자동차운수업의 노동시간단축

- 버스산업의 장시간노동 해결방안과 제도개선방안 -

김 성 희

한국노총 중앙연구원

전 사회적 노동시간단축과 주5일 근무제가 대세로 자리잡아가고 있는 가운데 자 동차운수업의 장시간노동을 해결하면서 대중교통의 바람직한 위상을 정착시키는 일이 시급한 과제로 제기되고 있다.

특히, 버스는 시민의 발이자 가장 친근하게 이용하는 대중교통수단이다. 가장 공 익적인 일을 감당하는 자동차운수업에 종사하는 노동자들은 누구보다 쾌적한 노동 환경과 노동조건을 제공받아야 한다.

그런데 현실은 그렇지 못한 실정이다. 하루 11시간이 넘는 장시간노동, 그러고도 생계 유지가 어려운 임금에다 체불임금, 게다가 승객의 안전 측면에서 볼 때 도저 히 있을 수 없는 발상인 임시계약직의 도입에 이르면 대중교통수단에 대한 합리적 인 정책이 과연 있는 것인지 의문스러울 지경이다.

자동차운수업의 경우 노동시간 관련법의 예외조항에 묶여 현행 노동시간관련 규 정으로부터 보호되지 못하고 있으며 전사회적 노동시간단축 추세로 인해 열악한 처지가 더욱 심화될 가능성이 높다. 무엇보다 현재의 장시간 노동도 법제도적 보호 망으로부터 벗어나 있는 점에 주목할 필요가 있다. 대중교통수단의 운행 주체에 대 한 이런 비인간적 노동조건은 노동자의 권리 보호 차원을 넘어 사회공익적 차원에 서도 결코 바람직하지 않을 것이다. 시민의 안전과 쾌적한 교통수단을 확보하기 위 해서는 운행주체인 노동자들에게 인간다운 생활을 보장하는 자동차운수업의 노동 시간단축이 절실하게 요청된다.

이 책은 전국자동차노동조합연맹의 강성천 위원장과 오맹근 정책기획국장, 박연 정 전 정책기획국장(현 노사정위원회 대외협력실장), 임석하 전 정책기획부장 등의 적극적인 지원과 협력을 통해 발간될 수 있었다.

이 연구서적이 자동차운수 노동자의 노동시간단축을 통해 노동자의 안전을 보호 하고 시민의 안전을 보장하는 논의를 확대해 나가는 데 기여하기를 바란다.

2002년 12월

한국노동조합총연맹 위 원 장 이 남 순

목 차

I. 들어가는 말 : 노동시간단축과 자동차운수업 ······
Ⅱ. 자동차운수업의 노동시간 특성
Ⅲ. 자동차운수업의 노동시간 실태 ···································
IV. 외국의 자동차운수업 노동시간 규정과 단축방안
V. 자동차운수업 노동시간단축 모델과 관련제도 개선방안 25 1. 자동차운수업 노동시간단축 방안 25 2. 관련제도 개선 사항 25
참고문헌 29
<부록> 유럽연합(EU) 및 일본의 자동차운수업 노동시간관련 규정

I. 들어가는 말: 노동시간단축과 자동차운수업

전사회적으로 노동시간단축의 흐름이 대세로 자리잡아가고 있다. 주5일 40시간 제로의 법 개정 여부와 상관없이 이런 경향은 한국사회의 거스를 수 없는 흐름으로 정착되고 있다.

주 5일 40시간제로의 법정시간단축 도입이 논의되는 시점에서 자동차운수업은 근로기준법의 근로시간 관련 규정 적용의 예외 업종에 포함되어 있다(근로기준법 58조: 연장근로·휴게시간의 적용특례 규정). 이로 인해 자동차운수업에서는 초장시간 노동이 일상화되어 있는 실정이다. 1일 8시간, 1주 44시간이라는 근로기준법의 노동시간 규정은 자동차운수업에서는 임금산정의 기준으로 우회적으로만 차용되는 기준일 뿐이다. 자동차운수업에 대한 특례 규정을 그대로 둔다면 전사회적 노동시간단축 경향으로 인해 자동차운수업에 종사하는 노동자들의 노동시간 측면에서 열악한 처지는 더욱 심화될 것이다.

아울러 자동차운수업의 업무 특성상 구속시간과 실제 운전시간의 차이가 발생 함에도 이와 관련된 아무런 규정이 없다. 이런 특성으로 인해 자동차운수업의 노 동시간을 합리적으로 규율할 별도의 법제도가 만들어 질 필요성이 제기된다. 서 구나 일본에서는 자동차운수업의 노동시간에 대해 별도의 규정을 두고 이런 특 성으로 인해 초래될 수 있는 장시간노동을 규제하는 체계를 갖추고 있다.

하지만 현행 우리 근로기준법에서는 일반적인 노동시간 규정을 적용하기 어려운 예외적 사항으로만 해석하고 적용 제외나 특례로서만 다루고 있을 뿐이다. 구속시간과 실제시간의 차이로 인해 평상근무를 특징으로 하는 일반적 노동시간 규정을 적용하기 어렵지만 별도의 제도적 규제가 없다면 초장시간노동을 일상화하는 기제로 활용되게 된다. 한국의 자동차운수업이 바로 이런 현실에 직면하고 있다.

안전성을 생명처럼 여겨야 할 대중교통수단에서 초장시간 노동은 매우 위험한 관행이며 정부나 사회적 주체가 모두 나서서 반드시 해결해야 할 선결과제일 것 이다. 노동시간 관련 규정의 적용에서 배제되어 있기 때문에 법정노동시간단축이 나 관련 조항의 적용도 현재 조건에서는 이루어지지 않을 가능성이 크다. 이 경우 노동시간 측면의 상대적 격차는 더욱 커지고 자동차운수업은 초장시간 노동의 대명사로 남게 될 것이다. 아울러 자동차운수업으로 취업 기피와 종사자들의사기 저하로 인해 대중교통수단으로서 위상 찾기는 더욱 어려워질 전망이다.

노동시간에 대한 적용 예외를 어떤 방식으로든 재검토하지 않고서는 이런 문제를 해결할 수 없는 상태이다. 운수업종을 노동시간 관련 제도의 적용에서 배제되어 있는 현실에 대한 노사정의 견해 차이가 나타나고 있다. 정부는 후속과제로서다루고자 하지만 확실한 개선의지를 보이지 않고 있다(<표 1> 참조).

<표 1> 운수업의 근로시간제도 적용 제외에 대한 입장비교

	노 동	경 영	정 부
운수업종 등 근로시 간 특례 대상으로 적 용 제외	특례 대상에서 운수 업 제외	운수업의 경영난 감안, 현행 특례조항 유지	운수업의 장시간 근로 개 선방안을 근로시간단축 관 런 후속 논의에서 지속적 으로 강구

한편 자동차운수업의 장시간노동은 저임금과 연계되어 있는 총체적으로 낮은 수준의 노동조건 문제와 중첩되어 있다. 자동차운수업의 임금 수준은 전 산업 평균의 85% 수준으로 임금은 상대적으로 낮고 업무에 따른 피로도나 위험도는 높은 편이다. 따라서 노동시간과 임금을 교환하는 식의 타협 등 현행 노동시간단축과 관련된 재계나 정부 일각의 시각은 상정조차 불가능한 조건이다.

한편 자동차운수업은 영세한 사업기반 하에서 재투자가 잘 이루어지지 않고 있는 등 사회적 변화에 맞는 경영구조의 변화가 잘 이루어지지 않은 편이다. 대중교통 등 사회적 서비스에 대한 국민의 관심 증대에 부응하기 위해서는 자동차운 수업의 재편 방침과 대중교통수단으로서의 위상을 설정하는 정부 정책이 매우 중요해지고 있는 시점이다. 아울러 쾌적한 교통서비스에 대한 기대를 충족하기 위해서는 국민의 안전과 생명을 담보로 하는 초장시간 저임금구조를 해결하는

방안을 찾아야 할 것이다.

자동차운수업의 노동시간과 관련한 별도의 규정이 마련되어 있는 서구의 사례와 일본 사례를 참조하여 우리 자동차운수업의 장시간노동을 해결하고 전사회적노동시간단축 추세에 맞춰 노동시간을 단축할 수 있는 방안을 마련해야 할 시점이다. ILO 지침이나 EU 지침 등은 자동차운수업의 노동시간이 갖는 사회적 중요성에 주목하고 있다. 점진적 노동시간단축을 실행했던 일본의 경험도 전혀 노동시간 관련 규정이 적용되지 않는 한국의 자동차운수업에는 중요한 교훈을 주고있다. 일본은 전사회적 노동시간단축과 보조를 맞추어 자동차운수업의 노동시간 규정을 사회적 기준과 조화시키기 위한 노력을 지속적으로 전개해 왔다.

전사회적 노동시간단축이 논의되는 시점은 자동차운수업의 초장시간 노동으로 인한 사회적 폐해와 종사자들의 고통을 해소할 좋은 기회이다. 자동차운수업의 노동시간단축 방안과 관련제도의 개선방안은 노동시간단축 국면에서 놓칠 수 없 는 사회적 과제이자, 대중교통수단으로서 자동차운수업의 위상을 확립하는 계기 가 될 수 있다.

이 책에서는 자동차운수업의 초장시간 노동 실태와 원인을 살펴보고 일본 사례와 유럽의 사례, 국제기준을 참조해 이를 해결하고 노동시간단축 추세에 호응할수 있는 제도적 방안을 제시한다. 아울러 자동차운수업의 초장시간 노동이 일상화되어 있는 것은 비단 노동시간 관련 법제도만의 문제가 아니라 정부의 교통정책과 밀접한 연관성이 있다. 자동차운수업의 구조적 문제를 해결할 수 있는 제도개선 방안에 대해서도 아울러 살펴본다.

Ⅱ. 자동차운수업의 노동시간 특성

이 장에서는 자동차운수업의 노동시간을 타산업과 비교하고 장시간노동의 원인을 살펴본다.

1. 초장시간 노동

자동차운수업의 노동시간 특성은 한마디로 초장시간 노동이라 정의할 수 있다. 2000년 말 기준으로 전산업 평균 월 노동시간은 204.7시간인데 반해 육상운송업은 225.2시간으로 20시간 이상 높다. 추산 자료이긴 하지만 자동차노동조합연맹(이하 자동차노련)에 속한 자동차운수업(시내, 시외, 고속, 전세 버스 등)의 노동시간은 280시간이다.1) 승객의 안전을 위협할 수 있고 교통사고 등 사회적 비용을 높이는 초장시간 노동이며 살인적 노동시간이다(<표 2> 참조).

<표 2> 자동차운수업의 상대적 장시간 노동

구 분	월 노동일수	월 총노동시간수	월 정상노동시간수	월 초과노동시간수
육상운송업	24.9	225.2	184.8	40.4
자동차운수업	24.0	280.8		
전산업	24.5	204.7	181.3	23.4

* 자료: 노동부, 『매월노동통계조사보고서』, 2000. 12 자동차노런(2000), 『자동차운수근로자의 근로실태와 개선방향』

자동차운수업의 노동시간의 특징은 운전시간인 실제노동시간에 더해 대기시간이 길어 구속노동시간이 길다는 점이다. 구속노동시간으로 보면 다른 산업보다 월등히 높은 월 280.8시간에 달한다. 이는 주당 64.7시간에 해당하는 장시간노동이다.

¹⁾ 추산자료에 근거하고 있다는 점과 아울러 운수노동의 특성상 구속노동시간이 기준이라 운전 시간과 대기시간을 어떻게 평가해야 하는지도 논란이 된다. 그러나 다른 산업에 비해 노동시 간이 매우 길다는 사실이 부정되는 것은 아니다. 이에 대해서는 이후 논의와 3장의 실태를 참조.

⁴ 자동차운수업의 노동시간단축

<표 3> 자동차운수업의 노동시간 현황(2000년 기준)

구 분	평균	시내	농어촌	시외 일반	시외 고속	전세	화물	정비
1일노동시간수	11.7	11.3	13.8	12.8	10.9	12.6	12.0	9.1
월노동일수	24.0	24.8	20.8	21.9	21.7	27.9	25.5	26.0
월 총노동시간수	280.8	280.2	287.0	280.3	236.4	351.5	306.0	236.6
주당 노동시간수	64.7	64.6	66.1	64.6	54.5	81.0	70.5	54.5

^{*} 자료: 자동차노련(2000), 『자동차운수근로자의 근로실태와 개선방향』

그러나 현실에서는 구속시간과 실제(운전)시간의 구별이 없이 운영되고 있다. 시내버스의 경우 9시간을 상회하는 평균 운전시간에 차량 점검, 이동 등의 시간을 감안하면 11시간이라는 설문응답에 육박하는 노동시간에 해당된다고 할 수 있다. 이런 현황은 설문조사에 의거해서 과대 추산 되었다고 볼 수도 있다. 하지만 서울 시내버스의 경우 임금산정기준 노동시간 수 319.5시간에서 연장시간, 야간시

서울 시내버스의 경우 임금산정기준 노동시간 수 319.5시간에서 연장시간, 야간시간의 할증분을 차감하고 주휴수당을 제외할 경우에 232시간으로 전산업평균보다 30시간이 많다. 시내버스보다 장시간노동이 더욱 일상화된 시외버스의 경우에는 이보다 훨씬 높아 실노동시간으로도 설문결과보다 높은 300시간대에 이른다.2)

노동시간이 가장 짧은 편에 속하는 시내버스의 2교대제의 경우, 운전시간만으로 주간 평균 8시간 15분과 야간평균 9시간 50분 정도이다(서울 00시내버스 지부 면접결과). 기본급 산정의 기준이 되는 기본 노동시간도 1시간의 연장노동이부과되는 9시간이며, 6일 근무에 토요일도 9시간 노동이기에 평균 주당 노동시간은 54시간으로 월 230시간을 넘는다. 21일 또는 20일 만근제로 운영되는 시외버스의 경우는 훨씬 많아 하루 14시간 이상 월간 300시간이 넘는 노동시간이 관행화되어 있다.

²⁾ 기본 8시간 기준으로 기본급 산정기준은 월 192시간이고, 각각 연장수당, 야간수당, 주휴수당 의 산정기준 시간은 63, 32.5, 32시간이다. 이중 연장수당에서 평일근무는 매일 1시간씩 월 22 시간이고, 휴일근무수당은 20시간분이다. 이를 합하면 234시간이다.

2. 독특한 근무형태

자동차운수업의 근무제도에 대해 1일2교대제라는 설문 응답이 절반 가까이 나온다. 시내버스의 경우가 대부분 1일2교대제인데, 실제로 보면 변형된 1일2교대제로서 야간근무와 주간근무를 연속으로 하는 복격일제와 유사한 유형을 띠는 경우도 많다.

<표 4> 자동차운수업의 근무형태

(단위:%)

1일2교대	격일제	복격일제	기타
48.7	14.9	12.5	23.9

^{*} 자료: 자동차노련(2000), 『자동차운수근로자의 근로실태와 개선방향』

시외버스나 농어촌버스, 전세버스의 경우 21일 또는 22일 만근제가 주로 채택되어 복격일제의 '2일근무 1일휴무' 체계보다 노동일이 더 많게 된다. 고속버스의 경우 '2일 근무 1일 휴무'의 원칙이 적용 가능한 20일 근무제가 많이 채택되고 있다. 격일제나 복격일제의 경우 현행 노동법의 1일 노동시간 규정이나 휴식시간 규정을 적용하기 어렵다. 1일 최대노동시간 10시간을 상회하기 때문에 적용의 특례로서 인정받고 있는 것이다. 2교대제의 경우에도 야간근무와 주간근무를 연속으로 하게 될 때, 8시간 이상의 휴식시간을 부여해야 하는 일반 규정을 위배할 수밖에 없다. 그러나 사실상 복격일제 근무형태는 노동자들의 처지에서 나온 불가 피한 측면도 있다. 서울이나 대도시 지역의 경우 노동자들이 주거비의 문제로 차고지와 멀리 떨어진 원격지에 거주하는 경우가 많아 야간근무 후 귀가가 쉽지않고 새벽 근무 시 출근도 어렵기 때문에 노동자들도 원하는 방식이라고 한다(서울시내버스 노동자 면접 결과).

또한 복격일제와 1일2교대제이나 사실상 복격일제인 경우 운수노동의 특성상불가피한 측면도 있다. 장거리 운전의 경우에 원격지 심야운행 후 현지에서 휴식을 취하고 다음날 돌아오는 운행이 불가피하기 때문이다. 하지만 이 경우에도 휴식시간의 최소요건은 지켜져야 할 것이다. 그렇지 않다면 대중교통의 안전성을

6 자동차운수업의 노동시간단축

위협하는 요인이 된다.³⁾ 문제는 적용 예외 조항으로 풀어놓고 운전노동자의 건강과 승객의 안전을 위해 필요한 휴식시간이나 연속 운전에 대한 어떤 제한도 가하지 않고 있다는 것이다. 운수노동의 특성상 불가피한 측면과 안전을 위해 필요한 규제 수준 사이에서 전혀 후자의 측면에 대해 고려하지 않고 있다.

3. 초장시간 노동의 원인

자동차운수업의 종사자들이 대중교통의 안전을 위협할 정도로 초장시간 노동을 하는 원인은 바로 자동차운수업이 노동시간 관련 조항의 적용 예외 규정에 묶여 있다는 데 있다. 자동차운수업은 근기법 58조의 연장근로·휴게시간의 적용특례 조항에 해당한다.

휴게시간 규정이 전혀 없이 임의적으로 운영되며, 결국 배차간격에 따른 임의적 휴게시간만 있을 뿐이다. 운전시간과 휴게시간의 관계에 대한 어떤 규정도 마련되어 있지 않다. 또한 연속 운전에 대한 어떤 규제도 없다. 따라서 심야 운행 바로 다음날 6시간 정도의 수면을 취한 후 바로 아침 운행을 하는 경우도 나타난다. 적용특례를 인정한다 하더라도 운수업에 특성에 맞는 대체조항이 마련될 필요가 있다.

부담요인 특 부담 현상 정신적 긴장 1. 연속적 작업 연속적 주의 필요 피로증대 국소부담의 축적효과, 심리적 무 2. 운전공간 부족 고정자세 유지, 제어계의 구속 력감 권태 발생 3. 환경요인의 변화 주행 여건의 급작스런 변화 환경 반응폭의 확대 4. 예측할 수 없는 사고 위험 책임가중, 정신적 압박, 상해 긴급사태에 따른 불이익 발생 의 가능성 가능성, 불안과 정서반응 불규칙 근무, 야근 정체에 따른 시간부담, 휴식부족, 피로 누적, 5. 운행표에 따른 불규칙 근무시간 연장, 행선지 중계 등에 건강 악화 따른 오랜 구속시간

<표 5> 운전노동의 특성

^{*} 박연정(2000), 『한국 운수업의 포괄역산제 임금 관행에 관한 연구』

³⁾ 일본에서는 장거리 운행 시 운전자의 휴식 시간을 확보하기 위해 2인승무가 제도화되어 있다 (일본 교통노련 정책담당자 면접결과)

자동차운수업은 연속적 작업과 운전공간 부족, 예측할 수 없는 사고의 위험성과 아울러 끊임없이 다중을 상대로 해야 하는 업무의 특성상 육체적, 정신적 피로도와 긴장도가 매우 높다(<표 5> 참조). 이런 운전노동의 특성은 장시간 노동과 결합할 때 심각한 위험요인이 되어 교통사고 빈발과 시민의 안전을 위협하게된다. 운전면허(driver licence)가 살인면허(killer licence)가 되는 지점이다(Kompier, 1996).

4. 열악한 노동조건과 그 폐해

육상운송업의 급여수준은 전산업 평균급여의 85.2%에 불과하다. 초과급여 비중이 높은 반면 정액급여나 특별급여의 비중은 낮다(<표 6> 참조). 반면 앞서 살펴보았듯이 노동시간은 더 길게 나타난다.

<표 6> 임금수준 비교

(단위 : 원)

구분	월평균급여	정액급여	초과급여	특별급여
육상운송업	1,420,980	972,735	245,216	203,027
전산업	1,667,541	1,181,866	133,252	352,422

^{*} 자료: 노동부, 『매월노동통계조사보고서』, 2000. 12

장시간노동과 저임금이 결합될 수 있는 통로는 운수업의 독특한 임금산정방식인 포괄역산제이다. 노동시간이 상대적으로 길면서도 낮은 임금수준이 유지되는 비결이다. 포괄역산제란 외형상 시급제를 채택해 연장근로, 휴일근로, 야간근로에 대한 할증률을 적용하지만 기본급을 낮게 책정해서 일정한 임금수준을 유지하면서도 현행 법 규정에 맞는 임금제도의 외형을 갖추는 방책으로 활용된다. 노동시간에 대해서는 적용 예외이지만 임금측면에서는 근로기준법을 적용받기 때문에 생긴 편법이다.

따라서 자동차운수업의 임금구성은 기본급 비중이 매우 낮은 것이 특징이다.

8 자동차운수업의 노동시간단축

자동차운수업은 노동시간 적용 특례 규정으로 인해 연장근로를 확대해서 활용하고 있으나, 정액급여의 비중이 높을 때 높은 초과급여를 지급해야 한다. 이를 회피하면서 또한 근로기준법에 준한 임금제도의 외형을 따오기 위해 도입된 것이 포괄역산제로 기본급 비중을 낮춰(자동차노련 조사 48.0%; 자동차노련(2001)) 산 정하고 있으며, 특성상 16시간 이상 장시간 노동이 발생하는 시외고속버스의 경우 기본급이 36.0%에 불과한 실정이다(자동차노련, 2001).

장시간노동과 함께 이에 반비례하는 저임금의 폐해는 이직률 증가, 직업성 질병 발생, 사기저하로 이어져 대중교통의 서비스 수준을 떨어뜨리는 요인이 된다. 아울러 교통사고의 빈발과 국민의 생명과 안전에 대한 위험 요인이 된다. 교통문화 후진국의 멍에를 벗어나고 인명손실로 인한 국민경제에 대한 악영향을 줄여나갈 길은 없다.

Ⅲ. 자동차운수업의 노동시간 실태

이 장에서는 자동차운수업의 노동시간의 실태를 자료와 면담조사 결과를 토대로 살펴본다. 1절에서는 서울지역 시내버스업의 실태를 살펴보고 2절에서는 지방, 고속버스, 시외버스, 관광버스의 노동시간을 비롯한 노동조건 실태를 분석한다.

1. 서울지역 시내버스업의 노동시간 실태

서울시내버스업에는 운전자 16,814명을 비롯해 2만명이 넘는 인원이 종사한다 (<표 8> 참조).

<표 8> 서울시내버스업계 종사원 현황(2001 1월말 현재)

(단위: 명,%)

직종	운전자	정비원	현장 관리자	임직원	기타	합계
인원(명)	16,814 (남16,661 여 153)	1,342	129	2,193	673	21,151
비중(%)	79.5	6.34	0.61	10.37	3.18	100

^{*} 출처: 서울특별시버스운송사업조합, 『서울시내버스업계 근로시간 제도개선에 대한 검토의견』, 2001. 11

서울시내버스는 주 44시간 정규근로시간에 노사 합의로 주 12시간까지 연장근로가 가능해 근로기준법상 56시간까지의 최대한도를 거의 소화하는 주 54시간 근로를 전제로 하고 있다. 1일 9시간 근로시간에 주 6일 근무로 54시간을 근무하는데, 휴일휴가를 고려하지 않는다면 연간 2,808시간까지 근무하게 된다. 휴일휴가평균일수를 제외하더라도 연간 2600시간 이상에 해당한다. 연장근로의 최대한도를 소진하는 장시간노동을 전제로 하고 있는 것이다. 물론 적용 예외를 인정받고있긴 하지만 연장근로의 연간,월간 한도를 정하지 않은 우리 근로기준법의 맹점이 부각되는 대목이다.

10 자동차운수업의 노동시간단축

그러나 실제로 차고지가 서울인데 반해 낮은 임금에 비해 생활비와 거주비가 많이 드는 관계로 버스기사들은 서울 근교에서 통근하는 경우가 허다해 심야근 무나 새벽근무 시 출퇴근의 어려움을 겪는다. 그래서 실제로 차고지의 숙소에서 잠을 자고 연속근무를 하고 하루를 쉬는 복격일제 형태로 운영되는 회사가 많은 편이다.

시내버스업에서 주 54시간이 기본근로시간처럼 작용된다는 것은 임금제도를 살펴보면 확실히 드러난다. 외형상 시급제이며 지급방식은 월급제이다. 현행법의 연장, 야간, 주휴근로에 따른 임금 규정을 준용하여 이를 시간으로 환산하고 상여금 연 600%도 시간으로 환산하여 매년 교섭으로 결정되는 시간급을 곱하여 월지급액을 산출한다. 버스업의 임금제도를 포괄역산형 월급제 또는 시간급 포괄역산제라고 일컫는 내용이다.

	기본		연장	야간	주휴	상여	
시간	일 8H	월 192H	월 42H1)				
임금	시급×8H	시급×192H	시급×63H	시급×32.5	시급×32H	시급×96H2)	
					월 319.5H	월 415.5H	

<표 9> 서울시내버스의 노동시간과 임금 협약 규정

서울시내버스의 경우, 2001년 시급은 4,207원으로 일급은 33,656원, 월 기본급은 시급에 192시간을 곱한 807,704원으로 산정된다. 연장근로와 야간근로를 합한 95.5시간분의 수당은 401,768원, 주휴수당은 8시간씩 4일로 계산하여 32시간분 134,624원이다. 이를 합하면 월 234시간 근로시간에 319.5시간의 임금인 1,344,137원이 월 지급액이다. 상여금은 연간 600%로서 시간으로 환산하면 월 기본시간 192시간의 6배로 산정하여 월 평균 96시간분의 임금이 403,872원이다. 여기에 교통비, 근속수당을 합하고 무사고 시 무사고포상금 50,000원과 월차, 연차 미사용

^{*} 주: 1) 월 42시간의 연장근로시간은 평일 1시간씩 월 22시간과 토요일은 5시간씩 월 20시간을 합한 것

²⁾ 상여금은 600%라고 하는데, 월 평균으로 50%가 된다. 상여금 월할 96시간은 월 기본시간 192시간의 절반으로 산정한다.

시 수당을 합해도 월 총지급액은 2백만 원을 넘지 못한다.

상여금 산정 방식을 살펴보면, 상여금은 기본시간을 기준으로 하고 있어 연장, 야간, 주휴수당 등 당연히 포함되어야 할 시간분이 계산되지 않고 있다. 기본급의 600%라고 한다지만 낮게 책정되어 있는 기본시간분의 600%이다. 연장근로와 야간근로가 규칙화되어 있는 특성을 고려한다면 상여금 산정에 포함하는 것으로 변경하는 것이 타당할 것이다.

2. 지방. 고속. 관광버스의 노동시간 실태

시내버스, 시외버스 등이 포함된 지방과 고속버스, 관광버스의 노동시간 실태를 면접조사와 관련 자료를 바탕으로 살펴본다.

가) 지방 버스의 노동시간 실태

서울과 차이가 있는 지방의 시내버스와 농어촌버스, 시외버스의 노동시간 실태를 비교해 보기 위해 전북지역의 노동시간 실태를 살펴본다.

전북지역의 경우, 만근제가 시행되는 농어촌버스나 시외버스의 경우 전산업 평균 월 노동일수 24.9일보다 적지만 격일제인 시내버스의 경우 13일로 1일 평균노동시간 18시간을 나누어 하루 평균 9시간 근무로 잡아도 실제로 26일제 근무라고 할 수 있다. 농어촌, 시내버스의 경우 각 21일, 22일이지만 14시간 근무라는점을 감안하면 노동일수가 적은 것은 살인적 노동시간에 비추어 매우 많은 편이다. 이는 주당 노동시간과 월간 노동시간을 보면 분명히 드러난다. 전산업 평균주당 노동시간인 48.2보다 적게는 약 6시간(시내버스의 경우), 많게는 약 24시간이나 많다.월 노동시간을 비교하면 전산업 평균은 209.3시간인데 시내버스는 약25시간을 더 일하고 시외버스의 경우는 약100시간이나 더 많이 일하는 실정이다(<표10> 참조).

<표 10> 전북지역 사업용 버스운전자 노동시간 실태(2001년)

(단위:일,시간)

	시내	농어촌	시외
1일 실노동시간	18(1일 평균 9)	14	14
근무제도	격일제	만근제(21일)	만근제(22일)
주당 실노동시간	54	68	72
월 노동일수	13	21	22
월 실노동시간	234	294	308

이에 반해 임금수준은 상대적으로 낮은 편이다. 임금은 월 기본급이 낮게는 44 만원 수준에서 65만원 수준이고 제수당을 제외한 임금 총액 기준으로는 $110^{\sim}120$ 만원 수준에 그치고 있다(<표 11> 참조)

<표 11> 전북지역 사업용 버스운전자 임금 실태

(단위 : 원)

			(2 .17
	시내	농어촌	시외
월기본급	651,872	464,142	443,366
임금총액	1,113,848	1,242,958	1,177,441

특히 시외버스의 경우 하루 17시간 반 노동으로 8시간 기본시간을 빼고 평일에 도 9시간반을 연장근무한다. 월 15일 근무제임에도 하루 17시간반에 추가 근무가 덧붙여져 총노동시간은 한달에 300시간 이상이 된다(<표 12> 참조).

<표 12> 전북지역 시외버스의 노동시간과 임금 실태

	기본		기본 연장		야간	휴일
노동 시간	일 8H	월 104H1)	월 158.5H2)	월 37.5H3)	_	
임금	시급×8H	시급×104H	시급×158.5H×1.5	시급×37.5H×0.5		
월 1,045,450원 총합(주휴 등 포함) 1,208,280원						

^{*} 주: 1) 15일 근무제로 11일은 8시간, 4일은 4시간의 합임.

²⁾ 연장노동은 11일은 9시간반, 4일은 13시간반으로 하루 총 노동시간은 17시간 반으로 상 정한 것임

^{3) 1}일 2시간반, 15일 근무로 책정함

나) 고속버스의 노동시간 실태

고속버스의 경우 월의 소정 근로일수는 20일, 1일 10시간을 기준으로 하고 있다. 월간 기본 노동시간은 200시간이 된다. 2일 근무 1일 휴무인 복격일제를 택하고 있다. 3개조로 운영하는 것이 일반적이다(<표 13> 참조).

임금은 월 120만원 수준에 상대적으로 나은 복지체계와 수당체계로 인해 다른 버스 업종보다 임금수준이 다소 높은 편에 속한다. 하지만 고속주행의 특성에 비 추어보면 결코 좋은 노동조건에 속한다고 보기는 어렵다.

기본 연장 야간 휴일 노동 시간 일 8H 월 220H 월 76H1) 월 40H 월 35H 약 월 1,200,000원

<표 13> 고속버스 A사의 노동시간 규정과 임금규정

라) 관광버스의 노동시간 실태

관광버스의 경우 중소영세업체가 난립하는 관계로 노동조건이 더욱 열악한 편이다.

	7	ъ Н	연 장	야 강	휴 일
	기 본		T 78	가 신	TT 2
노동 시간	일 8H	월 220H	월 52H1)	월 11H	월 130H(13일)
임금	시급×8H	시급×220H	시급×78H+ α2)	시급×22H+ a2)	시급×32H2)
					월 967,000원

<표 14> 관광버스업의 노동시간 규정과 임금규정의 한 사례

- * 주: 1) 월 52시간의 연장근로시간은 단체협약상 산정한 시간으로 노동시간을 규율하기 힘든 관 광버스업의 특성을 반영한다.
 - 2) a는 시내버스업과 비교해도 낮은 시급 수준을 다소 보상하기 위해 연장노동과 야간노동, 휴일노동에 대해 물가인상반영분이란 이름으로 약 230원 수준의 시급을 인상해 반영한 것이다. 전부 합해서 3만원 수준의 인상효과를 보이는 것으로 절대금액상 미미한 수준이다.

14 자동차운수업의 노동시간단축

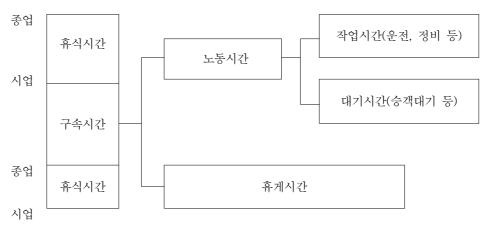
전세버스로 운영되고 있기에 노동시간 규정이 제대로 적용되기 어려운 형편이다. 따라서 다른 버스업의 노동시간 규정을 준용해 적용하고 있지만 그 조건은 더욱 열악한 편이다. 월 임금수준도 가장 낮은 편이며 실제 노동시간은 정형화되어 있지 않은 편이다(<표 14> 참조).

Ⅳ. 외국의 자동차운수업 노동시간 규정과 단축방안

ILO 규정과 EU 등 유럽국가의 지침과 일본의 사례를 비교 검토해 본다.

1. 노동시간 규정의 개념

노동시간은 구속시간과 운전시간, 휴식시간으로 구분된다. 자동차운수업의 경우 운전시간인 실노동시간과 운전대기시간인 구속시간의 차이가 많이 나게 된다. 그 래서 일반적인 노동시간 규정을 적용하기 어려운 특성이 나타난다. 이런 점을 감 안해 외국에서도 일반적 규정에 대한 예외로 다루더라도 운수노동의 피로도와 위험성을 감안해 휴식시간과 휴게시간을 별도로 정해 운수노동의 특성이 악용되 지 않도록 최소한의 보장 장치를 마련해두고 있다.



[그림 1] 노동시간의 개념

2. 외국의 규정: 국제기구와 유럽국가의 예

ILO에서는 협약 제 153호를 통해 운수노동의 주당 노동시간을 48시간, 1일 9시

16 자동차운수업의 노동시간단축

간으로 한정하고 있다. 이는 구속노동시간이 아닌 실노동시간 기준이다. 휴게시간 없는 운전시간도 4시간 이하로 제한하고 있으며 1일 휴식시간으로 10시간 이상을 제시한다.

ILO권고 161호에 따르면 점진적, 단계적으로 40시간, 1일 8시간 노동시간제로 이행하면서 1일 9시간 이하로 운전시간은 제한할 것을 권고하고 있다. 이런 규정들은 이미 1979년에 만들어진 규정이라는 점에 유의할 필요가 있다. 아울러 실노동시간인 운전시간을 기준으로 이 때에 이미 48시간 이하로 단축할 것을 협약으로 규정하는 등 최소 48시간 이하로 운전시간의 제한이 필요하다는 공감대가 형성되어 있었다.

한국의 경우, 주당 65시간에 육박하는 운전시간을 기록하고 있다. 구속시간과 운전시간의 구별이 없지만, 휴게시간의 규정이 불명확한 특징과 노동시간 관리관 행으로 볼 때 이를 노동자의 권리로서 확보된 휴게시간으로 볼 수는 없고 노동 시간의 연장인 대기시간으로 볼 수밖에 없다.

<표 15> ILO의 운수노동 관련 협약 규정

구 분 	협약 제 153호 (1979. 6. 27)	권고 제 161호 (1979. 6. 27)
주당 노동시간	48시간 이하	40시간 이하 (점진적,단계적)
1일 노동시간	9시간 이하	8시간 이하
1일 최대운전시간	1일 9시간 주 48시간 이하	1일 9시간 이하
최대 연속근로	5시간 이하	5시간 이하
휴게 없는 운전시간	4시간 이하	4시간 이하
1일 휴식시간	24시간 중 연속 10시간 이상	24시간 중 연속 11시간 이상
주휴		연속 24시간 이상

한편 유럽국가들은 별도로 운수노동자 노동시간 규정을 두고 있다. 2000년 12월 22일 유럽연합은 트럭 노동자의 주당 노동시간을 48시간으로 제한하고 4개월 간에 걸쳐 평균 48시간이 되는 조건으로 60시간까지 연장 가능하도록 규정하는 지침을

채택했다. 이후 주말과 휴일 운전금지 규정을 통일적으로 적용하는 방안을 고려 중에 있다.

EU는 지침으로 운송노동자의 노동시간을 9시간으로 제한하고 최대 10시간을 주 2회만 가능하도록 하고 있다. 4시간 반마다 45분의 휴게시간을 부여하기로 규정한다(TUC, 2000). 이는 다양한 국가들의 이해를 조화시키기 위한 최소한의 규정이다. 영국의 운수일반노조(TGWU)는 노동시간지침을 통해 연속운전시간의 최대한도를 4시간으로 제안하고 있다(TGWU, 1999).

2002년 3월 채택된 EU 지침은 그간의 규정과 조항들을 대폭 정비한 유럽연합 육상운송업에 종사하는 자동차운전자의 노동시간에 대한 표준을 정했다. 이에 따르면 평균 주당노동시간이 주당 48시간이며, 4개월에 걸쳐 평균 48시간을 초과하지 않는 범위 내에서 최대 60시간까지 연장할 수 있다(이하 http:europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc 참조). 휴게시간 없는 노동시간은 6시간 이상을 넘지 못한다. 노동시간이 6시간 이상 9시간 미만이면 30분의 휴게시간, 9시간 이상일 경우 45분의 휴게시간을 부여해야 한다.

이 규정은 유럽연합 회원국들의 자동차 운수노동자의 노동시간에 관련된 다양한 편차를 줄이기 위한 최소한의 요건으로 도입된 것으로 향후 지속적인 개선을 위한 방향을 설정하는 의미를 가진다.

한편 운수노동자의 국제연대기구인 국제운수노련(ITF)에서는 요구를 다음과 같이 정식화하고 있다(ITF, 2001).

- ① 노동시간의 주당 최대 48시간까지 제한-ILO협약 153호
- ② EU지침 3820/85와 EEC 협약의 실제 운전시간이 아닌 구속시간으로 수정
- ③ 노동시간 규제가 작동하지 않는 곳에서 근로감독관과 법원에 의해 적절히 실행되도록 해야 한다. 또한 운전자의 시간 규정을 위반하는 사업자에 대해 충분하 제재수단을 가해야 한다.
- ④ 장거리 운전시 안전하고 편안한 휴식공간을 제공받아야 한다.
- ⑤ 개선된 행정 절차와 설비를 통해 국경 통과 대기시간을 줄여야 한다.
- ⑥ 근무가 있는 모든 시간에 대해 완전한 보수를 지급하고 대기시간에 대해서

18 자동차운수업의 노동시간단축

도 지급되어야 한다.

3. 일본의 규정과 노동시간단축

일본에서는 전사회적 노동시간단축의 흐름에 맞추어 자동차운수업의 노동시간 단축도 조화시켜 나가기 위해 지속적인 노력을 전개해왔다(<부록> 참조).

경제발전 수준에 비추어 뒤늦게 그것도 점진적으로 노동시간단축을 실행했던 일본의 경험도 전혀 노동시간 관련 규정이 적용되지 않는 한국의 자동차운수업 에는 중요한 교훈을 주고 있다. 전사회적 노동시간단축과 보조를 맞추어 자동차 운수업의 노동시간 규정을 사회적 기준과 조화시키기 위한 노력을 지속적으로 전개해 왔던 점은 특히 눈여겨 볼 대목이다.

1991년 10월 3일에 고시된 『자동차운전자의 노동시간 등의 개선을 위한 기준』(노동성 개선기준고시 79호)은 92, 93년 개정 후 98년 40시간제 도입에 맞춰 개정되고 2000년 4월에 노동기준법 개정에 맞춰 다시 개정되었다.

이 고시에 따르면, 구속시간의 한도를 설정하여 적절한 휴식시간을 확보하는 조항이 있다. 4주간 평균하여 1주당 구속시간은 65시간 이내이며, 특별한 경우 71.5시간까지 연장 가능하도록 되어 있다. 원칙적으로는 65시간을 초과하지 못하는데 장거리 운전자의 휴식시간 확보를 위한 최소한의 장치로 기능한다. 특별한 경우란, 전세버스 운전자나 고속버스 운전자 중 특정 운전자(시속 100km이상 계속 주행하거나 고속도로나 자동차전용도로를 50km 이상 주행하면서 기점에서 종점까지 1/4이상 승무하는 자)를 말한다. 노사가 협약을 체결할 경우 52주 중 16주까지는 71.5시간으로 연장이 가능하다. 즉, 13주 중 4주까지 가능한 것이다. 이노사협정에는 대상자, 해당 협정의 발효시기와 종료시기 등을 기재하고 있다(이하 [그림 2] 참조).

1일 구속시간은 원칙적으로는 13시간, 최대 16시간까지 가능하며, 휴식시간은 연속 8시간 이상 확보되어야 한다. 1일 14시간 구속시간 후 휴식시간 8시간만 확보되면 다음 날 업무 시작 전 2시간 근무가 가능하다. 하루 구속시간을 연장하는

	시업 8:00		종업 24:00		8:00
	구속시간 16시간 ○		휴식시간 8시간 ○		
	8:00		1:00		9:00
×	구속시간 17시간 ×		휴식시간	8시간	
	8:00		24:00		7:00
X	구속시간 16시간 ○	10	휴식시간 7시7	<u>.</u> J×	
	8:00		22:00	6:00	8:00
	구속시간 14시간	휴식	시간 8시간	구속 다음	2시간 후 근무 계속

[그림 2] 일본의 운수업 노동시간 규정

경우에 15시간을 초과하는 회수는 1주에 2회까지만 허용된다. 휴일은 휴식시간과 별도로 24시간이 연속으로 확보되어야 한다. 휴게시간을 포함하여 24시간을 휴식시간으로 설정하는 것은 위법이다.

1일 운전시간은 2일 평균 9시간 이내이다. 특정일을 기준으로 그 날과 전날 또는 다음 날의 운전시간을 합한 평균이 9시간 이내이다([그림 3] 참조). 4주간을 평균한 1주간의 노동시간은 원칙적으로는 40시간 이내이다. 과거에는 2주간 평균해서 1주간 운전시간이 44시간이었지만, 1998년 4월 1일부터 2주간 기준이 없어진 대신 4주간 평균 40시간으로 변경되었다.

	특정일의 전일	특정일	특정일의 다음날
	운전시간 9시간	운전시간 9시간	운전시간 9시간
×	운전시간 10시간	운전시간 9시간	운전시간 10시간
	운전시간 10시간	운전시간 8시간	운전시간 10시간

[그림 3] 일본의 운수업 연속일 근무 규정

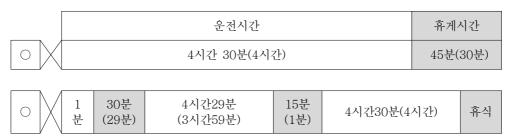
전세버스의 운전자나 고속버스의 특정운전자(위 구속시간 규정과 동일)는 44시 간까지 연장 가능하다. 52주간에 대해서 운전시간이 2,080시간을 넘지 않는 범위 에서 16주까지는 4주간 평균 1주 당 운전시간을 44시간까지 연장 가능하다. 노사 협정을 통해 규정되어야 함도 구속노동시간의 경우와 동일하다.

연속운전시간은 4시간 이내로 제한된다. 4시간을 경과하면 30분 이상의 휴게시을 부여해야 한다. 4시간 이하로 운전할 경우 휴게시간을 분할하더라도 10분을 최소 시간으로 해야 한다. 이 경우는 EU지침과 같이 극단적인 휴게시간 분할을 방지하기 위한 것이다([그림 4]와 [그림 5] 참조).

	운전시간				휴게시간	
	4시간				30분	
	1시간20분	10분	1시간20분	10분	1시간20분	10분
	2시간 40분 20분			1시간20분	10분	
\times	4시간 30분					30분

[그림 4] 일본의 운수업 연속근무, 휴게시간 규정

EU의 휴게시간 규정은 엄격해 보이나 해석에 따라 무용지물이 될 수도 있는 위험을 가진다. 아래 표와 같은 경우인데(괄호 안은 일본 경우의 극단을 상정한 것), 최소 휴게시간 분할 단위 규정이 필요한 이유를 설명해준다.



[그림 5] 극단적인 운수업 연속근무 규정 악용의 경우

시간외노동과 휴일노동을 시행할 경우 노동감독기관에 협정서를 제출해야 한다. 시간외노동과 휴일노동은 1일 최대 구속시간(16시간), 4주간의 구속시간 260시간(서면으로 노사협정을 체결하여 연장할 수 있는 경우 286시간까지) 범위 내에서 가능하다. 휴일노동은 2주에 1회만 가능하다.4)

⁴⁾ 특례규정에는 세가지가 추가된다. 분할휴식시간: 8시간 이상 연속 휴식시간 부여 대신 일정기 간(2주에서 4주까지) 전근무 회수의 1/2까지 휴식시간을 구속시간 도중에 분할해서 부여할 수 있다. 분할하는 휴식시간은 1일 24시간 기준으로 4시간을 넘어야 하며, 합계 10시간 이상이 되어야 한다.

²인승무의 특례: 1일 최대 구속시간을 20시간으로 연장 가능 격일근무의 특례: 이틀의 구속시간이 21시간을 초과하지 않으며 사업장에 수면시설이 잘 갖추어지고 야간에 4시간 이상의 수면시간이 주어질 때, 2주간에 3회 한도로 이틀 동안 구속시간을 24시간까지 연장하는 것도 가능하다. 이 경우에도 2주간 총 구속시간은 126시간을 초과하지 못한다. 근무 종료시 20시간이상 휴식시간을 부여해야 한다.

IV. 자동차운수업 노동시간단축 모델과 관련제도 개선방안

1. 자동차운수업 노동시간단축 방안

ILO규정이나 외국에서 마련된 최소한의 규정과 한국 현실은 괴리가 심하다. 자동차운수업 노동시간단축 특별법의 제정을 통해서 이런 괴리를 시정해야 한다.

괴리 시정 방식으로 예외규정 적용 제외 방법과 특별법 제정 방식이 있다. 보완책으로 기본급 확대와 공적기능을 부여하는 공적지원체계 수립의 방법이 있다. 예외 규정으로부터 단순히 제외하고 보편적 적용을 받는 것은 일시에 문제를 해결하는 방안이긴 하지만, 구속시간과 운전시간의 구별이나 장거리 운전의 존재 등 자동차운수업의 특성을 반영하지 못해 일시적인 충격이 크고 적용하기 어려울 것으로 보이며 따라서 현실성은 낮은 방안이다. 특별법 제정을 통한 탄력적접근 방식이 현실적이면서 임금구조 문제 등 한국 자동차운수업에 상존한 문제를 해결하는 방식이다.

특별법 방식의 내용은 크게 두 방향으로 고려해야 된다.

첫째, 자동차운수업에 관행화된 장시간노동을 해소하고 건강한 노동권을 보장해야 한다. 둘째, 전사회적 노동시간단축의 흐름과 궁극적인 조화를 이룰 수 있으면서 또한 자동차운수업의 특성을 반영하는 방안이어야 한다.

국제규정이나 외국의 규정과 한국 현실을 대비해 보면 다음과 같은 특징을 보인다(<표 16> 참조).

첫째, 한국에서는 자동차운수업의 특징인 구속시간과 운전시간을 구별하지 않고 있다. 한국 현실인 주당 64.7시간을 운전시간으로 볼 때 외국과 격차는 두드러진다. 이를 구속시간으로 보기는 어렵다. 만약 구속시간으로 보더라도 외형적으로 일본에 비해 심각하지 않은 듯 하나 운전시간에 대한 일본의 규제 수준에 대비해 보면 매우 열악한 처지에 있다.

<표 16> 외국의 규정과 한국 현실의 비교

-		TGWU		EU 규정		
	ILO권고 161	권고	영국 규정	(2002/3 지침)	일본	한국현실
주 정상 노동 시간	40시간 이내			(48시간-4개월 평균 48시간 내 최대 60)	시간 71.5	64.7
일 정상 노동시간	8시간 이내				2일 평균 9시간 (구속시간 13시간 최대 16시간)	11.7(2일 평균 9시간 10분)
1일 최대 노동시간	1일 10시간 이내	1일 10 시간	10시간	9시간 또는 10시간 주 2회		10시간(적용 예외)
연속 운전 시간	4시간 이내	3 또는 3 1/2. (최대 4)	5시간 30분 단, 30분 휴게시간	4시간 반 최소 45분 휴게시간 (6시간)		규정 무(논리적 10시간까지나 적용 예외)
휴게시간	2시간 운전 후 20분		상동	상동(6시간에 30분)		규정 무
휴식시간	11시간 연속		10시간 또는 8 1/2시간 주 3회	11시간 또는 주 3회 9시간		
주휴	주당 24시간 연속		격주 1회 반드시	격주 최대 90시간	휴일노동 2주 1회 제한	주당 24시간 연속
교대제 규칙성	최대 연속 4일간					
교대제 규정	짜투리 교대제 사용 제한					
업무 할당	규칙적. 날마다 변동 제한					
교대제 순환	조-주-야의 순서 로 교대					
휴가	선택 보장					
초과시간	정규시간 외 모두 초과노동 할증률 부과					

둘째, 연속운전시간의 4시간 이내 제한, 휴게시간 확보, 휴식시간 확보에 대한 규정은 운전자와 승객의 안전을 위한 최소한의 규정일 것이다. 한국 현실에서는 적용 규정이 없다.

따라서 특별법에는 구체적인 방안으로서 다음 방안을 포함해야 한다.

첫째, 구속시간과 운전시간에 대한 명확한 규정 즉, 휴게시간과 휴식시간을 명확히 규정하는 데서 출발해야 한다. 최대 노동시간을 구속노동시간을 기준으로 제한하고 연속운전시간의 수준을 4시간 이내로 제한하며 30분의 휴게시간을 10분이상 분할하지 않고 도입하는 방안을 채택할 필요가 있다.

둘째, 최대노동시간을 세부적으로 규정하고 휴가권을 강화하는 방안도 필요하다. 최대 노동시간에 대해 구속시간이든 운전시간이든 명확한 규정을 마련해야한다. 시내버스 등 근거리 순환형 운전형태의 방식과 장거리 운행 방식의 시외버스나 고속버스는 차이가 있을 것이다. 전자는 구속시간과 운전시간의 간격이 적은 반면, 후자는 그 간격이 크다. 따라서 시내버스 등의 경우에는 구속시간으로 규정하는 것이 장시간노동을 해결하기 위해 바람직하다. 하지만 고속버스 등의특성을 반영하여 최대 구속시간 한도를 너무 높게 잡는다면 무력한 조항이 되기쉽다. 따라서 운전시간으로 정하되 휴게, 휴식, 연속운전에 대한 규정을 통해 최대 구속시간 한도를 간접적으로 정하는 방식과 최대 구속시간을 시내버스에 맞추어 정하고 장거리 운행의 경우를 예외적으로 그 폭을 넓게 설정해주는 방식을 채택할 수도 있다.

또한 주 5일 근무, 주 40시간제 단축에 대비한 장기적 단축 플랜을 제시하고 연도별 이행단계를 설정할 필요가 있다.

2. 관련제도 개선 사항

서울특별시버스운송사업조합에 따르면 2000년도에 자본이 완전 잠식된 업체가 9개, 부분잠식이 24개사, 자기자본 증가가 6개사로서 총 65개사 중에 절반이 자본이 잠식되는 심각한 위기 상태라고 주장한다. 지하철 노선 증설이나 도시계획상의 변화로 노선별 차등화가 크게 진전되었다는 점만은 분명하나 전반적으로 시내버스가 한계사업으로 전략한 것은 아니라고 할 수 있다.

<표 17> 서울시내버스업계 운송수지 현황(1일 대당 환산)

	운송원가	운송수입	수지차율	연간손익
도시형	412,350원	341,990원	20.57%	2,132억원
좌석	477,000원	368,680원	29.38%	3,282억원

정부관계자에 따르면, "적자라면 과연 시내버스사업이 유지되겠는가?"하는 반문을 제시한다. 과거보다 이익수준이 크게 낮아졌다고는 할 수 있으며 정부지원이 필요하다는 해석은 가능하다. 한편, 서울시내버스업계의 영세자본의 성격이영향을 미쳤으며 이익을 재투자하는 관행보다 다수의 자본소유자에게 이익을 분배하는 지대추구형 자본소유자의 성격이 문제를 초래했던 점도 간과할 수 없다.이는 지방 노선의 경우에 특히 심각한 문제를 낳고 있다.

대형화 추세를 통해 악성 자본구조의 탈피와 주식회사 형태로의 공식화가 추구되고 있으며 이는 피할 수 없는 추세로 확인되고 있다.

<표 17> 서울 시내버스와 지하철의 수송분담율 변화 추이

연도	1985년	1990년	1995년	1997년	2000년	2003년(예상)
시내 버스	7,675,397명 57.5%	6,949,522명 43.3%	5,280,470명 36.7%	4,552,696명 29.4%	4,281,310명 28.3%	25.8%
지하철	15.0%	18.8%	29.8%	30.8%	35.3%	38.9%

* 출처 : 서울특별시버스운송사업조합, 『서울시내버스업계 근로시간 제도개선에 대한 검토의견』, 2001. 11

<표 18> 서울시내버스의 운전자부족, 운휴 현황(2001년 9월말 현재)

(단위: 명, %)

 운휴현황(대, %)	면허대수	가동대수	운휴대수	운휴율
군유연왕(대, <i>%)</i>	8,417	7,224	1,193	14.2
운전자 부족현황(명, %)	필요인원	취업인원	부족인원	부족율
	20,539	16,814	3,725	18.1

* 출처 : 서울특별시버스운송사업조합, 『서울시내버스업계 근로시간 제도개선에 대한 검토의견』, 2001. 11에서 수정. 무엇보다 문제는 과거부터 대폭 흑자 노선과 소폭 흑자노선, 손익분기점 노선, 향후 기대노선, 면허유지를 통한 다른 이득 추구를 위해 보유하는 노선 등으로 구분될 수 있었는데, 이제 손익분기점 노선 수가 줄어들었으며 이익배당을 노리는 자본소유자의 이익을 보장하면서 급격히 요구되는 재투자를 실현할 만한 여력이 낮아졌다고 분석하는 것이 옳을 것이다.

이런 요인에는 운수업계가 주식회사 형태도 갖추지 않고 이익빼먹기 형태로 운영되는 등 공적 서비스에 걸맞는 공적 구조나 최소한 안정적이고 건실한 경영구조를 갖추지 못한 탓도 있다. 적절한 투자와 이익의 재투자를 통해 건실한 경영을 해나가는 구조를 갖추지 못하고 이를 방조한 교통정책이 대중교통의 불안전을 조장한 것이다. 노동시간의 규정을 예외 없이 적용하면 버스업계는 생존 자체가 불가능하다고 사업자들은 말한다. 생존 자체가 불가능한 요인은 지하철 건설등 버스업의 수송분담률 하락으로 인한 사회적 요인도 있지만, 소유경영구조의전근대성의 문제도 작용하고 있다. 이를 해결하고 공식적 구조 나아가 공적 구조를 강화하기 위한 정책이 마련되어야 한다.

자동차운수업의 장시간노동을 해결하기 위해서는 그 비용을 누가 부담할 것인가 하는 문제가 발생한다. 5) 전사회적 노동시간단축에서도 논란이 되고 있지만 버스업 노동조건의 특성상 시간단축을 대가로 한 임금의 간접적, 부분적 저하조차 받아들일 조건이 아니다. 대형화 추세가 나타나고 있긴 하지만 열악한 버스업의특성으로 인해 사업주의 대폭적인 비용부담은 이 문제의 해결을 마냥 지연시킬수 있다. 그렇다면 남은 해법은 사회적 부담으로 하는 것인데 정부 지원을 통해해결하는 것은 국민적 공감대를 형성하기 어려운 난관에 봉착할 수 있다(교통정책 정부관계자 면담 자료). 문제 해결 방향은 버스업의 구조를 개선하는 정책을 정부지원을 통해 장시간노동을 해결해 나가는 방안과 동시에 펴나가면서 대중교통의 위상을 재정립하는 방향을 선택 밖에 없다.

장시간 노동의 해결과 함께 이루어져야 할 정책방향으로 다음과 같은 사항을

⁵⁾ 서울시버스운송사업조합의 추산에 따르면 약 25%의 비용증가 요인이 있다고 한다.

적극 고려해야 한다.

첫째, 공적기능의 사적 운영과 영세자본의 한계 중첩 문제를 대중교통수단으로 서 버스의 공적기능을 강화하는 정책 방향을 통해 수정해 나가야 한다.

둘째, 자동차운수업의 공적기능 강화 방안으로 버스사업에 대한 공공 지원정책을 재편하고 확대해야 한다. 단 공적기능 강화를 전제로 국민적 공감대를 형성할수 있어야 한다.

셋째, 도시/지역/광역 교통에 대한 중장기계획 하 버스사업의 위상과 재편 방향을 마련해야 한다.

넷째, 안전규정에 대한 검토와 집중적인 고려가 필요하다. 버스운송업의 공공적 기능에 주목하고 운수노동자와 국민 모두의 삶의 질을 고려하는 접근방식이 필 수적이다.

참고문헌

김성희(2001), 『노동시간단축의 새로운 쟁점과 적용모델 연구』, 한국노총 중앙연구원 노동부, 『매월노동통계조사보고서』, 2000. 12

박연정(2000), 『한국 운수업의 포괄역산제임금 관행에 관한 연구』, 단국대학교 경영학과 박사학위 논문

서울특별시버스운송사업조합(2001), 『서울시내버스업계 근로시간 제도개선에 대한 검토 의견』, 2001. 11

전국자동차노동조합연맹(2000), 『자동차운수근로자의 근로실태와 개선방향』, 2000. 3 ______(2001), 『사업보고』, 각년도

전국자동차노동조합연맹 서울버스지부(2000), 『사업보고』

전국자동차노동조합연맹 각 지부 자료

勞働省・日本ハ。ス協會、『ハ。ス運轉者の 勞働時間等の 改善基準告示の ポイント』 http:europa.eu.int/ smartapi/cgi/sga_doc

ITF(2001), "Fatigue Kills: ITF Road Transport Workers' International Day of Action Campaign Guideline", International Transport Workers' FederationKompier, M.(1996). "Bus Drivers: Occupational stress and stress prevention", ILO

TGWU(1999), "Working Time Reduction: Guide"

____(1998), "What Makes Bus Driving Stressful?"

TUC(2000), "Working Time Regulation"

<부록 1> 일본의 자동차운수업 노동시간 규정의 변화

시기	변경내용	자동차운전자 관련규정	기준
1987년	1987년 노동기준법을 개정 하여 주 48시간제에서 주40 시간제로 변경	1월 구속노동시간 325시간, 노사합의 시 350시간. 1일 구속시간 13시간 이 하 최대구속시간은 16시간(단, 근무종 료 후 연속 20시간 이상 휴식시간 부	
1988년 4월	1주 46시간제 적용 시작. 업종별, 규모별로 상당 부분 예외 인정	여시, 1일 구속시간 16시간 상회 회수 1월내 7회 이하 시, 1일 구속시간 16 시간 상회했더라도 야간 4시간 이상 임시 수면시간 부여시, 1회근무 구속	1991년 10월 3일 『자동차운전자의
1991년 4월	주 44시간제를 적용하기 시작. 업종별, 규모별로 상당부분 예외 인정. 1993년 예외조치 연장	시간이 24시간 넘지 않을 때, 근무종료 휴 연속 8시간 이상의 휴식시간 부여할 때 제한받지 않음). 결익근무자의 경우 구속시간은 2억에	"자동차운전자의 노동시간 등의 개 선을 위한 기준』 (노동성 개선기준 고시 79호)
1994년 4월	주 40시간제를 적용하기 시작하고 업종별, 규모별로 상당부분 예외 인정	1일 평균 기본 구속시간을 중심으로 규정. 13시간 기본으로 일부 수요의 계절적 변동이 있거나 특수업종의 경	
1997년 4월	주40시간제를 원칙적으로 전면 적용하되, 근로시간을 위반하더라도 향후 2년간 형사 처벌 자제	내 71.5시간 휴식시간의 최소 8시간 이상 확보 필 개정되고 요. 구속시간 15시간 상회는 주 2회만 원에 노동 가능. 정에 맞추 운전시간은 2일 평균 9시간 이내. 운 전시간 4시간 경과 후 30분 또는 4시 기 분의 및 20분의 후계보기	년 개정 후 98년 40 시간제 도입에 맞춰 개정되고 2000년 4
1999년 4월	주40시간제가 정착. 10인 미만 특례사업(상업, 영화연 극업, 보건위생업, 접객오락 업)에대해서는 주 46시간 적용하다 2001년 4월 1일 부터 주44시간 적용		월에 노동기준법 개 정에 맞춰 개정.

<부록 2> EU의 자동차운수업 노동시간에 대한 2002년 지침

출처: http:europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc 2002년 3월 23일 문서번호 32002L0015

제목: 육상자동차운수업 종사자들의 노동시간에 대한 유럽의회의 2002/15 지침 과 유럽연합 각료협의회의 2002년 3월 지침

유럽의회의 2002/15 지침과 유럽연합 각료협의회의 2002년 3월 지침

- 유럽의회와 유럽연합 집행위원회

유럽공동체 구성 조약 특히, 71조와 137조 2항 그리고 유럽연합 집행위원회의 제안¹⁾, 경제사회위원회의 의견²⁾과 관계되고, 지역위원회의 협의에 따라 유럽공동체 조약 251조³⁾에 규정된 절차에 따라 2002년 1월 16일의 중재위원회의 승인된 공동문서에 비추어서 다음과 같이 규정한다:

(1) 육상운송에 관련된 사회법제의 통일에 대해 규정한 1985년 12월 20일의 유럽경제공동체의 각료협의회 규정 3820호4)에서는 운전자의 운전시간과 휴식시간에 대한 공동 규칙을 제시했다. 그 규정에서는 육상운송업의 노동시간의 다른 측면은 다루지 않았다.

¹⁾ OJ C 43(1999. 2. 17), p. 4

²⁾ OJ C 138(1999. 5. 18), p. 33

^{3) 1999}년 4월 14일 유럽의회 견해(OJ C 219(1999. 7. 30), p. 235), 1999년 5월 6일 확인(OJ C 279(1999. 10. 1), p. 270, 2001년 3월 23일 각료협의회 공통 입장(OJ C 142,(2001. 5. 15), p. 24) 와 2001년 7월 14일의 유럽의회의 결의(지금까지 공식 출판물로 간행되지 않음). 2002년 2월 5일의 유럽의회 결의와 2002년 2월 18일 각료협의회 결의

⁴⁾ OJ L 370(1985. 12. 31), p. 1

- (2) 노동시간의 정비에 대한 특정 측면과 관련된 1993년 11월 23일의 93/ 104/EC 각료협의회 지침⁵⁾으로 인해 노동시간의 정비를 위한 더욱 특별한 요건을 채택하는 것이 가능하게 되었다. 이 지침은 산업부분별 성격을 고려하면서 14조를 채택할 수 있도록 93/104/EC 지침을 선행 채택하였다.
- (3) 사회적 당사자들 간의 강도 높은 협상에도 불구하고 육상 운송업의 자동차 운전자에 관한 협약을 맺는 데는 실패하였다.
- (4) 따라서 교통안전과 운전자의 건강과 안전을 확보하기 위한 목적의 육상운 송업 노동시간에 관한 특별 규정을 마련하는 것이 필요했다.
- (5) 제안된 행동의 목적이 회원국들 스스로에 의해서 충분히 달성될 수 없었고, 제안된 행동의 규모나 효과 측면에서 유럽공동체 수준에서 더 잘 달성될 수 있었기 때문에 유럽공동체는 공동체 조약 5조의 규정에 따라 보조금의 원리와 일치하는 수단을 채택하는 게 가능했다. 위 조항에서 규정한 비례성의 원리와 일치하게 지침은 이 목적을 성취하기 위한 목적을 위해서만 적용된다.
- (6) 이 지침은 유럽공동체 규정 3820/85의 적용을 받거나, 그 적용이 안되어 국 제육상운송(AETR)에 속한 자동차 승무원의 노동과 관련된 유럽협약의 적용을 받는 육상 자동차운송 활동에 참여하는 회원국 내 설립된 운수사업체에 고용된 자동차 운전자에게만 적용된다.
- (7) 이 지침의 적용에서 배제된 자영 운전자를 제외한 자동차 운전자들은 EC 93/104 지침의 기본적인 보호를 받는 것을 명문화한다. 이런 기본적인 보호는 적절한 휴식, 주당 최대 평균 노동시간, 연차휴가와 건강검진을 포함하는 야간노동에 대한 기본적 규정을 포함한다.
- (8) 자영업 운전자들은 유럽경제공동체 3820/85의 규정의 적용 범위에 포함되지만, 유럽공동체 93/104 지침의 적용에서는 배제된다. 따라서 이들은 일시적으로 지침 2조 1항의 규정의 적용범위에서 일시적으로 배제된다.

⁵⁾ OJ L 307(1993. 12. 13), p. 18. 유럽의회와 각료협의회의 2000/34/EC의 지침으로 최종 수정된 지침(OJ L 195(2000. 8. 1), p. 41)

³² 자동차운수업의 노동시간단축

- (9) 이 지침에서 사용된 정의는 노동시간에 대한 다른 공동체 규정의 전례가 되지는 않는다.
- (10) 육상교통 안전을 개선하기 위해 경쟁으로 인한 혼란을 방비하고 이 지침 의 적용을 받는 자동차 운전자들의 건강과 안전을 보장한다. 운전자들의 건강과 안전을 위해 육상운전 활동에 속한 노동시간과 속하지 않는 노동 시간 즉 휴게시간, 휴식시간, 개인 이용가능 시간을 구별해야 한다. 일간과 주간 최소 휴식시간과 적절한 휴게시간을 보장해야 한다. 또한 주간 노동 시간의 최대한도를 설정하는 것이 필요하다.
- (11) 한 연구 결과에 따르면 인간 육체는 야간에 환경의 변화나 부담스런 근무 형태에 민감하다. 따라서 장시간 야간 노동은 노동자의 건강에 해로우며 운전자의 안전뿐 아니라 전반적인 교통 안전도 위험스럽게 만든다.
- (12) 이런 이유로 야간노동시간을 제한하는 것이 필요하며 야간에 근무하는 직업 운전자들은 적절한 보상을 받아야 하며 교육훈련의 기회와 관련해 불이익을 받아서는 안 된다.
- (13) 사용자들은 자동차 운전자들에게 적용되는 평균노동시간의 최대 한도를 초과할 경우 이를 기록할 의무가 있다.
- (14) 정기운행을 제외한 국제와 국내 여객운송의 노동시간에 관한 유럽경제공 동체의 3820/85의 규정은 계속 적용되어야 한다.
- (15) 유럽공동체 집행위원회는 이 지침의 도입과 회원국 내 적용을 감독하여 유럽의회, 각료협의회, 경제사회위원회, 지역위원회에 야간노동의 규칙의 적용과 결과에 대한 보고서를 제출해야 한다.
- (16) 어떤 조항에 대해 환경에 따라 회원국이나 노사 당사자가 지침보다 낮은 수준으로 채택할 수도 있다. 이 경우 일반적 규준으로서 관련 노동자들에 게 보상 휴식 시간을 제공해야 한다.

채택된 지침

제 1 조 목적

이 지침의 목적은 자동차 육상운송업 종사자들의 건강과 안전의 보장 수준과 육상교통의 안전성을 개선하고 경쟁 조건을 정비하기 위해서 노동시간의 구성과 관련한 최소 요건을 제시하는 것이다.

제 2 조 적용범위

1. 이 지침은 경제공동체 3820/85 규정의 적용을 받거나 이 규정에서 적용 배제된 AETR 협약의 적용을 받는, 회원국가에 설립된 사업체에 고용된 자동차 운전자에 적용된다.

뒤의 부칙 조항에 위배되지 않는 한 이 지침은 2009년 3월 23일부터 자영 우전자들에게 적용되다.

오늘로부터 2년 후에 유럽연합집행위원회는 유럽 의회와 각료협의회에 보고서를 제출해야 한다. 이 보고서는 자영 노동자들이 이 지침에서 규정한 도로 안전, 경쟁 조건, 직업구조와 사회적 측면에서 적용 배제되었기 때문에나타난 결과를 분석하는 내용이다. 운수산업의 구조나 육상운송 관련 직업의 노동환경과 같은 각 회원국가들의 환경을 고려한다. 이 보고서를 기초로유럽연합집행위원회는 제안서를 제출할 것이다. 제안서의 목적은 여타 회원국에서 육상운수업에 참여하지 않고 있거나 지리적 위치, 국내에서의 운송거리, 특정 경쟁 환경과 같은 객관적 이유로 국가별 제약에 처한 특정 자영 운전자를 고려하여 이 지침의 범위 내에 자영 운전자를 포괄하는 전형을창출하는 것이든, 이 지침의 범위 내에 자영 운전자를 포함하지 않기 위해서든 두 가지 모두 가능하다.

- 2. 유럽공동체 지침 93/104의 조항들은 이 지침의 범위에서 제외된 자동차운전 자에 적용된다.
- 3. 이 지침이 육상운송업에 종사하는 자동차 운전자들에 관련한 특정 조항들을 더 많이 포함하는 한 유럽공동체 지침 93/104의 14조의 연장선에 있으며 또한 그 상응하는 조항들보다 우선한다.
- 4. 이 지침은 유럽경제공동체 3820/85의 규정의 조항과 아울러 필요한 경우에는 AETR 협약의 규정을 보완하는 것이며, 이들은 이 지침의 조항보다 우선한다..

제 3 조 정의

- 이 지침의 목적:
- (a) "노동시간"은 다음을 뜻한다
- 1. 자동차운전자의 경우: 작업의 시작부터 끝까지의 시간으로, 그 시간 동안 자동차 운전자는 작업공간에 머물며 사용자의 처분에 맡겨진 시간이며 기능이나 활동을 행하는 시간이다. 다시 말하면 육상운송활동에 종사하는 시간이다. 이 활동은 세분하면 다음과 같다.
 - (i) 운전
 - (ii) 승하차 대기
 - (iii) 장비나 화물의 장착(탑재)와 해체(하역)
 - (iv) 청소와 기술적 유지보수
 - (v) 자동차, 화물 승객의 안전성을 확보하거나 탑재 하역의 감독이나 경찰과 세관과 이민국 등의 공식적 행정 관리를 포함해서 운행과 직접 연관되어 법적 행정적 의무를 충족하기 위한 목적의 모든 종류의 노동

- 이 시간(노동시간)은 노동자가 자기 시간처럼 임의로 사용할 수 없는 시간이며 작업공간에 머물러야 하는 시간이다. 근무중이란 개념과 연관된 특정 과업을 갖고 정상적인 작업을 수행할 준비를 갖추는 시간이다 특히, 승하차 대기 시간은 미리 그 경과시간을 예측할 수 없는 시간이다. 다시 말하면 사회적 당사자간의 협상된 일반조건 하에서나 회원국의 법률 조건 하에서나 출발전이나 실제 출발 직전이든 그 시간은 알 수 없다.
- 2. 자영 운전자의 경우에 똑같은 정의가 작업의 시작부터 종료까지의 시간에 적용된다. 그 시간에 자영 운전자는 자기 작업공간에 머물며, 승객의 처분에 맡겨진 시간이며 도로라는 환경 하에서 특정 운수 행위와 직접적으로 연관되지 않는 일반적 관리 행동과 달리 자기의 기능과 활동을 수행한다.

별도 보상을 받거나 제한되어야 한다는 회원국 입법이나 사회적 당사자간의 협약을 고려하지 않고서도 5조에 언급된 휴게시간, 6조에 언급된 휴식시간 그리고 이 조의 (b)항에 언급된 이용가능한 시간은 노동시간으로부터 제외된다.

- (b) 이용가능한 시간은 다음을 뜻한다.
- 자동차 운전자가 작업공간에 머무르지 않아도 되지만, 운전이나 다른 작업을 시작하거나 재개하도록 하는 호출에 답할 수 있도록 해야 하는 시간인휴게시간이나 휴식시간과는 다른 시간이다. 특히, 이용가능 시간이란 자동차 운전자가 국경에서 대기하거나 교통차단조치로 대기하는 시간뿐 아니라, 페리선이나 기차로 운반되는 자동차에 동승하는 시간을 포함한다.
 - 이 시간이나 예측 가능한 경과시간은 자동차 운전자가 미리 알 수 있다. 다시 말하면 출발전이나, 알지 못했으나 실제 출발 직전이든, 사회적 당사자간에 협상된 일반조건 하에서든, 회원국의 법률 조건 하에서든 미리 알 수 있다.
- 한 팀으로 운전하는 자동차 운전자의 입장에서 자동차 운행하는 시간 동안운전자 옆에 앉아 있거나 승객석에서 보내는 시간.

- (c) 작업공간이란 다음을 뜻한다.
- 자동차 육송운송업에 종사하는 사람이 의무를 수행하기 위해 사업체의 주요 사업장소에 있는 위치나 사업체의 본부나 주요 사업체와 같은 장소에 있든 아니든 상관없이 다양한 부수적인 사업공간
- 자동차 육상운송업에 종사하는 사람이 자신의 근무를 수행하기 위해 사용하는 자동차
- 운수와 관련되는 활동이 수행되는 기타 모든 공간
- (d) "자동차운수노동자"란 훈련생과 견습생을 포함해서 운수직을 구성하는 모든 노동자를 의미한다.
- (e) "자영 운전자"란 공동체 운전 면허나 앞에 언급된 운수 업무에 종사할 다른 전문기관의 공인을 받은 상태에서 공동체 입법의 범위 안에서 고용되거나 보상을 받고서 주 직업으로 도로에서 승객이나 상품 운송에 종사하는 사람으로서, 자신을 위해 노동을 하는 사람이며 고용계약이나 다른 위계적노동관계의 형태로 특정 사용자에게 묶여 있지는 않으며 관련 노동 활동을자유롭게 조직하며 그의 수입은 이윤에 직접적으로 의존하며, 개인적으로 또는 자영운전자의 협동조직을 통해 고객들과 상업적 관계를 맺는 데 있어자유로운 사람이다.
 - 이 지침의 목적 상 이 범주로 포괄되지 않는 운전자들은 이 지침에서 자동차운전자에게 적용된 조항들과 똑같은 의무와 권리를 가진다.
- (f) "자동차 육상운송활동을 수행하는 사람"이란 그런 활동을 수행하는 자동차 운전자 또는 자영운전자를 의미한다.
- (g) "주(週)"라 월요일 ()시부터 일요일 24시 사이의 기간을 의미한다

- (h) "야간시간"이란 0시부터 7시 사이의 시간으로 각국의 법률로 정해지며 최소한 4시간을 의미한다.
- (i) "야간노동"이란 야간시간에 수행되는 노동을 의미한다.

제 4 조

최대 주당 노동시간

회원국들은 다음의 사항을 보장하기 위한 조치들을 취해야 한다.

- (a) 평균 주당노동시간은 48시간을 초과해서는 안 된다. 최대 주당노동시간은 4 개월에 걸쳐 평균 48시간을 초과하지 않는 범위 내에서 60시간까지 연장될 수 있다. 유럽경제공동체 규정 No 3820/85의 6조 1항의 4,5 항목이나 일부 에게 적용되는 AETR 협약의 6조 1항의 4번째 항목은 관련 운전자들의 평 균 노동시간이 4개월에 걸쳐 48시간을 초과하지 않는 한 이 지침보다 우선 적용된다.
- (b) <u>다른 사용자를 위해 행한 노동시간도 노동시간에 합산된다.</u> 사용자는 다른 사용자를 위해 일한 노동시간 계정을 작성하면서 관련 자동차 노동자에게 이를 물어야 한다. 노동자는 노동시간 기술에서 이 정보를 제공해야 한다.

제 5 조

휴식

1. 회원국들은 유럽경제공동체 규정 No 3820/85의 보호수준이나 여기서 배제될 경우 AETR 협약의 보호수준에 저촉되지 않으며 자동차 육상운송 활동에 종사하는 사람으로서 2조 1항에 저촉되지 않으면서 <u>어떤 경우에도 휴게 시</u>간 없이 연속 6시간 이상 노동하지 않도록 보장해야 한다. 노동시간이 만일

6시간에서 9시간 사이라면 최소 30분의 휴게시간 없이 지속되거나, 9시간 이상이라면 최소 45분의 휴게 시간 없이 지속되어서는 안 된다.

2. 각각의 휴게시간을 최소 15분 이상의 시간으로 분할할 수 있다.

제 6 조

휴식시간

이 지침의 목적을 위해 견습생이나 훈련생은 유럽경제공동체 규정 No 3820/85 나 여기서 배제될 경우 AETR 협약에 따른 다른 자동차 운전자와 같은 휴식시간 의 규정에 포괄되어야 한다.

제 7 조

야간노동

- 1. 회원국들은 다음 사항을 보장하기 위해 필요한 조치들을 취해야 한다.
- 야간노동이 수행된다면 1일 노동시간은 24시간을 초과해서는 안 된다.
- 야간노동에 대한 보상은 각국의 법률, 단체협약, 노사 쌍방의 기타 협약이나 국가별 관행에 일치하게 주어져야 하되, 그런 보상이 도로 안전을 위험에 빠트리지 않을 수 있도록 하는 조건이어야 한다.
- 2. 2007년 3월 23일까지 유럽연합집행위원회는 13조 2항과 상응하는 보고서의 틀 내에서 위 1항에서 제시된 규정의 결과를 평가해야 한다. 유럽연합집행 위원회는 필요하다면 그 보고서에 따라 적절한 제안을 채택할 것이다.
- 3. 유럽연합집행위원회는 야간노동에 종사하는 운전자를 포함해서 직업 운전자의 훈련과 관련된 조항을 담고 있으며 일반원칙을 천명하는 지침에 대한 권

고를 제시해야 한다.

제 8 조

손상

- 1. 4조와 7조를 손상하는 것은 객관적 이유든 기술적 이유이든 노동시간의 조 직과 관련된 이유이든 간에 단체협약이나 사회적 당사자간의 협약을 통해 채택되어야 하며, 이 것이 불가능하다면 법률이나 규정, 관련 노사 대표자들 과 협의를 거쳐 사회적 대화의 관련된 형태를 촉진하는 노력을 거쳐 행정조 항을 통해 채택되어야 한다.
- 2. 4조를 손상할 수 있는 선택권이 주당 최대노동시간 48시간을 산출하는 데 참조기간을 6개월을 초과할 수 있도록 허용하지는 않는다.

제 9 조

정보와 기록

회원국들은 다음을 보장해야 한다.

- (a) 자동차 운전자들은 관련된 국가별 요건, 사업체의 내부 규칙, 노사 양쪽의 협약 특히, 이 지침을 근거로 도출된 단체협약과 기업협약 등에 관해서 계약관계나 고용관계에 적용되는 조건⁶⁾에 대해 사용자가 피고용자에게 정보를 제공할 의무를 정한 1991년 10월 14일 각료협의회 지침 91/533/EEC에 저촉되지 않는 범위 내에서 정보를 제공해야 한다.
- (b) 2조 1항에 저촉되지 않게 자동차 육상운송업에 종사하는 사람들의 노동시 간은 기록되어야 한다. 기록은 해당 기간이 종결된 후에 최소 2년 간 보관

⁶⁾ OJ L 288(1991. 10. 18), p. 32

⁴⁰ 자동차운수업의 노동시간단축

되어야 한다. 사용자는 자동차 운전자의 노동시간을 기록할 의무가 있다. 사용자는 요청에 응해 노동시간 기록의 복사본을 자동차 운전자에게 제공해야 한다.

제 10 조

양호한 조항들

이 지침은 자동차 육상 운송업 종사자들의 건강과 안전을 보호하는 데 더 양호한 법률, 규정, 행정조처들을 적용하거나 도입하는 회원국들의 권리에 영향을 미치지 않으며, 자동차 운전자의 건강과 안전의 보호를 위해 노사 당사자 사이에 채택된 더 양호한 단체협약이나 기타 협약의 적용을 촉진하거나 허용하는 회원국들의 권리에도 영향을 미치지 않을 것이다. 이 지침을 도입한다고 해서 2조 1항에 언급된 노동자들에게 적용되는 일반적 보호 수준을 침식하는 타당한 근거가 되지는 않을 것이다.

제 11 조

처벌

회원국들은 이 지침에 상응하게 채택된 국가별 규정들을 위반하는 데 따른 처벌 제도를 마련해야 하며 이 처벌이 적용되도록 보장하는 데 필요한 모든 조치를 취해야 한다. 그래서 마련된 처벌조항이 실질적 효력이 있고 균형 잡힌 결과를 가져와야 하며 위반의 유혹을 단념시키는 효과를 가져야 한다.

제 12 조

비회원국과의 협상

이 지침이 실행되게 되면 유럽연합집행위원회는 비회원국에 설립된 사업체에

고용된 운전자들에게 이 지침에서 규정된 조항들과 상응하는 규칙이 적용될 수 있도록 관련 비회원국과 협상을 시작해야 한다.

제 13 조

보고서

- 1. 회원국들은 이 지침이 도입되고 나서 매 2년마다 노사 양쪽의 견해를 포함하는 보고서를 유럽연합집행위원회에 제출해야 한다. 보고서가 다루고 있는 2년 기간이 종료되는 날 다음의 9월 30일을 넘지 않게 집행위원회에 보고서를 제출해야 한다. 2년 기간은 유럽경제공동체 규정 No 3820/85의 16조 2항에 내용과 똑같다.
- 2. 유럽연합집행위원회는 회원국들이 이 지침을 도입한 후 매 2년마다 보고서를 제출하고 문제가 있는 분야에 대한 개선사항을 제시하여야 한다. 집행위원회는 이 보고서를 유럽의회, 각료협의회, 경제사회위원회, 지역위원회에 제출한다.

제 14 조

최종 조항

1. 회원국들은 2005년 3월 23일까지 이 지침을 따르기 위해 필요한 법률, 규정, 행정조처들을 채택해야 한다. 회원국들이 이 지침에서 요구하는 결과를 일정 시점까지 보장할 수 있도록 정부의 책임 하에 노사 양쪽이 협상을 통해 단계를 밟아나갈 수 있도록 허용할 경우에는 동일한 날짜까지 노사 양쪽이 협약을 통해 필요한 조처를 구축할 수 있도록 책임을 져야 한다. 회원국들이 위 1항에 언급된 조치를 채택할 때 이 지침을 언급해야 하며 공식출판의 경우에도 이 지침을 같이 수록해야 한다. 언급하는 방식은 회원국의 재량에 따른다.

- 2. 회원국들은 이 지침에 따라 포괄된 분야에서 이미 채택했거나 새로 채택한 각국의 법률 조항들에 대해 집행위원회에 보고해야 한다.
- 3. 회원국들은 자동차 운수 노동자를 고용하는 위탁자, 소화물배송자, 주계약자, 하청계약자, 기업들이 이 지침의 관련 규정을 준수할 수 있도록 감독해야 한다.

제 15조

효력 발생

이 지침은 유럽공동체의 공식 출간물에서 출판되는 날부터 효력이 발생한다.

제 16조

수취인

이 지침은 각 회원국들에 전달된다.

2002년 3월 11일 브뤼셀 유럽의회 의장 P. Cox 유럽연합 각료협의회 의장 J. P. Camps

〈부록 3〉 일본의 버스운전자 노동시간 개선 기준

버스운전자의 노동시간 등의 개선기준 요점

- 일본 후생노동성 노동기준국 감독과

시작하며

버스운전자의 노동조건을 개선하기 위해서 노동부장관 고시「자동차 운전자의 노동시간 등의 개선을 위한 기준」(이하 개선기준고시)을 책정하였다. 이하는 그 요점이다.

<포인트1> 구속시간과 휴식시간

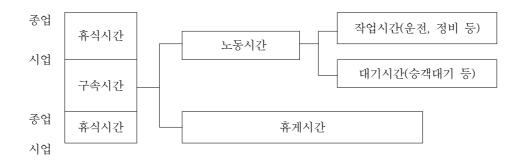
개선기준고시는 자동차운전자의 노동 실태를 감안해서 구속시간과 휴식시간 등 에 대한 기준을 정하였다.

(1) 구속시간

업무 개시 시각에서 종료 시각까지의 시간으로, 노동시간과 휴게시간(낮잠시간 포함)을 합한 시간이다.

(2) 휴식시간

근무와 다음 근무 사이의 시간으로, 수면 시간을 합한 노동자의 생활시간으로 서 노동자가 전적으로 자유롭게 사용하는 시간이다.



<포인트2> 구속시간의 한도 = 휴식시간의 확보

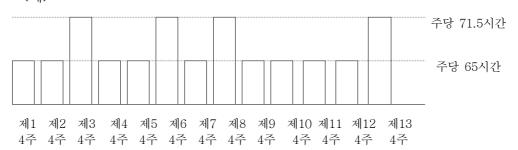
(1) 4주간을 평균한 주당 구속시간

- ① 4주간을 평균한 1주당 구속시간은 원칙적으로 65시간을 넘어서는 안 된다.
- ② 다만, 전세버스를 운행하는 영업소의 운전 업무 종사자, 전세버스 승무원, 고속버스 운전자에 대해서는 서면으로 노사협정을 체결할 경우에 52주 중 16까지는 4주 평균 주당 구속시간을 71.5시간까지 연장할 수 있다.

(노사협정으로 정할 사항)

- 기. 4주간을 평균으로 주당 구속시간이 65시간을 넘는 4주간에 대한 주당 구속시간(아래 그림 참조)
- ㄴ. 그 밖의 사항
- ·대상자
- ·노사협정의 시효일과 만료일
- ·협정변경의 절차

<예>



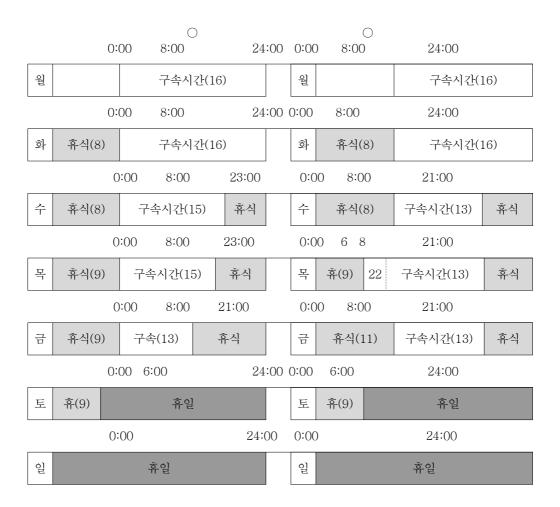
부 록 45

(2) 1일 구속시간과 휴식시간

- ① 1일(업무 시작 시각에서부터 24시간을 말한다. 이하 같다)의 구속시간은 13 시간이내를 기본으로 하며, 이를 연장하는 경우에도 최대 16시간을 넘지 못 한다(다만 ④의 제한이 있다).
- ② 1일의 휴식기간은 연속 8시간 이상이 된다.
- ③ 구속시간과 휴식시간은 동전의 양면과 같아서, 1일이란 하루의 업무 시작 시각에서부터 24시간을 말하는데 결국 1일(24시간) = 구속시간(16시간 이 내)+휴식시간(8시간 이상)이 된다(아래 그림 참조).

	시업 8:00	종업 24:00		8:00	
	구속시간 16시간 ○		휴식시간 8시간 〇		
	8:00	1:00		9:00	
×	구속시간 17시간 ×		휴식시간 8시간		
	8:00		24:00		7:00
×	구속시간 16시간 ○	•	휴식시간 7시	Ľŀ×	
	8:00		22:00	6:00	8:00
	구속시간 14시간	휴식	시간 8시간	구속 다음	2시간 후 근무 계속

- ④ 1일의 구속시간을 연장하는 경우에, 15시간을 넘는 회수는 1주에 2회가 한 도이다. 이를 위해 휴식시간이 9시간 미만이 되는 회수도 1주간에 2회로 제 한되게 된다.
- ⑤ 따라서 편도로 구속 15시간을 넘는 장거리 왕복운행은 1주간에 걸쳐 1회만 가능하며, 개선기준을 위반하지 않기 위해서는 일정한 공부를 해야할 필요가 있다(아래 그림 참조).



위의 예는 15시간을 넘는 근무가 월요일과 화요일에, 또한 9시간 미만의 휴식 시간이 화요일과 수요일에 2회씩 발생하는 예이다.

즉 우측의 예는 목요일의 업무 시작시간이 당겨져서, 수요일에 시작되는 근무의 구속시간은 그 날 업무 시작 시각인 8시에서 21시까지 13시간이 되고, 목요일의 6시부터 8시까지 2시간을 합한 15시간이 되어 목요일의 시작하는 근무의 구속시간은 같은 날 6시부터 21시까지 15시간이 된다.

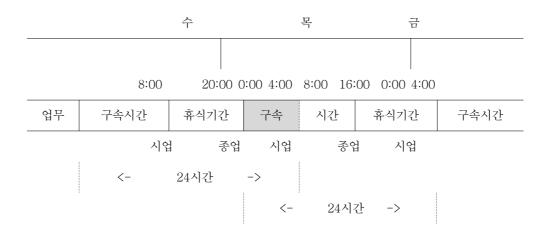
	0:0	× 8:00		4:00	0:0	0 8:00	×	24:00	
월		구속시	간(16)		월			구속시간(16)	
	0:0	00 8:00	24	4:00	0:00	8:00	l	24:00	
화	휴식(8)	구속시	간(16)		화	휴식(8)	구속시간(]	16)
	0	:00 8:00		24:00	0:0	00 8:0	00	21:00	
수	휴식(8)	구속시	간(16)		수	휴식(8)	구속시간(14)	휴식
	0	:00 8:00	23:00		0:0	00 6 8	3	21:00	
목	휴식(9)	구속시간(18	5) 휴식		목	휴(9)	22	구속시간(13)	휴식
	0:	00 8:00	21:00		0:	00 8:0	00	21:00	
금	휴식(9)	구속(13)	휴식		금	휴식(11)	구속시간(13)	휴식
	0:0	00 6:00	24	4:00	0:00	6:00		24:00	
토	휴(9)	휴일			토	휴(9)		휴일	
	0:(00	24	:00	0:0	0		24:00	
일		휴일			일			휴일	

위의 예는 15시간을 넘는 근무가 월요일과 화요일 그리고 수요일에, 또한 9시간 미만의 휴식시간이 화요일과 수요일, 목요일에 3회씩 발생하는 예이다. 우측의 예에서 목요일의 업무 개시시간이 당겨져서 수요일에 시작되는 근무의 구속시간은 같은 날 22시까지의 14시간이 되고 목요일의 6시부터 8시까지 2시간을 합한 16시간이 된다는 것에 주의를 해야 한다.

(3) 구속시간과 휴식시간의 계산방법

4주간을 평균해서 1주당 구속시간을 계산하는 경우, 시업시각이 변하는 날이 있는 경우에는 그 날과 전 날의 구속시간에 중복된 시간대가 포함되어 있기 때

문에 계산상으로 중복된 부분의 빼는 것이 필요하다는 데 유의해야 한다(아래 그림 참조).



색깔을 칠한 부분은 수요일에 시작하는 근무의 구속시간과 목요일에 시작하는 근무의 구속시간이 겹치는 시간대이다.

구속시간과 휴식시간에 대한 앞 부분의 그림에 관한 구체적인 계산방법을 보면 다음과 같다.

① 구속시간의 계산방법

ㄱ. 수요일의 구속시간

수요일의 8:00 ~ 20:00 12시간

목요일의 4:00 ~ 8:00 4시간 합계 16시간

ㄴ. 목요일의 구속시간

목요일의 4:00 ~ 16:00 12시간

ㄷ. 구속시간의 합계

16시간(1일째) + 12시간(2일째) - 4시간(중복시간) = 24시간

② 휴식시간의 계산방법

ㄱ. 1일째의 휴식시간

8시간

ㄴ. 2일째의 휴식시간

13시간

ㄷ. 구속시간의 합계

44시간

- (8시간 + 12시간) = 24시간

(수요일 8시부터 금요일 4시까지) (1일째) (2일째)

(4) 휴식시간의 운용

휴식시간과 관련해서 운전자가 주소지에서 갖는 휴식시간이 그 밖의 장소에서 갖는 휴식시간보다 길게 되도록 노력해야 한다.

(5) 휴일의 운용

휴일은 휴식시간 + 24시간이 연속되는 시간이다. 더구나 어떤 경우에도 그 시간이 30시간보다 짧은 시간이 되면 안 된다.

즉, 2일 연속해서 휴일을 줄 경우에는 2일째에 대해서 휴식시간을 생각할 수 없는데 연속 24시간 이상이면 휴식시간은 부여하지 않아도 된다.

0:00	8:00 0:00 8:00) ×	0:00	8:00 0	:00
구속 휴식	휴 일	구속 구속	휴식	휴일	구속

<포인트 3> 운전시간의 한도

(1) 1일의 운전시간은 2일(업무 시작 시각에서부터 48시간을 말한다. 이하 같다) 평균 9시간 이내

1일당 운전시간을 계산하려면 특정일부터 기산해서 2일로 구분하여 그 2일간의 평균으로 하는 것이 가능하지만, 그 특정일의 최대운전시간이 개선기준고시를 위

반하는 지 여부는,

위 두 가지 모두 9시간을 넘는 경우는 개선기준을 위반하는 것이고, 9시간을 넘지 않는 경우는 위반하는 것이 아니다.

이를 그림으로 표현하면 다음과 같이 된다.

	특정일의 전일	특정일	특정일의 다음날
	운전시간 9시간	운전시간 9시간	운전시간 9시간
×	운전시간 10시간	운전시간 9시간	운전시간 10시간
	운전시간 10시간	운전시간 8시간	운전시간 10시간

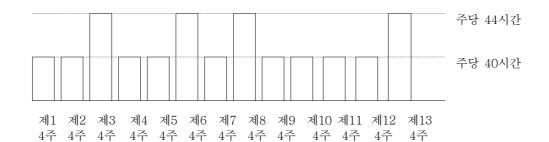
(2) 4주간 평균으로 1주당 운전시간의 한도

- ① 4주간을 평균해서 1주당 운전시간은 원칙적으로 40시간 이내여야 한다.
- ② 전세버스를 운행하는 영업소의 운전업무 종사자, 전세버스 승무자, 고속버스 운전자에 대해서는 서면으로 노사협정을 체결한 경우에는 52주간의 운전시간이 2,080시간을 넘지 않는 범위 내에서 52주 중 16주에 대해서는 4주간을 평균해서 1주당 운전시간을 44시간까지 연장할 수 있다.

(노사협정으로 정할 사항)

ㄱ. 4주간을 평균해서 1주당 운전시간이 40시간을 초과하는 4주간 또는 그 4주

간의 1주당 노동시간(다음 그림 참조)



ㄴ. 그 외 사항

- ·대상자
- ·해당 협정의 발효 시기와 종료 시기
- 협정 변경의 절차

(3) 연속 운전시간은 4시간 이내

운전 시작 후 4시간 이내 또는 4시간 경과 직후 30분 이상의 휴게시간을 확보하기 위해서는 운전을 중단하지 않으면 안 된다(아래 그림 참조)

운전을 시작한 후 4시간 이내에 운전을 중단하는 경우의 휴게시간에 대해서는 최소 1회의 휴게시간이 10분 이상이 된다면 분할해서 부여할 수도 있다.

	운전시간				휴게시간		
	4시간				30분		
	1시간20분	10분	1시간20분	10분	1시간20분	10분	
	2시간 40분 20				1시간20분	10분	
×	4시간 10분					30분	
\times	1시간25분	5분	1시간25분	5분	1시간	20분	

<포인트 4> 시간외노동과 휴일노동의 한도

(1) 시간외노동과 휴일노동은 구속시간의 한도까지

시간외노동과 휴일노동은 1일의 최대 구속시간(16시간), 4주간의 구속시간(원칙 260시간, 노사협정으로 할 경우는 포인트 2(1)의 조건 하에서 286시간까지)의 범위 내에서 이루어져야 한다(아래 그림 참조). 또한 시간외노동과 휴일노동을 행할경우에는 노동기준법 제 36조 제 1항에 근거해서 시간외노동과 휴일노동에 관한협정안을 노동기준 감독부서에 제출해야 한다.

(2) 휴일노동은 2주간에 1회

휴일노동은 2주간에 1회를 넘지 못한다.

<포인트 5> 특례

(1) 분할휴식시간

업무 상 필요에 의해 업무의 종료 후 계속해서 8시간 이상의 휴식시간을 부여하기가 곤란할 경우에는 당분간 일정기간(원칙으로 2주에서 4주 정도)에는 전체 근무회수의 1/2을 한도로 휴식기간을 구속시간 중이나 구속시간의 경과 직후로 분할해서 부여할 수 있다.

이 경우 분할되는 휴식기간은 1일에 1회당 연속 4시간 이상, 합계 10시간 이상이 되어야 한다.

(2) 2인 승무의 특례

운전자가 동시에 1대의 자동차에 2인 이상이 승무하는 경우(차량 안에서 몸을 눕혀 휴식할 수 있는 설비를 갖춘 경우로 한정한다)에는 1일의 최대 구속시간을 20시간까지 연장할 수 있고 휴식시간을 4시간까지 단축할 수 있다.

(3) 격일근무의 특례

업무의 필요나 뜻하지 않은 경우에는 당분간 다음 조건 하에서 격일근무를 하는 것이 가능하다.

① 2일의 구속시간은 21시간을 넘지 않을 것.

또한 사업장 내 수면시설이나 사용자가 확보한 동종 시설에서 야간에 4시간 이상의 수면시간을 부여할 경우에는 2주간에 3회를 한도로 그 2일간의 구속시간을 24시간까지 연장할 수 있다.

- 이 경우에도 2주간의 총 구속시간은 126시간을 넘지 않아야 한다.
- ② 업무 종료 후 연속 20시간 이상의 휴식시간을 부여할 것.

(4) 폐리선에 숭선하는 경우의 특례

운전자가 업무 중간에 페리선에 승선하는 경우에는 페리 승선시간 중 2시간(페리 승선 시간이 2시간 미만일 경우에는 그 시간만큼)에 대해서는 구속시간에 포함시키고 이를 넘는 시간은 휴식시간에 포함시킨다.

페리선 승선시간이 2시간을 넘는 경우에는 위에 언급한 휴식시간이 포함된 시간을 휴식시간 8시간(2인 승무의 경우 4시간, 격일근무의 경우 20시간)에서 차감할 수 있다.

또한 이 경우에도 차감하고 난 휴식시간이 2인 승무의 경우를 제외하고는 페리 선 하선 시각부터 근무 종료시각까지 시간의 1/2을 밑돌아서는 안 된다.

[저자약력]

• 김 성 희

【주요경력】

- 현 참여사회연구소 연구위원 상지대학교 겸임교수 금융산업노조 주택지부 노동경제연구소장
- 전 한국노총 중앙연구원 연구조정실장

【주요연구논문】

- -『노동시간단축의 새로운 쟁점과 적용모델 연구』, 2001, 한국노총 중앙연구원
- -『노동시간단축의 쟁점과 과제』, 1999, 한국노총 중앙연구원
- -『금융산업의 주5일제 구현방안과 실천과제』, 2001, 한국노총 중앙연구원
- -『산별노조의 유형선택과 전환과제』, 1999, 한국노총 중앙연구원

노총연구원 연구서 93

자동차운수업의 노동시간단축 - 버스산업의 장시간노동 해결방안과 제도개선방안 -2002년 12월 21일 인 쇄 2002년 12월 31일 발 행 발 행 인 이 남 순 발 행 처 한국노동조합총연맹 주 서울시 영등포구 여의도동 35번지 소 (代) 02-782-3884 등 81. 8. 21 (13 - 31호) 성 문 사 인 쇄 (代) 02-2268-0520

가격: 5,000원