

철도안전 강화를 위해 「철도산업발전기본법」 개정을 추진하겠습니다

□ 국토교통부(장관 원희룡)는 철도안전 강화를 위해 철도산업발전기본법(이하 철산법) 개정안(조응천 의원 대표발의, '22.12)이 국토교통위원회(교통소위)에 조속히 상정되도록 철도노조, 국회 등을 지속 설득할 계획이라고 밝혔다.

○ 철산법 개정(안)은 '코레일의 독점적인 유지보수를 보장한 단서조항*'으로 인해 국가철도 중 진접선 등과 같이 코레일이 운영하지 않는 노선까지 코레일이 유지보수를 수행하게 함으로써 안전과 효율성이 저하'되는 문제를 해결하기 위해 단서를 삭제하는 것이다. SR 수서고속선, 진접선, GTX-A 등 코레일이 운영하지 않음에도 유지보수를 수행하는 국가철도 구간이 계속 증가하고 있어, 철산법 개정(단서삭제)이 시급한 상황이다.

* (철산법 38조) 국토부 장관은 철도관제, 시설유지보수 등 업무를 대통령령에서 위탁 가능, 단, 철도시설 유지보수 시행 업무는 철도공사에 위탁한다.

< 운영기관과 유지보수 기관이 상이한 국가 철도 구간 >

노선	운영기관	유지보수기관
고속철도(수서평택, '16년개통)	SR	코레일
진접선('22년 개통)	서울교통공사	코레일
GTX-A ('24년 개통)	SG 레일	코레일

□ 한편, 국토교통부, 코레일, 철도공단이 공동 발주하여 객관적인 시각에서 분석한 철도안전체계 국제컨설팅*도 유지보수와 관제는 코레일로, 건설과 개량은 철도공단으로 위탁된 시설관리의 파편화가 철도사고의 근본적 원인이라고 지적하면서 철도산업법 개정이 필요하다고 진단하였다.

* 「철도안전체계 심층진단 및 개선방안」 컨설팅 / 보스톤컨설팅그룹 / '23.3~11

- 컨설팅은 시설관리의 **파편화로** 인한 업무의 **일관성 부족**, 시스템 적기 개선 지연, 사고 시 책임 공방에 치중하여 **즉각적 원인해결이 곤란**하고, 시설관리와 밀접히 연관된 **관제도 약 46%(+ 200개 역)**가 역무와 혼합된 채 **개별적으로 수행**되는 등 **일관성과 적시성이 미흡**하여 잦은 사고의 원인으로 작용하고 있다고 밝혔다.
- 컨설팅은 철도 운행과 관련한 **국민 안전을 시급히 강화**하기 위하여 **코레일의 조직혁신을 추진**할 것을 제시했으며, **안전관리가 미흡**할 경우에는 **근본적 개편이 필요**함을 지적하였다.
 - 즉, 코레일 내 관제·유지보수를 총괄하는 ‘**안전부사장**’을 신설하여 유지보수의 **정보화 및 첨단화**를 통해 유지보수의 **책임성을 강화**하고, **역별 관제**를 운영(역무 등)과 **분리·중앙 관제**에 집중시켜 관제의 **독립성을 강화**하며,
 - **안전관리를 강화**하기 위하여 “**여객열차 충돌·탈선**”, “**철도종사자 사상**”, “**장시간 운행지연**” 모두 직전 **3년 평균의 1.3배 이하로 유지**하는 등 **안전지표를 제시**하면서 **안전지표 초과 시 근본적인 개편이 필요**하다고 제안하였다.
- 이러한 점을 고려하여, 국토교통부는 **철산법에서 코레일의 독점조항을 보장**하는 대신, **코레일이 운영하는 구간은 코레일**이, 그 외의 구간은 **해당 운영사 등이 유지보수를 수행**토록 하되, **코레일이 긴장감을 갖고 안전지표를 준수**하도록 시행령에 규정하는 방안을 마련하여 **국회에 제안**하였다.
- 백원국 국토교통부 제2차관은 “**국민안전이 최우선**이라는 원칙에 따라, **철산법 개정은 시급한 사안**이므로 **국회에서 조속히 논의**될 수 있도록 **최선을 다할 것**”이라고 밝혔다.



담당부서	철도안전정책관	책임자	과 장	조성균 (044-201-4600)
	철도안전정책과	담당자	사무관	김강문 (044-201-4602)