



2013

**한국철도공사**  
**한국철도시설공단**  
**국정감사**

**<국정감사 목표>**

**'고객, 환경, 미래와 소통하는'**

**국민기업 KORAIL · KR**

**국회의원 이 명 수 (충남 아산)**

## 〈한국철도공사〉

1. 비상시 승무원 지휘체계 정립과 초동 조치 역량 제고
2. KTX 종사자 현장민원 不通 개선
3. 열차 성범죄 단속 강화 및 근절책 마련
4. 역세권 개발 및 민자유치에 신중
5. KTX 고속철도 지연 문제 해결
6. ‘대차불안정’ 문제 원인규명과 대책 수립

# 세계로, 대륙으로 KTX 국가경쟁력 진단

- '04 외산 KTX 개통, '10년 국산 KTX산천 운행, '15년 해무 투입 예정
- 시속 300km 주행하는 고속철도 생산·운행의 힘 보여준 세계 4번째 국가
- 안전성 일본·프랑스·독일 차륜식 집중, 자기부상 연구- '認定'
- 차세대 한국형 고속열차 HEMU-430X - 속도·승차감·소음 '1단계 UP'



KTX 산천



일본 신칸센



프랑스 TGV



독일 ICE



중국 CRH



KTX 해무



➔ 향후 일류 기술력 증명하는 레일기술, 신호체계 등  
국제경쟁력 제고 통해 '세계로, 대륙으로' 진출

# 대륙횡단 '실국열차'

- 숙원사업, 남북철도(TKR) · 중국횡단철도(TCR) · 시베리아횡단철도(TSR) 연결
- 남북관계 등 동북아 긴장완화 및 동북아 경제협력 촉진 획기적인 계기
- 관련국 철도협력체, 중국과는 98년, 러시아와는 올 11월 계획 체결 예정
- 反對입장 북한, 중국과 러시아 협력 통해 '동북아물류네트워크' 추진 필요



➔ TSR, TCR, TKR 연결 · 조사 · 연구 '미흡' 중 · 장기 비전 대비 필요

# ‘호남선 KTX산천 · 해무에 韓流를 입혀라’

- KTX 고속차량 외관 디자인 평가, ‘한국적 오감(五感) 느낄 수 없어’
- 내부 의자 및 편의시설 평가, ‘선진 외국에 비해 편안함 · 유용성 미흡’



➔ 한국적 전통 느낄 수 있는 디자인과 승객 편의성 강화 필요

- 양 공공기관 공히 부채, 매년 10% 증가 - 부채 합계 37.6조원(13년 現)
- 총 부채 중 금융채무만도 17조 원대( '13년), 年 이자만 9,000억 여원
- 지난 5년간 성과급 지불액 1.3조원, 年 평균 2,600억원 지급 ‘잔치’
- 부패·청렴도 평가 ‘나란히 3,4등급’, 비리·비위 등 ‘숨방망이 처벌’



내 용	한국철도공사	한국철도시설공단
부채(2013년기준)	18.1조원	19.5조원
금융채무/年이자(추정)	11조원/4,500억원	16조원/4,500억원
성과급(현원, 13.8월)	2,370억원/28,184명	269억원/1,328명
2010년 부패시책 평가	2등급 (우수)	4등급 (미흡)
2012년 청렴도 평가	종합 3등급 (외부 4등급)	종합 4등급 (외부 5등급)

➔ 자기혁신과 기관개혁 통한 투명성·청렴성 회복 급선무

# KTX 등 차량內 승객편의시설 ‘부재, 부실 심각’

- 철도연구원 연구용역 결과, 전철 이용객 72.1% ‘용변문제로 불편 경험’ 응답
- 응답 중 10대의 36.7%, 60대의 37.9% - “급한 용변 자주 불편 겪어”
- 수하물 보관대, KTX-도난·분실 위험 상존, 새마을호·무궁화호는 ‘없음’

▶ ‘우리 전철에는 없는’  
일본 후쿠오카 전철 內 화장실



▶ 수하물 보관대 위치 비교



<KTX - 차량 입구 쪽, 분실 위험> <프랑스 TGV - 좌석 뒷쪽>

- ➔ 공단은 ‘**운행현장 점검 無**’, 공사는 ‘**개선계획 無**’ - 협조 필요
- ➔ 열차 內 **화장실 및 편의시설** 설치·보강·확대 필요

# KTX 및 광역철도 驛舍내 對승객서비스 ‘방치’

- 장시간 이용 이용객 대상 역사 내 공식 음용시설 설치한 곳 ‘全無’
- 최근 개통 분당선·수인선, 수유실·에어컨(고객대기실) 조차 없어
- 對승객 서비스에 대책 없는 ‘철도공단·코레일-空社多亡’ 상태

## ▶ 광역철도 편의시설 현황

구분	역수	휴지통		음용시설 (맞이방)	수유실 (맞이방)	에어컨 (고객실)
		맞이방	타는 곳			
<b>합계</b>	<b>209</b>	<b>318</b>	<b>1,200</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>32</b>
경부선	32	55	229	0	6	3
경인선	19	20	125	0	2	1
장항선	4	9	36	0	3	1
안산·과천선	21	43	122	0	1	1
분당선	31	34	78	0	13	0
일산선	8	16	37	0	1	0
수인선	8	15	49	0	8	0

➔ 공공기관으로서 이용객 위한 **기본서비스 제공 필요**

- 지난 3년간 위생 점검 결과, ‘식중독 유발 세균 검출업체 - 지속 적발 중’
- 자판기, 자체 위생 점검결과 ‘위생 불결. 청소상태 미흡 적발 - 청결불감증’
- 본 의원실, 지난해 이어 거듭 개선 요구, “특별점검 계획도 없고 검토 중”



지난 3월 29일 지방역內 자판기  
위생 상태 점검 결과



➔ 식품안전 및 처벌 강화는 ‘선택’ 아닌 ‘필수’ 업무 인식 필요

# 선로사용료 ‘인하 對 인상’ 주장 – “양날의 칼”

- 철도공사 ‘인하 주장’ , ‘06년~ ‘12년까지 총 선로사용료 ≒ 영업적자
- 06 ~ 12년 총 선로사용료(약 4.4조원) > 영업적자 누계액 (약 4.0조원)
- 매년 6천억원 규모의 과도한 ‘선로사용료’ 가 주요 부채증가의 원인
- 철도공단 ‘인상 주장’ , 총 매출 중 선로사용료 비중 87.4%(2012년 기준)
- 선로사용료, 투자비중 이자비용의 22% 수준에 불과 - 부채 지속증가 원인
- '04~'12 누적 純선로사용료 징수액은 0.7조원, 이자비용은 3.2조원
- 특히, 경부고속철도 투자비 회수 지연으로 누적손실 2.5조원 발생상태

▶ ‘선로사용료’ 납부 및 징수 현황 (단위 : 억원, VAT포함)

합계액	2007	2008	2009	2010	2011	2012
39,178억원	6,626	6,146	5,958	5,923	7,028	7,497

➔ 상호 허심탄회한 논의 속에 **지혜로운 해결책 도출 필요**

## 짙은 「선로전환기」 등 시스템 장애 발생 문제

- 지난 4년간 열차 운행 중 **선로전환기 장애사고 총 293건 발생**
- 코레일 입장, ‘관리 소홀 人災’ - ‘감시시스템 설치비용 과다’
- 공단, 당초 미설치 2등급 驛舍 - 518개역 중 감시시스템 66개역 (13%), 감시CCTV 157개역(30%)만 설치. 설치기준도 ‘들쭉날쭉’
- 결론, 사고시 피해복구 · 운행차질 · 승객피해 등 ‘사후비용 과다’



➔ 주요 차량 개통 전 상호 사전 협의와 협력 통해 **‘시행착오’ 줄이길**

# 「KTX 대차불안정」 원인 규명 및 대책

- 운행 중 기준이상의 上下左右 열차진동. 떨림 현상 ‘대차불안정-여전히 불안’
- ‘10년 155회, ‘11년 1,647회, ‘12년 2,253회로 15배 급증. 지난 5년간 5,277회
- **공사 주장**, 경부고속철 일정구간의 ‘레일 기술(노반) 문제’ 로 발생 추정
- **공단 주장**, ‘공사로 부터 협조 요구 받은 바 없고, 앞으로 챙겨볼 수도’
- 현재 대책, ‘비상신호시 270km 감속’, ‘정상전환 프로그램’ 설치



➔ 대차불안정 발생의 근본 원인 규명, ‘못하나? 안하나?’

# 「死傷사고 경험 철도기관사」 후생·복지 관리 ‘부실’

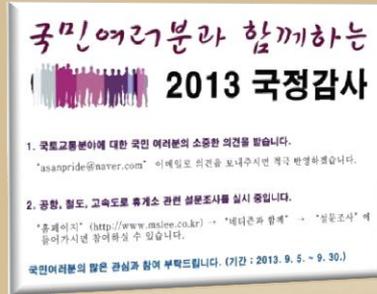
- 지난 5년간 ‘사상사고 경험’ 철도기관사 622명, 年 평균 124명 ‘사고목격’
- 선로 자살사고 등 직접 목격時 엄청난 심리적 충격 - ‘휴가 3~5일 사용’
- 철도기관사 자살자 매년 발생, 公社 “필요시 정신과 진료 가능하도록 조치 중”



△최근 선로에 투신하여 자살한 지하철기관사가 평소 공황장애를 겪은 것으로 밝혀졌다.



➡ ‘사고목격’ 기관사에 대한 필수적인 정신적 치료와  
심리적 안정 위한 요양 프로그램 제도화 필요



- 설문조사 : 국회의원 이명수 홈페이지
- 설문기간 : 2013.9.5.~9.30. (26일간)
- 참여자 수 : 413명

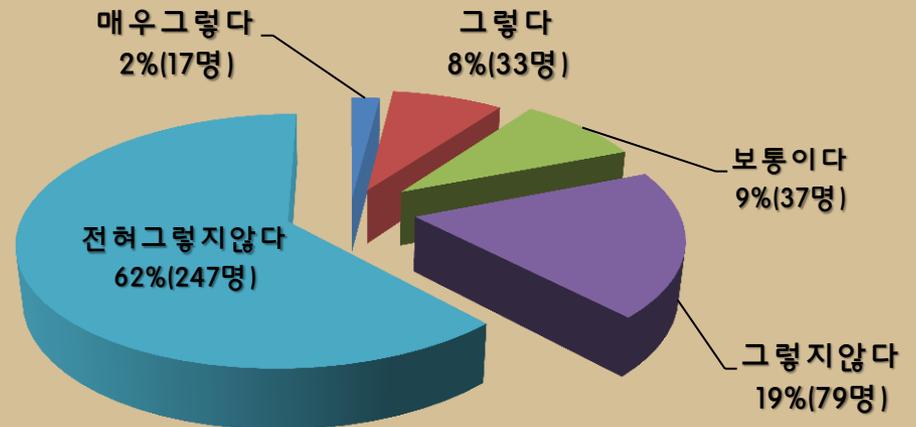
**Q. 열차 지연 보상 방법(할인권으로 보상)에 대해 잘 알고 있다**

- 3년간( '10~ '12) 「열차 지연 도착·출발」 2,868시간(172,070분)
- 3년간( '10~ '12) 「지연보상금」 21억, 「미보상금액」 6억(미보상률 29.3%)

〈지연보상기준〉

KTX/ITX-청춘 : 20분 이상

새마을/무궁화/누리로/통근열차 : 40분 이상



# 국민여론조사 - 홈페이지 內 지연보상 알림 미흡

홈페이지는 지연보상 알림 미흡, 승차권(티켓, 영수증)에는 명시조차 없음



**<지연 보상 안내>**

코레일 홈페이지  
<http://www.korail.com/>

▽

승차권 예매

▽

승차권 예약

▽

열차지연 · 운행중지

# 철도공단, 철도부지 행복주택 건설 및 점용료

- 행복주택 시범지구 중 철도부지 활용, 서울 오류·가좌·경기 고잔 등 3곳
- 국토부, “기 철도부지 활용 아파트 건설지역, 소음진동 불만 적은 편”
- 향후 철도역 42개소·차량기지 5개소·유희부지 7개소 등 총 55개소 예정
- 문제는 관련 인·허가 기간 21개월, 국유(철도)시설 점용료 산정 등 숙제



□ 홍콩 Tsing Yi (상부개발, 선로)

- 준공: 1998년
- 용도: 상업, 주거시설



□ 일본 니시다이 (상부, 차량기지)

- 준공: 1979년
- 용도: 초등학교, 공원, 주택 등



□ 독일 쾰른 (폐선부지개발)

- 준공: 1989년
- 용도: 첨단영상산업 및 주거단지

**➔ 빈곤층 주거안정 위한 행복주택 건설, 적극 협조 필요**

# 철도공단, 잦은 설계변경 및 공사비 증액 실태

- 현재 공사 중인 113개 공구에서 **설계변경 457회, 공사비 증액만도 1.6조원**
- 정의선 용산~문산 복선전철 2,3공구 경우, 증액분이 최초 사업비를 초과
- 동일 공구 15회 내외 설계변경만도 29곳이나, 공사 장기 연장 원인도 제공



최초 사업비

**13조  
6천 억원**



변경 사업비

**15조  
3천 억원**



증액분

**1조  
6천 억원**

➔ 국민혈세 낭비하는 ‘관행화된 설계변경’ 감소 위해  
**新설계VE(Value Engineering)기법 확대 필요**

# 철도공단, 공사현장 '짚은 인명사고'

- 최근 5년간 안전사고 총 89건 발생, 사망 54명 · 부상 51명 '안전불감증'
- 공사관리관의 '비전문성, 현장파악 미흡 등 소극적 감독' 도 문제
- 사망사고의 주 원인은 작업 중 추락, 기계에 의한 협착, 감전, 낙하 등



**공사관리관 등 안전관리 의식 및 책임 강화 필요**