



# 호남고속 노동자 차별·일터괴롭힘 실태조사 보고서


 아래로부터 전북노동연대

 전북평화와인권연대



# 호남고속 노동자 차별·일터괴롭힘 실태조사 보고서

 아래로부터전북노동연대

 전북평화와인권연대



머리말 .....	4
1. 서론	
1.1. 연구 배경 및 목적 .....	9
1.2. 연구의 내용 및 방법 .....	12
2. 배차차별 및 일터괴롭힘 실태 조사 결과	
2.1. 분석 방법 .....	13
2.2. 근무일수 차별 .....	13
2.3. 노선 배차에 있어서 민주노총조합원 차별 현황 .....	17
2.4. 차량 배차 차별 .....	29
2.5. 징계를 활용한 일터괴롭힘 .....	30
3. 심층면접 결과	
3.1. 개요 .....	34
3.2. 근무일수 차별 (임금) .....	34
3.3. 노선 배차 차별 (노동조건) .....	35
3.4. 차량 배차 차별 (노동조건) .....	38
3.5. 공평하지 않은 징계 .....	39

4. 조사 결과 고찰	
4.1. 근무일수 차별은 임금차별 .....	42
4.2. 노선차별은 노동시간·노동강도 차별 .....	43
4.3. 차량 배차 차별 .....	44
4.4. 징계를 통한 일터괴롭힘 .....	45
4.5. 노동조합 가입을 이유로 행해진 차별에 대한 법적 쟁점 .....	45
4.6. 노동조합의 대응과 관계 기관의 입장 .....	47
4.7. 기타 .....	48
5. 종합고찰 및 제언	
5.1. 호남고속 민주노총 조합원 차별 실태 및 괴롭힘 현황 .....	49
5.2. 일터괴롭힘에 주목해야 하는 이유 .....	51
5.3. 버스 운송 업종에서 차별을 방지하기 위한 대안 .....	53
6. 붙임자료	
6.1. 전주 시내버스 노선 현황 .....	58
6.2. 호남고속 운수노동자 2014년 임금총액 .....	74
6.3. 노선별 민주노총/非조합원 운행 현황 .....	80

## 일터괴롭힘은 인간에 대한 폭력이다

송기춘(전북평화와인권연대 공동대표)

헌법 제10조에서 확인하고 있듯이, 인간은 존엄하고 가치 있으며 행복을 추구한다. 행복은 삶의 모든 자리에서 이뤄져야 한다. 노동은 삶의 자리에서 가장 큰 비중을 차지한다. 그리고 노동이야말로 개성을 실현하고 사람을 사람답게 만드는 과정이다. 헌법 제32조 제3항에서는 근로조건의 기준은 인간의 존엄성을 보장하도록 법률로 정한다고 하고 있다.

그렇지만 노동관계에서는 노동과 자본 사이의 현저한 힘의 불균형 때문에 노동의 조건이 나빠지게 된다. 전통적인 법학에서 노동관계를 사인 사이의 계약관계로 보기 때문이다. 그 결과 ‘자유로운’ 개인인 노동자와 사용자 사이의 노동계약은 장시간 노동·저임금 노동·열악한 노동환경을 조장하게 되었다. 이러한 열악한 노동조건을 개선하기 위한 투쟁은 필연적으로 노동자의 단결과 단결력에 기초한 단체교섭과 단결력의 행사로서의 단체행동에 대한 법적 면책을 요구하게 되었다. 이에 대해서는 노동조합이라는 단체가 자유로운 개인의 의사를 억압하는 것이어서 법적으로 인정될 수 없다거나 단체의 힘으로 개인인 사용자에게 노동조건 개선 요구를 하는 것이 다중의 힘에 의한 업무방해 행위라느니 하는 반격도 있었지만, 단결권·단체교섭권·단체행동권은 노동자의 인간다운 노동을 위한 헌법적 권리로 인정되게 되었고 우리 헌법도 제33조 제1항에서 이를 확인하고 있다.

단결권·단체교섭권·단체행동권을 구체적으로 보장하는 것은 근로기준법, 노동조합 및 노동관계조정법 등 법률이다. 법률도 온전히 노동자의 권리를 보장하는 것은 아니다. 교원의 지위를 가지지 않은 조합원 몇 명 때문에 노동조합의 지위를 인정하지 않거나 매우 신중하게 파업에 들어가지 않으면 업무방해죄나 감당할 수도 없는 액수의 손해배상 청구를 피할 길이 없는 것도 이러한 법령의 문제를 보여준다. 파견노동이나 기간제

노동은 노동자의 지위를 더욱 열악하게 만들고 있다. 동일노동에 대한 동일임금의 원칙이 관철되지 않는 노동현장에서 기간제 노동 또는 파견노동이란 노동자의 자유의 박탈이라 할 만하다. 더구나 실업상태에서도 인간다운 삶을 누릴 수 있는 사회적 안전망도 매우 부실하지 않은가. 법률을 그 자체가 공정하고 정의로운 것인 양 말하는 이들이 있지만, 법률을 지금 여기에서의 다수를 점하는 세력이 자신의 이익을 법률이라는 틀과 형식을 이용하여 관철하는 장치라는 성격을 가지고 있다. 게다가 이런 법률마저도 그 해석과 적용과정에서 자본가나 사용자에게 편향되게 해석되는 경우가 허다하다. 노동법이 민법과 그 기초가 다르다는 점을 망각하거나 의도적으로 외면하면서 노동관계가 이미 대등한 당사자 사이의 계약관계인 것처럼 해석한다. 노동자와 사용자 사이에 존재하는 힘의 현저한 불균형 관계가 엄연한 사실인데도 말이다. 적지 않은 난관을 뚫고 노동자가 법적으로 권리의 구제를 받기란 여간 어려운 일이 아니다.

노동현장에서의 차별 문제도 심각하다. 남녀의 성을 이유로 한 차별은 헌법이나 근로기준법 등 법률로 규제하고 있지만 노동현장에서는 교묘한 방법으로 법적 규제를 피하기도 한다. 세계적으로도 우리나라는 남녀간의 임금격차가 큰 편에 속한다. OECD 국가 가운데는 단연 1위이다. 직장에서 고위직으로 갈수록 여성의 비율은 현저하게 낮아진다. 노동현장에서의 차별 문제 가운데 더욱 심각한 것은 노동조합활동을 이유로 하는 차별이다. 이것이 더 문제가 되는 것은 이를 통하여 사용자가 노동권을 무력화시키려는 의도를 담고 있기 때문이다. 물론 노동조합의 활동을 이유로 한 불이익취급 등은 부당노동행위가 되지만, 문제는 드러나지 않는 교묘한 방법으로 차별을 하는 경우가 많다는 점이다. 더구나 복수의 노동조합이 존재하는 현실에서 사용자에게 우호적인 노동조합을 우대하고 그렇지 않은 노동조합에게 불이익을 주는 경우도 많다.

2016년 호남고속은 전주시 시내버스 안전경영서비스 평가에서 1위로 평가되었다. 경영합리화, 안전과 운행관리, 승객만족도 등을 평가한 결과이다. 시민들이 안전하고 편한 교통을 이용할 수 있다는 것은 좋은 일이다. 그러나 이러한 회사가 결과 달리 속으로는 특정 노동조합 소속 노동자들에게 매우 교묘한 방법으로 차별을 해 온 사실이 드러났다. 유독 민주노총 노동조합에 소속된 버스기사들에게 근무일수와 노선배치 등

에서 차별을 해 온 것이다. 이 회사의 임금체계에서 만근을 초과하여 하루 더 근무할 때 27만7천원을 더 받는다고 하니 초과근무 사흘이면 83만원 정도의 임금을 더 받게 된다. 일을 덜 했으니 차별이 아니라고 반박할지 모르나 적은 임금 때문에 너도 나도 만근을 초과하여 일하고자 하는 회사에서라면 근무일수의 차이가 유독 특정 조합 소속 기사에게만 나타나는 것을 어찌 차별이 아니라고, 노동조합과 그 활동을 억압하기 위한 술수가 아니라고 할 수 있을까? 이러한 혐의는 노선 배치에서도 그대로 드러난다. 노선거리가 짧고 자동변속기를 이용하여 노동강도가 약한 노선에서는 민주노총 조합원은 배제되었다. 운행거리가 길고 운행에 어려움이 있는 노선에는 이들이 배치되었다.

이러한 호남고속 사용자의 행태는 교묘하게 노동조합의 활동을 억누르는 방법이다. 사용자가 노동자에 대해 가하는, 특히 특정 조합원들에 대한 괴롭힘이다. 이것은 오랜 시간을 두고 사람의 피를 말리고 굴욕감과 분노를 낳게 하는 나쁜 짓이다. 노동자를 길들이려는 것인가? 노동조합을 파괴하려는 것인가? 사용자라고 하여 노동자의 마음까지 지배할 수는 없다. 또한 헌법적으로 보장된 노동조합 활동을 억압해서는 안 된다. 이러한 괴롭힘은 폭력일 뿐이다. 폭력은 인간성까지 파괴하고야 만다.

이러한 특정 노동조합 소속 버스 기사에 대한 차별적 대우는 이에 대한 감독권을 가지는 지방자치단체와 국가기관의 방임과 방관에 의해 자행되고 있다. 왜 공적인 예산 지원을 받는 회사가 이런 인권침해를 자행하는 데 이를 방관하고 있는가?

호남고속의 민주노총 소속 버스기사들에 대한 차별과 괴롭힘을 입증하기 위하여 많은 분들이 수고하셨다. 아래로부터 전북노동연대, 공공운수노조전북본부와 전북평화와인권연대, 그리고 여기에서 활동하는 분들의 노고에 감사드린다. 이분들의 수고와 많은 시민들의 관심으로 호남고속이 가장 노동권이 잘 보장되는 인간다운 일터가 되기를 바란다.







# 1. 서론

## 1.1. 연구 배경 및 목적

오랜 기간 한국노총 사업장이었던 전북버스업계에서 2010년부터 민주노총으로 조직전환이 이루어졌다. 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 지급받았었지만 그 사용처가 불명했고, 버스노동자에게 정해진 급료보다 적게 임금을 지급했다. 더 나아가 이에 대한 실상이 밝혀지자 기존 노동조합과 회사가 서로 야합해 이를 무마시키려 했다. 전주 시내버스 노동자들이 민주노총에 가입하게 된 것은 이런 봉건적인 노사관계에 대한 분노에서 촉발된 것이었다.

전주 시내버스 노동자들이 민주노총에 가입하고 대화를 요구했을 때 버스 사업주들은 노동조합 자체를 인정하지 않으며 노동관계 법령에 규정된 최소한의 절차조차도 거절했다. 이런 사업주들의 태도는 사상 초유의 전주 시내버스 장기 파업을 유발한 일차적 원인이었다. 또한 전주시, 전주시의회, 전주 시내버스 사업자는 전주 시내버스 노동자들의 파업을 ‘불법’으로 규정하며 대화 및 문제 해결을 외면하면서 파업을 장기화시켰다. 하지만 사후 진행된 사법적 절차에서 법원은 전주 시내버스 노동자들이 민주노총에 가입하고 쟁의행위에 나선 것은 법적인 문제가 없으며, 회사가 노동조합과 대화에 나서지 않고 직장폐쇄에 나선 것이 불법이었음을 일관되게 판시했다.

전주 시내버스 노동자들의 지속적인 투쟁으로 봉건적 경영이 개선되며 대다수 사업주들은 민주노총 노동조합을 인정하며 대화를 진행하고 있고, 경영 투명성도 증진되고 있다. 하지만 호남고속만은 여전히 민주노총 노동조합과 단체협상을 거부하고 있다. 또한 민주노총 조합원을 대상으로 배차와 근무일수, 징계에서 차별이 이루어지고 있다는 문제제기가 현장에서 지속되는 상황이다.

시내버스 운송업의 특성상 배차는 노동강도, 노동시간 등 노동조건의 문제와 직결되고, 근무일수는 경제적 수입과 직결된다. 제기되는 주장대로 차별의 실체가 확인된다면 이는 민주노총 조합원들에게 정신적·신체적·경제적 손실이 있었음을 의미한다.

또한 현대사회에서 노동은 단지 생계 확보의 수단에서 그치는 것이 아니라, 이 사회 구성원으로서 역할을 부여받으며 사회적 관계를 형성하는 과정이다. 따라서 대다수 시민들에게서 있어 일터는 사회적 관계를 형성하는 가장 일차적인 장소이다. 일터에서 발생하는 차별, 괴롭힘은 그 사람의 사회적 관계를 파괴함으로써, 인간으로서 자존감이 파괴되는 결과로 이어지는 비인격적인 행위이다.

특히 사용자와 노동자 사이의 근로계약관계는 근본적으로 기울어진 권력관계를 내포하고 있으며, 우리 헌법이 노동3권을 보장하는 이유 역시 이 기울어짐을 보정하기 위한 것이다. 특정 노동조합에 소속되었다는 이유로 이루어지는 일터괴롭힘·차별은 기울어진 권력관계를 보정하는 장치를 무력화시킨다는 점에서 더욱 파괴적인 효과를 갖는다. 이 때문에 노동조합 차별·탄압으로 발생한 정신적 고통에 대해 산재로 인정하는 사례가 이어지고 있기도 하다.

최근 우리 사회는 일터괴롭힘이 인격을 파괴하는 심각한 문제라는 사회적 합의에 이르고 있다. 2014년, 전주 시내버스 업체인 신성여객에서는 노동조합 가입을 이유로 괴롭힘 당하던 노동자가 회사 현관에 스스로 목을 맷던 사건이 있었다. 2016년에는 유성기업에서 회사의 가혹적 노무관리로 한 노동자가 스스로 목숨을 끊는 비극도 있었다. 일터괴롭힘은 노동자의 인격을 파괴하고 더 나아가 목숨까지 앗아가는 살인행위인 것이다. 호남고속에서 발생하는 일터괴롭힘·차별 역시 가벼이 넘길 수 있는 문제가 아니다.

이 연구는 호남고속 사업장에서 발생하는 조합원들의 배차 차별 및 일터괴롭힘 사례를 종합적으로 파악하기 위해 실시되었다. 그동안 주관적인 호소로만 파악되었던 차별과 일터괴롭힘 문제를 보다 객관적인 형태로 수합·분석하고, 다양한 사회적 맥락과 연계한

분석을 진행한다. 이 연구는 노동자들이 처한 현실과 요구에 기초한 대책을 마련하고 그 현실화 방안을 모색하기 위한 기초자료로서 의미를 갖는다.

## 1.2. 연구의 내용 및 방법

### ○ 조사대상

전국공공운수노동조합 전북버스지부 호남고속 지회 소속 사업장 노동자를 대상으로 연구를 진행하였다.

### ○ 조사방법

2016년 2월 1일~2016년 7월 31일까지의 호남고속 근무 배차표 및 각종 근무 실태 자료를 분석하였고, 운행 노선별 조합원 면접조사를 진행하여 이를 보완하였다.

### ○ 조사내용

- 근무일수에 있어서 차별 현황
- 노선 배차에 있어서 차별 현황
- 차량 배차에 있어서 차별 현황
- 이외 징계, 인사 등 근무 과정에서 겪는 다양한 차별 및 일터괴롭힘 현황

## 2. 배차차별 및 일터괴롭힘 실태 조사 결과

### 2.1. 분석 방법

자료 분석은 호남고속에서 일하는 노동자 가운데 민주노총 조합원 집단과 이를 제외한 전체 집단(이하 非조합원 집단)으로 구분해 진행했다. 분석한 자료는 2016년 2월~7월 기간 호남고속의 근무 배차표이다. 근무일수 산정에서는 1달 만근 일인 12일 중 반절(6일)을 초과해 근무한 사람만을 분석 대상으로 삼았다.

데이터 분석은 R 3.5.2 프로그램을 이용하였다. 일원분산분석(ANOVA), 독립표본 T검정 등으로 주요 데이터에 대한 집단 간 차이를 검증하는 분석 및 피어슨 상관관계 분석으로 1일 운행거리와 민주노총 조합원 편중도 사이의 관계를 검증하는 분석을 진행했다.

조사기간 전주시 시내버스 노선 현황은 <붙임자료1>과 같다.

### 2.2. 근무일수 차별

#### 2.2.1. 평균 근무일수 차이( $p < 0.05$ )

2016년 2월~7월 기간 호남고속의 근무 배차표를 분석한 결과 非조합원 집단은 민주노총조합원 집단에 비해 월평균 0.37일 더 많이 일하는 것으로 나타났다. 가장 많은 차이가 발생한 달은 2016년 3월로 非조합원 집단이 민주노총조합원 집단에 비해 0.9일 더 많이 일했다.

표 1 민주노총 조합원과 非조합원의 월별 평균 근무일수

	2월	3월	4월	5월	6월	7월	평균
민주노총 조합원	11.8	12.6	11.9	12.2	12.1	12.5	12.19
非조합원	12.1	13.5	12.5	12.4	12.2	12.7	12.56

정확한 통계적 검정을 위해 두 집단 간 차이가 존재하는지 확인할 수 있는 독립 표본 t검정을 시행한 결과 2016년 2월, 3월, 4월, 7월은 두 집단 사이의 근무일수에 유의미한 차이( $p < 0.05$ )가 존재하는 것으로 나타났다.

표 2 민주노총 조합원/非조합원 월 평균 근무일수 독립표본 t검정 결과

구분	평균		표준편차		t값	p값
	민주노총 조합원	非조합원	민주노총 조합원	非조합원		
2월	11.82353 (n=51)	12.10256 (n=117)	0.5551894	1.1324722	-2.1398	0.03386
3월	12.64706 (n=51)	13.50862 (n=116)	0.9126561	1.2819529	-4.9333	$2.4e^{-6}$
4월	11.96000 (n=50)	12.46721 (n=122)	1.124132	1.214135	-2.6334	0.01007
5월	12.24528 (n=53)	12.40496 (n=121)	0.7313228	1.0612768	-1.1464	0.2536
6월	12.05556 (n=54)	12.15833 (n=120)	0.5290314	0.9701064	-0.90054	0.3691
7월	12.45283 (n=53)	12.73770 (n=122)	0.5025335	0.9604000	-2.566	0.01117

### 2.2.2. 12일 초과 근무일수 차이( $p < 0.05$ )

전주 시내버스 노동자들은 단협에 의해 만근 11일에 하루를 더한 12일을 일할 수 있도록 보장받는다. 12일을 기준으로 초과근무 날짜를 비교한 결과는 아래와 같다.



표 3 민주노총 조합원/非조합원 12일 초과 근무자 비율

구분	근무일수	2월	3월	4월	5월	6월	7월	전체
		(n1=51 n2=117)	(n1=51 n2=116)	(n1=50 n2=122)	(n1=53 n2=121)	(n1=54 n2=120)	(n1=53 n2=122)	(n1=312 n2=718)
민주노총 조합원	12일 초과 근무자 비율	5.9% (n=3)	62.7% (n=32)	20.1% (n=10)	34.0% (n=18)	13.0% (n=7)	45.3% (n=24)	30.1% (n=94)
	14일 이상 근무자 비율	0.0% (n=0)	11.8% (n=6)	4.0% (n=2)	1.9% (n=1)	1.9% (n=1)	0.0% (n=0)	3.2% (n=10)
非조합원	12일 초과 근무자 비율	37.6% (n=44)	81.9% (n=95)	55.7% (n=68)	54.5% (n=66)	31.7% (n=38)	63.9% (n=78)	54.2% (n=389)
	14일 이상 근무자 비율	4.3% (n=5)	49.1% (n=57)	11.5% (n=14)	4.1% (n=5)	0.8% (n=1)	16.4% (n=20)	14.2% (n=102)

분석기간 동안 민주노총 조합원 집단에서 12일을 초과해 일한 노동자는 30.1%였지만, 非조합원 집단에서는 54.2%가 12일을 초과해 근무했다. 14일 이상 근무자 비율 또한 非조합원이 14.2%로 민주노총 조합원 3.2%에 비해 4배 이상 많았다.

같은 기간 전체 근무자들이 12일을 초과해 근무한 달의 개월 수를 집단 별로 비교하기 위해 독립 표본 t검정을 진행한 결과, 두 집단 사이에 유의미한 차이(p<0.05)가 있는 것으로 나타났다.

표 4 2016.2~7월 민주노총 조합원/非조합원 12일 초과 근무한 달의 개월 수 독립표본 t검정 결과

구분	평균		표준편차		t값	p값
	민주노총 조합원	非조합원	민주노총 조합원	非조합원		
13일 이상	1.690909 (n=55)	3.062992 (n=127)	1.152658	1.390147	-6.9148	2.277e <sup>-10</sup>
14일 이상	0.2000000 (n=55)	0.8031496 (n=127)	0.4472136	0.8640930	-6.1831	4.329e <sup>-9</sup>

### 2.2.3. 근무일수 차별에 따른 임금차별

전주시가 2015년에 취합한 전주 시내버스 5개 회사 운수종사자 임금 현황 자료를 통해 2014년 1월 1일~12월 1일 기간 호남고속 운수종사자의 1인당 평균 임금 현황을

검토해보았다. 동일한 고용형태만을 분석 대상으로 삼기 위해 축탁직을 분석에서 제외했고, 분석 기간 동안 일정하게 근무한 사람들을 분석 대상으로 삼기 위해 2014년 전체 평균 임금의 하위 50%는 분석에서 제외했다.

표 5 2014년 1월1일~12월31일 호남고속 운수종사자 소속 조합별 임금 현황(자료출처:전주시)

	N	평균 근속년수	2014년 평균임금
민주노총 조합원	55	7.27	34,698,058
한국노총 조합원	89	7.75	38,798,643
기업노총 조합원	7	4.43	37,137,374
없음	3	5	38,204,853
축탁직(한국노총)	11	0	25,244,080
기타(50% 이하)	10	0.4	8,112,526
<b>운수종사자 임금 총계</b>		<b>운수종사자 평균임금</b>	<b>운수종사자 평균임금 (축탁, 기타제외)</b>
6,094,858,701		34,827,764	37,247,069

분석 대상 운전자 중 민주노총 조합원의 평균 근속년수는 7.27년이고, 한국노총 조합원의 평균 근속년수는 7.75로 거의 같았다. 하지만 민주노총 조합원의 1년 평균임금은 34,698,058원이고, 한국노총 조합원의 1년 평균임금은 38,798,643원으로 1년 간 410만 원 이상의 임금 차이가 발생했다. 기업노총 조합원의 평균 근속년수는 4.43년으로 민주노총 조합원 평균 근속년수의 61%에 불과하지만 평균임금은 37,137,374원으로 1년 간 244만 원의 임금 차이가 발생했다.

전주 시내버스는 월별로 며칠을 일했느냐에 따라 임금이 결정되는 임금체계로, 호봉과 월별 근무일수가 임금의 차이를 가져오는 유일한 변수이다. 근무일수가 많으면 더 많은 임금을 받게 되는데, 2016년을 기준으로 11일을 초과해 근무할 때 1일 277,443원이 가산된다.

표 6 호남고속 2016년 5호봉 기준 임금

1달 근무일수	임금
11일(만근)	2,276,123
12일	2,553,566
13일	2,831,009
14일	3,108,452
15일	3,385,895

1)

2014년 민주노총 조합원과 기타 노동조합 조합원 사이의 임금 차이는 근무일수 차别的 결과로 보는 것이 타당하다.

### 2.3. 노선 배차에 있어서 민주노총조합원 차별 현황

#### 2.3.1. 전주 시내버스 노선 간 차이

---

1) 무사고수당 30,000원 포함

표 7 전주 시내버스 노선 현황

노선	2016.5.3일 이전				2016.5.4일 이후			
	N	평균 1일 운행거리	평균 1회 운행거리	평균 승강장수	N	평균 1일 운행거리	평균 1회 운행거리	평균 승강장수
시내선	37	244.9	26.1	56.8	51	238.7	25.3	53.2
본선	91	262.4	24.4	47.7	91	262.4	24.4	47.7
지선	114	314.9	30.5	53.3	109	317.5	31.1	53.8
중형	18	274.0	25.1	45.1	18	274.0	25.1	45.1
순환	18	230.3	23.8	45.7	0	-	-	-
저상	105	250.3	27.8	55.4	118	248.6	27.3	54.3
명품	4	273	27.3	47	4			

2016년 4월을 기준으로 전주시내버스 노선은 시내선, 본선, 지선, 중형, 순환, 저상, 명품으로 나뉜다. 전주 시내버스 노선은 크게 지선과 본선으로 분류할 수 있는데, 지선 노선은 대체로 전주시 외곽 벽지 마을을 운행하는 노선이고 본선은 주요 기종점 사이를 운행하며 주요도로(팔달로, 기린로 등)를 통과하는 노선이다. 중형과 저상노선은 노선번호 뿐만 아니라 해당 노선을 운행하는 차량의 종류에 따른 구분이다. 저상노선은 본래 구분으로는 순환선, 시내선, 본선에 해당할 노선이 포함되어 있고 중형노선에는 본래 구분으로 지선에 해당할 노선이 포함되어 있다. 순환선은 기·종점이 같은 노선으로 시내를 원형으로 순환하는 노선이다. 전주 시내버스는 2016년 5월 4일에 노선개편이 이루어져 순환선에 포함되어 있던 노선이 저상·시내선으로 나뉘어 배속되었고, 지선노선 중 일부가 저상노선으로 이동하였다.

지선노선은 1일 평균 운행거리가 가장 길고, 승강장수도 두 번째로 많다. 기·종점이 차고지로부터 먼 거리에 위치하기 때문에 공차 운행거리가 길고, 근무시간 역시 필연적으로 길어질 수밖에 없다. 도시 행정구역 바깥쪽을 운행하고 종점이 벽지 마을인 경우가 많아 노선의 굴곡도도 다른 노선에 비해 상대적으로 더 크다. 외딴 종점을 운행해야하기 때문에 식당, 화장실, 휴게 공간 등이 미비한데서 오는 불편함도 뒤따른다.

반면 본선과 저상노선은 1일 운행거리가 짧다. 본선노선은 주로 편도3차선 이상의 넓은 도로를 운행하는 덕분에 장시간 운전에서 따르는 스트레스가 다른 노선에 비해 상대적으로 덜하다. 주요 기종점 사이를 운행하므로 회차지에는 식당, 휴게실, 화장실 등이 갖추어져 있다. 저상노선은 짧은 노선거리 뿐만 아니라, 일반버스에 비해 고급차량인 저상버스를 운전하는 이점도 있다. 저상버스는 오토매틱 기어 변속방식 등으로 조작 및 운행이 일반버스에 비해 용이하다.

노선에 대한 조합원의 의견을 보다 면밀히 수합하기 위해 설문조사를 다음과 같이 진행했다.

#### ① 조사 대상과 방법

민주노총 공공운수노조 전북버리지부 조합원들을 대상으로, 2017년 1월 18일부터 19일까지 구글 독스를 통해 온라인 설문을 진행하였다.

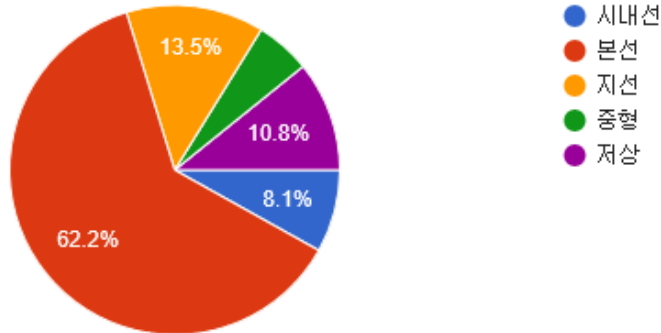
#### ② 조사내용과 목적

전주시내버스 선호-비선호 노선과 구체적인 노선 번호, 그 이유에 대해 조사하였다. 버스 현장 노동자들이 선호하는 노선과 그 이유를 파악해 노선차별의 근거자료로 삼고자 하였다.

#### ③ 가장 운행하고 싶은 노선

총 응답자 37명 중 절반이 넘는 23명이 본선 운영을 가장 선호한다고 응답했다. 본선에 이어 지선, 저상, 시내, 중형이 뒤를 이었다. 본선을 선호하는 이유는 “회사에서 가까워 출퇴근이 용이”하고, “운행거리가 짧아”, “시간이 단축되고 같은 방향 차량이 많아 운행이 수월하다” 등등의 의견이 있었다. 가장 운행하고 싶은 노선번호는 380번이 7명으로 가장 많은 응답이 있었다. 380번을 포함한 300번대 계열의 노선에 대한 선호가 전반적으로 높았고, 165번이 뒤를 이었다.

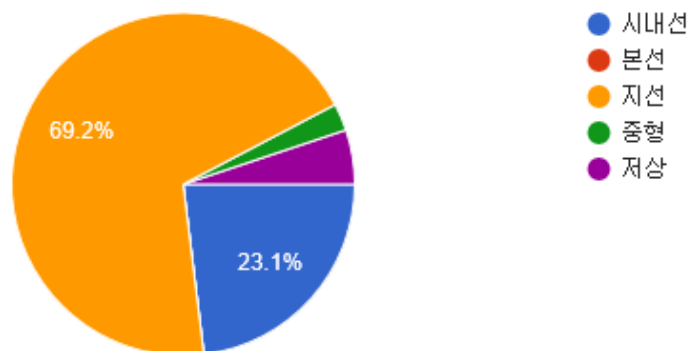
다음 중 가장 운행하고 싶은 노선은? (응답 37개)



④ 가장 운행하기 싫은 노선

총 응답자 39명 중 27명이 지선이 가장 운행하기 싫은 노선이라고 응답했다. 지선에 이어 시내선, 저상, 중형 순으로 응답했다. 본선은 단 한명도 응답하지 않았다. 지선을 가장 싫어하는 이유로는 운행 거리가 길다는 의견이 압도적으로 많았다. 기타 의견으로는 운행시간이 길어짐에 따라 휴식시간이 부족해지고, 도로사정이 좋지 않으며 노약자가 많이 탑승한다는 의견이 있었다.

다음 중 가장 운행하기 싫은 노선은? (응답 39개)



2.3.2. 노선별 1일 운행거리와 민주노총 조합원 편중도(p<0.01)

5월 3일 이전과 이후 모두 1일 운행거리 평균은 지선>중형>명품>본선>저상>시내

선>순환 선 순이다. 지선의 1일 운행거리 평균은 이전 314.9km와 이후 317.5km로 가장 짧은 시내선인 이전 순환 230.3km와 이후 시내선 238.7km 보다 각각 84.6km와 78.8km 더 먼 거리를 운행하고 있다. 승강장수 평균은 지선과 시내선이 각각 53.8과 53.2로 차이가 없어 지선이 가장 긴 거리 운행하고 자주 승강장에 정차하는 것으로 드러났다.

각 노선에 따른 배차 차별을 확인하기 위해 전주 시내버스 전체 노선의 각 1일 운행거리와 민주노총 조합원 편중도 사이의 상관관계를 조사했다. 편중도는 각 노선별로 2016년 2월~7월 기간 동안 운행한 전체 노동자 수와 민주노총조합원 수의 비율을 계산하고, 이를 전체 노동조합 소속 비율을 반영하여 아래와 같이 보정한 값이다. 전체 노선에 대한 편중도는 <붙임자료3>와 같다.

$$\text{편중도} = \frac{\text{민주노총조합원 운행일수}}{\text{기간내총 운행일수}} \times \frac{\text{기간내근무한전체노동자수}}{\text{기간내근무한민주노총조합원수}}$$

수식 1 기간 내 근무한 노동자 수는 단협 상 만근일(12일)의 50%를  
초과근무한 사람들만 포함하여 산정했음

1일 운행거리와 노선 별 민주노총 조합원 편중도에 대해 피어슨 상관검정을 시행한 결과 상관계수는 0.3669778으로 나타나(p-value=1.123e<sup>-14</sup>) 둘 사이에 비례 관계가 존재함을 확인할 수 있었다. 이는 1일 운행거리가 긴 노선일수록 민주노총 조합원들에게 많이 편중되어 있다고 해석할 수 있다.

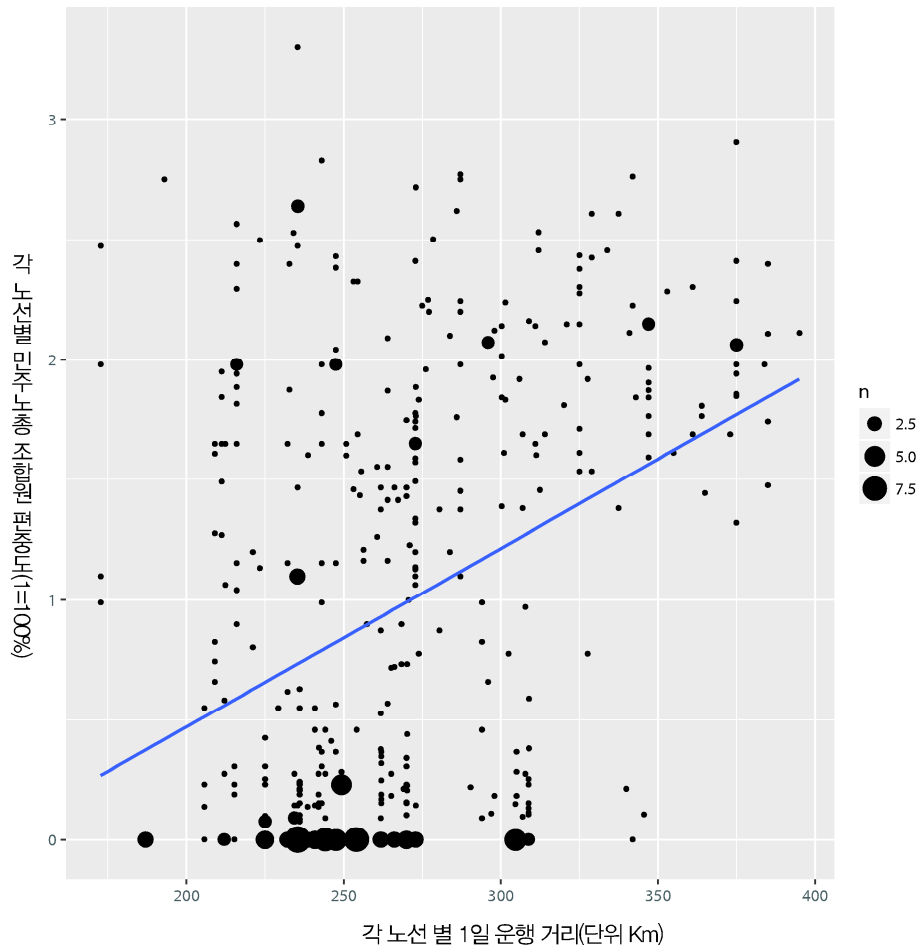


그림 6 회귀분석 결과 y절편 -1.014, 기울기 0.0074263의  
선형회귀(p-value=1.123e-14<0.01)



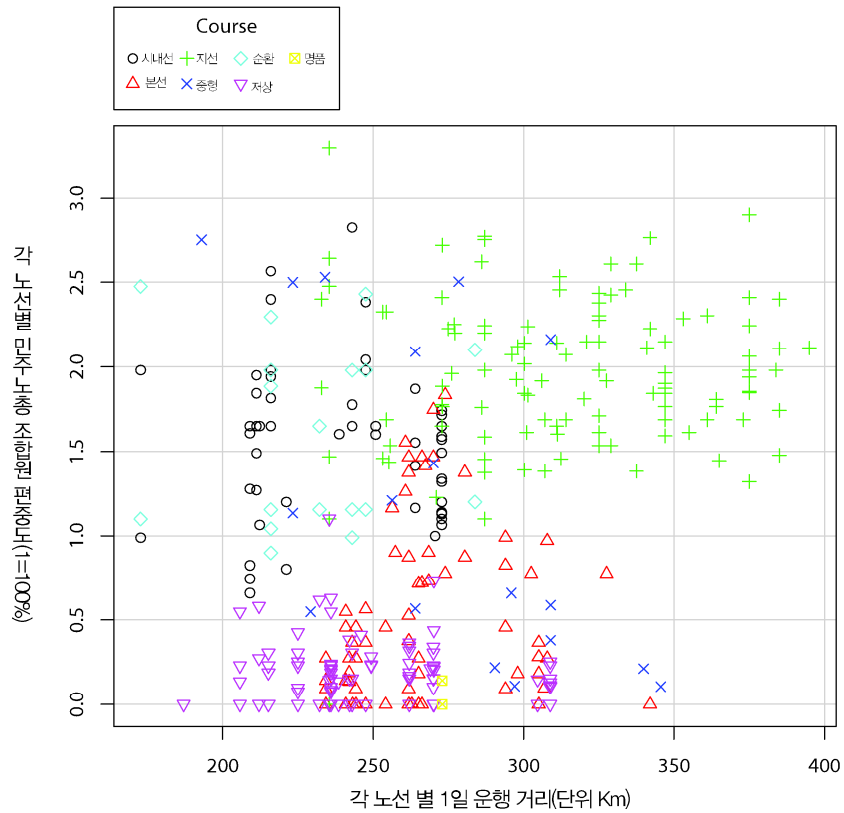


그림 7 노선유형별로 구분한 1일 운행거리 및 민주노총 조합원 편중도

### 2.3.3. 특정 노선에서 민주노총 조합원 배제

분석 기간 중 2016년 2월~5월 3일까지 운행된 전체 387개 노선 중 119개 노선에는 민주노총 조합원이 단 한 번도 배치되지 않았고, 5월 4일 노선개편 이후에는 391개 노선 중 126개 노선에 민주노총 조합원이 단 한 번도 배치되지 않았다. 2016년 2월~5월 3일 기간 119개 노선 중 본선노선(41개)과 저상노선(72개)이 95%를 차지한다. 2016년 5월 4일~7월 기간에는 126개 노선 중 본선(54개)과 저상(61개)이 91%를 차지한다. 이는 민주노총 조합원들이 본선, 저상선에서 집중적으로 배제되고 있음을 의미한다.

표 8 기간 중 민주노총 조합원이 한 번도 배치되지 않은 노선 개수

	본선	지선	중형	저상	명품	계
16.2.~16.5.3.	41	2	1	72	3	119
16.5.4.~16.7.	54	2	5	61	4	126

### 2.3.4. 각 노선 별 민주노총 조합원/非조합원 배차 현황

호남고속은 전주시내버스 5개 회사 중 유일하게 소속 노동자들에게 전체 노선을 순환하여 운행하게 하지 않고, 노선 내에서 순환 배차하고 있다. 각 노선 구분별로 민주노총 조합원/非조합원 분포를 분석한 결과는 아래와 같다. 운행노선 총합은 해당 월에 운행된 노선의 총 개수이고 근무일수는 기간 중 민주노총 조합원/非조합원이 각각 근무한 날의 합계이다.

#### 시내선

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		183	206	197	276	268	279
민주노총 조합원	근무일수	50	57	45	156	156	163
	비율	27.3%	27.7%	22.4%	56.5%	58.2%	58.4%
	편중도	0.90	0.91	0.79	1.86	1.88	1.93
非조합원	근무일수	133	149	152	120	112	116
	비율	72.7%	72.3%	77.2%	43.5%	41.8%	41.6%
	편중도	1.04	1.04	1.09	0.63	0.61	0.60

#### 본선

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		477	510	502	517	497	531
민주노총 조합원	근무일수	82	83	72	45	46	46
	비율	17.2%	16.3%	14.3%	8.7%	9.3%	8.7%
	편중도	0.57	0.53	0.49	0.29	0.30	0.29
非조합원	근무일수	395	427	430	472	451	485
	비율	82.8%	83.7%	85.7%	91.3%	90.7%	91.3%
	편중도	1.19	1.20	1.20	1.31	1.32	1.32

지선

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		607	683	644	545	606	638
민주노총 조합원	근무일수	347	384	380	375	382	384
	비율	57.2%	56.2%	59.0%	68.8%	63.0%	60.2%
	편중도	1.88	1.84	2.03	2.26	2.03	1.99
非조합원	근무일수	260	299	263	230	224	254
	비율	42.8%	43.8%	40.8%	42.2%	37.0%	39.8%
	편중도	0.62	0.63	0.58	0.61	0.54	0.57

중형

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		87	91	89	91	88	92
민주노총 조합원	근무일수	36	42	47	35	32	34
	비율	41.4%	46.2%	52.8%	38.5%	36.4%	37.0%
	편중도	1.36	1.51	1.82	1.26	1.17	1.22
非조합원	근무일수	51	49	42	56	56	58
	비율	58.6%	53.8%	47.2%	61.5%	63.6%	63.0%
	편중도	0.84	0.78	0.67	0.88	0.92	0.90

순환

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		113	121	117	12	0	0
민주노총 조합원	근무일수	71	63	50	5	0	0
	비율	62.8%	52.1%	42.7%	41.7%		
	편중도	2.07	1.70	1.47	1.37		
非조합원	근무일수	42	58	67	7	0	0
	비율	37.2%	47.9%	57.3%	58.3%		
	편중도	0.53	0.69	0.81	0.84		

저상

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		530	576	560	628	640	649
민주노총 조합원	근무일수	22	22	17	35	35	38
	비율	4.2%	3.8%	3.0%	5.6%	5.5%	5.9%
	편중도	0.14	0.13	0.10	0.18	0.18	0.19
非조합원	근무일수	508	554	543	593	605	610
	비율	95.8%	96.2%	97.0%	94.4%	94.5%	94.0%
	편중도	1.38	1.38	1.37	1.36	1.37	1.35

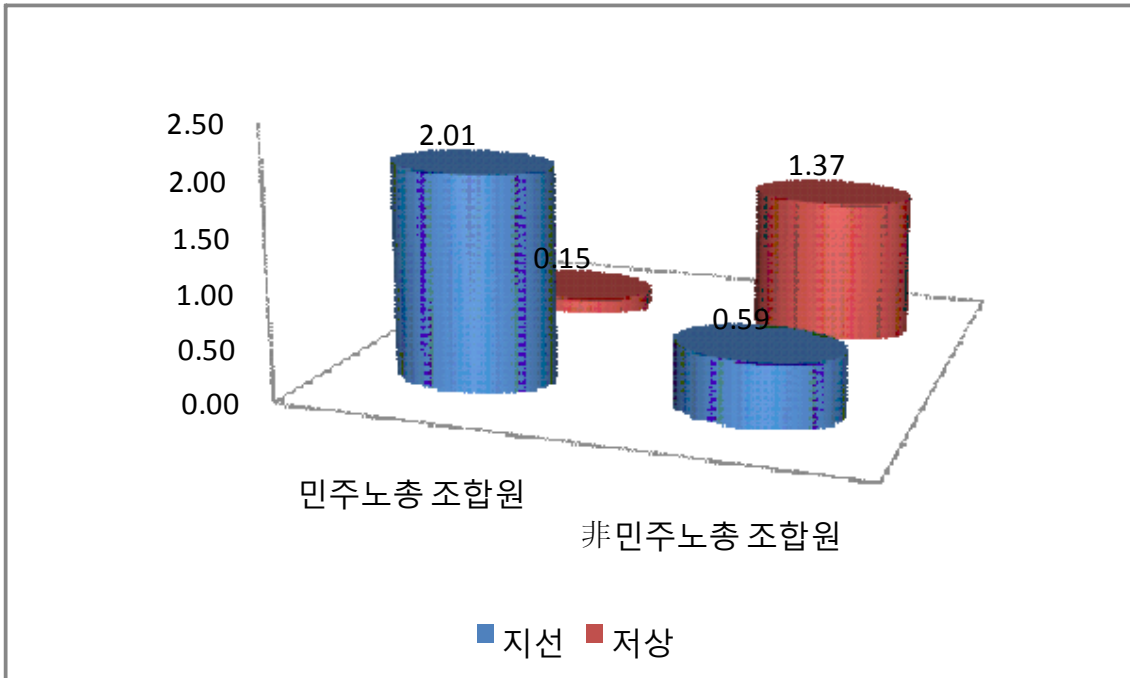
명품

월		2월	3월	4월	5월	6월	7월
운행노선 총합		29	31	30	31	30	31
민주노총 조합원	근무일수	1	0	0	0	0	0
	비율	3.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	편중도	0.11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
非조합원	근무일수	28	31	30	31	30	31
	비율	96.6%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
	편중도	1.39	1.44	1.41	1.43	1.45	1.43

분석결과 각 노선별로 집단 간 편중도에 유의한 차이가 드러났다. 지선 노선의 민주노총 조합원 편중도는 기간 동안 1.84~2.26이었지만 非조합원 편중도는 0.54~0.63이었다.

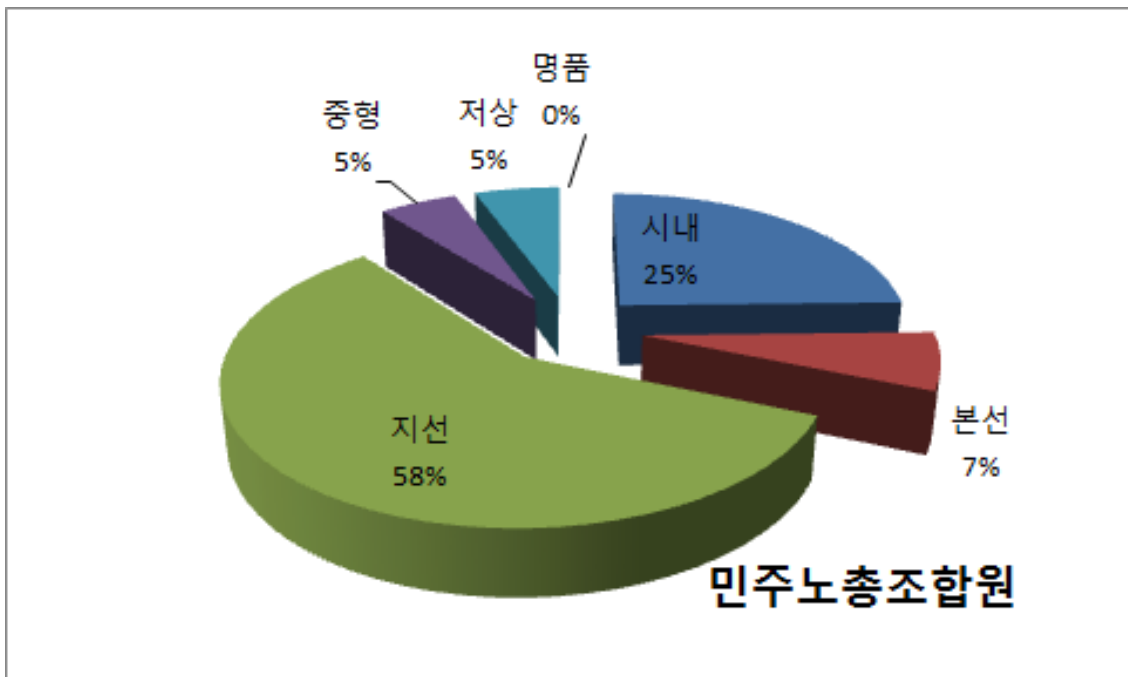
반면 저상 노선의 민주노총 조합원 집단의 편중도는 0.10~0.19였지만 非조합원 집단 편중도는 1.35~1.38이었다. 민주노총 조합원은 지선 노선에 편중되어있고, 非조합원 집단은 지선 이외의 노선에 보다 편중되어 있음이 확인되었다.

그림 8 민주노총 조합원/非조합원의 지선노선, 저상노선 편중도



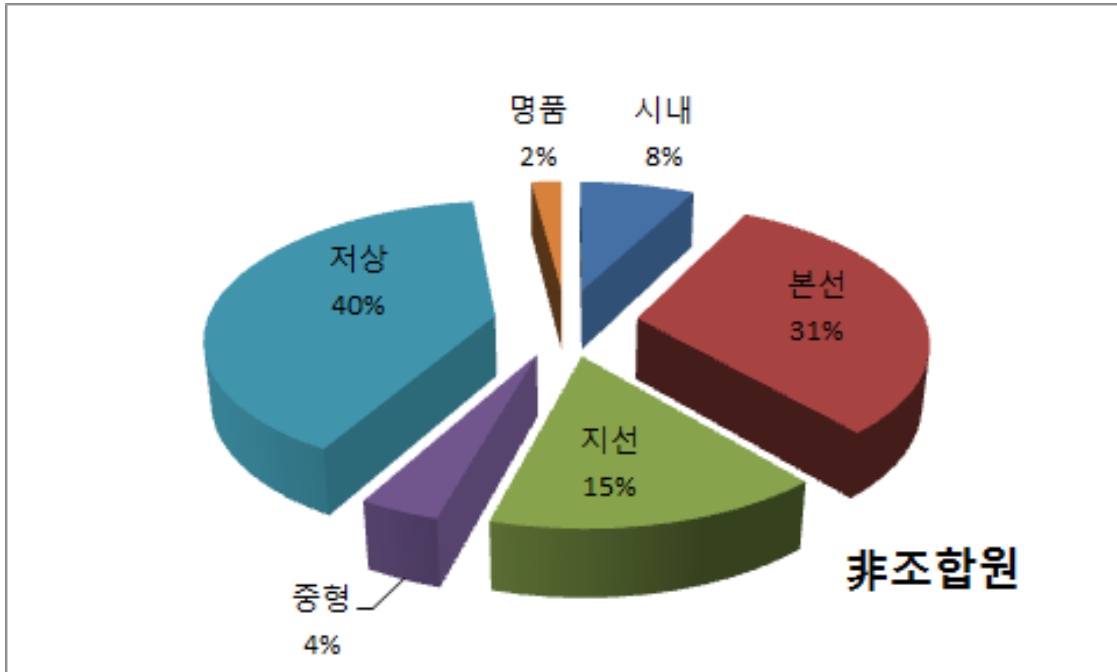
민주노총조합원/非조합원 집단이 2016.5.4.~7.31 기간 중 운행한 노선의 비율은 아래와 같다.

그림 9 2016.5.4.~7.31 민주노총 조합원이 운행한 노선의 비율



해당기간 운행한 연인원 1,900명의 민주노총조합원 중 58%(1,103명)는 지선을 운행했고, 본선은 7%(126명), 시내선은 25%(468명), 중형은 5%(97명), 저상은 5%(106명)였다. 명품노선 운행은 전무했다.

그림 10 2016.5.4~7.31 非조합원이 운행한 노선의 비율



반면 같은 기간 연인원 4,403명의 非조합원 중 40%(1,757명)가 저상선, 31%(1,370명)가 본선을 운행한 반면에, 지선과 시내 노선을 운행한 사람은 각각 집단의 15%(686명), 8%(336명)에 불과했다.

	저상, 본선, 명품	지선
민주노총 조합원	12% (n=232)	58% (n=1,103)
非 조합원	73% (n=3,216)	15% (n=686)

운행하기에 비교적 용이한 노선(저상+본선+명품)과 지선을 비교했을 때, 민주노총 조

합원 집단 중 12%만 용이한 노선을 운행했고, 58%가 지선을 운행했다. 非조합원 집단의 73%는 용이한 노선을, 15%는 지선을 운행했다.

## 2.4. 차량 배차 차별

민주노총 조합원과 非조합원의 차량 발령 현황에 대해 검토해보았다. 전주 시내버스 노동자들은 자기 차량을 배정받은 본기사와 자기 차량이 없이 본기사의 휴무일 등에 운행하는 예비기사로 나뉜다. 본기사는 자기 차량을 배정받아 익숙한 환경에서 운전 노동을 수행할 수 있지만, 예비기사는 매 출근시마다 차량이 변경되므로 상대적으로 불안정한 환경에서 근무하게 된다. 예비기사는 근속년수가 짧은 운수노동자로 주로 구성되고, 업무에 익숙해지면 본기사로 발령이 일반적이다. 이런 운수 노동의 특성상 예비기사에서 본기사가 되는 것이 일종의 승진 인사로 받아들여지고 있다.

2016년 11월 24일을 기준으로, 호남고속 소속 운수노동자 178명 중 예비기사는 22명으로 민주노총 조합원 5명과 非조합원은 17명이다. 이중 근속년수 1년 미만자축탁직을 제외하면 총 5명이다. 5명 가운데 非조합원은 1명에 불과했지만, 민주노총 조합원은 4명에 이른다. 민주노총 조합원과 非조합원의 명수가 56명 대 122명으로 非조합원 수가 민주노총 조합원에 비해 약 2배 이상 많은 걸 감안하면 예비기사의 민주노총 조합원이 편중도가 높다는 걸 알 수 있다. 이들 4명의 평균 근속연수는 13.8년이다.

배차 받은 차량에 있어서도 민주노총 조합원과 非조합원 사이에 차별이 존재했다. 2016년 11월 24일을 기준으로, 본기사 156명 중 초저상버스를 운행하는 노동자는 46명이다. 46명 중 민주노총 조합원은 3명에 불과하고, 非조합원은 43명이었다. 초저상버스는 자동변속기, 멀티디스플레이 등이 장착되어 있어 운행편의성이 여타 차량에 비해 높다. 디젤하이브리드 차량인 BC211M도 민주노총 조합원에 비해 非조합원이 3배 많이 배차되어 있었다.

	민주노총 조합원	非조합원
뉴슈퍼에어로시티초저상	3	43
BC211M	3	9
BS090	1	3
뉴슈퍼에어로시티	40	46
현대그린시티	3	1
BS106	0	2
성진트롤리버스ACT	0	2
<b>계</b>	<b>50</b>	<b>106</b>



이상과 같이 민주노총 조합원과 비조합원 사이에 차량에도 차별 배차가 이루어지고 있음이 확인되고 있다.

## 2.5. 징계를 활용한 일터괴롭힘

버스 운수 노동의 특성상 운전노동자들은 필연적으로 교통사고를 경험할 수밖에 없다. 호남고속은 교통사고가 난 민주노총 조합원들에게 회사에서 제작한 <교통사고 야기 운전원 징계처리 간소화규정>(이하 간소화규정)에 의거해 징계를 하고 있다. 간소화규정은 2004년부터 시행된 것으로 내용에 다음과 같은 문제가 확인된다.



### 2.5.1. 간소화규정의 징계 대상 문제점

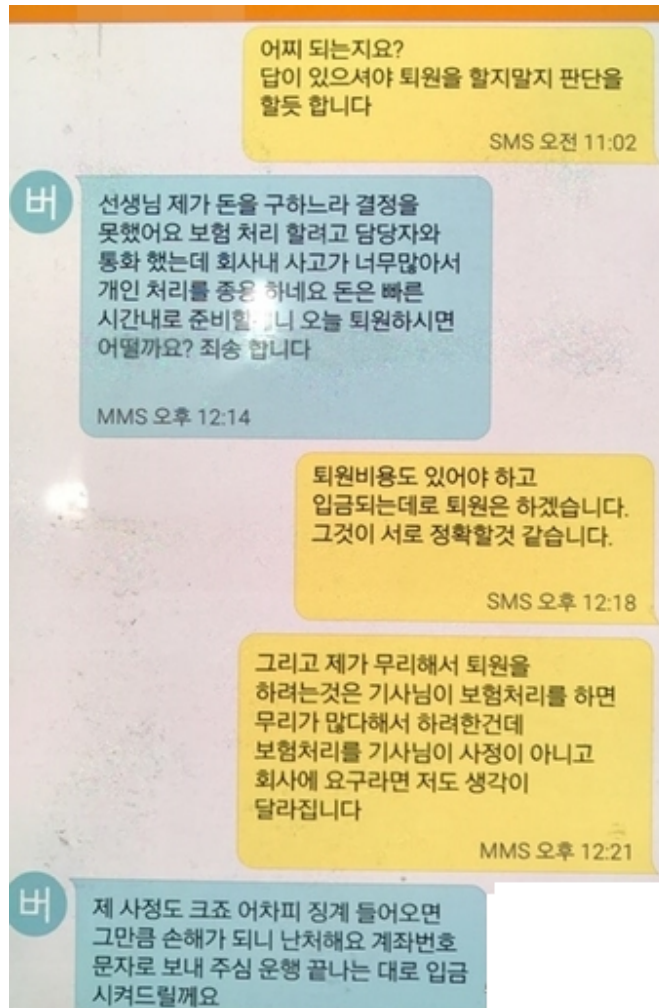
간소화규정에는 ‘※교통사고로 인하여 운전원이 징계 사유 발생 시 징계위원회 의결없이 다음 각항에 의거 처벌한다’고 명시되어 있는데, 이는 노동자들이 기본적으로 징계 사유에 대한 소명 절차를 보장받지 못하게 하는 문제가 있다.

간소화규정의 내용은 물적 피해 및 인적피해에 따른 처벌 수위를 다루고 있지만, 사고 과정이나 경위에 대한 설명은 없다. 교통사고 후 물적 피해가 발생할 경우 자차를 포함해 피해금액에 따라 강도 높은 처벌 규정이 항별로 고지되어있다.

운전자의 과실여부나 과실의 경중에 상관없이 피해액으로만 징계 수위가 결정되기 때문에 상대방 과실로 인한 사고여도 필연적으로 징계가 이루어지게 된다. 서술한 바와 같이, 전주 시내버스 노동자들의 임금은 근무일수와 호봉만으로 결정되므로 징계로 인해 근무를 못하게 되면 임금의 손해를 입는다. 만근(11일)을 일해야 각종수당을 지급 받을 수 있으므로, 만근을 못할 경우 승무정지일수 이상으로 임금이 삭감된다. 더불어 월급여 기준으로 산정되는 상여금, 성과금, 퇴직금 등에 영향을 미쳐 승무정지 피해는 당월에만 한정되지 않는다.

회사는 이러한 점을 이용하여 운전자에게 교통사고 비용 자부담 처리를 유도하기도 한다. 이는 현행 단체협약 상 금지되어 있는 행위이고, 서울시·전주시 등 여러 지자체에서도 운전자 자부담 행위 사례가 적발될 경우 시내버스 업체 평가 등에서 감점시키고 있다. 하지만 징계로 인한 임금 손실을 피하기 위해 회사의 요구에 따라 사고 비용을 자부담 처리하는 사례는 근절되지 않고 있다. 공공운수노조전북본부는 2016년 12월 26일에도 호남고속 운전자의 교통사고 비용 자부담 행위 사례를 공개한 바 있다.

그림 12 교통사고 비용 자부담 처리한 한국노총 운수 노동자



교통사고 비용 운전자 자부담은 회사가 자신의 우월적 지위를 이용해 경영비용을 노동자에게 전가하는 행위이다. 노동자의 과실 여부와 상관없이 사고가 발생하면 무조건 징계를 한다는 내용의 현행 징계 규정은 회사의 우월적 지위를 더욱 강화시키고 노동자의 인격을 침해하는 효과를 낳는다.

### 2.5.2. 14년간 고정되어 있는 간소화규정의 문제점

간소화규정은 2004년 8월 1일부터 시행 이래 단 한 번도 개정되지 않았다. 2004년 8월에 정한 교통사고 비용 징계기준이 2017년에도 적용되고 있는 것이다. 14년 동안

물가는 많이 인상되어 2004년 8월 최저시급은 2,510원이었지만 2017년 최저시급은 6,470원으로 2.6배 증가했다. 주요 교통사고 피해 물품이 되는 자동차 가격을 비교하기 위해 쏘나타 차종의 가격을 확인한 결과 2004년 쏘나타 출시 가격은 1,252~2,589만원이었고 2017년 쏘나타는 2,255~3,893만원으로 차량 가격이 1.5~1.8배 증가했다.

차량 고급화와 외제차 비율이 높아짐에 따라 2004년과 비교했을 때 교통사고 발생 시 피해금액의 상승폭은 차량 가격 상승폭보다 더 높을 것임을 추정할 수 있다. 간소화규정이 개정 없이 고정되어 있는 것은 사실상 버스 노동자들에게 매년 징계수위가 강화되고 있다는 의미이다.

### 2.5.3. 교통사고가 발생하는 요인에 대한 구조적 접근

우리나라 산업안전보건법 제5조 등 각종 법률은 노동과정에서 사고가 발생하지 않도록 예방할 의무는 일차적으로 사업주에게 있다고 규정하고 있다. 사고를 빌미삼아 징계하기 전에 사고 예방을 위한 안전장치 마련이 더욱 중요한 이유이다.

선행 연구 결과에 따르면 회사가 지시하는 격일제 근무 자체가 사고율을 높이는 중요한 요인이다. 2007년, 한국노총이 한양대학교에 의뢰해 진행한 <버스운전 근로시간 개선방안 연구>에 따르면 격일제 근무 시 1일2교대제 근무에 비해 사고율이 78% 이상 높다고 보고되었다. 2015년, 한국노총이 가톨릭대학 등과 진행한 <버스 운전노동자의 과로 실태와 기준 연구>에서도 격일제 근무가 기준일정<sup>2)</sup>보다 사고가 발생할 위험이 1.8배나 높았다.

근무조건 자체가 사고위험을 내포하고 있는 상황에서, 사고가 발생하지 않도록 제도적 구조적 개선하려는 노력이 필요하다.

---

2) HSE 피로·위험지수 : 영국 보건안전청(HSE)에서 대중의 안전과 직결된 일을 하는 노동자의 업무 피로로 인한 위험을 평가하기 위해 개발됨.

기준일정 : 오전 8시부터 오후 8시에 종료되는 주간근무 이틀, 오후 8시부터 다음날 오전 8시에 종료되는 야간근무 이틀, 이후 4일의 휴무가 반복되는 일정

### 3. 심층면접 결과

#### 3.1. 개요

호남고속노동현장차별실태조사(이하 조사단)은 2016년 11월 19일~12월 14일까지 6명의 민주노총 호남고속지회 조합원을 대상으로 심층면담을 진행했다. 면접 대상자는 호남고속 지회의 협조를 받아 선정했다.

면접 대상자의 선정기준은 본선, 시내, 지선, 예비기사 등으로 다양하게 선정하려했으나, 본선의 경우 민주노총 조합원이 거의 없어서 진행하지 못했다. 심층면접은 지회 및 대상자와 사전 협의를 통하여 업무에 지장을 초래하지 않는 날을 잡아 진행하였다. 심층면접에 사용된 문항은 <2013년 전북 버스 노동조건 실태조사>에서 사용된 문항을 호남고속 상황에 맞게 수정·보완하여 작성하였다. 조사단 2인이 직접 대면방식을 통해 심층면접을 실시했고, 대상자의 동의를 얻어 음성파일로 녹음해 조사단만 공유하였다.

#### 3.2. 근무일수 차별 (임금)

민주노총 설립 이후 약간의 개선에도 불구하고, 버스현장의 임금은 여전히 열악하다. 따라서 근무일수는 하루 일당을 넘어 퇴직금과 각종 수당에 직결되는 문제이자 현장분 위기를 좌우하는 중요한 쟁점이다. 그러나 앞서 데이터에서 살펴봤듯, 호남고속에서 만근(12일)을 초과하여 근무하는 경우는 非조합원들이 유의미한 수준으로 많았다.

*"우리 노동자들은 무노동 무임금이기 때문에. 우리는 하루라도 일을 해야 만이 더 많이 받잖아요."*

*"그런데 가들 입장에서 생각해보면 그렇잖아요. 예를 들어서 내가 14개 했다. 40만원, 50만원이다 50만원... 한 개를 더하면 예를 들어서 12개에서 13개를 하지*

그럼 한 25만원 정도 돼. 그럼 14개를 하면 50만원이야. 50만원. 연간 14개씩 했다고 칩시다.”

그러나 회사는 극소수의 민주노총 조합원에게 초과근무를 주는 방식으로 이런 비판을 피해가고 있다. 면담자들은 사측의 배차관행이 민주노총과 한국노총간의 차별이기도 하지만, 민주노총 조합원끼리의 단결도 저해하는 교묘한 전술이라고 비판했다.

“나도 노동부 가봤는데, 차별을 한다고 했더니, 노동부에서는 뭐라고 하느냐. 12개 시켰으면 된거라 이거야. 만근했으니까.. 이렇게 말을 해. 그러면 민노하고 한 노하고 차별이 성립하기 때문에 똑같지 않지 않느냐, 그러면 누가 민노를 하려고 하겠냐. 한국노총이랑 똑같아야 하지 않겠냐, 그래야 평등하게 대우를 해줘야 맞는거 아니냐고 이야기를 했더니. 노동부에서는 그렇게 이야기를 해요. 그럼에도 불구하고 우리 13개씩 시켜주는 사람들이 있다. 왜 그러느냐? 우리는 차별하지 않는다는 것을 하기(보여주기) 위해서 그렇게 하는 거예요.” -A

“사람도 구분을 해요. 구분. 예를 들어서 말 잘 듣는 사람이 아니고 민주노총에서 조금 ‘뭐 하는 거 같다’ 하는 사람들을 강성 이런 것이 아니라 어느 정도 조직적이지는.. 강성이 아니고 있잖아요. 그런 사람들을 13개 시켜. 왜? 그런 사람들을 13개 많이 시켜. 그것도 자기들에게 협조적인 사람들한테 13개 많이 시키고. 그런 이유가 그렇게 해서 조직을 약화시키기 위해서 그러는거야. 그런 방법까지 야들은 써요. 야들의 수법이에요. 그렇게 파괴하려고 했어, 우리를..” -B

### 3.3. 노선 배차 차별 (노동조건)

전주의 시내버스 5개회사는 노선을 본선·시내·지선 크게 셋으로 구분하고 있다. 운전원들은 지선보다는 시내를, 시내보다는 본선에서 일하는 것을 선호한다. 호남 이외 다른 4개사의 경우 본선과 시내, 지선 등 전체 노선을 전체 운전원들이 순차적으로 돌

아가며 일하는 순환배차 방식이다.

그러나 호남고속의 경우 같은 노선 내에서만 순환이 이루어지고 있다. 예를 들어 본선 운전원들은 별도의 발령이 없으면 계속 본선에서 일한다. 앞서 확인했듯, 민주노총 조합원들은 현장선호도가 가장 낮은 지선에 압도적으로 많은 비율로 편중되어 있다.

“우리도 로테이션을 그렇게 하긴 해요. 타 회사는 어떻게 하는고니, 저상하고 명품만 분리시켜놓고요. 나머지 노선 본선 지선 할 것 없이 돌아가요. 우리 회사만 본선은 본선, 시내는 시내만 고정으로 뛰게해요. 우리 지선으로 뛰는 차는 본선 절대 못가요. 지선 힘든 노선만 계속 뛰게 만들어놨어요.” -B

“노선을, 편한 노선이 있고 고된 노선이 있어요. 지선이라고 있어요. 길고 아침에 일찍 일어나야하고. 그런데다가 집중적으로 민주노총 조합원을 투입시켜요. 같은 내 차를 타고 있어도, 우리 조합원들 80%이상을 고정으로 다 지선으로 시켜놨어요.” -A

“매일같이 똑같이 순환배차를 해주면 오늘은 좀 그래도 내일은 저기 가니 낮네 이렇게 되잖아요. 불평등이 없잖아요. 사원들간에 운전직에 있는 사람들간에, 호남은 안한단 말이죠. 이게 주 목적이죠. 한노에 있는 사람들은 좋은 코스로 짧은 코스 위주로 넣어주고, 민노에 있는 사람은 소위 힘든 코스로 그 자체 내에서만 돌아가게 만드니까 우리는 계속 그 코스만 뛰고 그러는 거죠. 저쪽에 있는 사람은 반대쪽으로 민노 가봐야 내가 볼 때 차도 제대로 못받아, 노선도 지랄같은데. 그래서 (민주노총에) 안 오는 거란 말이야” -C

우리 민노 있는 사람들은 거의 저상차 받는 사람이 없어요. 한 명도.

지선은 시외 근교를 주로 운행하는 노선으로, 노면이 좋지 않고 노선거리가 가장 길지

만 별도수당은 없다. 기종점지가 차고지와 멀기 때문에 출근은 일찍 하고 퇴근은 늦을 수밖에 없는 노선이다. 게다가 긴 노선거리 때문에 식사시간이나 화장실 사정이 좋지 않은 경우가 많고, 노약자가 많이 탑승한다. 신경 쓸 점이 많은 노선이라는 내용이 면담에서 강조되었다.

노선 차별은 노동강도의 차별이다. 이런 차별은 非조합원들이 민주노총을 선택하는 것을 어렵게 만드는 효과를 가진다.

“노면이 안 좋지. 방지턱도 많고요. 그리고 나이 드신 분들이 많이 타잖아. 승하차 시간도 오래 걸리고 조심히 해야지. 아무래도 시내에 있는 분들은 나이 드셨어도 조금도 정정하셔. 나이 들어도 시골양반들은 지팡이 먼저 던지고 네 발로 올라와요.” -A

“그럼 지선하고 본선하고 어떤 차이가 있냐. 본선은 종점지가 대부분 가까워요. 회사에서. 지선같은 경우는 멀리 운암, 이서, 원평 봉동쪽, 소양쪽 대부분 멀어요. 그러면 똑같은 열탕으로 봤을 때 운암가서 물고 운암가서 끝나는 코스가 있어요. 그러면 그게 열탕짜리라고 하면 그게 열두탕이 되는거야.” -B

“지선이 식사시간이 안 맞는 부분이 많아. 보통 아침에 구내식당에서 먹고가는데. 이쪽에 돌아올 때 막 2시 이럴 때 있단말이지. 반대쪽에 갈 때도 있는 게 거긴 식당이 없어. 도시락 싸가는 사람이 있는데, 다 식고.” -C

커피를 잘 못 먹어요. 불안하니까. 나는 얼마나 오줌이 빨리 거시기하는가. 시내선 같으면 아무데서나 1시간 10분도 가는데. 이것은 1시간 40분 50분을 가야하니. 불안하니까 커피도 안 좋아. -D

### 3.4. 차량 배차 차별 (노동조건)

운전원은 호봉을 제외하고는 별도의 직급이 없다. 따라서 현장에서는 자기 차를 가진 본기사가 되는 것과 좋은 차를 배정받는 것이 ‘승진’ 혹은 ‘혜택’으로 여겨진다. 차량배차는 노선문제와 함께 버스노동자의 작업환경과 현장분위기를 결정하는 핵심적 조건이다.

*“저 같은 경우는요. 차는.. 뭐라고 해야 할까. 차를 알아야, 차마다 성능이 다 달라요. 브레이크를 조금만 밟아도 되는 차 있고 꼭 밟아야 되는 차 있고 그런데 예비를 타면 이 차, 저 차 타고 다니면 탈 때마다 신경을 더 써야 되거든요. 우리는 차를 타면 브레이크를 밟아 봐요. 사람이 실려 있는 상황에서 조금만 밟아도 되는지. 만약 꼭 밟으면 사고 날 수도 있잖아요. 그래서 자기 차가 중요해요.”*  
-A

*“간단하게 내 집 갖고 있는 거하고, 사글세 사는 거하고 다르잖아요.”* -C

면담자들은 공통적으로 사측이 특별한 문제가 없는 민주노총 조합원들을 예비기사에 머무르게 한다고 주장했다. 실제 데이터에서는 非조합원 예비운전원 16명 중 11명은 입사한 지 얼마 안 된 0호봉이었다. 반면 근속연수가 오래 된 민주노총 조합원 4명은 몇 년간 예비기사에 머물러있다. 주로 신입운전원에게 예비기사를 맡기던 기존의 관행을 깨면서까지 회사에서 오래 일한 조합원들을 배척하는 것에 대해 면접자들은 강한 분노와 배신감을 나타냈다.

*“그런데 노동조합에 지금은 거의 10년 이상 된 분들이 3분이 예비를 타고 있어요. 타노동조합 예를 들어서 한국노총이나 호남노조는 1년 안에는 본기사로 올라가요. 입사하고나서. 뭐냐면 대표이사가 감정적으로 이 사람들을 안준다는 거예요.”*



“실제로 입사한지 1년, 아니면 1년 미만짜리도 다 자기 차를 받았거든요. 그런데 그때 민노에 있었던 지금 12년, 11년도에 준법투쟁이라는 것을 했습니다. 그 때 우리 조합원들 차를 한 3분에 1을 다 뺏어 가버렸어요. 예비기사로 다 발령을 내버린 거야.” -D

“단숨에 15년이나 된 사람을 뺏어버리고 예비기사로 하고, 그것도 부족해서.. (격일제 근무니까) 조합원 A조, B조가 있잖아요? 여기서 우리 몇 명을 B조로 보내버린거야. 한마디로 말해서 A조 B조는 완전히 다른 세상이야. 이쪽 사람들은 이쪽 사람끼리 놀고 생활패턴이 완전히 이쪽에 있는 거야. 그런데 여기에서 한마디로 이야기해서 한국에 있는 사람을 일본에 갖다놓은 것과 같은 이치야. -E

“일단 저 사람들은 정말 뇌구조를 한 번 들여다보고 싶어. 철저하게 우리를 개돼지 취급하는 사람들. 진짜. 철저하게 우리가 자기들을 다르다고 생각하는 사람 같아요. 앞에서 기면 해 주겠다 이런 태도예요.”

### 3.5. 공평하지 않은 징계

운전을 직업으로 삼는 사람들에게 사고와 그에 따른 처리는 피해가기 어려운 문제이다. 따라서 이에 대한 처리가 더욱 공정하고 합리적일 필요가 있지만, 면담자들은 공통적으로 회사의 사고처리를 전혀 신뢰하지 않았다.

호남고속은 민주노총의 요구가 있기 전까지 간소화규정(2004년 제정)에 따라 사고를 처리해왔다. 간소화규정은 ‘사고처리비용’에 따라 별도 징계위원회 개최 없이 사고처리를 하는 것이 핵심이다.

“징계 건은 분명히 많은데 근데 지금 여기서 말씀드리는 것과 같이 금액으로 징계를 내리잖아요. 교통사고를 어떻게 됐느냐에 따라서 징계수위를 정해야지, 금액으로 정하잖아요. 그러면 우리가 징계위원회에서 징계 받는 징계사유가, 뭐냐면 교통사고로 인하여서 회사에서 재산상의 끼치기 때문에 징계를 한다는 이야기에요. 재산상의. 그러면 징계라는 것이 반복되는 내용이지만 어떻게 해가지고 교통사고가 났느냐에 따라서 이 운전자가 정말 정말 잘못해가지고 교통사고가 났느냐, 어찌할 수 없어 사고가 났느냐 그런 것을 보고 징계수위를 정해야지 금액으로 정하잖아요.”

사고처리비용을 기준으로 하는 징계는 운전자의 사고책임 여하를 정확히 반영하기 어렵다. 이는 회사의 손실에 초점을 맞춘 기준이다. 게다가 13년 전 사고처리비용을 기준으로 하는 현행 규정은 합리성이 떨어질 수밖에 없다. 그러나 회사는 과거 한국노총 단체협약을 근거로 문제개선을 사실상 거부하고 있다.

"사고액수에 따라서 정지를 맥이는 것이 100만원, 150만원 이르면 며칠 며칠 올라가거든요. 그런 부분이 15년도 넘은거 같아. 나 오기 전에 생긴 걸로 알고 있는데. 세월이 흐르면 차도 비싼 거 많이 나오잖아요. 백미터 하나만 건드려도 돈 백 만원 나와요. 현실에 맞게 바뀌어야 하는데.. 바뀌지도 않고 거기에 맞춰서 징계를 먹이니 거의 다 먹을 수밖에 없다는 거죠."

면담자들은 규정의 기준은 물론, 공정한 적용에 대해서도 강한 불신을 보였다. 회사의 순응해야 더 많은 혜택을 보는 회사의 노무관리가 징계에서도 적용되고 있다. 특히 면담자들은 사측이 사고처리를 미끼로 민주노총을 차별하고 탄압하고 있다고 여겼다. 회사에 순응하면 징계가 완화되고, 반대로 강화되는 분위기에서 징계시스템은 신뢰받을 수 없다.

"예를 들어 15일이나 20일을 징계를 먹일 때, 한 달을 가지고 징계를 먹여야 하

는데. 두 달에 걸쳐 징계를 먹여요. 우리가 만근을 못하게끔. 우리는 말 그대로 일 해가지고 먹고 사는 입장인데, 두 달을 만근을 못 시켜버리면. 두 달 합쳐봤자 200만원도 안 되는 거예요."

이 때문에 규정된 징계절차를 통해 승무정지와 그에 따른 손해를 감수하는 것보다, 회사에 잘 보이려는 현장분위기는 강화된다. 또 사고비용을 운전원 개인이 부담하는 일명 '음성처리'가 발생하기 쉬워진다. 음성처리는 직무상 손실을 노동자 개인에게 전가하는 것으로 현행 단체협약 상으로도 금지되어 있다.

"(징계에 대한 자료) 그것은 우리가 자료를 못 구해요. 한국노총 조합원도 하긴 해. 근데 왜 그러냐면. 자료가 없어요. 징계를 무조건 하잖아요. 승무정지 10일 분 돈 나온 거. 내 돈 100만원 내서 끝내버리는 게 낫잖아요. 손해잖아요. 10일 일 못하면. 계산해보면. 그러다보니 자부담이 생겨요."

"갑작스럽게 돌발 상황에 브레이크를 밟다보면은 노약자들은 앉아있는 상태에서 다치기도 한다 이거지. 물건 가지고 가다 넘어지기도 하고. 제가 징계를 당할 때는 큰 사고도 아니에요. 액수로는 100여 만 원 들어갔을까. 6,7년 됐겠네요. 우리가 민주노총 생기기 전이니까. 현대 징계를 먹이는데 어떻게 하는 고니. 음성 처리를 하라고. 내 돈으로 해결을 하라고. 그런데 그걸 안 했어요. 그랬더니 패씹죄에 걸리는거지. 니가 해결해야지 왜 회사에 떠넘겨서 피해를 주냐."

"민노가 없을 때에도 자기들한테 줄 잘 서고, 자기들 말 듣고, 자기들 하자는 대로 협조적인 사람들은 예를 들어서 10을 시킬 거, 한 이틀만 쉬어, 사흘만 쉬어 할 수도 있고, 아 저 새끼 꼴배기 싫어 죽겠어, 넌 원칙대로 10일 다 쉬어, 이렇게 했던 말이에요. 그런데 민노가 들어서고 징계위에 문제가 있다. 문제가 있는 걸 계속 문제제기 하니까 결국에는 그러면 우리가 요구한 것은 징계위원회를 열 어달라, 정식으로..."

## 4. 조사 결과 고찰

### 4.1. 근무일수 차별은 임금차별

2016년에 전주 시내버스노동자가 한 달 12일 근무 시 받는 임금은 5호봉 기준 2,553,566원이었다. 2016년 도시근로자 4인 가구 월평균소득이 5,393,154원이었던 것에 비하면 반절에도 못 미치는 수준이다. 전주 시내버스 노동자들이 1일 초과근무를 할 경우 월 277,443원을 더 수령할 수 있고, 월 급여를 기준으로 상여금, 퇴직금 등이 책정되므로 근무일수에 따른 임금 격차는 더욱 벌어지게 된다. 버스노동자들이 초과근무에 나설 수밖에 없는 이유이다.

조사결과 호남고속 민주노총 조합원은 비조합원에 비해 월 평균 근무일수가 통계적으로 유의미하게 낮다는 것이 확인되었다. 2016년 2월부터 7월까지 6개월 동안 12일을 초과해 근무한 달의 개월 수를 집계해 민주노총 조합원과 비조합원 집단으로 비교했을 때에도 비조합원이 12일을 초과해 근무한 달이 유의미하게 많다는 결과가 나타났다. 호남고속에서 소속 노동조합에 따른 근무일수 차별은 임금차별로 이어지는 결과를 낳고 있다. 민주노총 조합원과 비조합원 사이에 조사기간 중 월 평균 0.37일 근무일수 차이가 발생했던 것을 급여에 반영하면 최소한 매달 102,654원 이상의 임금차이가 존재하는 것을 확인할 수 있다.

민주노총 조합원들은 “우리 노동자들은 무노동 무임금이기 때문에. 우리는 하루라도 일을 해야 만이 더 많이 받잖아요.”, “그것도 자기들에게 협조적인 사람한테 13개 많이 시키고. 그런 이유가 그렇게 해서 조직을 약화시키기 위해서 그러는거야.” 등 호남고속 회사측의 근무일수 차별 조치에 부당함을 호소하고 있었다.

실제 전주시가 파악한 <2014년 회사별·노동조합별 평균임금> 자료에 따르면 2014년 호남고속 민주노총 조합원과 한국노총 조합원 사이에 1인당 연간 410만 이상의 임

금 차이가 존재했음을 확인할 수 있다.

## 4.2. 노선차별은 노동시간·노동강도 차별

시내버스 일터에서 노선은 노동시간, 휴게시간, 노동강도 등 근무조건 전반을 직접적으로 규정하는 중요한 요소이다.

조사결과 호남고속은 1일 운행거리가 긴 노선일수록 민주노총 조합원에게 편중되도록 배차하고 있었다. 통계적으로도 노선 별 1일 운행거리와 민주노총 조합원 편중도 사이에는 강력한 상관관계가 있음이 확인되었다.

1일 운행거리가 길고 노선 굴곡도가 높으며 기종점이 벽지에 있는 지선 노선에는 민주노총 조합원 편중도가 유의하게 높았다. 1일 운행거리가 짧고 노선 굴곡도가 낮으며 기종점이 전주 시내에 가까이 있는 본선 노선에는 非조합원 운전자의 비중이 유의하게 높았다. 특히 2016년 5월 3일~7월 31일 기간, 민주노총 조합원이 단 하루도 배차되지 않은 저상 노선과 본선 노선이 126개 존재하는 것은 차별의 정도가 매우 심각하다는 것을 드러내준다.

설문조사 결과에서도 운전자들은 지선을 가장 기피했는데, 민주노총 조합원 중 58%는 지선에 배차되는 실정이다. 반면 운전자들이 선호한 본선 노선에는 민주노총 조합원이 아닌 운전자들이 집중적으로 배차되어 있었다.

민주노총 조합원들은 면담에서도 “노면이 안 좋지. 방지턱도 많고요. 그리고 나이 드신 분들이 많이 타잖아. 승하차 시간도 오래걸리고 조심히 해야지.” “본선은 종점지가 대부분 가까워요. 회사에서. 지선같은 경우는 멀리 운암 이서, 원평 봉동쪽, 소양쪽 대부분 멀어요.” 등 지선 노선에 대한 피로감을 호소했다.

호남고속에서는 노선 배차에서 민주노총 조합원과 非조합원 사이에 명백한 차별이 존재하고, 민주노총 조합원들에게 운행거리가 긴 노선, 기피 노선을 배차하고 있음이 확인되었다. 노선배차에서의 차별은 근무조건의 차별로 직결된다는 것을 의미한다.

### 4.3. 차량 배차 차별

하루 17시간에 달하는 장시간 운전을 해야 하는 시내버스 직종의 특성상 차량도 근무 조건을 규정하는 중요한 요소이다.

통상 예비기사는 근속년수 1년 미만의 노동자들로 구성되어 있지만 호남고속은 십 수 년 일한 민주노총 조합원도 계속 예비기사로 근무시키고 있었다. 예비기사는 배정된 고정 차량이 없기 때문에 매일 근무 환경이 달라져 업무 부담이 본기사에 비해 높은 편이다.

민주노총 조합원들은 “지금은 거의 10년 이상 된 분들이 3분이 예비를 타고 있어요. 타노동조합 예를 들어서 한국노총이나 호남노조는 1년 안에는 본기사로 올라가요. 입사하고나서.” “단숨에 15년이나 된 사람을 뺏어버리고 예비기사로 하고, 그것도 부족해서.. (격일제 근무니까) 조합원 A조, B조가 있잖아요? 여기서 우리 몇 명을 B조로 보내버린거야.” 등 불합리한 예비기사 배정에 큰 불만을 가지고 있었다. 이를 넘어 회사에 오래 종사한 사람들을 존중하지 않는 회사에 대해 배신감까지 느끼고 있었다.

2016년 11월 24일을 기준으로, 자동변속기, 멀티디스플레이 등이 갖춰져 여타 차량에 비해 편의성이 높은 초저상 차량에 배정된 민주노총 조합원은 단 3명에 불과했다. 반면 초저상 차량의 93%는 非조합원에게 배정되어 있다.

이상의 조사에서 호남고속에서는 민주노총 조합원에게 차별적인 차량 배정을 하고 있음을 확인할 수 있었다. 차량배차는 노동강도, 피로도 등에 직접적인 악영향을 미치는

요소로 차량배차에서 이루어지는 차별은 노동강도, 노동조건의 차별로 이어진다.

#### 4.4. 징계를 통한 일터괴롭힘

운전노동의 특성상 운전노동자들은 교통사고를 빈번하게 겪을 수밖에 없다. 운전자들은 징계를 당하면 수십 만~수 백 만원의 임금 손실을 감수해야 하므로, 일상적으로 교통사고에 대해 큰 정신적 압박을 경험하고 있다. 호남고속에서는 교통사고에 따른 징계가 민주노총 조합원들에게 집중되어 있어 조합원들이 정신적 괴로움을 호소했다.

징계는 기준과 양정이 공정해야 한다는 것이 첫 번째 원칙이지만 호남고속은 11년 전 만들어진 ‘간소화 규정’을 근거로 징계를 시행하고 있어 현실을 적합하게 반영하고 있지 못하다. 이에 대해 현장 노동자들은 “징계라는 것이 ... 운전자가 정말정말 잘못해가지고 교통사고가 났느냐, 어찌할 수 없어 사고가 났느냐 그런 것을 보고 징계수위를 정해야지 금액으로 정하잖아요.” “백미터 하나만 건들어도 돈 백만원 나와요. 현실에 맞게 바뀌어야 하는데.. 바뀌지도 않고.” 등 징계규정의 불합리함을 지적했다.

과다한 징계 양정은 회사가 운전자에게 교통사고 비용을 부담시키는 데 용이한 환경을 만들고 있고, 호남고속에서는 음성적으로 교통사고 비용 운전자 부담 행위가 이루어지는 것으로 확인되고 있다. “내 돈 100만원 내서 끝내버리는 게 낫잖아요. 손해잖아요. 10일 일 못하면. 계산해보면. 그러다보니 자부담이 생겨요.” 하지만 민주노총은 교통사고 비용 자부담 처리를 거부하고 있기 때문에 민주노총 조합원들에게 더 많은 징계가 가해지고 있다.

#### 4.5. 노동조합 가입을 이유로 행해진 차별에 대한 법적 쟁점

우리 헌법은 제33조 제1항에서 “근로자는 근로조건의 향상을 위하여 자주적인 단결권·단체교섭권 및 단체행동권을 가진다”라고 규정하고 있다.

노동3권의 의의에 대하여 대법원은 ‘본래 헌법 제33조 제1항에 의하여 선명된, 이른바 노동3권은 사용자와 근로자간의 실질적인 대등성을 단체적 노사관계의 확립을 통하여 가능하도록 하기 위하여 시민법상의 자유주의적 법원칙을 수정하는 신시대적인 시책으로서 등장<sup>3)</sup>’한 기본권이라고 하고, 헌법재판소는 ‘근로3권은 국가공권력에 대하여 근로자의 단결권의 방어를 일차적인 목표로 하지만, 근로3권의 보다 큰 헌법적 의미는 근로자단체라는 사회적 반대세력의 창출을 가능하게 함으로써 노사관계의 형성에 있어서 사회적 균형을 이루어 근로조건에 관한 노사간의 실질적인 자치를 보장하려는 데 있다. 경제적 약자인 근로자가 사용자에 대항하기 위해서는 근로자단체의 결성이 필요하고 단결된 힘에 의해서 비로소 노사관계에 있어서 실질적 평등이 실현된다.<sup>4)</sup>’라고 판시하였다.

부당노동행위제도는 노동3권에 대한 사용자측이 침해를 막기 위한 제도로서 ‘부당노동행위’란 노동자 또는 노동단체가 헌법이 보장하고 있는 노동3권을 자주적으로 행사하지 못하도록 방해하거나 개입하는 사용자의 행위를 의미한다.

노동조합및노동관계조정법(이하 ‘노조법’) 제81조 각호에서는 사용자가 노동자 및 노동조합의 노동3권을 방해·억압하는 행위를 유형화하여 규정하고 있다. 특히 1호는 “근로자가 노동조합에 가입 또는 가입하려고 하였거나, 노동조합을 조직하려고 하였거나 기타 노동조합의 업무를 위한 정당한 행위를 한 것을 이유로 그 근로자를 해고하거나 그 근로자에게 불이익을 주는 행위”를 불이익취급으로 규정하고 이를 금지하고 있다.

노조법은 81조 각호를 위반한 사람에 대해 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고(제90조), 법인 또는 단체의 대표자, 법인·단체 또는 개인의 대리인·사용인 기타의 종업원이 그 법인·단체 또는 개인의 업무에 관하여 부당노동행위를 한 경우에 행위자를 벌하는 외에 그 법인·단체 또는 개인에 대하여도 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다(제94조).

3) 대법원 1990. 5. 15. 선고 90도357 판결

4) 헌법재판소 1998. 2. 27. 선고 94헌바13·26, 95헌바44(병합) 전원재판부 결정



노동부에서 발간한 <부당노동행위 유형과 사례>에서는 근무형태나 노사관행에 어긋나게 조합설립후 또는 단체교섭 시기 등에 조합원에 대해서만 법정근로시간 등 관련 법규정을 엄격하게 적용하는 경우를 부당노동행위 사례로 소개하고 있다.

호남고속과 비슷한 사례로, 노동조합 조합원과 非조합원 사이에 근무시간 차별을 둔 택시업체에 대하여 대법원은 “회사가 非노조원에게는 종전과 같이 1일 10~11시간의 운행을 허용하면서 노조원에 대하여는 1일 8시간 40분으로 승무시간을 엄격히 통제하는 것은 부당한 차별대우 ... 원고의 위와 같은 차별대우는 제일택시 노조의 활동을 혐오하여 한 부당노동행위에 해당된다고 봄”이라고 판결한 바 있다. 【02.5.16 서울고법 2001누9860, 상급심 : `02.10.11 대법원 2002두5535 확정】 같은 판결에서, 대법원은 노동조합 조합원과 非조합원 사이에 차량 배차에 차별을 둔 것도 부당노동행위에 해당한다고 적시했다.

노동조합 가입에 따른 차별은 헌법이 보장하고 있는 권리인 노동자와 노동조합의 단결권과 단체행동권을 무력화시키는 반헌법적인 행위이다. 이 때문에 노조법 81조, 90조, 94조는 사업주의 노동조합 차별 조치를 부당노동행위로 규정하고 이에 대한 처벌 규정을 두고 있다. 호남고속의 근무일수, 노선배차, 차량배차 등 근무조건 전반에서 이루어지는 차별은 인간으로서 존엄과 인격을 침해하는 것일 뿐만 아니라 현행법과 헌법에 저촉되는 행위일 소지가 다분하다.

#### 4.6. 노동조합의 대응과 관계 기관의 입장

민주노총전북본부, 공공운수노조전북본부, 전북버스지부, 호남고속지회 등 각급 노동조합은 호남고속에서 이루어지고 있는 민주노총 조합원에 대한 차별을 시정하도록 회사, 지자체, 노동부 등 관계 기관에 지속적으로 요청해왔다.

호남고속은 민주노총 노동조합과 교섭을 거부하고 있는데, 단체교섭응낙가처분 소송에서 민주노총이 승소(대법원 2011마673)하였으나 여전히 교섭이 개최되지 않고 있다. 호남고속이 대법원의 판결을 위반하고 있음에도, 이에 대해 각종 감독 권한을 갖고 있는 지자체, 노동부는 문제를 해결하지 못하고 있다.

민주노총전북본부는 《전주시내버스 노동현황 및 해결과제》(2015년 4월)라는 제목의 문건을 <전주시 시민의 버스위원회>(이하 버스위원회)에 제출하고 호남고속의 태도를 바로잡기 위해 나설 것을 요구하기도 하였다. 해당 문건에서는 호남고속 민주노총 조합원들에게 근무일수, 노선 등에서 차별이 이루어지고 있으니 배차표를 수합하여 분석할 것을 주문하고 있다. 하지만 전주시, 버스위원회는 배차표 수합 이후 이에 대한 별도 분석을 진행하지 않았고, 차별에 대한 시정이 이루어지지도 않았다.

호남고속에서 민주노총 조합원 차별, 일터괴롭힘이 지속되는 것은 관리·감독의 책임이 있는 관계기관의 대응이 미흡하기 때문으로 볼 수 있다.

#### 4.7. 기타

기간 중 분석한 배차표에는 민주노총 조합원, 非조합원을 막론하고 노동자의 이름에 오기가 있는 경우가 슬하게 발견되었다. 배차표는 업무지시에 해당하는 문서로서, 회사의 공문서에 해당한다. 하지만 이러한 문서에도 자사 노동자의 이름마저 정확히 기입하지 않고 있다는 사실은 노동자들을 인격체로서 존중하지 않고 있는 일터를 반영한다.

## 5. 종합고찰 및 제언

### 5.1. 호남고속 민주노총 조합원 차별 실태 및 괴롭힘 현황

본 연구에서는 호남고속에서는 민주노총 조합원과 非조합원 사이에 아래와 같은 차별이 존재함을 실증할 수 있었다.

#### 5.1.1. 근무일수에 따른 임금차별

2016년 2월부터 같은 해 7월까지 민주노총 조합원의 근무일 수가 다른 노조 및 非조합원에 비하여 현저히 적었다. 또한 다른 노조소속이었다가 민주노총 조합원이 된 기사들의 경우 기존 근무일 수보다 적게 배차를 받아 근무를 한 사실도 확인됐다. 즉, 민주노총 조합원들은 다른 노조 및 非조합원에 비하여 근무일 수를 적게 부여받아 낮은 임금을 지급받아 왔다.

#### 5.1.2. 노선 배정에 있어서의 차별

민주노총 조합원들의 경우 지선에 배치되는 경우가 다른 노조 및 非조합원에 비하여 매우 많았다. 또한 민주노총 조합원들의 경우 본선에 배치되는 경우는 매우 적으며 명품노선의 경우는 한명도 배차되지 못하고 있었다. 노선 1일 운행거리가 길수록 민주노총 조합원들이 집중적으로 배차되어 있었음도 통계적으로 확인되었다. 민주노총 조합원들은 운전여건이 비교적 어렵고 힘든 노선에 편중되는 차별을 겪고 있었다.

#### 5.1.3. 운행차량에 있어서의 차별

근무시간 대부분을 버스에서 생활하는 버스기사에게는 운행차량이 매우 중요한 근로조건에 해당한다. 특히, 초저상버스의 경우 운행편의성이 여타 차량에 비해 높아 기사들의 선호도가 높은 차량이다.

하지만 호남고속 사측은 이러한 초저상 차량을 민주노총 조합원에게는 거의 배정하지 않고 있다. 호남고속 본기사 156명 중 초저상버스를 운행하는 노동자는 46명인데, 이 중 민주노총 조합원은 3명에 불과했다. 민주노총 조합원들은 비교적 용이한 근무환경을 제공해주는 저상차량에서 배제되어 있다.

#### 5.1.4. 본 기사 발령에 있어서의 차별

고정된 차량을 배정받아 운행하는 본기사와 매 출근 시 마다 운행 차량이 바뀌는 예비기사의 근로조건에는 상당한 차이가 있다. 호남고속 사측은 관행적으로 촉탁직 및 근속년수가 낮은 근로자를 예비기사로 사용하고, 근속년수가 높아지는 근로자는 본기사로 발령해왔다. 하지만 민주노총 조합원에 대해서는 예외였다.

실제 2016년 11월 기준 호남고속 소속 예비기사 22명 중 촉탁직 및 근속년수 1년 미만자를 제외한 기사는 5명이었다. 이 중 민주노총 조합원이 4명이었고 이들의 근속년수는 평균 13.8년에 이르렀다. 호남고속은 관행을 여기면서까지 민주노총 조합원들에게 어려운 근무조건을 가진 예비기사직을 배정하고 있다.

#### 5.1.5. 징계를 이용한 괴롭힘

호남고속은 교통사고가 난 노동자들에게 회사에서 제작한 <간소화규정>에 의거해 징계를 하고 있다. 운전자들은 징계를 당하면 수십 만~수 백 만원의 임금 손실을 감수해야 하므로, 일상적으로 교통사고에 대해 큰 정신적 압박을 경험하고 있다. 이 <간소화규정>은 운전자의 과실에 상관없이 피해액만으로 징계를 결정하므로 공정성이 결여되어 있다. 호남고속은 <간소화규정>에 근거하여 징계를 시행하면서 노동자들에게 회사의 우월적 지위를 보다 공고화시키고 있다. 이런 우월적 지위는 호남고속의 노동조합 차별 태도와 맞물려 민주노총 조합원에 대한 표적 징계로 이어지고 있다.

한편 근무조건 자체가 사고위험을 내포하고 있기 때문에, 회사는 징계 이전에 사고 예방을 위한 노력을 다할 책무가 있지만 호남고속은 사업주의 책무에 대해서는 특별한

노력을 하지 않아왔다.

## 5.2. 일터괴롭힘에 주목해야 하는 이유

일터란 노동자에게 사회적 관계를 형성하는 일차적 장소이자 사회 구성원으로서 역할을 확인받는 곳으로 가정과 함께 가장 많은 시간을 보내는 곳이다. 일터에서 차별과 괴롭힘을 받는다면 하루의 대부분을 차별과 괴롭힘을 받으며 지낸다고 짐작할 수 있다. 일터괴롭힘은 누군가를 괴롭히거나 배제하는 등 부정적인 영향을 끼치는 행위로 장시간에 걸쳐 반복해서 발생한다. 일터괴롭힘은 벗어나기 어려운 공간이라는 특수성 때문에 더욱 큰 폭력성과 공포로 다가온다. 벗어나지 못하는 공간에서 반복되는 괴롭힘을 받는 동안 인간으로서 자존감이 파괴되는 결과를 갖게 된다. 가장 많은 시간을 보내는 일터에서 차별과 괴롭힘을 수시로 받는다면, 사람에게 어떤 영향을 끼칠까. 이게 바로 일터괴롭힘에 주목해야 하는 이유다.

또한 일터괴롭힘은 한 개인의 피해를 넘어 산업분야에도 손실을 낳는다. 한국직업능력개발원은 2016년 10월 27일 ‘국내 15개 산업 분야의 직장 괴롭힘 실태’ 보고서를 발표했다. 보고서에 따르면 일터괴롭힘으로 인한 15개 산업의 인건비 손실 비용은 연간 총 4조7천835억 원에 달했다. 산업별로는 근로자 수가 많은 제조업이 9천647억 원, 도·소매업이 6천560억 원에 이르렀다. 인건비 손실액은 직장 괴롭힘 피해자가 근무에 집중하지 못 하는 1일 근로손실시간을 괴롭힘 가해자 등과 비교해 산출한 후, 여기에 시간당 임금을 곱해서 구했다.

(표 2) 산업별 피해자 비율 및 직장 괴롭힘으로 인한 연간 인건비 손실 비용

(단위: %, 억 원)

구분	피해자		인건비 손실 비용	
	조직적	주관적		
전체	21.4	4.3	47,835	
산업	숙박 및 음식점업	27.5	3.5	5,017
	보건업 및 사회복지서비스업	26.0	6.0	4,225
	사업시설관리 및 사업지원서비스업	25.0	5.5	2,882
	제조업	23.5	4.0	9,647
	예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스업	23.0	7.0	851
	운수업	22.5	4.5	2,821
	건설업	20.5	5.5	3,086
	출판, 영상, 방송통신, 서비스업	20.0	4.0	1,495
	금융 및 보험업	20.0	3.0	1,515
	도매 및 소매업	19.0	4.5	6,560
	공공행정, 국방 및 사회보장 행정	19.0	3.0	1,713
	전문과학 및 기술 서비스업	17.5	4.5	1,987
	협회 및 단체, 수리 및 기타 개인서비스업	17.5	2.5	2,178
	교육서비스업	15.5	5.0	2,973
	부동산 및 임대업	15.0	3.5	884

뿐만 아니다. 일터괴롭힘으로 기업과 국가경제가 치러야 할 비용에 대해 국제노동기구(ILO)는 상당수 국가들에서 국내총생산(GDP)의 1~3.5%에 이르는 규모라고 추정한다. 영국에서는 결국 이직 생산성 손실과 결합된 비용만 고려해 영국 경제에 GDP의 1.5%에 준하는 손실을 끼친다는 보고가 있었다. 차별과 괴롭힘을 받는 노동자의 피해를 수치에 전부 담기는 어렵지만, 일터괴롭힘의 피해는 개인을 넘어 국가적 손실을 가져온다고 확인할 수 있는 결과이다.

일터괴롭힘에 대해 공론화가 되어있는 유럽이나 일본에서는 괴롭힘을 가한 행위자에 대한 처벌이나 노동자에 대한 구제 등에 할 수 있는 제도적·문화적 장치가 있다. 그런데 각 나라마다 직장 내 괴롭힘에 대해 접근하는 방법과 직장 내 괴롭힘이 확산되는 계기는 다르다. 프랑스에서는 일터괴롭힘이 노동자의 정신건강에 어떻게 영향을 미치는지를 주되게 살핀다면, 독일에서는 인종차별에 의거한 일터괴롭힘이, 일본에서는 이른바 왕따라는 사회적 괴롭힘의 측면에서 일터괴롭힘이 주요 화두가 되고 있다.

한국에서는 기업이 노동조합 탄압이나 구조조정을 위해 차별 및 괴롭힘을 소위 경영전략으로 활용하는 경우가 많다. 이 보고서에서도 노동조합 가입에 따른 일터괴롭힘에 대한 조사가 주를 이루고 있다. 경영전략으로서 일터괴롭힘이 사용되는 경우, 사용자가

가해자이므로 가해자에 대한 견책, 근로 장소 변경 등이 어렵다는 점에서 더 큰 파괴력을 갖는다. 사용자가 고의성을 갖고 차별, 배제, 괴롭힘을 시행할 때 피해자인 노동자는 자신을 보호하기 위해 부당노동행위나 산재 신청 등을 진행할 수는 있지만, 판결의 과정이 길고 지난하다는 점, 사회적으로 일터괴롭힘/노동조합 탄압을 심각한 문제로 인지하지 못하는 맹목으로 인해 고통의 경감이 수월하지 않다.

따라서 노동자들을 차별, 배제하고 괴롭히면서 인간의 존엄성을 해치는 기업의 경영에 대한 사회적 제재방안이 필요하다. 일터괴롭힘을 어떤 법률로서 규율(형법, 노동법, 특별법)할 것인지에 대한 논의 이전에 괴롭힘이 노동자, 한 인간에게 어떤 영향을 미치는가에 대한 토론이 활성화되는 게 필요하다. 일터괴롭힘을 규율한다는 것은 단지 가해자에 대한 처벌가능성과 처벌 수단을 획득하는 것만이 아니라 괴롭힘으로 인해 훼손된 존엄, 훼손된 인간관계, 사회관계를 회복하고 노동활동의 안정성을 유지하는 것으로 이어지는 것까지를 포함해야 노동자의 인권이 보장되기 때문이다. 이러한 고민 속에서만 실효적인 사후 구제수단과 사전 예방조치를 만들어갈 수 있을 것이다.

### 5.3. 버스 운송 업종에서 차별을 방지하기 위한 대안

#### 5.3.1. 일터괴롭힘에 관한 법제도적 쟁점

일터에서의 노동자 괴롭힘은 개별기업의 적대적 노무관리이자, 노동자를 죽음으로까지 내모는 사회적 문제이다. 실제 전주에서 신성여객의 고 진기승 열사가 관리자의 괴롭힘과 부당해고로 스스로 목숨을 끊은 것이 불과 3년 전의 이야기지만, 노조에 대한 적대는 크게 달라지지 않고 있다.

그러나 현행 법체계에서는 일터괴롭힘이 인정받거나 처벌하기가 굉장히 어렵다. 원하청으로 이분된 복잡한 고용관계, 사용자의 인사권에 대한 지나친 관대함, 사회적으로 부족한 인식 등으로 일터괴롭힘에 대한 법제도적 대안은 아직 검토단계이다. 호남고속 사례의 경우, 민주노총(노동조합)에게 이뤄지는 차별행위를 기업의 정당한 인사권으로만 보고 있는 것이 핵심적 문제로 부각되고 있다.

일반적으로 노동조합에 대한 차별이나 노동자 개인의 대한 괴롭힘은 근로기준법 등과 같은 노동법에 의해 조치할 수 있다. 특히 노동조합 활동을 이유로 불이익을 주는 행위는 “노동조합 및 노동관계조정법 81조”<sup>5)</sup>에 의해 부당노동행위로 처벌할 수 있다고 명시되어 있다. 그러나 부당노동행위는 그 입증책임이 일차적으로 노동자에게 있고, 인사권에 대한 해석이 지나치게 관대한데다 차별에 대한 명확한 의도가 드러나야 한다. 게다가 현실적으로 판결까지는 오랜 시간이 걸리고, 기각되거나 노동자가 버티지 못하고 퇴사하는 경우도 흔한 실정이다.

노동현장에서 사용자 이해관계와 노동자의 인간적 존엄·사회적 권리가 충돌할 수밖에 없는 현실적 조건을 고려해야 한다는 점이다. 더구나 회사가 노동조합 창립 이래로 적대적 기조를 유지하고, 실제 노조탄압의 구체적 전략으로서 일터괴롭힘이 일어나는 오늘날 현실을 고려할 때, 인사권에 대한 판단은 반드시 전후사정을 고려해 이루어져야 한다. 그러나 관계당국과 법체계는 현실을 따라가지 못하고 있다. 즉, 전주시와 노동부는 형식적으로 기업의 인사권 행사여부에 초점을 맞추고 ‘행정은 인사권에는 관여하지 않는다’에만 머물러있고, 법과 관행은 노동자를 보호하는 제대로 된 근거가 되기엔 부족한 실정이다.

실제 심층면접 과정에서 현장 노동자들은 근무일수차별에 대한 민주노총의 문제제기에 불구하고, ‘소수지만 만근을 초과하여 근무하는 민주노총 조합원들이 있으니 차별이 아니’라는 취지로 답변한 노동부 담당자에 대해 강한 분노를 표현하기도 했다.

이와 대조로, 해외에서는 일터에서의 차별과 괴롭힘에 대해 상당히 폭넓은 해석과 입증 책임에 대한 전환적 시각을 보여주고 있다.<sup>6)</sup> “프랑스의 경우 노동자가 괴롭힘의 존

5) “81조 1항. 근로자가 노동조합에 가입 또는 가입하려고 하였거나 노동조합을 조직하려고 하였거나 기타 노동조합의 업무를 위한 정당한 행위를 한 것을 이유로 그 근로자를 해고하거나 그 근로자에게 불이익을 주는 행위”

6) “오스트레일리아나 캐나다는 주(州) 정부 차원에서 직업안전 관련법에 일터괴롭힘에 관한 조항을 넣는 방식으로 입법적 해결을 모색하거나, 일터괴롭힘에 관한 비교적 상세한 지침을 채택하여 인식 개선과 절차 마련을 촉구하는 모습을 보여 온 국가들이다. 오스트레일리아는 2013년 공정노동법(Fair Work Act 2009)의 개정으로 연방 차원에서도 일터괴롭힘(Bullying)에 관한 조항이 들어왔다. 이 법에서는 “개인 또는 집단이 노동자 또는 이 노동자가 포함된 노동자 집단에 반복적이고 비합리적으로 행위하



재를 추정할 수 있는 사실을 제시하면, 상대방이 그 사실이 괴롭힘과 관계없는 객관적인 요소들에 의해 정당화됨을 입증할 책임이 있다고 규정하고 있다 (프랑스 노동법전 L1154-1 )<sup>7)</sup> 즉, 문제가 제기되면 그것이 문제가 아님을 사용자가 일차적으로 증명하는 관점이다.

물론 이러한 관점은 여러 시행착오와 저항을 거칠 수밖에 없다. 그러나 헌법이 보장한 인간의 존엄과 노동권 침해가 인정되지 않으며, 노동자를 위한 예방과 구제가 이루어지는 방향으로 법제도적 전환이 필요하다. 이는 노조에 대한 차별이 중점적으로 일어나는 호남고속과 전주 시내버스를 넘어 모든 노동자들에게 필요한 일이다.

### 5.3.2. 전주시의 전향적 행정 필요

법제도적 허점과 더불어, 전주시의 부족한 의지가 사태를 더욱 키우고 있다. 위에서 강조했듯, 호남고속의 노조차별과 노동자 괴롭힘은 어제오늘의 일이 아니다. 그러나 행정력은 이를 전혀 건드릴 의지가 없다. 호남고속을 비롯한 전주시내버스업체가 시 보조금으로 적자를 보전하며 운영되고 있는데도 말이다. 버스 업체에 시민들의 혈세가 투입되는 이유는, 버스업체가 단순히 사업주들만의 업체가 아니라 공공성을 지닌 전주 시민들의 자산이기 때문이다. 따라서 노동문제를 관장하는 노동부는 물론, 보조금을 지원하는 전주시가 버스 현장에서의 차별 문제에 대해 신속한 조치를 취해야 함은 상식적인 요구이다.

그러나 본 보고서 4.6에서 지적했듯 전주시는 2015년 민주노총이 공식적으로 요구했던 배차차별 문제에 대해 어떠한 조치도 취하지 않았다. 오히려 2016년 12월에는 차

---

며, 이 행동이 안전과 보건에 위험을 초래할 때” 괴롭힘을 겪는다고 정의한다. 그리고, 그러한 괴롭힘을 겪을 때 공정노동위원회(the Fair Work Commission)에 괴롭힘 중단 명령을 요청할 수 있도록 규정하여, 괴롭힘을 겪고 있는 당시에 신속한 구제를 도모할 수 있도록 하고 있다. 특기할 점은 이 규정이 연방의 노동건강안전법(Work Health and Safety Act 2011)의 적용범위와 동일하게 직접 고용된 노동자뿐만 아니라 하청, 외주, 교육생, 자원봉사자 등에게도 적용된다는 점이다.“

- 민중언론 참세상 [16년5월특집] 괴롭힘 없는 일터를 만들기 위해서, 2016.05.27. 기사내용 중

7) 공익인권변호사모임 희망을만드는법, 전국불안정노동철폐연대, 한국노동안전보건연구소. 「일터괴롭힘에 대한 노동법적 접근」토론회 자료집, 2016년, 78p

별 문제가 가장 두드러졌던 호남고속에 [전주시 시내버스 안전경영서비스평가]라는 용역보고서를 통해 1위 감투를 씌웠다. 가진 돈보다 빛이 더 많은 전주시내버스회사에 생명줄과 같은 보조금을 지급하면서도, 행정명령은커녕 형식적인 조사조차 하지 않는 전주시 행정의 전향적인 자세가 필요하다.

따라서 단기적 과제로는 전주시가 실제로 현장에서 차별이 발생하는지에 대한 면밀한 모니터링을 실시하고, 문제가 확인될 때 즉각적인 행정조치를 해야한다. 이러한 조치들의 중장기적 목표는, 노동자들이 특정 노조라는 이유로 부당하게 차별받고 탄압받았을 때 시행정이 이를 방관하지 않는다는 시정 방향을 버스현장에 제시하는 것이다. 이러한 방향은 보고서 5.2에서 언급했듯 일터괴롭힘에 따라 발생하는 노사관계 긴장, 노동자와 시민의 안전위협 등에 비하면 매우 정의롭고 합리적인 방향이 될 것이다.

나아가, 2017년 2월 대대적 개편을 예고한 시내버스노선 배차 문제에 있어서 문제가 없는지 행정이 면밀히 검토할 필요가 있다. 호남고속 뿐만 아니라 다른 4개사의 현황은 어떠한지, 있다면 어떻게 해결해 나갈 것인지 명확한 입장과 방향을 공개해 앞으로 벌어질 문제를 예방하고 최소화해야 한다.

### 5.3.3. 일터괴롭힘에 대한 사회적 인식개선

일터에서의 차별과 괴롭힘은 흔히 개인적인 실수나 잘못, 감정싸움, 노사간의 힘싸움으로만 치부되는 경향이 있다. 여기에는 일터에서의 고통이 단순히 직장 적응과정에서의 개인적 과제로 여기는 직장문화, 즉, 사회적 인식이 작용하고 있다.<sup>8)</sup>

그러나 일터에서 존엄함을 훼손당하지 않는 일, 즉 평등하고 안전한 환경에서 일할 수

---

8) “일터에서의 어려움은 당연한 것이고 참아내야 하는 것이라는 한국사회의 오래된 통념은 노동자 스스로 고통을 부정하고 감내하게 만든다. 게다가 이러한 문제가 사회적 약자에게 나타날 때는 연민의 시선을 보내지만, 권리로서 주장될 때 이에 대한 사회적 분위기는 냉담하다. 이러한 노동권에 대한 낮은 사회적 인식수준은 괴롭힘의 문제를 제기하기 어려운 요소가 된다”  
공익인권변호사모임 희망을만드는법, 전국불안정노동철폐연대, 한국노동안전보건연구소. 「일터괴롭힘에 대한 노동법적 접근」토론회 자료집, 2016년, 2p

있는 권리가 보장되지 않는 일과 개인의 적응과제는 엄연히 다른 차원의 문제이다. 예컨대 호남고속처럼 노동강도가 높은 지선에 집중적으로 민주노총 조합원들을 배치하거나, 징계에 있어 차별적 대우를 하는 노무관리는 합리적 직장문화와 아무런 관계가 없다. 변화해야 할 과제에 불과하다.

현재 전주버스현장에서 법제도와 행정의 변화는 산적하고 지난한 문제개선의 일부분일 뿐이다. 아무리 잘 설계된 법이라도 현장의 구체적인 부분을 잡아내기엔 어렵고, 시 행정은 통합과 조정이라는 명목으로 노동자들의 기본권을 훼손할 수 있다. 따라서 현장 노동자들, 버스를 이용하는 지역주민들, 시민사회단체 등 여러 주체가 일터에서의 차별과 괴롭힘은 범죄이며 머리를 맞대고 개선할 점이라는 것을 확인하는 것이 중요하다.

## 6. 붙임자료

### 6.1. 전주 시내버스 노선 현황

2016년 2월 1일~5월 3일 전주 시내버스 노선 현황

코스	노선번호	첫차	막차	당수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
시내선							
시내선1	62	6:05	21:05	11	264	24	43
시내선2	49	6:25	21:25	11	212.3	19.3	43
시내선3	62	6:45	21:45	11	264	24	43
시내선4	9	7:05	22:05	11	250.8	22.8	46
시내선5	62	7:20	22:20	11	264	24	43
시내선6	49	6:10	21:10	11	212.3	19.3	43
시내선7	9	6:30	21:30	11	250.8	22.8	46
시내선8	62	6:50	21:45	11	264	24	43
시내선9	31	7:10	22:10	11	270.6	24.6	49
시내선10	105	6:05	21:21	8	272.8	34.1	78
시내선11	105	6:22	21:38	8	272.8	34.1	78
시내선12	105	6:40	21:56	8	272.8	34.1	78
시내선13	105	6:57	22:14	8	272.8	34.1	78
시내선14	105	7:14	22:32	8	272.8	34.1	78
시내선15	105	7:32	20:40	7	238.7	34.1	78
시내선16	105	6:05	20:55	8	272.8	34.1	78
시내선17	105	6:10	21:10	8	272.8	34.1	78
시내선18	88	6:10	21:10	11	209	19	40
시내선19	89	6:24	21:24	11	211.2	19.2	41
시내선20	88	6:38	21:38	11	209	19	40
시내선21	87	6:51	21:51	11	221.1	20.1	43
시내선22	88	7:05	22:15	11	209	19	40
시내선23	89	7:19	22:30	11	211.2	19.2	41
시내선24	105	6:14	21:30	8	272.8	34.1	78
시내선25	105	6:31	21:45	8	272.8	34.1	78
시내선26	105	6:48	22:00	8	272.8	34.1	78
시내선27	105	7:06	22:15	8	272.8	34.1	78
시내선28	105	7:23	22:30	8	272.8	34.1	78
시내선29	105	6:05	20:48	8	272.8	34.1	78
시내선30	105	6:20	21:04	8	272.8	34.1	78
시내선31	88	6:03	21:03	11	209	19	40
시내선32	89	6:17	21:17	11	211.2	19.2	41
시내선33	88	6:31	21:31	11	209	19	40
시내선34	87	6:44	21:45	11	221.1	20.1	43
시내선35	88	6:58	22:00	11	209	19	40
시내선36	89	7:12	22:15	11	211.2	19.2	41
시내선37	89	7:26	22:30	11	211.2	19.2	41
본선							
본선1	337	6:32	21:32	11	247.5	22.5	46
본선2	380	6:10	21:10	11	240.9	21.9	44
본선3	354	7:25	22:25	11	265.1	24.1	
본선4	381	6:15	21:15	11	254.1	23.1	44
본선5	313	7:39	21:50	10	243	24.3	55

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
본선6	554	6:10	21:05	10	294	29.4	
본선7	385	6:20	21:20	11	266.2	24.2	42
본선8	474	6:33	22:03	12	270	22.5	46
본선9	383	6:25	21:25	11	244.2	22.2	42
본선10	350	6:13	21:13	11	242	22	
본선11	470	7:15	22:15	11	273.9	24.9	50
본선12	380	6:30	21:30	11	240.9	21.9	44
본선13	310	6:57	20:57	9	307.8	34.2	68
본선14	337	6:37	21:37	11	247.5	22.5	46
본선15	381	6:35	21:35	11	254.1	23.1	44
본선16	428	6:23	21:23	11	266.2	24.2	55
본선17	385	6:40	21:40	11	266.2	24.2	42
본선18	355	6:25	21:25	11	234.3	21.3	40
본선19	559	6:35	21:30	10	305	30.5	
본선20	383	6:45	21:45	11	244.2	22.2	42
본선21	475	6:43	21:43	11	260.7	23.7	49
본선22	354	6:37	21:40	11	265.1	24.1	
본선23	380	6:50	21:50	11	240.9	21.9	44
본선24	486	7:03	22:03	11	280.5	25.5	50
본선25	381	6:55	21:55	11	254.1	23.1	44
본선26	311	6:41	22:18	11	302.5	27.5	57
본선27	350	6:40	21:49	11	244.2	22.2	
본선28	385	7:00	22:00	11	266.2	24.2	42
본선29	416	6:05	21:55	11	261.8	23.8	50
본선30	554	7:00	21:55	10	294	29.4	
본선31	373	7:05	22:05	11	247.5	22.5	44
본선32	337	7:02	22:02	11	247.5	22.5	46
본선33	380	7:10	22:10	11	240.9	21.9	44
본선34	487	6:36	21:36	11	268.4	24.4	41
본선35	355	7:01	22:01	11	234.3	21.3	40
본선36	381	7:15	22:15	11	254.1	23.1	44
본선37	310	6:17	21:57	10	342	34.2	68
본선38	423	7:13	22:13	11	261.8	23.8	54
본선39	385	7:20	22:20	11	261.8	23.8	50
본선40	474	6:38	22:08	12	270	22.5	46
본선41	383	7:25	22:35	11	244.2	22.2	42
본선42	559	7:25	22:20	10	305	30.5	
본선43	380	7:30	22:45	11	240.9	21.9	44
본선44	472	6:28	21:25	11	256.3	23.3	40
본선45	381	6:02	21:02	11	254.1	23.1	44
본선46	350	7:25	22:25	11	244.2	22.2	
본선47	385	6:07	21:07	11	261.8	23.8	50
본선48	337	7:07	22:07	11	247.5	22.5	46
본선49	413	6:10	21:08	11	257.4	23.4	57
본선50	383	6:15	21:15	11	244.2	22.2	42
본선51	554	6:05	21:10	10	294	29.4	
본선52	355	7:37	22:40	11	234.3	21.3	40
본선53	375	6:20	21:20	11	262.9	23.9	46
본선54	470	7:33	22:33	11	273.9	24.9	50
본선55	381	6:22	21:22	11	254.1	23.1	44
본선56	310	7:17	21:40	9	307.8	34.2	68
본선57	354	6:19	21:13	11	265.1	24.1	
본선58	385	6:27	21:27	11	261.8	23.8	50

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
본선59	428	6:13	21:13	11	266.2	24.2	55
본선60	315	6:35	22:19	11	306.9	27.9	58
본선61	383	6:35	21:35	11	244.2	22.2	42
본선62	475	6:33	21:38	11	260.7	23.7	49
본선63	380	6:40	21:40	11	240.9	21.9	44
본선64	559	6:30	21:35	10	305	30.5	
본선65	350	6:29	21:29	11	242	22	
본선66	381	6:42	21:42	11	254.1	23.1	44
본선67	337	7:20	22:32	11	247.5	22.5	46
본선68	385	6:47	21:47	11	261.8	23.8	50
본선69	355	6:43	21:43	11	234.3	21.3	40
본선70	383	6:55	21:55	11	244.2	22.2	42
본선71	486	7:23	22:23	11	280.5	25.5	50
본선72	554	6:55	22:00	10	294	29.4	
본선73	380	7:00	22:00	11	240.9	21.9	44
본선74	354	6:49	21:49	11	265.1	24.1	
본선75	414	6:48	21:48	11	267.3	24.3	55
본선76	381	7:02	22:02	11	254.1	23.1	44
본선77	305	6:30	21:10	9	327.6	36.4	76
본선78	385	7:07	22:07	11	261.8	23.8	50
본선79	487	6:45	21:46	11	268.4	24.4	41
본선80	337	7:37	22:32	11	247.5	22.5	46
본선81	383	7:15	22:15	11	244.2	22.2	42
본선82	350	7:05	22:05	11	242	22	
본선83	378	7:24	21:34	10	298	29.8	63
본선84	374	7:20	22:20	11	243.1	22.1	46
본선85	423	7:00	22:00	11	261.8	23.8	54
본선86	381	7:22	22:32	11	254.1	23.1	44
본선87	355	7:16	22:19	11	234.3	21.3	40
본선88	559	7:20	22:25	10	305	30.5	
본선89	385	7:27	22:40	11	261.8	23.8	50
본선90	476	7:03	22:03	11			
본선91	383	6:10	21:05	11	244.2	22.2	42
지선							
지선1	535	6:20	21:02	10	325	32.5	60
지선2	551	6:08	21:05	10	347	34.7	69
지선3	515	6:17	21:20	10	298	29.8	52
지선4	535	6:25	21:27	10	325	32.5	60
지선5	551	6:33	21:30	10	347	34.7	69
지선6	543	6:42	21:37	10	342	34.2	61
지선7	535	6:50	21:52	10	325	32.5	60
지선8	551	6:58	21:55	10	347	34.7	69
지선9	522	7:07	22:07	10	329	32.9	61
지선10	535	7:15	22:17	10	325	32.5	60
지선11	551	7:23	22:20	10	347	34.7	69
지선12	543	6:05	20:52	10	342	34.2	61
지선13	535	6:20	21:00	10	325	32.5	60
지선14	551	6:05	21:08	10	347	34.7	69
지선15	541	6:17	21:17	10	321	32.1	60
지선16	535	6:27	21:25	10	325	32.5	60
지선17	551	6:30	21:33	10	347	34.7	69
지선18	513	6:42	21:42	10	343	34.3	63
지선19	535	6:52	21:50	10	325	32.5	60

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
지선20	551	6:55	21:58	10	347	34.7	69
지선21	522	7:07	22:07	10	329	32.9	61
지선22	535	7:17	22:15	10	325	32.5	60
지선23	551	7:20	22:25	10	347	34.7	69
지선24	511	6:05	20:55	10	271	27.1	55
지선25	508	6:03	21:45	10	355	35.5	64
지선26	552	6:18	22:05	10	361	36.1	68
지선27	545	6:42	22:30	10	364	36.4	63
지선28	536	7:03	21:03	9	337.5	37.5	65
지선29	542	7:24	21:24	9	333.9	37.1	68
지선30	552	6:10	21:45	10	361	36.1	68
지선31	545	6:21	22:05	10	364	36.4	63
지선32	546	6:32	22:25	10	373	37.3	67
지선33	536	7:00	21:03	9	337.5	37.5	65
지선34	545	7:24	21:24	9	327.6	36.4	63
지선35	58	7:30	22:05	12	232.8	19.4	41
지선36	54	6:30	22:25	13	276.9	21.3	44
지선37	57	6:45	21:30	12	254.4	21.2	46
지선38	55	7:10	21:45	12	253.2	21.1	44
지선39	58	6:15	20:50	12	232.8	19.4	41
지선40	54	6:30	21:10	12	255.6	21.3	44
지선41	56	6:50	21:30	12	254.4	21.2	39
지선42	55	7:10	21:50	12	253.2	21.1	44
지선43	251	6:10	21:10	10	307	30.7	46
지선44	235	6:27	21:20	10	325	32.5	52
지선45	291	6:44	21:39	10	296	29.6	46
지선46	215(235)	7:01	21:56	10	312	31.2	50
지선47	231	7:18	22:18	10	275	27.5	48
지선48	245	6:05	20:55	10	314	31.4	49
지선49	241	6:15	21:10	10	301	30.1	46
지선50	221	6:27	21:25	10	307	30.7	48
지선51	225	6:43	21:40	10	306	30.6	48
지선52	291	6:59	22:00	10	296	29.6	46
지선53	215	7:16	22:18	10	312	31.2	50
지선54	245	7:33	22:35	10	314	31.4	49
지선55	79	6:10	22:00	11	300.3	27.3	47
지선56	79	6:37	22:27	11	300.3	27.3	47
지선57	79	7:05	21:15	10	273	27.3	47
지선58	817	7:20	22:10	10	311	31.1	53
지선59	817	7:15	22:20	10	311	31.1	53
지선60	816	6:20	21:20	11	301.4	27.4	47
지선61	839	6:33	21:30	11	311.3	28.3	49
지선62	814	6:56	21:50	11	286	26	44
지선63	834	7:14	22:05	11	312.4	28.4	49
지선64	897	7:20	22:20	11			
지선65	855	6:25	21:25	11	276.1	25.1	43
지선66	866	6:43	21:40	11	320.1	29.1	51
지선67	814	7:01	22:00	11	286	26	44
지선68	816	7:19	22:15	11	301.4	27.4	47
지선69	807	7:37	22:30	11	277.2	25.2	43
지선70	806	6:25	21:30	10	353	35.3	55
지선71	871	6:45	21:50	10	395	39.5	60
지선72	684	7:15	22:15	11	287.1	26.1	48

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
지선73	684	6:15	21:15	11	287.1	26.1	48
지선74	684	6:35	21:35	11	287.1	26.1	48
지선75	684	6:55	21:55	11	287.1	26.1	48
지선76	684	7:15	22:10	11	287.1	26.1	48
지선77	684	7:35	22:25	11	287.1	26.1	48
지선78	684	6:20	21:20	11	287.1	26.1	48
지선79	684	6:40	21:40	11	287.1	26.1	48
지선80	684	7:00	22:00	11	287.1	26.1	48
지선81	644	6:20	21:45	10	341	34.1	61
지선82	752	6:14	21:14	10	375	37.5	51
지선83	752	6:34	21:34	10	375	37.5	51
지선84	752	6:54	21:54	10	375	37.5	51
지선85	752	7:14	22:14	10	375	37.5	51
지선86	752	6:25	20:54	10	375	37.5	51
지선87	752	6:14	21:14	10	375	37.5	51
지선88	752	6:34	21:30	10	375	37.5	51
지선89	752	6:54	21:50	10	375	37.5	51
지선90	752	7:14	22:10	10	375	37.5	51
지선91	752	7:34	22:30	10	375	37.5	51
지선92	944	6:15	21:45	11	272.8	24.8	47
지선93	946	7:05	21:55	11	272.8	24.8	55
지선94	944	6:20	22:25	12	297.6	24.8	47
지선95	946	7:00	22:05	11	272.8	24.8	55
지선96	947	6:35	21:35	11	255.2	23.2	46
지선97	970	6:10	21:10	11	235.4	21.4	42
지선98	970	6:30	21:30	11	235.4	21.4	42
지선99	970	6:50	21:50	11	235.4	21.4	42
지선100	970	7:10	22:10	11	235.4	21.4	42
지선101	970	7:30	22:30	11	235.4	21.4	42
지선102	970	6:20	21:20	11	235.4	21.4	42
지선103	970	6:40	21:40	11	235.4	21.4	42
지선104	970	7:00	22:00	11	235.4	21.4	42
지선105	970	7:20	22:20	11	235.4	21.4	42
지선106	976	6:20	21:15	10	365	36.5	55
지선107	974	6:40	21:33	10	385	38.5	62
지선108	973	7:00	21:55	10	329	32.9	43
지선109	974	7:20	22:13	10	385	38.5	62
지선110	977	6:15	21:20	11	383.9	34.9	57
지선111	974	6:30	21:40	10	385	38.5	62
지선112	978	6:50	22:00	10	347	34.7	57
지선113	974	7:15	22:20	10	385	38.5	62
지선114	872	5:55	21:19	11	391.6	35.6	53
중형							
중형1	60	6:35	22:20	12	278.4	23.2	47
중형2	12	6:30	22:20	12	290.4	24.2	41
중형3	424	6:32	21:32	11	256.3	23.3	49
중형4	142(109)	6:40	21:20	12	234	19.5	39
중형5	121	6:30	22:30	12	229.2	19.1	38
중형6	429	6:25	21:25	12	264	22	43
중형7	429	6:25	21:45	12	264	22	43
중형8	69	6:10	21:55	10	297	29.7	54
중형9	70	7:25	21:35	9	270	30	53
중형10	49	6:45	22:25	10	193	19.3	43



코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
중형11	71	6:10	21:10	10	309	30.9	47
중형12	71	6:35	21:35	10	309	30.9	47
중형13	71	7:00	22:00	10	309	30.9	47
중형14	71	6:25	22:25	11	339.9	30.9	47
중형15	162	6:15	21:15	11	223.3	20.3	43
중형16	162	7:00	22:00	11	223.3	20.3	43
중형17	725	6:27	22:20	12	345.6	28.8	45
중형18	785	7:05	22:02	11	295.9	26.9	43
순환							
순환1	4-1	6:07	21:00	9	247.5	27.5	51
순환2	4-1	6:40	21:40	9	247.5	27.5	51
순환3	4-1	7:14	22:20	9	247.5	27.5	51
순환4	5-1	6:28	21:28	10	216	21.6	41
순환5	5-1	7:02	22:02	10	216	21.6	41
순환6	5-1	7:35	22:35	10	216	21.6	41
순환7	6	6:10	21:05	9	232.2	25.8	52
순환8	6	6:38	21:35	9	232.2	25.8	52
순환9	163	6:50	21:50	11	172.7	15.7	28
순환10	4-2	6:10	21:05	9	243	27	52
순환11	4-2	6:43	21:48	9	243	27	52
순환12	4-2	7:17	22:25	9	243	27	52
순환13	5-2	6:23	21:23	10	216	21.6	42
순환14	5-2	6:57	21:57	10	216	21.6	42
순환15	5-2	7:30	22:30	10	216	21.6	42
순환16	6	7:05	22:00	11	283.8	25.8	52
순환17	6	7:33	22:25	11	283.8	25.8	52
순환18	163	6:50	21:50	11	172.7	15.7	28
저상							
저상1	3-1	6:10	22:10	9	238.5	26.5	58
저상2	3-1	6:25	22:25	9	238.5	26.5	58
저상3	3-1	6:40	20:40	8	212	26.5	58
저상4	3-1	6:55	20:55	8	212	26.5	58
저상5	3-1	7:10	21:10	8	212	26.5	58
저상6	3-1	7:25	21:25	8	212	26.5	58
저상7	3-1	6:10	21:40	9	238.5	26.5	58
저상8	3-1	6:20	21:55	9	238.5	26.5	58
저상9	190	6:09	21:59	11	205.7	18.7	46
저상10	190	6:33	22:23	11	205.7	18.7	46
저상11	190	6:57	21:07	10	187	18.7	46
저상12	190(191)	7:10	21:30	10	246	24.6	44
저상13	1	6:05	22:10	8	308.8	38.6	85
저상14	1	6:23	22:30	8	308.8	38.6	85
저상15	1	6:40	20:35	7	270.2	38.6	85
저상16	1	6:58	20:55	7	270.2	38.6	85
저상17	1	7:15	21:15	7	270.2	38.6	85
저상18	1	6:10	21:35	8	308.8	38.6	85
저상19	1	6:25	21:55	8	308.8	38.6	85
저상20	119	6:00	20:50	8	236	29.5	65
저상21	119	6:15	21:05	8	236	29.5	65
저상22	119	6:30	21:20	8	236	29.5	65
저상23	119	6:45	21:35	8	236	29.5	65
저상24	119	7:00	21:50	8	236	29.5	65
저상25	119	7:15	22:05	8	236	29.5	65

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
저상26	119	7:30	22:20	8	236	29.5	65
저상27	119	6:00	20:30	8	236	29.5	65
저상28	72	6:05	21:10	10	262	26.2	40
저상29	72	5:25	21:30	10	262	26.2	40
저상30	72	6:45	21:50	10	262	26.2	40
저상31	72	7:05	22:10	10	262	26.2	40
저상32	72	7:25	22:30	10	262	26.2	40
저상33	61	6:05	21:20	10	225	22.5	45
저상34	61	6:22	21:35	10	225	22.5	45
저상35	61	6:39	21:50	10	225	22.5	45
저상36	61	6:56	22:05	10	225	22.5	45
저상37	61	7:13	22:20	10	225	22.5	45
저상38	61	7:30	21:05	10	225	22.5	45
저상39	165	6:10	20:45	9	249.3	27.7	42
저상40	165	6:30	21:00	9	249.3	27.7	42
저상41	165	6:43	21:15	9	249.3	27.7	42
저상42	165	6:56	21:35	9	249.3	27.7	42
저상43	165	7:09	21:55	9	249.3	27.7	42
저상44	165	7:22	22:15	9	249.3	27.7	42
저상45	165	7:39	22:35	9	249.3	27.7	42
저상46	309	6:10	21:50	10	270	27	51
저상47	309	6:25	22:05	10	270	27	51
저상48	309	6:40	22:20	10	270	27	51
저상49	309	6:55	22:35	10	270	27	51
저상50	309	7:10	21:10	9	243	27	51
저상51	309	7:25	21:25	9	243	27	51
저상52	309	6:15	21:40	10	270	27	51
저상53	3-2	6:05	22:05	9	242.1	26.9	59
저상54	3-2	6:20	22:20	9	242.1	26.9	59
저상55	3-2	6:35	22:35	9	242.1	26.9	59
저상56	3-2	6:50	20:50	8	215.2	26.9	59
저상57	3-2	7:05	21:05	8	215.2	26.9	59
저상58	3-2	7:20	21:20	8	215.2	26.9	59
저상59	3-2	7:35	21:35	8	215.2	26.9	59
저상60	3-2	6:15	21:50	10	269	26.9	59
저상61	190	6:09	21:55	11	205.7	18.7	46
저상62	190	6:28	22:25	11	205.7	18.7	46
저상63	190	6:52	21:12	10	187	18.7	46
저상64	190	7:15	21:35	10	187	18.7	46
저상65	2	6:08	22:15	8	308.8	38.6	82
저상66	2	6:25	22:32	8	308.8	38.6	82
저상67	2	6:43	20:38	7	270.2	38.6	82
저상68	2	7:02	20:58	7	270.2	38.6	82
저상69	2	7:20	21:18	7	270.2	38.6	82
저상70	2	6:13	21:38	8	308.8	38.6	82
저상71	2	6:25	21:58	8	308.8	38.6	82
저상72	119	6:15	20:45	8	236	29.5	65
저상73	119	6:05	21:00	8	236	29.5	65
저상74	119	6:20	21:15	8	236	29.5	65
저상75	119	6:35	21:30	8	236	29.5	65
저상76	119	6:50	21:45	8	236	29.5	65
저상77	119	7:05	22:00	8	236	29.5	65
저상78	119	7:20	22:20	8	236	29.5	65

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	정류장 수
저상79	119	7:35	22:40	8	236	29.5	65
저상80	119	6:10	20:35	8	236	29.5	65
저상81	72	6:10	21:05	10	262	26.2	40
저상82	72	6:30	21:25	10	262	26.2	40
저상83	72	6:50	21:45	10	262	26.2	40
저상84	72	7:10	22:05	10	262	26.2	40
저상85	72	7:30	22:25	10	262	26.2	40
저상86	61	6:05	21:20	10	225	22.5	45
저상87	61	6:22	21:35	10	225	22.5	45
저상88	61	6:39	21:50	10	225	22.5	45
저상89	61	6:56	22:10	10	225	22.5	45
저상90	61	7:13	22:30	10	225	22.5	45
저상91	61	6:15	21:05	11	247.5	22.5	45
저상92	165	6:10	20:45	11	304.7	27.7	42
저상93	165	6:30	21:00	11	304.7	27.7	42
저상94	165	6:42	21:15	11	304.7	27.7	42
저상95	165	6:57	21:30	11	304.7	27.7	42
저상96	165	7:10	21:45	11	304.7	27.7	42
저상97	165	7:24	22:05	11	304.7	27.7	42
저상98	165	7:37	22:25	11	304.7	27.7	42
저상99	309	6:05	21:55	10	270	27	51
저상100	309	6:20	22:10	10	270	27	51
저상101	309	6:35	22:25	10	270	27	51
저상102	309	6:50	22:40	10	270	27	51
저상103	309	7:05	21:05	9	243	27	51
저상104	309	7:20	21:20	9	243	27	51
저상105	309	6:10	21:35	10	270	27	51
명품							
명품1	79	6:39	21:30	10	273	27.3	47
명품2	79	7:36	22:21	10	273	27.3	47
명품3	79	6:48	21:53	10	273	27.3	47
명품4	79	7:16	22:21	10	273	27.3	47

2016년 5월 4일~7월 31일 전주 시내버스 노선 현황

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
시내선							
시내선1	62	6:05	21:05	11	264	24	43
시내선2	49	6:25	21:25	11	212.3	19.3	43
시내선3	62	6:45	21:45	11	264	24	43
시내선4	9	7:05	22:05	11	250.8	22.8	46
시내선5	62	7:20	22:20	11	264	24	43
시내선6	49	6:10	21:10	11	212.3	19.3	43
시내선7	9	6:30	21:30	11	250.8	22.8	46
시내선8	62	6:50	21:45	11	264	24	43
시내선9	31	7:10	22:10	11	270.6	24.6	49
시내선10	105	6:05	21:21	8	272.8	34.1	78
시내선11	105	6:22	21:38	8	272.8	34.1	78
시내선12	105	6:40	21:56	8	272.8	34.1	78
시내선13	105	6:57	22:14	8	272.8	34.1	78
시내선14	105	7:14	22:32	8	272.8	34.1	78
시내선15	105	7:32	20:40	7	238.7	34.1	78

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
시내선16	105	6:05	20:55	8	272.8	34.1	78
시내선17	105	6:10	21:10	8	272.8	34.1	78
시내선18	4-1	6:07	21:00	9	247.5	27.5	51
시내선19	4-1	6:40	21:40	9	247.5	27.5	51
시내선20	4-1	7:14	22:20	9	247.5	27.5	51
시내선21	5-1	6:28	21:28	10	216	21.6	41
시내선22	5-1	7:02	22:02	10	216	21.6	41
시내선23	5-1	7:35	22:35	10	216	21.6	41
시내선24	163	6:30	21:50	11	172.7	15.7	28
시내선25	88	6:10	21:10	11	209	19	40
시내선26	89	6:24	21:24	11	211.2	19.2	41
시내선27	88	6:38	21:38	11	209	19	40
시내선28	87	6:51	21:51	11	221.1	20.1	43
시내선29	88	7:05	22:15	11	209	19	40
시내선30	89	7:19	22:30	11	211.2	19.2	41
시내선31	105	6:14	21:30	8	272.8	34.1	78
시내선32	105	6:31	21:45	8	272.8	34.1	78
시내선33	105	6:48	22:00	8	272.8	34.1	78
시내선34	105	7:06	22:15	8	272.8	34.1	78
시내선35	105	7:23	22:30	8	272.8	34.1	78
시내선36	105	6:05	20:48	8	272.8	34.1	78
시내선37	105	6:20	21:04	8	272.8	34.1	78
시내선38	4-2	6:10	21:05	9	243	27	52
시내선39	4-2	6:43	21:48	9	243	27	52
시내선40	4-2	7:17	22:25	9	243	27	52
시내선41	5-2	6:23	21:23	10	216	21.6	42
시내선42	5-2	6:57	21:57	10	216	21.6	42
시내선43	5-2	7:30	22:30	10	216	21.6	42
시내선44	163	6:30	21:50	11	172.7	15.7	28
시내선45	88	6:03	21:03	11	209	19	40
시내선46	89	6:17	21:17	11	211.2	19.2	41
시내선47	88	6:31	21:31	11	209	19	40
시내선48	87	6:44	21:45	11	221.1	20.1	43
시내선49	88	6:58	22:00	11	209	19	40
시내선50	89	7:12	22:15	11	211.2	19.2	41
시내선51	89	7:26	22:30	11	211.2	19.2	41
본선							
본선1	337	6:32	21:32	11	247.5	22.5	46
본선2	380	6:10	21:10	11	240.9	21.9	44
본선3	354	7:25	22:25	11	265.1	24.1	
본선4	381	6:15	21:15	11	254.1	23.1	44
본선5	313	7:39	21:50	10	243	24.3	55
본선6	554	6:10	21:05	10	294	29.4	
본선7	385	6:20	21:20	11	266.2	24.2	42
본선8	474	6:33	22:03	12	270	22.5	46
본선9	383	6:25	21:25	11	244.2	22.2	42
본선10	350	6:13	21:13	11	242	22	
본선11	470	7:15	22:15	11	273.9	24.9	50
본선12	380	6:30	21:30	11	240.9	21.9	44
본선13	310	6:57	20:57	9	307.8	34.2	68
본선14	337	6:37	21:37	11	247.5	22.5	46
본선15	381	6:35	21:35	11	254.1	23.1	44
본선16	428	6:23	21:23	11	266.2	24.2	55

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
본선17	385	6:40	21:40	11	266.2	24.2	42
본선18	355	6:25	21:25	11	234.3	21.3	40
본선19	559	6:35	21:30	10	305	30.5	
본선20	383	6:45	21:45	11	244.2	22.2	42
본선21	475	6:43	21:43	11	260.7	23.7	49
본선22	354	6:37	21:40	11	265.1	24.1	
본선23	380	6:50	21:50	11	240.9	21.9	44
본선24	486	7:03	22:03	11	280.5	25.5	50
본선25	381	6:55	21:55	11	254.1	23.1	44
본선26	311	6:41	22:18	11	302.5	27.5	57
본선27	350	6:40	21:49	11	244.2	22.2	
본선28	385	7:00	22:00	11	266.2	24.2	42
본선29	416	6:05	21:55	11	261.8	23.8	50
본선30	554	7:00	21:55	10	294	29.4	
본선31	373	7:05	22:05	11	247.5	22.5	44
본선32	337	7:02	22:02	11	247.5	22.5	46
본선33	380	7:10	22:10	11	240.9	21.9	44
본선34	487	6:36	21:36	11	268.4	24.4	41
본선35	355	7:01	22:01	11	234.3	21.3	40
본선36	381	7:15	22:15	11	254.1	23.1	44
본선37	310	6:17	21:57	10	342	34.2	68
본선38	423	7:13	22:13	11	261.8	23.8	54
본선39	385	7:20	22:20	11	261.8	23.8	50
본선40	474	6:38	22:08	12	270	22.5	46
본선41	383	7:25	22:35	11	244.2	22.2	42
본선42	559	7:25	22:20	10	305	30.5	
본선43	380	7:30	22:45	11	240.9	21.9	44
본선44	472	6:28	21:25	11	256.3	23.3	40
본선45	381	6:02	21:02	11	254.1	23.1	44
본선46	350	7:25	22:25	11	244.2	22.2	
본선47	385	6:07	21:07	11	261.8	23.8	50
본선48	337	7:07	22:07	11	247.5	22.5	46
본선49	413	6:10	21:08	11	257.4	23.4	57
본선50	383	6:15	21:15	11	244.2	22.2	42
본선51	554	6:05	21:10	10	294	29.4	
본선52	355	7:37	22:40	11	234.3	21.3	40
본선53	375	6:20	21:20	11	262.9	23.9	46
본선54	470	7:33	22:33	11	273.9	24.9	50
본선55	381	6:22	21:22	11	254.1	23.1	44
본선56	310	7:17	21:40	9	307.8	34.2	68
본선57	354	6:19	21:13	11	265.1	24.1	
본선58	385	6:27	21:27	11	261.8	23.8	50
본선59	428	6:13	21:13	11	266.2	24.2	55
본선60	315	6:35	22:19	11	306.9	27.9	58
본선61	383	6:35	21:35	11	244.2	22.2	42
본선62	475	6:33	21:38	11	260.7	23.7	49
본선63	380	6:40	21:40	11	240.9	21.9	44
본선64	559	6:30	21:35	10	305	30.5	
본선65	350	6:29	21:29	11	242	22	
본선66	381	6:42	21:42	11	254.1	23.1	44
본선67	337	7:20	22:32	11	247.5	22.5	46
본선68	385	6:47	21:47	11	261.8	23.8	50
본선69	355	6:43	21:43	11	234.3	21.3	40

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
본선70	383	6:55	21:55	11	244.2	22.2	42
본선71	486	7:23	22:23	11	280.5	25.5	50
본선72	554	6:55	22:00	10	294	29.4	
본선73	380	7:00	22:00	11	240.9	21.9	44
본선74	354	6:49	21:49	11	265.1	24.1	
본선75	414	6:48	21:48	11	267.3	24.3	55
본선76	381	7:02	22:02	11	254.1	23.1	44
본선77	305	6:30	21:10	9	327.6	36.4	76
본선78	385	7:07	22:07	11	261.8	23.8	50
본선79	487	6:45	21:46	11	268.4	24.4	41
본선80	337	7:37	22:32	11	247.5	22.5	46
본선81	383	7:15	22:15	11	244.2	22.2	42
본선82	350	7:05	22:05	11	242	22	
본선83	378	7:24	21:34	10	298	29.8	63
본선84	374	7:20	22:20	11	243.1	22.1	46
본선85	423	7:00	22:00	11	261.8	23.8	54
본선86	381	7:22	22:32	11	254.1	23.1	44
본선87	355	7:16	22:19	11	234.3	21.3	40
본선88	559	7:20	22:25	10	305	30.5	
본선89	385	7:27	22:40	11	261.8	23.8	50
본선90	476	7:03	22:03	11			
본선91	383	6:10	21:05	11	244.2	22.2	42
지선							
지선1	535	6:20	21:02	10	325	32.5	60
지선2	551	6:08	21:05	10	347	34.7	69
지선3	515	6:17	21:20	10	298	29.8	52
지선4	535	6:25	21:27	10	325	32.5	60
지선5	551	6:33	21:30	10	347	34.7	69
지선6	543	6:42	21:37	10	342	34.2	61
지선7	535	6:50	21:52	10	325	32.5	60
지선8	551	6:58	21:55	10	347	34.7	69
지선9	522	7:07	22:07	10	329	32.9	61
지선10	535	7:15	22:17	10	325	32.5	60
지선11	551	7:23	22:20	10	347	34.7	69
지선12	543	6:05	20:52	10	342	34.2	61
지선13	535	6:20	21:00	10	325	32.5	60
지선14	551	6:05	21:08	10	347	34.7	69
지선15	541	6:17	21:17	10	321	32.1	60
지선16	535	6:27	21:25	10	325	32.5	60
지선17	551	6:30	21:33	10	347	34.7	69
지선18	513	6:42	21:42	10	343	34.3	63
지선19	535	6:52	21:50	10	325	32.5	60
지선20	551	6:55	21:58	10	347	34.7	69
지선21	522	7:07	22:07	10	329	32.9	61
지선22	535	7:17	22:15	10	325	32.5	60
지선23	551	7:20	22:25	10	347	34.7	69
지선24	511	6:05	20:55	10	271	27.1	55
지선25	508	6:03	21:45	10	355	35.5	64
지선26	552	6:18	22:05	10	361	36.1	68
지선27	545	6:42	22:30	10	364	36.4	63
지선28	536	7:03	21:03	9	337.5	37.5	65
지선29	542	7:24	21:24	9	333.9	37.1	68
지선30	552	6:10	21:45	10	361	36.1	68

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
지선31	545	6:21	22:05	10	364	36.4	63
지선32	546	6:32	22:25	10	373	37.3	67
지선33	536	7:00	21:03	9	337.5	37.5	65
지선34	545	7:24	21:24	9	327.6	36.4	63
지선35	58	7:30	22:05	12	232.8	19.4	41
지선36	54	6:30	22:25	13	276.9	21.3	44
지선37	57	6:45	21:30	12	254.4	21.2	46
지선38	55	7:10	21:45	12	253.2	21.1	44
지선39	58	6:15	20:50	12	232.8	19.4	41
지선40	54	6:30	21:10	12	255.6	21.3	44
지선41	56	6:50	21:30	12	254.4	21.2	39
지선42	55	7:10	21:50	12	253.2	21.1	44
지선43	251	6:10	21:10	10	307	30.7	46
지선44	235	6:27	21:20	10	325	32.5	52
지선45	291	6:44	21:39	10	296	29.6	46
지선46	215(235)	7:01	21:56	10	312	31.2	50
지선47	231	7:18	22:18	10	275	27.5	48
지선48	245	6:05	20:55	10	314	31.4	49
지선49	241	6:15	21:10	10	301	30.1	46
지선50	221	6:27	21:25	10	307	30.7	48
지선51	225	6:43	21:40	10	306	30.6	48
지선52	291	6:59	22:00	10	296	29.6	46
지선53	215	7:16	22:18	10	312	31.2	50
지선54	245	7:33	22:35	10	314	31.4	49
지선55	79	6:10	22:00	11	300.3	27.3	47
지선56	79	6:37	22:27	11	300.3	27.3	47
지선57	79	7:05	21:15	10	273	27.3	47
지선58	79	7:32	21:42	10	273	27.3	47
지선59	79	6:19	22:05	11	300.3	27.3	47
지선60	79	6:46	22:30	11	300.3	27.3	47
지선61	79	7:13	21:33	10	273	27.3	47
지선62	817	7:20	22:10	10	311	31.1	53
지선63	817	7:15	22:20	10	311	31.1	53
지선64	816	6:20	21:20	11	301.4	27.4	47
지선65	839	6:33	21:30	11	311.3	28.3	49
지선66	814	6:56	21:50	11	286	26	44
지선67	834	7:14	22:05	11	312.4	28.4	49
지선68	897	7:20	22:20	11			
지선69	855	6:25	21:25	11	276.1	25.1	43
지선70	866	6:43	21:40	11	320.1	29.1	51
지선71	814	7:01	22:00	11	286	26	44
지선72	816	7:19	22:15	11	301.4	27.4	47
지선73	807	7:37	22:30	11	277.2	25.2	43
지선74	806	6:25	21:30	10	353	35.3	55
지선75	871	6:45	21:50	10	395	39.5	60
지선76	684	7:15	22:15	11	287.1	26.1	48
지선77	684	6:15	21:15	11	287.1	26.1	48
지선78	684	6:35	21:35	11	287.1	26.1	48
지선79	684	6:55	21:55	11	287.1	26.1	48
지선80	684	7:15	22:10	11	287.1	26.1	48
지선81	684	7:35	22:25	11	287.1	26.1	48
지선82	684	6:20	21:20	11	287.1	26.1	48
지선83	684	6:40	21:40	11	287.1	26.1	48

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
지선84	684	7:00	22:00	11	287.1	26.1	48
지선85	644	6:20	21:45	10	341	34.1	61
지선86	752	6:14	21:14	10	375	37.5	51
지선87	752	6:34	21:34	10	375	37.5	51
지선88	752	6:54	21:54	10	375	37.5	51
지선89	752	7:14	22:14	10	375	37.5	51
지선90	752	6:25	20:54	10	375	37.5	51
지선91	752	6:14	21:14	10	375	37.5	51
지선92	752	6:34	21:30	10	375	37.5	51
지선93	752	6:54	21:50	10	375	37.5	51
지선94	752	7:14	22:10	10	375	37.5	51
지선95	752	7:34	22:30	10	375	37.5	51
지선96	944	6:15	21:45	11	272.8	24.8	47
지선97	946	7:05	21:55	11	272.8	24.8	55
지선98	944	6:20	22:25	12	297.6	24.8	47
지선99	946	7:00	22:05	11	272.8	24.8	55
지선100	947	6:35	21:35	11	255.2	23.2	46
지선101	976	6:20	21:15	10	365	36.5	55
지선102	974	6:40	21:33	10	385	38.5	62
지선103	973	7:00	21:55	10	329	32.9	43
지선104	974	7:20	22:13	10	385	38.5	62
지선105	977	6:15	21:20	11	383.9	34.9	57
지선106	974	6:30	21:40	10	385	38.5	62
지선107	978	6:50	22:00	10	347	34.7	57
지선108	974	7:15	22:20	10	385	38.5	62
지선109	872	5:55	21:19	11	391.6	35.6	53
중형							
중형1	60	6:35	22:20	12	278.4	23.2	47
중형2	12	6:30	22:20	12	290.4	24.2	41
중형3	424	6:32	21:32	11	256.3	23.3	49
중형4	142(109)	6:40	21:20	12	234	19.5	39
중형5	121	6:30	22:30	12	229.2	19.1	38
중형6	429	6:25	21:25	12	264	22	43
중형7	429	6:25	21:45	12	264	22	43
중형8	69	6:10	21:55	10	297	29.7	54
중형9	70	7:25	21:35	9	270	30	53
중형10	49	6:45	22:25	10	193	19.3	43
중형11	71	6:10	21:10	10	309	30.9	47
중형12	71	6:35	21:35	10	309	30.9	47
중형13	71	7:00	22:00	10	309	30.9	47
중형14	71	6:25	22:25	11	339.9	30.9	47
중형15	162	6:15	21:15	11	223.3	20.3	43
중형16	162	7:00	22:00	11	223.3	20.3	43
중형17	725	6:27	22:20	12	345.6	28.8	45
중형18	785	7:05	22:02	11	295.9	26.9	43
저상					248.6	27.3	54.3
저상1	3-1	6:10	22:10	9	238.5	26.5	58
저상2	3-1	6:25	22:25	9	238.5	26.5	58
저상3	3-1	6:40	20:40	8	212	26.5	58
저상4	3-1	6:55	20:55	8	212	26.5	58
저상5	3-1	7:10	21:10	8	212	26.5	58
저상6	3-1	7:25	21:25	8	212	26.5	58
저상7	3-1	6:10	21:40	9	238.5	26.5	58



코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
저상8	3-1	6:20	21:55	9	238.5	26.5	58
저상9	190	6:09	21:59	11	205.7	18.7	46
저상10	190	6:33	22:23	11	205.7	18.7	46
저상11	190	6:57	21:07	10	187	18.7	46
저상12	190(191)	7:10	21:30	10	246	24.6	44
저상13	1	6:05	22:10	8	308.8	38.6	85
저상14	1	6:23	22:30	8	308.8	38.6	85
저상15	1	6:40	20:35	7	270.2	38.6	85
저상16	1	6:58	20:55	7	270.2	38.6	85
저상17	1	7:15	21:15	7	270.2	38.6	85
저상18	1	6:10	21:35	8	308.8	38.6	85
저상19	1	6:25	21:55	8	308.8	38.6	85
저상20	119	6:00	20:50	8	236	29.5	65
저상21	119	6:15	21:05	8	236	29.5	65
저상22	119	6:30	21:20	8	236	29.5	65
저상23	119	6:45	21:35	8	236	29.5	65
저상24	119	7:00	21:50	8	236	29.5	65
저상25	119	7:15	22:05	8	236	29.5	65
저상26	119	7:30	22:20	8	236	29.5	65
저상27	119	6:00	20:30	8	236	29.5	65
저상28	72	6:05	21:10	10	262	26.2	40
저상29	72	5:25	21:30	10	262	26.2	40
저상30	72	6:45	21:50	10	262	26.2	40
저상31	72	7:05	22:10	10	262	26.2	40
저상32	72	7:25	22:30	10	262	26.2	40
저상33	61	6:05	21:20	10	225	22.5	45
저상34	61	6:22	21:35	10	225	22.5	45
저상35	61	6:39	21:50	10	225	22.5	45
저상36	61	6:56	22:05	10	225	22.5	45
저상37	61	7:13	22:20	10	225	22.5	45
저상38	61	7:30	21:05	10	225	22.5	45
저상39	970	6:10	21:10	11	235.4	21.4	42
저상40	970	6:30	21:30	11	235.4	21.4	42
저상41	970	6:50	21:50	11	235.4	21.4	42
저상42	970	7:10	22:10	11	235.4	21.4	42
저상43	970	7:30	22:30	11	235.4	21.4	42
저상44	6	6:10	21:05	9	232.2	25.8	52
저상45	6	6:38	21:35	9	232.2	25.8	52
저상46	165	6:10	20:45	9	249.3	27.7	42
저상47	165	6:30	21:00	9	249.3	27.7	42
저상48	165	6:43	21:15	9	249.3	27.7	42
저상49	165	6:56	21:35	9	249.3	27.7	42
저상50	165	7:09	21:55	9	249.3	27.7	42
저상51	165	7:22	22:15	9	249.3	27.7	42
저상52	165	7:39	22:35	9	249.3	27.7	42
저상53	309	6:10	21:50	10	270	27	51
저상54	309	6:25	22:05	10	270	27	51
저상55	309	6:40	22:20	10	270	27	51
저상56	309	6:55	22:35	10	270	27	51
저상57	309	7:10	21:10	9	243	27	51
저상58	309	7:25	21:25	9	243	27	51
저상59	309	6:15	21:40	10	270	27	51
저상60	3-2	6:05	22:05	9	242.1	26.9	59

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
저상61	3-2	6:20	22:20	9	242.1	26.9	59
저상62	3-2	6:35	22:35	9	242.1	26.9	59
저상63	3-2	6:50	20:50	8	215.2	26.9	59
저상64	3-2	7:05	21:05	8	215.2	26.9	59
저상65	3-2	7:20	21:20	8	215.2	26.9	59
저상66	3-2	7:35	21:35	8	215.2	26.9	59
저상67	3-2	6:15	21:50	10	269	26.9	59
저상68	190	6:09	21:55	11	205.7	18.7	46
저상69	190	6:28	22:25	11	205.7	18.7	46
저상70	190	6:52	21:12	10	187	18.7	46
저상71	190	7:15	21:35	10	187	18.7	46
저상72	2	6:08	22:15	8	308.8	38.6	82
저상73	2	6:25	22:32	8	308.8	38.6	82
저상74	2	6:43	20:38	7	270.2	38.6	82
저상75	2	7:02	20:58	7	270.2	38.6	82
저상76	2	7:20	21:18	7	270.2	38.6	82
저상77	2	6:13	21:38	8	308.8	38.6	82
저상78	2	6:25	21:58	8	308.8	38.6	82
저상79	119	6:15	20:45	8	236	29.5	65
저상80	119	6:05	21:00	8	236	29.5	65
저상81	119	6:20	21:15	8	236	29.5	65
저상82	119	6:35	21:30	8	236	29.5	65
저상83	119	6:50	21:45	8	236	29.5	65
저상84	119	7:05	22:00	8	236	29.5	65
저상85	119	7:20	22:20	8	236	29.5	65
저상86	119	7:35	22:40	8	236	29.5	65
저상87	119	6:10	20:35	8	236	29.5	65
저상88	72	6:10	21:05	10	262	26.2	40
저상89	72	6:30	21:25	10	262	26.2	40
저상90	72	6:50	21:45	10	262	26.2	40
저상91	72	7:10	22:05	10	262	26.2	40
저상92	72	7:30	22:25	10	262	26.2	40
저상93	61	6:05	21:20	10	225	22.5	45
저상94	61	6:22	21:35	10	225	22.5	45
저상95	61	6:39	21:50	10	225	22.5	45
저상96	61	6:56	22:10	10	225	22.5	45
저상97	61	7:13	22:30	10	225	22.5	45
저상98	61	6:15	21:05	11	247.5	22.5	45
저상99	970	6:20	21:20	11	235.4	21.4	42
저상100	970	6:40	21:40	11	235.4	21.4	42
저상101	970	7:00	22:00	11	235.4	21.4	42
저상102	970	7:20	22:20	11	235.4	21.4	42
저상103	6	7:05	22:00	9	232.2	25.8	52
저상104	6	7:33	22:25	9	232.2	25.8	52
저상105	165	6:10	20:45	11	304.7	27.7	42
저상106	165	6:30	21:00	11	304.7	27.7	42
저상107	165	6:42	21:15	11	304.7	27.7	42
저상108	165	6:57	21:30	11	304.7	27.7	42
저상109	165	7:10	21:45	11	304.7	27.7	42
저상110	165	7:24	22:05	11	304.7	27.7	42
저상111	165	7:37	22:25	11	304.7	27.7	42
저상112	309	6:05	21:55	10	270	27	51
저상113	309	6:20	22:10	10	270	27	51

코스	노선번호	첫차	막차	탕수	1일 운행거리	노선거리	승강장수
저상114	309	6:35	22:25	10	270	27	51
저상115	309	6:50	22:40	10	270	27	51
저상116	309	7:05	21:05	9	243	27	51
저상117	309	7:20	21:20	9	243	27	51
저상118	309	6:10	21:35	10	270	27	51
명품							
명품1	1000						
명품2	1000						
명품3	1000						
명품4	1000						

## 6.2. 호남고속 운수노동자 2014년 임금총액

호남고속 운수노동자 2014년 임금총액

연번	이름	호봉	2014년임금총액	소속 조합	고용형태
1	강	9	35,521,380	민주노총	
2	강	4	33,818,708	민주노총	
3	강	17	38,843,923	한국노총	
4	고	0	30,052,526	한국노총	촉탁
5	고	4	38,861,456	한국노총	
6	고	0	16,868,523	한국노총	
7	고	5	38,626,761	한국노총	
8	곽	7	31,784,424	민주노총	
9	구	1	40,227,774	한국노총	
10	김	1	38,864,890	한국노총	
11	김	9	32,194,057	민주노총	
12	김	0	2,181,678	기업노총	
13	김	5	35,770,746	민주노총	
14	김	9	37,370,835	한국노총	
15	김	4	34,330,337	민주노총	
16	김	6	34,418,036	민주노총	
17	김	3	38,747,895	기업노총	
18	김	8	39,102,792	한국노총	
19	김	5	36,809,117	민주노총	
20	김	5	33,395,031	민주노총	
21	김	0	27,444,661	한국노총	촉탁
22	김	5	31,258,688	민주노총	
23	김	13	34,257,056	민주노총	
24	김	7	40,391,108	한국노총	
25	김	6	38,288,998	민주노총	
26	김	4	35,471,857	한국노총	
27	김	12	39,130,548	한국노총	
28	김	3	41,164,706	한국노총	
29	김	6	38,732,910	한국노총	
30	김	4	40,481,524	한국노총	
31	김	0	25,597,408	한국노총	
32	김	0	29,936,727	한국노총	촉탁
33	김	6	40,277,544	한국노총	
34	김	1	37,640,926	한국노총	

연번	이름	호봉	2014년입금총액	소속 조합	고용형태
35	김	8	38,775,794	한국노총	
36	김	12	37,992,083	한국노총	
37	김	6	35,489,142	민주노총	
38	김	4	34,635,759	민주노총	
39	김	0	28,633,833	한국노총	촉탁
40	문	3	39,643,611	한국노총	
41	박	13	36,179,748	민주노총	
42	박	17	34,768,906	민주노총	
43	박	8	39,674,734	한국노총	
44	박	7	39,295,038	한국노총	
45	박	6	35,374,952	민주노총	
46	박	1	34,683,152	한국노총	
47	박	10	40,016,683	한국노총	
48	박	6	34,910,223	민주노총	
49	박	8	35,277,059	민주노총	
50	박	9	36,248,824	민주노총	
51	박	1	35,684,764	한국노총	
52	박	5	37,298,005	없음	
53	박	4	41,897,053	기업노총	
54	박	3	37,525,361	한국노총	
55	박	0	26,298,836	기업노총	
56	박	5	41,443,397	한국노총	
57	박	1	37,853,506	한국노총	
58	박	3	42,487,668	한국노총	
59	박	17	37,118,928	한국노총	
60	박	3	34,579,260	민주노총	
61	배	3	37,242,562	기업노총	
62	백	3	34,426,854	한국노총	
63	백	10	35,604,927	한국노총	
64	백	0	10,410,824	한국노총	촉탁
65	빈	6	36,491,891	한국노총	
66	서	6	30,519,933	민주노총	
67	서	7	40,497,011	없음	
68	서	5	32,367,391	한국노총	
69	서	10	39,359,690	한국노총	
70	소	7	36,141,440	민주노총	
71	송	10	38,186,226	한국노총	
72	송	5	39,902,596	한국노총	

연번	이름	호봉	2014년입금총액	소속 조합	고용형태
73	신	5	39,616,361	한국노총	
74	심	6	36,947,368	한국노총	
75	안	12	38,814,216	한국노총	
76	안	10	40,496,507	한국노총	
77	안	12	34,830,279	민주노총	
78	양	10	38,683,865	한국노총	
79	양	5	30,057,179	민주노총	
80	양	17	36,379,611	민주노총	
81	양	5	39,096,445	한국노총	
82	양	5	39,593,284	한국노총	
83	양	1	36,891,568	한국노총	
84	연	0	2,181,678	기업노총	
85	오	10	41,010,537	한국노총	
86	오	10	32,272,354	민주노총	
87	오	5	39,868,708	한국노총	
88	온	2	30,623,498	민주노총	
89	유	6	39,393,332	한국노총	
90	유	3	39,270,688	한국노총	
91	유	10	39,671,342	한국노총	
92	유	0	31,432,883	한국노총	촉탁
93	유	8	37,533,747	한국노총	
94	유	3	33,103,037	민주노총	
95	유	4	36,298,260	민주노총	
96	유	4	40,124,144	한국노총	
97	육	8	35,154,317	민주노총	
98	윤	0	2,299,956	기업노총	
99	이	5	33,923,727	민주노총	
100	이	22	39,668,150	한국노총	
101	이	1	39,083,064	한국노총	
102	이	0	11,194,622	한국노총	
103	이	3	36,819,542	없음	
104	이	6	40,730,005	한국노총	
105	이	5	38,683,147	기업노총	
106	이	7	35,643,870	민주노총	
107	이	0	16,233,092	한국노총	
108	이	5	34,614,424	민주노총	
109	이	8	36,458,366	민주노총	
110	이	4	33,693,281	민주노총	

연번	이름	호봉	2014년입금총액	소속 조합	고용형태
111	이	17	40,115,647	한국노총	
112	이	12	38,166,489	한국노총	
113	이	0	11,921,830	한국노총	
114	이	0	16,894,773	한국노총	촉탁
115	이	16	38,199,445	민주노총	
116	이	6	41,911,663	한국노총	
117	이	11	41,104,537	기업노총	
118	이	4	34,582,883	민주노총	
119	임	13	39,763,830	한국노총	
120	임	10	40,715,678	한국노총	
121	임	7	33,175,154	민주노총	
122	임	0	2,654,790	한국노총	
123	장	3	40,892,271	한국노총	
124	장	13	39,858,811	한국노총	
125	장	5	33,966,145	민주노총	
126	장	4	40,361,088	한국노총	
127	전	15	38,537,801	민주노총	
128	전	3	41,768,946	한국노총	
129	전	8	32,658,965	민주노총	
130	전	8	40,390,444	한국노총	
131	정	0	30,664,879	한국노총	촉탁
132	정	0	6,358,519	한국노총	
133	정	2	41,348,195	한국노총	
134	정	5	40,466,128	한국노총	
135	정	7	35,793,657	민주노총	
136	정	0	29,643,995	한국노총	촉탁
137	정	18	39,105,065	한국노총	
138	정	12	35,346,379	민주노총	
139	정	8	33,534,590	민주노총	
140	정	17	39,788,087	한국노총	
141	정	0	15,864,437	한국노총	촉탁
142	정	12	36,626,613	민주노총	
143	정	1	35,434,703	민주노총	
144	정	16	37,814,994	한국노총	
145	정	11	41,127,619	한국노총	
146	정	3	38,484,242	한국노총	
147	조	11	38,610,428	한국노총	
148	조	11	38,940,244	한국노총	

연번	이름	호봉	2014년입금총액	소속 조합	고용형태
149	조	10	38,216,248	한국노총	
150	조	18	39,276,254	한국노총	
151	조	21	38,886,309	한국노총	
152	주	0	26,705,343	한국노총	촉탁
153	주	8	37,147,370	한국노총	
154	진	13	41,595,801	한국노총	
155	진	9	40,059,109	한국노총	
156	차	8	39,957,625	한국노총	
157	채	13	35,566,225	민주노총	
158	최	5	41,054,860	한국노총	
159	최	4	9,230,568	민주노총	
160	최	8	37,554,738	한국노총	
161	최	8	40,108,560	한국노총	
162	최	3	34,458,829	민주노총	
163	최	14	42,763,894	한국노총	
164	최	5	33,582,295	민주노총	
165	최	1	39,803,725	한국노총	
166	최	4	35,419,966	민주노총	
167	최	5	35,987,587	기업노총	
168	최	5	40,047,075	한국노총	
169	하	10	37,135,938	민주노총	
170	하	4	35,179,491	민주노총	
171	한	0	25,455,030	한국노총	
172	한	23	37,474,596	한국노총	
173	홍	7	35,837,949	민주노총	
174	홍	6	34,332,142	민주노총	
175	황	11	38,233,542	한국노총	

	N	평균 근속년수	2014년 평균임금
민주노총	55	7.27	34,698,058
한국노총	89	7.75	38,798,643
기업노총	7	4.43	37,137,374
없음	3	5	38,204,853
촉탁직(한국노총)	11	0	25,244,080
기타(50% 이하)	10	0.4	8,112,526



운수종사자 임금 총계	운수종사자 평균임금	운수종사자 평균임금 (촉탁, 기타제외)
6,094,858,701	34,827,764	37,247,069

### 6.3. 노선별 민주노총/非조합원 운행 현황

2016년 2월 1일~5월 3일 노선별 민주노총 조합원/非조합원 운행 현황

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
시내선						
시내선1	62	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
시내선2	49	5	12	29.4%	70.6%	97.1%
시내선3	62	4	12	25.0%	75.0%	82.5%
시내선4	9	5	10	33.3%	66.7%	110.0%
시내선5	62	5	5	50.0%	50.0%	165.1%
시내선6	49	1	13	7.1%	92.9%	23.6%
시내선7	9	4	10	28.6%	71.4%	94.3%
시내선8	62	4	10	28.6%	71.4%	94.3%
시내선9	31	4	10	28.6%	71.4%	94.3%
시내선10	105	2	7	22.2%	77.8%	73.4%
시내선11	105	1	13	7.1%	92.9%	23.6%
시내선12	105	6	5	54.5%	45.5%	180.1%
시내선13	105	2	12	14.3%	85.7%	47.2%
시내선14	105	2	7	22.2%	77.8%	73.4%
시내선15	105	3	11	21.4%	78.6%	70.7%
시내선16	105	2	13	13.3%	86.7%	44.0%
시내선17	105	8	8	50.0%	50.0%	165.1%
시내선18	88	2	15	11.8%	88.2%	38.8%
시내선19	89	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
시내선20	88	5	9	35.7%	64.3%	117.9%
시내선21	87	2	17	10.5%	89.5%	34.8%
시내선22	88	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
시내선23	89	4	17	19.0%	81.0%	62.9%
시내선24	105	3	11	21.4%	78.6%	70.7%
시내선25	105	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
시내선26	105	2	14	12.5%	87.5%	41.3%
시내선27	105	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
시내선28	105	1	12	7.7%	92.3%	25.4%
시내선29	105	7	14	33.3%	66.7%	110.0%
시내선30	105	5	16	23.8%	76.2%	78.6%
시내선31	88	3	18	14.3%	85.7%	47.2%
시내선32	89	9	12	42.9%	57.1%	141.5%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
시내선33	88	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
시내선34	87	6	15	28.6%	71.4%	94.3%
시내선35	88	4	17	19.0%	81.0%	62.9%
시내선36	89	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
시내선37	89	8	6	57.1%	42.9%	188.6%
본선						
본선1	337	3	14	17.6%	82.4%	58.3%
본선2	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선3	354	5	7	41.7%	58.3%	137.6%
본선4	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선5	313	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선6	554	9	9	50.0%	50.0%	165.1%
본선7	385	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선8	474	9	7	56.3%	43.8%	185.7%
본선9	383	5	13	27.8%	72.2%	91.7%
본선10	350	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선11	470	7	10	41.2%	58.8%	135.9%
본선12	380	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
본선13	310	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선14	337	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선15	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선16	428	9	9	50.0%	50.0%	165.1%
본선17	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선18	355	1	11	8.3%	91.7%	27.5%
본선19	559	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선20	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선21	475	7	9	43.8%	56.3%	144.4%
본선22	354	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선23	380	5	13	27.8%	72.2%	91.7%
본선24	486	8	8	50.0%	50.0%	165.1%
본선25	381	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선26	311	6	10	37.5%	62.5%	123.8%
본선27	350	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선28	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선29	416	10	8	55.6%	44.4%	183.4%
본선30	554	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선31	373	0	18	0.0%	100.0%	0.0%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
본선32	337	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선33	380	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
본선34	487	6	9	40.0%	60.0%	132.1%
본선35	355	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선36	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선37	310	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선38	423	6	10	37.5%	62.5%	123.8%
본선39	385	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선40	474	10	8	55.6%	44.4%	183.4%
본선41	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선42	559	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선43	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선44	472	8	8	50.0%	50.0%	165.1%
본선45	381	5	13	27.8%	72.2%	91.7%
본선46	350	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선47	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선48	337	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선49	413	7	8	46.7%	53.3%	154.1%
본선50	383	0	13	0.0%	100.0%	0.0%
본선51	554	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선52	355	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선53	375	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선54	470	8	10	44.4%	55.6%	146.7%
본선55	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선56	310	4	12	25.0%	75.0%	82.5%
본선57	354	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선58	385	4	9	30.8%	69.2%	101.6%
본선59	428	5	10	33.3%	66.7%	110.0%
본선60	315	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선61	383	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
본선62	475	10	8	55.6%	44.4%	183.4%
본선63	380	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
본선64	559	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
본선65	350	1	15	6.3%	93.8%	20.6%
본선66	381	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
본선67	337	4	16	20.0%	80.0%	66.0%
본선68	385	1	19	5.0%	95.0%	16.5%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
본선69	355	1	19	5.0%	95.0%	16.5%
본선70	383	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
본선71	486	13	7	65.0%	35.0%	<b>214.6%</b>
본선72	554	1	11	8.3%	91.7%	27.5%
본선73	380	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
본선74	354	1	19	5.0%	95.0%	16.5%
본선75	414	11	8	57.9%	42.1%	191.1%
본선76	381	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
본선77	305	7	10	41.2%	58.8%	135.9%
본선78	385	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
본선79	487	7	11	38.9%	61.1%	128.4%
본선80	337	0	10	0.0%	100.0%	0.0%
본선81	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선82	350	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선83	378	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선84	374	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선85	423	8	10	44.4%	55.6%	146.7%
본선86	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선87	355	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선88	559	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선89	385	4	14	22.2%	77.8%	73.4%
본선90	476	6	8	42.9%	57.1%	141.5%
본선91	383	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
지선						
지선1	535	14	5	73.7%	26.3%	<b>243.3%</b>
지선2	551	6	6	50.0%	50.0%	165.1%
지선3	515	16	5	76.2%	23.8%	251.5%
지선4	535	17	4	81.0%	19.0%	267.2%
지선5	551	16	6	72.7%	27.3%	240.1%
지선6	543	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선7	535	5	8	38.5%	61.5%	127.0%
지선8	551	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선9	522	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
지선10	535	18	4	81.8%	18.2%	270.1%
지선11	551	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선12	543	18	4	81.8%	18.2%	270.1%
지선13	535	14	8	63.6%	36.4%	210.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선14	551	5	10	33.3%	66.7%	110.0%
지선15	541	12	10	54.5%	45.5%	180.1%
지선16	535	12	10	54.5%	45.5%	180.1%
지선17	551	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선18	513	16	6	72.7%	27.3%	<b>240.1%</b>
지선19	535	10	5	66.7%	33.3%	220.1%
지선20	551	15	7	68.2%	31.8%	225.1%
지선21	522	15	7	68.2%	31.8%	225.1%
지선22	535	9	13	40.9%	59.1%	135.1%
지선23	551	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선24	511	4	18	18.2%	81.8%	60.0%
지선25	508	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선26	552	10	12	45.5%	54.5%	150.1%
지선27	545	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
지선28	536	18	4	81.8%	18.2%	270.1%
지선29	542	14	8	63.6%	36.4%	210.1%
지선30	552	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선31	545	12	10	54.5%	45.5%	180.1%
지선32	546	9	13	40.9%	59.1%	135.1%
지선33	536	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선34	545	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선35	58	13	10	56.5%	43.5%	186.6%
지선36	54	17	6	73.9%	26.1%	244.0%
지선37	57	17	6	73.9%	26.1%	244.0%
지선38	55	14	9	60.9%	39.1%	200.9%
지선39	58	18	5	78.3%	21.7%	258.4%
지선40	54	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
지선41	56	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선42	55	9	13	40.9%	59.1%	135.1%
지선43	251	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선44	235	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선45	291	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선46	215(235)	18	4	81.8%	18.2%	270.1%
지선47	231	12	10	54.5%	45.5%	180.1%
지선48	245	11	11	50.0%	50.0%	165.1%
지선49	241	10	12	45.5%	54.5%	150.1%
지선50	221	10	12	45.5%	54.5%	150.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선51	225	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선52	291	17	5	77.3%	22.7%	255.1%
지선53	215	17	5	77.3%	22.7%	255.1%
지선54	245	16	6	72.7%	27.3%	240.1%
지선55	79	16	6	72.7%	27.3%	240.1%
지선56	79	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선57	79	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선58	817	7	15	31.8%	68.2%	105.0%
지선59	817	12	10	54.5%	45.5%	180.1%
지선60	816	10	12	45.5%	54.5%	150.1%
지선61	839	10	12	45.5%	54.5%	150.1%
지선62	814	18	4	81.8%	18.2%	270.1%
지선63	834	11	12	47.8%	52.2%	157.9%
지선64	897	15	8	65.2%	34.8%	<b>215.3%</b>
지선65	855	13	10	56.5%	43.5%	186.6%
지선66	866	10	13	43.5%	56.5%	143.5%
지선67	814	12	11	52.2%	47.8%	172.2%
지선68	816	13	9	59.1%	40.9%	195.1%
지선69	807	14	8	63.6%	36.4%	210.1%
지선70	806	15	7	68.2%	31.8%	225.1%
지선71	871	14	8	63.6%	36.4%	210.1%
지선72	684	20	2	90.9%	9.1%	300.1%
지선73	684	9	5	64.3%	35.7%	212.2%
지선74	684	8	14	36.4%	63.6%	120.0%
지선75	684	14	8	63.6%	36.4%	210.1%
지선76	684	5	9	35.7%	64.3%	117.9%
지선77	684	9	11	45.0%	55.0%	148.6%
지선78	684	10	9	52.6%	47.4%	173.8%
지선79	684	10	8	55.6%	44.4%	183.4%
지선80	684	15	2	88.2%	11.8%	<b>291.3%</b>
지선81	644	11	5	68.8%	31.3%	<b>227.0%</b>
지선82	752	12	3	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
지선83	752	6	4	60.0%	40.0%	198.1%
지선84	752	3	10	23.1%	76.9%	76.2%
지선85	752	6	6	50.0%	50.0%	165.1%
지선86	752	4	3	57.1%	42.9%	188.6%
지선87	752	7	3	70.0%	30.0%	<b>231.1%</b>

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선88	752	6	1	85.7%	14.3%	<b>283.0%</b>
지선89	752	7	1	87.5%	12.5%	<b>288.9%</b>
지선90	752	3	2	60.0%	40.0%	198.1%
지선91	752	5	2	71.4%	28.6%	<b>235.8%</b>
지선92	944	3	3	50.0%	50.0%	165.1%
지선93	946	3	2	60.0%	40.0%	198.1%
지선94	944	1	3	25.0%	75.0%	82.5%
지선95	946	1	2	33.3%	66.7%	110.0%
지선96	947	1	1	50.0%	50.0%	165.1%
지선97	970	2	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
지선98	970	1	2	33.3%	66.7%	110.0%
지선99	970	3	1	75.0%	25.0%	<b>247.6%</b>
지선100	970	5	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
지선101	970	0	6	0.0%	100.0%	0.0%
지선102	970	0	7	0.0%	100.0%	0.0%
지선103	970	2	4	33.3%	66.7%	110.0%
지선104	970	4	5	44.4%	55.6%	146.7%
지선105	970	8	2	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
지선106	976	5	6	45.5%	54.5%	150.1%
지선107	974	7	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
지선108	973	9	4	69.2%	30.8%	<b>228.6%</b>
지선109	974	8	6	57.1%	42.9%	188.6%
지선110	977	6	9	40.0%	60.0%	132.1%
지선111	974	5	11	31.3%	68.8%	103.2%
지선112	978	9	8	52.9%	47.1%	174.8%
지선113	974	7	11	38.9%	61.1%	128.4%
중형						
중형1	60	11	3	78.6%	21.4%	<b>259.4%</b>
중형2	12	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
중형3	424	10	5	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
중형4	142(109)	13	2	86.7%	13.3%	<b>286.1%</b>
중형5	121	3	12	20.0%	80.0%	66.0%
중형6	429	5	10	33.3%	66.7%	110.0%
중형7	429	12	3	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
중형8	69	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
중형9	70	11	4	73.3%	26.7%	<b>242.1%</b>
중형10	49	12	3	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>



코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
중형11	71	3	12	20.0%	80.0%	66.0%
중형12	71	4	9	30.8%	69.2%	101.6%
중형13	71	12	3	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
중형14	71	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
중형15	162	11	6	64.7%	35.3%	<b>213.6%</b>
중형16	162	14	4	77.8%	22.2%	<b>256.8%</b>
중형17	725	1	16	5.9%	94.1%	19.4%
중형18	785	5	11	31.3%	68.8%	103.2%
순환						
순환1	4-1	16	3	84.2%	15.8%	<b>278.0%</b>
순환2	4-1	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
순환3	4-1	14	6	70.0%	30.0%	<b>231.1%</b>
순환4	5-1	6	14	30.0%	70.0%	99.0%
순환5	5-1	13	7	65.0%	35.0%	<b>214.6%</b>
순환6	5-1	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
순환7	6	7	5	58.3%	41.7%	192.6%
순환8	6	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
순환9	163	16	4	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
순환10	4-2	7	13	35.0%	65.0%	115.5%
순환11	4-2	14	6	70.0%	30.0%	<b>231.1%</b>
순환12	4-2	6	14	30.0%	70.0%	99.0%
순환13	5-2	14	7	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
순환14	5-2	6	16	27.3%	72.7%	90.0%
순환15	5-2	17	6	73.9%	26.1%	<b>244.0%</b>
순환16	6	8	15	34.8%	65.2%	114.8%
순환17	6	17	5	77.3%	22.7%	<b>255.1%</b>
순환18	163	7	14	33.3%	66.7%	110.0%
저상						
저상1	3-1	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상2	3-1	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상3	3-1	3	10	23.1%	76.9%	76.2%
저상4	3-1	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상5	3-1	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
저상6	3-1	2	11	15.4%	84.6%	50.8%
저상7	3-1	1	11	8.3%	91.7%	27.5%
저상8	3-1	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상9	190	1	9	10.0%	90.0%	33.0%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상10	190	0	9	0.0%	100.0%	0.0%
저상11	190	0	6	0.0%	100.0%	0.0%
저상12	190(191)	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상13	1	1	7	12.5%	87.5%	41.3%
저상14	1	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상15	1	2	4	33.3%	66.7%	110.0%
저상16	1	1	7	12.5%	87.5%	41.3%
저상17	1	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상18	1	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상19	1	0	5	0.0%	100.0%	0.0%
저상20	119	0	9	0.0%	100.0%	0.0%
저상21	119	1	9	10.0%	90.0%	33.0%
저상22	119	2	4	33.3%	66.7%	110.0%
저상23	119	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
저상24	119	0	13	0.0%	100.0%	0.0%
저상25	119	1	6	14.3%	85.7%	47.2%
저상26	119	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
저상27	119	0	9	0.0%	100.0%	0.0%
저상28	72	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상29	72	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상30	72	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
저상31	72	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상32	72	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상33	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상34	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상35	61	1	19	5.0%	95.0%	16.5%
저상36	61	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
저상37	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상38	61	4	16	20.0%	80.0%	66.0%
저상39	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상40	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상41	165	2	11	15.4%	84.6%	50.8%
저상42	165	1	19	5.0%	95.0%	16.5%
저상43	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상44	165	3	13	18.8%	81.3%	61.9%
저상45	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상46	309	1	19	5.0%	95.0%	16.5%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상47	309	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상48	309	1	12	7.7%	92.3%	25.4%
저상49	309	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상50	309	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상51	309	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상52	309	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상53	3-2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상54	3-2	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상55	3-2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상56	3-2	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상57	3-2	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상58	3-2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상59	3-2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상60	3-2	2	12	14.3%	85.7%	47.2%
저상61	190	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상62	190	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상63	190	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상64	190	0	14	0.0%	100.0%	0.0%
저상65	2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상66	2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상67	2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상68	2	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상69	2	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상70	2	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상71	2	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상72	119	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상73	119	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상74	119	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상75	119	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상76	119	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상77	119	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상78	119	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상79	119	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상80	119	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상81	72	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상82	72	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상83	72	1	19	5.0%	95.0%	16.5%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상84	72	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상85	72	2	18	10.0%	90.0%	33.0%
저상86	61	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상87	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상88	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상89	61	3	17	15.0%	85.0%	49.5%
저상90	61	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상91	61	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상92	165	1	19	5.0%	95.0%	16.5%
저상93	165	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상94	165	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
저상95	165	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상96	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상97	165	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상98	165	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상99	309	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
저상100	309	0	14	0.0%	100.0%	0.0%
저상101	309	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상102	309	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상103	309	0	20	0.0%	100.0%	0.0%
저상104	309	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상105	309	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
명품						
명품1	79	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
명품2	79	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
명품3	79	1	22	4.3%	95.7%	14.4%
명품4	79	0	24	0.0%	100.0%	0.0%

2016년 5월 4일~7월 31일 노선별 민주노총 조합원/非조합원 운행 현황

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
시내선						
시내선1	62	6	10	37.5%	62.5%	123.8%
시내선2	49	12	5	70.6%	29.4%	<b>233.0%</b>
시내선3	62	8	4	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
시내선4	9	11	7	61.1%	38.9%	<b>201.7%</b>
시내선5	62	12	8	60.0%	40.0%	198.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
시내선6	49	9	8	52.9%	47.1%	174.8%
시내선7	9	13	7	65.0%	35.0%	<b>214.6%</b>
시내선8	62	12	8	60.0%	40.0%	198.1%
시내선9	31	6	13	31.6%	68.4%	104.3%
시내선10	105	11	5	68.8%	31.3%	<b>227.0%</b>
시내선11	105	10	8	55.6%	44.4%	183.4%
시내선12	105	7	9	43.8%	56.3%	144.4%
시내선13	105	9	10	47.4%	52.6%	156.4%
시내선14	105	8	4	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
시내선15	105	14	7	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
시내선16	105	13	8	61.9%	38.1%	<b>204.4%</b>
시내선17	105	11	9	55.0%	45.0%	181.6%
시내선18	4-1	13	8	61.9%	38.1%	204.4%
시내선19	4-1	13	5	72.2%	27.8%	238.4%
시내선20	4-1	12	8	60.0%	40.0%	198.1%
시내선21	5-1	11	9	55.0%	45.0%	181.6%
시내선22	5-1	10	7	58.8%	41.2%	194.2%
시내선23	5-1	12	8	60.0%	40.0%	198.1%
시내선24	163	12	8	60.0%	40.0%	198.1%
시내선25	88	5	13	27.8%	72.2%	91.7%
시내선26	89	16	4	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
시내선27	88	8	4	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
시내선28	87	7	11	38.9%	61.1%	128.4%
시내선29	88	13	7	65.0%	35.0%	<b>214.6%</b>
시내선30	89	11	7	61.1%	38.9%	<b>201.7%</b>
시내선31	105	7	8	46.7%	53.3%	154.1%
시내선32	105	11	9	55.0%	45.0%	181.6%
시내선33	105	8	7	53.3%	46.7%	176.1%
시내선34	105	12	6	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
시내선35	105	7	2	77.8%	22.2%	<b>256.8%</b>
시내선36	105	6	11	35.3%	64.7%	116.5%
시내선37	105	10	6	62.5%	37.5%	<b>206.3%</b>
시내선38	4-2	6	6	50.0%	50.0%	165.1%
시내선39	4-2	12	2	85.7%	14.3%	283.0%
시내선40	4-2	7	6	53.8%	46.2%	177.8%
시내선41	5-2	4	4	50.0%	50.0%	165.1%
시내선42	5-2	8	3	72.7%	27.3%	240.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
시내선43	5-2	7	2	77.8%	22.2%	256.8%
시내선44	163	3	7	30.0%	70.0%	99.0%
시내선45	88	4	6	40.0%	60.0%	132.1%
시내선46	89	5	5	50.0%	50.0%	165.1%
시내선47	88	5	4	55.6%	44.4%	183.4%
시내선48	87	6	6	50.0%	50.0%	165.1%
시내선49	88	8	2	80.0%	20.0%	<b>264.1%</b>
시내선50	89	12	2	85.7%	14.3%	<b>283.0%</b>
시내선51	89	5	3	62.5%	37.5%	<b>206.3%</b>
본선						
본선1	337	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선2	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선3	354	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
본선4	381	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
본선5	313	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선6	554	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선7	385	0	14	0.0%	100.0%	0.0%
본선8	474	9	9	50.0%	50.0%	165.1%
본선9	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선10	350	1	16	5.9%	94.1%	19.4%
본선11	470	1	16	5.9%	94.1%	19.4%
본선12	380	1	11	8.3%	91.7%	27.5%
본선13	310	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선14	337	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선15	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선16	428	7	11	38.9%	61.1%	128.4%
본선17	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선18	355	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
본선19	559	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선20	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선21	475	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
본선22	354	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선23	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선24	486	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선25	381	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선26	311	2	16	11.1%	88.9%	36.7%
본선27	350	1	17	5.6%	94.4%	18.3%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
본선28	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선29	416	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
본선30	554	5	13	27.8%	72.2%	91.7%
본선31	373	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선32	337	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선33	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선34	487	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선35	355	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선36	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선37	310	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선38	423	3	15	16.7%	83.3%	55.0%
본선39	385	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선40	474	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
본선41	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선42	559	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선43	380	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선44	472	4	14	22.2%	77.8%	73.4%
본선45	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선46	350	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선47	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선48	337	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선49	413	2	16	11.1%	88.9%	36.7%
본선50	383	0	13	0.0%	100.0%	0.0%
본선51	554	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선52	355	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선53	375	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선54	470	12	6	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
본선55	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선56	310	6	12	33.3%	66.7%	110.0%
본선57	354	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선58	385	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
본선59	428	2	15	11.8%	88.2%	38.8%
본선60	315	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선61	383	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선62	475	6	10	37.5%	62.5%	123.8%
본선63	380	0	10	0.0%	100.0%	0.0%
본선64	559	3	13	18.8%	81.3%	61.9%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
본선65	350	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
본선66	381	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선67	337	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선68	385	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선69	355	2	14	12.5%	87.5%	41.3%
본선70	383	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선71	486	2	14	12.5%	87.5%	41.3%
본선72	554	5	3	62.5%	37.5%	<b>206.3%</b>
본선73	380	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
본선74	354	2	14	12.5%	87.5%	41.3%
본선75	414	4	12	25.0%	75.0%	82.5%
본선76	381	0	10	0.0%	100.0%	0.0%
본선77	305	1	16	5.9%	94.1%	19.4%
본선78	385	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선79	487	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선80	337	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
본선81	383	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선82	350	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선83	378	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선84	374	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선85	423	7	11	38.9%	61.1%	128.4%
본선86	381	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선87	355	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
본선88	559	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
본선89	385	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
본선90	476	4	12	25.0%	75.0%	82.5%
본선91	383	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
지선						
지선1	535	10	11	47.6%	52.4%	157.2%
지선2	551	9	5	64.3%	35.7%	<b>212.2%</b>
지선3	515	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선4	535	14	7	66.7%	33.3%	220.1%
지선5	551	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선6	543	18	3	85.7%	14.3%	283.0%
지선7	535	9	5	64.3%	35.7%	<b>212.2%</b>
지선8	551	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선9	522	12	9	57.1%	42.9%	188.6%



코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선10	535	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선11	551	14	7	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
지선12	543	18	3	85.7%	14.3%	283.0%
지선13	535	17	4	81.0%	19.0%	267.2%
지선14	551	9	5	64.3%	35.7%	<b>212.2%</b>
지선15	541	16	5	76.2%	23.8%	251.5%
지선16	535	9	12	42.9%	57.1%	141.5%
지선17	551	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선18	513	8	13	38.1%	61.9%	125.8%
지선19	535	10	4	71.4%	28.6%	235.8%
지선20	551	13	8	61.9%	38.1%	204.4%
지선21	522	19	2	90.5%	9.5%	298.7%
지선22	535	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선23	551	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선24	511	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선25	508	10	11	47.6%	52.4%	157.2%
지선26	552	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선27	545	15	5	75.0%	25.0%	<b>247.6%</b>
지선28	536	16	5	76.2%	23.8%	251.5%
지선29	542	18	3	85.7%	14.3%	283.0%
지선30	552	17	4	81.0%	19.0%	267.2%
지선31	545	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선32	546	13	8	61.9%	38.1%	<b>204.4%</b>
지선33	536	7	14	33.3%	66.7%	110.0%
지선34	545	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선35	58	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선36	54	13	8	61.9%	38.1%	204.4%
지선37	57	14	7	66.7%	33.3%	220.1%
지선38	55	17	4	81.0%	19.0%	267.2%
지선39	58	14	7	66.7%	33.3%	220.1%
지선40	54	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선41	56	9	12	42.9%	57.1%	141.5%
지선42	55	10	11	47.6%	52.4%	157.2%
지선43	251	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선44	235	15	6	71.4%	28.6%	235.8%
지선45	291	16	5	76.2%	23.8%	251.5%
지선46	215(235)	14	7	66.7%	33.3%	220.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선47	231	17	4	81.0%	19.0%	267.2%
지선48	245	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선49	241	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선50	221	8	13	38.1%	61.9%	125.8%
지선51	225	12	9	57.1%	42.9%	188.6%
지선52	291	10	11	47.6%	52.4%	157.2%
지선53	215	16	5	76.2%	23.8%	251.5%
지선54	245	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선55	79	8	7	53.3%	46.7%	176.1%
지선56	79	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선57	79	10	11	47.6%	52.4%	157.2%
지선58	79	8	6	57.1%	42.9%	188.6%
지선59	79	8	11	42.1%	57.9%	139.0%
지선60	79	11	7	61.1%	38.9%	201.7%
지선61	79	14	3	82.4%	17.6%	271.9%
지선62	817	12	4	75.0%	25.0%	<b>247.6%</b>
지선63	817	12	3	80.0%	20.0%	264.1%
지선64	816	10	4	71.4%	28.6%	<b>235.8%</b>
지선65	839	7	6	53.8%	46.2%	177.8%
지선66	814	9	3	75.0%	25.0%	247.6%
지선67	834	4	7	36.4%	63.6%	120.0%
지선68	897	2	8	20.0%	80.0%	66.0%
지선69	855	6	3	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
지선70	866	7	1	87.5%	12.5%	<b>288.9%</b>
지선71	814	4	3	57.1%	42.9%	188.6%
지선72	816	6	0	100.0%	0.0%	330.1%
지선73	807	4	1	80.0%	20.0%	264.1%
지선74	806	3	1	75.0%	25.0%	247.6%
지선75	871	2	1	66.7%	33.3%	220.1%
지선76	684	0	2	0.0%	100.0%	0.0%
지선77	684	1	0	100.0%	0.0%	330.1%
지선78	684	2	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
지선79	684	3	0	100.0%	0.0%	330.1%
지선80	684	0	1	0.0%	100.0%	0.0%
지선81	684	3	2	60.0%	40.0%	198.1%
지선82	684	1	5	16.7%	83.3%	55.0%
지선83	684	5	2	71.4%	28.6%	<b>235.8%</b>

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
지선84	684	6	2	75.0%	25.0%	<b>247.6%</b>
지선85	644	5	4	55.6%	44.4%	183.4%
지선86	752	10	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
지선87	752	4	2	66.7%	33.3%	<b>220.1%</b>
지선88	752	11	1	91.7%	8.3%	<b>302.6%</b>
지선89	752	9	4	69.2%	30.8%	<b>228.6%</b>
지선90	752	2	6	25.0%	75.0%	82.5%
지선91	752	8	6	57.1%	42.9%	188.6%
지선92	752	4	6	40.0%	60.0%	132.1%
지선93	752	10	7	58.8%	41.2%	194.2%
지선94	752	6	5	54.5%	45.5%	180.1%
지선95	752	14	5	73.7%	26.3%	<b>243.3%</b>
지선96	944	11	9	55.0%	45.0%	181.6%
지선97	946	16	5	76.2%	23.8%	<b>251.5%</b>
지선98	944	13	7	65.0%	35.0%	<b>214.6%</b>
지선99	946	11	10	52.4%	47.6%	172.9%
지선100	947	9	12	42.9%	57.1%	141.5%
지선101	976	9	12	42.9%	57.1%	141.5%
지선102	974	9	6	60.0%	40.0%	198.1%
지선103	973	16	5	76.2%	23.8%	<b>251.5%</b>
지선104	974	15	7	68.2%	31.8%	<b>225.1%</b>
지선105	977	15	5	75.0%	25.0%	<b>247.6%</b>
지선106	974	14	6	70.0%	30.0%	<b>231.1%</b>
지선107	978	12	8	60.0%	40.0%	198.1%
지선108	974	10	10	50.0%	50.0%	165.1%
중형						
중형1	60	15	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
중형2	12	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
중형3	424	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
중형4	142(109)	14	1	93.3%	6.7%	<b>308.1%</b>
중형5	121	2	13	13.3%	86.7%	44.0%
중형6	429	0	14	0.0%	100.0%	0.0%
중형7	429	15	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
중형8	69	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
중형9	70	2	13	13.3%	86.7%	44.0%
중형10	49	15	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
중형11	71	0	11	0.0%	100.0%	0.0%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
중형12	71	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
중형13	71	14	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
중형14	71	2	13	13.3%	86.7%	44.0%
중형15	162	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
중형16	162	14	1	93.3%	6.7%	<b>308.1%</b>
중형17	725	0	14	0.0%	100.0%	0.0%
중형18	785	1	13	7.1%	92.9%	23.6%
저상						
저상1	3-1	0	6	0.0%	100.0%	0.0%
저상2	3-1	0	7	0.0%	100.0%	0.0%
저상3	3-1	0	4	0.0%	100.0%	0.0%
저상4	3-1	0	9	0.0%	100.0%	0.0%
저상5	3-1	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상6	3-1	0	11	0.0%	100.0%	0.0%
저상7	3-1	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
저상8	3-1	0	7	0.0%	100.0%	0.0%
저상9	190	3	11	21.4%	78.6%	70.7%
저상10	190	1	14	6.7%	93.3%	22.0%
저상11	190	0	9	0.0%	100.0%	0.0%
저상12	190(191)	3	14	17.6%	82.4%	58.3%
저상13	1	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
저상14	1	2	16	11.1%	88.9%	36.7%
저상15	1	2	10	16.7%	83.3%	55.0%
저상16	1	1	20	4.8%	95.2%	15.7%
저상17	1	4	18	18.2%	81.8%	60.0%
저상18	1	2	20	9.1%	90.9%	30.0%
저상19	1	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상20	119	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상21	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상22	119	2	13	13.3%	86.7%	44.0%
저상23	119	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상24	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상25	119	3	14	17.6%	82.4%	58.3%
저상26	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상27	119	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상28	72	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상29	72	0	15	0.0%	100.0%	0.0%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상30	72	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상31	72	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상32	72	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상33	61	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상34	61	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상35	61	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상36	61	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상37	61	1	22	4.3%	95.7%	14.4%
저상38	61	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상39	970	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
저상40	970	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상41	970	1	22	4.3%	95.7%	14.4%
저상42	970	0	18	0.0%	100.0%	0.0%
저상43	970	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상44	6	3	13	18.8%	81.3%	61.9%
저상45	6	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상46	165	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상47	165	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상48	165	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상49	165	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상50	165	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상51	165	0	19	0.0%	100.0%	0.0%
저상52	165	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상53	309	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상54	309	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상55	309	2	14	12.5%	87.5%	41.3%
저상56	309	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상57	309	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상58	309	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상59	309	1	16	5.9%	94.1%	19.4%
저상60	3-2	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상61	3-2	2	21	8.7%	91.3%	28.7%
저상62	3-2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상63	3-2	2	17	10.5%	89.5%	34.8%
저상64	3-2	1	22	4.3%	95.7%	14.4%
저상65	3-2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상66	3-2	3	20	13.0%	87.0%	43.1%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상67	3-2	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상68	190	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상69	190	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상70	190	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상71	190	0	16	0.0%	100.0%	0.0%
저상72	2	3	20	13.0%	87.0%	43.1%
저상73	2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상74	2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상75	2	2	15	11.8%	88.2%	38.8%
저상76	2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상77	2	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상78	2	1	15	6.3%	93.8%	20.6%
저상79	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상80	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상81	119	0	17	0.0%	100.0%	0.0%
저상82	119	1	22	4.3%	95.7%	14.4%
저상83	119	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
저상84	119	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상85	119	3	19	13.6%	86.4%	45.0%
저상86	119	0	21	0.0%	100.0%	0.0%
저상87	119	2	12	14.3%	85.7%	47.2%
저상88	72	2	17	10.5%	89.5%	34.8%
저상89	72	1	17	5.6%	94.4%	18.3%
저상90	72	2	9	18.2%	81.8%	60.0%
저상91	72	4	12	25.0%	75.0%	82.5%
저상92	72	0	15	0.0%	100.0%	0.0%
저상93	61	2	8	20.0%	80.0%	66.0%
저상94	61	1	12	7.7%	92.3%	25.4%
저상95	61	0	12	0.0%	100.0%	0.0%
저상96	61	1	10	9.1%	90.9%	30.0%
저상97	61	0	10	0.0%	100.0%	0.0%
저상98	61	0	5	0.0%	100.0%	0.0%
저상99	970	0	8	0.0%	100.0%	0.0%
저상100	970	0	6	0.0%	100.0%	0.0%
저상101	970	2	4	33.3%	66.7%	110.0%
저상102	970	0	5	0.0%	100.0%	0.0%
저상103	6	0	4	0.0%	100.0%	0.0%

코스	노선번호	조합원	非조합원	조합원비율	非조합원비율	민주노총 조합원 편중도
저상104	6	0	3	0.0%	100.0%	0.0%
저상105	165	0	2	0.0%	100.0%	0.0%
저상114	309	1	0	100.0%	0.0%	<b>330.1%</b>
저상115	309	0	2	0.0%	100.0%	0.0%
저상116	309	0	3	0.0%	100.0%	0.0%
저상117	309	0	1	0.0%	100.0%	0.0%
저상118	309	0	5	0.0%	100.0%	0.0%
명품						
명품1	1000	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
명품2	1000	0	23	0.0%	100.0%	0.0%
명품3	1000	0	21	0.0%	100.0%	0.0%
명품4	1000	0	22	0.0%	100.0%	0.0%

<참고자료>

- KT 직장 내 괴롭힘 보고서, KT 사례로 보는 경영전략으로서의 직장 내 괴롭힘 조사·연구 프로젝트팀, 2015
- 일터괴롭힘, 사냥감이 된 사람들, 류은숙 외, 2016
- 부당노동행위에 대한 형사처벌의 한계와 문제점, 송영섭, 2015
- 일터괴롭힘에 대한 노동법적 접근, 한국노동안전보건연구소 외, 2016
- 노조과괴 전략이 된 괴롭힘 보고서, 유성기업 괴롭힘 및 인권침해 사회적 진상조사단, 2017

<조사연구자>

- 강문식(아래로부터전북노동연대)
- 이준상(아래로부터전북노동연대)
- 이주철(아래로부터전북노동연대)
- 김병용(전북평화와인권연대)
- 오정심(전북평화와인권연대)
- 채 민(전북평화와인권연대)

\* 이 보고서는 2017년 2월 15일에 진행했던 「호남고속 노동자 차별 실태 보고대회」 자료집을 수정 보완한 것입니다.



# 호남고속 노동자 차별 실태 보고대회

일시 | 2017년 2월 15일(수) 10:30

장소 | 전주시의회 5층 소회의실

- | 민주노조 차별 실태 현황 보고
- | 조사결과 고찰 및 개선 방향
- | 패널 토론



주최 주관 | 공공운수노조 전북버스지부, 아래로부터전북노동연대, 전북평화와인권연대  
문의 | 010-8586-4325 김병용 (전북평화와인권연대)

호남고속 노동자 차별 실태 보고대회 포스터(2017.2.15.)

## **호남고속 노동자 차별·일터괴롭힘 실태조사 보고서**

**지은이** 아래로부터 전북노동연대·전북평화와인권연대  
**펴낸곳** 평화와인권

**초판 발행일** 2017년 5월 20일

**등록** 2015년 3월 2일(제2015-000014호)

**주소** 전북 전주시 전주객사1길 46-8

**전화** (063)255-9331

**팩스** (063)278-9332

**ISBN** 979-11-960945-1-5

\*비매품



비매품  
93330



9 791196 094515  
ISBN 979-11-960945-1-5