마을버스 기사의
노동실태와 개선방안

일시 : 2016년 9월 6일(화) 16:00
장소 : 프란치스코 교육회관 4층 430호
<table>
<thead>
<tr>
<th>시 간</th>
<th>주 요 내용</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>16:00~16:10</td>
<td>인사말씀(서울노동권익센터 문종한 소장)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>사회 : 이정훈(서울노동권익센터 연구위원)</td>
</tr>
<tr>
<td>16:10~16:40</td>
<td>발표. 마을버스 기사의 노동실태와 개선방안</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>발표자 : 박종식(연세대학교 사회발전연구소 전문연구원)</td>
</tr>
<tr>
<td>16:40~17:20</td>
<td>토론.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자1 : 이영수(사회공공연구원 연구위원)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자2 : 박인규(서울마을버스운송사업조합 이사장)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자3 : 윤종희(민주노동조합운수노조 서울경기지역마을버스지부 사무국장)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자4 : 서석태(한국노총 서울경기지역마을버스노동조합 사무국장)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자5 : 지우선(서울시 버스정책과 버스정책팀)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>토론자6 : 박운기(서울시 의원)</td>
</tr>
<tr>
<td>17:20~17:40</td>
<td>종합토론, 플로워 토론, 질문/응답</td>
</tr>
</tbody>
</table>
목  차

<발표문>

마을버스 기사의 노동실태와 개선방안(박종식) .............................................. 7

<토론문>

토론 1. 이영수 연구위원(사회공공연구원) .................................................. 50

토론 2. 박인규 이사장(서울마을버스운송사업조합이사장) ....................... 52

토론 3. 윤종휘 사무국장(민주노총공공운수노조 서울경기강원버스지부) 58

토론 4. 서석태 사무국장(한국노총 서울경기지역마을버스노조) .......... 66

토론 5. 이규범 주무관(서울시 버스정책과 경영지원팀) ...................... 67

토론 6. 박운기 의원(서울시의회) ................................................................. 72
발표.

마을버스 기사의 노동실태와 개선방안

박종식 (연세대 사회발전연구소)

1. 연구의 필요성 및 서울시 마을버스 현황

1) 연구의 필요성 및 내용

서울시 마을버스는 시내버스, 지하철과 함께 서울시 대중교통의 근간을 이루고 있는 중요한 운송수단으로 2014년 기준으로 하루 약 43만명의 단독통행 승객과 약 80만명의 환승 승객들이 이용하고 있다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>시점</th>
<th>단독</th>
<th>환승</th>
<th>합계</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2012.04</td>
<td>407,994</td>
<td>770,603</td>
<td>1,178,597</td>
</tr>
<tr>
<td>2013.04</td>
<td>412,649</td>
<td>796,256</td>
<td>1,208,905</td>
</tr>
<tr>
<td>2014.04</td>
<td>427,548</td>
<td>821,364</td>
<td>1,248,912</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 자료: 한국교통연구원(2015). 「서울시 마을버스의 경영혁신 및 발전방안 연구」

그러나 준공영제를 통해서 적자보전을 받는 시내버스 업체들이나 서울시 산하기관으로 운영되는 지하철과 달리 마을버스업체들은 민간업체로 분류되어 준공영제에서 제외되어 있다. 마을버스 업체들의 경우에는 업체별로 희자 회사들과 적자 회사들이 공존하고 있는 상황이며, 이 중 일부 적자 마을버스 업체들의 경우 적자보전을 충분히 받지 못해 경영난에 처해 있으며 이로 인한 노동조건의 악화에 대해서도 꾸준하게 문제제기가 되고 있다.

지금까지 주로 제기되고 있는 서울시 마을버스 노동자들의 노동조건에 대한 불만의 주요 내용은 저임금, 장시간 노동, 휴식/휴게시간의 불안정 및 매우 타이트한 노동시간, 이로 인한 근무 중 식사시간의 부족 등이다. 이와 같은 열악한 근무조건은 마을버스 노동자의 높은 이직률로 이어진다. 특히 일정 기간 마을버스 업체에서 경력을 쌓은 이후 상위 일자리(특히 시내버스...
스)로의 이직이 반번히 일어나고 있다. 이로 인해 마을버스 기사의 안정적인 수급에도 어려움을 겪고 있으며 점차 서울시 마을버스의 주력 노동자층이 고령화되어가는 추세를 보이고 있다.

하지만 마을버스 노동자들에 대한 구체적인 노동실태에 대한 조사는 일부의 기초적인 현황을 제외하면 거의 알려진 바조차 없는 상태이다. 이러한 이유로 마을버스 노동자들의 취약한 노동 환경에 대한 정책적 지원을 위해서는 구체적인 노동실태에 대한 파악이 선행될 필요가 있다. 이와 같은 문제의식을 바탕으로 서울시 마을버스 기사들의 노동실태에 대한 파악에 앞서 먼저 서울시 마을버스 현황을 향후하고자 한다. 그리고 서울시 마을버스 현황에 대한 기본적인 이해를 바탕으로 마을버스 기사들의 노동실태를 설문조사를 통해 파악하고, 노동실태와 관련한 구체적인 문제점 및 개선방안은 마을버스 기사 노사 양측, 그리고 서울시내 버스를 총괄하여 관리하는 서울시와의 면접조사를 통해서 모색하고자 한다.

2) 서울시 마을버스 현황과 열악한 근무환경의 문제점

여객자동차운수사업법 시행령 제3조, 규칙 제8조에 따르면, 마을버스는 고지대마을, 외지마을, 아파트단지, 산업단지, 학교, 종교단체의 소재지 등을 기점 또는 종점으로 하여 이들 마을 등과 가까운 철도역 또는 노선버스 정류소 간을 운행하는 대중교통의 중요한 부문이라 할 수 있다.

이러한 점에서 마을버스는 일반노선버스가 운행하지 않거나 운행하기 어려운 지역 주민들의 교통불편을 해소하기 위하여 필요한 지역에 도시철도 또는 일반버스의 보조기능 및 역할을 하면서 주로 연계 교통수단으로서의 기능을 담당하고 있다.

서울시 마을버스업체는 2000년 8월 2일 등록제가 시행되면서 운행차량 7대 이상, 차고지 및 운송부대시설 등의 요건을 구비하면 해당 구청이 허가를 해 주고 있다. 하지만 마을버스 업체는 준공영제로 운영되는 일반 시내버스와 달리 회사별 자율경영방식(독립채산체)으로 운영되고 있다. 마을버스업체에 대한 기본적인 관리는 서울시에서 담당하고 있으며, 마을버스 노선 신설, 연장, 단축 또는 변경 등 노선관리를 주로 하고 있다. 마을버스업체가 위치한 자치구에서는 운송사업의 등록, 사업계획변경신고 수리, 운송개시, 운송약관변경 등 신고수리 및 행정처분권 등의 관리를 담당하고 있다.

서울특별시마을버스운송사업조합의 2015년 4월 18일 기준 자료에 따르면 마을버스 업체수는 총 131개이며, 사업체들이 보유하고 있는 마을버스 차량은 1,484대이다. 회사별로 차량 보유대

1) 시내버스 노동자들에 대해서는 선행연구도 일부 찾아볼 수 있으며(노진귀·박용철(2013), 운수산업 작업규격 형성실탐, 한국노총 중앙연구원) 전국자동차조합협의회(자동차노동조합연합회)에서 전국의 조합원들을 대상으로 꾸준하게 설문조사를 진행하고 노동조합 차원에서 마을버스에 대한 활동을 적극적으로 전개하고 있다. 마을버스 노동자들 중 서울경기지역의 일부 사업장 노동자들은 자동차노련의 조합원이기는 하지만, 아직까지 마을버스 노동자들 입장에서 집단적인 목소리를 내자니도 관심한 상황이다.
수는 평균 11대 이며, 최대보유회사는 도봉구 쌍문운수가 31대로 가장 많고, 다음으로 관악구 인현운수가 29대였다. 차종별로는 승차정원 36인 이상인 대형버스는 69대, 승차정원 16인 이상인 중형이 1,413대로 중형이 거의 대부분을 차지하고 있으며, 16인승 이하 소형버스는 2대에 불과하였다.

표 4> 서울시 마을버스 업체수 및 버스보유대수

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>계</th>
<th>7대</th>
<th>8~10대</th>
<th>11~13대</th>
<th>14~16대</th>
<th>17~19대</th>
<th>20대이상</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>업체수</td>
<td>131</td>
<td>27</td>
<td>46</td>
<td>26</td>
<td>15</td>
<td>7</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>보유대수</td>
<td>1,484</td>
<td>189</td>
<td>430</td>
<td>300</td>
<td>201</td>
<td>127</td>
<td>237</td>
</tr>
<tr>
<td>구성비(%)</td>
<td>100.0</td>
<td>20.6</td>
<td>35.1</td>
<td>19.8</td>
<td>11.5</td>
<td>5.3</td>
<td>7.6</td>
</tr>
</tbody>
</table>


[그림 1] 연도별 마을버스 운송수입금 추이


서울시 마을버스들의 운행노선은 총 131개업체에서 243개 노선이 있으며, 이 노선들에 1,484대의 버스가 운행을 하고 있다. 서울시 마을버스들의 평균노선거리 8.26km이며, 최단노선은 1.2km(성북 05번), 최장노선은 24.5km(서초 09번)이다. 노선수로 봤을 때는 5~10km 거리를 운행하는 노선이 111개로 절반에 조금 미치지 못하였지만 가장 많았으며, 운행버스는 718대로
절반에 가까웠다. 또한 평균 승객 수에 있어서도 5~10km를 운행하는 마을버스가 1,031명으로 가장 많았다. 이러한 점에서 서울시 마을버스는 5~10km의 비교적 근거리리를 운행하면서 주로 지역과 지하철, 시내버스와의 연계 역할을 하고 있을 것으로 추정할 수 있다.

<표 5> 서울시 마을버스의 거리별 노선수 및 운행대수

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>합계</th>
<th>5km미만</th>
<th>5~10km</th>
<th>10~15km</th>
<th>15~20km</th>
<th>20km이상</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>노선수</td>
<td>243</td>
<td>55</td>
<td>111</td>
<td>54</td>
<td>15</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>운행대수</td>
<td>1,484</td>
<td>217</td>
<td>718</td>
<td>335</td>
<td>137</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>평균승객수</td>
<td>858</td>
<td>850</td>
<td>1,031</td>
<td>820</td>
<td>790</td>
<td>801</td>
</tr>
</tbody>
</table>

다음으로 차고지 현황을 살펴보도록 하자. 서울시 마을버스 업체들의 영세성으로 인해 차고지를 확보하지 못하는 경우들이 많으며, 특히 민간 차고지를 임차하고 있는 경우에는 마을버스 업체들의 비용부담이 커져서 버스기사들의 차수를 개선하는데 장애가 될 수 있다. 서울시 마을버스 업체들 중에서 자세 차고지를 보유하고 있는 업체들은 14개 업체, 10.7%에 불과한 상황이며 마을버스 중에서 149대에 각 차고지를 활용하고 있다. 그리고 차고지 임대 중에서 서울시에서 제공하는 8개 권역의 공영차고지를 이용하고 있는 업체는 33개로 서울시 마을버스 업체들 중에서 25.2%이다. 공영차고지를 사용하면 상대적으로 저렴한 임차비용을 지불하면서 마을버스 업체들의 비용부담을 줄일 수 있다. 반면 공영차고지를 보다 빠른 임차료가 2~3배 가량 비싼 민간 공영차고지를 활용하고 있는 업체들은 84개로 서울시 마을버스 업체의 64.1%를 차지하고 있다.

"공영차고에 들어가는 업체는 30여개 정도이고, 나머지는 민간공터에 계약해서 들어가고 있어요. 근데 그런 (공영차고자보다) 3배는 더 비싸요. 문제는 서울시에 범세버스를 세워두고만 끊이 없어요. 그러다보니 어떤 주민들은 (주차공간 제공 대가로) 월 300을 요구하기도 합니다."(마을버스 운송조합 관계자)

서울시 마을버스 업체들이 규모도 작고 영세하여 자가 차고지를 확보하기 어려운 상황에서 공영차고지 활용 비율도 매우 낮아서 마을버스 업체들의 수익을 더 악화시키는 요인이 되고 있다.

<표 4> 서울시 마을버스의 차고지 이용현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>합계</th>
<th>자가</th>
<th>임대(공영)</th>
<th>임대(민간)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>업체수(비율)</td>
<td>131(100%)</td>
<td>14(10.7%)</td>
<td>33(25.2%)</td>
<td>84(64.1%)</td>
</tr>
<tr>
<td>보유대수</td>
<td>1,484</td>
<td>149</td>
<td>392</td>
<td>943</td>
</tr>
<tr>
<td>자고자(㎡)</td>
<td>86,166</td>
<td>9,039</td>
<td>14,170</td>
<td>62,957</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 마을버스 업체들이 이용하는 공영차고지는 송파권역, 강동권역, 은평권역, 중랑권역, 도봉권역, 양천권역, 강서권역, 그리고 매입차고지로 온수동차고지 총 8곳.
마을버스업체에 대한 서울시의 재정지원 현황을 살펴보도록 하자. 먼저 서울시에서 민간업체들인 마을버스 업체들을 대상으로 재정지원을 할 수 있는 근거는 여객자동차운수사업법 제50조 및 시행규칙 제94조, 서울시 여객자동차운수사업의 재정지원 및 한정면허 등에 관한 조례 제3조에 따라서 운수업의 공공적인 속성을 근거로 서울시민들에게 보다 평화한 교통환경을 제공하기 위해서 재정지원을 하고 있다.

그러나 재정지원의 기본적인 원칙은 2014년 기준으로 실적운송원가(1일 375,469원/대)를 기초로 적자업체에 운송수지 적자 한도 내에서 지원을 하고 있다. 즉 1일 기준 마을버스의 대당 운행수입이 375,469원 미만인 경우에는 375,469원까지 서울시에서 마을버스업체에 보조금을 지원하는데, 보조금액이 1대당 하루 11만원을 초과할 수는 없다.


<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>지원금</td>
<td>138</td>
<td>21</td>
<td>36</td>
<td>27</td>
<td>10</td>
<td>12</td>
<td>13</td>
<td>14</td>
<td>170</td>
<td>160</td>
<td>140</td>
<td>107</td>
</tr>
</tbody>
</table>

다음으로 기존 자료를 통해서 파악할 수 있는 마을버스 노동자 현황 및 근로조건을 살펴보도록 하자. 2015년 기준 서울시 마을버스 노동자수는 총 3,115명이었으며 이 중 정규직은 2,088명(77.4%)이며, 총탁직 등의 고용은 1,027명으로 전체 고용의 22.6%를 차지하고 있었다. 그리고 마을버스 노동자들의 연령대별 현황을 살펴보면 50세미만은 45.8%를 차지하고 있다. 마을버스 노동자들 중에서 50세 이상은 54.2%를 차지하고 있으며, 이 중 55~60세가 517명(16.6%)으로 가장 많았으며, 다음으로 50~55세가 16.3%였다. 그리고 65세 이상인 노동자도 301명(9.7%)으로 상당수를 차지하고 있었으며, 65세 이상인 경우에는 총탁적이 217명으로 다수를 차지하고 있었다. 그리고 65세 이상 마을버스 노동자 중에서는 70세 이상도 18명이었다.
서울시 마을버스의 고용현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>합계</th>
<th>50세 미만</th>
<th>50~55세</th>
<th>55~60세</th>
<th>60~65세</th>
<th>65세 이상</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>인원수</td>
<td>3,115</td>
<td>1,326</td>
<td>508</td>
<td>517</td>
<td>463</td>
<td>301</td>
</tr>
<tr>
<td>비율</td>
<td>100.0</td>
<td>42.6</td>
<td>16.3</td>
<td>16.6</td>
<td>14.9</td>
<td>9.7</td>
</tr>
<tr>
<td>정규직</td>
<td>2,088</td>
<td>1,114</td>
<td>427</td>
<td>303</td>
<td>160</td>
<td>84</td>
</tr>
<tr>
<td>비율</td>
<td>77.4</td>
<td>89.7</td>
<td>91.2</td>
<td>72.7</td>
<td>43.5</td>
<td>41.8</td>
</tr>
<tr>
<td>총액직 등</td>
<td>1,027</td>
<td>236</td>
<td>151</td>
<td>115</td>
<td>308</td>
<td>217</td>
</tr>
<tr>
<td>비율</td>
<td>22.6</td>
<td>10.3</td>
<td>8.8</td>
<td>27.3</td>
<td>56.5</td>
<td>58.2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

운수업체들의 정년은 57세.


매년 꾸준히 임금이 인상되고 있는가 하지만 여전히 임금수준은 아직 낮은 편인데, 시급을 기준으로 살펴보면 매년 법정최저임금의 시급보다 몇 십원 높은 수준에서 임금을 계산하고 있다. 즉, 매년 임금이 인상되고 있지만 최저임금을 간신히 넘는 수준으로, 노사간 교섭의 산물이라 보다는 최저임금과 연동한 자동인상에 가깝다고 할 수 있다.

서울시 마을버스의 단체협약 임금기준

<table>
<thead>
<tr>
<th>적용시작일</th>
<th>11.1.1</th>
<th>12.2.7</th>
<th>13.1.31</th>
<th>14.1.1</th>
<th>15.1.1</th>
<th>16.2.12</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>월평균급여</td>
<td>1,678,210</td>
<td>1,805,000</td>
<td>1,832,670</td>
<td>1,891,910</td>
<td>1,936,900</td>
<td>2,157,300</td>
</tr>
<tr>
<td>시급</td>
<td>4,500</td>
<td>4,800</td>
<td>4,880</td>
<td>5,320</td>
<td>5,600</td>
<td>6,050</td>
</tr>
</tbody>
</table>

이와 같은 열악한 서울시 마을버스 노동자들의 임금수준으로 인해 운전기사들은 수시로 그만두고 있으며, 이로 인해 업체 또한 만성적으로 마을버스 기사 부족에 시달리고 있다. 2010년 이후 채용수 대비 퇴사자수의 비율인 이직율은 매년 41~60%로 일반적인 회사들의 이직율과는 비교할 수 없을 정도로 높게 나타나고 있다. 서울시 시내버스 업체들은 버스 기사들 섭외할 때 마을버스 운전경력자들을 상대적으로 선호하고 있는데 이와 같은 이유로 초보 버스기사 양성기간 3개월 이후부터 상대적으로 조건이 양호한 시내버스 업체로 이직이 발생한다고 한다. 이와 같은 높은 이직율은 업체 입장에서도 회사운영에 어려움을 가중시키고, 항상 부족한 버스기사로 인해
일을 하는 마을버스 노동자들의 정시간 노동으로 이어지게 되면서 노동조건은 다시 악화되는 악순환에 직면하게 된다.

<표 10> 연도별 마을버스 재직자수와 퇴사자 수 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>연도</th>
<th>버스대수</th>
<th>재직자수</th>
<th>입사자수</th>
<th>퇴사자수</th>
<th>이직률(%)</th>
<th>부족인원</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2011년</td>
<td>1,401</td>
<td>2,902</td>
<td>1,628</td>
<td>1,621</td>
<td>55.86</td>
<td>250</td>
</tr>
<tr>
<td>2012년</td>
<td>1,418</td>
<td>2,962</td>
<td>1,934</td>
<td>1,799</td>
<td>60.74</td>
<td>228</td>
</tr>
<tr>
<td>2013년</td>
<td>1,470</td>
<td>2,962</td>
<td>1,731</td>
<td>1,678</td>
<td>56.65</td>
<td>345</td>
</tr>
<tr>
<td>2014.11.4</td>
<td>1,484</td>
<td>3,172</td>
<td>1,413</td>
<td>1,327</td>
<td>41.83</td>
<td>167</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*적정인원수 : 대당 2.25명 기준

마을버스 업체들의 업체성으로 인한 저임금, 그리고 노동조건 악화라는 악순환에서 벗어나지 못하면서 마을버스의 교통사고 발생률은 서울시 시내버스보다 훨씬 높게 나타나고 있다. 2012년 이후 3년 동안 서울시 시내버스와 마을버스의 교통사고지수를 비교해보면 항상 마을버스가 시내버스보다 높게 나타나고 있다. 이처럼 마을버스의 교통사고지수가 높은 원인은 1) 근무환경 열악, 2) 짧은 배차간격으로 인해 시간에 쫓기고 과로로 인한 사고의 위험성 증대 3) 저임금으로 인해 고령운전자가 다수를 차지하면서 상대적으로 상황판단과 대처가 늦어지면서 나타난 종합적인 결과라고 할 수 있다.

<표 11> 시내버스와 마을버스의 교통사고지수 비교

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>시내버스</th>
<th>마을버스</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>교통사고지수</td>
<td>버스대수</td>
</tr>
<tr>
<td>2012년</td>
<td>0.579</td>
<td>7,876</td>
</tr>
<tr>
<td>2013년</td>
<td>0.567</td>
<td>7,835</td>
</tr>
<tr>
<td>2014년</td>
<td>0.268</td>
<td>7,842</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(8월말)

*교통사고지수 = ((사망자수*1)+(중상자수*0.7)+(경상자수*0.3))/차량대수*10
2. 마을버스 기사들의 노동실태 : 설문조사를 중심으로

서울시 마을버스에 대한 일반적인 현황에 대한 이해를 바탕으로 마을버스 기사들의 노동실태에 대한 설문조사 결과를 살펴보도록 하자.

서울시 마을버스 기사들을 대상으로 한 설문조사는 우선 2016년 4월 말 2차례의 설문조사 문항 초안에 대한 검토와 전문가 의견수렴을 거쳐 2016년 5월 초에는 설문지 수정안을 확정하였 다. 그리고 수정안을 바탕으로 2016년 5월 설문조사를 진행할 조사요원들에 대한 교육과 함께 설문지 문항에 대한 추가 수정작업을 진행하였다. 조사요원들이 이해가 되지 않거나 의미전달이 불분명한 문항들에 대한 추가 수정작업을 진행하여 최종 설문지를 확정하였다.

다음으로 설문조사 방식은 기본적으로 업체별 할당 표집방식을 활용하였다. 전체 서울시 마을버스 기사들을 모집단으로 지역별로 마을버스 업체 및 기사수를 고려하여 동부권(7개 업체), 북부권(6개 업체), 서부권(13개 업체), 남부권(8개 업체), 중부권(8개 업체) 5개 권역으로 구분하고 각 권역별로 조사대상 업체를 선정하였다. 업체는 기본적으로 대형업체들을 중심으로 9대 이하의 소형업체들도 포함시켜 조사를 진행하여 업체규모로 인한 편차를 최소화하도록 고려하였다.

설문조사 문항과 설문조사 대상업체에 대한 할당을 마친 이후 2016년 5월 말부터 설문조사를 진행하여 6월 중순에 설문조사를 마무리 하였다. 이러한 과정을 거쳐 설문조사 최종 수거 부수 중에서 부실한 응답을 제외하고 총 456부를 분석에 활용하였다. 그리고 설문조사 결과는 전문 코딩기관을 통해 코딩 작업 후 PASW(옛 SPSS 프로그램) 18.0으로 결과 분석 작업 진행하였다. 각 문항별로 일부 무응답들이 있는데, 무응답은 변수 및 백분율 계산에서 제외하였음을 밝혀둔다.

1) 응답 버스기사들의 일반적인 특성

가장 먼저 응답한 버스기사들의 성별을 확인한 결과 4명의 여성응답자 모두 남성으로 남성이 99.1%로 절대다수를 차지하였다. 이는 기본적으로 운수업종에 남성이 다수를 차지하고 있는 현실을 반영한 결과라고 할 수 있다.

그리고 응답자들의 연령대를 확인하였는데, 이번 설문조사에서는 50대가 161명(35.4%)로 가장 많았으며, 다음으로는 60대(126명, 27.7%), 40대(119명, 26.2%)의 순서로 나타났다. 30대는 42명(9.2%)이었고, 20대는 7명에 불과하여, 30대 이하의 상대적으로 젊은 마을버스 기사 응답자 비율은 10% 정도였다. 마을버스 기사들이 전반적으로 고령화되었다는 점에 대해서는 시민들도 어느 정도 인지하고 있는 사실인데 이번 설문조사 결과에서도 마을버스 노동자들의 고령화
를 확인할 수 있었다.
다음으로 학력에 대한 응답결과를 살펴보면 고졸이 291명(64.2%)로 가장 많은 수를 차지하고 있었으며, 중졸이하가 84명으로 두 번째였다. 이번 조사 응답자들이 50대 이상이 절반 이상을 차지하고 있다는 점을 고려하면 고졸과 중졸이하가 다수를 차지하는 것이 자연스러운 결과라고 할 수 있다.

표 12 응답자의 일반적 특성

(단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>성</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>남성</td>
<td>449</td>
<td>99.1</td>
</tr>
<tr>
<td>여성</td>
<td>4</td>
<td>0.9</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>453</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>연령대</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20대</td>
<td>7</td>
<td>1.5</td>
</tr>
<tr>
<td>30대</td>
<td>42</td>
<td>9.2</td>
</tr>
<tr>
<td>40대</td>
<td>119</td>
<td>26.2</td>
</tr>
<tr>
<td>50대</td>
<td>161</td>
<td>35.4</td>
</tr>
<tr>
<td>60세이상</td>
<td>126</td>
<td>27.7</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>455</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>학력</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>중졸이하</td>
<td>84</td>
<td>18.5</td>
</tr>
<tr>
<td>고졸</td>
<td>291</td>
<td>64.2</td>
</tr>
<tr>
<td>전졸</td>
<td>41</td>
<td>9.1</td>
</tr>
<tr>
<td>대졸</td>
<td>37</td>
<td>8.2</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>453</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

결혼여부를 질문한 결과 40대 이상 응답자가 90% 가까이 차지하는 점을 고려했을 때 기혼이 355명(78.5%)로 가장 많았다. 다음으로 미혼이 57명(12.6%)를 차지했는데, 상대적으로 젊은 마을버스 노동자들은 결혼을 하지 않았을 것으로 해석할 수 있다. 기혼수 응답 결과를 통해서는 4인가구가 136명으로 가장 많았으며, 다음으로는 3인 가구(112명), 2인 가구(109명)의 순서로 많았다. 1인 또는 가족이 없는 경우는 10% 정도로 소수였다. 대체로 고태이라는 점을 고려할 때 부부와 장성한 자녀로 구성된 가구가 대부분일 것으로 추정할 수 있다.
다음으로 본인을 제외하고 소득이 있는 가족수를 질문한 결과 본인 제외 1인이라는 응답이 167명(40.2%)으로 가장 많았으나, 본인을 제외하고는 소득이 있는 가족이 없다는 응답도 163명(39.3%)으로 거의 비슷하였다. 그리고 주수입원을 질문한 결과 본인이라는 응답이 90.9%를 차지하고 있어 마을버스 기사 대부분이 남성으로 가구 내에서 주수입원의 역할을 하고 있음을 확인할 수 있다.

소득있는 가족수와 주수입원 질문을 통해 남성이 마을버스 기사들은 본인 또는 배우자가 함께 일을 하면서 가정생활을 유지하는데 주수입원은 버스기사 본인의 경우가 절대다수를 차지하고 있으므로 마을버스 기사 대부분이 남성으로 가구 내에서 주수입원의 역할을 하고 있음을 확인할 수 있다. 가구소득을 확인한 결과 200~400만원 미만이 213명(46.8%)로 가장 많았으며, 다음으로 200만원 미만(197명, 43.3%)이었다.

앞서 마을버스 기사들의 임금수준이 매우 낮고 열악하다는 점은 확인할 수 있었는데, 마을버스 기사들은 본인의 수입을 주수입원으로 하거나 또는 본인보다 소득이 낮은 배우자(또는 자녀)의 수입을 보조 수입원으로 가구생활을 영위해 나가는 것으로 해석할 수 있다. 주수입원 여부 및 평균 가구소득 설문결과를 통해 낮은 임금의 마을버스 기사 가구들의 열악한 가정생활 조건을 점차할 수 있으며, 단순히 마을버스 기사들이 고령노동자들의 생계보조적인 활동일 것이라는 통념과는 상당히 배치되고 있다.
다음으로 회사규모를 질문하였는데, 응답자 중에서 회사규모가 10~29인이라는 대답이 221명 (49.0%)로 가장 많았으며 다음으로는 30~49인이 142명(31.5%)이었다. 버스회사에서 보유하고 있는 버스가 10대 전후의 영세한 업체들이 다수를 차지하고 있기 때문에 회사 규모는 10~50인 사이에 대부분이 해당되고 있다.

<표 14> 응답자의 소득관련 문항
(단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>소득있는 가족수(명) (본인제외)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>0</td>
<td>163</td>
<td>39.3</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>167</td>
<td>40.2</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>56</td>
<td>13.5</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>27</td>
<td>6.5</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>415</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>주수입원</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>본인</td>
<td>408</td>
<td>90.9</td>
</tr>
<tr>
<td>배우자</td>
<td>19</td>
<td>4.2</td>
</tr>
<tr>
<td>부모</td>
<td>13</td>
<td>2.9</td>
</tr>
<tr>
<td>자녀</td>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>형제자매</td>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>449</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>가구소득</th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>200미만</td>
<td>197</td>
<td>43.3</td>
</tr>
<tr>
<td>400미만</td>
<td>213</td>
<td>46.8</td>
</tr>
<tr>
<td>600미만</td>
<td>35</td>
<td>7.7</td>
</tr>
<tr>
<td>800미만</td>
<td>8</td>
<td>1.8</td>
</tr>
<tr>
<td>1000만원미만</td>
<td>1</td>
<td>0.2</td>
</tr>
<tr>
<td>1000만원 이상</td>
<td>1</td>
<td>0.2</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>455</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<표 13> 회사규모 현황
(단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>회사규모</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5인 미만</td>
<td>7</td>
<td>1.6</td>
</tr>
<tr>
<td>5~9인</td>
<td>7</td>
<td>1.6</td>
</tr>
<tr>
<td>10~29인</td>
<td>221</td>
<td>49.0</td>
</tr>
<tr>
<td>30~49인</td>
<td>142</td>
<td>31.5</td>
</tr>
<tr>
<td>50~99인</td>
<td>71</td>
<td>15.7</td>
</tr>
<tr>
<td>100인 이상</td>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>451</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>
마지막으로 마을버스 회사 내 노동조합의 존재여부와 함께 노조 가입 여부를 질문하였다. 응답자 중에서 68.9%는 회사에 노동조합이 없다고 응답하였으며, 노조가 있는지 모르겠다는 응답이 41명 (9.0%)이었다. 노조가 있고 동시에 조합원이라는 응답은 90명 (19.8%)으로 확인되었다. 서울시 시내버스는 대부분 노조가 있고 조합에 가입하였지만 마을버스의 경우에는 노조가 없는 경우가 더 많다는 점을 확인할 수 있다.

<표 14> 노동조합 관련 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>노조유무</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>노동조합이 없음</td>
<td>312</td>
<td>68.6</td>
</tr>
<tr>
<td>노동조합이 있으나 가입대상이 아님</td>
<td>5</td>
<td>1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>노동조합 있고, 가입대상이지만 미가입</td>
<td>7</td>
<td>1.5</td>
</tr>
<tr>
<td>노동조건에 가입하였음</td>
<td>90</td>
<td>19.8</td>
</tr>
<tr>
<td>노조가 있는지 모르겠음</td>
<td>41</td>
<td>9.0</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>455</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2) 마을버스 기사들의 고용상태 및 근로계약 실태

앞에서는 기본적으로 응답자들의 개인적인 현황 및 업체 특성과 관련된 내용들을 파악하였다. 이와 같은 결과를 염두에 두고 서울시 마을버스 기사들의 고용상태 및 근로계약 실태에 관련해서 설문조사를 통해서 파악한 내용들을 살펴보도록 하자.

마을버스 기사들의 고용과 관련해서는 먼저 취업경로를 질문하였다. 취업경로에 대해서는 ‘동료, 친지, 가족 등 지인 소개로’ 일을 시작했다는 응답자가 239명 (52.8%)로 가장 많았으며, 다음으로는 ‘(마을)버스 내 구인광고를 보고’ 전서는 응답이 88명 (19.4%)로 두 번째로 많았다. 앞서 고령의 노동자가 다수라는 점을 고려했을 때 전통적인 방식의 구직방식이 대부분을 차지하고 있다는 점을 확인할 수 있다.
<표 15> 마을버스 기사의 취업경로

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>동료, 친지, 가족 등 지인 소개로</td>
<td>239</td>
</tr>
<tr>
<td>노동부 고용지원센터 또는 위크넷 소개로</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>인터넷 구직사이트를 통해서</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>민간 직업소개소를 통해서</td>
<td>48</td>
</tr>
<tr>
<td>버스 내 구인광고를 보고</td>
<td>88</td>
</tr>
<tr>
<td>과거 직장의 소개로</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>453</td>
</tr>
</tbody>
</table>

그리고 현재 다니고 있는 회사에 취업한 이유를 질문한 결과 ‘버스운전 경력을 쌓기 위해서’라는 응답이 170명(37.3%)로 가장 많았다. 이는 일반적으로 서울시 시내버스 회사에 취업하기 위해서는 기존 다른 버스운전 경력이 2년 이상을 요구하기 때문에 나타난 결과라고 할 수 있다. 그리고 ‘생활비 등 당장 수입이 필요해서’라는 응답이 136명(29.8%)으로 두 번째로 많았다. 그 다음으로는 고령자들이 많은 마을버스 기사의 특성이 반영되어 ‘다른 일은 나이 때문에 뽑아주지 않아서’라는 응답이 3순위였다.

<표 16> 마을버스 기사의 취업이유

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>a.경력과 전문성을 발휘할 수가 있어서</td>
<td>33</td>
</tr>
<tr>
<td>b.임금, 근무시간 등 근로조건이 편하면서</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>c.버스운전 경력을 쌓기 위해서</td>
<td>170</td>
</tr>
<tr>
<td>d.경력/전문성 없이도 쉽게 구할 수 있는 일자리</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>e.생활비 등 당장 수입이 필요해서</td>
<td>136</td>
</tr>
<tr>
<td>f.다른 일은 나이 때문에 뽑아주지 않아서</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>g.원하는 분야의 일자리가 없어서</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>h.기타</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>456</td>
</tr>
</tbody>
</table>

현재 회사에 취업한 이유를 연령대별로 구분해서 살펴보면 흥미로운 결과가 나타나고 있다. 20대와 30대 버스기사는 많지 않지만 이들은 ‘경력을 쌓기 위해서’라는 응답이 80% 이상으로 압도적 다수를 차지하고 있다. 40대의 경우에도 경력을 쌓기 위해서라는 응답이 64.7%로 40대 도 시내버스 회사로 이직을 기대하는 경우가 상당수라는 점을 확인할 수 있다. 반면 50대는 ‘생활비 등 당장 수입이 필요해서’라는 응답이 36.6%로 가장 많았다. 60대의 경우에는 생활비 필
요도 있지만, 나이 때문에 다른 일자리를 구할 수 없어서가 2번째로 나타나 연령대별로 현재 마을버스 기사를 하고 있는 이유는 편리하게 차이가 나고 있음을 확인할 수 있다. 즉, 고령의 경우에는 생활비 마련, 40대 이하 '시내버스로 이직을 위한 경력 쌓기'가 주요 목적이고 정리할 수 있을 것이다. 그리고 앞서 마을버스 기사 대부분이 주수업원이라는 응답에서 확인할 수 있었 듯이 50대 이상인 경우에는 생계문제 목적으로 일하고 있음을 확인할 수 있다.

<표 19> 연령과 취업이유의 교차분석결과

<table>
<thead>
<tr>
<th>연령대</th>
<th>a</th>
<th>b</th>
<th>c</th>
<th>d</th>
<th>e</th>
<th>f</th>
<th>g</th>
<th>h</th>
<th>전체</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20대</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>7(7.3%)</td>
</tr>
<tr>
<td>30대</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>34</td>
<td>0</td>
<td>4</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>42(41.3%)</td>
</tr>
<tr>
<td>40대</td>
<td>10</td>
<td>3</td>
<td>77</td>
<td>2</td>
<td>21</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>119(42.6%)</td>
</tr>
<tr>
<td>50대</td>
<td>8</td>
<td>4</td>
<td>47</td>
<td>8</td>
<td>59</td>
<td>13</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>161(46.4%)</td>
</tr>
<tr>
<td>60세이상</td>
<td>13</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>5</td>
<td>52</td>
<td>46</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>126(40.0%)</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>33</td>
<td>9</td>
<td>169</td>
<td>15</td>
<td>136</td>
<td>61</td>
<td>29</td>
<td>3</td>
<td>455(100.0%)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

다음으로 현재 회사와의 고용계약에서 고용형태를 질문한 결과 총택직/기간제라는 응답이 244명(54.3%)로 가장 많았으며, 정규직은 154명(34.3%)였다. 현재 서울시 마을버스의 경우 기간제 제휴 이후 일정 기간을 경과하면 정규직으로 전환하는 사례가 대부분이라는 점을 고려하면 총택직/기간제와 정규직이 대부분을 차지하는 것은 자연스러운 결과라고 할 수 있다. 다음으로는 임시직/일용직이 10.7%가 응답하고 있다.

<표 18> 현재회사와의 고용형태

<table>
<thead>
<tr>
<th>고용형태</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>정규직</td>
<td>154</td>
<td>34.3</td>
</tr>
<tr>
<td>총택직 또는 기간제_1-2년 계약</td>
<td>244</td>
<td>54.3</td>
</tr>
<tr>
<td>임시직 또는 일용직_일당제. 스페어 기사 등</td>
<td>48</td>
<td>10.7</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>3</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>449</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

다음으로는 고용계약의 관행을 확인하기 위해서 취업시 근로계약서 작성여부를 질문하였는데, 응답자 중 246명(54.9%)는 ‘계약서를 직접 읽어보고 근로조건을 확인하고서 서명했다’고 응
답을 했으며, ‘준비된 문서에 서명만 했다’ 응답이 186명(41.5%)로 두 번째로 많았다. 서울시 마을버스 회사에서는 거의 대부분의 경우 정식으로 고용계약서를 작성하고 있음을 확인할 수 있으며, 일부(8명, 1.8%)만 아직도 정식 근로계약서를 작성하고 있지 않았다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>표 19</th>
<th>고용계약서 작성여부</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>응답자수</td>
<td>백분율</td>
</tr>
<tr>
<td>계약서를 직접 읽어보고 근로조건을 확인하고서 서명했다</td>
<td>246</td>
</tr>
<tr>
<td>준비된 문서에 서명만 했다</td>
<td>186</td>
</tr>
<tr>
<td>근로계약을 작성하지 않고 구두로 통보 받았다</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>모르겠다</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>448</td>
</tr>
</tbody>
</table>

현재 업체에서의 근무기간(근속년수)을 확인한 결과 1년 이하가 189명(41.4%)로 가장 많았으며, 1~2년과 2~5년이 각각 110명, 116명으로 비슷한 비율로 나타나고 있었다. 그리고 현재 마을버스 회사에 5년 이상 근무자는 41명(9.0%)에 불과한 것으로 나타나 서울시 마을버스 기사들 중에서 장기근속자가 매우 낮다는 사실을 확인할 수 있다. 그 결과 평균 근속기간은 2.30년으로 마을버스 기사들이 장기근속을 통해서 안전운전을 할 것이라는 기대하기 매우 어려운 조건이라고 할 수 있다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>표 20</th>
<th>현재 업체에서의 근속년수</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>응답자수</td>
<td>백분율</td>
</tr>
<tr>
<td>1년 이하(무응답 1명 포함)</td>
<td>189</td>
</tr>
<tr>
<td>1~2년</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>2~5년</td>
<td>116</td>
</tr>
<tr>
<td>5년 이상</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>456</td>
</tr>
</tbody>
</table>

평균 근속기간과 연동하여 현재 마을버스 회사에서 계속 근무기대 정도를 질문한 결과 담당 그 만두고 싶다는 응답이 164명(36.2%)로 가장 높게 나타나고 있었으며, 1~2년 정도라는 응답이 135명(29.8%)으로 두 번째로 많았다. 이와 같은 결과는 현재 마을버스 업무를 하고 있는 노동자들은 여가로 인해 회사를 그만두고 싶어하는 경우가 상당수이며, 1~2년 정도 더 근무하고 싶다는 응답은 시내버스 이직을 위한 경력을 쌓기위한 목적으로만 있을 뿐이고 싶어하는

| 참고 | 전국자동차노동조합연맹에서 조합원들을 대상으로 실시한 설문조사에서 시내버스 노동자들의 평균근속기간은 9년 7개월이었으며, 특히 준공영제를 시행하는 6대도시 시내버스 노동자들의 평균 근속년수는 10년 7개월로, 서울시 마을버스 노동자의 평균 근속기간 2.3년보다 4배 가량 길었다(전국자동차노동조합연맹, 2016. 15-16쪽). 아울러 시내버스 노동자들은 5년 이상 근무자의 비율도 66.2%로 마을버스 노동자들의 9.0%와 비교하면 큰 차이를 보이고 있다. |
것으로 해석할 수 있다. 즉, 서울시 마을버스 업체들의 열악한 근무환경으로 인해 오랫동안 일을 하고 싶지 않다는 점을 확인할 수 있으며, 이러한 낮은 회사와 업무에 대한 몰입(committment)은 마을버스 안전운전의 저해요인이 될 수 있으며, 나이가 마을버스 이용자들의 불안이 증대될 수 있다.

<표 21> 현재 업체에서의 근속년수

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>다른 일자리구하며 당장 그만두고 싶다</td>
<td>164</td>
</tr>
<tr>
<td>1~2년 정도</td>
<td>135</td>
</tr>
<tr>
<td>3~5년 정도</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>가능한 오랫동안 근무하고 싶다</td>
<td>116</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>453</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 가능한 오랫동안 근무하고 싶다는 응답은 60대에서 60%로 압도적으로 많았음.

3) 임금 및 근로실태

다음으로 마을버스 노동자들의 임금 및 근로실태 전반에 대해서 질문을 하였다. 관련 내용 중에서 먼저 근무형태를 확인한 결과 ‘1일 2교대 근무’가 435명(95.8%)로 대부분의 응답자들이 여기에 해당되었으며. 별도 근무스케줄로 근무하는 경우는 일부가 둘의 스페어 기사가 해당될 것으로 짐작된다. 서울시 마을버스 업체들이 2교대 근무를 하고 있는 상황에서 이는 자연스러운 결과라고 할 수 있다.

<표 22> 교대제 유형

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1일 2교대 근무</td>
<td>435</td>
</tr>
<tr>
<td>격일제 근무</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>별도 근무스케줄 근무</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>454</td>
</tr>
</tbody>
</table>

다음으로 현재 일하고 있는 마을버스의 제반 운영 조건들에 대해서 질문을 하였다. 기본적으로 한달 소요시간은 평균 52.0분으로 나타났으며, 오전근무인 경우에는 평균 10.1회, 오후근무인 경우에는 평균 12.2회를 운행하고 있다고 응답하였다. 그리고 오전과 오후의 근무시간 역시 오전과 오후 운행횟수와 연동한 결과를 보여주고 있는데, 오전은 8.6시간, 오후는 10.2시간 근무를 하고
있었다. 오후에 근무하는 경우 운행횟수와 근무시간이 상대적으로 짧게 나타나고 있지만, 오전/오후 근무 스펙이 매우 빠르는 방식으로 근무패턴이 변경되고 있기 때문에 노동자들은 여기에 대해서는 특별한 불만은 없었다.

근무시간과 함께 근무 시간 중 휴식시간을 질문한 결과 식사시간과 대기시간을 제외한 휴식시간은 평균 9.5분으로 근무시간 중에서 불과 10분도 쉬지 못하면서 설립없이 일하고 있다고 응답하였다. 이와 같이 매우 짧은 휴식시간은 마을버스 노동자들의 피로도를 높여서 사고의 위험을 증가시킬 뿐 아니라 휴식시간 확보를 위해서 과속 및 무리한 운전을 조장하는 원인이 될 수도 있다는 점에서 매우 우려스러운 결과라고 할 수 있다.

그리고 근무시간 중에서 휴식시간이 생기는 경우 어느 곳에서 잠시라도 쉬고 있는지를 질문한 결과 휴식장소는 ‘차량 내에서’라는 응답이 356명(79.3%)로 절대다수를 차지하고 있었다. 이와 같은 결과는 마을버스 노동자들은 휴식시간이 매우 짧을 뿐만 아니라 짧은 휴식시간 동안이라도 잠시라도 편안하게 쉬고 있지 못하다는 사실을 확인할 수 있다. ‘차고지의 휴게공간’이나 ‘차고지의 휴게시설’에서 적당한 휴식을 취하고 있다는 응답은 각각 15.6%, 3.3%에 불과한 것으로 나타나고 있다. 특히 50대 이상의 고령 노동자들이 다수라는 점을 고려했을 때 적절한 휴게시간 및 휴게공간을 제공할 필요성은 더욱 더 크지만 마을버스 노동자들의 현실은 정반대로 나타나고 있다.

다음으로 근무 중 휴식시간 및 휴가사용에 대한 자율성을 질문을 하였다. 휴식시간이 매우 부

### 표 23 및 표 24

#### 표 23. 운행조건에 대한 응답

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율 (단위: 명, %)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>한방 소요시간(분)</td>
<td>454 52.0</td>
</tr>
<tr>
<td>오전 탕수(회)</td>
<td>455 10.1</td>
</tr>
<tr>
<td>오후 탕수(회)</td>
<td>453 12.2</td>
</tr>
<tr>
<td>오전 근무시간(시간)</td>
<td>452 8.6</td>
</tr>
<tr>
<td>오후 근무시간(시간)</td>
<td>452 10.2</td>
</tr>
<tr>
<td>휴식시간(분)</td>
<td>456 9.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### 표 24. 근무시간 중 휴식을 취하는 공간

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율 (단위: 명, %)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>차고지의 휴게시설</td>
<td>15 3.3</td>
</tr>
<tr>
<td>회차지에 있는 휴게공간</td>
<td>70 15.6</td>
</tr>
<tr>
<td>차량 내에서</td>
<td>356 79.3</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>8 1.8</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>449 100</td>
</tr>
</tbody>
</table>
족한 상황에서 휴식시간의 자율성에 대해서는 매우 부정적인 응답을 하고 있었다. 자유롭지 못하다는 응답이 전체의 75% 정도를 차지하고 있으며, 휴식시간을 자유롭게 이용하고 있다는 응답은 5% 정도에 불과한 것으로 나타나고 있었다. 이는 1회(한 명) 근무에 소요되는 시간을 매우 타이트하게 정해두고 있기 때문에 근무 중 휴식시간에 대해서 노동자들이 피로감을 느낄 때 잠깐 쉴 수 있는 여건이 제공되고 있지 않다는 점을 확인할 수 있다.

아울러 휴가를 얼마나 자유롭게 이용하는가를 질문하였는데 이 또한 자유롭게 이용하고 있는 응답은 4.5%에 불과한 것으로 나타나 근무하는 동안 마을버스 노동자들은 휴가를 자유롭게 활용하고 있지 못하고 있음을 확인할 수 있다. 이와 같은 결과는 약 1대당 배치되는 운전기사가 노동자들이 비교적 자유롭게 휴가를 사용할 수 있음만을 충분하게 확보하지 않았고서 - 이는 열악한 근무조건으로 인해 기사 확보가 어렵기 때문일 수도 있을 것이다 - 버스를 운행하고 있기 때문이라고 해석할 수 있다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>휴식시간 자율성</th>
<th>(단위 : 명, %)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>응답자수</td>
<td>백분율</td>
</tr>
<tr>
<td>매우 자유롭지 못함</td>
<td>164</td>
</tr>
<tr>
<td>다소 자유롭지 못함</td>
<td>173</td>
</tr>
<tr>
<td>보통</td>
<td>87</td>
</tr>
<tr>
<td>다소 자유롭게 이용</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>매우 자유롭게 이용</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>448</td>
</tr>
</tbody>
</table>

현재 서울시 마을버스들의 소정 근로일수가 22일이라는 사실을 알고 있는지를 질문한 결과 알고 있다는 응답과 모르고 있다는 응답은 정확하게 절반씩으로 나타났다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>소정근로일수를 알고 있는지 여부</th>
<th>(단위 : 명, %)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>응답자수</td>
<td>백분율</td>
</tr>
<tr>
<td>알고있다</td>
<td>226</td>
</tr>
<tr>
<td>모른다</td>
<td>226</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>452</td>
</tr>
</tbody>
</table>

그리고 이와 함께 현재 회사에서 적용하고 있는 만근 근무일수를 질문한 결과 26일이라는 응답이 323명으로 약 71.5%를 차지하여 대부분의 회사에서는 만근 26일을 기준으로 노동자들에게 근무일정을 제시하고 있는 것으로 볼 수 있다. 즉, 주 1회 휴식만 보장하고 주 6일 근무를 기본으로 하고 있음을 확인할 수 있다. 다음으로는 월 24일 근무가 만근이라는 응답이 50명으로 두 번째, 22일이라는 응답이 40명으로 세 번째였다. 24일 만근인 경우는 격주로 2회 휴식, 22일
만근인 경우는 주5일근무제라고 할 수 있는데, 마을버스 기사들의 근무형태는 주6일 근무 1일 휴식이 보편적인 근무형태임을 확인할 수 있다.

주8시간 근무를 기준으로 연장근로 및 야간근로 수당을 어떻게 지급받고 있는가를 질문하였는데, 38%의 노동자가 정해진 기준에 따라서 연장 및 야간근로수당을 지급받고 있다고 응답하였 다. 이는 마을버스 기사들의 출퇴근 시간이 고정적이지 않아 엄격하게 계산하기 어렵기 때문에
‘오후 근무일은 야간수당 1시간 적용’과 같이 사전에 서울시마을버스사업조합과 노동조합 간 협의에 따라서 적용받는 경우들이 상당수라는 사실을 확인할 수 있다. 이는 엄밀한 노동시간 측정의 어려움으로 인한 것으로 어느 정도 이해할 수 있다. 하지만 연장 및 야간 수당을 거의 받지 못하거나 일부만 지급받는 경우가 각각 21.3%, 18.4%로 나타나고 있다. 이와 같은 관행들은 노동자들에게 정당한 대가를 지급하고 있지 않는 사례가 약 40%에 가까운 것으로 이처럼 노동자 들에게 불합리한 관행들을 개선해 나갈 필요가 있다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>20</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>0.2</td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>8.8</td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>3.8</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>11.1</td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td>3.1</td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td>71.5</td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td>0.4</td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td>0.2</td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td>0.2</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<표 27> 응답자의 만근일수 현황 (단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>거의 받지 못한다</td>
<td>95</td>
</tr>
<tr>
<td>일부시간만 지급 받는다</td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td>실제 연장시간과 무관하게 정해진 기준에 따라서 받는다</td>
<td>172</td>
</tr>
<tr>
<td>연장근로시간을 정확히 계산해서 받는다</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>해당사항 없다</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>446</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<표 28> 연장근로 및 야간근로 수당 지급여부 (단위 : 명, %)
앞서 버스기사들은 근무조건에 대해서는 휴일이나 휴가에 대해서 불만이 높다는 점을 확인하였는데, 이와 함께 전반적인 근무환경에 대한 업무만족도를 확인하는 질문을 하였다. 이는 각각 근무시간 조정, 휴일선택의 자유성, 화장실 이용, 연차휴가 사용이다. 각 질문에 대해서 5점 척도로 매우 불만족(1)에서 매우 만족(5) 중에서 선택을 하도록 하였다.

<표 29> 업무만족도 응답현황

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>근무시간 조정</th>
<th>휴일선택 자유성</th>
<th>화장실 이용</th>
<th>연차휴가 사용</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>응답자수</td>
<td>응답자수</td>
<td>응답자수</td>
<td>응답자수</td>
<td>응답자수</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| 매우 불만족     | 129          | 135            | 120         | 148          | 33.5%
| 다소 불만족     | 161          | 155            | 162         | 132          | 29.9%
| 보통           | 143          | 141            | 139         | 151          | 34.2%
| 다소 만족       | 16           | 15             | 23          | 10           | 2.3%
| 매우 만족       | 4            | 5              | 7           | 1            | 0.2%
| 합계           | 453          | 451            | 451         | 442          | 100%

일반적으로 이와 같은 5점 척도 질문에 대해서는 '보통' (3)을 선택하는 경우가 많은데, 마을버스 노동자들은 연차휴가 사용을 제외하고는 다소 불만족(2)이라는 응답이 가장 많았다. 응답결과를 5점 척도로 수치화하여 평균값을 구해본 결과 전반적으로 만족도 수준은 2점대 초반으로 매우 낮게 나타나고 있었다. 이러한 결과를 통해서 마을버스 노동자들의 재판 근무환경에 대한 매우 강한 불만을 확인할 수 있다.

[그림 3] 항목별 만족도 평균점수 현황

* 5점 척도 기준 만족도 점수(매우 불만족=1, 매우 만족=5) 점수가 높을수록 만족도 상대적으로 높음.
이와 함께 마을버스 노동자들의 불만이 큰 사안 중 하나인 근무 중 식사에 대한 질문을 통해 식사환경에 대한 실태를 파악하고자 하였다. 식사를 어떻게 해결하고 있는가를 질문한 결과, ‘사무실 근처 일반 식당에서 식사’가 36.9%로 가장 많았으며 다음으로 ‘회사에서 별도 식사를 준비해서 제공’한다는 응답이 20.9%로 두 번째였다. 그리고 버스공용 차고지 식당에서 식사한다는 응답이 9.9%로 이 세 응답은 상대적으로 식사환경이 양호한 응답이라고 할 수 있다. 마을버스 회사들 중에서는 영세한 업체들도 상당수 있으며 별도로 식사를 제공하지 않고서 식사를 지급한다는 응답이 16.3%, 김밥이나 도시락 등을 제공받고 있다는 응답이 14.5%로 약 30% 가량의 마을버스 노동자들은 근무중 식사를 제대로 제공받고 있지 못한 채로 일하고 있었다.

다음으로 임금지급방식을 질문한 결과, 마을버스 노동자들은 월급제가 73.7%로 절대다수를 차지하고 있었으며, 스펜어 기사들을 중심으로 일당제와 시급제 등의 임금지급 방식도 존재하고 있는 것으로 짐작된다.

그리고 만근을 했을 때의 기본월급과 실제 월평균 급여(실수령액)을 질문하였는데, 만근을 했을 때의 기본월급은 응답자 평균 약 168.07만원이었으며, 실제 본인들이 받고 있는 실수령액은 평균 185.01만원이라고 응답하였다. 이와 같은 결과는 회사별로 만근을 했을 때의 기본 월급이 168만원 정도로 매우 낮기 때문에 대부분의 마을버스 노동자들이 회사에서 최소한 근무하기를
요구하는 만근 이상으로 근무하고 있는 경우가 다수라는 점을 확인할 수 있다. 그리고 만근 이상으로 근무를 하더라도 실수령액 기준으로 200만원에 채 미치지 못하는 월급을 받고 있는 것으로 나타나 이번 설문조사에서 마을버스 노동자들의 저임금을 구체적으로 확인할 수 있었다.

[그림 7] 만근 시 기본월급과 실제월급 수준 비교

이와 같은 마을버스의 저임금은 서울시 마을버스와 유사하게 1일 2교대 근무를 하고 있는 버스준공영제 지역들의 시내버스 노동자들의 월평균임금과 비교하면 저임금을 보다 확연하게 알 수 있다. 이번 설문조사에서 마을버스 노동자들의 월평균임금은 185만원이었으나 준공영제 지역 시내버스 노동자들의 월평균임금은 약 335만원으로 동일한 교대제 방식과 비슷한 근무시간임에도 불구하고 약 150만원 가량의 임급격차가 발생하고 있었다. 서울시 마을버스 노동자들의 임금은 준공영제 시내버스 노동자들 임금의 55.2%에 불과하였다.

[그림 8] 1일 2교대 마을버스와 시내버스의 평균월급 비교

* 시내버스의 월평균임금은 버스준공영제(1일 2교대 지역)의 월평균임금(전국자동차노동조합
연맹, 2016. 30쪽).

다음으로 지난 3년 동안 마을버스 운행 중에서 발생한 사고에 대해서 자부담한 금액을 질문하였는데, 이는 자부담 금액은 실질적으로 노동자의 임금을 감소시키는 요인이라고 판단하여 임금과 함께 연동하여 질문을 하였다. 우선 자부담을 경험한 적이 있다고 응답한 노동자들은 2013년에는 23명, 2014년 45명, 2015년 143명 것으로 나타났다. 자부담을 한 최소값은 연도별로 1만원에서 5만원 정도였으며, 최대값은 2015년에 400만원을 부담한 사례도 있었다.

10만원 미만의 경우는 아마 버스 내에서 넘어지면서 팔목을 잘못 절어 타박상을 입은 것에 대해서 파스값 정도를 지급한 것으로 추정된다. 연도별로 평균 자부담 금액은 2013년 평균 44만원에서 2015년도에는 67.95만원으로 꾸준히 상승하고 있다. 이러한 결과는 마을버스 노동자들이 업무수행 과정에서 발생한 사고로 인해 여러 가지 이유로(시내버스 이직을 위한 무사고 경력 유지 등) 자부담을 하는 경우가 30% 정도가 있으며, 자부담 임금은 1만원대 소액에서부터 수백만 원까지 있었다. 그리고 자부담 금액은 점차 증가하고 있음을 확인할 수 있다. 이와 같은 자부담 금액의 증가는 노동자들이 실제 받는 임금의 감소 요인이라고 할 수 있다.

<표 32> 사고 시 자부담 금액 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>자부담 인원</th>
<th>최소값(만원)</th>
<th>최대값(만원)</th>
<th>평균(만원)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2013년</td>
<td>23</td>
<td>5</td>
<td>120</td>
<td>44.00</td>
</tr>
<tr>
<td>2014년</td>
<td>45</td>
<td>4</td>
<td>300</td>
<td>59.18</td>
</tr>
<tr>
<td>2015년</td>
<td>143</td>
<td>1</td>
<td>400</td>
<td>67.95</td>
</tr>
</tbody>
</table>

마을버스 출퇴근방식을 확인한 결과 대중교통이용이 30.2%로 가장 많았으며, 다음으로 개인차량(22.1%), 도보(18.3%)의 순서로 나타나고 있었다.

출퇴근 방식과 함께 출퇴근에 소요되는 시간을 질문한 결과 15~30분 이내가 응답자의 절반이었으며, 15분 이내라는 응답도 21.1%로 마을버스 기사들은 주로 집근처 마을버스 회사로 출퇴근하고 있음을 확인할 수 있다. 출퇴근에 45분 이상 소요된다고 응답한 노동자는 약 6.6%에 불과하였다.

다음으로 업무 중 승객으로부터 부당한 대우를 당한 경험이 있는 사람을 질문한 결과, 361명으로 79.5%인 것으로 나타나 마을버스 노동자들에 대한 승객들의 부당한 대우가 매우 심각한 수준이라고 할 수 있다. 이러한 결과는 마을버스 노동자들의 열악한 근무환경의 또 다른 점을 확인할 수 있다.
그렇다면 이와 같은 부당한 대우에 대해서 어떻게 대처하고 있는가를 질문한 결과 ‘그냥 참고 건단다’는 응답이 400명(89.5%)로 10명 중 9명은 그냥 개인적으로 화를 참고 넘기도 있었으며, 회사나 노조, 공적인 기관 등에 구제 신청을 하는 경우는 7%도 채 되지 않아 마을버스 노동자들에 대한 감정적이고 심리적인 상담의 필요성이 매우 높다는 사실을 확인할 수 있다.

<표 36> 부당한 대우 시 대처방법 (단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>대처방법</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>그냥 참고 건단다</td>
<td>400</td>
<td>89.5%</td>
</tr>
<tr>
<td>회사에 보고하고 공식적으로 처리한다</td>
<td>16</td>
<td>3.6%</td>
</tr>
<tr>
<td>노조나 직장협의회 등에 건의하여 처리한다</td>
<td>7</td>
<td>1.6%</td>
</tr>
<tr>
<td>노동청이나 경찰 등 공적 기관 등을 이용하여 개인적으로 구제를 받는다</td>
<td>6</td>
<td>1.3%</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>18</td>
<td>4.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>447</td>
<td>100%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4) 복지실태 및 근로조건 만족도

기업복지 실태에 대해서는 우선 가장 기본적인 노동자들에 대한 법정 복지인 4대보험 가입 여부를 질문하였는데 약 87%의 응답자들이 직장 4대보험의 적용을 받으면서 혜택을 누리고 있었다. 4대보험에 가입하지 않는 경우는 약 10%정도 였다.

<표 39> 4대보험 가입여부 (단위 : 명, %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>가입여부</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>4대보험 모두 직장으로 가입되어 있음</td>
<td>394</td>
<td>87.2%</td>
</tr>
<tr>
<td>4대보험 중 일부가 지역으로 가입되어 있음</td>
<td>9</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>4대보험 모두 가입되어 있지 않음</td>
<td>40</td>
<td>8.8%</td>
</tr>
<tr>
<td>4대보험 가입여부를 잘 모르는</td>
<td>9</td>
<td>2%</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>452</td>
<td>100%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4대 보험에 하나라도 가입하지 않았다는 응답자들을 대상으로 4대 보험에 미가입한 이유를 질문한 결과 연령 조사 등 가입조건이 안되어서라는 응답이 대부분을 차지하고 있었다. 이는 60세 이상 고령의 버스 노동자들이 국민연금 등의 가입시기를 지나 이미 연금수급자일 가능성이 있기 때문이라고 할 수 있다. 이와 같은 결과는 마을버스 노동자들은 4대보험은 해당사항이 없는 경우를 제외하면 거의 모두 적용받고 있다고 할 수 있을 것이다.
다음으로는 버스 노동자들에게 필요한 기본적인 기업복지 사항으로 근무복과 장갑을 회사에서 지급하는지를 질문하였다. 근무복의 경우 응답자의 81.2%는 회사에서 지급을 받고 있다고 응답하였는데 반해, 장시간 운전할 때 필요한 장갑의 경우에는 개인적으로 별도로 구입한다는 응답이 71.2%로 더 많은 비중을 차지하고 있었다. 승객들에게 편안한 느낌을 주면서 안전하게 운전할 수 있도록 마을버스 노동자들에게 근무복과 장갑은 기업복지 차원에서 기본적으로 제공할 필요가 있을 것이다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>근무복과 장갑 지급여부 (단위 : 명, %)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>근무복</td>
</tr>
<tr>
<td>응답자수</td>
</tr>
<tr>
<td>회사에서 일괄 구입하여 지급</td>
</tr>
<tr>
<td>회사에 비용을 지불하고 개인이 구입</td>
</tr>
<tr>
<td>개인적으로 별도로 구입</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
</tr>
</tbody>
</table>

근로조건 만족도를 질문하였는데, 일반적으로 비교할 수 있는 임금, 고용안정, 근로시간에 대한 만족도를 5점 척도로 질문하였다. 그리고 동료관계, 회사의 대우, 복리후생에 대한 만족도도 마찬가지로 5점 척도로 질문을 하였다. 기본적인 결과는 아래의 표에서 확인할 수 있는데 임금, 고용안정 및 복리후생에 대해서는 매우 불만족의 비율이 가장 높아 마을버스 노동자들의 근무환경에 대한 매우 높은 불만족을 확인할 수 있었다.
앞서 구체적인 업무 만족도에서와 마찬가지로 5점 척도 기준으로 주요한 직장생활에 대한 만족도 점수(매우 불만족=1, 매우 만족=5)를 평균값을 구해본 결과 모든 항목의 평균값이 3점 이하로 매우 낮은 편이었다. 특히 임금 및 복리후생의 경우 만족도 점수가 1점대로 매우 낮았으며, 상대적으로 동료관계에 대한 만족도가 가장 높은 편인 것으로 확인되었다.

서울시 마을버스 노동자들의 근무조건에 대한 만족도를 서울시를 포함하여 전국의 버스준공영제를 시행하고 있는 6개 지역 시내버스 노동자들의 만족도와 비교를 해보면 마을버스와 시내버스의 근무환경의 차이를 확인하게 알 수 있다. 시내버스 노동자들은 모든 항목에서 마을버스 노동자들보다 만족도가 높았으며, 임금, 고용안정, 동료관계, 회사대우 등은 평균값이 3점 이상으로 나타나고 있다. 마을버스 노동자들은 임금 항목의 만족도가 가장 낮았던 반면 시내버스 노동자들은 근로시간 항목의 만족도가 상대적으로 가장 낮게 나타나 마을버스 노동자들의 열악한 임금수준을 다시 한 번 확인할 수 있었다.
[그림 9] 마을버스와 시내버스의 항목별 근로조건 만족도 평균점수 비교

* 비교대상인 시내버스는 전국자동차노동조합연맹에서 발간한 <버스노동자의 근로실태 및 개선방안>(2016년 2월) 보고서에서 서울을 포함한 준공영제 실시 지역의 만족도 수치임.
* 시내버스의 '복리후생' 항목은 '휴게시설'로 마을버스 설문조사와는 차이가 있음.

안전운전 노력에도 불가피하게 사고가 발생하였을 때 어떻게 처리하였는가를 질문하였는데 회사와 본인이 반반씩 공동부담했다는 응답이 216명(48.6%)인 것으로 나타났으며, 다음은 회사는 전히 부담하지 않은채 자부담 처리했다는 응답이 128명(28.6%)이었다. 회사에서 가입한 마을버스 자동차보험으로 처리했다는 응답은 65명(14.5%)에 불과한 것으로 나타나 마을버스 노동자들이 업무로 인한 사고에 대해서 개인적으로 부담을 하는 잘못된 관행들이 여전히 만연한 것으로 확인되었다.

<표 41> 사고 발생 시 처리 방식

<table>
<thead>
<tr>
<th>처리 방식</th>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>자동차보험으로 전액 처리</td>
<td>65</td>
<td>14.5</td>
</tr>
<tr>
<td>회사와 본인이 공동부담</td>
<td>216</td>
<td>48.3</td>
</tr>
<tr>
<td>전액 자부담</td>
<td>128</td>
<td>28.6</td>
</tr>
<tr>
<td>기타</td>
<td>38</td>
<td>8.5</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>447</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>

고령노동자가 다수인 마을버스 노동자의 업무 및 관련된 건강상태를 파악하기 위한 질문을 하였다. 먼저 현재하고 있는 마을버스 운전업무가 건강에 어떠한 영향을 미치고 있는가를 질문에

4) 이는 앞서 비용 부문에서 확인했던 2015년 자부담 비율과 비슷한 수준으로 마을버스 노동자들의 자부담 비율은 실제 30% 전후인 것으로 추정된다.
대해서 일이 건강에 부정적인라는 응답이 약 75% 정도(다소 위험 50.2%, 맹 위험 24.1%)로 현재하고 있는 업무로 인해 건강이 나빠질 것에 대한 우려가 매우 높다는 점을 확인할 수 있다.

다음으로 마을버스 노동자들이 현재 구체적으로 어떠한 부문에 대해서 증상을 호소하고 있는지를 확인하기 위한 질문을 했는데, 각 부위별로 증상을 호소하는 비율은 다소 차이가 있었다. 아래의 그림은 각 부위별로 이상증상이 있는가는 질문에 대해서 ‘있다’라고 응답한 비율로서 가장 많은 이상증상을 호소하는 부위는 상반신 근골격계 관련 질환이었으며, 다음으로는 하반신 근골격계 관련 질환이었다.

이는 마을버스 노동자들이 장시간 동안 앉아서 일을 이용하여 운전업무를 하면서 나타나는 결과라고 할 수 있다. 마찬가지로 앉아서 일을 하면서 오통에 대한 이상증상 호소율도 45.6%였으며, 다음으로 시력과 복통도 비교적 높게 나타나고 있었다. 복통의 경우에는 업무 중 불규칙한 식사가 주요한 원인이 되었을 가능성이 크다. 마지막으로 불면증을 살펴보면 25.1%의 노동자들이 이상증상으로 호소하고 있었는데, 이는 주 단위로 교대제 근무를 하면서 불규칙한 수면패턴(오전 조의 새벽 기상, 오후 조의 늦은 취침)이 원인이 되었을 것으로 생각할 수 있다.
마지막으로 정기건강검진을 통한 건강상태 관리를 하고 있는지를 질문하였는데, 매년 건강검진을 하고 있는 버스 노동자들은 61% 정도로 비교적 건강관리에 관심있는 노동자들이 다수였다. 하지만 정기적인 건강검진을 하고 있지 않는 응답자들도 15.7%로 나타나 시민의 안전과 직접된 마을버스 노동자들의 정기적인 건강검진 받는 비율을 높여나가기 위한 제도적인 지원방안을 모색할 필요가 있다.

<표 43> 건강검진 실시 여부

<table>
<thead>
<tr>
<th>응답자수</th>
<th>백분율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>개인적으로 매년 검진하고 있다</td>
<td>272</td>
</tr>
<tr>
<td>2~3년 주기로 검진하고 있다</td>
<td>104</td>
</tr>
<tr>
<td>정기적인 건강검진을 하고 있지 않다</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>합계</td>
<td>446</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(단위 : 명, %)
3. 마을버스 노동자들의 근무실태와 개선 방안 : 면접조사를 중심으로

서울시 마을버스는 서울시 대중교통 운송기관의 한 측으로 대중교통운송수단으로서 큰 비중을 차지하여 공익실현을 위하여 사회적 책무를 충실히 수행하고 있음에도(높은 환승성과 접근성, 연계성) 상대적으로 경영상태는 개선되지 않고 열악한 상태이다. 그리고 이와 같은 마을버스 업체들의 열악한 상태는 마을버스 노동자들의 저임금과 열악한 근무환경으로 이어지고 있다.

이번 서울시 마을버스 노동자들의 근로환경에 대한 개선방안을 모색하기 위해서 앞서 설문조사와 함께 면접조사를 진행하였다. 면접조사는 2016년 6월 20~30일 기간 동안 마을버스 사용자에 해당하는 서울시마을버스운송사업조합의 이사장 및 임원진, 노동조합으로 활동하고 있는 한국노총 자동차노련산하 서울경기 마을버스노조 및 민주노총 공기운수노조 산하 서울경기 강원버스지부 노동자들 및 노조 간부들과 인터뷰를 실시하였다. 면접조사를 통해서 앞서 설문조사를 중심으로 산출된 설문조사와 함께 면접조사를 진행하였다. 면접조사는 2016년 6월 20~30일 기간 동안 마을버스 사용자에 해당하는 서울시마을버스운송사업조합의 이사장 및 임원진, 노동조합으로 활동하고 있는 한국노총 자동차노련산하 서울경기 마을버스노조 및 민주노총 공기운수노조 산하 서울경기 강원버스지부 노동자들 및 노조 간부들과 인터뷰를 실시하였다. 면접조사를 통해서 앞서 설문조사와 함께 면접조사를 진행하였다. 면접조사는 2016년 6월 20~30일 기간 동안 마을버스 사용자에 해당하는 서울시마을버스운송사업조합의 이사장 및 임원진, 노동조합으로 활동하고 있는 한국노총 자동차노련산하 서울경기 마을버스노조 및 민주노총 공기운수노조 산하 서울경기 강원버스지부 노동자들 및 노조 간부들과 인터뷰를 실시하였다.

1) 서울시 마을버스의 공공성과 영세성

기본적으로 마을버스업체와 노동조합, 노동자들 모두 마을버스가 영세하다는 점에 대해서는 기본적으로 인정하고 있다. 마을버스운송사업조합에서 정리한 자료에 따르면 업체별 보유노선은 대부분 1개 노선이며, 보유차량대수가 법정 최소기준인 7대를 간신히 넘는 수준으로 13대 이하 업체가 약 76%를 차지하고 있다. 대부분의 마을버스 업체들은 아직까지도 가족경영 방식으로 원시적 경영형태에 탈피하지 못하고 있는 실정이다.

"마을버스는 대부분 1980년대에 지역별로 자생적으로 시작되었는데(유상운송). 규모가 커지면서 마을버스범이 생기고 법인화된 것입니다. 그러나 아직 유상운송 형태의 경영기법(주역구식 경영)을 유지하고 있는 것도 사실입니다."(마을버스 사업조합 관계자)

서울시 시내버스의 경우에는 2004년 준공영제 도입 이후 통합환승제가 실시되면서 사업의 공공적인 성격이 강화되었으나 마을버스는 여전히 마을버스 업체들의 과거의 사업권과 경영권을 그

5) 그리고 마을버스 이해당사자들에 대한 인터뷰와 함께 서울시청 버스정책과에 대한 보조 인터뷰를 통해 마을버스 업체들과 노동자들의 입장에 대한 사실관계를 파악하였다.
대로 보장받고 있다. 엄연한 대중적인 시내교통 수단임에도 불구하고 준공영제 제도에서 배제되어 있는 현실로 인해 서울시 입장에서는 제도 밖에 존재하는 마을버스 업체들에 대한 지원을 적절하게 할 수 있는 근거가 없는 상태이며, 반면 마을버스 업체들은 경영권에 대해서는 조금도 침해받지 않으면서 마을버스의 서울시 대중교통 운송분담 기여도에 대해 정책적 배려를 요구하는 상황에 처해있다. 이러한 과정에서 마을버스 노동자는 시내버스와 비슷한 노동시간으로 일을 하고 있음에도 불구하고 업체의 영세성으로 인해 시내버스 노동자들의 55% 수준의 임금을 받고 있을 수 있다. 즉, 서울시 대중교통 통합환승제에는 포함되어 있지만 준공영제에서는 배제되어 있다는 점은 마을버스 노동자들의 처우개선 시도에서 기본적으로 가장 큰 난제가 되고 있다.

현재 마을버스업체 규모의 영세성으로 인한 경영악화의 상황이 발생하고 있는 원인에 대해서 서울시 마을버스 운송사업조합에서는 다음과 같은 논리로 설명을 하고 있다.

◇ 일일 운송수익은 환승손실로 인하여 상대적으로 적정 매출을 실현하기가 어려운 상황 → 이는 마을버스 기사들의 열악한 인건비로 이어짐(시내버스 인건비의 50% 수준)
◇ 차량이나 부속품, 유류 등 구매에 있어서 소규모 단위 구매비용이 상승하여 원가절감에 어려움
◇ 차고지 임대 사용으로 인한 임대료 발생과 부담
◇ 저임금 구조로 인한 우수한 인력(버스기사 및 정비사) 확보 곤란
(서울시 마을버스 운송사업조합 제공 자료)

즉, 마을버스 노동자들에 대한 처우개선을 하기 힘들고 이로 인해서 마을버스 노동자수가 부족한 주요한 원인으로 1) 통합환승제도 참여로 인한 환승손실 발생, 2) 영세규모로 인한 제한 경비 증가, 3) 차고지임대에 인한 비용 상승 등 전반적으로 경제상과 준공영제라는 구조적 원인으로 야기되는 항목들을 지적하고 있다. 그리고 일단 마을버스의 영업환경이 개선되지 않는 원인으로 이 3가지 사안을 지적하는 것에 대해서는 노사 모두 기본적으로는 공감해가 형성되어 있다.

먼저 환승손실 규모 및 현황을 살펴보면 2004년 7월 대중교통 통합환승제 이후 시민이 받은 요금혜택과 편익을 지하철과 시내버스는 서울시에서 보전해주고 있으나 마을버스는 민간기업이기 때문에 통합환승제로 인한 환승손실이 매년 약 8백억 발생하고 있으며, 학생 및 청소년 할인손실이 약 200억을 포함하면 누적 적자가 연간 1,000억 이상을 업체들이 고스란히 부담하고 있다는 것이 마을버스 업체들의 입장이다. 특히 업체 입장에서는 서울시에서 환승으로 인한 손실을 전액 보전해 주는 것이 아니라 약 55% 정도만 손실을 보전해주고 있기 때문에 열악한 상황은 개선되고 있지 않다고 주장하고 있다.

6) 여기서 '공감대'의 의미는 준공영제 참여 여부에 대한 논란과 입장차이에는 있지만 환승손실 발생이 경영환경을 악화시키고 있다는 사실 자체에는 동의하고 있다는 뜻이다.
시내버스는 지금도 최저운송가의 부족분을 지원받는데, 요금결손액의 85%를 지원받는 것으로 알고 있습니다. 그런데 마을버스는 적자노선에 대해서만 최소가동비 개념으로 해서 지원하는 30개 정도를 제외하고는 지원이 없습니다. 개다가 문제는 요금에서 정산받는 금액이 요금 비율에서 약 54%로, 환승이 많을수록 손해가 점점 더 커지는 것입니다. 즉, 현재는 마을버스 이용객들이 환승을 많이 해서 시민편익을 많이 주는 회사일수록 손해가 커지는 구조입니다. 우리도 대중교통이 공익사업이라면, 시민편익에 도움을 주는 입장이라 (지금 통합환승제는) 그대로 가도, 그렇다면 100%는 아니더라도 시내버스처럼 85% 정도는 보전을 해줘야 하는 것 아닌가 하는 입장입니다.” (마을버스 사업조합 인터뷰)

앞서도 지적했듯이 마을버스 노동자들의 처우개선 논의에서 기본적으로 처하게 되는 달래라는 대중교통수단으로서의 마을버스 존재의 필요성, 그리고 통합환승제도로 인한 시민의 편익은 분명하지만, 사업주의 경영권에 대한 점책이 될 수 있다는 이유로 준공영제에서 마을버스가 배제되면서 적자를 보는 경우 체계적인 지원방안을 논의하기가 어렵다는 점이다. 이는 마을버스 노동자들의 처우개선 논의 전반에서 항상 제기되고 있는 문제이기도 한다. 그리고 서울지의 지원금 논의에서 제반 경비 및 발생한 비용에 대한 산정과 보전 문제가 있다. 관련된 안내에 대해서는 서울특별시마을버스운송사업조합에서 시내버스와 비교하여 정리한 내용을 살펴보자.

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>시내버스</th>
<th>마을버스</th>
<th>차이점</th>
<th>비고</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>인가기준</td>
<td>면허제 40대 이상</td>
<td>등록제 7대 이상</td>
<td>인가요건</td>
<td>여객자동차운수사업법 제4조 동일 적용</td>
</tr>
<tr>
<td>운행거리(변도)</td>
<td>지역간 운행 평균거리 15km</td>
<td>지역내운행 평균거리 4.5km</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>사업운영 형태</td>
<td>서울시 준공영제</td>
<td>개별사업자 운영</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>승객 환승률</td>
<td>59.4%</td>
<td>66.6%</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1일 수송인원</td>
<td>450만명</td>
<td>130만명</td>
<td>마을버스 부담을 22%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>서울시 연간 예산지원규모</td>
<td>2,500억</td>
<td>110억</td>
<td>시내버스 대비 4.4%</td>
<td>2015년 기준</td>
</tr>
<tr>
<td>재정지원기준 운송원가</td>
<td>1일 1대당 678,038원</td>
<td>1일 1대당 404,522원</td>
<td>시내버스 대비 59%</td>
<td>양극화 핵심 원인</td>
</tr>
<tr>
<td>차고지사용 부담액(1대당)</td>
<td>공영차고지 월 100,000원</td>
<td>민영차고지 월 300,000원</td>
<td>시내버스 대비 300%</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>중양차로</td>
<td>이용</td>
<td>금지 원칙 일부 허용</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 서울특별시마을버스운송사업조합에서 정리한 자료

기본적으로 마을버스는 시내버스와 같은 일이 비슷하지만 운행구간(노선)이 장단에 따른 차이

- 39 -
가 핵심적인 차이라고 할 수 있다. 마을버스 업체들의 설명에 따르면 노선의 길이는 차이가 있지만 마을버스의 하루 평균 운행거리는 230km 정도이며 시내버스는 하루 운행거리가 260km 정도로 실제 운행거리 차이는 얼마나 나지 않는다고 한다. 원가 산정에서 기름값, 보험료(시내버스가 오히려 더 낮다고 주장), 나머지 제반 비용은 거의 비슷하며, 마을버스가 비용이 적게 드는 부분은 기사 인건비, 기름값은 낮다는 점을 인정하고 있다.

하지만 서울시에서 지원금 규모를 살펴보면 시내버스는 연간 2,500억 정도 지원을 하고 있지만, 마을버스는 연간 110억 정도 지원을 받고 있다. 마을버스의 하루 평균 운행거리는 230km 정도이며, 시내버스는 하루 운행거리가 260km 정도로 실제 운행거리 차이는 얼마나 나는지가 아니더라도, 시내버스 수준까지는 아니더라도 80~90% 정도로 운송원가를 책정하고 환승손실 분에 대한 적자를 보전해준다면 마을버스 기사들의 처우를 개선하고, 이로 인해 양질의 버스기사를 확보할 수 있으면 업체들 외 아니라 서울시 전체적으로 장점이 많다고 설명하고 있다.

“기사 처우 개선이요? 우리도 하고 싶습니다. 처우 개선이 안되니까 양질의 기사가 올리가 없어요. 이것을 놓고 사고를 놓으면 우리도 사업하는데 곤란합니다. 마을버스 수입은 정해져 있으면서도 기름을 올려주고 싶어도 그게 힘들어요..feed (그래서) 마을버스 이용요금을 대폭 올려주거나 아니면 (환승할인) 정산금을 더 달라고 얘기하는 거다. 우리도 위생할 부분 회생겠습니까. 대신 (정산금의) 80% 정도는 줍아” (서울시 마을버스 사업조합 이터뷰)

하지만 개인적인 사업권을 보장받고 있으며, 특히 가족 마을버스 노선인 경우에 처우개선을 위한 충분한 여건이 있다는 점을 지적하고 있기도 하다. 그리고 앞서 언급된 바가 있지만 마을버스업체들의 주력구구체 운영이 이루어지는 과정에서 마을버스 업체들의 적자에 대한 설명에 대한 합리적인 근거가 다소 부족하며, 손실규모가 과장되었을 수 있다는 지적도 끊이지 않고 있다. 특히 마을버스의 통합환승제 참여로 인해 매년 수백억원 적자가 발생한다고 업체들은 주장하지만 마을버스 사업권을 포기하는 업체들은 거의 없다는 점에서 손실에도 불구하고 여전히 상당한 수익을 내고 있을 것이라는 합리적인 의심이 가능한 상황이다.
2) 서울시 버스노동자들의 노동실태

노동실태에서 기본적으로 다룰 수밖에 없는 것은 마을버스 노동자들의 저임금이다. 특히 이는 서울시 시내버스 노동자들의 임금과 비교될 수밖에 없다. 1)에서 살펴본 마을버스의 구조적인 영세성과 제도적 미비에 의한 업체들의 임금저봉 여력이 부족하여 마을버스와 시내버스 노동자 간의 임금 격차가 발생하고 있다. 2016년 기준으로 시내버스는 연봉 47,725,000원(월 3,977,120원)에 복지혜택으로 자녀 장학금도 지급하고 있으나 마을버스는 연봉 25,887,600원(월 2,157,300원)에 제반 기타 지원은 없는 상태로 시내버스 기사들의 평균연봉의 절반을 조금 상회하는 수준이다. 이로 인해 마을버스의 시민상대 서비스의 질이 저하되고, 사고의 우려는 커지고, 시내버스 기사들의 평균연봉의 절반을 조금 상회하는 수준이다. 마을버스 노동자들은 낮은 임금에 대한 불만도 매우 크지만, 또한 휴식시간 없이 매우 백백한 근무일정에 따라서 화장실조차 제대로 가지 못하고, 식사시간도 충분히 보장받고 있지 못한 현실에서 불만이 매우 많은 상황이다.

"저희는 1회(65분) 운행 후 6분 휴식. 근데 설 시간이 어디있나? 버스가 뒤쳐지면 험드니가. 화장실도 안가고 그냥 다음 운행하러 갑니다." (자동차노련 조합원 a 인터뷰)

"우리의 1회 운행시간이 40분정도 소요 됩니다. 대략 42~48분대. 편차는 있죠. 중간중간 조금씩 쉬긴 하는데 출퇴근 시간에는 쉬고 싶어도 못합니다." (자동차노련 조합원 b 인터뷰)

"저희는 구내 식당이 있어요. 중간에 사무실이 있는데 거기에 식당을 만들어서 교대 시간에 가서 먹어요. 식사는 지원하구요 저녁은 오호 근무자들 주고 점심은 오전 근무자들 주고. 고정적으로 막게 되어 있지만, 사복시간은 20분을 줍니다." (자동차노련 조합원 a 인터뷰)

시내버스 운전을 하다가 정년퇴직 후 집근처 마을버스 회사에 취업해서 일을 한 노동자는 시내버스와 마을버스의 식사시간 및 식사의 질에 대한 설명으로 마을버스의 열악함을 잘 보여주고 있다.

"시내버스에서 30년간 일하고, 마을버스에서 8년간 근무) 시내버스 경우에는 아침은 회사에서 먹고 나서도 30분 정도 여유가 있습니다. 근에 여간 너무 타이트하고, 문제가 많습니다. 식당이 별도로 없어서 점심/ 저녁 식사는 식대로 지급합니다. 아침은 빵과 우유를 주는데 유통기한 지난 우유를 마시고 배탈이 나서 고통을 치르 적도 있었습니라 나이 먹었으니 괜찮아봐야 그냥 넘어가는 거지만 말도 안되죠." (공공운수노조 조합원 a 인터뷰)
그렇다면 이처럼 마을버스 노동자들이 설 틈 없이 타이트하게 일을 하고 있는 구조적인 원인을 지적하는 의견들을 들어보도록 하자. 이는 노동력 투입을 줄여 인건비를 줄이고, 마을버스는 최대 허용한 운행하여 수익을 낼기 위해 방식의 마을버스 업체 운영과 관련되어 있다. 실제 근로조건 악화의 원인으로 운영하다고 신고한 버스를 다 투입하지 않고 적은 대수의 버스를 투입하여 인건비를 절감하면서 운행하되만 채우는 방식의 마을버스 운영하는 것을 현장에서는 계속 지적하고 있다.

"구청에 등록된 건 9대입니다. 9대가 오전오후에 돌면 그게 정상적인데... 지금 8대만 돌고 있습니다. 회사에서 한 대를 빼앗습니다. 그러니 배차간격이 줄고, 식사시간도 줄고... 회사에서 한 대를 빼서 늘리는 이유는 돈 때문이죠. 한 대 빼고 나머지 차로 한 탕씩 더 빼야, 시민들도 불편하지 않아 문제도 안되고, 반면 기사들은 대신 더 일 을 해야 합니다. 인건비는 닥 나가고..." (공공운수노조 조합원 인터뷰)

"제도 자체가 잘못되었다고 보는 거죠. 구정에다 10대로 100개 뛰겠다고 해놨어요. 근데 8대 갖고 100개 뛰는 거야. 예전에는 세워놔도 되니까 기사들이 좀 편했어요. 근데 문제가 뒤따라 다 돌려가 근로조건 악화된다고 난리가 난거죠. 심지어 어떤 노선은 평일에는 대당 60-70만원 버는 회사들이 주말에 배차를 다 빼버려요. 손님이 없으니까." (자동차노련 노조 관계자 인터뷰)

타이트하게 배차를 하는 문제에 대해서 마을버스 조합 입장에서는 기본적으로 인력확보가 안되기 때문이라고 설명을 하고 있다.

"시내버스는 1대 이후 30-40분 쉬는 걸로 알고 있는데 마을버스의 경우 대수도 적은 상태에서 단거리를 계속 돌아야 하니... 인력을 더 확보가 되어야 하는데 잘 안되고... 차량도 타이트하지만 인원도 백백하게 움직일 수밖에 없습니다.(마을버스 사업 조합 인터뷰)

다음으로 마을버스 노동자들에 대한 기업 복지제도가 거의 없는 상황에 대한 지적도 있다. 이는 시내버스와의 큰 차이점이라고 할 수 있다.

"(복리후생은) 거의 없다고 왜냐하면 사업주별로 자체적으로 하는 경우도 있어요. 기본 급 이외 수당은 정실수당... 배려 수준으로 무사고수당이라 해서 6만5천원... 다른 건 전혀 없습니다." (자동차노련 마을버스노조 인터뷰)

업무 중 발생한 사고 및 교통위반 사안에 대해서 노동자 개인의 과실 책임을 물어 비용을 전가하는 관행이 여전하였다. 앞서 설문조사에서도 확인하였지만 업무 중 사고가 발생하였을 경우 보험처리가 원칙이지만 사업주와 반반씩 부담하거나 여러 이유로 노동자가 전액 자부담을 하는 경우도 자주 있었다.
기본적으로는 보험처리하죠. 대신 경미할 경우에는 (자부담하고)... 촉탁인 경우에는 본인이 처리 안하면 신분상 불이익이 있다고 생각해서 주로 본인이 처리합니다. 비용 상한선은 정해져 있지 않은데 (보험 100만원? 그 이상 넘어가면 보험처리 하고..(Q: 교통사고 범칙금이나 과태료는요?) 1년에 한두번? 보통 그 정도씩 있어요. 이건 다 개인이 부담합니다."(자동차노련 조합원 a 인터뷰)

"회사마다 다를뿐 보험처리로 다 넘기는 회사도 있고.. 회사에서 기사와 나누기하기도 합니다. 실질적으로 기사에 부담을 전가하는 것은 불법이죠. 요새는 많이 없어졌습니다. (노동자들 입장에서는) 역할하게 자비처리하는 경우도 있다. (비용 상한선 는) 정해져 있지 않는데 (보통) 100만원 (이상) 넘어가면 보험처리 하고..(Q: 교통사고 범칙금이나 과태료는요?)" 1년에 한두번? 보통 그 정도씩 있어요. 이건 다 기사가 부담합니다."(자동차노련 조합원 a 인터뷰)

심지어 차량 과손 부문에 대해서도 비스노동자 개인의 과실이기에 부담을 전가하고, 이를 가불 형태로 임금에서 공제하는 경우도 있었다.

"운전 중 경미한 사고는 자부담이 당연한 거고... 차고지에서 유휴업의 지시대로 주차 하다가 유리를 깨 잡이 있는데, 자부담을 안하니까 회사에서 가불 형식으로 해서 50만원을 붙이 적이 있습니다. 차고지가 협소하다 보니 주차하기가 힘들ホテル, 경비원 분이 오라이오라이 해서 후진을 했는데 유리 깨졌다고 50만원을 가불로 까버였습니다" (공공운수노조 조합원 b 인터뷰)

마지막으로 마을버스 노동자들이 가장 힘들어하는 근무 조건의 하나는 승객들과의 분쟁 발생이 다. 이로 인한 다양한 스트레스를 받고 있으나 회사 조차도 노동자들의 입장에서 이해해 주지 않는 것에 대해서 불만이 매우 많았다.

"그거 설명하려면 밤새야 해요. 요즘은 때리지는 못하지만... 승객들과 다투는 것만 생각하면 당장 일을 떠나치고 싶죠. 근데 회사에서 시나 구절에 입보일까봐 기사 편을 안들어요."(자동차노련 조합원 b 인터뷰)

3) 처우개선 방안 모색과 준공영제 및 업체 대형화 문제

마을버스 기사들의 처우개선에 대해서는 사업주 측에서도 이야기하고 있다는 점에서 어떻게 생각하면 쉽게 합의를 도달할 수 있을 것 같다. 업체들은 마을버스의 경영부실과 영세성으로 인한 피해를 마을버스 기사들이 보고 있다고 얘기하면서 이를 바탕으로 "1) 서울시의 마을버스 육성 정책의 대결환을 통해 각종 규제와 마을버스 역제정책의 해제, 2) 마을버스 요금 현실화하고 시내버스 수준으로 대폭 인상, 3) 환승손실과 할인손실에 대한 재정지원을 현실화하기 위한 제도적 장치 마련"을 요구하고 있다.(서울시 마을버스운송조합 자료 정리)
그리고 차우개선은 하위 적자업체를 기준으로 차우개선을 먼저 추진해야 한다는 의견을 제시하는데 이를 통해 운송원가 상향을 촉진하고, 다시 기존 적자가 아닌 중하위 업체가 재정지원 업체에 포함되도록 하여 전적으로 차우개선의 혜택을 받는 버스기사들을 확대해 나가겠다는 입장이라고 정리할 수 있다. 이러한 논리로 차우개선을 위해서는 기본적으로 요금인상(또는 서울시 지원금 인상)을 요구하고 있다.

"요금이 올라야 임금인상이 가능합니다. 시내버스는 자기 돈을 안쓰니까 물가상승을 맞춰서 (임금을) 핵심 올리는 것인데, 마을버스는 요금을 올려야 업체들이 임금인상할 여력이 있습니다."(마을버스 운송조합 인터뷰)

마을버스 기사들의 차우개선에 대해서 노동조합 차원에서도 마찬가지로 기존적으로는 운송원가 현실화를 얘기하고 있다. 그리고 이를 위해 서울시 차원에서 마을버스에 대한 긍정적인 지원을 요구하는 것과 동시에 제도개선 대안을 제시하고 있다. 마을버스 기사 차우개선의 핵심적인 내용은 마을버스 1일 운송원가 책정에서 기사들의 인건비를 상향해서 책정하고 이를 기준으로 다시 운송원가를 재조정하라는 것이다.

"지금 서울시가 대당 운송원가를 (2015년 기준으로) 1일당 40만 4천원 정도로 책정하고 있는데, 이게 잘못됐다는 거지. 임금을 270-280만원으로 산정하고 운송원가를 책정하고 지원수준을 정해야 맞다고 볼니다."(자동차노련 관계자 인터뷰)

노동자들의 차우개선을 위해서는 또다시 통합환승제와 준공영제 논의로 귀결되고 있다. 사측인 운수조합에서는 마을버스를 시내버스와 같이 준공영제에 편입하는 것에 대해서 기본적으로는 반대하는 것이다. 준공영제 강제 편입에 대해서는 다양한 이유를 들지만 부정적인 평가가 대세 있는데 이를 일종의 사업권 침해라고 인식하고 있었다.

"현재로 보서는 준공영제의 메리트가 없다. 평균 11대를 갖고 있는 마을버스 업계 현실에서 는... 마을버스 통합이 예기도 남았는데, 내 평생 사업을 잃겠는데 이걸 합치라? 차라리 사라 하겠지. 그림 자본가가 나와서 사야 하는데 이게 되겠냐? 통합환승 제도 간선, 지산버스 계획도 나왔지만... 간선, 지선 계획도 다흐지부터, 예전 버스 노선으로 다 돌아갔다. 준공영제 개선하려면 저것도 다 개선해야 할 것."(마을버스 운송조합 인터뷰)

대신 사업권에 대한 제한이 있는 준공영제보다는 보조금 지원을 확대해 달라고 요구를 일관되게 제시하고 있었다.

7) 아마 1대당 하루 운행수입이 500,000원 이상인 중상위 업체들은 현재로 차우개선에 필요한 비용을 지불할 능력이 있다는 입장도 존재하고 있는 것으로 추정된다.
“우리도 똑같은 역할을 하는 것이니까 (서울시가) 조례를 만들어서 (보조금을) 달라고 요구하는 것이죠. 다 달라는 것도 아니야. 전체 정산금의 80% 정도만 해주면 좋겠습니까”(마을버스 운송조합 인터뷰)

이에 대해서 노조 쪽 의견은 자동차노련과 공공운수노조가 다소 차이가 있었다. 먼저 자동차노련의 입장과 설명을 들어보면 환승손실에 대해 서울시 차원에서 100% 재정지원을 해 줄 것(또는 시내버스 수준)을 요구하고 있다. 그리고 권역별 마을버스 업체 통합(대형화)과 노선 조정을 통해 예산 절감하여 인건비 인상 여력 확보할 필요가 있다는 의견으로 여기까지는 마을버스 업체들과 공감대가 형성되어 있다고 볼 수 있다. 하지만 준공영제에 대해서는 마을버스도 준공영제로 하면서 버스대중교통의 전제적인 통폐합 조정이 가장 바람직한 대안으로 생각한다는 점에서 운송조합과는 다소 입장의 차이가 있었다.

반면 공공운수노조의 경우에는 공적인 영역인 대중교통수단에 대한 사회적 차원의 공공성 강화 논리를 바탕으로 완전공영제의 도입을 주장하며, 과도기적 단계로 준공영제를 시행할 필요성을 인정하고 있다.

“(준공영제만 하더라도) 처우나 근로조건 모두 나아지겠지만, 노조의 입장에서는 완전 공영제를 요구하고 있습니다. 만약 버스 완전공영제를 가기 위한 중간단계로서 준공 영제라고 한다면 이도 괜찮을 듯. (시내버스는) 준공영제를 통해 노동조건 등이 조금이라도 개선되지 않았습니까? 더욱이 제일 열악한 마을버스이기 때문에 조금이나마 개선되지 않을까 생각합니다 (공공운수 노조 관계자 인터뷰)

다만 준공영제 시행 과정에서도 현재와 같은 영세규모의 업체들인 경우 현재의 문제점들에 대한 근본적인 개선이 아니라 업체들의 이익만을 보장해주게 될 것이라는 점을 지적하면서 최소한 업체의 대형화 필요성을 지적하고 있다.

“서울 시내버스의 경우, 준공영제 실시하면서 업체 통합까지 진행되었죠. 근데 마을 버스를 돈만 주는 방식으로 하면 안 될 것 같습니다. 서울 시내 마을버스 업체가 130 몇개인데, 7-8대만큼 보유하고 있는 업체들이 이어질 수 있게 해야 합니다. 최소한 마을 버스 노동자 임금을 보장하려면 회사 규모가 좀 커질 필요가 있습니다 지산버스 기준이었던 40대 정도로 해서 운영될 수 있게 해야 할 겁니다. 이런 것이 없다면, 문제를 고착화시킬 거라 생각하며 따라서 우리는 반대합니다. 최소한 지역 마을버스 업자들이 하나로 통합하는 것이 있어야 한다고 생각합니다. 구 단위라도 몇들로 130여개 업체를 20여개로 통합할 수 있을 것” (공공운수 노조 관계자 인터뷰)

하지만 이와 같은 업체 대형화에 대해서 마을버스 업체들은 어떻게 규정의 대형화에 대해서
는 부정적이며, 100대 이상 보유하는 대형화인 경우에는 현실성이 없다는 이유로 마찬가지로 반대하고 있다.

"마을버스 사업주도 마찬가지. 준공영제로 편입. 전환한 업체가 몇 개 있었는데 그 중 절반이 마을버스로 다시 돌아왔음. 준공영제는 대수가 많을수록 돈을 벌게 되어 있는 구조. 적어도 100대 이상이 되어야 가능함. 40~50대로는 힘만 들지 수익이 안됨. 그래서 마을버스 쪽으로 다시 돌아와. 차라리 할당에 500을 벌더라도 이게 편하다는 것."(마을버스 운송조합 인터뷰)

결과적으로 규모의 경제 논리에 대해서 마을버스 업체들은 강하게 반대하고 있다.

"평균 11대를 갖고 있는 마을버스 업계 현실에 봐서는... 마을버스 통폐합 얘기도 나오는 거 알고 있습니다. 그런데 내 평생 사업을 일궈놨는데 이걸 합치라. 차라리 회사를 사라고 하겠지. 그럼 자금력이 충분한 사업자가 나오지(소규모업체들을) 사야하는데 이게 되겠습니까? 규모의 경제 얘기하는 사람들이 있는데 실제 안맞는데요. 노선이 굳어 여기저기 돌아다녀야만 마을버스를 타는 것입니다. 그런데 학자들은 굳은 노선은 피고 중복노선은 합치고 그리자는데, 이게 현실적으로 말이 안됩니다."(마을버스 운수조합 인터뷰)

논의 과정에서 서울시 차원에서 준공영제 운영에 대한 의견 뿐만 아니라 구청 차원에서 마을버스 업체들에 대한 체계적인 관리를 통한 대형화 유도로 노동자들의 임금인상 여력을 확보하기 위한 방안을 모색하자는 제안도 있었다.

"구청은 모든 여건이 안맞아도 말만 듣고 인허가를 내주고... 이것이 문제. 모든 것이 갖춰져야 인허가가 나올 수 있는데 실사를 안하고 사전만 보고 인가를 내줍니다. 허가받는 과정에서 구비하지 않았던 부분들(휴게실, 사무실 등...) 그런 문제가 있는데도 허가가 나온다는 것이 문제. 사업주들 입장에서야 이로운기 위해서는 노동자 임금으로 장난치겠지만 이러한 부분의 개선 없이는 안됩니다."(공공운수 조합원 인터뷰)

마을버스 기사들의 차우개선 논의는 마을버스 업체들의 경영권과 서울시의 준공영제 사이의 출타기 사이에서 답을 찾아야만 할 것이다. 하지만 앞으로 현실적인 견해 차이를 인정하는 가운데 현실적인 대안을 모색할 필요가 있다. 아래의 마을버스 운송조합의 의견은 현실에 기반을 하지 않은 마을버스 기사들의 차우개선 논의가 그동안 부족한 수밖에 없었던 근본적인 이유를 말해주고 있다.

"마을버스는 많이들 무시하시죠. 계획성도 규모도 없고... 죽을 것 같죠. 그러나 이게 오히려 강점입니다. 규모가 작기 때문에 잡초같이 살아남는다. 그래서 이 실체를 인
정하라고 얘기했는데 서울시에서는 신경도 안を使った. 나중에는 서울시가 (우리들 얘기가) 맞았다고 인정을 합니다. 준공영제와 민간사업자(제도) 사이의 벽을 깨기가 현실적으로 매우 힘들었다.” (마을버스 운송조합 인터뷰)

현실의 인정, 그렇지만 현실을 개선해야하는 상황에서 다양한 이해관계 당사자들의 의견 교환과 절충, 그러한 과정에서 합의점을 도출해 나가기 위한 노력을 늘었지만 시작해야만 할 때이다.

4. 결론 및 시사점

언론을 통해 심심치 않게 등장하고 있는 마을버스 운전기사의 열악한 처우를 개선하기 위해서는 근본적인 차별이 필요해 보인다. 다시 말해서 현재와 같이 서울시가 일부 적자업체에 손실금액의 일부를 현금으로 지원하는 방식, 평가를 통해 인센티브를 제공하는 방식으로만 대응할 경우, 이번 조사를 통해 밝혀졌던 취약성이 지속적으로 되풀이 될 가능성이 높기 때문이다.

마을버스는 대중교통 수단으로서 서울지역의 교통체계에서 중요한 역할을 담당하고 있다. 그러고 마을버스사업체는 시민의 안전과 편리성을 최우선 가치에 두고 사업을 영위해야 하는 공익적인 목표와 함께 효율적인 경영을 통해 이익을 창출해야 하는 사익추구의 목적을 동시에 가지는 특성을 지니고 있다.

서울시의 마을버스 정책은 서울시 전체의 대중교통정책의 맥락 속에서 함께 고려되어야 할에도 불구하고, 대부분의 마을버스와 관련한 사무는 각 자치구에 위임되어 관리되고 있다. 마을버스는 택시, 지하철, 시내버스 등 주요 대중교통수단에 비해 상대적으로 규모가 작지만 시민의 대중교통 이용을 원활하게 이어주는 역할을 담당하고 있다. 단지 규모가 작다고, 민간업체로 분류되어 있다면 정책적 고려의 비중마저 줄일 이유가 없다. 노동조합의 위상은 다른 교통분야에 비해 조직력과 지속력이 크지 않은 현실이다.

위와 같이 노, 사, 정 각 주체가 처한, 또는 인지하고 있는 상황 속에서 마을버스 기사의 노동환경과 처우개선은 향후 투명 주체가 되어 오지는 않았지만, 고숙련 노동자는 상위 일자리로 올겨가고, 생계를 위해 어쩔 수 없이 남아있어야 하는 사람만 건다는 안종은 일자리 전략에 오지는 않았는지 모두가 반문해야 할 때이다.

이번 실태조사는 그 동안 문제점으로 지적되어 왔던 마을버스 기사의 노동환경을 구체적으로 분석한다는 점에서 그 의미를 찾을 수 있으며, 특히 운전기사가 스스로 작성한 설문문항을 통해
현장의 생생한 실태를 가감없이 볼 수 있었다는 점에서 더 큰 의의를 가질 수 있다. 그럼에도 불구하고 이번 연구는 몇 가지 한계를 지니고 있다. 예를 들어, 마을버스 정책과 제도의 변화과정에 대한 분석이나 다른 대중교통수단 속에서 마을버스가 차지하고 있는 위상과 역할에 대한 구체적 관찰, 그리고 사업적 측면에서 마을버스 사용자가 추구한 경영방식에 대한 검토 등이 부족했다. 이러한 점들은 후속 연구를 통해 더욱 보완해야 하며 지속적으로 마을버스 노동자에 대한 연구가 이어져야 할 것으로 판단된다.

본론에서 살펴본 바와 같이, 마을버스 기사의 낮은 임금수준과 높은 노동강도, 부족한 휴식시간과 휴게시설 등 (심지어는 기본적인 화장실 조차 제대로 마련되어 있지 못한 일부 사업장도 존재하는) 열악한 여건 속에서 일하고 있었다. 그리고 젊은 연령층은 더 좋은 일자리로 이동하기 위한 장단거리로 활용하고 있었고, 고령층은 생계유지를 위해 1년이라도 더 운전대를 잡아야 하기 때문에 어떻게 해서든 고용을 유지해야 하는 절박함으로 열악한 처우를 겪고 있었다.

사업자 역시 관성적인 전통적 경영방식, 적자업체의 재정지원 의존, 비용절감을 우선으로 한 운행스케줄 등을 획기적으로 개선하지 못하는 한계를 보이기도 했다.

서울시는 구체적인 사무를 자치구 관할로 위임하면서 마을버스와 관련한 체계적인 정책보다는 재정지원과 관련한 업무를 처리하는데 많은 행정력을 쏟으며 “현행유지 전략”을 펼치는 것으로 보이기도 했다.

그렇다면 어떤 대책을 강구하는 것이 필요할까?

먼저, 각 자치구는 마을버스 사업체의 허가요건이 잘 유지되고 있는지, 환경개선이 이루어지고 있는지 여부를 철저히 관리해야 한다. 2016년 상반기에 발생한 한 마을버스 업체의 파업은 자치구에서 허가요건에 대한 확인을 제대로 하였다면 큰 갈등으로 확산되지 않았을 가능성이 컸음에도 불구하고 여러 가지 이유로 과도한 결과를 가져왔다. 자치구가 제대로 된 감시기능을 하기 위해서는 과정을 부담되어 있는 담당공무원의 업무조정이 필요할 것이다. 마을버스 담당업무가 기업업무가 되어서는 안된다. 각 구청에서는 마을버스 관련 행정업무의 필요성을 인식하여 명확한 역할이 되도록 명확한 동기부여를 할 필요가 있다.

그리고, 서울시는 마을버스 정책과 관련하여 현재 수행하고 있는 재정지원을 중심으로 한 사업에서 나아가 마을버스가 서울시 대중교통 정책에서 차지하는 역할과 기능을 다시 한 번 검토해야 할 것이다. 과거에 비해 대체운송수단이 많아졌지만, 확장된 간선노선 체계 속에서 마을버스가 어떻게 변화되어야 하는지, 그 속에서 체계는 어떻게 정비되어야 하는지를 면밀히 분석하여야 한다. 가능하다면 사업자가 직접 참여하여 노선의 조정을 통해, 마을버스 운행을 합리적으로 개선
하고 수익성을 창출할 수 있도록 시스템을 변화시키는 것도 고려할 필요가 있다.

사업자는 오랫동안 지속해온 사업관행을 변화시키는 노력을 해야 한다. 경영환경의 변화에 따라 경영방식과 경영전략의 변화는 반드시 수반되어야 하는 것임을 인정하고 적극적으로 인력관리 체제를 정비할 필요가 있다. 우수한 인재를 빼앗길까봐 할 것이 아니라, 어떤 방법을 통해서 이들 사업장에 비로소 할 수 있는지를 고민해야 한다. 예를 들어, 투명한 경영에 기반하여 직원과의 소통을 강화하고 고충처리를 적극적으로 해 나가는 일부부터 시작할 수 있을 것이다. 현재의 사업여건이 좋지 않다면, 그러한 정보를 가감없이 소속된 직원들과 공유해 보는 것도 좋은 방법이 될 수 있다. 그리고 서울시가 마을버스 정책과 관련하여 변화를 추구할 때 적극적인 참여를 통해 의견을 개진하고 협조할 부분은 과감하게 협조할 필요가 있다.

노동조합의 경우에도 마을버스 노동자를 대상으로 노조를 조직하거나, 조합원 자격을 유지하는 등 동원력을 추동하는데 어려움이 많기 때문에 다른 운송노동자에 비해 조직화에 힘이 많이 드는 것이 현실이다. 그러다 보니, 마을버스와 관련한 노동조합의 전략적 대응, 노동조합 차원의 체계 적인 정책제안 등이 미약했던 것도 부정할 수 없다고 보여진다. 마을버스 노동조합은 노동조합으로서 자생할 수 있는 구조를 찾아야 하고, 서울시와 사용자에 대해 요청할 수 있는 근거와 논리를 확보하는 등 더욱 자기 역할에 충실히 할 수 있는 과제를 발굴할 필요가 있다. 끝.
1. 교통사고 원인을 객관적으로 제시했다는 점에서 의미가 큽니다.

○ 버스업종의 일반적인 장시간 노동 문제를 지적했음.
- 일반적으로 버스업종에서는 1) 과도한 일일 노동시간 2) 인력부족으로 연속 근무 일수 증가 3) 빈도한 배차시간으로 휴식시간 부재 등이 겹치면서 장시간 노동을 야기하고 있음.
- 이러한 장시간 노동이 교통사고를 유발하는 중요한 요인으로 작용하고 있는 것이며, 이번 노동실태조사 보고서에서도 이러한 사실을 설문조사와 객관적인 데이터를 통해서 제시하고 있음.

○ 특히 본 보고서에서는 마을버스의 근속기간 문제를 지적했음.
- 본 보고서에 의하면 2010년 이후 재직자수 대비 퇴사자수의 비율인 이직률이 매년 41~60%이였음.
- 마이클 벨저(2015)8)는 평균적으로 근무연수가 1년씩 늘어날 때마다 사고율이 16% 감소한다고 지적하고 있음. 비슷한 사례는 버스노선과 근무환경 등으로 교통사고 발생 가능성이 높아지는 것임.
- 마을버스의 이직율이 높은 이유는 열악한 노동조건과 시내버스로의 이직 등이 원인이 되고 있음. 마을버스의 대단히 높은 이직율이 교통사고를 유발하는 중요한 원인임을 고려해야 함.

2. 정비직 문제를 고려하지 않은 부문은 아쉬움이 큽니다.

○ 서울시 자료(2014년 기준)에 의하면 정비사를 보유하지 않은 마을버스업체가 31개
인대 전체 업체 중에 23.6%에 달함. 정비사가 1명에 불과한 업체들도 61명에 이르
고 있어서 버스정비가 제대로 되지 않을 가능성이 높음.

○ 버스 정비불량도 교통사고를 일으키는 중요한 원인이지만 마을버스 업체들이 영세
하다 보니 정비가 제대로 되지 않을 가능성이 높음. 운전기사뿐만 아니라 정비사들
도 버스 운영에 있어서 중요한 주체임에도 간과되는 경향도 있음.

○ 마을버스 정비문제가 중요한데 이번 노동실태조사 보고서에서도 버스정비 관련
문제가 다뤄지지 않아서 아쉬움이 많음.

3. 마을버스의 공공성 강화 방향을 함께 모색해야 함.

○ 마을버스의 외부성 문제를 해결해야 함.
  - 마이클 벨저(2015)는 외부성(Externalities)이라는 개념을 통해서 안전의 경제학을
    설명했음. 외부성은 시장에서 경제적 대가에 의한 거래가 아닌 제3자에게 의도하지
    않은 이득이나 손실을 끼치는 현상을 말함.
  - 공급사슬체계 극단에 있는 (대)기업들이 안전을 유지하고 관리하는 데 소요되는
    비용을 자신들이 부담하지 않고 노동자들과 국민들에게 전가하면서 안전문제가 발
    생한다는 사실을 외부성의 개념으로 설명한 것임.

○ 마을버스 업체들은 영세하다는 이유로 마을버스 노동자들의 장시간 저임금을 사실
상 방치하고 있으며 정부당국은 이러한 상황에 대해서 제대로 개입을 하지 않고 있
음. 이러한 외부비용이 결국 교통사고라는 형태로 시민들에게 피해를 입히고 있으며
노동자들의 건강도 해치고 있음.

○ 버스는 대표적인 공공부문이며 공적개입이 필요한 영역임. 그러므로 이렇게 발생하
는 외부비용을 내부화해서 문제를 개선해야 함. 서울시가 노사민정 거버넌스 등을
통해서 마을업체들에 대한 적절한 규제와 (재정) 지원이 혼합된 정책을 책임 있게
집행해야 하는 것임.
토론2.

마을버스 기사의 노동상태와 개선방안 관련 의견 제출

박인규 이사장 (서울마을버스운송사업조합)

현황

- 서울시 마을버스는 서울시내 일일 통행량의 약 11%를 책임지고 있으 며, 하루 통행량은 125만 명에 이르고 있음.
- 마을버스에 대한 재정지원 및 관리 등은 서울시 버스정책과에서 담 당하고 있으며, 각 자치구에서는 등록, 사업계획변경신고 수리, 운 송개시 등 행정처분에 대한 관리를 담당하고 있음.
- 2016년 현재 마을버스 차량은 1,557대이며 최다 보유회사는 변장 운수로 43대를 보유하고 있음.
  - 회사별 평균 보유대수는 11.6대 정도인 것으로 나타남.
- 연도별 이용인원 및 운송수입
  - 2011년부터 이용인원은 지속적으로 증가하다가, 2015년에는 감소
  - 운송수입은 이용인원이 줄었음에도 불구하고, 2015년 요금인상 등 으로 인하여 지속적으로 증가하였음.
적자재정업체 지원 기준액 및 기사임금
- 2010년까지 26만원으로 고정이 되어 있던 재정지원 운송원가는 2011년 "마을버스 운임 및 재정지원 합리화 방안 연구" 이후에 대
폭 인상되었음
- 그 당시 원가는 적자재정지원업체의 원가에서 이익을 빼고 이후 일정한 규칙 없이 매년 소폭 인상되는 선에 그쳤음

<table>
<thead>
<tr>
<th>년도별</th>
<th>재정지원금액(1대/1일)</th>
<th>기사임금지급</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>지원기준액</td>
<td>인상액</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>260,000</td>
<td>동결(5년간)</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>352,260</td>
<td>92,260</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>356,689</td>
<td>3,929</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>364,536</td>
<td>7,847</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>375,469</td>
<td>10,933</td>
</tr>
<tr>
<td>2015</td>
<td>394,346</td>
<td>18,877</td>
</tr>
<tr>
<td>2016</td>
<td>404,522</td>
<td>10,176</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- 2015년 요금 인상 후 재정지원 원가의 현실화를 위하여 시에서는 재정지원원가를 대폭 인상하였으며, 이에 발맞춰 조합에서도 기사들의 처우개선을 위하여 임금액을 대폭 인상하였음
- 임금액을 대폭 인상했음에도 불구하고, 여전히 시내버스 수준에는 미치지 못하고 있고 마을버스 월급만으로 생활하기에는 어려움이 있는 것은 사실임
- 그렇지만 임단협(임금단체협약) 기준은 최소한의 기준으로 26일 만근 기준 임단협 기준 2,157,300원보다 많이 주고 있는 업체가 50여개에 이르고 있으며, 가장 많이 주는 업체의 경우 평균 약 270만원 이상을 월급여로 주고 있음(기사의 근무연수 경력 등에 따라 차이가 있음)

문제점
- 마을버스는 대중교통 통합환승체제에 포함되어 있는 업연한 대중교통 수단임에도 불구하고, 준공영체제가 아닌 민간업체라는 이유로 환승할
인, 청소년 할인에 대한 보전을 제대로 받지 못하고 있는 실정임
- 「여객자동차운수사업법」 제50조, 「서울특별시 여객자동차운수사업의 제정지원 및 한정면허 등에 관한 조례」 3조: 수익성이 없는 노선의 운행, 학생·청소년 운임할인 등 공적부담으로 인한 결손액, 대중교통 통수단간 환승할인제와 관련된 사업으로 명기
- 현재 마을버스 요금(카드기준)은 900원이나 승객 1인당 평균 수입금은 590원 수준에 머물고 있음(65% 수준)
- 이는 업체의 경영악화를 초래하여 운수종사자 저임금의 한 원인이 되고 있음
- 시내버스와의 요금 격차
  - 현재 시내버스 요금은 1,200원, 마을버스 요금은 900원으로 300원의 차이가 있으며, 이로 인해 환승 분배시 손해를 보고 있음
- 재정지원 원가의 현실화 필요
  - 현재 재정지원 원가는 404,522원으로 물가 인상률과 임금 인상분을 반영하여 산정한 금액임
  - 하지만, 단지 2015년 기준 394,346원에서 물가 인상률과 임금 인상분을 추가한 것으로 과거로부터의 정확한 근거 값은 없는 실정임
  - 2014년 한국교통연구원의 "마을버스 경영혁신 및 발전방안 연구" 보고서의 마을버스 표준운송원가는 약 48만원으로 재정지원원가와 표준운송원가 간에는 차이가 많음
  - 이에 전체적인 운수종사자 처우개선을 위해서는 재정지원원가의 현실화가 필요할 것으로 판단됨
- 운전자 교통사고 시 자부담 사례가 있음
  - 자체적으로 확인 결과 대부분의 업체가 자부담은 없다고 하고 있으나, 지속적인 확인 및 이에 대한 대책 수립이 필요함
- 여러 가지 구조적인 문제로 인하여 저임금으로 운영할 수밖에 없는 설정이고, 이에 따라 양질의 기사 공급이 어려워지는 악순환이 반복
대책

▫ 환승손실금 및 청소년 할인에 대한 보전을 받아서 이를 운전자 처우개선에 활용

- 현재 서울시에서 받는 재정지원은 약 110억원으로 이중 30억은 전체 업체를 대상으로 한 인센티브, 5.5억은 조합과 매칭한 시설개선사업, 74.5억원이 재정지원 업체 지원에 쓰이고 있음
- 시의 입장에서는 통합환승제 시행 이후 마을버스 승객이 증가해서 환승손실은 없다는 입장이며, 마을버스조합 측에서는 매년 1,000억원 정도 환승에 의한 손실이 발생하고 있다는 주장임(시와 마을버스 업체의 입장 차이를 고려하여 마을버스조합 측의 주장 금액의 일부 비율을 보전해주는 것을 검토)
- 청소년·어린이 요금은 최근 2번의 요금인상 시에도 동결된 부분으로 이에 대한 보전은 꼭 필요한 실정임

=> 환승손실금 및 청소년 할인에 대한 보전금액을 업체별로 차등 지급

▫ 시내버스와의 요금 격차 해소

- 시내버스와의 요금격차가 해소 된다면, 환승 배분에 의한 손해가 적어지므로 경영개선 효과가 있으며 일부 환승손실을 보전하는 효과도 있을 것으로 예상됨
- 단기적으로 격차를 해소하기에는 힘든 부분이 있지만 장기적으로 요금 격차를 줄여나갈 필요가 있음

=> 이에 따라 늘어나는 수입금에 대해서는 시와의 협약 등을 통해서
운전자 처우개선비 용도로 쓸 수 있도록 추진

○ 재정지원 원가의 현실화 검토
- 조합에서는 한국교통연구원의 연구 자료를 기재출판비 있으며, 이
의 검증을 통한 재정지원 원가의 현실화를 해나갈 것을 건의
⇒ 지속적인 협의를 통해 재정지원원가를 현실화함으로써, 재정지원
업체의 경영여건을 개선하고 운전자 처우개선을 통해 대 시민 서
비스 향상을 꾀하고자 함

※ 여러 가지 우리의 시선과 달리 마을버스업체 및 조합에서는 지속적
으로 시와의 협조를 통해 운전자 처우개선에 힘쓰고 있음. 또한, 안
정적인 기사 확보를 위해 북한 탈북자 고용, 고령자 3교대 근무, 마
을버스 기사 시내버스 추천제 등 다양한 정책을 제안하고 있음. 운
수종사자의 처우개선은 단시간에 하나의 대책으로 해결된 부분은 아
니며, 위에 언급한 대책 등을 시행해 나가며 장기적인 관점에서 바
라보아야 할 것으로 판단됨
토론3.
「마을버스 기사 실태조사와 개선 방안 토론회」토론문
- 한남상운 투쟁으로 본 서울시 마을버스의 문제점-

윤종희(민주노총 공공운수노조 서울경기강원지역버스지부 사무국장)

□ 들어가며

조사를 하고 토론을 하는 것만으로도 현장의 마을버스 기사들은 기대를 갖는다. 입어있어도 말도 못하고 마음으로 노예로 살아 온 세월의 상처가 조금이라도 씻을 수 있기를 바라기 때문이다. 이것만으로도 이번 조사결과 발표와 토론은 의미가 크다.

한남상운 투쟁을 통해 마을버스 기사의 참담함이 많은 언론을 통해 알려졌고, 서울시가 전수조사를 하기로 했다. 이런 노력들이 인간의 존엄성이 보장되는 좋은 현장 좋은 일터 만들기로 확장되길 바라면서 토론에 임한다.

□ 서울시 마을버스의 문제점

1. 근로기준법 위반이 만연하다.

- 연차 미지급 : 한남 상운에서만 21년을 근무한 기사는 "18년 동안 연차를 단 한 번도 지급받지 못했다. "노동부조사에서 한남상운 사업주는 연차라는 것이 있는 지도 몽상했다."

- 주 5일제 미실시 : 주 40시간 근무, 주 5일제 근무가 실시된 지 많은 시간이 흘렀지만 아직도 마을버스는 만근일수 26일로 주 6일제를 강행하고 있다. 발표문에서도 보듯 법정 만근은 22일이지만.

- 주휴수당 미지급 : 한 달 만근을 했다면 당연히 주휴도 발생한다. 그런데 배차를 통한 장난으로 주당 만근을 피해가는 형식으로 주휴수당 지급을 회피한다.

- 근무시간 미준수 : 대부분의 마을버스는 차고지와 기·종점이 분리되어 있음으로 차고지에서 차량을 점검한 후 운전 업무를 시작한다. 이를 순서대로 보면 차고지로 출근 => 차량점검 => 첫차시간까지 기·종점으로 이동 => 등록 첫차시간 맞춰 운행한 다. 이를 위해 근로계약서 20분 미리출근이 명시되어 있다. 실제는 40분 이상 소요되
지만 추가 근무수당은 지급되지 않고 있다. 퇴근 절차도 마찬가지다. 막차시간까지 운행 => 차량충전소 이동 => 차량충전 => 차고지로 이동 => 차량정소 => 퇴근하면 평균 1시간이상 소요된다. 이 또한 추가 근무수당을 지급하지 않는다.

- 휴게시간 및 식사시간 미확보: 한남상운은 평균 4-6분 배차간격을 둔다. 그리고 식사시간에는 14-17분의 배차간격을 봐서 그 시간 내에 식사 및 화장실 가야 한다. 하지만 이것은 거의 식사시간과 휴게시간을 부여하지 않는 것과 같다. *한남상운은 물론 투쟁을 통해 식사시간 30분 겨우 확보했다.

아래 자료에서도 확인하듯이 06번 노선을 보면 안전운행을 했을 때 한 바퀴 운행하는데 소요시간 68분에서 70분이 걸리는데, 오전근무 9대(예비차 포함)로 9바퀴를 돌리고 있어 실제 난폭 및 불법운행을 하지 않으면 휴식시간은 단 1분도 나오지 않는 결론이 나온다. (식사시간을 30분 부여하면서 8바퀴로 줄었지만, 그래도 안전운행을 하면 단 1분의 휴식시간도 나오지 않아= 불법운행을 할 수 밖에 없다.)

【06번과 07번 버스 운행 현황】

<table>
<thead>
<tr>
<th>노선</th>
<th>운행대수</th>
<th>운행거리</th>
<th>소요시간</th>
<th>배차간격</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>06번</td>
<td>9대</td>
<td>13.3km</td>
<td>안전운행:68<del>70분 배차운행:52</del>62분 등록7<del>10분 (실제 2</del>5분)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>07번</td>
<td>3대</td>
<td>9.6km</td>
<td>안전운행:58분 배차운행:45분 등록25분 (실제 10분)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

【금천구청에 등록한 자료】

<table>
<thead>
<tr>
<th>급선06</th>
<th>급선07</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>급선06</td>
<td>급선07</td>
</tr>
<tr>
<td>희철</td>
<td>신촌</td>
</tr>
<tr>
<td>홍남공영</td>
<td>홍남공영</td>
</tr>
<tr>
<td>주차장</td>
<td>주차장</td>
</tr>
<tr>
<td>독산역→두산초등학교→비마켓→독산고개</td>
<td>도담중고→금천구청→독산역→예스에스파생→바리아울렛</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>13.3</td>
<td>9.6</td>
</tr>
<tr>
<td>7-10</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>05:00 23:40 6,886매 (760대)</td>
<td>05:40 24:00 1,385매 (390대)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2. 최저임금에도 미치지 못하고 임금도 편법으로 계산되었다.

해마다 최저임금을 기준으로 임금이 인상되고 발표문은 그것에 따라 임금이 인상되어 왔다고 조사결과를 발표했다. 최저임금에 연동된 임금 인상도 최악인데 한남상운을 통해 본 마을버스의 임금은 그에도 미치지 못했다. 실제 마을버스 기사들이 받은 임금 총액을 단순비교해보니 결과적으로 인상되었는지 확인하기 어려웠다.
또한 근로계약서상 계약과 다르게 편법으로 임금을 계산하고 있다.
보통 오전 근무는 05:00~14:00, 오후 근무는 14:00~24:00 하고 있다. 그래서 오전 근무조는 9시간분의 임금을 지급받고 있으나, 오후 근무조는 10시간을 근무하고 있음에도 9시간분의 임금만 지급한다.
☞ 마을버스기사들의 근무환경을 보면 휴게시간 및 식사시간이 전혀(제대로) 보장되지 않아서 불구하고 무리하게 짜놓은 배차간격을 가지고 휴게시간이라고 주장하고 있다.(한남상운 기사들의 투쟁도 이것에서 비롯되었다.)

견습기사의 무급화, 교육시간의 무급화로 실제 근로시간에 해당하는 부분에 대한 임금지급도 전부하고 있는 것이 관행화되어 있다. 한남 상운의 경우 노사 간의 어떤 합의 없이 근속수당을 사측이 일방적으로 삭제했다. 이런 일방적인 관행은 그 자체로

【실질임금 단순비교표】

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>1월</th>
<th>2월</th>
<th>3월</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>주간 12</td>
<td>주간 12</td>
<td>주간 12</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>1,788,860</td>
<td>2,037,160</td>
<td>2,114,540</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>주간 14</td>
<td>주간 14</td>
<td>주간 14</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>주휴 4</td>
<td>주휴 3</td>
<td>주휴 4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>총일수 30</td>
<td>총일수 27</td>
<td>총일수 33</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>주간 14</td>
<td>주간 15</td>
<td>주간 14</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>주간 12</td>
<td>주간 9</td>
<td>주간 13</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>주휴 4</td>
<td>주휴 4</td>
<td>주휴 4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>총일수 30</td>
<td>총일수 28</td>
<td>총일수 31</td>
</tr>
</tbody>
</table>

또한 근로계약서상 계약과 다르게 편법으로 임금을 계산하고 있다.
보통 오전 근무는 05:00~14:00, 오후 근무는 14:00~24:00 하고 있다. 그래서 오전 근무조는 9시간분의 임금을 지급받고 있으나, 오후 근무조는 10시간을 근무하고 있음에도 9시간분의 임금만 지급한다.
☞ 마을버스기사들의 근무환경을 보면 휴게시간 및 식사시간이 전혀(제대로) 보장되지 않아서 불구하고 무리하게 짜놓은 배차간격을 가지고 휴게시간이라고 주장하고 있다.(한남상운 기사들의 투쟁도 이것에서 비롯되었다.)

견습기사의 무급화, 교육시간의 무급화로 실제 근로시간에 해당하는 부분에 대한 임금지급도 전부하고 있는 것이 관행화되어 있다. 한남 상운의 경우 노사 간의 어떤 합의 없이 근속수당을 사측이 일방적으로 삭제했다. 이런 일방적인 관행은 그 자체로

- 60 -
범죄이자 폭력이다.

3. 운전직과 정비직의 적정인원을 확보하지 않고 있다.

현재 서울시는 운행률을 기준으로 적자보조금을 지급하고 있다. (가스충전 격려금은 회사가 제출한 서류에 의하면 지급) 그러다 보니 한남상운의 경우는 6번 노선 등록 9대 (9*2.25=20.25명)를 유지하며 153회를 운행해야 함에도 불구하고 실제는 6~8대 (12~16명)를 임의적으로 축소운행하며 출.퇴근 시간에만 예비차 2~3대를 배차하여 등록 9대를 허위로 가짜 운행하고 있다. 그러다보니 한사람에게 가중되는 운행률은 높아질 수밖에 없다. 이것은 이미 앞에서 말한 대로 주휴를 주지 않고 무근증을 비상식적으로 채우는 수법이다. 그래서 실제 수와 상관없이 하루에 최소 4명 이상 부족한 상태에서 153회 운행을 하고 있다. 7번 노선은 등록된 것이 3대(3*2.25=6.75명)지만 실제 본 차 2대만 운행 중에 있다.

서울시 기준으로 적정인력은 29명인데 실제 근무인원 수는 22명~23명이 근무하는 상태다. 결국 적정인력이 확보되어도 사측의 편법으로 노동자 개개인에게 적정인원이 부족한 조건의 부담을 짊어지듯. 이는 결국 일하는 기사들에게 과부, 무정차, 각종 불법운행을 강요하는 것이며, 안전수칙운행을 하면 근무시간이 짧아지고 불이행으로 몰아 정계를 주는 기괴한 상황이다.(안전운행을 했다는 이유로 8월말 1주일동안 민주노총 조합원 8명징계죄화부)

이에 대해 한남상운기사들은 행정기관에 문제제기를 하지만 차량 대수 및 운행횟수 만을 가지고 서울시(관할지자체) 평가를 하다 보니 위에서처럼 편법운행을 해도 처벌 기준이나, 문제를 답을 수가 없는 상황이다.

<table>
<thead>
<tr>
<th>노선</th>
<th>운행대수</th>
<th>적정인원 운전기사(28.25명), 정비사(3.2명)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>06번</td>
<td>9대(예비2대)</td>
<td>적정인원22.25명 =&gt; 실제12~16명(예비2명)(총18명)</td>
</tr>
<tr>
<td>07번</td>
<td>3대</td>
<td>적정인원6명 =&gt; 4명 예비1명(총5명)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

이번 조사에서 차량안전의 또 다른 요소인 정비 문제가 전혀 언급되지 않고 있다. 노선의 위험도까지 생각하면 예방정비의 필요성은 일반버스보다 마을버스가 더 절박 하지만 현재까지 고장정비도 채 해결하지 못하는 수준이다.

한남상운과 경성운수는 함께 차고지를 사용한다. (6번 11대, 7번 3대, 5번 8대) 그 런데 정비인력은 단 한명 뿐이다. 시내버스 기준으로 보면 (1대•0.1458명=3.2명)이니 최소 3명은 있어야 한다. 이런 조건에선 최소한의 시민의 안전을 위해 예방정비는 할 수 없다. 고장정비도 채 감당하지 못할 지경이다. 무엇보다 오전, 오후반을 책임 질 수도 없다. 그러니 서울시가 제시한 정비인력을 유지, 관리되어야 하고 이런 조건은
강제되어야 한다고 본다.

4. 마을버스 기사, 우리시대 막장 작업이 되고 있다.

발표문에도 이직률이 비상식적으로 높다고 조사되어 있다. 이직률이 높지만 결국 일반 시내버스로 가지 못하면 다시 마을버스 기사가 되는데 마을버스 운행의 특성상 골목운행으로 노선을 숙지하고 거기에 맞춤 운행을 하는 것이 엄청 어렵다. 그러다 보니 사고율도 해마다 증가하고 있으며 교통사고 자부담까지 고려한다면 은폐된 사고 는 더욱 많을 것이다. 한편 사고가 나면 자부담으로 최소 6개월 정도의 임금이 사라 진다는 말이 기사들 사이에서 오고가고 있을 정도이다.

☞ 영동에서 올라 온 유성기업 노동자들이 구로디지털 단지에서 가산 디지털 단지까지 운행하는 금천 03번 마을버스를 타고서는 헤를 내둘렀다. 운전이 다 곡예 같다 고 했다. 골목의 복잡성, 협소함 등은 안전운행에 관련 마을버스 문제의 중심 중 하나다.

5. 마을버스 문제는 행정적 사각과 업체의 영세화가 맞물릴 수 없는 문제를 만 들고 있다.

서울시(관할자체)가 최소한 여객자동차운수사업법(제22조, 제24조)이 정한 마을버 스 등록기준만 철저하게 확인(실사)하고 등록허가를 하여도 지금과 같이 시설인프라가 지금처럼 영세하지는 않음 것이다.

3. 운송 부대시설

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>시설 기준</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 가. 사무실 및 영업소 | 1) 수입금 및 배차의 관리 등 여객자동차운송 사업의 수행에 필요한 사무설비 및 통신수단을 갖출 것  
2) 운영계획의 기점·종점 및 운행경로 등 여객자동차운송사업의 경영상 필요한 장소에 설치할 것 |
| 나. 정류소 | 정류소는 여객의 이용에 편리한 장소에 설치 하되, 범한시설 및 표지 등을 설치할 것 |
| 다. 차고설비 및 차고부대시설 | 1) 차고는 포장을 할 것  
2) 차고에는 일상의 점검, 정비 및 세차를 할 }
서울시 마을버스의 개선방향

1. 있는 법규부터 잘 지키고 적용해야 한다.

사회적 기업을 만들거나 사단법인을 하나 만들어도 실사를 하고 싶 않아 관리 감독하는 행정이 유독 마을버스 등에는 실사도 하지 않고 업체를 허가 하는 것이 도저히 상식적으로 이해가 가지 않는다. 새로운 대안을 만들기 전에 있는 법이라도 제대로 적용하면 많은 문제가 해결될 것이다.

예를 들면 버스 대당 운전자 수와 정비사 수 적용, 운송부대시설 강제가 필요하다. - 여객자동차운수법 상의 허가 조건 적용, 근로기준법 적용(주 6일제 근무는 근기법 위반).
- 차량수 구분정의 한탄 : 시남권지역(구로,금천,관악,영등포)차고지도 제대로 갖춰져 있지 않으며, 휴게시설 및 대기실 등 각종 편의 시설은 거의 전무에 가까웠다.

☞ 7월7일 금천구청장 면담내용( 일부)
3) 휴게시설(부대시설 관련) (복지행정팀장)
금천구 관내 6개 업체 현장실태조사 => 범일운수만 가·종점에 휴게시설, 대기실 등 편의시설 갖춰져 있음.(범일도 일부노선 차고지와 가·종점이 일치하는 곳)
나머지 5개 업체는 전무
서울서남권 실태조사(금천구1개, 관악구1개, 영등포구, 구로구1~2) => 대부분 주사무실 및 휴게시설, 대기실 등 설치되어 있지 않음.
* 그동안은 관행적으로 용인됨.
부대시설 설치기준 명확하지 않아 국토부지의 함(23조1항 관련 개선명령과 동시에 강력한 조치예정) (예: 휴게 및 편의시설 관련 차고지, 가·종점 등 위치에 대한 정확한 규정이 없다.
서울시 관련부서가 존재여부만 검토(관행적으로 이뤄짐) 지침 없다.
이와 관련하여 문제제기 탄당하다고 판단(적극적으로 검토하고 해석한다).
- 관련 마을버스가 개선명령 지시한다고 함.(강력한 조치 치하한다).

☞ 서울시 마을버스 관련 실태조사를 확인하기 위해 담당과장과 통화한 결과 마을버스는 대부분 차고지와 기·종점이 분리되어 있다는 것을 앞에서도 설명한바있지만, 마을버스 노선들이 도로에 기·종점을 두고 있어 휴게실과 대기실을 설치할 면적이 없다고 했다.

그렇다면 이에 대한 대책은 결국 노선 조정권을 가지고 있는 서울시가 비슷한 지역 노선을 묶어 기·종점을 조절하고 그곳에 공영 휴게실 및 대기실 등 편의시설을 마련하여 운전자들이 잠시라도 편히 쉴 수 있도록 했을 때만이 노동권과 시민 안전권은 보장 될 것이다.
(실제: 등록을 할 때 등록기준에 있는 휴게시설 및 각종편의시설조차도 거짓으로 타 회사 것으로 사진자료를 제출함.)

발표 자료에도 나오듯 서울시가 시내버스에 가까운 보조금을 마을버스사업주에게 지급하고도 어떤 권한도 행사하지 못하는 지금의 형태는 반드시 바뀌어야 하며, 마을버스는 개인의 사업권영역이 아닌 시민들이 이용하는 대중교통이란 인식을 분명히 하고 서울시가 적어도 시민안전을 올바르게 담보하기 위해서는 예산(세금)의 투명성과 시민의 안정성, 대중교통의 공공성이 올곧게 정착될 수 있도록 해당노동자와 노동조합, 시민들이 참여하여 정책 마련할 수 있는 기구를 최우선적으로 마련해야 할 것이다.

2. 한남상운은 차고지가 있어도 후생복지 외면했다.

영세성으로만 평가해서는 안 된다는 말이다. 기본적 인프라를 단지 비용으로 보는 관행과 실사를 하지 않는 행정의 공백을 악용할 것이다. 행정이 필요한 것은 모든 영역에서 인간 삶의 최소 조건, 인간의 존엄성이 보장되는 환경과 일터를 만들기 위해서이다.
그런데 노동자들에게 좋은 일자리라는 전제가 사라진 채 기업하기 좋은 나라라는 반인간적 행정이 만연하기 때문에 지금과 같은 사업주의 후생복지 외면이 나올 수 있는 것이다.

3. 책임과 집행이 분리되는 행정공백 문제를 해소해야 한다.

투쟁과정에서 구청과 시청에 요구를 했지만 책임성이 허려지고 해결을 위한 일관된 결과 보이지 않았다. 서울시와 구청 간에 보다 명백한 행정적 역할분담이 필요하다.
4. 만성적 기사 부족의 문제를 해결하기 위해 마을버스 기사 직을 좋은 일자리로 만들어야 한다.

운전직은 고된 직이기에 더 많은 배려가 (임금 + 후생복지) 필요함에 조사 결과를 바탕으로 최저임금 수준의 직장에 배보다 배꼽이 더 큰 자부담 등의 부담마저 져지고 있어 일할수록 가난해지는 직종이 된 것이 가장 큰 문제다. 이런 문제를 해결하는 기본 원칙은 모든 대중교통을 완전 공영화하는 것이다. 이것이 안된다면 사회적으로 더 열악한 곳에 재정과 행정이 작동될 수 있도록 교정을 해야 한다.

5. 민주노조가 제대로 설 수 있도록 해야 한다.

마을버스문제가 언론의 주목과 서울시 그리고 시민들의 관심을 받게 된 것도 한남상운투쟁이 있어 가능했다고 본다. 만일 민주노조가 없었다면 사발면 먹을 시간도, 활장실 갈 시간도 없는 최악의 노동조건을 가진 마을버스 노동자들의 실상이 이렇게 빠르게 알려지고 확정될 수 있었을까? 절지 않았을 것이라고 본다. 버스는 대중교통이며, 공공의 영역이다. 버스사업장내에서 발생되는 노사문제의 쟁점에는 지자체의 관리감독과 연계된 문제가 많은 부분을 차지하고 있음에도 불구하고 이곳에서 일어나는 문제들에 대해서 지자체는 자기들의 문제로 인식하지 않고 노사 간의 문제로만 보고 외면, 방관하는 것은 결국 돈과 이권을 중심으로 한 타락한 노사 문화가 쉽지 않아 지옥 같은 현실을 재생산해 낼 것이다. 우리 노동자들의 각성이 필요하지만 공정한 행정력이 필요하기도 한다. 민주노조를 악으로 보고 민주노조 파괴에 열을 올리는 현정권이 문제의 원천이지만 이 또한 있는 법이더라도 엄격히 적용하면 많은 부분 해결될 수 있다.
서 석태 사무국장
(한국노총 서울경기마을버스노동조합)
토론5.

마을버스 기사의 노동실태와 개선 방안 토론문
- 사안별 개선 추진사항 위주 -

지우선 팀장(서울시 버스정책과 버스정책팀)

1) 개 요

최근 서울시 마을버스 운전기사들이 짧은 배차간격, 휴식시간 및 식사시간 부족, 저임금, 장시간 노동 등 과도한 업무와 열악한 근무여건에 대한 언론의 지적이 있었고, 준공영제인 시내버스와는 달리 민간업체인 마을버스는 규모도 작고, 전반적으로 영세하여 취약한 노동환경과 더불어 꾸준하게 정책적인 개선방안이 요구되고 있다. 이에 따라 마을버스 개선 방안에 대해 사안별 추진사항 위주로 논의해 보고자 한다.

2) 사무현황

서울시 마을버스는 시내버스, 지하철과 함께 서울시 대중교통의 근간을 이루고 있는 중요한 운송수단으로 서울시 및 자치구의 마을버스 사무와 서울시 재정지원 현황은 다음과 같다.(각종 현황은 발제자료 참고)

□ 마을버스 사무현황
○ 서울시 마을버스 사무현황은 크게 서울시 사무와 자치구 위임사무로 구분됨
- 서울시 사무
  · 마을버스 노선의 조정 및 승인
  · 마을버스 재정지원(적자업체지원, 인센티브지급, 시설·장비개선) 등
- 자치구 사무
  · 마을버스 등록신청
  · 마을버스 사업계획 변경등록
  · 마을버스 양도·양수 및 차고지 관리 등

□ 재정지원 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>지원 내용</th>
<th>비고</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>적자업체 지원</td>
<td>1일 1대당 운송수입 404,522원 미만업체 16만원 한도 내에서 차액 지원</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>인센티브 지원</td>
<td>평가매뉴얼에 따라 항목별 평가후 인센티브 지급(연2회)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>시설·장비 확충 지원</td>
<td>마을버스 서비스개선을 위한 시설·장비 확충</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
3) 사안별 개선 추진방안

□ 마을버스 노동자 열악한 근로환경 개선

마을버스 운전기사들의 많은 배차간격, 휴식시간 및 식사시간 부족, 저임금, 장시간 노동 등 과도한 업무와 열악한 근무여건 개선을 위하여

○ 마을버스 운행시간(배차간격) 및 운행횟수 준수여부 확인
  - 마을버스 배차간격 및 운행횟수는 자가구 등록사항으로, 서울시에서는 각 자가구에 마을버스 업체들이 운행횟수·배차간격을 포함한 등록제를 시행하고, 위반사례가 확인되는 경우 법령에 따르기 행정처분을 하도록 요청(2016.6.24.)
  * 합동조성성 '휴식시간', '식사시간'은 배차시간을 통해 부여
  - 서울시 자체적으로 버스관리시스템(BMS) 및 스마트카드 자료분석을 통해 결과 또는 종업기간이 과다하게 발생한 경우 관할 자가구에 행정처분 요청예정

※ 여객자동차운수사업법 시행령 별표5에 따라 자가구정부는 마을버스 사업자에게 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 행위를 할 경우 과징금 100만원을 부과할 수 있다.
  가. 결행, 나. 도중회차, 라. 감회 또는 종회 운행

○ 폭염에 휴게시설 부족 등 운수종사자의 휴식시설 개선
  - 운수종사자의 휴식을 위하여 '여객자동차 운수사업법 시행규칙'에 정한 운송부대시설(휴게실, 대기실)에 대해 자가구와 협의하여 시설현황을 파악하고 필요할 경우 시설개선 요청

※ [별표2] 여객자동차운송사업의 면허기준(제14조제1항관련)

3. 운송 부대시설

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>시설기준</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>라. 휴게실 및 대기실</td>
<td>운송중단자가 대기하거나 휴식을 하기 위해 필요한 규모의 설비를 갖출 것</td>
</tr>
</tbody>
</table>

□ 마을버스 운수종사자 저임금 개선

마을버스 운전기사들이 열악한 근로 환경 하에 마을버스는 노선에 따라 이용객의 수가 달라 회사별로 수익에 차이가 있고, 민간회사와 운송사업자에 노동자에 높은 인건비 책정을 강요할 수 없지만.
○ 마을버스 운수종사자 처우개선을 위해 2015년 6월 요금인상 이후 마을버스조합과의 협의를 통해 요금 인상에 따른 수입증가분을 운수종사자 처우개선(6.3% 임금인상)에 우선 반영하도록 유도하였고, 2017년까지 통상임금(시급기준)을 시내버스의 75%까지 단계적으로 인상될 수 있도록 추진 중에 있음

* (요금인상전) : 평균임금 1,936천원 ⇒ (요금인상후) 임금시급기준 2,058천원
* 2016년도 임금시급기준 : 2,157천원
* 시내버스 시급 대비 마을버스 시급인상 : 15년 65% → 16년 70% → 17년 75%
* 교통카드 일반요금 기준 : 시내버스 1,200원/마을버스 900원 (75%)

□ 마을버스 인센티브 평가시 마을버스 노동자 보호항목 추가
○ 마을버스 업체에 대한 인센티브 평가항목에 운전기사 보호항목(사고처리자부담, 노동관련법 준수여부, 임금지급 적정여부) 추가하여 운수종사자 처우개선에 노력
* 16년 하반기 인센티브 매뉴얼 개정예정

□ 단체협약 위반소지 점검 협조(고용노동부)
○ 마을버스 기사의 근로시간, 휴게시간 및 식사시간 등은 마을버스 조합과 노동조합이 맺은 단체협약에서 규정하고 있음
○ 단체협약 준수여부에 대한 감독권한은 고용노동부에 있으므로, 고용노동부에 단체협약 위반소지에 대한 점검 협조 요청

※ 마을버스조합 및 노동조합과의 단체협약(2015.7.2.)
제23조(사고비용 및 무사고) : 회사는 조합원이 경당한 업무수행 중 발생한 사고에 대하여는 일체의 비용을 조합원에게 부담시킬 수 없다. 다만, 음주운전, 도주사고, 대리운전, 향정신성약물복용의 사고에는 예외로 한다.
제27조(근로시간) ① 조합원들의 소정근로시간은 휴게시간을 제외하고 1일의 8시간, 1주의 40시간, 월의 208시간으로 한다.
② 근로시간이라 함은 조합원이 노동력을 사용자처분하에 두고 있는 시간을 말한다.
③ 조합원들의 사업과 종업은 배차일보에 의한다.
제28조(근무제도) ① 조합원들의 근무제도는 1일 2교대제로 하여 임급협정서에 정한다.
② 사업(장)단위의 실정에 따라 격월제 근무제도는 노사협의회에서 결정하여 시행할 수 있다(2016년 5월31일까지 유효)
③ 회사는 조합원들이 안전운행을 할 수 있도록 적절한 휴게시간과 식사시간을 주어야 한다. 단, 휴게시간과 식사시간은 사업(장)단위별 실정에 따라 노사협의회에서 조정 또는 변경 할 수 있다.

- 69 -
□ 마을버스 업체에 대한 경영실태 전반 전수조사 실시(16. 7~9월)

○ 서울시는 ’16. 7월말부터 9월말까지, 2개월 동안 마을버스 134개 전체 업체에 대해 재정지원금 사 용 내역, 등록사항 준수 등 경영실태 전반에 대하여 전수 조사를 실시하여 마을버스 회사의 경 영 투명성 및 운영관리가 준수되도록 할 계획으로 현재 진행중에 있음

○ 중점 점검사항은 운행실태 적정성여부, 재정지원금 적정사용여부, 운수종사자 인건비 지급 적정여 부, 현금수입금 관리실태, 기타 위법 ․ 부당한 경영행태에 대한 확인 등으로, 적자업체 31개 회사 에 대해서는 현지 실사하고, 나머지 회사에 대해서는 자료 확인 위주로 점검할 예정

○ 특히 운행실태와 관련하여서는 과도한 운행이 발견되는 경우 해당 자치구와 운수회사에 등록기준 원활 또는 운행횟수 조정 등을 권고

4) 결론

언론을 통해 심심치 않게 등장하고 있는 마을버스 운전기사의 열악한 처우와 이를 개선하기 위해 서 울시의 여러 가지 개선방안을 정리해 보았다. 현재의 여건과 한정된 예산범위 내에서 합리적이고 실질적 인 정책을 펼치려 노력하였다. 이와 더불어 자치구 및 관련 행정기관과의 긴밀한 협조와 마을버스 조합 및 업체와의 이해와 소통을 통해 마을버스가 서울시 대중교통의 한 축으로서 발전할 수 있도록 마을버스 운행을 합리적으로 개선하고 수익성을 창출할 수 있는 다양한 방안을 모색할 시점이 듯 하다.
임금 산정표
(2016년도)

월, 26일 근무(오전13일, 오후13일 기준)

단위: 원

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>2016년 금액</th>
<th>시간</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>통상임금</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>시급</td>
<td>6,050</td>
<td>1H</td>
</tr>
<tr>
<td>기본급</td>
<td>1,064,800</td>
<td>176H</td>
</tr>
<tr>
<td>주휴수당</td>
<td>193,600</td>
<td>32H</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>8H×4일(일요일 5일 월 8H 추가지급)</td>
</tr>
<tr>
<td>통상임금 합계</td>
<td>1,258,400</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>법정수당</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>소정일 연장근로수당</td>
<td>199,650</td>
<td>33H</td>
</tr>
<tr>
<td>소정일 아간 근로수당</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>오전</td>
<td>33,280</td>
<td>5.5H</td>
</tr>
<tr>
<td>오후</td>
<td>66,550</td>
<td>11H</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2H×11일×50%</td>
</tr>
<tr>
<td>22일 근무 합계</td>
<td>1,557,880</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>무급휴일근로</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>휴일근로수당</td>
<td>326,700</td>
<td>54H</td>
</tr>
<tr>
<td>휴일아간 근로수당</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>오전</td>
<td>12,100</td>
<td>2H</td>
</tr>
<tr>
<td>오후</td>
<td>18,150</td>
<td>3H</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>(1H×2일×50%)+(1H×2일×100%)</td>
</tr>
<tr>
<td>26일 근무 합계</td>
<td>1,914,830</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>약정수당</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>상여금</td>
<td>177,470</td>
<td>29.33H</td>
</tr>
<tr>
<td>성실수당</td>
<td>65,000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>개선수당</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>총합계</td>
<td>2,157,300</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

연차수당: 1년에 726,000원(시급×8H×15일)
토론6.

마을버스 노동자에 대한 서울시의 다각적 지원방안 모색

서울시의회 박운기 의원

1. 서론
발제문에 따르면, 마을버스는 2014년 기준으로 일일 약 123만명의 승객들이 이용하는 서울시민의 “발”이다. 단순히 이용객의 숫자를 넘어 마을버스가 동네 곧곳으로 시민들의 이동을 돕는 모세혈관의 역할을 한다는 사실과 보행이 불편한 어르신 등의 취약집단이 일상생활을 영위하는데 큰 도움이 된다는 것은 엽히 알려진 사실이다. 그러나 발제문에서 밝힌 것처럼 시민의 발과 모세혈관의 역할을 하는 마을버스의 노동자들의 삶은 매우 어려운 것이 현실이다. 오늘의 토론회에서는 이를 해결하기 위한 건설적인 논의가 이루어지기를 바라며 아울러, 끝이 아니라 문제해결의 새로운 시작이 되길 기원한다.

2. 몇 가지 논의할 점
발제문에 다양한 문제가 제시되어 있지만 본 토론문에서는 이중에 일부만 집중적으로 다룬다.
① 빈약한 지원과 불분명한 행정체계
- 마을버스는 준공영제로 운영되는 시내버스와 달리 민간업체로 분류되어 있는데 관리는 서울시(노선관리)와 자치구(사업의 등록과 변경 등)로 이원화되어 있다. 달리 말하면, 이는 지원은 빈약한데 간접은 복잡하게 이루어지고 있음을 의미한다.
- 이런 상황에서 누가 지원하고 감독할 것인지는 불분명하게 되고 궁극적인 책임의 문제도 암매해진다. 만약 마을버스사고로 대형참사가 발생하면 이것은 민간업체이기 때문에 무조건 사업체 잘못인가? 운전자의 과실이 전적인 잘못인가? 행정의 역할은 무엇인가?
- 사실 서울시와 자치구 사이에 이런 불분명한 권한과 책임으로 인해 많은 문제들이 발생하고 있다. 즉, 이런 문제를 해결하기 위해 마을버스에 관한 분명한 행정체계를 수립할 필요가 있다. 이를 위해 노사민정 거버넌스를 적극 활용하고 관련 부서 간 TF의 구축을 제안한다.

② 어떻게 지원할 것인가?
- 자료를 보면, 서울시의 마을버스 지원예산은 점점 늘어나고 있다. 시내버스의 적자보전에 수단책을 사용하는 것에 비하면 매우 적은 금액이다. 그러나 그렇다고 시내버스와 같이 예산을 투입하기도 어렵다. 직접적인 예산지원은 효과가 떨어질 수도 있고 불필요한 오해를 야기할 수도 있다.
- 이런 방향은 어떻까? 공영차고지를 확보해준으로서 사업자의 부담을 낮춰주고 이
를 임금인상으로 이어지거나 추가 인력을 고용하도록 지도할 수 있을 것으로 보인다. 다른 방향으로 마을버스 기사들에게 휴게시설과 공간을 제공할 수도 있을 것이다. 잠깐이라도 좀 더 양질의 휴식을 취할 수 있다면 버스운전의 안전도는 보다 높아질 수 있을 것이다.

- 여기에도 예산이 투입되었지만 이는 사라지는 돈이 아니다. 공영차고지나 휴게시설의 소유자는 공공부문이다. 즉, 만약 마을버스 사업자가 사업을 포기하거나 폐업하다라도 충분히 회수 가능한 투자는 휴게시설의 경우, 요즘 한창 인기가 높은 컨테이너 박스를 활용하는 방법도 있을 것이다. 이 경우, 재활용도 가능하고 필요시 다른 업체의 휴게시설로 전용할 수도 있다. 이는 담당부서의 전향적인 판단과 검토가 필요한 부분이다.

③ 마을버스의 고령화 문제
- 마을버스의 근로조건이 열악한데다가 고령화가 가속화되면서 대형사고의 위험성이 점차 높아지고 있다. 실제로 사고율도 시내버스에 비해 높은 것으로 나타났다. 그러나 고속면 젊은 근로자들의 이적을 막을 방법도 막막이 없다. 또한 50대 이상 마을버스 기사의 취업이유가 생계에 있다는 사실도 고려해야 한다. 즉, 이들은 단순히 운전자가 아니라 생계형 운전자이다.
- 일본의 경우, 고령운전자에게 대중교통비를 지원하는 방식으로 운전을 억제하게 한다고 한다. 다시 말하지만 마을버스 운전자들은 생계형이다. 즉, 적절한 이직수단 또는 복지가 없다면 생계를 위해 계속 이 일을 해야 한다. 문제해결은 여기서 출발해야 한다.
- 마을버스 근로자에 대한 적절한 건강지원방안을 마련해야 한다. 이분들은 육체노동자인 동시에 감정노동자이다. 그런데 현재 이에 대한 아무런 대책이 없는 것이 현실이다. 형식적인 건강검진은 효과가 없다. 최근 고속버스 사고 등을 살펴보면, 이를 방치할 경우 얼마나 큰 사고가 날 수 있는지를 보여준다.
- 이는 교통문제인 동시에 일자리와 노인복지가 상호 연결된 문제이다. 즉, 단순히 교통담당부서가 혼자서 해결하기 어렵고 일자리, 복지 담당 부서와의 긴밀한 협의 속에서 정책이 만들어져야 한다. 추가 예산을 많이 투입하지 않아도 기존의 의료 및 복지 인프라를 통해 상당 부분 소화할 수 있을 것이라는 판단이 든다. 물론 이에 대한 면밀한 조사연구가 필요할 것이다.

3. 소결
서울시에서 발생하는 다양한 문제를 점점 때마다 정확한 말이 많다는 생각을 한다. 그런데 기본적인 처방은 거의 비슷하다. 우선, 이해관계자들이 모여 협의를 한다. 둘째, 가능하고 시급한 의제부터 다루고 해결방안을 마련한다. 셋째, 구준한 수익과정을 유지하면서 미 해결문제와 새롭게 발생하는 문제를 논의하고 해결한다. 마지막으로 가능한 이런 자리에 빠지지 않고 참석한다. 언제든지 불러주십시오! 감사합니다.
<메모하세요>
<메모하세요>