

구의역 사고 후속조치 계획

구의역 사고를 계기로 드러난 지하철 안전 외주화 및 전적자 특혜 문제에 대한 해결방안으로 지하철 안전분야 직영전환 및 전적자 특혜 폐지 등에 대해 보고드립니다

1 현황 및 문제점

배경 및 현황

- 공기업 경영효율화 명분, 본사인력 규모 감축 중심으로 외주화 진행(2008년~)
 - 전체 1,824명을 민간위탁, 자회사 등 외주 방식으로 정규직 감축
 - ▶ 메트로 1,134명(전체의 11%), 도시철도공사 690명(전체의 10%)
 - 안전업무에 대한 외주화 : 7개 분야(메트로 5, 도철 2), 776명 대상
- 외주화 과정에서 퇴직자 682명 민간위탁사 및 자회사로 이직
 - 현재 182명 근무중(메트로 136, 도시철도공사 46)

※ 서울 지하철 안전 분야 외주 및 전적자 현황

구 분	서울메트로(5개 분야)					도시철도공사(2개 분야)	
	PSD 유지보수	전동차 경정비	역 및 유실물센터	구내 운전	모터카 및 철도장비	전동차 정비	궤도 보수
위탁업체	(주)은성PSD	(주)프로 종합관리	과인 서브웨이(주)	(주)성보 세이프티	(주)고암	서울도시철도 엔지니어링(주)	
위탁종료	2016. 6. 30.	2016. 6. 30.	2016. 6. 30.	2016. 7. 31.	2016. 7. 31.	2017. 4. 30.	
인력/전적자 (776/182)	169/36	140/37	85/11	76/24	111/28	176	19
						※ 전적자 46명	

문제점

- (외주화 문제) 지하철 이용시민 안전위험 노출, 기술축적 및 전문성 확보 곤란, 원청과 외주용역사 간 소통채널 미흡 등 → PSD 등 안전사고 재발
- (전적자 문제) 전적자와 자체채용자간 불합리한 임금 격차, 무자격·부적격 전적자도 협약·확약상 배제 곤란 → 조직의 전문성 약화, 차별적 특혜 비난

2

개 선 방 안

1

지하철 안전분야 직영전환

□ 대상 분야 : 시민안전과 직결되는 핵심 안전 7개 업무분야

- 서울메트로(조건부 민간위탁) : PSD 유지보수 등 5개 분야
- 도시철도공사(자회사) : 도시철도 ENG 내 전동차 정비 등 2개 분야

□ 조직 형태 : 안전업무직 신설, 근무형태 개선 등

- 무기계약직 형태로 안전업무직 신설(PSD 유지보수, 전동차 경정비 등 안전업무 담당)하여 안전업무의 중요성 재확인 및 제도적 보장장치 마련
- 합리적 근무 형태 운영(2조2교대 → 3조2교대 등)으로 근로자 작업환경 개선
- 직영전환후 공사내 유사기능 사업소·센터 등에 배치하여 통합운영

□ 고용 방식 : 기술력 등 검증 통해 경력·기술 보유자 공개경쟁 채용

- 직접채용 대상 : 자체채용 근로자(총 576명) 중 60세 미만자 344명(60%)
※ 전적자, 무자격자, 근무태도 부적격자는 원칙적 고용 배제
- 직접채용 기준
 - ① 60세 미만(344명, 60%) ➔ 기술력과 경력보유자 **무기계약직** 형태 고용
 - ② 60세 이상(232명, 40%) ➔ 자격요건 등 충족자 **촉탁직** 형태 고용

□ 보수 설계 : 민간위탁에 비해 임금 인상, 처우개선

- 기존 민간위탁의 계약설계금액을 기준으로 하되, 회사이윤, 일반관리비 재원을 보수인상분으로 반영하여 처우개선
- 장기근무, 기술난이도, 책임정도 등에 따라 임금 인상되도록 호봉 등 보수설계
 - 연봉 기준 임금인상 : 10%(약 3백만원)~21%(약 7백만원) 되도록 설계

※ 조직체계 변경 후 양공사 자원 부담액 변화 : 현행 383억원 → 전환후 336억원

- 직영전환 후 10%이상의 보수 인상, 총비용은 12%(47억원) 절감
 - 이윤, 일반관리비, 부가세 등 위탁에 따른 간접비용 절감효과(57억원), 서울메트로 전적자 141명의 추가 인건비(약 32억원) 절감
- ➔ 절감액은 전문인력 보강, 처우개선 보강, 근무조건 개선, 시설보강에 재투입
- 장기적으로는 직영에 따른 소요 비용 증가가 예상되나, 안전 분야에 지속 투자필요
 - ※ 2026년(직영전환 10년 후) 자원 부담액(추정치) : 약 452억원

〈분야별 소요자원 현황〉

구 분	계	서울메트로					도시철도공사
		PSD	경정비	구내운전	역사관리	특수차	전도차 정비, 궤도보수
현 행	383억원	69억원	63억원	39억원	33억원	79억원	100억원
전 환 후	336억원	57억원	57억원	34억원	30억원	57억원	101억원

직영 전환 과도기 긴급조치

① 은성 PSD

- (기본원칙) 전자관리소 직원(131명 예정) 투입, 비상상황 해소시까지 유지관리 업무에 공백이 발생하지 않도록 조치
 - ※ 보완사항 : 은성PSD 등 보완인력(최대 80명) 확보시, 전자관리소 직원은 본연의 업무에 복귀할 수 있도록 조치
- (운영방법) 6개 전자관리소별 책임역 지정 및 인력배정, 관리소장 책임관리
- (추진일정) 메트로 직원 교육 및 신규직원 채용, 투입(6~7월), 직영전환(8.1)

② 서울메트로 : 경정비, 차량기지 구내운전, 특수차, 역사운영

- 직영전환시까지 기존 민간위탁 계약 연장
 - ※ 직영전환 과도기 : 경정비(7.1~9.30, 3개월), 구내운전(8.1~12.30, 5개월), 특수차(8.1~9.30, 2개월), 역사관리(7.1~8.30, 2개월),

③ 도시철도공사 : 전동차 정비, 궤도보수

- 직영전환시(9.1)까지 기존 자회사 체제로 운영

2 유진메트로컴 협약 재구조화 추진

현황 및 문제점

- (현황) 메트로와 유진메트로컴간 설치·운영 협약 체결('04년, '06년), 24개 주요 역사(강남역, 서울역, 잠심역 등)에 PSD 설치 관리하고 광고게재로 수익창출

구 분	1차 사업	2차 사업
사업대상	2호선 12개 역사 (사당, 교대, 강남, 신도림 등)	1~4호선 12개 역사 (서울역, 잠실, 양재, 명동역 등)
운영기간	'06.2월~'28.2월(22년)	'09.11월~'24.6월(16년7개월)
사업비(879억원)	428억원	451억원
제시 수익률	9.14%	9.09%

- (문제점) PSD 시설의 안전성 확보수단 미흡, 민간사업자의 초과수익 공유 또는 환수장치 미흡, 선정과정의 특혜의혹(업무상 배임 등) 논란 등

개선방안 : 사업 전면 재구조화

① PSD 안전관리 강화

- 서울메트로가 시설과 인력 직접관리(민자사업자는 인건비와 관리비용 부담)

② 협약 구조 전면개선

- 과도한 수익률 하향 조정(현행 9%수준 → 조정 4~6% 수준)
- 대화를 통한 후순위채 폐지, 수익금 공유조항 및 관리·감독 조항 신설

③ 특혜의혹, 업무상 배임 등 문제 : 경찰 수사 및 감사 결과 토대로 조치

추진일정

- 공식 협상 개시('16.6.15), 사업 재구조화 추진 TF 구성·운영('16.6~)

3

전적자 특혜 전면 폐지 및 완전 퇴출

□ 메트로 퇴직자 특혜 조항 즉시 전면 폐지

- 현재 진행중인 3개 민간위탁용역 공고 중단('16.6.5)
 - 전적자 관련 특혜 조항 삭제 후 보완된 내용으로 재공고 등 조치
 - ※ 3개 업체 : 파인서브웨이(역 및 유실물센터), 성보세이프티(구내운전), 고암(특수차)
- 모든 위수탁 계약에 조건부(전적자 특혜) 내용 삭제('16.6월)
 - 계약특수조건, 과업지시서, 공고문 등에 전적자 특혜와 관련 있는 조항(정년보장, 채용인원, 임금수준, 복지수준 등) 삭제
 - 민간위탁 분야 신규 계약시 전적자 특혜 조건부 내용 포함된 계약 전면 폐지
- 향후 임금피크제 도입 등 조직 및 인력운영 개선시에도 전적자 특혜 배제

□ 현재 재직중인 전적자 완전 퇴출

❖ ① 전적자 퇴출(직영전환 후 직고용 배제) 추진과 ② 퇴출 이행후 기존 확약·협약에 따른 별도 조치 시행의 투트랙 전략으로 접근

○ 조치 방안

① 60세 미만자(73명) : 재고용 배제

② 60세 이상자(109명) : 원칙적으로 축탁직 고용도 배제

※ 예외적으로 해당 분야에 채용절차를 거쳤음에도 적격자가 확보되지 못한 경우 안전상 기능유지를 위해 자체 채용자와 동일 조건으로 한시채용 검토

○ 재고용 배제에 따른 후속조치

- 확약 및 협약상 복직, 보수, 고용보장 등 규정에 대한 법적 다툼 등이 예상되므로
- 정밀한 법률적 검토를 거쳐 전적자별 다양한 여건·근무실적·자격 등 고려하여 별도 조치