

 <b>국토교통부</b>	<b>보도참고자료</b>		
	배포일시	2019. 9. 10(화) / 총 4매(본문 4매)	
담당 부서	철도안전정책과	담당자	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 과장 김 인, 사무관 신영우</li> <li>• ☎ (044) 201-4600, 4602</li> </ul>
보도일시		2019년 9월 10일(화) 14:00 이후 보도하여 주시기 바랍니다.	

## 감사원, '철도안전 관리실태 감사결과' 조속히 이행 추진

□ 금일(9월 10일) 감사원이 발표한 「철도안전 관리실태 감사\*」 결과, 인적관리·시설·차량·안전관리체계 등 4개 분야에서 38건의 지적이 있었습니다.

\* 감사배경 : 오송역 KTX 단선장애 등 '18.11월 발생한 사고·장애 관련, 국토교통부가 감사원에 국토교통부·공단·공사의 안전관리 적정성에 대해 감사청구('18.12.7)

○ 국토교통부(장관 김현미)는 이번 감사결과를 겸허히 수용하며, 고장차량 운영 등 안전을 경시한 과거의 불합리한 관행이 지속되는 등 금번에 지적된 사항을 조속히 개선하는 데 최선을 다하겠습니다.

### < 분야별 주요 지적사항 >

- ① (차량) 고속차량 유지보수 및 기록 부적정, 주요 부품의 분해정비주기 미준수, 철도차량 부품 재고관리 부적정 등
- ② (시설) 철도시설 인수인계 부적정, 하자관리업무 수행 부적정 등
- ③ (인적관리) 관제업무 수행 부적정, 로컬관제원 관제업무 수행 부적정, 열차 운전실 내 영상기록장치 설치규정 개정 부적정 등
- ④ (안전관리체계) 안전관리체계 정기검사 수행 부적정, 오송역 장애 대응 미흡 등

□ 감사 주요 지적사항에 대해서는 다음과 같이 조치할 계획입니다.

### ① 철도차량 분야

○ 철도공사의 고속철도 차량 정비결과 기록이 미흡\*하고, 모터블럭 고장을 정비하지 않은 채 운행한 사례('14.1~'19.2, 888건)가 발견되었으며, 차량 일상검사 주기('14~'18, 8,223건)와 고속열차의 부품 완전분해정비 주기('19.1~'3, 444개 부품) 미준수 사례가 상당수 지적된 것에 대하여,

\* '16.1~'19.1 주요고장 37,644건 중 3,436건, 보완적 주요고장 138,128건 중 12,914건 기록누락

⇒ '철도안전 강화대책('18.12.27)'을 통해 철도운영기관의 책임있는 차량정비를 위해 정비기록·관리를 의무화하고, 점검실명제를 도입하는 등 철도현장 종사자의 책임성을 강화('철도안전관리체계 기술기준', '19.10월 시행) 하였으며,

- 아울러, 향후, 철도차량 이력관리시스템을 구축하는 등 쏘 주기적 관리체계를 구현하고, 철도차량 정비 실태에 대한 관리·감독을 더욱 강화하는 한편, 위반시 책임자 문책을 통해 철도운영 기관이 안전을 경시하는 행태를 갖지 못하도록 하겠습니다.

○ 또한, 철도차량 부품 중 재생품의 재고관리가 미흡하다고 지적한 것에 대하여는

⇒ 철도운영자에게 매년 부품 조달 및 적정재고 관리계획 수립을 의무화하도록 제도를 개선(철도차량정비 기술기준, '19.6)하였고, 앞으로 이행실태를 주기적으로 점검하겠습니다.

## ② 철도시설 분야

○ 철도시설의 건설 후 운영자에게 인수인계하는 기준이 미흡하여 인수인계가 지연되거나, 인수거부 사례가 발생하고 있다는 지적에 대하여는

⇒ 현재 운영중인 '철도시설안전 합동혁신단'을 통해 인수인계 관련 현안 이슈를 조속히 조정하도록 하고 있으며, 앞으로 「철도건설 사업시행지침(고시)」을 개정하여 인수인계 시기, 절차 등을 명확히 규정토록 하겠습니다.

○ 또한, 철도시설의 하자보수가 적기에 조치되고 있지 않은 사례가 적발된 것과 관련하여서는

⇒ 철도시설공단이 지적된 사례를 조속히 조치하고, 미이행시 책임을 명확히 하겠습니다.

### ③ 인적관리 분야

- 철도공사가 관제업무 수행시 안전보다 수송을 우선하거나, 열차 지연시간을 임의로 축소하는 등 관제업무의 부적정 수행사례가 지적된 것에 대하여
  - ⇒ 우선, 철도안전감독관을 통해 관제운영의 독립성·공정성에 대해 특별 실태점검을 실시하고, 관련법령 개정 등을 통해 관제사의 책임과 역할이 강화되도록 제도를 정비하겠습니다.
- 또한, 현장역 운전취급업무 中 열차 출도착, 진로설정 등 열차제어·통제 업무는 국가관제 업무이므로, 관제자격증명 취득자가 수행하여야 하나, 현재 자격자가 아니더라도 소정의 교육을 이수하면 동 업무를 수행할 수 있어 부실관제가 우려된다는 지적에 대해서는
  - ⇒ 먼저, 현장역 운전취급자(로컬관제원)의 직무교육을 강화하고, 현장역 운전취급업무자에 대한 별도 관제자격제 신설방안을 검토하여 부실관제를 예방하겠습니다.
- 「철도안전법」상 열차 內 영상기록장치 설치 세부기준을 동법 시행규칙에 위임하였으나, 시행규칙에서 대체수단으로 운전 상황을 파악할 수 있는 경우에는 설치 예외를 인정하여 대부분 미설치하고 있다는 지적과 관련하여서는,
  - ⇒ 관계기관, 전문가 의견수렴을 거쳐 CCTV 설치가 확대되도록 「철도안전법 시행규칙」을 개정하겠습니다.

### ④ 안전관리체계 분야

- 교통안전공단이 철도안전관리체계 정기검사 업무를 소홀히 하였고, 국토교통부도 교통안전공단에 대한 지도·감독을 미흡하게 수행하였다는 지적에 대해서는,

⇒ 교통안전공단 ‘철도안전관리체계 정기·수시검사’의 실효성을 점검하고, 전문성이 확보되도록 교통안전공단에 대한 지도·감독을 강화하겠습니다.

○ 오송역 전차선 단선장애 대응이 미흡하여, 승객의 불편이 가중되었다는 지적에 대하여는

⇒ ‘철도안전 강화대책’을 통해, 사고·장애 발생 초기 정확한 상황 판단을 위해 ‘상황판단팀’을 구성하도록 개선(‘19.5)하였고, 승객 구조 활동의 체계화를 위해 ‘여객안내 매뉴얼’을 구체화 하는 등 ‘위기대응 매뉴얼’을 보완(‘19.5)을 완료하였습니다.

□ 철도안전의 인력·조직 운영의 적정성에 대해서 체계적으로 진단·분석하여 개선방안을 마련할 필요가 있다는 감사원의 평가에 대해서는

⇒ 이미 ‘19.6월부터 연구용역\*’을 시행하고 있으며, 용역결과와 ‘철도안전 강화대책’의 집행실적 등을 평가·분석하여 추가 안전 대책을 내년 초까지 마련할 예정입니다.

\* ① 철도현장 안전관리시스템 개선방안 연구(교통연구원, ‘19.6~’20.2, 1.5억원)  
② 철도안전관리 조직·인력 개선방안 연구(한국능률협회, ‘19.8~’20.4, 2.5억원)

○ 아울러, 한국교통안전공단, 한국철도시설공단, 한국철도공사, 한국철도기술연구원에 통보된 지적사항에 대해서도 조속히 조치·개선되도록 철저히 지도·감독 하겠습니다.

□ 또한, 국토교통부는 철도안전을 강화하는 차원에서 사고·장애에 따른 국민 불편사항이 발생하면 사고원인 등을 분석·조사한 내용과 안전통계를 국민들에게 소상히 알려, 철도운영자들의 안전 관리를 보다 강화하도록 유도하겠습니다.



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면  
철도안전정책과 신영우 사무관(☎ 044-201-4602)에게 연락주시기 바랍니다.