

**버스 사업주 보조금 퍼주기 근절!**  
**노동자·시민 안전 위협하는 장시간 운전 근절!**

# **전주시 버스 1일2교대 즉각 실행 촉구 기자회견**

**일시** 2017년 11월 29일 10:00

**장소** 전주시청 브리핑룸

**주최** 공공운수노조 전북버스지부

**전주 시내버스 완전공영제 실현 운동본부**

상임대표 : 이세우, 하연호 / 참여단체 : 공공운수노조전북본부, 더불어이웃, 민족문제연구소,  
민주노총전북본부, 민중당전북도당, , 아래로부터전북노동연대, 615전북본부, 전농전북도연맹,  
전북녹색당, 전북녹색연합, 전북불교네트워크, 전북장애인차별철폐연대, 전북평화와인권연대,  
전주비정규노동네트워크, 전주평화와통일을여는사람들, 정의당전북도당, 진보광장, 평화주민사랑방

## [기자회견문]

버스 사업주 보조금 퍼주기 근절!

노동자·시민 안전 위협 장시간 운전 근절!

# 전주시는 시내버스 1일2교대제 즉각 시행하라!

작년 7월 영동고속도로에서 관광버스기사가 앞차를 추돌하면서 42명의 사상자가 발생하는 대형 교통사고가 있었다. 올해에도 5월, 7월 연달아서 버스에 의한 고속도로 대형사고가 발생했다. 원인은 모두 같았다. 버스노동자의 졸음운전이었다. 7월 경부고속도로에서 사고를 일으킨 버스노동자는 전날 18시간 이상 근무한 뒤 당일 오전 7시에 출근했다. 이런 살인적인 노동조건은 버스노동자의 건강뿐만 아니라 함께 도로를 이용하는 모든 시민의 안전을 위협하고 있다.

전주 시내버스도 마찬가지다. 전주 시내버스 노동자들은 하루 17시간씩 격일로 운전하는 격일제로 근무하고 있다. 현장 노동자들은 새벽에 운전을 시작하면 오후에는 정신이 몽롱해진다는 표현을 한다. 당연히 실수나 사고가 잦아질 수밖에 없다. 혹여 사고라도 발생하면 그 책임은 오롯이 노동자에게 전가되는 실정이다.

2013년 전주 시내버스 노동자들을 대상으로 노동 실태를 조사한 적 있다. 당시 38%가 불면증으로 상담이 필요한 중등도·고도 불면증 위험군이었다. 62%가 주간 졸림증을 호소했고 23%는 진료가 필요할 정도였다. 버스 노동자를 대상으로 한 다른 조사도 결과도 마찬가지다. 1일2교대제에 비해 격일제에서 사고가 78% 이상 발생했고, 집중도를 검사하니 격일제에서 오후에 반응속도가 늦어지는 것이 확인되었다. 이 때문에 해외 여러 국가는 하루 최대 운전 가능 시간을 정해놓고 엄격하게 규제한다. ILO, EU, 일본, 프랑스는 1일 9시간을 초과해서는 안 된다고 규정하고 있고, 이들 국가는 1주 최대 운전시간도 40~56시간으로 제한하고 있다.

이미 서울을 비롯한 광역지자체와 청주, 제주 등에서 1일2교대제를 시행중이다. 공공운수노조 전북버는지부도 2013년부터 교대제 개편을 요구해왔다. 하지만 수년이 지나도록 시행되지 않는 것은 1일2교대제 전환을 계기로 잇속을 챙기려는 버스사업주의 속내와 추진의지가 부족한 전주시의 태도 때문이다.

올해 전북버리지부 임단협은 1일2교대제 시행을 놓고 세부방안을 검토하는 자리였다. 지방노동위원회에서 근무형태 변경에 따른 중재안을 제시했고 전북버리지부는 이를 수용하겠다고 했지만, 사업주들은 중재안을 거부하며 시간 끌기에 나서고 있다.

이들이 시간을 끌며 했던 일은 전주시에 보조금을 증액해달라는 생떼였다. 버스사업주들은 현재보다 인건비가 87억 원 이상 증가할 것이라는 억지 주장을 하며 보조금을 더 내놓으라 한다. 심지어 지출을 부풀리기 위해 차량 운행 대수를 실 운행대수인 392대에서 411대로 뺄기까지 했다. 버스사업주가 보조금 인상을 요구하며 전북버리지부와 임단협을 결렬시키려 드는 것은 그야말로 전주 시민의 발을 볼모로 사업주의 사익을 챙기겠다는 파렴치한 행태이다.(첨부자료 참고)

최근 전주시는 표준운송원가를 정확히 산출하고서 버스사업자의 실제 손실액을 보전한다는, 사실상 준공영제 보조금 시스템으로 전환했다. 전주시는 회사 측의 억지 보조금 타령에 휘둘리지 말고, 현행대로 1일2교대 시행에 필요한 적정인원과 이에 따른 임금액을 산출하고 보조금을 결정한다는 원칙만 확인하면 된다.

노동자·시민의 안전이 매일 매순간 위협받고 있다. 1일2교대제 전환은 단 하루도 미뤄져서 안 된다. 전주시는 1일2교대제를 즉각 시행하라. 이를 거부하는 사업주들에게는 사용할 수 있는 행정수단을 모두 동원하여 비인간적인 근무형태를 폐지시키기 위해 나서라. 우리는 버스사업주와 전주시의 태도를 주시하며 노동자와 시민이 안전한 시내버스를 만들기 위해 최선을 다할 것이다.

2017. 11. 29.

**전주시내버스완전공영제실현운동본부**

참고자료 : 버스 사업주들의 지출 부풀리기

《버스사업주들이 전주시에 주장하는 보조금 인상 자료》

1일1교대제 시행		
총액 60,000원 * 2.5% 인상시(18년3월-6월까지) 411대 기준		
22일근무시	23일근무시	24일근무시
3.80%	4.63%	5.46%
11,697,762	12,048,729	12,338,415
4,807,780,108	4,952,027,541	5,071,088,683
57,693,361,295	59,424,330,497	60,853,064,198

- 2018년 1일 2교대 시행, 임금 2.5% + 수당 인상 시(총 5.46% 인상 ??)
- ◆ 411대 1년 총액 60,853백만 원 ???

《2017년 전주시 시내버스 외부회계감사 및 표준운송원가 산정 용역 보고서》

- 2017년 인건비 표준운송원가

- ◆ 392대 1년 총액 49,441백만 원

\* 비교 : 운전직임금, 운전직상여금, 운전직법정복리후생비, 운전직기타복리후생비, 운전직퇴직급여 전체 포함

- 2017년 표준운송원가에서 인건비 총 5.46% 인상 시

- ◆ 1년 총액 52,140백만 원

《결론》

- ◆ 버스 사업주들은 근거 없이 87억 원 상당의 보조금 뺏튀기를 시도하고 있음
- ◆ 현재 보조금은 표준운송원가에 근거하여 인건비 실비를 기준으로 결정하고 있음. 1일2교대 시행에 필요한 운전인원 증가가 필요하다면 정확한 수치에 근거한 표준운송원가 산정이 필요함. 보조금은 현행대로 인건비 지출이 이루어진 뒤에 정산 후 실비 지급하면 될 것임.