

보도시점 : 2023.4.3.(월) 11:00 이후(4.4.(화) 조간) / 배포 : 2023. 4. 3.(월)

철도 안전기능, 근본부터 바뀔나간다.

- '22.7월 대전조차장 SRT 궤도이탈 사고 조사결과 발표와 연계하여 조치계획 즉각 추진
 - 철도안전 확보를 위해 관제·유지보수 체계를 근본부터 재검토

- 국토교통부(장관 원희룡)는 '22년 7월 발생한 대전조차장 SRT 탈선사고에 대해 항공·철도사고조사위원회(이하 사조위)가 4월 3일 발표한 조사결과와 관련,
 - 그간 중계레일 교체, 선로 유지관리지침 개정, 관계자 행정처분 등을 선제적으로 추진하고 있으며, 추가적인 권고사항에 대해서도 즉각 조치할 예정이라고 밝혔다.
 - 특히, 이러한 탈선사고가 다시는 재발되지 않도록 철도 관제와 유지보수 등 안전체계를 근본부터 재검토하여 개선할 계획이다.
- 사조위에서 밝힌 사고의 경위를 보면, 1시간 전 기관사가 선로변형을 발견했으나, 규정에 따른 보고 경로인 관제사(중앙관제센터 또는 로컬(역)관제)가 아닌 철도공사 본사의 운영상황실 기술지원팀장(차량 장애 시 지원역할)에게 보고하였고, 이후 시설사령을 거쳐 현장까지 전달되는 과정에서 위치가 잘못 전달되어 다른 곳을 점검하였고 그 결과 적절한 조치가 이루어지지 못하였다.
 - 이는 평상시 열차의 운행을 통제하고 긴박한 사고징후에 대해 신속히 대응해야 할 필요가 있는 관제체계가 로컬(역)·중앙관제(구로)·운영상황실(본사)로 분산되어 있어, 사고를 예방할 수 있었던 징후를 제대로 포착하여 대응하지 못한 것으로 분석된다.

- 시설 유지보수자와 로컬관제와의 협의에 있어서도 문제점이 구체적으로 드러났는데, 탈선사고의 우려가 있는 선로 이상 징후 등 비상상황에서도 시설직원의 점검을 위한 선로 진입요청을 로컬관제가 반려*하는 등 긴급 안전조치보다 열차운행이 우선한다는 인식과 관행이 기저에 자리 잡고 있는 것으로 분석된다.

* 시설직원이 분기기 주변 점검을 위한 선로진입을 요청하였으나, 로컬관제를 담당하는 운전팀장은 위험하다는 사유로 선로 밖에서의 육안점검만 허가 (육안점검도 상기 관제의 전달오류로 인해 다른 곳을 살펴봄)

- 이러한 관제, 시설 유지보수 체계의 문제점을 전반적으로 재검토하기 위해 3월부터 전문컨설팅사*를 통해 해외 여러 국가의 다양한 사례를 심층 분석하고 있으며, 연구결과를 바탕으로 안전관리체계를 근본적으로 혁신해 나갈 계획으로,

* (발주기관) 국토부·철도공단·코레일 공동, (연구기관) BCG(Boston Consulting Group), (연구기간) '23.3~7

- 관제체계는 로컬(역)·중앙관제·운영상황실로 분산된 복잡한 관제체계를 중앙관제로 일원화하는 등 보고체계를 단순·명확화하고,
- 선로 이상 징후 발견 시 시설직원의 판단을 통해 열차 운행을 통제할 수 있는 방안을 도입하는 등 관제, 유지보수 기능을 전면적으로 개선할 계획이다.

- 어명소 국토교통부 제2차관은 “이번 사조위 조사결과를 면밀히 검토하여 현재 진행 중인 철도안전체계 개편 과정에 반영하여 현장에서 그 기능이 제대로 작동될 수 있도록 하는 한편, 그 외의 개선 권고사항도 차질없이 이행토록 할 계획”이라고 밝혔다.

※ 해당사고 관련 행정처분 사항

- 코레일에 대해 과징금 7.2억원 부과('23.3), 시정명령 16건('22.7), 사고 관련자 형사처벌을 위한 조사도 병행 중

담당 부서	철도안전정책관실 철도운행안전과	책임자	과 장	김계흥 (044-201-4611)
		담당자	사무관	최현우 (044-201-4884)
담당 부서	철도안전정책관실 철도시설안전과	책임자	과 장	박희민 (044-201-4623)
		담당자	서기관	오한영 (044-201-4624)