

전북버스운전노동자 노동조건 실태조사 보고서

2013. 10. 23

한국노동안전보건연구소
아래로부터전북노동연대

차례

| | |
|------------------------|----|
| 1. 서론 | 1 |
| (1) 연구 배경 및 목적 | 1 |
| (2) 연구 내용 및 방법 | 2 |
| 2. 설문조사 분석 결과 | 3 |
| (1) 설문 조사 분석 | 3 |
| (가) 설문 참여자 기초 특성 | 3 |
| (나) 근무 형태 및 노동시간 | 5 |
| (다) 임금 | 9 |
| (라) 직업 만족도 | 11 |
| (마) 운행 환경 | 12 |
| (바) 노동강도 및 건강 실태 | 15 |
| (사) 격일 근무에 따른 일과 | 19 |
| (아) 수면 평가 | 21 |
| (자) 노사관계 | 24 |
| 3. 심층 면접 결과 | 28 |
| (1) 심층 면접 개요 | 28 |
| (2) 심층 면접 분석 | 28 |
| (가) 근무 형태 및 노동시간 | 28 |
| (나) 임금 | 30 |
| (다) 운행 환경 | 35 |

| | |
|--|-----------|
| (라) 노동강도 및 건강 실태 | 37 |
| (마) 격일 근무에 따른 일과 | 37 |
| (바) 노사관계 | 39 |
| (사) 스트레스 및 감정노동 | 42 |
| (아) 기타 | 44 |
| | |
| 4. 현장 조사 결과 | 45 |
| (1) 현장 조사 개요 | 45 |
| (2) 현장 조사 분석 | 45 |
| (가) 휴게공간 | 45 |
| (나) 식당 | 46 |
| (다) 화장실 | 47 |
| (라) 버스노동자의 일과 | 47 |
| (3) 현장조사원 수기 | 50 |
| | |
| 5. 제언 | 52 |
| (1) 노동시간 단축을 위한 교대근무 개선 | 52 |
| (2) 공영제와 임금현실화 | 53 |
| (3) 휴게시간 확보 | 53 |
| (4) 기·중점지 식당, 화장실, 휴게시설 | 54 |
| (5) 노선개편 | 55 |
| | |
| [부록1] 2013년 전북버스노동자 노동조건 실태조사 설문지 | 57 |
| [부록2] 2013년 전북버스노동자 노동조건 실태조사 면접질문지 | 64 |
| [부록3] 추접스러워 말하기도 창피한 얘기들(열린전북 2013.10) | 67 |

I. 서론

1. 연구 배경 및 목적

오랜 기간 한국노총 사업장이었던 전북버스업계에서 2010년부터 민주노총으로의 조직전환이 이루어지고, 이후 4년째 버스노동자들이 노조인장·처우개선 등을 요구하며 투쟁을 전개하고 있다. 자주적이고 민주적인 노동조합이 설립되기 전까지 전북버스 현장은 사업주가 명령하는 대로 일하고 사업주가 주는 대로 임금을 받는, 말 그대로 봉건적인 노사관계가 맺어져왔다. 회사는 갖은 명목으로 행정당국으로부터 보조금을 지급받아왔지만 그 사용처가 불명하고, 버스노동자에게 정해진 급료보다 적게 임금을 지급했다. 더 나아가 이에 대한 실상이 밝혀지자 기존 노동조합과 회사가 서로 야합해 이를 무마시키려 했다. 전주 시내 대중교통을 멈췄던 유례없는 전북버스노동자들의 파업은 이런 봉건적인 노사관계에 대한 분노에서 촉발된 것이었다.

이 투쟁 과정에서 버스노동자의 열악한 노동조건도 함께 알려졌고, 이는 지역 사회에서 중요한 해결 과제로 받아들여지게 되었다. 2010년 파업 전까지 버스노동자들은 1달 150만원이 안 되는 저임금을 받으며 하루 17시간 이상 장시간 노동을 강요받았는데 이런 열악한 노동조건은 군신관계에 가까운 노사관계 때문에 가능했던 것이다.

근대 자본주의 역사에서 노동자 저항의 역사는 노동시간 단축의 역사라고 할 수 있다. 장시간 노동은 노동자의 인간다운 삶을 방해할 뿐만 아니라 유일한 자산이라고 할 수 있는 육체를 병들게 만드는 근본원인으로 작용한다. 세계적으로 장시간·야간 노동은 점차 폐절되어 왔고, 한국에서도 수많은 노동자들의 요구와 투쟁으로 1일 8시간 노동제가 보편적으로 받아들여지고 있다.

4년째 이어지는 버스노동자들의 투쟁을 통해 부분적으로 노동조건이 개선된 면도 있지만, 격일근무라는 교대근무 자체에서 비롯되는 장시간 노동·휴게시간 부족은 여전히 버스노동자들에게 무거운 짐이 되고 있다. 따라서 버스노동자의 삶의 질을 향상시키기 위해서는 근무제도를 개선하는 것이 1차적인 과제로 제기되었다. 이에 대한 구체적인 대안과 정책 과제를 마련하기 위해서는 버스노동자들의 노동조건에 대해 정리하는 것이 필요하지만 아직 이에 대해 객관적으로 정리된 바가 없어 노동조건에 대한 구체적인 실태 파악이 요구되는 상황이었다.

이 연구는 전북버스노동조합 조합원들의 노동조건과 건강실태를 종합적으로 파악하여, 조합원들이 처한 현실과 요구에 기초한 대책을 마련하고 그 현실화 방안을 모색하기 위한 기초자료라는 의의를 갖는다.

2. 연구 내용 및 방법

- 조사 대상 : 공공운수노조 전북버스지부 5개 시내버스 지회 소속 사업장 노동자를 대상으로 연구를 진행하였다.
- 조사 방법 : 설문조사를 기본으로 하되, 필요시 약간의 면접조사를 추가하여 설문조사를 보완하였다. 설문조사는 동일한 내용으로 오프라인에서 이루어졌다.
- 설문지 구성 (실제 설문지 내용은 부록 참고) : 설문지는 기본 인적 사항, 사회경제적 조건, 노동조건 및 노동강도를 포함한 노동환경, 각종 건강 상태 설문으로 구성하였다.
 - 기본 인적 사항은 노동조건과 건강상태 사이의 연관성을 분석할 때 개인적 차이를 보정하기 위하여 조사하였으며, 성별, 나이, 학력, 직무내용 등으로 구성하였다.
 - 사회경제적 조건은 노동자의 필요를 기준으로 사회적 건강 수준을 평가하기 위한 것으로, 소득, 지출, 일상 생활 등에 대한 내용으로 구성하였다.
 - 노동조건은 공공운수노조 등 민주노총 산하의 여러 업종 노동자들을 대상으로 사용해온 설문지를 전북 버스에 맞게 조정하여 노동시간, 노동강도를 파악할 수 있도록 하여 조사하였다.
 - 건강 상태 설문은 근골격계 증상(산업안전보건법에 따른 근골격계 유해요인조사 증상설문 도구), 피로도 척도(FSS), 보그, 주간졸림증척도(ESS), 불면증지수(ISI) 등 신뢰도와 타당도가 입증되어 널리 쓰이고 있는 도구들을 활용하여 각 영역에서 집단 및 개인의 건강수준을 평가할 수 있도록 하였다.

II. 설문조사 분석 결과

1. 설문조사 분석

| | |
|----------|---------------------|
| 가 | 설문 참여자 기초 특성 |
|----------|---------------------|

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | 평균값 |
|-------------------|---------------|-------|--------|-----|-----|
| 성별 | 남 | 101 | 97.1% | 3 | |
| | 20대 이하 | 1 | 1.0 | 8 | 49세 |
| 나이 | 30대 | 6 | 6.3 | | |
| | 40대 | 40 | 41.7 | | |
| | 50대 이상 | 49 | 51.0 | | |
| | 기혼 | 82 | 82.8 | 5 | |
| 결혼 | 미혼 | 14 | 14.1 | | |
| | 기타 (사별, 이혼 등) | 3 | 3.0 | | |
| | 0~1 | 11 | 10.9 | 3 | 3.4 |
| 동거가족 수 (본인 포함) | 2 | 15 | 14.9 | | |
| | 3 | 18 | 17.8 | | |
| | 4 | 38 | 37.6 | | |
| | 5인 이상 | 19 | 18.9 | | |
| | 버스 회사 | 시민여객 | 6 | 6 | 4 |
| 신성여객 | | 24 | 24 | | |
| 전일여객 | | 15 | 15 | | |
| 제일여객 | | 31 | 31 | | |
| 호남고속 | | 24 | 24 | | |

표 1 기초 인적 사항

총 101명의 버스 노동자가 설문조사에 참여했으며, 모두 남성이었다. 전북 지역 시내버스 5개 회사의 노동자가 참여했으며 제일여객이 31명, 신성여객과 호남고속에서 각 24명이 참여하였고 그 뒤는 전일여객과 시민여객 순이었다.

설문 참여자의 평균 나이는 49세로 50대 이상이 51.0 %로 과반을 차지하였고, 40대가 41.7%로 20-30대는 7.3%에 불과하였다. 설문 참여자들은 82.8%가 기혼자였으며, 본인을 포함한 동거가족 수는 평균 3.4 명으로, 3-4인 가구가 55.4%로 절반이 넘었다. 그러나 동거 가족이 5인 이상인 경

우도 18.9%에 달했다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | 평균값 |
|---------------|-----------|-------|--------|-----|---------|
| 버스 운전 경력 | 5년 이하 | 12 | 11.7 | 1 | 13년 7개월 |
| | 5-10년 이하 | 29 | 28.2 | | |
| | 10-15년 이하 | 22 | 21.4 | | |
| | 15년 이상 | 40 | 38.8 | | |
| 현재까지 근무한 회사 수 | 1 | 69 | 67.6 | 2 | |
| | 2 | 20 | 19.6 | | |
| | 3 | 12 | 11.8 | | |
| | 4 | 1 | 1.0 | | |
| 현재 회사 근무경력 | 5년 이하 | 21 | 20.4 | 1 | 10년 7개월 |
| | 5-10년 이하 | 35 | 34.0 | | |
| | 10-15년 이하 | 23 | 22.3 | | |
| | 15년 이상 | 24 | 23.3 | | |

표 2 설문 참여자의 운전 경력

설문 참여자들의 버스 운전 경력은 평균 13년 7개월이었다. 버스 운전 경력이 15년 이상인 경우가 38.8%로 가장 많았고, 5-10년이 28.2%, 10-15년이 21.4%, 5년 이하 버스 운전경력자는 11.7%였다.

현재 회사 근무 경력은 평균 10년 7개월로, 전체 버스 운전 경력에 비추어 현재 회사 근무 경력이 상당히 긴 것으로 조사되었다. 현재까지 근무한 회사 수도 67.6%가 1개, 19.6%가 2개라고 응답하여 버스 회사 간 이직은 많지 않은 것으로 나타났다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | 평균값 |
|---------------|---------|-------|--------|-----|----------|
| 지난 달 실제 근무 일수 | 12일 미만 | 8 | 7.9 | 3 | 12.3 일 |
| | 12일 | 50 | 49.5 | | |
| | 13일 | 39 | 38.6 | | |
| | 14일 이상 | 4 | 4.0 | | |
| 회사에 있는 시간 | 17시간 이하 | 13 | 13.7 | 9 | 17시간 48분 |
| | 17~18시간 | 33 | 34.7 | | |
| | 18~19시간 | 44 | 46.3 | | |
| | 19시간 초과 | 5 | 5.3 | | |
| 순수 운전 시간 | 13시간 이하 | 22 | 24.2 | 13 | 15시간 28분 |
| | 13~15시간 | 14 | 15.4 | | |
| | 15~17시간 | 31 | 34.1 | | |
| | 17시간 초과 | 24 | 26.1 | | |
| 식사 및 휴게시간 | 1시간 이하 | 21 | 28.8 | 31 | 2시간 45분 |
| | 1~2시간 | 7 | 9.6 | | |
| | 2~3시간 | 11 | 15.1 | | |
| | 3~4시간 | 16 | 21.9 | | |
| | 4시간 초과 | 18 | 24.7 | | |

표 3 근무 일수 및 노동 시간

‘지난 달 실제 근무 일수가 얼마나 됩니까?’라는 질문에 대해 12일이라는 응답이 49.5%, 13일이 38.6%를 차지했다. 평균 근무 일수는 12.3일로 나타났다.

설문 참여자들에게 ‘어제 근무한 시간표’를 작성하여 회사에 도착한 시간과 회사를 떠난 시간을 표시하게 하고, 이에 기초하여 회사에 있는 시간을 계산하였다. 버스 운전 노동자들은 하루 평균 17시간 48분을 회사에 머물고 있었다. 18~19시간 근무하는 경우가 46.3%, 17~18 시간 근무하는 경우는 34.7%였다.

이 중 ‘순수 운전시간’은 평균 15시간 28분 가량인 것으로 나타났다. 15~17시간 운전하는 경우가 34.1%로 가장 많았고, 17시간 초과하여 운전하는 경우도 26.1%에 달했다.

18시간 가까운 하루 근무 시간 중 식사 및 휴게시간은 2시간 45분에 불과했다. 식사 및 휴게 시간을 모두 합쳐도 1시간이 채 되지 않는다는 응답이 28.8%에 달했다. 식사 및 휴게 시간이 4시간

을 초과한다는 응답도 24.7% 있었는데, 이는 대기시간을 모두 합쳐서 즉 근무 시간 중 순수 운전 시간을 제외한 시간을 모두 휴게 시간으로 생각한 경우로 보인다. 노선 종류에 따라 대기 및 휴게 시간이 편차가 큰 것도 응답 분포가 다양한 원인이라 생각된다.

| | 근무시간 | | | | | 운전시간 | | | | |
|-----|------------|-------------|-------------|------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|----------------------|
| | 17시간 이하 | 17~18 시간 | 18~19 시간 | 19시간 초과 | 평균 (표준편차*) | 13시간 이하 | 13~15 시간 | 15~17 시간 | 17시간 초과 | 평균 (표준편차*) |
| 순환선 | 3 (19%) | 4 (44%) | 6 (38%) | 0 (0%) | 17시간 35분 (85) | 3 (18%) | 2 (12%) | 8 (47%) | 4 (24%) | 15시간 39분 (134) |
| 시내선 | 1 (8%) | 4 (31%) | 7 (54%) | 1 (8%) | 18시간 (44) | 1 (7%) | 6 (43%) | 3 (21%) | 4 (29%) | 15시간 45분 (106) |
| 본선 | 3 (17%) | 5 (28%) | 9 (50%) | 1 (6%) | 18시간 2분 (66) | 4 (31%) | 0 (0%) | 5 (38%) | 4 (31%) | 15시간 30분 (176) |
| 지선 | 5 (13%) | 15 (39%) | 16 (42%) | 2 (5%) | 17시간 37분 (180) | 12 (32%) | 6 (16%) | 12 (32%) | 7 (19%) | 14시간 49분 (146) |
| 기타 | 1 (11%) | 2 (22%) | 5 (56%) | 1 (11%) | 18시간 5분 (79) | 2 (25%) | 0 (0%) | 2 (25%) | 4 (50%) | 16시간 52분 (201) |

표 4 버스 노선 종류에 따른 근무 시간 및 운전 시간, * : 분

근무 시간 및 운전 시간을 버스 노선 종류에 따라 분류하면 표 4 와 같다. 평균 근무 시간의 경우 순환선은 17시간 35분, 지선 17시간 37분, 시내선 18시간, 본선 18시간 2분, 기타 18시간 5분으로 큰 차이가 없었다. 그에 비해 운전 시간은 노선 종류에 따라 차이가 컸는데, 평균 운전 시간이 지선의 경우 14시간 49분이었으나 기타 노선의 경우 평균 운전 시간이 16시간 52분에 달했다. 15시간 이상 운전하는 경우가 기타 노선의 경우 75%, 순환선은 71%, 본선은 69%, 지선 51%, 시내선 50%로 기타 노선의 운전 시간이 긴 경우가 많고 지선의 경우 운전 시간이 긴 경우가 상대적으로 적은 것으로 나타났다. 그러나 설문 참여자가 적어, 이런 차이가 통계적으로 의미있게 큰 것으로 나타나지는 않았다.

2012년 10월 23일 ~ 30일, 8일간의 운행 일지 및 시간표 210건을 얻어 설문 조사 결과와 비교해보았다. 210건의 운행일지 중 매 출발 및 도착 시간을 모두 표시한 191건을 분석 대상으로 하였다. 93.2%가 7시 이전에 차고지를 떠났고, 절반은 6시 이전에 차고지를 떠나야 첫 차 출발 시간에 맞춰 댈 수 있다. 그러나 23시 이전에 차고지로 들어오는 비율은 55%에 불과했다.

| 출고시간 | 빈도 | 백분율 | 입고시간 | 빈도 | 백분율 |
|---------|----|------|-----------|----|------|
| 5시 이전 | 8 | 4.2 | 21시 이전 | 0 | |
| 5-6시 이전 | 84 | 44.0 | 21-22시 이전 | 7 | 3.7 |
| 6-7시 이전 | 86 | 45.0 | 22-23시 이전 | 99 | 51.8 |
| 7시 이후 | 13 | 6.8 | 23-24시 이전 | 85 | 44.5 |

표 5 2012. 10. 23~10. 30 운행일지 분석-입출고시간

| | 순환선 | 시내선 | 본선 | 지선 | 기타 | 합계 |
|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 빈도 | 10 | 47 | 59 | 58 | 17 | 191 |
| 평균 총 근무시간 | 16시간 27분 | 17시간 2분 | 16시간 54분 | 16시간 45분 | 16시간 39분 | 16시간 50분 |
| 평균 총 운전시간 | 11시간 52분 | 11시간 59분 | 10시간 54분 | 11시간 23분 | 11시간 37분 | 11시간 26분 |

표 6 2012. 10. 23~10. 30 운행일지 분석-운전시간

설문 조사 결과는 주관적인 답변인 만큼, 실제 기록된 총 근무 시간이나 총 운전시간은 설문 결과보다는 짧게 나타났다. 운행 일지 분석에 따른 총 근무 시간은 16시간 50분이었으며, 총 운전시간은 11시간 26분이었다. 그러나 총 근무시간은 주관적인 답변과 일지 분석 사이에 1시간 가량의 차이밖에 없어, 설문지의 응답이 매우 정확함을 반증하였다. 다만, 총 운전시간은 4시간 가량 차이가 발생했다. 이는 운행 일지를 기술할 경우 아침에 차고지에서 기점까지 가는 시간, 마지막 운행을 마치고 종점에서 차고지까지 들어오는 시간, 하루 2차례씩 발생하는 가스 충전 시간 등이 대기 및 휴식 시간으로 계산되기 때문인 것으로 생각된다. 필연적으로 발생할 수 밖에 없는 대기시간이 업무 시간이 아닌 것처럼 생각될 뿐 아니라, 심지어 차고지와 기·종점을 오가며 운전하는 시간까지 업무가 아닌 것처럼 계산될 수 있음을 보여준다.

| | 순환선 | 시내선 | 본선 | 지선 | 기타 | 합계 |
|--------------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|
| 빈도 | 10 | 47 | 59 | 58 | 17 | 191 |
| 총 휴식 및 대기 시간 | 4시간 8분 | 4시간 10분 | 5시간 4분 | 4시간 24분 | 4시간 24분 | 4시간 32분 |

표 7 2012. 10. 23~10. 30 운행일지 분석-휴식 및 대기시간

운행일지 기록 내용을 기반으로 휴식 및 대기 시간(운전시간을 제외한 시간의 총 합)을 구해본 결과는 표 7 과 같다. 전체 17시간의 하루 근무 시간 중 대기 및 휴식, 식사 시간의 총 합이 평균 4시간 32분이다. 세 번의 식사 시간, 17시간의 장시간 노동, 자연스럽게 발생할 수 밖에 없는 대기 시간 등을 포함한다면 대기 및 휴식 시간이 결코 길다고 할 수 없다.

| 휴식 회차 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 빈도 | 191 | 191 | 191 | 191 | 191 | 191 | 189 | 138 | 129 | 109 |
| 휴식 및 대기 시간(분) | 37 | 32 | 34 | 32 | 29 | 26 | 32 | 23 | 24 | 32 |

표 8 2012. 10. 23~10. 30 운행일지 분석-회차별 휴식 시간

표 8은 각 회차별 휴식 시간을 나누어 평균을 구한 것이다. 첫 번째 운행을 마치고 돌아와 두 번째 운행에 나설 때까지의 시간이 1회차 휴식시간이다. 하루 12회 미만으로 운행하는 노선이 있으므로 후반부 휴식 회차에서 빈도가 차이가 있다. 노선마다 각 회차의 시각이 다르지만, 평균적으로 25-35분 가량의 시간을 쉬게 된다. 이런 휴식 시간을 식사 시간 등에 맞춰 조절해서 가질 수 없고, 이렇게 자잘하게 쪼개져 있어 마음 놓고 충분히 쉬거나 여유있게 식사할 수 있는 환경이 조성되지 않고 있다. 특히 저녁 식사 시간과 퇴근 시간이 겹쳐 제 때 식사를 하기 어려우므로 식사 시간이 매우 불규칙해진다.

| 회차당 운행시간 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| 1시간 미만 | 106 | 61 | 73 | 83 | 60 | 54 | 53 | 42 | 33 | 92 | 63 | 16 |
| 1-2시간 미만 | 85 | 129 | 117 | 106 | 123 | 126 | 137 | 144 | 106 | 39 | 46 | 5 |
| 2시간 이상 | | 1 | 1 | 2 | 8 | 11 | 1 | 1 | | 1 | 1 | |
| 계 | 191 | 191 | 191 | 191 | 191 | 191 | 191 | 189 | 139 | 132 | 110 | 21 |

표 9 2012. 10. 23~10. 30 운행일지 분석-회차당 운행시간

회차당 운행시간을 보면 같은 노선임에도 시간대에 따라서 운행 시간에 차이가 크다는 것을 알 수 있다. 모든 노선이 운행하는 1-7회까지의 운행 시간에서 1회차 운행에 걸리는 시간의 분포를 보면 이른 아침 시간에는 운행 시간이 1시간 이내인 경우가 절반을 넘지만, 오후 시간이 되면 70% 이상이 1시간이 넘게 걸리는 것을 확인할 수 있다.

도로 사정이나 교통량에 따라 운행 시간과 휴식 시간이 변할 수 밖에 없는 것이 운전 노동의 특징이긴 하지만, 이렇게 매일 일정하게 발생하는 운행 시간 변동에 대해서는 평가와 예측을 통해, 노선을 합리적으로 조절하는 방식으로 운전 노동자들의 적절한 휴식 및 식사 시간을 보장할 수 있을 것이다.

다

임금

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | 평균값 |
|-----------|---------------|-------|--------|-----|---------|
| 가구 월소득 | 160만원 이하 | 24 | 31.2 | 27 | 222만원 |
| | 160만원 ~ 200만원 | 22 | 28.6 | | |
| | 200만원 ~ 250만원 | 14 | 18.2 | | |
| | 250만원 초과 | 17 | 22.1 | | |
| 지난 해 총급여액 | 1500만원 이하 | 11 | 11.8 | 11 | 2082만원 |
| | 1500~2000만원 | 37 | 39.8 | | 최저 850 |
| | 2000만원~2500만원 | 28 | 30.1 | | 최고 4000 |
| | 2500만원 초과 | 17 | 18.3 | | |

표 10 가구 월소득 및 지난 해 총 급여액

설문 참여 버스 노동자들의 지난해 총 급여액은 평균 2082만원으로 최저 850만원에서부터 최고 4000만원으로 차이가 컸다. 39.8%가 지난해 총 급여액이 1500-2000 만원, 30.1%가 2000-2500 만원이라고 답했는데 1500 만원 이하도 11.8%에 달했다.

본인 수입을 포함한 가구 월소득은 평균 222만원으로 도시 근로자 가구당 월평균소득 450여만원의 절반 수준이었다. 특히 31.2%의 응답자는 가구 월소득이 160만원 이하라고 응답하여 소득 수준이 매우 낮음을 확인할 수 있었다.

노동조합을 통해 확보한 43여 건의 2013년 7월 임금명세서를 분석한 데서도 알 수 있다. 이 중 평균적인 근무 일수인 24-26일 근무한 경우(실제 운전일수로는 12-13일) 18건을 분석해보면 기본급은 평균 1,158,000원으로 매우 낮은 수준이었다. 여기에 연장 수당 362,000원, 야간 수당 144,000원, 주휴수당 198,000 원 등을 합친 급여 총액의 평균이 2,070,000원으로 간신히 2백만원을 넘겼으며, 여기서 다시 국민연금, 건강보험 등 공제액을 제외하고 실제 노동자가 지급받은 월급여는 평균 1,713,000 원에 불과하였다.

| | 근무일수 | 기본급 | 연장수당 | 야간수당 | 급여 총액 | 실제 지급액 |
|------|-------|-----------|---------|---------|-----------|-----------|
| 평균 | 25.11 | 1,158,000 | 362,000 | 144,000 | 2,070,000 | 1,713,000 |
| 표준편차 | 1.023 | 59,000 | 18,000 | 7,000 | 105,000 | 176,000 |
| 중위수 | 26.00 | 1,148,000 | 358,000 | 142,000 | 2,105,000 | 1,758,000 |

표 11 2013년 7월 임금명세서(일부) 분석 (천원 이하 절사)

평균 급여도 적을뿐더러 급여 총액 중 기본급이 차지하는 비중이 55.9%에 불과하여 수당 비중이 턱없이 높았다. 각종 수당에 의존하지 않고는 기본적인 생활을 영위할 수 없는 기형적인 임금 구

조임을 보여준다.

게다가 모든 회사에서 7월 임금이 8월 말에야 지급되었다고 하며, 이런 임금 체불이 일상적이라는 것은 더 큰 문제다. 응답자의 91.3%가 최근 3년간 임금 체불 경험이 있다고 응답했고, 현재 임금이 체불되어 있다고 응답한 비율도 87.8%에 달했다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | |
|----------------------|----------------|--------------|-----------|------------|----|
| 최근 3년간 임금체불 경험 | 없다 | 9 | 8.7 | 0 | |
| | 있다 | 95 | 91.3 | | |
| | 임금체불 경험 항목 | 기본급과 수당 | 9 | 9.7 | 2 |
| | | 상여금 | 7 | 7.5 | |
| | | 기본급, 수당, 상여금 | 77 | 82.8 | |
| 현재 임금체불 여부 | 없다 | 12 | 12.2 | 6 | |
| | 있다 | 86 | 87.8 | | |
| | 현재 체불 임금 액수 | 최소 | | 100,000 | 27 |
| | | 최대 | | 45,000,000 | |
| | | 평균 | | 7,639,830 | |
| 중간값 | | | 2,500,000 | | |

표 12 임금 체불 여부 및 액수

현재 임금이 체불되어 있다는 응답자들 중 현재 체불 임금 평균 액수는 760여 만원에 달하였다. 최대 4천 5백 만원이라고 응답한 경우까지 있어 체불 임금 액수 편차가 컸다. 이런 편차를 감안하여 중간값을 따져보아도 체불임금 액수 중간값이 250만원에 이르러, 체불임금 문제가 매우 심각함을 드러냈다. 3년 전 파업 투쟁 당시에도 체불 임금 문제가 주요 문제가 되었는데, 체불임금이 여전히 고질적인 병폐로 남아 있음을 알 수 있다.

응답에서 체불임금 액수의 편차가 크게 나타난 것은 체불임금에 ‘통상임금’ 문제가 포함되어 있기 때문이다. 2010년 전북버스노동자 파업의 도화선이 되었던 것이 ‘통상임금’ 문제였는데, 각종 가산 임금을 계산하는데 기준이 되는 통상임금을 사측이 낮게 계산해왔던 것이다. 낮은 통상임금에 따라 미지급된 각종 수당 및 퇴직금을 둘러싸고 현재 재판이 진행 중이다. 설문 응답자에게 ‘통상임금’ 관련 체불임금을 포함한 체불임금액을 기록해달라고 요청했으나, 회사의 임금계산법이 복잡해서 정확한 통상임금과 체불임금을 추산하지 못하고 대략적인 액수를 기재한 경우가 많았다. 응답자 중 현재 체불 임금이 없거나 십만원 정도의 소액이라고 답한 경우도 있는데, 이는 입사기간이 얼마 되지 않은 조합원이거나 통상임금 관련 체불임금을 포함하지 않은 것으로 보인다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 응답 중 백분율(%) | 기타 |
|-------------------------|-------------------|-------|--------|----------------|---|
| 현재 직업에 대한 가장 큰 불만 | 낮은 임금 | 103 | 99.0 | 29.8 | 너무 힘들다, 체 불임금 |
| | 장시간 근로 | 61 | 58.7 | 17.6 | |
| | 부족한 휴식 및 여가 | 54 | 51.9 | 15.6 | |
| | 높은 노동강도 | 38 | 36.5 | 11.0 | |
| | 직업에 대한 낮은 사회적 인식 | 29 | 27.9 | 8.4 | |
| | 낮은 사내 복지 수준 | 27 | 26.0 | 7.8 | |
| | 불투명한 장래성 | 20 | 19.2 | 5.8 | |
| | 고용불안 | 12 | 11.5 | 3.5 | |
| | 기타 | 2 | 1.9 | 0.6 | |
| 우선 개선해야 할 점 | 임금 인상 | 84 | 81.6 | 56.4 | 2교대, 휴게시 설, 근로자를 인 간답게 해줄 것, 버스 속도제한 40km |
| | 노동시간 단축 | 31 | 30.1 | 20.8 | |
| | 근무 제도(2교대, 격일제 등) | 23 | 22.3 | 15.4 | |
| | 복지시설 및 복지제도 개선 | 10 | 9.7 | 6.7 | |
| | 기타 | 1 | 1.0 | 0.7 | |

표 13 현재 직업에 대한 불만 및 우선 개선해야 할 점

현재 직업에 대한 가장 큰 불만을 세 가지 선택해 달라는 질문에 대한 응답으로, 응답자의 99%가 낮은 임금을 불만으로 꼽았다. 그 외에도 장시간 근로를 58.7%, 부족한 휴식 및 여가를 51.9%의 응답자가 가장 큰 불만으로 꼽았다. 가구 총 소득 및 지난 해 총 급여액에 대한 결과에서 보듯이 현재 전북지역 운전 노동자들의 급여 수준이 매우 낮고 이에 대한 불만이 반영된 결과로 보인다.

마찬가지로 근로조건 가운데 우선 개선하여야 할 점을 물었을 때, 응답자의 81.6%가 임금 인상을 꼽아 다른 무엇보다 급여 수준에 대한 불만이 높은 것을 알 수 있었다. 그 외에 30.1%의 응답자가 노동시간 단축을, 22.3%의 응답자가 2교대, 격일제 등 근무제도 개선을 지적하여 장시간 노동을 낳는 근무제도와 이에 대해 적절한 임금 보상마저 되지 않고 있는 상황을 확인하게 하였다.

운전 노동자들이 직접 느끼는 운행 환경상의 어려움을 알아보기 위해, 지난 1년간 교통법규 위반 횟수, 법규 위반 범칙금 액수, 교통사고 발생 횟수, 민원 과태료 경험 등을 물어보았다.

응답자의 30% 가량이 지난 1년간 교통법규 위반으로 1회 이상 단속에 적발된 적이 있다고 응답하였다. 응답자의 25.3%는 법규 위반으로 인해 범칙금을 납부한 적도 있다고 응답하였다. 크고 작은 교통사고를 경험한 경우는 더 많았다. 전체 응답자의 42.0%가 지난 1년간 1회 이상의 교통사고 경험이 있다고 응답하였고, 26.1%는 1년간 2회 이상의 교통사고를 경험하였다. 민원으로 인한 과태료 납부 경험은 범칙금 납부 경험보다 적어서, 응답자의 9.6%만이 지난 1년간 민원 과태료 납부 경험이 있었다고 응답하였다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 |
|---------------------------|--------|-------|--------|-----|
| 지난 1년간 교통법규 위반단속 적발 | 없음 | 62 | 69.7 | 15 |
| | 1회 | 18 | 20.2 | |
| | 2-5회 | 7 | 7.9 | |
| | 5회 초과 | 2 | 2.2 | |
| 지난 1년간 법규 위반 범칙금 | 없음 | 65 | 74.7 | 17 |
| | 십만원 이하 | 16 | 18.4 | |
| | 십만원 초과 | 6 | 6.9 | |
| 지난 1년간 교통사고 발생횟수 | 없음 | 51 | 58.0 | 16 |
| | 1회 | 14 | 15.9 | |
| | 2회 이상 | 23 | 26.1 | |
| 지난 1년간 시청 민원 과태료 | 없음 | 75 | 90.4 | 21 |
| | 십만원 이하 | 4 | 4.8 | |
| | 십만원 초과 | 4 | 4.8 | |

표 14 지난 1년간 교통법규 위반 및 교통사고 발생 횟수

그 외에도 하루를 기준으로 했을 때, 49.4% 운전자가 교통 신호를 10회 이상 위반하고 있으며 규정 속도를 위반하는 경우가 10회 이상이라고 응답한 경우도 46%였다. 25.3%의 운전자가 하루에도 10회 이상 정류장 무정차 통과를 하고 있으며, 승하차 장소 위반이나 배차간격 위반, 승객과의 다툼 역시 응답자의 8~9%가 하루 10회 이상 겪고 있는 일상적인 운행상의 어려움이었다.

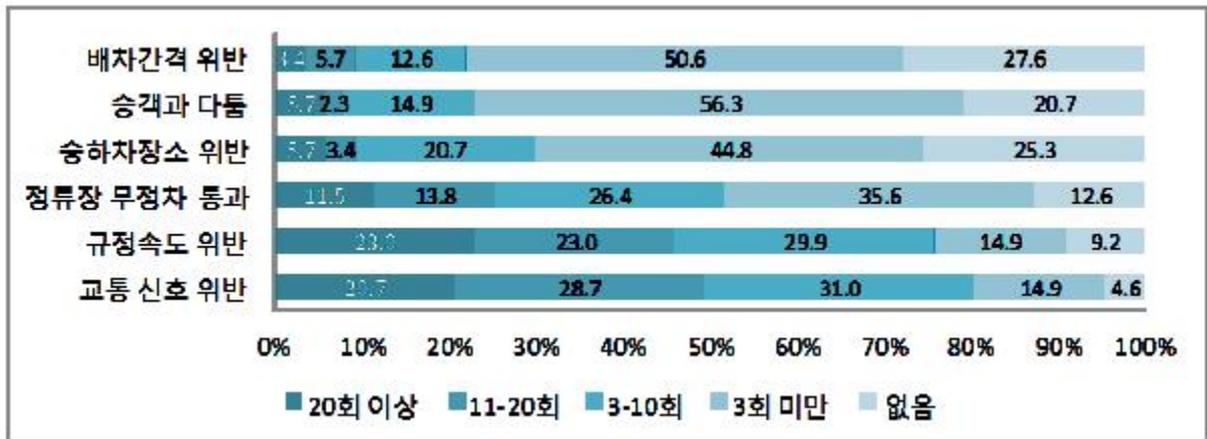


그림 1 1일 기준 발생 횟수

이렇게 신호 및 규정 속도를 위반하는 일이 비일비재한 이유에 대해 응답자의 절반이 각각 짧은 배차 간격(46.5%)과 휴게시간 부족(44.7%)을 꼽았다. ‘신호 연동’, ‘습관적으로’ 등 기타 의견도 소수 있었지만 절대 다수의 응답자들은 신호 및 규정 속도 위반이 현행 운행 제도의 문제에 기인한 것이라고 인식하고 있었다.

현재 노선 운행의 짧은 배차 간격으로 인해 속도 위반이나 신호 위반을 하지 않으면 특히 출퇴근 시간에는 휴게 시간이 부족하기 때문에 회차 지점에서 잠깐 식사라도 하거나 화장실에라도 다녀오려면 신호 위반, 속도 위반을 통해 운전자 스스로 시간을 확보해야 하는 상황이다. 안전하지 못한 운영을 조장하는 시스템이다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 응답 중 백분율(%) | 기타 |
|-------------|---------|-------|-------------|----------------------------------|
| 위반이 발생하는 이유 | 짧은 배차간격 | 53 | 46.5 | 신호 연동, 마음 불안, 저녁 식사 시간은 특히 시간 부족 |
| | 휴게시간 부족 | 51 | 44.7 | |
| | 운행수익 증대 | 3 | 2.6 | |
| | 습관적으로 | 6 | 5.3 | |
| | 기타 | 1 | 0.9 | |

표 15 교통 규칙 위반이 발생하는 이유

| 변수 | 구분 | 빈도 | 평균 점수* |
|-------------------------|------------------------|-----|--------|
| 버스 운행과정에서 발생하는 애로사항의 정도 | 교통정체, 불법주차 등 열악한 도로여건 | 103 | 4.89 |
| | 장시간 운전으로 인한 피로누적 | 103 | 4.71 |
| | 교통사고의 위험 | 100 | 4.66 |
| | 짧은 배차간격으로 인한 휴식부족 | 103 | 4.65 |
| | 정비불량 및 차량노후 등 열악한 차량상태 | 102 | 4.46 |
| | 운전직에 대한 사회적 천시 | 101 | 4.44 |
| | 승객들과 잦은 마찰 발생 | 100 | 3.58 |

표 16 운행 과정에서 발생하는 애로사항(점수) *5 매우 그렇다 1 전혀 그렇지 않다

버스 운행과정에서 발생하는 애로 사항을 묻는 질문에서도(5 : 매우 그렇다, 1 : 전혀 그렇지 않다) 열악한 도로여건이 4.89점으로 가장 어려운 점으로 꼽혔지만, 장시간 운전으로 인한 피로 누적(4.71), 교통사고 위험(4.66), 짧은 배차간격으로 인한 휴식 부족(4.65) 등도 높은 점수를 보였다.

2006년 전국민주버스노동조합 운수노동정책연구소에서 같은 문항으로 진행한 설문 조사에서는 열악한 도로여건이 가장 큰 어려움으로 지적되었고, 그 뒤로 교통사고 위험, 운전직에 대한 사회적 천시, 휴식 부족 순이었다. 이번 조사 결과와 비교한다면 수년이 지난 지금도 도로 여건은 크게 개선되지 않았으며, 장시간 노동과 휴식 부족 문제 역시 여전하다고 볼 수 있다. 교통 정체, 불법 주차 등 열악한 도로여건은 운전자들에게 스트레스 요인이 된다. 뿐만 아니라 실질적으로 운행 시간을 연장시키고 이는 운전자들의 휴게시간 감소로 이어진다. 이런 여건들이 복합적인 요인이 되어 운전 노동자들은 항상 교통사고 위험에 대한 부담을 지고 일하고 있다고 할 수 있다.

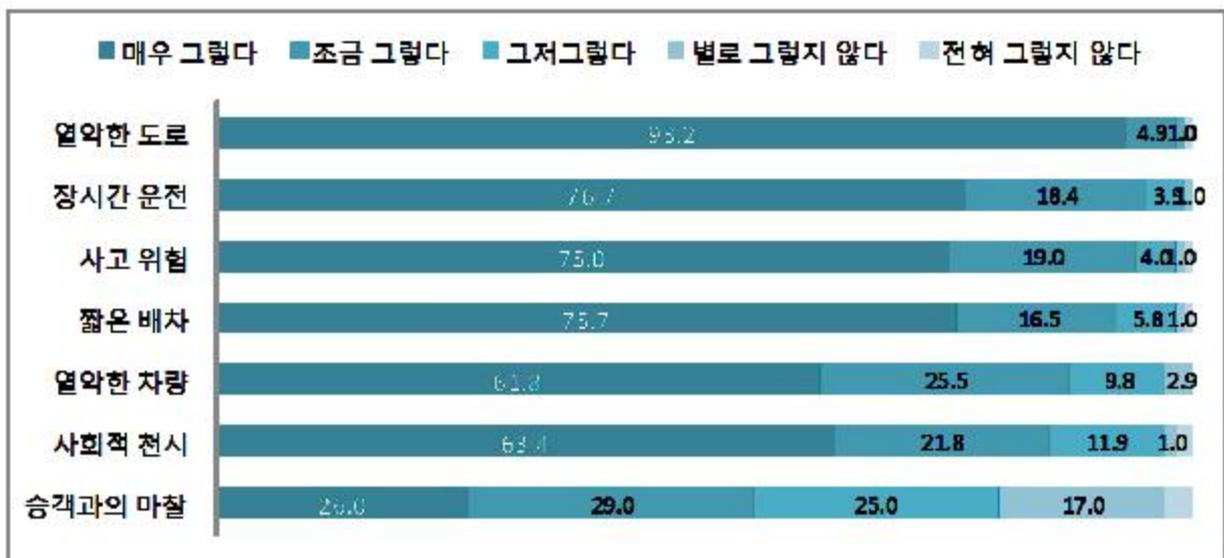


그림 2 버스 운행과정에서 발생하는 애로사항

건강에 대한 설문에서 응답자의 피로도가 상당히 높다는 것이 드러났다. 주관적인 노동강도를 6점(아주 편함)~20점(최대로 힘들) 사이의 점수로 묻는 항목(평소 귀하의 업무가 얼마나 힘든지 다음 중 가장 가까운 숫자에 표시하십시오.)에서 평균 점수가 15.2로 운전자들이 평소 업무를 매우 힘들게 느끼고 있는 것으로 나타났다. 참고로 한국노동안전보건연구소에서 역시 2013년 시행한 ‘철강업종 노동자의 교대제 및 건강영향 실태 조사’에서 주관적 노동강도 평균은 12.6 점이었다.

최대로 힘들다고 응답한 비율도 10.8%에 이르렀고, 매우 힘들다는 응답자는 55.9%, 힘들다고 응답한 경우는 13.7%로 업무 강도가 약하거나 중간에 해당한다고 답한 경우는 19.6%에 불과하였다.

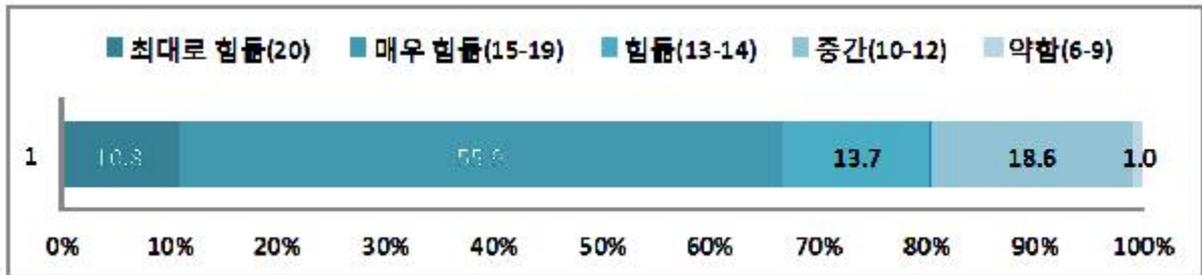


그림 3 주관적 노동강도(보그점수)

노동 강도를 알아볼 수 있는 다른 지표로 업무 후 육체적/ 정신적으로 지치는 경우가 얼마나 자주 있는냐는 질문에서도 육체적으로나 정신적으로 지치는 경우가 전혀 없다는 경우는 각각 1%에 지나지 않았다. 응답자의 54.9%가 업무 후 항상 육체적으로 지친다고 응답하였으며, 종종 육체적으로 지친다는 응답도 23.5%에 달하였다.

업무 후 정신적으로 지치는 경우는 육체적으로 지치는 경우보다 더 많아서, 응답자의 59.6%가 업무 후 항상 정신적으로 지친다고 응답하여 운전노동자들의 업무 스트레스가 상당함을 엿보게 하였다. 업무 후 종종 정신적으로 지치는 경우도 28.1%로 87.7%의 응답자가 업무 후 정신적으로 지치는 경우가 종종 혹은 항상 발생한다고 답하였다.

운전 노동자들의 경우 주관적으로 느끼는 전반적인 건강 상태도 열악한 것으로 나타났다. 본인의 전반적인 건강상태가 매우 좋거나 좋은 편이라는 응답은 30.7%였고, 전반적인 건강상태가 매우 나쁘거나 나쁜 편이라는 응답 역시 29.8%에 달하였다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 |
|------------|--------|-------|--------|-----|
| 전반적인 건강 상태 | 매우 좋다 | 7 | 6.7 | 0 |
| | 좋은 편이다 | 25 | 24.0 | |
| | 보통이다 | 41 | 39.4 | |
| | 나쁜 편이다 | 29 | 27.9 | |
| | 매우 나쁘다 | 2 | 1.9 | |

표 17 전반적인 건강 상태

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 |
|-------------------|-------|-------|--------|-----|
| 업무 후 육체적으로 지치는 경우 | 전혀 없다 | 1 | 1.0 | 2 |
| | 간혹 있다 | 21 | 20.6 | |
| | 종종 있다 | 24 | 23.5 | |
| | 항상 있다 | 56 | 54.9 | |
| 업무 후 정신적으로 지치는 경우 | 전혀 없다 | 1 | 1.1 | 15 |
| | 간혹 있다 | 10 | 11.2 | |
| | 종종 있다 | 25 | 28.1 | |
| | 항상 있다 | 53 | 59.6 | |

표 18 업무 후 육체적/정신적으로 지치는 경우

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | |
|------------------------|---------|--------|--------|------|---|
| 일년 동안 몸이 불편해서 결근한 날 | 없음 | 60 | 57.7 | 0 | |
| | 있음 | 44 | 42.3 | | |
| | 있다면 며칠? | 1일 | 10 | 23.3 | 1 |
| | | 2-3일 | 18 | 41.9 | |
| | | 4-7일 | 5 | 11.6 | |
| | | 7일 초과 | 10 | 23.3 | |
| 일년 동안 몸이 불편한데도 참고 일한 날 | 없음 | 30 | 28.8 | 0 | |
| | 있음 | 74 | 71.2 | | |
| | 있다면 며칠? | 1-2일 | 12 | 17.9 | 7 |
| | | 3-5일 | 24 | 35.8 | |
| | | 6-10일 | 13 | 19.4 | |
| | | 11일 이상 | 18 | 26.9 | |

표 19 건강으로 인한 결근 일, 몸이 불편한데도 참고 일한 날

지난 1년 사이에 몸이 불편해서 결근한 경험이 있는 경우도 42.3%에 달했으며, 이 중 34.9%는 건강 문제로 인한 결근일이 4일 이상이었다. 몸이 불편한데도 참고 일한 경험은 더욱 많아서 지난 1년간 몸이 불편한데도 참고 일한 경험이 한 번이라도 있었다는 응답이 전체 응답자의 71.2%에 해당했다. 이 중 82.1%는 몸이 불편한데도 참고 일한 날이 3일 이상이라고 응답했고, 11일 이상이나 된다는 응답도 26.9%에 해당하여, 운전노동자들이 만성적으로 건강상의 불편함과 다양한 증상을 겪고 있음을 알 수 있었다.

피로 정도를 확인하기 위해 시행한 9개의 문항으로 이루어진 7점 척도 설문조사(Fatigue Severity scale)를 실시하였다. 응답자의 평균이 4.51로 고도의 피로군에 속하였다. 기존 연구에 따르면 4.5점 이상을 고평로군으로 분류하는데, 응답자의 55%가 고평로군에 속하였다. 외국 문헌에 따르면 건강한 성인의 피로도는 2.3 ± 0.7 이며, 국내에서 건강한 중년 남성 생산직 노동자를 대상으로 한 연구에서 평균 피로도는 3.42 점이었다.

운전노동자들의 피로를 가중시키는 구체적인 원인에 대한 개입, 피로로 인한 정신적·신체적 영향을 줄이기 위한 중재방안이 적극적으로 도입되어야 할 것으로 보인다.

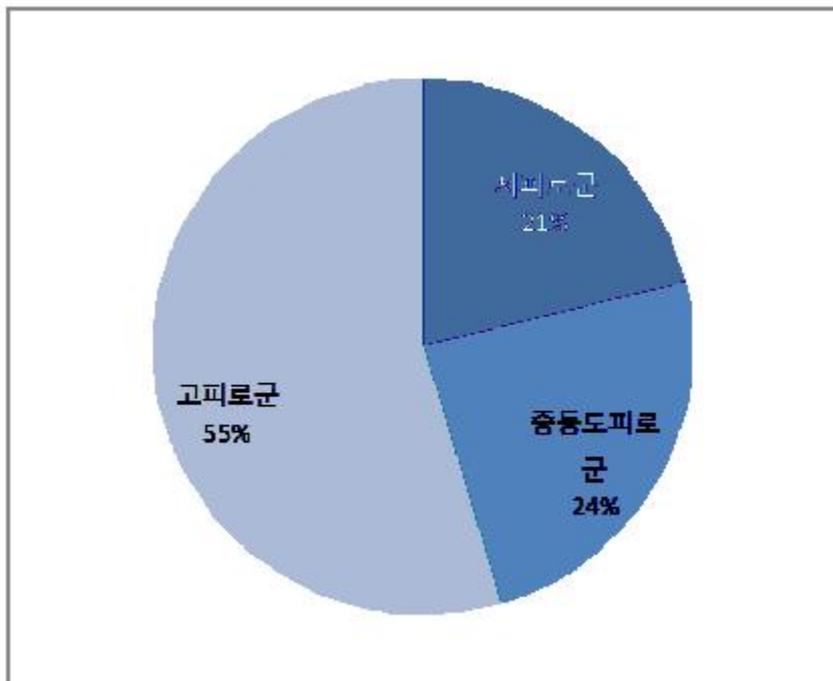


그림 4 피로도 분포

근골격계 증상자도 상당수에 이르는 것으로 확인되었다. 목, 어깨, 팔, 손, 허리, 다리 6개 부위 중 한 군데라도 1달에 1회 이상 통증이 발생하였거나 통증의 기간이 1주일 이상 지속된 경우는 84.6%에 달하였다. 통증의 빈도도 1달에 1회 이상 발생하였고 그 통증이 1주일 이상 지속되었으며 통증의 정도도 중간 통증 이상이어서 관리가 필요하다고 생각되는 경우도 48.1%였다. 통증의 정도가 심한 통증 이상으로 귀가 후에도 통증이 계속되며, 이런 통증이 1달에 1회 이상 발생하고

1주일 이상 지속되는 경우도 26.9%에 해당하였다. 이들 약 30%에 해당하는 운전노동자의 경우 근골격계 질환과 관련된 의사 검진 및 관련 조치가 필요할 것으로 생각된다.

| 증상기준 | 기준 정의 (지난 1년간 통증의 상태에 따라 구분) | 참고용기준 | 명 | % |
|----------|---|-------|----|------|
| NIOSH 기준 | 통증의 빈도가 1달에 1회 이상 발생하였거나 통증의 기간이 1주일 이상 지속된 경우 | 증상호소자 | 88 | 84.6 |
| 기준 2 | 통증의 빈도가 1달에 1회 이상 발생하였고, 1주일 이상 지속되었으며, 통증의 정도는 중간통증 이상인 경우 | 관리대상자 | 50 | 48.1 |
| 기준 3 | 통증의 빈도가 1달에 1회 이상 발생하였고, 1주일 이상 지속되었으며, 통증의 정도는 심한통증 이상인 경우 | 질환의심자 | 28 | 26.9 |

표 20 근골격계 증상자 빈도

근골격계 증상을 부위별로 나누어 보면, 허리 증상 호소자가 가장 많아 증상호소자는 72.1%, 질환 의심자도 18.3%에 달하였다. 그 외에 어깨, 목 역시 증상 호소자가 70%를 상회하였고 질환 의심자도 13.5%에 달하였다. 팔이나 손 증상 호소 비율은 상대적으로 적었다.

버스 운전은 앉아 있는 시간이 많고, 전신 진동에 노출되어 여러 근골격계 중 허리에 특히 부담이 많이 가는 직종이다. 설문 결과가 이를 잘 반영하고 있는 것으로 보인다.

| 신체부위 | 증상호소자 | | 관리대상자 | | 질환의심자 | |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 명 | 비율(%) | 명 | 비율(%) | 명 | 비율(%) |
| 목 | 74 | 71.2 | 29 | 27.9 | 14 | 13.5 |
| 어깨 | 74 | 71.2 | 32 | 30.8 | 14 | 13.5 |
| 팔/팔꿈치 | 37 | 35.6 | 14 | 13.5 | 7 | 6.7 |
| 손/손목/손가락 | 46 | 44.2 | 14 | 13.5 | 9 | 8.7 |
| 허리 | 75 | 72.1 | 35 | 33.7 | 19 | 18.3 |
| 다리/무릎 | 66 | 63.5 | 30 | 28.8 | 17 | 16.3 |

표 21 부위별 근골격계 증상자 빈도

사 **격일 근무에 따른 일과**

격일 근무에 따라 비번일 때 운전노동자들의 일상이 어떻게 구성되는지 알아보고자 하였다. 현재 쉬는 날에 대해서는 절반 이상의 응답자가 적당하거나 많다고 응답했으나 부족하다는 응답도 48.0%나 되었다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 기타 |
|---------|------|-------|--------|--------|
| 현재 쉬는 날 | 많다 | 4 | 4.0 | |
| | 적당하다 | 48 | 48.0 | 결측 : 4 |
| | 부족하다 | 48 | 48.0 | |

표 22 현재 쉬는 날

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 응답 중 백분율(%) | 기타 |
|-----------------------|---------|-------|--------|-------------|-----------------------|
| 비번조일 때 하는 일 (복수응답) | 여가 및 운동 | 40 | 38.5 | 31.3 | |
| | 휴식 | 22 | 21.2 | 17.2 | |
| | 아르바이트 | 43 | 41.3 | 33.6 | 조합활동, 자원봉사, 수면, 농사 |
| | 가사 | 13 | 12.5 | 10.2 | |
| | 친목&교우활동 | 6 | 5.8 | 4.7 | |
| | 기타 | 4 | 3.8 | 3.1 | |

표 23 비번조일 때 하는 일(복수 응답)

비번조일 때 하는 일을 물었을 때(복수 응답 가능) 응답자의 41.3%가 아르바이트도 하고 있다고 대답하였다. 여가 및 운동을 한다는 대답이 38.5%, 휴식을 취한다는 응답이 21.2%인 것과 비교하면 비번일 때 시간을 쪼개 아르바이트에 나서는 운전노동자 비율이 상당히 높다. 부족하거나 체불된 임금을 보전하기 위한 방편으로 생각된다. 아르바이트를 하고 있다는 응답은 41.3%였지만, 구체적으로 지난 달 아르바이트를 한 경우 한 일 수, 평균 일 급여, 아르바이트로 인한 평균 월 급여를 묻는 질문에는 52.9%인 55 명이 응답하여 실제로 간헐적으로 아르바이트에 참여하고 있는 노동자 숫자는 더 많을 가능성을 시사했다.

아르바이트를 하는 경우에는 지난 한 달간 평균 5.4일 아르바이트를 한 것으로 나타났다. 7일을 초과하여 일한 경우도 18.2%에 달하였다. 40-50%의 노동자가 버스 운전자로 12-13일간 공식적으로 일하는 외에도 추가로 5일 이상의 근무를 하고 있는 셈이다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 기타 |
|----------------|-------|-------|--------|---------------------------|
| 지난 달 아르바이트 일 수 | 1-2일 | 12 | 21.8 | 총 응답자 : 55명 평균 : 5.4 일 |
| | 3-5일 | 19 | 34.5 | |
| | 6-7일 | 14 | 25.5 | |
| | 7일 초과 | 10 | 18.2 | |

표 24 지난 달 아르바이트 일 수

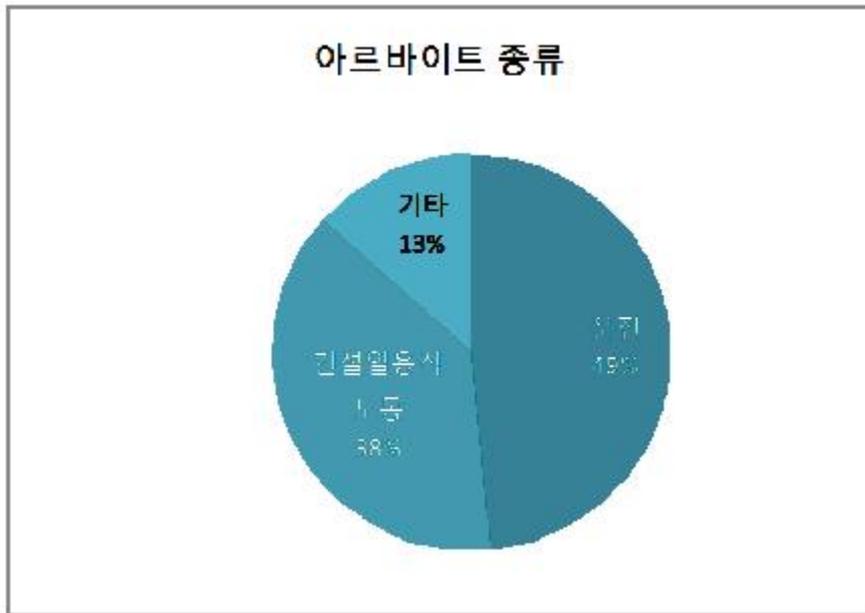


그림 5 아르바이트 종류

아르바이트를 하고 있다고 응답한 경우 49%는 운전(중장비, 화물차량, 레미콘 등 포함)을 하고 있었고, 노동일, 막노동, 잡부 등으로 대답한 건설 일용직노동의 경우도 38%에 해당하였다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 평균 |
|---------------------|-----------|-------|--------|--------|
| 아르바이트 하루 평균 노동시간 | 8시간 미만 | 8 | 14.3 | 8.5 시간 |
| | 8-9시간 미만 | 23 | 41.1 | |
| | 9-10시간 미만 | 9 | 16.1 | |
| | 10시간 이상 | 16 | 28.6 | |

표 25 아르바이트 하루 평균 노동 시간

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 평균 |
|-------------------|------------|-------|--------|----------|
| 아르바이트 하루 평균 임금 | 8만원 미만 | 6 | 11.3 | 89,700 원 |
| | 8-10만원 미만 | 17 | 32.1 | |
| | 10-12만원 미만 | 27 | 50.9 | |
| | 12만원 이상 | 3 | 5.7 | |

표 26 아르바이트 하루 평균 임금

아르바이트를 하는 응답자의 경우 하루 평균 89,700원의 임금을 받고, 평균 8.5 시간 근무하고 있다고 답했다. 아르바이트를 하는 경우 하루 평균 10시간 이상 일한다고 답한 경우도 28.6%나 되었다.

이렇게 해서 아르바이트를 통해 추가로 얻게 되는 임금은 평균 517,000원이었다. 가구 월소득 평균이 222만원이었으므로 아르바이트를 통해 얻는 수입은 결코 적은 액수가 아니며, 나아가 현재 전북 버스 운전노동자들의 임금은 절반 가량의 노동자들에게 아르바이트를 하지 않으면 사실상 생활이 어려운 정도의 저임금이라 할 수 있다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 평균 |
|------------------|------------|-------|--------|-----------|
| 아르바이트 월 평균 임금 | 20만원 이하 | 7 | 18.4 | 517,000 원 |
| | 20-40만원 이하 | 6 | 15.8 | |
| | 40-60만원 이하 | 12 | 31.6 | |
| | 60-80만원 이하 | 9 | 23.7 | |
| | 80만원 초과 | 4 | 10.5 | |

표 27 아르바이트 월 평균 임금

아 수면 평가

수면과 관련된 건강상태를 평가해보았다. 근무일 평균 수면 시간은 5시간 44분, 비번인 날 평균 수면 시간은 6시간 36분이었다. 비번인 날 평균 50분 정도 수면을 더 취해 근무일의 피로를 해소하는 수면 양상을 보였다. 근무일에는 일반적으로 적정 수면 시간으로 생각되는 6시간 이상 수면을 취하는 경우가 22.3%에 불과했지만, 비번일에는 그 비율이 46.9%로 높아졌다.

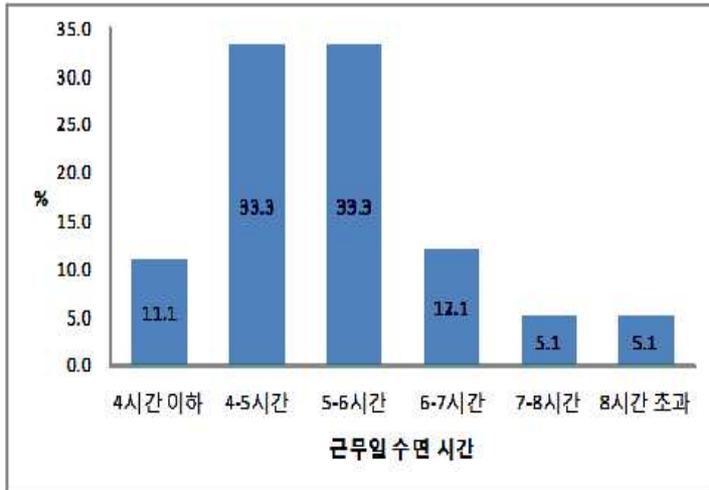


그림 6 근무일의 수면 시간

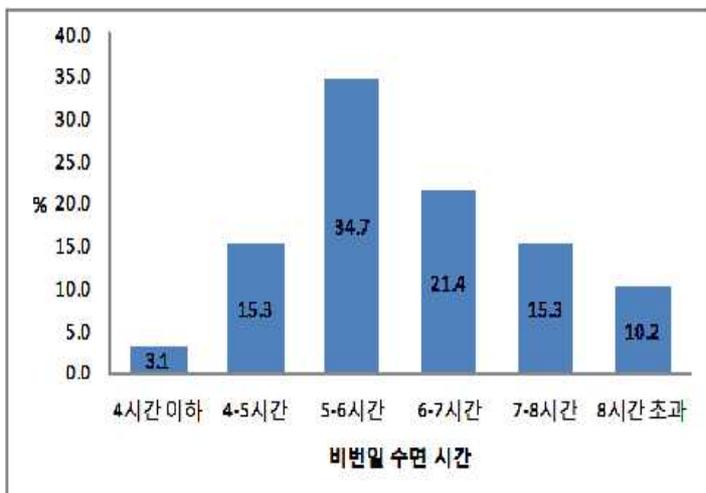


그림 7 비번일의 수면 시간

근무일에는 근무 시간이 18시간에 가까워 절대적인 수면 시간이 부족하고, 비번인 날에 몰아서 자는 수면 양상이 반복되고 있는 것이다. 게다가 절반 가까운 응답자들이 쉬는 날에는 아르바이트도 하고 있기 때문에, 많은 노동자들이 만성적인 수면 부족 상태일 것으로 생각된다.

이에 따라 심한 주간졸림증이나 불면증에 시달리는 경우도 많았다. 주간졸림증을 평가하기 위해 Epworth sleepiness scale(ESS)를 사용하였다. 중등도 이상의 주간졸림증이 있을 경우 수면장애 가능성이 있으므로 전문가의 상담이 필요하다. 응답자의 39.4%가 중등도 주간 졸림증, 23.2%가 심한 주간졸림증을 나타냈다. 불면증을 평가하기 위해 불면증지수(Insomnia Severity Index, ISI)를 사용하였다. 심한 불면증이 의심되는 응답자도 7.8%였으며, 중등도 불면증을 보인 경우도 30.4%에 달했다.

응답자들의 수면 관련 건강 수준이 매우 나쁘게 나타났다. 수면 장애가 있는 경우 알콜 의존과

같은 다른 문제의 원인이 되기도 하고, 운전 노동자의 업무 특성 상 안전과도 직결되는 문제이므로, 다른 건강 문제에 앞서 빠른 개입이 필요하다.

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 |
|----------|------------|-------|--------|-----|
| 불면증 정도 | 정상 | 24 | 23.5 | 2 |
| | 경도의 불면증 경향 | 39 | 28.2 | |
| | 중등도 불면증 | 31 | 30.4 | |
| | 심한 불면증 | 8 | 7.8 | |
| 주간졸림증 정도 | 정상 | 37 | 37.4 | 5 |
| | 중등도 주간졸림증 | 39 | 39.4 | |
| | 심한 주간졸림증 | 23 | 23.2 | |

표 28 불면증과 주간졸림증 정도

| 변수 | 정상 | 중등도 주간졸림증 | 심한 주간졸림증 | |
|--------------------|----------|--------------|----------|---------|
| 아르바이트를 하지 않는 경우 | 23 (48%) | 19 (40%) | 6 (13%) | p=0.025 |
| 아르바이트를 하는 경우 | 14 (27%) | 20 (39%) | 17 (33%) | |

표 29 아르바이트 여부에 따른 주간졸림증

아르바이트를 하는 경우 주간졸림증 정도가 심해지는 것이 뚜렷하게 나타났다. 아르바이트를 하지 않는 경우 정상이 48%이고 심한 주간졸림증 증상자는 13%였던 것과 달리, 아르바이트를 하는 경우에는 정상이 27%에 불과하고 심한 주간졸림증 증상자가 33%나 되었다.

아르바이트 여부에 따른 이런 차이는 불면증에서도 나타났는데, 아르바이트를 하는 경우 불면증 점수 평균이 14.0 점, 아르바이트를 하지 않는 경우 10.5 점으로 나타나 아르바이트를 하는 경우가 불면증 점수가 높아지는 것으로 나타났다.

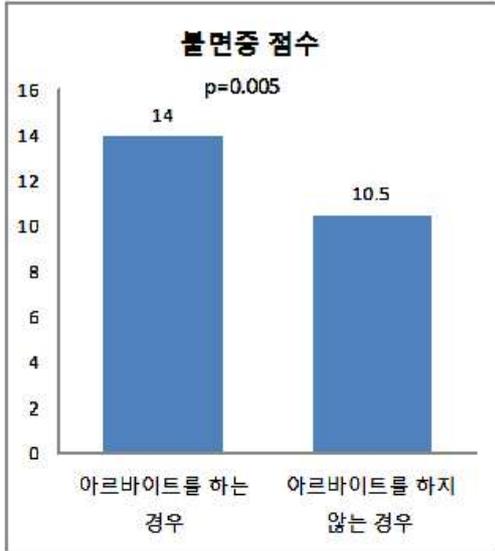


그림 8 아르바이트 여부에 따른 불면증 점수

아르바이트 여부에 따른 차이는 피로도에서는 나타나지 않았는데, 비교적 직접적인 영향으로 생각되는 수면장애의 위험요인이 되고 있는 것으로 보인다. 비번일에 충분한 휴식을 취하지 못 하는 상태가 장기화된다면, 앞으로 피로도나 기타 신체 증상까지 영향을 미칠 가능성이 있어, 그 전에 문제를 개선하려는 적극적인 노력이 필요하다.

자 노사관계

| 변수 | 구분 | 빈도(명) | 백분율(%) | 무응답 | 평균 |
|------------|-------|-------|--------|-----|----|
| 민주노총 가입 기간 | 2년 이하 | 8 | 8.0 | 4 | 3년 |
| | 2-3년 | 72 | 72.0 | | |
| | 3-4년 | 17 | 17.0 | | |
| | 4년 이상 | 3 | 3.0 | | |
| 이전 노조 | 한국노총 | 98 | | 6 | |

표 30 현재 노조 가입 기간

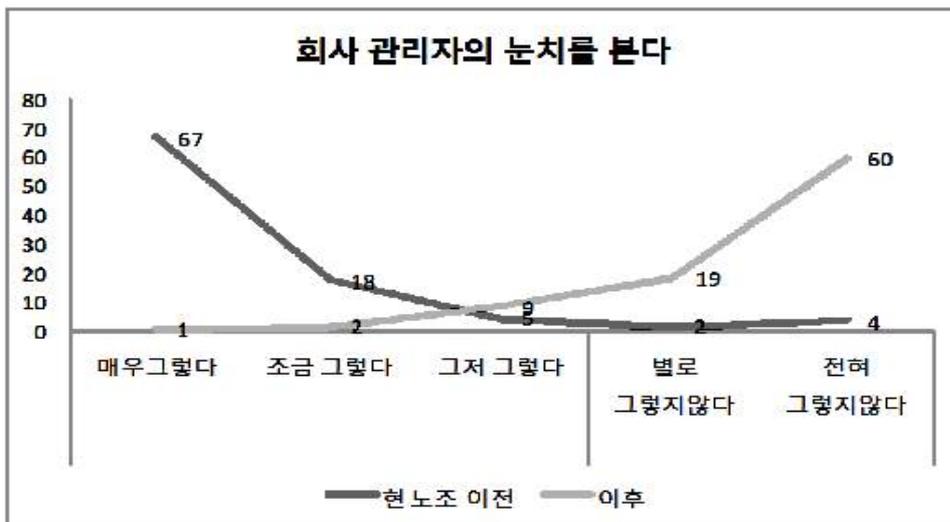
현 민주노조 가입 이후 노사 관계 대부분의 영역에서 큰 개선이 있었음을 알 수 있었다. 특히 ‘회사 관리자의 눈치를 본다’는 질문에 대해 현 노동조합 이전에는 매우 그렇다가 69.8%, 현 노동조합에서는 매우 그렇다고 응답한 비율이 1.1%에 불과했다. ‘징계·해고가 두렵다’는 질문에 대해서도 현 노동조합 이전에는 매우 그렇다가 65.3%였는데, 현 노동조합에서는 8.7%에 불과했다. 특히 대등한 노사관계에 있어 지금의 노동조합이 운전 노동자들에게 큰 힘이 되고 있음을 알 수 있었다.

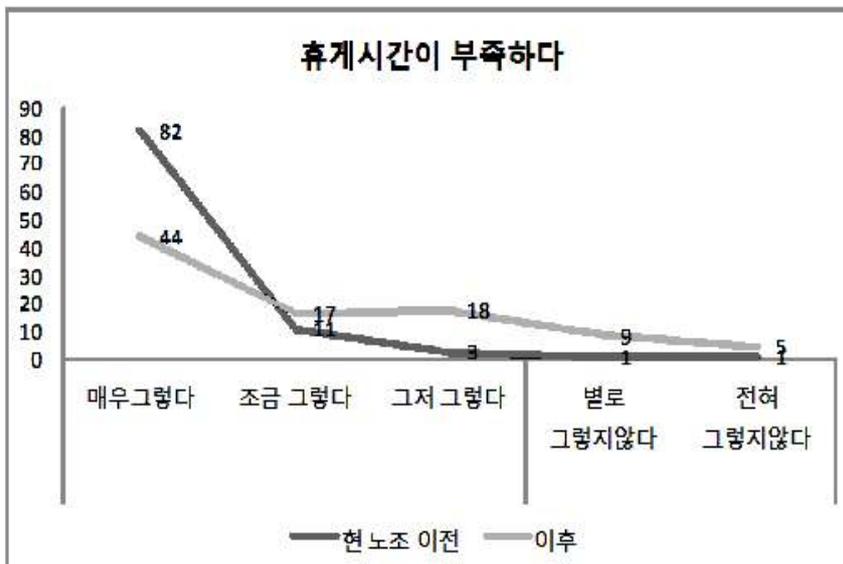
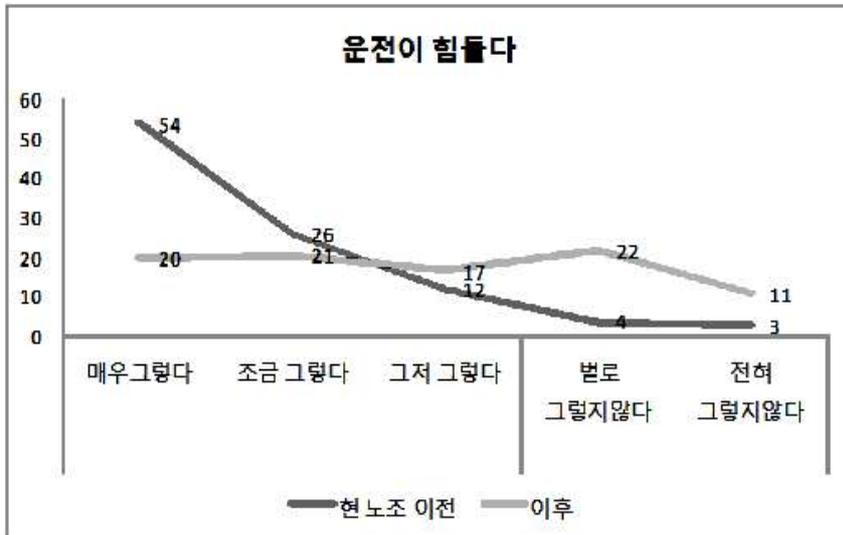
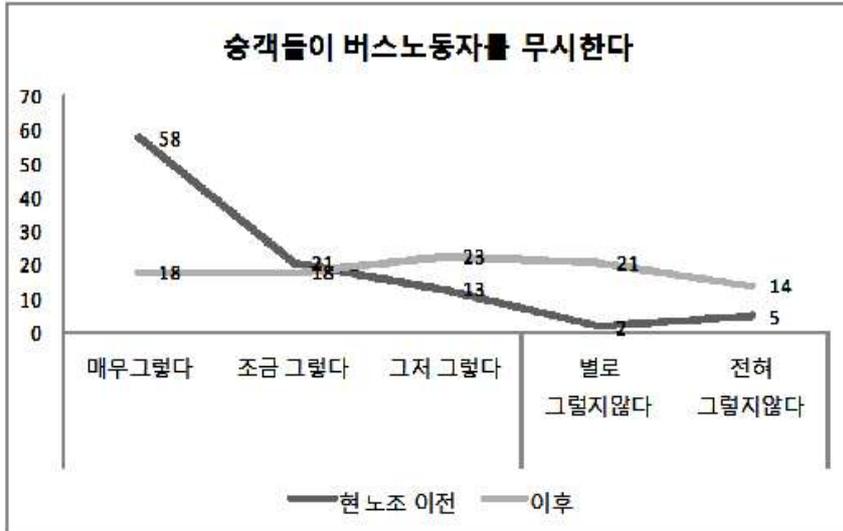
그에 비해 ‘휴게시간이 부족하다’는 질문에 대해서는 매우 그렇다는 응답이 줄어들긴 했지만

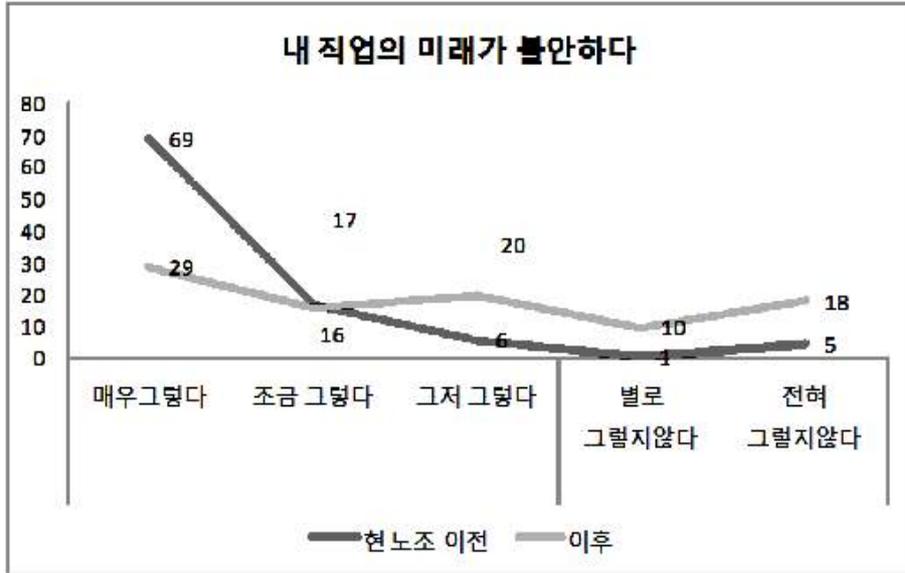
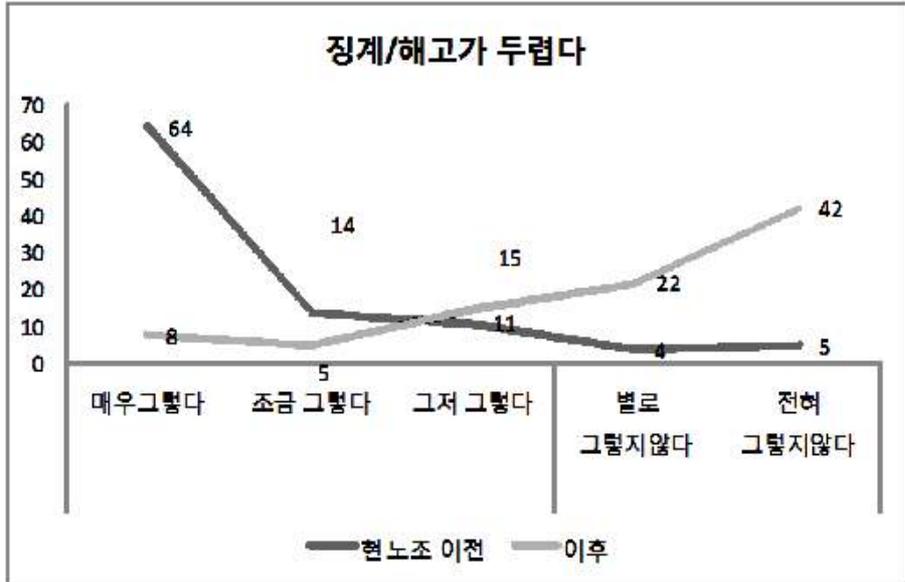
(83.7% → 47.3%) 여전히 절반에 가까운 노동자들이 휴게시간이 매우 부족하다고 느끼고 있었으며 좀 더 복합적인 질문인 ‘운전이 힘들다’는 데 대해서도 여전히 1/5이 넘는 노동자들이 매우 그렇다고 응답하여(54.5% → 22.0%) 민주노조에서 실질적인 운행 조건 개선을 획득하는 것이 과제로 생각된다.

| | | 매우 그렇다 | 조금 그렇다 | 그저 그렇다 | 별로 그렇지않다 | 전혀 그렇지않다 | 결측치 |
|------------------|---------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------|-----|
| 회사 관리자의 눈치를 본다 | 현 노조 이전 | 67 | 18 | 5 | 2 | 4 | 8 |
| | 이후 | 1 | 2 | 9 | 19 | 60 | 13 |
| 승객들이 버스노동자를 무시한다 | 현 노조 이전 | 58 | 21 | 13 | 2 | 5 | 5 |
| | 이후 | 18 | 18 | 23 | 21 | 14 | 10 |
| 운전이 힘들다 | 현 노조 이전 | 54 | 26 | 12 | 4 | 3 | 5 |
| | 이후 | 20 | 21 | 17 | 22 | 11 | 13 |
| 휴게시간이 부족하다 | 현 노조 이전 | 82 | 11 | 3 | 1 | 1 | 6 |
| | 이후 | 44 | 17 | 18 | 9 | 5 | 11 |
| 징계/해고가 두렵다 | 현 노조 이전 | 64 | 14 | 11 | 4 | 5 | 6 |
| | 이후 | 8 | 5 | 15 | 22 | 42 | 12 |
| 내 직업의 미래가 불안하다 | 현 노조 이전 | 69 | 17 | 6 | 1 | 5 | 6 |
| | 이후 | 29 | 16 | 20 | 10 | 18 | 11 |

표 31 현재 노조 가입 이후 변화







Ⅲ. 심층면접 분석 결과

1. 심층면접 개요

전북버스노동조건실태조사단(이하 조사단)은 7월 24일~8월 5일 까지 전주 시내버스 5개 회사 8명의 노동자를 대상으로 심층면접을 진행했다. 면접 대상자는 각 지회의 협조를 받아 선정했다. 면접대상자 선정에 특별한 기준은 없었으나, 다만 각 지회 별로 고르게 면접자가 분포하도록 선정하려 노력했다. 심층면접은 지회 및 대상자와 사전 협의를 통하여 업무에 지장을 초래하지 않는 일정을 잡아 진행하였다. 심층면접에 사용된 문항은 2013년 경진여객 실태조사에서 사용된 심층면접 문항을 전주시내버스 상황에 맞게 수정보완하여 작성하였다. 조사단 1인 또는 2인과 직접 대면방식을 통해 심층면접을 실시했고, 대상자의 동의를 얻어 음성파일로 녹음해 조사단만 공유하였다.

2. 심층면접 분석

가 근무형태 및 노동시간

장시간 노동

설문조사에 나타난 것처럼 전북 시내버스 노동자들은 하루 평균 16시간에 달하는 운전 시달린다. 새벽 5시에 나와서 23시 이후 퇴근하는 것이 보통인데, 집에서 나와 일터에서 보내는 시간이 18시간 가까이 된다. 버스노동자들의 일과는 보통 운행시작 1시간 전에 차고지에서 차량을 출고해 가중점지로 이동하는 것으로 시작된다. 노선 별로 차고지와 기종점지 사이의 거리가 달라서, 중점지가 시내에서 멀리 떨어져 있는 일부 노선은 더 일찍 출근해야 하고 자정을 넘겨 차고지에 들어오기도 한다. 하지만 회사는 임금은 운행 시간에 맞춰서만 계산하고 있어, 가중점지 이동, 가스 충전 등 운행을 위해 필수적인 준비 시간은 임금계산에 포함되지 않고 있다.

매일 배차가 틀리니까 출근 시간도 틀리지만은 거의 규정시간에 다섯 시 좀 넘어서면 거의 다 나옵니다. 모든 직원들이. 그리고 빨리 끝나야 (밤)10시고 늦으면 12시도 됩니다. - B

평균 5시에서 5시 반인데요, 배차 시간에 따라서 첫차 있는 차가 있고, 코스 별로요. 좀 늦게 나가는 코스가 있고, 좀 빨리 나가는 코스는 기종점에서 6시 차가 있고, 6시 10분 차가 있고 그래요. 6시 7분, 8분 차. 그런 차는 기종점에 가서 시간을 물기 위해서는 회사에 보통 5시나,

4시 뒤 40분 정도 출근해야 되는, 첫차 걸리는 코스는 그렇고, 또 늦게 나가는 코스가 있어요. 반면에, 그런 코스는 뭐 7시 반에 기종점에서 무슨 차고 있고 그러기 때문에, 그런 차는 6시 정도나 출근해도 돼요. 평균 잡아서 한 5시 반 정도 출근한다라고 생각하면 됩니다. - C

그 종점에서 시작하는 시간. 그 시간을 체크를 하는거여. 그러면 여그서 예를 들어서 6시에 끌고 나갔는데 7시 20분차라는 거여. 1시간 20분 차이가 나잖어. 개네가 계산하는 거랑 우리가 계산하는거랑 단체협약에 보면은 끌고 나가는 시간이거든. - A

하루 16시간 이상의 장시간 노동은 그 자체로 버스노동자들에게 육체적·정신적 부담으로 작용했고, 심한 피로감을 호소하는 경우가 많았다. 여기에 비번인 날 여러 사정으로 충분히 휴식을 취하지 못하는 경우가 많아 장시간 노동의 피로가 해소되지 못한 채 누적되고 있었다. 버스 현장의 노동자들은 자신들의 노동환경으로 인해 심혈관계 질환이 발생할 것으로 추측하고 있었는데, 이는 장시간 노동이 뇌혈관 및 심혈관계 질환의 발병 가능성을 높인다는 여러 연구결과와 일치한다.

하루 쉬어가지만 피로가 안 풀린다는 거예요. 절대 풀릴 수가 없죠. 다행히도 하루하고 하루 쉴 때 피로를 풀어줘야 함에도 불구하고 일바를 하면 다시 피로가 누적되고 누적되고. 그렇게 해서 사망하는 사람들이 솔찬히 있잖아요. 우리 동지 하나도 지금 결국은 심장마비 떨어가지곤 못 깨어나고 있잖아요- 현실이. - E

휴게 및 식사시간

전주 시내버스는 일정한 배차간격을 두고 버스가 운행되지 않고, 각 노선별로 운행시간이 주어지고 각 버스가 그 운행시간에 맞춰 운행하는 방식이다. 노선 별로 주어진 운행시간이 부족해 기종점에서 남는 시간이 30분 미만인 노선이 많은데, 따로 휴게·식사시간이 보장되지 않기 때문에 버스노동자들이 알아서 시간을 배분해 휴식을 취하고 식사를 해결해야 한다.

하다못해 고속버스, 서울 뛰는 고속버스도 중간에 휴식시간 20분 정도를 갖지 않습니까? 저희는 지금 많아야 20분입니다. (많아야 20분) 그 15분에서 20분인데, 그 또한 평이하게 똑같이 해놨기 때문에 밥 먹는 시간도 20분 정도 남겨거든요. 버스가. 대부분이. (식사는 어떻게 하세요?) 그러다 보니까 한 10분 정도 시간에 밥을 거의 뭐 식사하는 게 아니라 식삽니다. 말 그대로, 그것도 일이에요. - C

우리가 아침에 차를 끌고 나가면서 습관적으로 하는 것이 신호위반이에요. 종점 가서 조금이라도 쉴라고.. 그런데 실제로 운행을 하면서도 마찬가지예요. 제일 불편한 것이 진짜 시간이

있어가지고 과속 않고, 신호 위반 않고 이렇게 해서 종점 가서 3,40분 쉬었다 운행하면 괜찮은데. 신호위반 과속해서 가야 30분 남는단 말이에요. 그게 아니고 정상적으로, 법대로 운행하면 10분 15분 5분. 이렇게 남으면 차 빼도 못하고 차 결행신고도 못하고 딱 그만큼 쉬었다 다시 나가요. - E

봐봐 예를 들어서 20분 남는 거 하고 30분 남는 거하고 40분 남는 거하고. 기사가 밥 먹고 나서, 글고 커피는 먹고, 조금 이게 쉬고 가야하잖아. 평균 잡으면 30분 남거든. 평균 잡으면. 더 남을 수도 있고, 아닐 수도 있고. 어쩔 때는 저녁 때 시간은 모잘라. 그래갖고 밥 안 먹고 허는 놈들이 있어. - A

보통 식사시간은 차량이 밀리는 퇴근시간대와 겹치기 때문에 식사시간을 충분히 보장받지 못하고 식사를 불규칙하게 하거나 거르기도 한다. 순환선(전주 시내를 순환하는 노선으로 퇴근시간 대 운행시간이 특히 길어진다.)을 운행하는 버스노동자들의 경우 오전 10시~11시 경 점심을 먹고, 오후 3시~4시 경 저녁을 먹게 된다.

쉬는 날에도 푹 못 쉬고, 쉬는 시간도 타이트하구요. 20분, 25분.. 보통 20분이라고 하던데.. 20분 가지고는.. 청소하고 뭐하고 하고나면 10분 15분 정도 남게 돼요. 그거 가지고 뭘 어떻게 해요. 화장실도 가야하고. 특히 밥 먹을 때. 밥 먹을 때 같은 경우에는 물 말아서 훑 마시고 오면 5분이면 먹고 와야 해요. 그러니 속이 배겨나겠냐고. 작살나지. - G

나 임금

전주시내버스 노동자들이 12일 만근을 했을 때 받는 임금 실수령액은 150-160만원 수준이다. 설문조사 분석에서도 지적했듯이 이 임금은 도시 근로자 평균 임금에 크게 미달하고, 생활임금에도 미달하기 때문에 이를 벌충하기 위해 대부분 가정은 맞벌이를 하고 버스노동자들은 비번조일 때 아르바이트를 나간다. 노동조합을 통해 제공받은 2013년 7월 임금명세서 일부를 분석한 결과 12일 일한 노동자가 지급받은 공제전 평균 월급여는 1,966,963원이었고, 13일 일한 노동자의 공제 전 평균 월급여는 2,153,719원으로 차액이 186,756원이다. 아르바이트를 통해 획득할 수 있는 임금보다 1일을 추가로 근무했을 때 얻을 수 있는 임금이 크기 때문에 다수 노동자들은 자발적으로 초과노동을 원한다. 회사는 그동안 이를 이용해 노동자를 길들이는 노무관리를 행해왔다.

저희가 박봉이지 않습니까. 시에서 파업 3년 전 민주노총 설립했을 때 당시 보고서에 따르면

우리가 280-300만원 받는다고 올라와 있습니다. 시청에. ... 우리 실제 명세서를 보면은 우연찮게 손님들도 그런 말을 많이 하십니다. 먹고 살만한데 받을 만큼 받는데 왜 파업을 하나. 그때 제가 언젠가 우리 명세서를 15일 날 받는 날인데, 봉급 수령을 하면은 넣지 않습니까? 그것을 보여드렸어요. 지금이나 3년 파업하고 나니까 조금 낮다 싶으니까 170여 만원을 수령 하거든요. 그때는 140-50도 못됐어요. 깔 거 까고 그러면은. 놀래요 놀래 사람들이. - B

요즘 인자 젊은 애기들 젊은 집 같은 경우는 힘들죠. 돈 150, 160 받아갖고 어떻게 네 식구, 다섯 식구 먹고 살아요. 못 먹고 살죠. - G

일을 많이 할 때는 한 150 되고 (많이 해도 150) 그렇지. 그리고 왜 그나면 사측은 일을 많이 안시켜요. 왜 그나면 일을 하면 할수록 돈을 더 가져가. 그것도 니들은 주기 싫다 이거여. - G

설문조사심층면접에서 모두 노동현장에서 우선 개선되어야 할 것으로 임금인상을 꼽는 조합원이 많다는 조사 결과가 보여주듯이 저임금은 노동조건을 악화시키는 핵심고리이다. 버스노동자들은 저임금으로 인해 아르바이트와 같은 비공식적인 추가 노동으로 임금을 벌충해야 하고 이는 충분한 휴식을 취하지 못하게 해 피로를 가중시키며, 휴게시간 확보를 위한 과속신호위반 등 위험운전에 내몰린다.

모든 게 거기 결부되는 게 돈하고 결부되는데요, 임금 협상이 최우선이라고 봅니다. 임금협상이 제대로 되고 노동하는 자가 노동한 만큼 댓가를 정당히 받으면 이런 문제들은 뭐 분명히 해결이 된다고 봅니다. - C

솔직히 나는 임금 만한 게 없다고 생각해. (아까 뭐 휴게공간이라든지 화장실) 그런 것은 부수적인 거예요. 두 개가 딱 와야, 그건 저절로 해야 될 일이거든. - G

| | |
|----------|--------------|
| 다 | 운행 환경 |
|----------|--------------|

위험운전

앞에서 언급한대로 정해진 휴게시간이 없이 노동자가 재량껏 운행시간 중 휴게·식사 시간을 확보해야 하기 때문에, 버스노동자들은 운행 중 과속신호위반을 하면서 위험에 노출된다. 인터뷰에 응한 조합원들은 한결같이 정류장에 주정차되어 있는 차량, 폭이 좁은 도로로 운행하는 노선 등을 지적하며 도로 상태가 노동조건을 악화시킨다고 호소했다. 여기에는 사고 위험이 증가하는 것에 따른 압박감과 더불어, 원활한 운행이 어려운 도로 조건으로 인해 운전시간을 늘어난다는 부담감이 포함된다.

외곽도로 나가면 거의 신호위반합니다. 옛그제 설문조사 하셨잖아요, 예를 들어 봉동, 삼례를 가잖아요. 거기 신호등이 수십 개가 됩니까? 그러면 역전 지나면 거의 신호위반 다해요. 역전 지나서는 다 한다고 봐야해요. (그렇게)가야... 막말로 내가 담배한데 피고 오줌이나 싸고, 조 금이라도 쉬었다 오지. 힘들어요. - B

어떻게 보면 회사에서 우리가 법규 위반하게 유도를 하는 거예요. 시간을 짧게 해서. 시간표가 시간이 늘어나면 왕복 10가닥- 말 그대로 시간이 10분씩만 늘어나면 100분이여. - E

근무하는 도중에도 시간이 너무 촉박하니까 달릴 수밖에 없어요. 위반하고. - F

빨리 조발해서 빨리 가야 밥을 더 먹을 수 있어. 5분이라도. 그러니까 신호위반 하고 조발하 고. 사람들, 손님들 타면 딱 보갓고 없으면 막 가는 거예요. - G

사고

휴게시간 부족, 식사시간 부족이 과속신호위반을 부추기고 운전을 서두르게 해 이것이 사고로 이어지기도 한다. 차 내에서 사람이 넘어지는 사고도 빈번하게 발생하는데, 이 경우에도 버스노동자가 온전히 책임을 져야한다. 그렇기 때문에 사고 발생 여부를 떠나 사고가 날 수 있다는 가능성 자체가 버스노동자들에게 심리적인 압박을 느끼게 한다.

특히 밥 먹는 시간에 사고가 많이 나. - A

1년, 2년, 3년 하다 보면 압니다. 내가 여기서 서두르지 않으면 여유 있게 밥을 못 먹는구나, ... 하지만 사고라는 게 그렇잖아요. 갑자기 발생하는 게 사고거든요. 그러다 사고가 발생되면 그 감수해야할 책임이라든가 그런 부담이 엄청나거든요. 압박감이라든가. - C

운전수가 차 밖으로 처음에 딱 나가면서 고심하는 것이 무엇을 고심하냐. 사고. 운전수는 최고 로 고심하는 것이 사고야. 결정적으로 우리는 사고를 안고 산다는거지. 운전 중 사고를 일부러 내고 싶어서 내는 거 아니잖아요. 사고는 당연히 항상 적재되어 있어. 안고 살아. - E

저번에도, 며칠 전에 비오는 날 승용차를 받았는데, 제가 그냥 쪽 차 흐름대로 따라갔으면 모 르는데 가스도 넣어야 하고, 바쁘게 넣으려 해서. - F

버스노동자들은 사고가 발생했을 때 사고를 처리하는 과정에서도 부당함을 호소했다. 사고 발생 시 징계를 할 수 있다는 규약을 빌미로 회사가 보험처리를 하지 않고 노동자 개인이 사비로 보상하는 음성처리를 유도하는 관행 때문에 노동자들이 사고에 대해 더욱 심리적 압박을 받게 된다.

운전을 난폭운전을 했든가 안 했든가 무조건 기사가 잘못 한거야. 회사는 기사한테 몰아, 음성 처리하게끔. ... 회사는 그렇게 유도를 해 내가 볼 때 본 안전부장은 회사안전부는, 음성처리를 잘하는 안전부장은 사장한테 이거야. 음성처리를 안하고 보험처리가 나오면 안전부장은 꺼져 - A

일부러 내지는 않지만 날 수도 있는데. 회사에서 감싸 안고 넘어갈 수 있는 사고도, 니네가 처리 않고 회사에서 처리해주면 너네는 정직을 먹어야 한다 이거죠. 지금도 성행되고 있어요. 그 대신 니네가 처리하면 정직을 안 먹일꺼. 그거게요. - E

한편 노동조합에서 7월 29일부터 승객이 자리에 앉은 다음에 출발하는 ‘안전운행’을 시행하자 사고 및 과속속도위반 등 운행에 관련된 걱정이 줄어 심리적 안정감을 얻었다는 조합원의 설명은 시사점이 많다. ‘안전운행’을 시행하면 평소보다 운행시간이 길어져 휴게시간이 줄어들게 되는데, 그럼에도 만족감을 느꼈다는 것은 그만큼 운전 시 스트레스가 심하다는 것을 보여준다. 하지만 충분한 휴게시간 또한 안전운행을 위한 필수적인 조건이므로, 버스노동자가 안전하고 편안하게 운전했을 때 소요되는 시간을 측정해 노선별로 주어진 운행시간을 현실화시키는 대책이 필요하다.

손님들이 딱 의자에 앉으면 출발하래. 왜, 사고 나면 우리한테 불이익 떨어지니까 아까 얘기한 대로. 그렇게 신성여객이 29일 날부터 했는데, 이 당사자가 마음이 너무 편하다는 거예요. 휴게시간이 없더라도 마음이 편하다고. - E

어제같은 경우는 그러니까 그래도 안 달리니까 마음은 편하다는 거예요. 막 우리가 신호위반 까고, 달리고 그러면 하루 일과를 끝내고 보면 피곤해요. 근데 어제같은 경우에는 놀 시간은 없어도 마음은 편하더라고. ... 친절하고 싶어요. 어제 같은 경우는 그렇게 안전운행을 하니까 손님들하고 싸울 일이 없어요. 앉으면 가고. 대부분이 우리가 할머니들 막 빨리 출발해야 하는데 안 앉고 있으면 뭐라고 하더보면 거기서 시비가 붙고 그러잖아요. 그런 경우는, 어제 같은 경우는 그런 시비거리가 있을 일이 없어요. - F

휴게 공간 & 화장실 & 식사

기종점에 휴게공간화장실이 갖추어지지 않은 곳이 다수이고 조합원들은 이에 따른 불편을 많이 호소했다.

마땅한 휴게 공간이 없기 때문에 차 안에서 쉬어야 하고, 식당이 없는 곳으로 운행할 때는 도시락을 싸서 다니며 식사를 한다. 많은 노동자들이 기본적인 생리현상을 해결하지 못하는 데에서 인간적 모욕을 심하게 느꼈다.

화장실? 저 멀리 있는데 거기 가서 싸겠어? 버스 발통에다 싸 우리는. - A

거의 화장실이 없어요. 말 그대로 차에 빵구내서 싸야 돼요. 소변 같은 경우에는 괜찮잖아요. 그런데 대변 같은 경우에는 진짜 답답해요. 다 밖에서 해결해요. - B

화장실 문제가 무지하게 괴로워요. 기종점에. 화장실에 한번 갈라하면 살벌해. 없는데도 있고 수북하니 변이 싸여가지고 진짜 참말로 들어가도 못해. - E

시골, 조금, 지선을 뛰게 되면 화장실이 없어요. (보통 어떻게 불일을 해결하세요?) 산속에 들어가서 봐요. (작은 거야 그렇다고 치지만) 큰 것은 저 화장실이나 냇물 위에 가서, 냇가 사람 없는데 가서 봐요. 재주껏 보고 와요. 이게 사람사는 일은 아니잖아. 이게 사람 사는 거여? ... 나는 우리 애들한테 얘기할때도 한 번 차를 태우고 내가 그런데를 데고 다녀요. 아빠가 이런 데서 이렇게 일을 한다. 그러면 애들이 울어. 그걸 쳐다보면 울어요, 애들이.- G

여름에 같은 경우에는 차에서 허허벌판 같은 데서는 차에서 뜨겁잖아, 밖에 그늘도 없어. 차에서 에어컨 틀고 계속 있어야지 그럼 어디가 있어. - A

우리가 종점지에서 시동 걸어놓으면 비디오 분석해서 시동 걸어놓으면 불러들여요. ... 그전에는 휴식공간 자체가 없었어요. 차안이나 밖에서 서성거리다 가고... 예전에는 아까 말했지만 유류값 비싸다고 시동 걸어놓으면 직원들 돌아다니면서 넘버적이고 할 정도였으니까요. - B

대부분이 20분 정도 남습니다. 그것도 러시아워 시간이나 그 다음에 밀리는 금요일 같은 경우는 주5일 근무제가 시행된 이후로는 토요일 날 옛날 주말을 방불케 하는 체증이 벌어집니다. 도로 사정이. 그러다보면 거의 굶고 나가는 기사님이 태반이고요. 그러다보니까 대부분이 이 삼복 더운데도 도시락 싸고 나와가지고 그 뒷자석에서 냄새나는 도시락을 먹게 되는 경우도 있고, 상한 음식을 먹게 되는 경우도 있고. - C

큰 종점에는 지정식당이 있어 식권으로 식사를 할 수 있지만 대부분 노선에는 식당이 없어 밥을 사 먹어야 한다. 하지만 식비는 한 끼 당 4천원으로 물가에 비해 낮게 책정되어 있다. 지정식당 또한 회사가 직영으로 운영하지 않고, 개인사업자가 이윤을 남기기 위해 운영하기 때문에 식사의 질은 낮을 수밖에 없다.

근데 인자 지정 식당이 있어요. 종점에 가면 기사식당이 있어. 그런데 사람들이 기사식당의 밥을 안 먹어요. 왜 안먹냐면, 위생상태가 전혀 안 좋아. 그리고 밥값이 예를 들어서 식당하는 사람이 그래요. 밥값이 짜장면 한그릇도 5천원인거 아시죠. 그 사람들 3천 원씩 받아서 밥 멕이면 얼마나 잘 나오겠어요. 반찬이. - G

식당도 없는 디는 4천 원씩 해갖고 밥 먹으라 그러는디. 4천원 주고 어디 먹을 디 있어? 내 돈 2-3천원 더 주고 먹어. 요새 짜장면도 5천 원인디. - A

식당화장실·휴게공간이 없는 가중점이 많은 것은 전주시의 노선체계가 복잡해 가중점의 수가 너무 많기 때문이다. 실제 전주 시내를 운행하는 대부분 노선이 타 노선과 가중점만 다른 채 다수 정류장을 공유한다. 따라서 전주시내버스의 노선 체계는 개편할 수 있는 여지가 많이 있으며, 노선 개편을 통해 식당·휴게 공간 문제를 해결할 수 있을 것으로 기대된다.



전주시내버스 300-400 번째 노선도를 겹쳐서 만든 이미지(좌)
노선별로 겹치는 구간을 짙은 색으로 강조한 이미지(우)

라 **노동강도 및 건강 실태**

설문결과에서 70%이상의 조합원들이 허리, 어깨, 목에 증상을 호소했는데, 심층면접에서도 허리, 어깨 등에 통증을 호소하는 조합원이 많았다. 운전 중 방지턱을 넘을 때마다 허리에 충격이 가해지는데 이런 반복적이고 지속적인 충격 때문에 요통을 호소하고, 반복적으로 기어를 변속해야하기 때문에 어깨관절의 통증을 호소하는 등 운전이라는 직업적 특성에서 비롯되는 증상으로 볼 수 있다.

우리 기사 한 명은 (회사가) 차를 뺏아 갔어. 차 맨날 바뀌잖아. 허리 아프다 이거여. 내 차가 고정적으로 있고 하면 의자가 삐뚤어져도 항상 운전을 해도 상관이 없는데 차마다 의자가 다 달라. 어떤 차는 움직이도 않혀. 조정이 안 되는 차도 있고. 그것을 말을 했어. - A

저희 동료 기사 선배님들 중에도 이 허리가 협착증이 심해지고 디스크가 와가지고 말 그대로 직업병이라고 병원에서도 인정을 해요. ... 어깨도 아프고, 뒷골 땡기는 건 누구나 있을거예요. 기아 변속하다 보면 오른쪽 팔이 굉장히 땡기고 아픕니다. 특히나 두 번 코스를 계속 밟아야 할 경우에는 다리조차도 아프고, 안 아픈 데가 없어요. 눈도 피로하고. - C

많은 노동자들이 짧은 식사시간으로 인해 식사를 급하게 하다 보니 소화 장애를 겪고 있었다. 장시간 운행을 하면서 소변을 오래 참게 되는 데서 기인하는 방광염, 에어컨으로 인한 냉방병 등 역시 운전이라는 직업적 특성에서 비롯되는 질환이 많은 것으로 조사되었다.

방광염. 긴 노선이 2시간 10분짜리가 있고 2시간 15분짜리가 있어요. 한 노선이. 그런데 저녁에 차가 막히면 2시간 15분 20분을 운행을 해. 오줌을 어디서 싸야 해 이걸. 사람이, 사람이라는 것이 참 희한한 것이. 긴장을 하면 소변이 마렵거든. - E

위. 위장병. (위장약 계속 달고 사세요) 네. 위장병. 편두통. 그다음에 허리. 요통 있고. 어깨 있고. 강 온몸이. 진단 내리면 그냥 중상자요. 중상자. - G

버스가 좋아져가지고 냉방병! 실내 에어컨보다 더 차 그리고 바로 직통으로 받으니까. - D

근무일 동안에 수행하는 11시간 이상의 반복적인 작업 자체가 몸에 큰 부담을 준다. 또한 버스 운행 중에는 움직일 수 없기 때문에 같은 자세를 유지하는데, 이로 인해 다양한 근골격계 증상을 호소했다. 버스노동자들은 이를 피하기 위해 스스로 운행 중간 휴식운동 시간을 확보하려고 노력하고 있었다. 하지만 애초 운전 시간이 길고 휴게 시간이 짧기 때문에 확보할 수 있는 절대적 시간이 부족하고, 이는 피로의 누적과 증상의 악화로 악순환된다.

운전을 장시간 하고 휴식을 취해줘야 하는데, 하다못해 60분 일하면 10분이라도 쉬워줘야 하는데, 그게 안되고 이어질 경우는 뭐 서울을 왕복하는 시간을 운전을 해야해요. 특히 2시간 코스를 뛰는 분들은 한 번 쉬어야 하는데 못쉬고 나갈 경우 4시간을 운전해야 된다, 4시간을. - C

휴식시간에 잠깐 몸도 좀 풀고 해야하는데 그럴 여유가 없고 조금 누웠다가 바로 나오고 하

지. 한30분정도는 여유가 있어야 10분정도는 운동하고 쉬고 하는데 그럴 여유가 없다는 거. -
D

마 격일 근무에 따른 일과

비공식노동(아르바이트)

많은 버스노동자들이 만성적인 저임금을 해결하기 위해 비번조(격일 근무제에서 근무가 없는 날)일 때 비공식노동(아르바이트)을 하는 것으로 조사되었다. 아르바이트로는 주로 덤프트럭 등 차량 운전, 건설일용직노동을 하는데, 비공식노동으로 인해 충분한 휴식을 취하지 못한 상태에서 18시간 가까이 연속 근무를 하면, 살인적인 육체적·정신적 피로의 누적을 감당할 수밖에 없다. 면접에 응한 조합원들은 저임금 때문에 아르바이트로 내몰리며, 생활임금만 보장되면 아르바이트를 그만두고 싶다는 의사를 피력했다.

이틀 동안 일을 했기 때문에 최소한 하루 정도는 쉬워줘야, 기계가 아닌 이상 안전사고 문제도 있구요. 아무튼 생명을 다루는 직업이기 때문에 그래야는데, 그게 안되고 있다는 점이에요. 왜, 생활고에 찌들리다 보니까. 그 쉬어야할 시간에 아르바이트를 또 하게 됩니다. - C

우리 인자 차 운전, 덤프 운전이나 버스 운전, 관광 버스 운전을 하는데, 알바 가서 일을 하는 것도 솔직히 좀 안하고 싶어요. 왜 그냐면, 힘이 너무 드니까. 쉬는 날이 없잖아. 계속 해야하니까. 근디 너무 인자 살기가 힘들고, 밥벌이가 안 되니까. 밥벌이만 보장이 된담사, - G

버스노동자들이 덤프 트럭 등 화물운전에 노동력을 공급하면서 화물노동자의 전반적인 임금을 저하시키고 있기도 했다. 특히 화물연대에서 파업을 할 때 대체인력으로 투입되기도 하는 등 버스노동자의 아르바이트가 전체 노동자의 연대를 가로막는 측면도 있었다. 전북버스노동자들이 이런 문제를 인식하고 있는 것은 파업의 경험 속에서 대체인력 투입이 노동자의 단결권을 해친다는 것을 스스로 경험했기 때문으로 보인다. 전북버스노동자들이 지난 몇 년간 투쟁 과정에서 노동자계급으로서 자각이 높아져 있음을 보여주는 사례이다.

화물연대 우리가 살을 깎아 먹는 걸 알아요. 우리가 나가 보니까 열심히들 살고 하는 걸 느꼈는데, 한국노총 어용들이 그렇게 썩시고 다녀요. 내가 내 살을 깎아 먹고 있잖아요. 우리 식구 살을. 우리가 말을 그렇게 해요. 현장이 뼈격거리는 현장은 우리가 당분간은 가지말자고 해요. 안가요. 안 가는데 애들이 간다니까. ... 왜 그냐면 지들이 다녔던 데니까. 사람 대주는 사람들이 몇 명 있거든요. 가들한테 연락해서 가들이 간다니까. 내살 깎아 먹는 걸 모르는 게 아니에요

요. 근데 우리가 안 가도 누가 가. 그 꼴을 누가 보냐고. 미꾸라지 한 마리가 다 흐려놓는다고. - B

어떻게 보면, 이게 참. 아이러니한 일이거든요. 화물연대에 연대 해준다고 말은 하면서도 그 어떻게 보면 그 사람들의 투쟁이랄까, 자기들의 입지를 주장을 하고 쟁취를 할 거를 오히려 우리가 깎아먹고 있는 추세거든요. 왜, 좀 곤란도 좀 줘야고, 어떻게 보면 불합리하다는 걸 주장하기 위해서는 해야는데 그걸 우리가 메꿔주고 있는 거예요. 왜, 우리가 먹고 사는 게 일단 걸리기 때문에. 참 이게 참 보면 안타까운 현실입니다.- C

근무제도

비공식노동과 관련해 조합원들이 근무제도 개선의 필요성을 얼마나 공감하는지 같이 조사했다. 설문조사에서 우선 개선 과제로 근무 제도를 선택한 경우가 22.3%였고, 심층면접에서는 면접자 전원이 1일 2교대제에 호의적인 의견을 피력했다. 다수 조합원들은 1일 2교대제가 시행되면 1일 노동시간이 줄어 육체적 피로가 줄어들고, 노동시간이 더 정확하게 계산되어 실질적으로 임금 인상 효과가 있을 것으로 기대했다.

1일 2교대하면 임금차이도 크데요. 1일 2교대를 하면 오전근무하고 쉬고 돈이 임금도 높아진 대요... - B

노동자로서 제대로 된 수당을 받으려면 1일 2교대가 맞다고 봅니다. - C

경험에 비춰볼 때 우리가 건강하게 퇴직할 때까지 참 진짜 건강하게 살아야. 건강건강 하잖아요, 요새. 힐링이라고 하잖아요잉. 그런걸 봐서는 아무튼 2교대하면서 우리 동지들이 피곤에 싸여서 근무를 안 할 수 있는 조건은 좌우시간 2교대다. 생각을 해요. - E

1일 2교대 하면 아무래도 일도 지금보다는 좀 힘들지 않을 것 같고. 아무래도 1일 2교대 하다 보면 수당이 좀 더 나오지 않을까요. - G

하지만 이를 구체화시키는 과정에서 반대의견도 있을 것이라는 우려도 함께 제기되었다. 우리는 공통적으로 비번조일 때 할 수 있는 비공식노동(아르바이트)을 못하게 됨으로 겪을 소득 손실에 관한 것이었는데, 근무제도 변경은 임금현실화와 병행되어야 한다는 점을 시사한다. 앞서 제시한 버스노동자의 비공식노동과 화물연대 사업장 사이의 관계를 고려하면 버스노동자의 근무제도 변경 및 임금 인상은 화물노동자의 노동권 확대에도 긍정적인 영향을 미칠 것이다.

돈을 내가 아까 얘기한대로 수입원이 버스만 해가지고는 적은데. 쉬는 날 알바를 해서 돈을 더 벌어야 함에도 불구하고 2교대를 이걸 못하지 않냐. - E

1일 2교대도, 하면 우리한테는 좋죠. 근데 왜그냐면, 1일 2교대를 반대하는 사람들이 많아요. 왜냐면 쉬는 날 일을 못하잖아. 돈을 못벌잖아. 아르바이트. 좋아하는 하면서도 자기는 안된다는 거야. 왜그냐면 쉬는 날 가서 알바해서 돈을 10만원이든 벌어야하는데. - G

바 노사관계

회사에의 복속

5개 버스회사 노동자 모두 버스회사가 그간 노동자를 동등한 권리를 가진 인간으로 대우하지 않아왔다고 토로했다. 사업주의 개인적인 일에도 버스노동자들의 노동력을 차출했고, 인사권·배차권을 빌미로 버스노동자들이 사업주의 지시를 거스르지 못하게 막아왔다. 민주노조 결성은 이에 대한 인간적인 분노에서 비롯된 측면이 크다.

인자 조합장이 나를 입사를 시켜줬어, 나는 한국노총조합장이 입사를 시켜줬어. - A

배차에서도 컴퓨터나 이런거 보면은 생년월일을 넣으면 바이오리듬 나오잖아 그러면은. 짝해 가지고 컴퓨터에서 하는 지들이 그냥 만드는 가 딱 그냥 짝 해갖고 지네들이, 바이오리듬이 안 좋다고 배차를 다 빼놔. 짝 빼놔 그날은 결근계를 내지마라 바이오리듬은 사고가 안 난다 이거야. 너는 그날 운이 안좋으니까. - A

우리 호남에 못동부대가 있어요. 묘지. 이걸 빗대서 못동부대라고 하는데. 일이 오늘 10시에 끝나던 12시에 끝나던 다음날 몇 시까지 와라 하면 자기 선산에 갑니다. 선산에 가가지고 선산 가면 뭘일 하겠습니까. 벌초 같은 거 합니다. 기사들이... 대동을 시켜서 그래서 못동부대라고 합니다. - B

민주노조 가입 후 나아진 점

면접자 전원 민주노조 설립 이후 자신의 목소리를 낼 수 있게 된 점을 커다란 변화로 꼽았다. 여러 면접 대상자가 이와 관련된 질문에서 가장 적극적으로 응답 했는데, 이는 그간 변화가 많이 있었지만 그만큼 과제가 많이 남아있다는 의미로 해석되기도 한다. 설문조사에서도 다수 조합원이 민주노조 가입 이후 회

사로부터 자유로워졌다고 응답했다. 더불어 운전이 힘들다는 질문에 ‘매우 그렇다’는 응답이 54.5%에서 22.0%로 감소했는데, 이는 열악한 노동조건과 작업통제권을 갖지 못한 노동자의 처지 사이에 연결고리가 있음을 확인할 수 있다.

나이진점은. 회사에서 터치를 못해 안 해. 왜 그러냐면 그전에는 뭐라고 하면 사사건건 뭐라고 했어, 아무것도 아닌 거 갖고. - A

자유로움 뿐 만이 아닙니다. 세상을 다 얻는 것 같습니다. 아... 생각만 해도 좋죠. 진짜. 왜 좋냐.. 예전에는 죽으려면 죽는 시늉까지 다 했어요. 사람들이. 진짜 다했어요. 누가 이렇게 사장에게 욕하고 달려들니까? - B

저는 민주노총으로 가입한지가 초창기부터 바로 가입을 한 노동자 중에 하나인데요, 최고로 달라졌던 점은 뭐냐면, 지금도 제가 이렇게 조금 언성을 높이면서 얘기할 수 있다는 그런 게, 불합리한 점을 말할 수 있고, 또 토론할 수 있고, 대화로서 또 할 수 있다는 점이 너무나도 좋구요. - C

차 고장나도 요구도 못 하고, 그냥 고쳐달라고 하면 다음에 해준다고 하면 그런 식으로. 막 애로사항. 기어가 안 들어가고 브레이크도 밀리고. 그런 차. 무리하게 가지고 다녔거든. 근데 요즘엔 그렇게는 못하겠다는 얘기지. 이상이 생기고 그러면 우리가 당연히 요구할 수 있잖아요. 정비. - F

좋죠. 왜그냐면 내가 내 권리를 찾을 수 있잖아요. 지금은. 그 전에는 그걸 못 찾았지만. 지금은 내가 뭘 할 수 있는 권리를 찾고 있잖아요. 나는 그게 참 좋아요. - G

운행시간표노선 결정

전반적으로 모든 노선에 배정된 운행시간이 부족하데에는 운행시간 결정에 현장 노동자의 의견이 반영되지 않는 것이 큰 원인으로 작용한다. 노선과 운행시간에 가장 큰 영향을 받는 사람은 현장 노동자인데 당사자의 목소리는 반영되지 않는 것이다. 현실과 괴리된 운행시간표는 버스노동자들이 휴게시간을 보장받지 못하게 하고, 운행거리가 긴 노선은 육체적으로 무리를 가한다.

시간표를 조정을 합니다. 시에 가서 물어보면 시청-시민단체-버스운송사업장 이렇게 세군데서 해요. 실제로 현장에서 근무하는 사람이 시간은 제일 잘 알아요. 그런데 그 당사자들은 빼고 자기네들끼리 시간조정을 하다보니까. ... 시간표를 짤 적에는 현장조합원이 들어가야 하는데

자기네들끼리 알아서 짜는거야. 시간도 승용차로 돌아. 예를 들어 전주에서 삼례를 간다, 승용차로 쪽 가. 아 여기 30분 걸리네. 그럼 30분 걸리네? 그럼 30분이야. 버스로 가는 거하고 승용차로 가는 거하고 틀리거드으은! - E

그 사람들은 책상머리 앉아서만은 못 하지. 현장에서 직접 일하는 사람들이 잘 알지. 그리고 우리가 뭘 건의를 하려고 해도 이 사람들은 먹어주지를 않아. - H

이는 앞서 언급한대로 버스노동자들이 과속신호위반을 하게 내몰아 승객과 노동자의 안전을 위협받게 하고 있다. 가중점지 식당·휴게공간 부재 문제 또한 운행시간표와 노선을 결정하는 데 버스노동자의 의견이 반영되지 않는 데에서 기인하는 바가 크다. 이런 사례들은 버스노동자의 노동조건 개선을 위해 노동자의 작업통제권 확보가 중요함을 시사한다. 아래 조합원의 답변처럼, 버스현장에서 민주노조 건설은 그 자체로 버스노동자의 노동조건을 개선시키고, 운행의 안전을 증진시키는 효과가 있음을 확인할 수 있다.

(노동조합 이후 좋아진 점 질문) 셀 수 없이 많은데.. 시간여유가 조금은 생겼다, 몇 시에 출발한다 그것을 무서워하지 않는다, 그것 때문에 정신적으로 덜 피로하다. 내가 놀면서 그 시간을 맞추지 않는 건 아니고 나의 필요조건, 화장실을 간다든가 아니면 밥을 먹는다든가, 그전에는 출발시간을 무서워 하는거야. 그 시간을 무조건 지켜야 하는 거니까. 무리하게 운행을 하지 않지. 신호위반을 해서라도 시간을 맞추고 그랬는데. - D

한국노총과 차별

민주노조 건설 이후 노동환경에서 나아진 측면이 있지만, 민주노조를 무력화시키기 위한 회사의 탄압도 지속되고 있다. 특히 조합원들은 회사가 한국노총 조합원과 노선·차량 근무일수에 차별을 두는 방식으로 민주노조를 탄압하는 데 대해 큰 분노감을 느끼고 있었다. 노선에 따라 실 노동시간에 큰 차이가 있고, 차량의 연식에 따라 노동강도가 달라진다. 무엇보다 다수 버스노동자들이 저임금을 벌충하기 위해 초과근무를 원하고 있는 상황에서 민주노총 조합원들에게 초과근무를 시키지 않는 것은 임금을 벌미로 노동자 사이를 분열시키는 회사 측 노무관리의 일환이다.

그 외중에 한노 조합장이라는 모 조합장하고 회사하고 결탁이 되는지 어쩐지 몰라도, 민노는 거의 만근 수준만 합니다. ... 회사에서 찍히고 한 사람들은 절대 일을 초과를 안시킵니다. 또 민주노총 안에 있는 사람들은 절대 또 안시키구요. 회사에서 민주노총 조끼를 입었어도, 옆구리 꼭꼭 찔러갖고 찔벼거려서 넘어올 사람 같으면 일을 하나씩 더 시킵니다. 그리고 한국노총에 한해서는 무조건 14개, 만근 13개 이상 무조건 합니다. 일을 안 시켜요. 민노는. - B

민주노총이 파업이 길어지고 불협화음이 되다 보니까 보이게, 눈에 보이게 타 노조에 비해서 민주노총은 지금 만근초과수당을 거의 못받게 하는 그런 불합리한 처사를 당하고 있는 추세입니다. 근무 연수가 얼마 되지도 않는데도 새차가 나왔을 경우 선 지급을 한다든가, 아까도 얘기한 배차, 좋은 코스로 늦게 시작하고 빨리 끝나는 코스로 고정 배차를 한다든가, 그런 일들이 지금 현재도 비일비재 하고 있습니다. - C

지금도 심하지. 노선, 차량배정 같은 것, 성능이 좋은 차를 가지고 운전하면 덜 피곤하잖아? 좋은 차를 운전하면 덜 피곤한데, 그런 차량 배정문제도 편애를 하는 거지, 회사 말 잘 듣는 사람은 좋은 차를 주고 싶고. - D

사

스트레스 및 감정노동

친절 강요

버스노동자들은 ‘친절’이라는 감정노동을 강요받지만, 현실적으로 부족한 운행시간도로 여건 때문에 마음에 여유가 없어지고 이것이 짜증과 스트레스로 직결된다. 진심에서 친절이 나올 수 없는 상황에서 각종 규제로 친절을 강요해봐야 민원을 제기 받지 않기 위한 형식적인 인사치레에 그칠 공산이 크다. 전주 시내버스를 이용하는 시민들이 질 높은 서비스를 제공받기 위해서는 버스노동자의 노동조건이 먼저 개선되어야 한다.

위에서는 친절해야 된다고 뉘달하고 그러는데 친절해야 될 정도로 여유 있게, 지금은 승객이 젊은 사람들이 적으니까 나이 연로하신 분을 제대로 태우고 제대로 내릴 수 있는 여유를 줘야 하는데 그 시간이 부족하다보니까 친절이 올라올 수가 없지, 시간만 여유가 된다면 친절이 자연적으로 나오지. - D

시간이 많이 남으면 당연히 신호위반도 않고 손님들한테 친절하고 당연히 이런 게 되는데. 시간이 부족하다보니까. - E

좋다고 생각해요. 친절하는 건. 근데 우리가 시간에 쫓기다 보면 아까도 얘기했지만 안전운행하다 보면 이제 같은 경우엔 노인 양반들 다 앉으면 가고 그러면 당연히 친절 나오는 거예요. 하지만 내가 평상시에는 휴식시간이 없으니까 내 달리다 보니까 늦게 타고 늦게 앉으면 짜증 나잖아요. - F

딱 되면 친절 안 할래도 친절할 수밖에 없어요. 아 시간 넉넉하면 시간도 많으니까, 아이고 어머니 내가 짐 실어 올려 드릴게요, 내가 올려줘. 내가 가끔씩 노인 양반들 타고 그러면 내려가서 올려준단 말야. - G

인격적 모욕

심층면접 과정에서 버스노동자들은 자신이 사람으로 대접받지 못한다는 말을 많이 했다. 승객, 회사, 관공서에서 모두 버스노동자를 동등한 사회구성원으로 대하기보다 시키는 대로 서비스를 제공해야 하는 아랫사람, 혹은 분풀이를 해도 되는 만만한 존재로 대하고 있다고 느끼는 것이다. 현실에서는 이런 인격적 무시가 앞서 살핀 버스노동자들의 목소리를 반영하지 않는 버스정책 같은 형태로 극명하게 드러난다. 버스노동자에 대한 인격적 무시와 노동조건 악화 사이에 연결고리가 존재한다고 할 수 있다.

손님들이 시내버스 기사라면 뭐라고할까 겁나게 무시해. 시내버스 기사라고 해서 우리도 먹고 살기 위해서 일을 하고 그 사람들도 시내버스를 타고 볼일 보러 가기 위해서 시내버스 타는 것 아냐. 서로 상부상조, 더불어 사는 사회잖아. 그러면 설령 기사가 좀 서운하게 자기한테 말을 하고 다른 사람한테 서운하게 보이더라도 손님들이 좀 좋게 말하면 괜찮은데 ‘이 기사에 어쨌든 꺼’ 그렇게 말할 때, 여러 사람 앞에서 그렇게 말하면 듣는 기사라면 약 오르지. 서운하고. - H

우리 회사 같은 경우는 돈 통을, 전일 같은 경우는 돈 통을 갖고 나르는 놈들이 있더라고 사무실로, 근데 우리는 차 키 갖고 회사사무실로 들어가거든? 정중하게 ‘몇 흡니까? 수고하십니까’라고 물어봐야 할 거 아니야. 당직서는 놈이 ‘63호요’ 그랬더니 ‘말 똑바로 해, 몇 호!’ 안 들린다 그거야. ‘방금 말했잖아요.’ ‘안 들린다고, 몇 호!’ 돈 통을 던져 벌라다 참았어. 그게 뭔 짓이야. 내가 힘들게 해갖고 돈을 번거야. ‘아이고 몇 흡니까’ 말이라도 그렇게 하고 그래야지, 막 ‘야 그냥 ‘씨’. 아이고. 나이나 많이 먹었으면 몰라, 나이도 어린놈이.. - A

사무실 직원한테 한 번 말한 적이 있어요. 지식 같은 놈이 저한테 O기사 O기사 그러더라고요. 속으로 이건 아닌데. 제가 쌍욕을 한 번 했죠. ‘아이 후라들 놈아, 내가 니 친구냐. 아무리 너보다 어린 놈 와도 존대말 해줘야지.’ - B

버스노동자들이 강요받는 ‘친절’도 사람이 사람을 인격적으로 대하는 상호존중의 친절이 아니라 버스노동자가 승객을 향한 일방적인 ‘받들’이다. 이런 친절은 윗사람이 아랫사람에게 강요하는 권위와 비슷하게 작동해, 상호 간 다툼이 발생하는 경우 아랫사람이 일방적으로 비난을 떠안게 된다. 버스노동자들은 ‘친절’이면의 인간 차별·인격 모독에 굴욕과 분노감을 느끼고 있었다.

시청 직원도 마찬가지여. 고발을 하면 이 사람 말만 믿고, 손님 말만 믿고 접수를 받는 거여. 손님이 막 욕을 혀. 그럼 기사는 가만히 있어야 돼? 글은 이제 손님부터 먼저 욕하면 같이 욕하고 싸워야지. 그럼 불친절이여. 목소리 조금만 커도 불친절이여. - A

운행하다보면 분명히 우리한테 불이익이 떨어지는 게, 손님한테 불친절. 실제로 불친절 안했는데도 시민이 불친절하다가 고발하면 우리는 무조건 당해해야 해. - E

아 기타

가정생활

저임금장시간 노동비공식노동으로 인해 가정생활이 피폐해진다는 점도 주목해야 한다. 무엇보다 대부분의 시간을 노동현장에서 보내야하기 때문에 가족과 함께할 절대적 시간이 부족할 수밖에 없다. ‘개인적인 것은 정치적인 것’이라는 말처럼, 버스노동자들의 가정문제 또한 임금노동조건사회적 대우 등이 복합적으로 작용해서 사회적 결정된 측면이 있음을 간과해서는 안 된다.

애기랑 깊은 대화를 얼마나 하겠습니까? 집사람하고 간단히 이야기 하고. 말 그대로 부부생활이란 것은 없다고 봐야죠.- B

저 같은 경우 왕따가 돼있는 상태예요. ... 요즘은 애들이 말 그대로 얼굴보기 힘들어요. 저는 모습만 보고 생활하는 경우가 많습니다. ... 힘들게 힘들게 가족끼리 어딜 가려고 계획을 잡았는데 배차가 돼있고 그러면 저는 빠집니다. 또 가족간에 행사가 있을 때도 대부분 저는 빠지는 경우가 많습니다. 그걸 맞추려면 만근을 못하고, 배차를 빼야 돼요. - C

이혼 당할 뻔 했어요. 나는. 물밖꿍고 내가 빌었어요. 돈 많이 벌어다 준다고. (왜 이혼하자고?) 힘들잖아요. 생활이. 사는 것이 결국 돈으로 얽혀지는데 돈벌이가 안되니까 힘들고. ... 솔직히 애들 얼굴도 보기 힘들어요. 왜냐면 아침 새벽에 잠잘 때 나가서 가네들 잠 잘 때 들어오지. 쉬는 날도 아침에 나가지.- G

IV. 현장조사

1. 현장조사 개요

버스노동자들의 노동현장을 직접 조사할 필요성이 있어 7월 1달 동안 수시로 버스 동승, 기·종점지 방문을 진행했다. 현장조사는 전북대안언론 참소리와 함께 진행했으며, 기점에서 종점까지 조사원이 버스에 동승해 운행 환경을 조사, 휴게실이 존재하는 시내 4개 종점과 지선의 종점지를 방문해 식당·휴게시설·화장실 등의 실태를 조사하는 방식으로 진행했다.

2. 현장조사 분석

가 휴게공간

전주대, 평화동(교도소), 삼천동, 농협공판장 4곳 종점은 전주 시내버스 노선의 100여개 종점 중 유일하게 휴게공간이 있는 곳이다. 하지만 이마저도 컨테이너 박스가 하나 비치되어 있는 것에 불과해서 안정적인 휴식공간으로 보기는 어렵다. 컨테이너 박스의 관리는 전주시내버스공동관리위원회 소관이지만 현장에서 만난 노동자들의 말에 따르면 관리하러 오는 사람이 없어 자신들이 직접 청소·관리하고 있다고 한다.



평화동 종점 휴게실

사진: 참소리

이 중 전주대, 평화동, 삼천동 종점은 에어컨이 있어 더위를 피할 수 있었지만 농협공판장 컨테이너는 난방 시설이 아예 없어 한여름과 한겨울에는 무용지물인 공간이었다. 이 곳 컨테이너는 전혀 관리되지 않아 컨테이너 내부 의자에 먼지가 수북이 쌓여있기도 했다.



농협공판장 휴게실. 관리가 전혀 되지 않아 쓸 수 있는 공간이 아니다. 사진: 참소리

그나마 이 네 곳 컨테이너 박스들은 몇 차례 파업이 진행된 뒤에 설치된 것이다. 전북버스노동자들이 파업을 벌이기 전에는 버스노동자를 위한 아무런 휴게공간이 존재하지 않았다는 뜻이다. 나머지 종점을 방문했을 때 버스노동자들은 그늘에 앉아 더위를 피하거나 버스 안에서 휴식을 취하고 있었다. 작년에는 회사가 버스 안에서 에어컨을 틀고 쉬는 것을 규제해 불별더위를 그대로 감내하며 휴식을 취하기도 했다고 한다.

나 식당

회사에서 지급한 식권으로 식사를 할 수 있는 지정식당은 삼천동, 전주대, 평화동, 농수산시장, 농협공판장, 상학, 중인리, 삼례, 관촌, 하나로클럽 종점에 있다. 이 종점이 아니면 식사를 할 수 없기 때문에 버스노동자들이 불규칙적인 시간에 식사를 하게 된다. 조사단은 조사기간 중 삼천동, 전주대, 평화동 식당에 방문했다.

종점 식당은 자율배식으로 운영되고 있었고, 식당은 식권을 모아 회사로 가져가 현금으로 교환받는 방식으로 식비를 거뒀다. 식권은 4000원으로 식당이 회사에서 돈을 지급받을 때는 이 중 부가세 400원을 뺀다고 한다. 현재 전주 시내 대부분 식당에서 밥값이 6000원인 것을 감안하면 식대 4000원으로 질 좋은 식사를 제공받기는 어려워 보였다. 버스노동자들은 식사에 질이 나쁘다는 하소연을 많이 했고, 상당수 노동자들은 도시락을 싸와서 식사를 해결했다.

조사단이 방문한 곳 중 제대로 된 화장실이 존재하는 곳은 평화동 종점뿐이었고, 휴게공간이 있는 나머지 큰 종점에서도 화장실이 안 갖춰져 있거나 식당 안 화장실을 이용해야 했다. 평화동 종점에는 화장실은 있지만 청소·관리가 전혀 이루어지지 않고 있었다. 시내버스공동관리위원회의 답변에 따르면 3일에 한 번씩 청소를 하고 있다 하지만 조사단이 직접 목격한 장면은 최소한 수개월 이상 청소가 이루어지지 않고 있다고 밖에 할 수 없는 몰골이었다. 전주대, 삼천동 종점의 경우 식당 화장실을 이용하는데, 식당이 문을 닫는 저녁 7시 이후에는 화장실을 이용할 수 없어 노상방뇨를 할 수밖에 없는 현실이다. 화장실이 식당 안에 있기 때문에 그 식당에서 식사를 하지 않는 노동자는 눈치가 보여 화장실을 자유롭게 이용할 수 없다고 한다. 농수산시장 종점은 시장 안 화장실을 이용하기 때문에 마찬가지로 시장이 문을 닫으면 화장실을 이용할 수 없다.

농협공판장의 경우 화장실이 아예 없다가 몇 달 전 시에서 등산객을 위한 간이화장실을 만들어 놓았다고 한다. 하지만 노동자들은 이 간이화장실이 도로변에서 멀고 풀숲을 지나가야 하기 때문에 다녀오기 힘들다고 호소했다. 등산객을 위해서는 간이화장실을 만들고 관리하지만 매일 그곳을 다니는 수십 명의 버스 노동자를 위해서는 화장실 하나 만들지 않는 시의 행정이 돋보이는 곳이었다.

나머지 종점의 경우에는 화장실이 제대로 갖춰진 곳이 드물었다. 이는 지선의 시외 종점뿐만 아니라 시내 종점도 마찬가지였다. 일례로 비전대 종점의 화장실은 만들어진 이후 전혀 관리·청소가 이루어지지 않아 노동자들이 이용할 수 없었다. 사단 앞 종점 화장실도 마찬가지였는데 화장실 문을 열자 고약한 악취가 풍겨져 눈살을 찌푸리게 했다. 이중리 종점에는 아예 화장실이 없어 노동자들은 요령껏 화장실을 찾아 대·소변을 해결해야 했다. 한 노동자는 “길 건너편 은행 화장실을 주로 이용하는데, 은행이 문 닫는 저녁이나 공휴일에는 볼 일 볼 방법이 막막하다”고 호소했다. 시내 종점의 경우 사람들의 눈이 많아 노상방뇨도 용이하지 않기 때문에 화장실 부재에 따른 고통을 더 크게 느끼고 있었다. 이는 버스노동자를 위한 개방화장실을 확보하면 간단하게 해결될 수 있는 문제로 시내버스공동관리위원회와 전주시의 의지부족이 현 상황의 주요한 원인으로 보인다.



회룡 종점에 시골길 한편 덩그러니 놓여있는 간이화장실.
관리 및 청소는 전혀 이루어지지 않고 있다.



비전대 종점 화장실

사진: 참소리



사단앞 종점 화장실

사진: 참소리

시의 종점의 경우에는 간이화장실도 갖춰지지 않은 곳이 대부분이고, 간이화장실이 있다 해도 몇 년 째 관리가 되지 않아 아무도 이용하지 않는 곳이 많았다. 시골 노선의 경우 종점에 있는 마을회관 화장실을 이용하기도 하지만 마을에 따라 버스노동자의 화장실 이용을 반기지 않는 곳이 있어 자존심을 상하게 된다는 이야기도 있었다. 이는 다른 노동자들에게서도 공통적인 이야기였는데, 상가·마을회관 등에서 화장실 사용을 거절당할 때 많은 수치감과 굴욕감을 느낀다고 말했다. 생리현상을 해결하는 것은 누구에게나 기본적으로 보장되어야 할 일인데 버스노동자들은 자신이 버스노동자라는 이유만으로 기본적인 권리를 제한 받고 있었다.

라 버스노동자의 일과

조사원이 운행 중인 버스에 동승해 버스노동자의 일과를 직접 체크해봤다. 아침 첫 차에 탑승하기 위해 새벽 5시 30분 회사 앞 식당으로 가니, 수십 명의 버스노동자들이 식당에서 이미 식사를 하고 있었고, 식사를 마치는 대로 그 날 운행할 버스를 몰고 기점으로 이동했다. 동승한 버스노동자는 기점으로 이동해

첫 운행을 마치고 바로 가스를 충전하러 충전소로 이동했다. 아침 첫차는 도로에 차량이 많지 않아 운행 시간은 짧았지만 가스를 충전소로 이동하고 가스를 충전하는 시간이 소요되니 실질적으로 휴게 시간이 거의 남지 않았다. 가스 충전소(상림동)는 위험성 때문에 민가가 드문 외지에 위치하고 있었는데, 버스노동자는 폭발 위험 때문에 충전소에서 멀찍이 떨어진 곳에서 담배를 피웠다. 가스 충전을 마치면 다시 원래 종점으로 이동해 다음 운행을 준비한다. 두 번째 운행을 시작하니 첫 차와 달리 등교·출근 하는 사람들로 금새 버스가 가득 찼다. 버스 안에 사람이 많으니 버스노동자가 신경써야 할 것이 늘어나 대화를 원활하게 진행하기가 어려웠다. 운전을 하면서 동시에 버스 안에 사람들이 얼마나 차 있는지, 혹시 별 문제는 없는지 계속 살펴야 했다. 사람이 너무 많이 타서 앞 쪽에 공간이 없게 되자 뒤로 조금씩만 더 들어가 달라며 외치는 것도 버스노동자의 몫이었다. 버스 안에 사람이 많아질수록 버스노동자의 말 수가 눈에 띄게 줄었고 대화가 더 자주 끊겼다. 사람들이 타고 내리는 걸 옆에서 지켜보는 것만으로도 피로감이 느껴질 정도였으니 버스노동자가 매일 겪을 스트레스가 상당하겠구나 싶었다.

출근시간대를 지나면 퇴근시간까지는 조금 수월하게 운행할 수 있다고 한다. 하지만 30분 대기시간이 휴식을 취하기에 넉넉한 시간이라고 생각했었는데, 막상 같이 시간을 보내보니 화장실 다녀오고, 담배 한 대 피우고, 차량 청소 한 번 하면 다 지나가는 시간이다. 노동시간과 엄격히 분리된 휴게시간이 존재하는 것이 아니므로 30분 이상의 대기시간도 결코 여유롭지 않았다.

퇴근 시간 대 버스에 동승해보니 중심도로의 체증으로 운행시간이 매우 길어졌다. 한 번은 시내22번 노선(105번)이 평화동 종점에 19시 30분을 넘겨 도착했다. 다음 운행은 19시 40분으로 말 그대로 화장실을 다녀오면 바로 운행에 나서야 하는 것이다. 105번은 기본적으로 운행거리·시간이 긴 노선으로 시간표 상에는 종점에서 종점까지 2시간 10분이 주어져있다. 따라서 퇴근시간 대 최악의 경우에는 휴게시간 없이 바로 다시 운행을 하게 되는 데 이런 경우 4시간을 휴식 없이 운행하게 되는 것이다. 퇴근시간 대 순환23 노선(2번)에 동승해 평화동 종점으로 간 적이 있었는데 이 버스는 정확히 18시 49분에 도착해 다음 운행 시간인 18시 50분을 지키기 위해 휴식 없이 바로 차를 돌려 나갔다.

이렇듯 퇴근시간 대에는 식사는커녕 휴게시간도 확보하기 어렵기 때문에 대부분 버스노동자들은 15시면 저녁을 먹기 시작한다. 식사를 하는 것도 식당이 있는 종점에서만 가능한데, 그날 운행하는 노선에 따라 식당 있는 종점에 들어가는 시간이 다르기 때문에 매일 식사 시간이 바뀔 수밖에 없다. 어느 날은 15시에 저녁을 먹고, 어느 날은 18시에 저녁을 먹는 식이다. 식사시간이 불규칙하니 위장장애가 생기게 된다는 호소를 많이 했다.

운행을 마치고 차고지로 이동하는 길은 버스노동자에게 하루 중 가장 마음이 가벼운 시간이다. 저녁 늦은 시간 도로에는 차량이 많지 않기도 하고, 장시간 노동에 시달린 만큼 빨리 일을 마치고 쉬고 싶은 욕심에 과속신호위반을 하기도 해 여전히 위험요소는 존재한다. 회사별로 차이는 있지만 버스를 차고지에 주차하

고 난 뒤 운행を 마치고 돌아온 노동자들이 모여 서로의 안부를 확인한 다음 퇴근하는 것이 일과의 마지막이다. 이렇게 일과를 마무리하는 시간이 대략 23시 즈음이다. 하지만 이처럼 서로 안부를 물을 수 있는 것도 종점이 가까운 곳을 운행한 노동자들의 이야기다. 관촌, 하운암 등 시내에서 멀리 떨어진 종점으로 운행하는 차량은 차고지에 들어오면 자정을 넘기기도 한다.

일을 모두 마치고 집에 돌아가면 자정에 가까운 시간이 된다. 새벽 5시에 집에서 나와 자정에 가까운 시간까지 도로에서 보내는 버스노동자의 일과는 버스노동자 건강의 측면에서 많은 악영향을 미치고 있고 노동과정의 안전도 심하게 해치고 있다.

2. 현장조사원 수기

가 전주 시내버스 시승기

이도연(한국노동안전보건연구소 회원, 우석대학교 한의학과 학생)

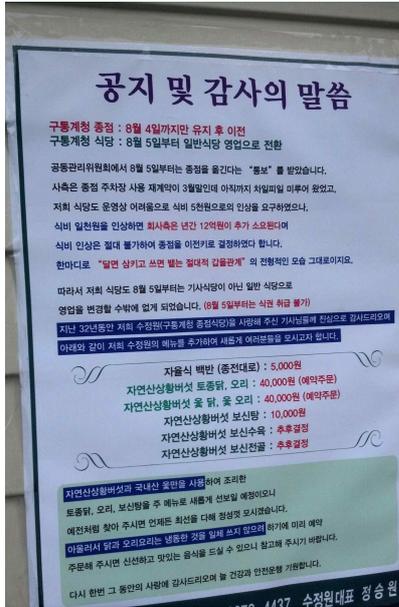
오후 5시 30분 경 전주공고 정류장에서 2번 버스를 탔다. 전주공고에서 평화동 종점으로 가는 노선이었다. 퇴근시간이라 그런지 도로에 차가 많이 있었다. 버스정류장 근처 도로변에 주차를 해 놓은 차들도 있었다. 그러면 버스가 도로변에 바로 서지 못하여 타고 내리는 승객들이 위험에 노출된다. 버스를 타고 가는 동안 계속 틀어져 있는 에어컨 때문에 매우 춥기도 했다. 이 버스를 운전하는 노동자는 시내버스 운전을 한 지 한 달 정도 된 분이었다. 시내버스 운전 경력이 짧지만 여러 문제점 들을 느낀다며 어려움을 토로하였다.

이 버스는 오후 6시 50분 경 평화동 종점에 도착해서 내렸다. 원래 예정 도착시간보다 늦어진 시각이었다. 버스노동자는 10분도 채 쉬지 못하고 또 다음 노선을 운전해야 한다.

평화동 종점의 인상은 한마디로 ‘지저분하다’였다. 주차장이 넓는데, 여기저기 쓰레기가 많이 널브러져 있고, 화장실을 가봤는데 화장실도 지저분했다. 다행인 건 그나마 식당과 기사 휴게실이 있다는 점. 그나마도 붙어있는 공고문을 보니, 원래 기사들 식비를 버스회사에서 내 줬는데, 삼천동 종점 식당에서 식비를 올려달라고 하자 버스회사에서 안된다



평화동 종점 화장실



지정식당의 일반식당으로 전환 안내문

고 했다고 한다. 그래서 기사식당에서 일반식당으로 전환한다는 내용이 적혀있었다. 안타까웠다. 버스 회사에서는 왜 식비를 올려주지 않는 걸까. 그나마도 식당과 화장실과 기사 휴게실이 있는 종점은 좋은 편이라고 한다. 종점을 회사에서 관리하는 것이 아니기 때문에, 시에서 관리를 해 줘야 하는데 시에서 관리를 잘 안 해줘서 사실상 종점을 관리하는 사람이 없는 셈이다.

오후 7시 45분 경 105번 버스를 탔다. 전주 시내를 한 바퀴 뱅 도는 노선이였다. 소요시간 약 2시간 정도. 전주를 한 바퀴 돌아서 밤 10시가 거의 다 된 시각에서야 비전대 종점에서 내렸다. 비전대 종점은 식당과 기사휴게실이 따로 없었다. 다만 이동식 화장실이 하나 있었는데, 여기는 관리, 청소가 안 되어서 냄새가 너무 심해서 이용할 수 없을 지경이라고 한다. 버스노동자는 쉬는 시간도 없이 LPG 가스 충

전을 하러 가야 한다고 했다. 가스 충전을 위한 시간이 따로 존재하지 않기 때문에 자기 시간에 가스 충전을 해야 한다고 한다.

평소에 아무 생각 없이 버스를 탔던 때는 보이지 않았던 것들이 보였다. 생각보다 버스 노동자가 감당해야 할 몫이 많다는 것을 느꼈다. 차량 청소나 차량 관리, 가스 충전 등도 모두 버스 노동자가 감당해야 할 몫이고, 정해진 업무시간 이외에 출근 전퇴근 후대기시간을 소비해야 겨우 감당할 수 있을 정도로 버스노동자에게 주어진 업무가 많았다. 운행을 위한 보조적인 업무들 또한 노동시간에 포함되어야 하는데, 이런 부분들이 업무시간이 포함되어 있지 않았다.

버스를 한 번 운행하는 시간이 보통 2시간 정도인데, 이 2시간 동안에 버스노동자들은 화장실을 가기도 힘들고, 식사를 할 수도 없다. 당연히 화장실 가는 시간과 식사시간이 불규칙해질 수밖에 없다. 여름에는 하루 종일 차 안에서 에어컨을 켜고 있으니, 냉방병이 걸리기 쉬울 것이고, 또한 하루 종일 한 자세에서 움직이기 힘들니 근육통 및 근골격계 증상이 자연스럽게 따라온다.

버스를 3시간 정도 타고 다니니 저녁이 되니 매우 피곤했다. 하루 종일 버스를 운전해야 하는 버스노동자들은 얼마나 피곤할까. 격일근무체여서 다음 날 쉰다고 하더라도 하루 종일 운전을 하는 것은 건강에는 좋지 않은 환경이라는 것을 절실히 느낄 수 있었던 경험이었다.

V. 제언

이상 확인된 제반 문제점들을 개선하거나 극복하기 위해서는 다음과 같은 대책 마련이 절실히 요구된다.

1. 노동시간 단축을 위한 교대근무 개선

본 연구결과에 드러나듯이 전북버스노동자들의 주관적 노동강도(보그지수) 점수는 15.2로 철강업종 노동자의 평균점수 12.6을 훨씬 초과했고, 피로도척도(FSS)는 평균 4.51(7점 만점)로 고도의 피로군에 속하는 등 노동자들의 건강에 경고등이 켜져 있다.

여기에서 핵심 고리는 바로 ‘장시간 노동’이다. 격일근무제도에서 근무일일 때는 적정 수면 시간으로 생각되는 6시간 이상 수면을 취하는 경우가 22.3%에 불과했지만, 비번일에는 그 비율이 46.9%로 높아진다는 설문결과에서 나타나듯이, 본 연구는 적절한 휴식과 수면을 방해하는 것이 하루 17시간에 달하는 노동시간임을 확인할 수 있었다. 또한 주간졸림증 척도(ESS)에서 39.4%가 중등도 주간 졸림증, 23.2%가 심한 주간졸림증을 나타냈고, 불면증지수(Insomnia Severity Index, ISI)는 심한 불면증이 의심되는 응답자가 7.8%, 중등도 불면증을 보인 경우가 30.4%에 달하는 등 수면의 질이 매우 나쁜 것으로 나타났다. 운수노동의 특성상 수면 문제는 안전과 직결되기 때문에 다른 어떤 문제보다도 시급히 해결해야 할 과제이다.

이미 세계 각국에서는 운수노동자 노동시간 단축의 중요성을 인식하여 노동시간 규제를 시행하고 있다. ILO는 이미 1979년에 운수근로자에 대한 노동시간을 별도로 규율하는 ‘도로 운송에서의 노동시간 및 휴식시간에 관한 협약’을 채택해 노동시간을 규제하고 있고, 유럽연합도 별도의 규약을 두어 운수노동자의 노동시간을 규제하고 있다. 가깝게는 일본도 1989년에 ‘자동차운전자의 노동시간 등의 개선을 위한 기준’을 고시하고 구속시간과 노동시간을 규제하고 있다.

한국에서도 2003년 노사정위원회 운수분과에서 발간한 ‘운수업 근로 실태 개선 방안’ 보고서에서 ‘최대노동시간을 제한하는 직접 규제를 도입할 것을 제안’하는 등, 이미 장시간 노동의 문제점은 노사정이 모두 인식하며 동의하고는 있지만 아직 국제 기준에 부합한 규제가 시행되지 않고 있다.

본 연구결과와 이상의 사례를 종합할 때, 운수노동자의 장시간 노동이 노동자 본인의 건강을 해칠 뿐 아니라 도로를 함께 이용하는 불특정 시민의 안전도 위협한다는 사실은 논란의 여지가 없다고 해도 무방할 것이다. 이를 규제하는 현실적인 방안으로 격일 근무제를 1일 2교대제로 전환하는 것을 제안하는 바이다. 2007년 한국노총 자동차노련에서 실시한 조사결과에 따르면 특별광역시 시내버스에서 1일2교대제로 일하

는 노동자는 87.2%인데 반해, 격일제로 일하는 노동자는 11.6%에 불과했다. 이는 1일 2교대제가 충분히 현실적인 근무제도이며, 근무제도 전환이 시책과 행정당국의 의지에 달려 있음을 시사한다.

같은 조사결과에 따르면 격일제 근로형태로 일하는 운전자가 1일 2교대 근로형태로 일하는 운전자에 비해 최고 78% 이상 교통사고를 많이 일으키며, 중상 및 사망 교통사고를 40.6% 이상 더 많이 일으키는 것으로 나타났다. 버스노동자와 시민의 건강을 증진시키기 위해 격일제를 1일2교대제로 전환하는 방안이 시급히 마련되어야 한다.

2. 공영제와 임금현실화

교대근무 형태를 전환하기 위한 선결조건으로 임금현실화가 제시된다. 현재 전주시내버스노동자들은 실수령액 기준 한 달 160-170만원을 받으며 가계를 꾸려가고 있다. 이는 도시 근로자 가구당 월평균소득(450여 만원)에 크게 미달하는 액수이고, 2011년 운수업조사보고서(통계청)에서 시내버스 운송업 평균 연봉액 3350만원(본 연구 평균 연봉액 2082만원)에도 미달한다.

현재 다수의 버스 노동자들은 생활임금을 벌충하기 위해 비공식노동(아르바이트)에 나서고 있다. 설문 결과 아르바이트를 하지 않는 경우 주간졸림증 정상이 48%이고 심한 주간졸림증 증상자는 13%였던 것과 달리, 아르바이트를 하는 경우에는 정상이 27%에 불과하고 심한 주간졸림증 증상자가 33%나 되었다. 즉, 저임금이 강제하는 연속적인 장시간 노동이 버스노동자의 건강과 안전을 위협한다는 의미이다.

버스노동자들이 연속적인 장시간 노동에서 벗어나기 위해 교대근무제도(1일 노동시간의 제한)를 개선해야 하지만 그 과정에서 전제되어야 할 것은 근무형태를 개선할 때 여타 노동조건의 악화가 수반되지 않아야 한다는 것이다. 특히 그동안 버스노동자들이 저임금 때문에 위험을 무릅쓰고 장시간 노동을 감수해왔던 사실을 고려할 때, 임금현실화가 수반되지 않는 근무형태 개선은 버스노동자의 건강과 안전을 증진시킨다고 단정할 수 없다.

한편 버스운송사업자들이 격일제를 유지하고 있는 것은 운송사업의 경영난 심화와 연관이 있다. 전주시내 버스 5개 회사 모두 수년째 자본잠식 상태가 이어지고 있는 등 경영상태가 열악해 근무제도 변경에 소요되는 재정을 조달하지 못할 것으로 보여, 근무제도 변경과 버스노동자의 임금현실화 문제를 노사 간 협상에 맡겨놓아서는 실질적인 개선이 어려울 가능성이 크다. 본 연구의 주제가 아니기 때문에 자세한 분석은 할 수 없었으나, 준공영제를 시행중인 광주에서 950여대 버스에 360억원, 대전에서 960여대 버스에 390억원 보조금을 지원하고 있다는 사실을 고려할 때, 민간 업체가 운송을 담당하는 전주에서 380여대 버스에 지급되는 120억원 보조금 규모는 결코 작다고 할 수 없어 공영제로의 전환이 충분히 현실적인 방안으로

로 여겨진다. 버스운송의 공공재적 성격을 고려할 때, 행정당국이 공영제 도입과 함께 시내버스 노동조건을 개선하도록 개입하는 것이 필요하다.

3. 휴게시간 확보

버스운전은 좁은 물리적 공간에서 고정된 자세로 노동시간을 보내는 사실상 구금 상태의 노동조건이기 때문에 적절한 휴게시간이 보장되지 않으면 버스노동자의 건강에 악영향을 미친다. 휴게시간 부족은 버스노동자들이 휴게시간 확보를 위해 위험운행을 하게 만드는 구조적인 요인이기도 하다.

현재 전주시내버스 운행시간표는 차량이 도로에 집중되는 출·퇴근 시간과 그 외 시간의 운행시간이 일률적으로 정해져 있어 버스노동자들이 출·퇴근 시간대에는 필연적으로 시간부족을 경험하게 된다. 또한 전주 등록 차량 대수는 2000년 15만9,021대에서 2010년 23만7,995대로 10년 사이 50% 가까이 증가하는 등 교통량이 크게 증가했지만, 이 기간 동안 시내버스 운행시간표는 몇 차례 소폭의 수정만 이루어져, 도로여건의 변화를 충분히 반영하고 있지 않은 것으로 파악된다. 따라서 휴게시간 확보를 위해서는 교통환경을 반영한 배차 시간 조정이 시급한 과제로 도출된다.

한편 전주 시내버스 배차는 노선별 운행시간이 고정되어 있는 비탄력배차 방식(노선배차시간조절 방식)으로 이루어지고 있다. 이 방식은 운행을 마치고 남은 대기 시간을 쪼개서 휴식을 취하는 형태이기 때문에, 버스노동자들에게 안정적이고 충분한 휴게시간을 보장하지 못하는 원인으로 작용한다. 그러므로 한 노선에 동시 투입된 차량 대수를 조절하는 탄력배차 방식(소위 마당배차)의 도입도 검토가 필요하다. 하지만 탄력배차방식을 운영하는 타시도의 경우 버스 회사에서 운송수익을 증대하기 위해 배차 간격을 짧게 하는 경향이 있다는 사례를 함께 고려해야 한다. 본 연구소에서 진행한 2013년 수원 경진여객 노동조건 실태 조사에서는 버스노동자들이 짧은 배차간격을 교통사고의 가장 큰 원인으로 꼽았는데, 이렇듯 짧은 배차간격은 버스노동자에게 심리적 압박감을 줘 안전운행을 방해하는 요인으로 작용한다. 이런 사례를 검토해 볼 때 배차의 원칙을 운송수익 증대가 아닌 안전과 시민 편의로 전환하는 것이 급선무 일 것이다.

4. 기·중점지 식당, 화장실, 휴게시설

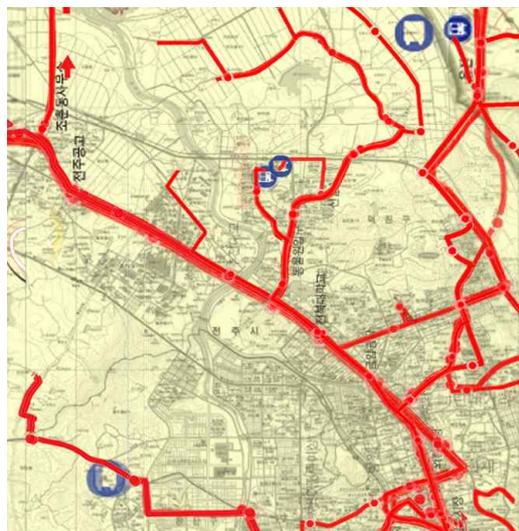
기·중점지의 식당, 화장실, 휴게시설 문제 개선이 매우 시급하다. 100여 개에 달하는 기·중점 가운데 식당이 갖춰진 곳은 10곳, 휴게시설이 갖춰진 곳은 4곳에 불과하다. 화장실은 큰 시내 중점을 제외하면 대부분 아예 없거나, 간이화장실이 갖춰져 있을 뿐인데 이마저도 1년 이상 청소가 이루어지지 않고 있어 사용할 수 없는 실정이다.

식사와 대소변은 인간이 생존을 위해 해결해야 하는 1차적인 생리적 욕구다. 버스노동자 노동환경에서 이 부분이 아예 고려조차 되지 않는 현실은 여러 모로 시사하는 바가 크다. 심층면접 및 현장조사 중 조합원들이 가장 많이 꺼낸 이야기가 ‘버스노동자를 사람으로 대하지 않는다’는 말이었다. 이런 측면에서 식당·화장실 문제와 봉건적인 노사관계, 버스노동자에 대한 고려가 없는 버스행정 등은 모두 하나의 뿌리를 공유하고 있다. 사측·시민·행정당국이 모두 인간이 기본적으로 누려야할 권리에 대한 감수성을 키워야할 것이며, 특히 전주시내버스공동관리위원회와 전주시는 무거운 책임감을 가지고 즉각 문제 시정에 나서야할 것이다.

5. 노선개편

지금까지의 제언과 맞물려 시내버스 노선개편도 중요한 과제이다. 1일2교대제로의 전환, 배차방식 변경, 기·종점지의 식당·휴게실 문제 해결을 위해서는 노선을 체계적으로 정리해 환승이 유기적으로 이루어질 수 있도록 만들고 회차지·차고지를 정리할 필요가 있다.

현재 전주 시내버스는 중심도로에 대부분의 노선이 집중되어 운행되고, 이 노선들은 기·종점만 다른 채 대다수의 정류장을 공유하고 있다. 전주는 380여대 버스가 121개 노선을 운행하고 있지만, 광주는 950여대가 약 100개 노선, 대전은 960여대가 약 100개 노선을 운행하고 있다. 종점도 전주는 100개가 넘지만 광주는 80여 개, 대전은 70여 개에 불과하다. 전주를 운행하는 버스 대수에 비해 노선의 종류가 지나치게 많고 복잡하기 때문에 노선개편의 여지가 많은 것으로 평가된다.



전주시내버스 거의 대부분 노선이 팔달로를 경유하고 있는 등 노선 중첩이 심하다

이렇게 시내버스 노선이 비효율적으로 운영되는 것은 노동자·시민의 교통편의 보다 회사의 운송수익이 우선시된 결과로 보인다. 주요 종점 사이를 운행하는 간선과 기타 종점을 연결하는 지선을 나누고, 주요 종점에 차고지·회차지를 설치하면 그곳에서 근무교대·휴식·환승이 가능해지는 등 상술한 과제 중 많은 부분을 쉽게 해결가능하다. 이러한 노선개편에는 현장을 가장 잘 알고 있는 버스노동자의 의견이 반드시 반영되어야 할 것이다.

[부록1]

2013년 전북버스노동자 노동조건실태조사 설문지

안녕하십니까?

이 설문지는 전북버스노동자의 노동조건 실태를 평가하고, 노동조건에 따른 육체적, 정신적 건강 수준을 알아보기 위해 만들어진 것입니다.

본 설문결과를 통해 향후 전북버스노동자의 노동조건 개선 방안을 고민하고, 버스노동자의 노동조건에 대한 사회적 관심을 촉구할 계획입니다.

설문의 결과를 통하여 얻어진 개인 사항은 관련 법률에 의해 비밀이 보장되며, 절대로 타인에게 알려지지 않을 것입니다.

바쁘시더라도 정확한 조사를 위해 모든 질문에 빠짐없이 응답하여 주시기 바랍니다. 전북버스노동자의 노동환경을 개선하기 위하여 꼭 필요한 대책을 세우는데 큰 도움이 될 것입니다. 감사합니다.

2013년 7월

가

다음은 기초 인적사항에 대한 질문입니다. 통계적인 용도 이외에는 쓰이지 않으며 외부로 유출되지 않으니 반드시 기록해 주시기 바랍니다.

| | | | | | |
|-----------|--------------------------------|------|---------------------|--------------|---------|
| 성별 | ① 남성 ② 여성 | 혼인여부 | ① 기혼 ② 미혼 ③ 기타 | 출생연도 | 19 년 |
| 함께 사는 가족수 | 본인포함 ()명 | | 함께 사는 가족 중 소득 활동 인원 | 본인포함 ()명 | |
| 가구 월소득 | 월 ()만원 (가족의 소득을 모두 합해 주세요) | | | | |

1. 귀하의 버스운전 총 경력은? (년 개월)
2. 현재 근무하는 회사는? ()
3. 현재 회사에서 일한 기간은? (년 개월)
4. 현재까지 근무한 버스회사 수는? (번째)

나

다음은 근무형태 및 노동시간에 관한 질문입니다.

1. 귀하의 지난달 실제 근무 일수는 얼마나 됩니까? 만근일이 아니라 실제 회사에서 일한 날을 적어주세요.

실근로일수 _____ 일

2. 귀하가 어제 근무한 날의 시간표를 적어주세요.

| 항 목 | 시간 |
|------------------------|---|
| 1. 어제 운행한 노선 번호는? | _____번 |
| 2. 버스 노선 종류는? | ① 순환선 ② 시내선 ③ 본선 ④ 지선 ⑤ 기타 () |
| 3. 출근 시간(회사 도착 시간) | _____시 _____분 |
| 4. 퇴근 시간(회사를 떠나는 시간) | _____시 _____분 |
| 5. 순수 운전시간 | _____시간 _____분 |
| 6. 식사 및 휴게시간 | _____시간 _____분 |
| 7. 식사시간(끼니를 거르면 비워주세요) | 아침: __시 __분 ~ __시 __분 점심: __시 __분 ~ __시 __분 저녁: __시 __분 ~ __시 __분 |

다 다음은 직업 만족도에 대한 질문입니다.

- 현재 직업에 대한 가장 큰 불만은? (3가지 선택해주세요)
 - ① 낮은 임금 ② 장시간 근로 ③ 높은 노동강도(과다한 업무)
 - ④ 낮은 사내 복지수준 ⑤ 부족한 휴식 및 여가 ⑥ 고용불안
 - ⑦ 불투명한 장래성 ⑧ 직업에 대한 낮은 사회적 인식 ⑨ 기타 ()
- 귀하의 근로조건 가운데 우선 개선하여야 할 점은?
 - ① 임금 인상 ② 노동시간 단축 ③ 근무제도(2교대, 격일제 등)
 - ④ 복지시설 및 복지제도 개선 ⑤ 기타 ()

라 다음은 임금에 대한 질문입니다.

- 귀하의 지난해(2012년) 총급여액(연간급여액, 실수령액 기준)은 얼마입니까?
2012년 연봉(연간급여총액, 실수령액 기준) _____만원
- 귀하는 최근 3년간 임금체불을 경험한 적이 있습니까?
 - ① 있다 ② 없다
 - ▶ 2-1. 임금체불이 있었다면 어떤 항목이었습니까?
 - ① 기본급과 수당 ② 상여금 ③ 기본급과 수당+상여금
- 현재 체불된 임금이 있습니까?(있으면 구체적인 액수를 기입해 주십시오)
 - ① 있다 (_____ 원) ② 없다

마

다음은 운행 환경에 대한 질문입니다.

1. 최근 **1년간** 운행하면서 발생한 교통사고와 도로교통법 위반 횟수 및 이에 따라 부담되는 벌금과 범칙금 등은 총 얼마였습니까?

| 항목 | 내용 | 항목 | 내용 |
|-------------------|-----------|-----------------|-----------|
| 교통법규위반단속 적발(총 횟수) | 약 _____ 회 | 법규 위반 범칙금(총 금액) | 약 _____ 원 |
| 교통사고 발생횟수(총 횟수) | 약 _____ 회 | 시청(민원)과태료(총 금액) | 약 _____ 원 |

2. 버스 운행과정에서 아래 문제를 겪는 빈도는? (1일 기준)

| 항목 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
|----------------|---------|---------|----------|----------|
| 1. 규정 속도 위반 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
| 2. 교통 신호 위반 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
| 3. 정류장 무정차 통과 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
| 4. 승객과 다툼 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
| 5. 승, 하차 장소 위반 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |
| 6. 배차 간격 위반 | ① 3회 미만 | ② 3-10회 | ③ 11-20회 | ④ 20회 이상 |

▶ 2-1. (규정속도 위반, 교통신호 위반에 1회 이상이라고 기록한 경우) 규정속도·교통신호를 위반하게 되는 가장 큰 이유는 무엇입니까?

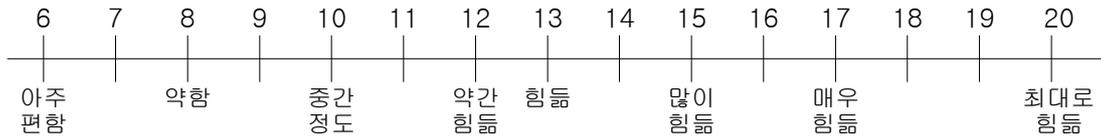
- ① 짧은 배차간격 ② 휴게시간 부족
 ③ 운행수익 증대 ④ 습관적으로 ⑤ 기타 (_____)

3. 버스 운행과정에서 발생하는 애로사항의 정도는?

| 항목 | 매우 그렇다 | 조금 그렇다 | 그저 그렇다 | 별로 그렇지 않다 | 전혀 그렇지 않다 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1. 장시간 운전으로 인한 피로누적 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 2. 짧은 배차간격으로 인한 휴식부족 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 3. 승객들과 잦은 미찰 발생 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 4. 교통정체, 불법주차 등 열악한 도로여건 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 5. 교통사고의 위험 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 6. 정비불량 및 차량노후 등 열악한 차량상태 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 7. 운전직에 대한 사회적 천시 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |

바

다음은 건강에 관한 질문입니다.

1. 평소 귀하의 업무가 얼마나 힘든지 다음 중 가장 가까운 숫자에 ○표시 하십시오.

2. 업무 후에 육체적/정신적으로 지치는 경우가 얼마나 자주 있습니까?

- (1) 육체적으로 : ① 전혀 없다 ② 간혹 있다 ③ 종종 있다 ④ 항상 있다
 (2) 정신적으로 : ① 전혀 없다 ② 간혹 있다 ③ 종종 있다 ④ 항상 있다

3. 귀하의 건강상태는 전반적으로 어떠합니까?

- ① 매우 좋다 ② 좋은 편이다 ③ 보통이다
 ④ 나쁜 편이다 ⑤ 매우 나쁘다

4. . 지난 일 년 동안 몸이 불편해서 결근하신 날이 있나요? (집안 일로 인한 결근 제외)

- ① 없음
 ② 있음 ⇨ 있다면, 몇 일입니까? ()일

5. 지난 일 년 동안 몸이 불편해서 일을 쉬어야 하는데도 참고 일하러 가신 날이 있나요?

- ① 없음
 ② 있음 ⇨ 있다면, 몇 일입니까? ()일

6. 다음은 피로의 정도를 알아보는 설문입니다. 아래의 문항을 읽고 지난 1주일 동안의 나의 몸 상태나 느낌을 생각하여 매우 그렇다면 7점, 전혀 그렇지 않다고 판단되면 1점, 어느 정도 그렇다고 생각되면 그 정도에 따라 2~6점 사이의 점수에 ○ 표시를 해주십시오.

| 지난 1주일 동안, 나는.. | 전혀 그렇지 않다 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 매우 그렇다 |
|--|-----------|---|---|---|---|---|---|--------|
| 1. 피로하면 의욕이 떨어진다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 2. 운동을 하면 피곤해진다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 3. 쉽게 피곤해진다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 4. 피로 때문에 신체활동에 지장을 받는다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 5. 피로로 인해 자주 문제가 생긴다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 6. 피로 때문에 지속적인 신체 활동이 어렵다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 7. 피로 때문에 업무나 책임을 수행하는데 지장을 받는다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 8. 내가 겪고 있는 가장 힘든 문제 세 가지를 꼽는다면 그 중에 피로가 포함된다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| 9. 피로 때문에 직장, 가정 또는 사회 생활에 지장을 받는다. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |

7. 다음은 귀하의 근골격계 증상을 파악하기 위한 설문입니다. 한 문항도 빠짐없이 작성해 주셔야 근골격계 질환의 유병률을 평가할 수 있습니다.

| 부 위 | 목 | 어깨 | 팔/ 팔꿈치 | 손목/ 손 | 등/ 허리 | 다리/ 발 |
|--|--|--|--|--|--|--|
| 1. 지난 1년 동안 다음의 어느 한 부위라도 운전과 관련하여 통증이나 불편함(통증, 쑤시는 느낌, 뻣뻣함, 화끈거림, 무감각, 찌릿찌릿함 등)을 느끼신 적이 있습니까? | <input type="checkbox"/> 예 <input type="checkbox"/> 아니오 |
| 2~4번 문항은 '예'라고 대답한 부위에 해당하는 항목에만 답하여 주십시오. | | | | | | |
| 2. 증상이 얼마나 자주 나타납니까? ① 항상 ② 1주일에 1회 ③ 1달에 한번 ④ 2달 이상에 한번 | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> |
| 3. 증상이 얼마동안 지속됩니까? ① 1주 이내 ② 1주-1달 ③ 1달 - 6달 ④ 6달 이상 | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> |
| 4. 증상이 어느 정도 심합니까? ① 전혀 심하지 않다 ② 약간 ③ 중간정도 ④ 심하다 ⑤ 매우 심하다 | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> | ① <input type="checkbox"/> ② <input type="checkbox"/> ③ <input type="checkbox"/> ④ <input type="checkbox"/> ⑤ <input type="checkbox"/> |
| <p>[참고] 증상이 심한 정도</p> <p>① 전혀 심하지 않다</p> <p>② 약간 심하다 = 약간 불편한 정도이나 작업에 열중할 때는 못 느낀다</p> <p>③ 중간정도로 심하다 = 작업 중 증상이 있으나 귀가 후 휴식을 취하면 괜찮다</p> <p>④ 심하다 = 작업 중 증상이 비교적 심하고 귀가 후에도 통증이 계속된다</p> <p>⑤ 매우 심하다 = 증상 때문에 작업은 물론 일상생활을 하기가 어렵다</p> | | | | | | |

사 **격일 근무에 따른 일과를 알아보는 질문입니다.**

1. 비번조일 때 주로 어떻게 시간을 보내나요?

- ① 여가 및 운동 ② 휴식 ③ 아르바이트 ④ 가사
 ⑤ 친목&교우 활동 ⑥ 기타 ()

2. 비번조일 때 아르바이트를 한 경험이 있는 분에게 해당하는 질문입니다.

▶ 2-1. 아르바이트는 무슨 일을 하십니까? ()

▶ 2-2. 지난 달에 아르바이트를 몇 일 했나요? (_____ 일)

▶ 2-3. 아르바이트는 평균적으로 하루 몇 시간 동안 하나요?

(하루 평균 _____ 시간 _____ 분)

▶ 2-4. 아르바이트를 통해 받는 임금은 얼마인가요?

1달 : _____ 원 (1일 평균 : _____ 원)

3. 현재 쉬는 날이 적당한가요?

- ① 많다 ② 적당하다 ③ 부족하다

아 다음은 수면과 관련한 건강상태를 평가하기 위한 질문입니다.

1. 지난 한 달 동안의 낮과 밤 대부분을 반영하여 평균적으로 답변해 주십시오.

| | 근무한 날 밤 | 비번인 날 밤 |
|-------------------|------------|------------|
| 실제로 몇 시간을 주무셨습니까? | ()시간 ()분 | ()시간 ()분 |

2. 최근 2주간 다음 각 항목의 문제들이 얼마나 심한지 표시해 주세요.

| | 없음 | 약간 | 중간 | 심함 | 매우심함 |
|----------------|----|----|----|----|------|
| 1. 잠들기 어렵다 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 2. 잠을 유지하기 어렵다 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |
| 3. 쉽게 깬다 | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ |

3. 현재 수면양상에 관하여 얼마나 만족하고 있습니까?

- ① 매우만족 ② 약간만족 ③ 그저 그렇다 ④ 약간불만족 ⑤ 매우불만족

4. 귀하의 수면장애가 어느 정도나 당신의 낮 활동을 방해한다고 생각합니까?

(낮에 피곤함, 직장이나 가사에 일하는 능력, 집중력, 기억력, 기분 등)

- ① 전혀 방해되지 않는다 ② 약간 ③ 다소 ④ 상당히 ⑤ 매우 많이

5. 주변 사람들이 귀하가 수면문제로 삶의 질이 떨어지고 있다고 여기고 있습니까?

- ① 전혀 그렇지 않다 ② 약간 ③ 다소 ④ 상당히 ⑤ 매우 많이

6. 당신은 현재 수면 문제에 관하여 얼마나 걱정하고 있습니까?

- ① 전혀 걱정하지 않는다 ② 약간 ③ 다소 ④ 상당히 ⑤ 매우 많이

7. 다음 중 해당되는 번호에 표시해 주시고 모든 항목에 응답해 주세요.

| | 전혀 즐리지 않음 | 가끔 즐림 | 종종 즐림 | 자주 즐림 |
|-------------------------------------|-----------------|----------|----------|----------|
| 1. 앉아서 책을 읽을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 2. 텔레비전을 볼 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 3. 극장이나 회의석상과 같은 공공장소에서 가만히 앉아있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 4. 1시간정도 계속 버스나 택시를 타고 있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 5. 오후 휴식시간에 편안히 누워 있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 6. 앉아서 누군가에게 말을 하고 있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 7. 점심 식사 후 조용히 앉아 있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |
| 8. 차를 운전하고 가다가 교통체증으로 몇 분간 멈추어 있을 때 | ① | ② | ③ | ④ |

자 다음은 노사관계에 관한 질문입니다.

1. 민주노총에 가입한 지 얼마나 되었나요? (_____년 _____개월)
2. 민주노총에 가입하기 전 어느 노동조합에 가입되어 있었나요?
 ① 한국노총 ② 노조 미가입 ③ 기타 (_____)
3. 다음은 현재 노동조합에 가입한 이후 노동현장의 변화를 알아보기 위한 질문입니다. 해당 문항에
 √ 표시 해주십시오.

| 항목 | | 매우 그렇다 | 조금 그렇다 | 그저 그렇다 | 별로 그렇지 않다 | 전혀 그렇지 않다 |
|---------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-----------------|
| 1. 회사 관리자의 눈치를 본다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |
| 2. 승객들이 버스노동자를 무시한다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |
| 3. 운전이 힘들다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |
| 4. 징계/해고가 두렵다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |
| 5. 휴게시간이 부족하다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |
| 6. 내 직업의 미래가 불안하다 | 현 노동조합 가입 전 | | | | | |
| | 가입 후 | | | | | |

- 설문에 응해주셔서 감사합니다. -

[부록2]

전북버스노동자 노동조건 실태조사 면접 조사 질문지

면접일시:

면접 수행자:

면접장소:

성명/성별/출생연도:

□ 들어가며

1. 귀하가 직업으로 운전을 한 경력은 얼마나 되었습니까?
2. 직업으로 운전을 한 경력 중 버스 운전의 경력은 얼마나 되었습니까?
3. 현재 일하는 버스회사에서의 경력은 얼마나 되나요?

□ 노동시간 및 노동강도

1. 버스 운전을 하시는 날 일과는 몇 시에 시작해서 몇 시에 끝나나요?(회사 도착 시간, 퇴근 시간, 운행시간 등 일과)
2. 만근이 12개라고 알고 있는데, 한 달에 보통 몇 일 운행하시나요?
3. 운행 과정에서 겪는 여러 문제가 있을텐데 가장 큰 문제가 뭐라고 느끼세요?
 - 3-1. (운행시간 이야기가 나오지 않으면 추가질문) 운행시간 압박이 심하다고 들었습니다. 시간 압박이 어느 정도인가요?
 - 3-2. 시간 압박의 제일 큰 이유는 무엇이라고 생각하십니까?

4. 쉬는 날에는 주로 어떻게 시간을 보내시나요? 아르바이트를 하시나요?(아르바이트 종류 및 빈도 등 추가질문)

5. 격일제로 버스 운행을 하고 계신데 개선이 필요하다고 생각하시나요? 필요하다면 어떻게 개선해야한다고 생각하시나요?

5-1. (1일 2교대제 이야기가 나오지 않으면 추가질문)1일 2교대제에 대해서는 어떻게 생각하시나요?

휴식, 휴가 및 휴게 공간

1. 왕복 운행이 끝난 뒤 휴식 시간, 화장실 갈 시간, 식사 시간도 제대로 보장이 안 되고 있다고 들었습니다. 화장실, 식사, 잠깐의 휴식 같은 생리적인 문제는 어떻게 해결하시나요?

2. 장시간 노동 때문에 가족 생활이나 사회 생활에도 영향이 큰가요?

3. 휴게공간이 매우 열악하다고 들었습니다. 현재 휴게공간, 식당, 화장실 등은 어떠세요?

사고 경험

1. 본인이나 주위 동료가 실제 교통 사고나 아차 사고를 겪으신 적이 있을텐데, 어떤 사고였고, 어떻게 해결됐는지, 그 과정에서의 문제는 어떤 게 있었는지 말씀해주실 수 있나요?

노조

1. 두 개의 조합이 있고, 그 중 민주노조에서 활동하고 계신데요. 이 조합에서 활동을 하게 된 계기는 무엇입니까?

2. 민주노조에 가입한 이후 달라진 점은 어떤 게 있나요?(나빠진 점을 이야기하면 ‘더 좋아진 점은요?’, 좋은 점을 이야기하면 ‘더 나빠진 점은요?’ 추가 질문)

3. 한국노총 조합원들과 차별이 심하다면서요, 지금 일하는 회사에서는 어떤 사례가 있을까요?
4. 민주노조를 지속할 수 있는 힘이나 이유는 무엇일까요?
5. 현재 투쟁의 중요한 과제는 무엇이라고 생각하십니까?
6. 귀하가 말씀하신 과제를 달성하기 위해서는 어떤 대안, 해결책이 필요할까요?(공영제, 시간 선제, 운행시간 증대 등) 그리고 이를 위해 노동조합이 어떤 것에 중심을 두고 활동해야 한다고 생각하시나요?(시청 압박, 조합원 증대, 조직력 강화 등)

□ 기타

1. 승객들과 갈등도 많으시죠? 구체적인 사례 몇 가지만 들려주세요.
 - 1-1. 많은 사람들이 운전기사가 친절해야한다고 요구하는데, 이런 요구에 대해 어떻게 생각하세요?
2. 귀하가 가장 자주 느끼는 건강상의 문제라면 어떤 게 있을까요?
3. 일하면서 보람 있던 일, 기억에 남는 일이 있다면 소개해 주세요.
4. 지금까지 나오지 않은 것 중에 ‘이 얘기는 꼭 하고 싶다’ 하는 것이 있으면 말씀해주세요.

[부록3]

추접스러워 말하기도 창피한 얘기들¹⁾

- 전주 시내버스노동자의 현실에 대한 토로 -

김영호 (민주노총 공공운수노조 신성여객지회장)

새벽 4시30분부터 회사에 출근하여 당직 직원한테 식권과 일비를 받고서 일과를 시작합니다.

남들은 한참 자고 있을 시간에 아침밥을 먹어야 하는 버스노동자들입니다. 새벽 일찍 출근하는 승객들과의 전쟁이 시작되지요. 보따리를 서너 개씩 가지고 타면서 기사가 불친절하다고 말하는가 하면, 빨리 가지 않는다고 재촉하는 승객들 등등... 고 그 속에서 말싸움과 때로는 몸싸움까지 일어나곤 한답니다. 그야말로 새벽부터 전쟁을 치르는 것이지요.

이렇게 전쟁을 치르듯 첫 버스를 몰고 종점에 도착하고 나면 얼마나 불일이 급한지 아세요? 그러나 운행을 마친 기사들이 생리적인 현상을 해결하고자 할 때 정작 화장실 하나 제대로 갖춰진 종점이 거의 없답니다. 아랫배를 부여잡고 이곳저곳 찾아다니며 발을 동동 구르다 결국 버스 옆에 몸을 숨기고 불일을 보는 경우가 허다합니다. 추접스러워 말하기도 창피한 이야기, 이것이 바로 저희 버스노동자들의 현실입니다.

시내버스가 신호위반과 무정차(정류장에 서지 않고 그냥 지나치는)를 하는 이유가 무엇인지 아세요? 바로 빠듯하게 짜놓은 운행시간 때문이랍니다. 운행시간이 촉박하다 보니 신호위반과 무정차를 밥 먹듯 하지 않으면 제 시간에 종점까지 닿기가 무척이나 어렵습니다. 어떤 노선은 운행시간이 너무나 길어서 운전기사가 도저히 불일 볼 짬을 낼 수가 없어요. 바지에 똥오줌을 저러가며 운행을 겨우 마치고 종점에 도착하면 그때서야 팬티를 벗어젖히고 신세를 한탄해야 하는... 이런 극단적 상황을 피할 수 없는 것이 바로 저희 버스노동자들의 현실입니다.

핸들을 잡고 하루 종일 일을 하다 보면 운전기사를 '짜증나게' 하는 승객도 술하답니다.

술에 만취가 되어서 반말 짓거리를 하는가 하면 운전 중인 기사의 머리를 툭툭 치면서 운전 잘하라고 고함을 지르는 사람도 있답니다.

1) 열린전북 2013년 10월호에 실린 기사입니다.

저희는 승객의 안전과 원만한 운행질서를 위해서 일하고 있는 버스노동자들 아닙니까? 최소한의 인간적인 대접은 받고서 일해야 한다고 생각합니다. 사고가 나더라도 하면 죄인 취급을 받아야 하고, 심지어 사비(私費)로 사고처리를 해야 하는 경우도 때로는 있습니다. 시내버스 운전 중에 사고를 내고 싶어서 내는 운전기사는 하나도 없을 것인데, 기사들에게 그 책임을 떠넘기는 회사 측의 행위에 대해서는 분노를 느끼지 않을 수 없습니다.

나이도 어린 사측 관리자들에게서 막말을 들어가면서도 한마디 변명도 못하는 버스노동자들의 현실이 정말 안타깝습니다. 때론 당장이라도 그만두고 싶지만 “그렇게 하고나면 집에 있는 식구들의 얼굴을 어떻게 보나?” 하며 하는 수 없이 고개를 숙이곤 합니다.

3년간의 파업 기간 동안에도 노조를 깨기 위해 온갖 탄압을 해온 사측입니다. 신입운전기사를 입사시킬 때에도 한국노총으로 다 보내서 그쪽 노조에 힘을 실어 주는가 하면, 배차도 우리 민주노조 조합원에게는 온갖 핑계를 삼아 만근(滿勤)만 적용해서 일을 시키고 다른 노조는 우리보다 더 많은 혜택을 쥐가면서 차별을 해오고 있습니다.

차량 배정도 그렇습니다. 우리 민주노조 조합원들한테는 노후 차량만 배정하고 타 노조한테는 새 차만 배정해서 노조 간의 갈등을 유발하는 그런 상황들을 만들어놓곤 했습니다.

정당함을 말하는 노조는 탄압으로 맞서고, 비벼대면서 아부하는 노조는 앓고 갈려고 하는 사측의 태도는 정말로 잘못 된 행동이라 판단되어 지금도 투쟁을 멈출 수 없는 것입니다.

추운 겨울에 언 손을 비벼가며 차량을 청소하고, 더운 여름철에는 비지땀을 흘려가며 차량 청소를 해야 합니다. 회사 측은 각 노선 종점에 버스를 청소하는 사람들을 배치해야 합니다. 그럼에도 불구하고 그 돈을 아끼기 위해서 운전기사들에게 차량 청소까지 시키는 악덕 사업주들을 용서할 수가 없습니다.

무정차나 신호위반 민원이 들어오면, 어떻게 해서라도 우리 민주노조 조합원은 징계하려고 CCTV를 판독하여 시청에 넘겨주면서도 타 노조 조합원의 경우는 판독이 안됐다고 얼버무리는 이러한 현실에 분노를 느낄 수밖에 없습니다.

노사가 상생할 수 있는 길을 찾아보려고 수없이 얘기 해왔지만, 사측은 아직도 우리 민주노조를 인정하려 하질 않고 있습니다. 답답하고 힘겹지만 어찌겠습니까? 노동해방 되는 그 순간까지 투쟁으로 극복해야죠.