



구의역 사망재해 진상조사 결과보고

지하철 비정규직 사망재해 해결과 안전사회를 위한
시민대책위원회 진상조사단

2016년 5월 28일 오후 5시 55분,
19세 청년노동자가 구의역 9-4 승강장
스크린도어를 고치다 목숨을 잃다.

열심히
일했음
뵙니다
19살 청년이
왜 죽어야합니까

도둑을 대적하면?
사람보다 돈이 먼저
언제까지 이런 억압한

인건비
아끼려다

스크린도어 다들
돈이 사랑
죽었습다
그런데 도둑
손. 뱀도 없습다!
누가 죽었습니까?

너의
작별문이
아니야!

“네 잘못이 아니야.”
“이윤이 사람을 죽였다.”



‘기업하기 좋은 나라’?

노동의 가치를 단지 비용적 관점에서만 접근하는 사회에서
노동자의 안전은 어디에서도 보장될 수 없다





지하철 비정규직 사망재해 해결과 안전사회를 위한 시민대책위원회

노동, 인권, 법률, 종교, 청년, 보건의료 등
53개 시민사회단체 참여



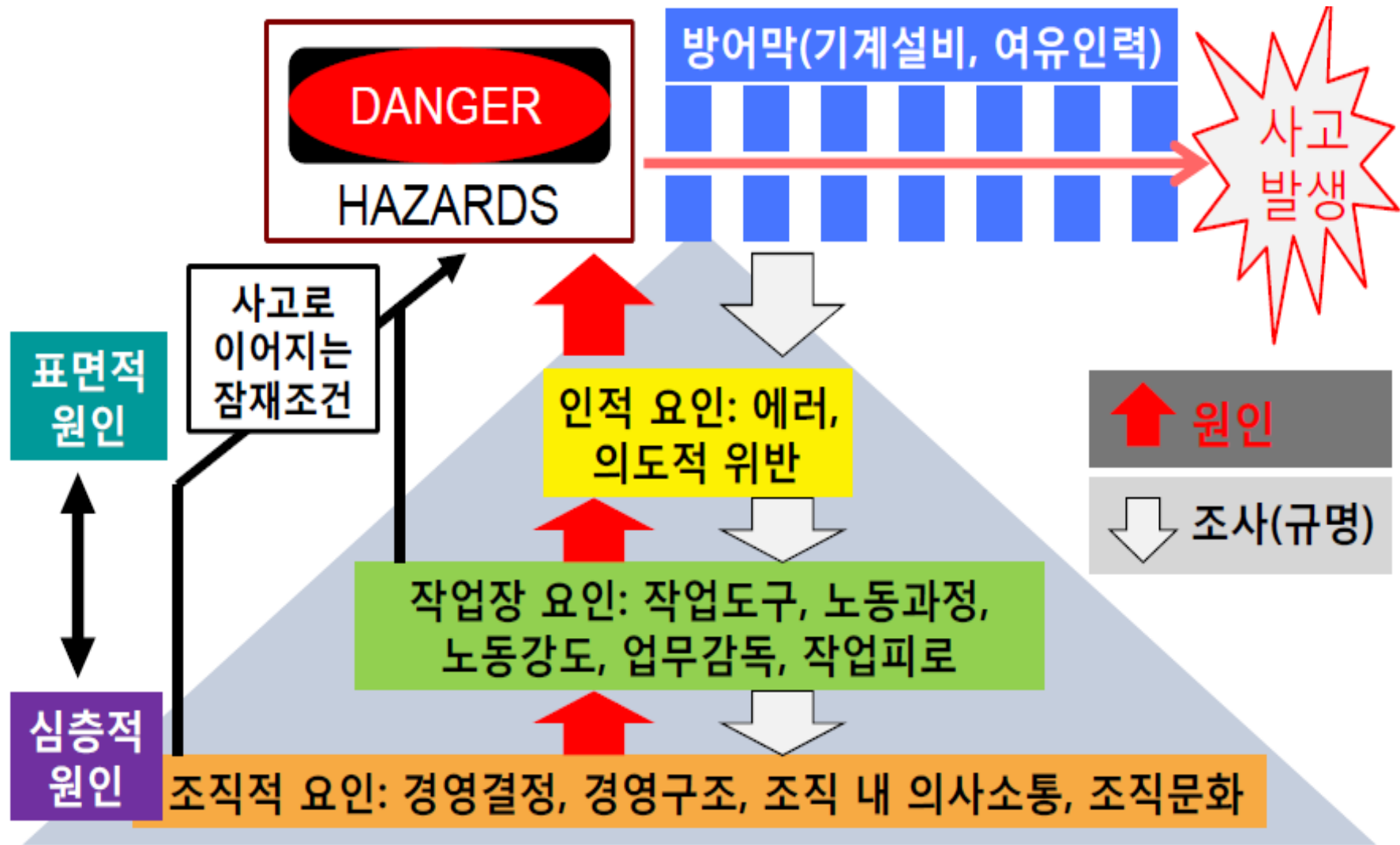
진상조사 방법과 개요

구분	내용
소위원회	고용인력개선, 안전시스템개선, 시설기술개선 분야 3개 소위원회 구성하고, 조사 진행
역할	각각의 문제에 대한 원인과 대책을 검토
조사 방법	현장조사, 현장방문, 서류 검토, 기술자 및 담당자들과의 간담회, 인터뷰, 설문조사 등



“안전은 사회적으로 구축된다”





James T. Reason, 조직사고론

2013년 이후 승강장안전문 고장발생 현황

(2016.5.31. 기준)

구 분		계		2013년	2014년	2015년	2016년
		건수	비율(%)				
서울메트로	계	57,407	100	15,010	17,543	17,872	6,982
	구조적 고장	11,026	19	3,686	3,397	2,954	989
	단순장애	46,381	81	11,324	14,146	14,918	5,993
서울도시철도 공사	계	13,283	100	3,817	4,019	3,942	1,505
	구조적 고장	1,284	10	357	359	411	157
	단순장애	11,999	90	3,460	3,660	3,531	1,348

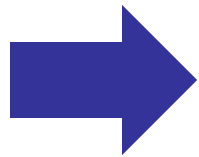
※ 자료: 서울메트로(전자운영실 승강장안전문 고장접수 및 처리대장) /
서울도시철도공사(UTIMS 고장접수 및 처리대장) 제출자료 재구성

도입 과정에서의 문제



의사결정 과정에서 드러나는 문제점

첫째, 민자사업 우선배치로 사실상 공공성 포기

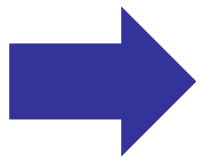


수익률 보장 위해 안전성 포기! (고정문)

9.14%가 불법사업수익률 기준,
실제 2015년까지 수익률은 16.14%

둘째, 수 천억 원 예산사업의 졸속 추진 - 최저가 낙찰

셋째, 기술표준도 없는 사업 승인 - 무책임한 행정



부실시공



발주-입찰-제작-설치-시험-준공



발주부터 준공까지
총체적 부실/전시행정



발주-입찰-제작-설치-시험-준공

P194 참조

과정	문제점
설계	용역설계 사실 없음. 설계검토 및 검증 과정 없음.
입찰	평가기준 없이 자의적 계약 체결
제작	장비 성능 및 품질확인용 확인불가 최저가 낙찰 유도로 업체 부도 기반 공사 엉망



발주-입찰-제작-설치-시험-준공

시운전 생략

- 오세훈 전 시장, ‘2009년 말까지 전 역사에 승강장안전문 설치를 완료하겠다’고 공약.
- 2009년 하반기 2개 업체가 부도로 인해 계약이 해지, 35개 역사까지 기존 설치업체가 인수받아 시공.
- 전시행정성 공약 이행 을 위해 무리한 공기 단축.

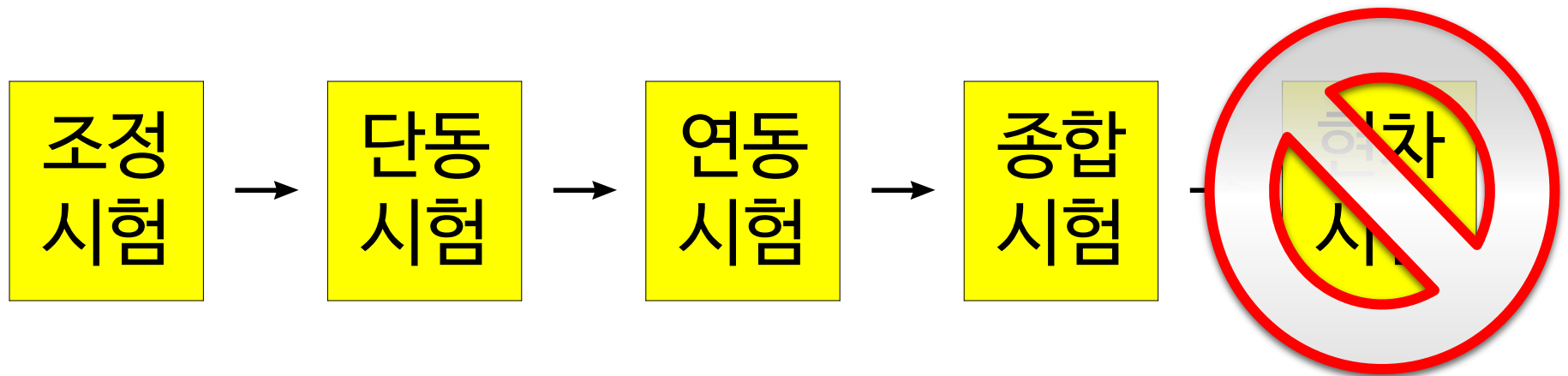
➡ 이로 인해 심각한 부실 초래



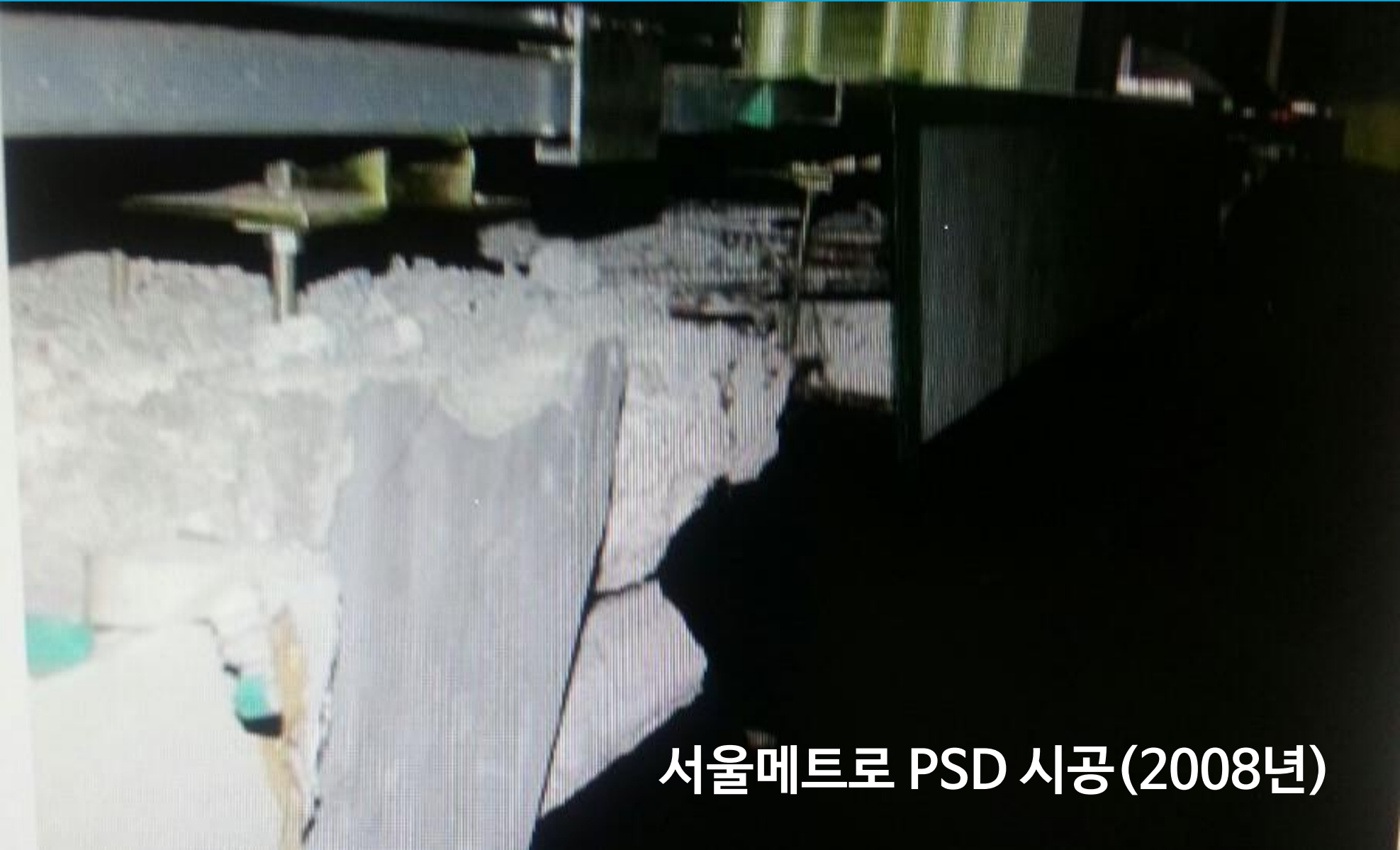
발주-입찰-제작-설치-**시험**-준공

시운전 단계에서 심각한 부실

P159 참조



발주-입찰-제작-설치-시험-준공 이후



서울메트로 PSD 시공(2008년)

발주-입찰-제작-설치-시험-준공 이후

부실시공으로 인한 도시철도건설규칙 개정

P155 참조

- 2009년 PSD 설치 완료.
 - 이듬해 2010년 10월 시행규칙 개정 진행.
 - 꼼꼼했던 스크린도어 설치 규정을 완화시킴.
- 전동차 출입문과 스크린도어의 위치 사이 10cm 이상 공간 두는 것 규제하던 것을 임의 삭제.

➡ 즉, 설치 이후 규제 내용과 다른 사항이 발생해
아예 규제를 완화.



발주-입찰-제작-설치-시험-준공 이후

부실시공 관련 특명감사 결과보고

P157 참조

영역	부실시공 내역
사고 및 장애	'09년 1월~'10년 4월까지 사고 13건 '10년 1월~4월까지 장애는 1,812건 발생. 장애 주요원인은 PSD 출입문 센서 감지불량
부실시공(개선 요구)사항	3호선 금호역 수직천장판 상부보강 몰딩 일부 미시공 뚝섬역 PSD비상문 고정상태 불량(흔들림)으로 비상경보장치가 오작동 등 총 744건의 부실시공 및 개선 요구 사항 적출
하자관리	'09년 5월 25일~6월 4일까지 발생한 하자 84건이 시공업체 부도 보증사측의 이의제기(하자불인정) 등 '10년 4월 현재 보수가 지연, 분소 특별관리 중

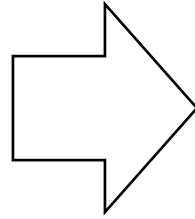
위험을 조장하는 운영



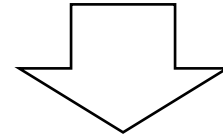
이명박 정부, 공공부문 세출예산 10% 감축

시기	추진 내용	시행 주체
2007. 5. 2	〈2007 지방공기업 경영혁신 추진계획 통보〉 비핵심 영역에 대한 민간위탁 확대로 예산 절감을 지속 추진	중앙정부 (행정자치부)
2007. 6. 4.	‘서울시 투자출연기관 경영혁신 추진 계획’ 발표(민간위탁, 인력개편, 아웃소싱 등)	서울시
2007. 7. 22	공기업선진화추진위원회를 발족, ‘공기업 선진화 4대 추진원칙’ 발표	중앙정부 (행정자치부)
2008. 1. 31.	‘창의혁신시민위원회’ 발족. 인력감축 계획의 정당성 부여. (노조 파괴로 악명이 높은 창조컨설팅의 심종두 노무사가 위원회에 참여)	서울메트로
2008. 4. 10.	분사추진 계획안 수립, “인건비를 고정비-> 변동비 직영 시 비용의 70%~80% 수준으로 운영, 비용 절감, 조직의 비효율적인 부분을 외주화하고 프로세스를 재설계하여 경영효 율 증대”	서울메트로

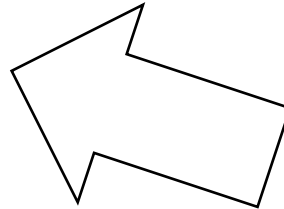
공공부문 경영효율화
정책
공기업 선진화 정책



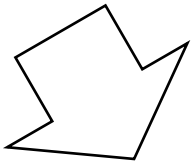
비용 절감



안전업무가 비핵심
주변 업무로 분류



인력감축 및 외주화



장애 다발 /
산재사망



2006년 대비 2015년 인원 감축

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2006년 대비 2015년
서울메트로	9,876	10,118	9,834	9,714	9,535	9,200	8,983	8,991	8,814	9,052	-8.34
도시철도공사	6,755	6,845	6,724	6,440	6,395	6,376	6,488	6,538	6,517	6,508	-3.65

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	감원
역무원 현황	2,167	2,148	2,070	1,966	1,956	1,900	1,835	1,817	1,801	1,808	-16.6%
공익요원 현황	773	706	897	794	658	468	330	281	349		-54.8%
합계	2,940	2,854	2,967	2,760	2,614	2,368	2,165	2,098	2,150		-27%

서울메트로 본사와 현업의 인력 변화

년도	정원	임원	본사	현업	청경	비고
2001년	10,258	5	706(6.9%)	9,389(91.5%)	158	
2014년	9,150	6	1,118(12.2%)	7,997(87.3%)	29	본사 769 + 기구 349
증, 감	감 1,108	증 1	증 412	감 1,392	-	

지켜질 수 없는 안전수칙



외주화로 인한 폐해

1. 2인1조 작업을 불가능하게 하는 외주화
2. 보고체계는 복잡해지고 안전 장치는 사문화
3. 성수역, 강남역 두 사고 이후 대책도 실효성 없어짐
4. 하청노동자 개인 과실로 떠넘기기



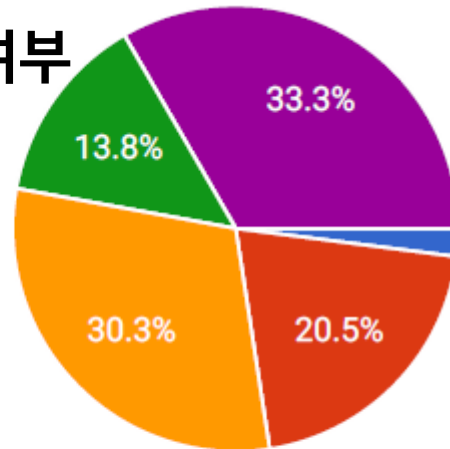
도시철도 인력부족으로 인한 폐해

신호사업소 인력이
스크린도어 유지보수 업무 겸직



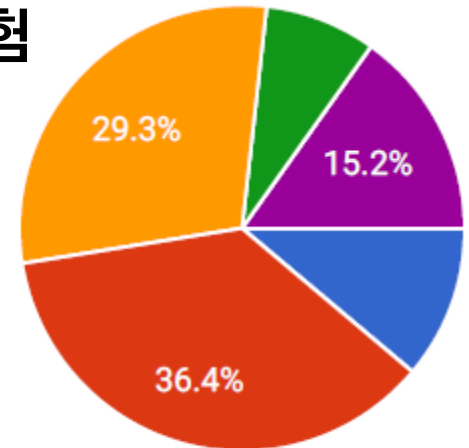
도시철도 인력부족으로 인한 피해

1인 출동(근무)여부



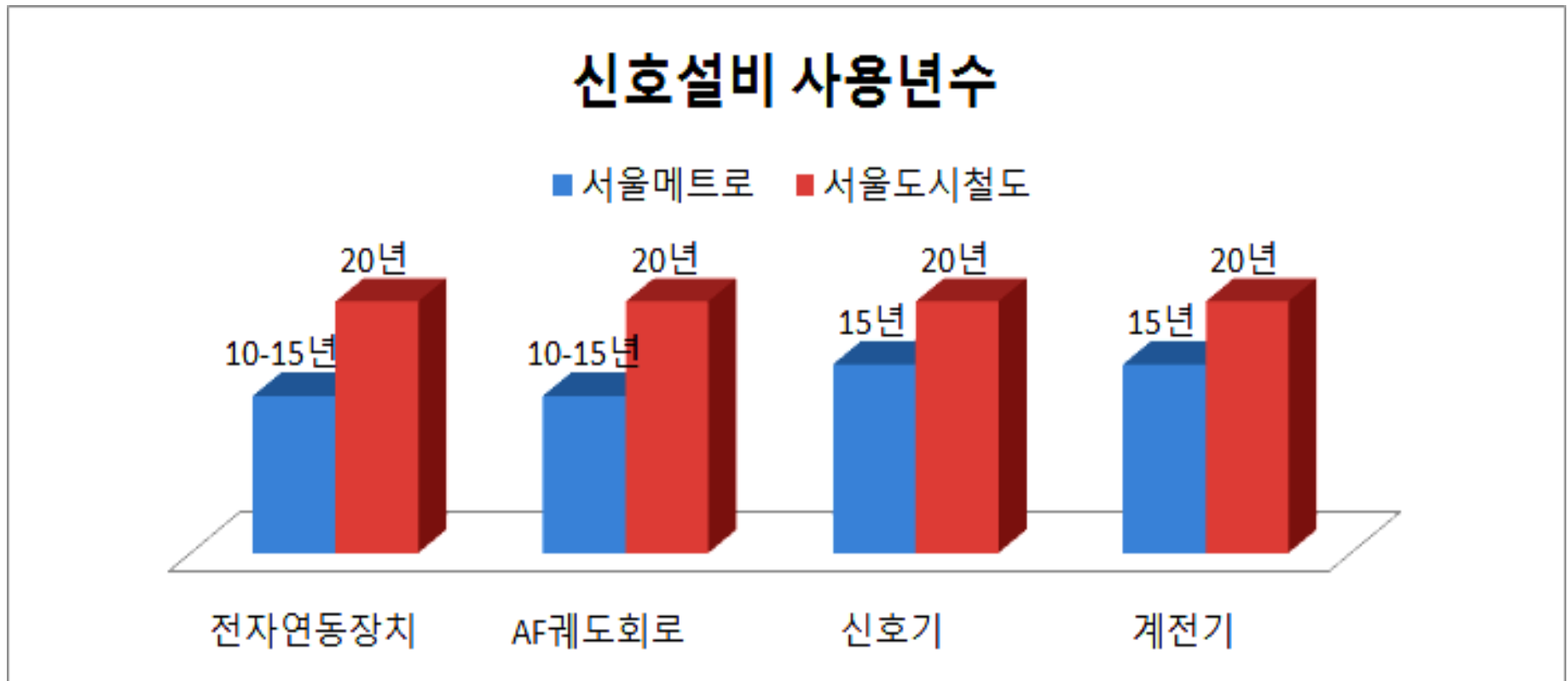
없음	6	2%
1~2회	61	20.5%
3~4회	90	30.3%
5~6회	41	13.8%
7회 이상	99	33.3%

열차 충돌 위험



없음	33	11.1%
1~2회	108	36.4%
3~4회	87	29.3%
5~6회	24	8.1%
7회 이상	45	15.2%

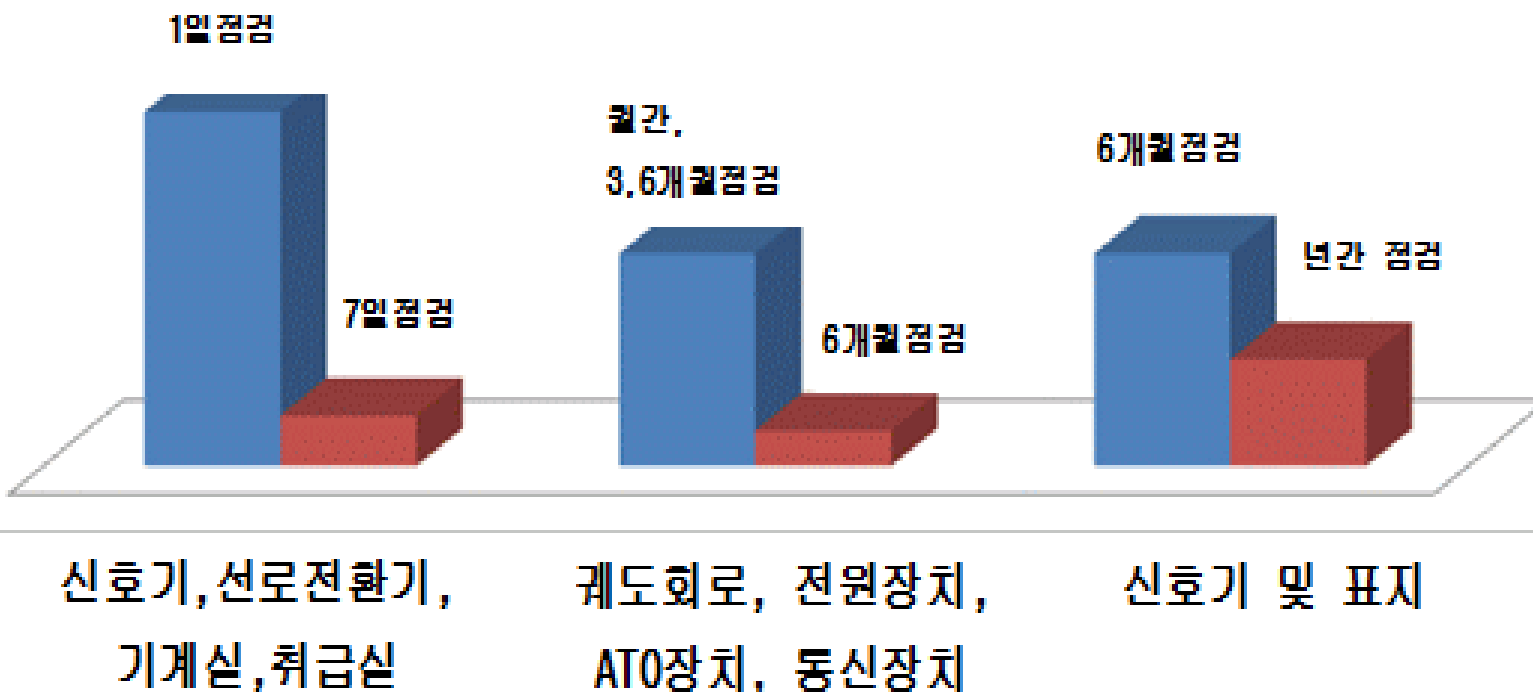
도시철도 인력부족으로 인한 폐해



도시철도 인력부족으로 인한 폐해

양공사 신호설비 점검주기 비교

■ 서울메트로 ■ 서울 도시철도



관료적 조직 문화

서울시, 현장의 이해관계자들의 주장을 충분히 귀담아 듣고 원인을 규명하고, 대책을 발표하기보다는 거의 일방향적인 행보

각종 규정과 작업수칙에 천착하여 사고 원인을 조사하고, 책임 소재를 검토한 감사위원회의 일방적인 감사 결과를 발표함으로써 징벌주의적 분위기를 조성하는 데 기여



안전하지 못한 시스템

‘ATO 시스템’이면 안전한가?

1. PSD 개방 시 관제·승무원·열차가 자동으로 인지하지 못함.
2. 이미 변칙적으로 운행 (월곡역 아차사고)
3. ‘정시운행 원칙’을 유지하면 운행중 수리가 수반될 수밖에 없음.



심야연장운행 = 심각한 정비 방해

심야연장운행은 인기영합 정책의 결과물

안전 위험도 증가
정비 시간 부족 (단전시간 4→3시간)
재정적자



대책



추모의 자
(삼가)

“책상머리 대책은 열아홉 청년이
홀로 위험을 감내하게 했습니다”

나의
작물이
아니야!

안전시스템 개선대책

1. 안전문화를 위한 권고안	가. 책임추궁에서 원인규명으로 조직문화 개선
	나. 정시운행에서 안전운행으로 전환
	다. 작업수칙 및 각종 안전 매뉴얼 재정비
	라. 산업안전보건법에 기초한 노동안전 활동의 보장 및 당사자 참여
2. 조직개편에 대한 권고안	가. 안전인력 현장인력 확보를 위한 새로운 양공사 통합필요
	나. 유지관리 직영화를 위한 유진메트로컴 재구조화
	다. 유비보수 시간확보를 위한 심야연장운행 폐지
	라. 서울시 지하철 노사민정 안전위원회 구성
3. 예산확보를 위한 지하철 무임비용 정부지원 입법화	
4. 구체적이고 세밀한 현황파악과 개선을 위한 연구조사 추진	

시설/기술 개선대책

1. 기술안전 강화	가. PSD 시스템구성 개선 / 서울메트로 PSD와 ATO시스템 연동
	나. 역무에서의 안전업무 지원 인력 보충
	다. 승객의 소지품 끼임을 확인할 수 있는 기술적 보완 필요
	라. 최적화된 센서 개발·구매
2. 작업자 안전을 위해 고정문 즉시 철거	
3. 운영시스템 강화	가. 전문 관리조직 신설 / 외부전문가 채용 / 관리인력 증원 / 작업자 숙련 향상
	나. 유지보수를 위한 시스템 보완 시 하드웨어 보완 지양
	다. 2016년 PSD 전수조사 이후의 후속조치 신속히 단행
	라. 전체 분야가 참여하는 기술도입 검토
	마. 국제적 기술표준 마련

고용인력 개선대책

1.정규직화	가. 안전업무직 노동자 정규직화 / 무기계약직 및 선별 채용 문제 해소
	나. 당장 정규직화가 어렵다면 빠른 시간 내 정규직화 할 구체적 계획 수립
	다. 안전인력 정규직화 가로막는 정부 지침 및 경영평가 기준 변경
2.직제편성 방안 마련	가. 정규직화를 염두에 두고 노사가 승강장 안전문 관련 조직체계 방안을 마련
	나. 과도기적 상황에서 적용할 수 있는 관리감독 체계에 대해 노사가 시급히 방안을 마련
3.적정인력 산 정 및 충원	가. 승강장 안전문 관련 업무에 필요한 적정인력 산정
	나. 2인 1조 작업이 항상적으로 가능하도록 적정한 인력 규모 연구
	다. 도시철도공사의 경우는 기존에 노사가 합의한 대로 시급한 인력충원
4. 직영화 과정 문제점 시정	가. 안전업무직 신규채용에서 탈락한 노동자들의 탈락 사유 공개
	나. 합리적인 사유가 아닐 경우 이 노동자들을 구제 방안 마련

마무리

안전한 사회, 안전한 일터
관료적 대책의 열거로 해결할 수 없다.
안전의 주체인 노동의 존엄성 회복 필요

안전은 사회구성원이 함께 참여해야 할
민주주의 문제

