第79回서울特別市議會(臨時會) 交通委員會會議錄 第2號
서울特別市議會事務處

日時 1995年8月18日(金) 午前10時
場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 地下鐵公社所管主要業務報告의件
2. 都市鐵道公社所管主要業務報告의件
3. 交通放送本部所管主要業務報告의件

審査된案件

1. 地下鐵公社所管主要業務報告의件 ... 2面
2. 都市鐵道公社所管主要業務報告의件 ... 78面
3. 交通放送本部所管主要業務報告의件 ... 91面
4. 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案(黃炳五 議員 發議) ... 116面

(10時 11分 開議)

○委員長 李昌根; 자리를 整頓해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 第79回 臨時會 第2次 交通委員會를 開議하겠습니다.

(議事棒 3打)

연일 계속되는 議政活動에 委員님 여러 분 정말 고생이 많으십니다.

열악한 勤務與件 속에서도 市民 輸送에 각고의 노력을 아끼지 않으시는 公社 社長님 以下 任職員 여러분께서도 수고가 많습니다.

이 모든 것이 다 매일 매일 市民의 日常生活에 없어서는 안 될 市民의 交通問題 解決을 위한 것이라고 생각하신다면 남다른 보람과 使命感 또한 가질 수 있으리라 생각이 됩니다.

---

1. 地下鐵公社所管主要業務報告의件

（10時 12分）

○委員長 李昌根; 그러면 議事日程 第1項 地下鐵公社所管主要業務報告의 件을 上程합니다.

（議事棒 3打）

참고적으로 지난 번 第78回 臨時會 閉會中 交通委員會 會議時 地下鐵公社所管 業務報告를 聽取하였으나 오늘 追加로 懸案事案에 대한 간략한 報告가 있다고 하오니 우선 公社 社長님으로부터 懸案事案에 대하여 報告를 듣도록 하겠습니다.

公社 社長님 나오셔서 懸案事案에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 金振浩입니다.

尊敬하는 李昌根 委員長님, 그리고 交通委員會 委員 여러분, 먼저 市 議政活動에 바쁘신 중에도 第79回 臨時會 交通委員會에서 저희 公社의 主要業務現況을 報告드릴 수 있는 機會를 주신 데 대하여 충심으로 감사의 말씀을 드립니다.

조금 전에 委員長님께서 말씀하신 것처럼 지난 8月 10日本 委員會에서 저희 公社 一般現況을 비롯한 主要業務를 報告드렸기 때문에 오늘은 저희가 推進하고 있는 風水害 對策 그리고 秋夕節 特別輸送 對策, 그리고 第2期地下鐵 開通

對備와 저희들  推進하고 있는 主要 工事에 대한 推進現況을 간략하게 報告를 드리도록 하겠습니다.

지난 번 業務報告에서 여러  委員님들께서 地下鐵 安全과 財政對策, 그리고 乘客 서비스  改善, 勞使問題에 이르기까지 저희 公社 業務를 分野別로 폭넓고 심도  있게 質疑해  주셨고, 아울러 改善方向을 提示해 주신바 있습니다.

저희 任員들은 委員님들의 指摘事項에 대하여는  그 改善對策을 적극  강구하여 推進하겠으며, 올해  計劃된 事業도 한  치의 차질 없이 마무리짓도록 最善을 다해 나가겠습니다.

앞으로 委員님들의 아낌 없는 聲援과 指導鞭撻을 아주 간곡히 付託을  드리면서 조금 전에 말씀드린 것처럼 간략하게 저희들 關聯業務를 報告드립니다.

資料에 의해서 報告드리겠습니다.

……

(報告)

지하철공사 업무보고

(뒤에 실음)

……

간략하게 지난 번 10日에 報告드렸기 때문에 主要事項만 간략하게 報告를 드렸습니다.

감사합니다.

○委員長 李昌根; 公社 社長님 수고 많으셨습니다

그러면 委員님의 質疑와 公社側의 答辯을 듣기로 하겠습니다.

먼저 發言申請한 金亨吉 委員님께서 質疑하여 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

연일 社長님 이하 幹部들 不撤晝夜로 市民의 安全과 公社 經營의 노고를 먼저 치하를 드립니다.

本論으로 들어가기 전에 먼저 地下鐵公社의 1萬餘 名을 데리고 있는 社長의 立場에서 經營의 專門性을 가져야 되지 않느냐, 아울러서 맨파워의 어떤 意志力이 강해야만 地下鐵公社가 제대로 改善이 되지 않느냐, 또 貸借對照表나 損益計算書나 經營分析 정도의 常識은 알아야 되지 않겠느냐 하는 것은 제 개인적으로 注文이 든다 이렇게 말씀을 먼저前提로 하겠습니다.

지금 지난 8月 10日 要求資料의 答辯書를 본다 하면 定量的·定性的 細部實踐 事項, 效果, 거기에 대한 定量金額, 定性的 事項에 대해서 展開部署, 아울러서 거기에 대한 問題點 補完을 報告를 해 달라 이렇게 얘기를 했습니다.

地下鐵公社가 설립한 지 15年이 된 이 事項에 이런 資料를 받아 보니까 제 자신이 상당히 한심스럽다 이렇게 얘기를 하고 싶어요. 15年 정도 되고, 세계적인 規模를 가지고 있는 會社가 이 정도의 資料 水準인가, 個人經營에서 外形이 100億원만 돼도 어떻게 든지 目標達成과 收支計算과 社會寄與性을 複合的으로 믹싱해 가지고 推進方向이 정확하게 나와 있는데 이 報告資料를 보면 실제적으로 各 18個 部署의 業務分掌을 報告한 것 밖에는 안 된다, 이렇게 意見이 나옵니다. 여기에서 年初에 事業計劃에서 業務分掌을 세부적으로 어떻게 각 부서별로 實踐하겠나 하는 팩터의 이벤트가 나옵니다. 그러면 그 이벤트를 가지고 각 部署, 課 責任者들이 전개해서 거기에 대한 定量的·定性的 效果가 나온 후에 評價를 하고, 거기에 따라서 褒賞을 하고, 거기에 따라서 昇進을 하고, 昇級을 하고 이래서 팀 플레이의 토털 運動이

가 주는 것이 定量的·定性的 評價라고 봅니다.

貴社에서 낸 資料를 보면 어느 企業인지 大韓民國에 이런 企業이 있는가 느낄 정도가 제 所感이다 이렇게 말씀을 드리고 싶습니다. 아울러서 定量的·定性的 事業計劃을 業務分掌을 나열하지 말고 이 각 部署에 해당된 主要業務의 業務分掌 事項을 어떻게 實踐하겠는가, 어떻게 結果를 가져오겠는가를 구체적으로 더 補完해 달라고 말씀을 드리고 싶고, 幹部敎育 問題를 두 번째로 말씀드리면 重役 이상은 최소한도 經營管理가 7·80%의 웨이트가 있는 것입니다. 그런데 敎育을 갔다 왔다, 어디 敎授 초빙해서 講義를 갔다 왔다, 막대한 敎育費를 들여서 敎育을 갔다 왔으면 과연 어떤 波及效果로 2次 敎育, 3次 敎育을 해 왔는가가 記錄이 안 되어 있다 이말입니다. 그냥 報告形式이다, 그러면 이 막대한 敎育費를 들여 가지고 우리 公社의 體質改善이나 意識改革이나 또는 經營改善의 寄與度가 과연 얼마나 있었는가를 알고 싶었는데 그런 自體 資料는 하나도 없고 그냥 敎育, 어느 部署에 갔다 왔다, 또 어디 갔다 왔다, 몇 名 갔다 왔다, 이렇게만 나열시킨 것은 우리 市議員의 比重을 상당히 낮게 보는 처사가 아니겠나 하는 것도 제가 느껴집니다.

아울러서 敎育을 갔다 온 사람들이 어떻게 貴 公社의 職員들한테 業務改善, 業務推進에 대해서 波及效果 敎育을 2次, 3次 敎育을 시켰는지를 補完해 주시고, 세 번째, 韓國生産性本部의 敎育內容을 본다면 勞使管理가 1名 없습니다. 또 營業管理 專門家가 今年에 없어요. 勞使關係 專門家가 今年에 없습니다. 그 다음에 職務分析 專門家도 없습니다. 이것이 상당히 중요한 部署라고 보는데 이러한 중요한 部署는 敎育系統에도 차출 안하고 다른 系統에서 敎育을 시켜 가지

고 어떤 效果를 가져왔는지도 알고 싶다, 이렇게 말씀을 드리고 싶고, 모든 資料가 실제적으로 實物經濟에 맞는 그런 답이 아니다, 이렇게 本委員은 말씀을 드리고 싶습니다.

아울러서 제가 補完問題에 대해서는 추가로 확실히 해 주셔야 되겠다는 것을 再强調를 드립니다.

아울러서 本論으로 質問에 들어가겠습니다. 지금 地下鐵公社가 상당히 財務構造를 볼 때 너무 방대하고 거대한 不實企業으로도 볼 수가 있습니다. 負債가 2兆 9,091億원으로 日本이나 프랑스나 英國과 같은 公企業과 다소 특성이 다르겠지만 外國의 地下鐵과의 財務構造 및 財政運用을 比較分析 把握해 본 일이 있는지, 있으면 우리 나라 地下鐵의 근본적으로 解決할 데이터를 가지고 있는지, 막연히 公企業으로만 運營하고 있는지 알고 싶습니다.

두 번째로 本 地下鐵公社 2兆 9,091億원의 負債 중에 建設負債가 1兆 7,602億원으로 나와 있습니다. 施設 및 運營負債는 1兆 1,489億원으로 把握되고 있는바, 本 負債에 대해서 1次 5個年, 2次 5個年 年度別로 改善 償還計劃을 社長으로서 樹立하고 있는지를 묻고 싶습니다.

세 번째로 本 負債에 대해서 中央政府나 市에서의 借入金이나 融資金 및 他計定에서 이 高率의 長期 借入金 7,041億원 중 92年度 借入金 利率에 따른 計定 負債의 明細를 提示하고, 惡性 高率 負債를 中央政府나 市에서 出資金 또는 借入金으로 代替 改善할 方法은 없는지, 아울러서 增資計劃은 어떻게 생각하고 計劃을 樹立하고 있는지, 또 業務報告에 보면 資本剩餘金이 49億 8,700萬원으로 나와 있습니다.

물론 增資規模는 작지만 資本轉換으로 計定을 轉換할 수는 없는지, 이래서 根本的으로 負債減少 및 支給利子 減少效果를

봐야 經營改善이 되지 않겠느냐 이렇게 저는 내다보고, 현재 經營狀況에서 支給利子가 年 1,453億원으로 月 121億, 1日 約 4億원으로 나타나고 있는바, 3年間 또 年度別로 統計를 볼 때 93年度에 1,347億, 94年度에 1,457 億, 95年度는 約 1,453億원으로 惡化되고 있는데 改善方法 中에서 政府나 市 次元의 要因을 빼고 內部 原價吸收 方向에서 分析을 해 볼 때 運輸收入, 賃貸收入, 廣告收入으로 볼 수가 있습니다. 貴 公社의 전체 外形이 都市鐵道公債 收入 3,484億원을 除外하고 4,698億원으로 約 50원 引上된 前提 下에서 하루에 417萬 5,000名 利用을 하는 前提 下에서 報告되고 있는바, 이 業務改善에서 우리가 볼 때 1號線이 交通混雜率이 181%, 2號線이 225%, 3號線이 202%, 4號線이 219%, 平均 207%로 나타나고 있는바, 運輸收入 增大에 맥시 限界에 와 있다, 그러면 앞으로 收入을 어떻게 增大할 것이냐, 과연 混雜率 207%를 約 10% 내지 15%를 增加해도 현재 交通輸送에 障碍가 없는 것인지도 判斷을 하셔서 運輸 收入을 約 15% 이상을 올린다하면 外形이 300億원 增收效果가 나온다, 이렇게 판단이 되고 있습니다. 아울러서 交通混雜率 平均 207%에서 15% 인상해도 우리市民 不便없이 輸送할 수 있는 것인지를 判斷을 해 주시고, 그 다음에 乘客의 버스 利用率의 活用方案도 지금 地下鐵이 38%로 나타나 있는데 여기에서 45%로 增加計劃을 세우고 있습니다만, 지금 현재 38%에서 어느 정도 弘報를 해서 外形을 늘리겠느냐 이런 것도 말씀을 해 주시고, 그 다음에 廣告·賃貸收入이 308億원으로 나와 있습니다. 실제적으로 廣告收入에 弘報가 活性化된다면 그 이상으로 收入이 增加될 수 있다, 이렇게도 볼 수 있고, 그 다음에 賃貸收入에서도 約 20% 이상의 賃貸

效果를 가져온다면 내부적으로 原價吸收는 많이 改善이 된다 이렇게도 볼 수가 있습니다.

다음에 經營改善 推進에서 볼 때 定量的·定性的 管理를 合理化 해서 經營革新이나 責任經營制를 해서 현재 처해 있는 地下鐵公社企業에 經營改善을 하려고 하는데 目的이 있는데 이제는 고정관념을 버리고 國民의 稅金으로 이제 우리 모두 다 변하는 자세에서 運營되는 公企業이어야만 되겠다.

아울러서 業務分掌으로 나열할 것이 아니라 실제 맨파워의 機能을 가지고 어디까지 實踐과 行動이 와야 될 것인가를 비중을 두는 것이 어떤지, 또 여기에서 분명하게 잘하는 것은 功을 주고, 잘못하는 것은 引責을 해서 合理的인 經營方法의 服案은 없는지, 아울러서 지금 地下鐵公社가 負債를 막연하게 그냥 또 公債發行으로 넘어간다 하면 엄청난 불씨가 초래가 된다. 아울러서 예를 든다면 日本의 國鐵도 民間에 拂下해서 지금 成功事例가 되고 있는데 이러한 우리의 主人意識을 가져가지고 일대 革新을 가져올 그런 社長의 服案은 없는 것인지.

아울러서 여섯 번째로 말씀드리면 定性的이나 定量的 成功的인 要因은 먼저 人事問題가 제일 중요하다고 봅니다. 幹部나 職員이나 適材適所의 人事政策을 절대적으로 基準을 맞추어서 써야만 業務의 能率化와 效率化와 成功化가 된다고 봅니다. 人事政策은 人和, 勤務意慾, 創意發揮, 協同精神, 生産性 向上으로 이 經營改善에 하나의 捷徑이라고 보는데 人員의 任用問題에 있어서 經歷이나 序列이나 專門性이나 實力本位로 가고 있는지, 또는 낙하산식 任用으로 採用하고 바로 採用하고 있다면 바로 이것이 經營活性化에 불씨가 되지 않느냐, 이런 불씨를 어떻게 社長으로서는 經營改善으로써 고

려하고 있는지.

두 번째로 昇進, 昇級에서 經歷, 序列, 專門性, 實力本位를 무시하고 外部人이나 派遣을 받아가지고 任用이 되었을 때 波及되는 經營效果는 보이지 않는 엄청난 會社의 障碍要因이 된다고 봅니다. 그래서 人事考課를 어떤 方法으로 實施를 하고 있는지.

그 다음에 세 번째로는 敎育投資를 어느 方向으로 計劃을 세워서 資質向上, 意識改革을 하고 있는지 구체적으로 答辯바랍니다.

아울러서 幹部級도 이제는 內部起用을 原則으로 하되 專門人을 起用해서 과연 企業다운, 公企業다운 體制로 가야 되지 않느냐 이렇게 質問을 하고 싶습니다.

社長님 答해 주세요.

○委員長 李昌根; 質問 다 끝나셨습니까?

○金亨吉 委員; 네.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님의 深度 있는 質問 감사합니다. 단 한 가지 제가 여러 委員님한테 協調事項은 여러 委員님께서 균등한 時間이 割愛되어서 지혜로운 많은 분들의 지혜를 짜서 우리 交通委員會가 잘 되기를 기원하기 때문에 可及的이면 要約해서 時間을 좀 단축해서 質問을 해 주시면 더욱 감사하겠습니다.

또한 公社 社長님께서는 물론 천재가 아닌 이상 금방 많은 答이, 좋은 答이 나오리라고 믿지는 않습니다. 그래서 事案에 따라서는 委員님이 理解해 주신다면 書面答辯도 可能하고, 또는 關係公務員이 여기 많이 같이 참여하신 것은 各 分野에 實務 擔當者가 오신 것으로 알고 있습니다. 그래서 社長님께서 잘 모르신 것은 時間을 좀 얻어서 현장에서 實

務者와 협의 끝에 答辯을 해도 좋습니다. 그래서 확실한 對答, 정확한 對答, 책임있는 對答 이런 會議로 앞으로 運營되기를 바라고 있습니다. 그러니까 公社 社長님께서는 지금 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

金亨吉 委員님께서 우리 經營改善 分野와 財政運營 分野에 대해서 아주 專門的이고 깊이 있는 質疑를 해 주셨습니다. 조금 전에 委員長님도 말씀이 계셨습니다만 제가 槪論的인 事項들을 그냥 여기에서 答辯을 드리고, 具體的인 事項은 書面으로 提出하도록 諒解를 해 주시도록, 그렇게 하도록 하겠습니다

○金亨吉 委員; 諒解를 구하고, 追加로 하나 더 말씀드리면 今年度에 機資材 대체에 따라서 환차손이 얼마인가도 追加로 要求하고 싶습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 우선 한 가지 말씀드릴 事項은 金委員님께서 말씀하시는 어떤면에는 生産性과 利潤을 기본으로 하는 個人 그런 企業體의 財務構造나 經營改善 側面하고 저희들이 市民의 便益을 위주로 해야 할 公的인 입장에 있는 公企業에 예를 들어서 經營改善이나 財務에 관한 事項은 근본적으로 다르다 하는 것은 하나의 상식적인 事項이기 때문에 그런 것을 전제로 해서 저희들은 이런 어떤 經營改善의 生産性 側面도 중요하지만 그런 것 보다는 오히려 損益이 조금 어긋나는 한이 있더라도 市民들의 交通便益의 增進에 더 기여하는 그런 측면도 있다 하는 事項을 미리 委員님께 전제로 말씀을 드리면서,

지난 번에도 말씀드렸습니다만 저희들이 우선 제일 먼저

問題되는 事項이 아직도 조금 전에 人力 財政關係 이야기 있었습니다만 人力이나 機構가 非生産的인 요소가 상당히 많기 때문에 현재 地下鐵運營에 어떤 면에는 經營改善에 기여하지 못하고 있다 하는 事項을 솔직히 是認을 해야 되겠다 하는 그런 생각을 가지고 있고, 또 어떤 면에는 시각이 조금 다릅니다만 積極的인 改善策을 마련하고 機構의 改編이나 組織의 改編, 人力 運營의 改編같은 그런 事項들을 강력히 推進하려고 해도 저희들 構造가 그렇습니다만 勞動組合과 協議를 거쳐서 協議되지 않으면 아무리 經營 體系에서 의욕을 가져도 잘 안 되는 그런 분야도 일부 있다 하는 事項을 委員님이 諒解를 해 주시도록 부탁을 드리고, 그래서 그런 次元에서 봤을 때 제일 먼저 우리경영개선의 기본적인 초점을 근무제도라고 할까, 조직이라고 할까, 人力管理라고 할까 이런 데 역점을 두어야 되겠다 하는 그런 생각을 가지면서 조금 전에 이야기 있었습니다만 考課評定이라든가 또 인사의 승진문제라든가 이런 사항들은 엄정하게 部署의 事業에 評價를 해 가지고 그 部署別로 部署長에 얼마만큼 성의있게 열성적으로 했는가 하는 것을 人事考課에 참고로 하겠다는 말씀을 드리고 아까 派遣問題 關係를 言及을 하셨는데 派遣는 어떤 시각에서 보면 長·短點이 있습니다.

왜 그러냐 하면 全額 市가 出資하는 機關이기 때문에 市의 여러 가지 事項이나 承認도 監視 監督을 받는 그런 事項이기 때문에 市의 職員이 직접 나와서 理事를 맡음으로 해 가지고 市와의 유대관계라고 할까, 市와의 交流關係라고 할까 이런 측면은 상당히 도움도 받고 있는 측면도 있다. 그러나 내부적인 昇進問題라든가 이런 면에서 볼 때는 상당히 갈등요인도 있다 하는 事項을, 이면성이 있다 하는 事項을

아울러 말씀을 드립니다.

그리고 敎育에 대한 1次, 2次,3次만 마칠 것이 아니라 2次, 3次 計劃을 세워서 效率的인 敎育이 되고, 敎育이 浪費的인 요소를 없애면서 좀 잘되어야 되겠다 하는 事項을 깊이 委員님 말씀하신 事項을 고려해서 앞으로 年次計劃 問題라든가 이것은 委員님 말씀하신 대로 단순히 1次的인 敎育에 마칠 것이 아니고 그 마친 事項을 가지고 2次, 3次 擴張해서 직접 業務에 生産的으로 參與될 수 있는 그런 길을 모색해야 되겠다 하는 事項을 말씀드리고.

그 다음에 저희들이 赤字를 運營하고 있는 시점에서 순전히 運輸收入만 의존하지 말고 附帶事業이나 여러 가지 事業을 開發해 가지고 會社에 財政赤字를 막아나가는 것에 역점을 둬야 할 것이 아니냐 하는 指摘에 대해서는 저희들도 그런 方向으로 전적으로 공감을 하면서 앞으로 그렇게 할 작정입니다. 可及的이면 최대로 지금 賃貸하고 있는 店鋪의 問題라든가, 廣告도 더 開發하면서 더더욱 오늘 아침에 新聞에도 약간 비췄습니다만 어떤 分野는 우리가 直營會社 運營에까지 硏究 檢討를 하면서 經營改善 次元에 역점을 둬야 되겠다 이렇게 생각을 합니다.

여러 가지 專門分野에 관한 깊이 있는 質問이 계셨기 때문에 저희도 時間을 가지고 아주 상세하게 具體的으로 資料를 만들어서 우리 委員님의 質問에 대해서 答辯을 드리도록 하면서 조금 전에 말씀드린 여러 가지 專門的인 事項, 저희들 企業經營 改善을 運營하는데 크게 活用하도록 하겠다 하는 의지를 말씀드리면서 槪括的인 事項을 答辯드리도록 하겠습니다.

具體的인 事項은 저희들 書面으로 提出하도록 그렇게 諒解

해 주시기를 바랍니다.

○委員長 李昌根; 答辯 수고 하셨습니다.

다음 李迎春 委員님 質疑해 주시기 바랍니다

○李迎春 委員; 안녕하십니까? 李迎春 委員입니다.

지난 3代 때 우리 3代 委員님들에게 성실하고 그리고 소신 있는 答辯으로 우리에게 많은 호감을 주고 있는 金 地下鐵公社 社長님과 함께 또 한 1年 6個月 동안 交通委員會에서 일할 수 있게 된 것을 기쁘게 생각합니다. 또 더욱이 今年 봄부터 地下鐵公社 勞組員들의 투쟁을 통해서 우리 市民들의 발을 묶는 일이 일어나지 않을까 勞心焦思한 가운데 勞組와의 賃金問題에 대해서 원활히 타협을 이끌어내신 地下鐵公社 社長님께 個人的으로 감사의 말씀을 드립니다. 그러면서 저는 他 同僚委員들의 質疑時間을 감안해서 간단하게 요점적으로 두 가지만 質疑하고자 합니다.

서울市 傘下에는 6個의 投資機關이 있습니다. 물론 地下鐵公社도 포함됩니다만 이 6個 投資機關 가운데 昨年度 수익실적을 보면 그 가운데도 우리 地下鐵公社가 1,614億원으로서 가장 많은 赤字幅을 시현하고 있었습니다. 물론 여기에는 우리 同僚委員이 資料提出 要求 한 內容도 나와 있었습니다만 建設負債 過多에 의한 經營改善의 限界性 等, 그리고 勞使 關係의 여러 가지 어려운 問題 等으로 해서 좀 부채가 큰 폭으로 시현되었다는 資料도 있습니다만, 저는 個人的으로 생각할 때 보다 더 根本的인 두 가지 큰 要因이 있다면, 하나는 소위 都市鐵道公債에 따른 利子負擔과 또 하나는 어떻게 보면 방금 同僚委員도 여러 가지 구구한 이야기를 했습니다만 結論的으로 간단히 얘기한다면 經營實績, 경영마인드에서 어떠한 소위 여러 가지 否定的 要因이 있지 않은가 이

두  가지를 생각을 해 봅니다.

그래서 오늘 이 자리에서 昨年度에 시현했던 많은  負債가운데 이것을 만회하고 黑字幅으로 보다 더  가깝게 접근하고자 우리 公社에서  소위 公社 傘下에 5個 子會社를 만들어서 실적을 向上시키고자, 어떤 黑字經營으로 돌이키고자 努力한다는 이러한 얘기를 듣고 있는데 과연 이 進陟事項은, 子會社 5個 社의  設立關係는 어느  정도 進陟되고 있는지 말씀을 해 주시고.  또 하나는 今年 6月, 7月  사이에 李海瓚副市長이 소위 地下鐵公社  勞組員들 不法鬪爭을 해서 解職된 그 職員들을  3年 동안 앞으로 賃金鬪爭을 안한다면 復職을 시킬 意志가  있다 해서 産業界에서는 엄청난 物議도 일으키고 했습니다. 과연  이번 賃金鬪爭을 협상하는 가운데 이 問題가 어느 정도 결부되어 가지고 협상에  成功的으로  이끌어졌는지 이에 대해서 말씀을 해 주시면 감사하겠습니다.

그리고 차후에 時間이 나면  其他 質疑를 마지막 부분에 하고자 합니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님 質疑에 수고하셨습니다.

社長님 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

委員님, 너무 과분한 칭찬을  해 주셔서 더  열심히  하라는 激勵로 알고 열심히 우리 委員님들 期待에 어긋나지 않게 하겠다 하는 事項을 다시 한 번 말씀을 드립니다.

저희들 아픈 대목을 指摘을 해 주셨습니다.  每年 1,600億, 1,700億원  정도의 負債를 일으키기 때문에 우리 市 傘下 公社의 經營評價를 1年에 한 번씩  합니다. 專門家들, 大學敎

授들을 초청을 해서 하는데 저희들 늘 地下鐵公社가 참 부끄러운 이야기입니다만, 제일 꼴찌를 하고 있습니다. 여기서 辨明을 해서 그럴 수밖에 없다 이렇게 答辯하면 정말로 안되는 이야기입니다만, 사실 建設 當時의 많은 負債問題하고 또 그간에 아까 우리 金亨吉 委員님 指摘하신 것처럼 어떤 면에는 公益性에 치중하기 때문에 經營側面보다는 管理側面에 오히려 力點을 두는 그런 事項이었습니다.

사실 現在까지, 저까지도 어떤 管理側面에 市에서 力點을 두고 어떻게 管理를 해 나가느냐 하는 問題이지 현 體制를 가지고 얼마만큼 生産性을 올려 가지고 얼마만큼 利潤을 추구하고 얼마만큼 經營改善을 통해서 市民들의 負債를 줄이느냐 하는 側面보다는 얼마만큼 市民들에게 더 열심히 奉仕하고 더 편리하게 地下鐵을 運營하느냐에 力點을 두었다 하는 事項을 말씀을 드리면서 그런 側面에서 이제는 獨立採算 그런 側面에서 附帶事業도 開發해야 되겠다 하는 그런 각오를 가지고 硏究를 하다 보니까 조금 전에 말씀드린 것처럼 소위 子會社 槪念이 導出된 것입니다. 그런데 오늘 아침에 新聞에도 나고 했습니다만, 실제적으로 구체적으로 計劃을 만들어 가지고 推進한 事項은 없고 지금 하나의 착상단계에 있다 하는 말씀을 드리면서 여기에 저희들 當面한 事業 中에서 부딪히고 있는 대목이 하나 있습니다.

政府에서 어떤 側面을 講究하느냐 하면 子會社나 이런 公企業은 民間企業에 影響을 미치지 않는 範圍內에서 運營하는 것이 바람직하다 하는 쪽으로 메시지를 주고 있습니다.

예를 들어서 지금 民間企業이 어떤 事業을 맡아서 하는데 거기에 利潤을 안 주겠다고 地下鐵이 맡아서 해 버릴 경우에, 그러면 그것을 위해서 民間企業을 하던 사람은 무엇을

하느냐 하는 側面으로 政府에서 그런 것은 깊이 考慮해서 民間企業에 영향을 미치지 않는 範圍內에서 子會社 槪念을 가지고 公共投資를 해 가지고 하도록 하는 것이 바람직하다 하는 그런 側面이 있기 때문에 신중히 檢討를 하고 있습니다만, 지난 번에 말씀드린 것처럼 제일 저희들이 손쉽게 생각했던 대목이 우리가 지금 타고 있는 電車票에 대한 製作問題입니다.

지금 우리가 1年에 한 30億 내지 40億원 정도 委託을 주고 있는데 그것을 우리가 직접 조그마한 工場을 만들어 가지고 工場을 만드는 敷地라든가 그런 것은 저희들 基地에 많은 敷地가 있기 때문에 工場 만들기는 쉽습니다. 그렇게 만들어 가지고 우리 것은 우리 것대로 하면서 앞으로 6大都市에 地下鐵이 생기면 그 地下鐵의 票를 우리가 委託받아 가지고 한다면, 釜山 것도 맡아 하고 鐵道 것도 맡아 하는 경우에 收益을 올리면서 우리의 電鐵票 만드는 豫算을 節減할 수 있고 效果적으로 運營할 수 있지 않느냐 하는 그런 側面에서 檢討를 하고 있습니다만, 이것도 조금 전에 말씀드린 것처럼 그러면 電鐵票를 만들기 위해서 設立하고 運營하는 會社는 서울市 地下鐵公社에서 다 맡아 해 버리면 그 會社는 어떻게 하느냐 하는 問題에도 부딪혀 있다 하는 말씀을 드리고, 아까 地下鐵公債 이야기 나왔습니다만, 지난 會期 때에 저희들 地下鐵公債가 6% 利子입니다.

이것을 3%로 좀 낮추어 주었으면 좋겠다 하는 이야기를 本 常任委員會에서 제가 建議를 드렸는데 우리 委員님들 대다수가 그것은 市民들에게 부담을 주는 事項이기 때문에, 地下鐵公債를 利用하는 것은 전부 市民들이니까 市民들에게 6%에서 3%로 낮추면 그만큼 負擔을 주는 事項이니까 조금

考慮가 되어야 될 事項으로 좀 檢討하자 하는 말씀이 계셨다는 事項을, 아까 公債에 의해서 運營되니까 어렵지 않느냐 하는 그런 말씀이 계셔서 그것은 그런 정도로 檢討하고 있다는 말씀을 드리고, 다시 말씀드려서 5個 附帶事業은 현재 지금 착안단계, 그런 정도로 理解를 해주시도록 부탁을 드립니다.

두 번째 問題는 아주 어려운 質問을 해 주셨습니다. 저희들 今年에 勞使間에 어떤 면에서는 法律的으로는 사실 爭議없는 狀態에서 처음으로 이렇든 저렇든 간에 勞使가 合意를 해서 賃金이 타결이 된 해다, 이렇게 생각을 하면서 상당히 뜻깊게 생각을 하고, 이것을 바탕으로 해서 앞으로 우리 地下鐵 勞使關係는 좀 전향적으로 나가야 되겠다, 그 중 가장 큰 대목이 어떠한 事項이 있더라도 우리 勞와 使가 서로 다투고 서로 籠城하는 그런 극한적 狀況으로 하더라도 市民들에게 不便을 주는 일은 절대로 있어서는 안 되겠다 하는 것이 基本方向입니다.

제가 여러 번 勞動組合에 提案을 하기를 다같이 우리끼리 鬪爭은 얼마든지 하더라도 市民들에게 不便을 안 주겠다 하는 사항을 共同聲明으로 발표하자, 이런 與件을 만들자 이렇게 提案도 하고 했습니다만, 아직은 그런 성숙한 段階가 아니라는 말씀을 드리고, 현재 法律上 여러 가지 制度的으로는 解雇된 사람들이 法 節次에 의해서 解雇가 되고 身分上의 措置가 되었기 때문에 例를 들어서 社長 職權으로 할 수 있는 길은 거의 없습니다.

그렇기 때문에 이 問題는 아까 말씀드린 것처럼 3年間 勞使平和를 宣言한다 하는 그런 前提보다는 앞으로 영구히 市民들에게 不便 주지 않는 그런 與件이 造成된다면 이런 대

목도 깊이 있게 檢討해 가지고 解決하는 길을 찾아 나가야 되지 않겠느냐 하는 事項이 저의 개인적인 하나의 생각이고, 그런 方向으로 적극적으로 노력을 해야 되겠다 하는 事項입니다만, 현실적인 制度나 法律上으로는 굉장히 어려운 狀況임을 아울러 말씀드리면서 적극적으로 우리 市民들 不便하지 않고 市民들이 便利하게 地下鐵을 이용할 수 있는 그런 前提가 확실하게 保障된다고 한다면 그런 대목도 생각해 봐야 되겠다 이렇게 생각하고 있습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 수고하셨습니다.

○洪性龍 委員; 補充質疑 있습니다.

○委員長 李昌根; 잠깐만요. 委員長으로서 제가 한 말씀 여쭈어 보겠습니다.

答辯 中에 地下鐵 票 만드는 工場에 대해서 立場 바꿔 놓고 생각해 봐요 하는 그런 말씀이 있었는데 사실 市立이라든가 國立이라든가 公社 이런 것은 國民과 市民의 서비스業을 하기 때문에 꼭 이것을 黑字를 내기 위한 것은 設立目的에 어긋납니다. 다만 赤字幅을 줄이면서 서비스를 向上하는데 주안점을 두어야지 돈 버는 것이 設立目的이 아님을 아시고 運營하시는 데도 하시고 答辯도 그렇게 해 주시기 바랍니다.

그러면 이 部分에 대한 補充質問을 洪性龍 委員님 해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

勞使關係를 조금 전에 말씀하셔서 궁금해서 다시 補充質疑를 합니다.

지난 번 勞使間에 合意하는 過程에 第三者가 介入한 적이 있는지 직접 勞使間에 合意를 했는지 궁금해서 質疑를

합니다. 곁들여서 지난 번 中·長期計劃에서 勞使共同委員會 構成을 하신다고 말씀하셨습니다. 그런데 이것이 勞使間에 무슨 合意하자고 그러면 극한 對峙狀況이 됐을 때는 直接 當事者 間에 問題解決이 잘 되지 못하는 경우가 있으리라고 생각이 됩니다. 그런 경우에 第三者, 예를 들어서 交通委員會 委員들이 介入을 한다든지 이렇게 해서 그 極限對立을 緩和시킬 수 있는 方法도 생각해 보신 적이 있는지, 만일 勞使共同委員會를 構成하는 過程에서 거기에 第三者, 예를 들어서 양편에 완전히 中立할 수 있는 그러한 立場에 있는 사람을, 또 委員을 가입을 시켜서 協議할 수 있는 생각을 해 오신 적이 있는지 궁금해서 補充質疑를 합니다.

○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님의 補充質問에 대해서 公社 社長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

솔직히 말씀드려서 지난 번 저희들 勞使協議를 하면서 第三者가 介入한다든가 第三者가 意見을 提示한 사항은 전혀 없었다는 事項을 다시 말씀을 드립니다.

저희들 勞使共同委員會라는 것은 예를 들면 賃金制度라든가 또 勤務條件 改善이라든가 이런 事項이 우리 賃團協에만 얽매여서 賃團協時에만 그 어려운 問題를 풀려고 하지 말고 평소에 그런 事項들을 같이 意見을 交換하는 쪽으로 하기 위해서 勞使共同委員會를 만들어 가지고 運營하는 것이 바람직하다 이렇게 해서 이것은 그렇게 쉽게 解決이 될 수 있는 대목이라고 생각을 합니다.

앞으로 우리 市議會 議員님들이나 다른 데를 통해 가지고 第3의 調整해 준다든가, 意見을 준다든가 그런 것을 통해서

부드럽게 運營하는 것이 바람직하지 않느냐 하는 말씀입니다만, 이것이 상당히 엄격하게 第三者 介入條項이 있기 때문에 현재로서는 그런 데까지 생각을 못하고 있다 하는 事項을 말씀드립니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음은 李始英 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 지난 번 資料要請한 데서 여러가지 問題點도 있고, 또 내가 補充해서 資料要請을 한 5가지만 더 하고 이 자리에서 地下鐵公社 社長님께서 얼마만큼 성실하게 資料를 補完해서 提出해 주실는지 이것만 確答해 주시기 바랍니다.

27페이지에 있는 本委員이 質疑한 油印物 中에서 부품유용인지 明記에 대해서 제가 몇 가지만 묻겠습니다. 그리고 이 問題에 대해서 세 가지만 묻고 나머지는 그 나름대로 資料를 提出해 주시면 감사하겠습니다.

여기 보면 부품유용인지 中에서 整備缺陷으로 2件, 材質老朽로 1件, 材質缺陷 1件, 製作缺陷으로 1件 이렇게 되어 있는데 저는 이 사실을 믿고, 여기에 행여나 運轉者의 取扱不良으로 혹시 事故가 생긴 것이 없는지, 더 강력하게 얘기해서 檢査不良으로 생긴 것이 없는지 그런 件數가 있으면 정확하고 명확하게 資料를 提出해 주시고, 또 部品에 대해서는 整備部品 納付 內譯書, 여기는 本委員이 알고 있는 것은 5,000萬원 이상일 때는 調達納品이 形成되고 5,000萬원 以下는 地下鐵公社 자체에서 購買를 하는 것으로 저는 알고 있는데 部品 納品會社名을 明記해 주시며, 이 部品 中에서 가장 損失이 많은 것이 어떤 것인지 거기에서 上位部分만 얘기해 주면 좋겠습니다.

그리고 또 調達廳에서 部品別로 가장 上位部品인 것, 高

價에 하는 것 이것도 明示해 주시고, 5,000萬원 이하 納品會社 91年부터 現在까지 財務諸表도 곁들여 주시고, 또 驛務自動設備 年間 消耗量이 얼마 정도 되는지, 또 年間 이 驛務自動設備 納品業體는 어떠한 業體인지, 이 納品하는 會社의 財務諸表가 어떠한지 이것을 內譯을 알려 주시면 좋겠고, 또 여기에 細部的으로 들어가서는 發賣機, 發券機, 改.集票機等이 있습니다. 納品內譯書하고 契約條件 및 契約內容.

또 이어서 세 번째로 地下鐵公社는 驛構內에 自販機 販賣實績 現況을 91年度부터 오늘에 이르기까지 現況을 해 주시고, 또 營業과 販賣計數 內容하고 計數實績, 좀더 정확하게 그냥 우리가 數値槪念이 없는 사람이 아니니까 정확하게 數値槪念을 해 주시고, 또 課標 및 販賣業者들이 稅金을 얼마 내는지 그 內譯도 첨부해 주시고, 또 契約되어 있는 會社, 各種 團體, 個人名義 이런 것도 해 주시기 바랍니다.

그리고 네 번째로 地下鐵驛 構內 新聞販賣臺, 新聞販賣契約者 및 管理者 名單, 그리고 이 管理者 名單 中에서 각종 福社財團에서 한다고 하면 좋습니다. 또 個人이 한다면 個人, 이것을 91年度부터 오늘에 이르기까지 해 주시기 바랍니다.

그리고 다섯 번째 마지막으로 예를 들어서 仁川에서 乘車를 해 가지고 議政府를 간다고 하면 서울 地下鐵圈에 들어와서 서울驛에서 예를 들어서 淸凉里까지 한다고 그러면 그 料金 換算, 어떠한 데이터와 어떠한 資料에 의해서 料金을 換算하는지, 또 우리가 淸凉理에 에서 乘車를 해서 仁川으로 간다면 우리 地下鐵을 벗어나서 國鐵에 該當하는 것은 어떻게 換算하는지 그 內譯과 內容을 알려 주시고, 또 그간 91年부터 지금까지 그런 內容과 換算方法, 換算內譯이 있으면 明記해 가지고 정확하게 해 주시기를 바랍니다. 本委員이

얘기한 이 地下鐵公社 資料要請件에 있어가지고 다소 時間이 좀 지연되어도 좋으니까 명확하고 정확하게 명기해서 提出해 주시기를 바랍니다. 하실 수 있는지, 없는지만 答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 李始英 委員님 深度 있는 質問 수고 하셨습니다. 李始英 委員님의 資料要請은 물론이고 앞으로 우리 委員님들이 資料要請하는 부분에 대해서는 명확하고 신속하게 해 주시기 바랍니다. 그 어느 때보다도 資料要請이 많은 것은 委員님들이 앞으로 議政活動하는데 그야말로 가장 중요한 資料이기 때문에 그렇습니다. 그래서 關係公務員 여러분, 많은 理解가 있으시기를 바랍니다.

公社 社長님, 간단하게 對答만 해 주시면 되겠습니다. 5가지 資料要請.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 公社 社長이 答辯드리겠습니다.

李始英 委員님이 要求하신 障碍要因에 대한 內容, 또 두 번째 驛務自動設備 納品問題, 또 自販機販賣實績과 그 內容, 네 번째 驛構內 新聞販賣臺 契約內容, 그리고 다섯째 料金精算에 관한 事項, 조금 전에 강조하신 것처럼 명확하고 정확하게 제가 해서 드리도록 약속드리겠습니다.

○委員長 李昌根; 역시 믿을만한 答辯이 나오신 것 같습니다.

다음은 朴謙洙 委員님의 質疑 있으시겠습니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다. 고생하십니다.

저는 資料에 대해서 간단히 보충적으로 要求할 부분과 궁금한 점이 있어서 설명을 받을 두 가지만 간단히 여쭤보겠습니다.

지금 현재 答辯書 資料 63페이지 보면 提案制度 推進에 있어서 최종 95年에 特別提案을 實施한 結果 21件이 最終

채택되었다고 그러시면서 사장표창이 되었다 이렇게 했는데 거기에 대한 內容, 또 표창자 명단을 추가로 報告를 해 주시고, 65페이지 보면 制度强化內譯에 있어서 95年 1月 1日부터 活性化 方案을 施行하고 있다 이렇게 하면서 포상 및 인사상 혜택확대 부분에 있어서 다섯 等級으로 이렇게 나누었는데 여기에 대해서 혹시 지금 현재 8月까지 해서 實施가 된 事例가 있는지, 아니면 年末까지 實施가 되는지 제가 궁금해서 그렇습니다.

그래서 거기에 대해서 答辯을 해 주시고, 혹시 實施가 되었다면 그것도 內容과 名單을 조금 報告를 해 주시면 좋겠습니다.

아까 李迎春 委員님께서도 質問을 하셨지만 두 가지만 궁금해서 여쭤보겠습니다.

地下鐵公社에서 5個의 子會社를 設立해서 한다고 그랬는데 言論에 보면 5個 子會社 이외에도 마을버스 連繫運營 方案에 대해서 檢討 中이다, 이렇게 했는데 혹시 마을버스를 運營하는 부분에 있어서는 交通局과 相議를 해서 推進을 하고 있는 것인지, 아니면 自體的으로 계획선상에 머물러 있는 것인지, 거기에 대해서 發表를 해 주시고. 그리고 오늘 새로 業務報告한 상황 중에서 10페이지를 보면 連絡運賃精算에 3億 7,800萬원이 들어간다고 했습니다. 그런데 交通開發硏究員이 지금 몇 분이나 되십니까? 혹시 알고 계십니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 交通開發硏究員은 交通局 傘下 硏究機關으로서 그것이 人力은 확실히 모르는데 아마 100名이 훨씬 넘을 것입니다.

○朴謙洙 委員; 그런데 交通開發硏究院에 連絡運賃精算하는데 있어서 그 3個 公社, 1個 廳, 2個 公社가 해서 3億 7,800

萬원이나 들어갈 정도로 이것이 連絡運賃精算이 그렇게 어려운 것인지, 이것이 제가 생각할 때는 運賃精算하는데 있어서 專門家들이 이렇게 하면 그 정도가 안 들어도 가능할 것 같은데 왜 그렇게 많이 드는지 그 內譯을 말씀해 주시고, 이것이 만약 제가 볼때 都市鐵道公社나 地下鐵公社가 統合되었다고 그러면 하나라고 그러면 鐵道廳과 公社 하나, 이를테면 機關 하나만 하게 되면 이렇게 많이 들겠는가, 3個 機關에서 이렇게 많이 들게 된 것인지 거기에 대해서 答辯을 해 주시면 감사하겠습니다.

그래서 答辯은 두 가지를 해주시고, 補充資料로 두 가지를 해 주시면 감사하겠습니다.

○委員長 李昌根; 朴謙洙 委員님, 質疑 수고하셨습니다. 그러면 地下鐵公社 社長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다. 要求하신 資料는 제가 提出하도록 이렇게 하겠습니다.

마을버스 問題는 交通局에서 調整하는 作業입니다. 그러니까 交通局하고 협의해서 推進해야 될 그런 대목이기 때문에 저희들 마음대로 아무리 해도 交通局에서 協議가 안 되면 안 되는 事項으로써 交通局하고 協議를 해야 됩니다.

○朴謙洙 委員; 지금 協議를 하고 있는 중이죠? 할 計劃입니까? 하고 있는 중입니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아직까지는 協議를 안하고 現在는 그렇게…….

○朴謙洙 委員; 自體計劃이다 이것이죠?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그렇습니다.

그 다음에 連絡運賃體系 用役이 왜 그렇게 많으냐, 그리고 都市鐵道公社하고 같이 해도 그렇게 많지 않았을 것 아닌가

두 個하면. 그것은 그렇지 않고 2個 會社가 되든 鐵道 單獨으로 하든 간에 業務量으로 봐가지고 用役費가 決定되는 事項이지, 會社가 2個다, 3個다 해 가지고 그런 事項은 아닌데 2個, 3 個 되면 課業이 조금 많아지는 경우는 있습니다. 왜 그러느냐 하면 鐵道하고 우리 精算해야 되고, 2期 地下鐵 都市鐵道하고 精算해야 되니까 테마가 많아질 수 있는 事項인데 그것 가지고 用役費가 좌우되는 그런 事項은 아니고, 具體的인 用役費에 대해서는 鐵道에서 지금 主管이 되어 가지고 그래서 하고 있기 때문에 나중에 이것도 鐵道에 제가 確認해 가지고 用役費 內譯, 어떻게 해서 이렇게 3億 얼마쯤 되었다 하는 것을 書面으로 朴委員님한테 提出하도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음은 李允中 委員님 質疑 주시기 바랍니다.

○李允中 委員; 李允中 委員입니다. 무더운 날씨에 이렇게 執行部 수고하시는데 감사드립니다. 저는 간단하게 핵심적인 事項만 묻겠습니다.

지난 번 都市鐵道公社에서 제 質問中 都市鐵道公社에 特採된 民主山岳會 및 軍 出身官邊團體를 特別採用하는 人員이 얼마인가 했더니 31名이라고 答辯했습니다. 地下鐵公社에서는 民主山岳會와 官邊團體 軍出身 特別採用을 한 事例가 얼마가 되는지 소상하게 答辯해 주시고, 그 분들이 配置되었다면 어디에 어떻게 適材適所에 配置되었는지 소상히 答辯해 주시기 바랍니다.

그리고 지난 번에 제가 環境問題에 대해서 質問했습니다. 지금 찜통더위가 35·6度 地下鐵은 한 40度 되는 것 같습니다. 그런데 冷房이 없이 1號線, 2號線이 다닌다는 얘기를

市民들로부터 들었습니다. 그것은 어떻게 改善하고, 그 對策은 세우고 있는지, 어디 어디가 冷房이 안 들어가고 있는지 說明해 주시고 그 對策은 세우고 있는지 答辯해 주시기 바랍니다.

그리고 지난 번 제가 資料要求를 했습니다. 地下鐵에 日本과 美國에서 독가스 살포문제로 인해서 地下鐵 警戒强化가 되고 있다는 얘기를 들었고 報告를 받아서 제가 質問을 했습니다. 그런데 우리 要求資料에 보면 95年 4 月 14日 地下鐵 2號線 舍堂驛에서 地下鐵公社 職員 80名과 首防司 化學團, 警察署, 消防署, 區廳, 醫療機關 等 關聯機關 60餘 名이 民, 軍, 官, 警 合同으로 驛構內 待合室 및 乘降場 독가스 발생시 乘客待避, 探知, 測定 및 除毒, 人名救助, 有關機關의 協調體制等 段階別 行動事項에 대한 실제 訓練을 實施한 바 있다고 했는데 그 이후에 驛舍別로 자체 訓練을 實施하기도 했습니다.

그리고 지난 번 日本에서 하고 난 뒤에는 전혀 新聞에서 그런 말 없고, 言論에서도 그런 말 없는데 몇 回를 어떻게 實施했고, 우리 市民의 安全을 위해서 어떻게 지금 하고 있는지 소상히 答辯해 주시기 바랍니다.

그리고 人力現況을 보면 지난 번에 5,950名에 이중 警察이 665名 , 自體人力이 5,285名으로 構成되어 있었고, 施設强化에 人力確保하는 데는 追加 人件費가 所要가 없다고 했는데 진짜 하나도 안 주고 하는 것인지 묻고 싶습니다.

環境分野 用役現況입니다. 그 內容은 뒤에 資料를 보시면 최근 3年間 用役實績이 있습니다. 93年에는 2億 1,174萬 6,000원인가요? 그렇게 되어 있고, 또 94年에는 2億 5,711萬 4,000원, 또 94年에는 두번씩이나 되는데 2億 5,685萬원,

會社別로 보면 대서환경, 평화환경, 삼성환경으로 되어 있는데 93年에는 왜 이것 하나만 2億 1,000萬원이 들어가고, 94年에는 2배가 들어 갔는지, 거의 한 5億원 이상 들어갔는지 소상한 說明을 해 주시고, 지금 地下鐵 環境問題가 굉장히 심각합니다. 제가 지난 번에 누차 얘기했지만 눈이 따가울 정도인데, 따갑지 않게 좀 해 줬으면 좋겠습니다. 감사합니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다. 李允中 委員님께 제가 묻겠습니다.

軍 出身 特別採用에 대한 答辯을 얘기하셨는데 몇 年度부터를 要求하십니까?

○李允中 委員; 지금까지 幹部名單을 보면 1/3이상입니다. 지금 地下鐵 생기고부터 내력이 있을 것 아닙니까?

○委員長 李昌根; 또 이 內容上 금방 여기서 발표할 事項이 못되고 그러니까 李允中委員님 양해하신다면 書類答辯으로 하는 것이 어때요?

○李允中 委員; 알 수 있는 대로 答辯하시고, 상세한 內容은 書類로…….

○委員長 李昌根; 그래요. 그러면 公社 社長님 答辯…….

○李迎春 委員; 補充質問입니다.

○委員長 李昌根; 네, 李迎春 委員님.

○李迎春 委員; 우리 同僚 李允中 委員이 質問한 가운데 한 가지 補充하겠는데 저는 地下鐵 利用을 많이 하거든요. 여름철에 電動車들이 많이 있지 않습니까? 낮에 한가할 때 보면 어느 칸에는 아주 손님이 많이 들어가 있는데 어느 칸에는 손님이 없어요. 그래서 제가 한 번 다녀 봤는데 에어컨이 칸마다 좀 달라요. 그래서 환기계 裝置에 問題가 있는가 驛務

員한테 물어보니까 에어콘에 問題가 있습니다, 그런 對答을 들었습니다만, 거기에 대해서도 한 번 말씀해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 對答해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

李允中 委員님 말씀하시는 民主山岳會 問題는 저희들 地下鐵公社에는 한 사람도 없습니다.

○李允中 委員; 한 사람도 없습니까? 그런데 軍 出身으로 되어 있는 사람이 상당히 많이 있습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그것은 아마 草創期, 한 십몇년 전 그때 시작할 때 事項이기 때문에 필요하다면 資料로 提示를 하겠습니다만, 지금은 아까 委員長님 말씀처럼 몇 名이 있는지를…….

○李允中 委員; 資料로 提出해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그런데 제가 보기로는 軍 關係 이야기는 오래된 이야기가 돼서, 하여튼 資料로 提出하겠습니다.

○李允中 委員; 하여튼 適材適所에 들어갔는지 그것을 보려고 그럽니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그리고 이 環境問題 중 冷房問題, 委員님들 저도 굉장히 안타깝게 생각하는 대목 중의 하나인데 저희 1號線 9個 驛은 다 되어 있습니다.

그 다음에 2號線 5個 驛하고 그리고 4號線 南泰嶺驛, 그래서 114個 驛 中에서 15個 驛밖에 안 되어 있습니다. 그래서 대단히 어려운 事項인데 저희들이 지금 建設 당시에 미

리 만들었으면 조금  負擔이 적은데 지금 하나씩 해 나가기는 굉장히 財政的인  負擔도 그렇고 여러 가지 어려움이 있습니다만, 그러나 市民들에게 서비스를  向上해야 되겠다 하는 그런 事項에서는 저희들이 每年 몇 個씩을  예를 들어서 換乘驛이라든가 市民利用이 많은 데를 골라서 그렇게 推進하는 쪽으로  나가야 되겠다 이런 생각을 하고,  그 다음에 列車는 다  되어 있습니다, 다 되어 있는데. 아까 李迎春 委員님 좋은 것 指摘을 해 주셨는데  제가 現場을 한 번 踏査를 하겠습니다만,  예를 들어서 타는 위치에  따라서 客車마다 손님의 混雜度가 다릅니다.

예를 들어서 제일 앞쪽은 적은 것 같기도 하고, 제일 뒷쪽도 그런데 중간 分野에 주로 많다 이런데 이것이 冷房關係 때문에  그런지는  제가 다시 한 번 確認을 해서  調査를 시켜서 실제  冷房施設이 잘못 됐다고 그러면 철저히 고치든지 해 가지고 그런 일이  없도록 해야 되겠다 이렇게 생각을 합니다.  제가 꼭 한 번 타보도록 하겠습니다.

○李迎春 委員; 제가 요즘 타 봤는데 하도 더워서 이상하다 해서 다른 칸을 가 봤어요.  아주 시원해요. 乘客들이 不便이 있더라고요.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 한 번 調査를  해  보고 만약에 그것이 우리가 치밀하게 챙기지를 못해서 그렇게 됐다고 하면 바로 措置를 하도록 하고, 李允中 委員님, 다른 事項은 제가 資料로 提出하도록 하겠습니다.

○李允中 委員; 그런데 거기에 하나 더 묻겠습니다. 하나도 없다고 했는데요. 그런데 제가 듣기로는 瑞草區의  水西基地에, 뜬소문인지 모르지만 지금 저한테  연락이 왔습니다.  瑞草區에 몇십名이 특별히 採用되어 있다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 水西基地에.
○李允中 委員; 네, 그것 確認 좀 해서 확실하게 答辯해 주시기 바랍니다.
○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 確認해서 答辯드리겠습니다.
○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음에는 趙上男 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○趙上男 委員; 감사합니다. 趙上男 委員입니다.

疑問나는 事項 네 가지를 質疑하겠습니다.

우선 첫 번째, 1號線 레일이 老朽, 피로 및 편마모 增加로 90年 이후 전면적으로 레일을 交替한 것으로 아는데 交替된 지 2, 3年도 되지 않아 레일 절손 및 龜裂事故가 急增한다고 하는데 어느 會社의 製品이며 어떻게 措置하였고, 현재까지 레일사고가 몇 件이나 發生하였는지 誠意 있는 答辯을 바랍니다.

두 번째, 2號線 區間은 특히 下向 急傾斜와 曲線部分이 많아 制動裝置를 자주 使用하는 것으로 아는데 이 區間에 장대레일을 設置함으로써 레일장출 事故가 자주 發生한다고 하는데 對策을 誠意 있게 答辯해 주시기 바랍니다.

세 번째, 地下鐵이 다니는 철교의 트러스 部分에 가이드 레일이 設置되어 있어야 하는데 橋梁마다 완벽하게 設置가 되어 있는지 答辯 해 주십시오.

네 번째, 果川線 運行 電動車 中 대우중공업은 유럽형 電動車를, 현대정공은 日本型 電動車를 製作하여 納品하였으나 相互 互換性이 없고 10량씩 混合編成 運行해 대우전동차에 問題가 發生하자 公社側이 違約金으로 200億원을 請求한 데 대해 대우중공업측은 民事訴訟을 提起하였다는데 이 部分에 대한 誠意있는 答辯을 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 趙上男 委員의 深度 있는 質問, 수고하셨습니다. 地下鐵公社 社長님 나오셔서…….

○地下鐵公社 社長 金振浩; 委員長님, 이 部分이 상당히 技術的인 分野이기 때문에 技術理事가 答辯을 드릴 수 있도록, 양해해 주신다면 技術理事가 答辯드리도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 그럼 技術理事님 答辯해 주시기 바랍니다.

○技術理事 金濟權; 技術理事 金濟權입니다.

趙委員님 1號線 레일 절손에 대해서 答辯드리겠습니다. 1號線이 最初 74年度에 開通되어 가지고 20年間 使用을 해서 그간 상당히 壽命이 다 되어서 93年度까지 총체적으로 다 完了를 했습니다.

그런데 그 중에서 龜裂事故가 몇 件이나 發生되었느냐 이런 말씀이 계셨습니다. 交替 이후에 1號線 缺陷狀態가 93年度에 龜裂이 1件 있었고, 94年度에는 龜裂이 7件, 그 다음에 95年度에는 29件, 그래서 93年 以後에 29件이나 發生되어서 상당히 많이 發生되었습니다.

龜裂과 절손은 조금 다릅니다. 龜裂이라는 것은 저희가 93年度 下半期에 레일탐상차를 購入해 가지고 電子式으로 금이 가는 것을, 그 전에는 肉眼點檢만 하다가 보다 電車의 回數가 많이 다니고, 보다 安全하게 管理해야 되겠다 그런 뜻에서 굴린 뒤에 29件이나 發生이 된 것은 여태까지 肉眼點檢을 해 가지고 완전히 절손이 되면 發見이 되던 것을 微細금만 가도 發見이 될 수 있도록 이렇게 탐상을 하고 있습니다. 그래서 回數가 많아졌습니다. 그렇지만 이렇게 發見된 것도 방치하지 아니하고 즉시 즉시 그 分野를 잘라 내고 다른 것으로 용접을 해서 안전하게 管理를 하고 있습니다.

그리고 이것의 製作會社는 29件 發生된 중에서 강원산업 것이 一部 있고, 신일본제철에서 納品한 것도 몇 個 있었습니다. 그래서 강원산업에서 發生된 것이 25件, 그 다음에 신일본에서 發生된 것이 4件 정도 그렇게 되어 있습니다.

그 다음에 2號線 急傾斜와 制動裝置, 장대 레일 장출사고에 대한 對策은 장대레일을 設定하는 事由는 레일의 장축이 20m가 하나로 되어 있습니다. 그런데 地下에서 다니게 되면 레일 연결부위에서 騷音과 振動이 많이 나고 그래서 서비스 次元에서 승객들의 승차감을 좋게 하기 위해서 레일을 용접해서 장대화하는 개소입니다. 그런데 新林驛 부근 등에서 봄 또 가을, 溫度變換期에 이런 현상이 다소 發生합니다. 그러면 發見되는 즉시 車體에 요동이 심하다거나 그렇게 많이 發見되지 아니할 적에 한 두어 번 정도 發生된 것을 가서 정정을 하고 安全運行에 支障이 없도록 措置를 했으며, 이런 區間에는 저희가 集中的으로 巡察을 强化해서 安全運行에 支障을 미치지 않도록 措置하고 있습니다. 한 두어 번 發生된 것에 대해서는 제대로 管理하지 못한 것을 통감하고 사과를 드립니다만, 앞으로는 절대로 이런 일이 일어나지 않도록 最善을 다해서 管理하도록 노력하겠습니다.

그 다음에 鐵橋에 가이드 레일을 橋梁마다 設置를 어떻게 했느냐는 問題에 대해서는 양해를 해 주신다면 개략적인 말씀만 드리고 書面答辯으로 資料 提出하겠습니다만, 橋梁上이라 하더라도 지금 현재 2號線의 예를 들면 漢陽大 入口에서부터 蠶室까지는 地上으로 되어 있습니다. 거기는 橋梁이라 하더라도 자갈을 깔아 가지고 일반 地上에서의 狀態와 레일은 같은 構造로 되어 있습니다. 그런 데서는 밑에 자갈이 받혀 있기 때문에 가이드 레일, 安全레일을 設置하지 아니하

고 있습니다. 그것은 저희만 그런 것이  아니고 鐵道廳이라든지 또 外國의 예라든지 커브가 500m 이하가 되어서 脫線의 危險이 있는 개소,  이런 데는 가이드 레일을 設置를  합니다만, 거기는 橋梁上으로 되어 있다 하더라도 자갈도상,  地上과 마찬가지로 봐  가지고 가이드 레일을 設置하지 아니하였습니다. 그래서 거기가 얼마나  되며, 區間은 어떻게  되느냐 하는 것은 별도 資料로 提出해 드렸으면 하고 생각합니다.

○委員長 李昌根; 제가 듣기에는 먼저 部分 答辯하신 레일 關係, 그것도 제가 보기에는 答辯이 充分하지 않기 때문에 거기에 대한 措置事項을  아까 答辯을 안하셨어요. 그렇기  때문에 書類로 같이 答辯해 주시기 바랍니다.

○技術理事 金濟權; 알겠습니다.

제 所管事項에 대해서는 전부 별도로 書面答辯  資料를 상세히 記錄해  드리도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 그 部分에  대해서 金永春 委員님이 補充質疑를 하시겠답니다.

○金永春 委員; 방금 전에도 우리 趙上男 委員께서 1號線 레일을 交替한 지가 불과 2,3年도 안 됐는데  집중적으로 龜裂 절손사고가 매년 急增하고 있다, 이렇게 指摘을 했습니다.

제가 지난 常任委員會 業務報告때 資料要求한 것을 보면 죽  그 現況이 나옵니다만, 이것이 강원제품  것이 25件이 절손,  龜裂事故가 났고, 신일본제품이 4件 났다고 말씀하셨습니다.

그러면 그 레일 材質檢査, 강원산업 製品이 問題가 있다는 것이 누가 봐도 알 수가 있습니다.

그렇다면 강원산업 製品에 대한  레일 材質 檢査를  實施를  하셨는지, 하셨으면 그것에 대한 結果를 말씀해 주시고

요.

그 다음에 材質不良檢査 依賴業體가 있을 것입니다. 어느 會社에다가 不良材質에 대한 檢査依賴를 했는지, 그 會社 이름하고, 이름은 바로 얘기해 주셔도 되고, 그 다음에 레일 강도 試驗을 했는지, 導入할 당시에. 말하자면 레일을 購入할 당시에 契約을 하기 위해서는 사전에 材質이 合格品인가 아닌가를 보기 위해서는 아마 强度檢査도 하고 여러가지 事前 措置를 할 것입니다. 그러면 이것에 대한 試驗與否, 試驗을 했으면 그 일체의 資料, 試驗結果에 따른 資料를 提出을 해 주시면 되겠습니다.

한 마디로 龜裂이나 절손, 보기에는 금이 조금 가고 이렇게 죽 나옵니다만 지금 2號線같은 경우는 아마 耐久年限 15年을 거의 다 채운 것으로 알고 있는데 지금 죽 交替를 해 나가고 있다고 報告書에는 되어 있습니다만 2號線 같은 경우도 말하자면 특히 耐久年限이 많이 지난데다가 그런 절손이라든가, 이런 부분들이 많이 發見되고 그렇기 때문에 자칫 잘못하면 脫線事故가 날 위험이 있다, 專門家들은 그 점에 대해서 매우 우려를 하고 이 점에 대한 補完策이 나와야 된다고 指摘들을 합니다. 그래서 그러한 危險性에 대한 市民들의 불안을 解消하기 위해서는 이 부분에 대한 자세한 說明과 補完策과 對策이 나와야 된다고 봅니다.

그 다음에 아까 레일탐상차를 利用해서 죽 檢査를 했다고 그러는데 레일탐상차에 대해서 質疑를 하려고 합니다. 레일탐상차가 원래는 한 臺였는데 이번에 한 臺를 더 增加를 시켜서 두 臺로 늘린다고 報告는 되어 있습니다. 그 性能은 어떤가, 말하자면 하루에 일할 수 있는 性能이 있을 것입니다. 몇 ㎞ 정도 탐상을 해서 點檢을 할 수 있는가, 實績도 좀 알

고 싶습니다.

말하자면 하루에 할 수 있는 일의 量과 그 다음에 그 레일탐상차를 利用해서 실제로 發見된 件數, 그것과 실제 비교를 했을 때 어떤 差異가 있는가 하는 것을 알고 싶습니다.

그 다음에 레일탐상차, 그러니까 機械性能試驗을 해 봤는지, 제가 듣기로는 勞使가 合同으로 性能試驗을 했다고 듣고 있는데 勞使合同으로 實施한 試驗結果, 肉眼檢査한 것하고 얼마나 차이가 있었고, 그 다음에 이 機械의 性能에 대해서 信賴度가 어느 정도인지 그것에 대한, 勞使가 合同으로 調査했기 때문에 그것에 대한 아마 結論이 나와 있을 것입니다. 그것에 대해서 소상하게 答辯을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金永春 委員님의 資料要請 및 答辯이 있습니다. 答辯部分만 해 주시고 資料要請은 書類로 해 주시면 되겠습니다.

○技術理事 金濟權; 지금 현재 제가 資料를 가지고 있는 범위에서 答辯을 드리고, 不足한 部分은 書面部分에 포함해서 答辯을 드리도록 하겠습니다.

그러면 먼저 龜裂, 절손에 대한 對策을 말씀하셨고, 그 다음 레일재질의 試驗與否, 試驗結果 이런 것에 대해서 資料提出 이런 말씀이 계셨습니다. 그런데 저희가 모든 物件을 레일을 購買를 할 적에 試驗機關에 試驗을 依賴를 해서 샘플링 試驗을 한다든가, 그 사정에 따라서 전수 試驗을 한다든가 해서 그것에 合格되는 것에 한해서 검수를 完了를 하고 物件을 받아 쓰도록 이렇게 하고 있습니다. 이것도 분명히 試驗을 하였습니다. 이것에 대한 試驗結果라든지, 이런 것은 提出을 하도록 하겠습니다.

그리고 龜裂, 절손에 대한 對策, 그랬을  적에 사람이 發見한  것과 레일탐상차가  發 見한 比例 이런  말씀이  계셨습니다만  參考로 말씀드리면, 94年度에 人力으로 發見한 것은 13件이었었고,  레일탐상차가  發見한  것은  18件이었습니다. 그래서 약 그 比率을 얘기한다면 58 對 42 정도로 레일탐상차가 發見을 했다. 그리고 또 今年度에는 49個所가 전선에 걸쳐서 發生이  되었습니다만 레일탐상차가 29個所, 그 다음에 人力으로 發見한 것이 20個所 현재까지 이것도 한 60 對 40 정도로 레일탐상차가 肉眼으로 發見이 되지  못하는 것, 그리고 車가 한 臺뿐이다 보니까 하루에 할 수 있는 거리는 그날  그날의 경우에 따라서, 만약에 電動車가 늦게 들어갔다든가 이런 경우에는 出動期間이 늦고 이런 問題 때문에 量이 일정하지 않습니다만  적게 하는 날은 300m에서 400m까지, 좀 많이 하는 날은 2㎞까지  이런 정도로 일정하지 아니한 양을 매일 運行을 하고, 전선에 걸쳐서, 3個月에 걸쳐서 두 번씩 돌고 있습니다.

1年에 한 8回 정도를  지금 저희가 點檢을  하고  있습니다. 그래서 이것만 가지고는 좀  未備하다 이렇게 생각하기 때문에 레일탐상차를 한 臺를 더 導入해 가지고 지금 調達廳에서  購買依賴해서 契約推進 中에 있습니다.  그리고 機械의 性能, 信賴度, 그 다음에 그 機械의 性能 試驗結果 이런 것은 勞動組合과 같이 協議를 하고 檢討를  한 적도 있고, 같이 現場을 해서 試驗을 한 적도 있습니다만 이것에 대한 결과는 별도 資料로  書面答辯을 드리도록 이렇게 하겠습니다.

○金永春 委員; 거기에다 한 가지만 補充質疑 를 하겠습니다.

방금 전에 質疑를 한 것 중에 레일材質檢査를 依賴한 業體에 대해서  우선 口頭로 말씀하실 수 있을 테니까 어느 業體

에다 依賴를 했는지 그것을 말씀을 해 주시고, 그 다음에 제가 알고 있기로는 레일탐상차, 이것이 이미 80年代初에 先進國에서 쓰던 車이기 때문에 상당히 性能이 뒤진 것이 아니냐, 이런 疑惑이 있습니다. 그래서 실제로 肉眼檢査를 해서 報告된 경우하고 레일탐상차가 檢査해서 報告된 것을 뒤에 다시 確認해 본 結果 적중한 것이 사실은 한 7件밖에 안 된다, 이런 얘기도 있습니다. 그러니까 물론 뒤에 勞使合同으로 調査한 結果 이것에 대한 資料를 보내주시면 알 수가 있겠습니다만 그 점에 대해서도 아시는 대로 말씀을 해 주시면 좋겠습니다.

○委員長 李昌根; 잠깐만요, 그 部分에 대해서 補充質疑가 있으니까 같이 해 주시기 바랍니다.

金喜甲 委員님 補充質疑 해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 레일의 缺陷問題는 列車의 脫線으로 이어질 수 있고, 또 列車의 脫線은 市民의 安全과 아주 밀접하고 重要한 問題라고 생각합니다. 그래서 우리 技術理事님 대충 넘어가셔서는 안 될 것같고 지금 현재 93年度부터 95年度에 레일缺陷이 일어난 추이를 보다 보니까 1號線에 대략적으로 集中되어 있고, 95年度 들어서 95年度면 지금 上半期 밖에 안 되었는데 벌써 1號線에 33個의 缺陷 龜裂狀態들이 發見이 되고, 龜裂 절손 합쳐서. 이런 상태에 와 있습니다.

그렇다면 지금 사실 93年度나 94年度에 대략적으로 缺陷狀態가 發見된 것이 한 22件, 31件 이렇게 하는데 95年度 資料를 보니까 1號線 33個所 이렇게 急增하고 있단 말이에요. 그러한 理由가 무엇인지, 도대체 그러한 어떤 나름대로 原因分析이 되어 있는지, 거기에 대해서 어떻게 지금 對策을 세우고 있는지에 대해서 말씀을 追加로 같이 해 주세요.

○委員長 李昌根; 答辯하여 주시기 바랍니다.
○技術理事 金濟權; 먼저 金永春 委員님 말씀하신 것 중에서 試驗을 어느 機關에서 했으며 어떻게 했느냐 하는 것에 대해서 答辯을 드리겠습니다.

레일이라고 하는 것은 아무데나 만드는 것이 아니고 製造會社가 몇 個밖에 안 됩니다. 그래서 그 試驗을 할 수 있는 機械라든지 이런 것은 제3기관에 設置가 되어 있지 아니하기 때문에 레일을 製造하는 會社 自體에서 檢査를 하고 試驗을 하도록 이렇게 되어 있습니다. 그래서 이것을 그러면 시험기기라든지, 그 때 試驗立會라든지 하는 것은 별도의 技術者가 試驗을 할 적에 立會를 해서 韓國鐵道技術協力會에 依賴를 해서 試驗하는데 立會를 해서 그 性能試驗을 確認을 받도록 이렇게 하고 있습니다.

그리고 그 다음에 金喜甲 委員님 말씀하신 것에 대해서 1號線에서 급격히 今年度에 많이 發生했다는 것은 사실입니다. 그런데 그것이 왜 그렇게 龜裂이 發生되고 있느냐 하는 것은 지금 현재는 그렇게 發生이 되지 않고 있습니다. 주로 1月, 2月 冬節期 이때 많이 發生이 되고 있습니다. 그래서 저희가 分析도 하고 여러 가지 해 봤습니다만 1號線은 역시 자갈은 이미 아마 74年度 開通 당시에 같이 깔았습니다. 그래서 자갈 交替工事를 再昨年부터 하고 있습니다만 자갈을 교체를 하지 아니한 데에서 그런 균열현상이 發生이 되고 있습니다.

그렇기 때문에 밑에 이미 탄성을 자갈이 이미 다져져 버려서 깨지고 다져져서 탄성을 잃어버려서 일어나는 것이 아닌가, 그래서 이것을 지금 현재 자갈교체 工事를 繼續的으로 進行을 하고 있습니다. 그러면 이렇게 이런 균열현상이 줄어

들 것이 아니냐 이렇게 判斷을 하고 있습니다. 그래서 이것에 대한 對策 樹立한 內容은 별도로 答辯書를 提出하도록 그렇게 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 지금 우리 委員님들이 問題를 提起하고 있는 것은 자갈이나 이런 外部的 環境要因이 아니라 레일이라고 하는 이 製品自體에 뭔가 瑕疵가 있느냐 이런 部分을 提起를 하는 것이에요. 그러니까 다시 얘기하면 자갈의 問題나 環境의 問題는 論外로 쳐놓고 레일 그 자체의 材質에 어떤 問題點이 있는 것이 아닌가, 그리고 거기에 강원산업에 지금 집중이 되어 있잖아요?

○技術理事 金濟權; 네, 그렇습니다.

○金喜甲 委員; 그러면 그러한 어떤 나름대로의 要因分析을 해 들어 갈 때 단지 자갈이나 이런 데에서 問題가 있다 이렇게 얘기하시면 안 돼죠.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 社長인 제가 答辯 드리도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 하나만 제가 補充質問 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 가만 있어요. 그러면 그 부분에 대해서 金亨吉 委員님의 補充質疑가 있겠습니다.

○金亨吉 委員; 지금 金喜甲 委員님께서 質問하는 것은 레일의 인장강도, 연신율, 항복점, 製鋼上에서 망간을 얼마 집어넣고, 製鋼上의 과정하고 이미 압연해서 나왔을 때 인장강도가 얼마냐, 또 연신율이 얼마냐, 항복점이 얼마냐, 그래서 거기에서 材質檢查를 SGS檢查 가 되었든, 강원산업의 自體試驗機에서 텐션檢查를 했든 간에 제대로 檢查를 하고 나왔느냐 아마 이 質問일 것입니다. 그래서 지금 그 質問을 그냥 메이커에서 만든 試驗所이기 때문에 거기에서 依賴했습니다

하지 마시고 實質的인 강제의 材質을 놓고 일일이 검수해 왔느냐 이 말씀인 것 같습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 중간에 答辯드리도록 하겠습니다. 이 레일절손 問題나 레일탈선 問題는 地下鐵을 經營하는 社長으로서는 가장 중대한 問題中에 하나입니다. 그렇기 때문에 조금 전에 우리 趙上男 委員 말씀이 계셨는데 왜 1號線, 간지 얼마 안 된 레일이 이렇게 많이 절손되었느냐, 이것이 큰 問題입니다. 저도 社長으로 간 이후에 이 問題에 대해서 상당히 深度 있게 왜 이러느냐, 原因이 무엇이냐 조금 전에 우리 金亨吉 委員님 말씀처럼 檢査는 철저히 해 가지고 저희들이 봤습니다.

또 현재 材質에 問題가 있느냐 하는 問題를 檢討했을 때 材質에 問題 없다는 結論을 가지고 저희들이, 강원산업에서 나온 레일이 試驗結果 KS製品으로서 缺陷이 없다는 結論을 가지고, 그러면 어디에 缺陷이 있느냐, 그래서 答辯드린 事項이 자갈을 적시에 交替를 해야 되는데 자갈을 적시에 交替를 안하고 탄성이 적어지니까 그 탄성 때문에 그래서 龜裂이 많이 간다는 그런 결론입니다.

○金亨吉 委員; 하나만 더 質問하겠습니다. 지금 현재 인장강도가 최소한도 얼마 정도 이상의 材質을 購入합니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 글쎄 그런 專門的인 事項을 여기에서 인장강도가 얼마냐, 무슨 强度가 얼마냐, 무슨 專門的인 事項은 제가 認識을 하고 있지는 않습니다. 분명히 말씀드려서…….

○委員長 李昌根; 發言 中止하세요. 公社 社長님 앉으세요. 왜냐 하면 專門的인 부분이기 때문에 아까 答辯 도중에 技術理事로 答辯을 대체했어요. 그러니까 지금 또 專門的인 것

이기 때문에 곤란하시다는 얘기가 나오니까 技術理事님 나오셔서 지금 金亨吉 委員님과 金喜甲 委員님, 金永春 委員님이 補充質疑한 부분에 대한 것을 확실하게 責任있는 그런 答辯을 해 보세요.

○金永春 委員; 그렇다면 答辯 하시기 전에 그것까지 곁들여서 答을 해 주셔야 이해가 갈 것 같습니다. 방금 社長님께서도 말씀하셨듯이 침목 밑에 있는 자갈과의 關係를 말씀하셨는데 우리야 專門家가 아니니까 대략, 그런데 레일이 장대화되면서 목침목, 나무로 된 침목을 PC침목으로 交替함으로써 그런 問題가 發生한다고 그러는데 맞습니까?

○技術理事 金濟權; 그것 때문에 일어난다고는 저희는 보지 아니합니다. PC침목을 使用하게 되면 오히려 安全度는 목침목의 경우보다 더 向上될 수 있다 이렇게 判斷하고 있습니다.

○金永春 委員; 그것은 왜 그렇게 제가 묻느냐 하면, 목침목보다는 PC침목은 콘크리트로 만드는 것을 PC침목이라고 한다면서요?

○技術理事 金濟權; 네, 그렇습니다.

○金永春 委員; 그것으로 交替해서 車輛衝擊이 결국은 레일에 곧바로 傳達이 되기 때문에 이것이 지속되게 되면 결국은 레일절손이라든가, 龜裂이라든가 이런 現象이 일어날 수 있고, 地下構造物에까지도 影響을 미칠 수 있다 이런 調査報告를 봤습니다. 그래서 목침목을 쓰든 PC침목을 쓰든 쓰기 전에 적어도 그러한 것들까지 다 사전에 勘案을 해 가지고 장대화를 해야 될 곳이라 하더라도 地下構造物이 있는 데는 목침목을 그대로 둔다든가 그런 方法도 있을텐데 지금 이런 現象들이 많이 일어나는 것은 레일의 장대화로 인해서

목침목을 PC침목으로 交替한 데서도 일부 原因이 있다고 하는 그런 主張도 있습니다.
그러니까 그런 점까지 같이 戡案해서 答을 해 주시면 되겠습니다.
○技術理事 金濟權; 지금 현재 침목 自體 하나만 놓고 보게 되면 强度라든지 이런 데서 콘크리트 침목이 목침목보다 彈性을 받을 수가 없습니다.

그렇지만 침목이라고 하는 것은 레일의 움직이는 요동상태를 支持하기 위한 것이고, 그 衝擊을 緩和하기 위한 것은 역시 자갈이다, 이렇게 判斷하고 있습니다. 그렇기 때문에 목침목을 使用하는 경우에는 목침목에 기름을 먹여 가지고 나무가 마른다든지 했을 적에는 오히려 유동이 더 심할 素地가 있기 때문에 安全度로 봐서는 콘크리트 침목이 더 우수하다고 判斷하며, 그 다음에 PC침목이 직접적으로 물론 衝擊을 받는 것은 조금 더 심할수가 있습니다. 그렇지만 그 緩衝作用은 자갈이 하기 때문에 PC침목 때문에 그런 것이 일어난다고는 判斷하지 아니하고 있습니다.

그리고 試驗問題에 대해서는 시험 장력이라든지, 텐션이라든지 이런 것은 計數를 제가 외우지를 못하고 있습니다. 방금 社長께서 答辯을 하신 것과 마찬가지로 저희가 레일을 받을 적에는 사양에 엄격하게 規定된 世界標準規格에 한 레일을 입회를 시켜서 試驗을 完了한 후에 레일을 받고 있습니다. 그래서 이것이 레일 材質缺陷으로 해 가지고 이렇게 發生되었다고는 생각하지 아니합니다.
○委員長 李昌根; 좀더 확실한 答辯을 해 주셔야지 檢査過程은 異常이 없는데 다음 것이 계속 問題가 있는데도 불구하고 없다, 없다고만 해 가지고 解決될 問題가 아니니까 좀더

責任 있는  확실한 對答을 해 주시기 바래요.
○技術理事 金濟權; 전에도  말씀을 드렸습니다만, 역시  강원산업에서 들어오는 레일이 1號線에만 使用되고 있는 것이 아니고  全 線에 걸쳐서 使用 되고 있습니다. 그래서 유독 1號線에서만 이렇게 많이 發生한 原因은 역시 전에 말씀드린 바와 마찬가지로  자갈에서 이  衝擊을 받아들이지 못하고 열차빈도가 많은, 또 重量이 심한  이런 結果로 龜裂이 發生한다고 이렇게 判斷하고 있습니다.
  그러면 저희가 資料로  추가로 外國의 경우도  包含해서 書面答辯을 드리고자 합니다만, 外國의 경우도  레일균열 상태라든지 이것은 發生되고 있습니다. 그래서 이것을 줄이기 위해서, 表面에  어느 정도의 龜裂만 가게 되면 이것이 자꾸 확대가 돼서  절손현상까지  發生되게 됩니다. 그래서 이 龜裂이  어느 정도 조그많게  發生됐을  적에 頭部를 깎아 버리게 되면 龜裂이 中止가  됩니다. 이런 것을 위해서 레일연마차를 1臺 導入을 計劃해서 推進 中에 있는 것입니다.
○委員長 李昌根; 그러면  技術理事님의 答辯에 대해서  金亨吉 委員님, 質問答辯으로  해 보세요.
○金亨吉 委員; 저는 補充얘기가 되겠는데 鋼種이라는 것이 물리적 成分하고 화학적 成分이 區分되어 있습니다. 그래서 카본, 망간, 실리콘, PE하고 해서 區分하고, 그 다음에  鋼種이 하이테션이냐, 또는 마일드냐, 또는 特殊鋼이냐 해 가지고 인장강도가 최소한도 우리 地下鐵公社 技術陣이라면 현재 電動車가  다니는 레일은 인장강도가  최소한 얼마 정도 돼야 된다, 또  기본적으로 화학적 成分에  카본, 실리콘, 망간은 어느  정도가 돼야 된다, 그래서 절손이  됐을 때 그런 샘플을 採取해 가지고 바로 化學硏究所에 檢査依賴를 하게  되면

거기에 따라서 缺陷이 나오게 되지 않느냐, 이렇게 저는 생각을 합니다. 우리 技術理事 어떻게 생각하세요?

○技術理事 金濟權; 말씀 옳습니다. 저희는 처음에 化學分析 試驗이라든지, 材質性能이라든지 또 물리적 强度라든지 이런 것은 納品을 받을 적에 試驗成績書로 대신했기 때문에 그 뒤에 그런 것을 해 본 事實은 없습니다.

○金亨吉 委員; 제 얘기는 절손이 되어 있으니까 절손된 狀態의 그 레일을 바로 1m면 1m, 30㎝면 30㎝ 잘라 가지고 실제적으로 化學的, 機械的 成分을 依賴를 해 본 일이 있느냐 이 얘기입니다.

○技術理事 金濟權; 그것은 아직 못 해 봤습니다.

○金喜甲 委員; 委員長님, 議事進行發言 있습니다.

○委員長 李昌根; 잠깐만요. 그러면 問題가 자꾸만 생긴 部分을 다시 檢査를 안하고, 맨 처음 納品 받을 때만 한 번 하면 아주 모든 것이 끝난 것으로 생각하시지 말고 問題가 생긴 部分을 다시 再試驗 해서 問題가 있는가 그런 것을 앞으로 할 用意는 있습니까?

○技術理事 金濟權; 네, 그렇게 해 보겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 金喜甲 委員님.

○金喜甲 委員; 우리가 지금 技術理事의 얘기를 들을 必要가 없어요. 왜냐 하면 專門家라 그래서 우리가 社長님 얘기 대신 技術理事 얘기를 듣고자 지금 얘기를 들어 보니까 우리 金亨吉 委員님보다 더 실제로 內容에 대해서 정확히 把握이 안 되어 있고, 强度나 이런 部分에 대해서는 이렇습니다, 구체적인 데이터가 있으면 各 委員들한테 해서 內容 部分대로 이렇게 하겠습니다, 나름대로 準備를 해 가지고 나중에 報告를 드리겠습니다, 이런식으로 얘기를 하든지 해야지 궁금한

어떤 要點에서 자꾸 벗어난 얘기를 하기 때문에 우리가 技術理事님 얘기를 들을 必要는 없고, 결론적으로 레일결함에 대해서 1號線과 강원산업에 集中되고 있는 理由에 대해서는 各 委員님들이 지금 공히 問題로 느끼고 있고 거기에 대해서 궁금해 하시고 계시니까 各 委員님들한테 나중에 說明을 드릴 수 있도록 그렇게 하고 얘기를 저는 終結했으면 좋겠습니다.

○金永春 委員; 조금 전에 不良材質 레일에 대한 檢査하신 적이 없으시다고 그랬는데 確實합니까?

○技術理事 金濟權; 현재 材質 잘려진 것을 分析試驗을 했거나 한 것은 없습니다.

○金永春 委員; 잘려진 것이 아니라도 좋습니다. 하여튼 결손부분들에 대해서…….

○地下鐵公社 社長 金振浩; 대단히 죄송스럽습니다. 아까 金喜甲 委員님 結論 잘 내려주셨기 때문에 그대로 저희들이 資料를 提出하겠고, 擔當處長이 있습니다. 대단히 죄송스럽습니다만, 우리 技術理事는 電氣 專門입니다. 대단히 미안합니다만 電氣 專門이기 때문에 솔직히 말씀드려서 철의 成分까지는 모르니까 지금 檢査 안했다는데 檢査한 것입니다. 檢査 안할 턱이 없습니다. 여러 군데 監査 다 받고 있는데 그런 것을 檢査 안하겠습니까? 檢査를 했다니까 그 이야기를 들어 보시도록…….

○委員長 李昌根; 아니, 그러면 公社 社長님께서는 지금 委員님들을 가지고 노시는 것입니까?

技術理事가 確實하게 答辯하겠다, 答辯 途中에 지금 答辯이 제대로 안 나오니까 이 양반은 電氣 專門이니까 안 된다, 그러니까 또 다른 사람 있다, 그러면 信憑性이 없어서 되겠

습니까?
○地下鐵公社 社長 金振浩; 그런 뜻이 아니고요. 저희들이 이것을 內容을 確認하는 데는 職級의 高下에 關係 없이 社長이든, 누구든 간에 가장 實務的으로 잘 아는 사람이 委員님들에게 說得力 있게 說明하는 것이 가장 바람직하다, 저는 이렇게 생각합니다.
○委員長 李昌根; 아니, 그러니까 제가 會議開催 序頭에서 분명히 얘기했지요? 우리 委員님의 質疑에 대해서 時間的 여유도 주고, 人的 여유도 주기 때문에 충분히 關係公務員이 왔으니 경우에 따라서는 停會를 해서도 機會를 드릴 테니까 확실한 答辯만 해 달라, 그것도 어려우면 書面으로 해 줘도 좋다, 또 書面答辯이 부실하게 오니 재차 要求가 되니까 앞으로 議政活動 하는 데 커다란 指針이니까 확실하게 해 달라 그렇게 얘기했는데도 불구하고 지금 뭐 이랬다 저랬다 하시면 公信力이 없어진다 이런 얘기에요. 그러니까 오늘은 이쯤 하시고 다음에는 그렇게 하지 않으시기를 바랍니다.
○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 그렇게 하겠습니다. 그런데 結論을 제가 내리겠습니다.
金喜甲 委員님 말씀하시는 그런 面에서 資料를 提出하는데 궁금하실 것 같아서 뒤에 專門家가 앉아 있으니까…….
○委員長 李昌根; 그렇지요. 더 實務者가 있지요. 그것은 認定해요. 그러면 書類로 答辯해 주시기를 바랍니다.
○金永春 委員; 書類로 하실 것은 하시되 방금 전에 우리 金亨吉 委員님께서 물었을 때 不良 材質에 대한 檢査를 한 적이 없다고 技術理事님께서는 말씀을 하셨어요. 확실하지 않으시면 그냥 모르니까 專門 處長한테 묻겠다 그렇게 하셔야 온당한 일이지요. 확실치도 않은 것을 안 했다고 그러시고,

뒤의 社長님께서는  뒤에 물어 보니까 했다고 그러고, 어느 것이 맞습니까?

그렇게 하게 되면 저희들 委員들이 委員 個人으로서 묻는 것이 아니고 서울市民을 代辯해서  묻는 것입니다. 市民을 속이는 것이 되는 것 아닙니까?

○委員長 李昌根; 됐습니다. 金永春 委員님 質疑  中止하시고, 技術理事님은 정중히 사과를 해 주시기 바랍니다.

○技術理事 金濟權; 대단히 죄송합니다.

○金永春 委員; 그러시면 그 檢査하신 것에  대해서 擔當 處長님  答辯 좀 해 주시면 감사하겠습니다.

○委員長 李昌根; 안 돼요. 왜냐 하면 아까  金喜甲 委員이 書類答辯 하기로 決議 됐으니까 書面答辯을 해 주시기 바랍니다. 金永春 委員님 양해해 주시기 바래요.

趙上男 委員님 補充質問 해 주세요.

○趙上男 委員; 本委員이 質疑한 4번 部分에  대해서 答辯을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다. 대우에서 저희들 遲滯償金에 대해서 訴訟을  제기한 事實은 없습니다.  전혀 없습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 됐습니까? 趙上男 委員님.

○趙上男 委員; 됐습니다.

○委員長 李昌根; 제가 委員님한테 참고로 말씀드립니다. 서울市議會에 出席하여  答辯할 수 있는 關係公務員 等의 範圍에 關한 條例가  있습니다. 거기에 第7條第2項에 보면 第1項 각호의 規定에도 불구하고 議會 또는 委員會가 必要하다고 認定한 경우 所屬公務員中 4級 이상인 者를 出席 答辯할 수 있다, 이런 것도 있고, 第6條에는 第5號  規定에 의한 下部行

政機關 및 敎育機關의 所屬公務員中 3級 이상인 者, 또는 公社인 경우에 任員까지, 이렇게 전부 規定이 되어 있습니다. 그러니까 委員님 참고해 주시기 바라고, 단 우리 委員님 전부가 滿場一致로 듣기를 원하시면 관계 實務者한테도 들을 수는 있습니다. 그러니까 참고해 주시기 바라고, 앞으로 本委員會 會議를 원만히 進行하기 위해서 質疑하실 분은 여러분 申請이 있습니다만, 議事日程 第1項 地下鐵公社所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯을 午後 2時에 다시 續開하는 것으로 하고 停會를 宣布합니다.

（議事棒 3打）

（12時 03分 會議中止）

（14時 09分 繼續開議）

○委員長 李昌根; 자리를 정돈하여 주시기 바랍니다. 第79回臨時會 第2次 交通委員會 會議를 續開하겠습니다.

（議事棒 3打）

李智文 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李智文 委員; 李智文 委員입니다. 세 가지만 여쭤보려고 합니다.

첫째, 夜間延長 運行計劃이 있는지에 대해서 한번 質疑할까 합니다.

民間이 運營하는 버스의 경우에도 심야버스가 아니더라도 일반버스의 경우도 地下鐵에 비해 夜間時間帶에도 運行되는 時間이 더 긴 것으로 알고 있습니다. 地下鐵의 경우 밤 12時가 조금 넘으면 끊기고 새벽 5時 이후에나 다시 運行이 되는데 어떤 保線問題나 經營上의 어떤 問題를 고려하더라도 夜間 活動人口를 勘案한다고 하면 公共交通 手段으로써 深夜에도 運行되는 것이 좀더 바람직한 것이 아닌가, 그리

고 제가 알기로는 外國의 경우에도 地下鐵이 深夜에도 運行되는 것으로 알고 있는데 이 점에 대해서 어떤 計劃이 있는지 그것을 좀 알고 싶습니다.

그리고 두 번째로는 地下鐵에 어떤 自販機와 街販臺 問題 中에서 具體的으로 한 가지만 指摘할까 하는데 지난 週, 한 週刊誌에 地下鐵 自販機 휴지가 問題가 있다고 週刊誌 新聞에 記事가 났습니다. 무슨 말인가 하면 한 會社에서 그것을 取扱하고 있는데 그 會社에서 만드는 휴지가 다른 公共機關에 비해서 地下鐵 것만 유독 質이나 量에 있어서 問題가 있다, 그래서 記事가 난 적이 있는데 그 該當會社에 反論은 地下鐵이 賃貸料가 비싸기 때문에 그렇게 만들지 않으면 우리가 利得을 볼 수 없기 때문에 그렇다 答辯을 했는데 어떤 過程을 거쳐가지고 街販臺 自販機 會社와 契約을 하고, 대개 보니까 한 會社가 獨占하고 있는데 獨占하기 때문에 이런 問題가 생기는 것이 아닌가 그런 부분에 대해서도 具體的으로 答辯해 주셨으면 고맙겠습니다.

그리고 끝으로 이것이 地下鐵公社와 直接關聯이 없는 事項일 수도 있는데 地下鐵 利用하는 市民들 立場에서는 運行 地下鐵 內에 보면 항상 구걸하는 사람들이 많습니다. 대개 어떤 老人들이나 障碍者, 그리고 兒童들이 대부분인데 대개 보면 자기 區域을 가지고 있고, 이 사람들이 어떤 犯罪集團과도 連結되어 있는 것으로 報道된 적도 있고 한데 이것이 地下鐵公社所管인지 아니면 다른 機關과 協議해서 對策을 하는 問題인지 거기에 대해서 答辯을 해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 李智文 委員님 質疑 수고하셨습니다.

다음은 地下鐵公社 社長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

夜間運行 問題는 두 가지 觀點에서 저희들이 전혀 고려를 못하고 있는 것이 있습니다.

첫째는 대개 12時에 끝나면 線路의 補修作業이라든가, 또 車輛이 들어가 가지고 밤새도록 夜間에 체크하기 때문에 繼續해서 運行하기가 어려운 단점이 있고, 그 다음에 조금 전에 秋夕 때 輸送對策을 이야기하면서 새벽 2時까지 延長運行한다는 報告를 드리면서 經濟性問題를 이야기했습니다만 그 電鐵이 다니려면 전부 電線, 電力이 다 들어가야 되는데 夜間에 몇 사람 태우는 것으로 해서 運行하기는 지극히 經濟的으로 비현실적인 그런 問題, 두 가지 問題 때문에 첫째 問題가 修理하는 問題 때문에 夜間에는 전혀 고려 못하고 있다 하는 事項입니다.

自販機 問題는 저도 한번 調査를 해 봐야 되겠습니다. 휴지가 어떻게 해서 그렇게 되었는지, 또 賃貸料가 비싸다는 이야기는 저희들이 보기로는 비싸지 않다 이렇게 보고 있습니다. 오히려 지금 賃貸料를 우리는 더 올려 가지고 收入을 더 올려야 되겠다 하는 그런 생각을 가지고 있기 때문에 賃貸料가 비싸다 하는 얘기는 조금 이해가 되지 않는 대목이고, 그 다음에 自販機를 우리가 賃貸하고 하는 節次, 그 다음에 根據, 그 다음에 현재 어떻게 되어 있다 하는 事項은 書面으로 아주 자세하게 알려드리겠습니다.

그 다음에 구걸하는 問題는 저희들의 責任입니다. 地下鐵이 責任지고 地下鐵이 하고 있는데 굉장히 걱정스럽습니다. 왜 그러느냐 하면 사실 乘客들에게 굉장히 不便을 주거든요. 不便을 주기 때문에 때로는 團束週間을 정해서 해 보기도 하

고 여러 가지 方法으로 하고 있는데 아직 根絶되고 있지를 않습니다. 그래서 심지어는 우리 老人奉仕隊들, 그 양반들이 우리가 한번 해 보겠다 해서 그 어른들까지 動員해서 지금 일부 하고 있습니다만 계속해서 이것은 그런 事項이 없도록 團束 指導해 나가야 될 課題와 責任과 모든 事項들이 저희 地下鐵公社에 있기 때문에 저희들이 이 問題 持續的으로 어떻게 하는 것이 가장 團束을 하고, 또 어떤 면에는 구걸하는 사람들의 生計라든가 이런 것을 보면 일면 안타까운 점도 있거든요. 그런 것이 있습니다만 저희들 질서유지를 위해서 하여튼 持續的으로 團束 指導해 나가도록 이렇게 해야 되겠다 생각을 하고 있습니다. 우리들 責任입니다.

○委員長 李昌根; 追加質問 있으십니까?

○李智文 委員; 答辯 잘 들었는데 첫 번째 質疑한 것 중에서 분명히 제가 保線問題하고 그리고 經營上의 問題를 고려하더라도 얘기를 했습니다. 제가 알기로는 保線問題같은 경우도 地下鐵이 정해진 시간에 運行된다고 했을 경우에 그 時間을 피해서 保線을 분명히 저는 할 수 있다고 보고 그렇다고 하면 그런 保線問題나 車輛整備問題가 提起된다고 하면 기차같은 것이 전혀 運行될 수 없는 것 아닙니까?

그리고 두 번째로 제가 알기로 아까도 말씀드린 것처럼 外國의 경우도 분명히 그런 부분에 대해서 深夜에도 繼續 運行을 하고 있고, 그래서 당장 繼續은 못하더라도 최소한 一般 民間이 運營하는 버스정도만큼이라도 좀더 延長하든지 좀더 빨리 움직이는 것이 더 맞는 것이 아닌가 저는 그렇게 생각이 들고, 그리고 세 번째 구걸문제에 대해서 말씀하실 때 團束을 하지만 그 분들의 生計問題가 있으니까 어떻게 할 수 없지 않느냐 말씀하셨는데 제가 地下鐵 10年 넘게 利用하면

서 보는 것이 이런 표현이 좀 그렇지만 5共和國 때는 전혀 없었어요, 地下鐵에 구걸하는 분들이. 왜냐 하면 워낙 團束이 심했기 때문에, 그렇지만 87年 6月 이후로 갑자기 地下鐵에 그런 분들이 쏟아져 나오기 시작했고, 그렇다고 하면 文民政府 들어선 이후에 5共과 6共이 다른 어떤 部分이 있어야 되는데 그대로 放置한다는 생각이 많이 들고 그것이 그 분들의 어떤 生計나 그런 것을 떠나가지고 그것이 분명히 地下鐵公社 自體內에서 解決할 問題는 아니라고 봅니다.

왜냐 하면 團束해서, 금방 말씀하신 것처럼 生計問題라고 일할 수 있겠지만 그렇다고 하면 公社立場에서 다른 어떤 機關들, 예를 들어서 保健福祉部라든지, 그런 部分들하고 어떤 협력을 해 가지고 問題를 解決해야지, 일반적 團束을 한번 하다가 말고, 그리고 生計問題가 있으니까 어쩔 수 없지 않느냐 하는 것은 조금 責任있는 答辯이 아니지 않는가 생각됩니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 제가 분명히 生計問題 때문에 안된다 이런 이야기는 아닙니다. 일부 그런 分野가 있다 이런 이야기이지 生計問題 때문에 團束을 안한다는 이야기는 아니고 저희들이 철저히 團束을 해 나가고 있고, 아까 修繕하고 補修하는 時間은 지금도 그 時間이 짧다고 職員들이 많이 이야기를 하고 있기 때문에 夜間 동안에 修繕, 補修 안하면 도저히 方法이 없거든요. 그래서 5시 반까지 時間이 굉장히 짧습니다. 그리고 電氣가 들어가 있는 상태에서 아까 말씀드린 것처럼 만약에 電動車 움직이려면 電力이 들어가 있는 상태에서는 保線하기가 위험하거든요. 그래서 못하고 있습니다.

○委員長 李昌根; 되었습니까?

다음은 金永姬 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다.

資料提供 要求에 대해서 分析을 해 보니까 페이지 72페이지입니다.

레일매각 수입에 대한 現況을 했는데 93年度, 94年度, 95年度 3年에 걸쳐서 賣却에 대한 것이 現況이 나왔는데 이 單價가 상당히 많이 差異가 납니다. 93年度에는 톤당 929원이고 94年度에는 톤당 1萬 8,861원이고, 95年度에는 1萬 1,0114원으로 나와 있습니다. 어떻게 이렇게 物價는 上昇하는데 고철가는 下落이 되는지, 또 이것을 賣却하는 方法은 여러 가지로 분리해서 나와 주셨는데 韓國鑑定院에 價格鑑定을 依賴해서 그 鑑定價에 의해서 최고치로 落札한다고 그랬어요, 一般公開競爭을 해 가지고. 鑑定價를 價格決定 依賴에 관해서는 얼마에 賣却을 하면 적정할 것인가에 대한 하나의 資料로써 생각이 됩니다. 1톤당 市中에서는 얼마에 賣買가 되고 우리가 賣買한 價格은 이 價格이 차이가 나는 부분에 대해서 이유가 무엇인지에 대한 質問을 하고, 市中에 고철가격은 얼마인데 賣買값은 얼마인지 차이점하고. 두 번째는 公開入札을 했는데 그 公開入札한 資料를 해 주시면 좋겠어요. 追加로 補充資料입니다.

두 번째는 어제 서울市 交通局에게 質問한 事項인데 현재 地下鐵의 여러 가지 어려운 經濟活動을 위해서 無賃乘車券, 즉 老人이나 無料乘車에 관해서 148億원이란 額數에 대해서도 指摘이 됐습니다. 그런데 서울市에서는 保健福祉費用으로 충당할 수 있도록 檢討를 하고 있다고 그러는데 앞으로 地下鐵에서는 적극적으로 이것이 福祉費用으로 支出할 수 있도록 努力해 주시면 감사하겠습니다. 이것은 하나의

補充으로 말씀을 드리는 것입니다.

두 번째로는 서비스 對策으로 인해  가지고 현재 여러 가지 問題가  나왔는데 學生과 老人들이 지금 自願奉仕를 하고 있는데 현재 몇 名이  하고 있으며, 그분들을 위한 어떤 處遇改善이 있는지 그 現況을 資料로 주셨으면 좋겠습니다. 그러면서 案內要員을 安全을 위해서 300名을 充員을 해 가지고 600名에서 900名으로 增員한다고 그랬는데 그 安全要員들은 正規職員인지 아니면 自願奉仕로 代置하는 것인지 알려주셨으면 감사하겠습니다.

다음 세 번째로는 여성을 성폭력으로부터 保護하기  위해서 地下鐵 1號車에는 女性保護車輛으로 區分되어 있습니다. 그런데 1號車를 타 보면 男性들이 상당히 많이 타고 있어요. 물론 여러 가지로 지각이 없어서 그런지 모르겠지만 放送으로  좀더 적극적으로, 특히 여름철이기 때문에 상당히 옷도 얇은 옷을  입는데도 꼭 남성이 많이  타시더라고요. 그 部分에 대해서 적극적으로 어떻게 地下鐵에서 對處를 하시는지 그 部分에 質問을 하고 싶습니다.

다음에는 地下鐵에서 勤務하는 勤續 한 10年 됐는데, 상당히 습하고 먼지가 많이 있기 때문에 職員들의 健康도 물론 나쁘고 乘車하시는 분도 물론 健康에 나쁩니다만, 특별히 그 속에서 항상 從事하고 있는 職員들이 현재 職業病이 發病해서 나왔는지,  있다면 그 現況을 좀 주시고, 또 특별히 職業病에 대해서 健康診斷을 별도로  하는지 여기에 대해서도 좀 答辯해 주셨으면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

金永姬 委員님의 質問에 대해서 地下鐵公社 社長님 答辯해

주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長 答辯드리겠습니다.

單價 差異하고 公開入札 資料關係는 저희 總務理事께서 答辯을 하시도록 그렇게 양해를 부탁드립니다.

無賃乘車 하는 것, 老人들하고 障碍人들입니다.

148億원인데 이것은 저희들이 政府하고 市에다가 공히 責任져 주십사 하고 昨年부터 아주 강력하게 要求를 하고 있는 事項이고, 지난 번에 市長님에게 業務報告를 드리면서도 이 問題는 꼭 해결해 주시도록 도와 주십사 하고 부탁을 드린 事項이기 때문에 이 자리를 빌어서 우리 委員님들에게도 付託을 드립니다만, 이 問題는 꼭 解決이 되어야 될 그런 대목이다 이렇게 생각을 합니다. 그리고 서비스 對策을 위한 自願奉仕者들 問題는 전부 우리 職員이 아니고 老人들하고 아르바이트 學生들을 使用하고 있습니다만, 여기에 무슨 우리가 手當 정도로 해 가지고 주는 것은 引上할 計劃은 없습니다. 그대로 지금 老人들 1萬 1,400원, 그리고 學生들은 7,650원 주고 있는데 이것은 현재 그대로 더 올리고 이럴 생각은 없습니다. 그대로 推進할 생각을 가지고 있습니다.

그리고 健康診斷 關係, 호흡기질환이라든가 이런 問題는 職員 中에서 호흡기에 대한 每年 定期的인 健康診斷 結果를 보면 91年度에는 32名이었고, 92年度에 4名이었고, 93年度에는 한 사람이고, 94年에는 4名이 前半期에 이렇게 돼서 전체적으로 봐서는 減少하는 趨勢에 있다 이렇게 말씀을 드릴 수 있고, 疾患 職員에 대해서는 地下勤務者는 勤務地를 地上으로 轉補措置를 해서 保健管理者의 健康 管理 相談이나 處方을 받도록 하고 있고, 또 특히 호흡기질환을 豫防하기

위해서 空氣汚染 防止對策으로 驛舍에 換風施設이나 이런 것을 하고 있습니다만, 이것은 큰 效果를 가져오는 事項은 아니라고 보고 있습니다. 또 터널 내에 먼지를 除去하는 그런 車輛도 導入을 위해서 發注 中에 있다 하는 事項을 말씀드립니다. 單價 差異 問題는 우리 總務理事가 答辯드리도록 그렇게 하겠습니다.

○金永姬 委員; 그러면 지금 다른 問題인데 같이 좀 여쭤보겠습니다, 아까 빠져서.

○委員長 李昌根; 補充質問 機會를 드릴 테니까 그 答辯을 들으시고 하세요.

○總務理事 張榮錫; 總務理事입니다.

金永姬 委員님께서 質疑하신 事項에 대해서 答辯드리겠습니다.

單價가 差異가 나는 것은 저희들이 고철을 賣却할 때 저희들 會計規定에 의해서 鑑定依賴를 하도록 되어 있습니다.

저희들은 價格算定에 대한 專門技術이 없기 때문에 專門機關에 鑑定依賴를 합니다. 그러면 그 鑑定時效는 6個月로 되고 있습니다. 6個月이 지나면 다시 鑑定을 합니다. 그러니까 年度別로 差異가 나는 것은 그때 그때 시세가 고철가격에 대한 것은 國際 고철가격 시세를 基準으로 해서 價格이 나옵니다. 그래서 年度別로 國際 고철가격이 높아지면 높고, 떨어지면 價格도 떨어지게 되겠습니다.

그런데 지금 現在는 國際 輸入하는 고철이 오히려 더 싼 것으로 되어 있습니다. 그래서 그 差異가 생기는 것입니다. 그리고 鑑定院에 依賴하는 事項도 그러한 사유로 해서 鑑定院에 依賴를 해서 專門機關에 依賴해서 하고 있습니다.

그 다음 公開入札 資料는 저희들이 鑑定價格의 110% 정

도, 예를 들어서 톤當 100萬원이 나왔다 하면 110萬원 정도로 해서 公開競爭을 하면 最高 投札者에게 落札되도록 되어 있습니다.

그래서 고철매각에 대한 書類는 1件을 書面으로 作成해서 올리겠습니다.

○金永姬 委員; 韓國鑑定院에 價格 依賴한 內容도 좀 주시고요.

그 다음에 輸入價格이 이렇게 많이 떨어졌다는 證據는 어떻게 저희가 確認할 수 있을까요? 엄청난 差異거든요.

○總務理事 張榮錫; 單價가 鑑定院에 鑑定依賴를 하면 톤當 單價에 대한 價格이 나옵니다. 그러면 파는 物量이 많으면 거기에서 하는 것이기 때문에 鑑定結果에 따라서 差異가 나는 것입니다.

○金永姬 委員; 그 말씀은 알아듣겠는데 年度別로 이렇게 크게 差異가 있을 수 있느냐 이거지요.

○總務理事 張榮錫; 그 根據를 提示해 드리겠습니다.

○金永姬 委員; 알겠습니다. 追加로 社長님께 보너스 乘車, 現在 1萬원짜리를 9,000원에 하는 것과 앞으로 1萬원짜리를 1萬 1,000원어치를 사용했을 때의 價格差異가 상당히 많이 납니다.

결과적으로는 乘車券 利用하시는 市民들이 부담을 더하게 되는 경우가 되는데 乘車券도 引上하고, 또 보너스로 주면서 引上하고, 이렇게 二重의 引上의 效果를 내면서 市民들에게 負擔을 줄 수가 있는지, 그 內容에 대해서 한 24億이 年間 플러스가 되고 있어요, 이 內容을 볼 것 같으면. 受益者負擔原則이라 하더라도 市民에게 이렇게 계속해서 가중한 乘

車의 負擔을 준다는 것은 저희로 봤을 때는 問題가 있다고 보는데요, 이점에 대해서 어떻게 생각하시는지 答辯 부탁합니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 答辯 드리겠습니다.

실제 市民이 利用하는 效果는 差異가 없습니다. 差異가 없고, 저희들 計算書上으로 差異 이렇게 效果가 이렇다 하는 이야기가 됩니다.

또 아까 어제도 그런 이야기 나왔습니다만, 料金을 引上함으로 해서 市民들에게 負擔을 주는 것은 어느 정도 우리가 考慮해야 될 것 아니냐 하는 그런 생각입니다만, 하여튼 저희들 公社의 立場에서는 經營面에서 엄청난 負擔을 안고, 당초의 負債라든가 이런 것 때문에 經營에 빚을 지고 있는 事項이기 때문에 어떤 식으로라도 이것을 만회하는 쪽으로 가야 할 것 아니냐 하는 그런 觀點에서 이러한 發想을 가지고 해 보는 것이 바람직하다, 이렇게 해서 지금 推進을 하고 있습니 다. 하고 있는데 이런 事項이 있답니다. 마지막에 타다가 보면 5원이나 얼마 남는데 그 남는 差額 때문에 1回를 탈 수 있는 묘미, 이것이 市民들에게 상당히 재미나는 묘미인데 그런 事項이 없어지지 않느냐 하는 그런 이야기가 있습니다만, 어떤 面에는 우리가 收入을 올려야 되겠다 하는 이런 側面에서 이런 것까지 繼續 進行되고 있다 하는 事項으로 이해해 주시도록 付託을 드려야 되겠다 이렇게 생각을 합니다.

○金永姬 委員; 社長님, 引上效果가 있지요, 負擔이 더 갑니다, 計算해 보면. 왜 利用者가 負擔이 안 갑니까? 111원이라는 額數는 負擔 더 가는 것입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그 利用하는 回數는 꼭 같아지는

것입니다.
9,000원 하는 것을 1萬 1,000원으로 利用하는 回數는 같아지지요.
○金永姬 委員; 달라요. 암만해도 負擔이 더 큽니다.
○地下鐵公社 社長 金振浩; 그리고 또 예를 들어서 조금의 그것은 있을는지 모르겠습니다만, 이것은 우리 經營改善 次元에서 우리 委員님들 양해해 주시도록 부탁을 드리겠습니다.
○金永姬 委員; 그러니까 양해하는 것과 負擔하는 것과는 다르니까 負擔은 負擔이지요. 아니라고 하시니까 말씀을 드리는 것이지요.
○地下鐵公社 社長 金振浩; 양해해 주시도록 부탁을 드립니다.
○委員長 李昌根; 즉 市民의 負擔이 좀 있는데 양해를 해 주십사 이런 얘기지요. 얼핏 들으면 그것이나 그것이나 똑같은 것 같은데 엄격히 얘기하면 負擔이 된다는 말씀입니다.
○金亨吉 委員; 總務理事께 質問하겠습니다.
지금 金永姬 委員께서 93·4·5年度 고철 賣却推移를 말씀했고, 그 事由를 말씀해 달라 했는데 조금 전에 鑑定院 鑑定價格하고 이렇게 선명하게 답을 못 내는데 제가 알기로는 그렇습니다.
93年度의 것은 廢레일이 압연제로서 賣却된 計算價格이고, 94年度에 925톤을 賣却한 것은 압연제가 아니고 2級 레일이 賣却이 된 것이 아니겠느냐, 왜냐 하면 價格이 더블 코스트가 되니까 고철이 아무리 국제시세가 올라도 이렇게까지 오르지를 않습니다. 확실하게 알고 答을 주셔야 金永姬 委員의 質問에 答이 되지요. 그렇게 그냥 넘어가면 안 되지 않겠나 해서 말씀을 드립니다.

그 다음에 95年度가 93年度에 비해서 約 1萬 8,000원이 올랐는데 그 고철가격 추이의 패턴을 분명히 말씀해 주셔야지 그냥 나중에 答을 드리겠습니다 이렇게 해서는 안 되겠다. 이렇게 해서 바로 잡아주려고 說明을 드립니다.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님의 말씀에 公社側에서 答辯해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네, 參考로 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음은 黃炳五 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다. 저는 간단하게 세 가지만 質疑를 하겠습니다.

지난 번 業務報告 때 資料를 要求했던 經營改善 推進의 問題點을 우리 公社 社長님께서 말씀하시면서 自律經營을 制約하는 規制內容이 많다고 해서 資料要求를 부탁을 드렸는데 보니까 法律的이고, 또 條例 이런 問題內容만, 과연 年間 政府나 서울市에서 마치 간섭이 많아가지고 自律經營을 하는데 問題點이 있는 것처럼 業務報告가 되어서 내가 資料要求를 했었던 것인데 보니까 예를 들어서 地方公企業法 또는 條例 이런 內容만 이렇게 해 주셨는데 조금 아쉬운 問題가 있습니다.

그래서 과연 社長께서는 이러한 制約을 하는 規制內容을 緩和하기 위해서 지금까지 自律經營規制緩和條例라는 것을 만들어서 어떤 建議를 한 적이 있으신지, 없다면 앞으로 할 意向은 있으신지, 과연 우리 나라 文民政府에서 완전 地方自治로 넘어가면서 自律經營이라는 것은 중요하게 本委員도 생각하는 바입니다. 그런 측면에서 規制 緩和에 대한 어떤 所信을 밝혀 주십시오.

두 번째는 地下鐵 障碍人 利用施設 現況에 대해서 要求를 했었습니다. 보니까 아주 實績이 전혀 없다고 해도 과언이 아닌데 고정식 휠체어 리프트가 3個 驛에 10臺가 있고, 이동식 휠체어 리프트가 18個 驛에 21臺가 있는데 이동식은 驛當 月 1回 미만으로 극히 저조한 실정이에요. 그런데도 불구하고 今年度 事業에 보면 3個 驛에 14臺를 約 45餘億원을 들여서 지금 擴充할 計劃을 가지고 있어요. 그런데 利用이 低調한 理由를 보면 사실 障碍人으로서 利用하기가 어려운 이런 與件을 많이 理由를 달았는데 첫째 우선 利用하기 편리한 地上交通을 利用한다는 것이고, 障碍人施設이 全體에 設置되지 않아 利用이 곤란한 與件이고, 驛務員들의 도움을 받아야만 利用이 可能하므로 利用을 기피하고 있고, 또 사실 이것이 가장 큰 問題같은데 傾斜度가 심한 계단 등으로 인해 塔乘者가 利用에 不便하기 때문에 搭乘을 안한다.

사실 障碍人에 대해서 우리가 저번 報告에도 들었습니다만 老人과 障碍人 無賃乘車 金額은 제가 기억하기로는 約 148億원 이렇게 기억하고 있습니다만 이렇게 하는데도 利用을 않게 하는 理由는 이 理由 가지고는 좀 妥當性이 없지 않느냐, 그래서 과연 가장 저조한 理由는 弘報에 問題가 있지 않느냐 本委員은 이렇게 생각하면서 利用擴大에 어떠한 社長님 께서 服案이 없으신지, 그냥 利用도 月 1回 미만으로 극히 저조한데 또 한 40億원 들여서 設置하고 또 設置하고 하면 이것이 상당히 무의미하다는 말입니다. 그래서 이것을 적극적인 利用對策이 있어야 되겠다는 것을 말씀드리면서 利用擴大 方案에 대해서 說明을 해 주시고.

세 번째는 地下鐵 運賃에 대한 質問을 드리겠습니다.

計算能力이 없어서 잘 計算이 되었는지 모르겠습니다. 地下鐵 運賃이 運營原價에 미달되어 運營 收支赤字가 89年 1,541億원, 90年 2,125億원, 91年 1,861億원, 92年 1,524億원, 93年 1,699億원, 昨年度에 1,614億원이 發生하였다고 現況이 되어 있고, 昨年末 決算基準 1人 平均運賃이 271원이고, 輸送原價는 398원이어서 輸送原價의 68%수준이라고 說明이 되었습니다.

그런데 年度別 運賃調整內譯을 보면 94年初에 1區間 運賃이 350원, 2區間 運賃이 450원, 이는 1區間 運賃이 輸送原價에 88%, 2區間 運賃은 輸送原價에 113%수준입니다. 計算 이런 것이라 說明을 좀 잘 들으셔야 될 것입니다.

또한 平均 運賃이 1區間 運賃에 77.4%, 2區間 運賃에 60%밖에 차지하지 않고 있다 이렇게 되어 있고, 그러면 地下鐵 利用客의 23%에서 40%정도의 乘客이 運賃을 支拂하지 않고 타는 無賃乘客이 아니겠느냐 이런 뜻으로 저는 이해가 가고, 그렇다면 서울市 및 政府에서 아까도 조금 전에 說明 드린 148億원을 無賃乘車分에 대한 支援을 해 주고, 이들은 老人 및 障碍人 등입니다. 이것은 1日 平均으로 나누면 約 4,000萬원이 無賃乘車分에 대한 支援인 것입니다.

이를 逆算으로 分析해 보니까 輸送人員은 1日 410萬 7,000名이라고 했는데 約 나는 500萬名이 넘는 乘客이 利用을 하며 그렇다면 約 100萬名이 어떠한 理由에서인지 無賃乘車를 하고 있다 이렇게 判斷이 됩니다. 이들 約 100萬名에 해당하는 無賃乘車分이 어떻게 計算이 잘못되었는지 제가 보기에는 그렇습니다. 그렇다면 資金에 대한 어떤 使用處가 조금 計算이 밝은 분이 說明을 해 주시고, 만약에 어렵다면 個人的으로 資料를 해 주시면 좋겠고, 無賃乘車의 基準

이 물론 老人과 障碍人은 제가 알고 있습니다. 또 다른 分野로 無賃乘車를 하고 있는 對象이 있지 않겠느냐 이렇게 생각이 되어서 無賃乘車 基準을 說明해 주시고, 對象까지도 說明해 주시고, 昨年末 無賃乘車 人員數를 구분해서 細部的으로 說明을 해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長李 昌根; 수고하셨습니다.

公社 社長님 答辯하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 社長 答辯드리겠습니다.

經營改善에 있어서 市 本廳이나 政府의 制約이 많다고 이렇게 提示했는데 거기에 대한 具體的인 事例랄까, 이런 事項과 아울러서 이것을 좀 줄이기 위해서 條例라든가, 이런 制度的인 裝置를 하는 것이 바람직하지 않느냐 하는 그런 생각은 없느냐 하는 이런 말씀인데 이것을 條例로서 業務限界를 정할 그런 事項은 아니고, 제가 거기에 經營改善을 위해서는 이런 것이 問題가 된다 하는 事項은 經營을 責任지고 있는 社長으로서 活動하는 여러 가지 事項 中에서 지나치게 市나 이런데 報告도 많이 해야 되고, 承認도 받고, 事前 諒解도 얻고 해야 될 그런 分野가 여기에서 표현은 못하지만 엄청나게 많습니다.

○黃炳五 委員; 잠깐만 죄송합니다. 우리 社長님께서는 淸掃事業本部長도 하시고, 交通局長도 하시고 서울市 主要職을 두루 거쳤습니다. 그렇다면 사실 自律經營에 대해서 問題가 있다면 사실 충분히 制度改革을 할 이런 分野가 아니겠느냐 이런 뜻에서 問題點이 도출이 되었기 때문에 質疑를 드리는 것입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 그래서 사실은 이 問題도 전에

는 속으로 끙끙 앓고 있었습니다만 고칩시다 하고 이야기를 못했던 대목 중에 하나입니다, 솔직히 말씀드려서. 그러나 이제 그런 것도 과감하게 改善이 돼야 될 것이 아니겠느냐 하는 그런 趣旨에서, 經營改善에 이런 問題도 있다 하는 말씀을 드렸고 예를 들면, 대단히 죄송스럽습니다만 어떤 룰을 딱 정해 놓고 이것은 아니고 기다 이렇게 하더라도 또 위에 承認받아야 될 것은 받고, 諒解를 받아야 될 것은 받는 이렇게 사정이 많다 하는 그런 이야기이지 이것을 무슨 制度를 條例를 만들어야 하겠다 하는 그런 것은 아니라는 것을 말씀을 드립니다.

그 다음에 障碍人 왜 자꾸 많이 利用도 안하는데 지금 設置를 하려고 그러고 또 利用 안하는 理由가 弘報가 덜 되고 또 施設이 편리하게 利用할 수가 없는 事項이기 때문에 그렇지 않느냐 이런 취지로 말씀을 하셨습니다만, 利用問題는 한군데 많이 하는 그런 事項이 아니고 만들다 보면 地域的으로 여기는 꼭 있어야 되겠는데 못했으니까 하나 더 늘린다, 두 개 더 늘린다 하는 그런 地域的인 안배에 따른 設置인데 사실은 아시는 것처럼 障碍者들이 基本的으로 地下階段에 내려가서 地下鐵을 타는 것은 사실 利用上 불편한 것은 틀림없기 때문에 利用回數가 지극히 적습니다만, 그러나 그렇다고 해서 우리가 基本的으로 障碍人들을 위한 施設을 이것을 줄인다든가 이런 事項은 해서는 안 된다는 생각을 가지고, 아까 이야기했다시피 비록 使用回數는 적다 하더라도 한두 사람이 利用하는 한이 있더라도 할 것은 조금 非經濟的이지만 해야 된다 하는 次元에서, 여기 늘린다는 것은 地域的으로 안 되어 있는 쪽에 좀 늘린다 하는 그런 개념으로 理解해 주시면 대단히 감사하겠습니다.

그리고 세 번째 問題는 상당히 조금 計算도 해 봐야 되고 이런 事項이기 때문에 原價를 計算하고 또 無賃乘車하는 그런 內容에 대한 것이기 때문에 저희들 原價計算하고, 그 다음에 여기에 대한 損失 그런 問題를 具體的으로 書面으로 해서 委員님들한테 書面으로 드리고, 또 다른 委員들에게도 資料를 드리도록 이렇게 諒解를 부탁하겠습니다.

○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님 質疑해 주십시오.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다. 다른 委員들이 다 하셨기 때문에 저는 地下鐵을 많이 利用하는 입장에서 간단히 느끼는 바를 말씀을 드리려고 합니다.

조금 전에 金永姬 委員님이 女性들에 대한 專用車輛인가, 그것을 答辯을 안하신 것 같은데 거기에 곁들여서 제가 말씀을 드리려고 합니다. 이렇게 地下鐵을 타보면 老弱者에 대한 그런 좌석이 있습니다. 그런데 실질적으로 老弱者를 위해서 만들어진 좌석인지, 과연 이것이 누구를 위해서 만들어졌는지 알 수가 없을 정도로 아무나 앉고 이렇게 되어 있어요. 실지 老弱者들은 제대로 利用을 못하는 이런 실정입니다. 이것에 대한 地下鐵公社의 老弱者를 위해서, 老人이나 障碍人들을 위해서 과연 편리할 수 있는 이런 배려를 특별하게 생각을 하고 있는 것이 있는지 다시 한 번 老弱者를 위해서 신경을 써 달라고 하는 입장에서 이런 質疑를 합니다.

두 번째로는 地下鐵施設 警戒强化라고 하는 것을 여기 資料를 보면 나와 있습니다. 거기에 인력배치 現況이 나와 있는데 거기에는 지금 人力이 5,950名이 있고 이렇게 나열이 되어 있습니다. 그런데 이것이 紙上을 통해서 問題가 되었던 것인데 驛舍內에 地下鐵이 다 끝나고 나면 거기에 不良輩라든지, 그렇지 않으면 갈 데 없는 사람들인지는 모르

지만 그런 사람들이 거기에서 숙박을 하면서 問題를 일으킨다, 그래서 社會物議가 된 것으로 알고 있어요.

이런 것을 어떻게 지금 대체해서 그런 사람들을 과연 제대로 선도해서 내보내서 할 수 있는 方法이 특별히 있는지, 만약 이런 것이 그대로 지속이 된다고 하면 施設에 대한 여러 가지 問題點도 있고, 다른 무슨 事故가 일어날 수 있는 이러한 要因이 될 수 있다고 이렇게 생각이 되기 때문에 이것에 대한 質疑를 합니다. 거기에 대한 答辯을 要求합니다.

○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님 質疑에 대한 答辯을 하여 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 委員長님, 양해하신다면 이 問題는 우리 運營理事가 答辯을 드리겠습니다.

○委員長; 李昌根; 그렇게 하십시오.

○ 地下鐵公社 社長 金振浩; 아까 金委員님 말씀하신 女性칸까지 아울러서 答辯드리도록 그렇게 하겠습니다.

○運營理事 成震鎬; 運營理事입니다.

먼저 아까 金永姬 위원님 말씀하신 女性專用칸하고 같이 아울러서 洪委員님께 答辯드리겠습니다.

아까 金永姬 委員이 말씀하신 女性專用칸 運營은 지금 아침 러시아워 때 복잡한 시간대에 運營이라든지 問題가 있어 가지고 처음 施行할 때 상당히 논란이 많았습니다. 그래서 우선 首都圈電鐵 地域에서 鐵道廳 1號線 區間의 首都圈電鐵과 저희 地下鐵은 1號線만 女性專用칸을 運營을 하고 있습니다. 施行 初期에 저희들이 논란이 있었던 事項은 과연 女性專用칸이라고 제일 앞칸에다가 했을 때 女性만 타게끔 누가 막아 줘야 되는데 그렇게 할 수 있겠느냐 이런 問題하고, 또 아까 金委員님서 우려하신 바와 마찬가지로 그렇

게 專用칸을 정해 놓았는데 남성들이 그쪽에 탄다든지 이것을 어떻게 막을 것이냐, 이런 問題가 그때도 논란이 많았습니다.

그래서 우선 한번 施行을 해 보자 이렇게 해 가지고 施行을 했습니다. 지금 1號織 區間에 아까 말씀하신 대로 그런 問題가 상당히 많이 일어나고 있습니다. 이 部分에 대해서는 저희들 案內放送이라든지 이런 것으로 해 가지고 계속 啓導해 나가도록 하겠습니다.

두 번째, 洪性龍 委員님께서 質問하신 老弱者指定席 運用問題하고 驛舍 內 不良輩 團束問題가 되겠습니다. 좋은 말씀 하셨는데 地下鐵이 開通된 이후부터 列車를 타보시면 앞에 座席에 老弱者 指定席 해 가지고 팻말도 붙여 놓고 그렇게 運營을 해 왔습니다만, 요즘 社會가 보면 老弱者보다 젊은이들이 자리에 앉거나 심지어는 먼저 타 가지고 봤을 때 자리가 비어 있으면 쫓아가서 老弱者를 뒤로 제껴놓고 타는 경우가 많습니다.

저희들 地下鐵 內에 秩序 案內要員, 老人奉仕隊로 하여금 아까 雜商人 團束이라든가 不良輩 團束을 전에는 저희들 請警을 運用해 가지고 했는데 상당히 一般 乘客들한테 거부감이 나오고 해서 老人들이 가면서 啓導를 하면 市民들이 호응하지 않겠느냐 해서 지난 5月, 月수는 정확히 기억 못합니다만, 老人奉仕隊로 하여금 車內에 雜商人 뿐만 아니고 그러한 老人指定席이라든지 이런 것을 안내하는 것을 試圖하고 있습니다.

그 결과를 보고 그 方法이 좋은지 안 그러면 다른 方法을 택할 것인지 계속 硏究해 나가도록 하겠습니다.

다음에 驛舍 內에 不良輩 團束, 그것은 事實입니다. 서울

驛 같은 데 보면 밤에 저희들 驛舍 內部까지 들어오는데 저희들 驛舍 內部에 들어와 가지고 露宿을 하는 乞人에 대해서는 저희들 驛務員이라든지 이렇게 案內를 해 가지고 밖으로 좀 내 보내고, 또 關係機關에 保護要請도 하고 있습니다. 하는데 워낙 밤에 많은 숫자고 해서 저희 公社 自體 內의 人力으로서 團束을 한다든지 保護하는 그런 能力은 조금 미흡한 것이 사실입니다. 그래서 이 部分에 대해서는 서울市 地下道라든지 이런데 管轄區廳하고 協調해 가지고 계속 保護를 해 나가도록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 아까 質問에 答이 안 나온 것이 있어요.

○委員長 李昌根; 다시 한 번 再 質問을 하세요.

○金永姬 委員; 제 質問의 4項이 될 것입니다. 利用者 乘客의 保護를 위해서 乘降場 案內要員을 300名을 增員을 해서 600名에서 900名으로 增員하신다고 14페이지에 나와 있습니다.

거기에 增員하는 人員이 正規職이냐, 아니면 自願奉仕者로서 代替하느냐를 여쭤 봤는데 答辯이 없었습니다.

○運營理事 成震鎬; 그것은 아까 社長님께서 答辯을 하신 것 같아요.

正規職員 아니고 自願奉仕 要員입니다.

○金永姬 委員; 알았습니다. 그리고 産業安全保健法에 의하면 200名 이상이면 産業保健要員을 쓰도록 되어 있는데 지금 地下鐵에는 産業保健要員이 任命되어 있는지 묻고 싶습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 우리 總務處長이 答辯드리겠습니다.

○委員長 李昌根; 네, 答辯하세요.

○總務處長 尹仁榮; 總務處長입니다.

저희는 保健醫師를 하나 指名해서 運用을 하고 있고, 각 基地別로 看護員을 일곱 사람으로 醫務室을 運營하고 있습니다.

○金永姬 委員; 고맙습니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음 質疑는 金喜甲 委員님 하시겠습니다.

○金喜甲 委員; 간단하게 하겠습니다.

金喜甲 委員입니다.

장시간 答辯하시느라 대단히 수고가 많으신데요. 그래도 저희 交通委員會에서는 해야 될 도리는 해야 될 것 같고, 質疑하겠습니다.

閉會 期間 中에 제가 말씀드렸던 크게 두 가지 論調입니다. 地下鐵料金 引上問題 하나 하고 勞使問題에 대해서 거듭 다시 한 번 묻겠습니다.

제가 昨年度 決算書에 보니까 94年度 1年 未收金이 總 252億원에 이르고 있습니다. 현재 이 未收金에 대해서 95年 8月 現在回收現況은 어떤지 答辯해 주시고, 특히나 廣告, 商街賃貸 管理費 未收金이 12億 7,000萬원에나 이르고 있습니다. 가뜩이나 이 地下鐵公社의 運營赤字가 1,600億원에 이르고 있는데 이러한 運營赤字에 허덕이는 地下鐵公社가 附帶事業 開發을 통해서 收入增大를 해야 될 그런 처지와 立場일텐데 당연히 받아야 될 廣告, 商街賃貸 管理費를 回收하지 못한 理由가 무엇인지에 대해서도 말씀해 주셔야 될 것 같습니다.

또 地下鐵料金을 50원 引上해서 年間 530億원을 徵收하려는 地下鐵公社는 앞의 例示에서 보면 自體 經營合理化는

소홀히 하면서 發生되는 赤字를 千百萬 서울市民에게 轉嫁하려는 無責任한 태도가 아닌가에 대해서 묻고 싶습니다. 이상에 대해서 地下鐵公社 社長님이 해야 될 것 같고요.

두 번째는 원만한 勞使關係 定立하고 關聯해서 묻겠습니다. 94年度 豫備費 266億원 중에서 勞組罷業에 따른 支援人力 經費가 5億 700萬원, 勞組罷業에 따른 業務推進 經費가 5,200萬원, 勞組罷業에 따른 弘報經費가 5億 4,000萬원해서 전체 10億 5,000萬원이나 費用이 들어간 것으로 나와 있습니다. 이를 일각에서는 勞組를 孤立시키고 公社側에서 言論 플레이에만 열을 올렸다는 오해도 있습니다.

이러한 오해에 대해서 社長님의 정확한 答辯을 바라고요.

勞組罷業에 따른 業務推進費와 勞組罷業에 따른 弘報經費의 細部支出 項目을 명확하게 資料로 해서 提出해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 李昌根; 金喜甲 위원님 質疑에 대한 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 地下鐵公社 社長이 答辯드리겠습니다.

未收金을 두면서 料金을 50원 市民負擔으로 올리는 事項은 마땅하지 않지 않느냐 하는 그런 指摘의 말씀도 계셨고, 또 未收金의 內容, 심지어 무슨 廣告料라든지 이런 것이 12億 7,000萬원이 된다 이런 趣旨의 말씀이 계셨는데 未收金에 대한 內容은 제가 구체적으로 얼마라는 것은 把握을 못하고 있습니다만, 未收金 같은 것은 안하면서 地下鐵料金 50원을 왜 올리려고 하느냐 하는 것하고는 별개의 事項이라고

생각합니다.

未收金이 잘못된 것은 어디까지나 어떤 業務推進의 責任이라든가 이런 問題는 따질 수 있는 事項으로 될 수 있습니다만, 經營에 따른 料金의 原價 未達된 것을 原價를 올려야 되겠다 하는 問題하고는 별개 사항이 아니냐 그런 側面에서 봤을 때 저희들 推進하고 있는 料金引上 問題는 대단히 죄송스럽습니다만, 꼭 推進돼서 受益者負擔原則도 있습니다만, 저희들의 어려운 財政問題를 解決할 수 있는 하나의 財源이 됐으면 하는 바람입니다.

그래서 金喜甲 委員님 이점 너그럽게 이해를 하시고 저희들 料金引上 問題도 委員님이 좀 앞장서서 解決해 주시는 쪽으로 推進을 해 주시면 좋겠다 이렇게 생각을 하고, 未收金 問題는 제가 다시 한 번 챙겨서 왜 이런 현상이 일어났는지, 또 그리고 지금 바로라도 저희들이 할 수 있는 최대의 힘을 들여서 收金을 하는 쪽으로 해야 되겠다 하는 事項을 報告를 우선 드립니다.

두 번째, 勞使問題에 대해서는 제가 참 농담삼아 어디가서 얘기를 합니다만, 저희들이 12億원을 벌었다 하는 이야기를 합니다. 여기에 지나친 弘報費를 써 가지고 마치 勞組가 잘못하는 것처럼 호도하는 하나의 勞組彈壓 戰術로 쓴 것이 아니냐 하는 이야기입니다만 그런 事項이 아니고, 市民들에게 대단히 죄송스럽습니다, 이렇게 罷業이 되어서 이런 內容입니다 하고 廣告 한 번 내면 廣告 하나에 2億 갑니다. 이래서 今年에 사실 이런 파쟁이 없이 됐기 때문에 豫備費 申請 12億인가 했다가 돈 안 쓰고 그대로 지금 가지고 있으니까 그마만큼 德을 봤다 이렇게 생각을 합니다만, 여기에 나와 있는 弘報費라는 것이 廣告費입니다. 廣告費인데 會社에 全面

廣告를 하게 되면 委員님 잘 아시는 것처럼 2億이 들어갑니다.

거기에는 事由하고, 대단히 市民에게 죄송합니다, 앞으로 이런 일이 없을 것입니다 하고 市民들에게 弘報하는 그런 대목이니까 이 점 그런 勞組의 彈壓이라든가 그런 것은 절대로 아니라는 事項을 이해해 주시도록 付託을 드려야 되겠다 이렇게 생각을 합니다. 양해해 주시도록 付託을 드리겠습니다.

○金喜甲 委員; 장시간 報告하시느라고 고생도 많으시고 그러신데 제가 첫 번째 質問이 사실은 未收金에 대해서 현재 回收가 됐냐 안됐냐 이것을 저도 알고 싶었습니다. 그 部分만큼은 말씀을 해 주셔야 되는데 현재 252億에 따른 이 未收金이 어느 정도나 들어왔는지 그것은 말씀을 해 주시고 그 나머지 部分에 대한 것은 자세하게 資料로 제출해 주시면 양해가 되겠는데.

○李迎春 委員; 준비하는 가운데 마지막 質疑 한 번 합시다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님.

○李迎春 委員; 우리 金喜甲 委員 質問에 대한 答辯 準備 중에 잠깐 마지막으로 묻고자 합니다.

우리 電動車에 대한 機關士 資格證이 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 없습니다.

○李迎春 委員; 없습니까? 아까 레일의 마모, 파손 여러 가지 問題點으로 인해서 우리 市民들의 生命, 財産에 엄청난 被害를 줄 것이다 하는 생각도 하고 있습니다만, 사실 機關士 問題도 문제성이 심각하다고 생각해요. 물론 勞使紛糾를 통해서 전번에도 人力動員 때문에 많은 돈도 들어갔습니다만, 임시적으로 軍에서 동원한 그런 것도 알고 있습니다. 적어도 앞

으로 2期, 3期, 4期 이렇게 機關士도 많이 늘어날 것인데 鐵道 電鐵이 增設이 되면서 이러한 機會에 機關士를 養成하는 專門 機關을 社內에 두는 것도 좋지 않을까, 더욱이 각 地方에도 지금 地下鐵이 새로 建設되고 있지 않습니까? 釜山 같은 데도 그렇고, 大邱도 그렇고 그런데 이런 機會에 우리 서울이 모범적으로 機關士 養成機關을 소규모나마 두고서 地方에서 地下鐵 電動車 機關士들 敎育도 專擔하는 그런 機會가 됐으면 하는데 간단히 말씀해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님의 좋은 質疑에 대해서 答辯해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 機關士 問題도 그렇고, 鐵道人力 養成問題는 상당히 중요한 課題입니다.

지금 政府쪽하고 이야기되고 있는 過程 中의 하나가 이 機關士나 이런 專門人力 養成을 옛날에는 國家에서 鐵道만 위주로 해 가지고 鐵道高等學校에서 養成을 했습니다만 지금 專門大學이 생기면서 地下鐵 人力에도 鐵道專門大學에서 養成한 人力을 배치할 수 있도록 이런 問題를 鐵道廳하고 建設交通部쪽 하고 저희들이 協議를 하고 있습니다.

그래서 可能하면 거기에서 養成된 人力을 우리한테도 보내고, 다른 데도 보내는 쪽으로 이렇게 하고, 만약에 지금 國費에서 모두 養成을 하고 있는데 必要있다면 市가 共同出資를 하더라도 人力을 배양하는 쪽으로 가야 되지 않겠느냐 이렇게 저희들이 檢討를 하고 있습니다. 참 좋은 指摘을 해 주셨는데 그런 면이 있고. 그 다음에 資格證 問題는 일정한 敎育課程을 마치고 일정한 訓練課程을 마치면 저희들이 機關士로서 發令을 내고 이러는데 현재는 資格證이 따로 없습

니다. 이것도 글쎄 政府쪽하고 檢討를 하는 쪽으로 그렇게 한 번 노력을 해 보겠습니다.

○李始英 委員; 法的으로나 制度的으로 만들어 주십사 하는 問題입니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 글쎄 그러니까 제가 알기로는 조금 몰라서 그런지는 몰라도 세계적으로 전체를 機關士들이 資格證을 가지고 하는 데가 없답니다. 그래서 그런 事項도 감안해서 저희들이 檢討를 하겠습니다.

金喜甲 委員님 말씀하신 것, 우리 擔當하고 있는 運營理事가 未收金 回收에 관한 事項을 說明을 드리도록 하겠습니다.

○運業理事 成震鎬; 金喜甲 委員님 質問하신 未收金 內譯 252億원에 대한 상세 내역은 諒解해 주시면 저희들 書面答辯 資料로 드리도록 하겠습니다.

그 중에 아까 말씀하신 것 중에서 滯納廣告料件은 제가 간단히 말씀을 드리겠습니다.

地下鐵 施設物 利用하는 利用廣告料는 저희들 廣告物規定에 依據해서 每 3個月 이상 延滯되었을 때 一般解止를 하고 합니다. 하는데 어태까지 滯納되어 있는 總 滯納金은 現在 6億 7,200萬원 정도 되어 있습니다. 있는데 이 廣告滯納金이 쌍방 契約에 의해서 施行이 되고, 規定이 되어서 있는데 1차 催告를 했다가 그 다음에 저희들 契約解止까지로 들어가 있는데 未收金으로 잡혀 있는 事項을 일시에 받으려고 하니까 廣告 처음에 契約되었던 사람은 契約解止되고 나서 자기 物件 놔 놓고 갚을 능력이 없는 그런 경우도 있습니다. 있어서 저희들이 措置를 당초 契約者의 物件을 擔保로 해서 法院에 回收措置를 위한 納付節次를 法院에 訴

訟 繫留中에 있는 事件이 많습니다. 그래서 法院 節次에 의해서 判決이 나게 되면 假押留 措置해서 앞으로 回收할 그런 計劃으로 있습니다.

전체 252億원에 대한 상세 내역은 저희들이 書面으로 答辯을 드리고 일예를 들어서 滯納廣告料에 대한 件만 제가 간단히 說明을 드렸습니다. 諒解해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 네. 반드시 書面 說明을 놔서 해야 되겠습니다. 納得이 되게 說明이 되어야 될 것 같고.

아까 마지막으로 얘기했던 勞組罷業에 따른 業務推進費나 弘報經費에 대한 細部支出 項目自體도 資料로 提出을 하고 說明이 되어야 될 것 같습니다.

감사합니다.

○委員長 李昌根; 다음은 李聲九 委員님 質疑하겠습니다.

○李聲九 委員; 李聲九 委員입니다. 委員님들, 그리고 關係公務員 여러분, 무더운데 연일 수고가 많습니다. 궁금한 점 두어 가지 물어보겠습니다.

今年 7月 31日 현재 地下鐵公社에 納入資本金이 2兆 722億원이라고 되어 있는데 이 納入金을 年度別로 나눠주시고, 또 納入金을 資金 性質別 서울市 出資金이라든가, 아니면 起債資金이라든가 그것을 나누어서 분류해서 알려 주시기 바랍니다. 또 같은 시점에 貸借對照表가 포함된 財務諸表를 같이 해 주시기 바랍니다.

다음 公社 設立 後 현재까지의 總 投資額과 현재의 資産內譯을 밝혀 주시고, 그 간에 자본잠식은 얼마나 되었는지 그것을 대비를 해 주시면 좋겠습니다.

다음 95年度 豫算中 8,504億원의 收入中 受託工事收入 88億원에 대한 內譯을 알려주시는데 시간관계상 資料로 書

面으로 해 주시면 다음에 보고 더 궁금하면 그 때 質問하겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李昌根; 李聲九 委員님의 資料要請에 대해서 할 수 있으시죠?

○地下鐵公社 社長 金振浩; 네.

○委員長 李昌根; 네, 감사합니다.

마지막으로 本委員이 追加質問을 하겠습니다. 아까 金喜甲 委員께서 質問하신 것인데 地下鐵料金이 報道에 의하면 50원 오르는 것으로 되어 있습니다. 地下鐵이 생기고 평균 보면 3年 내지 만 4년 사이에 50원씩 올랐습니다. 그런데 93年度부터 94年, 이번에 95年 그러면 每年 50원씩 오르는데 특히 이번에는 1月에 올리려고 했습니다만 政治的인 그런 關係로 해서 選擧가 끝나서 올리려고 하는 그런 報道가 있는데 너무 市民들한테 負擔이 가지 않느냐 이런 얘기가 지금 많은 市民들이 異口同聲으로 얘기하고 있습니다. 즉 말해서 서울市內 交通을 원활히 하기 위해서 大衆交通 수단을 利用하라고 執行部가 弘報를 하고 있는데 버스나 地下鐵을 使用해야 되는데 그것도 올리면서 하면 앞뒤가 안맞고 가뜩이나 物價가 오르고 어려운 市民한테 負擔만 가중된다 이런 얘기를 市民들이 많이 하고 있습니다.

물론 受益者負擔이라든가, 赤字要因 그런 것은 감안되나 地下鐵 自體가 원래 탄생부터가 赤字로 태어났고, 현재 운영도 서비스 개념에서 하는 것이지 그것을 꼭 市民들한테 돈을 벌어서 하기 위한 事業은 아닌데 거기에 대한 市民들한테 우리 委員으로서 가서 호응을 받을 수 있는, 이해가 가는 적절한 答辯을 해 주셨으면 좋겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金振浩; 아마도 料金引上의 問題라든가,

財政問題는 이런 데에서 구두로 說明을 드리는 그런 것보다는 지난 번에 會議 때 市長님께서 저희들에게 指示한 事項이 있습니다. 市民들이나 누가 봐도 納得될 수 있는 그러한 事項으로 弘報物을 製作해서 그것을 가지고 政府하고도 이야기하고, 또 市民하고도 이야기하고, 우리 委員님들하고도 相議하는 그런 쪽으로 하는 것이 바람직하다 하는 그런 指示가 있어서 저희들이 料金適正性에 대한 檢討資料, 그리고 財政運營에 赤字를 보고 있는 그것에 대한 合理財政對策에 관한 事項, 그리고 市民들의 安全과 서비스향상을 위한 기본적인 對策, 그 다음에 驛舍環境, 勞使關係 이런 한 다섯 가지 項目으로 나누어서 저희들 준비를 하고 있습니다.

論理的으로 아주 하나의 레포트를 준비하고 있습니다. 그래서 여기서 說明드리는 것 보다 그 레포트를 가지고 委員長님이나 우리 委員님들에게 하나하나 說明을 드리는 것이 바람직하지 않느냐 해서, 저는 그렇습니다.

個人的인 생각은 지금 우리가 상당한 赤字를 보고 있기 때문에 적어도 原價가 될 수 있는 선까지는 우리 電車料金을 올려야 된다, 이렇게 判斷을 하고 年次的으로 政府와 協議를 해서 推進을 해야 되겠다 이렇게 생각을 합니다만 우리 委員님들 市民을 위한 입장에서, 어떤 公益事業이라는 立場에서 저와 다른 見解를 가질 수도 있는 事項인데 저희들 한번 기회를 잡아서 그런 報告書에 의해서 정확하게 저희들의 의지나 計劃을 說明드리도록 이렇게 기회를 주시도록 諒解해 주시면 고맙겠습니다.

마지막으로 제가 아까 李允中 委員님 가시면서 말씀이 계셨기 때문에 會議錄에 남기기 위해서 李 委員님 質疑한 것을 몇 가지 答辯을 드리고 다시 하도록 하겠습니다.

李 委員님 독가스훈련을 示範을 한번 했는데 다른 驛에서 몇 번을 했느냐 하는 그런 이야기가 있었습니다만 여덟번을 하루에 걸쳐서 저희들 江南驛, 서울驛, 市廳驛, 祭基洞驛, 鍾路3街驛, 乙支路4街驛, 東大門運動場 等 해서 8個 驛에서 8回를 했다 하는 事項을 말씀을 드립니다.

그 다음에 두 번째 用役問題는 年度가 94年度가 95年으로 94年이 印刷가 잘못된 모양입니다. 그래서 그것을 바로잡는다는 事項을 報告를 드리고 答辯을 마치도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 감사합니다.

지금 말씀 중에 料金引上에 대해서 中央部署와 협의해서 引上을 하고 있다 이런 말씀을 하셨는데 可及的이면 市民과 直接的인 피부에 와닿는 그러한 料金引上 이런 것은 中央部署와의 引上하기 위한 협의는 물론이지만 그 이전에 서울市議員, 특히 交通委員會와 협의를 거쳐서 하여야 合理的이 아닌가 이런 생각이 듭니다.

質疑하실 委員이 없으므로 오늘 議事日程 第1項 地下鐵公社所管 當面主要業務에 대한 質疑와 答辯을 모두 마치겠습니다. 長時間 감사합니다.

원만한 議事進行을 위하여 잠시 停會한 후 會議를 續開하기로 하고 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(15時 16分 會議中止)

(15時 05分 繼續開議)

○委員長 李昌根; 자리를 整頓해 주시기 바랍니다. 成員이 되었으므로 會議를 續開해 하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

2. 都市鐵道公社所管主要業務報告의件

○委員長 李昌根; 다음은 議事日程 第2項 都市鐵道公社所管 主要業務報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

都市鐵道公社所管 業務報告도 지난 번 閉會中 交通委員會 會議時 이미 聽取하였으므로 오늘은 바로 所管業務에 대한 質疑와 答辯을 듣도록 하겠습니다.

참고로 여러 委員님께서 資料要請이 있는 部分이라든가 質疑에 대해서 時間을 가지고 정확하고 신속하게 늘 提出해 주시기 바랍니다.

또한 答辯은 關係公務員이 會議에 出席한 關係로 해서 경우에 따라서는 協議를 해서 하셔도 좋고, 오늘 이 자리에서 答辯하기 어려운 部分은 書面으로 양해를 얻어서 하실 수도 있겠습니다.

그러면 質疑하실 委員님, 洪性龍 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다.

지난번에 많이 했기 때문에 그냥 궁금한 것 하나 물어 보겠습니다.

紙上을 통해서 보면 漢江 밑으로 地下로 뚫는 工事 關係가 여러 가지 물이 샌다든지 해 가지고 상당히 問題點이 있는 것으로 알려져 있습니다.

거기에 대한 工事關係가 어느 정도로 잘 되고 있는지, 또 어떻게 對策을 세우고 있는지 궁금해서 質問하는 것입니다.

答辯해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 都市鐵道公社 社長님 나오셔서 答辯해 주시기 바랍니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 都市鐵道公社 社長입니다.

答辯에 앞서서 그저께 저희 幹部 人事가 있었습니다. 잠깐 人事드리고 答辯하겠습니다.

(幹部紹介:總務理事 朴漢慶, 運營理事 洪起和)

그러면 洪性龍 委員님께서 말씀하신 事項에 대해서 答辯을 드리도록 하겠습니다.

아시는 바와 같이 漢江 터널은 저희가 직접 擔當을 하고 있지 않기 때문에 자세하게 技術的인 內容을 다 말씀드리기는 어렵습니다만, 저희가 지금 터널 區間을 가지고 있는데가 5號線의 汝矣島와 千戶洞 양쪽에 가지고 있습니다. 그래서 지금 NATM工法에 의해서 하는 것하고 開鑿式에 의한 工法으로 하는 두 군데로 나뉘어져 있습니다.

그래서 현재 地下鐵建設本部에서, 특히 이 하저터널에 대해서는 外國의 專門家들도 초빙을 해서 點檢을 한 것으로 알고 있고 國內專門家들도 거기에 投入을 해서 安全診斷을 한 것으로 저희가 通報를 받고 있습니다. 그래서 저희가 安全의 問題에 대해서는 그쪽에서 완벽하게 해 주시는 것으로 알고 저희가 引受 後에 특히 施設物 引受 後에는 수시로 點檢을 통해서 安全問題에 조그만 이상도 없도록 그렇게 노력을 할 計劃입니다. 혹시 미진한 점이 있으면 저희 技術理事께서 조금 補充해서 說明을 드리면 자세히 말씀드릴 수 있을 것 같습니다.

○洪性龍 委員; 紙上을 통해서 問題가 됐던 것이기 때문에 그래서 質問을 한 것입니다.

○委員長 李昌根; 技術理事님 答辯해 주세요.

○技術理事 徐茂田; 技術理事입니다.

委員님께서도 잘 아시다시피 저희가 漢江區間에 適用한

工法은 두 가지 工法, 하나는 터널공법, 하나는 開鑿式 工法이었습니다.

○委員長 李昌根; 잠깐만요, 技術理事님. 먼저 會議때도 그런 일이 있어서 제가 묻습니다.

專攻이 무엇입니까?

○技術理事 徐茂田; 土木工學입니다.

○委員長 李昌根; 그럼 됐습니다.

○技術理事 徐茂田; 先進國에서도 이미 NATM, 터널에 대한 工法들이 되어 가지고 유로터널이 開通되어 있고요. 저희가 지금 廣壯洞에 採擇한 工法은 완전 開鑿工法 해 가지고 물을 완전히 퍼낸 드라이 상태에서 地上에서 만드는 것같이 만들어 놓았습니다. 그래서 安全性에 대해서 先進國에서 쓰고 있는, 물 속에서 만드는 方法도 있습니다. 조각 조각 이어 붙이는 方法, 이것보다 훨씬 한 단계 安全性이 확보된 工法으로 採擇되어 가지고 지금까지 專門家들이 判斷한 상태로서는 아무 이상 없는 것으로 結論이 난 상태입니다.

현재 그 區間에는 地下鐵 車輛이 運行되고 있고, 汝矣島區間에는 아직 工事中에 있습니다만, 현재까지는 다른 特別한 일이 없었습니다.

委員님께서 그렇게 믿으셔도 되겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯 만족하십니까?

하여튼 됐습니다. 다음 質疑하실 분, 金亨吉 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○金亨吉 委員; 金亨吉 委員입니다.

우선 먼저 議員要求資料 提出 件에 대해서 定量的·定性的 經營改善 方案을 提示를 해 달라 했는데 授權資本金 3兆에 納入資本金 600億원의 會社 規模로 봐서 이 槪念을 모르고

있는 것 같아요. 바로 구체적으로 說明을 해 드린다면 各 部署別로 業務分掌에서 主要 業務가 나열이 되어야 됩니다. 그 다음에 그 主要 業務가 어떻게 효율적으로 改善的으로 展開를 해서 기여를 할 것인가, 이렇게 細部項目이 나와 주어야 되겠고, 따라서 거기에 기여도, 效果가 또 露出이 되어야 되겠고, 責任部署가 나와야 되겠고, 責任者가 露出이 되어야 되겠습니다.

이런 것 없고 그냥 막연하게 設立돼서 引受하지 않았으며, 이런 식으로 하지 말고 지금 현재 94年 3月 15日 設立해서 실제적으로 納入資本金 600億원을 가지고 運營하는 會社니까 확실하게 현재 편재되어 있는 組織構造의 부서별로 구체적으로 補完을 해 달라고 注文하고 싶고, 敎育도 앞으로 補完事項은 201名에 2,279萬 8,000원이 所要가 되었다 하는데 地下鐵公社 같은 그런 運營을 하시지 말고 2次·3次 敎育을 할 수 있도록 樹立計劃이 세워져야 될 것으로 믿습니다.

그 다음에 質問에 들어가겠습니다. 간단하게 時間이 없으니까 말씀드리겠습니다.

資本金 3兆에 納入資本金 94年度에 180億, 95年度 420億해서 600億으로 지금 되어 있는데 향후에 95年度, 96年度에 어떤 方法으로 어떻게 또 언제 增資를 해서 授權資本金 3兆에 근접을 시킬 것인가를 묻고 싶습니다.

두 번째는 현재 人員이 2,466名인데 95年度 1月부터 9月까지 販賣費 및 一般管理費를 月別로 計定科目別로 데이터가 要請이 됩니다.

그 다음에 經營目標 中에서 誘導나 施行이나 構築, 設定 이런 起案을 하시지 마시고 실제 精誠的으로 起案을 해 달

라 이렇게 말씀을 드리고 싶고, 8페이지의 收入欄에 1,386億원으로 今年度 計劃이 서 있는데 運輸收入이 498億원, 運輸外 18億원, 移越金이 50億, 市 出資金이 820 億으로 되어 있는데 실제적으로 얼마 정도가 1,386億의 當初計劃에서 차질이 날 것인가를 答을 해 주시기 바랍니다. 이상입니다.
○委員長 李昌根; 수고하셨습니다. 金亨吉 委員님의 質疑에 答辯해 주시기 바랍니다.
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 먼저 죄송한 말씀을 드립니다. 저희가 資料要求 質疑 事項을 內容을 잘 把握을 못하고 미숙한 점이 많이 있는 것을 양해해 주시기 바랍니다.
○金亨吉 委員; 미숙한 정도가 아니고 상당히 거리가 먼 辯이 와 있고, 앞으로 좀 달라져야 할 것입니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 앞에서 指摘하신 저희 部署라든지, 責任者라든지, 主要 業務別 細部項目이라든지, 그 效果라든지 이런 問題는 저희가 다시 作成을 해 가지고 별도로 書面으로 報告를 드리도록 그렇게 하겠습니다.

다음에 저희가 지금 納入資本金이 600億원이고, 95年度, 96年度 어떻게 增資를 할 것이냐 하는 計劃에 대해서는 현재 具體的으로 內容에 대해서 아직 協議를 못하고 있습니다. 그래서 지금 來年度 豫算이 짜여지고 있기 때문에 저희가 來年度에 어떻게 할 것이냐 하는 問題에 대해서 지금 서로 協議를 하고 있습니다.
○金亨吉 委員; 今年度 3/4分期에 와 있으면 벌써 社長으로서 어떤 腹案이 세워 있을 것 아닙니까?
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 지금 3兆원의 資本金納入이 저희들로서는 아직 本社라든지, 其他 財産에 대해서 전혀 지

금 進行된 事項이 없어서 저희들로서는 일부 現物로 出資도 원하고 있고 또 저희 要求事項을 말씀을 드리고 있습니다만 아직 具體的인 協議가 없기 때문에 報告를 정확하게 드리기가 어려운 형편입니다.

○金亨吉 委員; 그러니까 그런 問題는 今年이 벌써 3/4分期에 와 있기 때문에 社長의 服案으로서는 增資를 얼마까지 시켜야 되겠다, 또 現物出資를 얼마를 받아야 되겠다, 지금 어떻게 내가 推進을 하고 있다, 이것을 4/4 分期까지 어떻게 達成을 하겠다 이런 具體的인 社長으로서 服案이 있어야 됩니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 그런데 지금 저희가 昨年度에 豫算自體가 180億원이었고, 今年度에 1,386億원 그리고 來年度에는 지금 대충 저희가 잡기는 約 2,400億원 내지 2,500億원 이렇게 저희 나름대로는 되고 있습니다만 이것이 우리 마음대로 되는 것이 아니고 서울市하고 協議를 통해서 확정이 되기 때문에 아직 지금 초보단계기 때문에 제가 자세하게 말씀을 드리지 못하는 것을 諒解해 주시기 바랍니다.

그 다음에 두 번째로 2,466名에 대한 販賣費 計定科目別 管理費 이런 內容에 대해서는 이것은 저희가 書面으로 提出하도록 하겠습니다.

○金亨吉 委員; 좋습니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 세 번째 말씀하신 事項에 대해서는 제가 잘 이해를 못했습니다. 用語問題라든지, 이런 말씀이 계셨는데 빨리 지나가는 통에 제가 다른 생각을 하느라고 잘 이해를 못했는데 다시 한 번 말씀을 해 주시면 감사하겠습니다.

○金亨吉 委員; 바로 그것은 定性的·定量的 合理化 方案에 대

해서 補充要求를 한 것입니다. 그래서 다시 말씀을 드리면 各 部署別로 業務分掌의 主要業務를 나열을 하고 그 主要業務를 成功的으로 業務의 效率性으로 전개하려고 하면 어떻게 細部事項이 導出되는 것인가, 그 다음에 그 細部事項을 導出할 때는 어떤 障碍要因에 어떻게 補完하겠는가, 또 그것이 成功이 되면 어떤 定量的, 定性的인 金額이 나오는가 이것을 합리적으로 해 달라 이런 얘기입니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 네, 알겠습니다.

마지막으로 1,386億원이 今年度에 어떻게 차질이 생겼느냐 이런 말씀이 계셨는데 제가 첫날 報告에도 말씀을 드렸습니다만 이 1,386億원의 기초가 되는 것이 4月 開通을 基準으로 하고 運輸收入을 50원이 引上된 350원에서 400원을 基準으로 해서 저희가 作成된 그러한 豫算規模였습니다. 그래서 저희들이 현재 段階에서 그것을 檢討를 해 보면 運輸收入에서 約 74億원쯤, 저희가 이것은 10月頃에 開通이 되는 것은 다시 또 전제로 해야 되겠습니다. 그래서 이 때 374億원 정도가 運輸收入에서 蹉跌이 생길 것으로 이렇게 예상이 되고, 運輸의 收入은 좀 늘어나서 16億원 정도가 현재 늘어나고 移越金은 21億원이 늘어나서 모두 71億원, 市 出資金은 그대로 820億원 그대로 넘어오는 것으로 이렇게 지금 생각하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 언제쯤 820億원 넘어옵니까?

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 今年末까지 현재 計劃대로 하면 다 넘어오게 되어 있습니다. 그대로 넘어오고 있습니다.

그래서 다시 말씀드려서 支出豫算에 그러니까 마이너스가 約 337億원 정도가 規模가 줄어들게 되겠는데 저희가 앞에서 말씀드린 대로 처음 4月에 開通하는 것을 전제로 했을

때는 今年末까지 5,000名을 充員하는 것으로 이렇게 되어 있습니다만 이것이 그렇게 안 되기 때문에 3,000名으로, 정확하게 말씀드려서 2,871名으로 줄여놨기 때문에 거기에서 人件費에서 節約되는 부분하고, 그 다음에 경비 기타 특히 公共料金 이런 부분에서 節約되는 부분, 人件費에서 124億원, 그 다음에 經費 其他 公共料金 等에서 節約되는 부분이 213億원 그래서 지금 현재로서는 人件費와 各種 公共料金 經費 等을 節約하게 되면 대개 수지밸런스를 맞출 수 있다 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○金亨吉 委員; 주문 하나 하고 싶은 것은 앞으로 社長은 貸借對照表나 損益計算書나 또 經營分析 정도는 알아야 됩니다. 알고 具體的으로 財務構造 作成하는데 깊이 관여를 해야되지 않을까 이렇게 생각을 합니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 알겠습니다.

○金亨吉 委員; 私企業에서 60億원을 갖고 있는 會社도 定性的, 定量的 方法을 세우자 하면 너나할 것 없이 아주 合理的으로 실제 행동감 있는 案이 나옵니다. 하물며 600億원의 資本金을 갖고 있는 이 都市鐵道公社 自體가 이렇게 막연하게 資金引受計劃, 또 支援調達基準 이런 식으로 答辯書를 낸다는 것은 質疑者를 상당히 불쾌하게 만듭니다.

아울러서 全 委員들한테도 불쾌하지 않나 이렇게 봅니다. 진짜 誠意있는 硏究하고, 공부해서 이제는 地下鐵公社보다도 그 전철을 밟지 않고 제대로 가는 企業으로서의 幹部나 任員들이 각성을 해서 성실하게 作成을 해 주기를 바랍니다.

이상입니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 네, 감사합니다.

○委員長 李昌根; 金亨吉 委員님의 심도 있는 質疑 수고 하

셨습니다.

다음은 黃炳五 委員님의 質疑가 있습니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다. 저는 간단하게 네 가지만 質疑를 하겠습니다.

첫 번째는 任職員 7,944名이라고 그랬는데 거기에 技術職 및 管理職에 대한 분류를 해 주시고, 그 다음에 두 번째는 經歷職員과 新規採用職員을 구분해 주시고, 세 번째는 地下鐵公社에서 都市鐵道公社로 옮긴 職員이 몇 名이냐, 어떤 基準에 의해서 그렇게 採用해서 옮겼느냐 하는 것 하고, 네 번째는 新規 및 經歷職員 中 地下鐵公社에서 옮겨온 職員이 아닌 都市鐵道公社에서 採用한 職員에 대해서 採用資格이나 採用基準, 그리고 앞으로 都市鐵道公社에서 많이 採用을 할 것인데 職能分流를 해서 어떤 資格要件을 갖춘 사람을 어떤 방식으로 採用할 것이냐, 이런 問題는 지금 제가 네 가지를 말씀을 드렸는데 書面으로 答辯해 줘도 좋습니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음 李始英 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다.

지난 번 8月 10日 交通委員會 委員要求資料 提出 中에서 108페이지에 보시면 本委員이 提出해 달라는 內容 中에서 職級하고 經歷하고 經歷基準하고 特採內容, 出身機關 이런 內容을 부탁을 했습니다. 經歷職 1,146名 보다는 이제는 좀더 具體的으로 1組職 17名, 2級職 71名, 特採된 사람입니다. 3級 207名, 이 人員만 職級은 이미 밝혀졌으니까 經歷內容, 經歷基準, 特採內容 이것을 신상에 관한 모든 것에 이르기까지 명확하게 資料로 提出해 주십사 하는데 社長님 어

떻습니까? 提出해 줄 수 있습니까, 없습니까?
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 提出하겠습니다.
○李始英 委員; 提出해 주십시오. 이상입니다.
○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.
李智文 委員님 質疑하여 주시기 바랍니다.
○李智文 委員; 금방 李始英 委員님께서도 質問하신 것처럼 109페이지 人力充員 現況에 보면 特採 其他 31名이 있습니다. 나머지 機關들은 어떻게 보면 나름대로 어떤 연관성이 있지만 기타 31名이 있는데 119페이지에 보면 民主山岳會 출신으로 採用된 人員은 모두 31名입니다. 그러면 이 31名이 特採 其他 31名과 동일한지 거기에 대해서 答辯해 주시고, 만약 그러하다고 하면 其他 31名이 모두 民主山岳會 출신인 理由가 있는지 거기에 대해서 같이 答辯해 주시면 고맙겠습니다.
○委員長 李昌根; 李智文 委員님 質疑에 대해서 都市鐵道公社 社長님 答辯해 주시기 바랍니다.
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 지금 말씀하신 109페이지에 기타 31名하고, 119페이지의 31名하고는 같은 內容입니다.
○李智文 委員; 그러면 어떻게 그 特採內容에 보면 地下鐵, 鐵道廳 같은 경우에는 나름대로 專門性이라든지 인정할 수 있겠지만 其他 31名이 特定 團體出身으로 되어 있다는 것은 問題가 있는 것 아닙니까?
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 저희가 公採外에는 모두 特採로 구분을 하고 있습니다. 그래서 地下鐵에서 넘어와도 일단 그냥 우리가 상식적으로 轉入, 轉入 그럽니다만 法上으로는 이것이 特採로 되어 있습니다. 일단 公採로 뽑은 사람 외에는 모두 다 特採로 했습니다.

○李智文 委員; 제 말은 뭐냐 하면 特採 중에 서울地下鐵, 鐵道廳, 서울市 公務員, 釜山地下鐵公團, 法定雇傭, 엔지니어 特殊職 같은 경우는 나름대로 專門性도 있고, 제가 特採의 이유를 나름대로 理解할 수 있지만 기타 31명은 民主山岳會라는 것은 어떤 專門職이나 經歷職도 아니고 특정 어떤 政治集團의 出身處라고 볼 수 있는데 이렇게 其他 31名이 다 特採된다는 것은 問題가 있는 것이 아니냐 말하고 싶습니다.
○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 지난 번 報告 때도 말씀드렸습니다만 저희가 經歷職 採用은 여러 가지 學力이라든지, 經歷을 보고 特採를 하는 내용이 되겠습니다. 그래서 민주산악회 관계는 民主山岳會가 되어서 그 基準을 가지고 뽑은 것이 아니고 이 양반들의 經歷이라든지, 學力이라든지 이런 것을 參考로 해서 採用했다는 것을 말씀을 드립니다.
○李智文 委員; 아니, 제 말은 뭐냐 하면 금방 社長님께서 말씀하신 것처럼 그러하다고 하면 기타 特採에 다른 어떤 부분도 있고, 예를 들어서 71名 중에 31명이라고 하면 理解할 수 있겠지만 109페이지에 보면 분명히 서울地下鐵, 鐵道廳, 서울市 法定雇傭, 엔지니어 特殊職 이렇게 다 있습니다. 그러면 이 부분은 나름대로 都市鐵道公社와 연관성이 있지 않습니까? 그런데 왜 其他 31名이 모두다 民主山岳會 出身職員인지, 그것은 다른 어떤 出身이라는 것은 전혀 배제된 것 아닙니까?
○委員長 李昌根; 公社 社長님, 一問一答으로 하지 마시고, 일단 李智文 委員님 質問 다 끝나셨어요?
○李智文 委員; 네.
○委員長 李昌根; 지난 번 常任委 할 적에 우리가 그 부분에 대해서 충분히 이야기를 들었고 질의도 했습니다. 그러니까

李智文　委員님　양해를 해 주시고, 다음 質問하실 분 있습니까?

○李始英 委員; 이 質問에 대해서 補充質問하겠습니다.

○委員長 李昌根; 지금 이 質問에 대해서 補充的으로요?

○李始英 委員; 네.

지금 李智文 委員께서 말씀하시는 것은 民主山岳會 31名, 이 問題에 대해서 왜 특별나게 각종 地下鐵本部나 서울地下鐵이나, 鐵道廳이나, 서울市 公務員은 妥當해서 영입을 하고, 特採를 하고 했지만 하필이면　民主山岳會 31명 이 人員이 어떠한 근거에　의해서 特採가 되었느냐, 그리고 지난 번 李允中 委員이 民主山岳會 出身 特採된 職員의 人的事項을 분명히 해 달라고 했는데 社長님께서는 무엇 때문에 人的事項은　하나도 없고 答辯內容도 저는　이것을 이해를 못하는 것이 많으니까 이것도 전자에 제가 얘기한 대로　經歷內容, 經歷基準, 特採內容 이것을 書面으로 提出해 주세요. 하실 수 있습니까?

○委員長 李昌根; 지금　李始英　委員님과 李智文　委員님의 質疑에　대해서 가능하면 公社側에서 答辯할 수 있는 書面資料로 다음 번에 꼭 해 주시기 바랍니다.

○都市鐵道公社 社長 孫鍾奭; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음 質疑하실 분 없으십니까?

（「없습니다」하는 위원 있음）

質疑하실 委員이 없으므로　議事日程 第2項　都市鐵道公社所管 當面 主要業務에 대한 質疑와 答辯을 모두 마치겠습니다.

（議事棒 3打）

장시간 수고하셨습니다.

원만한 議事進行을 위하여 잠시 停會한 후 會議를 續開하기로 하고 停會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(16時 01分 會議中止)

(16時 33分 繼續開議)

○委員長 李昌根; 成員이 되었으므로 會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

3. 交通放送本部所管主要業務報告의件

○委員長 李昌根; 다음은 議事日程 第3項 交通放送本部所管主要業務報告의 件을 上程합니다.

(議事棒 3打)

交通放送本部所管 業務報告 역시 지난 번 閉會中 交通委員會 會議時 이미 聽取한 바 있으므로 오늘은 바로 所管業務에 대한 質疑와 答辯을 듣도록 하겠습니다.

質疑하실 委員 있으십니까?

李迎春 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○李迎春 委員; 李迎春 委員입니다.

저도 평소에 車를 직접 運轉하면서 市內를, 그리고 議會를 오고 가면서 交通放送을 많이 聽取하고 있습니다. 어떻게 보면 그 組織과 機能, 役割을 다하고 있다고 생각도 해 봅니다.

더욱이 市民들이 昨年度의 呼應度 調査에 보면 여기 資料에 나와 있습니다만, 滿足度가 79.1%, 또 交通情報에 대한 信賴度도 71.3%, 또 運轉中 聽取率이 58.9%에 이르고 있습니다. 정말 이런 모든 면에서 50%를 上廻한다는 것은 어려운 일인데도 불구하고 交通放送局 職員 이하 모든 분들이

熱과 誠을 다한 結果라고 생각합니다. 그런데도 불구하고 안타깝게 생각하는 것은 이러한 모든 機能을 다하고 있음에도 불구하고 정식으로 放送協會에 加入도 되지 못하고, 政府로부터 어떤 대우도 받지 못하고 있는 것으로 알고 있습니다. 雪上加霜 서울市가 運營하는 이런 交通放送局을 中央部處에서 引受를 하려고 합니다.

UN에 가입한 國家가 170餘 國家입니다. 그 가운데 人口가 千萬이 넘는 國家는 50餘個 國家입니다. 그러면 우리 서울市는 千百萬 市民을 갖고 있는 大都市입니다. 어떻게 보면 하나의 都市가 아니라 國家에 가까운 이런 大 人口를 포용하는 서울市가 서울市民을 위한 이런 훌륭한 交通放送을 잘 運營하고 있음에도 어떻게 보면 政權創出을 위한 그런 것과 連繫되는 部分에서 中央部處에서 일부 高位 管理들이 그러한 면에서 생각을 하고 있지 않은가, 그래서 우리 서울市가 잘 運營하고 있는 이러한 放送센터를 政府에서 引受하려고 합니다. 이 過程이 어떻게 展開되고 있으며, 우리 放送局 關係되시는 本部長님의 견해 말씀을 듣고 追加로 또 質疑를 하겠습니다.

말씀해 주시기 바랍니다.

○委員長 李昌根; 李迎春 委員님의 質疑에 대해서 交通放送本部長님 答辯해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 交通放送을 警察廳 移管 協議에 대한 意見을 答辯하기 전에 交通放送을 이렇게 높이 평가해 주시고 激勵해 주신 데 대해서 李迎春 委員님한테 감사하게 생각을 합니다.

交通放送이 벌써 開局한 지가 5年이 넘었습니다만, 작금 들어 와서 警察廳에서 95年 5月에 정식으로 서울市 交通局으

로 公文을 보내 가지고 引受意思를 밝혔습니다. 依賴 內容은 交通放送의 育成發展과 關聯하여 警察廳에서 인수하고 運營하는 데 대한 意見이 접수가 되었는데 그 內容은 빼겠습니다. 그래서 自動車 1千萬 시대를 앞두고 交通의 원활한 疏通과 安全 確保를 위해서 交通放送을 한정적인 地域放送에서 전국적인 네트워크로 擴大 發展시켜야 하겠다, 이에 대해서 交通局에서는 檢討意見을 저희한테 어떻게 생각하느냐 하고 報告해 달라고 그래서 저희가 거기에 대한 意見을 提出했었습니다.

그 내용은 저희가 특히 10個 放送 채널 中 運轉中 聽取率이 60%에 달할 정도로 影響力이 확대되었고, 또 서울市 生活報道에서 市政弘報가 30%정도로서 서울市政 弘報에 절대적인 寄與를 하고 있다, 다가오는 地方化 時代에 바람직한 자동차 문화 정착을 위해서 지금까지 組織, 豫算, 施設 等의 問題點이 과감히 보완돼서 市民에게 획기적인 편익이 增進되고 전국적인 放送 組織網으로 확대 발전되고 현 交通放送의 人力, 施設, 資産 等의 여건이 서울市 自體 內에서 획기적으로 改善되었으면 좋겠다, 그런데 警察廳에서 그렇게 移管要請을 했을 정도면 이것도 檢討될 수 있는 것으로 생각되지만 그러나 지금까지 問題點을 서울市 次元에서 다음과 같이 補完하여 內實을 기한다면 5年間의 노하우를 활용해서 市民에게 유익한 방송으로 再跳躍을 이룰 수 있다고 判斷된다 하고 交通局에 저희가 의견을 提示한 적이 있습니다.

그리고 이어서 저희 交通放送의 운영상 問題點 개선방안을 豫算體系, 組織, 人力, 그 다음에 施設裝備, 그 다음에 21世紀를 대비하는 放送局 運營에 있어서 公務員이 運營하는

데 따르는 여러 가지 制約事項 때문에 신축적인 運營이 어려워서 ARS 네비게이션시스템에 대한 적응력이 약하고 放送局 運營이 企業經營方式 導入이 절실한 실정이다 하는 식으로 저희 意思를 表示했었습니다. 그 이후에 여러 委員님도 아다시피 어저께 여기에서 新聞報道된 대로 그 內容을 들어서 알고 있고, 어저께는 公報處에서 放送局長 주재로 해서 廣域市의 公報館들이 올라와서 여기에 대한 對策會議를 한 바가 있습니다.

이상이 그 동안 경과된 進行事項입니다. 어제 公報處에서 나왔던 案들을 조금 더 자세하게 듣고 싶으시다면 그 자리에 서울市에서는 交通企劃課長이 參席을 했었고, 또 저희는 우리 總務局長이 參席을 했었습니다. 양해를 해 주신다면 總務局長이 거기에 대해서 參席하고 들은 內容을 조금 부연설명을 해 드려도 괜찮다고 생각합니다.

○李迎春 委員; 한 번 本部長님께 더 묻겠습니다.

○委員長 李昌根; 總務局長이 대신 答辯해도 되시겠어요?

○李迎春 委員; 괜찮습니다만, 本部長님 答辯이 시원치를 않아요.

○委員長 李昌根; 그러니까 總務局長님이 대신 答辯을 추가로 해 주시면 좋겠네요.

○李迎春 委員; 추가 말씀 듣기 전에 제가 한 번 補充으로 質問을 하겠습니다.

실은 93年度에, 저는 再選議員입니다만, 3代때 우리가 決議案 낸 것도 아까 말씀하셨는데 그 당시에도 우리 委員들間에 어떤 이야기가 오고 갔느냐 하면 放送本部에서 勤務하는 職員들이 意志가 없다, 이것을 中央部處가 引受를 해 가지고 많은 豫算도 確保를 하고 組織的으로 이것을 管理하

고, 또 商業放送도 할 수 있는 여건을 마련하기 위해서 서울市로부터 탈피하여 中央部處에서 運營하는 것이 좋겠다 하는 그런 이야기들을 職員들이 서슴없이 하는 것을 우리 委員들이 듣고 있습니다. 어느 면에서는 그런 면도 저희들도 부정적으로는 보지 않습니다만, 보다 더 意志를 가지고 적극적으로 우리 委員들에게 로비활동을 해서 豫算을 더 確保를 해서 지금 이렇게 對市民 서비스에 훌륭한 機關을 보다 더 서울市에서 運營하는 方向으로 나가지 않고, 더욱이 완전 地方化時代에 실질적인 民選市長도 들어섰고 하기 때문에 이것을 보다 더 구체적으로 意志를 가지고 서울市가 運營하도록 해 보지도 않고 本部長님 內務部나 警察廳에 낸 答辯資料도 보면 意志가 없고 차라리 이러지도 저러지도 않을 바에는 中央部處에서 引受해서 하는 것이 낫지 않을까 그런 면도 제 개인적으로는 들리고 있습니다.

보다 더 本部長님이 意志를 가지고 이것을 하셔야 할 것 아닙니까? 저도 1970年代에 제가 綜合商社 幹部社員으로 제가 유럽에 나가 있었습니다만, 어떻습니까, 런던, 파리 다 地域放送 가지고 市長 運營 下에 잘들 하고 있습니다.

서울市 豫算 7兆 7,000億원이나 되는 이 엄청난 豫算 가운데 放送에 豫算을 좀 1,000億원 더 쓰겠다 한번 努力해 보시면 委員들이 不正할 분 아무도 없으리라고 생각합니다. 그런 의지가 없기 때문에 저희들이 오늘도 決議文 이런 것을 작성하고 있습니다.

總務局長님 말씀해 보세요.

○總務局長 金鍊喆; 交通放送 總務局長 金鍊喆입니다.

어제 公報處 新聞放送局長 主宰로 5大 廣域市와 서울市, 그 다음에 警察廳 實務者들이 참석한 會議가 있었습니다. 그

러나 이 會議에서는 어떤 것을 결정하기보다도 현재까지 進行事項을 알아보는데 焦点이 맞추어졌습니다. 그래서 그 쪽에서 公報處에서 說明한 意見은 앞으로 8月中에 公聽會를 開催할 예정인데 이 公聽會라는 것은 交通放送의 將來問題만을 가지고 하는 것이 아니고 지난 번 7月 14日에 發表했던 放送先進化 5個年計劃에 대한 公聽會를 8月中에 開催를 하고, 그 다음에 9月內에 公報處에 意見을 確定을 해서 10月 定期國會에 提出할 예정이다, 그렇게 說明을 했습니다.

그리公 5大 廣域市에 대해서는 앞으로 道路交通安全協會에서 交通放送을 設置 運營할 경우 거기에 대한 廣域市의 公式的인 意見을 決定을 해서 조속한 時日 內에 公報處에 通報해 달라, 그렇게 要請을 했습니다. 그리고 서울市에 대해서는 현재 交通放送이 서울市에 所屬되어 있는데 이 運營權을 警察廳으로 移管하는 問題에 대해서 서울市에서 어떤 決定을 내렸는가, 그것을 좀 說明해 달라는 그런 要請이 있었습니다. 거기에 대해서 交通局의 交通企劃課長이 參席해서 현재까지 警察廳에서 要請해 온 사실을 市長님께 報告는 드렸지만 아직 市長님으로부터 어떤 斷言이 내려지지 않은 그런 상태에 있다. 그 다음에 이것은 市長님이 決定을 내리실 경우에 市長님이 單獨으로 處理하시는 것이 아니고 市議會에 提出해서 同意를 얻어서 處理하도록 그렇게 되어 있기 때문에 지금으로서는 아무런 答辯을 할 수 없다 그런 취지의 說明이 있었습니다.

이어서 저에게 交通放送의 將來問題에 대해서 交通放送自體에서는 어떻게 생각하느냐 하는 그런 質問이 있었습니다. 거기에 대해서 저는 우리 交通放送은 서울市 傘下 行政組織으로 되어 있습니다. 서울市 行政組織의 변동에 관해서는

主務部署가 다 따로 있고, 또 우리 監督機關으로 되어 있는 交通局에서 그것을 決定하게 되어 있습니다. 그렇기 때문에 말하자면 그 問題를 決定하는 것은 우리의 所管 밖이다. 그렇기 때문에 서울市에서 市長님과 市議會에서 최종 決定이 나면 거기에 무조건 따르겠다 그렇게 입장을 밝혔습니다.

그리고 다만 우리가 안고 있는 問題點은 이러 이러한 것이다 해서 지금 提出된 資料에 포함되어 있는 우리 交通放送이 안고 있는 豫算, 組織, 人力 그런 면에서 提起되고 있는 問題點을 說明하는 것으로 끝맺었습니다.

○李迎春 委員; 서울市長이 아직 答辯이 없군요?

○總務局長 金鍊喆; 지금까지 市長님께서 公式的으로 交通企劃課長이 報告한 대로 市長님께 이렇게 해라, 저렇게 하라는 公式的인 提示 말씀은 없고, 다만 業務報告時에 이런 要請이 있었다 하는 것만 報告한 것으로 되어 있습니다.

○委員長 李昌根; 다음 質疑하실 분, 金亨吉 委員님 補充質疑 있겠습니다.

○金亨吉 委員; 조금 전 說明에서 서울市議會하고 市長님의 뜻에 따르겠다 이렇게 말씀하셨는데 지금 交通放送局의 本部長 이하 幹部들의 확실한 의지는 무엇인가, 먼저 우리 放送局 幹部陣의 의지부터 듣고 싶습니다. 설명해 주세요.

○總務局長 金鍊喆; 아까 本部長님께서 설명한 우리 의지 표명한 그것이 말하자면 저희들의 公式立場이라고 하겠습니다. 그 두 패러그라프로 되어 있는데 두 번째 패러그라프에 보면 그러나 지금까지의 問題點을 서울市 次元에서 改善한다고 그러면 도약의 계기가 될 수 있다 이렇게 結論을 맺고 있습니다.

그러니까 지금까지 당시에 지금 이런 答辯을 내게 된

것은 지금 市議會가 새로 構成되기 전에 答辯을 냈고, 당시에는 移管하는 데 대한 反對意見보다도 넘겨줄 경우에 서울市民에게 피해가 가는 일이 없도록 충분히 체크를 해라 이런 指針이 내려져 있었습니다. 그런 면에서 말하자면 우리가 答辯書를 쓰면서 그것을 역접의 形式을 취함으로써 말하자면 시쪽에 비중을 둬서 答辯을 했다, 그렇게 말씀드릴 수 있습니다.

○金亨吉 委員; 저는 理解가 잘 안가는 얘기인데 지금 현재 放送本部의 幹部들이 열심히 해줌으로 인해서 서울市의 弘報비중도 약 30%로 지금 把握되고 있습니다. 그래서 향후에 活性化나 또 放送局의 機能을 제대로 한다 할 때 어느 豫算이 필요하니까 차라리 市議會에서나 또는 市에서 어느 정도 충족을 해 준다면 活性化 시키겠다 이런 의지를 듣고 싶은 것이지 이렇게 막연하게…….

○總務局長 金鍊喆; 지금까지 提起되었던 問題點들은 이미 交通局을 통해서 저희들이 提示를 해 놓고, 예를 들면 豫算 가운데 今年度 85億 2,700萬원 가운데 40億원을 起債를 해서 쓰도록 그렇게 되어 있습니다.

그 부분을 명년도 豫算부터는 一般豫算으로 전환해서 93年度까지 했던 것과 같이 借入의 형태를 취하지 않고 一般豫算으로 충당해 줄 것을 비롯해서 지금까지 대내적으로 우리가 자체 점검해서 問題點으로 提起되어서 指摘되어 있는 것은 이미 解決하기 위해서 저희 交通放送에서 그 동안 豫算編成 때마다 또 기회 있을 때마다 이것을 改善하고자 노력해 왔습니다. 그러나 현재까지 그 與件이 許容하지 않아서 다만 아직까지 解決이 되지 않은 상태에 있습니다.

○委員長 李昌根; 충분한 答辯 되었습니까?

○金亨吉 委員; 네.
○委員長 李昌根; 다음 質疑하실 분, 金永姬 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.
○金永姬 委員; 金永姬 委員입니다. 人員現況을 보면 페이지 5페이지입니다. 먼저 會期 때도 質問을 드렸던 내용인데 行政職 13名, 別定職 14名, 技能職 40名, 專門職 85名, 請警 6名으로 되어 있는데 專門職이 모두 다 契約職 職員이라고 그랬죠?
○交通放送本部員 崔仁煥; 네, 그렇습니다.
○金永姬 委員; 1年 契約職이라고 그랬죠?
○交通放送本部員 崔仁煥; 그렇습니다.
○金永姬 委員; 그 다음에 放送을 運營하는 것이 專門職이 運營을 하고 실제 行政職은 전체 行政業務와 컨트롤하는 것만 運營하는 것 만 하는 것이죠?
○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 그렇습니다.
○金永姬 委員; 그러니까 현재 交通放送局이 애정이 없다 라는 부분이 바로 專門職이 主人意識이 되어서 放送局을 지켜야 된다는 의지가 약한 부분이 바로 신분보장이 안 되어서 그런 것 아니냐 하는 質問에 앞으로 이 專門職에 대해서는 公務員이기 때문에 賃金과 여러 가지 問題가 있어서 契約職으로 했다고 하지만 사실 契約職이라고 하는 것은 1年 契約이라면 不安定 雇傭이거든요? 그리고 3年 契約도 아니고 1年 契約이고, 물론 먼저 質問에서 계속 勤勞를 할 때는 退職金을 支給을 한다고 말씀을 하셨어요. 그렇죠?
○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 그렇습니다.
○金永姬 委員; 그러면 放送의 가장 생명인 專門職이 이렇게 불안정한 職을 가지고 계속해서 하기 때문에 결론적으로 主

人意識이  없어서 放送局에 대한 애착이 없지 않느냐 하는 부분에 本部長님 앞으로  이 對策에 대한 말씀을 주시고. 그 다음에는  전체 프로그램 運營하는데 있어서 가장 긴박하게 奉仕를 해 주시는 분들이 自願奉仕者죠?

○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 그렇습니다.

○金永姬 委員; 自願奉仕 中에서 모범운전사가 1,853名이고, 市民이 794名이고, JC 25名이고, 이동통신이 73名,  녹색어머니회가 22名 해서 모두 3,000名이라고 이렇게 資料에 나와 있습니다. 그리고 이 부분들에 대해서는 전혀 交通放送으로서는  대우하는 부분이 없는 것으로  그렇게 말씀을 하셨습니다. 그런데 프로그램을 보면 市民과 대화하면서, 生放送 대화하면서 선물을 많이 支給을 하는데 이런 것에 대한 것에서도 이런 奉仕者들한테도  그런 上品이 나가는지.

○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 나갑니다.  奉仕者들이 交通情報를 提供하면  提供할 때마다 상품이 볼펜이라든지 이런 식으로 해서  나가고 있습니다.  그런데 어떤 사람의 경우에는 이것이 하루에 50件, 60件 이상씩 報告하는 사람이 있습니다. 그런 사람들을  모아서  100件 이상 報告한 사람, 또 200件, 300件 이상 報告하는 사람들 해서 國務總理 表彰, 市長님 表彰해서  그래가지고 별도로 사실은  우리한테  서비스를 提供하는 만큼의 충분한 것은  못나가지만 나가고 있고, 그 다음에 저희가 해 줄 수 있는 것이 豫算이 없기 때문에 1年에  한번 기념품으로 해서 기념품 전달하고, 그 다음에 지금 현재로써는 9月 24日로 저희가 計劃을 세우고 있습니다만 1年에 두차례 3,000名을 위한 공연의 밤을 갖습니다.  그래서 그  자리에서 경품도 뽑고 이렇게 해서 조금 심리적으로나마 지금 補償을 해 주고 있는 그런  상태로 되어 있습니다.

○金永姬 委員; 그래서 人力現況에 3번 밑에 보면 定員 外라는 人力이 있습니다. 警察支援이 1名 해서 交通勤務室 勤務, 交通接受要員 20名해서 日當制 女職員, 카풀중계요원 1名 했는데 이 20名에 대한 日當制는 女職員에 대해서 얼마가 單價가 되고, 警察支援 1名에 대해서는 派遣勤務이니까 賃金이 없겠죠?

○交通放送本部長 崔仁煥; 警察支援은 저희한테 그 쪽에서 派遣이기 때문에, 처음에는 조금 人員이 됐었습니다. 그런데 每年마다 줄어서 현재는 1名으로 되어 있고, 그 다음에 交通情報 接受要員은 出演料 槪念으로 時間으로 따져서 支拂을 하고 있습니다.

○金永姬 委員; 그러면 제일 중요한 제 質問은 專門職에 대한 정규 요원화에 대한 對策에 대해서 말씀해 주시면 감사하겠습니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 지금 專門職 1年 契約에 대해서는 원래 規定이 서울市 專門職은 3年 이내로 한다 이렇게 되어 있습니다. 그리고 시간이 많이 지나간, 또 자리를 잡은 그런 機關에서는 예를 들어서 江南病院같은 데에서는 3年씩 契約을 醫師들 해 주고 있는데 저희는 1年씩을 해 주고 있습니다.

그 이유가 草創期에 지금 저희가 사실은 자리를 잡은 것 같습니다만 5年밖에 되지 않았습니다. 그래서 草創期에 아마 經營陣에서 그렇게 判斷한 것 같습니다.

첫째는 여기저기서 사람들이 모여 드니까 그 사람들에 대한 判斷을 즉각적으로 할 수가 없으니까 1年 契約으로 해서 조금 無能力者라든지 부적절한 사람들에 대한 어떤 制裁하는 方法 中의 하나, 이런 것으로 맨 처음에 생각했던 것

같고, 그 다음에 報酬를 契約을 할 때 조금 올려 주는 方案은 없느냐, 이런 식으로 해 가지고 1年으로 생각을 한 것 같습니다.

그런데 현실적으로 제가 運營하면서 보면 專門職이 여태까지 每年 契約更新을 해서 오히려 번잡하기만 하지 사람이 절대적으로 모자란데 스카웃 해서 오기보다 한 사람이라도 도망갈까봐 지금 걱정인 實情입니다.

그래서 이것을 아까 李迎春 委員님도 質問하셨습니다만, 저희 意志에 대해서 말씀을 하셨습니다. 저희가 원래 意志가 없는 것이 아니고, 사실은 강력하게 主人意識이 없다, 있다가 아니라 여기 있는 行政職부터 시작해서 專門職까지 전부가 使命感이 없으면 交通放送이 저렇게 發展할 수가 없습니다.

全員이 애착심을 가지고 主人意識이 분명히 있습니다. 최근에 지난 번 報告에서도 말씀드렸습니다만, 昨年 年末부터 올 7月까지 離職한 사람이 16名인데 이 사람들 중에서 聯合通信에 두 名 가고 CCTV니 이런 식으로 갔는데 俸給 조금 더 준다, 또 대우를 더 해 준다 하니까 도망간 것이 대종입니다. 그런데 나머지 사람들도 俸給이 KBS나 다른 데 비해서 적으면서도 있는 것이 改善이 되어 가지고 근본적으로 交通放送 保護體制라는 것이 있지 않을까, 이렇게 期待를 하면서 사실상 대부분은 남아 있는 상태입니다.

이렇게 해서 이것을 昨年末에 投資管理官室에서도 檢討가 되고 했습니다만, 저희가 사실은 강력한 意志를 가지고 서울市 傘下 地方公社로 만들려고 市長님한테 여러 번 要請을 했고, 또 잠정적으로 李元鐘 市長님 계실 때 內諾을 받아 가지고 거의 具體化 됐었습니다.

그래서 서울市 地方公社로 갔을 때 이런 報酬니, 職制니, 뭐니 여러 가지가 동시에 解決될 수 있기 때문에 報酬가 좀 적어도 참고 우선 品質 좋은 交通放送을 먼저 만드는 데만 중점을 두고 여기에 대한 體制改善이라든가 이런 것을 本部長이 責任지고 進行하겠다, 이렇게 사실은 쭉 지나왔습니다. 그런데 그 동안에 市長님 두 번이나 바뀌시고 民選市長님 또 새로 오시고 그리고 새삼스럽게 警察廳에서 이런 問題가 나오니까 조금 곤혹스러운 그런 立場에 있습니다만, 저희가 專門職이기 때문에 意志가 없다 그러는 것은 하나도 없습니다. 그리고 主人意識은 오히려 더 철저하게 交通放送 사람들이 가지고 있습니다.

그래서 그 問題는 그렇게 이해를 해 주시고, 1年 契約制라는 것이 사실상 實質 執行하는 데서 意味가 조금 없고 오히려 이것을 서울市 傘下 獨立公社로 남는다고 그러면 전부 正式 職員으로서 이런 식으로 發展이 돼야 될 것으로 생각됩니다.

그것이 영 안 된다고 그러면 아마 1年 契約職을 3年 契約職으로라도 바꿔서 여기에 대한 根本問題를 쉬운 것부터 推進해야 될 것이라고 생각을 하고 있습니다.

○金永姬 委員; 지금 放送社에서 대부분이 1年 契約職 내지는 2年, 3年 契約職으로 돌아가고 있어요, 趨勢가. 正規職이 아니고 PD라든가 프로그램 담당하시는 분들이 契約職으로 바뀌고 있어서 실질적으로 보면 專門人力에 대한 雇傭不安이 나오고 있는 현상입니다. 그런데 5年이 되었는데도 불구하고, 2,3年 정도 되었으면 어느 정도 發展相이라든가 職員들의 專門性이라든가 아는 것 아닙니까? 그런데 같은 傘下에 있으면서도 交通放送局은 왜 1年 契約職으로만 고집을 하

시는지 그 동안에 改善하지 않는 이유는 무엇인지, 왜 도망간다는 말씀을 하시면서도 專門職이 일을 할 수 있는 어떤 體制를 만들기 위해서, 적어도 그 部分에 대해서는 社長님이 意志를 가지고 해야 되지 않느냐, 또 만약에 公社로 된다면 미리 準備過程이 확실한 신분을 만들어 주면서 公社로 넘어갈 때 더 좋은 改善이 되는 것이지 이런 상태에서 改善이 된다면 별로 改善이 없어요. 내부부터 단단히 하고 두 번째로 넘어갔을 때 더 확고히 身分保障 되도록 하는 것이 社長의 意志가 돼야 되는데 이 經營上의 問題가 그런 人力問題가 상당히 낙후되지 않았느냐, 거기에 대해서 社長님께서 지금이라도 하겠다라는 말씀하시는 것보다는 今年이라도 이런 部分에 대해서 확실하게 3年 契約制로 바꿀 수 있는 그런 意志는 없으신지?

○委員長 李昌根; 잠깐 追加해서 제가 質問을 하겠습니다. 本部長님, 이 職에 몇 年度에 오셨습니까?

○交通放送本部長 崔仁煥; 昨年 4月에 왔기 때문에 1年 半 됐습니다.

○委員長 李昌根; 그러면 지금 金永姬 委員님 얘기한 內容하고 같은 얘기인데요. 그러면 그 동안에 改善策을 위해서 市長님한테 建議하고 그런 것은 있지만 法律的으로 해결하기 위해서 條例法 改正案을 몇 번 내놓았습니까?

○交通放送本部長 崔仁煥; 그런데 이 問題는 條例法 改正案하고는 關係가 없습니다.

○委員長 李昌根; 아니, 그러니까 1年 할 것을 3年으로 한다든지 2年으로 한다든지 이런 것을 改善하기 위해서 努力한 것이 있느냐 이런 얘기에요.

○交通放送本部長 崔仁煥; 그것은 來年부터 만약 公社가 안

된다면 3年契約을 할 생각하고 있었습니다만, 그 동안에 昨年 10月부터 사실은 아까 말씀드렸다시피 地方公社化 推進하는데 그러면 3年 契約이고, 1年 契約이고 그런 것 必要 없이 전부 終身契約으로 되기 때문에, 終身契約이라는 단어가 좀 이상합니다만, 正規職員으로 되기 때문에 그런 것은 의미가 없다고 생각을 해 가지고 사실상은 地方公社 推進하는 데 더 중점을 두고 있었습니다.

○委員長 李昌根; 그러면 결론적으로 本部長께서는 자꾸만 專門職이 도망간다 도망간다 그러는데 이제는 交通放送本部까지도 도망을 가려고 그러는군요, 서울市에서. 그 구멍만 찾는 것 아니에요, 지금?

○交通放送本部長 崔仁煥; 그렇지 않습니다.

○委員長 李昌根; 金永姬 委員님에 대해서 答辯 한번 쌈박하게 드려 보세요.

○交通放送本部長 崔仁煥; 來年부터 3年으로 하도록 그렇게 推進을 하겠습니다.

○金永姬 委員; 今年에 하면 안 됩니까? 이것 內規로 하는 것 아닙니까? 契約 때문에요?

○交通放送本部長 崔仁煥; 契約이 每年 이렇게 연기돼서 나오거든요.

○委員長 李昌根; 그렇게 되면 또 못해요.

今年 下半期에 條例法 改正하십시오. 올리세요. 그래야 來年에 또 이렇게 되는 것이지, 그때 가서 또 늦고, 또 늦고…….

○李迎春 委員; 條例가 아니라 社規예요.

○金永姬 委員; 1年 契約 했다 하더라도…….

○交通放送本部長 崔仁煥; 사실은 市長님 決裁事項입니다.

條例하고는 關係 없고요. 사실 지지난 달에도 이것을 하려고 했었습니다. 하려고 하다가 자꾸 交通放送 전체 位相 問題가 나오니까 이것을 進行을 못 시켰었는데 그런 方法으로 제일 빠른 시일 내에 執行하도록 하겠습니다.

○金永姬 委員; 원래가 位相이 定立되려면 확실한 專門職이 保障이 돼야 位相이 定立됩니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 그렇습니다.

○委員長 李昌根; 答 다 하셨습니까?

○交通放送本部長 崔仁煥; 네.

○委員長 李昌根; 다음은 鄭炳仁 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○鄭炳仁 委員; 鄭炳仁 委員입니다. 저는 補充質問 하나 하겠습니다.

여기에 보면 現職 任用 날짜를 보면 전부 94年 以後에, 1年 조금 넘은 분들이 대다수이고 90年度에 두 분밖에 없는데 이것이 每年 1年씩 契約한 날짜로 해서 이런 것입니까?, 안 그러면 어떻게 돼서 전부 다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 거기 資料 드린 것은 補職異動 날짜일 것입니다.

현재 職位를 자기가 補職 받은 날짜입니다.

○鄭炳仁 委員; 알겠습니다. 이상입니다.

○委員長 李昌根; 다음은 朴謙洙 委員님의 質問이 있겠습니다.

○朴謙洙 委員; 朴謙洙 委員입니다.

지난 번에 資料 要請한 것 중에서 미진한 部分이 있어서 제가 좀 말씀드리겠습니다. 지난 번 資料 要求한 것 중에서 世界化 企劃特輯 한 달분 가져 오셨어요?

○交通放送本部長 崔仁煥; 네.
○朴謙洙 委員; 이것 저만 말고 전부 하나씩 다 안 드립니까?
○交通放送本部長 崔仁煥; 內容이 世界化로 해서 있지만 交通秩序 安全에 관한 啓蒙 비슷한 그런 프로그램입니다.

○朴謙洙 委員; 알겠습니다. 제가 한 번 들어 보고, 제가 궁금해서 한 가지 여쭙겠습니다.

이번 今年에 豫算이 지금 85億원 정도로 策定이 되어 있는데 지금 저희가 問議한 答辯資料로서는 交通放送 年間 適正 歲出豫算 規模가 154億원 정도라고 이렇게 報告가 들어 왔습니다. 그렇게 했는데 그럼 이 154億 정도가 되면 交通放送이 정상적으로, 지금도 약간 財政이 취약하지만 열심히 하시고 계십니다만, 154億원 정도가 豫算이 되면 交通放送에 勤務하시는 모든 분들이 다 만족하게 勤務를 하실 수가 있습니까?
○交通放送本部長 崔仁煥; 참고로 말씀드리면 昨年에 저희가 125億원을 提出했다가 85億원으로 削減이 됐습니다. 그런데 거기서 交通放送 職員에 대한 처우관계는 그 위에 人件費가 있는 44億원 정도가 適正이고요. 그 다음에 여기 40億 정도가 事業費로 지금 計算이 되어 있는데 그것은 현재 저희가 昨年에도 올렸다가 못하고, 來年에는 꼭 해야 될 것으로 생각합니다만, ARS制度입니다. 또 하나는 日本에서 지금 가고 있는, 世界化 趨勢로 되어 있는 네비게이션 시스템에 대한 交通放送의 對應方案입니다. 그 事業이 44億인데 ARS를 잠깐 말씀드리면 저희가 交通放送을 하면 永登浦 가는 사람이 議政府 것도 듣고 쓸데 없는 것을 한 4·50個 듣고 난 다음에 자기 차례가 오는 경우가 있어서 자기한테는 關係가

없는 것이 되기 때문에 日本에서는 이것을 벌써 오래 전부터 實施를 하고 있습니다만, 한 통의 電話로 원하는 區間의 交通情報를 그냥 즉석에서 들을 수 있는 그 시스템을 이야기하는 것입니다.

그래서 저희가 情報通信部하고도 協助해 가지고 저희가 한다고 그러면 서울市 電話는 120, 114, 119 交通放送 電話는 138이다, 139다, 대강 138.139.140 이 정도로 나오는데 그래서 서울市內 幹線道路를 전부 細分化시켜 가지고 예를 들어서 88道路다, 88道路에서 883번이다 하면 楊花大橋에서 鷺梁津水産市場까지, 884번이다 그러면 漢江大橋까지, 그 다음에 885면 蠶室까지, 이런 식으로 細分化 시켜 가지고 누구든지 電話를 가지고 138-883 하면 자기가 가려고 하는 그것을 누르면 電話로 자동적으로 그쪽의 交通情報를 들을 수 있으면 市民들에 대한 서비스에 우리가 最善을 다하는 것이 아니냐, 이 問題를 가지고 상당히 장기간 會社에서도 討論을 하고 硏究도 하고 삼성, 현대 博士學位를 가진 사람, 여러 사람 와서 技術的인 檢討도 사실 다 끝났습니다.

그래서 交通情報가 5分만 지나가면 의미가 없기 때문에 5分 以內에 살아 있는 情報를 실질적으로 원하는 사람한테 提供만 해 주면 우리 任務는 최소한도 끝나 는 것이다, 우리 內部에서는 그럼 交通放送 聽取率이 떨어질텐데 하는 식의 얘기도 있는데 聽取率 떨어지는 것이 問題가 아니고, 그렇다고 그래서 放送은 放送대로 살아 있지 市民들한테 서비스해 주어 가지고 지금 交通遲滯로 인한 損失補塡金 서울市內에서 發生 하는 5兆 정도 중에서 1/100이라든가 1/1萬 이라도 補塡할 수 있다면 그것은 당연히 해야 되는 것이다, 이런

식으로 해서 그 交通情報를 樹立하는 機能이 사실 警察廳에서 한 10餘 年 前부터 루핑 시스템부터, 情報시스템부터 전부 交通管制센터에 集積이 되어 있습니다.

그래서 그 중에서 살아 있는 情報를 빼고 또 우리 通信員들이 補强해 가지고 우리가 지금 4.6기가비트짜리 컴퓨터가 들어와 있습니다. 그래서 그것을 活用해 가지고 할 수 있는 豫算이 昨年에 約 26億원 정도 되기 때문에 그것을 서울市에 要請했더니 지금 警察廳에서 新信號體系를 實施하고 있으니까 新信號體系 自動感應裝置에 의한 信號 變動되는 것 있지 않습니까? 그것까지 합쳐서 후년에 하면 어떻겠는가 그래 가지고 豫算이 削減이 됐습니다.

그래서 그 豫算이 來年度에 實施될 수 있을 것을 전제로 해서 거기에서 40 몇 億이 들어가서 이것이 150億원이 된 것입니다. 그래서 그것을 빼놓으면 한 110億원 정도면 저희 현재 交通放送局에 대한 運營問題는 많이 현 상태에서는 잘 進行이 되지 않을까 이런 생각을 하고, 아까 말씀드린 대로 處遇問題라든지, 厚生福祉問題는 人件費하고 一般放送製作費 그것만 參考해 주시면 감사하겠습니다.

○朴謙洙 委員; 來年 豫算에 올렸습니까?

○交通放送本部長 崔仁煥; 올렸습니다.

○朴謙洙 委員; 豫算 올리면 바로 따낼 수가 있습니까?

○交通放送本部長 崔仁煥; 그것은 豫算 올리면 금방 따낼 수 있는 것이 아니라 저희가 豫算課하고 상당히 妥當性이라든지, 가서 討論하고, 지금부터 討論이 시작되어서 올 가을 때이 쪽으로…….

○朴謙洙 委員; 意志가 있느냐 이것이죠?

○交通放送本部長 崔仁煥; 의지야 昨年에도 못했고 이것은

당연히 해야  되고 하기 때문에 積極的으로 推進할 생각입니다.
○委員長 李昌根; 그 부분에 대한  補充質疑 李聲九 委員님이 있겠습니다.
○李聲九 委員; 李聲九 委員입니다.
남의 나라 얘기해서 죄송합니다만 獨逸의 高速道路 우리가 아우토반이라고 그렇지 않습니까? 버스를 가지고 투어를 하는데 길이 밀리니까 技士가 뭘 듣는 방법이 있습디다,  길이 밀리는 사유를. 아마 交通放送같은데 말이 잘  안  통하니까 具體的으로 물어보지는 못했는데 아마 얼핏 봐서 상당히 편리하겠다 생각을 했고  案內도 자세히  說明을 못합디다, 그 問題에 대해서 물어는 봤는데. 하여튼  아까 本部長님 말씀대로 어느 地域을 가다가 당장  밀리는 停滯事由를 알려고 할 때 그런 방법이 있습니까?
○交通放送本部長 崔仁煥; 현재로써는 그것을 알 수 있다는 것이, 지금 현재 2,400件 接受해서 가공해서 하루에 放送되는 情報量이 2,100件 정도 됩니다. 그런데 5分  지나면 죽는 情報가 되기 때문에 저희가 지난 번에 推算해 보니까  5, 6萬件 情報가 최소한도 되어야지만 그것이 가능할 것으로 보고 있습니다. 그런데 현재  저희 交通放送에 電話를 여기 어느  委員님이라도 해 주시면 지금 盤浦쪽 막혔냐, 그 다음에 板橋  쪽하고 저 쪽은 어떠냐 하면 그 정도는 여기서 서비스를 지금 다섯 대를 열어놓고 사실은 대부분 모르지만  ARS를 전제로 해서 시험을 하고 있습니다만 거기에 대해서 幹線道路를 조금만 벗어나면  거기에 대한 情報를 提供할 만한 지금 情報量이 되지를 못합니다.
○李聲九 委員; 아니, 아까 150億원 來年 豫算을 요청한다면

우리  交通放送도 그런 체제로 갈 수 있느냐 하는 그런 식의 質問입니다.
○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 그렇습니다.
○李聲九 委員; 알겠습니다.
○委員長 李昌根; 다음 金喜甲  委員님 質疑해 주시기 바랍니다.
○金喜甲 委員; 金喜甲 委員입니다.
제가 第79回 臨時會 첫날 8月  17日 어제 交通放送 移管에  대해서 反對建議案을 本會議에 提案 中에 있고, 또  이에 대해서는 우리 本部長님  이하 職員들 전부가 移管에 대해서는 反對를 한다, 市議員들하고 뜻을 같이 한다고 믿고 싶습니다. 그렇게 해 주시기를 바라고, 그리고 職員들의 處遇問題나 身分上의 問題같은 경우,  運營上의 불합리한 問題點들은 法的이고 制度的인 어떤 整備作業들을  통해서 반드시  解決되어야 한다  이렇게 생각하고, 저뿐만 아니고  市議員 共히 생각하신다고 믿고  있습니다. 다만, 우리  交通放送本部  次元에선 저희 市議會에 主要業務報告 해서 이렇게  提出한 資料에 겉장을 보니까  95年 8月 10日이에요.  이것이 지금 第78回 閉會  中에 業務報告書를 그대로 책상위에 저희들 市議員 보라고 올려놓는 이런 태도들은 저는 잘못되었다고 봅니다. 분명히  지금 第79回 臨時會이고  이것이 정식 지금 開會 中에 主要業務報告를 하는 것인데 겉장이라도 하나 바꾸어서 內容을 저희들한테 提出을 해야지, 市議員들을  무시하는 處事는 있어서는 안 되겠다. 저희들이 도와주고 협력해 줄 것은 해 준다고 하더라도 저희들한테 예의상 議會를 이렇게 무시해서는 안 되겠다 이렇게 생각을 합니다.
○委員長 李昌根; 이것은 金喜甲  委員님이 諒解 事項입니다.

왜냐 하면 지난 번에 우리가 業務報告를 받고 그것을 계속 續開하는 그런 의미가 있기 때문에 그것은 우리가 理解해 주시면 좋겠어요.

○交通放送本部長 崔仁煥; 절대로 무시한다거나 그런 것은 없습니다.

○委員長 李昌根; 質疑는 續開한다는 의미도 있으니까 그런 정도는 우리가 諒解事項으로…….

○交通放送本部長 崔仁煥; 오늘 業務報告가 없고 지난 번 것으로 해서 그냥 質疑만 있다고 얘기를 들었기 때문에 계속분으로 저희가 생각을 하고 있었습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 交通放送이 여러 가지 어려운 問題點이 있다는 內容에 대해서는 알고 있고, 그러나 정확하게 運營上의 問題들은 제대로 하고 있는지에 대해서 資料提出을 要求합니다.

지금 현재 協贊金이 45億원이 있죠? 그리고 協贊上品도 50個社 62品目 620萬원 상당이 있는데 그러한 具體的인 協贊金의 細部內譯을 本委員한테 提出해 주시기 바랍니다. 그리고 協贊上品 또한 各 業體, 具體的인 品目, 金額 이런 부분까지 해서 本委員한테 提出을 해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 알겠습니다. 提出하도록 하겠습니다.

○金喜甲 委員; 그리고 표지문제에 대해서는 委員長님도 말씀을 하시고 다른 委員님도 말씀을 하시는데 그 부분은 委員長님은 諒解를 하실지 모르지만 本委員은 제가 지금까지 다른 4個 機關을 다 봤습니다. 물론 內容은 똑같습니다. 하지만 겉표지 한 장은 다 바꿔놓고 第79回 市議會 臨時會 정식 業務報告라는 것을 항상 명기해서 왔다는 말이에요. 그런

데 유독 交通放送本部만 이런 일이 있기 때문에 指摘을 하고 그런 부분들은 是正을 해 주십사 하는 뜻에서 말씀을 하는 것이니까 반드시 염두해 두시기 바랍니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 앞으로 是正해서 處理하도록 하겠습니다.

○委員長 李昌根; 答辯하실 부분 없나요? 書面質疑인가요?

○金喜甲 委員; 資料要請입니다.

○委員長 李昌根; 金喜甲 委員님 質疑에 대해서 앞으로 많은 신경을 써 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 다음 質疑하실 委員님, 洪性龍 委員님 質疑해 주시기 바랍니다.

○洪性龍 委員; 洪性龍 委員입니다. 간단한 것인데 두 가지만 알아보겠습니다.

秋夕交通特別放送이라고 해서 放送內容이 나와 있습니다. 거기에 秩序지키기 및 검소한 秋夕보내기 캠페인방송 이렇게 했는데 여기에 갓길운행, 쓰레기투기행위금지 등 이런 것이 들어가 있어요. 그런데 本委員 생각으로는 거기에 이것이 사실 秋夕이라고 할 때 飮酒運轉 關係가 상당히 問題가 되리라고 생각합니다. 왜 그러느냐 하면 高速道路 같은 데에서는 團束이 없기 때문에 이런 것을 상당히 캠페인을 벌려서 飮酒에 대한 것을 조심하도록 해야 되지 않을까 이런 생각이 들어서 여기에다 그런 飮酒라든지, 귀성길이라든지, 귀경길에 너무 피로해서 운전하는데 상당히 支障이 있지 않을까 생각이 되어서 그런 것을 追加해서 放送을 해 주신다고 하면 상당히 좋지 않을까 생각이 되어서 말씀을 드립니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 네, 알겠습니다.
○洪性龍 委員; 그리고 可聽圈 問題인데 可聽圈에 대한 擴大方案이 있는지, 또 그런 것을 어떻게 생각하고 있는지 그것에 대한 것을 묻고 싶습니다.
○委員長 李昌根; 洪性龍 委員님 質疑에 答辯해 주시기 바랍니다.
○交通放送本部長 崔仁煥; 飮酒運轉에 대한 것은 검소한 秋夕 보내기와 마찬가지로 사실 每年 基本的으로 들어가 있습니다. 여기서는 상징적인 뜻으로서 그 많은 것 중에서 질서 지키기 중에서는 갓길운행, 쓰레기투기행위금지 등으로 해서 표현했는데 특별히 洪委員님께서 강조하신 飮酒運轉에 대해서 더 세밀하게 放送內容에 포함시키도록 그렇게 하겠습니다.

그리고 可聽圈 擴大에 대해서는 저희가 서울市 남산타워 50㎞ 반경으로 되어 있습니다만 실제 天安까지 들리는데 실제로 秋夕이라든지 설날이 되면 地方가는 사람들이 제일 問題가 되는 것이 懷德에서 올라와서 중부를 탈 것이냐, 경부를 탈 것이냐, 그래서 그 쪽에 들리지 않기 때문에 이것이 밤낮 問題가 되고 있고, 또 原州 저쪽에서 나올 때는 國道使用問題가 반드시 問題가 되어있습니다. 그래서 이것을 特別許可를 받아서 부모산 에다가 지금 中繼所를 設置해서 大田 以南까지 들리도록 可聽圈을 5日 동안만 저희가 特別許可를 받아서 擴大運營하고 있습니다.

그런데 그 이하로 해서 大邱 以南까지는 技術的으로 그렇고 여러 가지 問題가 좀 되어서 거기까지는 저희가 지금 能力이 影響이 못미치고 있습니다. 그래서 저희가 秋夕放送 中에서는 아까 말씀드린 부모산 天安地域 設置하고 嶺東 쪽으로서는 용문산에 또 하나 설치해서 江原道 쪽으로 하나 擴

大해서 實施를 하고 있습니다. 그런데 실질적으로 그 이상은 조금 現在로써는 곤란한 그런 정도입니다.

○委員長 李昌根; 수고하셨습니다.

다음은 李始英 委員님의 質疑가 있겠습니다.

○李始英 委員; 李始英 委員입니다. 다른 것은 지난 번 資料 要請한 事項이 되어서 다 수긍이 가고 그 나름대로 성실하게 해 주어서 고마운데 95年度 豫算案中 지금 福祉部 分에 대한 內譯書, 이 內容을 가지고는 內容은 이미 알고 있습니다만 補充해서 지금 현재 交通放送에서 福祉分野 豫算案 이것 외에 KBS나 MBC 他 放送, 特殊放送에 이르기까지, 이런 資料를 첨부해서 本委員이 參照해서 뭣이 잘못되었나 認知할 수 있고, 앞으로 福祉 部分에 豫算이 적으면 그 부분에 대해서 增額할 수 있는 方案, 이런 것도 모색할 수 있게끔 補充을 해 주시고 각별히 本部長님께서는 6級 以下 下級職 職員들한테 어떻게 福祉部分에 중점적으로 신경써서 그간 本部長님을 하시면서 애로점이나 기타 이런데 또 下級職 職員들에 대해서 어떻게 하면 志向的인 그런 福祉政策을 쓸 수 있겠느냐 그런 方法이나 方案, 企劃案 같은 것이 있으면 덧붙여서 資料로 提出해 주시기 바랍니다.

○交通放送本部長 崔仁煥; 알겠습니다.

○委員長 李昌根; 質疑하실 委員 있습니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

그러면 質疑하실 委員이 없으므로 議事日程 第3項 交通放送本部所管 業務에 대한 質疑와 答辯을 모두 마치겠습니다.

원만한 會議를 진행하기 위해서 잠시 停會 宣言합니다.

(議事棒 3打)

(17時 29分 會議中止)

(17時 31分 繼續開議)

○委員長 李昌根; 자리를 整頓해 주시기 바랍니다.

會議를 續開하겠습니다.

(議事棒 3打)

---

4. 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案(黃炳五 議員 發議)

○委員長 李昌根; 다음은 議事日程 第4項 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案을 上程하겠습니다.

(議事棒 3打)

本 案件은 黃炳五 委員님께서 發議하시고, 朴謙洙 委員, 李智文 委員이 贊成한 書面同意로 接受된 案件이므로 發議하신 黃炳五 委員 나오셔서 提案說明을 하여 주시기 바랍니다.

○黃炳五 委員; 黃炳五 委員입니다.

서울特別市地下鐵料金引上反對建議案을 說明하겠습니다.

먼저 建議를 하기 전에 提案理由를 說明하겠습니다.

提案理由, 서울特別市 地下鐵公社는 지난 8月 8日 현재 1區間 350원인 地下鐵 料金을 450원, 2區間 450원을 550원으로 各各 100원씩 引上키로 하고, 財政經濟院 等 物價當局과 협의 중이라고 밝힌 바 있으며, 지난 6月에는 320원이던 버스 토큰 값을 340원으로 올렸고, 9月부터는 택시 料金을 10% 引上하기로 하고 이 밖에 올 下半期 中 政府의 公共料金抑制政策에 따라 그 동안 묶어 놓았던 下水道 料金 20%, 上水道 料金은 10% 범위내에서 引上할 計劃을 밝힌 바 있어 今年 下半期의 物價不安이 심각할 것으로 예상됩니다

물론 地下鐵公社가 안고 있는 地下鐵建設負債 1兆 7,600億원에 대한 元利金 償還負擔加重으로 昨年末 負債가 2兆

4,000億원에 이르고, 赤字가 1,600億원으로 財政壓迫을 받고 있는 것은 모르는 바가 아닙니다. 그러나 庶民家計의 立場에서 볼 때 地下鐵 料金引上은 결코 적은 부담이 아니고,地下鐵 料金引上에 이어 택시 料金, 上·下水道 料金이 줄줄이 올라 갈 경우에 庶民家計는 물론 物價不安으로 國民經濟에도 좋지 못한 결과를 가져올 것으로 판단됩니다.

또한 現 地下鐵公社가 運行하고 있는 第1期 地下鐵建設時 中央政府에서는 단 한 푼의 建設費 支援도 없었고, 전적으로 서울市가 負債를 끌어서 建設한 結果, 1兆 7,000億이라는 엄청난 建設負債를 안고 그 동안 누적된 元利金償還負擔額으로 94年末 2兆 4,000億원이라는 負債에 이르게 되었습니다. 問題는 전적으로 서울市民이 부담할 事案이 아니라고 생각합니다.

따라서 우리 서울特別市議會는 地下鐵公社의 構造的 財政赤字 問題를 해결하기 위하여 料金引上이라는 단편적 方法을 使用하는 것에 반대하며, 별첨과 같은 方法으로 收支改善을 하도록 建議합니다.

建議文

서울特別市 地下鐵公社는 지난 8月 8日 현재 1區間 350원인 地下鐵 料金을 450원, 2區間 450원을 550원으로 各各 100원씩 引上하기로 財政經濟院 等 物價當局과 협의 중 이라고 밝혔습니다. 또한 서울市는 지난 6月 320원이던 버스 토큰 값을 340원으로 引上했으며, 9月부터는 택시 料金을 10% 引上하기로 하였고, 이 밖에 올 下半期 中 政府의 公共料金抑制政策에 따라 그 동안 묶어 놓았던 下水道 料金은 20%, 上水道 料金은 10% 범위내에서 引上할 計劃을 밝힌 바 있어 今年 下半期의 物價不安이 심각할 것으로 예

상이 됩니다.

물론, 地下鐵公社가 안고 있는 地下鐵建設負債 1兆 7,600億원에 대한 元利金 償還負擔加重으로 昨年末 運營收支 赤字가 1,600億원으로 財政壓迫을 받고 있는 것은 모르는 바가 아니고 受益者負擔原則에 따라 價格이나 料金이 決定되어야 한다는 것은 충분히 이해가 갑니다.

그러나 庶民家計의 立場에서 볼 때 地下鐵 料金引上은 결코 적은 부담이 아니고, 地下鐵 料金引上에 이어 택시 料金, 上·下水道 料金이 줄줄이 올라 갈 경우에 庶民家計는 물론 物價不安으로 國民經濟에도 좋지 못한 결과를 가져올 것이고, 市民들로 하여금 大衆交通을 利用하게 하여 서울市 交通問題를 해결코자 하는 交通政策과도 맞지 않는 것입니다.

또한 現 地下鐵公社가 運行하고 있는 第1期 地下鐵建設時 中央政府에서는 단 한 푼의 建設費 支援도 없었고, 전적으로 서울市가 負債를 끌어서 建設한 結果, 1兆 7,000億이라는 엄청난 建設負債를 안고 그 동안 누적된 元利金償還負擔額으로 94年末 4,000億원의 負債에 이르게 되었습니다. 問題는 地下鐵公社 財政赤字를 전적으로 서울 市民이 부담할 事案이 아니라고 생각합니다.

따라서 우리 서울特別市議會는 地下鐵公社의 構造的 財政赤字 問題를 해결하기 위하여 料金引上이라는 단편적 方法을 使用하는 것에 반대하여 다음과 같은 方法으로 收支改善을 하도록 建議합니다.

첫째, 地下鐵公社는 組織整備, 用役擴大 等 減量經營을 통하여 費用을 절감하고 廣告 및 商街賃貸 등 附帶事業을 開發하여 收益增大에 노력할 것.

둘째, 노인 및 장애자에게 주고 있는 無賃乘車料金 年間

148億원을 全額 中央政府에서 支援할 것.

셋째, 地下鐵公社가 안고 있는 建設負債를 中央政府에서 탕감시켜줄 것.

以上입니다.

○委員長 李昌根; 黃炳五 委員님 수고 많이 하셨습니다.

그러면 서울特別市地下鐵料金引上反對建議案을 우리 委員會의 案으로 採擇하여 오는 25日 本會議에 上程코자 하는데 委員님 여러분, 異議가 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

異議가 없으시므로 本 案件은 採擇되었음을 선언합니다.

(議事棒 3打)

長時間 동안 會議進行에 적극 협조하여 주신 委員님 여러분 진심으로 감사드립니다.

以上으로 오늘 會議를 모두 마치면서 散會를 宣布합니다.

(議事棒 3打)

(17時 35分 散會)

---

○出席委員

李昌根 金喜甲 金永姬 金成春
金永春 金亨吉 朴謙洙 李始英
李迎春 李允中 李智文 鄭炳仁
趙上男 洪性龍 黃炳五 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
總務理事 張榮錫

運營理事　　成震鎬
技術理事　　金濟權
總務處長　　尹仁榮

都市鐵道公社

社長　　孫鍾奭
技術理事　　徐茂田

交通放送本部

本部長　　崔仁煥
總務局長　　金鍊喆