

철도안전관리체계 도입에 따른 철도운영자 특성 분석

Analysis of railway undertakings characteristics according to introduction of railway safety management system

주요섭*†

Yoseop Ju*†

초 록 2011년 2월 광명역 KTX 궤도 이탈 사고에 따른 안전대책으로 당시 정부는 기존의 안전관리 규정을 대체할 안전관리체계를 도입하는 등 철도안전법을 개정하였다. 개정 철도안전법에 따라 철도운영자 등이 되려는 자는 철도안전관리체계를 갖춰 정부의 승인을 받도록 하였다. 철도사업면허 또는 도시철도사업면허 외 철도안전관리체계 최초 승인이라는 사전적 규제가 생겼다. 이 개정 철도안전법 시행 첫 해인 2014년에 철도안전관리체계 최초 승인받은 곳은 10개 기관이다. 철도안전관리체계 도입 후 10년이 지난 현재 철도운영자는 23개로 늘어 났다. 도시철도운영자는 8개에서 14개로 75% 증가하였으며, 주식회사 형태를 띤 민간영역의 운영자는 전체의 52%로 과반을 점유하고 있다.

주요어 : 철도안전관리체계, 철도운영자, 철도시설관리자, 도시철도

1. 서 론

이 연구는 2014년 개정 철도안전법에 따라 철도안전관리체계가 시행되었으며, 정부의 승인을 받아 철도운영자 및 철도시설관리자가 생겨났다. 철도사업법이나 도시철도법에 따라 철도사업면허 또는 도시철도사업면허를 받으면 되었는데 철도안전관리체계의 사전 승인 제도가 신설되면서 추가 규제가 만들어졌다. 철도안전관리체계는 2011년 2월 광명역 KTX 궤도 이탈 사고 이후 안전대책의 일환으로 생겼으며, 이 철도안전관리체계 승인 제도는 기존의 사후적·제한적 관리에서 사전적·상시적 관리로 개편하였다.

이 연구에서는 2014년 시행된 철도안전관리체계 최초 승인을 받은 철도운영자 및 철도시설관리자의 주요 특성을 알아보고자 한다. 특히 철도사업의 충주라 할 수 있는 철도운영자의 연도별 승인 현황, 철도운영자 증가에 따른 주요 특성 등에 대해 알아보고자 한다.

* † : 한국철도공사 근무(lingans@naver.com)

2. 본 론

2.1 안전관리체계 최초 승인

2.1.1 철도안전관리체계 도입

2011년 2월 11일 광명역 KTX 궤도 이탈 사고는 중대한 사상자가 발생하지 않았으나 사회적으로 큰 반향을 일으켰다. 선로전환기 유지보수 문제로 결론이 났으나 안전대책에 대한 요구가 분출하였다. 이에 정부는 철도안전대책을 다각도로 강구하였으며, 한국철도공사도 철도안전위원회를 구성하는 등内外부 전문가의 의견을 수렴하였다.

당시 국토해양부는 외국의 철도안전관리 사례를 연구하여 안전대책을 도출하여 국회에 보고하고 법제화를 추진하였다.

2012년 철도안전법 개정을 통해 신설된 제도가 철도안전관리체계 승인제, 철도차량 및 철도용품에 대한 형식승인제 등이다.

철도안전관리체계 승인제는 철도사업을

하려는 철도운영자 및 철도시설관리자에 대한 규제이며, 철도차량·철도용품 형식승인제는 제작·판매·판매하려는 자에 대한 규제이다. 모두 사전적 규제에 해당하며, 전용철도운영자는 제외하였다. 철도사업법 및 도시철도법에 따른 철도운송사업면허를 받는 것 외에도 추가 규제가 생긴 것이다.

표 1 철도안전법 개정 및 시행 이력

| 개정 철도안전법 공포 | 개정 철도안전법 시행 | 철도안전관리체계 첫 시행 |
|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 2012.12.18. 안전관리체계 등 신설 | 2014.03.19. 안전관리체계 등 시행 | 2015.03.18.까지 안전관리체계 최초 승인 기한 |

개정 철도안전법은 공포 후 1년 3개월이 지나 시행되었으며 최초 철도안전관리체계 최초 승인 법 시행 후 1년 이내인 2015년 3월까지 하도록 개정 법 부칙에 명시하였다. 다만 행정규칙(고시)인 「철도안전관리체계 기술기준」이 2014년 5월 26일 제정·발령되어 철도안전관리체계 최초 승인은 2014년 하반기에서야 시작되었다.

2.1.2 철도운영자 현황

철도안전관리체계 승인제 시행에 따라 2014년 하반기부터 기존 철도운영자 및 철도시설 관리자는 정부에 최초 승인 신청을 시작하였다. 2014년 10개 기관을 시작으로 제도 시행 후 만 10년이 되는 현재 총 31개 기관이 승인되었다.

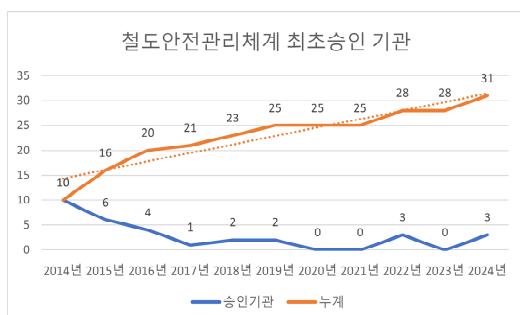


그림 1. 철도안전관리체계 최초승인 기관

이 중에서 현존하는 철도운영자는 23개 기관이며, 세분화하면 고속철도 2개, 일반철도 8개(중복1개 포함), 도시철도 14개 기관이 있다. 고속철도운영자는 한국철도공사·㈜에스알이 있으며, 일반철도운영자는 한국철도공사·신분당선(주) 등이 있으며, 도시철도운영자는 서울교통공사를 비롯한 특별시·광역시에 있는 교통공사와 민자도시철도운영자 등이 있다.

2.1.3 철도운영자 특성 분석

이번 연구에서 분석한 철도운영자 특성은 다음과 같다.

첫째, 도시철도운영자의 대폭 증가이다. 도시철도법에 따른 도시철도운영자는 2014년 8개에서 2024년 기준 14개로 75% 증가하였다. 국가철도인 고속철도와 일반철도 운영자는 증가에 한계를 갖고 있으나, 각 지방정부 및 지방정부 간 노선 연계 등에 따라 운영기관은 늘어나고 있다.

둘째 「사회기반시설에 대한 민간투자법」에 따라 수도권을 중심으로 민간투자가 활발하였다. 현재 23개 철도운영자 중 국가 및 지방공기업은 11개이며, 이외 12개 기관은 주식회사 형태로 전체의 52%를 차지하고 있다. 2014년부터 2015년까지 최초 안전관리체계 승인을 받은 민간기관은 5개 정도였다.

3. 결 론

2014년 철도운영자 및 철도시설관리자에 대한 철도안전관리체계 최소 승인제도 도입에 따라 2014년 대비 도시철도운영자는 8개에서 14개로 75% 증가하였으며, 주식회사 형태를 민간영역의 철도운영자는 전체의 52%로서 과반을 점유하고 있다.

참고문헌

- [1] 대한민국 국회(www.assembly.go.kr) 의안정보
- [2] 국가법령정보센터(www.law.go.kr)
- [3] 대한민국 전자관보(gwanbo.go.kr)