

교통안전 증진을 위한 버스운수업 근로시간 개선방안

임삼진, 오맹근

I. 서론

근로기준법 상의 근로시간 관련 규제가 취약하여 나타나고 있는 버스운수업 근로자의 근로시간 문제는 운수근로자의 삶의 질 개선이나 근로조건 개선에 있어서 중요한 현안이 되고 있다. 전국자동차노동조합연맹이 실시한 조합원 근로실태 조사 결과에 따르면 조합원들의 50.9%가 배차시간 부족을 교통사고의 주된 원인(1순위)으로 꼽고 있고, 과로가 그 뒤를 이어 17.7%를 차지하고 있으며, 시외, 고속, 전세, 농어촌 버스 등의 경우 교통사고의 주요 원인으로 과로(장시간 근로)를 지적하고 있다.

이 조사결과는 배차시간 부족과 장시간 노동은 만성피로를 일으키고 있으며, 누적된 피로는 안전의 적신호가 되고 있음을 보여준다. 응답자 중 84.7%(매우 피곤하다 41%, 약간 피곤하다 43.7%)가 장시간 노동에 따른 피로를 호소하고 있다.

교통안전의 증진을 위하여 관계부처 합동으로 만든 <제6차 교통안전기본계획(2007-2011)> 가운데 '화물차·버스·택시 안전관리강화(건교부·노동부·경찰청·공제조합 등)'의 중요한 내용으로 다음과 같이 '근로시간 개선'을 추진하도록 하고 있어 이에 대한 적절한 대응이 요청되고 있다.

- 운전자의 과도한 운전시간제한을 위한 근로시간 개선(안) 마련(노동부)
 - 피로운전가능성이 높은 화물차·버스·택시운전자를 대상
 - 운전시간을 1일 구속시간과 연속운전시간으로 나누어 근로시간제한

〈표 1〉 교통사고 주요원인 인식(1순위)

(단위 : %)

구분	전체	시내	농어촌	시의	고속	전세	마을	화물
배차시간 부족	50.9	65.5	31.3	23.9	24.0	7.1	60.0	57.1
과로(장시간 운전)	17.7	8.6	31.3	32.5	53.3	71.4	6.7	28.6
운전자범규위반	12.7	11.0	13.8	23.9	14.7	7.1	13.3	0.0
피해자과실	5.6	4.8	10.0	11.0	1.3	3.6	6.7	0.0
정비 불량	0.5	0.4	1.3	0.6	1.3	0.0	0.0	0.0
도로구조및 교통시설미비	5.0	5.4	7.5	5.5	1.3	0.0	6.7	0.0
수입금 증대 압력	0.4	0.1	1.3	0.6	1.3	0.0	6.7	0.0
운행노선간 경쟁	0.8	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
기타	0.9	1.1	0.0	0.6	1.3	0.0	0.0	0.0
무응답	5.4	1.9	3.8	1.2	1.3	10.7	0.0	14.3
계	100	100	100	100	100	100	100	100

*자료 : 2007년도 임금인상활동지침, 전국자동차노동조합연맹

※ 선진국 사례

- 영국·일본 등 교통안전선진국과 같이 1일 구속시간과 연속운전시간으로 나누어 규정
- 버스운전자에 대한 1일 구속시간은 영국 16시간·일본 13시간이며, 1일 연속 운전시간(최대운전시간)은 영국·일본 1일 9시간

우리나라의 교통안전 수준이 OECD 최하위권에 머물러 있고, 국민소득의 상승에 따른 운송 서비스에 대한 기대수준의 상승 등을 고려할 때 시급히 해결방안을 모색해야 할 것으로 판단된다. 이 글에서는 운수업의 근로시간과 교통안전의 관계를 다룬 선행연구를 고찰한 다음, 실태조사와 설문조사 결과를 살펴보고, 이를 토대로 버스 운수업 근로시간의 개선방안을 제시하고자 한다.

II. 근로시간 관련 선행연구 고찰

1. 근로시간이 교통사고에 미치는 영향에 관한 연구

근로시간이 교통사고에 미치는 영향에 관한 선행연구는 Harris and

Mackie 1972(USA) 등이 있는데, 전체사고건수의 경우 운전시작 후 1시간의 사고율을 1.0으로 설정하고 휴식 없는 운전시간에 따른 교통사고율을 비교할 경우 최초 5시간까지는 통계적으로 유의미한 차이가 나타나지 않았다. 6시간부터 사고율이 증가하고, 10시간에 가장 높으며, 사고율은 1.63(최소 1.34; 최대 1.97)에 달한다. 대인사고의 경우 최초 8시간까지는 통계적으로 유의미한 차이가 나타나지 않았다. 9시간의 경우 상대적인 위험성은 1.31(최소 1.02; 최대 1.69)에 달하며, 10시간의 경우 3.10(최소 2.23; 최대 4.31)에 달한다. 대물사고(Property Damage Only)의 경우 교통사고율은 오히려 감소하는 것으로 나타났으나 통계적으로 유의미하지는 않았다.

화물운전자를 대상으로 실시한 운전시간 및 휴식 관련 법 규정의 준수가 사고율에 미치는 영향은 <표 2>와 같이 나타났다(Jones and Stein 1987; Stein And Jones 1988). 휴식시간 없이 4.5시간까지만 일하여 규정을 준수한 경우에 비해 4.5시간 이상을 일한 경우의 전체사고율은 22% 높은 것으로 조사되었으며, 대인사고는 32% 증가한 것으로 나타났다. 하루 9시간까지만 일하도록 한 규정을 준수한 경우에 비해 9시간 이상 일한 경우의 전체사고율은 49% 높은 것으로 조사되었으며, 대인사고는 212% 증가한 것으로 나타났다. 근로시간 규정을 지키지 않을 경우 전체사고보다 대인사고가 크게 증가하는 것으로 분석되었으며, 1일 근로시간 규정을 지키지 않은 운전자가 휴식시간 규정을 지키지 않은 운전자보다 훨씬 높은 교통사고율을 기록한 것으로 조사되었다.

<표 2> 화물운전자의 근로시간 규정 준수 여부에 따른 교통사고율

규정 준수 여부	사고 유형	상대적 위험성
휴식 없이 4.5시간 이내 운전	전체	1.00
휴식 없이 4.5시간 이상 운전	전체	1.22(1.09; 1.36)
휴식 없이 4.5시간 이내 운전	부상	1.00
휴식 없이 4.5시간 이상 운전	부상	1.32(1.10; 1.59)
1일 9시간 이내 운전	전체	1.00
1일 9시간 이상 운전	전체	1.49(1.19; 1.87)
1일 9시간 이내 운전	부상	1.00
1일 9시간 이상 운전	부상	3.12(2.10; 4.64)

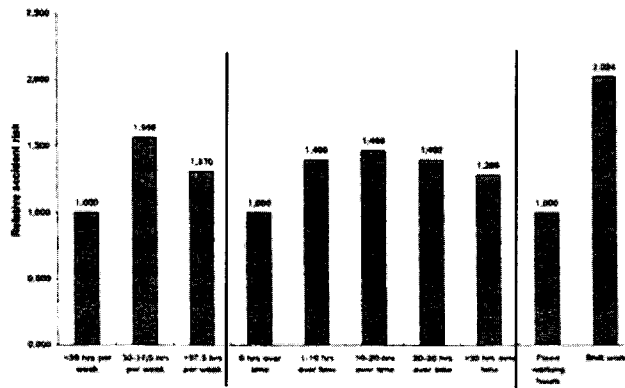
시내버스운전자의 휴식시간 길이에 관하여 네덜란드에서 이루어진 Pokorny et al(1987)의 연구는 휴식시간의 길이와 교통사고율 사이의 관계를 분석하였다. 노선배차시간조절 방식(출발한 버스가 회차지점을 경유하여 반드시 회차해야 하며, 5-15분의 시간조절에 의해 휴식시간이 달라지는 방식인데, 지체의 경우에는 조절시간이 단축되거나 아예 없어질 수도 있음)과 휴식시간 계획운영 방식(식사나 운전자 교대 등의 방식에 의하여 휴식시간을 계획적으로 운용하며, 계획된 휴식시간은 통상 30~60분)에 따라 교통사고율을 분석하였다. 69분까지의 휴식을 가진 운전자는 전혀 휴식을 갖지 않은 운전자들에 비해 약 4%의 사고율 감소(-24%; +21%)를 보여주었으나 통계적으로 유의미한 차이는 아니었다. <표 3>에 정리된 것과 같은 다양한 비교가 이루어졌으며, 전체적으로 휴식시간은 4%의 사고율 감소(-19%; +14%) 수치상의 차이가 나타났으나 통계적으로 유의미한 차이는 발견되지 않았다.

<표 3> 운전 중 휴식시간의 길이 변화가 버스 운전자의 교통사고율에 미치는 영향

사전 휴식시간 길이	사후 휴식시간 길이	교통사고율 변화(%)
0분	1-69분(평균 20분)	-4(-24; +21)
10-14분	15-89분(평균 30분)	-14(-50; +48)
15-19분	20-99분(평균 45분)	-14(-51; +51)
25-29분	30->100분(평균 65분)	-17(-60; +72)
30-39분	40->100분(평균 65분)	-5(-44; +60)
40-49분	50->100분(평균 75분)	+89(-18; +334)
50-59분	60->100분(평균 85분)	-22(-67; +83)
All driven	All lengths	-4(-19; +14)

이밖에도 화물차 운전자를 대상으로 1일 휴식시간과 교통사고율 사이의 관계에 대하여 이루어진 Lin et al(1994)의 연구는 1일 휴식시간이 10.5 시간까지의 교통사고를 1.00이라 했을 때, 1일 휴식시간이 13.75~25.75 시간의 경우 상대적인 위험은 0.87이었으며, 25.5 시간 이상의 경우 위험은 0.81로 나타났다. 하지만 통계적으로 유의미한 차이는 없었다. 11시간 이상 휴식을 취하도록 한 법규를 준수할 경우와 그렇지 않을 경우 사고율은 1.17 정도(0.95; 1.40)인 것으로 밝혀졌다.

1500여명(그 가운데 버스운전자 87%)의 운전자를 대상으로 자기기입식 사고 통계자료를 활용하여 주당 노동시간의 길이와 교통사고율을 분석한 노르웨이(Mygard and Tellnes 1994)의 연구에 따르면 <그림 1>과 같이 주당 30시간 이내 근로한 운전자가 일으킨 사고율을 1.00이라 할 때 주당 30~37.5시간 근로한 운전자는 1.57(1.19; 2.07), 주당 37.5시간 이상 근로한 운전자의 경우 1.31(0.97; 1.76)인 것으로 나타났다. 주당 근로시간에 따라서 교통사고율이 증가하는 경향이 있음을 보여준다. 초과근로를 하지 않는 운전자의 교통사고 위험성을 1.00이라 할 때, 월 1~10시간 초과근로를 하는 운전자는 1.40(1.03; 1.90), 월 10~28시간 초과근로를 하는 운전자는 1.47(1.07; 2.0), 월 20~30시간 초과근로를 하는 운전자는 1.40(0.95; 2.08), 월 30시간 이상 초과근로를 하는 운전자는 1.29(0.91; 1.83)로 조사되었다. 초과근로는 그 정도가 어떻든지 버스 운전자의 사고율을 높이는 데 기여하는 것으로 나타났다. 임시직과 정규직원 사이에는 상대적으로 2.02(1.61; 2.54)에 달하는 사고율의 차이가 나타났다.



<그림 1> 고용 형태와 근로시간에 따른 교통사고율 차이

회사의 경영상태가 교통사고율에 미치는 영향에 대한 연구는 거의 없으나, OECD 보고서(1996)에 의하면 과당경쟁으로 인하여 현상 유지를 위해 감축경영을 감내해야 할 경우 사고율이 증가할 수 있다는 가설에 기초하여, '(비용/수입)×100'을 계산하여 분석한 결과 100 이상의 경우 1.38,

96~100의 경우 1.23, 96~98의 경우 0.97, 94~96의 경우 0.87, 94 이하의 경우 1.26으로 나타났다. 운영비가 수입을 초과하여 적자경영을 할 경우 교통사고율이 높아지는 경향성이 있음을 보여주고 있다.

2. 운수업 근로실태 개선방안(노동부, 2003)

노동부(2003년)의 '운수업 근로실태 개선방안 연구'에서는 배차기록표 혹은 운행일지를 이용한 자료조사 및 설문조사를 토대로 이루어진 근무형태 조사결과 <표 4>와 같이 1일 2교대 39.76%, 격일제 16.01%, 복격일제 등 44.23%로 조사되었다.

<표 4> 버스 근무제도(설문조사)

구분	1일2교대	격일제	복격일제 등	총계
대도시	260	16	85	361
%	28.32	1.74	9.26	39.32
중소도	105	131	321	557
%	11.44	14.27	34.97	60.68
Total	365	147	406	918
%	39.76	16.01	44.23	100

* 자료: 노동부(2003), 운수업 근로실태 개선방안 p. 93

이 연구에서 시내버스 근로자의 근로시간은 자료조사에 근거할 경우 1주 52시간 39분으로 1주 8시간 39분을 연장근로하는 것으로 조사되었고, 월간 실근로시간은 228시간 17분으로 월간 36시간 17분을 연장근로하는 것으로 조사되었다. 설문조사에서는 1주근로시간이 56.34시간으로 12.34시간을 연장근로하는 것으로 나타났고, 월 실근로시간은 249.87시간으로 57.87시간이 월 연장근로시간으로 조사되었다. 설문지상의 월 실근무일수가 자료상의 실근로일수보다 더 많은 것으로 나타났다.

시외버스의 1주 근로시간은 51시간 8분, 월만근시 222시간 17분, 월 실근로시간 234시간 54분으로 조사되었으며, 월간 기본근로시간을 192시간으로 볼 경우 1주 7시간 8분, 월 만근시 30시간 이상을 연장근로하는 것으로 조사되었다. 시외버스 운전자 설문조사에서는 자료조사 결과에 비해 근

로시간이 약간 긴 것으로 조사되어 1주에 13.41시간 월 78.19시간을 연장근로하는 것으로 나타났다.

고속버스 운전자에 대한 근로시간 자료조사결과 1주 근로시간은 54시간 28분으로 1주에 10시간 28분을 연장근로하고 있는 것으로 조사되었다. 그리고 시내버스와 같이 월 192시간을 기본근로시간으로 볼 경우 월 44시간 이상 연장근로하는 것으로 나타났으며 실 근무일수에 따르면 54시간이상을 연장근로하는 것으로 나타났다. 고속버스 운전자에 대한 설문조사 결과는 1주 근로시간이 62.93시간으로 1주 연장근로시간이 18.93시간, 월간 근로시간은 280.44시간으로 88시간 이상을 연장근로하는 것으로 조사되었다.

위와 같은 실태조사를 바탕으로 노동부의 연구는 주40시간 노동제의 입법에 따른 노동시간 단축 추세에 맞추어 자동차운수업에서 공익에 부합되는 최소한의 노동시간 관련 규제를 개정 또는 도입하는 것이 필요하다고 보고 최소 휴식시간의 부여와 월 최대노동시간을 244시간으로 제한하는 직접규제를 도입하는 방안을 대안으로 제시하였다. '최소 휴식시간 부여'는 공공의 안전 확보를 위한 장치로 최소한 휴식시간 규제를 두자는 것이며, ILO의 최소한 휴식시간 규제를 원용하여 자동차운수노동자에게 1일 평균 최소한 연속 10시간의 휴식시간을 부여하되 특별한 사정이 있는 경우 1주 최대 2회에 걸쳐 최소한 연속 8시간의 휴식시간을 부여할 필요가 있다는 것이다. '월 최대노동시간 244시간'은 직접규제인 최대노동시간과 관련해서는 장시간노동으로 인한 운전기사들의 건강위협과 위험으로부터 운전기사들을 보호하고 보다 질 높은 서비스를 제공하도록 하기 위해 직접적인 노동시간 규제를 도입하는 것이 필요하며, 월 최대노동시간을 244시간(근로기준법 제 52조에 근거)으로 제한하는 것이 바람직하다는 판단에 근거한 것이다.

Ⅲ. 근로형태 및 근로시간, 교통사고 현황조사

1. 버스 운수업 근로현황 조사 개요

우리는 버스운수업 운전자들의 근로형태를 파악하기 위하여 시내버스 301개 회사, 시외버스 72개 회사, 농어촌 버스 58개 회사, 고속버스 8개

회사 등 총 467개 업체를 대상으로 현황 조사를 실시하였다¹⁾. 현황 조사는 2007년 5월 ~ 11월 조사 양식을 활용하여 운수사업체의 현황을 조사하는 방식으로 이루어졌으며, 조사원의 개별업체 담당자 방문을 통한 면담 조사, 사업조합과 유관기관을 통한 자료수집 및 전화 조사를 통한 재확인 작업을 병행하여 실시하였다.

근로형태는 1일 2교대, 격일제, 1일 근무제, 2일 근무 1일 휴무, 3일 근무 2일 휴무, 기타로 세분하여 조사하였다. 시내버스 301개 회사의 경우 특별시·광역시와 도가 다른 특성을 지니고 있을 것으로 판단하여 특별시·광역시 시내버스 171개 회사와 도 시내버스 130개로 구분하여 자료를 분석하였으며, 시외버스 72개 회사, 농어촌 버스 58개 회사, 고속버스 8개 회사 등은 별도로 구분하지 않았다. 결과적으로 근로형태에 관한 분석은 5개의 그룹으로 구분하여 이루어졌다.

2. 여객 운수업 근로자의 근로형태 현황

특별시·광역시 시내버스 171개사 33,029명에 대한 근로형태를 조사한 결과 1일 2교대제가 28,792명으로 가장 많았으며(87.2%), 격일제는 3,824명(11.6%)으로 나타났다. 특별시·광역시 시내버스의 경우 1일 2교대제가 거의 정착되었음을 보여준다. 특별시·광역시 가운데는 인천의 경우 격일제가 유지되는 업체가 상당수에 달하는 것으로 조사되었다.

도 시내버스 130개사 21,881명에 대한 근로형태를 조사한 결과 격일제가 10,792명으로 나타나 가장 많았으며(49.3%), 2일 근무 1일 휴무 3,326명(15.2%), 1일 2교대제 3,474명(15.9%)으로 조사되었다. 경기도의 경우 격일제를 시행하는 업체가 압도적으로 많으며, 경상남도과 전라남도, 제주도 지역이 다른 지역에 비해 격일제 시행 업체의 비율이 상대적으로 높은 것으로 조사되었다. 1일 2교대제는 경남의 마산, 진주, 창원 및 전북 전주, 충북 청주 등에서 시행되고 있으며, 2일 근무 1일 휴무는 경기도 일부 도시와 충북, 경북, 제주에서 많이 시행되고 있다.

1) 2007년 5월 현재 버스 사업체는 시내버스 334개, 농어촌버스 100개, 시외버스 90개, 고속버스 8개이므로, 조사가 수행된 업체의 비율은 각각 시내버스 90.1%, 농어촌버스 72% 시외버스 64.4%, 고속버스 100% 조사가 이루어졌음.

시외버스 72개 회사 9,774명에 대한 근로형태를 조사한 결과 1일 근무제²⁾가 4,655명으로 가장 많은 것으로 조사되었으며(47.6%), 2일 근무 1일 휴무 876명(9.0%), 격일제 810명(8.3%)에 달하는 것으로 조사됨. 근로형태에 대한 질문에 '기타'라는 응답이 3,061명(31.3%)에 달하여 변형된 근로형태가 다양하게 이루어지는 것으로 나타났다. 시외버스의 경우 경기도 지역의 일부 업체에서만 격일제를 시행하고 있는 것으로 나타났으며, 나머지 대부분이 복격일제 형태를 취하고 있는 것으로 조사되었다.

농어촌버스 58개 회사 2,186명의 근로형태에 대한 조사결과 '1일 근무제' 형태가 가장 많은 640명으로 조사되었으며(29.3%), 2일 근무 1일 휴무 234명(10.7%), 3일 근무 2일 휴무 253명(11.6%) 등으로 나타났다. 근로형태를 묻는 질문에 '기타'라는 응답이 825명(37.7%)에 달하여 변형된 근로형태가 다양하게 이루어지는 것으로 나타났다. 비록 143명(6.5%)이라는 소수이긴 하지만 농어촌버스 가운데 1일 2교대를 시행하는 업체가 있는 것으로 조사되었다.

고속버스 8개 회사 2,933명의 근로형태에 대한 조사결과 '2일 근무 1일

<표 5> 전국 버스 운수업 근로자 근로형태 현황

구분		1일 2교대	격일제	1일근무 제	2일 근무 1일 휴무	3일 근무 2일 휴무	기타	합계
시내버스 (특별·광역시)	명	28,792	3,824	23	93	132	165	33,029
	%	87.2	11.6	0.1	0.3	0.4	0.5	100.0
시내버스(도)	명	3,474	10,792	2,960	3,326	1,000	329	21,881
	%	15.9	49.3	13.5	15.2	4.6	1.5	100.0
시외버스	명	-	810	4,655	876	372	3,061	9,774
	%	-	8.3	47.6	9.0	3.8	31.3	100.0
농어촌버스	명	143	91	640	234	253	825	2,186
	%	6.5	4.2	29.3	10.7	11.6	37.7	100.0
고속버스	명	-	-	-	2,463	-	470	2,463
	%	-	-	-	84.0	-	16.0	100.0
전체	명	32,409	15,517	8,278	6,992	1,757	4,850	69,803
	%	46.4	22.2	11.9	10	2.5	6.9	100

2) 1일 근무제는 근로시간과 관련한 선행연구에서는 언급되지 않은 새로운 용어임. 최근 변형근로제의 다양한 확산과정에서 나타난 한 형태인데 격일제 근무에 비해서 근로시간은 약간 줄어들지만 초과근로일수는 크게 늘어난 근로형태를 말함. 기존의 용어나 연구방식을 적용할 경우 1일 근무제는 '기타'로 분류하여 정리하는 것도 가능함.

휴무'가 2,463명으로 가장 많은 것으로 조사되었으며(84.0%), '기타'가 470명(16.0%)으로 나타났다.

전국의 여객운수업체 467개 회사에 종사하는 여객운전자 69,803명의 근로형태는 <표 5>와 같이 1일 2교대가 32,409명(46.4%)으로 가장 많은 것으로 나타났으며, 격일제 15,517명(22.2%), 1일 근무제 8,278명(11.9%), 2일 근무 1일 휴무 6,992명(10.0%), 3일 근무 2일 휴무 1,757명(2.5%)의 순으로 조사되었으며, '기타'가 4,850명(6.9%)으로 나타났다.

Ⅳ. 근로형태와 교통사고의 관계 분석

1. 근로형태와 교통사고의 관계 분석 개요

버스운전자의 근로형태와 교통사고의 관계를 분석하기 위하여 현황조사를 통해 수집된 운수회사의 근로형태 관련 자료와 2006년도 교통사고 자료를 수집하여 관련성을 조사·분석하고자 하였다. 이 분석에서 활용된 교통사고 건수는 각 운수업체가 사고지수 산출을 위해 당국에 보고한 공식 교통사고 자료이다. 모든 교통사고를 다 반영하지 못한다는 한계가 있으나 신뢰성과 객관성의 확보에 도움이 될 것으로 판단하여 공식 자료를 활용하였다.

교통사고에 영향을 미치는 요인은 도로환경요인, 운전자요인, 차량요인 등 다양하며 근로형태는 운전자요인의 일부를 구성한다. 따라서 근로형태와 교통사고 사이의 직접적인 인과관계를 분석하기에는 무리가 있다. 이런 한계에도 불구하고 근로형태가 동일한 운수업체들을 묶어서 교통사고 통계를 비교하는 것은 근로형태가 교통사고에 미치는 전반적인 영향을 파악하는 하나의 방법이 될 수 있다고 보고 이 분석방법을 활용하였다. 이 분석은 근로형태가 교통사고에 미치는 영향을 분석하기 위한 연구이므로 한 업체 내에서 여러 근로형태가 혼재하는 경우 분석대상에서 제외하는 것을 원칙으로 하였다³⁾. 이러한 분석방법론을 활용함에 따라 근로형태, 교통사고 통계를 모두 확보한 업체들 가운데도 여러 근로형태가 혼재한 경우, 기타로 구분된

3) 다만 주된 근로형태가 존재하고 이 근로형태 운전자 수의 10% 이내의 범위에서 다른 근로형태가 혼재할 경우에는 이를 주된 근로형태로 처리하여 분석하였음.

경우 등을 제외함으로써 시외버스나 농어촌버스, 고속버스는 현실적으로 통계적으로 유의미한 비교가 가능한 기업체 수가 나오지 않았다. 결과적으로 근로형태와 교통사고의 관계 분석은 특별시·광역시 시내버스와 도 시내버스 통계자료만을 분석하였다.

2. 특별시·광역시 시내버스 근로형태와 교통사고의 관계

특별시 및 광역시 시내버스 171개 업체의 근로형태와 교통사고 자료를 정리하여 분석을 실시하였다. 여러 근로형태가 혼재하는 경우 분석대상에서 제외하여 1일 2교대 126개 업체, 격일제 등 15개 업체의 교통사고 통계를 분석에 활용하였다.

통계 분석 결과 통계적으로 유의미한 차이가 나타났으며, 운전자 100명당 전체 교통사고 건수의 경우 1일 2교대 업체의 교통사고 건수는 7.56건으로 나타났으나, 격일제 실시 업체의 교통사고는 13.46건으로 조사되었다. 전체 교통사고 건수를 기준으로 격일제 근로형태로 일하는 운전자는 1일 2교대 근로형태로 일하는 운전자에 비해 78% 이상 교통사고를 많이 일으키며, 중상 및 사망교통사고를 40.6% 이상 더 많이 일으키는 것으로 볼 수 있다.

〈표 6〉 특별시·광역시 시내버스 근로형태별 교통사고건수 비교

구분	차량 100대당 중상 및 사망 교통사고 건수	차량 100대당 전체 교통사고 건수	운전자 100명당 중상 및 사망 교통사고 건수	운전자 100명당 전체 교통사고 건수
1일 2교대	8.87	16.12	4.16	7.56
격일제	10.85	24.45	5.85	13.46

3. 도 시내버스 근로형태와 교통사고의 관계

도 시내버스 130개 운수업체의 근로형태와 교통사고 자료를 정리하여 분석에 활용하였다. 여러 근로형태가 혼재하는 경우 분석대상에서 제외하여 1일 2교대 21개 업체, 격일제 및 1일 근무제 52개 업체, 2일 근무 1일 휴무 무 외 기타의 경우 36개 업체 통계를 분석하였다.

통계 분석 결과 운전자 기준 통계의 경우 통계적으로 유의미한 차이가 나타났

으며, 특히 운전자 100명당 전체 교통사고 건수의 경우 1일 2교대 업체의 교통사고 건수는 격일제나 기타의 교통사고에 비해 상대적으로 적은 것으로 조사되었다. 격일제와 1일 근무제 근로형태로 일하는 운전자는 1일 2교대 운전자에 비해 교통사고는 46.6% 이상, 중상 및 사망 교통사고는 13.5% 이상 교통사고를 일으킬 가능성이 큰 것으로 나타났다. 2일 근무 1일 휴무 외 기타 형태로 일하는 운전자는 1일 2교대 운전자에 비해 교통사고는 38.9% 이상, 중상 및 사망 교통사고는 17.3% 이상 더 교통사고를 일으킬 가능성이 크다고 할 수 있다.

〈표 7〉 도 시내버스 근로형태별 교통사고 건수 비교

구분	차량 100대당 중상 및 사망 교통사고 건수	차량 100대당 전체 교통사고 건수	운전자 100명당 중상 및 사망 교통사고 건수	운전자 100명당 전체 교통사고 건수
1일 2교대	11.95	23.10	5.85	11.41
격일제, 1일 근무제	12.08	30.33	6.64	16.73
2일 근무 1일 휴무 외 기타	10.52	24.35	6.86	15.85

교통사고 통계분석 결과는 교통안전의 측면에서 볼 때 버스 운수업에서 가장 바람직한 근로형태는 1일 2교대이며, 변형된 근로형태는 교통사고의 위험성을 증대시켜 경영을 압박하는 요인으로 작용할 수 있음을 보여준다. 광역시는 물론 경기도를 비롯한 광역자치단체들은 교통안전의 증진 차원에서 운행구간이 일정한 운수업체의 경우 1일 2교대제로 유도하기 위한 노력을 적극적으로 펼쳐야 할 것으로 보인다.

V. 근로형태 및 근로시간에 관한 버스 운전자 설문조사 분석

1. 설문조사 개요

이 연구에서는 여객운전자들의 근로형태 및 근로시간에 관한 실태를 파악하기 위하여 아래와 같이 설문조사를 실시하였다. 조사는 근로형태 및 근로시간 이외에도 직무만족도와 근로조건과 관련된 여러 요소들의 만족도를

조사하였으며, 설문조사의 개요는 다음과 같다:

- 표본 크기 : ① 특별시 및 광역시 시내버스 : 262명, ② 도 시내버스 : 459명, ③ 시외버스 : 345명
- 설문조사 지역 : 서울, 부산, 대구, 대전, 울산, 인천, 광주, 천안, 공주, 서산, 제천, 청주, 강릉, 동해, 춘천, 고양, 용인, 수원, 성남, 평택, 안성, 의정부, 구리, 김포, 안산, 영주, 사천, 진주, 마산, 창원, 전주, 군산, 남원, 익산, 여수, 목포, 제주 등 38개 시
- 설문조사 방법 : 50명의 면접 조사원에 의한 일대일 개별면접
- 조사기간 : 2007년 11월 15일 ~ 30일
- 설문조사의 내용 : 근로형태 및 근로시간 관련 사항, 직무만족도 및 피로도, 근로조건 만족도, 교통사고 및 법규위반 경험 등.

2. 특별시 및 광역시 시내버스 운전자 설문조사 분석

특별시 및 광역시의 시내버스 운전자 262명을 대상으로 실시한 설문조사 결과 조사대상자의 근로형태는 1일 2교대 230명, 격일제 26명, 기타 6명으로 나타났으며, 근로형태 구분에 따른 직무만족도, 근로시간 만족도, 피로도, 건강만족도, 배차시간 만족도, 월급수준 만족도, 대기 및 휴식시간 만족도, 근로일수 만족도 조사결과는 <표 8>과 같다. 직무만족도는 1일 2교대 운전자 3.07, 격일제와 기타 운전자 2.72로 나타났으며, 근로시간 만족도는 1일 2교대 운전자 2.74, 격일제와 기타 운전자 2.22로 큰 차이가 나타났다.

근로형태에 따라 근로시간 만족도, 피로도 등에서 큰 차이가 나타나며 이것은 전반적인 직무만족도의 차이로 나타나고 있는 것이다. 교통안전과 관련하여 중요한 것으로 판단되는 피로도에서 1일 2교대 운전자는 3.27로 '가끔 피로함' 수준이지만, 격일제 등 운전자의 피로도는 3.72로 '자주 피로함'에 근접한 것으로 조사되었다.

〈표 8〉 특별시·광역시 시내버스 운전자 만족도 리커트 5점척도 조사결과

구분	표본수	직무 만족도	근로 시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차 시간 만족도	월급 수준 만족도	대기, 휴식 시간 만족도	근무 일수 만족도
1일 2교대	230	3.07	2.74	3.27	3.17	2.57	2.38	2.40	2.63
격일제 등	32	2.72	2.22	3.72	3.22	2.53	2.19	2.50	2.75
전체	262	3.03	2.68	3.32	3.18	2.56	2.35	2.41	2.65

특별시 및 광역시의 시내버스 운전자 설문조사 자료에 대한 상관분석 결과는 〈표 9〉와 같다. 만족도 조사결과에서 전체적으로 항목 간에 통계적인 유의미성이 확인되었으며, 비교적 높은 상관관계를 보여준 것은 직무만족도

〈표 9〉 특별시·광역시 시내버스 운전자 만족도 상관관계 분석 결과

		직무 만족도	근로시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차시간 만족도	월급수준 만족도	대기및 휴식시간 만족도	근무일수 만족도
직무만족도	Pearson Correlation	1	.468**	-.407**	.259**	.275**	.404**	.246**	.254**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
근로시간만족도	Pearson Correlation	.468**	1	-.408**	.322**	.423**	.401**	.307**	.400**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
피로도	Pearson Correlation	-.407**	-.408**	1	-.387**	-.265**	-.298**	-.195**	-.198**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.002	.001
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
건강만족도	Pearson Correlation	.259**	.322**	-.387**	1	.391**	.163**	.203**	.243**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.008	.001	.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
배차시간만족도	Pearson Correlation	.275**	.423**	-.265**	.391**	1	.458**	.420**	.425**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
월급수준만족도	Pearson Correlation	.404**	.401**	-.298**	.163**	.458**	1	.417**	.348**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.008	.000		.000	.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
대기 및 휴식 시간 만족도	Pearson Correlation	.246**	.307**	-.195**	.203**	.420**	.417**	1	.429**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.002	.001	.000	.000		.000
	N	262	262	262	262	262	262	262	262
근무일수만족도	Pearson Correlation	.254**	.400**	-.198**	.243**	.425**	.348**	.429**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	
	N	262	262	262	262	262	262	262	262

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

와 근로시간 만족도(0.468), 배차시간 만족도와 근로시간 만족도(0.423), 피로도와 근로시간 만족도(-0.408), 직무만족도와 피로도(-0.407) 등으로 나타났다. 근로시간 만족도가 높을수록 직무만족도가 높아지고 있음을 보여준다.

3. 도 시내버스 운전자 설문조사 분석

도 시내버스 운전자 총 459명을 대상으로 실시한 설문조사 결과 응답자의 근로형태는 1일 2교대 75명, 격일제 173명, 2일 근무 1일 휴무 117명, 3일 근무 2일 휴무 65명, 기타 29명으로 나타났다. 이들 여러 가지 근로형태 구분에 따른 직무만족도, 근로시간 만족도, 피로도, 건강만족도, 배차시간 만족도, 월급수준 만족도, 대기 및 휴식시간 만족도, 근무일수 만족도 조사결과는 <표 10>과 같다. 직무만족도는 근로형태에 따라 1일 2교대 운전자 3.17, 3일 근무 2일 휴무 2.86, 격일제 2.77, 2일 근무 1일 휴무 2.66의 순으로 높게 나타났다.

근로형태에 따라 근로시간 만족도, 피로도 등에서 일정한 차이가 나타나며 이것은 전반적인 직무만족도의 차이로 나타나고 있다. 교통안전과 관련해서는 중요한 것으로 보이는 피로도 조사에서 1일 2교대 운전자의 피로도 인식 조사 결과는 3.25로 '가끔 피로함' 수준이지만, 2일 근무 1일 휴무 운전자의 피로도는 3.59로 높아지며, 기타 운전자의 피로도는 3.83으로 '자주 피로함'에 근접한 것으로 조사되었다.

<표 10> 도 시내버스 운전자 만족도 리커트 5점 척도 조사결과

구분	표본수	직무 만족도	근로시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차시간 만족도	월급수준 만족도	대기, 휴식시간 만족도	근무일수 만족도
1일 2교대	75	3.17	2.57	3.25	3.27	2.41	2.51	2.51	2.82
격일제	173	2.77	2.38	3.55	3.07	2.42	2.26	2.39	2.65
2일 근무 1일 휴무	117	2.66	2.12	3.59	3.38	1.94	1.78	2.18	2.72
3일 근무 2일 휴무	65	2.86	2.74	3.26	3.25	2.85	2.51	2.77	2.92
기타	29	2.76	2.24	3.83	3.34	2.39	2.38	2.34	2.59
전체	459	2.86	2.43	3.49	3.20	2.41	2.29	2.45	2.77

〈표 11〉 도 시내버스 운전자 만족도 상관관계 분석 결과

		직무 만족도	근로시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차시간 만족도	월급수준 만족도	대기및 휴식시간 만족도	근무일수 만족도
직무만족도	Pearson Correlation	1	.501**	-.358**	.232**	.537**	.470**	.481**	.298**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	458	456	458	458	458	458	457	457
근로시간만족도	Pearson Correlation	.501**	1	-.458**	.314**	.612**	.509**	.503**	.407**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	456	457	457	457	457	457	456	456
피로도	Pearson Correlation	-.358**	-.458**	1	-.288**	-.369**	-.273**	-.339**	-.233**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	458	457	459	459	459	459	458	458
건강만족도	Pearson Correlation	.232**	.314**	-.288**	1	.259**	.215**	.308**	.360**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	458	457	459	459	459	459	458	458
배차시간만족도	Pearson Correlation	.537**	.612**	-.369**	.259**	1	.487**	.643**	.392**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	458	457	459	459	459	459	458	458
월급수준만족도	Pearson Correlation	.470**	.509**	-.273**	.215**	.487**	1	.439**	.442**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	458	457	459	459	459	459	458	458
대기 및 휴식 시간 만족도	Pearson Correlation	.481**	.503**	-.339**	.308**	.643**	.439**	1	.495**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	457	456	458	458	458	458	458	457
근무일수만족도	Pearson Correlation	.298**	.407**	-.233**	.360**	.392**	.442**	.495**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	457	456	458	458	458	458	457	458

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

도 시내버스 운전자 설문조사 자료에 대한 상관분석 결과는 〈표 11〉과 같다. 만족도 조사결과에서 전체적으로 항목간에 통계적인 유의미성이 확인되었으며, 비교적 높은 상관관계를 보여준 것은 배차시간 만족도와 대기 및 휴식시간 (0.643), 근로시간 만족도와 배차시간 만족도(0.612), 직무만족도와 배차시간 만족도(0.537), 근로시간 만족도와 직무만족도(0.501) 등으로 나타났다.

4. 시외버스 운전자 설문조사 분석

시외버스 운전자 총 345명을 대상으로 실시한 설문조사 결과 응답자의 근로형태는 격일제 30명, 2일 근무 1일 휴무 37명, 3일 근무 2일 휴무 8

명, 기타 270명으로 나타났다. 유의미한 표본에 미치지 못하는 3일 근무 2일 휴무를 제외한 격일제, 2일 근무 1일 휴무, 기타 등 근로형태 구분에 따른 직무만족도, 근로시간 만족도, 피로도, 건강만족도, 배차시간 만족도, 월급수준 만족도, 대기 및 휴식시간 만족도, 근로일수 만족도 조사결과는 <표 12>와 같다. 근로형태에 따라 근로시간 만족도, 피로도 등에서 일정한 차이가 나타나며 이것은 전반적인 직무만족도의 차이로 나타나고 있다. 격일제 근무 운전자가 복격일제 근무 운전자에 비해 직무만족도는 높고, 피로도는 낮은 것으로 나타났다. 교통안전과 관련해서는 피로도의 차이에 유념해야 할 것으로 판단된다. 격일제의 피로도 인식 조사결과는 3.17로 '가끔 피로함' 수준이지만, 2일 근무 1일 휴무의 피로도는 3.46, '기타'라는 응답자의 피로도는 3.81로 '자주 피로함'에 근접한 것으로 조사되었다.

<표 12> 시외버스 운전자 만족도 리커트 5점 척도 조사결과

구분	표본	직무 만족도	근로시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차시간 만족도	월급수준 만족도	대기, 휴식시간 만족도	근로일수 만족도
격일제	30	3.10	2.23	3.17	3.07	2.53	2.40	2.63	2.63
2일 근무 1일 휴무	37	2.92	2.51	3.46	3.14	2.59	2.54	2.59	2.70
기타	270	2.63	2.23	3.81	3.09	2.42	1.96	2.42	2.47
전체	345	2.72	2.27	3.70	3.09	2.46	2.06	2.47	2.51

시외버스 운전자 설문조사 자료에 대한 상관분석 결과는 <표 13>과 같다. 만족도 조사결과에서 전체적으로 항목간에 통계적인 유의미성이 확인되었으며, 비교적 높은 상관관계를 보여준 것은 근로시간 만족도와 배차시간 만족도(0.603), 배차시간 만족도와 대기·휴식시간 만족도(0.581), 직무만족도와 월급수준 만족도(0.502) 등으로 나타났다.

근로형태를 묻는 질문에 '기타'라고 응답한 시외버스 운전자들의 응답 가운데 비교적 높은 빈도를 보인 것은 4일 근무 1일 휴무, 4일 근무 2일 휴무, 10일 근무 5일 휴무, 8일 근무 2일 휴무, 7일 근무 3일 휴무, 6일 근무 2일 휴무 등 다양한 형태를 취하고 있으며, "불규칙하며 20일 만근 필요 시 휴가 사용"이라고 응답한 운전자도 상당수에 달함. 한 회사 내에서도 다

〈표 13〉 시외버스 운전자 만족도 상관관계 분석 결과

		직무 만족도	근로시간 만족도	피로도	건강 만족도	배차시간 만족도	월급수준 만족도	대기및 휴식시간 만족도	근무일수 만족도
직무만족도	Pearson Correlation	1	.467**	-.340**	.384**	.455**	.502**	.378**	.429**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
근로시간만족도	Pearson Correlation	.467**	1	-.348**	.411**	.603**	.452**	.501**	.413**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
피로도	Pearson Correlation	-.340**	-.348**	1	-.288**	-.303**	-.231**	-.216**	-.293**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
건강만족도	Pearson Correlation	.384**	.411**	-.288**	1	.393**	.324**	.343**	.336**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
배차시간만족도	Pearson Correlation	.455**	.603**	-.303**	.393**	1	.457**	.581**	.476**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
월급수준만족도	Pearson Correlation	.502**	.452**	-.231**	.324**	.457**	1	.434**	.475**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
대기 및 휴식 시간 만족도	Pearson Correlation	.378**	.501**	-.216**	.343**	.581**	.434**	1	.446**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	345	345	345	345	345	345	345	345
근무일수만족도	Pearson Correlation	.429**	.413**	-.293**	.336**	.476**	.475**	.446**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	345	345	345	345	345	345	345	345

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

양한 근로형태가 존재하는 업체들이 많으며 변형근로제가 다양화 하면서 “20일간 계속 근무하고 10일 휴식 한다”는 응답에서 확인할 수 있듯이 근로 시간에 대한 최소한의 규제도 작용하지 못하는 문제가 발생하고 있음을 확인할 수 있다.

VI. 결론 및 정책건의

버스 운수업 근로자의 근로형태와 교통사고의 관계를 분석한 결과 근로 형태에 따라 교통사고 건수에서 통계적으로 유의미한 차이가 나타났으며, 특히 운전자 100명당 전체 교통사고 건수의 경우 격일제나 다른 근무 형태

업체의 교통사고는 1일 2교대 업체의 교통사고 건수에 비해 월등하게 높은 것으로 조사되었다.

운수업에 종사하는 운전자를 대상으로 실시한 설문조사를 통하여 근로형태는 피로도와 직무만족도에 중요한 영향을 끼치는 것으로 조사되었다. 근로형태에 따라 1일 2교대 형태일수록 직무만족도는 높고 피로도는 낮아지는 반면에 근로시간 만족도는 높아지는 것으로 조사되었다. 격일제나 복격일제 등 근로형태가 변형근로에 가까울수록 직무만족도나 근로시간 만족도는 낮아지고, 피로도는 높아지는 것으로 나타났다. 이들 통계는 교통안전의 증진을 위해서는 근로형태와 근로시간의 개선에 대한 대안이 마련되어야 함을 보여준다.

버스업계의 경영난이 심한 가운데 변형근로제가 빠른 속도로 확산하여 4일 근무 1일 휴무, 4일 근무 2일 휴무, 10일 근무 5일 휴무, 8일 근무 2일 휴무, 7일 근무 3일 휴무, 6일 근무 2일 휴무 등으로 매우 불규칙하며 20일 만근 필요시 휴가 사용의 경우도 상당수에 달하는 것으로 조사되었다. 또한 근로시간의 연장은 저임금 문제와 긴밀하게 연관되어 있으며, 운전자의 요구와 운수업체의 필요가 맞물리면서 장시간 근로의 문제가 심각하게 나타나고 있다. 근로시간은 합리적인 규제방식에 의해 규제되지 않을 경우 고노동 수준으로 연장될 가능성이 있는 것이다. 이런 문제점을 해소하기 위하여 연장근로에 대한 최소한의 규제조차도 설정되어 있지 않은 근로기준법 제59조 특례 조항은 조속히 폐지되어야 할 것으로 판단된다.

버스 운전자의 근로조건을 개선하기 위해서는 '버스 운전자 근로시간에 관한 특별법'의 제정을 통하여 버스 운전자의 근로시간에 관한 적정한 규정의 마련이 이루어져야 한다. 명확한 규정이 없는 상황에서는 근로기준법 제59조의 특례조항에 대한 도덕적 해이가 발생하여 과도한 고노동으로 인한 교통안전관리의 붕괴로 이어지고 있음에 유념해야 할 것이다. '버스 운전자 근로시간에 관한 특별법' 안의 기본 내용은 ILO의 운전자 근로시간 규제의 내용을 토대로 이루어져야 할 것이다. 무엇보다 중요한 것은 실태 파악과 과도한 연장근로의 예방을 위해 선진국과 같이 운행기록계는 차량이 아닌 개인을 기반으로 기록·관리되어야 한다. 생체인식 시스템을 기반으로 운행기록계 관리 체계를 갖춰야 하며, 이 운행기록계는 당국에서 종합적·

체계적으로 관리하고 현재 구축 중에 있는 사업용자동차 교통사고DB 구축 시스템과 연결되어 관리되어야 할 것이다.

운수업 전체의 근로시간을 포괄적으로 당사자 합의에 위임하고 있는 것은 다른 선진국들의 관행을 고려할 때 적절하지 않다. 외국의 사례를 보면 버스 운전자의 근로조건 개선이라는 차원에서 지속적이고 체계적으로 개선 방안이 모색되어 왔다. 버스 운수업에 종사하는 운전자의 노동형태가 다양하고 변형될 수 있는 여지가 크므로 근로시간과 관련한 상세한 세부 규정의 마련이 필요하며 이를 정부차원에서 명확한 세부규정으로 제기해야 할 것이다. 이 세부 규정에는 근로시간, 휴식시간, 휴게시간, 운전시간 등의 정의와 더불어 상세한 규정을 담고 있어야 한다. 업계의 경영 현실 등을 감안하여 다소 느슨한 규정으로 출발하더라도 규정 자체를 만들기 위한 노력이 시급히 이루어져야 할 것으로 판단된다. 노사정 3자가 합의할 수 있는 일정한 선에서 규제를 설정하고 이를 단계적으로 개선해 나가야 할 것이다.

국민소득 2만 달러 시대를 앞두고 있는 상황에서 ILO가 지난 1979년에 마련한 ILO협약 제153조를 비준하지 않고 있는 것은 세계표준(Global Standard)에서 크게 벗어난 부끄러운 일이라고 할 수 있다. 버스 운전자의 근로시간과 관련한 제도개선은 ILO협약 제153조를 출발점으로 삼는 것도 유의미한 대안이라고 판단된다

휴게시간 없는 운전시간은 4시간 이하로 제한하며(협약 제5조 제1항), 운행 중 업무나 부수적 업무를 포함한 근로시간과 관련하여 최대 연속근로 시간은 5시간을 넘지 못하도록 함(협약 제7조 제1항)

초과근로를 포함한 최대 운전시간(the maximum total driving time)은 평균 주48시간, 1일 9시간을 넘지 못함(협약 제6조 제1항, 제2항).

휴식시간은 근로시작 24시간 중 연속하여 10시간 이상을 부여하도록 함(협약 제8조 제1항). 1일 휴식은 당국에 의해 정해진 기간 동안 평균해서 계산될 수 있으나, 어떤 경우에도 8시간 이하까지 줄일 수 없으며, 1주일에 2번 이상 8시간까지 줄일 수 없음(협약 제8조 2항).

모든 사용자는 당국에 의해 공인된 형태로 각 운전자의 근로시간과 휴식 시간을 나타내는 기록을 유지해야 하며, 이 기록을 당국이 정한 방식에 따라 감독기관이 자유롭게 열람할 수 있어야 함(협약 제10조 제2항).

관계 당국은 각 업체나 도로 상에서 점검할 수 있는 적절한 감독 체계를 갖춰야 하며, 위반할 경우에 그에 상응한 처벌 체계를 갖춰야 함(협약 제11조).

운수업체 경영진은 근로시간 문제의 개선방안의 필요성에 대해서는 막연하게 공감하고 있으나, 제도개선에 따른 비용부담을 우려하고 있으며, 상당수가 적자 내지 현상유지를 하고 있는 상황에서 현재의 근로시간 제도가 현실적이라는 생각을 갖고 있다. 그럼에도 불구하고 운수업체를 대상으로 한 소송 등이 이루어지는 사례가 나타나고 있으며, 근로시간 문제에 대한 적절한 해결 방안의 모색이 필요한 상황으로 치닫고 있다.

교통안전의 측면에서 볼 때 버스 운수업에서 가장 바람직한 근로형태는 1일 2교대제이며, 격일제의 변형된 근로형태는 피로도의 증진과 직무만족도의 저하 등 여러 가지 문제점을 야기하며 교통사고의 위험성을 증대시켜 경영을 압박하는 요인으로 작용할 수 있다. 광역시는 물론 경기도를 비롯한 광역자치단체들은 교통안전의 증진 차원에서 운행구간이 일정한 운수업체의 경우 1일 2교대제로 유도하기 위한 노력을 적극적으로 펼쳐야 할 것이다. 특히 운수업체에 대한 경영평가에서 근로형태에 대한 평가는 중요한 항목으로 다루어져야 하며, 바람직한 변화를 위한 업계의 노력이 절실히 요청된다.

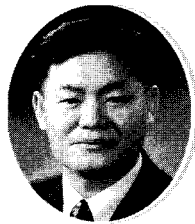
근로시간 관련 제도 개선의 방법이나 비용 산정에 대한 기준설정에 따라 차이가 있겠지만, 제도 개선에 따라 전체 운수비용에서 점유하는 인건비를 고려할 때 전문가들은 다수가 약 20~30% 내외의 추가비용을 예상하고 있다. 전국버스운송사업조합연합회 부설 한국운수산업연구원은 월간 근로시간 225시간을 기준으로 설정하여 2008년도부터 적용할 경우 운전자 추가 소요인원은 13,591명이 필요하며, 이에 따라 인건비 4,228억원과 복리비 422억원 등 약 4,650억원이 추가로 소요될 것으로 추정하고 있다. 이 비용 부담의 방식과 관련해서 근로자에게 적정 근로시간의 보장과 더불어 적절한 여가, 휴가 등을 포함한 근로조건 및 환경 등을 제공해 주는 것은 기업의 기본적 요건에 해당되기 때문에, 원칙적으로는 버스 회사가 추가 부담하는 것이 바람직하다고 할 수 있다. 하지만 현재 버스업계가 처한 상황이나 현 운수근로자의 평균임금을 고려할 때 사업자에게 부담시키는 것은 적절하지 않으며, 버스 운수업이 대부분 대중교통인 점을 감안하여 정부에서 보조

를 해 주는 형태가 바람직 할 것으로 판단된다. 특히 운송사업자가 부담능력이 없어 운전자를 확보하지 못할 경우에 정부가 이를 실행하고자 할 경우 정부에서 소요비용을 부담하는 것이 합리적이다. 디지털 운행기록계의 보급에 필요한 비용이나 근로시간 단축에 따라 수반되는 인건비나 운영비 증가의 일정부분은 정부가 2009년까지 한시적으로 운용되고 있는 버스재정지원금이나 대중교통육성법에 근거해서 조성될 대중교통육성기금 등을 활용하여 보조금 형태로 부담해야 할 것이다. 운수업체와 정부/지자체가 일정비율을 설정하여 matching fund 형태로 부담하는 방안이나 수익자 부담 원칙을 적용하여, 승객이 일차적으로 요금으로 지불하는 것을 원칙으로 하되, 경쟁수단과의 관계를 고려하여 일부를 정부가 보조하되, 적정 수준의 요금 인상도 고려할 수 있을 것이다.

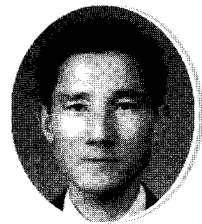
참고문헌

1. Horne J. & reyner L.(1995), Sleep related vehicle accidents, British Medical Journal, Vol. 310, pp.565~567.
2. Knippling, R. & Wang, J.(1994), Crashes and fatalities related to driver drowsiness/fatigue, Research note from the Office of Crash Avoidance Research, Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
3. Maycock, G. A.(1997), Sleepiness and driving: The experience of U.K. car drivers. *Accid. Anal. and Prev.*, Vol.29, No.4, pp.453~462.
4. Maycock, G.A.(1995), Sleepiness and driving: the experience of UK car drivers, *Journal of Sleep Research*, Vol.220, No.5, pp.220~237.
5. National Highway Traffic Safety Administration(2002), Large truck crash causation study - Interim report, (Rep. No. DOT HS 809 527), Springfield, VA: Office of Data analysis and Information systems.
6. NHTSA(2001), A Motor Carrier's Guide to Improving Highway Safety.
7. NHTSA(1998), Educating Youth About Sleep and Drowsy Driving - Strategy Development Workshop Report, U.S. Department of Health and Human Services.
8. NHTSA, Preventing Drowsy Driving Among Shift Workers.

9. NHTSA(1998), Promoting safe passage into the 21st Century Strategic Plan.
10. ILO(1996), Bus Drivers: Occupational stress and stress prevention.
11. ITF(2000), Fatigue Survey on Professional Drivers.
12. UK(2005), Guidance on the Road Transport(Working Time) Regulations.
13. 도로교통안전관리공단(1998), 대형차량의 졸음운전 방지대책에 관한 연구, 교통과학연구원.
14. 건설교통부(2006), 제6차 교통안전기본계획(2007-2011).
15. 교통안전공단(2004), 사업용자동차교통사고 DB구축방안 연구.
16. 교통안전공단(2006), 2006년 대중교통현황조사 결과보고서.
17. 노동부(2003), 운수업 근로실태 개선방안.
18. 노사정위원회(2003), 2002년도 운수사업근로조건분과위원회 활동보고서.
19. 大阪交通科學研究會(2007), 교통안전학, 진장원역, 동화기술.
20. 旅客自動車運送事業等通達集 平成15年(2003) 1月, ぎょうせい.
21. 월간 버스교통(2007), 2007년 여름호, 한국운수산업연구원.
22. 전국자동차노동조합연맹(2006), 버스준공영제하에서의 노사관계 개선 방안.
23. 전국자동차노동조합연맹(2007), 2007년도 임금인상활동지침.
24. 통계청(2007), 2006년 기준 운수업통계조사 결과.
25. 이상희·배규식·조준모(2004), 자동차운수업 근로자의 근로시간 개념 및 그 개선에 관한 연구, 노동정책연구, 제4권 제2호, 한국노동연구원.
26. 교통안전공단(2002), 국가별 운수안전정책 비교 연구.



임삼진



오맹근