
第92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 1997年2月20日(木) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 地下鐵公社所管1997年度業務報告의件

審査된案件

1. 地下鐵公社所管1997年度業務報告의件 ... 1面

(11時 20分 開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제92회 臨時會 제3차 交通委員會 會議를
開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

1. 地下鐵公社所管1997年度業務報告의件

○委員長 金永春; 의사일정 제1항 지하철공사 소관 1997년도
업무보고의 건을 上程합니다.

(議事棒 3打)

먼저, 地下鐵公社 社長 나오셔서 97년도 업무보고를 하여
주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 金振浩입니다.

먼저, 금년초 市議會 後半期 院構成時 交通委員會 委員長으
로 선출되신 金永春 委員님, 그리고 저희 交通委員會 委員으
로 다섯 분 委員님이 오셨습시다만 먼저 경하를 드리고 새로

오신 委員님들을 환영해마지 않습니다.

한편, 계속해서 저희들 交通委員會에서 지난 기에 이어서 저희 지하철공사 운영을 늘 지도해 주실 열 분의 委員님들에게도 거듭 감사의 말씀을 올립니다.

존경하는 金永春 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 市 議政活動에 바쁘신 중에도 제92회 臨時會 交通委員會에서 저희 公社의 금년도 주요업무계획을 보고 드리고, 여러 委員님들의 폭넓고 심도 있는 고견을 들어 공사 운영에 도움을 받을 수 있는 자리를 마련해 주신 데 대하여 매우 뜻 깊게 그리고 감사하게 생각합니다.

저희 公社에서는 지난해 委員님들의 아낌없는 지도와 격려에 힘입어서 계획했던 대부분의 사업들을 별다른 차질 없이 추진하였습니다만 政府의 勞動法 改正과 관련하여 지난 연말과 금년 초에 두 차례에 걸쳐 과업으로 시민들에게 불편을 끼쳐드린 점에 대하여 매우 송구스럽고 죄송스럽게 생각합니다.

금년도에도 저희 公社가 수행해야 할 사명과 책무는 무엇보다도 지하철 이용시민들을 항상 안전하고 신속하며 그리고 편리하게 모시는데 있다고 생각합니다. 이를 실현하기 위해서 저희 公社가 추구해야 할 경영목표를 첫째, 安全·定時運行하는 것, 두 번째, 乘客서비스를 向上하는 것, 세 번째, 輸送目標을 달성하는 것, 네 번째, 經營合理化를 추구하는 것, 마지막으로 勞使協力 增進으로 설정하고 公社 全 任職員이 열과성을 다해서 실천해 나갈 계획입니다.

委員님들께서도 평소에 늘 지도 편달해 주셨습니다만 계속해서 높은 지도와 깊은 성원을 해 주시기를 간절히 바라마지 않습니다.

업무보고에 앞서서 저희 公社의 幹部를 먼저 소개해 드리겠습니다. 오늘 간부소개를 드리면서 양해말씀을 드리고자 하는 사항은 저희 公社의 勞動組合에서 非常總會를 지금 이 시간에 회사 앞마당에서 하고 있습니다. 그래서 全 幹部를 비울 수 없어서 李永宰 監事, 그리고 林判鎬 管理理事, 두 분은 관리상 남도록 하고 오후에 있을 질의답변에는 참석하도록 했기 때문에 양해해 주시기를 부탁드립니다.

(幹部紹介 : 總務理事 張榮錫, 運營理事 成震鎬, 技術理事 辛正夫, 公報室長 鄭漢模, 教育院長 張東一, 總務處長 尹仁榮, 企劃經營處長 趙吉相, 經理處長 金胄銀, 勞務處長 李相卿, 電算室長 李文玉, 運輸處長 金正根, 運轉處長 朴鍾世, 車輛處長 李載伯, 綜合司令室長 金永年, 施設管理處長 潘時鉉, 電氣處長 朱址英, 信號通信處長 孔鍾憶, 工事處長 鄭漢英, 橋梁處長 李秀馥, 監查室長 徐在萬, 安全指導室長 沈吉燮)

그러면 지금부터 자료에 의해서 저희들 업무계획을 보고 드리도록 하겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵公社 業務報告

(뒤에 실음)

(報告中斷)

.....

○金喜甲 委員; 委員長님, 이 부분에서 간단하게 자료요구를 하겠습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員 말씀하십시오.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

오늘 아침에도 地下鐵公社에서 사고가 한 건 발생했지요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 오늘 아침에도…….

○金喜甲 委員; 사고가 발생을 한 것이지요? 2분간 발생했지요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 저희들이 여기에 보고 드리는 사고는 運轉障礙時間 標準은 20분으로 이렇게 기준을 정해 놓고 있습니다. 이 이외에 사소한, 예를 들어서 문이 좀 덜 닫혀서 1분쯤 지연됐다든가 잠시 지체했다든가 하는 그런 사항들은 솔직히 이 건수보다 많습시다만 저희들이 공식으로 운전 장애로 잡는 사항이 고장이나 그것으로 해서 20분 이상 지연되었을 때를 기준으로 잡고 있다는 사항을 참고로 말씀드립니다.

○金喜甲 委員; 5분간 작동을 안 하게 되면 전체적인 운행지연으로 보아서는 30분이 지연되고 1시간이 지연되는 경우가 발생하게 되겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 결과적으로 그 고장시간 자체가 중요한 것은 아닌데, 최근 들어서 지하철 사고가 빈번하게 발생하고 2기 지하철뿐만 아니라 그동안 상당히 신뢰하던 地下鐵公社에서도 사고가 갑자기 많이 발생해서지금 2월밖에 안 됐는데 올해 들어서만 이 보고서상에는 5건이고, 실제로 작년 한 해를 통틀어서 장애건수가 16건인데 올 초에만 5건이 발생했거든요.

그래서 시민이 상당히 불안해하고 있고, 도대체 지하철 사고의 원인이 무엇인가, 거기에 대한 나름대로의 대책을 地下鐵公社에서 세워야 될 것 같은데 그와 관련해서 자료를 하나 요구하겠습니다.

95년도 이후 차량정체 10분 이상의 사고, 그러니까 차량이

아까 말씀하셨던 사소한 부분들은 20분 이내로 생각을 하신다는데, 차량이 고장 나서 수리시간이 10분 이상 걸린 사고에 대해서 日字別로 사고일시, 사고 장소, 사고원인을 유형별로 구분하고 또 이에 대한 조치사항에 대하여 구체적인 내역을 정리하셔서 저희 交通委員會에 오후까지 바로 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

계속해서 보고 드리겠습니다.

.....
(報告繼續)

地下鐵公社 業務報告

(뒤에 실음)

.....
지금까지 저희들 금년도 사업계획, 그리고 작년도 업무실적, 그리고 저희들이 당면하고 있는 두 가지 현안사항에 대해서 보고를 마치겠습니다.

보고를 마치면서 다시 한 번 우리 1만 1,000 직원들은 委員님들이 늘 격려해 주시고 지원해 주신 데 힘입어서 委員님들의 기대에 어긋나지 않게, 특히 시민들의 기대에 어긋나지 않게 안전운행과 아울러서 철저하게 저희들 봉사하는 자세로 일하겠다는 사항을 다시 한 번 다짐 드리면서 보고를 마치고자 합니다.

감사합니다.

○委員長 金永春; 地下鐵公社 社長 수고 많이 하셨습니다.

시간이 마침 점심시간이 되어가기 때문에 자료요구만 하시고 정회를 해서 점심식사를 마친 뒤에 속개를 하는 방향으로 진행을 하겠습니다.

자료요구하실 委員님 계시면 말씀하십시오.

金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 다섯 가지 정도 자료요구 하겠습니다.

먼저 첫 번째, 96년도 운수수입금의 은행예치현황에 대해서 자료를 제출해 주세요. 월별 예치금, 이자, 이자율 등을 일목요연하게 볼 수 있도록 자세하게 기재해 주세요.

지금 地下鐵公社에서 운행하고 있는 고가장비가 있습니다. 레일탐상차2대, 궤도검측차, 멀티플 타이템퍼 2대, 바라스트 콤팩터 2대, 이렇게 되어 있는데 이러한 고가장비들의 운행 실태에 대해서 지금 별도로 차량운행일지를 적고 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○金喜甲 委員; 운행일지를 정리해서 자료제출해 주시고요.

세번째로는 당산철교 셔틀버스 운행에 따른 운수업체에 대해서 지원금이 매달 나갑니까, 아니면 일별로 나갑니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 월별로 나갑니다.

○金喜甲 委員; 그러면 월별로 지원금 지원내역이 있을 텐데 本委員이 여기서 파악하고자 하는 것은 어떤 취지냐 하면 실제로 원래 계획은 30대의 버스를 운행한다고 할 경우에 평일의 경우에는 약 600회 정도 도는 것으로 계획을 잡아놓고 있는데 실제로는 600회가 돌지 않고 상당한 부분들이 셔틀버스가 초반기 1월에는 열심히 돈 것으로 나와 있다가 후반기에는 점점 떨어지면서 2월에 넘어오면서 실제로 가서 보니까 시민들이 거의 버스가 가라운행을 많이 한다는 이런 얘기를 들었고, 대단히 불편하다는 얘기를 하고 있는데 地下鐵公社에서 이에 대한 감독이나 이런 것 자체가 이루어지고 있는지, 일단은 1월부터 운행했기 때문에 운수업체별로 지원금이 나갔다면 규모가 어느 정도 되는가에 대해서 자료로 제출해 주

시고요.

마지막으로는 地下鐵公社에서 외국차관 및 공공기관으로부터 차입한 차입금이 있을 텐데 이러한 차입금 현황에 대해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 金亨吉 委員님.

○金亨吉 委員; 간단히 자료를 두 가지만 말씀을 드리겠는데요.

95년도에 전력비가 전동차로 74.3%하고 조명이나 기타로 25.7%의 배분을 가지고 439억원 지불했는데 96년도에 전력비가 지금 어떻게 통계가 나와 있는지 그것 하나 부탁을 드리고요.

두번째는 地下鐵公社 내에 유희부동산이 있어요. 그것이 번지까지 다 나올 것입니다. 그 리스트를 요구합니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 洪性龍 委員님.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

地下鐵公社가 監査院 감사를 다 끝냈는지 모르지만 지적사항이 있으면, 아직 안 나왔습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지적사항은 있는 것으로 알고 있습니다만 저희들이 통보가.....

○洪性龍 委員; 그런 것이 있으면 자료로 제출해 주셨으면 좋겠어요.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員님.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

한 가지 오후에 설명하실 때는 새로 오신 위원님들이 계시기 때문에 당산철교에 대해서 그간에 계셨던 분들은 강상형

교가 어떤 것이고 트러스교가 어떤 것이고 그런 것을 알 수가 있는데 새로 오신 委員님들을 위해서 거기에 대해서 약간 보충설명을 技術理事님께서 그림을 가지고 해 주시고요. 그래야 새로 오신 委員님들이 개념을 잡을 것 같습니다.

그리고 우리 노조에 피고소자 다섯 분이 계시다고 그랬는데 委員長 및 4개 支部長이라고 했는데 그분들 인적사항하고 손해배상청구소송이 언제쯤 산출이 될 것 같습니까? 지금 산출시켰습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 검토를 하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 검토만 하고 있습니까? 아직 그런 것은 아니지요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○朴謙洙 委員; 그러면 됐습니다.

그 다음에 각 역사별로 지하철 소음측정현황, 아마 소음측정을 열차 내도 있겠지만 열차 밖에 역사에도 있을 줄로 생각됩니다. 승강장에서 소음 측정하는 것도 같이 제출해 주시고요.

그 다음에 안전사고에 관해서 우리 철교터널구조물 선로시설 이렇게 말씀을 하셨는데 여기에 대해서 조금 자세하게 자료를 제출해 주셨으면 좋겠습니다. 지금 보면 철교 부분에 있어서 트러스 내부 부식방지에 관한 연구용역으로 동작, 동호, 대림, 낙하물 방지에 대림, 점검로 설치에 잠실까지 이렇게 해서 하는데 현재 여기에 대해서 지난번 저희 정기감사 때도 한번 말씀이 있었습시다만 현황, 어느 정도가 부식되고 어떻게 지금 철거에 문제가 있다, 이 점에 대해서 자세히 자료를 주시기 바랍니다. 외부전문가들, 혹시 용역을 했으면 거기에 대해서도 해 주시고요.

그 다음 터널구조물에서 지하·고가구조물 정밀안전진단, 교

각 및 빔균열, 이런 부분 보수가 이미 끝났다는 이대~신촌간
이나 신설동~신답간에도 어떤 경우로 어떻게 균열이 되었는
데 어떤 방법으로 보수를 했다는 그 내용도 해 주시고요.

장비화로 해서 혹시, 장비화가 물론 장점이 있습니다만 전
구간에 비해서 어느 정도, 97년 2월이면 거의 완료가 다 되
었으리라고 생각됩니다만 혹시 이런 데에서 문제점이 없는가,
여기에 대해서도 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 자료요구에 추가를 하겠습니다.

우선 朴謙洙 委員이 요구했던 과업과 관련한 징계자 명단을
요구했는데 거기에 대해서 될 수 있으면 구체적으로 피고소
자 5명에 대해서 어떻게 내용이 되어 있는가, 그 다음에 적
극 가담자 사규 위반내용에 대해서도 명기를 해서 자세히 알
수 있도록 제출을 해 주시고요.

그 다음에 몰라서 그러는데 역명을 개정하거나 바꾸는 일을
하는 절차, 과정, 이런 것에 대해서 도표로 그려서 그것을 하
나 내 주시고요.

그 다음에 자료 중에 버스정류장 시설개선, 또 마을버스노선
규모 확대, 자전거보관소 개량과 확충, 그리고 환승주차장 운
영개선, 이런 문제들을 市에 건의를 했다고 하는데 그 건의한
자료를 보내 주시고요.

마지막으로 연중휴양소와 하계휴양소 11개를 운영하는 것으
로 나와 있습니다. 세부운영내역을 제출해 주시기 바랍니다.

○朴謙洙 委員; 한 가지만 더 자료요구를 하겠습니다.

엣그제 레일이 절손되어서 전동차가 상당히 위험한 부분도
있었는데 1호선에서 4호선 전 구간 중에 레일 훼손이 어느
정도 되어 있는가, 4년 전부터 연도별로 해서 구간별로 어디

부분이 어떻게 훼손되고 어떤 방법으로 교체했다, 이런 균열 현황과 훼손현황에 대해서 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○委員長 金永春; 더 이상 없으시죠?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

그러면 점심식사를 위해서 정회를 하겠습니다. 오후 2시에 개의하기로 하고 정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(12時 14分 會議中止)

(14時 05分 繼續開議)

○委員長 金永春; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 오후 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

오전 회의 동안은 地下鐵公社 社長으로부터 97년도 업무보고를 들었고 위원님들의 자료요구가 있었습니다. 오전 회의에 이어서 97년도 업무보고에 대하여 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다. 회의의 원활한 진행을 위해서 질의와 답변은 地下鐵公社 社長을 상대로 일괄질의 후 일괄 답변하는 형식으로 하고 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다. 질의하실 위원님 계시면 발언하여 주시기 바랍니다.

먼저, 李始英 委員님 질의해 주십시오. 이어서 金亨吉 委員님 해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

업무보고를 보고 염려되는 것도 있고 그래서 몇 가지만 묻겠습니다.

26페이지에 나오는 경영개선 일환으로 근무교대를 현행 하고 있는 것이 4조 3교대로 알고 있는데 3조 2교대로 근무제도를 개선하겠다는 것을 봤습니다. 이렇게 개선하겠다면 사전

에 노동조합과 합의가 있었는지 과연 이것이 가능할지 답을 한번 해 주시고요.

두 번째로는 많은 위원들이 염려하고 걱정하고 있는데 지난 번 언론에도 선로상에 문제가 있다고 하는 것은 익히 잘 알고 있습니다. 그런데 지하철 선로안전과 관련한 예방조치는 어떻게 실시하고 있는지, 또 그간 실시하고 있는 구체적인 자료가 있으면 자료를 제출해 주시고요.

세번째로 동료위원들이 오전에도 얘기를 했습니다만 초음파 탐상레일에 대해서 과연 문제점은 없는지, 그리고 현실적으로 효율성이 있는지, 적절한지에 대해서 말씀을 해 주시고요.

이어서 하나 묻겠습니다.

유인물에도 나와 있습니다만 지하철하고 지역에 있는 마을 버스하고 연계를 계속적으로 추진을 하고 있다는데 실질적으로 저희들 관할구청 같은 데를 보게 되면 장위동 지역, 석관동 지역 일부에서 4호선을 타려면 노선이 닿는 데가 없어요. 그것도 실질적으로 그 주변과 여건이 맞는다고 그러면 관계 구청에 협조의뢰를 한다든가 그런 것이 있었으면 좋겠습니다.

이어서 또 하나 알아야 될 것은 엇그저께 제가 지하철 2호선을 타 봤었어요. 그런데 그 날 열차 번호가 2244호, 그 열차 안에는 10량 중에서 3량 정도는 조명등이 그런 대로 괜찮은데 나머지는 실제 그 안에서 신문을 읽기가 힘들 정도로 컴컴하더라고요. 그것을 좀 숙지해 주시고.

아무튼 간부명단을 보니까 辛正夫 技術理事 대단히 축하드립니다. 辛正夫 理事께서는 특별히 工事1部長에서부터 工事部長 하시고 施設管理部長도 하시고 安全綜合狀況室 室長도 하시고 橋梁處長까지 하셨는데 앞으로 技術理事가 해야 할 역할과 내용은 익히 잘 알고 있습니다만 직접 실무진에서 橋

梁處長으로서 본 견해와 그리고 理事가 되고난 후에 地下鐵公社의 전반적인 技術理事로서 해야 할 역할과 내용을 간단하게 해 주시고, 기타 이러 이러한 문제점이 위원들한테도 알리고 또 시민들한테도 알리고 기타 홍보할 요지나 이런 것이 있다면 리포트해서 본위원회한테 제출해 주시기 바랍니다.

또 하나 더 묻겠습니다.

만일, 노사하고 여러 가지 얘기가 유인물에도 나와 있습니다만 사실상 유인물 34페이지 보면 노조핵심간부 5명은 이미 적법절차에 따라서 처리를 했고 징계예정으로 있고 피고소자 5명이나 있고 기타 많은 조합원들이 사규를 위반해서 하고 있는데 사실 향후 이것은 중앙부처에서도 노조위원장들을 벌써 법적으로 처리하지 않고 모든 것을 불문에 부치는 것으로 알고 있는데 유독 公社에서는 왜 이렇게 되었는지 그 진위와 내용을 얘기해 주시고, 또 일반조합원에게 불법을 자행할 때 법적으로 취해지는 조치는 있겠습니까만 형평성에 맞는 그런 조치를 해 주시기를 바라고 그에 대한 社長の 답변을 듣고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 수고하셨습니다.

金亨吉 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 오전에 이어서 오후에도 수고가 많으신데 여기 總務處長 계세요? 그대로 먼저 답을 내 주시면 좋겠습니다. 97년도 社長の 경영목표가 무엇입니까?

○委員長 金永春; 발언대로 나와서 답을 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 보지 말고 그대로 그냥 나오셔서 아시는 대로 답을 내 주세요. 지금 地下鐵公社 社長の 97년도 경영목표가 무엇 무엇입니까?

○總務處長 尹仁榮; 제가 보지 않고는 답을 할 수가 없습니다.

○金亨吉 委員; 거기에 지금 문제가 나와요. 하나하나 짚어드릴게요.

지금 社長은 회사를 어떻게 하면 公社를 제대로 효율성 있게 또 공기업으로서의 기능을 다하느냐 하고, 이 경영목표가 어제오늘 나온 생각이 아닐 것입니다. 최소한도 이 경영목표를 수립을 하려고 하면 몇 개월 정도는 고심을 하고 이렇게 설정을 해서 97년도 내가 이 公社를 끌고 가겠다 바로 이것이 경영목표입니다. 사기업 같은 경우에는 예를 들어서 박카스 하나라도 영업부 직원 100명을 모아놓고 아침부터 밤12시까지 박카스, 박카스 해서 자기 머리에 박카스가 끼여 들어 있는 것입니다. 마찬가지로 地下鐵公社의 社長의 경영목표는 간부급 이상은 줄줄 외워야 돼. 그래야 社長의 경영목표를 맥을 죽 잇고 고리를 연결해서 그 회사의 경영방침을 제대로 수행할 수 있다 이 얘기입니다. 무슨 말인지 알아들어요? 보아야 된다, 안 돼요. 이런 것은 간부들이 우리 社長의 경영목표가 무엇이냐 이것부터 자기 머리에 공식화가 되어야 합니다. 그래야 社長이 社長의 기능을 제대로 할 수 있고 地下鐵公社가 활성화가 됩니다. 상당히 반성해야 될 문제입니다.

○總務處長 尹仁榮; 네, 앞으로 반성하고 열심히 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 오늘 이 시간 이후에 가서 과장급 이상에게 地下鐵公社 社長의 경영목표가 무엇 무엇이냐고 눈 딱 감고 써보라고 할 때 과연 몇 사람이 나오겠느냐 이 얘기입니다, 이 서류장난 하지 말라고. 社長이 이런 것을 기안해 놓으면 무엇인가 밑에서, 상의하달의 전파력이 바로 총무에 있어요. 맞소, 안 맞소?

○總務處長 尹仁榮; 맞습니다.

○金亨吉 委員; 모르고 있어요, 處長이. 큰 문제입니다. 이것이 지금 깨알같이 나와 있고 뒤에는 社長이 업무보고 금년도 할 때, 내가 금년 초니까 이 얘기를 하는 것입니다. 성경의 바이블입니다, 이 얘기가. 밑에는 모르더라도 큰 타이틀은 아, 우리 社長의 금년도 경영목표 우리 地下鐵公社 경영목표는 이것이다 이렇게 알아야 됩니다. 그렇게 하고 어떻게 간부 노릇을 합니까? 상당히 이런 문제는 아주 중요하게 받아 주셔야만 地下鐵公社가 社長 이하 임원, 處長, 課長 하나가 되어 갑니다. 아까 하나 되기 운동을 봤기 때문에 이렇습니다. 무슨 얘기인지 알겠습니까? 지금 총무과장 불러다 놓고 물어도 모른다고요. 여기 간부들 아시는 분 있어요? 줄줄 외워야 돼요.

○總務處長 尹仁榮; 죄송합니다.

○委員長 金永春; 들어가셔도 됩니다.

○金亨吉 委員; 社長한테 간단히 한 세 가지 정도 질문 드리겠습니다.

왜냐 하면 96년도 예산에서 제가 보니까 1조 442억원으로 해서 항목별로 운수수입, 부대사업, 세입에서 계정과목이 다 나와 있어요, 공채수입 발행까지 해서 10가지. 다음에 세출에서 1에서 영업외 비용, 다음에 자본적 예산해서 예비비 부채상환까지 넣어서 부채상환이 318억 5,000만원 이렇게 쪽 계정과목이 나와 있는데 실제 96년도 당초의 사업계획을 수립했던 것하고 연말에 이 계정과목별로 실제 집행내역을 알고 싶습니다. 그래서 과연 이것이 당초의 사업계획이 연말에 어느 정도 근접이 됐고 어느 정도의 오차가 있었는가를 본위원이 알고 싶어서 질의를 하는 것입니다.

다음에 두 번째는 지금 20페이지를 봐 주세요. 20페이지 안 대표지판 개량이라고 했는데 여기에 본위원의 의견을 제시할테니까 이 문제에 대해서는 社長の 의견을 듣고 싶은데 안 대표지판이 요즘에는 지하철이 1호선에서 8호선까지 개통이 되고 있는데 여기에 예를 들어서 충정로역 지하철 표시만 할 것이 아니라 몇 호선 그 밑에다가 무슨 역, 다음에 순환전철역은 어디어디 순환전철역, 물론 시민들이 열차 안에서나 또 광고에서 순환전철역의 지도를 보고 타지만서도 그 역에 안 대표지판을 개량하는 과정에서 그것을 더 가미를 할 수 없겠는지, 그래야만 시민들이 지하철역 표지를 보면 아주 편리해질 것입니다, 몇 호선이다 이것이. 또 순환전철역 연계선은 어떻게 있다 이런 것을 안내표지판을 개량할 때 넣어줄 수 없겠는지를 묻고 싶고.

다음에 세 번째로는 양천구청하고 까치산의 노선에서 현물 인수할 때 약 518억원으로 예산이 나와 있어요. 그런데 그 현물인수 해서 地下鐵公社가 골병들어 있습니다, 과거부터 정확한 회계처리를 못하기 때문에.

그래서 거기에 대한 인수기준하고 地下鐵公社로서의 인수복안이 어떤 것인지? 왜냐 하면 地下鐵建設本部에서 이것이 얼마 들었습니다, 가설재 얼마입니다, 전동차 얼마입니다 이렇게 해서 그냥 그대로 인수해서 덤터기쓰는 것보다도 地下鐵公社의 인수의 주관의식이 있어야 되지 않겠느냐 이렇게 질의를 하고 싶고.

다음에 네 번째는 작년에 행정감사 때 기술용역을 많이 해서 너무 용역에 재미를 붙이는 地下鐵公社가 됐다 이렇게 표현을 혹평을 한 일이 있습니다. 그런데 그 금액이 121억원으로 나와 있었는데 자체 기술개발해서 금년부터는 한두 가지

라도 용역을 안 주고 지하철공사내의 기술력을 가지고 하겠다, 그 당시에 또 노하우가 있었다고 그랬습니다. 그래서 지금 그 추진사항은 어떻게 되는 것인지를 간단히 묻고 싶습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 다음은 趙上男 委員님 질의하십시오. 이어서 白聖德 委員님 하시기 바랍니다.

○趙上男 委員; 趙上男 委員입니다.

社長님께서 금년도 주요업무 보고하신 것 잘 들었습니다. 다음에 地下鐵公社는 만성적으로 적자폭이 굉장히 많은 公社로 알고 있고 금년도에는 社長님이 경영방침대로 열심히 하셔서 적자폭이 줄어드는 데까지 일심동체가 돼서 경영을 해 주시면 대단히 고맙겠습니다.

다름이 아니라 작년도에 보게 되면 구로역 고가구조물에 전동차가 운행할 시에 좌우로 흔들린다고 보고가 있었습니다. 그 좌우로 흔들리는 것이 현재 본위원이 생각하기에는 그 정도 흔들린다고 그러면 당산철교하고 똑같은 경우가 되는데 현재 그 구조물에 대해서 어떻게 조치가 되고 있는지 그 부분에 대해서 이야기를 해 주시고.

두번째는 현재 公社에서 지하철역사 공기가 굉장히 오염이 많이 되고 있는데 그 사이에 여러 가지 조치를 많이 해 주셔서 공기가 지하철역에 맑아진다고 했는데 마스크에 의하면 공기오염도가 더 심해진다고 그렇게 이야기를 하고 있습니다. 그 부분에 대해서 좋으신 답변을 부탁을 드리겠습니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 다음 白聖德 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○白聖德 委員; 白聖德 委員입니다.

지하철 이용시민 자문위원회라는 것이 있지요? 그것에 대해서 한 말씀드리겠습니다. 이것이 96년도를 보면 애초에 방침은 총회 3회, 운영위원회 3회를 실시하게 되어 있는데 실제로는 96년도에 자문위원회 1회만 개최했지요? 여기에 대해서 확실한 것을 말씀해 주시고.

또 이것이 각 구청에서 4,5명씩 추천해서 총 인원이 104명인데 104명 체제를 만들어 놓고 1년에 한 번씩 회의를 하고 끝낸다는 것은 문제가 있지 않습니까? 여기에 대해서 앞으로 구상을 말씀해 주시고, 또 이 자료에 보면 오히려 시민여론함을 통해서 수합한 것을 96년도에 352건으로 비용은 100만원 미만이고 그러니까 이것이 오히려 104명씩 모아놓고 회의도 안하고 유명무실하게 만들어 놓을 바에는 시민여론함을 이용하는 것이 더 낫지 않을까 생각이 되니까 여기에 대해서 말씀해 주시고.

97년도에는 예산편성을 2,126만 8,000으로 했는데 96년도에는 예산이 얼마였는지, 또 1회씩만 회의를 했으니까 나머지 예산은 어떻게 처리가 되었는지 이것을 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 다음 洪性龍 委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

지하철 전 구간 휴대전화 서비스 제공이라고 보고를 하셨는데 만일 그렇게 휴대전화를 서비스한다고 그러면 열차 내에다가 공중전화 박스를 설치해 놓을 수가 없는 것인지, 그것에 대한 것도 검토해 보셨는지 알아보고 싶어요.

두 번째로는 매표인력 운영개선이라고 해서 야간에 무인 매표역 시범운영이라고 되어 있습니다. 이것이 언제부터 실시하고 있는지 모르겠는데 이것이 제대로 그냥 실지로 해서 효과를 거둔 것인지도 궁금해서 다시 한 번 확인하려고 물어보는 거예요.

세 번째는 상식적으로 알아보려고 하는 것인데 전철이 통행 중에 터널 내에서 멈출 때가 있을 수도 있습니다. 그런 경우에 승객을 대피시킨다든지 할 때 어떤 대피계획이 있는지 그런 것을 알고 싶습시다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 더 질의하실 위원님 안 계십니까?

그러면 자료가 아마 도착이 안 돼서 질의를 하기가 좀 어려우신 위원님들이 계신 것 같은데 梁敬淑 委員님 질의하십시오.

○梁敬淑 委員; 만나게 돼서 반갑습니다. 梁敬淑 委員입니다.

앞으로 지하철 운행이나 여러 가지 시민들이 지하철을 더 많이 이용하고 쾌적한 지하철 운행, 사용에 있어서 함께 기여할 수 있는 기회가 되기를 바랍니다.

우선 제가 질의도 질의입니다만, 여러 가지 문제점을 좀 지적하고자 합니다.

地下鐵公社에서는 경영개선을 위해서 고금리 차입금을 일찍 상환하고 부대시설 사업예산도 늘렸다, 그리고 이런 등등을 주장하면서 지하철운임도 인상을 건의해 놓고 있는 상태인 것으로 알고 있습니다. 그런데 이 과정에서 더 노력해야 되는 부분은 우선은 자금운영을 효율적으로 하는 모습을 보여야 된다고 생각합니다. 지금 현재 그래서 96년도 95년도 자금 예치현황이 어떤 종류의 예금에 얼마씩 예치를 하고 있고, 그

이자수입은 어떻게 되고 있는지, 월별 평잔은 얼마인지, 이런 자료를 제출하시고, 부대시설 수입에 대해서도 광고계약이라든가 편의시설계약에 있어서 대부분 수의계약으로 하고 있어요. 그럼으로 해서 특히 광고계약같은 경우에는 규모가 몇백억 원 단위인데 전횡하고 대지에 수의계약을 하고 있는 것으로 아는데 청소도 마찬가지입니다. 그런데 계약이 불투명한 것들이 너무 많습니다. 수의계약하고 공개경쟁입찰 계약하고 지금 반반 정도 되는 것으로 알고 있어요. 50 대 50 정도 되는데 한 500여 건씩 계약을 하면서 500여 건이 훨씬 넘습니다. 그런데 연간 1,000건이 넘어요. 발주하는 계약이 1,100에서 1,200건 정도 되는 것으로 알고 있는데 계약을 하는 과정에서 수의계약이 절반 정도를 차지하는 것은 상당히 문제가 있고, 이 계약의 방식이라든가 이런 부분에 대해서도 내부에서 경영합리화를 위한 방안이 거의 전향적으로 개선되고 있지 않다는 것을 확인할 수가 있었습니다. 그래서 이런 부분에 대한 촉구를 하고, 지하철운임을 적자가 많기 때문에 올려달라고 하기 전에 이러한 내부적으로 기타 다른 경영합리화 하는 방법들이 많이 있는데 이런 부분을 모범을 보이고 시민들이나 議會의 신뢰를 받고 이렇게 경영을 잘해 나가려고 公企業도 노력을 하는구나라는 그런 계획을 먼저 발표하고 그러한 사업을 추진하고 난 다음에 운임을 올려달라고 할 때 설득력이 있다고 생각해요.

그런데 그런 부분들에 대한 노력은 거의 찾아보기, 물론 진전은 좀 있었습니다, 그러나 찾아보기 힘든 것 같은, 그래서 많은 아쉬움이 있습니다. 그래서 개선을 적극적으로 하기를 바라고.

특히, 계약심의위원회의 심의내역을 보면 96년도에 한 계약

이 공개경쟁입찰 49%, 수의계약 51%인데 계약심의위원회가 주요 간부들이 다 심의위원인데 거의 대부분, 내가 계약심의 위원회 회의록을 다 살펴봤습니다, 회의결과랑. 그런데 수의 계약을 그냥 담합해서 승인해 주고 있는 것이 바로 계약심의 위원회의 역할이더라고요, 대부분.

그리고 제한경쟁이나 수의계약을 서로 이렇게 강조하면 그렇게 해 줍시다, 이렇게 해서 담합하는 것이 계약심의위원회 입니까, 역할이? 광고대행에 있어서의 수의계약 타당성에 대해서 회의에 부쳤어요. 그러니까 수의계약 타당하다, 청소용역 수의계약 타당한가, 타당하다, IBM 주전산기 전산시스템 유지나 보수 해마다 IBM에 주고 있는데 이것 수의계약 하는 것이 타당한가, 다 타당하다고 그런 거예요, 회의결과가.

특히, 셔틀버스 위탁운영 수의계약이 지금 당산철교 철거방침으로 인해서 하고 있는데 이것도 수의계약 하는 것이 타당하다고 그 추진하는 것이 계약심의위원회 역할입니까? 계약을 공정하게 잘 하고 있는지, 어떤 방식으로 하는 것이 수익을 증대할 수 있고 예산을 낭비하지 않고 의혹도 사라지게끔 하는 것인가를 논의하고 심의하는 기구가 되어야 되는데 이런 엉터리 같은 심의위원회 운영을 하고 있어요. 社長께서도 이 부분에 함께 참여하실 것으로 아는데 이 부분에 대해서 어떻게 생각하고 어떻게 개선할 것인지 답변하십시오. 이것은 엄청난 의혹을 불러일으키지 않을 수가 없습니다. 특히 수백억 원씩 수의계약 하는 간부들이 모여서 추진하는 것이 중요한 심의위원회의 역할이라는 것에 대해서 심히 많은 의혹을 제기하면서 앞으로 더 관심 갖겠습니다. 답변하시고.

특히, 예산집행심의위원회라는 것이 있어요. 예산집행심의위원회는 예산집행을 효율적으로 운영하기 위해서 만든 것으로

알고 있습니다. 그런데 총 4일 정도 열기로 작년에 계획을 했는데 총 4회를 열기로 했던 것 자체도 문제가 있어요. 예산을 어떻게 효율적으로 집행하는 것을 수시로 점검하고 크로스 체크를 수시로 하고 문제점이 있는지 없는지를 살펴보는 것이 바로 이 위원회 역할인데 이것도 주요 간부들이 구성하고 있습니다. 그런데 분기별로 한 번 예산집행심의위원회 해 가지고 제대로 예산집행에 대한 심의가 되지도 않을 뿐만 아니라 그런데 실제로 이 4회를 했느냐 하면 그렇지도 않아요. 딱 한번 열고 안했어요. 한번만 개최하고 서면으로 세 번 결의한 것으로 가짜로 한 것이예요. 예산은 어떻게 했는지 모르고 이 부분에 대해서 해명하고.

그리고 예산집행심의위원회에서 한번 했던 것도 안건이 몇 개 되었는데 여기에서 했다는 것도 교량처 예산을 보선분야에서 끌어다가 하는 것에 대해서 우리 다같이 승인해 줍시다, 이런 거예요. 이의를 제기하는 사람이 아무도 없더군요. 어느 處長이고 어느 理事고 나와 가지고 전부 委員長이 그렇게 합시다, 그러면 그렇게 합시다 그거예요. 그것 결의하려고 예산집행심의위원회 만들었습니까? 이런 심의위원회는 다 없애버리세요, 운영을 제대로 하든지요. 이렇게 해 가지고 무슨 경영합리화를 하겠다는 것입니까? 그리고 시민들한테 세금 더 내게끔 해서 지하철 적자 보전하라고 하고, 요금 인상해 달라고요? 이것이 어떻게 설득력이 가능합니까? 지하철 적자가 시민들 책임이에요? 지하철 정부예산 조금 가져 온 것, 거의 1기 지하철 건설시에는 정부에서 보조금한 푼 없이 서울시민들이 세금내서 건설하고 빚 지금 떠안고 있는데 아직까지도, 경영합리화를 위한 노력했습니까? 그리고 경영합리화를 위한 노력했습니까, 공사에 계신 간부님들이? 자금운용도 엉터리고

위원회도 다 엉터리로 하고 있고 부대시설에 대한 수익을 증대하는 노력도 거의 보이지 않고 그러면서 왜 시민에게 부담을 가중시키고 책임을 다 전가시킵니까? 이런 부분에 대해서 해명하고, 앞으로 어떻게 할 것인지 구체적으로 답변하십시오.

그리고 지금 지하철 안전문제가 점점 심각해지고 있습니다. 일지를 봐도 97년도만 해도 사고가 지금 여러 번에 걸쳐서 났어요. 지금 두 달도 다 안 되었는데 5번 이상 났습니다, 사고가. 구체적으로 언론에 보도될 정도로 5번 이상이 났는데 96년 4월, 10월 두 차례에 걸쳐서 지하철 1호선에서 4호선의 주요 시설물과 장비 전반에 대해서 외부 전문가가 점검한 결과, 그리고 지적 받은 사항 중에서 현재 조치중인 그런 견수와 내역이나 소요예산, 이런 부분에 대해서 구체적으로 답변하시고 부족한 부분은 서면으로 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 도시철도공채에 대해서 묻겠습니다.

도시철도공채를 5년 거치 5년 균등 분할상환을 일시상환으로 해서 이자율을 6%로 하고 있는데 3%로 인하 조정해 달라고 건의를 서울시에 내고 있는데 서울시하고 어떤 정도로 깊이 있게 의논되고 있고 검토되고 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 안전문제와 더불어서 제가 충격적인 그런 보도를 본 적이 있습니다. 직원 539명을 대상으로 해서 설문조사를 했는데 67%가 인명피해를 낸만한 대형사고의 위기를 직접 경험한 바가 있다고 답변했고, 피해를 최소화시킬 수 있는 시스템이 없다, 전혀. 이렇게 답변한 직원들이 80%나 된다고 통계 여론조사를 본 적이 있습니다. 지금 현재 안전운행 지침서를 봐도 사고위험 지역을 公社 자체내에서 제작한 것임에

도 불구하고 249곳을 사고위험 지역으로 분류하고 있습니다.

그런데 신호기라든지 폐쇄회로라든지 또 레일교체를 계속하고 있긴 합니다만 아직도 신호기가 제대로 먼지가 끼어서 보이지 않는다든지 폐쇄회로가 작동이 안 된다든지 직원들의 많은 제보도 있습니다. 이런 부분에 대해서 앞으로, 올해만 해도 안전진단을 작년에 두 번을 했던 대한건축학회에서 몇 번을 했던 간에 2개월도 안 돼서 지금 5·6번의 사고가 일어나고 있어요. 그리고 공사측 입장은 언제나 거의 비슷한 답변만하고 있습니다. 앞으로 안전운행을 잘 하겠다, 무엇을 잘 하겠다 이렇게 하고 있는데 왜 개선 안 됩니까? 점점 더 심화되고 있어요. 이렇게 하다가는 대형사고가 일어날지도 모릅니다. 지금 벌써 시설이 노후화돼서 언제 어떻게 작동이 멈춰버릴지도 몰라요. 이런 것에 대해서 좀 위기의식을 가지고 대처를 해야 되는데 왜 안전사고가 점점 더 빈발하게 일어나고 있는지에 대해서 심각한 우려를 하지 않을 수가 없습니다. 이 부분에 대해서 책임을 지세요, 社長께서는. 그냥 답변하고 서면으로 보고하고 계획 100장, 20장 내도 소용없습니다. 실제 시민들이 피해를 보고 있고 지하철이 멈추고 있는데 왜 아무도 책임지고 있지 않고 사과발언 하나 없습니까, 시민들에 대해서. 위원 개인한테 사과하라는 것 아니에요. 여기 고위직에 계신 분들 왜 책임감 못 느끼니까? 그리고 왜 이것을 사후 예방할 수 있는 그러한 것을, 안전점검을 하고 있는 기간에도 사고가 나는 것은 또 뭘니까? 앞으로 어떻게 책임을 지울 것이고 어떻게 책임을 질 것인지 답변하십시오. 어느 정도의 사고가 났을 경우에는 어느 정도의 책임을 질 각오로 하겠다, 그리고 책임을 더 이상 묻지 않을 수가 없습니다, 이제는. 반드시 묻겠습니다. 그 부분 명심하시기 바랍니다.

그리고 예산문제에 대해서 묻겠습니다.

예산규모가 지금 작년보다 10% 늘어났는데 이월금이 여기서 세입금으로 보면 325억원이 있습니다. 왜 이렇게 이월금이 많이 발생했는지? 이 이월금이라는 것은 본위원이 판단할 때는 결산잉여금일 텐데 대부분 순세계잉여금일 것이라고 생각합니다. 순세계잉여금이 325억원씩 발생하면서 자금운용이나 예산운용은 제대로 하고 있지도 않으면서 어떻게 경영합리화를 하겠다는 것입니까? 세입예측력도 너무나 떨어지고 오차가 너무나 발생하고 있어요, 예산 대 결산대 비율이. 예산으로 잡았던 그런 계획에 비해서 실제 결산을 해 보면 세입이 훨씬 많이 들어오기 때문에 돈이 많이 남는 것입니다. 그리고 사업 집행 못하는 것하고 큰 원인이 그것이에요. 그렇다라면 세입예산액을 잡는데 있어서 시정을 해야 됩니다. 해마다 반복하면 안 됩니다. 그런데 계속적으로 오류를 반복하고 있고 시정을 하고 있지 않아요. 그러니까 과소하게 세입은 잡고 과다하게 돈은 많이 남는 것이 악순환 되고 있는 것이 公社든 서울시 예산이든 서울시 자금운용의 현주소입니다. 그래서 이 地下鐵公社도 물론 서울시 공기업이기 때문에 일반회계, 특별회계 세입·세출에 들어가지는 않습니다만 예산운용을 흐트러 놓는, 그리고 제대로 하고 있지 않는 회사와 다름없습니다, 똑같아요. 말로만 경영합리화 하고 있다라는 증거들이 여러 군데서 드러나고 있다는 것을 지적하고 싶습니다.

그리고 지출에 있어서 원리금 상환이 올해 5,351억인데 원금이 3,904억원이고 이자가 1,447억원입니다. 어떻게 해서 40% 정도가 이자로 나갑니까? 원금이 조금씩 상환 액수만 늘어나고 악성부채 같은 경우에는 조기에 상환하고 이런 부분들도 公社나 서울시 자체에서 선전은 하고 있습니다만 유

감스럽게도 議會에서 지적을 아주 그냥 싸우다시피 해서 겨우 그렇게 된 것이예요. 작년 600억원 고금리 지하철부채 12.2%짜리 정부공공자금 갚은 것이 있죠, 조기에? 그것도 議會에서 제기해서 본위원이 계속 회의 열 때마다 갚으라고 해서 갚은 것이고 기타 다른 조기 상환한 부분들도..... 그러면 자체내에 왜 그런 부분들을 못해 왔습니까? 그야말로 경영마인드가 없어요. 책임감도 없고 사명의식도 없습니다.

그리고 앞으로 대형사고 나고 경영은 엉터리로 되고 그러면 지하철 요금이나 올려 달라고 정부에 요구하면 정부에서는 물가 인상한다고 100원 올려 달라고 그러면 50원만 올리자 이렇게 하면 서울시는 100원 올려 달라, 公社쪽은 더 많이 올려 달라, 그러면 시민들이 세금 내주고 요금 올리면 다 부담해 주니까 경영합리화하고 노력할 필요 뭐 있습니까? 승진이나 잘 하고 자기 자리 보존하다가 그냥 퇴임하면 되죠. 그런 자세들 아십니까?

그리고 제가 자료요구 및 설명을 요하는 부분이 있어서 질의를 조금 더 하겠습니다. 운행 횟수에 대한 통계자료도 제시하고 있고 수송인원이 1일 평균 작년에 405만 명을 계획하고 있었는데 올해는 8만 명 정도를 더 늘려 잡고 있는데 8만 명을 더 고객으로 유치하겠다는 公社는 이 이용객들을 위한 서비스 얼마나 개선하고 있어요? 그리고 특히 지하철 환경오염이 굉장히 심각하게 제기되고 있습니다. 지하철 차내나 또 역구내나 이런 데 환경이 굉장히 좋아지고 있다고 해마다 보고하고 있는데 실제 시민들이 느끼는 것은 그렇게 좋아졌다라는 것을 느끼지 못한다고 그래요. 저도 지하철을 많이 이용하는데 거의 나아진 것이 없습니다. 숨이 막혀요. 여름 같은 경우는 특히 숨을 쉴 수가 없을 정도예요. 이러한 부분에 대해

서, 특히 혼잡도 부분에 대한 개선방안을 제시하고자합니다. 뭐냐 하면 혼잡도를 산출하는 방식도 문제가 있지만 지금 207%를 204%로 개선하겠다 그리고 올해는 몇 %로 개선하겠다라는 것은 지금 보고에 없는 것 같은데 이렇게 혼잡도를 개선하겠다라고는 계획은 세우고 있지만 실제 출·퇴근 시간대에 한번 지하철을 이용해 보십시오. 혼잡도는 지금 18시간 반을 1일 평균으로 해서 혼잡도 계산하고 있어요. 그리고 議會에 보고할 때 그렇게 보고합니다. 출·퇴근 시간대는 200%가 아니라 혼잡도가 300% 이상인 것 같아요. 움직일 수도 없어서 거의 위기를 느낍니다, 타면. 그 정도인데 이 혼잡도를 계산해서 보고하는 방식을 출·퇴근 시간대하고 평상 시간대하고 바꿔서 앞으로 보고하십시오. 서울시에 보고할 때도 마찬가지로 議會에 보고할 때도 마찬가지로 대시민들한테 보고할 때도 마찬가지로 반드시 개선해서 보고 해야됩니다.

그리고 환경전광판을 地下鐵公社에서는 올해 을지로입구에 1개 시험 운행중에 있는데 제가 며칠 전에 을지로입구 환경전광판을 봤는데 94년, 95년보다 환경이 이렇게 좋아졌다고 그러면서 통계가 이렇게 높아졌는데 오염도가 이렇게 낮아졌다 그러면서 그림도 나오고 그러더라고요. 그러면서 그것을 보면서 제가 순 거짓말이라고, 그 옆에 지나가는 시민들도 거짓말이라고 그래요. 그 환경오염전광판 4개를 자동측정하고 있는데 시청, 동대문운동장, 경복궁, 서울역이에요. 그런데 경복궁 맞지 않아요. 나름대로 쾌적하고 이용승객도 상당히 적습니다, 거기는. 이용승객이 많고 오염도가 정말 심각한 데를 골라서 오히려 해 줘야 되는데 이 표본이 잘못 됐어요. 그리고 전광판 1개 정도 설치해서 1~4호선 환경이 시민들한테 객관적으로 보고 된다고 보십니까? 다른 데 예산을 줄이더라

도 이런 부분에 더 많이 투자하세요. 전광판 몇 개씩 설치하고 역마다 자동측정기 다 두고 그런 것에는 적극적이지 않고 엉뚱한 것에는 적극적이고 관찰하고 로비하고 그렇게 하지 마시라고요, 운영을.

그리고 환경전광판에 나오는 8개 항목, 지금 오염도를 측정하고 있는데 다른 외국에서는 훨씬 더 많은 항목을 측정합니다. 알데히드 같은 경우도 예를 들 수 있습니다만 다른 나라들은 어떤 항목들을 어떤 방식으로 어떻게 표본해서 환경 오염도를 측정하고 있고 환경오염을 개선하기 위해서 노력하고 있는지에 대해서 연구도 하고 그것을 토대해서 심도 있는 검토도 하고 필요하다라면 용역이라도 줘서 연구해서 실제로 개선될 수 있는 방안을 강구하시고 이에 대한 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 특히 계약관계에 있어서 청소용역이라든지 이런 부분에서 작년 행정사무감사 때도 지적을 했었고 議會에서도 제기가 됐었던 문제지만 수의계약시에 38억원이 줄어들 수 있기 때문에 수의계약을 社長이 특별히 지시를 해서 계약심의위원회에서 청소용역은 특별히 社長 방침에 의한 건의내용을 존중해서 수의계약을 인정했다라는 보고서가 있습니다. 그런데 이 38억원을 절약할 수 있다라는 부분에 대해서 문제를 제기하지 않을 수가 없어요.

왜냐 하면 낙찰 예정가를 계약을 하기 전에 반드시 결정합니다. 그런데 실제 공개경쟁 했을 때 낙찰 예정가에 준해서 낙찰이 되는 경우도 있지만 실제 여기서 낙찰예정가가 139억 원 정도라는 계산이 있기 때문에 수의계약을 할 때는 이쪽 회사에서는 108억원을 낼 수 있기 때문에 38억원을 절약할 수 있다라고 말하고 있는데 실제 낙찰예정가에 비해서 서울

市 계약이 몇 %에 낙찰됐는지 검토하세요. 公社같은 경우에는 심지어 60%에 낙찰되는 예도 허다하고 財務局에서 계약하는 계약이 80%에 낙찰되는 경우도 허다해요. 그러면 경쟁 입찰시에 낙찰 예정가 139억원이 몇 %로 낙찰이 될지 어떻게 알고 38억원이 절약된다라고 단정적으로 말할 수 있습니까? 이런 식으로 단언해서 社長이 방침 내려서 수의계약해 주고 이것이 제대로 된 행정입니까? 이 부분뿐만이 아니에요.

그리고 수의계약을 할 수 있는 것은 법에 규정되어 있습니다. 무슨 법인지 아십니까? 國家를當事者로하는契約에關한法律이라는 법이 있어요. 법률인데 거기에 수의계약을 할 수 있는 경우 1, 2, 3, 4 해서 수십 개가 나열되어 있어요. 그런데 地下鐵公社에서 수의계약 한 내용 중에 600건 정도가 國家를當事者로하는契約에關한法律에 수의계약 할 수 있는, 거기에 해당하는 경우가 거의 없을 정도로 다 공개경쟁 입찰을 해야 한다고 地方財政法이나 地方財政法施行令에 되어 있는데 실제로 거의 다 수의계약을 하고 있다는 말이에요. 그것은 무엇을 말하는 것입니까? 법도 다 위반하고 있고 위법을 밥 먹듯이 저지르고 있는 거예요, 일상적인 업무에서. 그러면 시민들이 公社 사장부터 간부들 고발하면 다 법률위반으로 잡혀가야 돼요. 수억, 수십억, 수백억 원 계약하면서 수의계약을 할 수 있는 부분에 대해서 법률로 규정되어 있는 부분 외에는 수의계약 할 수 없게 되어 있어요. 다 공개경쟁을 해서 일반 경쟁 입찰로 하게 되어 있다고요, 법에.

법도 안 지키고, 시행령도 안 지키고, 조례도 안 지키고, 이 부분에 대해서 앞으로 제가 분명하게 계약 하나 하나에 대해서 점검하겠어요, 앞으로 어떻게 계약할 것인지. 그리고 계약 심의위원회에서 이런 식으로 계약심의위원회에서 하는 부분

에 대해서 어떻게 어떻게 개선할 것인지 각오와 의지와 계획을 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○李始英 委員; 의사진행발언입니다.

○委員長 金永春; 李始英 委員님 의사진행발언 해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 원만한 회의를 하기 위해서 한 10분간 정회를 했으면 좋겠습니다.

○委員長 金永春; 원만한 의사진행을 위해서 10분간 정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(14時 52分 會議中止)

(15時 32分 繼續開議)

○委員長 金永春; 자리를 정돈해 주시기 바랍니다. 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

질의를 계속하겠습니다. 地下鐵公社 사장을 상대로 계속 질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

金喜甲 委員님 질의해 주십시오.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.

오전에 지하철 사고일지 아까 정리해 가지고 하신다고 했는데 아직도 정리가 안 되었습니까? 지하철 사고일지, 어디에 있습니까? 자료 좀 되는 대로 해 주시고, 고가장비 그 부분도 아까 회수를 적어서 보내 주신다더니 아직 소식이 없습니다. 좀 해 주시고.

96년도에 地下鐵公社에서 제출하신 운수수입금 예치현황을 보니까 1일 운수수입금이 13억원으로 파악이 되었습니다. 그

래서 운수수입금이 월 평잔으로 따져 보니까 144억 9,700만 원이라고 하는 돈이 실제로 예치되어 있는 것으로 파악이 되어 있습니다. 이 운수수입금의 경우에는 사실은 매일 발생될 텐데 하루에 13억원이라고 하는 운수수입금이 발생될 텐데 이것을 보니까 지난번 저희 행정사무감사에서도 지적을 했습니다만, 이 금액이 실제로 매월 평균금액으로 본다면 상업은행 측에서 1년 12달 약 144억원이라고 하는 돈 자체가 잔고로서 계속 유지되고 있는데 이에 대한 이자율이 전체적으로 기업자유예금으로 해서 연 2%라고 하는 저율로 예치를 하고 있는 자체가 시정되어야 할 것이 아니냐 하는 측면의 질의를 했습니다만, 현재까지 시정되고 있지 않는데 이런 시정이 되지 않는 이유 내지는 제가 보서는 평잔액 144억원이라고 하는 이런 예치조건을 가지고 있는 것은 나름대로 은행하고의 네고를 통한다면 연리 2%라고 하는 저율이 아니라 상당금액의 조건도 받을 수 있을 텐데 이것이 시정이 되지 않았고.

오늘 업무보고서에 보니까 실제로 예치금 15일분을 애당초 207억원으로 하는 것을 150억원으로 협약을 변경해서, 그렇게 되면 예치금 57억원이 감소해서 수입이자 연 5억 원 이상의 상당액이 발생한다 이렇게 나와 있는데 실제 전년도에도 예치금 15일분 해서 207억원을 예치한 것이 아니라 150억원으로 해 와 있어요. 그렇기 때문에 이것 자체가 특별히 개선 대책으로 나올 필요가 없는 사안이 아니었느냐, 오늘 업무보고서에 보니까 이렇게 생각이 됩니다. 이에 대한 적절한 답변이 있어야 될 것 같고.

그리고 지금 현재 地下鐵公社의 차입금이 약 5조 6,000억원 하고 지금 3조 104억원 정도를 상환을 했는데 그 중에서도 약 1,600억 원 정도의 환차손이 전체 집계가 된 것으로 되어

있습니다. 그러면 이것이 지금까지 97년 1월말 현재 약 1,600억원이라고 하는 환차손이 발생했는데 올해 들어서 최근에 본인이 알고 있기로는 달러화가 대단히 강세를 보이면서 올해 최근 들어서 30억 원 정도 환차손이 발생이 되고 있는데 그렇다면 97년도 한 해 이렇게 달러가 강세추세로 계속 갈 것 같다는 것이 일반적인 세계경제의 분석인 것 같습니다. 그렇다고 하면 올해 한 해만 이렇게 발생돼야 될 환차손을 예상하고 있기로는 얼마의 금액이며, 이에 대해서 어떤 특별한 대책을 사장님께서 세우고 계신 것인지 이에 대해서 알고 싶고.

지금 오전 업무보고에 보니까 차입금을 조기 상환한 것 중에서 영국 라자드 은행에서 들여온 금액 중에서 186억원을 당초 97년 2월에 하신 것으로 되어 있는데, 그리고 서울시 재정투융자기금에서 80억원 들여온 것을 97년 3월에 할 계획으로 있다고 나와 있는데 우리가 자금운용의 실태로 본다면 달러화가 계속해서 되고 있는데 지금 이 외의 외화자금으로 외환은행에서 들여왔던 것 중에서 부분적으로 빨리 신속하게 대처해야 될 부분은 없는 것인지에 대한 사장님의 방침을 듣고 싶습니다.

이상 두 가지로 질의를 마치겠습니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 이어서 金在仁 委員님 질의해 주십시오.

○金在仁 委員; 사장님 이하 각 간부님들 수고 많습니다.

저는 內務委員會에서 交通委員會로 편입된 金在仁 委員입니다. 우리 交通委員會 선배들께서 질문도 많이 하고 여러 가지 너무 알기 때문에 저는 여기에서 배우려고 열심히 공부할까 합니다.

그런 뜻에서 제가 기초적이고 상식적인 면에 있어서 질문보

다는 알고자 해서 두세 가지만 묻고자 합니다. 평소에 제가 생각하고 있던 것인데 지하철 열차 내에 광고물이 언제나 붙어 있고 역에도 붙어 있고 기둥에도 붙어 있습니다.

광고물의 당초에 대행계약은 역시 광고대행사하고 했으리라고 보는데 소관부서가 地下鐵公社하고 직접 대행광고사하고 계약을 하는 것인지 또는 타 부서에서 하는 것인지 궁금해서 평소 생각했던 것인데 오늘 알고자 합니다.

두번째는 역 보수문제인데 지하철 2호선, 기타도 있겠지만, 역의 보수를 많이 하고 있습니다. 막대한 예산을 들여서 하고 있는데 보수에 대한 예산이, 내막을 못 봤기 때문에 보수는 용역사업으로 주고 있는지, 공사가 직접 수의계약 또는 경쟁 입찰로 계약을 하고 있는지 이것을 알고자 합니다.

또 한 가지 선로문제인데 이 선로가 옛날에는 토막토막 되어 있었습시다만, 지금 특수공법에 의해서 100m인지 200m인지 하여간 선이 그어져있지 않은 선로를 우리가 보고 있습니다. 이 선로는 어디에서 제작해서 어떻게 가지고 오는 것인지, 평소 저도 궁금하고 일반시민도 많이 궁금한 것입니다. 그것을 알고자 하고요.

다음은 우리 시청 앞 역 2호선에서 1호선을 타기 위해서 환승할 때 에스컬레이터가 있습니다. 에스컬레이터로 올라갈 때 진동이 보통 진동이 아닙니다. 무엇인가가 두들기는 소리, 참 불안한 생각도 했습니다. 지금 고쳐졌는지 모르겠습니다만, 이것도 한번 점검해서 地方公社 소관이라면 보수해야 되지 않을까, 비단 여기뿐만 아니라 그런 곳이 많습니다.

점검해서 모든 것을 보수해 주시기를 부탁드립니다, 이로써 마감하고자 합니다. 감사합니다.

○委員長 金永春; 다음 질의하실 위원님, 李智文 委員님 질의

하십시오.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다.

제가 오전에 참석하지 못한 관계로 어떤 질문들이 나왔는지 잘 모르기 때문에 간단하게 한두 가지만 묻고자 합니다.

하나는 무엇이나 하면 본위원이 작년 행정사무감사 때도 분명히 지적을 하고 시정조치를 원한 것인데 석 달이 지났는데도 불구하고 지하철 전동차 내 불법광고물 문제가 신학기를 앞두고 상당히 많이 있습니다.

제가 오늘 가져오려다가 놓아 두었는데 심한 경우에는 다섯 종류, 여섯 종류까지 아침 출근시간, 퇴근시간에 끼워져 있는 것을 매일 보고 있습니다.

행정사무감사라는 것이 위원들이 나름대로 문제점을 지적해 주었으면 그것을 적극적으로 조치해야 되는 것이 타당하다고 생각되는데 석달이 지났는데도 불구하고 전혀 그러한 움직임이 보이지 않고, 공사측에서 과연 검찰에 고발조치 한 것이 있는지 답변해 주시기를 부탁드립니다.

두번째로 앞에 넣어준 유인물 보니까 지하철 역명에 대해서 나와 있기에 한 가지 묻고자 합니다. 여기에 보면 역명 병기의 경우에 철차가 나와 있는데 최근에도 신문에서 보니까 광진구청에서도 제가 정확한 역이름은 모르겠는데 병기를 지금 추진중에 있다는 신문 기사를 본 적이 있습니다. 지금 여기 지하철 병기 역명 및 13개 역을 보면 최근에 병기를 한 것이 크게 보면 2종류입니다.

한 종류는 대학교 이름을 기존 동네이름하고 같이 병기하는 경우 하나하고, 또 구청이름을 병기하는 경우로 크게 보면 두 종류인데 이 경우에 시행을 결정했을 때 변경비용을 전적으로 地下鐵公社에서 부담하는 것인지, 예를 들어서 서초구청이

나 관악구청이나 이런 식으로 구청이름을 병기를 하게 되었을 때 구청에서 그런 비용에 대해서 부담을 하는 것인지 답변이 있으면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 다음 더 질의하실 委員님, 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 자료가 늦게 온 관계로 두 가지를 더 추가로 지적을 하겠습니다.

本委員이 지금 95년도부터 96년도, 97년도까지의 운전장애의 건별 세부내역을 이렇게 보니까 자료를 죽 살펴보지는 않았지만 이것이 지금 97년도에 운전장애가 1월 1일에서부터 1월 24일 해서 한 5건이 발생을 했거든요. 그런데 과연 이런 정도의 사고가 그 전에 과연 95년도, 96년에도 있었느냐, 그러니까 월에 한 5건 정도 발생했던 사례는 아직까지 95년도에도 없었고, 96년도에도 이것이 없는 아주 대단히 지금 많은 사고거든요. 한 달에 5건 있는 이런 사건 자체가 집중적으로 지금 일어나고 있는, 도대체 어떻게 보면 地下鐵公社 임직원들의 조직상에 어떤 문제가 있어서 이렇게 되는 것인지, 더군다나 이런 사고도 보면 평균 보통 다른 사고들 같은 경우에 보면 그래도 그나마 대략적인 20분이나 열차지장조건들이 16분이나 대충 이런데 올해 들어서 유독 사건 자체 사고난 것은 52분, 32분, 27분 이렇다는 말이에요.

1월 1일부터 1월 24일까지 5건이 집중적으로 발생된 이유에 대해서 社長이 특별하게 여기에 대한 나름대로 이러한 장애에 대한 원인을 물론 기술적인 원인 말고 어떤 조직상의 원인이 있는 것인지, 별도로 파악해서 해 놓은 원인이 있는 것인지에 대해서 밝혀 주시고, 그에 대한 대책도 아울러서 한꺼번에 말씀을 해 주시고요.

本委員이 요구한 자료 중에서 보선장비 운행실적을 보니까 96년도 운행실적, 95년도 운행실적을 보니까 실제로 지금 96년도 그러니까 작년에 운행되었던 것이 레일탐상차가 2대인데 1,647km 이렇게 나와 있거든요.

그러면 이것 자체를 지금 운행했던 것을 시간으로 따져보니까 1년에 한 80km 간다고 하지만 시간으로 따지고 보면 며칠 되지를 않을 것 같아요. 시간으로 환산해 보면 도대체 이것 자체를 며칠 정도 가동시켰는지, 이것이 지금 언뜻 보면 1,647km다 하면 80km 기준 잡아서 약 20시간정도 달리는 이런 정도 거리밖에 안 되거든요. 그러면 1년에 레일탐상차 2대를 가지고 80km 기준으로 놓고 보면 1,647km 달렸다고 하면 20시간이면 너무 심한 얘기가 아니냐 이런 생각이 들어서요.

도대체 지금 1,647km를 운행시키고 횡수도 보니까 6.1회 평균 나와 있어요. 횡수로 보면 1년에 365일 중에서 레일탐상차 가동시킨 것이 6회라는 얘기인데 연평균 6회의 가동을 시켰다 그러면 이것이 도대체 어떻게 된 얘기인지 선뜻 이해가 안 가고요.

마찬가지로 궤도검측차에 대해서도 지금 4.1회 원래 계획을 잡았는데 실제로 4.1회 운행했다는 것인데 그러면 1년 365일 중에서 4회를 운행했다 하는 것 자체가 언뜻 납득이 안 갑니다. 이것에 대해서 설명을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 金永春; 李智文 委員 추가질의 하십시오.

○李智文 委員; 추가해서 질문하겠습니다.

최근의 사고 중에 하나가 선로 절손되는 사고가 제가 어제 자 신문에서 보니까 그것이 자갈과 무슨 연관이 있다는 신문

기사를 본 적이 있는데 그 부분에 대해서 명확한 설명 좀 부탁드립니다.

○委員長 金永春; 그러면 아직 질의를 안하신 委員님들이 계십니까만 우선 地下鐵公社 社長 나오셔서 질의하신 委員님들 질의순서대로 답변을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長이 답변 드리겠습니다.

답변 드리기에 앞서서 먼저 委員長님이 회의의 원만한 운영을 위해서 일괄질의 후에 저희들이 답변을 준비할 수 있는 시간을 주신 데 대해서 답변을 하고자 하는 입장에서 대단히 감사히 생각을 하고, 저희들 나름대로 시간을 가졌기 때문에 성실한 답변을 드리도록 하겠습니다.

그러나 아직 일부는 답변 자료가 덜 들어와서 제가 아직 속독을 못한 분야도 있다는 사항을 먼저 전제해 주시도록 부탁드립니다.

먼저, 李始英 委員님 질의에 대해서 답변 드리도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 자리에 안 계시는 委員님 답변은 추후로 미루시고요. 오실 때 하시는 것이 좋을 것 같고요, 만일에 안 오시게 되면 서면으로 하는 것으로 하더라도 일단 미루어 두시고 우선 계신 분들부터 먼저 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 다음 金亨吉 委員님이 질의하신 데 대하여 답변 드리겠습니다.

저희들 회사 경영지침에 대해서 강조하신 사항은 우리 모두가 회사의 기본방향을 숙지하고 모두 합심해서 시민의 바람에 따른 지하철 운영이 되도록 해야 되겠다 하는 하나의 충고로 깊이 인식을 하고 대단히 감사히 생각을 하겠습니다.

우선 제일 먼저 질의하신 연말 집행된 것이 당초 계획과 어떤 차질이 있고, 얼마만큼 연말에 집행을 해 보면 계획이 합리적으로 되었는가 하는 분석사항이 되겠습니다만 이 사항은 우리 委員님이 양해해 주시면 조금 숫자로 정리를 해야 될 사항이기 때문에 서면으로 구체적으로 제시하도록 조치를 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 네, 서면으로 해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그 다음에 몇 호선이 무슨 역이나 하는 문제 참 좋은 지적을 해 주신 것 같습니다.

저희들 전문적인 입장이랄까, 또 서울시내에 있는 분들은 호선별로 저희들이 색깔로 해서 2호선은 초록색, 1호선은 빨간색 이렇게 했기 때문에 그 표시로서 역을 표시하고 있습니다만 사실 그것이 그렇게 쉽게 판별되지 않습니다.

그래서 아주 직선적으로 안내표시에 어느 역 어느 방향이라는 것을 아주 직선적으로 명기하는 것이 바람직하지 않느냐 하는 충고를 주셨는데 저희들이 당초에 이런 색깔로 해서 안내판을 만들 때 상당히 시각적인 면이나 또는 여러 가지 미적인 고려 이러한 사항을 고려한 것 같습니다만 지금 말씀하신 사항을 한번 안내표시판에 넣음으로 해서 얼마만큼 효과가 될 것인지 그런 사항을 깊이 검토해서 실제로 그것이 바람직하다고 하면 그런 쪽으로 한번 시범운행하면서 확대해 나가는 쪽으로 검토를 하도록 이렇게 조치를 하겠습니다.

양해해 주시도록 부탁을 드리겠습니다.

그리고 세 번째 양천구청 인수시 518억, 인수기준과 인수복안에 대해서 말씀 주셨습니다. 저희들로서는 매우 중요한 사항을 지적해 주셨다고 생각을 합니다.

저희가 생각하는 대개 인수시에 챙겨야 할 기준이 과연 지

금 인계하고자 하는 시공측에서 제시하는 그런 값, 그 수치, 그 재산가치하고 실제 우리가 받고자 하는 사항이 과연 같으나, 일치되느냐 하는 이런 사항도 챙겨 보아야 될 사항이고, 또 재산가치에 대한 것도 그렇습니다만 시설에 대한 완벽성 문제라든가 안전성문제라든가 이런 사항도 깊이 고려되어야 할 사항이라고 생각을 합니다.

저희들은 앞으로 市나 本部로부터 인수받아야 될 재산은 아마 더 없을 것으로 지금 인식을 하고 있습니다만 기이 저희들 인수된 사항에 이런 문제들이 있었는지 하는 사항도 한번 검토를 해 보아야 될 사항으로 알고 있습니다만 이미 저희들 인수한 시기가 꽤 오래된 시기이고, 일부 양천구청 까치역이라든가 이것은 인수시기가 얼마 되지 않았습시다만 그런 사항이 있고, 또 한 가지는 대단히 실무적인 사항이 되겠습니다만 공은 공이고 값은 값이기 때문에 따져야 될 사항이라고 봅니다만 市에서 건설된 사항을 市 傘下機關인 저희들이 인수를 받으면서 아주 구체적인 사항까지 인수를 받는 것이 맞는 것으로 알고 있습니다만 그러기에는 조금 여러 가지 시각에서 문제점도 있지 않느냐 이런 생각을 하고 있습니다.

그러나 지금 지적해 주신 대로 이런 사항은 깊이 검토를 해서 넘어가야 될 사항이라고 저희들은 인식을 같이하고 있다는 사항을 먼저 말씀드리고자 합니다.

그리고 작년에 사무감사 때도 지적을 했고 그랬습시다만 용역비 121억을 좀 효과적으로 해서 용역이 우리 자체 기술이나 우리가 가지고 있는 하나의 어떤 기술습득이랄까 이런 사항을 가지고 좀 줄여나가는 쪽으로 하고, 우리가 직접 해 주었으면 좋지 않느냐 하는 생각으로 저희들도 그렇게 하겠다고 우리 委員님께 약속을 한 사항입니다만 지금 구체적으로

얼마가 되었는지 하는 사항은 점검을 다시 숫자를 잔고를 보고 확인해야 될 사항입니다만 그리 쉽게 되어질 사항이 아닌 것으로 알고 있습니다.

왜 그러냐하면 저희들이 물론 기술적으로 한 20년간 운영을 하면서 많은 기술이 쌓여 있습니다만 실제적으로 저희들이 직접 우리 직원들이 무슨 설계문제라든가, 또 여러 가지 기술적인 전문분야에 용역에 의지하지 않고 우리 기술로만 할 수 있는 그런 수준으로 와 있느냐 하는 문제는 저희들 자체가 평가해 보아야 될 대목이라고 이렇게 社長은 생각을 하고 있습니다.

그리고 얼마를 했느냐 하는 추진사항에 대한 사항은 제가 서면으로 제출하도록 하겠습니다.

이상입니다.

○金亨吉 委員; 그 중에 비중이 큰 어떤 案에 대해서는 팀을 일단 구성해서 일단 시범적으로 출발하는 것이 바람직할 것 입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 한번 검토를 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 검토가 아니라니까요, 121억씩 나가는데요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 왜 그러냐 하면 아까 말씀드린 것처럼 제가 구청에 있으면서 느낀 사항을 여기서 속기록에 남는 사항을 이야기 드리기는 매우 송구스럽습니다만 구청에 건축을 해보면 동사무소 설계 하나 하는 것도 우리 직원들이 못하는 사례들이 옛날에, 지금은 다 기술이 높아졌지만 제가 區廳長 할 때 더러 있어서 다른 용역회사의 것을 빌려다 쓰는 사례를 옛날에 본 적이 있거든요. 그것을 우리가 비유할 것은 아닙니다만 기술적인 수준에서 우리가 과연 자신 있게 용역에 맡기지 않고 할 수 있는 기술수준에 관한 사항도 한

번 점검은 해야 될 사항이다.....

○金亨吉 委員; 여러 가지 분야가 있잖아요. 그 중에서 모델 케이스로 기술팀을 하나 만든다든가 그래서 97년도에는 출범을 해 봐야 될 필요가 있다 이런 얘기입니다. 왜냐하면 금액이 121억 이상이 나가는데 막연히 그런 계통으로만 외부에 할 것 없이 첫째, 왜 이런 얘기가 나오느냐 하면 地下鐵公社가 연령이 20년 넘어서 노하우가 상당히 많다, 상당히 자부심을 갖고 얘기를 했고 또 보이지 않는 기술축적이 되어 있습니다.

그것을 활용을 하는 방법에서 어느 한 부분이라도 출발하는 것이 내부의 기술개발도 되고 또 기술축적을 활용하는 데도 뜻이 있고 또 비용도 절감할 수도 있고, 이런 여러 가지 다목적적인 판단이 나오기 때문에 제가 이런 제안을 드리는 것입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 한번 검토하겠습니다.

○委員長 金永春; 보충질의 하십시오, 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 보충질의 하겠습니다. 양천구청역 부채인수를 말씀하실때 한 518억원이라고 말씀하신 것 같은데.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 부채인수가 아니고 자산을 양천구청 개통을 하면서 地下鐵建設本部로부터 현물출자로 받는 사항이 되겠습니다.

○金喜甲 委員; 왜냐 하면 본위원이 가지고 있는 서울地下鐵公社의 연도별 차입금 변동내역 중 증가원인 중에서 연장구간에 부채인수해서 약 1,160억원 이렇게 표현이 돼서 금액의 차이가 있어서 물어보는 것인데 연장구간의 부채인수도 아마 이 항목부분에 들어가서 전체 평가가 된 것 같은데 전체적인 부채인수의 항목하고 구체적인 리스트를 뽑아 주시고 그 금

액이 어느 정도 되는지, 그것을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 이어서 답변하시죠.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 梁敬淑 委員님이 뒷차례인데 먼저 물으신 위원님께서 자리를 비웠기 때문에 답변을 드리도록 하겠습니다. 회의를 시작하면서委員長님께 말씀을 드렸습니 다만 자료정리를 하는 과정에서 梁委員님, 솔직히 말씀드리어서 제가 지금 위원님이 물으신 사항들이 상당히 많은데 답변준비가 저에게 왔습니 다만 이것을 한번 재점검을 못했다는 사항을 솔직히 말씀드리면서 제가 답변을 드리는 과정에서 혹시 미진한 사항이 있으시면 보충으로 해 주시도록 부탁을 드리면서 답변을 드리겠습니다.

먼저, 梁委員님이 질의해 주신 내용을 제가 전반적인 사항을 분석을 해보면 회사의 효율적인 운영에 대한 기본적인 방향이랄까 이런 사항에 대한 지적이었다 이렇게 인식을 하고, 그리고 지금 물으신 사항에 대해서는 梁委員님이 지적을 한 사항에 상당히 공감을 하고 그렇게 되어야 할 부분이 많다 이렇게 인식을 하면서 하나하나 구체적인 답변을 드리도록 하겠습니다.

먼저, 재정문제 이야기하면서 계약관계 말씀이 상당히 많이 계셨습니다. 특히 광고수입에 대해서 계약을 공개로 하지 않고 수익계약으로 하는 분야가 상당히 많아서 실제 수입의 감소라 할까 이런 결과를 가져오지 않느냐 하는 그런 지적이 계셨습니다만 저희들이 자금운용상의 계약문제는 수익계약을 원칙으로 하는 것이 아니고 공개경쟁을 원칙으로 하고 있습니다. 아마 梁委員님 전체 계약건수가 천 몇 건 중에서 약

50% 정도가 수의계약이었다 하는 사항은 지금 광고쪽보다도 우리 회사가 하고 있는 각 현업에서 일어나고 있는 전체에 대한 사항으로 알고 있습니다만 전체 문제도 기본적으로는 저희들 지금 계약의 양상이 거의 수의계약쪽으로 가지 않고 공개로 가고 있는 방향입니다. 단지 법률상으로 허용하는 범위 내에서 하는 것, 예를 들어서 특허라든가 또 한 사업장에 부득이 2개씩 업체가 들어가지 못하는 이런 구체적인 수의계약에 사유가 있을 때에 계약심의위원회의 심의를 거쳐서 수의계약하는 사례가 있다는 사항도 말씀을 드립니다. 그러나 계약심의위원회에서 위원님이 지적하시는 것처럼 대단히 송구스런 답변이 될는지 모르겠습니다만 그저 추인해 주는 그런 사항은 아니다 하는 사항을 제가 말씀을 드립니다. 저도 그 전체 계약사항을 하나하나 감사하는 측면에서 전부 챙겨보지를 못했기 때문에 자신 있게 그것은 절대 그렇지 않습니다 하고 이야기는 못 드리겠습니다만 대개 기본적으로는 다 타당한 사유와 절차에 맞춰서 이 계약을 하고 있다 하는 사항을 인식을 해 주시고, 앞으로 구체적인 수의계약을 해서는 안 될 사항이 만약에 수의계약으로 됐다 하면 그것은 거기의 책임에 관계되는 사항들은 응분의 책임과 거기에 따른 처벌을 받아야 된다 저는 이렇게 생각하고 있습니다.

더 더욱이 그런 수의계약 과정에서 특히 청소용역에 관한 사항을 아주 구체적으로 社長이 정책적으로 결정해서 수의계약심의위원회에서도 社長의 결정사항이니까 이것은 그대로 수의계약으로 가는 것이 바람직하다고 했다고 하는 그런 지적의 말씀이 계셨습니다만 청소용역 관계는 우리 交通委員會에 몇 번 보고 된 사항이고 이것이 그렇게 수의계약된 경위가 재향군인회에서 쪽 수의계약 해온 사항을 부당하다는 사

유 때문에 저희들이 공개입찰을 부치려고 하는 그런 시점에서 청원을 우리 市議會에 제출을 하고 市議會에서 청원을 수렴해서 우리 交通委員會에서 분석을 해보니까 마침 2기 지하철이 그때 공개경쟁으로 용역비가 결정됐는데 그 금액하고 비교했을 때 아까 말씀드린 것처럼 낙찰이나 예가에 대한 차익이 아니고 이미 2기 지하철에서 청소용역비로 책정된 금액보다 약 30여억 원의 저렴한 금액으로 하게 해 달라는 청원이 있었기 때문에 그 청원이 우리 市議會에서 받아들여져서 그 청원의 결과 저희들에게 통보돼서 검토해 보니까 기이 공개하더라도 그 정도 예산의 절감은 가져올 수 있다 하는 판단이 났기 때문에 그래서 저희들이 30억원이라는 액수가 우리에게는 그리 적지 않은 액수이기 때문에 수의계약하는 것이 바람직하다 하는 사항으로 수의계약이 되었다 하는 사항을 제가 설명을 드리고 이해를 해 주시도록 부탁을 드리고자 합니다.

그 외에 셔틀버스 문제가 있습니다만 셔틀버스 문제도 이것은 셔틀버스 회사의 선정을 저희들 측면에서 하지 않고 交通管理室에서 사업의 긴급성이라든가 이런 것을 고려해서 업자를 선정을 해서 업자하고 미리 운행에 대한 협의를 거친 후에 계약절차만 저희들에게 내줬기 때문에 다른 회사하고 경쟁 입찰을 해서 정할 그런 단계가 아니었다 하는 사항을 다시 한 번 말씀드리면서 그렇게 이번에 셔틀버스의 계약이 공개식이 아니고 수의계약의 식으로 되었다 하는 사항을 다시 한 번 말씀을 드리고자 합니다. 그리고 예산집행심의위원회에 관한 사항.....

○梁敬淑 委員; 잠깐만요, 계약심의위원회의 답변에 대해서 말씀을 드리겠습니다. 심의위원회 결과를 公社쪽에서 본 위원

한테 보고한 바를 제가 면밀히 검토한 결과를 지적한 것이고, 물론 이유는 다 있어요. 그렇겠죠, 이유는 어느 정도 사유가 있기 때문에 되겠지만 결론은 계약심의위원회가 다 수의계약을 인정한 셈입니다. 이유가 있기 때문에 인정을 했다라고 말씀하실 수도 있지만 어찌됐든 결과는 수의계약을 그대로 승인해 주는 요식적인 것처럼 결과는 보여졌단 말이에요. 청소뿐만 아니라 셔틀버스, 제가 몇 가지만 예를 든 것이고 예산 규모가 큰 부분만 예를 든 것이에요.

그리고 광고수입 같은 경우에는 특히 문제가 많이 있어요. 지난번에 제가 시정 질문에서도 지적을 했는데 공개경쟁이 원칙이면 공개경쟁을.....

그러면 왜 광고대행 회사에 대해서는 설명을 안 하십니까? 왜 전횡하고 대지에만 주죠?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 광고 문제를 말씀을 드리겠습니다. 제가 社長으로 와서 광고는 거의 공개경쟁입니다. 한 건 수의계약한 것으로 제가 기억이 나고 지금 이야기하는 그 회사들 전부 공개경쟁에 의해서 전부다 결정된 사항이지 梁委員님이 알고 계시는 것처럼 수의계약으로 된 사항이 아닙니다.

○梁敬淑 委員; 여기에는 전횡하고 대지를 선정할 경우에는 공개경쟁을 했었다는 얘기도 있고 내용적으로는 수의계약이라는 얘기도 있고 그래요. 형식적으로는 일반 공개경쟁으로 입찰을 받았는데 실지로는 경험이라든지 자산규모라든지 또는 광고를 따올 수 있는 능력이라든지 이런 부분을 여러 가지 검토해서 대지나 전횡이 이미 기득권을 형성하고 있었기 때문에 이 회사들을 능가할 수 있는 회사가 지금은 없기 때문에 그리로 갔다라는 광고업계의 분석도 제가 들었어요. 그

럼에도 불구하고 처음에 계약을 하는 과정에 있어서는 물론 社長님이 임무를 맡고 계실 때는 아닌 것으로 알고 있습니다만 문제가 굉장히 많이 있습니다.

그 부분을 앞으로 더 제가 지적을 하겠습니다. 社長님께서는 그렇다라면 직접 이 계약관계를 챙기시지 못해서 속속들이는 잘 모를 수도 있어요, 몇 개는 아실 수 있겠지만. 적어도 얼마 규모 이상의 계약을 체결할 때 정확하게 깊이 있게 社長께서 검토하셔야 된다고 생각하십니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아주 소규모는 제외해 놓고는 거의.....

○梁敬淑 委員; 아주 소규모가 얼마 정도예요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 글썽, 금액으로 얼마라는 그런 사항은 아닙니다. 왜 그러냐 하면 금액이 적어도 상당히 시민들에게 영향을 미치는 그런 분야도 있고 또 금액이 많아도 영향을 안 미치는 그런 사항도 있습니다만 지금 아까 광고문제는 제가 챙기면서 이런 사항을 하나 참고로 말씀드리면 경쟁이 너무 과당경쟁이 되어서 우리가 예상했던 것보다 아마 7·8배 더 높은 가격으로 낙찰이 되었다 저는 이렇게 인식하고 그때 걱정했던 대목중에 계약을 하느냐 안하느냐 굉장히 주시를 했던 사항이 기억이 나거든요. 과연 저 사람들이 입찰을 해놓고 입찰보증금을 떼이더라도 계약을 할 것이냐 안할 것이냐 하는 정도로 걱정을 했습니다. 그런데 계약을 했다는 소리를 듣고 제가 안심한 그런 사항이 기억이 나거든요. 그래서 상당히 경쟁함으로 해서 종전에 수의계약을 하는 사항을 경쟁으로 바꿈으로 해서 梁委員님이 지적한 것처럼 엄청나게 많은 소위 우리 수입이 더 증가되었다 하는 사항은 현실적으로 증명되고 있는 그런 사항입니다.

○梁敬淑 委員; 수입은 최대한으로 봐야 십 몇 억원 확대된 것인데 실제로 광고회사에서 받주하잖아요, 일반회사에다 광고. 그 가격하고 公社에서 천정걸이형이나 액자형이나 광고단가 계산하는 것하고 얼마 차이 나는지 아세요? 엄청나게 차이 나서 수백억 원이 차이 난다고요. 실제 내가 그 광고를 했던 회사들 리스트를 가지고 수백개 조사해 봤어요, 직접 얼마에 계약했냐 하고. 천정걸이형 했죠, 얼마에 계약했습니까? 어떤 회사에 전화해서 액자형 했죠, 얼마에 계약했습니까? 해 봤다고요. 그런데 여기서 물론 십 몇억원 확대했고 공개경쟁 입찰 해서 10억 원 정도 확대한 것은 긍정적인 면이 있을 수 있지만 실제로 광고대행 업체에서 벌어들이는 액수하고 광고 수입으로 地下鐵公社에서 예산으로 잡고 있는 것하고는 비교할 수 없을 정도로 광고회사가 계약을 할 것이냐 말 것이냐 그런 정도의 우려라면 너무 안이하게 대처하시는 것이예요.

그만큼 광고대행업체 이 회사들이 엄청난 돈을 벌어가고 있다고요. 그렇다면 상대적으로 公社는 그만큼 손실을 보는 것 아닙니까? 어느 정도 거기서, 물론 수익을 보장하지 말라는 것이 아니라 저는 최선은 직접 한번 운영해 볼 수 있다면 광고하는 것, 안 된다면 좀더 공익기관에서 광고나 시설임대부터 광고수입 같은 것을 할 수 있는 정말 일반회사가 아니라 믿을 만한 단체 내지는 이런 데다 광고를 대행시키는 것이 차선이고, 차차선으로 광고대행 회사를 할 수 없이 한다면 공개경쟁입찰 하되 이득에 대한 철저한 배분이 있어야 된다는 거예요. 광고회사가 50억원을 가져간다면 적어도 地下鐵公社도 50억 원 정도의 이득을 거의 비슷하게 이득을 볼 수 있고 수익을 낼 수 있는 그런 계약을 체결해야 되는데 이것은 불공정거래도 엄청난 불공정거래에다가 제대로 계약을 체

결하지 못한다는 것이 확인됐어요. 제가 직접 조사했어요. 보여드릴까요? 그런 부분에 대해서 너무 안이하고 형식적으로 답변하시고 계신다고요. 조금 더 깊이 들어가셔서 한발만 더 들어가시면 훨씬 더 많은 경영합리화와 수익을 확대시킬 수 있는 방법들이 금방금방 보이는데도 불구하고 그것을 하고 있지 않다는 거예요. 그것은 사장님의 안이한 자세도 있지만 간부진들의 결탁도 있을 수 있는 거예요. 최선을 다해서 그것을 견제하고 있지 않거든요. 제가 이 부분은 이 정도로 말씀드리고.

앞으로 계약부분에 대해서 지금 95년도에 公社에서 발주한 것이 5,000만 원 이상이 10월말 현재 몇 건 정도 되는 것 같으세요? 5,000만 원 이상만.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 숫자는 제가 파악을 못하고 있습니다.

○梁敬淑 委員; 어느 정도의, 예산을 집행하는 것은 그 계약에 의해서 되는 것인데, 사업집행은. 그런데 어느 정도의 그것도 모르십니까? 보고했어요. 公社測에서 議會에 보고한 자료에 나와 있는 것인데도 모르십니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 앞으로 파악하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 32건으로 나와 있거든요, 10월말 현재. 그런데 보통 계약이 불용액을 남기지 않기 위해서 11월, 12월에 집중적으로 계약이 체결됩니다. 그래서 계속비로 이월시키고 이러잖아요, 사고이월, 명시이월 해서. 그런 것 감안한다면 50여 건 되지 않을까 추정하는데 5,000만 원 이상의 수익계약 부분에 대해서만 50여 건씩 95년도부터 97년 2월까지 계약 건명하고 계약일자, 응찰업체 주소, 전화번호, 그리고 얼마에 응찰했는지, 그리고 낙찰예정가는 얼마로 결정했었는지,

낙찰가는 실제 얼마였는지, 그리고 계약기간은 몇 년인지, 이
응찰업체의 소유자는 누구인지, 그러니까 대표가 누구고, 주
요 경력을 내 주세요. 그래봐야 100여 건일 것이고 여기서
계약을 체결한 당사자가 누구인지, 책임 處長이나 理事를 밝
혀서 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○梁敬淑 委員; 그리고 계약부분은 사장님께서 집중적으로 감
시도 잘할 의무가 있는 것이고 가장 중요한 부분 중의 하나
입니다. 잘 챙기십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다. 고맙습니다. 참고로
광고관계이야기를 조금 변명삼아 드릴게요. 제가 와서 이것을
직접 해 보자 하고 검토를 시켰습니다. 직접 안 되면 우리 자
회사로 광고 대행회사를 하나 만들자, 여기까지 검토를 시켰
는데 어디에 부딪쳤느냐 하면 잘 아시는 것처럼 광고라는 것
은, 대단히 죄송스럽습니다. 광고를 따오는 데 상당한 노력과
기술이 필요합니다. 거기에는 사기업체는 광고발주에 대한 리
베이트를 인정하고 자유롭게 되는데 公企業에서는 전혀 탄력
성이 없습니다. 그런 여건 때문에 비록 우리가 해도 광고를
따올 수 있는 능력이 없다는 것이 우리 실무자들이 저에게
보고한 사항입니다.

그렇다면 그런 사항을 우리 公企業에도 탄력성 있게 인정해
주면 되지 않느냐 하는 이야기를 했는데 이것이 굉장히 어렵
다는, 어떤 면으로 보면 소극적인 자세가 될는지 모르겠습니
다. 그래서 이행을 못했고, 또 한 가지는 아마 광고회사가 잘
되는 회사는 그런 사항이 없는데 그 광고를 따가도 실제 팔
리는 율, 게첨하는 것도 상당히 문제가 있다는 이야기도 간접
적으로 듣고 있는 그런 사항이라는 것을 참고로 말씀을 드리

고, 우리가 노력을 안 하는 것이 아니고 그런 노력도 했다는 것을 위원님께서 좀 인식을 해 주시면 하는 말씀을 드립니다. ○梁敬淑 委員; 저도 그 부분은 고무적이라고 생각하고요. 그런데 자회사를 차린다는지 그런 부분에 대해서 물론 우려가 있을 수 있어요.

그러나 자회사를 차려서 지하철광고를 어느 회사에서 한다고 하면 그동안에 광고를 했던 업체들 있잖아요. 지금 현재 하고 있는 업체들이 당연히 다 이쪽으로 몰려옵니다, 오라고 안해도. 그렇지 않겠어요? 상식적으로 회사가 바뀌었어요. 대행업체에서 일반 사기업에서 어떤 공이익이 감안된 地下鐵公社에서 설립한 자회사로 됐다는 것이 당연히 금방 알려질 것이고, 그렇다면 광고했던 회사들은 리베이트를 주든 안 주든간에 이미 광고를 하고 있기 때문에 적어도 제가 판단할 때는 대부분의 회사들은 당연히 재계약을 하러 올 거라고 생각해요. 그렇다면 물론 약간의 노하우를 축적했던 광고대행업체에 대해서는 미안한 부분이 있을 수 있지만 이 公社로 봤을 때는 엄청난 수백억 원의 이득을 남길 수가 있는 거예요. 하루에 몇십억원 정도 수익금이 생긴다고 하는데.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 말씀하시는 논리를 제가 뭐 수용 안한다든가 잘못됐다든가 그런 것이 아니고 그런 관행도 있고 그런 사항을 참고로 말씀을 드렸을 따름이지 전혀 그렇게 안 된다, 그런 뜻은 아니라는 것을 다시 한 번 말씀드립니다.

○梁敬淑 委員; 의욕을 가지고 추진력 있게 다시 한 번 검토를 하셔서 이것을 그냥 기정사실화 시키지 마시고 그만큼 시민들이나 서울시에 정말 기여할 수 있는 방법입니다. 1년에 수백억 원씩을 벌여 주는 공로를 치적을 남길 수 있는 큰 사

업이기 때문에 좀 신중하게 재검토를 해주실 것을 부탁드립니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

그리고 예산집행심의위원회 문제는 위원님 양해해 주신다면 이것을 직접 다루고 있는 總務理事가 설명을 드렸으면 하는데 어떻습니까?

○梁敬淑 委員; 네.

○委員長 金永春; 總務理事 나오셔서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○總務理事 張榮錫; 總務理事 張榮錫입니다.

예산집행심의위원회 운영에 대해서 梁敬淑 委員께서 질의를 하신 데 대해서 답변 드리겠습니다.

예산집행위원회의 운영하는 목적은 아까 梁委員님께서 질의 하실 때 예산집행 사항을 점검하고 타당성 여부를 판단하는 그러한 위원회로 말씀을 하셨는데 저희들이 운영하고 있는 예산집행위원회는 그런 성격이 아니고 저희들 예산에 목간 전용의 권한이 사장한테 주어져 있습니다. 그 이상은 서울市長의 승인을 받도록 되어 있습니다. 그런데 목간 전용을 할 때 예를 들면 저희들이 당산철교 철거로 인해서 합정역까지의 회차시설을 청원이 들어와서 하기로 했습니다. 그런데 당초에 저희들 예산이 없습니다. 합정역에 회차시설 하는 예산이 없으니까 그 시설비목에 예산이 없어서 다른 예산의 비목이 여유가 있는 것을 목을 이쪽으로 전용하는 것이 어떠냐 이래서 해당 部·室의 소관하는 예산이 가용할 수 있는 부처의 의견을 들어서 이런 급한 것은 목간을 전용해서라도 써야 되겠다, 이런 판단을 하는 위원회가 되겠습니다. 그래서 사장의 목간 전용의 결심을 하는데 저희들이 실무적으로 판단하

는 이러한 사항이 됩니다. 그래서 저희들은 작년에 네 번을 했습니다만, 거의 그런 내용으로 예산심의위원회가 이루어졌다는 것을 답변을 드립니다.

그 다음 기왕 답변 드린 김에 위원님께서 질의하신 사항에 대해서 예산이 이월금이 많았다 하는 것을 아까 질문을 하셨습니다. 이월금이 많은 것은 저희들이 작년도에 예산이 책정된 사업 중에서 부진사업이 5건이 있습니다.

예를 들면 지하철 구조물 안전진단 용역건이 있는데 建交部에서 일위대가 고시가 지연됨으로 해서 공사가 늦었습니다. 또 수탁 공사가 있었는데 일산선 차량기지 증설에 대한 鐵道廳으로부터 수탁 공사가 있습니다. 그것을 수탁 공사를 받았지만 저희들이 노조와 협의하는 과정에서 공사가 늦었습니다.

그 다음에 1호선 전동차 60량을 대수선해서 쓰기로 했는데 이것이 내구년한이 20년에서 25년까지 建交部에서 도시철도 법시행규칙을 제정해주는 것 때문에 하지 않게 된 사업이 있습니다. 그래서 이러한 사유로 해서 예산이 이월된 것이 금액이 많았고.

그 다음에 원금 비율에 의해서 작년에 한 5,300억원이 된 것이 왜 이자는 1,400억원으로 비율이 높으냐 하는 질문이 계셨습니다. 그것은 원금은 저희들이 부채가 2조 6,000억원이 되는데 어떤 것은 15년, 10년 이렇게 상환하는 것이 있습니다. 원금에 대한 것은 분할해서 하고 이자는 전체분에 대한 것을 매년 납부하다 보니까 그 원금 96년도 원금분의 이자가 아니고 전체 부채에 대한 합한 이자가 되기 때문에 높게 나옵니다.

이상 답변 드렸습니다.

○梁敬淑 委員; 이월금 과다의 사유를 몇 가지 불용, 그러니

까 사업을 추진 못한 그런 사유로 들었는데 지금 말씀하신 그러한 사업들의 예산은 상당히 적어요. 몇 억, 몇 십억 원이에요.

○總務理事 張榮錫; 아닙니다. 몇 백억 원이 됩니다. 수탁 공사비가 100억원입니다.

○梁敬淑 委員; 안전진단 용역 같은 경우는 얼마 정도 돼요?

○總務理事 張榮錫; 정확한 금액은 모르는데요.

○梁敬淑 委員; 용역이래봐야 10억원 이내 아니에요?

○總務理事 張榮錫; 建交部 일위대가가 늦어 가지고 지하철 구조물 안전진단.....

○梁敬淑 委員; 그러면 하여튼 이월금 발생내역을 구체적이고 자세하게 자료로 제출해 주세요.

제가 생각할 때는 용역비래봐야 10억원 이내일 것 같고 보수계획비도 그렇게 많지 않은데 이월된 것은 325억원이라는 말입니다. 그러면 서울시, 公社뿐만 아니라 전체적으로 세입 예산을 과소하게 보수적으로 책정을 매년 하는 거예요. 그렇게 되면 사업집행 못한 불용액 남고 세입이 과도하게 예산보다 많이 들어와서 이월금이 실제로 많이 발생하는 것이거든요. 그래서 이월이 이렇게 많이 되는 것이 본질적인 요인이에요. 저는 이 公社도 마찬가지로 지금 파악을 하고 있거든요. 그리고 이것은 이 公社뿐만 아니라 서울시 예산 재정운용이 엉터리로 되는 가장 근본적인 이유가 바로 세입의 과소책정이거든요. 여기에서부터 다 예산이 뒤틀리면서 재정운용도 엉망이 되고 해마다 돈이 1조원씩 남게 되는 요인이 된다고요. 그런데 公社도 이것을 해마다 반복하고 있어요.

제가 예산안이나 이런 것 다 검토해 봤습니다. 그런데 그것을 적어도 내년 예산 편성할 때부터는 고치라는 것이 핵심이

에요.

○總務理事 張榮錫; 그 시각이 두 가지로 볼 수 있습니다.

○梁敬淑 委員; 세입예산이 현실적이고 실제 들어온 만큼을 세입으로 실제 잡으라는 거예요. 무슨 말인지 아시지요?

○總務理事 張榮錫; 예산편성은 세입을 전제로 해서 세출을 작성합니다.

○梁敬淑 委員; 그러니까 세입을 과소하게 잡으니까 돈이 만 날 남는 것 아니에요? 실제로는 더 돈이 엄청나게 많이 들어 오는데.

○總務理事 張榮錫; 그것을 제가 설명을 드리겠습니다.

예산을 책정할 때는 세입이 가능한 범위 내에서 해야 되지 가능하지 않은 것을 잡을 수는 없습니다. 그런데 저희들이.....

○梁敬淑 委員; 제가 그것 모르지 않아요. 너무나 잘 알고 있으니까 98년도에 또 이런 일이 발생하지 않도록 책임지라 이 겁니다. 아셨어요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다. 梁委員님 말씀하신 사항을 충분히 이해를 하고, 아마 재정 예산운영에 관한 사항은 지금 우리 總務理事 답변으로 거의 梁委員님 질의하신 데 대한 답변이 끝난 것 같습니다.

두 번째로 크게 나누어서 안전문제에 대해서 질문을 해주셨습니다.

외부 전문가들에 의해서 대학교수 등 해서 점검을 했습니다. 했는데 전문위원 17명 중에서 대학교수 12명, 철도관리기술자 5명 등해서 저희들이 점검을 했는데 123개소에 대한 지적해서 저희들에게 넘어왔기 때문에 여기에 대한 조치를 76건을 하고 현재 47건을 조치중에 있다 하는 사항을 말씀드립니다.

다.

또 委員님께서 지적하신 중에 직원들의 설문조사에도 상당히 위험개소나 대형사고위험을 경험했다 하는 것을 저도 직접 자료에 의해서 안 사항이 아니고 신문에 보도됨으로 해서 제가 안 내용입니다.

그리고 저희들의 안전운행지침에 예시된 247개소 이 사항도 이것은 안전에 위험이 있다 하는 차원도 되겠습니다만 운전을 하면서 이런 분야는 이런 요소의 불안전성이 있으니까 이렇게 조심해서 운전하는 것이 바람직하다 하는 하나의 안전수칙의 지침으로 예시된 그런 개소의 사항이기 때문에 어떤 면에는 직접 안전문제하고는 조금 뉘앙스가 다르지만 실제 위험의 요소가 있다는 것은 사실이니까 이렇게 관리를 하고 있다는 말씀을 드리고요.

특히, 강조하신 대목이 이렇게 안전문제가 자꾸 제기되고 있는데 아까 金喜甲 委員도 같이 지적을 해 주셨습니다만 뭔가 책임지고 이런 안전사고 없이 시민들이 믿을 수 있도록 시민들이 안심할 수 있도록 조치가 되어야 될 것 아닌가 하는 말씀이 계셨습니다.

이 사항은 전적으로 저희들도 그런 책임의식을 느끼고, 제가 이런 이야기해서 대단히 당돌한 이야기가 될는지 모르겠습니다만 목숨을 바쳐서 자기 임무를 다하는 치명수임하는 정신적인 기조를 가지고 최선을 다해서 우리가 안전관리를 하고, 또 응분의 책임도 지는 각오를 가지고 해야 되겠다 하는 사항을 이 자리를 빌어서 委員長님 이하 交通委員님, 그리고 크게 나아가서는 우리 시민들에게 지하철을 책임지고 있는 社長으로서 이 자리에서 숙연하게 각오도 하고, 또 委員님들에게 다짐도 드린다 이렇게 말씀드릴 수 있겠습니다. 그렇게 이

해해 주시도록 부탁을 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員 보충 질의해 주십시오.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員인데요.

123개소에 대한 안전점검결과가 지금 나와 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○金喜甲 委員; 자료로 나와 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 나와 있습니다. 예를 들어서 차량 쪽에 4개, 전기쪽에 4개, 신호쪽에 6개, 통신쪽에 2개, 선로 쪽에 9개, 차량설비 5개, 토목분야에서 터널 37개, 고가 29개소, 교량 27개 이렇게 지적이 된 사례가 나와 있습니다.

○金喜甲 委員; 그 자료를 지금 제출해 주시고요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○金喜甲 委員; 외부 전문가들의 인적사항도 파악해서 해 주시고, 아울러서 연락처까지 같이 좀 파악해서 오늘 회의 끝나기 전까지 자료를 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇게 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 각오가 그렇게 비장하신데 왜 올해 들어서 여섯 번이나 사고가 납니까? 작년보다도 더 많이 납니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그 대목 정말로 안타깝습니다. 안타까운 대목이 지금 그 대목 때문에 監査院에서 20일간 저희 회사에 나와서 감사를 하고 있습니다. 감사를 하고 있는 와중에도 대단히 송구스럽습니다만 또 사고가 나고 있습니다. 우리 정성의 부족인지 정말로 안타깝습니다. 제가 여기 오면서 장애 줄이자 하는 것이 저의 큰 하나의 캐치프레이즈였습니다. 그래서 금년에도 11건만 내겠다고 아주 저희 직원들에게 한 자리 숫자로 낮추자고 강조를 했습니다. 그러나 우리 직원들이 너무 낮추어서는 시행이 안 되니까 적어도 작년에 15

건, 금년에 11건 정도는 의지의 표명 아닙니까, 그렇게 해 나갑시다 하고 제시된 것이 11건입니다. 그런데 벌써 5건입니다. 두 달로 봐야 되겠지요. 두 달이든 한 달이든 간에 종전에 그런 예가 없었습니다. 정말로 위원님들에게 송구스러운 이야기입니다만 안타까운 심정으로 제가 요사이 나날을 보내고 있고, 지금도 오늘 아마 監査가 끝나는 것으로 알고 있습니다만 아마 감사 20일 하고 들어가서 집중적으로 사고발생 원인이 무엇이라는 것이 지적되어서 저희들에게 시정도 제시될 것이고, 만약에 거기에 책임져야 될 분야가 있으면 아마 監査院에서 책임져야 될 분야도 명백히 해서 저희들에게 시정을 요구할 것으로 판단합니다만 정말로 진짜 안타까운 장면입니다.

저도 매일 같이 챙기는 장면이 철저히 좀 해라, 그런데도 아침에 나가보면 책상위에 상황보고가 와있는데 몇 분 장애가 있었습니다 하는데 위원님들 저에게 질책하시는 것 이상으로 저도 굉장히 간절한 안타까움을 가지고 있다는 사항을 이해를 해 주십시오. 그 대신 철저히 하겠습니다.

○梁敬淑 委員; 책임을 물으세요. 社長님이 책임지시겠다는 각오는 좋으신데 하부 책임자들한테, 분명히 작은 사고가 큰 사고가 됩니다.

그리고 대형사고에 관해서는 상당히 높아요. 왜냐하면 지금 노후화되었기 때문에 언제 어떻게 예상치 못한 사고들이, 기계가 어떻게 된다든지 이럴 수가 있다는 말입니다. 위험요소를 항상 안고 있는 것이고, 운행하고 있는 실제 종사자들이 불안감을 느낀다는 것 아닙니까? 대부분 65% 이상이 1번에서 5번 이상의 대형사고의 위협을 느꼈다는 것 아니에요. 물론 언론보도를 100% 믿을 수야 없겠지만 여하튼 간에 근

거 없는 것은 아닐 것이라는 말입니다.

그렇다면 작은 사고에 대해서도 책임을 분명히 물으세요. 그러면 경각심을 가질 것 아닙니까? 그냥 나는 막겠다고 혼자서 강조하면 뭐 합니까, 하부에서 안 따라주는데.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇게 하고 있습니다. 조그마한 사고가 났을 때도 계통 별로 해서 책임소재를 밝혀서 책임을 묻고 있습니다. 오히려 어떤 면에는 제가 때로는 대단히 외람된 이야기입니다만 이렇게 너무 지나치게 문책을 하면 사기도 그것 하나까 어떻게 하나 하는 식의 항의도 더러 받는 경우도 있습니다.

○梁敬淑 委員; 결국 야단치는 정도의 책임 무는 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아닙니다. 대개 경고, 또 경찰 때는 훈계, 그 다음에 징계까지 갑니다. 감봉, 견책, 심한 때는 면직도 시킵니다.

지금 간단한 예로 예시를 하면 이번에 종로선에 레일 파손 났을 때에 저희들이 징계를 해서 그 직원이 상당한 기술자인데 다른 회사로 가버리고 사표를 내고 그만두었습니다. 상당히 아까운 인력의 한 사람입니다만 그런 사례도 있습니다. 굉장히 저희들로서는 내적인 고충이 많다는 사항을, 일일이 이야기 못하는 이런 내적인 고통도 있다 하는 사항을 인식해 주시도록 부탁드립니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다. 보충질의 하겠습니다.

그런데 좀 뭔가 특단의 어떤 원인에 대한 규명이 있어야 될 것 아니겠습니까? 지금 가령 예를 들면 정상적인 사람으로 본다면 이렇게 자주 아프고 통증이 오는데 뭔가 어떤 문제가 있는 것 아니겠습니까? 그런데 물론 우리 社長님이 앞으로

사고가 안 나도록 책임을 지신다는 말씀은 정말 좋으신 말씀이고 너무나 치명수임하시겠다는 그 말에 와서는 그야말로 너무나 감동적인데 뭔가 어떤 원인진단이 있어야 될 것 아니에요.

도대체 무엇 때문에 이렇게 한 달에 사고가 잦는가.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 저희들도 하고 있습니다만 監査院에서 전문 인력이 나와서 20일간 지금 그 분야만 집중적으로 검토를 하고 있습니다.

그래서 저희들도 하고 있습니다만 아마 그 원인이 어디에 있다 하는 사항이 나올 것 아니냐, 물론 그런 외부적인 감사에 기대하는 것은 아닙니다만 우리 자신이 가장 중요한 것은 외부의 지적보다도 우리 스스로가 우리가 해야 할 일, 우리가 지켜야 될 일들을 수행해 나가는 것이 가장 중요하기 때문에 그렇게 하겠습니다만 참고로 監査院에서도 수준 높은 지적이 되어올 것으로 봐서 이렇게 오면 바로 우리가 가지고 있는 案하고 겹쳐서 委員님들이 걱정하시는 것처럼 이런 사고가 안 나도록 최선을 다해서 방지책을 강구하도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 거기에 대해서 뭔가 좀 다음 회의에 나오실 때는 뭔가 명쾌한 원인분석이 되어서 정말 지하철이 이것 때문에 좀 사고가 이렇게 그 동안 잦은 모양이다 이런 정도를 社長님께서 우리 委員會에 제출해 주셔야 양해가 될 것 같거든요. 거기에 대해서 별도로 아마 저희 위원회에 입장 표명이 있으셔야 될 것 같은데요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 별도 보고서를 작성해서 보고 드리도록 하고 설명 드리도록 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 거기에 대해서 보충질의 좀 하겠습니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員 보충질의하세요.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

안전에 대해서는 아무리 강조해도 지나치지 않을 것 같습니다. 그런데 저희 아까 우리 梁敬淑 委員님이나 金喜甲 委員님도 죽 말씀하셨습니다만 금년에는 차량이나 선로고장 이런 부분들이 지금 한 건씩 발생되었는데 작년에 이렇게 보게 되면 차량고장이 집중적으로 났거든요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇습니다. 16건 중에 10건이 차량고장이었습니다.

○朴謙洙 委員; 그래서 우리 지금 보고서에서도 특별대책을 수립하겠다고 했는데 지금 지하철에 대한 일반적인 시민의 생각은 그렇습니다. 이 地下鐵公社하고 都市鐵道公社 구분 않습니다. 그래서 地下鐵公社에서 조그마한 사고가 나더라도 서울시 지하철에서 사고 났다 이러지 地下鐵公社에서 사고 났다 이렇게 압니다. 그래서 지난번에 방화역 있는 데 전동차 서는 것이지 종로에 서는 것이 통합적으로 생각되어서 서울시민들이 느낄 때는 이 건수 플러스 都市鐵道公社 件과 같이 플러스가 되기 때문에 실제로 피부 체감으로 느끼는 사고에 대한 경각심은 대단히 높습니다.

이것은 아마 모든 시민들이 다같이 그렇게 공감을 하고 있는데 아무래도 물론 公社 社長께서는 公社에 대해서만 아마 책임이 있기 때문에 그렇게 하고 계신지 모르겠는데 이것은 서울시 차원에서 시민의 입장에서 보면 그러한 地下鐵公社나 都市鐵道公社의 공통된 것이라고 생각이 되고, 특별한 대책이 있어야 할 것으로 생각이 됩니다.

시민들 입장은 지금 우려하는 바가 보통이 아닙니다. 지금 다른 언론사 간부들을 만나도 또는 시청 간부들을 만나도 지하철에 대해서 상당히 우려들을 많이 해요. 그런데 그분들이

생각할 때는 都市鐵道는 아직 몰라요. 그 점을 각별히 유념하셔서 대책을 수립해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 유념하겠습니다.

○委員長 金永春; 그 부분에 대해서 李允中 委員 보충질의 하십시오.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다.

보충질의를 하겠습니다.

매일 안전사고가 난다 하는데 거기에 대해 시민들이 생명보험을 들지 않고는 타지 않을 수 없는 이런 상황이라는 인식까지 오고 있습니다.

안전사고에 대한 보험관계는 되어 있습니까? 그 관계가 알고 싶고.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 저희들 우리 열차로 인해서 생기는 사항에 대해서는 지난 몇 차인지 모르겠습니다만 市議會의 건의로 지금 보험에 가입이 일부 되어 있습니다. 그런데 아주 충분할 정도가 아니고 아주 기초적으로 지금 들어 있다 하는 사항을 말씀드립니다.

○李允中 委員; 안심하고 탈 수 있도록 해 주시기 바랍니다.

그리고 都市鐵道公債에 대해 지난번 제가 시정질문했던 몇 천억 都市鐵道公債 수입이 있는데 상업은행에 한 달 해 줄 것을 水道公債는 한 달에 해 주었는데 地下鐵公債 두 달 치 이상 해 주어서 특혜성이 있지 않느냐 하는 점에 대해서 설명해 주시고, 현재 수입 자료는 어떻게 되는지 그 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○委員長 金永春; 李允中 委員, 지금 보충질의 하시다가 본 질문이 나오니까 바로 답변하시기가 어려울 것입니다, 준비하고 그래야 되니까. 조금 이따가 질의순서를 드릴 테니까 지금

안전문제에 대해서 얘기가 끊어져요. 그래서 지금 안전문제에 대해서 답변을 하시다가 보충질의가 나왔습니다.

저도 그 부분에 대해서 한 가지 조금 궁금한 사항이 있어서 보충을 하렵니다.

전동차가 노후화가 되어서 지금 20년 이상 된 노후차량이 지금 교체를 하고 있는 것이 얼마나 되고 있습니까, 대략?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 60량입니다.

○委員長 金永春; 앞으로 교체대상이 60량이 남아 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 60량이 대상입니다.

○委員長 金永春; 바로 그 교체대상인 차량에서 나는 말하자면 차량사고는 얼마나 되는지가 궁금하고.

다음에 제가 그 동안에 들은 바로 보면 노후차량을 사실은 본질적으로 위험성이 있거나 그런 것은 아닌데 예를 들면 사람 인체로 본다면 생명에는 지장은 없는데 귀가 좀 안 들리고 이빨이 흔들리고 빠지고 이런 정도로 이렇게 소소하고 작은 부분에 이상들이 많이 생기고 그런다, 그런데 문제는 그런데 필요한 부품공급이 잘 안 되고 있다 하는 측면에 대해서 들은 바가 있는 것 같아요. 그래서 그런 부분에 대한 애로는 없는 것인지, 그리고 현재는 그런 부품공급에 대한 충분한 대응책은 세우고 있는 것인지, 또 심지어는 대기해 놓은 차량에서 필요한 부품을 빼서 고장난 차에 갈아 끼워서 운행을 하는 이런 일도 있다는 얘기를 들은 바가 있습니다. 그런데 그런 점들에 대한 궁금한 사항을 한번 말씀해 주시면 좋겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다. 노후차량 60량에 대한 사항은 당초에 문제가 있어서 이것을 완전히 대폐차하는 쪽이 맞느냐 안 그러면 지금委員長님이 말씀하시는 것처럼

부분적으로 개보수를 해서 사용하는 것이 타당하냐 이것을 전문기관에 의뢰해 본 결과 결국 지금 보수해서 한 3년 정도 안심하고 쓸 수 있는 그런 사항으로 보고 있는데 그것보다는 차라리 새로운 차를 도입해서 새로운 차로 교체하는 것이 바람직하다 하는 결론이 나와서 지금은 교체계획을 보수해서 쓰는 쪽이 아니고 새로운 차로 대체차하는 쪽으로 추진되고 있다하는 말씀을 드리고.

다음에 아까 부속품 이야기, 오래 전부터 저도 듣고 있는 그런 사항입니다만 부속품의 예비율을 높였습니다. 종전에 30%정도 하던 것을 50%까지 높여서 차량을 보수하는 데는 전적으로 지장이 안 나오도록 이것이 바로 아까 이야기했던 장애를 막는 요소 중에 하나다 해서 그렇게 해서 현재 委員長님이 걱정하시는 것처럼 부속품이 모자라서 다른 데 있는 것을 바꿔치기 하는 그런 사례는 없는 것으로 제가 알고 있습니다. 그렇게 생각하시면 되겠습니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員님.

○朴謙洙 委員; 그 부분에 있어서 자료를 한 가지 부탁을 드리겠습니다.

지금 부속품을 50% 정도까지 높인다고 그랬는데 현재 부속품 보유현황과 적정 부속품률이 어느 정도가 되는지 자료를 월요일까지 보내 주시기 바랍니다. 전 전동차의 부속품 필요현황과 보유현황 그리고 부족분에 대해서 월요일까지 자료로 보내 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○金喜甲 委員; 委員長님, 의사진행발언 있습니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員님 의사진행발언 하십시오.

○金喜甲 委員; 지금 地下鐵公社의 지하철 운행사고의 경우에

는 사실 천백만 서울시민의 불안감이 계속해서 가중되어 있고 그것은 비단 地下鐵公社의 문제뿐만 아니라 都市鐵道公社가 연쇄적으로 사고를 일으키고 있습니다. 그래서 사실은 地下鐵公社의 업무보고서 두 장으로 운전 장애 최소화해서 목표 11건 이내, 이런 차원에서 우리가 이 보고를 듣고 우리 위원회에서 그만둬야 될 사항이 아니고 저희들이 별도로 위원 간담회 등을 통해서 별도로 地下鐵公社를 방문을 해서 원인에 대한 대책도 듣고 이에 대한 해명이 있어야 될 것 같고요.

특히, 올 1월에 들어서 5건의 사고가 발생했는데 아까 제가 실무자한테 잠깐 들었습니다만 지금 이 통계 자체가 20분 이상의 지연사고에 대해서만 이렇다는 것입니다. 사실은 사소하게 5분 내지는 10분 이 정도의 장애만 생겨도 전체적으로 본다면 열차의 지연이라고 하는 것 자체가 꼬리를 물고 있기 때문에 진짜 엄청나게 시민에게 불편을 주고 우리가 교통위원을 하고 있지만 지역에서나 시민들이 볼 때 서울시議會 우리 교통위원들이 제대로 역할을 하지 못해서 이런 사고가 났는가 하는 그런 우려까지도 주고 있는 것입니다. 대단히 중요한 문제라고 생각이 들어서, 이 문제는 조금 이따가 우리 委員長님께 위원 간담회 등을 통해서 결론을 내려서 별도로 여기에 대한 대책장구가 필요하겠다는 말씀을 드리는 바입니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 金喜甲 委員의 의사진행발언 내용을 잘 알겠습니다.

이 자리에서 지금 논의할 사항은 아닐 것 같고 별도 시간을 가져서 충분히 또 여러 위원님들이 계신 자리에서 이 문제를 주제로 앞으로 현장방문을 해서 현장 확인도 하고 조사할

필요가 있는 것은 조사도 하고 그러한 계획을 또 가질 필요가 있는 것인지에 대해서도 논의를 통해서 마무리를 해서 필요할 때는 공사측에 연락을 하고 그렇게 하는 것으로 하겠습니다.

다음에 梁敬淑 委員님.

○梁敬淑 委員; 안전사고와 관련해서 지연사고만 일어나는 것이 아니에요. 지연사고는 요즘에는 일부 일어나는 것이고 더 심각한 것은 을지로에 선로가 15cm씩 끊기는 그런 일이 없나, 계기판이 고장나는 일이 없나, 이것이 다양하게 일어나고 있다고요, 지금. 제어장치가 고장난다든지 신호기가 고장난다든지 또 선로가 끊긴다든지 지연된다든지 폐쇄회로가 제대로 보이지 않는다고 호소하는 기관사들도 많고 이런데 그렇다면 그 시설에 대해서 선로를 많이 바꾸어 오지 않았습니까, 그 동안에. 그러면 이 부분에 대한 일체점검이 자체적으로 監査室에서 들어가야 됩니다. 監査院에서 감사하는 것과 별도로 자체 예방책을 가져야지 언제까지 그냥 타 기관에서 하는 것만, 전문가 용역 이런 식으로 만할 것이에요? 내부에도 전문가들이 있을 것이고 그 내에 직원들이 1만 명 이상 되는데 왜 그런 예방을 못합니까? 그리고 왜 점검을 못해요? 자체점검을 해야죠, 예방을 하려면. 선로에 대해서 일체점검을 다 하시고 자체적으로 그래야 되는 것 아닙니까? 선로를 교체했는데 어디에서 어떻게 끊겨있는지 확인해 보지 않고 어떻게 알아요? 그리고 또 다시 그것이 반복되지 않으리라는 보장이 어디 있습니까? 다음에 선로를 공사하고 있는 도중에 또 사고가 일어나지 말란 법이 어디 있습니까? 그 과정에서 열차가 왔다갔다하는 것 아닙니까? 그렇다면 그런 부분의 안전에 대한 예방책도 마련을 해야 되는 것이고 계기판이라든지 폐

쇄회로라든지 신호등이라든지 이런 시설에 대한 점검을 자체적으로 감사도 하고, 監査室이 있지 않습니까? 監査室에서 특별대책반을 구성해서라도 전문가 집단으로 해서 자체 특별대책반을 구성해서 자체감사에 들어가서, 왜 監査院한테 그런 감사를 집중적으로 당해요? 자체적으로 예방할 수 있는 예방책들이 얼마든지 사전에 있었는데 나중에 당하면 물론 公社에 책임지우고 公社에 문제 지적받고 공무원들도 다치고 서울市の 치명적인 상처를 입히는 것이고 議會에도 상처를 입히는 것이예요, 그런 자체예방으로 못함으로써. 議會는 뭐 했냐 이려고, 서울市는 뭐 했냐 이려고, 그러면 公社 차원에서는 뭐 했습니까? 그러면 중앙정부인 監査院에서 나와서 할 때만이, 감사결과서 보니까 대부분 監査院이 지적하면 겨우 그때 가서 징계조치 감봉 1개월 이런 것 하드만요, 어찌다 한번씩. 그것에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변 드리겠습니다. 언젠가 기억이 확실히 나지 않습니다만 본회의에서 지금 梁敬淑 委員님 말씀하시는 것처럼 질의가 있었습니다. 제가 그때 답변 드린 사항이 이런 답변입니다.

저희들이 안전점검 안 하는 것이 아닙니다. 수시점검, 정기점검, 계절별점검, 일일점검 다 하고 있습니다. 솔직히 말씀드려서 대단히 죄송스러운 이야기입니다만 천백만 시민이 다 밤에 잠자는 사이, 우리 136명의 의원님들이 밤에 잠자는 사이 밤 1시부터 시작해서 4시 반 사이 차안 다니는 사이에 우리 3,000여명의 직원들이 선로에서, 정비장에서, 전선에서, 교량에서 다 점검을 매일매일 하고 있습니다. 매일매일 하면서 예방하고 적발하면 바로 조치하고 하기 때문에 아까 말씀드린 것처럼 탈선사고라든가 또 차가 충돌한다든가 교량이

붕괴돼서 하는 사례가 20여 년간 운행하면서 인명과 재산의 손실을 가져오는 그런 사고는 없이 지금까지 운행되고 있는 것 아닙니까? 그런 사항이 없다고 한다면 지금 梁委員님 이야기하시는 것처럼 아마 엄청난 일들이 여러 번 생겼을 것입니다. 그래서 지금 말씀드린 것처럼 監査院에서는 특별히 점검하러 나온 사항이지 우리 직원들이 일일점검, 월상점검, 주간점검, 특수점검, 야간점검, 또 아까 이야기한 탐상차에 의한 점검, 이런 여러 가지 점검을 하면서 전부 시정해 나가고 미리미리 조치해 나가고 있습니다. 그런 사항을 좀 인식을 해주시기 바랍니다.

○梁敬淑 委員; 알겠어요, 알겠는데 그런 식으로 말씀하시면 납득할 수가 없어요. 왜냐 하면 원칙이 뭡니까? 안전사고 한 건이라도 나야 돼요, 안 나야 돼요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 안 나야죠.

○梁敬淑 委員; 안 나야 되는데 나고 있잖아요. 그것에 대해서 그렇게 목소리 높여서 다 잘하고 있다고.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아니, 그렇다 하는 사항을.....

○梁敬淑 委員; 그런데 15cm 선로가 끊긴 것을 육안으로도 다 확인할 수 있어요. 매일 그렇게 점검 열심히 하고 불철주야로 노력하는데 왜 발견 못했습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그것을 누가 발견했습니까, 시민이 발견했습니까?

○梁敬淑 委員; 사고가 났잖아요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 사고가 나지를 았았습니다. 우리 직원이 발견하고 바로 예방조치를 한 것입니다.

○梁敬淑 委員; 설비장치들도 계속적으로 안 보이고 닦지도 았고 여러 가지 문제들을 지적하고 있잖아요. 지금까지는 물

론 안전사고가 많이 나지는 않았어요, 1호선에서. 그리고 안전사고가 많이 나지 않았던 부분에 대해서 지금 갑자기 늘어나니까 우려를 하고 있는 것 아닙니까, 위에서는. 그리고 앞으로도 그런 우려가 많이 있는 것 아니에요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 이런 어려움이 있다 하는 사항을, 철저히 하겠습니까만 있다 하는 사항을 우리 위원님들에게 호소 드리는 사항입니다.

다음 사항을 답변 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 梁敬淑 委員님, 그리고 우리 公社 社長님, 지금 梁敬淑 委員님께서 누누이 강조해서 지적하고 답변을 요구하는 사항들이 어떤 위원님들간에 어떤 시민들간에 백번을 강조해도 모자라지 않는 부분입니다, 안전에 관한 부분이기 때문에. 그렇게 아시고, 다음에 질의를 하실 때는 위원님들께서 참고를 해 주십시오. 말하자면 각 위원님들이 궁금하고 또 나머지 몇 분들이 질의할 분들도 있는데 보충질의를 몇 분이 물론 하기는 했습니다만 답변사항은 계속 길어지다 보니까 같은 말이 중복이 되는 것 같습니다. 될 수 있으면 좀 핵심을 가지고 중심적인 얘기를 물어 보고 또 답변할 때도 정확하게 답변을 해 주셔서 중언부언 이렇게 얘기가 계속 되지 않도록 해 주시기 바랍니다.

이어서 더 답변할 사항이 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아직 세 가지 정도 답변이 남아 있습니다.

○委員長 金永春; 계속해 주시기 바랍니다. 잠깐만요, 우리 李智文 委員님께서 안전에 관한 보충질의를 하겠다고 합니다.

○李智文 委員; 지금 계속해서 안전운전 장애 건에 대해서 얘기가 나오고 있는데 본위원은 다른 각도에서 한번 여쭙보려

고 합니다. 운전 장애가 제가 알기로 최근에 95년 19건, 96년 16건이고 올해 목표 11건 아닙니까? 계속 감소추세에 있는데 유독 1월 한 달 동안에 5건이나 생겼다는 것은 아주 조직자체가 어떤 심각한 문제가 있지 않는 선에서는 저는 생기지 않는다고 봅니다. 그런데 제가 보기에는 이것이 1월에 노동자 총파업과 좀 관련돼서 정비상에 문제라든지 점검에 문제가 생겨서 올 수도 있지 않는가 하는 생각이 드는데 거기에 대해서 어떻게 생각하시는지 답변해 주시면 고맙겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 보기로는 그런 사항은 아니지 않느냐 이렇게 봅니다. 아까 말씀드린 것처럼 저희들도 점검을 하고 있고 또 아까 깊이 있게 말씀드렸습시다만 監査院에서 한 20일간 그 점만 집중적으로 감사를 하고 있습니다. 그래서 왜 1월이 이렇게 많이 생겼는가하는 사항이 저희들은 저희들 나름대로 점검을 해서 확인을 하고 院에서도 그런 사항이 지적돼서 거기에 대한 개선책까지 아마 지적이 안 되겠느냐 이런 생각을 갖습니다. 예를 들어서 감사사항을 하나 설명을 드리면 저희들이 남태령 너머에 직류, 교류 사구간을 해 놓고 있지 않습니까? 직류와 교류 철도하고 연결하는 사구간을 하는데 거기에 아주 올라가는 정점에 되어 있다, 예를 들면 監査院에서 지금 보는 시각입니다, 이것을 평지에다 직·교류하는 사항을 사구간을 만들면 훨씬 지금처럼 운전으로 인한 사고는 안 생길 것이다, 예를 들면 이런 이야기입니다. 이런 기술적인 사항까지 점검을 하고 있다 하는 사항을 말씀드립니다.

그래서 아까 金喜甲 委員님 말씀하신 것처럼 저희들 전체적인 것을 수합을 해서 여기에 대한 종합보고서를 내도록 이렇게 하겠습니다. 그것을 이해해 주시도록 부탁을 드립니다.

그리고 梁敬淑 委員님 안전문제 다음의 큰 문제 중의 하나가 지금 도시철도공채에 대한 상환관계 3%를 조정해서 추진하고 있는데 그 사항은 어떻게 진행되고 있는가 하는 말씀이 계셨습니다. 저희들 公社에서는 서울市에 지금 연리 6%를 3%로 조정을 하고 5년 거치 분할 상환하던 사항을 일시상환하도록 해서 市에 건의를 하고, 市에서는 이 사항을 검토를 해서 현재 도시철도공채발행조정변경에대한조례 준칙 안을 내무부에 올려서 내무부에서 검토하고 있는 단계로 알고 있습니다. 그렇게 이해를 해 주시면 고맙겠습니다.

그 다음에 혼잡도 문제 말씀이 계셨습니다. 전적으로 위원님 말씀하신 것처럼 평균 혼잡도의 뜻보다는 러시아워나 일반시간대에 혼잡도로 구분해서 시민들에게 알리고 또 구분해서 대책을 강구하는 것이 바람직하지 않느냐 하는 말씀이 계셨는데 그것은 전적으로 우리 위원님이 지적하신 데 동의합니다.

그래서 앞으로 혼잡도에 대한 분석 발표도 러시아워와 일반시간을 구분해서 하고, 그 다음에 혼잡도를 줄이는 개선대책은 참 매우 어렵습니다. 왜 그러냐 하면 옛날에는 혼잡도가 적었을 때 증차를 해서 지금 1,944량이 되어 있습니다만, 1,944량이라는 것이 현재의 시설되어 있는 운행시간이나 홈의 역 기능으로 봐서 맥시멈입니다. 더이상 차를 더 투입할 수 있는 여건이 못 되는 사항이기 때문에 러시아워를 다시 낮추는 방법은 운행시간을 조정해서 예를 들면 한 타임을 더 임시열차를 넣어서 시간을 조정하는 쪽 외에는 방법이 없다 이렇게 보기 때문에 혼잡도 문제는 러시아워와 일반시간을 구분해서 하면서 혼잡도를 줄이기 위해서 최선을 다해야 되겠다 생각하고 있습니다.

특히, 당산철교가 중단됨으로 해서 지금 운행회수가 좀 줄었습니다. 줄다 보니까 서울대학역부터 시작해서 교대입구까지 특히 그 사이가 상당히 혼잡해 가지고 종전보다 많은 혼잡도를 가지고 있습니다. 그래서 거기에다 우리가 중간에 임시열차를 신도림역에서 그 사이에 하나 끼워 넣는 방법을, 굉장히 시간적으로 어렵습니다만, 그렇게 하다 보니까 상당히 완화되는 효과를 보았고, 또 이번에 2월 15일 합정역에 회차시설을 연장하다가 보니까 거기에 들어가는 회수 때문에 조금 여유가 생겼다는 사항을 참고로 말씀드리면서 위원님이 지적해 주신 대로 그런 혼잡도 문제는 그렇게 파악도 하고 조정도 해 나가도록 할 생각입니다.

○梁敬淑 委員; 우려스러운 것은 무엇이나 하면 수송인원을 유치하는 목표를 점점 몇 만 명씩 늘려 나가고 있거든요. 1~4호선 수송 유치인원은 늘려 나가고 있는데 혼잡은 그렇다면 더 가중된다는 말입니다. 그렇지 않겠습니까? 유치 승객수가 늘어난다면 그것에 대한 환경이라든지 혼잡도를 낮출 수 있는 어떤 특단의 방안을 가지고 유치경쟁을 벌여야지 유치만 많이 하고 실제로 환경이라든지 서비스라든지 이런 부분의 개선은 별달리 대책이 없다, 이렇게 말씀을 하시면 차라리 걱정.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 차량증차에 대한 대책은 그런 사항이나 예를 들면 접근성 제고문제라든가 셔틀버스를 역까지 연결하는 문제라든가 그 다음에 안내에 대한 문제라든가 이런 사항으로 해서 시민들이 조금 더 편하게 접근할 수 있는 방향으로 개선해야 될 대목이라고 생각합니다.

○梁敬淑 委員; 하나만 여쭙 보겠습니다. 한 칸에 100%가 몇 명입니까? 2기는 165명이라고 하는데 똑같습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 160명입니다.

○梁敬淑 委員; 알았습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그 다음에 우리 위원님이 관심 가져준 사항이 환경문제 같습니다. 환경 전광판을 봤는데 거기에 좋은 점만 예시를 하고 또 여러 군데 측정소를 두고 계시판을 두어야지 한 군데 해 가지고 되겠느냐 하는 요지의 말씀이 계셨습시다만, 전적으로 옳은 말씀입니다. 저희들 그 숫자는 제가 우려하는 것 중의 하나입니다. 앞으로는 직접 어디에 가져가서 채취하는 것이 아니고 측정기를 놔둔 데서 자동적으로 되기 때문에 엄청나게 나쁜 숫자가 나올지도, 저도 굉장히 우려하는 대목입니다만, 어쨌든 간에 현실은 현실대로 시민들에게 솔직하게 알리는 것이 바람직하다 하는 그런 생각에서 저희들이 그런 것을 무릅쓰고 설치하기는 했는데 아까 말씀드린 대로 현시하는 판은 하나입니다만, 훨씬 더 호선별로라도 최소한도 한 군데씩은 늘려 나가는 쪽으로 특히 환승역에다 함으로써 시민들이 많이 볼 수 있도록 이런 쪽으로 가면서, 그 다음에 아까 측정하는 장소를 예를 들면 무슨 덕수궁이라든가 환경공해가 그리 심하지 않은 데서 하는 것은 아무런 뜻이 없지 않느냐 하는 것은 저도 같이 생각합니다. 그래서 그런 대목도 공해를 측정하는 데 가장 합리적인 장소에다 설치를 해서 측정 장소도 늘리고 계시판도 늘려 나가도록 하겠습니다.

여기에 하나 첨가해서 말씀드릴 사항은 이왕에 그런 현시판을 만들 바에는 공해측의 정보만을 제공하지 말고 조금 다른 생활정보도 제공하는 것이 바람직하다 그것을 연구하고 있습니다. 예를 들면 그 현시판에다가 일기에 대한 예보라든가 또 예를 들면 물가에 대한 예보라든가 또 아니면 무슨 증권시세

문제라든가 이런 사항도 다각적으로 현시함으로 해서 지하철 공간이 바로 시민들이 생활정보를 얻을 수 있는 공간으로 친숙해 질 수 있는 방향으로도 연구개발 돼야 되지 않느냐 이런 생각을 가지고 그런 쪽으로 해서 지금 처음 시작이니까 이것을 연구 발전시켜서 소기의 성과가 나도록 추진해 나가고 열심히 하겠습니다.

대개 지금 사항이 우리 梁委員님께서 지적하신 재정문제, 그리고 수의계약에 따른 여러 가지 문제, 그리고 안전문제, 환경공해 문제, 시민들의 혼잡도 문제, 이런 중요한 사항들을 아까 전제로 했습니다만, 보다 효율적인 운영을 위해서 제시해 주셨다고 생각을 하고 아까 처음에 인사드린 것처럼 전적으로 기본적인 사항에 대해서 공감을 하면서 구체적으로 저희들이 어려웠던 사항, 또 앞으로 시정해야 될 사항을 대체로 말씀드렸다 이렇게 생각합니다. 깊은 이해 있으시도록 부탁드립니다. 이상입니다.

○委員長 金永春; 답변이 다 되셨습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 준비된 답변은 되었고 李始英 委員님 지금 오셨습니다만, 답변을 드리겠습니다.

○委員長 金永春; 지금 우리 李允中 委員께서 간단한 질의를 하나 하고 답을 듣고 자리를 비우고 싶은 모양입니다. 李允中 委員 질의하십시오.

○李允中 委員; 간단한 질의입니다.

李允中 委員입니다. 안전사고 때문에 말이 많고 계속 문제가 생기는데, 티켓에 보험 관련이 되어 있습니까, 400원짜리? 간단하게 그것 하나 물어봅시다. 안전사고 등이 났을 때 보험료가 들어가 있느냐.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 현시되어 있지 않습니다.

○李允中 委員; 안전에 대해 상당한 우려가 있는데 그것에 대한 대안도 세워 볼 때가 아닌가 이렇게 생각합니다.

그리고 지하철 2호선 홍대입구역의 역명 변경에 관한 질의를 하겠습니다. 현재 홍대입구역의 위치가 마포구 동교동에 있고, 특히 동교동 로터리와는 불과 100여m 내에 있어 지역 주민들의 역명 변경요구가 여러 차례 제기되고 있습니다.

또한 충정로입구·경기대입구역처럼 이렇게 동교동·홍대입구역 이런 식으로 병기하는 것이 옳다고 보여진다고 합니다. 그래서 公社에서 검토하여 交通管理室에 역명을 건의할 용의가 있으신지, 역명을 변경해 달라는 이야기입니다. 거기에 대해서 답변해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 통상적으로 역명변경은 지역에서 신청을 하고 일종의 민원으로 접수를 해 가지고 저희들이 그것을 지명심사위원회나 서울시로 올리는 사항이기 때문에 저희들이 능동적으로 하는 것도 바람직한 이야기입니다만, 그쪽 지역에서 역명 변경에 관한 사항을 제기를 해 주시면 하는 사항입니다.

○李允中 委員; 글썄 제기가 와서 제가.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 접수를 시켜 주시면.....

○李允中 委員; 지명위원회 있지요? 역명 지명위원회 위원들의 자료를 제출해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 행정과에 협조를 구해서 드리겠습니다.

○李允中 委員; 이상입니다.

○委員長 金永春; 다음 질의하실 위원님.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

C&C하고 후불카드 계약은 이미 한 것으로 알고 있는데 향

후 선불카드문제는 계속적으로 계약을 할 것인지 그것을 하나 얘기해 주시고.

향우용역과 이달인가 다음달에 계약을 하는데 계약내용이 어떻게 되는지 그것도 설명해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 답변 드리도록 하겠습니다.

李始英 委員께서 제일 먼저 질문하신 근무교대제라든가 지금 4조 3교대를 3조 2교대제로 하겠다 그런 이야기인데 지금 노사간에 협의가 가능한지 이런 말씀이 계셨습니다.

저희들이 이야기하는 사항은 3조 2교대 쪽의 이야기를 하셨는데 그런 사항이 아니고 전반적인 사항을 근무교대 제도를 검토하겠다는 그런 내용이 되겠습니다.

참고로 말씀드리면 제가 사장으로 부임하면서 바로 이 직제 개편에 대한 사항을 깊이 검토를 해 가지고 개선하려고 노력을 했습니다만, 노사간에 협조가 되지를 알아서 협의가 되지 못해서 지금 이 분야는 현재 답보상태에 있다 하는 말씀을 드리고, 분명히 말씀드려서 이것을 근로조건 개선이기 때문에 노사간에 합의가 이루어지지 않으면 진행이 굉장히 어렵게 된 처지입니다. 그래서 그런 사항이 되어 있다는 것을 이해해 주시고,

○李始英 委員; 그러면 노조에서 아직까지 원하지 않는다는 말씀입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇습니다.

두번째 사항이 레일 안전에 관련해서 예방조치는 어떻게 하고 있고, 점검을 어떻게 하고, 또 레일탐상차가 과연 믿을 만하게 점검을 해 내고 있느냐 이런 말씀이 계셨습니다만, 아까 말씀드린 것처럼 레일 안전관리를 위해서는 선로 보수요원이 매일 해당구간에 대한 선로 순시 점검을 시행하고 있고, 취약

개소에 대해서는 월간점검과 아울러서 또 분기점검, 연간점검, 정기점검을 중점적으로 시행하고 있다는 말씀을 드립니다.

계절별 특별점검은 해빙기인 3, 4월에 하고 우기에는 6, 7월, 동절기는 11월에서 2월 이렇게 나누어서 종합대책을 수립하고 있고, 아까 전문가들에 대한 점검도 이야기했습니다만, 대학교수팀 등에 의해서 연 2회 취약개소에 대한 점검을 하고 있고 특히 명절, 연휴 이런 때 혹은 입시계절 이런 때는 만일의 경우 장애가 생기면 엄청난 사회적인 문제가 있기 때문에 특별히 수시점검을 해서 안전을 기하고 있다 하는 말씀을 드립니다.

레일훼손에 대한 사항들은 93년까지는 위원님들 잘 아시는 것처럼 인력에 의해서 육안으로 점검을 해 왔습니다만, 93년 9월부터는 초음파 레일탐상차를 도입해서 정밀점검을 하고 있습니다.

그래서 정밀점검 결과 탐상차의 기능문제와 상당히 함수관계에 있기 때문에 레일탐상차의 기능 및 효능에 대해서 말씀드리면 레일탐상차는 최대의 속도가 20km입니다. 金喜甲 委員님 아까 80km 이야기 나와 가지고 시간이 맞지 않느냐 말씀 계셨습니다만, 제가 여기 자료 보니까 최대속력이 20km입니다. 그래서 보통은 10km 다니면서 점검하고 있지 않느냐 이렇게 보고 있고, 97년 1월까지 154개소의 레일 균열, 아주 미세한 것까지 다 점검을 한 사항인데 이번에 저희들 종로선에 절손된 그 사항을 점검을 해 보니까 레일탐상차가 사각분야가 있다고 한다면 바로 분기점 분야가 제대로 점검이 안 된다는 사항이 지적이 돼서 지난번 사고난 후에 전부 분기점에 대해서 실제 현장 분해점검을 다 했다는 것, 그러니

까 탐상차가 사각지역이 있다는 분기점에 대해서는 조금 정확하게 체크 안 되는 분야가 있다는 사항을 이번 사고를 계기로 해서 저희들이 발견한 사항이 되겠습니다.

그래서 탐상차를 가지고 저희들이 주기적으로 안전에 대한 정밀점검을 하고 있다는 말씀을 드리겠습니다.

그리고 장위동, 석관동 일대의 주민들이 지하철과 연계되는 마을버스노선문제는 거기가 지금 현재 국철구간까지 석계역까지는 되어 있습니다. 되어 있는데 저희들 4호선 관내에는 연결버스가 되어 있지 않습니다. 그래서 이것은 市하고 한번 협의를 해 보는 쪽으로 해 나가도록 하겠습니다.

○李始英 委員; 거기에 대해서 하나 묻겠습니다.

마을버스 같은 경우는 地方自治團體의 區廳長의 협조요청이 있어야만 서울시에서도 이루어지는 것이니까 지하철에 대해서 경영합리화방안에 따라서 지역의 교통수단 불편을 해소하는 차원에서 관할 구청에 협조의뢰라든가 협의를 해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 협의를 하겠습니다.

아까 梁敬淑 委員님 말씀처럼 서비스 향상을 위해서는 접근성 제고도 큰 것이거든요.

○李始英 委員; 그런데 거기를 보게 되면 협의가 어디까지 되어야 되는가 하면 강북구청까지 협의가 되어야 되는데 미아삼거리역을 경유할 때는 강북구하고 협의가 되어야 되는 것입니다. 유턴하는 과정에도 주민들 얘기를 들어볼 때는 성북구를 거쳐서 다시 강북구를 경유해서 유턴해야만이 된다는 것이 있으니까 한번쯤 地下鐵公社에서는 양 구청간에 민원해소 차원에서도 한번 협조의뢰를 하는 것이 좋을 것이라고 생각합니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 알겠습니다.

그리고 일부 지하철을 타보니까 2호선에서 그런 것을 느꼈는데 조명이 어두워서 책보기도 어렵다는 말씀 대단히 송구스럽습니다. 저희들 조도는 200에서 220룩스로 되어 있는데 청소가 불량하다든가 했을 경우에 제대로의 조명도가 나오지 않는 사례가 있기 때문에 청소를 좀더 강화해서 또 노후 된 형광등 이러한 사항이 있습니다. 이것을 교체하는 쪽으로 해서 1/4분기에는 저희들 생각으로는 약 3,600개 정도를 교체할 생각을 가지고 있습니다. 그렇게 해서 밝게 해 나가도록 이렇게 조치를 하겠습니다.

그리고 노조에 관한 사항을 질의했습니다. 이번 파업을 주관한 노조간부 5명에 대한 고소 고발을 했는데 거기에 대한 사항을 설명을 보고를 했으면 좋겠다는 말씀이 계셨습니다. 저희들 노조를 주관하는 집행부 다섯 사람에게 대해서 파업을 주도했다는 그러한 사항으로 경찰에 고발은 해 놓고 있습니다.

그러나 제가 알기로는 이 사항은 勞動法 개정과 관련된 시국사항하고 함수관계에 있는 것으로 이해를 하기 때문에 형식적인 절차면에서 지금 고소 고발은 해 놓고 있습니다만 그 사항과 연결시켜서 그 사항의 해결의 순위라든가 해결의 사항이라든가 이런 사항들을 깊이 감안해서 다른 나머지 문제도 고려 하겠다 하는 사항을 이 자리에서 말씀을 드리고요.

기이 저희들 약 3,000명 상당의 직원들에게 경고 내지 훈계 조치를 했습니다. 이 사항은 이 자리에서 분명히 말씀드립니다만 무슨 파업에 참가했기 때문에 그것으로 인해서 저희들이 훈계, 경고한 사항은 아닙니다. 단지, 복귀를 하라는 社長의 지시, 社長이 회사경영을 위해서 社長이 이럴 때 빨리 복귀를 해야 되겠다고 이야기를 하고 직원들에게 서면으로, 전보로 다 통고를 냈는데 그 시간 내에 복귀하지 않은 사항에

대해서 앞으로 회사 경영을 위한 社長の 여러 가지 운영지침의 관행을 위해서라도 앞으로는 그런 사항이 없도록 했으면 좋겠다 하는 차원의 경고 내지 주의사항을 했다 하는 사항을 이해를 해 주시고, 앞으로 과업에 관련된 여러 가지 조치사항은 여러 가지 함수관계에 있는 주변사항들을 잘 지켜보면서 처리를 해 나가는 쪽으로 이렇게 하겠다는 것을 다시 한 번 말씀드립니다.

그리고 마지막에 질문하신 선불카드......

○委員長 金永春; 地下鐵公社 社長님, 지금 막 고발조치한 사항과 관련한 보충질의가 있습니다.

朴謙洙 委員 질의하십시오.

○朴謙洙 委員; 보충으로 한번 질문을 드리겠습니다.

우선 드리기에 앞서서 작년에 노사협의를 할 때 해고자복지가압류 손배청구에 관해서 노사가 합의를 해 내면서 가압류와 손배 청구는 거의 해결이 된 문제입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 되지 않았습니다.

○朴謙洙 委員; 이 상황이 어떤 상황이지요?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 가압류문제는 해제를 했습니다. 왜 그러냐하면 가압류라는 것은 그 법적인 취지가 승소를 했을 때에 채권확보의 수단으로 하는 사항이기 때문에 우선 저희들이 해제를 하고, 단지 소송은 현재 진행중에 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그리고 해고자 복직은 지난번에 15명 되었습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 15명 했는데 그것은 그 당시 노사간에 단체협약사항이나 그런 사항은 아닙니다만 노사간에 화합을 이룩하는 분위기 조성을 위해서 저희들이 노사간에 협의를 해서 법률상으로 제재요건이 안 되는, 예를 들면

징역형이나 이러한 사항으로 해서 자격요건이 안 되는 범위 내에서, 또 상호 입장에서 검토를 해서 도저히 복직이 되어서는 조금 문제가 있다 하는 한 사람 제외해 놓고 법상 결격요건이 안 되는 사람에 대해서 상호간의 협의에 의해서 복직조치를 했습니다.

○朴謙洙 委員; 그분들이 13명입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 15명.

○朴謙洙 委員; 아니, 15명은 복직이 되고, 나머지 그때 문제되었던 중에서 안 된 사람들.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 20명이 남아 있습니다. 35명이었습니다.

○朴謙洙 委員; 제 이야기를 마치기 전에 한 가지만 더 물어보겠습니다.

제가 볼 때는 노사화합이 우리 社長이 그간에 작년에 노사합의 해내는 과정속에서 상당히 긍정적으로 쉽게 얘기하면 노동자와 사용자간에 시민의 발을 묶지 않고, 지하철을 세우지 않기 위해서 상당히 양쪽에서 많은 노력을 했다고 봅니다. 그런 결과가 이렇게 나왔는데 이런 노력은 이룰테면 社長이나 아니면 노조위원장간의 어떤 문제가 아니고, 노조 전 간부 또는 노조원과 회사의 사장 이하 이사 이하 또는 소장을 비롯해서 간부들 전체가 같이 노력해야 노사화합이 되지 사장 혼자만의 힘으로는 결국 달성되리라고 보지 않거든요.

혹시 그런 의미에서 노사간에 이렇게 社長 外的 간부들 중에서 혹시 현업에 계신 분이랄지, 아니면 본부에 계신 분이랄지 노조와 관계를 개선해 보자 해서 화합적인 노력을 하신 분들이 社長님이 생각하실 때는 계시다고 생각하십니까, 社長 외에?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 참 대단히 외람된 답변을 드리게 된 것을 양해해 주시도록 부탁드립니다.

제가 주장하는 사항은 우리 모두 하나의 집안 식구가 되는 방향으로 가자, 또 우리 간부들은 바로 그렇게 되기 위해서 자기 영역의 사항은 자기 책임하에서 최선을 다해서 그런 분위기를 만들도록 노력을 해 달라 이것이 사장이 주장하는, 또 그렇게 호소하는 대목 중에 하나이고, 저희들 간부들도 제가 알기로는 그런 방향에서 상당히 노력을 하고 있다 이렇게 생각하고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 저희가 이렇게 의회차원에서 상당히 객관적으로 보려고 노력을 많이 합니다. 많이 하는데 이번같이 勞動法 과문으로 인해서 본의 아니게 이룰테면 전동차가 쉬거나 노사가 대립을 하거나 하는 경우가 있습니다. 이것은 노조입장에서 봤을 때는 전혀 勞動法에 관한 한 현재 어떤 이룰테면 날치기 통과가 안 되었으면 과업을 할 이유가 하나도 없습니다.

이 책임이 지금 현재 국회나 정부에서 얘기하는 것처럼 노사간에 임금협상을 하는 과정 속에서 발생했거나 아니면 회사 내의 어떤 문제로 인해서 발생하는 것이 아니고 전적으로 국가가 정부가 책임져야 될 문제인데 그런 문제를 이룰테면 의외의 문제였거든요. 이런 문제가 나왔음으로 해서 그간에 노동자와 사용자간의 신뢰관계가 혹시 잘못 대처함으로써 다음에 오는 노사간의 신뢰관계가 깨질 우려도 있다는 데 대해서 저는 상당히 우려를 하고 있습니다.

왜 그러냐하면 지난번에도 노사합의를 하면서 아직 해고자 복직문제가 안 되고 손배도 진행중이고 해서 노조입장에서 보면 상당히 앞으로도 문제가 남아 있습니다. 완전히 해결된

것이 아닙니다. 더더군다나 또다시 임금협상이 된다고 그러면 노조입장에서는 어떻게든 노조의 목소리를 높이려고 할 것입니다.

그런데 지금까지의 어떤 노조보다도 지금 현재의 노조가 합리적이라는 생각이 듭니다. 그리고 현재의 집행부도 합리적이라는 판단이 듭니다.

그래서 작년에 그런 대타협이 나왔고, 지금 무리 없이 해 가는데 지금현재 이번 勞動法 事件을 보면 社長님 뜻은 어디 있는지 모르지만 그 대처하는 데 있어서는 확실히 우려해요. 노조를 자극하는 부분이 있습니다. 제가 볼 때는 그런 부분으로 인해서 만약에 시민한테 피해가 오거나 지하철 입장에서 어떤 변화가 온다면 그것은 회사 운영에 대해서 문제가 나옵니다.

그래서 현재 이 문제가 勞動法이 완전히 개정이 안 되었기 때문에 개정될 때 어떻게 될지는 모르겠습니다만 이 문제도 현재 불씨로 남아 있고 노사협약도 남아 있는 상태에서 이런 문제에 대해서 절대 집행부가 화합적인 차원에서 가야지, 만약 그렇지 않고 잘못 가게 되면 결국 피해는 시민만 보게 됩니다. 이 점에 대해서 社長님의 소견을 한번 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 委員님 지적해 주신 대로 전적으로 朴謙洙 委員님 말씀하시는 그런 뜻을 충분히 참고로 해서 노사간에 화합이 깨지지 않는 방향으로 저희가 노동조합측하고 충분한 대화를 하도록 그렇게 하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 그 문제는 社長님뿐만 아니라 집행부의 전 간부가 같이 풀어야 할 문제입니다. 그 점에 대해서 말씀해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아까 말씀드린 것처럼 우리 회사 간부들도 지금 社長이 이야기하는 생각과 같은 맥락에서 일선에 지도도 하고, 일선에 여러 가지 대화도 하고 있다 이렇게 보시면 되겠습니다.

○委員長 金永春; 委員長이 조금 듣다 보니까 보충해서 묻겠어요.

이번 勞動法 과동을 겪으면서 아마 이제 복귀를 하게 되고, 그 다음에 복귀한 뒤에도 일정기간 동안은 또는 지금도 말하자면 과업에 참여한 근로자와 그 다음에 참여하지 않은 근로자 또는 참여하는 것을 말하자면 감시 감독하는 일종의 현업 부서가 되었든, 또는 본부가 되었든, 현업 소장이라든가 이런 간부들간에 보이지 않는 마음의 갈등이라든가 이런 것들이 존재하리라고 봅니다.

그런 부분들에 대해서 적어도 앞으로 다가올 이제 춘투라고 할까요? 첩첩 계속 어려운 일들이 닥쳐 올텐데 그런 부분들이 완전히 해소되지 않은 상태에서 새로운 상황을 맞이하게 되면 이제 지금까지와 같은 적어도 노사간에 화합하는 그런 분위기가 다시 돌아오기 어려운 상황으로 갈 우려가 있다 하는 생각을 가졌습니다.

그래서 적어도 社長으로서는 社長이 가지고 있는 노사화합 차원의 기본정신과 방향에 대해서 간부회의라든가 각종 교육이라든가 이런 것을 통해서 지침을 주고 교육을 하겠지만 현업부서 내부적으로도, 말하자면 그쪽에 관리하는 관리자들과 노조원들과의 관계를 보다 더 적극적으로 능동적으로 社長の 뜻을 받아서 노사화합을 이루려고 하는 현장의 관리자가 있다고 한다면 적어도 칭찬을 해 주고 또 그러한 노력을 하지 않고, 또 더 나아가서 우리 朴謙洙 委員이 지적했듯이 노사화

합을 해치는 방향으로 움직이는 관리자가 있거나 근로자가 있다면 그런 부분에 대해서는 경고를 한다든가 이러한 조치를 할 필요가 있다, 이 노사화합의 문제는 다른 일반 사기업의 관계하고는 또 다릅니다. 지하철은 우리시민의 발입니다. 그 중에서도 수송분담률이 무려 35%를 점유하고 있는 대단히 중요한 공공성을 가지고 있기 때문에 그 어느 노사관계보다도 화합의 과정이 아주 중요하고 시민들이 바라고 있는 바이기 때문에 그 뜻을 받아서 얘기를 한 것이라고 할 수 있습니다. 그 점에 대해서 社長께서는 명심하시고 하실 말씀이 있으면 하시고 아니면 朴謙洙 委員님의 질문에 답한 것을 대신 해도 좋습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 잠깐만요.

○委員長 金永春; 네, 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 97년 1월 16일자로 지금 5명이 고소가 되어 있는 상태죠?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 社長님 단안만 남아 있지 않습니까? 고소 취하만 하면 되지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아닙니다, 그렇지 않습니다. 그렇게 간단한 사항만이 아니고 아까도 말씀드린 것처럼 여러 가지 주변사항들을 제가 주의 깊게 보면서 저희들 나름대로 화합을 저해하지 않는.....

○金喜甲 委員; 그것이 대화의 문제는 아닌 것 같고 어떻게 보면 우리 社長님의 의지만 남아 있는 그런 차원인 것 같고, 그리고 이번에는 개별사업장간의 다툼이 아니었지 않습니까? 어떻게 보면 보다 큰 정국의 문제였고 사실 地下鐵公社의 내

부적인 문제를 가지고 개별사업장내에서 지하철 노조와 使間의 다툼이 아니었기 때문에 그런 부분에 대해서 우리 社長님이 너무나, 가령 예를 들면 보수편향적으로 앞질러서 오히려 전국에서 가장 앞서게 고발조치해 버린다는 것은 조금 문제가 있는 것 아닙니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 저는 그렇게 생각하지 않습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 사실 勞動法이라는 것 자체가 어찌 됐든 현실적으로 정부 측에서도 평화적으로 김수환 추기경의 중재하에서 매듭을 지었지 않습니까? 그러면 대타협의 원칙에서 그런 방향으로 가고 있다면 社長님이 단안을 내려서 노조핵심간부 5명을 고발했던 것 취하해 나가고, 그리고 다시 한 번 노사화합 분위기를 만들어서 나가시면 되는 문제지 제가 봐서는 크게 어려움이 아니신 것 같은데.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 보는 시각에 따라 다를 수도 있습니다만 좀더 저는 깊이 검토할 시간적인 여유를 가지고 앞으로 검토해 나가도록 하겠습니다.

○委員長 金永春; 이어서 더 답변하실 것이 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 李始英 委員님, 선불카드 문제는 양해해 주십시오. 제가 서면으로 나중에 내도록 하고요.

향우용역 관계 문제는 지난해에 이어서 저희들에게 아마 금년에도 약 30여억 원에 향우용역에서 저희들에게 어떤 면에는 봉사하는 측면에서 하겠다 하는 그런 약속이 있었고, 사실 제가 요새 항의도 많이 받습니다. 2기 지하철 청소하는 인부들의 임금하고 1기 지하철에서 청소하는 인부들의 임금이 굉장히 우리쪽이 열악하다는 그런 이야기도 듣고 있습니다. 그런데 향우용역에 대해서 요구를 했습니다. 그것은 너희들이 이득보는 부분에서 빼서 임금은 같이 맞춰줘야 될 것 아니냐,

너희들이 지금 완전히 손실 보는 것은 아니라고 한다면 그런 쪽으로 조정해서라도 임금수준만은 맞춰주도록 해 달라 이렇게 이야기도 하고 있습니다만 또 어떤 면에는 거기에 일하는 분들이 100% 다 임금하고 연계시켜서 하는 것은 아닌 것 같습니다. 한 20년간 같이 일하다 보니까 어떤 면에는 정도 들고 그 일터에 대한 애착이라 할까, 또 일에 대한 요령이라든가 이런 것 때문에 새로운 일터에 같은 값으로 다른 곳으로 조금 더 비싸게 가는 것보다는 거기서 안정되게 하는 것도 제가 거기 청소하는 사람들하고 이야기하니까 그런 측면도 있습니다. 그래서 금년에도 작년에 이어서 계약의 방법은.....

○李始英 委員; 계약을 했습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 3월이 만기니까 그때 합니다.

○李始英 委員; 계약서 사본을 제출해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇게 하겠습니다.

다음에 金喜甲 委員님 질의에 대한 답변은 지금 답변서에 대해서 우선이 대목 중에서 제가 설명을 할 수 있는 대목까지는 설명을 드리고 나머지.....

○委員長 金永春; 地下鐵公社 社長께서는 앉아서 답변을 해도 되겠습니다. 워낙 긴 시간 답변하시는 것 같아서.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 괜찮습니다. 그냥 서서 하겠습니다.

제일 첫째 문제가 지하철에 매일매일 들어오는 13억원 상당, 그러니까 연간으로 봐서 평잔액 144억 원 정도가 연리 2%로 산정이 돼서 지금 상업은행하고 쪽 진행이 되고 있는데 이것을 시정해서 높일 수 있는 방안이 없는가 이런 말씀이 계셨습니다만 저희들이 한번 검토를 하겠습니다. 검토를

해서 그런 방법이 있다고 한다면 그렇게 하겠습니다만 제가 생각한 바는 그렇습니다. 예를 들어서 다른 데서 더 획기적인 사항이 있으면 그렇게 따라가는 것이 바람직하다고 보고 있습니다만 동일조건이나 동일여건인 것 같으면 다년간 거래해 오는 여러 가지 관행이라든가 또 예를 들면 돈을 가져가고 하는 것에 대한 혼련문제라든가 이런 여러 가지 사항 때문에 같은 여건이라고 한다면 그냥 변형이라는 것이 상당히 어렵거든요. 한번 바꾼다는 것은 상당히 진통도 있습니다. 그래서 물론 조건이 달라서 완전히 우리가 이득되는 조건이 명확하게 확립된다고 하면 한번 검토해 보아야 될 대목이다 이렇게 해서 한번 검토를 하겠습니다. 그렇게 이해를 해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 예를 들어보니까 각 구청에서 가지고 있는 區金庫가 있거든요. 저희 양천구청에, 물론 市金庫도 마찬가지로 이것을 공개경쟁으로 한다고 그러니까 2%가 올라갔습니다, 연리가. 그래서 상당히 구청차원에서는 도움이 되고 상업은행에서 연리 2%를 조건을 제시해서 저희 양천구청 같은 경우에서도 區金庫에서 획기적으로 개선책이 나오고 이랬었는데 아마 이 부분도 좀더 상업은행에 국한하지 말고 다른 쪽하고 널리 해서 해 나간다면 지금같이 사실 은행이, 물론 여러 가지 정책 때문에 실추되고 있긴 하지만 144억원을 평잔으로 계속해서 유지해 나간다고 그러면 얼마든지 좋은 조건을 우리 地下鐵公社의 돈을 가져가겠다고 할 은행이 나올 것 아니겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 한번 검토를 시켜 보겠습니다. 왜 그러냐하면 이 자리에서 제가 그렇게 하겠다는 것은 검토를 안했기 때문에 말씀을 못 드리고 검토해 보는 쪽으로 하겠습

니다.

그리고 저희들 환차손 문제 걱정을 해 주셨습니다. 제가 여기에 보고받기로는 97년 1월 30일 현재 차입금이 2조 6,614억 원 중에서 외자차입금이 2,614억 원이고 전체의 9.8%가 되고 달러화의 상승으로 1월중에 27억 원의 환차손이 발생했습니다. 이자율이 LIBOR 플러스 0.5 내지 1.0 저리의 금리이므로 계속해서 환추위를 분석중에 있다, 그래서 앞으로 이것으로 인해서 얼마만큼 결손이 나오는지 한 번 더 분석을 해서 나오면 서면으로 보고를 드리도록 이렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 외자비율이 9.8%인데 지금 제가 봐서는 외자비율중에서도 달러로 했던 것이 7.2%로 차지하고 있거든요. 약 1,929억 원인데 이 부분에 대한 것 자체가 장기적으로 보면 달러가 계속해서 올라가기 때문에 요즘 엄청난 재정압박으로 올 수 있거든요. 이런 부분에 대한 대책도 마련하시는 것이 좋지 않겠느냐는 취지에서 질의를 드렸습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그리고 운전장애 문제는 보고서를 만들어서 직접 드리도록 하고, 그리고 보선장비 운행실적도 여기에서 보고 드리는 것보다 차량별로 해서 실제 구체적인 사항을 보고 드리면 어떠냐 이런 생각이고, 더 더욱이 지금 이 대목에 대해서는 아까 80km 20시간, 20km 이런 이야기가 나왔기 때문에 담당이사가 한번 설명을 드리는 것이 좋겠다는 생각이 들어서 설명을 드리도록 그렇게 하겠습니다. 죄송합니다.

○技術理事 辛正夫; 技術理事가 대신 설명을 드리겠습니다. 레일탐상차가 93년 9월에 1대 들어왔고, 다음에 작년 12월에 반입돼서 숙달훈련하고 금년 1월부터 본선에 투입해서 지금 현재로서는 2대가 운행을 하고 있습니다. 그리고 속도에 대

해서는 운행속도는 80km 맞습니다.

그렇지만 탐상작업 속도는 10Km 내지 20km로 되어 있지만 실제 저희들이 곡선부라든지 또 이음매판 탐상할 때는 상당히 주의를 요하기 때문에 왕복운행 한다든지 또 분기구 같은 데는 탐촉자를 보호하기 위해서 탐촉자를 밑에 사람이 내려가서 들고 운행한다 할지 여러 가지 어려움이 있습니다. 그래서 실제 저희들이 탐상작업 실적은 한 8km 밖에 안 되겠습니다. 그렇지만 앞으로 탐상속도는 우리 운전요원들이 숙달되면 좀 향상이 될 것 같습니다. 그리고 앞으로도 신형 레일탐상차가 금년 1월부터 운행되는 것은 이것이 상당히 보완이 됐습니다, 지난 것 들어온 것보다. 그래서 앞으로 계속적인 숙달 교육과 훈련으로 향상토록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그러니까 10km를 기준으로 한다면 96년도에 전체 했던 것이 1,647km니까 대략 시간으로 이것을 환산해 놓고 보면 한 164시간 정도, 그러면 대략 1년에 며칠이나 쓰는 것입니까?

○技術理事 辛正夫; 거의 매일 나가는데 작업시간이 잘 아시지만 심야시간에만 탐상이 가능하기 때문에 실제 작업시간은 한 3·4시간밖에 안 됩니다. 그리고 작년 같은 경우는 2기 지하철 열차반입이라 할지, 또 명절 때 연장운행이라 할지, 또 전차선 급전시험이라 할지, 또 탐상차 고장이라 할지 수리라 할지, 또 우리 직원들이 3조 2교대로 근무합니다. 그런 여러 가지 사항으로 해서 365일은 제대로 가동이 안 되는 것은 사실입니다.

○金喜甲 委員; 시간으로 환산해 보니까 1년에 8일 되네요. 그러니까 운행실적이 1,647km 달렸다고 보니까 전체 레일탐상차가 운행된 것이 1년으로 놓고 보니까 8일 된 것으로 나

온 것 같은데 제 의견이 혹시 잘못 됐을지 모르겠는데 매일 매일 나가긴 나가는데 실제 탐상하는 것 자체가 전체 통계가 1년에 8일밖에 되지 않아요.

○技術理事 辛正夫; 작년에는 실제 1대밖에 운행이 안 된 것이죠, 2대가 가동이 안 되고.

○金喜甲 委員; 그러니까 1대를 기준으로 놓고 봐서, 365일분의 8일이니까 전체 가동률을 일자별 가동률을 놓고 본다면 그야말로 몇 %입니까, 이것이?

○技術理事 辛正夫; 이것을 정확히 계산해서 별도 보고를 드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 그렇게 해 주십시오. 그리고 실제로 낸 자료에도 보면 6.1회라고 나와 있어요. 6.1회라고 하는 것이 어떤 기준에 의해서 6.1회라고 했는지 이것도 석연치 않는데 자료를 별도로 해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 다음은 金在仁 委員님께서 걱정해 주신 대목에 대해서 답변을 드리겠습니다. 열차 내 광고는 저희들이 합니다. 저희들이 代行會社하고 하고 그 會社에서 광고주하고 계약하는 이런 방식으로 하고 있습니다. 저희들하고 광고업자하고 계약을 하고 광고업자가 광고주하고 다시 판촉을 해서 끌어들이는 이런 쪽으로 지금 운영되고 있습니다.

○金在仁 委員; 그러면 범위가 있을 것 같은데요, 애당초 계약한 것과 지금 와서 본 것과 좀 차이가 있을 것 같은데요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 차이가 있습니다. 아까 梁敬淑 委員님이 말씀하신 너무 폭리를 보고 있지 않느냐 하는 그런 대목인데 사실은 광고를 우리한테 따가지고 가서 100% 다 계침되면 완전히 돈 법니다. 그러나 때로는 어떤 것은 장소나 이런 것 때문에 한 80%, 어떤 것은 심지어 한 50% 이렇게

되기 때문에 반드시 계침된 가격하고 우리가 판 가격하고 차이가 엄청나게 나는 그런 쪽은 아니다 하는 사항을 감안해서 말씀드리겠습니다.

그 다음에 驛畝의 보수문제는 용역을 주지 않고 우리가 직접 우리 技術陣들이 하든지 안 그러면 우리가 업자에게 계약을 해서 맡겨서 그렇게 하고 있습니다. 특별한 會社에다가 단가계약을 해서 용역을 주고 이러지는 않고 있습니다.

○金在仁 委員; 수의계약입니까, 경쟁 입찰입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 거의가 입찰을 하고 있습니다.

○金在仁 委員; 물론 단가에 따라서 다르겠지만.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 5,000만원 이상 경쟁 입찰을 하고 있습니다.

○金在仁 委員; 알겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그리고 레일 장대화문제 200m짜리를 어떻게 가지고 왔느냐, 아마 이런 시각에서 질문하신 것 같습니다. 이것은 기지에서 용접을 해서 신고 나오기 때문에 일반도로의 운송 그런 절차는 없어도 기지에서는 바로 신고 나올 수 있는 그런 사항이 되겠습니다.

○金在仁 委員; 아, 차량기지에서?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

그리고 환승에스컬레이터 문제는 저희들이 유의를 하겠습니다. 죄송합니다. 저도 간혹 타 보면 아, 이것이 잘못 뭐가 움직이고 있구나 하는 느낌이 올 정도로 아주 예감이 들어오는 그런 경우가 더러 있는 것으로 알고 있습니다만 철저히 준비를 하도록 주의를 환기시켜서 에스컬레이터로 인한 사고가 안 생기도록 노력을 하겠습니다.

○金在仁 委員; 수고하셨습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 지금 李智文 委員님 자리에 안 계셔서.....

○委員長 金永春; 자리에 안 계신 분들은 이따가 속기록에 남기도록 서면답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 일단 1차 질의하신 분들에 대한 답변은 끝나신 것 같고 마지막으로 우리 朴謙洙 委員께서 질의를 하시겠습니다.

○朴謙洙 委員; 질의라기보다는 두 가지만 한 번 같이 생각해 보는 것으로 하겠습니다. 그리고 자료를 두 가지만 요구를 하겠습니다.

먼저, 자료 추가로 제가 요구할 것은 방금 우리 金喜甲 委員 레일탐상차에 대해서 얘기를 했는데 레일탐상차가 수입되고 나서 고장되어서 수리된 현황을 좀 주십시오, 레일연마차도 같이 해서. 운행일지도 좀 상세하게 레일탐상차에 대해서는, 레일연마차와 같이.

그 다음에 예비전동차가 지금 각 호선별로 있는지 아니면 차량기지에 어떻게 있는지는 모르겠는데 예비전동차 현황도 자료로 같이 좀 주시기 바랍니다.

생각해 봐야 되겠다는 것 두 가지를 말씀드리겠습니다. 먼저 社長님께서 市廳을 들어가실 때 2호선을 타고 가셔서 市廳驛에 내려서 市廳을 한번 들어가 보십시오. 그래서 어떻게 들어가면 市廳을 들어가실 수가 있겠는가, 미로 찾기를 해 보시기 바랍니다. 을지로1가가 市廳이 빠를 것 같고 안내방송은 을지로1가로 나오고 보통 사람이 갔을 때는 市廳驛에서 내려서 가는데 市廳驛에서 市廳 들어가기가 제가 실제로 해 보니까 대단히 어렵다는 것을 느꼈습니다. 간판 자체가 市廳으로 나오지를 않습니다. 화살표를 따라가다 보면 어디론가 가 버려요. 한번 고민을 해 보시고.

전동차 안에 보면 간단한 것인데요, 독가스가 살포되면 코와 입을 막고 바람의 반대방향으로 해서, 서울地方警察廳에서 독가스 살포 음진리교 때문에 그 이후에 나온 그것이 붙여져 있는 것을 보았습니다. 그런데 실제로 地方警察廳에서 그렇게 위험경고용인지 실제로 독가스가 살포되면 바람의 반대방향이 어딘가, 열차 안에서 또는 역에서, 역사에서.

이것은 시민들한테 대해서는 아무런 도움이 안 되는, 안내문이 아닙니다, 이것은. 역사에 있으면 바람의 반대방향이 어디 있습니까? 깜깜한 출입구밖에 없는 것이죠.

그래서 실제로 제 생각에는 독가스가 살포되면 기관사에게 알린다, 기관사에게 알릴 위치는 이 벨입니다, 하고서 실제적인 것을 하시든지 한번 고민을 해 보실 필요가 있다고 생각됩니다. 그래서 그 부분은 다음에 한번 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 좋은 사항 지적해 주셨습니다.

○朴謙洙 委員; 아니, 실제로 가서 보면 독가스가 나오면 어디서.....

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 보기에 아마 지상의 상황까지 전부다 홍보물을 똑같이 만들어서 그 일부를 地下鐵에 붙이다가 보니까 모순점이 나온 것으로 보고 있습니다.

○朴謙洙 委員; 그래서 地下鐵公社에서 警察廳하고 상의를 하시든지 해서 地下鐵에 맞는 독가스가 살포되는 것이 나와야 할 것 같습니다.

이상입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 알겠습니다.

○委員長 金永春; 朴謙洙 委員이 상당히 길게 할 줄 알았더니, 수고했습니다.

더 이상 답변들을 것도 없는 모양이죠?

더 이상 보충질의하실委員이 안 계신 것 같고요, 질의하실委員이 없으시므로 의사일정 제1항 地下鐵公社 소관 97년도 업무보고의 건에 대한 질의와 답변을 모두 마치겠습니다.

마치기 전에 한두 가지 당부를 드리고자 합니다. 오늘 常任委員會 회의는 97년 들어서 처음 맞이하는 常任委員會입니다. 뿐만 아니라 저희 議會로 따지면 前半期 議會 1년 반을 마치고 새로이 1년 반의 남은 기간 동안에 下半期 委員會의 첫 시작 말하자면 처음 대면하는委員會 회의이기도 합니다.

우리 委員會 委員 중에는 前半期에 계속하시는 委員님들과 함께 他 委員會에서 열심히 의정활동을 하시다가 우리 交通委員會로 오신 분들도 여러 분 계십니다. 前半期에 경험했던 여러 가지의 경험과 체험과 또 많이 습득한 내용들을 가지고 그 동안 잘한 점에 대해서는 더더욱 잘하도록 議會가 협력을 아끼지 않을 것이고 또한 모자라고 보다 더 개선해야 되고 고쳐야 될 점에 대해서는 저희 委員會가 어떤 때는 매섭게 아프게 질타를 하고 촉구를 할 것입니다.

前半期에 이어서 後半期에도 같이 委員會에서 함께 마주치다 보니까 어떻게 보면 정이 들어서 할 말도 안하고 그냥 넘어가는 것 아니냐 하는 그런 기대를 할지 모르겠지만 議會의 기능과 執行部の 기능은 분명히 다릅니다. 우리 議會 議員들은 시민을 대신해서 대표해서 執行部에 대해서 감시도 하고 감독을 하고 때로는 정책의 대안을 제시하고 또 잘하는 것에 대해서는 격려도 하고 이렇게 해서 수레의 양바퀴처럼 서로 협력해 나가는 것이 우리 입장인 것입니다. 부디 前半期 1년 동안 대과없이 地下鐵公社가 잘 해 왔던 것처럼 앞으로도 더욱 노력해서 더 큰 사고 없이 잘 운영을 해 나가고 社長 이

하 간부 여러분께서도 노력을 아끼지 않아 주실 것을 부탁드립니다.

특히, 오늘의 주제가 바로 안전문제였습니다. 그 동안에 누누이 지적된 바와 같이 地下鐵公社와 都市鐵道公社에서 연거푸 터져 나오는 장애사건들 때문에 시민들은 노이로제가 걸릴 지경입니다. 이런 점을 명심하시고 하시라도 마음을 놓지 마시고 안전문제와 서비스문제에 특히 노력들을 해 주셔서 앞으로는 지금보다 더 장애율이 떨어져서 시민들이 안전하게 이용하는, 그렇게 해서 수송분담률도 한 40까지 올라갈 수 있도록 노력을 해 주실 것을 부탁드립니다.

그러면서 오늘 첫 會議이기 때문에 여러 가지 자료 요구들을 많이 했습니다. 아마 직접 자료제출을 즉석에서 이 자리에서 못한 자료들을 적어도 10일 이내면 작성이 완료될 수 있다고 봅니다. 항상 앞으로 委員들의 자료요구가 있을 때에는 지체하지 마시고 그때그때 바로바로 제출해 주셔서 차기 會議 때 참고가 되어서 중언부언 질의하거나 그러지 않도록 하는 것도 좋을 것 같습니다. 당부말씀을 마치고 오늘 회의진행에 협조하여 주신 委員 여러분과 그리고 地下鐵公社 社長을 비롯한 關係 任職員 여러분들 수고 많이 하셨습니다.

이상으로 오늘 會議를 모두 마치겠습니다.

散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 57分 散會)

○出席委員

金永春	朴謙洙	李智文	安秉昭
金在仁	金亨吉	金喜甲	白聖德
梁敬淑	李允中	李始英	鄭炳仁

趙上男 洪性龍 池昌洙

李聲九

○專門委員

金南中

○出席公務員

地下鐵公社

社長 金振浩

總務理事 張榮錫

技術理事 辛正夫

總務處長 尹仁榮