
第87回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第3號
서울特別市議會事務處

日時 1996年9月6日(金) 午後3時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 地下鐵2號線合併驛閉鎖措置再檢討에關한請願
 2. 地下鐵公社所管當面懸案報告
-

審査된案件

1. 地下鐵2號線合併驛閉鎖措置再檢討에關한請願(林鍾化 議員
紹介) ... 1面
 2. 地下鐵公社所管當面懸案報告 ... 2面
-

(15時 15分 開議)

○委員長 黃炳五; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 제87회 임시회 제3차 交通委員會 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

1. 地下鐵2號線合併驛閉鎖措置再檢討에關한請願(林鍾化 議員
紹介)

○委員長 黃炳五; 의사일정 제1항 지하철2호선 합정역 폐쇄 조치 재검토에 관한 청원을 상정합니다.

(議事棒 3打)

본 청원은 지난 제84회 臨時會에서 李允中, 金喜甲, 李智文, 洪性龍, 金永姬 委員 다섯분으로 청원심사소위원회를 구성해서 지역주민의 의견수렴 및 地下鐵公社 관계관과 숙의하는 등 그 동안 심도있고 진지하게 검토를 하였으므로 소위원회에서 심사한 결과에 대하여 설명을 듣도록 하겠습니다.

그러면 李允中 소위원장 나오셔서 청원심사 결과에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

○請願審査小委員長 李允中; 안녕하십니까?

“지하철 2호선 합정역 폐쇄조치 재검토에 관한 청원” 심사소위원회 위원장 李允中 委員입니다.

본 청원은 1996.2.29 임중화의원 소개로 의회에 접수되어 지난 4월 제84회 임시회 교통위원회에 상정하여 심사하였으나 철도기술상 연구가 필요하다고 판단, 소위원회에서 검토토록 한 바 있습니다.

우선 청원의 개요를 다시 한번 말씀드리자면 당산철교가 구조적 안전상 문제가 발생, 금년말 전면철거 한다는 시의 방침에 따라 당산철교의 양쪽 합정역과 당산역 사이가 단절됨으로 해서 강남쪽은 당산역에서 회차토록 하고 강북쪽은 합정역이 아닌 홍대입구역에서 회차하기로 발표한 바 있습니다.

이에 따라 열차가 홍대입구까지만 운행될 경우 합정역 주변 10만여 주민의 교통불편이 예상되므로 합정역에 회차시설을 설치하여 민원을 해결해 달라는 것입니다.

그러나 지하철공사측과의 기술적 검토를 한 결과 만약 회차시설을 할 경우 합정역 지하구간 163m에는 3m간격으로 노선 중간에 기둥이 있어 불가하고 합정역을 벗어나 당산철교까지 지상구간 296m에 설치할 수밖에 없는데, 문제는 철로

의 구배가 34/1,000, 즉 1,000m 갈 때 34m 높아지는 급구배로 시공되었기 때문에 과연 회차시설이 가능한지 검토해왔던 것입니다.

따라서 이번 검토에서는 탄성포인트분기기를 설치하고 복진방지 앵글 및 레일앵커를 설치 할 경우 가능하다고 판단되었고, 이에 따라 시공상 다소 어려움이 있다 하더라도 합정역 주변 시민의 교통편의를 위하여 궤도 보강, 전차선 이설, 신호설비 보완 등 모든 기술을 총동원하여 민원을 해결토록 하는 것이 바람직하다고 결론을 내렸습니다.

그러므로 위원님들께서 소위원회 심사보고 대로 본 청원을 가결시켜 주시길 부탁드립니다, 구체적 내용은 첨부된 의견서를 참고하여 주시기 바랍니다.

이상 심사보고를 마치겠습니다. 감사합니다.

○委員長 黃炳五; 李允中 소위원장 수고하셨습니다. 그러면 소위원회 보고에 대하여 질의하실 위원님 질의하여 주시기 바랍니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

질의하실 위원 안 계십니까?

그러면 지하철 2호선 합정역 폐쇄조치 재검토에 관한 청원은 청원심사소위원회에서 심사보고 한 의견서를 우리 委員會案으로 채택하여 本會議에 부의하고자 하는데 위원 여러분, 이의 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의가 없다 하므로 본 청원은 의견서를 첨부하여 本會議에 부의하기로 가결되었음을 선포합니다.

(議事棒 3打)

2. 地下鐵公社所管當面懸案報告

(15時 20分)

○委員長 黃炳五; 다음은 의사일정 제2항 地下鐵公社 소관 당면현안보고의 건을 상정합니다.

(議事棒 3打)

地下鐵公社 社長 나오셔서 보고하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 업무보고에 앞서 잠깐 인사말씀 올리도록 하겠습니다.

地下鐵公社 社長 金振浩입니다.

존경하는 黃炳五 委員長님, 그리고 交通委員會 위원님 여러분, 市 의정활동에 바쁘신 중에도 제87회 임시회 交通委員會에서 저희 公社의 주요 업무를 보고드리고 여러 위원님들의 고견을 들어 공사 경영에 반영할 수 있는 기회를 주신 것을 매우 뜻깊게 생각합니다. 아울러 평소 저희 公社에 각별하신 관심과 지원을 아끼지 않으신 위원님들께 충심으로 감사의 말씀을 드리고자 합니다.

이제 무더웠던 여름이 지나가고 결실의 계절이 되고 올해도 앞으로 약 4개월 남짓 남겨두고 있습니다. 저희 公社에서는 연초에 계획한 대부분의 사업들을 차질없이 추진하고 있습니다만 다소 미진한 부분 다시 한 번 챙기고 보완하여 연내에 마무리할 수 있도록 하고, 중요 업무보고시에 상세히 설명드리겠습니다만 당면업무인 지하철승객 증대방안의 추진, 그리고 당산철교 안전관리, 특히 지하철운임 조정 등에 대해서 전 임직원이 열과 성을 다하여 추진해 나가도록 하겠습니다.

위원님들께서도 계속해서 아낌없는 지도와 격려를 해 주실 것을 저희들은 큰 기대를 하고 있습니다. 주요 업무보고에 앞서 저희 公社 임원을 소개드리겠습니다. 임원 중에 李永宰 監

事は 감사 관련 세미나에 참석하기 위해 해외출장중에 있어서 부득이 오늘 회의에는 참석하지 못하였음을 양해해 주시기 바랍니다.

(幹部紹介:總務理事 張榮錫, 管理理事 林判鎬, 運營理事 成震鎬, 技 術理事 金濟權)

그러면 자료에 의해서 보고드리도록 하겠습니다. 보고에 앞서 지난번 회의 때 서면으로 답변드리라는 말씀이 계셔서 질의에 대한 서면자료를 만들어서 위원님들에게 보냈습니다만 저희들 나름대로는 열심히 성의껏 자료를 만들었습니다. 그래서 위원님들이 만족하실는지 모르겠습니다만 최선을 다했다 하는 말씀을 드리고, 부족한 점이 있으면 양해해 주시도록 부탁을 드리고자 합니다.

보고를 드리겠습니다..

.....
(報告)

地下鐵公社所管當面懸案報告

(뒤에 실음)

.....
이상 보고를 마치면서 저희들 당면현안 위주로 간략하게 몇 가지 사항 보고를 드렸습니다.

연말까지 남은 기간 동안 저를 위시해서 우리 직원들 전부가 우리 위원님들의 성원과 지원에 힘입어서 연말까지 저희들 맡은 소임을 최선을 다해서 추진하겠다 하는 사항을 다짐을 드리면서 보고를 마치도록 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 地下鐵公社 社長 수고 많이 하셨습니다. 다음은 地下鐵公社 소관 당면현안보고에 대하여 질의가 있겠습니까

니다.

회의의 원만한 진행을 위하여 질의와 답변은 地下鐵公社 社長을 상대로 일괄질의 후 일괄답변식으로 하고 보충질의에 대해서는 일문일답으로 진행하도록 하겠습니다. 질의하실 사항이 있으신 위원께서는 질의를 하여 주시기 바랍니다. 먼저 金亨吉 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

요약을 해서 3가지로 분류해서 질문을 하겠는데, 업무보고 자체의 내용을 앞으로 바꾸었으면 어떻겠느냐, 바로 얘기해서 公企業이기 때문에 경영마인드, 경제성 마인드를 접목시켜서 96년도 사업계획이 주항목이 설정이 되어 있을 것입니다. 주항목별로 사업계획 내용을 현재의 추진설정 계획에서 지금 추진결과, 그 다음에 진행사항을 분류해서 보고를 하는 것이 업무보고다, 그래서 분류를 시킨다면 총무분야, 또 운영분야, 기술분야, 감사분야, 이렇게 대별해서 사업계획에 대한 추진 진척도를 내서 진행사항을 보고를 하는 것이 업무보고고, 그 다음에 지금 社長께서 말씀하신 이 내용은 업무보고가 아니고 현황보고입니다. 당면현황보고지 업무보고는 아니다, 그 다음에 이런 현황보고를 붙여 준다면 실제적인 내용이 市議會에서나 또 地下鐵公社나 이렇게 사업계획이 추진되고 있고 또 이런 문제점이 있고 현황은 이렇다 이런 것을 아주 투명하게 알 수 있는 업무보고가 되지 않겠는가 하는 것을 한번 社長께서 개선할 용의는 없는 것인지를 묻고 싶습니다.

그 다음에 두번째로 지금 地下鐵이 本 委員이 알기로는 1974년 8월 15일 개통한 것으로 알고 있는데 금년으로 따지면 22년째 역사를 가지고 있어요. 그러면 어느 기업이나 또 어느 단체나 그 정도의 역사가 있으면 노하우가 설정이 돼

있어야 합니다. 地下鐵公社 나름대로의 모델적인 노하우가 있어야 되고, 또 地下鐵公社內 각 부서별로 그런 장구한 역사를 가진 부서에 대한 노하우가 설정이 있어서 그것이 하나의 회사의 상징적인 기반이 있어야 되지 않느냐, 그래서 앞으로 地下鐵公社가 22년의 역사를 가졌으니까 노하우 개발할 용의는 없는지, 또 앞으로 개발해야 되지 않겠느냐 이렇게 묻고 싶습니다.

세번째는 지금 지하철이 1량에 86톤으로 알고 있는데 한 번 통과할 때 860톤 내지 1,000톤이 움직이고 있는데 레일교체에 있어서 1억톤이 되면 레일을 교체한다 이렇게 업무보고를 누차 받았습시다. 막연히 본위원회도 1억톤 정도가 돼야 교체가 되는구나 이렇게 생각을 했는데 과연 1억톤 기준이 어디서 나왔는지, 교체기준을 어떻게 산정해서 1억톤이라는 교체에 대한 기준이 나온 것인지, 그 다음에 참고문헌이 있는 것인지, 또 실제적으로 그런 실험 데이터가 있는 것인지, 아울러서 외국에 그런 자료가 실제 있는 것인지, 그 다음에 鐵道廳에 교체에 대한 실적이나 근거산출 자료가 있는 것인지, 다음에 제강회사 仁川製鐵이나 江原産業에 1억톤 통과에 대한 기초자료가 있는 것인지, 그 다음에 地下鐵公社가 현재 1억톤을 통과해서 교체한 레일의 톤수가 총 얼마나 되는 것인지를 본위원회가 알고 싶습니다. 이 문제는 아마 즉답하기가 어려울 것입니다. 그래서 이 문제는 서면으로 본위원 외에 全 委員한테 제출을 해 주시도록 그래서 납득이 갈 수 있도록, 막연히 1억톤이다 하면 1억톤으로만 알았지 구체적인 산정방법이나 참고문헌이나 실험데이터나, 이런 것이 납득이 안 간다, 그래서 확증을 얻으려고 하는 사항이 되겠습니다. 다시 한 번 강조한다고 하면 地下鐵公社가 1억톤 통과 이후에 레일교체

량이 지금 현재 총 연도별로 몇 톤이나 되는 것인지 이것을 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(黃炳五 委員長, 金永姬 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金永姬; 수고하셨습니다.

다음은 洪性龍 委員님 질문하시겠습니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

地下鐵公社 업무 중점 추진사항을 보면 거기에 서비스 개선 중에서 지하구간 휴대 전화설비 설치가 있습니다. 물론 지하에 이러한 휴대전화기라든가 이동통신에 대한 그것을 가능하도록 하는 것도 중요하지만 열차 내에다가 어떻게 설치가 되어 가지고 승객들이 이용할 수 있는 방법을 한번 검토해 본 적이 있는지 이것도 한번 알고 싶어요. 그것에 대한 답변을 부탁드립니다.

두번째로는 요새 시내버스에 버스카드를 사용하고 있는 것을 地下鐵公社에서도 알고 있을 것입니다. 그런데 현재 상태로 볼 때 버스카드 이용률이 상당히 좋은 편이에요. 그러면 이것을 지하철에도 이용할 수 있도록 검토해 본 적이 있는지를 묻고 싶습니다. 카드회사에서 얘기하는 것을 보면 하나의 카드로 해 가지고 앞으로 지하철과 버스를 통합을 해서 쓸 수 있는 그런 카드로 하려고 구상하고 있는 것으로 알고 있는데 현재 실정이 그렇게 하려고 그래도 地下鐵公社나 都市鐵道公社에서 정산관계에 기계가 다소 노후된 상태이기 때문에 그것이 불가능하지 않느냐 이렇게 염려스럽게 생각하는 것이 있어요.

그러나 카드 하나에 방을 두개를 만들어서 그러니까 버스는 버스대로 요금이 나가도록 하고, 또 지하철은 지하철대로 요

금이 나가도록 하면 그렇게 할 수가 있다는 것을, 그렇게 가능한 것을 실지 우리가 봤습니다. 그래서 이것이 아무래도 앞으로 해야 될 것으로 생각이 되는데 이런 것을 생각한다고 그러면 地下鐵公社나 都市鐵道公社에서도 앞으로 거기에 대비해서 무엇인가 계획을 세워서 추진해야 되리라고 생각이 되기 때문에 그것에 대한 社長님의 답변을 한번 듣고 싶습니다. 이상입니다.

○委員長代理 金永姬; 수고하셨습니다.

다음은 李始英 委員님 질문하시겠습니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

本 委員은 먼저 자료부터 요구를 하겠습니다.

監査院에서 지적된 감사보고서가 지금 여기 있습니다만 여기 보니까 광고대행, 각종 감사결과 처분요구 및 권고 통보사항 일람표 이랬는데 18가지를 통보를 하고 주의를 하고 시정을 하고 했습니다. 이 자료를 제목만 적지 말고 세부적으로 분명히 해서 보내 주시기 바랍니다.

두번째는 堂山鐵橋 재시공 설계를 지금 맡긴 회사가 유신설계공단이죠? 지금 그 회사에서는 이 설계를 앞두고 어떻게 진척되어 있는지 그 내역을 가르쳐 주시고, 현재 어떠한 모양으로 어떻게 이루어질 것인지 그 조감도나 이런 것이 있으면 보내 주셨으면 좋겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 자료로 제출토록 하겠습니다.

○李始英 委員; 자료로 제출해 주시고요.

都市鐵道公社에 먼것번 채용공무원들을 우리 地下鐵公社에서 보냈습니다. 本 委員이 자료에 의해서 보니까 100여 명을 都市鐵道公社로 보냈는데 어떻게 된 영문인지 이 중에서 약 20%의 탈락자가 생겼습니다. 결론은 이 20%의 탈락자가

地下鐵公社에서 문제를 일으킨 사람인지, 아니면 질적으로 우수한 사람이었는데 都市鐵道公社에서 반대를 했는지 그 내용을 묻고 싶고요. 또 都市鐵道公社에 재입사를 하려고 했는데 탈락된 이런 사원들은 개인적인 희망이 깨졌습니다. 이들에게 公社 社長은 따뜻한 열린 가슴을 가지고 어떻게 대화를 하고 어떻게 이해를 하고 있는지 그 부분을 이야기를 해 주시고요. 앞으로는 만약에 都市鐵道公社에서 요구를 한다면 그냥 몇 명을 요구한다고 해도 아무런 그것 없이 하는 것인지, 아니면 社長님께서서는 그간 수십년 동안 우리 地下鐵公社에서 노하우를 가지고 좋은 인재들을 많이 가르쳤습니다. 설령 우리 都市鐵道公社에서 요구한다고 보내주는 것도 좋지만 기술적인 그런 노하우를 많이 축적했는데 그들이 설령, 우리 地下鐵公社에서는 승급상에 많은 적체현상이 나서 지장이 있다 하더라도 都市鐵道公社에 보냈을 때는 타 공기업에서 오는 사람 보다는 월등한 대접을 받아야 되는데 그러한 대접을 못 받고 있는 것으로 저는 알고 있습니다. 이것도 양사간에 서로가 결정해서 과연 우리 地下鐵公社에서 우수한 인력이 都市鐵道公社에 갔을 때는 정말로 가슴 뿌듯하게 인정받는 그러한 것이 이루어지기를 바랍니다.

또 한 가지는 水井驛 폐쇄 건에 대해서 묻겠습니다.

지난번 常任委에서 技術理事께서, 제가 속기록을 봤습니다, 분명히 말씀하시기를 기술상의 문제가 있어서 그것은 할 수 없다 그런 대답을 했습니다. 지금 우리 李允中 委員께서 청원심사 소위원장으로 오를 보니까 기술적으로 이렇게 할 수가 있어요. 어느 때는 議會에 와서 기술적으로 도저히 할 수 없다고 그리고 이제 다시금 생각해 보니까 기술적으로 용이하게 이루어지는데 내용이야 어떻든 간에 그간 장고의 고통

은 받았겠습니까만 社長님께서서는 이런 청원이 들어오기 전에 議會에 정말 委員들 앞에서 말씀을 하실 때는 本 委員이 생각하기에는 그렇습니다. 충분한 생각과 향후대책까지 숙의하셔서 해 주시기를 바랍니다. 사실상 本 委員이 생각할 때는 지난번 技術理事 분명히, 우리는 그 당시에 그렇게만 알고 있었어요. 그런데 오늘 청원되는 것을 보게되면 되지 않습니까? 이것을 아무 생각 없이 한 것인지 아니면 지금현재 이루어지는 과정을 잘 모르는 것인지 나는 참 심히 의심스럽습니다. 社長님 여기에 대한 답변을 해 주시고요.

지난번 제13회 定期會 行政事務監査에서 本 委員이 地下鐵公社에 자료를 요구했는데 아직까지 오지를 않았어요. 전기분야에 대해서 전년도 監査院에 지적된 사항에 대해서 제가 자료를 요구했는데 아직도 오지 않았습니다. 그것은 社長님께서 왜 안 왔는지 원인을 체크해 주셔서 다음 行政事務監査 전에 이 자료를 간곡히 부탁 올립니다.

이상입니다.

○委員長代理 金永姬; 수고하셨습니다.

그러면 지금까지 金亨吉 委員님, 洪性龍 委員님, 李始英 委員님 질의에 대한 답변을 먼저 듣고 그리고 다음에 질의하도록 하겠습니다.

社長 나오셔서 답변하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변드리도록 하겠습니다.

먼저 金亨吉 委員님 질의 중에 업무보고를 연초 사업계획 위주로 해서 사업별, 부서별로 하는 것이 어떻겠느냐는 말씀이 계셨는데 저희들 다음 업무보고서 작성하면서 참고하도록 해서 그런 방향을 다각적으로 검토를 하겠습니다. 왜 그러냐 하면 또 보는 시각에 따라서는 다른 형태의 보고형식이 필요

있다 이런 판단이 되기 때문에 깊이 한번 참고하도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 두번째, 22년이라는 역사를 가진 지하철이 노하우를 하나의 심볼로 해서 개발하는 것이 어떠냐는 말씀이신데 전적으로 저희들도 뜻을 같이하면서, 사실 아까 李始英 委員님 말씀하신 대목하고 비슷한 이야기입니다만 저희들이 지하철을 먼저 한 그런 선구적인 입장이 있기 때문에 앞으로 우리 2기 지하철뿐이 아니고 전국의 지하철이 될 때에 우리가 그것을 선도해 나가는 하나의 기술적인 제공과 다음에 경험과 노하우를 개발해서 그런 후진개발하는 지하철에 공급하는 아주 중대한 역할을 저희들이 가지고 있다 이렇게 생각을 하기 때문에 이 점 우리가 명심해서 그간의 경험이나 이런 것을 정리를 하고 노하우를 개발해서 우리 다른 지역에 전파하는 역할을 담당하는데 최선을 다하겠습니다는 말씀을 드립니다.

아까 말씀드린 대로 이 대목은 면밀히 조사를 해서 서면으로 답변드린 것처럼 그런 생각을 가지고 있었는데 마침 金 委員님께서 구체적인 내용을 추후 서면으로 제출해 주시면 좋겠다는 이야기인데 레일교체에 대한 기준이라든가 법적인 근거, 또 하나의 경험치, 또 여러 가지 사례들, 전부를 면밀히 조사검토해서 다음에 委員님에게 서면으로, 또 각 委員님에게 하나의 자료를 만들어서 거의 교과서 비슷한 것으로 만들어서 드리도록 하겠습니다.

洪性龍 委員님 서비스개선 말씀이 계셨는데 현재 전동차 안에 공중전화를 만들어서 이용하는 것이 어떻겠느냐 하는 말씀이 계셨는데 그것까지는 저희들이 검토를 못해 봤습니다. 기술적으로 가능한지 그런 것을 하겠습니다만 저희들 보기로는 지하철이라는 것은 사실 단기노선 이용이지 국철처럼 장

기노선에 관한 사항이 아니니까, 과연 편리는 하겠지만 전동차 안에까지 공중전화를 설치하는 것이 바람직한지 검토를 한번 해 보는데 아주 좋은 아이টে임을 주셨다 하는 이런 생각을 가지고 검토를 해 나가도록 하겠습니다.

그리고 버스카드제 활용문제는 대단히 외람된 문제입니다만 아까 洪性龍 委員이 정확하게 정산문제를 거론했는데 사실 정산문제 때문에 鐵道廳하고 저희들하고 都市開發公社하고 都市鐵道公社하고 또 시내버스 쪽하고 합의를 해야 될 그런 대목이 있습니다. 그래서 가장 이상적이고 바람직한 이야기는 지난번 本會議 時 交通管理室長이 보고를 드린 것처럼 한 장의 카드로 지하철도 이용할 수 있고 버스도 이용할 수 있고 이렇게 통합운영되는 쪽으로 가야 되는 것이 맞습니다. 그러나 아직 鐵道廳하고 정산관계로 해서 조금 견해차이가 있어서 交通管理室에서 주관이 돼서 이것은 어떤 형태로든지 통합하는 쪽으로 아마 개발해 나가는 쪽으로 돼야 된다 이런 생각을 하고, 저희들도 전적으로 그렇게 되기를 희망하고 있다 하는 사항을 참고로 말씀을 드립니다.

李始英 委員님께서 요구하신 자료, 저희들이 바로 감사에 대한 지적사항들을 자료로 제출하도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 都市鐵道公社에 저희들이 직원을 보냈는데 일부 거기에서 수용하지 않고 되돌려 보낸 대목에 대해서는 제가 개인적인 정서라 할까 이런 사항을 공식적인 석상에서 답변하기는 심히 유감된 그런 이야기입니다만 李始英 委員님 말씀하신 것처럼 저도 조금 유감스럽게 생각합니다. 저희들이 일단 추천을 해서 보내면, 필요인력을 달라 해서 보냈으면 그것을 수용하는 쪽이 맞는데 거기서 대단히 죄송스럽습니다만 우리 회사에서 있다가 간 분들이 인사를 담당하고 있으니까

개인적인 성격이나 여러 가지 사항을 잘 알아서 이 사람은 조금 자기들하고 어울리는데 불편하다 하는 그런 기준인지 어떤지는 모르겠습니다만 그 이유는 구체적으로 이야기하지 않습니다. 하여튼 아까 李委員님 말씀하신 것처럼 20%를 되 돌려 보냈다 하는 문제에 대해서는 저희들도 상당히 불만스럽게 생각하면서 그럴 바에는 왜 직원들을 자꾸 달라고 하느냐, 우리도 선정해서 보냈으면 그대로 수용하는 것이 바람직하지 않느냐 이런 생각을 가지고 앞으로 이 문제는 都市鐵道公社하고 저희들이 협조를 구하도록 이렇게 해서 정확한 인원을 이야기하고 우리가 보내면 그대로 또 수용이 되는 것으로 이렇게 해야 될 것이 아닌가 생각을 하고, 참고로 말씀드리면 대구지하철에 제가 알기로는 100여 명 지금 그쪽 연구하고 있는 분들을 추천해 갔는데 한 사람도 탈락하거나 그렇지 않습니다.

그리고 아까 金亨吉 委員님 말씀처럼 사실 建設交通部에서도 우리에게 부탁을 합니다. 앞으로 지방도시 지하철의 인력에 대한 사항들은 서울 지하철에서 훈련된 사람들을 많이 공급을 하고 그리고 자체는 또 승진시키는 그런 쪽으로 운영되는 것이 바람직하니까 그 역할을 서울지하철에서 부담해 주기를 바란다는 그런 요구도 있고 또 그렇게 될 것입니다. 대단히 속된 이야기입니다만 우리 여기에 경험을 가지고있는 직원들, 어떤 면에서는 비싼 값으로 팔아먹는다, 속된 표현이 돼서 대단히 죄송합니다만 좀 보내는 쪽으로 승진도 시키고 이런 쪽으로 가는 것이 바람직하다는 생각을 하고.

아까 李始英 委員님 말씀하신 것 저희들이 유념해서 앞으로 보내는 인력의 선정이라든가 都市鐵道公社와의 받아들이는 문제 그런 쪽으로 되도록 최선을 다할 생각입니다. 이 점 이

해해 주시도록 부탁을 드리겠습니다.

그리고 合井驛 폐쇄문제는 이것은 원칙으로 따져서 지금 규정대로 하면 지금도 불가능합니다. 분명히 지금 여기에서 말씀드립니다만 규정대로 하면 구매나 그리고 곡선반경 구간이 기본적으로 제시하고 있는 규정에는 맞지를 않습니다. 다만 저희들이 특단의 조치를 하면서 이것을 완화해서 하겠다는 이유는 당초의 규정에 안 맞다는 것은 안전에 관한 사항인데 안전에 다소 문제가 있더라도 승객을 태우고서 회차하는 사항이 아니니까 우리가 더 주의하고 관리를 더 철저히 하면 그런 위험부담을 갖고서라도 이렇게 하는 것이 민원해결에 도움이 된다고 해서 저희들이 조금 관리에 부담을 가지면서 이것을 추진하는 사항이지, 단순논리로 따져 가지고 원리원칙 규정에 맞추면 도저히 안 되는 사항입니다.

왜냐 하면 법에 정하는 구매가 나와 있고 예를 들어서 30대 1 하면 30대 1을 지켜야 되는데 그것을 넘지만 조금 위험하지만 그러나 승객을 태우지 않은 사항이니까, 그러니까 규정에 나와 있는 문제는 안전을 주로 하기 때문에 승객을 태우지 않으니까 조금 시간적으로 어렵더라도 그렇게 하는 것이 민원해소에 바람직하지 않느냐 하는 그런 차원에서 처음에는 원칙대로 준수를 고집을 했습니다만, 여러 가지 사항에서 원칙보다는 원칙에 조금 위배되더라도 시민들의 편익에 치중하는 것이 바람직하다는 결론으로 이렇게 저희들이 민원도 받아들이고 우리 위원님들 제출한 청원도 수용하는 방향으로 검토를 해서 오늘 보고를 드렸다 하는 사항을 깊은 양해 있으시기를 부탁드립니다.

이상 답변을 마치도록 하겠습니다.

○李始英 委員; 보충질의.

(金永姬 幹事, 黃炳五 委員長과 司會交代)

○委員長 黃炳五; 보충질의는 드리겠는데, 가급적이면 지금 파트별로 질의를 하고, 또 질의를 하고 그 다음에 보충질의 들어갔으면 좋겠는데, 李始英 委員 보충질의 하세요.

○李始英 委員; 合井驛 폐쇄건에 대해서 묻겠습니다. 마치 社長님 말씀은 위원들이 요구하고 주민의 편의를 위해서 법과 규정과 원칙에 맞지 않는 것을 마치 은전을 베푸는 것처럼 그렇게 들립니다, 본위원이 느끼기에는. 사실상 기술적으로는 저희들 위원들이 잘 모르지만 분명히 하셔야 할 것은 기술적으로 심도 있는 검토가 잘 안 됐다는 사실이거든요. 社長님께서는 법과 규정에 맞지 않는 것을 했다면 만약에 이 사실이 監査院에 지적될 사항이라면 社長이 책임져야 되는 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 책임져야 됩니다.

○李始英 委員; 그러나 이것은 기술적으로 충분한 검토를 하면 될 수 있는 것을 사장님께서 안하신 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇지 않습니다. 분명히 말씀드려서 지금도 저희들이 책임을 느끼면서 그러나 우리가 책임 있다고 해가지고 시민들에게 불편을 주는 일은 조금이라도 줄여야 되겠다는 충정에서 결정된 사항이지 저희들 편의위주로 한다면 이 사업은 되지 않는 것입니다.

분명히 말씀드립니다.

○李始英 委員; 알았습니다.

한 가지만 더 하겠습니다. 監査院 지적된 사항 중에서 監査院 처분요구에 따라서 행한 처분에 대한 소송이 제기될 그런 우려가 있는 건수는 이번에 지적된 18개 건수 중에서 그런 건수도 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그것은 검토해 봐야 되겠는데.....

○李始英 委員; 검토해 가지고 그것도 자료로 성실하게 해 주시기를 바라겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金永姬 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

승객유치를 위해서 설문조사를 아주 열심히 하신 것 같은데 이러한 내용 중에서 질문을 하나 하겠습니다. 승객이 많아서 혼잡하고 공기가 혼탁한 지하공간이 싫은 지하철망에 한정되어 있기 때문에 지상교통을 이용하고 지하철을 이용하지 않는다 하는 부분이 나와 있습니다. 이 부분에서 어제 TV 방영이 된 부분인데 전 회기 때도 질문을 올렸고 또 社長님께서 명쾌히 하시겠다고 답변하신 부분이 무엇이나 하면 여성 전용칸을 제1칸으로 만들어서 운영을 하고 있습니다. 그 점에서 전혀 현재 안 되기 때문에 전 회기때 철저히 방송을 해서 1호칸을 여성이 전용할 수 있도록, 특히 여름이라서 의상이 상당히 많이 노출되고 하기 때문에 이것을 좀 해 주었으면 좋겠다는 질문을 했고, 명쾌히 말씀을 하셨는데 이 점에 대해서 어떻게 지시를 하셨는지 그 지시한 근거를 자료로 주시고, TV 방영이 된 것이 바로 지하철 내에서의 혼잡한 시간에 성폭행 하는 부분이 상세히 노출해서 TV에 방영이 됐습니다.

이것을 보면서 물론 여러 가지 승객의 이유도 있겠지만 지하철 내에 여성 전용칸을 만든 것은 바로 이러한 문제를 어떻게든지 축소하기 위해서 만들어서 운영한다고 생각하는데 운행하지 않는 부분에 대해서 좀더 사장님이 적극적으로 이

에 대한 것을 대응해 주시고, 1호칸으로 했기 때문에 문제가 있지 않느냐, 그러니 2 내지 3호 칸에다 전용칸을 만들어서 시행할 수 있는 의향은 없는지, 또 한정된 한 칸이기 때문에 그 앞자리까지 가지 못해서 중간에 그것을 모르고 타신 분이 많기 때문에 앞으로의 운영관계에 대해서 구체적으로 좀더 심도 있게 이런 설문조사할 때도 그런 내용을 첨가해서 왜 이렇게 사용하지 않느냐 하는 것도 만들어 주셨다면 좀더 좋은 결과가 나오지 않았나 하는 생각이 들어서 다시 한 번 촉구하고, 이에 대한 대책에 대해서 질문을 드립니다.

두번째는 질문에서 승객을 유치하는 부분에 대해서는 사실상 지금 승객이 너무 많아서 불편할 정도입니다. 혼탁하고 너무 많아서 오히려 아침 출퇴근 시간에는 밀어넣는 시간으로 되어 있는데 승객유치는 실지로 어느 시간에, 어느 노선에 승객이 가장 사용하지 않느냐, 그 이유는 무엇이나, 그것을 위해서는 역세권에 무엇을 어떻게 해야 되겠느냐 하는 등도 좀더 분석을 하셔서 유치할 수 있는 방안을 심도 있게 했으면 좋겠다는 생각이 들어서 여기에 대한 대책을 묻겠습니다.

세번째, 이번에 수방대책에 대해서 먼저 회기 때 수방대책에 대한 보고를 철저히 잘 하신다고 하셨지만 실제로 비만 오면 항상 터지는 것이 문제가 됩니다. 수재문제가 계속 나오는데 이번에 나온 것은 여기 보고에 여러 가지 환기구를 통했거나 공사와 연계되어서 막혀서 나왔다고 하지만 항상 우리가 수방에는 이런 부분에 대책을 강구하는 것이 수방대책이라고 생각이 드는데 수방대책을 세워서 왜 이런 헛점이 생겼는지 이것은 생각하지 않았는지, 여기에 대해서 좀더 철저하게 수방대책을 세운 것에 대해서 얼마만큼 영향이 있었고, 훈련한 것이 얼마만큼 이번 수방대책에서 정말 많이 도움이 되었다

라는 부분이 있으면 그 부분에 대해서 좀 설명을 해 주시고, 수방대책에 대해서 좀더 철저히 하기 위해서는 눈에 보이지 않고 안 보이는 부분에서 나올 수 있는 가능한 모든 곳을 준비하는 것이 수방대책이라고 생각하는데 이 부분에 대해서 앞으로 어떻게 대책을 강구하실 것인지 12월이 되면 또 12월 나름대로 설해에 대해서 나올텐데 이에 대해서 철저히 해서 승객의 불편이나 여러 가지 문제가 안 나오도록 계획이 있으시면 말씀해 주시고,

네번째로 지하철을 2호선을 타고 가다가 보니까 문에 유인물이 붙어 있는 것을 봤어요. 유인물을 보니까 으시시해요. 전철을 타고 싶은 생각이 전혀 없어졌어요. 에이즈 문제를 전철 탐으로써 생긴다는 그러한 문장과 地下鐵公社에서 鐵道の 차량 수리관계를 하도록 지시한 부분에 대해서 굉장히 불만을 토하는 유인물을 보고 두 가지를 느꼈어요. 왜 이런 문제가 나올까, 노동조합이라는 이름으로 유인물이 나왔는데 노동조합 유인물이 나오면 회사는 속수무책으로 부착해야 되느냐 하는 부분에 대해서 앞으로 대책을 말씀해 주시고, 그 유인물을 오늘 또 붙였어요. 지하철 2호선에서 제가 오늘 봤습니다.

먼저 회기 때 本 委員이 노동조합이 유인물을 부착할 수 있는 어떤 한정돼 있는 부분을 마련해 주어 가지고, 아무 데나 더덕더덕 붙여서 시민에게 불편하지 않고 질서 있는 환경을 만들어 주는 것도 지하철에서 굉장히 큰 역할이라고 생각하는데 어떻게 해서 건물 유지를 그렇게 속수무책으로 회사에서 합니까? 그 부분에 대해서도 철저히 대책강구를 할 수 있는 방안이 무엇인지 답변 좀 주시기 바랍니다. 이상입니다. ○委員長 黃炳五; 다음은 鄭炳仁 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다.

우리 동료위원님들이 議會 열릴 때마다 지적한 사항들인데 지하철 역구내 공기가 나쁜 것이 아직까지 개선되지 않은 데가 굉장히 많은데 왜 안 되는지, 언제까지 좀 제대로 시민들이 이용하는 데 불편이 없도록 할 수 있는지 좀 얘기해 주시고, 그리고 제일 우리 시민들이 불편해 하는 역이 어디인지 답변해 주시고.

또 두번째는 이것도 우리 위원들이 여러 번 지적한 사항입니다. 아직까지 지하철에 걸인들이 많이 타고 다니는데 이에 대한 대책이 없으신지, 전혀 개선이 되지 않고 있습니다. 이것에 대한 앞으로의 대책을 말씀해 주시고.

세번째는 우리 1기 지하철 전 노선에서 AM, FM 방송이 다 청취가 가능한지, 안 되면 어떤 구역이 안 되는지 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 黃炳五; 더 질의하실 위원님, 李智文 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

제가 늦게 들어와 가지고 질문이 나왔는지 확인을 못해서 묻는데 지금 우리 지하철에서 국민카드하고 신용카드 가지고 있고 있지 않습니까? 그런데 지난달 신문에 보니까 서울시하고 建交部에서 신용카드 결제하는 부분에 대해서 원칙적으로 반대하고 있다 하는 신문 기사를 본 적이 있는데 地下鐵公社에서 신용카드 시스템을 시범할 때 서울시에 아무런 협의 없이 한 것인지 거기에 대해서 답변해 주시면 고맙겠고요.

두번째로 당산철교 부분에 대해서 8월 13일 지금 재판부 주관으로 현장검증을 실시하고 있다고 했는데 언론의 보도를

보니까 검증 실시하는 것이 7,8개월 소요되기 때문에 내년 2,3월까지는 갈 것이다, 그리고 현장검증에 따라서 철거를 안 할 수도 있다 이런 기사를 본 적이 있는데 그렇다면 연말에 철거하고 공사하는 것이 현실적으로 어려운 것이 아닌가 그런 생각이 들거든요. 답변해 주시면 고맙겠습니다.

○委員長 黃炳五; 그러면 金永姬 委員, 鄭炳仁 委員, 李智文 委員이 질의하신 내용에 대해서 먼저 답변을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변드리도록 하겠습니다.

金永姬 委員님 질의하신 내용 중에 여성 전용칸 문제를 말씀하셨는데 이 문제는 전적으로 다시 한 번 심도 있게 검토를 해 보겠습니다. 金 委員님도 아시는 것처럼 사실은 여성 전용칸 이야기가 나왔을 처음 당시에 제가 交通局長을 했고, 韓眞熙 社長이 地下鐵公社 社長을 했는데 철도하고 이 문제 때문에 서울시하고 의견이 양분됐습니다. 서울시에서는 이것은 반대를 했습니다. 지금 문명국가에 적어도 21세기를 달리고 있는데 무슨 여성 전용칸이 필요 있느냐, 세계 어느 나라에 가도 여성 전용칸은 없다, 서울시와 地下鐵公社에서 반대했던 사항인데 交通部에서 이것은 해야 된다 해 가지고 결국 市가 교통정책에 따라서 시행되면서 솔직한 얘기로 시행에 대해서도 대단히 유감스럽습니다만 결정은 났지만 저희들 자신이 반대했던 시책이기 때문에, 대단히 죄송합니다, 조금 열정을 기울이지 못한 분야도 있다 이렇게 솔직히 고백을 드리면서 이 문제는 그 이후에 상당히 세월이 흐르면서 사실 명분상으로만 되어 있고 시책 시행은 흐지부지한 상태이기 때문에 제가 다시 한 번 전반적인 사항을 깊이 연구를 더 하겠습니다. 하면서 과연 그대로 계속해서 지속적으로 여성칸을

운영하는 쪽으로 가야 맞는 것인지, 그렇다면 어떻게 하는 것이 가장 여성들이 편안하게 이용할 수 있는 길로 가는 것인지 이런 것을 더 깊이 검토해 가지고 자료로 레포트를 하나 만들어서 보고를 드리고, 해야 될 결론적인 분야가 나오면 어떻게 구체적으로 하겠다는 것까지 해서 바로 시각적으로 가시적인 효과가 나올 수 있도록 하겠다는 사항을 위원님께 보고를 드리고 그렇게 이해해 주시고, 저희들 보고를 한번 받아 보시도록 했으면 좋겠습니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다. 지금 솔직히 말씀을 하시니까 뭐라고 말씀을 드릴 수 없지만 먼저 臨時會 때 철저히 하겠다는 말씀을 하셨는데 그 후에 아무 것도 아니었다는 말씀은 사실 너무 신의적으로 봤을 때 이것이 문제가 되지 않습니까? 市議會에서 처음부터 그런 말씀을 하셨다면, 또 그런 의견이 있었다면 이번 설문에 그 조사가 들어가서 심도 있는 연구가 되어 가지고 政府한테 이것은 필요가 없으니까 못하겠다, 이것은 필요하니까 좀더 보완하겠다 이런 얘기가 나와야지 그냥 이런 식으로 넘어간다는 것은 대단히 기분나쁜 일입니다. 그렇지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 대단히 죄송합니다.

그리고 승객이 너무 많은데 뭐 유치한다고 하느냐 그런 말씀을 하신 것 같은데 저희들 시책이 러시아워 이야기가 아니고 주간대 승객이 적을 때 유치대책으로 지금 시행하고 있다 하는 말씀을 드리겠습니다.

○金永姬 委員; 그것이 역사별로, 구간별로 다 다를 것입니다, 그렇죠?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 물론이죠. 제가 이 보고서에도 역별로 다 다른 것이 역세권의 개발현상과 지상교통수단의 형

태와 이런 것과 연관해서 승객이 함수관계에 있다는 말씀을 드립니다.

다음에 수방대책은 비가 올 때마다 이런 수해사항이 나지 않느냐 그런 말씀이 계셨습니다. 아까 말씀드린 것처럼 저희들이 733개의 환기구 중에 61개소가 지금 취약 환기구로 되어 있습니다. 그래서 61개는 어떤 식으로라도 조금 높여야만이 수방대책에 완전을 기할 수 있다 하는 그런 대책을 갖습니다. 그래서 왜 그러면 그렇게 잡히느냐는 이야기인데 지상도로의 물빠짐하고 함수관계에 있거든요 그래서 어느 지점에 늘 팬찮다가 갑자기 쏟아지는 폭우에 쓰레기라든지 이런 사항들이 노상의 하수구가 완전히 막혀버렸을 때 그것이 갑자기 침수되면서 이쪽으로 넘어오는 이런 사례들도 있기 때문에 철저한 대비를 하자면 이미 폭우주의나 비가 온다는 그런 이야기가 있으면 區廳하고 제휴를 해서 노상위에 있는 것부터 정비를 다 하는 것이 바람직하다 이렇게 생각을 해서 앞으로는 그런 쪽으로 해서 아까 말씀드린 것처럼 제일 급한 것은 금년에 올리고 단계적으로 이것을 올리게 되면 어떤 경우라도 침수는 안 될 것 아니냐 이런 생각을 가지고 철저히 보장해 나가도록 그렇게 조치를 하겠습니다.

○金永姬 委員; 수방대책은 항상 이의 없는 것으로 했지만 비오면 항상 문제가 나와요. 이 부분이 우리가 너무 전시효과적인 수방대책이 아니냐 이것이죠, 실질적인 수방대책이 아니고. 그 점을 좀더 심도 있게 하시는 것이 바람직하지 않느냐 이것이에요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알았습니다. 그렇게 하겠습니다.

○金永姬 委員; 내년엔 수방대책 세우죠? 그 다음엔 비오면 침수됩니다, 연례행사로.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 침수 안 되도록 저희들이 최선을 다하겠습니다.

그 다음에 마지막으로 아주 중요한 대목을 지적하셨는데 저희들이 굉장히 고민스럽게 접근하면서 지금도 문제가 돼서 어떤 驛長이 경찰에 고발을 하고 있습니다만 대자보를 불법적으로 붙여서 문제가 되는 사항, 일부 어떻게 보면 우리 金委員님과 제 생각하고 조금 다른 분야가 있습니다. 소위 바꾸는 문제, 어떻게 그냥 방치를 하고 있느냐, 어떻게 조치를 안하느냐 하는 이야기입니다. 사실 10여년 이상 악순환으로 지금 걸어오던 사항인데 제가 보기로는 예를 들어서 구부러져 있는 것을 바꾸는 방법인데 한꺼번에 예를 들어서 철 같으면 철을 불에다 달구어서 꺾 펴버리는 것이 가장 바람직한 방법입니다. 그랬을 경우에 불에 달궈서 펴는데 여러 가지 부작용이 나올 수 있다 하는 사항인데 제가 생각하는 사항은 조금 시간이 걸리더라도 이렇게 점진적으로 어떤 관습이나 관행이나 이런 것에 의해서 시간이 걸리더라도 조금 서서히 부작용을 줄이면서 바꾸는 쪽으로 가는 것이 바람직하지 않느냐 그런 견해를 일부 가지고 있습니다.

○金永姬 委員; 죄송합니다. 서서히가 아니라 점점 많아지고 있습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇지는 않습니다. 제가 노동문제에 대해서 확실한 소신을 이야기 하겠습니다만.....

○金永姬 委員; 이것은 노동문제가 아닙니다. 이것은 회사가 회사건물을 관리하는 문제점이 있는 것입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 이야기 할게요. 점진적으로 좋아지고 있다는 시각을 저는 강조드립니다. 그 단적인 예로 과거에는 폴로 때려붙이던 사항을 지금은 어떤 면에서는 스

카치테이프로 붙이고 있거든요, 같은 위치에 붙여도. 시각적으로도 풀로 붙이는 것하고 스카치테이프로 붙이는 것하고는 정서적으로 상당히 많이 변화가 되고 있다는 하나의 증거입니다. 저는 그렇게 생각합니다. 낙관적으로 보고 있습니다. 그렇기 때문에 어제도 그 문제 때문에 제가 상부기관으로부터 기합을 받았는데 그것을 한꺼번에 해서 예를 들면서 연세 대학에 그런 이야기가 나왔지 않습니까? 학생이 자기 은사를 무슨 폭행을 했다, 모독을 했다는 그런 이야기까지 나올 정도로 그런 부작용을 감수해 가면서까지 하루아침에 그것을 바로 시정하는 쪽으로 가는 것이 맞느냐, 안 그러면 서서히 소위 어떤 면에서는 자기들 지성에 호소를 하면서 점진적으로 자기네들이 붙여나가지 않는 쪽으로 가는 것이 맞느냐 하는 그런 가치관의 차이에서 나오는 사항이다 이렇게 생각을 하면서, 우리 金 委員님 말씀하신 것 저희들 당면문제로서 굉장이 아픈 분야 중의 하나입니다. 어떻게 하면 이런 대자보같은 것을 안 붙이는 쪽으로 하면서 議會나 우리 市民들이 걱정 안하는 쪽으로 가겠느냐 하는 것이 우리 당면과제로 되어 있습니다만 여러 가지 여건 때문에 아주 강력하게 社長이 나가 지켜서서 몸을 부딪히면서까지 해야 될 그런 대목으로 알고 있습니다만 현재 서서히 하나씩 호소를 하면서 아까 말씀하시는 일정한 장소를 제공해서 거기다 붙이는 쪽 이런 방법도 개발을 하면서 이렇게 해서 시정을 해 나가는 쪽으로 해야 되겠다 이런 생각을 가지면서, 하여튼 金 委員님께서 걱정하시는 그런 것을 해소하기 위해서 저희들 나름대로 할 수 있는 데까지 아주 최선을 다해서 그것을 해 나갈 수 있는 방향으로 최대한 하겠다 하는 약속을 드리면서.....

○金永姬 委員; 本委員이 걱정하는 것은 지하철노동자 이름만

붙이면 지하철에 붙여도 된다 그런 논법은 안 맞습니다. 누가 地下鐵公社勞動組合이라고 쓰고 붙여도 그것은 아무 관계 없는 것으로 만들어져 있어요. 검증이 없다 이것입니다. 실제 노동조합에서 했는지 다른 단체에서 그 이름을 넣고 붙이는지 검증이 전혀 없어요, 사인이 없어요. 그 부분에 대해서는 어떻게 생각하십니까? 그리고 대자보를 스카치테이프로 붙였다고 그랬는데 AIDS관계는 완전히 출입문에다 풀을 딱 붙였어요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 어쨌든 간에 어디서 붙였든 간에 그것은 불법입니다. 단호하게 법적으로 조치가 돼야 될 사항입니다.

○金永姬 委員; 불법을 서서히 고친다는 社長님의 그 생각에 대해서 제가 말씀드리는 것이예요. 불법은 가차없이 고쳐야죠.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그것은 관점의 차이입니다, 사람의 인생관의 차이고.

○金永姬 委員; 역사 내를 보면 역사에 따라서 붙이고 안 붙이고 돼 있어요, 짝 다니면서 보면요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그러니까 보는 시각에 따라서.....

○金永姬 委員; 그것은 무엇이나, 관리자가 관리자의 의식이 없는 것입니다. 자꾸 대자보에 붙이고 하이텔에 뜨고 공격하니까 겁나서 내버려두는 것이예요. 그것을 社長이 어떻게 하시겠냐 하는 질문이예요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 최선을 다하겠다는 이야기입니다.

○金永姬 委員; 그러니까 社長님도 서서히 10년 동안에 못 고친 것인데 앞으로 1·2년 안에 되겠느냐는 말씀이예요. 그렇지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 여건이 성숙되면.

○金永姬 委員; 어느 시점을 여건성숙이라고 생각하십니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 최선을 다해서 여건을 성숙해 나가겠다는 이야기입니다.

○金永姬 委員; 속수무책이에요, 社長님은 지금. 제가 볼 때는 대안이 없습니다. 답변으로 끝나시는 것이지.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 또 다음 鄭炳仁 委員께서 말씀하신 분야, 역구내 공기는 지금 하루아침에 그렇게 갑자기 좋아지지는 않습니다. 지금 아시는 것처럼 청소방법의 개선도 하고 환기덕트도 청소를 많이 하고 또 밑에 청소하는 흡입열차도 들어오고 이런 복합적인 사항들을 시행을 하면서 이렇게 서서히 공기정도가 좋아지는 그런 사항이지 저희들이 예산이 많아서 한꺼번에 전부 들어오고 이렇게 하면 될 수 있는 사항 같으면 모르겠는데 역시 투자의 순위라든가 이런 사항 때문에 서서히 서서히 좋아질 것이다 이렇게 보고, 현재 자료에 의해서도 점진적으로 좋아져 가고 있는 것 같습니다. 그래서 그런 방향으로 가야 되겠고, 특히 나쁜 驛이 환승역 쪽이 많습니다. 우리 승객들이 많이 다니는 환승역 쪽이 대개 공기의 청렴도가 훨씬 낮다 하는 이야기를 말씀드리고.

아까 말씀드린 것처럼 지금 市民들이 생각하는 정서 중에 하나가 상당히 환경문제에 엄청나게 관심을 가지고 아까도 조사결과에 나왔습니다만 역사 내의 공기를 깨끗하게 해 주는 것이 바람직하다는 이야기가 굉장히 강도 높게 주장되고 있거든요. 그래서 저희들 투자도 다른 분야보다는 앞으로 공기를 맑게하는 쪽으로 투자를 많이 해서, 하여튼 가급적이면 빨리 정상적으로 되도록 이렇게 하고 지난번 보고드린 것처럼 공기상태도 시민에게 알리는 쪽으로 이렇게 해서 서비스

항상에 최선을 다하겠다는 그런 사항을 보고를 드리겠습니다.
○鄭炳仁 委員; 서서히 서서히, 우리 社長님이 서서히를 굉장히 좋아하시는데 어떻게 빨리 할 수 있는 것은 최선을 다해서 빨리 해야 되는데 모든 것이 아까 우리 同僚 委員이신 金永姬 委員님의 대자보관계도 서서히 전체적인 분위기가 조성됐을 때 하겠다고 하고, 제일 급한 우리 시민들이 여러 가지로 피부로 느끼는 공해문제도 서서히 서서히, 돈에 관한 것이어서 서서히 한다는데 어떤 다른 분야보다도 제일 중요한 환경문제에 신경을 써야 되지 않겠느냐 하는데 서서히 서서히, 과연 우리 천백만 서울市民을 위한 정책인지 地下鐵公社에 대한 정책의 변화가 서서히 가는지 참 헷갈립니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그러나 양해해 주실 사항은 委員님 잘 알지 않습니까? 한꺼번에 완전하게 예를 들면 환기덕트 100개면 100개를 완전하게 다 고칠 수 있는 그런 사항은 시간적으로도 자본적으로 안 되는 것 아닙니까? 이것이 현실 아닙니까? 현실은 현실대로 인정을 하면서 그 주어진 여건 중에서 최선을 다하는 것이 이런 길밖에 없지 않느냐 이런 생각을 하고, 이 문제도 우리가 당면과제 중의 큰 과제입니다. 그래서 아마 5개년계획의 일환으로 해서 추진을 하고 있으니까 예산확보나 저희들이 추진할 사항을 관심을 가지고 많이 밀어주시도록 부탁을 올리겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 제가 말씀드리는 아까 어떤 驛이 제일 심하다고 물은 것을 알고 싶은데, 전체 환승역 그러면 환승역이 여러 군데가 있는데 꼭 짚어서 제일 나쁜 데가 어디라고 생각합니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 市廳驛이 가장 대표적으로 나쁩니다.

두번째는 걸인들 문제는 참 죄송합니다. 당연히 단속을 해서 걸인들 한 사람도 지하철을 타고 걸인행각을 하는 사람이 없어야 되는데 저희들 나름대로, 지금 예를 들어서 청경이라든가 또 우리 교통안내를 하는 노인봉사대라든가 또 지하철수사대라든가 이런 인력에 의해서 단속은 하고 있습니다만 아까 어느 委員이 무슨 끌고 다니면서 하는 그런 것도 봤다 하는 이야기를 합니다만 참 답답한데 이 사항도 우리 청원경찰이나 또 우리 지하철수사대나 우리 직원들을 동원해서라도 질서를 잡는 방향으로 하고 또 그렇게 되도록 노력하겠습니다. 그러나 제가 보기로는 한 사람도 없다 이런 것은 아니고 어느 정도 수준을 줄여가면서 어떤 면으로는 우리 市民들의 정서나 市民들의 생활수준이나 이런 사항들을 또 國家의 사회정책적인 견해, 이런 사항들과 함수관계에 있지 않느냐 이렇게 봐서, 하여튼 최선을 다해서 우리 지하철 걸인들 단속하는데 노력을 하겠다는 사항을 우선 보고를 드리고, 우리가 그냥 팽개쳐 놓고 있는 것은 아닙니다. 그러니까 그것을 이해를 해 주십시오.

○鄭炳仁 委員; 제가 또 다시 이야기를 강조하는 것은 이것이 더 줄은 것이 아니고 점점 더 많아지고 그런 차원에서 제가 이 문제를 제기하는 것이고, 저도 지하철을 많이 타고 다니지만 훨씬 작년보다 더 많아지고 예를 들어서 연초보다 지금 더 많아지는 것 같아요. 아까 우리 社長님이 말씀하시는 것처럼 노래를 이상한 음악을 틀고 다니면서 하는 분들이 훨씬 더 많아졌어요. 특히 1호선에 더 많다고 생각합니다. 유념해서 잘해 주기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

그리고 FM하고 AM방송은 청취가 불가능한 것으로 지금 판

단됩니다.

지금 저희들 이 자리를 빌어서 어떤 면에서 고무적인 이야기입니다만, 초고속 광케이블 이런 시스템이 개발되면서 우리 지하철 터널을 많이 이용하려고 하고 있거든요, 한국통신도 그렇고. 몇 개 업체에서 이용을 많이 하려고 그러합니다. 그런 것이 잘 활용될 경우에는 시설을 별도로 하면 들을 수 있는 것도 가능하지 않겠느냐 해서 지금은 안 됩니다만 시도를 해 보겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 이것도 제가 제기한 것이 앞으로 비상시에 전쟁이 났다든가 했을 때 우리 시민들이 지하에서 대피하는데 방송이 전혀 안 됐을 때 과연 통제가 되겠느냐, 이런 차원에서 꼭 이것은 다른 시설보다 필요하다고 생각하는데 이것이 안 된다는 것은 너무 안이하게 안보개념이라든가 지하철의 기술적인 문제가 어떻게 되는지 몰라도 안이하게 대응한 것이 아닌가 생각합니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 이상 마치겠습니다.

○委員長 黃炳五; 우리 金喜甲 委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 答辯 하나 안 들었는데요.

○委員長 黃炳五; 李智文 委員님의 질의에 대한 답변을 하시고, 또다시 질의 안하신 분 하시고 답변 듣도록 하겠습니다. 답변해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아까 RF카드 이야기를 하신 것 같은데 조금 전에 洪性龍 委員님 질의가 계셔서 제가 일부는 답변을 드렸습시다만, 기본원칙은 한 장의 카드로 지하철 그리고 버스를 다 이용할 수 있는 쪽으로 가는 것이 바람직하다 하는 그런 생각을 갖고, 개발하면서 우리 市하고는 협의를

했습니다. 해 가지고 가급적이면 같은 원리에서 이용될 수 있도록 추진하고 있는데 잘 아시는 것처럼 철도하고 우리가 정산관계를 해야 됩니다. 그러니까 철도에서 정산을 예를 들어서 우리가 아무리 市하고 같이 합의를 해 가지고 추진한다 하더라도 철도에서 일부 도저히 수용이 안 된다 해 가지고 철도와 협이가 안 되면 완벽한 100%의 효과를 거양할 수 없고 우리 구간하고 상당히 문제가 있거든요. 그래서 지금도 철도쪽하고 이것을 하나로 이용할 수있는 길을 어떻게라도 조정하는 쪽으로 하자 해 가지고 조정하고 있습니다.

○李智文 委員; 금방 社長님 답변하실 때 서울시와 협의를 하고 RF카드 시범했다고 하시지 않았습니까? 그런데 8월 1일자 세계일보에 기사 난 것을 보면 서울시 金根培 交通企劃課長은 신용카드는 학생, 미성년자들이 사용할 수 없는데다 이미 시내버스에서 사용중인 선불제방식의 버스카드와 연계성이 없어서 바람직하지 않다고 말했고, 시민들의 편의를 무시한 발상이라고 분명히 답을 하고 있습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 우리가 구체적인 내용에 대한 협의를 했다는 이야기가 아니고 이런 사항을 추진한다는 사항을 交通局에 사전 보고를 하고 추진한 사항이고, 추진하는 과정에서 鐵道廳하고 여러 가지 관계가 있으니깐 조금 本廳하고 견해차이가 발생할 수 있는 사항인데 당초에는 이런 사항을 추진하고 있다는 것을 협의하고 해야지 우리가 독단적으로 한 것은 아닙니다.

○李智文 委員; 그렇다면 지금 협의를 하고 시범에 들어갔다는 것은 전면 실시를 위한 준비작업에 들어갔다는 것 아닙니까? 그런데 금방 말씀하신 것처럼 독단적으로 할 수 있는 것이 아니고 鐵道廳이라든지 都市鐵道公社라든지 다른 公社들

하고 일부 버스업체들하고 해야 되는데 市에서는 금방 제가 말한 것처럼 답변을 했고, 建交部에서도 분명히 기존에 있는 버스카드 선불제 카드와 호환이 안 되기 때문에 자체가 무의미하다 하고 분명히 답을 하고 있거든요. 그렇다면 어떤 정확한 확실하게 추진할 수 있다는.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 저 개인적인 생각은 이것이 鐵道廳하고 해 가지고 같이 쓸 수 있는 방향으로 추진할 것입니다.

○李智文 委員; 市하고 建交部에서 반대하는데도 불구하고?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아니지요, 조정을 해야지요. 조정이 가능할 것이다 이렇게 저는 보고 있습니다.

○李智文 委員; 그러면 그 카드가 결국 후불제 아닙니까, 결과적으로? 그러면 선불제인 버스카드와 통합할 수 있는 여지가 있습니까, 현실적으로?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 저는 이용에는 통합도 가능하다고 보고 있습니다.

○李智文 委員; 개발한 회사에서 기술적으로 어떤.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 가능하다고 보고 있습니다.

○金喜甲 委員; 잠깐만요, 카드에 관련된 내용이라 보충질의 하겠습니다.

金喜甲 委員입니다. 우리 社長님 좀 실무진에 대한 얘기를 제대로 듣지 않으시고 막 답변을 해서 혹시라도 속기록에 남기게 되면 나중에 발언에 어떤 문제점이 생길까봐 제가 말씀을 드리는데 현재 RF 신용카드로 되어지고 있는 地下鐵公社와 鐵道廳에서 추진하고 있는 카드를 가지고는 지금 호환이 어렵습니다. 다시 한 번 확인해서.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다. 다시 확인해서 제가

알기로는 현재까지 알고 있기로는 가능하다 이렇게 알고 있는데 지금 金喜甲 委員님이 그런 염려를 해 주셨기 때문에 다시 제가 확인해서 추후 답변을 드리도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 지금 우리 지하철을 이용하고 있는 승객들의 대다수가 가령 예를 들면 학생들이는데 지금 국민카드사에서 발행하고 있는 RF신용카드를 학생들이 어떻게 구해서 어떻게 타고 다닐 것입니까? 거기에 대한 대책도 가지셔야 될 것이고, 지금 곧 시범실시하고 있는데.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그러니까 시범 시행하면서 문제점이 도출되면 거기에 대한 보완방법을 강구할 것 아닙니까?

○金喜甲 委員; 시범시행 하기 전에 이미.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 시범시행을 왜 합니까? 시범시행은 시범시행을 하는 과정에서 만일의 경우 문제가 나오면 그것을 보완하기 위한 시범시행 아닙니까? 안 그러면 처음부터 하지 왜 시범시행 합니까?

○金喜甲 委員; 지금 本委員이 우려하는 것은, 社長님 말꼬리를 그렇게 하시면 안 될 것 같고, 근본적으로 따져보자 이거지요. 어찌됐든 근본적인 취지 자체는 시민이 편리하고 시민이 보다 원활하게 버스와 지하철이라고 하는 대중교통 자체를 이용할 수 있는 방법이 무엇이겠느냐 했다는 말이에요. 그런데 지금 현재 어찌됐든 本 委員도 지난 本會議 질의할 때 제기를 했습니다만, 이미 버스라고 하는 것은 버스카드 해 가지고 별도의 카드를 하나 만들고 지하철카드는 지하철카드대로 국민카드사와 이미 가계약을 맺어서 실제로 RF 후불제 방식으로 결정을 해 놓고 시범실시를 하게 됐다 이 말이에요. 그러면 이 버스카드와 지하철카드가 호환이 안 되어버리면 시민들 입장에서는 두 개의 카드를 사야 되는 번거로움, 두

개의 카드를 보관해야 되는 번거로움이 따르기 때문에 지금 地下鐵公社에서 이 카드제도를 실시하기 전에 바로 그런 점들을 고려해서 그 자체가 기술적으로 호환이 가능한지, 불가능하다면 거기에 대해 보완돼야 될 점이 무엇인가 이런 부분에 대해서 파악하고 계셔야 되는 것 아닌가 싶어서 묻는 거예요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다. 그래서 아까 말씀드린 것처럼 우리가 시범실시를 하면서 거기에서 여러 가지 문제점이 도출될 것입니다. 예를 든다면 지금 金喜甲 委員님 지적하신 사항들, 다른 여러 가지 사항들 그런 것을 보완하고 해 가지고 우리 버스조합에서 하는 것하고 협의를 해서 그래서 아까 이야기드린 것처럼 시민들이 불편하지 않도록 이렇게 정책을 개발하는 것이 바람직스럽지 않느냐 그런 취지에서 말씀을 드리는 것입니다.

○金喜甲 委員; 그런데 제가 하나 더 말씀드리고 싶은 것은, 이것이 이미 사실은 하나의 인프라를 구축하는 것이라는 말입니다. 그래서 실제로 하나의 방식 자체를 결정한다고 했을 때는 이미 시범실시를 한다고 했을 때는 거기에 따른 인프라가 이미 투자되고 거기에 대한 개발 자체가 이미 만들어져 버린 것이라는 말이에요. 그런 인프라가 이미 구축된다는 것을 전제로 해 가지고 만들어진다고 했을 때 거기에 쏟아붓는 돈 자체가 나중에는 유명무실해질 가능성이 있다는 말이에요. 그렇기 때문에 애당초 시범실시 하기 전부터 예상되는 여러 가지 문제점들을 도출해 가지고 여기에 대한 보완책을 세워야 된다는, 충정어린 제 나름대로 생각에서 말씀을 드리는데 社長님 굉장하....., 시범실시 해 가지고 나중에 보완하면 되지 않겠습니까, 이렇게 바로 지금부터.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 위원님 말씀하신 이야기들을 우리가 수용한다는 그런 뜻 아닙니까? 그러면서 만약 문제점이 나왔을 때는 다시 보완해서 아까 기본적인 방향에 어긋나지 않도록 조정해 나가는 쪽으로 하겠다 그런 이야기입니다. 위원님 말씀하신 것은 전적으로 다르다 이런 얘기 아닙니다.

○金喜甲 委員; 어린 학생들 신용카드는 어떻게 하시겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 대책은 담당자가 답변드리겠습니다.

○運輸處長 金正根; 잠깐 경위 먼저, 운수처장입니다. 저희가 작년 9월에 국민카드사에서 후불제 신용카드로 비접촉식으로 통과하는 제안을 받았습니다.

地下鐵하고 鐵道廳에는 그 방식으로 도입하기로 결정을 해가지고 같이 기술개발을 해 왔습니다. 그와 동시에 버스카드가 서울시에서 추진되고 있었는데 그 사항은 우리한테는 제안이 안 왔었습니다. 그래서 地下鐵에서는 작년 11월 말일 시연을 거쳐서 신용카드식으로 도입을 하자 이렇게 결정을 해서 추진하는 과정이었는데 서울시와 建交部하고 협의하는 과정에서 지금 金喜甲 委員님 말씀하시는 신용카드 없는 사람들은 어떻게 할 것이냐 이런 문제점이 도출되었고, 또 한편으로는 스마트카드는 여기에 못 써먹으면 문제가 있지 않느냐 이런 두 가지 문제가 제기됐습니다.

그래서 建交部에서 監査院 주관으로 회의까지 관계기관들이 거친 일이 있거든요. 地下鐵公社에서 우선 전면적으로 지금 현재 쓰고 있는 승차권, 접촉식 400원짜리하고 정액권을 폐지하는 것이 아닙니다. 기본적으로 지금 쓰고 있는 승차권 제도는 당분간 몇 년간 유지가 됩니다. 골격은 그것입니다. 다만 보조수단으로서 신용카드 가지고 자동 통과하면서 요금

후불되면 어떻겠느냐 이것이거든요. 그렇기 때문에 학생들 또 신용카드가 없는 사람들은 지금과 똑같은 방식으로 됩니다. 스마트카드와 호환문제는 인텍크社에서 제안을 해 왔습니다. 정산할 수 있는, 어떤 식으로 결정이 나서 서로 협의를 하고 있느냐 하면 우선 지하철에는 도입이 안 된 상태거든요. 12개 역만 이것이 과연 우리 카드가 써먹을 수 있느냐 이것을 시험하고 있는 중입니다. 그래서 우리 쪽에서 추진하는 후불카드가 완벽하다고 하면 시내버스 인텍크의 스마트카드도 같이 쓸 수 있도록 하자 그래서 지금 기계설치를 동시에 두 개를 다 쓸 수 있는 장치를 하게 됩니다. 버스는 단기간에 1년 내에 확대 시행하는데 저희는 2000년까지 계속 장기적인 계획을 하고 있습니다. 그 사이에 충분히 여러 개를 시범운영해 가지고 투자가 중복되지 않도록, 또 서로 범용성 있게 이것도 쓸 수 있고 저것도 쓸 수 있고 심지어는 국민카드가 아니고 다른 은행의 신용카드도 쓸 수 있는 방향으로 연구해 나가고 있습니다. 그래서 한 4년간 장기적인 계획이기 때문에 현재로 도출된 문제점 해결하는 방향은 큰 무리가 없을 것 같습니다.

○金喜甲 委員; 지금 버스도 말입니다. 제가 하나 서울시내버스 전노선에 스마트카드가 도입이 됐으니까 제가 말씀을 드릴게요.

지금 버스인구가 약 350만 이렇게 되는 모양인데 지금 7월부터 해서 9월이면 2개월입니다. 2개월 가량 약 110만장의 버스카드가 나갔어요. 실제로 그렇게 이용을 합니다. 폭발적으로 나갑니다. 왜냐, 물론 기존의 버스도 현금도 이용하고 토큰도 이용하고 하지만 폭발적으로 카드자체가 편리하기 때문에 그렇게 나가게 되는 것입니다. 지하철도 마찬가지입니다.

다, 지금 제가 봐서는. 마그네틱 조그마한 표 자체가 앞으로 카드 도입과 동시에 대폭적으로 줄어들 것이란 말이에요. 아마 승객들이 거의 마그네틱 카드란 것을 저만 하더라도 불편해서 350원 집어넣어서 다시 빼서 이렇게 안하고 폭발적으로 그 카드를 이용을 할 것인데 지금 그것을 이용하기 때문에 마그네틱 카드도 같이 겸용해서 쓰고 있고 그렇기 때문에 물론 조금 더 장기적으로 보면 큰 문제가 없지 않겠느냐라고 보시면 안 될 것 같고, 원칙은 어떤 원칙이든 그 지하철카드가 국민카드가 됐든 어느 회사의 카드가 됐든 상관이 없습니다. 그 카드로 버스를 타도 되고 지하철도 타도 되고 한 장의 카드로 두 가지의 운송수단 자체를 이용할 수 있도록 그것을 만들어줘야 됩니다. 그것 자체가 안 된다고 그러면 지금부터라도 국민카드사와 계약취소를 해 가면서라도 호환이 될 수 있는 나름대로의 어떤 방안을 강구해서 그것을 추진해 나가야 됩니다.

○運輸處長 金正根; 정확한 지적이시고요, 저희도 그것 때문에 2년간의 시범기간 동안에 범용성이라고 표현하지 않습니까? 국민카드하고의 계약에 범용성 있는 시스템으로 만들어라 하는 조항이 들어가 있습니다. 그렇게 될 것입니다.

○委員長 黃炳五; 李智文 委員님 보충질문 하여 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 지금 답변하시면서 4년 정도 갖고 추진하신다고 하셨는데 建交部에서 서울시가 市政開發研究院에 용역을 의뢰한 지하철요금체계 개선방안이 나오는 대로 연말까지 지하철요금 결제방식을 확정할 방침이다라고 했습니다. 그러면 建交部에서 연말까지 지금 기존의 테두리인 선불제를 계속 추진한다고 하면 지금 시범 실시하는 후불제 RF카드시스

템이 지금 설 자리가 없는 것 아닙니까? 그랬을 경우에 시범 실시를 하고 추진하는 과정에서의 책임소재가 가려져야 되는 것 아닙니까?

○運輸處長 金正根; 그렇지는 않고 建設交通部의 기본방향은 지금 버스가 너무 갑자기 확대실시를 해 버렸거든요. 당초 여러 가지 문제점도 있지 않습니까? 그럼에도 불구하고 빨리 지하철에 들어와서 이것을 하고 싶다 이런 내용인데 저희하고 실무적인 여러 가지 문제점들이 있습니다. 시민들한테는 전혀 지장이 없겠습니다만 鐵道廳 견해인 버스조합의 재정상태라든지 이런 문제 또는 수입금을 어떻게 보관한다든지 이런 실무적인 자세한 문제도 있거든요. 또 기술적으로 과연 스마트카드를 믿을 수 있느냐, 충전이 제대로 안 되고 있다던데, 또 공급이 달리고 있다던데, 이런 문제점이 있거든요. 그래서 建設交通部에서도 약 2년 정도를 생각하고 있더라고요. 그래서 각자 문제점을 해결을 하면서도 2년 정도 지나면 중복투자 되지 않으면서 같이 쓸 수 있는 방안으로 강구를 해라 그렇게 과제가 떨어져 있기 때문에 저희도 거기에 맞춰서 지금 조금 천천히 그렇게 안하고 있는 상태입니다.

○李智文 委員; 그러면 접착하는 기계 있지 않습니까, 통과할 때? 그러면 그 기계 설치하는 계약회사에서 다 부담합니까?

○運輸處長 金正根; 네, 국민카드사에서 현재 12개 驛에 설치 중에 있습니다.

○李智文 委員; 그 비용은 앞으로 전면 실시했을 때 계속 설치해야 되는 것 아닙니까, 그 기계를? 다 전적으로 우리 公社와는 관계없이 국민카드에서 다 한다, 그러면 그것이 기존의 개집표기하고 별도로 설치됩니까, 그 위에다 설치하는 것입니까?

○運輸處長 金正根; 통과하는 게이트 윗 부분의 인식장치, 크기는 이 정도 됩니다만 그 장치를 위에도 올려 놓습니다.

○李智文 委員; 그러니까 일반표 갖고 갈 수도 있고, 한 통로로 간다 이 말씀이죠? 그러니까 추가부담은 없다 이 말씀이죠?

그리고 그 카드계약을 했을 때 우리가 수수료는 어떻게 내죠, 우리가 남는 이득이?

○運輸處長 金正根; 그것은 아직은 확정을 못 짓고 있는 상태입니다.

조금 연구를 한 후에 액수를 확정을 짓도록 하겠습니다. 전면 실시했을 경우에 투자비라든지 또 저희한테 인력절감의 혜택이 있거든요. 그런 것 저런 것을 감안해서 결정을 하려고 그러합니다.

○委員長 黃炳五; 朴謙洙 委員님 보충질의 하여 주십시오.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

버스카드, 이렇게 이용현황, 이용기계라는 것을 확실히 다 보신 적이 있습니까?

○運輸處長 金正根; 저는 그 기계자체 내부는 잘 모르거든요. 그것은 기술부처의 협조를 얻어서 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 저희가 엇그제 버스카드를 실제로 개발했던 인텍크社를 방문한 적이 있습니다. 그리고 실제 지하철 AFC와 같이 사용할 수 있는 기술을 이미 다 개발을 해 봤어요. 여기에 그 기계를 가지고 와서 이 카드 한 장으로 그것을 충분히 시험이고 말고 할 것 없을 정도로 거의 완벽하게 해 봤더라고요. 그런데 아까 우리 同僚 委員도 말씀을 하셨지만 이 카드를 폭발적으로 사용하는데 2년 걸쳐서 시험하고 나서 언제 이것을 그때 검증하고 이렇게 합니까? 제 생각으로는 물

론 이미 기 계약돼서 시험을 하고 있는 그런 경우의 입장도 있겠지만 지금 地下鐵公社나 버스조합에서 진짜로 시민을 위해서 한다고 그러면 지금이라도 바로 이런 전반적인 것들을 같이 상의를 해 봐야 한다고 생각합니다. 쉽게 이야기 하면 지금 현재 통과하는 게이트 위에도 여기도 그냥 이것을 대고 나가면 되는데 여기 안에 프로그램만 입력하면 되기 때문에 어디서 타서 어디까지 가면 얼마다 이런 것이 전부다 정산이 될 수가 있습니다. 정산을 다른 방법을 거치지 않고라도 지금 현재 이 카드자체로 정산까지 가능합니다, 이 회사에서 만들어 놓은 것은. 그런데 거기에 대해서도 지금 자세히 모르고 계신 것입니다.

○運輸處長 金正根; 아니죠, 인텍크에서도 그 개발을 작년, 재작년에 한 것이 아니고 최근에 이런 문제가 나오니까 얼른 했데요. 그래서 8월 6일인가 저희한테 정식으로 검토해 달라고 요청이 들어와 있고 저희는 그것을 검토를 하고 있는 중입니다.

○朴謙洙 委員; 검토를 하고 있는 중이에요?

○運輸處長 金正根; 인텍크社에서도 분명히 제안이 왔는데 날 짜는 정확하지 않습니다만 8월 초순쯤에 들어왔어요, 신청서가. 그래서 그러면 어떤 것을 개발을 했느냐, 우리가 문제점을 이야기를 했거든요, 정산문제. 그랬더니 방을 지하철 따로 시내버스 따로 이렇게 하면 된다는 이런 기술적인 설명은 들었어요. 그렇지만 그것에 대해서 우리가 추진하고 있는 것과 어떤 관계가 있느냐, 또 믿을 수가 있느냐, 우리는 국민카드가 됐든 어디가 됐든 믿을 수 있느냐가 중요하거든요.

○朴謙洙 委員; 그것이 검토가 언제쯤이면 끝날 수 있습니까?

○運輸處長 金正根; 그 기간은 조금은 걸릴 것입니다, 몇 달

정도는 아니고.

○朴謙洙 委員; 다음 회기 때는 대충 나올 수 있겠네요? 거기에 대해서 다음에 업무보고 하실 때 그 부분의 검토결과를 보고를 해 주시기 바랍니다.

○運輸處長 金正根; 알겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 죄송합니다.

다시 또 李智文 委員님 둘째 문제, 현장검증을 실시했는데 여기에서 어떤 경우는 철거를 지연하는 그런 사례도 나올 수 있다 그런 생각인데 그렇지 않습니다. 어디까지나 저희들이 지금 증거보전신청을 한 것은 소송을 제기하는 전제로의 증거보전이지 정책을 변경하는 그런 자료를 위한 증거보전신청은 아니라는 기본 목적이 단지 거기서 나온 의견들을 우리가 참고로 할 수 있다 하는 그런 사항이기 때문에 현재 저희들이 추진하고 있는 철거문제는 지금은 변함이 없이 그대로 추진될 것으로 보입니다.

○李智文 委員; 아니요, 증거보전신청을 냈다는 것은 금방 말씀하신 대로 소송을 준비하기 위해서 한 것인데 증거보전신청을 한 상태에서는 재판부 입장에서는 과연 이것이 누구 책임이냐라는 부분에 대해서는 명확하게 파악하기 위해서 지금 토목학회인가에서 하고 있지 않습니까? 그 검증이 내년 2·3월까지야 가야 되기 때문에 서울시에서 올 연말에 철거를 하고 안하고의 문제는 우리하고 관계없다, 재판부하고는. 분명히 언론에도 보도가 됐는데.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 왜 그러냐 하면 증거보전신청 안에서 현장의 보존문제는 예를 들어서 내년 2월까지 안 가고 일찍 끝내고, 그 다음에 현장검증 다 끝나고 나면 분석, 결과 보고 하는 그런 시간이 다소간 있기 때문에 현장검증이 끝나

면 바로 현장을 이미 검증이 됐으니까 결과는 가지고 있으니까 철거를 해도 괜찮은 시점으로 가기 때문에 제가 보기에는 별 문제가 없다, 지금 이렇게 보고 있습니다.

○李智文 委員; 저는 이렇게 생각합니다. 뭐냐 하면 지금 답변하신 내용을 충분히 이해는 되는데 저희 委員들이 이런 질문을 해서 답변을 받아야 된다는 것이 우습다고 생각합니다. 왜냐 하면 제가 질문한 내용이 원래 부여됐기 때문에 우리 일반인의 경우는 이렇구나 하고 알고 있거든요. 그렇다고 하면 이 부분에 대해서 명확하게 먼저 해명을 해 줘야 되는 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그런데 대단히 죄송스럽습니다만 언론에 나온 이야기들을 가지고 예를 들어서 우리 쪽하고 다른 사항을 일일이 저희들이 해명하고 그러지를 못하고 있습니다.

○李智文 委員; 좋으신데요, 당산철교 부분은 지금 상당히 관심이 많은 부분인데 이 부분을 올 연말까지 철거를 한다고 했는데도 불구하고 몇 개 신문사에서 분명히 다른 사람 말도 아니고 재판부의 말을 인용해서 서울시 철거여부와는 관계없다, 내년 2·3월까지도 철거 못할 수도 있다, 분명히 몇 개 신문사에서 보도됐는데도 불구하고 이런 부분에 대해서는 일일이 해명 안 하더라도 常任委員 때는 말씀해 주셔야 되는 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그래서 오늘 당산철교에 대한 현재까지 안전관리문제하고 다음에 앞으로의 철거계획하고 그 사항을 원 보고서에 넣어놨습니다, 아까 보셨으면 알겠지만. 그리고 조금 방향이 다른 이야기입니다만 李智文 委員님이 이렇게 질의하시고 답변하는 사항들이 아마 보도에 나가게

되면 구체적으로 이런 입장에서 이렇게 되고 있구나 하는 사항도 아마 시민에게 홍보될 수 있는 계기가 될 것이다. 저는 이렇게 보고 있기 때문에 아까 말씀드린 것처럼 현장검증 결과에 따라서 지연되거나 그런 사례는 없고, 당초 계획대로 저희들이 추진하고 있다는 사항을 아울러 보고를 드립니다.

○委員長 黃炳五; 朴謙洙 委員님 보충질의 하여 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 오늘 社長님 저희들한테 보고한 자료를 분석해 보면 금년에 철거 안한다 이 결론이 나와 있어요. 왜 그 결론이 나와 있느냐, 자료 9페이지에 보면 회차시설 공사를 97년 1월까지 하도록 되어 있습니다. 쉽게 이야기 하면 지금 아직 발주준비가 이제 되는 그런 내용부터 시작해서 97년 1월에 끝나게 돼 있어요, 회차시설 공사가. 회차시설 공사가 끝나지 않으면 12월에 철거가 되지 않을 것 아닙니까? 그런데 여기 또 그 다음 10페이지를 보면 철거공사는 예정대로 96년 12월에 하도록 되어 있습니다. 그런데 社長님 오늘 보고서 10페이지를 보면 철거공사는 96년 12월부터 하기로 되어 있습니다. 그것이 市방침이고 地下鐵公社 방침이고. 9페이지를 보면 회차시설 공사하는데 97년 1월까지 되어 있습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그것은 아까 이야기 드린 것처럼 합정역에 대한 회차시설.....

○朴謙洙 委員; 그것이 완벽하게 안 됐는데 그것을.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아니, 그러니까 합정역에 대한 회차시설을 저희들이 추가함으로 해서 다른 데는 다 끝내놓고 합정역이 45일 걸린다고 그랬지 않습니까? 그러니까 45일은 다른 것 다 해 놓고 추가로 더 들어간다는 이야기니까 그것

을 한 달간 계산 넣다가 보니까 97년 1월까지 간다 이렇게 된 것입니다. 그것을 양해해 주시기를 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 그리고 오늘 보고서 8페이지를 보면 312개소 결함개소 중에서 97.8%가 3,4등급 불합격으로 나와 있습니다. 그럼에도 불구하고 불합격이 됐는데도 불구하고 교량안전에 치명적인 균열이 발생되지 않아서 당장 안전에는 이상이 없다 이것입니다. 그러면 이것이 3,4등급으로 불합격됐는데 안전에는 이상이 없다 이것이 제가 이해가 잘 안 됩니다. 그래서 설명도 좀 해 주시고, 그 부분에 있어서 제가 자료를 하나 요구하겠습니다. 당산철교 점검 중에 96년 4월 22일 이후에 세로보 균열된 곳과 보수현황 사본을 부탁드립니다. 그리고 비파괴시험을 8월에 실시를 해서 그 결과가 나왔는데 312개에 대한 검사결과, 그것이 도표로 상세하게 돼 있을 것입니다. 거기에 대한 사본을 부탁드립니다.

그리고 도대체 몇 등급으로 되어 있는데 몇 등급이면 안전에 이상이 오는가 그것은 지금 설명을 부탁드립니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그 설명은 담당하고 있는 處長이 기술적으로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○橋梁處長 辛正夫; 橋梁處長입니다.

아까 부탁하신 보수현황하고 비파괴시험 결과는 말씀드리겠습니다만 우리가 비파괴시험하는 시험기준이 있습니다. 거기에서 결함내용을 주로 말씀드리면 이물질혼입이라든지, 기공이라든지, 균열이라든지, 또 언더컷트라든지, 용입부족, 융합불량을 단위면적 등 그 개수를 재가지고 이것을 1등급, 2등급, 3등급, 4등급으로 구분해가지고 하는 검사기준이 되겠습니다.

그래가지고 그 검사기준에 비추어보면 312개소 중에서 7개

소는 1·2등급으로 합격이 됐고, 305개소는 검사기준에 비추어서 3·4등급으로 해가지고 불합격되었는데 그 주요내용은 아까 말씀드린 대로 이물질혼입이라든지 공기 기공이라든지 용접불량, 용입부족으로 인한 결함이 있지만 교량에 치명적인 균열이라든지 언더컷이라든지 그런 진행성 균열은 발견 안았기 때문에 용접사항 자체만 가지고는 불합격사항이지만 진행성 균열이 발견되지 않았기 때문에 현재 당장은 안전에 문제가 없다 그렇게 鋼構造學會에서 진단이 나왔습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 公社側에서 그것을 기자들한테 배포하니까 기자들은 어떻게 받아들이느냐, 312곳 중에서 98%가 불합격이기 때문에 堂山鐵橋는 당연히 문제가 있어서 바로 철거해야 한다 이 뉘앙스를 풍기게 되어 있습니다.

그런데 뭐냐 하면 그 자료를 한 것은 안전에 문제가 없다는 그것을 반드시 해줘야 하는데 그것을 해 놓으니까 결국은 堂山鐵橋를 철거해야 한다는 이를테면 연산작용을 할 수 있도록 그렇게 되어 있습니다.

○橋梁處長 辛正夫; 기자회견한 내용은 어떤 의도로 저희를 발표했느냐 하면 지금 鋼構造學會나 일부 전문가들이 보수·보강하면 쓸 수 있지 않느냐 거기에 대해서 이런 부재들이 제대로 용접이 불량한 상태에서, 거기에다가 예를 들면 다른 부재, 보강재를 더 첨가해 봐야 제대로 본기능을 발휘할 수 없는 橋梁이다 그런 의도로 말씀드린 것이고, 방금 말씀드린 이것이 진행성 균열이 아니기 때문에 당장은 문제가 없다 그런 의도로 달리 생각을 하시면 되겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그러니까 우리 處長님은 그렇게 생각해서 公社側은 그렇게 했는데 언론에서는 堂山鐵橋 305곳이 용접불량이어서 전체 98%다 이렇게 해서 堂山鐵橋 자체를 이를테

면 위험한 것으로 지금 언론은 쓴다 이거예요?

○橋梁處長 辛正夫; 그러니까 이것이 장기적으로 사용한다면 언젠가는 위험하겠지만 다행히도 지금 진행성 균열은 발견되지 않기 때문에 당장은 안전상 문제가 없다고 그렇게 이해해 주시면 되겠습니다.

○朴謙洙 委員; 네, 알겠습니다.

하여간 거기에 대해서 제가 말씀드린 자료를.....

○金喜甲 委員; 똑같은 부분이라서 저도 보충질의 하겠습니다.

96년 4월 12일 이후에 지금 새로 발견된 균열에 대해서 자료를 朴謙洙 委員님께서 요구를 하셨는데요. 지금 새로 발견된 세로보 균열이나 균열이 최근 4월 이후에 몇 군데나 됩니까?

저희들이 현장에 나간 이후에 상당히 시간이 경과가 되었잖아요. 그러니까 그 이후에 나름대로 발견된 균열이 몇 개소나 되느냐 이것입니다.

○橋梁處長 辛正夫; 제가 현황을 누계로만 가져왔기 때문에 4월 20일 이후에 대해서는 대장을 봐야겠습니다. 매일매일 저희들이 기록유지를 하기 때문에 그것은 사본해서 드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 균열이 발견되면 그 균열에 대해서 사진도 찍어놓으시죠? 어떻습니까?

○橋梁處長 辛正夫; 중요한 사항에 대해서는 사진을 전부 찍어 놓고 그 다음에 도면에다가 지난번에 堂山鐵橋 現場에서 보셨지만 세로보 네 귀퉁이에 균열진전방향, 그 다음에 균열 크기, 그 다음에 보수했으면 언제 보수했다는 것 다 도면에다 표기합니다.

○金喜甲 委員; 새로 발견된 균열이 있으면 아까 朴謙洙 委員
님 자료요구에다가, 그 사진을 같이 첨부해 주세요. 그래서
이 균열은 몇 월 며칠 발견이 되었다 해가지고 그 균열을 저
희들이 육안으로 해서 볼 수 있도록 같이 자료를 첨부해서
보내주시라 이거예요. 그러니까 일자별로 그것을 정리해 주시
면 좋겠어요.

○橋梁處長 辛正夫; 하나 저희들이 챙겨봐야 되겠습니다만 도
면에는 전부다 기록을 하지만 사진은 대표적인 중요한 사항
만 저희들이 촬영을 하고 있기 때문에 개소별 사진은 다 있
는지 모르겠습니다.

○金喜甲 委員; 용접보수하시기 전에 균열이 있다라고 하는
객관적인 사실을 저희들은 지금까지는 균열이 있다라는 사실
자체를 현장에 가서 균열이구나라고만 봤단 말이에요. 그런데
이것이 새로 진행된 균열인지 아닌지를 판단할 수 있도록 객
관적으로 저희 委員들한테 설명을 해 주십사 하는 이런 애
기입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 알겠습니다.

○委員長 黃炳五; 다음은 金喜甲 委員 연속해서 질의하여 주
시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

지금 地下鐵公社와 都市鐵道公社 양기관에서 운영하다 보니
까 저희 지역에서 이런 굉장한 민원이 하나 들어온 것이 있
습니다. 그 내용을 잠깐 소개하면 地下鐵에 이런 운영방법이
도움되지 않을까 싶어서 제가 제안을 드립니다.

지금 地下鐵 5호선이 지난 8월 12일에 개통이 되었습니다.
그래서 傍花에서 까치산 거쳐서 여의도까지 오고 있는데요.
이것이 대략 한 3분 시격으로 이렇게 운행이 되고 있는 것으

로 알고 있습니다. 그런데 지금 傍花에서 까치산까지 오면 까치산에서부터 新道林까지 잇는 이 방향을 지금 우리 地下鐵公社에서 관리하고 있는 新亭 支線이 다니고 있는데요. 이곳은 대략 시격이 20여 분 되는 것 같아요, 열차의 운행편수도 적고 지선이다 보니까. 아침 출근길에 가령 傍花에서 까치산까지 와서 이 까치산에서 陽川區廳을 간다 내지는 新道林까지 간다라고 하는 승객들이 어떤 호소를 하느냐, 까치산까지 정각 8시에 도착을 했는데 新亭 支線은 2분 차이 정도로 떠나버리는데 그래서 조금 이 시간대를 都市鐵道公社하고 협의해서 조정만 해 주면 굉장히 편리하게 이용을 해 나갈 수 있을 텐데 좀 支線 운행에 따른 시간대와 5호선 시간대를 다시 한번 봐주시고, 그 부분은 여기에서 답변하실 것은 없고요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그러니까 저쪽선이 도착해가지고 바로 연계될 수 있도록, 그러니까 미리 떠나지 말고 연계될 수 있도록.....

○金喜甲 委員; 러시아워에는 그것이 대단히 많은 모양입니다. 그러니까 해가지고 내용을 별도로 서면으로 저한테 설명을 해 주시면 좋겠습니다.

이상입니다.

(黃炳五 委員長, 金永姬 幹事와 司會交代)

○委員長代理 金永姬; 金永春 委員님 질문하시기 바랍니다.

○金永春 委員; 金永春 委員입니다.

한 가지 확인만 하겠습니다.

녹번 전철역 출입구밖에 자전거보관소가 요새 새롭게 세워졌습니다.

그것이 지금 地下鐵公社에서 추진하는 계획의 일환으로 세워진 것입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 서울시의 교통대책 일환으로, 저희들이 보관소 만들어 놓은 것은 아니죠, 區廳이나 市에서 만든 것입니다.

○金永春 委員; 그렇습니까? 그래서 여기 자전거보관소 개량 및 확충이라는 내용이 나와있는데 이것은 어떻게 다른가 싶어가지고.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 市가 추진해야 될 일이라고 위에 제목을 달아 놨죠.

○金永春 委員; 서울시 사업, 그것과 연결을 시켜서 그렇습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○金永春 委員; 알겠습니다.

○委員長代理 金永姬; 질문 하나만 추가로 하겠습니다.

노인무임승차 복지비용에 124억 예산에 관해서 정부하고 협의를 해가지고 정부가 支援金을 받을 수 있도록 요청이 된 일이 있는데요. 그 부분에 대해서 社長님 지금 현재 어떻게 진행하고 계신지 그 부분에 대해서 설명을 부탁드립니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변드리겠습니다.

지금 협의가 완료되거나 그런 사안은 아니고 저희들이 적자나고 있는 우리 경영처지인데 그것마저 우리가 부담할 수는 없지 않느냐, 그러니까 어떤 형태로든지 우리에게 지원을 해주십사 하고 요청을 해 놓고 있는데 아직까지 그것은 답변이 없습니다. 우리가 요구해 놓고 있는 것입니다.

○委員長代理 金永姬; 왜냐 하면 지금 저희가 요금인상 문제도 가지고 나오셨고 앞으로 상당히 문제가 되리라고 생각하는데 오히려 그런 부분을 정부에 강력히 요구를 해서 재원적자를 막을 수 있는 방향을 해야 되지 않느냐 하는 생각으로

말씀을 드렸습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○委員長代理 金永姬; 더 질의하실 委員, 朴謙洙 委員 질의 하시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

간단히 몇 가지만 여쭙어 보고 자료를 한 두가지 요구를 하겠습니다.

우리 이번 더운 여름에 驛務室의 에어컨 가지고 한번 언론에도 보도가 되고 실제 이렇게 驛舍를 가다보면 상당히 驛務室에서 나온 에어컨 열기 때문에 상당히 조금 시민들한테 불편이 있다 하는 생각이 저도 들어갑니다. 그런데 상가는 보통 실외기 밖으로 나오게 하면서 驛務室은 바로 하게 하는데 거기에 대한 설명과 아울러서 대책이 반드시 있어야 된다고 봅니다. 그래서 그것은 내년 여름이 오기 전에 빠르면 빠를수록 좋다고 봅니다. 그래서 거기에 대해서 대책을 말씀해 주시고요. 개선계획서가 있으시면 다음에 자료로 꼭 제출을 해 주시기 바랍니다.

그리고 다음은 자료를 두 가지를 부탁드립니다.

地下鐵公社가 금년에 2,200억원 적자라고 그렇게 얘기가 나왔습니다. 地下鐵公社 적자가 2,200억원 금년 중에 난다고 알고 있습니다. 그 주 적자내용이 무엇인가 잠깐 설명을 해 주시고, 아울러서 최근 5년 동안 적자를 연도별로 분석을 해서 자료로 좀 작성을 해 주시기 바랍니다. 여기에는 처음 地下鐵公社가 발족돼서 地下鐵이 운행되면서부터 지금까지 총누계적자도 아울러 표기를 해 주시기 바랍니다.

그리고 구조물 정비나 안전진단결과를 아까 보고해 주셨는데 고가, 터널, 지하박스 등 안전진단결과에 대해서 자료가

있을 것이라는 생각이 들어갑니다. 취약개소 이렇게 했던 부분, 또 교좌장치 일반적인 누수나 균열부위에 대해서 자료가 있을 것입니다. 여기에 대해서 자료로 상세하게 부락을 드리겠습니다.

간단히 설명을 해 주시고, 제가 부탁드린 자료를 다음 會期 되기 전에 보내주시면 고맙겠습니다.

○委員長代理 金永姬; 地下鐵公社 社長님은 답변하시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변드리겠습니다.

역무실 에어컨 배기문제, 대단히 죄송합니다. 역에 설치된 것이 전 시스템이 다 바깥으로 안 빠지고 있습니다. 그래서 대단히 송구스럽게 생각합니다만 바깥으로 빼는 쪽으로 검토를 하겠습니다. 아주 중요한 대목이기 때문에 저희들이 그렇게 하고, 2,200억원에 대한 결손문제에 대해서는.....

○朴謙洙 委員; 거기에 대한 계획서를 자료로써.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 2,200억원 결손내용에 대한 것하고 현재까지 누적된 재정분석을 해 가지고 그것은 자료로 제출하고, 아까 말씀드린 것처럼 기본적으로 이야기하면 제일 큰 대목이 임금이 비현실적으로 원가에 못 미치는 분야, 그 다음에 중요한 사항이 원리금 상환이 저희가 부담하고 있는 것, 대충 이런 사항이 가장 큰 원인이 아닌가 생각하고 있습니다. 그래서 원인하고 전체를 전부 다 소상하게 하고, 그리고 이번에 우리 토목학회에서 지적한 것, 그것을 구체적으로 자료로 제출토록 하겠습니다.

○委員長代理 金永姬; 다음은 李智文 委員의 질문이 있으시겠습니까.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

몇 가지 자료요구와 질문을 하겠습니다. 자료요구 첫번째는 제가 며칠 전에 地下鐵公社에 직접 요청한 것이 있는데 서울 地下鐵이라는 주간지를 보니까 직원들이 한 제안사례집이 있고 정비사례집을 발간한 것으로 알고 있는데 그것을 좀 받아 봤으면 좋겠고.

두번째는 지금 公社에서 하는 외주 용역사업 현황에 대해서 그 내용과 체결방법, 기관, 금액에 대해서 자료로 제출해 주시면 고맙겠습니다.

세번째 시민단체인 참여연대에서 서울시에 감사를 청구한 내용이 있지요? 결과보고서를 주시면 고맙겠습니다.

그리고 네번째로 야간에 지하철운행이 끊긴 다음에 지하철 역사에 지금 잠을 자는, 부랑자라고 할까요? 실태를 파악한 것이 있습니까? 그것을 파악한 것이 있는지 여부에 대해서 해 주시고.

그 다음에 다섯번째로 지난 社長님께서 85회 臨時會 때 보고한 것에 의하면 비첨두시간대에 지하철 이용승객 유인시책 개발을 위한 기초조사 및 분석을 5월 13일부터 6월 14일까지 30개 역을 표본조사 해서 시책을 마련해 가지고 7월 1일부터 시행하신다고 했는데 표본조사 한 결과가 나와 있는지, 나와 있으면 결과와 거기에 따라 7월 1일부터 어떻게 시행하고 있는지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 96년 예산을 보니까 연구개발용역에 3건에 21억원이 되는데 3건의 내용과 지금 현재 추진상태가 어떻게 되었는지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 확인을 할까 합니다. 1호선 도상자갈 2,060m를 96년 7월중 완료를 한다고 하셨는데 그 완료가 끝났는지 답변해 주시면 고맙겠고, 그리고 96년 하반기부터 1호선에 열차

가 지연되어 돌발사고 발생시 신속한 정보를 제공하는, 역구 내 일제 직접방송을 1호선에 시범운영 한다고 하셨는데 현재 추진현황에 대해서 답변해 주시고.

그리고 지금 舍堂驛을 제가 가 보니까 지금 고가도로 공사를 하고있지요? 舍堂驛 승강장에 보니까 말뚝이 몇 개씩 박혀 있는데 그 부분이 公社하고 어떻게 협조가 돼서 하고 있고, 그것이 우리 역사의 어떤 안전에 앞으로 문제발생 소지는 없는지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

그리고 끝으로 本 委員이 지난 7월 임시회 때도 지적했는데 전동차 에어컨에 물이 나오는 부분 있지 않습니까? 그런데 지하철 요새 몇 번 이번주에 타 보니까 두번이나 그런 것을, 제가 탄 열차에 어떻게 제가 탄 데만 그런 것인지, 아니면 그것이 보편적으로 많아서 그런 것인지, 제 주위의 지하철 이용하는 승객들한테 물어봐도 가장 큰 것이 에어컨에 물이 나오는 것이 많다 이런 지적들이 많습니다. 그래서 지난 7월에 제가 지적했는데도 불구하고 에어컨 물 나오는 것이 승객들한테 짜증을 유발하는데 이런 부분이 생겼을 때 신고를 할 수 있는 센터 같은 것이 있습니까? 있다면 승객들이 어떤 식으로 신고할 수 있는지, 어떤 엽서라든가 전화번호 이런 것이 있는지, 있다면 올해 상반기에 어떤 불편이 주로 들어왔는지 답변해 주시면 고맙겠습니다. 이상입니다.

(金永姬 幹事, 黃炳五 委員長과 司會交代)

○委員長 黃炳五; 답변하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 앞에 이야기한 사항들 그것은 서면으로 자료로 제출하도록 하고, 구체적으로 서면으로 제출할 수 있는 사항이 있으니까.

도상자갈 현재 교환진도는 90%정도 진척이 되고 있습니다.

1호선 도상자갈 부설진도는 90% 진행되고 있고,

그 다음에 고가구조 때문에 안전문제는 제가 지금 파악을 못하고 있기 때문에 工事 담당하는 處에서 이야기하도록 하고,

일제방송 문제는 그것은 현재 시험중에 있습니다. 그래서 9월중에는 운영 가능할 것입니다.

○李智文 委員; 1호선 전체 다 하는 것입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 다 해야지요.

에어컨 문제는 저도 여러 번 그런 것을 발견해 가지고 지적을 하고 있습니다. 원인은 저희들 정비 쪽에서 철저히 정비를 못한 그런 분야도 있다 생각하고 있고, 신고하는 것은 민원엽서 보내는 그런 것도 있고 전화번호도.....

○李智文 委員; 표 구매하는 데 있다는 말씀이지요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그리고 신고된 사항이 몇 건인지 추후 제출하도록 하고.....

○李智文 委員; 이용불편 신고 받았을 때 조치를 해 주고 바로.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 어떻게 조치했다는 것까지 되게 되어 있지요.

○李智文 委員; 복잡한 사회에서 솔직히 불편하더라도 신고하는 경우는 드물지 않습니까, 적극적으로? 하다 못해 다른 어느 부서는 보니까 전화카드를 준다든지 이런 식으로 하는 것도 있는데 그런 것도 생각해 보시면.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 신고를 많이 할 수 있도록 개발하도록 하고요.

교각문제만 공사 담당하는 분이 설명을 하도록 하고, 한 가지 곧 발표를 할 것입니다만 저도 의심이 납니다. 껄럽에 조

사를 했거든요. 시민들 이용하는데 어떠냐, 저도 대단히 의아스럽게 생각하는데 위원님들 저보고 기합을 많이 주고 시민들 저를 많이 비판하고 그러는데 80%가 이용하는데 편하다 하는 그런 좋은 결과가 나왔습니다. 그래서 저희들이 곧 발표할 작정입니다. 저는 사실 시민들 정서적으로 政府에서 경제정책 잘 되어 가고 있다는데도 시민들 피부로 느끼는 것은 별로 좋지 않는데 그런 결론이 나온다는 것과 마찬가지로 어떻게 껄림에서 좋다고 나오느냐 의문할지 모르겠지만 그렇게 나왔습니다. 나중에 발표하고, 위원님들께 자료를 보내드리겠습니다. 그런 사항을 참고적으로 보고를 드립니다.

○工事處長 李秀馥; 工事處長 李秀馥입니다.

李智文 委員께서 질문하신 사당사거리에 서울시에서 현재 추진중에 있는 고가차도와 저희 지하철 2호선 舍堂驛과의 관계를 간단히 보고드리겠습니다. 舍堂驛 고가차도계획은 2호선 건설당시인 82년부터 계획이 되어 있었습니다. 그래서 2호선 건설 당시에 상부에 고가차도가 지나가더라도 충분히 견딜 수 있는 구조로 계획해서 공사를 마쳤습니다. 그래서 94년부터 고가차도 건설계획이 있어 가지고 당시에 용역회사 하고 서울대 장승필 교수가 합동으로 구조검토를 다 했습니다.

그래서 현재 되어 있는 상태의 구조도 현재 내하력은 충분히 견딜 수 있다는 결론을 얻었지만 그래도 상부의 하중은 수시로 변할 수 있고 그렇기 때문에 교각 바로 밑에 있는 기둥을 보강하는 것이 안전관리에 보탬이 되겠다 해서 그런 결론을 얻어 가지고 건설본부하고 협의해서 현재 그러한 방법으로 구조보강을 하고 있습니다.

○李智文 委員; 건설본부라는 것이.....

○工事處長 李秀馥; 施設安全管理本部.

○李智文 委員; 승강장에 있는 그것은 영구적인 것입니까?

○工事處長 李秀馥; 네, 영구적으로 기둥을 보강하고 그 위에는 별도로 건축내장재로 싸서 공사가 끝나면 시각적으로 전혀 문제 없도록 조치할 계획입니다. 이상입니다.

○委員長 黃炳五; 다음 李始英 委員님 자료요구 해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

지금 많은 동료위원들이 地下鐵公社 경영합리화에 대해서 많은 지적도 있었고 내용도 많이 얘기했습니다. 누적되는 적자폭에 대해서 경영합리화의 적자 해소방안, 앞으로 추후 이것을 어떻게 대처할 것인가, 방향설정을 어떻게 할 것인가, 이 방안이 있어 가지고 전적으로 조레나 규정에 문제점 있는 것들은 문제점을 제시해 주시고, 그리고 금년도에 地下鐵公社에서 자체 경영평가를 이미 끝낸 것으로 알고 있는데 평가서를 제출해 주시고, 서울市에서도 地下鐵公社에 대해서 이미 경영평가가 끝난 것으로 알고 있습니다만, 이 평가서도 제출해 주시기 바랍니다.

이어서 本 委員이 하나 여쭙 보고 싶습니다. 국철구간 중에서 往十里驛에서 2호선으로 환승할 때 보면 앞쪽에 있는 것하고 龍山쪽으로 가는 뒷쪽에 있는 것하고, 국철을 사용했을 때 龍山쪽으로 가는 往十里驛에서 첫번째 단는 출입구로 들어가면 2호선하고 환승하기가 상당히 좋습니다. 그런데 이 역사 자체가 무엇인가 잘못돼 있고 표지판이 잘못되어 있어 가지고 다음 출입구로 들어가면 출입구 안에 들어가서는 어디로 들어가야 될지 환승을 하려고 그러는데 순환노선을 타려고 그러면 15분 내지, 본위원도 한 20분 동안 헤맸어요.

표지판도 하나 없고 어디로 가야 될지 몰라서 往十里驛에서 龍山쪽 두번째 출입구에 들어가서 보면 다시 계단을 내려와 가지고 5호선하고 연결되는 부위에 조그마한 소로가 있는데 그 길로 올라갔습니다. 사실은 地下鐵公社에서는 환승지하철에 대해서는 전혀 시민들이 표지판을 알 수가 없어요. 어떻게 가야 되는지 누구보고 물어볼 수도 없고, 그런 경우가 있었는데 그것을 社長님께서서는 현장을 답사해 가지고 방향표시라든가 누구나 손쉽게 찾아갈 수 있도록 그렇게 해 주시기 바랍니다.

이어서 往十里 驛舍 부근에 2호선 환승을 할 때는 이 출입구가 가장 좋다 하는 그런 표지판이나 그런 것을 하나 해 주시면 많은 시민의 불편을 덜 수 있을 것 같습니다.

이상입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 각별히 유념하겠습니다.

○委員長 黃炳五; 질의하실 위원님 안 계시지요?

질의하실 위원이 없으므로 의사일정 제2항 地下鐵公社 소관 당면현안 보고에 대해서 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

장시간 동안 원만한 의사진행을 위하여 협조해 주신 위원님들과 地下鐵公社 社長을 비롯한 임직원 여러분, 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 오늘 회의를 모두 마치고 산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(17時 40分 散會)

○出席委員

黃炳五 金喜甲 金永姬 金永春

金亨吉 朴謙洙 李始英 李允中

鄭炳仁 趙上男 洪性龍 李智文

金成春 李聲九

○專門委員

金泰鎬

○出席公務員

地下鐵公社

社長 金振浩

橋梁處長 辛正夫

工事處長 李秀馥

運輸處長 金正根