
第122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 2000年10月2日(月) 午前10時

場所 交通委員會會議室

議事日程

1. 地下鐵建設本部所管懸案業務報告의件
 2. 地下鐵公社所管懸案業務報告의件
-

審査된案件

1. 地下鐵建設本部所管懸案業務報告의件 ... 2面
 2. 地下鐵公社所管懸案業務報告의件 ... 51面
-

(10時 31分 開議)

○委員長 金喜甲; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제122회 임시회 제2차 교통위원회 회의를 개의하겠습니다.

(議事棒 3打)

존경하는 교통위원 여러분, 그리고 崔昌植 地下鐵建設本部長을 비롯한 관계공무원 여러분, 다시 만나뵙게 되어서 반갑습니다.

이제 금년도 주요시책사업들이 본격적으로 추진되고 있습니다만 부득이한 사정으로 인하여 추진이 어렵거나 부진한 사업들에 대해서는 철저한 대책을 강구하여 연말에 시간에 쫓겨 졸속 처리되는 일이 없도록 만전을 기해 주시기 바랍니다.

특히 地下鐵建設本部쪽에서는 금년말 개통을 목표로 두고

있습니다. 몇 개 사업구간에서 차질이 빚어지고 있는데 이에 대한 대책을 각별히 세워주어야 할 것입니다.

또한 내년도에 추진할 사업에 대해서는 시민들에게 꼭 필요한 사업들이 반영될 수 있도록 사전준비를 해 주시기 바랍니다.

오늘은 地下鐵建設本部 소관 현안업무에 대해서 보고를 받도록 하겠습니다.

1. 地下鐵建設本部所管懸案業務報告의件

○委員長 金喜甲; 의사일정 제1항 地下鐵建設本部 所管 懸案業務報告의 件을 상정합니다.

(議事棒 3打)

崔昌植 건설본부장께서는 나오셔서 소관 현안업무에 대하여 보고하여 주시기 바랍니다.

그리고 사회자로서 간단히 말씀드리면 보고는 지난번 업무보고가 일차 되어 있습니다. 그래서 주로 현안업무보고에 대해서 되도록이면 압축해서 핵심적으로 위원님들께 설명을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 地下鐵建設本部長 崔昌植입니다.

존경하는 金喜甲 위원장님, 그리고 교통위원회 위원님 여러분, 오늘 제122회 임시회에서 위원님들께 그간의 업무추진상황을 보고드리고 위원님들의 고견을 듣게 된 것을 매우 뜻깊게 생각합니다.

그 동안 이미 심각해진 서울의 교통문제를 지하철 중심의 대중교통으로 해결하려는 위원님들의 관심과 격려로 지하철 건설의 차질 없는 추진에 대해서 먼저 충심으로 감사의 말

씀을 드립니다.

지하철은 친환경적일 뿐만 아니라 대중교통 수단 중에서도 가장 신속, 정확, 안전하게 대량으로 수송할 수 있는 수단입니다. 날로 우리 지하철이 시민들로부터 사랑이 더해가고 있습니다.

금년말이면 지하철 6호선 상월곡에서 응암까지 27km 구간이 개통이 완료되면 지난 11년간 추진해 온 2기 지하철 구간 모두가 완공되어 명실공히 지하철 중심의 대중교통시대가 열리게 되겠습니다.

본부장 이하 우리 본부 전 직원은 마지막 개통시까지 한치의 소홀한 부분이 없도록 치밀하게 확인 점검하여 시민들이 안심하고 이용할 수 있는 지하철을 정밀하게 건설하는 데 최선을 다하겠습니다.

업무보고에 앞서 지난 9월 18일자 인사발령으로 새로 부임한 간부를 소개해 드리겠습니다.

李長燮 工程管理部長 職務代理입니다. 지난 9월 18일자로 설계감리부 설계심사팀장에서 승진예정자로 지정돼서 직무대리를 맡았습니다.

이어 배부해 드린 유인물에 의거 주요업무를 보고드리겠습니다.

.....
(報告)

地下鐵建設本部 業務報告

(뒤에 실음)
.....

마지막에 별도 유인물된 지하철건설 서비스현장 자료가 있습니다. 이것은 98년 6월 대통령 훈령으로 서비스현장 지

침이 돼서 우리 서울시에서는 각 부분별로 서비스현장을 만들기로 했습니다.

그래서 좀더 우리 행정에 서비스를 제고할 수 있는 선언적인 현장을 시민들한테 발표하고 그 현장내용에 따라 스스로 평가받는 틀을 만드는 의미에서 본부에서도 지난 3월부터 지속적으로 검토를 해서 안을 만들었습니다.

그래서 이 문제에 대해서는 서비스현장심의위원으로서 이번에는 바뀌었습니다만 李敬愛委員님이 계속 교통위원회 위원님 대표로 참석해서 끝까지 지켜봐 주셨습니다.

그래서 이것은 저희가 발표를 하고 서비스현장 내용을 첫째 페이지에 보면 본부가 전체적으로 지켜야 할 중요한 현장을 발표하고 2페이지에는 서비스이행표준을 5페이지까지 즉 기록을 했습니다.

그래서 이 전체를 저희들은 공사현장에 게첨을 하고 시민들한테 널리 알려서 평가받는 기회를 갖도록 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 地下鐵建設本部長 수고하셨습니다.

이어서 地下鐵建設本部 소관 현안업무보고에 대해서 본부장을 상대로 질의하고 답변을 듣도록 하겠습니다.

원만한 회의진행을 위해서 질의는 일괄질의 일괄답변 형식으로 진행하되 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 진행하도록 하겠습니다.

그러면 질의하실 위원님은 순서대로 질의를 신청해 주시면 발언을 드리도록 하겠습니다.

질의하실 위원 계십니까?

具哲會委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○具哲會 委員; 具哲會委員입니다.

8쪽에 보면 도시철도기념관 건립을 하시겠다고 설명을 하셨는데 이것 소요예산이 약 60억원, 본부장께서는 학여울정 거장 옆에 마련된 지하공간을 이용하면 예산을 절감하고 기념관을 건립할 수 있다 이렇게 말씀하셨는데 지금 우리 지하철이 얼마가 적자죠, 통틀어서?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 부채 말입니까?

○具哲會 委員; 네.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 부채는 약 4조 8,000억 정도로 알고 있습니다.

○具哲會 委員; 그런데 4조 8,000억원을 물론 地下鐵建設本部長께서는 사업주체가 아니고 건설만 하시니 염려 안 되시겠지만 그 부채를 지금 해결할 방법을 가지고 있습니까? 그것 좀 답변해 주시고요.

본위원 생각으로는 60억원을 들여서 지금 기념관이 시급한 것인지, 기념관 없이도 각 역사의 공간을 활용해서 시민들한테 서비스라든지 안전한 지하철, 지하철과 생활 이런 사업을 할 수 있지 않느냐 하는 점에서 설명을 드렸고요. 그것을 답변을 해 주시고요.

마지막 페이지에 지하철 6-7공구 부도 건입니다. 지난번에도 질의를 드렸습시다만 지금 우리 地下鐵建設本部長께서 설명은 부도난 회사가 계속할 의지가 있고 그 회사에 시간을 주어서 기다려봤다가 안되면 그때 가서 보증회사로 하여금 시공을 시키겠다고 설명을 하셨는데 이것을 자세히 설명을 해 주세요.

본위원이 알기로는 이미 부도가 난 회사를 다시 시공을 시키겠다 하는 의지는 부실공사를 초래하겠다는 설명으로밖에 이해가 안 갑니다.

그래서 다시 한 번 자세히 그 내용을 설명해 주시고, 그리고 업무보고 이외의 것으로 질문을 드리겠습니다.

지금 우리 지하철 건설하는데 처음에 설계를 해서 마지막까지 설계변경을 하지 않고 시공을 한 역사가 몇 군데이고, 또 중간에 설계변경을 한 역사는 몇 군데인지 답변을 해 주시고요.

그리고 지하철을 이용하려고 계단을 이용해서 내려가는 역사가 몇 군데이고, 또 에스컬레이터를 설치한 역사가 몇 군데인지, 가급적이면 설명을 하실 때 지하철 이용하려고 들어가는 깊이가 어느 역사는 얼마인데 에스컬레이터가 있고 어느 역사는 몇 m인데 에스컬레이터 없이 계단을 사용한다 하는 것을 답변해 주시고요.

그리고 이용자수에 따라서 지하철 역사의 폭이라든지 넓이 이것이 차이가 있는데 차이가 있는 이유가 뭔지, 이것을 답변할 때 답변을 해 주시고요.

본위원이 이런 질문을 드리는 이유는 지난 9월 12일 SBS 8시 뉴스에 서울地下鐵建設本部에 대한 보도가 나왔습니다. 지하철도 빈부격차시대 해가지고 보도가 나왔는데 그것을 보셨는지, 본위원이 지금 질문을 드린 것이 바로 그 내용이 포함되어 있습니다. 그러니까 그 점에 대해서 답변을 주시고, 또 답변 후에 자료요청을 하겠습니다.

이상입니다.

(金喜甲 委員長, 朱世晩 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朱世晩; 具哲會委員長님 수고하셨습니다.

다음 질문하실 위원님 안 계십니까?

林東奎委員長님 질의하여 주십시오.

○林東奎 委員; 林東奎委員長입니다.

오늘 업무계획에서 지금 6호선 동묘역, 6호선하고 1호선의 환승역이죠. 그리고 동마장역을 하나 신설하신다고 했는데 지금 현재 지하철 건설로 인해서 생긴 부채라든지 경영부채를 포함해서 약 4조 8,000억이라는 엄청난 부채를 안고 가는데 적은 투자로 많은 효과를 낼 수 있는 쪽에 우선 투자를 해야 된다고 본위원은 생각을 합니다.

그런데 여기에 동묘역에도 480억을 들여야 되고, 또 동마장역에 한 300억을 들여야 되는데 이렇게 많은 예산을 들여서 앞으로의 수익관계는 어떻게 되는지 그 답변을 해 주십사 하는 것을 부탁드립니다.

앞으로 기존 지하철, 1호선부터 8호선 지하철의 편의시설 건설을 地下鐵建設本部가 맡아서 하는 것으로 이렇게 본위원이 알고 있습니다.

그런데 기존 지하철을 어떻게 하면 많은 시민들이 편리하게 이용할 수 있느냐에 대해서 본위원이 여러 번 업무보고 때에도 질문했습니다만 지금 시각장애자 유도블록을 역사 내지 이렇게 죽 해 놔습니다만 이것이 실지 유도블록만 해 놔지 이 유도블록을 따라가면 여기가 지하철 타는 데인지 화장실 가는 데인지 어디가는 데인지를 전혀 알 수가 없다는 얘기입니다, 시각장애자가. 그냥 유도블록 따라만 간다 이거죠.

그래서 이것을 점자로 이것은 어디가는 것이구나, 화장실 간다, 아니면 다른 데 편의시설을 이용하는 데 이런 것을 알 수 있도록 점자를 벽에 설치한다든지 손잡이에 설치한다든지 이런 것을 한번 표시를 했으면 하는 것인데 거기에 대해서 우리 건설본부장께서는 어떻게 생각을 하고 계시는지에 대해서 말씀을 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

(朱世晩 幹事, 金喜甲 委員長과 司會交代)

○委員長 金喜甲; 다음 질의하실 위원님, 朱世晩委員長님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

강남지역의 원활한 교통수단과 인천 신공항철도의 연계를 위해 2001년 하반기 착공예정인 지하철건설 준비가 본격적으로 이루어지고 있습니다.

지하철 9호선은 기존의 1.2단계 지하철과는 한차원 높은 첨단기술과 건설공법의 건설로 건설운영비의 최소화, 민자유치에 의한 예산절감, 재원확보의 다변화 등 시민편의를 위한 첨단시설을 개선하고 있습니다.

정부와의 협의지연으로 사업준비 착수가 조금 늦어지고 있으나 내년 하반기에 차질없는 착공을 위해서 전직원이 모든 부분에 대한 세밀한 계획을 수립하여 추진하여 주시기 바랍니다.

먼저 9호선을 예정대로 2007년에 공사가 완공을 하더라도 물가상승, 설계변경 등에 의해 현재 예상하고 있는 공사비 2조 4,000억원보다 훨씬 많은 공사비가 투입될 것으로 예상되는데 본부장은 기존 5·6·7·8호선의 경우 준공 후 정산결과 당초 계획예산에 비해 실제 투입된 공사비는 얼마나 추가되었는지를 밝혀 주시고, 9호선의 경우 2기 공사와 비교하여 본다면 2007년 준공시점에는 현재보다 어느 정도 추가되리라 예상하는지에 대해서 밝혀 주십시오.

또한 공사비의 분담비율을 시와 정부가 각각 40%로 똑같이 분담하고 민자는 20% 정도 유치할 것이라고 아까 말씀하셨는데 정부는 타 자치단체에 비해 서울시에만 국고지원 비

율을 낮춰왔는데 9호선의 경우 타 시.도와 같은 공사비의 50%를 부담기로 확약을 받았는지 밝혀 주시고, 민자유치의 경우 아직까지 민자유치 방안조차 확정되지 않은 상태에서 20%인 4,798억원을 산출한 근거는 무엇입니까?

또한 민자유치방안 중 상하분리형 부분 민자유치를 채택할 경우 현재 예상한 4,800억원보다 얼마나 증가 또는 축소될 것인지를 말씀해 주십시오.

다음은 기존 지하철에 대한 역 신설에 대해서 묻겠습니다.

地下鐵建設本部는 지하철 6호선과 1호선의 환승편의를 도모하기 위하여 송인동사거리 동묘 앞에 정거장을 신설하고 지하철 2호선에도 동대문구청의 신축과 인근의 대형판매시설 신축 등 교통인구의 급증에 따라 동마장사거리역을 신설하려고 검토하고 있습니다. 또한 국철인 분당선에 야탑역 신설 공사가 진행중에 있으며, 강남구 일원동 지역주민들의 역사 신설 요구 등 기이 운행중인 지하철 노선에 역을 신설하려는 민원이 있는 것으로 알고 있습니다.

이러한 역의 신설은 새로운 교통수요 발생과 주변 교통환경의 변화, 그리고 기존 지하철 운행의 안전문제 등을 종합해서 고려해야 된다고 생각합니다.

그러나 이러한 부분들은 지하철 6호선 노선계획시 충분히 예견될 수 있는 사항인데 6호선 완공을 눈앞에 두고서야 역을 신설하겠다고 하는 地下鐵建設本部를 볼 때 답답함을 느낍니다.

본부장은 이제와서 이를 검토하는 이유는 무엇인지 밝혀 주시고, 6호선 노선변경시 이러한 환승편의와 효율적인 역사 운영 등 제반여건을 반영하여 역사의 위치를 결정할 수는 없었는지 답변하여 주십시오.

또한 역의 신설로 인하여 앞으로 수십년 동안 막대한 운영비가 필요할 것으로 판단되는데 1년간 역사의 연간 운영경비는 평균 어느 정도 되는지에 대해서 밝혀 주십시오.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 朱世晩委員님 고생하셨습니다.

다음 질의하실 위원님 있으시면 질의해 주시기 바랍니다.

趙成大委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○趙成大 委員; 趙成大委員입니다.

9호선 25.5km 건설에 사업비가 2조 3,990억원으로 지금 예정이 잡혀 있습니다. 그러면 지금 1기 지하철에 투자한 금액과 2기 지하철에 투자한 금액, 또 3기로 잡겠습니다만 9호선에 25.5km를 하는데 2조 3,990억원 그 비교표를 제시해 주시고, 그러니까 지하철공사와 관련한 1·2·3·4호선의 출자액, km, 그리고 2기 지하철 5·6·7·8호선의 km와 출자액을 비교해서 제출해 주시기 바라고요.

민자유치를 20% 했을 적에 앞으로 9호선의 관리에 대해서 민간인에게 위탁관리하는 것인지 아니면 지금과 같이 공사에서 관리하게 되는지, 계획은 어떻게 잡혀 있는지 말씀을 해주시기 바랍니다.

그리고 지금 6호선에 대해서 보고를 받았습시다만 현재 지상에 되어 있는 복공판 문제, 어느 정도 복공판을 제거하고 있는지, 우선 우리 ASEM총회가 10월입니다. 그래서 물론 6호선도 영향은 적겠습니다만 ASEM총회가 10월 21일부터 22일로 잡혀있는 것으로 알고 있습니다.

그런데 지상 복공판 제거를 해서 우리가 11월 말에 개통 예정입니다만 몇 %나 추진되고 있고, 또 복공판을 먼저 제거할 수 있는지 거기에 대해서 답변을 해주시기 바랍니다.

신화건설이 부도가 나서 4개 역의 진도가 상당히 늦습니다만 그 지역을 제외해 놓고 현재 몇 %가 추진되고 있는지 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 9호선을 건설할 적에 지금 선진국을 보면 거의 사람들을 지하로 유도를 합니다. 물론 교통인구도 중요합니다만 부대업, 말하자면 우리 나라의 노상에 점포들이 인도를 향해서 있습니다만 선진국을 보면 인도에는 쇼인도만 있고 전부 사람들이 지하에서 모든 물품구입을 할 수 있는 점포가 되어 있습니다. 앞으로 9호선 건설을 할 적에 선진국처럼 그러한 시스템으로 건설을 하는 것이 어떻겠는가. 상권 자체를 지하에 지하철도와 복합해서 집어넣는 방법을 선택하시는 것이 어떻겠는가 이것을 질문을 드리고 싶습니다.

지금 우리 7호선이 지난 8월 1일에 개통했습니다만 지하공간이 아주 넓습니다. 그런데 거기 역에서 근무하는 직원은 15명 정도, 교대근무를 따지고 보면 하루에 10명 미만이 근무를 하는데 그 공간은 엄청나게 큼니다. 그것을 앞으로 더 보장을 해서 지하에 상권을 설치하는 것이 지상인구를 지하로 끌어들이는 하나의 역할을 하지 않겠나 생각됩니다.

우리 이웃 나라인 일본 같은 경우는 신간선역과 지하철역 연결되는 것을 보면 아주 일류급 레스토랑 같은 것이 많이 들어가 있습니다. 그래서 사람들을 지하로 유치하는 그런 경우가 많이 있고, 특히 오사카역 같은 데는 고급 레스토랑 뿐이 아니고 모든 상권이 지하에 다 있습니다. 그래서 지하로 모든 유통인구를 끌어들이는 그런 역할을 하고 있습니다.

그래서 9호선을 설계하시면서 그런 방법을 한번 선택하시는 것이 어떻겠는가 해서 질문을 드립니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 趙成大委員長님 고생하셨습니다.

다음 金聖泰委員長님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金聖泰 委員; 金聖泰委員長입니다.

금번 업무보고 이전에 지난번 업무보고시에 6·7·8호선 연말까지 완전개통에 따라서 전차 내의 소음을 대폭적으로 개선했다는 업무보고에 따라서 전체 전차제작 과정에 그런 소음개선이라든지 전차 기준품질 개선을 위해서 건설본부 직원들이 많은 고생을 하고, 또 6·7·8호선 합해서 약 1,300일을 현장감독을 한 실적을 오늘 자료를 통해서 제가 파악을 하고 있습니다.

98년도부터 전차제작 현장업무감독이, 본부에서 내려간 감독을 말하는 것입니다. 약 10명이 참여를 했습니다. 주로 차량설비부의 임정규 씨, 신재덕 씨, 차기호 씨, 장중덕 씨, 또 7급 8급 이렇게 해서 6·7·8급 직원 10명이 현장에 전차제작 감독을 위해서 출장을 갔었습니다.

문제는 본위원이 파악하기로는 이 10여 명의 본부직원들이 현장 전차제작 과정을 감독하기 위해서 갔는데 현장에 별도 감리회사를 통해서 감리도 진행된 것으로 알고 있습니다.

그런데 10명의 직원이 출장간 내용을 즉 보면 로테이션식으로 가긴 다 갔어요. 전체 전차제작일자에 거의 본부에서 다 현장감독을 갔는데 지금 약 10명의 본부 직원들이 전차제작 감독을 위해서 현장출장을 갔는데 이 직원들이 현장 전차제작 감독을 위해서 구성된 인력인지, 그렇지 않으면 본부에서 차량설비부 직원들이 로테이션으로 전차제작 감독을 할 수 있는 기량과 능력을 가지고 있는 팀을 구성해서 이렇게 로테이션으로 참여했는지 거기에 대한 명확한 답변을 부탁을 드리겠습니다.

추가로 전차제작 감독을 위해서 본부 직원들이 약 1,300일을 현장출장을 했는데 그 출장보고서는 제대로 제출되고, 또 문제점이 지적되었는지 파악을 하고자 하니까 자료제출을 요청하겠습니다.

지금 10명의 본부 직원들이 전차제작 감독을 위해서 출장하고 출장 봉명을 한 부분 자료를 99년치만 제출해 주시기를 바라겠습니다.

금번 또 업무보고에 있어서 질의를 하도록 하겠습니다.

도시철도화보집을 발간한다고 했습니다. 이 화보집 발간을 계획하고 마무리 짓는 시점이 올 8월초부터 11월말까지 이렇게 기한을 잡고 있습니다.

그런데 지난 업무보고시에 화보집을 발간한다는 업무보고가 본위원이 알기로는 빠져있는데 이번에는 이미 10월초입니다. 진행되고 난 이후에 11월말에 화보집을 발간하는 업무보고가 금번 상임위에 올라왔는데 물론 발간목적이나 발간의 의미가 상당히 좋은 계기라고 보고 있습니다.

하지만 화보집을 발간하는 것을 우리 의회에서도 이런 업무계획이 있다고 하면 일찍 참여를 한다면 좀더 다양한 의견을 제시할 수 있고, 또 그런 측면에서 화보집을 발간하는데 도움이 될 수 있는 과정이 있는데 이미 진행됐기 때문에 참여할 수 있는 길이 있을지 이것도 상당히 의문스럽고요.

또 한편으로는 지하철2기 완공기념을 통해서 국제심포지엄이라든지 기념전시회라든지 이런 화보집을 발간하는데 문제는 예산이라든지 사업의 내용이 없습니다.

그러면 현재 심포지엄을 하고 기념전시회를 하고 또 화보집을 발간하는데 우리 의회의 가장 주요기능이 사업비를 분석하고, 또 적정비용이 지출되는가 이런 것을 검토해야 되는

데 이 업무보고에 사업비랄지 예산이 전혀 나와있지 않아요.

특히 본위원은 지난번부터 계속 그 부분을 관심을 가지고 있습니다만 일반역사를 새로 신축 건설한다든지 환승역 부분의 예산은 명확하게 들어옵니다. 가령 6호선 동묘앞역도 사업비가 480억, 동마장사거리역도 300억 이렇게 사업비가 정확하게 들어오는데 地下鐵建設本部 자체에서 업무를 추진하는데 의회 업무보고에 있어서 그런 사업비나 예산을 건설본부 자체 업무로 추진하는 사업은 구체적으로 명시가 안되고 있어요, 지난번부터 본위원이 계속 파악하기로는. 이것은 뭔가 문제가 있다 생각하고 있습니다.

이런 부분에 대해서 왜 그런 것인지 답변을 해 주시고, 이따 답변하실 때 예산이라든지 사업비, 사업계획에 따른 규모를 오늘 업무보고에 빠진 사업비 내용이나 예산이 빠져있는 부분에 대해서는 상세하게 우리 전체위원들에게 보고를 해 주시기 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 金東郁委員님 질의하여 주시기 바랍니다.

○金東郁 委員; 저는 간단히 정리를 하겠습니다.

신화건설 문제인데 지난번에도 똑같은 얘기를 반복해서 업무보고를 하셨거든요. 우리 具哲會委員님께서 말씀을 하셨는데 왜 이렇게 신화건설을 계속해서 고집하면서 공사가 지체되고 연장되어야 되는지 이 부분에 대해서는 좀더 자세히 해 주셔야 할 것 같고요.

그 다음에 도시철도기념관 설립인데 학여울정거장에 60억 예산을 들여서 하시겠다고 하셨는데 이 역이 선정되게 된 구체적인 부분하고 얼마나 많은 시민이 이용할 수 있다고 생각했기 때문에, 그리고 효과가 어느 정도 있다고 생각이 되어

이런 논의가 되셨기에 했는지에 대해서, 그리고 또 하나는 많은 시민들이, 즉 지하철을 이용하는 사람들이 각 역마다 많이 이동을 하는데 특히 환승주차장을 많이 이용하고 있습니다.

그래서 이런 부분들은 기념관의 개념보다는 각 역의 특성을 살려서 조금씩이라도 예산을 분배해서 장기적으로 매해 조금씩 책정을 하더라도 역마다 이런 특성을 살려보는 생각은 없으신지 그런 부분에 대해서 한번 여쭙보고 싶고요.

자료부분에 대해서 우리 金聖泰委員님이 방금 말씀을 하셨는데 업무보고나 자료요구를 하면 구체적으로 해 주실 것을 부탁드립니다.

즉 말해서 서비스 이행표준 해서 지하철건설 서비스현장 이렇게 했는데 일례로 지하철 편의시설을 이용하는데 몇 개 역에 어떠한 시설이 설치가 됐고, 기 설치된 것은 어떤 곳이고 설치되지 않은 곳은 몇 개 역이고, 그리고 계획은 앞으로 어떻게 될 것이며 예산은 어느 정도 수반되는지 이런 부분들에 대해서 구체적으로 알아보고 해야 될 곳인데 하지 않은 곳이 있다면 체크를 할 수 있도록, 그리고 문제점이 있다면 누구나 함께 공유할 수 있도록 자료를 구체적으로 작성해 주실 것을 부탁드립니다.

끝으로 장애인 편의시설이든가 시민들 서비스개선을 위해서 나왔는데 과연 건설하는데 중점을 두고 있지만 이것을 어느 정도 홍보하고 있고 홍보계획은 어떤지, 일반적으로 장애인들이나 신체 장애자들이나 각종 급수에 따라 있겠지만 이런 분들에 대해서 선전하지 않고 홍보하지 않으면, 알려주지 않으면 이용하기 어렵거든요. 그래서 이런 부분들은 어떻게 계획을 세우고 있는지 답변 부탁드립니다.

○委員長 金喜甲; 다음으로 金鍾來委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金鍾來 委員; 金鍾來委員입니다.

업무보고에서 地下鐵建設本部長께서 금년 9월 28일 지하철 건설 서비스현장을 발표했다고 말씀하셨습니다.

저는 처음에는 이러한 서비스현장이 대시민들에게 우리 地下鐵建設本部 공무원 전체가 쾌적하고 편리한 지하철을 만들 수 있도록, 그리고 불편한 점이 없도록, 또 이러한 모든 사항들을 시민들에게 평가받을 수 있도록 공사한 부분에 대해서 이렇게 해서 굉장히 고무적인 생각을 했다 했는데 유감스럽게도 대통령훈령에 의해서 했더니까 좀 그것이 삭감되네요.

그러나 하여튼 쾌적한 지하철을 건설할 수 있도록 이런 서비스현장을 만든다는 것은 결과적으로 대시민들에게 건설 본부로서 의지를 표현하는 하나의 상징적인 것 뿐만 아니라 실질적으로 그에 따라서 시민들의 평가도 받도록 한다고 했습니다. 이것이 좋은 평가가 이루어질 수 있도록 地下鐵建設本部에서 많은 노력을 아끼지 말기 바랍니다.

그리고 지하철 2호선 지선 동마장사거리역을 신설한다고 했는데 보통 제가 알고 있기로는 평균 서울 전철역간의 구간거리가 약 1.27km 정도로 알고 있는데 여기는 2.2km라고 말했죠, 신설동역과 신답역 사이가?

그런데 이 사이에는 더구나 동대문구청과 보건소, 구의회가 자리잡고 있고, 또 경동약령시 타운 때문에 상권이 확대되는데 원래 여기에 개설되지 않고 이제 더 많은 돈을 투자해서 새롭게 개설되느냐 이것을 묻지 않을 수 없습니다.

이 사항과 같이 해서 한 말씀 더 드린다고 하면 지금 우리

가 지하철 만들어놓고 접근성과 편의성이 없어서 엘리베이터나 에스컬레이터 이런 부분을 많이 확충하고 있죠?

그런데 지금 기존에 있는 상태에서 다시 역을 신설한다든지 새로운 설치를 한다고 그러면 처음에 당초에 계획했던 것보다는 제가 알고 있기로는 많은 비용이 더 투자될 것으로 생각합니다.

이렇게 수많은 예산을 투입했으면서도 이러한 부분은 당초에 설계 직전에 심의때 분명히 그런 현상이 나타날 것으로 생각했을 것으로 간주하는데 처음에 계획 당시에 탁상행정 주먹구구식으로 설계에 의한 실제적인 설치가 됐기 때문에 이런 현상이 빚어졌다고 생각하는데 앞으로 또 이렇게 만들어놓고 그 다음에 사후약방문격으로 다시 보완 수정한다고 그러면 시민들의 불편과 아울러서 많은 예산이 투입된다는 생각을 깊이 해 주시기 바랍니다.

그래서 이 부분에는 당초 왜 생각을 못했는가 그런 부분을 아울러 묻고 싶습니다.

그리고 도시철도기념관 건립에 대해서는 동료위원님들이 많은 질의를 하셨습니다만 기념관 자체가 현재와 미래, 그리고 앞으로 자라나는 학생들에게 도시철도의 생태를 보여주는 하나의 장인데 지금 도시철도 생긴 지가 몇 년 안 됐습니다. 그래서 과거, 현재, 미래 생각할 겨를이 없어요.

그리고 특히 예산이 많이 충족하면 모르겠습니다만 방금 地下鐵建設本部長께서도 말씀하셨습니다만 빛이 4조 8,000억 정도 되지 않습니까?

그런데 더구나 지방공기업으로서의 가장 큰 목표가 부채를 없애는 길인데 이 부채가 있음에도 불구하고 약 60억 정도 예산을 들여서 그렇게 절박하지 않는 기념관을 건립한다

는 것은 시기상조이고, 또 우리 동료위원님께서도 말씀하셨지만 학여울정거장에만 꼭 필요한가, 또 다른 데에서 일반적으로 각 정거장마다 테마역을 마련해서 그 나름대로 특성을 살려서 과거와 현재, 또 미래에 대한 상을 지금 현재 보여주고 있다고 느껴집니다.

이것이 정말 필요하다고 그러면 앞으로 수십년 후라도 언제든지 만들 수 있기 때문에 지금 여건이 어려운 상황속에서 60억의 예산을 들여서 굳이 만들 필요가 없지 않느냐 이런 생각에서 말씀 드려봤습니다.

그리고 지금 지하철 성산역이 정확히 어디쯤 위치하고 있습니까? 상암경기장 옆입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 바로 옆입니다.

○金鍾來 委員; 그래서 한번 물어봅니다. 지금 상암경기장 옆에 하천이 불광천입니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○金鍾來 委員; 불광천이 흐르고 있는데 불광천을 정비하고 있기는 정비하고 있습니다. 그런데 보니까 뭐가 문제냐 하면 하천이라면 물이 흘러야 돼요. 그리고 살아숨쉬는 자연생태계로 그대로 유지 보전해야 되는 것이 하천의 기능을 제대로 갖는 것입니다.

그런데 물이 없어요. 저는 지난번에 개인적으로는 시정질문을 통해서도 자연생태계를 보존하기 위해서 복개천 전부다 뜯어버리고 하천으로 만들어라, 자연생태계로. 하천을 살아있는 생태계로 움직일 수 있는 부분이 있어요. 왜냐 하면 지금 지하철역에서 나오는 지하수가 있죠? 지하수를 여의도 후면에 셋강 보면 그쪽으로 흘러보내고 있습니다, 한 부분입니다만.

지금 제가 알기로는 정확히 어느 정도 용량은 나올지 모르겠습니다만 성산역 부근에도 지하철 공사하는데 보면서 충분히 지하수가 나올 수 있다고 저는 판단합니다. 그 지하수를 불광천에 흘러보냅니다. 그러면 이 다음에 월드컵에 구경오신 분들 2년 후에, 지금도 좋습니다. 물이 아까 지하수가 계속적으로 흘러내렸을 때 자연적인 생태계의 공급뿐만 아니라 정말 우리가 어렸을 적에 시골에서 자연을 접할 수 있었던 것을 서울시민들한테 제공해 주는 크나큰 생태계 공부라고 저는 생각합니다.

그래서 서울시내 아무 곳에도 하지 않고 있습니다만 그 지하수를 이용해서 단순히 가로 수 청소나 지하철역 내의 청소만 사용할 것이 아니라 하천을 이용해서 지하수를 사용하면 시민들한테 쾌적한 자연생태계를 유지 보존할 수 있는 길이 있지 않느냐 해서 말씀드려봤습니다.

그 다음에 흡음재 시험시공에 따른 공사를 했더니 실질적으로 을지로4가에서 동대문운동장 사이에 8.7dB에서 9.6dB이 저감됐다고 말씀하셨는데 이 예산이 아까 도시철도기념관 건립하는데 60억 비용이 든다고 했는데 5호선 전구간을 해도 80억뿐이 안 든다고 했어요. 이것 대단히 중요한 부분입니다.

예를 들어서 소리를 저감시켜 주는 것은 우리 환경차원에서 뿐만 아니라 시민들의 삶의 질을 향상시켜 주는 데 있어서 커다란 비중을 차지하고 있는데 기념관 60억에 비례한다면 5호선 전구간에 80억 비용은 저는 크지 않은 비용이라고 생각됩니다.

그래서 시험적으로 해 봤습니다만 앞으로 이것이 성공적으로 되면 한 구간 더 해본다고 했는데 한 구간 더 해보는

것이 아니라 전구간, 전체적인 지하철 공사의 비용에 비하면 80억 정도는 큰 돈은 큰 돈입니다만 소음의 저감대책을 위한 비용으로 환산한다면 꼭 큰 돈으로 평가할 수는 없다고 생각합니다.

그래서 이런 부분이 전구간에 이루어져야 되겠다 이렇게 생각합니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 고생하셨습니다.

金聖泰委員님 보충으로 질의해 주시기 바랍니다.

○金聖泰 委員; 본위원이 지난번 4월인가 5월 업무보고시에 도 2기 지하철 완공을 맞이해서 地下鐵建設本部에서 다양한 서울 도시철도의 문화를 형성해 내고 그 동안 도시철도 건설 과정에 이런 여러 가지 애로라든지 어려움을 재조명해 보면서, 또 한편으로는 서울의 도시철도가 전세계적으로 상당히 모범적인 도시철도가 되기 위한 다양한 홍보를 준비한다고 그때 하셨습니다.

그때 본위원이 요구한 부분 중의 하나가 같이 검토를 해 달라고 했던 부분입니다. 지하철 2기를 완공하는 과정까지는 정말 지하갱 내에서 오늘의 지하철을 만들기 위해서 많은 근로자들이 업무상 재해를 통해서 사망하거나 또 장애인이 되는 아픔을 겪었습니다. 그런 사람들을 위로하는 프로그램이 아직까지, 다른 기념관을 건립한다든가 심포지엄을 개최하고 여러 가지 만들어 나가고 있고 화보집을 통해서도 의미를 축적하고 하는 그런 다양한 활동을 준비하면서 아직까지 그런 계획이 잡혀지지 않고 있다는 부분에 대해서 상당히 안타깝게 생각합니다.

본위원은 당시에 위령탑을 건립할 용의가 없느냐 이랬습니

다만 당시에 위령탑이 안된다면 투입된 근로자들의 그 자체를 위로하고 그런 측면에서 어떤 되새기는 그런 모형물 형상이라도 같이 해야 된다고 그렇게 봤는데 그런 인식의 변화가 상당히 있어야 된다고 보고 있습니다.

우리 나라 옛날 과거에 경부고속도로를 완공하고, 경부고속도로 건설에 참여했던 근로자들의 넋을 기리는 위령탑이 추풍령에 있습니다. 아실 것입니다. 그때 1960년도 당시에 근로자들의 건설현장에서 넋을 기르는 그런 정부 차원에서도 배려를 하고 관심을 가졌던 부분도 있는데 지금 대단원의 2기 지하철 역사를 마무리하고서도 그런 측면에서 재조명을 하지 않는 부분에 대해서는 본위원은 상당히 안타깝게 생각을 하면서 그런 측면에서의 본부의 의견을 이따 답변시간에 말씀해 주시기 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 더 이상 질의하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

위원장으로서도 위원님들 질의하셨던 내용 중에서 중복된 부분도 있습니다만 몇 개 자료요구 좀 하겠습니다.

먼저 도시철도 전시회와 화보집 부분을 협찬을 해서 계획을 하고 있습니다. 소요 예산예산을 어느 정도 잡고 그것을 추진하려고 하는지 전시회 및 화보집의 소요예산 액수를 뽑아주시고요.

두번째로는 여러 위원님들 얘기가 나왔습니다만 도시철도 기념관 얘기가 많이 나왔습니다. 기념관에 대한 기본방침서, 그리고 기본방침을 받으면서 일체의 품의서류가 있습니다. 그 서류 일체를 자료로 제출해 주시고요.

세번째로는 흡음재 시공에 대해서 흡음재 선정을 하게 된

과정이 어떤지 자료로 제출해 주시고, 그리고 흡음재를 설치했던 구간의 소음측정 결과보고서가 있습니다.

그 결과보고서 자료를 제출해 주시고, 또 흡음재의 발주현황, 발주금액 및 발주처 일체내용들을 자료로 제출해 주시고, 흡음재의 벽체 및 도상 각 파트별로의 단가내역 일체의 서류를 자료로 제출해 주십시오.

네번째로는 6호선 동묘앞역과 환승역에 대해서 여러 위원님들 그 동안 지적을 많이 했습니다. 6호선 애당초 계획했던 단계에서부터 미리 계획을 해서 할 것이지 진행되는 단계에서 느닷없이 환승역을 만들겠다고 하는 것이 무슨 얘기인지 이해가 안 가신다는 말씀들을 많이 했는데 지금 94년도 애당초 계획했던 단계에서 최초 검토를 했다가 그 당시에 역간 거리나 이런 것 자체가 타당치 않다 해서 백지화시켰는데 그 당시 최초 검토했던 서류부터 시작해서 최근에 갑자기 1호선 환승역을 하겠다고 하는 그런 방침이 변경된 일체의 서류내용을 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

자료요구는 자료요구대로 질의는 질의대로 본부장님, 아시겠습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 알겠습니다.

○委員長 金喜甲; 그리고 위원님들 질의에 대해서 바로 답변이 나올 수 있습니까? 잠시 정회가 필요합니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 조금 시간을 주시면 준비 좀 하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 그러면 업무보고 질의에 대해서 답변시간이 필요한 모양입니다. 잠시 정회를 할까 하는데 위원님들 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

그러면 답변준비를 위해서 잠시 10분 정도 정회를 하겠습니다.

(議事棒 3打)

(11時 43分 會議中止)

(14時 16分 繼續開議)

○委員長代理 趙成大; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

地下鐵建設本部 소관업무에 대한 위원님들의 오전질의에 대하여 地下鐵建設本部長의 답변을 듣도록 하겠습니다.

地下鐵建設本部長 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 地下鐵建設本部長이 답변드리겠습니다.

○具哲會 委員; 잠깐 의사진행발언 하겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 네, 말씀하십시오.

○具哲會 委員; 앉아서 답변을 하도록 합시다.

○委員長代理 趙成大; 위원님들 괜찮으시겠습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

그러면 앉아서 답변해 주십시오.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 먼저 具哲會委員님께서 질의하신 사항에 대해서 답변드리겠습니다.

첫번째, 기념관을 60억원이나 들여서 부채도 많은데 해야 되겠느냐, 우선 부채에 대한 해소대책이 무엇이냐고 말씀하셨습니다.

부채해소대책에 대해서는 企劃豫算室에서 주관해서 지금 정부하고 협의하고 있습니다만 제가 알고 있는 한도 내에서 답변드리겠습니다.

기존의 지하철부채를 건설부채와 운영부채로 구분하고 서울시와 정부, 그리고 지하철 운영기관, 그리고 이용자인 시민이 공동부담한다는 원칙하에서 부채대책을 수립해서 추진 중에 있습니다.

건설부채는 시와 정부가 합쳐서 1/2을 상환하고 나머지는 운영기관이 자구노력에 의해서 해결해 나가는 것으로 하는 등의 운영기관의 강도 높은 구조조정과 함께 경영혁신과 요금의 현실화 등을 통해서 감소시키는 것으로 추진되고 있습니다.

그리고 기념관을 많은 돈을 들여서, 시급한 것도 아닌데 역 공간을 활용해서 분산해서 기념관의 기능을 유지했으면 어떨겠느냐 말씀하셨습니다.

이 문제에 대해서는 사실은 오랫동안 저희가 검토하기 전에 양 공사, 地下鐵公社와 都市鐵道公社에서 그 동안에, 금년이 지하철 건설 30년이 됩니다.

70년에 1호선을 착공해서 30년이 되었는데 그 동안에 소장품들을 각각 분산해서 보관하고 있는데 지금쯤은 그래도 어디에 모아서 볼거리를 만들어 주는 것도 좋고 앞으로의 보관이나 보존에 대한 장치를 마련하는 것이 좋지 않느냐 하는 의견이 그 동안에 있었습니다.

그래서 저희들이 검토했습니다만 이 문제에 대해서는 앞으로 추진과정에서 위원님들 의견을 좀더 심도 있게 들어서 분산해서 하는 방법에 대해서도 검토해서 그에 대한 장단점이 라든지 효율성에 대해서 보고드리도록 하겠습니다.

그리고 세번째, 부도회사에 대해서 시공의지를 물으셨고, 그렇게 하면 부실만 초래하는 것 아니겠느냐 말씀하셨는데 우선 부도가 발생되면 제일 첫 번째 기업에 영향을 주는 것

이 당좌거래중지라든지 은행이나 기타 여신관계가 중단되어서 일하기가 극히 어렵다는 상황이 발생합니다. 그리고 기존 채권.채무자들에 대한 작업거부, 분쟁 이런 것이 있게 됩니다.

그런데 지금 신화건설 상태는 기존 채권.채무자들하고는 일단 합의가 되었습니다. 어떻게 합의 됐냐면 법정관리가 되면 일단 법정관리에 대한 청산절차를 거치게 되어 있습니다.

그러나 7월에 기성에 대해서는 신화에서 금년말까지 분담해서 해결해 주겠다 하는 조건하에서 일단 합의가 되어 있습니다.

그리고 지금 기존 작업에 참여하고 있는 협력업체들하고 최근에 합의된 것은 앞으로 일할 수 있는 것을 돈을 받을 수 있는 보장만 있으면 일을 하겠다 이렇게 되어 있습니다.

그래서 지금 일하는 것만큼 돈만 나가게 할 수 있는 방법, 즉 저희들은 이것을 제시했습니다. 우리 지하철에서 나가는 것이 전부 현장으로 나가서 이 돈이 다른 데 안 흘러가도록, 예를 들어 채권은행에 간다든지 이렇게 안되게끔만 해 준다면 저희가 지난주에 주요 채권협력사하고 협의한 결과 자기들이 전면 작업을 하겠다.

이렇게 되면 지난번에도 보고드렸습시다만 부도가 났을 때 3가지 방법이 있습니다. 기존 계약자가 계속해서 일을 하는 방법, 이것은 작업의 한계나 원활성만 있으면 아무 문제가 없습니다. 다만 자금공급이 안 되면 문제가 생기는 거고요.

두번째는 원래 계약자가 포기를 해서 보증사가 하는 방법이 있습니다. 그런데 이것은 원계약자가 현재 포기를 하지 않는 상태이지만 포기를 한다 하더라도 지금 보증사가 와서 기존 채무자하고 협상하려면 또 2,3개월 지나갑니다.

보증사도 안 할 경우에는 세 번째는 계약을 해지하고 저희들이 제재조치를 하고 난 다음에 재입찰하는 과정인데 이것은 한 6개월 이상 걸립니다.

그래서 저희들이 현재로서는 원도급자의 의지도 있고 가장 합리적인 방법이다 생각해서 공사재개를 계속 촉구를 하고 있습니다. 그런데 품질관리에 대해서는 저희들이 절대 양보를 못하고 감리원들을 그대로 전부 존치를 하고 있습니다.

그래서 공사내용에 대해서는 저희들이 철저히 관리해서 하는 것으로 하고, 문제는 이 부도회사가 자금을 계속해서 현장직불체제를 유지하는데 문제가 있다든지 할 경우에는 저희들이 특단의 계약 해제하는 것까지도 검토하는 것으로 하겠습니다.

다만 그 방법은 가장 최선의 방법이 아니라고 생각하기 때문에 우선 원계약자로 하여금 공사 추진하도록 하겠습니다.

이것에 대해서는 趙成大委員님과 金東郁委員님도 같이 질문하셨기 때문에 동일하게 일괄해서 답변드리는 것으로 하겠습니다.

네번째 지하철 건설과정에서 설계변경을 하지 않고 시공한 역사와 변경한 데는 어디냐 말씀하셨는데 저희가 지하철 건설공사가 7년 정도를 진행합니다.

그러면 우리 회계제도상 매년도로 차수별로 공사를 하다 보면 매년 정산준공을 하다 보면 꼭 한 번 또는 두 번은 설계변경이 불가피합니다, 제도적으로.

그러다 보니까 설계변경 한 번도 안 하고 끝난 것은 하나도 없습니다. 보통 평균 6회 정도 설계변경을 하고 끝나게 되겠습니다.

그리고 다섯번째로 에스컬레이터 설치한 역사는 몇 군데이

고 하지 않은 데는 몇 군데에 깊이는 얼마나 하는 것에 대해서 말씀하셨습니다.

저희가 기준은 외부출입구하고 내부출입구가 있습니다. 지하철에서 승강장에서 대합실까지를 내부출입구, 대합실에서 밖에 도로에 나가는 것을 외부출입구라고 하고 있는데 외부출입구에 대한 것은 8m 이상일 경우에는 에스컬레이터 설치한다. 내부출입구는 6m 이상에는 에스컬레이터를 설치한다고 그랬는데 기본적으로 그렇습니다.

1기 지하철 1·2·3·4호선 할 때는 거의 안 했습니다. 그리고 90년도에 2기 지하철 설계할 때만 하더라도 1기에서 설치한 에스컬레이터를 철거를 했습니다, 에너지 비용만 많이 들어가고 별 이용도 없다고 해서.

그래서 그때 설계할 때 5·6·7·8호선때만 하더라도 아주 제한적으로 에스컬레이터 설계를 했는데 작년 8월부터 금년 사이에 개통되는 2단계 62km 구간에 대해서는 공사기간 중에 전부설계변경을 해서 에스컬레이터 설치할 수 있는 데는 대부분 다 했습니다, 한 코너에 한 개씩은 에스컬레이터 설계하는 것으로. 이것은 약 10년 동안에 시민들에 대한 서비스 욕구 수준을 받아들이는 의미에서 최대한도로 에스컬레이터 설치했습니다.

앞으로 내년도에 착공하는 9호선에 대해서는 100% 에스컬레이터 설치를 해야 앞으로의 장래 시민욕구에 부응할 것으로 생각합니다.

여섯번째 9월 12일 MBC뉴스에서 보도된 바 있는 강남역도 차별이나, 강남만 잘해 주느냐 하는 요지로 보도가 됐습니다.

이 문제는 저희가 그 기자한테 충분히 설명을 했습니다만

반영이 안 됐는데 2기 지하철 90년도 착공하면서 정거장을 전부 고급화할 수도 없고 아니면 기능을 살려서 일반자재로 쓸 수도 없고 해서 승객이 많고 중요한 역사에 한해서는 자재를 고급화하자 하는 방침을 그때 세웠습니다. 그래서 이 기준은 2기 지하철 총 160km 전구간에 똑같이 적용했습니다.

그래서 7호선 경우를 보면 우선 노선을 대표하고 지명도가 높은 정거장을 상징정거장이라 해서 7호선에 2개를 선정했습니다. 그 중의 하나가 강남구청입니다.

그리고 승하차 인원이 많거나 공공시설이 인접해 있고 상업의 중심지 이런 역에는 특급정거장, 주로 이것은 승환정거장입니다. 이것이 7호선에 12개 정거장이 있는데 그 중에서 3개 정거장이 강남에 있습니다. 그리고 나머지 기타 정거장이 28개는 강남지역에도 역시 일반정거장으로서 청담, 학동, 반포 이런 것은 전부 강남지역에 있는 것도 일반정거장으로 있습니다.

그래서 특히 강남이라고 해서 특별히 고급화시킨 것이라기 보다는 승환정거장, 상징정거장에 대해서는 특별히 벽체나 바닥에 대한 의장을 좀더 고급화하는 것으로 효율적으로 분위기를 좋게 하자 하는 의미에서 추진한 바 있습니다.

다음은 林東奎委員님께서.....

○具哲會 委員; 위원장님, 의견 조정한 대로 보충질의를 간단히 하고 자료요청 하는 것으로 본위원의 보충질의를 끝내는 것으로.....

○委員長代理 趙成大; 네, 그렇게 하십시오.

○具哲會 委員; 답변 잘 들었는데 도시철도기념관에 대해서는 이해가 갈 정도로 답변을 잘해 주셨습니다.

그런데 자료요청을 할게요. 정부와 협의를 지금 하고 있다, 부채대책에 대해서. 그 협의를 하고 있는 내용, 절차와 내용을 자료로 제출해 주시고요.

그리고 소장품 종류와 수량, 어떤 소장품 어떤 종류가 있고 수량이 얼마만큼 쌓여있다 하는 것을 자료로 요청을 합니다.

그리고 부도난 회사에 대해서는 금융채권에 대해서 압류가 안 되도록 우리 집행부에서 제도적인 장치를 해 주면 부도난 회사에서 계속 공사를 할 수 있다, 임금만 나가면. 그렇게 답변하셨는데 집행부에서 금융채권에 대해서 압류가 안 되도록 할 수 있는 방법이 있나요?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그 문제는 10억 상당의 압류가 되어 있었습니다. 그런데 그것을 계약자하고 협의를 해서 다 해제를 했습니다.

○具哲會 委員; 이것도 본위원이 볼 수 있도록 자료를 주시고요.

그리고 합의하고 법정청산금, 같은 내용이죠? 같은 내용이니까 그것을 자료로 같이 해 주시고.

그리고 마지막 부분에 이행을 못할 것 같으면 특단의 조치를 취하겠다. 특단의 조치는 여러 가지 있는 것으로 알고 있는데 어떤 조치를 어떻게 하겠다 하는 것도 집행부에서 강구를 하고 계시죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 그렇습니다.

○具哲會 委員; 그것도 자료로 내주십시오.

그리고 9월 12일 SBS 8시 뉴스에 나온 논현역, 강남구청역에 관해 본위원이 질의를 드렸는데 지금 설계변경은 대여섯 차례 할 수밖에 없다.

그것은 정산과정에서 설계변경이다. 정산과정이 아닌 예를

들어서 공사자재라든지 품위에 대한, 그러니까 정산외 설계변경한 것도 있죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 있습니다.

○具哲會 委員; 그것을 자료로 제출해 주시기 바랍니다, 이것은 굉장히 많으니까 7호선에 관한 것만.

그리고 에스컬레이터도 외부 8m, 내부 6m라고 말씀하셨는데 외.내부를 통틀어서 8m, 6m 기준을 초과했어도 설치를 안한 역이 있죠? 본위원이 알고 있는데 안 한 역사는 이유가 뭔지, 앞으로의 대책이 뭔지를 자료로 제출해 주시기 바랍니다.

위원장님 이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 具哲會委員 수고하셨습니다.

그 자료를 준비해서 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 地下鐵建設本部 간부들 지금 본부장은 열심히 답변하시는데 뒤에 즐고 있는 직원들이 있습니다. 자세를 똑바로 하고 본부장 답변에, 또 위원님 질의에 명심해서 자리에 잘 앉아주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 죄송합니다.

다음은 林東奎委員님께서 질의하신 첫 번째 동묘역과 동마장역이 480억이나 300억 많은 돈을 들이는데 앞으로 수입예상은 얼마겠느냐, 이것 질문하셨습니다.

이것은 설계과정에서 수송수요분석을 저희들이 아직 못했습니다. 기본적으로 가능성 여부 이 문제를 지하철공사와 협의를 하고 있는데 수송수요나 수입예상은 별도로 나오겠습니다만 기본적으로 동마장역 같은 것은 지선이 성수역에서 신설동까지 4개 역입니다. 그러다 보니까 수송수요 거의

없습니다. 그러니까 건설은 기 해 놓은 것인데 별로 못 써 먹는 상태죠.

그래서 동마장역에 순수하게 역만 하나 설치한다면 전체 노선에 활성화가 되지 않겠느냐 이런 생각이 듭니다만 아직 숫자로 수입예상금액이나 타당성, 수치 이런 것은 안 나왔습니다. 이것은 추후로 나오는 대로 보고를 드리겠습니다.

동묘역은 이것은 여러 위원님께서 질문하신 것이기 때문에 도면으로 말씀드리면, 맨 처음에 여러 분이 말씀했지만 왜 6호선 설계할 때 그것을 진작 생각을 못 했느냐 이렇게 말씀을 하였습니다.

그때 당시만 하더라도, 금년 3월까지만 해도 지하철역의 간격은 최소한도 7m 이상 되어야 한다 이런 생각을 하다 보니까 6호선하고 동대문정거장하고 한 550m 떨어진 것을 승환통로로만 계획을 했습니다, 93년도 설계할 때. 그러다 보니까 너무 멀다는 거죠. 550m 같으면 사실상 승환통로가 아니거든요.

그리고 동대문역이 동대문 근방에 있어서 확장하기도 어렵고 그래서 고민하던 차에 아주 단순한 것 같지만 그러면 승환역을 만들면 될 것 아니냐 이런 문제제기가 됐습니다.

그래서 설사 700m 이내로 거리가 되더라도 승환역을 만들면 1호선의 효율은 조금 떨어지더라도 훨씬 더 상승효과가 있을 것 아니냐, 그 착안을 사실상 그때 못했습니다.

사실상 우리는 여태까지 700m 이상 역간거리가 나와야 되지 않느냐 이런 고정관념에 있었는데 이것이 금년 3월에 제기가 돼서 기술검토를 해 본 결과 기존 1호선의 역을 추가로 하는 것도 문제가 없겠구나 하는 생각이 있었습니다.

그래서 저희들이 여태까지 그런 생각은 착안을 못했다는

것을 말씀드리고 이 문제도 구체적으로 수입예상금액 같은 것은 설계하는 과정에서 한번 구체적으로 계량분석을 해 보겠습니다. 지금 현재로는 기본계획만 검토를 했습니다.

두번째 질의하신 편의시설 중에서 시각장애인들 위해서 점자안내표지를 해야지 점자블록만 해서 알 수 있겠느냐 하고 말씀하셨는데 저희들이 지금 화장실이나 핸드레일 같은 데는 최소한의 점자안내표지를 하고 있습니다만 안내도라든지 이런 데는 아직 못하고 있습니다.

안내도 같은 데는 앞으로 적극적으로 점자표시를 하는 것으로 하고, 그런데 점자표지가 시각장애인한테 상당히 제한이 됩니다. 왜냐 하면 일부러 벽에 유도해서 표시를 해야 되기 때문에.

그래서 요즘에 새로 개발된 음향유도표시 장치가 새로 개발이 되어 있는데 이것을 하면 시각장애인이 단추만 누르면 자기 위치, 화장실이 어디 있습니다, 매표소가 어디 있습니다 이런 음향으로 나올 수 있는 장치가 있는데 이것의 형식승인이 정부에 나오는 대로 우리 건설중인 전 역사에 확대하는 것으로 검토하고 있습니다.

○林東奎 委員; 보충질문 합니다. 林東奎委員입니다.

지금 동마장, 그러니까 동대문구청 쪽에 생기는 동마장역 말이에요. 거기 2호선이 개통 언제 했죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 85년도에 했습니다.

○林東奎 委員; 지금 동대문구청이 마장동 시외버스터미널로 온다는 것도 80년대부터 계속 있었던 얘기란 말이에요. 그것이 과거에 모 국회의원 땅이었었는데, 그런데 그런 것을 착안을 했었다라면 하는 아쉬움이 많고 그래서 그 말씀을 드리고.

앞으로 지금 기존 지하철역에 편의시설, 엘리베이터, 에스컬레이터 이것을 내년 2001년부터 地下鐵建設本部가 맡아서 설치하는 것으로 본위원이 알고 있는데 내년에 에스컬레이터나 엘리베이터를 몇 곳이나 설치를 하고 우선순위를 어디에 두고 몇 곳이나 설치를 하고 예산은 어느 범위에서 할 것인지에 대해서 자료로 본위원에게 제출해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 林東奎委員 수고하셨습니다.

계속 답변해 주시기 바랍니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 朱世晚委員님께서 질문하신 부분에 대해서 답변드리겠습니다.

정부와 협의가 지연됐지만 9호선이 내년에 착공을 한다는 데 내년 착공에 지장이 없도록 준비하라고 당부를 하셨습니다.

내년 착공에 지장이 없도록 10월 초부터 TK공사 계약의뢰를 하는 등 철저한 준비를 하겠습니다.

두번째, 2기 지하철 건설공사 과정에서 설계변경된 금액이 어느 정도고, 앞으로 9호선 시행과정에서는 얼마 정도 설계변경이 되겠느냐고 말씀하셨습니다.

2기 지하철 건설과정에서 설계변경된 것은 공구별로 다 다릅니다만 약 20% 정도가, 그러니까 2기 2단계 부분만 하면 25.42%가 설계변경이 되었습니다.

이 내역은 물가인상에 관한 것, 안전시공에 대한 보장 이런 여러 가지가 있습니다만 25.42%가 되었고요.

다만 앞으로 9호선 때 얼마만큼 증가되겠느냐 하는 것은

현재로는 정확하게 알 수 없습니다만 이것이 물가의 경제동향이라든가 9호선의 설계를 얼마만큼 구체적으로 정밀하게 했느냐, 조사를 잘 했느냐에 따라 많이 달라집니다.

그래서 종전보다는 설계변경 금액이 적어질 것이 아니겠느냐 이렇게 생각합니다. 그래서 15%에서 약 20% 내외로 그런 범위 내에서 증가가 되지 않겠느냐 이런 생각이 듭니다.

그리고 세번째, 지방자치단체 중에서 왜 서울시만 유독 정부의 국고보조를 40%를 받고 있느냐 하고 물으셨습니다.

그 동안에 서울시의 재정자립도가 높다고 해서 지방에는 50% 국고를 보조하고 서울은 40% 보조를 했습니다.

제작년부터 계속 서울도 50%를 지원해 달라는 요구를 한 결과 종전에는 25% 지원하던 것을 98년도부터 서울시에도 40%를 지원을 했고, 이번에 9호선에서는 사실상 정부에서는 50% 지원하겠다는 소리를 공개적으로는 하기 어렵지만 내용을 보면 사실상 50%를 지원하게 되는 것입니다.

민자 20%에 대해서는 저희가 의지적으로 한다면 결국은 정부 40%, 우리 서울시 40%기 때문에 50 대 50이 되는 효과가 있습니다.

그래서 민자 20%에 대한 부분은 저희들이 검토하고 있는 과정을 정부에 자료를 주어서 기본계획 승인을 받은 것이기 때문에 4,800억원에 대한 부분 민자유치에 대한 금액을 저희 계획에 반영을 한 것입니다.

네번째, 동묘역정거장 신설에 따른 역 신설 수송수요나 이런 것 등을 종합적으로 검토를 해야 되는데 왜 이제 검토하느냐 하는 문제에 대해서는 아까 답변드린 바와 같이 당초 설계 당시에 미처 생각을 못했었습니다.

앞으로 9호선 할 때는 좀더 면밀한 예측을 해서 이런 일

이 없도록 하겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 朱世晩委員 추가질의 해 주십시오.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

항상 地下鐵建設本部의 업무보고를 받고, 또 질의와 답변을 하면서 느끼는 것이지만 지하철 건설이라는 것은 몇 년간씩 걸리는 오랜 시간을 요하는 사업인 만큼 사실 철저한 계획을 세워야 되겠습니다.

왜냐 하면 항상 물가는 계속적으로 상승하고 있고 자꾸 설계변경을 하게 된다면 상당한 예산이 낭비되는 것이라고밖에 볼 수 없습니다.

그래서 어떤 각론적인 이야기보다는 저는 포괄적으로 얘기를 해서 그러한 지하철 건설에 있어서는 장기적인 계획하에 만들어져야 되겠다 하는 것을 말씀드리고요.

또 자치단체에서 민자를 유치하니까 거의 50%가 되는 것이 아니냐 하고 地下鐵建設本部長님께서 얘기를 하셨는데 서울의 지하철이라는 것은 실질적으로 서울시민도 타지만 수도권에 많은 시민들이 타기 때문에 실질적으로 정부로부터 우리가 50% 이상을 받아야 된다고 저는 개인적으로 생각을 합니다.

그래서 항상 정부로부터 우리가 받을 수 있게끔 地下鐵建設本部長의 노력이 상당히 필요하다 이런 부분을 말씀드리고요.

또 사실 민자유치라는 것이 그렇게 쉬운 것이 아닙니다. 이번에 민자유치 방안을 보니까 상하분리형 부분민자유치가 상당히 유력한 것 같은데 민간위탁운영이라든지 상하분리형 부분민자유치, 완전민자유치, 서로의 장단점에 대해서는 서면보고를 해 주시고요.

그 다음에 역이 만들어지는 역사들에 대해서 연간 운영경비 이것도 서면으로 답변해 주십시오.

마지막으로 제가 말씀드리고자 하는 것은 서두에 말씀드렸지만 바로 그런 부분, 지하철은 상당히 장기적인 것이다. 또 지하철 건설에 많은 적자가 나게 되면 앞으로 새로운 공사가 만들어질지 어떨지 제3기는 어떻게 될지 모르겠지만 또 상당히 많은 적자를 끌어안고 넘어갈 수밖에 없는 그런 부분이 있기 때문에 모든 부분에 있어서 예산낭비를 최소화하기 위해서는 상당히 철저한 계획이 필요하다는 것을 말씀드립니다.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다. 고맙습니다.

趙成大委員님께서 질의하신 데 대해서 답변드리겠습니다.

9호선 25km 구간에 2조 3,990억원이 든다고 했는데 이 비교표를 제시해 달라고 말씀하셨습니다. 각 역별로 공사비, 호선별 km 이것은 자료가 많기 때문에 자료로 드리겠습니다.

두번째, 민자유치 20% 할 경우에 운영을 누가 할 것이냐 말씀하셨는데 이것은 민간사업자가 20% 상당의 사업비를 가지고 참여를 하고 그리고 동시에 한 20년 내지 30년을 민간사업자가 직접 운영하는 것으로 이렇게 저희들은 구상을 하고 있습니다.

민간사업자가 운영을 직접해야 운영의 효율성이나 창의성이 설계에서부터 반영이 되기 때문에 그렇게 하고 있습니다.

그래서 민간사업자의 운영표본이 기존 地下鐵公社나 都市鐵道公社의 모범이 되고 벤치마킹이 되는 이런 전략을 가지고 있습니다.

세번째, 복공판 제거를 어느 정도 했고 ASEM 대비해서

다 제거할 수 있느냐 말씀하셨습니다.

지금 현재 복공판이 11.5%가 남아 있습니다. 그래서 ASEM총회 대비해서, 특히 용산지역이라 든가 강남은 기이 다 했습니다만 이런 주요지역에 대해서는 저희들이 100% 복공판을 제거 완료할 계획입니다.

다만 은평 쪽의 일부 기존 3호선하고 승환되는 이런 구간 에 대해서는 일부는 남게 되겠습니다, 신당동사거리라든지. 나머지는 거의 완료토록 하겠습니다.

신화건설 구간에 대한 진도가 늦는데 다른 역의 진도는 어 떻냐고 말씀하셨습니다.

그런데 신화건설 구간이 그 동안에 진도가 다른 역에 비해 서 상당히 빨랐습니다. 그래서 한 달 20일을 중단했음에도 불구하고 다른 역이 지금 95.9%인데 신화건설 구간도 95.5% 정도 되어서 전반적으로 현재 진도로서는 문제가 없 습니다만 신화건설이 얼마만큼 공사를 앞으로 추진하느냐 이 것이 가장 핵심이 되겠습니다.

그리고 9호선 건설시 지하공간을 많이 이용해서 모든 활동 을 지하로 유치하면서 노변의 상가활동을 지하에서 하면 여 러 가지 부가가치도 얻고 좋지 않겠느냐 말씀하셨습니다.

이 부분에 대해서는 저희들도 역세권 개발 차원에서 몇 군 데 연구를 했습니다만 문제는 지금 지하에 이런 상가를 만드 는 것은 부가가치의 문제입니다.

그러니까 건설비만큼 수익이 있어야 임대분양이 되는데 변 두리는 성립이 안 되고 중심지만 되는데 중심지는 중심지대 로 또 아주 여건이 어려워서 할 수 있는 데가 많지 않습니 다.

그래서 노량진역 근방이라든지 이런 데를 중점적으로 지하

공간 개발하는 것을 검토를 하고 있습니다. 그래서 이것은 실시설계 과정에서 추가로 민간사업자들과 협의해서 한번 적극적으로 발굴하도록 검토를 하겠습니다.

다음은 金聖泰委員께서 질의하신 데 대해서 답변드리겠습니다.

전차제작 과정에서 우리 업무감독요원들이 많이 참여를 했는데 전차제작 감독을 전담하는 직원인지 아니면 설비부 직원 중에서 순환하는 것인지 말씀하셨습니다.

전차제작을 하는 우리 차량과가 있습니다. 이 10명은 차량제작 관련업무만 전담을 하고 있습니다. 전담을 하고 제작 감리와 함께 차량제작에 대해서 특별히 관리를 하고 있습니다.

그 동안에 상당히 많은 출장을 1,300일을 했는데 그 보고서가 있을 것 아니겠느냐 했는데 그 보고서는 매번 출장할 때마다 보고서를 씁니다. 그런데 그 기록이 이런 책으로 20권이 보관되어 있습니다.

그래서 이것에 대해서는 별도로 보고를 드리고 필요한 부분에 대해서는 추가로 자료를 복사해서 드리도록 하겠습니다.

그리고 도시철도화보집을 미리부터 의회에 보고해서 의견을 수렴했어야 될 것 아니냐고 지적을 하셨습니다.

사실은 그 동안에 8월부터 논의는 했습니다만 실질적으로 진행되기는 지금부터 진행됩니다. 그래도 위원님들의 좋은 의견에 대해서는 수렴을 해서 좀더 나은 화보집이 되도록 노력을 하겠습니다.

국제 심포지엄이나 기념전시관 등에 대한 사업비에 대한 얘기가 없었는데 내용을 질의하셨습니다.

저희가 국제 심포지엄하고 전시나 화보집을 포함해서 예산 계획을 1억 2,000만원을 수립했습니다.

그리고 이 중에서 약 6,000만원 상당은 협찬으로 충당을 하려고 했습니다만 이 문제는 저희가 구체적인 프로그램을 만드는 과정에서 협찬을 조금 늘릴 수도 있고 그렇습니다. 정해진 예산은 1억 2,000이기 때문에 그것 범위 내에서 더 이상은 초과할 수 없는 실정입니다.

그래서 저희들은 협찬이 많아지게 되면 이 예산을 절감할 수 있는 것도 신중히 검토를 해 보겠습니다만 저희들이 너무 협찬을 많이 받으면 또 정부에서 돈을 번다는 비판이 있기 때문에 업체의 자의적인 참여의사에 따르도록 하겠습니다.

그렇게 하고 2기 지하철 건설기념 해서 많은 근로자들이 고생을 하고 산재, 사망, 부상 등을 했는데 위로하는 이벤트 라든가 여러 번 말씀을 하셨습니다.

그런데 저희들이 그 동안에 몇 번 위원님 말씀에 의해서 검토를 해 보니까 상당히 가지적으로 만들기가, 그 동안에 근로자들은 어디 소속되어 있는 것도 아니고 저희들이 만날 수도 없고 가족을 만난다는 것도 어렵고 여러 가지 어려움이 있어서 특별한 계획은 수립을 못했습니다.

한번 더 남은 기간에 좀더 이 방법이 어떻게 모양을 세워서 좋은 프로그램을 할 수 있는지는 좀더 연구를 해서 다시 보고드리도록 하겠습니다.

이상 金聖泰委員님 질의에 답변드리고 金東郁委員님의 질의에 답변드리겠습니다.

신화건설을 고집하는 이유하고 기념관에 대한 예산에 대해서는 아까 답변드린 것으로 같음하겠습니다.

역마다 각 역 특성을 살려서 기념품이나 소장품을 전시하는 것을 말씀하셨는데 저희들이 그 동안에 생각한 것은 역마다 할 경우에는 소장품들에 대한 관리라든가 역마다 그것을 흐트러뜨리면 불만한 가치가 줄어들기 때문에 기념관으로서의 역할을 못할 것 아니겠느냐 이런 생각을 했습니다.

그런데 이 문제에 대해서 한번 앞으로 관련 전문가들이나 관계자들하고 이런 아이디어에 대해서 같이 자문을 받아보겠습니다.

세번째 자료 요구할 때 구체적으로 했으면 좋겠다고 말씀하셨습니다.

알겠습니다. 이 부분에서 앞으로 자료요구하시는 위원님들의 자료요구는 구체적으로 상세하게 답변드리겠습니다.

그리고 네번째, 장애인편의시설 등의 서비스 개선을 많이 하는데 홍보를 제대로 해야 될 것 아니냐 하는 문제에 대해서는 저희들이 시민한테 좀더 다가가는 지하철이다 해서 지금도 홍보를 하고 있기는 있습니다.

장애인편의시설을 대폭 늘리고 2004년까지 장애인시설을 완비를 하고 노약자 편의시설도 늘리겠다 하는 것을 하고 있습니다만 앞으로 이런 건설하는 과정에서 기능 조직이나 구의회의 협조를 얻어서 홍보를 적극적으로 더 하도록 하겠습니다.

○委員長代理 趙成大; 金東郁委員님 질의하시기 바랍니다.

○金東郁 委員; 먼저 홍보하는 부분에 있어서 실지로 어떻게 하면 장애인들에게 할 것인지 구체적으로 정리를 하셔야 될 것 같고요.

아까 자료요청을 장애인편의시설에 대해서 했기 때문에 그 부분을 전반적으로 같이 해 주셨으면 좋겠고요. 구체적

이라는 부분들은 제가 무슨 뜻에서 얘기를 드린지 아실 것이라 생각이 됩니다.

그 다음에 아까 나왔던 얘기인데 건설부채나 운영부채를 어떻게 할 것이냐, 원론적인 것들을 사실은 답을 원하는 것이 아니라 운영부채에 대해서는 운영을 효율적으로 함으로 인해서 내지는 구조조정을 통해서 각종 여러 가지 방안들이 준비가 되어야 된다고 보고 있는데 단지 운영하면서 생기는 이윤으로 부채를 삭감해 나가겠다. 너무 추상적이지 않는가라는 생각이 듭니다.

그래서 건설부채나 운영부채의 삭감을 위해서 어떠한 구체적인 방안으로 몇 년까지는 어느 정도 될 것 같고 몇 년도에는 완전히 정리가 될 것 같다 이런 부분들에 대한 장단기적 계획은 혹시 없는지, 있다면 그것을 정리해 주시기 바랍니다.

신화건설이 혹시 사업변경을 통해서 사업비 추가를 요구한 부분이 혹시 있습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 없습니다.

○金東郁 委員; 그 공사비 그대로 해서 진행한다는 거죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 그렇습니다.

○金東郁 委員; 이 부분은 우리 본부장님이 좀더 구체적으로 부실공사가 되지 않도록 철저한 관리감독과 더불어서 문제가 없도록 만전을 기해야 될 것 같다는 염려스러운 말씀을 드리고 싶고요.

민자유치방안에 대해서는 대부분 민간과 함께 하는 공기업단 보면 지분이 적은 민간사업업체는 그 안에서 결코 자기 목소리를 제대로 내지 못하고 있는 것이 현실이거든요.

지분이나 이런 것으로 보면 운영주체가 따로 있기 때문에

단지 따라가는 정도라는 생각이 들어요. 대부분 많이 그래왔었습니다.

저희 자치구에서도 공기업단이 구성돼서 운영되고 있는데 거의 실패하는 단계거든요. 민간인 투자들이 지분이 적다 보니까 끌려가는 정도예요. 그래서 창의력 내지는 획기적인 경영방안 이런 것들이 대체적으로 나오지 못하고 있더라고요.

이런 부분에 대해서 한번 더 앞으로 심도 있게 위원회 차원에서 논의를 해야 될 것 같고요.

자료 하나만 더 부탁을 하면 6호선 동묘역이 환승역 건설을 하면서 예산이 480억인데 이 480억에 대한 세세한 부분은 아니더라도 구체적으로 어떻게 예산이 책정되어 있는지가 부분을 정리해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

金鍾來委員님께서 질의하신 사항을 보고드리겠습니다.

서비스현장 발표한 것에 대해서 앞으로 적극적인 노력을 해서 좋은 평가가 되도록 해 달라고 말씀하셨습니다. 저희들이 한번 최선을 다해서 시민들의 좋은 평가가 있도록 노력하겠습니다.

그리고 동마장사거리역에 대한 역이 평균 1.17km되는 것에 대한 것은 원래 당초 계획했을 때는 거기가 80년도에 2호선 지선을 먼저 개통을 할 때는 이 지역이 거의 미개발되어 있었습니다.

그런데 최근에 들어서 몇 년 전에 동대문구청 들어가고 성동구청도 가깝고 할인매점도 들어가다보니까 필요성이 증가가 됐는데 물론 당초에 이것을 예측을 했더라면 더 좋았을 텐데 하는 아쉬움이 있습니다. 그래서 예산낭비가 최소가

되도록 노력을 하겠습니다.

세번째, 지하철의 접근성이나 편의시설 없이 지금 개선중인데 당초에 그것을 제대로 못하고 주먹구구식으로 설계를 했느냐, 이 분야에 대해서는 아까 말씀드렸다시피 2기 지하철 90년 설계때만 하더라도 시민들의 의식이나 설계자들의 의식이 이런 편의성에 대한 의식이 아주 적었습니다.

심지어는 설치되어 있던 에스컬레이터를 철거하던 시절이기 때문에 적극적으로 설치를 못했습니다만 97년 이후에 高建市長 취임한 이후에 적극적으로 확충하자 해서 작년부터 설계변경을 해서 2단계 지금 현재 공사중이거나 개통한 구간에 대해서는 거의 전역에 에스컬레이터 등의 편의시설을 했습니다.

앞으로 장기적인 안목에 대해서 설계를 하는 것으로 노력을 하겠습니다.

네번째, 기념관을 하는 것은 시기상조 아니겠느냐 하는 말씀은 아까 말씀드린 것으로 같음이 되겠습니다만 학여울역을 선정한 배경은 지금 기존 지하철 하부에 여유공간을 만들어 놓은 데가 학여울역이 제일 크고, 또 온수역에 한 400평 내지 500평 규모의 공간이 있습니다.

그런데 기념관을 새로 짓는 공사비를 절약을 하고, 또 지하철에서 가까운 접근성을 한다면 이런 유휴공간을 쓰는 것이 좋지 않겠느냐 해서 학여울역을 선정했습니다.

아까 보고드린 대로 각 역별로 소장품을 기념물품을 전시를 할 것이냐, 집중으로 할 것이냐 하는 분야에 대해서는 여러 가지 문제점이 있습니다만 한번 각 역으로 하는 것도 검토를 해서 장단점을 비교분석해서 보고드리도록 하겠습니다.

그리고 아까 환경문제와 관련해서 불광천에 물이 말라서

건천화가 됐는데 지하철 내에서 발생하는 물로 건천을 방지 했으면 좋겠다 하는 말씀을 하셨습니다.

참 좋은 말씀입니다. 저희들이 1기때는 그런 생각을 못했고 2기 1단계 5호선 때도 일부 했습니다만 현재 공사중인 2기 2단계 기 금년에 개통한 것 포함해서 전 하천에서 가까운 데는 일차적으로 재활용하고 소방용수나 녹지용수에 쓰는 급수전을 거의 90% 이상을 만들었습니다.

그러나 그 수량은 얼마 안 되기 때문에 그 나머지 수를 하수도에다 붓는 것보다 돈이 조금 더 들어가더라도 하천으로 직관시키면 하천의 건천을 방지하고 환경 보전을 하는데 도움이 될 것이다 그래서 저희들이 10개 하천에 15개 정거장에서 1,095톤을 방류하는 것으로 이렇게 설계를 해서 현재 공사중에 있습니다.

뿐만 아니라 기존 정거장 1·2·3·4호선을 포함한 41개 정거장에 대해서도 10개 역사에 10개 하천으로 방류하는 것을 建設局에서 설계해서 추진중에 있습니다.

특히 불광천 월드컵경기장 옆에는 저희 지하철역에서 나오는 물도 부족하기 때문에 建設局에서는 한강물을 펌핑해서 끌어들여서 수량을 확보하는 것을 검토하는 것으로 제가 알고 있습니다.

여섯번째, 흡음재 준공에 따른 시험시공을 했는데 효과도 좋으니까 이런 기념관보다도 전구간 했으면 어떻겠느냐 말씀 하셨습니다.

이 분야에 대해서는 효과가 좋은 것을 하면 사실상 전 구간 해도 충분한 가치가 있다고 보는데 저희들이 지금 전 구간 하기에 조금 어려운 부분이 그 동안 했던 것이 주로 Fib Light라는 외국산 소재하고 셀스톤이라는 국산소재가 있습니

다.

그런데 국산소재는 그 동안에 우리가 처음 시도를 하는 것이기 때문에 이 두 소재 중에 어느 것이 우열이 있느냐 하는 것을 판단해서 하나를 선정했으면 좋겠는데 1차 시험시공은 조건이 다른 데에다 했기 때문에 어느 것이 우열인지 확실히 모르니까 내년도에 한 20억 정도를 들여서 한번 더 우열을 분석을 한 다음에 가장 좋은 것으로 확대시공을 하자 하는 뜻에서 전면 개량을 안 했습니다.

내년도에 한번 더 면밀하게 분석을 하고, 이 문제는 서울 지하철이 문제입니다. 서울지하철에서 하면 전국이 따라옵니다.

그래서 저희들이 이 문제에 신중을 기하는 의미에서 내년도에 전면 안 하는 것으로 하고 후년도에 완료하는 것으로 추진하겠습니다.

위원장님께서 말씀하신 자료는 정리해서 제출해 드리도록 하겠습니다.

(趙成大 幹事, 金喜甲 委員長과 司會交代)

○委員長 金喜甲; 보충질의해 주십시오.

○金鍾來 委員; 말씀 잘 들었습니다.

동마장사거리역이 옛날 10여 년 전에 현재 위치로서 2호선이죠? 이 부근이 그때 당시에 미개발지역이었습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 80년대에 개통했습니다.

○金鍾來 委員; 그때 당시에는 동대문구청이 없었습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 없었죠. 신설동 4거리에 있었죠.

○金鍾來 委員; 좋습니다. 그리고 1기때 그러니까 1980년도죠. 여기는 엘리베이터나 에스컬레이터가 설치가 됐을 때

잘 이용도 안고 그래서 그때 당시에는 그런 시설이 부족했을 수밖에 없다. 그러나 지금에 와서 접근성과 연계성을 용이하게 하기 위해서 새로 기존 지하철 역사내에 그런 것을 설치한다고 했는데 그때 당시에 제가 봤을 때 수요를 예측했다고 하면 그 정도는 예측해야 되지 않느냐, 왜 그러느냐 하면 그때 당시에 전역에 있는 것은 아니었지 않습니까?

그리고 기 설치 별로 몇 군데 안 됐죠? 그랬습니까? 아니면 설치 많이 됐는데 이용을 안고 잠재해 있었습니까? 지금 필요성에 의해서 새로 설치를 합니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 1·2·3·4호선 경우는 거의 설치된 데가 없었습니다. 터미널정거장이나 이런 데 몇 군데 되어 있었거든요. 그런데 그것조차도 별로 이용 안 하고 철거하거나 또는 중단하는.....

○金鍾來 委員; 그럼 철거한 데가 있었습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 몇 군데 있습니다. 지금 자료는 안 가지고 있습니다만 그런.....

○金鍾來 委員; 이용을 안 해서 철거를 했어요? 고장이 나서 철거를 했습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 이용 안한 것도 있지만 혼잡하기 때문에 철거해야 된다는 이유가 있었어요. 내려서 계단으로 뛰어올라가든지 해야 되는데 우선 에스컬레이터 타려면 그 접점에서 조금 정체가 있거든요. 그래서 그런 이유도 있었고.....

○金鍾來 委員; 아니, 에스컬레이터 뿐만 아니라 그 옆에 도보로 갈 수 있는 길이 있지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 있습니다.

○金鍾來 委員; 그러면 혼잡하지 않을 텐데. 그것만 타려면

혼잡할 것이고 오히려 그것을 타려면 확장시켜야죠.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 사실은 저도 철거한 이유는 지금 이해는 안 갑니다만 제가 그때 90년도 설계할 당시에 地下鐵建設本部에 있었습니다.

그러나 그때는 그런 상황이 있었고 저희들도 식견이 짧아서 10년 후는 우리가 서비스 욕구수준이 높겠다 이런 정도까지는 생각 못했습니다.

왜 그러냐 하면 에스컬레이터 하면 돈이 많이 들어가기 때문에 감히 그렇게 전 역사에 설치한다는 생각은 못했고요.

이제 점점 그것이 달라지면서 97년도 오면서 지하철을 편하게 하지 않으면 안 타겠다 해서 설계변경에 들어갔습니다.

○金鍾來 委員; 아니, 방금 말씀하신 것이 기존의 에스컬레이터도 혼잡이 있어서 다시 철거했다고 하지 않았습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○金鍾來 委員; 그 혼잡의 내용이 실질적으로 사용자가 많아서 혼잡하다면 오히려 확장시켜야 할 부분이고 이용자가 없다고 그러면 의미가 없고, 또 설령 그 사용이 복잡하더라도 옆의 도보의 길이 있지 않습니까?

그런데 왜 철거를 하느냐 이 말이죠. 지금 그 자리를 다시 설계변경해서 새로 설치하지 않습니까?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 우선 철거한 사유가 2개가 있는데 에스컬레이터 길이가 짧은 경우에는 사람들이 내려서 빨리 걸어서 가거나 뛰어올라가는 속도보다도 거기에서 멈춰서 기다리는 시간이 길다 보니까 용량이, 물론 기존 구조물 자체를 확장하면 되는데 구조물 내에서 처리하다 보니까 에스컬레이터를 철거한 사례가 있다는 것하고요.

두번째는 그때 공사를 경영평가하다 보니까 전기 많이 들

어가는 것을 전부 줄였습니다. 그러다 보니까 전부 멈춰놓고 꺼놓고 이런 사례가 있었는데, 그러나 그 자리에 다시 설치하는 것은 아닙니다.

설치한다면 그 용량을 크게 해서 설치하는 것이기 때문에, 어쨌든 멈추거나 철거했다는 것은 지금 입장으로도 조금 납득이 안 가는 사항인데요.

○金鍾來 委員; 좋습니다. 아까 그 부분에 대해서는 지금 제가 잘 정확히 기억이 안 나서 그런데 강서구 5호선 전철에 원당역 있죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네.

○金鍾來 委員; 원당역에서 다음 정거장이 공항정거장입니까? 지금 현재 사용하지 않는 비어있는 것 하나 있죠? 역으로 만들어 놨죠?

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 네, 있습니다.

○金鍾來 委員; 제가 지금 그것이 생각이 나서 물어보겠는데 지금 동마장사거리역도 마찬가지로입니다. 아까 거리가 2km 구간이라고 했죠? 그런데 충분히 수요를 예측했어야죠.

왜 그러냐면, 지금도 5호선 원당에서 다음 정거장 한 정거장이 지금 빈 상태로 있죠? 역사는 만들어 놨지만 사용을 안 하고 있죠? 왜 그렇습니까? 수요를 예상해서 했어야 되지 않습니까?

여기도 길이가 짧다면 모르겠습니다만 서울시 역간의 평균거리가 1.1km인데 여기는 2.2km이면서 더구나 시내중심부이면서, 10년 전입니다.

동대문구청이 들어서고 보건소가 들어서고 구의회가 들어서고 하는 이런 수요까지 예측을 못한다면 문제가 있지 않느냐?

지금 앞으로 마곡지구 개발에 의한 영향 때문에 역사 하나 만들어 놓은 것을 같이 상기시키면 이 문제도 그때 당시에 쉽게 풀 수 있는 문제다 이런 얘기를 드리고 싶네요.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

○金鍾來 委員; 이상입니다.

○委員長 金喜甲; 끝으로 呂鼎九委員님 질의하십시오.

○呂鼎九 委員; 자료요청 한 가지만 하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 呂鼎九委員님 자료요구해 주십시오.

○呂鼎九 委員; 그 동안 지하철 건설공사에 대한 민원이 수없이 많았을 것입니다. 아직까지 미해결된 부분의 내용과 대책을 자료로 제출해 주십시오.

이상입니다.

○地下鐵建設本部長 崔昌植; 알겠습니다.

○委員長 金喜甲; 더 이상 질의나 자료요구하실 위원님 안 계십니까?

(「없습니다」 하는 委員 있음)

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 이것으로 모두 마치겠습니다.

회의 전에도 말씀드렸습니다만 우리 地下鐵建設本部長께서는 오늘 보고하신 현안업무보고와 또 여러 위원님들이 지적하신 지적사항이 차질없이 정책에 반영돼서 진행될 수 있도록 각별히 신경을 써 주시고요.

오늘 여러 위원님들 질의 중에 아주 중요한 地下鐵建設本부의 핵심적인 내용들이 여러 가지 지적이 되어 있습니다.

이 부분에 대해서는 다음 회기에도 또한 위원님들이 질의를 할 수 있는 소지가 충분히 있고, 이 부분에 대해서는 地下鐵建設本部에서 어떤 식으로든 정책적으로 반영해야 될 내

용들이 많이 있는 것으로 알고 있습니다. 각별하게 업무를 진행하시는 데 참조해 주시기 바랍니다.

이상으로 地下鐵建設本部 소관 현안업무보고의 건을 모두 마치겠습니다.

地下鐵建設本部長을 비롯한 관계직원 여러분, 대단히 수고 많이 하셨습니다.

地下鐵公社 소관 현안업무보고 준비를 위해서 약 10분간 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(15時 11分 會議中止)

(15時 32分 繼續開議)

○委員長 金喜甲 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

우리 존경하는 交通委員 여러분, 그리고 金正國 地下鐵公社社長을 비롯한 관계임직원 여러분, 다시 만나뵙게 되어서 반갑습니다.

이제 금년도 주요시책사업들을 본격적으로 추진해야 될 시점에 왔습니다. 金正國 社長이 부임하신 이후 안전한 지하철을 만들기 위해 많은 노력을 하고 계시나 또한 여러 가지 사정으로 인하여 추진이 어렵거나 부진한 사업들이 많이 있는 것으로 알고 있습니다.

이에 대한 철저한 대책을 강구해 주시고, 특히 地下鐵公社의 경우에는 구조조정 문제가 아직까지도 원만하게 마무리되지 않은 사업으로 남아있는 것으로 알고 있습니다.

이에 대해서 올해 연말까지 어떤 식으로든 가시적인 효과

나 조치들이 나와야 될 텐데 이에 대한 대책이 있는지 참으로 궁금합니다.

또한 내년도에 추진할 사업들도 대단히 많습니다. 서비스 개선 등 시민에게 필요한 사업들이 반영될 수 있도록 사업준비를 보다 철저히 해 주시기를 바랍니다.

2. 地下鐵公社所管懸案業務報告의件

(15時 33分)

○委員長 金喜甲; 그러면 의사일정 제2항 地下鐵公社 所管懸案業務報告의 件을 상정합니다.

(議事棒 3打)

金正國 公社 社長께서 나오셔서 소관 현안업무에 대해서 보고하여 주시기 바랍니다.

○具哲會 委員; 의사진행발언 있습니다.

○委員長 金喜甲; 具哲會委員님 의사진행발언해 주시기 바랍니다.

○具哲會 委員; 具哲會委員입니다.

지난 회기때 地下鐵公社 간부소개도 받은 바 있고 합니다만 전 임원이 하실 수는 없고 우리 이사로 선임된 간부들께서 새로 우리 교통위원회에 선임된 위원님들도 있고 하니깐 간단하게 地下鐵公社에서 일을 하시면서 앞으로 장래소신이 라든지 자기의 역할을 간단하게 설명을 듣고 싶습니다. 그 후에 업무보고를 하는 순서를 가졌으면 합니다.

○委員長 金喜甲; 우리 具哲會委員님께서 이사들이 직접 나와서 지금 새로 오신 위원님들도 있고 해서 앞으로 본인의 역할과 임무에 대한 소신이 어떠한지 듣고자 하십니다.

여러 위원님들, 보고 받기 전에 이사들의 소신피력을 들어

보도록 할까요? 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

그러면 總務理事부터 나오셔서 말씀해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 위원장님, 제가 인사말 뒤에 임원들 소개하는 기회가 있는데 그때 소신도 같이 발표하고 인사를 드리도록 했으면 하는데요.

○委員長 金喜甲; 그러시죠. 공사 사장님 나오셔서 인사말 먼저 하시고 그러고 나서 이사들이 나와서 얘기하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 고맙습니다.

地下鐵公社 社長 金正國입니다. 존경하는 金喜甲 委員長님, 그리고 交通委員會 委員님 여러분, 시의정 활동에 바쁘신 중에 제122회 시의회 임시회 교통위원회에서 저희 공사의 주요업무를 보고드리고 여러 위원님들의 폭넓고 심도 있는 고견을 들어 공사운영에 도움을 받을 수 있는 자리를 마련하여 주신 데 대하여 진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

아울러 평소에도 저희 지하철운영 실태 전반에 관해 각별한 관심과 지적을 아끼지 않은 위원님들께 재삼 고마운 말씀을 드립니다.

이제 금년도 3/4분기가 지나가고 4/4분기에 접어들어 연초에 계획했던 사업들을 하나하나 마무리해야 할 단계라고 생각을 합니다.

저희 공사는 다행이도 대부분의 사업들을 차질없이 현재 추진하고 있습니다만 다소 미진한 부분에 대해서는 다시 한번 챙기고 보완하여 당초목표를 달성할 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

한 가지 참고로 보고말씀 드릴 사항은 지난 9월 25일부터

10월 7일까지 行政自治部로부터 경영진단을 저희들이 받고 있습니다.

그 배경은 저희 공사가 지난 98년도 경영실적에 대한 서울시 투자기관 경영평가 결과가 저조하고 99년 당시까지도 구조조정의 이행도가 부진하여 行政自治部로 경영진단 대상기관으로 지정되어 왔습니다.

그 이후 공사는 99년 12월 30일 노사 대타협을 계기로 근무형태 변경, 근무일수 증가 등과 함께 1,621명의 인력감축 등 대부분의 합의사항들을 이행하고 있으며 노사회의 절차가 필요한 조직개편, 직원퇴직금 지급률 조정, 유급휴일 축소, 가족권 지급 폐지 등 제도 개선사항은 조속한 시일 내에 노사협의 및 단체교섭을 통해서 금년 내에 마무리할 계획으로 하고 있습니다.

위원님께서도 계속해서 관심을 가져 주시고 지도 있으시기 바라겠습니다.

그러면 위원장님께서 말씀하셨듯이 저희들 임원 한분 한분을 소개해 올리면서 공사경영에 대한 소신의 말씀을 드리도록 하겠습니다.

우선 金永春 監事님께서 말씀해 주시죠.

○監事 金永春; 제가 시의회직을 마치고 우리 地下鐵公社 監事로 부임을 해서 이제 임기를 거의 다 마무리하는 시점에 와있습니다.

지금 한 2개월 남았습시다만 전임 교통위원회 위원님들 여러분들 앞에서도 여러 가지 말씀들을 할 기회가 있었습시다만 이번에 새로 교통위원회에 배속이 되셔서 오신 교통위원 여러분들 앞에서는 그렇게 말씀드릴 기회가 없었습니다.

어떻든 제가 시의회 의원으로서 활동할 때 가졌던 생각과

실제 地下鐵公社에 가서 느끼고 보고 생각한 것이 너무나 차이가 많았다는 점을 과거 교통위원님들한테도 말씀드린 바 있습니다.

어떻게 보면 밖에서 볼 때 교통위원으로 있을 때 地下鐵公社와 都市鐵道公社는 똑같은 지하철 운영기관으로서 대비가 되는 그런 기관입니다.

그래서 행정사무감사가 됐든 상임위원회 보고가 됐든 이런 상황을 보면서 어딘가 도철과 지하철은 차이가 많이 나는구나, 그리고 그럴 때마다 많은 지적을 하고 그랬었습니다.

그런데 실제 地下鐵公社에 가보니까 그럴 수밖에 없었다 하는 심정을 말씀드린 바가 있습니다.

그것은 곧 도철에 비해서 地下鐵公社는 과거 10여 년 동안 매년 연례행사처럼 과업이라고 하는 무기를 가지고 적어도 노사간에 갈등이 계속 돼왔었기 때문에 시민들에 대해서도 인상이 나쁠 뿐만 아니라, 또 지하철에 근무하고 있는 임직원 모두가 다 노사관계의 갈등이 계속된 관계로 어떻게 보면 무사안일도 있을 수 있고, 또 해도 되지 않는다는 자포자기의 심정도 있고 이런 것들이 내재해 있어서 사실은 밖에서 보던 것하고는 상당히 차이가 크다. 그런 점을 개선을 할 필요가 있겠다 하는 생각을 가졌었는데 막상 제가 가서 임기를 다 해 가는 과정중에 있습니다만 그런 점에 역점을 두고 노력을 했습니다만 노사관계라고 하는 것은 어느 임직원 한두 사람의 힘으로 달성되거나 이루어지는 것은 아니라고 봅니다.

사회현상에 많은 변화가 있고, 또 그런 것에 발맞추어서 우리 지하철 내부의 노사가 함께 변화된 사회에 적응하고, 또 시민들한테 뭔가 잘 보일 수 있도록 노력을 해야 되지 않는

가 하는 것에 대한 반성들을 많이 하고 노력을 한 결과라고 봅니다만 어쨌든 노사문제가 많이 진전이 되어 가고 있고, 또 그런 가운데 어려운 구조조정에 관한 노사간의 협상을 통해서 대타협을 이루어냈습니다만 그 결과가 지금 지적되는 대로 만족할 만큼 되지는 않았습니다.

그러나 지금 착착 하나씩 둘씩 단계적으로 실천에 옮긴 것도 있고, 또 옮길 예정에 있는 것도 있고 그렇습니다.

어쨌든 그런 것들이 남은 기간 동안에 소기의 목적을 달성할 수 있도록, 그렇게 해서 시민들에게 그래도 지하철이 많이 변하고 발전하고 있구나 하는 것을 보일 수 있도록 하는데 있어서 감사로서 최선을 다해서 진척이 될 수 있도록 노력을 하겠다는 말씀을 드리고요.

그 동안 교통위원회 위원장님 이하 위원 여러분께서 많이 협조해 주시고 지원해 주신 점에 대해서 감사하게 생각을 하면서 간단하게 말씀을 마치겠습니다.

감사합니다.

○總務理事 金亨洙; 總務理事 金亨洙입니다.

저는 지난번에도 말씀드렸습시다만 작년 11월 9일자 서울시에서 죽 근무를 하다가 총무이사로 부임해 왔습니다.

1년이 좀 안 됐습시다만 그 동안에 서울시 공무원으로서 느끼지 못했던 노사문제, 면발치에서 봤습시다만 노사문제에 직접 접하면서 새로운 것을 많이 배우면서 거기 분위기에 익숙해지려고 노력을 해 왔습니다.

그렇게 노력해 왔습시다만 앞으로도 우리 金正國 社長님을 중심으로 해서 전직원이 화합하는 가운데 열심히 일하는 분위기를 조성하고 합리적인 인사관계를 통해서 직원들의 사기진작문제 등을 연구하면서 열심히 일을 해 나가겠습니다.

위원님 여러분의 많은 지도편달을 부탁드립니다.
고맙습니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 李載伯 運營理事가 인사드리겠습니다.

○運營理事 李載伯; 運營理事 李載伯입니다.

저는 地下鐵公社에 한 20년 근무했습니다. 그 동안 즉 직원으로 있다가 작년에 임원으로 명을 받고 운영이사 업무를 수행중에 있습니다.

운영이사 업무는 운수, 운전, 차량이라서 저희들이 매일같이 승객을 접하게 되는 그런 업무를 맡고 있습니다.

하루에 한 400만명 정도 승객이 타주시기 때문에 저희들한테 가장 중요한 것은 시민 여러분들에게 심려를 끼치지 않고 위원 여러분들에게 심려를 끼치지 않도록 어떻게 보면 있는지도 잘 모를 정도로 스무드하게 일이 진행되는 것이 최선이라고 생각하고 있습니다.

여러 가지 어려움도 있겠습니다만 최선을 다해서 저희들이 사랑 받을 수 있고 친절할 수 있는 지하철이 되도록 최선을 다하겠습니다.

감사합니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 張相愚 技術理事 인사드리겠습니다.

○技術理事 張相愚; 안녕하세요? 張相愚입니다.

저는 지하철 2호선, 또 5·7호선 서울시에서 건설감독시에 참여한 것이 인연이 돼서 지난해 7월말에 공사 기술이사로 와서 현재까지 근무를 하고 있습니다.

금년 8월에는 명예퇴직하고 다시 기술이사로 명을 받아서 근무를 하고 있음을 보고드립니다.

제가 담당하고 있는 업무는 시설물 일체, 토목시설물, 또 건축시설물, 전기, 신호통신시설물 등 제반 일체의 시설물 관리에 있습니다. 안전제일주의를 목표로 정말로 건전한, 또 튼튼한 시설물이 될 수 있도록 조심해서 그런 대로 관리에 철저를 기하고 있습니다.

내년부터는 지금 환경기준은 날로 강화되고 있습니다. 지하에 먼지 기타 환기시설 등을 적극적으로 좋아질 수 있도록 노력할 것을 계획을 하고 있고, 다음 근자에 거론되는 콘크리트가 시간이 감에 따라서 표면이 부실화되고 있습니다.

이것에 대한 대책도 강구를 하고 아울러 지금 2기 지하철은 전체가 콘크리트도상으로 되어서 문제점이 없습디다만 저희들은 건설 당시의 시간, 예산, 또 기술이 부족해서 콘크리트도상을 못했습니다.

이러한 점에서 시설물의 안전이나 또 환경면에서 볼 때 적극적으로 개량할 필요가 있기 때문에 중점적으로 이런 사업들을 추진해 나가겠습니다.

저희 산하에는 역과 궤도시설을 담당하는 시설관리처, 그 다음에 전기시설물을 다루는 전기처, 신호와 통신을 다루는 신호통신처, 지하구조물을 다루는 공사처, 또 교량과 교각구조물을 관리하는 교량처 해서 5개 처가 있고 인력은 약 2,400명이 주야로 근무를 하고 있습니다.

얼마 남지 않은 공직기간에 유종의 미를 거둘 수 있도록 성의를 다하겠습니다.

감사합니다.

○委員長 金喜甲; 이 간부명단 어디서 작성한 거죠? 地下鐵公社에서 작성한 거죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇습니다.

○委員長 金喜甲; 여기 張相愚 理事 현 보직일이 97년 7월 22일이라고 나왔는데 이것이 맞나요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 잘못된 것 같습니다.

○委員長 金喜甲; 99년이죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 99년입니다. 잘못됐습니다.

○委員長 金喜甲; 위원회에 서류 하나 내는데 그런 철자 하나 꼼꼼하게 챙기셔야 되고 지금 뒤에 나와있는 처장님들 한 분 한 분 불러내서 여러분들이 하고 있는 역할과 임무가 무엇인지 위원회에서도 사실은 확인 점검할 필요가 있습니다.

그러나 매번 회의가 진행되면 公社 社長님이나 몇 분들만 나와서 질의 답변에 임하고 있습니다. 하다 보니까 뒤에 계신 처장님들이 전혀 책임감이나 이런 것 못 느끼는 것 같은데 각별하게 어떤 역할들을 본인들이 하고 있는지 매번 의회 오실 때마다 생각하시고 각별하게 신경을 써 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 죄송하게 됐습니다. 그렇게 하도록 노력하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 계속해서 公社 社長님 업무보고해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 배부해 드린 유인물에 의해서 업무보고를 드리도록 하겠습니다.

.....

(報告)

地下鐵公社 業務報告

(뒤에 실음)

.....

이상 보고를 마치도록 하겠습니다. 시간관계상 제가 빨리 한 것에 대해서 용서하십시오.

(金喜甲 委員長, 朱世晩 幹事와 司會交代)

○委員長代理 朱世晩; 地下鐵公社 社長 수고하셨습니다.

이어서 地下鐵公社所管 현안업무에 대하여 地下鐵公社 社長을 상대로 질의하고 답변을 듣도록 하겠습니다.

원만한 회의진행을 위하여 일괄질의 일괄답변 형식으로 진행하되 보충질의에 대해서는 일문일답식으로 하도록 하겠습니다.

질의하실 위원께서는 질의하시기 바랍니다.

金東郁委員長님 질의하여 주십시오.

○金東郁 委員; 金東郁委員長입니다.

먼저 社長님한테 하나 여쭙어 보고 싶은 것이 대중교통을 왜 대중교통이라고 하는지, 제가 너무 포괄적으로 얘기하는 것 같은데 그 부분에 대해서 왜 대중교통이고 대중교통은 어때야 되는가 개인적인 생각을 하나 여쭙보고 시작을 하겠습니다. 일문일답은 아닌데 처음에 이것을 한번 여쭙어 보고 시작을 하겠습니다.

왜 대중교통이라고 그러죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 위원님 질문의 사실 깊은 뜻이 파악이 되어졌는지 모르겠습니다만 대중들이 이용한다고 해서 대중교통이 아닌가 생각을 하고, 또 짧은 기간이었습시다만 대중교통으로서 대중의 발이 되도록 나름대로는 저희 임직원들이 최선을 다하고는 있다고 생각합니다만 미흡한 점이 많이 있을 것입니다.

○金東郁 委員; 좋습니다. 제가 이렇게 여쭙보는 것은 대중교통은 일반서민들이나 일반시민들이 이용하는 교통수단으로

서 자가용, 그리고 승용차보다는 일반적으로 많이 몰류나 인적자원의 흐름을 원활히 하기 위해서 대중교통을 많이 이용하라고 권하고 있는데 제가 굉장히 안타까운 부분이 하나 있었어요.

뭐냐 하면 지금 현재 요금체계가 두 가지 방안으로 85년도에 제정되어 있는 것으로 알고 있는데 구역외 구간과 구역내 구간에서 이동구간 간의 거리와 구역제로서의 요금을 책정하고 있는 것이 저희들 지금 현재 요금체계죠?

그런데 지금 현재 요금체계에 대한 문제점이라고 한다면 두 정거장을 가나 열 정거장을 가나 요금체계가 같습니다.

그러다 보면 단거리를 타는 사람들이 장거리를 타는 사람한테 요금을 더 보태주는 이런 문제점들이 있죠? 그래서 현실적인 방안에서 거리제로 환산하는 그런 방안도 모색이 됐었고 많은 고민을 했던 것으로 알고 있습니다.

저는 서울시내에 있는 서울시민은 요금에 있어서 똑같은 처우를 받아야 한다고 생각합니다. 거리 대 거리 구역제로서 요금책정을 하고 있다 할지라도 서울시민이라면 동등한 대우를 받아야 된다고 생각하고 있었어요.

제가 이런 얘기를 드리는 이유는 현재 요금체계에 있어서 구역제로 나뉘어진 가운데, 서울이 6구역제로 나뉘어져 있으나, 7구역제로 나뉘어져 있나요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 7구역제입니다.

○金東郁 委員; 이런데 지금 경계되는 부분이 지축, 수락산, 창동, 북정, 남태령, 신도림, 구로, 남구로 이렇게 되어 있습니다.

여기에서 서울시내인데도 불구하고 시계거리제요금을 적용받고 있는 곳이 창동에서 도봉산, 수락에서 도봉산과 구로에

서 온수, 그 다음에 시흥 이 두 곳이 서울시민임에도 불구하고 시계거리요금까지 적용을 받아 약 100원 정도의 손해를 보고 있습니다.

저희 같은 경우에는 도봉구가 38만 인구에 약 25만 인구가 지하철 내지는 도시철도를 이용하고 있습니다.

이런 상황인데 제가 안타까운 부분은 현재 건설교통위 쪽하고도 상황을 알아보고 있으면서 이런 것 하나 있어요.

새로 구역제 조정을 하다 보니까 신도림에서 남구로, 구로까지 시계조정이 되었어요. 구역제로 포함이 되었었습니다. 되었었는데 여기에 따르는, 물론 지하철요금의 요금조정은 鐵道廳, 地下鐵公社, 都市鐵道, 그 다음에 仁川 地下鐵公社 4개 단체가 조정을 하고 있는 것으로 알고 있어요.

이렇게 해서 한 구간 조정을 하는데 약 13억원의 손실을 보고 있다는 계산이 나왔습니다.

그러면 제가 창동에서 도봉산, 수락산에서 도봉산, 그리고 온수, 시흥까지 시계조정을 했을 경우에 어느 정도 손실이 있습니까라고 질문을 했더니 그 다음 날 저한테 전화와서 모 담당자가 위원님 그것은 한 달 반 정도 걸릴 것 같습니다 하더라고요.

지금 地下鐵公社에 인원이 몇 명이고 요금조정을 하는 사람이 몇 분인지, 그 사람들은 도대체 뭘하고 있는지. 천백만 시민이 이용하는 都市鐵道公社에서 요금조정 하나 만드는 시스템 하나 제대로 안 되어 있는지, 도대체 이렇게 하면서 어떻게 대민서비스를 하고 어떻게 좀더 좋은 경영혁신을 한다고, 아까 보니까 경영혁신이라고 나와요.

단계적 운임현실화 해서 경영혁신 해서 수송원가 미달 및 운임수준을 단계적으로 현실화하겠다, 수익자부담원칙에서 시

민의 부담을 최소화하겠다.

경영혁신내용에서 이런 것이 나와 있는데 도대체 요금조정하는 것조차 제대로 못하고 한 달 반 정도 걸린다는 것이 말이 됩니까? 최소한의 도봉구가 25만이면 구로, 시흥, 은수 쪽으로 가면 인원수가 훨씬 더 많을 것이라고 보고 있어요. 이 많은 사람들이, 물론 어떻게 조정을 해도 불편하다고 내지는 불만이 있을 것입니다.

그리고 서울시민으로서 이런 요구를 하는 것은 제가 받아들일 때는 아주 합당하고 아주 정당한 요구라고 저는 생각을 했어요.

그러면 이런 상황에서 우리가 시민들한테 어떤 답변을 해줘야 되는 것인지, 왜 그래야 하는 것인지는 최소한 얘기를 해줘야 된다는 거죠.

그런 차원에서 제가 여러 군데 다니다 보니까, 내가 都市鐵道公社 담당자를 만나보고, 그분의 성함을 안 밝히겠지만 참 답답하더라고요. 제가 개인적인 사건으로 더 얘기를 드리면 전혀 개선의 의지가 없어요. 그냥 이 체계로 가자 이거죠. 그냥 움직이는 것이 귀찮으니까. 그런데 무슨 경영혁신을 어떻게 한다는 것인지 저는 참 답답했습니다.

그래서 본위원이 질의하는 이런 내용에 대해서 어느 정도 요금의 손실이 있는지 이 부분에 대해서 지금 현재 답변하시기는 어려울 것 같고 자료로서 해 주십시오.

제가 이 부분을 자료를 요구했더니 위원님이 요구하신 자료는 충분히 타당성이 있습니다 이 정도로 정리를 해 주셨더라고요. 타당성이 있으면 제가 해 내겠습니다.

해 낼 테니까 이런 부분에 대해서 정확하게 어느 정도 손실이 있는지를 얘기를 해 주시고, 또 하나는 지금 현재 업무

분장이 어떻게 되어 있고 업무를 어떻게 추진하고 있는지 모르겠지만 당 업무를 추진하시는 분들에 대한 전반적인 인적자료를, 소속 해당되시는 분들 자료를 다 해 주시기 바랍니다.

그리고 현재 그분들은 무엇을 하고 있는지, 무엇을 연구하고 있는지 지금 추진하고 있는 업무에 대해서 상세히 자료를 부탁드립니다.

○具哲會 委員; 동료위원 질의중에 의사진행발언을 하립니다.

○委員長代理 朱世晩; 네, 말씀하십시오.

○具哲會 委員; 미안합니다. 우리 공사 사장께서는 질의를 하면 적고 해야 돼요. 앉아서 질의를 듣게 하는 것이 좋을 것 같아서 의사진행발언을 드립니다.

동의를 구합니다.

○委員長代理 朱世晩; 위원님들께서 동의를 해 주신다면 사장께서 자리에 앉아서, 답변을 받았으면 좋겠습니다. 어떻습니까?

(「좋습니다」 하는 委員 있음)

그러면 사장께서는 앉아서 답변준비해 주십시오.

○金東郁 委員; 그런 부분에 대해서 좀 정리를 해 주시고요.

다음에 시정개혁위원회 권고사항 이행에서 다른 위원님들께서 질문을 하실 것 같은데 사외이사제 도입, 6명 임명하는데 구조조정하는 과정 속에서 사외이사가 어떤 분인지, 어떠한 내용으로 어떻게 추진되고 있는지, 그 다음에 왜 이런 분들이 들어와야 되는지, 그리고 이 사람들의 역할은 무엇인지, 임명됐으면 이 사람들에 대한 인적사항도 자세하게 자료로 해서 전위원한테 주셨으면 좋겠습니다.

다음은 전동차 이상검지장치 설치에 대해 하나만 묻겠습니다.

본위원회는 이상이 발생하기 이전에 예방이라는 것이 가장 소중하다고 보고 있습니다. 사고가 나서 인명피해가 나고 나서 그것을 보완하고 다시, 소 잃고 외양간 고치기식으로 하기 보다는 사후처리보다는 사전예방의 소중함을 인식하고, 물론 예방 차원에서 이렇게 준비가 되어 있는데 이런 부분들은 가장 중요한 것이 전문인력과 기술이 필요한 것 같아요.

그리고 이런 부분들 점검부분들에 대한 계획이 단계적으로 되어 있어야 할 부분이 필요한 것이고, 또 하나는 기계부품이라는 것은 이용수명, 공식적인 명칭은 모르겠지만 어느 부품은 몇 년이 수명 한계가 있고 하는 것이 정해져 있을 것입니다.

이런 부분들에 대한 부품에 대한 정확한 구입년도, 운행 이런 부분들이 정리가 되면 수시로 점검을 하는 가운데 점검 일지가 다 있을 것이라고 봐요.

이런 부분들에 대해서는 본위원회가 지금은 간단하게 말씀 정도 하는 것이지만 다음 번에 추가로 말씀드리고 이런 부품, 우리 地下鐵公社에서 전동차에 필요한 부품의 전반적인 것들에 대한 부품점검일지가 혹시 있다면 그 부분에 대한 자료를 하나 더 요구하겠습니다.

하반기 외부전문가 안전점검이라는 부분인데 점검위원이 20명으로 되어 있습니다. 대학교수 9명, 관계단체 전문가 5명, 제작 및 시공업체 전문가 6명, 저는 외부전문가라는 부분에 있어서 정확하게 인정을 하고 전문가들이 반드시 해야 되겠지만 전문기술과 더불어서 전문행정가 내지는 이 부분을 뒷받침해 줄 수 있는 그런 힘이 될 수 있는 부분들이 있다는

생각이 듭니다.

그래서 본위원은 교통위원회 위원들 중에서 이 부분에 관심 있는 위원들이 이쪽에 들어갈 수 있다면 하는 생각인데 사장님 생각은 어떠신지, 그리고 어떤 사람들이 구성되어 있는지 이것에 대해서도 사장님 정리를 부탁드립니다.

이상 마치겠습니다.

○委員長代理 朱世晩; 金東郁委員 수고하셨습니다.

金鍾來委員님 질의하시기 바랍니다.

○金鍾來 委員; 金鍾來委員입니다.

공사 사장님, 저는 근본적인 문제를 사장님과 같이 논의해 보고 싶습니다. 사장님, 이제 오신 지 1년 정도 지났죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네.

○金鍾來 委員; 그래서 어느 정도 업무과약이 되었으리라 생각해서 묻습니다만 저도 사실 地下鐵公社 업무부분에 있어서 이번이 처음입니다.

그래서 깊이 아는 것은 없습니다만 다른 부수적인 문제는 차후에 하나하나 개선해 나가도 되지 않느냐 해서 근본적인 문제를 짚고 넘어가고 싶습니다.

다 아는 사항입니다만 여기 업무자료에 보면 표기가 안되어 있어요. 그래서 이것을 예를 들어서 적게, 간과해서 그렇게 생각하는가 아니면 중요하기는 중요하지만 지금 해결할 부분이 안되기 때문에 그냥 넘어가려고 하는 것인가 싶어서 정확하게 짚고 넘어가고 싶은데 여기 보면 우선 지표상에 봐서도 예산상에 운수수익이 5,137억, 그 다음에 영업비용이 5,437억 1년에 약 300억 정도 영업비용이 운수수익을 초과하고 있죠? 그렇지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇습니다.

○金鍾來 委員; 그런데 문제는 여기에서부터 시작되어야 될 것 같아요. 지금까지 우리가 지하철하면서 부채가 많이 있는 줄 알고 있습니다.

크게 대비를 하면 잘 아시겠습니다만 건설부채와 운영부채가 있는데 건설부채는 정부 지원이나 시 출자금 이런 것으로 지원한다고 하더라도 운영부채만큼은 기업을 운영하면서, 예를 들어서 운영비만큼은 운영수입에서 같이 결산을 맞춰나가야 하는데 운영수입보다 영업비용이 더 많아요.

그래서 큰 문제다. 지금까지도 보면 제가 자료를 보니까 地下鐵公社 생기고 난 후로 계속 영업비용이 운수수익을 초과해서 오히려 영업손실 규모가 해년마다 증가하고 있다.

그래서 금년에 총 부채가 2조 8,000억원 정도 되고 있다 이렇게 알고 있는데 내가 봤을 때는 운영부채를 단계적으로 현실화해야 할 것이다 이 말입니다.

결과적으로 영업비용과 운수수입을 맞춰야 된다, 그러려면 오히려 흑자를 내야 된다 이런 얘기죠. 그러면 그것은 당연히 수익자부담원칙에서 현실적으로 해결점을 모색해야 하는데 그런 부분이 별로 나타나 있지 않아요.

물론 요금은 올린다고 되어 있습니다만 그 동안에 자구노력, 구조조정이라든가 이런 것이 크게 가지적으로 나타난 현상이 없습니다. 都市鐵道公社에 비해서 오히려, 그 연유는 어떻게 되었는지 모르겠습니다만 노력한 흔적이 덜 보여요.

그래서 우리가 가정에서 생활하더라도 그렇습니다. 부채가 많으면 발 뺀고 잠을 잘 수가 없어요. 역시 마찬가지입니다. 우리 地下鐵公社 부채가 2조 8,000억원이 되면 어떻게든지 서울시가, 지하철공사가 갚아야 될 문제입니다.

그런 갚아야 될 문제를 장기적으로 계획을 세워서 우리 서

울시의회에 보고가 되어야 될 부분인데 그런 부분은 보고가 되어 있지 않았어요. 부분적으로 예를 들어서 운수수입 같은 것을 높여서 운영수입을 현실화시켜야 겠다 이런 것뿐이 없어요.

물론 社長님께서 작년에 상임위원회에 와서 모두에 이런 말씀을 하셨죠? 내가 노사와 같이 정부에서 재정적인 지원을 받을 수 있도록 같이 정부에 찾아가서 지원을 요청하겠다는. 요청했습니까? 또 요청했으면 그 결과는 어떻습니까? 1년 정도 됐으니까 그 효과는 가시적으로 무엇인가 나타나야죠. 가시적으로는 안 나타나도 지표상으로는 나타나야죠. 그런데 그런 것이 하나도 언급이 되어 있지를 않아요, 여기 자료에.

우리는 지금까지 公社 社長이 그 동안에 전직 서울시 관료 출신으로서 이루어졌습니다. 金正國 社長님을 스카우트해서 모셔오기까지는 그래도 전문경영인으로서 무엇인가 그분들과 다르게 地下鐵公社를 경영해 보리라고 믿고 예측했기 때문에 모셔왔습니다.

그러나 그런 기대했던 부분이 하나도 나타나지를 않아요. 地下鐵公社 社長님 오셨어도 그런 현상이 빚어졌는가 모르겠습니다만 지하철 재원, 오히려 처음에는 출자금이나 도시철도공채, 차입금 이런 부분이 운영비용을 충당하는 것이 아니라 건설재원으로 쓰려고 이런 것을 차입금을 들여놨죠?

그런데 이런 차입금이 건설재원에 쓰여진 것이 아니라 오히려 부채 갚는데 급급했죠? 지금 그렇게 되어 왔죠? 그리고 社長님 오셔도 변화된 사항이 없죠? 우리는 그것을 바라지 않는다 이런 얘기죠.

지금 여기 보니까 부분적으로 조금씩 이제 민간위탁사업을

통한 자구노력을 통해서 예산 같은 것 절감시키겠다 이런 것은 아주 조그마한 부수적인 사건들입니다.

큰 물줄기를 잡아놓고 그 흐름에 의해서 몇 개년, 나는 목표를 앞으로 10년이면 10년, 5년이면 5년내에 어떻게 해서 2조 8,000억을 갚아나가겠다 하는 그런 단기적인, 장기적인 목표를 설정해서, 계획이 착오는 있을 수 있습니다, 시행하는 과정 속에서.

그러나 그런 보고를 우리 의회에 제시를 해 주어야죠. 그래야 우리 의원들이 믿고 따를 수 있고, 또 업무적으로 하는데 있어서 직접 서포트할 수 있는 사항들이 있을 수 있을 것입니다.

그런데 그런 큰 거시적인 부분은 전부 다 제시해 놓지 않았어요. 미시적인 부분만 제시해 놨습니다.

그래서 영원히 서울시 부채 2조 8,000억원은 갚지 못할 우리가 숙제로 안고 가는구나 이런 생각을 가질 수밖에 없어요. 그것이 가장 큰 문제예요, 제가 봤을 때는.

아까 신신호시스템 이런 것 이렇게 한다 하지만 그런 것도 부분적으로 중요하죠. 그러나 큰 목표를 우리가 안고 과제를 해결해 나가려고 하는 노력의 의지가 더 필요하지 않습니까?

오죽했으면 행정자치부에서 경영진단평가위원회를 지금 내보내서 실사를 하고 있겠습니까? 지금 현재 행자부에서 경영진단실사위원이 나와 실사를 하고 있죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네.

○金鍾來 委員; 부끄럽게 생각해야 돼요. 비단 그 책임은 金正國 社長님이 지는 부분은 아닙니다만 그래도 지금 업무를 총괄적으로 책임지고 있기 때문에 그런 문제를 안고 가야 된다 이런 얘기죠. 행정은 연계성 아닙니까?

앞에 분들이 문제를 안았더라도 지금은 社長님이 안고 있기 때문에 그 문제를 함께 풀어나가야죠. 이 앞의 문제는 이 앞의 문제로서 끝날 것이 아니죠, 행정의 연계성에 의해서.

그런데 저는 업무보고를 두 번 받습니다만 그런 의사표시는 하나도 되어 있지 않아요. 그래서 언제 어떻게 2조 8,000억원이 갚아질지는 전혀 무지의 상태입니다. 저희들은 알 수 없는 일입니다. 업무보고에서 그런 것이 표시가 되어 있지 않아요. 그래서 이런 것이 참 문제다.

그래서 다음 업무보고때는, 그리고 또 1년간 근무를 해 오셨기 때문에 그런 계획은 설령 업무보고에 표시 안 되었다더라도 계획을 세우고 계실 것으로 저는 믿습니다.

그래서 다음 회기때는 만약 그런 것이 마스터플랜이 마무리 안됐다 하더라도 그 과정이라도 설명이 되어야 되지 않느냐 이런 얘기입니다.

그리고 예산상에 하나 더 물어볼 것은 5페이지입니다. 자본투자비에서 당초 계획 투자보다 적게 투자가 되어 있는데 결과적으로 8월까지 1호선 현업사무소 신축공사, 장애인 및 노약자 편의시설 확충, 2호선 노후전력 사령설비 교체공사 등 일부 사업의 발주지연이라는데 발주지연으로 예산이 투입이 덜 되었습니다, 지금 8월까지.

그러면 이런 부분을 생각할 수 있어요. 단순하게 금년내에는 이 예산 자본투자비가 1,595억이 투자되면 되지 않느냐 하는데 그것이 아니죠. 결과적으로 공사가 지연된다고 그러면 시민들한테 불편을 초래시킨다는 것밖에 없죠.

이런 하나하나를 공사나 그 다음에 다른 예산투입의 부분에서 투자심사분석위원회라든지 지하철공사심의위원회에서

도 어떻게 해서 투자가 적시 안 됐는가, 적시 안 되면 그만큼 시민들한테 예산이 높게 투입됨으로써 수혜를 늦게 볼 수밖에 없죠.

그러면 시민들이 손해 보지 않습니까? 그런다고 예를 들어서 이자가 안 늘어나는 것은 아닙니다. 서울시 시금고에 잔고는 그대로 남아있겠죠.

그러나 금고의 이윤치보다는 시민들이 직접적으로 빨리 수혜를 보는 것이 늦어진다는 이 말입니다. 이렇게 적게 예산이 금년내에만 투입되면 되지 않느냐 이렇게 생각하지 마시고 하루라도 제때에 공기를 해야 할 것이다 이런 말씀을 드립니다.

그리고 방금 모두에 말씀드린 부채문제에 대해서는 오늘 답변이 곤란하면 다음 회기때는 꼭 마스터플랜이 안 나왔더라도 그 과정이라도 소상히 밝혀 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○委員長代理 朱世晩; 金鍾來委員님 수고하셨습니다.

다음에 질의하실 분, 具哲會委員님 질의하십시오.

○具哲會 委員; 具哲會委員입니다.

본위원회는 8쪽의 경영혁신 추진계획에 대해서 몇 가지 질문하겠습니다.

인력조정에 인력 1,621명을 감축한다고 설명을 하셨는데 구조조정을 할 당초에 감축인력은 몇 명이었는지, 그리고 구조조정 계획을 지금 현 사장님이 하셨는지, 아니면 전 사장님이 하고 가신 것을 지금 이행을 못하고 있는 것인지 그 답변을 해 주시고요.

그 다음에 제도개선 제일 밑줄입니다. 가족권 지금 폐지, 유급휴일·휴가 축소, 지금까지 가족권을 지급하는데 데이터가

나와 있을 것입니다.

얼마 정도가 지급이 됐고, 또 1인당 유급휴일이 1년에 며칠이었고 휴가가 며칠이었다는 것을 답변을 해 주시고요.

그리고 9쪽을 보면 건설부채, 운영부채가 있는데 운영부채 중에서 직원들 급료나 이런 것을 제외하고 순수하게 지하철표를 사서 타고 내리고 하는데 거기에 대한 적자부채 순수부채가 얼마쯤 되는 것인지 그것도 좀 답변을 해 주시기 바랍니다.

그리고 10쪽에 보면 행정자치부 권고사항 이행해서 감축인력이 이천 몇 명이라고 아까 말씀하셨는데 지금 설명하신 2000년 9월 27일 현재 1,051명을 감축했다.

아까 질의를 드린 당초 구조조정 계획인원하고 행정자치부 권고사항 인원하고 지금 현재 감축된 인원이 나와 있는데 거기에 대비해서 말씀을 해 주시고요.

그리고 11쪽을 보면 우리 동료위원도 말씀을 하셨습니다만 사외이사제 도입 건에 대해서 선정기준이 무엇이고, 그리고 선정을 할 때 선정위원회에서 위원회제도를 이용을 해서 선정을 했는지, 그리고 사외이사제도를 도입을 할 때 노조위원회에서는 별다른 반대가 있었는지 없었는지, 그리고 우리 동료위원도 말씀하셨지만 거기에 대한 명단이나 인적사항도 아울러서 답변을 해 주심과 동시에 자료도 요청을 드리겠습니다.

그리고 14쪽에 전동차.신호 이상검지장치 밑에 추진상황 및 향후계획이 있는데 이미 지금 9월 22일 계약을 했습니다.

선정이 된 업체가 어디인지, 그리고 계약절차에서 공개경쟁 입찰인지 수의계약인지 이것도 답변을 해 주시고요. 상세하

게 답변해 주세요.

그리고 17쪽에도 마찬가지로입니다. 자동운전제 도입해서 추진상황에 지금 용역이 발주가 되어 있군요, 4월 29일 신우 엔지니어링에. 용역을 발주하면서 용역지침을 주셨을 거예요. 어떻게 어떻게 한다는 용역지침 그것도 답변을 해 주시고, 아울러서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 18쪽을 보면 외부전문가들로 하여금 안전점검을 실시하시겠다고 했고 상반기에는 실시를 한 것으로 나와있습니다.

안전점검을 분야별로 명단을 말씀해 주시고, 그리고 상반기 분야별 명단, 지금 실시하겠다고 하는 하반기 분야별 명단, 그리고 이분들이 어느 정도의 기술을 가지고 있고 어떤 분야에, 분야별로 나와 있습니다. 전동차, 사령설비 나와있으니까 분야별로 해서 그 명단을 제출해 주시기 바랍니다.

그리고 아까 동료위원도 말씀하셨는데 사실 구조조정문제에 있어서 행자부의 수검을 지금 받고 있는데 진단반이 행자부에서 나온 것입니까, 아니면 우리 자체에서 진단반 구성을 해서 행자부에서 감독만 하고 수검을 하는 것입니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 행자부에서 의뢰를 한 것 같습니다. 서울대학교 교수를 중심으로 해서 아까 말씀드렸다시피 하고 행자부 직원이 한 사람 같이 나오고 있습니다.

○具哲會 委員; 우리가 진단반을 선정해서 진단하고 있는 것은 아니죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그렇습니다. 우리가 하는 것이 아닙니다.

○具哲會 委員; 동료위원 말씀도 계셨지만 참 수치스러운 일이에요. 지금 우리 대서울시가 구조조정을 못하고 행자부

에 뭘 받고 있다는 것을 수치스럽게 생각을 하시고, 아까 總務理事께서도 나오셔서 소신을 말씀해 보시오 했더니 서두에 말씀이 멀리서 본 노조하고 가까이 들어가서 본 노조하고는 상당히 다르더라. 노조가 무서운 거예요, 직원이 무서운 것이 아니고. 자기 소신이 없는 겁니다.

노조 무서우면 總務理事 안 가야죠. 總務理事 뭐하러 갑니까? 노조하고 싸워서 경영혁신을 하고 구조조정을 하라고 總務理事의 막중한 임무를 주었는데 노조가 무서워서 가까이 가서 보니까 친근해야겠다. 물론 친근한 것 좋죠.

그런데 이렇게 유급휴가도 다 축소해서 사기를 저하시켜 놓은 다음에 어떤 일이 벌어질지 예측도 못하면서 이런 구상을 해서 보고를 한다는 것은 본위원이 생각할 때 상당히 유감스러운 일입니다.

아울러서 그 점도 社長님께서 답변을 해 주시기 바랍니다. 이상입니다.

(朱世晩 幹事, 金喜甲 委員長과 司會交代)

○委員長 金喜甲; 다음 朱世晩委員長님 질의해 주시기 바랍니다.

○朱世晩 委員; 朱世晩委員입니다.

구조조정에 대해서 동료위원님들이 많은 질의가 계셨지만 중요한 부분이기 때문에 본위원도 이야기를 좀 하겠습니다.

사실 IMF사태 발생 이후 우리 모든 국민과 정부가 뼈를 깎는 구조조정을 실시하여 왔으나 최근에 추가하락 등으로 보는 바와 같이 구조조정이 총체적으로 실패한 것이 아니냐는 시각이 국내외에서 대두되고 있는 실정입니다.

특히 공공부분에서의 개혁은 형식적인 개혁에 불과할 뿐 IMF 이전에 비해 변한 것이 없다고까지 혹평하고 있는 실정

이며, 지난 監査院監査 결과 지적된 바와 같이 공기업에 대한 국민적 비판이 일고 있는 것 또한 현실입니다.

地下鐵公社도 99년 2월 서울시 시정개혁위원회의 구조조정권고안을 토대로 하여 기구 및 인력축소, 정년의 4년 단축, 근무형태 변경, 퇴직 등을 골자로 한 구조조정계획을 수립하고 지금까지 추진하여 왔으나 부분적으로 그 추진실적이 저조한 것 또한 사실입니다.

이러한 이유는 노조측과의 협의지연이 주원인으로 알려지고 있으나 이러한 협의지연은 노와 사의 이해관계가 일치하여 쌍방이 적극적인 협의보다는 서로 방치하고 시간을 지연시키는 결과가 아닌가 하는 생각이 듭니다.

예를 들면 조직개편과 직원의 퇴직금 지급률 조정 등 서로의 이해관계가 일치되는 부분에서는 2년 여가 지난 지금까지도 협의중에 있습니다.

이러한 행태에 대해 사장을 비롯한 임직원의 각성이 있어서 할 것으로 생각되며, 지난 8월 監査院의 정기감사에서도 구조조정과 경영혁신 부분에 대하여 노조측에 일방적으로 무리한 양보만 하고 실질적인 구조조정이 이루어지지 못하고 있다는 지적도 받고 있습니다.

이러한 구조조정 지연 등의 이유로 인하여 地下鐵公社는 현재 부실 지방공기업에 대하여 실시하는 行政自治部の 경영진단을 받고 있는 데 대하여 전 임원이 이를 계기로 많은 각성과 새로운 각오를 가져야 할 것으로 생각합니다.

사장께서는 예전에 비해 안정된 노사관계를 조성한 후에도 구조조정의 많은 부분에 대해 노사협의를 잘 되지 않고 지연되는 이유에 대해서 상세히 말씀하여 주십시오.

또한 본위원이 지적한 바와 같이 임직원이 노사협의를 이

유로 직원들에게 불이익이 되는 부분에 대한 조치를 미루는 것이 아닌지 대답 바라면서 보고한 내용의 구조조정계획 중 미진한 부분에 대한 조치는 언제까지 완료할 것인지 확실한 답변을 이 자리에서 해 주십시오.

다음은 경영진단 수검 부분에 대해서 질의하고자 합니다.

地下鐵公社는 行政自治部の 경영진단 공기업으로 지정되어 지난 9월 25일부터 10월 7일까지 경영진단을 받는다고 하였습니다.

地方公企業法 제78조의2에 의하여 실시되는 경영진단은 경영이 부실한 공기업에 대하여 정부가 당해 공기업의 효율적인 경영을 위하여 필요한 지도와 조언, 권고를 하기 위하여 실시하는 것으로 이를 수감하는 기관의 입장에서는 매우 부끄러운 일이라 아니할 수 없습니다.

地方公企業法 제72조의1을 보면 경영진단 대상기업의 선정은 3년 이상 계속하여 당기순손실이 발생한 지방공기업이나, 특별한 사유없이 전년도에 비하여 경영수입이 현저하게 감소한 지방공기업이나, 기타 대통령령이 정하는 지방공기업에 대하여 실시하는 것으로 알고 있습니다.

사장께서 부임하신 이후 원만한 노사관계 수립 등 외부에 알려진 많은 가시적인 성과에도 불구하고 地下鐵公社가 정부의 경영진단까지 받게 된 원인은 어디에 있다고 생각하며, 경영진단을 수검하는 기관장으로서의 현재 심정은 어떠한지 답변하여 주십시오.

또한 현재까지 경영진단 결과 지적된 사항들은 무엇이며, 특히 어떠한 부분에 많은 지적을 받았는지도 상세하게 답변해 주십시오.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 다음은 趙成大委員長님 질의해 주시기 바랍니다.

○趙成大 委員; 趙成大委員입니다.

요새 지하철을 타고 환승역을 다닐 때마다 정말 이제 우리 나라의 대중교통이 바로서고 있구나 하는 것을 느끼고 본위원회도 신이 나고 아주 기분이 좋습니다.

현재 시내버스 같은 경우는 아침 출퇴근시간에도 불과 10여명씩 타고 갑니다만 우리 地下鐵公社나 都市鐵道公社의 열차들은 승객들이 짹짹 차서 다니는 경우를 많이 목격했습니다.

본위원회도 한 2개월 정도 지하철을 승차해 본 결과 이제는 우리 지하철이 바로 시민의 발이 될 수 있는 때가 왔다는 것을 느끼고 있습니다.

그런데도 우리 地下鐵公社와 都市鐵道公社는 과거에 운영하던 그런 운영방법에서 벗어나지 못하고 조금도 발전을 못하고 있습니다. 그것은 관리적인 문제가 상당히 크다고 봅니다.

그러나 앞으로 지하철로의 서울시민의 교통을 분담할 적에 관리의 개혁을 하지 않고는 효과를 제대로 흡수하지 못한다 하는 것을 지적을 하면서 본위원회가 느낀 것을 몇 가지 질문을 하겠습니다.

우리가 일상생활에서 보편화된 것과 마찬가지로 우리가 작년에도 환승역에 대해서 우리 위원회에서 현장도 나가보고 했습니다.

본위원회가 환승역에 가서 본위원회도 유도하는 체제가 잘 안되어 있어서 방황하는 때가 많이 있었습니다. 그래서 3번 내지 5번 정도 다니면 그때서야 내가 잘 찾아갈 수 있는 그

런 형편입니다.

그래서 환승역에 방향표시라든지 환승역의 시민들이 들어가면 바로 자기가 갈 방향의 차를 갈아탈 수 있도록 환승역의 방향표시를 다시 재정비해야 되겠다 하는 것을 지적을 하면서, 우선 방향을 잡는데 LED보드 같은 이러한 신호체제로 해서 그 안에서 사람들이 자기 가는 방향을 찾아갈 수 있도록 환승역의 변화를 가져와야 되겠다는 것을 지적을 합니다.

자료를 몇 가지 요청을 하겠습니다.

역무분야 조직 및 업무분장 현황에 대해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

地下鐵公社가 우리 동료위원들께서 여러 가지 지적을 많이 하셨습니다만 관리가 잘못되어 있다, 우선 자료요청을 역무분야 조직 및 업무분장 현황의 자료를 요청하면서 지난번에도 제가 지적을 했습니다만 역무관리소장제도를 1985년도인가 지금 보고서에는 되어 있습니다만 소장과 역장을 본위원이 가서 봐도 소장의 업무, 역장의 업무가 다릅니다. 그러나 이중적인 조직으로 되어 있지 않느냐.

본위원이 알기로는 역무관리소장이 1년에 연금이 4,000만원 정도 되는 것으로 알고 있습니다. 역장은 연금이 얼마 정도 되는지.

지금 직원이 부족하다고 그러면서도 이중적인 조직을 갖고 있기 때문에 월급에 의한 손실은 말할 것도 없고 업무가 제대로 이루어지지 않는 것으로 본위원은 느꼈습니다.

이것은 한 2개월 동안 본위원이 지하철 타고 다니면서 느낀 소감으로 지적을 하면서 어떤 변화를 가져와야 되겠다 하는 것을 지적을 합니다. 거기에 대한 말씀을 해 주시고

요.

다음에 역간 유휴공간 현황을 자료로 제출해 주시면서, 본 위원이 역에 가서 역무사무실을 가보고 각 분야별로 토목이라든지 차량이라든지 건축, 전기 이런 사무실을 전부 다녀봤습니다. 그런데 사람은 없습시다만 에어컨은 들어오고 있었습시다. 그리고 너무 낭비가 심해요. 사무실에 직원이 있으면 에어컨도 켜놓고 불을 켜놓고 있는 것도 좋은데 직원은 없어요.

직원은 없으면서 역무 각 분야마다 사무실은 에어컨이 돌아가고 전기가 들어와 있는 것을 봤습시다. 그래서 역간 유휴공간 현황을 저한테 자료를 제출해 주시기 바라고요.

지금 그 큰 공간에 역당 근무인원은 몇 명 되지 않습시다. 그래서 근무인원에 대한 것도 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

지금 어느 나라 선진국, 또 어느 우리 나라 기업에 가서 봐도 그런 넓은 공간을 적은 인원이 관리하는 데는 없습시다. 그래서 그 지하공간을 최대한 활용할 수 있는 방법이 뭐냐.

지금 지상에는 움직이는 사람들이 많이 있습시다. 사람을 지하로 유도를 해서 지하철 역사 내 공간을 최대한 임대해서 우리 서울시민들이 거기에서 생활도 하고 사업도 할 수 있는 방법이 뭐냐 하는 것을 연구를 해서 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

제가 交通管理室에 그 동안에 수차 위원회 할 때마다 질의를 했습시다만 交通管理室長은 대중교통에 대해서 지하철의 대중교통으로 서울시민들을 유입하는 그런 답변을 한 번도 않습시다.

交通管理室長은 항상 버스, 지금 지하철과 경쟁하고 있는

버스에 대해서만 업무보고에 들어가 있습니다.

그래서 본위원이 항상 불만을 갖고 있습니다만 지금 지하철로 교통인구를 흡수하는 방법이 뭐냐, 또 交通管理室長이 현재 사외이사로 되어 있는 것으로 본위원은 알고 있습니다만 지금 버스는 이미 대중교통수단으로서의 면모를 잃고 있는 그런 실정입니다.

그런데 2기 지하철까지 완전히 개통이 되었다고 할 적에 서울시민은 그렇게 불편을 느끼지 않고 지하철로의 이동이 충분하다고 본위원은 생각하고 있습니다.

그래서 지난번에 地下鐵公社 社長과 都市鐵道公社 社長이 마을버스 인가를 받을 수 있도록 저희 위원회에서 조례를 만든 적이 있습니다.

그러면 이제 버스가 사양화산업으로 가는 입장에서 地下鐵公社나 都市鐵道公社 社長께서는 마을버스 인가를 받아서 용역사업으로 주는 한이 있더라도 지하철로의 교통인구를 흡수해야 되는 그런 입장에 있지 않느냐, 여기에 대해서 답변을 해 주시기 바랍니다.

우리 地下鐵公社 질의를 하면서 交通管理室 얘기를 해서 좀 미안합니다만 交通管理室長은 서울시내 전체의 교통문제를 다루는 실장으로서 地下鐵公社나 都市鐵道公社에 대해서 이율배반적인 일을 하고 있기 때문이 본위원이 地下鐵公社 社長이나 都市鐵道公社 社長은 서울市長에게 버스에 대한 대책, 좀 알기 쉽게 얘기한다면 지하철이 가고 있는 그런 선로 위에 전용버스 차선을 긋지 않도록 건의해서 버스는 지하철과 연계되는 반대방향, 반대가 아니고 세로와 가로로 갈 수 있는, 만일 지하철이 가로로 가고 있으면 세로로 가서 연계성이 될 있도록 버스노선을 조정해 달라는 건의를 해 본 사실

이 있으신지, 또 마땅히 그렇게 되어야 됩니다. 지금 오사카 같은 경우는 전혀 버스가 없습니다, 시내버스가. 동경도 지금 버스가 지하철이 약 거리가 1km 정도 된다고 하면 중간에 버스를 운행할 시키고 있습니다만 아주 미미한 숫자입니다.

地下鐵公社 社長은 市長님께 이번에 특별히 건의해서 지하철이 가고 있는 그 노선에는 버스전용차선을 빨리 없애달라는 것을 건의하실 용의는 없으신지 거기에 대해서 답변을 해 주시고요.

역사내에 기능실이 아까도 역무분야 조직 및 업무분장현황에 대해서 자료를 달라고 했습니다만 예를 들면 社長님께서 내려가셔서 내가 길을 잘못 들었다. 방송실이 있다. 가서 문을 열어 보십시오. 전부 자고 있고, 아니면 사람이 없습니다. 근무태도가 아주 地下鐵公社 직원들이 잘 안 되어 있다.

이런 경우는 본위원 뿐이 아니고 지하철을 타고 다니시는 분들이 무엇을 하나 물어보려고 역무원을 찾으려면 찾을 수가 없습니다. 어디에 있는지 모르겠어요. 표 파는 사람 하나만 표를 팔고 있습니다.

본위원이 처음에 社長님께서 부임하셨을 적에 사장실에 계시지 말고 각 역을 다니면서 서로 대화도 나누시고 하라는 주문도 했었습니다만 지금 1년여가 지난 이후에 지금도 과거와 다를 것이 하나도 없다.

지금 역무관리소장과 역장한테 모든 것을 위임을 한 형태에서 운영을 하는 것으로 알고 있습니다.

그분들의 임무, 역무분야 조직 및 업무분장현황을 저한테 주시면 나중에 거기에 대한 것이 나올 것입니다.

지금 여기 와 앉아계신 간부님들 기업운영에 대해서 전혀

생각이 없는 분들로 저는 알고 있습니다.

역무관리소장이나 역장한테 모든 것을 다 맡겨놓고 과연 여기 와 계신 간부들은 무엇을 하고 계신지, 이렇게 해도 과연 地下鐵公社가 흑자로 돌아갈 수 있고, 아무리 운임을 올려준다 하더라도 흑자 나는 것은 어렵다.

아마 여기 있는 간부님들 가슴에 두손을 얹고 생각해 보시면 제가 말씀드리는 것이 얼마만큼 현실을 인식하는 데 양심에 호소할 수 있으리라 생각합니다.

제가 역무관리소장과 역장의 임무를 자꾸 지적하고 나오는 것은 역무관리소장이 예를 들어서 15명이라고 생각하면 연금이 4,000만원이면 1년에 6억이라는 돈이 필요 없이 나간다고 생각합니다.

역장으로서의 모든 업무를 해도 되는데 왜 역무관리소장제도를 두었는지, 제도라는 것은 한번 두었다가 그것이 해당하지 않으면 다시 제도를 바꾸어야 돼요. 그것이 기업입니다.

그런데 地下鐵公社는 그렇게 엄청난 적자를 보면서 한번 만들어 놓은 제도는 계속해서 순연하고 있다 이것입니다.

그래서 그런 것을 제도상에 평가를 해서 역장을 없애든지 역무관리소장을 없애든지 무슨 대책을 강구해서 지출을 줄이고 수입을 많이 올릴 수 있는 것을 참고로 해 주시기 바랍니다.

본위원이 가장 안타깝게 생각하는 것은 부서가 너무 많아서 이 사람들이 한두 사람 있는데 보통 20평, 30평의 공간을 차지하고 있습니다.

그런데 지금 地下鐵公社는 제가 현장을 가서 박혀있는 레일이 가는데 가로로 되어 있는 침목상태가 어떤지 잘 모르겠습니다만 도시철도 2기 지하철 같은 경우는 콘크리트로

되어 있어서 그 침목을 관리할 필요가 없습니다.

그런데 거기에도 각 역마다 몇 명씩 나와 있어요. 가서 보면 신문보고 앉아있고 그러고 있습니다. 그것은 침목관리를 필요가 없는데 조직은 되어 있다 이것입니다.

그러니까 가서 사무실 몇 십 평 차지하고 앉아서 사람 두서너 명이 관리한다 말이에요. 그 사람들 할 임무가 없어요, 보직은 맡고 있는데.

또 역사무소에 가서 보면 공익요원이 몇 명이 나와있습니다. 이 사람들도 할 것이 없어서 그 넓은 사무실 2.30평 앉아서 컴퓨터 가지고 장난이나 하고 있어요. 地下鐵公社도 마찬가지로 일 거예요. 전혀 안 움직입니다.

그래서 이런 문제를 너무 실상을 내부에 파고들어가서 보면 지금 社長님이 와서 보고하는 것, 제가 전반기에도 교통위원회에 있었고 현재도 교통위원회에 있습니다만 믿을 것이 아무 것도 없습니다. 기업을 경영하는 사람은 그렇게 하면 백번 다 망하게 되어 있습니다.

그런데 地下鐵公社 같은 경우, 都市鐵道公社 같은 경우 이것은 기업을 운영하는 것이 아니고 그냥 자리배정, 그 넓은 공간을 여러분들이 어떻게 여기에서 무엇을 해서 수입을 올릴 수 있겠다, 이런 것을 사업하는 사람들이 보면 전부 돈입니다.

세계 어느 나라를 가보십시오, 그런 공간을 그냥 썩히고 있는 것인지. 오랫동안 너무 방치해 놔서 지금 본위원이 이렇게 얘기하면 뭐가 뭔지 잘 모르지 모르겠습니다만 좀더 연구하고 구석구석 찾아다니면서 이것을 꼭 입찰계약만 하지 말고 수익계약도 많이 해서 빨리 공간을 해서 지하로 교통인구 끌어들이고 사업도 끌어들이고.

지금 길가에 10평 정도 사무실 가게 있는 것 한번 얻으려고 보십시오. 평당 300만원에 한 달에 몇 십만원 그러합니다. 그것은 에어컨도 안 틀어줘요.

지하철은 그냥 다 에어컨 들어가는데 거기에다 업체를 끌어들이어서 사무실은 사무실대로 해서 지하철인구를 많이 늘릴 수 있지 않겠느냐, 아까도 제가 잠깐 지적했습니다만 오사카역 같은 데, 또 신간센과 접하는 역 같은 데 가보면 일류 레스토랑부터 시작해서 전자제품판매, 모든 사람들이 지하에만 가면 모든 물건을 살 수 있는, 문화혜택을 받을 수 있는 여러 가지가 다 되어 있습니다.

그런 것을 보면서 우리도 그런 제도를 도입해서 지상에서 사고 파는 것을 나는 저 지하철역만 가면 모든 것을 다 살 수 있다 하는 마음을 가지고 주민들이 찾아가고, 또 거기에서 미팅도 하고 이렇게 해서 지하철인구를 늘려나가고 교통인구를 흡수할 수 있는 방법 이런 것을 연구를 하면, 만약에 지금 지하철 직원들이나 간부들이 그런 아이디어를 못 낸다면 마케팅이라도 회사에 주어서 한번 프로그램 짜보세요. 그러면 수입이 이중 삼중의 이익이 옵니다.

교통인구 지하철로 끌어들이 좋고 공간을 임대 봐서 좋고, 또 지하철 건설한 자금을 거기에 빚 이자를 적게 내고 시민의 세금이 적게 들어가 좋고 이런 여러 가지 효과가 있지 않겠느냐 해서 지적을 하면서 社長님의 말씀을 듣도록 하겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 계속해서 金聖泰委員님 질의해 주시기 바랍니다.

○金聖泰 委員; 金聖泰委員입니다.

본위원은 오늘 상임위에서 위원으로서의 입장과 또 질의와 요구사항을 구분해서 말씀을 드리겠습니다.

먼저 地下鐵公社의 전체 우리 의회 내, 우리 상임위원회 뿐만 아니라 타 상임위원회에서 요근래, 요근래가 아니죠. 일시적인 분위기가 아니라고 보고 있습니다.

전체적으로 얼마 전에 교통위원회 金喜甲 위원장께서도 서울시의회 운영 및 서울시 전체에 대한 상임위원장 8분의 간담회에서도 내년도 역시 서울시 편성 십 몇조 예산 그러지만 실질적으로 地下鐵公社의 부채문제, 물론 都市鐵道公社도 마찬가지로입니다만 가장 큰 비중을 차지하고 있는데 여기에 대한 해결책이 없습니까? 地下鐵公社 변한 것이 없지 않습니까?

이런 상당한 여론을 우리 상임위원장인 金喜甲 위원장께서도 얼마 전 간담회에서 얘기를 듣고 지금까지 통과적으로 그냥 관례적으로 공사를 대하던 마인드 가지고는 큰일나겠구나 하는 인식을 사실상 우리 교통위원회 상임위원들 전체가 받았습니다.

그런 측면에서 地下鐵公社는 이제 좀더 크게 변해주어야 된다는 것입니다.

며칠 전에 지난주 목요일, 금요일 아침 같은 경우도 都市鐵道公社의 하나의 예를 들면 얼마전 지하철 역사내의 패륜행위를 잘 아실 것입니다. TV 매스컴을 통해서 전국민이 다 지켜봤습니다.

노약자·장애인석에 앉아있는 학생을 꾸짖다가 노인들이 발차기에 넘어져서 결론은 뇌진탕으로 사망 당한 패륜적인 행위를 잘 아실 것입니다. 그것은 지하철 역사내에서 일어났습니다.

양공사 체제가 있습니다만 都市鐵道公社는 말빠르게 비단 그 행위 자체를 잘하고 못하고 평가를 떠나서 광화문 역사 앞에서 아침 7시부터 우리 교통위원회 위원님들 죄송하지만 서울시의회가 참여한 가운데 노약자·장애인석은 양보합시다라는 캠페인을 가지고 띠를 두르고 전단을 나눠주면서 아침에 지하철을 이용하는 시민들에게 호소를 했었습니다.

비단 한 예를 보더라도 그만큼 地下鐵公社와 都市鐵道公社 양 공사 체제를 비교하면 정말 너무 현격한 차이가 있습니다.

그런 측면을 보더라도 우리 상임위원회에서, 우리 상임위원들만큼 노사관계를 이해하는 위원님들도 많지 않을 것입니다.

저는 노동계 출신이고 지금 현재 노동운동가입니다. 그렇기 때문에 地下鐵公社의 노사관계를 시간이 날 때마다 우리 위원회 위원님들한테 많이 이해를 시키죠.

地下鐵公社는 이러한 문제점이 있기 때문에 이럴 수밖에 없었고 이런 문제가 해결되면 공사에 여러 가지 변화가 올 것이다. 그래서 많이 이해를 시키고 협조도 많이 가져왔습니다.

작년 12월 30일 노사대타협이라고 했습니다. 그 노사대타협의 결과가 뭐 나온 게 있습니까? 저는 상당히 긍정적인 큰 의미를 부여하고 있습니다. 올해 2000년도 매년 되풀이되는 地下鐵公社 사업장 내에 분규가 없었다는 사실 그것은 대단한 평가입니다.

이미 高 建 市長은 서울시책의 아주 큰 일을 한마디로 말해서 해 내신 것처럼 텔레비전이나 신문기자회견을 통해서 업적으로 말씀을 하고 있습니다.

과연 地下鐵公社, 작년 연말에 12월 30일 노사대타협이 그런 정도의 거리밖에 안 되지 않느냐. 그렇다면 문제다 이거죠.

여기서 본위원회는 공식적으로 요구를 하겠습니다. 저는 내용을 거의 알고 있습니다만 작년 대타협 이후에 地下鐵公社 전체 종사원들의 처우개선비용으로 지출한 돈이 얼마인가 자료로 제출해 주십시오.

98년 공기업 경영혁신계획이 국무회의 의결을 거쳐서 정부정책으로 결정되었습니다. 대한민국 많은 공기업들이 그 공기업 경영혁신 내용대로 경영혁신을 이루어 나가고 있습니다. 많은 노사간의 분쟁도 야기되었습니다. 地下鐵公社만 예외일 수는 없습니다.

우리 서울시 교통위원회만큼 그래도 地下鐵公社 노사를 이해하고 작년에 노사대타협의 실질적인 뒷받침도 우리 의회가 기능을 많이 했습니다.

그런데 요근래, 특히 올해 들어서 공사의 분위기는 무엇입니까? 현안문제 발생하면 高 建 市長하고 이야기하고 끝내면 되고, 회사경영층 간부의 마인드도 그렇고 노조도 그렇고. 이런 단체에 우리 교통위원회가 앞으로 뒷받침해 주고 같이 우려하고 고민할 이유가 뭐가 있느냐 이거죠.

빈번한 예로 노사정 모델이라는 것을 만들었습니다. 현판식을 거쳤습니다. 金喜甲 交通委員長을 거기에 초청해서 같이 항구적인 地下鐵公社 노사간의 산업평화를 정착하기 위한 그런 토대를 마련하는 노사정 모델에, 그런 취지라고. 우리 상임위원회 위원들도 내용도 모르고 위원장도 그런 사실도 모르고 있습니다.

그래서 전반적으로 地下鐵公社側의 자세가 이러면 안 된

다는 것을 본위원은 오늘 이 자리를 통해서, 지난 2년 동안 어떻게 하면 地下鐵公社의 노사간의 평화와 地下鐵公社의 처우개선을 위해서 저는 한시도 地下鐵公社 종사원들에게 조금이라도 섭섭한 이야기를 한 적이 없습니다. 그런 측면에서 저는 地下鐵公社 노사 간에 대각성을 촉구합니다.

그리고 실질적으로 노사합의로 지금 현재 구조조정을 추진해 나가고 있습니다만 그 세부적인 실적과 추진내용을 자료로 정확하게 제출해 주십시오.

아까 요구했습니다만 실질적인, 작년 12월 30일 노사합의로 직원들 처우개선으로 발생한 인건비 내용하고, 특히 실질적인 구조조정을 추진한 부분에서 조직이나 인력관리 분야의 세부적인 구조조정을 추진한 실적과 내용을 자료로 제출해 주십시오.

그리고 시정개혁위원회에서도 권고한 사항입니다만 민간위탁 추진업무 건을 자체 地下鐵公社 내에서 이런 사업분야라든지 업무분야는 위탁해도 별문제가 없겠다 이렇게 자체평가했거나 검토했거나 분석한 자료가 있거나, 그렇지 않으면 용역을 의뢰해서 그 결과를 만든 자료가 있다면 자료로 제출해 주십시오.

여러 위원님들이 또 질문을 했습니다만 사외이사제가 작년에 도입되었습니다. 6명을 사장이 공식적으로 임명을 했습니다만 그 동안 사외이사제 도입을 통해서 경영개선이라든지 조직개편이라든지 주요계약이라든지 입찰 건에 사외이사가 참여해서 의결한 실적도 자료로 제출해 주십시오.

가령 SK텔레콤이라든지 대기업 같은 데도 사외이사제를 건전하게 운영하여 100억 이상의 입찰계약 건은 사외이사가 참여해서 의결한 그런 사례가 있습니다.

그래서 사외이사제를 도입해서 한 실적을 자료로 제출해 주시기 바라겠습니다.

여러 위원님들이 지적을 많이 해서 본위원회도 이 부분을 지적을 해서는 안 될 부분입니다만 정부의 行政自治部 지방공기업 중 경영진단 대상으로 평가됐다는 자체는 엄격하게 말해서 서울시장도 책임이요, 또 서울시를 감독하고 시민의 입장을 대변하는 서울시의회, 작게는 우리 상임위원회가 저는 그 책임이 있다고 보고 있습니다.

무조건적인 정부의 경영진단평가가 저는 잘 됐다고 보지 않습니다. 노사 간의 관행이나 틀, 단체협약사항을 무조건 위배하고 깨서 정부가 일방적인 지침으로 그것을 개정해라, 이 내용은 저는 잘못됐다고 생각하고 있습니다.

하지만 2조 8,000억의 부채, 물론 여기에는 상당히 억울한 부분도 있습니다. 건설부채를 그대로 떠안다 보니까, 또 운영부채 역시도 이자비용 이런 여러 가지 地下鐵公社 측면에서는 억울한 부분이 상당히 많습니다.

이런 억울한 부분이 실질적으로 앞으로 경영개선이라든지 서비스 개선을 통해서 시민들이나 우리 의회나 전체 국민들이 생각할 때 地下鐵公社가 변화된 모습을 느낀다면 이런 것을 가지고 매번 문제를 걸지 않을 것입니다.

뭔가 오늘 상임위원회를 통해서 地下鐵公社는 정말 자체적으로 변화를 추구하는 그러한 큰 결심을 金正國 社長 이하 임직원은 가져주실 것을 당부드립니다.

한편으로 내부적으로는 지금 계층이나 또 지연, 혈연도 가져가고 있다고 그러합니다. 그러면 地下鐵公社는 바로되기는 어렵다는 것입니다.

그래서 그런 측면에서 지금까지 특히 재무.회계분야의 실적

을 구조조정 차원에서 남긴 것이 있다면, 비계량으로 나타내도 좋습니다. 아주 구체적으로 자료를 만들어서 우리 위원회에 제출해 주세요, 전체 위원들에게 공통자료로. 왜, 그래도 地下鐵公社가 이만한 노력을 하고 있다는 것을 저는 조금이라도 알려주고 싶습니다. 하여튼 그런 실적을 세부적으로 제출해 주시고요.

공기업 구조조정의 문제는 비단 地下鐵公社 노사 간의 문제만은 아닙니다. 뭔가 변화를 가지는 그런 地下鐵公社의 경영이 이루어지기를 당부드리고, 또 요청하면서 본위원이 아까 자료제출 요청한 부분에 대해서는 성의 있게 제출해 주시기 바라면서 제 질의를 마치겠습니다.

○委員長 金喜甲; 위원님들의 질의는 이것으로 마치고 질의에 대한 답변을 하도록 하겠습니다.

地下鐵公社 社長님 나오셔서 위원님들의 질의에 대한 답변을 해 주시기 바랍니다. 어떻게 준비가 되겠습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 시간을 조금 주셨으면 좋겠습니다.

○委員長 金喜甲; 그러면 질의에 대한 답변준비를 위해서 10분간 정회를 하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(17時 28分 會議中止)

(18時 01分 繼續開議)

○委員長 金喜甲; 좌석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

(議事棒 3打)

地下鐵公社 소관업무에 대한 위원님들의 질의가 있었습니

다. 이 질의에 대해서 地下鐵公社 社長님 나오셔서 답변해 주시기 바랍니다.

(「의사진행발언인데요, 보충질의는 일문일답입니까?」 하는
委員 있음)

네, 地下鐵公社 社長님의 답변에 대한 부분부분, 조목조목에 대해 일문일답의 질의를 하셔도 되겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 답변 올리도록 하겠습니다. 질문하신 순서대로 해 드리도록 하겠습니다.

우선 첫번째 金東郁委員님께서 질문을 해 주셨습니다.

지하철 일부구간은 서울시내임에도 불구하고 거리비례제 요금을 적용받는 등 불합리한 점이 있는데 이러한 불평등한 사항을 최소화하는 방안에 대해서 자료를 제출해 주시고, 그 업무와 관련된 직원의 인적사항 및 추진에 대해서 자료제출을 요구를 하셨습니다.

이 첫번째 질의에 대해서는 자료를 제출해 드리도록 하겠습니다.

두번째 질문은 시정개혁위원회의 권고사항 중 사외이사의 인적사항, 임명근거, 역할 등을 자료로 제출해 달라고 말씀하셨습니다.

사외이사에 대해서는 具哲會委員님과 金聖泰委員님도 다소 내용은 다르지만 사외이사에 대해서 질문이 있으셨습니다.

○委員長 金喜甲; 자료는 지금 준비가 안 되어 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 일부는 되어 있습니다.

○委員長 金喜甲; 자료가 준비된 것에 대해서는 지금 계신 위원님들에 한해서 책상에 배포를 해 주시고, 그리고 답변하실 때 참조하실 부분은 지금 안 계신 위원님들 질의에 대한

답변은 서면으로 해서 속기록에 넣어주시도록 하고 자리에 계신 위원님들을 중심으로 답변을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 두번째에 대해서는 자료제출을 해 드렸는데 뒤에서 사외이사 선정기준이라든지에 대해서는 한번 더 말씀을 드리도록 하겠습니다.

세번째 질문은.....

○具哲會 委員; 사외이사 자료 안 왔어요.

○委員長 金喜甲; 어려운 자료 아니잖아요? 그런 것은 신속하게 해서 빨리 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 세번째, 전동차 신호이상 검지장치 관련 전문인력기술이 필요한데 전동차 부품 점검일지를 자료로 제출해 달라고 말씀하셨습니다.

자료로 제출해 드리겠는데요, 전동차 부품은 약 4만 여개에 달하며 전 부품을 내구년한을 설정하여 일률적으로 교환할 경우 오히려 막대한 예산과 시간이 많이 소모되리라고 저희들은 판단하고 있습니다.

그래서 전 부품을 대상으로 내구성, 사용빈도, 불량발생률 등을 고려해서 내구년한 설정이 가능한 부품 774종에 대해서는 소모성이 748종이고 내구성 부품이 26종입니다.

사용년한을 제정 운영하고 있으며, 앞으로 내구연한 설정 대상부품수를 증대시키는 방향으로 외국사례 등을 더 검토해서 종합적으로 추진해 나갈 계획으로 되어 있습니다.

전동차 점검일지 자료는 별도로 제출해 드리도록 하겠습니다.

하반기 전문가 안전점검과 관련해서 교통위원회 위원님을 점검위원에 포함시킬 수 있는지 여부를 여쭙어 보셨습니다.

저희들이 점검위원 20명에 대한 별도의 명단과 그 분들의

경력은 자료로 제출해 드리겠습니다.

그리고 위원님들께서 죄송하지만 허락해 주신다면 내년도 부터 저희들이 전문위원회에서 시간이 허락해 주시면 모시도록 하겠습니다.

다음은 두번째 金鍾來委員님께서 질의를 하셨는데 지금 자리에 안 계셔서 서면으로 하도록 하겠습니다.

그 다음 세번째 具哲會委員님께서 질문하신 사항에 대해서 답변을 드리도록 하겠습니다.

질문 가지 수가 한 9가지로 저희들은 분류를 했습니다.

첫번째, 행정자치부의 인력감축 권고안과 공사 당초 계획안 및 노사합의안의 감축인원을 여쭙어 보셨습니다.

행정자치부에서는 98년 10월 2일 지방공기업에 대한 구조조정을 권고하면서 저희 회사에 대한 인력감축에 대한 권고는 정원대비 대충 한 30%를 감축을 하라고 지시가 있었습니다. 한 3,400명 가까이 됩니다.

서울시에서는 서울시 투자기관의 구조조정을 권고하기 위하여 경영전문기관의 경영진단결과 저희 공사는 산동회계법인에 의뢰를 했습니다. 99년 2월 3일 저희 공사의 인력을 2,078명으로 감축하도록 권고를 했습니다.

서울시 권고안에 맞추어서 저희 회사가 인력조정안은 2,078명의 인원감축이었지만 그해 99년 12월 30일 노동조합과의 단체교섭 결과 현장근무여건을 고려하여 457명이 모자라는 1,621명으로 감원하기로 서로 합의를 보았습니다.

공사 구조조정계획에는 전체가 2,078명의 감축에 대해서는 단 한 사람도 본인의 의사에 반해서 퇴출시키지 않는다는 대전제하에서 2,078명이라는 얘기가 나와 있었습니다.

그래서 아까 金鍾來委員께서도 지적을 하셨습니다만 행정

의 연속성이라는 대전제하에서 현재도 본인의 의사에 반하는 감원이 없이 1,621명을 감축해 나갈 계획을 지금 하고 있는 중에 있습니다.

다음 연간 유급휴가가 얼마 되느냐고 여쭙어 보셨습니다.

근로기준법상 보장되는 연월차 휴가는 개개인에 따라서 다르겠지만 평균 연 22일 이상이 되며 국경일 등 휴일이 연간 한 20일, 공휴일, 추석, 설 다 그렇습니다. 연중휴가 6일, 부모 제사 등 직원 애경사에서 1일 해서 7일간의 청원휴가를 부의하고 있는 상황입니다.

이러한 휴가 휴일이 다소 많다고 솔직히 생각이 됩니다. 그래서 2000년 임단협에서는 노조와 협상해서 휴일을 축소해 보도록 하려고 지금 계획을 잡고 있습니다.

다음 질문사항으로 제도개선으로 가족승차권을 폐지하겠다고 하는데 지금 실적은 어떠냐고 여쭙어 보셨습니다.

가족승차권은 91년도에 임금인상을 억제하는 대신 노사합의로 지급하게 되어서 현재까지 시행되고 있습니다. 91년부터 2000년 9월까지 가족권 지급실적은 총 108만 3,697매이며 월 평균 1만 280매, 2000년도 기준입니다. 월 평균 1만 280매 정도가 발급이 되고 있습니다.

앞으로 공사에서는 금년도 단체협약과 노사협의를 통해서 가족권을 폐지하려고 계획을 하고 있습니다.

또 사외이사제 선정기준 명단을 말씀하셨습니다. 金東郁委員께서 잠깐 말씀을 하였고 金聖泰委員께서도 같은 내용의 질의를 해 주셨습니다.

사외이사제 선정기준은 地方公企業法 제58조 동시행령 제56조, 서울特別市地下鐵公社設置條例 제7조, 서울特別市地下鐵公社 정관 제12조에 의해 세무 회계 전문가 공기업의 경

영 및 기타 관련분야에 관한 학식과 경험이 풍부한 자로 지하철 운영과 관련되는 전문가로 시민대표 등 6명으로 구성되어 있습니다.

개인별 인적사항은 별도 자료로 제출해 드리도록 하겠습니다.

특이한 사항은 서울시 交通管理室長, 市政企劃官은 당연직 인사로 들어가 있으며 현재 존함만 밝히면 정광모 씨, 박상기 변호사, 도철웅 교수, 최상열 토목건설기술사 이렇게 외부 사외이사가 되어 있습니다.

더 상세한 생년월일이라든지 임기, 경력사항들은 자료로 보완해 드리겠습니다.

○委員長 金喜甲; 잠깐만요. 지금 제출하신 비상임이사 명단이 아까 社長님 말씀하신 명단이죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그렇습니다.

○委員長 金喜甲; 그런데 지금 여기 위촉직에 나오는 박상기 변호사님이나 도철웅 이사, 최상열 이사 같은 분은 地下鐵公社 사외이사 말고도 각종 서울시의 각 위원들을 다 맡고 있는 것으로 알고 있는데 거기에 대한 현황은 파악이 아직 안된 모양이네요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그 자료를 지금.....

○委員長 金喜甲; 같이 파악을 해서 서울시의 각종 위원회에 참여하고 있는 위원님들이 많이 계십니다.

본위원이 알고 있기로도 박상기 변호사님 같은 경우는 서울시 버스종합대책 거기에도 참여를 하고 있는 것으로 알고 있고 각종 위원회의 위원직을 겸직하고 계신 분들이 많아요. 그 위원직까지 어떻게 겸직하고 있는지 그 내용을 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 아는 대로 자료를 제출해 드리겠습니다.

○委員長 金喜甲; 具哲會委員長님.

○具哲會 委員; 위원장님 지적 잘 하셨고 본위원회도 지금 설명을 듣고 상임이사 명단을 보니까 물론 공기업법 몇조 몇항에 의해서 선정을 하셨겠지만 비상임이사들이 하는 일이 무엇입니까, 주로?

○地下鐵公社 社長 金正國; 저희들 이사회에 참석을 하셔서 주요현안에 대해서는 같이 공개석상에서 토의하고 의논하고 이사회 의결을 하고 의결권을 갖고 있습니다.

○具哲會 委員; 그런 것을 하는 것이 비상임이사죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 같이 합니다, 상임이사들하고.

○具哲會 委員; 그런데 地下鐵公社 같은 데는 적자를 보는 공기업인데 비상임이사들, 더군다나 지금 현재 보직을 갖고 있는 기술직으로도 충분합니다.

그런데 사외이사 중에서 전문경영인이 빠져있어요. 적자 보는 공기업을 어떻게 한다든지 뭐 보니까 전부 나눠먹기식 이야, 위원장이 지적했지만. 그 사람이 그 사람이야. 사회적으로 저명인사나 한두 사람 넣어놓고, 또 변호사, 토목공학과 기술교수 이래가지고 우리 공기업 운영에 대한 이사회가 진행이 됩니까? 사고 났을 때나 점검하러 오신 분들 아니에요? 어떻게 생각해요, 社長님?

적자 보고 있는 공기업에 사외이사 이분들이 와서 무슨 회의를 합니까? 적자 보지 말자는 이야기를 합니까? 자기들이 돈을 낸다는 얘기를 합니까? 무슨 회의를 해요?

나 이것 이해가 안 가는데 우리 社長님은 전문경영인 중의 한 분이죠? 저도 그렇게 알고 있는데 본인은 어떻게 생각

하십니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 저는 그렇게 생각합니다.

○具哲會 委員; 그렇게 생각을 하고 계시고 외부에서도 그렇게 인정을 해서 우리 高建 市長이 오셔서 지하철을 적자에서 벗어나게 해 주십사 해서 와 계신 것으로 알고 있는데 물론 한술에 배부른 것은 아닙니다.

1년 만에 큰 기대를 얹고 지금 社長님께서 어마어마한 외부에 발표를 못할 정도의 구상을 가지고 있으리라고 본위원은 생각을 하고 있습니다.

社長님은 그렇다손치더라도 사외이사고 비상임이사 명단을 보니까 도대체 본위원은 이해가 안 가요. 이런 이사들 모셔다가 적자 보고 있는 공기업을 어떻게 하겠다는 무슨 회의를 한다는 것입니까? 그것 한번 이야기를 해 보세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 말씀 좋으신데요, 솔직히 사외이사 분들한테 적자해소문제를 의뢰한다는 것은 덜 이 사람들이 책임자가 아니라고 생각을 하고 과정을 보면 제가 변명은 아닙니다만 저 오기 전에 사외이사로 기 임명이 되어 있었고, 또 2개월 내외로 저희들이 이사회를 한번 하는데 이분들에게 제가 社長으로서 구태여 얘기한다면 나름대로 우리 地下鐵公社를 운영하는 데 고견을 많이 듣고 있습니다.

지금 위원님께서 말씀하신 그런 방향으로도 앞으로 경영에 참여하면서 좋은 도움을 받도록 오히려 社長으로서 최대한 노력을 하도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 좋은데요, 社長님은 地下鐵公社 社長 오시고 싶어서 오신 것이 아니잖아요. 서울시에서 전문경영인으로 와서 도와달라 해서 오신 것으로 알고 있는데 이런 불합리한 것은 市長한테 건의를 해서 전문경영인으로 하여금 이사

회를 할 때 좀더 나은 방향으로 경영이 될 수 있는 그런 방법을 모색을 하셔야지 오시기 전에 뽑아왔으니까 그대로 가고 있다.

그리고 더군다나 정광모 씨, 박상기 씨, 도철웅 씨, 최상열 씨를 비상임이사로 선임하게 된 동기가 있을 것 아닙니까?

위원회가 있었다든지 아니면 市長이 지명을 했다든지 아니면 交通管理室長이 지명을 했다든지 이것 어떻게 해서 이분들이 선임된 것입니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 좀 변명 같습니다만 제 전임자의 일이었기 때문에 사실 누가 어떤 경위로 해서 선발되었는지 구체적인 내용은 모르고 있습니다.

필요하시다면 제가 현존에 있는 임원들하고 알아봐서 나중에 별도로 보고를 드리도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 알았어요. 그러시면 社長님이 교통위원회 임시회 이후에 市長한테 교통위원회에서 이런 이런 문제를 지적한 사항을 보고하셔서 비상임이사를 바꿀 용의가 있습니까, 없습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 저는 현재로서는 바꾸자는 생각을 안 하고 있습니다. 왜냐 하면 나름대로 저희들도 이분들한테 자문도 많이 받고 여러 가지 많이 하고 있는데 결정적인 것 없이 社長으로서 비상임이사를 바꾸자고 교체하고 싶은 생각은 현재로서는 없습니다. 위원님께서 하신 말씀에 대해서 좀더 깊이 생각을 해 보겠습니다.

○具哲會 委員; 조금 전에 답변을 그렇게 하셨잖아요. 전임자가 해 놓은 것이기 때문에 그대로 갔고, 또 본위원이 지적한 대로 경영에 관한 그런 전문가는 아니다. 거기에 대한 아쉬움은 있다 하는 말씀을 하셨잖아요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 비상임이사보다 더한 상임이사들도 제가 와서 전부 다 바꾸었습니다. 그런데 비상임이사에 대해서는 위원님이 지적하시니까 더 깊이 숙고는 하겠지만 현재로서는 그렇지 않다고 생각을 하기 때문에 대답을 이렇게 드리고 위원님 하신 말씀에 대해서 숙고를 많이 하겠습니다.

○具哲會 委員; 그러니까 비상임이사는 경력이 막강해서 우리 社長님이 두려워서 그러신 거예요? 상임이사들은 공무원이나 준공무원이니까 社長이 바뀌어도 되지만 비상임이사는 주요경력 때문에 社長님이 조금 두려우신 것 아니에요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 아까 위원님께서서 地下鐵公社 社長으로 오기 싫은 것을 왔다고 말씀하셨는데 과분한 말씀이고 제가 오고 싶어서 왔습니다.

열심히 하고 있고, 또 이분들이 경력이 무서운 것이 아무 것도 없습니다. 단지 이분들이 저희들 하는데 비상임이사로서 부적절하다든지 엉뚱하다든지 하면 언제든지 社長으로서 교체를 할 의사가 있습니다만 현재로서는 그렇지 않고 매사를 우리가 사전에 회의록을 주면 언제든지 공부를 해 와서 같이 충분히 의논을 하고 많이 도움을 받고 있다고 저는 생각을 하고 있습니다.

○具哲會 委員; 감사합니다. 그러면 비상임이사들께서 이사회에 참석을 해서 회의를 한 회의록이 있을 것입니다. 그것을 본위원한테 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇게 하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 추가로 비상임이사의 임명에 따른 절차 있었죠? 과거에 우리 전임 사장님이 있었을 때 해서 사장님 모르시겠다고 했는데 거기에 대한 절차를 제대로 해서 봤

는지를 같이 해서 제출해 주시고, 이사회에 출석했던 기록까지 같이 제출해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 그렇게 하겠습니다.

○具哲會 委員; 지금 가족권 지급은 폐지를 하시겠다고 한 거죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 노사간에 협상을 해 보겠다는 것입니다.

○具哲會 委員; 아직 폐지된 것이 아니고?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그렇습니다. 현재 운영되고 있습니다.

○具哲會 委員; 그런데 지금 말씀하신 대로 91년이라고 했어요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네.

○具哲會 委員; 이것을 액수로는 환산 안 해 보셨나요? 액수로는 말씀을 안 하시던데.

○地下鐵公社 社長 金正國; 한번 사용하면 500원인데.....

○具哲會 委員; 1만 280매. 이것이 얼마나 됩니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 정액으로 하면 1회용이면 500을 곱하면 되는데 자녀가 쓴다면 학교 왕복이라든지 이렇게 해서 정확하게 이 사람들이 몇 회를 썼는지는 자료가 있는지 한번 조사를 해 봐야 될 것 같습니다.

○具哲會 委員; 얼마짜리를 썼는지 모르세요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그냥 가족권이라고 주니까 그것은 금액이 안 나타나죠.

○具哲會 委員; 액수가 정해져 있지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 액수가 정해져 있지 않고 그냥 한 달 동안 쓰게 되어 있습니다.

○具哲會 委員; 참 무지무지한 거네요? 직원들은 지금 공짜로 다니죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 직원들은 업무상 반드시 필요해서 직원용으로 별도로 또 나가고 있습니다.

○具哲會 委員; 직원 출퇴근용은 별도로 나가죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 출퇴근뿐만 아니라 근무용으로도 늘 다니기 때문에 그것을 가지고 늘 쓰고 있습니다.

○具哲會 委員; 근무연락용은 물론 그렇게 해야죠. 해야 되는데 출퇴근용도 지급이 되냐고요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 출퇴근용으로 별도로 지급되는 것이 아니고 직원용으로 지급이 되면 출퇴근에도 쓰고 업무상에도 쓰고 이렇게 합니다.

○具哲會 委員; 그러면 직원이 가져가 버리면 자녀는 어떻게 써?

○地下鐵公社 社長 金正國; 가족권은 별도로 있고요 직원용이 별도로 있고, 직원 한 사람에게 2개가 나갑니다.

○具哲會 委員; 이것은 노조와 협의를 하셔야겠구만. 그것은 다음에 노조하고 개선한 것을 보고를 해 주시고요.

유급휴일하고 휴가를 축소를 하겠다.....

○地下鐵公社 社長 金正國; 해 보겠다는 것입니다. 노조하고 협상을 해야 될 것 같습니다.

○具哲會 委員; 그런데 이것이 가능합니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 제가 이것뿐만이 아니고 전반적으로 말씀을 드리겠습니다.

서울特別市地下鐵公社의 모든 문제가 과거에는 경영권에 의지되는 것보다는 강력한 노조에 의해서 좌지우지 해 왔다고 저는 보고 있습니다.

그래서 가족권 지급문제라든지 근무형태라든지 구조조정 라이라든지 인원감축문제라든지 휴가문제라든지 매사가 적어도 노사와 협의 내지는 합의를 보게 되어 있는 상태로 되어 있습니다.

그래서 여러 위원님들께서 작년 12월 30일 노사 대타협 이후에 진행된 것이 눈이 보이지 않는다고 많이 질책을 하셨습니다. 맞습니다.

그런데 구체적으로 실천하는 방법에 있어서는 매사가 노조와 적어도 협의 내지는 합의를 하게 되어 있기 때문에 솔직히 상당히 문제가 많습니다.

그래서 여태까지는 이러한 문제를 경영진에서 노조보고 공식적으로 얘기한 적이 한 번도 없었습니다. 그것은 왜냐, 잔잔한데 잘못하면 새로운 불씨가 된다든지 혹은 굵어 부스럼이 된다든지 그런 경향이 있었습니다.

그러나 현재는 노사가 어느 정도 자기들의 위치, 역지사지의 위치를 서로 이해를 하고 있기 때문에, 또 직원들도 알아야 하기 때문에 최근 노사협의 내지 노사협상에서는 公社側에서 생각하고 있는 모든 구조조정안, 行政自治部에서 지시한 안, 서울市政改革團에서 지시한 안, 監査院에서 지적한 모든 안을 금년도 협상의 안으로서 제출을 공식적으로 해 두었습니다.

그러니까 어느 정도 노조가 받아들일 수 있는지 없는지는 금년 협상에서 몇 개는 수용이 되고 몇 개는 수용이 안 되고 현재는 그럴 것 같습니다.

○具哲會 委員; 그러니까 노조하교의 협상자료군요. 가족권 지급 폐지하겠다, 유급휴가 축소하겠다. 그래서 이것 다 들을 테니까 감원하지 말라고 하면 감원하지 않습니까? 어떻

게 되는 것입니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 감원은 정해졌으니까 연차적으로 해 나가야죠.

○具哲會 委員; 감원도 하고 이것도 해 버리고?

○地下鐵公社 社長 金正國; 해 보려고 하고 있습니다.

○具哲會 委員; 말 안 들을 텐데?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그러니까 여러 가지 어려운 점이 많이 있습니다.

○具哲會 委員; 도와주지는 못할망정 더 이상 괴로움은 안 드리고, 우리 사장님의 탁월한 능력을 본위원은 믿고 있습니다. 잘 하셔서 적자가 아닌 공기업, 그리고 명실상부한 서울시의 우수한 공기업으로 발돋움할 수 있도록 노력을 해 주시기 바랍니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 감사합니다.

○具哲會 委員; 다음 답변하세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 다음 여섯번째 질문은 전동차 이상검지장치 계약업체 및 계약방법에 대해서 말씀을 하셨습니다.

구체적인 자료는 드리겠습니다만 2호선에 설치중에 있는 이상검지장치는 99년 6월 11일 발주하였으며, 계약은 調達廳에 의뢰해서 공개경쟁방식으로 해서 계약이 체결이 되어졌습니다.

계약금액은 32억 7,000만원이 되겠습니다. 발주 예정가격은 39억 2,500만원이었습니다. 발주예가 대비 83.3%가 되었고 6억 5,500만원이 차익이 생겨서 현재 저희들 수입으로 잡혀 있습니다.

기타 여러 가지 답변은 자료로 보완해 드리도록 하겠습니다.

다.

○具哲會 委員; 지금 설계하고 제작하고 있는데 설계는 지금 시공회사에서 설계를 하는 것입니까? 설계를 어디에서 합니까? 현재 설계 및 제작중 57% 이렇게 했는데.

○車輛處長職務代行 趙奎和; 車輛處長 趙奎和입니다.

본 이상검지장치는 지금 우진산전에 계약이 되어서 일본 교하하고 도시바에 기술제휴가 되어 있습니다. 두 일본 업체의 제휴를 받아서 제작사에서 설계를 하고 있습니다.

그래서 지금 공정 57%는 설계하고 제작하고 이것을 합쳐서 그 정도 진도를 나가고 있고요. 설치작업은 검토만 하고 실제 다 제작이 된 뒤에 이루어지게 되겠습니다.

○具哲會 委員; 그러니까 설계하고 제작하고 합쳐서 57%라는 것 아닙니까?

○車輛處長職務代行 趙奎和; 그렇습니다.

○具哲會 委員; 그것은 그렇다손치더라도 지금 우리 처장께서 말씀하신 대로 일본 무슨 회사에서 설계를 하고 있느냐 이 말이에요. 설계를 어디에서 해요?

○車輛處長職務代行 趙奎和; 설계하고 제작은 지금 계약은 국내업체가 했지만 일본에서 설계하고 제작하고 하고 있습니다.

거기에서 제작해서 이상이 없는 것을 검사를 해서, 검사 감리는 韓國鐵道技術院에서 검증을 맡아서 하고 있는데 이것이 끝나면 국내로 반입돼서 설치작업이 이루어질 것입니다.

○具哲會 委員; 설치작업은 그때 이루어지겠군요?

○車輛處長職務代行 趙奎和; 네.

○具哲會 委員; 그런데 설계하고 제작하는데 우리 지하철에서 누구 기술자가 나가서 같이 합류해서 한다든지 감리를

한다든지 그런 것 없습니까?

○車輛處長職務代行 趙奎和; 감리는 저희들이 전문지식이 없어서 韓國鐵道技術院이라고 총리실 산하에 전문기술원이 있습니다.

여기에서 이런 경험들이 있기 때문에 韓國鐵道技術院에서 감리를 맡아서 전반적으로 감리를 하고 있고요.

저희들 직원들은 중간에 한 번씩 출장가서 제대로 진행이 되는지 하는 기본적인 시스템을 검사를 하고 있습니다.

○具哲會 委員; 몇 번이나 갔다 왔어요?

○車輛處長職務代行 趙奎和; 한 번 갔다 왔고요. 그 다음에 이것이 거의 마무리될 시점에서 종합시험할 때 한 번 더 출장을 갈 계획으로 있습니다.

○具哲會 委員; 그런데 이런 것은 기술자가, 사장님은 잘 모르시겠지만 이것은 처음부터 우리가 같이 참여해야 되는 것 아니에요? 그래야 무슨 고장이 나도 알고 무엇이 이상해도 알고 그러지 철도원 거기에 전부 맡겨놓고, 일만 있으면 거기야. 전동차 고장난 것도 거기고. 왜 그런지 이유를 모르겠어.

○車輛處長職務代行 趙奎和; 저희들 직원이 가서 하기로는, 사실상 이 장치가 국내에는 처음 도입되는 장치입니다.

○具哲會 委員; 더군다나 그러니까 그러죠. 지금 우리 지하철에 처음 도입되는 기계라고 설명을 하셨으니까 더군다나 그러죠.

처음부터 같이 관여를 해서 설계부터 기계 만드는 과정까지를 우리 기술자들이 같이 동참을 해서 숙지를 해 놔야만 되지 않겠느냐 하는 본위원의 뜻입니다.

그런데 뭐가 잘못돼서 이것이 안 되고 있는지 그것은 처장

이 모르시면 사장님이 답변하세요.

○委員長 金喜甲; 具哲會委員님 죄송합니다만 처장한테 질의하지 말고 그 사항에 대해서는 처장으로 하여금 具哲會委員님한테 자료를 제출하도록 그렇게 하고 되도록이면 질의를 사장님을 상대로 해 주셨으면 좋겠습니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 위원님께서 지적하신 저희들 직원이 처음부터 참여해서 기술도 배우고 향상도 시키고 참 좋은 말씀입니다. 앞으로 그렇게 하도록 하겠습니다.

그런데 지금 이 건에 대해서는 적어도 공식적인 감리를 하니까 감리기능은 韓國鐵道技術院이라는 최고 기관에서 감리를 하고 저희들이 지금 위원님께서 지적하신 취지는 충분히 살려서 기회 있을 때마다 모든 제작에 저희들이 참여해서 배우도록 그렇게 하겠습니다.

○具哲會 委員; 그렇게 하세요. 지금 국내업체에서 낙찰은 했는데 설계하고 제작은 전부 일본에서 하고 있지 않습니까? 그러면 국내의 낙찰한 업체에 그 내용을 넣으세요.

우리 직원이 상주할 수 있게끔 제도적인 장치를 해서, 숙지를 해서 알아놔야지 나중에 무슨 일이 있으면 대처하고 그러지. 감리한 데만 책임을 주면 됩니까? 이것은 사장님 답변대로 차후에 조정을 하십시오.

○地下鐵公社 社長 金正國; 네.

그리고 여섯번째 질문에 대해서 답변을 드리겠습니다.

신호설비 고장 감시장치 계약업체 및 계약방법을 여쭙보셨습니다.

계약업체는 신호보완설비 전문설계 및 제작업체로서 신우 ENG, 설치개요는 지하철 4호선 복단 쌍문역 외 5개 역이고, 계약일시는 2000년 6월 20일에 되었으며, 계약금액은 2억

500만원입니다. 계약방법은 일반경쟁을 했으며, 계약기관은 조달청에 의뢰해서 했습니다.

○具哲會 委員; 계약금액이 얼마라고요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 2억 500만원입니다.

○具哲會 委員; 여기 5억 700만원 이것은 뭐예요? 업무보고에 계약액 5억 700만원이라고 신우ENG 옆에 되어 있는데 좀 내용이 다른 것 같습니다.

○委員長 金喜甲; 신호설비 고장 감시장치하고 이것하고 다른 것 아니에요?

○具哲會 委員; 지금 본위원이 질문한 것 설명 안하시고 다른 것입니까? 2억짜리가 어디 있어요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 지금 제가 말씀드린 신호보완설비 전문설계 및 제작업체는 지금 위원님께서 질문하신 것과고는 내용이 다른 것 같습니다.

위원님께서 질문하신 것은 2호선 신호설비 ATO 개량 기본설계용역을 질문하셨습니다. 거기에 용역은 4월 29일 신우ENG에서, 계약금액은 5억 700만원입니다.

○具哲會 委員; 아까 사장님께서 한 신우는 어떤 거예요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그것은 신호보완설비 전문설계 및 제작업체로서 별도의 다른 공사가 되겠습니다. 2000년 6월 20일에 계약이 되었습니다.

○具哲會 委員; 그런데 본위원이 아까 이것을 용역을 줄 때 용역지침서를 제출해 달라고 했더니 아직도 안 가져오는데.....

○地下鐵公社 社長 金正國; 용역지침뿐만 아니고 모든 건설내지 공사발주지침을 바로 해서 보내드리도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 그렇게 해 주시고, 용역지침을 보고 질문을

드리려고 그랬는데 지금 안 됐으면 社長님 말씀하신 대로 전부 자료를 만들어 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇게 하겠습니다.

다음 질문으로서 상하반기 외부전문가를 초빙하여 점검을 한다고 했는데 상하반기 분야별 점검위원 명단과 점검위원들이 어느 정도 기술을 가지고 있다고 생각하는지 하고 여쭙 보셨습니다.

분야별 점검위원 명단은 별도로 제출하도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 명단 받았어요. 말씀하세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 기술력은 위촉된 위원들이 지하철 관련업무에 종사하고 있고 철도 지하철 관련학문을 전공하고 있어 기술력을 가지고 있다고 저희들은 나름대로 판단을 하고 있습니다.

○具哲會 委員; 여기 보니까 전부 박사고 교수고 기술사고 그래요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 그래서 앞으로 안전점검에 대해서 더욱 철저히 사전에 점검도 하고 해서 시민들의 안전확보에 대해서 최선의 노력을 다하도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 그런데 물론 전문가가 한정이 되어 있는지 모르겠지만 상·하반기에 명단을 받아보니까 12명이 중복이 됐어요. 12명이 똑같은 사람이 상하반기에 똑같이 점검위원으로 위촉이 되었습니다.

그러면 물론 중복된 것도 좋은 점이 있죠? 나쁜 점보다 좋은 점이 있는 것은 전반기에 봤던 것이 하반기에는 얼마나 나빠졌나 하는 것을 관측할 수 있으니까 좋은 점은 있겠지만 그래도 전문가라고 하면 전문가의 의도가 다르니까 안전점검 위원은 중복되지 않는 것이 본위원의 소견으로는 좋지 않

겠느냐.

그리고 물론 교수, 박사도 좋지만 실질적으로 시공현장에서 시공했던 인부, 말하자면 작업을 주도했던 사람도 한 사람씩 넣어서 점검을 해 보는 그럴 의향은 없는지, 꼭 박사, 교수 이런 분들 말고.....

○地下鐵公社 社長 金正國; 위원님께서 말씀하신 취지는 저는 충분히 이해가 갈 것 같은데요, 막상 시공했던 사람들이 참여한다는 것은 여러 가지 생각을 많이 해 보겠습니다.

○具哲會 委員; 아니, 우리 社長님은 크게 생각하시는데 현대건설이면 현대건설 직원을 데려다 쓰는 것이 아니고 사실 명칭만 현대건설이지 하청을 많이 해서 공사하지 않습니까?

대부분 지금 地下鐵建設本部에 물어보면 만약 터널 부분에 무슨 콘크리트 구조 만드는데는 어떤 하청업체의 누가 명기술자다, 교수는 아니지만. 또 콘크리트 뭘 하는 데는 누가 기술자더라 하는 것을 地下鐵建設本部에 물어보시면 다 알아요. 그런 분들이 한 분씩 있습니다.

그런 분들을 참여를 시켜서 그냥 학술적으로 또는 계산법으로만 하지 말고 그분들이 느낄 수 있는 안전점검을 해 볼 의향은 없으시냐 하는 이야기입니다, 본위원의 뜻은.

○地下鐵公社 社長 金正國; 여러 가지로 말씀하시는 취지를 충분히 반영해서 참고하겠습니다.

○具哲會 委員; 社長님 너무 참고 좋아하시네.

그러시고 전반기에 안전점검 했던 것 이분들 점검위원들이 즉 점검해서 우리 지하철에 보고한 것 있을 거예요. 그 자료를 내주세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 그렇게 하도록 하겠습니다.

趙成大委員님 하신 말씀에 대해서 대답을 올리도록 하겠습니다

니다.

질문을 저희들이 5가지로 요약했습니다. 우선 환승역의 안내표지가 불충분하여 승객들이 방향을 찾는데 어려움을 겪고 있는데 특별한 대책이 없겠느냐고 여쭙보셨습니다.

서울시 각 공사, 시민단체, 전문가 등이 종합검토한 안내체계로 금년말까지 안내표지판 개선사업을 현재 추진중에 있고, 또 블라인드라인 위치라든지 방향유도라든지 이런 것이 있으면 그때그때 지적을 해서 불편이 없도록 최선에 더 가미를 해서 연내로 모든 것을 마치도록 하겠습니다.

앞으로도 미비사항을 적극 개선하여서 시민들이 이용하는데 불편함이 없도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

시내버스와 지하철 노선의 중복운행이 없도록 市長에 건의할 생각은 없는가, 승객증대를 위한 마을버스를 운영할 계획은 없느냐고 여쭙어보셨습니다.

제가 감히 버스노선까지 말씀드릴 그런 위치에 있지는 못합니다만 위원님께서 말씀하신 좋은 대중교통의 이용방안이라든지 교통밀집 과밀의 해소방안이라든지 마을버스를 운영하는 방법 등 공식, 비공식 서울시 교통관련자들하고 항상 의논을 하도록 하겠습니다.

다음 지하철 역무소장과 역장과는 업무중복 등 많은 문제가 있다고 보는데 소장의 역할이 무엇이며 꼭 필요한 것인지라고 여쭙어 보셨습니다.

地下鐵公社에서 운영하는 1·4호선의 역사수는 85년 3·4호선 완전개통으로 55개역에서 102개역으로 증가되었으며 현재는 115개역을 운영하고 있습니다.

역무사무소장제도는 85년 3·4호선 완전개통으로 역사수와 역무인력, 수송수입 및 시설물 관리 등 제반업무량이 대폭 증

가하여 본사에서 직접 각 역의 업무를 관리하는 데 어려움이 많아 임시로 역장업무를 겸직하는 10개소의 구역장 제도를 운영결과 효과가 있어서 97년 11월부터 공사에 직제에 반영하여서 11개 역사무소를 두고 그 밑에 115개 역의 70%에 해당하는 81명의 역장을 두어서 운영을 하고 있습니다.

공사에서 추진중인 직제개편안에는 역사무소를 11개소에서 10개소로 조정하고 역장제도는 폐지를 현재 검토하고 있습니다. 이것도 노사와 합의사항 중의 하나로 되어 있습니다.

기타 위원님께서 말씀하신 질의에 대해서는 자료로 보충을 해 드리도록 하겠습니다.

그 다음 金聖泰委員님께서 질의하신 노사합의로 인한 처우 개선비용, 또 추진내용, 실적과 내용에 대해서 자료로 제출해 달라고 말씀하셨습니다.

그리고 민간위탁경영의 내용과 추진방향, 또 사외이사는 아까 말씀드려서 중복이 돼서 생략을 하겠고요. 사외이사들의 활동영역, 기능을 말씀하셨습니다. 구조조정에 대해서 구체적인 실천방안도 말씀하셨습니다.

모든 것을 자료로 하겠고 金委員님께서 정말 애정어린 저희들한테 충고를 많이 해주셨습니다.

여러 가지 地下鐵公社 운영, 또 좁게는 노사간의 문제가 구조조정을 앞두고 여러 가지 어려운 점이 사실상 많이 있습니다.

우리 임직원들이 제가 보기에 조금이라도 나태하다든지 소극적이어서 그런 것은 아니고 과거에 워낙 강성의 노조체제에서 현재 그나마 대화를 하고 있는 이 체제를 유지할 하

면서 구조조정을 추진을 하고 있으니까 어떻게 보시면 진전 속도라든지 미흡한 점이 많이 있을 것입니다. 본인도 또 그렇게 생각을 하고 있습니다.

그래서 좋은 애정어린 충고도 해 주셨고 질타도 해 주셨는데 적어도 지금 제가 보기에는 금년 연말에 임단협에 다 해결되리라고는 생각하지 않습니다.

적어도 과거에는 운도 띄우지 못했던 모든 정부조직 개혁안이라든지 공사의 안이 공식적으로 발표도 될 수 있고, 또 인원의 대상을 의제로 등장시킬 수 있었다는 것만 해도 비록 미흡은 하지만 다소 진전된 노사간의 모습이라고 생각을 하고 계속해서 대화와 끈질긴 협상으로서 地下鐵公社가 나갈 구조조정의 방향으로 조금씩 나가서 시민의 성실한 발로서 친근한 지하철이 되도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

○金聖泰 委員; 金聖泰委員입니다.

아까 본위원이 질의하고 또 본위원의 의견을 제시하고 자료를 요청한 부분이 있습니다만 작년 12월 30일 노사 대타협한 내용 중에 직원들 처우개선비용으로 소요된 전체 비용이, 물론 자료로 구체적으로 제출되었습시다만 그 전체적인 비용이 얼마였습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 큰 덩어리로서는 2000년도 추가부담액이 444억 7,000만원으로 보고, 또 절감분을 313억으로 봐서 추가로 더 들어가는 2000년도 부담분을 131억 정도로 현재 계상되고 있습니다.

○金聖泰 委員; 본위원이 정확하게 분석해 내고 또 파악해 낼 수 있습니다. 그런데 당 상임위원회에서는 그런 형태로 답변을 하시면 좀 곤란하죠. 이 내용을 본위원이 정확히 파악을 하고 있습니다.

본위원이 아마 오늘 상임위원회에서 地下鐵公社 社長께서 답변을 구체적인 전체 처우개선비용 액수를 이 자리에서 정확하게 밝히기는 곤란한 부분이 상당히 있으리라 보고 있습니다. 그 점은 인정합니다.

문제는 작년 연말 地下鐵公社 노사대타협 이후에 그 타협의 의미는 여러 가지를 두고 있습니다.

그런 측면에서 공사 자체의 큰 변화를 추구해야 될 부분이 결론은 지금 현재 地下鐵公社 체계만 유지되고 있는 것이 아닙니다.

서울시 산하 공사만 해도 地下鐵公社 외에도 5개나 더 있습니다. 또 都市鐵道公社 같은 경우는 바로 똑같은 일을 하고 있는 공사가 있습니다.

상대적으로 都市鐵道公社 직원들은 어떻게 평가하겠습니까? 가령 서울시정이 高 建 서울市長이 서울시 산하단체 전체 종사원 근로자들에게 형평성과 균형을 유지한 한마디로 노사관계 처우개선이라고 보겠습니까?

그렇지 않다 이거죠. 그렇지 않은 가운데 작년 연말에 노사대타협은 地下鐵公社 노사간에 여러 가지 지원적 측면에서 우리 의회도 상당한 역할을 했다 말입니다.

문제는 그런 대외적인 여러 가지 당시의 평가도 있었고, 또 아마 언론도 잘 아실 것입니다, 그 비용이라는 것을. 그러면 실적이 나와주어야죠, 올해. 실적이 나와 주어야 되고 뭔가 都市鐵道公社 하면 양 공사체제에서 경쟁이 이루어지고 있습니다만 대시민 서비스질이 월등하게 개선되고 있다든지 경영내용이 개선되고 있다든지 이런 징표를 보여주어야지 아직까지 의원들이나 시민들이 느끼는 체감은 전혀 아니다 이거죠.

올해도 벌써 우리 위원회 업무보고를 地下鐵公社가 수차례 했습니다만 아마 이번 회기처럼 이렇게 地下鐵公社에 대한, 이미 이것은 어제 오늘의 이야기가 아니다 이거죠.

앞으로 분명히, 지금 각 공사 내에서 예산편성이 이루어지고 있습니다만 반드시 이것은 문제가 걸릴 것입니다, 예산 쪽에서.

그런 측면에서 조금 전에 실질적으로 447억이 소요되고, 본위원이 이 내용 정확하게 알고 있어요, 분석해 낼 수도 있고. 이 자리에서 나는 구체적인 금액을 답변하고 제가 그것을 다른 용도에 사용하고자 하는 것은 아닙니다.

우리 위원회가 그 내용을 모르고 지금까지 地下鐵公社를 협조해 준 것은 절대 아니라는 것입니다. 그것을 아셔야 된다 이거죠.

저희들 의회가 동반적인 책임입니다. 보십시오. 地下鐵公社 같은 경우는 監査院, 行政自治部, 企劃豫算處 할 것 없이 전체적으로 정부기관이란 기관은 모든 기관에서 다 지적을 했습니다.

우리 의회가 그러면 서울시 시정을 감시하고 때로는 감독하는 그런 측면에서 우리가 직무를 유기하고 있는 상태입니까? 그것은 절대로 아니다 이거죠.

말 그대로 지하철 노사 간에 산업평화를 통해서 地下鐵公社가 변화를 가져갈 수 있는 그런 측면에서 도움을 주고자 했던 것입니다.

그런데 변화를 가져주지 않는다면 우리 의회가 앞으로 地下鐵公社에 대한 시각을 지금처럼 유지할 이유가 뭐가 있느냐 이것입니다. 거기에 대해 사장님께서 명확한 입장과 답변을 정리를 해 주십시오.

저는 아까 조금 전에 노사 간에 단체협약을 통해서 협약된 내용 때문에 제도를 못 바꾸고 있다, 저는 상당한 부분 인정합니다.

하지만 과연 노사간에 단체협약내용 때문에 地下鐵公社의 전반적인 조직개편을 이루어내지 못하고 있다 그것은 아닐 것이다 이거죠. 오히려 공사 경영층부터 전체 간부직에 변화가 없기 때문에 하위직 종사원에 대한 변화를 추구할 수 있는 경영층의 목소리가 먹혀들어가지 않을 수밖에 없다는 그런 사실입니다.

그것은 잘 알고 있지 않습니까? 언제까지 계속 한마디로 노조 때문에 공사가 경영개선을 못해 나가고 있다, 제도개선을 못해 나가고 있다, 그렇게 답변하면 곤란하다 이거죠.

그렇다면 공사 구조조정 내용을 우리 위원들한테 내일부터라도 저는 설명을 할 수가 있습니다. 이러 이러한 부분은 노조문제 때문에 안되는 것은 사실이고 그렇지만 이러 이러한 부분은 누구의 책임이라고 설명을 할까요?

그것을 뻔히 地下鐵公社 경영층이 잘 아시면서 오늘 본위원이 듣기로는 계속 그런 형태로 답변을 하고 있다 이거죠. 필요하시다면 地下鐵公社 노조 간부들도 오늘 방청석에서 방청을 원해도 좋습니다.

○委員長 金喜甲; 공사 사장님께서 우리 金聖泰委員長님 질의의 취지에 대해서는 이해를 하고 계십니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 물론입니다.

○委員長 金喜甲; 어떻게 이해를 하고 계십니까? 행여 지금 업무보고서상에 行自部 권고사항 이행, 市政改革委員會 권고사항, 監査院 권고사항, 이렇게 했는데 그 동안 저희 의회에서 그런 내용 자체를 몰라서 地下鐵公社에게 지적하지 않고,

또 그런 어떤 사항에 대해서 저희들이 내용에 대해서 전혀
깜깜무소식 해서 아무 얘기도 안 하고 있었던 것은 아니다,
그 내용은 알고 계시죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇습니다.

○委員長 金喜甲; 우리 金聖泰委員長님의 기본적인 취지는 의
회와 집행부가 어떤 동반자적인 입장과 태도를 같이 가져야
되겠다 해서 오히려 地下鐵公社의 어려운 부분들을 의회 입
장에서의 껴안으려고 노력을 했고, 어떻게 보면 그런 아픔들
을 서로간에 공유를 하고자 했던 그런 취지에서 그랬던 것
아시죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 잘 알고 있습니다.

○金聖泰 委員; 잘 아실 것입니다. 서울시의회 본회의장을
地下鐵公社 노조 간부들이, 98년도 하반기입니다.

의회 본회의장, 의장실 점거농성한 것 아실 것입니다. 당
시 地下鐵公社 간부들이 그 현장에 몇 분 와 있었어요? 저
는 그 자리에서 제가 사적으로 이런 얘기를 하긴 뭐합니다만
집안제사를 지내러 가는 길에 그 연락을 받고 제사도 못 지
내고 봤었어요.

이미 남대문경찰서장이 진두지휘하는 과정에서 그 현장을
지켜 봤습니다. 그 뒷날 본회의가 열렸었습니다. 우리 전체
서울시의원이 地下鐵公社 노사관계를 어떻게 봤겠습니까?

본위원은 그래도 地下鐵公社 노사관계를 이해하기 때문에
동료위원들뿐만 아니라 타 위원회, 우리 전체 서울시의원들에
게 그래도 많은 협조를 구해냈었습니다.

조금 있으면 예결위를 통해서 내년도 地下鐵公社 사업계
획에 따른 예산편성에 따라서 우리 의회에서 예산심의를 할
것입니다. 누가 어떻게 대비를 해 주겠느냐 이 말입니다.

그런 측면에서 우리 위원회를 地下鐵公社는 어떻게 생각하십니까?

본위원은 앞으로도 市政改革團이라든지 地下鐵公社에 정말 자율적인 경영을 침해하고 불필요하게 감독해서 地下鐵公社의 경영혁신을 도모하고자 하는데 저해하는 서울시 공무원이 있다면 마땅히 그런 월권행위를 하면 우리 의회가 그런 문제를 해결해 주어야 합니다.

아까 사석입니다만 서울시의 사무관이 공사의 이사를 부르고, 또 그 사람들 말을 듣지 않으면 어떻게 조치해 버리겠다 뭐 하겠다. 왜 地下鐵公社 조직체계가 이렇게 되었느냐 이거예요. 우리 의회의 기능은 다양하게 협조해 줄 수 있는 기능도 있습니다.

그런데 왜 地下鐵公社가 소속 상임위를 왜 이렇게 한마디로 경시하는 자세와 태도로서, 저희 위원회에서 앞으로 地下鐵公社 경영난이 어렵고 여러 가지 어려울 때 어떻게 협조를 해 주고, 또 서로간에 어려움을 극복할 수 있겠냐 이거죠. 지금의 자세와 태도로는 저는 절대 불가능하다고 보고 있습니다.

이런 정부의 여러 가지 行政自治部 권고, 市政改革委員會 권고, 監査院 통보, 우리 시의회도 한마디로 무시당해 버린다면 地下鐵公社는 앞으로 어떤 체계로 유지될 것이냐 이거죠. 본위원은 그것이 납득이 가지 않는다는 것입니다.

그러면 계속 이 사람들에게 노조만 팔고 地下鐵公社의 근본적인, 어디에 문제가 있다는 것을 잘 알고 계시지 않습니까? 그 부분에 대해서 앞으로 사장님의 명확한 경영의지를 금번 임시회 본 상임위원회에서 답변을 해 주시기 바라겠습니다. 그렇게 해야 앞으로 우리 위원회에서 책임조치를 할

부분은 해야 된다고 본위원은 보고 있습니다.

만일 金正國 社長이 답변이 곤란하다면 위원장께서 부시장이라도 우리 상임위원회에 출석을 시켜서 근본적인 地下鐵公社의 경영혁신을 가져갈 수 있는 그런 회의 분위기부터 바꿔 주실 것을 저는 동의를 하겠습니다. 그런 측면에서 사장님의 답변을 구하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 金聖泰委員님 얘기처럼 만약에 우리 地下鐵公社 社長님을 상대로 해서 정말 답변이 어렵다 하면 行政副市長을 부르든지 高建 市長을 출석시켜서 여기서 地下鐵公社와 관련된, 또한 구조조정과 관련된 얘기를 들어야 되겠죠.

또한 지금 우리 사외이사 임명에 대해서도 저희들이 자료를 요구했습니다만 어떤 절차에 의해서 되었는지 모르겠습니다만 아까 金正國 社長님이 具哲會委員님 질의에 대해서 답변을 하시는 과정에서 조금 미흡하다는 생각이 든 것이 만약 그런 절차상 잘못된 점이 있었다면 그 위에 行政2副市長이 되었든, 또한 高建 市長이 되었든 직접 불러서 공사 사장님을 상대로 질의할 수 없습니다, 그런 부분들 충분히 감안하시고요.

지금 어떻게 보면 이렇게 늦은 시간까지 위원님들이 지적하는 내용의 뜻이 어디에 있는 줄 잘 파악을 하셔야 될 것 같은데, 지금 어떻게 위원님들 답변에 대해서는 다 얘기가 끝나셨습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 지금 말씀을 드려야 합니다.

○委員長 金喜甲; 말씀하십시오.

○地下鐵公社 社長 金正國; 정말 애정어린 충고 정말 고맙습니다. 충분히 이해를 하고요.

최근에 저도 느낍니다만 우리 地下鐵公社가 저를 포함해서 뒤에 앉은 모든 간부들이 혼연일체가 되어 저는 열심히 잘 하고 있다고 자부를 합니다.

믿고 있습니다. 그리고 똑같은 상황에 대해서 작년 12월 30일 혹은 금년 상반기까지만 해도 지하철 노조가 참 어려운 일을 했다고 많이 들어 왔습니다.

지금 제가 노사의 당사자의 한 사람으로서 내가 내 얘기를 하기는 솔직히 면구스럽습니다만 말씀을 좀 드리자면 계량적으로 1,621명 그것이 덜 됐다, 앞으로 어떻게 할 것이냐, 2,078명이 왜 1,621명이 되었느냐 하는 질문을 많이 던지는데 가장 정확한 질문이지요.

반면에 제가 꼭 얘기를 드리고 싶은 것은 어느 노조간부가 근로조건이 나쁜 상황에서 탄력적 근로조건을 받아들이고, 4조 3교대를 3조 2교대로 받아들이면서 탄력근로제를 받아들이면서, 1,621명의 감원을 받아들이면서 단기간에 분규없이 노사가 합의가 되어서 오늘 이 시점까지 오고 그 분위기에 같이 동참을 해서 앞으로도 개선을 하겠다는 데 대해서 최근에 제가 느끼는 것은 이유는 모르겠습니다만 다소 편하되는 듯한 감을 조금 가지고 있습니다, 위원님들이 그렇다는 것은 아니고. 거기에 대해서, 특히 서울시 아닌 외부기관에서 서울地下鐵公社가 노사가 평화를 이루면서, 또 앞으로 협의해서 개선을 해 나갔다는 그 속설을 가지고 다소 의문을 가지고 있는 데도 있고 하는 것을 느끼고 있습니다.

그래서 가장 구체적인 사항으로서는 최근에 朱世晩委員님 질문의 대답에서 사실 하려고 했습니다만 경영진단에 대해서 여러 위원님들이 부끄럽게 생각하라고 그랬는데 저는 솔직한 얘기로 부끄럽게 생각을 안합니다.

과거에 잘못이 있으면 지적을 받고, 그것도 다른 나라도 아니고 한국정부에서 行政自治部가 지적하는 것에 대해서 오히려 떳떳하게 모든 것을 노출시켜서 한번 받아보려고 합니다.

그래서 숨김없이 모든 자료를 제공하고 있고, 그 사람들과 충분히 이해를 하고 있어서 제가 조금은 외람됩니다만 적어도 그 사람들이 경영진단 처음 나올 때의 생각하고는 달라지지 않겠나 이렇게 생각하고 있고, 또 우리가 최선을 다해서 어떤 선입견을 가지고 나온 것이 있었다면 그것이 불식되도록 우리 모든 임직원들이 마음을 합쳐서 최선을 다하겠고, 무슨 어떤 가식을 한다든지 포장을 하자는 뜻은 아니고 있는 그대로 보여줘서 行政自治部의 평가를 한번 받아보겠습니다. 그 결과는 12월에 나오니까 어차피 또 알게 되실 것입니다.

그리고 좋은 말씀 고맙습니다. 그런데 지금 당장 그것에 대해서는 앞으로 어떻게 하겠다는 것보다도 2000년도 임단협이라는 엄청난 문제가 아직 남아있고 아직 시작도 못한 상황이고, 솔직히 말하면 현재도 역무지부 같은 데에서는 사장실 앞에서 불과 몇 사람 안 됩니다만 7·8명이 농성도 하고 있고 오랫동안 해묵은 강경노선의 노사분규가 어느 날 하루 아침에 제가 보기에는 모든 것이 정착되는 것은 아니고 하나하나씩 조금씩 개선해 나가면서 진일보되어야 한다고 생각을 하고 절대 속도를 재촉을 많이 정부기관에서 합시다만 금년도에 다 되리라고 저는 생각을 안 합니다.

또 다 되면 솔직히 노조가 죽습니다. 무리하고 싶은 생각은 없고 상생하는 방법으로 차츰차츰 발전시키고 노사가 안정되고 서로 적어도 노사간에 믿고 대화를 나눌 수 있는 분

위기는 계속 유지해 나가면서 地下鐵公社가 문자 그대로 안정된 노사분위기하에서 서울시민들한테 친절봉사, 서비스 하도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

위원님들께서 계속적인 관심과 애정을 가지시고 지도편달 하여 주시기 바라겠습니다.

○金聖泰 委員; 제가 보충해서 답변에 대한, 계속 지금 현재 金正國 社長の 소신으로 답변하시는 내용은 좋습니다. 관념적이고 생산적인 노사관계 반드시 유지해야죠. 노사관계의 어떤 단체협약 내의 제도개선만 구조조정이 아니라는 것입니다, 근본적으로. 구조조정 내용의 틀이 근본적으로 어떻게 그 뜻이 담겨져 있다는 것은 잘 아실 텐데 경영의 효율성을 제고하자는 것 아닙니까?

그렇다면 노사간에 단체협약을 체결해 나가는 근본적으로 노사관계의 제도개선만 구조조정이 아니다 이거죠, 본위원이 질의하는 것은. 서울地下鐵公社의 구조조정의 결론은 재무구조가 개선되어야 됩니다. 이 재무구조 개선을 위해서는 다양한 노력이 필요로 하죠.

물론 社長님께서서는 안정적인 노사관계를 유지하는 것이 바로 앞으로 구조조정이 가장 원만하고 앞당겨질 수 있다고 분명히 말씀하셨습니다. 맞습니다.

본위원이 지적하는 부분은 노사간에 체결되어 있는 단체협약 내에 제도를 바꾸는 그 자체만 자꾸 여기 부각시키고 있는데 제가 구체적으로 좀더 말씀을 드릴까요?

조직 개편을 하셔야죠, 가장 먼저 선행적으로. 지금 현재 공적자금이 투입된 은행 같은 경우는 결론은 금융감독위원회에서 조치를 취해 버립니다.

저는 거기에 비교하지는 않습니다. 地下鐵公社와 都市鐵道

公社하고 비교했을 때는 분명히 차이 있습니다. 우리 전체 동료위원들의 평가입니다, 이것은 여러 각도의. 그런 여러 가지 측면을 개선해 달라고 우리 위원들은 요청하고 있습니다.

그런 측면에서 社長님 계속 안정적인 노사관계, 안정적인 노사관계는 地下鐵公社만 추구해야 되는 것입니까? 대한민국 전 산업현장에서 안정적인 노사관계 추구해야죠. 그러면 안정적인 노사관계 추구하는 것 외에는 다른 것은 아무 것도 안 해야 됩니까? 조직개편도 하셔야 되고 할 내용들이 많지 않습니까?

저는 구체적으로 말씀 못 드리겠습니다. 그런 측면에서 社長님의 확고한 경영의지를 지금 현재 본 위원회에서 밝혀 달라고 위원들이 요청하고 있는 것이지 근본적으로 地下鐵公社 노사관계 깨라. 옛날처럼 노사분규 일으키라고 우리 위원회에서 위원들이 재촉하고 있는 것은 전혀 아니다 이거죠.

그런데 조금 전에 社長님 답변은 地下鐵公社 노사관계를 안정적으로 유지하는데 어쩔 수 없다 이런 형태의 답변은 곤란하다 이거죠.

○地下鐵公社 社長 金正國; 제가 말씀드리겠습니다. 그런 뜻은 아니고요. 아까 재정상태의 경영개선을 말씀하셨는데 金鍾來委員께서 그런 말씀하셔서 대답을 하려고 했었는데 저는 물론 늦게 왔습니다. 혹자는 우리가 적자 나는 것에 대해서 地下鐵公社를 나쁘게 얘기를 합니다. 다 받아들이겠습니다.

그러나 기본적으로 왜 그러면 서울地下鐵公社가 적자가 해마다 나느냐, 그것은 제가 새삼스럽게 얘기 안 해도 위원님들께서 더 잘 알고 계실 것입니다.

반면에 서울시가 전체를 통합을 하고 있습니다만 地下鐵公社의 재정적 의미에서의 경영개선방안을 현재 강구하고 있습니다.

그 내용은 아까 업무보고서에서 활자화 간단히 했습니다만 부연해서 말씀을 드리면 적어도 건설부채의 반은 중앙정부 내지 시정부가 부담을 하고 다음에는 이용하는 시민이, 또 실질적인 시비를 부담하는 대원칙, 다음에는 경영주체인 저희들이 경영개선 내지 구조조정을 해서 부담하는 3가지 원칙을 정해서 현재 구체적으로 방법이 강구되고 있고, 제가 알기로는 서울시 고위간부들께서 중앙정부 관련 고위간부들과 깊이 있게 의논도 되어졌지 않나 싶은 생각을 합니다.

구체적으로 말씀드리기는 뭐합니다만 타 지하철공사의 부채관계도 연결되기 때문에 조금은 공식적으로 활자화하기는 위해서 그런 것도 있습니다.

그렇게 해서 재정적인 측면은 저희들이 현재와 같은 상황에서 2년에 100원씩 올리고 한다면 2008년에 가면 브레이크 포인트가 되는 것으로 현재 계획이 되어 있습니다만 그 동안에 여러 가지 여건이 어떻게 변화될지는 두고봐야 되겠습니다.

그리고 구조조정을 노조를 빌미로 한다는, 저는 그렇게 들었습니다. 이 나이에 남자가 자기가 일을 못하면 못하지 다른 사람 핑계 대고 싶은 생각은 추호도 없습니다. 단지 상황이 그렇다는 얘기입니다.

그래서 저희들도 구조조정에 있어서 경영진들이 뭔가 미리 좀 보여주자. 적지만 5명밖에 안되는 이사 중에서 관리이사를 총무이사와 통합을 해서 현재 궤석을 이사를 한 사람 했고, 또 처·부장들은 연봉제로 전부 계약을 해서 집행에 들

어가고 있고, 또 아까 조직개편을 말했습니다만 조직개편안이 산동회계법인의 타당성 조사때 실질적으로 골격이 다 된 조직개혁안이었지만 워낙 노조가 강경했기 때문에 전혀 오픈도 못 시키고 있었던 상황을 현재로서는 이것이 조직개편안이라고 노동조합에 공식적으로 제출이 되어졌습니다.

그래서 더 구체적인 구조조정을 안 하는 것에 대해서 질타를 해 주셔서 고맙습니다. 그렇게 하도록 저희들도 노력을 하겠는데 상황이 그렇다는 것이지 우리 地下鐵公社의 임직원들이 어떤 구조조정 노조하고 관계없는 것을 집단적인 이기주의에 의해서 이윤추구를 한다든지 저는 현재로서는 그렇지 않는다고 보고 있습니다.

그것은 보는 관점에서 다르겠지만 社長으로 저희들 직원은 전혀 그렇지 않다고 보고 있고, 또 그 충고에 대해서 충분히 뒷배경을 이해를 하면서 적어도 어느 누가 하라기보다는 地下鐵公社가 정말로 사랑 받는 성실한 공사로서 시민의 발이 되도록 노사관계를 포함해서 구조조정, 여러 가지 조직의 슬림화를 해서 모범적인 공기업이 되도록 최선의 노력을 다하겠습니다. 계속해서 지켜봐 주십시오.

○金聖泰 委員; 좋습니다. 저는 마지막으로 한 가지만 정리하고 보충질의에 대한 답변은 마치도록 하겠습니다.

社長님, 저는 전반기 2년 동안 우리 위원회만큼 그래도 地下鐵公社를 우리 소속 산하기관이기 때문에 어떤 애정을 가지고, 근본적으로 본 위원회만큼 나는 위원님들께서 地下鐵公社를 이해하는 폭이 정말 타 위원회 다른 위원님들보다는 각별하게 달랐는데 그만큼 협조도 또 많이 했다 생각합니다.

그런데 왜 우리 위원회 대다수 위원님들께서 근본적으로

地下鐵公社의 이런 변화를 추구하는 목소리가 이만큼 커진데는 무슨 이유가 있어서 그렇겠습니까?

社長님 그렇게 열심히 하고 계시고 최선을 다하고 계신데 왜 우리 동료위원들 전체가 地下鐵公社가 큰 변화를 추구하지 못하고 있다 이렇게 질타의 목소리가 한꺼번에 쏟아진 이유가 뭐라고 생각하십니까? 잘하고 있는데 왜 우리 위원회에서 위원들이 이렇게 질타를 하고 문제를 제기하는 것일까요?

과거보다 훨씬 잘하고 변하고 있다면 본위원은 판단하기로 위원들이 무턱대고 잘하고 있는 사람한테 잘못한다고 하면 안 돼요.

아무리 의회의 기능이라고 해도 산하기관이 잘하고 있으면 잘하고 있다고 표창도 주고 더 사기를 양양시키는 쪽으로 해 주어야지 의회기능이라고 해서 무조건 질타만 해서는 안 된다고 보고 있습니다.

그런데 지금까지 상당한 부분 그래도 地下鐵公社를 이해하고 협조하던 우리 위원회가 왜 地下鐵公社에 대해서 이렇게 많은 문제점을 지적해 내고 질타의 목소리가 높아진 이유가 무엇이라고 생각하십니까, 근본적으로 잘하고 계신데?

그 답변만 구하고 본위원은 질의를 마치도록 하겠습니다. 답변해 주십시오.

○地下鐵公社 社長 金正國; 직답보다는 저희들 임원들이 반성도 하면서 연구검토를 해서 서면으로 답변드리도록 하겠습니다. 바로 하신 말씀에 대해서 우리끼리 의논 좀 하고 반성해서 하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 그렇게 해 주시고, 具哲會委員長님.

○具哲會 委員; 金聖泰委員 질의에 대한 보충질의 간단히 하

겠습니다.

지금 社長님이 경영진단에 대해서 아주 의욕을 가지고 답변해 주신 점에 대해서는 본위원으로서 고맙고, 또 동료위원인 金聖泰委員이 애정어린 심정으로 地下鐵公社의 경영진단에 관한 구조조정에 관해서 질의를 하신 것입니다.

우리 社長님 답변 중에 모든 것을 다 오픈해서 행정자치부에서 와서 수검을 하는데 모든 자료를 다 갖다 주니까 그것을 접해본 뒤에 상당히 긍정적이 되더라 하는 답변을 본위원이 접했습니다.

그렇게 할 수 있음에도 불구하고 왜 우리 교통위원회에는 그것을 안 하셨어요, 지금까지. 그것을 해 주셔야죠. 그러면 오늘같이 긴 시간 질의할 필요도 있고, 또 똑같은 충정어린 애정어린 마음으로 地下鐵公社에 대한 경영, 또 구조조정에 관한 문제가 간단히 풀릴 수 있는 문제를 가지고 지금 우리 위원들이 질의를 하니깐, 또 업무보고에 경영진단 수검에 관한 설명을 하신 뒤에 우리가 질의를 하니깐 지금 그런 답변을 하셨는데 그런 것이 있으면 의회부터 하세요.

社長님 어떻게 생각하세요? 그래야지 의회에다 제출한 설명서 보면 운영 및 제도개선 해 가지고 에너지 절약이나 하고 건축예산, 가족권 지급폐지나 하고 이런 것이나 설명했지 다른 것 설명한 것이 있습니까? 숫자나 설명하고.

그리고 본위원이 조금 전에 운영부채에 관해서 순수 지하철 운영에 대한 적자가 얼마인지 그것을 나눠서 설명을 하시라고 했는데 이것은 설명을 안 하셨으니까 오늘 시간도 없고 하니깐 자료로 제출해 주시고요.

社長님 본위원이 지금 지적한 대로 그런 좋은 자료가 있고, 또 이렇게 행정자치부에서 와서 수검을 할 때 오픈을 해서

긍정적으로 이해가 갈 정도의 자료가 있었다면 우리 의회에도 한번 해 주셔야죠.

○地下鐵公社 社長 金正國; 제가 말씀을 드려도 되겠습니까?

○具哲會 委員; 네, 답변해 보세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 저희들이 자료를 무슨 의회에 대해서 그것은 아니고요.

우선 제 느낌에는 회의하는 방식의 차이 때문이 아닌가 하는 생각을 하는데 그 사람들은 여러 사람이 나와서 우리 직원들하고 죽 붙어서 묻고 대답하고 묻고 대답하고 그런 매치가 되니까 몰랐던 것도 알게 되고 우리 사정도 이해가 되고, 제 느낌에는 그렇습니다.

그리고 우리 의회는 그런 식이 아니고 일단 서면으로 보고를 드리고 하는 그런 차이가, 앞으로 모든 자료를 최선을 다해서 계속해서 의회에 제공토록 그렇게 하겠습니다.

○具哲會 委員; 그렇게 말씀하신다면 우리 金聖泰委員 지적대로 노조간부들 다 불러다 놓고 앞으로 그렇게 회의를 할까요?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그 자료하고 노조간부하고 좀.....

○具哲會 委員; 아니, 지금 말씀하신 것이 行政自治部에서 와서 수검하는 것은 직접 직원들하고 가까이 접해서 이야기를 하고 해서 이해를 했다고 답변을 하셨잖아요?

그렇다면 우리는 그렇게 할 기회가 없잖아요. 여기에 적어다 준대로 저희들은 보고, 또 이것에 대한 질문만 할 따름이지, 그러니까 답답해지지 않습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 그러니까 회의하는 방식이 저쪽 사람들은 죽 와서 우리하고 매치를 이루면서 하니까 몰랐던

것도 조금 이해가 되고 하는데 시의회도 앞으로 나름대로는 저희들 최선을 다해서 모든 자료를 계속해서 제공해 드리도록 하겠습니다.

○具哲會 委員; 기대를 해 보겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 또 질의하실 위원님.

○地下鐵公社 社長 金正國; 朱世晩委員님의 답변을 못 드린 것 같습니다.

○朱世晩 委員; 오늘 본위원의 질문의 요지는 구조조정이었습니다. 질의 자체는 상당히 포괄적이었지만 사장께서 여러 위원님들에게 답변해 주신 것으로서 같음할까 합니다.

그러나 우리가 공공부분의 개혁, 특히 地下鐵公社의 계획은 언젠간 넘어야 될 우리의 산입니다. 오늘 이 자리가 상당히 분위기가 경직된 분위기도 있었습니다만 우리가 이 자리에서 서로 맞대고 고민하는 것은 서울시민의 삶의 질을 조금이라도 높여보고자 했던 것이라고 생각합니다.

그런 의미에서 노사가 머리를 맞대고 모든 문제를 풀어나가듯이 서울특별시의회 우리 交通委員會와 地下鐵公社도 항상 머리를 맞대고 같이 고민을 해 가면서 문제를 풀어간다면 오늘의 이 자리가 상당히 더욱더 발전할 수 있는 그런 자리가 되지 않을까 하는 생각을 가져보면서 地下鐵公社 여러분들, 그 동안 많은 고생들을 하고 계시지만 더욱더 노력하셔서 정말 편안한 지하철이 되고 우리가 재무구조, 또 구조조정 이런 것을 해서 좀더 발전할 수 있는 이런 부분이 되기를 진심으로 바라겠습니다.

이상입니다.

○委員長 金喜甲; 오늘 地下鐵公社 社長の 답변태도 및 답변

내용을 들으면서 위원장으로서 느낀 점이 있다면 조금 의회와 같이 하려고, 더불어 하려고 하는 자세가 부족한 것 아니냐 하는 생각을 위원장으로서 느꼈습니다.

그 이유 중 극단적인 이유 중의 하나는 뭐냐면, 지금 9월 25일부터 경영진단 수검을 받고 계시죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네, 그렇습니다.

○委員長 金喜甲; 경영진단 수검을 받는다고 하는 사실 자체에 대해서 공사 사장님이 의회하고 단 한 마디 얘기해 보신 적 있습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 없습니다.

○委員長 金喜甲; 없었죠?

○地下鐵公社 社長 金正國; 네.

○委員長 金喜甲; 地下鐵公社의 크고 작은 문제가 발생되어졌을 때 사실은 이러 이러합니다 하고 의회에 공사 사장님이 구두로라도 위원장한테라도 말씀하신 내용이 있었습니까?

○地下鐵公社 社長 金正國; 없었습니다.

○委員長 金喜甲; 단지 제가 전화를 받았던 것은 저희 의회 위원회 의사일정에 地下鐵公社가 포함되어 있는데 경영진단 수검을 받으니까 地下鐵公社 빼달라는 얘기에요.

그런 엉터리 얘기가 어디가 있습니까? 가장 기본적인 의회의 의사일정 내용을 경영진단을 받고 있으니까 그 부분은 빼달라, 그렇게 빼달라고 요청해 와서야 경영진단 수검을 받는 사실을 알았어요.

이것이 지금 地下鐵公社와 서울시議會와의 관계의 현주소다 이런 생각을 하면서, 地下鐵公社 지금까지 우리가 애정을 가지고 도와주고 밀어주고 아껴줬지만 의미 없다 이런 생각

이 들었습니다.

공사 사장님, 공식적으로 여기서 사과해 주세요.

○地下鐵公社 社長 金正國; 죄송하게 되었습니다. 앞으로 그런 일이 없도록 하겠습니다.

(「總務理事는 뭐하는 거예요?」 하는 委員 있음)

책임은 제 책임입니다. 저를 나무라 주십시오. 공사 밖의 일이니까 제가 잘못했습니다. 앞으로 그런 일이 없도록 하겠습니다.

○委員長 金喜甲; 제가 무리한 말씀을 드리는 것이 아니고 적어도 사실은 사장님이 경영진단 수검을 받게 되었다면 여러 위원님들한테 다 일일이 전하기 어렵다면 적어도 위원장한테 이래저래 해서 地下鐵公社가 지금 경영진단 수검을 받게 되었다고 그렇게 먼저, 그러한 객관적인 사실을 얘기해 주시는 것이 맞다고 봅니다. 의사일정하고 상관없이 중요한 사건이 터진 것 아닙니까? 어찌 됐든 地下鐵公社로서는 큰 행사 아닙니까?

그렇다고 하면 사전에 먼저 그런 사실이 있었다는 것을 알려주셔야죠. 그래야 의회하고 같이 한다는 그런 느낌을 의회도 가질 것이고, 그래야 집행부를 도와줄 것이고, 그럴 것 아닙니까? 각별히 신경 쓰시고요.

두번째로는 위원장으로서 즉 그 동안 질의답변을 들으면서 느꼈던 점은 구조조정이라고 하는 것 자체는 결국은 핵심내용은 우리 공사 사장님, 여러 위원님들이 지적했듯이 경영혁신에 있습니다.

어떤 식으로든 구조적으로 취약한 우리 地下鐵公社의 재정상태를 어떻게 하면 개선을 시키고 수익증대를 시킬 수 있는 경영혁신방안이 어떻게 하면 도출이 될 수 있을까 하는 데

핵심이 있다고 봅니다.

그런데 지금까지 제가 地下鐵公社를 보면서 느꼈던 점은 地下鐵公社에 어떻게 보면 자율적이고 능동적인 경영을 사실 기대를 해 왔습니다.

또 외부에서 경영만을 그 동안 경험하신 경영전문가로서 정평이 나있는 金正國 社長님이 오시면 상당 부분 공사에 활력소가 되어서 공사 조직에 피가 돌고 뭔가 생기가 돌았으면 하는 그런 바람을 가졌던 것입니다.

그래서 지난번 행정감사때도 사장 부임 이후에 적어도 민간 부분의 아이디어를 제안을 받아서 경영에 접목시킨 사례는 없는지에 대해서 여쭙봤습니다.

두 가지 예를 들자면 제가 물류 킷서비스라는 것을 저는 地下鐵公社에서 설명을 받지 못했습니다. 交通管理室에서 설명을 받았습니다, 물류 킷서비스요. 그리고 지하철 안내체계 개선을 交通管理室長이 교통위원회에서 설명을 했어요.

그런데 그 두 가지가 잘못됐지 않았나 하는 생각을 설명을 받으면서 가졌습니다. 뭐냐, 지하철 현장에 있으신 地下鐵公社에서 당연히 먼저 파악하고 그 사람들이 제도개선을 이루어서, 그런 혁신적인 아이디어를 내서 의회에 보고를 하도록 하고 그것들을 정착을 시켜야 되는 것인데 이것은 어떻게 된 것이 거꾸로 시민에게 다가가기 위한 어떤 지하철에 이러한 아이디어를 시에서 내서 그것을 몇 개 사업 분야에 확정해서 그것을 地下鐵公社도 밀어붙이고 都市鐵道公社도 밀어붙이고 이런 방식으로 진행이 되었느냐 하는 것 자체가 상당히 의아스러웠고,

왜 地下鐵公社가 그런 것에 대해서 좀더 능동적이고 앞장서서 실천해 나갈 수 있는 조직이 아닌지, 地下鐵公社가 역

사와 전통을 사랑하는, 그리고 지하철에 종사하고 있는 인원이 한두 사람이 아니지 않습니까? 이런 생각이 들었습니다. 그런데 그런 분야가 대단히 의아했다는 말씀을 드리고요.

뭔가 좀더 능동적이고 책임감 있는 활력이 넘치는 그런 내부 조직들을 만드시고, 그리고 地下鐵公社 내에서 나오는 창의적인 아이디어들을 집행해 주고 결정해 주고 그런 신속한 의사결정들이 이루어지는 조직 내에서의 그런 움직임이 있었으면 좋겠다는 것이 위원장으로서의 바람입니다.

이상 두 가지가 제가 地下鐵公社의 업무보고를 받으면서 느꼈던 점입니다.

위원장으로서 느꼈던 점이 많고 공사 사장님께서 감안하셔서 업무를 하시는데 충분히 잘 검토해 주시기를 부탁드립니다.

○地下鐵公社 社長 金正國; 잘 알겠습니다.

○委員長 金喜甲; 이상으로 여러 위원님들 늦은 시간까지 참으로 고생 많이 하셨습니다.

더 이상 질의하실 위원님이 안 계시므로 질의와 답변을 이것으로 모두 마치겠습니다.

地下鐵公社 社長님께서서는 앞서 얘기했던 여러 위원님들의 말씀을 잘 참조해서 남은 4/4분기에 地下鐵公社의 남은 과제가 잘 이행이 될 수 있도록 만전을 기해 주시고, 비단 사장님뿐만 아니라 뒤에 앉아 계시는 임원님, 그리고 실.처장님, 사장님과 똑같은 마음을 가지시고 업무에 임해 주실 것을 부탁드립니다, 이상으로 地下鐵公社 소관 업무보고의 건을 모두 마치겠습니다.

회의진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 그리고 地下鐵公社 社長님을 비롯한 관계임직원 여러분, 장시간 수고 많이 하셨습니다.

습니다.

이상으로 제122회 임시회 제2차 교통위원회 회의를 모두
마치겠습니다.

산회를 선포합니다.

(議事棒 3打)

(19時 32分 散會)

○出席委員

金喜甲 朱世晩 趙成大 具哲會

金東郁 金聖泰 金鍾來 呂鼎九

林東奎 安秉昭

○專門委員

金宗植

○出席公務員

地下鐵建設本部長 崔昌植

地下鐵公社

社長 金正國

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

車輛處長 職務代行 趙奎和