫算에서 보면 老朽施設 개량비 14億원, 補修維持費 11億 5,000萬원 밖에 計上되어 있지 않아 故障修理 外 事故豫防을 위한 施設改善豫算이 전혀 策定되지 않는 이유에 대해서 먼저 답변을 바라겠습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지난 11月 15日 1號線 鐘閣驛에 線路切損事故의 경위에 대해서는 이미 잘 알고 계실 것으로 보아서 그原因은 說明을 드리지 않고 지금 線路가 5億噸이 지나고 지금 6億噸 정도..... 이해해 주신다면 技術理事가 答辯하도록 하겠습니다.

○委員長代理 崔鍾德; 崔沆洛委員님 잠깐만 양해를 해 주십시오.

○崔沆洛 委員; 네.

○技術理事 崔相烈; 지금 崔委員님께서 質問하신 5億톤이 超過되었는데 여태까지 管理하는 理由가 뭐냐 이렇게 물으신 것을 答辯해 올리겠습니다. 이 5億톤 기준이라는 것은 科學的으로 완전히 파악된 것이 아니고 대개 우리 레일이 5億톤이, 저희 規程에는 5億톤으로 規定된 것이 있습니다. 그러나 5億톤이라는.....

○崔沆洛 委員; 規定은 그렇게 되어 있죠?

○技術理事 崔相烈; 네, 그렇습니다. 그런데 5億톤이라는 숫자는 5億톤이 超過되면 우리가 피로강도가 豫測이 되니 갈 수 있는 하나의 時點으로 볼 수 있겠습니다. 그래서 저희가 直線區間같은 데는 상당히 餘裕을 두고 더 以上 使用하고 있습니다. 이쪽 曲線區間에는 저희가 5年마다 계속 更換을 했습니다. 그래서 실지 숫자가 5億톤이 되지 않고 全體的으로 우리가 1號線의 全區間을 갈려고 작년도부터 中長期計劃을 세워서 하나 하나 갈고 있고 지금 현재 29%를 進陟中에 있거든요. 그래서 앞으로 이 事故 때문에 94年度 中長期計劃을 93年度로 당겨서 주기를 短縮시키려고 하고 있고 또 그 때 당시의 훼손부분에 레일切損傷이 肉眼으로 보기가 굉장히 힘든 그런 여건이었기 때문에 外國에서 요즘 새로운 超音波裝備가 많이 開發돼 가지고 사용하고 있기 때문에 우리도 이런 것을 서둘러서 구입해서 우리가 人爲的으로 危害要所地點을 찾는 것보다 尖端施設을 이용해서 찾아 해서 今年度에 豫備費를 反映해서 調達廳에 今年內로 發注依頼할 豫定에 있습니다. 이런 장비들이 들어오면 우리 職員들이 더 容易하게 그런 缺陷部分을 찾지 않을까 생각이 듭니다.

○崔沆洛 委員; 1號線의 경우 지금 29%가 進陟이 되었다는 얘기죠?

○技術理事 崔相烈; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 그럼 이런 것을 事前에 빨리빨리 措置를 취하셔야지 만약에 이렇게 進陟을 하다가도 脫線事故라도 나면 그 때 가서 어떻게 하시려고 그러니까? 상당히 老朽된 部分이 많이 있죠?

○技術理事 崔相烈; 네, 部分的으로 1號線의 경우는 아시다시피 상당히 많이 되었기 때문에 豫算이 配定되는 대로 바로 來年에 集中的으로 投資해서 앞으로 그런 일은 없을 것 같고 더군다나 超音波裝備가 들어오면 1號線뿐만 아니라 사실 3·4號線에도 균열은 材質缺陷으로 일어나는 것이 간혹 있습니다. 있지만 그때 그때 우리가 施行 措置하면서 저녁 때 夜間作業에 更換을 하고 있고 그 曲線部分은 그 이전에도 우리가 更換週期를 短縮해서 施行하고 있습니다. 앞으로 이런 일을 줄이는데 최선을 다 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 부지런히 하셔서 그런 데에 事故나지 않도록 해 주시기 바랍니다.

○委員長代理 崔鍾德; 崔委員, 어떻게 質疑 끝났습니까?

○崔沆洛 委員; 아니요. 韓社長께서는 豫算에 대해서 答辯을 해 주시죠.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 1號線 施設 綜合中長期 改良計劃을 저희들이 세워놓고 있는데 總 豫算은 620億원입니다. 620億원을 들어서 이것을 年次的으로 또 集中的으로 投資할 그런 計劃으로 있습니다.

○崔沆洛 委員; 올해 豫算 老朽施設改良費 14億원, 補修維持費 11億 5,000萬원 외에 지금 말씀하시는 것입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그렇습니다. 620億원을.....

○崔沆洛 委員; 620億원 이라는 것이 事故豫防을 위한 施設

改善豫算입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그렇습니다. 이것을 投入해서 來年度에 일시에 전부 投入하는 것이 아니고 年次的으로 또 集中的으로 脆弱部分에 대해서 이렇게.....

○崔沆洛 委員; 620億원 豫算은 언제 세우셨습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 620億원 豫算은 아까 말씀드린 바와 같이 中長期改良計劃 속에 620億원이라고 하는 豫算을 세워 가지고 그것을 來년에 다 쓰는 것이 아니고 年次的으로 必要한 部分에 投資가 되면서 改良이 되어 나가는 것입니다. 그래서 우리 崔理事께서도 말씀하셨지만 1號線 路線改良같은 것은 94년까지 中長期計劃으로 되어 있는데 1년을 앞당겨서 93년까지 레일을 전부 更換한다든가 또 磨耗레일 같은 것을 交替하는 方向으로 해서 적어도 安全하고 관계가 되는 部分에 대해서는 그것이 전기가 되었든 信號가 되었든간에 綜合的으로 620億원을 들여서 커버하도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 얼마 前에 電鐵安全綜合對策이 發表가 되었는데 거기에 대해서 實效性이 있겠는지 또한 電鐵安全綜合對策에 필요한 豫算上的 問題는 앞으로 어떻게 풀어나갈 것인지 答辯을 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그 豫算은 92年度에 전부 反映은 되지 않았지만 年次的으로 그 豫算이 92年度에 얼마, 93年度에 얼마 이렇게 전부 關聯해서 저희들이 세운 豫算은 92年度의 경우 127億 3,800萬원이 反映이 되었습니다. 土木部分으로 3億 3,100萬원, 그 다음 軌道 部分에 33億원, 그 다음에 建築에 7億 5,400萬원, 電氣分野에 13億원, 機械設備에 65億원, 信號에 2億원 이렇게 전부 分野別로 豫算을 割當을 해서 그래서 이미 서있기 때문에 豫算이 年次的으로 調達이 되는

것이고.....

○崔沆洛 委員; 豫算에는 問題가 없다는 얘기죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 問題가 없습니다.

○崔沆洛 委員; 電鐵이 施設한 지가 오래 되어 가고 있는 그런 時局인데 거기에 대해서 과감히 安全對策에 豫算을 反映해서 推進해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 알았습니다.

○崔沆洛 委員; 다음에, 事故가 多發하고 있는데도 91年度 8월에 報告한 90年度 地下鐵公社 自體經營實績評價書를 보면 安全運行管理部分에 「效率的인 安全點檢이 이루어지고 있는 것으로 思料됨」 해서 評價意見을 써놓고 評點을 優良으로 해 놓았습니다. 이것을 보니까 참으로 지금 事故가 이렇게 일어나는 狀況에서 기가 막힌 노릇이 아닐 수 없다는 생각이 먼저 들어갑니다. 이것이 어떻게 된 것입니까? 確認 좀 해 주시고 또한 眞정 安全運行管理를 하고 있다고 韓社長께서는 생각을 하고 있는 지에 대해서 한 말씀 해주십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 저희가 安全運行을 기하기 위해서 車輛은 車輛대로, 또 電氣分野는 電氣分野대로, 또 信號通信이것이 다 綜合的으로 이루어지는 일이기 때문에 對策을 세우고 또 計劃을 세워서 거기에 차질없이 그때 그때 정비할 것은 整備하고 檢査할 것은 檢査하고 이렇게 해 나가는데는 疏忽함이 없도록 이렇게 되고 있는데, 경우에 따라서는 아까도 말씀드렸지만 저희들이 미처 알지 못한 어떤 缺陷이라고 할까 또 지난 번에 鐘閣驛 그것만 해도 이음새, 이음매판인가 그것이 이음새 部分을 가리고 있었기 때문에 그것이 매일같이 午前 午後로 우리 線路를 檢査하는 사람들이 보았지만 발견되지 않았기 때문에 그런 結果가 나왔는데 저희 나름대로

는 各 分野 그것을 責任지고 있는 現場도 있고 본사도 있기 때문에 거기에 대해서는 計劃대로 最善을 다하고 있는 것은 事實입니다.

○崔沆洛 委員; 그런데 여러 가지 면에서 크고 작은 事故가 자주 일어나고 있죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 일어나고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 그런데 왜 安全點檢이 잘 되고 있다고 評點을 優良이라고 表示를 해 놓습니까? 그것 보셨습니까? 安全運行管理에 보면, 보셨습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 제가 봤습니다. 그런데 솔직한 心情으로 저희들이 여러 가지 불륜이 크기 때문에 經營評價에서 優良으로 이렇게 된 것은 計劃된 對策에 대한 實踐, 그런 事項이 됩니다. 評價를 그렇게 합니다. 計劃 대 實績이 어떻게 되어 있느냐 이런 것을 놓고서 할 일을 다 했느냐 이런 것을 대략 分析해서 評價하는 것인데.....

○崔沆洛 委員; 이것은 계획이 아니고 自體經營實績評價報告書입니다. 報告書에 그렇게 되어 있어요. 계획할 때 한 것이 아니라 이미 報告할 때 그런 식으로 報告를 했다는 것입니다. 맞죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 經營評價에 관한 말씀이신지.....

○崔沆洛 委員; 그렇죠. 評價實績報告書에 보면 安全運行管理部分에서 잘 되어 가고 있다, 優良하다 이런 식으로 지금 보고가 되어 있단 말입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그러니까 그것이 安全運行管理를 위해서 무엇 무엇을 하게끔 計劃이 서 있는데 計劃을 제대로 履行을 했느냐 이런 것에 대한 實績評價이기 때문에 그렇게

나온 것으로 제가 알고 있고 솔직히 말씀드려서 一年 동안에 여러 가지 계획을 세우지만 단 1件的 災害도, 단 1件的 事故도, 단 1件的 장애도 없이 이렇게 한다는 것은 저희들은 그렇게 그런 目標로 하고 있지만 그것이 잘 이루어지지 않고 연간 30件 内外의 障碍라든가 安全事故가 일어나고 있는 趨勢입니다만 그것은 年次的으로 지금 현재 減少되고 있는 趨勢에 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알고 있습니다. 어제든 어제 監査 때도 일을 하다 보면 그럴 수 있지 않느냐 이런 식으로 答辯을 내가 들은 적도 있었는데 지금 잘못하면 그런 얘기하고 똑같겠습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그런 心情은 아닙니다.

○崔沆洛 委員; 사고가 자꾸 일어나고 있는데도 安全管理에 대해서 아주 優良하다, 이상 없다 하는 식으로 報告했던 것은 분명히 잘못된 것입니다. 그것 인정하시죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그것은 다시 한 번 제가 檢討해서 보고를 드리겠습니다.

○崔沆洛 委員; 최근에 들어온 것과 함께 MTT라는 機械가 線路를 조여주는 기계죠?

(「네」 하는 任職員 있음)

그렇죠? 2臺가 있는 것으로 알고 있습니다. 그것만으로는 安全度を 높일 수가 없다고 생각되며 뒷정리를 해 줄 수 있는 컴퓨터가 必要하다고 보는데 지금 컴퓨터가 없죠?

(「네 없습니다」 하는 任職員 있음)

MTT裝備는 2臺로 充分한 것인지, 또한 앞으로 컴퓨터購入의 必要性은 느끼고 있는지 거기에 대해서 한 말씀 해 주십시오. 간단하게 얘기해 줘요.

○技術理事 崔相烈; 멀티플타이탐과도 지금 현재 2臺가 作業
中에 있고 뒤에 後續整備로 텀과라고 있습니다. 자갈비산되는
것을 눌러주는 機械인데 그것도 93年度 計劃에 이미 反映되
어 있습니다. 들어오면 作業에.....

○崔沆洛 委員; 93年度요?

○技術理事 崔相烈; 그것 外에도 저희가 最新裝備라든가 이런
것은 外國에서 開發되는 대로 情報를 交換하고 있습니다. 하
면 豫算形便에 따라서 中長期計劃을 變更하더라도 尖端裝備
를 많이 導入하려고 생각하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 韓社長께 묻겠습니다. 線路點
檢은 주로 어느 시간에 합니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 線路點檢은 運行이 끝난 다음에
12時 半에 運行이 다 끝나는 것 아닙니까? 그 끝난 後에 그
다음 날 그러니까.....

○崔沆洛 委員; 그러니까 새벽 1時부터 새벽 4時까지 이 程
度の 時間에 한다는 얘기죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그렇죠. 運行을 하지 않는 동안에
한 3時間 정도라고 아까 얘기했지만.....

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 그리고 線路.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그 時間帶에 擔當하는 사람들이
나가서 터널內部에서 線路를 點檢하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 線路點檢作業人員은 어떻게 됩니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 人員 말입니까? 人員은 全體해서
한 500名 하고 있습니다. 500名이 3組 2交代로 바꾸어 가면
서 하죠.

○崔沆洛 委員; 1期班이 몇 명씩으로 되어 있습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 10名 程度입니다.

○崔沆洛 委員; 11名이죠? 11名씩 되어 있죠? 그런데 현재 500名이 있습니까? 진짜? 500名으로 되어 있습니까? 全員이? 이것이 總員입니까?

○技術理事 崔相烈; 531名으로 되어 있습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 현재 4個 路線을 이렇게 擔當하고 있기 때문에 반으로 나눕니다.

○崔沆洛 委員; 더이상 앞으로 人員을 擴充할 어떤 計劃은 없습니까?

○技術理事 崔相烈; 저희가 항상 線路의 老朽化 정도, 裝備導入 與否에 따라서 運營을 하고 있습니다. 이번에 新亭基地가 開設되면서 人員이 增員이 되었습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 그런 어떤 巡廻點檢班이 있으나 現實的으로는 1·2分 간격으로 다니는 列車運行 사이에서 精密檢査하기가 상당히 不可能할 것 같습니다. 그리고 또 새벽 1時부터 4時까지 한다고 해도 상당히 어렵지 않나 그런 생각이 듭니다. 그것을 豫算에 反映을 시켜서 어떤 構造的인 矛盾을 解決해야 된다고 보는데 어떤 專門性을 가진 어떤 機械같은 것이 없습니까? 그런 것이 있지요?

○技術理事 崔相烈; 네. 저희가 이 機會에 委員님들한테 저희 어려운 隘路事項을 보고말씀 드리겠습니다. 지금 저희 電動車 運行時隔이 아까 報告 말씀드린 대로 거의 러시아위에는 2.5分, 2分 30秒 또 平時에도 5分 程度, 그러니까 상당히 長大 列車 10輛 列車라고 그러면 世界的으로도 몇 군데 안 됩니다. 長大 編成車가 2分 半 程度로 그렇게 頻度있게 다니기 때문에, 사실 우리 作業員들이 2分 半 사이에 點檢을 지금 이리 저리 피해가면서 하는 어려운 實情에 있습니다. 그리고 또한 저희 地下鐵運行時刻이 막차가 12時에 終了가 됩니다.

12시에 종료되어가지고 基地까지 들어가면 또 3·40분이 걸리겠고 後에 단전이 되면 斷電時間은 거의 새벽 1時 정도되어야 단전이 완료되고 또 새벽에 나오는 것도 5시에 첫차가出發하기 전에는 4時 30분부터 運行準備를 시작하기 때문에 또 電氣가 投入되고…….

○崔沆洛 委員; 그러니까 그것을 人力으로 하지말고 機械化해서 點檢할 수 있는 방법이 없습니까?

○技術理事 崔相烈; 그런 어려운 事情이 있기 때문에 저희가 이번에 報告말씀드린 것처럼 尖端裝備를 산다 또 멀티플타이 탐과를 더 구입하겠다 이런 것들이 전부 그런 계통의 일이 되겠습니다. 그래서 저희가 또 그것 外에 線路檢測車라고 있습니다. 이것은 사람이 點檢하는 것보다 컴퓨터장비가 檢測車 위에 전부 裝備가 되어 가지고 線路에 비틀음이라든가 曲線이 제대로 맞지 않는 것, 上下로 진동이 있는 것도 전부 찾아내기 때문에 이것도 내년에 같이 導入되면 저희가 사람으로 하는 어려운 作業은 많이 줄겠습니다.

○崔沆洛 委員; 豫算이 다 서 있습니까?

○技術理事 崔相烈; 네, 서 있습니다.

○崔沆洛 委員; 알겠습니다. 市民이 낸 稅金으로 市民의 安全을 위해서라면 아끼지 말고 投資를 해야 될 것 같습니다. 요즘에 오늘 新聞에도 보니까 쓰지도 않는 電算裝備만 무더기로 購入해서 썩히고 있는 실정인데 그런데는 그렇게 투자를 하지 마시고, 안전을 위해서 항상 도둑맞고 대문 고치는 그런 拙速行政을 하지 마시고 安全點檢하는 機械의 구입이라든가 이런 데에 重點적으로 投資를 해서 앞으로 신경을 써 주시기 바랍니다. 이상입니다.

(崔鍾德 幹事, 李永和 委員長과 司會文代)

○委員長 李永和; 그 記事에 대해서는 진상을 가려 가지고 對策도 報告를 하고 그러세요.

우리 委員님들께 하나 양해말씀을 구하겠습니다. 이 公社의 責任者인 韓眞熙 社長님은 연세도 많으시고 健康이 그렇게 惡化된 것 아닙니다만 健康關係도 있고 하니까 그 座席에서 答辯을 하시는 것으로 양해를 해 주시면 어떻겠습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

그렇게 해 주시고 大 公企業이니까 책임을 지고 하는 분들이 理事陣입니다. 理事..... 그래서 主要 政策的인 部分은 韓眞熙 社長님이 하시고 그 외에 分野別로 實務에 가까운 말씀은 理事님들이 責任을 지고 소신껏 答辯을 해 주시기 바랍니다. 만일 소신껏 答辯 안하시면 韓眞熙 社長님한테 또 물어보는 경우가 있으니까 그렇게 해 주시기 바랍니다.

質疑하실 委員, 權純直 委員님 質疑하십시오.

○權純直 委員; 民自黨 所屬 權純直 委員입니다. 本委員은 當 公社에서 提出한 業務事項 財務與件을 보면서 91年 8月 現在로 地下鐵公社가 안고 있는 建設負債가 무려 1兆 7,602億원에 달하는데 이 엄청난 負債를 어떻게 使用을 했으며 負債性 資金의 內資金과 外資金의 使用頻度에 관하여 구체적으로 答辯을 해 주시기 바랍니다. 그리고 91年度 業務現況과 監査資料에 의하면 年度別 負債趨移, 87年度에서 90年度까지의 負債만 明示되어 있는데 91年度 負債趨移는 얼마나 되며 어느 곳에 어떻게 使用을 하였는지 정확히 答辯을 해주시기 바랍니다. 慢性的인 赤字運營에 쪼들리고 있는 社長께서는 負債에 관하여 이와 같이 數値만 記錄해서 監査를 받으려고 하는 그 無誠意한 양심에 대단히 불쾌하게 생각을 하며 地下鐵公社의 赤字運營을 벗어나기 위해서 어떠한 대책을 갖고 있으며 노

력하고 계신지 구체적인 計劃을 갖고 있다면 조목조목 說明해 주시고 誠意있는 答辯을 해 주시기 바라면서 이 答변을 듣고 다음 질문을 하겠습니다.

○委員長 李永和; 擔當理事는 總務理事에요? 總務理事가 소신껏 答변하세요.

○總務理事 李乙森; 總務理事가 答변해 드리겠습니다. 저희 地下鐵公社의 運營에 있어서 가장 큰 問題點은 방금 質疑해 주신 負債 등 세 가지로 요약할 수가 있습니다. 첫째는 建設 負債의 과정입니다. 地下鐵 1·2·4號線에 投資된 總 建設費 2兆 3,926億원 中 73.6%인 1兆 7,602億원이 負債性資金으로 조달이 되어서 建設이 되었습니다. 그래서 每年 金融費用이 1,600億원에서 2,000億원에 이르고 있어서 平均 2,000億원의 缺損을 초래하고 財務構造惡化는 물론 負債規模가 增加하고 있는 실정입니다. 이 負債는 지금 현재 每年 償還되고 있고 앞으로 2002·3년까지는 계속 負債를 갚아야 할 실정에 있습니다. 또 經營의 惡化要因으로는 두번째는 아까 原價가 1/2 수준인 低廉한 運賃에서 유래되고 있습니다. 말씀을 드리면 86년에는 輸送原價가 1人當 480원이었는데 실제로는 170원이 되었고 그래서 補填額은 310원이 부족한 그런 현상을 초래하고 있습니다. 90년도에는 소위 輸送原價가 1人當 353원인데 1人當 料金は 200원입니다. 그리고 1人當 平均料金は 166원이어서 原價未達金額이 187원이 됩니다. 그래서 소위 經營惡化의 要因이 되었다 그렇게 생각을 합니다.

이 地下鐵의 소위 外債比率을 물으셨는데 그것에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 이 外債는 1兆 7,602億원 中에 4,021億원 소위 總 負債金額 中에 23%가 外債로 調達이 되었고, 소위 나머지 77% 1兆 3,581億원은 內資로 調達이 되어 있습니다.

다. 地下鐵에서는 이 外債比率의 減少를 위해서 高金利인 借款의 87年度の 政府保有物外貨資金으로 조속히 償還하고 87년부터 도래하는 借款元利金償還額을 政府保有外貨로 借入償還하고 86年 이후에는 新規借款導入이 전무한 상태여서 지금 計劃대로 償還이 進行이 되고 있습니다.

○權純直 委員; 91年度 負債趨移는 얼마냐고 물었는데 여기에 대해서 답변을 해 주세요.

○總務理事 李乙森; 91年度の 負債規模는 2兆 1.855億원 수준에 이를 것으로 생각이 됩니다.

○權純直 委員; 그리고 알았습니다. 다음 질문하겠습니다.

地下鐵 1號線에서 4號線에 이르기까지 各 路線에 電動車 配車를 어떻게 시키고 있는지 답변해 주시기 바라고 정확한 運行時間에 관하여 各 노선의 乘客 利用도와 運行時間을 비교해 보면 1號線 3 내지 4分 간격, 2號線 3~6分 간격, 3號線 3.5~6分 간격, 4號線 2.5~6分 간격으로 되어 있는데 실제로 地下鐵利用市民이 무려 현재는 139萬여 명이라고 아까 말씀했지만 137만명 41.9%에 해당하는 엄청난 利用頻度를 가지고 있는 2號線의 利用時間에 많은 문제점이 있다고 생각하며 集中的으로 市民들이 利用하고 있는 2號線의 運行時間을 더 앞당길 수는 없는지 말해 주시기 바라며 그리고 當 公社에서 提出하신 서류대로 철저하게 運行時間을 지키고 있는지, 이와 같이 施行을 하는데 市民들의 입에서 地下鐵을 地獄鐵이라고말을 하는데 社長께서는 어디에 문제가 있다고 생각하고 이 같은 問題點들을 해결하기 위해서 어떤 腹案을 갖고 계신지 답변을 해주시기를 바랍니다.

地下鐵驛內的 環境問題에 관하여 묻고자 합니다. 1974년부터 首都 서울의 지하철이 開通이 되었으며 지하철의 歷史도

벌써 18년에 이르고 있는데, 各 區間의 驛內에 들어가면 當 公社의 誠意없는 태도를 여실히 볼 수 있으며 空氣汚染을 防止하기 위하여 하루 18時間을 稼動하는데 이것을 더 延長시켜 空氣汚染을 방지하겠다는 의지를 보여야 할 것이라고 생각을 합니다. 그리고 驛內의 換氣를 더 늘려 설치해야 할 것이며 또 換氣筒을 設置하는 데만 그 목적이 있는 것이 아니고 濾器清掃와 濾器를 자주 갈아준다면 驛內의 空氣를 조금이라도 清潔할 수 있을 것이라고 생각을 하면서, 지금까지 當 公社에서 청결에 의지가 없다는 것은 이미 紙上報道를 통하여 채찍을 받았는데도 地下鐵公社 社長께서는 驛內에 직접 들어가 驛內의 혼탁한 空氣의 원인을 생각해 보셨는지, 그렇다면 社長께서 생각하기로는 역내의 空氣汚染防止를 위해서 어떻게 하면 효율적인 結果가 있겠는지 社長께서는 구체적으로 答辯을 해 주시기 바랍니다.

다음은 地下鐵驛內의 廣告, 電動車 안에 廣告, 驛內에 설치되어 있는 自販機에 대하여 묻고자 합니다. 지금 현재 地下鐵 驛內의 廣告, 電動車 안의 廣告는 어떻게 되어 있으며 分量은 얼마나 되고 수입은 얼마나 되는지 여기에서 얻어낸 수입을 어디에 어떻게 쓰고 있는지 자세히 말씀해 주시기를 바랍니다. 그리고 驛內에 設置된 自販機는 누가 관리하고 있으며 여기에서 얻어낸 收益金은 얼마나 되며 또 어디에 사용되고 있는지 답변해 주시기를 바랍니다. 本委員이 생각하기로는 이 모든 문제들은 福祉厚生事業의 一環으로 使用되어야 하는데 個人 대 個人의 營利目的, 다시 말씀드리어서 장사를 하는 식의 運營을 하다 보니 衛生清潔問題가 심각한데 社長은 이런 문제를 이대로 放置할 것인가 이 모든 문제를 市民便에 서서서 正當하고 合理的으로 풀어나가겠다는 의지는 없는지 있다면

분명히 밝혀주시기를 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 權純直 委員 양해하신다면 運營理事가 하면 어떻겠습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 運營理事는 入院中에 있습니다. 그래서 所管部長인 運輸部長이 說明을 드리도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 答辯하세요.

○運輸部長 張東一; 방금 質問하신 事項中에서 廣告收入이라든지 그 다음에 設置數量이라든지.....

○權純直 委員; 아니, 이것을 順序別로 말씀해주세요. 제일 먼저 제가 물은 것은 地下鐵1號線에서 4號線에 이르기까지 各 路線의 電動車 配車를 어떻게 시키고 있는지 答辯해 주시기 바란다고 얘기를 했고, 두번째는 電動車時間에 관해서 각 노선의 乘客利用도와 運行時間을 비교해서 보면 몇 분에 몇 번 이렇게 해서 몇 명에 몇 %에 해당하는 이것이 두번째고 내가 질문한 대로 순서대로 말씀해 주세요. 하나 하나 一問一答式으로.....

○運輸部長 張東一; 지금 현재 저희들이 1號線에서 4號線까지 지금 電動車가 118km에 지금 전체 차량이 1,156輛을 運行을 하고있습니다. 1號線은 지금 러시 때 3分 時隔, 平時에는 4分 時隔으로 運營을 하고 있으며 2號線은 러시時間에는 3分, 平時에는 6分 時隔으로 運行을 하고 있습니다. 그리고 3號線은 러시時間에는 3.5分부터 5分, 平時에는 6分 運行하고 있습니다. 4號線은 아침 가장 혼잡한 시간 30分帶에는 2.5分까지, 2分 30秒까지 運行을 하고 있습니다. 그리고 平時에는 6分 時隔으로 運行을 하고 있습니다. 그리고 지금 現在 저희들이 331萬名의 輸送人員 중에서 2號線이 하루에 차지하고 있는 比重이 약 139萬名으로써 全體 比重이 약 42%됩니다.

그 다음에 거기에 運營되고 있는 車輛臺數는 현재 67個 編成으로써 約 488輛을 運行을 하고 있습니다. 앞으로 지금 93년까지 增車를 계속해 나갑니다. 나가면 95年頃 이후에는 지금 전 노선이 約 2分 30秒 최대 運行時隔으로 運營이 지금 推進中에 있습니다. 계속 추진해 나가겠습니다. 그 다음 出退勤 時間에 특히 어떤 行事가 있다든지 이러한 어떤 아침 平時에 出退勤 혼잡한 時間은 지금 신도림驛에 2個 編成, 軍子·지축·창동基地에 각각 1個 編成을, 臨時列車을 대기시켜 가지고 아침에 혼잡한 時間帶는 臨時列車을 運行하고 있습니다.

○權純直 委員; 그것은 됐습니다, 제가 다시 물은 것은 社長께서는 地獄鐵이라고 많은 市民들이 하는데 社長께서는 이 問題가 있다고 생각하고 이같은 問題 등을 解決하기 위해서 어떠한 腹案을 갖고 계신지 물었습니다. 이것을 簡單하게 答해 주세요.

○運輸部長 張東一; 그 混雜度를 緩和하기 위해서 저희들이 지금 現在 昨年 90年末에 電動車가 1,000輛이었습니다. 그것이 91年末에는 지금 1,336輛으로 增設하고 있고, 앞으로 93年, 94年, 95年 계속 增車를 해 나갑니다. 95年末에는 1,856輛이 되겠습니다. 그렇게 되면 지금 저희들 1號線부터 4號線 全 路線을 2分 30初 時隔으로 運行을 할 경우에 전체 所要車輛이 約 2,200輛 程度가 됩니다. 그러면 95年度頃에는 거의 2分 30秒 내지 3분이내로 지금 최대한 時隔으로 運行이 되겠습니다.

○權純直 委員; 네, 알았습니다. 그것을 앞으로 좀더 당길 수가 없을까요?

○運輸部長 張東一; 해서 93年度 增車分 計劃된 것을 92年度로 지금 앞당겨 가지고 推進하고 있습니다.

○權純直 委員; 네, 알겠습니다. 됐습니다. 다음에 地下鐵驛內 環境問題에 대해서 제가 물었는데 거기에 대해서 답해 주세요.

○技術理事 崔相烈; 技術理事가 答辯드리겠습니다. 地下鐵驛에, 사실상 地下鐵시스템은 環境汚染이 發生 안 하는 것으로 되어 있는데 우리 나라에는 특히 地上의 먼지가 流入되기 때문에 環境問題가 크게 擡頭되고 있습니다. 그래서 저희가 이번에 나름대로 1號線의 換氣施設을 改良한다 물청소를 한다 이것은 사실상 어디 局部的인 現狀밖에 根本的인 對策은 안 되겠습니다. 問題는 저희가 이번에 漢陽大學校 環境工學科에 의뢰해 가지고 도대체 어디서부터 먼지가 發生을 하느냐 地下鐵시스템은 굉장히 깨끗한 것인데 왜 地下鐵에 이렇게 汚染이 심하냐 하는 問題를 根本的인 소오스부터 밝힐 豫定에 있습니다. 소오스를 밝히고 환경권조치도 保健醫學的으로 어느 정도까지가 地下鐵乘客들한테 피해를 주느냐 또 驛務員들한테는 더 常住期間이 많으니까 어느 정도 피해를 주느냐를 그 部分的으로 그러니까 驛務員은 驛務員 나름대로 乘客은 乘客나름대로의 乘客은 1回 아침에 한 50分 타고 저녁 때 50分 탔을 때 과연 어느 정도의 汚染度가 人體에 미치는 영향이 어떻게 될 것이냐를 상세하게 來年 中旬쯤이면 나옵니다. 이것을 가지고 環境處하고 서울시하고 道路의 構造부터 改善해 나가지 않으면 地下鐵 自體의 能力만 가지고는 環境汚染을 根本的으로 對策을 세울 수가 없기 때문에 用役에 의해서 關係部處하고 協力해서 施行해 나가기로 對策을 세우고 있습니다.

○權純直 委員; 알았습니다. 됐습니다. 다음에 地下鐵驛內的 廣告, 電動車안 그것에 대해서 물었는데 거기에 대해서 대답

을 해 주세요.

○運輸部長 張東一; 廣告數量에 대해서 먼저 말씀을 드리겠습니다.

지금 車內와 驛構內 전체 廣告數量 總量이 7萬 9,079枚입니다. 계약된 수량이..... 그 다음에 驛構內의 非豫算事業으로 處理하고 있는 出入門 스티커廣告라든지 車內路線圖라든지 그 다음에 弘報포스터라든지 이러한 全體的인 숫자가 약 5萬 3,800枚 정도가 됩니다. 그것을 조금 細分化해서 말씀을 드리면 車內에 附着되어 있는 廣告中에 1輛當을 기준으로 해서 말씀을 드리면 車內의 천정모서리廣告가 1輛當 52枚입니다. 그 다음에 천정에서 천정걸이廣告가.....

○權純直 委員; 그것을 그렇게 具體的으로 설명을 안 해 주셔도 좋고 收入은 얼마나 되는지.....

○運輸部長 張東一; 廣告收入은 全體 年間 約 69億원 정도 지금 今年에 豫想을 하고 있습니다.

○權純直 委員; 그럼 이 收入을 어디에 어떻게 쓰고 계신지.....

○運輸部長 張東一; 이 收入에 대해서는 아까 처음에 委員님들에게 業務報告를 드렸습시다만 거기에 예산.....

○權純直 委員; 좀더 자세하게 말씀해 달라는 얘기에요.

○運輸部長 張東一; 豫算執行實積에 나타나있는 대로 이것이 전부 收益事業으로 처리가 되는 것입니다. 그러면 우리 公社가 今年에 지금 7,215億원의 豫算收入 규모를 가지고 있는 가운데에서 그 중에서 營業收入이 票를 팔아 가지고 들어오는 運營收入이 2,574億원이고 그 다음에 방금 말씀드린 廣告라든지 賃貸라든지 이러한 附帶收入 이런 것이 約 115億원이 됩니다.

○權純直 委員; 여기 豫算實績에 있으니까 이것은 말씀 안 하셔도 괜찮고 됐습니다. 이것은 되었습니다. 그리고 驛內에 設置된 自販機 있습니까? 그것을 누가 管理를 하고 있습니까?

○運輸部長 張東一; 自販機는 89年 以前에는 저희들이 過去에 1號線 때부터 大韓老人會라든지 이러한 全國을 相對로 하는 福祉團體에서 그것을 管理하고 저희들은 賃貸料만 받았습니다. 賃貸料만 받고 實際運營은 自販機專門業體 4個 業體가 運營을 하고 있었습니다. 그것을 89년부터 저희들이 직접 機械를 運營하는 業體와 바로 契約을 해 가지고 과거에 年間 1億원 정도였던 收入되던 것을 지금 18億원 정도의 中間福祉團體를 排除시키고 직접 저희들이 運營業體와 契約을 해 가지고 管理를 하고 있습니다.

○權純直 委員; 바로 運營業體와 契約을 하는 데에 문제가 있는 것입니다. 그래서 이러 이러한 사람들은 자기의 利益을 위해서는 우리 市民의 便에 편리한 것보다도 자기들의 利益을 위해서 장사를 하고 있기 때문에 이런 저런 커다란 문제가 일어난다고 생각을 하는데 이것을 이대로 放置할 것인가 그렇지 않으면 정말로 市民便에 서서 정당하고 합리적으로 풀어나가겠다는 그런 의지는 없으신지 간단하게 답변을 해 주세요.

○運輸部長 張東一; 지금 驛構內 음료수 自販機는 사실은 乘客의 便宜設備으로써 지금 地下鐵 1號線 開通될 때부터 설치해 가지고 지금까지 運營을 해 오고 있습니다. 驛構內 新聞販賣라든지 또 차내 新聞販賣라든지 그 다음에 驛構內 飲料水 自販機라든지, 앞으로 지금 乘客이 계속 늘어나가고 그 다음에 乘降場의 모든 어떤 設備가 복잡해 지는 어떤 與件을 고려해 가지고 이것은 漸次的으로 檢討를 해 가지고 결정을 하

겠습니다. 검토해 나가겠습니다.

○權純直 委員; 本委員의 생각은 사실 그것이 時急하다고 생각이 듭니다. 알았습니다. 됐습니다.

○委員長 李永和; 다음 金箕英 委員님 質疑하십시오.

○金箕英 委員; 民主黨의 金箕英 委員입니다. 연일 地下鐵 業務에 社長 이하 任職員 여러분 勞苦에 敬意를 표합니다. 地下鐵公社 業務報告書 3페이지를 보면 맨 위에 任務欄이 있습니다. 그 任務欄에 보면 地下鐵道의 建設과 運營 및 附帶事業 또 都市交通의 발전과 市民福祉向上이라 되어 있습니다. 本委員이 알고 있기로는 서울 地下鐵은 분명히 서울市民것입니다. 社長께서도 제 말에 서울市民 것이라는데 同意하십시오?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 同意합니다.

○金箕英 委員; 그런데 여기 많은 임직원들이 계십니다만 社員들이 무엇인가 마치 地下鐵이 地下鐵公社것인 양 착각하는 분들이 많은 것 같아요. 公社任員도 마찬가지고, 이 地下鐵이다 여러분들 것이 아닙니다. 서울市民들의 것이라는 것을 銘心하시고 여러분들은 市民이 내는 税金으로 月給도 받고 祿을 먹고 있습니다. 市民의 머슴이라는 것을 명심하시고 地方化時代 民主化時代에 適應하시고 서울市廳 幹部들의 눈치만 보지 마시고 市民福祉向上에 최선을 다해 주시기를 바랍니다. 地下鐵이 빛을 지면 서울市民이 갚아야 됩니다. 市民 1人當 25萬원의 빛이 있는데 그 중 74%가 地下鐵 빛입니다. 물론 社員福祉 向上에도 신경을 써야 합니다. 人間的인 대접과 勞動의 댓가도 받아야 된다고 생각합니다. 그러나 정말 市民을 위해서 勞使가 힘을 합쳐서 최선을 다해 주시기를 당부드리면서 몇 가지 묻겠습니다. 同僚委員들이 이미 發言을 하셨습니다만 중복된 發言같습니다만 重要事項이기 때문에 다시 묻

겠습니다. 12月 2日 아침 7時 50分쯤 九老區 新道林洞 新道林驛에서 淸涼里驛으로 가던 地下鐵 1號線 電動車의 自動出入門이 또 故障이 나서 10餘分間 停車하는 바람에 地下鐵 全區間에 영향을 미쳐서 出勤길 市民들이 큰 불편을 겪었습니다. 10輛 編成의 電動車는 네번째 客車 및 뒷쪽 自動出入門이 15分間 닫히지 않아 出發을 못했고 事故報告도 안하고 고장난 門을 제대로 고치지 않고 그것도 驛務員 한 명만 乘車시켜 14個 驛을 運行 淸涼里驛에 到着한 사건은 무엇으로 解明할 것인지 社長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李永和; 이것은 社長님이 답변해 주세요.

○地下鐵公社社長 韓眞熙; 지금 金箕英 委員님께서 質問하신 그 車輛은 新道林驛에서 淸涼里까지 그 車輛은 저희 所有의 車輛이 아니고 鐵道廳 車輛에서 그런 出入門이 開閉가 되지 않은 그런 내용입니다. 저희들로서는 具體的인 사항을 모르고 있기 때문에 必要하시다면 알아서 나중에 報告를 드리도록 하겠습니다.

○金箕英 委員; 그러니까 그것이 서울地下鐵을 通過를 해도 車輛 自體가 鐵道廳 車輛이라고, 네, 그것은 제가 이해가 부족한 것 같습니다.

하루 802回 運行으로 155萬名의 市民들을 태워 나르는 首都圈 電鐵의 列車 制御自動裝置에 缺陷이 있어 大型事故危險이 도사리고 있습니다. 11月 2日 九老 進入區間的 지상자 그 지상자가 1年 전부터 고장으로 放置되어 있으며, 열차 自動制御裝置 作動 缺陷이 서울 新道林에서 九老驛 간에도 발견되었습니다. 이렇게 자주 고장나서 市民들은 불안에 떨고 있는데 어떻게 對策을 세우실 것인지 擔當理事께서 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○技術理事 崔相烈; 技術理事입니다. 答辯드리겠습니다. 저희가 運營하는 구간은 서울驛부터 淸涼里까지이기 때문에 地上區間에 구로동의 지상자問題는 鐵道廳區間이라 말씀드리고 저희가 그 사고 이후에 저희도 혹시 그런 사고가 있을까 봐 一齊點檢을 전부 했습니다. 그리고 1號線은 그 쪽 1·2號線은 鐵道廳시스템하고 거의 類似하지만 3·4號線은 거의 시스템이 다르고 더욱 完璧하게 그 후에 建設되었기 때문에 이번 결과에도 아무 이상이 없음이 確認되었습니다. 이상입니다.

○金箕英 委員; 다음은 地下鐵 勞使紛糾實態는 監查資料에 나와있으니까 놔두시고 防止策은 무엇인지 答辯을 바랍니다.

○地下鐵公社社長 韓眞熙; 1년에 한 번씩 賃金協約을 締結하는 團體交渉을 합니다. 또 아시는 바와 같이 團體協約은 2년에 한 번씩 更新하는 바꾸는 協商을 하는데, 평소에는 勞使間에 이렇다 할 그런 紛爭은 없습니다. 아까도 제가 말씀드렸지만 근래에 와서는 勞使關係가 매우 安定이 됐기 때문에 피차간에 勞使間에 무슨 서로 다툼이 있다든가 신경을 써야 할 일은 거의 없습니다. 다만 賃金協約을 締結하기 위해서 단체 교섭이 시작되면 그 때는 서로 利害關係를 달리하기 때문에 다시 말해서 勞動組合側에서는 더 많은 요구를 가지고 나오고 또 저희 公社의 입장에서는 여러 委員님들이 말씀하신 바와 같이 개인이 투자한 私企業이 아니고 公共企業이기 때문에, 또 市民의 稅金에 의해서 運營되고 있는 점을 충분히 감안해서 또 저희의 經營實情을 충분히 檢討하면서 그래서 交渉을 하고 協商을 하면서 解決을 해 나가고 있는데 결국 제 지금 見解와 所信으로써는 團體交渉을 성실하게 그러니까 一方的으로 그것을 불응한다든가 또 勞動者들의 要求를 묵살하는 그런 식이 되어서는 안 되고 성실하게 여러 가지 주어진

與件下에서 受容與否를 檢討하면서 해 나간다면 交渉過程에서 다소의 激論이라고 할까 이런 것은 있지만, 결국은 勞動組合에서도 經營實情을 충분히 이해하면서 平和的으로 妥結하는 이런 慣行으로 되어 있기 때문에 勞使紛糾를 豫防하는 그런 대책에 관해서는 성실히 團體交渉을 한다는 것하고, 평소에 勞組하교의 그런 賃金協約같은 것을 제외하고서 어떤 관계라고 할까 人間的인 관계, 더 나아가서는 서로 人格을 존중하는 어떤 애정을 갖고서 서로 대하는 이러한 人間的인 關係가 먼저 先行되어야 되기 때문에 또 거기에 더해서 公社에서 하는 일을 勞動組合에서 첫째 믿어야 되니까 信賴를 해야 되기 때문에 信賴를 쌓아 올리는 쌓아나가는 이러한 健全한 生産的인 關係를 유지하면서 간다면 勞使問題로 인해서 큰 어려움은 없다 그렇게 저는 생각을 하고 있고 또 그런 方向으로 최선을 다하고 있습니다.

○金箕英 委員; 잘 알겠습니다. 96年 2期 地下鐵工事 完工後 서울市 輸送分擔率이 50%, 99年 3期 地下鐵工事 完工後 서울市 輸送交通分擔率이 75%, 約 400km에 1日 輸送量 約 2,330萬名으로 推算을 하고 있는데 이때부터 정말 地下鐵時代가 本格的으로 접어드는데 이에 대비해서 지금부터 計劃을 세워야 된다고 생각합니다. 地下鐵公社社長의 立場에서 어떤 計劃을 세우시겠는지, 또 어떤 見解를 갖고 계신지 간단히 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 先進地下鐵, 이렇게 見學을 하고 또 가서 이렇게 運營하는 實態를 알아보면 公社면 公社가 전부 그런 것을 이렇게 擔當하는 것이 아니고 매우 그 業務自體가 細分化되어서 이를테면, 公社 밑에 어떤 法人體로 되어 있는 그런 子會社라고 할까 이런 것을 많이 만들어 가지고 一

定部分을 거기에 맡겨서 管理하고 하는 이런 形態를 취하고 있는 것을 제가 많이 보았고 또 듣고 왔습니다. 그래서 결국 이렇게 2期 地下鐵工事が 完工이 되면 50%의 輸送分擔率을 갖게 되고 또 이게 3期 工事が 完工이되면 75%, 2,300餘萬名을 地下鐵로 輸送하는 이런 막중한 責任이 따르게 되는 것인데 결국 能率을 提高하기 위해서는 建設當時에 그런 形態 이런 것 가지고는 도저히 안 되고 組織도 改編해야 되고 또 모든 것을 自動化하는 그런 시스템으로 바꾸기도 해야 되고 또 業務自體를 나누어주면서 專門化하는 이러한 體制로 가야만 된다 지금 現在와 같은 體制와 형태로써는 감당할 수가 없다 하는 것을 저는 솔직히 느끼기 때문에 이런 것은 미리 미리 그런 것을 對備하는 그런 계획을 事前에 樹立을 해서 그런 시기가 도래되면 그것을 堪當할 수 있도록 이렇게 해 나가야된다고 저는 생각을 합니다.

○金箕英 委員; 申永國 鐵道廳長은 1號線 서울驛과 淸涼里驛을 鐵道廳에서 넘겨받고 대신 一山 등 新設電鐵 運營을 서울 地下鐵公社에 넘기도록 하겠다고 했는데 여기에 대한 어떤 計劃은 있습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그것은 한때 申永國 鐵道廳長과 서울시 그 당시 高健 市長 님이 在任 中이었습시다만 그 때에 1號線을 兩機關이 같이 이렇게 씬으로 해서 여러 가지 不便한 점도 없지 않아 있다. 그러니까 1號線 運營權을 一元化해서 鐵道廳에 넘기는 方法, 또 동시에 3號線 延長線 또 4號線 延長線 이런 것을 서울地下鐵에서 운영하는 것이 어떻겠느냐, 바꾼다면 表現이 이상할지 모르지만 그렇게 해서 하는 것이 바람직한 것이 아니냐, 이런 얘기가 나온 것은 사실입니다. 그래서 여러 가지로 檢討를 해 보았습니다. 과연 그

렇게 될 수가 있겠는지, 그렇게 하는데 있어서는 어떤 問題點이 있겠는지, 그런 것을 자세히 저희는 저희 나름대로 검토해 보았고 鐵道廳은 鐵道廳 나름대로 檢討해 보았는데, 결론은 아직 내리지 못했습니다. 현재 상황을 말씀드리면 地下鐵이 상대방 전철 그러니까 鐵道廳과 地下鐵이 相對方 管轄區間을 運行할 때에는 각기 鐵道廳은 鐵道廳대로 地下鐵은 地下鐵대로 司令室의 統制를 받습니다. 實際 運行하는데 있어서 司令室의 統制를 각각 받고 있다는 사실하고 또 한 가지는 列車 運行區間 횡수, 運賃配分 이런 것은 조금 복잡한 것이 있지만 協約을 締結해서 協約에 의거해서 처리가 되게끔 되어 있습니다. 그리고 連絡運送에 관한 協定 등 아홉 가지 種類의 協約이 이미 締結되었기 때문에 체결된 協約대로 서로 履行하면 큰 不便과 蹉跌은 없다 이렇게 말씀드리고, 또 事故發生時에는 이른바 屬地主義原則에 의해서 發生지역에서 처리를 하고, 費用은 歸責事由가 어디에 있느냐에 따라서 精算하게 되어있고, 만약에 地下鐵에 歸責事由가 있다면 우리가 費用을 부담하고 鐵道廳에 歸責이 있다면 그 쪽에서 부담하는 것으로 이렇게 이미 선이 그어져 있고, 또 90年 7月 鐵道廳과 公社 間에 安全協議會를 構成을 했습니다. 그래서 事故處理라든가 安全診斷 등 이런 것을 共同으로 遂行하는 지금 현재 상황에 있습니다. 그래서 二元化로 지금 현재 運行을 하고 있지만 큰 問題는 어려운 問題는 없고 서로 協調하는 가운데 運行을 한다면 蹉跌없이 된다 이렇게 생각을 하고 1號線을 鐵道廳에 넘기느냐 하는 問題는 저희 公社 單獨으로 정할 수 있는 것은 아니고 市 當局에서도 그것을 檢討하고 있으니, 그 歸趨를 이렇게 보아야 되겠습니다.

○金箕英 委員; 지금 業務報告書 8페이지를 보면 91年 豫算

執行實績이 있습니다. 그것 하고 우리 委員들한테 提出한 監查資料에 23페이지가 있습니다. 여기에 營業收益 또 營業外收益이 숫자가 틀리는데 여기에 대해서 擔當理事께서 說明을 해 주세요.

○委員長 李永和; 그 외에 質疑가 또 있습니까? 또 있어요? 質疑를 전부 하세요.

○金箕英 委員; 네, 質疑를 좀 하겠습니다. 간단히 하겠습니까. 地下鐵公社는 監查院 監查가 없었습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 89年度에 있었고 90年하고 91年今年에는 監查院 監查는 없었습니다. 대략 監查할 事項을 서울市 監查官室에 委任해 가지고 委任監查가 있었습니다.

○金箕英 委員; 네, 알겠습니다. 이것은 한 가지 제 見解를 말씀드리고 마칠까 합니다. 지금 出退勤時間에 푸쉬맨까지 動員해서 그야말로 복잡한데 時差制를 말이죠, 關係機關에 建議를 해서 한 번에 사람이 밀리는 그러한 일이 없도록 한 번 建議하실 意向은 없으신지.....

○委員長 李永和; 以上이죠?

○金箕英 委員; 以上입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지난 번 臨時會때.....

○委員長 李永和; 사장님, 이렇게 하시죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네.

○委員長 李永和; 지금 時間도 꽤 오래되고 했으니까 지금 金箕英 委員이 질의하신 答辯은 점심食事 後에 準備를 하셨다가 점심食事 後에 하시도록 그렇게.....

○地下鐵公社社長 韓眞熙; 네, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 그렇게 해 주시고 그래서 이제 방금 제 일 끄트머리에 하신 時差 制問題 이것은 저희들이 地下鐵 러

시아워때 타 보아도 7時 20分 이렇게 8時 半 이것이 피크타임 1時間이란 말이에요. 그러니까 그것을 전 번에도 제가 말씀을 드렸습시다만 1時間을 延長하는 7時부터 9時까지 이렇게 피크타임을 러시아워 만드는 時差制, 이것을 交通局長께서 아마 用役을 준 모양입니다. 用役을..... 결과도 나와 있는 모양입니다. 그것을 우리가 報告를 한 번 받을 차례입니다. 이것을 참고로 말씀을 드리고, 그 다음에 제가 말씀을 드릴 것은 午後에 먼저 答辯을 해 주실 적에 아까 社長님께서 대충은 말씀해 주셨습시다만, 이 地下鐵公社와 鐵道廳과의 業務限界 이런 것 전 번에 新聞에도 저쪽에 어느 事故가 났을 적에 뭐라고 났느냐면 地下鐵公社는 事故가 났다하면 鐵道廳에 떠 넘긴다 이런 기사도 아마 委員님들 보셨을 것입니다. 여러분들 보셨지만 그런 등등을 명확하게 하기 위해서 委員님들이 아주 알기 쉽게 圖面을 걸어놓고 說明해 주신다든가 또 이런 表를 만들어 가지고 열다섯부를 나누어 주신다든가 이래가지고 地下鐵公社와 鐵道廳과의 業務限界 그러니까 路線, 業務, 事故責任限界 이래가지고 이것을 한 번 만들어주시고 關係理事님이 아주 구체적으로 우리한테 講義하듯이 말씀해 주시는 것이 오후 우리 質疑의 基礎가 되지 않느냐 이런 생각이 듭니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 잘 알았습니다.

○委員長 李永和; 또 두번째는 이것이 이제 어제 建設本部에도 얘기를 했습시다만 하여튼 이것이 사고가 나면 市民들은 그만 의아를 갖고 짜증을 내고 실제 자기가 不便을 느끼고 피부로 느끼고 이러니까, 事故에 대한 생각을 우리 社長님께서 아주 참말로 크게 關心을, 아까 제가 좀 귀에 거슬리는 말씀은 사고를 덜 내게 하지 外國의 先例를 들어가시면서 덜

내게 하지 이런 말씀을 하시는데 어제 建設本部長도 그런 얘기하다 저한테 혼이 났다고 하면 이상한 말씀인지 모르겠습니다만 그런 것이 아니라 100%를 안 내려고 하더라도 事故가 나는데 덜 내려고 하는 것보다 그런 용어보다는, 100% 안 내려고 하는 그 마음의 자세가 더 重要하다고 생각을 해서 午後에는 아까 말씀드린 첫째 限界문제, 두 번째는 사고를 내지 아니하는 綜合對策, 사고를 내지 아니하는 앞으로 절대로 100% 사고를 내지 아니하는 綜合對策을 두번째 報告를 해 주시기 바랍니다. 이것은 事故를 내지 아니하는 綜合對策은 社長님이 직접 報告해 주세요. 이것은 責任者가 關心을 가져야지 이것 사고 없애야 됩니다. 정말 지금 우리 議會 委員님들이 6個月 거의 勤務했습니다만 조금 더 지나 年末이 지나면 이제 地下鐵事故 나지 않습니까? 저는 배지 계속해 달고 다니지만 地下鐵 러시아워 때 地下鐵 타면서 이것을 한번 떴습니다. 왜 떴느냐면 푸쉬맨 막 밀어닥치죠. 제 옆에 있는 사람이 市議會 배지 들여다보면 알거든요. 國會議員하고 이제 차이가 나니까 귀싸대기 맞을까봐 제가 배지를 떴습니다만 그래서 이제 이것은 重要합니다. 저희들 監査도 여러분들 자극을 드리기 위해서 이렇게, 요즘 委員님들요 전부 中小企業하고 계시는 분들입니다. 이 분들 1週日 동안 꿈쩍 못하고 여기 나와 계십니다. 요즘 中小企業實態 아시죠? 여러분들, 年末고비 잘 넘겨야되는 것 아시죠? 이 어려운 狀況속에서 委員들 참말로 아무 報酬없이 奉仕하시는 분들 입장도 좀 생각해 주시기를 바라면서 점심시간 關係로 停會를 한 후에 15時에 監査를 繼續하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(12時 52分 監査中止)

(15時 03分 監査繼續)

○委員長 李永和; 監査를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

아까 答辯 들어야지요? 앉아서 하세요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 됐습니다. 서서하겠습니다. 午前 中에 여러 委員님들께서 많은 質疑를 해 주셨습니다. 一問一答式 方法에 대해서는 저희들이 經驗이 없었기 때문에 충분한 答辯을 못 드리고, 또 초점이 맞지 않는 그러한 內容이 되었기 때문에 이 자리를 빌어서 송구스럽게 생각합니다. 委員長님께서 이 두 가지만은 具體的으로 자세히 報告를 해 달라고 하는 말씀이 계셨기 때문에 먼저 地下鐵安全運行 綜合對策에 대해서 설명을 드리고 다음 번에 그 다음에 鐵道廳과 저희하교의 여러 가지 關係 이런 것에 대해서 報告를 드리겠습니다. 일단.....

○委員長 李永和; 鐵道廳을 먼저 말씀하시고 이해를 돕기 위해서 鐵道廳을 먼저 말씀하시고.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그래서 저희들이.....

○裴丁洙 委員; 지금 현재 말이죠. 우리 地下鐵公社 社長님께서는 委員長님이 특별히 말씀을 해 달라고 했으니까 지금 한 다 그 말인데 그렇지 않으면 안하겠다는 식입니까? 뭐니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 죄송합니다. 특별히 아까 말씀이 계셨기 때문에..... 질문이 계셨기 때문에 그렇게 말씀하는 것이죠.

○委員長 李永和; 네, 그 鐵道廳 關係를 먼저 하세요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 저희들이 그 동안에 얼른 油印物을 만들었습니다. 만들어서 여러 委員님들께 配付해 드렸습니다. 그래서 2페이지에 가보면 連絡運送協約이라고 되어있습

니다. 鐵道廳과 저희 公社는 協定에 의해서 地下鐵과 電鐵區
間에 電動車を 直通運行하도록 되어 있습니다. 그리고 두번째
는 鐵道廳과 저희 公社는 相對方 管轄區間에 到着하는 乘車
券을 相互 販賣하고 있습니다. 그리고 세 번째는 直通運轉과
乘車券 販賣收入에 대한 精算協約을 체결해서 1號線 開通時
부터 현재에 이르기까지 하고 있습니다. 그 밑에 路線圖가 있
습니다. 그래서 1號線의 경우 빨강색깔에 그것이 서울驛부터
清凉里驛까지 이것이 저희 地下鐵 1號線의 區間입니다. 그
밖에 議政府로 가는 線, 仁川으로 가는 線, 水原으로 가는
線, 이 파랑색상으로 되어 있는데 이것은 엄연히 管轄이 區分
됩니다. 그래서 빨강색깔 이 區間 內에서 일어 諸般事故라든
가 障礙 이런 것은 저희 責任下에 있는 것이고 그 地下를 벗
어나서 議政府로, 仁川으로 혹은 水原으로 가는 그러한 管轄
內에서 일어나는 事故에 대해서는 地下鐵하고는 關係가 없습
니다. 그리고 電動車색상도 鐵道廳 電動車는 청색으로 되어
있고, 地下鐵 電動車의 색깔은 붉은색으로 되어 있습니다. 電
動車도 색깔을 구별해서 이렇게 하고 있는 것이 現實입니다.
그리고 3페이지에 連絡運送協約 내용이 아홉가지 種類가 있
는데 제목만 제가 말씀드리면 열차의 상호직통운전 및 連絡
運送에 關한 協定도 있고, 그 다음에 國有鐵道와 地下鐵 間的
直通運轉에 關한 協約, 이것이 74年 8月 15日부터 현재까지
이것이 運營이 되고 있습니다. 그 다음에 세번째는 共同驛의
井同使用에 關한 協約이라든지 또 車輛規則 및 整備協約 또
連絡運賃精算規程 또 連絡運送協約 또 車輛使用料 및 乘務員
人件費精算協議書 또그 다음에 電動車運轉用 電力料金精算協
約 그리고 首都圈電鐵 安全協議會 運營에 關한 協約 등 아홉
가지에 걸친 協定과 協約이 지금 현재 기이 締結되고 있고

이것을 運行하고 있습니다. 그래서 事故가 發生했을 때 責任部分은 첫째 事故調査에 있어서는 他 機關車輛 또는 乘務員이 사고를 낸 경우 事故發生地 運轉車輛에 그것을 速報를 하고 그 다음에 重要하거나 責任所在 不明時에는 쌍방이 동시에 合同調査班을 構成을 해서 原因을 糾明하게 되어 있습니다. 그리고 意見이 만약에 다툼이 있을 때 그 때는 交通部長官이 이것을 나와서 仲裁를 하게 되어 있습니다. 또 事故復舊에 있어서는 發生地域管轄區間에서 被害復舊라든가 緊急處理를 하고 또 車輛은 車輛所屬機關으로 移送되어 가지고 整備가 됩니다. 그 다음에 被害補償에 있어서는 歸責區分에 따라 15日 以內에 精算을 하고 또 乘下車時 不注意, 出入門 開閉 또 乘降場 失足으로 인한 사고는 발생지역 관할기관에서 처리하도록 이렇게 이제 구체적으로 구분이 되어 있는데 일반적으로 이제 무슨 사고가 생겼을 때 地下鐵에서 책임지는 것이냐 지하철에서 일어난 것이냐 또 혹은 首都圈電鐵鐵道廳管轄 內에서 일어난 것이냐 이것에 대해서 구별이 없습니다. 그래서 하도 新聞이라든가, 라디오방송, 텔레비전에도 이것을 구별하지 않고 덮어놓고 그냥 이렇게 같이 취급하기 때문에 그래서 그것을 해명하기 위해서 저희들이 各 新聞社, 放送局 전부, 아주 위는 社長으로부터 밑에는 出入記者까지 전부 油印物을 만들어서 배부했습니다. 그래서 근래에 와서는 그것이 어느 정도 識別이 되어 가지고 확실히 그것을 線을 그어주는데 아직까지도 記者가 또 바뀌면 그것을 모릅니다. 그래서 솔직히 말씀드려 저희들이 隘路가 많이 있고 또 一般的으로 무슨 事故가 생겼다하면 전부 地下鐵로 보는 그런 경향이 있기 때문에 저희들은 그때마다 記者室에 連絡해서 解明도 하고 그렇습니다. 그러한 點을 이해해 주시고 1號線을 서로 같이 使

用하는데 따르는 여러 가지 문제가 있다는 것을 말씀드렸습니다.

○委員長 李永和; 그러니까 電動車輛의 所有가 분명히 되어 있나요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 물론이죠, 700輛이 있습니다. 700輛이 있는데.....

○委員長 李永和; 그러니까 門같은 것 開閉故障이 났다 이런 것은 그 所有別로 챙기면 되는 것이고.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그렇죠. 차량별로만.....

○委員長 李永和; 문제가 애매한 것이 이제 路線, 線路 이런 것이 애매합니까? 線路도 아까 그 색깔대로 하면.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그렇죠. 地下鐵區間 內에서 일어난 것은 저희 責任이고 그밖에 벗어난 것은 地上, 이것은 鐵道廳 所管이고 그렇습니다.

○委員長 李永和; 네.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그 다음에 이제 근래에 잇따라 발생한 首都圈電鐵 鐵道廳 얘기입니다. 그리고 地下鐵의 安全事故와 障礙件數는 모두 8件이었습니다. 이 중에 鐵道廳管轄 電鐵區間에서 일어난 件은 10月 30日 開峰驛 列車 追突事件, 그 다음에 11月 1日 字 淸涼里驛 區內에서 列車 脫線한 사건, 또 11月 14日 九老驛에 전철이 故障된 事件, 또 落雷로 해서 벼락이 떨어지면서 그때 運行이 되지 않은 이런 것하고, 또한 件은 出入門이 닫히지 않은 그런 것해서 모두 한 다섯件에 이르고 저희 地下鐵 內에서 일어난 것은 11月 15日 鐘閣驛 線路破損입니다. 線路가 한 31cm 정도가 파손된 것 이것하고 그 다음에 11月 29日 東大門運動場驛의 에스컬레이터가 고장난 것 그것하고, 그 다음에 11月 30日 新村驛에서 電動車

門이 열린채로 닫히지 않았기 때문에, 닫히지 않은 狀態로 聖水驛까지 그냥 간 일이 있었습니다. 그래서 鐵道廳 區間에서 일어난 事故에 대해서는 제가 說明을 못 드리고 다만 此際에 鐘閣驛 線路破損에 대해서 조금 제가 敷衍해서 報告를 드리면, 레일 일부가 鐘閣驛하고 市廳驛 돌아가는 급커브 曲線이 아주 상당히 급합니다. 그래 이런 얘기는 말씀드릴 것이 아니지만 그것이 東亞日報社 社屋밑에 이렇게 들어가게 되어 있는데 그것이 그때 建設當時에 그리로 가지 못하고서 이렇게 곡선 급커브를 만들었기 때문에 거기는 항상 충격이 심합니다. 列車가 갈 때 충격이 심하고 또 그것이 커브다 보니까 곡선이 급하다 보니까 이음매, 그러니까 이음새가 많습니다. 이 路線을 갖다가 이었죠. 그래서 平常時에도 30km 時速 그것으로 徐行하는 區間입니다. 거기에 이제 31cm 정도의 레일 일부가 균열이 생겨서 그런 일이 있었는데 이것은 大型事故하고 연결되지 않고 균열이 된 것을 알고서 바로 破損된 것을 바로 알고서 우리가 徐行, 時速 5km로 徐行을 했기 때문에 10時 48分부터 11時 7分까지 19分 동안에 완전히 이것을 復舊를 했습니다. 러시時間帶를 피해서, 10時 조금 지나서 완전히 이것을 복구를 했는데요. 그래서 이것으로 인해서 일부 列車가 遲延된 것은 사실입니다. 그래서 이 原因을 보면 長期使用에 따른 역시 老朽化와 이음매부위 車輛衝擊이 거기에 겹쳐가지고 균열이 된 것인데 이음매판이 이렇게 가려 있기 때문에, 저희들이 매일 午前 午後로 線路를 점검하는 사람한테 이것이 눈에 띄지 않았습시다. 점검이 안 되었습시다. 그래서 內部에서 이음매판속에서 균열이 진행되고 있는 그것을 찾아내지 못 했기 때문에 결국 이런 結果가 생긴 것입니다. 그래서 아까 말씀드렸지만 이런 사고가 생기고서 바로 5km 徐行

으로 運轉을 했고 그래서 地下鐵利用案内文을 게첨하는 동시에 방송도 했습니다. 그래서 이번 均열된 레일部分은 그 材質을 精密組織檢査를 할 필요가 있다 그렇게 생각을 하고서 지금 시작을 했는데 레일製作會社는 江原産業株式會社고 제작년도는 1983年이었어요. 그래서 이번에 레일이 왜 그렇게 파손된 것인지 多角的으로 調査를 하고 있고, 그래서 아까 列車 레일탐상차 이런 것을 도입하게 되면 超音波로 全部 測定을 하고 또 記錄을 하고 촬영을 하고 이렇게 精密하게 되기 때문에 사람이 무슨 전등 같은 것 하나 들고 다니면서 적절히 보는 이런 것 하고는 판이합니다. 다릅니다. 그래서 이것을 빨리 導入해 가지고 全 路線에 대해서 레일탐상차가 探索을 하는 이런 대책을 세워서 推進해 가겠습니다.

그리고 이제 한 가지 委員님들의 이해를 돕기 위해서 말씀드리고 싶은 것은 運轉事故라고 하는 것은 運轉事故하고 運轉障碍로 區別됩니다. 그래서 운전사고라고 하는 것은 列車運轉中에 人命, 사람이 죽는 것입니다. 人命死傷 또는 물건이 損傷이 발생한 그런 것을 얘기하는데 그 種類는 列車衝突, 列車끼리 衝突하는 그것이 하나의 큰 사고입니다. 그 다음에 列車接觸 그 다음에 列車脫線 또 列車火災 이런 것을 소위 運轉事故라고 해서 大型事故로 이렇게 취급을 하고 있고, 그 다음에 운전장애라하는 것은 列車運行 中에 運行에 지장이 생겨서 열차운전을 정상적으로 하지 못하는 그런 것입니다. 그 종류는 차량고장이라든가 전차선 故障 또 信號裝置故障이라든가 線路障碍, 列車遲延 등 이런 것이 있는데 外國의 경우는 大型事故라고할까 이런 것만을 事故件數로 기록을 하고 간단한 장애라든가 또 출발이 좀 늦었다든가 또 문이 닫히지 않는다든가 이런 것은 하나의 장애로 해서 거의 統計로 잡지

않는 그런 현황이 있고, 이 장애 같은 것은 소위 機械 테크니컬트러블이라고 해서 이런 것은 거의 統計로 取扱하지 않는 이러한 실정에 있다는 것을 말씀드리고 저희들이 어떠한 경우가 있어도 아까 말씀드리는 列車衝突이라든가 혹은 脫線이라든가 人命 혹은 火災 이런 大型事故는 일어나지 않도록 제가 責任을 지고서 豫防을 하고 또 平素에 여러 가지 계획과 對策을 차질 없이 추진해 나가겠습니다.

그리고 地下鐵安全綜合對策에 대해서는 여러 委員님들께 油印物로 배부를 해 드렸는데 이것을 제가 이 자리에서 설명을 할 생각인데 어떻겠습니까?

○委員長 李永和; 時間이 오래 걸리기 때문에.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 시간이 좀 걸립니다.

○委員長 李永和; 오래 걸리기 때문에 이 核心되는 部分 넘겨 보면 事故豫防活動 있지 않습니까? 거기서부터 간단하게 말씀하시죠? 4페이지에 事故豫防活動.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 事故豫防活動을 總括적으로 제가 말씀드리겠습니다. 첫째는 運轉障礙率 減少를 위한 目標을 設定을 해서 이 管理를 철저히 지금 하고자 합니다. 그래서 分野別 自體運轉障礙 減少方案을 講究해서 類似運轉障礙가 재발되지 않도록 그렇게 방지해 나가겠습니다. 그 다음에는 安全指導員의 指導點檢도 強化해서 日常指導點檢을 매일 施行하고 또 分期別 綜合安全點檢도 並行을 하고, 또 한편 脆弱時期 特別點檢 이틀테면 解氷期라든가 雨期라든가 酷寒期 이런 때 어떤 돌발적인 일이 없도록 그렇게 하겠습니다. 그 다음에 乘務員들의 力點管理에 있어서는 乘務員 適合性檢査 乘務 前에 適合性檢査와 아까 말씀했던 신체지성감성 바이오리듬이라는 것 이것을 檢査를 하고 또 電動車 出庫 前에

A.T.S 列車自動停止裝置를 말합니다. A.T.S등 運轉保安裝置 事前點檢도 철저히 하도록 하겠습니다. 그리고 乘務員指導監督을 強化하기 위해서 每月曜日마다 本社에 運營理事와 運轉幹部들이 같이 탑니다. 參乘을 하고 또 그밖에는 平常時에는 乘務事務所 幹部들이 매일 指導參乘을 하고 있는 상태입니다. 그렇게 하면서 外部專門家들 하등의 合同點檢을 실시를 하겠는데 이것은 다 이 계통의 전문가들이 있습니다. 그 사람들하고 같이 公社 技術陣하고 합동해서 그때 그때 原因分析도 하고 또 安全點檢도 年 2回 실시하겠습니다. 重點管理部分別 確認點檢事項은 차량의 경우는 집전장치 주회로 견인전동기 등이 있고 또 電氣의 경우는 電車線路앵카링 및 금구류, 變電設備 신호통신분야는 전철기라든가 궤도회로, 신호기계실, 선로는 분기기와 곡선부, 대략 이렇게 저희들이 일상 검수한다든가 정비하는데 있어서 어느 부분이 취약하다는 것을 압니다. 그래서 거기에 重點的으로 管理를 하는 그런 活動을 저희들이 전개하겠습니다. 그리고 安全沮害要因은 保線分野는 요인이 어디에 있다는 것을 다 압니다. 그래서 그런 것에 대해서 차질없이 저희들이 사전에 補修를 하고 또 檢修를 하도록 이렇게 하겠습니다. 그래서 事故를 예방하는 對策에 대해서는 아까 現況報告時에 短期對策하고 長期對策을 설명을 드렸기 때문에 생략을 하고, 다만 지금 이런 것이다 되어 있는데 計劃도 다 서있고 對策도 서있는데 결국 사람들이 檢修도 하고 整備도 하는데, 결국 紀綱이 해이했기 때문에 제대로 할 일을 하지 않으므로써 생기는 것이 아니냐 이런 꾸중을 그동안에 많이 들었고, 또 저희들도 하다 보면 點檢을 하고 原因을 규명하다 보면 그런 부분이 없지 않아 있습니다. 그래서 저희들은 現業에서 勤務하든 本社에서 勤務하든 간에 우리가

一體感を 갖고 紀綱解弛라든가 또 할 일을 제대로 안했기 때문에 어떤 事故가 생기는 일이 없도록 저희들이 최선을 다하고 있고, 또 紀綱確立과 勤務者의 勤務姿勢를 碎身하기 위한 특별대책도 세웠습니다. 그래서 근간 地下鐵運轉障礙와 關聯해서 安全事故豫防과 地下鐵利用市民 使宜增進을 위해서 저희 公社 任職員은 맡은 바 職務를 충실히 遂行하도록 全職員의 勤務紀綱을 刷新코자 하는 그런 目的으로 세웠습니다. 그래서 業務遂行 指導監督을 強化하고 또 勤務時間 中 擔當業務推進에 全力을 하고, 또 部署長 및 現業長 特別教育을 시행하고, 또 安全運行을 위한 호선별 任員責任制, 任員이 責任을 집니다. 1號線은 技術理事, 2號線 合井에서 江邊까지는 管理理事, 城內에서 堂山까지는 運營理事, 3號線은 監事, 4號線은 總務理事 호선별로 책임을 지고 月 1回 以上 담당호선을 點檢을 하고 巡察을 하고 또 독려를 하도록 이렇게 하고있고, 담당호선 내 現業長들이 業務推進隘路라든가 建議事項을 청취하도록 이렇게 했습니다.

그래서 이상과 같이 公社職員으로 하여금 지하철 인상을, 地下鐵의 어떤 인상을 定立하도록 愛社心과 主人意識을 갖도록 그렇게 저희들이 하고 있고 또 勞使和合雰圍氣 증진으로 自律的 服務姿勢를 誘導하면서 열심히 일하는 풍토를 조성해서 安全運行體制 確立은 물론 千萬市民으로부터 信賴받는 地下鐵이 되게끔 그렇게 노력하고자 합니다.

○委員長 李永和; 理事님들이 하나씩 맡은 것은 잘하시는데 이 분들이 月 1回 이상으로 되어 있는데 적어도 旬期別로 한번씩 열흘만에 한 번씩은 現地에 나가 보시는 그런 體制가 되어야 될 것이예요. 열흘만에 한 번씩.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그래서 지금 94名으로, 任員

들하고 幹部들로 해서 現業指導督勵班을 編成해 가지고 매일 나갑니다. 交代해서 나가는데 지금 委員長님 말씀대로 月 1回 以上으로 되어 있지만 가급적 열흘에 한 번씩 순기별로 이렇게 해서 號線別責任者가 巡察한다든가 이렇게 點檢할 수 있도록 그렇게 하겠습니다.

○委員長 李永和; 그런데 1·2·3號線이 여러분들이 運營하는 이 路線이 전부 老朽, 뭐 모두 그렇게 되어 있는 것이 아닙니까? 지금 어느 것이 제일 노후되어 있나요 이 路線 中에.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 1號線이 開通되고서 17年 되었으니까요.....

○委員長 李永和; 그러니까 路線別로 1號線이 어느 理事님에요 社長님?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 1號線은 技術理事입니다.

○委員長 李永和; 그러니까 1號線 같은 것은 적어도 週 한 번씩 劃一的으로 그러지 말고 그렇게 아주 몸짚어 가지고 努力하지 않으면 사고가 난다 이렇게 생각합니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 1號線의 경우는 더 短縮해서 잘해 나가도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 그래 가지고 日誌도 분명히 쓰고 나중에 事故났을 적에 우리는 하나 하나 챙길 것입니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네.

○委員長 李永和; 그 巡察한 結果, 무엇이 指摘이 되었는지 또 措置는 실제 말단에서 어떻게 되었는지 아주 사고났다 이러면 그것 먼저 볼 것입니다. 日誌.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그래서 앞으로 저희 對策과 計劃이 계획 대책으로 끝나지 않고 實踐함으로써 결과적으로 다시는 어떤 사고라든가 이런 것이 일어나지 않도록 最善을

다하겠습니다. 지난 번 몇 가지 障礙에 대해서 다시 한 번 송구스럽게 생각하고 反省을 하겠습니다.

.....
(參照)

철도청과 연락운송현황

(뒤에 실음)

.....
○委員長 李永和; 아까 金箕英 委員의 답변을 두 가지 외에 답변 안 한 것이.....

○金箕英 委員; 네, 豫算執行實積과 收入支出監查資料에 차이가 난다. 그것.....

○委員長 李永和; 그것은 擔當理事가 答辯을 하시고 다음 質疑를 받도록 그렇게.....

○總務理事 李乙森; 總務理事가 重要業務現況資料와 市政監查資料上에 營業收益小計와 營業外收益小計가 相異한 理由에 대해서 答辯을 드리겠습니다. 重要業務推進資料上에 40億원 中에는 收入賃貸料, 商街賃貸料 收入입니다. 17億원을 營業外收益에 計上하였습니다. 그러나 동 收入賃貸料는 營業收益의 附帶事業收益과 유사한 사업이므로 앞으로는 營業收益項目으로 이관할 계획으로 市政監查資料에는 17億원을 營業收益項目으로 移管해서 營業外收益 23億원으로 計上되었고 절대 總額에는 차질이 없습니다. 앞으로 그런 혼란이 없도록 주의를 하겠습니다.

○元松喜 委員; 여기에 대해서 補充質疑를 하겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 元松喜 委員님 질의하십시오.

○元松喜 委員; 元松喜 委員입니다. 豫算規模項目의 收入欄에 運營收益 2,725億원 中 營業外收益이 40億원으로 되어 있습

니다. 실제 營業外收益이 40億원이 훨씬 능가한 것으로 본인은 알고 있습니다. 그런데 計數가 正確하다고 말씀하시는데 이것은 서울시議員을 우롱하는 처사가 아닌가 생각합니다. 그것을 詳細하게 다시 한 번 명확하게 설명을 해 주십시오.

○委員長 李永和; 네, 總務理事 답변하십시오.

○總務理事 李乙森; 지금 말씀드린 營業外收益 40億원을 설명하는 것은 豫算編成上 計劃된 숫자의 차이 그것을 설명을 드렸습니다.

○元松喜 委員; 거기에는 서울시 出資金 1,800억원, 地下鐵公債 2,395億원, 前年度移越金 291億원을 합한 것으로써 40億원이 되는 것으로 되어 있는데 본인이 알고 있는 것으로는 地下鐵驛 商街賃貸料가 13億 800萬원, 附帶施設設置運營 收入費가 25億 5,900萬원, 代行廣告 收入, 便宜施設廣告收入 合해서 191億 9,200萬원 도합 230億 5,900萬원이 되는 것으로 본인은 과약을 하고 있습니다. 營業外收益을 40億원으로 보고하는 것은 市議員을 경시한 태도에서 發想이 된 것이 아닌가 本委員은 생각이 됩니다. 이 營業外收益 제가 발표한 金額은 어디다가 어떻게 사용을 하고 營業外收益에 들어가지 않은지 糾明을 해 주시기 바랍니다.

○總務理事 李乙森; 네, 補充해서 설명을 드리겠습니다. 지금 現在 現況報告書 8페이지에 總 豫算規模가 7,215億원이고 그 내용은 營業收益이 2,689億원, 營業外收益이 40億원 그리고 市出資가 1,800億원, 地下鐵公債가 2,395億원, 前年度移越分이 291億원 이것을 총 합해서 7,215億원으로 구성되었다는 얘기입니다.

그리고 營業外收益과 地下鐵出資金은 別個이고 營業外收益 아까 40億원에 대해서 別途資料와 숫자가 相異하다는데 대한

답변을 드렸습니다. 그리고 營業外收益에 대한 내용, 그 내용을 지금 현재 豫算計劃上으로만 말씀을 드리겠습니다. 營業外收益을 구성하는 내용은 收入利子가 20億원, 폐품賣却收入이 1,100萬원, 在庫資産賣却利益이 1,200萬원, 收入違約金賠償金이 800萬원, 固定資産處分利益이 1億 9,500萬원, 雜利益이 2,000萬원 그 다음에 收入賃貸料가 17億 2,300萬원으로 구성이 되어 있습니다. 설명이 되었는지 좀 부족하지만 양해해 주시기 바랍니다.

○元松喜 委員; 제가 말씀드린 것은 營業外收益에 왜 項目欄에 附帶施設運營費, 地下鐵驛商街賃貸料, 代行廣告收入, 便宜施設廣告收入이 收入을 營業外收益에다 포함을 안 시켰느냐 하는 얘기입니다.

○總務理事 李乙森; 그것을 計理上으로 營業收益의 그 세항인 附帶事業收益에 計上이 되어 있습니다.

○元松喜 委員; 네, 됐습니다.

○李敬雲 委員; 하나 補充質問하겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 李敬雲 委員님 질의하십시오.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다. 방금 豫算執行이나 이런 데서 의문점이 있어서 질의를 하겠습니다. 主要業務推進現況의 8페이지에 있는 附帶事業收益은 뭐고 그 다음에 18페이지에 있는 부대사업수입은 뭐예요 다른가요? 같은 내용인가요? 같은 것인가 아닌 것인가만 답변해 주세요.

○委員長 李永和; 이것이 이제 문제인데 一問一答式으로 社長께서 答辯을 하는 것으로 하니까 理事라든가 部長들이 計數하나 안따져보고 이제 그냥 앉아있는 것이지.....

○總務理事 李乙森; 죄송합니다. 파악을 분명하게 하기 위해서 답변이 遲延되었습니다. 報告書 8페이지에 附帶事業收益

85億원과 報告書 18페이지에 91年度 計劃 附帶事業收入增大에 115億원의 計數 차이는 그 밑에 있는 車輛使用料 및 乘務員人件費 23億원, 電動車電力料 7億원 그리고 營業外收益 40億원중 17億을 제외한 그런 金額으로 합해서 표현이 되었습니다. 附帶事業收入 增大라고 해서 附帶事業費하고 유사하게 표현이 돼서 죄송하게 됐습니다.

○李敬雲 委員; 다시 질의를 하겠는데 얼렁뚱땅하지 말고 확실하게 대답해 주세요. 그것이 그것이에요.

○總務理事 李乙森; 이 計數를 別途로 설명을 드리겠습니다.

○李敬雲 委員; 그러면 實績面에서 위에는 다 손해도 94億원이고 여기에 實績에는 99億원으로 나왔습니다. 그러면 그 숫자는 맞아야될 것 아니에요?

○總務理事 李乙森; 지금 현재 計劃된 것이 실적으로 收入은 다 年末까지 들어오지 않았기 때문에 99億원에 아직 未達입니다.

○李敬雲 委員; 88億원이라는 것은 實績이고 現在까지 그 다음에 99億이라는 것도 11月 實績으로 나와 있어요 무슨 소리 하는 것이에요?

○總務理事 李乙森; 이것은 10월까지의 實績입니다.

○李敬雲 委員; 그 위의 것은 무슨 實績이고요?

○總務理事 李乙森; 이 8페이지 것은 10월까지 現在의 實績이고, 18페이지 것은 위에 표시된 것과 같이 11月末까지의 實績입니다.

○李敬雲 委員; 그런데 이것은 本委員이 질문했을 때 擔當理事도 얼핏 같은 것이냐 아니냐를 답변을 못하셨습니다. 그리고 이것 작성한 사람 아닌 다음에는 알 길이 없네요.

○總務理事 李乙森; 여러 가지가 구성되어서 챙기지 못한 것

을 죄송하게 생각합니다.

○委員長 李永和; 잘못 되었다는 것이에요?

○總務理事 李乙森; 네, 把握해서 즉각 답변을 해 드리지 못해 미안합니다.

○李敬雲 委員; 이것은 市議員들이 이런 수치까지 알겠냐? 專門家 아니기 때문에 모를 것이 아니냐 하고 그냥 우리 속된 말로 엉거주춤 넘어가는 것 같은 인상이 돼요. 이것 아무리 뜯어보아도 모르겠고 여기 韓社長께서는 어떻게 잘 아시는지 몰라도 이것 분명히 이상해요. 그래서 내가 質問을 드렸습니다. 그래도 내용은 조금 제 느낌으로는 얼렁뚱땅 그냥 그것이 그거다 하고 하기 때문에 자꾸 조금 時間을 많이.....

○委員長 李永和; 이 專門委員이 計算한 것과는 완전히 달라 잘못 되었다고 했잖아 잘못되었다고.....

○李敬雲 委員; 너무 오래 시간 끌 수가 없기 때문에 끝나겠는데요. 여하튼 이것은 이상하게 되었죠?

○總務理事 李乙森; 별도 설명을 해 드리겠습니다. 죄송합니다.

○李敬雲 委員; 됐습니다.

○委員長 李永和; 이런 하나하나를 확실히 하세요. 확실히..... 경고합니다.

○元松喜 委員; 제가 아까 설명을 잘못 드러가지고 訂正을 해야겠어요. 아까 營業外收益40億원이 왜 그것뿐이 안 되냐 하는 것이거든요. 그래서 附帶施設運營費, 地下鐵 商街賃貸料, 代行廣告收入 便宜施設廣告收入해서 都合하면 230億 5,900萬원인데 왜 이것이 營業外收益에 들어가지 않을 양냐 하는 것인데 그것을 아까 질문을 잘못했습니다. 그 내용을 다시 한번 설명해 주셨으면 고맙겠습니다. 서류가 2個가 되어 가지

고 混同이 와 가지고......

○李敬雲 委員; 그리고 總務理事 말이에요, 제가 질문한 것 중에 또 같이 답변해 주세요. 먼저 합해서 94億원 10月末이라고 했어요. 그러면 1個月當 約 9億 4,000萬원씩 수입이 되었는데 그러면 한달 동안에 나머지 계산 5億밖에 안돼요. 11月에는...... 말도 안 되는 수치가지고......

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 李委員님, 양해해 주시면 실제 정확한 計數를 報告드릴 수 있도록 하기 위해서......

○李敬雲 委員; 社長께서 얘기하는 것 모양 잘못되어서 확실하게 얘기한다고 하면 좋습니다. 그러나 뭐가 10月하고 11月이라고 엉터리로 대답해요? 11월에 5億원이고 전에는 10월까지 9億 4,000萬원씩 收益이 됐다는 얘기입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 擔當部長이 설명드리도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 이것이 설명이 되는 것이에요? 잘못된 것이에요? 확실히 해요.

○企劃經營部長 洪永奎; 설명이 되겠습니다. 양해해 주신다면 제가 직접 설명을 드리겠습니다.

○委員長 李永和; 네, 하십시오.

○企劃經營部長 洪永奎; 제일 처음 指摘하신 營業外收益이 推進報告書上에는 40億원으로 되어 있고, 書面要求資料에는 23億원으로 되어 있는 것에 대해서는 이 비목이 營業外收益과 營業收益이 그 동안에 비목이 불합리하게 되어 있었습니다. 그래서 이 報告書 作成은 過去實績을 그대로 실적을 넣도록 되어있기 때문에, 과거에 費目編成上 費目이 정해져 있던 그것을 기준으로 해서 작성을 했습니다. 그러다 보니까 소위 商街賃貸收入이 營業外收益으로 잡혀있었기 때문에 그것이 17

億원이 營業外收益으로 들어가서 40億원으로 보고가 되었습니다. 그러면 營業外收益은 뭔데 왜 40億원밖에 안 되느냐 하시는 질문에 대해서는, 營業外收益은 收入利子 20億원하고 폐품賣却收益 1,100萬원, 在庫資産賣却收益 1,200萬원 收入違約賠償金 800萬원, 固定資産處分利益 1億 9,500萬원, 기타雜利益 2,000萬원 해서 22億 4,600萬원에 收入賃貸料 아까비목을 앞으로 移管시키는 것이 되기 때문에 그 移管되기 전 것으로 했어요. 17億 2,300萬원을 포함하게 되면 39億 6,500萬원인가 됩니다. 그래서 이것이 億단위로 표시할 적에 40億원으로 表現이 된 것입니다. 그 다음에 市 出資金 1,800億과.....

○李敬雲 委員; 아니, 잠깐만 기다리세요. 자꾸 되풀이를 하게 되는데 地下鐵驛 商街賃貸料가 13億 800萬원이고, 附帶施設設置運營收入이 25億 5,900萬원이고, 代行廣告收入 便宜施設廣告收入 해서 都合하면 230億 5,900萬원인데, 이것이 왜 營業外收益에 들어가지 않을 양고 이 돈은 어디로 갔느냐 말이죠?

○企劃經營部長 洪永奎; 저희들이 營業外收益으로는 200億을 넘어가는 것은 없었는데 어디서 資料를 입수하셨는지 그 자료를 제가 좀 보았으면 설명을 드릴 수가 있을 것 같습니다.

○元松喜 委員; 네, 자료를 우리 交通委員會에서 要求한 자료를 지금 참작한 것입니다. 地下鐵驛舍附帶施設設置 및 運營現況 해 가지고 여기 전부 자료가 나와 있습니다. 이것을 토대로 해서 지금 말씀드리는 것이에요.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 그것을 저희들이 作成한 것이 아니기 때문에 그 資料를 저희들이 한번 檢討를 해야지만 그것은 疏明이 되겠습니다.

○委員長 李永和; 이것은 어디서 提出했나요? 이 市政監查資料 서울特別市地下鐵公社 이렇게 되어 있는데 이것 말이짱아요? 이것 要求資料.....

○元松喜 委員; 몇 페이지냐 하면 32페이지, 33페이지, 34페이지, 35페이지 여기를 보시면 여기 나와 있습니다.

○委員長 李永和; 이렇게 하겠습니다. 停會를 하려고 해도 가까운 시간을 停會를 할 수 없고 하니까 이 문제를 검토를 해가지고 잘못됐으면 반드시 잘못됐다는 보고를 하고 설명을 할 기회를 드릴테니까 모두 檢討하세요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 죄송합니다.

○委員長 李永和; 그리고 다음 質疑하실 朴泰源 委員 質疑하십시오.

○朴泰源 委員; 朴泰源 委員입니다. 시간을 벌기 위해서 간단히 몇 말씀 質問하겠습니다. 지금 우리 地下鐵을 往來하는데 있어서 한 가지 建議事項입니다만 지금 學生들도 티켓을 일일이 주고 내리고 하는데 그 티켓을 發行을 해 주지말고 학생만이라도 學生證같은 會員證을 만들면 交通질서가 원활히 되지 않을까 거기에 대해서 社長님 말씀 해 주시고요. 그리고 이것은 조금 專門的인 얘기 같습니다만 여기 監查資料에 보면 驛務自動化器機增設하는 데에서 조금 推進實績에 보면 自動改票機 142臺 및 A.F.C 豫備品購買에 있어서 調達廳契約을 프랑스의 CGA에다가 계약을 했다고 했는데 또 向後對策은 계약과정에서 2回 流札됨으로 인하여 工事期間 順延豫想, CGA會社와 單獨契約이 됐는지 그것도 좀 添附해서 말씀해 주시면 좋겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 韓眞熙 社長님, 답변하십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 朴泰源 委員님께서 학생이라고 하

는 것은 身分이 확실한데 아침 出退勤時間帶에 가뜩이나 복잡한데 학생들마저 票를 사 가지고 게이트에다가 이렇게 넣고 빼고 이렇게 하면 오히려 混雜을 加重시키는 것이 아니냐, 그렇기 때문에 外國과 같이 學生들한테는 學生證이라고 할까 학생만이 쓸 수 있는 어떤 무슨 패스 이런 것을 만들어 주는 것이 좋지 않느냐 그런 말씀인 것으로 알고 또 建議事項으로 제가 들었습니다. 그것을 조금 아까도 그런 말씀이 계셨기 때문에 저희 實務者하고 議論을 해 보았는데요. 그렇게 하려면 반드시 각 驛의 게이트에 出入門, 거기에 사람이 한 사람 있어야 됩니다. 사람이 있어 가지고 결국 票를 넣고서 빼는 것이 아니고 어떤 門 하나를 오픈해 가지고 열어 놓고서 거기서 그냥 學生들만 들어가도록 이렇게 해야 되는데 지금 현재는 저희들이 무슨 놈의 驛에 사람들이 이렇게 많으냐 그래서 각 驛에는 驛長하고 副驛長하고 驛務主任하고 賣票窓口에 있는 驛務員밖에 없습니다. 게이트에는 없어요. 사람이 없고 다만 아까 現況報告에서 報告드린 바와 같이 아르바이트 大學生들이 파트타임으로 한 4時間 정도 이렇게 하다가 갑니다. 그래서 그것을 完璧하게 하려면 한 사람을 더 雇用해야 되는데 한 사람을 雇用하게 되면 103個 驛에 103名이 아니고 4條 3交代로 하기 때문에 한 400여 명 정도를 채용해야 됩니다. 그러면 한 사람當 100萬원 정도로 이렇게 따지게 되면 막대한 돈이 들어가기 때문에 저희들이 그런 편리한 것을 알면서도 얼른 그것을 施行하지 못하고 있는 그런 어려움이 있다는 것을 이해해 주시고, 이것은 저희들이 한번 檢討해서 어떤 方法이 없겠는지 하는 것을 저희들이 研究를 하겠습니다. 그리고 CGA關係는 諒解해 주시면 저희 技術理事로 하여금 답변드리도록 하고.....

○技術理事 崔相烈; 저희가 驛務自動化設備를 地下鐵 3·4號線 開通해서 바로 즉시 CGA社로부터 購入을 했습니다. 맨처음에 CGA社에다 購入한 것은 어떤 隨意契約의 性質이 아니었었고요. 그 各 國에 入札案内書를 보냈었습니다. 그 때 美國도 CGA 불란서側의 業體들이 參加를 했는데요. 技術檢討를 하고 다른 業體들은 다 脫落되고 CGA가 最終選定되었기 때문에 그랬고요. 나중에 우리가 增設計劃에 따라서 하는 것은 모든 이 裝備하고 소프트웨어가 전부 CGA社 제품으로다가 시스템화 되어 있습니다. 그래서 部分的으로 이렇게 늘이는 것은 어쩔 수 없이 CGA社로 하는데 우리나라 調達廳에서는 CGA가 했더라도 한번 公開競爭으로 하자 그래 가지고 어차피 지금 現在 業體는 그것인데 그것하고 類似한 것들이 개발된 會社가 있다고 그러면 그 入札機會를 주자 해서 公開競爭 入札形式으로 나갔습니다. 그래서 먼저 것은 계약이 되었고 나중에 보낸 것은 다시 한 번 유찰이 되었습니다. 調達廳에 얘기하면 곧 계약이 될 것으로다가 전망이 되고 있습니다. 이 상입니다.

○委員長 李永和; 裴丁洙 委員 질의하십시오.

○裴丁洙 委員; 裴丁洙 委員입니다. 自動改集票機및 施設修繕 整備用役內譯과 檢수경위에 대한 몇 가지 묻겠습니다.

첫째, 改集票機 追加設置 工事に 있어 현재에 120個 區域에 설치되어 있는데 앞으로 1,760個 內外가 또 追加할 計劃이 되어 있는 것 같아요. 推進되고 있었는데 向後 設置計劃 및 設置專擔業體의 選定은 어떻게 할 것인지 거기에 대해서 地下鐵公社 社長님께서 말씀해 주시고, 當初에 프랑스製 지금 현재 朴泰源 委員님 말씀하신 것입니다. 기기를 프랑스製 CGA社에서 설치하였으나 그 후 갑자기 國內業體인 OPC가

東洋精密이 下請業體로 되어 工事を 했습니다. 거기에 대한 것을 소상히 밝혀 주시고, 그 다음에 자동개집표기 발매발전기 등 驛務自動化裝備 維持補修, 資材 및 部品 適期供給이 지연됨으로서 驛務自動化 機能이 제대로 가동되지 못하고 있는 사례가 있는 바, 그 실태 이유를 상세하게 말씀해 주시고, 國産化開發 및 國內오과상들의 난립으로 어느 特定業體와 계약이 체결이 되어 機資材部品이 適期에 납품되지 않아 整備支援이 잘 되지 않고 있는데 이에 대한 實態와 그 責任所在를 밝혀 주시기 바랍니다.

그리고 本委員이 알기로는 이 問題에 대해 지난 번 서울시 監査 自體監査에서 지적을 받아 공某部長, 崔某課長 등이 懲戒를 받고 轉補措置가 되었으나 지금은 下位職 實務者들이 關聯業體와 結탁이 되어 驛務自動化器機 유지보수 업무가 제대로 추진되지 못하고 있는데 그 經緯와 事實에 대한 명확한 社長님의 答辯을 바라고..... 한 가지만 더 하겠습니다.

驛務自動化部品 購買遲延에 대한 問題를 다시 말씀을 드리겠습니다. 改集票機 修理部品 피니온 外 18種의 部品이 購買되는데 所要部品の 所要判斷과 契約方法을 체결하는 과정에서 地下鐵公社 內部間의 業務協調라든지 調達廳과의 單價契約依賴協調 등 業務協調가 잘 이루어지지 못해 修理部品 確保遲延으로 地下鐵驛務自動化 機能이 마비되는 事例가 빈번한 바가 있었습니다. 이는 業務協調 間의 責任轉嫁 등으로 業務怠慢으로 빚어지는 결과로 地下鐵交通手段 輸送能力을 低下시키고 市民에게 被害를 주는 결과로 밖에 볼 수 없었는데 이에 대한 責任限界를 분명히 밝혀 주시기 바랍니다. 이것을 보면 심지어는 이것이 조금 지났습니다만 89年度 11月 25日에 이 부품을 저거를 했는데, 90年度 7月 25日에 8個月 동안

지연이 돼서 여기에 地下鐵公社에 납품이 되었습니다. 이렇게 하다가 보니까 피해는 市民들이 보고 지금 現在 여러 가지 어려운 점을 느끼고 있었습니다. 그 결과는 地下鐵公社와 調達廳 間에 意見差異로 單價契約依賴要請書가 返送이 되어서 調達廳에도 返送이 되었어요. 地下鐵公社에 자체 처리하였는데 그 처리과정에서는 豫算會計法 등 關係法令을 무시하고 契約事務取扱要領에 의한 業務處理를 구실로 제조설비시설 보유하지 못한 無資格業體들을 入札에 參加시키는 등 또 價格算出 基礎調査에서 작성에 있어서도 종전에 거래된 실례 가격을 기초로 해서 작성되는 등 關係法令을 違背하여 契約을 체결함으로써 豫算의 낭비를 가져왔고 이에 대한 責任을 묻지 않을 수 없습니다. 이에 대한 명확한 責任所在를 밝혀 주시고 앞으로 이러한 是正對策에 우리 地下鐵本部長은 소상히 말씀을 해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 擔當理事, 技術理事 답변하십시오.

○技術理事 崔相烈; 技術理事 답변드리겠습니다. 맨처음에.....

○裴丁洙 委員; 그것은 技術理事 아니면 모르니까?

○技術理事 崔相烈; 제가 그 實務를 담당하기 때문에 내용을 조금 더 알기 때문에.....

○裴丁洙 委員; 네, 말씀하세요.

○技術理事 崔相烈; 먼저 委員님 質問하신 맨처음에 驛務自動化購入을 왜 프랑스社에서 했느냐 하는 質問에 대해서는 83年 3月 31日 서울市에서 妥當性調査 用役結果에 의해서 이제 우리나라도 앞으로 人件費가 비싸지고 乘客이 늘어나기 때문에 이것이 自動化施設을 해야 된다는 妥當性 結果報告書가 나왔습니다. 그것을 基礎로 해서 저희가 84年 2월에 美國의

큐빅社, 불란서의 CGA社, 데셀트社 세 군데다가 入札案内書를 보냈습니다. 그러나 최초 入札案内書를 우리가 接受하고 보고해 보니까 우리 나라 시스템의 適用이 業體들이 잘 안 되고 또 우리가 원하는 借款條件도 맞지 않았습니다. 그래서 다시 再入札을 해서 技術評價를 해 본 결과 이것은 각 專門學者들이 같이 參與해서 技術評價를 했습니다. 해 본 결과 거의 2次에 걸쳐 negot를 했습니다. 그래서 最終적으로 CGA社가 決定돼서 그 機械를 들여왔습니다. 그 當時에 CGA社 製品은 그 당시는 全世界 60%를 커버하는 大規模 業體이기 때문에 우리가 86아시안게임을 對備해서라도 꼭 필요하겠다 하고 또 時間的 餘裕가 없었습니다. 그래서 여러 가지 등을 감안해서 CGA社가 選定되었고요. 또 앞으로 增設計劃에 대해서.....

○裴丁洙 委員; 그러면 OPC는 언제.....

○技術理事 崔相烈; OPC는 CGA社하고 같이 조인트 配車해 가지고 一部를 OPC에서 맡은 것입니다. 그래서 결국 내용은 같이 參與한 것이 되겠습니다.

그리고 지금 現在 103個 驛에 1,673臺의 AFC게이트가 設置되어 있습니다. 그래서 저희가 94年度까지 지금 현재 趨勢로 보아서는 724臺를 增設할 計劃에 있습니다. 그래서 한꺼번에 늘리는 것이 아니고 年次的으로 우리 乘客數에 맞추어서 漸次的으로 늘리겠습니다. 그래서 91年度에 아까 報告말씀드린 대로 393臺, 92年度에 216臺, 93年度에는 115臺를 우선 計上해 놓았습니다. 이것을 順序대로다가 契約推進해서 저희가 乘客의 便宜를 주게 되겠고 아까 세번째 말씀하신 部品供給遲延, 사실 供給遲延된 것 맞습니다. 그 얘기는 사실 우리나라가 상당히 애로사항이 많습니다. 이것이 이제 사실상 이

게이트는 나름대로 상당히 尖端裝備라고 일컫습니다. 그래서 모든 인풋데이터 우리가 데이터 乘客數또 時間帶別 乘客數 또, 料金 그것이 그 시간대로 나오는 것인데 아직까지 우리나라에서 소프트웨어도 제대로 파악을 잘 못하고 있습니다. 더군다나 尖端裝備의 각종 部品이, 부품 하나 하나는 상당히 零細商人들이 만드는 경우가 많습니다. 그런데 저희 立場에서는 外國에 依存을 해서 좀 品質이 확실하고 耐久性이 좋은 것을 사들여 오는 것은 實務者 立場에서 하나의 바람입니다. 하지만 政府政策側에서는 國産化를 可及的 많이 시켜라 그래서 저희가 零細業者들이라도 많이 參與시켜 가지고 장비를 될 수 있는 대로 國産化를 많이 시키고 있습니다. 그래서 저희가 技術指導를 해주고 아까 委員님께서 職員들의 結託與否도 말씀드렸는데 상당히 困惑스러운 저희 立場이 되겠는데요 사실상 저희.....

○裴丁洙 委員; 아니, 지금 그것이 뭐냐 그러면 지금 현재 서울市 監査, 自體監査에 대해서 공某部長하고 최某課長이 지금 현재 轉補가 되지 않았습니까?

○技術理事 崔相烈; 네, 맞습니다.

○裴丁洙 委員; 되고 난 다음에 그 職을 맡기지 않고 下位職 한데 맡겨서 지금 현재 實行하고 있는 것 아닙니까?

○技術理事 崔相烈; 그래서요 그것을 말씀드리겠습니다. 그래서 저희 나름대로 專門메이커도 없고 部品 하나 하나는 아까 말했지만 家內工業形式보다 조금 進展된 會社에서 만들고 있습니다. 그러다 보니까 맨 처음에 需要를 測定해서 調達廳에 依頼를 하고 그러한 과정에서 저희는 웬만하면 隨意契約을 주자 調達廳에서는 될 수 있는 대로 一般競爭으로다 유도를 하고 이렇게 意見들이 맞지 않은 것이 상당히 많았었습니다.

그래서 차일피일 늦었습니다. 適時에 대체를 못해서 故障率이 많아졌고 그것으로 인해서 實務責任者가 懲戒를 당하게 된 것입니다. 그래서 앞으로는 우리는 이래서는 안 되겠지 않느냐 해서 그 업체도 상당히 요즘 와서는 淨化가 많이 되었습니다. 야, 이것은 내가 막 돌아가면 赤字가 난다 또 이렇게 이 缺陷率이 많이 생긴다 해서 상당히 自制를 많이 하고 있고 저희 會社로써는 國內業體의 技術發展도 誘導해야 되겠지만 이런 무작정 들어오는 業體를 防止하기 위해서 저희 책임 있는 技術部長이 信號通信部長입니다. 여태까지 CGA社만 의뢰했는데 거기에서도 역시 일반 메이커에서 들어오는 부품을 조립하는 것이기 때문에 그 시장을 직접 파악을 해서 우리하고 國內市場보다 더 싼 부품, 耐久性이 더 있는 것은 일부라도 直輸入을 하자 하는 입장에서 多元化를 摸索하고 있습니다. 그런데 이제 이번에 파리에 가서 돌아오고 國內業體들도 많이 反省을 하고 있고 그래서 앞으로는 그런 일이 없겠고 또 여태까지 事實上 게이트가 부족했습니다. 乘客數 增加에 못미치는 것이 많았거든요. 그런데 이제 來年부터 점차적으로 들어오고 그러면 많이 나아질 것으로 豫想됩니다.

○裴丁洙 委員; 理事님 말이죠. 지금 현재 地下鐵難이 지금 現在 상당히 지금 市民들이 出退勤때 콩나물시루라고 하는 것까지 얘기가 되어 있지 않습니까? 그러면 8日도 뒤편데 8個月씩 部品이 들어오지 않고 修理가 안 되는 경우는 엄연히 指彈을 받아야 되는 것 아닙니까?

○技術理事 崔相烈; 네, 그것에 대해서는 무엇이라고 辨明말씀드릴 수 없겠는데요. 우리나라의 어떤 一部 尖端産業의 部品에는 참 저희들 實務者로서 處理하기가 困難한 것들이 상당히 많습니다. 그래서 맨 처음에 부딪히는 일이다 보니까 調

達廳도 상당히 業體選定에 애로사항을 가졌었고 저희도 상당히 많이 가졌고 또 업체가 상당히 난립을 했었습니다. 그 과정에서 時間을 갖고 또 乘客需要가.....

○委員長 李永和; 아니, 辨明 자꾸 이렇게 하지 말고.....

○裴丁洙 委員; 技術理事님, 앞으로 電動車가 예를 들어서 매일 다니면 故障率이..... 지금 17年이나 되지 않았습니까? 그러면 어느 部品이 故障率이 많고 어느 部品이 적고 하는 것은 사전대비가 안 됩니까?

○技術理事 崔相烈; 지금 저희들이 맨처음에 草期適用을 하다 보니까 電動車 部品같은 것은 상당히 科學的으로 분석이 되어 있었는데 委員님 指摘하신 대로 AFC器機만큼은 이런 일이 처음 있었기 때문에 草創期에 그런 失手를 범했었거든요. 앞으로는 그런 일이 없도록 하겠습니다.

○委員長 李永和; 앞으로 對策을 모두 明白하게 所信있게 납득이 가도록 그것을 말을 해요. 자꾸 辨明이 왜 자꾸 필요해요 그게.....

○技術理事 崔相烈; 아까 말씀드린 대로 乘客需要가 늘어나고 AFC의 適應度가 우리 技術陣이 아직까지 거기 못 쫓아가는 것이 많았기 때문에 과약을 제대로 못한 것은 사실입니다. 그래서 來年부터 委員님 指摘하신 대로 이런 일이 없도록 多方面으로 노력하고 있기 때문에 조금 나아질 것으로 생각합니다.

○委員長 李永和; 아니, 이런 일이 없도록 어떻게 해 가지고 이런 일이 없도록 한다 이것이에요 어떻게 해 가지고.....

○技術理事 崔相烈; 아까 報告 말씀드린 것처럼 國內 技術指導도 계속하고요, 불란서에서 각 메이커를 직접 만나서 직접 들여올 수 있는 體制를 構築하겠습니다.

○裴丁洙 委員; 技術理事님, 지금 現在 우리나라 歷史에 地下鐵이 얼마 안 된다고 그러지만 그래도 17年間 한 世紀가 지금 現在 넘어가고 있습니다. 그런데 지금 理事님답지 않은 말씀을 하셔서 꽤 불쾌합니다. 그러시고 앞으로 거기에 대해서 對策을 分明하게 지금 萬全을 기해 주시고 아주 資料는 많습니다. 제가 혼자 하라고 그래도 하루종일 하겠는데 다른 委員님들에 대한 發言機會를 드렸기 때문에 저는 이만큼 그만 두겠는데요. 앞으로 종종 말이지 시간을 좀 내서 얘기도 할 수 있는 契機도 마련해 주시면 고맙고.....

○技術理事 崔相烈; 네, 감사합니다.

○委員長 李永和; 다음 金康植 委員님 질의하십시오.

○金康植 委員; 民自黨의 金康植 委員입니다. 현재까지 모든 冊子를 통해서 대충 우리 地下鐵公社에 대한 內譯이나 모든 문제는 대충은 이 책을 보고서 파악을 다는 못했습니다만 그 나름대로 파악을 한 것으로 생각이 됩니다. 제가 질문을 하고자 하는 것은 질문이라기 보다도 地下鐵公社에 대한 企業運營 내지 企業合理化에 대한 方案에 대해서 몇 가지를 부탁을 드리고자 합니다.

서울市民이 安全하고 信賴하고 利用하고 있는 地下鐵이 최근 빈번히 發生하는 事故로 出退勤하는 市民이나 時間에 쫓기는 시민들 생활에 얼마나 큰 불편을 주고 있는지 公社의 責任者들은 직접 경험해 본 적이 있습니까? 地下鐵이 建設된 지도 17年이나 되는 가장 老朽度가 심한 1號線의 軌道와 構造物, 5내지 6년이 넘는 2號線, 3號線, 4號線에 安全對策이 事전에 면밀히 점검하여 왔는지를 의심하지 않을 수가 없습니다. 첫째로 地下鐵整備 補修體系를 自動化하고, 老朽車輛 全車線을 年次的으로 모두 交替하는 方案 등 安全對策을 樹

立하여 利用市民에게 주는 불편을 사전에 막았어야 할 것이며, 둘째로 運營體系도 서울시와 鐵道廳과의 二元化로 시설 및 車輛改良 整備補強 등이 더욱 소홀했던 점을 지적하지 않을 수가 없습니다. 또 셋째로 地下鐵이 建設 運營된 지도 相當期間 지났음에도 全 車線의 磨耗, 이선현상, 電壓測定을 檢査하는 電鐵試驗機 특히 故障自動探知機 등을 現在까지 제대로 확보도 하지 않고 모든 施設을 肉眼이나 經驗에 의존하여 非科學的인 補修整備體系로 運營해 온 것은 大型事故를 우려하고 있는 서울시민에게 큰 실망을 안겨준 事例라고 하겠습니다. 地下鐵公社의 責任者들은 心機一轉하여 市民의 增車 便宜提供과 環境改善, 서비스 向上, 經營合理化 등을 깊이 檢討하여 早速한 時日 內에 불신 받는 地下鐵에서 안심하고 이용할 수 있는 地下鐵이 되도록 使命感과 긍지를 가지고 노력해 주기를 부탁을 드리면서 우리 韓社長님께 몇 가지 부탁의 말씀을 드리겠습니다.

이 地下鐵公社는 물론 우리 市民生活에 便宜를 圖謀하는 機構가 되겠습니다만 企業運營이나 經營合理化를 통해서 적어도 이 企業을 어떻게 하면 赤字에서 黑字를 메꾸는 企業經營에 최선을 하는 것도 劃期的인 責任者로서의 생각할 수 있는 方案이 아닌가 이렇게 생각이 됩니다. 적어도 우리 市民의 주머니를 더 이상 털지 않고도 이 地下鐵이 제대로 運營이 되어서 우리 서울시민에게 편리만 줄 수 있는 그러한 合理的인 運營에 대해서 어떠한 劃期的인 方案이 있다면 그러한 方案을 말씀해 주시기를 부탁을 드리겠습니다. 이상입니다.

(李永和 委員長, 裴丁洙 幹事와 司會交代)

○委員長代理 裴丁洙; 地下鐵公社 社長님 答辯해 주시죠. 社長님, 간단 간단히 말이죠 요약해서 答辯을 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 金康植 委員님께서 질문해주신 그 內容과 關係해서는 상당한 부분이 安全對策 거기에 言及이 되었습니다. 그리고 이제 經營合理化를 해서 經營을 건전하게 해야 되겠다는 그런 말씀과 關聯해서도 또 저희들이 여러 가지 負債償還對策이라고 할까 이런 것을 통해서 대략 말씀을 드렸습니다. 다시 한 번 要約해서 말씀드리면 저희들이 아직까지 負債가 많이 남아있고, 또 年間 赤字가 많이 發生되고 있는 것은 결국 저희들이 經營을 不實하게 한 그런 데도 많은 책임이 있고 원인이 있겠지만 構造的으로 負債의 原因이 처음부터 建設當時부터 있었고 또 거기에 대해서 이게 그 負債가 자꾸 까지지를 얹으니까 金利負擔도 加重이 되고 또 運賃도 現實化되지 않고 運賃原價에 1/2程度 수준을 維持해 왔고 그나마 3·4年 동안 凍結이 되었고, 또 電動車는 增車를 할 수 밖에 없기 때문에 또 增車하는데 資本投資가 되는 것이고 이래서 여러 가지 어려움이 있습니다만 運賃이 매년 2年마다 50원 程度로 段階的으로 現實化가 되고 서울시 出資金이 1,800萬원씩 매년 나오게되니까 이것이 持續이 된다면 地下鐵運營收入과 公債를 賣却해서 收入되는 그것만으로 운영이 가능한 時期는 93年으로 내다봅니다. 그리고 負債規模를 지금 2兆 1,189億원인데 그것을 2兆원 以下로 떨어뜨리고 하는 것은 96年 以後가 될 것으로 展望을 하고 있고 적어도 2000年代 以後에는 저희들이 票를 팔아서 收入하는 運營收入만으로 모든 運營費用을 充當해 나가는, 다시 말해서 손익분기가 이루어지는 그런 展望을 가지고서 저희들이 每年 每年 經營을 刷新하는 방향으로 하나하나 줄여나가고 이렇게 하고 있습니다. 그 점에 대해서는 조금 기대를 하시고 저희들이 더욱 열심히 하도록 하겠습니다. 감사합니다.

○金康植 委員; 됐습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 다른 委員님 質疑하십시오. 그러면 아까 元松喜 委員님 질의하신 答辯부터 듣고 質疑하도록 하겠습니다. 답변하여 주시기 바랍니다.

○企劃經營部長 洪永奎; 조금 複雜한 사항이기 때문에 實務者인 企劃經營部長이 答辯드리겠습니다. 양해해 주신다면 그렇게.....

○委員長代理 裴丁洙; 네, 답변하여 주시죠.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 고맙습니다. 아까 營業外收益 40億에 대해서는 答辯을 드려서 이해가 되신 것으로 같음하고요..... 다시 해드리겠습니다. 營業外收益 40億원이 業務報告書上에 나와있는 것은 40億원이고 書面要求資料에는 23億원으로 되어 있는 것에 대해서는 아까 보고드린 바와 마찬가지로 收入賃貸料를 業務報告書上에는 過去 豫算費目 그 基準에 의해서 營業外收益으로 17億원을 加算해서 40億원으로 잡았고, 書面要求資料에는 앞으로 來年度부터 費目を 賃貸收入은 附帶事業이라든가 管理事業 등과 마찬가지로 이것은 직접 營業收益에 같음할 수 있게 되어 있기 때문에 來年度부터는 그 비목을 賃貸收入을 營業收益으로 바꾸는 과정에 있어서 이 要求資料에는 來年度를 기준으로 해 가지고 作成을 했기 때문에 그 17億원이 이쪽과 이쪽이 좀 一致되지 않게 표현이 됐다 뿐입니다. 總計적으로는 차질이 없습니다.

다음 18페이지에 附帶事業收入을 115億원으로 잡은 것은 8페이지에 附帶事業收益을 85億원으로 表現이 되어 있고 그 밑에 23億원이 車輛使用料 및 乘務員人件費 등 23億원이 있습니다. 그리고 電動車電力料 등 7億원이 있습니다. 이 두 가지는 鐵道廳으로부터 年度末에 精算을 받도록 되어 있는 事

項이기 때문에 이 事項도 마찬가지로 한 줄로 묶을 적에는 附帶事業으로 묶을 수 있기 때문에 18페이지에는 이것이 85億 원에다가 30億원을 더 해서 115億원으로 한 줄로 묶었습니다. 그래서 115億원으로 되었고 實績이 이 總括表에는 제일 밑에 보시다시피 91年 10月末 基準으로 作成을 했습니다 하는 것을 明示를 했고, 이 한 줄로 표현된 18페이지에는 가능한 한 最新資料로 報告드리기 위해서 11月 現在로 明示를 했습니다. 그래서 11月 現在實績이 99億원인데 그러면 한달 동안에 5億원 정도밖에 안 되냐하는 그런 질문에 대해서는 鐵道廳 使用料하고 電動車 鐵道廳으로부터 精算받아야 될 것은 年度末에 一括해서 精算을 받도록 되어 있기 때문에 12월에 일괄해서 收入이 잡힐 것으로 이렇게 豫想을 하고 있습니다.

그리고 아까 元委員님께서서는 2百몇십億원으로 말씀하셨지만 실제로 거기다가는 155億원하고 여기에서 얘기하는 40億원하고 이렇게 蹉跌이 있는 것으로 質問하셨는데 이 표가 元委員님께서서 理解하시기가 좀 難解하셨을지 모르겠습니다. 그래서 이 附帶事業收益을 元委員님께서서는 營業外收益으로 計算을 하셨습니다. 이 附帶事業이라는 것이 우리는 營業收益이 純粹運輸事業만 營業收益으로 이렇게 一般的으로 常識적으로 그렇게 이해하시게끔 되어 있기 때문에 그렇게 計算을 하셨는데 실제로는 저희는 事業者登錄에 連輸事業과 그 附帶事業收益이 저희의 기본 사업으로 되어 있기 때문에 附帶事業은 營業收益으로 잡혔습니다. 그래서 그것이 아마 計算上 차질이 있었던 것으로 생각이 됩니다.

○元松喜 委員; 그것을 運營事業에다가 附帶施設事業에다 집어넣지를 말고 附帶施設事業項目을 넣어 가지고 그렇게 해서 해야 우리가 알아볼텐데 이것이 混同이 오게 해 놓아 갖고

말이죠. 잘 알아 볼 수 있도록 앞으로는 業務報告書를 詳細하게 作成하여 주시기 바랍니다.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 죄송합니다. 앞으로 銘心을 하겠습니다. 그러나 이 豫算費目에 대해서는 저희 會社가 公企業이기 때문에 저희 나름대로 一方的으로 만들지 못하고 서울시의 5個 傘下 公社와 統一해서 하기 때문에 서울시에서 이 基準과 豫算費目이 정해져 내려오기 때문에 거기에다 저희들은 가능한한 全部 맞추어서 하느라고 그렇게 되었습니다. 앞으로 一元化시키는 方向으로 노력을 하겠습니다.

○李敬雲 委員; 企劃部長, 제가 다시 몇 가지만 질문드릴게요. 그러면은요. 그 점에 대해서..... 附帶事業收入이다 하는 것은 驛舍 및 車內廣告, 商街賃貸, 自販機 등이 附帶事業의 收入으로 들어갈 수 있다라고 되어 있습니다. 그렇죠?

○企劃經營部長 洪永奎; 네.

○李敬雲 委員; 그런데 乘務員人件費라든지 車輛使用料라는 것은 무슨 收入이에요?

○企劃經營部長 洪永奎; 그것도 營業收益 속에는 包含이 되지만 이것을 한 줄로 묶을 적에는 附帶事業收益으로 묶을 수도 있기 때문에 뒷장에서 한 줄로 묶을 적에는 그것을 附帶事業收益에다 묶었습니다.

○元松喜 委員; 그런데 乘務員人件費라는 것은 무슨 收入이나 하는 얘기죠?

○企劃經營部長 洪永奎; 鐵道廳이 저희의 車輛을 사용하는 것하고 乘務員들이 乘務員들에 대한 人件費를 갖다가 相互精算하는 것이 있습니다. 그래서 鐵道廳으로부터 精算받아야 될 것을 23億원으로 계획을 했습니다.

○元松喜 委員; 아, 그러면 地下鐵公社 職員인데 鐵道廳의 電

動車를 運轉한다 하는 얘기입니까?

○企劃經營部長 洪永奎; 鐵道廳이 저희 1號線區間 內에서 區間을 같이 운영을 하고 있기 때문에 우리 1號線區間에 우리 地下鐵公社區間에서 鐵道廳 賣票를 支援해 주는 事項 이런 것에 대해서는 저희가 鐵道廳으로부터 人件費를 精算을 받고 있습니다.

○元松喜 委員; 그런데 23億원에서 實績은 2億원?

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 이것이 아직 鐵道廳과 저희 地下鐵公社와 아까 여러 가지 協定이 있었습니다만 料金精算에 관한 問題가 이것이 아직은 좀 다툼이 있기 때문에 年度末에 가서 一括精算이 되지 않을까 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○元松喜 委員; 네, 내용은 알겠습니다. 그런데 數値나 또 이 報告內容이 우리로써는 理解가 안 가기 때문에 여러 가지가 指摘이 되었습니다.

○企劃經營部長 洪永奎; 그 점에 대해서는 앞으로 委員님들께서 편안히 容易하게 보실 수 있게끔 報告作成하는데 명심하겠습니다.

○元松喜 委員; 그리고 答辯하실 때 11月 실적하고 10月 實績에서도 차이가 많이 지기 때문에 그러면 그 內容 자체도 문구를 넣어주어야 우리가 알 수 있지 이것은 앞으로 더 받을 것이다 하는 式의 答辯은 이해가 안 간다고요.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 그래서 저희가 그것을 빠짐없이 이것은 몇 月 基準입니다뒤 의 것은 몇 月 基準입니다 하는 것을 明白하게 明示를 해 가지고 報告를 드렸는데 그것을 委員님들이 보시기에는 좀 混同이 되 실 수 있게끔 그렇게 作成한 것에 대해서.....

○元松喜 委員; 무슨 얘기에요? 또 얘기가 나오게 하는데 그

렇게 10月末이나 11月末이라는 것은 알았다 하는 것입니다. 그러나 이것이 94億하고 99億이다 하면 11月에는 5億밖에 안 올렸느냐 하는 질문이 아까 나왔어요.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 그래서 아까 說明을 드렸습니다만 鐵道廳과의 問題가 解決이안 되었기 때문에 그것은 年度末에 一括해서 정산이 될 것으로 이렇게 報告를 드렸습니다.

○元松喜 委員; 나중에 설명을 듣고 안 것이지 이 文書 갖고는 알 수가 없었다 하는 얘기입니다. 됐습니다.

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 앞으로는 報告書를 잘 만들겠습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 우리 梁元模 委員 질의해 주시기 바랍니다.

○梁元模 委員; 梁元模 委員입니다. 監查資料報告에 安全沮害要因의 관계에 대해서 保線分野하고 車輛分野, 電氣分野, 信號分野가 老朽狀態가 굉장히 좋지 않은데, 여기에 作業現況을 보면 주로 列車가 運行이 중지된 상태에서 새벽 1時나 4時 사이에서 3時間 동안이나 作業을 한다고 그러셨는데 이 保線分野만 3時間 作業이 되는 것입니까? 車輛分野나 電氣分野, 信號分野가 다 마찬가지로입니까? 作業이 그 시간입니까?

○企劃經營部長 洪永奎; 네, 마찬가지로 그 시간입니다.

○梁元模 委員; 이제 앞으로 乘車難 관계에서 乘車率이 자꾸만 올라가는 그런 상태에 있기 때문에 大衆交通 手段으로서 걱정이 되어서 이렇게 다시 한 번 질문을 드립니다. 이것이 夜間作業으로써 새벽에 이렇게 하다 보니까 이 輸送對策에 安全을 講究할 수 있는 그런 施策을 하고 있는 것인지 염려가 되어서 다시 한 번 질문을 드리는 것입니다. 그것이 그 時間에 勤務하는 것을 보면 10名에서 5名으로 이렇게 줄여간다

는 것입니까? 減少된다는 것입니까?

○技術理事 崔相烈; 區間別로 되는데 적을 때는 5名이지만 平常時는 10名 정도 있다.....

○梁元模 委員; 주로 10名에서 5名이 몇 km를 點檢을 하는 것입니까?

○技術理事 崔相烈; 대개 한 16km에서 18km정도.....

○梁元模 委員; 그러면 이 時間에 勤務하시는 분은 夜間手當이라는 것이 있습니까?

○技術理事 崔相烈; 네.

○梁元模 委員; 이 보고에 보면 너무 새벽에 일을 하다 보니까 人間으로서 잘 點檢을 할 수 있는가 이것이 염려가 돼서 다시 한 번 말씀을 드리는 것입니다. 그러니까 앞으로 이 大衆交通의 手段에 %가 자꾸 오르는 상태에서 社長님께서는 더 좀 研究하셔서 對策講究를 해 주었으면 해서 말씀을 드렸습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 조금 敷衍해서 제가 報告를 드리면 作業時間이 이것 저것 제하면 3時間 밖에 안 되기 때문에 그 3時間동안에 허둥지둥해 보았자 不完全한 것이 아니냐 이런 指摘들이 客觀적으로 지금 나오고 있고 또 저희 上級官廳에서도 검토하고 있습니다. 그래서 이 作業時間을 어떻게 해서 늘려야 되겠느냐 하는 것을 檢討中에 있기 때문에 좋은 方向으로 結論이 나올 것 같습니다.

○梁元模 委員; 알았습니다.

○委員長代理 裴丁洙; 다른 委員님, 우리 崔沆洛 委員 質疑해 주시기 바랍니다.

○崔沆洛 委員; 崔沆洛 委員입니다. 地下鐵公社가 서울시로부터 資本金 全額을 出資받았으므로 公社運營에 관한 豫算統制

및 人事組織 등 모든 것에 관하여 指揮監督을 받고 있는 실정이죠? 지금 이라고 있죠? 그렇습니까? 너무 지나치다 할 정도로 運營參加는 받지 않고 있는지 거기에 대해서 社長께서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 저희 業務 全般에 대해서 하나 하나 전부 統制를 받고 그러지는 않습니다. 저희 定款上 事전에 承認받고 할 항목이 정해져 있기 때문에 그런 것에 대해서는 저희들이 사전에 報告도 하고 承認도 받고 또 이렇게 하지만 일상 중요한 政策이라든가 이런 것에 대해서는 事전에 報告도 하고 또 여러 가지 指揮監督도 받고 하지만 日常業務에 관해서는 서울시가 關與해서 무슨 저희들 일하는데 支障을 주거나 그런 일은 없습니다.

○崔沆洛 委員; 本委員이 알기로는 하나 하나 일일이 다 指揮監督을 받고 있는 것으로 알고 있는데 또한 너무 지나치게 指揮監督을 받다 보니까 公社職員들 士氣低下問題도 있고 또 그런 것들이 表出이 되어 가지고 어떤 限界要因에 다달았다 하는 그런 인상을 받았었습니다. 여기에 대해서는 公社 社長께서 어떤 對策을 가지고 職員들한테 어떻게 하고 계신지 한 말씀 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 저희들이 서울시 傘下 地方公社이기 때문에 경우에 따라서는 중요한 課題라고 할까 어떤 計劃에 대해서 사전에 協議도 하고 또 결재를 얻을 것은 또 決裁를 얻고 이렇게 지금 현재 하고 있는데, 그것으로 인해서 물론 市廳이 저희 公社로부터 좀 떨어져 있기 때문에 왔다갔다 하면서 時間을 써야 되고 하는 不便은 있지만 일을 完璧하게 하기 위해서는 그런 協議라든가 이런 것을 받을 필요가 있는 것이고, 또 저희들이 일을 제대로 아주 效率的으로 能率的으

로 效果的으로 잘만 한다면 서울시 當局에서드 사사건건 이렇게 내다보지 않고 안심하고 맡길 수 있는 그런 입장이라고 생각해서 저희들이 더욱 열심히 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 지금 現在 地下鐵建設하고 地下鐵公社하고 이렇게 따로 따로 분리가 되어 있는 실정 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그렇습니다.

○崔沆洛 委員; 建設하고 公社가 首都圈都市整備區域內的 鐵道主體가 一元化했을 때와 지금처럼 二元化 되어 있을 때와 長短點은 무엇인지 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 서울特別市 地下鐵建設本部가 2期 地下鐵工事 5·7·8號線을 지금 현재 着工해서 하고 있습니다. 그런데 從來에는 3·4號線의 경우는 地下鐵公社가 직접 建設도 하고 하였다는 얘기를 제가 알고있습니다. 그래서 그 당시보다는 상당히 규모가 커졌고 또 物量도 대단히 늘었기 때문에, 또 地下鐵建設이라고 하는 것이 財源이 調達되어야 되는데 財源調達能力이 저희 公社보다는 역시 市 當局에서 하는 것이 여러 가지로 나올 것 같고 또 그런 것 저런 것을 總體的으로 檢討가 되고 勘案이 되어서 建設을 地下鐵建設本部에서 맡아 가지고 하는 것으로 되어 있기 때문에 또 그 대신 저희들이 建設本部의 技術陣을 65名을 지금 倂建하고 있기 때문에 內幕的으로는 저희들이 建設에 參與하고 있습니다. 다만 主體를 地下鐵建設本部에서 하는 것이고 공사 같은 것은 같이 지금 하고 있는 形便에 있기 때문에 그런 점을 理解해 주시고 지금 鐵道廳하고의 여러 가지 二元化 關係에 대해서는 아까 언급을 했기 때문에 長短點이 있지만 그런 대로 지금 현재 도저히 할 수가 없다 그런 지경은 아니기 때문에 더

욱 協議를 하면서 잘해 나가도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 물론 二元化 상태에서 일하신다는 데에 대해서 별 異議가 없으시다는 말씀을 하셨는데 本委員 생각으로는 建設과 公社가 一元化가 되어 가지고 한다면 여러 가지 면에서 더 일하기가 낫지 않을까 또 市民들을 위해서도 낫지 않을까 그런 생각에서 물어봤습니다. 그런 점은 있죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 글썄, 工事면 公社에서, 建設本部에서는 지금 運營을 하지 않기 때문에 지금 崔委員님 말씀대로 한다면 公社가 建設까지 맡아서 하는 것이 바람직한 것이 아니냐 그런 시각으로 생각을 저는 합니다만.....

○崔沆洛 委員; 結果的으로 建設하는데 資本金은 여기서 出資를 하고 있죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 아니죠. 저희하고는 아무 관계가 없습니다.

○崔沆洛 委員; 서울시에서 하고 있어요.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 서울시에서 직접 調達합니다.

○崔沆洛 委員; 그것이 그것이죠.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그렇죠. 저희하고는 關係없습니다.

○崔沆洛 委員; 다음 質問드리겠습니다. 1號線運營權을 鐵道廳으로 移管하고 새로 건설되는 一山線, 果川線 또 거기다 하나 플러스해서 盆唐線 등의 運營權을 確保하는 協商은 鐵道廳과 지금 현재 어느 정도 진척이 되어 있습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그것이 아까 오전에도 제가 말씀했지만 일시 檢討되다가 지금 現在는 中斷狀態에 있었고 지난 번 申永國 鐵道廳長께서 말씀하신 것인지 모르지만 報道된 것을 보니까 다시 한 번 協議해 보아야 되겠다 이렇게 나

오고 있고 그것은 市 當局하고 직접 하기 때문에 저희들도 그 때 무슨 會議같은 것이 있을 때 참여하라면 참여하도록 하겠습니다.

○崔沆洛 委員; 社長께서는 만약에 그렇게 된다면 서울시의 利害得失은 어느 정도 차이가 있다고 생각을 하십니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 利害得失까지는 제가 생각해 본 일이 없고 다만 그렇게 되었을 때.....

○崔沆洛 委員; 그런 것을 勘案해서 서울시에 報告는 했을 것이 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네?

○崔沆洛 委員; 그런 것을 計算해서 서울시에 報告는 하셨을 것이 아니에요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 다만 그렇게 되었을 때 事後 여러 가지 따라가는 措置라고 할까 法律上的 問題, 이런 복잡한 問題가 있기 때문에 단순히 이것을 놓침으로써 이것을 넘겨줌으로써 우리가 얼마큼 損害가 發生한다 그런 것에 대해서는 具體的으로 檢討해 본 것은 없고 다만 1號線의 경우는 저희들이 현재 運行하고 있는 4號線까지를 포함해서 그 중에서 제일 그래도 收支面에서 나온 것으로 되어 있는 것은 확실합니다.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 조금 전에 말씀을 하셨듯이 地下鐵公社 職員을 建設本部에 派遣한다 60명이 아니라 한 75名 정도 되죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 65名.....

○崔沆洛 委員; 65名입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네.

○崔沆洛 委員; 75명이 아닙니까? 그것이..... 내가 名單을

가지고 있는데요. 75名으로 나와있던데 맞죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 8名 追加要求가 있었는데 그것을 보내면 한 73名 됩니다.

○崔沆洛 委員; 네, 그렇죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네.

○崔沆洛 委員; 그래서 建設本部에서 차출되어가지고 勤務하고 있는 것으로 알고 있는데 業務의 空白을 招來해 가면서까지 支援을 하고 있는 理由는 建設本部에서 要求해서 그렇니까? 아니면 自請해서 派遣한 것입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 저희 公社의 3·4號線 建設當時에 建設要員들이 지금 다 저희 公社에 籍을 두고 있습니다. 所屬되어있는데 솔직히 말씀드려서 建設要員들이 建設工事라든가 事業이 없을 때는 조금 시간이 있고 그래서 때마침 2期 工事が 시작됐기 때문에 원래 그런데 가서 일할 분들이기 때문에 그리고 派遣해서 지금 支援하고 있습니다. 저희 業務에 支障이 있는 것은 아닙니다.

○崔沆洛 委員; 二元化가 되어 있는 상태에서 아예 人員을 그리로 支援을 해 주어 버리고 補充하는 人員을 보충해서 쓰는 방법으로..... 그런 식으로 公社職員이 建設에 나가서 일한다 이것이 좀 아까 一元化를 말씀을 드렸었는데 지금 그래도 별 支障이 없다 그렇게 하시면서 職員을 派遣해 가지고 또 이렇게 한다는 것이 잘못된 것 같아서 말씀드리는 것입니다. 그래서 거기에 대한 어떤 服務規定이라는 것은 없는 것이죠? 그렇게 하라는 規定은 없죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 거기에 派遣規定 같은 根據는 없어요. 결국 地下鐵工事が 시작이 되니까 저희들이 그리로..... 또 그런 建設要員이고 하기 때문에 派遣한 것이고 그래서 이

사람들에 대한 別途定員이라고 할까요 이런 것에 대해서는 市當局하고 지금 協議中에 있기 때문에 아예 그리고 보내 버리고 또 지금 현재 우리 公社에서 停滯라고 할까 이런 것도 이제 解消하는 方向으로 지금 檢討를 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 그런 것을 보다 보니까 서울시의 地下鐵公社는 서울시의 간섭을 받고 또 地下鐵建設은 地下鐵公社의 간섭을 받고 그런 어떤 이미지를 준다는 것입니다. 서울시의 어떤 指揮監督을 받는다는 것은 이해를 하겠지만 地下鐵建設이 또 地下鐵公社의 어떤 指揮監督을 받는 그런 어떤 이미지를 준 것 같은 생각이 들어서 물어본 것입니다. 그런 것은 아니죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그런 것은 아닙니다. 확실합니다. 그것은.....

○崔沆洛 委員; 地下鐵驛의 먼지汚染度 基準値가 지금 얼마나 됩니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 아까 說明을 드렸습시다만 浮遊粉塵의 環境處 勸告基準値라고 하는 것은 300 μ g입니다. 그런데 그것이 地下鐵驛舍라든가 플랫폼에 적용되는 基準値가 勸告値가 아니고 地下空間, 이를테면 지하에서 조금 들어가는 지하상가라든가 이런 데에 적용되는 環境基準値이고 그래서 저희 地下鐵에 적용되는 環境基準値를 지금 현재 用役을 통해서 확실히 그것을 측정할 수 있도록 基準을 設定할 수 있도록 지금 현재 하고 있습니다.

○崔坑洛 委員; 네, 基準値가 지금 300 μ g이라고 하셨죠? 그러면 지금 現在 1·2·3·4號線이 전부 다 초과했죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 그 때 測定한 결과, 심한데 몇 군데가 있고 또 超過되지 않은 곳도 있습니다.

○崔沆洛 委員; 지금 資料에 보니까 1號線에는 503 μ g, 2號線은 555 μ g, 3號線은 390 μ g, 4號線은 387 μ g 이레가지고 전부 다 基準值를 훨씬 웃돌고 있는 실정이란 말입니다. 그것이 맞죠?

○技術理事 崔相烈; 네, 많이 超過되었습니다. 아까 報告말씀드린 대로 地下鐵이 과연 測定許容值가 얼마까지냐 이런 것을 과학적으로 분석을 이번에 한 번 試圖를 해 보았습니다. 그래서 지금 현재.....

○崔沆洛 委員; 그랬더니 얼마 나오니까?

○技術理事 崔相烈; 여태까지는 全般的인 地下環境에 대해서는 우리 環境廳에서 法定으로 基準值가 設定되어 있지 않습니다. 다만 外國의 先例라든가 狀況을 보아서.....

○崔沆洛 委員; 國內 먼지 汚染度基準值는.....

○技術理事 崔相烈; 그것은 아까 말씀대로 300 μ g으로 되어 있는데요.

○崔沆洛 委員; 그 이상을 超過하면 안 된다는 것을 目標로 하고 設定을 했을 것이 아닙니까?

○技術理事 崔相烈; 그렇죠. 될 수 있는 대로 努力을 하라 하는데 다만 地下鐵만은 自體的으로 어떻게 基準值를 만들어서 別途管理를 하라는 環境廳의 지시가 있었습니다. 그 내용에 따라서 저희가 우리 乘客들 健康問題 또 職員들 健康問題 때문에 엄격하게 보건의학적으로 어디까지 우리가 基準值를 만들고 外國의, 事例도 지금 地下鐵에는 설정되어있는 데가 없는 것으로 현재 알고 있습니다. 그래서 外國에도 勸告基準值가 있으면 얼마가 되느냐 해서 海外文獻과 醫學的인 糾明을 거쳐서 저희도 基準值를 設定하려고 합니다. 그리고.....

○崔沆洛 委員; 기준치를 300 μ g으로 해 놓았다면서 다시 設

定을 한다는 말이에요?

○技術理事 崔相烈; 그것은 暫定的으로 저희가 앞으로 할 때까지 300 μ g정도 그러니까 일반적으로 建物の 地下室도.....

○崔沆洛 委員; 네, 좋습니다. 지금 현재 그러면 1號線, 2號線, 3號線, 4號線이 먼지汚染度가 전혀 괜찮다 이것입니까?

○技術理事 崔相烈; 안 그렇습니다. 지금 現在 300 μ g을 넘고 있는 데가 많습니다.

○崔沆洛 委員; 그러면 거기에 대해서는 신경을 쓰셔야 되겠죠?

○技術理事 崔相烈; 네, 많이 써야 되겠습니다.

○崔沆洛 委員; 어떤 方法으로 하시려고 지금 計劃을 하고 있습니까?

○技術理事 崔相烈; 조금 전에 報告말씀드린대로 저희가 원래 地下鐵은 상당히 깨끗한 交通機關이기 때문에 스스로 煤煙을 發生하거나 그렇지 않습니다. 電動機도 전부 電力을 쓰고 있고, 다만 먼지가 날 수 있다는 要所는 밑에 자갈이 鋪設되어 있는데 그 部分에서 衝擊으로 해서 그것이 粉塵으로 변해서 일부 나오지 않느냐 하는 것만 우려되는데 저희 현재가 전부 地上에서 空氣를 吸入하고 있습니다. 그리고 換氣口를 통해서 들어가는 것뿐만 아니라.....

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 그 정도는 저도 알고 있으니 까 그것을 듣고 싶어서 그런것이 아니라 事實上 地下鐵驛의 먼지汚染度가 상당히 市民들한테 影響을 주고 있는 것만은 사실이죠? 지금 현재 淸掃를 어떤 식으로 하고 있습니까?

○技術理事 崔相烈; 淸掃는 저희가 먼지를 없애기 위해서 물 淸掃를 月 2回 程度 實施하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 물청소만 하고 있죠?

○技術理事 崔相烈; 물淸掃, 그런데 빗자루淸掃는 아침저녁으로 하고 있습니다만 粉塵하고는 크게 關係없고 그냥 肉眼으로 보고 깨끗할 정도일 것입니다.

○崔沆洛 委員; 그러면 地下鐵驛에 보이는 데는 물淸掃나 이런 것을 하고 있는데 보이지 않는데 터널속 같은 데는 어떻게 하고 있습니까?

○技術理事 崔相烈; 터널속에는 저희가 모터카에다 물탱크를 실어서 살수 형식으로 淸掃를 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 그런 식으로 충분히 소화를 해 냅니까?

○技術理事 崔相烈; 만족할 만한 成果는 안 됩니다. 그래서 저희가 여러 가지 角度로 研究해서, 심지어는 아직까지 研究中이라 成功與否는 아직 모르겠습니다만 電動車 밑에도 眞空淸掃機 형식으로 어떤 버큘 먼지를 吸着할 수 있는 그런 器具를 달아볼까 하는 것도 검토 중에 있습니다.

○崔沆洛 委員; 네, 제가 그 소리를 듣고 싶어서 질문을 했습니다. 터널속 보이지 않는데는 사람의 손이 가지 않고 機械的으로 그런 어떤 裝備가 있죠?

○技術理事 崔相烈; 裝備가 아직 外國에서도 開發되었다는 것이 아주 담배꽂초 정도 하는 것은 있는데 이렇게 본격적으로 粉塵에 관한 裝備가 없기 때문에 저희가 별도로 지금 研究檢討하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 自體開發을 한다 이런 얘기입니까?

○技術理事 崔相烈; 네, 우리나라에서 試圖 한번 해 보려고 하고 있습니다.

○崔沆洛 委員; 조금 費用이 들더라도 投資를해서 그런 데까지 신경을 쓰셔야 될 것 같습니다.

○技術理事 崔相烈; 네, 노력해 보겠습니다.

○崔沆洛 委員; 다음에는 地下鐵 驛務員에 대해서 묻겠습니다. 驛務員이 지금 현재 2,933名으로 이렇게 나와 있는데 그에 대한 健康診斷은 어떻게 實施를 하고 있는지 그것에 대해 말씀을 해 주시고, 또 2,933名에 대한 地下鐵의 어떤 직업병 이랄까 그런 것은 없는지 그것에 대해서 밝혀주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 건강진단은 法的으로도 1년에 한 번씩 그렇게 하게 되어 있습니다. 그래서 얼마 전에도 다 實施했습니다만 그것은 정기적으로 하고 있고 地下鐵驛務員들이 특별히 직업병이라든가 이런 것 때문에 검진결과 나타난 것은 없습니다.

(裴丁洙 幹事, 崔鍾德 幹事와 司會交代)

○崔沆洛 委員; 지금 아무 異常이 없다는 얘기죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네.

○崔沆洛 委員; 네, 알겠습니다. 以上입니다.

○委員長代理 崔鍾德; 우리가 오늘 나흘째 監査를 하는데 여기 地下鐵公社에 와보니까 아까도 75名이라고 했다가 또 7名이 또 늘었다고 했다가 이렇게 해서는 안 됩니다. 모든 것은 성실하게 答辯해 주시고, 모든 것을 완벽하게 하셔야지 1년에 한 번 하는 監査를 이렇게, 내가 볼 적에도 상당히 書類를 들고 이쪽으로 왔다갔다 하고 이 課長이 맞추고 이렇게 해서는 절대로 안 된다고 생각합니다. 그 점에 대해서 유의해 주시고 앞으로는 그런 일이 없도록 해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 銘心하겠습니다.

○委員長代理 崔鍾德; 원만하게 會議를 進行하기 위하여 20分 동안 休息을 취하겠습니다. 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(16時 50分 監査中止)

(17時 18分 監査繼續)

○委員長 李永和; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 이어서 監査를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

질의하실 委員님 質疑하십시오. 李敬雲 委員님 질의하십시오.

○李敬雲 委員; 李敬雲 委員입니다. 여러 가지 장시간 질의를 해서 다들 피곤하신 것 같습니다. 하기 때문에 要點으로 간단히 한 가지만 질의를 하겠습니다. 현재 地下鐵公社에서 秩序案内員 770名을 運營한다고 했습니다. 本委員 생각으로는 지금 우리 國民秩序意識水準이 이제 많이 좋아져서 제가 地下鐵驛이나 이런 데 자주 가보면 市民들이 이 案内員들이 얘기를 안 해도 나름대로 秩序를 잘 지킨다고 생각이 됩니다. 하기 때문에 102個 驛에 770名 하면 1個 驛에 약 한 7名 정도인데 이 秩序案内員들이 과연 거기서 驛內에서 勤務하는 것이 꼭 그와 같은 많은 人員이 필요치를 았은 것 같이 本委員은 생각이 되기 때문에 社長께 한번 質問을 드려봅니다. 이 點에 대해서 本委員의 생각과 社長께서 생각하시는 생각은 어떠한지 우선 먼저 答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李永和; 答辯하십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 秩序案内員을 저희들이 파트타임으로 해서 주로 아르바이트大學生을 採用한 것은, 날로 乘客이 늘어나고 乘下車時에 복잡해지기 때문에 當初에는 270名, 270名을 採用을 해서 복잡한 몇 個 驛에만 配置를 했습니다. 그런데 그것 가지고는 숫자가 부족하고 별 役割이 안 되기

때문에 500名을 더 增員했습니다. 그래서 이제는 플랫폼 乘降場에도 配置를 하고 또 게이트에 全部 配置를 하는데 이 사람들은 하루종일 勤務하는 것이 아니고 한 4時間 정도 파트타임으로, 아침 複雑한 때 出退勤時間帶에 와서 勤務하다가 바로 돌아갑니다. 그래서 저희들이 驛務員 數가 부족하기 때문에 驛務員이 만약에 있다면 굳이 아르바이트大學生을 活用할 必要가 없는 것인데 驛務員이 不足하기 때문에 驛務員을 거기에 세우고 했을 때 나가는 費用하고 아르바이트大學生을 活用할 때 費用 차이가 있고 그래서 현재 그냥 하고 있습니다만, 한때는 아르바이트大學生을 푸쉬맨이라고 해서 이상한 表現도 新聞에서 했지만 푸쉬맨은 아니고 秩序를 잡아주고 도와주는 승하차를 도와주는 그런 역할을 하고 있고, 또 外國에서도 驛務員들이 하기도 하고 또 이런 案内要員 이런 사람들을 確保해서 하는 사례가 많이 있습니다. 그래서 제 지금 생각으로서는 770名 이상으로 增員하는 것은 고려해야 되겠지만 현재 저희들이 쓰고 있는 770名은 유지하는 것이 좋다고 그렇게 생각을 합니다.

○李敬雲 委員; 이 분들의 日當은 어떻게 支給이 되나요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 이것은 저희들이 그냥 정해서 하는 것이 아니고 4시간 기준으로 해서 時間當 1,506원 그래서 4시간 했을 때 6,025원입니다.

○李敬雲 委員; 보통 1個月 하면 1인당 受領額이 얼마나 되나요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 한 20萬원 정도 됩니다. 이것은 4時間 基準으로 한 것이기 때문에 8時間 基準하고는 차이가 있는 것이죠. 4時間 해서 한 20萬원.....

○李敬雲 委員; 本委員 계산으로는 그렇게 안 나오기 때문에

실제적으로 豫算上에 11億 3,700萬원을 豫算을 잡아왔는데 인원이 약 770名이라고 보면 1人當 한달에 한 12萬원밖에 안 되는데 本委員 계산에는 이런 것을 가지고 770名을 運營할 수가 있나 하는 생각에서 질문을 드려봤습니다. 도저히 運營할수가 없는 額數인데 이것이 맞게 되었는지.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 日曜日을 빼니까 그렇게 된 것 같습니다.

○李敬雲 委員; 日曜日是 8時間 勤務하는 것으로 되어 있죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 몇 個 驛만 그렇게 합니다.

○李敬雲 委員; 이 豫算으로는 앞으로 안 될 것 같지 않아요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 770名을 놓고서 計上된 豫算이기 때문에 정해진 單價대로 하면 500名은 4月부터 했기 때문에 4個月정도가 빠지는 거죠.

○李敬雲 委員; 그러면 92年度 豫算은 다르겠네요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 다르죠.

○李敬雲 委員; 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李永和; 다음 질의하실 委員님, 金鍾雄 委員님, 質疑하십시오.

○金鍾雄 委員; 간략하게 몇 가지 질문을 드리고 마치도록 하겠습니다. 먼저 電動車에 附着되어 있는 各種 廣告 掲載節次 및 그 契約方法은 어떠한지 설명을 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 양해해 주시면 제가 實務的인 問題를 잘 모르기 때문에 擔當者가 해 드리겠습니다.

○委員長 李永和; 運輸部長 答辯하세요.

○運輸部長 張東一; 電動車에 부착되어 있는 廣告物은 輛당으로 평균을 말씀을 드리면 電動車 出入門과 천정모서리 廣告가 있습니다. 모서리광고가 1輛當 52枚, 그 다음에 電動車천

정결이 廣告가 있습니다. 그 천정결이 廣告가 1輛當 4枚, 그 다음 電動車 出入門옆에 액자로 해 가지고 廣告가 된 것이 있습니다. 그래서 壁面額字廣告가 17枚, 그 다음에 出入門 上段에 利用乘客들의 路線圖를 알리기 위한 路線圖廣告가 12枚가 있습니다. 그 다음에 出入門 손을 대지 마십시오 하는 安全弘報스티커廣告가 24枚가 있습니다. 이것은 公社에서 收入豫算으로써 車內 廣告物을 붙이고 있는 것입니다. 그 다음에 政府弘報公益廣告가 輛당 한 30枚가 붙어 있습니다. 새秩序 새生活 廣告가 10枚 스티커입니다. 그 다음 乘車難緩和를 위한 스티커 4枚, 119 犯罪申告 112 間諜申告 이 스티커가 각각 8枚씩 있습니다. 조금 前에 말씀드린 차내 廣告物 中에서 모서리廣告, 천정결이廣告, 壁面額字廣告 이 세 가지는 저희들이 物量을 算出을 해 가지고 公開競爭入札에 의해 가지고 每 3年마다 계약을 하고 있습니다. 그 다음에 路線圖廣告物 이라든지 出入門 安全스티커廣告는 저희들이 豫算을 투입을 해 가지고 豫算으로써 이것을 自體的으로 製作을 해야되는데 이것은 一般 非豫算事業으로 해 가지고 原價計算에 의해서 一定期間 정해 가지고 廣告物을 계참을 해주고 있습니다.

○金鍾雄 委員; 3年間을 契約을 하게 되면 3年間 不變의 廣告料金を 냅니까? 해마다 引上되어 가는 物價에 比例를 하고 있습니까?

○運輸部長 張東一; 契約을 할 때는 3年間 總額에 의한 契約을 합니다. 계약을 하고 每年 1年 단위로 更新契約을 하는데 更新契約을 할 때는 政府都賣物價上昇率을 適用을 해 가지고 그 指數만큼 더 인상된 金額으로 更新契約을 해 주고 있습니다.

○金鍾雄 委員; 3年間이라는 것은 原賣者의 契約 그 사람은

3年間을 할 수 있다는 것을 基本的으로 契約을 하고 價格만 每年 更新을 한다 이 말입니까?

○運輸部長 張東一; 그렇습니다.

○金鍾雄 委員; 그럼 3年 그 사이에는 價格이 높은 사람이 競爭을 하더라도 못 들어옵니까?

○運輸部長 張東一; 일단 契約期間內는 다른 사람이 들어올 수가 없습니다.

○金鍾雄 委員; 지금 비단 産業化社會가 되다보니까 車內廣告 뿐 아니라 各種 放送廣告에서도 굉장한 廣告物이 지금 많이 몰리고 있는데 우리가 좀더 合理的인 經營을 하기 위해서는 작든 크든 그런 面에서도 여기 앉으신 모두가 서울市民의 立場에서 한푼이라도 더 절약하는 方法에서 이것을 韓社長께서 다시 한 번 講究해 주셨으면 합니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 알겠습니다.

○金鍾雄 委員; 그럼 全般的으로 廣告收入 自體를 대략 얼마로 봅니까?

○運輸部長 張東一; 지금 年間 67億원 정도.....

○金鍾雄 委員; 매년 增加되는 分은 都賣物價率 그뿐입니까?

○運輸部長 張東一; 방금 入札을 한 廣告物은 매년 增加된 大部分이 政府都賣物價에 의한 인상, 그것이 되겠습니다.

○金鍾雄 委員; 本 委員會에 들어온 資料에 의하면 이 廣告를 掲載하고 싶은 사람들이 무척 많은데 웬만한 힘으로는 하기 어렵다는 얘기들이 많습니다. 그래서 此際에 여러분들께 알려 드리는 바입니다. 좀더 效率性を 높일 수 있도록 해 주시기를 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 알겠습니다.

○金鍾雄 委員; 그리고 9,461名의 定員을 거느리고 있는 것

으로 報告가 되었습니다. 지금 9,461名은 전부가 正式職이고 여기에 雇傭職도 包含됩니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 포함됩니다.

○金鍾雄 委員; 雇傭職에 대해서는 지금 어떠한 차이가 있습니까?

○總務理事 李乙森; 雇傭職이 대부분 다 正規職化 해 가지고 대부분 없어졌습니다.

○金鍾雄 委員; 대부분이 없다는 게 아니라 지금 正確하게 몇 % 정도는 아직 고용직이 있다든지 그런 게 있지 않겠습니까?

○總務理事 李乙森; 47名이 지금 남아있습니다.

○金鍾雄 委員; 그럼 그 雇傭職으로 썼을 때, 正式職員이 되는 어떤 基準이 있습니까?

○總務理事 李乙森; 지금 현재 雇傭職으로 있는 職員은 현재 食堂의 아주머니들, 料理師 또는 理髮師 그런 階層이 지금 雇傭職으로 있습니다. 正式化 問題는 아직 檢討를 하고 있지 않습니다만 계속 研究해 나가겠습니다.

○金鍾雄 委員; 技能職, 雇傭職은 전혀 없습니까?

○總務理事 李乙森; 네, 없습니다.

○金鍾雄 委員; 冷凍이나 熱管理나 기타 등등의 雇傭職이 없습니까?

○總務理事 李乙森; 우리가 지금 現在 보일러管理라든지 그런 것은 전부 다 用役會社에 用役을 주고 있습니다.

○金鍾雄 委員; 이것도 또한 제가 드리는 根本趣旨는 巷間에 들리는 얘기가 조금 여기 앉으신 분들하고 잘 통하는 사람은 빨리 正式職이 되는데, 雇傭職으로써 오래도록 기다리는 사람들이 있다는 怨聲도 들립니다. 그래서 雇傭職이 들어와서 몇

개월이면 正式職이 된다든지, 어떠한 缺格事由가 있으면 안 된다든지 確固한 方針이 있는 것인지, 아니면 정말 윗사람들이 裁量에 의해서 雇傭職이 正式職으로 바로 바뀌는 것인지 그것을 제가 묻고 있습니다.

○總務理事 李乙森; 일제히 勞使協議에 의해서 技能職, 雇傭職을 正規職化한 후에 個別的으로 雇傭職을 正規職化 하는 個別的 事例는 이태껏 없었습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 金委員님, 정부의 경우도 一般職 公務員이 있고, 雇傭職이 있는데 雇傭職은 어떤 특별한 기회에 무슨 一般職試驗에 合格한다든가 이렇게 하면서 되는 것인지 雇傭職이 一般職化 되지는 않습니다. 마찬가지로 저희들도 그런 사람에 대해서는 어떤 기회를 주어서 시험을 보게 한다든가 이런 것 이외로 規定에 의해서 雇傭職이 一般職으로 化하는 그런 것은 없습니다.

○金鍾雄 委員; 一定한 試驗을 거치지 않고서는 雇傭職에서 一般職으로 간 경우는 전연 없습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그렇습니다.

○總務理事 李乙森; 個別的으로 우리가 審査해서 隨時 一般職으로 바꾸는 사례는 요 近間에 전연 없습니까.

○金鍾雄 委員; 今年에만 없었다는 얘기입니까? 過去에는 그런 것이 있었다는 얘기입니까?

○總務理事 李乙森; 勞務部長이 다년간 人事課長을 했기 때문에 勞務部長으로 하여금 說明을 하도록 하겠습니다.

○金鍾雄 委員; 어느 분이 하시든 분명히 所屬을 밝히시고 確實하게만 답변해 주세요.

○總務理事 李乙森; 네, 감사합니다.

○勞務部長 金正根; 勞務部長입니다. 저희 會社는 88年度까지

職員들이 技能職과 雇傭職으로 區別이 되고 있었습니다. 88年 6月 17日 勞使合意에 의해서 技能職制度가 폐지가 되었습니다. 그 당시 雇傭職도 있었습니다만 雇傭職이 약 270名 가까이 존재를 하고 있었습니다. 委員님 질문하신 그 고용직이 任意로 무슨 적당한 방법으로 技能職이라든지 일반적으로 바뀌는 과정은 그 당시에는 약간 있었습니다. 그렇지만 88年 6月에 勞使合意에 의해서 雇傭職 全員을, 技能職도 廢止가 되었습니다. 技術職으로 통폐합이 되었고 雇傭職 全員은 본인 희망에 의해서 全員 技術職으로 직종을 바꾸어 줬습니다. 그런데 그 당시 고용직이 기술직으로 바뀔 때 報酬體系가 다르기 때문에 月給이 적어지는 경우가 있습니다. 希望者를 저희가 파악을 해서 雇傭職으로 잔류할 것이냐 아니면 技術職으로 바뀌줄까 하는 것은 전적으로 本人의 意思에 맡겼습니다. 그 결과 47名만이 雇傭職으로 殘留하도록 願하고 있습니다. 그래서 현재까지는 저희 職制上에 雇傭職은 制度만 살아있고 새로 채용하지 않고 있고 現員은 47名입니다. 그리고 이 문제를 다시 一般職으로 바꾸는 統廢合, 다시 轉職을 시키는 문제는 勞使間에 지금 協議中에 있습니다.

○金鍾雄 委員; 지금 말씀하시는 것은 조금도 變動이 없는 사항이죠?

○勞務部長 金正根; 네.

○金鍾雄 委員; 여기 앉은 우리 委員들께서 각 地域에서 그와 같은 答辯을 해도 蹉跌이 없겠습니까?

○勞務部長 金正根; 네. 하나 덧붙여 설명드리면 雇傭職 말고 日傭雜給職이라고 있습니다. 食堂에서 일하는 아주머니들, 理髮所에 있는 면도사 같은 사람들이 있는데 현재 52名이 있습니다. 그 중에서 勞使實務小委員會에서 이 사람들을 正規職員

化 해 주자. 그 중에서 7名 정도 지금 組合하고 協商過程에서 한 7名 정도는 一般職員化 시켜 줘도 괜찮은 일을 하고 있다. 그래서 7명 정도는 一般職으로 轉職을 시켜 주자는 정도로 의견이 接近되고 있습니다.

○金鍾雄 委員; 알겠습니다. 다음은 勞使協議會는 定期的으로 갖는 날짜가 있습니까? 아니면 隨時로 갖습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 法上 分期別로 한번씩 開催하게 되어 있습니다. 그래서 勞使協議會에 부의할 만한 안건이 있을 때는 사전에 검토를 하고 또 안건이 이렇다 할 안건이 없을 때에는 여러 가지 일이 바쁘고 할 때는 勞使協議를 분기별로 개최하지 않고 넘어가는 수도 있습니다. 그러나 머지 않아서 저희들이 勞使協議를 하려고 그러는데 그 案件을 모아서 그 때 같이 協議하는 거지요. 法上으로는 분기별로 한 번씩 하게 되어 있습니다.

○金鍾雄 委員; 勞使協議會는 分期別로 정해진 날짜에만 현재 하고 있다 이거죠?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 네, 그렇습니다.

○金鍾雄 委員; 지금 勞組에 加入되지 않아야 될 사람이 가입되었다는 경우나, 다시 말해서 資格이 없는데 勞使에 가입한 사람도 있다고 그러는데 그 자격 기준은 어디에 있습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 勞動組合의 加入範圍에 대해서는 團體協約으로 정하게 되어 있습니다. 그래서 지금 현재 제가 파악하기로는 加入資格이 없는 사람이 가입을 하고 있는 것은 없습니다. 다 加入範圍에 있는 사람이 加入하게 되어 있고 또 範圍 內에 있다 하더라도 本人의 意思에 의해서 자유로운 意思에 의해서 가입하고 탈퇴하기 때문에 자격이 있는 사람 중에서도 가입하지 않는 사람이 있는 것으로 알고 있습니다.

○金鍾雄 委員; 勞組費를 一括徵收하는 과정에서 그 문제가提起됐다는 것을 저희들이 듣고 있는데 加入資格이 없는 사람이 勞組에 加入된 相當數가 있다는 얘기를 들었는데 그것은 그러면 낭설입니까?

○勞務部長 金正根; 勞務部長입니다. 저희 團體協約이 今年 團體文涉에 의해서 91年 6月19日字로 締結이 되었습니다. 그 이전에는 昨年 2月까지 88年度에 맺은 團體協約이 유효했습니다. 88年度에 맺은 團體協約에 經過規定이 있습니다. 그 당시 團體協約 第1次로 맺기 이전에 이 協約이 맺어지기 이전에 勞組에 加入한 사람은 그 자격이 있는 것으로 본다 이렇게 되어 있습니다. 그러다 보니까 驛長 1名 정도가 그 전에 副驛長이었다가 昇進한 사람이 勞組에 가입을 하고 있었는데 탈퇴를 안 하니까 자격이 있는 것처럼 보였습니다. 그러한 문제점을 불식하기 위해서 今年 6月 19日 勞組와 團體協約을 다시 締結하고 加入範圍에 해당되지 않는 사람은 6月 19日字로 全員 除名 勞組合意에 의해서 除籍措置를 했습니다. 현재는 하나도 없습니다.

○金鍾雄 委員; 今年 6월에 그렇게 措置된 事頁입니까?

○勞務部長 金正根; 네.

○金鍾雄 委員; 알겠습니다. 이와 같이 지금까지 저희들이 여러분들에게 많은 질문을 했습니다만 이 모든 것은 경영의 합리화로써 아까도 말씀드렸지만 75%에 가까운 서울市 豫算을 全部 交通에 들어가기 때문에 우리 여기 앉은 交通委員들은 굉장한 많은 부담을 느끼고 있습니다. 또한 여러분들께서도 故意로야 그런 일이 없겠습니까만 우리 市民代表立場에서 봤을 때는 정말 이 企業經營의 次元에서 地下鐵公社를 運營한다 했을 때 과연 이런 식으로 했을까 하는 아득함을 느낄 때

도 많습니다. 어쨌든 앞으로 이런 자리를 자주 갖겠지만 우리 모두가 우리 市民의 立場에서 또 서울시를 위해서 한 푼이라도 節約하고 아끼는 그런 좀더 일하는 奉仕하는 그런 자세로써 일해 달라는 뜻에서 우리가 아침부터 얘기하고 있습니다. 특히 이 地下鐵勞組合理化는 전 서울시 公務員을 公務員들이 지금 지켜보고 있는 상태입니다. 또한 首都 서울 首都圈 이하 전 産業界에서도 지금 굉장한 관심을 갖고 있습니다. 그러나 과거 地方時代가 아닐 때 했던 때와는 절대 다르리라고 봅니다. 다시 말씀드리어서 이제는 地方化가 되었기 때문에 過去처럼 밀려가고 힘에 의해서 끌려가는 그런 식이 되어서도 안 될 것이니까, 여기 앉으신 韓眞熙 社長님을 비롯한 여러분들께서는 各別한 覺悟로써 두번 다시 그런 물의가 없어야만 될 것으로 봅니다. 지금 국민들은 특히 우리 서울市民들은 이 交通地獄에 대한 짜증인데다가 거기다 지금 憤怒를 터뜨리게 한다 했을 때는 얼마만한 저항이 있다는 것을 覺悟해야 됩니다.

그리고 끝으로 제가 당부드리고 싶은 말씀을 유독 1號線부터 우리는 政府의 支援없이 純粹한 서울市民의 稅金에 의해서 地下鐵이 시작되었습니다. 내가 다녀본 外國에서는 심지어 75%에 가까운 中央政府의 支援도 있었습니다. 그랬는데 오늘 여기 와서 볼 때 鐵道廳과의 關係, 計算 이런, 문제가 주머니돈이 쌈지돈이 아니냐는 식으로 그런 안일한 생각에서 答辯들을 하는 것을 보고 놀랐습니다. 이는 엄연히 우리는 서울市民을 代表해서 나와 있습니다. 앞으로는 절대 鐵道廳과 우리 서울시와는 엄연히 구분되어야 됩니다. 또한 中央政府에서 어떠한 일이 있더라도 支援을 많이 받도록 노력해야 됩니다. 서울市民의 稅金으로써 이 地下鐵에만 投資한다는것은 있

을 수가 없습니다. 서울市民들이 왜 이 首都圈 一圓의 12個 衛星都市民들이 다 이용하고 있지 않습니까? 그런데 서울市民의 税金으로만 이 地下鐵을 運營하고 그 빚을 갚아야 되고 우리의 3世, 4世들이 갚아야 될 이 돈들입니다. 보니까..... 이래서는 안 되기 때문에 좀더 中央政府에 명확한 아까도 鐵道廳과의 1號線 交換問題 얘기도 얼핏 나왔습니다만 분명히 어느 쪽이 서울市에 유리한가를 봐서 좋은 자료를 뽑아서 참 모델로서의 윗사람들이 決定하는데 충분한 資料가 될 수 있도록 해 주기 바랍니다. 아무튼 여러분들께 끝까지 저의 얘기에 傾聽해 주셔서 감사합니다. 제 質問은 이것으로써 끝내겠습니다.

○委員長 李永和; 다른 委員님들 질문 있습니까? 네, 元松喜 委員님 質疑하십시오.

○元松喜 委員; 지금 地下鐵의 雜商人, 暴力輩, 쓰리꾼 이런 것이 亂舞하다고 듣는데 거기에 대한 對策은 소홀히 안 했는지 또 職務에 支障이 있다고 해서 게을리하고 있다 이런 생각이 들어서 한 말씀드립니다. 그 對策에 대해서 한번 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 元委員님께서 지금 걱정해 주신 그대로 地下鐵 各 驛舍에 雜商人들이 지금 雜商行爲를 하고 있습니다. 그래서 美觀上도 그렇지만 첫째, 乘客들이 들어가고 나가고 하는데 支障을 주고 있고 그래서 저희들이 全力을 기울여서 지금 團束을 하고 있는 것이 사실입니다. 그 전보다는 상당히 현재 감소가 되었습니다. 當初에는 한 52個 驛인가 거기에 相當數가 있었는데 최근에 와서는 42個 驛에 한 260名 정도가 지금 雜商行爲를 하고 있습니다. 그 동안에 저희들이 全力을 기울여서 단속한 결과를 말씀드리면 今年 1月

부터 11月末까지 1,162名을 告發을 하고 年으로 따져서 한 15萬餘 名을 추방을 했습니다. 그러나 아직까지 根絶되지 않고 있는 것이 사실입니다. 그래서 驛構內 雜商人이 根絶되지 않고 있는 여러 가지 이유 가운데 現行 法規로는 적발해서 넘겨봤자 2·3萬원 정도의 犯則金을 내고서 다시 제자리에 와서 또 합니다. 그래서 거기에 어려움이 있고 저희들이 請警이라든가 警察의 支援을 받아 가지고 合同으로 하고 있지만 저희 請警한테는 司法警察權이 없고 또 警察에 넘겨도 그런 식으로 풀려 나오기 때문에, 철저히 이렇게 단속을 하고 단속의 효과를 가지도록 하기에는 여러 가지 어려움이 있고, 현재 警察 地下鐵犯罪搜查隊가 41名 있고 地下鐵警察出張所가 또 있습니다. 여기에 52名, 警察人力이 雜商人이라든가 犯罪를 단속하기 위해서 저희한테 지원해 주고 있는 숫자는 93名입니다. 그리고 저희 自體로써는 請警으로 구성된 列車起動班 24名이 있고 그렇게 되어 있는데, 한 가지 어려운 것은 제가 최근에 東大門驛에 가서 實像을 보고 왔습니다. 그래서 역장하고 아주 가혹할 정도의 얘기를 하고 그랬는데, 보니까 한 7個 程度의 과가 있어요. 이스턴호텔과, 창신동과 등등해서 전부 전과 몇 범짜리 이런 사람들이 뒤에서 操縱을 해요. 조종을 하고 그 廳下에서 그 操縱에 의해서 이 사람들이 합니다. 한 60名 가량 東大門驛에 있고 東大門驛이 가장 심합니다. 저희들이 가서 請警들이 이렇게 하게 되면 아주 포악한 恐喝脅迫 이런 것은 이루 말할 수가 없어요. 그래서 저도 가서 그 사람들을 직접 대해 보니까 굉장한 인상을 써 가면서 가니까 일단 포대에 넣어 가지고 옆에 다 제쳐놨어요. 큰소리 치면서 가져가라고 말이야, 가져가긴 가져갔습니다. 그런데 請警이 만약에 이렇게 조금 자리를 비고 하게 되면 또 다시

가지고 온다는 거예요. 그래서 지난 번 서울시 幹部會 때도 제가 보고말씀 드렸지만 역시 警察이 積極적으로 도와주지 않고서는 저희 자체 힘가지고서는 부족하다, 어려움이 있다는 것을 솔직히 말씀드리고 지금 減少하는 趨勢에 있기 때문에, 또 일시 서울驛에 中國漢藥商들이 와서 굉장했습니다. 이것은 저희들이 끈질긴 團束을 통해서 지금 완전히 없어졌습니다. 이와 같이 해서 東大門驛을 타겟으로 해서 한번 저희가 全力을 기울여서 해 보고 그 여파가 그 影響力이 各驛舍에 傳播되도록 그렇게 할 생각으로 있습니다.

○元松喜 委員; 地下鐵公社만의 힘으로는 상당히 불가능할 것으로 생각이 됩니다. 그러나 組織犯이 여러 개 계파로 나누어져 있다는 정보를 아시는 것 같은데 그 계파를 정확히 파악을 해서 警察廳에 의뢰를 해서 그것을 團束을 해 보셨습니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 警察廳에도 범죄 地下鐵驛舍內에서 일어나고 있는 犯罪라든가 雜商人을 團束하는데 도와주라고 하는 警察廳 指示, 警察廳에도 그런 지시가 내려와 있습니다. 警察廳에서는 거기 東大門警察署하고 또 市廳으로서는 東大門區廳한테까지 얘기가 되고 있는데 그런데 이 사람들은 막가는 사람들이기 때문에 아주 입에 담을 수 없는 脅迫恐喝을 하고 電話로 驛長 이런 사람들한테 협박을 하고 하기 때문에 여러 가지 어려움은 있고 警察이 積極적으로 저희들을 도와주고 있는 그런 설정입니다.

○元松喜 委員; 暴力輩 組織두목을 拘束할 수 있는, 뿌리를 완전히 根絶할 수 있게끔 메스컴을 통해서 또 警察廳을 통해서 각방으로 한번 努力을 해 주셨으면 고맙겠습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 두목 몇 사람은 들어갔어요. 들어

갔다 2年인가 2年 반 살고서 나왔습니다. 나와서 또 합니다.

○元松喜 委員; 이상입니다.

○委員長 李永和; 質問있습니까? 제가 모르는 게 있어서 몇 가지만 묻겠습니다. 安全指導室長은 누가 監督을 하고 있나요? 어느 理事 所屬이에요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 監事 所屬입니다.

○委員長 李永和; 지금 여기 러시아워 平均運行間隔을 2分 50秒 그렇지요?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 4號線의 경우는 2分 30秒까지 단축을 하고 있습니다. 보통은 3分입니다.

○委員長 李永和; 그래서 그것 이상 短縮은 安全關係로 안 된다는 것입니까?

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 저희 희망으로써는 2分 30秒보다는 좀더 낮춰서 한 2分帶까지 지금 당장은 안 되지만 앞으로 電動車가 增車가 되고 이렇게 되면.....

○委員長 李永和; 그럼 맥시멈은 얼마로 봅니까? 2分으로 보나요 이상 안전 때문에 못할 정도로 좁힌다면 몇 분으로 봐요? 路線마다 다 다르겠지만.....

○技術理事 崔相烈; 저희가 1號線의 경우는 3分으로 設計가 되어 있습니다.

○委員長 李永和; 이 이상 줄일 수 없다는 거예요?

○技術理專 崔相烈; 네. 現在 시스템으로는요. 2號線은 2分 30秒, 3·4號線은 2分까지도 理論的으로 맥시멈 運行間隔을 좁힐 수는 있습니다만 그런데 실지로 이것은 理論的인 設計이기 때문에 실지로 運營을 하다 보면 거의 몇 초라는 시간이라는 것은 굉장히 짧습니다. 乘客들이 관계가 있기 때문에 실지로는 圓滑한 技術者 立場에서는 2分 30秒 程度가 適當하

지 않겠는가.....

○委員長 李永和; 3號線이 2分 30秒, 맥시멈이 그렇게 본다이거죠? 2號線도 2分 30秒, 또 1號線은.....

○技術理事 崔相烈; 지금 現在 3分입니다.

○委員長 李永和; 3分 實施하고 있고, 그러면 이렇게 운영했을 때에 電動車 객차가 지금 얼마나 모자라나요? 아주 長大化시킬 계획은.....

○技術理事 崔相烈; 아직까지 상당히 부족하죠.

○委員長 李永和; 대충 計算 한 번 해 봐요. 대충 얼마나 不足한가요?

○技術理事 崔相烈; 1,850량을 더 들여와야 그 시간이 됩니다.

○委員長 李永和; 1,850輛이 더 있어야 된다.....

○技術理事 崔相烈; 네, 全體가요.

○委員長 李永和; 現在 얼마나 있어요?

○技術理事 崔相烈; 1,162輛요.

○委員長 李永和; 얼마 더 必要해요?

○技術理事 崔相烈; 694輛요.

○委員長 李永和; 약 700臺가 必要하죠? 來年度 計劃이 얼마에요?

○技術理事 崔相烈; 202輛 더.....

○委員長 李永和; 202輛에 豫算이 얼마나 드나요? 今年價格으로 한다면.....

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 1,420億원입니다.

○委員長 李永和; 그거면 이것을 700輛 다 하자면 얼마나 됩니까? 그러면 약 3倍, 한 3.2·3倍, 그러면 5,000餘 億원.....

○技術理事 崔相烈; 5,000億원 정도인데 거기는 純粹 電動車

값이고 각종 部品, 維持管理費 또 乘務員人件費하면 상당수가 됩니다.

○委員長 李永和; 5,000億원을 들여 가지고 맥시멈帶로 運行을 했을 때에 현재 피크타임 그대로 둔다 時差制 안 하고 그대로 둔다고 할 때에 輸送分擔率이 어떻게 될까요? 18.8%에서 이것이 몇 %나 늘어날까요? 이것이.....

○技術理事 崔相烈; 지금 사실상 솔직히 말씀드리면 地下鐵 1·2·3·4號線으로 네트워크가 形成이 안 되어 있기 때문에 外國의 例처럼 우리가 7·8號線까지 건설했을 때 완전히 네트워크가.....

○委員長 李永和; 가만있어 봐요. 그래서 푸쉬맨이 있을 정도로 지금 乘客이 飽和狀態 아니에요? 이렇게 했을 적에 輸送分擔率이 지금대로의 乘客이 늘어날 거 아니에요? 지금보다 乘客이 늘어날 거 아니에요?

○技術理事 崔相烈; 아무래도 自然增加도 있고 늘어나겠습니다.

○委員長 李永和; 그렇게 될 때에 輸送分擔率이 地下鐵 輸送分擔率이 얼마나 늘어날까요? 지금 18.8%에서.....

○技術理事 崔相烈; 지금 현재 地下鐵 3·4號線만 가지고는 正確히 얼마까지 늘어난다 이렇게 하지만 物理的으로 다른 영향 안 받고 單純하다면 한 50% 정도, 그것은 與件의 變動이 많기 때문에 확실한 숫자는 안되겠습니다만.....

○委員長 李永和; 50%라는 것은 18%에 9% 늘어난다는 거예요?

○技術理事 崔相烈; 그렇죠. 왜 그러냐면 지금 電動車가 풀로 들어와도 아침 저녁만 붐비게 되거든요.

○委員長 李永和; 물론 그것은 그렇죠.

○技術理事 崔相烈; 그래서 지금 현재 總 2分 한다고 해 가지고 비율대로 승객이 늘어나지는 않겠습니다.

○委員長 李永和; 승객이 안 늘어나요?

○技術理事 崔相烈; 네. 그러니까 낮에, 낮에는 지금도 많이 비어다니고 있습니다.

○委員長 李永和; 아니, 이 輸送分擔率이라는 게 물론 全日 統計라고도 볼 수 있지만 그 러시아워帶의 것 아니에요. 러시아워帶로 보자 이거예요. 러시아워대로 볼 때에 投資를 그렇게 많이 하면, 하여튼 급해서 하는 얘기입니다. 급해서 건설 자꾸 해 나간다고 하지만 市民들은 푸쉬맨까지 있어야 되고 市議員이 지하철 타려면 얻어맞을까봐 배지를 빼야 되고, 어떻게 하면 되겠느냐 이거예요?

○技術理事 崔相烈; 저희가 增車計劃이 增加率에 따라서 지금 계획이.....

○委員長 李永和; 그러면 여기 200輛이라는 것이 來年에 200輛 더 輸入을 하는 거 아니에요?

○技術理事 崔相烈; 네, 들어오면 來年度에는 적어도 저희 目標은 200.....

○委員長 李永和; 負擔率이 얼마나 더 늘어나요?

○技術理事 崔相烈; 負擔率보다 混雜率이 지금 보통 230.....

○委員長 李永和; 아니, 混雜率 지금으로 보고 지금 같은 混雜率로 보고 러시아워帶에 얼마나 도움이 되느냐 이런 얘기예요.

○技術理事 崔相烈; 러시아워帶에 복잡한 것은 混雜率로 하는데.....

○委員長 李永和; 그렇지. 그것은 그대로 보고.....

○技術理事 崔相烈; 지금보다 그러니까 약 230에서 200% 정

도 여유 있게 타게 되겠습니다.

○委員長 李永和; 200%가 되겠어요? 200輛 들어오면?

○技術理事 崔相烈; 네.

○委員長 李永和; 그러면 대단한 효과지요. 그럼 그것 來年에 들어오면 효과는 93年度부터 시작될 것 아니에요?

○技術理事 崔相烈; 그렇습니다. 효과가 나타나기는.....

○委員長 李永和; 효과가 나타나기는 93年度부터, 그러면 러시아위에 현재.....

○技術理事 崔相烈; 현재 混雜度보다 약 30% 떨어진다고 이렇게 생각하시면.....

○委員長 李永和; 混雜度 떨어뜨리는 것보다도 利用을 많이 해야지 이용을.....

○技術理事 崔相烈; 저희도 年 平均 약 아까 보고말씀 드렸지만 많을 때 많은 年度에는 한 14%, 지금은 12% 정도 增加하기 때문에 그 정도 水準은 계속 올라가고 있습니다.

○委員長 李永和; 알겠습니다. 하여튼 내년에 이것이 계획이 어떻게 되나요? 200輛이 내년 6월말까지 다 들어오게 되어 있나요? 연중 들어오게 되어 있나요?

○技術理事 崔相烈; 202輛은 93년까지 들어오게 되겠습니다.

○委員長 李永和; 來年度부터 2年間 들어오게 되어 있어요?

○技術理事 崔相烈; 그렇습니다.

○地下鐵公社 社長 韓眞熙; 지금 현재도 이렇게 자꾸 發注해서 우리가 計劃된 것이 製作되면서 자꾸 들어옵니다. 들어오기 때문에 今年에도 들어오고 來年에도 들어오고 계속해서 들어옵니다. 그래서 저희들 目標은 出退勤時間帶에 200%의 混雜率만 維持한다면 일단 성공하는 것이니까 그 200% 混雜率을 유지하기 위해서 확보하기 위해서 電動車를 거기 맞추

고 있습니다. 增車를 말이죠.

○委員長 李永和; 알겠습니다. 제가 오늘 아침에 집을 떠날 때에 서울시議會의 버스를 타려고 出發하려고 문간을 나서는데 우리 집사람하고 이웃 아주머니 두 분하고 세 분이 김장을 하려고 준비하고 있는데 제가 地下鐵公社 監査를 간다고 그랬더니 우리 집사람이 뭐라고 하나면 "地下鐵 깨끗하고 그 정도면 되겠습니다" 前에 公務員하던 婦人이니까 그렇게 얘기를 합니다. 그 다음에 또 한 婦人은 뭐라고 그러냐면 "出退勤時間에 車輛을 더 配置할 수 없느냐" 混雜度도 얘기가 되고 여러 가지 얘기하는 거지요. 그 다음 또한 부인이 뭐라고 하나면 "地下鐵 TV 보니까 俸給은 많이 주는데 왜 자꾸 데모를 하고 運休 운운하느냐" 이런 얘기를 간단한 예 같지만 민심, 地下鐵을 보는 시각이거든요. 지금 이런 생각을 意識이 높은 생각을 가지고 있습니다. 그래서 제가 여기 감사를 마치면서 가만히 생각을 해 보니까 이것이 이게 市民의 발이 틀림없는데 한 20% 가까운 레이트를 가진 市民의 발이 틀림없는데 이 발을 責任진 公社, 이 분들 組織과 이렇게 具體적으로 들여다보면 참으로 아까 부인들 세 분이 말씀하는 그대로가 아닌가 이런 생각이 듭니다. 첫째 運營面하고 運行面 이렇게 볼 때에 운영면을 생각해 보자 이거예요. 운영면 자, 아까 비리 이런 것 없어야 되고 黑字를 내야되지 않습니까? 그리고 非理 이런 것도 말이야, 이것 驛務自動化할 때에 結果적으로 이 業者 外에 대 가지고 비리가 발생해 가지고 큰 사고난 것 이것 우리 委員님들이 다 알고 계십니다. 그러니 이런 業體를 그대로 두느냐 이거예요. 이 사람들이 아직 여기에 出入합니까? 技術理事, 이 업자, 業體가 出入을 그대로 하나요?

○技術理事 崔相烈; 지금 一部業體는 못 들어오고..... 建實한

業體는 들어오고 있습니다.

○委員長 李永和; 事故 일으킨 業體 말이에요.

○枝術理事 崔相烈; 事故業體는 契約取消를 당했기 때문에 안 들어옵니다.

○委員長 李永和; 못 들어오는 것이지요? 이것 확실하지요?

○枝術理事 崔相烈; 네.

○委員長 李永和; 공장도 없고 이런 業體가 계속해서 들어올 수 없지 않느냐 그래서 이런 非理問題, 黑字를 어떻게 하면 내느냐 이런 문제 그 다음에는 運行面에 있어서는 아까 제가 우리 社長님한테 직접 보고도 들었습니다만 사고는 절대 없어야 안 되겠느냐, 사고는 절대 없어야 됩니다. 오늘 우리 韓眞熙 社長님, 우리 委員님들 참 많이 생각을 모두 한 것입니다. 어제 建設本部長은, 오늘 新聞을 모두 보셨겠지만 당산동 事故 때문에 분명히 물러가야 된다는 얘기를 분명히 한 분들입니다. 이 분들이..... 이것 갑자기 1년에 한 번 하는 監査 刺戟 이것 가지고 과연 되겠는가 이런 생각도 들어요. 그래서 오늘 제가, 이것 아주 地下鐵安全運行對策 이것은 責任을 지십시오. 책임을 지셔야 됩니다. 이것 安全事故 흐트러지면 발로 이용하는 우리 市民들의 生命하고 關係가 있다 이거예요. 사고는..... 그래서 運行面에는 사고가 없어야 되고 運營面에는 비리가 없어야되고 흑자를 많이 내는데 어떤 수준으로 우리는 일을 해야 되느냐 하면 지금 여기 新聞 있습니다. 국민 일보인데 「企業들 來년이 안 보인다」 이렇게 되어 있습니다. 기업들이 來년이 안 보인다 이겁니다. 現在 私企業들, 여러분 같이 저도 公職者 같은 한 사람, 옛날에 같이 勤務한 분도 계시지만 우리 공기업에 勤務하는 우리 동료 여러분들 私企業에 가 가지고 지금의 자세로 勤務해도 과연 되는 것인지

이런 機會에 우리가 생각을 한번 해 볼 必要가 있지 않느냐. 저를 똑바로 보십시오. 과연 私企業體에 현재 여러분들 근무 상태로 내일이 안 보인다, 내년이 안 보인다 하는 이런 私企業 속에서 勤務해도 아주 나쁜 말로 말하면 안 쫓겨나겠느냐 이런 反省을 우리가 심각하게 해야 됩니다. 監査 이거 하루 하는 것 아무 것도 아닙니다. 여러분들 安逸 懶怠 한 5·6年 근무한 분들 建設 始作부터 근무한 분들 많이 계십니다. 잘 하고 계신지 압니다만 자칫하면 오래 勤務하면 安逸하고 懶怠하기 쉬운 것이 우리 人間입니다. 그래 우리 監査 오늘만 하는 게 아닙니다. 가끔가다 우리 委員님들은 나와서 무엇을 보느냐 하면 전 번에 제가 말씀한 이것 자질구레한 것 얘기 하는 것 같지만 每日每日 또 아까 理事님들 맡아 가지고 일주일마다 나가는 安全檢査한 日誌보겠다 이거예요. 오늘도 내가 오자마자 지난번에 제가 말씀한 1日 點檢表 그 點檢日誌 보자고 했는데 이 다음에 보면 되겠지 하고 제가 안 봤습니다. 이렇게 해서 運營面에는 흑자를 내고 非理가 없어야 되고, 運行面에는 시민의 생명과 관계가 있기 때문에 사고가 절대로 없어야 된다 또 勤務하는 자세는 私企業體에 내가 근무해도 이렇게 근무해도 쫓겨나지 아니할까 이런 反省을 해 가면서 勤務해 주시기 바랍니다.

오늘 저희들이 監査를 마치면서 저희들 나름대로의 反省을 합니다. 저희들 하나 하나 특히 저는 옛날에 同僚였던 여러분들과 같은 그런 처지를 누구보다도 잘 아는 저 아닙니까? 또 委員님들 아까도 말씀드렸지만 어려운 형편에 지금 이런 企業을 거의 다 가지고 계시는 분들입니다. 오늘도 왔다 갔다 하신 理由가 거기에 있습니다. 會社도 챙겨야지요. 또 地區黨 가서 얼굴 내놔야죠. 또 여기 監査해야죠. 저희들도 不斷하게

안일하지 않고 정말 나태하지 아니하고 市民便에 서서 정말 잘 해 겠습니다. 여러분, 그렇게 해주시기를, 그렇게 해 주시기를 간절히 바라면서 혹 우리 委員님들이 監査하는 過程에 여러분들의 人格에 혹 問題가 있다든가 이런 말씀이 있었다 하더라도 널리 諒解해 주시고, 또 저는 더군다나 市議員 언제 되었다고 그런 생각도 가질 수 있습니다. 그러나 저는 안 그렇습니다. 어떻게 하다 보니까 公職生活을 公認 4年을 더 延長하게 되었는데 저 최선을 다할 것입니다. 어떤 욕을 얻어먹고 어떤 어려움이 닥치더라도 저는 廣域議會인 서울特別市議會에 기틀을, 正道를 걸어가면서 저는 찾고야 만다는 각오가 되어있습니다. 어떤 누가 뭐래도 각오가 되어있습니다. 그래서 혹 저의 一舉手一投足 人間이기 때문에 실수가 있더라도 동료 여러분들은 널리 理解해 주시기 바라면서 주제넘게 얘기 왜 그래야 되느냐 하면 지금 日本이 繁榮하고 있지 않습니까? 진주만 뭐 이래가면서 반성하는 것 없이 세계를 經濟的으로 支配한다는 우월, 오늘 新聞에도 났습니다. 대단합니다. 그 나라 왜 繁榮한지 아십니까? 地方自治制가 발전해 가지고 그런 토대를 밟아 만들었다 저는 이렇게 생각하는 사람의 한 사람입니다. 日本의 國民들 政治領域 어찌고 저찌고 하는 것, 싸움하는 것 거의 생각 안 합니다. 내가 어려울 때 議會議員 前議會議員 찾아가고 長한테 찾아가면 뭐든지 해결할 수 있고 불만불평이 地方自治制 高度의 發展된 그 상황 속에서 전부 수용이 다 된다.....

여러분! 公職生活을 하고 연장 아니십니까? 어떻게 하면 빨리 저도 참 반성합니다만 어떻게 하면 이 어깨에 힘 안 주고 목에 힘 안 주고 또 갖가지 권위의식, 이거 하루속히 때를 벗기면 벗길수록 地方化時代에, 自治化時代에 알맞는 公務員이

된다 저는 이렇게 확신을 하는 사람입니다. 저도 그렇게 되기 위해서 投資할 것입니다. 긴 얘기 안하겠습니다. 여러분! 오늘의 이 刺戟이 오늘에 그치지 마세요. 정말 부탁드립니다. 정말부탁합니다.

그래서 오늘 이 監査를 마치면서 監査를 받는데 또 答辯하는데 우리 韓眞熙 社長 이하 關係官 모든 분들 고생 많이 하셨습니다. 아무쪼록 오늘 실시한 行政事務監査가 一過性에 그치지 않도록 監査 中에 指摘된 事項에 대해서는 조속한 시일 내에 是正措置하여 보고하여 주시기 바라며, 試行錯誤로 발견된 사항은 향후 동일한 사례가 반복되지 않도록 特別한 관심을 가지시고 業務推進에 신중을 기하여 주시기 바랍니다.

그러면 이상으로 地下鐵公社에 대한 서울特別市議會의 行政事務監査를 모두 마치고자 합니다. 監査終了를 宣布합니다.

(議事捧 3打)

(18時 14分 監査終了)

○出席監査委員

李永和 裴丁洙 崔鍾德 李敬雲
元松喜 郭壽榮 金康植 朴夏榮
權純直 朴泰源 崔沆洛 金鍾雄
梁元模 金箕英

○出席專門委員

金泰鎬

○被監査機關參席者

社長 韓眞熙
監事 鄭鳳洛
總務理事 李乙森
管理理事 崔昶湜

運營理事	金中敏
技術理事	崔相烈
公報室長	林判鎬
教育院長	尹仁榮
總務部長	成雲鎬
企劃經營部長	洪永奎
經理部長	李永宰
非常計劃部長	閔坪植
勞務部長	金正根
電算室長	孔鍾億
運輸部長	張東一
運轉部長	沈吉變
電氣部長	金濟權
工事部長	李秀馥
監查室長	張榮錫
安全指導室長	朴鍾世
車輛部長	韓喆洙
綜合司令室	金濬培
施設管理部長	辛正夫