

2008年度 仁川廣域市地下鐵公社 綜合監査 結果 處分要求書



1. 처분요구서 일람표 (8건)

연번	제목 및 처분요약	소관	조치구분		쪽
			행정상	신분상	
1	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 인사운용 등 부적정 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 인사위원 2분의1 이상 외부전문가 위촉 ⇒ 임원을 제외한 직원 승진은 인사위원회에서 결정 ⇒ 보직관리 기준 및 승진·전보 임용기준 공개 ⇒ 종합평정 서열을 본인에 한해 공개 	총무팀	개선		2
2	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 감사원 및 자체감사 결과 처분요구 조치에 관한 사항 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 법령의 범위내 월 소정근로시간 책정 ⇒ 퇴직금 누진제 및 효도휴가 등 폐지 	감사실 전부서	시정 (개선)		7
3	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 지하철공사 경영평가 결과 미진부분 개선에 관한 사항 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 인건비 가이드라인 준수 ⇒ 경영수지 개선방안 및 공기질 개선방안 강구 	전부서	시정 (개선)		13
4	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 지하철 종합안전대책 추진에 관한 사항 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 터널내 연결송수관 설비 설치 ⇒ 이용시민 안전을 위한 통합관리시스템 구축 	안전관리단	개선 (권고)		19
5	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 인천지하철 구간내 발생 지하수에 관한 사항 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 미활용 지하수 활용방안 검토 ⇒ 하수도 사용료 부과대상 여부 검토 	지하철공사 시 물관리과	주의 (개선)		23
6	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 근래관리시스템 운영 부적정 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ MIS시스템에서 전자적으로 근태관리 	지하철공사	시정		25
7	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 도금역 운영에 관한 사항 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 역무위탁 건은 이사회 의결로 시행 	영업기획팀	개선		27
8	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 부동산 및 지하철 시설물 임대관리 부적정 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 임대료 등 연체금액이 지급보증금 초과시 계약해지 등 조치 	재무관리팀	주의		32

[일련번호 : 1]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(총무팀)

[행정상 조치] 개선

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 인사운용 등 부적정

[위법부당내용]

1. 인사위원회 구성·운영 부적정

인천광역시지하철공사는 경영합리화를 도모하고 신속한 대중교통수단을 제공함으로써 이용시민의 편의 및 복리증진을 위하여 「지방공기업법」 및 「인천광역시지하철공사 설치 조례」에 의거 인천광역시에서 전액 출자하여 설립한 공공기관입니다.

따라서, 시민의 기관인 지하철공사의 운영은 객관성과 투명성이 확보되고, 시민에 대하여 책임이 전제되어야 할 것입니다.

《 인사위원회 구성 부적정 》

인사위원회의 기능은 임용과 더불어 징계에 관한 사항 등을 관장하고 있으므로 운영의 투명성과 함께 판단의 객관성을 확보하기 위하여 외부전문가 집단을 위원으로 위촉·운영함이 타당하다 할 것입니다.

이에 지방자치단체의 경우에는 지방공무원법 제6조에 의거, 임용권자별로 인사위원회를 두고, 인사위원회는 위원 7인 이상 9인 이하로 구성하되, 위촉되는 위원의 2분의 1 이상은 외부전문가를 두도록 규정하고 있습니다.

그러나, 지하철공사에서는 인사위원회를 구성함에 있어 외부전문가 등의 참여 없이 「인사규정」 제8조에 따라 경영본부장을 위원장으로 하여 5인 이상 7인 이하의 내부직원을 위원으로 위촉·운영한 사실이 있습니다.

《 인사위원회 운영 부적정 》

「인사규정 시행내규」 제26조에 의하면 ‘①직원을 상위직급으로 승진시키고자 할 경우에는 승진시키고자 하는 인원의 5배수 이내에 해당하는 승진대상자 중에서 승진후보자명단을 작성하여 인사위원회의 심의를 거쳐야 한다. ②인사위원회는 제1항에서 정한 승진후보자명단을 심사하여 승진적부를 심의하고 승진 임용할 인원의 3배수 이내에 해당하는 승진후보자를 선정하며, 임용권자는 그 중에서 승진대상자를 최종 결정하여 임용한다.’고 정하고 있으며, 「사무위임전결내규」 제3조제2항에서는 ‘본사 및 현업기관의 위임전결사항은 별표1 및 별표 2와 같다.’고 정하면서, [별표1] ‘본사 위임전결내규’에서 3급 이상으로의 승진결정은 사장 전결로 정하고 있고 4급 이하까지 로의 승진결정은 본부장 전결로 규정하고 있습니다.

인사위원회는 공평성과 공정성 및 견제와 책임성을 확보하기 위한 심의·의결기관으로서의 역할을 수행함이 타당할 것입니다.

그러나, 지하철공사에서는 승진의 경우, 인사위원회에서 승진예정 인원의 5배수로 작성하여 상정된 승진후보자명단을 3배수로 서열에 의거 단순 선정함으로써 심의·의결기관으로서의 실질적인 기능을 수행하지 못하고 있고, 사장과 본부장이 3배수 내에서 승진대상자를 선정하도록 운영하고 있는 사실이 있습니다.

2. 승진인사 등 부적정

「인천광역시지하철공사 정관」 제39조 [별표2]에서는 직급별 정원을 정하고 있고, 「직제규정 시행내규」 제4조 [별표3]에서는 ‘부서·

직급별 정원’과 ‘직렬·계급별 정원’을 정하고 있으며, 「인사규정」 제5조에서는 ‘공사의 직에 결원이 생긴 때에는 신규임용·승진임용·전직 또는 전보의 방법에 의하여 충원한다.’고 정하면서, 같은 규정 제25조에서는 ‘직원을 승진시키고자 하는 경우에는 승진후보자 명부에 의하되 직급별 결원 범위내에서 실시한다.’고 정하고 있습니다.

따라서, 승진인사는 직렬별·직급별 정원에 결원이 발생된 때에 결원의 범위내에서 시행하여야 합니다.

그러나, 지하철공사에서는 2008.2.12. 인사운영계획(안) 방침을 통하여 안전4급의 경우 정원은 25명이고 현원은 26명으로 1명이 이미 과원임에도 안전5급에서 안전4급으로 1명을 승진시키는 것으로 정하였고, 전기4급의 경우 정원 11명에 현원 14명으로 3명이 이미 과원임에도 전기5급에서 전기4급으로 1명이 승진하는 것으로 정하여 승진인사를 시행한 사실이 있습니다.

또한, 「사무관리규정 시행내규」 제5조에 의하면 ‘규정 제13조에 의하여 문서의 일부분을 삭제 또는 수정하는 때에는 원안의 글자를 알아 볼 수 있도록 당해 글자의 중앙에 가로로 두 선을 그리 삭제 또는 수정하고, 삭제 또는 수정한 자가 그 곳에 서명 또는 날인하여야 하며, 문서의 중요한 내용을 삭제 또는 수정한 때에는 문서의 우측이나 하단의 여백에 삭제 또는 수정한 자수를 표시하고 서명 또는 날인하여야 한다.’고 정하고 있고, 같은 내규 제6조에 의하면 ‘결재권자는 규정 제14조 각호에 해당하는 때에는 별표3의 간인용 결재인으로 기안문에 간인하여야 하며, 간인한 문서를 시행하는 때에는 문서심사자 또는 분임문서심사자는 그 시행문에 직인으로 간인하여야 한다.’고 정하고 있으며, 「사무관리규정」 제26조에서는 ‘문서는 결재가 끝난 즉시 일련별로 문서등록번호를 부여하고 문서처리부서별로 내규가 정하는 문서등록대장에 등재하여야 하며, 전자문서의 경우 문서등록번호는 자동부여 한다.’고 정하고 있습니다.

그러나, 2008.2.12일자로 사장이 결재한 ‘인사운영계획(안)’을 문서등록치 않았고, 간인을 하지 아니하였으며, 결원의 범위내에서 승진예정인원을 정한 원안을 수정하면서 삭제 또는 수정한 자가 그 곳에 서명 또는 날인치 않은 사실이 있습니다.

3. 승진임용기준 및 서열 등 미공개

인사는 공정하고 예측 가능하게 운영하여 조직 구성원의 불평불만 요인을 차단하고 인사에 대한 신뢰를 확보함으로써 조직의 안녕과 발전을 담보할 수 있을 것입니다.

「인사규정 시행내규」 제43조에 의하면 ‘근무성적평정 결과는 공개하지 아니하나, 종합평정에 의한 서열은 본인에 한하여 공개할 수 있다.’고 정하고 있습니다.

참고로, 「지방공무원임용령」 제8조의2제2항에 의하면 ‘임용권자는 제1항의 보직관리기준 및 승진·전보임용기준을 소속공무원이 알 수 있도록 반드시 인터넷 홈페이지 등에 예고하여야 하며, 동 기준을 변경하는 경우 변경된 기준은 그 변경일 1년 이후부터 적용한다.’고 정하고 있습니다.

따라서, 종합평정에 의한 서열은 본인에 한하여 공개한다는 것을 문서 또는 인트라넷 등을 통하여 전직원에게 공지함이 타당하고, 「인사규정」 제9조에 의거 인사위원회에서 확정된 ‘보직관리의 기준 및 승진·전보 임용기준’ 또한 공개하여 운용함이 타당하다 할 것입니다.

그러나, 지하철공사에서는 승진임용기준 및 서열 등을 공개치 아니하고 운용한 사실이 있습니다.

[처 분 요 구]

1. 시민의 기관으로서 책임과 의무를 다하고, 공사 운영의 객관성과

투명성을 확보하기 위하여 인사규정 제8조를 개정하여 위원의 2분의 1이상을 외부전문가로 두도록 규정하시기 바랍니다.

2. 심의·의결기관인 인사위원회에서 임원을 제외한 모든 직급의 승진자를 정하도록 인사규정 시행내규 제26조를 개정·시행하시기 바랍니다.

아울러, 사무위임전결내규에서 정한 승진결정에 관한 전결규정을 삭제하시기 바랍니다.

3. 승진인사는 직렬별·직급별 정원에 결원이 발생한 때에 결원의 범위내에서 시행하시기 바랍니다.

4. 보직관리의 기준 및 승진·전보 임용기준은 인트라넷 등을 통하여 전직원에게 공개하시기 바랍니다.

5. 공정하고 예측 가능하게 인사운용이 될 수 있도록 종합평정에 의한 서열은 본인에 한하여 공개하시기 바랍니다.

[일련번호 : 2]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(감사실 및 전부서)

[행정상 조치] 시정(개선)

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 감사원 및 자체감사 결과 처분요구 조치에 관한 사항

○ 2006년 지방공기업 경영개선 추진실태 관련 감사원 감사결과

* 처리요구 총 7건 중 3건 미결(조치 지연)

- 월 소정근로시간 과소책정 등에 따른 각종 수당 과다지급
- 퇴직금 누진제 적용 부적정
- 효도휴가제도 운영 부적정

[위법부당내용]

1. 월 소정근로시간은 관계법령에 따라 유급휴일을 포함, 209시간 내지 226시간에 해당하는 통상임금을 지급하고 이를 초과한 경우에만 시간외 수당을 지급하여야 하나, 공사의 경우 월 174시간으로 기준에 위배되게 책정하여 시간외 수당을 부당하게 지급함

(구) 근로기준법 제20조, 제49조, 제54조 등의 규정에 따르면 월 소정근로시간은 휴게시간을 제외하고 1주 40시간, 1일 8시간을 초과하지 않는 범위 내에서 근로자와 사용자 간에 정하고,

1주에 평균 1회 이상의 유급휴일을 주도록 되어 있으므로 월 소정근로시간은 유급휴일을 포함하여 209시간 내지 226시간에 해당하는 통상임금을 지급하여야 하므로 이를 기준으로 시간외 수당 등 각종 수당을 산정, 지급하여야 합니다.

그러나 지하철공사(이하 “공사”)에서는 월 소정근로시간을 기준에 위배되게 174시간으로 과소하게 책정하고 이를 기준으로 시간외 수당을 부당하게 지급하고 있어 2006년 10월 감사원(자치행정감사본부 총괄팀)으로부터 시정할 것을 요구받았음에도,

2008년 5월경 개선안을 마련하여 2008년 9월 임금협상 안건으로 상정하였으나, 합의가 이루어지지 아니하였고, 2008년 4/4분기에 노사협의회 안건으로 다시 제출할 예정에 있는바, 앞으로도 “노사 합의”가 이루어지지 않는다는 이유로 계속해서 이러한 부당한 수당 체계를 유지할 우려가 있어 이에 대한 개선방안 마련이 요구됩니다.

* 공사에서는 서울을 비롯한 타 시·도의 도시철도공사, 한국철도공사 등 관련 공공기관에서 이러한 임금(수당) 체계를 유지하고 있다고 하고, 특히 서울도시철도공사와 서울메트로 등의 기관은 인천지하철공사보다 월등히 높은 임금(수당) 체계를 유지하고 있다고 주장함

2. 퇴직금누진제를 폐지하고 퇴직금을 법정 지급률에 따라 지급하도록 처분요구를 받았음에도 2000년 10월 이전 입사한 직원 중 5년 이상 근무한 직원들에 대해서는 노사합의 사항이라는 이유로 퇴직금 누진제를 계속 적용, 과다하게 지급함으로써 경영수지 악화 초래

행정안전부의 「지방공기업 설립운영지침」과 「2002년 지방공기업 예산편성지침」에 따르면 2002.1.1.부터 지방공기업에서 적용하고 있는 퇴직금 누진제를 폐지하고 법정 지급률에 따라 퇴직금을 지급하여야 하고,

또한, 2008.10.7.자 한겨레신문에 의하면 인천지하철공사를 포함한 7개 지하철 공사의 3년간(2005년~2007년) 적자금액이 무려 2조 1473억원에 달하고(전국 지방공사·공단 전체 손실의 94%에 달함), 인천 지하철공사의 경우 3년간 적자금액은 무려 930억원에 달하고 있습니다.

이와 관련 감사원 감사 결과 및 행정안전부의 지방공기업 경영평가시에 경영수지 개선을 위하여 지금까지 부당하게 운영하여 오고 있는 퇴직금 누진제를 폐지할 것을 요구 받았는바,

공사의 경우 2000.10.21. 자체 내규인 「임직원 퇴직금 지급규정」을 개정하면서 퇴직금 누진제를 폐지하기로 하였음에도 동 규정 시행일 이전 입사한 자 중에서 5년 이상 근무한 직원에 대해서는 노동조합의 반대 등을 이유로 계속 퇴직금 누진제를 적용하고 있어 이에 대한 개선방안 마련이 요구됩니다.

* 공사의 경우 2002년부터 2006년 6월 사이에 퇴직한 142명중 94명에게 퇴직금 누진제를 적용하여 퇴직금을 과다하게 지급함으로써 경영수지 악화를 가중시킴

3. 근로기준법 및 행정안전부의 지방공기업 관련 지침에서 규정하고 있는 유급휴가 외에는 별도의 휴가 제도를 운영할 수 없음에도 규정에도 없는 “효도휴가” 제도를 운영함에 따라 이를 폐지토록 요구 받았음에도 노사합의 사항이라는 이유로 계속해서 부당하게 운영

아울러, 「근로기준법」 및 행정안전부의 지방공기업 관련 지침 등에서 규정하고 있는 유급휴가 외에 별도로 효도휴가 제도를 운영하여 연월차수당을 과다하게 지급하는 것이 부적절하므로 이를 폐지하여 경영수지를 개선토록 요구 받았음에도,

공사에서는 역시 노사합의 사항이라는 이유로 계속해서 동 제도를 유지하며 연월차수당을 지급하고 있는바, 이에 대한 개선방안 마련이 요구됩니다.

* 이상 3건의 저리요구 사항에 대하여 공사에서는 임금협상이나 노사협의회 안건으로 계속해서 상정하고 있으나, 노조에서 완강하게 반대하고 있어 이를 개선하지 못하고 있는바, 위 사항들은 공사의 경영수지를 계속해서 악화시키는 요인으로 작용하고 있으므로 이러한 문제점은 반드시 개선되어야 하며, 감사원이나 행정안전

부 등의 중앙부처에서도 이를 개선시키고자 지방공사에 대한 압박 강도를 증가시키고 있음

4. 자체 감사기구의 조직·운영을 통하여 공사 운영에 따라 발생되고 있는 제반 행정·재정·제도적 문제점들을 개선코자 노력하고 있으나, 감사결과 개선요구 사항에 대한 사후관리가 전반적으로 미흡함

공사의 자체감사 기구 운영실태를 살펴본 결과(표본으로 2008년 자체 감사실태 확인) 부서별 행정·재정·제도적 문제점들을 정확히 파악하고 이들을 개선코자 부단히 노력하고 있다고 판단되나,

감사결과 확인된 문제점들을 개선토록 요구한 사항에 대하여 부서별로 매우 미온적으로 조치를 하고 있음에도 이를 강제하기 위한 조치나 사후관리가 미흡한바, 이에 대한 개선방안 마련이 요구됩니다.

[자체감사 결과 우수사례] ⇒ 감사팀 1명 시장표창 추천

○ 혁신기획단 정기감사 결과

- 송도차량기지 건설부지 확보에 따라 수익타당성 검토분석 등을 통하여 수익사업 창출방안을 마련토록 개선요구

○ 영업본부 정기감사 결과

- 카드사용율이 85.6%에 달하여 운수수입금에 대한 3중 심사제도가 사실상 무의미 하므로 동 제도 폐지 요구
- 임대차계약서에 계약 만료 후 시설물 처분에 대한 사항을 명기토록 하여 분쟁 방지방안 도모 및 임대 시설물에 대한 이력관리를 통한 사후관리 강화방안 제고
- 차량정비와 차량정비용역 발주부서가 이원화되어 있어 업무 효율이 떨어지므로 이를 일원화토록 요구하여 차량정비의 효율성 제고

○ 남부관리사업소 정기감사 결과

- 웨도용 디젤기관차에 매연 저감장치 부착방안을 추진하고 있으나, 관계법령이나 자체 내규 등에 매연관리 기준이 없어 매연관리 기준 설정 요구

- 동일 또는 유사한 공사임에도 재요율을 부서별로 상이하게 적용하고 있어 이에 대한 지침서를 마련하여 재요율을 일원화시킴으로써 공사비용 절감

○ 2007년 회계결산감사 결과

- 부서별로 용역업체 직원에게도 명절기념품을 구입, 지급하는 것이 부적절하므로 이를 지급하지 못하도록 요구함으로써 예산 절감(2008년 6,300천원)
- 신설 엘리베이터에 관계법령에 따라 지진 안전성 검토를 시행토록 요구

[자체감사 결과 사후관리 부적정 사례]

- 혁신기획단에 대한 정기감사 결과 송도차량기지 건설부지 확보에 따라 수익타당성 검토분석을 통하여 수익사업 창출방안을 마련토록 개선 요구한 사항에 대하여 시 관련부서와 협의 중에 있다고 완결된 것으로 처리전말 제출

- 경영본부에 대한 정기감사 결과 공사 내규(직제규정시행내규)에 각 사업소 및 역사의 위치를 명기하고 있으나 「도로명 주소등 표기에 관한 법률」에 의한 신주소를 정정하지 않고 또한 실제주소와도 상이하여 이를 시정토록 요구하였으나 직제개편 시 개정예정임에도 완결된 것으로 처리전말 제출

- 북부관리사업소에 대한 정기감사 결과 설비 및 장비를 관리함에 있어 월간 점검 양식을 점검자별로 상이한 양식을 사용하고, 본선 환기실은 규정과 상이하게 점검을 하고 있으며, 소방 및 위생설비에 대한 점검은 직영과 위탁역이 분리되어 있음에도 규정을 개정하지 않고 임의서식의 점검표를 사용하고 있어 이를 개선토록 요구하였으나 단지 사규개정을 요청하였다고 완결된 것으로 처리전말 제출

- 영업본부에 대한 정기감사 결과 임학역 등 2개 시설의 면적이 임대계약서 상의 면적과 재산등재내역이 상이함에도 이를 시정토록 요구하지 않고 주의처분 하였고, 영업본부에서는 이에 대한 조치결과를 제출하지 아니함

- 남부관리사업소에 대한 정기감사 결과 역무운영팀 개인별 업무분장에 임대 시설물 관리업무에 대한 담당자가 지정되어 있지 않고, 사업소의 시설물관리에 대한 전결규정이 타 사업소와 상이하여 이를 개선토록 요구하였으나 단지 사규 개정을 요청하였다고 완결된 것으로 처리전말 제출

- 2007년 회계결산 감사결과 기술본부(시설팀)에서는 역사에 새로이 설치하는 엘리베이터에 대해서는 관계법령에 따라 내진설계를 적용하여야 함에도 이를 이행치 아니하여 지진에 대한 안전성 검토와 내진설계를 적용토록 요구하였으나 조치결과를 제출하지 아니함

[처 분 요 구]

1. 월 소정근로시간을 관계법령에 위배되지 않는 범위 내에서 적정하게 책정하고 이를 근거로 시간외 수당을 지급하시기 바랍니다.
2. 향후 퇴직금 지급 시에는 관계법령에서 규정하고 있는 지급률에 따라 지급하시고, 퇴직금 누진제 및 효도휴가 등 불합리한 제도는 폐지하시기 바랍니다.
3. 자체 감사결과 시정 또는 개선을 요구한 사항에 대해서는 이행여부 확인 등 사후관리를 철저히 하시고 이행이 되지 아니한 사항에 대해서는 이행을 강제할 수 있는 방안을 강구하시기 바랍니다.
4. 특히, 위 사항들은 계속해서 귀 공사의 경영수지를 악화시키고 있는 주요 요인으로써 그 동안 감사원 감사나 행정안전부의 지방공기업 경영평가 및 각종 언론을 통하여 수차례 지적 또는 도출된 사항임에도 노사합의 사항이라는 이유로 전혀 개선되지 않고 있는바, 이에 대한 특단의 대책을 강구하시기 바랍니다.

[일련번호 : 3]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(전 부서)

[행정상 조치] 시정(개선)

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 지하철공사 경영평가 결과 미진부분 개선에 관한 사항

- 행정안전부에서는 매년 한국자치경영평가원을 통하여 지방공기업들의 경영상태를 평가하고 문제점들을 개선토록 하고 있는바, 2007년 인천지하철공사에 대한 경영평가 결과 **경영체계 부문**에서는 조직관리 2등급(87.5점), 인사관리 1등급(99.67점), 노사관리 1등급(100점만점)을 받았고,

- **사업성과 부문**에서는 사상자발생율(100점), 열차지연율(100점), 승객수송인원(96.2점), 안전사고 발생건수(90점), 사업수익 목표달성률(94.2점), 현업 지출비용(95.25점), 판매비 및 관리비 관리(99점), 승객 수송계획 및 관리(92점) 등의 분야는 모두 1등급으로 평가되었으나,

- 주행거리 1km당 총원가는 2등급(88.5점), 영업 수지비율 2등급(82.8점), 환경관리 2등급(85점), 종합안전대책 2등급(85점)으로 다소 미진한 것으로 평가되었으며, 특히 직원 1인당 매출액은 79.25점으로 3등급으로 평가되어 경영수지가 악화되어 있는 것을 알 수 있으며,

- 더욱이 **정책준수 부문**은 77점(3등급)으로 매우 미진한 것으로 평가되어 이에 대한 개선방안 마련이 요구되며, **고객만족 부문**은 90.32점(1등급)을 획득하여 전체적으로 1등급에 해당하는 90.12점으로 평가됨으로써 기관운영이 대체적으로 우수한 것으로 나타났습니다.

* 특히 정책준수 부문은 인건비 가이드라인, 퇴직금 누진제 폐지, 유급휴가 제도(효도휴가), 연자수당 등과 관련 행정안전부의 지침이나 근로기준법 등 관계법령을 준수하지 아니한 것으로 감사원 감사결과 처리요구를 받은 사항임

[위법부당내용]

1. 행정안전부의 지방공기업 예산편성 기준에 따라 총인건비는 2.0% 이내에서 인상하여야 함에도 2007년 예산을 편성함에 있어 인건비 가이드라인을 준수하지 아니한 결과 미진한 것으로 평가됨(2006년 대비 2.77% 인상) ⇒ 1.0점 만점에 0.5점 획득

2007년 지방공기업 예산편성기준(행정안전부)에 따르면 인건비는 호봉승급분을 제외하고 2006년도 총인건비의 2.0% 이내에서 인상하여 편성토록 하고 있으나,

공사의 2007년 총인건비는 호봉승급분을 제외하고 40,205,613천원으로 나타난 바, 이는 2006년도 총인건비 39,120,174천원과 비교하면 2.77% 인상한 것으로 인건비 가이드라인을 초과하여 인상함으로써 미진한 것으로 평가되었습니다.

2. 행정안전부의 관련 지침에 따라 퇴직금누진제를 폐지하여야 함에도 2000.10.21. 이전 입사한 자들에 대해서는 동 제도를 계속 유지함에 따라 경영수지 악화를 초래하여 미진한 것으로 평가됨 ⇒ 1.0점 만점에 0.3점 획득

행정안전부의 「지방공기업 설립운영지침」 과 「2002년 지방공기업 예산편성지침」 에 따르면 2002.1.1.부터 지방공기업에서 적용하고 있는 퇴직금 누진제를 폐지하고 법정 지급률에 따라 퇴직금을 지급하여야 함에도,

공사는 2002.8.3. 노사합의에 의하여 2000.10.21. 이후 입사한 자에 대해서는 법정 퇴직금제도를 채택하여 퇴직금 누진제를 적용하고 있지 않으나, 이전 입사한 자에 대해서는 근속년수에 대한 배율을 적용하고 있어 미진한 것으로 평가되었습니다.

3. 관계법령 및 행정안전부 지침 등에 따라 연차유급휴가 외에 별도의 휴가제도를 운영하고 있는 것은 부적절하고, 연차수당을 지급함에 있어서도 월 소정근로시간을 과소하게 책정함으로써 시간외 수당을 과다하게 지급한 결과를 초래하여 미진한 것으로 평가됨
⇒ 유급휴가의 적정성(0.0점), 연차수당 지급의 적정성(0.0점)

아울러 「근로기준법」 및 행정안전부의 지방공기업 관련 지침 등에서 규정하고 있는 유급휴가 외에 별도로 효도휴가 제도(효도휴가 3일)를 운영하여 연월차수당을 과다하게 지급하는 것이 부적절함에도 규정에도 없는 휴가 제도를 운영하여 미진한 것으로 평가되었고,

또한, 근로기준법에 따라 월 소정근로시간은 209시간 내지 226시간의 범위 내에서 통상임금을 지급하고 그 이상 초과하는 시간에 대해서만 시간외 수당을 지급할 수 있음에도 공사의 경우 월 소정근로시간을 174시간으로 과소하게 책정하고 이를 근거로 시간외 수당을 지급하고 있어 결과적으로 경상수지를 악화시키는 결과를 초래하여 미진한 것으로 평가되었습니다.

4. 지하역사내 공기질 관리, 폐수 및 폐기물 처리 계획·관리 등을 통하여 환경개선을 위하여 지속적으로 노력하였으나, 노력과는 다르게 승강장내 미세먼지 농도가 오히려 증가하였고, 특히 출퇴근 시간대에는 미세먼지가 법적기준을 초과하지는 않으나 동 기준에 근접하고 있어 이에 대한 대책마련이 요구됨 ⇒ 2등급(3점 만점에 2.55점 획득)

「다중이용시설의 실내공기질 관리법」 에 의거 공사에서는 매년 지하역사내 공기질을 측정, 관리하고 있으며 실내공기질 개선을 위하여 역사 환기설비 운영방식 개선, 스크린 도어 설치 역사 공기질 분석, 전동차 공기질 관리, 환경점검반 운영, 효율적인 환기시스템 운영, 지하수 활용 확대, 레일연마를 통한 소음저감 노력 등을 수행하였

으나,

이러한 노력에도 불구하고 미세먼지 농도는 $129.9\mu\text{g}/\text{m}^3$ 로 전년대비 5.5%가 증가하였는바, 비록 실내공기질이 외부공기의 농도에 따라 좌우될 수밖에 없다고는 하나, 측정당시 외기농도는 전년대비 3.3% 낮아진 $64.7\mu\text{g}/\text{m}^3$ 인 점을 감안하면 공기질 개선효과는 미진하였던 것으로 판단되며,

특히 출퇴근 시간대의 미세먼지 농도는 비록 법정 기준치를 초과하지 않는다 하더라도 기준에 접근하는 것으로 조사된 바, 이에 대한 대책과 이에 따른 분석 등이 요구됩니다.

* 미세먼지(PM-10)의 법정기준치는 $150\mu\text{g}/\text{m}^3$ 인데, 2007년 및 2008년 역사별 공기질 측정결과 평균농도가 비교적 높게 나타난 곳은 2007년도에 부평역이 120.5(이아 단위 생략)로 가장 높았고, 계양역이 78.4로 가장 낮은 것으로 조사되었으며,

* 2008년에는 계산역이 116.5로 가장 높았고, 계양역이 51.3으로 가장 낮은 것으로 조사되었으며, 2007년 전체 평균 농도는 100.9에서 2008년에는 전체 평균 96.8로 공기질이 조금이나마 개선된 것으로 조사됨(* 미세먼지의 경우 4.1% 저감)

5. 종합안전대책과 관련 시설물 관리에 대한 전반적인 종합전산시스템을 구축하고 구축된 자료를 이용하여 시설물 관리에 관한 이력이 작성되어야 시설물 관리에 대한 노하우와 사전 예방진단 등이 가능함에도 이러한 시스템이 구축되어 있지 아니하므로 개선이 요구됨
⇒ 2등급(4점 만점에 3.4점 획득)

한편 공사는 안전보건경영시스템(KOSHA)을 도입하여 계획, 운영, 평가, 검토, 개선을 통하여 선진형 기업문화를 도입하였고, 지하철에서 발생할 수 있는 불안전 요소를 발굴하여 지속적인 개선과 예방활동을 할 수 있는 안전보건경영계획을 추진하였으며,

안전관리로는 무재해경영대회 시행, 철도국제안전전문가 양성 등

을 추진하였고, 재난관리로는 재난종합상황실 운영, 재난긴급구조 훈련 등을 추진하였으며, 보건관리로는 임직원 건강검진, 응급조치 훈련 등을 추진하는 등의 성과를 나타내었습니다.

그러나, 안전계획 수립이 종합안전 분석을 통하여 불안전 요소에 대해 예산을 투입하고, 해당분야에 대해 성능개선이 되어야 하는데도 종합안전 분석 없이 실적위주의 안전계획이 수립되었다고 보여지는바,

종합안전 계획수립 시 공사의 안전관리가 어느 정도 수준에 와 있고, 또한 공사의 현재 취약점이 무엇인지를 분석하여 그에 따르는 계획이 수립된다면 한층 더 높은 안전이 구현될 것으로 판단됩니다.

또한, 시설물의 체계적이고 효율적인 안전관리를 위하여 3중 안전체계를 구축하여 시설물 유지관리에 만전을 기하고 있고, 분야별로 일상점검, 안전점검, 특별점검 등을 매년 시행하고 있으며, 중장기 계획으로 수립하여 시설물을 중·장기 측면에서도 관리하고 있으나,

시설물에 대한 종합전산시스템을 구축하고 전체 시설물에 관한 이력관리를 통하여 효율적인 시설물 관리를 함이 바람직함에도 공사의 현재 시설물 관리실태를 보면, 현장위주의 계획을 수립하여 구조물관리를 하고 있어 장기적 관점에서 비효율적이라 판단되고,

또한, 시설물관리에 대한 이력이 작성되어야 해당 시설물에 대한 노하우를 축적할 수 있으므로 사전 예방진단이 가능하며 내구연한을 증가시켜 경영개선에 도움을 주며, 장기적으로 귀중한 자료가 되어 시설물 관리에 관한 효율을 제고시킬 수 있으나, 이러한 시스템이 구축되어 있지 아니한바, 시설물관리에 관한 종합전산관리시스템 구축이 요구됩니다.

* 물론 시설물관리에 관한 특별법에 해당하는 시설물 50종(1종 26개, 2종 24개)에 대해서는 국토해양부의 “시설물 정보관리 종합시스템” 프로그램을 이용하여 관리하고 있으나, 동 시설물을 포함 전사자산의 시설물 전체에 대한 종합관리시스템 구축이 요구됨

[처 분 요 구]

1. 향후 예산 편성 시에는 행정안전부의 지방공기업 예산편성 기준에 의한 인건비 가이드라인을 준수하시기 바랍니다.
2. 아울러, 관계법령 및 위 지침 등에 따라 퇴직금 누진제, 효도휴가 등 불합리한 제도를 폐지하시고, 월 소정근로시간을 적정하게 책정하여 시간외 수당을 지급하는 등 경영수지 개선방안을 다각도로 강구하시기 바랍니다.
3. 또한, 승강장 및 대합실 등의 실내 공기질 개선방안을 강구하시고, 전사차원의 시설물 관리를 위한 종합전산관리시스템을 구축하는 한편, 시설물에 대한 이력관리를 통하여 시설물의 내구연한 증가 및 경영수지 개선을 도모하시기 바랍니다.

[일련번호 : 4]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(안전관리단)

[행정상 조치] 개선(권고)

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 지하철 종합안전대책 추진에 관한 사항

○ 국토해양부 도시철도 종합안전대책사업 개선과제 추진현황

- * 총 33개 과제중 29개 과제 완료
- * 4개 과제는 공사 중이거나 추진 보류
 - 터널내 연결송수관 설비 설치사업 : 추진 보류
 - 마감재 설치역사 안전점검 개선사업(벽체점검구 설치) : 공사중
 - 터널구간 안전펜스, 유도표지, 터널비상등 : 공사중
 - 운전실내 승강장 감시용 CCTV 설치 : 송도연장선과 연계 추진(도시철도본부)

[위법부당내용]

1. 관계법령 및 지침에 따라 지하철 터널 내에는 연결송수관 설비를 설치하여 터널 구간 내 화재 발생시에 신속한 진화활동이 가능토록 조치하여야 함에도 예산이 과다하게 소요되고 효율적이지 못하다는 이유로 추진을 보류하기로 방침

2003.2.18. 발생한 “대구지하철 화재사건”을 계기로 국토해양부(구 건설교통부)에서는 “도시철도 종합안전대책”을 수립하였고, 동 대책에 따라 2003.9.4.부터는 건설이 완료되어 운영 중이거나 건설 중인(* 도시철도 기본계획이 확정되면 건설 중인 노선으로 간주) 도시철도의 터널 안에는 연결송수관설비를 설치하도록 하였고,

계속해서 2004.12.4. 국토해양부에서는 “도시철도건설규칙”을 개정하면서 이를 법제화함으로써 동 설비의 설치를 의무화하였습니다.

따라서, 2005.3.4. 이전에 건설 중이거나 운영 중이었던 도시철도는 위 “대책”에 따라, 그 이후에 건설 중이거나 운영 중인 도시철도는 위 규칙에 따라 터널 안에 “연결송수관 설비”를 설치하는 것이 타당함에도,

지하철공사에서는 동 설비를 설치하는데 예산이 과다하게 소요되고 터널 안에서 화재가 발생할 확률이 낮아 비경제적·비효율적이라는 이유로 동 설비를 설치하지 않기로 방침을 정하고 동 개선과제를 보류시킨 상태에 있습니다.

2. 관계법령에 따라 승강장에는 안전펜스나 스크린도어 등의 안전 시설을 설치하여야 하고, 동 사업은 국토해양부의 도시철도 종합 안전대책에도 포함되어 있으므로 지속적으로 추진하여야 함에도 일부 설치되었던 안전펜스를 철거하여 각 역에 분산 설치한 것으로 완료된 것으로 관리하고 있으며, 또한 예산 부족으로 승강장내 스크린도어 설치가 지연되어 승객 안전에 위협 우려

도시철도법령 및 국토해양부의 도시철도 종합안전대책 등에 따라 승강장에는 승객의 안전을 확보하기 위하여 안전펜스나 스크린도어 등의 설비를 설치하여야 하고, 또한 동 사업은 동 대책에 따라 추진 과제에 포함되어 있으므로 지속적으로 추진하여야 하는 사업임에도,

공사에서는 2006년 이전에 3개 역에 설치하였던 안전펜스 중 2개 역은 철거하여 10개 역에 분산배치 하고, 안전펜스가 설치되었던 2개 역에는 스크린도어를 설치한 것으로 동 개선과제를 완료한 것으로 관리하고 있습니다.(* 국토해양부에도 완료된 것으로 제출)

현재, 스크린도어는 2개 역에 설치되어 있으며, 23개 역(* 송도 및

계양역 포함 30개 역)에 스크린도어를 모두 설치할 경우 막대한 예산이 소요됨에 따라 스크린도어 설치가 완료되기까지는 막대한 예산과 시간이 필요하고,

또한, 안전펜스를 모든 역에 설치할 경우 설치비용은 물론, 스크린도어 설치 시에 이를 철거하는 비용까지 막대한 예산이 낭비되는 결과를 초래할 것인바, 중·단기적으로 승객의 안전을 확보할 수 있는 대체방안 마련이 요구됩니다.

*** 여객 사상사고 발생 건수는 2006년 3건, 2007년 4건임**

3. 유사시 긴급피난 시간이 6분을 초과하지 않도록 설계되어야 함에도 인천지하철 23개 역중 5개 역이 6분을 초과하고 있어 이에 대한 긴급피난대책 및 안전대책 보강 필요(* 긴급 피난시간 최대치는 부평역으로써 기존의 2배에 달하는 12분이 소요됨)

국토해양부(구 건설교통부)의 “도시철도 정거장 및 환승·편의시설 보완 설계지침 (2002.11)”에 따르면 화재발생 등 유사시 4분 이내 승강장을 탈출할 수 있어야 하고, 역 외부로 탈출하는 시간(이하 “긴급 피난시간”)은 최대 6분이 넘지 않도록 설계하도록 규정하고 있음에도,

인천지하철 23개 역중 “경인교대역, 간석오거리역, 부평삼거리역, 동수역, 부평역” 등 5개 역이 동 기준을 만족하지 못하고 있는바, 유사시에 대비하여 긴급 피난시간의 단축, 승강장 외에 지하상가, 통로, 에스컬레이터 등 제반 시설과의 안전대책 연계시스템 구축 및 공사 직원 및 지하철 승객들에 대한 지속적인 교육과 훈련, 시설 개선이 요구됩니다.

*** 위 5개 역의 긴급 피난시간은 경인교대역 6분11초, 간석오거리역 6분 22초, 부평삼거리역 7분 2초, 동수역 7분 40초가 소요되는 것으로 조사되었고, 특히 부평역의 경우에는 기준치의 2배에 달하는 11분 54초가 소요되는 것으로 조사되었음**

* 지하철공사에서는 이와 관련 “터널 환기탑내 원형계단 설치, 매년 1회 비상훈련, 터널안 유도표지판 및 비상등 설치, 승강장 및 대합실내 스프링클러 등에 상수도 직결관 연결” 등의 대책을 마련하고 있으나, 승강장 및 대합실 외에 지하상가, 지하통로, 에스컬레이터 등 지하철과 연계된 제반 시설물이나 건축물에 대한 긴급 피난대책과 안전대책의 연계시스템 구축이 필요함

* 예로 부평역의 경우 인천도시철도 1호선의 안전대책은 인천지하철공사에서 지하상가 관리는 인천광역시 시설관리공단에서 경인국철 구간의 안전관리는 철도청 및 서울메트로에서 관리하고 있으나, 환승통로나 에스컬레이터 등 경계구역내 제반 시설물이나 건축물 등에 대한 안전관리를 통합 관리할 수 있는 조직의 설립이나 시스템 구축이 필요하다고 판단됨

[처 분 요 구]

1. 관계법령 및 국토해양부의 도시철도 종합안전대책에 따라 터널내에 연결송수관 설비를 설치하시기 바랍니다.
2. 인천지하철 전 구간에 스크린 도어를 설치하기까지는 막대한 예산과 장기간이 소요될 것으로 판단되는바, 역별 지하철 이용인원, 예산 및 설치시기, 실내공기질 등을 종합적으로 분석하고, 이를 토대로 일부 구간은 안전펜스로 대체하는 등 개선방안을 강구하시기 바랍니다.
3. 유사시 긴급 피난시간이 6분을 초과하는 5개 역에 대해서는 국토해양부의 도시철도 종합안전대책에 포함된 시설개선 사업을 조기에 완공토록 하시고, 아울러 승강장 및 대합실 외에 역과 연결된 지하통로, 지하상가 등을 관리하는 기관과 협의하여 지하철 이용시민의 안전을 위한 통합관리시스템을 구축하는 방안을 강구하시기 바랍니다.

[일련번호 : 5]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사, 인천광역시 물관리과

[행정상 조치] 주의(개선)

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 인천지하철 구간내 발생 지하수에 관한 사항

[위법부당내용]

○ 「지하수법」 제7조의 규정에 따르면 지하수를 개발·이용하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 바에 따라 미리 시장·군수의 허가를 받아야 하고, 「하수도법」 제2조의 규정에서 “하수”라 함은 사람의 생활이나 경제활동으로 인하여 액체성 또는 고체성의 물질이 섞이어 오염된 물과 건물·도로 그 밖의 시설물의 부지로부터 하수도로 유입되는 빗물·지하수를 말한다고 규정하고 있으며,

「하수도법」 제65조의 규정에 따르면 공공하수도관리청은 공공하수도를 점용 또는 사용하는 자로부터 점용료 또는 사용료를 징수할 수 있으며, 이 경우 점용료 또는 사용료의 징수에 관하여는 대통령령이 정하는 기준에 따라 당해 지방자치단체의 조례로 정하도록 규정하고 있으며, 인천광역시 하수도 사용조례 제12조의 규정에 따르면 공공하수도 사용료는 공고된 배수구역 또는 하수처리구역을 대상으로 징수하고, 공공하수도 사용료는 공공하수도로 배출하는 하수의 양과 업종에 따라 산정기준에 의하여 부과·징수하도록 규정하고 있습니다.

인천광역시 지하철공사에서는 지하철구간내 경인교대역에서 발생

하는 지하수가 916톤/일로 이중 309톤은 도로청소용수 및 자체 용수로 활용하고 나머지 607톤은 활용치 않고 방류시키고 있는 실정이며, 간석오거리 본선의 경우 104톤/일 발생하여 발생량 전체를 중앙공원 분수대 유지용수로 활용하고 있으나, 간석오거리역의 경우 129톤/일의 지하수가 발생하고 있는데도 전체를 활용치 않고 방류 시키고 있으며,

또한, 지하수법의 규정에 따라 개발·이용하고 있는 지하수의 경우 관할 구청장에게 신고 등의 절차를 이행하여야 함에도 일부 시설에 대하여는 신고 등의 절차를 미이행하고 있을 뿐만아니라 감사일 현재 지하수 발생량이 3,150톤/일(추정)으로 517,388 천여원/년의 하수도 사용료의 부과·징수가 예상되고 있는 실정입니다.

[처 분 요 구]

1. 지하철공사에서는 지하수법령 등의 규정에 따라 지하수의 관리 및 이용에 철저를 기하심은 물론 미활용 지하수의 활용방안 등을 검토하여 공익용도 등으로 사용할 수 있도록 하시기 바랍니다.
2. 물관리과에서는 인천광역시 하수도사용조례 등의 규정에 따라 하수도 사용료 부과대상 여부 등을 검토하시지 바랍니다.

[일련번호 : 6]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사

[행정상 조치] 시정

[재정상 조치]

[신분상 조치] 훈계 2명

[제 목] 근태관리시스템 운영 부적정

[위법부당내용]

- 전자정부법 제5조(공무원의 책무)제1항에 의하면 ‘공무원은 담당 업무를 전자적 처리에 적합하도록 개선하는데 최대한의 노력을 기울여야 한다.’고 정하고 있고, 같은 법 제8조(전자적 처리의 원칙)에서는 ‘행정기관의 주요 업무는 전자화되어야 하며, 전자적 처리가 가능한 업무는 특별한 사유가 있는 경우를 제외하고는 전자적으로 처리되어야 한다.’고 정하고 있습니다.

인천광역시지하철공사 정보화운영규정 제6조(기본계획의 수립)정보화업무를 담당하는 주관부서의 장은 공사의 중장기 정보화 추진 기본계획을 수립하여야하고 업무개발 및 운영계획, 정보화운영 및 개발을 위하여 필요한 사항으로 규정하고 있으며, 사무관리규정 제63조(승인서식의 전산관리) 승인한 서식중 전산기기에 의하여 관리함이 타당하다고 인정하는 서식에 대하여는 특별한 사유가 있는 경우를 제외하고는 그 관리에 필요한 소프트웨어를 개발하여 서식을 관리하여야 하며, 취업규칙 제11조(시간외·야간 및 휴일근무), 제15조(출장), 제22조(휴가신청) 규정에 의거 근태관리를 하고 있습니다.

그러나, 인천광역시지하철공사 정보전산팀에서는 3,976,129천원의

예산을 투입하여 개발하고 사용중인 통합경영정보시스템(MIS)을 구축후 정보화 운영규정에 의거 정보화를 업무별로 추진하고 있으나, 근태관리(시간외.야간 및 휴일근무, 출장, 휴가신청)의 경우 시스템이 구축되어 있음에도 결재 프로세스 기능이 없어 각 팀별로 수기 대장 관리 하고 있으며 MIS시스템에 입력하여 이중으로 관리하고 있다.

또한, 인천광역시지하철공사 총무팀에서는 통합경영정보시스템 구축후 2002년 9월 부터 현재까지 근태관리(시간외.야간 및 휴일근무, 출장, 휴가신청) 업무를 수기대장을 계속 사용하고 있다. 이는 인천광역시지하철공사 사무관리규정 제63조(승인서식의 전산관리) 승인한 서식중 전산기기에 의하여 관리함이 타당하다고 인하는 서식에 대하여는 특별한 사유가 있는 경우를 제외하고는 그 관리에 필요한 소프트웨어를 개발하여 서식을 관리하여야 함에도 근태관리(출장, 휴가신청 등)에 대한 서식이 없을 뿐만아니라 MIS의 근태관리시스템에서 관리하고 있는 서식(출장, 연가등)을 결재 프로세스가 없다는 이유로 현재까지 수기와 전산으로 이중관리 함으로서 통합경영정보시스템의 개발목적에 훼손하여 결과적으로 예산과 행정력을 낭비하였고, 인천지하철공사 전 직원의 불편을 초래한 사실이 있습니다.

[처 분 요 구]

1. 인천광역시 지하철공사에서는 MIS 시스템에서 전자적으로 근태관리(시간외.야간 및 휴일근무, 출장, 휴가신청)가 이루어지도록 함으로써 전 직원이 동 시스템을 이용하여 연가, 출장, 휴일근무 등을 효율적으로 처리할 수 있도록 조치하시기 바랍니다.

[일련번호 : 7]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(영업기획팀)

[행정상 조치] 개선

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 도급역 운영에 관한 사항

○ 도급역 운영현황

구분	계약기간	역 위탁역	수탁자	비고
1차	99.10. 6 ~ 01. 9.30	박 춘	○○○	
		동 수	○○○	
		신연수	○○○	
2차	01.10. 1 ~ 03. 9.30	임 학	○○○	
		동 수	○○○	
		신연수	○○○	
3차	03.10. 1 ~ 05.12.31	임 학	○○○	
	04. 8.16 ~ 05.12.31	계 산		
	03.10. 1 ~ 05.12.31	동 수	○○○	
	04. 8.16 ~ 05.12.31	부평삼거리		
	03.10. 1 ~ 05. 5. 3	선 학	○○○	중도해지
	04. 8.16 ~ 05. 5. 3	문학경기장		
	05. 7. 1 ~ 10. 6.30	선 학	○○○	한시운영
4차	05. 7. 1 ~ 10. 6.30	문학경기장	○○○	
		선 학	○○○	前 공사직원
5차	06. 1. 1 ~ 07.12.31	임 학	○○○	
	06. 1. 1 ~ 10. 6.30	부평삼거리	○○○	前 공사직원
		원인재	○○○	前 공사직원
	06. 1. 1 ~ 10.12.31	갈 산	○○○	前 공사직원
		부평시장	○○○	前 공사직원
6차	08. 3. 1 ~ 13. 2.28	선 학	○○○	前 공사직원
		임 학	○○○	前 공사직원
		동 춘	○○○	前 공사직원

[위법부당내용]

- 『인천광역시 지하철공사 정관』 제23조에서 공사의 업무에 관한 중요사항을 심의의결하기 위하여 이사회를 두고, 제25조에서 9. 중요한 재산의 취득·처분 및 임대차에 관한 사항, 10. 중요한 대행사업의 수탁·위탁 및 재위탁 시행에 관한 사항 및 16. 기타 공사운영에 필요하다고 사장이 인정하는 사항은 이사회 의결을 거쳐야 한다.라고 명시하고 있으며, 『손님맞이규정』 제18조에서 사장은 승차권 판매 또는 손님운송 관련 역무를 다른 사람에게 위탁할 수 있다.라고 규정하고 있으며, 같은 규정 시행내규 제13조에서 위탁판매 승차권의 종류 및 방법, 역무 위탁에 관한 사항은 사장이 따로 정한다.라고 하고 있습니다.

인천광역시 지하철공사에서는 1999년 인천지하철1호선 개통과 관련하여 초기 투입자본이 많아 조기 수지균형의 달성이 어렵기 때문에 경영비용 절감을 위한 외주용역의 방안으로 인천지하철 역사중 일부를 위탁역으로 운영하기 위한 역무운영 용역분석에서 박촌·동수·신연수역을 위탁대상역으로 하여 수탁자 자격기준을 전철업무의 부역장급 이상 역무 유경험자에 우선권을 인정하고 역무 무경험자에 계도 경력직원 채용을 조건으로 자격인정을 하며, 수탁자 선정방법은 1차 서류전형, 2차 면접시험, 3차 공개추첨으로 하고 계약기간은 2년으로 한다는 내용으로 사장방침을 득(1999.5.27)한 후 동 사항을 1999.8.5일 개최된 이사회에 안건 부의하여 원안가결된 바 있습니다. 또한 인천광역시 교통기획과에서는 1999.7.29일 “인천광역시 지하철공사 손님맞이규정(안)”을 원안승인하면서 손님운송 관련업무를 다른 사람에게 위탁하고자 할 경우에는 사업계획서를 첨부하여 반드시 시장의 승인을 받은 후 시행하기 요구하였고, 이에 위 공사에서는 이사회 의결결과를 인천광역시에 사업계획승인 요청하여 위탁운영 사업계획을 승인받아 위 3개역을 1999.10.6일부터 인천지하철공사의 경력직원이 아닌 장인진외 2인에게 계약기간을 2년으로

하여 역무위탁을 실시하였습니다.

이후, 인천지하철발전 5개년 계획에서 인천지하철공사의 아웃소싱 전략 방안으로 역무위탁을 2004~2009년 매년 1억 위탁하여 총 6억을 추가로 역무위탁할 것을 제시하였고, 이에 “제3기 역무위탁 운영 연장계약에 따른 종합개선 및 확대추진 계획(역운2003-0683, 2003.9.19)”에서 변화하는 환경에 적극 대처하고 공사 경영개선 및 재정의 자립을 위해 역무 위탁역 시범운영의 성공을 기반으로 위탁역을 기존 3개역에서 6개역(임학·계산·동수·부평삼거리·문학경기장·선학역)으로 확대하면서 수탁자 선정방법을 1. 선정된 역의 이웃 위탁역 수탁자가 통합운영, 2. 공개모집(1순위:공사 임직원으로 근무한 경력자 중 별도 지침에 따라 선발, 2순위:기존 수탁자 및 외부 공개선발)으로 하고자 방침을 결정한 후 기존 3개역의 위탁운영자가 추가된 인근 위탁역의 역무위탁을 수행하는 것으로 역무위탁을 확대 시행하고자 하였다면, 위 역무위탁 확대에 관한 사항은 『인천광역시 지하철공사 정관』 제25조에서 정하는 이사회 의결사항일 것임에도 사장방침으로 만 이를 시행한 사실이 있습니다.

또한, 문학경기장·선학역을 역무위탁 운영하던 ○○○이 일신상의 이유로 역무운영 위·수탁계약을 해지(2005.5.3)함에 따라 새로운 역무위탁자를 선정하고자 하는 “역무운영위탁 방법 개선 및 수탁자 모집계획(2005.6.7)”에서 역무운영위탁 방법의 방법을 현행 외부 경력자를 대상으로 공개모집하던 것을 공사 재직 임·직원 중 공개모집 단, 희망자가 없을 경우 일반공개모집으로 수탁자격을 변경하는 한편 계약기간 또한 현행 2년(실적평가로 계속연장 가능)으로 하던 것을 최장 5년 이내(단, 정년5년이상 잔존자는 1회에 한하여 2년 연장 가능)으로 변경하여 위 역의 수탁자를 위 공사 경력직원인 ○○○와 위·수탁계약을 체결함으로써 이전까지 행한 위·수탁계약과 달리 자격요건을 위 공사 재직 임·직원으로 하고 계약기간 또한 5년으로 3년 연장한 것은 위 공사직원에게만 특혜를 제공하는 결과를 초래

했다 할 것입니다.

이후에도 2006. 1. 1일 5차 계약시에는 이전에 2개 역사씩 관리 위탁하던 것을 1개 역사씩 관리위탁하는 것으로 전환하면서 신규 위탁사유 발생역의 역무관리를 위와 동일하게 응모대상을 위 공사 직원에게만으로 한정함으로써 위 공사 출신 직원 3명이 5년간의 역무위탁을 수행하게 하였으며, 위탁계약기간도 같은 일자에 계약 체결하였음에도 위 공사출신이 아닌 기존 수탁자에게는 계약기간을 2년으로 하면서 위 공사출신 수탁자에게는 계약기간을 5년으로 하여 계약기간의 특혜를 부여하였으며, 5차 계약시 비 공사출신 수탁자와의 계약기간 만료에 따른 2개역 위·수탁 계약시에도 지원자격을 공고일 현재 위 공사에서 5년이상 재직한 임직원(만40세 이상, 정년예정일 2년이상)으로 하여 모집내용을 대외에 공고하지 아니하고 위 공사 노동조합으로 시행하여 모집응모케 함으로써 위 공사에 재직 중인 직원이 응모하여 위탁자로 선정하여 위 공사직원에게만 특혜를 제공하고 있다 할 것이고 그 결과 감사일 현재 위 공사에서 운영중인 6개역사의 수탁자를 모두 위 공사출신 임·직원으로만 하고 있는 사실이 있습니다.

아울러, 역무위탁에 관한 사항은 『손님맞이규정』 및 같은 규정 내규에 의하여 업무를 처리하고는 있으나 별도의 운영규정(내규)이 마련되어 있지 않고 사안 발생시 마다 사장의 방침으로 업무를 처리하고 있는 바, 이에 대한 구체적인 사업범위(업무한계) 및 위탁자 선정 등의 기준과 업무절차를 명시한 규정의 마련이 요구됩니다.

[처 분 요 구]

1. 지하철공사에서는 역무위탁을 추가로 시행하거나 변경하고자 할 때에는 『정관』에서 정하는 바에 따라 이사회 의결을 득한 후 그 결과에 따라 행하시기 바랍니다.

2. 위탁자를 선정할 때에도 모집방법 및 모집대상을 지하철공사 재직 임직원에서 일반인까지 공개모집함으로써 공사직원에 대한 특혜의 소지를 불식시키고 투명한 위탁운영이 이루어 질 수 있도록 하시기 바랍니다.
3. 또한, 위 내용을 포함하여 위탁기간, 위탁자의 업무범위, 책임한계, 해지사유, 기타 역무위탁운영 전반에 관한 기준 및 업무절차를 규정으로 제정·운영하시어 도급역 운영의 근거를 마련하시기 바랍니다.

[일련번호 : 8]

감사결과 처분요구서

[부서기관명] 인천광역시지하철공사(재무관리팀)

[행정상 조치] 주의

[재정상 조치]

[신분상 조치]

[제 목] 부동산 및 지하철 시설물 임대관리 부적정

[위법부당내용]

○ 인천광역시 지하철공사 시설물 임대관리규정 제11조제2항의 규정에 의하면 계약보증금은 계약금액 총액의 100분의 10 이상으로 하고, 지급보증금은 계약기간 동안 발생할 수 있는 임대료 및 관리비 연체금액, 연체료, 대집행비용, 손해배상금, 기타 제반경비를 합산한 채권이 확보될 수 있는 범위내의 금액으로 한다고 규정하고 있으며, 같은 조 제4항에서는 계약기간이 만료되거나 계약이 해지된 때에는 제2항의 채권을 지급보증금으로 충당하고, 임차인의 귀책사유로 인하여 계약이 해지되는 때에는 계약보증금 전액을 공사에 귀속시키도록 규정하고 있습니다. 또한 같은 규정 제16조 제1항 제4호에서는 임대료 또는 각종 납부금을 90일 이상 연체하였을 때는 계약을 해지할 수 있다고 규정하고 있습니다.

인천광역시 지하철공사 광고물 등 관리규정 제10조와 제16조에서도 이행보증금과 계약해지에 관한 내용을 「인천광역시 지하철공사 시설물 임대관리규정」과 동일하게 규정하고 있으며, 지하철공사에서는 임차인과 시설물 임대 및 광고물 등의 설치와 관련하여 계약체결 시 이행보증금과 계약해지에 관한 위 규정을 포함하여 계약을 체결하고 있습니다.

대손충당금은 회수가 불가능한 채권에 대하여 합리적이고 객관적인 기준에 의하여 산출한 대손추산액을 설정하는 계정입니다. 지하철공사에서도 이행보증금을 초과하는 연체금액에 대하여 대손충당금을 설정하였으며, 대손충당금 설정총액은 〇〇〇외 6명 52,775,812원이며, 이 중에서 소송 및 가압류 등의 징수노력을 통하여 회수가 가능한 것으로 판단되는 대손설정액은 〇〇〇외 3명 19,799,452원이고, 주민등록 직권말소, 무재산 및 사업폐업, 법인해산 등으로 징수여부가 불투명한 것으로 판단되는 대손설정액은 〇〇〇외 2명 32,976,360원입니다.

인천광역시 지하철공사 시설물 임대관리규정 및 광고물 등 관리규정과 계약서 등을 종합하면 임대료 및 각종 납부금을 90일 이상 연체하였을 때는 임대차계약을 해지할 수 있으나 동 규정을 기계적으로 적용하게 되면 계약보증금이 공사에 귀속되는 등 임차인에게 경제적 손실이 매우 크기 때문에 지속적인 납부능력을 고려하여 영업해지 여부를 판단한다고 하더라도 계약기간 동안 발생한 임대료 등의 연체금액이 지급보증금을 초과하여 징수여부가 불투명 함에도 불구하고 영업을 지속시키는 것은 관련규정과 불부합 함은 물론 공사의 경영목적 등을 고려할 때 합리적인 의사결정이라고 할 수 없습니다.

따라서, 인천광역시 지하철공사에서는 임대료 등 각종 연체료가 이행보증금을 초과함에도 불구하고 관련규정에 의거 계약해지를 하지 아니함으로써 감사당일 현재 대손충당금 설정 총액이 52,775,812원에 이르고 있으며, 이 중에서 32,976,360원이 회수 불투명한 상태에 있는 등 부동산 및 시설물 임대관리를 부적절하게 처리한 사실이 있습니다.

[처 분 요 구]

1. 임대료 등의 연체금액이 지급보증금을 초과할 경우에는 관련규정에

의거 계약해지를 실시하여 임차인이 영업을 계속할 수 없도록 하시기 바라며, 공개 입찰 등을 통하여 새로운 임차인을 모색하시기 바랍니다. 단 새로운 담보물을 제공하는 경우에는 담보물 제공 범위 내에서 영업을 지속할 수 있도록 하시기 바랍니다.

2. 향후 동일 사례가 발생하여 회수 불가능한 채권이 발생할 경우에는 엄중 문책할 예정이오니 관련 업무처리에 만전을 기하여 주시기 바랍니다.