

9호선 2·3단계 노선을 CIC(사내독립기업) 형태로 운영함으로 인해 발생하는 문제

〈 요약 〉

- 임시방편, 변칙적 직영 체제인 CIC 운영은 다양한 문제를 발생시킴.
 - 안전 경영 차원의 격차 발생 - 관리 인력 운영 및 관리 체계 중복으로 비효율 발생
 - 직원 간의 차별적인 처우 문제 발생

(질의 배경)

- 지금 ‘9호선 2·3단계 구간 관리 운영사업’을 서울교통공사의 사내독립기업인 ‘9호선 운영부문’이 위탁하고 있지요. 도시교통실은 올해 9월 민간위탁 기간이 끝나면, 공공 위탁으로 전환하여 계속해서 ‘9호선운영부문’에 관리·운영을 맡길 계획이라고 밝혔습니다.
- 신임 공사 사장께서는 지난 5월 당시 사장 후보자 신분으로 (향후 9호선운영부문이) ‘차기 공공위탁 사업자로 선정될 시 현장 안전 인력을 강화하고, 근로조건 개선을 통해 9호선 2·3단계가 안정적으로 운영되도록 하겠다’고 밝혔습니다.
(자료 ① - ‘서울교통공사 사장 후보자 인사청문회 관련 서면요구자료’ p.86)
- 신임 사장께서는 공사 사내독립기업인 ‘9호선운영부문’에 ‘현장 안전 인력이 부족하고, 근로조건을 개선해야 한다’고 판단하시는 거네요. 맞습니까?
관련 사항을 구체적으로 짚어봅시다.

(질의 ① - (1~8호선 역사와 9호선 2·3단계 역사의) 현장 안전관리 인력 규모 격차 발생)

- 1~8호선과 9호선은 동일한 중전철을 운행하고 있음에도 도시철도의 안전 경영의 측면에서 여러 가지 격차가 발생하고 있습니다.
- 먼저, 현장 안전관리 인력 규모에 차이가 있습니다. (자료 ② - 의원 요구자료 제출 문서 8번) 9호선 2·3단계 노선과 1~8호선의 환승역의 단위면적당 담당 근무인원을 비교하면 2배 정도 차이가 납니다.

- 예를 들어, 5호선 올림픽공원역은 1,000 m^2 당 주간 근무 직원이 0.51명인데 비해 9호선 올림픽공원역은 0.24명입니다. 2배 차이가 나죠.
- 8호선 석촌역은 3배 정도 차이가 납니다.
- 여기에, 사회복지요원까지 합치면 격차는 더 벌어집니다.

⇒ 유사한 조건의 역사임에도 이렇게 현장 관리 인력 규모에 차이가 발생하는 문제를 어떻게 해결하시겠습니까?

(질의 ② - 기술직원에게 현장 고객안전업무 지원 지시)

- 이러한 상황에서 '9호선운영부문'은 현장 협업을 강화한다는 명목으로 기술직원에게 고객 안전 업무를 부여하고 있습니다.
 - 평일 8시에서 9시, 오후 6시반에서 7시반에 고객안전실 지원 근무를 지시하고 있고 운행 종료 시 신호직 직원 취객 응대 등의 폐장 업무를 지시하고 있습니다.
 - (자료 ③ - '현장 협업강화 방안' (경영안전실-209) '17.01.11. 서울메트로9호선운영(주))
- 자기 업무 범위 외의 업무를 수행하면, 현실적으로 자기 업무를 온전히 수행할 수가 없게 됩니다. 기술직원이 본래 담당하는 시설물의 안전 점검, 유지 보수 업무에 전력을 기울이지 못하면, 안전관리에 누수가 발생하지 않겠습니까? 어떻게 생각하십니까?

(질의 ③ - 문제의 발생 원인은 CIC 운영)

- '9호선 2·3단계 노선' 에 이러한 안전 경영상의 문제가 발생하는 핵심 원인은 무엇입니까? 사내독립기업이라는 형태의 조직을 만들어서 운영하기 때문입니다.
- 사내독립기업(CIC, Company in Company)은 기존 모기업에서 시도하기 어려운 프로젝트를 수행하여 창의적 성과를 거두기 위해 설립하는 조직입니다. 그래서 사내벤처, 사내 스타트업이라고도 불립니다.
 - 이러한 취지의 조직 형태를 '9호선 2·3단계 노선 운영'에 적용하여 운영하는 것이 타당하다고 생각하십니까?
 - 사내독립기업 '9호선운영부문'은 어떤 새로운 프로젝트를 창의적으로 시도하기 위해서 설립된 조직입니까?

- 아시겠지만, 사내독립기업 '9호선운영부문'은 2018년도 당시 '서울메트로9호선운영(주)'라는 이름의 공사 자회사가 9호선 2·3단계 운영을 수탁하는 것이 민간위탁 조례에 위배되는 문제¹⁾가 있어, 이를 피하기 위해 임시방편으로 설립한 조직입니다.
- 이러한 임시방편 조직을 만듦으로써 공사 1~8호선 본사 관리 조직과 9호선 2·3단계 관리 조직을 별도로 구성해야 하는 인력 운영의 비효율 문제, 공사 관리체계와 사내독립기업 관리체계가 중복되어 발생하는 업무 비효율 문제, 앞서 말씀드린 안전 경영 차원에서 발생하는 문제, 직원 간의 차별적인 처우 문제가 발생하고 있습니다.
- 그래서 사내독립기업을 해소하고 대안을 마련하라고 2018년 사내독립기업 설립 이후부터 현재까지, 5년째 즐기치게 문제 제기가 있는 겁니다.
신임 사장께서는 어떻게 조치하실 계획입니까?

□ (배경) 9호선 2·3단계 노선 운영의 민간위탁 추진 연혁

- 1차: '14. 9. 5. ~'17.11.28. (3년, 서울메트로)
 - 자회사 운영 기간: '15. 4.3. ~ ' 17.11.28. / 서울메트로9호선운영(주)
- 2차: '17.11.29.~'20. 8.31. (3년, 서울교통공사)
 - 자회사 운영 기간: '17.11.29.~' 18.11.26 / 서울메트로9호선운영(주)
 - CIC(사내독립기업) 운영 기간: '18.11.27~' 20.8.31. / 9호선운영부문
- 3차: '20. 10. 1. ~'23. 9. 30. (3년, 서울교통공사 9호선운영부문)

□ (현황) '23.9.30. 민간위탁 계약 이후 운영방식 계획

- 운영 계획 : 민간위탁 ⇒ 공공위탁
- 운영방식 변경 사유
 - (업무 특성) 안정적 대중교통 운영이 중요, 높은 공익성 요구
 - (안정성) 민간위탁 시 단기 운영(3년)으로 인한 운영 안정성 확보 어려움
 - (경쟁 원리) 현재 도시철도 업계에서는 경쟁원리 적용 곤란
 - 민간위탁 도입 당시('14년) 대비 공사 통합('17년)으로 경쟁 구도 상실
 - 9호선 1단계 시행사는 '직영 관련 보충합의서('19.4월)' 규정상 타 사업 수행 불가

1) 「서울특별시 행정사무의 민간위탁에 관한 조례」 제15조(수탁기관의 의무) 제6항

“수탁기관은 위탁받은 사무를 다른 법인·단체 또는 그 기관이나 개인에게 다시 위탁할 수 없다.” 다만, 위탁받은 사무의 일부에 대해 시장의 승인을 받은 경우에는 다시 위탁할 수 있다.

- 위탁 기간 : '23. 10.~'28. 7.(4년 9개월) ※ '28.7월 9호선 4단계 개통 예정
- 수탁기관 : 서울교통공사 9호선 운영부문
- 향후 일정
 - ' 23. 5~8월: 공공위탁 관리운영비 및 협약서(안) 검토(市)
 - ' 23. 9월 중: 공공위탁 협약 체결(공사 9호선운영부문 ↔ 市)

□ (문제점)

- 안전 경영 차원의 격차 발생
 - (1~8호선 역사와 9호선 2·3단계 역사의) 현장 안전관리 인력 규모 격차 발생
 - 기술직원에게 현장 고객안전업무 지원 지시
- 관리 인력 운영 및 관리 체계 중복으로 비효율 발생
 - 공사 1~8호선 본사 관리 조직과 9호선 2·3단계 관리 조직을 별도로 구성
- 직원 간의 차별적인 처우 문제 발생
 - 경력 인정 범위, 각종 수당, 상여금 지급 기준, 근무 형태 등에서 차별