

## 여섯 번째 이야기: 지하철 기관사

/ 허영구 전 민주노총 수석부위원장

### 1. 지하철 기관사의 죽음

금년 4월 초 서울도시철도공사(5·6·7·8호선) 소속 한 기관사가 목숨을 끊었다. 2003년 이후 9명의 기관사가 그렇게 유명을 달리했다. 지금까지 서울메트로 2명, 부산과 인천 지하철에서 각각 1명의 기관사가 목숨을 끊은 것도 안타깝고 슬픈 일인데, 서울도시철도 기관사들은 더 심각한 상황이다. 기관사들은 일반인들보다 우울증과 공황장애에 더 많이 시달린다. 지하철 기관사들은 잿빛 지하 터널을 달려야 한다. 서울도시철도 5·6·7·8호선은 유일하게 전 구간이 지하 터널이다. 당연히 더 열악한 조건이다.

2014년 현재 전국 9대 도시 지하철 총연장 길이는 615km, 하루 운행횟수 8,428회인데, 서울메트로(1·2·3·4호선)와 서울도시철도공사가 하루 전체 수송 인원 900만 명 중 80% 정도를 담당한다. 서울시 수송 분담률의 36.5%를 지하철이 담당한다. 지하 공간에서의 장시간 근무, 1인 승무, 시간에 대한 강박관념, 불규칙한 근무 형태, 승객 안전에 대한 긴장감, 과중한 사고 부담감 등으로 우울증과 공황장애에 매우 많이 시달린다. 서울도시철도와 부산지하철 사례를 통해 기관사들의 노동시간을 둘러싼 문제들을 살펴보기로 한다.

## 2. 서울도시철도공사

### 1) 불규칙한 근무

지하철 업무는 승무, 역무, 차량, 전기, 행정 등으로 분류되는데, 기관사의 업무는 승객이 탄 기차를 타고 직접 운전하는 ‘승무’다. 1번에서 80번까지 다이아(Dia: 교번 및 근무표)가 짜여 있는데, 개인별로 근무시간이 모두 다르다. 이를 ‘교번근무’라 한다. 365일 중 휴일은 96일이다.

예를 들면 ‘주간-야간-비번-휴무-주간-주간-야간-비번-휴무’ 형태다. 상황에 따라 변화가 있을 수는 있지만 연간 96일의 휴무일은 변동이 없다. 근무시간은 주간 60%, 야간 40%다. 월 실근무일은 16~17일이지만, 야간의 경우 퇴근하는 날은 ‘비번’이므로 월 평

균 근무일은 22.4일이다.

하루 평균 운전 시간은 4.7시간이지만 하루 근무시간은 10시간 내외다. 운전 전에 준비 시간이 있고, 차량의 입고와 출고 시간이 있다. 차량 기지로 이동하는 수단은 승용차 또는 동료가 운전하는 전동차다. 운전 중에는 고도의 집중력이 필요하기 때문에 운전 시간 중간에 심신의 피로를 회복할 휴게시간이 필요하다.

6호선의 경우를 보자. 지하 거리는 왕복 63.6km다. 기관사들의 출근 시간은 새벽부터 오전 11시까지 다르다. 오전7시 출발하는 열차의 경우 30분 전에 도착해 근무 기록을 관리하는 사내 전산망에 들어가 출근부에 사인하고 컴퓨터 내에서 1일 교육을 이수한다. 건강 상태를 점검하는데, 주로 음주운전 측정기로 음주 여부를 체크한다. 관리자가 탑승 여부를 판단한다.

통과되면 승무사무소에서 교대하거나, 차량 기지에 가서 차량을 출고한 후 1시간 후에 운행한다. 6호선에는 모두 38개 역이 있다. 봉화산역에서 출발해 한 바퀴 도는 데 2시간 13분 걸린다. 오전 7시 출발하여 2시간 30분 운행한 후 9시 30분이 되면, 교대하고 3시간 휴식을 취한다. 점심시간이 포함된다. 그리고 12시 30분부터 오후 3시 30분까지 운행한다.

1일 최대 운전 시간은 4시간이다. 총 128km를 운전한다. 이 경우, 조기 출근하고 조기 퇴근한다. 하루 2회 탑승하지만 3회 탈 경우도 있다. 5, 7호선의 경우 50%는 3회 탑승이다. 그러나 운전 시간은 똑같다. 그런데 하루 3회의 경우, 교대를 위해 타고 내리는 횟수도 많아

저 시간이 연장되고 피로도도 높다.

일반적인 노동자들의 출퇴근 시간은 오전 9시에서 저녁시간 전 후다. 그러나 지하철 기관사들은 개인별로 출퇴근이 불규칙하고 월 별 출근 역시 그러하다. '불규칙의 연속'이다. 따라서 시간의 강박을 받는다. 시계나 휴대폰을 들여다보는 것은 필수다. 집에서 쉬는 날에 도 출근하는 날과 시간을 항상 체크해야 한다.

## 2) 열악한 근무환경

야간 근무 때는 차량 기지에서 잠을 자면서 휴식을 취하는데, 2 명이 함께 잘 경우 각자의 근무시간이 다르면 수면 장애가 발생한다. 아직 일본처럼 '1인 1침실' 여건은 마련되어 있지 않다. 말하자면 모텔 개념의 숙소와는 거리가 멀다.

운전실 내부 환경도 열악하다. 공간이 좁다. 목 받침이 없는 간이 의자에 앉아서 운전한다. 관광버스 기사 옆 보조석 같은 의자다. 줄 음 예방을 위해 차량을 설계할 때부터 그렇게 만들었다고 한다. 그러나 2호선이나 분당선의 경우 의자에 목 받침이 있다. 근무환경이 나 빠 근골격계 질환, 목·허리디스크 등을 앓아 건강이 악화된다. 호주의 지하철은 운전석 공간이 넓다고 한다. 버스 의자처럼 하려면 운전 공간을 넓게 설계해야 한다.

서울메트로(1~4호선)의 경우 '지하 + 지상'을 운행하지만 도시 철도공사(5~8호선)의 경우 지하만 운행하기 때문에 환경이 더 나쁘

다. 지상을 달릴 때는 공기 순환을 할 수 있으나 지하 구간에서는 불가능하다. 스크린도어가 없을 때는 승강장으로 들어오면서 환기가 가능했지만, 스크린도어 때문에 그것도 어렵게 됐다.

터널 내에서는 공기 질이 나빠 문을 열 수 없다. 승강장에 도착하면 문을 열 수 있지만 스크린도어 때문에 예전 같지 않다. 일본의 경우는 절반형 스크린도어를 설치해 그런 문제를 어느 정도 해소하고 있다. 우리처럼 밀폐형은 승강장 온도를 유지한다는 장점은 있으나 기관사 건강에는 문제가 있는 구조라 할 수 있다.

기관사는 운전에만 집중해야 한다. 그러나 1인 승무 상태에서는 여러 가지 상황을 책임져야 한다. 승객의 응급조치나 스크린도어 고장 등에도 대처해야 한다. 최근 2호선 구의역에서 고장난 스크린도어 정비 과정에서 한 노동자가 목숨을 잃는 안타까운 사고가 발생했다. 1~4호선보다 5~8호선이 스크린도어 시스템이 상대적으로 안전하다고 알려져 있지만, 오작동이 발생하는 경우가 있다. 납품 비리와 연관된 경우라고 한다.

스크린도어와 전동차 문이 반드시 일치해야 문이 열리기 때문에 신경을 써야 하고 오작동 시 기관사는 큰 스트레스를 받는다. 스크린도어는 전동차가 도착하면 자동으로 열리지만, 출발할 때는 기관사가 작동한다. 반자동이라 할 수 있다. 스크린도어는 사고 예방과 안전을 위해 꼭 필요하다. 스크린도어가 없으면 승강장에 진입할 때 승객의 상태를 주시해야 한다. 그런 긴장감은 감소했다. 반면에 스크린도어가 없을 때는 지하 구간을 지나 승강장에 진입할 때만이라도 넓

고 환한 시야가 확보되었지만, 스크린도어 설치 후에는 승강장도 터널 구간이 되는 효과를 가져왔다.

지하철 7호선은 2호선 다음으로 혼잡도가 높다. 따라서 제 시간에 맞게 운전하지 못한다. 그럴 경우 스크린도어를 수동으로 작동해야 한다. 특히 출근 시간인 ‘러시아워’에는 전동차 간 간격이 좁아지면 수동으로 작동해야 한다.

### 3) 1인 승무

1~4호선은 2인 승무지만 5~8호선은 1인 승무다. ‘차장’은 별도의 직종이다. 기관사 1인이 차장 업무까지 하는 것은 과중하다. 차장이 안내 방송, 민원 서비스, 출입문 감시 등을 담당해야 한다. 그러나 1인 승무의 경우 기관사가 모두 책임진다. 실내 냉난방의 경우, 승객에 따라 ‘덥다’, ‘춥다’며 대책을 요구한다. 승객이 싸우거나 쓰러져자는 경우, 잡상인을 퇴거해야 하는 경우 등 여러 가지 문제에 대해 대처해야 한다.

수도권이 아닌 곳의 지하철은 지역적 조건도 있지만 건설비 절감을 위해 ‘지상 + 지하’ 구간으로 건설했다. 전동차 차량도 4~6칸이고 승객도 서울보다 적다. 반면 서울은 6량인 8호선을 제외하고는 8량이고 승객도 많다. 그만큼 기관사가 신경 쓸 일이 많고 업무가 늘어난다.

가끔 기관사가 안내 방송을 통해 ‘날씨’ 등 승객을 위해 서비스

를 하고 있는데, 서비스를 받는 입장에서는 좋을지 모르지만 안전에는 도움이 되지 않는다. 기관사의 업무와 차장 업무는 엄연히 다르다. 차장으로 경력을 쌓다가 시험을 거쳐 기관사가 되는 경우도 있다. 일본은 '역무원→차장→기관사'로 직종을 전환하는 경우도 있다고 한다.

전동차의 속도는 5~7호선의 경우 시속 60km, 8호선은 50km다. 시야가 트인 곳에서보다 좁은 터널에서는 속도감이 더 느껴진다. 승강장 정지 시간이 있기 때문에 총 연장 거리 대비 운행 시간을 나누면 평균 시속 35~40km다. 지하 터널에는 20m마다 형광등이 설치되어 있다. 지하 터널을 달리는 기관사 눈에 들어오는 것은 창백한 형광등이 비치는 회색 시멘트벽과 두 줄기 검은 선로다. 몇 년 전에는 전기를 절약한답시고 형광등 절반을 끈 적도 있다.

고속도로에서도 3시간 운전은 힘들다. 그러나 완전 터널 내에서 장시간 운전은 더 힘들다. 막장이라 불리는 탄광 노동자들에 비교할 순 없지만 공간적 측면에서는 비슷하다. 이런 환경에서 1인 승무는 매우 위험하다. 실제 운전 중 기관사의 공황장애 발작이 일어나 전동차를 멈추고 병원으로 후송된 적도 있다고 한다.

전 구간을 지하로만 건설한 것은 지하에서만 일해야 하는 노동자들은 전혀 고려하지 않은 것이다. 거기다가 매우 업무가 과중하고 위험이 높은 1인 승무제를 채택했다. 2인 승무제를 요구하며 서울 지하철 시청역 구내에서 농성 중인 기관사들은 러시아워 시간에는 스크린도어를 수동으로 작동해야 하는 7호선부터라도 즉각 2인 승무제

를 실시해야 한다고 주장했다.

1994년 도시철도공사가 설립됐다. 당시에는 서울지하철 노조가 강했으므로 정권과 서울시가 노조를 약화시키고 별도 회사를 설립해 경쟁시키려고 했다. 최근 서울시가 불필요한 낭비를 없애고 안전 강화와 효율적 운영을 목적으로 추진해 온 통합 계획에 대해 두 노조가 찬반 투표를 실시했는데, 도시철도공사는 찬성했지만 서울메트로는 반대가 많아 무산됐다. 물론 서울지하철 노조가 통합 자체를 반대한 것은 아니고 제도 보완 등 재논의 입장이라고 한다.

‘동일 직급-동일 호봉-동일 임금’ 분위기에 따라 직종이 다른 기관사도 그런 기준에서 임금이 평준화됐다. 인터뷰에 응한 기관사들은 대우가 예전 같지 않다고 말한다. 노동강도는 세고 책임이 커졌다는 것이다. 업무에 대한 동기 부여가 부족하다고 한다. 그래서 전직이 늘어난다고 한다. 기관사의 근무환경이 개선되고 합당한 대우를 받으며 자긍심을 갖게 되는 것은 노동자들의 권리뿐만 아니라 승객의 안전과 공공 자산을 지키는 일이기도 하다.

### 3. 부산교통공사

지난 4월 7일 부산지하철에서 22년 동안 일해 온 한 기관사가 공황장애에 시달리다 자결을 시도했고 4월 13일 유명을 달리했다. 노조는 4월 14일 본사 로비에 분향소를 설치했으나 사측과 공권력이 4일 만에 강제로 철거했다. 노조는 4월 19일부터 시청역 구내에서 농성에



돌입했다.

“기관사들이 위험합니다”라는 유인물에는 ‘지하철노동자의 안전은 곧 승객의 안전’이라는 내용이 담겨 있다. 1,000명이 넘는 승객을 태우고 다니는 기관사가 과도한 심적 우울증과 공황장애를 앓고 있다면 위험한 일이다. 터널이라는 폐쇄된 공간에서 혼자서 근무해야 하는 기관사들이 위험에 노출되고 있다면 개인의 문제로 간주할 수 없다. 기관사가 불안하면 열차가 불안하고 그 다음에는 승객 안전이 위협을 당한다.

부산지하철 기관사의 근무시간을 살펴보자. 1주일 40시간 근무를 기준으로 1일차 오전 6시 출근-오후 3시 퇴근, 2일차 오전 8시 출근-오후 퇴근, 3일차 낮 12시 출근-밤 10시 퇴근, 4일차 저녁 7시 이후 출근-다음날 아침 퇴근, 5일차 비번, 6일차 휴무, 7일차부터 다시 같은 방식으로 근무한다. 한 달에 17~18일 근무하고, 비번까지 포함하면 월 24일 근무하는 셈이다.

하루 근무시간 10시간 중 운전 5시간(넘을 때도 간혹 있음), 휴식 및 대기 3시간, 점검 등 2시간이다. 한 달 18일 180시간을 근무한다. 운전 시간은 왕복(62분 + 62분) + 회차 등(26분)으로 2시간 30분이고, 이후 3시간 휴식한다. 고도의 집중력을 요하기 때문에 반드시 휴식이 필요하다. 하루 운전 시간은 5시간이다.

1호선(노포-신평)은 지상 8개, 지하 26개 총 34개 역이 있는데 편도 62분 걸린다. 문을 열고 닫는 데 20~30초 정도 걸린다. 2호선(장산-양산)은 43개 역 중 지상 구간에 5개가 있고, 3호선(수영-대저)

은 17개 역 중 지상에 4개 역이 있다. 1, 2, 3호선 총 95개 역 중 78개 (82%)가 지하 구간이다. 2호선은 지하 구간이 길어 지하 38개 역을 통과하는 데 각각 2분 20초 정도 걸리면 왕복 2시간 반이 넘는다(84분+84분).

생리 현상도 문제지만, 어두운 터널 구간을 운전하다 갑자기 승강장의 밝은 빛이 나타나는 상황에 지속적으로 부딪혀야 한다. 4호선은 대구지하철 3호선과 마찬가지로 경전철이며 무인 운행이다. 기관사가 없이 운행한다. 무인 운전하는 판에 2인 승무 요구를 관철하는 것이 버거운 것이 사실이다.

스크린도어 문제는 부산지하철도 예외가 아니다. 전동차를 정확하게 정차하지 못하면 기관사가 징계를 받는다. 그러나 출입문의 오류가 많이 발생한다. 2014년에는 감사실과 안전관리실로부터 2건의 징계가 있었는데, 2015년에는 8건, 2016에는 1분기에만도 4건이 발생하는 등 징계도 늘어난다.

부산지하철은 1998년까지 2인 승무였다. 그 이전까지는 제일 앞 칸에서 기관사는 운전만 했고 제일 뒤 칸에서 근무하는 차장이 출입문 개폐 등 여타 업무를 담당했다. 하루에 전동차 출입문이 130회 열리고 닫히면 한 달 2,340회, 1년이면 2만 8천회에 달한다. 그 모든 책임을 운전에만 집중해야 할 기관사가 떠맡아야 한다. 1인 승무이기 때문이다.

2006년 부산 기관사 건강 실태조사(그 이후에는 없었음)를 보면 일반인보다 공황장애는 7배, 우울증은 2배 더 많은 것으로 나타났다.

불면증 71%, 불안 증상 21.9%, 우울 증상 15.7%, 수면을 위한 약(술) 복용 32%, 운행 중 굶음 42.3%, 만성 소화불량 58%로 나타났다. 20년 경력의 한 기관사는 면허 박탈을 우려해 다른 사람을 통해 처방을 받아 수면제를 복용했다고 한다. 드러나지 않는 위험이 쌓이고 있다. 부산지하철노조 농성장의 외침이다. “기관사들이 병들어 갑니다. 기관사가 건강해야 시민이 안전합니다. 시민여러분, 제2 죽음을 막아주세요!”

#### 4.2인 승무제 실시해야

“인간의 신체 사이클은 자의적으로 조절불가능한데, 기관사들은 지금 지하 터널 근무현장에서 숨 막힐 것 같은 상황”을 호소하고 있다. 공황장애로 인한 기관사들의 연이은 죽음이 말하고 있듯이 적신호를 넘어 문제가 폭발 직전에 있다.

정상적인 사회라면 공공기관의 노동자들이 왜 스스로 목숨을 끊을 수밖에 없는지 현실을 파악하고 대책을 수립해야 한다. 기관사들의 우울증과 공황장애는 당사자만의 문제가 아니다. 수많은 승객의 안전과도 직결되는 문제다.

2004년 서울도시철도 6호선 한 기관사가 운행 도중 ‘갑자기 혈압 상승과 구토증세, 열차에서 뛰어내리고 싶은 충동’을 느껴, 병원에서 ‘실질적인 위협대상이 없는 데도 공포감을 느끼는 정신발작적증세’라는 공황장애 진단을 받았고 근로복지공단이 산재 신청을 받아들여

공식적으로 공황장애직업병으로 인정했다.

그러나 그 이후에도 공황장애로 인한 기관사 자살이 이어졌지만 산재 처리는 케이스별로 이뤄졌다. 철도공사 소속의 기관사는 2003년 한 시민이 자신이 운행하던 기관차에 직접 뛰어들어 사망한 뒤 2009년부터 외상후스트레스장애와 우울증 치료를 받다가 2012년 자살했다. 근로복지공단은 산재로 인정하지 않았으나, 2016년 6월 서울 행정법원이 자살을 사상 사고로 인한 업무상 재해로 인정했다.

공황장애를 산재로 인정받는 것도 어렵다. 더 큰 문제는 공황장애를 낳는 노동환경 자체에 있다. 전 구간 지하 운행과 1인 승무제를 강제하고 있는 도시철도공사에서 공황장애로 인한 기관사의 죽음이 늘어난 것은 단순히 사건별로 산재 여부나 따지고 있을 상황이 아님을 보여 준다.

지난 시기 정권은 노동자들의 단결을 우려해 서울에 별도의 지하철 회사를 만들었다. 그리고 억압적 노무관리, 낙하산과 납품 비리, 신자유주의 정책의 일환으로 공기업 민영화 전 단계인 외주화, 효율적 경영을 앞세운 1인 승무제 등을 강제했다.

이윤(돈)보다 안전이다. 안전은 곧 생명이다. 그러나 세월호 참사 이후 변한 것은 없다. (정부 공식 통계로) 매년 2천 명이 넘는 노동자가 산업재해로 죽는다. 이보다 더한 노동과 자본의 계급전쟁터가 어디 있는가? 현실은 안전(생명)보다 이윤(돈)이다. 그것이 자본주의체제의 본질이다.

제도적으로 해결해야 할 과제가 산적해 있다. 보수 진영 내 정치

구도가 '여소 야대'로 바뀌었지만, 대형 사고가 터지기 전에는 이슈 조차 되지 않는다. 그러니 문제가 해결되기는 요원하다. 당사자들은 물론이고 전체 노동운동의 정책, 연대, 투쟁의 새로운 전략이 필요하다. **■ 조파**