

안전은 사람 수만큼 만들어진다

이은수 회원, 직업환경의학과 전문의

필자는 직업환경의학과 전문의로서 그동안 다양한 산업현장을 방문해 왔다. 조선소, 건설현장, 제조업 공장 등에서 노동자들의 건강 문제를 살펴보면서 늘 느끼는 것은 산업안전의 출발점은 결국 ‘사람’이라는 점이다. 아무리 훌륭한 안전장비와 매뉴얼이 있어도 그것을 실행할 사람이 부족하면 안전은 유지될 수 없다. 최근 「부산지하철 안전인력 확보 및 공공성 강화전략 연구」에 참여하면서, 이러한 사실을 다시 한 번 확인할 수 있었다. 이번 연구에서는 부산교통공사의 기술·차량·승무·역무지부 노동자들을 대상으로 총 36회의 초점집단면접(FGI)을 진행하였으며, 현장에서 일하는 노동자들의 생생한 목소리를 들을 수 있었다.

단순히 운이 좋아 사고를 면한 게 아니다

부산 시민의 하루는 지하철과 함께 시작되고 끝난다. 출근길 직장인, 학교에 가는 학생, 병원을 찾는 노인, 관광객까지 하루 평균 87만 명이 부산도시철도를 이용한다. 많은 시민들에게 지하철은 가장 안전하고 정확한 교통수단으로 인식되어 있다. 그러나 FGI 과정에서 만난 노동자들은 조금 다른 이야기를 들려주었다. 그들에게 지하철은 점점 더 적은 인력으로 버텨내야 하는 공간이었고, 안전은 개개인의 헌신에 의존해 유지되고 있었다. 직종은 달랐지만 공통적으로 “인력이 부족하다”, “매뉴얼을 지키기 어렵다”, “사고가 나지 않은 것이 다행이다”라는 이야기가 반복되었다. 현장의 노동자들은 현재의 인력 운영 체계가 안전 확보를 기준으로 설계되지 않았고, 비용 절감을 우선한 결과라고 진단하였다.

특히 이번 FGI에서 반복적으로 확인된 것은 ‘정원’과 ‘실제 가동인력’의 차이였다. 조직도상 정원은 충원되어 있는 것처럼 보이지만 육아휴직, 병가, 교육훈련, 장기결원 등을 제

외하면 실제 현장에서 업무를 수행하는 인력은 크게 감소한다. 이러한 구조에서는 결원이 발생할수록 남아 있는 노동자들의 업무 부담이 증가하고, 결국 피로와 건강 악화가 다시 안전 문제로 이어지는 악순환이 반복될 수밖에 없다.

특히 주목한 부분은 인력 부족이 단순한 업무량 증가를 넘어 노동자의 건강 문제로 이어지고 있다는 점이었다. 연구 결과에 따르면, 부산지하철 노동자의 절반 이상이 수면장애와 만성피로를 경험하고 있었으며, 안전인력이 부족하다고 느끼는 노동자일수록 건강 문제의 발생 비율이 더욱 높았다. 수면장애는 59.2%, 만성피로 및 무기력증은 57.6%에 달하였고, 안전인력이 부족하다고 응답한 집단에서는 그 비율이 더욱 높게 나타났다. 심지어 FGI 과정에서 만난 노동자 중에서는 과도한 업무량으로 인한 스트레스로 우울증과 공황장애와 같은 정신질환을 호소하기도 하였다.

교대근무가 일상인 부산지하철 노동자들에게서 수면장애와 만성피로는 단순히 개인의 컨디션 문제로 치부할 수 없다. 충분한 휴식이 보장되지 못하고 업무 부담이 지속될 경우 판단력 저하, 집중력 감소, 반응시간 지연으로 이어지며 결국 안전사고 위험을 증가시키기 때문이다. 실제로 수면 부족 상태가 음주 상태에 버금가는 인지기능 저하를 초래할 수 있다는 사실은 잘 알려져 있다. 연구 결과, 최근 1년간 아차 사고를 경험했다고 응답한 노동자가 60%를 넘었으며, 인력이 매우 부족하다고 응답한 집단에서는 그 비율이 80%를 초과하였다. 이는 노동자 건강과 시민 안전이 결코 별개의 문제가 아님을 보여준다.

산업안전보건 분야에서는 흔히 하인리히 법칙을 이야기한다. 하나의 중대사고 뒤에는 수십 건의 경미한 사고와 수백 건의 아차 사고가 존재한다. 운이 좋아 사고로 이어지지 않았다고 안도해서는 안 된다. 아차 사고는 미래의 중대사고를 예고하는 경고 신호다. 시민들은 사고가 발생했을 때 비로소 위험을 인식하지만, 현장의 노동자들은 이미 오래전부터 그 위험을 체감하고 있었던 셈이다.

안전업무의 공백으로 드러나는 고질적인 인력 부족

FGI 과정에서 만난 한 역무 노동자는 “역사에 혼자 남아 근무할 때가 가장 두렵다”고 이야기했다. 취객 민원, 응급환자 발생, 화재나 승강장 사고는 언제든 발생할 수 있지만 실제 현장에서는 최소 인력으로 역사를 운영하는 경우가 많다는 것이다. 또 다른 노동자는 “역무원은 단순히 창구 업무만 하는 것이 아니라 안전관리와 시설 점검, 각종 민원 대응, 사고 초동조치까지 모두 맡고 있다”고 설명하였다. 인력이 부족할수록 안전 업무는 뒤로 밀리고 당장의 운영 업무를 처리하는 데 급급해질 수밖에 없다는 것이다.

다른 분야에서도 비슷한 이야기가 이어졌다. 기관사들은 정시은행 압박과 인력 부족 속에서 높은 긴장 상태를 유지하고 있었고, 차량과 기술 분야 노동자들은 예방 정비보다 고장 대응 중심으로 업무가 이뤄지고 있다고 호소하였다. 특히 차량 분야 노동자들은 숙련인력 양성에 오랜 시간이 필요하기 때문에 단순히 정원만 채운다고 문제가 해결되는 것이 아니라고 지적하였다. 신규 인력이 현장에 완전히 적응하기까지 수년의 시간이 필요하다는 것이다.



▲ 2026.4.30. '부산지하철 안전인력 충원 및 공공성 강화전략 연구' 중간보고회 모습. 사진 : 부산지하철노동조합

이러한 문제는 단순히 노동자 개인의 어려움에 그치지 않는다. 실제로 서울교통공사 신당역 여성 노동자 살해 사건 이후 최소 인력 운영의 위험성은 사회적으로 널리 알려진 바 있다. 당시에 개인의 문제가 아니라 안전 시스템과 인력 운영 체계의 문제라는 지적이 제기되었다. 안전은 특정 노동자의 책임감이나 희생으로 유지되는 것이 아니라 충분한 인력과 적절한 시스템을 통해 확보되어야 한다.

시민 안전과 노동자 건강은 하나의 문제

우리는 흔히 지하철의 적자를 이야기한다. 그러나 도시철도는 본질적으로 공공서비스다. 응급실과 소방서의 인력을 경제성만으로 평가할 수 없듯이, 시민의 이동권과 안전을 책임지는 지하철 역시 비용의 관점으로 접근해서는 안 된다. 이번 연구에서 노동자들이 반복해서 강조한 것은 단순한 증원이 아니라 ‘안전인력 확보’였다. 그것은 시민의 생명과 안전을 지키기 위한 최소한의 기준이었다.

부산지하철 안전인력 확충은 노동조합만을 위한 요구가 아니다. 매일 지하철을 이용하는 수많은 부산 시민의 안전을 위한 투자이며, 도시가 감당해야 할 공공적 책임이다. 안전한 지하철을 만들기 위해서는 먼저 그곳에서 일하는 노동자들이 건강하게 일할 수 있어야 한다. 결국 시민의 안전과 노동자의 건강은 하나의 문제이며, 안전은 충분한 인력 위에서만 비로소 완성될 수 있다. 