

---

2000年度行政事務監査 交通委員會會議錄

서울特別市議會事務處

---

被監査機關 地下鐵公社

---

日時 2000年6月23日(金) 午前10時

場所 交通委員會會議室

---

(10時 43分 監査開始)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈하여 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 地方自治法 제36조 및 제38조, 同法施行令 제16조 내지 제19조의 2 및 제19조의 4 서울特別市行政事務監査및調査에關한條例, 서울特別市議會定例會議運營에關한條例에 의하여 지하철공사에 대한 2000년도 서울특별시의회 행정사무감사가 실시됨을 선포합니다.

(議事棒 3打)

위원 여러분, 그리고 金正國 地下鐵公社 社長을 비롯한 관계임직원 여러분, 반갑습니다.

오늘 실시하는 행정사무감사를 통하여 지하철공사 소관사항에 관한 업무집행 상황을 종합적으로 파악하고 의정활동에 필요한 자료와 정보를 획득함은 물론, 확인된 불합리한 사항을 시정조치토록 함으로써 정책의 입안단계에서 집행에 이르기까지 효율성과 능률성, 그리고 합리성이 강조되어 시민을 위하여 추진되었는가를 감사하도록 하겠습니다.

감사에 앞서 피감사기관의 선서를 받도록 하겠습니다.

地方自治法 제36조와 같은법시행령 제17조의 4 및 서울特別市行政事務監査및調査에關한條例 제9조에 의하여 정당한 이유 없이 출석하지 아니하거나 증언을 거부하는 때에는 300

만원 이상 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있고, 위증의 경우에는 고발될 수 있음을 관계임직원 여러분들께서는 유념하여 주시기 바랍니다.

同法施行令 제17조의 4의 규정에 의하여 법령이나 조례에서 특별히 규정한 경우를 제외하고는 감사에 협조하도록 되어 있으므로 위원 여러분들께서는 시민의 대표자로서의 사명감을 가지고 행정사무감사가 효율적이고 내실 있게 진행될 수 있도록 감사에 임하여 주시고, 관계임직원 여러분들께서는 위원님들의 질의사항에 대하여 정직하고 성실한 자세로 답변하여 주시기를 당부드리고자 합니다.

그러면 지하철공사 사장은 발언대로 나오시고, 관계공무원은 자리에서 일어나 주시기 바라며, 선서가 끝나면 임원 여러분들께서는 선서문에 각각 서명날인한 후 수합하여 위원장에게 제출하여 주시기 바랍니다.

지하철공사 사장은 선서를 하여 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; (宣 誓)

○委員長 朴謙洙; 모두 자리에 앉아 주시기 바랍니다.

다음은 지하철공사 소관업무에 대해서 현황보고가 있겠습니다.

보고 순서는 지하철공사 사장의 인사에 이어서 간부소개를 하고 업무현황을 보고하여 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 地下鐵公社 社長 金正國입니다.

업무보고에 앞서 간단히 인사말씀을 올리하고자 합니다.

존경하는 朴謙洙 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 시 의정활동에 바쁘신 중에도 행정사무감사를 통하여 그간의 저희 공사 주요업무를 보고드리고 위원님 여러분들의 소중한 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

아울러 평소 저희 공사 발전을 위해 각별한 관심과 지원을 아끼지 않으신 위원님 여러분께 이 자리를 빌어 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

저희 공사에서는 금년도 경영목표를 안전정시운행, 서비스 향상, 경영효율성 제고에 두고 연초에 계획했던 사업들을 대부분 정상적으로 추진해 나가고 있습니다.

먼저 지하철 안전정시운행 확보를 위해 철교, 구조물, 선로 등 중요시설물을 중점관리하고 전동차, 전기, 신호, 통신설비 등의 고장방지 및 응급조치 능력향상으로 운전장애의 최소화를 도모하며 근원적인 안전저해요인 해소에 역점을 두고 안전관리시스템을 강화해 나가고 있습니다.

다음으로 승객서비스 향상을 위해 장애인·노약자 이용시설, 안내표지 체계개선 등 편의시설을 확충하고 전동차 및 역사 냉방시설, 화장실 개선 등으로 쾌적한 역사환경을 조성하며 안내방송 개선, 고객서비스헌장 이행 등 친절봉사 실천과 역사를 시민의 생활문화공간으로 조성하기 위해 실행계획에 따라 하나하나 실천해 나가고 있습니다.

또한 경영효율성 제고를 위하여 승객증대 노력과 함께 부대사업 수익증대를 위해서 역량을 모으고 지난해 말 노사 대타협으로 이루어 낸 근무형태 변경 및 인력조정 등 구조조정의 핵심과제를 세부이행 합의를 거쳐 실행하였습니다.

앞으로 조직개편은 노사협의를 통해서, 그리고 비효율적인 제도를 개선하는 문제는 화합하고 협력하는 새로운 노사문화 정신을 바탕으로 2000년 임단협과 함께 원만한 합의타결을 이루어내도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

존경하는 위원님 여러분, 위원님들께서도 잘 아시는 바와 같이 저희 공사에서는 지하철 운임조정을 추진하고 있습니다.

업무보고에서 말씀을 드리겠습니다만, 공사의 어려움을 널리 이해해 주시고, 적극적인 지도와 지원을 부탁드립니다.

아무쪼록 오늘 행정사무감사를 통해서 위원님들께서 공사 발전을 위해 폭넓은 지적과 좋은 의견을 제시해 주시면 성의를 다해서 공사경영에 반영해 나가겠습니다.

업무보고에 앞서 공사임원을 소개해 올리도록 하겠습니다.

(幹部紹介:監事 金永春, 總務理事 金亨洙, 運營理事 李載伯, 技術理事 張相愚, 敎育院長 李文玉, 公報室長 徐在萬, 總務處長 金正根, 經理處長 朴永坤, 勞使協力處長 尹相潤, 電算室長 申井堤, 運輸處長 李相卿, 運轉處長 崔在淑, 車輛處長 趙奎和, 綜合司令室長 崔道植, 施設管理處長 李敏熙, 電氣處長 閔丙薰, 信號通信處長 劉成鶴, 工事處長 宋富鎭, 監查室長 沈容燮, 安全指導 室長 李祥雨)

그러면 바로 이어서 배부해 드린 유인물에 따라서 주요업무보고를 드리도록 하겠습니다.

.....  
(報告)

地下鐵公社 主要業務報告

(뒤에 실음)

.....  
○委員長 朴謙洙; 사장께서는 시정조치사항에 대해서는 그냥 유인물로 대처를 하고 진행을 했으면 합니다.

어차피 조치사항이기 때문에 위원님들이 읽어 보시면 충분히 이해를 하실 수 있는 부분들이라 생각합니다.

○社長 金正國; 그러시면 99년도 행정감사 지적사항 및 조치에 대해서는 유인물로 대처코자 합니다. 위원님들 양해를

바라겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

이어서 지하철공사 소관업무와 관련해서 지하철공사 사장을 상대로 질의와 답변을 듣도록 하겠습니다.

일괄질의 일괄답변 형식으로 진행하고 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

질의하실 위원님 계시면 질의해 주시기 바랍니다.

李敬愛委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○李敬愛 委員; 우선 몇 가지 안온 자료가 있어서 자료요청을 하고 질의를 하겠습니다.

신정차량기지에 작업장 조명교체 공사가 있었는데요, 거기에 형광등이 몇 개이고 단가가 어떻게 되고 조달가가 어떻게 되는지, 또 증설개수가 어떻게 되는지, 이것을 좀 자료로 내주시고요.

그 다음에 해외연수를 지하철공사에서 나가는 것으로 알고 있고, 예산에서 경비가 나간 것으로 알고 있는데 자료가 들어와 있지 않습니다.

○社長 金正國; 기이 말씀하신 자료 중에서 안 오신 것을 지금 말씀하신 것입니까?

○李敬愛 委員; 그렇습니다. 해외연수에 관련된 자료 일체를 좀 보내 주시고, 참가인원 누구누구 간 것까지 다요, 몇 번 나간 것에 대해서 전체적인 자료를 바라겠고요.

이것하고, 그 다음에 오늘 제가 자료를 잠깐 정리해야 될 것은 부동산 충전기간 그 다음에 고배선로, 아마 전력케이블 내구연한이 20년이 되어 있다고 해서 좀 더 자세하게 보고 싶어서, 그 다음에 콘크리트 전주, 배수펌프 시설, 여기에 대

한 내구년한을 각자 정리해서 자료로 좀 해 주시기 바랍니다.

지금 일문일답 아니죠, 일괄질의죠?

(朴謙洙 委員長, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 네, 일괄질의입니다.

몇 가지 질문 들어가겠습니다.

지하철공사하고.....

○委員長代理 趙成大; 李敬愛委員長님, 위원님이 양해하신다면  
앞아서 답변을 할 수 있도록.....

○李敬愛 委員; 네, 그렇게 하십시오.

○委員長代理 趙成大; 앞아서 하십시오.

○李敬愛 委員; 지하철공사하고 도시철도공사가 겹친 환승역  
에 대해서 관리역장이 지하철공사는 지하철공사대로 나가고,  
도시철도는 도시철도대로 나가서 아마 감사원의 지적을 받아  
서 한 역에 대해서는 겹치더라도 한 역장이 관리하는 것으로  
알고 있습니다.

그렇게 되어 있는데 이랬을 경우에 사고가 났을 때 사고의  
책임은 과연 어디로 가야 될 것이냐라는 문제가 야기가 될  
수 있을 것 같은데 여기에 대해서 법적인 근거를 가지고 답  
변을 요하겠습니다.

두 번째는 지금 작년에 말이 많았던 기관성과급에 대해서  
250% 잡았던 부분에 대해서 올해는 체력단련비 부분입니다.  
가계안정비로 해서 250%를 잡았어요. 그래서 3월에 100%가  
나갔고, 5월에도 50%가 나갔어요.

그리고 7월에도 100%가 나갈 계획이었는데 5월의 50%는  
어떤 항목에서 지금이 되었는지 알고 싶어요.

지금 현재 예산으로는 가계안정비 예산으로 잡힌 금액이

그렇게 안 되고 있는데 어떤 예산으로 나갔는지 우선 말씀해 주시기 바라겠고요.

그 다음에 99년도에 서울시에서 경영평가를 했어요. 경영평가를 했는데 성과급 지급비 항목이 없었는데 격려금으로 해서 직원들에게 나간 것으로 알고 있어요.

그 직원격려금으로 나간 그 지원비가 몇 %를 지원을 했는지, 그 다음 예를 들면 경영평가를 했을 당시에는 노사조정이 되지 않아서 지하철 같은 경우에는 순위적으로 봤을 때는 뒤로 된 것으로 알고 있는데, 격려금 지급된 항목을 보니까 많이 나가서 결국은 경영 평가하는데서 1등하고 꼴등 차이가 별로 나지 않는 그런 결과를 초래했더라고요.

그렇기 때문에 격려금은 어느 항목에서 성과급을 어떤 기준을 두어서 그렇게 지출하셨는지를 말씀해 주시기 바라겠고요.

그 다음에는 지하철공사 내에도 아마 사내복지기금이 운영되고 있는 것으로 알고 있습니다.

사내복지기금 운영하는 목적은 우선 사원 복지를 위해서 해 주어야 될 것으로 생각을 하고, 그 취지를 보면 사업자의 근로자 복지지원 향상을 위해서 특별법으로 지원되었더라고요, 지원되었는데 복지기금은 공사에서 유용하지 못하도록 되어 있어요.

예를 들면 복지기금이 지하철공사에서 한 170억원 정도가 되어 있으면 거기에서 사용용도가 이익이 발생하는 것에 대해서 되게끔 되어 있는데 그 원금에서 보니까 집행된 경우가 여러 차례 있더라고요.

여기에 대해서 자세하게 우선 설명을 듣고, 제가 일문일답으로 들어갈 수 있도록 하겠습니다.

복지기금을 과연 어떻게 써야 바람직하고 그 운영은 사장님은 어떻게 간섭을 하고 계시는지 우선 이 건에 대해서만 말씀해 주시고, 나머지는 다른 위원님들 질문 끝나신 다음에 다시 들어가겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 李敬愛委員님, 수고하셨습니다.

또 질의하실 위원님 계십니까?

金平城委員님, 질의해 주시기 바랍니다.

○金平城 委員; 金平城委員입니다.

99년도에 경영목표를 안전운행, 서비스수준 향상, 승객수요 창출, 저비용 고효율 경영, 생산적인 노사관계 구축, 이런 기치하에 99년도를 마무리했고 2000년도에 와서는 안전정시운행, 서비스향상, 경영의 효율성 제고, 이런 3대 타이틀을 가지고 지금 경영을 하고 계신 것으로 보고를 하셨는데 예산 집행 내용을 보면, 운수수익이 1조 3,953억 중에 세입부분이, 그런데 그 중에 순수한 운수수익이 5,173억이었다 말입니다.

5,173억으로 운수수익을 대응할 수 있는 소위 영업비용이 5,528억입니다. 따라서 영업비용이 운수수익을 아직도 이렇게 앞지르고 있는 것은 대단히 좋지 않는 부분이다 이렇게 생각이 듭니다.

운수수익은 결과적으로 51억, 운수외수익이 32억, 도시철도공채가 417억이 늘어나서 차입금을 줄일 수 있었고 이월금이 조금 더 늘어나는 그런 현상이 도래되고 있는데 문제는 영업비용에서 662억이라는 엄청난 비용이 증가가 되고 있는 그런 부분이 지금 문제입니다.

수익이 다소 늘어나면 무엇입니까? 비용이 엄청나게 늘어나면 경영의 효율성은 상당히 바닥권으로 떨어지고 있다 이렇게 봐집니다.

따라서 영업비용의 절감방안이 시급히 강구되어야 하는데, 물론 서비스의 향상을 위해서 하다보면 지출예산이 늘어나고 할 수는 있겠지만, 그러나 시행착오는 없어야 되겠다, 덧씌우기 예산은 줄어들어야 되겠다, 한번 투입하는 예산을 또 고치고 또 수정하고 이러다 보면 예산이 엄청나게 지출예산이 늘어나는 이런 일들은 우리가 가능하면 줄여야 되겠다, 없애야 되겠다 하는 것을 말씀드리면서 연간 연도별 운수수익과 영업비용의 연도별 추이, 한 5개년 치를 자료로 제출을 해 주시기 바라면서요.

운수수익 증대방안과 영업비용이 과대 증가하고 있는데 이것을 부문별로 감소할 수 있는 방안을 답변을 해 주시기 바랍니다.

두 번째는 수송인원이 금년도에 들어와서 105.4%가 늘어났습니다.

따라서 수입증가도 그 정도는 늘어나지 않았는데 인원의 증가만큼 수입이 증가가 안 되고 있는 이유는 무엇인지, 여기에 대한 답변도 부탁을 드리고요.

그 다음에 노사측면에서 여러 가지로 애를 쓰고 계시는 우리 공사 사장님을 비롯한 전 임원들에게 감사한 말씀을 드립니다.

그러나 구라과의 경우는 좀 다릅니다만, 우리 동남아의 경우에는 대체적으로 저임금 또 인건비가 차지하는 원가에 미치는 생산제품의 영향 때문에 국제경쟁력이 굉장히 중시가 되고 있습니다.

따라서 우리 서비스 부분도 잘못하면 동남아는 노동의 공황이 다소 생길 수도 있을 것이다, 이렇게 봐지기 때문에 노사문화를 정착하기 위한 또 회사가 한 만여 명이 되는 전체

직원이 회사를 위해서 또 전체를 위해서 한길로 가기 위한 교육은 어떻게 하고 있는지, 교육의 방법은 어떤 방법을 선택하고 있는 것인지, 회사가 한길로 전체가 만 명이 그야말로 회사를 위해서 한길로 가기 위한 교육의 방법은 현황은 어떤 것인지 답변을 해 주시고요.

마지막으로 배고픈 것은 참지만 불공평한 것은 참을 수가 없는 것입니다.

따라서 이런 데에서 불만이 생기지 않도록 전 직원이 하나가 되는 방향으로 이렇게 노력을 해 주시는데 지난번에도 본 위원이 질문을 했습니다만, 청원경찰은 직원으로서의 대우를 못 받고 있다라는 그런 얘기도 들리는데 청원경찰뿐만 아니라 전체가 같은 조건하에서 모든 예우가 되어야 할 것이 아니냐라는 생각이 드는데 이에 대한 우리 사장님의 견해도 아울러서 말씀을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 金平城委員 수고하셨습니다.

李載震委員 질의해 주시기 바랍니다.

○李載震 委員; 李載震委員입니다.

행정사무감사를 대비해서 여러 가지로 애쓰시는 지하철공사 사장님을 비롯한 모든 분들에게 노고를 치하하면서 몇 말씀드리겠습니다.

여러 가지 지하철의 발전을 위해서 노사문제가 많이 다른 어느 때보다도 결과가 좋아지고, 또한 그러한 이야기가 나오지 않는 이런 것을 볼 때 상당히 좋은 결과를 가져왔습니다.

그러나 지하철의 지금 문제점은 여기서 이야기하는 것보다 훨씬 더 많은 문제점이 야기되고 있는 것을 우리 사장께서는 생각하시고, 더욱 열심히 노력해서 정말 서울의 지하철이 세

계에 가장 으뜸가는 그러한 지하철을 만드는 데 최선을 다해야 하실 줄 믿습니다.

먼저 간단한 이야기입니다만, 제가 누차 말씀을 드렸습니다.

사실 지하철공사에는 4호선까지 있는데 지금 전에는 그것도 안 했지만 이제는 지하철의 1호선이면 백 몇 번, 2호선이면 이백 몇 번 이렇게 되어 있지만 제가 얘기하는 것은 아무나 1호선이나 2호선을 그냥 쉽게 알아볼 수 있도록 좀 큼지 막하게 1호선이면 1자하고 동그라미 쳐놓고, 2호선이면 2자하고 이렇게 숫자나열을 해주면 좋겠는데 그것이 그렇게 어려운 것인지, 또 그것을 하면 서울지하철의 체면이나 위신이 많이 떨어지는 것인지, 도저히 이행이 안 되는 것 같아서 거기에 대한 답변을 좀 듣고 싶고요.

다음은 냉방기 실적을 참 많은 차량을 냉방기를 해서 어느 때 타 보면 시원한 냉방시설이 잘 된 열차를 탈 때는 참 기분이 좋습니다.

제가 이번 해외연수에 가서도 보니까 우리 그래도 한국 서울의 지하철이 외국의 지하철보다도 시원하고 좋은 차다 이렇게 생각을 하면서도 어느 때 냉방시설이 되지 않은 차를 타서 어떤 사람 말마따나 500원을 주고 찜질방을 가는 그러한 결과를 가져올 때는 심히 또 불쾌하고 유감스러운, 그 사람이 다시 지하철을 타고 싶은 생각이 적어진다 이겁니다.

그래서 제가 누차 역사보다는 열차를 전부 완전히 냉방을 하도록 말씀을 드렸지만 그것이 잘 이행이 안 되고 역사하고 병행해서 하고 있더라고요.

역사는 많이 기다려야 5분이지만 열차는 30분이고 1시간이고 간다는 것을 생각해서 지금도 계획이 늦어지고 있는 것을,

역사 하나를 좀더 늦게 하더라도 완전 객차를 냉방화했으면 하는데 거기에 대해서 어떻게 생각하고 있는지 말씀을 듣고 싶습니다.

그리고 지금 현재 아까 부정승차 단속을 하고 있는데 많이 했지만 실질적으로 단속한 것보다는 지금 현재 단속이 안 된 건수가 훨씬 더 많은 것으로 생각을 합니다.

그래서 보면 지금 공익근무요원들이 단속을 한다고 해도 제가 보면 단속요원이 거의 없는 시간이 훨씬 많고, 아마 좀 혼잡시간에만 하는 그런 정도가 아닌가 이렇게 생각을 해봅니다. 그래서 지하철건설본부에서 처음 할 때는 하지만 지금 현재 되어 있는 우리 지하철공사의 지하철은 지하철 역사를 아예 개조를 해서 뛰어넘지 못하고 밑으로 기어가지 못하게 만들면 무임승차를 단속할 필요조차 없겠더라고요.

그래서 그렇게 좀 연구해서 할 용의가 없는지, 제가 이번에 외국에 가 보니까 외국에는 투명유리로 했는데 그렇게 얇고 간단한 스텐으로 해서 네모 반듯반듯하게 해서 뭐 크게 할 필요도 없고, 높이 할 필요도 없고, 어느 정도 지금 현재 설치되어 있는 그 높이만큼만 이렇게 해서 돌아가는 개집표기에 해놓으면 잘 될 수 있지 않겠느냐 이렇게 생각을 해봤습니다.

그래서 그러한 부정승차 단속에 그렇게 어렵지 않고 많은 예산이 들지 않는 범위에서 그렇게 해 놓으면 영원히 부정승차 단속에 대해 조금도 신경 쓸 필요 없이 자연적으로 그것은 감소되게 되었다라 하는 것을 한번 생각해 보시고, 또 실무자 보고 우리 이번에 갔다 오면서 사진을 찍어 온 것이 있으니까 꼭 그대로 하지 말고 지금 현재 우리 실정에 맞도록, 예산 적게 들게 해서 그렇게 하면 좋은 효과를 가져오지 않

겠는가 그런 생각을 해봤습니다.

그렇게 해주시기 바라구요.

그리고 승차권 100매면 5% 할인을 해 준다고 그러는데 실지 이것은 소경 제 닭 잡아먹기 식이 아닌가 그런 생각을 해봅니다.

무슨 이야기냐 하면, 결국 지하철공사와 도시철도공사와 국철 이 세 군데서 결국은 이해관계가 조금씩 있는 것인데 5%씩 할인해 주는 것도 그것도 적지 않은 예산이 되는 것으로 생각이 되는데 서로간에 표로 경쟁하는 것보다는 서비스로 경쟁을 해서 서로 잘 해 나갈 수 있는 그런 제도가 오히려 좋지 않은 것인가 그런 생각을 해봅니다.

그래서 한번 사장님 생각을 말씀해 주시고요.

그 다음에 지금 현재 지하철공사 구조조정이 지금까지 얼마만큼 되어 있고 완전하게 100% 다 되어 있는 것인지, 그렇지 않으면 현재 어느 정도 되어 있으며, 구조조정 후에 추가되는 근무시간이 몇 시간이나 추가되었으며, 또한 그림과 동시에 임금은 얼마나 더 올려 줄 수 있는 그런 여건이 되어 있는지, 또한 더 말하면 도시철도공사와 비교를 했을 때 시간은 얼마나 되고 지금 현재 임금은 얼마나 차이가 나는지 그 문제에 대해서 말씀해 주시면 좋겠습니다.

그리고 분진에 대해서 말씀을 드리겠는데, 지하철 공기오염도 측정결과를 자료에 나와 있는데 대충 보니까 98년도에 을지로 3가에 138 이런 정도고 좀 많은 데가 선릉이 157, 뚝섬은 203, 낙성대가 135, 서울대가 133, 상왕십리가 159 이렇게 되고 99년도에 상왕십리는 159, 그 다음에 뚝섬은 181로 조금 낮아졌어요.

서울대는 133에서 135, 낙성대는 135에서 116, 그런가

하면 심지어는 대청역에는 240, 190, 200 이렇게 많은 분진이 있습니다.

그런데 분진이 왜 이렇게 적은 곳이 있고 많이 있고 환승역에 좀 물론 많은 것이라 이렇게 대충은 생각이 되는데 너무나 분진이 많은 것 같은 그런 결과가 있습니다.

그런데 여기에 제가 한번 듣기로는 지하철공사의 분진차량을 운행을 한다고 하는데 지금도 분진차량이 운행을 하고 있는지, 운행하는 결과에 대해서 그 효과는 어떠한, 또한 1년에 몇 번씩 역사를 지나가는지 이것 좀 말씀해 주시고, 분진에 대해서 상당히 좀, 물론 다른 여러 가지 문제도 신경을 쓰셔야겠지만 제일 분진관계에 신경을 써 주셔야 얼른 나타나는 것이, 이것이 그냥 가면 호흡하기가 힘들 정도로 벌써 200이 넘으면 답답할 정도로 되지 않겠느냐?

그래서 이 기회에 신경을 써서 정말 쾌적한 지하철이 될 수 있도록 만드는 데 신경을 써 주셔야겠는데 그 대책을 말씀해 주시면 고맙겠습니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 李載震委員 수고하셨습니다.

朱世晩委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

전동차와 역사내 광고수입 확보에 대해 좀 묻겠습니다.

IMF가 발생한 97년 이후에 광고수입을 살펴보면, 97년도 수입은 272억원, 98년도에 205억원, 99년도에 177억원, 2000년 5월 현재 73억원입니다. IMF가 발생한 다음 해 수입이 줄어든 것은 이해가 갑니다.

그러나 회복단계인 99년도에도 수입이 줄어들고 있고, 광고 계약이 상반기에 집중적으로 이루어지고 있다는 점을 감

안할 때 금년도 실적도 저조할 것으로 생각이 됩니다.

보다 다양하고 적극적인 광고수입원 개발이 필요하다고 생각합니다.

사장께서는 99년, 2000년도에 광고수입이 부진한 이유, 광고수입 확대를 위하여, 광고수입 개발을 하기 위하여 무엇을 하셨는지, 그 종류가 있다면 그 종류에 대해서 말씀해 주시고, 수입액에 대해서 자료와 함께 답변하여 주십시오.

또한 현재 지하철공사 광고계약 현황에 있어서 미수금이 상당히 많이 발생되고 있는 것으로 알고 있습니다.

미수금의 발생원인과 계약해지에 따른 손해배상청구권은 어떠한지 여기에 대한 자료와 함께 미수금의 문제를 앞으로 어떻게 향후 조치할 것인지 답변해 주십시오.

다음은 지하철 운전사고 유형별 실태를 보면, 97년에 16건, 98년에 15건, 99년에 24건으로 작년에 급격히 증가하였고 차량고장이 11건으로 최다로 나타나 있습니다.

원인도 아주 간단한 부분에 무관심하여 발생하였다 합니다. 정비업무에 근무태만이 있는 것이 아닌가 생각이 되는데 이 부분에 대하여 답변하여 주십시오.

또한 차량정비 업무를 전면 외주할 용의는 없는지에 대해서 답변하여 주십시오.

다음은 철도청 민영화방안에 따라 용역결과가 발표되었는데 그 방안은 국철, 고속철도 등 건설은 국가가 하고 그 운영은 민영화하기로 되어 있습니다.

도시철도를 운영하고 있는 공사 사장으로 회계상 건설부분과 운영부분을 분리한 후 민영화에 대한 소신에 대하여 사장의 견해를 듣고 싶습니다.

다음은 지하철에 있어서 편의시설 확충사업이 눈에 띄는

것이 없습니다. 기존에 시행해 온 장애인시설이나 화장실 개선 등 예산을 투입해서 사업을 하고 있는 것으로 한정되어 있습니다.

있는 것 가지고 한다면 누구는 못하겠습니까? 예산을 투입하지 않으면서도 시민에게 편의를 도모할 수 있는 시설확충이 필요하다고 보는데 이에 대한 사장의 견해를 듣고 싶습니다.

신문에 의하면, 도시철도공사는 2002년까지 각 역사마다 지하철 이용정보와 역세권 주변정보를 제공하는 무인종합정보안내시스템을 설치하기로 하였습니다.

무인정보안내계를 통해 지하철 및 연계버스 노선과 역 주변의 지리정보를 안내하는 등 이용승객들에게 편의를 제공할 거라 합니다.

그래서 도시철도공사는 우선 6월 15일부터 천호, 왕십리, 종로, 상계역에서 시범 운영한 뒤 2002년까지 148개소로 역사를 확대한다고 신문에 나와 있습니다.

지하철공사에서는 이러한 부분에 대하여 향후 계획을 갖고 있는지, 갖고 계시다면 일정은 어떠한지 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 趙成大; 朱世晚委員님 수고하셨습니다.

金喜甲委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲委員입니다.

우선 작년 한해 노사분규가 없는 노사평화, 새로운 노사문화를 정착했다는 점에 대해서 진심으로 우리 지하철공사 임직원들께서 혼신의 노력을 해서 이런 좋은 분위기를 만들었다 하는 것에 대해서는 먼저 지적에 앞서 칭찬을 드리고 싶

습니다.

앞으로 이런 어떤 노사평화를 유지해 나가는 새로운 노사 문화를 정착해 주실 것을 진심으로 부탁드립니다.

두 번째로는 보고서에 나와 있는 예산과 추경을 비교를 해 봤습니다. 전체예산 대비 한 3% 정도의 변동이 있는 것으로 이렇게 나와 있는데 이를 5년간 연도별로 현재 추경이 기정 예산 대비 증감현황이 어떻게 되어 있는지, 전체예산 대비해서 어느 정도 비율로 매년 추경이 이루어지고 있는지, 그 추계현황을 본위원에게 오후까지 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

지금 전체적으로 이런 추경이나 예산에 대해서 지하철공사 측에서 직접 시에 보고하고 시의회에 보고하지 않고 이렇게 운영을 해 나가는 것이 그런 탄력성들을 부여하기 위해서 그런 것이지, 결코 임의적이거나 또는 자의대로 이렇게 운영되어야 된다는 의미는 아닐 것입니다.

적어도 나름대로 추경편성을 해 나갈 때나 기정예산을 잡아나갈 때 좀 더 세심하고 구체적이고 나름대로 과학적인 추계를 통해서 예산을 성립해야 함에도 불구하고 그렇지 못한 부분들에 대한 요소들이 있어서 그 자료를 가지고 나름대로 본위원이 오후에 지적하고자 합니다.

최근 5년간의 추계현황에 대해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

두 번째로는 현재 99년도 경영목표와 2000년 경영목표가 별반 다르지 않다, 물론 강조해야 될 점에 대해서는 그러한 경영목표를 세운 점에 대해서는 당연하지만 올해 보고서를 보니까 특별히 눈에 띄는 지하철공사 내에서의 달라진 모습들이나 구체적인 사업 이런 것이 없습니다.

이것은 지하철공사 직원들께서 머리를 짜내고 뭔가 움직이고 있다는 느낌을 전혀 받지 않습니다.

뭔가 새로운 어떤 나름대로의 경영목표에 다가가려고 하는 그런 노력들을 하지 않고, 보면 이게 99년도 행정사무감사 자료나 그 전의 업무보고자료, 그 연장선상에 그대로 있습니다.

안전관리시스템 정기점검하고 외부전문가 정기점검하고 했던 내용, 그대로 판에 박은 대로 제가 그 동안 업무보고서를 그대로 꼼꼼히 놓고 보면 그전에 보고했던 내용 그대로 그게 재판, 삼판, 이렇게 하고 있습니다.

뭔가 어떤 새로운 방법들이나 새로운 자구노력들이 있었다고 한다면 그런 내용에 대해서도 적극적으로 의회에 보고하고 자랑하고 시민들한테도 자랑하고 새로운 어떤 지하철 내부의 조직의 활성화가 이루어져야 되는데 본위원이 볼 때는 대단히 그런 부분들이 실망스럽다, 적어도 역사와 전통을 자랑하고 이 홍보팸플릿을 보면 서울지하철 하면 역사와 전통을 자랑한다고 하는데 이게 관료주의화되어 있는 것 같아요, 이 지하철공사 조직 자체가.

뭐 하나 집행해 나가고 뭔가 새로운 창의적인 아이디어를 실행해 나가는 이런 조직이 아니고, 아주 둔해서 마치 구소련 체계의 그러한 어떤 느낌을 받습니다.

뭔가 새로운 2000년대에 대비해서 시민들에게 다가설 수 있고 시민들에게 더욱더 인정받을 수 있는 나름대로의 내부적인 조직체계가 되어야 될 텐데 그런 부분이 대단히 아쉽다는 생각이 듭니다.

오후까지 본위원이 자료 요구한 내용에 대해서 자료를 제출해 주시고, 오후에 추가로 질의하겠습니다.

이상입니다.

(趙成大 幹事, 朴謙洙 委員長과 司會交代)

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 金聖泰委員長님, 질의해 주시기 바랍니다.

○金聖泰 委員; 金聖泰委員長입니다.

우선 본위원회는 지난 1년 동안 지하철공사의 내부적인 경영 혁신과 또 대시민에 대한 서비스개선을 위한 상당한 노력중에 본위원회가 金正國 社長 취임당시에 우리 상임위원회에서 요청했던 부분 중의 하나가 한마디로 승객에게 내보내는 안내방송을 개선해 달라, 보다 친절하고 교양을 갖춘 그런 안내방송을 해 달라고 했는데 역사 및 전동차의 방송장치 개선을 통해서 상당히 친절한 방송을 위해서 노력하는 그런 자세를 가지고 또 시행단계로 이렇게 개선하고 있다는 부분에 대해서 그 동안의 노고를 우선 치하하고 싶습니다.

그런 측면에서 친절방송왕 선발대회를 개최한다고 하는데 아주 좋은 프로그램이라고 생각하고 있고, 방송역양이나 친절한 방송, 이런 부분의 개선도 중요하지만 본위원회가 보기로는 노후한 전동차 같은 경우는 기존 설치된 방송시스템 자체가 아무리 친절하고 좋은 목소리로 방송을 하더라도 아주 투박하게 들리니까 시급하게 방송시스템을 특히 노후한 차량의 기능을 좀 더 개선해 주고, 친절방송왕 선발대회를 하는데 우수 자를 3명 표창하고 부상한다고 하는데 이런 것은 본위원회가 보기로는 가령 분기별로 실시한다든지 이렇게 해서 예산을 확보해서라도 해외시찰이라든지, 그렇지 않으면 가족들과 같이 국내관광지로 위로휴가를 부여한다든지, 그렇게 해서 친절방송 부분의 방송개선이 더 획기적으로 시민들에게 큰 돈 들이지 않고 지하철공사가 변화하고 있다는 그런 측면을 가

시적인 효과를 갖출 수 있도록 더 여기에 세부적인 프로그램을 확보해 주십사 하는 말씀을 드리고요.

두 번째는 본위원이 자료를 요청했고 그 동안에 또 업무보고를 통해서도 나오고 있고, 다른 동료위원들도 지하철공사 그러면 매년 되풀이되는 노사간의 파업으로 인해서 서울시민 전체 국민들 특히 더 나아가 대한민국 전체의 한해의 어떤 노동판도의 어떤 중요한 잣대가 되기도 하는 그런 되풀이되는 악성적인 분규를 많이 겪었습니다만, 작년 특히 배일도 집행부 체제 출범이후에 상당히 건전하고 합리적인 노사관계로써 지하철공사의 경영혁신과 함께 또 한 종사원들의 낙후된 처우개선을 위해서 나름대로 노사간 열심히 노력했다고 나는 믿고 있습니다.

또 무엇보다도 중요한 것은 우리 서울시의회가 바로 지하철공사 노사간에 안전한 노사관계를 추구하기 위한 그런 노력을 뒷받침하기 위해서 우리 위원회 의회차원에서도 상당한 뒷받침을 음으로 양으로 해 드렸다는 것을 이 자리를 통해서 분명히 밝혀 둡니다.

그런데 본위원이 한 가지 오늘 중요하게 지적하고 있는 부분은 어떻게 하든 작년 하반기에 노사합의로써 실질적으로 인건비를 통한 직원들의 처우개선, 동종사업장의 낙후된 임금 처우개선을 위해서 실질적으로 약 400억원의, 물론 여기에는 인건비와 성과급 지급개선 등 실질적으로 처우개선비용만 약 400억원이 소요되는 것으로 본위원은 파악하고 있습니다.

이것 역시 실질적인 서울시민의 엄청난 부담입니다. 서울시로서는 부족한 재원을 위해서 사회복지를 위해서, 또 보다 어려운 청소년 가장들을 돕고, 또 불우환경에 처해 있는 노약자들, 이런 사회복지제도에 엄청난 재원을 더 투입해서 시민복

지제도를 더 많이 병행해야 되는데 그런 엄청난 재원이 불필요한 가운데도 정말 필요한 가운데도 지하철공사의 안정적인 노사관계를 통해서 대시민 서비스 제공을 더 원활히 하기 위해서 이런 엄청난 재원이 들어가는 속에서도 노사합의를 어렵게 끌어냈습니다.

문제는 그렇게 어렵게 노사합의를 끌어내고 또 파업 없이 요근래 한 10년만에 파업 없이 안정적인 노사관계를 추구했는데 본위원이 파악하기로는 상당히 지하철공사 내부에 기존, 조금 전에 동료위원도 지적을 했습니다만 그 관료적인 체제, 그리고 특히 고급간부들간의 알력, 갈등, 회사 경영층 간부진들로부터 지하철공사의 문제점을 개선하고 근원적인 측면에서의 경영혁신, 때로는 자기 자신의 몸을 불살라서 조직을 개선하고 지키려는 그런 자세보다는 뭐가 잘 안 되면 과거에 강성적인 노조운동을 할 때는 이런 것을 마치 노조가 대변해 주어야 자기들은 안위를 지킬 수 있었던 그런 향수에 젖은 어떤 그런 모습으로 공사내부 직원간의 갈등을 초래하는 그런 간부들이 있다는 것을 본위원은 지금 여러 계통을 통해서 파악을 하고 있습니다.

그러면 본위원은 오늘 이 상임위원회를 통해서 분명히 지적을 합니다.

조속한 시일 내에 지하철공사 사장께서는 엄청난 서울시민의 재원을 통해서 공사직원들의 처우개선을 통해서 안정적인 노사관계를 사실상 의회도 지원하고 시민도 그것을 인정해 준 마당인데 공사 내부 직원들의 알력과 갈등을 통해서 다시 이 노사관계가 갈등으로 빚어지는 그런 문제가 야기된다고, 그러면 본위원은 이것은 우리 의회의 어떠한 기능을 발휘해서라도 한번 쇄신할 그런 각오입니다.

특히 그 중의 하나가 작년 연말에 노사간에 합의된 내용을 1안, 2안, 이렇게 해서 여러분들은 잘 아실 것입니다.

합리적으로 건전한 노동조합이 정상적인 조합원들을 리더 해 나갈 수 있도록 더 큰 이왕 건전하고 안정적인 노사관계를 추구하기 위해서 엄청난 재원도 소요해 나가면서 그런 어려운 가운데 합의를 봤다면 노동조합의 안정적이고 조직적인 그런 상태를 유지하기 위한 특단의 조치가 있어야 함에도 불구하고 상당히 이상한, 한마디로 과거에 만연된 그런 간부들의 회의가 있었다는 것입니다.

본위원은 앞으로 약 2개월 정도 지켜볼 것입니다.

지하철공사 조직 내부에서 진정한 공사의 경영혁신이나 전체 지하철공사 종사원들의 융화, 화합, 결속을 위한 그런 분위기 여건조성에 간부들은 과거의 향수에 젖은 그런 구태의 연한 간부자세를 계속 견지한다고 그러면 이것은 서울시민의 힘으로써 앞으로 지하철공사의 간부들을 대대적으로 문제를 제기해야 된다고 본위원은 보고 있고, 그런 측면에서 사장 직속기능의 고충처리나 전체 지하철공사 직원들의 특히 인사라든지 승진이라든지 또 전보배치라든지 이런 부분에 대해서 많은 문제점이 있다고 보는데, 사장 직속기능의 지하철 전체 구성원들의 진정한 융화와 화합, 그리고 정말 공사를 쇠신해 나갈 수 있는 그런 위원회를 사장 직속에 노사간의 합의를 해서 두고, 그분들의 의견을 진정하게 존중하게 사장이 받들어서 공사경영을 혁신해 나가는 것은 본위원은 상당히 중요하다고 생각합니다.

金正國 社長 역시 일부 간부들에 의해서 진정한 노사간에 일체감 조성이나 화합을 위한 간부들의 진언·충언이 제대로 반영이 안 되어 있고, 오히려 과거 관습에 젖은 간부들이 자

기직책을 이용한 그런 불필요한 행동을 통해서 지하철공사 내부 종사원들이 다시 분열에 휩싸일 수 있는 그런 행동을 하고 있다는 일부 간부가 있다는 제보를 본위원은 받고 있습니다. 반드시 이 부분은 金正國 社長께서 쇄신해 주시기 바라겠습니다.

그와 더불어 경영핵심추진 부분에서도 그렇습니다.

지금 현재 정부투자기관 및 서울시 산하 공기업에서도 정년단축 같은 경우도 지금 현재 61세 되어 있는 조직에서도 거의 대한민국의 모든 공기업은 58세로 다 작년엔 제도개선을 했습니다.

그렇지만 지하철공사 전체 내부적인 노사간에 합의정신을 본위원은 충실히 지켜 주기를 바랍니다.

그나마 다른 공기업 사업장보다는 정년단축도 61세에서 60세로 1년간 단축한 그런 부분은 그나마 합리적이고 건전한 안정적인 노사관계 추구를 위해서 우리 동료위원들이나 또 서울시 입장에서도 그렇게 더 큰 문제를 제기하지 않고 있는 실정인데도 불구하고 공사경영층의 간부들이 이런 부분도 모르고 자기 자신의 보위를 위한 어떤 그런 조치로써 조직의 용화를 저해하는 그런 일부 간부들이 있다는 것을 본위원은 제보를 받고 있기 때문에, 한편으로는 이 경영핵심 부분에 대해서도 특히 각 지부별로 지금 현재 약간의 근로형태가 다릅니다.

노동조합의 의견을 존중하고 받들어서 첫째도 둘째도 노사관계안정을 공사의 제일 앞으로 정책을 가져가 주실 것을 본위원은 더 완고하게 당부를 드리면서, 또 한 가지는 공사 직제에 대해서 본위원이 자료요청을 한 부분도 있습니다만, 공사 직제를 보면 사실상 하위직에도 엄청난 많은 경영혁신의

구조조정의 노사협의를 통해서 요구를 공사경영층이 하고 있습니다. 본질적인 부분은 공사의 고위 간부진영층부터 더 혁신적인 조직개편을 해달라는 것입니다.

본위원이 파악하기로는 너무 불필요하게, 불필요한 것은 아닙니다만, 업무를 조정하면 충분히 한 부서에서 업무를 정리할 수도 있는데도 불구하고 아직까지 전체적인 조직편제를 보면, 한 마디로 간부들의 자리유지를 위해서 그대로 업무개선이 되지 않는 그런 직제가 유지되고 있습니다.

진정한 공사의 하위직 그런 부분의 전체적인 노사관계뿐만 아니라 이 구조조정을 단행하시려면 이 간부들의 직제도 조직도 개편해서 과연 전체적인 종사원들이 공감할 수 있는 그런 직제로 조직을 개편해 주시기를 본위원은 지적하고, 또 그 부분에 대한 명확한 공사 사장의 의지를 이번 행정사무감사에서 분명하게 밝혀 주시고, 그런 의지를 또 언제까지 공사에 반영하겠다는 것을 또 답변해 주시기 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음은 金玉源委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金玉源 委員; 金玉源委員입니다.

행정사무감사 대비해서 지하철공사 사장님 이하 우리 지하철공사 임원 여러분들 수고가 많습니다.

안전관리시스템강화 일환으로 해서 상반기에 외부전문가를 초청해서 8개 분야에 있어서 점검을 했다고 했습니다.

그 점검결과 69건이 지적사항으로 나타나서 현재 조치하고 조치중이라고 했는데 이것을 각 점검대상별로 지적사항을 명시해 주시고, 조치결과를 또 해 주시고 해서 상세하게 자료로

제출해 주시기 바랍니다.

두 번째로는 방금 우리 동료위원께서도 경영혁신에 대해서 말씀드렸습니다. 드렸는데 인력조정을 하기 위해서 금년 5월 2일에 정관 및 직제규정을 개정했다고 했습니다.

정관 및 직제규정 개정으로 인해서 2001년 내년까지 1,621명을 감축하겠다고 했는데 여기에 정관 및 직제규정했던 개정안을 자료로 좀 제출해 주시고, 직제표도 좀 제출해 주시기 바랍니다.

자료제출 두 가지만 요청하겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 그러면 자료제출을 받으시고 다시 질의를 해 주시기 바랍니다.

다음은 李敬愛委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○李敬愛 委員; 본위원회도 자료제출 두 가지만 요구할게요.

레일연마차 국제경쟁하셨는데요. 생산회사별 비교분석표와 생산회사에서 제안한 제안서를 영문도 괜찮으니까 자료로 제출해 주시고요.

그 다음에 광통신 관련해서 성미전자와 경쟁회사가 제안한 제출서 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 尹汝亨委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○尹汝亨 委員; 尹汝亨委員입니다.

첫 번째로는 97년도부터 200년 5월까지 사고와 인명피해가 62명이 사망을 하고 47명이 부상을 한 그러한 인적사고가 났습니다.

제가 어저께 지하철건설본부 감사 때도 이 점을 지적했는데 원인분석은 보면 자살행위로 해서 이런 현상이 일어났습

니다.

그래서 건설본부에서는 9호선에 대해서는 앞으로 인명피해가 안 날 수 있는 설계를 구상한다고 어제 답변을 들었습니다.

그래서 지하철과 도철도 이러한 사고를 방지할 수 있는 안을 지하철건설본부에다가 요구를 하든지, 자체적으로 그것을 해결할 수 있는 방안이 있다면 대답해 주시고, 없으시면 건의한다는 이런 식으로 답변해 주시기 바랍니다.

또 한 가지는 본위원이 지금 자료가 여기 있습니다. 보면 고무가스켓 이 문제를 관심 있게 봤습니다. 봤는데 공교롭게도 지금 수의계약도 원일하고 국제, 삼정산업 이런 식으로 해서 95년도부터 해서 수의계약 액수가 원일은 6,449만 300원으로 수의계약을 했고, 국제는 2,915만원 정도를 수의계약했고, 삼정산업은 5,191만원 정도로 수의계약을 했습니다.

그래서 제가 이것 담당자한테 물어봤습니다. 가스켓 구입을 어떻게 하느냐, 견본구입이냐, 아니면 어떤 방법으로 구입하냐고 물었더니 견본없이 단가를 최저단가를 낸 회사를 낙찰시킨다는 이런 방법으로 구매를 하고 있다 이런 실정입니다.

그래서 본위원이 생각할 때는 어떤 지금 도어쿠션용이라고 되어 있는 샘플로 마찬가지로 이 제품을 낙찰을 받으려면 응하는 회사의 제품들을 전부 다 취합을 해서 품질검사나 모든 것을 하고 난 다음에 낙찰이 돼야 만이 품질향상이 되는데 그렇지 못하고 그냥 최저단가 계약식으로 해서 하다 보면 이 품질이 떨어질 수도 있다 본위원은 생각됩니다.

그래서 이 방법에 대해서 사장의 견해를 듣고 싶습니다.

그리고 지금 수의계약 말고 지금 입찰하는 회사가 7개 정도 있는데 그 중에서도 유일하게 원일, 국제, 삼정산업이 전

부 다 낙찰을 받은 이런 계약이 되어 있습니다.

그것은 왜 그렇게 되었는지, 그리고 이 내용을 조금 볼 것 같으면 가격차이가 뭐 10원, 20원 차이로 낙찰이 돼요.

그러니까 한 번은 가령 원일이 했다면 그 다음 번에는 국제에서 먹고, 그 다음에는 삼정이 하고, 완전히 나눠먹기식 입찰을 하고 있어요. 거기에 대해서 어떻게 생각하는지 답변해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

다음 趙成大委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○趙成大 委員; 감사준비하느라고 임직원들 고생들 하셨습니다.

지금 아마 간부들이나 사장님도 지하철 2호선 타 보셨을 겁니다. 출·퇴근시간에는 타고 내리는 데도 상당히 힘이 들 정도로 승객이 붐비고 있습니다.

그런데 7호선과 6호선이 앞으로 11월 말까지 전부 개통이 되면 2호선 승객이 많이 늘어날 것으로 본위원회는 알고 있습니다.

그런데 지금 현재도 노약자나 어린아이들이 타고 내리는데 지금도 고통을 받는데 그 인원이 많이 증가되었을 적에 과연 2호선을 앞으로 어떻게 운영하실 것이냐, 본위원회가 상당히 걱정이 됩니다.

지금 환승역이 6호선, 7호선 전부 2호선과 교차되기 때문에 지금보다도 %는 제가 확실히 예상은 못하겠습니다만, 많은 승객이 늘 것으로 알고 있습니다.

거기에 대한 대책을 세우고 계신지 답변을 해 주시고, 지금 인원 구조조정이 각 시나 정부의 부서는 구조조정이 거의 된

것으로 알고 있습니다.

그런데 현재 플러스 640명이라는 인원이 아직 초과해서 인원이 구성원이 되어 있는데 퇴임한 직원과 도시철도로 간 직원, 그리고 자연손실된 인원, 이렇게 해서 숫자로 99년도부터 금년 5월까지 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 지금 6호선, 7호선 공사를 아직 하고 있는 시설의 조명시설이 최신형, 전기가 적게 들어가는 그런 조명으로 설치를 해서 아마 운영상 많은 절감이 된다는 보고를 받았습니다. 그런데 지하철공사에서는 조명시설을 지금 어떻게 관리하고 계신지, 그것을 바꾸는 비용과 또 바뀌서 설치했을 적에 전기요금이 감소되는, 비교했을 적에 어느 것이 유익한지 한번 그 문제도 여기 전기처장이 나와 계시니까 답변을 해 주시기 바랍니다.

계획이 어떻게 되어 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

또 이따가 질문을 하겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

위원님들 한 가지 양해를 좀 구하겠습니다. 어차피 자료가 와서 또 질문을 해야 될 사항도 있고 그렇기 때문에 오전이 상당히 많이 지나갔습니다.

그래서 오전회의 감사는 이것으로 중지를 하고 점심식사 후에 다시 계속했으면 합니다.

위원님들 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

점심식사와 원만한 회의준비를 위해서 감사중지를 선언하겠습니다.

(議事棒 3打)

(12時 26分 監査中止)

(15時 05分 監査繼續)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 계속하겠습니다.

(議事棒 3打)

오전에 위원님들의 질의에 대해서 준비를 한 대로 사장께서 나오셔서 답변을 해 주시기 바랍니다.

혹시 추가질의 하실 부분이 있으면 언제든지 말씀해 주시면 바로 추가질의가 가능하도록 이렇게 회의를 진행하도록 하겠습니다.

답변해 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 오전 중에 질의하신 위원님 순서대로 답변을 올리도록 하겠습니다.

먼저 李敬愛委員님 질문에 대해서 답변을 드리겠습니다.

지하철, 도시철도 환승역에 관리역장을 서로중복을 피하면서 해서 운영하는 것으로 알고 있는데 사고발생시 책임관계를 여쭙어 보셨습니다.

지하철공사와 도시철도공사와의 통합 환승역은 모두 9개 역으로써 지하철공사 역장이 관리하는 역은 잠실역 등 5개 역이고, 도시철도공사 역장이 관리하는 역은 건대입구역 등 4개 역입니다.

사고발생시 책임관계는 양 기관이 협약에 의거 사고발생기관에서 각각 책임을 지되, 역장은 겸직하고 있기 때문에 양 기관 모두의 책임을 지고 있습니다.

두 번째 질문으로써 금년 5월 가계안정비 50%를 지급하였는데 어떤 예산항목으로 지급하였는지를 질문하셨습니다.

종전에 체력단련비가 2000년 예산편성 시 가계안정비로 기본임금의 125%, 개인별 성과급으로 125%로 변경이 되었습

니다.

가계안정비 125% 가운데 100%는 이미 3월에 지급하였기 때문에 5월에 지급해야 할 재원이 모자라는 상태입니다.

그래서 공사는 기관성과급 중 100%는 기관의 형편에 따라 상반기 집행이 가능하다는 行政自治部の 투자기관 2000년도 예산편성지침에 따라 기관성과급 명목으로 기본임금의 50%를 지급을 하였습니다.

다음 세 번째 질문으로써 특별격려금을 지급하였는바 어떤 기준과 어떤 항목으로 지급하였는지를 질문을 하셨습니다.

근무형태 변경 및 인력감축 등을 위한 구조조정 추진과 관련하여 노사가 자율적으로 99년 12월 31일에 잠정 합의서를 체결하였습니다.

이 합의서에 대하여 조합원 찬반투표 결과 가결되어 유효할 경우에 한하여 새로운 노사문화 정착을 위해서 특별격려금을 지급토록 하였습니다.

이에 따라 금년 1월 21일부터 1월 25일까지 조합원 찬반투표를 실시한 결과 86%의 찬성으로 가결되어 1월 26일 기본급의 97%를 지급을 하였습니다. 지급항목은 예비비를 이 사회의 의결을 거쳐서 전용을 하였습니다.

다음 질문, 사내복지기금을 어떻게 운영을 하고 있으며, 어떻게 사용하는 것이 바람직하다고 생각하는지라고 질문을 하셨습니다.

공사의 사내복지기금은 직원의 생활안정과 복리증진을 위하여 92년 11월 16일 설립을 하였으며, 현재 170억원의 출연금으로 운영을 하고 있습니다.

사업내용은 직원의 주택구입, 주택임차와 생활안정자금을 위해 대부사업을 하고 있으며, 연중 휴양소 운영에 관한 비용

과 직원 경조비 등으로 사용을 하고 있습니다.

원금은 항상 그대로 유지되고 있으며, 대부에 따른 이자수입을 합하여 운영하고 있습니다. 금년 2월 현재 원금 170억 원과 이자수입 등 환수자금을 합하여 254억 8,000만원의 자금을 현재 운용중에 있습니다.

동 사내복지기금은 현재와 같이 대부사업, 연중 휴양소 운영비용, 직원 경조비 등으로 사용하는 것이 바람직하다고 생각하면서 앞으로도 그런 식으로 운영을 할까 합니다.

○李敬愛 委員; 제 답변이 끝났기 때문에 몇 가지 다시 보충 질문에 들어가겠는데요, 우선 사내복지기금과 관련해서 묻겠습니다.

사장님께서서는 복지기금이 특별법으로 제정이 되었기 때문에 조성된 복지기금은 공사경영에 유용되지 못하도록 했어야 됩니다.

그런데 직원들이 주택구입이나 임차자금, 생활안정자금, 이런 것으로 나가는 것은 좋은데요, 그것을 원금으로 나가는 경우도 있었거든요, 자료를 보면.

그런데 그것은 사실 이자율을 가지고 증식사업을 취해서 그 이자로부터 직원들에게 혜택이 돌아가야 되는데 그렇지 않는 경우를 제가 보고 제가 지적을 드리는 것입니다.

그러니까 거기에 대한 답변을 정확하게 다시 한 번 살펴주시고, 가능하면 이왕 직원들을 위해서 출연된 자금이니 만큼 이것을 잘 활용을 해서 원금을 잘 증식시켜서 직원들에게 더 많은 이익이 돌아갈 수 있는 방법으로 운영이 되어야 되지, 이자율이 낮은 그런 쪽으로 가는 것은 바람직하지 않다라는 지적을 제가 드리는 거예요.

그러니까 이것은 한번 살펴보시고 그런 일이 있어서 제가

지적을 드리는 것이니까 답변 후에도 다시 한 번 정확하게 자료를 살펴 주시기 바라겠고요.

그 다음에 사내복지기금을 운영할 때 보면 가능하면 복지 기금에 들어가는 돈이 엉뚱한 곳으로 쓰이는 경우는 막아야겠지요.

엉뚱하다면 어쩔지는 모르겠지만 공사는 복지기금을 정년 퇴직한 그 퇴직자에게 돌아가는 일이 있는 것으로 알고 있는데 그렇습니까?

(「없습니다」 하는 關係公務員 있음)

지금 현재 그 복지기금을 운영하는 사무장이 누구시죠? 조남일 씨 아십니까?

일단 제가 얘기를 하고요, 이분 같은 경우는 정년퇴직을 해서 또 복지기금 수입을 운영하는 데서 급여가 나가고 있는 것으로 알고 있습니다, 본위원이 알기로는.

그렇기 때문에 지금 현재로는 많이 되지는 않았지만 실제로 효율적인 운영을 하기 위해서 전체 근로자에게 골고루 수혜가 돌아가도록 해야 되는데 나중에 자금횡령이라든가 복지 업무를 소극적으로 수행하는 점에서 외부로부터 감사로 지적될 수도 있다는 점을 감안하셨는지 묻고 싶고요.

이해되셨습니까?

○社長 金正國; 네.

○李敬愛 委員; 그 부분에 대해서 세부적으로 답변해 주시기 바라겠고요.

그 다음에 아까 체력단련비에서 250%가 잡힌 상태에서 가계안정비로 되어서 잡혀서 나갔는데 현재 상태는 지금 5월에 나간 명목 부분에 대해서는 예산편성에서 남은 나머지 아십니까?

다시 말하면 가계안정비로 잡힌 것이 125%로 되어 있는데 5월에 다시 50%를 지급해서 25%가 남은 상태 아닙니까? 그렇지요, 이해되십니까?

○社長 金正國; 네.

○李敬愛 委員; 그 부분이 다른 명목으로 가지고 와서 지급된 것 아닙니까? 다시 말하면 이 말은 예산을 편법 운영하고 있다는 말로도 지적할 수가 있거든요.

사장님, 지금 현재로 보면 예산을 편법 운영하는 것이라고요.

○社長 金正國; 네, 말씀하십시오.

○李敬愛 委員; 그렇지요, 그렇기 때문에 예산이 조정이 된 다음에 제대로 지급이 되어야 됩니다.

이게 편법운영이 되다 보면, 물론 그렇게 안 하시겠지만 연말 정도에 가서 노조하고 의견도 하시겠지만 이것이 기관성과급으로 다시 얘기가 나왔을 경우에는 노조로부터 약속한 금액을 받지 않기 때문에 문제를 야기할 수 있는 요소가 있어요.

그러니까 예산이 집행될 때는 반드시 원칙에 의해서 집행이 돼야지, 편법적으로 운행이 되면 안 되겠다는 면을 본위원이 지적하고 싶은 거예요.

그러니까 이 부분을 다시 한 번 정확하게 확인을 하신 다음에 다시 제 답변을 부탁을 드리겠고요.

그 다음에 차량기지작업장 신청차량에 대해서 자료를 달라고 말씀드렸는데 아직 자료가 도착이 안 되었습니다. 안 됐는데 전체적으로 좀 요약해 보자면요.

전기하는 쪽에서 전기와 관련해서 예산소모비가 굉장히 많이 잡혀 있어서 제가 이 한 잔료만 요구를 했었는데요.

실질적으로는 아마 노후됐고 여러 가지 이유에서 필요하긴 할 겁니다만, 이렇게 많이 돼야 되느냐에 대한 부분에 대해서는 책임자나 담당자에게 맡기는 수준보다 회사에서 간부진 차원에서 재점검이 있어야 되겠다는 차원을 제가 지적하고자 하는 것입니다.

이것은 제가 지적한 것은 전기에 대한 것만 봤지만 실지로 여러 업무에서 지하철공사가 많은 부채를 안고 있음에도 불구하고 굉장히 여러 분야가, 제가 잠깐 본 것만 해서 1,500억 이상 되는 부분이 계속 지출이 됩니다.

그런데 이 부분 중에서 본위원이 짧은 생각으로 줄일 수 있는데 더 줄일 방법은 없었냐 라는 것에 대해서 의문을 제기하지 않을 수 없었거든요.

그러니까는 내구연한이 지났더라도 쓸 수 있는 것은 쓸 수 있게끔, 재활용할 수 있는 데까지는 해줘야 되고, 정말 안 되는 부분에 대한 교체가 들어가 줘야 되는데 내구연한이 지난 것만 가지고 바로 교체가 들어가는 것이 바람직한지도 한번 살펴봐 주시기 바라겠고요.

그 다음에는 전동차 냉방기 제작하셔서 실질적으로 예산을 잡아놓은 것보다 10억 이상 낙찰차액이 있었다고요. 전동차 냉방기 제작하는 건에 있어서요. 때로는 예산이 절감됐다, 좋다고 생각할 수도 있습니다.

그런데 한편으로 보면, 그게 현실에 맞지 않는 예산을 잡았다라는 지적도 안 드릴 수 없습니다.

그래서 이렇게 낙찰차액이 큰 부분에 대해서는 해당 부서에서 어떻게 조사가 되었길래 그렇게 되었는지도 한 번씩 점검해 주면 더욱더 현실에 맞는 그런 가격산출이 가능하다 이 지적을 드리고자 하는 것입니다.

또 한 가지는요. 역사 및 차량기지 화장실 보수관리하는 용역을 주었어요. 거기 보니까 수도권종합개발이라는 곳으로 주었더라고요.

그런데 거기에 용역인원이 29명이었고, 여기서 하고 있는 것은 115개 역에 5개 기지를 하고 있더라고요.

엄청나게 큰 것을 29명의 직원을 가지고 하고 있었는데 입찰이 어떻게 되었느냐를 살펴봤더니 한 회사에다가 1차, 2차, 3차에 걸쳐서 다 이 회사에다 주었더라고요.

수도권종합개발이라는 곳으로요. 계약방법이 어떻게 됐나를 살펴봤더니 그 내용은 저한테 들어온 자료에는 없어요.

그런데 이렇게 큰 영역을 가지고 있는 데다가 다 줄 수 있는지, 1차, 2차, 3차에 걸쳐서 다 줄 수 있는 것인지, 왜 이렇게 한 곳으로만 갔어야 되는지 여기에 대해서 사장님께서 답변해 주시기 바라겠고요.

그 다음에 3호선 독립문역에서 경복궁역 6개 구간에 레일장대화가 되었더라고요.

그 예산으로 잡혀있는 것이 한 7억 6,000에다가 거기서 인한 신호설비까지 2,800만원 하니깐 한 무려 8억 정도가 교체가 되었어요, 장대화레일로.

레일교체가 되었는데 사실 우리 3호선 같은 경우도 그렇고 레일은 장기적으로 봤을 때 좀 수명이 긴 것인데도 불구하고 이렇게 빠르게 상하여서 되었는지, 아니면 왜 이렇게 레일장대화가 돼서 8억 이상이라는 돈이 소모가 돼야 되는지 여기에 대해서 제가 지적을 좀 하고 싶습니다.

또 한 가지는 자료가 지금 저한테 제안서를 내라고 그래서 안 왔다고 그러는데 레일연마차를 구매하는데 구매가가 무려 얼마인지 사장님 알고 계시지요? 얼마죠?

○社長 金正國; 좀 챙겨봐야 되겠습니다.

○李敬愛 委員; 챙겨보셔야 되죠.

결재는 하셨을 것 같은데요. 1대 구입하는 가격이 54억이  
에요. 저는 이 기계가 얼마나 좋은 기계인지는 모르겠지만 무  
려 1대 구입하는 가격이 54억이 들었답니다.

그래서 이것이 국제경쟁을 하긴 했지만 얼마나 제대로 분  
석된 상태에서 시너지효과를 누릴 수 있어서 이렇게 많은 금  
액을 들여서 레일연마차가 구입되었느냐에 대해서는 지하철  
공사에서 어떻게 분석하셨는지 제대로 좀 알고 싶어요.

이런 레일연마차처럼 고가로 구입된 장비들이 많아요. 고가  
로 구입된 장비부분에 대해서는 정말 예산이 투자되는 만큼  
에 비례해서 필요한가, 안 필요한가가 직원들한테 말기는 차  
원이 아니라 관리자나 책임자 차원에서 꼭 필요하다 라는 것  
을 지적해 드리고 싶어요.

이것은 속기록에 기록돼도 좋기는 한데요. 제가 우연한 기  
회에 어떤 음식점을 갈 기회가 있었어요.

있었는데 바로 저 뒷편에서 바로 지하철공사 직원이 이것  
을 가지고 업자랑 얘기하는 것을 듣게 됐어요. 제가 의원 초  
년 때였는데요.

듣다보니까 어느 순간엔가 이런 비슷한 항목이 예산에 올  
라와 있는 거예요. 그렇지만 담당부서장 외에 책임자들은 이  
것을 잘 모르는 겁니다.

그래서 정말 필요한가, 왜 필요한가, 어떤 효과가 있는가에  
대해서 정말 결재자 입장에서 제대로 분석해서 꼭 필요하  
다고 인정되는 경우에 이것이 결정되어 줘야 된다는 것을 지  
적드리고 싶은 내용입니다.

거기에 대해서 사장님 답변해 주시고요.

그리고 아까 제가 지축이나 전력케이블이라든가, 콘크리트전주, 이런 것에 대한 내구연한 해 달라고 그랬는데 아직 자료가 안 와서 그 부분은 자료가 오는 것을 보면서 나중에 묻겠습니다.

이상입니다.

○委員長 朴謙洙; 답변 지금 바로 해 주십시오.

○李敬愛 委員; 가능하시겠습니까?

○社長 金正國; 죄송하지만 해당되는 처장들이 해도 괜찮겠습니까?

○李敬愛 委員; 네.

○委員長 朴謙洙; 아니, 이 부분에 있어서는 구두설명보다는 사장님께 보고를 하셔서 답변을 하시든지, 아니면 직접 처장께서 답변을 하시든지 그렇게 해서.....

○李敬愛 委員; 준비할 시간을 드릴 테니까 사장님께서 답변 하시든지, 아니면 담당부서에서 나오셔서 책임되시는 분이 정식으로 답변을 하실 수 있게끔 좀 해 주시고요.

제가 한 가지 요구사항을 말씀드리겠습니다.

제가 아까 해외연수결과 보고서를 받았거든요. 받았는데 다행히도 지하철공사는 아직까지 나간 상태에서는 굉장히 알차게 연수가 되었다 라는 공감대를 형성했습니다.

그런데 IMF때문에 안 나가시다가 올해 7월부터 다시 계획이 잡혀져 있더라고요. 잡혀져 있어서 노사가 같이 나가시게 되는데 나가실 때 요구사항입니다. 나가시는 분들에게 꼭 당부를 해 주십시오.

우리가 사전에 나가는 현장에 대해서 충분히 공부를 해서 가셔서 여기에 해당되는 이 외의 것을 더 얻어오실 수 있는 그런 프로그램이 제작되어 졌으면 좋겠다라는 바람을 꼭 드

리고 싶습니다.

그러니까 사전에 정보도 많이 알고 가시고, 이왕 가시는 거니까 그 현장 맞는 곳에 가서 많은 것을 배워오실 수 있게끔 해 주시는 교육과 당부를 해 주십사 하는 부탁을 드리고 싶습니다.

(朴謙洙 委員長, 尹汝亨 幹事와 司會交代)

○委員長代理 尹汝亨; 지하철 사장님, 장시간 답변을 하셔야 되기 때문에 앞서서 답변해 주십시오.

양해되시겠지요, 위원님들? 그렇게 해 주세요.

○社長 金正國; 그러면 이위원님 답변은 다른 분 하고 마지막에 해도 되겠습니까?

○李敬愛 委員; 마지막은 아니고 되시는 대로.....

○社長 金正國; 다음 金平城委員님 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

첫 번째, 영업비용이 운수수익보다 많이 지출되고 있으며 또한 기정예산보다 662억원이 증가되었는바, 영업비용 감소방안과 최근 5년간 운수수입과 영업비용의 현황은 어떠냐고 여쭙어보셨습니다.

2000년도 추경예산 중 영업비용은 5,528억원 중 인건비가 3,305억원으로 59%를 차지하고 있으며 동력비 및 기타경비는 2,223억원으로 41%에 해당됩니다.

영업비용 감소방안으로는 금번 구조조정으로 인원을 2001년 말까지 1,621명을 감축할 예정으로 인력조정 완료시 연간 2000년도 현재 임금기준으로써 626억원이 절감될 전망이며, 또한 각종 행사의 통합, 축소시행 및 에너지절약사업 추진과 각종 경상연구비 및 용역비 등에 대하여 과거 수행한 용역사업 성과품을 최대한 활용하거나 동일 또는 유사목적으로 반

복 받주되는 것을 지양하는 등 영업비용을 최대한 절감토록 노력을 하겠습니다.

아울러 최근 5년간 운수수익과 영업비용현황은 자료로 제출드리도록 하겠습니다.

다음 두 번째 질문으로 2000년 수송인원.....

○金平城 委員; 잠깐요. 5년간 운수수익 및 영업비용 자료가 본위원회에 와있습니다. 보니까 96년도에 운수수익은 4,440억원인데요. 그때 당시에 영업비용 실적이 4,062억입니다.

다시 말씀드려서, 96년도에 운수수익이 영업비용보다 수익이 앞질렀어요. 그런데 5년이 지난 지금 오히려 영업비용이 운수수익을 앞지르는 역현상이 나오고 있습니다.

그래서 예산을 수립해서 지출을 하고 운수수익을 증가시키려는 노력은 좋은데요. 5년 전보다 우리 지하철공사는 어떻게 보면 거꾸로, 운영이 지금 뒷걸음질치고 있다, 대단히 참 좋지 않은 수치를 나타내고 있는데요.

사장님 이하 우리 지하철공사 전 임직원들이 합심이 돼서 정말로 경영을 호전시키려는 노력을 해야겠다는 생각이 드는데요.

96년도보다 지금 2000년도 영업효율이 좀 떨어지고 있어요. 알고 계십니까?

○社長 金正國; 네, 제가 말씀 좀 드려도 되겠습니까?

○金平城 委員; 네.

○社長 金正國; 금년 2000년도 영업비용이 662억이 더 늘어서 5,528억이 됩니다. 그런데 거기에는 퇴직금 중간정산금을 하는 300억원이 일시불로 들어가 있기 때문에 절대액수가 좀 커진, 여러 가지 이유가 있겠지만 그 중의 하나든, 또 그게 요인이 될 것 같습니다.

○金平城 委員; 2000년도에 지금 영업비용 예상액이 99년도 보다는 한 600억이 증가됐고, 예산대비는. 실적대비는 한 800억이 더 증가가 되고 있어요. 그러면 벌면 무슨 소용 있습니까? 그냥 밑 빠진 독에 물붓는 식으로 되면 되겠습니까?

건설원리금은 차치하고라도 영업효율은 발생해야겠다, 중역 되시는 여러분들도 마찬가지로 처장급 여러분들도 이 수치를 눈여겨 보시고 예산을 한다 할 때 이것을 참고로 해서 정말 효율성이 좀 있어야 되겠다.

○社長 金正國; 네.

○金平城 委員; 운수처장이 누구십니까? 금년도 예상 운수수익이 얼마입니까?

○運輸處長 李相卿; 5,200억 정도 됩니다.

○金平城 委員; 5,170억이지요, 이것을 증가시키려는 노력을 처장뿐만 아니라 전체 임직원들이 운영을 잘 하고자 하는 노력을 좀 해 주십사 하는 부탁을 드리고요.

특히 비용측면에서 물론 서비스 향상이랄지 안전운행은 더군다나 중요한 사항이지만 영업효율을 높이는 데도 최선을 다해 주시기를 부탁드립니다.

○社長 金正國; 네, 명심하겠습니다.

다음 金平城委員님의 두 번째 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다. 2000년 수송인원증가율과 운수수입 증가율이 차이가 나는데 그 이유는 무엇이나고 여쭙어 보셨습니다.

2000년에서 1월에서 5월 지금까지 수송인원이 목표 대비 2.8%가 증가한 반면 운수수입은 1.5%로 1.3%가 적게 증가한 사유는 2000년 5월까지 운수수입 목표에 포함된 무임수송보조금 49억이 미수령되었으며, 평균운임 363원입니다.

평균운임이 유입인원, 정액권 할인 등으로 기본운임의 500

원의 73% 수준이며, 교통카드 이용률 증가에 따른 승차권 종별이용의 변화로 저희들은 분석하고 있습니다.

그 다음 신노사문화 정착과 전 직원이 하나가 되기 위한 교육은 어떻게 실시하고 있는지를 여쭙어 보셨습니다.

신노사문화 정착을 위해서는 노사가 하나가 되고 임직원 전체가 하나가 되어야 하며, 이를 지속적으로 추진하여야 효과를 볼 수 있다고 저도 생각을 합니다.

따라서 저희 공사는 새천년 열린교육과 신노사문화 정착을 위해서 2개월에 한 번 꼴로 사회 저명인사를 초빙하여 열린 강좌를 개최하고 있습니다.

지난 6월 20일에는 송자 명지대 총장을 초빙해서 신노사문화 정착을 위한 추진방향이라는 주제로 본사와 현업직원들에게 특강을 한시간 반 동안 한 바 있습니다.

금년 하반기에 임단협이 마무리되면 예년에 실시한 바 있는 공사 및 노조간부 직원들을 대상으로 한마음합속교육도 실시할 예정이며, 이밖에도 노사합동으로 여태까지 중지되었던 한마음체육회도 개최를 해서 노사가 하나되는 교육이나 행사 등을 실시토록 추진을 해나가도록 하겠습니다.

다음 세 번째, 불만이 생기지 않도록 전 직원이 하나가 되도록 노력해야 함에도 청경은 직원으로 대우를 받지 못하고 있다, 같은 조건하에서 대우가 주어져야 하는데 공사의 의견을 물으셨습니다.

지하철공사 청원경찰 보수체계는 기본급과 제수당으로 구분되며, 기본급은 청원경찰법 제6조제1항 및 동시행령 제8조에 의한 경찰청 고시에 의하여 매년 지급되고 있으며, 기타 제수당은 지하철공사 청원경찰규정에 따라 지급하고 있습니다.

일반 직원의 보수수준이 노사합의서에 의하여 동종업종의 임금수준으로 인상조정이 되었으나, 청원경찰의 보수체계가 일반직원들과 다르기 때문에 차이가 발생되었습니다.

따라서 청원경찰들의 근무의욕을 고취시키고자 청원경찰 보수체계를 전반적으로 현재 검토 중에 있습니다.

다음은 세 번째, 李載震委員님의 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

○委員長代理 尹汝亨; 李載震委員님의 답변은 뒤로 미루시고요, 우리 朱世晩委員님 답변부터 먼저 해 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 朱世晩委員님의 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

지하철공사의 광고료 수입이 IMF 이후 회복되지 않고 있는데 99년도와 2000년도의 광고료 수입이 부진한 이유와 광고수입 증대를 위한 노력 여하를 여쭙어 보셨습니다.

IMF사태 직후보다 99년 수입이 부진한 이유는 97년말 IMF구제금융 이후 경기침체가 극심했던 98년 중에 대부분의 광고계약이 중도 해지되었으며, 신규계약이 지연되고 해약금액이 하락하여 99년도 및 2000년도의 광고수입이 회복되지 않고 있는 상황입니다.

광고수입 증대를 위해 IMF사태의 영향으로 감소된 물량을 증가시키고 새로운 광고매체를 적극 개발하고 있습니다.

3, 4호선 전동차 외부광고, 역사출구 캐노피 및 역명탑 광고, 역구내 정보안내기 광고, 터널내부 광고 등 안전운행과 이용승객의 편의를 저해하지 않는 범위 내에서 적극 개발을 검토하고 있으며, 이중 3, 4호선 전동차 외부광고는 추진 중에 있어서 7월중으로 시행하며, 연 12억원의 수입 증대가 예상되고 있습니다.

다음은 두 번째 질문으로서 공사가......

○朱世晩 委員; 그것은 아까 제가 자료로 요청했었는데요, 지금 말씀하시는 것을 자료로 해서 제출해 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 네, 그렇게 하겠습니다.

그 다음 두 번째 질문은 공사의 광고대행료가 미수금이 발생되고 있는데 그 원인은 무엇이고, 광고해지시 조치방안과 향후 미수금에 대한 대책을 여쭙어 보셨습니다.

광고대행료 미수금이 발생한 원인은 경쟁입찰시 고가 낙찰로 인한 부실업체의 발생과 광고대행사의 수주능력 부족 및 IMF사태로 전반적인 경기악화로 발생한 것으로 분석을 하고 있습니다.

광고계약 해지시 계약자와 연대보증인에게 광고료 납부를 최고하고 재산을 조사하여 압류 및 경매조치 등 가능한 법적 조치를 취하고 있으며, 2억 4,900만원을 회수를 하였습니다.

현재 미수금은 17건에 29억 2,100만원으로써 93년부터 99년 5월까지였습니다.

공사에서는 98년 4월 이후부터 연대보증인 제도를 폐지하고, 계약보증금을 10%에서 20%로 증액하여 근본적으로 미수금이 발생되지 않도록 개선하였으며, 기 발생한 미수금은 계약자 및 연대보증인의 은닉재산을 지속적으로 추적조사하여 가압류 등 법적 조치를 통하여 적극 해소토록 노력을 하겠습니다.

○朱世晩 委員; 이런 부분에 있어서 연대보증인 제도를 폐지함으로 인해서 체납금에 충당하고도 모자라는 미수금 징수가 더 어려운 것 아닙니까?

○社長 金正國; 못 알아들었습니다.

○朱世晩 委員; 연대보증인 제도를 이제 폐지하지 않습니까,

이러한 부분이 도리어 미수금을 징수하는 데 더 어려움이 있는 것이 아니겠느냐 하는 부분을 말씀드렸습니다.

○社長 金正國; 일리 있는 말씀인데요, 저희들 판단으로는 연대보증인도 부실채권을 추적해 본 결과, 사실상 경제능력이 거의 없어서 회수가 불가능한 예가 많이 있었기 때문에 실질적으로 계약보증금을 20% 올리는 것이 저희들로 봐서는 더 낫지 않을까 그렇게 판단을 했습니다.

지금 위원님께서 말씀하시는 것도 좀 더 연구를 해서.....

○朱世晩 委員; 연대보증제도를 존속시키고 계약보증금을 더 증액하는 제도가 더 바람직하지 않겠느냐 하는 말씀입니다.

○社長 金正國; 우리로 봐서는 좋은 말씀입니다만, 현실적으로 어렵다기보다는 한번 검토를 해 보겠습니다, 너무 업체들에게 부담을 주는 것이 아닌가 검토를 해서 괜찮다면 긍정적으로 검토를 하겠습니다.

다음 질문에 대해서 답변을 드리겠습니다. 99년도 차량고장 건수가 11건으로 전년도에 비해 증가하였는데 이는 정비근무 태만에 의한 것은 아닌지와 정비업무를 전면 외주용역으로 실시할 의향은 있는지, 없는지를 여쭙어 보셨습니다.

99년도 차량고장을 원인별로 분석하면, 정비결함 4건, 재질결함 4건, 기기부품 노후 2건, 제작결함 1건 등 11건이 발생하였으며, 이중 부품의 재질결함 및 노후에 의한 고장이 6건으로 높은 비중을 차지하고 있으며, 이는 전동차의 차령증가로 인한 것으로 사료합니다.

공사에서는 이에 대한 대책으로 책임검수의 상향조정으로 간부급에 대한 책임감 부여와 소속감 평가시험으로 신상필벌 제도를 적용하여 인적결함에 의한 고장발생을 최소화하고, 재질결함 및 노후로 인한 성능저하품에 대하여는 지속적인 성

능 향상개선 등 고장예방에 최선을 다하고 있으며, 이상검사 장치를 2001년 9월까지 설치하여 고장을 사전에 예방토록 최선의 노력을 다하겠습니다.

현재 전동차 정비는 대부분 공사 직원에 의해 시행되고 있으며, 전동차 고장, 냉방기 등 일부 업무는 외주용역을 실시 중에 있습니다.

전동차 정비의 외주용역 문제는 인력감축을 수반함으로 구조조정으로 인한 1,621명을 감축하고 있는 시점에서 여러 가지 현재로서는 어려운 점이 있으며, 장기적으로는 연구검토의 대상이 되리라고 생각합니다.

철도청 민영화와 관련하여 사장으로서 회계를 건설과 운영으로 분리한 후 민영화에 대한 사장의 소신이랄까 뜻을 여쭙어 보셨습니다.

저희 지하철은 어떻게 보면, 철도청과 유사한 점도 있습니다만, 현재 저희들은 운영회사로만 역할을 하고 있기 때문에 건설 내지 그 이후에 운영민영화에 대한 건에 대해서는 미처 제가 생각을 하지 못했고, 또 제가 공식적으로 왈가왈부하기가 좀 송구스러운 답변인 것 같습니다.

다음 역사내 편의시설 확충이 필요하다고 보는데 공사의 확충계획은 있는지 없는지, 도시철도공사에서는 역사내 무인 정보안내기를 설치하고 있는데 공사의 계획을 여쭙어 보셨습니다.

현재 지하철역사내 운영중인 편의시설은 상가 352동, 음료수자판기, 신문판매대, 복권판매대, 물품보관함 등 14가지 종류가 있으며, 이로 인해 역사내 여유공간은 많지 않는 상황입니다.

그러나 꼭 필요한 편의시설은 역의 동선에 지장이 없는 범

위 내에서 확충해 나가도록 하겠습니다.

무인정보안내시스템은 현재 7개 업체에서 제안이 접수되어 있기 때문에 이용승객이 많은 정보로 편리하게 이용할 수 있도록 지하철이용안내 및 역세권정보, 시정홍보 및 공공정보, 인터넷접속기능과 기타 부가기능을 포함한 표준사양을 확정 한 후에 수익성을 높이는 방향으로 조속한 시일 내에 설치될 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○朱世晩 委員; 이 부분에 대한 계획과 일정을 나중에 자료로 제출해 주십시오.

○社長 金正國; 네, 그렇게 하겠습니다.

다음은 趙成大委員님 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

출퇴근시 2호선이 현재도 혼잡한데 6·7호선이 개통되면 승객증가로 더욱 혼잡이 예상되는데 거기에 대한 대책 운영계획을 여쭙어 보셨습니다.

현재 출퇴근시 2호선 최고 혼잡도는 사당에서 방배구간으로 232%로써 승객신체가 접촉되는 정도의 혼잡도를 나타내고 있습니다.

올해 말 6·7호선이 완전 개통하면 2호선 강남구간과 7호선 강남구간의 노선경합으로 2호선 승객이 분산되어 1일 4만명의 승객이 감소되고 환승역 증가로 승환인원이 분산되어 2호선 혼잡도는 오히려 조금 줄지 않을까 저희들은 그렇게 예상을 하고 있습니다.

그 다음 지하철조명 등을 고효율기기로 교체하면 전기요금을 절약할 수 있는데 공사에서 추진하고 있는 계획은 어떤 것이냐고 여쭙어 보셨습니다.

형광등의 경우 기존 재래식 40W용의 소비전력은 약 50W

에 이르지만 고효율 기기로 교체할 경우 같은 밝기에 32W의 전력을 소비하고 있어 전력소비량이 30% 정도 절약되어 개당 2만원 정도 소요되는 투자비가 약 3.4년 정도면 회수되는 것으로 분석되고 있습니다.

우리 공사에서는 지하철 1.4호선 전기시설물 중 절전이 가능한 조명등 및 전동기 제어장치를 대상으로 고효율 기기로 교체하는 계획을 수립 현재 시행중에 있으며, 1차로 신도림역 등 6개 역사를 역사 냉방화 공사와 병행하여 시청역과 본사 건물은 에스코사업으로 추진하여 형광등 및 전동기 제어장치를 고효율 기기로 교체하여 1개 역당 연간 5,000만원 가량의 전기요금을 절감하고 있습니다.

2차로 나머지 역사 중 5년 이내 냉방화 공사와 병행 추진하지 않는 86개 역에 대해서는 형광등 및 전동기 제어장치를 고효율 기기로 교체하는 에너지 절약형 사업을 금년 하반기에 발주 시행할 예정으로 되어 있습니다.

시설투자비는 한전에서 지원하는 지원금 4억원을 제외한 약 193억원 정도가 소요될 것으로 추정이 되며, 1년에 44억원이 절감되면 약 4.3년이면 투자비 회수가 될 것으로 분석되고 있습니다.

투자비는 전액 산업자원부에 등록된 에너지 절약 전문업체에서 투자한 후 매월 절약되는 전력요금으로 분할하여 상환하게 되므로 공사의 실질적인 재정부담은 현재 없는 계획으로 하고 있습니다.

다음 金玉源委員님은 모든 것을 자료로 제출하는 것으로 요구하셔서 그렇게 하도록 하겠습니다.

○趙成大 委員; 사장님, 제가 자료를 요청했는데 자료요청한 것 좀 주시고, 조금 질의하겠습니다.

무임승차가 2000년 1월부터 4월까지 매달 한 1,000만원 이상 무임승차자가 많이 생겨서 약 4개월 동안에 1억 1,000만원이 되었습니다.

그런데 지금 현재 여기에 확인되지 않은 무임승차들도 많이 있을 것으로 알고 있는데 그런 경우를 전부 합한다고 생각할 적에 가상적으로 대략 얼마나 되려는지, 그리고 자꾸 매달 한 1,000만원씩 더 이상 늘어나는 이유는 무엇인지 그것을 좀 답변해 주십시오.

왜냐 하면 2000년 1월에는 2,300만원이었는데 4월에는 3,400만원, 매달 자꾸 늘어납니다. 2월에 2,500만원, 또 3월에는 3,000만원, 4월에 3,400만원, 어떻게 해서 이렇게 자꾸 무임승차자가 늘어나가는지 그 대책은 없는지 좀 말씀해 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 조금 자료를 정리해서 대답을 드리도록 하겠습니다.

○趙成大 委員; 그리고 99년 4월 29일을 2호선 을지로3가역에서 환기실 화재사고가 나서, 결과적으로 전기죠?

그 다음에 났고, 99년 8월 14일에 1호선 청량리역에서 신호·전기케이블 화재사고로 인해서 또 약 600만원 정도의 시설물이 파괴되어서 수리하셨는데, 이것은 관리 잘못 아닙니까? 어떻게 생각하십니까? 이런 것은 충분히 사전에 막을 수 있는 것인데 누가 보더라도 이것은 이해가 잘 안 가지요. 관리 잘못 아닙니까, 이것은?

○委員長代理 尹汝亨; 지금 우리 趙成大委員님이 질문하신 내용이 사장님이 실무자한테 내용을 들어야 될 사항같고 지금 원만한 답변을 듣기 위해서 약 10분간 정회를 하고자 합니다.

○李敬愛 委員; 10분간 정회하기 전예요.

제가 아까 해외연수 계획을 잠깐 말씀드렸었는데요. 세부계획 내용을 보니까 모스크바 지하철 방문하는 데 9일이 걸리고 동경 오사카 거치는 데도 9일이 걸리고, 이런 제안을 하고 싶습니다.

기간은 좀 보실 수 있는 테마를 잡아서 그 목적지만 가게 되면 짧게 가서 효과적으로 보실 수 있을 것 같고요.

관광 하루 이틀 하더라도 기간을 많이 잡는 것보다는 여러분들이 많이 보고 와서 여러 사람들이 같이 느낄 수 있게끔 여러 사람에게 기회를 주고 기간을 조정해 주었으면 좋겠다라는 지적을 제가 하겠습니다.

○趙成大 委員; 우리 李敬愛委員님 말씀 중에 제가 거기다 첨부해서, 베를린 지하철이 모노레일 타고서 지하철 연결하는 그 시스템이 굉장히 잘됐습니다.

그래서 모스크바 가서 9일씩이나 있을 바에는 베를린도 한번 가서 보고 오는 것이 좋을 것 같아서 李敬愛委員님 말씀에 동의하면서 제가 첨부해서 말씀드리는 것입니다.

○委員長代理 尹汝亨; 그러면 원만한 감사를 위해서 약 10분간 정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(15時 51分 監査中止)

(16時 16分 監査繼續)

○委員長 朴謙洙; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

감사를 계속하도록 하겠습니다.

(議事棒 3打)

답변을 계속하여 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 답변을 미리 질문하신 위원님 순서대로 하는

게 좋겠습니까, 안 그러면 추가질문하신 것에 대해서 미리 하고 하는 게 좋겠습니까?

○委員長 朴謙洙; 추가질의하신 분에 대해서 답변을 하시고, 그 다음에 순서대로 다시 답변해 주십시오.

○社長 金正國; 李敬愛委員長님께서 하신 추가질문에 대해서 좀 더 상세하고 정확하게 하기 위해서 위원님께서 양해해 주시면 담당처장이 했으면 하는데 괜찮으시겠습니까?

○李敬愛 委員; 네.

○運輸處長 李相卿; 運輸處長 李相卿입니다.

제가 운수처장을 하면서 사내복지기금 주임이사를 맡고 있습니다.

그래서 李敬愛委員長님 질문하신 것에 대해서 답변드리겠습니다.

첫째, 물으신 것이 사내복지기금 원금을 사용해서 쓴 것이 없느냐 이렇게 물으셨는데요. 사내복지기금은 우선은 원금을 상당히 보호해야 됩니다.

보호할 목적으로 별도법인을 만들어 놓은 거예요, 이것이. 그러니까 별도법인을 안 만들어 놓으면 기업이 자금이 어려울 때 사내복지기금 자금을 끌어다 쓸 수가 있습니다.

그래서 원칙적으로 그것을 아주 차단을 하자, 그래서 별도기금을 만들어서 운영을 하고 있고요. 그리고 운영하는 것은 법에 의해서 운영을 하는 것입니다.

법에 보면, 두 가지 사업을 하도록 되어 있어요. 하나는 자금증식사업입니다. 자금증식도 법에서 그냥 아무렇게나 하면 자금이 잠식될 그런 위험이 있기 때문에 법에다 못을 박아놨습니다. 예를 들자고 하면.....

○李敬愛 委員; 잠깐만요. 제가 그런 내용은 알고 있으니까

요약해서 핵심만 답변해 주십시오.

○運輸處長 李相卿; 그래서 이 자금증식사업을 보면, 금융기관 예입이라든지, 금전신탁, 그리고 근로자 구입 또는 임차자금의 유상대부, 생활안정자금 유상대부, 이런 것들을 하게 되어 있습니다.

그래서 저희들이 170억 지금 출연된 것을 가지고는 주택구입하고 임차하고 생활안정자금 대부를 해 주고 있습니다.

그런데 이것은 5%로 대부를 해 주고 있기 때문에 시중이자율보다는 다소 싸입니다. 싸지만 직원의 복리후생 차원에서 지금 하고 있는 것입니다.

그래서 저희들이 그것 말고 그 다음에 증식돼서 그것을 가지고서 지금 하는 것이고, 이자로 하는 것입니다. 하는 것이 두 가지를 지금 하고 있는데요.

하나는 경조비 지급하고 있고, 하나는 우리 콘도를 일부 사고 그래서 직원들한테 콘도에서 휴양할 수 있는 혜택을 부여하고 있습니다.

그 두 가지를 사용하고 있고요.

거기서 보면 콘도를 우리가 산 비용도 원금에서 산 것이 아니고 이자에서 산 것입니다. 그래서 지금까지 원금을 가지고 사용한 것은 없습니다.

○李敬愛 委員; 그러면 그것은 그렇게 하면 되는데 콘도를 했다고 아까 잠깐 말씀하셨는데 이 콘도는 회사에서 콘도 구입하는 것하고 별개로.....

○運輸處長 李相卿; 네, 별개로 샀습니다.

○李敬愛 委員; 두 번 반복돼서 사는 거네요? 회사에서도 콘도 구입이 되어 있던데.....

○運輸處長 李相卿; 그러니까 처음에 휴양소 운영을 공사에

서 하다가 나중에 예산편성하고 이런 과정에서 사내복지기금 수익이 나는데 그런 데 쓰이지 왜 그것을 공사비용으로 부담 하느냐, 그래서 공사에서 부담하던 것을 사내복지기금에서 이 자 나오는 것에서 주는 것으로 바꿨습니다, 중도에.

그래서 그 전에 한화콘도 30구좌를 공사에서 샀고요. 사내 복지기금에서 그것을 인수를 받으면서 추가로 20구좌를 더 샀습니다.

○李敬愛 委員; 잠깐만요. 그러면 올해 보고서에 보니까 직원복지비로 되어 있어서 콘도이용에 대한 예산이 나와 있는데 그것은 복지기금에서 나가는 것입니까?

○運輸處長 李相卿; 네, 복지기금에서 나가는 것입니다.

그 다음에 퇴직직원 채용해서 지금 관리장으로 저희들이 채용을 하고 있는데요. 그것은 당초에 시작이 95년도에 되었습니다.

95년도에 자금 기금의 규모가 커지다 보니까 이것을 좀 잘 관리를 해야 된다, 관리를 하자면 과연 어떻게 하는 것이 잘 관리가 되는 것일 것이냐 하는 것을 논의를 했습니다.

그때 논의된 것이 사내복지기금이라고 하는 것이 별도법인이다, 법인이기 때문에 공사에서 최소한도 사무장 정도는 직원과 구분을 해야 되겠다 이렇게 결론을 내고요.

그것을 가지고 사내복지기금협의회에서 의결을 거쳐서 지금까지 시행하고 있는 것입니다.

○李敬愛 委員; 알겠습니다.

○運輸處長 李相卿; 이상 마치겠습니다.

○勞使協力處長 尹相潤; 勞使協力處長 尹相潤입니다.

李敬愛委員님께서 기관성과급 50%를 5월에 지급한 것이 예산의 편법운용이 아니냐 이렇게 지적하셨습니다. 거기에 대

해서 제가 답변을 드리겠습니다.

우선 기관성과급 50%를 5월에 지급하게 된 배경에 대해서 먼저 설명을 드리겠습니다. 아시는 것처럼 작년 연말에 저희 공사 노사는 노사합의서를 체결했는데요.

그 중에 체력단련비를 동종업종, 그러니까 도시철도공사입니다. 도시철도공사와 같이 하기로 합의를 했습니다.

그리고 도시철도공사도 역시 연말에 체력단련비에 대해서 합의를 했는데 도시철도공사는 어떤 식으로 합의했냐면, 가계안정비로 전환한다고만 합의했습니다.

따라서 양 공사는 종전에 체력단련비를 가계안정비로 전환한다는 것만 합의했을 뿐 금년에 어떤 비율로 지급할 것인가에 대해서는 노사간에 아직 합의가 안 된 상태입니다.

그래서 참고로 지난해까지 저희가 체력단련비, 지금 현재 가계안정비가 되겠지요. 어떤 식으로 지급을 했냐면, 연간 250%를 3월에 100%, 그리고 5월에 50%, 7월에 100% 이렇게 지급을 해왔습니다.

현재 공사의 금년도 예산은 아까 사장님께서 보고드린 바와 같이 가계안정비로 125%가 되어 있고 개인성과급 125%로 편성되어 있습니다.

그런데 좀 전에 보고드린 것처럼 이 제도를 시행하려면 앞으로 저희가 임단협에서, 아마 7월 중순 이후에 개시가 될 것인데요. 임단협에서 노사합의가 전제되어야 합니다.

그런데 예산상에 우리가 확보한 125% 중 100%는 지난 3월에 지급을 했습니다. 그런데 5월에 지급할 50%에 대해서는 125%에서 100%를 지급했기 때문에 25% 밖에 안 남았거든요. 그래서 기관성과급 중 50%를 5월에 지급하게 된 것입니다.

그러면 그 기관성과급을 5월에 지급하게 된 어떤 근거에 대해서 보고 드리겠습니다.

이 기관성과급은 각 기관의 경영성과에 따라서 어느 기관이든지 최저 100%에서 최고 260%까지 지급이 가능합니다. 그러니까 기본적으로 100%는 반드시 지급이 되지요.

그리고 그 기관의 형편에 따라서 상반기 중이라도 지급이 가능토록 되어 있습니다. 이것은 行政自治部の 예산편성보완 지침에서 성과급 중 100%는 기관실정에 따라 2000년 상반기 중 지급이 가능하다고 명시되어 있습니다.

참고로 都市鐵道公社에서도 저희와 같은 방식으로 지급된 바 있습니다.

그런데 위원님이 지적하신 바와 같이 가능하다면 기관성과급은 연말에 지급하는 것이 바람직합니다만, 저희 공사에서는 무엇보다도 현 집행부와의 원만한 노사관계 유지를 위해서 조기 집행하는 것으로 했습니다.

물론 이런 것은 예산편법운영은 아니라고 생각합니다만 이렇게 노사관계를 위해서 조기 집행한 것이라고 이해를 해 주셨으면 감사하겠습니다.

○李敬愛 委員; 물론 그쪽에서는 예산편법운영이라고 말씀 안 할 수도 있는데 어쨌든 원칙이 정해지지 않은 상태에서 이렇게 하는 경우가 자꾸 생기다 보면 문제의 야기 가능성이 있습니다.

그러니까 가능하다면 모든 것이 조정이 되고 협의가 끝난 다음에 제대로 공식적인 절차를 밟아서 집행하는 방법이 바람직하다는 지적은 해 드리고 싶습니다.

○勞使協力處長 尹相潤; 네, 감사합니다.

○車輛處長 趙奎和; 車輛處長 趙奎和입니다.

李敬愛委員이 질의하신 전동차 냉방기 교체와 관련하여 발주금액과 계약금액의 차이가 10억원이 넘는 사유에 대해서 설명을 드리겠습니다.

본건은 2호선 일본형 전동차 250량에 대해서 냉방기 용량 증대 교체사업을 하면서 99년 11월에 조달청에 계약을 의뢰하였습니다.

그래서 금년 2월 20일 주식회사 남지공조와 계약을 체결해서 현재 교체작업을 진행중에 있는 사항입니다.

당시 발주금액은 34억 7,900만원이었고 계약은 24억으로 계약이 되어서 발주금액 대비 10억 7,900만원의 차이가 발생한 것은 사실입니다.

그 비율상으로는 36% 차이가 되겠습니다.

이렇게 된 사유는 예산책정 당시에는 냉방기 제작업체의 견적을 받아서 그 중에서 최소 금액비용으로 예산발주를 하였습니다.

그 당시에는 냉방기를 만드는 회사는 만도기계하고 대우캐리어, 대기업 2개가 있었습니다. 그 이후에 남지공조, 현대상사, 한미기술, 이런 중소기업이 대거 기술력을 개발해서 입찰에 참가를 했습니다.

이때 과당경쟁이 발생해서 차액이 커진 것으로 저희들은 그렇게 판단을 하고 있습니다.

위원님이 지적하신 대로 앞으로 이런 사항에 대해서는 예산 책정할 때 보다 면밀하게 검토를 해서 차액발생이 최소화 되도록 노력을 하겠습니다.

이상입니다.

○施設管理處長 李敏熙; 施設管理處長 李敏熙입니다.

李敬愛委員님께서 질의하신 3건에 대해서 보고 드리겠습니다.

다.

첫 번째로 독립문 경복궁간 레일장대화하고 중량화 시공하였는데 그 레일수명이 길고 필요성이라든지 이런 것에 대해서 질의를 하셨습니다.

저희들이 레일장대화하고 중량화 사업은 차량운행에 따른 충격을 줄여서 소음진동으로 인한 민원해소하고 열차안전운행을 확보하기 위해서 장대화하고 중량화 사업을 하고 있습니다.

레일교환은 통상 열차 누적통과톤수가 5억톤에 도달하거나 그 다음에 곡선일 경우에는 레일의 훼손이라든지 마모상태가 심한 경우에 교체를 하고 있습니다.

그런데 동구간인 독립문 경복궁 구간은 곡선입니다. 306m 이고요, 그 다음에 열차 누적통과톤수가 5억톤을 초과되어 있습니다.

그래서 교체시기는 도달되어 있었는데 저희 지하철공사에서는 레일을 교환할 때 지금 설치되어 있는 것은 50kg짜리 레일에다가 20m 정척이 주로 포설이 되어 있습니다.

그런데 앞으로 교체할 때는 60kg짜리도 레일을 중량화시키고, 그 다음에 20m짜리 정척은 200m 이상의 장대화도 하려고 합니다.

그렇게 되면 열차의 운행상의 충격이라든지 그 다음에 그것으로 인한 소음, 그 다음에 선로의 안정성을 확보하기 위해서는 저희들이 장대화하고 중량화를 겸해서 레일교체를 하고 있습니다.

그렇게 시행을 했습니다.

○李敬愛 委員; 그러면 지금 말씀을 빌자면 무게도 5억톤을 통과했고 곡선구간이기 때문에 그게 그랬어야만 되는 필연성

을 말씀하시는데 들어오는 아까 연마레일입니까, 그게 자료를 보니까 가격차는 좀 다르게 나왔는데 한 자료는 54억이라고 나오고 한 자료는 8억 정도 나왔더라고요.

그런 것으로 하면 깎아져서 좀 쓸 수 있는 재활용 차원은 불가능한 겁니까?

○施設管理處長 李敏熙; 그게 레일을 교환하는 것이 두 가지 방법이 있습니다. 기존에 있는 것이 50km짜리인데 부분적으로만 그러니까 20m짜리가 훼손되거나 마모되었을 때는 전체를 교환하기는 힘들니까 그것은 부분적으로 50km 짜리를 그것만 바꾸어냅니다.

그런데 전반적으로 레일을 교환한다는 시기가 왔을 때는 중량화하고 장대화를 같이 병행 실시를 합니다.

그럴 경우에는 200m 이상 정도되고 또 중량도 60km 짜리 레일을 사용을 하고 있습니다.

○李敬愛 委員; 무슨 말씀인지 알겠습니다. 그런데 본위원이 볼 때는 레일이나 이런 파트가 굉장히 경비가 많이 나가는 파트이기 때문에 가능하면 저 개인적인 상식에서는 쇠이니까 웬만하면 쓸 수 있는 데까지 쓸 수 있지 않느냐라는 생각이 들어서 제가 말씀드리는 거거든요.

그러니까 그 교체시기나 이런 것은 과연 적절한가에 대해서는 정말 분석을 하신 다음에 예산투입이 되었으면 좋겠다라는 말씀을 드립니다.

○施設管理處長 李敏熙; 충분히 더 검토하겠습니다.

두 번째는 레일연마차와 같이 고가장비 구입과정에서 필요성 등을 면밀히 검토해서 구매 결정하였는지에 대해서 물으셨습니다.

레일연마차는 레일의 도구표면을 연삭해서 열차운행으로

인한 진동과 소음을 감소시키고 따라서 선로사용수명을 연장시키면서 승차감을 향상시키는 필수적인 장비라고 봅니다.

저희 지하철공사에서는 본선이 277km가 있습니다.

○李敬愛 委員; 잠깐만요, 이 부분에 대해서는 제가 자료를 충분히 받고 난 다음에 나중에 다시 답변 듣고 하기 바랍니다.

넘어가 주세요.

○施設管理處長 李敏熙; 그래서 그것은 사양서 검토한 것하고 업체에서 제안한 제안서 등은 지금 저희들이 자료가 좀 많고 복잡해서 그것은 별도로 저희들이 지참해서 보고드리도록 하겠습니다.

○李敬愛 委員; 네, 나중에 해 주세요.

○施設管理處長 李敏熙; 세 번째는 역사내 차량기지 화장실 보수관리를 수도권환경개발과 1, 2, 3차 계속 계약을 하었는데 이에 대한 설명을 요구하셨습니다.

역사하고 차량기지 화장실 보수관리를 위해서 지난 98년 2월에 회계규정 제255조 장기계속공사라는 조항에 의해서 3년간 장기계속공사를 체결하기 위해서 공개경쟁입찰을 한 바 있습니다.

이때 공개경쟁입찰 결과, 수도권환경개발이 예정금액 14억 6,700만원이 예정금액이었는데 66.49%인 9억 7,600만원에 낙찰을 했습니다.

그래서 98년부터 금년까지 3년간 장기계속이 되어 있습니다. 그래서 내년에는 새로 계약을 체결할 사항입니다.

이상 마치겠습니다.

○總務處長 金正根; 總務處長 金正根입니다.

해외연수 관련해서 간단하게 보고드리겠습니다.

제가 3년만에 해외연수를 다시 시작을 하는데 저희가 해외 연수를 가는 곳은 저희 자매결연 지하철을 운영하는 도시입니다. 파리, 도쿄, 모스크바, 워싱턴입니다.

그래서 저희가 올해 3년만에 가는 것이지만 과거에 해외연수를 다녀온 분들이 쓴 보고서가 있습니다.

그 보고서를 충분히 사전에 숙지를 해서 그 보고서에서 검토되지 않고 연수되지 않는 사항을 그 다음 팀이 갈 때는 더욱더 연구를 해 올 수 있도록 그렇게 저희가 최선을 다하고요.

다만 저희가 4개 도시에 직원들을 연수 보낼 적에 자비부담을 대개 합니다. 그런데 모스크바만은 모스크바팀이 서울지하철을 방문을 하거든요, 이때는 서로 경비를 맞부담합니다.

그래서 모스크바팀을 증원을 하기에는 조금 애로가 있습니다. 모스크바 측에서 비용을 많이 내야 되거든요. 그래서 그 숫자를 늘리는 것은 모스크바 지하철하고 다시 한 번 검토의의를 해 보고요.

베를린연수를 아까 趙成大委員님께서 말씀을 하셨습니다만 베를린 검토는 모스크바 당국과 협의를 해서 그 일정을 한번 추가해 보든지, 아니면 저희 연수팀에 프랑스 파리연수팀이 있습니다.

그 파리 연수팀에서 지역적으로 가까운 베를린에 같이 한번 갖다올 수 있는지, 그 두 가지를 종합적으로 검토를 해서 저희한테 유익한 방향으로 확대해 나가도록 노력하겠습니다.

○李敬愛 委員; 본위원의 생각은 그러니까 한쪽 지역만 가게 되면 거기에 비해서는 기간이 너무 길다는 것이거든요.

그러니까 한 목적지가 자매결연지 거기를 갈 수밖에 없다면 다른 분들한테도 혜택을 줄 수 있게끔 기간은 짧게 하고

인원은 증원시키는 부분을 기술적으로 해서 이왕 직원들의 사기양양 차원이라면 몇 사람의 수혜자가 아니라 보다 많은 다수의 수혜자가 나올 수 있도록 했으면 좋겠다는 말씀입니다.

○總務處長 金正根; 알겠습니다.

이제까지는 항공료가 경비에 대부분 많이 들어갔기 때문에 숫자를 줄이는 것으로 연구를 했었는데 지금 위원님 말씀하시는 것도 다시 한 번 검토를 해 보겠습니다.

○運輸處長 李相卿; 運輸處長 李相卿입니다.

趙成大委員님께서 질의해 주신 부정승차 예측, 또 부정승차 증가사유, 그 대책, 여기에 대해서 답변을 드리겠습니다.

부정승차예측이 사실은 상당히 어렵습니다. 실례를 들어보면, 98년도에는 95만 4,000건에서 4억 4,000만원 정도를 징수했습니다.

그리고 99년도에는 72만 7,000건에 3억 9,000만원, 그래서 대충 평균해 보면, 연간 한 4억 정도 저희들이 징수를 하고 있습니다.

그리고 저희들이 부정승차자를 이렇게 잡고 보면 대부분이 월승자들이 많습니다. 월승이라고 하는 것은 500원짜리 끊어서 왔는데 여기에 와 보니까 2구간 600원 되는 경우예요, 그런 경우들 이런 경우들이 한 99%가 되고요.

실제로 부정을 목적으로 해서 30%의 부과금을 물리는 경우는 1%밖에 안 됩니다. 그래서 이런 것을 이유로 해서 부정승차의 정확한 예측은 사실은 어렵다는 것을 제가 보고를 드리고요.

그 다음에 올 3월부터 부정승차 건수하고 그 다음에 저희들 단속한 금액이 올라갔는데요, 그 이유는 3월이 되면 승객

이 상당히 많이 증가를 합니다.

1월, 2월 방학이 끝나고 그 다음 3월 활동기에 접어들면 수송인원이 상당히 증가를 하는데요, 올해의 경우를 보면, 1월 평균 2월에는 335만원에서 378만원으로 13%가 증가를 했습니다. 작년의 경우를 보면, 2월 단속이 금액으로 3,100만원인데 3월에는 4,300만원을 했습니다. 그래서 이것은 계절적으로 증가요인이 있고요, 그 다음에 그후에 증가를 하고 있는 것은 4월부터는 부정승차단속을 실시로는 더 강화를 하고 있습니다.

그래서 저희들이 노사문제가 좀 해결이 되었다고 봤기 때문에 5월에는 2000년 부정승차 특별단속계획을 수립을 했습니다.

그래서 우선 목표를 엄청나게 높여 놓았습니다. 목표를 작년의 한 3억 9,000만원 하던 것을 한 6억 정도로 높여서 50% 정도, 그래서 역별로 목표를 수립해서 배분을 해 주고 있고요.

작년에 하던 방법 이외에는 공익요원이 왔기 때문에 게이트에 저희들이 배치를 하겠습니다. 그리고 부정승차금지 홍보 방송도 하고 안내문도 게시를 하고 저희들이 또 질서캠페인도 할 계획을 가지고 있습니다.

그리고 서울시교육청에 부정승차 방지를 요청하는 서한문도 발송할 이런 예정으로 현재 진행하고 있습니다.

이상 마치겠습니다.

○電氣處長 閔丙薰; 電氣處長 閔丙薰입니다.

趙成大委員님께서 질문하신 지하철 화재사고에 대해서 보고를 드리겠습니다.

위원님께서 지하철 화재사고는 관리소홀이 아닌지, 이에 대

한 사장의 견해는 어떤지를 질문하셨습니다.

97년도 이후에 지하철 화재발생은 총 9건이 발생되었습니다.

대부분이 동력조작반이나 변압기 등 전기·기계에 절연이 파괴되어서 연기가 발생하는 전기화재가 6건이 있었고, 환기구를 통해서 담배불씨가 공기여과필터에 인화돼서 연기가 발생하는 필터화재 3건 이렇게 발생되었습니다.

물론 이에 대한 원인으로는 위원님께서 지적하신 바대로 일부 관리소홀적인 측면도 있습니다. 또한 외부에서 불씨가 유입되는 등 일부는 불가항력적인 측면도 있다고 봅니다.

이에 대한 대책으로는 노후된 전기설비에 대해서는 점검실명제를 통한 철저한 점검과 과장급 이상 간부들이 중복점검을 실시하고 있습니다.

그리고 15년 이상 장기사용으로 된 설비는 중·장기계획을 수립해서 매년 연차적으로 교체하고 있는 외에 작년 99년도부터는 점검방법을 조금 개선했습니다.

여태까지 심야에 전기를 끊고서 점검할 때는 아무 이상 없던 장비가 낮에 전기를 사용하면 느닷없이 화재가 발생하는 이런 일이 있었습니다.

그래서 그것을 적외선 열화상장치라고 해서 장비가 대당한 1억 5,000만원 정도 가고, 조작에 상당한 기술을 필요로 하는 장비가 있는데 이것을 사자니 기술도 없고, 돈도 없고 그래서 그것을 렌털서비스를 이용해서 한 달간 임차를 했습니다.

그래서 주간에 전기가 송전중인 상태에서 점검을 하니깐 그때 열이 발생하는 구간이 목격이 되고 그것을 확인하고 사전조치함으로써 미리 전기화재를 예방하는 데 큰 효과를 보

고 있습니다.

그래서 전기화재는 상당히 효과를 보고 있어서 이렇게 계속 시행할 예정입니다.

그리고 담배불에 의한 환기필터화재는 담배 꽂초가 환기구를 통해서 들어가지 않도록 환기구그레이팅덜개 스프링으로 담배꽂초가 안 빠지게 하고 있고, 또 환기구 내부에 고밀도의 데미스터라고 하는 망이 있습니다.

이것을 지금 일부만 설치되어 있는데 점차적으로 확대 설치해서 외부의 불씨유입도 어느 정도 막을 수 있게끔 조치를 하겠습니다.

이상입니다.

(朴謙洙 委員長, 趙成大 幹事와 司會交代)

○委員長代理 趙成大; 담배꽂초를 버릴 데가 없으니까 전부가 거기다 버립니다, 사람들이 담배피고 가다가. 그러니까 재떨이를 설치하든지, 그렇지 않으면 이번에 우리가 어디가 찍어 온 것 있어요, 담배 재떨이 이렇게 전봇대 달아매는 것. 그렇게 해 놓으면 거기다 안 버리지요.

그래서 지금 그것이 본위원이 알기로는 작년도 사고 건 뿐 아니라 환기구에다가 담배꽂초를 버려서 문제점이 있다는 것은 계속해서 재발생되는 모양인데 한 번 발생한 것은 어떻게 방법을 구상해서 처리할 생각을 해야지, 그냥 놔두면 계속 거기다 담배꽂초 버린다 이거예요.

그러면 그런 문제가 계속 발생하니까 대책을 강구해서 처리하도록 하시면 되겠습니다.

○電氣處長 閔丙薰; 관련구청과 협의해서 재떨이 설치하는 것 한 번 검토해 보겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 사장님 답변하십시오.

○社長 金正國; 그러면 金喜甲委員님 질문하신 데 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

99년도 경영목표와 2000년도 경영목표에 별 차이가 없는 등 지하철공사는 새로운 모습이나 노력을 볼 수가 없으므로 시민에게 새로이 다가갈 수 있는 여러 가지 방안 강구를 말씀하셨습니다.

공사의 경영목표는 설립목적 수행상 사실 경영목표의 일관성 유지를 위해서 매년 유사하게 설정이 되어졌습니다. 솔직히 인정을 하겠습니다.

그리고 위원님께서 지적하신 바탕에 깔린 큰 뜻을 저희들 임직원이 모두 해서 앞으로 좀 더 적극적이고 계획적이고 새로운 모습으로 시민들에게 다가가도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

○金喜甲 委員; 金喜甲委員입니다.

우선요, 지금 현재 오늘 답변을 좀 하기에 어려운 부분들이 몇 가지 있을 것 같아서 보충질의를 해 놓고 그 부분에 대해서는 월요일 오전까지 사장님께서 실·국에 처장, 부장, 그리고 담당들에게 지시를 해서 저에게 좀 보고를 하실 수 있도록 조치를 해 주실 것을 부탁드립니다. 몇 가지 질의를 하겠습니다.

우선 우리 지하철공사에서 추진하고 있는 총 대상사업 105개 사업 있지 않습니까? 거기에서 지금 현재 추진사업이 103개고, 향후 추진사업이 지금 2개입니다.

그 중에서 예산사업 중에서는 승강장 수직천정판 보완사업하고 승강장 벽체 개수사업이 3/4분기에 시행예정으로 나와 있습니다.

그런데 이 2개 사업이 3/4분기에 이루어질 수밖에 없었던

이유에 대해서 실·국에 의해서 본위원회에 자료와 함께 설명을 할 수 있도록 해 주시고요.

두 번째로는 비예산사업 중에서 버스카드충전기 도입이용과 관련해서 사업부분이 지연되고 있는 측면이 있습니다.

여기의 경우에도 지금 당장 현재까지 지하철카드와 버스카드가 호환되고 있는 시점에서 되도록이면 그것 자체가 호환됐다고 하는 시점이 상당히 오래 전부터 알려져 있었던 것이고 이렇게 했음에도 불구하고 지하철공사에서 이러한 사업 자체가 지연됐던 사유가 무엇인지, 그리고 그 원인은 어떻게 대책을 세우고 있는 것인지에 대해서도 자료와 함께 본위원회에 설명을 해 주시기 바랍니다.

세 번째로 지금 교통관리실에서는 시민에게 다가서는 지하철 만들기 사업을 대대적으로 벌이고 있다고 실제로 시의회에서도 보고를 하고 그러한 사업들을 계획을 하고 이렇게 하고 있는 것 같습니다.

지금 그게 약 보니까 대개 15개 사업으로 해서 얘기를 하고 있고 해서 뭔가 교통관리실에서는 지하철에 대해서 이러한 사업 15개 사업에 대해서 중점적으로 교통관리실에서는 위원회에 보고할 때는 뭔가 지하철이 변화해야 되지 않겠느냐 해서 이렇게 하는 것 같은데 막상 제가 지하철공사 감사를 해보면, 물론 교통관리실에서 탁상공론에 불과한 얘기들을 현장의 실정에 맞지 않는 것들이 있을 수도 있을 것입니다.

그러나 교통관리실에서는 이렇게 한다고 굉장히 저희들한테 업무보고할 때 무려 한 2·3페이지씩 해서 보고하고 이렇단 말이죠.

그런데 막상 지하철공사에서 얘기를 들어보면 사실은 한

두세 줄 정도로 해서 하고 있는데 뭔가 교통관리실과 지하철 공사가 그런, 어떻게 보면, 가장 중요한 것이 시민에게 다가서는 지하철 만들기라는 것처럼 의회에서 볼 때는 상당히 좋은 나름대로의 명분을 가지고 추진하고 있는데 현실적으로 잘 안 되는 부분들이 있는 것 같아요.

그래서 본위원회에 이러한 시민에게 다가서기 위한 지하철 만들기 사업에서 교통관리실에서 제안한 사업내용 중에서 실제로 지하철공사에서 조금 현장 실정에 안 맞는 것이 있다면 도대체 어떤 것이고, 이런 부분들은 현장에 어떤 얘기 부분들을 고려해서 좀 더 계획과 또 나름대로의 추진을 해나가는 과정속에서 좀 수정을 해야 되겠다 하는 부분들이 있을 수 있습니다.

그래서 그러한 내용의 부분에 대해서는 어떻게 보면, 교통관리실과 지하철공사가 각각의 조직을 갖고 있기 때문에 그것들을 각자가 얘기한다고 한들 그것 추진하기 어려울 거고 천상 이런 의회에서 조정기능들이 필요하다고 봅니다.

그래서 본위원회에 시민에게 다가서기 위한 지하철 만들기 15개 사업 중에서 지하철공사에서 판단할 때 현실적으로 잘 현장에 어떤 사정과 잘 안 맞아 떨어지는 부분이 있다면 그 부분에 대해서도 본위원회에 자료와 함께 설명을 좀 해 주시기 바랍니다.

이상 세 가지입니다.

월요일 오전 10시까지 본위원회에 보내 주시기 바랍니다, 답변서와 아울러.

(趙成大 幹事, 朴謙洙 委員長과 司會交代)

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

尹汝亨委員님 질의에 대해서 답변하셔야죠?

○社長 金正國; 네, 尹汝亨委員님께서 질문하신 데 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

97년부터 2000년 5월말 현재 여객 사상·사고는 사망 62명, 부상 37명이 발생하였다, 지하철 9호선은 인명피해방지를 위한 시설을 설치한다고 들었는데 지하철공사의 대책은 어떠냐고 여쭙어 보셨습니다.

현재 상태에 지하철 1·4호선에 대한 시설개선은 사실상 기술상의 문제라든지, 예산상의 문제 등으로 어려움이 상당히 예상이 되어서 근본적으로는 장기적으로 검토돼야 할 사항인 것으로 저희들은 판단을 하고 있습니다.

그래서 저희 공사에서는 여객 사상·사고의 예방을 위해서 승강장 승객감시용 TV 컬러화 개량 351조를 완료하고 곡선 승강장 TV, 사구간 해소를 위한 카메라 증설 및 이설은 166개소를 하였습니다.

승강장 곡선 반경 500m 이하인 곳에 깜빡경고등을 21개 역 38개소를 설치할 하였으며 열차 출발전 출입문 끼임 방지를 위한 차량경고 부저음 발신장치를 199편성 398세트를 부착을 하였습니다.

혼잡역 승강장시설 개·보수를 33개 역 중 97년까지 23개 역 개·보수를 완료하였고 10개 역은 2기 지하철 개통에 맞추어 연차적으로 실시할 예정입니다.

인력배치는 혼잡 역사 및 승강장에 역무원 및 질서계도 공익근무요원 909명을 배치하고 역무원 중복시간대 지하철 전체 역 승강장 내에 안내근무를 실시토록 하고 있습니다.

기타 승객안전대책으로는 승객 주의환기용 안내방송을 실시하고 있으며, 열차진입시 자동 안내방송 및 경보음, 열차출발시 차량에 접근방지 사이드방송을 실시하고 있습니다.

열차운행관련 중앙집중 일제 방송은 열차지연 등 승객혼잡 시 종합사령실에서 각종 안내방송을 또 직접 실시도 하며 시민질서의식 홍보를 위한 질서캠페인을 실시하고 있습니다.

○尹汝亨 委員; 지금 말씀하신 공익요원이나 경고음 같은 그런 것 가지고는 지금 사고원인이 자살행위기 때문에 우발적으로 행위를 저지르는 사건입니다.

그래서 그 사건은 경보음을 울리든가 공익근무요원이 가령 1m, 2m 간격으로 서 있어서 뛰어드는 것을 막으면 그것이 효과가 있지만 자살하려고 뛰어드는 사람은 못 막지 않습니까? 그래서 지금 아까 해외연수 간 사실도 있는데 파리에 가 보면 객차가 들어오면 승강장 있는 데서 이중으로 되는 것이 차가 안 들어왔을 때는 전체가 커버를 막아버려요.

그리고 그 규격에 딱 맞게 열차가 들어오면 승강장에서 문이 열립니다, 1차적으로. 그 다음에 2차로 열차가 문이 열려요. 그리고 출발하려고 하면 열차가 문이 닫히고, 승강장 문이 닫히게 되어 있습니다.

그런 설치를 해 놓으면 경보음도 울릴 필요도 없고, 공익요원도 둘 필요가 없어요. 그래서 거기에 들어가는 예산을 절감하면서 그러한 보완장치가 더 필요하지 않겠느냐, 그래서 9호선 지하철건설본부의 답변이 앞으로 9호선은 그렇게 하겠다라는 답변이 나왔어요.

그래서 지하철건설본부와 상의를 해서 제가 볼 때는 지금 우리 지하철이나 도철에도 그런 시스템을 해도 무방하다고 저는 보고 있습니다.

그래서 장기적인 그 예산을 한번 뽑아봐서 그렇게 했을 때는 자살자가 제 아무리 자살하고 싶어도 자살할 수 없게 되어 있더라고요.

그래서 견학을 모스크바나 이런 데 가지 말고 지하철건설 본부와 상의해서 그 시스템을 도입하면 좋을 것 같고, 또한 무임승차하는 것도 들어가는 자리에서 뛰어넘지도 못하게 하고 밑으로 들어갈 수도 없는 그런 장치가 되어 있더라구요.

그래서 거기서 일일이 인원이 임의적으로 지킬 필요 없이 자동으로 할 수 있는 자동시스템을 보완해 달라, 그런 의미에서 제가 질문을 드린 것입니다.

계속 답변해 주십시오.

○社長 金正國; 지하철건설본부와 협조를 해서 외국의 좋은 제도도 배우고, 또 파리 출장 가는 팀한테 자료도 조사하도록 그렇게 하겠습니다.

다음 두 번째 질문으로써 고무가스켓 등 구입에 있어서 견본심사 없이 최저가 낙찰자를 선정하고 있고, 납품가능업체 7개사 중 3개사만이 낙찰되고 있으며, 그 가격차이가 10원에서 20원 정도인데 이에 대한 사장의 의견을 여쭙어 보셨습니다.

고무가스켓류는 전동차의 유지보수용 부품으로서 전동차의 공기배관 및 제동장치부품 등에 충격완화 등을 위하여 주로 사용되고 있는데 그 종류는 가스켓류가 382종, 오일유가 331종, 패킹유가 72종, 고무 73종을 현재 사용을 하고 있습니다.

동 부품류의 구입시 양질의 물품을 확보하기 위하여 회계규정에 의거 입찰참가 등록시부터 입찰참가업체를 사전 심사할 수 있는 출입자 등록제도를 운영하고 있으며 그 자격요건을 구비한 7개사가 등록되어 있습니다.

이중 2개사는 부산에 소재되어 실제 입찰에 참가한 업체는 5개사에 불과합니다.

공사에서는 구매의 공정성을 기하기 위하여 가급적 일반경

쟁입찰 방식으로 구매하고 있으며, 99년도부터 금년 5월까지 총 15건에 417종 5억 6,500만원을 구매하였는바, 14건이 일반경쟁입찰이고 1건이 소액에 의한 수의계약인데 약 1,400만 원을 하였습니다.

또한 응찰액에서 10원 또는 20원 차이가 나는 것은 부품단가에서 차이가 나는 것이지 낙찰총액의 차이는 아니고 단가 차이으로 10원, 20원 정도 나고 있는 상황입니다.

전동차부품 등을 구입하기 위하여 공사에서는 회계규정에 의거 99년도까지는 제조물품의 경우 제한적 최저가 입찰방식에 의거 추정가격의 4배 플러스 마이너스 2% 범위 내에서 15개의 복수예정가를 작성을 하고, 그 중에서 4개를 추천, 산술평균하여 90% 이상 입찰자 중 최저 입찰자를 낙찰자로 결정하여 실질적으로는 담합이 어렵다고 저희들은 보고 있습니다.

2001년 1월부터는 국가계약법이 개정되어 2억 미만 물품 구입 시에는 최저가 낙찰제를 적용하고 있으며, 과도한 경쟁이나 담합에 우려가 있는 구매품들에 대해서는 기이 정해진 규격서에 의거 철저한 검사 및 검수과정을 통해 양질의 물품을 확보할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

참고적으로 전동차부품의 특성상 공사에서는 구매하는 부품은 사실상 소량이고 소액이면서도 구입주기가 빈번하지 않기 때문에 제조 가능한 회사는 다소 많을지라도 그 수익성이 적어서 제조납품을 기피하는 경향도 다소 좀 있습니다.

이해하여 주시기 바랍니다.

○尹汝亨 委員; 그래서 그 문제에 대해서 사실상 좀 깊이 사장님이 생각할 사항입니다. 왜냐 하면 거기에서 입찰을 응하는 회사는 7개 업체인데 3개 업체가 주종을 이루고 있어요.

그래서 제가 모회사에 전화를 걸었더니 단가가 안 맞아서 자기들은 낙찰을 한 번도 못했다고 이렇게 얘기를 합니다.

그래서 제가 질문한 것은 가격이 문제가 아니라 양질의 제품이 들어와서 수명도 길고 성능도 좋은 것으로 이러한 구매 방법을 연구해 보라는 의미에서 제가 지적한 것입니다.

○社長 金正國; 잘 알겠습니다. 뜻에 맞추어서 한번 더 내용을 검토하겠습니다.

지금 李載震委員님 질문 건과 金聖泰委員님 것 2건이 남았습니다.

위원장님 계속해서 답변을 할까요?

○委員長 朴謙洙; 네, 계속 답변을 하십시오.

○社長 金正國; 李載震委員님 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

역을 구분하는데 세자리 숫자보다는 호선번호를 부각시켜서 시민들이 더 알기 쉽게 하는 방법이 어떠냐고 여쭙어 보셨습니다.

안내표지판을 승객편의 위주로 개선하면서 역번호를 세자리 숫자로 호선과 역번호를 인식하도록 철도청 도시철도공사와 통일 적용하고 있습니다.

지하철 출입구에 설치된 폴사인과 계단입구 역명판, 역명 앞에 호선명을 등기하고 있으므로 노선을 구분하는 데는 큰 어려움이 있어 현재하고 있는 방법이 李載震委員님께서 지적하신 그 방법이 실질적으로는 반영이 되어 있다고 보겠습니다.

참고자료로 사진까지 준비해서 李委員님께 보고 드리도록 하겠습니다.

다음 역사냉방도 중요하지만 전동차 냉방을 우선적으로 해

야 된다고 보는데 공사의 견해는 어떠냐고 여쭙어 보셨습니다.

공사의 보유전동차는 1,944량으로 전량이 냉방장치가 설치되어 있습니다. 이중 932량은 양당 냉방능력이 시간당 4만kcal 이상으로 문제가 없으나 1,012량은 양당 냉방능력이 시간당 3만 1,500kcal로써 출퇴근 시간대 등 혼잡대에는 다소 냉방능력이 미흡한 것이 사실입니다.

공사에서는 냉방용량이 다소 미흡한 1,012량은 개선대책으로 냉방용량 증대사업을 현재 추진하고 있습니다.

2호선 250량에 대해서는 현재 교체작업을 진행중에 있으며, 전동차 대폐차시 80량을 교체할 예정입니다.

아울러 10년 미만 사용한 682량에 대해서는 당초 2004년 이후 노후도에 따라 교체예정이었으나 계획을 앞당겨 632량은 금년 9월부터 2002년 하절기 도래 전까지 모두 교체 추진하겠으며, 50량은 대폐차와 연계하여 교체할 예정으로 되어 있습니다.

위원님께서 지적하신 대로 가능한 조기에 냉방기를 교체할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

다음 부정승차단속을 효율적으로 하기 위하여 부정승차자가 뛰어 넘지 못하도록 시설을 개선할 용의는 없으나, 승차권 다량판매시 5% 할인을 하고 있는데 효과적으로 서비스 개선으로써 경쟁할 수 없겠느냐고 질문을 하셨습니다.

부정승차 단속은 역 자체 단속을 매일 하고 있습니다. 그 다음에 역사무소 단위로 역사무소가 11개가 있는데 매일 하고 있습니다. 운수처 검표 운영반을 연 4회 해서 나름대로는 열심히 하고 있습니다.

승객이 개집표기를 뛰어 넘거나 아래로 통과하는 경우에는

부정승차의 경우도 있으나 행선지를 잘못 알고 게이트에 들어간 후 반대편으로 바꾸어 타거나 혹은 승환역에서 갈아타는 방향을 착각하는 경우, 게이트 밖에 설치된 화장실을 이용하는 경우, 유실물 신고 및 기타사항을 역무실에 신고하기 위하여 하는 경우도 가끔은 있습니다.

그러나 부정승차의 예방차원에서 위원님이 말씀하신 시설 개선 여부는 시민의 불쾌감을 주지 않는 범위 내에서 적합성을 심도 있게 검토해서 저희들이 검토를 하겠습니다.

다음 두 번째 질문으로서 승차권 다량판매는 신규수송 수요창출효과는 있는 반면에 5% 할인판매로 인한 운수수입의 감소, 운송기관간 과다판매 경쟁에 따른 승차권 유통질서 문란 등 다소 문제가 있는 것도 사실입니다.

따라서 연락운송기관인 철도청, 도시철도공사, 인천지하철공사와 협의하여 개선방안을 검토하겠으며, 가격경쟁보다는 서비스경쟁으로 전환토록 최선의 노력을 다하겠습니다.

다음 질문은 구조조정이 어느 정도 진행되고 있으며, 구조조정 후 근로시간, 임금은 어떻게 되고 있으며, 그리고 도시철도공사와 비교해서 근로시간과 임금은 어느 정도 차이가 나는지라고 여쭙어 보셨습니다.

구조조정과 관련하여 노사간에 가장 큰 쟁점사항이 있었던 근무형태 변경과 인력감축은 지난 3월 25일 노사합의 시행시 체결로 이루어졌으며, 퇴직금 지급률 조정 등 불합리한 제도개정은 금년도 2000년도 임단협시에 서로 노사가 합의할 예정으로 되어 있습니다.

구조조정 후 근무형태는 종전에 비해서 역무는 1일 더 근무하고 임금은 도시철도와 동일하게 맞추었습니다.

현재 지하철공사와 도시철도공사의 임금수준을 비교하면,

지하철공사는 81년 9월 1일에 설립이 되었고 도시철도공사는 94년 3월 15일에 설립이 되었으므로 근속년수에 의한 연월 차수당과 장기근속수당 차이 등으로 인해서 저희 공사가 평균 한 4만 5,000원 정도가 많은 편입니다.

근무일수에 있어서는 도시철도공사가 1일 더 근무하고 있으나 도시철도공사는 2000년도 임단협시 이를 회수할 것으로 알고 있으며, 피차 금년도 임단협에 도시철도와 저희 지하철공사의 미흡한 점, 잘못된 점, 모순된 점은 서로 상호 의논해서 조정토록 하겠습니다.

다음 질문은 지하철 공기질 개선을 위한 분진흡입열차의 운행실적, 운행효과, 향후 운행계획에 대해서 여쭙어 보셨습니다.

지하철 공기오염도는 지하생활공간공기질관리법에 의거 매년 지하철 1·4호선에서 95개 전 지하역을 대상으로 미세먼지 등 7개 오염물질을 측정 관리하고 있습니다.

99년도 지하공기질 측정결과는 7개 항목 모든 전 지하역사에서 기준치 이하로 나타났고, 특히 미세먼지는 매년 감소추세에 있으며, 위원님께서 지적하신 대로 1호선 동대문역 등 10개역에는 기준치 200 $\mu$ g 대에 접근하였으나, 전체적으로는 기준치보다 적은 평균 117 $\mu$ g으로 나타나고 있습니다.

지하공기질 개선대책으로서는 노후환기시설 및 공기여과장치를 개량을 하겠으며, 환기구 조형화 인상 및 환기덕트내의 청소를 철저히 하고, 역구내 물청소 강화 등 여러 사업을 시행하고 있으며, 특히 터널청소용 분진흡입열차를 도입하여 적극적으로 대처하고 있습니다.

분진흡입열차의 운영은 98년 2월 14일부터 지하구간은 연 2회씩 청소를 실시하였고, 금년부터는 장비가동률을 향상시

켜 청소회수를 연 4회 확대 실시하고 있습니다.

분진흡입열차의 운행효과는 전체적으로는 132 $\mu$ g에서 118 $\mu$ g으로 조사되었으나 약 11%의 오염도 감소효과가 나오고 있으며, 분진흡입열차의 운행전후의 오염도를 비교해 볼 때 대합실의 오염도 감소율 8%보다는 터널구간에서의 감소율 15%가 현저하게 좋게 나타나 터널구간에 대한 청소효과가 두드러지게 나타나고 있는 것으로 조사되고 있습니다.

앞으로도 공사에서는 정기적인 공기질 측정과 아울러 지속적인 공기질 개선사업을 추진하며, 지하철 환경개선에 적극 노력하도록 하겠습니다.

다음은 金聖泰委員님 질문에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

노후전동차의 방송장치시스템을 시급하게 개선할 필요가 있는데 공사의 의향을 여쭙어 보셨습니다.

저희 공사에서는 노후전동차의 방송장치에 대한 음질향상을 위하여 기존녹음재생기 방식의 방송장치를 자동음성 합성 재생방식의 방송장치로 연차적으로 교체하여 현재 운영중에 있습니다.

현재 전동차 방송장치 운영현황은 총 199개 편성 398대 중 녹음재생기 방송장치는 92개 편성 184대, 자동음성합성 방송장치는 107개 편성 214대이며, 개선된 방송장치는 전체의 약 54%를 점하고 있습니다.

공사에서는 금년도에도 40개 편성 80대의 방송장치를 추가로 개선 교체코자 현재 계약추진 중에 있으며, 잔여물량 52개 편성 104대에 대하여는 2001년까지 전량 교체토록 적극 추진하겠습니다.

다음 질문, 사장직속의 고충처리기구 설치와 노사간 화합차

원의 위원회 구성이 바람직하다고 생각하는데 사장의 견해는 어떠냐고 여쭙어 보셨습니다.

고충처리기구는 기이 공사의 노사협의회 운영규정에 의거 본사와 현업에서 고충상담실을 설치 운영중에 있으며, 본사는 노사 각 3명의 위원으로 구성되어 있고, 현업은 현업소장과 지회장이 고충처리상담자로 위촉되어 있습니다.

노사화합 차원의 위원회구성 건에 대해서는 현 노사협의회가 현 집행부의 출범 이후 종전에 대립적 회의방식에서 탈피하여 노사가 생산적이고 상생적인 방식으로 전환할 것을 적극 모색하여 현재 비교적 건설적으로 노사가 잘 운영되고 있습니다.

동 협의회를 운영하면서 필요할 시에는 특별소위를 구성하여 노사협력증진을 최대한 도모하는 등 가능한 기존의 회의체 기구를 최대한 활용하는 한편 위원님께서 지적하신 위원회 구성의 근본적인 취지를 적극 살려 회사에 반영이 되도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

공사의 경영혁신을 이루기 위해서는 무엇보다도 간부들의 혁신이 먼저 이루어져야 된다고 보는데 이를 위하여 간부조직을 재편할 의도는 없느냐고 여쭙어 보셨습니다.

기업의 경영성과는 그 기업을 운영하는 인재, 즉 간부들의 의식과 능력이 가장 중요하다는 위원님의 말씀에 저도 같이 동감으로 생각합니다.

위원님의 지적을 유념하여 앞으로 개인의 업무수행능력과 자질을 종합적으로 참작하여 간부들을 적재적소에 배치토록 최선의 노력을 다 하고 화합에 적극 도모하겠습니다.

이상 답변을 마치겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 수고하셨습니다.

金聖泰委員님 답변 중에서 노사관계 정립에 대해서 질문을 하고 답변을 하셨습니다.

그런데 위원장으로서 분명히 말씀드립니다. 金正國 社長께서 처음 사장으로 취임하시고, 또 현 노조집행부가 새로 태동을 하고 이렇게 해서 파업 없는 노사관계가 정립되고 이런 것에 대해서 의회입장에서도 적극 지원을 한다 이런 입장을 분명히 위원회에서도 말씀을 드렸고, 또 실제 거기에 대해서 많은 관심을 갖고 있었습니다.

지금 들리는 얘기로는 金聖泰委員님이 우려할 만한 그런 내용이 들리기 때문에 그런 점에 있어서 사장께서는 분명하게 이사 이하 모든 임직원들에게 그 내용에 대해서 왜 그런 우려가 나왔는지에 대해서 파악을 하셔서 따로 보고를 해 주시기 바랍니다.

그 점에 대해서는 상당히 우려들을 많이 하고 있는 그런 입장입니다.

○社長 金正國; 잘 알겠습니다.

○委員長 朴謙洙; 실제로 노사관계가 정립이 되기 위해서는 노든 사든 안정적으로 꾸려져야 하는데 그런 점에 있어서 매우 불안하다 하는 그런 입장이 되고, 거기에 자칫 의회나 시민들이 우려할 만한 수준으로 발전되지 않을까 그런 생각이 있습니다.

참고로 해서 각별히 신경을 써서 그 내용에 대해서 보고를 해 주시기 바랍니다.

○社長 金正國; 네.

○委員長 朴謙洙; 더 이상 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

위원님들 이번 감사는 회계년도 기준 연말에 감사를 해야

사업내용에 있어서도 정확히 파악을 하고, 또 1년의 업적에 대해서 제대로 감사를 합니다만, 아시는 것처럼 6개월 만에 감사를 하기 때문에 여느 때 감사와는 달리 정책감사 위주로 감사가 진행이 되었습니다.

따라서 집행부에서도 이 감사 자체로 끝날 게 아니라 또 상임위원회가 있고 통상적인 일상업무를 이렇게 감시하고 감독할 수 있는 그런 입장이 있기 때문에 위원님들 질의에 대해서는 적극적으로 대처를 해 주시고, 개선할 점은 개선해서 사랑받는 지하철공사가 될 수 있도록 최선의 노력을 다해 주시기 바랍니다.

오늘 질의와 답변을 이것으로 마치도록 하겠습니다.

이상으로 지하철공사 감사종료를 선언합니다.

(議事棒 3打)

(17時 14分 監査終了)

---

○出席監査委員

朴謙洙 尹汝亨 趙成大 金聖泰  
金玉源 金平城 金喜甲 李敬愛  
朱世晩 李載震 安秉昭 林東奎

○專門委員

金泰鎬

○被監査機關參席者

地下鐵公社

社長 金正國  
總務處長 金正根  
勞使協力處長 尹相潤  
運輸處長 李相卿

車輛處長 趙奎和

施設管理處長 李敏熙

電氣處長 閔丙薰