

서울교통공사 사장 후보자 인사청문 경과보고서

2023년 5월 17일
서울특별시의회 서울교통공사
사장 후보자 인사청문 특별위원회

1. 인사청문 개요

가. 청문 대상자

- 서울교통공사 사장 후보자(백호)

나. 관련 근거

- 서울특별시의회와 서울특별시간 인사청문회 실시 협약서('17.4.14)
- 서울특별시 산하 지방공기업의 장 임명후보자에 대한 인사청문 T/F 합의문('17.4.14)
- 서울교통공사 사장 임명후보자 인사청문 요청서 회부(의장 방침 제206호, '23.5.4)

2. 인사청문 실시 및 활동경과

가. 인사청문 실시경위

- 서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자 인사청문 특별위원회는 서울특별시의회와 서울특별시장간 인사청문회 실시 협약 및 인사청문 T/F 합의문('17.4.14.)을 근거로 서울특별시장으로 부터 접수된 인사청문회 개최요청('23.5.3.)에 따라 서울교통공사 사장 후보자(백호)에 대한 인사청문회를 실시하고('23.5.17), 인사청문 경과보고서를 작성·채택함

나. 인사청문 특별위원회 회의경과 : 제318회 임시회 폐회중

일 시	안 건	심 사 경 과	비 고
2023.5.3(수) 17:00~	1. 위원장 선임의 건 2. 부위원장 선임의 건	- 위 원 장 : 이병운 의원 - 부위원장 : 소영철 의원 - 부위원장 : 임규호 의원	※ 장소: 교통위원회 회의실
2023.5.17(수) 10:00~	1. 서울교통공사 사장 후보자 (백호) 인사청문의 건 2. 서울교통공사 사장 후보자 인사청문 경과보고서 채택의 건	- 서울교통공사 사장 후보자 (백호) 인사청문 - 서울교통공사 사장 후보자 인사청문 경과보고서 채택	※ 장소: 교통위원회 회의실

3. 자료제출 요구 및 서면질의 등

가. 자료제출 요구 및 접수

- 직무수행계획서 등 사장 후보자 채용 시 제출한 서류, 서울교통공사 임원추천위원회 의사록, 서울교통공사 사장 공모에 지원하게 된 직접적인 이유, 서울시 퇴직 후 경력 및 활동에 관한 사항, 서울시 재직 시절 주요 실적 및 증빙자료, 부채감축 및 경영구조 개선방안, 양공사 통합에 대한 입장, 혼잡도 개선 방안 등

나. 서면질의 및 답변서 제출

- 서면질의내용
 - 서울교통공사 사장으로서의 소신과 역할, 경영철학 및 전략, 서울교통공사의 경쟁력 향상 방안, 코로나19 이후 혼잡도 증가에 대한 개선방안, 노후시설 개선 계획 및 재원마련 대책, 재무구조 개선 방안, 고객서비스 향상 대책 관련, 공정한 인사 및 노동조합 관련, 지하철 상가 활성화에 대한 입장, 지하철 무인시스템 도입 관련 등
- 답변서 <붙임: 참고자료 5>

4. 인사 청문회 실시내용

가. 위원장 인사말씀 요지

- 서울교통공사는 지난 2017년 5월 31일 통합 공사 출범 이후 안전한 도시철도, 편리한 교통서비스를 목표로 신속한 대중교통 수단을 제공함으로써 서울시민의 복리증진에 기여하고 있음
- 특히 서울교통공사는 납입자본금 23조, 2023년도 예산 4조 1천억원, 직원 1만 6천여명을 관리하고 경영하는 명실상부 우리나라 최대의 지방공기업임
- 이런 막중한 책임을 지고 있는 서울교통공사를 앞으로 3년간 이끌어 나갈 백호 서울교통공사 사장 후보자에 대해 대표로서 경영능력과 정책수행 능력을 제대로 갖추었는지 인사청문회를 통해 철저히 검증하여 서울시민이 안심하고 도시철도 공공서비스를 이용할 수 있도록 노력할 것임

나. 서울교통공사 사장 후보자(백호) 정책 소견발표 요지

- 절대 안전 확보, 재정위기 극복 등 당면한 과제가 산적한 상황에서 서울교통공사 사장후보자로 내정되어 막중한 책임감을 느끼며, “안전하고 편리한 대중교통 수단 제공을 통한 시민 복리증진에 기여한다”는 공사 설립목적을 가슴에 새기고 업무에 임하겠음
- 첫째, 32년의 공직기간 동안 교통정책, 상수도 등 도시 인프라 관리뿐만 아니라 도시개발, 환경정책 등 다양한 분야에서 일한 경험을 바탕으로 조직 내부의 역량을 결집하고, 대외 지원 및 응원세력을 확보하는 등 공사의 당면 과제를 제대로 해결하겠음
- 둘째, 하루 7백만 시민이 이용하는 지하철의 안전 확보에 역량을 집중하겠습니다. 적기에 노후시설 교체 및 전동차 개량이 이루어질 수

있도록 과감한 투자를 이어 나가겠으며, 안전관리 체계와 안전 규정·매뉴얼 등을 정비, 교육과 훈련을 반복 시행하겠습니다.

- 셋째, 지속가능한 운영을 위해 당면한 재정위기를 극복해 나가겠습니다. 합리적 수준의 요금조정을 통해 영업수익 기준 요금 현실화율을 70% 수준으로 개선하고 공익서비스 비용, 노후시설 투자비 국·시비지원 확대 등을 위해 서울시, 정부, 국회 설득에 총력을 다하겠습니다. 아울러, 재정 정상화를 위해 뼈를 깎는 자구노력도 병행하겠습니다.
- 넷째, 미래 성장동력 확보를 위해 철저히 준비하겠습니다. GTX, 도심항공교통, 자율주행 등 모빌리티 도입·확대에 따라 교통공사의 정체성을 정립, 발전시켜야 할 때임. 지난 50년을 넘어 앞으로 50년은 종합교통기업으로의 대전환이 숙명인만큼 그간 쌓아온 경험과 전문성을 바탕으로 필요한 준비를 차근차근해 나가겠습니다.
- 교통공사 혼자만의 노력으로 해결할 수 없는 일들은 서울시, 서울시의회와 협력하고 고견을 들어 교통공사 발전을 위해 맡은 바 임무에 총력을 다하겠습니다.

다. 서울교통공사 사장 후보자에 대한 주요 질의·답변 요지

(1) 사장의 소신과 역할, 경영철학 등에 관한 사항

질 의 요 지	답 변 요 지
○ 교통공사의 운영 방안에 대한 의견? - 국비지원을 받기 위한 기획력 필요 - 큰 조직의 운영에 따른 적절한 조직관리 필요, 파트너십 이루는 방안에 대해서	○ 공사는 거대한 조직이고, 조직적 융합이 필요함에 따라 명확한 지시, 신속한 판단 하겠음 ○ 노동조합과의 협의를 통해 국비지원 추진하고 부사장 제도 검토하겠음

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> ○ 후보자는 교통전문가이긴 하지만, 경영전문가인지는 의문점이 듭 - 안전확보에서 과감한 투자를 하겠다고 했는데 구체적 방안과 재원확보 방안은? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지하철 시설물 노후도 높고, 그 시기를 놓치면 투자비가 증가되므로 전동차 교체를 제때 하겠음 ○ 중대재해법 시행에 따라 각 분야의 인사 사고 관리를 강화하고, 교통공사의 지속적 관리가 필요함 ○ 자체노력으로 9천억원 확보. 공사채 발행, 비용절감, 자산매각, 운임인상 등임 ○ 무임손실 지원은 기재부 설득으로 재원 확보 하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통공사 사장으로 되었을 때 가장 중요하게 생각하는 것은 무엇인지? - 특히 교통실장으로 있을 때 경영 악화시 소극적 대응의 모습이 보임 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1,200만명 시민들이 이용하는 지하철은 정시성도 중요하지만 안전이 매우 중요하다 생각됨 ○ 공사채 발행조건 변경 노력 등 적극 대응했었음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 공사는 3개의 조합이 있음. 노사관계를 어떻게 임할지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통노조, 통합노조, 올바른노조 3개가 있음 - 법과 원칙에 기반한 자율적인 노사관계가 필요함. 일방적으로 치우친 노사관계를 설정하지 않고 대화채널을 가동하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 사장이 된다면 가장 중점적으로 추진해야 할 사항은 무엇이라고 생각하는지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 안전이라고 생각함. 지하철은 정시성도 중요하지만 안전이 중요하다고 생각함. 이에 따른 투자도 아끼지 않겠음

질 의 요 지	답 변 요 지
○ 서울교통공사의 핵심적인 문제점 3가지는 무엇이라고 생각하는지?	○ 1. 시설 노후화로 지속적인 투자필요 2. 비효율적인 조직구조 3. 획일적인 근무 형태
○ 공사 경영개선 관련하여 특별히 추진할 것은 무엇인가?	○ 안전 강화가 절대적으로 필요함
○ 인사가 한쪽 출신으로 편중되는 경향이 있어 보임	○ 상임이사는 공개모집으로 능력으로 선정을 하므로 간부급은 골고루 편중되어 있음
○ 신사업 추진을 위해 전문경영인이 필요한 것 아닌가?	○ 기업적인 마인드가 필요한건 사실임. 하지만 중요한건 안전, 운영이므로 행정적인 면도 필요함
○ 기업 마인드로 사장은 무엇이 중요하다고 생각하나? - 만성적인 적자원인은?	○ 순수하게 이윤이라고 생각함 - 지속적인 노후 투자비 급증, 합리적 요금 조정 불가임
○ 여직원 비율이 증가하면서 다양한 문제가 발생될것로 생각됨. 여성직원들의 고위직 진출 확대가 필요하다고 생각함	○ 현장에 여직원 야간 근무를 위한 근무환경 개선을 하겠음 ○ 여성 간부 부족에 대한 문제의식을 가지고 있음
○ 공사에서는 임원들에게 단말기 할부금과 요금제를 지원하고 있으며, 공사의 지구노력이 필요 - 과도한 예산이 들어감. 감사결과 지적 받았고, 지방공무원법상 위반소지가 있음	○ 전적으로 동의함

(2) 정책현안 과제에 대한 사항

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> ○ 시장후보자 선정시 사전에 약속을 받았는지 <ul style="list-style-type: none"> - 퇴직을 2년 6개월 남긴 상태에서 명예 퇴직 신청한 이유 - 교통공사 사장 공고일과 동시에 모집일이 동일함. 내정자가 있었는지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 사전 언급 없었음 <ul style="list-style-type: none"> - 퇴직 6개월 전 공로연수 들어갔고, 후배들에게 양보하고자 과감하게 용퇴함 - 절차에 따라 공고 난 것으로 알고있음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 1시간 연장운행 시 정비 시간이 줄어들에 따른 대책은 무엇인지? <ul style="list-style-type: none"> - 노동자들의 근무환경 등에 대한 생각은 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 심야시간 이동수요 해소를 위해 추진하게 됨. 정비시간 감축은 첨단화된 기술을 통해 대비하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 하반기부터 요금인상이 계획되어 있는데 이에 대한 생각은? <ul style="list-style-type: none"> - 요금인상은 가장 나중에 했으면 하는 의견임 - 적자가 났을 때 요금인상이 가장 쉬운 방법이나 특히 무리한 업무지시로 구의역 김군 같은 사고가 발생되서는 안됨. 사람과 안전이 우선인 자구책 마련 필요 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 최근 확인했을 때 당초 4월경 300원을 인상할 계획이었으나, 150원으로 분리하여 하반기에 인상하는 것으로 알고 있음. 요금인상은 사전에 법적 절차에 따라 진행 되는 것임 <ul style="list-style-type: none"> - 요금인상에 대해서는 권한 밖이지만, 건의하도록 하겠음 - 안전은 우선적으로 확보필요. 노후시설 투자가 필요하다고 생각함
<ul style="list-style-type: none"> ○ 서부선 등 신규노선 개통예정임. 07년 도시철도 기본계획과 달라짐 <ul style="list-style-type: none"> - 민간사업으로 민간사업자의 변경계획 제안 등에 따른 의견은 - 서울교통공사는 공무원이 아닌 독립기업으로 경영혁신을 이룰 각오가 필요, 이용객중심, 수요자 중심의 정책 요청 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 민간사업자의 계획변경시 서울시와 서울연구원과의 협의를 통해 진행하고 있음 ○ 계획 변경시에는 주민간 양보와 설득도 필요하며, 추후 절차가 다시 진행되면 사업이 딜레이 될 수 있다는 점이 있음

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 상수도사업본부장 당시 폴리케톤 계량기 구매 관련</p> <ul style="list-style-type: none"> - 단계별로 구매하지 않은 이유는? - 공사는 부품하나로 시민 안전에 피해를 줄 수 있으므로, 사업 제안이나 자재 구매시 충분한 검토 필요 - 미세먼지 공기청정기 도입 관련 문제점 검토 	<p>○ 기존 청동계량기와 다른 폴리케톤 계량기로 국가기관 검증을 거쳤고, 조달청 우수제품으로, 발령시 이미 구매가 진행되고 있었음</p> <ul style="list-style-type: none"> - 말씀하신 사항에 대해 충분히 이해하고 반영하겠습니다
<p>○ 공사 인력구조 문제에 대하여 효율적인 조직운영 방안이 필요함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 특히 무기계약직이 정규직으로 전환되며 정규직의 역차별이나 내부승진 등에서 갈등이 있음. 이에 대한 입장은? - 직영 구내식당의 경우 84회 미운영 등의 사례가 있는데, 조직문화 해태에 관해 어떻게 개선할지? 	<p>○ 조직 내에서 일어나는 일의 결과물을 공정하게 배분하는 것이 공정이라 생각함</p> <p>○ MZ 노조에서 문제제기 하고 있는 사항으로 내부 승진 등과 관련하여 갈등 알고 있음</p> <p>○ 젊은 청년들은 박탈감을 가질 수밖에 없음. 사회적으로 용납될수 있는 수준으로 앞으로 채용시 공정의 가치가 실현될 수 있도록 하겠음</p> <p>○ 조직문화 해태에 관해서는 분야별로 체크하여 그에 맞춰 대안을 마련하겠습니다</p>
<p>○ 요금 현실화로 재정위기 극복이 현실적으로 가능한지?</p>	<p>○ 공사가 요금인상 관련해서 직접적으로 할 수 있는 건 없음</p> <p>○ 창동차량기지가 진접차량기지로 이전하면서 나오는 수익을 공사로 귀속하겠습니다</p>
<p>○ 미래 성장동력확보. GTX 개통시 수송이 감소 되는데 어떤 역할을 할수 있는지?</p>	<p>○ 3호선 승객이 감소 예정으로 심각한 고민이 필요함</p> <ul style="list-style-type: none"> - GTX-A 운영권 확보 시 누수되는 수입금을 커버할 수 있을 거라고 생각함

질 의 요 지	답 변 요 지
<p>○ 통합 후 자산도 늘고 부채도 늘고 부채 비율도 늘어나고 있는데, 특히 자본 잠식률도 늘어나고 있음</p> <p>- 공사채 발행은 공여지책이며 이자비용이 있으므로 궁극적인 재무구조 개선방안이 될 수 있는지?</p>	<p>○ 효율적인 운영이 안되었다고 보고있고, 경영적 마인드와 철학을 갖춰서 사업에 따른 비용편익분석을 통해서 추진하겠음</p> <p>- 사당역 복합환승센터 개발 임대 수익 창출 등 부동산 개발하겠고, 만성적인 적자 구조를 타개하기 위해서는 운임인상이 필수임</p>
<p>○ 서울은 정기권 종류가 하나뿐임 독일에서 나온 제도 아는지?</p>	<p>○ 독일에서 9유로 티켓을 시범도입 후 추진 중으로 서울시도 고민중으로 알고있음. 서울시나 정부의 정책이 정해지면 적극 협조하겠음</p>
<p>○ 교통수단분담률이 그간 줄고 늘었음. 이에 대해서 어떻게 생각하는지, 서울시 정책이 잘못된 것이 아닌지?</p>	<p>○ 대중교통 분담률을 높이는 게 맞음. 코로나19가 해제되고 따른 유가 보조금 등으로 자가용 이용이 늘었다고 생각함</p>
<p>○ 교통공사 후보자의 선정 관련</p> <p>- 후보자로 선정된 특별한 사유 뭐라고 생각하는지?</p>	<p>○ 공직자 윤리위원회에서 판단했다고 봄. 결과만 받았으므로 파악할 수는 없음</p>
<p>○ 2020년 11월 4일 이촌동 한강맨션을 구입 했는데, 그 이후 재건축 층수가 48층으로 개발된다고 전환되어 10억 이상의 이득을 얻을 것으로 보여짐</p> <p>- 부동산 투기의혹 여부에 대한 의견은?</p>	<p>○ 방배동 주택을 팔고 재건축되면 들어가 살기 위해 주택을 매입한 것으로 임대차 보호법으로 현재는 거주하지 않는 것임. 투기 의혹에 대해서는 동의할 수 없음</p>

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> ○ 교통은 전문적인 경험 및 지식이 필요함 개혁적인 방법이 필요함 ○ 통합이후 1,029명 조정, 행정안전부 가이드라인에 따라 자구노력중임. 외부지원 없이는 어렵는데 어떻게 할지? - 부동산 매각 세부상황 현황은? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공무원 생활을 하면서 축적된 경험을 잘 활용해 나가겠음 ○ 자구노력으로는 힘든게 사실임. 재정문제는 한개의 요인이 아닌 구조적인 문제임. 시의회 정부 설득 경험을 바탕으로 충분히 공익서비스 비용 확보하겠음 - 업무에 불필요한 부동산 국제4구역, 창동차량기지 진접 이전에 따른 개발이익 등이 자구노력에 보탬이 될것임
<ul style="list-style-type: none"> ○ 드론, UAM 등 지금까지의 교통 패러다임이 바뀐다고 생각함. 해당 사업들이 신성장 동력이 될거라고 생각함 - 인력 절감으로 재정이 확보될거라고 생각함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지하철로만 미래사업을 끌고 가긴 어려움. 현재 인프라를 활용해 UAM 버티포트 설치. 물류사업에도 역점을 두겠음 - 5~8호선은 이미 자동화 되어 1인승무를 하고있고 2호선 자동화 되어 있으므로 1인승무 도입이 되겠다고 생각함
<ul style="list-style-type: none"> ○ 재정이 악화되어 있는 상태에서 혁신프로젝트 가능한지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지하철을 그동안 통과하는 개념. 머무는 공간으로 생각을 안했다. 서울시와 협의하여 창조적인 공간으로 만들겠음. 비용은 서울시의 재정지원을 받겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 혼잡도 관련하여 어떠한 생각을 가지고 있는지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 역사 내 구조 분리, 동선분리, 인력배치 시행중임

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> ○ 퇴직공직자 취업제한 관련 <ul style="list-style-type: none"> - 2022년 12월 31일까지 도시교통실장으로 근무하여 전면 위배된다고 생각되는데 어떻게 생각하나? ○ 임원 추천 절차 관련 <ul style="list-style-type: none"> - 사장 결원발생에 따른 대응절차가 너무 늦어졌다고 생각됨 - 시장 추천 임원추천위원회 위원 2명은 후보자와 함께 근무하였는데, 이해관계가 있는 것은 아닌지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 공직자가 퇴직이후 일정기간 취업을 제한, 금지하는 것으로 알고 있음 ○ 교통공사 사장이 있고, 도시교통실장으로 직접적인 영향력을 행사하는 경우는 없었다고 보여짐 ○ 법과 규정에 따라 임원추천이 구성되고 진행된 것으로 봄 ○ 공적인 관계라 문제가 없다고 생각함
<ul style="list-style-type: none"> ○ 야간 근무가 가장 바쁜 시간으로 특히, 안전이 강화되어야 함. 현재 야간 근무 인원이 적정한지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 3조2교대에서 4조2교대로 인력증원없이 근무형태가 바뀌면서 인원이 줄었음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 인력증원 없이 4조2교대로 시범사업 진행하고 있고, 추후 단협으로 공식화함. 이 과정에서 근무형태 무단변경으로 국토부에서 과징금을 부과함. 또한, 역사 근무인원이 줄어들어 서비스질이 하락했는데 이에 대한 생각은? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 적절한 검토 없이 제도화 되어 애로사항이 있음. 서비스의 질이 낮아졌는지는 판단이 필요함 <ul style="list-style-type: none"> - 안전체계변경은 제대로 치유하고 인력의 적정성은 검토하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 전장연 시위 관련해서 어떠한 생각을 가지고 있는지? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 원칙에 따라 강력하게 대응해야 하며 고발 및 손해배상청구 요청했었음 <ul style="list-style-type: none"> - 운행 방해가 발생되면 경찰과 협력해서 원칙적으로 차단하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 요금인상은 최후의 수단이 되어야 함 <ul style="list-style-type: none"> - 요금인상 전 뼈를 깎는 노력이 우선되어야 함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 경비절감, 자산매각 등 시민들이 납득할 만한 자구노력이 필요함

질 의 요 지	답 변 요 지
<ul style="list-style-type: none"> ○ 신조전동차 도입 시 최저가 입찰제로 진행중으로, 내구연한이 초과된 전동차도 많음 납품 지연이 발생하여 소송 중으로 행정력 낭비중임 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중요소송으로 관리하고 챙기겠음 <ul style="list-style-type: none"> - 전동차 시장은 독과점 구조임 납기가 지연된 것은 공기 단축을 위해 업체와 잘 협의 하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 신조차 도입되면 유지보수 인력이 감소되어야 하는데 잘 되지 않는 것 같다. 경영개선도 수반되어야 하지 않나? 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 신조차 도입시 고장률이 감소되는 것은 맞음. 취임하게 되면 파악해서 검토하겠음
<ul style="list-style-type: none"> ○ 노후전동차를 활용하면 혼잡도 개선은 물론 예산도 절감할수 있다고 생각함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 수명은 20년 정밀안전진단하여 5년 추가 사용가능. 경제적 수리비용 한계에 맞춰 구입 또는 수리를 판단하여 진행하겠음

라. 서울교통공사 사장 후보자 최종발언 요지

- 오늘 청문회에서 위원님들께서 말씀해주셨던 고견은 공사 발전에 많은 도움이 될것으로 생각하며, 지적하신 문제들과 해결해야할 과제들은 앞으로도 잘 챙기겠음
- 천만 시민들께서 부여하신 교통공사의 본연의 임무를 추진하는데 적극 임할 것을 약속드립니다

5. 인사청문 요약 및 종합의견

“서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자 인사청문 특별위원회”(이하 “특별위원회”라 한다.)는 2023년 5월 17일 서울교통공사(이하 “공사”라 한다.) 사장 후보자에 대한 경영능력 및 정책수행능력 등에 대한 인사청문회를 개최하여 후보자가 공사 사장으로서의 전문성과 식견, 공사 현안과제 등에 대한 이해도 등 다각적인 관점에서 심도 있는 청문을 실시하였는 바, 그 주요 내용 및 의견은 다음과 같음

가. 경영능력 등에 관한 인사청문 요약

첫째, 서울교통공사 사장에 응모한 이유 및 임명 과정에 대해

서울의 도시 경쟁력이자 서울의 대표 브랜드인 “서울 지하철”을 운영하는 서울교통공사는 17,000여명의 임직원이 영업거리 320km에 하루 650만명을 수송하기 위해 애쓰고 있음

최근 서울교통공사는 전장연 열차운행 방해, 어르신 무임승차, 지하철 요금조정 등 각종 사회적 이슈의 중심에 서 있으며, 이러한 도전과 역경을 슬기롭게 극복하고 해결해 나가야 하는 절체절명의 순간이라고 밝힘

공직생활 중 도시교통실장 등을 통해 얻었던 경험을 교통공사 임직원들과 공유하고, 호흡을 맞춰 “만성적자”라는 늪에 빠진 서울교통공사를 개선하고, 세계 최고의 철도기관으로 거듭나는데 함께 하고 싶으며, 일은 효율적으로, 보상은 공정하게, 결정은 신속하고, 자신은 명확하게 한다는 신념과 업무철학으로 임하겠다고 밝힘

둘째, 공사의 최우선 해결과제와 가장 중요한 임무에 대해

서울교통공사는 새로운 50년을 준비해야 하는 현시점으로 지속 가능한 지하철 운영에 위협을 받고 있고, 매년 늘어나고 있는 재정적자 문제를 해결하는 것이 가장 중요한 당면 과제라고 하였습니다

특히, 재정적자 문제를 해결하기 위해서는 내부 경영혁신을 통한 비용절감, 비운수수익 분야를 적극 개척하는 한편, 운임인상, 무임수송 국비보전 등 구조적 적자 해결요인을 추진함으로써 재정자립의 기반을 구축해나가는 것이 필요하다고 함

뿐만 아니라 공사의 미션인 안전하고 편리한 교통서비스 제공과 시민들의 안전을 위해 최우선적으로 안전확보가 기본이 되어야 함에 따라, 우선 노후시설 개선 투자를 적기에 완료하여 안전사고의 근본원인을 해결하고, 안전관리체계와 안전관련 규정 등을 세밀하고 정교하게 재정비 하겠다고 밝힘

셋째, 사회적 이슈인 출퇴근 시 지하철 혼잡도 개선에 대해

지하철 혼잡도 문제해결을 위해서는 열차 증차가 가장 효과적이나 비용과 시간이 많이 소요된다는 점에서 단기적으로 시설적으로 동선적으로 안내요원 및 관련 TF 운영을 통해 혼잡도를 분산하고 혼잡정보를 시민들에게 제공하여 사전에 확인토록 하는 등 다양한 방법으로 혼잡도 완화를 위해 노력하고 있다고 하였습니다

그러나, 이러한 대책들은 기존에 논의되고 기 시행중인 대책들로 혼잡도 완화에 근본대책이 되지 않고 있다는 지적과 시민의 안전확보를 위해 교통위원회와 긴밀한 협의를 통해 해안들을 찾아가야 한다는 제안에 대해 동의하고 적극 협조하는 등 지하철 혼잡도 완화를 최선을 다하겠다고 답함

넷째, 공사의 누적 부채의 이유와 재무구조 개선에 대해

공사의 누적 부채는 6조원으로 그 중 가장 많은 부분을 차지하는 것은 노후시설 재투자 등 재원마련을 위한 공사채(차입금)으로, 운수수익 등 영업수익(17,684억원)으로 인건비 등 영업비용(27,029억원)을 충당하지 못하는 상황에서 노후시설 투자비 중 국·시비로 지원되지 않는 재원 등을 차입(공사채)으로 조달함에 따라 부채가 누적되고 있다고 하였음

이러한 구조적 악순환 해소를 위해서 단기 개선방안으로 적기 운임인상과 함께 공익서비스비용 국비지원 확보 노력을 통해 현 재무구조 안정화를 도모하겠다고 하였으며, 중장기 재무구조 재정립을 위해 다양한 운송수단을 운영하는 종합 교통기업으로의 전환과 실효성 있는 역세권 개발 모델 도입하겠다고 밝힘

다섯째, 신조전동차 도입시 납품지연 방지와 유지보수 인력 절감에 따른 경영개선안 필요에 대해

서울교통공사의 노후전동차 교체를 위해 신조전동차 구매계약은 지방계약법에 따라 2단계 경쟁입찰(규격·가격 분리입찰)에 의한 최저가 낙찰방식으로 시행하고 있으나 한정된 전동차 제작업체의 과도한 물량 확보 등으로 인해 신조전동차 납품이 지연되는 등 적기에 전동차를 도입하지 못함에 따라 시민안전에 문제가 발생하고 납품지연으로 소송이 제기됨에 따라 불필요한 행정력이 낭비되고 있다는 점에서 계약방법의 개선과 업체와 협의를 통해 납품지연을 사전에 방지할 수 있는 방안을 마련토록 노력하겠다고 밝힘

또한, 신조차 도입시 고장률 등이 감소함으로 인해 유지관리 인력이 절감되는 것은 사실이므로 향후 해당 사항을 면밀히 검토하여 경영개선방안을 마련토록 하겠다고 밝힘

여섯째, 공사 인력구조와 근무방식 변경에 따라 발생한 문제점 개선에 대해

서울교통공사의 무기계약직의 정규직 전환으로 인해 기존 직원들이 역차별을 느끼고 내부승진 등에 있어 박탈감과 상실감을 가지는 등 문제가 있는 것으로 알고 있으며 또한, 인력증원 없이 4조2교대로 시범사업을 진행함으로써 역사 근무인력이 줄어들어 대시민 서비스 질이 하락하는 등의 문제를 해결하기 위해 노조와 함께 조직내에서 일어나는 일의 결과물을 공정하게 배분하는 방안을 고민하고 사회적으로 용납 될 수 있는 수준으로 채용시 공정의 가치가 실현될 수 있도록 노력할 것임을 밝힘

또한, 4조2교대는 적절한 검토 없이 제도화됨에 따라 애로사항이 있으므로 근무 서비스의 질이 악화되었는지 점검하고 안전체계변경을 제대로 치유하고 인력운영의 적정성을 재검토하여 직원들이 근무환경을 개선하기 위해 노력하겠다고 밝힘

나. 종합의견

서울교통공사 사장 후보자(백호)에 대한 인사청문회 개최를 통해 후보자의 경영능력 및 정책수행 능력 등에 대해 특별위원회에서 충분히 검증하였음

지난 '23년 1월 27일부터 서울교통공사 사장이 공석인 상태로 있는 바, 조속히 사장을 선임함으로써 조직의 안정화를 도모하고, 만성적인 적자운영인 서울교통공사의 운영 안정화를 통해 서울시민들이 하루 속히 안전하고 편리하게 지하철을 이용할 수 있도록 해야 할 것임

특히, 사장 후보자의 경우 서울시 공무원으로 '96년부터 27년간 재직하면서 교통기획관, 도시교통실장까지 지냈다는 점 등을 고려할때 서울교통공사 업무에 대한 이해도가 높고 상급기관인 서울시뿐만 아니라 서울시의회와 원활한 소통과 협의가 가능하다고 판단됨

또한, 후보자의 지하철을 포함한 다양한 교통정책과 관련한 경력과 노하우 등을 고려할 때 현재 서울교통공사가 처해 있는 재정적 어려움과 경영난을 효과적으로 개선하는데 기여할 수 있을 것으로 판단되며 이를 통해 서울시민의 안전을 담보하고 서울 지하철의 안정적 운영 및 관리를 성공적으로 추진할 수 있다는 점을 고려하여 후보자를 서울교통공사 사장에 임명하는 것에 동의함

다만, 오래된 공직경험이 서울교통공사의 적자구조 및 당면현안 등을 해결하기 위한 혁신방안 도출에 오히려 저해될 우려가 있으며, 실제로 후보자가 제시한 경영대책들이 요금인상 및 국비 지원 등을 전제로 하고 있다는 점에서 새로운 혁신방안 마련도 필요함. 또한, 인사청문 과정에서 서울교통공사 사장 후보자로서 권한이 없는 부분에 대한 답변을 통해 논란을 야기한 부분에 대해서는 개선이 필요할 것으로 판단됨

향후 후보자가 서울교통공사 사장으로 최종 임명된다면 서울교통공사를 책임지고 이끌어가며 직무를 수행함에 있어 인사청문회에서 특별위원회 위원들이 지적한 문제점에 대한 개선대책을 마련하고 제시한 정책 제안에 대하여 적극 검토하여 서울교통공사의 경영정상화에 최선을 다해줄 것을 권고함

6. 첨부자료

[참고자료 1] 서울교통공사 사장(백호) 이력서(별도첨부)

[참고자료 2] 서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자 인사청문
특별위원회 위원 및 직원명단

[참고자료 3] 서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자 인사청문
특별위원회 의사일정

[참고자료 4] 서울교통공사 사장 후보자 인사청문회 실시계획안

[참고자료 5] 서울교통공사 사장 후보자 인사청문을 위한 서면질의
답변서(별도첨부)

【참고자료 1】 서울교통공사 사장(백호) 이력서(별도첨부)

1. 성 명	백 호(白 虎)
2. 생년월일	1964. 6. 13.
3. 주 소	서울시 성동구 마장로 137, 텐즈힐아파트 - 동 -호(상왕십리)
4. 학 력	'82.12. : 대입검정고시 '87.02. : 단국대학교 행정학(학사) '07.12. : 미국 콜로라도대학교 대학원 행정학과(석사)
5. 주요경력	'12.08. ~ '14.12. : 서울특별시 도시교통본부 교통기획관 '16.07. ~ '18.07. : 광진구청 부구청장 '18.07. ~ '19.06. : 서울특별시 평생교육국장 '19.07. ~ '21.04. : 서울특별시 상수도사업본부장 '21.04. ~ '22.12. : 서울특별시 도시교통실장 '23.02. ~ '23.05. : 서울시립대 스마트시티학과 초빙교수

【참고자료 2】

**서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자
인사청문 특별위원회 위원 및 직원명단**

< 위원명단 >

구 분		위 원 명
위원장	국민의힘	이병윤 의원
부위원장	국민의힘	소영철 의원
	더불어민주당	임규호 의원
위 원	국민의힘	경기문 위원, 김용일 위원, 김종길 위원, 송경택 위원, 윤기섭 위원, 윤영희 위원, 이경숙 위원, 이종배 위원, 정지웅 위원
	더불어민주당	김 경 위원, 성흠제 위원, 최재란 위원

< 직원명단 >

직 위	직 원 명
전 문 위 원	수석전문위원 장훈, 전문위원 박준영
의사지원팀장	민향식
입법조사관	이성엽, 온순현, 안진주, 김유라, 남승연
주 무 관	배효인, 두미정, 이동남

【참고자료 3】

서울특별시의회 서울교통공사 사장 후보자
인사청문 특별위원회 의사일정

일 시	안 건	장 소
2023. 5. 3(수) 17:00	1. 위원장 선임의 건 2. 부위원장 선임의 건	교통위원회 회의실
2023. 5. 17(수) 10:00	1. 서울교통공사 사장 후보자 인사청문의 건 2. 서울교통공사 사장 후보자 인사청문 경과 보고서 채택의 건	교통위원회 회의실

【참고자료 4】

서울교통공사 사장 후보자 인사청문위원회 실시계획안

■ 인사청문회 개요

가. 목 적

- 2017. 4. 14자로 서울특별시의회와 서울특별시간 체결된 인사청문회 실시 협약에 따라 서울교통공사 사장 임명후보자에 대한 인사청문회 실시를 통하여 경영능력과 자질을 갖춘 우수 인재 영입을 도모하고자 함

서울특별시의회와 서울특별시간 인사청문회 실시 협약서('17. 4. 14)

1. 본 협약에 의한 인사청문회 실시 대상은 「지방공기업법」 제49조 및 제76조의 규정에 의하여 설립한(설립예정 포함) 서울특별시 산하 지방공사·지방공사의 장으로 하며, 추후 대상기관을 확대해 나가도록 노력한다.

서울특별시 산하 지방공기업의 장 임명 후보자에 대한 인사청문 T/F 합의문('17. 4. 14)

3. 시의회는 시장의 인사청문 요청서가 접수된 날부터 휴무, 공휴일을 제외한 10일 (인사청문회는 차수 변경 없이 1일) 이내에 <별지 2>의 내용이 포함된 임명 후보자에 대한 인사청문 경과보고서를 송부하여야 한다.

나. 안 건

- 서울교통공사 사장 후보자(백호) 인사청문회

다. 인사청문회 실시 일자

- 2023. 5. 17(수) 10:00

라. 장 소

- 서울시특별시의회 교통위원회 회의실

■ 인사청문회 진행방식

- 가. 위원회는 임명후보자를 출석하게 하여 언론 공개 등에 대한 동의 여부를 확인하고, 선서를 하게 한 후 10분의 범위에서 임명후보자의 정책 소견을 들은 다음 질의를 행하고 답변과 의견을 청취하는 방식으로 운영.
- 나. 위원의 질의는 일문일답의 방식으로 한다. 다만, 위원회의 의결이 있는 경우 일괄질의나 서면질의 등 다른 방식을 병행할 수 있음.
- 다. 위원별 본질의시간은 답변시간을 포함하여 15분을, 보충질의는 10분을 초과할 수 없음.
- 라. 보충질의는 다른 위원의 본질의 종료 후에 실시하고, 보충질의 횟수는 제한하지 않음. 다만, 보충질의시간이 10분을 초과하게 되면 위원장은 질의시간 초과안내 후에 다른 위원에게 발언을 허가할 수 있음.

■ 자료제출요구

위원회 위원은 위원장을 거쳐 시 및 서울교통공사에 임명후보자 인사청문과 관련된 자료 제출을 요구할 수 있으며, 서울시 및 서울교통공사는 청문회 개최 24시간 전까지 답변자료를 제출해야 한다.

■ 인사청문 경과보고서 채택

- 가. 인사청문 경과보고서 기재사항
 - 청문개요, 청문특위 활동경과, 청문 실시 내용, 심사결과 요약, 첨부자료 (임명후보자 이력서, 특별위원회 위원 명단, 인사청문계획서, 자료 미제출 사유, 서면질의 답변서 등)
- 나. 서울교통공사 사장 후보자(백호) 인사청문 경과보고서는 위원회에서 의결하여 채택함

【참고자료 5】 (별도첨부)

서울교통공사 사장후보자
인사청문을 위한 서면질의에 대한 답변서

사장으로로서의 역할, 전략 등

○ 서울교통공사 사장에 응모한 이유 및 사장 임명후보자로 최종 선정된 이유가 무엇이라 생각하는가?

- 세계적 수준인 서울의 대표브랜드 ‘서울 지하철’은 1974년 1호선 개통을 시작으로 50년간 서울시 전역을 연결하는 핵심 교통수단으로써 서울이 지금의 도시경쟁력을 갖추는 데 핵심적인 역할을 해왔습니다.
- 한편 수송원가 대비 낮은 운임 등 구조적 원인에 기인한 만성적자 문제와 지하철 혼잡, 전장연 시위 등 현안문제에 대해서 이제는 혁신과 공정의 가치로 이해관계자와 협력을 통해 해결해 나가야 할 시점이라고 생각합니다.
- 다년간 정책부서와 현업부서를 두루 거치며 쌓인 조직관리 경험과 교통정책 업무 경험을 살려 현재 교통공사에 당면한 문제들을 직접 분석하고 그 해결책을 찾아가는 것이 제가 잘 할 수 있는 부분이라고 생각하여 지원하게 되었습니다.
- 지난 50년을 양분 삼아 새로운 50년을 준비하는 교통공사의 중요한 기로에서 저의 경험들이 잘 활용될 거라는 기대감으로 저를 후보자로 선정해주시지 않았나 생각합니다.

○ **교통공사에 대한 내정자의 평소 생각은 무엇인가?**

- 서울교통공사는 1~8호선 298.1km, 275개역을 운영하며 하루 평균 약 631만명 시민이 이용하는 도시철도의 운영기관으로 서울을 대표하는 공기업입니다.
- 교통공사의 열차 정시 운행률, 수송인원 등 주요 데이터를 세계 주요 도시와 비교해보면 교통공사가 세계 최고 수준의 교통 서비스를 제공하고 있다는 것을 알 수 있습니다. 이는 하루 아침에 그리고 어느 한 두사람에 의해서 만들어진 것이 아니라 교통공사 임직원 모두가 노력한 결실이라고 생각합니다.
- 다만, 지속되어온 지하철 재정적자 문제 등은 심도 높은 고민과 해결책이 마련되어야 한다고 생각하고, 이 부분에 대해서는 교통공사 스스로의 노력만으로는 한계가 있다고 생각합니다.
- 정부, 시의회 등 다양한 이해관계자와의 충분한 논의를 통해 시민이 공감할 수 있는 달라진 교통공사로 거듭날 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○ 과거 서울시에서 재직하셨는데 재직 중 본인의 업적에 대한 자체평가를 한다면?

- 32년의 공직생활 동안 도시개발계획, 상수도 관리, 교통정책 수립, 언론지원 등 다양한 분야에서 일하였습니다. 이 중 가장 성취감이 크고 전문성을 키울 수 있었다고 생각하는 분야는 상수도 관리, 도시교통 등 주로 시민들이 직접 체감할 수 있는 라이프 라인(Life-Line)을 관리하는 곳이었다고 생각합니다.
- 2003년 뉴타운(New Town) 개념을 도입하여 당시 노후화된 은평, 길음, 왕십리 3곳을 시범지구로 지정하여 뉴타운 개발을 최초로 시행하였고, 이는 서울이 한 단계 업그레이드 되는데 많은 부분 기여했다고 생각합니다.
- 또한 교통기획관으로 근무하면서 지하철 9호선과 우이신설선의 자본 재구조화 사업을 진행했었고, 민자노선에 대해 운영구조 안정화에 기여했습니다.
- 민선 10기 서울시정이 출범하면서는, 도시교통실장으로 부임해 스마트 모빌리티 시티 플랜(Smart Mobility City Plan)을 만들어 서울의 미래 교통체계에 대응하는 모빌리티의 정책적 기틀을 마련한 바 있습니다.
- 다양한 분야에서 일했던 저의 경험들이 교통공사가 안전하고 쾌적하며 지속가능한 서비스를 제공하는데 일조할 수 있다고 생각합니다.

○ 과거 서울시에서 근무한 경험이 서울교통공사 사장 업무를 수행하는데 어떤 도움이 될 것이라 생각하는가?

- 저는 서울시에서 교통정책, 특히 지하철 정책을 수립하는 업무를 맡아왔고, 최근까지도 서울시 대중교통을 책임졌습니다.
- 지하철 1시간 연장운행 재개, 약자와 동행실현을 위한 지하철역 승강편의시설 확충 사업, 이태원 참사 이후 불거진 지하철 혼잡도 관리 등 서울교통공사와 직접적으로 연계된 정책사업을 일선에서 지휘·감독한 경험이 있습니다.
- 또한 교통공사뿐만 아니라 지하철 9호선, 우이~신설선, 신림선 등 민자 철도사업의 운영구조 재구조화 과정에서 첨예하게 대립하는 이해관계자를 이해와 설득을 통해 운영구조를 안정화시킨 경험이 있습니다.
- 지하철은 수송분담률이 가장 높은 대중교통수단으로 지하철 운영을 위해서는 많은 인프라 설비와 운영인력이 필요하고, 이로 인해 파생되는 안전 문제, 자원확보 문제 등을 다각적으로 해결할 필요가 있는 분야이기도 합니다.
- 저는 서울의 교통정책을 수립하고, 다양한 이해관계자를 설득해 나갔던 경험이 서울시, 시의회, 공사 노조 등 대내외 업무를 조정하고 교통공사가 한 단계 발전하는 데 큰 도움이 될 것으로 생각합니다.

○ 서울교통공사 사장의 역할과 책임은 무엇이라 생각하는가?

- 서울교통공사는 1~8호선 298.1km, 275개역을 운영하며 하루 평균 약 631만명 시민을 수송하는 도시철도 운영기관으로 설립목적은 안전하고 편리한 대중교통수단을 제공하여 시민의 복리증진에 기여하는 것입니다.
- 많은 시민의 일상과 밀접하게 연결되어 운영되는 지하철의 특성을 고려하여 안전을 기본으로 시민에게 최대한의 교통복지가 제공될 수 있도록 노력하는 것이 사장의 기본적인 역할과 책임이라고 생각합니다.
- 또한, 서울시의 출자기관인 만큼 서울시의 재정적, 행정적 지원을 통해 공공서비스를 제공하는 주체로서의 공공성과 이윤 추구 기업으로서의 효율성을 조화롭게 맞춰가는 역할도 해야 한다고 생각합니다.
- 이러한 사장의 역할과 책임을 명심하여 시민이 공감할 수 있는 교통복지를 실현하도록 최선을 다하겠습니다.

○ 서울교통공사 사장으로서 갖추어야 될 덕목은 무엇이고, 본인은 얼마나 부합된다고 생각하는가?

- 서울교통공사는 300km에 달하는 운영노선, 1만7천여명 직원, 5개 자회사를 운영하는 등 규모면에서 글로벌 수준의 기업입니다.
- 규모에 걸맞게 대내외적으로 지하철을 안전하게 운영할 기반을 조성하고, 이질적인 조직문화의 융합, 노사간 화합 등 내부적으로는 통합의 시너지를 발휘할 수 있는 능력이 교통공사 사장에게는 필요하다고 생각합니다.
- 대외적으로는 서울시, 시의회, 지역주민 등과 협력관계를 공고히 하며 지역문제와 정책적 문제를 해결하는 노하우와 의지 또한 필요하다고 생각합니다.
- 공직기간 동안 다양한 형태의 조직에서 일했던 저의 경험과 지식들이 교통공사가 하나의 통합된 조직으로 지역문제와 공사 앞에 놓인 현안문제를 해결하는데 일조할 수 있다고 생각합니다.

○ **서울교통공사 사장으로서의 운영 소신과 포부는 무엇인가?**

- **안전우선, 고객만족, 혁신경영의 가치를 중심으로 만성적자의 교통공사를 개선하여 세계 최고의 도시철도 운영기관으로 거듭나게 하겠습니다.**
- **첫째, 시스템 기반 안전운행으로 휴먼에러가 발생하지 않도록 하겠습니다. 저뿐만 아니라 전 직원의 마음속에 안전이 확고히 자리잡도록 하고, 여기에 ICT 기반 빈틈없는 안전시스템을 구현하는 등 안전신뢰성을 견고히 하겠습니다.**
- **둘째, 고객서비스를 강화하고 관계기관과의 협력을 강화하겠습니다. 서울비전과 일치하는 약자와의 동행사업으로 누구나 편리하게 지하철을 이용하고, 대내외 고객의 소리를 경청하겠습니다.**
- **셋째, 미래 성장동력 발굴로 자립경영 체계를 구축하겠습니다. 비운수수의 분야를 적극 개척하고, 공사의 중장기 발전전략 수립 및 의사결정을 지원하는 미래전략위원회를 설치해 공사의 적자구조를 해결토록 하겠습니다.**
- **마지막으로, 효율적인 조직운영으로 혁신경영 체계를 공고히 해나가겠습니다. 혁신주도형 조직운영 및 창의적인 업무체계를 갖추므로 조직을 효율화 시키겠습니다.**

○ 현재 서울교통공사가 당면한 가장 큰 문제는 무엇이라 생각하는지?

- 현재 지하철 혼잡과 노후화된 지하철 환경, 그리고 매년 늘어나고 있는 적자로 서울지하철의 지속가능성이 위협받고 있습니다.
- 이를 개선하기 위해 먼저 지하철 이용 시민이 안전사고에 노출되지 않도록 안전예산을 적극적으로 확보해 노후시설을 개량하고 역사 및 차량 내 혼잡도를 낮추기 위해 혼잡구간 증회 운행, 역사 혼잡도 모니터링 시스템 구축 등 안전한 지하철 환경을 조성해 나가는 것이 필요하다고 생각합니다.
- 내부적으로는 경영혁신을 통한 비용절감, 비운수수의 분야를 적극 발굴하는 한편, 운임인상, 무임수송 국비보전 등 구조적 적자 해결요인을 추진함으로써 재정자립의 기반을 구축해나가는 것이 필요하다고 생각합니다.

○ 서울메트로와 도시철도공사 통합 이후에 가장 큰 변화는 무엇이라고 생각하는지?

- 양 공사 통합을 통해 하나의 서울지하철로 시민의 입장에서 안전과 서비스의 개선을 이뤄냈습니다.
- 특히, 통합에 따른 중복인력을 역사 등 현업분야로 재배치하고, 1~8호선까지 안전관리를 일원화하여 비상상황 발생시 유기적으로 대응할 수 있도록 하는 등 안전을 강화하였습니다.
- 또한, 기관별, 호선별로 상이한 각종 시설 등을 표준화하고 콜센터·유실물 센터의 통합운영 등 단일 서비스 제공으로 시민 불편사항을 신속히 해결할 수 있도록 하였습니다.
- 향후, 트램, 도심항공교통 등 다양한 운송수단을 운영하는 종합교통기업으로의 전환 추진을 통해 시민들이 더 편리하고 안전하게 서울지하철을 이용할 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 과거 서울시 다양한 실국에서 공직생활을 했는데 그 중에 가장 보람된 정책 및 결과물이 있다면?

- 가장 성취감이 크고 전문성을 키울 수 있었다고 생각하는 분야는 상수도 관리, 도시교통 등 주로 시민들이 직접 체감할 수 있는 라이프 라인(Life-Line)을 관리하는 곳이었다고 생각합니다.
- 2003년 뉴타운(New Town) 개념 도입으로 당시 노후화된 은평, 길음, 왕십리 3곳을 시범지구로 지정하여 뉴타운 개발을 최초로 시행하였고, 이는 서울이 한 단계 업그레이드 되는데 많은 부분 기여했다고 생각합니다.
- 민선 10기 서울시정이 출범하면서는, 도시교통실장으로 부임해 스마트 모빌리티 시티 플랜(Smart Mobility City Plan)을 만들어 서울의 미래 교통체계에 대응하는 모빌리티의 정책적 기틀을 마련한 바 있습니다.
- 다양한 분야에서 일했던 저의 경험들이 교통공사가 안전하고 쾌적하며 지속가능한 서비스를 제공하는데 일조할 수 있다고 생각합니다.

○ 서울교통공사 사장이 된다면 가장 중요하게 생각하는 하나의 당면 과제가 있다면?

- 서울교통공사는 새로운 50년을 준비해야 하는 현시점에서 지속 가능한 지하철 운영에 위협을 받고 있습니다. 매년 늘어나고 있는 재정적자 문제를 해결하는 것이 가장 중요한 당면 과제라고 생각합니다.
- 재정적자 문제를 해결하기 위해서는 내부적으로는 경영혁신을 통한 비용절감, 비운수수익 분야를 적극 개척하는 한편, 운임인상, 무임수송 국비보전 등 구조적 적자 해결요인을 추진함으로써 재정자립의 기반을 구축해나가는 것이 필요하다고 생각합니다.

○ 서울교통공사의 '안전한 도시철도, 편리한 교통서비스'라는 미션을 수행하기 위한 내정자의 경영철학은 무엇인가?

- 저는 시민과의 공감대 형성을 통해 안전우선, 고객만족, 혁신 경영을 핵심가치로 서울 지하철을 운영하고자 합니다.
- 첫째, 시스템 기반 안전운행으로 휴먼에러가 발생하지 않도록 하겠습니다. 저뿐만 아니라 전 직원의 마음속에 안전이 확고히 자리잡도록 하고, 여기에 ICT 기반 빈틈없는 안전시스템을 구현하는 등 안전신뢰성을 견고히 하겠습니다.
- 둘째, 고객서비스를 강화하고 관계기관과의 협력을 강화하겠습니다. 서울비전과 일치하는 약자와의 동행사업으로 누구나 편리하게 지하철을 이용하고, 대내외 고객의 소리를 경청하겠습니다.
- 마지막으로, 자립경영을 위한 혁신경영 체계를 점검하고 공고히 해나가겠습니다. 비운수수익 분야를 적극 개척하고, 혁신주도형 조직운영 및 창의적인 업무체계를 갖추므로 조직을 효율화 시키겠습니다.

○ 공사 미션 달성을 위해 공사가 최우선적으로 해결해야 되는 과제는 무엇이라 생각하는가?

- 공사의 미션인 안전하고 편리한 교통서비스 제공을 위해서는 최우선적으로 안전확보가 기본이 되어야 한다고 생각합니다. 지하철은 다중이용시설로 안전사고 발생시 많은 인명피해로 이어질 수 있기 때문입니다.
- 우선 노후시설 개선 투자를 적기에 완료해 안전사고의 근본원인을 해결해야 합니다.
- 또한, 안전관리체계와 안전관련 규정 등을 세밀하고 정교하게 재정비하고, 전 직원의 마인드 전환교육과 훈련을 반복 시행하여 인적오류로 인한 안전사고를 최소화해야 합니다.
- 마지막으로 최근 이태원 사건으로 지하철 혼잡에 대한 시민의 우려가 있는데, 역사 및 차량 내 혼잡도를 낮추기 위해 혼잡구간 증회 운행, 역사 혼잡도 모니터링 시스템 구축 등 혼잡으로부터 안전한 지하철 환경을 조성해 나가는 것이 또한 필요하다고 생각합니다.

○ 서울시와의 관계 속에서 교통공사의 지속가능한 경영구조 확보를 위해 내정자가 생각하고 있는 정책방안은?

- 시민 누구나가 안전하고 편리하게 서울 지하철을 지속적으로 이용하기 위해서는 무엇보다 교통공사의 구조적 적자문제 해소를 위한 이해관계자들의 이해와 결단이 필요합니다.
- 교통공사 재정적자 원인을 자세히 살펴보면, 수입은 고정되어 있는데 반해, 비용은 지속적으로 증가되고 있습니다.
- 이를 개선하기 위해서는, 역세권 개발 사업, 차량기지 등 보유 자산을 활용한 복합개발사업 등 비운수수익 중심의 수익확보와 요금인상이 반드시 필요하다고 생각합니다.
- 한편 비용절감을 위해서는, 정부 공기업 혁신기조에 부합하는 고강도 자구노력과 공익서비스 비용 및 노후시설 재투자 비용 등 정부와 시차원의 재정지원이 제도적으로 이행될 수 있도록 노력해야 합니다.
- 지금 우리가 누리고 있는 서울 지하철의 교통편익이 지속되기 위해서는 정부, 서울시, 시민, 그리고 교통공사 모두의 이해와 결단이 필요하고, 이를 통해 자립경영 구조가 만들어진다면 보다 개선된 공공서비스가 확대될 것으로 기대합니다.

○ 주요 사업 추진 시 市 의회와의 바람직한 관계 속에서 성공적인 성과를 창출할 수 있는 내정자의 복안이 있는지?

- 시의회의 목소리는 시민의 목소리와 같다고 생각합니다. 의원님들의 전문적인 조언과 의견을 충분히 듣고, 시민이 공감하는 사업들을 추진하는 것이 교통공사의 책무라고 생각합니다.
- 공사가 추진하고자 하는 사업은 시의회의 긴밀한 지원과 협조가 뒷받침 될 때 성공적으로 추진될 수 있음을 잘 알고 있습니다.
- 현안과 주요사업 추진 시 시의회 업무보고나, 필요시 의원님들을 찾아뵈어 사업추진에 대한 고견을 듣고 사업에 적절히 반영하도록 하겠습니다.

○ 4차 산업혁명 기술을 활용하여 스마트 지하철 안전체계 구축을 위한 내정자만의 디지털 혁신 전략이 있는지?

- 4차 산업혁명기술을 활용한 안전의 시스템화를 위해 ① 스마트 스테이션 시스템 구축, ② 상태기반 유지보수 시스템 ③ 드론을 활용한 시설물 점검 등 디지털 혁신 안전체계를 구축하고자 합니다.
- 첫째, '25년까지 전 역사를 스마트 스테이션으로 개선하겠습니다. 3D 기반 고성능 자동감시 CCTV를 활용하여 역사 운영설비를 실시간 모니터링하고 원격으로 제어가 가능하도록 하여 빈틈없는 안전시스템을 구현하겠습니다.
- 둘째, 전동차에 상태기반 유지보수 시스템을 적용하여 정비 주기를 최적화하고 예지정비를 통해 사고·장애를 최소화하겠습니다.
- 셋째, 드론을 활용하여 근접 접근이 어려운 터널 및 교량 등 대형 구조물의 유지관리 체계를 구축하겠습니다. 특히, 딥러닝 영상분석을 활용한 정밀점검을 통해 유지관리의 신뢰성을 제고하겠습니다.
- 향후에도 해외기관 벤치마킹, 최신 트렌드 기술 분석 등을 통해 지속적으로 디지털 혁신 안전체계를 고도화해 나가겠습니다.

○ 공기업인 교통공사의 공공성과 수익성을 어떻게 조화시켜 나갈 것인지, 내정자의 계획은 무엇인가?

- 안전하고 편리한 대중교통수단을 제공하여 시민의 복리증진에 기여한다는 교통공사의 설립목적에 따라 공공성 확보가 우선되어야 합니다.
- 다만, 공기업은 공공성뿐만 아니라 수익추구를 해야하는 기업의 성격도 있으므로 공공성을 저해하지 않는 범위 내에서 건전한 재무구조를 위한 노력을 병행해 나갈 계획입니다.
- 운수수입 위주 사업구조에서 탈피하기 위해 트램, 버스, UAM (도심항공교통) 등 다양한 모빌리티 운영과 이를 연계한 MaaS (서비스형 모빌리티) 플랫폼 구축 등 새로운 수익원 창출로 운임 인상 요인을 최소화하여 공공성을 저해시키지 않는 자립경영 구조를 만들어가겠습니다.

○ 사장으로 부임한다면 3년이라는 기간 동안 꼭 추진해 보고 싶은 정책이나 사업이 있다면 무엇인가?

- 교통공사는 시민 복리증진을 위해 안전 최우선, 시민지향형 서비스 제공, 미래 지속가능성 등 주요 가치를 균형있게 유지, 발전시켜 나가야 한다고 생각합니다.
- 이를 위해 4차 산업혁명 기술을 활용하여 스마트 스테이션 구축, 상태기반 유지보수 시스템 운영, 드론 활용 시설물 점검 등 시스템 기반 안전 혁신을 실현하겠습니다.
- 또한 여의나루역을 러너편의시설 중심의 공간으로 만들고, 젊은 세대들이 즐겨 찾는 신당역을 액티비티 스포츠 특화거점으로 만드는 등 공사 지하공간을 시민이 머물고 즐길 수 있는 공간으로 전환해 가겠습니다.
- 트램, 퍼스널모빌리티, 도심항공교통 등 다양한 운송수단을 운영하는 종합교통기업으로 전환을 추진하는 한편, TOD (대중교통지향형 개발) 기반 실효성 있는 역세권 개발 모델 도입을 위해 서울시, 교통공사, SH공사 간 기능 조정 방안도 연구하는 등 다가올 미래를 치밀하게 준비하겠습니다.

○ 오랜 기간 서울시에서 공직생활을 하면서 대중교통에 대한 철학이 남다른 것임. 내정자가 생각하는 교통공사의 직원에게 바라는 업무태도나 갖추어야 할 덕목은 무엇이라고 생각하는가?

- 하루 평균 631만명의 시민들에게 교통서비스를 제공하는 서울교통공사의 직원이라면, 많은 시민들의 안전을 책임진다는 사명감과 책임감을 가질 필요가 있다고 생각합니다.
- 다중이용시설에 있어서 안전의식은 매우 중요합니다. 특히 대중교통시설은 큰 인명피해로 이어질 수 있기 때문에 안전에 있어서는 직원 모두가 철저한 안전관리자의 마인드로 업무에 임해야 한다고 생각합니다.
- 또한, 시민을 최우선으로 하는 고객서비스 마인드를 체화해야 합니다. 시민 모두가 최고의 교통서비스를 받은 권리가 있음을 인식하고 공공서비스를 제공하는 공직자로서의 책임감을 가지고 업무를 수행해야 한다고 생각합니다.

○ 서울교통공사의 적자가 늘어가는 상황에서 문화컨텐츠 등을 이용한 수익창출 사업을 구상한 것이 있다면 ?

- 서울시에서는 금년 1월 “지하철 역사 혁신프로젝트”를 발표하여 시청역, 신당역, 여의나루역 등 지하공간을 시민 문화공간으로 탈바꿈하기 위한 사업을 추진하고 있습니다.
- 공사는 이에 적극적으로 협력하여 지하공간을 거쳐가는 공간에서 머무는 공간으로 변화시켜 이와 연계된 안정적인 부대사업 수익 증대를 기대하고 있습니다.
- 또한, 공유 오피스, 밀키트 전문점 등 시장환경 변화를 반영한 신규 임대업종을 발굴하여 수익을 창출하고 있으며, 앞으로도 다양한 시도를 통해 비운수수익을 확대해 나가겠습니다.

정책 현안 과제 등

○ **코로나19 이후 일상회복에 따라 대중교통 이용건수가 크게 늘어난 것으로 나타나는데 대중 이용 시설인 지하철에 대해 시민을 위한 지하철 운영 방안은?**

- **최근 지하철 승차인원 회복 추세에 따라, 역사 및 열차 내 혼잡도 역시 상승될 것으로 예상되어 시민들이 안전하게 지하철을 이용할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.**
- **단기적으로는 승객 동선을 분리하고 혼잡역사 계도 등을 추진하고, 중장기적으로는 역사 혼잡도 모니터링 시스템 구축, 노후역사 리모델링을 통하여 근원적인 혼잡문제를 해결해나갈 계획입니다.**
- **코로나19 확산 및 이태원 사건으로 인해 사회적으로 부각되고 있는 지하철 혼잡도 문제 해소를 통해 최종적으로 시민들이 안전하게 이용할 수 있는 지하철 환경을 만들고자 합니다.**

○ 이태원 참사로 인해 인파관리 등 안전의 중요성이 높아지고 있는데 축제 등과 관련하여 인파가 몰릴 시 지하철 운영에 대한 대책이 마련되어 있는지?

□ 공사에서는 이태원참사 이후 사회적 관심이 집중되고 있는 지하철 혼잡도를 전담관리하는 ‘혼잡도개선 TF’를 신설하여 운영하고 있으며,

□ TF에서는 환승통로 이동형펜스 설치, 혼잡구간 계단 확장, 승객 동선 지장물 이설, 혼잡구간 이용 에티켓 홍보 등 22개 과제를 서울시 예산 지원을 받아 진행하고 있습니다.

※'23년 확보금액 약 28억원

□ 또한 불꽃축제 같은 행사와 시내에서 주말마다 열리는 대형 집회 대응을 위해 ‘전사적 지원·대응체계’를 수립하여 혼잡상황을 관리하고 있으며 국토부의 혼잡도관리 지침이 발표되면 혼잡도 관리 매뉴얼과 비상대응매뉴얼도 제정할 예정입니다.

□ 그리고 체계적인 역사·열차 혼잡도의 종합적 관리를 위해 혼잡도 개선TF를 정규 조직으로 만들어 혼잡도 관리와 안전사고 예방에 만전을 기하겠습니다.

○ 화재나 지진 등 재해 발생시 지하철 안전사고 예방에 대비해 지하철 운영에 대한 내정자의 대책은?

- 안전을 최우선 가치로, 재난대비 현장조치 행동매뉴얼과 도시철도 대형사고 매뉴얼을 기반으로 비상상황 유형에 따라 체계적인 훈련을 통해 재난대응 역량을 꾸준히 강화해 나가겠습니다.

* 비상상황 유형(6개): 충돌/탈선/화재/폭발/침수/복합재난

- 재난 발생 시에도 피해 최소화 및 신속 대응을 위한 전사적 지원 체계를 운영하고, 유관기관 간 협조체계를 상시 가동하고 있으며, 상황 발생 시 신속하게 사고수습본부를 구성·운영하여 종합적 판단과 지휘통제로 골든 타임을 확보하여 시민 불편을 최소화하도록 노력하겠습니다.

- 또한, 디지털 기술을 활용한 예방적 안전관리 시스템 정착 및 동종 사고·장애 재발방지 이행실태 점검을 통해 최고 수준의 안전을 확보해 나가겠습니다.

○ 시민이 체감할 수 있을 정도의 실질적 미세먼지 저감 효과를 거두기 위한 내정자의 전략이 있다면?

- '23~'27년 「지하철 미세먼지관리 종합계획」에 따라 4대 분야 21개 대책을 통해 지하역사 초미세먼지 오염도(PM2.5)를 매년 저감시키겠습니다.
- 첫째, 터널 및 역사 환기설비 개량 등을 통해 외부로부터 유입되는 미세먼지를 차단하겠습니다.
- 둘째, 친환경 모터카 교체, 자갈도상 콘크리트로 개량하는 등 미세먼지 발생원을 제거하는데 노력하겠습니다.
- 셋째, 전동차 및 역사의 공기질 개선장치를 설치하여 시민이 머무는 공간의 공기를 정화하겠습니다.
- 마지막으로, 지하역사 실내 공기질 측정용역 등을 통해 객관적인 데이터를 기반으로 지속적으로 지하역사 공기질을 측정관리하겠습니다.

○ 지하철 관련 사고가 끊이지 않고 발생하고 있는데, 사고 원인 해소 및 노후 전동차 개선 대책이 있는가?

- 지하철 사고의 원인은 다양하지만, 사고의 근본원인은 시설 및 차량의 노후화에 기인한다고 생각합니다.
- '22년 말 기준 주요설비의 노후화율은 65.5%이고 20년 이상 노후 전동차 비율은 58%에 이릅니다.
- 노후시설로 인한 안전사고를 예방하기 위해 공사에서는 도시철도 운영기관 중 최초로 '철도시설 성능평가'를 수행하여 연차별 투자규모 계획을 수립하고 개량투자 사업을 진행중에 있고,
- 철도차량 사고 및 장애를 예방하기 위해서는 노후 전동차 특별관리, 신조 전동차 초기운용 안전화 대책 등 총 7개 분야 375개 전동차 고장예방 대책을 마련하였습니다.
- 향후에도, 지속적으로 노후시설 개량과 노후전동차 적기 교체 등 지하철의 안전사고가 발생하지 않도록 최선을 다하겠습니다.

○ 21년 말 군자차량사업소 전동차 탈선사고 등 사고가 지속적으로 발생하고 있는데, 사고원인 해소 및 노후 전동차 개선 대책이 있는가?

□ '21. 9. 19.(일) 발생한 2호선 군자차량기지 전동차 탈선사고는 급곡선(R=120m)구간에서 발생한 3점지지*현상을 원인으로 파악하고 있습니다.

* 3점지지 : 곡선구간에서 레일내측과 레일외측의 높이차의 변화로 차량바퀴 4개 중 1개가 부상하는 것

□ 차량기지 전동차 탈선사고 재발방지를 위해 탈선방지 가드레일 설치 등 안전대책을 추진하고 있으며, 전동차 탈선사고가 발생하지 않도록 지속적으로 노력하겠습니다.

【재발방지 안전대책】

○ 차량기지 구내 급곡선부(R≤300) 탈선방지 가드레일 설치

구 분	계	2호선		3호선	5호선		6호선	7호선		8호선
		군자	신정	수서	개화산	고덕	신내	천왕	도봉	모란
설치연장 (m)	5,828	39	356	70	987	557	1,215	1,142	1,014	448
설치개소 (개소)	161	1	9	1	31	18	27	32	27	15

□ 또한, 노후전동차에 대해서는 정밀안전진단, 노후부품 적기 교체 등 안전운행을 철저히 확보하고, 노후전동차 교체 계획에 따라 신조전동차가 적기에 도입되도록 최선을 다하겠습니다.

- 공사 재정이 어려운 상태에서 25년 이상 경과된 전동차를 무조건 교체하는 것은 예산낭비 아닌가?

- 공사는 철도안전법에 따라 내구연한(25년) 도래 전, 정밀안전진단, 신뢰성 및 경제성 평가 등의 결과를 바탕으로 전동차 교체 또는 계속 사용(대수선) 여부를 결정합니다.

* 예산확보 및 제작기간 등을 고려 정밀안전진단 시한 5년전 교체계획 결정

- 전동차 운행 20년 도래 시, 최초 정밀안전진단을 시작으로 5년마다 재진단을 통해 적합 여부를 판정하고, 경제적 수리 한계비용 기준에 따른 대수선 비용과 신조차 교체비용을 비교하는 등 안전성과 경제성을 모두 고려하여 전동차 교체를 추진하고 있습니다.

- 노후차 대수선 비용 : 12.45억 원/칸('15년 경제성 평가용역 기준)

- 신조차 교체 비용 : 11.87억 원/칸('22년 4호선 260칸 구매 기준)

- 대수선 비용 대비 신차교체 시 약 58백만 원/칸(95.3%) 절감

- 또한, 전동차 교체 시에는, 공사 재정부담 최소화하기 위해 '21~'28년 교체대상 1,316칸에 대해 국비 25% 및 시비 37.5% 예산을 확보하여 교체를 진행 중에 있습니다.

○ 최저가 입찰로 인한 중소기업 전동차 수주로 안전문제에 대한 염려가 지속적으로 제기되고 있는데, 내정자 의견은?

- 현재 전동차 구매는 지방계약법에 따라 2단계 경쟁 규격·가격 동시입찰로 규격 입찰평가 결과 적격자 중 최저가로 입찰한 자를 낙찰자로 선정하며, 규격 입찰평가 시 제작사의 기술규격, 사업 수행능력, 납품실적 및 경영상태 등에 대해 평가하고 있습니다.
- 공사는 신조전동차 제작결함 방지 및 품질확보를 위해 제작에서 납품·운용 시까지 단계별 제작 품질관리 등 16개 특별관리 대책을 시행하여 안전문제 등의 우려를 해소하기 위해 노력하고 있습니다.
- 제작사는 철도안전법 등 관련 기준에 적합한 전동차 제작을 위해 국토교통부 지정 검사기관(한국철도기술연구원)과 전문 기관에서 설계적합성검사 및 시험 등의 검사업무를 수행하고 있으며, 국토교통부로부터 형식승인증명서를 발급받아 검증된 전동차를 납품하고 있습니다.
- 올해부터 신규 발주 전동차 낙찰자 선정 시, 설계·생산능력 분야와 납품지연에 대하여 감점을 적용하는 등 제작사 변별력 강화방안을 마련하여 고품질의 전동차 납품이 될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

○ 교통공사는 전동차 제작 표준지침을 마련하여 제작에 적용함으로써 전동차 안전을 확보해야 한다고 보는데, 내정자의 의견은?

- 현재 전동차 제작은 철도안전법 제26조제3항에 따른 ‘철도차량 기술기준’ 등 표준 지침을 통해 안전성, 편의성, 친환경성, 운영비 절감 및 최신기술을 적용하여 제작하고 있습니다.
- '17년 2호선 200칸 신조 전동차 발주부터 충돌 안전성능 확보, 객실의자, 공기질 개선장치, 무급유 주공기압축기 등 표준화된 제작사양서를 제정하여 전동차를 제작하고 있습니다.
- 다만, 노선별 건축한계 및 전력·신호, 제어방식의 상이함으로 인한 집전장치, 신호장치 등에 대해서는 노선별 표준화를 추가적으로 추진해나가겠습니다.

○ 신길역 횡체어 사고 등 지속되고 있는 교통 이동약자 안전사고 해결에 대한 내정자의 생각은 무엇인가?

- 교통약자 또한 시민의 한 사람으로 안전하고 편리한 지하철을 이용할 수 있는 권리가 있다고 생각합니다.
- 지하철 1~8호선 전체역사 275역 중 현재 257역에 1동선이 확보되어 있고, 미확보 18개 역사에 대해서는 '24년까지 E/L를 설치해 전 역사에 1동선이 가능하도록 노력하겠습니다.
- 또한, 교통약자가 승강장과 열차사이의 연단에 빠지는 것을 예방하기 위해 승강장 자동안전발판을 시청역 등 5개역에 시범 설치, 운영하고자 하며, 향후 지속적인 확대를 통해 교통약자가 안전하게 지하철을 이용할 수 있는 환경을 만들어 나가겠습니다.

- 시설 노후화율이 66.2%에 달하고 있어 지속적인 노후 시설 개량이 필요할 것인 바, 향후 노후 시설 개선투자 계획과 자원 마련 대책은 갖고 있는지?

□ '22. 12월말 기준 주요설비의 개량실적은 19.5%, 노후화율은 65.5%입니다.

〈노후시설 개량 및 노후화율〉

구 분	시설량	개량실적		노후화율(3.5 이하)	
		수량	비율(%)	수량	비율(%)
계	29,094	5,678	19.5	19,064	65.5
전 철 전 력	2,934	1,408	48.0	2,182	74.4
신 호 제 어	3,481	594	17.1	1,878	54.0
정 보 통 신	12,384	2,750	22.2	9,087	73.4
구 조 물	583	0	0	163	28.0
궤 도 시 설	3,392	226	6.7	1,085	32.0
건 축 물	6,320	700	11.1	4,669	73.9

※ 노후화율(3.5이하, 성능평가 결과 C·D·등급 시설물) 65.5%는 시설물 중 '22년 말 기준 보수·보강 등 개량이 필요한 노후율임.

- 노후시설 관련 운행장애 및 안전사고 위험 증가 예방을 위해 공사에서는 도시철도 운영기관 중 최초로 '철도시설 성능평가'를 수행하여 연차별 투자규모 계획을 수립하고 개량투자 사업을 진행중입니다.
 - 1~4호선은 사용연수가 25년을 초과한 '10년부터 「1~4호선 노후시설 재투자 계획」을 수립하여 10개분야 56개 사업 추진
 - ※ 시설 성능평가 결과('18) 전체시설물의 55.4%가 교체·개량 시급한 D등급
 - 5~8호선은 개통 후 23년이 경과한 시점('19년)부터 재투자

계획을 수립하여 8개분야 36개 개량사업을 추진 중임

※ 시설 성능평가 결과('18) 전체시설물의 26.6%가 교체·개량 시급한 D등급

〈 연도별 개량투자계획(~'26년까지) 〉

- 1~4호선

구 분	총 사업비	~'22년	'23년	'24년	'25년	'26년~
계(억원)	23,257	14,022	1,434	3,040	1,855	2,906
국 비	4,321	1,616	430	846	557	872
시 비	9,464	6,199	502	1,097	649	1,017
공 사	9,472	6,207	502	1,097	649	1,017

- 5~8호선

구 분	총 사업비	~'22년	'23년	'24년	'25년	'26년~
계	10,259	1,991	798	2,084	2,088	3,298
시 비	4,985	851	399	1,042	1,044	1,649
공 사	5,274	1,140	399	1,042	1,044	1,649

□ 현재 재투자사업은 현재 개통 후 30년이 경과된 1~4호선의 한정된 분야에 한하여 국비를 지원받고 있으며,

① 5~8호선에 대한 국비 추가확보, ② 국비 지원 분야 확대(일부 분야* → 모든 분야)를 위해 지속적으로 노력하겠습니다.

※ 기존 지원분야(전기·통신·궤도·신호·구축물) 외 건축물, PSD 분야 등 지원범위 확대요청

○ 1시간 연장운행과 진접선 연장 구간 개통 예정으로, 실 정비시간 확보가 어렵다고 하는데, 정비시간 부족 해소방안은 무엇인지?

- 전동차는 영업종료 후 순차적으로 차량기지로 입고되어 정비가 되고 있습니다.
- 평일 야간 1시간 연장운행 시, 기지 입고시간이 다소 변동은 있으나 이전과 동일한 정비물량을 근무시간 내에 시행할 수 있습니다.
- 또한, 진접선 연장구간 개통 후에도 정비물량은 증가하였으나 유지보수 운영협약에 따라 개통 시 정비인력을 증원하여 정비시간은 부족하지 않습니다.

※ 진접선 전동차: 5개 편성(50칸) / 진접선 정비인력: 43명

○ 지하철 첫차 시간을 늦추고 막차 시간을 앞당기는 등 전동차 정비시간을 늘려 지하철 안전성을 확보하는 방안에 대해서는 어떻게 생각하고 있는지?

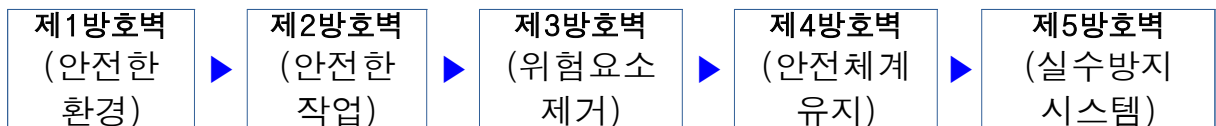
- 현행 운행시간은 심야 교통난 해소, 새벽시간대 이동시민 편의 제공, 저렴한 교통수단 제공 등 시민 복리증진에 도움이 되고 있어, 현 시점에서 운행시간 단축을 검토하고 있지는 않습니다.
- 다만, 전동차·시설 정비시간 감소 등 단점도 있는만큼, 향후 이용승객 추이, 심야버스·택시 등 타 교통수단 수요 충족 등을 종합 고려하여 운행시간 단축 여부를 판단하겠습니다.
- 운행시간 단축 여부와 관계없이 철저히 정비·점검하여 지하철 안전을 확보하겠습니다.

○ 최근 불에 타는 래핑광고, 총무로 에스컬레이터 연기 발생 화재 사고 발생 등, 공사의 안전의식에 문제가 있다고 생각되는데, 직원 인식 개선을 위한 내정자의 복안은?

□ 최근 지하철 내에서 지속적으로 발생되고 있는 사고·장애로 인하여 공사의 안전의식에 대한 시민의 우려가 있을 것으로 예상됩니다.

□ 이와 관련 공사에서는 사고·장애에 대한 철저한 원인분석 등을 통한 재발방지 대책 및 매뉴얼 등을 마련·시행하고 있으며, 특히 인적오류 예방을 위한 안전5중방호벽 자율 안전 활동 등 견고한 현장 중심 안전 체계 구축, 인적오류 예방 특성화 교육과정인 인적안전아카데미(H.S.A) 운영(매년 400명 이상 이수), 안전문화 경진대회를 매년 추진하고 있습니다.

* 안전5중방호벽: 공사 고유의 안전관리방법론(특허 제10-1872312호)



□ 앞으로도 현장 직원들이 자율적으로 참여하는 안전5중방호벽 자율 안전 활동을 지속 독려하고, 매월 토론회 등 자율 안전 활동에서 도출되는 안전대책에 대하여 시스템적 개선을 지속 추진하는 등 전사적인 안전 문화가 정착될 수 있도록 하겠습니다.

○ 노후화 된 역사의 리모델링을 위해서 상당한 국비 지원이 필요한데 이러한 부분에서 어떠한 역할을 할 수 있는지?

□ 노후역사 리모델링 사업은 역당 450억 이상 소요되는 대규모 복합공사로 단계적으로 추진되어야 하는 사업입니다.

□ 다만, 공사의 경영 여건 악화로 자체 예산으로는 추진이 불가하여, 국, 시비 지원을 통해 총 13개역 중 6역을 완료하였으나, 예산 지원이 중단된 상태로 사업 추진이 어려운 상태입니다.

□ 공사 자구노력만으로는 사업추진에 한계가 있다고 판단하여 임기 내 서울시 투자심사, 환경부 공기질 개선 사업, 국토교통부 노후시설 재투자사업 등 국비 지원 사업으로 추진될 수 있도록 서울시와 정부 부처 협의, 국회 건의 등 적극적인 대외협력을 통해 사업이 지속적으로 진행될 수 있도록 노력하겠습니다.

※ 현재 노후역사 시설개선을 위해 국토부와 국비 지원 협의 중(서울시)

○ 지하철 성범죄 관련해 여성들이 안심하고 탈 수 있는 지하철을 만들기 위한 여성안심 정책을 제안한다면?

- 성범죄의 예방을 위해서는 무엇보다도 성범죄는 반드시 발각된다는 인식이 형성되는 것이 중요하다고 생각합니다.
- 지하철 성범죄는 젊은 여성이 많은 노선 중 혼잡도가 높은 장소와 시간대의 전동차 내에서 주로 발생되고, 불법 촬영은 계단이나 에스컬레이터 등 오르막에서 주로 발생하고 있습니다.
※ 성범죄 다발역: 고속터미널, 여의도, 사당 등 이용인원 많고 혼잡한 역사
- 공사는 '25년까지 전 역에 3D 지능형 CCTV 통합모니터링 시스템을 구축하고, CCTV 설치 신조 전동차를 지속적으로 도입하여 물리적 사각지대를 최소화하겠습니다.
※ CCTV 보유('23.3월): 총 21,202대(역사 16,650대, 전동차 4,552대)
- 또한 또타앱 신고 시, 인근 배치 지하철보안관의 신속한 도움을 받을 수 있도록 하는 한편, 계단이나 에스컬레이터 조도 개선, 여성 안심존(Safe-Zone) 설치 등 안전하게 지하철을 이용할 수 있는 환경을 조성하도록 노력하겠습니다.

○ 일본, 홍콩 지하철은 재정 흑자를 달성하고 있는데, 공사는 부채 규모만 6조원에 이르고 있음. 경영이 방만한 것 아닌가?

- 2022년 기준 도쿄메트로는 1,317억원의 적자, 홍콩 MTR은 17,148억원의 흑자를 보이고 있으며
- 동 기간 부채비율은 도쿄메트로 193%, 홍콩 MTR 82%로 서울교통공사 부채비율 74%보다는 다소 높은 수준입니다.

(단위:억원)

구 분	도쿄메트로	홍콩 MTR	서울교통공사
자산	178,215	553,094	154,227
부채(A)	117,430	248,863	65,570
자본(B)	60,785	304,231	88,657
부채비율(A/B)	193%	82%	74%

※ 도쿄메트로 결산정보('21.4~'22.3), MTR Annual report('22) 참조. '23.5.4. 환율 적용 환산

- 하지만 공사는 통합 이후 현재까지 매년 5천억원 이상의 적자를 기록하고 있고, 2022년 당기순손실이 6,420억원에 달하는 등 도쿄메트로, 홍콩 MTR에 비해 재무구조가 취약합니다.
- 그간 1,029명의 정원 조정 등 자구노력을 지속해 추진했지만 약 8년간의 운임동결, 연 3,000억원 이상의 무임수송손실 부담, 막대한 규모의 안전투자비 등에 따라 재정지표가 악화되는 것으로 판단됩니다.
- 앞으로 운임인상, 공익서비스비용 국비지원 등 구조적 문제 해소

노력뿐만 아니라, 효율적 운영을 위한 정원조정 지속, 수입구조 개선 방안 마련 등 시민부담 경감을 위해 노력하겠습니다.

○ 공사의 누적 부채가 6조원에 이르고 있는 가장 큰 이유는 무엇이라고 생각하는가?

□ 공사 누적 부채 중 가장 많은 부분을 차지하고 있는 것은 노후시설 재투자 등 재원 마련을 위한 공사채(차입금)입니다.

구 분	금액(억원)	비 고
계	65,570	※ 2022 회계연도 결산서 기준
공사채	35,380	공사 발행 사채(노후시설 투자 재원 등)
퇴직급여충당부채	12,938	비현금성 부채(전 직원 퇴직 가정 비용 산출)
이연법인세부채	9,626	토지재평가차익 관련 향후 발생 가능 법인세 부채
기타부채	7,626	연락운임정산 미지급금, 대금정산 시점 차이 등

□ 운수수익 등 영업수익(17,684억원)으로 인건비 등 영업비용(27,029억원)을 충당하지 못하는 상황에서 노후시설 투자비 중 국·시비로 지원되지 않는 재원 등을 차입(공사채)으로 조달함에 따라 부채가 누적되고 있는 것으로 판단됩니다.

□ 구조적 악순환 해소를 위해서는 다음과 같은 조치가 필요할 것으로 판단되며 임기 중 적극 이행하고자 합니다.

- ① 적기 운임인상, 공익서비스비용 국비지원 등 수익 확보
- ② 정원 조정 등 효율적 조직 운영을 통한 비용 절감
- ③ 노후시설 재투자 국비지원 확대를 통한 차입 최소화

○ 요금 인상만으로는 공사 재무구조 개선에 한계가 있다는 보도가 있는데, 내정자가 생각하고 있는 재무구조 개선 방안은?

- 2022년도 공사의 운수수익은 1조 4,256억원으로 전체 매출액 1조 7,684억원 중 81%를 차지하고 있습니다.
- 운임인상은 수입 확보에 큰 보탬이 되면서도 물가상승 등 민생에 부담을 주는만큼 신중해야 한다고 생각합니다.
- 단기적으로는 적기 운임인상과 함께 공익서비스비용 국비지원 확보 노력을 통해 현 재무구조 안정화를 도모하겠습니다.
- 중장기 재무구조 재정립을 위해
 - ① 트램, 퍼스널모빌리티, 도심항공교통 등 다양한 운송수단을 운영하는 종합교통기업으로 전환하고,
 - ② TOD(대중교통지향형 개발) 기반 실효성 있는 역세권 개발 모델 도입을 위해 서울시, 교통공사, SH공사 간 기능 조정 방안도 연구해 보겠습니다.

○ 2년간 코로나 사태로 인한 운임손실 감안시 자금부족 상황이 심각할 것으로 보이는데, 향후 운영자금 부족 해소 방안은?

□ 코로나19 영향에 따라 현재까지 평년 수준 매출액 회복을 못하고 있는 실정으로, 당기순손실 또한 가중되고 있습니다.

구 분	'19년(평년)	'20년	'21년	'22년
매출액(억원)	20,046	15,595	16,291	17,684
당기순손실(억원)	△5,865	△11,137	△9,644	△6,420

□ 2023년 부족자금은 1조 6,757억원으로

- ① 노후시설 개선사업 공사채 발행, 비용절감, 이월집행 등 자체 노력을 통해 9,157억원을 해소하고
- ② 공익서비스비용 지원 확보, 운임인상, 공사채 차환 발행을 위한 행안부 발행기준 완화 추진 등을 통해 7,600억원을 확보하고자 합니다.

○ 서울교통공사는 노인 무임승차 등 법령 및 정부 정책 등에 따라 막대한 공익서비스 손실을 보고 있는데 이를 해결할 방안은 무엇인가?

- 2022년 기준 무임수송손실을 포함한 공익서비스비용은 5,296억원(무임손실 3,152억원, 환승손실 등 2,144억원)으로 당기순손실 6,420억원의 83%에 달하고 있습니다.
- 특히 무임수송은 국가 복지 정책의 일환으로, 노인복지법 등 법령에 의해 의무적으로 시행되는 보편적서비스인데, 발생하는 막대한 비용을 지자체와 운영기관이 모두 부담하는 것은 불합리하다고 생각합니다.
- 일회성의 예산 지원이 아닌, 지속적인 비용보전과 법적근거확보를 위해 도시철도법 개정 등의 국비보전 법제화가 반드시 필요하다고 판단하고 있으며, 해당 지자체 및 전국도시철도운영기관 노사대표자 공동협의회 등과 협력하여 21대 국회에서 처리될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

○ 그동안 구체적 결실이 없었던 무임수송 정부 측 보조금 확보를 위한 내정자 만의 복안이 있다면?

- 2023년 정부 예산 편성 시, 도시철도 공익서비스비용 보전 예산 3,585억원이 국토교통위원회를 최초 통과('22.11.24.) 하였으나 최종 무산('22.12.23.)된 바 있습니다.
 - 이를 통해 다수의 상임위 의원들이 국비보전의 필요성을 인지하였고, 유관기관의 공동대응역량을 향상할 수 있었습니다.
 - 무임수송손실 등 정부 보전에 대한 국회 등 이해관계자의 인식 개선과 앞선 경험을 발판삼아, 서울시·도시철도 운영기관 등 유관기관과의 공조를 더욱 강화하여
 - 국토교통위원회에 계류 중인 도시철도법 등 개정(안)이 21대 국회에서 처리될 수 있도록 최선의 노력을 다하고자 합니다.
※ 계류 중 법안 : 도시철도법 4건, 철도산업발전기본법 1건, 노인복지법 등 개별법 5건
- ① 서울시-공사 유기적 연계를 통해 관련 국회의원 면담 추진의 효율성·파급효과 강화 노력
 - ② 공동건의 의결 및 전달, 기자회견 등 도시철도 운영기관 노사대표자 협의회 활동 강화
 - ③ 시민 홍보 및 공청회 참여 등을 통한 정부 지원 타당성 피력

○ 서울시는 지하철·버스 대중교통 요금인상을 올해 하반기로 연기했는데, 요금인상에 대한 내정자의 생각은?

- 지하철 요금은 '15.6.27.자 기본요금 200원(1,050원→1,250원) 인상 이후 지난 8년 간 물가상승, 인건비 상승 등의 인상요인에도 불구하고 동결해 왔습니다.
- 요금인상은 민생에 부담을 주는만큼 신중해야 하지만 적자 누적으로 인해 인상이 불가피한 상황으로 판단됩니다.
- 시민부담 경감을 위해 내부적으로는 정원 조정 등 고강도 자구노력을 포함한 경영혁신을 추진하고, 대외적으로는 공익 서비스비용 국비지원 확보 노력을 병행하겠습니다.

※ 요금인상 시 예상 증수금액

구 분	150원 인상	300원 인상
2023년 증수금액 (’23.8.1.인상 시)	642억	1,285억
2024년 증수금액	1,574억	3,148억

○ 경제적으로 어려운 시기에 시민 부담 경감을 위해서 공사가 경영개선 노력 등 여러 방법을 통해 운임인상을 최대한 억제해야 한다고 보는데 내정자가 생각하는 대책이 있다면?

- 공사의 재정문제는 원가보다 현저히 낮은 운임, 공익서비스 비용 부담, 노후화로 인한 안전투자비 증가 등 구조적 원인에 기인하므로 운임인상은 불가피한 상황입니다.
- 다만, 운임인상은 민생에 부담을 주는만큼 인상횟수, 인상폭을 최소화할 수 있는 방안도 함께 모색해야 할 것입니다.
- 시민부담 경감을 위해 내부적으로는 정원 조정 등 고강도 자구노력을 포함한 경영혁신을 추진하고, 대외적으로는 공익 서비스비용 국비지원 확보 노력을 병행하겠습니다.
- 중장기 수입구조 개선을 위해
 - ① 트램, 퍼스널모빌리티, 도심항공교통 등 다양한 운송수단을 운영하는 종합교통기업으로 전환하고,
 - ② TOD(대중교통지향형 개발) 기반 실효성 있는 역세권 개발 모델 도입을 위해 서울시, 교통공사, SH공사 간 기능 조정 방안도 연구해 보겠습니다.

○ 재무건전화를 위해서는 운수수입 외 새로운 수익원 창출 노력도 필요하다고 보는데, 내정자께서는 어떤 아이디어가 있는지?

- 2022년도 공사의 운수수익은 1조 4,256억원으로 전체 매출액 1조 7,684억원 중 81%를 차지하고 있어, 수익구조 전환이 필요하다고 생각합니다.
- 우선 역세권 및 지하상권 발달 수준에 따른 차별화된 마케팅을 통한 상가 가치 향상, 디지털 기반 고부가가치 광고 확대 등 기존 부대사업의 수익성 개선 노력과 함께 물류 플랫폼 사업 확대도 함께 추진하겠습니다.
- 중장기 수익구조 전환을 위해
 - ① 트램, 퍼스널모빌리티, 도심항공교통 등 다양한 운송수단을 운영하는 종합교통기업으로 전환하고,
 - ② TOD(대중교통지향형 개발) 기반 실효성 있는 역세권 개발 모델 도입을 위해 서울시, 교통공사, SH공사 간 기능 조정 방안도 연구해 보겠습니다.

○ 서울교통공사는 재무구조 개선을 위해 역세권 개발 및 차량기지 등에 대한 복합개발을 추진 중인 것으로 알고 있는데, 이에 대한 사장의 견해 및 구체적 개발방향은 무엇인가?

- 역세권 개발사업은 내·외부 여건변화를 반영하여 단계적 추진이 현실적이라고 판단됩니다. 따라서 단기성과 달성 가능 소규모 사업(마곡역, 용산4,5구역 임대)을 우선 추진하고, 추후 자체 역량 강화를 통한 중장기 사업(DMC역, 사당역 복합환승센터 등)을 추진 예정에 있습니다.
- 최근 서울시에서 수서차량기지의 입체 복합시설 사업 추진을 발표('22.10.23), 현재 사업화 추진 전략을 위한 용역('23~'25)을 추진 중에 있어 공사에서도 해당 용역에 적극적으로 참여할 예정입니다.
- 또한 '20년 실시한 차량기지 물류시설 개발 기본구상 및 사업 타당성 용역 결과 사업성이 검증되어, 관련 법령 정비 후 공사 에서 참여 중인 국가 R&D 과제 연계 및 시내 차량기지를 우선 선정, 물류시설 조성 및 비운수수의 확보를 추진할 계획입니다.
- 공사가 보유한 유휴부지 대부분이 개발제한구역 등 토지용도의 제한, 철도시설에 따른 법적 제약으로 인해 개발사업 추진에 어려움은 있으나 서울시의 지원과 공사의 적극적인 노력을 통해 재무구조 개선에 보탬이 되도록 하겠습니다.

○ 저가 수주로 인한 김포도시철도 노사분규 같은 노무관리 리스크가 상존하고 있는데. 이런 방식의 철도운영사업을 지속할 것인지?

- 공사는 김포도시철도 입찰 참여 시 무인 경전철 시스템에 적합한 업무설계와 직종 통합 등 슬림화되고 효율적인 조직 설계로 경영 효율성이 확보되도록 하였습니다.
- 최근 경영·노동 환경의 변화에 따라 노사분규가 빈발하지만, 협상을 통해 노무리스크를 최소화하면서 안정적인 철도운영 사업을 유지하도록 노력하고 있습니다.
- 관리운영사업은 대부분 20~30여 년의 장기사업으로 미래의 임금 변화와 근로조건 등의 노동환경 변화에 취약하여 리스크 발생 우려가 있습니다.
- 향후 관리운영사업은 수익성이 확보되는 사업에 국한해 선별 수주하고, 리스크가 적고 수익성이 높은 시스템엔지니어링(SE) 등 컨설팅 사업에 집중 참여하겠습니다.

○ 해외사업이 구체적 성과를 거둔 것이 없다고 보여지는데, 실속 없는 해외사업에 대한 내정자의 의견은?

- 2017년 통합 이후 공사는 총 13건 47억원 수주하였으며, 10건은 수행을 완료하였고 3건은 현재 수행 중입니다.
- 지금까지 해외사업은 아시아 저개발국가 대상 공적개발원조 (ODA) 사업 위주였으나, 2020년 호주 시드니메트로 컨설팅 사업 수주로 공사의 해외사업 영역과 규모가 확대되었습니다.
- 향후 철저한 리스크 분석을 통해 수익성이 확보된 규모 있는 사업을 중점적으로 수행하며 공사의 사업 영역을 점진적으로 확장하도록 하겠습니다.

붙임 : 사업 수주 실적 1부.

붙임: 사업 수주 실적

통합 이후 사업 수주실적(2017~2022년)

(단위 : 백

만 원)

연번	연도	수주사업명	수주금액	현 황
1	2017	(미얀마) 만달레이 미찌나 철도개보수 사업 타당성조사	38.0	완료
2	2018	(방글라데시) 철도차량 객차구매 컨설팅 사업	426.0	수행중
3		(미얀마) 만달레이 케이블카 사업관리용역	81.4	완료
4	2019	(몽골) 울란바토르 철도청 직원 교육	12.8	완료
5		(인도) 델리-미룻 급행철도 운영유지 컨설팅	281.6	완료
6		(코스타리카) 산호세 광역여객철도 예비타당성조사	34.6	완료
7	2020	(인도네시아) 자카르타 경전철 역량강화 PMC용역	1,264.4	수행중
8		(베트남) 다낭시 도시교통 마스터플랜 수립	98.0	완료
9		(호주) 시드니 메트로 서부노선 운영컨설팅	1,983.2	수행중
10	2021	(베트남) 다낭시 도시철도 예비타당성 용역	119.5	완료
11		(몽골) 철도안전 선진화 글로벌 연수사업(온라인)	86.7	완료
12		(방글라데시) 다카 순환선 예타 및 우선구간 타당성조사	108.9	완료
13		(파나마) 메트로 5호선 예비타당성 조사사업	217.2	완료
계		총 13건	4,752.3	

○ 언론에 발표한 지하철역, 차량기지, 폐 전동차 등을 활용하여 친환경 ‘서울형 도심물류 체계’ 구축에 대한 향후 계획은?

- 공사는 지하철역, 역사 및 차량기지 유휴공간, 폐 전동차 등 공사가 보유한 친환경 인프라를 활용하여 서울 도심 내에 지하물류 네트워크 구축을 목표로 '17년부터 중장기 도심공동물류 플랫폼 사업 추진 중에 있습니다.
- '23년 현재 1단계 사업 완료 단계로, 도심 지하물류 거점 확보를 위한 역사 내 물류 인프라(T-Locker·Storage·Luggage) 확장을 중점적으로 추진하고 있으며('23~'24년)
 - T-Locker(물품보관함), T-Storage(무인 개인창고), T-Luggage(유인보관소)
- '25년까지 역사 인프라 간 연결을 통해 도심 물류 Network 체계를 구축하고
- '25년 이후에는 이를 기반으로 국·시책사업과 연계 역사·차량 기지에 공동물류 센터 구축, 화물열차 활용 지하물류 배송 등 서울형 도심물류 체계를 완성하고자 합니다.

○ 문화예술철도 사업 추진에 있어, 전문성과 효율성 확보 방안과 완공된 시설물 활용방안에 대한 내정자의 계획은?

- 서울시에서는 금년 1월 “지하철 역사 혁신프로젝트”를 발표하여 시청, 신당, 여의나루 등 지하공간을 혁신하여 시민 문화공간으로 탈바꿈하기 위한 사업을 추진하고 있으며, 공사에서는 이를 지원하기 위한 TF를 구성하여 적극 협조하고 있습니다.
- 현재 대상지별 테마 및 개발 방안 등을 市에서 검토 중이며, 공사에서는 관련 회의 참석 및 市 협조 요청에 따른 부서별 검토를 통해 효율적인 사업 추진을 지원하고 있습니다.
- 앞으로도, 지하철 역사가 단순 통행공간이 아닌 서울시민이 머물고 즐길 수 있는 공간으로 차근차근 개선해 나가겠습니다.

○ 소비패턴 온라인화, 높은 임차료로 인한 지하철 상가 낙찰률 저조로 공실상가가 증가하고 있는데 개선 대책은?

- 소비패턴이 온라인 중심으로 변화하면서 단순히 상가를 조성해 임대하는 방식만으로는 한계에 봉착했다고 봅니다.
- 먼저 도심의 우수한 공간 가치를 활용하여 을지로입구역, 잠실(2)역, 고속터미널(7)역 등 일괄 개발 방식의 상가를 유치하여 공간가치 향상 및 수익을 극대화하겠습니다.
- 지하철 이용 중 생활을 즐기고 경험할 수 있도록 펫샵, 무인 도시락 판매점 등을 신규 유치하고, 밀키트 전문점, 의원·약국 등은 확대하는 등 시민생활 밀착 사업을 확대해 나가겠습니다.
- 가치가 낮은 상가를 사무실, 창고 등으로 활용하고 장기 유찰 상가는 과감히 철거하여 시민 공간으로 환원하는 방안을 마련하겠습니다.
- 아울러, 상가 2회 이상 유찰 시 기초가격 감액 적용 등 공실을 최소화할 수 있도록 제도 개선도 검토하겠습니다.

○ 무임승차 손실이 적자에 큰 원인 중에 하나로 지목되고 있는데 국회 법사위에 보류된 법안들의 통과를 위한 사장의 역할론이 있다면?

- 2022년 기준 무임수송손실을 포함한 공익서비스비용은 5,296억원(무임손실 3,152억원, 환승손실 등 2,144억원)으로 당기순손실 6,420억원의 83%에 달하고 있습니다.
- 2023년 정부 예산 편성 시, 도시철도 공익서비스비용 보전 예산 3,585억원이 국토교통위원회를 최초 통과('22.11.24.) 하였으나 최종 무산('22.12.23.)된 바 있습니다.
- 무임수송손실 등 정부 보전에 대한 국회 등 인식 개선을 토대로, 국토교통위원회에 계류 중인 도시철도법 등 개정(안)이 21대 국회에서 처리될 수 있도록 최선의 노력을 다하도록 하겠습니다.
※ 계류 중 법안 : 도시철도법 4건, 철도산업발전기본법 1건, 노인복지법 등 개별법 5건
- ① 서울시-공사 유기적 연계를 통해 관련 국회의원 면담 추진의 효율성·파급효과 강화 노력
- ② 공동건의 의결 및 전달, 기자회견 등 도시철도 운영기관 노사대표자 협의회 활동 강화
- ③ 시민 홍보 및 공청회 참여 등을 통한 정부 지원 타당성 피력

○ OECD 주요 국가의 지하철 요금과 비교하여 볼 때 서울 지하철의 요금은 어느 수준이 되어야 한다고 생각하는지?

□ 각 국가·도시별 물가 및 경제 수준, 대중교통 운영 구조 등의 차이가 있으므로 단순 비교하기는 어렵다고 생각합니다만, OECD 주요 국가 지하철 요금을 비교한 결과, 서울 지하철 요금 수준은 낮은 편으로 판단됩니다.

○ 지하철 요금 비교

구 분	한국	일본	프랑스	미국	독일	영국
기본요금	1,250원	170엔	1.85유로	2.75달러	2.85유로	9.02파운드
달러환산요금(\$)	0.95	1.26	2.06	2.75	3.17	11.42

※ 기본요금: 대한무역투자진흥공사, '22년 국가별 물가정보 / '23.5.8. 달러 환율 적용 환산

□ 지하철 요금 수준은 민생과 직결되므로 서울시(공사), 시의회, 시민 간 상호 협의 및 조율이 필요하고, 공사의 경영성과와 공공성 등을 종합 고려하여야 하는 등 공공의 의사결정 영역으로 판단됩니다.

○ 통합 교통공사가 출범한지 벌써 6년이 되어나, 큰폭의 고객 만족도 향상은 없었음. 고객서비스 향상 대책은 무엇인가?

- 최근 5년간 서울교통공사 고객만족도 조사 결과는 6개 지하철 운영기관 중 5,6위로 최하위 수준입니다. 타 운영기관과 대비 수송인원, 시설 규모 등 차이를 감안하더라도, 5년 연속 최하위 수준의 결과는 그 나름대로 시사하는 바가 있다고 생각합니다.
- 고객만족도 평가항목별 분석 결과 점점 직원의 소극적 응대, 신속한 고장 조치 지연, 담당 부서의 개별적 사업 추진으로 사업 간 연계성 부족 등 공사 내부 원인으로 미흡했던 부분은 이용 승객의 입장에서 하나하나 시정토록 하겠습니다.
- 아울러, 고객만족도 조사 시 사회적 이슈(전장연 시위) 영향력 배제, 타 기관 대비 비교 불가한 운영 규모, 수송량, 혼잡도, 투자한계 등 경영환경을 고려한 설문 재설계 · 별도 평가 등 행안부 고객만족도 평가의 합리적 제도 개선 또한 병행 추진하겠습니다.

〈행안부 고객만족도 조사결과〉

기관	2018		2019		2020		2021		2022	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
부산	87.9	2	88.4	4	89.6	2	89.72	3	87.9	2
인천	86.5	4	85.2	6	88.2	3	91.09	1	91.9	1
광주	84.7	5	89.4	1	89.8	1	90.71	2	86.9	3
대구	88.6	1	89.1	2	87.6	4	87.99	4	86.7	4
대전	87.3	3	88.9	3	87.3	5	84.71	6	84.7	5
서울	82.6	6	86.6	5	85.4	6	84.79	5	83.8	6

○ 스크린도어 설치 등으로 승강장 내의 공기질은 많이 개선되었지만, 터널내 공기질은 지속적으로 악화되고 있어 근본적인 대책이 필요한데, 내정자가 생각하는 공기질 개선 대책은 무엇인가?

□ 2022년 측정 터널부 미세먼지(PM10) 1~8호선 평균 농도는 $149.6\mu\text{g}/\text{m}^3$ 로 2018년 $192.2\mu\text{g}/\text{m}^3$ 대비 22% 개선되었습니다.

□ 지하철 터널 미세먼지 저감을 위해

① 양방향 전기집진기 설치, 노후 환기시설 교체 등을 통해 미세먼지 외부 유입을 차단하고

② 도상 개량(자갈→콘크리트), 모터카 교체(경유→친환경), 고압살수차 운영, 레일밀링차 도입, 터널 배수관 정비 등을 통해 미세먼지 발생원인을 제거하겠습니다.

○ 전동차 혼잡도가 출근시간대에 2호선 173%, 4호선 185.5%에 이르는 등 개선대책이 필요한데, 지하철 혼잡도 개선방안은 무엇인가?

□ 공사는 혼잡도 완화를 위해 2023년 4월 3일 2, 3, 5호선 오전 2회, 오후 2회 등 총 12회 증회 운영을 추진한 결과 출근시간대 혼잡도가 13%~25% 감소하는 효과가 있었으며

□ 향후 혼잡도가 높은 2, 4, 7호선은 국·시비를 확보하여 지하철 증차를 추진, 혼잡도 완화를 달성할 계획입니다.

※ '26년까지 2호선 2편성, 4호선 4편성, 7호선 3편성 등

□ 신규 전동차 도입 전까지 교체되는 노후전동차 중 운행 안전성이 확보된 전동차를 우선 활용할 예정입니다.

※ 정밀안전진단 통과시 5년간 추가 운행 가능

● 호선별 구간최고 평균혼잡도 : 30분 단위 ('23.4월 증회 이후)

구 분	2023년 1분기 혼잡도조사		2022년 정기 교통량조사		증 감
	구 간	혼잡도	구 간	혼잡도	
1호선	청량리→계기동 (18:00~18:30)	95.4%	서울역→남영 (18:00~18:30)	107.8%	△12.4%p
2호선	사당→방배 (08:30~09:00)	153.1%	사당→방배 (08:30~09:00)	172.3%	△19.2%p
3호선	독립문→경복궁 (08:00~08:30)	141.3%	독립문→경복궁 (08:00~08:30)	154.8%	△13.5%p
4호선	한성대입구→혜화 (08:00~08:30)	193.7%	성신여대입구→한성대입구 (08:00~08:30)	185.5%	8.2%p
5호선	양평→영등포구청 (08:00~08:30)	129.5%	길동→강동 (08:00~08:30)	140.9%	△11.4%p
6호선	동묘앞→창신 (18:30~19:00)	115.2%	동묘앞→창신 (18:30~19:00)	113.8%	1.4%p
7호선	어린이대공원→건대입구 (08:00~08:30)	160.9%	어린이대공원→건대입구 (08:00~08:30)	160.6%	0.3%p
8호선	몽촌토성→잠실 (08:00~08:30)	141.8%	몽촌토성→잠실 (08:00~08:30)	136.8%	5.0%p

○ 환승역은 구조가 복잡하고 환승 동선이 겹치는 등 승객 불편 요소가 있는데, 환승역 혼잡도나 혼선을 해소 할 방안은 무엇인가?

- 환승역사는 건설당시에는 구체적인 설계지침이 없이 건설되어 충분한 이동공간 확보 등 어려움이 있으나 혼잡도 개선을 위해 역사구조 개선('13년 신도림역 승강장 추가설치) 등 혼잡도 개선 노력을 기울여 왔습니다.
- 공사는 승객 불편 해소를 위해 출퇴근시간 주요 혼잡역에 직원, 사회복무요원, 지하철보안관을 배치 중에 있습니다.
- 또한 주요 혼잡역사에 2023년 3월부터 안전도우미 45명을 혼잡한 4호선 성신여대~한성대입구역 구간을 포함하여 16역에 배치하였고(총190명 안전도우미 배치예정) 추가로 취약시간 안전도우미 630명을 모집하여 운용할 예정입니다.
- 그리고 천호역처럼 구조확장이 가능한 환승계단들을 파악하여 이동 통로 확대로 혼잡도를 완화시키는 등 다양한 방안을 발굴하여 시민편의 향상에 노력하겠습니다.
- 분산 승차 및 우측보행 안내스티커 부착, 동영상 홍보 등을 지속적으로 추진하여 혼잡도 개선을 위해 노력하겠습니다.

○ 임산부 배려석 민원 발생과 관련 임산부 배려석 운영 에티켓 정착을 위한 방안에 대해 평소 생각해 본 것이 있는지?

□ 임산부 배려석 민원은 2019년 일평균 35.4건에서 2022년 일평균 20건으로 감소 추세에 있으나 지속적으로 민원이 발생하고 있는 실정입니다.

□ 임산부 배려 문화 정착을 위해

① 임산부 배려석을 일반좌석과 구별되는 색상(분홍색)으로 교체하고 바닥표지를 부착하는 등 시인성을 개선하고,

② 대중교통 기본 조례에 의거 지하철보안관 순찰 시 임산부가 배려석을 제대로 이용할 수 있도록 계도를 강화하겠습니다.

③ 앞으로도 다양한 매체를 통한 홍보와 임산부 배려 시설물 개선을 지속 추진하겠습니다.

○ 지하철 성범죄 예방을 위한 근본적인 대책마련이 필요한데, 내정자의 대책은 무엇인가?

- 성범죄의 예방을 위해서는 무엇보다도 성범죄는 반드시 발각된다는 인식이 형성되는 것이 중요하다고 생각합니다.
- 지하철 성범죄는 젊은 여성이 많은 노선 중 혼잡도가 높은 장소와 시간대의 전동차 내에서 주로 발생되고, 불법 촬영은 계단이나 에스컬레이터 등 오르막에서 주로 발생하고 있습니다.
※ 성범죄 다발역: 고속터미널, 여의도, 사당 등 이용인원 많고 혼잡한 역사
- 공사는 '25년까지 전 역에 3D 지능형 CCTV 통합모니터링 시스템을 구축하고, CCTV 설치 신조 전동차를 지속적으로 도입하여 물리적 사각지대를 최소화하겠습니다.
※ CCTV 보유('23.3월): 총 21,202대(역사 16,650대, 전동차 4,552대)
- 또한 또타앱 신고 시, 인근 배치 지하철보안관의 신속한 도움을 받을 수 있도록 하는 한편, 계단이나 에스컬레이터 조도 개선, 여성 안심존(Safe-Zone) 설치 등 안전하게 지하철을 이용할 수 있는 환경을 조성하도록 노력하겠습니다.

○ 현재 서울교통공사가 취약계층이나 사회공헌을 위해서
계획하고 있는 사업이나 활동계획이 있다면?

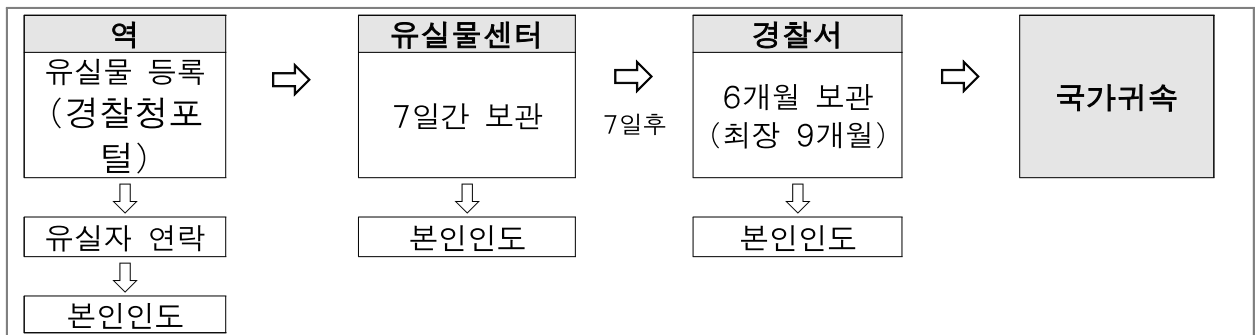
□ 2023년 사회공헌 기금은 직원기부금 1.5억원, 공사 예산 및
특별기금 1억원 등 총 2.5억원 규모로 예상되며, 동 재원 등을
활용한 사회공헌활동을 통해 “공기업의 사회적 책임”을 다하고자
합니다.

- ① 전통시장 상품권 구매 및 기부, 사회적기업 물품 구매, 국가
재난 피해지역 인적·물적 지원 등 지역경제 활력 제고
- ② 민·관 협의체, 파트너십 구축을 통한 맞춤형 공헌활동 실시
등 지역 공동체 활성화 기여
- ③ 매칭그랜트, 급여끝전 등 자율적 직원 기부금 조성 등 나눔
문화 확산

○ 최근 방역 수칙 완화 후 지하철 유실물이 대폭 증가한 것으로 보이는데 지하철 유실물 관리의 효율적인 방안에 대해 내정자의 의견은?

- 최근 3년 간 유실물 접수건수는 월평균 약 9천6백 건으로, 본인 인도율은 63%이며 많이 접수되는 유실물 품목은 지갑(24%), 가방(16%), 의류(15%) 순입니다.
- 유실물 처리는 ①유실물 등록(역), ②유실물센터 보관(7일), ③경찰서 보관(6개월), ④국가 귀속의 절차를 거치게 됩니다.

- 유실물 처리절차



- 효율적 유실물 관리를 위해 2019년 11월부터 「물품보관함 연계 유실물 본인 인도 서비스」를 시행하여 유실물센터 운영 시간 종료 후에도 유실물을 찾을 수 있도록 안내하고 있습니다.
- 앞으로도 역사 및 열차 안내 매체, 소셜 미디어 등을 이용한 유실물 처리 관련 홍보를 지속 실시하여 유실물 발생 예방 및 본인 인도율 향상에 힘쓰겠습니다.

○ 서울교통공사에서 지하철 이용 편의 제고를 위해 추진하고 있는 사업 중 내정자가 박차를 가하고 싶은 사업은 무엇인지?

□ 서울시 “약자와의 동행”에 부응하여 교통약자 이용 편의 사업을 중점 추진하겠습니다.

□ 2024년까지 275개 전역사에 1억 1동선을 확보, 장애인 이동권을 적극 보장하겠습니다,

○ 1동선 미확보 역사 현황

계	공사 중	공사예정	설계 중
	14역	3역	1역
18역	②용답, ⑤마천, ⑤강동, ⑤종로3가, ⑥봉화산, ⑥상월곡, ⑥구산, ⑥새철, ⑦청담, ⑦수락산, ⑦광명사거리, ⑦남구로, ⑦고속터미널, ⑧복정	⑤상일동, ②신설동, ⑥대흥	⑤까치산

□ 신조전동차 도입 시에도 장애물 없는 BF(barrier free) 인증, 임산부배려석과 교통약자보호석 설치, 위급상황 대처를 위한 수어 애니메이션 시스템 도입 등 교통약자 편의를 제고하겠습니다.

□ 아울러, 승객 발빠짐, 휠체어 끼임 사고 예방을 위해 승강장 자동안전발판 시범 설치 및 검증을 거쳐 단계적으로 확대 추진하겠습니다.

○ 국토교통부에서 서울교통공사에 4조2교대 근무형태를 무단으로 변경하여 과징금을 부과했는데 내정자가 생각하는 해결 방안은?

- 4조2교대 근무형태는 서울시 지하철 최적근무위원회('13.10월 구성) 권고사항에 따라 '14년 분야별 노사합의를 거쳐 시범도입 후, '20년 임금협약 노사합의('20.10.13.)에 따라 확정하였습니다.
- 다만, '21년 이후 경영혁신 추진과 관련 다양한 근무형태 도입 검토 등으로 부득이 취업규칙 개정 및 철도안전관리체계 변경승인 절차가 지연되었습니다.
- 조속히 서울시 협의를 거쳐 취업규칙을 개정, 분야별 인력 적정성 검토 후, 철도안전관리체계 변경승인을 취득하여 국토교통부 과징금 납부를 최소화 하겠습니다.

* (1차 위반) 1.2억원, (2차 위반) 2.4억원, (3차 위반) 4.8억원, (4차 위반) 9.6억원

- 아울러 안전을 더욱 강화할 수 있는 다양한 근무형태 등에 대해 '23년 임단협에서 노사 간 논의를 지속하도록 하겠습니다.

○ 승무원 실 승무시간 문제로 인한 업무지시 거부 등 거대 노조에 공사가 끌려 다닌다는 염려가 많은데, 합리적 노사관계에 대한 소신은?

- 합리적 노사관계란 법과 원칙을 기반으로 노사현안에 대한 대화의 파트너로서 노사공동의 책임을 다하며, 정부의 노동정책과 시정 철학이 반영될 수 있도록 노사관계를 운영하는 것이라고 생각합니다.
- 공사는 양대노총 산하의 노동조합(교통노조, 통합노조)을 설득하여 열차 운행시간 조정 노사합의('22.5.27.)를 체결해 심야 연장운행을 재개하는 등 서울시민의 교통편의를 증진하기 위한 방안을 마련한 성과가 있습니다.
- '23년 임·단협 교섭 시에도 동일 노동조합과 정부지침을 준수한 임금인상, 행정안전부 등 외부기관 지적사항에 따른 복리후생 정상화 및 전사적 업무개선 방안을 협의하여 노사가 공동으로 윈윈(Win-Win)하는 합리적 노사관계를 구현할 수 있도록 최선을 다할 예정입니다.
- 참고로 '20년에 발생한 승무분야 업무지시 거부는 1~4호선, 5~8호선 간 상이한 업무 일원화 중 발생한 문제로, 사장 취임 이후 합리적인 기준을 바탕으로 평균 운전시간 등 상이한 근로 조건*을 개선할 수 있도록 지속적으로 노력하겠습니다.

* 승무분야 상이한 근로조건 : 평균 운전시간(1~4호선, 4시간 23분 5~8호선, 4시간 26분), 대기조 예비율(1~4호선 13.8%, 5~8호선 14.2%)

○ 교통공사는 3개의 노조(교통노조, 올바른노조, 통합노조)가 있고, 갈등 요소가 많은데, 어떤 자세로 복수 노조와의 관계를 정립하려고 하는지?

- 복수노조 사업장에서 노노갈등을 방지하고 상생과 협력의 노사 관계를 정립하기 위해서는 일방의 노동조합에 치우침이 없도록 공정하게 노사관계를 운영하고, 노동조합 간 다양한 의견을 청취하기 위해 소통채널을 다각적으로 활성화하고자 합니다.
- 이를 위해 교통노조와 통합노조가 연합하여 구성한 연합교섭단과 임·단협 교섭을 추진하되, 교섭권이 없는 올바른노조와 상시적으로 소통간담회를 개최해 현안공유와 건의사항 청취를 하는 등 균형있는 노무관리가 이루어지도록 노력할 예정입니다.
- 또한, 노동조합 규모에 따라 근로시간면제한도(Time-Off)를 차별없이 부여하여 정당한 조합활동을 지원하고자 합니다.
- 아울러, 3개 노동조합, 노동이사, 외부전문가가 공동 참여하는 노사상생협의회를 구성해 조합 간 의견교류를 활성화하고, 전문가 의견에 따라 갈등을 공식적으로 조정하여 노노갈등 확산에 선제적으로 대응해 나갈 예정입니다.

※ 노동조합 현황 (1~8호선)

['23.4월 조합비 공제 기준]

구 분	서울교통공사노동조합	서울교통공사통합노동조합	서울교통공사올바른노동조합
설립일자	2018.2.21.	2013.1.14.	2021.8.11.
조합원 (비율)	10,114명 (65.4%)	2,719명 (17.6%)	1,747명 (11.3%)
상급단체	민주노총	한국노총	새로고침 노동자협의회
위 원 장	명순필	이양섭	송시영
집행부 임기	'22.4.14.~'24.4.13.	'23.4.5.~'25.4.4.	'21.8.11.~'23.8.10.

○ 계속되는 자회사 노사문제 발생 원인은 무엇이라 생각
하는지 또한 문제해결을 위한 내정자의 대안이 있다면
무엇인가?

□ 공사는 서울메트로환경 등 5개 자회사에 출자하고 있으며,
각 자회사별 1개~4개 노동조합이 결성되어 있습니다.

※ 출자회사 노조현황

(주)서울 메트로환경	서울도시철도 그린환경(주)	서울도시철도 엔지니어링(주)	김포골드 라인운영(주)	서해철도(주)
전국환경 노동조합 등 4개 노조	전국민주여성노조 도철그린환경지부 등 3개 노조	서울도시철도엔지 니어링노동조합 등 2개 노조	전국공공운수 노동조합 김포도시철도지부	전국공공운수 노동조합 서해선지부

□ 공사에서는 자회사의 책임경영체제 확립을 위해 자율적 운영이
보장되도록 하되 필요한 범위 내 관리, 감독 조치를 취하고
있습니다.

□ 자회사 노사 간 현안사항 소통 강화 및 신뢰 확보를 위해
관리감독기관으로서의 역할이 있는지 살피고 지원하도록
하겠습니다.

○ '20년 1월 21일 노조 업무거부 철회에도 불구하고 승무원의 무단결근 및 늦장출근이 발생하였는데, 사건경위 및 공사 조치사항 그리고 이 사건에 대한 내정자의 의견은?

- '19.11.16. 부터 평균운전시간을 12분 상향조정(4시간30분 → 4시간42분)하여 운영하던 중 노조측이 근로조건 저하라고 반발하며 시행을 철회하지 않을 경우 '20. 1.21 .부터 운전업무를 거부하겠다고 선언하였습니다.
- 공사에서는(서울시 중재로) 이용시민의 불편방지 등을 고려 잠정중지 결정을 하였습니다.
- 노조측에서는 잠정중단이 아닌 완전한 원상회복을 관철하겠다고 하며 '20.1.20. 야간 조합원 총회를 개최하였으나 익일 4시 10분부로 업무복귀를 결정하여 업무복귀 지연 및 지각 등이 발생하여 노조간부 18명에 대하여 징계조치를 하였습니다.
- 향후 운전시간 상향에 대해서는 근무조건, 노선 특성 등을 고려하여 근무제도 개선 전반과 병행 추진할 예정이며, 필요시 노사 공동의 연구 용역을 시행하여 합리적 개선방안을 마련하고 미래지향적 노사관계 정립에 노력하겠습니다.
- 만약 불법 쟁의 행위가 발생한다면 지하철을 이용하는 시민에 불편이 없도록 안전을 최우선으로 대책을 마련하고, 노동조합의 불법행위에 대해서는 법과 규정에 따라 엄정히 대처하겠습니다.

○ 서울교통공사는 인사적체가 심한 것으로 알고 있는데, 이를 해소 하기 위한 대책은 무엇인가?

□ 통합 당시 인사 적체가 심했던 18년 이상 장기근속한 5급 직원은 3,309명(약 19%)이었으나 노사간 합의를 통하여 순차적으로 심사승진을 추진한 결과 '23. 5월 현재 207명(약 1.3%)으로 인사 적체를 상당 부분 해소하였습니다.

※ 노사특별합의서('18.9.21.) 제2조

직급체계 개편 및 근속 승진 도입 취지에 따라 통합 당시 5급 직원 중 18년 이상 경과 직원에 대해서 직원 간 형평성을 고려하여 순차적으로 합리적 방안을 마련한다.

□ 장기근속자 이외에도 조직의 합리적 운영 방향 제시 및 직원들의 사기 진작을 위해 연 1회 정례적으로 성과가 탁월한 직원을 발굴, 특별포상하도록 하겠습니다.

□ 또한 근속 승진은 매월 실시하고, 근속 승진에 따른 직원들의 매너리즘 방지를 위한 승진 포인트 심사승진은 연 2회 지속 추진하여 열심히 일하고 보상은 공정한 승진 제도가 운영될 수 있도록 하겠습니다.

○ 인사분리 운영이 중단되는 통합 5년차 부터는 통합 인사로 인한 갈등이 표면화 될 것으로 보는데, 공정한 인사를 확보하기 위한 내정자의 계획은?

□ '21년 하반기부터 1·4호선, 5·8호선 출신의 구분 없이 통합 인사를 시행했으며, 통합 이후 인사 분리 운영 기간 동안 간부급 및 희망 직원을 대상, 선제적 교차발령을 시행하여 통합 만 6년인 현시점에는 직원 간 융합이 잘 이뤄져 조직이 많이 안정화됐다고 생각합니다.

※ 교차발령 현황 : ('17) 16명 → ('18) 76명 → ('19) 307명 → ('20) 594명 → ('21) 607명

□ 앞으로도 더욱 공정하고 합리적이며 직원 요구에 맞는 인사 운영·제도 마련 등을 위하여 「인사 운영 개선 노사 공동 TF」를 구성·운영할 계획이며, 아울러 현장과의 소통을 강화하여 다양한 의견수렴 및 피드백을 통한 균형감 있는 갈등관리를 위하여 노력하겠습니다.

○ 서울교통공사 직원만족도는 他 지방 도시철도 공사 대비 어느 수준인지, 만족도가 낮다면 원인과 해결방안을 생각해 보았는지?

□ '22년 기준 서울교통공사 직원만족도는 58.7점으로 他 지방 도시철도 공사 평균 직원만족도 67.7점 대비 낮은 수준입니다.

구 분	2020년	2021년	2022년
서울교통공사	68.6(△0.3)	65.8(△1.7)	58.7(△9.0)
지방 도시철도공사 평균* (부산, 인천, 대구, 광주, 대전)	68.9	67.5	67.7

※ 지방공기업 내부직원만족도 조사 결과

□ '20~'21년 공사 직원만족도는 타 도시철도와 비슷한 수준이었으나, 지속된 공사 재정악화로 임금복지 등 처우개선에 대한 상대적 불만과 '22년 신당역 사건·이태원 참사 등 연이은 부정적 이슈의 발생으로 직원만족도가 하락했습니다.

□ 공사는 글로벌 수준 운영기관으로서 직원만족도 또한 상위권이어야 한다고 생각합니다. 전년도 직원 만족도 조사 결과에서 개선 요구가 높은 4개 분야(급여복지·인사승진·조직문화·근무환경)를 선정, 만족도 개선을 위한 세부과제를 추진, 직원만족도 증진을 통해 조직이 안정될 수 있도록 노력하겠습니다.

급여·복지 분야	인사·승진 분야	조직문화 분야	근무환경 분야
· 급여·복지후생제도 분석 및 적절성 검토 · 휴양소 이용 확대 등 복지혜택 향상	· 근무평정 공정성 제고 방안 마련 · 본부별 전보 순환 투명성 강화	· 직원 고충처리제도 운영 개선 · 본부별 직급 간 소통 활성화 방안	· 디지털 기반 정 보시스템 고도화 · 본부별 휴게실 및 근무 공간 개선

○ 비정규직 정규직화 과정에서 기존 직원과 전환 직원 간
갈등이 있을 텐데 현 실태와 내정자가 생각하는 해소
방안은?

- '18.3.1.자로 시행한 공사 무기업무직의 일반직 전환은 서울시
정책인 「노동 존중 특별시 서울 2단계 발전계획」에 따라 추진
되었습니다.
- 공사 무기업무직의 일반직 전환과 관련된 문제의 공정한 해결을
요구하는 MZ세대 중심으로 올바른노동조합을 출범하였고,
- 또한, '18년 입사 4년 차 미만 정규직 입사자 중심으로
무기계약직의 일반직 전환이 부당하다는 헌법소원을 추진하는
등 직원 간 갈등이 있었습니다.
- 직원들의 갈등을 해소하기 위해서는 조직문화 개선이 필요하다고
생각합니다. 이에 따라 공정하고 합리적인 인사 운영을 시행하고
서로 간 소통을 강화할 수 있는 프로그램을 추진, 직원들이
함께 융화토록하여 직원 사기 진작으로 조직안정에 최선을
다하겠습니다.

○ 채용 비리 감사원 감사 결과 발표에 따르면, 공사의 전반적인 인사관리 시스템에 문제가 있는 것은 아닌지?

□ 감사원 감사 결과 조직적인 채용 비리는 없었다는 것이 확인 되었으며, 채용 절차 준수 미흡, 담당자 업무 소홀 등 지적 사항에 대해서는 재발하지 않도록 조치하였습니다.

- 일반직 전환 대상자 1,285명 중 공사 내 친인척이 있는 직원은 당초 파악한 112명에서 80명이 추가된 192명으로 확인되었으나, 이들에게 채용비리에 대한 위법성은 나타나지 않음

- 감사원 지적사항 관련 직원 문책 : 14명 중 12명 처분 완료

구 분	계	중징계	경징계	주의
처분요구	14명	5명	4명	5명
조치내용	12명	3명	4명	5명

※ 중도 퇴사자 : 2명

- 채용 단계 피해자 전원 구제 : 대상자 13명 중 8명 최종 임용(개인의사 반영)

□ 앞으로도 인사관리 시스템을 투명하게 오픈하고 공정하게 관리함으로써 직원 및 시민의 신뢰를 받는 기관으로 앞장서겠습니다.

- 신입사원 채용현황을 보면 여직원 비율이 급격하게 증가했는데 인력 운영상 문제점과 해결방안은 무엇인지?

- 최근 3년간 신규 채용 시 여직원 비율은 평균 23.37% 입니다.

(단위: 명)

연 도	계	남성(비율)	여성(비율)
계	1,746	1,338(76.63%)	408(23.37%)
2020년	800	599(74.87%)	201(25.13%)
2021년	443	347(78.33%)	96(21.67%)
2022년	503	392(77.93%)	111(22.07%)

- 공사는 지하철 운행 및 기반시설 유지관리를 위해 24시간 교대근무가 불가피한 사업장으로 채용 공고 시 ‘야간 근무가 가능한 자’를 명시하고 있으며, 근로계약서 작성 시 근로기준법에 따라 여성 신규직원으로부터 야간근로 동의서를 작성하여 인력을 운용하고 있습니다.
- 아울러, 희망직원 수요조사 후 주·야간 전담반 확대 시행 등 근무형태 개선, 침실(오피스텔 등) 조성 확대 등 근무환경 개선을 통해 인력 운영상 문제점을 단계적으로 보완해 나가겠습니다.
- 또한 승진, 휴직, 휴가 등 제도 개선을 통해 여성관리자 비율이 점진적으로 확대되어 양성이 평등한 조직문화를 구축하도록 하겠습니다.

○ 여직원이 늘어나는 만큼 직장 내 성희롱 문제가 지속되고 있음. 직장 내 성희롱 근절을 위한 내정자의 계획은 무엇인가?

- 직장 내 성희롱 근절을 위해 종합계획을 수립하고 성 비위 발생 시 무관용 인사원칙에 의거, 단 한 번의 잘못이라도 가해자에게 중징계 적용, 승진 및 표창 제한, 후생 복지혜택 제한(5년), 평가급 불이익(2년) 등 원스트라이크 아웃제를 적용, 엄정 조치하겠습니다.
- 또한, 소속 관리자(3급 이상)를 성희롱·성폭력 고충 상담원으로 지정·배치하고 전문교육을 실시하여 사건 발생 시 신속하게 피해자를 보호조치 하겠습니다.
- 피해자에게는 심리 치유 및 법률지원을 하고, 2차 피해 예방을 위한 지속적인 상담, 전산 관리시스템에 의한 인사관리(퇴직 시까지 업무공간 분리), 행위자 의무 인권교육 등 사후 관리도 빈틈없이 하겠습니다.
- 특히, 직장 내 성희롱의 근본적인 인식 강화를 위해 전 직원 대상 실태조사, 구성원 그룹별 심층 인터뷰(FGI) 등으로 공사 자체 사례 및 교육 콘텐츠 발굴하여 전사적 직급별, 세대별 맞춤형 대면 교육 확대 실시와 더불어 여가부, 시의 컨설팅 및 젠더기관 자문, 외부기관 벤치마킹 등 다양한 성희롱 근절 정책을 적극 추진하겠습니다.

○ 신당역 스토킹 살인과 같은 성비위 사건 발생 시 사건처리 후 피해자에 대한 후속 안전처리가 부실했다 보여지는데 이에 대한 대책은 무엇인지?

- 현행법상 지방공기업의 경우 수사기관으로부터 직무와 관련된 사건만 통보받을 수 있어 수사개시 통보가 이루어지지 않은 경우 사건을 인지할 수 없는 한계가 있는 것에 많은 아쉬움이 있었습니다.
- 이에 따라, 수사 개시 통보 시 행위자 1차 조사를 통해 직장 내 사건인지 확인하고 성범죄의 단호한 대처를 위해 형사사건 최종 확정 이전이라도 징계처분, 스토킹 피해자에 대하여 외부기관과 연계 보호 조치토록 개선, 직위해제자 및 정직 처분자의 내부망 접속 차단조치를 실시했습니다.
- 이러한 대책들이 잘 추진될 수 있도록 개인정보처리방침 예규 등 관련 규정을 정비하고 “온라인 성범죄” 및 “스토킹 범죄”에 대해 당연퇴직 조치토록 인사규정 등을 개정하겠습니다.
- 또한, 피해자 신고가 위축되지 않도록 피해자의 의사를 확인하여 익명을 보장한 상태로 공사에서 직접 경찰 등 외부 수사기관에 고발하는 대리 고발제 제도가 잘 운영될 수 있도록 외부 젠더전문기관과 협약을 체결하여 피해자가 드러나지 않고도 피해자의 의사를 충분히 반영할 수 있는 상담창구를 강화해 나가겠습니다.

○ 서울교통공사에서 열심히 근무하는 직원들의 사기 진작을 위해서 어떠한 계획이나 프로그램을 구상하고 있는지?

- 공사 경영목표의 성공적 달성을 위해서는 조직 구성원의 역량을 발휘할 수 있도록 성과에 대한 합리적 보상이 수반되어야 한다고 생각합니다.
- 현재 공사에서는 전사·부서 경영목표 달성과 연계한 내부 경영평가, 직원별 근무성적평가 등을 통해 성과를 측정하고 있으며, 그 결과를 토대로 평가급 차등 지급, 승진포인트 차등 부여 등 합리적 보상을 실시하고 있습니다.
- 아울러, 연 1회 정례적으로 성과가 탁월한 직원을 발굴, 특별포상하도록 하는 등 직원 사기 진작 프로그램을 적극 추진하겠습니다.

○ 서울교통공사는 서울메트로와 서울도시철도공사 양공사가 통합된 조직으로서 방대한 조직과 인력을 보유하고 있는데 이와 관련하여 부사장제 도입 필요성에 대해 구상하고 있는 바가 있는지?

- 공사 정원은 16,387명으로 지방공기업 400여개 중 조직·인력 규모 면에서 가장 큰 조직입니다.
- 통합 효과를 극대화하고, 거대화된 조직을 안정적으로 운영하며 지속적인 성장과 발전을 위한 조직 운영방안에 대해서는 현재의 조직체계는 물론 여러 가지 다양한 방안을 여러모로 검토할 필요가 있다고 생각합니다.
- 이에 따라 전문기관 용역을 통해 전문성은 강화하고 경영효율과 안전이 담보될 수 있는 조직이 되도록 개선 필요성과 방향을 분석하고 그 결과에 따라 합리적으로 판단하겠습니다.
- 또한 부사장제 도입을 위해서는 상임이사 정수 기준(현재 4명)이 확대되어야 도입 취지를 살릴 수 있을 것으로 판단되므로, 필요 시 제도개선 건의를 통해 조직이 효율적으로 운영될 수 있는 기반을 마련하도록 하겠습니다.

- ‘지방공기업 인사·조직 운영기준’ 상임이사 정수

구 분	상임이사 기준(사장 제외)				
	정원기준	50명 이하	51 ~ 150명	151 ~ 300명	301 ~ 2000명
소요인력	-	1명	2명	3명	4명

※ 현재 공사 상임이사 수 : 4명

기타 현안 관련

○ 서울교통공사가 2022년 공공기관 우수청렴도 평가에서 2등급을 달성했는데 청렴도를 더욱 향상시키기 위한 내정자의 방안은?

- 재임 기간 반부패·청렴·공정에 기반한 업무 추진을 통해 2022년 청렴도 2등급 평가에 이어, 공사가 부패와 비리 없는 청렴 기업으로 지속 자리매김할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.
- 청렴도 자체 조사를 통해 부패 취약 요인을 사전 진단하고, 반부패·청렴 실행력 강화를 위한 ‘청렴도 향상 회의’를 정기적으로 주재하여 업무 특성을 반영한 맞춤형 대책 수립 및 이행실태를 직접 관리하겠습니다.
- 지난 4월 서울시장이 훈시를 통해 강조한 ‘청렴하고 공정한 서울 구현을 위한 반부패 청렴 정책 추진 철저’를 충실히 이행하여 청렴도 향상을 통해 서울시정에 부응하고, 시와 더불어 청렴도 동반 상승으로 청렴 문화확산에 솔선하겠습니다.

○ 올해 8월이면 9호선 2·3단계 위수탁 사업 계약기간이 완료된다는데 교통공사의 향후 계획은 어떤 것인지?

- 서울교통공사는 9호선 2·3단계 구간 관리 운영사업을 민간 위탁받아 '20. 10. 1.부터 운영하고 있으며, '23. 9. 30. 민간 위탁이 종료될 예정입니다.
- 서울시는 지난 제318회 서울시의회 도시교통실 업무보고를 통해 민간 위탁에서 공공 위탁으로 전환하겠다고 밝혔으며, 이에 따라 서울시와 협의하여 공공 위탁 전환 준비를 차질 없이 진행하겠습니다.
- 공사는 1인 근무 해소 및 중대재해 예방 등 안전한 차기 관리 운영사업 추진을 위해 산출한 58명 안전 인력 증원을 서울시에 제안('22.11.17.)하였고 현재 서울시에서 검토 중인 것으로 알고 있습니다.
- 앞으로 서울시 및 노동조합과 협의하여 적정인력 산출을 위한 연구용역을 진행하고 그 결과를 차기 사업에 검토·반영하여 인력 채용 등을 진행하겠습니다.
- 또한 차기 공공 위탁 사업자로 선정될 시 현장 안전 인력을 강화하고, 근로조건 개선을 통해 9호선 2·3단계가 안정적으로 운영될 수 있도록 하겠습니다.

○ 최근 지하철 상가 병의원 입점에 대한 의사협회 반대와 일부 구청이 건축물 대장 미등재 사유로 영업허가를 불허하고 있다고 하는데, 내정자의 해결 방안은?

- 지하철 역사 내 의원·약국 신규 개설 시 일부 보건소에서 건축물 대장이 없다는 이유로 개설 신고를 거부했으나, 공사에서는 문제해결을 위해 국토부(철도 역사설 건축법 적용대상 여부 검토), 서울시(사전컨설팅 요청), 감사원(컨설팅 결과 통보) 등 유관기관과의 협의를 진행하였으며,
- 그 결과, 국토부 고시 제정으로 건축물 대장을 대체하는 편의시설 관리대장 발급이 가능하게 되었고, 서울시 행정심판이 인용되어 지하철 역사 내 의원·약국 개설이 가능하게 되어 현재는 의원 5개소, 약국 30개소가 운영 중입니다.
- 앞으로도 지하철 이용 시민의 의료서비스 향상을 위해 의원·약국 입점을 확대 추진하도록 하겠습니다.

○ 자동차도 무인운전 시대가 도래하고 있는바, 공사도 기술적 흐름에 맞게 무인운전 시스템 도입이 필요하다고 보는데, 내정자의 견해는?

- 공사 2호선, 5~8호선은 자동열차운전(ATO¹⁾) 시스템이 구축되어 있으나 무인운전은 무인운전 체계에 맞도록 시스템 보완 및 개선이 필요합니다.
- 또한, 과거 8호선 무인운전에 대한 기술적 타당성 연구용역 결과('14년) 열차제어시스템에 대한 개량 투자 및 노후화 차량 교체 시점과 연동하여 결정할 필요가 있다는 결론을 도출했습니다.
- 이에 따라 무인운전을 위한 시스템 보완 및 개선, 인력 재배치, 시민 의견수렴 등 관련 사항에 대해 충분한 검토 후 무인운전 추진 여부를 판단하도록 하겠습니다.

1) ATO(Automatic Train Operation) : 열차자동운전장치

○ 취업 등 어려움을 겪고 있는 청년들이나 저소득층을 위한 요금 할인 정책을 도입할 의향은 있는지?

- 코로나19 등으로 경기 불황이 심화되어 청년 및 저소득층의 소득감소로 생활의 어려움이 가중되고 있는 점은 안타깝게 생각하고 있으며, 다양한 방법의 지원책이 필요합니다.
- 다만, 지하철 요금 할인 정책은 공사의 경영성과와 공공성을 고려하여 시와 시의회, 시민이 함께 의견 조율을 통해 합리적으로 결정해야 한다고 생각합니다.
- 올 하반기 요금 인상이 계획되어 있으므로 서울시 할인 정책 도입 방향이 있다면 적극적으로 협의하겠으며, 공사 재정부담이 되지 않는 선에서 요금 인상과 연계하여 취약계층은 요금부담이 최소화될 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 지하철 운행시간 단축 및 심야 순환버스 운영에 대한
향후 서울교통공사의 계획은 무엇인지?

- 코로나19 여파로 2020년 4월부터 2022년 7월까지 1시간 연장운행을 중단·폐지한 바 있으나, 2022년 8월부터는 1시간 연장운행을 전면 재개하여 운영 중에 있습니다.
- 연장운행은 심야 교통난 해소, 저렴한 교통수단 제공 등 시민 복리증진에 도움이 되지만, 전동차·시설 정비시간 감소, 이용승객 대비 운영비용 과다 발생 등 단점도 있습니다.
- 현 시점에서 운행시간 단축계획은 없으나, 향후 이용승객 추이, 심야버스·택시 등 타 교통수단 수요 충족 등을 종합 고려하여 연장운행 지속 여부를 판단하겠습니다.

○ **내정자는 9호선과 같이 지하철 급행화를 도입 및 적용할 생각이 있는지?**

- 지하철 급행화는 시민들의 이동시간 단축 등 교통편의 개선 효과는 있으나, 신규 노선이 아닌 기존 노선의 경우 막대한 재원이 투입되어야 사업 추진이 가능합니다.
- 그러므로, 지하철 급행화는 서울시 정책과 연계하되 안전, 기술, 운영 측면 등을 종합적이고 장기적으로 검토하여 사업 추진 여부를 결정해야 할 사안으로 판단됩니다.
- 참고로, 제2차 서울시 도시철도망 구축계획('21~'30)에 포함된 4호선 급행화 사업(당고개~남태령 26개역, 31.7km)의 경우, 서울시 사전타당성조사 용역('21.12.)에서 급행열차 운영을 위한 제반 시설 개량 등에 막대한 재원이 필요하여 추진에 어려움이 있는 것으로 분석되었습니다.

○ 서울교통공사 정책추진시 市 조례 등 관련규정에 따라 서울시의 지속적인 관리·감독을 받고 있는데 이에 대한 내정자의 의견은?

- 서울교통공사는 「서울교통공사 설립 및 운영에 관한 조례」에 의거 안전하고 신속한 대중교통 수단 제공 등 시민의 복리증진에 기여하기 위하여 설립된 지방공기업입니다.
- 공기업인 서울교통공사는 공공성 확보와 운영 효율을 동시에 추구하여야 하며, 서울시는 공공 정책 결정자로서 조례 등 관련 규정에 의거 시민 복리 증진에 영향을 미칠 수 있는 공사의 사무에 대하여 감독하고 지원하는 역할을 수행하고 있습니다.
- 책임있는 역할 분담을 통하여 서울시와 공사가 단순한 관리 감독 관계가 아닌 시민의 복리 증진을 위하여 힘쓰는 상호 협력 관계로 거듭날 수 있도록 노력하겠습니다.

○ GTX 개통시 5년 뒤 지하철 3호선 수요가 10-15% 감소한다는 예측이 있는데 앞으로 생길 대체수단과의 경쟁에서 서울교통공사가 가지는 장점이 있다면?

- GTX는 광역 급행철도로 소수의 거점역을 설치·운영하나, 도시철도의 경우 촘촘하게 역을 설치·운영함에 따라 이용승객 특성의 차이가 존재합니다.
- 다만, 3호선의 경우 GTX-A 노선과 운영 권역이 유사함에 따라 광역 거점 간 이동하는 일부 수요가 이전되는 효과가 있을 것으로 예상됩니다.
- 공사는 이에 대응 GTX-A 노선 위탁 운영권을 확보하였으며, 향후 운영 시 수입을 보완하는 효과 뿐만 아니라 도시철도 역과의 효율적 환승·연계체계 구축 등 시너지 확보도 가능할 것으로 기대됩니다.
- GTX 뿐만 아니라 트램, 도심항공교통 등 다양한 교통수단 도입에 대응하여, 단순 경쟁보다는 상호 보완 관계를 구축, 시민의 교통복지를 향상 시키고, 공사의 수익성도 확보할 수 있는 방안에 대해 연구해 보겠습니다.

○ 8호선 연장사업이 2024년 9월 개통 예정으로, 연장선의 혼잡도 분산 대책이 마련되지 않아 지하철 불편이 예상되는데 내정자가 생각하는 개선 방안은?

- 8호선 연장사업인 별내선 개통 시 경기도 구간 승객 유입으로 기존 8호선 서울 구간 혼잡도 증가로 서울시민의 지하철 이용 불편이 예상됩니다.
- 서울시·경기도에서 전동차 추가 편성(투입)을 통해 열차 운행 시격을 단축할 수 있도록 적극적으로 협조할 예정이며,
- 별내선 경기도 구간 위·수탁 협약서에 개통 이후 서울구간 혼잡도 문제 발생 시, 위탁기관이 추가 전동차 구매비용을 부담하는 조항을 추가하는 내용으로 협의를 진행하겠습니다.

○ 공사에서는 지하철 역명병기 유상판매 공개입찰을 통해 재정난을 만회하고자 하는데 이에 대한 내정자의 견해는?

□ 공사 재정난을 해소하는데 역명병기 유상판매를 통한 수익은 작은 부분이지만, 새로운 부대수익을 창출하기 위해 이와 같은 노력은 지속되어야 한다고 생각합니다.

※ 연도별 역명병기 수익 현황

(단위: 백만원, VAT포함)

구분	계	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년	'22년
수익	16,147	731	1,942	2,031	2,076	2,042	2,572	4,753
물량	43억	9억	29억	29억	28억	26억	30억	43억

□ 앞으로 운수수익만으로는 공사의 만성적 적자구조를 탈피하기 어렵다고 판단하고 있기에 사업영역을 확장하고, 비운수사업 분야를 개척하는데 공사의 역량을 집중할 계획입니다.

□ 다만, 공사의 모든 사업은 시민편의와 공공성을 훼손하지 않는 범위 내에서 추진해야 하기 때문에, 역명병기 유상판매의 경우 유상포기 선정기준 부합여부 및 결격사유 등을 면밀히 검토하여 적정하게 사업을 추진할 것입니다.

○ 1호선의 경우 시위 등의 특수사항이 아닌 경우에도 열차운행시각표(API)와 실시간 도착시간과의 차이가 많이 발생하고 있는 데 내정자가 생각하는 해소 방안은?

- 1호선의 경우 공사는 한국철도공사와 직통운영하여 운영하고 있으며, 전체 열차운행 중 서울교통공사의 운행률은 약 16%를 차지하고 있습니다.
- 1호선 열차운행계획은 한국철도공사가 담당하고 있으며 계획 수립 시 정상운행 시간에 추가 여유시간을 부여하여 열차지연에 대비하고 하고 있으나, 1호선 특성상 기상상황, 시설물 장애, 열차간 순서정리 등 이례상황 발생이 많아 계획 운행시간과 실제 운행시간의 차이가 발생하고 있습니다.
- 승객몰림, 시설물 장애, 응급상황 발생 등으로 열차가 지연될 경우 후속열차가 연쇄적으로 지연이 발생하여 운행계획상 정시운행은 현실적으로 어려우나, 한국철도공사와 협력을 강화하고 이례상황 발생의 근본 원인을 파악하여 시민과의 약속인 지하철 정시운행을 지키려고 노력하겠습니다.

○ 서울교통공사에서 지하철 탑승 시위를 벌인 전국장애인 차별철폐연대 (이하 전장연)를 상대로 6억원 규모의 손해배상소송을 제기했는데 이에 대한 내정자의 의견은?

- 공사가 전장연 측을 대상으로 제기한 손해배상 민사소송의 경우 2차에 걸쳐 손해배상을 청구하였으며, 이후 채권가압류(6억원) 까지 신청한 상태입니다.
- 이는 전장연 측의 시위로 인해 공사가 입은 손해(열차운행 불능 손실, 열차지연 반환금, 현장지원 인건비)를 배상하라는 취지로서, 시위로 인해 발생할 것으로 추산되는 사회·경제적 손실(약 5천억 원 이상)은 산정하지 않은 최소한의 금액입니다.
- 현재 전장연 측은 지하철 시위를 이어가겠다는 입장을 고수하고 있어, 시민 불편을 방지하기 위해 손해배상 등 법적 소송은 철도운영자로서 취해야 할 방어적 수단이라고 생각합니다.
- 앞으로도 시민 불편 최소화를 위해 전장연 측의 불법시위에 대해 현장 안전확보 조치와 더불어, 법적 조치를 계속 이어나갈 계획입니다.

○ 승차권 없이 지하철 개찰구를 통과하거나 할인용 교통 카드를 사용하는 등 부정승차 문제가 지속적으로 발생하고 있는데 이에 대한 내정자의 해결방안은?

- 지금까지 부정승차 문제는 역직원의 경험과 역량을 통해 해결해왔으나, 앞으로는 시스템과 신기술을 활용하여 해결해야 한다고 생각합니다.
- 딥러닝 영상분석 기술을 활용한 부정승차자 적발, 부정승차 의심카드 게이트 통과 시 모니터에 팝업 현시 등 새로운 기술을 도입하면 보다 적은 노력으로도 부정승차 단속을 강화할 수 있을 것입니다.
- 그리고 기본적으로 부정승차 단속에 대해 노력한 직원에게 노력한 만큼 포상을 실시하고, 대시민 상대로 부정승차 예방홍보 활동도 지속하여 부정승차 문제에 대응하도록 하겠습니다.

○ 영동대로복합개발 지연으로 삼성역 구간이 단절되고 그에 따른 GTX-A 노선 운영의 운임수입 결손 발생 우려가 있는데 손실을 줄이기 위한 공사의 입장과 내정자의 대책 방안은 무엇인지?

□ 최근 영동대로복합개발사업 지연 관련, 삼성역 단절운영에 따른 GTX-A노선 운임수입 결손은 불가피한 상황으로, 사업비 총당 곤란을 이유로 사업시행자는 위탁 운영사인 교통공사에 완전개통 시까지 운영비 先투입(약 2,450억)을 요구해왔습니다.

□ 공사는 위수탁 계약에 의해 정해진 운영 대가를 지급받아 GTX-A노선을 운영하는 위탁 운영사업자로서, 계약조건에 없는 운영비 先투입을 하면서까지 사업을 추진하는 것은 어렵다는 의견을 국토부와 사업시행자에게 피력하였고,

□ 이에, 최근 국토부(제2차관) 주재회의에서 국토부가 사업시행자에 연단위 정산을 확약하고, 사업시행자도 공사에 운영비를 정상지급(분기정산)하는 방안으로 3자간 협의를 하였습니다.

※ 사업시행자는 5월중 운영비 정상지급 확약문서 시행 예정

□ 향후, GTX-A노선 사업이 현 정부의 중요 국책사업임을 고려하여, 계획된 단계별 개통일정에 따라 운영계약을 충실히 이행토록 하겠습니다.