

# 노동시간단축 제도도입 후 버스사업장 현장변화

현장근로 강요하는  
근로기준법 59조 완전폐기를 위한  
**'5959' 국회청원 연서**

노동자가 안전해야 국민이 안전합니다

- 1. 59조 폐지
- 2. 59조 2항 폐지
- 3. 59조 3항 폐지
- 4. 59조 4항 폐지
- 5. 59조 5항 폐지
- 6. 59조 6항 폐지
- 7. 59조 7항 폐지
- 8. 59조 8항 폐지
- 9. 59조 9항 폐지
- 10. 59조 10항 폐지
- 11. 59조 11항 폐지
- 12. 59조 12항 폐지
- 13. 59조 13항 폐지
- 14. 59조 14항 폐지
- 15. 59조 15항 폐지
- 16. 59조 16항 폐지
- 17. 59조 17항 폐지
- 18. 59조 18항 폐지
- 19. 59조 19항 폐지
- 20. 59조 20항 폐지



민주노총  
**전국공공운수노동조합**

- 1. 17년 59조 폐기 투쟁**
- 2. 개정근로기준법 적용시기**
- 3. 노동시간 단축에 따른 필요인력 추계**
- 4. 버스현장 인력변화**
- 5. 관련동향**
- 6. 대응 시사점**

# **CONTENTS**

---

하루 16시간 운전

YTN

## 사고 버스기사 근무 일지

5일(수) 15시간 30분 근무

6일(목) 18시간 15분 근무

7일(금) 휴무

8일(토) 18시간 9분 근무

9일(일) **추돌 사고** 50대 부부 사망, 10여 명 부상

# 1. 17년 59조폐기 투쟁



# 1. 17년 59조폐기 투쟁

무제한 연장근로 강요하는  
근로기준법 59조 완전폐기를 위한

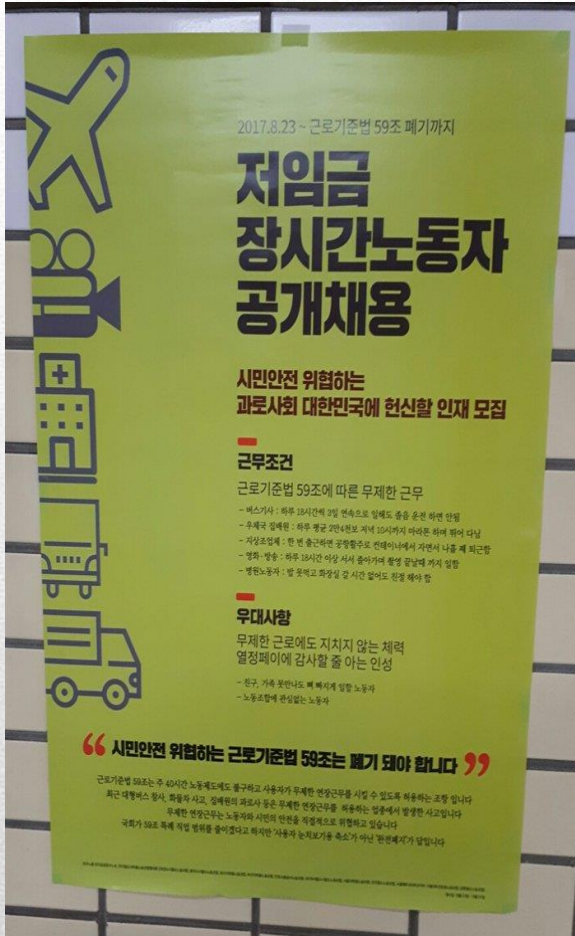
# '5959' 국회청원 엽서

**노동자가 안전해야 국민이 안전합니다**

- ✓ 버스노동자의 장시간노동 과로사고
- ✓ 집배노동자의 연이은 과로사와 과로자살
- ✓ 화물노동자의 장시간 노동과 과로사고
- ✓ 공항 조업노동자의 연간 4,100시간이 가능한 살인적노동
- ✓ 영화방송 노동자의 하루 18시간 초장시간 노동
- ✓ 환자안전 빨간불, 병원노동자조차 장시간 연장근로



## 1. 17년 59조폐기 투쟁



# 1. 17년 59조폐기 투쟁



# 1. 17년 59조폐기 투쟁

## ■ 버스사업장 규모별 노동시간 단축 적용시기

규모 시기		~18.6.30	18.7.1~ 19.6.30	19.7.1~ 19.12.31	20.1.1~ 21.6.30	21.7.1~
특례 제외	300인이상	제한없음	68시간	52시간	52시간	52시간
	50~299인	제한없음	68시간	68시간	52시간	52시간
	5~49인	제한없음	68시간	68시간	68시간	52시간

## 2. 개정근로기준법 적용시기



\*17년 12월 기준

	업체수	종사자수	비율	해당인원	해당비율
10명 이하	18	66	0.07	<b>2374</b>	<b>2.39</b>
11~30명	30	609	0.61		
31~50명	42	1699	1.71		
51~100명	65	4638	4.66	<b>57337</b>	<b>57.62</b>
101~150명	116	14374	14.45		
151~200명	88	15525	15.60		
201~250명	63	13984	14.05		
251~300명	32	8816	8.86		
301~400명	28	9700	9.75		
401~500명	18	7978	8.02	<b>39797</b>	<b>39.99</b>
501~600명	8	4254	4.28		
601~700명	6	3957	3.98		
701~800명	5	3583	3.60		
801~900명	4	3308	3.32		
901~1000명					
1001~1500명	5	5506	5.53		
1501명 이상	1	1511	1.52	<b>99508</b>	<b>100</b>
합계	529	99508	100		

## 2. 개정근로기준법 적용시기

	업체수	종업원수
시내	364	79029
농어촌	86	3226
시외	71	13229
고속	8	3984
합계	529	99468

	업체수	운전자수
1일2교대	212	39224
격일제	99	23320
복격일제	218	21168
합계	529	83712

■ 농어촌, 시외버스는 95%이상 복격일제 시행

■ 시내버스 1일2교대제 3만9천명, 격일제2만3천, 복격일제 6천명

## 2. 개정근로기준법 적용시기

\*16년 근무형태별 노동시간 추계

	1일 노동시간	만근일수	주당 노동시간	월 노동시간	1대당 기사
1일2교대제	9	22	45.7	198	2.77
	9	23	47.8	207	2.64
	9	24	49.8	216	2.53
	9	25	51.9	225	2.43
	9	26	54.0	234	2.34
격일제	16	14	51.7	224	2.17
	17	14	54.9	238	2.17
	18	14	58.2	252	2.17
	16	15	55.4	240	2.03
	17	15	58.8	255	2.03
	18	15	62.3	270	2.03
복격일제	12	17	47.1	204	1.79
	13	17	51.0	221	1.79
	14	17	54.9	238	1.79
	12	20	55.4	240	1.52
	13	20	60.0	260	1.52
	14	20	64.6	280	1.52

### 3. 노동시간 단축에 따른 인력추계

Ⅰ 아래 추계방식은 **격일제, 복격일제를 1일2교대제로 전환할 때 추가로 필요한 인력**을 계산한 것임

Ⅰ 만근일수 24일인 경우 버스 1대당 필요인력은 2.53명(현재 준공영제수준), 만근일수 22일의 경우 2.77명 필요로 계산

	1일2교대제(24일 만근)			1일2교대제(22일 만근)		
	총원비율	필요인력	비용	총원비율	필요인력	비용
시내버스	28.7%	19,069	739,947	40.4%	26,849	1,041,859
농어촌버스	89.3%	2,175	70,319	106.5%	2,594	83,872
시외버스	90.7%	9,346	326,407	108.0%	11,133	388,807
합계	38.6%	30,590	1,136,673	51.2%	40,576	1,514,539

\*16년 기준 버스1대당 운전자수는 시내1.97명, 농어촌1.34명, 시외1.33명 임.

### 3. 노동시간 단축에 따른 인력추계

Ⅰ 아래 추계방식은 현행 제도에서 1주 52시간을 넘겨 근무하는 운전시간을 산정하고서 총 초과 시간을 월 226시간으로 기계적으로 나누어 필요인원을 계산한 것임

구분	시내버스		시외버스	농어촌버스	계	
	7대도시	도지역				
운전자수	37,343	28,484	10,389	2,268	78,484	
226시간 기준	추가인원	334	3,636	2,039	422	6,431
	증가률	0.9%	12.8%	19.6%	18.6%	8.2%

### 3. 노동시간 단축에 따른 인력추계

- 운전자는 2천4백명 증가에 불과, 사실상 노동시간단축 영향 없음
- 충북과 강원지역은 오히려 운전인원이 감소하였음
- 사고로 문제되었던 경기지역 800명 증가(서울,제주,충남 증가)

업종	2017년8월			2018년8월			인원증감
	업체수	면허차량수	운전자	업체수	면허차량수	운전자	
시내	362	34421	67931	365	35205	70267	2336
농어촌	86	1877	2485	86	1880	2567	82
시외	71	7558	10030	72	7465	9756	-274
고속	11	2157	2785	11	2058	3060	275
합계	530	46013	83231	534	46608	85650	2419

## 4. 버스현장 인력변화

▮ 사고가 났던 경기도 광역버스에서만 1일2교대제로 노동시간 단축 효과발휘

▮ 적용시기가 2020년으로 유예되어 있는 300인 미만 사업장에서는 아무런 대응조치가 없는 것으로 판단

▮ 장시간 노동과 안전운행에 취약한 농어촌 시외버스 등은 현재 까지 전혀 근무조건 개선이 없음 = **여전한 시민안전 위협요소**

▮ 버스사업주는 사실상 노동시간 단축과 관련한 아무런 자구노력을 하지 않고 정부와 지자체의 재정지원에만 의존하는 모양새

## 4. 버스현장 인력변화

---

Q
백령도 13.7°C | 인천판 | 서울판 | 보도자료 | 구독신청
경기일보

☰
정치
경제
사회
인천
지역종합
문화
스포츠
연예
포토
경

🏠 > 뉴스 > 정치 > 지방행정

## '새경기 준공영제' 내년 시범운영 준비 박차...11월 연구용역 돌입

김태희 기자 kth1673@kyeonggi.com |
 노충승인 2018년 10월 15일 21:09 |
 발행일 2018년 10월 16일 화요일 |
 제2면

f
t
N
Q
o
Y
☰
폰트 + - ☰ ✉



▲ 경기도청 전경

민선 7기 경기도의 교통 분야 핵심 정책인 '새경기 준공영제'가 시범운영 초읽기에 들어갔다. 도는 다음 달부터 정책 도입 타당성에 대한 연구용역을 시행, 내년 6월까지 시범운영을 실시한다는 방침이다.

**국토부 / 경기도**  
**: 준공영제 연구용**  
**역 발주 (투입인력**  
**과 자원, 도입방식**  
**검토)**

**경기도 노선입찰**  
**제 도입 추진 (한**  
**정면허제도)**

## 5. 동향/전망/시사점



□ 시내버스 준공영제 재정지원 현황(17년말, 억원)

시·군	시행일	대상차량(대수)	'17년 재정지원*	대당 평균(만원)
전체		16,153	6,730	4,166
서울	'04.7.1	7,419	2,192	2,955
부산	'07.5.15	2,511	1,395	5,556
대구	'06.2.19	1,598	924	5,782
인천	'09.8.1	1,861	924	4,965
광주	'06.12.21	1,036	524	5,058
대전	'05.7.4	1,016	485	4,774
제주	'17.8.26	712	286	4,017

■ 지자체의 준공영제 재정지원은 매년 증가 17년 기준 6천7백억

## 5. 동향/전망/시사점

# 서울시 표준운송원가 90%적용 시 8개도 시내/시외버스준공영제 도입비용 2조4천 억원 (운송원가에 운전인력비용 포함)

【지자체별 준공영제 연간 재정소요】

구분	시내버스			시외버스		
	버스 대수(대)	연간 재정소요 (백만원/년)		버스 대수 (대)	추가소요금액 (백만원/년)	
		표준운송원가 100%	표준운송원가 90%		표준운송원가 100%	표준운송원가 90%
계	18,893	2,388,884	1,853,621	7,372	802,447	578,385
경기	10,698	1,428,428	1,125,340	1,964	237,008	177,315
강원	767	91,448	69,717	708	80,106	58,587
충북	766	75,485	53,783	465	47,599	33,466
충남	1,183	135,753	102,237	799	76,799	52,514
전북	972	105,431	77,893	474	49,776	35,370
전남	1,208	174,006	139,782	589	63,120	45,218
경북	1,445	178,870	137,932	920	98,591	70,629
경남	1,854	199,463	146,937	1,453	149,448	105,286

\* 연간 재정소요액은 서울시 준공영제 표준운송원가를 기준으로 산정

## 5. 동향/전망/시사점

Ⅰ 전국버스운송사업 조합연합회와 한국노총 자노련의 째짜미는 완전공영제가 아닌 준공영제 도입을 요구하며 정부와 지자체의 재정지원만을 기대하고 있음

Ⅰ 지금과 같은 상황으로는 40+12시간 근무한도 제도가 19년 7월부터 도입이 될 수 있을지도 의문

Ⅰ 이런 상황에서 여야정 합의를 통해 추진되는 탄력적근무제 확대는, 버스현장에서 필요인력 충원은 없이 변형근로만 확대하는 것으로 격일제/복격일제 사업장에서 충분히 악용될 소지가 다분함.

## 5. 동향/전망/시사점

---

Ⅰ 노동시간 단축과 함께 완전공영제의 도입을 요구 할 수 있는 적기이나, 공공운수노조 민주버스협의회와 일부 지역의 시민대책위만이 완전공영제를 주장

Ⅰ 경기도가 추진중인 노선입찰제 방식은 한정면허제 도입의 시도로, 버스자본이 사유화한 노선권을 공공으로 환원하는 작업 임

Ⅰ 완전공영제의 도입은 버스사고에서 출발한 노동시간 단축제도의 관리와 운영체계에 있어 중요하고, 정비문제, 이용자참여 등 종합적인 안전체계를 구축하는데 필요한 요소

Ⅰ 장시간 노동에 최적화된 임금체계에서 임금후퇴 없는 노동시간 단축의 문제 대두 = 양질의 일자리 창출문제

## 5. 동향/전망/시사점

---

**WORKERS  
OF THE WORLD  
UNITE!**



**수고하셨습니다.**

---