

제150회 부산광역시의회 임시회

제1차

기획재경위원회회의록

의회사무처

2005년 9월 5일 (월) 10시 (기획재경위원회회의실)

의사일정

1. 부산교통공사 설치 조례안
2. 2005년도 공유재산관리계획 변경안

심사안건

1. 부산교통공사 설치 조례안(시장 제출) 1
2. 2005년도 공유재산관리계획 변경안(시장 제출) 31

부 록

- 부산교통공사 설치 조례안 36
- 부산교통공사 설치 조례안 검토보고서 50
- 2005년도 공유재산관리계획 변경안 53
- 2005년도 공유재산관리계획 변경안 검토보고서 57

(10시 00분 개의)

○ 위원장 신용호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제150회 임시회 제1차 기획재경위원회를 개의하겠습니다.

동료위원 여러분, 그리고 이용호 재정관을 비롯한 관계공무원 여러분! 건강한 모습으로 뵙게 되어 반갑습니다.

이번 제150회 임시회 기간 동안 우리 위원회에서는 재정관실과 경제진흥실 소관 안전에 대한 심사와 공유재산 처분대상지 그리고 지방산업단지 조성 현장 등을 방문하기로 의사일정을 마련하였으며 지난 9월 1일과 9월 2일 이틀 간은 부산과학산업단지, 신호산업단지, 정관산업단지 그리고 동부산관광단지 조성 지역을 시찰하고 2005 IT엑스포 부산을 참관하였습니다.

오늘은 재정관실 소관 조례안 1건과 동의안 1건을 심사하고 내일은 경제진흥실 소관 조례안 2건을 심사한 후 현안사항을 보고하도록 하겠습니다.

그러면 지금부터 회의를 진행하겠습니다.

1. 부산교통공사 설치 조례안(시장 제출)

(10시 01분)

○ 위원장 신용호 의사일정 제1항 부산교통공사 설치 조례안을 상정합니다.

재정관님 나오셔서 제안설명 해 주시기 바랍니다.

○ 재정관 이용호 안녕하십니까?

재정관 이용호입니다. 평소 존경하는 신용호 위원장님을 비롯한 기획재경위원회 위원님 여러분! 연일 계속되는 의정활동 가운데서도 재정관실 주요업무에 관심을 가져주신 데 대하여 진심으로 감사드립니다.

지금부터 부산교통공사 설치 조례 제정안에 대하여 배부된 유인물을 중심으로 제안설명을 드리겠습니다.

제안설명에 앞서 참석한 위원님들의 질문에 성실한 답변을 위해 참석한 교통공단 관련 업무 주관부서의 간부공무원을 소개해 드리도록 하겠습니다.

윤종대 교통국장입니다.
김규형 교통기획과장입니다.
(간부인사)

(참 조)

· 부산교통공사 설치 조례안

(재정관실)

(이상 1건 부록에 실음)

○ 위원장 신용호 이용호 재정관님 수고했습니다.

다음은 전문위원으로부터 조례안에 대한 검토보고를 듣도록 하겠습니다.

전문위원 검토보고 해 주시기 바랍니다.

○ 전문위원 노윤석 전문위원 노윤석입니다.

지금부터 부산교통공사 설치 조례안 검토보고를 드리겠습니다.

(참 조)

· 부산교통공사 설치 조례안 검토보고서

(전문위원)

(이상 1건 부록에 실음)

○ 위원장 신용호 노윤석 전문위원 수고했습니다.

다음은 질의 답변 순서가 되겠습니다. 효율적인 회의진행을 위하여 일문일답 식으로 하겠습니다. 그리고 본 조례의 원만한 심사를 위하여 윤종대 교통국장께서 참석하였으니 동료위원 여러분께서는 참고하시기 바랍니다.

그러면 질의하실 위원 계시면 질의 신청해 주시기 바랍니다.

임종영 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ 임종영 위원 임종영 위원입니다.

조금 전에 우리 전문위원께서도 검토보고에서 지적한 바가 있습니다마는 지난번 입법예고와 관련해서 한두 가지 문도록 하겠습니다. 지난 7월 20일부터 8월 9일까지 20일 간 부산시보 및 인터넷 홈페이지에 교통공사 조례안 입법예고 결과 제출된 의견에 따르면 신설 법인 설치가 전문기관, 시민의견을 수렴하여 공청회를 미개최하고 지방공기업법에

규정된 설립 타당성 검토를 하지 않는 등 제반절차를 무시하였다고 하는 의견에 대한 답변을 누가, 교통국장이 하시겠습니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 제가 답변드리겠습니다.

○ 임종영 위원 예, 답변하여 주시기 바랍니다.

○ 교통국장 윤종대 예, 교통국장 윤종대입니다.

일부 공청회를 개최하지 않았다는 이야기가 있었습니다. 그러나 이 조례는 당초에 88년도부터 2007년 연말까지 한시법으로 되어 있던 부산교통공단특별법이 있습니다. 그 교통공단특별법에 의해서 부산교통공단이 운영이 되어 왔었습니다. 이것을 작년 2004년 9월 8일자로 정부에서 저희 시로 2006년 1월 1일자로 이관을 하기로 합의를 했습니다. 그리고 이 이관합의에 따라서 운영주체만, 관리주체만 국가에서 지방자치단체로 이관이 되었던 것입니다. 그래서 그 내용을, 교통공단의 법에 있던 그 내용을 그대로 이 조례에 수용을 했었습니다. 또한 지난 7월 13일자 국회에서 의결된 부산교통공단특별법 폐지법률안이 제정이 되어서 공포가 됐습니다. 그 법률 2조에 의하면 부산은 2006년 1월 1일 전에 공사를 설립하도록 의무화되어 있습니다. 의무화되어 있다는 말씀을 드리고, 그 다음에 공단법에 있던 내용을 그대로 수용했다는 말씀을 드립니다.

그리고 공청회와 상응한 조치를 하기 위해서 저희들이 지난 3월달부터 이미 법이 제정되기 전부터 부산교통공단 경영 진단을 전문기관에 의뢰를 해서 지금 하고 있습니다. 하고 있고, 거기에서 경영진단 결과에 따른 내용들을 상당부분 조례에 반영을 했고, 또 지난 5월달하고 6월달에 인터넷과 각종 매체를 통해서 의견들을 수렴을 했었습니다. 또한 명칭, 체제, 형태, 그 다음에 심벌마크 등에 대한 시민여론을 수렴을 했었습니다. 그 수렴한 결과를 반영을 했고, 그 다음에 8월달에는 입법예고를 통해서 주민들의 의견을 수렴을 해서 17건의 의견들이 들어왔습니다. 그 들어온 것을 타당성 여부를 전문가들과 협의를 거쳐서 반영을 했다는 말씀을 드립니다.

다.

○ **임종영 위원** 그래서 물론 설립 타당성 검토를 했다고는 하지만 그 타당성 검토에 참여해야 될 우리 부산 시민들, 우리 시민이 다 참여를 못하기 때문에 관계전문가나 시민의 의견을 수렴하기 위한 시민단체들의 공청회는 한두 번 있어야 된다는 얘기입니다. 조금 전에 윤국장이 말씀한 대로 교통공단법을 그냥 그대로 우리가 지금 수용하는 결과, 이래가지고는 안 된다는 얘기입니다. 예를 들어 이사가 15명이다. 머리만 자꾸 키울 사람들을 모아가지고 뭐 할 것입니까? 좀 있다가 다시 이 부분에 대해서 본 위원이 말씀을 드리겠습니다마는 이사 아무 소용 없습니다. 이사는 한 사람 정도 있으면 되요. 대표하고, 감사하고, 감사는 감사지 감사까지 이사를 꼭 뒀야 된다는 규정이 있다고 그러면 그것은 또 그렇다 하더라도, 그렇다 하더라도, 이사는 한 3명 정도만 있으면 되고 나머지는 실제 사업부서의 이사는 전부 다 부장으로 조정을 하자는 의견도 시민단체에서 많이 있었다는 얘기입니다. 그러기 위해서 공청회를 하는 건데 그럼 공청회도 전부다 하지 않고 아무 대답도 없는 우리 시보에다 게재를 하고 또 어디다 게재, 관계자들하고 검토가 있었다. 무슨 의미가 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 인터넷과 전화 설문 등을 다 통했고, 그 다음에 입법예고 기간을 통해서 의견들을, 그 분들이 제시한 의견들을 최대한 반영을 했습니다.

○ **임종영 위원** 그래 입법예고에 따른 시민들의 다양한 그 의견을 어떻게 그것을 다 모을 수가 있습니까? 그러니 아주 공개적으로 공청회를 한두 번 함으로써 명확한 어떤 결론도 얻을 수가 있고 대시민에게 홍보도 되고 이런 절차가 뭐가 그리 힘들다고 그런 것을 모조리 다 생략해 버립니까?

그것은 나중에 시간이 있는 대로 다시 또 질문하기로 하고 조금 전에 조례안 3조 자본금 관련해서 입법예고 할 때는 수권자본이 12조원이라고 했습니다. 그렇죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그런데 오늘 이 조례안을 보면 또 수권자본은 7조원이라고 되어 있다

말이에요.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그렇습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 그러면 이 때 12조원하고, 입법예고 할 때 12조원하고 오늘 업무보고시에 3조에 수권자본은 7조원으로 한다고 하는 이 규정은 어디서 어떻게 이렇게 되어 버렸으며, 5조원의 차이는 그 만큼 들락날락하는 예산이라는 얘기입니다. 교통공단이, 들은 바대로 곧 교통공단 식으로 운영을 하다 보니까 이런 결과가 나오는데 지금 여기 교통공단에서 누가 나오신 분 있어요? 근무했던 분 있어요?

○ **교통국장 윤종대** 예, 운영처장이 나와 있습니다.

○ **임종영 위원** 직급이 뭐니까?

(“예, 영업처장입니다.” 하는 이 있음)

예?

(“영업처장입니다.” 하는 이 있음)

영업차장!

○ **교통국장 윤종대** 처장입니다.

○ **임종영 위원** 처장!

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 답변할 수 있는 자격이 있는 분입니까?

○ **위원장 신용호** 우리 출석요구를 안 했기 때문에 답변이 좀 곤란하겠는데요.

일단 우리 교통국장이 답변을 하고 참고적으로 답변을 듣도록 이렇게 합시다.

○ **임종영 위원** 예, 알겠습니다.

그래서 이 5조원이라는 돈의 차이가 시민들에게 불신을 줄 만하지 않습니까? 부풀렸다가 줄였다가 무슨 놈의 자산의 평가를 말이죠, 그렇게 합니까? 이것 누가 이런 평가를 했어요? 교통공단에 있다 넘어온 사람들이 이런 평가를 했습니까?

○ **교통국장 윤종대** 아닙니다.

○ **임종영 위원** 누가 했습니까?

○ **교통국장 윤종대** 그 부분 답변드리겠습니다.

그 부분은 저도 상당히 안타깝게 생각을 하고 아쉽게 생각을 합니다. 하는데 당초에 수권자본금을 예고를 했을 때 하고 뒤에 입

법예고 후에 검토결과와 결과는 차이가 좀 있었습니다. 당초에 12조 할 때는 잘 아시겠습니까마는 상법에 의하면 수권자본금은 납입자본금의 4배까지 책정이 가능합니다. 그러면 이제 수권자본금을 책정을 할 때는 향후에 납입자본금에서 더 사업의 영역을 확대한다든지 수익사업을 한다든지 이런 것을 위해서 수익자본금을 4배까지 할 수 있도록 규정을 하고 있습니다. 상법에. 그런데 2004년도 말을 기준 했을 때 당초 입법예고 하기로 한 2004년도 말의 교통공단의 총 자산액을 보면 부채하고 포함을 한 것입니다. 총 자산액에 보면 3조 2,670억 정도, 3조 2,670억 정도를 산정을 했더랬습니다. 했었는데 그래서 3조 2,670억원의 4배면 13조 2,600억을 산정을 하면 13조 정도 됩니다. 13조의 수권자본금 책정이 가능합니다. 가능한데 여기서 이제 정밀 자산조사를 한 이후의 가감을 위해서 13조에서 1조를 빼고 12조를 책정을 해서 산정을 했더랬습니다.

그런데 그 뒤에 입법예고를 하고 난 이후에 경영진단을 지금 하고 있습니다. 하고 있는 경영진단 결과 그 액수가, 자산의 액수가 조금 차이가 또 날 수 있습니다. 그래서 그때 3조 2,000억 됐는데 저희 시가 안아야 될 부채를 8,000억 정도를 추정을 했습니다. 그러면 3조 2,000억에서 8,000억을 제외하고 나면 2조 4,000억 정도 됩니다. 그래서 부채까지 자산에다 포함을 시켜가지고 수권자본금을 넣을 필요가 있겠느냐. 그것은 무리다. 그래서 부채를 빼고 2조 4,000억의 순자산만 가지고 납입자본금으로 보고 납입자본금 2조 4,000억의 4배인 9조, 그래 되면 9조 6,000억 정도가 됩니다. 4배로 보면 2조 4,000억의 4배면 9조 6,000억 정도 됩니다마는 9조 6,000억에서 9조 6,000억을 수권자본금으로 할 수는 있습니다마는 9조 6,000억에서 입법예고 기간 동안에 많은 전문가들의 의견이 수권자본금이 너무 과다할 필요가 있겠느냐 그런 의견들이 많이 제시가 됐었더랬습니다. 그래 그 의견도 반영을 하고...

○ **임종영 위원** 그런데 예, 좋습니다. 그러니까...

○ **교통국장 윤종대** 그 다음에 이제 서울

시에...

○ **임종영 위원** 아니 윤국장님! 그러니까 그게 이제 말이 안 되는 게 당초에 이제 이게 이러니까 탁상공론이라는 것입니다. 이게. 탁상행정이라는 아주 표본치가 되는 건데 당초에 우리 부산시가 철도, 우리 공단을 교통공단으로 넘길 때 정부로 쉽게 이야기하면 관리권을 넘길 때 우리 부산시가 철도, 지하철 부채가 그 당시 7,000억으로 기억이 됩니다. 7,000억.

○ **교통국장 윤종대** 8,689억원이었습니다.

○ **임종영 위원** 그렇죠? 그러면 그게 더 됐네. 그러면.

그런데 이번에 우리가 인수할 때 부채를 얼마, 이 자본은 놔두고, 수권자본은 놔두고 우리가 순수부채를 교통공단으로부터 우리가 부산시가 얼마를 납입하기로 했습니까?

○ **교통국장 윤종대** 4,736억원을 정부로부터 우리가 부담을 하기로 했습니다.

○ **임종영 위원** 그러니까 이게 그러면 저 뭐니까? 입법예고를 한 시기하고 그 지금 조례안을 제출한 이 시기하고 불과 그 차이가 얼마입니까? 몇 달 사이입니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그것은 그렇습니다. 입법예고를 할 때의 기준연도는 2004년도 말의 결산서 상에 나왔던 자산을 가지고 했더랬습니다. 했고...

○ **임종영 위원** 그런데 그랬다 하더라도...

○ **교통국장 윤종대** 했고 지금 여기에 담은 것은 2005년도 추정치를 가지고 한 것입니다.

○ **임종영 위원** 그랬다 하더라도 말이죠. 12조원이 그냥 7조원으로 거의 반이, 3분의 1이 이런 차이가 생긴다고 하는 것은 이게 누가 이해를 하겠습니까? 이것을.

○ **교통국장 윤종대** 그래서 저희들도 그 부분을...

○ **임종영 위원** 잘못되어도 너무 많이 잘못됐다는 얘기입니다. 이게.

○ **교통국장 윤종대** 입법예고 할 때의 의견수렴을 하기 위해서고 최대한...

○ **임종영 위원** 아! 됐습니다. 됐습니다. 그리고 이것은 다시 말이죠. 지금 기업평가를 하고 있다고 그랬습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 경영진단 평가를 하고 있습니다.

○ **임종영 위원** 지금 진단하고 있는 중인데 끝나지도 않았다면가요?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 중간 저희들...

○ **임종영 위원** 내가 아침에도 물어봤습니다.

○ **교통국장 윤종대** 입법조례가 급하기 때문에 일단 조례에 답을 내용들을 먼저 중간 보고를 받았습니다.

○ **임종영 위원** 급하다고 해서, 급하다고 해서 이런 자료를 내 놓으시면 안 된다는 얘기입니다. 예, 이것으로 마치고 다른 위원의 질의가 끝나면 다시 질의하도록 하겠습니다.

○ **위원장 신용호** 임종영 위원 수고 많았습니다.

다음 질의하실 위원!

박홍재 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **박홍재 위원** 박홍재 위원입니다.

지방공사의 명칭을 정할 적에, 지방공사의 명칭을 결정하게 된 배경에 대해서 간단하게 설명해 주십시오.

○ **교통국장 윤종대** 부산교통공사로 명칭을 결정하게 된 배경은 이렇습니다. 그 명칭을 놓고 시민의 전화, 인터넷 설문조사를 했더랬습니다. 설문조사 결과는 부산지하철공사로 할 것이냐, 부산교통공사로 할 것이냐, 부산도시철도공사로 할 것이냐, 하는 의견들이 있었습니다마는 일반시민은 부산지하철공사로 하는 것이 42%였습니다. 또한 부산교통공사로 하는 것이 34%, 부산도시철도공사가 23%의 여론조사 결과가 나왔습니다. 그런데 여기에서 여론조사의 결과 내용을 보면 설문조사 내용을 잠깐 소개를 드리겠습니다.

부산교통공사로 하자는 여론이 10대가 52%, 20대가 42.7%, 30대가 38.9%, 그 다음에 50대 이상이 26.1%로 젊은층에서 10대, 20대, 30대에서 부산교통공사로 하자는 여론이 지배적이었습니다. 다만 부산지하철공사로 하자는 여론은 50대 이상의 노령층에서 대부분 부산지하철공사로 하자는 이야기였고, 그 다음에 부산도시철도공사는 대부분 좀 낮았습니다. 낮았는데 저희들이 이렇게 부산교통공사로 결정하게 된 배경은 전문가들의 여론을

공청회를 통해 가지고 여론을 수렴을 했습니다. 하니까 부산교통공사는 앞으로 도시철도, 지하철 뿐 아니고 경영수익의 또 수익사업, 또는 경영합리화를 위해서는 다른 교통수단, 지금 저희들이 버스와 버스의 환승, 버스와 지하철의 환승, 그 다음에 역세권개발 이런 다양한 사업영역을 해서 부채를 줄여나갈 계획을 가지고 있습니다. 그래서 그러기 위해서는 포괄적인 개념, 부산교통공사로 해서 다른 사업의 영역도 범위를 넓혀갈 수 있는 미래지향적인 방향으로 선정하는 것이 바람직하다는 것하고 또 젊은층이 선호를 하는 부산교통공사로 하는 것이 바람직하다는 결론에 도달을 했습니다.

○ **박홍재 위원** 그런데 조금 전에 국장께서 여론조사를 하셨다 했는데 또 관계 전문가의 조언을 받았는데 여론조사를 했으면 여론조사에 나온 우선순위가 부산지하철공사 아닙니까? 부산지하철공사가 제일 아마 많이 지지하는 것 같고, 그 다음에...

○ **교통국장 윤종대** 예, 그런데 저희들이 분석하기로는...

○ **박홍재 위원** 그 다음에 부산교통공사지요?

○ **교통국장 윤종대** 지하철공사는 지금 지하철공단, 거기에 익숙해져 있는 그런 이유라고 생각합니다.

○ **박홍재 위원** 그리고 지금 전국적으로 우리 지하철이 산재되어 있는 데가 교통공사라는 데가 없습니다. 굳이 없는데, 서울을 비롯해서 전부 다 지하철공사입니다. 서울지하철공사, 각 지하철마다 단위 지하철공사로 되어 있어요. 교통공사로 된 데 있습니까? 지하철공사가 가장 전국적으로 아마 제일 시민들이 알기 쉽고 또 인식하기 좋게 이렇게 되어 있는데 그걸 교통공사라고 이렇게 해 가지고 단정한 그 이유가 상당히 이해하기가 어렵거든요. 그래서 이런 것을 이 명칭이라는 것은 우리 시민들한테 영원히 머리에 기억에 남기 때문에 정말 시민들이 알기 쉽게 편리하게 늘 기억할 수 있도록 그런 명칭을 하는 것이 좋지 않겠나 이래 싶습니다. 거기에 대해서 우리 국장님 간단하게 한번만, 시간이 없으니까 간단하게...

○ **교통국장 윤종대** 그래서 아까 방금 말씀드린 바와 같이 미래의 우리 지하철이 나아갈 방향, 미래지향적입니다. 미래지향적이고 젊은이들의 선호도, 그 다음에 지금 현재도 부산교통공단으로 되어 있습니다. 그리고 다른 도시의 지하철공사라고 말씀하시는데 지하철공사로 되어 있는 것은 제가 알고 있기로 하나, 한 도시인가 밖에 없고 다 도시철도라든지 도시교통공단으로 이렇게 이야기가 되고 있는 것으로 알고 있습니다. 그래 서울 도시철도공사로서 서울시가 도시철도공사, 대전광역시도 도시철도공사로 이름을 붙이고 있고 지하철공사는 서울의 1호선하고 4호선이 지하철공사로 따로 분리되어 있습니다. 서울은 그것하고, 인천이 지하철공사로 되어 있는 것으로 알고 있습니다. 그래서 제가 생각할 때는 여론조사뿐 아니고 앞으로 교통공단이 나아가야 할 종합적인 교통수단으로서의 회사로 지칭하는 교통공사로 정했다는 말씀을 드립니다.

○ **박홍재 위원** 지금 공단을 인수하기 위해서 공단 경영진단을 의뢰했지요?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **박홍재 위원** 어디다 의뢰했습니까?

○ **교통국장 윤종대** 한국자치경영평가원과 동아대 경영문제연구소가 컨소시엄으로 지금 하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 두 연구소입니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **박홍재 위원** 2개 연구소에 중복으로 댔습니까?

○ **교통국장 윤종대** 한국자치경영평가원입니다. 그리고 지금 행정자치부가 출연을 해서 하고 있는 기관인데 우리 나라의 행정자치 분야라는 상당히...

○ **박홍재 위원** 이것이 이 내용이 납품기간이 언제까지입니까?

○ **교통국장 윤종대** 9월 3일까지입니다. 지금 최종보고를 준비를 하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 최종보고서가 며칠까지입니까? 준공기간.

○ **교통국장 윤종대** 9월 3일까지인데 지금 보고를 받고 보고를 준비를 하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 지금 중간보고가 들어왔습

니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 중간보고는 들어와 있습니다.

○ **박홍재 위원** 완전히 완료된 것이 들어온 것이 아니고?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **박홍재 위원** 중간보고가 들어왔다 말이지요?

○ **교통국장 윤종대** 중간보고는 들어왔고 완료보고도 지금 다 되어 있는 상태인데 중간보고 때 조금 보완을 지시를 했습니다.

○ **박홍재 위원** 중간보고를 보완을 지적하고 완전한 보고는 아직 들어오지 않았다, 이 겁니까? 명확하게 이야기하세요.

○ **교통국장 윤종대** 지난 토요일 자이기 때문에 제가 지금 들어왔는지는 확인해 보겠습니다.

납부기한이 지난 토요일 9월 3일까지입니다. 그래서 오늘까지 제출하도록 되어 있습니다.

○ **박홍재 위원** 8월 24일날 납품이 된 것으로 알고 있는데?

○ **교통국장 윤종대** 그건 최종보고회의 성격이었고 납품은, 성과품은 아직 납품이 안 되었습니다.

○ **박홍재 위원** 그런데 이것을 지금 업체를 용역업체를 결정할 적에 어떻게 했습니까? 입찰로 봤습니까, 수의계약을 했습니까?

○ **교통국장 윤종대** 입찰이었습니다. 제한경쟁 입찰이었습니다.

○ **박홍재 위원** 수의계약한 것으로 알고 있는데요?

○ **교통국장 윤종대** 수의계약은 아니었습니다.

○ **박홍재 위원** 수의계약을 했지요?

○ **교통국장 윤종대** 아닙니다.

○ **박홍재 위원** 입찰 봤습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **박홍재 위원** 입찰 봤으면 입찰 현재 본 관계서류, 입찰 관계서류를 본 위원한테 제출해 주십시오.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다. 내도록 하겠습니다.

○ **박홍재 위원** 그리고 부산 현재 가칭 부

산교통공사라 이래 가지고 지금 현재 추진하고 있는데 상당히 이것이 아마 우리가 인수 과정에도 상당히 어려움이 많을 것으로 생각이 됩니다. 그런데 이런 것을 우리 부산시로서는 일대 아주 중요한 사업인데 이걸 원만하게 잘 우리가 마무리를 해야 되겠는데 과연 우리 부산시민이 만족할 수 있는 그런 선까지 와지겠느냐 하는 것이 먼저 걱정이 앞서면서 여러 가지 현황에 대해서 몇 가지만 질문하도록 하겠습니다.

그리고 이것이 중간보고가 용역결과 나왔을 때 이럴 때는 중간에 우리 시의회에서 한번 자문도 한번 구하고 거기 전체적인 한번 자료도 좀 보여 가지고 우리 시의원님들이 좀 그런 것을 볼 수 있는 시간적인 한번 여유를 줘야 됩니다. 지금 어떻게 전체 방대한 여러 가지 현안사항을 우리가 다만 10~20분 만에 우리가 파악을 할 수 없잖아요. 그래서 그런 중대한 그러한 용역보고, 용역결과가 어떻게 나오면 우리 시의원님들이 충분한 자료를 검토를 할 수 있도록 사전에 중요한 핵심 자료는 우리가 한번 봐야 되거든요. 그래서 조례라는 것은 좀 심의를 하고 심도 있게 거기에서 대안이 나와야 되는 것이지. 지금 그냥 조례안 이래 만들어 놓고 이렇게 해 가지고 요점해 가지고 이렇게 해야 되겠다. 우리가 심도 있는 심사가 사실은 어려운 겁니다. 깊이를 모르잖아요. 그래서 이런 것은 사전에 왜 중간 검토보고가 올라왔을 때에 우리 시의원님들하고 어떻게 같은 자리를 마련해서 충분한 사전설명이라도 있든가 그렇게 좀 관심을 가지고 시의회에서 시민의 대표가 모여 가지고 이런 것을 우리가 결정을 하는 마당에 뭔가 자신감 있고 책임감 있는 일을 할 수 있도록 집행부에서 적극 자료를 줘야지요. 거기에서 우리가 좋은 대안이 나오고 어떻게 하면 방법이 나올 텐데 이렇게 갑작스럽게 이렇게 해 가지고 조례하겠다, 지금 조례안을 내왔다. 상당히 참 난감한 그런 입장이라 이래 생각이 되겠습니다.

그래서 본 위원이 조금 있다가 다시 시간이 없기 때문에 질문을 하도록 그래 하겠고 아마 교통공사 관련 이 조례가 정말 심도 있는 그런 우리가 조례가 되어야지요. 이게 만

약에 교통공사가 잘 못된다 했을 때는 부산 시민한테 직접적인 피해가 엄청나게 많이 돌아옵니다. 그래서 매우 걱정스럽기 때문에, 잠시 후에 다시 질문하도록 하겠습니다.

○ **위원장 신용호** 박홍재 위원 수고 많았습니다.

다음 질의하실...

이승렬 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **이승렬 위원** 동료위원 두 분께서 이미 질의를 하셨지만 공청회 관련해서 보충질의하겠습니다. 운영주체만 바뀌었기 때문에 공청회를 거치지 않아도 된다. 이런 답변을 제가 들은 것 같은데, 맞지요?

○ **교통국장 윤종대** 꼭 그것만은 아닙니다.

그래서 그 어떤 관리주체의 변경이고 교통공단 법인이 지금 신설법인이 아니고 기존에 있던 법인이 관리주체가 바뀌었기 때문에 그렇습니다마는 그 상응하는 절차를 인터넷을 통해서 아까 말씀드린 바와 같이 명칭이라든지 형태라든지 공단과 공사의 그 구분 형태라든지 또는 명칭이라든지 그런 주요부분을 인터넷 등을 통해서 시민들의 여론을 수렴을 했고 전문집단의 경영진단을 받고 그 자문을 받았고 입법예고를 통해서 의견을 수렴했다는 말씀을 드립니다.

○ **이승렬 위원** 입법예고를 어디에다 하셨습니까? 예고를 어디 어디, 시보하고 또?

○ **교통국장 윤종대** 예, 입법예고 기간 동안에는 상당한 우리...

○ **이승렬 위원** 아니, 예고를 어디에다가 하셨냐고요? 어떤...

○ **교통국장 윤종대** 시보, 시 홈페이지 거기에다 했습니다.

○ **이승렬 위원** 시보는 지금 우리 부산시민이 지금 370만이라 하면 몇 사람이 봅니까?

○ **교통국장 윤종대** 시보는 전 행정기관의 통·반까지도 배부가 되어집니다. 전 가구에 다 볼 수 있도록 배부가 되어집니다.

○ **이승렬 위원** 그게 몇 사람이, 그게 몇 통이에요. 그게 시보가?

○ **교통국장 윤종대** 시보가 지금 발행부수가...

○ 이승렬 위원 발행부수가 지금…

○ 교통국장 윤종대 제가 지금 정확하게 숫자는 기억하지 못하고 있습니다. 파악을 해서 답변을 드리겠습니다.

○ 이승렬 위원 극히 제한적입니다. 이게 시보가, 시민이 다 이것을 입법예고를 볼 수가 없습니다.

○ 교통국장 윤종대 홈페이지는 전 무제한으로 저희 시민들이 다 볼 수 있습니다.

○ 이승렬 위원 홈페이지도 마찬가지로 없습니다. 그래서 이런 그것은 앞으로 전 시민이 어떤 대중매체를 통해서도 이런 것을 입법예고를 할 수 있어야지, 이런 중대한 입법예고를 어떤 제한적인 그런 시보나 시 홈페이지 이런 데에만 올려서는 타당성이 없다고 저는 생각하거든요. 상당히 희박하다고 생각합니다. 그리고 시민의 의견을 이런 운영주체만 바뀌었다 하더라도 반드시 이런 공청회를 거쳐서 다양한 시민의 의견을 수렴해야 타당하다고 이렇게 생각하는, 동료위원들이 지금 말씀하셨지만 그래서 이런 절차를 거치지 않고 이런 조례안이 이렇게 만들어졌다는 것에 대해서 상당히 유감으로 생각하고요.

이 용역을 주셨지요? 이번에.

○ 교통국장 윤종대 이 조례를 용역을 준 것은 아닙니다.

○ 이승렬 위원 조례를 용역 준 것은 아니고, 예.

○ 교통국장 윤종대 경영진단 전반을 평가하기 위해서 용역을 주었습니다.

○ 이승렬 위원 용역을 주었습니까?

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 이승렬 위원 용역을 어디 어디에다가 용역 주셨습니까?

○ 교통국장 윤종대 아까 박홍재 위원님께서 질문하실 때 답변을 드렸습니다마는 한국자치경영평가원이라고 있습니다. 서울에 있는 겁니다. 중앙에 있는 한국자치경영평가원하고 동아대의 경영문제연구소가 컨소시엄으로 했습니다.

○ 이승렬 위원 얼마 들었습니까? 이 용역.

○ 교통국장 윤종대 2억 8,000만원 들었습

니다.

○ 이승렬 위원 2억 8,000만원.

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 이승렬 위원 2억 8,000만원이네요. 용역비가 상당히 아주 어마어마한 2억 8,000만원이 들었는데 그러면 조례는 어떤 어떤 전문가들이 참여해서 만들어졌습니까? 이 조례.

○ 교통국장 윤종대 평가원에서 말입니까?

○ 이승렬 위원 예, 지금 조례가 지금 만들어져 가지고 지금 오늘 조례를 지금 우리가 검토하고 있잖아요. 그죠?

○ 교통국장 윤종대 예, 그게 전반적인 전 조항의 타당성 여부를 검토를 받았습니다. 검토를 받고…

○ 이승렬 위원 어디에다 받았습니까? 지금…

○ 교통국장 윤종대 아! 이 경영팀에서 저희들 자문을 받았습니다. 받고, 이 조례는 타 시·도의 조례도 참고를 했습니다. 참고로 하고 또 공기업법에 의해서 행자부 지침도 있습니다. 공기업법과 행자부 지침을 참고로 했습니다.

○ 이승렬 위원 그러면 이제 지금 제가 상당히 유감이라 한 것은 물론 이 타당성을 두 단체에서 지금 용역을 통해서 검토가 되었다고 해서 지금 공청회를 시민의 다양한 의견을 수렴하지 않고 공청회도 하지 않고 이런 중요한 조례를 그대로 여기 우리 시의회 의원들에게 내놓았다는 것은 어떻게 생각하세요? 국장님!

○ 교통국장 윤종대 그런데, 그렇습니다.

○ 이승렬 위원 합리적이라고 생각하십니까?

○ 교통국장 윤종대 저희들 위원님께서 잘 아시겠습니다마는 공청회를 공식적으로 많은 공청회를 했고 또 공청회를 거칩니다마는 공청회 그 자체가 어떻게 보면 오히려 여론수렴에 한정적이지 않느냐 이런 부분도 있습니다. 그런데 형식상의 공청회를 꼭 거치는 것 보다는 그 외에 다양한 방법으로 시민들의 의견을 수렴하는 것도 하나의 방법이라고 행정의 하나의 방법입니다.

○ 이승렬 위원 다양한 방법이 뭔데요?

○ **교통국장 윤종대** 전화설문, 아까 말씀드린 바와 같이 명칭부터 형태부터 다 시민들의 여론과 의견을 다 수렴을 했고 전문가의 자문을 받았습니다. 받고, 또 입법예고기간 등을 통해 가지고 그분들의 많은 분들의 의견을 또 수렴을 했습니다.

○ **이승렬 위원** 예, 그것도 한 방법이 될 수는 있겠지요.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **이승렬 위원** 그러나 지금 공청회를 한 정적이라고 했는데 공청회를 연다고 해서 그것이 전부 다 의견이 수렴되는 것은 아니고, 그것도 참고가 되잖아요. 그죠?

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다.

○ **이승렬 위원** 그러나 공청회는 하나의...

○ **교통국장 윤종대** 하나의 방법일 수 있습니다.

○ **이승렬 위원** 하나의 관례적인 우리가 전 시민들이 인정할 수 있는 그런 하나의 절차입니다. 그런데 그 공청회를 하지 않았다는 데에 대해서 지금 위원, 앞에 동료위원 두 분께서도 이렇게 유감의 말씀을 하셨는데 거기에 대해서 국장님께서 자꾸 지금 딱 답변을 이렇게 하시는데 상당히 좀 유감입니다. 다시 한번 말씀해 주세요.

○ **교통국장 윤종대** 그런데 저희들 조례안, 수많은 이번 회기 동안에도 많은 조례가 상정이 되어 있습니다마는 조례할 때마다 공청회를 거치는 사례는 극히 드뭅니다. 드물고, 그 외의 다양한 방법에 의해 가지고 시민여론을 수렴하고 있다는 말씀을 드립니다.

○ **이승렬 위원** 다음에 대해서 질의 한 가지 더 하겠습니다. 여기 안 제12조 있지요? 재산의 무상사용에 관한 규정이 있잖아요. 시장이 필요한 경우에 공사의 재산을 무상으로 사용할 수 있는 경위에 대해서 답변을 좀 해 주시기 바랍니다. 어떤 경우인지 사례를 들어서 좀 답변을 해 주세요.

○ **교통국장 윤종대** 예, 잘 아시겠습니다마는 저희 차량등록사업소가 지금 녹산에다가 설치를 하고 있습니다. 또 차량등록사업소가 지금 남구에 있습니다. 남구에 있기 때문에 시민들의 편의를 위해서 지하철 일부역구내에 간단한 차량등록업무를 수행하기

위해서 2개소의 지금 분소를 설치해서 업무를 하고 있습니다. 그럴 경우에 그 공간을 활용하려는 근거를 마련하기 위해서 이 조항을 넣었습니다.

○ **이승렬 위원** 그런데 이것은 “시장이 무상으로 공사의 재산을 무상으로 사용할 수 있다.”라고 규정된 이것 상당히 애매하잖아요?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 방금 말씀드린 것과 같이 차량등록사업소를 부전역 간에 일부공간을 활용해서 차량등록업무를 처리하게 할 수 있도록 그런 근거를 마련을 한 부분입니다.

○ **이승렬 위원** 근거가 여기 제시되어 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 이게 근거입니다.

○ **이승렬 위원** 예?

○ **교통국장 윤종대** 이게 그런 걸 하기 위해서 여기에 이 조항을 둔 것입니다.

○ **이승렬 위원** 그래 그 근거가 지금 여기 조항에 기재가 되어 있느냐고요? 지금 말씀하신 그 근거가요, 명시가 되어 있습니까?

○ **위원장 신용호** 이승렬 위원, 조례에 근거가 나와 있...

○ **이승렬 위원** 조례에?

○ **위원장 신용호** 예.

○ **이승렬 위원** 예, 알겠습니다. 이상입니다.

○ **위원장 신용호** 이승렬 위원님 수고 많았습니다.

다음 질의하실 위원님 질의 신청해 주시기 바랍니다.

김신락 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **김신락 위원** 김신락 위원입니다.

앞에서 동료위원들께서 질의를 많이 하셨는데 되도록이면 중복되지 않도록 하겠습니다.

법인의 명칭과 관련해서 보충질문입니다. 부산시가 설문조사를 완전히 마쳤지요, 그죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 마쳤습니다.

○ **김신락 위원** 마쳤는데, 이 설문조사 결과가 부산지하철공사가 가장 많이 나온 것으로 알고 있는데 부산교통공사로 결정하게 된 사유는 아까 방금 국장님이 답변을 대충했습

니다. 그죠? 본 위원이 생각해 볼 때 용역을 줬으면 조사를 해 가지고 설문을 조사하고 이런 식으로 해 가지고 결과가 나왔으면 그 부분에 대해서 그걸 충분히 인정을 하고 그렇게 하는 것이 맞는데 그렇게 하지 않으려면 애초부터 이런 조사도 필요 없다, 이렇게 생각합니다. 이런 부분을 무시하고 교통공사로 설립하게 된, 명칭을 그렇게 하게 된 특별한 다른 이유가 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 아까 말씀드린 바와 같습니다. 같은데, 일단은 저희들 제일 중요한 것은 교통, 앞으로의 교통공단이 지금 현재의 교통공단이 앞으로 나아갈 방향은 종합적인 교통수단의 어떤 영역을 확보를 해야 된다고 생각을 합니다. 그래서 말씀드리는데 바와 같이 버스의 일부, 지금 기존 버스노선과 중복되지 않는 범위 내에서의 버스사업이라든지 또는 향후에 버스와 마을버스 또 지하철과의 연계시스템을 지금 구축을 하려고 지금 추진을 하고 있습니다. 이런 부분이라든지 종합적으로 종합적인 교통시스템을 운영하기 위해서는 지하철에 한정되는 것보다는 교통공사로 하는 것이 바람직하고 또 지금 현재의 명칭이 교통공단입니다. 교통공단에서 그 때 이제 공단의 공기업의 형태가 공단과 공사가 있습니다라는 공단의 형태에서 공사의 형태로 전환되기 때문에 교통공사로 하는 것이 가장 바람직하다는 전문가들의 의견이 있었습니다.

○ **김신락 위원** 전문가들의 의견도 참고하고 또 국장님께서도 그렇게 확실한 마인드를 가지고 계신 것으로 보입니다마는...

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **김신락 위원** 그랬으면 애초에 설문조사를 하지 말았어야 된다. 설문조사를 어디 형식적으로 하는 건 아니지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그런 많은 갈등도 있었고 격론도 있었습니다. 저희들 간부회의 석상에서 그랬고, 다른 전문가집단 그 다음에 시민단체집단과의 토론회도 있었습니다마는 거기에서도 많은 논란이 있었습니다. 논란이 있었는데, 가장 바람직한 것은 미래지향적으로 가는 것이 바람직하다. 지금 현재의 지하철이라는 부분은 지하철공사 50대, 아까 제가

보고 드린 바와 같이 50대 이상의 노인 분들이 종전에 있던 관행에 의해서 그걸 선호를 했다 그렇게 보고, 10대 지금 젊은 층, 젊은 도시를 지향하고 있는 저희들로서는 젊은 층의 선호도에 조금 더 가까이 가는 것도 괜찮지 않겠느냐 이렇게 판단을 했습니다.

○ **김신락 위원** 국장님 알겠습니다. 그렇게 확실하게 생각을 가지고 있었으면 애초부터 설문조사라든지 그렇게 하지 말고 애초부터 부산교통공사로 처음부터 시작을 밀어붙이든지 그러한 절차상의 괜히 형식상 그렇게 하셨다는 그 부분을 지적하고 싶습니다.

그리고 지난 8월 24일날 한국자치경영평가원과 동아대학교 경영문제연구소에서 부산시에 제출한 용역보고서에 보면 부산교통공단의 총 부채가 올해 말이면 약 3조 3,162억 4,600만원으로 늘어나서 자본금을 약 317억 9,400만원을 잠식할 것으로 추정한다고 이레 나와 있습니다. 그리고 교통공단이 운영을 방만하게 운영했다는 그러한 지적이 용역보고서에나 언론에서도 나와 있는데 예를 들어서 상임이사를 규정보다 1명 더 두고 있습니다. 그리고 임원의 임금수준이 타 시·도의 공기업에 비해서 상당히 높은 것으로 지적을 하고 있는데 이러한 것이 사실인지 이 부분에 대해서 답변 한번 해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 지금 교통공단의 부채는 지금 2004년 말하고 2005년 말하고의 추정입니다. 추정인데, 3조 2,000억 내지 3,000억 정도로 지금 보고 있습니다. 보고 있습니다마는 여기에서 1조 8,200억 정도의 당초 국가가 관리하도록 국가가 인수하도록, 빼면 이런 부채는 그렇게 크지 않다고 생각합니다. 다만 여기서 이제 자본금 잠식부분에 대해서는 승객이 감소되지 않겠느냐, 승용차의 증가 등으로 인해 가지고 승객이 감소될 경우를 대비해서 추정을 한 것 같습니다.

그 다음에 여기에서 이제 상임이사를 왜 1명 더 두고 있느냐 이 부분을 말씀을 하는데 상임이사 부분은 그렇습니다. 지금 저희 공단은 이 공단은 다른 시·도와는 달리 건설과 운영을 같이 하고 있습니다. 그래서 지금 다른 시에는 건설은 건설이사가 하고 있는 그 부분을 시가, 타 시가 건설을 해서 운영만

공사에 이관을 하고 있는 상태입니다. 그런데 저희들은 국가가 관리하다 보니까 건설과 운영을 지금 같이 하고 있습니다. 같이 하고 있는데 이 부분은 건설은 향후에 지금 현재 하고 있는 건설사업은 그대로 하되 이 사업이 종료가 되면 건설과 운영을 분리해야 되지 않겠느냐 하는 것이 저희들의 시각입니다. 그래서 그 때는 자연스럽게 이사는 1명이 줄어들 것으로 저희들은 전망을 하고 있습니다.

○ **김신락 위원** 또 임원의 임금이 타 시·도에 비해서, 타 시·도 공기업에 비해서 상당히 높은 것으로 이래 지적을 하고 있습니다. 이 부분에 대해서도 말씀해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그 부분은 그렇습니다. 조금의 차이는 있습니다. 차이는 있는데 저게 이제 국가공기업하고 지방공기업하고의 차이입니다. 지금 저희 교통공단은 국가공기업이고 국가공단으로, 국가공기업으로서 있기 때문에 임금의 수준이 조금 차이가 있었다는 말씀을 드립니다. 앞으로 이 부분에 대해서는 계속해서 경영의 합리화를 도모해 나가겠다는 말씀을 드립니다.

○ **김신락 위원** 며칠 전 신문에도 부산시 세입이 약 1,800억이 줄었다는 보도도 있고 또 결국 이러한 임금이라든지 조금 여러 가지 문제는 결국은 시민의 요금인상 등으로 해서 시민에게 부담이 돌아갈 것으로 봅니다. 앞으로 지하철 운영에 지금 적자를 해소할 수 있는 방안이 있으면 국장님 한번 말씀해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 저희 실무자들도 그렇고 공단에서도 그렇습니다마는 제일 걱정이 부채를 어떻게 줄여 나가느냐 하는 데에 많은 고민이 있습니다. 고민이 있습니다마는 우선 저희들은 국가로부터 금년 말에 인수하는 부채를 가장 유리한 조건으로, 그러니까 예를 들자면 가장 최근에 발행되었던 부채면, 채권이라면 종전에 발행했던 채권이 4%였다면 이자가, 금년에 발행했던 이자는 2.5%로 작으니까 작은 이자의 작은 부분을 저희들이 인수하려고 노력을 해야 되겠고 그래서 부채인수를 최소화해야 되겠다 하는 부분이 저희들의 생각입니다. 그래서 아까 말

씀드린 바와 같이 1988년도에 저희 국가에 넘겨졌을 때 8,689억원의 부채를 저희 시가 그래도 1988년도 이후에 지금까지 운영을 해 오면서 십 수년을 운영해 오고 난 뒤에 4,730억, 3,900억이나 작은 4,736억원으로 인수를 하게 됐다는 말씀을 드리고 또 국가로부터 인수할 때도 건설비에 타 시·도에는, 타 시에는 건설비의 50%만 지원을 합니다. 그러나 저희 시는 2003년도부터 소급해서 60%를 그러니까 10%를 더 지원을 받게 됐다는 말씀을 드리고, 또 앞으로 건설되는 건설채무에 대해서는 10년 동안 정부가 이자를 지원을 해 주겠다는 약속을 받고 부채를 인수했다는 말씀을 드립니다.

다음에 부채인수를 최소화해야 되겠다는 말씀을 첫 번째 드리고, 그 다음에 두 번째는 경영을 합리화하겠다는 말씀을 드립니다. 우선 경상적 경비를 줄여나가기 위해서 금년 3호선 개통할 때에 760여명의 인력이 소요됩니다. 소요되는데 3호선 개통을 할 때는 1·2호선에 운영하던 인력으로 배치를 할 계획으로 있습니다. 그래서 경영을 경상적 경비를 최소한 줄이고 수익사업을 확대할 예정입니다.

수익사업은 역세권의 개발이라든지 아까 말씀드린 바와 같이 다른 교통수단의 통합운영이라든지 이런 부분도 해서 부채를 최소화하고 경영을 합리화해서 줄여나갈 생각입니다. 아울러서 여기서 하나 더 말씀드리고 싶은 것은 지금 지하철이 상당부분, 순수운영적자는 작년 같은 경우에 제가 알고 있기로 500여억원에 이르고 금년 같은 경우에 한 140억 내지 170억 정도 될 것이라고 전망이 있습니다. 그런데 이 부분이 상당부분이 무임승차 부분이 포함이 되어 있다는 말씀을 드립니다. 그래서 저희는 정부에서 무임승차 부분을 지원을 해 줄 수 있도록 계속 건의를 하고 있고 정치권에도 요구를 하고 있다는 말씀을 드립니다.

○ **김신락 위원** 잘 알겠습니다. 방금 국장님 답변 중에 역세권 개발이라든지 이런 수익사업을 중점적으로 개발하시겠다는 말씀을 하셨습니다. 그런 부분을 좀더 폭넓게 할 수 있는 방안을 한번 찾아봐 주시기 바랍니다.

요.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다.

○ **김신락 위원** 우리 재정관님! 올해 말에 부채를 인수하게 되면 아마 우리 부산시의 열악한 재정에 영향력이 좀 크게 미칠 것으로 보입니다.

○ **재정관 이용호** 예, 작년 말에 부채가 1조 9,858억이고 올해 5월달의 기준으로 보면 조금 줄었습니다. 그런데 지금 교통국장 보고에서 나타난 것처럼 저희들이 한 6,000억 이상 부채를 인수하게 되는데 이 부분은 전체적으로 보면 우리 시의 부채는 분명합니다. 그래서 교통공사가 설립이 되면 독자적으로 공사가 책임을 가지고 운영을 하게 되기 때문에 여러 가지 방금 말씀드린 경영합리화라든지 여러 가지 다양한 방법을 통해서 부채도 줄여 나가고 저희들이 시가 공사와 공동으로 해서 최대한 시민들 부담을 줄일 수 있도록 노력을 하겠습니다.

○ **김신락 위원** 잘 알겠습니다. 지하철공사 뿐만 아니고 다른 부분에서도 좀 최선을 다 하시는 그러한 모습을 기대해 보겠습니다.

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 김신락 위원 수고 많았습니다.

다음 질의하실 위원님?

김영주 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **김영주 위원** 정말 우리 부산교통공사 설치 조례안에 올리기까지 여러 가지 고심이 많은 걸로 알고 있습니다. 실제로 이 거대한 우리 교통공단을 갖다가 인수하려 하면 면밀한 검토와 또 사전준비가 필요하거든요. 필요한데, 지금 현재 경영평가라든지 그 다음에 인수과정에서의 자산평가라든지 이런 부분에 있어서 용역회사를 단수로 지금 하고 있다, 이 말입니다. 용역회사를, 실제 용역회사 단수를 가지고 거기에서 나오는 평가기준이 공정한지 안 한지 이 자체가 평가가 안 되요. 그렇다면 용역비가 실제로 얼마 들어가지도 않는데 이런 부분은 복수로 해서 공정성도 확립하고 또 정말 평가 자체를 갖다가 시민들이 긍정할 수 있도록 이렇게 하는 것이 좋고 또 운영에서도 그렇게 활용하면 여러 가지를 갖다가 혜택을 득을 볼 수

있는 그런 입지가 있다고 생각을 합니다. 그런데 사전준비가 상당히 안 되고 있다 하는 것에 대해서 어떻게 생각합니까?

○ **교통국장 윤종대** 위원님 지적은 상당히 이해가 됩니다. 공감을 하고 있습니다마는, 그렇습니다. 저희들 2개 업체, 3개 업체에 복수용역을 주는 게 바람직하겠다는 말씀은 현실적으로 시 재정이 워낙 열악한 데다가 용역업체 한 군데만 지금 하더라도 아까 말씀드린 바와 같이 2억 8,000만원 정도의 용역비가 소요가 되어집니다. 또 다시 똑같은 용역을 다른 기관에 같은 액수로 또 용역을 준다는 것은 상당히 부담이 된다는 말씀을 드립니다.

그래서 그 용역기관에서 지금 두 차례, 세 차례 정도 각계각층의 전문가들로 하여금 중간보고를 받아서 보완을 해 나가고 있습니다. 그 보완을 하고 있기 때문에 다른 기관에서 굳이 안 하더라도 그 미비점에 대해서는 전문가들로 하여금 크로스 체크가 되고 점검을 해 나가고 있다는 말씀을 드립니다.

○ **김영주 위원** 하나같이 전문가들이 평가를 하는 것은 상식이고요. 중요한 것은 전문가들이 한 것이지만 단수보다는 복수로 하는 것이 좋다.

예를 들어서 약 4조원 자산을 평가함에 있어 가지고 2억 정도, 3억 정도 예산이 들어간다 해서 이것이 상당히 재정적인 문제가 있다 이렇게 생각하시는 모양인데 그런 부분은 우리 교통국장의 마인드의 문제다. 마인드의 문제다. 그리고 실질적으로 보면 한 회사에 어떠한 사업계획을 세울 적에 10억 정도만 되어도 한 회사 직원끼리 간부직원이 갈라가지고 검토를 합니다. 그래가지고 합리적인 방법을 찾아서 기업운명을 하는 최대의 공약수를 찾는데 4조원 예산을 여러 가지 감정평가, 경영평가 등을 하면서 2억 얼마가 예산이 들어간다 하는 것은 앞으로 교통국장께서 상당히 참고를 해서 복수로 해야 됩니다. 이것은.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다. 위원님 좋은 지적해 주셔서 참고로 하겠습니다.

○ **김영주 위원** 예, 복수로 하시고요. 그 다음에 오늘 아침에 내 메일에 들어온 것 보

니까 오늘 조례안 상정에 있어서 일부 관계되는 분들이 소관 상임위원회가 건설교통위원회에 해야 되는데 기획재정위원회에 이 조례안을 왜 상정했느냐? 하고 이렇게 올라왔는데 이 부분은 어떻게 되어서 그렇습니까?

○ **교통국장 윤종대** 이 부분은 그렇습니다. 지금 공기업 총괄부서가 재정관실입니다. 그리고 재정관실의 소관 상임위에 회부하는 것이 타당하다고 생각을 합니다.

○ **김영주 위원** 본 위원도 예산관계 등으로 해서 또 인수과정이기 때문에 전체 재산평가라든지 이런 부분에 있어서 재정관실 소관이 맞다고 생각을 했는데 오늘 방청객들과 있거든요. 이런 부분도 앞으로 충분히 사전에 홈페이지를 이용하든지 해서 알려 주시고, 또 이해를 돕히도록 그렇게 해 주실 것을 부탁드립니다.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다.

○ **김영주 위원** 그 다음에 지금 현재 우리 어르신들 지하철 요금, 무임승차권에 대해서 그 동안 누차 이야기가 있었습니다. 정부가 국민 복지증진 차원에서 어르신들에 대한 무임승차를 허용을 하는데 그로 인한 부산시 지하철공단의 운영에 실제적인 많은 마이너스 요인을 발생시키고 있다고 누차 이야기를 했거든요. 했는데 그렇다면 부산시는 정부에 이에 대한 예산지원을 해 달라 라고 조직적으로 또 적극적으로 해야 되지 않느냐. 그냥 마 ‘해 주십시오. 해 주십시오.’ 보다는, ‘이 부분은 정부가 부담해라. 연약한 부산시 재정으로서는 상당히 부담하기가 힘든 부분이기 때문에 그렇게 해야 안 되겠나?’ 그렇게 함으로 해서 마이너스 요인들을 커버할 수 있고 전년도에 많은 적자가 발생했는데 지하철 요금 인상분을 이번에 메우다 보니까 157억 정도가 적자나고 있는 거죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **김영주 위원** 그렇기 때문에 이런 부분은 모든 부분에서 적극적으로 해야 되겠다는 말씀을 드립니다.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다. 저희들 계속해서 정부에도 건의를 하고 국회차원에서 입법활동을 통해서 지원이 될 수 있도록 지금 건의를 하고 있습니다. 하고 있고,

정치권이라든지 정부에서도 저희 시 뿐 아니고 지하철이 있는 모든 시가 다 해당이 되기 때문에 그 지금 검토를 하고 있습니다마는 워낙 그 규모가 크고 서울시 같은 경우에 그 부분이 한 1,000억 정도 되고 저희 시 같은 경우에, 작년 같은 경우에 294억 한 300억 정도 됩니다. 그래서 정부에서 지원해 주기에 너무 과도한 부분이 되기 때문에 정부에서 지금 검토는 하고 있다는 말씀을 드리고, 저희들도 계속해서 각계각층을 통해서 그 부분이 지원이 될 수 있도록 노력하겠다는 말씀을 드립니다.

○ **김영주 위원** 그 다음에 그 동안 우리 시의회에서 누차 지적한 사항들이 부산시 공사·공단에 있어 가지고, 사장 임명에 있어 가지고, 임명에 있어 가지고 사장추천위원회에서 추천해서 시장이 임명하는 걸로, 이게 지방공기업법 행정자치부 법령에 의해서 그렇게 되어 있고 지침에도 그렇게 되어 있다고 보는데 실질적으로 사장추천위원회에서 임명을 하다 보니까 추천 위원님들의 어떤 성향을, 또 임명하는 명수를 보면 시장의 의도대로 갈 수밖에 없습니다. 갈 수밖에. 비율을 보면.

그렇는데 앞으로 이런 부분을 행정자치부 지방공기업법을 위반해서라도 지방자치제 하에서 공기업법을 위반해서라도 추천위원회에서 추천해서 이사회 의결을 거쳐서 시장이 임명하고 그 다음에 의회의 동의를 받는 절차를 했다고 할 적에 어떤 불이익이 오나요? 부산시에.

○ **교통국장 윤종대** 이것은 판례가 있습니다마는 그런 다른 시에서 상위법에 규정된 내용에 반해서 조례를 제정했던 사례가 있습니다. 그 때 판례에 보면 위법인 것으로 그래서 무효로 되는 것으로 이런 판례가 있습니다. 그래서 저희들이 공기업법을 반해서 그 조항을 넣었을 경우에 상당한 위법성의 논란이 있을 것으로 알고 있습니다.

○ **김영주 위원** 중요한 것은 정부나 부산시나 이런 부분에 있어서 기업마인드가 접목 안 되면 내도록 적자가 올 수밖에 없다. 본 위원의 상식으로는 회사의 최고결기기관은 이사회입니다. 사장을 임명하는데 있어 가지

고 이사회의 의결도 없이 사장추천위원회에서 추천을 해서 시장이 임명한다. 그 보완장치가 전혀 안 되어 있다. 이렇게 해서는 정부 자체 그 옛날 구태의연한 그런 법이다 이겁니다. 근자에 와서 잘 알겠지만 완벽한 공개경쟁으로 해서 임명된 공사·공단의 사장들이 잘 하고 있죠.? 좀 나아졌죠? 느끼고 안 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 지금 잘 하고 계십니다.

○ **김영주 위원** 아니 느끼고, 느끼고 있죠. 예를 들어서. 이런 부분들이 어느 정도 달라졌기 때문에 조금 잘 하고 있다고 느끼게 되는 것이거든요. 조금 전에 본 위원이 이야기 한 부분에도 그 자체가 접목된다면 부산시의 공사·공단은 굉장히 운영이 잘 될 것이다. 그렇기 때문에 앞으로 이런 부분에 대해서도 각별히 신경을 써서 위반을 하는 한이 있더라도 시민을 위해서 갈 부분이 있다고 생각하기 때문에 우리 교통국장이나 재정관께서 참고를 해서 묘수를 찾아서 해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 저희들 법의 테두리 내에서 최선을 다 하겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○ **김영주 위원** 그런데 법이 잘못된 법이라면 바르게 건의를 해서 바꾸어야 될 그런 입장인데 이런 것 가지고는 안 바뀝니다. 부산시도 안 바뀌고 재정압박은 내도록 받을 수밖에 없다는 것을 말씀을 드리고 이런 부분에서 참고를 해서 앞으로 우리 국장들께서 잘 해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 알겠습니다.

○ **김영주 위원** 이상입니다.

○ **위원장 신용호** 김영주 위원 수고 많았습니다.

제가 몇 가지만...

본 위원이 이 자리에서 몇 가지만 질의를 하겠습니다. 조례 제1조의 목적에 '부산교통권역 내의 원활한 교통소통을 위한' 해 났는데 부산교통권역을 어떻게 해서 정합니까?

○ **교통국장 윤종대** 도시교통정비촉진법 제4조에 의하면 교통권역을 교통부, 건설교통부장관이 지정 고시하도록 되어 있습니다.

그 법에 의해서 지금 2004년도 6월 21일날 지정한 것을 보면 부산광역시의 교통권역이라 하면 울산광역시 중 울주군, 김해시, 양산시, 진해시 중 용원동을 저희 부산광역시의 교통권역으로 이렇게 설정을 해서 고시를 해 놓고 있습니다.

○ **위원장 신용호** 여기에서 그러니까 건설부 고시에 의해서, 건교부 고시에 의해서 된 사항을 여기에 명시해 줄 필요가 없습니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 저희들이 이 조례를 성안을 하고 입법예고를 하고 지금 상정을 했을 때의 판단은 교통권역을 상위법에, 도시교통정비촉진법에 규정이 되어 있고 그 용어를 받아서 그 용어대로 포함을 했기 때문에 이 용어의 정의는 법에 있는 사항이기 때문에...

○ **위원장 신용호** 용어의 정의가 아니고 부산교통권역이라 하면 건교부장관이 고시한 지역을 말한다 이렇게 명시를 해 두는 것이 옳지 않나 이런 생각입니다.

○ **교통국장 윤종대** 그것도 한 방법이겠습니다. 그러나 저희들은 법에 있는 사항이기 때문에 그냥 이대로 했습니다마는...

○ **위원장 신용호** 아니 부산시장이 정하는 것을 어떻게 정할지를 지금 여기에서 용어의 정의가 없지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다. 그 부분은 그렇게 넣어도 무관하다고 생각하겠습니다.

○ **위원장 신용호** 다음에 우리 위원님들께서 말씀이 있었습니다마는 제4조에 보면 임원의 숫자가 15인으로 되어 있는데 현재의 부산교통공단법은 7인 이내로 되어 있습니다. 그렇죠?

그래서 지금 앞으로 지방공사가 될 때 이사 수를 이렇게 늘릴 필요가 있느냐 이것입니다.

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그렇습니다. 그 부분은. 지금 부산교통공단은 상위 최고 의결기관이 부산교통공단운영위원회라는 게 설치되어 있습니다. 법에 의해서, 교통공단운영위원회는 18인으로 구성이 되어 있습니다. 그 부분이 이사회의 권한을 대행하고 있

습니다. 그러나 지방공사로 됨으로 인해 가지고 이사회라는 것을 설치할 수 있습니다. 그래서 최고의결기관 18인이 하고 있는 의결기관을 숫자를 3명 더 줄인 것입니다. 줄여서 15인으로 이사회를 구성하였다는 말씀을 드립니다.

○ **위원장 신용호** 아니 이사의 숫자가 많다고 해서 옳은 의견을 제시하는 게 아니고 옳은 결정을 하는 것은 아니지 않습니까? 그리고 우리 위원님들께서 말씀이 있었지만 상임이사의 수를 정관에 정하도록 되어 있기 때문에 정관에서 얼마를 정할지를 지금 모르지 않습니까? 조례에서는.

의회의 감독이 되지 않지 않습니까? 그래서 상임이사의 수를 조례에서 정하고 이사의 숫자도 조례에서, 제 생각에는 상임이사는 사장을 포함해서 3인 정도로 하고 비상임이사는 한 8인 정도로 해서 11인 정도의 범위 내에서 이사를 정하는 것이 좋지 않겠나 이렇게 생각이 됩니다.

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그 부분은 그렇습니다. 임원의, 이사의 수라든지 안 그러면 임원의 비상임이사의 수라든지 상임이사의 수는 공기업법에 의해서 정관으로 정하도록 규정이 되어 있습니다.

○ **위원장 신용호** 아니 정관에 위임을 하면 되는데 정관에 위임을 하지 않고 조례에 정할 수도 있지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그 부분은 법령 규정사항이기 때문에...

○ **위원장 신용호** 그게 꼭 법령 규정사항이 아니지 않습니까? 조례에 있으면 조례가 정관보다 위에 있지 않습니까? 조례에 정하면, 조례에 정하면...

○ **교통국장 윤종대** 그런데 법에서 정관에...

○ **위원장 신용호** 정관에서 따로 정할 필요가 있지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 법에서 정관에 정하도록 규정이 되어 있습니다. 거기다가 지금 비상임이사는 50% 미만으로 하도록 되어 있습니다. 그래서 10명 같으면 4명 밖에 할 수가 없습니다. 미만이기 때문에. 그래서 여기서 다른 의견, 의사결정의 영향력은 안에서 공단

에서 전적으로 할 수 없다는 말씀을 드립니다. 그래서 상당 부분 공기업법에서 그렇게 제도적인 장치가 되어 있다는 말씀을 드립니다.

○ **위원장 신용호** 일단 새로 우리가 검토를 해 보겠습니다.

제10조 차입에 있어서 공사는 시장의 승인을 얻어 상환기간 2년 이내의 자금을 차입할 수 있다 그래 되어 있죠?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **위원장 신용호** 그래서 이 차입의 내용이라든지 차입한도, 용도 이런 것이 전부다 정관에 정해져 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 이것은 차입을 할 경우에는 의회의 승인을 얻도록 되어 있습니다. 총괄예산 승인을 행정자치부의 승인을 받은 다음에 의회의 승인을 얻도록 되어 있습니다. 그래서 의회에서 승인을 받는 범위 내에서 차입을 할 수 있기 때문에 이것은 저희들 임의대로 또는 공사의 임의대로 할 수 없다는 말씀을 드립니다.

○ **위원장 신용호** 그러니까 차입의 내용이 라든지 차입 한도, 용도를 정해 가지고 의회의 승인을 받아서 차입할 수 있다 그런 뜻이죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **위원장 신용호** 그런데, 그렇다면 의회의 승인을 받는 것 같으면 따로이 시장이 보증할 필요는 없지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 의회의 승인을 받아, 시장이 승인을 할 때 의회의 승인을 받아가지고 승인을 하는 겁니다. 동의를 받아가지고 승인하는 것입니다.

○ **위원장 신용호** 그러니까 이렇게 되었을 경우에도 원리금의 상환은 시장이 보증을 해야 된다 그런 말씀입니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **위원장 신용호** 시장이 보증을 안 할 때는 의회의 승인 받은 것이 필요가 없네요?

○ **교통국장 윤종대** 보증을 할 필요가 없을 경우에는 차입에 대해서 안 하지만 시장이 보증을 할 수 있다고 의무규정을 둔 것입니다.

○ **위원장 신용호** 아니 그러니까 시의회의

승인을 받고 다시 시장의 승인을 받으니까?
○ **교통국장 윤종대** 시는, 시장은 의회의 승인을 받아가지고 공사에다 승인을 해 주는 것입니다.

○ **위원장 신용호** 아니 시장이 다시 상환 보증을 할 수 있도록 되어 있지 않습니까? 차입금에 대해서.

○ **교통국장 윤종대** 이 부분은 재정관실 재정관님이 한번 답변을...

○ **위원장 신용호** 예, 재정관 답변해 주세요.

○ **재정관 이용호** 답변드리겠습니다.

100억 이상의 사채의 경우에 행정자치부장관의 승인을 받도록 되어 있습니다.

○ **위원장 신용호** 사채?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 회사의 사채 발행입니까?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 예.

○ **재정관 이용호** 그래서 100억 이상의 경우는 행정자치부장관의 승인을 받고 다시 의회승인을 받아야 되지만 그 밑에 회사의 필요에 의해서 시장의 승인을 받아가지고 사채를 발행하거나 외국차관을 할 수 있다 하는 경우에는 의회의 승인 대상은 아닙니다. 이 부분은.

지방자치단체는 사채의 상환을 보증할 수 있다 해 가지고 시장이 보증하는 경우에는 의회의 승인을 받아야 되고 그렇습니다.

○ **위원장 신용호** 시장이 보증할 경우에만 의회의 승인을 받도록 되어 있다!

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 그렇지 않은 경우에는...

○ **재정관 이용호** 그것은 행자부 승인 사항이고 행자부 승인을 받고 의회 승인을 받고.

○ **위원장 신용호** 행자부 승인 받고?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 그러니까 두 번 다 시장의 승인하고 의회승인하고 같이 받아야 되네요?

○ **재정관 이용호** 아니 그러니까 시장이 보증하는 경우에만 의회의 승인을 받고 시장

이 보증하지 않은 경우에는 공사 사장 책임 하에 사채를 발행할 수 있도록 일정 범위 밑의 액은 그래 되어 있습니다.

○ **위원장 신용호** 그게 기준이 100억입니까?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **위원장 신용호** 알겠습니다. 일시차입에 대해서는 시장이 보증할 필요가 없죠?

○ **재정관 이용호** 예, 일시차입의 경우에는 보증할 필요가 없습니다.

○ **위원장 신용호** 알겠습니다.

이상입니다.

임종영 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **임종영 위원** 임종영 위원입니다.

조금 전에 우리 위원장께서 제4조 ‘공사임원은 15인 이내로 한다.’ 라는 사항에 대해서 11인으로 하는 게 적정하다 라고 얘기했습니다. 그런데 우리 교통국장께서는 공기업법이 규정이 되어 있기 때문에 15인 이내로 한다 라고 말씀하셨거든요. 그게 맞습니까?

○ **교통국장 윤종대** 법에 그 내용은 정관으로 정한다 이래 규정이 되어 있다고 말씀을 드렸습니다. 11인이, 15인이 공기업법에 되어 있다는 말씀은 아닙니다.

○ **임종영 위원** 그렇습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 그러니까 11명으로 하는 것이 적정하다 라고 말씀을 할 때 우리 교통국장께서는 그 공기업법이 정해져 있기 때문에...

○ **교통국장 윤종대** 그 말씀은 아닙니다. 그 뜻은 아닙니다.

○ **임종영 위원** 그렇게 말씀 안 했어요?

○ **교통국장 윤종대** 안 했는데요. 그런 뜻은 아닙니다.

○ **임종영 위원** 그럼 공기업법에서 정관으로 정하는 사항이다 라고 지금 말씀을 합니까?

○ **교통국장 윤종대** 숫자를 말입니까?

○ **임종영 위원** 예.

○ **교통국장 윤종대** 공기업의 총 수는 조례에서 정하도록 되어 있습니다.

○ **임종영 위원** 총 수는 조례에서 정하도록 되어 있죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그러니까...

○ **교통국장 윤종대** 그 안에 상임감사라든지, 상임이라든지 상임이사의 수는 50%를 넘지 못한다 이렇게 규정이 되어 있습니다.

○ **임종영 위원** 아니 그러니까 아까 답변하실 때 그렇게 해야지 그러면 이사의 정수는 조례로 정할 수 있다는 것 아닙니까? 결론은.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 정할 수 있죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그런데 왜 아까는 그것은 안 된다 라고 말씀했어요?

○ **교통국장 윤종대** 아니 상임이사 수를 3명으로 하고 그 안의 내용을 그렇게 정하자는 이야기는 그것은 정관으로 정하도록 되어 있다는 그 말씀입니다.

○ **임종영 위원** 그래서 나도 우리 위원장의견에 동의를 먼저 합니다. 그 이사의 정수는 줄일 수 있는 데까지 더 줄여야 된다. 그래야지 지금 현재 우리 교통공단의 조직을 보면 이사장, 부이사장, 감사, 기획이사, 운영이사, 건설본부장 이렇게 되어 있는데...

(장내소란)

아니 장내를 좀 조용히 해 주세요. 그렇게 되어 있죠? 그렇게 되어 있습니까? 맞습니까?

그냥 들으세요. 내가 말씀할 테니까. 사장, 건설본부장이 있고 이사는 4명이 있습니다. 맞죠?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그렇지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 그런데 여기에서부터 이제 는 모두에서 본 위원이 질의 때도 말씀을 했습니다마는 여기서부터 조정을 해 나가야 된다는 얘기입니다. 사실 부이사장이 필요 없어요. 여기 보면 제5조 임원의 대표격인 제안에 보면 말이죠. 이사장이 유고 시에는 부이사장이 권한을 대행한다 라는 규정이 없고 공사를 대표할 다른 이사가 없는 경우에는 감사가 공사를 대표한다 라고 되어 있습니다. 그렇죠?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 그런데 이사가 한 몫 다 죽을리도 없는 것이고 한 몫 무슨 유고가 생길 일도 없는데 이 사람들이 어찌해서 다른 이사가 공사를 대표할 수 없는 경우를 어떤 경우를 말합니까?

○ **교통국장 윤종대** 그것은 지금 이사 중에서 공사의 이익과 반하는 이사들이 있을 수 있습니다. 그럴 경우의 이야기입니다. 그럴 경우에 감사가 대행을 한다 그런 이야기입니다.

○ **임종영 위원** 공기업에 종사를 하는 사람이 기업의 발전에 반하는 그런 의사를 가진 사람이, 아예 그런 인사는 이사로 기용 자체, 할 때부터 막아야죠. 그것은 임명권자가 책임이 있는 거지.

○ **교통국장 윤종대** 경우의 수를, 그럴 경우는 없겠습니까마는 그럴 경우의 수를 가정을 해서 규정을 둔 겁니다.

○ **임종영 위원** 그러니까 이 부분에 대해서는 본 위원이 건의를 하겠습니다. 과거에 공단 시절에, 교통공단 시절에 하던 폐습은 전부다 버리라 이런 얘기입니다. 다 버리고, 정말 다시 태어나는 우리 부산시민의 발로서의 기능을 다하기 위해 한 높이라도, 인건비를 첫째 절감해야 될 것이라고 생각이 드는데 구체적으로 부이사장직 이것은 없애도록 하세요. 다음에...

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그것은 그렇습니다. 지금.

○ **임종영 위원** 국장님! 내 얘기를 듣고 답변을 하세요. 부이사장 자리 이것 아무 필요 없고, 감사가 있으니까 언제든지 그 공사를 대표할 수 있는 그 직위에 있는 사람이 있다 말입니다. 이 사람 하나면 되지 기획이사, 운영이사가 무슨 필요가 있습니까? 이이하는 전부 부장이라고 하고 감사도 감사라고 하고 그러면 또 이제 여유가 조금 생길 것 아닙니까? 지금 이 해당되는 당사자는 다소 불쾌할는지 모르지만, 불편할는지 모르지만 거기의 차액을 가지고 지금 비정규직, 우리 노조원들이 많이 있죠? 교통공사에? 그렇죠?

비정규직 직원이 몇 명이나 됩니까? 교통

공사에.

○ **교통국장 윤종대** 제가 지금 정확하게 파악은 못하고 있습니다마는 비정규직 근로자는 없는 것으로 알고 있습니다.

○ **임종영 위원** 아니 아까, 그 한번 물어보세요. 국장님이.

○ **교통국장 윤종대** 예, 비정규직 근로자는 없습니다.

○ **임종영 위원** 없어요?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 아이구! 다행한 일입니다. 그래서 솔루션범 하라는 얘기죠. 공단에 있을 때 이사장 봉급이 연봉이 1억 같으면 부산시는 어렵고, 조금 있다 재정관한테 묻겠습니다마는 이 지하철공사 때문에 이제 많은 적자가 또 누적되어 갈 것이라는 얘기입니다. 그러니까 아예 당초부터 내년 1월 1일부터 우리가 공식적으로 인수를 하는 것 아닙니까? 인계를 하는 거죠.

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 1월 1일부터. 그 안에 이런 이사급들의 대우부터 좀 적극적으로 조정을 해서 인건비 절감을 하고, 그리 해야 운영이 되지, 안 그러면 어디, 그리고 이제 여러 가지 과거의 공단 시절에 소모품이라든가 이런 것도 대폭 줄이고 정말 새로 만드는 공사로 그 교통국장이 첫째 먼저 과감한 생각의 변화를 가져야 됩니다.

다음 우리 재정관님께 묻겠습니다.

지금 조금 전에도 말씀이 있었습니다마는 내년 1월 1일부터는 지하철공사를 우리 부산시가 인수를 하는데 아까 우리 동료위원께서도 답변을 했습니다마는 금년에는 1,800억이라는 수익이, 세입이 줄어든다 라는 말씀을 했죠? 우리 동료위원께서.

○ **재정관 이용호** 그 부분은 이제 취득세, 등록세가 우리 시에서 차지하고 있는 지방세 중에서 한 42.3% 정도 됩니다. 그래서 그 부분이 정부 지금 입법예고 한 대로 취·등록세가 1% 인하될 경우에 내년에 저희들, 올해 예산을 기준으로 하면 2조 2,350억 중에서 한 1,800억 정도 될 것이라고 저희들이 추정을 했습니다마는 정확하게 얼마가 될지는 그때 가서 봐야 알겠습니다.

○ **임종영 위원** 그러나 좌우지간에 금년에 세입부분이 1,800억 정도가 감소된다 라고 얘기를 했는데...

○ **재정관 이용호** 내년도, 내년도 예산입니다.

○ **임종영 위원** 내년도 예산에. 경우에 따라서는 그 보다 더 될 수도 있다는 얘기입니다.

○ **재정관 이용호** 예.

○ **임종영 위원** 그러면 지금 우리가 지하철공단을 인수함으로써 연 적자액을 얼마로 알고 있습니까?

○ **재정관 이용호** 저희들 지금 조금 전에 교통국장 보고에 의하면 순수하게 손해가 500억 정도.

○ **임종영 위원** 500억.

○ **재정관 이용호** 예.

○ **임종영 위원** 500억 정도 지금 쉽게 얘기하면 적자를 우리가 안고 들어간다 이런 얘기거든요. 그러면 이 500억이 될지 경우에 따라서는 1,000억이 될지도 모른다는 얘기입니다. 사실상.

○ **재정관 이용호** 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 불의의 어떤 특별한, 그런 일도 없어야 되겠습니다마는 기종이 뭐 노후했다든가 뭐 여러 가지 이유가 있을 것 아닙니까? 줄어들 확률보다는 높아질 확률이 더 많다고 생각이 들거든요. 그러면 가뜩이나 우리 재정이 열악한데다가 이 부채까지 떠안아야 된다는 얘기입니다.

그랬을 때 이 부채의 탕감을 좀더 받든지 인수하기 전에. 지금까지 누적된 우리가 인수하는 채무를 좀 정부로부터 탕감을 받든지 그래 안 하면 도저히 나중에 보세요마는 큰 이것은 문제가 생길 것입니다.

○ **재정관 이용호** 지금 탕감부분은 저희들이 정부하고 우리 시가 협약을 해서 확정된 금액이기 때문에 2002년 말 기준으로 해서 저희들이 4,736억의 부채를 인수하기로 했는데 그 부분이 이자, 그러니까 물가변동이라든지 여러 가지를 감안해 볼 때 올해 2005년 말 정도 되면 한 6,000억 정도 5,900억 정도 되는 것으로 저희들이 추정을 하고 있습니다. 그래서 그 부분은 더 이상 줄일 수는 없고요.

교통국장 보고에서도 나타난 바처럼 우리가 채무 중에서 유리한 조건, 그러니까 장기저리의 부채를 인수하고 하는 그런 부분하고 앞으로 또 우리 자체에서 경영합리화라든지 여러 가지 줄여나갈 수 있는 방법을 개선하고, 또 국가로부터 노인 무임승차 부분에 대한 보전 이런 부분, 그런 방법을 여러 가지 동원해서 줄여나가는 방법을 강구를 하겠습니다. 현재에서 각 협약하고 달리 탕감하는 방법은 좀 어려운 것으로 생각이 됩니다.

○ **임종영 위원** 예, 하여튼 운영의, 경영수지에 대해서 정말 만전을 기해야 할 것이고, 2조 6호에 보면 말이죠. 거기 한번 보세요. 조례 2조 6호에 보면 도시철도 운임 징수와 관련한 전자지급 수단에 관한 사업으로 규정에 되어 있습니다. 그렇죠?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **임종영 위원** 이게 무슨 말입니까? 무슨 사업을 한다는 얘기입니까?

○ **재정관 이용호** 그게 이제 하나로카드를 포함해서 전자카드를 지금 이야기를 하고 있는 것입니다.

○ **임종영 위원** 전자카드를 이야기한다.

○ **재정관 이용호** 예.

○ **임종영 위원** 그러면 쉽게 이야기해서 전자카드를 교통공사에서 전자카드를 운영하겠다는 이야기지요?

○ **재정관 이용호** 결제수단으로 사용을 하겠다 하는 이야기입니다.

○ **임종영 위원** 결제수단으로?

○ **재정관 이용호** 예.

○ **임종영 위원** 지금도 사용하고 있지 않습니까? 지금도.

○ **재정관 이용호** 예, 지금도 하고 있습니다.

○ **임종영 위원** 지금도 하고 있으면 되지 새로운 카드를 만들어 낸다, 이 말입니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런 뜻은 아닙니다. 그것은 지금 하나로카드를 하나로카드하고 마이비라는 업체하고 해서 발행을 해서 지금 버스하고 지하철의 교통수단으로 운임 결제수단으로 지금 활용을 하고 있습니다. 활용을 하고 있는데, 우리 교통공사의 조항에는 그 근거가 없습니다.

그래서 거기에 유일한 결제수단으로 활용되는 지급수단이 근거가 없기 때문에 여기에다 포함을 시키는 것입니다. 이게.

○ **임종영 위원** 어디에다가 좀? 알아듣기 쉽게 말씀을 하세요. 하나로카드하고, 지금 하나로카드를 가지고 결제를 하고 있지요?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다. 그 사업을, 그 사업에 참여하겠다는 내용입니다.

○ **임종영 위원** 그러면 지금은 참여를 안 하고 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 지금은 하고 있는데 그 근거가 없습니다. 지금 근거가 법령에 없기 때문에 여기에다가 포함을 시킨...

○ **임종영 위원** 아! 근거가 없다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그래서 여기에다가 포함을 시키는 겁니다.

○ **임종영 위원** 그러면 단 이 하나로카드 사업에 참여한다는...

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 참여한다는 것은 또 여러 가지 의미가 있거든요.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 지금도 실질적으로 참여를 하고 있고, 알고 있기로는 연 한 30억원 보충 그 예산의 수익을 가져가고, 받아오고 있다는 이야기입니다.

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그런데 그 말이 아니고 이걸 사업을 한다 하면 지금 이걸 위탁수수료 수입을 받고 있는 것이거든요.

○ **교통국장 윤종대** 그런데 여기에서 이제 포괄적으로 넣어 놓은 것은 앞으로는 저희시가 지금 서울도 그렇게 하고 있습니다마는 지금 하고 있는 것은 하나로카드는 선불카드입니다. 내가 돈을 먼저 넣어야 거기서 빠져나갑니다.

○ **임종영 위원** 당연히 그렇지요.

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다. 그런데 앞으로는 후불카드도 검용이 전자화폐의 기능도, 탈 수 있도록 후불카드도 사용할 수 있도록 시스템을 발전시켜 나가야 됩니다. 그래서 미래지향적인 조항에서 이것을 넣은 것이고 전자지급수단이라는 말을 포함을 한 겁니다.

○ **임종영 위원** 그런데 지금 우리가 신용불량자가 부산이 지금 제일 많다고 그러니까. 지금 작은지 많은지는 모르겠습니다마는 지금 규정대로 수입을 하고 있으면 되었지, 후불제라 해 가지고 카드의 몇 프로나 그게 거두어들여지겠습니까? 그게 몇 십만원도 아니고 몇 천만원도 아니고 보통 한 1,000원에서부터 1만원 내외일텐데 카드충전비가, 그러면 그것 나중에 징수하는 비용이며 그러면 징수통보를 해서 사후에 납부를 안 하면 압류를 할 겁니까, 뭘 할 겁니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런 뜻은 아닙니다. 여기서 지금 하고 있는 것의 근거를 마련을 하겠다는 말씀이고...

○ **임종영 위원** 아니, 그러니까 국장님이 지금 말씀하시는 게 지금은 선불카드에다가 충전 내지는 카드를 사야 그것을 사용할 수 있지 않아요? 선불이 아닙니까? 쉽게 이야기하면 시민이, 그러나 이제 후불제도 만들어 낸다는 이야기거든요.

○ **교통국장 윤종대** 후불제도도 되어야 됩니다. 왜냐하면 꼭 서울에서 우리가 여기에서 BC카드를 가지고 서울 가서 결제를 하든 광주 가서 하든 전국 호환이 될 수 있도록 앞으로는 발전이 되어야 됩니다. 그래서 앞으로 교통공사에서도 그와 같은 선·후불카드 다 호환이 될 수 있는 시스템으로 발전되어 나가야 된다는 그런 뜻입니다.

○ **임종영 위원** 그런데 우리 교통공단이나 공사나 우리가 그 동안에 수행했던 업무는 내나 똑같은 것인데 이 카드라고 하는 사업은요. 일종의, 일종이 아니고 금융업입니다.

○ **교통국장 윤종대** 그런데 별도로 사업을 하겠다는 뜻은 아닙니다. 아니고, 지금 하고 있는 거기에 참여를 하고 있습니다. 하고 있는 근거를 여기에 두자는 것이지, 근거도 안 두고 지금 하고 있으면 너희는 왜 가령 예를 들어서 근거도 없이 거기에 참여를 하느냐고 했을 때 저희들 난감해집니다.

○ **임종영 위원** 그러니까 이제 우리 앞으로 교통공사에서는 카드사업을 할 의사는 없다.

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다.

○ **임종영 위원** 그 말입니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **임종영 위원** 이상입니다.

○ **위원장 신용호** 임종영 위원 수고 많았습니다.

박홍재 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **박홍재 위원** 박홍재 위원입니다.

지금 우리 교통공단이, 이 공사가 말이지요. 언론도 많이 보도되고 또 우리 시민이 제일 관심이 많은 것이 지금 현재 이 지하철 공단이지 싶은데 하나의 우리 시에서 투자를 해 가지고 이 사업을 인수를 하면 바로 기업 아닙니까? 기업, 우리 시민을 위한 기업이 되어야 하거든요. 그러면 기업이 되려고 이러면 하나의 조직문제가 상당히 중요하다 보고 있습니다. 조직이 잘 됨으로 해서 그 조직이 뭔가 우리 시민한테 도움을 줄 수 있는 일이 나올 수 있는 것이고 조직이 제대로 갖추어지지 못하면 아무리 좋은 여건을 가져도 우리가 성과를 갖지 못하는 것이 현실 아닙니까? 그래서 조직이 현재의 교통공단의 조직이 6임원 11처 1원 4실 3창 4소 2지소 57팀이, 그런데 지금 현재 추진계획의 안을 보면 6임원 10처 1원 4실 6창 6소 2지소 59팀입니다. 현재 추진계획의 안하고 우리 현재 진행되고 있는 안하고 2개를 한번 국장님이 비교를 해서 어떻게 생각하시는지 한번 답변해 보십시오.

○ **교통국장 윤종대** 지금 경영진단팀에서는 이 조직을 여러 가지 안을 놓고 지금 검토를 하고 있습니다. 그 중에 위원님께서 말씀은 하나의 안인데 저희들도 그렇고 경영진단팀에서도 근본적인 시각은 그렇습니다. 지금 아까 임종영 위원님께서도 지적을 해주셨지만 경영합리화를 하기 위해서는 조직의 합리화, 조직의 선진화도 필요하다. 그래서 지금 관리직보다는 현업부서 위주로 재편되어야 된다는 시각을 가지고 있습니다.

그래서 아까 말씀드린 바와 같이 지금 3호선을 개통을 할 때 1·2호선에 있던 인력을 3호선에서는 신규채용을 하지 않고 배치를 하겠다는 보고를 드린 바 있습니다. 그와 아울러서 거기에 관리직보다는 현업 위주로 재편을 검토를 해야 되겠다는 용역결과의 중간 지적도 있었습니다. 있었고 하기 때문에 저

회들 이 조직·기구정원에 대해서는 현 체제를 유지하면서 점진적으로 변화를 하려고 그러합니다. 그런데 지금 당장 어떻게 조직을 전면개편 하겠다는 말씀은 제가 드릴 수 없습니다. 점진적으로 합리화를 해 나가겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○ 박홍재 위원 이 조직의 인력이 말이지요. 우리가 부산만 지하철이 있는 게 아니고 대표적으로 서울 지하철이 우리가 국가적으로 봤을 때 제일 대표적인 지하철 아닙니까? 서울지하철 조직현황을 알고 있습니까?

○ 교통국장 윤종대 서울보다도 저희들의 킬로미터당 인력은 서울이 제가 정확한 개수는 못 외우겠습니다마는 서울이 76명이라면 우리는 49명 정도로 그렇게 작은 비율을 유지하고 있습니다. 그래서 조직면에 있어서도 합리적으로 지금 관리를 하고 있다는 말씀을 드립니다.

○ 박홍재 위원 지금 우리 조직이라는 것은 지금 현재 공사에 조직이라는 것은 하나의 뭉치니까? 우리 조직이 체계가 되면 피라미드식으로 이렇게 위에서 이래 이래 이렇게 되어야 되는데 피라미드식이 아니고 배가 중간에 튀어 나왔어요. 그 무슨 말인지 압니까? 중간관리자가 너무 많아요. 지금 중간관리자가, 지금 4급이 우리가 급수로 따지면 부장입니까, 과장입니까? 공단의 4급이?

○ 교통국장 윤종대 4급은 직원입니다.

○ 박홍재 위원 예?

○ 교통국장 윤종대 직원입니다.

○ 박홍재 위원 4급이 직원이라고요?

○ 교통국장 윤종대 예, 급수체계가 공무원직급의 체계하고는 좀 다릅니다. 이것은...

○ 박홍재 위원 4급이 직원이라는 말은 말이 안 되는데, 급수가 9급까지 있는 것으로 알고 있는데? 전혀 급수를 잘 모르시네. 몇 급에서 몇 급까지 있습니까?

○ 교통국장 윤종대 1급부터 9급까지 있습니다. 9급까지 있는데...

○ 박홍재 위원 그런데 4급이 직원입니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 4급부터 9급까지는 물론 4급은 주임이라고 부릅니다. 주임이라고 부르면서 직원체제를 가지고 있습니다. 1급은 실·처장들을 1급이라 그러고 그 다음

에 2급은 각 영업소 소장들 그 다음에 기기창 창장들이 되겠습니다. 그 다음에 이제 3급이 과장이고 그 다음에 4급부터는 일반 평직원으로 하고 있습니다.

○ 박홍재 위원 3급이 과장이고?

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 그 다음에 실장은?

○ 교통국장 윤종대 실장은 1급입니다.

○ 박홍재 위원 1급!

○ 교통국장 윤종대 예, 기획조정실, 경영지원처 그런 데는 1급입니다.

○ 박홍재 위원 아니, 실이 4실이 있잖아요. 4실.

○ 교통국장 윤종대 예, 4실이 있습니다. 1급입니다.

○ 박홍재 위원 그 4실의 실장이 1급이란 말입니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 안전관리실, 기획조정실, 종합사령실, 감사실 이래 가지고 4실이 이렇게 있습니다.

○ 박홍재 위원 몇 급이에요?

○ 교통국장 윤종대 1급입니다.

○ 박홍재 위원 4실이 1급이고?

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 1원은 뭘니까? 원, 1원.

○ 교통국장 윤종대 교육원입니다.

○ 박홍재 위원 교육원! 교육원은 그러면 몇 급입니까?

○ 교통국장 윤종대 교육원은 1급입니다.

○ 박홍재 위원 1급 위에 또 있습니까? 그러면?

○ 교통국장 윤종대 1급 위에는 임원입니다.

○ 박홍재 위원 이것 임원이 아닌데...

○ 교통국장 윤종대 임원입니다. 임원입니다.

○ 박홍재 위원 1원이 있지요? 1원!

○ 교통국장 윤종대 1원은 1급입니다.

○ 박홍재 위원 예?

○ 교통국장 윤종대 1급입니다. 교육원인데 1급입니다.

○ 박홍재 위원 일단 직위가 있어야 될 것 아니요, 급수가 있어야 될 것 아니요?

○ 교통국장 윤종대 1급이라고요. 1급요!

○ 박홍재 위원 1급, 똑같은 1급입니까?
 ○ 교통국장 윤종대 예?
 ○ 박홍재 위원 똑같은 1급이에요?
 ○ 교통국장 윤종대 예.
 ○ 박홍재 위원 그러면 1급이, 급인데 이름만 바뀌었다. 이 말입니까?
 ○ 교통국장 윤종대 예, 그렇습니다. 직제가 이제 교육원은...
 ○ 박홍재 위원 처장은 몇 급이고?
 ○ 교통국장 윤종대 처장도 1급입니다.
 ○ 박홍재 위원 처장은 1급이고?
 ○ 교통국장 윤종대 예.
 ○ 박홍재 위원 그런데 말만 바꾸어 가지고 이제 몇 처 몇 1원 실 뭐 이렇게 바꾸어 났네요?
 ○ 교통국장 윤종대 예, 같은 직급수준에 있습니다.
 ○ 박홍재 위원 그러면 4급은 그러면 계장 되겠네요?
 ○ 교통국장 윤종대 4급은 주임이라 그래 가지고 과장 밑에 이제 평직원입니다.
 ○ 박홍재 위원 3급이 과장이니까...
 ○ 교통국장 윤종대 예.
 ○ 박홍재 위원 4급은 계장 되겠네요?
 ○ 교통국장 윤종대 계장제도가 없습니다. 없고, 과장 밑에 바로 이제 주임이고...
 ○ 박홍재 위원 계장제도가 없습니까?
 ○ 교통국장 윤종대 팀으로 구성되어 있습니다.
 ○ 박홍재 위원 그러면 계장, 그러면 4급부터는 전부 다 9급까지는 전부 직원입니까?
 ○ 교통국장 윤종대 예, 그렇습니다. 그러니까 밑에...
 ○ 박홍재 위원 직위가 전혀 없네요?
 ○ 교통국장 윤종대 예.
 ○ 박홍재 위원 그러면 직위 없이 호봉 수만 올려 가지고...
 ○ 교통국장 윤종대 그것은 차등...
 ○ 박홍재 위원 호봉 수에 따라 가지고 급수의 호봉을 따라서 월급도 올려주고 있네요?
 ○ 교통국장 윤종대 저희들 시에 6급부터 9급까지가 평직원이지 않습니까? 그것과 같은...

○ 박홍재 위원 지금 4급하고 9급하고 숫자가 비슷합니다. 자료에 보면 296명이고 298명이에요.

○ 교통국장 윤종대 위원님 지금 어느 자료를 가지고 계시는가 모르겠는데 제가 지금 자료를 가지고 있지 못합니다.

○ 박홍재 위원 그러니까 이것은 내용을 알아야 앞으로 이게 우리가 진단하는데 정확하게 진단을 할 수 있도록 여건이 조성되지요. 자료를 내부적인 상세한 내막을 모르고 어떻게 진단을 의뢰해 가지고 경영진단하는 사람 그 사람 말만 믿자고 우리가 인정하겠습니까? 그래서 아까 앞에서 이야기한 ‘복수로 우리가 경영진단 의뢰하자.’ 그런 이야기가 어느 정도 일리가 있는 것이 관계 공무원이 정확한 실상을 알아야 됩니다. 내용을 실상을 모르고 어떻게 경영진단을 우리가 믿고 그대로 인정을 하겠느냐 상당히 문제거든요. 단 앞에서 상임이사만 어떻게 하자, 줄이자 이런 이야기도 했는데 그것도 중요하지만 전체적인, 줄이는 게 또 능사가 아니고 필요할 때는 우리가 해야 되겠지요. 필요하다면 사람을 써야 되는 것이고.

뭔가 언론에도 많이 보도되어 나왔지만 방만한 경영, 방만한 경영이라고 계속 언론에 떠돌고 했습니다. 이 방만한 경영이 무언지 그것의 원인을 분석해 봐야 됩니다. 하나의 기업이 개인의, 우리가 기업이라 했을 때는 과연 부채가 3조 4,000억이 되는데 이렇게 하겠느냐? 한번 뒤바꿔서 한번 생각해 보십시오. 이것은 우리가 앞으로 지하철공사는 앞으로 우리가 정말로 하나의 혁명이다, 혁신이다 생각하고 이걸 여러 가지 대안이 많이 나와야 됩니다. 그래서 이것이 앞으로 좀 발전적인 방향이 되어야지요.

앞으로 계속 이래 가지고 부채를 안고 우리가 부산시가 어떻게 해 나갈 겁니까? 계속 부채가 해마다 부채가 쌓인다, 해결할 방법이 있습니까? 그럼 국가에서 지원을 안 해주면 어떤 방법이 없지 않습니까?

그러면 국가에서 지원을 어떻게 받든가 국비로 지원을 많이 받아 가지고 우리가 해결하든가 부산시 자체의 예산이 뻔한데 세수가 들어올 게 뻔하고 나갈 게 뻔한데 어떻게 해

마다 이 많은 부채를 안고 계속하겠느냐? 이걸 국장님이 각 직원들하고 많은 연구를 해야 됩니다. 지금 내부적으로 문제가 굉장히 많아요, 보니까.

당장 그 부채더미를 안고 부채를 안고 우리 부산시가 이 사업을 시작한다고 했을 때는 우리 해야 될 사업들을 못합니다. 그 돈이 없어 가지고 우리 시민들한테 직결되는 사업이 엄청나게 많은데 돈이 없어서 못할 것 아닙니까?

그냥 단순히 우리가 인수를 하니까 ‘얼씨구 좋다. 그것 참 잘 되었다.’ 해 가지고 해야 될 게 아니고 누군가 책임질 수 있는 사람, 책임을 질 수 있는 그런 바탕에서 행정이 이루어져야 된다고 본 위원은 생각합니다. 저 혼자 힘도 아니고 우리 부산시의 모두가 이런 큰 사업을 두고 정말 걱정해야 될 사업이다, 이렇게 생각을 합니다.

이 사업을 하는데 가장 중요한 게 수익성, 수익성 이 우리 공익사업이지요? 수익성도 다양한 수익성을 창출하는 방법이 있지 싶습니다. 과연 기업인으로서 다시 돌아간다 생각했을 때 수익성이 같은 지하철사업을 하면서도 어떤 수익성을 올릴 수 있을 것인가, 다양한 방법 그런 안건도 연구를 해야 되지 않나 이렇게 생각이 됩니다. 그래서 여러 가지 지금 일들이 너무나 많기 때문에 한 가지 한 가지 지적을 다 하려면 한이 없어요. 그래서 우선 가장 중요한 것이 과연 이 조직의 개편 그리고 앞으로 우리 부채에 대해서 어떻게 해결할 수 있는 방안, 지원방법, 세수와 세입이 세출과 세입이 맞을 수 있는 방법 이것을 연구를 해 가지고 거기에서 적정한 대안을 모색해서 우리가 출발을 해야 됩니다. 그게 어떻게 정리가 안 되고서 출발해 가지고는 시민한테 엄청나게 또 저항에 부딪칩니다. 그래서 앞으로 이점을 좀 유의해서 철저히 연구를 해 주시기 바랍니다.

이상입니다.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다.

○ **위원장 신용호** 박홍재 위원 수고 많았습니다.

더 이상 질의하실 위원 안 계십니까?

이승렬 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **이승렬 위원** 조금 전에 본 위원이 재산의 무상사용과 관련해서 질의하다가 시간 관계상 중단하였습니다. 다시 보충질의 하겠습니다.

여기 이제 그 조례안 보면 시장이 교통공사 재산을 무상으로 사용할 수 있다는 그 규정은 여기 보면 제출의견이 부산교통공단에서 나와서 그런 규정과 함께 교통공사가 시유재산을 또 사용하게 할 경우는 공익적으로 사용할 때는 무상으로 사용할 수 있는 근거를 두고 있지 않습니까, 그렇지요? 국장님!

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **이승렬 위원** 그렇게 되어 있지요?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **이승렬 위원** 그러면 이제 국장님께서 아까 설명하실 때 답변하실 때에 지금 그 사례로서 부전역에, 지금 다시 한번 설명해 보세요. 그 사례 중에, 사례 아까.

○ **교통국장 윤종대** 차량등록사업소...

○ **이승렬 위원** 차량등록사업소지요?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **이승렬 위원** 그러면 지금 출장소가 되어 있습니까, 거기?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **이승렬 위원** 예, 그러면 이제 출장소를 사용하는데 차량등록사업소 출장소가 나오는데 전혀 임대료를 안 내고 있네요? 임대료!

○ **교통국장 윤종대** 예, 지금 무상으로 하고 있습니다.

○ **이승렬 위원** 그러면 이제 이게 각각의 기관이 독립채산제로 운영이 되어야 한다고 생각 안 하세요?

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다. 그런 면이 있습니다.

○ **이승렬 위원** 그렇지요?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **이승렬 위원** 지금 현재 지하철의 경우는 이제 상당히 적자가 지금 엄청나잖아요. 아까 6,000억이라고 하셨습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **이승렬 위원** 그런 이제 운영을 계속하고 있는데 만약에 시에서 교통공사 재산을 사용할 경우에 임대료, 사용료 등을 지급하는 것이 타당하다고 생각지 않습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 타당하다고 생각은 할 수 있겠습니다. 그러나 저희 시가 상당 부분의 운영적자를 보전지원해 주고 있고 또 건설비를 지원을 하고 있고 많은 부채를 저희 시가 안아줘야 될 부분이 있습니다. 또한 저희 시유재산을 공단이 무상으로 사용할 수도 있습니다. 무상으로...

○ **이승렬 위원** 그러면 그 사례가 어느 정도 비율인지 그것 지금 자료를 제출할 수 있습니까?

○ **교통국장 윤종대** 그 자료는...

○ **이승렬 위원** 지금 그건 이번에 지금 여기에 의견수렴이 되어 가지고 반영이 되는 것으로 알고 있는데.

○ **교통국장 윤종대** 그 자료는 지금 제가 가지고 있지 못합니다마는 별도로 제출을 해 드리겠습니다.

○ **이승렬 위원** 예, 그런데 그 비례가 지금 이번에 반영이 되었기 때문에 전혀 이제 저쪽에서는 무상으로 대부하는 그런 경우가 없고 지금 시는 어느 만큼의 양을 지금 무상으로 사용하고 있는지 거기에 대한 어떤 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 예, 알겠습니다.

그런데 제가 알고 있기로 지금 저희 시가 교통공단에 대해서 무상으로 사용하고 있는 부분은 부전역하고 구명역에 차량등록사업소 분소를 자그마하게 지금 운영하고 있는 그 부분이 있습니다. 있고, 앞으로 서면역에 종합관광안내소가 있습니다. 서면역에, 그 부분을 이제 같이 공용으로 공익적인 목적이기 때문에 지하철 지금 현재 부산교통공단에도 같은 목적으로 있다고 봐야 되는데 종합관광안내소 일부 사용하고 있는 게 있습니다. 한 세 군데 정도 지금 사용하고 있고, 만약에, 만약의 경우에 저희들이 돈을 그 사용료를 지불을 한다면 교통공단이 또 다시 저희 시의 시유재산을 사용료를 납부를 한다면 그 겹은 오히려 공단이 더 많은 부채를 안아야 되는 그런 결과가 생길 것이라고 생각을 합니다.

○ **이승렬 위원** 예, 그러면 거기에 아주 부합하는 자료를 제출해 주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 그렇게 하겠습니다.

○ **이승렬 위원** 그리고 아까 동료위원께서 전자지급수단사업, 지금 하나로카드 거기에 대해서 질의를 하셨습니다마는 지금 상당히 우려하는 밖에서 우려하는 그런 사안이 좀 들어와 있어서 질의를 하겠습니다. 혹시 부산교통공사가 출범하면서 그 조례를 만드는 데 전자화폐 제작·운용 회사를 자회사로 만들려고 한다. 여기에 대해서...

○ **교통국장 윤종대** 그런 것은 없습니다.

○ **이승렬 위원** 전혀 없습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 없습니다.

○ **이승렬 위원** 확실합니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 없습니다.

○ **이승렬 위원** 예, 만약에 이제 이것이 지금 밖에서 전혀 근거 없는 우려가 들어왔다면 다행이지만 만약에 이런 자회사를 금융결제를 만드는 그런 자회사를 만든다고 하면 설립자본에 대해서 우려하는 그런 밖에서의 우려가 들어왔기 때문에 사안이 들어왔기 때문에 제가 말씀드리는데 수 백억의 어떤 이제 설립자본금이 있어야 되면 적자에 허덕이는 교통공단이 상당히 어려움을 당하게 된다. 지금 이런 사안이 들어왔기 때문에 본 위원이 질의를 합니다. 전혀 근거 없는 말입니까?

○ **교통국장 윤종대** 맞습니다. 없습니다.

○ **이승렬 위원** 이상입니다.

○ **위원장 신용호** 이승렬 위원 수고 많았습니다.

김신락 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **김신락 위원** 앞에서 동료위원들께서 많은 질의가 있었습시다마는 다시 우리 조례 제2조에 6호 도시철도 운임징수와 관련한 전자지급수단에 관한 사업, 이 부분에 대해서 아까 전에 많은 질문이 있었습시다. 그런데 국장님께서서는 아까 답변 와중에 전자화폐 후불기능을 할 수 있는 그러한 신용카드로 가야 된다는 그런 말씀을 하셨지요?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **김신락 위원** 하나로카드가 그렇게 가야 된다는 그 말씀입니까?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그 말씀은 하나로카드가 그렇게 간다는 말씀은 아닙니다. 다만 지금 저희들 잘 아시겠습니다마는 버스

와 버스의 환승, 버스와 마을버스 또 버스와 지하철의 환승체제 도입을 지금 검토를 하고 있고 그런 사업을 추진을 하고 있습니다. 서울시가 지금 후불카드와 버스와 택시, 지하철 이렇게 환승체제를 도입을 하고 있습니다. 그러면 우리 부산시민들이 서울에 가서도 경기도에 가서도 카드 하나면 다 이용을 할 수 있는 체제를 갖춰야 앞으로 바람직하다, 그런 말씀을 드렸습니다. 그래서 저희 하나로카드도 하나로카드뿐 아니고 후불카드도 사용할 수 있는 겸용을 할 수 있는 그런 시스템으로 가야 된다는 뜻으로 말씀을 드렸습니다.

○ **김신락 위원** 그런 말씀을 잘못 이해를 하면 혹시 여기서 우리 공사가 전자금융사업으로 진출하는 것이 아니냐 하는 그러한 생각을 할 수도 있다, 이 말입니다. 지금 우리가 지금 공사에서 지금 이 조례를 삽입시켜 놓은 것은 지금 이대로 하자는 그 말씀 아닙니까?

○ **교통국장 윤종대** 그렇습니다. 예, 그 근거를 마련하기 위한 것입니다.

○ **김신락 위원** 혹시 다음에 여차하게 마 이비나 예를 들어서 이런 쪽에서 다른 사항이 생길 것을 대비해서 근거를 만들어 놓겠다는 그 이상은 아니다. 이 말씀...

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇습니다.

○ **김신락 위원** 잘 알겠습니다. 잘 알겠습니다.

또 우리가 지금 보면 현재로 2003년도에 우리 금융상품에 이자수익이 한 얼마 정도 됩니까, 그 공사에?

국장님, 국장님!

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **김신락 위원** 구체적인 금액은 서면으로 제시해 주시고요.

○ **교통국장 윤종대** 예, 그렇게 하겠습니다.

○ **김신락 위원** 이 부분도 다른 서울이나 대구나 이런 데에 비해서 이자수익률이 굉장히 낮다는 부분을 지적하고 싶습니다. 그런 부분도 좀 신경을 써주시고, 앞에 동료위원이 말씀하셨습니다마는 우리가 지하철이 총 전체 직원이 지금 현재로 몇 명입니까?

○ **교통국장 윤종대** 3,400명 정도의 정원

이 있습니다마는 현재는 3,100명 정도로 알고 있습니다.

○ **김신락 위원** 그래 이 중에 본부에 근무하는 직원이 몇 명 됩니까?

○ **교통국장 윤종대** 본사가 566명이고 현업이 2,826명입니다. 대부분 현업에 종사를 하고 있다는 말씀을 드립니다.

○ **김신락 위원** 업무의 효율성이 너무 또 다른 지하철에 비해서 현장보다 많이 배치가 되어 있다. 업무의 효율성이 떨어진다는 부분을 지적하고, 또 굉장히 조직이 관료화되어 있다. 이런 말을 많이 듣고 있거든요. 그러한 부분도 좀 대책이 시급하다고 봅니다. 본위원이 지금 시간이 없어서 간단하게 몇 가지를 지적했는데 그런 부분을 앞으로 지하철 공사 운영함에 있어서 좀 많이 관심을 가지고 올바르게 반영이 될 수 있도록 열심히 신경 써주시기 바랍니다.

○ **교통국장 윤종대** 알겠습니다. 적극 노력하고 챙기겠습니다.

○ **위원장 신용호** 김신락 위원 수고 많았습니다.

그러면 원활한 회의진행을 위하여 오후 2시까지 정회토록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시 57분 회의중지)

(14시 01분 계속개회)

○ **위원장 신용호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개토록 하겠습니다.

계속해서 질의 답변을 하도록 하겠습니다. 질의하실 위원 계시면 질의 신청해 주시기 바랍니다.

박홍재 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **박홍재 위원** 박홍재 위원입니다.

앞에서 본 위원이 지적한 현재 그 경영진단과 관련해서 입찰 본 그 내용을 제시해 달라 했는데 그것 어떻게 됐습니까?

○ **교통국장 윤종대** 2월 15일날 4개 업체가 들어와 있습니다. 한화안전회계법인, 딜로이트컨설팅이 공동제안을 했고 부산대학교 경영경제연구소, 삼일회계법인, 한국자치경영평가원, 동아대학교 경영문제연구소 이 4개

회사가 따로 따로 해서 제안서를 냈습니다.

○ 박홍재 위원 앞에서 입찰했다고 이야기 하셨잖아요?

○ 교통국장 윤종대 입찰을 공고를 해 가지고 그 4개 업체가 들어왔습니다.

○ 박홍재 위원 그러니까 입찰 본 현재까지 입찰 봐 가지고 현재까지 계약된 현황을 보자 이 말입니다.

○ 교통국장 윤종대 그러니까 그 입찰을 해 가지고 그 4개 회사가 들어왔는데 그것을 평가를 해 가지고 한국자치경영평가원하고 동아대학교 경영문제연구소가 낙찰을 봤다는 그런 이야기입니다.

○ 박홍재 위원 계약이 됐으면 계약이 된 입찰내용을 본 위원이 보자고 했습니다. 처음 입찰 공고에서부터 뒤에 현재까지 계약된 현황을 보고 싶어서 하는 거예요.

○ 교통국장 윤종대 그것은 서면으로 제출해 드리겠습니다.

○ 박홍재 위원 지금 서류가 처리 안 됐습니까?

○ 교통국장 윤종대 (직원을 보며) 서류철을 갖다 드리세요. 서류철을 갖다 드리라니까. 서류철이 없냐? 서류철을 갖다 드리라고.

○ 박홍재 위원 가져오시고, 지금 상임이사 앞에서 이야기가 나왔는데 그 안에 임원 중에 감사가 포함이 되지 않습니까? 포함이다 되어 있죠? 상임감사가. 임원 6명 중에 상임감사가 한 사람입니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 한 사람입니다.

○ 박홍재 위원 조직개편 중에 말이죠. 임원 6명 중에 감사가 한 사람이죠?

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 한 사람 맞습니까?

○ 교통국장 윤종대 예. 예, 한 사람입니다.

○ 박홍재 위원 한 사람 맞습니까?

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 한 사람 맞으면 지금 이 감사가 감사 제대로 역할을 못한다 이렇게 많이 질타를 많이 받고 있는데 이 감사를 우리 그러니까 외부감사, 우리 자체감사를 하나 하고 현재 내부적으로 임원을 감사를 한 사

람 두고 외부감사 한 사람을 우리가 임원으로서 하실 그런 의향은 좀 없습니까?

○ 교통국장 윤종대 감사는 이 조례에 의해서, 조례에 의해서 감사는 공기업법하고 조례에 의해서 감사를, 지금 통과되면 이게 감사가 규정이 되어 있습니다. 거기에서 시장님이 임명을 하기 때문에 그 외 또 감사를 둔다는 것은 의회에서 별도로 조례로 정해야 됩니다.

○ 박홍재 위원 지금 조례로서 확정이 안 됐잖아요? 임원, 임원 숫자가.

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 임원숫자가 확정이 안 됐으니까 나중에 확정을 할 적에 조례를, 감사를 외부에서 영입하는 감사를 한 분을 두고 안의 내부에서 감사, 내부 한 사람, 외부 한 사람, 감사를 두 사람을 좀 둘 수 있도록 하면 어떻겠느냐 이런 이야기입니다.

이해가 안 됩니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 무슨 말씀인지 잘...

○ 박홍재 위원 이해가 안 됩니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 무슨 말씀인지 잘 이해가 안 됩니다.

○ 박홍재 위원 그리고 지금 조직에 보면 1급에서 4급까지가 557명입니다. 1급에서 4급까지 557명.

그런데 중간관리자가 서울지하철에 비하면 상당히 지금 많다고 보는데 어떻게 생각하십니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 위원님이 지금 가지고 계신 자료를 제가 입수를 하지 못했습니다. 죄송합니다. 그런데 저희 본사 인원은 566명입니다.

○ 박홍재 위원 그러니까 이 중간관리자가 557명이나 된다 이거죠. 1급에서 4급까지가. 전체 3,200여명 중에, 3,200여명 중에 중간관리자가 1급에서 제일 위의 상위급이 557명이다. 이렇게 엄청난 숫자인데 이것이 과연 이대로 앞으로 계속 유지가 되어야 되는 건지 유지가 안 되면 사업이 안 되는 건지 상당히 걱정이 앞섭니다.

○ 교통국장 윤종대 예, 그 부분은 아까 오전에도 제가 말씀드린 바와 같이 현업위주

로, 현업위주로 점진적으로 전환해 나가도록 지금 계획을 하고 있습니다.

○ 박홍재 위원 점차적으로 개선해 나가겠다.

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 그런데 거기에 대해서 개선해 나가는 방법도 과연 그게 합리적인 방법으로 지하철에 지장을 주지 않는 범위 내에서 그게 진행이 되어야 될 것 아닙니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 그렇습니다.

○ 박홍재 위원 앞서서 구조조정을 현재 해 나온 구조조정을 갑작스럽게 많이 하는 그것도 또 현재 상황을 정확히 파악을 못하기 때문에 그것도 어떻게 단정을 지을 수 없는 것이고, 실질적으로 지하철공사 내부의 현황파악을 정확하게 파악을 하시고 난 연후에 어떤 결론이 나와야 될 것 아닙니까?

○ 교통국장 윤종대 예, 그렇습니다.

○ 박홍재 위원 지금 용역을 준 상태고 현재 세부적으로 우리 시에서 관여를 직접적으로 안 해 놓으니까 깊이를 모르지 않습니까?

○ 교통국장 윤종대 그렇습니다.

○ 박홍재 위원 그러니까 용역에 상당히 의존하는 경우가 많은데...

○ 교통국장 윤종대 그래서 전문가로 하여금 용역을 주어서 정밀진단을 하고 있는 중입니다.

○ 박홍재 위원 전문가의 용역결과가 나오면 그 경영을 토대로 해서 어떻게 하시겠다 그것 하는데 그것을 용역이라 해 가지고 그 용역이, 업체를 과연 믿을 수 있느냐? 앞에서 우리 김영주 위원께서도 이야기를 복수로 받아가지고 해야 될 것 아니냐 이야기를 했는데 그것을 과연 진단 자체도 우리가 믿을 수 있겠느냐. 믿을 수 있다는 것은 결국 1개 보다는 2개 업체를 우리가 복수로 우리가 용역을 줘 가지고 거기에서 가장 합리적인 방법을 찾아야 되겠다 이거죠.

지금 앞에 국장님 전체 명칭 관계도 앞에 거론이 있었지만 이것 여론조사까지 다 해 가지고 한 사항을 뒤엎어 버리고 몇 분의 아마 위원들이 모여가지고 그것도 그런 게 아니다, 다시 위에서 교통 명칭 자체도 바꿨는데 하나의 이 어떻게 하겠다는, 결국 총대를

매는 사람이 한 사람 있어야 됩니다. 책임을 지는 사람이 있어야 된다 이 말입니다. 책임은 안 지고 만들어만 놓고, 건드려만 놓고 나중에 아무런 결과가 안 나오는 그런 우리가 일을 해서는 또 시민들한테 우리가 질타를 받는다 이 말입니다. 그러니까 책임질 수 있는, 확고한 그런 복안을 갖고 이렇게 일을 진행해야 되지 않겠나 싶습니다.

그리고 그 다음에는 뭐냐 하면 임금, 돈의 임금 우리가 급료를 주지 않습니까? 현재 급료관계가, 이것도 상당히 우리가 영향을 많이 미친다고 봐야 되거든요. 그런데 급료관계가 과연 현실성이 있느냐. 우리가 사업이 잘 되고 모든 게 잘 나가면 급료를 얼마든지 더 줄 수 있어요. 그것 얼마나 좋은 일입니까? 뭔가 현실성에 맞게, 우리가 부채를 지고 있는 상황에서 현실성에 맞게 모든 것을 합리적으로 맞춰놔야 될 것 아니냐.

앞으로 잘 되므로 해서 자꾸 뭔가 부가가치가 좀 나와짐으로 해서 좀더 현실적으로 어떻게 하는 것이 좋지 않겠나 하는 방법, 이런 것도 생각을 해서 최대한의 현실성 있는 그런 우리가 앞으로의 전망 있는 이런 우리가 지하철을 키워나가야 되겠다 이거죠. 결국 우리 시민들 세금으로 충당해 가지고 이게 다 돈이 다 나가는 것인데 이 임금관계, 본 위원이 몇 개 확인한 바에 의하면 50대 기업, 50대 기업에도, 기업보다 더 높다 이런 이야기도 지금 듣고 있어요. 물론 우리 지하철이 사업이 잘 되어 가지고 많이 주면 좋죠. 그런데 그런 것도 우리가 참고로 고려해 봐야 되지 않겠느냐. 주변에 우리 현재 대기업, 50대 대기업에서 주는 임금이라든가, 다른 시·도에서 주는 지하철 임금, 이런 것도 아마 깊이 있게 잘 다루어야 되겠다 이렇게 생각이 됩니다. 그리고 우리가 6,000억을 지금 안고 이번에 나머지 부채는 정부에서 안고 우리 6,000억을 우리 시에서 안죠?

국장님!

○ 교통국장 윤종대 예.

○ 박홍재 위원 지금 6,000억을 우리 부산 시에서 안고 들어가죠?

○ 교통국장 윤종대 정확한 액수는 지금 진단결과가 나와 봐야 되고 연말에 정산을

해봐야 알기 때문에 말씀드릴 수 없습니다마는 대충 추정은 그 정도로 생각을 하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 그러니까 우리 교통국장님은 부채에 대해서 아직 잘 모르시는 것 같은데, 우리 재정관님 잘 아십니까?

○ **교통국장 윤종대** 그래서 그 부분은 지금 연말정산을 하고 해 봐야 되기 때문에...

○ **재정관 이용호** 부채부분은 아까 교통국장이 보고를 드렸습시다마는 우리가 작년에 아까 말씀드린 부산시 부채가 12월 말 기준이 1조 9,858억원이고 2002년도에 교통, 우리 정부하고 부산시의 협약에 의하면 2002년 말 기준으로 4,736억원을 우리 부산시가 인수를 하고, 부채를 인수하기로 했습니다. 했는데 그게 2005년 기준으로 볼 때 이자분이라든지 손실부분 합쳐 가지고 6,800억 정도 됩니다. 6,800억 정도 되는 것으로 우리 용역에서 나왔는데 거기에서 정부가 갚아주기로 한 990억 정도 빼면 지금 위원님 말씀하신 부분, 한 6,000억 정도 되는 것으로 추정하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 그러면 6,000억을 우리가 안고 들어가는데 과연 6,000억을 안고 들어가서 일련의 현 상태에서 우리가 상환능력이 됩니까?

○ **재정관 이용호** 그래서 지하철의 순수 운영적자분에 대해서는 시가 지금 보전을 해 주도록 되어 있습니다. 그래서 아까적에 말씀드렸지만 운영적자분이 한 500억 정도 추정을 한다고 하면 정부의 무임손실 부분에 대한 보전을 받으면 좋은데 한 300억 정도, 받지 않는다 하더라도 지금 현재로 볼 때 감당할 수 있는 정도 수준이라고 생각하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 아니 그것을 꼭 현재 지하철 운임 한 군데만 의존해 가지고 우리가 사업을 계속 그대로 그렇게 진행을 하려고 생각합니까?

○ **재정관 이용호** 그렇지 않습니다. 지하철이라는 자체가 원가의, 한 1,500원이 원가가 되는데 실제로 받고 있는 것은 한 550원, 600원도 채 못미칩니다. 그래서 여차피 지하철 부분은 우리가 원가에 맞추어서 받을 수

는 없습니다. 우리가 시민들에 대해서 편의를 제공하는 차원에서.

그래서 제대로 원가에 맞게 받지 못하지만 딱 부분을, 그러니까 경영합리화라든지 아까 말씀드린 역세권개발이라든지, 기타 여러 가지 방법을 통해 가지고 수익을 증대를 시켜야 안 되겠나 그래 생각을 하고 있습니다.

○ **박홍재 위원** 그럼 우리가 계속 6,000억을 인수를 안고 들어가도 앞으로 재생활 수 있는, 새로이 우리가 회복할 수 있는 기회가 안 되는데 우리 시에서 인수를 받으려고 하는 이유가 됩니까?

○ **재정관 이용호** 그 부분도 교통국장께서 보고를 꼭 드렸는데 아주 유리한 조건으로 저희들이 인수를 하고 있는 것입니다. 당초 부산지하철에서 부담해야 될 부채 8,000억 정도가 되는데 그것의 반 정도 되는 부채를 한 십 몇 년 이후에 우리가 인수하기로 되어 있거든요. 2002년도 말 기준으로 4,736억원을 인수한다는 것은.

또 그 외에도 여러 가지 정부에서 지원을, 5대 5 건설 비율을 정부가 6 우리가 4 비율로 또 정부가 지원도 늘려주고, 또 2005년 이후의 이자분에 대해서도 10년 간 정부가 부담을 해 주고, 그래서 여러 가지 유리한 조건으로 저희들이 인수를 하는 겁니다. 타 시·도에 비해서.

○ **박홍재 위원** 그런데 인수시점에서는 우리가 본전은 되어야 될 것 아닙니까? 최소한의. 그래도 우리 시의 돈이 축이 안 나도록 본전은 되어야 되는데 지금 인수 6,000억을 안고 들어가서도 그것이 계속 적자가 난다 이러면 상당한 그게 문제지 않습니까?

○ **재정관 이용호** 위원님 본전이라는 말씀을 어디 기준을 두시는지 모르겠는데 하여튼 지금 유리한 조건으로 인수를 하고 최대한 저희들이 노력을 해서 부채가 더 늘지 않도록 최선을 다하겠습니다.

○ **박홍재 위원** 그래서 앞으로 이 교통공사 인수가 과연 이게 원만히 되겠는지, 원만히 된다면 이런 현재 악성부채를 비롯해서 부채 인수문제가 상당히 논란이 되지 않겠나 이래 보고, 계속해서 이런 사업이 적자가 가는데 적자가 가는 줄 알면서도 우리 시가 떠

말아가지고 이렇게 사업을 할 필요가 있겠느냐 국가사업인데, 국가사업에 그대로 밀어넣고 있죠.

○ **재정관 이용호** 그것은 그렇지 않습니다. 이게 이제 우리 시만 유일하게 국가공단으로 발족을 했다는 것이지 타 시·도는 서울, 대구 할 것 없이 전부 지방공기업으로 이것은 출발을 했습니다. 그래서 국가로부터 우리가 인수하는 이유도 타 시·도하고 형평성이 맞지 않다, 탄 때는 전부 직접 지방에서 하는데 우리 시만 국가가 떠맡고 있다 하는 식으로 여러 가지 형평성 문제가 제기가 되어가지고 저희들이 맡고 있는 것이고, 당연히 이것은 우리 시가 해야 될 사업입니다. 국가사업은 아닙니다.

○ **박홍재 위원** 그리고 이게 앞으로 용역 결과가 최종적으로 나오면 우리 위원님들한테도 보여주시고 최종적인 설명도 한번 해주시고, 그래서 뭔가 현실성 있게 우리가 하나의 교통공단 조례가 제정이 되어야 되지 않겠나 이렇게 생각이 됩니다.

○ **재정관 이용호** 예, 그래 하도록 하겠습니다.

○ **박홍재 위원** 이상입니다.

○ **위원장 신용호** 박홍재 위원 수고 많았습니다.

더 이상 질의하실 위원 안 계십니까?

○ **이승렬 위원** 한 가지만 하겠습니다.

○ **위원장 신용호** 이승렬 위원 질의해 주시기 바랍니다.

○ **이승렬 위원** 여기 입법예고 한 기타 사항에 보면 공청회 개최 요구 해서 제출의견이 쭉 나와 있습니다. 그런데 여기 반영 여부에 대해서 미반영 이렇게 나오고 부산교통공단법 폐지 법률 부칙 제2조의 규정에 의하여 2006년 1월 1일까지 지방공기업에 의한 법인을 설립하도록 규정하고 있으므로 별도의 설립 타당성 검토 및 공청회 개최 등의 절차는 거치지 않아도 된다 이렇게 되어 있습니다.

국장님 듣고 계십니까?

○ **교통국장 윤종대** 예.

○ **이승렬 위원** 그럼 한국자치경영 뭐라 그랬죠? 우리 용역 준 단체가. 두 기관인데

한국자치경영...

○ **교통국장 윤종대** 경영평가원입니다.

○ **이승렬 위원** 평가위원.

○ **교통국장 윤종대** 한국자치경영평가원...

○ **이승렬 위원** 평가원.

○ **교통국장 윤종대** 동아대 경영문제연구소 2개 기관의 컨소시엄으로 들어왔습니다.

○ **이승렬 위원** 여기서 1,000페이지가 넘는 용역결과가 나왔다고 들었는데 맞습니까?

○ **교통국장 윤종대** 예, 그 정도 지금 페이지 수는 정확하게 기억하지 못하겠습니다.

○ **이승렬 위원** 주로 뭘 다루었습니까? 거기에서, 용역에서는. 어떤 내용을, 타당성이나, 설립 타당성이런 것은 전혀 안 다루었습니까? 거기서는.

○ **교통국장 윤종대** 그게 전반적인, 지금 교통공단의 전반적인 사업, 방금 앞서 말씀하신, 박홍재 위원님께서 말씀하신 부채문제, 그 다음에 임원문제, 그 다음에 관리자의 적정성 여부, 앞으로의 요금문제, 경영수익사업 문제 등 교통공단의 경영전반에 대한 것을 진단해서 보고를 하도록 했습니다.

○ **이승렬 위원** 그것도 어떻게, 크게 말하면 설립 타당성에 다 들어가잖아요?

○ **교통국장 윤종대** 설립 타당성은 그렇습니다. 설립 타당성은 지금 교통공단특별법에 의해 가지고 기존에 운영을 해 왔던 공기업입니다. 공기업을 그 관리주체인 국가에서 지방으로 이관을 한다는 그 절차입니다.

○ **이승렬 위원** 설립 타당성.

○ **교통국장 윤종대** 그렇기 때문에 타당성은 기이 검증이 되었고, 그 안의 사업이라든지 대부분의 교통공단법에서 정해져 있던 국회에서 입법으로 해 가지고 정해져 있던 사항을 다른 앞서 말씀드린 바와 같이 지방의 도시철도사업하고 형평성 문제 때문에 저희시에 다시 이관을 하게 된 것입니다.

○ **이승렬 위원** 그러니까 만약에 지금 말씀하신 경영에 필요한 부채문제라든지 임원이라든지 관리자 적정성, 요금 뭐 이런 것이 다 타당하지 않으면 설립이 안 되잖아요?

○ **교통국장 윤종대** 그런데 그것은 지금 법으로, 상위법으로 설립을 하도록 의무화되어 있습니다. 그래서 설립을 안 할 수가 없

는 사항입니다. 교통공단법 폐지 법률 부칙 제2조에 의해서 2006년 1월 1일까지, 이전까지 설립하여야 한다 이래 가지고 의무조항으로 지금...

○ 이승렬 위원 의무조항으로 되어 있습니까?

○ 교통국장 윤종대 그렇습니다.

○ 이승렬 위원 그러면 공청회 개최는 안 해도 된다 이것은 어디에서 이런 결과가 나왔습니까?

○ 교통국장 윤종대 그런데 그 부분은 지금 경영진단을 하고 있고, 또 이 법이 지난 7월 13일이었습니다. 저희들 입법예고 해서 의회에 제출된, 의회에 저희들이 8월 19일날 제출을 했습니다마는, 상정을 했습니다마는 한 달여 기간밖에 없었습니다.

그래서 그 전에 벌써 공청회 전에 시민들이 5월달, 6월달에 의견수렴이라든지, 전화, 인터넷 설문조사라든지 이것을 했더랬습니다. 했고 공청회에 상응한 절차를 이행했다는 말씀을 드리겠습니다.

○ 이승렬 위원 지금 오전에 국장님께서 답변하실 때 경영진단 결과가 아직 안 나왔다고 저는 들은 것 같은데요.

○ 교통국장 윤종대 예, 그렇습니다. 아직 최종보고서는 안 나왔습니다마는 그 중간, 중간에 몇 번의 중간보고가 있었습니다. 중간보고 때, 그리고 저희들이 일간 그것 다 나올 때까지 기다릴 수가 없는 사항이었기 때문에 중간에 자문도 받고 그 결과의 중간보고를 받았습니다. 받아서 그 부분을 보완을 해서 조례에 반영도 했습니다.

○ 이승렬 위원 그런데 이것 좀, 어떤 이게 이해가 안 되네요. 아무리 중간보고를 받았다고 하더라도 결과가, 최종결과가 나오지도 않았는데 어떻게 이 조례안이 그렇게 나올 수가 있을까요?

○ 교통국장 윤종대 그런데 이 경영진단은 조례를 만들기 위한 경영진단이라기보다는 앞으로 인수 이후에, 인수의 사전에도 중요합니다마는 인수 이후에 어떻게 경영을 합리화해 나갈 것이냐 하는 부분을 종합적으로 진단을 하기 위해서 주었다는 말씀을 드립니다.

○ 이승렬 위원 예, 물론 종합적으로 그렇

게 하지만 이것이 다 종합적인 어떤 결과가 나왔을 때 그것이 하나의 기본이 다 되어야 되지 않겠습니까? 참고가 되어야 되지 않겠습니까?

○ 교통국장 윤종대 그 앞에 나오기 전에 저희들은 많은 부분 자문을 받았고 검토를 한 부분을 보고를 받았습니다.

○ 이승렬 위원 똑같은 답변을 계속 하시는데 그러나 결과물이 나오는 것하고 중간보고하고는 같다고 할 수 없잖아요. 그죠?

○ 교통국장 윤종대 그런데 일부분에 대해서는 조례하고 관련된 부분은 저희들 미리 보고를 받았다는 말씀을 드리겠습니다.

○ 이승렬 위원 경영진단이 제대로 되지 않았는데도 불구하고 지금 물론 이제 조례안하고 다르다고 이렇게 말씀하시지만 중간보고에 의존해서 지금 여기까지 왔다는 것이 지금 그 만큼 설득력이 없다 이것입니다. 제 말씀은, 결과가 나오지 않은 것 하고 중간보고하고 어떻게 같을 수가 있어요?

○ 교통국장 윤종대 그런데 그 조례하고 관련되는 사항은 일부 결과보고의 아무 영향 없이 결과보고에도 다 포함이 됩니다마는 상관없이 거기에 미리 보고를 받았다는 말씀을 드립니다.

○ 이승렬 위원 어쨌든 결과물은 안 나왔죠. 지금.

○ 교통국장 윤종대 지금 오늘까지 제출하도록 되어 있습니다.

○ 이승렬 위원 이상입니다.

○ 위원장 신용호 이승렬 위원 수고 많았습니다.

더 이상 질의하실 위원님 계십니까?

(“없습니다.” 하는 위원 있음)

더 이상 질의하실 위원이 안 계시므로 질의종결을 선포합니다.

다음은 토론순서입니다마는 동료위원님들간의 의견조정을 위하여 잠시 정회하고자 하는데 어떻습니까?

(“예, 좋습니다.” 하는 위원 있음)

그럼 정회를 선포합니다.

(14시 27분 회의중지)

(15시 35분 계속개회)

○ 위원장 신용호 의석을 정돈해 주시기

바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개토록 하겠습니다.

동료위원 여러분, 그리고 이용호 재정관을 비롯한 관계공무원 여러분! 대단히 수고하셨습니다. 공유재산의 보존 관리업무는 지방재정의 건전한 발전에 큰 영향을 미치기 때문에 체계적인 관리가 필요한 점을 명심하고 관련법규를 잘 적용하여 업무를 처리해 주시기 바랍니다. 그리고 오늘 심사 중에 보류된 2005년도 공유재산관리계획 변경안은 심도 있는 검토를 한 후 다시 심사토록 하고 부산 교통공사 설치 조례안은 부산교통공단 운영진단 및 발전방안 최종보고서 등을 참고하여 동료위원님들 간의 심도있는 토론을 거친 후 의결하고자 합니다.

이상으로 오늘의 의사일정을 마치고 제2차 상임위원회는 9월 7일 오전 10시에 개최하고 재정관실 소관 안건 및 경제진흥실 소관 안건에 대한 심사와 현안사항을 보고 받도록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(16시 36분 산회)

○ 출석위원

신용호 김신락 이승렬 김영주
박한재 박홍재 임종영

○ 결석위원

윤승민

○ 출석전문위원

노윤석

○ 출석공무원

〈재정관실〉

재 정 관 이용호
예 산 담 당 관 정윤광

〈교통국〉

교 통 국 장 윤종대
교 통 기 획 과 장 김규형