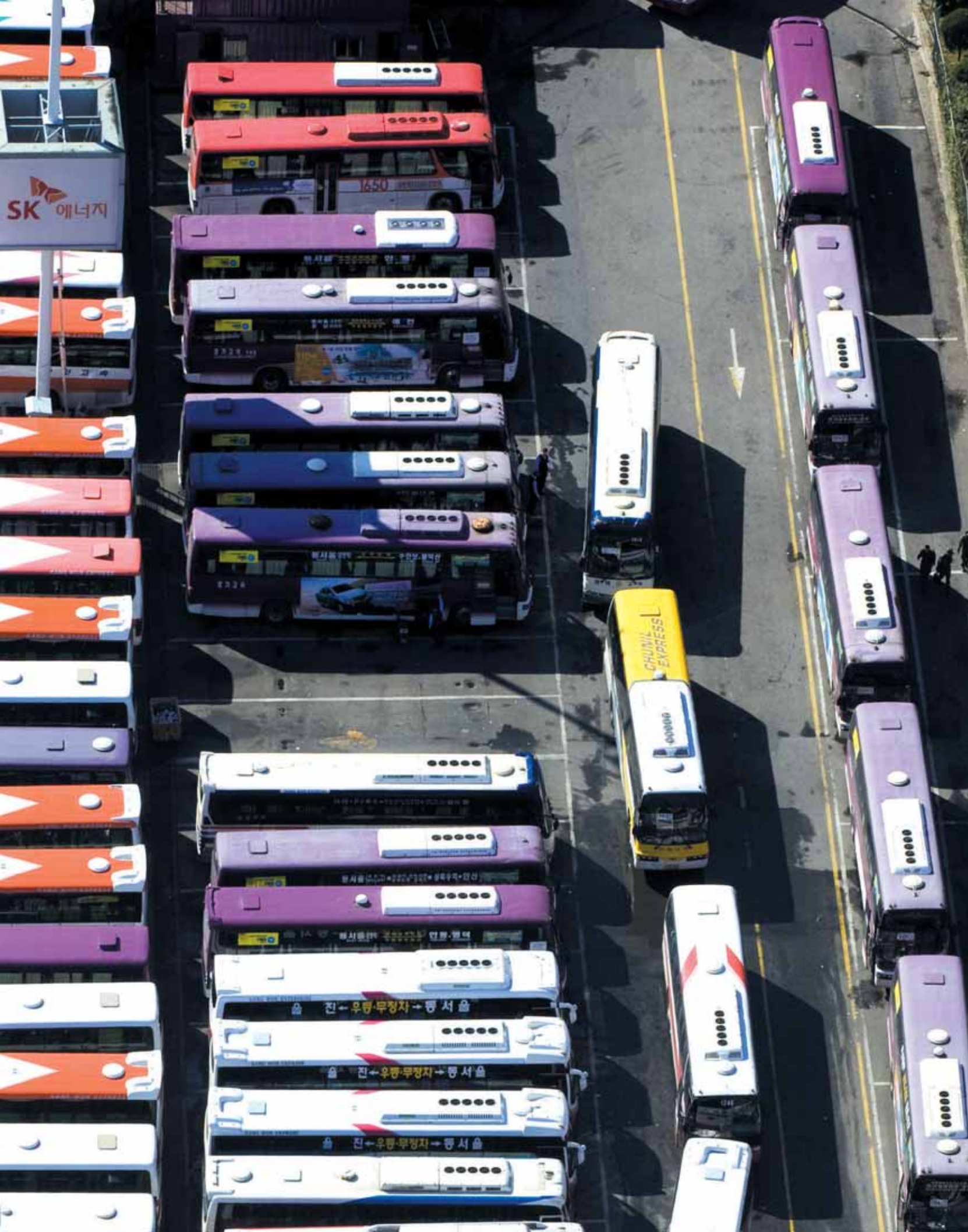


우리가 일궈온
희망의 반세기





SK 에너지

1650

부산광역시 남구...
부산광역시 남구...
부산광역시 남구...

부산광역시 남구...
부산광역시 남구...
부산광역시 남구...

부산광역시 남구...
부산광역시 남구...

부산광역시 남구...
부산광역시 남구...

부산광역시 남구...
부산광역시 남구...

울진 → 우항·무정지 → 평서울

울진 → 우항·무정지 → 평서울

울진 → 우항·무정지 → 평서울

울진 → 우항·무정지 → 평서울

GRUNIL EXPRESS
60000

울진 → 우항·무정지 → 평서울





한국거래소

한국거래소

한국거래소
노동조합

단일
노동
조합
OTO
한국거래소
노동조합
쟁취하자!





KUMHO

대한생명



원저 17 새로운 역사를 만들다
2019.10.19. 금강 1기



IFC Seoul

2010년까지 매년 배출이안되는 천연가스버스 도입

양천구청역 6623 여의도
차고지 6623 여의도

- 양천구청역
- 강서보건소
- 당산역
- 여의도순복음교회



양천구청역

당산역

양천구청역

목동사거리

6623

구룡합병의원

강서보건소

당산역

순복음교회

여의도



천연가스











전 세계를 막론하고 노동의 가치를 인정받고 노동자가 대우받는 사회라면 그 국민은 '행복'이라는 단어에 한층 가까울 것입니다. 지금으로부터 반백년도 훨씬 이전 몇몇 지역에서 삼삼오오 무리를 지어 형성하였던 우리나라 운수노동운동의 역사 또한 소중한 맘의 가치를 인정받고 그로부터 정당한 행복을 누리하고자 하였던 선각자적 의식에서 출발하였으리라 생각합니다.

우리 운수노동자가 전국운수노동조합을 결성하고 연맹 체제로 전환하여 노동운동의 역사를 이어온 지도 어언 50년의 세월이 흘렀습니다. 1960~70년대 지입차주들의 권익 보호를 위하여 버스운수업의 기업화를 부르짖던 그 시절부터 2000년대 버스운수업의 부활을 위하여 버스준공영제를 견인한 오늘에 이르기까지 노력이 설계하여온 노동운동의 역사가 눈앞에 생생하게 펼쳐지는 듯합니다.

그 반세기 안에는 우리나라 운수업이 겪어야하였던 온갖 기쁨과 아픔의 순간들이 고스란히 담겨 있습니다. 한창 도약을 준비하던 시기에 정권의 탄압과 권력의 부당한 간섭으로 좌절하여야 하였던 순간, 조합원들의 삶의 질 향상을 위하여 장학재단 설립에 고군분투하였던 순간, 변화하는 시대적 흐름 속에서 전국 6대 도시 공동투쟁의 결과물을 손에 쥐었던 그 순간들이 차곡차곡 쌓여있습니다.

“노동가치 존중받는 희망의 100년을 엽니다”

그동안 노련이 걸어온 투쟁의 시간들은 오롯이 이 땅의 운수노동자들을 위한 것이었습니다. 우리 운수노동자들은 열악한 근로환경 속에서도 ‘시민의 발’이라는 공공의 역할을 사명으로 여기며 늘 노동현장을 지켜왔습니다. 따라서 반세기에 걸쳐 굵이굵이 흘러온 노련의 50년 역사는 바로 운수노동자 개개인의 역사라고 하여도 과언이 아닙니다. 용기와 정의로움으로 불평등과 부정에 맞서 싸운 모든 선배들의 노고에 오늘날 그 뒤를 따르는 한 사람으로서 커다란 긍지와 자부심을 느낍니다.

과거 여느 시기마다 시대적 과업과 사명은 항상 존재하여왔습니다. 산업화와 민주화의 진통이 지나간 오늘 날에도 사회·경제적 위기와 불안은 끊임없이 계속되고 있습니다. 노련은 이러한 시대적 상황과 맞서 굳건히 대처하여 나아가고 있습니다. 위기일발의 복수노조 시대를 맞이하여 탄탄한 조직력과 교섭력으로 이를 타개하고 있으며, 사회적 다변화에 의한 노동환경의 악화 속에서도 합당하고 올바른 대안 제시로 사회적 공감대를 형성하기 위하여 노력하고 있습니다.

21세기의 노동운동은 국민의 이해 없이는 획득하기 어려운 가치가 되어 더욱 복잡하고 전문화된 새로운 가치의 창조를 요구하고 있습니다. 노련은 그 변화를 주도하며 지금까지 반세기 역사가 관통하여온 노동시간의 단축, 왜곡된 임금체계 개편, 안전한 일터 만들기의 노력을 멈추지 않을 것입니다. 이는 세월이 흘러도 변함 없이 지속되어야 할 노련의 목표이자, 운수노동자들의 행복한 삶의 길이기 때문입니다.

앞으로 노련은 분배와 복지 없는 성장 위주의 경제정책을 묵도하지 않고, 노동의 가치와 대가가 존엄히 여겨지는 사회를 건설하여 나아갈 것입니다. 그 꿈이 이루어질 미래의 노련 100년 역사에는 신명나는 일터, 사람과 사람의 정이 흘러넘치는 현장, 행복한 운수노동자들의 삶의 이야기들이 가득하리라 믿습니다.

여기 운수노동자들의 반백년 역사를 고스란히 담은 「자동차노련 50년사」를 전 조합원들 앞에 펼칩니다. 지난 50년에 대한 회고가 다가올 50년에 대한 희망이 되리라 믿으며, 긴 시간 노련의 역사와 함께하여준 8만 조합원 여러분께 머리 숙여 감사와 축하의 말씀을 드립니다.



“무에서 유를 창조한다는 말이 딱 들어맞을 거요. 자동차 쪽은 전혀 노동조합을 만들 형편이 못 되었으니까. 별 수 없었지. 노조가입동의서라는 걸 만들어 서울의 전 버스사업장을 찾아다니며 일일이 동의를 받아야 했는데, 그것도 말이 쉽지 다들 노조 가입을 기피했어요. 회사 눈치, 지입차주 눈치를 보느라 자기 의사를 표시하지 못 했어.”

김덕정 자동차노동조합연맹 초대 위원장의 노동운동에 관한 회고는 이 땅에 자동차노동조합의 씨를 뿌리던 시절로 돌아간다.

황해도 출신인 김 전 위원장은 서북청년회 참여의 인연으로 1956년 서울지역의 버스노조를 조직하게 된다. 서울버스조합으로부터 노동조합 결성을 권유받은 것이 계기였다. 당시 서울버스업체들은 ‘서울 시내버스노동조합협의회’라는 유명집단(정치권 하수인 조직)에 의하여 수시로 금품을 갈취 당하였는데, 이것이 너무 심하여 조합은 고심 끝에 진짜 노동조합을 결성하기로 하고, 그 일을 김 위원장에 맡겼던 것이다.

“운전자 단 한 사람도 노조가입에 동의하지 않아, 생각 끝에 배차원을 설득해 가입시키기로 했지. 배차원들은 주로 상의군인들이었고.”

“조직 일군 피와 땀을 잊지 말아야”

그렇게 억지로 만든 노조원 명단을 들고 서울시에 찾아가니 시에서는 운전자가 아닌 배차원들만으로 구성된 노동조합은 인정할 수 없다며 반려했지만, 그는 몇날며칠을 버티어 마침내 노동조합 설립 허가를 받을 수 있었다.

그런데 이번에는 노동조합 명칭이 문제가 되었다. 중앙정보부가 그를 불러 찾아가니 “자동차노동조합은 안 된다. 운수노동조합이 맞지 않느냐.”며 불허 입장을 밝혔던 것이다. 그럼에도 김 전 위원장은 내내 ‘자동차’라는 명칭을 고집하였고 끝내는 ‘후일 자동차제조업체가 설립되기 전까지만 자동차노조라는 명칭을 사용할 것’이라는 요지의 각서를 써주고 나서 비로소 자동차노동조합 명칭 사용을 허락받았다.

이후 김 전 위원장은 전국 조직 건설을 위하여 멀고 험한 길을 걸었다. 그 시기 절대적으로 부족한 조직의 재정형편을 감안하여 상도동 자택을 은행에 저당 잡히고 비용을 마련하여 전국 각 지역을 돌아가며 조직 건설에 전념하였다. 이후 집이 압류와 경매를 거쳐 남의 손에 들어가고 말았을 때에도 그는 어떤 보상도 받지 못하였다.

구순이 된 김 위원장의 기억 속에는 여전히 조직 건설과 노련 창설, 서울버스 파업과 대통령의 인금인상 지시, 힘겹던 시절 조직 내 암투와 변절, 배신, 그리고 의리 같은 상념이 떠나지 않고 있다. 그리고 반세기 연맹의 역사를 시작한 인물인 그는 의미 있는 화두를 던지며 인사를 대신하였다.

“역사의 이면, 연맹이 만들어지기까지의 내력을 잊어서는 안 됩니다. 지금의 결실이 누구의 피와 땀에 의한 것인지를 반드시 기억하십시오.”



“시대는 전혀 달라졌지만, 노동운동에 관한 열정만큼은 이전 사람이나 지금 계신 분들이나 달라진 것이 없어요. 그것이야말로 ‘운동’이 갖는 정체성 아니겠어요.”

구순을 바라보는 손창수 자노련 제6대 위원장의 음성은 여전히 단단하고 간결하였다. 그는 자신이 처음 버스와 인연을 맺었던 1950년대 중반의 세세한 일을 모두 기억하고 있었다.

“공군에서 제대하자마자 바로 부산으로 가 버스운전을 시작했어요. 그때 사업용 버스라고 해봐야 부산 시내 통틀어 120여대에 불과하였고, 업체 6개 노선도 7~8개 수준이었는데, 온천장에서 대신동까지가 40~50대...”

그를 노동운동의 길로 들어서게 한 것은 당시의 시대 상황이었다. 열악한 운수사업 형편상 버스 운전직만으로 생계를 꾸려나갈 자신이 없었던 것도 사실이었지만 지입회사의 횡포가 견디기 어려운 고통이었다. ‘회사 따로, 지입차주 따로, 운전자 따로’였던 회사 구조상 운전자는 박봉에 혹사를 당하고도 말 한마디 제대로 붙이지 못하는 불이익을 감수하여야 하였던 현실이 그를 더 이상 운전직에 머물게 하지 않았다.

그는 운전직 근로자들의 권익을 대변하는 조직이 결성을 서

“열정이야말로 운동의 정체성”

두르고 있다는 소식을 접하고 이내 그들과 합류한다. 그리하여 1958년 말 임의조직으로 결성되었던 경남부산버스노동조합 부산버리지부 부위원장으로 버스노동 운동의 일선에 몸을 던지게 된다.

이후 이 조직이 지역사회에 뿌리를 내릴 무렵 5·16 군사정변이 발발하여 조직은 해산의 고통을 맛보아야 하였다. 그러기를 수년만인 1968년 5월 마침내 자동차노동조합 부산지부가 출범하게 되는데, 이때 그는 초대 위원장을 맡으며 마침내 지역 버스노동운동을 대표하는 지위에 오른다.

그는 이후 12년 동안 부산버스 노동자의 권익 보호와 버스산업 발전을 위하여 왕성한 활동을 전개한다. 그 기간 중 1972년에는 전국자동차노동조합연맹 위원장에 선임되어 연맹 초창기 조직 안정과 노동운동 저변 확대, 노동권 확립 등 시대적 과제 수행을 위하여 헌신하였다.

“워낙 오래 전의 일이라 많은 것이 기억 속에서 사라졌으나 이것 하나만은 지금껏 남아 있어요. 나에게 가장 소중한 보물이지.”

이렇게 말한 뒤 그는 잘 보관하여 온 기관지 ‘자동차노보’를 내놓았다. 창간호부터 수년간 발행된 것을 한 데 묶은 축쇄판 노보 안에서도 창간호 첫 장에 실린 그의 ‘창간사’가 유난히 뚜렷하였다.

누구보다 현장에 충실하였던 위원장, 노동자에 대한 무한사랑으로 일관하였던 위원장은 현업 후배들의 ‘조직에 바라는 한 말씀’ 요청에 못 이기듯 덕담 한마디를 던졌다.

“우리 나이에는 모든 것이 허전하기는 마찬가지겠지만, 나는 지금도 자동차노동운동 시절의 활동에 대해 어느 누구에게도 부끄러움이 없다는 사실, 그것이 위안이랄까... 그런 정도의 이야기를 해줄 수 있지요.”



노동계를 떠난 지 33년이 지난 노(老) 선배의 위세는 여전히 당당하였다. 그것은 권력을 가져서도, 부를 가져서도 아니다.

“나는 지금도 노동운동을 한다고 생각합니다. 한 번 노동운동에 발을 들인 사람은 평생 그 의무감으로 살아가는 겁니다. 존경까지는 아니더라도 사회에서 손가락질 받는 선배는 되지 않으려고 합니다.”

노동운동의 이력을 십자가처럼 지고 사는 그는 전국자동차노동조합연맹 제9대 지용택 위원장이다. 박정희에서 전두환으로 이어지는 군사정권의 혼란기에 위원장에 오른 그는 ‘산별노조 해체’를 의미하는 8·21조치와 함께 임기를 1년도 채우지 못하고 위원장직에서 내려와야만 하였다.

그가 노동운동에 처음 발을 들인 것은 5·16군사정변 직후 혁명경찰에 의하여 투옥되고 풀려나면서부터다. 학생운동가 출신으로 드물게 노동운동에 투신한 그는 이후 우리나라 최초의 ‘엘리트 노동운동가’로서, 이 땅의 노동운동의 수준을 한 단계 업그레이드시킨 장본인이기도 하다. 당시 국내에서는 생소한 『임금의 이론』, 『영국노동조합운동사』, 『노동조합과 산업관계』 등 외국 노동서적을 번역·출간함으로써 젊은이들의 의식을 일깨웠던 것이다.

“시민과 함께하는 노동운동으로 가라”

“노동조합이 파업을 할 수 없었던 그 시절 노동운동계는 황무지나 다름 없었습니다. 그러한 바탕에서 우리 노동자들의 권리를 주장할 수 있는 길은 오직 지식을 쌓고 법을 공부하는 일뿐이라고 생각하였지요.”

이러한 생각으로 그는 버스운전자들의 안전을 위하여 당시 노동 관련법에 통달하기도 하였다. 수입 증대를 위하여 이른바 ‘탕수’ 늘리기에 매몰되어 있던 당시 버스업주들을 향하여 당당히 도로교통법상의 ‘안전운행’을 주장함으로써 노동자의 권리를 확보하였다.

학생운동에서 노동운동으로 옮겨온 그는 위원장직에서 물러난 후에는 긴 세월 시민운동에 천착하였다. 그리고 현재는 인천지역을 대표하는 원로 지식인으로 문화운동에 앞장서고 있으며, 중앙정부나 지방정부로부터 일체의 도움을 거절하고 월급도 차도 없는 ‘새얼문화재단’ 이사장으로 청렴한 삶을 살고 있다.

그러한 그가 지금 노동운동을 하는 후배들에게 들려주고 싶은 이야기는 오직 하나다. 다름 아닌 ‘시민을 무시한 노동조합은 존재가치가 없다’는 것.

“파업을 위주로 노동운동을 하지 마십시오. 시절이 바뀌어 파업권을 가지고 행정절차에 따라 당당하게 파업할 수 있는 시대가 되었지만, 횡수가 거듭될수록 시민들은 이내 고개를 돌리고 말 것입니다. 시민들조차 ‘아니다’라고 생각하는 순간이 아니라면 이 시대의 노동운동은 어디까지나 시민과 함께 가야 합니다.”



“극적 타결이라는 단어가 사실 의미심장한 것입니다. 마지막 순간 그러한 매듭을 만들지 못하였다면 파업으로 이어졌겠지만, 그것은 일종의 파국이라 할 수 있어요. 따지고 보면 거의 다수에게 불이익을 초래하는 이른바 사회적 비용을 높이는 결과 아니겠어요?”

거의 20년 전 끝자락까지 치달던 임금교섭 당시의 고비 고비를 회고하는 강성천 전 위원장은 남다른 소회를 밝혔다. 사용자나 근로자, 유관기관의 고통과 애로는 그렇다 하여도 버스를 이용하는 다수 시민들이 받게 될 고통과 불이익은 견딜 수 없는 ‘자기모순의 덫’이었던 셈이다. 그는 그러한 결단조차 전국 조직 대표자들의 단합이 가져다 준 힘의 결과라 단정하였다.

“내가 단위노조를 거쳐 서울버스노조 지부장으로 일하던 시절, 버스근로자들의 생활고는 이루 말할 수 없는 수준이었어요. 시대가 그러하였고, 버스산업의 사회적 위상이나 역할 또한 막연하였으니…….”

그의 투쟁사는 그렇게 시작된 ‘저임금구조 개선을 위한 몸부림’이었다. 전국 버스노동운동의 표본으로서 서울지역 버스근로자의 ‘일과 삶’의 증진을 위하여 몸을 던지던 그는 1996

“유연하게, 늘 새로운 도전을 예감하라”

년 이욱고 전국버스근로자 대표로 거듭나게 된다.

“와 보니 사정이 말이 아니었어요. 직원들 급여가 제대로 나가지 못하는 구조였지요. 내부 분열과 갈등이 원인이었으니 이를 치유하고 극복하는 데 거의 첫 임기를 다 보내야 했어요. 그런 다음 전국을 앞마당처럼 누비며 조직 단합에 전념했습니다. 우리가 일치단결하지 않으면 우리의 권익을 우리 스스로 내던지는 것이라고 호소하였어요. ‘나는 그저 헌신하겠다. 무엇이 되고자 하지 않되 무엇이건 조직이 원하면 하겠다’는 말을 수없이 되풀이 하며 실천하다보니 5연임까지 가게 되었습니다.”

그는 이후 우리나라 산별노조의 중심으로 성장한 자노련 대표자로, 또 노동계 핵심인물로 마침내 전국구 국회의원으로 국회에 입성한다.

“버스근로자 처우개선’을 김대중 정부의 100대 과제로 선정되도록 노력하였는데, 막상 그것이 흐지부지하였던 차에 우연한 기회에 대통령 면전에서 ‘우리는 대통령을 거짓말대통령이라 부른다’고 하였어요. 난리가 났지요. 그것이 계기가 되어 우여곡절 끝에 정부 50%, 지자체 50%씩 부담하는 2,200억 원의 버스재정지원금이 마련되었던 것입니다.”

그는 일생의 철학을 실천하였다. ‘부지런하라, 뛰고 또 뛰면 보인다’는 스스로의 말을 몸소 입증하며 살아온 것처럼 지금도 여전히 분주하다. 그런 그가 말하였다.

“이제 노동운동도 시대 흐름에 맞춰가야 합니다. 유연하게, 늘 새로운 도전을 예감하면서 슬기롭게 대처하는 지혜를 갖춰나가야 할 것입니다.”

역대 위원장



김 덕 정
1대
(1963~65)



이 재 구
2대
(1965~66)



김 영 준
3 · 4대
(1966~70)



김 기 태
5대
(1970~72)



손 창 수
6대
(1972~75)



황 임 술
7대
(1975~78)



김용수
8대
(1978~79)



지용택
9대
(1979~80)



이상원
9·10대
(1980~85)



이시우
11·12·13대
(1985~93)



한효제
14대
(1993~96)



강성천
15·16·17·18·19대
(1996~2008)

◎ 전국 자동차노동조합연맹

지능복지회관



우리가 일궈온 ‘희망’의 반세기

숨 가쁘게 달려 온 50년

많은 시련과 역경 속에서도
지금 이 자리에 설 수 있었던 것은
조합원의 아낌 없는 지지와 성원이 있었기 때문입니다.

나아갈 50년

연맹의 보다 강한 결집을 위해
새로운 인재의 양성 및 조합원의 보다 나은 삶의 질 향상으로
우리는 또다시 새로운 50년을 향해 달려 갈 것입니다.

차 레

발간사

김 주 익 | 자동차노동조합연맹 위원장 14

축사

김 덕 정 | 초대 위원장 16

손 창 수 | 제6대 위원장 18

지 용 택 | 제9대 위원장 20

강 성 천 | 제15~19대 위원장 22

역대위원장 24

연맹사옥전경 26

목 차 28

창립 50주년 기념행사 이모저모 32

화 보 42

1장 우리가 일궈온 반세기 110

01. 자동차 노동조합의 첫걸음 112

우리나라 최초의 버스노동자 파업

일제강점기 우리 민족의 노동운동

8·15 해방 이후 노동운동

미군정이 남긴 숙제

미군정 기간 노동운동

한국전쟁 전후의 대한노총

이승만 정권 말기 노동운동

자동차노동조합의 첫걸음

02. 운수노동자들의 노동조합 결성 123

1960년대 서울로! 서울로!

4·19혁명과 노동운동

5·16쿠데타와 노동조합

전국운수노동조합의 활동과 자동차운수분야 분리 결의

03. 버스 운수 노조의 첫 시동 132

1960년대 자동차공업과 버스 제조

박정희 군사정권의 노동정책

전국자동차노동조합 탄생

04. 군부 독재 시대가 낳은 조직의 분열과 확장 136

자동차노조의 자리 잡기

1970년대 얼어붙은 겨울 공화국

10월 유신 지지한 지도부, 안타까운 과거

조직의 합병과 분할

노동환경 개선을 위한 활동

05. 전국자동차노동조합연맹으로 재탄생 148

1980년대 전두환의 3S 정책

신군부 세력의 노동정책

신군부에 의해 무너진 조합 지도부

기업별 노조 전환에 대비한 조직 개편

야간통행금지 해제 이후 악화된 노동 여건

노동환경 개선을 위한 활동

06. 노동자 투쟁과 대 단결의 시대(1987~1996) 159

6·29선언 이후 사회 변화





노동운동 환경의 변화	
노련 조직 규모의 변화	
노련의 지역지부체제 강화	
전국 6대 도시 시내버스 임금교섭 공동투쟁	
노동조건 개선을 위한 정책	
노동환경 개선을 위한 활동	
1990년~IMF 이전, 노련의 조직 축소 시기	
전국 6대 도시 시내버스 단체교섭 성과	
시내버스 이외 버스업종의 단체교섭	
07. 노련의 조직 안정과 발전	173
IMF 구조조정 이후 우리 사회	
IMF로 인한 노련의 위기	
노련의 안정적 지도체제 구축	
노련 회관 신축	
노동환경 개선을 위한 활동	
08. 운수노동자들의 미래를 위한 발걸음	183
신자유주의가 가져온 것들	
노동을 강요하는 사회	
복수노조 허용에 관한 노련의 대응	
노련의 버스준공영제 시행 촉구	
노동환경 개선을 위한 활동	
<i>쉬어가는 페이지 / 자동차 이야기 I</i>	196

2장 그리운 이름, 고마운 이름	198
01. 그때 그 시절 추억의 버스	200
지금은 사라져 가는 것들	
시내버스 전성시대	
콩나물시루 버스	
회수권과 토큰에 관한 재미있는 이야기	
낭만도 함께했던 그 시절 버스	
02. 지금은 그리운 이름, 버스안내원	208
1961년 등장한 버스안내원, 남자에서 여자로	
열악하고 고단한 환경	
뽕땅과 계수기	
버스안내원을 위한 대책	
심각한 사회 문제, 영화로 상영	
1989년 추억속으로 사라진 버스안내원	
03. 대한민국에서 운전사로 산다는 것	218
우리나라 최초의 시내버스, 1920년 대구	
변하지 않은 근무환경	
장시간 노동은 사고의 원인	
서민의 삶 대변하는 버스운전사 영화화	
<i>쉬어가는 페이지 / 자동차이야기 II</i>	224





3장 행복을 찾아 떠난 긴 여정, 노조운동	226	4장 고마운 이름, 나의 동지	268
01. 버스노동자 모두를 위한 집단교섭	228	01. 고령화 시대를 위한 대비	270
우리나라의 시대별 노동조합 형태		우리나라 고령화 사회 진입	
산별노조, 노련이 지향하는 길		정부의 고령화 시대 대비	
노련의 단체교섭 '집단교섭'		노련 조합원의 평균 정년	
집단교섭의 좋은 예, 전국 6대 도시 공동투쟁		서울시내버스 사례	
노련의 집단교섭 이유		고령화 시대를 대비한 정년 연장	
집단교섭을 통한 임금투쟁 일지			
02. 풍요로운 가치 찾기	239	02. 행복한 '장학재단'	276
근로기준법과 근로시간		우리 아이를 꿈꾸는 아이로	
대한민국은 '과로 공화국'		노련의 장학재단 설립	
우리나라 버스운전사의 운전시간		장학재단 설립을 위한 외부광고 투쟁	
삶의 질 개선을 위한 노련의 노력		버스외부광고사업권의 이관	
03. 버스의 새로운 물결, 버스준공영제	250	03. 다양한 국제교류, 그리고 홍보	284
인사가 오가는 버스		노동계의 흐름, 국제 연대 강화	
버스준공영제 시행 시작		노련의 국제교류 활동	
버스준공영제가 가져온 변화		노련의 국제교류 연대 국가	
04. 죽어가는 버스운수업의 재출발, 버스재정지원금	259	국내홍보활동	
1990년대 민간버스업 위기		04. 우리는 모두 같은 이름	293
버스재정지원 제도 마련		비정규직이 급증하는 사회	
서울시를 예로 본 버스재정지원금		비정규직 버스노동자들	
버스재정지원금 지급 연장		비정규직 버스운전사의 권리 찾기	
쉬어가는 페이지 / 자동차이야기Ⅲ	266	쉬어가는 페이지 / 자동차 이야기Ⅳ	300



5장 시민과 함께 하는 삶	302
01. 버스전용차로 사수	304
버스전용차로제의 첫 시작	
경부고속도로 버스전용차로	
일명 '택시법' 과 노련의 버스전용차로 사수 노력	
02. 셔틀버스의 꿈수 없애기	314
안 가는 곳 없이 다 가는 셔틀버스	
대중교통 체계를 흐트린 셔틀버스	
노련의 적극적인 저지 활동	
03. 버스운전사의 안전은 시민의 안전	318
버스운전기사 폭행에 강력 대응	
CNG버스 폭발 사건에 대한 노련의 대응	
교통사고를 줄이기 위한 노력	
04. 친절한 버스로 '스마일 데이'	327
어느 버스운전사의 하루	
일인 다역의 버스운전사	
육체노동과 감정노동을 동시에	
스마일, 승객이 즐거워진다	
시민의 안전을 지키는 파수꾼	
 쉬어가는 페이지 / 자동차 이야기 V	 334

6장 우리가 꿈꾸는 미래	336
꿈과 희망을 안고 달리는 버스운전사	
버스노동자가 꿈꾸는 삶	
노련이 나아가야 할 미래	
 부 록	 344
자동차노조가	346
선언 및 강령	347
조합기 및 로고	348
새 로고	349
노련의 기구표	350
노련 임원 및 전국대표자	351
노련 사무처 간부	362
연도별 조직현황	370
지역노조(지부)	376
조합원 근로실태 변화	444
버스업종별 임금변화 추이	445
장학금 지급현황	447
정기(임시)대의원대회 결의문	448
주요 활동연표	496





전국자동차노동조합연맹
창립 50주년 기념행사 이모저모



약속과 희망의 50년
전국자동차
노동조합연맹
창립 50주년
기념식





01

희망으로

이어온 ‘버스노동자의 50년’

“노동의 가치와 존엄이 존중받는 시대로”

“현장의 위기를 안정된 조직으로 극복하자”

대한민국 버스노동자들의 삶과 희망을 일궈온 전국자동차노동조합연맹이 창립 50주년을 맞아 11월 14일 서울 양재동 소재 엘타워 7층 그랜드홀에서 기념행사를 열고 ‘새로운 역사 100년’을 기약하였다.

이 자리에서 김주익 위원장은 “지난 50년은 시대를 끌어안고, 시대의 고통을 함께 하며, 시대를 개척하는 도전자의 의지로 매진했다”고 회고하며 “우리가 새롭게 도전하는 100년의 역사는 50년 약속에 이은 희망의 50년이 될 것”이라고 천명하였다. 아울러 “이제 분배와 복지 없는 성장만의 경제정책을 더 이상 유지할 수 없는 시대에 와 있다”며 “노동의 가치와 존엄이 반드시 존중받는 시대로 나아가야 할 것”이라고 역설하였다.

이날 노련은 ‘도전과 열정의 50년, 약속과 희망의 50년, 우리가 일궈갈 새로운 역사 100년’이라는 기념슬로건을 내걸고, 새로운 50년을 상징하는 CI를 공개하였다. 그리고 지난 50년 역사의 숨결을 바탕으로 급변하는 노동환경 속에서 현장의 위기를 안정된 조직으로 극복하겠다는 의지를 다졌다.

특히 행사에서는 버스노동자들의 삶과 애환을 담은 뮤지컬이 상연되고, 굴곡진 노련의 50년 역사를 연대기로 엮은 사진전이 마련되어 눈길을 끌었다. 또 긴 세월 노동현장을 지켜온 단위사업장 구성원들을 버스 모양으로 형상화한 사진플라주와 함께 이들 일선 조합원의 축하메시지가 일일이 영상으로 소개되어 의미를 더하였다.

이날 행사에는 전임 손창수·지용택·강성천 위원장을 비롯하여 문진국 한국노총 위원장 등 노동계 대표자 다수가 참석하였으며, 한국노총 출신 한정에 의원도 자리를 같이하였다. 또 이준일 버스연합회장, 허명희 KD운송그룹 회장 등 버스업계 관계자들도 자리를 빛내었다.

‘전국자동차노동조합연맹 50년’은 국내 단일 산업계 노동조합 역사상 가장 역동적이며 건실하다는 평가를 받고 있다. 2000년대 이후 산업 지형의 변화와 노동운동의 지속성이 약화된 상황에서도 더욱 발전적인 위상을 구축하고 혁신을 거듭하고 있기 때문이다. 노련은 복수노조 허용 이후에도 압도적인 가입률을 유지하며 버스 노동운동을 주도하고 있다.



02



03



04



05



06



07

- 01 행사에 앞서 버스노동자들의 삶과 애환을 담은 뮤지컬을 감상하는 참석자들
- 02 창립50주년 기념사를 하는 연맹 김주의 위원장
- 03 축하의 인사말을 건네는 지용택 전임 위원장
- 04 축하의 인사말을 건네는 버스연합회 이준일 회장
- 05 축하의 인사말을 건네는 노총 문진국 위원장
- 06 축하의 인사말을 건네는 노총 출신 한정애 국회의원
- 07 40여 년간 노련과 함께 국제연대와 형제애를 맺어오고 있는 일본 일산노련 다카꾸라 아끼라 회장





03

06

- 01, 02 노련의 새로운 깃발을 자랑스럽게 흔드는 연맹 김주익 위원장
- 03 노련의 새로운 심볼로그에 대하여 설명하고 있는 연맹 김주익 위원장
- 04 노련의 전임 위원장인 손창수, 지용택, 강성천 선배(사진 오른쪽부터)
- 05 기념식에 참석한 버스연합회 이준일 회장과 연맹 김주익 위원장
- 06 기념행사에 참석한 KD그룹 허명회 회장, 노총 문진국 위원장(사진 오른쪽부터)



01~05 버스노동자들의 삶과 애환을 담은 뮤지컬 공연이
공식 행사 전후에 1, 2부로 나뉘어 진행되었다



05



01



02



03



04



05



06



07



08

- 01, 07 노련의 새로운 로고가 담긴 시그너처 이미지가 대형 현수막에 새겨져 있다
- 02~05 노련 산하 500여개 사업장 대표자 및 조합원들의 축하 인사말이 담긴 사진 작품이 설치되었다
- 06, 08 노련 50년 역사가 담긴 활동 사진전이 마련되었다



사진으로 보는
50년 이야기



사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대



01_ 전국자동차노동조합 깃발



02_ 전국자동차노조 1971년 정기대의원대회(1971. 6. 19)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대



01_ 부산버스지부 제1년차 정기대의원대회



02_ 부산버서버부 제1회 분회 상조회간부 교육

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대



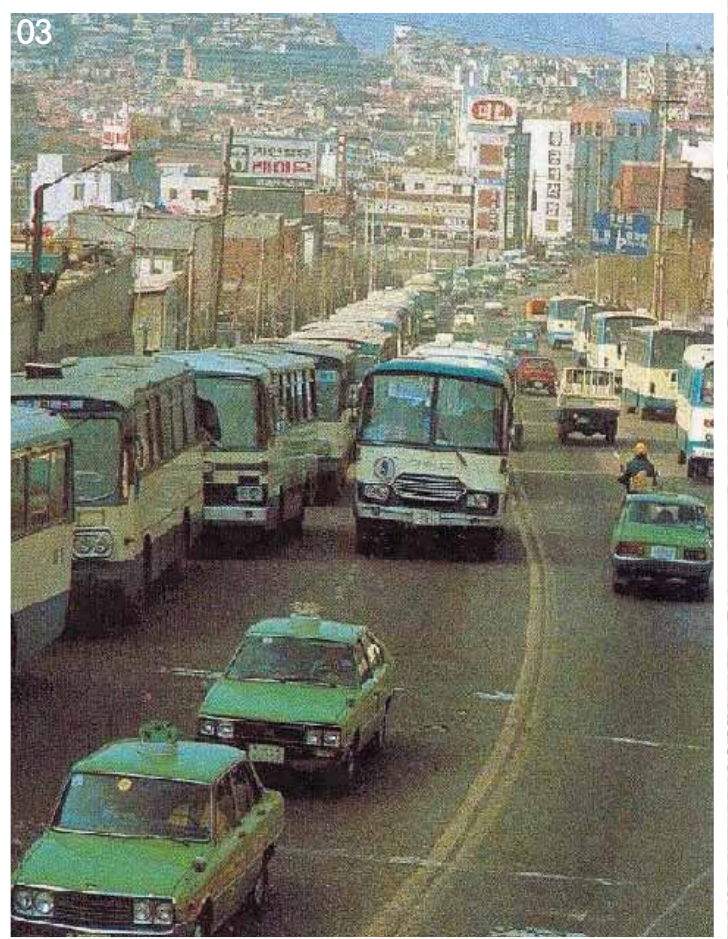
01_ 국제자유노련(ICFTU) 노동대학 수강 기념(1970. 7. 29)



02_ 버스안내원 근로환경개선 심포지움(1974. 5)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대





- 01_ 1970년대 양문짝 버스안내원
- 02_ 1972년 근로자의 날 청와대 환담(가운데 김기태 위
원장)
- 03_ 1970년대 미아리고개 줄지어 운행 중인 버스
- 04_ 노총 여성지도자 교육 이수(1972. 3)
- 05_ 아시아·아메리카 자유노동기구(AAFLI) 안내원숙소
기증품 인수식



사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대





04



05

- 01_ 전국자동차노조 제2회 간부교육(1974)
- 02_ 제1회 새얼장학금 전달식(1975. 12. 26)
- 03_ 전국자동차노조 1979년 정기대회(소비절약 운동 결의)
- 04_ 전국버스중앙노사협의회 발족 조인식(1978. 11. 17)
- 05_ 여성조합원 근로환경개선 교육(1976. 9)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1960~70년대



- 01_ 안내원들의 여가 활동(수예)
- 02_ 교통안전위원회 설치 등 건의 위해 서울시장 방문(1979)
- 03_ 부산경남지역협의회 자율화운동 추진 대회(1979. 2)
- 04_ 불우조합원 가족위안 행사(1979. 12)





1960~70년대



01_ 조합원 임금인상활동 교육

02_ 교통법규준수 캠페인(1979. 2)

03_ 농촌일손돕기 활동(1979. 6. 11)



1980년대

01



02



03





04

- 01_ 운행시간개선투쟁(1980. 4)
- 02_ 전국자동차노조 전국대의원대회(1980. 5. 8)
- 03_ 정한주 노동부장관 서울 선진운수 안내원 격려 방문
- 04_ 교통질서 확립을 위한 의식개혁 실천 결의대회(1982. 5. 6)
- 05_ 도급임금제도 철폐 및 고정급 실시 10만 조합원 서명운동(1980. 2. 7)



05

◇고정급 실시안이 복식의 노동관계를 원초적 공산주의자원의 관계함을 수반하고, 조합원들이 단원들의 의견을 표명하고 있다.

생계위한 固定給制 실시 등 全國 조합원 署名운동

·택시·분과·대차·추진

생계위협을 당하고 있는 조합원들이 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

1. 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

2. 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

3. 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

4. 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

5. 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다. 조합원들은 생계위협을 당하고 있는 조합원들의 생계를 위협하고 있는 고정급제 실시 반대 운동을 전개하고 있다.

1980년대



- 01_ 싱가포르 자동차노조 교류협정 및 환영(1981. 11. 20)
- 02_ 한일자동차노조 청년제 자동차노련 합창단(1983. 8. 16)
- 03_ 한일자동차노조 청년제 개막식(1983. 8. 15)
- 04_ 자동차노련 신용협동조합 설립 총회(1982. 10 .24)
- 05_ 모범안내양 시상식(1983. 12. 14)



1980년대



01_ 서울택시지부 제2차 간부교육(1987. 5. 22)

02_ 전국택시노동조합연맹 창립 총회(1988. 4. 15)

03_ 1989년 임투승리 및 손실임금 쟁취 결의대회(1989. 4. 21)



04_ 택시조합원 업적금제 주장 사용자 항의 시위(1990. 5. 6)

05_ 버스외부광고 수익금 체육기금 사용 항의 집회(1989. 4. 21)



04



05

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1990년대

- 01_ 1990년 업종별 분과위원회 회의(1990. 6. 20~29)
- 02_ 자동차노련 장학회 제1회 장학금 지급 및 증서 수여식(1991. 6. 22)
- 03_ 1992년 임투 임금현실화 쟁취 중앙결의대회 개최(1992. 1. 31)
- 04_ 재단법인 자동차노련 장학회 헌판식(1990. 12. 28)
- 05_ 1992년 임투 관련 언론 홍보 활동



03



04



01



02



1990년대





04

- 01_ 노련 개혁 정책세미나 개최(1990. 10. 31)
- 02_ 홍보활동 활성화 홍보위원 교육(1992. 7. 7~9)
- 03_ 시내버스 안전운행 정책 토론회(1994. 4. 27)
- 04_ 냉방버스 및 버스요금 카드시스템 시범 전시(1995)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

1990년대



01_ 시내버스 전용차선 내실화 정책 공청회 참여(1995. 3. 10)

02_ 서울버리지부 주관 조합원 합동 결혼식(1993. 5)

03_ 자동차노련 보험사업 개업식(1995. 8. 31)



1990년대



01



02



03

- 01_ 노련 임투활동 및 교통안전 운동 현수막 게시(1995. 5)
- 02_ 한국교운총련 ITF 한국 세미나 개최(1995. 11. 13)
- 03_ 대중교통육성 지원 방안 공청회 참여(1996. 7. 26)
- 04_ 임단협 투쟁승리 핵심간부 교육(1995. 11. 29~12. 1)
- 05_ 자동차노동조합운동 발전 방안 모색 간부교육(1995. 10. 6)
- 06_ 1996년 정기대의원대회(강성천 위원장 선출)



04



05



06

1990년대



01



02

- 01_ 노동법 개악 저지 삭발 투쟁 전개(1996. 12. 27)
- 02_ 자동차 대물보험 의무화 및 초과근로수당 비과세 청원 서명지 접수(1996. 10. 24)
- 03_ 제112차 중앙위원회 및 고위간부교육 실시(1996. 11)
- 04_ 1997년 임투승리 및 파업 독려 특보 발행(1997. 3. 17)
- 05_ 창립 100주년 기념 ITF 제38차 총회 참석 (1996. 6. 30)



1990년대





04



05

- 01_ 노동약법 분쇄 투쟁 전개(1997. 1. 15)
- 02_ 삼성생명과 단체보험 협약 체결(1999. 5. 31)
- 03_ 제113차 중앙위원회 및 노동법 특강(1997. 4. 23)
- 04_ 1997년 노동자대회 참석(1997. 1. 15)
- 05_ 노동운동 위기 극복 전진대회 개최(1999. 3. 11)

1990년대



01

- 01_ 대전시내버스 파업출정식 후 기자회견 (1999. 3. 31)
- 02_ 대전시내버스 임투보고 및 파업출정식 (1999. 3. 31)
- 03_ 인천시내버스 단체협약 및 생존권 사수 결의대회(1999. 10. 9)



02



03

04_ 주5일제 도입, 노조전임자 임금 자율 보장
국민회의 당사 점거 농성(1999. 12. 6)

05_ 백화점·할인점 셔틀버스 운행중단 촉구
결의대회 개최(1999. 5. 30)



04



05

2000년대





03



04

- 01_ 2000년 임투 관련 6대 도시 총파업 기자회견(2000. 4. 1)
- 02_ 전국 6대 도시 중앙노사교섭 회의 개최(2000. 3. 24)
- 03_ 인천지역노조 체불임금청산 및 부당노동행위 철폐 규탄대회 (2001. 6. 20)
- 04_ 유통업체 셔틀버스 폐지 현수막(2001. 10. 31)
- 05_ 롯데백화점 앞 유통업체 셔틀버스 폐지 규탄대회 (2001. 10. 31)



05

2000년대



01



02





03

- 01_ 자노복지회관 신축 기공식(2002. 10. 29)
- 02_ 전국노조대표자교육(2002. 10. 8~9)
- 03_ 2002년 임투승리 전국시도대표자회의 (2002. 3. 21)
- 04_ 광주 시내버스 파업 출정식(2002. 3. 27)
- 05_ 자동차운수업 노동시간 단축 관련 공청회 주최(2002. 3. 21)



04



05

2000년대





04



05

- 01_ 자노복지회관 개관(2003. 6. 12)
- 02_ 자동차노련 시도 핵심 실무진 워크숍 (2003. 9. 29~30)
- 03_ 2004년 대구버스지부 파업투쟁 기자회견 (2004. 5. 21.)
- 04_ 버스준공영제 도입 위한 전국 시·도 지역노조 간부교육(2004. 6. 23)
- 05_ 노사정위원회 상무위원 고건 전총리 면담
- 06_ 부산지역버스노조 '2004 임투승리 결의대회' 개최(2004. 5. 13)



06

2000년대





04



- 01_ 전국노동자대회 버스재정지원금 지방이양 반대 가두 행진(2004. 11. 18)
- 02_ 버스보호격벽 소재(강화유리) 강도 시험
- 03_ 포항 성원여객노조 주40시간 쟁취 파업 투쟁(2005. 10. 7~11. 12)
- 04_ 2005년 한국노총 전국노동자대회 참석(2005. 11. 30)
- 05_ 대전 시내버스 버스준공영제 협약 체결(2005. 6. 28)



05

2000년대





03



04



05

- 01_ 주40시간제 도입 요구 서울시내버스 운수노동자 대회 개최(2005. 5. 3)
- 02_ 형법 개정 서명지 전달(2006. 11. 9)
- 03_ 특가법 개정 관련 노련 속도 현장 배포 (2006. 12. 13)
- 04_ ITF 더반총회 참석(2006. 7. 30~8. 11)
- 05_ 버스준공영제 노사관계 개선 토론회 주최 (2006. 11. 7)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

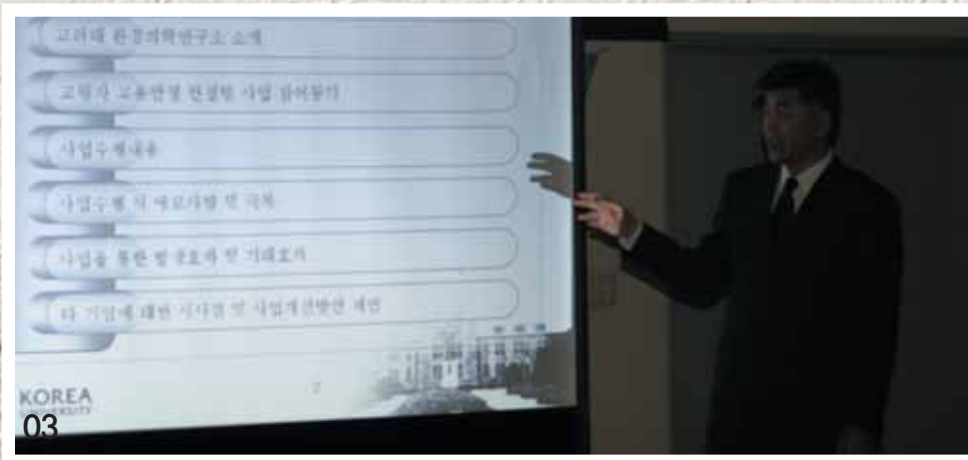
2000년대



01



02



03



04



05



06

- 01_ ITF 국제행동의 날 활동(2006. 10. 9)
- 02_ 단체교섭위원 경쟁력 강화 워크숍 개최(2007. 3. 29~30)
- 03_ 준고령자 건강 검진 사업(2007. 3. 23)
- 04_ 대전시내버스 총파업 투쟁(2007. 6. 20~7. 2)
- 05_ 대전시내버스 총파업 투쟁(2007. 6. 20~7. 2)
- 06_ 버스운수업 근로시간 단축 공청회 참여(2007. 12. 13)
- 07_ 운수노동자 산재예방 유해요인 및 작업장 평가(2007. 1. 31)



07

2000년대



01



02



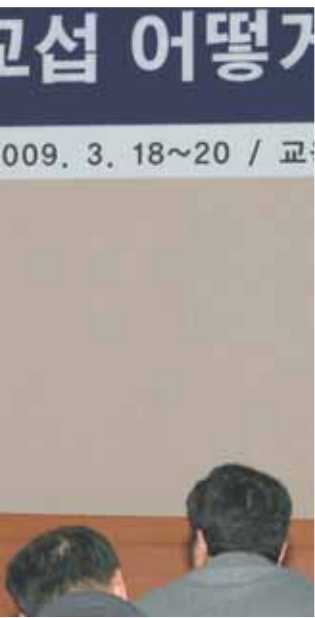


- 01_ 버스운수업 근로시간 단축 특별법 제정 공청회 주관(2008. 10. 14)
- 02_ 대구버리지부, 휴일감차 중단촉구 결의대회(2009. 6. 1)
- 03_ 대구버리지부, 휴일감차 중단촉구 결의대회(2009. 6. 1)
- 04_ 2008년 노동절 마라톤대회 참석(2008. 5. 1)
- 05_ 2008년 단체교섭위원 워크숍(2008. 3. 4~5)



2000년대





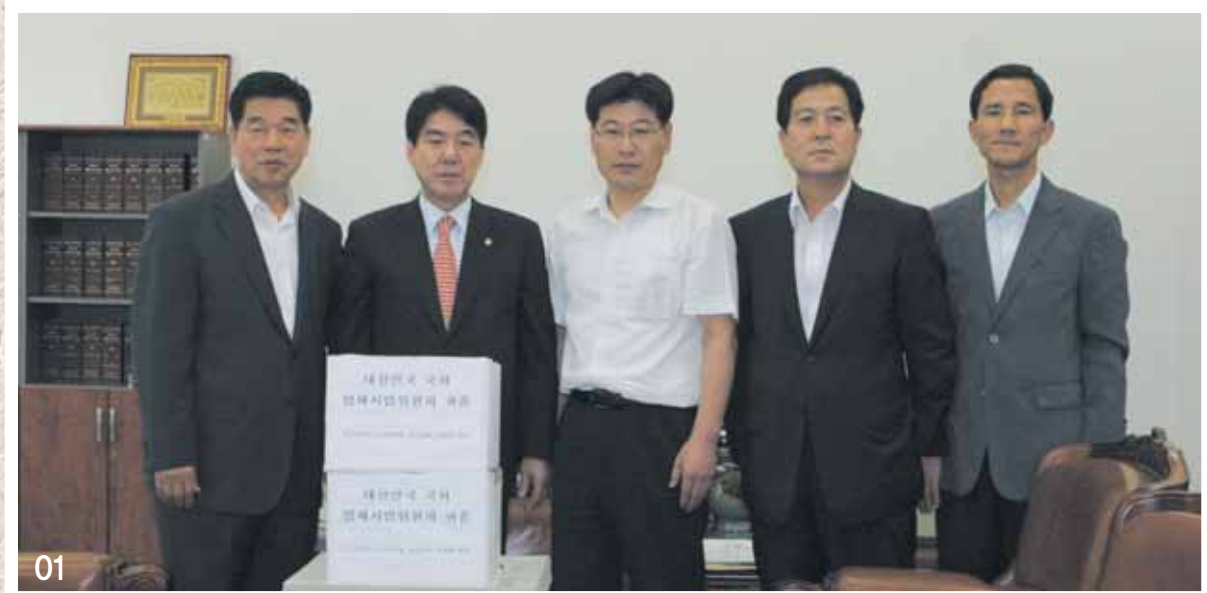
06



07

- 01_ 기획재정부 차관 항의 방문(2008. 10. 1)
- 02_ 2008년 신임대표자 1차 교육(2008. 10. 8~9)
- 03_ 임시대의원대회(김주익 위원장 선출, 2009. 1. 21)
- 04_ 준공영제 지역 교섭위원 교육(2009. 3. 18~20)
- 05_ 전국 단위사업장 문자메시지 구축(2009. 7. 29)
- 06_ 고속업종 집단교섭 강화 교육(2009. 5. 26)
- 07_ 집단교섭 강화 제주지역 교육(2009. 9. 24~25)

2000년대



01



02



03

- 01_ 교통사고처리특례법 개정 서명지 전달(2009. 9. 10)
- 02_ 버스준공영제 시행 지역 교섭위원 교육(2010. 3. 18~19)
- 03_ 도단위 시내버스 대표자 교육 개최(2010. 5. 25~26)
- 04_ 시외농어촌버스 대책위원회 회의(2010. 4. 6)
- 05_ ITF 멕시코 총회 참석(2010. 8. 2)



2000년대



- 01_ 버스전용차로 택시 통행 토론회 저지(2010. 10. 20)
- 02_ ITF 국제행동의 날 행사(2010. 9. 1)
- 03_ 교통사고 유자녀 사랑의 쌀 전달(2010. 7. 6)
- 04_ 여수시내버스 파업 투쟁(2010. 7. 5~20)
- 05_ 경북지역 버스 노사 교육(2010. 12. 1~2)





2000년대





03



- 01_ 경북지역자동차지부 조직선봉대 발대식(2011. 4. 14)
- 02_ 서울시서비스노조 투쟁선봉대 발대식(2011. 10. 11)
- 03_ 일본 교운노협 버스준공영제 관련 방문 교육(2011. 6. 3)
- 04_ 서울시서비스노조 서울사업조합 점거 농성(2011. 5. 26)

2000년대





03

- 01_ 한국운수물류노동조합총연합회 출범식(2011. 7. 28)
- 02_ 전북지역노조 노동자대회(2011. 3. 19)
- 03_ 전북지역노조 노동자대회 가두 행진(2011. 3. 19)

사진으로 보는 자동차노련 50년사

2000년대





- 01_ 산하 지역조직 홍보역량강화 교육(2011. 11. 3)
- 02_ 김주익 위원장 은탐산업훈장 포상(2011. 12. 23)
- 03_ 도로교통법 개정 관련 국회 방문(2011. 6. 15)



2000년대





02

- 01_ 택시 대중교통 포함 저지 국회 향의 방문(2012. 11. 20)
- 02_ 서울시버스노조 총파업출정식
- 03_ 버스교대제 및 노동시간 단축 연구용역(2012. 8. 31)
- 04_ 서울시버스노조 총파업출정식(2012. 5. 18)



04

사진으로 보는 자동차노련 50년사

2000년대



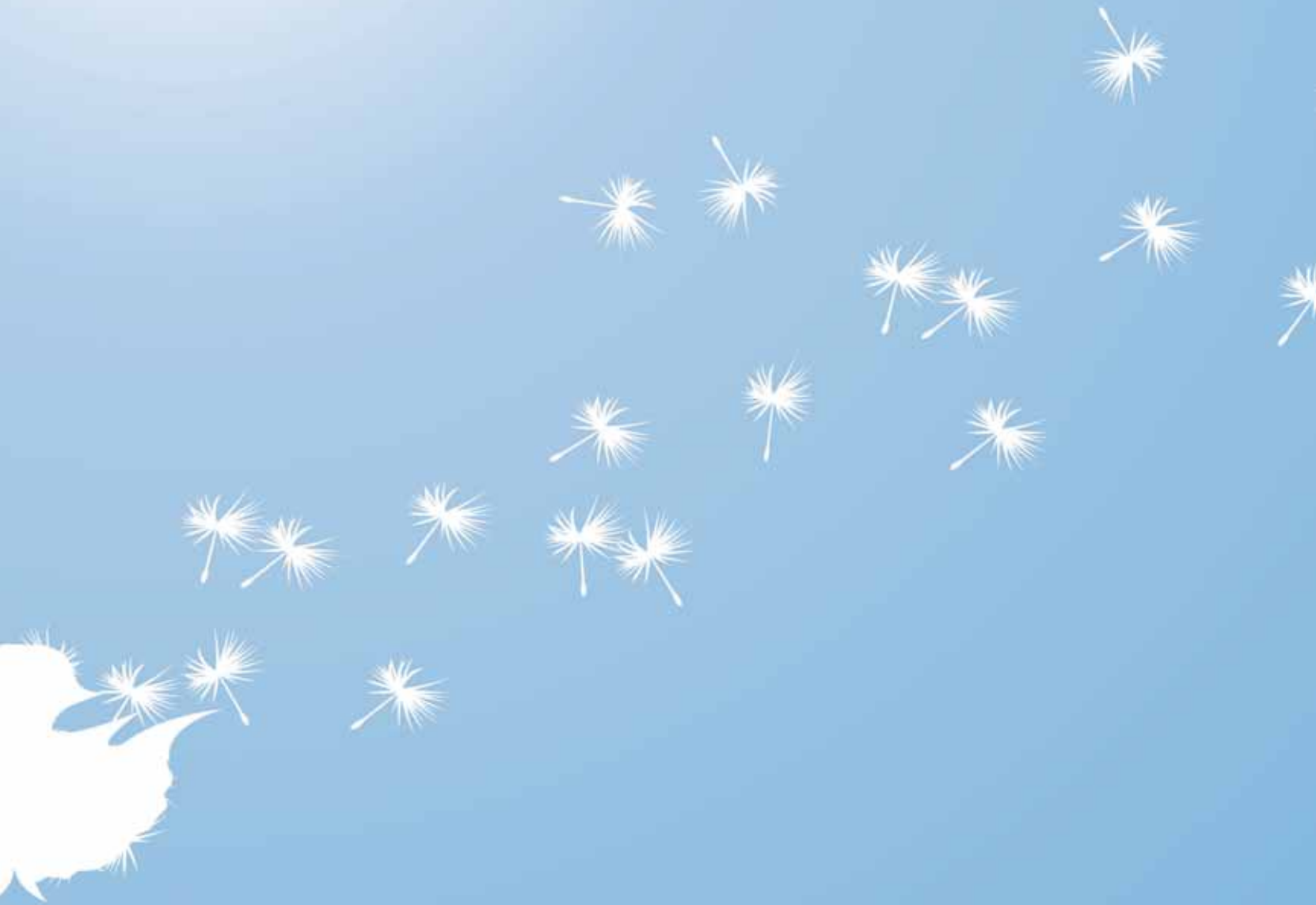
- 01_ 전국 핵심간부 워크숍(2013. 1. 17~18)
- 02_ 부산지역버스노조 대표자·상집간부 교육(2012. 11. 14~15)
- 03_ 2013년 정기대의원대회(2013. 5. 23)
- 04_ 시외고속업종 임금체계 개편 대책회의(2013. 5. 30)
- 05_ 매일노동뉴스 주식 증자 참여(2013. 5. 22)



자동차노련 50년 이야기
들어가기

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





1장 우리가 일궈온 반세기

01. 자동차 노동조합의 첫걸음
02. 운수노동자들의 노동조합 결성
03. 버스 운수 노조의 첫 시동
04. 군부 독재 시대가 낳은 조직의 분열과 확장
05. 전국자동차노동조합연맹으로 재탄생
06. 노동자 투쟁과 대 단결의 시대(1987~1996)
07. 노련의 조직 안정과 발전
08. 운수노동자들의 미래를 위한 발걸음

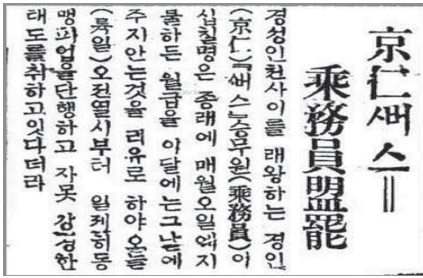
01

자동차 노동조합의 첫걸음

해방과 함께 미군정 시기 노동 정책이 전개되면서 자동차운수업에 종사하는 노동자들은 1954년 5월 초부터 서울, 부산, 대구(경북 지역)를 중심으로 산발적으로 노동조합을 결성하려는 움직임을 보인다. 그리고 1958년 6월 10일 마침내 경북지역에서 '대한노총 경북지역 자동차종업원노동조합'이 결성되었으며, 이는 해방 이후 국내 최초의 운수 부문 노동조합이라는 역사적 의미를 가진다. 이어 광주와 서울 지역의 운수노동조합 결성을 이끌어내면서 '전국자동차노동조합'의 기틀이 마련된다.



6·25전쟁이 끝난 뒤인 1954~1956년 피난민과 전쟁고아 등을 위하여 의료봉사활동을 펼쳤던 영국인 의사 고(故) 존 콘스와 부인인 간호사 진 매리(86) 부부가 지난 2010년에 공개한 당시 한국인의 모습을 담은 컬러 슬라이드 필름의 일부 (자료제공 : 연합뉴스 이성한 런던특파원)



경인버스=승무원맹파
(동아일보, 1929년 12월 7일자)

경성 인천 사이를 래왕하는 경인 『버스』 승무원 이십칠명은 종래에 매월 오일에 지불하던 월급을 이달에는 그날에 주지 않는 것을 리유로 하여 오늘 (륙일) 오전 열시부터 일제히 동맹파업을 단행하고 자못 강경한 태도를 취하고 있다더라

우리나라 최초의 버스노동자 파업

우리나라 버스노동자 최초의 투쟁은 1929년 12월 경인버스의 승무원 파업으로 전하여진다. 경인버스는 일제강점기에 경성과 인천을 왕래하였던 버스로, 예정 없이 월급 지급일이 늦어지자 노동자들이 한 데 뭉쳐 파업에 돌입하였다.

경인버스 여 승무원들은 회사가 경전(京電)에 매수될 상황에 놓이게 되었을 때에도 영등포 무덕관에 회집한다. 이 자리에서 대표자를 선정하고 매도자인 고시정 일본자동차주식회사 경성출장소 송정소장을 찾아가 회사가 매도될 경우 종업원에 대한 처분방법을 어찌할 것인지 묻고 그에 대한 방침을 강구하여 달라고 요구한다.

이러한 경인버스 승무원의 파업, 집회, 교섭은 일제강점기라는 폭압적인 상황 속에서도 버스노동자가 단결하여 정당한 노동자의 권리를 주장하였던 역사적 기록으로 남아 있다.

일제강점기 우리 민족의 노동운동

첫 버스노동자 파업에 앞서 우리나라에서 사업자의 횡포와 부당함에 대항하여 최초로 시위를 하였던 것은 조선 개항 이후 자본주의가 유입되면서이다. 강화도조약 체결(1876년) 이후 개항과 함께 형성된 부두노동자와 전국 각지의 광산노동자들에 의하여 처음 시작되었다.

부산과 원산, 인천, 목포, 군산 등 항구가 차례로 개항되면서 이들 노동자들은 노동조합을 결성하였다. 이어 1898년에는 목포항의 부두노동자들이 파업을 일으켰으며, 1901년에는 운산광산에서 채광권이 외국인에게 넘어가는 것에 반대하여 광산노동자들이 노동을 거부하는 항쟁을 벌였다.

그러나 이때의 노동운동은 조직적인 체계를 갖춘 운동이라기보다는 자연 발생적이면서 산발적으로 전개되었다는 한계점이 있다. 더욱이 이 시기의 노동운동은 일제의 거센 탄압으로 점차 위축되어 지하로 숨을 수밖에 없었다. 자본가들의 착취와 수탈은 일제강점기라는 시대적 상황이 더하여져 조선의 노동자들은 야만스러운 수난을 감내하여야 하였다.

일제강점기인 1910년대와 1920년대에는 일본의 식민지 공업화 정책이 본격화되면서 노동운동이 민족독립운동의 성격을 띠면서 단체 중심의 운동이 되었다. 그 과정에서 급격히 성장한 노동자들의 조직력을 기반으로 1920년 조선노동공제회와 조선노동대회가 창립되었다. 조선노동공제회는 우리나라 최초의 노동운동단체로 주로 농민들을 지원하였다. 조선노동대회는 노동운동의 방향과 일제의 탄압, 지도층의 불화로 조직의 발전을 보지 못하고, 서울·개성·평양·청주·신의주·원산·연백·순천·부여·마산 등에 지부를 세우는 데 그쳤다. 이 두 단체는 당시 계몽단체의 성격을 띤 노동운동조직인 동시에 최초의 전국단위의 노동자 조직이라는 데 큰 의의가 있다.

이후 이 두 단체는 다른 노동단체와 함께 1924년 조선노동총동맹으로 통합되어 그 명맥을 유지하여 나갔다. 그리고 1925년에는 다시 조선농민총동맹과 조선노동총동맹으로 분리되었다. 이렇게 분리된 두 조직이 노동운동을 이끌어 가면서 노동자들의 파업도 조직적으로 전개될 수 있었지만, 1937년 중일전쟁이 시작되면서 일제의 탄압이 극심하여 노동운동은 크게 위축되고 말았다.

8·15 해방 이후 노동운동

1945년 우리 민족의 해방과 더불어 노동운동이 활기를 되찾으면서 그해 12월 좌익계 노동단체인 조선노동조합전국평의회(전평)가 결성되었다. 16개 산별노조와 1,194개 분회(55만 3,408명)가 소속되었던 전평은 이때 이미 최저임금제와 8시간 노동제, 실업, 공장폐쇄 반대 등을 행동강령으로 내걸었다. 무엇보다 전평은 조선인민공화국 지지, 찬탁운동 참여, 총파업 등으로 미군정에 대한 적대 관계를 분명히 함으로써 극좌 정치운동으로 흐르게 되었다.

노동운동은 좌우 이념대결로 이어졌고, 미군정의 노동운동 통제와 좌익 탄압이 시작되었다. 이 시기 미군정은 좌익 인사 검거와 좌익 단체 사무실 폐쇄를 대대적으로 진행하였다. 그들은 정치적 탄압이 아니라 범죄 행위 단속이라고 강변하였지만, 도저히 실정법 차원의 단속으로 볼 수 없는 광범위하고 다각적인 탄압이었다. 결국 미군정은 전평을 불법화하고 1946년 대한독립촉성노동총연맹(대한노총, 한국노총의 전신)을 지지하고 대한노총이 출범할 수 있도록 하였다.

대한독립촉성전국청년연맹 행동강령

우리는 순국열정으로 조국의 완전 자주독립 전취를 기함.
우리는 민족공생의 원칙에 기한 진정한 민주 정권의 수립을 기함.
우리는 심신을 연마하여 건국청년으로서 질적 향상에 노력함.
우리는 국제청년과 제휴하여 세계 평화 수립에 공헌함.

대한노총은 1945년 11월 초부터 전평이 산별노조 성격의 전국 지부를 규합하던 때와 같은 시기에, 산발적인 우익 청년조직을 결집하여 1945년 11월 21일 결성되었다.

대한노총 조직체계는 지역별로 조직된 청년단과의 협력관계를 원활히 하는데 효과적이었다. 정치적 목적에서 출발한 대한노총은 미군정, 우익정치인, 우익청년단, 경찰 등의 적극적인 지원을 받았다.

특히 좌익세력 파괴·외해 공작에서 대한노총과 경찰은 공조체제를 유지하였다. 미군정은 법령 제97호(1946년 7월 23일)를 통하여 대한노총 육성 의도를 명확히 하였다. 대한노총 총재는 이승만이었고, 부총재는 김구 선생이었다. 대한노총에는 민족 지도자가 다수 포함되어 있었고, 미군정의 도움을 받으며 세력을 얻은 수많은 단체로 이루어져 내부 갈등을 겪을 수밖에 없었다.

미군정이 남긴 숙제

해방과 함께 시작된 미군정 통치는 1945년 9월 15일 미군의 인천 상륙에서부터 시작하여 1948년 8월 15일 남한에 정부가 수립될 때까지 약 2년 11개월에 걸쳐 실시되었다. 넓은 의미로 ‘군정’이란, 군인이라는 특수 신분의 인사나 집단이 바로 그 특수 신분의 성격을 통하여 정치적인 권력을 행사하는 것을 의미한다. 이 기간 미군정은 정치, 경제, 문화 그리고 노동운동 등 여러 방면에 많은 영향을 끼쳤다.

오늘날 [남]조선의 가장 강력한 집단은 우익 집단입니다. 그들의 힘은 조선의 재력 대부분을 그들이 장악하고 있다는 사실에서 나오는 것입니다.

그들은 행정부의 중앙과 지방, 그리고 경찰에서도 요직을 차지하고 있습니다. 조선 운영을 위한 정책을 좌우할 수 있는 힘을 그들이 많이 가지고 있는 것입니다. (*The Origins of the Korean War*, 186쪽에서 재인용)

여기서 말하는 우익집단은 일제 강점기 친일 세력을 말한다. 미군정은 자신들의 편의를 위하여 친일 세력을 배제하지 않고 다시 등용하였다. 당시 우리 민족이 가장 먼저 하여야 할 일은 친일파 척결이었다.

그러나 미군정은 우익세력에 붙은 친일파 세력을 척결할 의지를 비추지 않았다. 오히려 미군정의 뜻을 따라 순종적으로 수행하여줄 세력으로 친일세력을 지목하였다. 결국 일제강점기 친일세력이 친미세력으로 이어지게 되고, 또한 권력집단을 이루게 된다.

「맥아더 포고령 제1호」

Article II

Until further orders, all governmental, public and honorary functionaries and employees, as well as all officials and employees, paid of voluntary, of all public utilities and services, including public welfare and public health, and all other persons engaged in essential services, shall continue to perform their usual functions and duties, and shall preserve and safeguard all records and property.

제2조

정부의 전 공공 및 명예직원과 사용인 및 공공복지와 공공위생을 포함한 전 공공사업 기관의 유급 혹은 무급 직원 및 사용인과 중요한 사업에 종사하는 기타의 모든 사람은 새로운 명령이 있을 때까지 그의 정당한 기능과 의무를 실행하고, 모든 기록과 재산을 보존 보호하여야 한다.

「맥아더 포고령 제1호」는 1945년 미군이 한반도에 입성하였을 당시 발표한 통치에 대한 포고문으로, 미군정이 친일파 척결에 뜻이 없음을 보여준다. 미군정은 건국준비위원회는 물론 심지어 대한민국 임시정부까지도 인정하지 않았고, 우리나라의 자주적 통치활동을 부정하였다. 특히 포고령 제2조를 살펴보면 일제강점기 시절 일제에 부역행위를 한 친일 관료, 경찰, 군인 출신 등 반민족 인사들을 대거 미군정에 고용하겠다는 것을 명확히 밝히고 있다.

미군정 3년간 우리나라에서 유행된 말이 ‘사바사바’ 나 ‘모리배’ 또는 ‘귀속 재산 불하’ 와 같은 것들이었다. 이 유행어는 미군정 3년간에 걸친 무원칙한 인사정책과 부정과 흑막에 싸인 귀속재산 불하 과정에서 나온 말이다. 이중 ‘사바사바’의 유래를 살펴보면 ‘사바’는 일본어로 고등어(さば, saba)다. 일본인들은 고등어를 좋아하는데, 특히 옛날 일본에서 관청에 특별히 어려운 청탁을 하러 갈 때 고등어 몇 마리를 들고 가서 청탁을 하였다고 한다.

일제강점기의 흔적들은 미군정 시기에도 이어지는 친일 세력을 표현하기에 적당한 말임에 분명하다. 이러한 시대적 상황은 우리 민족 스스로 어두운 역사를 청산할 수 있는 기회를 놓치게 하였고, 친일 세력 청산이라는 역사적 숙제를 지금까지 남겨두게 되었다.

미군정 기간 노동운동

미군정은 2년 11개월의 통치기간 동안 인플레이의 격화, 대중생활의 파탄, 부정·부패의 만연, 치안의 난맥뿐 아니라 정부재정의 막대한 적자, 사회불안 등 수많은 문제를 야기하였다. 미군정 기간의 인플레이를 보면 통화발행고 지수가 1945년 8월을 100으로 할 때 미군정이 끝난 1948년에는 500으로 5배가 팽창하고, 물가지수는 같은 기간에 100에서 1,060으로 무려 10배 이상 치솟았다. 미군정 3년간의 결과로 정부 부채가 262억 2,400만 원에 달하였으며 이것은 당시의 화폐발행고가 300억 3,000만 원이었음을 감안할 때 실로 엄청난 액수가 아닐 수 없다.

미군정은 일제하 조선총독부에서 발행하였던 구 조선은행권을 그대로 유통

미군정기 조선은행권 발행 증가 추이와 인플레이션

구분	조선은행권 총발행액(a)	신조선은행권 발행액(b)	신권비율(b/a)
1945년 9월	8,680,198	165,115	1.9%
12월	8,763,341	248,258	2.8%
1946년 9월	11,341,357	2,826,274	24.9%
1946년 12월	17,710,623	9,195,540	51.9%
1947년 9월	20,444,924	11,929,841	58.4%
1947년 12월	33,388,164	24,873,081	74.5%

시키고 미군정이 주둔한 직후부터 신 조선은행권을 무분별하게 발행하여 화폐 발행 인플레이션을 초래하였다. 이는 1946년 9월 노동자들의 총파업을 발생하게 하는 도화선이 되었다.

1946년 9월 총파업은 저임금과 식량위기라고 하는 경제적 요인에서 시작된 것이었다. 9월 24일 서울을 비롯한 전 철도종업원 4만 명은 노동자·사무원에게 “1일 4흡, 모든 시민에게 1일 3흡의 쌀을 배급할 것”과 물가 등귀에 따른 임금인상, 공장폐쇄·해고 절대반대, 노동운동의 절대자유, 검거·투옥 중인 주인사 석방 등의 요구를 내걸었다.

9월 25일에는 출판노조 1,277명과 대구우편국 종업원 400명, 9월 27일에는 서울중앙우편국 600명, 중앙전화국 1,000명이 파업에 들어갔고, 교통·체신·식료·전기·토건·조선·금속·해운 등 전평 산하 각 산별노조원들도 계속파업에 합류하였다. 파업이 점차 광범위하게 확산되면서 폭동이 될 조짐을 보이기 시작하자 미군정은 9월 30일 경찰관 3,000명을 동원하여 농성 중이던 철도노동자 1,000여 명을 검거하였다.

이어 미군정은 10월 1일까지 미군, 경찰, 대한노총, 우익청년단체 등을 동원하여 서울의 투쟁위원회 본부를 폐쇄시켰다. 이 파업을 통하여 전평은 간부 및 조합원들의 대량 피살·검거 등으로 조직이 크게 약화된 반면 우익계 노동조합인 대한노총은 파업의 진압에 참여하는 과정에서 그 조직을 강화시키고 각 직장에서 전평이 장악하고 있던 주도권을 잡을 수 있게 되었다.

한국전쟁 전후의 대한노총

남한의 단독정부 수립을 위한 5·10총선거를 앞두고 내한하는 ‘유엔 한국위원단’에 대하여 전평은 5월 8일 총파업 투쟁을 선언하는 반면 대한노총은 친정부적인 노선을 지향하면서 5·10총선거에 6명의 후보자를 출마시킬 정도로 적극 지지하였다.

1948년 8월 15일 대한민국 정부가 수립되자 이승만 대통령이 대한노총의 총재가 되었고, 전진한 대한노총 위원장이 사회부 장관으로 임명되었다. 대한독립촉성노동총연맹은 1948년 8월 26일과 27일 이틀간에 걸쳐 서울 명동에서 대



대한노총 11년차 전국대의원대회

의원대회를 개최하고, 대한노동총연맹(대한노총)으로 명칭을 변경하였다.

이 대의원대회에서 위원장 유임 주장과 새 위원장 선출 주장이 대립하였지만 다수파인 전진한 위원장과 유임 찬성파가 회의를 강행하였고, 전날 퇴장한 안병성·김구·박경룡 등을 제명하였다. 제명된 반대파는 대한노총 전국혁신위원회를 구성하였다.

대한민국 정부가 수립되고 제1공화국이 들어선 이후 이승만 정권의 노동정책은 미군정기와 비교하였을 때 크게 달라진 것이 없었다. 이승만이 주장하는 자유민주주의 정신은 미국식 자본주의에 입각한 것이기 때문이었다. 이승만 정권은 1949년 근로기준법, 노동조합법 및 노동쟁의조정법 등 노동관계법의 초안을 마련하여 국회에 넘겼으나 법안 계류 중에 한국전쟁이 발발하여 법안의 국회 통과는 1953년 이후로 미루어졌다. 이후 이승만 정권은 ‘부산 조선방직 쟁의’와 ‘광산 및 부두 노동자들의 파업’이 발생하자 1953년 3월 8일 노동조합법을 공포·시행하였다. 이 법에 따라 각 노동조합이 해산하여 재조직되었다.

이승만 정권 말기 노동운동

1951년 12월 19일 ‘부산 조선방직 쟁의’는 이승만의 절대적인 지지자인 강일매 사장이 20년 이상 근속한 숙련공 20명과 노동조합 간부를 무단해고하고 노동조합을 파괴하려고 함으로써 일어난 것이다. 노동자들은 “폭군 강일매 물러가라”는 구호하에 파업에 들어갔고, 강일매 사장은 경찰과 결탁하여 이승만의 비호를 받으며 한층 더 노동자들의 탄압을 강화하였다. 이에 대한노총은 강일매 사장 파면, 자유노동 보장, 노동자 인권옹호를 내용으로 하는 쟁의 조정안을 이승만 정권에 제출하였다.

이승만 정권 측은 일단 노동자들의 요구조건을 수락하였으나 이후 번복하여 노조간부를 구속하고 강일매 사장을 유임시켰다. 이에 대한노총과 6,000여 명의 노동자들은 총파업을 결의하게 되는데, 대한노총 지도부의 갈등으로 인한 파업번복 선언이 발생하였다. 그럼에도 3월 12일 노동자들은 일제히 파업에 돌입하였다.

그러나 파업은 경찰의 무자비한 노조 탄압으로 많은 희생을 내고 3월 14일을 고비로 철회되었다. 이 조선방직쟁의는 이승만 정권 수립 후 발생한 최초의 대규모 파업으로, 이후 노사관계는 물론 노동단체와 정부의 관계에 큰 영향을 미쳤으며 노동법 제정의 결정적 계기가 되었다.

1956년 대구의 '대한방직 쟁의사건'은 대한노총의 전환점을 마련하였다. 조선방직 대구공장이 1955년 불하되면서 '대한방직'으로 개칭하였고, 공장인수 과정에서 경영합리화를 구실로 1개월분의 임금만 지불한 채 노동자 전원을 해고한 사건이 발생하였다. 그런데 사측에서 자신들에게 우호적인 성향의 노동자들만 재채용하여 어용 노조까지 만드는 사태가 벌어졌다. 이에 노동자들은 더욱 격분할 수밖에 없었고, 갈등은 더 첨예화되었다.

대한노총은 대한방직을 비난하는 성명서를 발표하면서 대한방직 노동자들의 요구가 받아들여지지 않을 경우 전국 총파업을 강행하겠다는 결의를 표명하였다. 사태가 악화되자 국회에서는 진상조사단을 파견하고 진상조사 결과보고서를 국회 본회의에 제출하기에 이른다. 대한방직 대구공장의 투쟁은 비록 성공하지는 못하였지만 국가 권력에 저항하며 5년 동안 이어졌던 노동자투쟁으로, 민주적 노동운동을 위한 새로운 계기를 마련하였다는 데 큰 의의가 있다.

여전히 이승만 정권과 우호 관계를 맺고 있던 대한노총의 일부 어용 노조간부는 제12차 전국대의원대회에서 이승만과 이기붕을 정·부통령으로 하는 자유당을 지지하기로 결의하고 선거대책위원회까지 구성하였다. 그러나 1960년 자유당 3·15부정선거를 계기로 일어난 4·19혁명으로 노동계 일각에서 민주화가 요구되면서 대한노총도 일대 전환이 필요하였다. 그리하여 1960년 4월 26일 부산 부두노동자들이 학생운동과 합세하여 대한노총의 어용 노조 간부를 축출하자는 움직임이 거세게 일어났다.

급기야 부산 부두노동자들이 김기옥 위원장의 집을 급습하여 규탄 시위를 벌였으며, 다른 지방에서도 노조 간부들에 대한 규탄 시위가 벌어졌다. 이런 상황에서 5월 9일 대한노총 간부가 총사퇴하고, '전국노동조합의회'는 170여 개의 단위 노조와 16만 명의 조합원을 개편하여 대한노총을 포괄하였다.

대한노총은 4·19혁명을 거치면서 여당 정치 의존적 조직에서 벗어나 조직

의 자율성 확대를 도모하고 나아가서는 어용 노동단체라는 오명을 던지고 대중 투쟁으로 나아가기 위한 기반을 다질 수 있게 되었다.

자동차노동조합의 첫걸음

이승만 정권인 자유당 시절인 1954년 5월 초부터 이미 각 직장별로 자동차운수사업에 종사하는 노동자들이 결속하여 서울, 부산, 대구(경북 지역)를 중심으로 산발적이거나 노동조합을 설립하려는 움직임을 전개하였다. 이 시기 버스 운전사 이외에 남자 차장(조수)들도 친목회를 노동조합으로 전환하여 합법적 노동쟁의를 할 수 있게 되었다.

특히 1958년 6월 10일 경북지역에서 '대한노총 경상북도 자동차종업원노동조합(초대 위원장 이팔갑)'을 결성한 것이 자동차노동조합의 효시가 되었다. 우리가 익히 알고 있는 '운전사의 날'이 바로 이날을 기리기 위하여 제정된 기념일이다.

경북 지역에 이어 후발 주자로 서울 지역에서 노동조합 설립이 추진되었다. 서울 지역에서는 서울지구자동차노동조합(김용묵 위원장, 제일여객), 서울운전사노동조합(정태진 위원장, 서울교통관광), 그리고 서울시내버스노동조합(김덕정 위원장) 등 3개 운전사 노동조합이 1959년에 결성되었다. 이중 서울시내버스노동조합이 서울특별시여객자동차운수사업과 체결한 단체협약서(1959년 6월 17일 서명) 사본을 보면 당시 열악한 환경에도 운수업 분야 노동조합이 결속력을 갖고 강력하게 단체협약을 추진하고 있었음을 확인할 수 있다.

또한 1958년 11월 30일에는 전남 광주에서 광주자동차운수노동조합이 결성됨으로써 자동차운수노동운동이 전국적으로 확대되고 있음을 입증하여 준다.

결국 가장 먼저 결성된 경북지역자동차종업원노동조합(1958년)을 필두로 광주자동차운수노동조합(1958년), 서울지역의 3개 운전사노동조합(1959년)과 차장조수노동조합(1959년)이 1961년 전국운수노동조합으로 흡수되었다. 이들이 전국자동차노동조합의 모태가 되었다고 할 수 있다.



1960년대 서울 시내버스 정류장에서 배차관리와 승차질서를 유지하던 배차원들 (사진제공 : 대우버스)

02

운수노동자들의 노동조합 결성

4·19혁명 이후 활발하였던 자동차 분야의 노동운동은 5·16쿠데타로 잠시 주춤하였다가 이후 전국운수노동조합이 결성되는 시점을 맞는다. 이는 운수업 노동자들이 스스로 권익신장과 노동조건 개선, 경제사회적 지위 향상을 위하여 활동의 깃발을 높이 들어올리는 계기가 된다.



1960년대 서울 시내버스 감독원. 주요 정류장에서 버스의 배차 간격 등 준법운행 여부를 감시·감독하였다
(사진제공 : 서울역사박물관)

1960년대 서울로! 서울로!

지금은 고층 아파트들이 들어서 있는 서울 동부이촌동에 1960년대에는 판잣집들이 즐비하였다. 모두 2,400여 가구쯤 되었는데 한강변 백사장에 무허가로 지은 것들이었다. 여름철에 비가 많이 와 한강물이 불어나면 물난리가 나는 등 당시는 도시화가 이루어지지 않은 상태였다. 하지만 사람들은 '서울로! 서울로!' 모여들었다.

털 익은 보리를 먹으며 배고픔을 이겨야 하였던 시골 사람들에게 서울은 선망의 대상이었다. 돈을 벌기 위하여 가족을 버리고 아버지가 홀로 오기도 하였고, 가출한 사춘기 학생들이 서울행 기차에 몸을 싣기도 하였다. 일가족이 가산을 정리하여 아무런 계획도 없이 서울에 도착하기도 하였다. 단지 먹고살기 위한 무작정 상경이었다. 그리하여 서울역 근처는 늘 시골에서 막 상경하여온 사람들로 북적였다. 이렇게 서울 인구는 폭발적으로 늘어났다.

1950년대에 물장수와 얼음장수, 전차 운전사, 전화교환원, 라디오 조립원 등 장사나 기술에 관련된 직종이 인기직종이었다면, 1차 산업과 경공업이 중심산업이 된 1960년대에는 은행원과 공무원, 회사원, 타이피스트 등 사무직이 인기직종이었다. 그러나 이는 지방에서 갓 서울로 상경한 사람에게는 신기하고 우러러볼 수밖에 없는 꿈의 직업이었다.

당시 지방에서 서울로 상경한 사람들이 할 수 있는 일이란 날뎀팔이나 저임금 노동이 대부분이었다. 더욱이 1950년대 말 자유당 정권의 독재로 국민들의 삶은 더욱 피폐하여 갔다. 공직자 비리와 뇌물 수수가 끊이지 않았고 부정부패로 사회는 점점 썩어갔다.

4 · 19혁명과 노동운동

1960년 자유당 정권은 자신들의 권력 유지를 위하여 국민을 통제하고 장기 집권을 위한 제도적 장치를 마련하였다. 당시 이승만 대통령과 자유당의 이기붕은 이승만 대통령의 4선을 위하여 치밀한 부정선거계획을 수립 · 시행하였다. 12년 장기 독재 정권을 연장하기 위하여 총력을 펼쳤다.



1966년 5월 18일 서울 시내 관광버스 개통식 (사진제공 : 서울역사박물관)

먼저 1959년 3월 경찰과 지방행정의 총수직인 내무부 장관에 임명된 최인기는 본격적인 부정선거운동에 돌입하였다. 1960년 3월 초 민주당이 공개한 「3·15부정선거 지시 비밀지령」을 살펴보면 자유당 정권은 ‘4할 사전투표, 3인조 또는 5인조 공개투표, 완장부대 활용, 야당참관인 축출’ 등을 통하여 모든 투표구에서 자유당 후보의 득표율 85% 이상을 목표로 부정선거를 계획하였다.

※ 최인기의 부정선거 지시 : 군수·경찰서장 회합 시

“어떠한 비합법적인 비상수단을 사용하여서라도 이승만 박사와 이기붕 선생이 꼭 당선되도록 하라.

세계역사상 대통령선거에 소송이 제기된 일이 있느냐? 법은 나중이니 우선 당선시켜놓고 보아야 한다.

콩밥을 먹어도 내가 먹고 징역을 가도 내가 간다. 국가 대업 수행을 위하여 지시하는 것이니 군수·서장들은 시키는대로만 하라.”

(출처 : 국가기록원 <http://theme.archives.go.kr>)

이러한 자유당정권의 치밀한 부정선거 결과 이승만 대통령 후보가 85%, 이기붕 부통령 후보가 73%의 지지를 받아 당선되었다. 그러나 부정선거 결과는 국민들의 폭발적인 저항에 부딪힐 수밖에 없었고 결국 자유당 정권의 몰락을 초래하였다.

3·15부정선거를 반대하는 시위는 초기 중·고등학생들의 산발적인 시위로 전개되었다. 3월 15일 선거일 밤 경남 마산에서 부정선거를 규탄하는 시위가 벌어졌으며, 경찰의 발포로 100여 명의 사상자가 발생하였다.

이날 실종되었던 마산상고 학생 김주열의 시신이 눈에 최루탄이 박힌 채 4월 11일 마산부두에서 발견되자 마산 시민들은 시청, 파출소 등을 파괴하는 등 격렬한 시위를 벌였다.

그리고 마침내 4월 19일 서울시내 대학생, 고등학생들이 시내로 진출하여 부정선거 규탄시위를 전개하였고, 시위대가 경무대 앞까지 진출하자 경찰의 발포가 시작되어 21명이 사망하고 172명이 부상을 입는 참사가 발생하였다. 이날

오후 3시 서울을 필두로 오후 5시 부산, 대구, 광주, 대전에 계엄령이 선포되자 노동자와 농민을 포함한 일반 시민들까지 시위에 가담하였다.

4월 25일 서울시내 각 대학 교수단 300여 명은 시국선언문을 채택하고 학생, 시민들과 시위에 동참하였다. 서울을 가득 메운 대규모의 시위군중은 무력에도 굽히지 않고 더욱 완강하게 투쟁하여 이승만의 대통령직 하야를 이끌었고, 자유당의 12년 장기 집권을 무너뜨리게 되었다.

결국 4월 19일 시위 이후 학생과 시민이 중심이 되어 반독재 운동을 벌여 이승만과 자유당 독재를 막을 수 있었으니 이것이 '4·19혁명'이다.

이승만 독재정권을 무너뜨린 4·19혁명 이후 노동계에도 큰 변화가 일어났다. 해방 이후 우리 노동운동이 변화 할 수 있는 최초의 계기가 된 것이다.

우선 자유당하에서 노동운동의 자주성을 가로막고 있던 사회적 억압의 분위기는 4·19혁명 이후 자주성을 회복하려는 분위기로 바뀌었다.

아울러 노동쟁의 방식에서 드러난 뚜렷한 변화는 쟁의의 단위가 단위노조에서 상급조직으로 규모가 커지고 쟁의의 범위도 지역적인 범위에서 전국적인 범위로 확대되었다는 점이다.

4·19혁명은 무엇보다 노동조합의 양적인 팽창을 가져왔다. 당시 노동조합의 숫자는 혁명이 발발하기 전인 1959년 558개였던 것이 혁명이 발발한 1960년 914개로 비약적으로 늘어났다. 이는 노동조합원 수의 증가로 이어져 1959년 28만 438명이던 조합원 수가 1960년 32만 1,097명으로 증가하였다.

이러한 변화는 명백히 4·19혁명이 가져다 준 민주화가 노동운동에 작용한 결과였다. 그것은 노동운동의 발전 단계에서 민주화가 얼마나 중요한 역할을 하는지를 확인하여 주었다.

노동조합 및 조합원 수의 변동추이

연도	노동조합				노동조합원		
	설립신고	취소	변경	조합수	조합원수	사무원	노무원
1958	86	24	36	634	248,507	8,563	239,944
1959	81	157	121	558	280,438	10,145	270,293
1960	388	32	203	914	321,097	24,195	296,902
1961	207	998	78	123	67,606	500	67,106

(출처 : 보건사회부)

이 같은 상황 속에서 그동안 노동계를 이끌었던 대한노총은 직접적으로 해체되지는 않았지만, 외부의 지주나 다름없었던 자유당의 해체로 인하여 개편의 전기를 맞아야 하였다. 그리하여 1961년 11월에 대한노총은 전국노동조합협의회와 함께 한국노동조합총연맹(한국노련)으로 재탄생하게 되었다.

한국노련이 결성되자 노동계는 노동운동 세력의 통합과 혁신을 기대하였다. 그러나 1961년 5·16쿠데타로 노동계는 또다시 분열의 시대로 접어들게 되었다.

5·16쿠데타와 노동조합

4·19혁명 이후 서울 중심가는 매일같이 시위대의 물결로 채워졌다. 이는 자유당 정권 때 억압받아온 권리를 되찾기 위한 당연한 시위이자 민주화를 이루기 위한 역사적 진통이었다.

그러나 4·19혁명으로 기대되었던 민주화는 끝내 무산되고 군사정권이 등장하게 된다. 1961년 5월 16일 새벽 제2군 부사령관인 소장 박정희와 육군사관학교 8기생 주도세력은 장교 250여 명, 사병 3,500여 명과 함께 한강을 건너 서울의 주요기관을 점령하였다. 이것이 1961년 박정희를 비롯한 정치군인들이 일으킨 5·16쿠데타이다.

그들이 내세운 명분은 정치·사회적 혼란을 막기 위한 구국의 결단이었다. 자유당 몰락 이후의 혼란상을 수습한다는 명분 아래 쿠데타를 합리화하며 빠르게 군사정권을 만들기 시작하였다. 이렇게 자유당 몰락 이후 다시 기회를 엿보고 있던 보수기득권 세력의 위기의식을 등에 업은 박정희가 군사쿠데타를 일으키면서 4·19혁명은 미완성으로 막을 내리고 만다.

박정희는 정치·사회 분위기를 일신한다는 명목으로 국가자주경제 확립을 내세웠다. 그리고 첫 조치로 1961년 5월 21일 「국가재건최고회의 포고 제6호」를 공포하였다.

“모든 정당·사회단체는 단기 4294년 5월 23일을 기하여 이를 해체한다. 단, 정치성이 없는 구호단체, 학술단체 및 종교단체, 기타 국가재건최고회의에서 별도 허가하는 단체는 소정의 절차에 의하여 재등록을 단기 4294년 5월 31일까지 실시하라.”

-「국가재건최고회의 포고 제6호」

이는 표면적으로는 온갖 부패의 온상이 되어왔던 정당 및 사회단체 등을 해체하겠다는 것이었지만, 그 이면에는 권력 장악을 위한 군사정부의 필요성이 내재된 것이었다. 포고령 제6호에 따라 5월 22일 일거에 노동관계법령의 효력이 정지되고 모든 노동조합이 전면적으로 해산되었다.

이에 국제자유노동조합연맹(ICFTU)을 비롯한 각계에서 군사정부의 노동조합 해체에 대하여 강력히 항의하며 기본권 보장을 촉구하였다. 국제사회의 압박을 거세게 받은 박정희와 군사정부는 국제 여론을 무마하기 위하여 8월 3일 「근로자 자체활동에 관한 임시조치법」을 공포하였다.

8·3임시조치법은 민주적인 노동조합 건설을 허용하며 노조 활동도 가능하게 한다는 내용으로, 이를 통하여 꽉 막혀 있었던 노동 운동의 물꼬가 조금씩 열리기 시작하였다.

노동계는 곧바로 8월 4일 ‘한국노동단체재건조직위원회’를 결성하였고, 재건조직위원회가 각 산업별 노동조합의 결성계획을 수립하여 산별노동조합재건조직위원회를 위촉하였다.

뒤이어 8월 12일부터 8월 30일 사이 14개의 산업별 노동조합이 조직되었으며, 오늘날 노동계의 양대 산맥의 하나이자 현재 자동차노련이 소속되어 있는 한국노동조합총연맹, 즉 한국노총도 8월 30일 결성되었다.

전국운수노동조합의 활동과 자동차운수분야 분리 결의

8·3임시조치법에 따라 각 산업별로 노동조합의 설립계획이 추진되면서 여러 산별노조가 설립되었고, 1961년 8월 18일 전국의 운수분야를 아우르는 전국운수노동조합이 출범할 수 있었다. 전국운수분야를 산별조직으로 하여 철도노

동조합과 경북지역자동차종업원노동조합, 서울지역자동차운전사 및 차장조수 노동조합을 망라한 전국운수노동조합이 결성된 것이다. 전국운수노동조합은 산하에 26개 지부, 323개 분회, 조합원 2만 6,671명을 둔 당시 국내 최대 조직이었다.

이렇듯 전국운수노동조합의 결성은 노동자의 권익신장과 노동조건 개선 및 경제·사회적 지위 향상을 위한 활동의 깃발을 높이 올릴 수 있는 계기가 되었다. 또한 무질서한 사업장 단위의 노조 형태를 지양하고 산업별 대단위 노동조합을 추구하여 질서정연한 자체 통제력을 갖추게 되었다.

1961년 8월 18일 창립한 전국운수노동조합은 창립 1년이 지난 1962년 9월 3일 제1차 정기전국대의원대회를 마장동에 있는 '미창종업원훈련소'에서 개최하였다. 이 자리에 대의원 총 59명 가운데 58명이 참석하여 노동자의 경제·사회적 지위향상과 복리증진, 운수산업의 발전을 다짐하였다.

제1차 정기대의원대회 대의원 결의 내용

우리는 기 체결된 단체협약의 완전 이행을 위하여 과감히 투쟁한다.
우리는 관수물자의 기본요율을 인상하여 노무자의 최저생계보장을 요구한다.
사용자는 노무관리를 철저히 하여 인사행정의 공정을 요구한다.
우리는 교통부 고시 654호의 강력한 시행을 촉구한다.
우리는 노동조건 개선과 생활수준 향상을 위하여 전력을 경주한다.
우리는 국가재건과업 수행의 역군으로서 경제5개년계획을 맘으로 뒷받침한다.
우리는 정치적 중립, 경제적 자립 및 조합의 건전한 성장을 위하여 쟁의권의 부활을 촉구한다.
5·16 전 노임을 임의 인하한 기업주를 계엄사발표 제5호 8항 위반으로 엄중 처단할 것을 촉구한다.

서기 1962년 9월 3일

그런데 전국운수노동조합은 제1차 정기대의원대회 이후 1963년을 맞이하면서 조직 내부에 약간의 변동이 일어나기 시작하였다. 먼저 1963년 1월 1일부로 대한민국민항공사(KNA)가 해체됨에 따라 조합원 항공지부가 자동해체되었고,

조직의 명칭이 일부 변경되기도 하였다. 또한 인천 소재 '한염직원분회'를 산별노조 조직원칙에 따라 1963년 1월 16일부로 '전국해상노조'에 조직을 이관하는 작업이 있었다.

이어 1962년 11월 27일부로 규약 제21조 4항에 의거하여 경남군화지부를 '경남운수지부'에 흡수 통합하였다. 또 1963년 1월 1일부로 부산시가 직할시로 승격함에 따라 지부 운영을 원활히 하고 조직의 부작용을 없애기 위하여 1월 3일부로 기존의 '경남자동차지부' 조직에서 '부산자동차지부'를 분리 설치하였다.

이 시기 조직 관할을 둘러싼 분규도 자주 일어났다. 운수노조 조직재건 이래 지방조직 과정에서 의외의 산별조직 한계를 이해하지 못하는 일부 조직원들이 향만을 포함한 각 지역에서 작업권을 둘러싼 분규를 자주 일으킨 것이다.

이러한 갈등의 상황은 조합운영에 막대한 지장을 초래하였을 뿐만 아니라 조합원 간에 불필요한 피해를 주었으며, 사회적 물의로 이어지기도 하였다. 그 어느 때보다 노동자들의 단결이 요구되는 시기에 이와 같은 내부 분란을 겪게 되어 조합은 이를 조속히 해결하여야 하였다.

이에 따라 운수노조는 그간 부단히 관할권에 따른 갈등문제 해결을 한국노총에 요청하였다. 노총은 이러한 문제를 원만하게 해결하고 조직관할권의 재발을 방지하기 위하여 마침내 1963년 1월 5일 제18차 노총중앙위원회의 결의사항으로 현지조사단을 파견하기에 이르렀다.

노총의 현지조사단은 1963년 1월 12일부터 3월 31일까지 부산, 포항, 구룡포, 마산, 여수, 목포, 군산, 목호, 인천 등 9개 지역을 3단계로 조사하여 업종별 조직관할권과 조직관리권을 재차 확인하였지만 이해관계 대립과 갈등의 심화는 끊이지 않았다.

한편 운수노조에 소속되어 있는 자동차 분야는 처음에는 독립적인 노동조합을 설립하려 하였으나 당시에는 자동차산업이 그렇게 발달된 분야가 아니었고 전국적으로 뚜렷한 조직이 없던 상황이어서 철도, 화물수송 등 운수 분야와 함께한다는 조건부로 운수노동조합의 하부조직의 하나로 자리를 잡아 출발하였다.

그러나 1963년에는 자동차 분야가 발달하고 급진적인 조직의 성장을 보여 1963년 5월 말에는 12개 지부, 약 1만여 명의 조합원을 갖게 되었다. 이처럼 자동차 분야의 조직이 커지면서 특수한 고용형태, 노동조건, 기업주들의 경영형태와 함께 자동차 분야 조직력 등을 감안하여 자동차 분야의 분리 결의를 이끌었다.

1963년 6월 13일의 제10차 상무집행위원회에서 먼저 자동차 부문 분리 문제가 상정되었다. 이후 6월 28일 전국운수노동조합 임시대의원대회에서 압도적인 찬성(대의원 총 59명 중 찬성 56표, 반대 2표, 기권 1표)으로 이를 결의하였고, 10월 30일 노총 제2차 정기대의원대회 승인으로 전국운수노동조합으로부터 자동차 분야 분리가 결정되었다.

03

버스 운수 노조의 첫 시동

전국운수노동조합 자동차 분야가 독립하여 1963년 11월 15일 전국자동차노동조합을 설립하였다. 이로써 운수 분야의 노동자를 위한 전국자동차노동조합이 역사적인 첫걸음을 내딛게 되었다. 이는 버스노동자들을 위한 노조의 첫 시작이기도 하다.



1962년 신진자동차의 부산공장에서 처음으로 부품 규격화에 의하여 개발한 16인승 마이크로버스. 1963년 생산 라인을 시스템화하여 국내 최초로 대량 생산 체계를 구축하였다

1960년대 자동차공업과 버스 제조

지금은 우리나라가 세계 5위의 자동차 생산 대국이지만, 1962년 이전까지만 하여도 미군의 중고차 부품을 이용하여 짜집기하는 단계에서 벗어나지 못하였다. 자동차 산업이 본격적으로 활성화되기 시작한 것은 1962년 「자동차공업육성 5개년 계획」이 수립되고 「자동차공업보호법」이 제정되면서부터였다.

이후 「제1차 경제개발 5개년계획」이 시작되면서 일본의 닛산과 기술을 제휴하여 '새나라' 자동차를 조립하여 생산하게 되었다. 국내의 자동차 수요량이 점차 증가하면서 포드자동차·피아트·제너럴모터스 등 세계 굴지의 자동차 생산업체와의 기술 제휴로 단순 조립생산에서 벗어나 부품의 국산화에 주력할 수 있게 되었다.

이 시기 자동차 분야 중에서도 버스의 제조 기술은 아직 미비한 수준으로 외국 차량의 부품을 조립하는 정도였다. 1963년에는 우리나라 최초로 버스가 시판되었는데, 하동환규격버스와 신진마이크로버스가 그것이었다. 이 버스들은 주로 부품을 짜집기하여서 만든 것이지만 우리나라 버스제조발전의 시발점이 되었다. 이때 버스요금은 15원으로 당시 신문 한 부, 모나미 볼펜 한 자루 값에 해당하는 정도였다.



하동환 버스



신진스타 16인승

박정희 군사정권의 노동정책

1960년대는 지금은 상상할 수 없는 극심한 식량난으로 술 제조에 쌀 사용을 금지하는 「양곡관리법」까지 시행될 정도였다. 당시 우리나라는 쌀농사만으로 그 다음해 추수까지 식량을 해결할 수 없었다. 봄이 되면 식량이 떨어져 보리가 수확되는 6월까지의 '보릿고개'를 겪어야 하였다. 이즈음 식량난이 심하여질 수밖에 없었던 이유는 6·25전쟁 이후 자원과 기술 부족, 외국 원조의 감축 등에 따른 것이었다. 그리하여 보릿고개와 같은 식량난을 해결하기 위하여 경제개발계획이 시작되었다.

5·16쿠데타 직후 박정희 군사정권은 민주당정권이 짜놓았던 「경제개발5개년계획」을 토대로 1961년 7월 종합 「경제재건5개년계획」을 발표한 데 이어,

1962년 1월 「제1차 경제개발5개년계획」의 청사진을 제시하였다. 이 경제개발 계획이 추진됨에 따라 ‘한강의 기적’이라는 신조어가 만들어질 정도로 우리 경제는 고도성장을 이룩하였으나, 경제의 대외의존이 심화되고 빈부격차 등 사회 모순이 격화되는 부작용을 낳았다.

1960년대 「경제개발5개년계획」은 외자의존형 수출중심의 경제정책이었다. 동시에 ‘선성장 후분배’라는 구호로 농민들의 저곡가, 노동자들의 저임금, 장시간 노동, 열악한 노동조건을 강요하는 정책이기도 하였다. 박정희 군사정권은 노동자와 노동자 가족의 생계보다는 ‘기업우선’을 강요하였다.

아울러 박정희 군사정권은 노동자의 임금상승이 원가상승을 유발하며 국제 경쟁력을 약화시킨다는 점만을 강조하여 노동자를 위한 정책은 뒷전으로 미루었다.

그리고 오히려 노동쟁의를 합법적으로 차단할 수 있는 다양한 제도적 장치를 만들었다. 1963년 4월 17일과 12월 7일 두 차례 「노동조합법」, 「노동쟁의조정법」, 「노동위원회법」을 개정하였고, 12월 16일에는 「노동쟁의조정법」과 「노동위원회법」을 개정하였다.

1963년 개정된 노동조합법의 주요 내용

- 제4조 공익사업 범위의 확대
- 제10조 노동쟁의 조정을 위한 노동위원회 산하 특별조정위원회의 설치를 통한 조정전치주의의 도입
- 제12조 2항 산하 노동조합이 쟁의행위를 하기 전에 전국적 규모의 노동조합에 의한 사전승인을 받도록 한 것
- 제16조 제2항과 제4항 노동조합이 쟁의행위를 하기 전에 노동위원회에 의하여 적법 여부를 심사받도록 한 것
- 제21조 · 제29조 · 제39조 알선서, 조정서, 중재제정의 효력을 확정판결과 동일한 것으로 하였던 것을 단체협약과 동일한 것으로 한 것
- 제40조 노동쟁의에 대한 긴급조정제를 신설한 것

1963년 세 차례에 걸쳐서 개정된 노동조합법은 노사관계의 공정한 조정을 도모하고 노동쟁의를 예방 또는 해결함으로써 산업평화의 유지와 국민경제발전에 기여함을 목적으로 한다는 미명 아래 노조의 쟁의 행위를 법률적으로 원천

봉쇄하려는 것이었다. 무엇보다 경제개발의 지속적 추진을 위하여 노동쟁의를 근절시키는 것을 주 목표로 하였다.

전국자동차노동조합 탄생

강압적인 사회적 환경은 노동자의 권익 보호나 잃어버린 권리를 찾을 수 없을 정도로 점점 오리무중에 빠졌고, 노동자의 권리를 찾는 것은 정작 노동자의 몫이 되었다. 이즈음 자동차 분야의 노동자들도 이러한 움직임이 보이며 조직화의 필요성을 느끼게 되었다. 당시 국내 최대 조직이었던 전국운수노동조합은 각 산별 조직에 따라 조직 관할을 둘러싼 갈등이 잦은 상황이었기 때문에 자동차 분야 노동자의 조직화는 절실한 문제였다.



자동차분야 노조 창립대회 당시 기념품으로 제작된 수건

전국운수노동조합에서의 자동차 부문 분리 결정은 근로자들의 특수한 고용 형태와 노동조건, 기업주들의 경영형태, 자동차분야 조직력 등을 감안한 것으로, 자동차 분야가 단일노조로 전국운수노동조합에서 독립적으로 분리된 것은 당연한 결과였다.

마침내 자동차 분야는 13개 지부, 186개 분회를 보유하며 조합원 1만 9,444 명의 거대 조직으로 본격적인 출발을 알렸다. 1963년 11월 15일 전국자동차노동조합결성대회는 300명 단위로 선출된 대의원 66명 중 64명이 참석한 가운데 대한생명빌딩 강당에서 성대히 거행되었다. 당시 전국운수노동조합 부위원장을 지내다 미리 사표를 제출한 김덕정은 자동차 분야 노조창립대회에서 초대위원장으로 선출되었다.

전국운수노동조합에서의 자동차 분야 분리는 자동차운수업 관련 노동조합을 하나로 묶은 일대 사건으로, 이렇게 출발한 전국자동차노동조합이 현재 노련의 뿌리이다.

이처럼 자동차운수 분야 노동자들의 생존권 확립과 권리 향상을 위하여 만들어진 전국자동차노동조합은 전국 각 지역의 자동차운수 분야에 종사하는 노동자들의 든든한 구심점으로서, 그 첫 시동을 걸었다.

04

군부 독재 시대가 낳은 조직의 분열과 확장

5·16 군부독재 이후 전국자동차노동조합은 조직의 분규와 계파 갈등을 겪어야 하였지만 1960년대에 내부갈등을 끝내고 1970년 후반에는 안정적 기반 위에서 적극적인 조직 확장에 나섰다. 조합은 군부 독재의 어려운 상황하에서도 조직을 굳건하고 단단하게 이끌어 1979년에는 조합원 수가 15만 5,704명에 이르렀다.



버스운전자 (1968년)



1964년 월급제 요구 파업 찬반투표

자동차노조의 자리 잡기

1964년 6월 3일 검은 구름이 무겁게 내리깔린 서울에는 간간이 비까지 뿌렸다. 이날은 그동안 산발적으로 이루어지던 '한일협정반대투쟁' 학생 시위가 가장 큰 규모로 이루어진 날이다. 서울지역 대학생 1만 2,500여 명이 국회의사당 앞에서 연좌시위를 하다 중앙청과 청와대 앞까지 진출하였고, 박정희 정부는 비상계엄령을 내려 무력으로 시위대를 진압하였다. 그렇게 1960년대는 점점 암흑으로 접어들었다.

어두운 사회 분위기와 마찬가지로 자동차노조도 이 시기 수많은 시행착오를 겪게 된다. 전국자동차노동조합은 전국운수노동조합으로부터 독립 노조로 출범한 이후 몇 년 동안 계파 간 갈등이 계속되었다. 1964년 제1년차 정기대의원대회부터 1969년 제7년차 정기대의원대회까지 지도부의 갈등과 조직 분규가 끊임없이 발생하였다.

이는 자동차노조 출범 당시 조직 전체가 한 목소리를 내지 못하고 여러 개의 계파로 나누어진 까닭에 각 계파 간 갈등이 점점 커져 수면 위로 올라와 생긴 일들이었다. 하나의 조직이 제대로 자리를 잡고 탄탄하여지기까지 수많은 산을 넘어야 하였는데, 그 중 하나가 조직 내의 서로 다른 목소리를 한 데 모으는 것이었다. 이러한 계파 간 갈등과 분열은 자동차노조가 하나의 조직으로 제대로 자리 잡기 위한 과정이자 큰 고비였다.

전국자동차노동조합은 1964년 제1회 정기대의원대회 개최와 동시에 의장단 불신임 문제가 대두되었다. 그리하여 의장단이 총사퇴를 단행하고 새롭게 임원을 선출하였으며, 김덕정 초대 위원장과 이재구 부위원장은 재선임하였다.

하지만 1965년에도 임원진에 대한 불만과 불신 문제가 거론되어 지도부가 재선출되었다. 1966년 1월에는 경북자동차지부 임원 인준 문제와 쟁의 문제로 이재구 위원장이 전격 사퇴하고 김준 부위원장이 직무대리로 선임되었으나, 이틀 뒤 이재구 위원장이 사임을 철회하면서 대혼란에 휩싸이게 되었다. 이에 양쪽에서 위원장 명의로 임시대의원대회를 소집하는 등 세력 대결로 몰아갔고, 이 중 김준 위원장 직무 대리가 소집한 대의원회는 일명 '월백장 사건'으로 악화일로로 치달았다.



두문짝 버스

월벽장 사건

1966년 5월 개최된 전국임시대의원대회를 서울시로부터 인정받지 못하자 김준 위원장 직무대리를 지지하는 일부 지방대의원들은 우이동 월벽장(月碧莊)에 모였다. 이곳에서 임시대회를 개최하기 위한 것이었다. 이 소식을 접한 집행부는 급히 월벽장에 도착하여 회의장을 경비하던 사람들을 밀쳐내고 안으로 들어가 회의를 무산시키려 하였다. 그리고 그 과정에서 수명의 부상자가 나오는 불상사가 발생하였다.

그러나 월벽장에서 흩어진 일부 대의원들은 다시 을지로 소재 대신여관에서 5월 17일 자정부터 18일 새벽까지 회의를 개최하여 새로운 집행부를 결성하였다. 위원장 김준, 부위원장 김영준·최연기·함재현·이영순, 사무국장 차문근, 회계감사 이인석·박태동(朴泰東)·이병주를 임원단으로 선출하여 서울시 당국에 노동조합설립신고사항 중 변경신고를 하였다. 그러나 시당국은 5월 17일 대회는 불법집회로 규정하고 서류를 반려하였다.

전국자동차노동조합은 두 조직의 내분으로 인하여 사회에 물의를 야기하는 것이 노동운동 발전사에 득이 되지 않을 뿐더러 오히려 암적 존재가 되는 것이라고 판단하였다. 이에 수습에 나선 집행부가 1966년 6월 8일 한국노총에 정식으로 사태수습을 요청하였다.



사태수습 요청을 받은 한국노총은 1966년 6월 19일 한국노총 위원장 중재로 지부장 회의 및 긴급 중앙위원회를 개최하여 수습책을 의논하였다. 이날 양측은 과거를 모두 백지화하고 자기반성을 통하여 건전한 노동조합 활동을 전개하며 조합원 권익 신장에 앞장설 것을 약속하였다.

월벽장 사건은 권력을 향한 암투가 폭력적으로 변질되어 노조의 발전을 가로막은 큰 사건이었다.

이 일은 권력을 향한 암투가 어떻게 끝이 나며 조직에 어떠한 악영향을 끼치는지 보여주는 사건으로, 현재 노련에 타산지석의 예로 여겨지고 있다. 이렇게 한 번의 큰 위기를 겪은 후 노조는 1966년 8월 18일 임시전국대의원대회를 개최하고 이를 분기점으로 본연의 임무 수행을 다짐하는 공동 성명서를 발표하였다. 이로써 3년에 걸친 계파 간 갈등과 분규가 일단 막을 내렸고, 몇 차례에 걸친 수습 중앙위원회를 통하여 사태가 마무리 단계로 접어들었다.

그러나 이후에도 조직이 완전하게 안정된 것은 아니었다. 사태를 수습하기

위하여 1966년 10월 26일부터 1967년 7월 13일까지 소집된 수습 중앙위원회에서 수많은 우여곡절이 있었다. 우선 1차 수습 중앙위원회에서 부서장 추천문제로 의견차가 생기면서 7개월 만에 열린 2차에서 부장 추인을 받게 되었다. 3차에서는 전국대의원대회에 대한 이견으로 일부 참여자들이 공직인(公職印)을 임의로 조각하여 도난당하였다며 대회를 무기 연기할 것을 주장하는 등 물의를 빚었다. 또 4차에서는 쟁의부장 차문근이 경기지부 대의원대회를 자의로 강행한 책임으로 사표를 제출하였으며, 내부 분규사태를 원만하게 수습하기 위하여 4차 속개회의를 열고 정기대의원대회를 서울에서 개최하기로 만장일치로 합의하였다.

이 시기 조합은 조합원의 대동단결이 지상 과제임을 인식하였다. 그리하여 1969년 제7년차 정기대의원대회에 산하 전체 지부를 참석시키고자 자체조직 분규로 조합파견 대의원을 선출하지 못한 서울택시지부와 경북지부의 수습에 최선의 노력을 기울였으나 유감스럽게도 수습하지 못한 채 대회를 개최하였다. 그럼에도 1969년에는 기존 13개였던 지부가 20개로 늘어나고, 분회 262개, 조합원 수 6만 213명으로 조직 확대가 이루어졌다. 이후 1972년에 이르러서는 조합원 수가 한국노총 산하 전체 조합원의 약 17%에 해당하는 8만 3,981명에 달하여 팔목상대라 할 만큼 비약적으로 규모가 커졌다.



피로에 지친 조합원

1970년대 얼어붙은 겨울 공화국

1970년 11월 13일 전태일 열사의 분신자살을 필두로 수많은 노동자들의 극한적 투쟁이 이어졌다. 1970년대 초기는 박정희 대통령이 유신체제를 구축(1972년)함으로써 장기 독재를 획책하던 시대이다. 그 시대를 살았던 사람들은 박정희 대통령이 1979년 10월 26일 심복 김재규가 쏜 총탄에 맞아 쓰러질 때까지 억압과 통제의 그늘 아래 짓눌려 살아야 하였다.

“총과 칼로 사납게 억박지르고 / 눈과 발에 자라나는 우리들의 뜻을 / 군화발로 지근지근 짓밟아대고 / 뱉아대며 조상들을 비웃어대는 / 지금은 겨울인가 / 한밤중인가 / 눈과 발이 얼어붙는 겨울 한때를 / 여보게 우리들은 우리들을 / 무엇으로 달래야 하는가...”

-시 「겨울공화국」 도입부, 양성우



1970년 7월 29일 국제자유연맹(ICFTU) 아세아노동대학 수강생기념촬영 (자동차노조 간부)

3선 대통령이었던 박정희는 1971년 대통령 선거에서 “여러분께 다시는 나를 찍어달라고 하지 않겠다.”고 호소하기도 하였다. 이를 두고 상대 후보였던 김대중은 “박정희가 헌법을 고쳐 선거가 필요 없는 총통이 되려 한다.”고 주장하였다. 김대중의 말은 1년 뒤 현실이 되었다.

박정희는 비상계엄령으로 모든 정치활동을 금지시킨 뒤 ‘영구집권 체제’를 구축하기 시작하였다. 동시에 일본의 메이지 유신에서 따온 ‘10월 유신’이란 말을 가져다 붙여 정당성을 얻으려 애썼다.

박정희 정권은 이렇게 구축한 유신 체제를 통하여 민주주의와 인권을 탄압하고, 노동자의 생존권을 짓밟았다. 양성우 시인이 말한 것처럼 ‘겨울 공화국’이 우리나라를 지배한 것이다.

1972년 10월 17일 박정희 정권은 “조국의 평화와 통일, 그리고 번영을 희구하는 국민 모두의 절실한 염원을 받들어 우리 민족사의 진운을 영예롭게 개척해 나가기 위한 중대한 결심”을 국민에게 밝힌 뒤 비상계엄령을 선포하고 특별선언을 발표하였다.

박정희는 이 선언을 통하여 국회를 해산하고 새로운 헌법 개정안을 공고하겠다고 밝혔다. 이어 11월에는 유신헌법이 국민투표에 부쳐져 90%가 넘는 지지로 유례없는 전면적 개발 독재가 막을 올렸다. 국회의원 3분의 1을 대통령이 지명하는 일토당토않은 일이 벌어진 것이다.

장기화된 독재 정권은 무엇보다 경제발전이란 미명하에 상식, 양심, 정의, 인간성이란 가치를 뒤로 밀어내는 풍토를 정착시켰다. 박정희 체제 유지를 위하여 노동 탄압은 더욱 가혹하여졌고, 대중의 생존권은 유린되었다. 반면 독재정권과 결탁한 재벌만이 막대한 부를 축적하여 수혜자가 되었다. 박정희가 빠른 경제성장을 위하여 일부 선택된 재벌을 밀어주면서 우리나라의 경제구조는 왜곡되었고 이로 인한 불평등은 오랫동안 계속되었다.



1974년 일본 자동차노련정기대의원대회에 손청수 위원장이 참석하였다

10월 유신 지지한 지도부, 안타까운 과거

1970년대는 비상계엄을 선포하여 국회를 해산하고 10월 유신을 단행한 박정희 전 대통령의 의도대로 민주적 헌정체제가 부정되고 국민의 기본권이 억압된 어둠의 시대였다. 자연히 이 시기의 시위·집회는 어느 때보다 치열하게 진행되었다.

당시 자동차노동조합의 사업 계획서를 보면 ‘10월 유신’ 과업 완수를 위하여 조직 내에서 비능률, 비생산, 낭비 그리고 불합리한 사고방식을 일소하겠다는 내용과 ‘자조, 자립, 협동’ 정신으로 새마을사업에 적극 동참하고 있다는 내용이 실려 있다. 당시 노조 지도부는 유신과업이라는 명분 아래 조합 간부 및 조합원들을 동원하여 유신 계몽활동을 돕게 하였다. 1972년 유신에 협조하며 새마을 운동의 기수 역할을 하였으며, 이듬해에는 조합원 교육에 새마을 사업을 필수 과목으로 구성하여 국가시책을 도왔다.

이는 군부독재 강권정치의 강압과 강요에 의하여 어쩔 수 없이 떠밀려갈 수밖에 없었던 시대적 상황이 그 원인이었지만, 노조의 이와 같은 행보는 결국 되돌릴 수 없는 안타까운 과거로 남게 되었다. 그리하여 노동조합의 자주성을 포기하고 국가권력에 굴복할 수밖에 없었던 뼈아픈 역사가 되었다.

그러나 전국자동차노동조합 역사에 커다란 오점을 남긴 이 시기는 노조가 조직적으로 크게 성장하는 기간이기도 하였다. 이 시절 조합원들의 결속력은 과거 어느 시기보다 강하였다. 노조가 내적으로 조합원을 위한 권익보호와 나눔의 실천에 앞장섰기 때문이다. 당시 노조 지도부는 사회활동을 비롯한 불우 조합원 돕기, 자녀교육 지원, 저축 권장 등 조합원 복지사업을 활발히 전개하였다.

1974년에는 9월부터 11월까지 호남지방 수재민 구호 활동을 펼쳐 의료품 및 식품 등 5,370여 점의 구호품과 390여만 원을 모금하여 구호금으로 전달하였다. 또한 노조와 자매결연한 13개의 영세학교와 2곳의 영세 농촌, 그리고 양로원과 보육원 등지에도 따뜻한 손길을 보내고 나눔을 실천하였다. 어쩌면 이는 모래와 자갈을 담은 통에 더러운 물을 통과시키면 깨끗한 물로 정화되듯 조합의 오점을 씻는 하나의 정화운동이었는지도 모른다.

조직의 합병과 분할

전국자동차노동조합이 조직의 내부 갈등을 끝낸 시기가 1969년이라면, 1971년은 노조 조직 확장이라는 목표하에 새롭게 출발한 시기였다.

이 시기 노조는 ‘10만’ 조합원을 달성하기 위하여 합병과 분할 계획을 수립하는 등 조직 확장에 중점을 두었다. 그리하여 1971년 5월 31일부터 1972년

5월 31일까지 1년 동안 9,248명의 조합원을 증원하였으며, 이로써 한국노총 산하 전 조합원 수의 약 17%에 해당하는 8만 3,981명을 확보하면서 노련은 한국노총의 최대 조직이 되었다. 아울러 지도부의 갈등이 해소되면서 1972년 8월 11일에는 중앙위원회 결의에 따라 노조 사무실을 서울 신당동의 흥인빌딩으로 이전하였다. 이와 같은 변화는 노조의 새로운 출발을 의미할 뿐 아니라 조직이 재탄생할 수 있는 계기가 되었다.



1971년 전국자동차노동조합 정기대의원대회

〉 택시지부의 새 출발

1966년 조합 내에 '서울택시지부'로 설립되었던 택시지부는 7년간에 걸쳐 설립총회를 제외하고는 단 한 번도 합법적인 대회를 치르지 못하였다. 그 이유는 7년 동안 24명의 집행부를 교체하는 조직분규가 계속되었기 때문이다.

이에 노조는 1971년 6월 19일 전국대의원대회에서 만장일치로 지부해산을 결의하였다. 지도부의 불협화음과 부정부패, 기업주 측의 노동조합 경시 풍토 속에서 선량한 조합원들만 어려움을 겪는 상황을 막기 위하여서였다.

그럼에도 조합은 택시 노동자들을 위한 택시지부의 존립을 우선시하여야 한다고 판단하여 1972년 5월 11일 제12차 상무집행위원회에서 집행부 구성을 추인받았다. 이로써 택시지부는 새 출발을 위하여 외신상당하게 되었다.

〉 정비사업장 종사자 이원 조직을 단일 조직으로 합병

당시 자동차정비사업진흥회 소속 정비사업장에 종사하는 노동자 조직은 전국금속노조와 전국자동차노동조합 간의 이원화 조직으로 분리되어 있어 오랫동안 양 조합 간 조직분규가 지속되어 왔다.

이후 1970년 12월 1일 개최된 노총 제108차 중앙위원회에서는 이에 대한 논의 끝에 자동차정비사업체에 대하여서는 조직 관할권을 전국금속노조가 아닌 전국자동차노동조합에 이양하여야 한다는 데 합의하였다.

이는 동일한 사업체 내에 이원 조직에서 오는 많은 모순과 문제점을 조속히 해소하여 노총의 사업 일대목표인 '100만' 조직 확장에 크게 기여하였다. 동시에 단일 조직 형성으로 조직의 정상적인 활동은 물론 그동안 혼란을 거듭하던 노사 간 합리적 운영의 시금석이 되었다.



1970년대 고속버스 실내 모습

〉 경북지부와 경북화물지부 간의 합병 무효 건의

노조는 1971년 12월 20일 경북지부와 경북화물지부 간의 지부 합병에 대하여 절차상의 하자를 들어 그 합병 여부를 노동청에 질의하였다.

지부 합병을 위하여서는 대등한 위치에서 조합원의 비율배정에 따라 합병대의원을 선출하고 선출된 대의원이 합병대의원대회 구성원이 되어야 하였다. 그러나 경북화물지부는 합병 대의원 15명을 선출한 반면 경북지부는 합병대의원 선출도 없이 자체 지부대의원 32명을 합석시켰고, 이는 합병이 아닌 흡수결의로 명백한 규약 위반이라고 조합은 판단하였다.

이에 대하여 노동청은 1972년 1월 17일자로 “노동조합(산하 노동조합 포함)의 해산은 노동조합법 제31조 제1항 각호의 1에 해당하는 사유가 발생하여야 하는 바, 경북화물지부는 경북지부와 합병함에 있어 그 절차가 부당하였으므로 합병으로 인하여 조직이 소멸되었다고 볼 수 없다(동조 제1항 2호)”고 회신을 보내왔다. 즉 두 지부의 합병은 당연히 무효 또는 취소의 대상이 된다는 것이었다.

이와 같은 노동청의 법적 해석에 따라 양 지부의 지부 합병 문제는 일단락되었다.

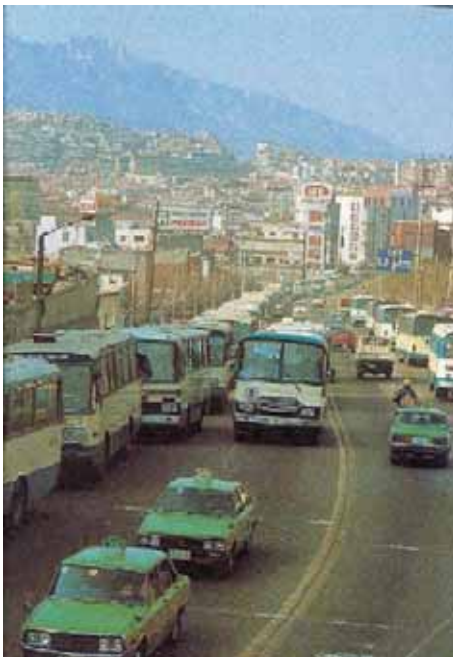
노동환경 개선을 위한 활동

〉 지입제 철폐에 관한 활동

당시 자동차운수사업은 이른바 ‘지입제’로 운영되고 있었다. 운수회사가 사업면허를 얻어 차량을 운행하였으나, 실제로 회사소유 차량은 일부 소수에 불과하고 대부분이 지입차량이었다. 지입제하에서 차주들은 자신의 차를 운수회사에 지입하여 운행하면서 운전수, 조수, 차장 등의 종업원을 직접 고용하여 임금을 지불하였다.

그런데 당시 노동기준법상에는 의제 의무(임금 지불, 노동시간 준수, 퇴직금 정산, 재해보상 지급)를 차주와 운전사 중 어느 쪽이 질 것인가의 여부가 명확하지 않았다. 또 차주가 직접 노동자를 고용하여 임금을 지불하다 노동자가 퇴직하거나 취업 중 사고로 재해를 당하였을 때 체불임금이나 퇴직금, 재해보상 등 청산책임은 법상의 사용자인 운수회사가 부담하여야 하였는데, 이 또한 명확한 책임구분이 없었다.

그뿐만 아니라 차주는 제세 공과금을 매월 운수회사에 일정액을 납입하여 회



1970년대 미아리고개 운행 버스

사가 법적인 납세의무를 지도록 하고 있었다. 그렇게 되면 법인세·자동차세·영업세 및 노동자의 갑근세 등 납세의무자는 당연히 운수회사로 보아야 하는데, 이 또한 명확한 책임 구분이 없는 상태였다.

이에 노조는 명확한 책임 구분이 없는 상태에서는 지입차량을 운전하는 조합원들의 권익이 보호될 수 없다고 판단하여 자동차 운수업의 기업화를 추진하였다.

〉 자동차운수업의 기업화 추진 요청

노조는 자동차 운수업의 기업화 추진을 관계 당국에 요청하였다. 이는 1970년대 당시 자동차운수사업의 지입제에서 생기는 여러 가지 병폐들을 해결하기 위한 움직임이었다.

당시 지입제는 인사, 회계, 장비관리 등의 난맥으로 경제성 상실은 물론 노동자들의 안전을 저해하는 요소가 되었다.

버스업체 대부분은 자본의 영세성으로 공익성과 사회성을 갖추기 힘들었으며, 이로 인하여 자동차노동자의 생계까지 위협 받기에 이르렀다. 또 전근대적 고용형태도 고용불안을 더하였다.

자동차 운수업의 기업화는 앞서 1960년대 정부 주도하에 추진되고 있던 사안이었다. 그러나 10여 년 이상 계속된 자동차운수사업의 기업화는 별 성과를 거두지 못하였다. 1975년 말 자동차 운수사업의 기업화 비율이 15%인 것을 보면 정부 정책의 실효성이 크지 않았다는 것을 알 수 있다.

이처럼 자동차운수업의 기업화 추진이 큰 성과를 거두지 못하였던 데에는 우리나라 버스운수업이 자본이 영세하고, 개인 영업 차량보다 기업체 차량에 대하여 중과세를 부과함으로써 버스업체에 세제상 불리함이 존재한다는 이유가 있었다.

그러나 노조는 기업화 업체에 대한 구체적 특혜조치를 마련하지 않는 정부의 미온적 태도에도 문제가 있다고 판단하였다.

결정적으로 자동차 운수업의 기업화 추진을 위한 유인책이 별로 없었다는 점을 지적하고, 운수업의 기업화 추진을 위한 건의사항을 정책당국에 전달하였다.



1974년도 임시대의원대회



1975년도 임시대의원대회

자동차노동조합의 자동차운수업의 기업화 추진 촉구 건의 사항

첫째는 현실적으로 실현가능한 것부터 점진적으로 계획을 수립하여 추진 하도록 할 것.

둘째는 노무관리의 강화와 책임한계를 명확히 할 것.

셋째는 기업체에 대한 행정, 세제 및 금융상의 특혜 조치를 부여할 것.

넷째는 교통정책 결정과정에 노동조합 대표자가 참여하는 것으로 제도화 할 것.

마지막으로 운수행정을 일원화하고, 택시의 경우 개인면허제를 폐지할 것.

〉 조합원들의 근무환경을 위한 기타 정책 지원 요구

자동차운수노동자의 건강유지는 교통질서 확립과 교통안전을 위한 필수 사항이라는 점에서 노조는 이를 위하여 각종 지원책 마련을 주장하였다.

먼저 적정임금을 지급할 수 있도록 교통요금을 인상하고 자동차운수업에 부과하고 있는 불공정 과세에 대한 시정이 필요함을 촉구하였다.

그뿐 아니라 영업용 차량이 소비하는 석유류에 대하여 항공·해운과 동일하게 특별소비세를 면세하고, 차량에 대한 특별소비세 감면 및 공장·목장과 동일하게 차고 이전 시 차고대지에 대한 양도소득의 면세와 대중교통수단 교통요금의 부가세 면세 등을 요구하였다.

이와 함께 택시에 대하여서는 휘발유보다 가격이 저렴한 LPG를 공급하여 수송원가의 절감을 가져오게 하고, 운수사업체에 대하여 일정기간 법인세 감면을 포함한 정부의 특별지원책 마련을 요청하였다.

〉 버스안내원의 열악한 근무환경 개선 노력

1974년 이후 버스안내원에 대한 버스업체의 불법 검신행위가 자주 발생하면서 버스안내원의 인권 유린 문제까지 낳게 되었다. 버스업체들은 버스안내원이 '요금 관리'를 하면서 이른바 '뽕뽕'이라고 불리는 안내원의 부정행위를 이유로 불법 검신을 당연한 일로 여겼다.

노조는 이러한 버스업체들의 불법 검신을 규탄하면서 버스업체들의 각성을 촉구하는 경고문을 전국의 각 버스운송사업자에게 발송하는가 하면, 열악한 노동조건하에서 비인권적인 대접을 받고 있는 버스안내원들의 근무 환경 및 처우

개선을 위한 시정을 여러 차례 촉구하였다.

노조는 버스안내원의 열악한 환경을 공론화하기 위해서도 노력하였다. 버스안내원의 검신 검색, 계수기 설치를 인간 본래의 존엄성을 무시한 인권유린으로 단정하고 계수기 설치에 의한 모순점을 시정하도록 누차 촉구하였다. 계수기는 승객이 교통비를 현금으로 내면 자동으로 계수하여 주는 기계로, 계수기를 달게 된 취지가 안내원에 대한 불신과 함께 인권유린에서 시작되었기 때문에 버스 계수기 철폐 운동을 전개한 것이었다. 이에 노조는 1974년 5월 22일 ‘버스안내원 노동환경 개선방안’이라는 제목으로 YMCA 강당 2층에서 심포지엄을 개최하였다.



여기에 참가한 각계 연사들은 모두 버스안내원의 노동환경 개선이 시급히 이루어져야 한다고 주장하며 노조활동과 안내원들의 노동의욕을 크게 북돋웠다. 이에 심포지엄은 기대 이상으로 큰 성과를 거두었으며, 안내원들의 노동환경 개선을 위하여 시민 모두가 관심을 갖게 되는 계기가 되었다.

〉 버스운전자 인력부족 개선 요구

1977년 10월 20일 시내버스의 경우 취업운전기사가 1만 7,808명인 데 비하여 필요 운전기사가 2만 2,929명으로 전체적으로 22.3% 정도가 부족하였다. 시외버스(일반)의 경우는 더욱 심각하여 운전기사가 44.9%나 부족한 상태였다.

이러한 버스운전자 부족현상은 열악한 근무 조건 때문이었다. 그리고 수적 부족 상태에서 버스운전자들은 더욱 장시간 운전에 노출될 수밖에 없었다. 하지만 버스업체는 인건비 절감이라는 경영상의 이익을 내는 데 집중하여, 이러한 버스운전자 부족현상을 초래한 열악한 근로조건을 개선하려는 의지를 보이지 않았다.

이에 노조는 운전기사의 인력부족 실태를 자세히 밝히고 운전기사의 취업기피현상의 원인을 분석한 후 1978년 4월 12일 관계당국에 건의서를 제출하여 정책에 반영하여 줄 것을 요구하였다. 더불어 장시간 운전 노출되어 있는 버스 운전기사의 열악한 노동 환경을 개선하기 위하여 자동차운수사업법 개정 청원을 국회에 제출하고 자동차운수사업면허 기준에 운전기사 등 종업원 소요인원 확보를 조건화 할 것을 주장하였다.

노조의 건의서 내용

첫째, 운전기사 처벌위주의 교통단속제도를 재검토하여 교통법규 위반 요인을 심층 분석한 후 합리적인 대안으로서 운전면허 행정처분제도를 시정하여 운전기사의 취업기회 보장과 인력부족을 방지하는 방안을 마련하여야 한다.

둘째, 교통사범에 대한 불구속 조사원칙과 형사 면책범위의 확대로 운전기사의 노동과 생활을 충분히 보장 받을 수 있는 형사정책적인 방안이 필요하다.

셋째, 장시간 노동으로 인한 과로방지 및 임금제도의 합리화와 운전기사의 위험부담에 대응한 기업 내 복지제도의 설치 등 취업조건을 개선하여 인력확보에 유인책을 제공하는 방안이 시행되어야 한다.

넷째, 교통사범에 대한 제도적 개선으로 재소자에 대한 특별처우제도를 채택하여 철저한 기능 재훈련 등으로 교정 교육의 효과를 높이고 회사 재복귀의 기간을 단축하는 방안이 시급하다.

다섯째, 교통시설의 정비확충과 이를 위한 소요 경비의 원활한 조치 및 교통벌과금을 교통안전대책 특별기금으로 전용할 수 있는 방안 마련이 선행되어야 한다.

05

전국자동차노동조합연맹으로 재탄생

1979년 10·26사태로 인한 정치적 격변기 속에서 노련은 조직의 안정과 발전을 위하여 많은 노력을 기울였다. 그러나 신군부에 의하여 1980년 8·21조치가 단행되고 노동계 탄압이 자행되면서 조직 활성화는 물거품이 되었다. 노련은 조합원 수가 56%가 감소되었으며, 기업별 노조로 선회하여야 하였다.



버스안내원 없이 운행하는 시민자율버스

1980년대 전두환의 3S 정책

박정희 유신 정권 말기 거세진 민중투쟁은 ‘부마항쟁’을 거치면서 박정희정권 타도투쟁으로 집약되어 갔다. 그러던 중 1979년 10월 26일, 결코 무너질 것 같지 않던 18년 아성의 철옹성 같은 박정희 독재정권이 쓰러졌다.

이 사건은 그동안 철저한 독재정권에 길들여져 있던 우리 사회를 수습이 불가능한 대혼란 속으로 밀어 넣었다. 이러한 혼란 속에서 취임 6일 만에 최규하 대통령이 신군부의 쿠데타 세력에게 정권을 내어주고 또 다시 군사 정권이 설립되었다.

신군부세력은 12·12군사쿠데타를 일으켜 실권을 완전히 장악하고, 계엄사령부를 중심으로 독재권력을 위한 시나리오를 완성시켜 나갔다.

먼저 계엄사령부는 1980년 2월 9일, “정치발전이 우리의 안보태세를 약화시켜서는 안 되며, 정치과열 현상은 결코 용납될 수 없는 것”이라고 발표함으로써 일체의 정치적 활동을 금지시켰다.

이는 유신체제의 완전한 청산과 새로운 민주주의 체제를 수립하기 위한 국민들의 민주주의에 대한 열망을 단숨에 꺾어버린 것이었다. 대한민국의 정체성을 나타내는 “대한민국은 민주주의 공화국이다.”라는 가치는 헌법에만 제시되어 있을 뿐 민주주의 그림자조차 찾을 수 없는 1970년대의 겨울 공화국이 또 다시 이어진 것이다.

1980년대 초반에 전두환 정권은 독재 군사정권에 반대한 광주시민들을 학살하고 권력을 움켜쥔 뒤 3S정책을 폈다.

3S는 스포츠(Sports), 섹스(Sex), 스크린(Screen)의 머리글자를 딴 것이다. 이때 프로야구, 프로축구가 생겨났고 각종 규제를 완화하여 성매매업소가 늘어났으며 포르노테이프가 대중적으로 보급되었다.

3S정책은 제5공화국 정부가 국민들의 관심을 스포츠와 엔터테인먼트 쪽으로 돌려서 반정부적인 움직임이나 정치·사회적 이슈 제기를 무력화시킬 목적으로 시행된 우민화 정책이다.

1980년 컬러TV 방송이 전국적으로 시작된 것도 이 같은 맥락이 포함되었다고 볼 수 있다.

신군부 세력의 노동정책

1980년 4월에서 5월까지 신군부의 독재에 대항하여 일어난 민주화 열기는 더욱 격렬한 투쟁으로 노동자들에게 이어졌다. 신군부 세력의 5·17확대계엄 이전까지 총 897건의 노동쟁의가 발생하였고, 참가 연인원도 20만 명에 육박하여 유신체제 전 기간 동안의 쟁의건수와 맞먹는 투쟁이 전개되었다. 이러한 노동자의 투쟁은 박정희 독재정권의 몰락 이후 정권을 장악한 신군부에 저항하는 민주화 열기 때문이기도 하지만, 1978년부터 시작된 경제성장의 둔화에 의한 조업단축, 휴폐업에 따른 고용불안과 물가폭등, 주택과 토지가격의 급등에 따른 실생활의 고통이 컸기 때문이었다.

특히 1979~1980년에 발생한 세계적 공황의 여파로 수출중심 경제구조의 우리나라 역시 공장가동률이 현저히 저하되었고, 수출부진과 내수부진이 겹쳐 수많은 기업들이 도산하였다. 이에 따라 물가가 폭발적으로 상승하고 실업자가 급증하는 등 사회 전반에 불안감이 만연되어 있었다. 이러한 사회적·경제적 혼란은 전두환과 신군부세력 독재정권에 사회 안정이라는 명분을 제공하였다.

신군부는 정권을 장악하는 데 필요한 법체계를 완성하여 나갔다. 이어서 신군부는 세력을 이끌었던 전두환의 대통령 취임을 앞두고 그들의 권력 유지에 유리한 헌법 개정과 8·21조치를 단행하였다. 8·21 조치는 1980년 8월 21일 노조의 지역지부 해체와 노동조합 정화를 목적으로 한 것이었다. 이는 산별노조의 세력 결집을 분산시키고 정부 정책에 동조할 수 있도록 기존의 노조를 제거하고 정부 친향적인 노조를 세우기 위한 것이 주 목적이었다.

8·21조치로 노동조합조직은 산별체제에서 기업단위 형태로 전환되었다. 이는 노사갈등 문제가 발생하였을 때 해당 기업과 노조 당사자만이 조정을 할 수 있음을 뜻한다. 기존의 산별 체제에서는 노사갈등이 발생하면 즉시 산별 세력을 결집하여 노동쟁의를 일으킬 수 있었다. 하지만 8·21조치로 산별노조의 세력 결집은 사실상 불가능한 상태가 되었다. 노동자들의 부당한 대우를 일소하거나 빼앗긴 권리를 찾기 위하여 힘을 합치는 산업별 공동투쟁이 철저히 제약 받고, 노동자들의 정치적 진출까지 일체 봉쇄당하게 된 것이었다.

아울러 8·21조치 이후 조합원의 범위가 해당기업의 정규 종업원에 한정되

는 경우가 많았고, 동일한 사업장에 종사하고 있는 노동자라 할지라도 임시공·사외공·하청 노동자들은 조합원에서 제외되어 기업 내의 통일단결이 원천적으로 불가능하게 되었다. 심지어 단체협약 체결에 있어 임금협약을 제외한 기타사항에 대하여서는 유효기간을 1년에서 3년으로 늘리고, 필요한 경우 행정관청의 승인을 얻어 소속 연합단체에 위임할 수 있게 하는 등 활동 폭이 좁아졌다.

신군부에 의해 무너진 조합 지도부

전국자동차노동조합은 10·26사태 이후 조합의 혼란기를 수습하기 위하여 후임에 지용택 상임지도위원을 위원장으로 추대하였다. 1979년 11월 9일 전국임시대의원대회에서 전 조직이 지지하고 있던 지용택 상임지도위원을 만장일치로 위원장에 선출함으로써 조직의 저력을 대내외에 과시하면서 분위기를 일신할 수 있었다. 당시 노조는 전국의 21개 지부 모두가 정기대회를 일사불란하게 성공적으로 마치며 그 어느 때보다도 조합 발전을 위하여 전력하는 조직 기반을 구축하기 시작하였다.

그러나 지용택 위원장 체제는 신 군사정부가 취한 1980년 8·21조치에 의하여 임기를 1년도 채우지 못하고 1980년 8월 20일 막을 내리게 되었다. 신군부가 발동한 8·21조치는 기존의 노조위원장을 교체하도록 하였으며, 이로 인한 지용택 위원장의 사임은 조합 입장에서 안타까운 일이었다. 이후 그의 뒤를 이은 건 이상원 위원장이었다.



1978년 노총 지용택 사무총장

한편 노조는 8·21조치 이후 노동청 노동조합 정화지침에 의거하여 3명 이내의 단체교섭 대표를 선임할 조직체를 구성하고 이를 1980년 9월 6일 노동청에 건의하였으나 받아들여지지 않았다. 이는 전두환 및 신군부 세력이 박정희 정권만큼이나 철옹성 같은 단단한 독재 정권이었다는 것을 보여준다.

기업별 노조 전환에 대비한 조직 개편

1980년대 전반기 우리나라의 자동차운수는 대중교통(버스, 택시 등)의 수송

에서 높은 분담률을 담당하고 있었다. 버스는 총 차량대수가 8,347대에 불과하였지만 수송 분담률은 66%로 대당 하루 평균 1,048명을 수송하고 있었다.

전국의 자동차운수 관련 노동자 수는 1980년 말 현재 4,398개 기업체에 32만여 명이었다. 이들 자동차운수노동자는 고속버스를 제외한 시내·시외버스(기업체당 평균 종업원 수 194~214명)의 중소기업과 전세버스, 택시, 화물, 장의, 정비 등의 영세기업(종업원 수 100명 미만)으로 분류할 수 있다. 그런데 이러한 조직의 영세성은 노동조합의 조직과 운영 그리고 노사교섭 등에 있어서 어려움을 가져다주는 주요 원인 중의 하나였다.

영세 중소기업의 노동조합은 신군부세력을 등에 업은 사측의 극심한 부당노동행위나 신군부세력의 무력통치 앞에서 견뎌낼 재간이 없었다. 결국 노동조합 스스로 해산되거나 어용 노조가 되거나 무력으로 해체되었다. 또 노동조합을 통하여 아무런 이익도 얻지 못한 노동자들 역시 기존 노동조합에서 탈퇴하거나 노동조합 가입을 기피하게 되었다.

8·21조치는 다른 업종의 노동조합에도 여러 가지 악영향을 미쳤지만, 버스운수업의 노동조합에도 여러 부정적 영향을 끼쳤다. 먼저 기존 노동조합 조직체제의 붕괴를 초래하였다. 이 시기 전국자동차노동조합의 조합원은 1980년 7월 말 3,863개 사업장, 17만 7,500여 명에서 1981년 2월 말 535개 사업장(2,328개 감소), 7만 8,493명(10만 명 감소)으로 감소하였다. 6개월 만에 조직이 절반 이하로 줄어든 것이다.

아울러 8·21조치는 기업별 노조의 단체 교섭력의 약화로 인한 원만한 단체교섭 타결을 어렵게 하였다. 종전의 운수 및 정비업체의 사용자는 업체단위로 단체교섭을 하지 않고 당해 사용자 단체가 종전의 지역지부와 단체교섭 혹은 단체협약을 체결함으로써 업종 간·직종 간의 임금 및 노동시간 등 노동조건을 평준화할 수 있었다. 그러나 기업별 노조 전환 이후 노사 간 세력 불균형과 노동조합의 단체교섭력 약화로 인하여 원만한 단체교섭과 타결은 점점 어려워질 수밖에 없었다.

그뿐 아니라 버스업체의 부당노동행위 요구에 대한 노조의 조직적 대처 또한 어려워졌다. 기존의 각 지역 지부가 해산되고 단위 노동조합이 붕괴되면서 버스노동자의 권익을 보호할 수 있는 노동조합의 힘이 약하여지자 버스업체의 횡포가 날로 심하여지면서 부당해고와 징계권의 남용 및 장시간 근무 등 과다근



1983년 1월 27일 '불황타개를 위한 생산성 향상과 노사협조' 행사 장면

무의 강요와 버스안내원 검신까지 이어졌다.

결국 8·21조치는 조직 개편의 일대 전환기를 가져올 수밖에 없었다. 크고 작은 기업들이 다양하게 분포되어 있는 버스운수업체들이 기업별로 임금 협상을 하다 보니 협상력이 떨어져 제대로 노사 협상 타결을 이루기 힘들었던 것이다. 이처럼 노사 협상 타결이 어려웠던 것은 개별기업의 노조가 협상 경험이 거의 없는 데다 협상에 관한 인적 구성원을 갖고 있지 못하였기 때문이었다. 이에 노조는 사태를 해결하기 위하여 대대적으로 조직을 개편할 수밖에 없었다.

먼저 노조는 조직 개편에 앞서 노동청의 노동조합 정화지침에 따라 단체교섭을 위한 협의회 설치 지침을 작성하여 시·도별로 협의회를 구성하였다. 이 과정에서 일부 지역은 과거의 지역지부 형태로 협의회 구성을 시도하여 노동청의 시정 명령을 받기도 하는 등 우여곡절과 진통을 겪어야 하였다.

이후 노조는 기존의 지부체제에서 지역별·업종별 협의회 체제로 전환하면서 간사장제도를 두게 되었다. 간사장제도의 역할은 당시 혼란기의 연맹의 조직을 강화시키는 것이었다. 당시는 8·21조치로 인하여 산업별연맹 구성체인 단위노동조합 및 조합원에 대한 실태파악, 업무연락, 정보교환 등이 곤란하였다. 따라서 노사분규와 조직분규 등을 예방하거나 수습할 수 없었고, 고충처리 등 업무를 수행할 수 없었기 때문에 노조 차원에서 간사장을 파견한 것이다.

노조는 간사장 파견과 지역별·업종별 조직 개편을 위한 여러 가지 노력 끝에 1982년 2월 28일 정기대의원대회를 개최하였다. 이 회의를 통하여 '전국자동차노동조합'이 '전국자동차노동조합연맹(이하 노련)'으로 명칭을 변경하였고, 그 역사가 30년을 넘어 오늘날까지 지속되고 있다.

야간통행금지 해제 이후 악화된 노동 여건

밤 12시가 되면 귀가 경고를 알리는 사이렌 소리가 울리면서 주요 거리에는 바리케이드가 설치되었다. 이러한 야간통행금지 제도는 미군정기인 1945년 9월 시작된 이래 37년간 지속되어 오다 1982년 1월 5일 24시를 기하여 일부 지역을 제외한 전국에서 일제히 해제되었다. 당시 야간통행금지는 전쟁 중인 지역을 제외하고는 전 세계에서 유일하게 한국에서만 실시되고 있었다. 그러나

‘88 올림픽’과 ‘86 아시안 게임’을 앞두고 ‘개방사회 구현, 국가 이미지 개선, 경제활동 활성화 및 관광사업 진흥’ 등의 이유로 전격 해제되었다.

야간통행 금지가 해제되면서 귀가 시간의 제재가 없어지자 자연스럽게 시내버스 운행 시간이 연장되었다. 서울시내버스의 경우 새벽 4시부터 24시까지 운행하던 것을 다음날 0시 30분까지 30분을 연장하였고, 좌석버스는 1시간 연장하였다. 이에 1982년 7월 14일에는 통금 해제에 따른 연장노동수당 청구대책을 수립하여 수차례 노사협의회를 열었다. 그 결과 1월 5일부터 6월 9일까지 18시간 이상 근무자에게 연장노동수당을 지급하고 6월 10일부터 24시간 이상 근무자에게는 연장근로수당을 지급하기로 극적으로 노사합의를 이루었다.

그런데 야간통행금지 해제로 교통운수 노동자의 노동시간이 연장되면서 이들의 직업질환이 우려되어 노동조건 개선의 필요성이 커지기 시작하였다. 노련은 이러한 문제점을 해결하기 위하여 자동차운수노동자들이 운전 중 발생한 과로로 인한 교통사고 발생 그리고 장시간 운전으로 인한 허리 디스크 같은 직업병에 걸리지 않도록 안전대책을 세우고, 버스 차량 당 최소 2~3명의 운전기사 정원제를 실시하도록 교통부, 노동부, 내무부 등을 상대로 시정 건의 운동을 전개하였다.

이뿐만 아니라 노련은 적정임금을 지급할 수 있는 교통요금의 적정화를 요청하였다. 그리고 자동차운수업에 부과하고 있는 불공정 과세의 시정을 요구하였다. 즉 영업용 차량이 소비하는 석유류에 항공·해운과 동일한 특별소비세의 면세, 차량에 대한 특별소비세의 면세, 공장 및 목장과 동일한 차고 이전 시의 차고 대지에 대한 양도소득세의 면세, 그리고 대중교통수단인 교통요금의 부가세 면세 등에 관한 사항이었다.

노동환경 개선을 위한 활동

〉 조합원의 근로조건 개선 요구

1980년대 자동차운수노동자의 노동조건은 ‘초인적 과로’와 ‘과속운전’이라고 할 수 있다.

택시운전사가 하루 평균 451km를 주행하는 것에 비하여 고속버스운전사는 760km, 일부에서는 부산~서울 왕복 900km를 주행하였다. 이는 교통부의 제한 운행거리 750km를 초과한 것이다. 이러한 제한 운행거리 초과현상은 시외버스도 예외는 아니었으며, 이는 제한 운행거리 초과뿐만 아니라 교통사고의 위험까지 늘 안고 있었다.

이뿐만 아니라 운전기사의 노동시간은 1일 18시간의 격일제였는데, 운전기사의 약 45%는 2~3일 연속근무를 하고 있었다. 또한 버스안내원은 인원부족으로 3~4일 연속근무도 강행하는 상태에 있었다. 그리고 주휴일 및 연차 휴가는 낮은 기본급으로 대체하는 형식으로 휴식 없는 노동을 강요받아야 하는 환경이었다.

시내버스, 택시 등의 운전기사는 하루 17시간 30분 이상을 노동하였으며, 시외버스운전사는 12시간 52분, 고속버스운전사는 하루 14시간 이상 노동으로 과로 상태에 빠져 있었다.

이와 같은 과로로 인한 가장 큰 문제는 실제 운행시간보다 짧게 짜인 배차운행 시간을 맞추기 위하여 운전기사는 필연적으로 과속추월, 차선위반, 정지방법위반 등 교통법규를 위반하게 되며 이것이 또한 교통사고 유발의 구조적 요인이 된다는 것이었다.

노련은 1977년 10월부터 1980년 4월까지 3년간 3차에 걸쳐 전국의 시내버스, 시외버스(일반, 직행) 169개 노선에 대하여 배차운행시간과 준법 운행시간의 현상을 파악하기 위하여 실측 조사를 실시하였다. 그리고 그 결과대로 노선거리와 기준속도의 산술적 계산 방식으로 정하여진 배차운행 시간이 실제 운전과정에서 발생하는 운행지체 사유를 감안하지 않은 점과 버스사업자가 수익금 증대를 위하여 기준운행회수를 초과한 배차표를 작성하여 운행하는 점을 지적하였다.

또한 노련은 1981년 7월 1일부터 10일까지 서울 지역에서 배차 간격을 조사하고, 「노선버스운전사의 취업환경 및 운행시간 분석(한양대학교 부설 경제연구소에 용역)」이라는 보고서를 출간하였는데, 이를 기초로 1981년 5월 8일 교통부 장관에게 기존의 배차운행 시간과 준법운행 시간의 시정 등을 건의하였다. 이것이 '서울 시내버스 운행시간 전면 재조정'이라는 제목으로 TV뉴스 및 신문에 보도되자 행정당국도 배차운행시간 시정대책을 세우기 위하여 7월 10

일 전국의 시내버스, 시외버스, 고속버스 배차운행시간을 노사, 정부가 합동(30명) 조사하여 소정기일까지 단계적으로 (고속버스 8월, 시내버스 9월, 직행버스 10월, 완행버스 단계적) 전면 재조정하도록 지시하였다. 특히 업체가 운행시간을 산정하는 데 있어서 주행시간, 정류장 정차시간, 신호 대기시간, 정비시간(청소시간 포함), 승무원 휴식시간, 식사시간 등을 충분히 감안하여야 한다는 노련의 의견이 반영되었다.

〉 1일 2교대 근무제 완전 정착 촉구

1일 2교대 근무제의 완전 정착은 노련의 오랜 숙원으로, 1984년 7월 1일 전국 6대 도시 시내버스를 대상으로 우선적으로 1일 2교대제를 실시한다는 정부의 방침에 적극 호응하여 이를 실현하기 위한 노사대책위원회를 개최하는 등 다각적이고 집중적인 노력을 기울여 왔다.

1일 2교대제는 노동부 계획(시내버스 종사 노동자의 노동형태 개선 계획)에 따라 1차로 1983년 7월 1일부터 지역별로 선정된 44개 우수업체가 시범 실시하였다. 2차는 1984년 1월 1일부터 전국 시내버스업체로 전면 확대 실시하기로 하였으나 기대한 만큼의 효과를 거두지는 못하였다.

1일 2교대 시행이 부진하였던 가장 큰 이유는 공익사명에 투철하여야 할 업자들이 영리에만 집착하여 운영경비 증가 등을 이유로 거부하였기 때문이다. 1일 2교대제의 전국적인 정착을 위하여서는 더욱 획기적인 노력이 필요하였고, 노련은 1일 2교대제가 전국적으로 시행될 수 있도록 개선 사항을 당국에 요구하였다.

노련의 1일 2교대제 정착을 위한 요구 조건

1. 운전기사 업무과중(요금 수수 및 안내 등 안내원 역할 대행)으로 인해 안전 운행을 소홀히 하기 쉽다.
2. 노약자 승하차 시 사고 위험(저상버스 차량구조 개선이 필요)이 도사리고 있다는 점이다.
3. 앞쪽으로 승객이 밀집되어 급정차 시 사고 발생 위험이 상존하다는 점이다.
4. 승하차 지체로 운행시간이 지연된다는 점이다.
5. 운전기사의 가중된 노동 강도로 과로가 배가되어 사고 위험이 증대된다는 점이다.

〉 시민자율버스 확대 운영에 따른 노동조건 개선 촉구

1982년 8월 10일부터 서울시는 시민자율버스 운행 제도를 실시하였다. 이것은 시내버스에 안내원이 승무하지 않고 운전기사 혼자서 차를 운행하며, 승객이 승차할 때 버스요금을 요금함에 직접 내는 운행제도이다. 서울시가 시민자율버스를 운행하게 된 이유는 '86아시안게임'과 '88서울올림픽'을 앞두고 시내버스 요금 수수제도를 개선하고 선진국 수준의 교통질서를 확립하여 시내버스를 이용하는 시민의 자율정신을 고취하고 도덕심을 함양한다는 취지였다. 그러나 그 이면에는 버스안내원의 부족현상을 해소하여 운송비용을 절감하고자 하는 목적도 포함되었다.

그런데 시민자율버스를 운행하는 운전기사 입장에서는 안내원의 역할까지 도맡게 되어 일반버스의 경우보다 업무 과중이 크게 늘어날 수밖에 없었다. 또한 이에 상응하는 1인 운전수당이 지급되지 않았는데, 이것은 결국 자율버스라는 명목하에 사업자가 운전기사를 과중노동으로 희생시켜 안내원의 인건비 몫을 가져가겠다는 것으로 해석되었다. 그뿐 아니라 시민자율버스 운전사는 운전을 마친 후에도 입금수속까지 담당하였기 때문에 휴식은 물론 식사할 시간조차 없었다. 무엇보다 버스를 운전하고 나면 과로가 누적되어 그 피로가 3일간은 계속되어 극심한 과로를 호소하였다.

이러한 문제점들은 외국에서 실시되고 있는 1인 운전버스(one man bus), 즉 시민자율버스제도를 도입하면서 그 전에 실행되었어야 할 교통 여건을 해결하지 않았기 때문에 발생한 것이었다. 노련은 이러한 조합원들의 문제를 해결하기 위하여 노동 조건의 개선을 요구하였다.

노련이 사용자 측에 요구한 개선 사항은 먼저 시민자율버스 시행 이후 1일 2교대(1일 8시간 근무) 정착을 위한 버스운전사와 버스안내원의 근무 방법 및 임금 제도 개선이었으며, 두 번째는 1일 2교대제하에서 소요되는 운전기사과 안내원의 필요인원(차량 한 대당 2, 3명) 확보에 관한 것이었다. 세 번째는 버스안내원의 이직을 방지하고 버스안내원을 퇴직 조치할 경우에는 노동조합 대표의 사전 동의를 얻도록 노사 상호가 서로 협력하도록 하는 것이었으며, 네 번째는 당국의 승인 없는 자율버스의 운영을 중지하게 하는 것이었다. 그리고 다섯 번째는 자율버스 시범 운행에 따른 1인 운전수당을 운전시간당 시급의 100% 이

상 가산 지급할 것과 안내원의 현행 임금 수준을 유지하라는 것이었다. 마지막은 시내버스 1일 2교대 근무제와 자율버스 시범 운행에 따라 노동조건에 변동이 생기게 되므로 새로운 단체 협약(임금 협정) 체결 또는 잠정적인 특약 협정을 체결하는 데 적극 호응하라는 것이었다.

06

노동자 투쟁과 대 단결의 시대 (1987~1996)

우리나라 민주주의 정착의 계기가 될 수 있는 6·29선언 이후 노동운동은 노동조합 조직이 활성화되면서 전국 6대 도시를 중심으로 한 버스노동자의 단결과 대투쟁으로 이어졌다. 반면 1990년대에는 공안정국의 탄압이 심해지면서 많은 노동조합이 위축되었으며, 이렇게 불리한 사회 환경하에서도 노련은 조합원들의 노동조건을 개선해 나가며 조직의 내적인 역량을 강화하였다.



6·29선언 이후 사회 변화

‘ 좋습니다. ’, ‘ 잘 돼야 될 텐데... ’, ‘ 저는 회장님의 영원한 종입니다. 딸랑딸랑~ ’

이는 1990년대 ‘유머 일 번지’ 라는 개그프로그램 중 ‘회장님 우리 회장님’ 코너에 나왔던 유행어다. 당시로서는 파격적이었던 정치·경제·사회 현안에 대한 촌철살인의 풍자와 웃음으로 선풍적인 인기를 모았다. 이 개그코너는 표현 수위가 문제되어 군사정권의 코너 폐지 압박도 많았지만, 1980년대 민주화 바람을 타고 권력에 아부하는 인간상들을 언어로 풍자하고 민주화 요구가 거세었던 사회분위기를 반영함으로써 시청자들의 공감대를 이끌어내었다. 박정희, 전두환 두 군사 정권이 물러난 후 억눌려 있던 국민들의 심정을 속 시원하게 풀어주었던 것이다. 반대로 이전까지는 군사 정권의 독재와 탄압 때문에 하고 싶은 말을 속 시원하게 할 수 없었다는 이야기가 된다.

1987년 6·29선언으로 국민에게 물렸던 재갈이 풀리기 전까지, 전두환 체제에서 노태우 체제로 이양되는 군사정권의 대물림은 계속되고 있었다. 1985년 2·12총선 이후 야당과 재야세력은 간선제로 선출된 제5공화국 대통령 전두환의 도덕성과 정통성의 결여, 비민주성을 비판하면서 줄기차게 직선제 개헌을 주장하였지만, 전두환은 1987년 4월 13일 일체의 개헌논의를 금지하는 호헌조치를 발표하였다. 그는 “평화적인 정부이양과 서울 올림픽이라는 국가대사를 성공적으로 치르기 위해 국력을 낭비하는 소모적인 개헌논의를 지양한다.”고 선언, 제5공화국 헌법으로 1988년 2월 정부를 이양하고 그에 따른 대통령 선거인단 선거 및 대통령 선거를 연내에 실시하고 개헌논의를 올림픽 뒤로 미루겠다고 하였다.



이러한 상황에서 호헌철폐를 외치던 서울대학교 박종철 학생이 경찰의 고문으로 사망한 사실이 알려지면서 정국은 대결국면으로 치달았다. 전국은 고문정권 규탄 및 민주화투쟁의 소용돌이에 휘말렸고 학생들뿐만 아니라 국민의 반독재 민주화 투쟁도 격렬하게 전개되었다.

1987년 6월 10일 노태우가 민정당의 대통령 후보로 공식 지명되자 전국 18개 도시에서 민주헌법쟁취국민운동본부가 주최하는 대규모 가두집회가 열렸고 시위도 연일 이어졌다. 이어서 6월 26일 전국 37개 도시에서 사상 최대 인원인 학

생과 시민 100만여 명이 밤늦게까지 격렬한 시위를 벌였다.

결국 1987년 6월 29일 노태우 민정당 대표위원의 시국수습 특별선언으로 6·29선언이 발표되었다. 노태우는 자신의 구상이 받아들여지지 않을 경우 민정당 대통령 후보와 당대표직을 포함한 모든 공직에서 사퇴하겠다고 밝혔고, 민정당이 이를 당의 공식입장으로 추인하여 7월 1일 전두환이 노 대표의 구상을 '전폭적으로' 수용하겠다고 밝히면서 호헌조치가 정식으로 철회되고 직선제 개헌안이 관철되었다.

6·29선언의 주요 내용은 대통령직선제를 받아들이고 연내 대통령 선거를 통하여 이듬해 정부를 이양한다는 것이었다. 이외에도 대통령선거법 개정, 시국사범 석방, 국민기본권 신장, 지방자치제 실시와 대학자율화 등 과감한 사회민주화를 단행하겠다는 내용이 담겨 있었다. 말하자면 제한된 민주화 조치를 통하여 집권세력의 지배를 지속하려는 고도의 전술이 숨어 있었던 셈이다.

하지만 6·29선언 이후 우리 사회는 박정희·전두환 정권과 달리 다소나마 정치적 해방기를 맞보게 되었다. 또한 1987년 초반까지 지속되던 노동조합 활동에 대한 정부의 다양한 억압정책, 권위적이었던 사용자의 태도와 관행은 정치 및 경제적 환경의 급격한 변화 속에서 중대한 변화를 보이게 되었다.

노동운동 환경의 변화

1987년 6·29선언 이전 박정희 정권이나 신군부 세력은 노동계를 장악하여 기존의 노동계와 경쟁할 수 있는 새로운 노동세력의 조직화를 원천 봉쇄하였다. 그리고 3자 개입금지과 같은 노동법 조항을 개정하여 노동조합의 조직력을 약화시켰고, 직접적인 탄압으로 일부 단위 노조까지 해산시킬 정도였다.

그러나 1987년 6·29선언 이후 정부의 의도대로 노동조합이 통제되지 않았다. 6·29선언이 국민들의 열화와 같은 민주화 요구로 이루어졌기에 노동조합 탄압과 같은 강권정치가 불가능하였기 때문이다. 따라서 이 시기에 노동운동이 활발해졌으며, 기업별 단위 노조 결성이 많았다. 노조의 교섭이나 파업 등의 활동도 활발히 이루어질 수 있었다. 이러한 흐름 때문에 기존의 한국노총이나 노총 산하 산별노조가 아닌 노조연합체의 형성과 그 활동도 활발하였다.

이 시기의 노조에 대한 정부의 억압적인 대응이 일시적으로 완화되면서 노동 운동을 지원하는 학생운동도 활발하였다. 이러한 학생운동 지원을 받고 노동자들과 노동조합은 그동안 억눌렸던 조직이나 교섭 및 파업권 등의 권리 회복을 요구하게 되었다. 1988년 올림픽 개최지로 서울이 선정되면서 선진국 간의 합의로 창출된 이른바 '3저 현상' (저달러, 저금리, 저유가)으로 국내경제는 유례 없는 호황을 맞이하였다. 이러한 유례없는 경제호황의 환경은 노동자들과 노동조합의 경제적 기대수준이나 요구를 높였고, 기업들도 어느 정도 이에 대응할 수 있는 경제적 지불능력을 가지게 하였다.

역대 정권에 비하여 정치적 환경의 완화는 자유로운 노조활동을 가능하게 하였으며, 노조활동의 활성화에 좋은 계기를 마련하였다. 또한 노조가 요구하는 임금이나 노동조건 개선요구를 수용할 수 있는 경제성장률이 유지되면서 1980년대 말 국내의 노동조합 활동은 조직이나 교섭 및 파업 면에서 급격한 성장을 기록하였다. 이 시기 노동조합의 성장은 노동자들의 잃어버린 자리를 다시 찾아올 수 있는 시대적 염원이 있었기에 가능하였던 것이다.

노련 조직 규모의 변화

조직분규가 극심하였던 1984년을 지나 노련은 점차 안정적 단계로 접어들었다. 그리고 1987년의 민주화 요구라는 시대적 흐름과 함께 활발해진 노동계 안에서 노련은 조직 성장을 위하여 다각적인 노력을 기울였다. 그 결과 이 시기 국내 노동계 전반에 기업별 노동조합이 활성화된 것처럼 노련에 소속된 기업별 노조의 조직 활동도 증가하여 노련의 조합원 수가 다시 증가하기 시작하였다.

그러나 1988년 택시 업종이 노련으로부터 분리되면서 연맹의 조합원 수에 변

연도별 지부·지역별 조합원 수

연도별 지부별	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
총 계	173,689	89,711	91,748	86,832	87,234	86,320	89,923	89,395
전년비증감	28,473	-83,978	2,037	-3,406	402	-914	3,603	-528
%	19.6	-48.3	1	-9	0.46	-1.05	4.17	-0.59

(출처 : 노련)

업종별 조합원 수

연도 업종	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
시내버스	43,739	45,851	48,571	45,555	50,033	50,033	54,002	54,674	55,666	56,168	53,877	55,812	54,781	54,098	53,532	51,340
시외일반	19,459	14,636	12,566	12,667	13,382	13,382	12,496	12,299	10,811	10,611	9,894	12,105	11,359	9,708	10,617	9,350
시외고속	9,852	9,602	8,966	5,890	6,457	6,457	5,432	5,360	6,817	9,157	7,192	5,168	6,625	5,926	5,225	7,254
전세버스	2,113	3,507	3,671	3,751	3,656	3,656	3,520	3,232	2,912	2,339	1,973	1,992	1,890	1,888	1,927	2,222
마을버스							43	49	48	176	327	214			529	671
군내버스							908	424								
도심버스							8	36	181	284	384					
정 비	1,1040	4,166	4,946	4,803	4,459	4,310	4,382	4,015	4,098	3,672	2,492	1,869	2,165	2,555	2,473	5,589
화 물	5,327	8,410	9,000	9,308	9,901	6,910	6,798	7,269	7,041	4,784	5,414	2,298	1,195	1,591	1,914	938
장 의	36	110	178	178	113	224	178	181	135	183		20	15	16		
터미널					402	346	375	333	335	411	304	261	395			163
증장비	2,012	2,614	2,711	2,194	1,669				211		10					
렌 터	73	68	68				33	24								
차량검사							675	675	676	164						
기능직							82	82	100							
기 타	91,308	1747	1,071	1,371	1,119	1,003	535	124	109	444	650	72	100	893	817	968
계	173,689	89,711	91,748	85,893	87,234	87,320	89,923	89,395	89,140	88,560	82,517	79,811	78,525	76,675	76,868	78,695

(출처 : 「자동차노련40년사」)

화가 생겼다. 노련에서의 택시 분리는 전국 택시조합장 일부가 노련 회의실에 모여 택시의 조직이 노련 조직의 40%선을 유지할 정도도 규모가 큰 상태이므로 분리하는 것이 어떻겠느냐는 문제제기에서 시작되었다. 이어 1988년 2월 노련은 전국지부장회의를 소집하여 택시분리에 따른 제반문제를 집중 토의하였고, 1988년 4월 15일 노련 임시대의원대회를 개최하여 택시업종을 분리하기로 결정하였다. 이에 따라 택시 노동자들은 각 지부를 중심으로 택시노련설립추진위원회를 구성하였고, 적법한 절차를 통하여 택시노련 설립이 결의되면서 택시노련으로 옮긴 조합원 수만큼 자동차노련의 조합원 수가 감소하였다.



1987년 노련의 업종별 조합원 수를 보면 시내버스, 시외일반, 시외고속, 화물의 순으로 많았다. 이중 가장 높은 비중을 차지하는 시내버스는 1987년부터 1989년까지 증가추세를 보였다. 두 번째로 높은 조합원수를 기록한 시외일반의 경우 1987년부터 1989년 사이에 급격한 감소세를 보였다. 이는 정부의 시민자율버스 확대 실시와 고속버스 및 시외버스의 200km 미만 운행 시 안내원 승무원제를 결정하였기 때문이다.



1987년 버스노선 안내판

또 1987년~1988년 급속한 증가를 기록한 화물의 조합원 수가 1989년에는 시외고속을 앞질렀다. 시외고속의 경우에도 1988년~1990년 조합원 수의 완만한 감소를 보였고, 전세버스의 경우는 1987년~1988년 증가를 보였다. 한편 화물의 경우는 신규노조조직이 활발히 진행되어 1989년 당시 전체 조합원 수의 9.7%를 차지하였던 것이 1991년에는 56.4%로 증가하였다.

노련의 지역지부체제 강화

1987년 11월 노동조합법이 개정되자 노련은 8·21조치 이후 7년 만에 최대 속원이었던 산별조합, 즉 산업별 노동조합 설립 시도를 계획하였다. 노련은 기업별 각 단위 노조가 가지는 여러 가지 구조적 한계와 운영의 문제를 인식하고 노련의 시작이었던 전국자동차운수노동조합과 같은 산별노조를 계획하여 왔다.

노련은 산별노조에 한 발짝 다가가기 위하여 1988년 5월 20일, 산업별 연합단체에서 산업별 노동조합으로 연맹의 규약을 개정하고 기존의 기업별 단위노조에서 조직 형태의 변경을 꾀하였다. 1988년 9월 20일, 노련의 631개 조직 중 484개의 기업별 단위노동조합이 개편대회를 완료하고 각 지역의 지부설립을 앞당겼다.

당시 각 기업 노조는 자체 해산하고 산별노조의 지부로 가입하여야 하였다. 그런데 시내버스를 제외한 다른 업종의 분야에서는 조직의 전환을 주도할 수 있는 지도부가 없거나 조직력이 미약하여 산별노조로의 전환은 실패하고 말았다. 그러나 노련은 각 시·도의 지역지부가 설립신고증을 가지도록 하는 대안을 만들었다. 기존의 기업별노동조합 체제하에 있던 각 지부가 지역노동조합과 같은 기능을 수행할 수 있게 한 것이다.

비록 산별노조로의 완전한 전환은 실패에 그쳤지만, 지역지부체제가 형성됨으로써 각 지역지부의 지부별 교섭 구조를 살린 교섭 체제를 갖출 수 있게 되었다. 더불어 노동조합법 시행령 7조가 신설되면서 시·도지부가 설립신고증을 교부받게 되어 합법적인 교섭 권한까지 부여받게 되었다.



1987년 노사교섭위원 교육

전국 6대 도시 시내버스 임금교섭 공동투쟁

1989년 노련은 조합원들의 임금 및 노동조건 개선을 위하여 생계비 확보, 임금구조 개선, 노동시간 단축, 복지제도의 확충 등에 중점을 두고 활동을 전개하였다.

노련은 각 지부별 노조의 임금인상 및 노동조건 개선을 위한 단체 협상을 지도하기 위하여 1989년도 임금인상 활동지침과 단체협약 기준안을 대폭 수정하여 산하 조직에 배포하고 임금인상과 노동조건 개선의 지침으로 활용하도록 하였다. 또한 단체 교섭에 들어가기에 앞서 단체교섭 위원들에 대한 교섭위원 실무자 교육을 실시하여 노사교섭위원들에 대하여 교섭이론을 확립하도록 하였다.

이후 노련은 1989년 5월 업종별 임금교섭을 원활히 하기 위하여 업종별 분과위원(시내버스 12명, 시외버스 21명, 관광 9명, 고속 18명, 화물 8명, 중기 8명, 정비 8명)을 임명하였다. 이중 시내버스 분과위원회는 5월 전국 6대 도시 시내버스 지부장을 참석시킨 회의에서 6대 도시 시내버스의 임금인상 요구수준을 64만 2,760원으로 결정하였고, 동일요구안을 제시하고 교섭하여 6월 말까지 교섭이 결렬되면 7월 초에 일제히 쟁의발생신고를 하기로 결의하였다.

노련은 임금인상을 위한 임금교섭 추진 상황을 업종별 분과위원으로부터 매일 보고받았고, 임금교섭 상황실을 운영하여 각 지부의 임금교섭을 점검함으로써 분과위원회에서 합의한 임금 인상안이 성공적으로 받아들여지도록 노력하였다. 그러나 전국 6대 도시의 임금협상은 6월 30일까지 버스업체(사측)의 무성의한 대응으로 큰 진전이 이루어지지 않는 상태였다.

이는 일부 지역의 사측이 임금협상을 위한 교섭체제를 제대로 마련하지 않아 교섭이 이루어지지 않은 것이 원인이었다. 노련은 임금교섭의 진행과정을 지켜본 후 연대투쟁을 위한 확고한 일정을 잡기 위하여 7월 14일에 쟁의발생신고를 내기로 하였다.

그런데 노련의 쟁의대책위원회가 확정된 파업일정을 하루 앞두고 6대 도시의 지방노동위원회에서 중재안을 제시하였다. 이것은 임금을 평균 13.6% 인상하

여 각 시·도별로 서울(약 55만 4,000원), 부산(56만 7,000원), 대구(55만 7,000원), 인천(55만 4,000원), 광주(50만 2,000원), 대전(50만 8,000원)에 이르게 하는 것이었다. 그리고 서울을 비롯한 6대 도시의 자체 긴급 분회장회의에서 이 중재안을 수락하여 임금인상이 확정되었다.

이는 버스운전기사들의 손실임금 발생비율이 타 업종에 비하여 상대적으로 높게 나타나는 점과 그동안 소비자 물가 상승률을 모두 고려하여 결정된 것이었다. 무엇보다 노동위원회가 중재안을 수락한 이유는 버스운전기사들이 타 업종에 비하여 장시간 노동을 하고 노동 강도 또한 심하다는 것을 인정하였기 때문이다.

1989년의 6대 도시 시내버스 지부가 노련의 버스분과위의 결정에 따라 공동 요구안대로 얻어낸 투쟁의 성과는 조합원들이 하나가 되었기 때문에 가능한 일이었다. 시내버스사업조합 측에서는 처음부터 입버릇처럼 임금인상의 재원이 없다며 '임금 인상 불가'라는 상투적인 입장을 나타냈었다. 노련은 이러한 반응을 꺾고 평균 13.67%의 인상안이 나올 수 있게 하였다.

하지만 1989년의 6대 도시 공동교섭에서의 아쉬움은 노사분쟁이 노사당사자간에 자체적으로 해결되지 못하고 노동위원회의 강제적인 중재로 매듭지어졌다는 점이다. 당시 중재조정엔 교섭당사자 어느 쪽이 불만스러워도 받아들여야만 하고 파업을 할 수도 없었다. 이런 관점에서 노사당사자간의 문제는 당사자 해결의 원칙이 더욱 절실히 강조되고 준수되어야 하는 것이 바람직하였다.

이 시기의 노사분규 원인이 임금인상 문제로 집중된 것은 1988년 운수업이 호황을 누리는 가운데 노동자의 생계비 인상분이 16.3%에 달하였는데도 시내버스 사업자들은 이러한 변화를 임금인상에 반영할 의지를 보이지 않았기 때문이다. 이 같은 시내버스 사업자들의 미온적인 태도로 인하여 버스노동자들의 생계비 확보를 위한 임금인상 분규는 계속될 수밖에 없었다.

노동조건 개선을 위한 정책

1987년부터 1989년까지 노련의 정책 활동성과는 단기에 나타나지 않거나 정책 당국에 의하여 결정될 때가 많아 그 결과를 평가하기란 쉽지 않다. 그럼에도 노련

이 펼쳐온 임금인상, 근로 환경 개선 등에 관한 정책을 보면 다양한 방면에서 운수업 노동자들의 경제·사회·정치적 지위향상에 기여한 것으로 평가되었다.

특히 노련의 조합원 노동 조건 개선을 위한 활동 중 운전정밀 검사제도 폐지 건의와 자동차운수사업법 개악 저지를 위한 정책 활동은 만족할 만한 성과를 거두었다. 시내버스 운영개선위원회도 노동자들의 불만이 다소나마 개선될 수 있는 주요한 통로 역할을 하였다.

이밖에도 운전기사 손실임금 보전을 위한 건의, 운수노동자의 초과노동수당에 관한 비과세 건의, 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선에 관한 진정, 운전정밀검사제도 폐지 건의, 자동차운수업의 주 44시간 노동 유예업종 지정에 따른 대책 건의 등 조합원들의 노동조건 개선을 위한 여러 정책을 건의하였다.

그 중 취업카드제도 폐지 촉구는 건의에 그치지 않고 성공까지 이끌어내어 지역단위에서 여러 버스회사의 공동교섭을 더욱 공고하게 하는 계기를 마련하였다. 즉 운수업종 노동자들의 회사 간 이동 제한이 없어지면서 활발한 노조활동을 한 운전자들이 다른 회사로 이동함으로써 노조 활동을 확대하는 결과를 이끌어낸 것이다.

노동환경 개선을 위한 활동

〉 시내버스 운영개선추진위원회 참여

버스는 이용승객, 버스 운전기사, 버스 사업자 등 관계자들과 이용자의 입장이 모두 다르다. 버스를 이용하는 승객은 승차난 해소와 버스운전사의 서비스가 개선되기를 원하였으며, 버스 운전기사는 임금인상으로 생활의 안정성을 보장받고 열악한 근무환경이 개선되기를 바랐다. 버스 사업자는 임금인상 등을 위한 재원확보와 적정이윤 보장을 요구하였다.

노련은 이러한 세 가지 입장을 모두 인식하고 교통부 주관으로 열린 ‘시내버스 운영개선 추진위원회’에 참여하여 시내버스 전반에 대한 운영제도 개선방안을 합동으로 연구하였다. 이 과정에서 정부는 1억 5,000만 원의 예비비를 사용하여 실태조사(교통개발연구원)를 하였고, 그 조사를 바탕으로 ‘시내버스 운영

개선 추진위원회' 에서 대안을 모색하였다.



그리고 1988년 6월 제6차 시내버스 운영개선 위원회가 개최되면서 시내버스 운영 개선방안이 최종 협의되었다. 그동안 시내버스 관련 당사자들의 누적되어 온 불만을 해소시키고 욕구를 충족시키는 방향을 최우선으로 협의한 것이다. '시내버스 운영개선 추진위원회' 에서 발표한 개선 방안은 승객서비스 향상을 위한 획기적인 운행제도 개선, 운전기사의 생활안정 보장 및 근무환경 개선, 운수사업자의 경영개선 및 적정이윤 보장 등이 그 내용이다.

승객들의 요구 사항에 대해서는 차량이 과밀한 지역에 대한 혼잡노선 완화를 위하여 노선별 차량을 증감할 수 있도록 하였다. 또한 버스 노선을 전산화하여 노선망을 구축하고, 지하철과 버스를 연계한 노선을 개발하여 교통혼잡을 예방하는 방안을 마련하였다. 이밖에도 도로에서의 버스 우선처리 확대방안 마련, 직행안전버스제 도입, 도심순환버스제 도입 등 다양한 개선책을 내놓았다.

다음으로 버스운전기사들의 요구사항에 대해서는 도로 환경이나 교통 환경 개선뿐만 아니라 운전기사 월급제 실시, 배차시간 조정, 유급휴가, 장학금, 피복비 등과 같은 근로 조건의 개선 방안도 마련하였다.

마지막으로 버스 사업자를 위해서는 관리직 인원을 감축하고, 자기자본 확충으로 재무구조의 건실화를 도모하며 운임을 15.4% 인상하는 등 운수사업자의 경영수지를 개선하도록 하는 방안을 내놓았다.

노련이 참여한 '시내버스 운영개선 추진위원회'의 개선 방안은 시내버스 운영과 관련된 책임 있는 이해 당사자들이 현실적인 대응책을 고민하고 수립할 수 있었다는 점에서 긍정적 역할을 수행하였다. 하지만 승객들이 느끼는 버스 서비스의 불편, 버스 노동자들의 불만, 사용자들의 부진한 경영성과 등이 위원회의 합의만으로 모두 개선되기는 역부족이었다.

〉 시내버스 공동배차제 실시에 따른 대책 추진

1988년 5월 노련은 서울 시내버스 공동배차제 실시에 따른 대책회의를 두 차

례 개최하였다.

노련은 이 회의에서 공동배차제로 교통사고가 줄어들었지만 버스 간 배차 간격의 불규칙에 따른 과속 및 저속 운행 등으로 인하여 교통사고 가능성이 늘 잠재되어 있다는 점과 버스운전기사의 복지후생 조건이 각 사업장 간 격차가 크다는 점을 지적하였다.

또 차고지 간 거리가 6~8km 이상이 되어 노동시간 연장 문제가 발생하고, 회사 노선의 변화로 인하여 시민들의 혼란 가능성이 있으며, 정비사 및 배차원 이동이나 사업주 측의 비용 증가 등의 문제로 인하여 공동배차제에 문제가 있다는 점을 들어 장기적인 안목에서 수입금 공동관리제 및 자율배차제도를 추진하여 줄 것을 관계 당국에 요청하였다.

〉 자동차운수사업법 개악 저지를 위한 정책 활동

1989년 8월 교통부가 자동차운수사업법 중 운수노동자와 직접 관계되는 안 내원 승무 및 종업원 제복 조항의 삭제, 그리고 운전자 자격제 도입 등을 내용으로 하는 법 개정안을 입법예고하였다.

그러나 노련은 이 법이 버스 노동자들에게 있어 부당한 법이라고 판단하였다. 그리하여 법의 개악을 저지하기 위하여 반대의견서를 교통부에 제출하고, 교통부 주관 간담회에 참석하여 노련의 입장을 표명하였다. 또 노동부 장관, 국회교체위원회 위원장 면담을 통하여 협조를 요청하였으며, 각 언론사에 보도자료를 배포하고 방송에 출연하여 노련의 입장을 홍보하는 등 다각적인 활동을 벌였다.

그 결과 개정된 자동차운수사업법(사업자의 준수사항)에 노련의 요구가 반영되어 버스운전자 자격취득에 관한 문제를 무효화할 수 있었다. 교통부는 1990년 3월 자동차운수사업법 시행령의 개정을 입법예고하면서 해당조항을 택시운송업에만 한정시켰던 것이다.

〉 ‘국가교통대책위원회’ 구성 제의

노련은 교통문제를 해결하기 위하여서는 강력한 권한과 책임을 지는 통합된 기구를 만드는 작업이 필요하다고 판단하였다. 그리하여 교통문제에서 가장 피

해를 많이 받고 있는 당사자가 바로 노련의 조합원이라는 인식에서 출발하여 정책 당국에 ‘국가교통대책위원회’를 구성하자는 의견을 제안하였다.

구체적으로는 위원회의 구성 및 교통안전시설에 대한 투자 증대방안, 교통행정기능의 체계적인 개편방안, 대중교통우선시책의 수립 및 집행대책 마련, 교통관련 제 법률 및 제도의 개선 등과 같은 위원회의 기능에 대한 의견이었다.

교통부는 이에 대한 회신으로 당시 국무총리실에 설치되어 있는 교통 관련 위원회의 활용으로 현안 해결이 가능할 것으로 판단하였고, 이후 보다 포괄적이고 효율적인 대책위원회의 설치 필요성이 인지될 경우 연맹의 건의에 유의하여 별도 검토할 것임을 답하였다.

1990년~IMF 이전, 노련의 조직 축소 시기

1988년에 취임한 노태우 대통령의 정권시기를 규정하는 대표적인 용어는 ‘공안정국’이다. 노태우가 ‘6·29선언’에 명시된 대통령직선제로 뽑힌 대통령이라 하더라도 실질적으로 그는 박정희에서 전두환으로 이어진 군사독재의 후계자였다. 그는 임기 초기부터 노동자, 농민, 학생, 재야권에 대하여 가혹한 탄압을 가하면서 대대적인 ‘공안 공세’를 시작하였다.

이러한 공안 정국은 1990년대에 들어 더욱 심해져 노동조합의 조직이나 교섭, 정책 활동이 어려운 상황에 직면하게 된다. 1988년 88서울올림픽이 끝나고 1989년에 들어서면서 노태우 정권은 공안정국을 형성하여 노동계를 본격적으로 탄압하기 시작하였다. 이러한 상황에서 노동조합들은 위축될 수밖에 없었으며, 노동조합에 가입한 노동자들도 대폭 감소되었다.

그와 같은 사회적 배경은 노련에도 영향을 끼쳐 이 시기 노련의 조합원이 현저히 감소하면서 조직 축소가 함께 이루어졌다. 또한 경제성장률의 둔화에 따른 압박 역시 조합원이 줄어든 중요한 요인으로 작용하였다. 특히 시내버스나 시외버스, 고속버스 등 자동차노련에서 큰 비중을 차지하는 조직에서 운수업자들이 경영난을 겪으면서 노조에 가입하지 않는 비정규직 노동자가 급격히 늘어났다.

아울러 운수업의 장기적인 사양화가 시작된 시대적 상황도 조직 축소의 요인이 되었다. 1980년대 말부터 시작된 마이카(My car) 시대와 지하철망의 확충 등으로 버스 수요가 감소하면서 버스 운수업의 성장 또한 정체와 축소를 겪게 된다.



1996년 서울버스임투승리결의대회

전국 6대 도시 시내버스 단체교섭 성과

1990년부터 1997년까지의 노련의 단체교섭 활동은 주로 임금인상에 집중되어 있었다. 1988년부터 1995년까지 제조업 분야의 임금이 매년 15%씩 인상된 반면 버스 운송업의 임금은 10.4%로 연평균 5.4%씩 뒤지고 있었기 때문이다.

일각에서는 성장률이 높은 제조업의 임금인상률과 비교하는 것이 부적절하다고 보는 시각이 있지만, 이와 같은 임금 인상 비교는 버스 운수업의 특징과 경제 성장을 모두 고려한 것이다.

1988년부터 1995년까지의 운수업 연평균 성장률은 9.6%로 시내버스는 이것보다 높은 10.4%를 기록하였다.

특히 1988년부터 1995년 사이를 비교하면 1988년, 1989년, 1991년, 1994년과 1995년을 제외한 다른 해에는 운수업의 상승률이 높게 나타난다. 시내버스 사양화의 진전에도 불구하고 이렇게 높은 임금인상률을 기록할 수 있었던 데는 집단교섭이 기여한바가 크다.

특히 이 시기에는 버스회사의 경영여건 악화, 정부의 총액임금제 등 보수적인 임금정책으로 인하여 임금상승의 상당한 제약이 존재하였고, 기업이나 지역별 경영성과의 차이가 커지면서 지역별로 임금격차가 커질 가능성이 높았음에도 전국 6대 도시의 공동투쟁과 단체교섭으로 임금인상을 유지할 수 있었다.

1990년대 단체교섭의 특징은 서울버리지부를 중심으로 한 각 지역지부들이 교섭과 관련하여 독자성을 가지게 된 점이다. 이는 1988년 산별노조로의 전환이 실패한 상황에서도 지부별 협의회체제가 존속되고 심화된 결과였다. 노련은 이 어려운 시기에도 직권중재와 같은 제도를 활용하여 집단교섭을 이끌어내고 교섭전략을 수립·홍보하는 등 노조로서의 주요 역할을 수행하였다.

시내버스 이외 버스업종의 단체교섭

1990년대에 전국 6대 도시를 중심으로 한 시내버스 지역교섭의 전국적 연대가 활성화된 것과 비교하여 다른 버스 업종의 단체 교섭은 상대적으로 위축되어 있었다. 다른 버스 업종의 부진한 교섭력은 그 업종들의 특수한 구조적 여건과 관련이 깊다.

시외버스의 경우 직행, 완행, 군내버스 간에 수익금이나 운전사의 임금수준에 큰 차이가 있었고 이것이 시외버스 내에서조차 단일 조직이나 교섭을 어렵게 한 구조적 요인이었다.

관광버스의 경우 운전사들이 회사로부터 받는 월급보다 관광객이나 음식점 등으로부터 받는 부수입이 커 노조조직이 유지되기 어렵고, 임금과 관련된 교섭에 총력을 기울이기도 어려웠다.

또 고속버스의 경우 강력한 자금력을 가진 그룹회사에 소속된 사업자들이 노조의 정상적인 활동을 억압하거나 온건화되도록 유지할 수 있는 역량을 가지고 있었다.

이렇듯 다양한 구조적 이유로 인하여 조직력이 떨어지는 업종들은 갈수록 활성화된 교섭을 기대하기 어려웠다. 다만 이들 업종에 있어서도 임금인상에 앞서 정부의 요금인상이 먼저 이루어졌던 것은 노련이 단체 교섭에 앞서 정부나 시민들에게 임금인상 요구의 배경이나 파업 등의 활동을 정당화시키는 설득이나 홍보활동을 활발히 전개한 결과라 볼 수 있다.

07

노련의 조직 안정과 발전

1997년 IMF 체제의 우리 경제는 경기침체와 함께 고용불안 현상이 증가하여 비정규직이 양산되었다. 이 시기 버스운수업은 '사양산업'이라 불릴 정도로 승객 감소 현상이 두드러지게 나타났다. 노련은 여러 어려움을 이겨내기 위하여 버스준공영제 도입 및 각종 정책 활동으로 조직의 안정을 가져왔다.



IMF 구조조정 이후 우리 사회

“아빠 힘내세요. 우리가 있잖아요.”

IMF 당시 유행했던 노랫말이다. “아빠 힘내세요.”라는 말에는 IMF 체제하에 언제 회사에서 밀려나거나 해고당할지 모르는 아빠들을 바라보는 측은한 시선이 담겨있다.

IMF 체제는 당시까지만 하여도 우리 사회를 주도하였던 가부장 체제의 근간을 흔들어 놓았다. 가부장적 체제에서 경제력을 상실한 가장은 권위를 유지하기 힘들었다. 당연히 사회적으로 왜소해진 아버지에게 힘을 불어넣어 주는 콘텐츠들이 많이 나왔다. 대중문화 속 아버지도 나약해진 아버지들 스스로가 자신을 어떻게 받아들이고 상황을 어떻게 타개하여 나갈 것인가에 초점이 맞추어졌다.

1997년 경제적으로는 IMF 체제하에 놓이게 되었지만, 정치적으로는 수십 년간 민주화 투쟁을 이끌어 온 김대중이 대통령에 당선되면서 많은 사람들은 사회개혁이 이루어질 것이라는 기대를 품게 되었다. 하지만 당시 우리나라 경제는 사상 초유의 국가부도사태 직전까지 간 상태로 사회개혁보다 경제 안정이 우선시되었다. 당시의 경제적 위기는 IMF의 긴급 구제금융으로 진정되었다.

우리나라는 1,522억 달러에 달하는 외채 등 외환위기를 경험하여야 하였고, IMF와의 합의에 따라 긴축재정을 단행하여야 하였다. 또한 경제 성장률의 급격한 하락으로 경제활동이 크게 위축되었으며, 기업의 구조조정도 강도 높게 진행되었다.

국가부도사태라는 말이 나올 정도로 심각하였던 외환·금융위기는 IMF의 구제금융 덕분에 일단 진정되긴 하였으나 언제 다시 터질지 모를 상태로 잠복되어 있었다. 게다가 외환·금융위기를 타개하기 위하여 취하여진 긴축재정과 고금리정책 같은 조치들은 실물경제의 위기를 재촉하였다.

이러한 조치들은 일시적인 타개책일 뿐 수많은 기업들을 파산상태로 내몰았다. 결국 우리나라는 극심한 경기 침체로 실직자들이 양산되었고 그 실직자들의 대부분은 노동자였다.

IMF로 인한 노련의 위기

1997년 IMF체제하에서 우리나라는 극심한 경기침체를 겪어야 하였다. 수많은 기업들이 경기침체를 극복하기 위하여 구조조정을 단행하여 노동자들을 해고하거나 비정규직을 고용하는 일이 허다히 발생하였다.

특히 버스업체의 경우 영세한 기업이 많아 이런 일들이 자주 일어났다. 그리하여 이 시기 노련 조합원 수도 눈에 띄게 감소하였다. 이는 경제상황의 악화로 인한 기업들의 인원감축이 원인이었다. 더욱이 경제위기가 가중되고 유가가 폭등하면서 이러한 현상이 두드러졌다. 버스의 연료인 경유가격이 75.9% 인상된 1997년 1월과 1998년 1월 사이 운수업계는 경영악화가 심화되어 부도가 급증하였다. 또한 이 시기 승객감소도 이어져 고속버스 및 시내버스가 30% 감차 운행됨으로써 조합원의 수가 감소될 수밖에 없었다.

경제위기가 발생한 1997년 노련의 조직 규모는 1996년과 비교하여 6,043명 정도가 감소하였다. 이것은 택시가 분리된 1988년 이후 가장 높은 조합원 수 감소로 기록되고 있다. 이러한 추세는 이후로도 2000년까지 지속되었다.

특히 지부별로 보면 1997년에 1,000명 이상의 조합원을 가진 19개 지부 가운데 9개 지부(서울버스, 고속, 부산관광, 대구관광, 대전, 경기지역버스, 충북지역노조, 경북지역자노, 충북지역자노)에서 2001년까지 이러한 감소 현상이 나타났다.

노련은 1997년 이후 노련의 조합 수 감소폭이 점점 커지자 신규조직 확장에 큰 비중을 두었다. 그러나 이러한 노력에도 불구하고 화물업종을 비롯한 정비, 관광의 조직 확장이 미흡하였으며 조직이 결성된 사업장마저도 회사의 부실경영이 원인이 되어 결성된 노조조직이 해산되는 일이 발생하였다. 노련은 이 같은 악조건 속에서도 조직이 결성된 사업장별 단위노동조합의 비정규직 노동자와 사무직 노동자까지 노동조합에 가입시킴으로써 조직률을 높이고 조직력을 강화하고자 노력하였다.

1999년 들어서는 경제위기 상황이 완화되었음에도 여전히 실물 경제활동이 위축되어 있었다. 운수업종의 사양화로 버스업체들의 경영난도 계속되었다. 서울시의 경우 1997년에 발표한 시내버스 구조조정방안의 실행으로 10여 개 회사가 해체되거나 타 업체로 인수·합병되었다. 또 다른 지역에서는 부실경영으



2003년 3월 24일 전국 6대 도시 중앙노사교섭회의

로 노조조직이 해산되는 경우가 발생하면서 노련의 조합원 수가 감소하였다. 이러한 외증에도 노련의 조합원 수가 1988년도와 비슷한 수준을 유지할 수 있었던 것은 관광업종의 조직 수가 증가한 데 따른 것이다.

이 시기 노련의 조직력 확장이 활발하지 못하였던 이유는 버스업체의 경영상태 악화와 아울러 조직력이 약한 사업장별 단위노동조합의 지부와 지역노동조합 간 활동이 미약한 데 기인하였다. 또 다른 이유는 1998년 노동관계법이 기업별 단위노동조합을 제외하고 복수노동조합의 설립이 가능하도록 개정되어 버스업종을 구성범위로 하는 노동조합이 결성되고 조직 확대를 둘러싼 경쟁체제가 조성되었기 때문이다.

2000년도에는 기업의 구조조정 등으로 노동계 전체가 어려움을 겪었는데, 노련 역시 운수업종의 사양화와 경영부실로 인하여 조직 확대는 물론 조직의 관리도 어려운 상황이었다. 서울시의 경우 새로 개통된 지하철 등의 영향으로 경영적자를 겪게 된 운수업자들이 노선버스의 30% 감축운행을 주장하는가 하면 누적된 경영악화로 도산되거나 합병되는 회사도 있었다.

IMF의 여파 속에서 노련의 조합원 수가 차츰 증가하기 시작한 것은 2001년 도부터다. 당시 노련은 비정규직 및 촉탁직 등에 대한 조직화는 물론 업체가 영세하여 노조를 조직하기 힘든 소규모 업체와 마을버스업체에까지 노조 가입을 설득하여 조합원으로 가입시켰다. 이와 같은 노련의 신규조직 확보를 위한 노력이 조합원 수 증가의 원인이 되었다.

노련의 안정적 지도체계 구축

조직원 감소로 인한 조직력 축소를 우려하여 노련은 안정적 지도부 구축에 모든 역량을 집중하였다. 이는 조직의 발전과 조직력 강화에 꼭 필요한 것이었다. 노련의 지도부는 1985년 이시우 위원장, 1993년 한효제 위원장을 거쳐 1996년 당선된 강성천 위원장 시기에 안정화 단계에 이른다.

강성천 위원장은 첫 당선 이후 IMF 사태와 이로 인한 조합원 수 감소라는 위기를 겪게 되지만 이후 연속 5선을 거치는 동안 이를 극복하고 노련 내에 안정



노련 창립 40주년 기념식에서 강성천 전 위원장이 기념사를 하고 있다

적인 지도력을 확보하여 나갔다. 특히 그의 재임 시절 노련 조직의 안정화는 지역조직에서 잘 드러난다. 2003년은 대부분 지역조직 대표자들의 임기가 만료되는 해였는데, 임원선출에서 대표자가 다시 선출됨으로써 지역조직에 있어서도 안정적인 지도력을 확보할 수 있었다.

강 위원장은 지속적인 정책 활동과 함께 조합원들에게 실효성 있는 정책들을 펼쳐 나갔다. 현장중심의 노동운동 전개를 강조하는 가운데 버스업체 측에 대하여 체불임금 청산, 임시계약직의 정규직 전환, 연봉제 철폐를 촉구하는 등 노동자들이 겪고 있는 실질적인 문제들을 해결하고자 하였다. 그뿐 아니라 대물보험 가입 의무화, 보호격벽 설치, 특정범죄가중처벌법 개정, 버스재정지원금 제도 도입 등 정책성과를 이루어내었다.

한편 이러한 지도력과 조직의 단결된 힘을 바탕으로 강성천 위원장은 노련 역사상 최초로 국회의원 당선이라는 역사적 성과를 만들어 내었다. 그가 2008년 제18대 국회에 입성함에 따라 노련의 위상이 한층 높아진 것은 물론 조합원들의 권익 및 노동조건 개선 등 노련의 정책 활동에도 추진력이 붙었다.

실례로 2009년 교통사고처리특례법 일부 조항에 대하여 헌법재판소가 위헌 결정을 내리면서 조합원들의 고용과 노동조건 악화에 적신호가 켜졌다. 이때 노련은 관련 법의 보완 활동을 전개하였는데, 사회적으로 문제가 발생하지 않은 상황에서 법과 제도를 바꾸려 하는 데 대하여 국회와 정부 모두에게 부담이 되어 노련 측에 그와 같은 의사를 밝혀왔다.

하지만 강 위원장은 국회의원 신분으로 적극적인 활동을 전개하여 법무부로 하여금 법 개정의 효과가 있는 검찰사건처리기준을 개정하도록 강제하는 성과를 이루었다. 법무부가 “사고의 경위와 원인, 공탁한 금액, 과실의 정도를 고려”하여 공소 여부를 판단하겠다고 밝힘에 따라 교통사고의 책임 여부를 떠나 버스노동자들에게 합의를 중용하던 조사 관행이 바뀌게 된 것이다.

이처럼 노련과 강 위원장은 정치적 영향력 확대를 통하여 얻은 8만 조합원의 단결과 투쟁의 역사가 자동차노련의 이름을 넘어 우리나라 노동운동의 중심으로 자리를 옮기는 새 역사를 창조하였다.



2008년 총선 당시 강성천 위원장

노련 회관 신축

2001년 우리나라는 경제위기를 딛고 회복단계에 접어들어 경기 침체의 늪에



노련회관 신축 행사



노련회관 신축 행사

서 점점 빠져 나오고 있었다. 이 시기의 노련도 조합원 수가 점점 늘어나면서 지도부가 안정기에 접어들었다. 이에 당시 8만여 명에 달하는 버스노동자들의 보금자리가 될 회관 건립이 추진되었다.

노련은 2002년 8월 8일 40차 대표자회의에서 역삼동 건물을 매도하고 서초구 양재동에 대지 152평을 매입하기로 결의함으로써 그 첫 단추를 끼웠다. 이어 회관신축에 대한 업무를 원활히 추진하도록 신축위원회를 구성하여 위원장에 안선일 상임부위원장을 임명하였다.

‘자노복지회관’이라고 이름 붙은 이 신축 회관은 연건평 350평, 지상 4층의 현대식 건물로, 2002년 10월 29일 첫 삽을 들어 약 7개월 만에 모습을 드러내었다. 이로써 새로운 업적을 추가하게 된 강성천 위원장은 2003년 6월 12일 역사적인 개관식 행사를 통하여 “새 회관 신축과 더불어 연맹은 조합원과 함께 투쟁하는 한국노동운동의 중심이 될 것”이라며 새 회관이 조합원 교육 및 정책의 산실로 거듭날 것을 천명하였다.

이날 개관식에는 한국노총 이남순 위원장을 비롯한 산별위원장과 연맹 전임 위원장, 조직대표자 및 간부들이 참석하였다. 그리고 내빈으로는 황의중 전국버스연합회 회장, 김종원 서울시버스사업조합 이사장, 정부측 인사 등 300여 명이 참석하여 축하하였다. 이날 한국노총 이남순 위원장은 격려사를 통하여 “운수노동자의 백년대계가 될 자노복지회관의 개관을 축하하며 노련이 한국노총의 중심에 서서 노동운동을 선도하는 주역이 되길 바란다”고 격려하였다.

노동환경 개선을 위한 활동

〉 버스운전석 보호격벽 설치 의무화 및 「특정범죄가중처벌법」 개정

2003년 5월, 술에 취한 승객이 버스운전기사를 폭행하여 사망까지 이르게 한 사건이 발생하면서 사회적 문제로 부각되었다. 이는 버스운전기사들의 안전 문제뿐만 아니라 더 나아가 버스 승객들의 안전을 위협하는 중대한 문제였다. 승객들의 안전을 책임져야 할 버스기사가 승객의 폭행으로 운전대를 놓치게 되면 승객들의 안전도 보장할 수 없기 때문이다.



노련은 이에 대한 심각성을 인식하고 승객의 폭행으로부터 조합원(버스운전사)과 승객들의 안전을 지키기 위하여 건설교통부와 각 정당 및 국회의원들을 상대로 정책 활동을 전개하였다. 운전자들의 안전을 위하여 버스운전석 보호격벽 등을 설치하여 달라는 것과 버스운전사 폭행에 대하여서 더욱 엄하게 처벌하여 달라는 것이었다.

그 결과 「자동차안전기준에 관한 규칙」이 개정되어 2006년 4월부터 출고되는 시내일반버스에 운전자를 보호할 수 있는 격벽 시설을 의무적으로 설치하게 되었으며, 「특정범죄가중처벌법」이 개정되어 2007년 4월 4일부터 버스운전사에 대한 폭행죄가 무거워졌다.

먼저 노련은 운전자들의 안전을 위하여 버스운전석 보호격벽 설치 등을 설치하여 달라는 요구를 건설교통부에 전달하였다. 건설교통부는 노련의 요구를 받아들여 해당 요구와 관련한 안전대책회의를 수차례 개최하여 보호격벽이 설치된 버스를 제작하여 출고시키기로 합의하였다. 이로써 2005년 8월 시내버스의 안전운행 확보를 위하여 「자동차안전기준에 관한 규칙」이 개정되었고, 2006년 4월부터 출고되는 시내일반버스에 운전자를 보호할 수 있는 격벽 시설을 의무적으로 설치하도록 하였다. 그런데 이 보호격벽 설치를 의무화하기까지 1년 정도의 시간이 소요되었다. 버스업체들이 차량 가격 상승에 따른 비용 문제를 이유로 난색을 표하였기 때문이다.

이어서 노련은 보호격벽 설치뿐만 아니라 버스운전사 폭행에 대하여서 더욱 엄하게 처벌할 수 있도록 조합원 서명 운동을 통하여 특정범죄가중처벌법 개정을 촉구하였다. 그 결과 2006년 말 관련법이 통과되어 2007년 4월 4일부터 시행되었다.



형법개정 서명지 전달

〉 운수업에 파견노동자 사용 금지

1996년 말에는 노동법 개정에 따라 노동자 파견이 급속히 확산되었고, 이러한 노동자를 파견 노동자라고 불렀다. 기업들은 정규직 노동자들보다 파견노동자를 선호하였고, 이 같은 현상은 운수업에서도 표면화되어 나타났다. 1998년에는 ‘파견근로자보호등에 관한 법률’이 발표되었는데, 이 법률에는 파견근로자 금지 업종도 함께 명시되었다. 그런데 파견근로자 금지 업종에는 버스운수업이 포함되어 있지 않았다.

노련은 버스운수업에 파견노동자가 증가하면 버스운전기사의 노동환경이 더 불안해지고, 이는 승객들의 안전 문제로까지 이어질 수 있다는 점을 우려하여 운수업의 파견노동자 사용을 막고자 노력하였다. 노련은 정책당국인 노동부를 상대로 정책 활동을 전개하여 파견근로 반대 이유를 명확하게 전달하였다.

버스운수업에서 파견노동자의 확산을 제한하려는 노련의 정책 활동은 큰 성과를 거두어, 1998년 7월에 제정된 「파견노동자보호등에관한법 시행령」 제2조는 여객 자동차 운수사업법의 운전업무를 파견대상 금지업무로 규정하고 있다.

자동차 운수노동자들의 파견근로 반대 이유

첫째, 자동차 운수노동자들의 임금, 노동시간 및 기타 노동조건은 매우 열악한 상태로써 임금은 전 산업의 평균보다 낮은 실정이고 노동시간도 훨씬 길다. 이렇게 볼 때 자동차운수업에 파견제가 허용될 경우 임금수준이 더욱 저하되고 노동시간이 단축되기는커녕 오히려 늘어날 것이 우려된다.

둘째, 도로상에서 노동이 이루어지는 자동차운수업의 경우 도로교통법 위반이나 교통사고가 필연적으로 발생하고, 이로 인한 손실임금이 존재한다. 차량이 대물보험에 가입되지 않아 사고비용의 부담을 둘러싸고 노사 간에 극심한 마찰이 빚어져 왔다. 파견제가 허용되면 사용자들은 사소한 교통사고나 운전면허 정지 시에도 사정없이 정규직 노동자를 해고하고 파견직 노동자로 대체하려 할 것이므로 심각한 고용불안이 예상된다. 대체된 노동자는 일단 가장 어려운 노선과 노후한 차량을 배차 받게 되어 노동조건이 열악해지고 교통사고에 노출되게 된다.

셋째, 비정규직 노동자의 채용은 교통사고의 증가를 유발하게 된다. 노선 여객운송업은 특성상 노선과 지리를 철저히 숙지해야하고 노동자들의 장기근속이 매우 중요하다. 교통사고를 예방하기 위해서는 장기근속뿐만 아니라 심리적인 안정이 필수적인데 파견제가 허용될 경우 이 두 가지 모두를 기대할 수 없다. 또 교통사고 예방을 위해서는 일상점검이 철저해야 하는데 경험부족과 책임감이 결여된 파견노동자들은 이를 소홀히 할 수 있다.

끝으로 대중교통 서비스의 질의 저하가 우려된다. 대중교통서비스의 질을 향상시키기 위해서는 지속적인 교육과 훈련이 필수적이다. 만일 파견제가 허용된다면 교육과 훈련부족으로 인해 서비스의 질은 당연히 저하된다. 또한 사용자들의 수입금 증대 압력에 파견노동자들은 쉽게 굴복하여 무리한 운행을 일삼게 되어 서비스는 물론 교통사고의 위험도 증가된다.

〉 초과수당 비과세 · 대물보험 의무화 정책 시행 요구

도로의 여건, 교통안전시설의 미비, 차량 구조 문제 등 열악한 노동환경은 버스운전기사가 교통법규를 위반하거나 교통사고를 일으키게 되는 주 원인이다. 노련은 버스운전기사가 교통사고에 처하였을 경우나 도로교통법을 위반하였을 경우 민·형사상, 행정상의 다중 책임을 져야 할 경우 등에 부담하는 임금손실과 경제적 부담의 심각성을 지적하였다. 이러한 사고는 버스운전기사의 손실 임금으로 이어져 노련 조합원들의 생계 문제와 직결되기 때문이다.

노련은 버스운전기사들에게 장시간 초과노동이 강요되고 있고 손실임금까지 발생하는 상황에서 월 임금이 생계비의 60% 수준에 불과하다는 것을 고려하여야 한다는 점을 명확히 밝힌 후 버스운전기사의 임금손실과 경제적 부담을 해결하기 위하여 초과 근로수당에 대한 비과세를 1988년 정책 당국에 건의하였다. 이를 통하여 2003년 7월 10일부터 정부의 시행령 개정을 통하여 버스운전기사들 역시 초과근로수당에 대하여 비과세 혜택을 받게 되어 세금감면을 통한 임금 손실 예방을 실현하였다.

또한 노련은 운수업의 대물보험 가입 의무화가 필요한 점을 지속적으로 정부에 건의하여 왔다. 버스 대다수가 대물보험에 가입하지 않아 인적피해가 없는 대물사고의 경우 버스운전사가 전액 부담하여야 하는 경우가 대부분이었기 때문이다. 노련은 1996년 정기국회에 조합원 4만 3,000여 명의 서명을 받아 사업용자동차의 대물종합보험 가입 의무화에 관한 사안을 청원하였다. 이후 노련은 대물종합보험 가입 의무화를 제도적으로 뒷받침하여줄 것을 정부당국에 끊임없이 촉구하였다.

결국 2002년에 건설교통부가 대물보험 가입을 의무화하는 것을 내용으로 하는 「자동차손해배상보장법 개정안」을 국회에 제출하여 2005년 2월 22일부터 시행되었다. 이 개정안으로 버스운전기사들은 교통사고가 발생하면 교통사고 벌칙뿐만 아니라 회사에서 불이익 처분을 받을 것을 우려하여 모든 손실을 부담하였던 이중 고통에서 벗어날 수 있게 되었다.

대물보험 의무화가 필요한 이유

첫째, 자동차운수노동자들의 생존권 보장을 위하여 이 보험의 가입 의무화가 필요하다는 것이다. 즉 자동차운수노동자들은 타 산업 노동자와는 다른 취업 특성상 교통법규 위반 내지 교통사고로 다중처벌을 받아왔다. 이는 상당한 금액의 손실임금을 수반한다. 사업자들이 차량을 대물종합보험에 가입하지 않고, 교통사고가 발생하는 경우 운전기사들의 약한 지위를 악용하여 음성적으로 사고비용을 전가시키고 있기 때문이다. 노사 간 단체협약에 사고비용 전가를 금지시켜 놓고 있지만 근본적으로 차량이 대물보험에 가입되어 있지 않아 이러한 전가행위가 발생하고 있다는 것이다.

둘째, 신속한 교통사고 처리를 위해서도 대물종합보험 가입 의무화가 요구된다는 것이다. 운전기사들이 접촉사고가 나면 어떻게 해서라도 과실을 상대방에게 떠 넘겨야만 사고비용을 부담하지 않기 때문에 당사자 간의 다툼이 발생한다. 이는 극심한 교통정체가 발생하는 원인이 되고 있다. 특히 자가용 차량 운전자들은 버스가 대물보험에 가입되어 있지 않아 피해를 배상받는데 많은 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다.

셋째, 수준 높은 교통문화의 정착을 위하여서도 대물종합보험 가입 의무화가 요구된다. 안전운행을 위하여서는 운전기사들의 심리적인 안정이 무엇보다 중요한 문제이다. 그러나 보험 미가입 차량을 운전하는 운전기사들은 항상 불안한 상태에서 운전할 수밖에 없다. 운전기사들이 마음 놓고 일할 수 있는 환경을 조성하는 것은 곧바로 수준 높은 교통문화 정착의 지름길이다. 사업용자동차의 대물종합보험 가입 의무화를 위하여서는 법으로 강제하는 방안과 건설교통부가 사업개선명령으로 사업자로 하여금 가입토록 하는 행정조치가 있다.

08

운수노동자들의 미래를 위한 발걸음

노련은 '버스노동자'의 삶의 질 개선을 위한 '임금 인상'과 '근로 환경 개선'을 위한 정책을 중점적으로 이끌어 오고 있으며, 이를 위하여 버스준공영제 실시를 위한 전국적인 투쟁을 단행함으로써 2004년 버스준공영제 실시를 이끌었다. 더불어 2010년 복수노조 허용 이후에도 전체 버스노동자의 97%가 노련에 소속되어 있어, 버스노동자들을 위한 노동조합 연맹으로 확고히 자리 잡고 있다.



신자유주의가 가져온 것들

우리나라의 가계부채는 외환위기 직전인 1997년 초 182조 원이었다. 이후 2002년 430조, 2007년 639조, 2012년 922조 원으로 늘었다. 부채경제의 후유증이 심각해져 갈수록 많은 사람들은 절망으로 내몰리고 있다. IMF 이후 신자유주의가 가져온 사회적 변화는 구조조정을 통하여 노동자들의 삶을 더 불안하게 만들었다.

신자유주의란 ‘정치와 경제의 완전한 분리’, ‘노동 시장 유연화’, ‘금융 시장 자유화’, ‘완전 경쟁시장 추구’ 등의 원칙 아래 움직이는 경제 체제를 말한다.

노무현 정부에 이어 이명박 정부까지 모두 이 신자유주의를 내세우며 경제 안정을 외쳐왔다.

신자유주의는 양극화 현상을 심화시켰고 중소기업과 자영업자들을 몰락하게 하였고 비정규직과 실업자를 양산하였다. 보수주의 일각에서는 노조와 고임금 때문에 경제가 망하는 것이라고 주장하기도 하지만 이는 편향된 시각이다.

일반적으로 기업이 몰락하는 이유를 보면 금융 투기로 수익을 올리려 하다가 오히려 파산을 초래한 경우가 많다. 미국의 유명한 자동차 회사 GM도 대표적인 예 중 하나이다. 반면 자동차 기업으로 유명한 독일의 폭스바겐이나 벤츠의 노동자들은 강력한 노조가 조직되어 있고 고임금을 받고 있다. 그로 인하여 독일의 벤츠나 폭스바겐이 어려운 상황에 처하였다는 소리는 들리지 않는다. 하지만 전 세계적으로 경제 침체가 지속되면서 노조의 힘은 이전보다 약하여지고 있고 노동자들은 정당한 권리마저 묵살당하는 사회가 되어가고 있다.

노동을 강요하는 사회

2012년 통계청 조사결과 우리나라 1인당 국민총소득이 2만 270달러를 넘어 서고, 가구당 월평균 소득은 408만 원인 것으로 나타났다. 하지만 이러한 가구당 월평균 소득은 극히 일부 가구에만 해당되는 이야기이다. 지금의 수출 위주의 경제성장이 국민 소득을 올려놓았다고 하나 실제로 가계로 유입되는 소득은 극히 일부분에 불과하기 때문이다. 바로 이러한 점이 사회 양극화를 불러일으켜 부익부빈익빈 현상을 부추겼다.

60년 전 전쟁의 잿더미를 딛고 일어설 때 우리나라 국민소득은 100달러에도

훨씬 못 미쳤다. 정부는 국민소득이 1,000달러만 되면 행복한 국민이 될 것이라고 하였다. 또 1,000달러가 되니 3,000달러만 되면 행복할 것이라 하였다.

1,000달러에서 시작한 정부의 '행복론'은 국민소득이 2만 달러가 넘는 시점에도 여전하였다. 한 사람이 생애 최초 주택을 마련하는 데 평균 8년이 걸리고, 소득양극화 심화와 중산층 및 서민층의 1,000조 원 가계부채 등으로 소비는 늘어나지 않았다. 국민소득이 올라갈수록 정부와 기업은 '노동자들의 희생'을 강요할 뿐이었다.

2011년 현재 우리나라의 근로자 1인당 연평균 근로시간은 2,193시간으로 OECD 전체 회원국 중 2위를 달리고 있다. 하지만 이 시간은 평균 근로시간일 뿐 대다수의 노동자들은 그 이상을 일하고 있으며, 장시간 노동 관행에서 벗어나지 못하고 있다. 또한 2008년 세계 경기 침체 이후 계속되는 실업과 불안정 고용으로 고통받는 노동자들이 전체 숫자의 절반을 훨씬 넘었다. 한쪽의 장시간 노동, 또 한쪽의 실업 또는 불안정 고용이 공존하는 이러한 모습이 지금까지 지속되고 있는 우리 노동계의 현실이다.

반면 과거부터 지금까지 열악한 노동 환경과 노동계의 현실을 극복하려는 노력은 정부보다는 노동자 스스로 찾아야 할 때가 대부분이었다. 노련은 이러한 현실을 극복하기 위하여 조합원들에게 필요한 정책을 펼치고 조합원의 요구를 수렴하며, 열악한 노동 조건에 대한 부당한 대우를 해소하고 조합원들의 생존권을 찾으려 버스노동자들의 연대를 구축하여 왔다.

복수노조 허용에 관한 노련의 대응

2011년 7월 전면적인 복수노조 시대가 열리면서 한때 전 산업에서 운수업계의 복수노조 설립 신청이 가장 많은 것으로 알려져 긴장이 고조되었다. 복수노조하에서는 하나의 사업장 또는 여러 사업장에서 복수노조가 존재하는 경우 단체교섭을 진행하려면 복수노조 중에서 교섭 대표노조를 정하여야 한다. 이때 교섭 대표노조는 조직 규모가 크고 세력이 큰 노조로 결정된다.



노련은 복수노조 허용 이후 조직의 성장과 조합원들의 연대를 더 중요시하고 있다. 이는 조합원들이 복수노조를 택하다 보면 하나의 세력으로 규합하기 어

려워지게 되고, 기업단위의 노동조합이 여러 개로 나뉘면서 조합원의 단결력이 약해질 수 있기 때문이다.

이렇게 되면 노조의 세력이 약해질 것이고 교섭대표 노조가 되기 힘들어져 단체교섭 테이블에 앉을 수 없게 된다. 그러면 단체교섭권을 상실하게 되고 조합원들이 원하는 임금인상 및 근로조건 개선과 같은 여러 사안들을 유리하게 이끌어낼 수 없게 된다. 일각에서는 복수노조 허용으로 조합원들의 다양한 목소리를 대변할 수 있다고도 하지만 그로 인하여 분열과 내분이 커지면 조직이 무너질 가능성이 높다.

복수노조의 부작용은 전북민주버스의 사례에서 잘 드러난다. 복수노조 허용 이후 노련과 함께 경쟁하여왔던 전북민주버스는 2010년 복수노조 허용 이전부터 사업장 단위에서 복수노조를 만들어 조직 분규와 조직 분열을 일으키는 등 많은 문제를 일으켰다. 무엇보다도 전북민주버스는 민주버스건설준비위원회라는 조직을 만들어 이중가입을 유도하여 비윤리적인 방법으로 조직 확장을 진행해 오면서 노련의 단결성을 깨트리려는 움직임을 보였다.

하지만 전북민주버스는 수적인 열세로 노련의 입지를 크게 흔들지는 못하였다. 노련이 지금까지 8만 조합원을 유지하여 온 것에 비하여 민주버스 본부 조합원 수가 고작 2,000여 명 수준에 머물러 왔기 때문이다. 결국 민주버스 본부에 의한 조직이탈은 극히 일부였고, 찻잔 속에서 출렁이는 작은 물결 또는 빈 수레가 요란한 것에 불과하였다.

노련은 전북민주버스의 예에서와 같이 조직의 분열과 분규는 항상 내재되어 있는 위험 요소라는 인식에서 출발하여 복수노조에 대응하고 있다. 무엇보다 노련은 강력한 지도부 체제를 구축하고 간부 교육 강화를 통하여 조합원들의 이탈 없는 조직 구축에 최선을 다하고 있다. 그 결과 다른 업종에 비하여 복수노조의 신고만 많을 뿐 실질적인 조합원의 이탈은 없는 상태이다.

복수노조가 허용된 지 2년에 다다른 2013년, 노련과 다른 경쟁 조직에 동시에 속한 조합원 수는 3,600여 명 정도이다. 이중에서 상급단체 가입 없이 기업별노조로 존재하는 조직이 1,481명, 공공운수노조 민주버스본부가 1,848명, 국민노총 125명, 기타 243명이다.

복수노조 허용 이후에도 노련이 전체 버스노동자 97%가 소속된 대규모 조직

을 유지할 수 있었던 이유는 노련이 산하 조직의 조합원들에 대하여 서비스를 강화하고 노동조건 개선을 위하여 적극 노력하였기 때문이다.

노련의 버스준공영제 시행 촉구



버스준공영제 토론회

1980년대부터 지금까지 이어져 오고 있는 지하철 노선 확장, 자가용 증가로 버스 이용수요는 지속적으로 감소하고 있다. 이러한 버스산업의 여건 변화에 따라 노련은 노선운영 및 경영 효율성 제고, 서비스 경쟁력 제고 등을 이유로 정부 관계 당국에 버스준공영제 실시를 촉구하여 왔다.

기존의 민영제하에서는 버스업체 간 노선의 독점적 사유화로 노선조정, 중복 운행 해소 등의 한계가 있어 재정지원의 비효율이 발생하였다. 또 승객의 수요 감소가 버스업체의 수익성 악화로 이어져 자발적 경영 및 서비스 개선에 한계가 있었다. 이러한 문제로 인하여 버스운전기사의 근무 환경은 더 악화되어 이직하는 종사자 수도 늘어갔다.

이에 노련은 민영제의 문제점을 개선하기 위하여 준공영제 실시를 촉구하며, 전국 6대 도시 공동투쟁을 실시하였다. 이후 노련 산하 각 지역 노조의 공동투쟁이 받아들여져 2004년 7월 1일 서울시를 시작으로 전국 6대 특별·광역시에서 버스준공영제를 실시하였다. 이로써 경영의 안정과 버스서비스 공급 개선을 이루어 버스교통 활성화의 기틀을 마련할 수 있었다.

버스준공영제 시행은 대중교통 이용승객의 증가, 교통편의 및 요금 할인으로 교통복지 향상, 대중교통 이용에 따른 사회적 비용 감소, 임금체불 해소에 따른 가정생활의 안정 등 긍정적인 효과를 거두고 있다. 무엇보다 이 제도는 정부나 지방자치단체의 주도로 어느 한 순간 만들어진 것이 아니라 노련을 중심으로 한 조합원들의 요구에 의하여 만들어졌다는 점에서 더 값진 정책이라 할 수 있다.

그러나 버스준공영제 실시 이후 버스재정지원금을 지원하고 있는 지방자치단체의 재정여건에 따라 격차가 커지면서 중앙정부 차원의 재정지원의 필요성이 대두되고 있다. 이뿐만 아니라 지방자치단체의 노사관계에 대한 과도한 개

입, 시내버스 교통 활성화 정책 미흡, 도로현실을 무시한 서비스 평가 등 탁상 행정 과 업체 간 구조조정 미흡 등 많은 문제점 또한 발생하고 있다.

노련은 이러한 문제를 해결하기 위하여 각 지역별 임금·근로조건 격차 해소를 위하여 임금의 정액인상을 요구하고 있으며, 노동법 개정에 따른 단체협약 개정에 관한 대책도 병행하여 나가고 있다.



노동환경 개선을 위한 활동

노련은 2000년대 후반부터 조합원들의 임금, 복지, 고용안정, 근무환경 개선을 위한 노력과 함께 다양한 정책을 제시하고 있다. 이는 조합원들의 현재뿐만 아니라 미래까지 고려한 것으로 '임금 투쟁'에 치우쳤던 과거와 달리 조합원들의 삶의 질 개선에 역점을 둔 것이다.

〉 버스운전자격제 관련 처벌조항 도입 저지

2010년 여객자동차운수사업법 개정이 추진되기 전에도 버스운전사들은 도로교통법, 운수사업법 그리고 지자체에 의한 처분 등 2중, 3중 처벌로 힘든 상황이었다. 무엇보다 이 개정안은 촉박한 배차운행 시간, 불법 주정차, 장시간 노동 등에 대한 열악한 환경을 배제한 채 탁상행정에 그친 것이었다. 또한 운전 자격제도를 도입한 택시와 동일한 처벌하겠다는 것이었다.

여객자동차운수사업법의 개정에 따라 버스운전기사들이 자격정지 처벌까지 받게 될 경우 버스운전사들은 손실임금이 가중되는 상황에 놓일 수밖에 없다.

노련은 이렇게 될 경우 고용불안이 커지면서 버스운전기사들의 생존권 위협으로 이어지는 것을 우려하여 여객자동차운수사업법 개정안 중 버스운전기사 처벌 조항을 저지하기 위한 활동에 돌입하였다.

먼저 노련은 이러한 정부의 처벌제도는 버스의 특수성을 전혀 고려하지 않은 것이라 판단하고 2011년 8월부터 시행된 버스운전자격제와 관련한 처벌조항 도입을 저지하는 활동을 전개하였다. 특히 버스운전사들의 위반 실태가 과태료에서 더 나아가 운전자격의 정지 또는 취소라는 강력한 처벌이 필요할 정도인지 조사 없이 추진되었다는 점을 간과하지 않았다.

노련은 이 개정안의 담당 부처인 국토해양부에 운전버스기사의 처벌제도 도입에 있어 네 가지 문제점을 제시하였다. 그리고 이후로도 수차례 관련 법 개정의 부당성을 지적하며 절대 수용할 수 없음을 시사하고, 전국 총파업의 배수진을 쳐 처벌 제도 철회를 강력하게 요구하였다.

노련이 제시한 운전자처벌제도에 관한 문제점

- ① 노선버스의 특수성을 고려하지 않은 처벌만능주의 발상임
- ② 지방자치단체와 사업자들이 시행하는 처벌과 중복
- ③ 교통사고가 발생할 경우 버스운전사들은 2중, 3중의 처벌을 부과 받고 있음
- ④ 버스노동자들의 생존권을 박탈하고 고용불안 야기

노련의 대응은 결국 국토해양부로 하여금 문제점을 인정하게 만들었고, 버스 운전자격제도는 법대로 시행하되 처벌제도 도입을 전면 철회하게 하였다. 이 처벌제도 철회 결정은 전국대회의원 대회에서 전국적인 승무거부 결정을 앞두고 내려진 것이었으며, 노련과 조합원들의 단결된 힘으로 얻어낸 결과였다.

〉 교통사고 예방을 위한 정책마련 촉구



버스운전자교육공청회

교통사고는 예방이 가장 중요하며 교통사고 결과에 대한 평가 및 상벌보다는 교통사고 예방교육, 운전자 운행패턴 교정, 고충 처리, 근로의욕 증진, 근로여건 개선 등 교통사고를 줄이기 위한 대책이 우선 마련되어야 한다는 것이 노련의 입장이다. 나아가 교통사고를 줄이기 위한 대책을 논의에 그치지 않고 이를 현장에 적용하기 위하여 2010년 4월 22일 교통안전공단과 함께 '사업용 운전자 교통사고 줄이기 협력회의'를 개최하였다. 이 협력회의에서 노련과 공단 노사는 버스노동자의 교통사고 예방의 실효성을 높이기 위한 안전운전체험교육을 공동으로 실시하는 방안을 논의하였고, 정부당국에 교통사고 줄이기를 위한 정책마련을 촉구하였다.

또한 2011년에는 노사정이 공동 참여하는 교통사고 50% 줄이기 위원회의 출범을 요구하였다. 이해 11월 '교통사고 줄이기를 위한 버스 운전자 교육 활성화 방안' 공청회를 개최하고, '교통사고 줄이기 노사정 공동선언'을 발표하여 교통사고 줄이기를 위한 실제적인 방안을 마련하기 위하여 노력하고 있다.

〉 「교통사고처리특례법」 개정 촉구

2010년 헌법재판소의 교통사고처리특례법 일부조항에 대한 위헌결정이 내려지면서, 버스운전사들은 종합보험 가입과 관계없이 교통사고가 나면 검찰에 기소된다는 불안감에 떨어야 하는 상황이 발생하였다.

이는 사고 시 민형사상 책임은 물론 운전면허 취소에서 심하면 구속에까지 이를 수도 있다는 뜻이다.

노련은 이 같은 내용의 개정안이 운수업종사자들이 겪고 있는 불합리한 교통여건, 강요되는 장시간 운전, 잘못된 업계 관행 등 열악한 환경을 전혀 고려하지 않고 있음을 지적하고, 이를 시급히 개선하도록 관계당국에 요청하였다.

먼저 노련은 「교통사고처리특례법」 일부 개정안 마련을 촉구하기 위하여 조합원 5만 7,000여 명의 서명을 받아 국회에 제출하였다. 이어 신속한 교통사고처리, 불확실한 중상해 기준의 해소, 사업용운수종사자의 합리적 보호 등을 주요 내용으로 하는 「교통사고처리 특례법 개정안」을 노련 출신 강성천 의원이 대표 발의하여 교통사고 처리 특례법 개정에 힘을 실어 주었다.

〉 근로시간 단축을 위한 노사정위원회 활동 및 제도개선에 주력

2004년 버스준공영제 실시 이후 대도시 시내버스를 중심으로 1일 2교대제가 실시되고 있지만, 아직까지 격일제 근무를 하는 버스운전기사가 많은 실정이다. 이들은 하루 18시간 정도를 운전하면서 휴식할 시간도, 쉴 수 있는 공간도 없이 운전석에 앉아 있어야 한다. 노련은 이러한 버스운전사의 열악한 노동환경을 개선하고자 1일 2교대제의 전국 확대 실시, 휴식 확보와 같은 근무환경 개선 활동을 펼쳐 오고 있다.



특히 노련은 근로기준법 제59조 근로시간 및 연장근로 특례조항 개정을 위한 경제사회발전노사정 위원회 활동에 공동으로 참여하여 버스운전사의 근로시간 단축을 위한 방안 마련과 관련 법 개정을 주도적으로 제의하였다. 하지만 노련의 요구는 버스업체 측과 정부의 무사안일한 현실 인식과 반발로 수용되지 않았다. 다만 상한선 설정에 대한 공익위원안을 이끌어 낼 수 있었다.

노련은 국회 환경노동위원회의 지원을 받아 운수업 근로시간 단축을 위한 연구용역도 활발히 진행하였다. 버스업종의 노동시간, 휴게 시간 등에 대한 실태

조사를 진행함으로써 통계의 정확도와 대외적 신뢰도가 높아져 버스운수업의 장시간 근로를 근절하는 데 도움이 되고 있다.

〉 운수업의 장시간 근로 개선 연구

2011년 노련은 '운수업의 장시간 근로 개선'을 위한 연구용역사업을 전개하여 운수업 관련 버스노동자들의 장시간 노동 시간을 단축하는 활동을 전개하였다. 노련은 버스운전사의 장시간 노동으로 인한 피로와 졸음운전은 교통사고 위험을 높여 공공의 안전성을 저해한다는 인식 아래 정책당국에 버스운전사를 위한 최소한의 연속 휴식시간 규제를 요구하였다.

운수업 근로자의 장시간 근무는 근로자의 건강은 물론 공공의 안전과 직결되는 문제이므로 일 단위, 주 단위, 월 단위 등의 초과근로시간 한도가 설정되어야 함을 당국에 제시하였다. 또한 장시간 근로로 인한 근로자의 건강 위협 및 교통사고의 방지, 질 좋은 서비스 제공을 위하여 월 노동시간 규제가 필요하다는 연구 결과를 토대로 근로 시간 개선을 촉구하였다.

노련은 연구 결과를 토대로 버스운전사의 월 노동시간은 226시간을 최대 시간으로 설정하는 것이 바람직하다고 보고, 중앙정부와 지자체에 이를 제안하고 있으나 아직 실현되지는 않았다. 앞으로 노련은 월 노동시간 226시간이 실현될 때까지 근로시간 개선활동을 지속할 예정이다.

〉 고속도로 버스전용차로 사수

택시의 버스전용차로 진입 허용 문제에 관한 논의가 이어져오다 2011년 대선을 앞두고 한나라당이 서민대책의 일환이라며 버스전용차로의 택시 진입을 허용하겠다는 입장을 밝히면서 뜨거운 논쟁이 일어났다.

노련은 당시 집권당이었던 한나라당을 중심으로 추진된 이 법안이 대선에서 득표를 얻기 위한 선거용 전략이라고 판단하였다. 이 법안 자체가 도로 여건과 대중교통을 고려하지 않은 것이기 때문이다.

노련은 이러한 졸속 법안을 비판하고, 노련 중앙위원회와 대의원대회에서 전국 총파업이라는 배수진을 치고 전 조직력을 동원하여 저지활동에 돌입하였다. 그 결과 고속도로 버스전용차로의 택시 진입 허용은 다시 원점으로 돌아가 재



논의하게 되었는데, 아직 버스전용차로 진입 불가라는 결정은 내려지지 않았다. 이에 노련은 조합원과 국민의 일상생활과 연결되어 있는 버스전용차로의 택시 진입 저지를 위한 활동을 지속적으로 전개하고 있다.

〉 산업단지 공동 통근버스 전면 운행 저지

2011년 정부는 공법인·회사·학교 또는 보육시설의 소속 인원만을 위한 통근·통학을 목적으로 전세버스의 산업단지 공동 통근운행이 가능하도록 하는 법을 개정하겠다고 발표하였다.

노련은 정부의 방침대로 산업단지의 전세버스 노선이 허용될 경우 버스업계 간 분쟁이 심화될 수밖에 없고, 전세버스가 노선운영에 참여함으로써 기존 노선버스는 운행 감축에 이어 운행 중단까지 갈 수 있게 될 것이라고 판단하였다. 만약 기존 노선버스가 중단 사태까지 이르게 된다면 버스를 이용하는 국민들은 큰 불편을 감당하여야 하는 상황에 이르게 된다.

더 큰 문제는 산업단지뿐만 아니라 다른 단체·기관의 전세버스 노선 운영을 허용하여 달라는 요구가 빗발칠 것은 물론이고 이에 대한 반대 명분마저 사라지게 되어 버스업계가 대혼란에 빠질 것이 분명하다는 것이었다.

노련은 이러한 문제점을 인식하고 산업단지의 공동 통근버스 운영을 저지하였다. 먼저 산업단지 내 통근버스 운영에 관한 반대 이유를 명확히 밝히고 강력한 반대의사를 표명하며 정부당국에 운수업계 노사의 입장이 반영되어야 함을 지적하였다. 그리고 정부가 산업단지 공동 통근버스 관련 실무 조사위원회를 구성하도록 영향력을 발휘하였다.

결국 전국 915개 산업단지 중 9개 단지에서만 공동 통근버스 운영을 허용하는 것으로 사안은 매듭지어졌다. 노련의 노력으로 전면 시행이라는 대혼란은 막아낼 수 있었다.

〉 버스재정지원 분권교부세 연장

버스재정지원금은 2009년 말까지 지방분권 교부세로 지급된 후 2010년부터는 보통 교부세에 통합되도록 되어 있었다. 이에 대하여 노련은 버스재정지원

금이 보통 교부세로 통합될 경우 약 1,300억 원에 달하는 버스재정지원금이 버스업체인 사측의 판단에 따라 다른 곳에 사용될 수 있음을 우려하였다. 보통 교부세로 통합되어 버스재정지원금이 사라질 경우 단체교섭이 어려워지고, 체불임금이 누적될 가능성이 높기 때문이다. 특히 노련은 버스재정지원금이 보통 교부세로 통합되면 현재도 발생하고 있는 지역 간 재정지원 차이가 더 심하여질 것으로 보고 그로 인한 노동 조건 격차를 우려하였다.

따라서 이러한 우려가 현실이 될 경우 결국 버스노동자들의 근로조건이 악화될 것이라는 입장을 정부 주요 부처에 전달하였다. 그리고 그 결과 버스재정지원금을 5년 더 연장하여 2014년 말까지 지급받게 되었다.



시외·농어촌 대표자 교육

〉 비정규직의 정규직화 및 차별 시정

현재 버스운전기사는 다른 업종과 마찬가지로 업체 측의 고용 방법에 따라 정규직과 비정규직 노동자로 나뉘어져 있다. 그런데 버스운전기사는 정규직과 비정규직에 관계없이 하는 일은 동일함에도 비정규직 운전기사는 장시간 근로, 낮은 임금 등 불안하고 열악한 환경에 더 노출되어 있다.

버스운전기사는 도로에서 운전을 하여야 하는 특수한 환경에 처하여 있는데, 비정규직 버스운전기사는 여기에 열악한 조건이 더하여져 불안한 상태에서 운전을 하게 되는 경우가 많다. 노련은 이렇게 될 경우 승객의 안전과 함께 공공의 안전까지 저해할 수 있기 때문에 비정규직의 정규직화가 더 필요하다고 보았다.

이에 노련은 중앙정부와 지방자치단체에 비정규직의 정규직화를 촉구하고 정규직과 비정규직의 차별을 시정할 것을 강력히 요구하였다. 그리고 이러한 노력은 버스준공영제 이후 더 활발하게 진행되었다. 대표적으로 인천 시내버스의 경우 2009년 전체 인원의 80%를 정규직으로 전환하게 되는 결과를 가져왔고, 나머지 20%도 단계적으로 정규직으로 전환하기로 합의를 이루었다.

또한 노련은 비정규직 운전기사의 차별을 없애기 위해서도 노력하고 있다. 2010년 여수시내버스의 경우 총파업 투쟁을 이끌어내어 일반버스와 비교하여 임금 격차가 컸던 중형버스 조합원들의 차별이 일시에 해소되었다.

〉 택시 대중교통법 편입 저지

2012년 말 ‘대중교통 육성 및 이용촉진에 관한 법(택시대중교통법)’ 개정안이 논의되면서 운수업계가 충격에 휩싸였다. 이는 사업 황폐화에 놓인 택시 노사가 합심하여 만든 이른바 ‘택시 살리기’ 법안으로, 택시를 대중교통수단의 하나로 인정하여 버스나 지하철에 버금가는 정부 지원의 근거를 법률로 명시하고자 하는 것이었다.



법안의 국회 상정에 앞서 노련은 수차례 국회 접촉을 통하여 택시를 대중교통에 포함시킬 수 없다는 국민적 정서가 담긴 노련의 입장을 호소하였다. 이어 11월 16일에는 “국회 상임위원회가 택시를 대중교통수단으로 인정하는 법률을 상정·통과시키면 부득이 전국 버스운행을 전면 중단하겠다”는 성명을 발표하였다.

택시대중교통법은 논란 끝에 11월 21일 국회 상임위원회를 통과하였다. 이에 버스 노사는 앞서 천명한대로 22일 첫차부터 운영을 전면 중단하여 강력한 투쟁에 돌입한다고 선언하였다.

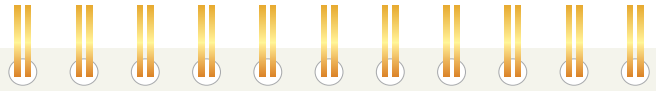
그런데 당장 교통불편을 겪게 된 국민들의 불만의 목소리가 커지자 국회는 버스의 정상운행을 요청하여 왔고, 이에 노련과 버스사업자단체는 서울과 부산 등 대도시 지역을 시작으로 오전 6시 30분부터 다시금 배차를 시작하여 운영을 정상화하였다.

이후 법안의 본회의 상정이 연기되자 택시 노사는 12월 7일 대규모 집회를 예고하고 나섰고, 국회는 이들에게 본회의 통과 의사를 직간접적으로 밝혔다. 마침내 12월 정기국회 마지막 날 법안은 정부와 교통전문가들의 의견까지 외면한 채 1월 1일 새벽 6시 참여인원 255명 중 찬성 222명, 반대 5명, 기권 28명으로 본회의를 통과하였다.

상황이 이렇게 되자 노련과 버스연합회는 마지막 수단인 대통령의 거부권 행사에 초점을 맞추어 택시대중교통법에 대한 반대논리를 담은 의견서를 청와대 등 요로에 전달하며 반대활동을 전개하였다. 그리고 정부(국토해양부)도 단호히 나서 이에 대한 대안으로 가칭 ‘택시산업 발전을 위한 지원 법(택시지원법)’ 제정을 서둘렀다.

그리하여 2013년 1월 22일 택시대중교통법은 이명박 대통령의 재가를 위하여 테이블 위에 올려졌고, 이 대통령이 재가 대신 국회의 재의결을 요구하는 거

부권을 행사함으로써 일단락되었다. 결국 노련의 결사적 방어 노력의 결실로 택시대중교통법안은 여전히 국회에 계류 중이며, 국토교통부가 마련한 '택시지원법'은 국회의 심의 절차를 남겨두고 있다.



우리나라 최초의 자동차

“저 안에 번갯불이 들어있는 거 아니요?”
“그렇게 말시오. 죽는다는 소리가 있어.”
“한 번 타 보고는 싶은데, 죽는 거 아니요?”
“저거, 쇠 당나귀 같은데…….”

자동차를 ‘쇠 당나귀’ 라고 부르게 된 것은 당시 자동차들을 처음 본 고종이 “상여를 연상케 한다.”면서 타기를 꺼려하였다는 말에서 유래하였다. 이 소문을 듣고 놀란 백성들은 자동차를 ‘쇠 당나귀’ 라 부르며, 자동차 안에는 번갯불이 있어 가까이 가면 타 죽는다는 소문과 미신까지 만들어내었다. 심지어 거리에서 자동차가 보이면 구경꾼들이 돌세레, 물세레까지 하였다고 한다. 또한 ‘뽕뽕’ 자동차 경적 소리에 기절을 한 사람, “이까짓 게 무엇이 무섭냐”며 자동차에 달려들었다가 중상을 입은 노인의 일이 일간지에 실리기도 하였다.

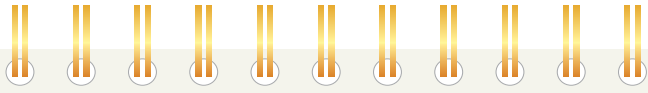
‘저절로 움직이는 쇠 당나귀’ 이외에도 ‘쇠귀신’, ‘요술차’ 등으로 불리며 모두를 혼비백산시켰던 자동차가 우리나라에 들어온 지 100년이 지났다. 이제 자동차는 한 세기를 거쳐 우리의 삶을 너무도 많이 바꾸어 놓았다. 당장 자동차만 있으면 한 시간에 수백 킬로미터를 달릴 수 있다. 자동차는 길만 있다면 어디라도 갈 수 있기 때문이다.

그렇다면 우리의 삶을 180도 변화시킨 자동차가 우리나라에 처음 들어온 것은 정확히 언제일까?

1903년 고종황제 재위 40주년을 맞아 칭경식(稱慶式)의 의전용 여차로 미국 공관을 통하여 들여온 ‘포드 A형 승용차’가 우리나라에 선보인 최초의 자동차였다고 전하여지기도 하지만 정설은 아니다. 일반적



고종황제의 여차



으로는 1910년대에 들어왔다는 설이 가장 유력한데, 1911년 이전까지 우리나라에서 확인된 차는 황실용 2대, 총독용 1대로 총 3대였다는 설과 황실용 1대, 총독용 1대로 총 2대였다는 두 가지 설이 있다.

이후 우리나라에서는 고관대작들이나 일본인들이 앞다투어 자동차를 구입하면서 자동차 수가 급격히 증가하였다. 1914년경부터 총독부의 고관, 조선군사령부의 고급 군인, 주한 외교관이나 선교사 중 일부, 구왕실과 이완용이나 박영효 같은 친일귀족들을 중심으로 자동차 사용이 늘어났다. 그리하여 1915년부터는 장안의 내로라하는 부자들도 자동차를 타기 시작하였다. 바로 이즈음 경성 도로 곳곳에서 경적이 울리기 시작하고 본격적인 자동차 시대가 개막된 것이다. 우리나라에도 일명 오너드라이버들이 생겨났다.

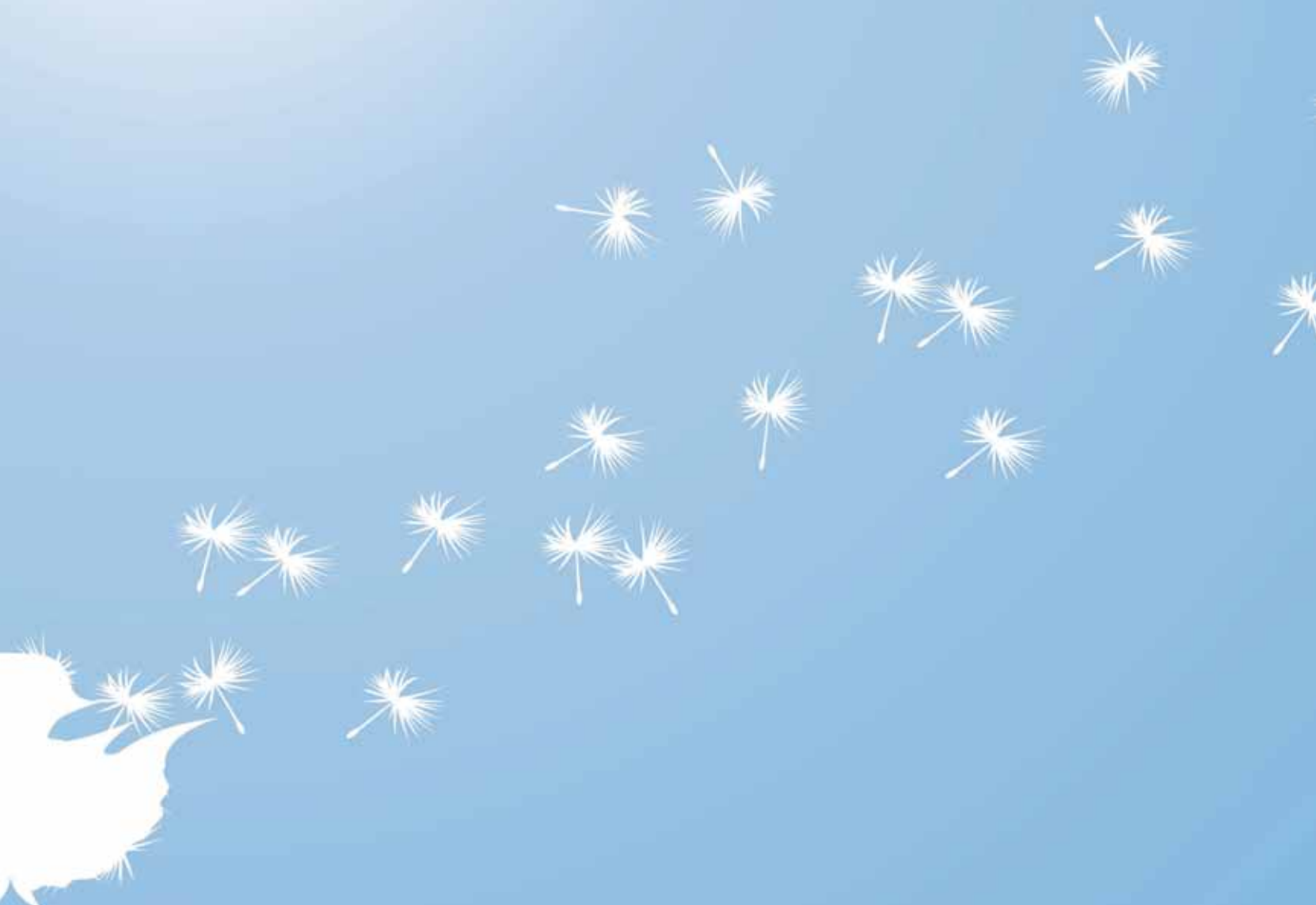
하지만 1920년대 말까지는 손수레, 우마차 등이 자동차보다 훨씬 많았던 시기이다. 그도 그럴 것이 자동차 한 대의 가격이 집 몇 채를 살 수 있는 액수였기 때문이다. 자동차를 빌리는 비용 또한 당시 쌀 한 가마니 가격과 맞먹었다고 하니 자동차가 보편화되기에는 이른 시기였다.



순종황제의 어차

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





2장 그리운 이름, 고마운 이름

01. 그때 그 시절 추억의 버스
02. 지금은 그리운 이름, 버스안내원
03. 대한민국에서 운전사로 산다는 것

01

그때 그 시절 추억의 버스

그 시절 버스안내원의 “오라~이” 소리가 들리면 운전기사가 핸들을 휙 돌리면서 다음 출발지로 향하였다. 승객을 꽉 채운 만원버스가 이슬아슬하게 달릴 수 있었던 것은 버스운전사와 버스안내원의 환상적인 호흡이 있었기에 가능하였을 것이다. 지하철이 없었던 시절 버스의 모습은 그 시절을 대표하는 풍경 중 하나였다.



지금은 사라져 가는 것들

하루가 다르게 변하는 세상, 모두가 바쁘게 움직이는 세상이다. 우리가 인식 하든 인식하지 못하든 세상은 지금도 끊임없이 변하고 있다. 그래서 언제부터인가 우리 뇌리에서 잊혀져 까마득한 과거의 추억으로만 남아버린 것들이 있다. 그때는 신기하고 요긴하였던 것들이 지금은 시시하고 쓸모없는 것이 되어 과거 속으로 사라진 것들이 많다.

그렇게 사라져가는 것들 중에는 빨간 우체통, 우표, 삐삐, 공중전화, 주판, 완행열차, 월급봉투, 연탄, 이발소, 현책방 등이 있다. 이것들은 우리 추억 속에서 분명 존재하지만, 이제 우리 주변에서는 쉽게 찾아볼 수 없는 것들이 되었다. 한때 과거를 풍미하였던 것들이 이제 동시대를 살았던 사람들에게는 아련한 추억과 향수를 느끼게 하는 것들이 된 것이다.

그러나 그것들은 누군가와 우연히 이야기를 하다보면 같은 곳을 공유한다는 생각만으로 웬지 모를 따스함을 가슴 속에 전하여준다. 「모든 사라지는 것들은 뒤에 여백을 남긴다」는 어느 시인의 시집 제목처럼 사라지는 모든 것들은 세월의 변화 속에서 사라질 수밖에 없는 운명을 타고났을지라도 훗날 더욱 깊은 여운을 남기는 경우가 많다. 그리고 이렇게 깊은 여운을 남기며 역사 속으로 사라진 것들 중 대중교통수단의 변화를 빼놓을 수 없다.

아직 버스가 등장하기 이전에는 공중에 가설된 전선으로부터 전력을 공급받아 달리던 전차가 대중교통수단이었다. 전차는 1898년 조선 말 서울 서대문에서 청량리를 잇는 구간에 처음 등장하였다. 이후 일제강점기 때에 두 번째 전차가 부산에 가설되어 가장 중요한 시내 교통수단의 하나로 활용되었다. 그러나 해방 이후 자동차가 보급되고 버스가 중요한 교통수단으로 자리 잡으면서 도로 한가운데를 지나는 전차가 오히려 폭주하는 교통수요에 장애가 된다 하여 1969년 유유히 퇴로를 걷게 되었다.



전차

전차에 이어 새로운 대중교통수단이 된 버스의 추억을 더듬어 보면 희뿌연 먼지를 날리며 내달리던 흑백의 풍경이 있었다. 1960~70년대 그 시절의 낡고 비좁았던 버스는 운전 솜씨를 뽐내던 버스운전사, 한 명이라도 더 태우기 위하여 위험을 무릅쓰던 버스안내원, 그리고 지금은 사라지고 없는 회수권과 토큰 등을 떠오르게 한다.

시내버스 전성시대

농어촌 인구가 도시지역 및 개발지역으로 이주하는 이촌향도 현상은 1955년 경부터 시작되어 1960년 공업화·도시화와 함께 본격화되었다. 1970~90년 전 기간에 걸쳐 서울·부산·경기가 전입초과 현상을 보인 반면 강원을 비롯한 나머지 8개도는 모두 전출초과 현상을 나타내었다. 서울과 인접지역인 경기를 비롯하여 대도시 지역과 그 주변으로 인구집중이 심화된 것이다.

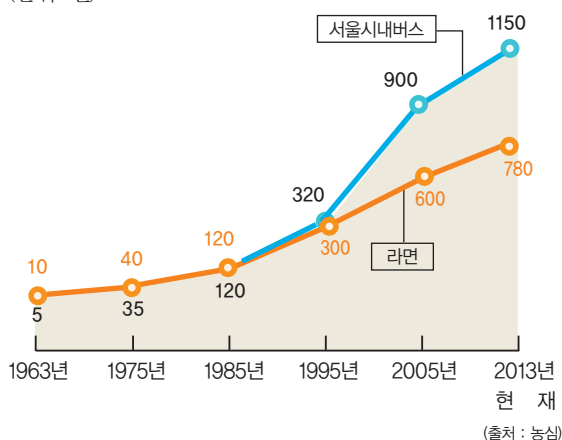
인구가 늘어난 대도시의 교통은 시내버스의 몫이었다. 특히 우리나라 제1의 도시인 서울은 1960년대 당시 이촌향도와 함께 전국에서 가장 어수선하고 복잡한 도시였으며, 1970년대에 이르러서는 서울시민의 80% 이상을 수송할 정도로 버스의 역할이 컸다. 그때까지만 하여도 서울의 출퇴근길은 서울 강북 외곽과 강북 도심, 나아가 인천·부천·수원 등 수도권과 서울을 잇는 비교적 단순한 노선이었다.

이 시기 서울시내 버스요금은 라면 한 봉지 가격보다 낮았다. 1963년 국내에 처음 선보인 삼양라면의 소비자가격이 10원이었고, 같은 시기 서울시내 버스요금은 일반 5원, 청소년 3원, 어린이 2원이었다. 이후 1967년에는 대학생 회수권 할인 실시와 함께 일반 10원, 대학생·청소년 7원, 어린이 5원으로 버스요금이 두 배가량 올랐다. 이 요금이 다시 두 배가 된 것은 전철 개통 직전인 1973년으로 일반 20원, 대학생·청소년 15원, 어린이 10원이었다.

그리고 1974년 우리나라는 전철 시대를 맞이하였다. 서울 지하철 1호선 개통

라면 한봉지 값과 서울 버스요금 비교

(단위: 원)



1960~70년대 도로 풍경



전철

당시 기본구간 요금은 30원으로 버스 일반요금보다 5원이 비쌌음에도 사람들은 승객들로 빼곡하거나 배차 시간이 길어 언제 올지 모를 콩나물시루 버스 대신 도착 시간을 잘 지키는 지하철을 선호하기 시작하였다. 그리하여 처음 서울 지하철 개통 당시 81.3%에 달하던 버스의 수송 분담률은 1997년에 이르러 29.5%까지 떨어졌다.

그러나 시내 교통을 전담하던 버스 역할의 상당부분이 지하철로 분산된 이후에도 버스는 각광받는 대중교통수단으로 통한다. 당시 지하철과 동일구간을 운행하는 버스노선은 적자를 면치 못하였지만 지하철이 갈 수 없는 수많은 지역에서 여전히 없어서는 안 될 ‘시민의 발’이기 때문이다. 그리고 서울의 물가가 1975년 대비 2011년 평균 9.4배 상승한 가운데 라면은 이에 못 미치는 7배 인상에 그쳤고, 버스요금은 24.4배 상승해 기본요금을 기준으로 지하철과 비슷한 수준을 유지하고 있다.

콩나물시루 버스

1960~70년대는 지금처럼 시내버스 형편이 좋지 못하였다. 이때 도로는 비포장 자갈길이 많아 버스가 다니기 불편하였다. 더욱이 배차시간도 길어 등하교 버스와 출퇴근 버스는 그야말로 ‘콩나물시루’가 따로 없었고, 승객들은 버스를 놓치지 않기 위하여 필사적이었다. 승객들이 물리는 출퇴근 시간과 등하교 시간의 버스 풍경은 전쟁터와 같았다.

이러한 콩나물시루 같았던 만원 버스는 서울뿐만 아니라 전국 주요 도시의 버스 풍경이었다. “뒤로 들어 가주세요”라는 버스운전사의 말보다는 S자를 그리며, 마치 관성의 법칙을 이용하는 듯 보이는 환상적인 버스 운전 솜씨가 더 필요하였던 시절이다.

당시 버스안내원들은 동전 지갑을 매고 손님을 태웠다. 출퇴근 시간 만원버스는 차문을 닫지도 못할 정도로 이슬이슬하여 버스안내원이 문에 매달려 온 힘을 쏟아야 하였다. 여성으로서 힘에 부치는 ‘푸시맨’의 역할을 하였던 것이다. 안내원이 버스에 대롱대롱 매달려 밖으로 밀려 나올 것 같은 승객들을 몸으로 떠받치고 있다가 동전으로 차체를 치면서 “오라~이”라고 외쳤다.

그런 후에 버스운전사는 문을 연 채 버스를 출발시켜 승객들이 안으로 휩쓸려 들어가도록 커브를 틀거나 브레이크를 ‘깍-’ 하고 한번 잡아주는 운전 솜씨



콩나물시루 버스



를 발휘하였다. 차체를 한두 번 좌우로 흔드는 곡예 운전을 하여야 겨우 문을 닫을 수 있었다. 그럴 때면 승객들은 비명을 질러대었고 이리저리 떠밀린 학생들의 도시락 반찬통에서 샌 김치 냄새가 진동할 때도 많았다.

이렇다 보니 버스운전사와 버스안내원은 입구와 출구까지 꽉 채워서 승객들을 태우고 다음 정류장에 있는 승객들은 태우지 못하고 그냥 지나쳐야 하는 일도 흔하게 있었다. 이런 모습은 뺨뺨한 만원버스를 타야하였던 그 시절 매일처럼 반복되는 일상이었다.

콩나물시루 같은 만원 버스에 아슬아슬하게 매달리며 ‘오라~이’를 외치던 버스안내원과 승객들을 한 사람이라도 더 태우기 위하여 커브를 틀어 운전하는 버스운전사의 모습이 멋있어 보이기도 하였지만 아찔하여 보일 때가 많았다.

승용차와 택시가 흔하지 않던 시절이어서 출근과 퇴근 시간에는 종점에서 서너 정류장만 지나도 버스는 승객들로 넘쳐났다. 버스안내원은 버스 문을 닫기 어려울 정도로 승객이 가득 타면 버스에 매달린 채 두 팔로 버티며 “안으로 좀 들어가요”라고 외치면서 몸으로 승객을 밀어 넣곤 하였다. 버스에 매달렸다가 길바닥에 떨어져 다치는 위험한 일이 벌어지기도 하였다.

회수권과 토큰에 관한 재미있는 이야기

요즘은 버스카드를 단말기에 가져다 대면 ‘뽐’ 하고 요금처리를 알리는 기계음이 들린다. 가끔 ‘카드를 한 장만 대 주십시오’, ‘이미 처리됐습니다’, ‘잔액이 부족합니다’ 등의 소리도 들린다. 1초 내에 일사천리로 요금 지불이 완료되는 편리한 시대지만 가끔 버스 회수권이나 토큰을 사용하던 때가 더 좋았다고 말하는 승객들도 있다. 회수권과 토큰은 그 시절 버스요금을 대신하여 돈과 같은 역할을 하였다. 회수권이나 토큰을 사용하던 시절이 그리운 것은 버스 토큰이 편리하여서라기보다 그것들에 관한 추억들을 가지고 있어서일지 모른다.

“10장 묶음의 회수권은 곧 우리에게 11장 묶음이었어요.”

“심지어 회수권을 아예 절반으로 자르기도 했어요.”

승객들의 회수권에 대한 추억이 깃든 이야기들이다. 10장 묶음의 회수권을 정하여진 절취선보다 약 2~3mm 정도 모자라게 자르면 쉽게 11장을 만들 수 있었다는 추억을 이야기하는 승객들도 있다. 이런 추억이 없는 승객일지라도 영화 「친구」에서 나오는 ‘10장 회수권으로 11장 만들기’ 테크닉을 보면 “아~” 하



고 고개를 끄덕이며 웃음을 터뜨릴 수 있을 것이다.

일단 요금함에 회수권이 들어가면 누가 그리하였는지 알기 힘들어 추궁하기 어렵다는 점을 이용하여 반으로 자른 회수권을 구기고 접어 꼬깃꼬깃하게 만든 다음 태연하게 집어넣는 학생들도 있었다. 심지어 대담하게도 껌 포장지를 회수권 대신 사용하는 학생들도 있었다. 지금은 추억처럼 말할 수 있지만, 그 시절 이러한 일들은 사회적 문제가 될 수밖에 없었고, 그렇게 하는 학생들을 골라내는 일도 버스안내원의 고된 일 중 하나였다.

버스 회수권에 이어 버스 토큰이 처음 등장한 것은 1977년이다. 토큰은 100원짜리 동전보다 조금 작고, 50원짜리 동전보다는 조금 컸다. 동그란 모양 한 가운데 행하니 구멍이 뚫려있어 동전과 확연히 구분되었다.

버스정거장 가판대에서 토큰을 판매하는 가판대 주인은 토큰을 세서 10개씩 쌓아놓기도 하였고, 토큰을 산 다음 버스를 기다리는 내내 토큰을 만지작거리며 무료함을 달래기도 하였다.

토큰을 요금함에 집어넣으면 동전 떨어지는 소리가 경쾌하게 났다. 이 소리는 마치 어린 시절 돼지저금통에 동전을 넣을 때와 비슷하다. 지금이야 단말기에 얼마가 찍히는지 눈여겨 보는 승객이 많지 않지만, 그때 그 시절 승객들은 호주머니에서 나가는 토큰 한 개를 실수로라도 10원짜리 동전과 헛갈리지 않기 위하여 꼼꼼히 살피거나, 토큰 한 개라도 더 넣을까봐 애지중지 꺼내곤 했다.

당시 여고생들 사이에서는 오래된 토큰을 가지고 있을수록 자신이 원하는 대학에 갈 수 있다는 소문이 나돌기도 하였다. 그 말을 믿고 오래된 토큰을 찾아 삼만 리를 하였다는 이야기도 있었다. 어떤 여학생들은 부모님 주머니를 뒤져 오래된 토큰을 골라내던 기억을 갖고 있다. 그때나 지금이나 대학입시의 압박은 똑같지만 삭막한 지금과 달리 그때는 대학입시라는 압박 속에서도 낭만이 있던 시절이었다.

그런가하면 버스요금 인상 소식이 들리면 토큰을 판매하는 가판대 앞에는 토큰을 사려는 사람들로 북새통을 이루었다. 시민들이 버스요금 인상에 대비하여 토큰을 '사재기' 하는 일이 비일비재하였던 것이다. 이런 시민들은 집에 있는 장롱 속에 토큰을 수백 개 쌓아 놓고 요금 인상 후에도 계속 사용하여 교통비를 아끼려는 것이었다. 요금이 올라도 토큰은 바뀌지 않으니 한꺼번에 사서 두고 두고 쓰면 이익이 되었다. 어떤 승객은 토큰을 되팔아 차액을 챙기기도 하였다.

그런데 가뜩이나 토큰의 유통 물량이 적은데 이러한 사재기까지 이어지다 보니 토큰 구하기가 쉽지 않은 상황이 벌어지곤 하였다. 토큰의 색깔이 황동색과

백색, 구리색 등으로 자주 변하게 된 것도 이러한 사재기를 막기 위하여서였다.

그리고 1990년대 선불형 버스카드가 도입되고 신용카드로까지 교통비 결제가 가능하여지면서 1999년 버스토큰이나 버스회수권은 완전히 사라졌다. 덩달아 그것들과 관련된 사람 살아가는 재미있는 이야기도 사라져 추억 속 한 장면이 되었다.

낭만도 함께했던 그 시절 버스

1960~70년대는 버스가 한 대 오면 대략 20분에서 30분가량을 기다려야 다음 버스가 오는 경우가 대부분이었다. 1분 1초가 아까운 등교 시간이나 출근 시간에 승객들은 버스 한 대를 놓치지 않으려고 필사적이었다. 지금이야 버스가 언제, 어디쯤 오는지 바로 확인되고 시간에 맞추어 나가면 편리하게 이용할 수 있지만, 그때 승객들은 버스가 올 때까지 목이 빠져라 무작정 기다리는 수밖에 없었다. 그때를 회상하면 누구나 버스를 놓치지 않기 위하여 죽기 살기로 달렸던 경험이나 뻑뻑한 버스 안에서 버티느라 힘들었던 추억이 있을 것이다.

이뿐 아니라 아련한 첫사랑이나 마음씨 고운 버스안내원에 관한 따스한 추억이 공존할 것이다. 버스안내원이 온 몸의 힘을 다하여야만 겨우 문을 닫을 수 있는 콩나물시루 같은 버스 안에서 첫사랑 여학생을 만나기도 하고 첫사랑 남학생을 만나기도 하였다. 뽀뽀도 핸드폰도 없던 시절, 버스는 학생들의 첫사랑이 싹트는 장소 중 하나였다. 학생들은 마음을 전하기 위하여 주뽕주뽕 직접 말을 걸어보기도 했지만, 대부분 손편지나 쪽지를 써서 전해주기도 했다. 그야말로 낭만이 있었던 버스였다.

“정말 그때 그 누나는 천사였어요! 버스 회수권을 못 내 주뽕거리니까 안내양 누나가 다음에 내라며 그냥 내려줬어요.”

버스는 타야하고, 버스 요금은 없었던 시절에 사정이 딱한 학생을 보고 그냥 지나쳐준 버스안내원 누나를 기억하고 있는 한 승객의 이야기이다. 이처럼 버스에 대한 추억 삼매경에 빠지다보면 그 시절 버스안내원을 천사로 기억하는 승객들도 많을 것이다.

관성의 법칙을 이용하여 핸들을 확 틀며 사람들을 입구 반대쪽으로 몰아넣는 묘기를 선보였던 버스운전사, “오라~이”를 외치며 버스 승객들을 태우고 내렸던 버스안내원, 지각하지 않으려고 죽기 살기로 버스를 타던 직장인들, 교묘하

게 회수권을 접어서 내던 까까머리 남학생들, 재잘재잘 거리던 여고생들, 짐을 한가득 싣고 장에 가던 할머니까지... 지금의 풍경과는 사뭇 달랐던 그 시절 버스는 콩나물시루 같아 숨이 막힐 때가 많았지만 반면, 시끌벅적 사람 사는 냄새가 가득하였다.

그 많던 회수권과 토큰, 그리고 버스를 탔던 그때 그 사람들은 지금은 어디로 갔을까?

02

지금은 그리운 이름, 버스안내원

급변하는 세상 속에서 이제는 볼 수 없는 풍경들이 많다. 그중 지금은 찾아볼 수 없는 추억 속의 인물 하나가 바로 버스안내원이다. 한때 버스안내원은 18~20시간 노동에 의한 피로와 박봉으로 사회문제가 되기도 하였다. 더욱이 요금관리를 했던 버스안내원들에 대한 불법 검신이 행하여지고, 이것이 심각해지면서 그들은 인권을 유린당하는 일까지 겪어야 했다.



1961년 등장한 버스안내원, 남자에서 여자로

하루 12시간 노동하는 ‘빠스·겔’

(동아일보, 1954년 5월 28일자)



하루 12시간 노동하는 '빠스·겔'
賃金は 겨우 總收入의 百分의 一

勤勞基準法여기사 도蹂躪

無効 確認을 請求
嚴氏 金正 陪氏 直接 相對 告訴

殺入未遂強硬不
金斗漢氏 中部署서 報

하루 12시간 노동하는 '빠스·겔'은 대체로 만 십육세 전후의 소녀들로서 '근로기준법'에 의하면 이들의 근무시간은 하루 7시간, 일주일 48시간을 초과할 수 없고 인가를 얻은 경우에 한하여 하루 8시간 이내의 근무시간을 연장할 수 있음에도 불구하고 연장시간을 포함한 최고법정시간인 하루 9시간을 초과한 하루 평균 12시간 이상을 혹사당하고 있다 하며 이들에 대한 임금 역시 차임수입액의 겨우 1% 정도로 1개월간의 임금 총액은 5, 6천원 정도에 불과하다고 한다. 그리고 사용자는 근로자들에 대하여 일주일 평균 1회 이상의 휴일을 주어야 할 것임에도 불구하고 이들 '빠스·겔'들은 휴일도 별로 없이 사용자들을 위하여 과중한 노력만을 제공하고 있는 것이다.

‘빠스·겔’들은 대체로 만 십육세 전후의 소녀들로서 ‘근로기준법’에 의하면 이들의 근무시간은 하루 7시간, 일주일 48시간을 초과할 수 없고 인가를 얻은 경우에 한하여 하루 8시간 이내의 근무시간을 연장할 수 있음에도 불구하고 연장시간을 포함한 최고법정시간인 하루 9시간을 초과한 하루 평균 12시간 이상을 혹사당하고 있다 하며 이들에 대한 임금 역시 차임수입액의 겨우 1% 정도로 1개월간의 임금 총액은 5, 6천원 정도에 불과하다고 한다. 그리고 사용자는 근로자들에 대하여 일주일 평균 1회 이상의 휴일을 주어야 할 것임에도 불구하고 이들 ‘빠스·겔’들은 휴일도 별로 없이 사용자들을 위하여 과중한 노력만을 제공하고 있는 것이다.

‘빠스·겔’은 1950년대의 버스안내원이다. 당시는 6·25전쟁으로 서울시내 전차망이 파괴되어 교통인구가 버스로 몰리면서 대중교통수단으로서 버스의 중요성이 급격히 증대되던 때다.

휴일도 없이 하루 평균 12시간씩 혹사당하는 버스안내원들의 생활이 알려지면서 이를 비판하는 목소리가 불거져 나왔다. 하지만 이후로도 버스안내원들의

고충은 끝나지 않았으며, 1960년대를 넘어 1970년대까지 이어졌다.

1960~70년대 당시 10대 중·후반의 버스안내원들은 대부분 자기 몫뿐만 아니라 가족의 짐을 떠안아야 했다. 그리하여 가족의 생활비를 벌기 위해 고향을 떠나 산업화가 한창인 도시로 몰려들었다.

그녀들은 허름한 옷 보퉁이 하나를 옆에 끼고 서울역 앞으로 나와 도시 주변부의 하층 노동자가 되었다. 같은 또래의 남성들은 공장 노동자·고물장수·청소부·건축노동자·잡역부가 되는 반면 여성들은 미싱 보조·식모·버스안내원·화장품 판매원 등의 삶을 강요당했다.

이즈음 서울로 올라온 여성들 가운데는 10대 후반의 미성년자가 많았다. 1967년 서울시 부녀과에서 조사한 농촌에서 올라온 어린 여성들에 대한 통계를 보면, 조사 대상 6,740명 가운데 18살 미만의 여성이 37.4%인 2,527명을 차지하는 것으로 나타난다. 그 가운데 글을 모르는 까막눈이 19.4%인 1,313명, 초등학교를 겨우 나온 사람들이 63.0%인 4,250명이나 되었다고 한다.

당시 시골에서 상경한 소녀들은 시골티가 날 수밖에 없어 이를 단박에 알아차린 인신매매꾼들의 표적이 되기도 했다. 그리하여 경찰은 서울역에 안내소를 설치하고 여경을 두어 상경하는 소녀들을 타일러서 돌려보내는 일을 했을 정도다.

‘오라~이(all right)’는 출발하라는 신호로 그녀들의 트레이드마크였다. 버스안내원하면 당연히 여성을 떠올리지만, 1961년 초까지 버스안내원은 남성의 직업이었다. 버스 차장을 남성에서 여성을 바꾸는 첫 시도는 1959년 2월에 시작되었다. 이어 교통부는 “4월 1일부터 서울 시내를 운행하는 600대에 가까운 시내버스의 차장을 모조리 여차장으로 하겠다.”고 발표하였다.

그 이유는 그동안 남자 차장들에 의하여 가끔 발생하는 눈에 거슬리는 행동을 없애기 위해서였다고 하였지만, 이는 ‘조수’란 명칭으로 남자들이 안내원 역할을 하면서 손님과 자주 다툼이 일어나는 데다 무엇보다 인건비가 비쌌기 때문에 상대적으로 인건비가 싼 어린 소녀들로 바꾼 것이었다. 그리고 나서 깃잎머리에 베레모를 머리핀으로 고정하고 제복을 입은 버스안내원이 처음 등장한 것은 1961년의 일이다.

열악하고 고단한 환경

“어린 시절 버스안내원은 우리러볼 정도로 대단해 보였어요. 꼭 찬 만원버스



서울역 앞에서 상경하는 소녀들을 귀경지도하는 여경

안에서도 찻샷을 하나하나 꼼꼼히 다 받아내는 솜씨를 보면 입이 짝 벌어지기도 했거든요.”

“그때는 버스안내원으로 일하는 누나들이 힘겹게 살아가는 줄 몰랐고 옷 한 벌 변변히 못 사 입는 줄도 몰랐어요. 그만큼 버스 안에서만큼은 적어도 위풍당당한 누나였어요.”

많은 사람들은 옛 시절 버스안내원을 이야기하면 버스안내원의 위풍당당하고 야무진 모습을 회상한다. 하지만 그녀들의 생활을 자세히 보면 위풍당당한 것이 아니라 처참할 때가 많았다.

당시 버스안내원은 그들을 양성하는 교통학원이 등장할 정도로 인기직종이었다. 그러나 실상 그러한 인기와 달리 버스안내원은 돈을 벌기 위해 도시에서 자리 잡을 수 있는 가장 쉬운 작업이면서도 가장 고달픈 직업이었다.

버스 옆구리를 탕탕 치며 “오라~이”라고 씩씩하게 외치던 그들은 하루 18시간 이상 일하면서 단체 숙소에서 겨우 4~5시간 눈을 붙인 뒤 새벽같이 일어나 일하면서도 박봉에 시달려야 했던 것이다.

1961년 당시 1만 2,560명에 달하였던 버스안내원은 1971년 그 세 배가량인 3만 3,504명으로 늘어나 1970년대 중반에는 5만여 명에 이를 정도였다. 그러나 이러한 수적 증가는 당시 폭발적인 버스 수송수요와 늘어나는 버스대수에 비하면 현실적으로 부족한 것이었다.

1977년 이러한 버스안내원 부족 현상은 점점 심각해져 갔는데, 이는 시내버스보다 전세버스와 시외버스에서 두드러지게 나타났다. 당시 근로기준법은 제도에 불과하였을 뿐 버스안내원의 노동 환경은 최소한의 근무 환경도 보장되지 않는 수준이었다.

버스 안내원 부족 현황 (1982년)

구분	업체수	차량대수	현인원		부족인원	
			총수	대당인원	대당인원	부족인원
시내	362	18,138	24,882	1.37	0.93	16,835
시외	162	9,420	9,942	1.06	1.24	11,724
고속	10	1,430	1,913	1.34	0.96	1,376
전세	172	3,158	2,301	0.73	1.57	4,962
계	706	32,146	39,038	1.21	1.09	34,898

(출처 : 교통신보)

전국 안내원의 월평균 실제 노동시간 및 임금 실태 (1982년)

구분	실제노동		실제 급여액 (원)	기준내 임금 (월 204시간 기준)	
	일수(일)	시간수(시간)		월평균	시급
전산업여성노동자	25.4	234.8	128,984	112064	549,34
시내버스 안내원	20.9	323.8	147,683	61677	302.34
시외버스 안내원	26.9	335.7	133,701	59131	289.86
고속버스 안내원	21.0	221.0	172,000	30508	149.55
전세버스 안내원	29.5	323.2	93,911	48399	237.25
〈버스평균〉	24.6	300.9	136,824	49929	244.75

(출처 : 「자동차노련40년사」)

버스안내원의 일당을 보면 그 환경이 얼마나 열악했는지를 알 수 있다. 하루 18~20시간 정도를 버스 안에서 시달려야 했던 버스안내원의 일당은 540원으로, 한 달 1만 800원 정도의 임금이 지급되었다. 그중 식대를 제하면 실 수령액은 6,300~2,000원에 불과할 정도로 적은 금액이었다.

대부분의 운수업체에서는 야간세차 등 강제노동을 시키거나 형편없는 식사와 열악한 기숙사시설을 제공했다. 이로 인하여 버스안내원들은 동상, 무좀, 위장병, 냉대하증, 신경통, 편도선염, 생리불순, 위장장애 등 각종 직업병에 시달리고 있었다.

뽕땅과 계수기

버스안내원은 교복을 입은 또래 여학생들에게 느끼는 열등감이나 술주정하는 남자 승객 때문에 힘들 때도 많았다. 이뿐이 아니다. 안내원들은 버스가 늦게 왔다고 화를 내는 승객들의 욕설을 들어야 했다. 그러나 그녀들을 가장 괴롭힌 것은 부족한 잠이나 승객들을 버스 안으로 밀어 넣는 데 소모되는 체력이 아니었다. 그들을 가장 힘들게 했던 것은 바로 ‘뽕땅(부정행위)’에 대한 의심이었다.

버스안내원에 대한 뽕땅 의심이 커지면서 인권 유린 행위들이 벌어졌다. 당시엔 안내원이 직접 버스비를 받았기에 도둑 취급을 받는 일이 다반사였던 것이다. 그들은 뽕땅 확인을 위한 신체검사를 당하기도 했다. 더욱이 이 신체검사가 도를 지나쳐 알몸수색으로 이어졌고, 이는 버스안내원의 인권 유린 문제로 까지 발전하였다.

버스안내원의 주요 업무인 ‘요금 관리’는 운수회사들이 그들을 직접적으로

통제하는 명분이 되었다. 요금 관리 과정에서 안내원의 부정행위가 나타나는 경우도 있었지만, 그 경우는 소수에 불과했다.

1974년 2월 19일 서울시내 입석 버스회사인 신장운수주식회사에서 있었던 불법적인 검신이 그 대표적인 사건이었다. 이는 80여 명의 버스안내원들을 알몸상태로 검신한 것이 문제가 되었던 사안으로, 이러한 인권 유린에 저항하여 안내원들의 집단항의 사건은 거세질 수밖에 없었다.

이를 계기로 노조는 향후 이와 같은 사태가 재발하지 않도록 사용자의 각성을 촉구하는 경고문을 전국의 각 버스운송사업자에게 발송하였고, 이후에도 버스안내원의 불법 검신을 막기 위한 노력은 계속되었다.

그런데 버스업체의 버스안내원 불법 검신은 끊이지 않고 일어나 점차 사회 문제로 부각되면서 심각한 사건이 발생하였다. 1974년 11월 8일 새벽 2시부터 4시 사이에 신촌교통의 안내원 약 150여 명이 회사 측의 불법적인 검신 행위를 자행하는 데 불만을 품고 이의 시정을 호소할 목적으로 기숙사에서 집단 이탈한 것이다.

이에 노조는 부녀관계 실무담당자를 현장에 급파하여 해당지부 담당자와 합동으로 진상을 조사하는 한편 사태 수습활동을 전개하고 노조 측의 시정요구 조건을 회사 측에 제시하는 등 여기저기서 안내원 몸수색에 대한 저항과 이를 해결하려는 노조의 움직임이 계속 이어졌다.

버스안내원의 알몸수색에 이어 요금 관리를 감시하기 위하여 계수기가 등장하였다. 계수기는 승객이 교통비를 현금으로 내면 자동으로 계수해 주는 것인데, 계수기를 달게 된 취지가 안내원에 대한 불신에서 시작된 것이다. 즉, 계수기는 버스안내원들의 뺨땅을 막기 위하여 고안된 것으로 뚜렷한 검사기준이나 조사기관이 없었다.

승차감시원과 계수기의 승객계수와 안내양의 입금액이 차이가 나면 차액을 월급에서 제하고, 돈을 숨겼다며 알몸수색을 당하는 일이 점차 심각해졌다. 당시 신문지상에는 수치심에 못 이겨 자살한 버스안내원의 사건이 보도되면서 사회 문제로 대두되기도 했다.

이 사건을 계기로 알몸 수색에 관한 버스안내원들의 격렬한 시위와 농성도 계속되었는데, 그것은 인간적 자존심과 인권유린에 대한 항의였다. 특히 여성의 순결을 강조하였던 1970년대 사회에서 그들에게 ‘알몸수색’을 했던 아이러니는 당시 우리 사회의 어두운 일면이기도 하다.

계수기 철폐에 대한 담화문

사회 불신풍조 지양과 노사 간의 협력을 통한 국민총화가 절실히 요구되는 차제에 최근 일부 물지각한 운수업자들이 노사 간의 조화 있는 대화를 거부하며 노사 간의 불신과 분규를 자초하는 계수기를 설치하고 그것도 못 믿어 연소 노동자인 안내원을 불법 검신 등의 폭거를 자행하여 사회 물의를 일으킨 사실에 대하여 본인은 깊은 유감의 뜻을 표하는바입니다.

(중략)

연소 부녀노동자들이 법률이 정하는 특별보호와 혜택은 고사하고 열악한 임금과 1일 18시간 이상의 노동에 시달리고 있으며 특히 절대로 정확할 수 없는 계수기 설치로 인간의 기본인권마저 침해하고 심지어 검신검색은 물론 구타까지 하는 사례를 자행하고 있음에 본인은 이에 강력한 항의를 하며 즉각 계수기의 철폐를 촉구하는 바입니다.

〈요망사항〉

1. 사용자는 노사 간의 마찰과 총화 풍토의 토착화를 위하여 전국 버스에 설치한 계수기를 즉각 철폐하기 바란다.
1. 당국은 절대로 정확할 수 없고 도량형기도 아니며 불법적 인권 유린계기인 계수기를 즉각 철폐할 것을 촉구한다.
1. 당국과 사용자는 계수기 설치가 수입증대의 방편이 아님을 인식하기 바라며 만약 이를 실증하고자 한다면 정확한 수입실태를 조사공개할 것을 천명한다.
1. 당국과 사용자는 대 시민의 보다 나은 봉사과 사회 불신풍조를 제거하기 위하여 회수권제를 즉각 실시할 것으로 주장한다.
1. 안내원은 보다 친절함 대 시민 봉사를 위하여 양심적이고 성실한 수입금 관리를 할 것이며, 계수기를 인정치 말고 근무에 임할 것을 당부한다.

1976년 1월
전국자동차노동조합
위원장 황임술

버스안내원을 위한 대책

버스안내원의 불법 검신 및 계수기 설치 문제가 사회적 물의로 이어지자 노조는 버스안내원에 대한 인권 유린을 방지하기 위한 대책들을 교통당국에 요구

하였다.

그리고 이는 곧 실질적 조치로 이어져 1973년 9월 22일 청와대는 서울시를 상대로 여차장들의 생활시설을 개선하라는 지시를 내렸고, 서울시는 10월 16일 ‘버스안내원 후생시설 개선대책’을 내놓았다.

당시 서울시가 내놓은 개선대책에 따르면 버스안내원들의 주당 근무시간은 48시간으로 정하여졌다. 좌석버스 근무자의 경우 하루 일하면 하루 쉬도록 하였고, 시내버스 근무자는 이를 일하면 하루 쉴 수 있게 하였다. 아울러 좌석버스 한 대당 안내양의 수는 2.3명, 입석버스는 한 대당 3.3명으로 정하였다.

그렇지만 그것은 어디까지나 서울시가 제시한 모범 기준일 뿐 현장의 근무 여건은 이전과 크게 달라지지 않았다.

버스안내원의 열악한 근무 환경은 1970년대 중반에 접어들어서도 변하지 않았다. 오히려 이는 버스안내원의 부족 현상을 더 심화시켰고, 버스업체 측에서는 남자 안내원 승무 문제 검토를 교통당국에 요청하는 일이 발생하였다. 이에 교통부장관은 1977년 9월 1일부터 안내원 부족 현상을 해소하기 위하여 남자 안내원 승무를 검토하겠다고 밝혔다.

그러나 노조는 남자 안내원이 버스에 승무할 경우 여자 안내원의 처우 개선이나 신분 보호가 더욱 어려워질 것을 우려하여 이에 대한 검토 철회를 교통당국에 강력히 요구하였다. 이에 남자 안내원 승무 문제는 노조의 강력한 건의에 따라 철회되었으나, 당시 안내원이 심각하게 부족하였던 장거리 시외버스의 경우는 남자로 대체 가능하도록 하였다.

이 결정에 대하여 노조는 부녀조합원인 취업 안내원 현황 조사를 근거로 대승객 서비스 문제점을 제시하면서 시책의 심도 있는 검토가 필요하다는 건의서를 행정부 각계각층에 건의하였다.

한편 당시 강원도의 경우 9월 1일 완행버스 안내원을 남자로 교체하였는데, 강원도 내에서 완행버스에 종사하는 여자안내원 400여 명이 이에 반대하고 철회를 요구한바 있다. 또 남자 안내원 승차를 반대하는 것은 버스안내원뿐만 아니라 일부 버스업체 사업자들도 마찬가지였으며, 이들이 남자 안내원을 반대하는 데는 여자 안내원에 비하여 거칠고 민방위 근무에 소집될 경우 버스 가동이 불가능한 문제 등이 있었다.

심각한 사회 문제, 영화로 상영

1981년 버스안내원들의 애환과 절망, 희망을 그린 영화 「도시로 간 처녀」가 한국영화 사상 처음으로 상영을 중단하는 일이 발생하였다.



1981년 상영도중 버스안내원들에 대한 왜곡된 내용이 시비가 되어 중도에 막을 내렸던 영화 「도시로 간 처녀」의 한 장면

소설 「무진기행」의 작가 김승옥이 쓴 시나리오를 김수용 감독이 연출하고, 유지인과 이영옥, 금보라가 주연한 「도시로 간 처녀」는 흥행에 크게 성공하지 못하였지만 당시 ‘호스티스’를 소재로 한 영화들의 홍수 속에서 신선한 소재와 선명한 주제의식이 돋보여 ‘우수영화’로 선정되었다.

하지만 이는 버스안내원의 인권보다 극의 이야기에 치중한 나머지 사실을 왜곡한 부분이 적지 않았다. 그리하여 같은 해 12월 7일 노조는 문화공보부에 상영금지 조치를 요구하였다. 극중 ‘뺑뺑’을 의심하는 회사 측이 버스안내원들의 몸을 뒤지는 장면과 마치 버스안내원들이 남자들과 문란한 생활을 즐기는 듯한 장면 등이 사실과 달리 왜곡된 측면이 많아 버스안내원의 인권을 침해할 우려가 컸기 때문이다. 연이어 12월 9일 버스안내원 200여 명도 영화 상영 중단을 요구하고 나섰고, 한국노총도 가세하여 비난 성명을 내었다.

결국 제작사는 12월 10일 「도시로 간 처녀」를 극장에서 내리고, 문제 되는 몇 개의 장면과 대사를 삭제·수정하여 1982년 6월 재개봉하면서 사태가 가라앉았다.

1989년 추억 속으로 사라진 버스안내원

유신의 심장을 겨누는 궁정동의 총성 이후 1980년대 초부터 버스안내원이 퇴장하기 시작하였다. 1982년 9월 10일 서울 시내에 버스안내원이 없는 ‘시민자율버스’가 등장하였고, 이후 버스안내원은 빠른 속도로 자취를 감추기 시작하였다. 하루 18~20시간씩 고된 노동을 감당해야 했던 ‘버스안내원’을 지원하는 사람들이 크게 줄어든 데다, 결정적으로 버스 회사들도 비용 절감을 위하여 1984년 9월부터 시민자율버스를 본격 도입하였기 때문이다. 시민자율버스는 1988년 서울올림픽을 앞두고 도시 이미지 개선을 위한 ‘버스 개혁 추진’ 중 하나였다.

이런 버스 운영방식이 확산되면서 버스요금도 선불제로 바뀌었고 버스 뒷문에 자동개폐장치가 설치되면서 오늘날의 버스 모습이 갖춰졌다. 한때 5만 명이 넘을 정도로 전성기를 구가하며 시민들과 애환을 같이 하였던 버스안내원은 이렇게 점차 역사 속으로 그리고 추억 속으로 사라져갔다. 서울 시내버스의 마지막 안내원들은 경기도 김포에서 광화문까지 운행하는 김포교통 소속 130번 안내원 38명이었다.

그리고 2009년 역사의 한 페이지로, 모두의 추억 속으로 사라진 버스안내원이 도시에 나타났다. “빨리 빨리 타세요. 출발합니다. 오라~이!” 산업화시대 만원버스에 승객을 한 명이라도 더 태우기 위하여 안간힘을 쓰던 그 시절 버스안



내원이었다. 얼굴에 주름살이 가득하여 흘러간 세월을 말하여주지만 시원한 목소리는 그대로였다.

이는 2008년부터 시작한 ‘해피 버스 데이(Happy Bus Day)’라는 서울시의 캠페인에 전직 버스안내원이 동참한 것이다. 이들은 대중교통 이용 활성화와 경기침체로 고통을 겪는 시민들을 위로하고 즐거움을 주기 위해 함께했다. 젊은이들은 이 나이 든 버스안내원을 신기한 눈빛으로 보았고, 중장년층들은 가슴 한쪽이 따뜻해지며 잠시 추억 삼매경에 빠질 수 있는 뜻 깊은 시간이었다.

03

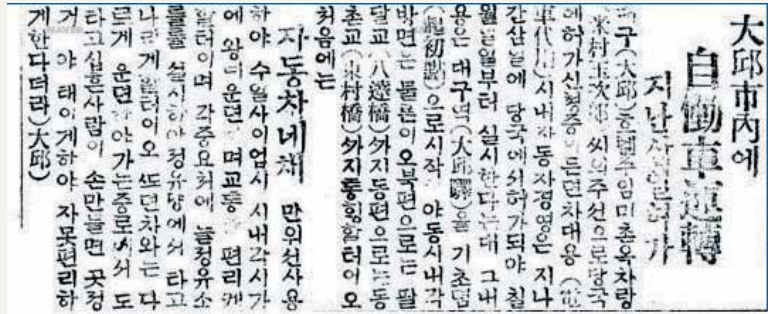
대한민국에서 운전사로 산다는 것

대한민국에 시내버스가 처음 들어온 것은 1920년 6월이다. 대구 시내버스 운영을 시작으로 우리나라의 시내버스의 운행 역사는 90년을 넘어 한 세기에 달하면서 많은 변화를 겪어왔다. 하지만 그러한 변화 속에서도 버스운전사의 과로와 교통환경에 대한 대책은 크게 개선되지 않아 여전히 열악한 노동환경을 이어오고 있다.



우리나라 최초의 시내버스, 1920년 대구

대구시내에 자동차운전
(동아일보, 1920년 6월 7일자)



대구 호텔주임 미촌옥차량(베이무라 다마치로) 씨의 주선으로 당국에 허가 신청 중이던 전차대용 시내자동차경영은 지나간 삼이레 당국에서 허가되어 칠월일일부터 실시한다는대. 그 내용은 대구역을 기점으로 시작하여 동 시내 각 방면은 물론이요 북편으로는 팔달교까지 동편으로는 동촌교까지 통행할 터이오. 처음에는 자동차 네 채만 위선 사용하야 수일사이업시 시내 각 시가에 왕래 운던하며 교통을 편리케 할 터이며 각 중요처에 늘 정유소를 설치하야 정유에서 타고 나리게 할 터이오. 또 전차와는 다르게 운던하야 가는 중로에서도 타고 심흔 사람이 손만 들면 곳 정거하야 태이게 하야 자못 편리하게 한다더라.

우리나라에서 최초로 시내버스가 운행된 것은 1920년 대구에서다. 당시 방직 산업이 발달하였던 대구에 인구가 급속히 늘어나면서 한 일본 기업인이 시내버스 정기노선을 개설하여 운행하기 시작하였던 것이 시초가 되었다. 이 시내버스는 대구역을 기점으로 시내 곳곳에 사람들을 태워 날랐다고 전하여진다. 먼 길을 이동하려면 택시 아니면 전차, 9~10인승 승합자동차가 전부였던 시절에 새로운 대중교통의 시대가 열리게 된 것이다.



한국인 최초의 버스운전사가 누구인지 정확한 기록은 남아있지 않다. 그러나 최초의 시내버스가 생겨난 이후 매 정류장을 거치며 수신호하는 이들을 태워 먼지 날리는 비포장도로를 질주하였던 수많은 버스운전사들은 아직도 많은 이들의 기억 속에 남아있다. 그들은 유명세를 타 신문지상에까지 자주 등장하였던 뽀스·걸이나 버스안내원보다도 훨씬 오래 전부터 그들의 지정좌석인 운전대 앞을 지켜왔다.

누군가의 아버지, 아들이었을 이들은 그러나 결코 순조롭게 돈을 벌지 못하였다. 1950~60년대 지입제 시절에는 임금 지불 관계가 불투명하여 임금이 체불된 상태로 차주로부터 고용관계를 맺는 사례가 빈번하였다. 차주는 임금을 미루며 운전사를 붙잡아 두고, 운전사는 돈을 받지 못하여 일을 그만 둘 수 없는 상황이 벌어지곤 하였다.

그러나 1970년대 본격적으로 버스업체의 기업화가 추진된 이후에도 사정은 크게 달라지지 않았다. 경영의 형태가 변하였어도 장시간 운전으로 인한 과로 등 열악한 노동환경에서 여전히 벗어나지 못하였기 때문이다.

변하지 않은 근무환경

1970~90년대 버스운전사들은 초인간적 과로와 과속운전의 연속이었다. 버스운전사는 하루 20시간에 가까운 장시간 운전으로 과로에 빠지는 일이 늘어나고, 배차 시간을 맞추기 위하여 과속을 하여야 하는 상황이 이어졌다. 버스운전사가 과로를 하거나 과속하게 하는 가장 큰 이유는 운전기사의 피로 등을 고려하지 않고 노동시간을 늘려놓은 열악한 노동환경 때문이었다.

당시 노동시간은 운전기사의 경우 1일 18시간의 격일제였지만, 이마저도 지켜지지 않아 약 45%는 2~3일 연속근무를 하였다. 더욱이 버스안내원이 부족

노동자 월평균 노동일수 · 노동시간 · 임금 (1985년)

구 분	월 노동일수	월 노동시간	일 노동시간	월 급여액
전산업	24.9	226.3	9.1	291,445원
광업	24.8	188.4	7.6	297,710원
제조업	24.8	232.9	9.4	246,557원
전기, 가스 및 수도업	24.9	214.3	8.6	417,865원
건설업	26.0	218.9	8.4	366,740원
도소매업 및 음식 숙박업	26.1	221.1	8.5	339,887원
금융보험 부동산 및 사업서비스업	25.2	203.8	8.1	430,445원
사회 및 개인서비스업	25.3	204.3	8.2	406,871원
자동차운수업	23.3	265.9	11.4	313,614원

(출처 : 「자동차노련40년사」)

한 차량은 버스운전사로 하여금 연속근무를 하게 하는 버스업체 탓에 공휴일, 연차, 휴가는 낮은 기본급으로 대체하는 형식을 취하고 있었다.

1990년대에는 자동차 운수업의 사양화가 지속적으로 진행되면서 다른 업종에 비하여 버스업종에서 임금이나 노동조건이 상대적 인 악화가 진행되었다. 장시간 노동 시간에 비하여 임금이 턱없이 낮았고, 노동조건 또한 개선의 여지가 보이지 않았다.

버스운전사의 열악한 근무환경은 곧바로 교통사고의 절대적인 원인이 되었다. 주어진 상황 안에서 사고를 방지할 수 있는 건 전적으로 운전사의 몫이지만 연장노동과 야간노동의 연속이라는 악조건으로 인하여 졸음운전과 과속운전이 교통사고로 이어지는 악순환이 계속되었던 것이다.

실제로 1984년 우리나라의 교통사고는 전체 13만 4,335건이 발생하여 7,468명이 사망하고 17만 377명이 부상하였다. 이는 당시 미국, 영국, 일본 등 선진 외국과 비교하여 사고건수 10~13배, 사망자 20~40배, 부상자 10배 이상에 달하는 수치였다.

그리고 이러한 교통사고의 가장 큰 원인이 바로 운전자의 법규위반 과실이었던 것이다. 1962년 총 발생건수의 65.4%를 차지하였던 운전자 과실은 그 후 1984년에는 93%까지 올라갔다. 이는 차량 정비 불량이나 피해자 과실로 인한 사고가 꾸준히 줄어든 것과는 완전히 대조되는 현상이었다.

이후 2000년대에 들어서도 버스운전사의 열악한 환경은 좀처럼 개선되지 않

교통사고 발생 원인별 구성비 연도별 추이

구분	운전자의 법규위반 과실	차량정비 불량	피해자 과실
1962년	65.4%	11.0%	23.6%
1965년	63.9%	17.6%	18.5%
1972년	83.8%	2.4%	13.8%
1982년	93.4%	0.1%	6.5%
1983년	93.5%	0.1%	6.4%
1984년	93.0%	0.0%	7.0%

(출처 : 「자동차노련40년사」)



고단한 버스 근로자

고 있다. 2004년 준공영제 이후 서울을 비롯한 대도시 버스운전사의 1일 2교대제가 실현되면서 근무환경이 조금씩 개선되고는 있지만 아직까지 전국 대부분의 지역에서 1일 2교대제는 꿈도 꿀 수 없는 상황이다. 때문에 버스운전사의 장시간 운전, 격일제 근무 등이 여전히 지속되어 교통사고 역시 꾸준히 일어나고 있다.

장시간 노동은 사고의 원인

2012년 경기도 한 지방도로에서 발생한 사고 역시 버스운전사의 과로가 문제였다. 이 사고는 버스 한 대가 또 다른 시내버스 한 대의 뒤를 들이받아 일어난 것이었다. 승객 15명이 골절 등 크고 작은 부상을 입어 버스운전사의 과실에 대한 여론이 거셌지만, 그 운전사의 근무 환경이 알려지자 여론은 잠잠하여졌다.

출근길 사고를 일으켰던 버스운전사는 하루 일하고 하루 쉬는 격일제 근무를 하고 있었다. 보통 격일제 근무를 하고 있는 운전기사의 하루를 살펴보면 새벽 4시부터 일어나 차량 점검을 하고, 6시 반쯤부터 첫 운행을 시작한다. 버스운전사들은 한 차례 노선 왕복을 하는 걸 '회전'이라 부르는데, 보통 왕복 1회전에 3시간이 조금 넘게 걸린다. 사고를 일으킨 버스운전사는 하루 6회전, 즉 18시간 정도 운전을 하고 있었다.

그렇게 이 운전기사는 하루 6회전을 채우고 새벽 12시 반이 되어야 버스를 차고지에 주차할 수 있었다고 한다. 또한 버스 운행 간격을 맞추기 위하여 1회전 3시간 내외 운행시간을 사고 없이 맞추려다 보니 화장실 갈 시간, 점심을 먹을 시간도 제대로 없었다고 한다. 그는 화장실도 급하게 뛰어서 다녀오고, 식사는 김밥과 같은 간단한 음식으로 운전석에 앉아 다급하게 먹을 때가 대부분이었다.

이와 같은 버스운전사의 모습은 지방으로 갈수록 일반적이다. 현재까지도 서울을 제외한 대부분의 지방은 '격일제' 근무를 하고 있다. 격일제는 하루 일하고 하루 쉬는 근무형태로, 경우에 따라 2일 이상 일하고 하루 쉬는 경우도 생긴다. 이렇게 일할 경우 운전사의 피로 누적과 졸음으로 인하여 버스기사 개인의 질병이 늘어날 뿐만 아니라 사고도 빈발하다는 통계가 이미 나와 있다.

버스운전사 대부분이 만성피로와 함께 허리 디스크 등 근골격계 질환을 달고 있다. 만성 피로와 디스크는 격일제 교대를 하는 운전사들에게도 많이 나타나

는데, 하루 18시간 운전을 하는 운전사들은 그 심각성이 더할 수밖에 없다.

‘월화수목금금금’이라는 말이 있는데, 이는 살인적인 시간에 시달리는 우리 사회 노동자들의 현실을 표현한 것이다. 주말이 없을 정도로 계속 일을 하여야 한다는 표현이다. 이것은 버스운전사의 장시간 근무 시간에 적절한 표현일 것이다. 타 업종에 비하여 버스운전사의 근무 시간이 단연코 많기 때문이다.

서민의 삶 대변하는 버스운전사 영화화

서민들에게 친숙한 버스와 버스운전사가 주인공이 된 영화는 2004년에 만들어진 「안녕! 유에프오」다. 이 영화는 UFO가 나타나면 좋은 일이 생길 것이라고 믿는 버스운전사와 승객인 시각장애인 사이에서 펼쳐지는 이야기다. 주인공인 상현은 구과발행 154번 막차를 운행하는 버스운전사로, 우리 사회의 보이지 않는 곳에서 명랑 안전 사회 건설의 초석을 자처하며 투철한 사명감과 직업정신으로 무장하여 시간엄수를 목표로 오늘도 열심히 달린다.

극중 상현이 운전하는 154번 시내버스는 서울 기자촌과 옥수동을 운행하던 노선으로, 그 속에서 펼쳐지는 풍경은 우리 주변에서 흔히 볼 수 있는 서민들의 일상을 잘 보여준다. 막차에 몸을 실은 승객들은 주로 늦게까지 공부를 하고 집으로 돌아가는 학생들, 오랜만에 친구를 만나 술 한 잔 기울인 어느 집안의 가장, 야근 업무에 지친 회사원 등이다.



2004년 제작·상영된 영화 「안녕! 유에프오」의 한 장면

영화 「안녕! 유에프오」는 서민들의 발이 되어주는 버스운전사 상현의 눈을 통하여 이 시대를 살고 있는 보편적 인물들의 삶을 그대로 대변하여 준다. 그리고 그 속에서 주인공 상현은 시민의 퇴근길을 안전하게 책임진다는 버스운전사들이 사명감을 잘 표현하고 있다.



우리나라 최초의 택시

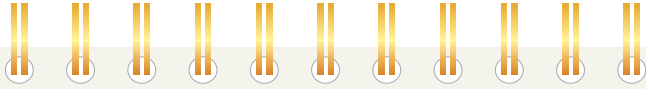
우리나라에서 자동차를 이용한 최초의 영업 형태는 버스였으나 일반에 널리 알려진 대표적 영업 형태는 택시였다. 1912년 4월 일본인 청년 곤도와 장사꾼 오리이가 서울의 부자 이봉래와 합자하여 오리아자동차 상회를 만들고 '포드 T형' 승용차 2대를 도입하여 서울에서 영업을 시작하였다. 이것이 우리나라 첫 택시의 등장이자, 자동차 운송사업의 첫 출발점이다.

이 첫 택시는 자동차를 아예 시간별로 빌려주는 렌트(rent) 개념의 요금제를 이용하였다. 요금은 한 시간에 5원이었는데, 이는 당시 쌀 한 가마니와 맞먹는 금액이었기에 일반인들은 거의 사용할 수 없었다. 이후 1919년 12월 일본인 노무라 겐조가 설립한 경성택시회사가 최초의 영업용 택시를 운행하고, 1921년 조봉승이 종로택시회사를 설립하였으며, 1926년 아사히택시회사가 외국으로부터 미터기를 들여와 영업을 시작한 후 전세(렌트)와 택시로 나뉘게 되었다.

한편 1917년 꽃놀이를 즈음하여 등장한 우리나라 최초의 관광택시는 신문광고까지 나올 정도였다. 이를 두고 당시 신문과 잡지에서는 '황금을 뿌리는 야유랑(방랑아)의 자동차', '자동차를 모는 부랑자' 등의 비판 기사를 싣기도 하였다. 그도 그럴 것이 당시의 관광택시는 부자들을 위한 것이어서 서민들에게는 부정적으로 비추어질 수밖에 없었다.



1950년대 운행되던 지프를 개조하여 만든 국내 최초의 택시.
1955년 산업박람회에서 대통령상을 받았다.



우리나라 최초의 버스운전사



1911년 진주 에가와



1920년대 멋쟁이 운전사

우리나라에서 최초로 버스가 등장한 것은 서울보다 2년 앞선 1911년 진주에서다. 당시 진주에 살았던 일본인 에가와는 우리나라에 ‘포드 8인승 무개차’ 한 대를 들여와 마산-삼천포 간을 달리는 버스를 운행하기 시작하였는데, 이것이 우리나라에서 운행된 최초의 버스였다.

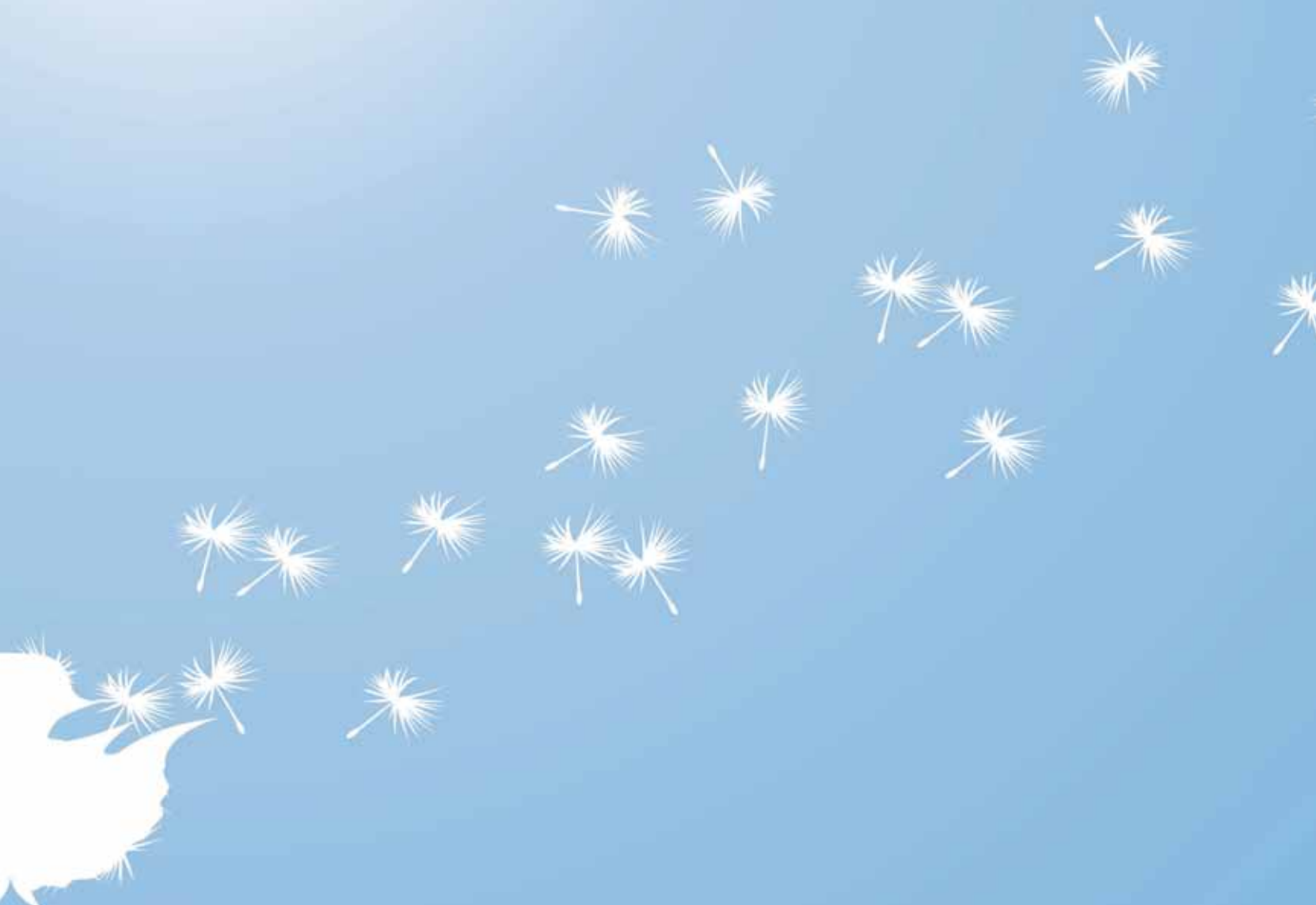
이 버스는 최대 정원 10인승의 합승차량으로 저녁이 되면 차체에 가스등을 달고 다녔다고 한다. 버스요금은 1인당 마산-진주 간이 3원 80전, 진주-삼천포 간이 1원 30전이었다고 전하여진다. 당시 진주 지방에서 쌀 한 가마니가 3원 60전에서 4원 정도였다고 하니 버스를 타보는 것은 아무나 할 수 없었던 귀한 체험이었다. 당시 사람들은 버스가 마을을 지나가면 버스 구경에 넋을 잃는가 하면 고무 나팔에서 나오는 경적소리에 소스라치게 놀라 “귀신이 나왔다”고 소리치며 혼비백산하여 달아나기도 하였다.

우리나라 최초로 버스를 운전한 버스운전사 역시 1911년에 등장하였다. 정확히 어떤 사람이었는지는 전하여지지 않으나 아주까리 동백기름을 윤이 나게 바르고 양복을 차려입은 멋쟁이였다고 한다. 재미있는 것은 이 멋쟁이 버스운전사를 따라다니는 시골 처녀들까지 등장하여 ‘시골 처녀 3트럭 반’이라는 유행어까지 나올 정도로 인기가 좋았다고 한다.

한편 우리나라에 관광버스가 처음 나타난 것은 1932년 경성에서다. 당시에는 관광버스를 ‘유람버스’라고 불렀는데, 한일합자로 설립된 경성유람합승자동차회사가 지금의 소공동 조선포텔 건너편에 본사를 두고 16인승 좌석버스 4대로 시내 영업을 시작하였다. 관광객들은 서울 주요 공원과 명승고적에 내려 구경하거나 차에 앉아서 구경할 수 있었으며 소요시간은 총 5시간 정도였다. 장안에서 제일 예쁘다는 안내양들이 가는 곳마다 낭랑한 목소리로 설명을 하고 안내를 하여주니 바람난 한량들이 많았다고 한다. 어떤 부잣집 도련님은 아예 관광은 뒷전으로 미루고 안내양을 감상하기 위하여 버스 구석자리를 전세 내어 하루 종일 타고 다녔다는 이야기도 전하여진다.

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





3장 행복을 찾아 떠난 긴 여정, 노조운동

01. 버스노동자 모두를 위한 집단교섭
02. 풍요로운 가치 찾기
03. 버스의 새로운 물결, 버스준공영제
04. 죽어가는 버스운수업의 재출발, 버스재정지원금

01

버스노동자 모두를 위한 집단교섭

노련은 1963년 산별노조 형태로 출발하여 버스노동자 연대를 이끌어 왔으며, 8·21조치 이후 산별노조가 해산되자 지역별 지부를 설립하여 집단교섭 체제를 유지하면서 임단협 투쟁을 진행하고 있다. 노련은 1997년 이후 산별노조 건설을 목표로 명실상부한 지역노조 건설에 온 힘을 쏟고 있다.



우리나라의 시대별 노동조합 형태

우리나라에서 노동조합법이 최초로 제정된 것은 1953년 3월 8일이다. 이로써 우리 노동자들도 법률에 의거하여 노동조합을 설립하여 노동3권(단결권, 단체교섭권, 단체행동권)을 행사할 수 있게 된 것이다. 이 시기부터 1980년 8·21조치 이전까지 우리나라의 노동조합은 산별노조 또는 기업별노조를 선택적으로 조직할 수 있었다.

‘산별노조’는 동일한 산업에 종사하는 노동자를 전국적으로 하나로 묶는 전국 규모의 노동조합으로, 이 체제하에서는 교섭권과 파업권을 단일 창구로 할 수 있고 재정과 인력을 중앙으로 집중하여 노동자들이 일사불란하게 움직이는 것이 가능하다. 초창기 대표적 산별노조에는 1961년 8월 19일 결성된 전국금융노동조합과 전국운수노동조합이 있는데, 특히 노련이 속해 있었던 전국운수노동조합은 육상운송, 철도운송, 자동차운송 등의 노동자들로 구성되어 있었다.

‘기업별노조’는 현재 가장 일반적인 형태로 개별 사업장을 대상으로 설립된 노동조합이다.

한편 1953년 최초의 노동조합법 제정 이후 우리나라의 노동조합은 단위노동조합과 연합체노동조합으로도 구분된다. ‘단위노동조합’은 노동조합의 하위단위를 말하며, 기업 한 개의 노조가 이에 속하고 근로자 개인이 조합원이 된다. 반면 ‘연합체노동조합’은 이 단위노동조합이 모여 만들어진 노동조합으로, 근로자 개인은 단위노동조합을 형성하였을 때에 조합원이 될 수 있다. 다만 당시에는 단위노조가 기업 또는 사업장별로 제한된다는 조건이 없었기 때문에 초기 업적 조직을 가진 단위노동조합도 연합체노동조합 안에 소속될 수 있는 체계를 가지고 있었다.

이후 산별노조와 기업별노조, 단위노동조합과 연합체노동조합에 대한 선택을 제한하기 시작한 것은 1980년대 들어서다. 전두환 정권이 8·21조치를 단행하면서 단위노동조합으로는 기업별노조만을 허용하고, 산별노조는 연합체노동조합의 형태만을 가질 수 있게 되었다.

당시 기업별 단위 노조의 설립은 노동조건의 결정권이 있는 사업 또는 사업장단위 노동자 30인 이상 내지 5분의 1 이상의 찬성이 있는 설립총회의 의결이 있어야 한다고 제한하였다. 각각의 회사별로 조직되는 ‘현대자동차 노동조합’, ‘동아일보 노동조합’ 등이 바로 이 기업별 노동조합에 해당하였다.



그런가하면 특수한 작업환경에서 일하는 사업장단위 노동조합의 설립이 부적합한 노동자의 경우에는 대통령령이 정하는바에 따라 단위조합을 설립할 수 있다고 규정하여 놓았다. 8·21조치로 인한 산별노조의 강제 해산 이후 노련은 이 법에 따라 각 지부 체제의 단위 조합을 만들 수 있었다.

강제 해산된 산별노조가 다시 부활하게 된 것은 1987년 3월 13일 개정된 노동조합법 및 노동관계조정법에서 기업별노조를 전제로 하는 조항들이 삭제되면서다. 이후 1997년 말에 발발한 외환위기로 우리나라의 노조운동은 새로운 국면을 맞이하게 되는데, 이 시기 우리나라 양대 노총인 한국노총과 민주노총은 산별노조의 건설 전략을 세우고 이를 꾸준히 추진하여 왔다. 대표적인 산별노조로는 한국노총 산하의 금융노조와 민주노총 산하의 보건의료노조 및 금속노조를 들 수 있다.

2000년대 활발하게 조직된 우리나라 산별노조의 특징은 정규직·비정규직 사업장이 크든 작든 관계없이 동일한 산업에 종사하는 노동자라면 누구나가 조합원으로 가입하여 전국적인 산별노조의 보호를 받을 수 있다는 점이다. 특히 산별노조는 기업별 노조로는 조직화가 어려운 영세사업장 노동자와 비정규직 노동자들도 조직화할 수 있다는 장점이 있다.

산별노조, 노련이 지향하는 길

노련이 속해 있는 한국노총은 2003년 2월 전국대회에서 '개혁과 발전을 위한 특별 결의문'을 통하여 "우리는 통합과 집중, 연대의 원칙 아래 오는 2006년 말까지 산별노조 건설을 완료하고 대산별로 통합을 추진해 나간다."고 천명하였다. 노련 역시 1997년 산별노조 조직이 가능해지면서 산별노조 전환을 위한 조직지도를 해오고 있다. 현재까지 상당부분 산별체제로 접근하고 있으나 아직도 산별 노조로의 완전한 전환은 이루지 못한 상황이다.



이 시기 노련의 산별노조 전환은 1997년 7월 25일에 열린 전국 시·도지부 지부장회의에서 산별노조 추진에 대한 실무추진위원회가 마련되면서 시작되었다. 이 회의에서 노련은 산별노조를 추진하는 원칙을 결정하였는데, 그것은 '점진적 추진'과 민주적이고 자주적인 절차에 의한 '자력추진'이었다.

우선 노련은 산별노조의 점진적 추진을 위하여 기업별 교섭을 지부의 공동교섭으로 전환하고, 나아가 업종별 통일 교섭을 추진하기 위하여 노력하였다. 이

때 조직 형태는 지역노조로 전환하기로 하고, 이를 위하여 조합비 배분비율을 조정하고 인사권을 강화하며 전문 인력을 충원하는 등 제반 사안을 차례대로 진행하기로 하였다. 이처럼 노련이 점진적 추진을 목표로 삼은 것은 노조 조직과 교섭의 구조를 바꾸기에 앞서 우선 오랜 시간에 걸쳐 연대 행동의 경험을 쌓는 것이 중요하다는 판단에서였다.

아울러 노련은 산별노조를 자력으로 이루기 위하여 당시 지부를 지역노조로 전환하고, 기업별 단위 노조를 지부로 변경하여 교육과 홍보활동을 더욱 강화하고 노총·산별·연맹 등과 연대를 강화하는 데 중점을 두었다. 그리고 이러한 조직형태를 구성하여 지역노조 설립이 완료되면 ‘전국자동차노동조합’으로 명칭을 변경하는 것을 2단계 전략으로 삼았다.

그러나 노련의 산별노조 전환은 빠르게 진행되지 못하고 있다. 1997년 외환위기 이후에 경제위기가 더욱 심화되면서 차질이 생긴 것이다. 가장 큰 문제는 버스 운수업 내부에서도 경영상태의 격차가 커졌다는 점이다. 이는 노련이 같은 지역이나 같은 업종에서 공통으로 받아들일 수 있는 임금투쟁을 위한 교섭안을 도출하는 데에도 어려움이 따르게 되었다는 이야기이다.

그러나 노련의 지부체제는 산별노조 못지않은 상당한 영향력을 가지고 있으며, 이러한 사실은 노조의 지역지부가 집단교섭을 할 때 여실히 발휘된다. 노련의 지부체제가 강력한 힘을 갖게 된 것은 바로 1987년 전국 6대 도시를 중심으로 한 공동투쟁 끝에 성공적 집단교섭을 이끌어내었던 경험에서 비롯된다. 또 노련을 구성하는 조합원의 98%가 동일 직종인 운전사라는 점도 지부체제의 결속력을 강하게 만드는 요인이다.

노련의 단체교섭 ‘집단교섭’

노련은 지난 반세기 동안 단체교섭의 여러 종류 중에서도 지역·업종별 집단교섭 체제를 유지하여 왔다. 여기서 ‘단체교섭’은 노동조합이 단결하여 사용자 또는 사용자단체와 임금·근로시간·후생·해고 기타 대우 등에 관하여 사용자와 교섭하는 것을 말하는데, 노련의 사용자에는 버스업체들이 해당된다. 그리고 ‘집단교섭’은 여러 개의 단위노조가 집단으로 이에 대응하는 사용자 측 집단과 교섭하는 방식으로, 노련은 이를 산별 노조의 교두보이자 산별노조로 가기 위한 전 단계로 인식하고 있다.

노련의 집단교섭 활동은 1년에 반 이상이 교섭과 투쟁으로 채워진다. ‘그해 단체교섭을 잘하면 1년 농사를 잘 지었다’고 할 정도로 노조운동에 있어 단체 교섭은 중요한 일이다. 그 이유는 단체교섭의 결과에 따라 조합원과 그 가족의 생활이 달라질 뿐 아니라 노동조합 활동, 현장의 근로조건도 달라지기 때문이다. 그리하여 노련은 강력한 교섭력을 구축하고자 통일된 전략과 행동을 내세워 집단교섭을 지향하고 있다.

노련은 1980년 8·21조치 이후 노동조합의 지역지부, 협의체, 또는 지역노조가 교섭의 주체로 나서고 있다. 또 자동차운수사업법에 의하여 결성된 지역의 사업조합을 상대로 지역, 업종 차원에서 집단교섭의 방식으로 임금 인상 등 요구 사항을 일괄 타결하는 형식을 취하고 있다.

특히 1987년 노동자 대투쟁 이후 노련의 전국 6대 도시 공동투쟁을 통한 집단교섭은 과거 어느 때보다 조합원의 권리를 찾을 수 있게 하였다. 서울, 부산, 대구, 광주, 대전, 인천 등 전국 6대 도시 시내버스는 임금교섭을 할 때 지역별로 집단교섭을 하되 6대 도시 요구안을 동일하게 하고 투쟁 일정도 동일하게 하는 ‘공동요구 공동투쟁’의 교섭전략을 활용하였다. 이 시기에 이러한 공동요구가 가능했던 것은 6대 도시 시내버스의 임금격차가 거의 없었기 때문이다.

집단교섭의 좋은 예, 전국 6대 도시 공동투쟁

1989년 전국 6대 도시 공동투쟁은 노련이 추구하는 집단교섭을 통하여 얻은 역사적 성과로 기록되고 있다. 그 과정을 살펴보면 이렇다.

전국 6대 도시 시내버스 지역노조 대표자회의에서는 노련의 교섭지침에 따라 요구율을 결정하고 공동투쟁 일정을 결의하였다. 이후 6대 도시에서 각각 단체 교섭이 이루어졌는데, 이는 사실상 6대 도시가 공동으로 진행한 집단교섭과 같은 내용으로 합의가 진행된 것이었다. 어느 한 지부가 독자적으로 교섭을 타결하는 것이 아니라 노련 위원장과 6대 도시 대표자로 구성된 임금투쟁대책위원회 결정에 따라 집단교섭을 이룬 것이다.

집단교섭이 운수업 노사관계의 핵심으로 자리 잡아 그 중요성이 매우 커지게 되고, 전국 6대 도시 공동투쟁이 임금투쟁의 중요한 사례가 되고 있는 이유가 여기에 있다. 6대 도시 중 한 지역이 교섭을 타결하면 다른 지역도 연쇄적으로

타결을 마무리할 수 있다는 것이 집단교섭의 가장 큰 장점이다.

이뿐만 아니라 당시 전국 6대 도시 집단교섭은 시내버스가 차지하는 높은 수송 분담률, 버스 서비스의 공익성을 이용하여 집단교섭력을 극대화함으로써 다른 지방자치단체까지 단체교섭 타결을 위한 개입을 이끌어내는 원동력이 되었다. 이때 전국 6대 도시의 공동투쟁을 시작으로 노련의 집단교섭은 더욱 강화되어 준공영제 실시 이전까지 사용자와 정부를 상대로 하는 교섭에서 강력한 효과를 발휘하였다.

만약 각 버스회사 노조 또는 각 지부가 개별적으로 행동하였다면 당시의 임금상률로 임금 상승을 이끌어내기는 어려웠을 것이다. 1987년부터 2003년까지 전국 6대 도시가 공동투쟁을 통하여 임금과 근로조건을 거의 동일하게 유지할 수 있었던 것은 어디까지나 노련을 중심으로 한 집단교섭이 있었기에 가능한 일이었다.

노련의 집단교섭 이유

우리나라의 노동시장에서 나타나는 양극화와 고용불안 등의 문제는 노동조합과 사업자 측이 함께 풀어야 할 숙제이다. 이를 해결하기 위하여 노련이 집단교섭을 추구하고 있는 가장 큰 이유는 강력한 교섭력을 발휘할 수 있고, 버스 운송업 전체의 통일된 교섭력을 유지할 수 있기 때문이다. 이는 전국 또는 지역 단위에 적용되는 조합원의 근로조건을 동일하게 개선할 수 있게 한다.

만약 노련 소속의 노동조합들이 집단교섭을 하지 않고 기업별 교섭을 한다면 곧바로 노사분규로 이어질 가능성이 높아지게 되고, 버스 운행 중단 사태도 빈발하게 될 것이다. 또 사업자들이 기업별 교섭으로 전환할 경우 비정규직이 확산되고 기존의 노동조건이 더욱 열악해 질 수 있다. 이렇게 되면 버스의 교통사고 위험 증대, 서비스 저하 등 심각한 문제점을 낳게 되어 버스운수업의 장기적인 발전이 저해되고 버스 산업의 사양화를 초래할 가능성이 커지게 될 수밖에 없다.

집단교섭이 갖는 장점으로는 노조 측에서는 조합원을 버스업체의 일방적인 부당행위 또는 불리한 대우로부터 보호하고, 노동조건을 평준화를 이끌어내 노조 조직 내의 분과 간 분규를 없애는 데 있다. 또 사용자 측에는 교섭비용을 크게 절약하고 운전사 확보를 위한 노동시장에서의 불필요한 경쟁을 막게 한다는



장점이 있다.

바로 이러한 이유에서 노련은 기업 단위의 기업별 교섭이 아닌 집단교섭을 추구하고 있다. 집단교섭을 통하여 전체 조합원들을 보호하고 조합원의 권리를 실현시키기 위하여 노력하고 있으며, 노사분규 횡수를 현저히 줄여 노사 모두에 최선의 길을 제시하고 있다.

2004년 버스준공영제 실시 이후에는 교섭방식에 변화가 생겨 전국 6대 도시 공동투쟁보다 각 지역별 집단교섭이 주를 이루고 있다. 이는 버스준공영제가 지방자치단체의 개입과 결정권이 절대적이기 때문에 지역별 현안과 수준에 맞춰 교섭이 이루어지기 때문이다. 서울, 부산을 필두로 지역별로 진행되는 집단교섭에서 노련의 주요 역할은 임금투쟁 지침과 근무환경개선 지침을 마련하여 각 지부가 활용할 수 있게 하는 것이다.

노련의 지침에는 각 지역 여건에 맞는 특수한 문제, 근무일수 단축, 비정규직의 정규직 전환, 노사정 공동 협의, 식대 및 휴가비 인상, 유급휴일 확대 등이 지침에 반영된다. 그러면 각 지역 노조에서는 이 지침을 바탕으로 각자의 요구안을 결정한 뒤 사업조합 측에 알려 단체교섭을 시작하게 된다. 만약 단체교섭이 결렬될 경우에는 노동위원회에 조정을 신청하게 되는데, 각 지방노동위원회는 노사 간 단체교섭이 자율적으로 타결을 보지 못할 경우에 조정안을 제시하게 된다. 노사가 각각 이 조정안을 수용하면 단체교섭이 그대로 마무리 되고, 어느 한쪽이 거부할 경우 파업을 동반한 투쟁이 시작되기도 한다.

집단교섭을 통한 임금투쟁 일지

노련의 역사는 집단교섭의 역사와 같다. 노련은 전국운수노동조합 시절부터 지금까지 특정 지역이나 특정 기업의 조합원이 아닌 노련 소속 전체 조합원의 권익 향상을 위한 임금투쟁을 펼쳐오고 있다. 그동안 노련이 이룩한 임금투쟁의 성공 요인은 기업별 단위 사업장을 넘어 전체 조합원이 연대할 수 있는 지부 체제를 중심으로 펼친 집단교섭에 있었다.

1960년대 임금투쟁

1963년 12월 27일 노조의 조직력을 총동원하여 대한통운주식회사와 한국운수창고주식회사를 상대로 임금인상 투쟁을 진행하였다. 이 임금투쟁은 1964년

상반기까지 이어졌는데, 어지러운 국내정세와 정치적 혼란의 틈바구니에서 수차에 걸친 총파업의 위기를 넘기면서 끈기 있게 정부와의 교섭을 진척시킨 결과 마침내 임금인상을 실현할 수 있었다. 이를 통하여 당시 운수 노동자들의 숙원사업이었던 동일 화물, 동일 작업, 동일 작업장에서의 물자별 요율의 기복을 없앨 수 있었으며, 1인 하루 8시간, 1달 25일 기준 10~11톤이라는 작업 기준량을 확정할 수 있었다.

1965년 10월 23일에는 조합의 제2년차 전국대의원대회를 열어 임금인상에 대한 투쟁을 결의하면서 쟁의 방법에 대하여서는 전적으로 중앙위원회에 일임하기로 하였다. 당시는 연일 상승하는 물가에 비하여 조합원들의 임금수준은 최저생계비에도 못 미쳐 9월 임금을 기준으로 파격적인 100% 인상을 요구하였다. 또한 전국자동차노동조합의 상무집행위원회에서는 조합원의 급여 확보를 위한 쟁의 제시에 대비한 각종 자료를 모집하고 생활비와 임금을 대비한 조사 통계활동을 활발히 전개하였다.

1970년대 임금투쟁

1970년대의 노동조합 활동은 크게 1970~71년 사이와 그 이후로 나누어 볼 수 있다. 1971년까지의 단체교섭은 1960년대와 유사하게 진행되었으나 1971년 12월 6일 국가비상사태가 선포된 데 이어 12월 27일에는 국가보위법을 제정·공포하여 단체교섭과 노동쟁의 등 노동기본권이 박탈되면서 노동조합과 노동자들의 암흑시대가 시작되었다. 이로 인하여 자동차운수업의 기업화와 1960년대부터 발전하여오던 집단교섭은 소강국면을 맞이하게 된다.

단체교섭과 쟁의행위가 금지되면서 행정관청의 직권조정에 의하여 단체교섭이 이루어지긴 하였으나 실제로는 노사협의회를 통하여 노동조건을 협의하거나 집행부가 사용자 측과 접촉하여 결정하는 구조로 교섭이 이루어졌다. 이를 지원하기 위하여 노조는 각종 실태를 조사하여 임금인상과 단체협약 개선을 위한 지침을 각 지부로 내려 보내 지도·지원하는 역할이 주를 이루었다.

1973년 예고도 없이 닥친 국제유가 파동이 자동차운수산업 분야에도 심각한 영향을 주어 임금투쟁에 있어서도 계획 수정을 하게 되었다. 당시 노조는 1974년도 말을 기하여 물가폭등을 미리 예상하여 이에 대한 운수노동자의 실질임금을 유지하는 데 최선을 다하였다. 노조는 이 과정에서 임금인상 활동에 대한 본부의 기준을 세우기 위하여 각 지부로 '임금인상 활동 자료에 관한 공문'을 발송(1975년 1월 13일)하였는데, 이것은 지부별 임금실태를 파악함과 동시에 각

지부 실정에 맞는 임금인상 예상 폭을 기재하도록 하는 내용이었다. 노조는 각 지부의 자료를 취합하여 비교표를 작성하여 임금투쟁의 자료로 사용하였다.

이어서 1975년 1월 29일 노조의 제27차 중앙집행위원회에서는 자동차노동자의 실질 임금 저하를 방지하고 노동환경개선책을 연구·검토하는 등 임금인상 활동을 전개하였다. 이때 노조는 실질임금의 유지를 위하여 최소한 75.2%의 임금인상론을 제기하였다. 이 인상요금이 실제적인 버스요금 인상에 미치는 정도는 10.5% 정도였다. 노조의 높은 요구율은 1974년 버스요금이 25.9% 인상하였음에도 버스운전사의 임금이 12.6% 인상하는 데 그쳤기 때문이다. 이는 사용자들이 버스요금 인상으로 발생한 혜택을 버스운행의 가장 중요한 역할을 담당하는 버스운전사에게는 되돌려 주지 않고 대부분 자신들의 이익으로 챙겨 갔다는 것을 말하여 준다. 그리하여 1975년 당시 노조는 이러한 경제적 분석을 통하여 임금 인상안을 위한 정책 대안을 제시하면서 75.2%의 임금인상론을 제기하였던 것이다.

1970년대 중반에 이르러 임금투쟁은 버스운전사의 장시간 노동과 합당한 대우를 받지 못하는 부당 노동 행위에 대한 투쟁을 중심으로 전개되었다. 노조는 이와 같은 부조리한 환경을 제거하기 위하여 정부 당국이나 운수업계에 대하여 계속적으로 법정 노동시간 준수, 기본급 중심의 월급제 실시, 생활보장 수준의 임금 확보 등을 구호로 임금인상 활동을 벌였으나 실현되지 못하였다.

1980년에 들어 노련은 8·21조치로 기존의 산별노조 체제가 강제해산되면서 지역 지부 체제로 전환한 연맹체제가 되었다. 8·21조치로 산별노조는 불가능하였기 때문에 지역별 협의회를 구축하여 단위노동조합에서 교섭권을 위임받아 지금까지 그 체제를 유지하여 오고 있다.

이때 노련은 지역별 협의회를 구성하고 간사장 제도를 두어 지역지부 체제를 강화하고 지금의 지역산별체제의 기틀을 마련하였다. 이것은 1980년대 군사정권의 통제 아래에서 노련이 조직력을 구축할 수 있는 큰 원동력이 되어 일부 지역의 시내버스 1일 2교대제 등 큰 성과를 이룰 수 있었다.

1987년 노동자 대투쟁 이후 임금투쟁

1987년 이전에는 노동조합의 정상적인 조직이나 교섭 및 파업활동이 억제당하였으나, 1987년 노동자 대투쟁 이후 정치 및 사회적 환경이 많이 개선되면서 노련의 임금 투쟁도 활기를 띠게 되었다. 이에 따라 이전보다 파업도 많이 증가



하였고 높은 임금인상을 획득할 수 있었다.

특히 1987년에는 노조조직의 확장과 임금 인상이 두드러지게 나타났는데, 시내버스와 시외버스는 평균 13.6%, 고속버스는 8.7%, 택시는 10.0%, 관광버스와 화물은 8.7%의 임금 인상을 이루었다. 이 임금인상안은 겉보기에는 비교적 높은 수준으로 인상된 것 같지만 그동안의 유가인하 및 운수업의 성장률에는 미치지 못하였으며 최저생계비 수준에도 도달하지 못하였다.

노련은 1987년에 이어 1988년, 1989년에도 전국 6대 도시 임금인상 공동투쟁을 바탕으로 다양한 단체교섭에 대한 지원활동을 전개하였다. 노련은 임금투쟁에 있어서 조합원의 임금 및 노동조건 개선을 최우선으로 하였다. 즉 조합원의 생계비 확보, 완전 월급제 실시 등 임금구조의 개선과 장시간 노동시간의 단축, 복지후생제도 개선 등이 주된 목표였다.

1990년대 말~2003년 임금투쟁

1997년 말과 1998년 초에 대선정국으로 인한 정치적 공백기가 진행되고 경제위기로 정부가 IMF에 구제금융을 신청하였다. 이에 따라 경제성장률 저하, 긴축재정, 노동시장 유연화 강요, 부실기업 정리, 금융통폐합 등이 예상됨에 따라 실업이 늘어나고 임금억제정책이 가시화되었다. 노련은 이 시기에도 전국 6대 도시 시내버스의 임금 단체 투쟁을 이끌었는데 역시 집단교섭 방식이었다. 1998년 부산이 3% 인상안으로 임금 타결을 하자 다른 도시들도 연쇄적으로 타결이 이루어졌다. 다른 지역 시내버스도 3% 내외의 임금인상에 합의하게 된다. 그러나 IMF 경제위기로 인한 위축된 사회적 분위기로 인하여 일부 업종이나 지역에서는 임금동결, 상여금 반납 등의 결과를 보이기도 하였다.

1999년 노련은 임금인상요구율로 5%를 제시하고, 월급제를 포함한 임금제도 개선, 근속호봉제도의 확충과 정착, 상여금 유지, 퇴직금 확보, 대물종합보험 가입, 근로시간 단축 등을 요구안으로 담았다. 이해 전국적인 공동투쟁을 통하여 평균 임금이 2% 인상되었고, 광주·서울을 시작으로 다른 지역까지 확대되었다.

이후 2000년도 임금인상 요구율은 12.6%로 책정되었다. 이 시기는 기존의 전국 6대 도시에 경기지역을 포함함으로써 전국 7대 시·도 공동투쟁을 전국 시·도 지부가 지지하고 지원함으로써 조직적 연대를 더욱 공고히 할 수 있었던 중요한 시기이다. 특히 버스업체의 경영여건 악화가 가중되고 체불임금이



발생하면서 임금인상 타결률이 노련의 요구율에는 미치지 못하였으나 성공적인 부분도 있었다. 이는 노련의 위원장과 실무팀이 청와대를 비롯하여 국무총리, 건교부, 노동부, 서울시장 등 정책당국을 방문하여 7대 시·도 임금교섭의 모태를 설명하고 그 장점과 중요성을 강조하여 정부로부터 버스재정지원금이 라는 지원책을 얻어낸 결과였다.

2003년 노련은 임금인상 요구율을 만근임금 대비 14.5%로 결정하였지만, 부산·대구·대전·인천·광주 등은 시급 5~7.5% 인상으로 마무리되었다. 반면 이 시기에 서울은 시급이 9.15%로 상대적으로 높은 인상률을 기록하는데, 이는 버스 준공영제 도입을 위한 것이었다. 이해 서울을 제외한 다른 지역의 임금투쟁은 임금 이외에 근로 조건 개선은 이루어지지 못하였으며, 이는 전국 6대 도시 공동투쟁이 중간에 지속되지 못한 결과였다. 이러한 임금투쟁 실패는 노련의 집단 교섭 체제가 얼마나 중요한지를 반증하기도 한다.

2004년 버스준공영제 이후~현재

2004년 서울에 이어 대도시를 중심으로 준공영제가 도입되면서 교섭패턴이 변할 수밖에 없었다. 특히 준공영제 도입 지역의 경우 지자체가 교섭에 미치는 영향이 막대하기 때문에 지자체의 예산 규모 등에 따라 교섭 결과가 달라진다. 이 같은 상황에 발맞추어 노련은 준공영제 시행 지역과 미시행 지역을 나누어 별도의 공동논의 테이블을 마련하고 집단교섭을 통하여 임금투쟁을 이끌어오는 방식으로 대응에 나섰다. 이러한 노력 끝에 2004년에는 서울, 부산, 광주 등이 주 40시간 근무제를 동시에 실시하는 성과를 거두었다.

2004년 이후 노련은 근로시간 단축과 실질적인 주 40시간 근로시간제 쟁취, 준공영제 도입 확대, 1일 2교대제 전환 등의 근로조건 개선은 물론 버스전용차로 사수, 분권교부세 지급 연장, 특가법 개정 등의 투쟁을 계속 진행하는 한편 이러한 목표 달성을 위하여 다시금 산별교섭이 시작될 수 있도록 적극적인 활동을 진행하고 있다.

02 풍요로운 가치 찾기

노련이 교섭을 통하여 임금투쟁을 하는 이유는 돈이 전부가 아니다. 버스 노동자의 삶의 가치를 찾기 위한 것이다. 생활임금 확보, 임금체계 개선, 복지 시설 및 제도 개선, 지역 간 임금격차 해소 등 8만 버스 노동자들의 풍요로운 삶을 위한 가치를 찾기 위하여서다.



근로기준법과 근로시간

1970년 11월 13일, 한 젊은이가 불길에 휩싸여 거리로 뛰쳐나왔다. 그는 “근로기준법을 지켜라”, “우리는 기계가 아니다”라고 외치며 평화시장 앞을 내달리다 “내 죽음을 헛되이 말라”는 외마디 말과 함께 쓰러졌다. 숯덩이처럼 온몸이 그을린 그는 평생 처음이자 마지막으로 병원으로 옮겨졌으나 회생할 기망이 없다는 이유로 치료를 받지도 못한 채 숨을 거두었다. 그는 스물두 살, 시대의 청년 노동자 전태일이었다.

영세한 공장이 모여 있던 서울 청계천 평화시장의 견습 재단사였던 전태일은 허리를 펴고 설 수도 없는 작은 공장에서 하루 16시간을 일하는 여공들을 보며 노동운동에 관심을 갖기 시작했다. 1968년 우연히 노동자를 보호하는 법인 노동법이 있다는 것을 알고 근로기준법 해설책을 구입하여 법의 내용을 이해한 뒤 근로조건 개선을 위한 ‘바보회’를 창립했다.

그가 자신의 몸에 휘발유를 붓고 불을 붙여가면서까지 우리 사회에 던지고 싶었던 메시지는 바로 ‘근로기준법에 명시되어 있는 근로시간을 지켜라’라는 것이었다.

우리나라는 1953년 근로기준법의 제정과 함께 1일 8시간, 1주 48시간이라는 법정 근로시간을 규정하여 놓았지만, 당시만해도 이러한 규정은 지켜지지 않았을 뿐더러 대다수 노동자들이 이 법의 존재조차 알지 못했다.

대한민국은 ‘과로 공화국’

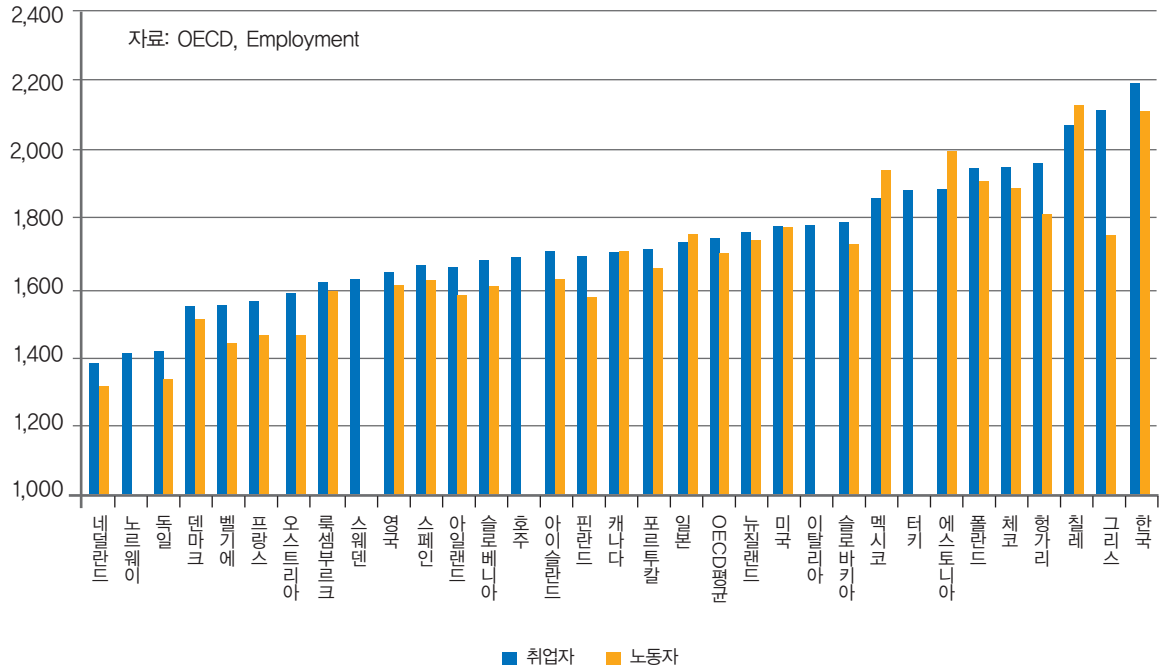
전태일이 죽은 지 40년 세월이 흘렀으나 2013년의 대한민국은 여전히 ‘과로 공화국’이라는 오명을 벗어나지 못하고 있다. ‘과로공화국’이라는 말은 살인적인 노동시간에 시달리는 우리 노동자들의 현실을 표현한 말로, 이러한 현실은 최근 경제협력개발기구(OECD)의 조사 결과에서도 잘 드러난다. 최근 OECD의 발표에 따르면, 우리나라의 평균 근로시간은 주당 44.6시간, 연평균 노동시간은 2,193시간으로 OECD 국가 중 두 번째로 노동시간이 긴 나라에 속한다.

그러나 문제는 이러한 조사 결과에 고개를 끄덕이며 긍정을 표시하는 사람이 많지 않다는 데 있다. 실제로 수많은 일터에서는 이 기준을 훨씬 넘는 장시간 근로가 행하여지고 있기 때문이다. 더욱이 OECD 기준으로 우리나라의 산재



전태일 분신 이후 이들의 영정을 끌어안고 오열하는 이소선 여사

OECD 국가의 연간 노동시간(2010년)



사망률은 2위와의 격차가 큰 수준으로 1위를 달리고 있는 반면 일하는 남성이 아이들과 보내는 시간은 하루 평균 2.8시간으로 OECD 국가 중 꼴찌를 달리고 있다.

외국의 경우를 보면 독일 노동자들의 연간 노동시간은 1,352시간, 미국은 1,797시간으로, 우리나라의 노동시간과 두 배 정도 차이가 난다. 그리고 두 나라의 시간당 임금을 연간 임금총액으로 산출하여 보면 독일은 약 5만 달러, 미국은 4만 3,000달러로 나온다.

노동시간이 짧은 독일이 상대적으로 노동시간이 긴 미국보다 더 많은 임금을 받고 있는 것이다. 독일 노동자들의 노동시간이 미국 노동자들에 비하여 25%나 적은데도 불구하고 오히려 임금총액이 16%나 더 높은 것은 바로 시간당 임금이 높기 때문이다.

독일의 노동환경이 미국보다 좋은 건 노동력의 공급자인 노동조합이 훨씬 잘 조직되어 있어 노동의 질에 합당한 시간당 임금을 계산하여 받고 있어서다. 이는 임금과 노동시간을 비례하게 볼 것이 아니라 노동의 질과 임금을 비례관계에 놓고 볼 때 임금 문제를 쉽게 해결할 수 있음을 뜻하기도 한다. 그러나 우리나라는 노동의 질과 임금시간을 고려하지도 않을 뿐더러 장시간 노동을 한다고 하여 높은 임금을 주는 것도 아닌 '노동'만을 강요하는 경우가 대부분이다.

우리나라 버스운전사의 운전시간

노련의 조합원인 버스운전사들의 하루 근무시간을 살펴보면 준공영제를 도입한 이후 버스운전사의 처우가 많이 개선되었다는 것을 알 수 있다. 하지만 우리나라 버스운전사들의 월 근무 시간은 2012년 현재 약 253시간이며, 연간으로 따지면 약 3,036시간이다. 이는 OECD 국가 중 가장 길다는 한국의 평균 노동시간보다도 연간 노동시간이 843시간 가까이 많은 것이다. 게다가 이 긴 노동시간에는 대기시간도 포함되어 있지 않다.

대부분의 선진국에서 노동시간으로 간주하는 구속시간까지 합하면 버스운전사의 월 평균 노동시간은 290시간, 연간 3,480시간으로 늘어난다. 이는 OECD 평균 노동시간의 두 배로, 미국·독일·일본 운전사 두 사람이 하는 일을 우리나라에서는 운전사 한 명이 하고 있는 셈이다.

특히 유럽연합(EU)과 일본, 영국 등은 버스를 포함한 영업용 차량을 대상으로 ‘최대 연속 운전시간 제한 제도’를 만들어 안전을 확보하고 있다. 영국은 1일 최대 운전시간을 10시간, EU와 일본은 9시간으로 제한하고 있다.

그러나 우리나라에서는 버스운전사의 적정 근로시간 기준이 아예 없다. 장시간 운전 시 적절한 휴식을 취하여야 재운전을 할 경우 균형감각이나 안정감을 확보할 수 있는데도 우리나라에서는 버스운전사들을 위한 적절한 휴식을 취할 수 있는 환경이나 제도적 받침이 전혀 이루어지지 않고 있는 것이 현실이다.

그럼에도 우리나라에서는 이러한 문제를 해결하기 위하여 버스운전사들이 파업에 돌입한다고 하면 시민들은 “예전에 비하면 처우도 좋아졌는데, 집단이 기주의 아니냐.”는 식으로 이야기하기도 한다.

매일 버스를 이용해야 하는 승객의 입장에서는 버스 파업 시 발생하게 되는 교통불편이 크게 느껴질 수밖에 없다. 하지만 일반적으로 시민들이 생각하는 것처럼 버스운전사의 처우가 좋아진 곳은 일부 대도시일 뿐 수많은 중소도시의

조합원의 근로시간 및 근로일수 (2012년)

구분	전체	시내	농어촌	시외	고속	마을
1일평균근로시간	11.7	11.7	13.3	12.5	9.7	9.0
월근로일수	21.6	21.4	21.4	22.0	20.8	26.0
월총근로시간	253.0	250.4	284.6	275.0	201.8	234.0
주당근로시간	58.3	57.7	65.6	63.4	46.5	53.9

(출처 : 노련)

버스업체들은 아직도 격일제, 복격일제와 같은 장시간 노동과 연계된 낮은 교대제가 여전히 유지되고 있다.

이러한 버스업체 대부분은 버스운전사에게 월 만근일수에서 2~4일 가량 추가근무를 강요하고 있다. 그리하여 우리나라 대부분 버스운전사의 실제 근무일수는 만근일수보다 긴 상태이며 장시간 노동에 노출되어 있다. 이처럼 버스업체들이 버스운전사들에게 장시간 운전을 강요하는 것은 인건비를 줄여 최소한의 인력을 활용하기 위한 것이다. 버스운전사 입장에서는 만근일수만큼 일을 해도 임금이 낮기 때문에 추가 수입을 위하여 어쩔 수 없이 응하게 되는 경우가 많다.

이에 노련은 낮은 교대제와 장시간 노동, 낮은 임금 등을 해결하기 위한 방안으로 버스업체에 교대근무제 개선을 촉구하고 있다. 또한 정부 당국에 도로운송업의 노동시간 규제를 요구하고 있는데, 특히 버스운전사의 건강과 안전뿐 아니라 도로운송 부문의 교통안전을 위해서도 이러한 개선이 필요하다는 당위성을 강조하고 있다.

삶의 질 개선을 위한 노련의 노력

노동자들의 '장시간 노동'에 대한 개선책은 노동운동의 첫 번째 과제이며 지향점이다. 장시간 노동은 노동자의 삶의 질을 저하시키고 노동자의 건강과 안전을 해칠 뿐 아니라 노동자의 일과 삶의 부조화를 초래하여 자기계발 및 생산성 저하 등의 사회적 역기능 문제를 야기할 수 있어서다.

이러한 노동자의 노동시간 단축 과제는 노련에도 해당된다. 버스운전사의 문제 중 가장 큰 문제는 장시간 운전시간과 높은 피로이기 때문이다. 게다가 다른 산업군에 비하여 장시간 일을 하고 그만큼의 대우를 받지 못하는 경우가 아직 많다. 이에 노련은 버스운전사들이 '노동시간 단축'과 '노동에 상응하는 대가'를 받을 수 있도록 다양한 노력을 기울이고 있다.

〉 버스운전사의 노동시간 단축

국민 생활수준의 향상과 산업구조의 변화에 발맞추어 우리 사회에도 경제의 효율성과 생활의 질을 향상시킬 수 있는 다양한 정책이 요구되면서 주 5일제



근무가 추진되었다. 주5일근무제는 법정 노동시간을 주당 40시간 이내로 한정하여 하루 평균 8시간씩 근무하고, 1주일에 5일 동안 일한 뒤 나머지 이틀은 쉬는 것을 말한다.

우리나라는 1998년 2월부터 주5일근무제를 추진하기 시작하여 2003년 8월 국회 환경노동위원회와 법제사법위원회의 의결을 거쳐 기존의 근로기준법을 개정하였다. 그리고 같은 해 9월 15일 개정된 근로기준법을 공포하고, 2004년 7월부터 단계적으로 시행에 들어갔다.

우리나라 버스운전자들의 월 근무 시간은 2000년대 후반 들어 250시간대로 떨어졌다. 과거에 비하여 줄어들긴 하였으나 그 차이가 크진 않다. 더욱이 이 시간은 법정 최대 근로시간이 주당 52시간임을 감안하더라도 주당 6.3시간을 초과하는 장시간 노동 활동에 해당한다. 법정 기본근로시간인 주 40시간과 비교하면 주당 18.3시간이 더 많은 것이다.

노련은 이러한 조합원들의 초과 근로 시간 개선을 위하여 전국 6대 도시 공동 투쟁을 이끌었고 그 결과 서울 시내버스와 광역시 정규직 버스운전자들은 하루 8시간씩 1일 2교대제하에서 일하게 되었다.

현재 버스준공영제가 시행되는 지역이나 대도시 시내버스업체는 정부나 지방자치단체의 지원에 힘입어 1일 2교대제 개편이 이루어지고 있지만, 대다수 영세업체와 농어촌버스의 경우는 근로환경이 열악하고 운전자 자체가 부족하여 현 근무자들이 장시간 노동에 시달리고 있다. 이처럼 버스운전사의 과중한

노동시간 변화 추이

구분	1996	1999	2003	2006	2009	2012
월 근로시간	280.2	280.8	280.4	267.6	254.7	253.0

(출처 : 노련)

조합원의 근무제도

구분	전체		시내	농어촌	시외	고속	마을
	명	%	%	%	%	%	%
1일2교대제	568	53.4	65.6	0?	1.4	0	87.1
격일제	242	22.7	27.6	0?	7.8	0?	12.9
2일근무 1일휴무제	102	9.6	4.4	3.7	16.3	97.7	0
기타	152	14.3	2.4	96.3	74.5	2.3	0?
계	1,064	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(출처 : 노련 「2013년 임금투쟁지침서」)



근로시간은 안전운행의 저해 요인으로 작용하여 교통사고의 원인이 될 수도 있는 문제를 안고 있어 노련은 버스업체에 끊임없이 개선책을 촉구하고 있지만 아직까지 버스업체 대부분이 요지부동이다.

대부분의 버스업체들은 근로기준법 제59조 근로시간 및 휴게시간에 관한 특례 조항에서 장시간 노동이 용인되는 점을 이유로 내세우며 문제점 개선을 위한 노력을 하지 않고 있다. 특례조항은 근로시간 특례를 인정하는 10개 업종과 특례를 인정하지 않은 16개의 업종을 규정하고 있는데, 버스운수업종은 특례 조항의 인정 업종에 포함되어 있다.

현재 대다수 버스업체는 이 조항을 이용하여 장시간노동을 조장하고 있다. 즉 근로시간 특례조항에 따라 버스운수업종의 경우 노사합의만 있으면 무한정 초과근로가 가능한 상황이어서 버스업체들이 이를 악용하여 버스운전사들의 초과근로를 강요하고 있는 것이다.

이러한 문제를 해결하기 위하여 노련은 운수업의 장시간 노동이 노동자의 건강뿐만 아니라 공공의 안전을 위태롭게 하는 중요한 요인이라고 지적하며 근로시간특례대상 업종의 장시간노동을 예방하기 위하여 주, 월, 연 단위의 근로시간 상한 시간 설정과 같은 규제 사항을 별도로 마련해 줄 것을 촉구하고 있다.

〉 버스운전사의 피로 개선

우리나라 버스운전사의 월 평균 운행시간은 2012년을 기준으로 253시간이며, 보통 한 달에 22~23일을 근무한다. 현재 준공영제의 여건을 갖춘 대도시 시내버스를 제외하고 시외버스와 고속버스 등에서 장시간 근로의 환경은 개선의 여지를 보이지 않고 있다.

버스운전사의 장시간 근로는 일단 만성적 피로를 불러와 운전사 본인의 건강 악화를 초래하는 것은 물론 사고의 위험성까지 높인다. 또 사고가 나면 모든 비용부담이 운전사 개인의 책임으로 떨어지는 것은 물론 심지어 경미한 사고에도 공공연히 사표를 강요받는 등 온갖 불이익에 놓이게 되는 것이 현실이다.

노련은 조합원의 이러한 노동환경을 개선하기 위하여 먼저 노련 소속 버스운전사들을 대상으로 지난 1990년부터 근로 실태 조사를 전개해오고 있다. 이 조

사를 통해 대부분의 버스운전사들이 장시간 노동으로 인하여 피로 축적과 수면 부족에 시달리고 있으며, 허리디스크나 시력 장애와 같은 질병에 노출되어 있음을 확인하였다. 이뿐만 아니라 장시간 운전 때문에 불규칙한 식사를 하고 있으며, 잠깐의 휴식도 취할 수 없어 건강이 더 악화되어 위장병·비뇨기질환·신경성질환·고혈압 등의 직업병에 노출되어 있다는 사실도 드러났다.

노련은 이러한 조사 결과를 버스업체뿐만 아니라 정부와 지방자치단체에 알리고, 버스운전사들이 과로로 교통사고가 발생할 가능성이 높다는 사실을 지적하며 근본적인 대책 마련을 촉구하고 있다. 아울러 버스운전사의 장시간 근로는 안전운전과 승객의 안전을 위해서라도 해결되어야 하는 문제이며, 최소 하루 10시간의 연속휴식시간을 반드시 보장할 것을 관계 당국에 촉구하고 있다.

조합원의 직업성 질병 발생현황

구 분	전 체		시 내	농여촌	시 외	고 속	마 을
	명	%	%	%	%	%	%
근골격계 질환	752	70.7	73.7	85.2	55.3	60.5	61.3
위장병	357	33.6	31.5	51.9	34.8	46.5	48.4
비뇨기 질환	119	11.2	12.2	3.7	7.8	7.0	12.9
신경성 질환	116	10.9	10.8	11.1	12.8	7.0	9.7
시력장애	116	10.9	10.1	11.1	13.5	16.3	12.9
고혈압	109	10.2	10.2	7.4	6.4	14.0	25.8
두통	73	6.9	7.5	7.4	4.3	4.7	3.2
치질	61	5.7	4.9	11.1	8.5	9.3	6.5
무좀	47	4.4	3.4	0	9.2	11.6	3.2
당뇨	38	3.6	4.0	0	3.5	0	0
호흡기 질환	33	3.1	2.8	0	5.7	2.3	3.2
기타	27	2.5	2.1	3.7	5.0	4.7	0
무응답	280	26.3	26.8	7.4	33.3	16.3	12.9
계	1,064	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

(출처 : 노련 「2013년 임금투쟁지침서」)

〉 버스운전사의 노동가치에 합당한 임금

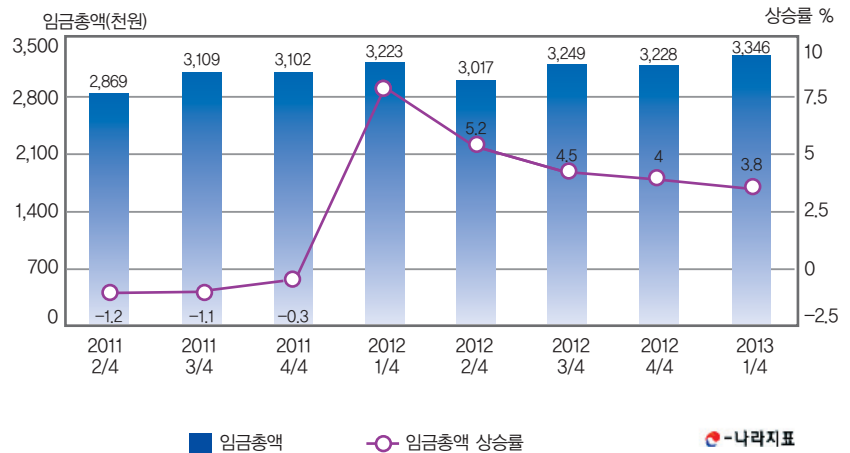
전산업의 상용근로자 5인 이상의 규모를 가진 사업체를 살펴보면, 2013년 1분기를 기준으로 이들의 월 평균 근무 시간은 175.1 시간이다. 또한 이들 사업체의 근로자 1인당 월평균 임금 총액은 334만 6,000원이다.

월평균 근로일수, 근로시간, 임금총액

구 분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013(1/4)
근로일수	23.2	22.7	22.3	21.5	21.5	21.5	21.3	21.3	20.8
근로일수 증감차	-05	-0.5	-0.4	-0.8	0.0	0.0	0.0	-0.2	-0.4
근로시간	195.1	191.2	188.4	184.8	184.8	184.7	182.1	179.9	175.1
주당근로시간	44.9	44.1	43.4	42.6	42.5	42.5	41.9	41.4	40.3
전년대비근로시간 증감률(%)	-1.1	-2.0	-1.5	-1.9	-0.2	0.2	-1.4	-1.2	-2.6
임금총액	2,404	2,541	2,683	2,802	2,863	3,047	3,019	3,178	3,346
임금총액 상승률(%)	6.6	5.7	5.6	4.4	2.2	6.4	-0.9	5.3	3.8

(출처 : 고용노동부)

상용근로자 임금총액 및 상승률 추이



(출처 : 고용노동부)



이에 반하여 노련 소속 버스운전사들의 2012년 월 평균 급여는 292만 8,000 원이다. 2011년의 월 평균 급여 281만 7,000원과 비교하여 4%가량 상승하였다. 하지만 이는 다른 산업군보다 현저히 많은 평균 근로시간을 감안하면 적절한 임금상승률이라고 할 수 없다. 또 임금 상승을 감안하여도 임금 상승률이 물가 상승률을 따라잡지 못하고 있기 때문에 합당한 임금을 받는다고 볼 수 없다.

특히 농어촌 지역이나 영세한 버스업체에서 일하는 버스운전사의 경우 동일한 시간을 운전해도 훨씬 낮은 급여를 받고 있기 때문에 그 차이가 더할 것이다.

자동차노련 임금현황

(2012년 12월 11일 기준, 단위 : 원)

구 분		기 본 급	제 수 당	월 임 금	상여 월할분	월 평균임금	
버스	시내	1,303,389	1,069,695	2,372,997	566,360	2,939,357	
	시외	일반	1,018,840	907,923	1,926,763	370,499	2,297,262
		고속	1,088,772	1,047,568	2,136,341	861,620	2,997,961
	전세	958,141	275,739	1,233,880	173,355	1,407,236	
전체 평균		1,306,422	1,008,877	2,315,299	613,643	2,928,942	

(출처 : 노련 「2013년 임금투쟁지침서」)

노련의 버스운전사 대부분은 양육해야 할 자녀가 있는 한 집안의 가장이다. 여느 평범한 노동자들과 마찬가지로 자신뿐만 아니라 가족을 위해 일을 하며 그것을 즐거움으로 삼는다. 버스운전사들은 노동을 제공한 만큼의 정당한 대가를 원하고, 그 대가로 자신과 가족의 생활을 영위하며 삶의 질이 높아지길 바란다.

이에 노련은 버스운전사들이 바라는 기본급 인상과 완전고정월급제의 전국적인 시행을 위한 정책 개선 등 실제적인 임금 향상을 위해 노력하고 있다. 이 과정에서 임금 투쟁에 앞서 각 지부의 평균임금을 조사한 후 지역별 현안과 임금 수준이 상이한 상태에서 지역 현안에 근거한 개선점을 주요 요구안으로 선정한다. 한편 노련은 지역·업종별로 다르게 나타나는 임금·단체협약 시효를 통일화하여 파업을 전개할 경우 전국적인 투쟁을 전개할 수 있는 기반 마련에도 중점을 두고 있다.

〉 버스운전자격정지 조항 철회

2012년 8월 ‘버스운전자격제도’ 를 도입하는 과정에서 국토해양부는 ‘버스운전 자격 정지’ 조항을 포함한 「여객자동차운수사업법 개정안」 을 발표하였다. ‘버스운전자격제도’ 는 버스운전사의 전문성 확보 및 자질 향상을 통하여 교통사고를 줄이기 위한 목적으로 도입되는 것으로, 그 실효성을 위하여 ‘버스운전자격 정지’ 라는 과도한 벌칙 조항을 취하려는 것이었다.

이 벌칙 조항이 시행되면 운행 중 교통법규를 위반하거나 교통사고로 사상자를 낸 버스운전사는 자격정지 또는 자격취소의 처분을 받게 되는 것이었다. 구체적으로는 정류장 통과, 개문발차, 안내방송 미 실시 등 운수종사자 준수사항을 위반할 경우 과태료를 부과하되 1년 이내에 또다시 법규를 위반하면 10일, 두 번 위반하면 20일의 자격정지를 강제하고, 대형 인명 교통사고가 나는 경우에는 정도에 따라 40일에서 60일의 자격정지 처벌이 가능하도록 되어있었다.

이러한 내용은 우선 현재의 열악한 교통환경과 버스운전사들의 근로환경을 고려하지 않은 채 처벌만을 우선시하는 것이라는 점에서 문제점이 있다. 버스는 매일 같은 노선을 운행하지만 배차간격, 교통신호, 도로혼잡도, 불법주정차 여부 등에 따라 교통환경이 매일 달라진다. 거기다 취약한 도로시설과 장시간 운전으로 인하여 교통사고의 위험도가 높다는 사실은 그동안 정부도 노련과 인식을 같이하여온 점이다.

아울러 이러한 처분은 지방자치단체나 버스사업자들이 시행하는 처벌과 중복되는 것이어서 더 문제가 컸다. 자치단체로부터 지원금을 받는 버스사업자들은 그동안 버스의 서비스평가 점수를 높이기 위해 버스운전사들에게 각종 안전조치를 강조하였으며, 버스운전사들이 이를 위반하여 과태료 처분을 받으면 시말서 제출이나 승무정지 같은 각종 처벌을 가하여 왔다. 때문에 여기에 버스운전 자격 정지라는 벌칙 조항까지 시행되면 일선의 버스운전사들에게는 이중 삼중의 과잉 처벌이 가해져 임금손실과 해고의 위협까지 떠안게 되는 것이었다.

이에 노련은 버스운전사들에 대한 처벌에 앞서 현재 이들이 처한 열악한 환경을 개선하는 일이 선행과제임을 강조하며 처벌 조항의 철회를 강력히 촉구하고, 「여객자동차운수사업법」 개정의 부당성을 구체적으로 지적하며 결코 수용할 수 없음을 밝혔다. 그리고 2012년 6월 9일 전국 시·도 대표자회의에서 정부가 벌칙 조항을 일방적으로 추진할 경우 전국적인 승무거부에 돌입할 것을 결의하고 전국 조직 사업장 내 조합원들의 참여의지를 이끌었다. 또 5월 24일 정기대의원대회에서는 전국적인 승무거부의 구체적 방법과 승무거부 이후 대책을 수립하였다.

이후 노련이 보여준 구체적 설득과 강고한 투쟁은 빛을 발하였다. 국토해양부는 결국 ‘버스운전사 자격 정지’에 관한 벌칙 조항의 문제점을 인정하고 전면 철회를 결정하였다.

03

버스의 새로운 물결, 버스준공영제

버스준공영제는 어느 한 순간 만들어진 것이 아니라 버스운전자들의 피땀 어린 투쟁으로 이루어진 것이다. 노련은 1988년부터 버스조합이나 지방자치단체가 수익금을 공동관리하도록 요구하여 왔었다. 이러한 노력의 산물로 2004년 서울을 비롯한 6대 도시 공동투쟁을 통하여 버스준공영제를 이끌어내었고, 안정적인 고용보장과 상습적인 임금체불에서 벗어나는 등 노동환경을 개선하게 하였다.





인사가 오가는 버스

요즘 시내버스를 타면 버스운전사와 승객이 자주 나누는 대화는 “어서 오십시오. 반갑습니다. 안녕히 가십시오.”이다. 더욱이 버스운전사들은 깔끔한 드레스셔츠와 넥타이를 맨 채 휴대 마이크를 통하여 정류장마다 타고 내리는 승객들에게 인사를 잊지 않는다. 승객들은 버스운전사의 변화를 반기면서 서비스의 질이 높아졌다고 “정말 친절해졌어요.” 라는 말을 하기도 한다.

“시간에 쫓기듯 운전하지 않으니 좋아요. 요즘 같으면 운전할 맛이 나지요.”

승객들의 만족도뿐만 아니라 버스운전사들의 만족도도 높아졌다. 버스운전사들은 승객이 탈 때마다 일일이 인사를 건네고, 노약자가 버스에 타면 자리에 앉을 때까지 기다렸다가 출발하는 게 몸에 배어 있다. 버스운전사의 승객을 위한 노력은 여기서 끝이 아니라 “좌회전합니다, 뒤에 계신 할머니, 어서 자리에 앉으세요.”와 같은 세심한 안내 멘트를 하기도 한다.

버스운전사가 운전할 맛이 나는 세상이라고 말하고, 서비스가 좋아졌다고 말하기 시작한 것은 2004년 들어서이다. 그 전에 시내버스들은 버스승객의 급감이라는 큰 문제에 직면하여 운송 수입이 급격히 줄어들면서 대부분 적자상태를 벗어나지 못하고 있었다. 이러한 버스업체의 경영 상태 악화는 버스운전사의 근무환경과 직결되는 것이었다. 버스업체들은 경영 악화를 이유로 운전사의 임금을 체불하거나 장시간 근무를 강요하기도 하였다.

버스준공영제 시행 시작

1990년대 말 시내버스 대부분이 민영제로 운영되면서 일부 지역은 서비스 수준이 현저히 낮았고, 불합리한 노선체계와 들쭉날쭉한 배차간격 등으로 인하여 불편함이 컸다. 더욱이 버스업체들의 경영악화가 가중되면서 버스운전사에 대한 처우는 더욱 악화되었다.

특히 버스운전사들은 시내버스업체가 정한 배차간격에 맞추려고 진땀을 빼기 일쑤였고 심지어 하루 16~18시간까지 운전을 해야 했다. 이러한 열악한 상황 때문에 버스운전사가 웃는 얼굴로 승객을 대하는 일은 쉽지 않았고, 승객 또한 버스운전사의 불친절을 겪게 되는 경우도 많았다.

노련은 이러한 민영제 상황에서는 버스운전사의 근무 환경이 개선될 여지가 없다고 판단하여 전국 6대 도시 공동투쟁에서 버스준공영제 실시를 요구하였다. 경영 악화로 사양화되는 버스업계를 살리고 ‘시민의 발’이라 불리는 버스의 서비스 개선을 위해서는 준공영제가 해답이라고 판단해서였다.

버스준공영제는 ‘대중교통의 혁명’으로 불리는데, 시내버스 운행계획과 실적 관리, 운송수입금 관리 등 사실상의 운영을 지자체에서 맡고 버스업체는 운행에만 전념하게 되는 한 단계 선진화된 제도이다.

지방자치단체는 시내버스가 적자에 허덕일 때에는 지방비를 투입하여 보전하고 흑자가 나면 시내버스 관련 인프라 구축을 위하여 재투자하는 방식을 취한다. 이때 시내버스 전체 운송수입금은 지방자치단체가 개입하여 투명하게 관리하게 된다. 노련은 이러한 준공영제가 만성적자에 시달리는 시내버스의 공공성을 확보함과 동시에 버스운전사들의 근로 환경을 개선할 수 있는 대안이라 판단하였다.

그러나 정부와 각 지방자치단체의 버스준공영제 실시 결정이 내려지지 않자 노련은 전국적으로 전면적인 승무거부를 내세워 최후의 통첩을 보냈다. 이러한 노련의 노력 끝에 2004년 7월부터 서울시의 버스준공영제 시행을 시작으로 여러 지방자치단체들도 버스준공영제를 실시하고 있다.

전국 6대 도시 버스준공영제 시행 지자체별 주요 내용

시행지역	시행일자	주요내용
서울시	2004년 7월 1일	<ul style="list-style-type: none"> 수입금공동관리위원회를 따로 두고 버스 수입금을 관리하여 업체에 운송비용 부족분 전액을 보전하는 방식으로 진행 버스 노선은 주요 간선 노선을 대상으로 노선 입찰제를 시행하여 확정 버스준공영제 실시와 함께 중앙버스전용차로제와 대중교통 환승요금제도를 시행
대전시	2005년 7월 4일	<ul style="list-style-type: none"> 시에서 수입금을 공동 관리하고 대중교통 무료 환승요금제 시행
대구시	2006년 2월 19일	<ul style="list-style-type: none"> 시에서 수입금을 공동 관리 버스전용차로를 개선하고, 환승정류장을 설치 버스와 지하철 간 무료 환승요금제 시행
광주시	2006년 12월 21일	<ul style="list-style-type: none"> 시에서 수입금을 공동 관리 기존 버스 노선을 확대 개편하여 노선 체계를 개편 버스와 지하철, 마을버스 간 무료 환승요금제 시행
부산시	2007년 5월 15일	<ul style="list-style-type: none"> 시에서 수입금을 공동 관리 노선을 감축하는 노선 개편 버스와 버스, 지하철과 버스 환승할인 요금제 확대 시행
인천시	2009년 2월 25일	<ul style="list-style-type: none"> 시에서 수입금을 공동 관리 노선개편 실시 대중교통 할인요금제 시행

이러한 버스준공영제의 시행은 지방자치단체의 공적 재정이 투입된다는 것 외에도 버스운영이 지방자치단체의 전면적이고 직접적인 개입으로 공적 체계에 진입하였다는 것을 의미한다.

버스준공영제가 가져온 변화

버스준공영제 실시로 버스업체의 경영난 악화가 개선되면서 체불임금이 줄어들고 버스운전사들의 근무 환경이 향상되어가고 있다. 이로 인하여 버스운전사들의 승객에 대한 서비스 개선이 이루어져 친절도 면에서 긍정적인 반응을 얻고 있다. 반면 버스준공영제 실시로 노조의 요구안은 지방자치단체의 검토를 거치게 되었다. 이후 각 지방자치단체는 재정능력에 따라 버스운전사의 근로환경과 조건이 결정되게 되었다.

이렇듯 노련의 입장에서 버스준공영제의 시행과 함께 맞게 된 가장 큰 변화는 기존의 교섭방식이 바뀌었다는 점이다. 즉 기존의 노사 간 교섭이 노정 간의 교섭으로 전환되었다. 여기서 버스업체는 노조와 지방자치단체의 중간다리 역할을 하게 되었다. 결국 버스준공영제하에서는 지방자치단체의 재정여건이 단체교섭 합의의 결정적인 변수로 작용할 수밖에 없게 되어 지방자치단체의 권한이 커져가고 있다.

〉 버스운전사의 직업 안정성

버스준공영제 실시 이후 이직률이 현저히 낮아지는데, 이는 한마디로 버스운전사의 열악하고 불안하였던 근무 환경이 개선되어서다. 즉 버스준공영제 실시로 체불임금이 줄어들면서 안정된 급여가 지급되고 배차제도의 개선과 고용이

지역별 이직률 변화추이

구분	서울	대구	대전
1990	38.9%	42.0%	13.7%
1993	54.2%	29.2%	13.7%
1996	23.8%	27.4%	13.5%
1999	28.2%	9.6%	11.9%
2002	41.3%	13.8%	21.4%
2005	23.9%	13.5%	11.1%

(출처 : 버스연합회, 노련)

지역별 운전직 학력 분포 비교

구 분	국 졸	중 졸	고 졸	전문대졸	대학중퇴	대 졸	기 타
서울	1989	15.8%	55.1%	28.8%	0.1%	0.1%	0.0%
	2005	5.7%	37.1%	50.3%	0.7%	0.5%	0.0%
대구	1989	12.9%	59.5%	27.1%	0.3%	0.1%	0.0%
	2005	4.6%	34.4%	59.0%	1.5%	0.5%	0.0%
대전	1989	17.1%	61.7%	20.9%	0.1%	0.0%	0.1%
	2005	11.5%	43.9%	42.4%	1.8%	0.4%	0.0%
합계	1989	15.5%	56.2%	28.0%	0.2%	0.1%	0.0%
	2005	6.0%	37.2%	51.0%	0.9%	0.5%	0.0%

(출처 : 노련)

보장되어 버스운전사라는 직업의 안정성이 높아졌다.

버스운전사의 근무환경이 점차 안정화되면서 고학력의 종사자들도 늘어났다. 1989년에는 중졸이 56.2%로 대다수를 차지하였으나 2005년에는 고졸이 51%로 대다수를 차지하고 있다. 지역별로는 대구가 고졸 59%, 전문대졸 이상 2%로 서울·대전보다 비교적 학력이 높은 것으로 나타나고 있다. 이 또한 버스 준공영제 실시 이후 버스운전사라는 직종이 안정된 직종으로 여겨진 데서 나타난 현상이다.

〉 버스운전사의 운전 환경

버스준공영제를 시행한 지역들에서 제도시행 이후 가장 많이 개선된 것으로 꼽히는 것이 바로 수입금경쟁 해소와 난폭운전이나 교통법규 위반 감소에 따른 교통사고 위험도 완화이다. 이는 버스준공영제 시행으로 운송수입금을 지방자치단체에서 관리함에 따라 버스업체 간에 수입금경쟁이 없어지고 수입금 증가를 위하여 운전사에 대한 통제나 감시 또는 압박이 감소하였기 때문이다.

이에 비해 도로환경이나 버스의 운행속도 개선은 지역적 편차가 큰 편이다. 이는 서울의 경우 중앙버스전용차로가 운영되고 있고 또한 가변에 설치된 버스 전용차로라고 하더라도 단속을 통하여 소통을 원활히 하고 있는 반면, 대구와 대전의 경우 중앙버스전용차로가 아직 설치되지 않은 데다 가변의 버스전용차로도 주정차 등으로 서울만큼 효율적으로 운영되지 못하고 있기 때문이다.

운전환경 개선 비교

항 목	서 울	대 구	대 전	*가중평균
도로환경 개선	3.66	2.78	2.60	3.18
운행속도 개선	3.63	3.19	2.72	3.31
사고위험 감소	3.42	3.73	3.17	3.45
부수업무 감소	3.26	3.84	3.49	3.48
법규위반 감소	3.60	3.91	3.55	3.68
난폭운전 감소	3.75	3.86	3.69	3.77
수입금경쟁 감소	3.82	4.08	3.75	3.88
혼잡도 감소	3.58	3.56	2.97	3.44

(출처 : 노련)

한편 버스혼잡도는 서울과 대구가 일정 수준 개선되었다. 이에 비해 대전의 경우는 거의 차이가 없는 상황이다. 이와 같은 결과는 서울과 대구의 경우 지하철 등과의 환승으로 승객이 증가하였다고 하더라도 1회당 승차거리가 짧아 혼잡도가 완화된 반면 대전의 경우 지하철 1호선의 부분개통으로 이러한 효과가 적기 때문인 것으로 분석된다.

전반적으로 서울의 운행 여건은 운행 중 부수업무를 제외하고는 대체로 개선된 것으로 보인다. 그러나 운행 중 부수업무가 낮게 나타나는 이유는 현금 승차시 일일이 현금영수증을 발급하여야 할 경우가 생기기도 하여 이전보다 업무가 증가하였기 때문이다.

반면 대구와 대전은 지방자치단체의 수입금관리로 업체 간, 노선 간 수입금 경쟁이 없어진 효과가 큰 반면 상대적으로 서울보다는 도로 및 교통시설에 대한 투자가 적기 때문에 운행여건이나 운행속도는 이전보다 개선 정도가 적거나 오히려 악화된 것으로 나타났다.

이를 통해 지방자치단체의 도로와 교통시설 투자에 관한 적극적인 개선책이 필요하다는 것을 알 수 있다.

〉 버스운전사의 직무 수행 환경

버스준공영제 실시 이후 가장 크게 개선된 점은 임금체불이다. 노련이 버스준공영제 실시를 요구했던 이유 중 하나인 임금체불은 각 지방자치단체의 보조금 지급으로 크게 개선되었다.

두 번째로 개선된 점이 두드러진 것은 배차에 관한 공정성이다. 이전에는 업체



근로조건 개선조사 결과

항 목	서 울	대 구	대 전	가중평균
편의시설 개선	3.10	2.39	2.20	2.70
차량정비 개선	3.59	2.95	2.86	3.25
식사질 개선	3.02	2.34	2.29	2.67
징계 감소	2.93	3.16	2.69	2.95
배차공정성	3.35	3.30	3.13	3.29
사고처리공정성	3.09	3.10	2.63	3.00
자부담 감소	3.03	3.19	2.46	2.95
자유로운 휴가사용	2.86	2.84	3.13	2.91
임금체불 개선	3.65	3.42	3.64	3.58
임금수준 만족도	2.62	2.71	2.61	2.64
운행시간 감소	2.98	2.94	2.65	2.90
몸의피로도 감소	3.12	3.25	2.85	3.10
고용불안 감소	2.77	3.28	2.74	2.91
평균	3.09	2.99	2.76	2.99

(출처 : 노련)

가 수입금현황을 공개하기도 하면서 버스운전자 간의 경쟁을 부추기고 또한 운송수입이 적은 운전직에 대하여서는 배차에 불이익을 주는 경우가 있었으나 수입금공동관리로 인하여 배차의 공정성 시비가 줄어들면서 배차 공정성을 확보할 수 있게 되었다.

다음으로 차량정비 개선이다. 이는 서울의 차량정비 개선에 국한되어 있어 일부 도시에서는 오히려 이전의 차량정비가 더 나았다고 느끼기도 한다. 차량정비 개선이 서울에 국한된 것은 서울의 경우 차량정비 불량으로 운전을 하지 못할 경우 이에 대한 제재가 심해졌지만, 대전과 대구는 서울보다 엄격한 통제가 없다.

마지막으로 버스운전사가 느끼는 몸의 피로 부분이다.

서울과 대구의 버스운전사는 몸의 피로도, 즉 과로가 감소되었다고 느낀 반면, 대전은 개선되지 않았다고 느끼는 것으로 나타났다. 이러한 차이점은 버스노선 개편에 따른 운행여건의 차이에서 비롯한 것이다.

하지만 버스준공영제가 실시된 대부분 지역의 버스운전자들은 버스업체 간 노선 경쟁으로 발생하는 교통법규 위반, 난폭운전 등이 감소되어 준공영제 실시 이전보다 버스 운행으로 인한 몸의 피로도가 감소하였다고 느끼고 있다.





버스준공영제가 시행 중인 서울시 버스업체의 구내식당과 휴게실

〉 버스준공영제의 문제점과 개선방안

버스준공영제 이후 버스운전사의 근무 환경 중 개선되지 못한 점은 임금수준, 식사의 질, 편의시설이다. 먼저 임금수준은 악화된 것으로 나타났는데 서울의 경우 2004년 16.14% 인상이라는 상징성이 있지만 2005년에는 주 40시간제와 근로시간단축제로 인한 연장근로시간 단축으로 임금총액으로는 인상효과가 거의 없었다. 대구와 대전도 2006년 교섭 시 주 40시간제로 근로시간이나 근로일수 감소가 있었지만 이로 인한 임금총액 증가는 불가인상률에도 미치지 못하였다.

다음으로 버스운전사의 식사의 질은 준공영제이전보다 개선되지 못하였다. 지역별로는 서울이 준공영제 실시 이전보다 미미하지만 개선된 것으로 나타났으며, 대구와 대전은 오히려 악화된 것으로 나타났다. 식사 질에 있어서 서울의 부분적인 개선은 식당운영이 위탁인 경우 비용이 연체되다 준공영제로 인하여 비용이 정상적으로 지불되면서 약간이나마 개선된 것일 뿐 식사비 자체가 인상된 것은 아니었다. 상대적으로 대구와 대전에서 버스운전사의 식사 질이 좋지 않다고 나온 것은 서울과 식사비는 비슷하나 식당 시설 및 운영전체를 개인 식당에 위탁하고 회사규모가 작아 식사하는 인원이 적기 때문이다.

마지막으로 휴게실, 세면실, 화장실 등의 편의시설도 개선되지 않았다. 이와 같은 결과는 버스운전사들의 휴식 공간이나 시설이 제대로 설치되지 않고, 설치되어 있다 해도 노선별로 임시 시설물 설치나 관리부실로 편의시설이 좋지 않기 때문이다.

이처럼 버스준공영제 시행으로 버스노동자들의 근무 환경은 준공영제 이후 지역적 편차를 보이며 개선되기도 하고 악화되기도 하였다. 그러나 임금체불 항목을 제외하고는 비용이 드는 문제는 전반적으로 개선되지 못한 것으로 나타났다. 준공영제 시행 이후 지역 간 임금·근로조건 격차가 커지고 있고, 문제점도 늘어나고 있다.

〉 버스준공영제 개선을 위한 활동

2004년 7월 서울시의 버스준공영제 도입 이후 대전, 대구, 광주, 부산, 인천 등 전국 대도시를 중심으로 각 지방자치단체에서 버스 수입금과 배차간격, 운

행대수, 노선 등을 직접 관리하는 버스준공영제를 실시하고 있다. 버스업체의 누적된 적자 때문에 급여와 상여금을 제대로 지급받지 못하거나 장시간 노동과 저임금으로 인한 근무조건도 조금씩 개선되고 있다.

그런데 버스준공영제가 실시된 지 10년이 지난 지금 지방자치단체의 지원금에만 매달려 경영개선 노력과 자구책을 세우지 않는 버스업체도 눈에 띄게 늘고 있다. 특히 준공영제 실시 이후 버스업체들은 비정규직 버스운전사들을 늘리고, 정규직을 감소하려는 움직임까지 보이고 있다.

버스업체들이 경영 개선을 위한 노력 없이 적자 핑계를 대거나 체불임금 핑계를 대면서 버스요금 인상이나 지원금 증액을 요구한다면 시민들의 불신만 더 깊어질 수 있다. 왜냐하면 승객들은 버스준공영제가 시행되면서 각 지방자치단체가 적지 않은 예산을 지원하여 버스회사의 만성 적자문제가 조금씩 해소되고 있는 것으로 알고 있기 때문이다.

노련은 이러한 점을 지적하며 버스운전사와 시민의 신뢰를 회복할 수 있도록 버스업체들의 가시적인 노력을 촉구하고 있다. 세금을 내는 시민들이 지원금을 주어도 아깝지 않다고 느낄 수 있도록 버스회사들의 누적적자 해소를 위한 실질적인 경영개선, 즉 노력 자구책이 선행되어야 한다는 것이다.

이를 해결하기 위하여 노련은 전국 6대 도시 공동투쟁의 경험을 되살려 지속 가능한 버스준공영제 방안을 마련하고 조합원들의 근로조건 개선에 힘을 모으기 위하여 여러 가지 정책을 연구, 마련하고 있다.

04

죽어가는 버스운수업의 재출발, 버스재정지원금

2000년 이전 버스사업장은 요금 수입만으로 회사 경영이 어려운 상황에 직면하여 임금이 체불되고 운행이 중단되는 상황이 되풀이되었다. 노련은 2001년 임금투쟁을 진행하면서 전국 6대 도시 시내버스 연대 파업을 선언하며 정부의 지원을 촉구하였다. 노련은 정부가 백기를 들고 버스재정지원금을 신설하게 하는 등 획기적인 성과를 거두었다.



1990년대 민간버스업 위기

우리나라는 경제개발로 국민소득이 오르면서 자가용 수요가 폭발적으로 증가하기 시작했다. 특히 1974년 최초의 국산차 ‘포니’의 등장은 1980년대를 ‘마이카 시대’로 이끌면서 전체 자동차 중 자가용의 숫자를 급격히 올려놓는 단초가 되었다.

1974년 4만 4,000대였던 자가용 수는 1980년에는 17만 9,000대로 4배 이상 늘어나 전체 자동차 비율의 30%대로 올라섰다. 이후 1985년 100만 대를 돌파한 우리나라 자동차 증가세는 1990년 340만 대, 2000년 1,200만 대, 2005년 1,540만 대까지 치솟았으며, 이중 자가용은 1985년 56만 대에서 2005년 1,112만 대로 약 20배 증가하여 자동차 증가의 대부분을 차지하고 있다.

경제개발에 따른 도시집중화 현상은 교통수요의 증대를 가져왔고 이는 자가용의 증가뿐 아니라 새로운 대중교통수단의 등장으로 이어졌다. 우리나라는 1974년 8월 15일 서울 지하철 1호선 개통을 시작으로 1984년 2호선, 1993년과 1994년 3·4호선이 차례대로 개통되었고, 1994년에는 부산도 지하철 시대를 맞게 되었다.

이처럼 자가용의 증가와 대도시를 중심으로 한 지하철 개통은 1980년대 이후 버스의 수송률을 급격히 떨어뜨려 놓았다. 한국통계진흥원의 조사 자료를 보면 1960년대 20%가 넘었던 버스의 비중은 1970년대 한 자리수로 하락하였고, 급기야 1980년에는 5.3%까지 추락하였다.

1980년대까지만 하여도 급속히 증가하는 교통수요의 대부분은 시내버스가 담당하였으며, 버스 운영은 전적으로 민간업체에 맡겨졌다. 승객이 늘어나면서

자동차 증가현황

(단위 : 대)

구분	총계	승용차	화물차	승합차	이륜차	특수차
1985	1,113,430	556,659	412,739	128,309	711,439	15,723
1990	3,394,803	2,074,922	924,647	383,738	1,385,247	11,496
1995	8,468,901	6,006,290	1,816,582	612,584	2,270,898	33,445
2000	12,059,276	8,083,926	2,510,992	1,427,221	1,828,529	37,137
2005	15,396,715	11,122,199	3,102,171	1,124,645	1,726,825	47,700

(출처 : 한국통계진흥원)

요금인상이 최소한에 그쳤음에도 당시 버스업체는 자력 운영이 가능하였고, 이러한 상황은 1989년까지 계속되었다.

그런가하면 버스를 찾는 수요가 점점 떨어지기 시작한 데는 자동차 증가로 인한 교통체증이 큰 원인이 되었다. 도로 위 교통체증이 버스의 1회당 운행시간을 늘려놓음으로써 승객들은 정시성 확보가 어려운 버스의 이용을 기피하게 된 것이다. 이는 대체 대중교통수단인 지하철이 있는 경우 지하철을 이용하거나 자가용 이용을 선호하는 경향으로 나타났다. 그리고 이러한 현상은 또 교통체증을 더욱 심화시켰다.

한편 1990년대 후반까지 전국의 주요 대도시는 시내버스 운행대수를 점진적으로 늘려왔다. 이는 각 지방자치단체에서 도시의 광역화를 진행하면서 발생하는 교통난을 해결하기 위한 수단이었다. 그러나 동시에 이 시기에는 버스 보조금에 대한 지방자치단체의 재정 부담이 커지면서 민간버스운영체계가 사실상 위기를 맞게 되었다. 말하자면 각 지방자치단체의 버스 증차는 필요한 사항이었지만 버스업체로서는 운행거리 증가에 의한 운행시간, 연료비 등의 부담이 커지면서 경영상의 어려움으로 이어졌던 것이다.

버스업체들은 늘어나는 영업 손실을 막을 수 없었고, 정부는 업체들의 경영난이 점점 악화되자 매년 반복적으로 요금을 인상하였다. 그러나 수입이 비용에 미치지 못하고 적자폭이 계속 증가하면서 버스운전자들의 임금을 체불하는 현상까지 빚어졌다. 정부로서는 그동안 도로 확장에만 치중하였던 정책과 예산 집행이 한계에 달하여 보다 근본적인 대안 마련이 시급하게 되었다. 결국 갈수록 심각해지는 교통체증을 완화하기 위해서는 기존의 버스요금 인상이라는 간접적 지원을 벗어나 각 지방자치단체나 정부의 보조금 등을 통한 직접적 지원을 필요로 하게 된 것이다.

버스재정지원 제도 마련

노련은 요금 인상이나 지방자치단체의 보조금으로는 더 이상 근본적인 문제를 해결할 수 없다고 판단하여 버스 보조금에 대한 대책 마련을 촉구하면서 투쟁을 결의하였다. 그리하여 2001년 '총파업'이라는 초강수를 두고 정부보조금 지급을 건설교통부에 요청하였다.

2001년 4월 24일 총파업을 앞둔 시점에서 건설교통부는 버스의 파업을 방지

하고 노사관계 안정과 버스업계 경영개선 및 구조조정을 지원하기 위하여 버스 업체에 대한 재정 지원을 약속하였다. 건설교통부는 버스업계 경영개선과 임금 체불 해소 등 노사관계 안정을 위하여 중앙정부와 지방자치단체가 각각 50:50 매칭펀드 방식으로 재원을 마련하여 버스업계에 재정을 지원하기로 한 것이다.

이러한 결정으로 2001년 시내버스에 국비와 지방비를 합하여 1,341억 원의 버스재정지원금이 지원되었고, 이후 2004년에는 2,886억 원, 2005년에는 4,663억 원이 지원되었다. 이 버스재정지원금은 버스업계에 대한 최초의 정부 보조금이며, 노련의 강력한 요구에 의하여 얻어진 일회성이 아닌 지속적 대책이라는 데 큰 의의가 있다.

서울시를 예로 본 버스재정지원금

서울에서는 시내버스업이 1990년 초반까지 민간업체에 의하여 무리 없이 운영되었다. 그러나 1990년대 후반 버스업계는 승객감소와 도로정체에 따른 1일 운행회수 감소, 그리고 신속하고 정확하게 수송되는 도시철도의 출현으로 위기를 맞을 수밖에 없었다. 1996년 말 서울시내버스의 운영 상태를 결산한 결과 전체 업체의 1/3이 적자, 1/3이 수지균형을 이루었고, 1/3이 흑자상태였다. 이에 따라 시는 1997년 '시내버스개혁종합대책' 등을 마련하고 부분적으로 시행하겠다고 발표하였다.

이 대책안은 먼저 부분공영과 노선입찰제 그리고 노선조정, 수입금의 완전공개와 요금조정, 서비스향상 유도, 신기술 도입으로 서비스의 고급화 달성, 대중교통 간 환승요금체계 구축, 운영수입의 공동관리, 버스업체의 구조조정 등의 내용을 담고 있다.

특히 공영버스 도입 항목은 200~300대 규모의 버스회사를 직접 시에서 운영하여 노선운행의 적정가격을 산출하겠다는 의도가 담겨져 있었다. 이는 시가 노선입찰제의 가격산정과 요금인상 등에 반영하기 위한 것이었다.

또한 대책안에는 버스노선의 대폭적인 조정 내용이 담겨 있다. 이는 총 448개 노선 중 334개를 개편노선에 포함시키는 등 전체적인 노선 개편안이었으나 이 버스종합대책은 시행되지 못한 채 대책 마련에 그쳤다.

이후 곧바로 불어 닥친 경제위기와 지하철의 단계적인 완공에 따라 버스승객의 감소가 이어지면서 시내버스업체의 경영수지는 급속히 악화되어 업체의 경영난이 점점 심각해져 갔다. 그리고 이러한 경영난 악화는 버스운전사의 체불

2000년 서울시내버스 구조조정 대상 업체의 재무제표 분석

대상 업체	보유 대수	순운송비용	순운송수입	이익발생	손실발생	적자금액
65	8,469	961,443,907	922,090,825	9,177,011	48,530,093	39,353,082

(출처 : 서울시)

임금이라는 심각한 문제로 이어졌다.

당시 서울에서 상여금, 퇴직금을 포함한 임금을 정상적으로 지급하는 업체는 7개 업체에 불과하였고 상여금을 체불하는 업체 60개, 퇴직금을 체불하는 업체는 76개 업체로 나타나 그 심각성이 날로 더해가고 있었다.

2000년 서울시는 버스업체들의 경영 악화를 막기 위하여 자율적인 구조조정을 단행하게 하였다. 이 구조조정은 재정상태가 좋지 않은 버스 업체들을 퇴출시키는 것으로 3년 이상 적자가 계속되는 버스업체가 그 대상이었다.

먼저 서울시는 시내버스 구조조정과 관련된 65개 전 시내버스업체를 상대로 2000년 사업재무제표를 검토하였다. 검토 결과 65개 업체 중 대흥교통, 상신교통 등 6개 업체는 초기 자기자본이 전액 잠식된 상태였다.

자율적인 구조조정을 하기 위하여 서울시는 업체 경영실사를 통하여 경영부실업체와 부도업체를 우수업체가 합병하도록 하고, 인수하는 우수업체에 대하여 재정적 지원을 하였다. 2000년 서울시의 시내버스 구조조정 후 버스업체는 86개 업체에서 2001년 말 61개 업체로 총 25개 업체가 퇴출 또는 합병되었다.

버스 대수도 8,725대에서 8,191대로 6.1% 감소하였으나 업체당 보유대수는 98대에서 134대로 규모가 커졌다. 그러나 당시 서울시의 버스 보조금 지급은 다른 지역보다 훨씬 많은 상황이었는에도 버스업체들의 경영악화를 막는 데는 한계가 있었다. 이러한 한계 상황은 서울 이외의 다른 지방자치단체들은 더 심각하였다.



버스재정지원금 지급 연장

노련이 ‘총파업’이라는 초강수를 두고 버스재정지원금을 요구하였던 것은 버스재정지원금의 사용처가 주로 노동자들의 임금이나 노동조건 개선에 최우선하여야 한다고 판단하였기 때문이다. 그러나 버스재정지원금이 지급되었음에도

불구하고 일부 버스업체들이 체불 임금을 지급하지 않은 일이 발생하였다.

이에 노련은 2003년 9월에 건설교통부에 지원금 지급기준의 보완으로 재정 지원금 지급기준에 '종사원의 임금 및 노동조건 개선' 과 '체불임금청산' 항목을 추가하여 2003년부터 시행하여줄 것을 건의하였다.

버스재정지원금은 2004년 정부혁신지방분권위원회에 의하여 중앙정부의 보조 사업에서 지방자치단체로의 이양이 추진되었고, 7월 초 국무회의 의결을 거쳐 지방분권계정(1,100억 원)으로 이관되어 2005년도 예산이 편성되었다. 여기에는 2004년 서울시에서 실시된 버스 준공영제의 영향이 컸다. 이후 전국 대도시를 중심으로 버스준공영제가 실시되면서 버스업체에 대한 경영 상태 관리가 각 지방자치단체로 이양되었던 점이 고려되었다. 이 과정에서 노련은 각종 정책 활동을 통하여 버스재정지원금이 지방으로 이양되더라도 종전보다 줄지 않도록 제도적인 장치(지방교부세법 시행규칙)를 마련하도록 하는 성과를 거둘 수 있었다.

2005년도 버스재정지원 관련 분권교부금은 전체 예산이 1,148억 원으로 계획되었으나 중앙정부의 세출 문제로 실제로는 976억 원이 지원되었다. 나머지 172억 원은 각 지방자치단체의 담배 소비세에서 충원되어 지급되었다.

이렇게 배정된 분권교부금은 적자노선 손실보전, 환승할인 보전, 벽지노선 운행에 따른 손실보상, 기타 시·도지사가 필요하다고 인정하는 사업 등에 한정하여 사용할 수 있게 되었다. 이에따라 적자노선 운행으로 경영난을 겪는 운수업체들은 경영상태가 개선되어 임금지불능력도 개선되었다.

2004년 서울을 시작으로 실시된 준공영제 시행 이후 많은 버스업체에서 변화가 생겼지만, 지방과 농·어촌 등에서는 임금이 체불되는 일이 일소되지 않았다. 이에 노련은 버스업체들이 버스재정지원금을 버스 환경 개선과 버스 노동자들의 근무 개선을 위하여 사용하는지 업체들의 사익을 위하여 사용하는지 명확한 사용 출처 공개를 버스업체에 요구하였다. 또한 정부 당국 역시 버스재정지원금이 버스운전자 체불임금 해소를 위하여 사용되어야 한다는 공문을 각 업체에 보내기도 하였다.

한편 2009년 분권교부세 시한이 끝나는 상황이 되자 버스재정지원금이 보통교부세에 통합될 위기에 놓이게 되었다. 이에 노련은 버스 부분에 대한 공적 자금의 규모가 다른 대중교통 수단에 비하여 터무니없이 적은 점을 지적하고 이를 시정하여 줄 것을 요구하였다. 이러한 노력 끝에 2010년 보통교부세에 통합

되어 사라질 예정이었던 버스재정지원금은 5년간 더 연장하여 2015년까지 계속 지급하기로 하였다.

연도별 버스재정지원금 지급현황

(단위 : 백만 원)

구 분		2006	2007	2008	2009	2010	연평균 증감률
계 (국비:지방비)	계	569,119	631,129	725,813	885,922	979,286	14.53
	국비	116,805	131,114	159,732	141,810	174,386	10.54
	비율	20.52	20.77	22.01	16.01	17.81	-3.49
	지방비	452,314	500,015	566,081	744,112	804,900	15.50
	비율	79.48	79.23	77.99	83.99	82.9	0.84
버스재정지원	계	531,508	586,070	665,927	813,560	820,787	11.48
	국비	110,678	125,514	152,909	135,755	152,619	8.36
	비율	20.82	21.42	22.96	16.69	18.59	-2.79
	지방비	420,830	460,556	513,018	677,805	654,717	11.68
	비율	79.18	78.58	77.04	83.31	79.77	0.19
벽지노선지원	계	32,187	40,188	48,120	55,889	60,874	17.36
	국비	3,988	3,423	4,171	3,702	4,162	1.07
	비율	12.43	8.52	8.67	6.62	6.84	-13.88
	지방비	28,099	36,765	43,949	52,187	56,712	19.19
	비율	87.57	91.48	91.33	93.38	93.16	1.56
공영버스지원	계	5,524	4,871	11,766	16,473	15,399	29.21
	국비	2,139	2,177	2,652	2,353	2,647	5.47
	비율	38.72	44.69	22.54	14.28	17.19	-18.37
	지방비	3,385	2,694	9,114	14,120	12,752	39.32
	비율	61.28	55.31	77.46	85.72	82.81	7.82

(출처 : 노련)



경성의 부영버스

1927년까지만 하여도 경성의 주요 교통수단은 인력거와 전차, 택시가 대부분이었다. 그러던 중 이듬해 경성에 거대한 구름마가 들어왔다. 바로 버스였다. 이는 일반인이 아닌 공공기관이 운영한 버스로는 최초였다. 경성부청은 폭증하는 교통수요에 대처하고 전차 노선이 들어가지 않는 지역의 교통난을 해결하고자 1928년 4월 10일 총독부로부터 버스 운영 허가를 받고, 4월 18일 「경성부승합자동차조례」를 발표하였다. 그리고 4월 22일 비로소 부영버스의 첫 운행을 시작하였다.

이 버스는 일본에서 만든 ‘우즈레’라 불리는 12인승 박스형 버스를 도입한 것으로, 정원은 20여 명이었으며 요금은 구역별로 7전이였다. 부영버스는 당초 예상보다 승객의 수요가 많아 첫 운행일로부터 5월 20일까지 약 한 달간 순이익 1,662원의 큰 수익을 올렸다. 그리고 운행 간격이 길어 승객이 30분~1시간씩 기다리는 일이 잦아 서둘러 10대를 증차하고 노선을 확장하였으며, 같은 해 8월에는 4개월 만에 20대로 증차하고 ‘유람버스’라 명명한 관광버스까지 운영하였다.

이듬해인 1929년 8월 말을 기준으로 경성 시내에서 운행되던 전차의 수는 120대, 부영버스는 50여 대였다. 당시 경성 인구는 30만 명으로 그중 전차를 이용하는 승객이 11만여 명, 버스를 이용하는 승객이 1만여 명이였다. 전차를 따라잡을 수는 없었으나 버스를 이용하는 승객도 결코 적은 것이 아니었다. 당시 부영버스 9개 노선은 전차노선과 거의 비슷하여 경쟁이 치열하였으며, 따라서 버스요금이 전차와 같은 5전으로 인하되었다.

경성부청은 이해 조선박람회 개최를 대비하여 30대의 차량을 증차하였으나 승객 수요가 예상만큼 미치지 못하여 급속한 경영악화를 맞



개통 당시의 전차



경성 부영버스

게 되었다. 그리하여 1932년에 경성자동차주식회사에 유람버스 노선을 빼앗기고 일요일에만 운영하는 일요 유람버스 노선을 운영하게 되었다. 이 노선의 요금은 경성자동차주식회사의 경성유람버스와의 경쟁에서 살아남기 위하여 경성유람버스 요금의 절반도 안 되는 50전으로 책정되었다.

그럼에도 부영버스는 점점 경쟁에서 밀려나 운영난을 겪게 되었다. 그리고 당시 전차 운행 사업을 하고 있었던 경성전기가 이 틈을 노려 1933년 3월 경성부청으로부터 부영버스의 운영권을 인수하게 되었다. 경성전기는 부영버스를 비롯한 차고·사무소·공장·창고 및 직원 등 일체를 인수하였는데, 부영버스 54대의 인수가격은 21만 8,000원이었다.

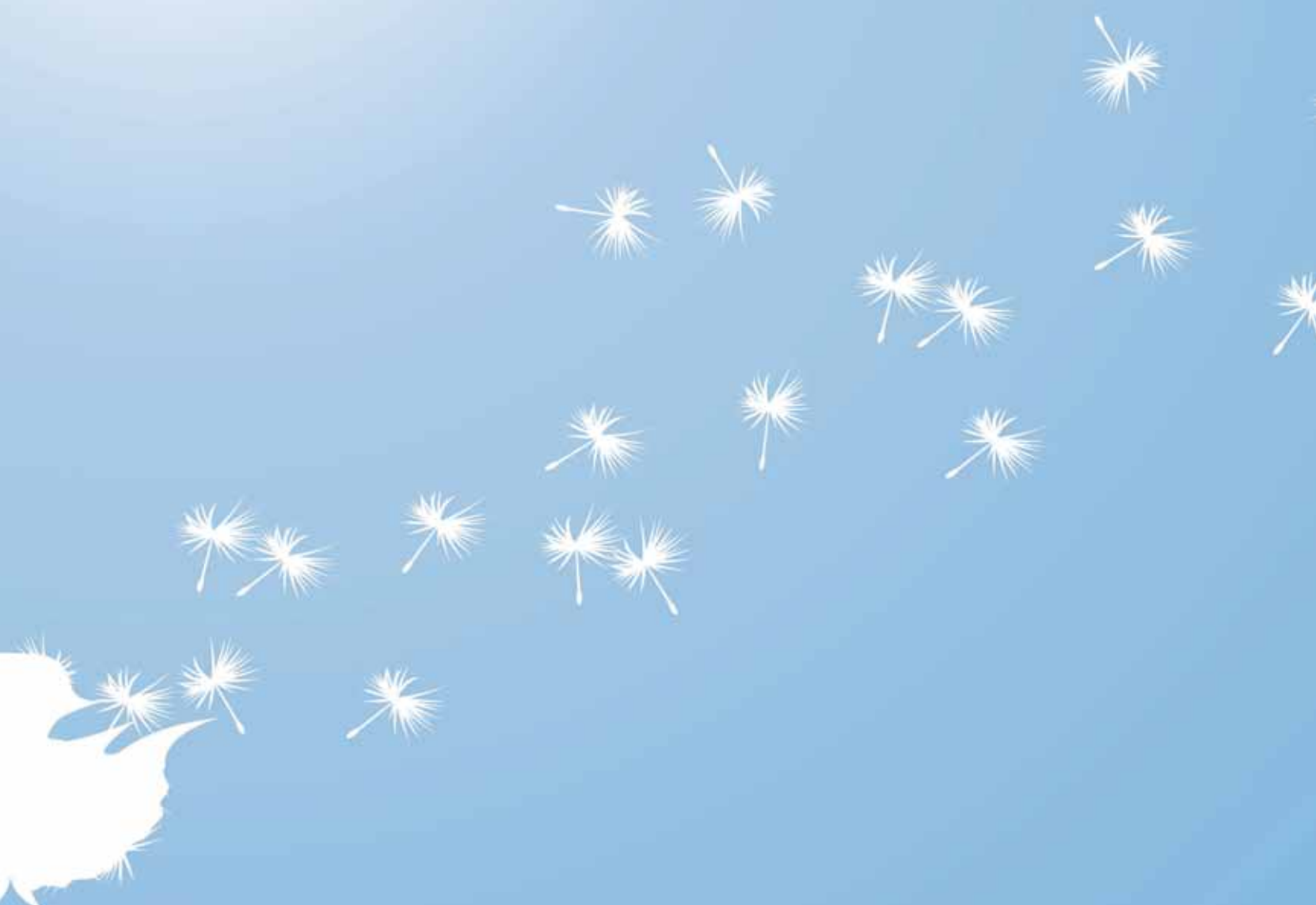


경전버스

경성전기는 1933년 4월 1일부터 새로운 개념의 경전버스를 운행하기 시작하였다. 경전버스는 전차노선과 일치하였던 기존의 노선을 대대적으로 개편하여 버스노선과 전차노선이 서로 경합하지 않도록 조정하였다. 이는 버스를 전차의 연계 보조수단으로 운행하는 방식을 채택한 것으로, 이를 위하여 한 장의 승차표로 전차와 버스를 갈아탈 수 있게 하는 환승제가 도입되기도 하였다. 당시 버스와 전차의 경쟁은 전차의 판정승으로 전차는 시내, 버스는 시외를 운행하였다.

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





4장 고마운 이름, 나의 동지

01. 고령화 시대를 위한 대비

02. 행복한 '장학재단'

03. 다양한 국제교류, 그리고 홍보

04. 우리는 모두 같은 이름

01

고령화 시대를 위한 대비

노련 조합원들의 평균 정년은 59.3세로 타 산업에 비하여 높은 편이다. 이것은 노련이 고령화 시대에 발맞추어 일찍부터 평균 정년 연장을 위한 준비와 투쟁을 해왔기 때문이다. 노련은 조합원의 평균 정년을 60세에서 65세까지 연장하기 위해 단계별 전략을 세워 교섭에 임하고 있다.



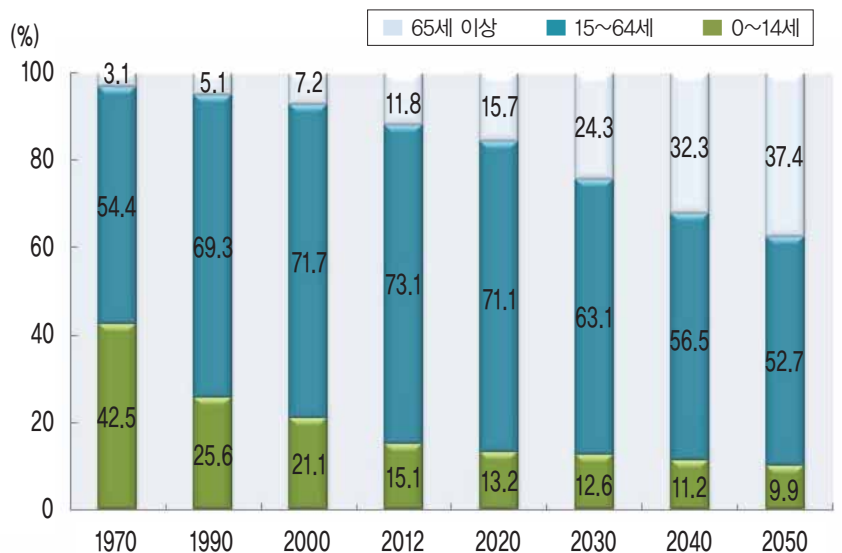
우리나라 고령화 사회 진입

우리 사회가 ‘헝그리(Hungry) 사회’에서 ‘앵그리(Angry) 사회’로 변한다는 말이 있다. 이는 사회 전반에 저출산 고령화 현상이 확산되고, 불안과 우울로 인한 높은 자살률, 불신과 불만, 대립과 갈등이 더욱 심화되는 데서 나온 것이다. 이 가운데 특히 고령화 현상은 시한폭탄에 비유될 정도로 심각한 사회 문제다. 급격한 고령화 사회로의 진입은 국민의 부담이 커지게 하고 경제성장을 둔화시키는 악순환으로 이어지고 있다.

우리나라는 2001년 이후 10년 넘게 평균 1.3명 미만의 초저출산율을 기록하고 있다. 기성세대의 기대수명이 계속 늘고 있는 반면 신생아는 점점 줄어들어 우리나라의 총 인구는 2030년을 정점으로 줄어들 것으로 예측된다. 2012년을 기준으로 우리나라 총인구 중 65세 이상 고령자가 차지하는 비중은 11.8%로, 1970년 3.1%에서 지속적으로 증가하여 2030년 24.3%, 2050년 37.4% 수준에 이를 것이라는 예측이다. 그리고 2060년이 되면 전체 인구 중 노인인구가 10명 중 4명에 달할 것이라는 전망도 있다.

이와 같은 고령화 속도는 세계에서 가장 빠른 것으로, 2026년에는 우리나라가 초고령화 사회로 진입하게 된다. 그리고 2035년에는 우리나라뿐만 아니라 중국과 일본의 고령화까지 가속화되어 세계 65세 인구의 30%가 한·중·일 3국에 거주할 것으로 전문가들은 내다보고 있다.

우리나라 연령별 인구 분포도



(출처 : 통계청)

정부의 고령화 시대 대비

고령화 사회 진입 이후 우리 사회 각 분야에서는 노인에 대한 관심 증대와 함께 노인복지에 관련된 다양한 정책들이 요구되고 있다. 특히 고령화 사회에 걸맞게 늦은 나이까지 일할 수 있도록 정년을 연장하는 일과 더 많은 일자리를 만들기 위해 사회·경제적 제도를 하나씩 바꾸어나가는 일이 피할 수 없는 사회적 과제가 되었다.

고용노동부의 조사에 따르면 우리나라 정년제는 2010년을 기준으로 단일정년제를 적용하는 300인 이상 사업체의 평균 정년이 57.3세인 것으로 조사되었다. 이를 자세히 보면 55세 정년인 곳이 36.5%(668곳)로 가장 많았고, 58세 22.7%(415곳), 60세 17.4%(318곳), 57세 10.4%(190곳) 등의 순서로 집계되었다. 이중 정년이 60세 이상인 사업장은 403곳으로 전체의 22% 정도에 불과하였다.

전 산업 평균정년 현황

구 분	2000	2003	2006	2008	2009	2010
평균(세)	57.2	56.7	56.9	57.1	57.2	57.3

(출처 : 고용노동부)

정부는 우리 사회의 고령화 문제를 심각하게 여기고 2010년 경제사회발전노사정위원회를 중심으로 ‘베이비붐세대 고용대책위’를 구성하여 ‘정년 60세 연장’ 대책을 논의한바 있다. 그러나 당시 경영계의 반대로 인하여 ‘중고령층과 청년층 세대 간에 상생형 일자리 창출과 중고령 인력의 점진적 고용 연장을 위해 노력한다’는 내용을 담은 선언적 합의문을 발표하는 데 그쳤다.

이후 정부는 「제2차 고령자 고용촉진 기본계획」에 따라 2012년부터 2016년까지 기업노동자들의 정년을 현행 55~57세에서 60세까지 연장하는 방안을 본격 추진하고 있다. 아울러 각 기업의 정년제도 운영현황 조사 대상을 현행 300인 이상 사업장에서 100인 이상으로 확대하는 한편 정년이 60세에 미달하는 사업장을 선별하여 업종별 평균을 고려한 정년 연장을 권고하고 있다.

한편 고령화 사회에 대비한 첫걸음으로, 근로자의 정년을 만 60세로 연장하기 위한 「고용상 연령차별금지 및 고령자고용촉진에 관한 법률 일부개정법률안」이 2013년 4월 국회를 통과하였다. 이 법에 따라 정부는 2017년 3차 계획에 각 사업장에서의 정년 연장을 의무화하는 방안을 포함시킬 가능성이 높아졌다.

노련 조합원의 평균 정년

조합원 업종별 정년

구 분	전 체	시 내	농어촌	시 외	고 속
정년(세)	59.2	59.3	58.7	60.0	57.2

조합원 평균정년 변화추이

구 분	1996	1999	2003	2006	2009	2011	2012
평균(세)	58.1	58.1	58.3	59.0	59.2	59.2	59.3

(출처 : 노련)

노련 조합원의 평균 정년은 1996년 58.1세, 2003년 58.3세, 2006년 59.0세, 2009년 59.2세로 꾸준히 늘어나고 있다. 또한 2011년 조합원 정년도 59.2세로 전 산업 평균에 비하여 약 2년이 많은 것으로 나타났으며, 2012년의 경우 59.3세로 2011년과 수치상으로는 미미한 차이에 불과하나 내용상으로는 정년 이후 계약직의 고용에 관한 노사합의가 일부 지역에서 이루어지는 등 사실상 정년을 연장하는 효과를 거두었다.

우리나라의 전 산업 평균 정년이 300인 이상 대기업 중심의 통계라는 점을 감안하면 300인 미만 사업장이 90% 이상을 차지하는 버스운수업의 정년은 꽤 높은 편에 속한다. 특히 노련 조합원들의 정년이 타 산업에 비하여 높은 것은 노련이 조합원의 고령화 사회에 대한 대비책으로 정년문제에 대해 지속적으로 관심을 갖고 힘을 집중해 왔기 때문이다.



고령 운전자

서울시내버스 사례

버스운전자 정년 연장의 우수 사례로 서울시버스노조의 사례가 꼽힌다. 서울시버스노조는 2011년 교섭에서 조합원의 정년을 만 59세가 되는 해의 말일로 정하는 협약을 맺었으며, 여기에 업무 능력이 뛰어난 경우 노사가 상호 합의하여 정년을 연장할 수 있는 조항까지 넣어 조합원들의 정년에 대한 불안을 해소하였다. 그리고 2012년에 한발 더 나아가 조합원의 정년을 1년 더 추가하여 만 60세까지 연장하였으며, 2013년에는 단체교섭을 준비하면서 버스 노선 중 짧은 노선, 마을버스, 시간제 근무 등 고령버스운전자들에 적합한 근무여건 및 근무 제도를 마련하여 제공하여 줄 것을 요구하기도 하였다. 또한 정년을 초과한 만 60세 이후 각 회사별 소노사협의를 통하여 65세까지 정년을 연장할 수 있도록 합의



서울시내버스노조 2012 임투 승리를 위한 총파업 투쟁 출정식



제76차 전국대표자회의

하였다.

서울시버스노조 단체 협약서 제27조

“조합원의 정년은 2013년 2월 1일부터 만 60세가 되는 해의 생일이 속하는 달의 말일로 한다. 본 규정보다 상회하는 정년을 둔 사업장은 그 규정을 적용한다.”

그뿐 아니라 서울시버스노조는 촉탁직 고용에 대해서도 정년 연장이 가능하게 하였다. 2002년 서울시버스노조의 경우 단체협약을 통해 계약직 채용을 금지하는 노사합의를 이끌어내면서 정년 초과자에 대한 촉탁직 고용은 예외로 하였었는데, 이 부분의 정년 연장도 함께 이끌어낸 것이다.

서울시의 정년 연장 사례는 버스운행의 효율화와 함께 중앙정부 및 지방정부의 보조금 절약, 버스 시간대별 수요·공급의 일치라는 결과를 낳았다. 동시에 건강하고 일할 능력이 있는 고령자의 고용여건을 갖추게 되어 노사 양쪽이 이익을 얻을 수 있게 하였다.

고령화 시대를 대비한 정년 연장

현재 많은 버스업체들은 노사협의·노사합의·노조추천 등의 방식으로 정년을 초과하여도 버스운전사를 근무하게 하거나 촉탁직으로 고용하고 있다. 그러나 노련은 정년연장을 주요한 교섭의제로 설정하고 현재의 정년 연장을 일순위로 하여 각 지부에서 임금 협상을 할 때 단체협약에 정년 규정을 명확히 할 것을 권고하고 있다. 노련의 정년 연장 목표는 5년마다 1년씩 평균정년을 연장하여 2033년에 평균 정년 65세를 달성하는 것이다. 이러한 계획은 단기간에 이룰 수 있는 것이 아니라 수년에 걸쳐 진행되는 것으로, 이에 대한 지속적인 현장홍보를 동시에 펼치고 있다.

이와 같은 노련의 노력은 그동안 속속 결실로 이어졌다. 경북 시내버스업체가 58세에서 60세로, 금호고속이 현 56세에서 57세로 정년을 연장하는 등 조 직별로 정년연장이 확대되었다. 부산지역버스노조는 만 61세의 정년 초과자를 회사 자율로 고용을 결정하도록 하였고, 대구시버스노조는 만 58세를 기준으로 하되 노사협의로 2년간 연장할 수 있도록 하였다. 또한 인천지역노조는 만 60세 정년초과자를 촉탁직으로 연장 가능하도록 하였으며, 강원지부는 개별로 만 58~60세를 정년으로 하게 되었다. 대전지역노조와 광주지역버스노조도 만 59

세로 각각 정년을 연장하였다.

한편 정부가 「고령자 고용촉진 기본계획」을 통하여 임금피크제 우수 기업에 대한 고용연장 및 임금피크제를 지원하는 가운데 서울과 대구에서도 이 임금피크제 도입방안을 지방자치단체 차원에서 다시금 거론하고 있다. ‘임금피크제’란 일정 나이, 근속기간을 기준으로 임금을 감액하면서 정년을 연장하거나 또는 정년 후 재고용하는 것으로, 동일한 노동을 하면서도 동일한 임금을 받지 못하는 불평등성이 내포되어 있다. 때문에 노련은 이러한 임금피크제의 도입을 반대하는 입장을 취하고 있으며, 만약 지방자치단체들이 평균 정년을 연장하지 않고 이 제도를 도입할 경우 교섭 과정에서 투쟁과 협상을 병행하여 나갈 방침이다.

그동안 노련은 고령화 사회에 대비하여 조합원 정년 연장을 위해 일찍부터 힘써온 결과 조합원들의 평균 정년을 타 산업에 비해 높은 만 60세까지 끌어올릴 수 있었다. 그러나 이 나이는 말 그대로 평균치이며 아직 전국의 모든 노동 현장에 적용되고 있지는 않다. 이에 노련은 국민연금 지급 개시 시점과 조합원들의 정년과의 차이를 없애기 위하여 65세 정년 연장을 점진적으로 추진하는 것은 물론 관련 법 개정을 위해서도 적극적으로 정책을 펼쳐나갈 예정이다.

02

행복한 '장학재단'

2,385㎡의 좁은 창문으로 세상과 만나며 '행복'을 전하는 버스노동자들. 노련은 버스노동자들의 행복한 삶과 미래를 위하여 장학재단을 만들었고, 이는 노동계 안에서도 최대 규모를 자랑한다. 장학재단은 버스 외부광고가 허용되면서 발생한 광고 수익금과 조합원의 자발적인 참여로 운영되고 있다.



장학재단 이사회

우리 아이를 꿈꾸는 아이로

‘개천에서 용 난다.’라는 말이 있다. 어려운 형편의 집안에서 자수성가한 사람에게 쓰는 용어이다. 이 말은 1960~90년대만 하여도 흔하게 사용되었는데 요즘은 ‘개천이 말라 용이 나지 않는다’는 우스갯소리가 들린다. ‘부모의 경제력이 곧 아이들의 미래라’는 생각이 사회 곳곳에 만연되어 있다. 그만큼 태어났을 때의 경제적, 사회적 차이를 자신의 재능만으로 뛰어넘기 어려워지고 있다는 것을 뜻한다.

예나 지금이나 국가경제는 고도성장을 지속하고 있으나 소득분배구조는 계속 악화되고 있으며 사회보장제도의 수준은 지극히 낮은 현실이다. 국민을 위한 교육의 기회균등은 하나의 권리로 선언되어 있지만, 현실 속에서는 소득에 따라 교육의 기회 차이가 한층 더 심화되고 있다. 가난하고 소외된 계층들이 일정 구역에서 모여 살도록 한 임대아파트 정책이 오히려 ‘빈곤의 대물림’만 부추기고 있다는 지적이 나올 정도다. 빈곤의 대물림에 대한 공포는 희망의 상실, 미래에 대한 절망으로 이어지고 있다. 노력해 봤자 소용없고, 자식을 낳아봤자 책임질 수 없다고 느끼는 사람이 점점 늘어 간다면 우리 사회는 어떤 모습이 될까? 불평등이 깊고 양극화된 사회에서 미래에 대한 희망 없이 사는 사람이 늘어 난다면 경멸과 분노가 커질 것은 분명하다.

하지만 어른들이 절망을 느끼는 사이에도 우리 아이들은 꿈을 꾸고 성장한다. 노련은 이러한 미래의 꿈나무들, 즉 조합원들의 자녀들이 경제적인 어려움으로 인하여 공부를 포기하는 일 없이 자신만의 꿈을 향해 나아갈 수 있도록 든든한 지원자 역할을 하기 위해 노력하고 있다. 전도유망한 우리의 아이들이 단지 경제적인 이유만으로 꿈을 펼칠 기회조차 잃어버리는 세상이 되어서는 안 되기 때문이다.

노련의 장학재단 설립

과거 자동차운수업에서는 대부분의 업체가 영세하였기에 학자금 지원 자체가 전무하였다. 더욱이 버스업종은 기업의 영세성으로 인해 기업 내 복지수준이 타 산업과 타 조직에 비하여 심히 열악하였으며, 그중 장학제도는 아예 없거나 미약하기 그지없는 실정이었다.

노련은 이러한 현실을 극복하기 위해 ‘조합원 자녀들의 학비는 우리 스스로



1990년 8월 31일 장학재단설립추진위원회 구성 관련 기사



장학회(장학재단) 현판식

마련하자'는 데서 출발하여 장학재단 설립을 추진하였다. 1990년 당시 조합원 연령이 평균 40대 전후로 중·고등학교에 다니는 자녀를 둔 가정이 대부분이어서 자녀들의 학자금이 큰 문제로 대두될 수밖에 없는 환경이었기에 장학재단 사업은 노련의 숙원 사업이기도 하였다.

노련의 장학재단 사업은 조합원 자녀들 중 학자금이 없어 상급학교에 진학하지 못하거나 학업을 중도에 포기하여야만 하는 일이 발생되지 않도록 하고, 또한 조합원들의 소속감과 자긍심을 고취시키고자 하는 것이 큰 목표였다. 이뿐만 아니라 외부의 도움 없이도 조합원 스스로 자부복지의 실현에 한발 앞서가기 위한 복지 정책으로도 추진되었다.

장학재단을 설립하기 위해 노련은 우선 1990년 8월 31일에 전국 시·도 지부장으로 구성된 장학재단설립추진위원회를 구성하였다. 이에 따라 사업추진을 위한 재단법인 자동차노련 장학회 설립 이사회를 11월 22일 개최하여 정관마련, 이사장 선임, 사업계획 및 예산확정과 장학금 지급규정을 제정하였다.

장학재단 설립을 위한 외부광고 투쟁

노련은 장학재단 설립을 앞두고 장학기금 조성을 위한 준비 작업을 시작하였다. 먼저 노련은 장학 기금 마련을 위해 버스 외부광고 운영권의 일부를 정부에 요청하였다. 정부는 1986년 아시아게임과 1988년 서울올림픽 기금 마련을 위해 버스 외부광고를 허용하였다. 이 버스 외부광고 사업은 서울 아시아경기대회 및 서울올림픽대회 조직위원회 지원법에 의거하여 두 대회의 운영자금 조달 목적으로 시행되었다. 두 국제대회가 끝나자 노련은 광고수익금을 조합원 장학금으로 사용할 수 있도록 제도화하여 줄 것을 정부에 요구하였다.

그러나 정부는 외부광고를 1989년 4월 2일까지 연장시켰고, 또 4월 1일 허가 기간 연장일 전에 시내버스 등 올림픽 광고를 국민체육진흥공단이 운영하도록 하는 국민체육진흥광고물 관리지침을 마련하여 시·도에 시달하였다. 이에 노련은 4월 11일 대책회의인 전국중앙위원회를 열고 내무부의 광고물 관리지침을 원천적으로 인정할 수 없다고 결의하였으나, 이후 광고권 쟁취운동은 그리 순탄하지 않았다.

정부는 노련의 계속된 요청에도 외부광고 사업을 허용하지 않고 국민체육진흥공단에 버스 외부광고 운영권을 주려고 하였다. 이에 노련은 서울에서 대규

모 집회를 개최하여 노련과 조합원들의 목소리를 높이며 장학 기금 마련을 위한 버스 외부광고 허용을 요구하였으며, 이러한 조직적인 투쟁과 홍보활동이 효력을 발휘하여 시내버스 광고운영권 문제는 1989년 12월 22일 자정 직전에 국민체육진흥공단 측과 최종합의로 일단락되었다.

국민체육진흥공단 측과 최종합의 사항

- 장학기금 등 운수노동자 복지기금 조성으로 전국시내버스광고 총수입금 중 11%를 노련 측에 지급한다.
- 「공단」의 광고대행사인 서울신문사가 수행해온 사업 중 광고물의 관리용역 분야(광고물의 부착, 철거, 보수 등), 노련이 광고물 인쇄시설 보유 시 광고물 인쇄의 수주우선권 부여 등 3가지 사업에 대하여 서울지역에 한해 노련과 적극적으로 협력하고 추진한다.
- 이와 같은 합의사항 이행기간은 1991년 10월 2일까지로 한다.

외부광고를 통한 장학재원 마련을 위한 노력은 1990년대 초반 노련의 조직이 위축되고 정책 활동이 충분한 성과를 거두지 못하던 열악한 상황에서 펼쳐졌다는 점에서 큰 의의가 있다. 버스 외부광고 수익참여를 통해 조성된 이 재원은 조합원들의 자녀들에게 장학금을 수여하는 데 좋은 밑거름이 되었다.

버스 외부광고 투쟁 일지

1988년 12월 29일 버스외부광고사업 투쟁 결의

광고사업에 대한 내무부의 허가 기간이 1988년 12월 31일부로 만료됨에 따라 사업 운영권의 쟁취를 위하여 전국 시·도 지부장 및 간사장 연석회의를 개최하여 광고사업 운영권 쟁취를 위한 투쟁을 결의함.

1989년 1월 20일 광고사업 노련 이관 촉구

내무부가 광고사업의 허가기간을 체육부의 요구를 받아들여 1989년 4월 2일까지(3개월간) 연장시킴에 따라 서울버스분회장 및 조합장회의를 개최하여 광고사업 운영권을 노련에 이관시켜줄 것을 촉구하면서 승무거부를 결의함.

1989년 3월 27일 외부광고 허가신청서 발급 진정서 제출

버스광고 운영권 체육부 이관 반대 및 게시 시설허가신청서 발급을 촉구하는 진정서를 전국 단위조합장이 서명날인(492명)하여 관계부처 및 민정당 대표 위원에게 제출함.



버스 외부광고 허용을 위한 결의대회 기사

1989년 3월 29일 광고사업 쟁취를 위한 전국적인 투쟁 가속화

전국 지부장회의를 개최하여 광고사업을 쟁취할 때까지 투쟁을 계속하기로 결의함. 구체적인 실행 전략으로 광고사업 추진에 따른 노련의 주장을 밝히는 전단 및 전국 노선버스 뒷면에 부착할 스티커를 제작하여 전국에 배포함. 노련 및 서울버스, 경기북부, 인천지부에 대형 애드벌룬을 띄우고, 전국 각 지부에 현수막을 부착함. 전국 조합원에게 전단을 배포하고 전국노선버스에 스티커를 부착함.

1989년 4월 21일 광고사업 쟁취를 위한 가두 행진

서울 탄천에서 전국 1만여 명의 조합원이 모여 손실임금쟁취결의대회를 개최하여 동 광고 사업을 쟁취할 때까지 투쟁할 것을 결의하고 정부종합청사까지 가두행진을 전개함.

1989년 12월 13일 광고물부착차량에 대한 승무거부 결의

광고물부착차량에 대한 승무거부 찬반투표를 실시, 승무거부 결의.

서울시내 전 운전기사가 광고물부착차량에 대한 승무거부 찬반투표를 실시하여 94.6%의 찬성(운전기사가 1만 8,818명 중 1만 5,725명이 투표(83.5%)하여 찬성 1만 4,869명)으로 1989년 12월 23일 새벽 4시를 기하여 광고물 부착차량에 대하여 승무거부하기로 결의함.

1989년 12월 22일 버스광고 수익금을 장학금화 하는 협상 타결

국민체육진흥공단과 수차례 협상으로 버스광고 총 수익금 중 11%를 노련의 장학기금으로 지원하겠다는 합의서를 작성함. 이는 운수근로자가 타 산업에 종사하는 근로자와는 달리 범칙금 부담, 운전면허 정지로 인한 휴직 등의 손실임금과 소속회사가 영세하여 학자금지원제도가 전무한 관계로 관계 당국이 우리 노련의 주장이 타당성 있음을 인정한 것임.

1990년 5월 25일 장학재단 설립

노련의 정기대의원대회에서 노련 장학회 설립 결의 규약개정 및 장학재단 설립 추진위원회를 구성하여 장학재단 설립 준비함.

1990년 8월 30일 장학재단 설립 총회 개최

자동차노련 장학재단 설립 발기인회(설립총회) 개최, 정관 제정, 임원단 선임(이사 15명, 감사 2명), 초대 이사장에 이시우 위원장 선임함.

1990년 8월 31일 조합원 1인당 2,000원 모금 결의

노련 제101차 중앙위원회에서 장학재단 설립 법정 기본재산 출연을 위하여 조합원 1인당 2,000원씩 모금하기로 결의함.

1990년 12월 3일 장학재단 설립 신청서 제출

재단법인 자동차노련 장학재단 설립 신청서 제출함.

1991년 3월 7일 설립 허가 승인

서울시 교육위원회로부터 설립 허가서 교부됨(허가번호 제1-388호).

버스외부광고사업권의 이관

정부는 2002년 부산에서 개최되는 아시아경기대회를 앞두고 1996년 4월 「제14회 아시아경기대회지원법 시행령」을 제정하면서 1999년 1월 1일부터 2002년 말까지 4년간 이 사업 운영권을 아시아경기대회 조직위원회로 넘겨 광고수익을 동 대회기금으로 조성하도록 하였다. 이 과정에서 광고수익금은 국민체육진흥공단(국민체육진흥기금), 운수회사(광고매체 사용료), 전국자동차노련(조합원 자녀 장학금), 자치단체(도시교통특별회계), 그리고 서울신문사(광고대행 수수료)에게 1996년 10월 3일부터 1998년 12월 말까지 27개월간 각각 15.5:30:11:3.9:39.6의 비율로 분배되었다.

이에 대해 노련은 버스외부광고사업의 문제점을 지적하면서 국민체육진흥기금 조성 목표액인 5,000억 원이 1993년 말로 이미 달성되었음에도 국민체육진흥공단이 운영권을 가지고 있고, 설상가상 부산아시아경기대회 조직위원회로 넘긴 것에 대하여 문제점을 지적하였다.

노련은 버스외부광고사업의 문제점을 해결하기 위해 버스외부광고사업 운영권을 운수 분야로 이관시켜 노사가 공동 관리하도록 정부당국에 요구하였다. 버스운수 분야는 영세한 기업이 주를 이루고 있어 조합원들의 복지 수준이 열악한 상태였으므로 조합원들 자녀의 장학금과 복지 개선을 위해 그 광고수익금이 유용하게 쓰일 수 있다는 점을 이유로 들었다. 또 노련은 1991년부터 1996년까지 조합원 자녀 1만 3,500명에게 62억 7,000여만 원의 장학금을 지급하여 조합원들로부터 큰 호응을 얻었던 점을 근거 자료로 제시하였다.

그런데 문화관광부가 「제22회 하계유니버시아드대회지원법 시행령」에서 시내, 시외, 전세버스 외부광고를 수익사업으로 할 수 있도록 법안 시행에 관한 입법예고를 하였다. 이에 대하여 노련은 2001년 6월 9일 문화관광부에 제출한 의견서에서 이 입법에 대한 반대 입장을 적극적으로 표명하였다. 이러한 반대 투쟁에 힘입어 이후 버스외부광고사업은 버스업계로 이관되었으며, 노련은 버스외부광고사업의 운영권 이관에 따른 후속조치들을 마련하여 광고 수익금을 배분하여 조합원 복지향상에 심혈을 기울일 수 있게 되었다.

한편 노련은 「옥외관리물등관리법 시행령」의 개정안에 대해서는 버스업계의 경영개선 및 종사자의 복지개선을 위한 규제 완화 조치로 사업용자동차의 상업광고 허용 찬성과 허가대상 광고물에서 신고대상 광고물로 준치시키고 외부광고의 크기를 1/2에서 3/4로 확대하여 수익성을 높일 수 있도록 건의하기도 하였다.

노련이 문화관광부에 제출한 의견서

첫째, 버스광고 수익금은 버스노동자들을 위해 사용되어야 한다.
둘째, 버스운송사업은 순수한 민간 자본의 투자로 운영되는 사유재산이므로 광고를 부착하고 있는 자동차의 소유자나 이를 달고 광고행위를 하고 있는 노동자와 관계없는 정부가 주도하고 있는 것은 사유재산권의 침해로 위헌의 소지가 있다.
셋째, 광고수입금은 운전노동자의 생존권 보호와 이용시민 그리고 대중교통의 육성을 위해 사용되어야 하는 것이 바람직하고 이제는 이 본연의 목표달성에 기여해야 한다. 특히 지하철의 개통과 자가용의 증가 등 교통 환경의 급격한 변화로 인해 수송인원이 감소하고 유류가격의 상승으로 인해 업체가 도산하고 경영이 악화되고 있는 버스업계의 현실이 고려되어야 한다.
넷째, 버스의 서비스 개선과 안전운행을 위해서도 운전노동자의 복지는 개선되어야 하고 이를 위해 광고수익금이 활용되어야 한다.

조합원 스스로 장학금 기금 조성

노련은 1991년 3월 7일 서울시 교육위원회로부터 설립허가서를 교부 받아 1991년 6월 22일 노련 조합원 자녀들에게 장학금을 지급하고 장학생 증서를 수여하는 일을 최초로 진행하였다. 이날 노련의 첫 장학생 증서 수여식은 노련 역사상 획기적인 일로써 조합원들의 강력한 투쟁의 결과라 할 수 있다.



장학금 수여 장면

노련 장학재단의 구체적인 기금은 노련 산하 해당 조합원으로부터 출연금으로 1인당 2,000원, 총 1억 2,281만 6,000원과 국민체육진흥공단 지원금 중 1차분 7,718만 4,000원을 합한 기본재산 2억 원으로 시작하였다. 그리고 1991년도 자금증자계획을 통하여 조합원 모금 결의액 중 미납액 2,118만 4,000원과 국민체육진흥공단의 1990년도 지원금 미수금 4억 7,059만 2,000원, 1991년도 지원금 중 2억 3,529만 6,000원, 1990년도 출연금 2억을 합쳐 9억 3,307만 2,000원의 장학기금을 증자하였다.

이렇게 출발한 노련의 장학재단은 중학교, 고등학교, 대학교, 전문학교 학생인 조합원의 자녀에게 장학금을 수여하고 있다. 2000년부터 장학금 수여 대상이 매해 5,000명에 육박하게 되었으며, 매해 장학금 총 액수도 30억을 넘게 되었다. 지난 21년 간 총 7만 7,167명에게 555억 원의 장학금이 지급되었으며, 2013년 현재 장학재단에는 220억 원의 기금이 적립된 상태로 이는 한국노동계

에서 최대 규모다.

노련의 장학재단은 해를 거듭할수록 그 수혜자 수와 장학금 규모가 확대되고 있다. 노련이 이렇게 큰 규모의 장학재단을 운영할 수 있는 것은 8만 조합원들이 십시일반 함께하는 소정의 기부와 노련과 조합원이 쟁취하여 얻어낸 버스외부광고가 있었기에 가능한 일이다. 이에 노련은 앞으로도 버스외부광고사업을 더욱 활성화하고 장학기금을 투명하고 건실하게 운용함으로써 조합원 모든 자녀의 교육을 충실히 보장할 수 있도록 기금을 더욱 확대해 나갈 계획이다.

장학금 지급 현황

(단위 : 명, 천 원)

년도별	중 학 교		고등학교		전문대생		대학생		합 계	
	인 원	지급액	인 원	지급액	인 원	지급액	인 원	지급액	인 원	지 급 액
1991년도	755	256,530	360	201,600	8	6,400	14	19,600	1,137	484,130
1992년도	1,024	307,200	544	244,575	6	4,200	19	20,900	1,593	576,875
1993년도	1,708	512,250	898	449,000	13	10,400	28	33,000	2,647	1,004,650
1994년도	1,536	460,800	1,091	545,200	19	15,200	33	39,600	2,679	1,060,800
1995년도	1,705	682,000	930	651,000	21	21,000	36	46,800	2,692	1,400,800
1996년도	1,661	797,280	1,022	858,480	30	36,000	39	58,500	2,752	1,750,760
1997년도	1,616	837,200	1,238	1,109,700	23	32,200	38	70,300	2,915	2,049,400
1998년도	1,968	950,680	1,875	1,496,000	25	24,500	57	73,300	3,925	2,544,480
1999년도	1,979	886,160	2,707	1,894,900	32	38,400	69	110,400	4,787	2,929,860
2000년도	2,240	1,010,500	2,573	1,800,750	63	75,600	75	133,140	4,951	3,019,990
2001년도	2,150	963,000	2,727	1,908,900	59	70,800	68	109,065	5,004	3,051,765
2002년도	1,631	697,480	3,031	2,121,700	66	79,000	77	123,200	4,805	3,021,380
2003년도	1,068	340,400	3,196	2,428,960	81	97,000	112	185,466	4,457	3,051,826
2004년도	624	124,100	3,512	2,658,480	99	118,400	176	293,960	4,411	3,194,940
2005년도	-	-	3,370	2,696,000	157	187,600	245	406,421	3,772	3,293,021
2006년도	-	-	3,533	2,826,400	184	220,800	300	487,584	4,017	3,534,784
2007년도	-	-	3,747	2,997,600	205	246,000	294	534,798	4,246	3,778,398
2008년도	-	-	3,624	2,899,200	254	301,400	360	648,300	4,238	3,848,900
2009년도	-	-	3,389	2,711,200	282	329,200	422	759,600	4,093	3,800,000
2010년도	-	-	3,385	2,705,200	298	353,000	417	743,200	4,100	3,801,400
2011년도	-	-	3,059	2,445,200	392	469,200	495	884,900	3,946	3,799,300
2012년도	-	-	2,891	2,311,600	372	445,090	566	1,019,400	3,826	3,776,090
2013년도	-	-	2,754	2,203,200	387	464,400	634	1,141,200	3,775	3,808,800
계	21,665	8,825,580	55,456	42,164,845	3,076	3,645,790	4,574	7,942,634	84,768	62,582,349

03

다양한 국제교류, 그리고 홍보

노련은 국제운수노련과 여러 나라와의 다양한 국제 교류와 연대를 통해 우리나라뿐 아니라 국제운수노동운동에서도 중요한 위치를 차지하고 있다. 국제적인 교류와 연대를 통해 세계 노동자들과 한 목소리를 외치고 있으며, 자동차노보와 여러 가지 책자 등을 꾸준히 발간하여 버스노동자들의 목소리를 하나로 결집시키고 이들의 권익 보호를 위해 노력하고 있다.



노동계의 흐름, 국제 연대 강화

우리나라 각 분야의 노동조합은 자본의 세계화에 대응하기 위한 노동조합의 국제화를 목적으로 국제연대를 모색하는 움직임을 보이고 있다. 이는 노동자들의 국제연대가 초국적 자본을 무력하게 만드는 데 중요한 수단이 되는 경우가 있기 때문이다.

노련이 국제교류를 하는 가장 큰 이유도 이와 같은 맥락이다. 운수노동자들과 노동조합이 직면한 문제들을 극복하기 위해 서로의 경험을 공유하고 전략을 논의하며 정신적 물질적 연대를 건설하여 서로에 대한 지지를 확대하고자 노동조합들의 네트워크를 확장해 나가고 있다.

노련은 다른 나라의 노동자들과 만나서 세계의 노동자와 노동자의 권리에 대한 고민을 나눌 수 있는 환경을 조성하기 위해 노력 중이다. 새로운 차원에서 국제연대활동에 조합원들이 직접 참여하는 방식을 만들어내는 데 고심하고 있다. 특히 노련은 아시아지역 노동운동단체들과의 소통과 연대를 중요하게 생각하고, 이들 국가들과의 연대 강화에 힘쓰고 있다.

노련의 국제교류 활동

노련은 국제노동단체와의 여러 가지 교류활동을 통해 외국 노동조합의 운영이나 노사관계의 임금 및 근로 관련 정보를 교환하고 이해를 증진시킴으로써 국제 간 우의와 연대를 강화하며 조직의 발전에 기여하고 있다.

노련이 국제 교류 활동을 강화하는 이유는 무엇보다 국제화와 세계화가 빠르게 진행되는 요즘 정세에 발맞추어 국제적 기준에 적절히 대응하고 노동자의 권익과 노동기본권을 수호하는 데 있다. 따라서 국제교류 활동, 해외 연수 등 제반 국제 활동의 전개는 이러한 기본적 원칙 아래 이루어지고 있다. 그리고 그 구체적 실현을 위해 국내운수노동조직과의 연대는 물론 국제운수노련과의 연대활동을 지속적으로 강화하고 있다.

〉 ‘국제운수노련’ 과의 연대

국제운수노동조합연맹(ITF)은 국제적인 운수 분야에 종사하는 운수 계통 근로자들의 노련 연합체이다. 국제적인 운수 분야, 즉 선박·항만·철도·자동차·항공 및 관광 분야 등에 종사하는 근로자들의 권익을 위하여 국제적으로

연합된 노동조합이다. 영국 런던에 본부를 두고 있으며 전 세계 근로자를 대표하는 국제자유노동조합연맹(ICFTU)에 가맹되어 있다. 또 14개 국제 산별노조의 협의체인 글로벌 유니온(GLOBAL UNION)의 하나로 적극적으로 활동하고 있다.

ITF는 여러 형태의 국제기구 또는 국제적인 사무국의 형태 중에서 유일한 국제운수노동조합 사무국으로서 직·간접적으로 국제운수 근로자들을 대표하여 관련된 단체협약을 체결하기도 하고, 당사자 혹은 상대자로서 국제적인 운수계통의 사용주와 협약 체결을 위해 중재의 역할을 하기도 한다. 또한 각국에 있는 운수 노조들과 근로자 간 단결을 장려하고 있다.

ITF는 운수 또는 사회적 문제들과 관련된 규정들과 정책들을 수립하는 많은 국제적, 지역적 기구들 내에 있는 노동조합들을 대표하는 단체로서 세계의 운수 노동조합들에게 정보와 교육 자료들을 제공하고 있다. 최근의 ITF의 중점적인 이슈는 연대의 지구화로, 운수근로자의 특성상 국경을 넘나드는 점을 감안하여 물류 이동과 근로자의 피로, 다국적 기업화와 이에 대한 대응 등이 대두되고 있다.

노련은 1971년 9월 20일부터 10월 2일까지 서울에서 개최된 제33차 국제자유노련 아주지역집행위원회 및 아주노동지도자 원탁회의에 참여하였다. 그리고 1974년 4월 27일 ITF 아시아지역 대표에 가입절차에 관하여 문의한 이후 1년여의 기간을 거쳐 1975년 5월 29일 가입비를 납부하고 정식으로 1977년 가입이 확정되었다.

ITF 가입 이후 노련은 꾸준히 지구촌 운수노동자들과 연대를 강화하는 활동을 하고 있다. 특히 매년 10월 15일 'ITF 행동의 날'에는 운전기사 장시간 노동 반대, 주 40시간 노동쟁취 등 버스노동자들의 현안을 비롯하여 아시아 지역 다른 나라의 노동자를 위한 다양한 캠페인을 펼쳐오고 있다. 그리고 ITF 아시아 태평양 지역 총회에도 매년 참석하여 우리나라 운수노동자들에 대한 실태 및 현황을 발표하고 세계적인 노동 운동의 동향을 살펴 우리나라 실정에 맞게 반영하고 있다.

〉 '한국운수물류노동조합총연합회' 탄생

한국운수물류노동조합총연합회는 우리나라에 국제운수노련 소속의 한국가맹노동조합협의회를 설립하여 가맹 노조 간 연대와 권익보호를 위한 활동을 하고 있다. 한국가맹노동조합협의회는 1995년 9월 한국교통운수노동조합총연합



세계 행동의 날 캠페인



운수물류총련 창립총회

운수물류총련 조직 현황

회원조직명	대표자	조합원(명)		
		남	여	합 계
전국자동차노동조합연맹	김주익	78,842	1,167	80,009
전국택시노동조합연맹	문진국	67,527	846	68,373
전국항운노동조합연맹	지용수	21,124	1,019	22,143
전국우정노동조합	이항구	21,225	7,485	28,710
한국철도산업노동조합	김현중	3,600	400	4,000
전국건설산업노동조합	진병준	21,000	-	21,000
전국식품산업노동조합연맹	백영길	19,850	3,202	23,052
전국출판노동조합연맹	이광주	1,650	980	2,630
대한항공노동조합	이종호	4,772	5,160	9,932
한국도로공사노동조합	권재석	3,670	400	4,070
합 계		243,260	20,659	263,919

(출처 : 노련)

회(KTF, 한국교운총련)로 활동해 오다 2011년 한국교운총련을 해산하고 물류 분야 조직까지 확대하여 '한국운수물류노동조합총연합회(약칭 운수물류총련)'로 새로이 탄생하였다.

운수물류총련은 노련을 포함한 한국노총 산하 운수·물류 분야 산별노련·노조들이 연대하여 출범한 것으로, 국내 경제에서 물류산업 확대 등 운수·물류환경 변화에 대한 대응과 복수노조 시대의 조직 확대 등을 목적으로 한다. 노련은 한국교운총련 시절부터 지금의 운수물류총련에 이르기까지 핵심적인 역할을 맡고 있다. 더불어 운수노동자들의 권익보호와 노동조건 유지·개선 및 복리증진, 조직의 결속 강화, 국제단체와의 교류 및 연대 증진을 위하여 노력하는 등 다각적인 활동을 펼치고 있다.

노련의 국제교류 연대 국가

노련이 본격적으로 국제교류를 통해 다른 나라의 자동차 분야 노동조합과 협력하게 된 것은 1970년도 일본과의 교류를 시작하면서부터다. 노련은 국제운수노련과 관련하여 활발한 교류를 추진해 오면서 노련의 내적 성장은 물론 외연을 넓히고 국제적 노동운동의 흐름을 파악하는 데 노력을 아끼지 않았다.



일산노련 대표단 내방



한일 청년제

> 일본

[교류 일지]

일본 일산 노련 : 1973년 2월 17일

일본 교통노련 : 1983년 6월 25일~2005년

한일 청년제 : 1983년 6월 22일

노련은 1970년 8월 26일 제6차 중앙집행위원회 결의에 따라 일본자동차 노동조합연합회에 국제 교류에 관한 서신을 발송하였다. 이후 1973년 2월 17일에 일본자동차노동조합연합회와 국제 교류를 체결한 후 본격적인 한일 간 국제교류를 시작하였다.

특히 1983년에는 노련이 일본자동차노련과의 국제교류 10주년 기념행사와 동시에 연맹 창립 20주년 기념행사의 일환으로 '한일 청년제' 행사를 1983년 8월 13일부터 2박 3일 동안 경주 유스호텔에서 성대하게 개최하였다. 이 행사를 통하여 한일 양국은 상호 간의 우호를 증진시키고 서로의 문화를 이해하며 협조적인 유기적 관계를 지속하는 계기를 마련하였다.

이후로도 노련은 이웃 일본과의 꾸준한 교류를 통하여 국제노동계의 흐름과 조합원 의식, 조직 운영 상황, 임금 및 노동조건 등을 연구하고 정보교류를 함으로써 국제 간 우의 증진과 연대를 강화하여 노동 운동발전에 기여하고 있다. 2009년 일본 교통노련은 노사정 대표자들을 노련에 파견하여 노련이 성공적으로 이끌어낸 버스준공영제를 익혀가기도 하였다.

> 대만

[교류 일지]

대만 기차운수업가사원총공회 : 1978년 12월 19일~2009년



대만 대표단 내방

노련이 대만자동차노조와 처음으로 국제교류를 하게 된 것은 1972년 10월 25일 국제 교류에 관한 서신을 발송하면서부터이다. 이후 대만의 자동차운전기사위원회와 교류협정을 추진한 것은 1978년이였다. 노련은 대만 자동차노조와 교류협정을 맺기 위하여 1978년 12월 13일부터 19일까지 한국대표를 대만에 파견하였다.

이후 노련은 대만과 1978년부터 30년 동안 정기적으로 교류하며 우애를 다

졌다. 운수노동자들의 권익 향상과 노동조합의 발전에 대하여 지속적으로 의견을 교환하고, 상호 방문을 통해 양 조직의 정보를 공유하고 대안을 모색하며 상호 발전의 기틀을 마련하였다.

> 싱가포르

[교류 일지]

싱가포르 전국교통공우연합회 : 1981년 10월 23일



싱가포르대표단 내방

1981년 싱가포르 전국교통공우연합회(NYWU) 대표단이 처음으로 한국을 방문하여 10월 23일 양 조직 간 인사교류협정을 조인하였다. 이 방문을 통해 NTWU는 노련과 양국의 노동문제와 연대 방향에 대해 진지한 논의를 가진 한편 노련 산하 지부 및 단위 사업장을 방문하여 운수업의 현황, 문제점, 대책 방안 등에 대하여 설명을 듣고 상호 의견을 교환하였다.

> 터키

[교류 일지]

터키 금속노조 : 2006년 5월 22일~2008년



터키 내방

노련은 터키에서 가장 큰 조직인 금속노조와 연대하여 터키 금속노조 자체에서 운영하는 학교, 호텔 등 조합원 복지사업을 답사하였다. 노련과 터키 양 노조는 형제국가와 다름없는 좋은 관계를 지속시켜 나갈 것을 약속하고 2008년까지 상호교류 및 방문 등을 통해 국제적 연대를 키웠다.

이밖에도 노련은 국제협력 차원에서 필리핀, 베트남, 우즈베키스탄 등 여러 나라 노동단체 방문을 통해 국제적 연대와 교류를 실천하고 상호 이해와 우의를 증진시키는 등 국경을 뛰어넘는 지속적 연대활동으로 '노동운동의 네트워크'를 만들어 민간 차원의 외교활동도 전개하고 있다.

국내 홍보 활동

현재 노련은 버스노동자들의 권익 향상과 근무조건 개선을 위하여 여러 정책을 펼쳐오고 있으며, 이에 대한 당위성을 외부에 알리는 다양한 홍보 활동도 병행하고 있다. 특히 노련의 기관지인 「자동차노보」는 8만 조합원들을 하나로 연

결하는 교두보 역할을 하고 있으며, 이밖에도 「자동차노동통계」, 「버스를 통해 만나는 삶과 희망」, 「자동차노련 40년사」 등 다양한 책자 발간을 통하여 노련의 정책과 활동을 대내외에 전파하고 있다.



「자동차노동통계」

〉 창립 15주년 기념 「자동차노동통계」 발간

1977년 노련의 최대 중점사업은 「자동차노동통계」 발간이었다. 이를 위하여 1977년 3월부터 종합적인 통계조사 작업에 착수하여 각 조직의 연 조사요원 약 700여 명을 집중 투입함으로써 1년 2개월 만에 작업을 완료하였다. 이렇게 발간된 「자동차노동통계」는 이후 노련에서 편찬한 책자들의 기초 자료로 활용되었다.

이 자료집에는 자동차산업의 노동인구, 안내원과 운전기사의 임금수준, 타 산업과 비교한 조합원 임금실태, 조직현황 등 노동자 현황이 상세하게 수록되어 있다. 아울러 교통인구와 자동차 수송능력, 한일 간 교통안전대책 비교, 각국의 운수업 평균 노동시간 비교를 비롯한 기본 통계조사 및 설문조사 결과도 담겨 있다.

〉 「자동차노보」 발행

1972년 10월 18일 「자동차노보」를 등록(등록번호 라-1624호)하고, 1972년 11월 20일 창간호 2만 부를 발행하였다. 자동차노동조합연맹의 기관지로서 노련의 얼굴이자 목소리라고 할 수 있는 「자동차노보」는 조합원들을 하나로 결속시키고 나아가 노조의 활동을 대외적으로 알리는 홍보 역할을 하고 있다. 일상적인 홍보내용에서 시작하여 임금투쟁의 기본 방향 제시, 정부의 노동정책에 대한 비판 등 조합원들의 목소리를 담아내고 있다.

특히 「자동차노보」는 일간지에서 다루기 곤란한 세월의 역사 속에서 사라져 버릴 수 있는 사건들을 생생한 노조의 필체로 기록한다. 현재는 인터넷, 스마트폰 등이 대중화된 외부 환경 변화를 감안하여 5,000부를 발행하고 있다.



「자동차노보」 창간호

〉 「자동차노련 40년사」 발간

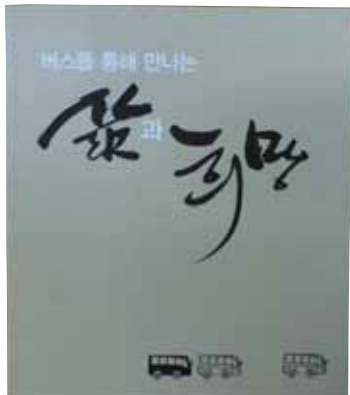
「자동차노련 40년사」는 전국자동차노동조합연맹 설립 후 40년간의 발자취를 담은 역사책이다. 노련이 걸어온 노동운동의 역사와 정신을 이해하고 올바르게 평가함으로써 미래를 위한 도약의 발판을 마련하고자 2003년 발간하였다.



「자동차노련40년사」

이 책은 노련의 전신인 전국자동차운수노동조합의 탄생부터 2003년도까지 노련의 지나온 역사를 고스란히 담고 있다. 1950년대 말 노동조합 시작 이후 1960~70년대의 노동기본권의 억압 속에서 벌였던 강력한 임금투쟁, 버스안내원의 인권사수를 위한 적극적 활동, 1987년 격렬한 노동쟁의, 1990년대 운수업 사양화에 맞선 노조활동, 1997년 운수업 구조조정 대응 등 40년 세월동안 노련이 겪어왔던 고난과 역경의 과거사를 냉철히 분석하여 노조활동의 질적 발전과 도약을 위한 밑거름이 되었다.

〉 「버스를 통해 만나는 삶과 희망」 3만 부 배포



「삶과 희망」

창립 50주년을 1년 앞둔 시점인 2012년 노련은 「버스를 통해 만나는 삶과 희망」을 발간하였다. 이 책은 버스업종 노동조합의 역사와 노련 조직현황을 일목요연하게 기록한 조합원 교육서로, 총 3만 부를 발행하여 노련 산하 모든 지부 노조에 배포하였다.

이 교육서는 파업권 확보, 버스재정지원금 제도 도입, 버스준공영제 도입, 버스전용차로 확보 등 대중교통 지원 확대를 위한 제도개선 사업, 백화점·할인점 셔틀버스 운행 저지, 통상임금 확대와 임금체계 개편, 교통사고에 따른 고용불안·손실임금 예방, 장학재단 설립과 장학금 지급 추진 등 그동안 노련이 추진한 사업들을 상세히 수록하고 있다. 아울러 버스운전사의 안전을 지키기 위한 버스운전석 보호격벽 설치, 운전기사 폭행범 ‘특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 적용’ 등 최근 노련의 활동들도 소개하고 있다.

무엇보다 이 교육서는 실제 현장에서 8만 조합원들이 노련을 한층 깊게 이해할 수 있는 좋은 자료로 활용되었다.

〉 「자동차운수근로자의 근로실태 및 개선방향」 출간



「자동차운수근로자의 근로실태 및 개선방향」 자료집

노련은 1993년도부터 지금까지 3년에 한 번 우리 조합원들의 노동조건과 애로사항을 파악하는 실태조사를 실시하고 있다. 근로실태 조사는 전국의 시도 조직을 대상으로 업종별·지역별 조합원 수에 비례하여 전체 조합원의 5~10% 크기의 표본을 선정·조사하는 방식으로 진행하여 왔다.

이 자료집은 조합원의 나이, 학력, 가족 수, 자녀 수, 주거형태, 가계대출 현황 등 조합원의 개인 생활과 밀접한 부분을 일차적으로 다루고 있다. 다음으로 조합원들의 교통사고 발생 빈도, 교통사고의 원인, 배차운행시간, 교통 환경 개선에 대한 의견을 심도 있게 다루고 있으며, 마지막으로 노사관계를 비롯하여

최근 중요 이슈가 되고 있는 복수노조, 후생복지제도 등 심층적 조사내용을 수록하고 있다.

특히 이 자료집은 노동 현장에서 직접 조합원을 상대로 진행하여 현장의 실정에 맞는 근로조건 개선과 각종 정책·제도 마련을 위한 자료로 활용되고 있다. 여기에서 나온 객관적 근로실태 결과는 집단 교섭에 주요 근거로 사용되고 있다.

아울러 노련은 이러한 근로실태 조사내용을 노동연구원 등 국책기관을 비롯한 정부, 민간 노조 연구기관에 제공함으로써 가치 있는 자료로 평가받고 있다.

04

우리는 모두 같은 이름

혼자서는 결코 할 수 없는 일, 지금 바로 곁에 있는 사람이 있기에 가능하다. 정규직이든 비정규직이든 모두 같은 일을 한다. 우리는 '동지'라는 이름으로 같은 운전대를 잡고, 승객의 안전을 위하여 달리고 있다. 노련은 안심하고 운전할 수 있는 환경, 불안함이 없는 일터를 만들기 위하여 비정규직의 정규직화 및 차별 시정 활동을 꾸준히 전개하고 있다.





드라마 「직장의 신」 중 시간외 수당 청구 장면

비정규직이 급증하는 사회

“다음과 같이 ‘시간외 수당’을 지급받고자 신청합니다. 근무내용-고기 굽기 20만 원, 노래방 탬버린 치기 40만 원. 총 금액 60만 원.”

최근 인기 드라마였던 「직장의 신」의 한 장면이다. 이것은 드라마 내에서 비정규직 직원인 미스 김이 회식 다음날 아침 시간외 수당 신청서를 제출하는 장면인데, 회사 팀장은 “우리 사회에선 말도 안 되는 일”이라고 펄쩍 뛴다. 하지만 결국은 미스 김과 체결한 계약서 내용 때문에 미스 김에게 시간외 수당을 지급하게 된다.

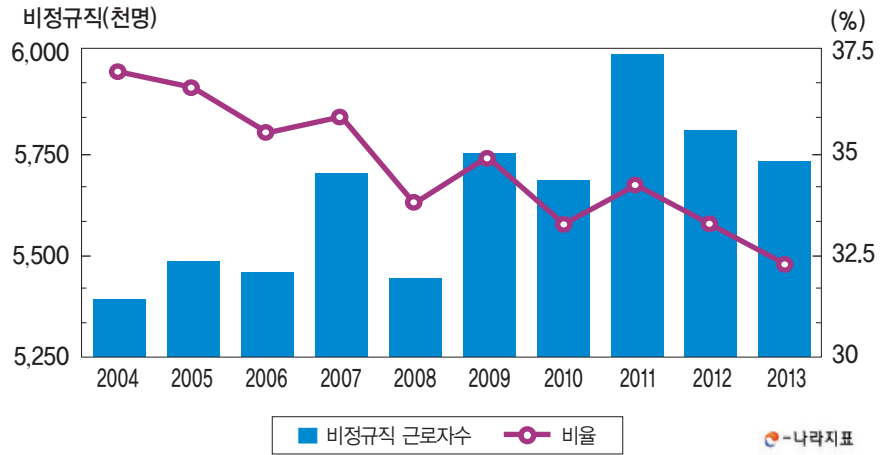
이 드라마에서 미스 김은 어떤 일이 주어져도 무슨 일이든 척척 해내는 우수 직원이다. 그러나 ‘근로계약서’에 명시된 시간에만 일한다. 미스 김은 오후 6시 칼퇴근이 기본이고, 팀원의 일을 도와주다가도 점심시간이 되면 바로 일을 멈추고 추가수당 계약서를 요구하는 인물이다. 이 드라마를 보는 사람들은 비정규직 사원이면서도 당당하게 자기 권리를 주장하는 미스 김을 보면서 대리만족을 하기도 하였다. 하지만 미스 김은 현실 속에서는 보기 힘든 존재이다.

“TMF 이후 16년. 이제 대한민국 직장인들의 꿈은 통일이 아닌 정규직 전환이 됐다.”

이 드라마 오프닝에 매번 등장하는 내레이션인데, 이것은 지금의 현실과 잘 맞아떨어진다. 실제로 우리 사회의 많은 비정규직 노동자들은 정규직 전환을 바라며 살고 있기 때문이다. 여기서 비정규직 노동자는 근로 방식 및 기간, 고용의 지속성 등에서 정식으로 채용되지 않은 직업을 말한다. 말 그대로 지속적인 일자리가 아닌 계약에 의한 일자리다. 파견이나 용역, 시간제나 기간제 등으로 일하는 근로자들이 여기에 해당되며, 대부분 정규직과 같은 일을 수행한다.

이 드라마 속에서는 또 정규직 사원과 비정규직 사원은 거의 비슷한 일을 하면서도 연봉이 두 배 이상 차이나는 것으로 묘사되었는데, 이것은 실제와도 같은 상황이다. 정규직 노동자와 비정규직 노동자의 대우는 하늘과 땅 차이다. 정부의 공식 집계에 따르면 전체 1,773만 명의 임금근로자 가운데 비정규직은 33% 정도인 591만 명이다. 하지만 노동계가 추산하는 비정규직 노동자의 규모는 전체 임금 근로자의 절반에 가까운 859만 명에 달한다. 여기에는 정부가 배제한 건설 일용직이 포함되어 있다.

비정규직 규모 추이



(출처 : 통계청)

이렇듯 비정규직 노동자와 정규직 노동자 사이의 가장 큰 문제는 임금 격차다. 일반적으로 비정규직 노동자들의 임금은 정규직 노동자들의 40~60% 정도 수준이다. 2013년 4월 통계청과 한국노동연구원이 발표한 자료에 따르면, 비정규직의 임금수준은 정규직의 53.3%로 절반 수준에 그쳤다. 게다가 비정규직은 상여금이나 퇴직금, 유급휴가, 연월차 같은 혜택도 정규직 노동자에 비하여 적을 뿐 아니라 국민연금과 산재·고용·실업보험의 보호도 제대로 받지 못하고

비정규직 고용현황

구 분		2009 상반기	2009 하반기	2010 상반기	2010 하반기	2011 상반기	2011 하반기	2012 상반기	2012 하반기	2013 상반기
근로자 수	임금근로자	16,076	16,479	16,617	17,048	17,065	17,510	17,421	17,734	17,743
	정규직	10,702	10,725	11,119	11,362	11,294	11,515	11,612	11,823	12,012
	비정규직	5,374	5,754	5,498	5,685	5,771	5,995	5,809	5,911	5,732
	-한시적근로자	3,179	3,507	3,202	3,281	3,370	3,442	3,394	3,403	3,331
	* 기간제	2,560	2,815	2,389	2,494	2,465	2,668	2,554	2,714	2,594
	-시간제근로	1,316	1,426	1,525	1,620	1,532	1,702	1,701	1,826	1,757
	-비전형근로	2,165	2,283	2,178	2,289	2,311	2,427	2,260	2,286	2,208
비율	임금근로자	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	정규직	66.6	65.1	66.9	66.6	66.2	65.8	66.7	66.7	67.7
	비정규직	33.4	34.9	33.1	33.3	33.8	34.2	33.3	33.3	32.3
	-한시적근로자	19.8	21.3	19.3	19.2	19.7	19.7	19.5	19.2	18.8
	* 기간제	15.9	17.1	14.4	14.6	14.4	15.2	14.7	15.3	14.6
	-시간제근로	8.2	8.7	9.2	9.5	9.0	9.7	9.8	10.3	9.9
	-비전형근로	13.5	13.9	13.1	13.4	13.5	13.9	13.0	12.9	12.4

(출처 : 통계청)

있는 실정이다.

“사약 받을 날을 하루하루 기다리는 심경입니다.”

이는 어느 비정규직 노동자의 불안한 마음을 나타내는 말이다. 정규직으로 전환될 가능성도 있지만 여의치 않으면 당장 해고될 수도 있는 양극단의 갈림에 서서 그들은 직장을 잃을지도 모른다는 불안감 속에 살 수밖에 없다.

비정규직 노동자가 늘면서 우리 사회는 중산층이 붕괴하고 내수가 침체되는 등 심각한 문제를 앓고 있다. 특히 2000년대 들어 이러한 정규직 노동자와 비정규직 노동자 간 차별문제는 더욱 심각하여지는 상황이며, 이러한 간극이 계층 간 갈등을 증폭시키고 사회통합을 저해하며 삶의 질을 저하시키는 주범이 되고 있다.

비정규직 버스노동자들

“보통 하루 16시간 많게는 18시간 이상 운전을 하는 운전사의 하루는 새벽 4시에 집을 나와서 다음날 새벽 1시가 다 되거나 넘어서 퇴근을 합니다. 배차시간이 워낙 빠듯해 밥도 먹는 등 ‘마는 등 자판기에서 커피 한 잔 빼서 마실 시간도 없을 정도입니다. 동일한 노동을 하면서도 우리 월급은 훨씬 적어요.”

이는 현장에서 일하고 있는 비정규직 버스운전기사가 말하는 하루일과이다. 영세한 버스업체의 경우 정규직 버스운전사들도 이처럼 빡빡한 근무일정을 소화하곤 하지만 일반적으로 비정규직 버스운전사의 노동 환경은 정규직에 비하여 더욱 열악한 상황이다. 무엇보다 비정규직은 정규직과 같은 일을 하면서도 월급이 적고 고용 조건이 불안하여 언제 어떻게 될지 모른다는 점이 가장 큰 문제로 작용한다.

대부분의 버스업체는 정규직으로 전환되기 전 비정규직 신입 직원(수습직)들에게 ‘격일제 근무’를 주문하고 있다. 격일제 근무란 2개 조가 운행하는 근무를 1개 조가 모두 다 맡아야 하는 형태로, 버스운전사 한 명이 하루 16시간 이상 운전하여야 하기 때문에 육체적 피로가 설명할 수 없을 정도로 극에 달한다.

일반적으로 지방자치단체나 버스운송조합 등에서는 버스운전사가 격일제 근무를 할 경우 1일 근무 후에는 반드시 1일을 쉬도록 권장하고 있다. 그러나 이러

한 권고사항은 업계의 현실과는 동떨어진 것으로 일선의 버스운전사들에게는 거의 적용되지 않고 있다. 버스업체가 요구하는 이상 버스운전사는 대부분 한 달에 18일 정도를 근무하여야 하는 것이 현실이다.

특히 이러한 버스업체의 무리한 근무 요구는 정규직 전환이 간절한 비정규직 버스운전사 즉, 계약직 버스운전사들이 대상일 때가 많다. 심지어 어떤 버스업체에서는 버스운전사들에게 죽음의 근무로 통하는 3일 연속 근무를 강요하기도 한다. 이는 제아무리 건장한 성인도 버티기 힘든 살인적인 수준의 노동환경이다.

무엇보다 버스운전사들의 출퇴근 시간을 고려하면 이들의 하루 수면시간은 4시간도 되지 않는다. 버스운전사로서는 당연히 축적된 피로와 부족한 수면으로 졸음운전을 할 가능성이 높아지고, 이렇게 되면 대형 교통사고의 위험성도 높아지게 된다.

그런데도 비정규직 버스운전사들은 죽음을 무릅쓴 운행을 하고 있다. 그 이유는 버스업체마다 다르지만, 6개월에서 1년간의 계약직 근무를 하여야 정규직으로 전환될 수 있기 때문이다. 이러한 조건 때문에 비정규직 버스운전사들은 안정적인 직장을 위하여 버스업체의 무리한 요구에 맞추어 장시간 근무를 군말 없이 해내어야 한다. 버스업체에 불편함을 쏟아냈다가는 정규직 전환도 못한 채 계약이 해지될 수 있기 때문이다.

비정규직 문제는 더욱 심화되어 버스업체들은 온갖 꼼수를 동원하여 비정규직 고용을 늘리고 있다. 버스업체 대부분은 인건비를 감축하기 위하여 부족한 버스운전사를 추가로 고용하지 않고 기존의 버스운전사에게 장시간 운전을 강요하는 것이다. 결국 이러한 구조 안에서 버스업체는 버스운전사의 생명뿐만 아니라 시민의 안전과 생명을 위협하고 있다.

비정규직 버스운전사의 권리 찾기

버스운수업에 있어 비정규직 규모는 계속 확대되고 있어 불안한 고용 문제가 심각한 상태이다. 버스운수업에서 비정규직은 임시계약직, 촉탁직, 계약직, 임시직 등 다양한 용어로 불리고 있다. 이러한 비정규직은 통상 계약기간을 1년 미만으로 약정하여 연봉제 형태로 개별근로계약을 체결하고 있으며, 연·월차 수당 등 각종 수당과 상여금에서 차별을 받는 경우가 많다. 특히 중형버스의 도

입과 비례하여 그 수가 증가하고 있고 일반버스에도 이러한 비정규직 고용이 빠른 속도로 늘어나고 있는 실정이다.

실제로 비정규직 버스운전사들은 정규직에 비하여 임금에서도 격차를 보이는 것으로 확인되고 있다. 노련의 조사 결과 비정규직 버스운전사는 정규직보다 월 급여가 적은 것은 물론 정규직이 1일 2교대 근무를 하는 데 반하여 비정규직은 1일 1교대로 최고 16시간을 근무하는 것으로 나타났다. 또 한 달에 26일을 근무하는 업체도 있었다. 현재 버스운전사의 비정규직 규모는 정확한 통계가 나와 있지 않은 상황이지만 노련은 대략 전 조합원의 10~20% 정도가 비정규직에 해당하는 것으로 추정하고 있다.



비정규직 시위

버스업체들이 임시 계약직인 비정규직을 고용하는 것은 철저하게 인건비를 아끼겠다는 의도에서이다. 노련이 비정규직 고용에 대한 철회를 계속하여 요청할 때마다 업체들은 회사의 경영상태가 악화되어 비정규직을 고용할 수밖에 없다고 항변한다. 이들 업체들은 정부와 지자체로부터 꾸준히 버스재정지원금을 받고 있음에도 항상 부족한 수준이라고 말하며 고용비 절감만을 외치는 상황이다.

노련은 이와 같은 비정규직의 불리한 고용 조건과 열악한 근로 환경의 개선이 시급하다고 판단하여 1998년부터 버스업체의 비정규직 고용의 부당함을 지적하고 비정규직의 정규직화 및 여러 가지 차별의 시정을 강력히 촉구하여오고 있다. 버스운수업에서 비정규직인 파견근로자를 절대로 사용할 수 없도록 법으로 규제하기 위하여 파견법 개정 시 노련이 적극적인 활동을 전개함으로써 현재까지도 버스운수업은 파견 절대 금지업종으로 규정되어 있다.

또한 각 지역노조와 함께 이들 비정규직 버스운전사의 정규직 전환을 지방자치단체와 버스업체에 요구하고 있다. 이러한 노력 끝에 일부 지역에서는 그 결실을 맺기도 하였다.

대전의 경우, 준공영제 시행과 더불어 일정규모를 제외한 나머지 비정규직의 정규직화와 비정규직 확산을 막는 제도적 장치를 마련하게 되었다.

또 6대 광역도시 중 비정규직이 가장 많았던 인천 역시 준공영제가 도입되기 이전에는 전체 버스운전사의 85%가 비정규직으로 근무하고 있었다. 이를 2009년 준공영제 도입과 더불어 정규직 비율을 80%까지 올리고 나머지 20% 비정규직 운전사 역시 단계적으로 전환하기로 합의하여 2013년에는 비정규직 운전기사를 전원 정규직 운전기사로 전환하였다.

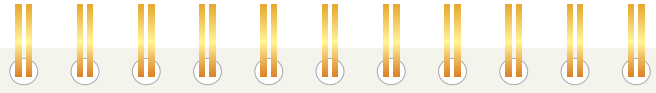
한편 여수의 경우는 정규직 전환은 이루지 못하였지만 비정규직에 대한 차별을 해소하는 성과를 거두었다. 2010년 노련과 여수시내버스 노조는 비정규직 차별 시정을 요구하는 총파업 투쟁을 벌인 끝에 그동안 일반버스와 임금 격차

가 100만 원 이상 낮던 중형버스 조합원들의 임금차별을 일시에 해결할 수 있었다.

현재 버스업계의 비정규직 버스운전사는 여전히 그 숫자가 많고 임금 및 근로시간 차별도 심각한 실정이다. 버스업체와 정부는 고용불안으로 당장 실직의 갈림길에서 불안에 떨고 있는 비정규직 노동자들을 위한 대책을 마련함과 동시에 중장기적으로 고용을 안정화할 수 있는 근원적인 처방을 고민하지 않을 수 없는 상황이다. 노련 역시 비정규직 버스운전사의 정규직 전환 및 차별 시정을 촉구함으로써 일부 지역의 성과를 향후 전국적으로 확대할 수 있도록 꾸준히 활동을 전개하고 있다.



한국노총 '비정규직법 시행 1년의 진단과 바람직한 제도개선 방향' 정책토론회



우리나라 최초의 두유소

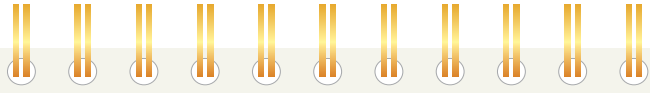
버스나 택시 등 자동차에 없어서는 안 될 것이 바로 연료다. 디젤(경유)이나 액화가스(CNG, LPG, LNG) 차량이 등장하기 전 과거 자동차로 주된 연료는 가솔린, 즉 휘발유 한 가지였다. 우리나라에 석유가 처음 등장한 때는 우리나라에 자동차가 처음 모습을 드러내었던 이전으로 거슬러 올라간다. 19세기 말에 유입된 석유는 100년의 세월을 거치면서 우리들 생활에 많은 영향을 주었다.

1880년대에는 주로 미국과 러시아에서 석유가 수입되었는데, 우리나라에 처음으로 진출한 석유회사는 미국 스탠다드 석유회사다. 그 뒤 자동차의 등장시기이기도 한 1910년대에 이르러 본격적으로 외국계 석유회사가 등장하였으니 미국의 스탠다드 오일, 텍사코 오일, 영국의 셸사 등 3개 사다. 이중 스탠다드 산하의 버큐엄 오일은 조선중앙미유·남조선미유·북조선미유 등 3개 대리점을 운영하였으며, 이 시기 한국 최초의 주유소인 역전주유소가 서울역 앞에 문을 열기도 하였다.

이후 1935년에는 조선석유주식회사가 설립되어 원산에 최초의 정유공장을 세웠다. 그리고 석유류에도 비로소 상표가 붙기 시작하였는데, 주요 상표명에는 스탠다드의 '용마표(휘발유)'·'승리표(등유)'가 있다. 또 텍사코의 유일한 대리점인 제일사는 '솔표'라는 상품의 석유를 판매하였으며, 영국의 셸은 서울에 '붉은 조개표'란 상표로 종로주유소를 세웠다.



일제강점기에 판매되었던 스탠다드석유회사의 석유상자. 나무상자 안에 석유를 담은 깡통이 들어 있다.



투유쇼의 마스코트 '개솔린 걸'

1930년대 개솔린과 관련된 직업 가운데에는 '개솔린 걸'이 있었다. 개솔린 걸은 주유소의 여성 주유원을 말하는 것으로, 이 용어는 당시 「신동아」라는 잡지에서 처음 언급된 것으로 전하여진다. 기사의 내용은 '택시 홍수 시대의 부산물로 생겨난 신 부인직업'이라는 내용으로 개솔린 걸을 소개하고 있다.

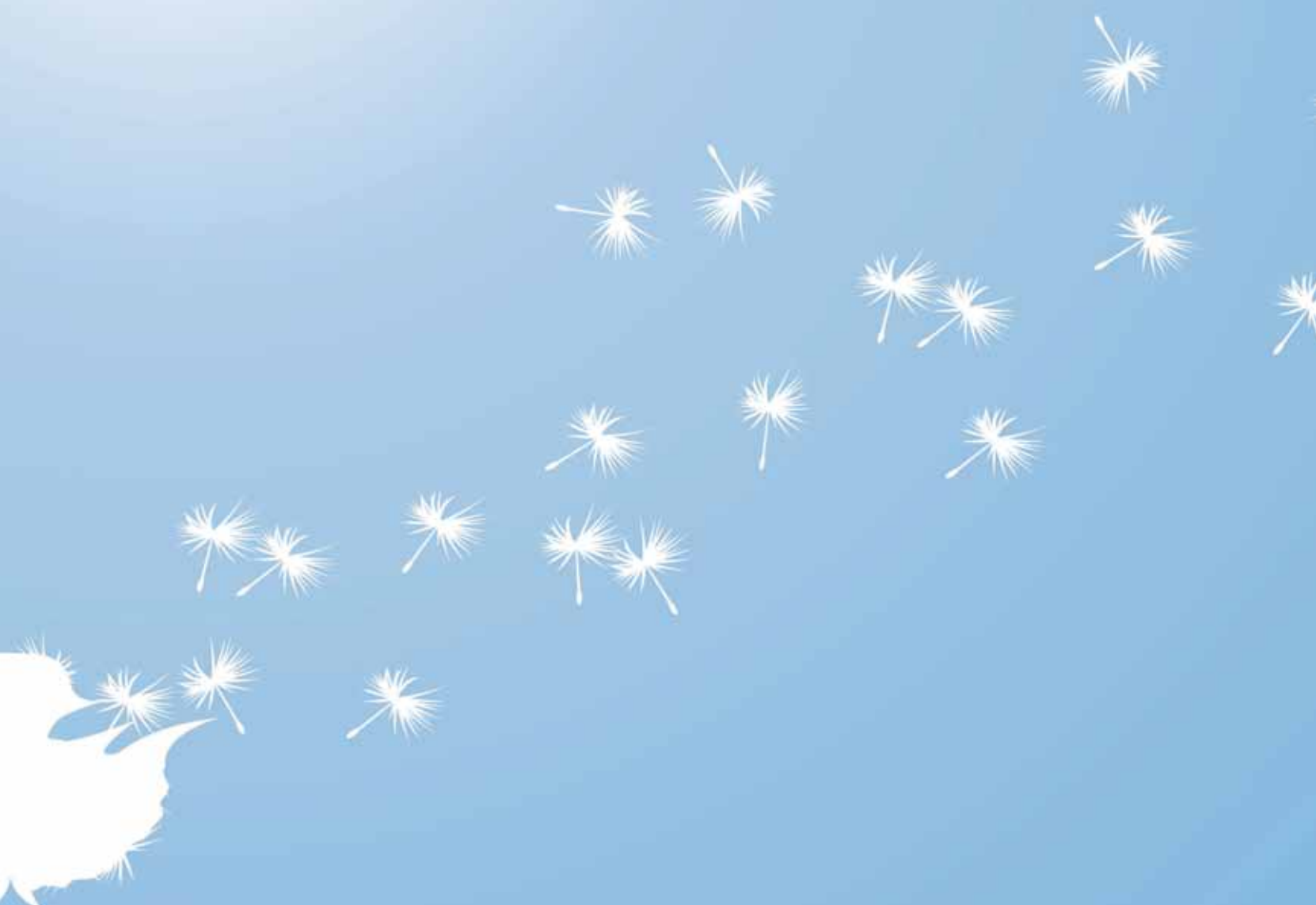
당시 개솔린 걸은 고등보통학교를 중퇴하거나 사립학교에서 교편을 잡기도 하였던 인텔리 여성들이 주류였다. 그들의 보수가 얼마였는지는 정확히 알 수 없지만 당시 인기 직종이었던 교직을 그만둘 정도였으니 상당히 높은 급여를 받았을 것으로 추측된다. 왜냐하면 그들은 월급 이외에도 오늘날 인센티브에 해당하는 한 달 매상의 10%를 지급받았기 때문이다. 개솔린 걸은 치근거리는 남성 고객들이나 장시간 고된 노동에 시달려야 하였지만 그와 같은 높은 수입 덕에 인기 많은 직종이었다고 한다.




현존하는 우리나라 최초의 영화 「정춘의 십자로」(1934년 작)에는 개솔린 걸이 직업인 여주인공이 등장한다.

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





5장 시민과 함께하는 삶

01. 버스전용차로 사수
02. 셔틀버스의 꼼수 없애기
03. 버스운전사의 안전은 시민의 안전
04. 친절한 버스로 '스마일 데이'

01

버스전용차로 사수

‘택시의 버스전용차로 통행 허용’ 요구가 잇따르는 가운데 노련은 ‘대중교통의 척추’라 불리는 버스전용차로를 지켜오며 대중교통의 안정화를 꾀하는 데 일조하고 있다. 아울러 아직도 완전히 해결되지 않은 고속도로 버스전용차로 사수를 위하여 끊임없는 노력을 기울이고 있다.



버스전용차로제의 첫 시작

1980년대 중반 이후부터 급증하는 차량 수요에 비하여 도로의 공급이 미비하여 교통체증은 일상적인 현상이 되었고 심각한 교통대란으로까지 이어졌다. 대도시는 통행량이 많은 출퇴근 시간대는 물론 그 외의 시간대까지도 교통 혼잡이 극에 달하였다. 고속도로의 경우에도 주말, 연휴, 명절 등에 교통체증이 매우 심각한 수준이어서 정시성 확보에 크나큰 위협이 되었다. 이로 인하여 시민들이 불편을 겪는 것은 물론 엄청난 사회적 비용까지 발생하였다. 그리고 버스는 철도 등에 이용승객을 잠식당하여 경영난 악화라는 결과를 초래하게 되었다.



버스전용차로

교통 혼잡을 막고 시민들의 교통난을 해결하기 위하여 만든 것이 바로 ‘버스전용차로’이다. 버스전용차로는 일반차로와 구별하여 별도의 차로를 두고 대중교통수단인 버스가 신속하게 통행할 수 있도록 하여 버스운행의 정시성을 확보하고 수송능력을 향상시킨다.

버스전용차로제는 도로의 신설보다는 기존 도로의 효율적 운영을 도모하는 것이 바람직하다는 의미에서 시작되었으며, 차량 통행의 극대화라는 기존의 정책에서 벗어나 승객 수송을 증대시킬 수 있는 대중교통수단에 대한 우선정책의 일환으로 버스에 통행우선권을 부여한 것이다.

1971년 7월 미국 샌프란시스코에서 최초로 시행된 버스전용차로가 우리나라에 등장한 것은 1985년 10월 17일이다. 당시 차량소통이 원활하지 못한 서울의 한강대교~서울역 구간(4km)에서 가로변 전용차로가 시범 실시되었는데, 그 결과 대중교통 이용이 활성화되고 수도권외의 교통난이 어느 정도 해소되는 효과를 거두었다. 이후에는 1995년 7월 대전광역시에서 본격적으로 첫 시행이 이루어졌으며 순차적으로 전국에 확대되었다.

버스전용차로 가운데서도 중앙버스전용차로는 자가용, 택시 등의 방해받지 않아 지선버스가 다니는 가로변차로에 비하여 정류장에 도착하는 시간이 정확하여 정시성을 확보할 수 있고 운행속도도 더 빠른 것이 특징이다. 주로 광역버스나 간선버스가 이용하고 있으며, 버스전용차로의 정시성이 얼마나 정확한지는 각 정류장의 전광판에 나오는 버스 도착 시간표를 통하여 쉽게 알 수 있다.

이러한 중앙버스전용차로는 1995년 경부고속도로 서초나들목과 신탄진나들목에서 주말과 공휴일 일정 시간대에 최초로 운영되었다. 이후 일반도로에서는 2004년 서울특별시 버스 개편과 함께 강남대로를 시작으로 본격 시행에 들어갔다.

버스 전용차로 설치 현황 (2008년 10월 31일 기준)

(단위 : 개, km)

구 분	가로변버스전용차로				중앙버스전용차로		기 타
	전일제		시간제		구간수	거리	
	구간수	거리	구간수	거리			
서울	32	75.8	19	50.3	17	67.6	양재C~한남대교남단 : 6.8km
부산	2	1.7	20	69.4	-	-	-
대구	-	-	20	111.2	-	-	-
인천	-	-	10	84.2	-	-	-
광주	-	-	8	47.2	-	-	-
대전	-	-	11	47.4	-	-	-
경기도	2	1.8	12	50.6	-	-	-
(수원시)	-	-	1	3.3	-	-	-
(성남시)	-	-	3	10.9	-	-	-
(안양시)	1	1.0	3	18.1	-	-	-
(부천시)	-	-	1	6.8	-	-	-
(고양시)	-	-	-	-	1	15.6	-
(과천시)	1	0.8	1	5.8	-	-	-
(구리시)	-	-	1	3.2	-	-	-
(남양주시)	-	-	1	2.2	-	-	-
(용인시)	-	-	1	0.6	-	-	-
전북전주시	-	-	2	10	-	-	-
경남	-	-	2	8.3	-	-	-
(창원시)	-	-	1	4.2	-	-	-
(마산시)	-	-	1	4.1	-	-	-
계	38	81.1	120	541.8	18	83.2	-

(출처 : 노련)

경부고속도로 버스전용차로

주말과 공휴일에 한하여 중앙버스전용차로제를 시행하였던 경부고속도로는 이후 평일까지 확대 운영하게 되었다. 이는 2008년 7월 1일부터 9월 30일까지 시범운행을 실시한 결과 그 효과가 입증된 데 따른 것으로, 당시 국토해양부·경찰청·서울시 등 경부고속도로 관계기관이 단속카메라를 추가로 설치하고 고속도로 순찰차를 추가 배치하여 시범 운행의 효과를 조사하였다.

2009년 12월 국토해양부의 발표에 따르면 경부고속도로의 전용차로 수송 분담률은 52%에서 62%로 증가하였다. 또 버스전용차로의 수송효율을 분석한 결과 시행 후 모든 구간 및 시간대에서 버스전용차로 1개의 수송인원이 일반차로 3개의 수송인원보다 많은 것으로 나타났다. 버스 1대가 수송하는 승객 수는 최대 자가용 10대에 해당하는 인원을 수송하고 있으니 버스의 수송 인원이 얼마

경부고속도로 버스전용차로 시행 전후 비교

구 분	시행 전 (2008년 4월)			시행 후 (2009년 10월)			증 감		
	일반(A)	전용(B)	계(C)	일반(D)	전용(E)	계(F)	일반 (D-A)	전용 (E-B)	계 (F-C)
교통량 (대/일)	184,797 (89.2%)	22,314 (10.8%)	207,111 (100%)	157,224 (87.8%)	21,841 (12.2%)	179,065 (100%)	-27,573 (-14.9%)	-473 (-2.2%)	-28,046 (-13.5%)
통행속도 (km/h)	62.2	62.2	62.2	72.0	88.2	80.1	9.8	26.0	17.9
수송인원 (명/일) (비율%)	280,915 (48.2%)	302,232 (51.8%)	583,147 (100%)	233,842 (38.4%)	375,691 (61.6%)	609,533 (100%)	-47,073 (-16.8%)	73,459 (24.3%)	26,386 (4.5%)

접속도로 및 진입로 지·정체 증감 현황

구 분	시행 전 (2008년 4월)	시행 후 (2009년 10월)	증 감	
접속도로 (m)	오산IC	206.5	-	-206.5
	기흥IC	104	-	-104
	수원IC	363	326.1	-36.9
진입로 (m)	서초IC	115.2	102.3	-12.9
	반포IC	28.9	25.5	-3.4
	잠원IC	71.4	12.4	-59
	한남IC	408.3	235.6	-172.7

나 많은지를 알 수 있다.

버스전용차로 시행 후 경부고속도로 서울요금소를 통과하는 교통량을 기준으로 상행선과 하행선 모두 10% 내외로 꾸준히 교통량이 감소하였다. 이는 광역버스를 이용하는 승객 증가로 이어져 대중교통을 활성화하는 계기가 되었다. 노련은 경부고속도로 버스전용차로제의 높은 효율성을 근거로 다른 지방에서도 버스전용차로를 활성화하기 위하여 정책을 추진하여 오고 있다.

일명 '택시법' 과 노련의 버스전용차로 사수 노력

대중교통수단의 원활한 이동과 교통난 해결을 위하여 도입된 버스전용차로는 그 장점만큼이나 끊임없이 논란의 대상이 되어 왔다. 특히 영업용 택시를 대중교통에 편입시키고자 하는 택시업계의 물밑작업이 지속적으로 이루어지고 있는 가운데 선거 때만 되면 이들의 편에 선 여야 정치인들이 선심성 공약의 하나로 관련법 개정을 자주 등장시키고 있다. 그러나 택시를 대중교통으로 편입

한다는 것은 무엇보다 버스전용차로의 침범을 의미하는 것이기에 버스업계는 물론 노련은 이에 대한 결사반대 입장을 취하고 있다.

이러한 와중에 서울시는 지난 1999년 도심 가로변버스전용차로의 택시 진입을 시범 운행한바 있다. 그 결과 당시 버스의 평균속도가 22.0km에서 15.1km로 급감하고 도로는 극심한 교통체증으로 몸살을 앓아 시범운행이 중단되었다. 택시의 버스전용차로 진입이 교통체증을 양산할 뿐이라는 사실을 입증한 셈이다. 그러나 이후로도 그 같은 논란은 계속되고 있으며, 이에 대하여 노련은 일관된 주장으로 버스전용차로를 사수하고 있다.

〉 택시의 버스전용차로 진입 시 문제점

택시가 버스전용차로에 진입하게 될 경우 우선 버스정류장 주변에 택시들이 장기 주·정차함으로써 교통사고 위험이 높아지고 도심권 교통정체에 심각한 영향을 미치게 된다. 더욱이 택시가 버스전용차로로 진입할 경우 1톤 트럭 등 자영업자들이 형평성 문제를 제기하며 역시 진입을 요구하여 올 때 이들을 막을 방도가 없게 된다. 따라서 노련은 버스 외 타 교통수단의 진입을 허용하면 본질적으로 현 버스전용차로 정책의 전면 포기 및 과거로의 회기를 의미한다는 입장을 관철하고 있다.

일각에서는 교통체증이 심각한 출퇴근 이외 시간대 택시의 버스전용차로 운행을 요구하는 주장도 제기되고 있으나 간선도로에서 버스 통행량이 많아 출퇴근 시간대 이외에도 시간제, 전일제를 구분 시행하고 있는 점을 감안하면 버스전용차로 역시 공간적 여유가 없는 것이 현실이다. 만약 특정시간대에 한하여 택시 운행을 허용하는 상황이 되면 택시 진입에 대한 단속은 사실상 불가능한 상황이 되고, 결국 버스전용차로의 기능은 상실되어 대중교통을 이용하는 국민들의 피해가 늘고 대중교통을 이용할 이유조차 없어지게 된다. 이는 또한 자가용 증가와 교통난 가중으로 이어지기 십상이다.

그뿐 아니라 택시의 버스전용차로 진입이 허용되면 조합원들 역시 직접적인 피해를 겪게 된다. 노련의 조사에 의하면 조합원의 77.8%는 현행 배차운행 시간의 부족을 호소하고 있는 것으로 나타났다. 때문에 택시의 진입은 버스의 운행시간을 지연시켜 버스운전사들의 근로시간을 증대시킬 뿐 아니라 노동 강도도 더욱 높아질 것이라는 예상이다. 특히 서울의 경우 택시의 버스전용차로 진입 허용 시 1일 평균 6만여 대의 택시가 승객 승하차를 위하여 전용차로와 일반차로를 넘나들게 된다. 이 과정에서 급차선 변경과 급정차, 무리한 추월 등이



2010년 10월 28일 법률안 철회 촉구를 위한 신상진 의원 면담



2010년 10월 19일 버스전용차로택시통행공동이용방안 정책토론회

일어날 가능성이 높아지며, 이는 교통사고의 위험률도 높이게 된다.

〉 ‘택시법’ 법제화 결사저지

2010년 개인택시업계는 관련법 공청회를 여는 등 택시를 대중교통수단에 포함시키고, 버스전용차로 진입 허가를 얻어내기 위한 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안」의 국회통과를 은밀히 추진하였다. 이에 노련은 국회 법제사법위원회와 법안 발의 의원을 찾아가 강력히 항의하며 법안 철회를 촉구하였다. 즉, 정치권에서 이 개정안의 철회를 수용하지 않고 국회에 상정할 시 전국적인 승무 거부를 불사한다는 초강수를 두었다. 이러한 노력 끝에 당시 해당 법의 국회 상정은 전면 저지되었다.

2012년 대선을 앞두고 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안」은 또다시 고개를 들었다. 이번에도 노련은 법안 통과를 저지하고자 2012년 11월 20일 전국버스연합회(이하 버스조합)와의 긴급 비상임시총회를 개최하였으며, 버스업계 노사는 국회와 정당 등 정치권을 찾아가 택시를 대중교통수단에 포함하는 개정안의 철회를 촉구하였다. 그리고 이를 정치권에서 수용하지 않을 경우에는 역시 버스 노사 공동으로 노선버스 사업을 포기하고 2012년 11월 22일 첫차부터 전국적으로 버스 전면 운행중단을 단행하기로 강력히 결의하였다.

그러나 국회 법제사법위원회는 2012년 11월 21일 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 일부개정안을 통과시켰다. 정치권이 최우선으로 하여야 할 국민의 버스요금 부담은 고려하지 않은 채 대선의 표만을 의식한 법안이 강행 처리된 것이다. 이에 버스업계 노사는 2012년 11월 22일 첫차부터 전국의 버스 전면 운행중단을 단행하였다. 상황이 이렇게 되자 택시의 대중교통 편입에 부정적이었던 정부도 앞장서서 국회 법사위를 통과한 「대중교통 육성법」의 본회의 상정 보류를 국회에 요청함과 동시에 전국 버스 전면 운행중단을 철회할 것을 버스업계 노사에 요청하여 왔다. 결국 버스업계 노사는 이 문제의 최대 피해자인 국민의 피해를 없애기 위하여 오전 6시 30분부터 버스 운영을 재개하기로 결정하였다.

이때 버스업계 노사는 국회가 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 일부 개정안을 본회의에서 통과시킬 경우 버스 전면 운행중단을 다시 재개할 것임을 명확히 하였다. 특히 이 법을 통하여 고급·개별교통수단에 해당하는 택시를 대중교통수단에 포함하는 것은 우리나라 대중교통체계의 근간을 뒤흔드는 것이며, 버스·지하철 등 대중교통의 발전과 이용을 심각하게 저해한다는

전국버스 노·사 공동 비상대책회의 결 의 문

전국의 500여 노선버스운송사업자와 10만 버스근로자 일동은 여·야 정치권이 정부와 교통전문가, 시민단체, 버스업계의 목소리를 무시하고 대선표만을 의식하며 인기영합주의적 발상으로 전 세계적으로 유례가 없는 택시를 대중교통수단에 포함시키는 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정안을 입법 추진하는 데 대하여 극도로 분노하며 참으로 개탄하지 않을 수 없다.

고급교통수단인 택시를 대중교통으로 편입하겠다는 것은 결국 정치권이 주도해 실패한 택시수급 관리 책임을 국민의 세금으로 해결하려는 알팍한 꼼수에 불과하다.

우리 버스 노사는 법인택시업계 노동자들의 열악한 근로조건을 개선해야 한다는 점은 전적으로 공감하며, 정치권이 걱정하는 택시운수업 경영악화에 따른 택시노동자의 근로조건 저하는 근본적으로 택시가 너무나 많다는 점(서울 7만 대, 도쿄 3만 대의 약 2.3배)에 있으므로, 택시가 고급교통수단으로서 본연의 임무를 수행할 수 있도록 택시업계의 구조조정 유도, 감차에 따른 보상 등 실효성 있는 개선대책을 제시하길 바라며, 전국 50만 버스운수업 가족은 여·야 정치권이 택시를 대중교통수단에 포함시키는 입법을 즉각 중단하고 법인택시 노동자들의 열악한 노동환경 개선을 위하여 특별법을 제정할 것을 강력히 촉구한다.

우리의 요구를 무시하고 표만을 의식해 택시를 대중교통수단에 포함하는 법률(안) 통과를 주도하는 정치권에게는 결단코 전국 50만 버스운수업가족과 국민의 힘을 모아 표로 심판할 것임을 분명히 밝히며, 만약 국회에서 택시를 대중교통수단에 포함하는 「대중 교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」이 상정될 경우 전국의 버스운수업 노사는 ‘노선버스 사업권을 포기’ 하고 ‘전면 차량 운행중단’ 을 시행할 것임을 다음과 같이 결의한다.

국회 「법제사법위원회」에서 동 법안처리를 유보하고 향후 버스업계와 정부, 교통전문가의 의견을 충분히 수렴하여 처리하여 주시길 촉구하며, 버스업계 노사의 간절한 요구에도 불구하고 동 법률(안)을 상정할 시 22일 오전 0시부터 버스 전면 운행중단을 실시한다!

2012. 11. 20.

(노조 대표)

전국자동차노동조합연맹
위원장 김 주 익

(사업자 대표)

전국버스운송사업조합연합회
회장 이 준 일

입장을 분명히 밝혔다.

한편 택시업계가 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 개정에 힘쓰는 이유는 버스재정지원금과 같은 정부의 재정지원에 대한 요구도 포함되어 있다. 이에 버스업계 노사는 버스재정지원이 학생·주부·노인 등 교통약자를 위한 적자운영에 대한 손실보상에 해당하며 이는 원가의 80%에도 미치지 못하고 있음을 확실히 밝혔다. 아울러 정부와 정치권에 버스업계의 경영난 완화와 국민의 버스이용 불편 해소를 위하여 시내·시외버스 요금조정을 조속히 시행할 것과 학생·주부·노인 등 시민들의 교통비 부담이 늘어나지 않도록 버스사용 유류세 면제, 유료도로 통행료 부담 감면 등 특단의 대책을 마련하여 줄 것을 촉구하였다.

택시의 대중교통화에 따른 비판적 여론에도 불구하고 2012년 12월 23일 새누리당은 예산국회에서 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안」을 통과시키겠다고 발표하였다. 그 이후 버스업계 노사는 법안처리를 또다시 강행할 경우 버스업계 노사가 결의한대로 2012년 12월 26일 전국버스운행 전면중단을 재시행한다는 입장을 고수하였으나 결국 국민의 교통 불편을 감안하여 이를 철회할 수밖에 없었다.

2013년 1월 1일 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안」은 결국 국회 본회의를 통과하였다. 이에 버스업계 노사는 공동으로 국토해양부를 방문하여 택시가 대중교통으로 재편될 경우 향후 정부 및 지방자치단체의 재정 부담이 더 증가하여 대중교통의 활성화가 저해될 수밖에 없다는 점을 다시 한 번 강조하고, 아울러 버스운송업계와 국민들의 부담을 최소화할 수 있도록 예산확보와 택시에 맞는 정부의 「택시산업발전법」 등 대체입법을 적극 검토할 것을 요청하였다.

마지막 관문으로 대통령 거부권 행사만을 남겨두었던 「대중교통육성 및 이용촉진에 관한 법률 개정안」은 마침내 이명박 대통령에 의하여 거부권이 행사되어 2013년 1월 22일 국회로 되돌아 와 재심의를 기다리는 형태로 막을 내렸다. 이후 버스업계 노사는 새로 출범한 박근혜 민생정부에 관련법의 법제화에 대한 반대여론을 강하게 호소하는 한편 정부가 검토하고 있는 「택시산업발전법」 제정을 통하여 택시에 맞는 맞춤형 지원방안을 강구하여 줄 것을 촉구하고 있다.



택시의 대중교통 편입을 반대하여오던 정부가 택시업계를 위한 대안으로 「택시산업발전법」을 마련하여 공청회를 개최하였다.

택시법 저지 투쟁일지

날 짜	명 의	내 용
2012년 11월 16일	노사공동	성명서 발표 : 대중교통의 근간을 흔드는 일명 '택시법'의 제정을 반대함과 동시에 택시 노동자들의 실질적인 처우개선을 위한 특별법 제정을 촉구
11월 16일	노사공동	호소문 전달 : '대중교통육성법'의 입법 취지가 상실되지 않도록 택시의 대중교통 반대에 대한 호소문을 국토해양위원회, 법제사법위원회 위원들에게 전달
11월 19일	노사공동	언론사 광고 : 조선일보, 경향신문 등에 '택시법'의 입법추진 반대, 입법 강행 시 전면 운행중단 조치에 대한 경고.
11월 20일	노련	전국 시·도 대표자회의 개최 : 택시의 대중교통 포함 반대 결의
11월 20일	노사공동	공동결의문 발표 : 택시 대중교통 포함 법안 국회통과 시 노선버스 사업권 반납 및 노·사 전면운행중단 결의, 노사대표 국회방문 항의
11월 21일	법사위	법안 법제사법위원회 통과
11월 21일	노사공동	담화문 발표 : 법안이 21일 법사위 상정·통과 따라 22일 첫차부터 전면 운행중단 선언
11월 22일	노사공동	전국 버스 운행중단 단행
11월 22일	국 회	'택시법' 국회 본회의 상정 유보
12월 7일	노사공동	성명서 발표 : 정부의 조속한 택시 발전방안 마련과 정치권에 택시 대중교통 법안의 본회의 상정 방침을 철회하도록 촉구
12월 10일~11일	노사공동	언론사 광고 : 한겨레, 동아일보 등에 '택시 대중교통 포함' 입법 철회 촉구
12월 26일	노사공동	국회 방문, 법안에 대한 입장 설명
12월 27일	정 부	택시산업 발전 종합 대책 추진안 발표
2013년 1월 1일	국 회	'대중교통육성법' 국회 본회의 통과
1월 7일	노사공동	노사 국토해양부 방문 입장전달
1월 22일	정 부	'택시법' 재의 요구하기로 결정 : '택시운송사업 발전을 위한 지원법안' 입안
1월 24일	노련	'택시지원법' 제정 촉구 성명서 발표, 정부 지원법안 입법예고
1월 31일	국 회	국회 새누리당, 민주통합당 양당 정책위의장, 국토해양위원장, 여야간사 5인 협의체 구성 합의

〉 위기의 택시노동자들을 위한 대안

택시의 대중교통 포함 논란은 특정 이해집단이 아닌 국민의 목소리에 귀를 기울여야 할 문제다. 그리하여 국민의 소중한 교통권을 보장하는 동시에 택시종사자들에 대한 실질적인 지원 대책을 강구하여야 한다. 이러한 맥락으로 노련과 버스업계는 택시의 대중교통 편입을 적극 저지하는 과정에서 법인택시업계 노동자들의 열악한 근로조건 개선을 위한 조속한 대책 마련을 정부에 요구하였다.

버스업계와 교통전문가들이 공통적으로 내놓고 있는 택시업계에 대한 대안은 택시수급관리, 택시요금현실화 등 택시자체의 문제해결을 위한 정책을 우선 시행하고, 업계 특성에 맞는 별도의 '택시특별법'을 제정하여야 한다는 것이

다. 이를 위하여 노련을 비롯한 버스업계 노사 공동은 정부, 정당, 국회를 방문하여 대중교통육성법 개정의 부당성을 알리는 자리에서 택시업계의 발전방안으로 특별법 제정을 요구하기도 하였다. 아울러 현재도 택시업계에 대한 정부의 지원 정책이 빠르게 진행될 수 있도록 촉구하고 있다.

다시 말하여 노련은 열악한 택시노동자들의 근무환경 개선을 위한 정부와 국회의 노력은 당연히 존중되어야 한다는 입장이다. 그리하여 그 구체적 대안으로써 공급과잉 상태인 택시 감차 정책을 비롯하여 운송수입금 전액관리제와 각종 세제 지원 등이 선행될 수 있도록 꾸준히 의견을 개진하고 있으며, 동시에 버스·택시 등 운수노동자들의 근로조건 개선을 위한 공동 대응 방안을 지속적으로 마련하여 추진할 계획이다.

02

셔틀버스의 꼼수 없애기

한때 ‘공짜 버스’로 인기 많았던 백화점 버스는 수송인원이 100만 명 이상이 될 정도였다. 이는 버스운수업계의 질서를 훼손하는 것은 물론 경영악화를 초래하였고 고용불안까지 낳았다. 공짜 버스에는 꼼수가 숨겨져 있었다. 노련은 셔틀버스의 꼼수를 없애기 위한 여러 노력 끝에 셔틀버스 운영을 중단시킬 수 있었다.



롯데백화점 셔틀버스

안 가는 곳 없이 다 가는 셔틀버스

한때 대형 마트에서 ‘통큰’ 시리즈가 크게 유행하였다. 거의 세숫대야만한 그릇에 치킨을 가득 담아 7,000원에 파는 ‘통큰 치킨’이나 자전거 타이어만한 피자를 ‘통큰 피자’로 1만 2,000원에 판매한 것이다. 하지만 이것들은 ‘대기업의 거대 자본으로 골목상권을 죽인다’는 여론이 거세지면서 요즘은 자취를 감추었다.

그런데 위협에 빠진 골목 상권처럼 대중교통체계인 시내버스도 한때 ‘셔틀버스’의 등장으로 설 자리를 잃을 뻔한 적이 있었다. 셔틀버스는 원래 백화점의 스포츠센터나 문화센터 고객과 매장 고객을 승차시킬 수 있도록 되어 있었다. 그러나 거의 모든 셔틀버스들이 고객여부를 가리지 않고 무차별 운송행위를 하는 데다 시내버스의 노선 대부분을 운행하면서 아파트단지 안까지 운행하여 시민들은 백화점이나 유통 업체가 아닌 다른 곳을 가면서도 대중교통을 이용하지 않고 셔틀버스를 이용하게 되었다.

1990년대 말 셔틀버스를 이용하는 승객수가 100만 명을 넘어설 정도였다. 백화점과 대형 유통업체들의 고객확보를 위한 경쟁이 가열되어 대중교통의 한 축인 버스의 자리가 위협을 받았던 것이다. 이로 인하여 당시 시내버스의 승객 수 송률은 현저히 떨어질 수밖에 없었다. 실제로 셔틀버스의 운행현황이나 증가추세를 보면 버스사업이 어떻게 위협을 받았는지 충분히 알 수 있다.

백화점 셔틀버스 운행 현황

백화점(할인점)수	운행대수	운행노선	1일 운행횟수	1일 수송인원	백화점 이용률(%)
230	2,507	1,769	18,480	1,007,000	51.5%

(출처 : 노련)

셔틀버스 증가추세

년 도	1998년 말	1999년 5월	1999년 10월	1999년 말	2000년 1월	2000년 12월
차량대수	1,591대	1,968대	1,769대	2,296대	2,969대	3,000대

(출처 : 노련)

대중교통 체계를 흐뜨린 셔틀버스

백화점과 대형 할인점의 무분별한 셔틀버스 운행은 우선 고객 싸늘이 수송으로 중소 유통상가들의 매출 급감을 초래하여 시장 체계를 와해시키는 악영향을 미쳤다. 즉 대기업의 거대 자본력으로 중소 영세기업과 자영업자들의 경영난이

악화되었던 것이다.

아울러 셔틀버스는 대중교통의 체계와 운송질서를 무너뜨리는 데에까지 파장을 미쳤다. 1999년 버스와 택시 등 대중교통은 경영악화를 타개하기 위하여 차량고급화와 차량 증대 등 여러 정책을 펼쳤으나, 그러한 노력에도 매년 10% 이상 수송인원이 감소하는 현실을 맞이하여야 하였다. 특히 운수사업은 면허사업으로 차량운행에 따른 정부의 지도·감독 등 통제가 이루어지고 운전자의 자격요건 등 친절서비스 및 안전운행이 담보되었으나, 셔틀버스의 경우 자가용자동차를 이용하기 때문에 운행에 따른 규제가 없고 정부의 통제가 유명무실하여 대형사고의 위험성이 높고 사고 시에도 적절한 보상처리가 어렵다는 문제점이 있었다.

한편 백화점과 대형 할인점이 운행하였던 셔틀버스는 영업이익의 증대가 그 목적으로, 명목상 ‘고객에 대한 무상운송 서비스’ 였지만 사실상 그 운행비용이 그들의 영업활동 경비로 지출되고 있었다. 즉 백화점과 유통업체가 무료라는 점을 강조하여 고객을 싹쓸이하였지만, 뒤로는 고객에게 판매하는 상품 가격에 그 운행비를 포함시키는 꼼수가 숨어있었던 것이다.

노련의 적극적인 저지 활동

셔틀버스는 유통업계의 ‘신종 뼈끼’ 로 불릴 정도로 사회적 문제가 되어 그 존재를 둘러싼 찬반논쟁이 거세질 수밖에 없었다. 노련 역시 버스운수업계의 경영악화까지 불러일으키는 셔틀버스 운행의 심각성을 인식하고 대책마련에 고심하였다.

1999년 10월 노련을 포함한 운수 관련 기관·단체, 피해가 심각한 중소유통업체 등 10개 단체가 ‘백화점 등 셔틀버스 운행근절 비상대책추진위원회’ 를 구성하여 건설교통부, 산업자원부, 국무조정실 등 관계기관에 무분별한 셔틀버스 운행 규제를 강력히 촉구하였다. 이에 백화점과 대형 유통업체들은 고객유치를 위하여 셔틀버스가 절대적으로 필요하다며 폐지는 어불성설이라는 입장을 취하였는데, 논란이 가라앉지 않자 결국 재래시장과 운수업체들이 타격을 입고 있는 점을 감안하여 1999년 12월까지 운행대수를 30% 가량 줄이기로 하고 한 발짝 물러섰다.



유통업계의 셔틀버스 운행

이후 2000년 12월 정기국회에서 셔틀버스 운영을 규제하는 여객자동차운수

사업법이 개정되었다. 이에 따라 버스업계는 셔틀버스 운행에 따른 1,100억 원 가량의 수입금 감소액이 다시금 버스업계로 유입될 것으로 예측하였다. 그러나 2001년 1월 정부와 비상대책추진위원회가 그 이행 결과를 합동으로 조사한 결과 셔틀버스 감차는 전혀 이행되지 않고 있었다. 더욱이 차량명의만 백화점 및 대형 할인점으로 등록하고, 실질적 소유 및 운영을 일반 용역회사에 위탁·지입 운행하는 등 불법 운행이 이루어지고 있다는 사실이 드러났다.

이에 노련은 백화점 및 대형 할인점들의 행위는 명백한 신종 위법행위이며, 용역회사의 불법 무면허 운송사업의 처벌 및 근절을 정부에 강력히 촉구하였다. 노련과 버스·택시회사들을 비롯하여 슈퍼마켓, 재래시장 측은 즉각적인 셔틀버스 운행 중지만이 해결책이라고 주장하며 이를 위한 법률 제정을 요구하고 나섰다. 그리하여 정부는 문제를 해결하고자 백화점업계에 셔틀버스의 운행 노선과 횟수만을 조정하는 자율규제안을 마련하도록 하였다. 그리하여 명목상 셔틀버스 운행거리를 점포 반경 10km 이내로 제한한다고 하였으나 실제로 일부 지방점포 이외 수도권 유통업체들의 셔틀버스 운행범위는 10km도 안 되는 곳이 대부분이었다.

상황이 이렇게 되자 노련은 서명운동을 전개하여 7만여 명 전 조합원의 서명을 국회에 제출하였다. 더불어 백화점협회를 향의 방문하는 한편 대형 할인점 앞에서 집회투쟁을 진행하였으며, 노총 출신 국회의원, 건설교통위원회 국회의원, 산업자원위원회 국회의원 등을 방문하여 협조를 요청하였다.

이후 노련의 꾸준하고 효과적인 정책 활동에 힘입어 「여객자동차운수사업법 개정안」이 2001년 6월 30일 국회를 통과함으로써 대중교통수단이 운행되는 지역에서의 모든 백화점 및 할인점의 셔틀버스 운행은 전면 중단되었다. 결국 백화점이나 대형 유통업체들은 자신들이 만들어놓은 꼼수에 자승자박하게 된 셈이었다.

03

버스운전사의 안전은 시민의 안전

버스에는 운전사만 있는 것이 아니라 승객들이 함께 있다. 만약 버스운전사가 폭행을 당하면 운전사의 안전에 대한 위협이 교통사고로 이어져 커다란 인명피해를 낳을 수 있다. 노련은 교통사고 예방과 버스운전사와 승객 모두의 안전 확보를 위한 제도적 장치를 마련하고자 노력하고 있다.



버스운전자 폭행에 강력 대응

지금으로부터 10여 년 전인 2003년 5월 서울에서 술에 취한 승객이 운전기사를 폭행하여 사망에 이르게 한 사건이 있었다. 20대 젊은이 두 명이 운전 중인 60대 버스운전사를 폭행하여 숨지게 한 어처구니없는 일이 실제로 일어난 것이다. 특히 운전석 위에 부착된 CCTV는 이들이 운전 중인 버스운전기사를 손찌검하고 심지어 발길질하는 장면을 고스란히 녹화하였다. 이 사건은 즉각 각종 언론을 통하여 보도되었고, 사회적 문제로 큰 파장을 불러일으켰다.



버스 내 CCTV (출처 : 서울시 보도자료)

10년이 지난 지금도 버스운전사에 대한 폭행은 여전히 사회문제가 되고 있다. 2013년 안동의 어느 버스 안에서 만취한 승객이 운전사의 머리를 구타하는 폭행 사건이 발생하였다. 갑작스러운 승객의 행패에 충격을 받은 운전사는 핸들을 놓쳤고, 그 바람에 버스가 도로 옹벽을 들이받아 승객 11명이 부상을 당하였다. 승객이 운전사를 상대로 반윤리적 행위를 저지른 사실도 지나칠 수 없는 문제였지만 그러한 행위가 승객 다수의 생명과 안전까지 담보하는 것이어서 더 큰 문제가 되었다.

운전 중인 버스운전사를 폭행하는 일은 대형사고와 인명피해를 유발할 수 있다는 점에서 살인행위에 가깝다. 그러나 우리나라에서 이와 같은 폭행사건은 해마다 꾸준히 일어나고 있다. 2003년 서울에서의 버스운전자 사망사고 이후 노련은 운전사는 물론 승객의 안전이 달린 버스운전자 폭행 행위에 대하여 강력한 대책이 필요하다고 보고 적극적인 활동을 전개하였다. 우선 사전적 보호 장치로써 운전석에 보호격벽을 설치하고, 사후적 보호 장치로써 ‘버스 운전기사 폭행사범에 대한 처벌 강화’를 주 내용으로 법률을 개정하여야 한다는 결론에 도달하였다.

운전자 폭행 현황

구 분	서울	부산	대구	광주	대전	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	기타	계
2003년	13	1	3	4		2	1		1	1			3			29
2004년	2			2		1							1	1		7
2005년	1			1	2	1	1			1					1	8
2006년	4	1	3		1	2		1		1		1	1			15
2007년	1	1	1	1	1	1				1	1	2				10

(출처 : 전국버스운송사업조합연합회)

성명서

- 정부는 폭행범을 엄중 처벌하고 전 노선버스에 보호격벽 설치를 의무화하라 -

5월 14일 경북 안동에서 버스승객이 술에 취해 운전기사를 폭행, 12명이 다치고 7명이 입원하는 대형 교통사고가 발생했다. 승객에 의한 버스운전자 폭행 문제는 어제, 오늘의 일이 아니다. 지난 2003년 승객의 폭행으로 버스운전기가 사망하는 사건이 벌어졌다. 연맹은 보호격벽 설치, 운전기사 폭행범 처벌 강화 등 안전대책 수립을 강력히 주장했다. 정부와 국회는 오랜 시간을 허비한 후 2005년 말 자동차안전규칙을 개정해 보호격벽 설치를 의무화했고 2006년 말 특정범죄가중처벌법을 개정해 2007년 4월부터 폭행범에 대한 처벌을 강화했다.

하지만 현실은 허점투성이다. 보호격벽은 모든 버스에 설치하는 것이 아니었다. 2006년 4월 이후 '신규'로 출고되는 ' 시내버스' 로만 한정하면서 미완의 법률개정이 됐다. 비용 문제를 이유로 들었다. 시내버스 외 다른 업종의 교통사고 위험성을 무시한 처사이며 교통안전에 대한 인식이 부족한 결과였다. 농어촌버스는 승객들이 대부분 고령자로 사고 발생 시 부상의 위험성이 매우 높다. 시외·고속버스는 매우 빠른 속도로 달리기 때문에 사망사고의 가능성이 항상 내재되어 있다.

밀양에서는 승객이 운행 중인 시외버스 운전기사를 칼로 위협해 고속도로 중간에서 난투극이 벌어지는 사건이 있었다. 더 큰 문제는 2006년 이전 출고된 시내버스 10,000여 대가 무방비 상태로 운행 중이라는 점이다. 또한, 비용 문제 등을 이유로 저가형 보호격벽을 설치하거나 불법으로 개조해 기능을 상실한 보호격벽도 상당수 있다는 우려다. 이번 안동에서 발생한 사고 차량도 보호격벽을 불법적으로 개조하여 사고 방지의 기능을 상실한 상태였다. 개정된 특가법도 '운행 중'이라는 단서로 인해 승객 승하차를 위해 정차 시 발생한 사건에 대해서는 법 적용을 기피하고 있다. 매달 올라오는 버스운전자 폭행사건 기사 어디에도 강력한 법 적용의 사례는 찾아보기 힘들다. 대중교통 담당자에 대한 폭행이 불특정 다수의 생명을 위협하는 현실을 반영하지 못한 것이다.

노동조합이 이번 사고를 '언제든지', '어느 곳'에서도 발생할 수 있는 정부와 버스사업주들의 안전 불감증이 부른 인재(人災)라고 판단하는 이유가 여기에 있다. 버스운전자에 대한 안전조치는 승객들의 생명과 직결되는 중대한 문제다. 아무런 안전장치 없는 대중교통 수단은 더 이상 '대중'을 위한 교통수단이 될 수 없다.

연맹은 버스운전기사를 폭행한 승객에 대해 구속수사와 강력한 법적용을 요구한다. 대중교통과 국민들의 안전을 위해서는 강력한 처벌의지를 보여야 재발을 막을 수 있다. 특가법에는 폭행으로 상해를 입혔을 경우 3년 이상 유기징역에 처하도록 되어있다.

정부와 지방자치단체는 보호격벽 불법개조에 대한 실태조사를 즉각 실시하고 시정조치 해야 한다. 2006년 이래 설치된 보호격벽도 불법개조로 인해 무용지물이 된 경우가 많다. 법과 현실이 괴리되면 피해는 국민들에게 돌아간다.

또한, 국민들의 생명을 보호하기 위해 시내버스 외에도 시외·고속·마을버스 등 모든 노선버스에 운전자 보호격벽 설치 의무화를 다시 한 번 강력히 요구한다.

2013년 5월 15일

전국자동차노동조합연맹
위원장 김 주 익

> 방탄유리로 무장한 ‘보호격벽’

보호격벽이 설치되기 전 기존 시내버스 운전석의 뒷부분이나 측면에는 철재 파이프만 장착되어 있었다. 이것은 승객의 손잡이 용도나 교통카드 정산기 거치 용도로만 사용되어 실질적으로 승객의 위협으로부터 운전기사를 방어할 수 없는 구조였다.

반면 보호격벽은 운전석 뒷부분과 측면 바닥부분부터 천정까지 보호막이 장착하여 승객의 주먹과 발길질을 완벽히 차단한 것이다. 상단은 고강도 방탄유리를 사용하여 시야 확보 및 안전운행에 문제가 없도록 되어있다.



운전석에 보호벽 장착된 모습

보호격벽이 설치되자 시내버스를 운행하는 운전기사는 “보호막이 있어 안심하고 운전을 할 수 있어서 좋다”고 하였으며, 시민들 또한 “디자인도 산뜻해서 거부감도 없고 편안한 마음으로 시내버스를 이용할 수 있을 것 같다”고 하였다. 실제로 보호격벽을 설치한 버스의 경우 버스운전자 폭행 사건이 현저히 줄어들어 이제 시내버스 운전석 보호격벽은 운전사와 승객 모두의 안전을 위한 필수 시설이 되었다.

현재 흔하게 볼 수 있는 운전석 보호격벽은 노련의 적극적인 노력으로 가능하게 되었다. 노련은 승객의 폭력에 무방비로 노출되어 있는 버스운전사를 보호하고자 2003년 건설교통부를 상대로 차량 자체에 보호격벽을 설치하여 줄 것을 요구하였다. 그리고 건설교통부는 이를 받아들여 수차례 관계자들과 회의를 개최한 끝에 마침내 2005년 8월 시내버스의 안전운행 확보를 위하여 「자동차안전기준에 관한 규칙」을 개정하였다. 그러나 버스업체들이 차량 가격 상승에 따른 비용 문제를 제기하면서 실질적으로 이 개정안이 통과되기까지는 1년 여의 시간이 소요되었다.

운전석 보호격벽 설치 의무화 규정(제24조 3항)

승합자동차(입석을 할 수 없는 15인승 이하의 자동차를 제외한다)의 운전자의 좌석 뒤에는 승객석과 분리될 수 있는 보호봉 또는 격벽시설을 설치하여야 한다. 다만, 「여객자동차운수사업법」에 의한 시내버스운송사업용 자동차 중 시내일반버스의 경우에는 운전자를 보호할 수 있는 구조의 격벽시설을 설치하여야 한다.

그리하여 2006년 4월부터 출고되는 시내일반버스에 운전자를 보호할 수 있는 격벽 시설 설치가 비로소 의무화되었다. 그러나 2006년 이전에 출고된 시내버스 1만여 대에 대하여서는 보호격벽 설치에 관한 의무규정이 없고, 시외·고

속버스를 제외한 시내버스에 국한되어 있어 한계가 있다. 또한 마을버스의 경우 2012년 11월 이후 출고 차량에 한하여서만 보호격벽을 설치하도록 되어 있는 것도 문제로 남아 있다. 이에 노련은 모든 차량에 보호격벽을 설치하고 이를 전국적으로 실시할 수 있도록 지속적으로 노력을 기울이고 있다.

〉 버스운전사 폭행법 특가법 적용

버스운전사 사망사고가 언론에 부각되면서 버스의 안전성 문제에 대한 사회적 여론이 형성되기 시작하였다. 그동안은 운행 중인 버스운전사에게 폭행을 가하여 공공의 교통안전과 승객의 생명·신체에 위협을 초래하는 사건이 다수 발생하여 왔으나 이에 대한 처벌 규정이 없어 대부분 단순폭행 사건으로 처리되기 일췌였다. 그러나 서울에서의 운전사 사망사고를 계기로 국민적 여론도 폭행법에 대한 무거운 처벌을 요구하는 방향으로 흘러갔던 것이다.

사고 후 21일이 경과한 2003년 5월 24일 한나라당 안상수 국회의원은 이러한 국민의 뜻을 담아 형법 개정안을 대표발의하였다. 이 개정안은 운행 중인 기차, 전차, 자동차, 선박의 운전자를 상대로 폭력 또는 협박을 행사하여 운전자나 승객 또는 보행자의 안전을 위협하는 행위를 엄중 처벌함으로써 교통질서를 확립하고 시민의 안전을 도모하는 것이 그 목적이었다. 구체적 내용은 ‘운전자에 대한 폭행 등’의 죄를 신설하여 운행 중인 교통기관의 운전자를 폭행·협박하여 공공의 위협을 발생하게 하는 행위를 엄중히 처벌하고, 나아가 치상·치사 등의 경우에는 더욱 중한 형벌에 처하도록 한다는 것이었다.

그러나 정쟁과 대립으로 공공의 안전은 뒷전이었던 당시 16대 국회는 그렇게 세월만 보내다 폐회되었고 동시에 안 의원이 제출하였던 형법 개정안도 자동 폐기되었다. 이를 통하여 사고 이후 폭행법 처벌 강화에 주력하여 온 노련 역시 일부 조례나 규칙이 아닌 일반법을 개정하는 것이 얼마나 힘든 일인지를 직접 체험하게 되었다.

안 의원은 2004년 7월 27일 또다시 형법 개정안을 국회에 제출하였다. 이때 까지도 언론에서는 버스운전사 폭행사건에 대한 보도를 연일 쏟아내며 근본적인 대책 마련의 필요성을 외쳐대었다. 그렇지만 수십 번의 회의와 논의 끝에 보호격벽 설치를 의무화하는 시행규칙이 2006년 4월 본격 적용되기 시작한 상황에서도 형법 개정안에 대한 논의는 제자리걸음을 하고 있었다.

이에 노련은 안상수 의원이 법제사법위원회 위원장을 맡고 있는 2006년이

개정안이 통과될 수 있는 적기라고 판단하여 전 조합원의 의지를 하나로 모았다. 우선 9월에는 조합원들의 목소리를 수렴하는 서명작업에 착수하여 불과 한 달 만에 4만여 명의 서명을 이끌어내었다. 한편으로는 당시 부산지역버스노조 위원장이었던 노련의 현 김주익 위원장이 부산지역을 방문한 한나라당 지도부를 상대로 법안 처리의 시급성을 강조하였다.

이어 당시 강성천 위원장과 한국노총 장대의 부위원장은 11월 9일 안 의원을 찾아가 4만 조합원의 서명용지를 전달하며 형법 개정안의 조속한 처리를 요구하였다. 이 자리에서 안 의원은 수석전문위원을 배석시킨 가운데 관련 내용을 「특정범죄가중처벌법」 개정으로 변경·처리할 수 있는 방안에 대하여 논의하였다. 형법이 아닌 특가법 형태의 법률이라면 처리 가능성이 높아지는 데다 내용도 훼손되지 않게 되어 전망이 밝았다.

이러한 노련의 적극적인 노력의 결과 국회는 2006년 12월 본회의에서 안상수 의원이 발의한 「특정범죄가중처벌법 등에 관한 법률」 개정안을 참석 의원 220명 중 218명의 찬성으로 통과시켰다. 그 구체적 내용은 ‘운행 중인 자동차 운전자에 대한 폭행 등의 가중처벌(제5조의10)’의 신설이었으며, 해당 조항은 2007년 4월 4일부터 본격 효력이 발생하였다.

특가법 제5조의10

- ① 운행 중인 자동차의 운전자를 폭행하거나 협박한 사람은 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
- ② 제1항의 죄를 범하여 사람을 상해에 이르게 한 경우에는 3년 이상의 유기징역에 처하고, 사망에 이르게 한 경우에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

[전문개정 2010년 3월 31일]

하지만 4년에 걸친 각고의 노력 끝에 얻어낸 값진 결실이지만 특가법이 개정된 이후 현재까지 대부분의 버스운전사 폭행사건은 단순폭행으로 처리되는 경우가 많아 생각만큼 실효성을 거두지 못하고 있는 실정이다.

이에 노련은 강력한 대책 마련의 필요성을 인식하고 특가법이 버스운전사와 승객 모두의 안전을 지키는 데 제 역할을 할 수 있도록 향후에도 지속적인 노력을 기울일 계획이다.



CNG 버스 폭발



CNG 용기 안전점검

CNG버스 폭발 사건에 대한 노련의 대응

2010년 서울 도심 행당동을 달리던 CNG(압축천연가스)버스가 신호를 기다리다 막 출발하려는 순간 굉음과 함께 폭발하는 큰 사고가 발생하였다. 이 폭발 사고로 버스운전사와 승객, 주변 행인 등 모두 17명이 중경상을 입었고, 운전석 바로 뒤에 앉아있던 20대 여성 승객은 양쪽 발목이 절단되는 중상을 입었다.

당시 CNG 버스는 전국적으로 3만여 대 가깝게 운행되고 있었으며, 조합원 대부분이 이 버스를 운행하고 있었다. 이에 노련은 조합원들의 안전 보장과 더 나아가 시민들의 안전을 확보하기 위하여 시내버스 폭발 사고와 관련한 안전 대책이 마련되지 않을 경우 CNG버스 운영을 거부하겠다는 강경대응책을 펼쳤다. 아울러 CNG버스의 안전기준 마련을 요구하는 공문을 지식경제부, 국토해양부, 환경부 등 관계 부처에 발송하였다.

노련이 발송한 공문에는 CNG가 공기보다 가벼워 윗쪽으로 확산하므로 향후 새로 제작되는 차량에는 연료통을 버스 상단에 위치하도록 설계하여 사고 시 부상 가능성을 낮추어야 한다는 내용이 담겨 있었다. 또 이 폭발 사고의 주원인이었던 연료통에 대하여 최소한 1년에 한 번 이상 정기적인 정밀 검사를 실시할 것을 요구하였다.

그 결과 서울시를 시작으로 전국에서 CNG버스에 대한 안전대책이 마련되기 시작하였다. 아직까지 CNG버스의 연료통은 버스 차체 아래에 설치되어 있어 폭발의 위험성을 안고 있긴 하나, 서울의 경우 매년 가스안전공사 등 전문기관과 함께 서울 시내를 운행하는 모든 CNG버스 연료통 및 차체 점검을 실시하고 있다.

교통사고를 줄이기 위한 노력

우리나라는 OECD 32개 가입국 중 자동차 1만대 당 교통사고 사망률이 가장 높은 나라 중 하나로 꼽히는 불명예를 안고 있다. 2011년 통계에 따르면 5,000여 명 이상이 교통사고로 목숨을 잃고 34만여 명이 부상하였으며, 그로 인한 인적·물적 피해비용도 약 13조 원에 달하여 연간 GDP의 약 1%를 차지하였다. 이에 정부가 직접 나서 교통사고 사상자 절반 줄이기를 국정과제로 선정하여 사고예방에 주력하고 있다. 또한 교통사고는 버스운전사들의 일터인 현장에서 일어나는 일이기에 노련 역시 20년 전부터 교통사고의 원인을 정확히 파악하는데 주력하여 오고 있다.

〉 버스운전사 근로 실태와 개선에 관한 조사

노련은 교통사고의 근본 원인을 밝히기 위하여 1993년부터 3년에 한 번씩 버스운전사 근로 실태와 개선에 관한 조사를 실시하고 있다. 그리고 그동안 진행한 조사를 분석한 결과 교통사고의 발생 원인이 어느 한쪽에서 비롯되는 것이 아니라 복합적인 경우가 대부분이라는 결론이 나왔다.

교통사고의 원인은 운행환경과 교통문화, 크게 이 두 가지로 밝혀졌다. 먼저 운행환경과 관련하여 근로시간, 임금 등의 직접적인 근로조건과 배차시간 부족, 과로, 열악한 근무제도 등이 주요한 원인이었다. 교통문화와 관련하여서는 불법 주·정차와 승객의 안전의식이 주된 원인이 되었다.

그럼에도 일반적으로 버스로 인하여 발생한 교통사고의 책임을 물을 때 대부분 버스운전사에게 그 책임이 돌아가는 것이 현실이다. 다시 말하면 교통사고가 운전자의 잘못으로만 일어나는 것이 아님에도 버스운전사들은 교통사고의 책임을 스스로 지고 자부담이나 징계 등으로 인하여 정신적, 경제적 이중 피해를 받아온 것이다.

〉 교통사고 줄이기를 위한 노·사·정 공동 대응

노련은 버스 교통사고를 비용의 문제로만 접근하지 않고 더 나아가 대중교통수단이라는 공익적 입장에서 접근하여 해결점을 찾고자 노력하고 있다. 교통사고는 버스운전사의 노력만으로 줄일 수 있는 것이 아니기 때문에 버스운전사의 운행환경, 교통문화, 교통시설 등의 개선이 최우선시 되어야 함을 주장하였다. 또 이를 위하여 노련과 버스업체, 정부, 즉 노·사·정의 공동 노력을 촉구하였다.

특히 노련은 노사가 노력하여 교통사고를 획기적으로 줄이는 데 성공한 사례가 많지 않고, 교통사고 줄이기와 관련된 제도와 비용도 정부가 일정 정도 부담하여야 할 부분이기 때문에 정부의 개입이 절대적으로 필요하다고 판단하였다. 이에 전국의 모든 버스업체에 정부의 버스재정지원금이 투입되고 있으므로 교통사고를 줄이기 위하여서는 더더욱 노·사·정이 합심하여야 할 것으로 보고 노사정 공동노력을 위한 선언도 제안하였다.

또한 노련은 버스운전사 중 다수가 휴일도 따로 없이 쉬지 않고 운행을 계속하면서도 타 산업 노동자에 비하여 유급휴일이나 휴가제도가 현저히 뒤떨어지는 점을 정부당국에 알렸다. 그리고 열악한 노동조건 개선을 위한 특별법 제정

도 요구하였는데, 이는 버스운전사에 관한 노동 조건 개선이 노사 간 타결로 쉽게 해결될 수 없음을 감안하여 교통안전이라는 특수한 접근으로 연간 노동시간을 단축하려는 목적이었다.

〉 교통사고 50% 줄이기를 위한 공청회 개최

노련은 버스의 교통사고를 줄이고 난폭운전을 근절하기 위하여서는 지자체 주관으로 버스와 관련된 노·사·정·민 합동 ‘교통사고 50% 줄이기 위원회’를 구성·운영하여야 한다고 판단하였다. 아울러 위원장에는 지자체, 시 의회, 버스업체 대표, 버스 노동조합대표, 교통전문가, 시민대표 등을 임명하고, 위원회 차원의 공동선언을 이끌어냄으로써 실효를 거둘 수 있을 것으로 내다보았다.

이러한 계획을 구체화하기 위하여 노련은 2011년 11월 ‘교통사고 줄이기를 위한 버스 운전자 교육 활성화 방안’ 공청회를 개최하여 이 같은 의견을 개진하였다. 아울러 버스업체와 노동조합, 정부의 전략 전환이 우선적으로 이루어질 수 있도록 각 지부에 교통사고 줄이기에 적극 동참하여 줄 것을 당부하였다. 버스업체 측에 운전자 관리방식 전환, 교육훈련 개선, 인산노무 개선, 운전자의 운행패턴 개선 등 기존과는 다른 새로운 제도를 수용할 것을 촉구하였으며, 정부 측에는 새로운 제도를 뒷받침할 제도적 장치를 시행할 것을 요구하였다. 이 밖에도 이 자리에서는 교통사고를 줄이기 위한 방안으로 기존 징벌 제도에서 벗어난 안전체험 위주의 맞춤형 교육, 사후처리에 앞선 사전예방, 문제 운전자에 대한 교통안전 교육 및 면담 등이 제안되었다.



2011년 11월 2일 '교통사고줄이기를 위한 버스운전자교육 활성화방안' 공청회

노련의 적극적인 노력에도 ‘교통사고 50% 줄이기 위원회’ 구성은 아직 지역별로 실현되고 있지 않는 상태다. 그러나 이 공청회를 통하여 교통사고 50% 줄이기에 대한 노·사·정·민의 공감대를 얻어내는 성과를 거두었으며, 노련은 여기에서 나온 의견들을 바탕으로 사전조치 차원의 예방교육 강화 등 교통사고 감소를 위한 다양한 대책들을 실현할 수 있도록 적극 앞장서고 있다.

04

친절한 버스로 '스마일 데이'

버스운전사는 새벽 4시 하루를 열고, 자정이 훌쩍 넘긴 시각까지 시민의 하루를 책임지는 업종이다. 작은 네모 상자 안에서 수많은 승객을 상대하며 한 순간이라도 얼굴을 찡그리지 않고 웃는 얼굴로 인사하는 것은 쉬운 일이 아니다.



어느 버스운전사의 하루

급변하는 세상처럼 버스 정보시스템도 첨단화되면서 버스정류장의 풍경이 예전과는 사뭇 달라졌다. 이제 고개를 빼고 하염없이 버스가 오기만을 기다리는 사람들은 찾아보기 힘들다. 대다수의 사람들은 스마트폰의 어플리케이션을 이용하여 자신이 타야할 버스의 도착시간과 현재의 위치까지를 정확하게 파악할 수 있게 되었다.

그러나 버스도 사람도 스마트폰의 스마트한 세상을 빠르게 따라가지만, 단 하나 변화하지 않는 게 있다. 그것은 언제나 승객 속에서 승객들의 안전한 이동을 생각하는 버스운전사의 마음이다. 이것은 시대가 아무리 변하여도 변하지 않는, 과거와 오늘을 잇는 보편적 일상 속 버스운전사의 마음일 것이다.

새벽 4시 버스운전사인 나의 하루는 새벽 4시에 시작된다. 오늘도 무사 안전운행을 기원하면서 운전대를 잡는다. 무슨 일이 벌어질까? 늘 같은 노선, 반복되는 길을 달리지만 매일 매일이 다른 일상이다. 오늘은 또 어떤 승객을 만날까? 첫 손님을 태울 때 마음은 기도하는 마음과 같다. 하루의 기분이 이 첫 손님에 의하여 좌우될 때가 많기 때문이다. 버스를 타는 첫 손님들은 대부분 “안녕하세요.”하고 인사를 건넨다. 이렇게 첫 아침을 여는 손님들은 대부분 활짝 웃는 얼굴이다. 하지만 가끔 “몇 분을 늦게 도착했네.” 하며 불평하는 손님들로 인하여 마음이 불편하여질 때도 있다.

첫차를 이용하는 손님들은 대부분 나와 같은 노동자들이다. 새벽같이 일어나 잠이 부족한 손님들이 졸다가 버스 바닥으로 넘어지지는 않을까 신경이 쓰인다. 나는 거울 너머로 보이는 승객들을 관찰하며 긴장의 끈을 놓지 않고 도로를 달린다. 승객이 다칠까 걱정되는 것은 물론이고 또 사고라도 나면 모든 사고 책임이 버스운전사에게 전가될 때가 많기 때문에 ‘조심! 또 조심!’을 마음속으로 여러 번 되뇌는다.

아침 일곱 시 반 출근 전쟁이 시작되는 시간이다. 나는 한 사람이라도 더 태우기 위하여 노력한다. 몸을 구겨 간신히 버스에 올라 탄 승객들이 출입문 계단에서 올라선 순간 안도의 한 숨을 내쉬고 “꼭 잡으세요. 문 닫겠습니다.” 말을 한다.

간신히 올라선 승객들은 여유 공간을 찾아 한걸음이라도 발을 안쪽으로 내딛으려 한다. 예전의 콩나물시루 같은 상황은 아니지만 출퇴근 시간 버스전쟁



은 여전하다. 등에 메거나 손에 쥔 가방을 지탱하기 위하여 다리에 힘을 잔뜩 주고 서있는 승객들을 보면 어떻게 하여줄 수도 없어 마음이 잔하여진다. 그런 가하면 예전처럼 서로 가방을 들어주던 정이 사라져가는 모습이 안타깝기도 하다.

오전 11시 한차례 전쟁이 끝난 평일 오전. 따뜻한 햇볕이 내리쬐는 창가에 자리 잡고 여유 있게 책을 펼쳐보는 여학생이 운전석 백미러 안으로 들어온다. 몇 정거장이나 지나 할머니 한 분이 버스에 올라타셨다. 그때 멀찌감치 앉아있던 그 여학생이 일어서더니 할머니 소매를 살며시 잡고 자리를 양보한다. 할머니는 “아이고, 고마워요, 학생!” 하며 인사를 잊지 않으시고 못이기는 척 자리에 앉는다. 여학생은 “괜찮아요.”라며 쑥스러운 듯 다른 쪽으로 움직인다. 예나 지금이나 자리 양보하는 모습은 사람 마음을 따뜻하게 한다.

오후 2시 식사할 시간이 여의치 않아 점심을 먹는 등 마는 등 다시 핸들을 잡았다. 창밖으로 보이는 사람들을 보며 “나도 가끔 나가고 싶다. 날씨도 좋네!” 혼잣말을 하면서 운전대를 꽉 잡는다. 한가로운 평일 오후 날씨 탓인지 몇몇 졸고 있는 승객들이 보인다. 승객들의 안전을 위하여 눈을 한 번 더 깜빡이고 안전 운전을 다짐한다. 버스의 스피커는 어김없이 이번 정류장과 다음 정류장을 방송한다.

오후 6시 출근 전쟁 때보다는 다소 한가한 퇴근 시간. 다들 한 잔 하러 갔거나 나처럼 야근을 하겠거니 생각이 든다. 그런데 버스 안은 아침보다 한가롭지만, 도로는 아침보다 더 꽉 막혀 좀처럼 시원하게 달릴 수가 없다. 매일 같이 반복되는 교통체증만 사라져도 운전할 때 느끼는 피로감이 절반으로 줄어들 것 같다.

자정 자정을 넘긴 시간, 고단한 하루가 서서히 지나고 있다. “아저씨! 아저씨! 어디까지 가요?” 종점에 다 와 가는데 큰 소리로 불려도 묵묵부답인 승객이 있다. 한 잔 한 얼굴로 금방이라도 넘어갈 것 같이 비스듬히 걸터앉아 조는 중이다. 달리고 있는 운전대를 놓을 수도 없고, 종점에 가까워 다른 승객도 없는 상황이라 종점까지 동행할 수밖에 없다.

종점에 도착하자마자 승객을 흔들어 깨웠더니 비틀비틀 일어서 버스에서 내린다. 그 뒷모습을 보니 집을 잘 찾아갈지 걱정이 된다. 그때 “조심해서 내리세요.” 인사를 건네자, “기사님, 감사합니다.” 그도 인사를 잊지 않는다. 다시 비틀거리는 걸음으로 종점 건너편에서 택시를 잡아타는 모습을 보니 그나마 다행

이다 싶다.

하루를 마감하면서 버스운전사로 가장 힘든 경우는 취객을 대할 때다. 지금처럼 다행히 비틀거리시기만 한다면 별 문제 없겠지만 차 안을 지저분하게 한다거나 고성방가를 외치는 승객은 난감하다. 반면 버스운전사에게 비타민은 승객들의 밝은 인사다. 승객들이 내리면서 “감사합니다.,” “안녕히 가세요.,” “수고하셨습니다.” 이렇게 인사를 하여주시면 하루의 피로가 싹 가시는 느낌이다.

일인 다역의 버스운전사

승객들의 눈에 비치는 버스운전사의 모습은 언제나 운전대를 잡고 있는 한 가지 모습일 것이다. 그러나 세상에서 가장 바쁜 직업을 뽑는다면 거기에 이들이 빠질 수 없다. 세상의 모든 우아함과 고혹함을 품고 있는 백조가 물 아래에서 실 새 없이 물장구를 치는 것처럼 버스운전사도 운전 중 실 새 없이 움직이고 신경쓸 일이 한두 가지가 아니다.

먼저 버스운전사는 운전을 하면서 정류장에 서있는 사람들이 버스를 탈지 안 탈지 예측하여야 한다. 정류장마다 타는 문과 내리는 문을 열었다 닫았다 하여야 한다. 정류장에 버스를 세우고 버스에 승차하는 승객들이 요금을 제대로 내는지 확인하여야 한다. 게다가 버스카드로 계산할 경우 “한 사람 더요.” 하면 기계 버튼을 눌러야 한다. 버스 요금보다 단위가 큰 현금을 넣은 승객에게 돈도 거슬러줘야 한다.

그들은 자신이 운전하는 버스 노선은 물론이고 다른 버스 노선도 알고 있어야 한다. 길을 묻는 승객이 있으면 친절하게 대답하여야 하기 때문이다. 그리고 각 정류장마다 안내방송 버튼을 눌러야 한다. 승객이 내릴 때는 그냥 문을 열어서는 안 되며, 사이드 백미러로 꼭 오토바이가 지나가는지 다른 차량이 있는지 확인하여야 한다.

사람들이 많이 타면 운전석에서 “뒤로 더 들어가요. 학생! 아저씨! 더 들어갈라니까. 거기 아줌마도 더 들어가요!”라고 목청 높여 고래고래 소리쳐야 한다. 이렇게 큰 소리 치는 와중에도 시선은 정면을 응시하고 운전엔 집중하여야 한다. 신호 대기가 걸리면 잠깐 동안 버스의 가스도 빼주어야 한다. 어둠 킁킁하여지면 실내등도 켜주어야 하고, 마지막으로 종점에 도착하여서까지 하차하지 않고 잠든 승객이 있으면 깨워야 한다.

육체노동과 감정노동을 동시에

“저 사람들은 친절해야 돼, 그게 저 사람들 직업이니까.”

사람들이 버스운전사들을 향하여 자주 던지는 말들이다. 버스운전사에게 첫 번째로 바라는 것은 안전운전이요, 그보다 더 우선 바라는 것은 친절함이다. 그러나 반복되는 일상에서 매일 친절한 미소와 몸짓을 유지하기란 쉬운 일이 아니다. 특히 감정적인 승객을 만날 때면 어찌하여야 할지 난감하여지기 마련이다.

얼마 전 정류장에 앉아 전화하던 승객이 버스를 향하여 달려오는 사건이 있었다. 버스가 멈추고 기사가 내리자, 기사에게 온갖 욕설을 퍼붓더니 주머니에서 흥기를 꺼내 휘두르기까지 하였다. 이유는 자신을 태우지 않았다는 이유였다. 이러한 일을 경험한 버스운전사는 그것이 큰 사고가 아니었더라도 승객에 대한 두려움이 외상후 스트레스로 남아있어 이후 운전대를 잡는 일이 쉽지 않다.

낮선 이에게 웃어야 사는 사람들, 웃으며 죽어가는 사람들, 이들을 우리는 ‘감정노동자’라고 부른다. 스튜어디스, 대형마트 판매직 사원, 버스운전사 등은 친절과 미소를 의무로 여기며 감정 관리가 노동의 일부가 되어버린 직업들이다. 이렇게 감정노동을 하는 사람은 다른 사람의 기분을 좋게 하려고 늘 긴장하며 자기감정을 관리하여야하기 때문에 그로 인한 스트레스가 이루 말할 수 없이 크다.

스마일, 승객이 즐거워진다

버스운전사에게 안전운전은 기본, 친절과 웃음은 필수요소가 되었다. 시내버스 준공영제가 시행되기 이전만 하더라도 운행노선이 자주 바뀌어 “안녕하세요?”, “어서 오세요.” 정도가 승객에게 건네는 인사의 전부였다면, 준공영제와 함께 책임노선제가 시행되면서부터는 안면 익은 불박이 승객들이 늘어나 “안녕하세요! 오늘은 좀 일찍 나오셨습니다.”, “또 만났네요.”라는 다소 긴 말들로 승객들에게 인사를 건네게 되었다.

가벼운 인사는 자신도 기분 좋고 상대방도 기분 좋게 만든다. 온몸에 신경을 집중시키며 동시다발적으로 발생하는 여러 업무를 처리하자면 노동의 강도는

올라가기 마련이지만, 승객과 나누는 정답고 밝은 인사가 오히려 엔도르핀을 생성시켜 노동으로 인한 피로를 완화시켜줄 수도 있다. “손잡이 꼭 잡으세요.” 라는 한마디가 “수고하십시오.”라는 한마디로 돌아올 때 미소가 저절로 입가에 떠오른다.

〉 “빨리 안 가고 뭐하는 거야!”



버스를 기다리고 있는 승객들

추운 날씨였음에도 버스의 앞문이 열린 채 한동안 정차하고 있는 버스. 출근 시간에 늦을까봐 발을 동동 구르며 원망스러운 눈빛으로 버스운전사를 바라보았다. 바쁜 아침, 시계나 휴대폰을 보며 얼굴 찡그리는 승객들이 눈에 들어왔다. 기사님의 시선을 따라가 보니 버스 뒤쪽에서 어떤 할아버지가 뛰어 오고 계셨다. 잠시 뒤 한 할아버지가 지팡이를 짚고 힘겹게 버스 계단을 올랐다.

기사님은 거동이 불편해 보이는 할아버지가 자리에 앉을 때까지 기다린 뒤 천천히 출발했다. 이렇게 소요된 시간이 2~3분, 일 초라도 빨리 움직이지 않는다고 불평했던 내 자신이 부끄러웠다. 나뿐 아니라 그 버스 안에 있던 승객 대부분도 부끄러움과 따뜻함 두 가지 마음을 느꼈을 것이다. 그 할아버지가 내 할아버지, 내 아버지라고 생각하니, 또 마음이 쩡해 온다.

〉 달리는 버스 DJ

승객이 자리에 앉은 뒤 출발하고 버스가 정류장에 선 뒤에 문을 열어 손님을 태우는 것, 아주 간단한 것 같으면서도 생각보다 어려운 수칙이다. ‘빨리 빨리’ 라는 말에 익숙해져 있는 운전사도 승객도 암묵적으로 약속이라도 한 듯 그냥 지나칠 때가 많다. 그런데 이 날 만난 버스 기사님은 이 사소하면서도 어려운 수칙을 잘 지키시는 분이였다. 게다가 마이크로 “안녕히 가세요.” 인사를 하시면서 “행복과 불행은 크기가 미리 정해져 있는 게 아니니, 모두 파이팅하세요.”라는 덕담까지 해주셨다. 달리는 버스 안의 DJ 버스 기사님! 평범한 그 한마디가 한 없이 고마운 그런 날이었다.



마이크를 착용하고 있는 버스운전사



장애인이 휠체어를 타고 저상버스에 올라타는 모습

〉 사회적 약자를 돌보는 그림자

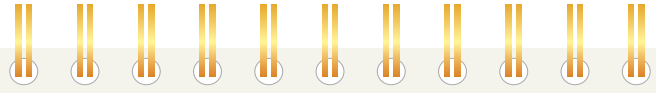
어떤 한 장애인이 버스를 타려고 한다. 버스기사님은 차를 인도에 바짝 붙이고 나서 버스 문을 열고 휠체어가 버스에 올라올 수 있도록 발판을 내린다.

버스운전사는 차에서 내려 휠체어를 잡고 장애인이 안전하게 승차하도록 돕는다. 장애인을 버스 한 쪽에 앉히고 어디까지 가는지 목적지를 물어보는 모습이 눈에 들어왔다. 그리고는 그는 또 몸이 불편한 할머니 손을 잡고 승차를 돕는 것이었다. 그때 승객 한 분이 이런 말씀을 하셨다. “우리 기사님, 효자 기사 아저씨” 순간 버스 안에 있었던 승객들은 약속이라도 한듯 일제히 박수를 쳤다. 요즘 우리 사회가 따뜻한 정이 없어진 사회라고들 말하지만, 이 작은 버스 안은 분명 사람 내음이 나는 따뜻한 곳이었다.

시민의 안전을 지키는 파수꾼

버스 준공영제가 시행되면서 이를 가장 먼저 느끼는 건 시민이다. 시민에게 안정적이고 쾌적한 대중교통 서비스를 제공하기 위한 제도가 실제로 시민들의 얼굴에 웃음꽃을 피우며 유쾌한 바람을 일으키고 있다. 그리고 이러한 변화의 바람 속에서 버스운전사들 역시 달라진 모습으로 시민들과 만나고 있다. 안정된 근로환경 조성의 혜택이 시민에 대한 친절과 여유로 바뀌어 밝은 대중교통 문화를 이끌고 있다.

버스는 지하철이 없는 곳까지도 ‘시민의 발’이 되어 움직이며 시민의 일상에서 가장 친숙하고 유용한 교통수단으로 자리 잡고 있다. 그 중심에 선 버스노동자는 시민의 안전한 수송을 책임지는 ‘시민안전의 파수꾼’으로서 막중한 임무를 부여받고 있다. 노동의 대가를 100% 돌려받을 수 있게 될 날까지는 멀고도 험하다. 그러나 작은 변화의 바람을 온몸으로 느끼며 시민과 하나가 될 때 새로운 바람은 불어올 것이다.



우리나라 버스의 진화

■ 1950~60년대 : '원시버스' 시대

한국전쟁 이후부터 1960년대 중반까지는 중소형의 마이크로버스와 미군 트럭을 개조한 일명 '짜깁기 버스'가 시내를 누비고 다녔다. 당시 버스 승객은 지속적으로 증가하여 전차를 앞지를 정도였다. 말 그대로 이 부품, 저 부품을 짜깁기하여 만든 '짜깁기 버스'는 잘 달리다가도 길가에 멈춰 서기 일쑤였는데, 당시 사람들에게는 당연한 것으로 받아들여졌다.

1960년대 도로 위 버스들은 교통체증 없이 한가로운 모습이었지만 출퇴근 시간 그 속을 들여다보면 승객들로 꽉 차 만원을 이루었다. 당시 어떤 신문기사는 이를 두고 '전차와 같은 살풍경'이라고 묘사하기도 하였다.



1957년 남대문 앞

■ 1970년대 : '두짝문' 시대

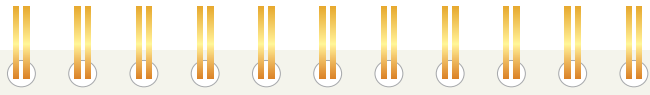
1970년대 버스는 '두 짝 문' 시대를 열게 되었다. 이 시절 우리나라 버스계를 주름잡던 최초 시내버스 모델은 1967년 신진자동차(대우버스의 전신)가 출시한 'FB100LK' 모델이었다. 이 버스는 프론트 엔진 방식으로 운전석 옆에 유선형의 엔진룸이 튀어나와 있어 여름에는 짐 보관대, 겨울에는 따스한 난로가 되었다. 전차 퇴역 이후인 이 시절 버스는 운전사의 '조리질'과 버스안내원의 '밀어넣기'가 필요악일 정도로 전성기를 이루었다.



프론트 엔진 방식 버스

■ 1980년대 : '자동문' 시대

1985~1986년에는 버스 뒷문이 모두 자동문으로 바뀌었다. 이와 함께 뒤에서 앞으로 이어지던 승객의 동선이 앞에서 뒤로 바뀌었고, 요금 지불방식도 후불에서 선불로 바뀌었다. 이른바 '월 맨 버스'라 불린 이



자동문을 도입한 '대우 BV101'

시절 버스의 진화는 그동안 승객과 함께하여온 버스안내원의 퇴역을 불러오기도 하였다.

이 시기에는 기존보다 버스의 저상고도 즉 승차구 높이가 20cm 낮아진 리어 엔진 버스가 출시되어 승객들이 쉽고 안전하게 버스에 탑승할 수 있게 되었다. 이전까지 버스 대표모델이었던 프런트 엔진 버스의 승차구 높이는 100cm가 넘어 승객이 탑승하기 어려운 구조였다.

■ 1990년대 : '에어컨' 시대

1990년대 여름, 일반 버스보다 좌석버스를 선호하는 승객들 많았다. 그 이유는 좌석버스에만 에어컨이 처음으로 부착되었기 때문이다. 승객들은 버스 요금을 추가로 더 내더라도 에어컨 좌석에서 시원하게 갈 수 있는 '냉방버스'를 타기를 원하였다. 이어 일반버스에도 에어컨이 설치되기 시작한 것은 1995년이다.

이 시기에는 버스의 뒷좌석도 두 명이 앉을 수 있도록 교체하여 좌석이 전체 스물두 석에서 스물여섯 석까지, 더 많게는 스물아홉 석까지 늘어났다. 또한 버스의 저상고도가 낮아지기 시작하면서 두 계단만 오르면 가볍게 버스에 올라탈 수 있었다. 1991년 출시된 대우 BS106의 앞문 높이는 73.5cm, 뒷문은 84.4cm로 1980년대 버스 모델보다 전체 10cm가량 줄었다.

■ 2000년대 : 'CNG버스와 저상버스' 시대

2000년대 이후 버스는 'CNG버스'와 '저상버스'의 시대를 열어가고 있다. 우리나라는 '2002 월드컵'을 앞두고 서울 시내 대기환경을 개선하기 위하여 배기가스 배출량이 일반 경유버스의 10분의 1 수준인 CNG버스를 도입하였다. 또한 CNG버스 가운데서도 저상고도가 40cm가 채 안 되어 승차감이 뛰어나고 장애인을 위한 리프트가 설치되어 있는 저상버스를 확대하였다. 이들 버스는 승객의 안전과 편리는 물론 환경까지 생각하는 미래형 버스다.




저상버스

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온 '희망'의 반세기





6장 우리가 꿈꾸는 미래

노련은 버스노동자 95%가 소속된 우리나라 최대 규모의 노조로, 한국노총의 중심 조직이다. 노련은 '버스노동자들'을 위하여 존립하며, 앞으로도 '버스노동자들의 미래 개척'을 위하여 노력할 것이다. 이가 잘 맞물려 돌아가는 톱니바퀴처럼 노련과 시·도 지역노조, 단위 사업장의 노조원들은 지난 반세기보다 더 단단한 단결과 투쟁으로 하나 되어 희망의 또 다른 반세기를 이끌어 나아갈 것이다.



꿈과 희망을 안고 달리는 버스운전사

“어느 봄날 승객들을 태우고, 산과 바다로 소풍가고 싶었어요.”

이른 아침 첫 운행을 위하여 운전석에 앉은 어느 버스운전사의 마음이다. 하지만 이내 현실을 인식한 운전사는 자신의 버스를 기다리고 있는 승객들을 떠올리며 정류장을 향하여 안전운행을 시작한다. 이렇듯 버스운전사의 일탈은 늘 상상 속에서만 일어난다. 1년 365일 매일 같은 길, 정하여진 노선과 차선을 달리다보면 유독 햇빛 좋은 날 이런 생각이 들 법도 하다.

하루 평균 버스 이용 승객은 1,453명이다. 버스 한 대당 1년 동안 태우는 승객 12만 명, 1년 동안 버스를 이용하는 총 인구는 53억 명이다. 이들을 위하여 버스운전사가 버스에서 보내는 시간은 집에서 지내는 시간보다 더 많다. 이들은 네모난 버스 안에서 가족의 행복을 꿈꾸며, 네모난 의자에 앉아 승객의 꿈을 위하여 달린다. 그들은 반복적으로 움직이는 톱니바퀴처럼 되풀이되는 일상 속에 살아가지만, 그 안에서 꿈과 희망을 품고 또 그것을 위하여 살아간다.

버스노동자들에게 “왜 버스 운전을 하나요?” 질문을 한다면 누구나처럼 “살기 위해서”, “가족을 위해서”, “이게 최선이니깐”라고 말할 것이다. 그리고 이 대답들은 모두 “행복한 삶을 살기 위해서” 매한가지일 것이다. 이는 그들이 노동을 하는 이유이며, 모든 버스노동자의 희망이기도 하다.

버스노동자가 꿈꾸는 삶

버스노동자가 꿈꾸는 삶은 모두가 행복한 삶, 더불어 사는 삶이다. 버스노동자들은 가족들의 행복을 그리며 시민의 안전을 생각하며 노동의 현장에서 빛나는 땀을 흘린다. 노련은 버스노동자 모두가 행복한 세상을 만들기 위하여 조합원에, 그리고 단위조합과 개별 사업장에 윤희유 역할을 하고 있다. 만약 이들이 하나가 되지 않고 각각의 의견대로 움직인다면 제대로 맞물리지 않아 마모되는 톱니바퀴처럼 그 조직은 쉽게 와해되고 말 것이다. 노련은 한 사람의 열 걸음보다 열 사람의 한 걸음을 위하여 걷는 것, 즉 모두 함께 잘 사는 길을 위한 정책들을 연구하고 그것들이 실제로 잘 적용될 수 있도록 노력하고 있다.

버스노동자들이 바라는 삶은 노동의 가치를 존중받는 사회이다. 그것은 곧 자신이 노동한 만큼의 정당한 대가와 인정을 받는 사회다. 그리하여 노련은 버

스노동자들의 노동의 가치가 존중 받는 사회, 출근 시간이 기다려지는 일터, 노동을 즐길 수 있는 신명나는 노동자들의 모습을 만들기 위하여 노력하고 있다. 우선 버스노동자들의 노동 가치를 인정받을 수 있도록 임금교섭에 임하고, 근로환경을 개선할 수 있도록 필요한 정책과 대안들을 연구하여 제시하고 있다. 그리고 이러한 노력들이 버스노동자들이 꿈꾸는 사회에 한발 더 가까워질 수 있도록 언제나 그들의 목소리에 귀를 기울이고 있다.

노련은 지난 반세기 동안 노동 제공에 합당한 임금을 받기 위한 집단교섭의 지휘 역할뿐 아니라 전국 버스 노동현장이 1일 2교대제로 전환될 수 있도록 끊임없이 노력하고 있다. 전국 6대 도시 대투쟁으로 이루어낸 버스 준공영제 도입 이후 1일 2교대제를 시행하는 곳이 늘고 있지만 아직도 하루 16시간 이상 운전하고 격일 근무를 하는 곳이 많다. 물론 이런 곳일수록 임금 또한 불합리한 경우가 대부분이다. 그러므로 노련은 버스준공영제의 전국적 확대 실시를 요구하고 있다.

노련이 나아가야 할 미래

노련은 1963년 최초 설립 이래 정권탄압과 권력의 부당한 간섭에 의하여 수많은 우여곡절을 겪어왔다. 그것은 반듯한 길이기보다는 구불구불한 길일 때가 많았고, 고난과 역경의 길일 때가 대부분이었다. 하지만 그러한 열악한 환경 속에서도 노련과 버스노동자들은 50년이라는 세월을 굳건히 이겨내고, 2013년 현재 조합원 8만여 명을 보유한 우리나라 노동운동 역사상 유일무이한 규모를 기록하고 있다. 전국 460여 개 사업장에 소속된 현장 노동자의 95%가 다름 아닌 노련의 울타리 안에 소속되어 있으며, 이와 같은 조직률은 노련은 물론 지역 조직과 단위사업장이 잘 흐르는 강물처럼 유기적으로 잘 움직이고 있기 때문에 가능한 것이다.

노련이 지난 반세기 동안 높은 조직률로 달려올 수 있었던 것은 ‘우리는 하나’라는 공동체 의식이 있었기에 가능하였다. 노련은 공동체 각 지역, 단위 사업장의 목소리를 하나의 목소리로 규합하기 위하여 산별노조를 지향하고 있으며, 이를 통하여 전 조직 단위가 통일된 유기체로 움직일 수 있도록 노력하고 있다. 과거에는 정권의 제재로 인하여 산별노조의 구성이 쉽지 않았지만, 그러한 속에서도 노련은 지역별 산별노조 건설과 권한 강화를 목표로 달려왔다. 그리고 앞으로 중양산별노조 건설을 목표로 삼아 조직혁신의 터전을 마련할 것이다.

노련은 업종 단일산업노조로서의 정책강화와 함께 아직 조직화되어 있지 않

은 사업장의 조직화, 지역별 최저임금 기준 제시, 버스산업에 대한 중앙과 지방의 정책기조 마련에 중점을 두어 활동을 펼치고 있다. 아울러 각 지역의 역량을 강화하고 집단교섭력을 강화함으로써 교섭과 노사관계의 주요업무를 지역별로 해결할 수 있도록 노력하고 있으며, 이를 위하여 버스운수사업의 문제점과 비전을 논의하는 싱크탱크 역할을 강화하고 전문성을 띤 정책을 제시하는 리더 조직이 되기 위하여 부단히 노력하고 있다.

이 같은 노력을 바탕으로 노련은 계속하여 2000년대 버스 노동환경에 부합하는 실질적 변화를 추구하여 나갈 계획이다.

2004년 서울을 시작으로 주요 도시에서 시행 중인 버스준공영제가 전근대적 버스운송사업의 틀을 바꾸는 계기가 되었던 점을 감안하여 이 제도의 발전적 정착은 물론 시행 확대를 위하여 연구에 매진하고 있다.

준공영제는 비록 지역 실정에 따라 다소의 차이는 있지만 안정적 고용 보장과 상습 임금체불에서 벗어나게 하였을 뿐 아니라 새로운 임금투쟁 및 근무환경 개선 지침에 의한 실제적인 지역별 집단교섭이 가능한 여건을 제공하였다는 점에서 버스운송사업 현장 근로자의 현실적 대안이 되고 있다. 그뿐 아니라 시민에의 안정된 운송서비스 제공, 버스 교통사고 감소 등 동반된 사회적 가치도 그만큼 높기 때문이다.

준공영제는 지역 간 버스노동자 임금 격차를 줄이는 데도 기여하여 왔으며, 이는 앞으로의 버스노동자 지역 간 임금 격차 해소를 위한 다양한 노력들에 바람직한 신호로 작동하게 될 것이다.

또한 노련은 준공영제 시행 지역은 물론 미시행 지역을 포함한 지역 간 임금 격차 해소를 핵심 투쟁 과제의 하나로 설정하여 부단히 이를 추구하여 나갈 것이다.

마찬가지로 비정규직의 완전 철폐는 버스근로자 모두의 공통과제로, 이는 이미 폭넓은 공감대를 형성하고 있다. 그러나 지역 여건이나 업체의 사정 등 운수사업 현실이 미비하여 여전히 비정규직으로 고통 받는 수많은 버스노동자의 염원을 노련은 잘 알고 있으므로 이에 대한 대안과 문제 해소 방안을 찾아가는 데 결코 소홀함이 없을 것이다.

2011년 복수노조 허용 이후 현장에서 복수노조가 설립되면서 노련은 큰 폭의 조직축소를 우려하기도 하였지만 그러한 일은 일어나지 않았다. 이는 노련과 조합원들 간 상호신뢰가 존재하였기에 가능한 일이었으며, 강력한 노련의 지도부를 신뢰하고 하나로 힘을 모아준 조합원들의 힘의 결과였다. 또한 복수노조

허용과 함께 노조 전임자에 대한 임금 지급 금지(타임오프)가 발효되면서 근로 시간면제 제도가 시행되었다. 이럴 때일수록 전 조합원이 ‘하나의 이름’으로 힘을 모으는 공동체 의식을 잊지 말아야 한다. 아무리 좋은 정책을 제시한다 하여도 조직이 분열되면 어떠한 것도 이룰 수 없기 때문이다. 하나 된 마음으로 공동체 의식을 갖고 힘을 모을 때 강력한 조직력은 발휘될 수 있다.

노련과 조합원들 모두가 행복한 삶을 영위하기 위하여서는 그러한 세상이 도래하길 꿈꾸고 노력하여야 한다. 불가능한 일을 가능하게 만들 수 있는 것은 개인으로는 불가능하지만 한 사람, 한 사람이 모여 ‘하나’가 되었을 때 결국 가능한 일이 된다. 지난 반세기 동안 노련과 조합원들은 아무도 걷지 않은 험난한 땅을 길로 만들어야 하였고, 그 길을 폐쇄당하기도 하였었다. 하지만 매번 위기를 겪을 때마다 자리를 굳건히 지켜주고 힘을 모아준 조합원이 있었기에 노련은 지금껏 반세기 달려올 수 있었고, 앞으로도 남은 반세기를 달릴 수 있을 것이다.

세계 경기 침체와 더불어 노동 현장의 고용불안과 위기의식이 고조되면서 ‘노동운동의 위기’라는 말이 흘러나온다. “노동운동의 과거는 보이지만 미래는 보이지 않는다.”는 절망 섞인 목소리도 여기저기서 들려온다. 하지만 노련이 나아갈 길은 분명하다. 그것은 하나, 바로 버스노동자들의 행복을 위한 ‘희망의 길’로 향하는 것이다. 21세기의 버스운수업은 사양 산업이라고 불리기도 하지만 이는 기우일 뿐 아직도 많은 승객들은 버스에 올라 하루를 시작하고 하루를 마감한다. 버스운수업은 앞으로도 지속가능한 산업으로써 공공의 이익을 위한 대중교통의 중추적 역할을 분연히 수행하여 나아갈 것이다.

이에 노련은 창립 50주년을 계기로 새로운 이정표를 제시하고 있다. 우선 다가올 50년의 새 목표는 급변하는 노동환경 속에서 현장의 위기를 안정된 조직으로 극복하는 것으로, 이는 다가올 50년을 위한 새로운 CI에 상징화되었다. 이어 버스노동자의 일과 삶을 노련이라는 거대한 울타리 속에서 함께 고민하고 더불어 헤쳐 나아감으로써 그 실천의 길을 걷고자 한다.

아울러 노련은 분배와 복지 없는 성장을 지양하고, 노동의 가치와 존엄이 반드시 존중받는 시대가 도래하길 희망한다. 따라서 새로운 50년은 그러한 시대를 향하여 쉽 없이 달려가되 그 길에서 주저앉고 넘어지더라도 분연히 일어서는 불굴의 역사를 만들어 나아갈 것이다. 언젠가 모든 이들이 노동의 가치를 공감하고 공유하며 함께 추구하는 시대가 올 것을 믿으며 오늘도 한걸음을 내딛는다.

부록





자동차노조가
선언 및 강령
조합기
로고/새 로고
노련의 기구표
노련 임원 및 전국 대표자
노련 사무처 간부
조직현황
지역노조(지부)
조합원 근로실태 변화
버스업종별 임금변화 추이
장학금 지급현황
정기대의원대회 결의문
주요 활동연표

자동차노조가

자동차노조가

김호철 글, 곡

Dm Gm⁷ A B^b C⁷ F A
 역사의 주인이 되어 반도의 동맥이 되어

Dm Gm A B^b A Dm
 침목을 깨고 달려나 가니 동트는 해방의 시대

Dm B^b F D Gm Asus⁴ A
 자동차노조여 노동해방의 밑기둥이여 찬란

Gm B^b C Dm A E A
 한 내일을 향해 평등한 세상을 향해

Dm C B^b A Dm C C⁷ F A
 자동차노조의 깃발 칠천만의 엔진이 되어

Dm Gm⁷ B^b E A Dm
 사람사는 세상으로 자동차노조는 간다

선 언

역사발전의 주역이며 국가산업의 동맥을 담당하는 우리 자동차운수 분야노동자들은 창조와 개혁의 의지로 인간의 존엄성이 존중되는 사회의 건설과 교통문화 창달을 이룩하고자 한다.

우리는 전국자동차노동조합연맹 깃발아래 굳게 뭉쳐 국민에 대한 책임감을 바탕으로 자본과 권력 등 외부세력의 개입을 단호히 배격함으로써 자주적이고 민주적인 노동운동을 전개하며 노동자의 정치적, 경제적, 사회적 지위향상을 이룩하여 자유와 평등이 보장되는 민주복지사회 건설과 조국통일을 위해 일로 매진할 것을 엄숙히 선언한다.

강 령

1. 우리는 조합원의 참여를 바탕으로 공고한 단결 위에 자주적이고 민주적으로 실천하는 조직이 된다.
2. 우리는 자동차운수 노동자의 권익신장과 정치적, 경제적, 사회적 지위향상을 기한다.
3. 우리는 대등성과 자율성에 기초한 민주적 노사관계를 확립하고 산업민주주의를 실현하여 운수산업과 국민경제의 발전에 기여한다.
4. 우리는 민족과 역사의 주체세력으로서 민주적인 제단체들과 연대하여 민주주의를 신장하고 인간의 자유와 평등, 존엄을 실현한다.
5. 우리는 세계우방의 노동자와 국제유대를 강화하여 세계평화에 공헌한다.

조합기



로고



〈1963년~2013년 11월13일〉

새 로고

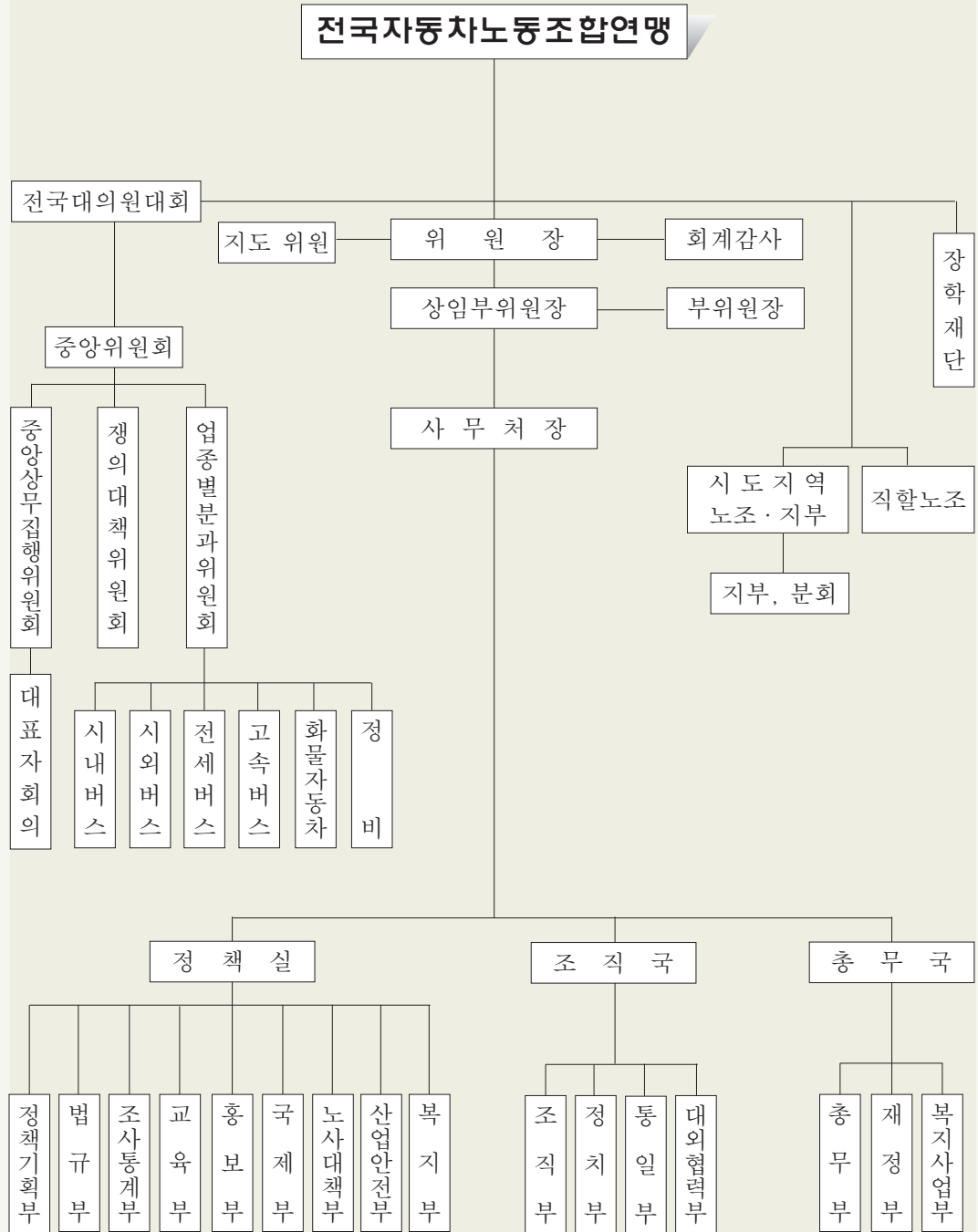


전국자동차노동조합연맹

KOREAN AUTOMOBILE & TRANSPORT WORKER'S FEDERATION

운수노동자의 미래를 여는 노련의 새로운 CI는 현장 조합원들의 투쟁 의지가 콘셉트로, 사람 옆모습을 형상화한 이미지를 자동차바퀴 모양의 도형이 감싸고 있는 형태이다. 원형의 안정감은 우리 조직의 강고한 조직력을 표현하고 있으며, 로고 중심부 사람 모양의 반전된 도형은 급변하는 노동환경 속에서 발생하는 현장의 불안과 위기의식을 조직의 울타리 안에서 해결하겠다는 의지를 드러내고 있다.

노련의 기구표



노련 임원 및 전국대표자

김 주 익 위원장





김준희 상임부위원장



강성천 지도위원



이덕우 지도위원겸 경남지역자동차노조위원장



류근중 부위원장겸 서울시버스노조 위원장



안홍준 부산지역버스노조 위원장



김성태 부위원장겸 인천지역노조 위원장



정 병 화 대구시버스노조 위원장



양 재 화 대전지역버스노조 위원장



오 도 종 광주지역버스노조 위원장



장 원 호 부위원장겸 경기지역자동차노조 위원장



박 용 덕 부위원장겸 경기중부지역버스노조 위원장



오 범 구 경기지역버스노조 위원장



박 춘 용 부위원장겸 광주전남지역자동차노조 위원장



박 영 규 경북지역자동차지부 위원장



안 재 성 부위원장겸 전북지역자동차노조 위원장



민 승 화 부위원장겸 충북지역지부 지부장



박 중 익 충남지부 지부장



김 금 수 부위원장겸 강원지부 지부장



조 경 신 제주지역자동차노조 위원장



최 차 영 울산지역노조 위원장



김 무 활 부위원장겸 고속노조 위원장



윤 춘 석 부위원장겸 전세버스노조 위원장



이 산 범 대구지역관광버스노조 위원장



김 용 한 서울경기지역마을버스노조 위원장

회계감사



조 경 신 회계감사



이 주 옥 회계감사



이 산 범 회계감사

노련 사무처 간부

강 병 도 사무처장

■ 사무처장

노련의 공식대변인으로 사무처 각 실국 업무의 조정과 관장





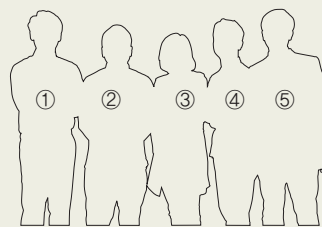
정 책 실

■ 정책실 주요업무

정부와 국회를 상대로 조합원들의 노동조건 개선, 정치·사회적 권익 향상, 노동환경 개선을 위한 정책개선 활동을 주되게 담당

■ 세부업무

- 노련 운동이념의 정립
- 중장기 운동방침과 연도별 사업계획 수립
- 규약·규정 개정 및 규칙 제·개정에 관한 사항
- 각종 노동정책·노동동향 분석과 대책 수립
- 교통정책 연구 및 개선활동
- 임금 및 단체협약 분석, 지침 작성에 관한 사항
- 노동쟁의 지원 및 지도에 관한 사항
- 부당 노동행위 및 부당 해고 대책 활동에 관한 사항
- 비정규 노동자 대책 활동에 관한 사항
- 산재예방 및 대책 활동
- 조합원 법률구제에 관한 사항
- 임금 및 노동조건에 관한 의식조사 및 통계조사
- 연맹 및 산하조직 홍보활동에 관한 사항
- 기관지 발간 및 홈페이지 관리
- 국제회의 및 국제 활동 관련 사항
- 국제교류단체 연대 활동
- 각종 교육 및 세미나 관련 활동



- ① 조중영 부국장
- ② 최석원 차장
- ③ 박현희 차장
- ④ 위성수 부장
- ⑤ 이동하 법률팀장

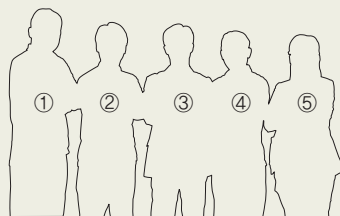
조 직 국

■ 조직국 주요업무

노련 산하 조직의 분규 예방과 조직 강화 및 사수를 위한 활동 및 이를 위한 정당, 사회단체, 유관 단체와의 연대활동을 주되게 담당

■ 세부업무

- 조직 활동의 계획수립 및 지도에 관한 사항
- 조직 확대 및 강화 대안 작성에 관한 사항
- 산하 조직 간 연대강화 및 조직 활동 지원
- 각종 행사 계획 및 동원 활동
- 산하 조직 상벌 및 시상에 관한 활동
- 여성조합원에 관한 활동
- 정당과 사회단체 및 유관 단체와의 연대 활동
- 노동조합의 정치활동 기본방향 제시 및 장기계획 수립
- 한반도 통일 및 노동자 남북교류에 관한 사항



- ① 신정호 차장
- ② 정찬혁 부국장
- ③ 임석하 국장
- ④ 이봉우 부국장
- ⑤ 정세화 차장

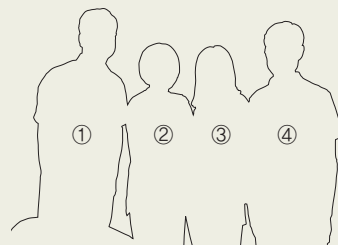
총 무 국

■ 총무국 주요업무

연맹 재정 및 인사에 대한 관리와 복지사업 문제를 담당

■ 세부업무

- 각종 회의 개최 및 준비에 관한 사항
- 인사관리에 관한 사항
- 재정의 합리적 관리에 관한 사항
- 재산 및 소모품 관리에 관한 사항
- 문서 및 인장관리에 관한 사항
- 자산의 유지관리 및 보존에 관한 사항
- 예·결산 및 금전출납에 관한 사항
- 회계 및 세무에 관한 사항
- 조합원 복지사업에 관한 사항
- 연맹 복지사업에 관한 사항



- ① 박성철 차장
- ② 양상희 차장
- ③ 신지연 부원
- ④ 동명철 부장

연도별 조직현황

연도별 지부별	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
총 계	26,481	33,334	38,830	40,156	41,902	56,721	67,752	74,733	83,981	98,885
전년비 증감		6,853	5,496	1,326	1,746	14,819	11,031	6,981	9,248	14,904
%		25.9	16.5	3.4	4.3	35.4	19.4	10.3	12.4	17.7
서울버리지부	4,666	5,087	6,100	6,039	6,128	6,128	7,221	9,197	11,989	12,209
서울좌석버리지부	5,006	5,320	4,428	5,914	4,022	6,844	5,849	6,218	7,415	7,946
서울택시지부		1,415	2,954	2,954	3,317	6,688	6,788	6,778	22	6,800
서울화물지부	185	167	136	135	765	798	4,189	4,189	4,154	3,804
서울관광특수지부			312	198	367	769	769	1,100	1,100	1,235
서울정비지부						709	1,600	1,600	2,162	7,163
서울옹달지부										
서울버스동부지부										
부산택시지부	4,230	4,898	5,198	5,198	1,314	3,920	3,920	4,161	5,343	5,032
부산버리지부					4,228	3,707	3,707	3,864	4,279	4,733
부산화물지부					1,525	2,817	3,129	3,207	4,605	4,605
부산정비지부							1,078	2,039	2,258	2,138
대구지부					3,490	3,492				
경기도지부	2,167	3,195	5,872	5,872	5,908	5,958	5,958	9,774	15,031	15,130
경기도고속지부										
경기수원지부										
강원지부	1,037	1,451	1,758	1,758	1,569	1,350	2,083	2,081	1,951	1,825
충북지부	549	672	854	697	871	1,278	1,381	1,263	1,296	1,295
충남지부	649	699	880	921	921	1,041	3,351	1,331	1,405	3,082
전북지부	132	568	653	1,539	1,539	1,131	978	1,131	1,135	1,452
전남지부	1,487	2,023	1,638	1,415	1,063	1,536	1,388	1,966	2,164	2,478
경북지부	4,089	4,719	4,838	4,838	4,622	4,684	8,543	2,195	2,555	2,592
경북화물지부								2,237	2,818	2,910
경북택시지부								1,949	2,546	2,312
경북버리지부								1,843	2,006	2,006
경북정비지부						555		869	782	956
경남지부	2,208	3,044	3,088	2,278	3,343	5,852	5,374	5,072	6,296	6,509
제주지부	76	76	121	400	400	956	446	669	669	673

※ 1980년도까지는 지부별 현황임.

연도별 지부별	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
총 계	97,270	106,265	117,788	134,062	138,859	143,709	155,704	160,326
전년비 증감	-1,615	8,995	11,523	16,274	4,797	4,850	11,995	4,622
%	-1.6	9.2	10.8	13.8	3.6	3.5	8.3	3.0
서울버리지부	16,605	14,517	14,243	14,547	14,088	13,393	17,045	17,559
서울좌석버리지부	7,751	7,715	4,513	4,416	4,471	4,462	5,244	5,468
서울택시지부	3,067	6,164	6,409	12,087	13,251	15,546	15,851	15,851
서울화물지부	4,052	4,717	5,253	5,281	5,324	5,302	7,018	7,018
서울관광특수지부	1,238	1,238	1,251	1,360	1,465	1,725	2,318	2,516
서울정비지부	2,669	4,343	6,756	7,609	7,478	7,478	6,510	6,510
서울옹달지부	807							
서울버스동부지부			4,637	4,563	4,497	3,967	5,145	5,499
부산택시지부	5,027	5,027	5,317	5,322	5,545	5,555	6,247	6,247
부산버리지부	4,592	4,925	4,631	5,296	5,335	5,466	6,156	6,156
부산화물지부	4,605	5,214	5,214	5,214	5,214	5,214	5,273	5,273
부산정비지부	2,227	2,601	3,765	2,893	2,793	2,803	3,026	3,026
대구지부								
경기도지부	9,321	7,645	7,645	7,659	7,659	7,659	7,793	7,699
경기도고속지부	5,750	7,057	7,204	7,236	6,931	7,013	7,452	7,452
경기수원지부		2,566	2,566	2,662	2,556	2,946	2,946	2,946
강원지부	1,825	1,997	3,285	3,605	3,814	4,349	4,870	4,870
충북지부	1,280	1,280	1,440	3,232	3,232	3,429	3,677	3,677
충남지부	3,094	3,273	3,277	7,364	8,372	8,924	9,005	13,108
전북지부	1,765	1,765	2,501	3,013	3,509	4,000	4,000	4,000
전남지부	2,340	2,335	3,260	4,907	5,987	6,291	6,823	6,823
경북지부	13,028	14,353	16,196	16,531	16,824	16,840	17,051	17,051
경북화물지부								
경북택시지부								
경북버리지부								
경북정비지부								
경남지부	6,361	6,930	7,746	8,268	9,216	9,548	10,443	9,766
제주지부	673	603	679	997	1,298	1,799	1,811	1,811

연도별 지부별	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
총 계	88,115	100,405	118,077	127,898	125,580	145,216	173,689	89,711	91,748
전년비 증감	-72,211	12,290	17,672	9,821	-2,318	19,636	28,473	-83,978	2,037
%	-45.0	13.9	17.6	8.3	-1.8	15.6	19.6	-48.3	2.3
서울	37,254	43,714	46,510	50,024	45,071	56,934	68,474	32,446	34,038
부산	7,702	8,314	15,070	15,381	16,461	19,176	25,108	10,946	11,113
대구	5,200	5,532	6,559	10,364	8,427	9,451	10,419	4,298	4,958
인천	2,799	2,804	3,051	3,663	2,413	3,856	6,279	3,125	3,282
경기	4,058	5,355	6,814	8,546	10,062	9,254	13,208	8,178	7,833
강원	3,327	3,326	3,926	3,832	4,067	4,877	5,667	2,739	2,397
충북	2,794	2,999	2,683	3,539	3,682	3,154	3,411	2,113	2,070
충남	3,726	4,733	5,277	5,841	7,365	7,109	6,903	4,065	4,381
전북	2,835	3,392	3,645	3,816	3,871	3,707	5,512	2,929	3,255
광주·전남	5,956	6,866	9,403	8,340	8,301	9,378	9,868	6,812	6,728
경북	4,375	4,901	5,021	5,105	6,035	6,657	6,441	4,588	4,609
경남	6,121	7,064	8,454	7,831	7,625	9,617	10,384	6,441	5,905
제주	1,205	1,405	1,664	1,616	2,200	2,046	2,015	1,031	1,179
대립정비	763								

- ※ 1) 1981년도부터 노동법 개정으로 지역별 기준 현황임.
 2) 조합원 감소는 1985년부터 시내버스(자율버스) 안내원 감소로 인한 것임.
 3) 1987년부터 광주·전남 현황 합산.
 4) 택시업종 분리(1988.4.15)로 인하여 조합원 감소.
 5) 1989년 고속, 시외, 관광버스 안내원 50% 감소.

연도별 지부별	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
총 계	85,889	87,234	86,320	89,924	89,395	89,140	87,003	81,435	79,811	78,525	76,798	76,858	79,455
전년비 증감	-4,852	1,345	-914	3,604	-529	-255	-2,137	-5,568	-1,62	-1,286	-1,727	60	2,597
%	-5.3	1.6	-1.0	4.2	-0.6	-0.3	-2.4	-6.4	-2.0	-1.6	-2.2	0.1	3.4
서울버는지부	18,396	17,939	20,257	20,172	19,573	19,029	18,648	17,722	18,272	17,730			
서울시버스노조											17,598	16,146	15,665
서울고속	4,736	5,172	5,029	5,329	5,665	5,830	5,842	5,320	3,791				
고속노조										3,084	3,177	3,110	2,914
서울관광특수	1,766	1,754	1,775	1,574	1,491	1,401	1,515	918					
서울지역관광노조									849	776	700	563	616
서울지역화물	1,054	1,360	1,360	2,007	2,007	1,848							
서울지역정비	1,730	1,528	1,586	1,635	1,585	1,597	1,587	1,261	1,121	1,007	1,076	1,121	2,979
직할	3,865	3,989	2,025	1,628	1,666	1,849	1,461	1,351	714	2,315	1,942	2,449	2,408
부산버는지부	5,143	5,228	5,143	6,096	6,217	5,921	6,227	6,202	6,221	6,103	6,181	6,204	5,833
부산관광	453	495	531	532	554	379	348	302	262	132	149	124	107
부산특수화물	3,230	3,171	793	657	681	366							
부산지역정비	1,605	1,500	1,204	1,500	1,500	1,500	1,500	750	350	350	450	460	500
대구버는지부	3,424	3,443	3,420	3,656	3,560	3,565	3,829	3,916	3,965	3,931	3,823	3,655	3,714
대구관광				305	308	343	244						
대구지역관광버스노조								222	187	474	507	589	722
대구지역정비	865	865	1,164	860	650	650	300	200	200	700	700	500	1,500
대구지역화물	720	720	1,291	1,298	1,369	1,528	1,528	1,528	1,298	500	500	500	500
인천지부	2,940	2,981	3,030	3,224	2,855	2,893	3,072	2,448	2,611	2,451			
인천지역노조											2,239	1,927	1,496
대전지부	1,626	1,704	1,754	2,043	2,027	1,937	1,916	1,737	1,809	1,540			
대전시지역버스노조											1,692	1,487	1,499
광주·전남지부	6,319	7,241	6,411	6,893	6,739	6,761	6,891	6,936	6,736	6,528			
광주·전남지역자동차노조											6,425	6,098	5,671
경기지부	4,605	4,813	5,482	5,957	6,073	6,409	7,984	7,866	8,822	8,905			
경기지역자동차노조											9,673	10,194	10,677
경기동북지부	2,750	2,794	3,073	3,337	3,582	3,809	2,463	1,880	2,367	2,252			
경기지역버스노조											1,635	1,575	1,602
강원지부	2,277	2,256	2,342	2,396	2,395	2,332	2,345	2,224	2,145	2,099	2,062	2,167	2,220
충남지부	2,610	2,578	2,568	2,634	2,336	2,486	2,797	2,723	2,839	2,912	2,843	2,727	2,636
충북지부	2,056	2,215	2,256	2,364	2,164	2,203	2,426	1,499	1,249	1,383	1,212		
충북지역노조												1,076	1,042
전북지부	2,814	2,681	2,721	2,868	2,801	2,833	2,935						
전북지역자동차노조								2,883	2,931	2,857	2,731	2,719	2,722
경남지부	5,600	5,655	5,936	5,939	6,260	6,337	6,291	6,208	4,887	4,596			
경남·울산지역자동차노조											5,292	5,325	5,299
경북지부	4,100	3,919	3,901	3,567	3,859	3,923	3,796	3,618	3,219	3,211			
경북지역자동차노조											2,112	3,326	3,152
제주지부	1,205	1,233	1,268	1,453	1,478	1,411	1,058	996	1,516	1,524	1,346	1,316	1,400
충북지역								725	619	603			
충북지역자동차노조											733	973	1,903
울산지부									831	562			
서울·경기마을												527	678

※ 1) 1990년 운전기사 부족으로 조합원 감소.
 2) 1990년부터는 시·도지부 및 지역노동조합별 기준 현황임.
 3) 1992년 부산특수화물지부 조직이탈로 조합원 감소(서울지역화물노동조합 포함)
 4) 1993년부터 서울, 대구화물 → 지역화물노동조합임.
 5) 1993년도부터 서울, 부산, 대구정비 → 지역정비노동조합임.
 6) 1996년, 1997년 경영악화로 폐업회사가 늘어남에 따라 조합원 감소.
 7) 1997년 전북지부 → 전북지역자동차노조로 조직 변경
 8) 1998년 경영악화로 인한 폐업 및 조직이탈로 조합원 감소.
 9) 1998년 서울관광특수지부 → 서울지역관광노조로 조직변경
 10) 1999년은 정부의 버스업체 구조조정 및 조직이탈로 조합원 감소.

11) 1998년 고속지부 → 고속노조로 조직변경
 12) 2000년 대전광역시지부 → 대전광역시지역버스노조, 경북지부 → 경북지역자동차노조, 인천지부 → 인천지역노조, 충북지역버스노조 → 충북지역자동차노조, 경남지부 → 경남·울산지역자동차노조, 서울버는지부 → 서울시버스노조, 경기지부 → 경기지역자동차노조, 광주·전남지부 → 광주·전남지역자동차노조, 경기동북지부 → 경기지역버스노조
 13) 충북지부 → 충북지역노조로 조직변경
 14) 2000년은 지하철 완전개통으로 버스운송업체 도산·합병으로 업체 및 조합원수 감소.

지부별	연도별	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	총 계		81,311	79,367	77,921	79,055	79,691	80,966	81,738	81,726	80,009
전년비증감		1,856	-1,944	-1,446	1,134	636	1,275	772	-12	-1,717	196
%		2.4	-2.4	-1.8	1.5	0.8	1.6	1.0	-0.0	-2.1	0.2
서울시버스노조		17,264	18,392	17,453	17,100	16,866	16,920	16,943	16,821	16,971	16,866
고속노조		2,913	2,654	2,529	2,629	2,730	2,622	2,546	2,569	2,113	2,103
서울지역관광노조		521	529	530	517	533					
전세버스노조							520	520	516	528	516
서울지역정비노조		3,004	2,106	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	150	150
직할노조		2,362	3,073	3,913	2,966	2,956	2,962	3,065	2,997	2,941	2,916
부산지역버스노조		5,787	6,066	6,310	6,261	6,307	6,252	6,194	6,142	6,128	6,488
부산지역관광노조		76									
부산지역정비노조		600	505	510	510	508	510	510	510		
대구버리지부		3,607	3,451	3,449	3,363	3,432	3,439	3,424	3,139	2,904	2,795
대구시버스노조											
대구지역관광노조		878	949	912	1,089	1,082	1,235	1,252	808	1,638	1,626
대구지역정비노조		930	1,000	1,000	1,000	800	800	800	800	150	150
인천지역노조		1,716	1,833	1,863	2,290	2,461	3,011	3,533	3,879	4,059	4,160
대전지역버스노조		1,635	1,324	1,487	1,585	1,276	1,671	1,710	1,698	1,644	1,587
광주전남지역자동차노조		4,003	3,931	3,816	3,591	3,557	3,673	3,773	3,746	3,657	3,631
광주지역버스노조		1,581	1,679	1,162	1,700	1,294	1,183	1,139	1,257	1,268	1,251
경기지역자동차노조		11,444	11,518	7,928	7,834	7,975	8,352	8,863	9,225	9,358	9,314
경기지역버스노조		1,750	1,650	1,673	1,704	1,665	1,399	1,389	1,499	976	1,409
경기중부지역버스노조				4,198	4,264	5,008	4,988	5,528	5,630	5,518	5,271
강원지부		2,175	1,943	2,057	1,972	2,000	2,244	2,279	2,292	2,225	2,142
충남지부		2,923	1,884	1,816	2,724	2,602	2,624	2,671	2,613	2,542	2,552
충북지역노조		1,210	909	1,177	1,035	1,152	1,652				
충북협의회								1,485			
충북지역지부									1,456	1,578	1,567
전북지역자동차노조		2,830	2,790	2,795	2,825	2,930	3,100	3,048	2,761	2,541	2,568
경남·울산지역자동차노조		5,405	5,774	5,595	5,439	5,457	5,478				
경남지역자동차노조								4,846	4,827	4,918	4,954
울산지역노조								828	854	876	555
경북지역자동차노조		3,260	3,288	3,321	3,211	3,348	3,092	3,114			
경북지역자동차지부									3,158	2,939	2,950
제주지부		1,332									
제주지역자동차노조			476	267	513	467	518	518	518	537	504
충북지역자동차노조		945	943	554	703	574					
서울·경기지역마을버스노조		1,160	700	606	1,230	1,711	1,721	760	1,011	1,850	2,180

- ※ 1) 2008년 충북지역노조, 충북지역자동차노조 합병.
2) 2008년 서울지역관광노조 → 전세버스노조로 조직변경
3) 2009년 9월 17일 충북지역노조 → 충북협의회로 조직변경.
4) 2009년 울산조직, 경남울산지역자동차노조에서 탈퇴. 노조 설립.
5) 2010년 충북협의회 → 충북지역지부로 조직변경.
6) 2010년 경북지역자동차노조 → 경북지역자동차지부로 조직변경.

지역노조(지부)

서울시버스노동조합



류근중 위원장

“팽팽한 긴장감과 젊은 시대정신으로”

가장 먼저 자동차노련 구성원의 한 명으로서 우리 노련의 반세기 역사를 진심으로 자랑스럽게 생각하면서 서울시내버스 모든 동지 여러분과 함께 진심으로 축하의 인사를 드립니다.

역사는 우리에게 ‘세상은 꿈을 꾸는 사람들로 바뀐다’는 사실을 보여주고 있습니다. 그러나 그 꿈은 ‘실현 가능한 선에서 조정된 꿈’이 아니라 ‘불가능한 꿈’이었습니다. 모든 크고 작은 역사적 성취들은 그것이 성취되기 직전까지는 언제나 ‘불가능한 꿈’이었습니다. 제가 알고 있는 우리 자동차노련의 역사도 불가능한 꿈을 가능한 현재로 바꾼 이야기를 담고 있습니다. 따라서 이번 「50년사」에도 꿈을 꾸고, 꿈을 이루어 온 선배 동지들과 현재 우리들의 이야기가 오롯이 담겨져 있을 것입니다.

서울시버스노조는 1961년에 전국운수노동조합 산하 조직으로 출범하여 연맹보다 더 긴 세월을 간직하고 있습니다. 1980년 신군부의 집권 이후 소위 8·21조치에 의거 강제 해산을 당하였으나 독재정권의 서슬 푸른 칼날도 서울시버스노조의 저력 있는 역사를 뿌리 뽑지는 못하였습니다.

1981년에 서울버스협의회 결성으로 조직을 추스린 버스노조는 1988년 8월 27일 서울시버스지부로 설립총회를 개최하였고 2006년에 현재의 조직 형태인 서울시버스노동조합으로 지역산별노조의 역사적인 걸음을 내딛게 되었습니다. 2006년 산별노조 건설은 시대의 변화를 한걸음 앞서 나간 자랑스러운 결단이었습니다. 목전에 다가온 전임자 임금지급 금지와 복수노조허용 국면에서 산별노조 건설만이 하나된 노동조합을 지향하여 나갈 수 있는 가장 정직하고 분명한 대안이었기 때문입니다. 산별노조를 기반으로 전체 조합원들의 총의를 모아 조합원들의 정년을 단체협약에 명문화하였고 2년의 준비기간을 거쳐 전체 조합원들과 그 가족을 아우르는 종합복지사업을 출범시켰습니다.

또 하나 의미있는 성과는 2009년까지 한시적으로 정하여졌던 학자금 등 복지기금지급 시한을 2019년까지 10년 더 연장한 것입니다. 정치·사회적 분위기 속에서 때로는 협력적인 자세로, 때로는 비타협적인 투쟁으로 역사의 지층들을 쌓아왔습니다. 2004년에 서울시의 준공영제도 도입을 견인하고 이를 뿌리내리게 한 것이 노사정 협력의 대표적인 사례라면 2012년 택시의 대중교통 진입을 막아낸 것은 정치권에 대항한 비타협적 산물이라고 할 수 있을 것입니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	경성여객지부	김 규 립
2	공항버리지부	오 충 교
3	관악교통지부	박 선 우
4	군포교통지부	정 정 화
5	김포교통지부	장 상 수
6	남성교통지부	최 흥 석
7	다모아자동차지부	조 성 재
8	대성운수지부	최 석 호
9	대원교통지부	김 성 인
10	대원여객지부	김 기 종
11	대진여객쭈지부	박 승 일
12	대진여객지부	장 란 수
13	대흥교통지부	박 흥 근
14	도선여객지부	최 종 각
15	도원교통지부	장 성 호
16	동성교통지부	손 승 역
17	동아운수지부	김 진 용
18	동해운수지부	김 정 국
19	메트로버리지부	도 형 기
20	번창운수지부	송 동 복
21	범일운수지부	신 명 근
22	보광교통지부	이 상 은
23	보성운수지부	윤 권 용
24	보영운수지부	서 태 석
25	북부운수지부	권 혁 선
26	삼성여객지부	윤 명 희
27	삼양교통지부	홍 성 구
28	삼화상운지부	조 석 호
29	상진운수지부	정 상 준
30	서부운수지부	박 재 석
31	서울교통네트워크지부	백 가 인
32	서울버리지부	여 혁 기
33	서울승합지부	김 영 철
34	선일교통지부	노 용 래
35	선진운수지부	나 병 남

번호	조 직 명	대 표 자
36	성원여객지부	정 정 응
37	세풍운수지부	박 덕 준
38	송파상운지부	박 종 구
39	신길운수지부	최 낙 동
40	신성교통지부	심 규 용
41	신인운수지부	한 상 덕
42	신촌교통지부	주 재 헌
43	신흥기업지부	이 주 옥
44	아진교통지부	김 갑 원
45	안양교통지부	이 형 기
46	영신여객지부	손 세 원
47	영인운수지부	박 인 수
48	오케이버리지부	공 장 필
49	오케이버리지선지부(당선인)	박 규 석
50	용림교통지부	임 길 수
51	우신버리지부	박 성 용
52	우신운수지부	이 재 천
53	원버리지부	조 성 문
54	유성운수지부	조 형 오
55	인현운수마을버리지부	김 진 동
56	정평운수지부	정 병 국
57	제일여객지부	김 호 준
58	중부운수지부	양 승 권
59	진야교통지부	나 형 태
60	진화운수지부	최 돈 환
61	태릉교통지부	백 몽 룡
62	태진운수지부	고 충 욱
63	한국brt자동차지부	조 병 구
64	한남여객지부	오 창 진
65	한서교통지부	이 진 국
66	한성여객지부	이 규 봉
67	한성운수지부	서 진 원
68	현대교통지부	윤 경 노
69	흥안운수지부	박 점 곤

자동차노련이 운수노동자의 미래를 위한 전략을 고민하고 정책화하였을 때 서울시버스노조는 이를 현장에서 구체적으로 실천하여 나가야 하는 전위조직이 되어야 합니다. 반대로 서울시버스노조가 마주하는 현장의 고민이 있다면 이를 이슈화하여 정부기관과 정치권에 호소하고 가장 효과적인 해결 방안을 구현하여 내는 것은 연맹의 책무입니다. 입술과 잇몸의 관계는 순망치한(唇亡齒寒)의 고사성어를 들먹이지 않더라도 지역노조와 연맹 간의 중요한 상호관계로 설명될 수 있을 것입니다. 연맹이 지역노조를 좀더 존중하고 지역노조가 연맹을 좀더 이해한다면 가장 이상적인 연맹과 지역노조 관계의 모범 답안을 우리가 써 나갈 수 있을 것입니다.

몸이 늙어가는 것은 숙명이지만 정신이 늙어가는 것은 선택입니다. 이제 50세 중년의 나이에 접어든 연맹이 늙어가는 모습이 아니라 팽팽한 긴장감과 젊은 시대정신으로 자동차노련 산하 8만 조합원들과 그들 40만 가족의 미래, 나아가 대한민국 교통정책의 내일을 개척하는 키잡이 역할을 한다면 영원히 젊은 연맹으로 남아 있을 것입니다.

현장 조직에서 연맹 정책 활동가들이 사무처 직원들이 늘 배우는 자세로 최선을 다할 수 있도록 분발시키고 이들을 지팡이 삼아 문제를 정면으로 응시하여 나갈 때 우리 후배들은 100년 후 연맹 역사 앞에서 우리 모두를 자랑스럽게 기억할 것이라 확신합니다.



위쪽 좌측부터 우측으로 김승중 관리소장, 김재성 총무차장, 장영욱 노사대책부장, 방선재 조직강화부장, 안혜진 총무부원, 임현근 복지사업국장, 이태주 정책기획국장, 유재호 노사대책부장, 김희수 조직강화국장, 이상미 총무부원, 이미나 정책기획부원, 장인학 사무부처장, 서종수 사무처장, 류근중 위원장, 조정연 상임부위원장, 김기남 총무국장, 한상일 노사대책국장

부산지역버스노동조합



안홍준 위원장

“50년, 새 희망의 좌표를 띄워올리자”

‘버스노동자와 함께한 50년’, ‘버스노동자가 바꿔 온 세상 50년’의 자동차노련 반세기 역사에 축하와 함께 더욱 깊은 경의를 표합니다.

이 땅에 노동운동이 태동하던 무렵부터 이제는 오직 ‘시민 속으로’ 뿌리내린 버스노동운동의 역사는 놀랍고도 눈물겨운 것이었습니다. 그 시대 그 굽이마다 기꺼이 조합원을 위하여 몸과 마음을 맡겼던 수많은 선배들의 노고에 새삼 머리를 숙입니다.

부산버스노조는 자동차노동조합 출범 5년 후인 1968년 전국자동차노동조합 부산지부로부터 업종을 분리·독립하였다가 신군부에 의하여 조직이 해산된 이후 1981년 전국자동차노동조합연맹 부산지역버스노동조합 연락회의 회를 거쳐 1988년 전국자동차노동조합연맹 부산버리지부를 설립한 이래 2004년 3월 24일 초기업단위노조인 부산지역버스노동조합으로 조직형태를 변경하여 오늘에 이르고 있습니다.

부산지역버스노동조합은 척박하였던 1980년대 후반, 그리고 버스운송사업이 휘청대던 1990년대를 거슬러 오는 동안 자랑스러운 투쟁과 성취의 역사를 일구었습니다.

철저한 준비과정을 거쳐 전국에서 처음으로 1일 2교대제로 전환하여 정착시킨 것을 시작으로 1992년 당시로써는 기록적인 19.8% 임금인상을 실현시켜 세상을 놀라게 하였습니다. 이어 1999년 전국 업계 최초로 25일 만근제를 도입하여 전국 버스노사 협상에서의 시금석을 제시하였는가 하면 2004년에는 전국 최초로 산별노조로 조직형태를 변경하기도 하였는데, 이는 이내 다가올 버스준공영제에 대비한 지역노조의 결단이자 발 빠른 대응이기도 하였습니다.

이렇듯 부산지역버스노동조합은 역동적인 활동을 통하여 부산시내버스를 전국에서 가장 우수한 업계로 만드는 데 결정적 역할을 수행하였습니다.

2008년 모범조합원 해외연수 제도 전국 최초 도입, 시내버스준공영제 도입과 함께 부산은행과 제휴를 통하여 준공무원 수준의 조합원신용대출 협약 체결, 2013년 전 산업 최초 61세 정년 연장은 그와 같은 노력의 결과입니다.

이 같은 성과가 가능하였던 것은 필연코 조합원들의 뜨거운 열정이 부산지역버스노조를 중심으로 '완전한 하나'가 되었기 때문입니다. 거기에다 50년 역사의 자동차노련이 많은 자료와 경험을 보전하고 전하여준 것은 두말할 여지가 없습니다. 부산버스노조가 이룩한 오늘은 자동차노련과 부산지역버스노조가 함께 이루어온 역사의 산물이라 하여도 과언이 아닐 것입니다.

버스노동운동은 새로운 국면을 맞고 있습니다. 시대의 가치가 달라졌고, 산업 환경이 바뀌었으며, 현장의 상황도 근로자들의 의식도 변하였습니다. 이제는 버스산업 운영 주체로서의 노동조합, 교통문제 해소를 위한 대안을 제시하는 정책조직으로서의 노동조합, 시민 교통생활의 길잡이이자 다정한 벗

번호	조 직 명	대 표 자
1	국제지부	송 성 호
2	금진지부	장 성 만
3	남부지부	한 승 안
4	대도지부	조 응 래
5	대진지부	김 정 환
6	동남지부	최 용 태
7	동원지부	최 순 규
8	동진지부	금 진 석
9	부산지부	이 창 희
10	부일지부	홍 대 주
11	삼성지부	서 상 철
12	삼신지부	정 연 수
13	삼진지부	허 영 규
14	삼화지부	민 영 국
15	성원지부	김 여 환
16	세익지부	정 유 근
17	세진지부	이 동 삼
18	시민지부	김 근 수

번호	조 직 명	대 표 자
19	신성지부	박 흥 이
20	신한지부	구 칠 회
21	영신지부	류 관 조
22	오성지부	백 운 석
23	용화지부	이 응 재
24	유한지부	오 성 용
25	일광지부	정 영 채
26	일신지부	김 상 익
27	창성지부	백 동 기
28	태영지부	강 종 돈
29	태진지부	박 성 훈
30	학성지부	표 만 수
31	한창지부	한 학 수
32	해동지부	최 재 웅
33	화신지부	박 오 진
34	마을버스직할지부	최 종 수
35	일반직할지부	

으로서의 노동조합으로 그 역할과 소명을 새롭게 하여야 할 시기입니다.

따라서 그러한 사명을 현장은 물론 지역노조와 연맹이 함께 인식하고, 함께 만들어 가기를 소원합니다. 50년을 거침없이 달려온 자동차노련과 또 함께 노련의 영원한 동반자로 발전하여나갈 부산지역버스노동조합의 새로이 만들어갈 50년의 철학과 좌표를 새로이 다짐으로써 8만 노동자, 나아가 이 시대 이 땅의 모든 노동자들이 희망하는 세상을 향하여 힘찬 전진의 깃발을 펼칠 수 있으리라 확신합니다.



좌측부터 우측으로 서현지 총무서기, 배동환 노사대책부장, 최종수 사무처장, 안홍준 위원장, 신민용 기획국장, 김흥열 조직부장, 배승한 복지차장, 박은진 총무차장

인천지역노동조합



김성태 위원장

“앞으로의 100년도 고뇌와 노력 지속되길”

우리 버스노동자들의 삶에는 역사와 아픔이 함께하고 있습니다. “오라이” 새벽 일찍 시작되는 버스안내원의 활기찬 목소리는 지금의 변화를 일구어온 그 세월 속에 묻어 있으며, 가정의 생계를 이끌어야 하는 가정이 사고를 당하면 구속 수감되어야만 하는 아픈 기억이 묻어 있습니다. 역사는 발전한다는 명제 앞에서 과거를 기억하는 것은 현재의 기반이기 때문입니다.

우리 인천지역노동조합의 뿌리는 1961년 9월 전국운수노동조합 경기도 자동차지부로, 1964년 경기지부가 설립되었습니다. 이후 경기지부는 1974년 5월 9일 고속지부 분리와 수원지부로 분리되었습니다. 인천지역노조는 대선배님들의 큰 업적과 희생으로 1980년 강제해산조치 이후에도 조직의 흐트러짐 없이 인천연락협의위원회를 구성하여 노동조합의 근간을 지켜왔으며, 그 후 1988년 9월 9일 인천지부를 설립하게 되었습니다.

또한 2000년 5월 규약개정을 통하여 인천지역노동조합으로 출범하였고 이듬해에는 인천시버스운송사업조합의 부당노동행위에 맞서 9박 10일간의 사업조합 점거 농성으로 우리의 생존권을 지키기 위하여 몸부림치며 산별노조로 전환하여야 하는 커다란 이유도 깨닫게 되었습니다. 그 후 인천지역노조는 2011년 5월 산하 지부의 조직형태 변경으로 완전한 지역 산별 노동조합으로 면모를 갖추고 조직의 확합으로 복수노조에 대비하였습니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	강인여객,미래,청라교통,강인교통지부	서 흥 원
2	고양교통지부	이 기 택
3	공성운수지부	전 유 영
4	공영급행지부	이 재 광
5	김포운수지부	유 근 식
6	대인교통지부	임 재 현
7	도영운수지부	방 호 운
8	삼환교통지부	손 원 찬
9	강화선진버리지부	김 수 호
10	선진버리지부	김 낙 환
11	선진여객지부	조 재 원
12	성민버리지부	김 정 원
13	송도버리지부	이 권 재
14	시영운수지부	김 광 식
15	신동야교통지부	허 기 범

번호	조 직 명	대 표 자
16	영풍운수지부	전 유 일
17	용현운수지부	김 진 호
18	인강여객지부	박 임 규
19	인천선진,제물포교통지부	고 형 길
20	인천여객지부	유 재 신
21	조양운수지부	나 호 일
22	청룡교통지부	정 지 호
23	태화상운지부	김 남 열
24	천지교통지부	정 병 민
25	해성운수지부	박 인 영
26	부일운수지부	남 경 환
27	신화여객지부	이 규 석
28	삼일여객지부	이 광 철
29	성원운수지부	정 성 호
30	일산엠버리지부	손 병 훈

이렇게 시간의 역사를 쌓아가는 동안 우리 인천지역노조의 성과로 주목할 만한 것은 2009년 8월 1일 시내버스 준공영제의 출범이었습니다. 타 시·도지역과는 달리 사용자들의 극렬한 반대는 준공영제 시행의 최대한 걸림돌이었으며, 인천시 재정도 어려운 가운데 시행되었습니다. 75%에 이르는 비정규직을 현재 90%의 정규직으로 전환시킨 것은 준공영제 시행으로 얻은 최대의 성과로 인천지역 운수근로자들의 고용불안 해소와 임금협상, 1일2교대제 도입으로 근로시간 단축 등 대폭적인 처우가 개선되었고, 시민에 대한 서비스가 향상되었습니다.

그뿐만 아니라 2002년 시내버스 외부광고 사업권 확보는 조합원 자녀 학자금 지원과 기타 복지제공으로 조합원에게 커다란 힘이 되고 있습니다. 이러한 결과물은 인천지역노조 혼자서 아닌 자동차노련과 함께 하였기 때문에 가능한 것이었습니다.

자동차노련 창립 50주년, 이 반세기의 역사 속에는 조합원과 함께하였던 자동차노련의 노력과 고뇌가 묻어 있습니다. 연맹의 정책수립과 법제도 개선은 현장의 힘이 되었고 임·단투 지원, 교육·홍보, 조직연대와 법률구조 지원은 우리의 생존권 사수를 위한 도구가 되었습니다.

앞으로 100년을 향한 나머지 반세기에도 자동차노련의 노력과 고뇌가 지속되길 바랍니다. 그 고뇌는 자동차노련뿐만 아니라 우리 연맹을 바라보고 있는 연맹 산하 각 지역의 노동조합과 그 산하 지부, 그리고 현장의 조합원에게 커다란 희망의 열매를 안겨줄 것이기 때문입니다. 다시 한 번 자동차노련 창립 50주년을 축하드리며 우리 모두의 무궁한 발전을 기원합니다.



위쪽 좌측부터 우측으로 남경환 부일운수지부 지부장, 서재필 총무차장, 정판형 조직차장, 염창만 사무차장, 윤진경 총무간사, 박임규 인강여객지부 지부장, 고희길 인천선진제물포교통지부 지부장, 전유일 영풍운수지부 지부장, 서흥원 강원미래청라교통지부 지부장, 임경화 총무부장, 조재원 선진여객지부 지부장, 김성태 위원장

대구시버스노동조합



정병화 위원장

‘자동차노련의 꿈’ 이 만든 ‘희망의 빛’

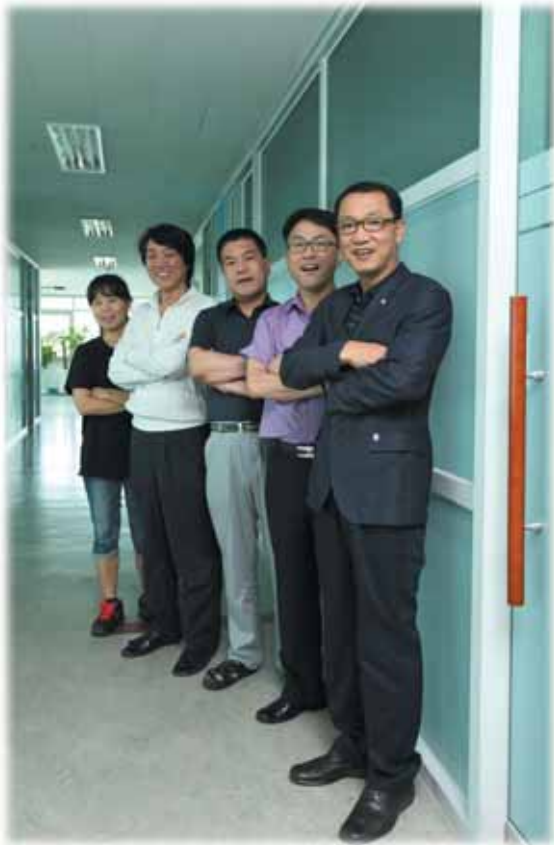
한국 노동운동의 선봉에서 운수노동자를 이끈 자동차노련의 50년을 대구시버스노조 동지들과 함께 축하 인사드립니다. 자동차노련의 역사는 1963년 살맛 나는 일터를 만들어 보자는 운수노동자의 ‘꿈’에서 시작되었습니다. 그 꿈에서 시작된 역사는 우리의 ‘땀과 열정’으로 다져져 내일을 밝혀주는 ‘희망의 빛’이 되었습니다. 꿈이 희망의 빛이 되기까지는 지난날의 동지이신 선배님들과 오늘날의 동지인 조합원이 중심에 서 있습니다. 서로의 신뢰가 없었다면 불가능한 일입니다. 신뢰의 고리를 더욱 깊게 조여 50년을 넘어 100년의 꿈을 기대하겠습니다. 이토록 자랑스러운 자동차노련의 역사를 되새기자면 대구시버스노조 동지들과 노련의 구성원으로 자리하고 있다는 것만으로 가슴 속 깊은 어딘가에서 짜릿한 전율이 꿈틀거리는 것이 느껴집니다.

대구시버스노조는 1981년 경상북도 시내버스노동조합 연락협의위원회에서 분리되어 대구직할시 시내버스노동조합 연락협의위원회로 설립되면서 역사의 첫 걸음을 내딛어, 1988년 전국자동차노동조합연맹 산하 대구버리지부를 설립하였습니다. 1990년대부터 침체기를 걷기 시작한 버스운수업은 2000년대 들어서 버스 회사들의 심각한 경영난까지 겹치며 조합원들의 생계를 위협하는 지경에까지 이르렀습니다. 문제의 해결 방안을 버스준공영제의 시행으로 설정하였고, 지속적인 투쟁으로 의지를 확고히 하였습니다. 결국 2004년 대구시 교통이 마비되는 9일간의 버스 총파업으로 버스준공영제 시행을 쟁취하면서 동지와 직장을 한번에 지켜 ‘두 마리의 토끼를 잡는’ 효과를 거두었습니다. 이 과정에서 조직력의 중요성을 다시 한 번 인식하게 되었고, 이전부터 논의되어 왔던 산별노조로의 전환의 필요성이 수면위에 떠올랐습니다. 2001년부터 4번에 걸친 산별노조 전환은 2013년 조직형태 변경을 통하여 대구시버스노동조합이라는 이름으로 결실을 맺었습니다. 복수노조 시대에 하나 된 모습으로 나아가기 위하여 반드시 이루어야 할 과제를 이룬 역사적인 순간이었습니다.

대구시버스노조는 산별노조라는 하나 된 노동조합의 힘을 바탕으로 복수노조 시대의 혼란을 극복하고, 안정적인 준공영제의 정착과 현장의 근로조건 개선에 앞장설 것입니다. 노동조합은 조합원이 마음 놓고 기댈 수 있는 울타리입니다. 조합원이 언제나 필요할 때 와서 기댈 수 있는 울타리는 항상 튼튼하여야 합니다. 어떤 일에도 빠르게 대응할 수 있는 체재구축을 위하여 모든 역량을 동원할 것입니다.

기둥이 튼튼한 집은 100년, 200년이 흘러도 그 형태를 유지하고, 시간이 지날수록 그 멋

을 뽑습니다. 우리 대구시버스노조는 자동차노련이라는 크고 단단한 기둥을 딛고 뻗어나가고 있습니다. 기둥은 언제까지나 흔들림이 없어야 합니다. 흔들림 없는 기둥이 되기 위하여 연맹은 지역노조와 고민하고, 정부와 싸우고, 시대를 앞서 나가야 할 것입니다. 연맹이 바라보는 길에 조합원들의 내일이 열린다는 사명감으로 최선을 다하여 줄 것을 부탁드립니다. 지역노조 또한 항상 말은바 자리에서 최선을 다하겠습니다. 노련이 만들어낸 '희망'의 50년은 동지들이 만들 100년의 '꿈'이 될 것입니다. 다시 한 번 자동차노련의 50주년을 축하드립니다.



번호	조 직 명	대 표 자
1	경북교통지부	박 성 수
2	경상버리지부	한 병 선
3	경신교통지부	정 수 광
4	관음교통지부	박 동 윤
5	남도버리지부	박 재 갑
6	대덕버리지부	김 태 한
7	대명교통지부	서 만 수
8	대일버리지부	남 동 수
9	동명교통지부	김 동 겹
10	삼천리버리지부	김 경 태
11	세왕교통지부	신 수 동
12	세운버리지부	김 춘 봉
13	세한여객지부	김 백 만
14	신일여객지부	김 득 수
15	신진자동차지부	지 태 웅
16	신흥버리지부	신 종 대
17	영진교통지부	고 영 수
18	우주교통지부	최 경 환
19	우진교통지부	김 종 석
20	우창여객지부	정 현 국
21	한일운수지부	이 상 운
22	현대교통지부	김 종 훈

좌측에서 우측으로 김정화 총무대리, 김종웅 조직국장, 김상훈 사무처장, 전윤태 상임부위원장, 정병화 위원장

대전지역버스노동조합



양재화 위원장

“지천명의 자동차노련, 100년 역사를 만들어 갑시다”

50년의 역사를 넘어 100년을 향하여 달려가는 자동차노련의 창립 50주년을 대전지역 모든 운수노동자들을 대표하여 진심으로 축하드립니다. 자동차노련이 출범하여 어느덧 50년의 역사가 되었습니다. 인생으로 말한다면 50세는 지천명(知天命), ‘하늘의 뜻을 안다’는 시기입니다. 하늘의 뜻을 알듯이 운수노동자들의 뜻도 깊이 헤아려 전국의 8만 운수노동자들이 자동차노련을 믿고 의지할 수 있도록 더욱더 노력하여 주시길 부탁드립니다.

지난 반세기 동안 자동차노련은 수많은 정책 사업을 통하여 조합원들의 복지향상에 무한한 노력을 기울였습니다. 운수노동자들의 위상과 나아가 한국노총의 위상을 높이는 데 크게 기여하였다고 생각을 합니다. 명실상부한 대한민국의 대중교통을 이끌어가는 중심조직이라 하여도 과언이 아닐 것입니다.

저희 대전지역버스노동조합은 1990년에 대전직할시로 행정구역이 개편됨에 따라 충청남도지부에서 분리·독립되어 자동차노련 대전직할지부로 창립되었습니다. 2000년에 현재의 조직형태인 대전지역버스노동조합으로 형태를 변경하여 23년의 역사를 가지고 있습니다.

우리 대전지역버스노동조합도 자동차노련의 전폭적인 지원을 받았던 기억이 있습니다. 지난 2007년 임·단협을 체결함에 있어 사측과의 교섭결렬로 파업에 돌입한 상태였습니다. 당시 저는 단위사업장 조직국장으로서 파업을 함께하면서도 상급단체에 대하여 명확하게 인식하지 못하고 있던 상황이었습니다. 하지만 10여 일간의 파업과정을 겪고 제가 위원장으로 당선된 후 연맹이 어떤 일을 하고 있으며, 우리에게 어떤 의미를 가지고 있는지 확실하게 알게 되었습니다. 2007년 파업 당시 연맹의 지원이 없었다면 우리 운수노동자들이 어떻게 되었을지 생각만 하여도 아찔합니다. 노련과 대전지역버스 노동자들 모두가 하나되어 투쟁의 깃발을 올렸던

번호	조 직 명	대 표 자
1	경익운수지부	김 택 상
2	계룡버스지부	이 상 빈
3	금남교통지부	최 정 규
4	금성교통지부	지 정 남
5	대전교통지부	김 주 병
6	대전버스지부	유 인 봉
7	동건운수지부	이 상 봉
8	산호교통지부	김 준 섭
9	선진교통지부	강 신 구
10	선진여객지부	정 진 철
11	충진교통지부	박 윤 길
12	한일버스지부	김 준 섭
13	협진운수지부	김 현 길

2007년을 우리 대전지역버스노조 운수노동자들은 잊지 않을 것입니다.

평상시에는 정부와 버스운수업 종사자들의 노동조건 개선을 위한 활동에 온 힘을 기울이지만 투쟁의 시기에는 모든 역량을 집중하는 연맹의 노력에 항상 감사드립니다.

대전지역버스노조도 지역 조합원들을 위한 정책 대안 제시와 투쟁의 구심점으로 더욱 성장하여 나가는 모습을 보여드리겠습니다. 23살 청년의 기상과 열정으로 조합원 노동조건 개선의 힘찬 발걸음을 멈추지 않겠습니다. 아직 머물지 않은 젊음의 열정이 연맹의 깊이 있는 전통과 함께 녹아진다면 그 어느 지역에도 부끄럽지 않는 지역노조의 역사를 만들어 나갈 수 있으리라 자부합니다.

50년을 맞이하는 자동차노련은 우리 2,000여 명 대전지역버스노조 조합원들과 미래의 운수업에 종사할 후배들의 보금자리입니다. 우리 조합원들과 운수업에 종사할 우리의 후배들이 믿고 따를 수 있는 조직, 어느 누구도 자동차노련의 울타리를 부수지 못하는 강력한 조직을 만들어 주십시오. 나아가 운수노동자들의 가슴에 영원히 남을 자동차노련의 100년의 역사를 함께 만들어 나갈 것을 약속드립니다.

전국의 8만 조합원 동지들과 항상 함께하며 성장하는 대전지역버스노조가 될 것을 다시 한 번 약속드리며, 우리 노련의 생일을 다 함께 자축합시다.



가운데 양재화 위원장, 위쪽 좌측부터 유인봉 부위원장 (대전버스지부 지부장), 이현규 복지후생부장, 한영민 노사대책부장, 허항님 사무간사, 원사진 박종면 사무국장

광주지역버스노동조합



오도중 위원장

“우리 지역노조는 현장을 책임집니다”

자동차노련의 산하조직인 광주지역버스노동조합으로서 노련의 반세기 역사를 자랑스럽게 생각하며 창립 50년사를 진심으로 축하드립니다. 우리나라 운수노동자들의 애환이 담겨있는 반세기 역사를 담은 자동차노련 창립 50년사 발간은 매우 역사적인 일입니다.

자동차노련은 우리나라 운수노동운동의 역사이며 나아가 한국노동운동사의 중요한 축을 이루고 있습니다. 한때 한국노총의 조합원 17%를 차지할 정도의 규모를 자랑하였으며 버스, 택시, 화물, 특수 차량 등 모든 업종의 운수노동자들이 함께 미래를 기약하며 투쟁하여 왔습니다.

다른 조직에서는 찾아보기 힘든 지역별 집단교섭의 자랑스런 역사도 있습니다. 지역별로 동일노동·동일임금을 쟁취할 수 있었던 것은 우리 선배들의 헌신적인 노력이 있었기에 가능하였던 일들입니다. 이 자리를 빌어 많은 선배님들의 노력에 감사의 인사를 올립니다.

이러한 역사와 함께하여 온 광주 시내버스노조는 1958년 창립한 광주자동차운수노동조합에서 출발한 조직으로 1960년 군사쿠데타로 노동운동이 일시 중단되었던 역사를 안고 있습니다. 1961년에 전국자동차노동조합 전남지부로 새롭게 발족하여 활동을 전개하여 왔으나, 1980년 신군부의 서슬 퍼런 집권으로 다시 지역지부가 폐지되는 아픔을 겪었습니다. 신군부의 유화조치로 1981년 전국자동차노동조합 전남협의회를 결성하여 민주노동운동의 선두에서 노동조합운동에 앞장서 왔습니다. 그러던 중 1988년 전국자동차노동조합연맹 광주·전남지부로 명칭을 변경하였으며, 2003년 6월에 광역도시 시내버스 분야가 전국적으로 독자적인 활동을 전개하는 상황 속에서 광주지역버스노동조합이 광주전남지부에서 분리되어 현재에 이르고 있습니다.

광주는 지난 1980년 신군부의 전국비상계엄령 속에서도 학생, 시민들이 연대하여 투쟁하였던 5·18 민중항쟁의 역사를 고스란히 안고 있는 지역입니다. 불의와 타협하지 않고 민중의 공동체를 만들었던 역사는 지역 모든 사람들 가슴속에 여전히 살아 있습니다. 이러한 민주주의에 대한 열정과 열망이 타 지역에 비하여 높아 전국에서 처음으로 전체 조합원이 직접 지역노조 위원장을 선출하는 민주적인 노동운동 방식을 지금까지 고집하여 왔습니다.

복수노조 시대를 맞이하여 타 조직에서는 조합원들이 일부 이탈하였으나 우리지역에서는 기존의 2개의 기업별노조가 조직형태 변경을 통하여 가입함에 따라 총 9개 조직으로 확장하는 성과를 이루었습니다.

우리는 명실상부한 지역산별노조로 광주시내버스 모든 운전원이 하나의 노동조합에서 활동할 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다. 연맹이 운수노동자의 미래를 위한 전략을 고민하고 정책화시키는 역할을 담당한다면 지역노조는 현장에서 발로 뚫 수 있는 조직원이 되어 앞으로 다가올 연맹의 반세기 역사가 아닌 백년의 역사에 누가 되지 않도록 최선을 다하겠습니다.

다시 한 번 「자동차노련 50년사」 편찬을 축하드리며, 노련 산하 모든 조직이 더욱 강고하게 뭉쳐 사회에 중추적 역할을 담당하여 앞으로 다가올 자동차노련 100년사에 우리의 빛나는 역사가 기록될 수 있기를 기대합니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	라정시내버스지부	노 총 국
2	대원시내버스지부	강 일 동
3	대창운수지부	장 명 응
4	동화운수지부	박 항 주
5	삼아교통지부	임 경 호
6	을로운수지부	이 형 진
7	현대교통지부	오 도 종
8	천일버스지부	승 기 복



좌측부터 우측으로 김영화 사무차장, 박항주 동화운수지부 지부장, 오도종 위원장, 강일동 대원시내버스지부 지부장, 이유남 사무국장

울산지역노동조합



최차영 위원장

“100년을 준비하기 위한 힘찬 발걸음을”

운수노동자들의 생존권 사수와 노동권의 향상을 위하여 노력하여 온 전국자동차노동조합 연맹이 어느덧 50년의 역사를 맞이하였습니다. 자동차노련의 지난 반세기는 대한민국 노동운동사 곳곳에 묻어있는 투쟁의 역사와 과를 같이하고 있다 생각합니다. 한국노동운동을 주도하는 연맹의 역할을 보면서, 소속 조합원으로서 큰 자부심을 갖고 있습니다. 울산지역노조가 지난 세월 동안 지역의 단위노조를 하나로 묶어내고, 울산지역 운수노동자들의 생존권과 권익신장에 발 벗고 나설 수 있었던 것은 연맹의 탄탄한 조직력과 탁월한 정책역량, 그리고 지도력이 있었기 때문입니다.

울산지역노조는 경남·울산지역자동차노동조합 산하 울산시합동사무소로 시작하여 1997년 울산광역시 승격 이후 2010년에 비로소 울산지역노동조합으로 출범하였습니다. 울산지역노조는 타임오프와 복수노조 시행에 따른 노동운동의 위기를 내부단결로 극복하는 한편 지역 내 열악한 시내버스 정책과 제도에 대한 대응마련의 필요성에 인식을 같이 하고 있습니다. 비록 8개 시내버스노조가 하나의 지역노조로 결합하지는 못하였지만 울산지역노조는 책임감과 자부심으로 버스정책 발전과 제도 개선에 중심적 역할을 담당하고 투쟁력을 집중하여 소기의 성과를 거두기 시작하였습니다.

울산은 전국 최대 규모의 산업도시이자, 노동의 도시입니다. 특히 현대자동차를 중심으로 하는 거대자본과 이에 맞서는 노동운동 세력이 존재하고 있으며, 비정규직 문제 등 노사관계의 이슈가 끊임없이 쏟아지는 대한민국 노동운동의 바로미터라 할 수 있는 지역입니다. 산업구조 또한 제조업 중심으로 이루어지다 보니 상대적으로 열악한 운수업과 서비스업은 소외되는 구조적 한계를 보이고 있습니다. 이는 노사 또는 노사정 관계에서도 나타나고 있습니다. 여기에 타 도시에 비하여 상대적으로 높은 지역민들의 소득수준으로 인하여 자가용이용 비율이 월등히 높아 대중교통이 설 자리를 잃어가고 있습니다. 자연스레 시내버스업계의 경영난은 가중되고, 현장조합원들의 고용불안과 근로조건 악화로 이어지고 있습니다.

문제의 대안은 버스준공영제의 시행입니다. 2004년 서울을 시작으로 시행·확대되었던 준공영제는 거의 모든 광역시에서 시행

번호	조 직 명	대 표 자
1	대우여객지부	노 성 택
2	울산여객지부	임 용 문
3	남성여객지부	최 차 영
4	울남지선버스지부	조 영 태

중에 있으나 안타깝게도 울산광역시도 빠져 있습니다. 시내버스업계의 경영난을 해소하고 잠재적 노사관계 갈등 요인을 사전에 줄일 수 있는 준공영제 도입이 울산지역노조가 풀어야 할 가장 큰 숙제입니다. 준공영제 시행을 위하여 울산지역노조는 한 목소리로 나아갈 것입니다. 울산의 8개 버스노조를 한 데 아우르는 명실공히 확고한 지역산별 체재 구축으로 준공영제의 시행은 물론 울산지역 버스노동자들의 웃음꽃 피는 미래를 약속하겠습니다.

그러나 울산지역노조 혼자 힘만으로는 약속을 지키기는 힘들 것입니다. 지금까지 하여 온 것처럼 연맹과의 신뢰를 바탕으로 긴밀한 협조체재를 유지하여 나가야 합니다. 조합원은 지역노조와 연맹을 전적으로 신뢰하고, 지역노조는 현장의 목소리를 담아 목표를 세우고 달성하기 위하여 땀 흘리고, 연맹은 지역노조의 든든한 조력자로 올바른 방향을 잡아주는 길잡이가 되어야겠습니다. 이 3박자가 갖춰진다면, 이루지 못 할 것이 없다고 자신합니다.

끊임없이 노력하여 지역사회의 책임 있는 노동운동의 주체가 되겠습니다. 어느덧 반세기를 맞이한 자동차 연맹의 역사는 새로운 100년을 준비하기 위한 힘찬 발걸음이라 생각합니다. 그 시작에 울산지역노조가 동참하고자 합니다. 다시 한 번 진심으로 연맹의 설립 50주년을 축하드립니다.



좌측부터 우측으로 박진우 기획부장, 김영석 울산여객지부 지부장, 최차영 위원장, 노성택 대우여객지부 지부장, 조영태 울남지선버스지부 지부장

경기지역자동차노동조합



장원호 위원장

연맹 50년, 소통과 변화로 100년

운수노동자들의 땀과 눈물, 꿈과 희망의 결정체인 연맹 창립 50년을 1만 경기지역노조 조합원들과 함께 진심으로 축하드립니다.

경기지역노조는 전쟁과 분단의 상처가 그대로 녹아있는 1960년대의 혼란 속에서 운수노동자들의 근로조건 개선과 노동권 보호를 위하여 결성된 전국운수노조 산하 경기자동차지부로 1961년 9월 13일에 출범하였습니다.

출범 이후 경기자동차지부는 지역산별노조로서 제반 역할을 수행하여 오다 1980년대 들어 신군부의 8·21조치로 조직 형태를 연립협의회 형식으로 잠시 변경하였습니다. 그리고 1986년 4월 26일 전자노련 경기도지부로 개칭, 1988년 7월 15일에 전국자동차노동조합연맹 경기도지부 설립 총회를 거쳐 2000년까지 이르렀습니다. 이후 2000년 8월 30일에 명실상부한 지역산별노조로서의 위상을 실현하고자 경기지역자동차노동조합으로 명칭을 변경하여 현재에 이르고 있습니다.

경기지역자동차노조는 독특한 지역적 특성을 갖고 있습니다. 수도권에 있으면서 가장 넓은 면적의 조직 대상과 다양한 규모의 버스업체가 상존하고 있는 것입니다. 또한 경기도 내 각 시마다 교통정책과 운수환경이 다른 특징도 갖고 있습니다. 이 같은 특성으로 인하여 과거부터 통일된 근로조건과 임금 수준을 만들어 내지 못하였습니다. 교통 환경과 수요, 경영 상태에 따른 근로조건 차이는 지역노조로의 전환 이후에도 집단교섭 참여를 저해하는 요소가 되고 있습니다. 그러나 우리 경기지역자동차노조는 이를 극복하기 위하여 지속적인 정책 활동과 조직 활동을 펼치고 있으며, 이를 통하여 1만 조합원들의 근로조건 개선에 최선을 다할 계획입니다.

앞서 살펴보았듯 현재 경기지역노조는 1980년대 이후 실현하지 못하였던 완전한 지역산별노조 건설이라는 과제를 남겨두고 있습니다. 그리고 이를 완성하기 위하여서는 수도권 환승체계에 따른 여러 문제와 지역적 거리편차 해소 등 많은 과제를 풀어내야 합니다. 특히 이러한 문제는 1,000만 경기도민의 생활 및 복지와 연관된 것이기에 지자체와 정부 또한 머리를 맞대야 할 중요한 과제입니다.

따라서 이러한 여건 속에서 시민들의 생활 편의와 교통 복지를 고려하여 볼 때 앞으로 연맹과 지역노조가 어떠한 관계로 발전하여 나가야 하는지 분명히 짚어 볼 수 있습니다. 무엇보다 대중교통 문제는 여러 산업분야가 연관되어 있기 때문에 연맹은 정부정책에 효율적으로 참여하여 국민의 의견을 수렴하고 그 대변인 역할을 실현하여 나가야 할 것이며, 지역노조는 지역의 구체적인 실정에 따라 교통 현장 곳곳에서 제기되는 여러 문제들에 대하여 관심을 가지고 이를 해결하고자 노력하여야 할 것입니다.

사회경제가 더욱 고도화되고 긴밀히 연계되는 상황에서 연맹의 위상과 역할은 더욱 커져가고

번호	조 직 명	대 표 자
1	강화운수지부	최 진 선
2	경기공항리무진버스노조	이 기 천
3	경남여객노조	한 상 춘
4	경원여객노조	이 만 영
5	경일여객지부	최 시 동
6	경진여객운수지부	이 승 일
7	경기상운노조	강 영 모
8	대명운수노조	유 수 업
9	명성운수노조	한 재 갑
10	백성운수지부	정 일 양
11	보영운수지부	최 진 한
12	부천버스노조	이 종 희
13	삼경운수지부	하 윤 수
14	삼영운수지부	권 태 윤

번호	조 직 명	대 표 자
15	서울고속노조	오 복 균
16	성남시내버스노조	고 재 수
17	성우운수지부	권 인 국
18	소신여객노조	황 대 준
19	수원여객지부	이 민 우
20	시흥교통노조	박 명 임
21	신성교통노조	권 중 안
22	(합)신일여객노조	우 은 호
23	용남고속버스라인,용남고속노조	임 인 수
24	제부여객지부	황 휘
25	평택여객노조	김 병 기
26	한남여행사노조	최 병 욱
27	협진여객노조	최 성 근
28	화영운수지부	신 동 만

있습니다. 급속히 변화어가는 현대사회 속에서 연맹의 행보에 많은 어려움과 난관이 있겠지만 전 국민의 생활과 이동에 있어 커다란 한 축을 담당하고 있다는 막중한 사명감으로 8만 조합원, 나아가 5,000만 국민과 원활히 소통하여 100년, 200년으로 나아가는 정책 연맹이 될 것을 기대합니다.



앞줄 좌측부터 우측으로 박문상 총무국장, 장원호 위원장, 박종각 기획실장
뒷줄 좌측부터 우측으로 박두진 총무차장, 이경남 총무부장, 김도은 총무차장

경기중부지역버스노동조합



박용덕 위원장

“우리는 한 몸입니다”

전국자동차노동조합연맹 창립 50주년을 축하합니다. 운수노동자들의 권익향상과 노동환경 개선을 위하여 최선봉에서 언제나 조합원들을 위하여 물심양면으로 도움을 주시는 노련의 노고에 감사를 드립니다. 50년을 넘어 100년의 역사를 이어갈 수 있는 그런 조직으로 거듭나기를 바라는바입니다.

우리 경기도중부지역버스노동조합은 2006년 4월 5일 경기고속, 대원고속, 대원운수, 대원버스 4개의 단위사업장이 주축이 되어 경기도중부지역버스노동조합이라는 지역노조로 창립되었습니다. 초기에는 조합원 4,200여 명의 조합원들이 가입하였고, 이후 2008년에 경기여객노동조합이 가입하여 현재까지 총 5개 사업장 6,000명의 조합원이 소속되어 있습니다.

자동차노련의 50년 역사로 봤을 때 역사가 깊은 타 조직에 비하여 미흡한 점과 개선하여야 할 점이 많이 있지만 자동차노련의 전폭적인 지원으로 우리 경기도중부지역버스노동조합은 해를 거듭할수록 발전하고 있다는 생각이 듭니다. 또한 경기도중부지역버스노동조합은 조직혁신을 위하여 지속적으로 노력하고 있습니다.

2011년 7월 복수노조가 허용되고 자유롭게 노동조합을 설립하거나 가입할 수 있는 길이 열렸습니다. 노련 산하 타 지역의 경우 경쟁조직이 생겨나고 사측의 부당노동행위가 노골화 되는 상황을 경험하고 있습니다. 복수노조가 허용되고 버스와 택시분야에서 신규노조 설립이 많았습니다. 연일 계속되는 방송과 신문 보도에 우리 조직도 많은 긴장감을 가졌던 것이 사실입니다.

그러나 우리 경기도중부지역노조는 노련이라는 든든한 울타리 안에서 조직이 한길로 가고 있습니다. 감히 말씀드리지만 우리 경기도중부지역버스노조는 복수노조의 태풍에서 조직을 굳건히 지키고 있습니다. 또한 원만하고 합리적인 노사관계를 바탕으로 각 사업장별 근로조건 통일성을 기하고 있으며, 이를 통하여 지역노조 중심의 강력한 지도력을 구축하고 있습니다.

최근 교통 환경 변화에 따라 운수업의 경영 환경도 급속하게 변화되고 있는 실정입니다. 이는 조합원들의 근로조건이나 고용안정에도 많은 영향을 미칠 수밖에 없는 판단입니다. 우리 경기도중부지역버스노동조합은

번호	조직명	대표자
1	경기고속노조	변병대
2	경기여객노조	김창도
3	대원고속노조	이상섭
4	대원버스노조	조원철
5	대원운수노조	안종수

경영 환경 변화에 발 빠르게 대응하여 조합원들에게 피해가 돌아가지 않도록 노력할 것입니다. 그뿐만 아니라 지방자치단체의 올바른 교통정책 수립과 지원을 통하여 보다 나은 교통서비스를 제공할 수 있도록 연맹과 함께 다양한 정책 활동을 전개하여 나갈 것입니다.

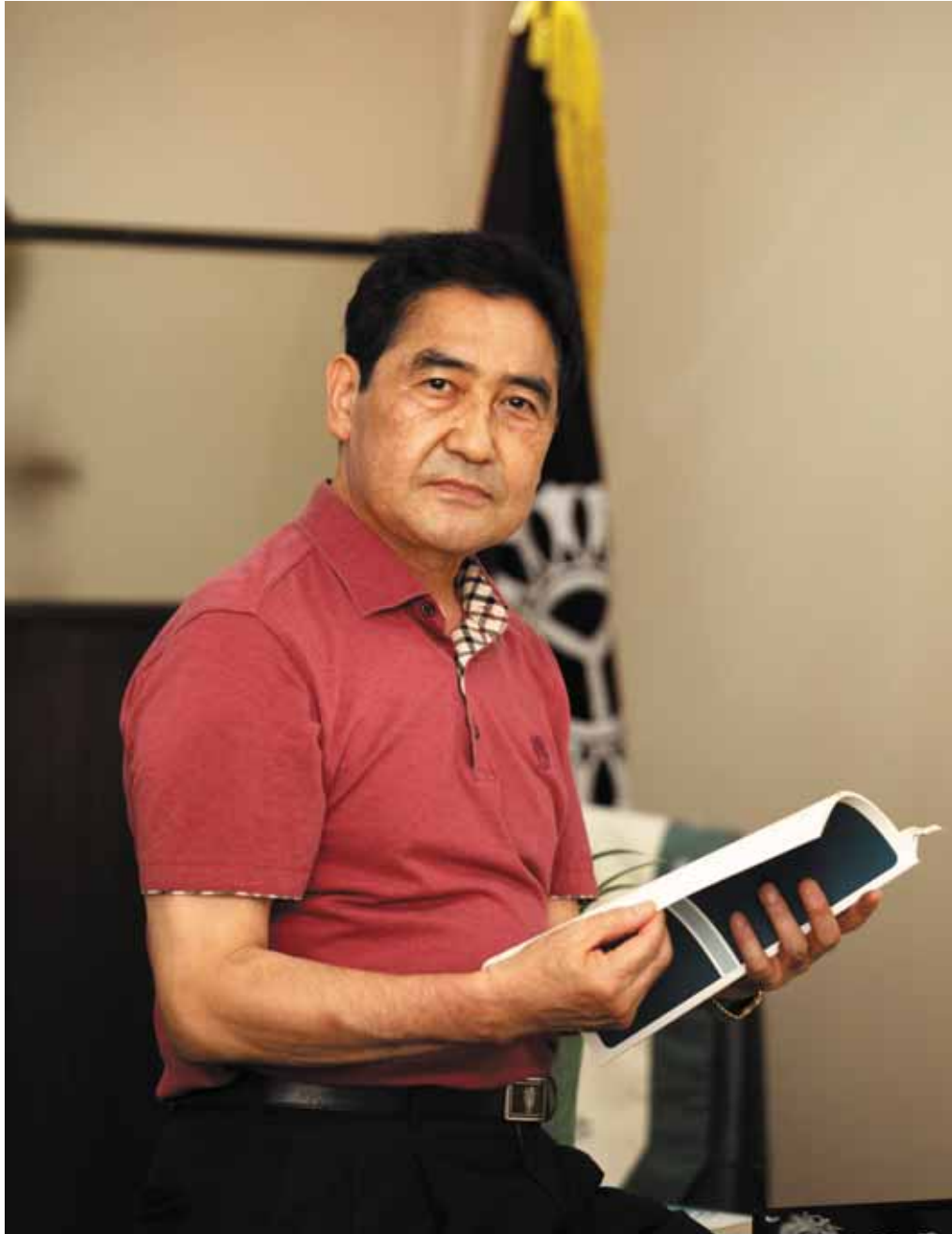
앞으로도 경기도중부지역버스노동조합은 조합원들이 복수노조라는 극단적인 선택을 하지 못하도록 조합원들의 근로조건 개선과 권익향상을 위하여 고민하고 또 고민하겠습니다.

끝으로 자동차노련과 우리 경기도중부지역버스노동조합은 한 몸이라는 것을 잊지 마시길 바랍니다. 한 몸과 같이 똘똘 뭉쳐야 무한 조직 경쟁 시대에 살아남을 수 있습니다. 노련에서 제작한 노동수첩 표지에 쓰여 있는 글귀가 저는 개인적으로 정말 마음에 듭니다. '50년 역사와 전통으로 한국 노동운동을 주도하는 운수노동자의 믿음직한 희망!'. 이러한 문구처럼 전국의 운수노동자들에게 희망을 주는 버팀목 같은 조직으로 발전하여 주시고 한국노동운동을 주도하는 그러한 조직이 될 것이라 믿어 의심치 않습니다. 다시 한 번 자동차노련 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.



가운데 박용덕 위원장, 뒷줄 좌측부터 우측으로 조원철 대원버스노조 조합장, 유지는 총무직원, 안종수 대원운수노조 조합장

경기지역버스노동조합



오범구 위원장

“연맹·지역 합심하여 100년 큰 대업 이루어야”

연맹의 반세기 역사는 참으로 위대한 상아탑입니다.

우리 운수근로자들을 대변하고 또한 그 지위를 향상시키며, 복지제도를 현격하게 바꾸어 이제는 명실상부한 근무 제도를 정착시킨 그 업적은 그 누구도 부인할 수 없을 것입니다. 이렇게 큰 변화는 연맹의 역대 위원장, 그리고 임직원 여러분이 살신성인의 자세와 희생·봉사 정신으로 운수근로자들의 어려움을 하나하나 개선하여나간 결정체인 것입니다.

그리고 연맹의 장학사업의 금자탑은 자랑스러운 크나큰 역사입니다. 과거에는 우리 운수근로자들의 자녀가 학비 때문에 학업을 중단하는 일이 비일비재하였으나, 현재 우리 자동차노동조합연맹 소속 조합원들의 자녀들은 연맹에서 장학금을 지원받아 학업을 이어나간 결과 초등학교 선생님, 고위 경찰간부, 의사, 공무원 등이 되어 사회에서 중요한 역할을 하고 있습니다. 이들이 종종 조합원들을 통하여 고마움을 전하여올 때에 큰 보람을 느끼곤 합니다. 이 모두가 전국자동차노동조합연맹의 장학 사업으로 이룬 자랑스러운 결과입니다.

우리 경기도지역버스노동조합은 경기도에서는 가장 오랜 역사와 전통이 존재하는 조직으로서 전국자동차노동조합연맹 산하 운수근로자들의 경기 산맥을 유지하던 중 경기도자동차노동조합이 분가하였고, 인천지역버스노동조합이 분가되어 이제는 경기북부지역을 담당하며 노동조합의 새로운 가치와 위상을 정립하고 있습니다.

작은 조직이지만 내실을 단단히 하여 가족적인 분위기 속에 한마음이 될 수 있도록 조직을 이끌어 왔습니다. 그 결과 복수노조로 이탈한 몇몇 조직이 있었으나 현재 7명을 제외한 나머지는 모두 돌아왔으며, 남아있는 7명도 돌아올 의사를 갖고 있어 금명간 우리 조직의 일원이 될 것입니다.

어느 선배님이 “독재 정권 시대의 위커발 밑에서도 굴하지 않고 노동조합을 지켰다”라고 하신 말씀을 기억합니다. 우리는 지난 반세기 동안 어려웠던 근무환경과 1987년도 노사 간의 대립이 투쟁 일변도로 치달던 쓰라린 아픔을 겪지 않았습니까. 그런 가운데도 선배들은 끊임없이 타협을 시도하였고 그 결과 조직대표자들이 상처 하나 받지 않고 존재할 수 있었습니다. 이는 참으로 자랑스러운 업적이라고 생각합니다.

그럼에도 전국에는 아직도 손길이 미치지 않는 곳에서 열악한 근로조건에도 불구하고 이렇다 할 호소조차 하지 못하고 근무하고 있는 운수근로자들이 많을 것입니다. 우리는 그들이 하루속히 노동조합이 조직되어 더 이상 소외받지 않고 함께 어려움을 극복하여 나갈 수 있도록 끊임없이 노력을 하여야 할 것입니다.

그것이 바로 100년을 향하는 첫걸음이 될 것입니다. 연맹 산하 근로자 가족 약 50만의 위상이 드높아져 이 사회의 주인공이 될 수 있도록 연맹은 주기적으로 정책을 입안하고, 지역노조는 각 지부의 업무지도를 철저히 하여야 할 것입니다.

우리는 지난날의 역사를 바탕으로 연맹과 지역노조가 합심하여 지난 50년에서 100년을 향하는 크나큰 대업을 이어가야 할 것입니다. 이제 다시 시작한다는 각오로 새롭게 전진하여 나아가야 합니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	명진, 진명여객지부	오 범 구
2	뉴경동관광지부	이 필 희
3	선진시내지부	김 용 섭
4	평안운수지부	이 은 재
5	포천교통지부	백 호
6	대양운수노조	최 수 영
7	경기버스지부	윤 창 수
8	경기운수지부	정 영 철



좌측부터 우측으로 최아영 총무직원, 이성수 상임지도위원, 오범구 위원장, 윤창수 경기버스지부 지부장, 백호 포천교통지부 지부장

경남지역자동차노동조합



이덕우 위원장

“8만 조합원들과 한국노동운동 주도하길”

농부가 한 톨의 쌀을 얻기 위하여서는 일곱 근의 땀을 흘려야 한다는 ‘일미칠근’이라는 옛말이 있습니다. 지금의 자동차노련도 지난날 선배님들이 거센 비바람에 맞서 흘린 무수한 땀방울이 맺은 결실이라 생각합니다. 창립 50주년이라는 결실을 맺기 위하여 노력하신 선배님들과 현재 현장에서 고생하시는 동지들의 노고에 감사드리며 경남지역조합 5,000여 동지들 모두의 마음을 담아 축하의 인사를 드립니다.

과거를 돌이켜보면서 반성하는 자만이 내일을 향한 꿈을 꿀 수 있고, 내일을 준비하는 자에게만 승리의 여신은 미소를 띄웁니다. 저희 경남지역자동차노동조합은 1961년 전국운수노동조합 산하 경남자동차지부를 결성, 1980년 전국자동차노동조합 경남버스지부로 명칭을 변경하여 도약기를 맞이하였습니다. 2000년에는 전국자동차노동조합연맹 경남지역자동차노동조합으로 조직형태 변경을 통하여 산별노조로의 전환을 위한 초석을 다져놓은 상태입니다. 21세기 들어 우리 사회가 하루가 다르게 급변하고 있습니다. 노동계 역시 전임자 임금 지급 금지와 복수노조 시행 등 여러가지 문제들이 곳곳에서 고개를 들고 있습니다. 이 모든 상황이 산별노조의 필요성

번호	조 직 명	대 표 자
1	거제현대고속지부	송 일 섭
2	거창고속지부	서 종 석
3	경남고속지부	유 진 갑
4	경원여객지부	장 삼 식
5	경전여객지부	김 종 익
6	김해버스지부	장 진 환
7	김해여객지부	배 진 호
8	남흥여객지부	고 주 훈
9	대운교통지부	김 진 서
10	대중교통지부	이 경 룡
11	대한, 부일지부	노 기 봉
12	동부교통지부	하 태 식
13	동아여객 진해지부	김 광 달
14	동양교통지부	최 일 중
15	동일익스프레스지부	황 용 생
16	마인버스지부	강 두 성
17	마창여객지부	이 승 영
18	밀성여객지부	김 정 섭

번호	조 직 명	대 표 자
19	밀양교통지부	이 병 중
20	부산, 통영, 삼포교통지부	강 오 영
21	삼화여객지부	김 동 곤
22	서흥여객지부	박 종 덕
23	세원지부	이 형 근
24	세일교통지부	윤 명 석
25	신양여객지부	이 재 근
26	신흥여객지부	이 성 천
27	영화, 부일지부	이 민 수
28	제일교통지부	이 순 식
29	진해여객지부	이 춘 권
30	창원버스지부	배 정 윤
31	천일고려여객지부	박 지 훈
32	천일고속지부	최 길 상
33	푸른교통지부	한 체 기
34	함양지리산고속지부	임 상 택
35	해운대고속지부	김 해 언
36	가야BBS지부	박 민 규

을 말하여주고 있습니다. 머지않았습니다. 경남지역노조는 시대적 흐름에 맞추어 산별노조 건설에 박차를 가하겠습니다.

경남지역은 광범위한 지역에 여러 업종의 사업장이 흩어져 있습니다. 내부 지역 간의 소득격차도 천차만별이고, 문화와 생활권역도 다 다른 실정입니다. 조합원의 근로조건 또한 지역사회의 구성과 많이 닮아 있습니다. 상대적으로 열악한 근로조건에서 일하는 조합원이 많습니다. 지역노조는 임금과 근로조건의 상향평준화를 위하여 끊임없이 노력하여 왔으며 소정의 성과를 거두었습니다. 하지만 멈추지 않겠습니다. 멈추면 쓰러지는 굴렁쇠처럼 끊임없이 움직이며 길을 닦아 가겠습니다. 안으로는 사측과 밖으로는 지방정부와 머리를 맞대어 오늘보다 조금 더 나은 내일의 결실을 만들겠습니다. 우리의 진심어린 자세에 대하여 사측과 지방정부가 호응하지 않는다면 투쟁의 깃발을 올려 경남지역노조 동지들과 인간미 넘치는 행복한 일터를 만들어 가겠습니다.

50년의 결실을 맺은 자동차노련은 새로운 열매를 수확하기 위하여 나아갈 것입니다. 앞으로의 현실에는 50년간 경험하였던 과정의 반복과 변화하는 시대에 맞는 또 다른 과정이 있을 것입니다. 그 과정 속에서는 반드시 조합원, 지역노조, 연맹이 하나가 되어야 합니다. 연맹을 구심점으로 한 강력한 조직력을 바탕으로 지역적 특성을 슬기롭게 조화시켜 보다 유기적인 움직임을 갖추어야겠습니다. 경남지역노조도 조합원의 생각과 목소리를 담아 연맹과 함께 보고, 함께 듣고, 함께 생각하겠습니다. 항상 곁에서 동지이자 든든한 버팀목이 되어준 연맹을 지지하고 응원하겠습니다.

뜻 깊은 연맹의 50주년을 다시 한 번 축하드리며, 자랑스러운 자동차노련 8만 조합원과 더불어 한국노동운동을 주도하는 모습을 기대하겠습니다.



좌측부터 우측으로 서소현 총무부원, 김용주 조직국장, 이덕우 위원장, 박선호 총무국장, 노재자 총무부원

경북지역자동차지부



박영규 위원장

“단위사업장·지역·연맹의 유기적 활동을 만들자”

우선 자동차노련 창립 50주년을 우리 경북지역 3,000여 조합원을 대표하여 진심으로 축하드립니다. 세월이 참 빠르게 흘러가는 것 같지만 50년이라는 시간이 결코 순탄하게 흘러가지 않았음은 분명할 것입니다. 이 50년사에 기록되어 있는 갖가지 크고 작은 일들을 글로 써 접하여 볼 때면 만감이 교차하리라 생각이 듭니다.

경북지역자동차지부는 연맹보다도 더 이른 1958년 6월 10일, 버스분야 최초의 노동조합으로 기록되는 대한노총 경상북도자동차종업원노동조합으로 출범하였습니다. 현재도 이날을 기념하여 ‘운전사의 날’ 행사를 진행하고 있으며 올해 ‘55회 운전사의 날 행사’를 치르기도 하였습니다.

하지만 출범 이후 경북노조의 운명은 순탄치 않았습니다. 경상북도에 5개 지부 체제(시외버리지부, 시내합동좌석지부, 택지지부, 화물지부, 정비지부)로 운영하여 오던 중 조직대표자간 분규가 끊이지 않았습니다. 당시 군사정권하에서 정부가 사회혼란이라는 명목으로 개입하여 5개 지부 대표자로부터 사직서를 받아 조직을 통합하기에 이르렀습니다. 그리하여 1973년 1월 23일 통합조직인 경상북도지부가 출범하였는데 당시 박성조 지부장과 이상해

번호	조 직 명	대 표 자	번호	조 직 명	대 표 자
1	경북코치서비스경북고속노조	김 종 현	16	신안여객노조	손 종 수
2	경북코치서비스 아진고속분회	전 재 갑	17	아성고속지부	박 영 규
3	경산버스노조	이 상 수	18	안동버스노조	김 승 대
4	경안여객노조	천 상 훈	19	영덕버스노조	이 상 덕
5	경일여객, 여행지부	이 기 근	20	영일기업지부	오 창 열
6	경일교통노조	이 흥 우	21	영주여객노조	허 대 우
7	구미버스분회	박 재 동	22	영천교통노조	임 판 순
8	금아리무진 고속분회	안 영 운	23	예천여객분회	황 병 봉
9	금아리무진 버스분회	최 문 석	24	울진여객분회	박 창 준
10	금아여행지부	황 종 식	25	의성여객노조	박 영 섭
11	대한교통노조	장 준 용	26	일선교통지부	김 정 호
12	대화교통분회	민 정 선	27	진안고속지부	김 성 희
13	동춘여객노조	윤 종 호	28	천마고속노조	손 태 화
14	문경여객노조	황 경 섭	29	청도버스분회	한 병 수
15	상주여객노조	이 재 준	30	청송버스지부	권 영 준

사무장이 집행부를 이끌게 되었습니다.

그러다 신군부에 의하여 1980년 8월 21일 노동청 노동조합 개편조치에 따라 지역지부가 해산되었고, 도지부 임원 또한 정화 조치에 의하여 물러나고 40여 명 직원들 또한 하루아침에 직장을 잃게 되는 암담한 시절을 겪었습니다. 이후 4개 업종별 연락협의위원회(경북연락협의위원회, 대구버스연락협의위원회, 대구택시연락협의위원회, 대구화물연락협의위원회)를 결성하여 사업장단위노조로 설립·운영하여 오던 중 1987년 6·29선언으로 인하여 1987년 9월 23일자로 경북지역지부를 설립하여 현재까지 이르게 되었습니다.

2011년 7월 1일자 복수노조가 시행된 이후 2년이 흐른 지금 우리 경북조직은 그간 사측의 부당노동행위와 어용노조 조직 움직임에 발 빠르게 대응하고 조합원 권익옹호와 단결 강화에 모든 역량을 다하였습니다. 전국 시·도 지역조직 중 최초로 조직사수대를 결성하는 등 철저하게 준비하고 민첩하게 대응한 결과 현재 극소수 조합원 이탈을 제외하고는 굳건히 자리하고 있습니다. 이와 같은 결과는 현장에서의 단위조직과 경북 지역조직이 유기적으로 소통하고 힘이 모자란 부분에 대하여서는 연맹이 그 역할을 부담해주었기 때문에 가능하였던 것입니다.

우리 운수업은 날로 사양화되어 가고 있습니다. 다양한 교통수단의 증가와 교통대책의 변화 등으로 인하여 사업이 축소되고 이에 따라 조합원도 날로 감소하고 있는 추세에 있습니다. 불합리한 노동관련법들로 인하여 합법적 노동운동의 영역이 축소되고 있는 이 현실에서 단위노조, 지역노조, 연맹이 각자의 영역에서 맡은 바 역할을 충분히 다하고 하나의 유기체로서 서로 소통하고 융화하여 나간다면 우리 조직은 그 어떤 변화에도 굳건히 살아나갈 수 있을 것이라 믿습니다.



좌측부터 우측으로 성병찬 노사대책부장, 윤이곤 사무국장, 박영규 위원장, 채영미 간사

광주·전남지역자동차노동조합



박준웅 위원장

위기와 역경을 함께 이겨낸 동지, 자동차노련

먼저 운수노동자와의 약속을 묵숨처럼 지키며 이루어낸 자동차노련의 50주년을 광주·전남지역 모든 동지와 함께 진심으로 축하드립니다. 지난 반세기 노동운동을 이끈 노련의 역사는 실로 수많은 업적들로 채워져 있습니다. 저도 노련 구성원의 한 명으로서 오늘날 이 자리에 함께할 수 있다는 것이 자랑스럽습니다.

노련의 오늘날이 있기까지 수많은 동지들의 피와 땀이 서려 있습니다. 그중에는 우리 광주·전남지역노조 선배님들과 현재 함께하는 동지들의 땀방울도 맺혀 있습니다. 광주·전남지역노조는 1958년 11월 30일 광주자동차운수노동조합으로 출범하여 오늘날에 이르렀습니다. 과거 노동운동이 어려웠듯 광주·전남지역노조의 발걸음도 순탄치만은 않았습니다. 5·16 군사정변으로 노동운동이 중단된 이듬해인 1961년 전국자동차노동조합 전남지부를 발족하여 다시 활동을 시작하였습니다. 이후 순탄하게 가는 것처럼 보였지만, 1980년 신군부 집권 이후 8·21조치에 의하여 노조 기능이 상실 직전의 위기에까지 내몰렸습니다. 1981년에 들어 전남협의회를 결성하여 조직을 가다듬고 1988년 전국자동차노동조합연맹 산하 광주·전남지부를 결성하면서 보다 확고

번호	조 직 명	대 표 자
1	고흥여객지부	정 병 준
2	광신고속지부	허 기 우
3	광우고속지부	김 대 호
4	광양교통지부	정 상 원
5	구례여객지부	심 광 선
6	금호고속지부 광주분회	이 기 수
7	금호산업고속 사업부지부	이 재 덕
8	나주교통지부	조 길 호
9	남주교통지부	심 귀 식
10	담양운수지부	최 평 안
11	동광고속지부	노 재 근
12	동방고속지부	오 성 민
13	동신교통지부	이 영 주
14	동양교통지부	정 광 일
15	무안교통지부	안 광 분

번호	조 직 명	대 표 자
16	보성교통지부	김 영 남
17	서강기업지부	김 용 환
18	순천교통지부	박 기 성
19	여수여객지부	이 상 훈
20	영광교통지부	노 영 옥
21	영암교통지부	신 조 광
22	오동운수지부	이 장 훈
23	완도교통지부	차 성 호
24	장성군민운수지부	이 영 환
25	장흥교통지부	박 기 태
26	태원유진지부	김 정 남
27	함평군민교통지부	서 종 오
28	화순교통지부	조 병 수
29	해남교통지부	정 수 용

한 노동조합의 모습을 갖추기 시작하였습니다. 그리고 2000년에 들어 전국자동차노동조합연맹 광주·전남지역자동차노동조합으로 조직형태를 변경, 2003년 광주지역노조와 분리되어 오늘날에 이르렀습니다.

광주·전남지역노조는 시내·시외버스는 물론 고속과 농어촌까지 전 업종의 조합원이 소속되어 있습니다. 그렇다 보니 넓은 전라남도의 지역별로 또는 여러 업종별로 임금과 노동조건이 천차만별이었습니다. 이를 통일하기 위하여 우리는 부단한 노력을 하였고, 그 결과 지금은 지역 및 업종별로 임단협 협정기간을 통일시키고 노동조건도 상향평준화시켰습니다.

그 과정에서 우리는 수많은 투쟁과 협상을 병행하였습니다. 어려차례 어려운 위기를 맞이하였지만 동지들의 슬기로운 대처로 이겨내고 소중한 성과물을 쟁취하였습니다.

앞으로도 갈 길이 많이 남아있습니다. 도 단위를 중심으로 운영되는 지역의 특성상 버스업체는 영세하고, 열악한 근로환경에 내몰려 고통을 호소하는 조합원들은 날로 늘어가고 있습니다. 전반적인 버스운수업의 침체 또한 우리의 미래를 더욱 어렵게 하는 요소로 자리 잡고 있습니다. 과거 처럼 노사관계로 해결할 수 있는 문제는 한계에 봉착하였습니다. 이제 우리는 지금껏 다져온 지역노조의 굳건한 조직력을 바탕으로 새롭게 노사정관계를 정립하는 데 앞장서야 합니다. 그 중심에 광주·전남지역노조가 자리하겠습니다.

연맹과 광주·전남지역노조는 50년 전에도 그리하였듯이 50년이 지난 지금에도 이 자리에 함께 있습니다. 지난 50년 동안 걸어온 길은 결코 평탄하지는 않았습니다. 그러나 위기 때마다 연맹의 정책 기조와 지역노조의 조직력을 바탕으로 험난한 역경을 보란 듯이 이겨 왔습니다. 앞으로도 그럴 것입니다.

연맹이라는 커다란 기둥을 중심으로 노사문제는 물론 각종 교통정책까지 아우르는 역할을 하여 나가겠습니다. 노련의 50주년을 다시 한 번 축하드리며, 50년을 지나 100년을 맞이하기 위하여 출발하는 오늘, 전 운수노동자와 함께하는 축제의 날이 될 수 있길 기대하겠습니다.



좌측에서 우측으로 정시태 사무국장, 박준용 위원장, 노순자 총무차장

전북지역자동차노동조합



안재성 위원장

“공동의 목표를 향한다면 불가능은 없다”

우리나라 대중교통 역사와 함께하며 그 중추에 우리 자동차노련이 있다는 것이 자랑스롭습니다. 노동운동 과거와 현재, 미래를 위하여 헌신하는 관계자분들께 진심으로 감사드립니다.

전북지역자동차노조는 1961년도에 전국운수산업노동조합 전북자동차지부로 결성되어 1997년도 전국에서 가장 먼저 지역산별 체계를 구축하고 현재까지 집단교섭을 이어오고 있습니다. 열악한 지역경제 여건 속에서도 우리 노조가 굳건히 이어져 온 것은 바로 지역산별 중심으로 하나되어 대응하였기에 가능한 것이었습니다.

또한 2001년부터 조합원 불의의 사고에 대한 처우개선으로 운전자 공제회를 노동조합이 직접 운영하고 있으며, 이러한 노조의 독자적인 사업을 통하여 조합원 복지향상과 재정자립이라는 두 마리 토끼를 잡게 되었습니다.

2010년 복수노조 시행과 맞물려 신생된 타 노조의 장기파업과 이로 인한 노·노 간 분쟁은 현장의 조합원들에게 수많은 고통을 야기하였습니다. 오랜 세월 가족같이 지내던 동지들이 노조 소속이 다르다는 이유로 다툼이 빈번하고 근거 없는 비방과 폄훼로 현장은 혼돈 그 자체였습니다. 신생노조는 파업이라는 노동조합의 최종무기를 조직 거점 확보 및 세력확장에 이용하였으며, 이로 인한 피해는 결국 조합원에게 전가되는 것을 확인하였습니다. 책임 없는 노동운동, 대안 없는 노동운동이 조합원을 사지로 내몰았던 것입니다.

이와 같은 격변하는 노동환경과 복수노조의 위기 속에서 지난 2011년 3월 19일 우리 지역인 전주에서 한국노총 전국노동자대회를 개최하여 조합원들에게 힘을 실어주신 동지들께 재차 감사드리며, 이러한 역경을 통하여 얻은 결실로 우리 노동조합은 더욱 힘차게 전진하고 있습니다.

자동차노련은 전국적인 큰 틀에서 정책과 비전을 제시하며 지역노조를 이끌고 선도하는 등대와 같은 역할을 하고 있습니다. 현재의 노동환경에서는 현장 경험과 현실에 맞는 정책을 제시하는 노조전문가의 양성이 중요합니다. 열악한 지역 조직들을 위하여 보다 많은 노조전문가를 양성하여 주기적인 현장교육과 파견확대로 힘을 실어주어야 할 것입니다.

지역노조 또한 산별체제를 더욱 굳건히 하여 복수노조시대 조직강화에 분발하여야 할 것이며, 노동행정 및 조합원 서비스 강화로 동지들에게 항상 낮은 자세로 임하여야 할 것입니다.

노동자 개개인의 힘은 미약할지라도 열 명, 백 명, 천 명, 만 명의 힘은 기하급수적으로 증가합니다. 공동의 목표를 향하여 합리적인 방안과 일치단결로 매진한다면 그야말로 불가능

은 없을 거라 생각합니다. 대한민국 노동계의 중심축이자 8만 버스노동자의 위상 강화를 위하여 매진하는 연맹과 현장 조합원 동지들의 권익향상을 위하여 노력하는 지역노조가 공동의 목표를 향하여 나아가간다면 버스현장은 '살맛나는' 삶의 공간이 될 것입니다. 전국 버스노동자 단결의 구심점이 되어 사회양극화, 노동양극화 해소를 위하여 언제나처럼 더욱 헌신하여주시길 부탁드립니다. 동지들이 자긍심을 갖고 함께하는 최고의 노동조합을 만들어 갑시다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	광일여객지부	임 형 빈
2	군산여객지부	강 희 관
3	부안사랑지부	임 종 철
4	남원여객지부	강 상 섭
5	대한고속지부	이 성 중
6	무진장여객지부	정 윤 조
7	부안스마일교통지부	김 계 영
8	시민여객지부	강 영 선
9	신성여객지부	김 종 철
10	신흥여객지부	이 광 용
11	안전여객지부	박 형 모
12	우성여객지부	이 명 선
13	익산여객지부	김 윤 호
14	임순여객지부	유 효 찬
15	전북고속지부	박 종 만
16	전주고속지부	문 정 규
17	제일여객지부	정 용 주
18	호남고속지부	정 하 갑



좌측에서 우측으로 이대성 사무국장, 안재성 위원장, 노광진 노무법률팀장, 이진숙 총무팀장

충남지부



박종익 지부장

“강력한 지역노조 건설 위한 적극적 지원·지도 절실”

질곡의 반세기를 운수종사자들의 정치·사회적 지위 향상, 열악한 근로조건 개선, 조합원들의 의식 수준상향을 위하여 부단히 힘써온 노련의 50주년을 충남지역 조합원과 함께 진심으로 축하드립니다.

충남지부는 1962년 7월 25일 전국운수노동조합 산하에서 버스업체인 금남여객을 필두로 노동조합을 결성하여 그 조직을 발판으로 1970년대의 서슬 퍼렇던 긴급조치 상황에서도 충남도 내에 산재한 버사회사를 중심으로 조직 확장에 진력하여 왔습니다. 이에 택시와 정비업체, 화물업체를 망라하고 조합원 5,000명이 넘는 방대한 조직으로 발전하여 밖으로는 사회 기여 사업과 안으로는 내실을 다지기 위한 장학사업을 계획·시행하여 견실하게 조직을 확장하여 왔습니다.

그러나 1980년 신군부의 8·21조치로 강제 해산을 당하여 조직이 산산히 분해되는 아픔도 겪었습니다. 이 같은 현실 속에서도 일부 의식이 뚜렷한 버스업종 조직 간부들이 1981년 1월 16일 충남연락협회를 결성하여 조직을 재건하였으나 서슬 퍼런 공안 통치를 등에 업고 사용자들은 노동운동을 말살하려는 시도를 지속하였습니다. 사용자들의 노동조합을 혐오하는 마음과 노동조합을 말살하기 위한 부당노동행위가 자행되어 1982~1984년에는 무려 9건의 부당노동행위 구제신청을 하였는데 모두 승소함으로써 충남도 내 버스업체의 조직 재건을 완료하였습니다. 우리들의 의지는 더욱 강고하여졌고 굳건하게 뭉치게 되었으며, 시련을 계기 삼아 단련된 조직 속에 스스로를 검열하여 성장의 토대를 구축하였습니다.

산업별노조체제에서 확보하였던 근로조건과 복지후생 제도가 단위 노동조합으로 변경되어 사용자들의 부당노동행위로 단결력이 약화되면서 후퇴되는 아픔도 겪었습니다. 이에 대한 반성으로 의식 있는 노동조합간부들이

번호	조 직 명	대 표 자
1	건창여객노조	양 한 석
2	금남고속분회	김 장 곤
3	당진여객노조	정 용 호
4	대전여객노조	박 종 익
5	덕성여객분회	장 기 정
6	보성여객노조	신 용 순
7	삼안여객노조	장 철 령
8	삼흥고속분회	양 영 석
9	서령버스노조	장 윤 석
10	세종교통노조	김 정 한
11	아산여객노조	정 낙 영
12	운양교통분회	문 남 혁
13	중부고속분회	이 종 갑
14	청양교통분회(조성동 당선)	오 추 성
15	충남고속노조	윤 상 신
16	태안여객노조	허 금 선
17	한양고속노조	최 태 식
18	한일교통분회	김 기 철
19	홍주여객노조	장 현 태
20	서천여객노조	이 윤 혁

충청남도지사를 설득하여 1988년 9월 1일자로 전국자동차노동조합연맹 충남지부라는 명칭으로 설립신고증을 교부받았고 마침내 사용자 단체인 충남버스운송사업조합과 시외· 시내 업종별로 집단단체교섭 체제를 구축하게 되었습니다. 이를 통하여 조합원들의 근로조건을 향상하는 데 미력이나마 진력을 다하여왔다고 자부하여 봅니다.

충남지부는 시외고속 5개사, 시내버스 11개사, 농어촌버스 6개사로 다양한 업종으로 구성되어 있습니다. 업종별 특성과 기업 규모에 따라 근로조건과 임금 등에서도 차이가 존재하고 있습니다. 이 같은 특성으로 인하여 충남지부 구성원 간의 연대와 단결력이 약화되고 있는 것도 사실입니다. 그러나 복수노조가 허용되고 무한경쟁과 노노갈등이 예상되는 현실에서 지금의 조직형태로는 더 이상 적극적으로 대응하기 어렵습니다. 이에 우리 충남지부는 명실상부한 산별체제로 조직을 공고히 하고자 규약 개정을 시도하였으나, 일부 이해가 부족한 단위조합의 미진한 참여로 아직도 그 성과를 내지 못하고 있어 아쉬움이 남습니다. 업종 간의 이해관계 등으로 조직을 추스르는 데 힘이 가중되는 실정입니다. 이 같은 현실을 극복하고 조합원들의 근로조건 개선과 강력한 지역노조 건설을 위하여서는 연맹의 적극적인 지원과 지도가 그 어느 때보다 절실합니다. 이에 우리 지부에서는 좀 더 다양한 교육활동과 조직화 사업을 통하여 위기를 기회로 삼아 더욱 발전할 수 있도록 최선을 다할 것입니다.

노련이 50년 뿌리 깊은 역사의식으로 조합원들의 정치적·사회적 지위 향상을 위하여 계속 정진하여 나아간다면 산하지부도 그 큰 그늘 아래 안주하지 않고 조직을 강화하여 응집력을 더욱 키워 갈 것입니다.



좌측에서 우측으로 김영한 사무국장, 정연호 조직국장, 박종익 지부장, 손희라 총무간사

충북지역지부



민승화 지부장

“노동 가치 인정받고 노동권 보장되는 그날까지”

8만 조합원의 근로조건 개선과 법제도 개선을 위하여 열심히 일하는 운수노동자들의 등대, 자동차노련을 자랑스럽게 여기면서 창립 50주년을 축하드립니다.

충북지역지부는 1963년 11월 15일 설립되어 노련과 역사의 궤를 같이하고 있다는 것에 또 다른 축하의 메아리가 정신과 마음을 기쁘게 하고 있기도 합니다.

이렇게 노동의 역사는 노동자가 있는 한 용기와 희망이 있다는 사실을 보여주고 있습니다. 매년 노동운동을 하면서 쉬운 해는 없었습니다. 그 같은 어려움은 어제 오늘의 일이 아니라 우리가 노동운동을 하면서 늘 겪었고 당연히 그 장애를 극복하여야 할 일이었습니다.

그러나 오랫동안 기업별노조에 익숙하여진 상황에서 사업장단위 복수노조와 타임오프제도는 양대 총협의 쟁쟁구도, 산업별노조와 기업별노조의 혼재 속에 그 복잡성과 어려움으로 인하여 기존의 노동조합 근간이 뿌리째 흔들리는 열악한 조건 속에 있습니다. 그럼에도 불구하고 충북지역의 산업현장에서는 단결을 주요한 과제로 삼아 조직을 공고히 하였고, 특히 노련의 정책과 투쟁방침에 대한 적극적인 참여를 통하여 운수노동자의 요구관철을 위한 연대 활동에도 역할과 책임을 다하였습니다. 그뿐만 아니라 각각의 노조가 스스로 조직을 공고히 하는 대응책을 만들고 나아가 정제성, 투명성, 도덕성으로 무장하여 조합원이 신뢰하는 노동조합 구현을 위하여 연대와 교육활동에 매진하여왔습니다.

비록 지역지부의 인적구성이 부족하고 노동환경이 어려웠지만 노련의 각별한 지원과 지도에 힘입어 조직단결력 극대화화 지역연대를 강화하여 조합원의 근로조건개선과 복리증진을 실천할 수 있었습니다. 나아가 비정규적보호, 저임금해소, 이주노동자 등을 위한 사회취약계층에도 관심을 갖고 문제해결을 주도하는 충북지역지부로 책임과 역할을 다할 수 있습니다.

앞으로 충북지역지부가 더욱 발전하기 위하여서는 강력한 지도력이 수반되어야 합니다. 복수노조가 시행되고 있는 현실 속에서 노노 간의 갈등이나 사용자의 부당노동행위에 맞서기 위하여서는 완전한 지역노조 건설이 첩경일 것입니다. 업종과 기업 규모를 넘어 통일된 근로조건과 임금구조 등을 만들어 내어야 합니다. 단위 사업장의 이기심을 넘어서는 단결과 연대 의식의 고취는 충북지역 운수노동자들의 삶을 개선하고 대중교통으로서의 제 역할을 다할 수 있는 원천일 것입니다.

좀 늦은 감이 있으나 노련 창립 50주년을 맞아 위원장 동지와 임원 그리고 사무총국 동지들의 노고에 대하여 충북지역지부 단위조직 조합원과 조직대표자는 고마움과 감사를 전

합니다.

동지 여러분! 노동운동은 쉽습니다.

노련을 중심으로 노동의 가치가 인정받고, 노동권이 보장되는 그날까지 동지 여러분의 적극적인 관심과 참여와 연대로 우리나라 노동운동방향과 법제도 개선에 선도적 역할을 하는 노련으로 우뚝 서기를 소원합니다.

그리고 각 노동조합의 건승과 동지 여러분의 건강을 기원드리며, 전국자동차노동조합연맹 창립 50주년을 거듭 축하드립니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	대성고속노조	천 명 권
2	동일운수노조	박 장 완
3	삼화버스노조	김 남 두
4	새서울고속노조	진 동 하
5	서울고속노조	신 현 정
6	육천버스노조	한 욱 동
7	음성진천여객노조	김 영 배
8	제천교통노조	전 인 관
9	제천운수노조	최 창 순
10	청신운수노조	박 득 규
11	충북리무진노조	민 승 화
12	충주교통노조	정 민 환
13	친선고속노조	박 용
14	한성운수노조	조 경 준
15	신흥운수노조	박 성 용
16	청주교통노조	양 구 석
17	동양교통운수노조	김 종 먼
18	단양버스노조	신 인 균



좌측에서 우측으로 김한성 사무처장, 민승화 지부장, 황광욱 사무직원

강원지부



김금수 지부장

강고한 연대의식과 단결로 노동자권의 보호 앞장

전국자동차노동조합연맹 구성원의 한 명으로서 우리 노련의 반세기 역사를 진심으로 자랑스럽게 생각하면서 강원도 자동차 모든 조합원들과 함께 진심으로 축하인사를 드립니다.

역사는 현실이 말하듯 꾸준히 노력한 결실이 아닌가 합니다. 무에서 유를 창조하듯 우리 자동차노련의 역사도 '불가능한' 꿈을 '가능한' 현재로 발전시켜 왔습니다. 선배동지들의 피와 땀으로 일구어낸 긴 세월을 났고선 봉우리에 자랑스런 우리 자동차노련이 있는 게 아닌가 싶습니다.

자동차노련 강원도지부는 1961년 9월 2일 전국운수노동조합 강원지부(가칭)로 창설되어 같은 해 9월 21일 전국운수노동조합 강원지부로 설립신고를 하여 초대 이병주 지부장을 시작으로 지금까지 15대 지부장을 거쳤습니다. 1980년에는 12월 31일 노동조합법 개정으로 산별노조에서 기업별노조로 전환하여 지부장, 협의회장 체제로 운영되었고, 1981년 2월 28일 전국운수노동조합 강원지부에서 전국자동차노동조합연맹 강원도지부로 개명한 이래 현재까지도 도지부체제로 가고 있습니다.

강원도의 경우 대도시와 달리 지하철이나 철도 등이 미비합니다. 대중교통으로서 온전히 제 역할을 하고 있는 것은 버스가 유일하다고 할 수 있습니다. 농촌과 산간지역의 교통수단도 버스가 유일합니다. 그 어느 지역보다 강원도만큼 버스교통이 도민들에게 필수적인 지역은 드물 것입니다. 따라서 도민들의 생활 편의가 더더욱 증진되기 위하여서는 다양한 지원과 합리적인 정책이 필요합니다. 수요가 적다고 하여서 노선을 폐지하거나 수익성 중심으로 개편하는 것이 올바른 정책이라고만 볼 수 없습니다. 우리 강원도지부에서는 이러한 문제점들을 해결하고 대중교통 본연의 제 역할을 다할 수 있도록 연맹과 협력하여 다양한 정

번호	조 직 명	대 표 자
1	강원여객자동차노조	조 진 기
2	강원고속분회	김 진 경
3	강원흥업노조	최 석 환
4	금강고속노조	이 재 열
5	대동운수노조	김 근 호
6	대한교통분회	이 인 하
7	대한운수분회	전 상 철
8	동신운수분회	최 종 만
9	동진버스노조	정 호 일
10	동해상사고속(주)노조	김 학 만
11	제일여객분회	홍 만 석
12	진흥고속노조	백 윤 종
13	태백시지역버스노조	김 동 국
14	태창운수분회	김 영 찬
15	현대운수분회	박 원 섭

책적 · 제도적 대안을 만들어 나가도록 노력할 것입니다.

우리 강원도지부는 지형적 · 지리적 차이로 여전히 지역노조로 전환하지 못하고 있습니다. 강원도 두메산골부터 원주 · 춘천 · 강릉 등 도시권까지 다양한 형태의 운수노동자들이 종사하고 있습니다. 각 기업별 차이로 인하여 급여수준이나 근로조건을 통일하여 나가기 어려웠습니다. 그러나 지방자치단체의 역할이 커지고 교통 환경의 변화에 따라 더 이상 지역노조의 전환은 뒤로 미룰 수 없는 여건입니다. 또한 복수노조 허용으로 기업단위의 노노 갈등과 사용자 측의 부당노동행위가 예상되므로 더욱 지역노조의 전환이 필요한 시기라고 생각합니다. 지역 간 · 업종 간 벽을 허물고 강원도지부라는 단일한 틀 안에서 강고한 연대의식과 단결로 운수노동자들의 권익과 근로조건 개선에 보다 많은 노력을 기울일 것입니다.

앞으로 이에 따른 과제를 목표로 상급단체인 자동차노련과 더불어 최선을 다하여 노력하겠다는 다짐과 노동자들의 작은 소망을 지키기 위하여 더욱 정진할 것을 다시 한 번 강조드립니다.



좌측에서 우측으로 김윤희 사무직원, 김금수 지부장, 최석환 강원총업노조 조합장, 정호일 동진버스노조 조합장

제주지역자동차노동조합



조경신 위원장

“조합원이 안심하고 쉴 수 있는 안식처 되길”

작게는 자동차노련 구성원의 한 사람으로서 자동차노련 50년 반세기의 역동적인 역사를 함께한 사실에 가슴속 깊이 자랑스럽게 생각하면서 제주특별자치도 시내·외 버스 모든 조합원 동지들과 함께 진심으로 축하의 인사를 드립니다.

노련의 지나온 세월은 저희 조합원들의 투쟁의 역사 속에서 희망찬 미래를 위한 도약의 꿈을 심어주었습니다. 또한 우리 자동차노련의 역사가 어려운 역경을 헤쳐나와 불가능한 꿈을 가능한 현실로 반세기를 맞이할 수 있었던 동력은 현장을 위하여 모든 역경을 극복하신 선배동지들에게 있음을 알기에 고개 숙여 인사를 올립니다.

제주지역자동차노동조합은 1963년 7월 전국운수노동조합 제주도자동차지부로 창립 출범하여 초대 이기숙 지부장 이하 임원들과 함께 격동의 세월을 보내던 와중 1980년 다른 노동조합과 마찬가지로 강제해산의 위기를 맞아 단위노조를 설립하고 연락협의회를 구성하여 위기를 넘긴 역사를 가지고 있습니다.

이후 1988년 7월 전국자동차노동조합연맹 규약 변경으로 인하여 전국자동차노동조합연맹 제주도지부를 설립신고하고 같은 해 제18대 조경신 지부장으로 조직을 개편하여 조합원 동지의 단합과 복지 향상에 이바지하고 있습니다. 지난 2001년 6월에는 산하 지부 조직의 동지들을 위하여 어려운 여건 속에서도 제주도 서귀포시와 한경면 고산리에 동지들의 정박지(복지센터)를 준공하였으며, 2004년 6월 전국자동차노동조합연맹 제주지역자동차노동조합으로 명칭을 변경하였습니다. 그리고 현재 조경신 위원장 이하 지부장, 조합원 동지들이 우애와 단합으로 노동조합 발전에 이바지하고 있습니다.

제주특별자치도는 현재 전 세계적인 관광지로 변화하면서 대중교통의 시스템이 많이 바뀌고 있는 상황으로 연맹과 지역이 함께 새로운 활로를 모색하고 대안을 만들어 나가야 할 시점입니다.

자동차노련은 운수근로자들의 밝은 미래를 위한 안식처이자 보금자리라고 생각하며 운수근로자의 애로사항을 조합하여 정부기관 및 정치권에 강력히 호소하여 해결방안을 마련하는 것이 책무라고 생각합니다. 나아가서는 지역노조와 연맹 간 더욱 두터운 우호 협력을 위하여 노력하고, 이러한 노력으로 인하여 지금보다 더 발전하여 나갈 것이라 믿어 의심치 않습니다.

우공이산(愚公移山)이라 하였습니다. 어려움 속에도 묵묵히 앞을 향하여 나아가는 의지와

함께하겠다는 동지애가 있다면 그 무엇을 두려워 하겠습니까.

우리 노련의 반세기 역사가 말해주듯 변화를 두려워하지 않고 새로운 시대를 한 발 앞서 만들어 나가는 적극적인 자세가 필요합니다.

연맹에서 정책 활동을 하시는 사무처 동지 여러분이 고생 많으시라는 것을 알고 있지만 자세를 낮추고 현장으로 다가온다면 저희도 한없이 가까이 찾아갈 것입니다.

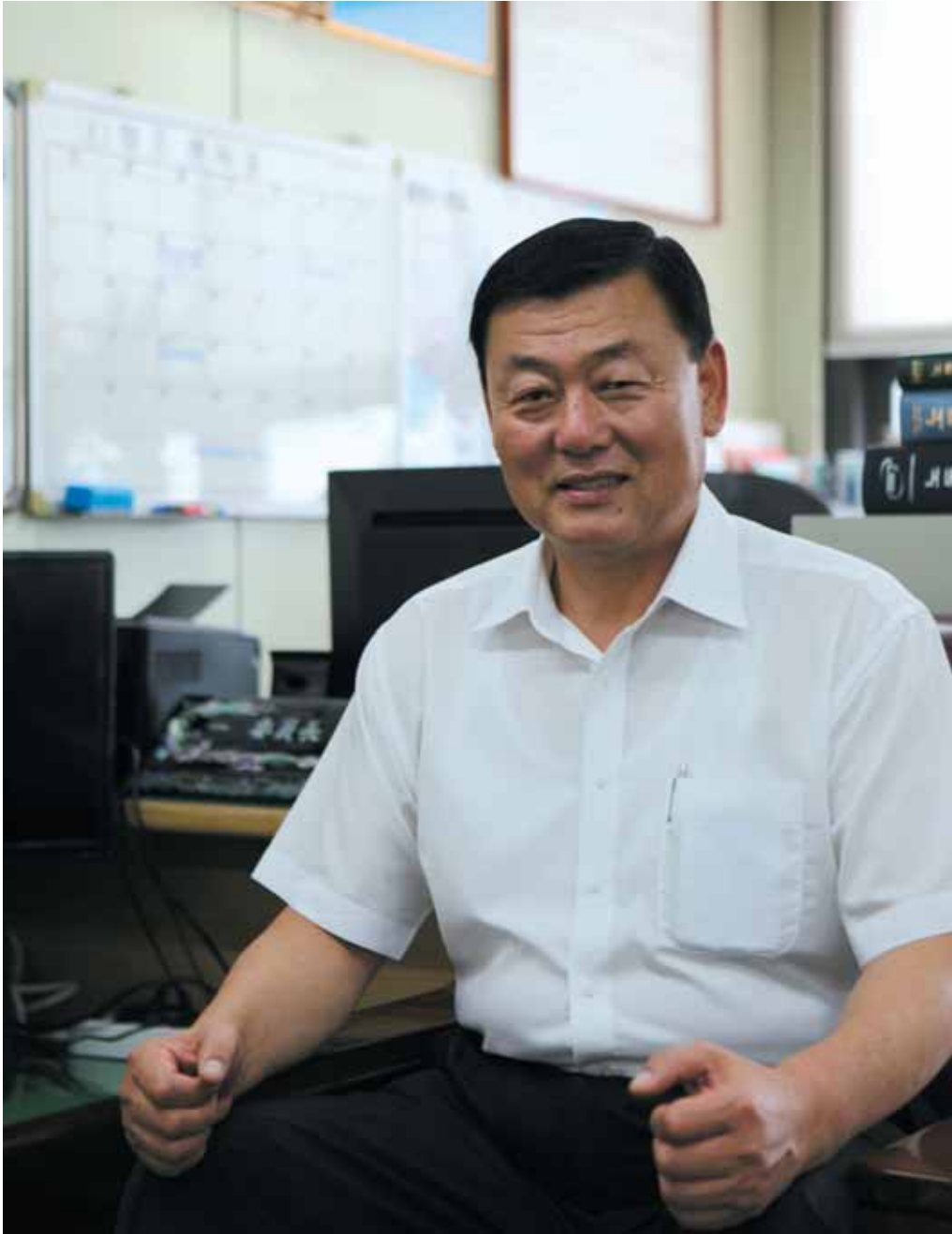
연맹과 지역, 현장이 이와 같이 서로를 생각하고 배려하며 함께한다면 반세기가 지나도 언제나 그러하였듯 저희 후배들이 연맹과 선배님들을 자랑스럽게 생각하고 기억할 것이라 확신합니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	금남여객지부	강 상 우
2	삼화여객지부	조 경 신
3	제주공영버리지부	김 재 윤
4	제주여객지부	고 수 담
5	평화고속관광지부	현 원 봉
6	SK관광교통지부	고 석 호



좌측에서 우측으로 장제근 사무국장, 조경신 위원장, 임진희 총무부장, 강상우 금남여객 지부장

고속노동조합



김무활 위원장

“강한 의지와 단결력으로 현실을 극복하자”

먼저 고속노동조합 전체 동지들과 함께 자동차노련 창립 50주년을 진심으로 축하드립니다.

고속버스 각 지부는 연맹 직할로 조직을 이어오다 1999년 2월 23일 설립신고 후 오늘에 이르렀습니다. 현재 5개 지부를 대표하고 있으며 총 조합원 2,100여 명이 조합원 권익신장을 위하여 함께 노력하고 있습니다.

현 고속노동조합은 집단교섭 및 산별노조로 성숙되어야 하는데 그렇지 못하는 아쉬움이 상존하여 있습니다. 이에 2009년, 2011년 2년간 연맹의 지원으로 산별로 전환하기 위한 노조 대표자 및 상집 대의원 집중교육을 양재교육문화회관, 팔레스호텔 등에서 실시한 바 있습니다.

그 이후로도 단사 대표자 교체, 조합원들의 인식 부족과 고정관념 등으로 고속노동조합의 숙원인 산별체제 전환을 이루어 내지 못한 점이 제일 큰 숙제로 남아 있습니다. 그러나 앞으로 지속적이고 적극적인 노력을 통하여 언젠가는 산별체제의 노동조합으로 전환할 수 있도록 최선을 다하여야 할 것입니다.

최근 들어 고속버스운수업은 다양한 문제점에 직면하고 있습니다. KTX, 저가항공사 등이 활성화되면서 경쟁 체제가 구축되어 수요 감소와 변화를 맞이하고 있습니다. 아이러니하게도 신규도로 개통과 고속도로의 확충은 자가용 이용을 늘려 고속버스 이용객이 줄어드는 결과로 나타나고 있습니다. 물론 다양한 교통망은 국민과 승객들의 교통서비스에 편리성을 증대시켜주는 장점이 존재합니다만, 전국의 모든 지역을 커버하는 데 한계도 존재합니다. 따라서 고속버스의 본래 기능이 축소되거나 사라진다면 그 피해는 국민들에게 돌아갈 수밖에 없습니다.

특히 6대 도시 시내버스의 경우 준공영제가 도입되어 시민들의 편익이 증대되고 서비스가 개선되는 등 정부 지원으로 인한 많은 혜택을 받고 있습니다. 그러나 고속버스는 중앙정부를 비롯한 지방정부 어디에서도 특별한 지원이 없는 실정입니다. 실제 고속버스만 이용하여 승객들이 목적지에 도착하는 사례는 드물며 시내버스 등 기타 교통수단을 이용할 수밖에 없습니다.

‘입술이 없으면 이가 시리다(순망치한 唇亡齒寒)’라는 고사성어가 있습니다. 고속버스와 시내버스 등 여타 교통수단은 상호 보완적입니다. 따라서 다양한 교통체계 구축과 원활한 서비스 제공을 위하여서는 교통수단 사이의 합리적 지원이 반드시 필요합니다. 이를 위하여 우

리 고속노동조합은 연맹과 함께 다양한 대안 제시와 정책 활동을 전개하여 나갈 것입니다.

이외에도 고속버스업계에는 버스전용차로제의 확대와 조합원의 근로시간 단축 등 많은 문제들이 산재되어 있습니다. 이러한 문제들은 고속노동조합 이하 단사 조합원들의 강한 의지와 단결력을 바탕으로 연맹과 함께 법·제도 개선 활동 등을 통하여 정부 및 사측과 원만한 해결방안을 찾도록 하여야 할 것입니다. 따라서 연맹에서는 고속근로자들이 갈망하고 있는 버스 전용차로제의 확대와 근로시간 단축 등 많은 현안 해결에 더욱더 힘써 주실 것을 부탁드립니다.

끝으로 날로 어려워지는 현 시대에 노련이 앞장서서 운수근로자들과 그 가족들을 위하여 함께 노력하여 주실 것을 굳게 믿으며, 다시 한 번 연맹 창립 50주년을 고속노동조합 전체 가족과 함께 축하드리고 나날이 발전할 수 있기를 기원합니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	동부익스프레스지부	전용덕(직무여행)
2	동양고속지부	박 상 제
3	삼화고속지부	김 일 호
4	중앙고속지부	김 무 활
5	한일고속지부	김 정 모



좌측에서 우측으로 박재연 사무직원, 장정식 동부익스프레스지부 지부장, 김정모 한일고속지부 지부장, 박상제 동양고속지부 지부장, 김무활 위원장

전세버스노동조합



윤준석 위원장

전세버스노조, 노련의 핵심으로

자동차노련의 50년 발자취를 우리 전세버스노동조합 전체 조합원들과 함께 진심으로 축하드립니다.

우리 전세버스노조의 역사는 1965년 11월 9일 서울관광특수지부를 설립하고 정사목 지부장을 초대 지부장으로 선출하며 첫발을 내디뎠습니다. 그러나 1966년 5월 정사목 지부장의 사임으로 임원보선을 실시하여 이상원 지부장이 선출되면서 1970년에는 1,100여 명, 1975년에는 1,250여 명, 1980년대에는 2,500여 명으로 조직을 확장하여 나갔습니다.

이후 1980년 정부의 8·21조치로 노동조합이 해산됨에 따라 8월 26일 지부해산 청산위원회를 구성하고 9월 30일 장학기금을 상급단체에 이관하며 모든 업무를 정결하는 아픔도 겪었습니다. 같은 해 10월 연맹의 지역별·업종별 협의회 설치 지침에 의거 서울관광버스협의회가 구성되었고, 초대협의회 의장으로 이상원 씨를 재추대하였습니다. 이상원 의장은 연맹 지용택 위원장의 사임에 따라 연맹 위원장으로 선출되어 1980년 8월 25일부터 1985년 4월 13일까지 4년 8개월간 역임하며 명실상부한 조직의 중추로 활동하였습니다.

이어 2003년 9월 4일 서울지역관광노동조합 임원선거에서 12대 윤춘석 위원장이 선출되어 현재까지 그 역사가 이어져오고 있으며, 2008년 3월 27일 정기대의원대회에서 전세버스노동조합으로 명칭을 변경하였습니다.

우리 전세버스노조 역시 모든 운수업의 역사와 그 궤를 같이하고 있습니다. 마이카 붐이 일고 교통수단이 다양화되면서 사양화의 길을 걷게 되었고, 그에 따라 조직제도 급격한 하락을 맞았습니다. 다른 버스업종이 면허제와 노선이라는 특수성으로 근근이 버텨나갈 때에도 우리 전세버스 업종은 등록제라는 허울에 갇히고 말았습니다. 특히 시내버스가 중앙정부와 지방자치단체의 지속적인 지원과 제도 개선으로 역경을 이겨내었을 때 전세버스 운수업은 급격한 사양화에 들어섰습니다.

현재 우리 관광업계는 등록제라는 제도적 허점으로 위기에 빠져 있습니다. 영세한 업체들의 난립과 광범위한 지입제 운영은 합법적으로 회사를 운영하고자 하는 기업을 도태시키고 관광업계 전체의 경쟁력을 약화시키고 있습니다. 그뿐 아니라 온갖 부당노동행위까지 자행되어 결국은 현장 조합원들의 근로조건을 악화시키는 결과를 초래하고 있습니다.

전세버스업계는 정부의 왜곡된 정책과 불법에 대한 무관심, 치솟는 유가 등으로 인하여 혼란의 나락 속에서 헤어나지 못하고 있는 실정입니다. 우리 관광업계와 노동조합이 제대로 성장하기 위하여서는 지입제를 없애야 합니다. 여객을 수송하는 전세버스는 안전이 가장 중

요한 가치가 되어야 합니다. 우리는 안전하고 편안한 여객수송과 지속가능한 전세버스 업계의 발전 방안 마련, 조직의 단결을 위하여 만전을 기하고 있습니다. 업체 통폐합 등 구조조정에 대한 정부의 적극적인 개입과 지원, 안전한 버스이용을 위한 지입제 조사, 불법행위에 대한 강력한 행정조치에 적극 협조하고 있습니다. 아울러 연맹과 함께 정부를 압박하여 광범위한 지입차량 단속을 비롯한 법·제도 개선으로 업계 및 조직을 확장하는 변화를 만들어 나가겠습니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	경향관광지부	설 종 만
2	글로리관광지부	박 순 희
3	금성관광지부	안 철
4	대원관광지부	주 춘 연
5	드림관광지부	박 수 경
6	문화관광지부	백 성 균
7	민산관광지부	김 영 호
8	삼우관광지부	김 원 영
9	한남관광지부	김 희 춘
10	서울금성관광지부	김 탁 기
11	신정관광지부	이 영 호
12	세일관광지부	한 석 재
13	아이넷관광지부	김 영 선
14	예스관광지부	김 종 태
15	용화관광지부	이 인 수
16	제로쿨관광지부	강 동 학
17	현대관광지부	이 동 규
18	삼진관광지부	우 명 근
19	투어몰관광지부	이 강 석



좌측부터 윤춘석 위원장, 김영선 아이넷관광지부 지부장(부위원장), 주춘연 대원관광지부 지부장

대구지역관광버스노동조합



이신범 위원장

“성숙한 고민과 대안제시로 미래를 제시할 시기”

노련 역사 50주년을 대구지역 관광버스 노동자와 함께 진심으로 축하합니다.

우리 인생은 어려서는 엄마젖을 먹고 자라며 성년이 되면서는 미래에 대한 꿈을 먹고 성장하고 장년이 되어서는 그 희망과 꿈을 성취하기 위하여 단단한 초석을 다지며 가족과의 기쁨으로 살아갑니다.

하지만 한 가정에서 중년의 시기는 더 많은 책임감이 부여되는 시기이기에 고뇌도 늘어나는 게 현실입니다. 지난 시기 미래를 향한 꿈으로 망망대해를 항해하여 왔지만 어느덧 우리 노련도 50세의 중년이 되었습니다.

우리나라에서 50세 중년의 나이는 가장 많은 수입을 필요로 하며 가장 외로운 세대입니다. 열정과 패기만으로 앞으로만 달리던 청춘의 시기를 지나, 본인과 가족에 대한 무한한 책임감 속에서 나아갈 방향을 신중히 결정하여야 하는 나이입니다. 우리 노동조합에서도 50주년은 또 다른 50년을 준비하기 위하여 가장 많은 고민과 활동이 요구되는 시기가 아닌가 싶습니다. 이제는 조합원의 생활과 삶에 대한 다양한 주제들에 대하여 성숙한 고민과 대안을 제시하여야 하기 때문입니다.

미래에 대한 고민에 빠져 들다보니 지난 시기 우리를 위하여 함께하여 온 선배들의 노고와 공덕에 자연스럽게 고개를 숙이게 됩니다.

자동차노련은 버스노동자들에게 ‘삶’과 ‘희망’ 그 자체입니다. 1960년대 지입제가 만연하던 시절부터 버스운수업 기업화와 생활임금 쟁취를 위하여 투쟁과 협력의 두 바퀴를 굴려왔습니다. 정부 정책을 바꾸고 법을 개정하여 노동조건을 바꾸어 왔습니다.

우리 노련의 역사는 반세기에 이르렀지만 대구지역관광버스노동조합은 지난 1988년 역사의 첫 페이지를 열었습니다. 길지 않은 역사지만 대구지역 관광버스업계에 조직된 대다수 조직이 현재 통합하여 한목소리를 내고 있습니다. 물론 아직 1~2개 조직이 가입을 하지 않고 있어 함께 나아갈 것을 독려하고 있습니다. 곧 지역의 모든 관광버스 노동자들이 자동차노련의 깃발 아래 함께 웃고 울며 지낼 수 있을 거라 생각합니다.

우리 관광버스업계의 가장 고질적인 문제는 바로 지입제입니다. 지입회사 난립은 업계 경쟁력을 약화시키고 소속 운전기사들의 노동조건도 위협하는 이중적 악재로 작용하고 있습니다. 이는 정상적으로 영업하는 회사에게 피해가 전가되어 우리의 고용불안에 영향을 미치고 있습니다.

관광버스들이 대부분 영세한 관계로 차고지를 마련하지 못하는 경우가 많습니다. 특히 대

구 근교에는 부지가 부족하여 어려움이 더욱 커지는 상황입니다. 노동조합과 사업조합이 시의회 및 관계기관에 협조를 요청하며 조합원들의 생활터전 안정화에 주력하고 있습니다.

세월이 흘러 먼 훗날 후배님들 앞에 부끄럽지 않고 자랑스러운 선배가 될 수만 있다면 지금 우리는 어떠한 어려움도 인내하고 자랑스럽게 물려주고 싶은 마음입니다. 모든 노동자 선배님, 후배님 존경하고 사랑합니다.

번호	조 직 명	대 표 자
1	경북관광지부	김 흥 복
2	경상관광지부	현 명 학
3	미래고속관광지부	오 정 수
4	부림고속관광지부	이 순 득
5	서라벌관광지부	차 상 현
6	삼성고속관광지부	조 영 수
7	삼진관광지부	박 성 일
8	세운고속관광지부	박 병 돈
9	쌍마관광지부	김 상 직
10	오성관광지부	방 삼 영
11	협성관광지부	정 용 범
12	통일관광지부	양 해 봉
13	경일항공여행사지부	이 명 황
14	대성고속관광지부	오 명 수



가운데 이산범 위원장, 뒤쪽 좌측에서 우측으로 양해옥 사무직원, 오명수 대성고속관광지부 지부장, 이순득 부림관광지부 지부장, 김성근 사무국장

서울·경기지역마을버스노동조합



김용한 위원장

“최선 다하는 오늘이 미래의 디딤돌”

노련 창립 50주년을 경축합니다.

노련이 걸어온 지난 50년을 돌이켜 보면 우리나라 산업근대화의 역사이며 운수노동자 삶의 발자취이기에 마음 아련히 소중하고 참으로 자랑스러운 역사입니다. 시대변화의 격동기 마다 세파에 당당히 맞서면서 유구한 역사를 지켜온 선구자들에게 경의를 표합니다.

마을버스는 대중교통의 보완적 수단으로서 공익성이 미미하여 처음부터 영세성과 후진성을 벗어날 수 없는 한계를 안고 있습니다. 지난 2001년 1월 합법적 사용자단체가 발족되었으며 서울·경기지역마을버스노동조합도 그러한 환경에서 같은 해 설립되었습니다.

우리마을버스노조는 길지도 짧지도 않은 역사 속에서 자리한 토양이 척박하여 튼튼한 뿌리를 내리지 못하고 오늘에 이르러 아직도 열악한 근로조건과 저임금으로 운수노동자의 사각지대에 놓여있는 것이 사실입니다.

그러나 마을버스의 태동과 지나온 길을 숙지하고 반면교사(反面敎師)로 삼아 오늘을 직시한다면 노동조합이 나아가야 할 길이 없는 것은 아니라 생각합니다.

마을버스가 대중교통 환승제도에 편입된 이상 이를 계기로 준공영제로의 전환을 추진하는 것이 대안입니다. 당국도 개인사업인 마을버스를 환승제도에 편입하여 놓고 시민세금으로 환승손실금만 계속 지원한다는 것은 사용자이자 부담원칙에 반한다는 것을 알고 있을 것이기 때문입니다.

따라서 당국은 마을버스 환승손실금 지원제도를 폐지하고 그 예산으로 준공영제로 전환하는 것이 옳을 것입니다.

마을버스노동조합은 서울 및 경기도지역의 마을버스회사에 종사하는 근로자들을 대상으로 조직되어 있으나 노동조합 가입률이 그리 높지 않아 조직력이 약하고 또한 여객운송사업 틈새에 끼어있어 노련조직에서도 후순위에 자리할 수밖에 없어 노련과는 측은지심의 관계라 할 것입니다.

또한 마을버스에 종사하는 인적자원을 살펴보면 경력을 쌓을 목적의 젊은층이 약 30% 정도 취업하고 있으며, 나머지는 여객운송회사 및 화물운송회사 등에서 정년퇴직한 고령자들의 취업이 주류를 이루고 있습니다. 이는 단결된 조직력으로 노동조합 활동을 전개한다는 것이 현실적으로 어렵다는 것을 의미하는 것으로, 그 위상은 실로 바닥입니다.

그러나 마냥 바닥에 주저앉아 있을 수만은 없는 노릇이기에 오늘에 최선을 다하면서 미래로 나아가는 디딤돌을 하나하나 놓을 것입니다.

따라서 연맹에 바라는 것은 시내버스 준공영제 도입으로 조합원들의 경제적, 사회적 지위가 상당 수준 향상되었듯 마을버스 준공영제 추진에 대하여 서로 진정 깊은 관심과 지도를 아끼지 말아달라는 것입니다.

인간 50년을 지천명(地天命)이라 하듯이 노련도 창립 50년 지천명을 맞이하였습니다. 노련의 내일은 끊임없이 운수노동자 삶의 활력을 충전하는 역사로 이어질 것을 믿어 의심하지 않습니다.

노련 창립 50주년이 자랑스럽고 소중한 것은 운수노동자들의 삶의 질 향상을 위한 선구자들의 투쟁과 희생에 관한 살아있는 증언이기 때문입니다.

노련은 영원히 이를 계승하여 갈고 다듬어 훗날에 길이 빛날 새 역사를 창조하여 주길 바라며 산하 노동조합으로서 무한한 자긍심을 가지고 노련 창립 50주년을 재삼 경축하는 바입니다.



좌측부터 김용한 위원장, 이정실 간사, 서석태 사무국장

조합원 근로실태 변화

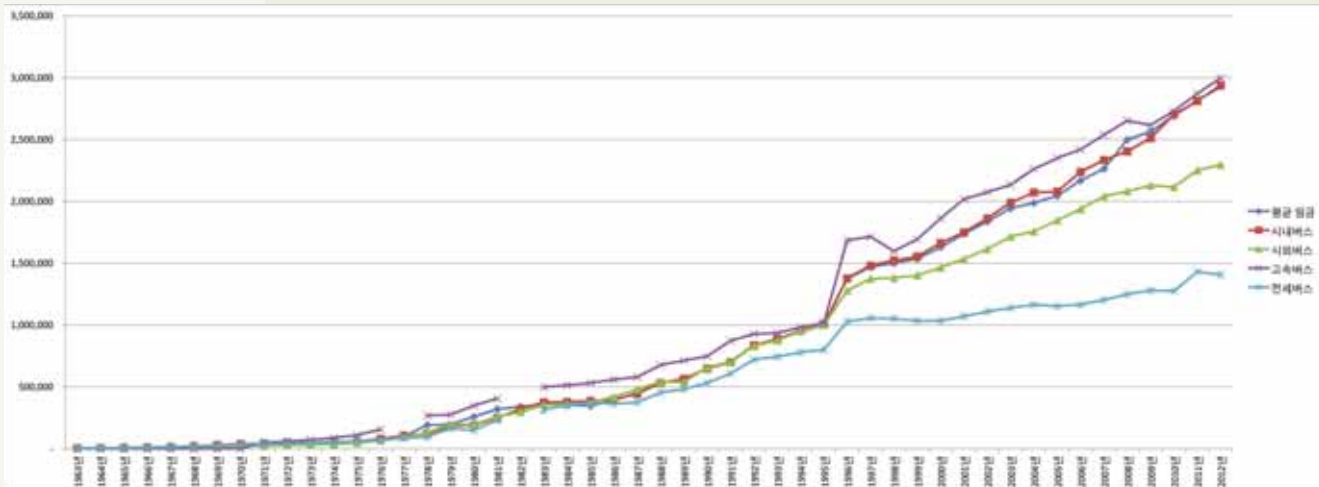
구 분		1990	1993	1996	1999	2003	2006	2009	2012
나 이		40.1	41.6	41.1	42.9	44.2	46.2	47.5	48.6
가족수		4	3.8	3.6	3.8	3.7	3.6	3.65	3.8
근속년수(개월)		62	63	86.7		79.2	86.7	105.4	103.1
일근로시간		11.6	11.5	12	11.7	12.3	12	11.9	11.7
월근로일수		25.3	25.5	22.3	24	22.8	22.3	21.4	21.6
월총근로시간		293.5	289.4	267.6	280.8	280.4	267.6	254.7	253
주택현황	자 택	27.9%	33.0%		47.5%	54.9%	59.4%	61.0%	59.5%
	전 세	44.9%	45.9%		41.6%	35.0%	32.7%	29.2%	28.5%
	월 세	20.5%	13.2%		7.5%	7.6%	5.8%	7.7%	7.4%
직업성 질병 발생현황	1순위	위장병	위장병	위장병	위장병	근골격계질환	근골격계질환	허리.목.어깨. 팔다리통증	근골격계질환
	2순위	신경성질환	신경성질환	신경성질환	신경성질환	위장병	위장병	위장병	위장병
임금개선 방향에 대한 의견	1순위	임금수준인상	임금수준인상	임금수준인상	임금수준인상	임금수준인상	기본급의 인상	기본급의 인상	기본급의 인상
	2순위	월급제실시	월급제실시	월급제실시	월급제실시	월급제실시	월급제 실시	월급제 실시	월급제 실시
근로조건 개선방향에 대한 의견	1순위	사고비용부담금	퇴직금누진제실시		교통사고비용 전가금지	근로시간단축	근로시간단축	근로시간단축	근로시간단축
	2순위	유급휴일의 확대	월만근일수의 단축		월만근일수단축	정년연장	정년연장	정년연장	정년연장
교통사고 주요원인 인식현황	1순위	배차시간부족	배차시간부족	배차시간부족	배차시간부족	배차시간 부족	배차시간 부족	배차시간 부족	배차시간 부족
	2순위	파로(장시간운전)	파로(장시간운전)	파로(장시간운전)	운전자법규위반	파로(장시간 운전)	파로(장시간운전)	불법주.정차 차량	불법주.정차 차량
노사관계에 대한 인식	1순위	주로 사용자 편에 서서	주종관계	대등하고 민주적	대등하고 민주적	대등하고 민주적	대등하고 민주적	대등하고 민주적	대등하고 민주적
	2순위	쌍방 공정	대등하고 민주적	회사가 일방적	회사가 일방적	회사가 일방적	회사가 일방적	회사가 일방적	회사가 주도적

버스업종별 임금변화 추이

(단위 : 원)

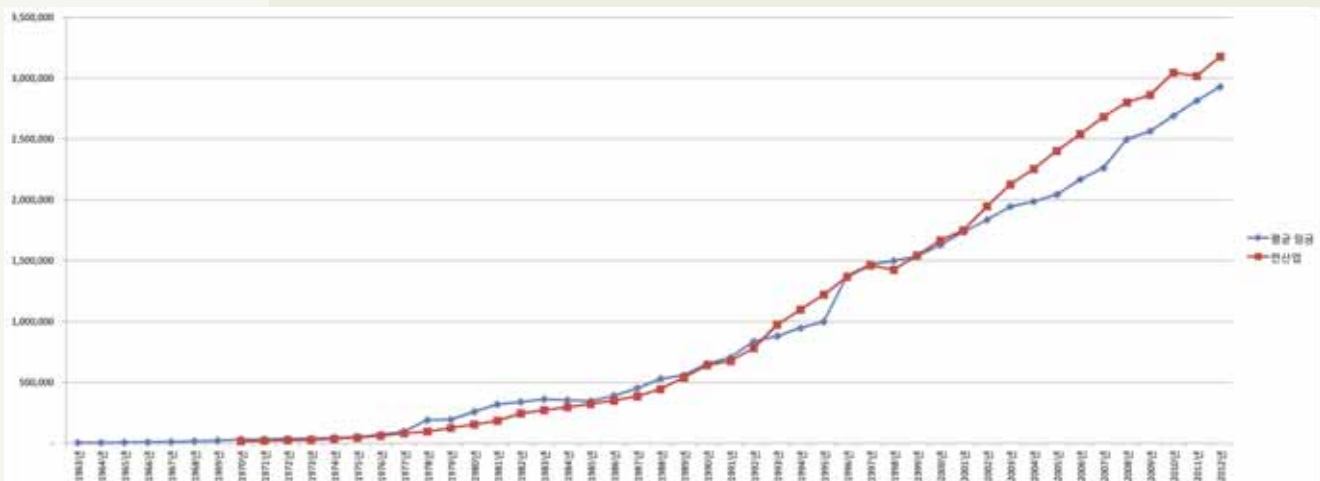
연도	평균 임금	시내버스	시외버스	고속버스	전세버스	전산업
1963년	4,611	4,891	4,980	-	5,650	
1964년	5,072	5,404	5,378	-	5,800	
1965년	7,498	8,791	6,737	-	8,306	
1966년	9,373	11,362	8,310	-	12,050	
1967년	12,199	15,106	9,682	-	15,450	
1968년	16,892	21,659	13,161	-	22,400	
1969년	21,645	29,960	15,115	-	27,650	
1970년	31,157	38,682	20,846	-	33,200	17,831
1971년	33,389	43,205	23,237	51,006	38,757	20,581
1972년	37,555	49,634	27,353	60,023	42,788	24,179
1973년	39,388	50,270	30,914	72,287	49,147	26,954
1974년	45,854	56,419	36,639	88,202	51,596	35,542
1975년	51,385	60,288	46,344	109,302	61,403	46,019
1976년	71,839	80,350	68,219	156,612	69,812	62,362
1977년	95,785	106,633	94,521	-	86,626	82,355
1978년	191,745	121,566	129,543	267,777	95,534	96,757
1979년	195,680	183,696	198,955	276,429	163,642	126,006
1980년	259,925	190,806	195,380	348,386	148,254	154,984
1981년	319,331	248,843	258,546	406,173	233,717	184,664
1982년	340,000	322,764	295,867	-	-	245,981
1983년	361,655	375,200	355,298	497,923	315,460	273,119
1984년	355,150	378,147	358,876	514,301	351,156	296,907
1985년	347,277	388,037	374,159	530,965	372,069	324,283
1986년	390,863	398,087	420,035	560,111	362,680	350,966
1987년	452,396	444,090	481,982	579,208	375,300	386,536

자료 : 전국자동차노동조합연맹 사업보고서 · 임금지침, 고용노동부, 통계청



(단위 : 원)

	평균 임금	시내버스	시외버스	고속버스	전세버스	전산업
1988년	530,087	530,922	539,434	677,152	454,915	446,370
1989년	558,698	565,275	539,094	713,109	482,394	540,611
1990년	654,814	648,303	658,382	747,797	531,776	642,309
1991년	704,629	699,233	701,016	873,370	607,951	676,619
1992년	836,913	837,309	831,533	928,182	720,725	782,985
1993년	881,340	887,624	875,794	935,587	744,445	975,125
1994년	947,696	955,271	952,396	982,668	780,226	1,098,984
1995년	999,183	1,008,289	1,000,434	1,018,115	800,922	1,222,097
1996년	1,376,066	1,378,100	1,279,467	1,685,674	1,027,748	1,367,501
1997년	1,469,850	1,481,742	1,373,640	1,715,121	1,056,736	1,463,300
1998년	1,500,229	1,523,702	1,381,760	1,598,385	1,052,645	1,426,797
1999년	1,536,176	1,553,927	1,402,504	1,693,634	1,034,650	1,544,000
2000년	1,629,722	1,664,503	1,465,231	1,862,997	1,034,650	1,668,000
2001년	1,737,194	1,750,227	1,534,889	2,017,778	1,071,078	1,752,000
2002년	1,836,990	1,862,514	1,614,635	2,074,122	1,109,204	1,948,000
2003년	1,945,192	1,989,845	1,716,721	2,134,491	1,139,432	2,127,000
2004년	1,986,817	2,072,260	1,758,053	2,262,139	1,164,601	2,255,000
2005년	2,045,693	2,079,593	1,847,600	2,350,567	1,153,416	2,404,000
2006년	2,169,478	2,239,111	1,937,333	2,419,618	1,165,947	2,541,000
2007년	2,263,694	2,334,839	2,043,195	2,538,152	1,203,941	2,683,000
2008년	2,498,915	2,404,542	2,081,592	2,652,811	1,249,916	2,802,000
2009년	2,564,531	2,512,041	2,129,745	2,617,224	1,280,484	2,863,000
2010년	2,692,723	2,703,716	2,116,076	2,730,851	1,274,982	3,047,000
2011년	2,817,097	2,812,178	2,251,590	2,872,171	1,431,623	3,019,000
2012년	2,928,942	2,939,357	2,297,262	2,997,961	1,407,236	3,178,000



장학금 지급 현황

(단위 : 명, 천 원)

년도별	중 학 생		고등학생		전문대생		대 학 생		합 계	
	인 원	지금액	인 원	지금액	인원	지금액	인원	지금액	인 원	지 금 액
1991년	755	256,530	360	201,600	8	6,400	14	19,600	1,137	484,130
1992년	1,024	307,200	544	244,575	6	4,200	19	20,900	1,593	576,875
1993년	1,708	512,250	898	449,000	13	10,400	28	33,000	2,647	1,004,650
1994년	1,536	460,800	1,091	545,200	19	15,200	33	39,600	2,679	1,060,800
1995년	1,705	682,000	930	651,000	21	21,000	36	46,800	2,692	1,400,800
1996년	1,661	797,280	1,022	858,480	30	36,000	39	58,500	2,752	1,750,760
1997년	1,616	837,200	1,238	1,109,700	23	32,200	38	70,300	2,915	2,049,400
1998년	1,968	950,680	1,875	1,496,000	25	24,500	57	73,300	3,925	2,544,480
1999년	1,979	886,160	2,707	1,894,900	32	38,400	69	110,400	4,787	2,929,860
2000년	2,240	1,010,500	2,573	1,800,750	63	75,600	75	133,140	4,951	3,019,990
2001년	2,150	963,000	2,727	1,908,900	59	70,800	68	109,065	5,004	3,051,765
2002년	1,631	697,480	3,031	2,121,700	66	79,000	77	123,200	4,805	3,021,380
2003년	1,068	340,400	3,196	2,428,960	81	97,000	112	185,466	4,457	3,051,826
2004년	624	124,100	3,512	2,658,480	99	118,400	176	293,960	4,411	3,194,940
2005년			3,370	2,696,000	157	187,600	245	406,421	3,772	3,293,021
2006년			3,533	2,826,400	184	220,800	300	487,584	4,017	3,534,784
2007년			3,747	2,997,600	205	246,000	294	534,798	4,246	3,778,398
2008년			3,624	2,899,200	254	301,400	360	648,300	4,238	3,848,900
2009년			3,389	2,711,200	282	329,200	422	759,600	4,093	3,800,000
2010년			3,385	2,705,200	298	353,000	417	743,200	4,100	3,801,400
2011년			3,059	2,445,200	392	469,200	495	884,900	3,946	3,799,300
2012년			2,891	2,311,600	372	445,090	566	1,019,400	3,826	3,776,090
2013년	-	-	2,754	2,203,200	387	464,400	634	1,141,200	3,775	3,808,800
계	21,665	8,825,580	55,456	42,164,845	3,076	3,645,790	4,574	7,942,634	84,768	62,582,349

정기(임시) 대의원대회 결의문

1969년도 정기대의원대회 결의문 (1969. 7. 31)

1. 우리들은 사이비노동자들의 침투와 불순분자들의 조직파괴행위를 분쇄하고 노동조합의 자주성을 견지한다.
2. 교통부의 운전자취업관리규정 개악을 철폐하라.
3. 운전근로자의 사회적 노고를 위로하고 격려하는 운전사의 날을 법제화하라.
4. 내무부는 점수제배가행정처분을 환원하라.
5. 한국자동차정비사업진흥회는 전근대적 노서관에서 탈피하라.

1974년도 정기대의원대회 결의문 (1974. 6. 5)

우리는 오늘 전국자동차노동조합 1974년도 정기대의원대회를 맞이하여 10만 조합원과 자동차운수업에 종사하는 전체 근로자의 권익신장을 위하여 우리의 모든 노력을 기울이고 나아가서 국가산업발전을 통한 민주복지사회 구현을 위하여 우리의 온갖 힘을 다 바칠 것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 조직을 정화하여 조직분규를 완전 일소함으로써 조직의 단합과 총화를 굳게 이룩할 것이며 나아가서 조직활동을 크게 강화하여 금년 내로 15만 조직을 기필코 달성한다.
1. 우리는 조합원의 근로조건 개선을 위하여 가일층 활동을 강화하고 특히 버스와 정비분야의 부녀 및 연소조합원의 보호를 위하여 보다 많은 노력을 집중한다.
1. 우리는 교육활동을 대폭 강화하여 조합원의 조합의식을 고취하고 나아가서 공익사업의 종사자로서의 자세와 긍지를 확립한다.
1. 우리는 사용자가 기업인으로서의 올바른 자세를 확립하여 노사협력체제의 형성에 보다 적극적으로 나설 것을 촉구하며 한편 정부의 시책에 호응하여 운수업의 기업화가 조속히 실현되도록 적극 노력할 것을 요구한다.
1. 우리는 사용자가 조합원의 생활급 보장, 장시간 근무 및 검신제도의 철폐 그리고 후생시설의 확충 등 조합원의 복지향상에 관한 노동조합의 요구에 보다 성의 있게 나설 것을 강력히 촉구한다.
1. 우리는 정부가 운수업의 기업화를 조속히 실현하여 운수업계의 부조리를 완전 제거하고 한편 공익사업인 운수업계 종사원의 근로환경이 개선될 수 있도록 운수업에 대한 정부의 지원을 대폭 강화할 것을 강력히 요구한다.
1. 우리는 정부가 근로감독행정을 강화하여 반사회적 기업에 대한 처벌을 강화하고 운수업계에 있어서 근로기준법이 완전 이행될 수 있도록 행정력을 적극 발휘해 줄 것을 촉구한다.
1. 우리는 정부가 운전자 처벌 일변도의 교통정책을 지양하고 교통사고를 보다 근본적으로 제거하며 교통질서를 확립할 수 있는 보다 합리적인 종합정책을 수립해 줄 것을 요구한다.

1975년도 정기대의원대회 결의문 (1975. 6. 5)

1975년도 제13년차 정기대의원대회를 맞이하여 우리 민족이 직면한 도전과 시련을 슬기롭게 극복해야 할 역사적 사명을 자각하는 전국자동차노동조합의 10만여 조합원은 노동조합주의에 바탕을 두고 공로운송산업 발전에 기여하며 조합원 생활향상과 권익보호에 헌신함으로써 총력안보에 밑거름이 되고자 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리 10만여 조합원은 배우고 연구하여 교통 및 정비근로자로서의 권위를 향상시키고 자부심을 가진 알찬 조직체로 국가경제 발전과 우리의 생활향상에 총력을 경주한다.
1. 우리는 자동차운수사업의 사용자가 공익임무를 자각하고 완전기업화를 성취함으로써 종업원 관리, 임금제도 및 근로조건을 정상화할 것을 촉구한다.
1. 우리는 당국이 운전자 일변도의 처리방침을 더욱 완화시키고 사고책임의 위험분배를 제도화하여 과실범을 교육으로 선도하는 보호정책 강구를 촉구한다.
1. 우리는 정부가 불가안전정책을 강구하여 근로자의 생활 안정을 도모하고 복지후생제도를 법제화할 것을 강력히 촉구한다.
1. 우리는 여성의 해를 맞이하여 여자교통근로자와 연소정비근로자의 장시간근로제의 시정 과 더불어 여성경시의 풍조를 우리 주변에서 추방할 것을 다짐한다.
1. 우리는 조직활동을 크게 강화하여 15만 조직달성을 기약하고 교육활동을 강화하여 노사협 의체제에 효과적으로 참여할 것을 다짐한다.

1976년도 임시대의원대회 결의문 (1976. 3. 6)

부조리 척결과 도시새마을운동 추진에 관한 결의문

국가중공업의 중역을 맡고 있는 우리들 전국자동차노동조합 15만 조합원들은 총화단결로 국가안보를 견지하고 증산과 수출증대로 국가경제발전을 성취하여야 하는 중차대한 시대적 사명을 다시 한 번 다짐하고 굳게 다져진 조직력을 바탕으로 우리 내부와 주변에서의 모든 부조리를 과감히 불식하고 근면자조·협동과 자기희생 정신으로 도시새마을운동을 전국적으로 추진할 것을 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리들은 근면·자조·협동의 새마을 정신을 운동이념으로 하여 노사공영을 기하고 또 이를 생활신조로 하여 내집과 내 마을 발전에 스스로 앞장선다.
2. 우리들은 사업장에서의 모든 자재와 유류를 절약하여 기업원가를 줄이며 합리적 경영참여로 사업장에서의 부조리 일소와 근로의욕 저하요인을 제거한다.
3. 우리들은 제반 교통법규를 옳게 지켜 위법으로 인한 불미행위를 없이하여 거리 질서 확립과 명랑 교통 유지에 앞장선다.
4. 우리들은 단결된 조직력을 바탕으로 기업발전 속에서 소득을 향상하고 낭비 없는 절약과 의식의 간소화로 시간과 재물낭비를 방지하고 풍요한 내일의 생활안정을 기한다.
5. 우리는 철저한 회계관리로 불필요한 낭비를 없애고 부조리 요인 제거에 앞장선다.
6. 우리들은 근로과정에서 야기할 수 있는 수입금 관리의 불성실 행위를 절대 근절하여 수치 없는 떳떳한 근로자가 된다.
7. 우리들은 대승객 봉사 종사자로서 자기 교양 향상에 힘쓰며 자기 직무에 충실할 것을 다짐한다.
8. 우리들은 불우한 동료와 이웃을 도우며 직장과 마을협동사업에 앞장선다.

1976년도 임시대의원대회 결의문 (1976. 3. 6)

저임금 조합원 보호에 관한 결의문

오늘 우리 전국자동차노동조합 전국대의원대회는 박 대통령 각하의 자동차 여자안내원의 권익보호와 저임금 일소시달 등 근로자보호시책에 무한한 감사를 드리며, 당노동조합으로서 최대의 노력을 경주하여 맡은바 소임을 다하고 단합된 조직력을 바탕으로 이를 실현할 것을 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리들은 실질임금의 향상으로 취업능률의 확대와 안전운행의 계기조성에 최선을 다할 것을 다짐한다.
1. 우리들은 현재의 저임금과 부실한 후생시설에 있는 안내원과 정비분야 견습공의 대폭적 임금인상과 근로시간 단축을 강력히 주장한다.
1. 우리들은 여하한 명목으로라도 버스계수기의 재부착을 용인치 않을 것이며 회수권제도의 실시를 촉구한다.
1. 우리들은 안내원의 현금취급으로 일어날 수 있는 불성실한 수입금관리를 배제하고 교양과 교육을 통한 생활인의 긍지를 부여할 것을 다짐한다.
1. 우리들은 안내원과 정비견습공의 기숙시설과 급식제도 및 복리후생시설의 개선을 요구한다.

1976년도 정기대의원대회 결의문 (1976. 6. 7)

굳건한 단결, 착실한 전진을 조직관리지침으로 조직의 내실과 노무환경개선에 진력한 지난 한 해의 사업성과를 평가 분석하고 새로운 한 해의 활동좌표를 설정하는 뜻 깊은 1976년도 전국대의원대회를 개최함에 있어 우리는 국가의 동맹으로서의 부여된 사명완성과 조국의 평화통일을 앞당기기 위한 유신체제의 기수가 될 것을 다짐하는 한편, 부의 편재를 배격하므로 우리의 궁극적 목표인 복지사회 건설을 앞당기고 격변하는 국제정세에 효율적으로 대처하기 위한 능동적 민주노동운동의 전개로 조합원의 경제적 사회적 지위향상을 강력히 추구할 것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 민족의 자존과 보국의 번영을 위한 국민총화체제 확립과 새마을운동의 적극 추진을 통해 조국과 민족의 자존을 확보한다.
2. 우리는 조합운영과 우리의 주변에서 일체의 비효율, 부조리, 낭비를 배격하고 자조, 협동, 근면을 생활화함으로써 자립경제와 자주 국방에 기여한다.
3. 우리는 사회발전의 적극적인 추진과 자율적이고 진취적인 노동운동의 전개로 참된 복지 국가 건설에 총매진한다.
4. 당국은 운영업체의 기업화를 적극 추진하여 운수분야 노동자의 생활 및 직장 안정을 보장하라.
5. 우리는 운수업자의 전근대적인 기업관을 규탄하며 기업경영윤리 의식제고로 사회 공익에 기여할 것을 촉구한다.
6. 정부는 운전기사의 처벌위주로 되어있는 현행 교통관계법령을 개정하여 교통사고의 위험 분담제도를 설정하라.
7. 운수업자는 취업근로자의 건강을 마멸하는 장시간 과로노동, 일당식 포괄역산임금제, 도급제식 임금제 등 각종 불합리한 근무관리를 즉각 시정하라.
8. 우리는 건강한 직업인, 충실한 생활인이 건강한 국가건설의 초석임을 강조하며 이러한 목표를 위해 적극 활동한다.
9. 우리는 자동차노동조합의 강령 아래 하나같이 단결하여 자동차노동조합 발전의 새 역사를 창조한다.

1977년도 정기의원대회 결의문 (1977. 6. 9)

우리는 오늘 15만 조합원의 단결된 모습과 민주노동운동의 정수를 내외에 수범하면서 조합이 수행한 지난 1년간을 설계하는 1977년도 전국대의원대회에 즈음하여 15만 조합원들이 국토방위와 조국번영을 위한 열화같은 국민적 의지의 핵심적 주체가 될 것과 조합원의 생활환경을 통한 구조적 국민총화의 기반 구축이라는 조합 사명에 진력할 것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 조국의 수호와 생존권 확보를 위한 기본적 요소가 국민총화에 있음에 주의하고 조직의 굳건한 단결을 통한 국력결집에 선구적 역할을 담당할 것을 다짐한다.
2. 우리는 국민총화를 저해하는 분쟁, 안일, 불공정한 분배 등 일체의 부조리를 일소하고 불합리한 제도의 개혁자로서의 노동조합 책임을 충실히 수행할 것을 다짐한다.
3. 우리는 직장새마을운동을 주체적으로 전개하여 명랑하고 쾌적하며 민음이 충만한 직장분위기를 조성하는 데 노력한다.
4. 우리는 공익사업 종사 근로자로서의 국가사회적 책임을 성실히 수행할 것을 다짐하면서 합리적이고 종합적인 교통안전대책의 수립집행을 정책 당국에 강력히 촉구한다.
5. 우리는 부강한 국력이 균형된 경제구조를 전제로 한다는 사실을 재확인하면서 대등한 노사관계의 확립과 생활급 확보 등 근로자 생활향상에 대한 사용자의 적극적 책임감을 촉구한다.
6. 우리는 15만 조합원이 위임한 우리들의 사명을 차질 없이 수행하는 데 필요한 의식과 능력을 함양하고 조합의 끊임없는 성장을 위해 사심 없이 헌신할 것을 엄숙히 다짐한다.

1978년도 정기대의원대회 결의문 (1978. 6. 29)

국가산업의 동맥적 기능을 의지와 땀으로 완수하여 국가경제발전에 크게 기여하여온 우리들 전국자동차노동조합 15만 조합원은 오늘 1978년도 전국대의원대회에 즈음하여 국가와 조직이 부여한 우리들의 사명이 어느 때보다 더 막중함을 다시 한 번 확인하고 앞으로 부강한 조국, 풍요한 복지사회 건설에 계속 앞장서 나감과 아울러 우리들의 권익을 스스로 지키고 높이는 조직사명 수행에도 더욱 분발해 나갈 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리들 15만 조합원은 총력안보에 총진군하여 확고한 승공정신과 굳건한 국가관 확립에 앞장서 총화로 결집된 조직력을 바탕으로 영광된 조국의 국력신장과 복지사회건설에 선봉이 될 것을 다짐한다.
1. 우리는 교통수송부문의 산업역군으로서의 사회적 책임을 다하는데 전심전력하여 우리나라 경제성장에 크게 기여하였음을 자부하면서 우리들의 근로의 대가가 공정한 성과배분으로 앞당겨질 수 있도록 공동의 노력을 더욱 경주할 것을 다짐한다.
1. 우리는 인간의 기본적 생활을 충족할 수 있는 적정임금을 확보하며, 도급제 임금·포괄역 산제 임금 등 불합리한 임금형태를 단호하게 근절하고 합리적인 임금체계의 정립으로 조합원의 생활안정이 보장될 수 있는 대책강구를 당국과 사용자에게 강력히 촉구한다.
1. 우리는 교통법규위반 현상이 운전기사의 부주의에서만 기인하는 것이 아니고 교통여건이나 취업환경에 잠재한 구조적 위반요인에 있음을 지적하여 처벌만능의 단속방침을 하루속히 시정하고 취업기회도 보장하며, 운전기사 인력부족을 해결할 수 있도록 운전면허 행정 처분제도를 폐지 또는 대폭 완화할 것을 관계 당국에 요구한다.
1. 우리는 오늘의 교통부조리가 정책부진에 있는 것으로 판단하고 획기적인 교통안전대책으로 우리 조합이 청원한 도로교통법 등의 조속한 개정통과와 교통안전 종합심의기구의 설치운영을 정부당국에 다시 한 번 촉구한다.
1. 우리는 장시간 연속근로의 과당노동의 악폐를 시정하고 법정기준근무시간을 지켜 과로로 인한 교통사고 방지와 근로자의 건강보호를 위한 근본대책의 시행을 노동당국에 강력히 주장한다.
1. 우리는 안내원, 조수, 정비견습공 등 부녀자와 연소 저임근로자에 대한 특별보호책의 수립과 기업 내 교육시설 및 복지후생제도의 설치를 시급히 요구한다.
1. 우리들은 주체적인 직장새마을운동을 더욱 알차게 전개하여 직장풍토의 정화와 고생산 고임금의 원천확대에 주력하고 교통질서 유지에 능동적으로 참여하여 교통준법을 생활화하는 데 솔선할 것을 굳게 다짐한다.

1979년도 정기대의원대회 결의문 (1979. 6. 5)

민족중흥의 대망을 향한 국민적 대행진의 선봉에 서서 국가산업발전에 크게 공헌하여온 우리들 전국자동차노동조합 15만 조합원은 오늘 1979년도 전국대의원대회에 즈음하여 새로운 설계를 펼치면서, 더욱 조합원의 지위향상을 위하여 다같이 분발할 것을 다짐하며 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리들 자동차교통운수에 종사하는 15만 조합원은 국가산업발전의 동맥적 기능을 슬기롭게 수행하여, 높은 경제성장을 이룩하는 데 크게 기여한 산업역군임에 남다른 긍지와 사명감을 갖는다. 총화로 결집된 이와 같은 우리의 의지를 이 나라 번영을 향해 더 한층 불태우며 우리 모두가 보람을 찾는 복지사회 건설을 앞당기기 위해 다 같이 헌신 노력할 것을 굳게 다짐한다.
1. 근로자의 기본적 생활의 보장은 산업의 안정과 평화 그리고 생산성 향상의 기틀이다. 우리는 적정임금의 확보와 소위 1일도급제, 포괄역산제 등 불합리한 임금형태의 시정을 강력히 요구하며 조합원의 생활환경 개선과 운수기업의 경영합리화를 위해 노사가 공동 협력할 것을 제의하고 그 실천을 촉구한다.
1. 과로근무의 강요에서 교통재화유발과 경영악화를 자초하는 비리가 생긴다. 우리는 노동법 부재의 고질적인 병폐를 시급히 척결하고 법정기준근로시간을 지켜 교통사고 방지와 근로자의 건강이 보호받을 수 있는 근본대책의 강구를 당국과 사용자에게 강력히 요구한다.
1. 우리는 내무부 당국의 1·15 운전면허행정처분 완화조치를 전폭적으로 지지하며 대중교통정책에 능동적으로 참여하여 교통준법 자율화운동을 자주적이며 지속적으로 전개할 것이다. 정부는 만성화된 교통부조리를 과감히 시정하여 교통법규위반의 구조적 잠재요인 제거와 교통사범즉심제 실시 등 합리적인 교통안전대책 개선방안을 조속히 법제화하여 줄 것을 강력히 요구한다.
1. 여자 및 나이 어린 근로자에 대한 특별보호제도는 인도적 양심과 박애정신의 발로이다. 우리는 사용자의 기업윤리관에 호소하여 안내원·조수·정비견습공 등 부녀자와 연소근로자의 저임금·장시간 혹사를 지탄하고, 기업 내 교육시설 및 복지후생제도의 확충과 법이 보장한 특별보호 조치의 이행을 촉구하며 이들 근로여성의 인권을 모독하는 계수기 재부착을 강력히 반대한다.
1. 우리 모두는 스스로 일깨워 자기를 높이고 가치를 키우는 데 합심하여야 한다. 우리는 주체적인 직장 새마을운동과 조직화된 새마을 갖기 운동을 알차게 전개하여 새로운 근로자상을 정립하고 우리 조합원의 보다 나은 지위 창조를 위해 다 함께 노력할 것을 굳게 다짐한다.

1986년도 임시대의원대회 결의문 (1986. 2. 19)

국가 발전의 동맥인 교통산업의 역군이며, 경제발전 촉진의 기수로서 전국자동차노동조합연맹 15만 조합원을 대표한 우리 대의원 일동은 1986년도 임시 대의원대회를 개최함에 있어 민주노동운동의 이념을 올바로 정립하고 이를 바탕으로 노동조합을 활성화시켜 굳건한 조직의 단결과 노사대등능력 확보를 통한 진정한 노동조합 발전에 최선의 노력을 다할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 복지국가 건설의 주역으로서 드높은 긍지와 사명감으로 '86 아시안게임'과 '88 서울올림픽'의 성공적 수행을 위하여 명량한 교통질서 확립에 앞장설 것을 다짐한다.
1. 우리는 대등한 노사관계를 통한 협조가 진정한 산업평화의 지름길이며 국가발전의 요체임을 인식하고, 노동관계법은 노동 3권을 적극적으로 보장함은 물론 노동조합 활동을 촉진할 수 있는 한국노총의 개정안을 전폭적으로 지지하며, 이의 관철을 위하여 15만 조합원이 철통같이 뭉칠 것을 다짐한다.
1. 우리는 조직의 안정과 굳건한 단결이 노동조합 발전의 진정한 토대임을 깊이 자각하고, 조합을 민주적이고 자주적으로 운영하며 조합원의 신뢰와 적극적인 참여 속에 새로운 노동운동의 시대적 사명에 부응한 조합상 구현에 일로매진한다.
1. 우리는 조합원의 생활을 안정시키기 위해 1986년도 임금인상에는 반드시 생계비의 확보와 위법부당한 임금체계는 단호히 배격하고 명실상부한 완전월급제를 실현하며, 교통사고를 유발케 하고 생존권을 말살케 하는 장시간 노동을 추방하여 인간다운 삶의 확보에 총력을 경주한다.
1. 1986년도 임금교섭은 철저하고 과학적인 준비와 함께 연맹을 중심으로 조직 간의 강력한 연대 속에 추진하고, 사용자 측의 성실한 교섭 자세를 촉구하며, 부당노동행위는 이 땅에서 영원히 추방되어야 한다고 강력히 주장한다.
1. 우리는 운수근로자 보호법안의 제정과 국회에 청원 중인 운수규칙 30조의 폐기가 선진교통 환경조성의 초석이며 운수근로자의 근로조건 향상과 교통사고 방지의 지름길임을 확신하고, 30만 운수근로자와 같이 이 법안이 제정될 때까지 지속적으로 추진할 것을 강력히 결의한다.

1987년도 정기대의원대회 결의문 (1987. 2. 9)

국가발전의 동맥인 교통운수산업의 역군이며 경제발전 축진의 기수인 전국자동차노동조합 연맹 15만 조합원을 대표한 우리 대의원 일동은 1987년도 정기대의원대회를 맞이하여 민주노동운동의 이념을 바탕으로 총화된 조직력과 노사대등능력을 확보하여 노동조합 발전에 최선을 다할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 복지국가 건설의 주역으로서 드높은 긍지와 투철한 사명감으로 '88서울올림픽'의 성공적 수행을 위하여 명량한 선진교통질서 확립에 앞장선다.
1. 우리는 조직의 안정과 굳건한 단결만이 노동조합 발전의 진정한 토대임을 깊이 자각하고 조합운영의 민주화로 조합원의 신뢰와 적극적인 참여 속에 새로운 노동운동의 시대적 요청에 부응하는 조합상 구현에 최선을 다할 것을 다짐한다.
1. 우리는 1987년도 임금인상 교섭과 단체협약 갱신기를 맞이하여 포괄역산식의 위장월급제 임금체계의 완전철폐와 명실상부한 완전월급제를 실현하고 연맹이 제시한 단체협약 개선 목표를 관철시키는 데 최선을 경주한다.

1988년도 임시대의원대회 결의문 (1988. 4. 15)

우리 전국자동차노동조합연맹 대의원일동은 1988년도 임시대의원대회를 개최함에 있어 민주노동운동의 힘찬 투쟁을 한층 강화하고 당면한 주요과제에 대하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 1988년도 임금교섭에 있어서 생계비를 확보하고 완전한 월급제를 기필코 쟁취할 것이며 이를 위해 업종별로 강력한 연대투쟁의 전개를 선언한다.
1. 사용자는 현행 노선버스의 살인적인 배차운행시간을 즉각 시정하고 관계당국도 이의 원천적 해결을 위해 수입금 공동관리제를 조속히 실시토록 하라.
1. 관계당국은 시외버스 업종의 누적된 심각한 문제점을 똑바로 직시하고 사용자는 주행거리에 비례하는 원시적인 임금체계를 즉각 폐지하라.
1. 우리는 금년도에 특히 화물·정비·중기 및 전세버스 분야의 대폭적인 조직 확장 및 근로조건 개선 사업에 박차를 가한다.
1. 우리는 정치활동 강화를 위한 한국노총의 결의를 전폭 지지하면서 제13대 국회의원 선거에서 노동운동 출신자의 당선을 위해 조직력을 총동원한다.
1. 우리는 향후 전국택시노련과 정책활동, 노동쟁의 및 기타 공통분양에 있어 상호 협력하고 굳게 연대하면서 노동운동의 역량을 일층 강화시킨다.

1988년도 제2차 임시대의원대회 결의문 (1988. 5. 20)

우리 전국자동차노동조합연맹 대의원일동은 1988년도 제2차 임시대의원대회를 개최함에 있어 조직력을 한층 강화하고 조합원의 권익향상을 위하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 현행 기업별 노동조합체제에서 산업별 노동조합으로 개편하여 일시불란한 조직체계를 구축하여 대사용자와의 강력한 단체교섭력 확립으로 근로조건 개선에 박차를 가할 것을 결의한다.
1. 우리는 1988년도 임금교섭에 있어서 단체교섭력을 극대화시켜 생계비의 확보와 완전월급제를 기필코 쟁취한다.
1. 우리는 조직력의 강화만이 노사대등교섭을 이룩하는 핵심임을 명심하고 이를 위해 총매진한다.
1. 우리는 현행 노선버스의 살인적인 고정배차제도를 즉각 폐지하고 자율배차제도로 개선할 것을 사용자 및 관계당국에 강력히 촉구한다.
1. 관계당국은 연례행사인 교통법규위반단속기간이 교통문제 해결에 하등 효과가 없음을 직시하고 보다 근본적인 교통종합 개선 대책을 강구하라.
1. 우리는 조직의 안정과 미조직사업장의 활발한 조직확장을 통해 자동차운수노동운동의 역량을 가일층 강화시킨다.

1989년도 정기대의원대회 결의문 (1989. 5. 9)

교통관계법 개정 및 손실임금 쟁취를 위한 결의문

해마다 급증하는 교통사고와 날로 악화되는 교통여건 그리고 그에 따른 막대한 손실임금은 이제 폭발직전의 한계상황에 이르렀다. 이는 전적으로 그동안 정부의 무원칙하고 일관성 없는 정책 또는 교통정책 자체의 부재 그리고 자동차운수근로자에게만 일방적으로 모든 책임을 전가시켜 2중, 3중으로 가혹하게 탄압해 온 교통관계 악법과 제도, 나아가 사용자의 반사회적 이윤추구의 결과임이 명백하다. 이에 우리는 이러한 모순에 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 운전면허 행정처분제도에 의한 벌점부과제도를 철폐하기 위해 도로교통법 및 동법 시행규칙을 즉각 개정하라!
1. 정부는 자동차운수사업법 및 관련 법규를 개정하여 형식적인 운전정밀검사와 각종 교육을 폐지하라!
1. 사법부는 운전기사의 생존권을 근본적으로 위협하는 2중 형사합의 강요를 시정할 것을 강력히 촉구한다.
1. 정부는 연간 300억 원에 달하는 범칙금을 전액 교통안전시설에 투자할 수 있도록 관계법을 조속히 개정하라!
1. 정부는 자동차운수근로자의 실질적인 손실임금 보전을 위해 시내버스광고사업 운영권을 즉각 당 노련으로 이관하라!
1. 교통부는 정부의 고용확대 정책을 외면하는 소위 전 구간 안내원 자율승무지침을 즉각 철회하고 사용자는 적정 안내원의 확보로 운전기사 및 안내원의 근로조건을 개선하라!
1. 정부는 교통사고 예방과 교통문화의 정착을 위해 「자동차운수 근로기준에 관한 특별법」을 조속히 제정하라!

1989년도 정기대의원대회 결의문 (1989. 5. 9)

임투승리를 위한 결의문

역사발전의 원동력이며 국가산업동맥의 역군으로서 땀 흘려 일해 온 우리 노동자들은 국민 경제의 고도성장에도 불구하고 생계비를 충당치 못하는 저임금과 장시간 노동에 시달리고 있다. 이에 우리는 사회의 민주화에 부응하여 자주적이고 민주적인 노동운동을 전개하여 과거의 타당성에 젖은 굴종적 자세를 타파하고 진정한 노동운동의 발전을 통하여 자유와 민주, 그리고 분배의 평등을 실현하고 생계비 확보와 월급제의 실시, 주 44시간 노동의 쟁취로 인간다운 삶을 확보하기 위해 전 조직이 일치단결하여 투쟁할 것을 다짐하며 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 최저생계비는 사람답게 살고자 하는 최저한의 요구이므로 우리는 최저생계비의 쟁취를 위해 모든 조직적 역량을 총동원하여 투쟁한다.
1. 우리는 기업의 어떠한 임금 억제 책동도 단호히 배격하고 실질 임금저하와 상대 임금악화의 방지를 위해 평균 28.6%의 임금인상을 위해 모든 조합원이 일치단결하여 쟁취한다.
1. 우리는 불법적인 포괄역산식 임금구조를 타파하고 완전월급제 쟁취를 위해 불퇴전의 각오로 투쟁할 것을 다짐한다.
1. 우리는 최소한의 소박한 가정생활과 건강유지를 위해 지금까지 사용자에게 의해 자행되어온 살인적인 장시간 노동을 거부하고 주 44시간의 노동의 관철을 위해 총 매진한다.
1. 우리는 1989년 임투를 승리로 이끌고 동일노동, 동일임금을 확보하기 위해서는 개별분산적이고 노동분열적인 기업단위 의식을 타파하고 업종별 지역별 전국적 통일교섭과 투쟁만이 유일한 길임을 인식하고 6대 도시 시내버스를 시발로 동일투쟁을 강력히 전개한다.
1. 우리는 임투를 저해하는 외부의 그 어떤 세력, 어떤 기도와도 분연히 싸워 승리할 것을 다짐하며 자동차연맹의 깃발 아래 일치단결하여 1989년 임투승리를 기필코 쟁취하자.
1. 우리는 임투를 위한 우리의 투쟁이 부진할 경우 단체행동권과 행사도 불사할 것임을 엄숙히 결의한다.

1989년도 정기대의원대회 결의문 (1989. 5. 9)

부당노동행위 근절에 관한 결의문

최근 사용자에 의해 끊임없이 자행되고 있는 지능적이고 악랄한 부당노동행위는 헌법에 의해 보장된 노동운동을 원천적으로 부정하는 행위이며 용서치 못할 범죄이다. 그럼에도 불구하고 사용자들은 온갖 수단과 방법을 동원하여 부당노동행위를 행함으로써 사회안정을 저해하는 범법행위를 끊임없이 하고 있다. 이 같은 사용자의 부당노동행위는 민주발전과 국민화합을 저해하는 구시대적 작태일 뿐만 아니라 산업평화를 깨뜨리는 행위로서 영원히 지구 상에서 추방되어야 할 죄악이다. 이에 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위도 좌시하지 않을 것이며 이의 근절을 위해 전 조합원이 일치단결하여 대응 분쇄할 것임을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 사용자는 노사분규를 야기케 할 뿐만 아니라 산업평화를 저해하는 악랄한 부당노동행위와 부당해고를 즉각 중단하고 노동법규를 준수할 것을 촉구한다.
1. 사용자는 노동자의 생존권을 박탈하고 기만하는 위장직장 폐쇄 및 휴업을 즉각 중지하라.
1. 정부는 정당한 노동자의 노동 3권을 사용자에 편중되지 않은 엄정한 행사로 보장하고, 부당노동행위를 자행한 사용자는 국법질서를 문란케 함은 물론 사회 안정을 저해하는 행위로 규정하고 엄중 처벌하여 부당노동행위 근절에 노력하라.
1. 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위도 결코 좌시하지 않을 것이며 모든 조직력을 총동원하여 이를 철저히 분쇄하기 위해 끝까지 싸울 것임을 다짐한다.

1989년도 정기대의원대회 결의문 (1989. 5. 9)

조직의 민주화와 조직강화를 위한 결의문

우리는 전국의 40만 운수근로자들을 대표하여 민주주의의 실천과 산업평화의 주도적 역군으로서 법과 질서를 존중하고 합리적 사고와 행동으로 조합원의 조합원에 의한 조합원을 위한 노동조합으로 부상시켜야 할 시대적 소명과 책임의식을 통감하면서 민주적이고 자주적인 노동조합 운동을 힘차게 전개하여 근로자의 기본적 재권리 확보와 경제적 사회적 지위향상으로 민주복지사회 건설에 일로매진할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 자주적·민주적 노동운동을 힘차게 전개하기 위하여 조합내 민주화를 확고히 하고 조직체제와 조직질서를 파괴하는 일체의 행위를 과감히 배격한다.
1. 우리를 자동차노련의 깃발 아래 조직총화를 공고히하여 업종별 연대활동을 강화하고 전국적 통일적운동을 확고히 구축한다.
1. 우리는 노련의 운동기조와 조합원의 권익신장에 역행하는 일체의 행동과 조직질서를 파괴하는 어떠한 세력과도 타협치 않으며 결집된 조직역량으로 단호히 대처한다.
1. 우리는 자주적 민주노동운동을 전개하여 근로자의 인권과 생활권 그리고 노동권을 확보하고 민주적 노사관계 확립과 산업민주주의적 개혁을 힘차게 추진한다.
1. 우리는 노동운동의 주변정세와 새로운 변화에 능동적으로 대처하여 조합원에게는 신뢰, 국민들로부터는 존경, 정부에는 힘 있는 조직으로 인식되는 민주적인 조직력 구축에 총력을 경주한다.

1990년도 임시대의원대회 결의문 (1990. 1. 18)

역사발전의 도도한 흐름 속에서 격동의 1980년대를 마감하고 새로운 1990년대를 시작하는 현 단계에서 자동차운수노동운동은 과거 25년 동안 축적된 역량을 바탕으로 가일층 도약을 통해 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 수행해야 하는 중대한 사명을 부여받고 있다. 이에 우리는 새로운 사고와 철저한 실천으로 조합원에게 희망을 주고 나아가 전폭적인 신뢰를 확보하여 정부 및 사용자와의 정치·경제투쟁을 효율적으로 전개하기 위하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 그 동안 줄기차게 추진해 온 산별체제로의 발전적인 조직개편을 조속히 완결한다.
1. 정부와 국회는 노동조합이 요구하는 바에 따라 노동법을 즉각 개정하라!
1. 우리는 금년도 주 44시간 노동을 기필코 쟁취하기 위해 전 조직력을 총동원한다!
1. 정부는 부당한 소득세법시행령의 개정을 즉각 시정하고 자동차운수노동자의 초과근로수당을 비과세 조치하라!
1. 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위나 부당해고도 결코 좌시하지 않을 것이며 이를 철저히 분쇄하기 위해 끝까지 싸울 것을 굳게 다짐한다.

1990년도 정기대의원대회 결의문 (1990. 5. 25)

역사발전의 도도한 흐름 속에서 격동과 시련의 1980년대를 마감하고 새로운 1990년대를 시작하는 현 단계에서 자동차운수노동운동은 과거 25년 동안 축적된 역량을 바탕으로 가일층 도약을 통해 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 담당해야하는 중대한 사명을 부여받고 있다. 특히 자본과 권력으로부터 노동운동 탄압이 한층 가중되고 노동자들의 생활상태가 극도로 악화되고 있는 현 정치·경제 정세하에서 이러한 사명은 그 의의가 더욱 강조되지 않을 수 없다. 이에 우리 전국대의원 일동은 새로운 사고와 철저한 행동으로 조합원에게 희망을 주고 나아가 전폭적인 신뢰를 확보하여 금년도 사업목표를 완수하기 위해서 대정부·대사용자와의 투쟁을 강력하게 전개할 것을 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 그 동안 줄기차게 추진해 온 산별체제로의 발전적인 조직개편을 조속히 완료한다.
1. 우리는 금년도 임투에서 생계비의 확보, 임금구조의 개혁, 주 44시간 노동의 완전관철, 그리고 주택문제의 해결을 위해서 전 조직력을 총동원한다.
1. 우리는 버스광고사업의 활성화로 장학재단을 설립하여 조합원 자녀교육을 완벽하게 보장한다.
1. 정부와 국회는 노동조합이 요구하는 바에 따라 노동법을 즉각 개정하라!
1. 정부와 국회는 차별적인 현행 소득세법을 즉각 개정하고 자동차운수노동자의 초과근로수당을 비과세 조치하라!
1. 정부는 현재 심각한 대도시 교통문제를 해결하기 위해 당 노련이 제시한 '국가교통대책위원회'의 구성을 즉각 수락하라!
1. 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위나 부당해고도 결코 좌시하지 않을 것이며 이를 철저히 분쇄하기 위해서 끝까지 투쟁할 것을 굳게 다짐하다.

1991년도 정기대의원대회 결의문 (1991. 5. 22)

역사발전의 원동력이며 국가산업의 동맥을 담당하는 우리 운수노동자들은 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 수행해야하는 중대한 사명을 부여받고 있다. 이에 우리는 과거의 타성에 젖은 수동적이고 소극적인 자세를 탈피하여 새로운 사고와 결단으로 자본과 권력에 의한 총체적 노동탄압을 분쇄하고 공안통치를 종식시키며 정치·경제·사회의 민주화와 운수노동자의 생존권 확보를 위해 전 조직력을 총집결하여 불퇴전의 각오로 분연히 일어나 투쟁할 것을 다짐하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 노동조합의 단결을 저해하고 정치참여를 가로막고 있는 모든 악법을 개정하라.
1. 정부는 공익사업을 빙자하여 운수노동자의 파업권을 제한하는 노동악법을 개정하라.
1. 정부는 경제 민주화를 위해 세계개혁과 금융실명제를 조속히 실시하고, 강력한 토지공개념 제도를 확대하며 노동조합의 경영 인사권 참여를 보장하여 산업민주주의를 확립하라.
1. 정부는 살인적인 물가 폭등에도 불구하고 허구적인 경제위기를 이유로 노동자의 임금을 한 자릿수로 억제하려는 작태를 즉각 중지하고 임금교섭을 노사자율에 맡겨라.
1. 정부는 원진레이온 산재사망사태에 대해 관계자를 엄중 문책하고 날로 악화되고 있는 산재직업병 예방을 위한 획기적 대책을 강구하라.
1. 정부는 숨 막히는 대도시 교통문제를 해결하기 위해 당 연맹이 제의한 '국가교통대책위원회'의 구성을 즉각 수락하라.
1. 정부는 교통사고 예방과 교통문화 정착을 위해 자동차운수근로기준에 관한 특별법을 조속히 제정하라.
1. 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위나 부당해고도 결코 좌시하지 않을 것이며 운전기사 부족을 이유로 해외인력 수입 등 고용안정을 저해하는 모든 행위를 철저히 분쇄하기 위해서 끝까지 투쟁할 것을 굳게 다짐한다.
1. 우리는 금년도 임투에서 생계비의 확보, 임금제도 개선, 그리고 주택문제 및 작업환경 개선을 위해서 전 조직력을 총동원하여 투쟁할 것을 결의한다.

1992년도 정기대의원대회 결의문 (1992. 5. 15)

역사발전의 원동력이며 국가산업의 동맥을 담당하는 우리 운수노동자들은 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 수행해야 하는 중대한 사명을 부여받고 있다. 이에 우리는 과거의 타성에 젖은 수동적이고 소극적인 자세를 탈피하여 새로운 사고와 결단으로 운수노동자의 생존권 확보를 쟁취하기 위해 전 조직력을 총집결하여 불퇴전의 각오로 분연히 일어나 투쟁할 것을 다짐하며 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 노동조합의 단결을 저해하고 정치참여를 가로막고 있는 모든 악법을 개정하라.
1. 정부는 공익사업을 병자하여 운수노동자의 파업권을 제한하는 노동악법을 개정하라.
1. 정부는 경제 민주화를 위해 세계개혁과 금융실명제를 조속히 실시하고 강력한 토지공개념 제도를 확대하며 노동조합의 경영 인사권 참여를 보장하여 산업민주주의를 확립하라.
1. 정부는 생산직 근로자에게만 혜택을 주고 있는 초과 근로수당에 대한 비과세 조치를 운수 근로자에게로 확대하라.
1. 정부는 숨 막히는 대도시 교통문제를 해결하기 위해 당 연맹이 제의한 '국가교통대책위원회'의 구성을 즉각 수락하라.
1. 정부는 교통사고 예방과 교통문화의 정착을 위해 「자동차운수근로기준에 관한 특별법」을 조속히 제정하라.
1. 우리는 사용자의 어떠한 부당노동행위나 부당해고도 결코 좌시하지 않을 것이며, 운전기사 부족을 이유로 해외인력 수입 등 고용안전을 저해하는 모든 행위를 철저히 분쇄하기 위해서 끝까지 투쟁할 것을 굳게 다짐한다.
1. 사용자는 운수업의 공익사업임을 인식하고 기업의 경영상태를 공개하고 경영을 합리화하라.
1. 사용자는 노사 간의 신뢰회복과 산업평화를 위해 버스운송 수입금을 노사공동으로 조사할 것을 촉구한다.
1. 우리는 금년도 임투에서 생계비의 확보, 임금제도 개선 그리고 주택문제 및 작업환경 개선을 위해서 전 조직력을 총동원하여 투쟁할 것을 결의한다.
1. 우리는 조직의 주체적 역량과 단결력을 강화하기 위해 조합원의 신뢰를 받을 수 있는 노동조합을 건설하고 노조운영의 민주화를 적극 실천한다.

1992년도 정기대의원대회 결의문 (1992. 5. 15)

총액임금지 분쇄 특별 결의문

1992년도 전국자동차노동조합연맹 정기대의원대회를 맞이하여 대의원일동과 10만 조합원은 총액임금지라는 미명하에 자행되는 정부의 임금억제 정책을 천인공노할 노동자의 생존권 박탈행위로 규정하고 한국노총의 총액임금지 분쇄 투쟁에 적극 동참할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 노동자의 생존권을 박탈하고 자율적인 단체교섭을 유린하는 총액임금지 실시를 즉각 포기하라.
1. 정부와 사용자가 '경제위기설과 노동자 책임론'을 앞세운 비현실적인 임금억제와 노동통제 정책을 엄중 규탄하고 즉각 철회할 것을 요구한다.
1. 정부는 물가상승에도 못 미치는 5% 범위 내의 임금억제 정책은 경기침체를 더욱 심화시킬 뿐이라는 점을 엄중 경고한다.
1. 정부는 각종 노동통제 정책을 즉각 철회하고 노동법 개악 기도를 전면 중단하라.
1. 우리는 총액임금지 분쇄와 노동자 생존권을 보장하기 위하여 한국노총과 연대하여 전 조직이 총력투쟁할 것을 결의한다.

1992년도 정기대의원대회 결의문 (1992. 5. 15)

조직활성화를 위한 특별 결의문

화물·정비·전세버스 운수노동자들은 지난 경제개발 30년 동안 밤낮 없이 뼈 빠지게 일해 왔다. 그러나 지금 그 대가는 무엇인가?

월 300시간이 넘는 장시간 노동, 성과급 위주의 원시적 임금구조, 열악한 복지수준, 일방적 규제만 있고 진정한 육성정책은 전무한 정부의 무능, 광범위한 영세기업의 온존, 사용자의 전 근대적 경영과 노사관계 등 심각한 문제들로 가득차 있다. 이에 우리는 이러한 비상한 상황에 정면으로 맞서 문제들을 해결코자 결연한 의지를 모아 다음과 같이 특별 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 조직의 단결과 활성화를 통해 근로조건을 획기적으로 개선하기 위해 업종별 분과 위원회를 구성하고 이를 적극 활용한다.
1. 우리는 무엇보다 노동시간 단축, 임금구조의 개혁, 복지제도 및 시설의 개선을 위해 금년 입투에서 총력 투쟁한다.
1. 화물사업자는 경영합리화를 구실로 한 위수탁제를 즉각 중단하라.
1. 정부는 화물 과적근절을 위해 화주와 알선업자 처벌 등 종합적인 대책을 제시하라.
1. 정부는 화물업종 육성을 위한 대기업화 방안 등 특별법의 제정과 효과적인 정책수립 및 과감한 시행을 강력 촉구한다.
1. 정비사업자는 인력난을 핑계로 한 도급제 실시를 즉각 중지하라.
1. 우리는 정세버스에 안내원 승무를 촉구하며 출퇴근 근로 및 이중배차 행위를 철저히 배격한다.

1994년도 정기대의원대회 결의문 (1994. 1. 20)

문민정부의 출범으로 권위주의 시대의 노동탄압이 지양되고 노동자의 인간다운 삶이 보장되기를 기대하였으나, 경제침체를 이유로 노동자 일방의 고통전담이 더욱 강요되고 있다. 특히 우리 운수노동자는 공익사업 종사자라는 허울 좋은 미명하에 제도적인 희생이 요구되고 있으며, 나날이 악화되어가고 있는 교통환경의 희생자로서 생존권이 중대한 위협을 받고 있다. 그럼에도 사용자는 합리적인 경영은 망각한 채 자신의 사리사욕 추구에만 혈안이 되고 있어 땀 흘려 일하고 있는 우리 노동자의 피 끓는 분노를 사고 있다. 그러나 우리는 어려운 노동환경 속에서도 개혁과 변혁의 기수가 되어 외부의 난관과 도전에 능동적으로 대처할 것이며, 조직의 굳건한 단합을 통해 적극적으로 대응해 나갈 것이다. 이에 전국자동차노동조합연맹 정기대의원대회에 참석한 우리 대의원들은 우리를 둘러싼 외부의 도전에 굴하지 않고 당면현안의 쟁취를 위해 총력투쟁할 것이며, 인간다운 삶의 보장과 노동운동의 발전을 위해 다음과 같이 결의하는 바이다.

- 다 음 -

1. 우리는 자주적·민주적 노동운동을 힘차게 전개하기 위하여 조합 내 민주화를 확고히하고 조직체제와 질서를 파괴하는 일체의 행위를 과감히 배격한다.
1. 전 국민이 법 앞에서 평등한 대우를 받을 권리가 있는데도 불구하고 제조업 근로자에게만 연장·야간 등 초과근로수당을 부과하고 있는 조세제도를 개선하고 생산직만 우대하는 근로자 주택분양의 차별을 철폐하라.
1. 우리는 우리의 노동환경개선을 위해 전력 투쟁할 것이며 이를 위한 광고사업운영권의 노련이관을 위해 전 조직력을 총동원, 끝까지 투쟁할 것이다.
1. 우리 운수노동자의 단체행동권을 제한하는 직권중재 제도를 즉각 폐지하라.
1. 사용자는 경영합리화를 적극 추진하고, 고용안정을 해치는 어떠한 기도도 즉각 포기하라.
1. 사용자는 버스요금 인상이 확정되었는 바, 우리는 단체교섭 요구에 성실히 응답할 것을 촉구한다.
1. 우리는 1994 임투에서 생계비의 확보, 완전월급제 실시, 노동시간 단축 등 성공적인 임투의 수행을 위해 적극적인 지원과 지역 간 협력을 공고히할 것이며, 전 조직력을 동원하여 총력 투쟁할 것을 다짐한다.
1. 우리는 노동운동의 주변정세와 새로운 변화에 능동적으로 대처하여 조합원과의 신뢰감, 국민과의 공감을 통해 힘 있는 조직으로 성장하는 데 전 조직력을 결집한다.

1995년도 정기대의원대회 결의문 (1995. 2. 10)

1995 임투승리를 위한 결의문

우리 자동차운수노동자는 공익사업 종사자라는 법적 구속력으로 제도적인 탄압과 날로 악화되어가는 교통환경의 희생자로서 생존권이 중대한 위협을 받고 있다. 이러한 상황 속에서 최저생계비에도 못 미치는 우리의 임금인상 요구에 대 사용자 측의 무성의한 태도와 적자타령만 일삼은 구태의연한 자세에 대하여 피 끓는 분노를 금할 길 없다. 이에 우리는 전 조합원의 강철같은 단결로 임투승리를 위하여 총력투쟁할 것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 임투 핵심 간부로서의 막중한 사명감을 가지고 임투승리를 위하여 전 조합원과 함께 총력 투쟁한다!
1. 사용자는 경영상태를 솔직히 공개하고 우리의 임금인상 요구를 즉각 수락하라!
1. 정부는 국가경쟁력 강화 및 세계화라는 미명하에 시행되고 있는 임금억제 정책을 즉각 철회하라!
1. 정부는 현재의 숨 막히는 교통환경을 개선하기 위한 대중교통 우선 정책을 확고히 시행하라!
1. 정부는 자동차운수노동자의 단체행동권을 원천봉쇄하고 있는 강제 직권중재를 철폐하도록 즉각 노동법을 개정하라!
1. 정부는 부당한 2중, 3중의 처벌을 시정하고 초과근로수당 비과세 및 근로자 주택문제를 즉시 해결하라!

1995년도 정기대의원대회 결의문 (1995. 2. 10)

교통범칙금 인상저지를 위한 결의문

정부당국은 기초질서를 확립한다는 명분으로 교통범칙금을 최고 8만 원까지 대폭 인상하려 하고 있다. 정부당국은 숨 막히는 오늘의 교통여건을 개선하기 위한 전진한 노력도 하지 않고 있다. 더욱이 세계화를 외치는 이 마당에 처벌만능 구시대적 발상이 어떻게 가능한지 피 끓는 분노를 느끼며 이는 일찍이 보지 못했던 명백한 행정횡포가 아닐 수 없다. 이에 우리 전국자동차노동조합연맹 전국대의원일동은 조합원들의 생존권 수호 차원에서 범칙금 인상 저지를 위해 강력 투쟁할 것을 선언하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부당국은 교통여건을 무시한 범칙금 대폭인상 방침을 즉각 철회하라!
1. 정부당국은 안전운행을 위해 전국적으로 버스전용차선제의 전면확대 및 종일 실시, 불합리한 노선의 개편, 신호 및 도로시설의 개선을 시급히 단행하라!
1. 우리는 노동조합이 주체가 되어 안전(준법)운행을 적극 실천할 것을 굳게 결의한다.
1. 사용자들도 촉박한 배차운행시간의 현실화, 휴식 및 식사시간의 확보, 노동시간의 단축 등을 즉각 시행하라!
1. 우리는 안전운행과 선진교통문화 정착을 위해 노·사·정·민, 언론, 정당, 전문가들이 참여하는 '국가교통대책위원회'의 구성을 긴급 제의한다!
1. 만일 위와 같은 우리의 합리적인 요구가 받아들여지지 않고 범칙금 인상이 강행될 경우 지난 1월 18일 전국노조대표자대회 결의에 따라 전면적인 승무거부도 불사할 것임을 엄숙히 천명한다!

1995년도 정기대의원대회 결의문 (1995. 5. 24)

역사 발전의 원동력이며 국가산업의 동맥을 담당하는 우리 운수노동자들은 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 수행하고 쾌적한 교통문화를 창조해야 하는 중대한 사명을 부여 받고 있다. 이에 우리는 과거의 타성에 젖은 수동적이고 소극적인 자세를 탈피하여 정치, 경제, 사회의 민주화와 운수노동자의 인간다운 삶의 쟁취를 위해 전 조직력을 집결·투쟁할 것을 다짐하며 오늘 1995년도 정기대의원대회를 맞아 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 공익사업을 빙자하여 운수노동자의 파업권을 제한하는 노동약법을 개정하라.
1. 정부는 생산직 근로자에게만 혜택을 주고 있는 초과근로수당에 대한 비과세 조치를 운수 근로자에게도 적용하라.
1. 정부는 교통사고 예방과 교통문화의 정착을 위해 자동차 운수근로기준에 관한 특별법을 조속히 제정하라.
1. 정부는 시민들이 정체로 인한 고통에서 벗어나고 쾌적한 교통환경을 제공하기 위해 버스 전용차로를 대폭 확대하고 열악한 교통시설환경이 개선되도록 교통범칙금을 전액 교통에 투자하라.
1. 건설교통부는 노동인권을 말살하는 칸막이가 노사 간 합의사항이 아님을 명심하고 이를 즉각 철거하라.
1. 사용자는 운수업이 공익사업임을 인식하고 기업의 경영상태를 공개하고 경영을 합리화하라.
1. 우리는 조직의 주체적 역량과 단결력을 강화하기 위해 조합원의 신뢰를 받을 수 있는 노동 조합을 건설하고 노조운영의 민주화를 적극 실천한다.

1996년도 정기대의원대회 결의문 (1996. 5. 21)

지금 우리는 그동안 억압 당해 온 자동차운수노동자의 기본권 확보와 비민주적 노사관계의 청산이라는 시대적 과제를 안고 있다. 또한 열악한 교통환경을 개선하여 안전하고 쾌적한 선진 교통문화를 주도적으로 만들어가야 할 중대한 사명을 부여받고 있다. 이에 우리는 과거의 타성에 젖은 소극적인 자세를 탈피하여 노사관계 개혁정세에 적극적으로 대처하고 운수노동자의 인간다운 삶의 실현을 위해 전 조직력을 결집·투쟁할 것을 다짐하며 오늘 1996년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 정세에 능동적으로 대처하기 위해 산별체제를 조속히 확립하여 조직의 내적 역량을 더욱 강화한다.
1. 우리는 금년 정기국회에서 예상되는 노동법개정에 운수노동자의 파업권을 원천 봉쇄하고 있는 직권중재제도의 철폐와 위법적인 장시간 노동을 단축시킬 수 있도록 법적 장치를 마련하는 데 총력을 집중한다.
1. 정부는 현재의 숨 막히는 대도시 교통문제를 해결하기 위해 대중교통우선정책을 분명히 하고 버스전용차로의 대폭 확대, 버스카드제도의 전면적인 실시에 과감히 투자하고 이를 차질 없이 실천하라.
1. 정부는 교통사고나 교통법규 위반 시 2중, 3중 처벌을 시정하고 업무상 과실 교통사고에 대한 운전기사의 인신구속을 대폭 완화하라.
1. 정부는 생산직과 동일하게 운수노동자의 초과근로수당에 대한 비과세를 즉각 단행하고 정책상의 차별을 시정하라.
1. 정부는 사업용차량의 완전한 대물보험 가입을 의무화시키고 경미한 교통사고시 공제조합도 일반 손해보험사와 동일하게 보험처리할 수 있도록 관계법규를 즉각 개정하라.
1. 사용자는 참여와 협력의 노사관계를 구축하기 위해 경영상태를 솔직하게 공개하고 일체의 부당노동행위를 중단하라.
1. 우리는 교통사고 예방과 손실임금 발생을 막기 위해 안전준법운행을 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다.
1. 우리는 조직의 총화 단결과 조합의 민주적 운영 그리고 현장 중심의 행동하는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다.
1. 정부는 시내버스 외부광고의 수입기득권을 포기하여 조합원의 복리증진을 위하여 환원하고 그 실현을 위해 적극 나서라.

1997년도 정기대의원대회 결의문 (1997. 5. 21)

우리는 지금 급격한 노동정세의 변화 속에서 조직 내외적으로 많은 도전에 직면하고 있다. 무엇보다 노동법 개정은 노동조합 및 노사관계의 엄청난 충격을 주고 있으며 이에 능동적으로 대응하지 못하면 노동운동 존립 자체가 위협을 받게 되었다. 따라서 새로운 질서를 만들기 위한 과감한 개혁이 절실히 요구되고 있다. 또한 열악한 교통환경을 개선하여 안전하고 쾌적한 선진교통문화를 만들기 위해 각종 제도개혁에 적극 나서야 한다. 뿐만 아니라 전환기를 맞이한 자동차운수업의 구조 개선을 위해서 노동조합의 경영참가도 확립해야 한다. 이에 우리는 산적한 과제들을 해결하기 위하여 전 조직력을 결집하여 강력하게 투쟁할 것을 다짐하면서 오늘 1997년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 정세에 능동적으로 대처하기 위해 산별노조 추진위원회를 중심으로 산별노조 건설에 조직 역량을 총집중한다.
1. 우리는 자동차운수노동자들의 힘을 결집하기 위해 어떠한 조직분열도 단호히 배격하며 자동차노련의 유구한 전통을 더욱 계승·발전시킬 것을 다짐한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체협약 투쟁에서 조합원들의 근로조건을 획기적으로 개선하기 위해 합법적인 총파업 등 강력한 투쟁을 전개한다.
1. 사용자는 참여와 협력의 노사관계를 구축하기 위해 경영상태를 솔직하게 공개하고 일체의 부당노동행위를 중단하라.
1. 정부는 심각한 대도시 교통문제를 해결하기 위해 대중교통 개선대책을 구체적으로 수립하고 이를 차질 없이 실천하라.
1. 우리는 교통사고 예방과 손실임금 발생을 막기 위해 안전운행을 생활화하고 교통제도개선에 전력 투쟁한다.
1. 우리는 조직의 총화 단결과 조합의 민주적 운영 그리고 현장 중심의 행동하는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다.

1998년도 정기대의원대회 결의문 (1998. 5. 27)

우리는 지금 급격한 노동정세의 변화 속에서 주체적 역량을 한층 강화하여 조직 내외적 도전을 극복해야만 한다. 또한 노동조합의 미래를 위해서 과감한 개혁이 절실히 요구되고 있다. 아울러 자동차운수분야의 건실한 발전과 선진교통문화의 정착을 위해 가일층 노력해야만 한다. 이에 우리는 산적한 과제들을 해결하기 위하여 전 조직력을 결집하여 강력하게 투쟁할 것을 다짐하면서 오늘 1998년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 산별노조추진위원회를 중심으로 산별노조건설에 조직역량을 총집중한다.
1. 우리는 장학사업의 기반인 시내버스 외부광고사업권을 1999년부터 자동차운수분야로 가져오기 위해 전 조직이 총력 투쟁한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체교섭 투쟁에서 실질임금 유지와 근로시간 단축을 위해 모든 노력을 경주한다.
1. 사용자는 일체의 불법, 부당노동 행위를 즉각 중단하고 투명한 기업경영과 사재출연 등을 통해 경영상태를 개선하라.
1. 정부는 대중교통을 살리기 위해 버스개혁 종합대책을 수립·추진하고 사업용 차량이 대물 종합보험에 가입토록 즉각 조치하라.
1. 우리는 교통사고 예방과 손실임금 발생을 막기 위해 안전운행을 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다.
1. 우리는 조직의 단결과 조합 민주주의 확립 그리고 현장중심의 원칙 있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다.

1999년도 정기대의원대회 결의문 (1999. 5. 14)

우리는 지금 급격한 노동정세의 변화 속에서 주체적 역량을 한층 강화하여 조직 내외적 도전을 극복해야만 한다. 또한 노동조합의 미래를 위해서 과감한 개혁이 절실히 요구되고 있다. 아울러 자동차운수분야의 건실한 발전과 선진교통문화의 정착을 위해 가일층 노력해야만 한다. 이에 우리는 산적한 과제들을 해결하기 위하여 전조직력을 결집하여 강력하게 투쟁할 것을 다짐하면서 오늘 1999년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 산별노조추진위원회를 중심으로 산별노조건설에 조직역량을 총집중한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체교섭 투쟁에서 실질임금 유지와 고용안정을 위해 모든 노력을 경주한다.
1. 사용자를 일체의 불법, 부당노동 행위를 즉각 중단하고 투명한 기업경영과 경영상태를 개선하라.
1. 정부와 국회는 시대착오적인 운수종사자준수사항을 즉각 철폐하라.
1. 정부는 대중교통을 살리기 위해 버스개혁종합대책을 수립·추진하고 일방적인 구조조정을 즉각 중단하라.
1. 우리는 교통사고 예방과 손실임금 발생을 막기 위해 안전운행을 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다.
1. 우리는 조직원 단결과 현장중심의 원칙 있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다.

2000년도 정기대의원대회 결의문 (2000. 5. 23)

우리 자동차운수노동운동은 심각한 위기를 맞고 있다. 지난 IMF 사태 2년 동안 위기극복을 빌미로 한 사용자들의 일방적인 노사관계가 노동조합을 탄압하고 근로조건을 개선할 기회를 막고 있다. 또한 정부도 신자유주의 정책과 억압적 기조를 지속하고 있어 노동자들의 희생을 가중시키고 있다. 아울러 운수업의 개혁을 위한 구조조정은 피할 수 없는 과제가 되고 있다. 이에 우리는 이러한 위기를 돌파하고 산적한 과제들을 해결하기 위해 전 조직력을 결집하여 강력하게 투쟁할 것을 다짐하면서 오늘 2000년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 산별노조 건설에 조직역량을 총 집중한다!
1. 우리는 금년도 임단투에서 노동시간 단축과 대물보험 가입을 완전 쟁취한다!
1. 정부와 사용자는 교통문화 정착을 위해 현행 촉박한 배차운행시간을 전면적으로 재조정하라!
1. 사용자는 일체의 불법, 부당노동 행위를 중단하고 투명한 경영과 공개를 단행하라!
1. 정부는 노사분규와 고용불안을 조장하는 백화점 등의 셔틀버스 운영을 즉각 개정하고 마을버스업종 신설과 밴형택시 도입을 철회하라!
1. 정부는 교통안전을 위해 차령제도의 계속유지와 폐지된 신차충당 조건을 부활하라!
1. 우리는 바람직한 교통문화 정착을 위해 안전하고 친절하며 환경을 생각하는 운전을 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다!
1. 우리는 조직의 단결과 현장 중심의 원칙 있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다!

2001년도 정기대의원대회 결의문 (2001. 5. 30)

우리 노동운동은 급격한 변화의 물결 속에 수많은 난관과 도전을 극복해야 하는 어려움에 처해 있다. 그러므로 우리에게 주체적 역량 강화와 노동운동의 미래를 위한 과감한 개혁이 요구되고 있다. 또한 경제불황을 빌미로 한 정권과 사용자들의 일방적인 노동조합 탄압과 신자유주의 정책으로 인한 강압적 구조조정에서 오는 고용불안과 근로조건 저하를 저지해야 한다. 아울러 자동차운수분야의 건실한 발전과 선진교통문화정착을 위해 가일층 노력해야만 한다. 이에 우리는 이러한 난관들을 돌파하고 산적한 과제들을 해결하기 위해 전 조직력을 결집하여 강력한 투쟁을 전개함으로써 노동운동의 질적 향상을 위해 노력할 것을 다짐하면서 오늘 2001년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 전국자동차노동조합을 중심으로 산별노조 건설에 조직역량을 총 집중한다!
1. 우리는 금년도 임금 및 단체협약 투쟁에서 실질임금 인상과 손실임금 발생을 방지하고 임금제도 개선에 모든 노력을 경주한다!
1. 우리는 교통안전과 서비스 개선을 위해 장시간 근로제도개선을 통한 근로시간 단축을 위해 총력 투쟁한다!
1. 정부는 김대중 대통령이 공약한 대중교통 활성화 정책을 즉시 시행하고 대중교통의 말살을 기도하는 어떤 행위도 즉각 중단하라!
1. 정부와 사용자는 운수근로자의 열악한 복지제도 개선을 위해 버스외부광고 수익금 전액을 노동조합에 이관하라!
1. 우리는 바람직한 교통문화 정착을 위해 안전하고 친절하며 환경을 생각하는 운전을 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다!
1. 우리는 조직의 단결과 현장 중심의 원칙 있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다!

2001년도 정기대의원대회 결의문 (2001. 5. 30)

생존권 사수 및 사회개혁을 위한 총력투쟁 특별 결의문

금융산업노동조합 간문에 대한 법정구속과 대우자동차노동자에 대한 경찰의 폭력진압사태에서 알 수 있듯이 정권과 자본은 생존권 사수를 위해 정당하게 투쟁하는 노동자에 대해 야만적인 폭력으로 일관함으로써 모든 노동자의 분노를 자아내고 있다. 뿐만 아니라 준비 안 된 의약분업으로 인한 의료수가의 인상은 그렇지 않아도 고용불안과 임금삭감으로 고통받고 있는 노동자에게 말할 수 없는 부담을 주어 노동자의 삶을 피폐화시키고 있는 실정이다. 이에 우리는 오늘 2001년도 정기대의원대회를 맞이하여 갈수록 포악해지고 있는 정권과 자본의 신자유주의정책에 맞서 조합원의 생존권 사수와 총체적인 사회개혁을 위한 총력투쟁을 전개해 나갈 것을 선언하며 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 한국노총의 투쟁계획을 적극 실천하여 노동자에게 한없는 고통을 안겨다주는 정권과 자본의 반노동자적이고 야만적인 구조조정에 맞서 강력히 투쟁한다.
1. 우리는 공동투쟁의 기치 아래 2001년도 임단투에서 임금 및 노동조건을 원상회복과 소득격차 축소를 위한 임금인상투쟁을 전개한다.
1. 우리는 노동자의 인간다운 삶의 질 향상을 위하여 주 40시간 주 5일 노동제 쟁취를 위해 강력히 투쟁한다.
1. 우리는 비정규노동자를 적극 조직화하여 차별을 해소하고 비정규노동자의 근로조건 개선을 위해 적극 투쟁한다.
1. 우리는 노동조합과 노조간부를 탄압하고 위협하는 악덕기업주의 부당노동행위에 맞서 조직적으로 강력한 투쟁을 전개한다.
1. 우리는 사회보험재정파탄 책임자의 처벌과 잘못된 의약 분업제도 개선을 위해 강력히 투쟁한다.
1. 우리는 신자유주의적 구조조정으로 노동자에게만 일방적인 고통을 강요하는 정당 및 정치인에 대해 2002년 지자체 및 대선에서 반드시 심판한다.

2002년도 정기대의원대회 결의문 (2002. 5. 9)

2002 한일월드컵의 성공적 개최를 위한 특별 결의문

우리 전국자동차노동조합연맹 10만 조합원은 이번 월드컵 대회가 경제발전은 물론 세계적으로 선진한국의 이미지를 부각시키는 계기가 되기를 진심으로 기대한다. 이제 월드컵 대회를 20여일 앞두고 경기 관람을 위해 방문하는 외국인과 시민들의 편리하고 안전한 수송은 물론 월드컵의 홍보가 그 어느 때보다 중요한 시점이 되었다. 우리 버스종사자들은 이를 위해 이미 교통문화운동을 시작하였으며, 이를 차질 없이 추진하는 것이 월드컵 성공의 관건임을 다시 한번 확인한다. 이에 우리는 우리나라 대표팀의 16강 진출도 아울러 기원하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 교통문화운동의 핵심인 안전하고 친절하며 깨끗한 버스를 만들기 위해 최선의 노력을 다한다.
1. 우리는 이 대회가 전 세계인의 축제로 승화될 수 있도록 월드컵 홍보에 만전을 기할 것을 결의한다.
1. 우리는 교통문화운동이 성공할 수 있도록 정부가 법적·제도적 지원에 즉각 나설 것을 요구한다.
1. 우리는 월드컵 대회가 성공적으로 개최되어 경제발전과 운수노동자들의 복지증진에 이바지할 수 있도록 전 조직력을 집중한다.

2002년도 정기대의원대회 결의문 (2002. 5. 9)

자동차운수근로자의 근로조건 개선을 위한 결의문

우리 노동운동은 현재 수많은 도전에 직면하고 있다. 세계화와 신자유주의로 대표되는 시대 상황 속에서 구조조정에 따른 고용불안과 근로조건 저하를 저지해야 한다. 아울러 전환기에 처한 자동차운수업의 건실한 발전을 위해서도 노동조합이 제 몫을 해야만 한다. 이에 우리는 이렇게 산적한 과제들을 해결하기 위해 전 조직력을 결집하여 투쟁할 것을 다짐하면서 오늘 2002년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위해 산별노조 건설을 목표로 현행 지역노조를 더욱 확대 강화시키고 조직확대에 역량을 집중한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체협약 투쟁에서 임금인상 등 임금제도 개선은 물론 임시계약직의 채용금지 및 현행 비정규직의 정규직 전환을 쟁취한다.
1. 우리는 현행 장시간 노동을 개선하기 위해 노사정위원회를 중심으로 실태조사, 대안 마련 활동에 적극 참여하여 소기의 성과를 도출한다.
1. 우리는 버스외부광고사업이 2003년부터 운수업계로 이관됨에 따라 향후 동 사업의 안정적 운영 및 주체 간 적정 수익금 배분을 위해 법적·제도적 장치 마련에 최선을 다한다.
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 불법, 부당 행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영과 기업 공개를 계속해서 촉구한다.
1. 우리는 자동차운수업의 수많은 문제들을 해결하기 위해 지방자치단체가 자체적으로 가칭 버스개혁위원회를 조속히 설치하여 대책을 마련토록 요구한다.
1. 우리는 조직의 단결과 현장 중심의 원칙 있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합의 위상을 더욱 강화시킨다.

2003년도 정기대의원대회 결의문 (2003. 5. 9)

자동차노동조합운동은 현재 심각한 위기에 직면해 있다. 사용자들은 무자비하게 비정규직과 연봉제를 확대시켜 근로조건 저하는 물론 노동조합의 근간을 흔들고 있다. 또한 주 5일, 주 40 시간제 도입을 위한 근로기준법 개정 재협상이 국회를 중심으로 본격화되고 있다. 더욱이 일부 시도의 버스운영체계 개편과 구조조정은 노동자들의 심각한 고용불안을 야기하고 있다. 이러한 상황 속에서 10만 조합원을 대표하는 우리는 2003년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 비정규직의 확대 저지와 기존 임시직의 정규직 전환, 그리고 연봉제 철폐를 위해 총력 투쟁한다.
1. 우리는 임금 및 근로조건 저하 없는 노동시간 단축을 위해 전 조직력을 동원한다.
1. 우리는 2003년도 임·단투에서 임금 인상, 노동시간 단축, 임금제도 개선과 집단교섭체제 강화에 최선을 다한다.
1. 우리는 현행 장시간 노동을 비롯한 열악한 근로조건을 개선하기 위해 노사정위원회를 중심으로 대안 마련에 총력을 집중한다.
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 불법, 부당 행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영과 기업 공개를 계속해서 촉구한다.
1. 우리는 서울시의 일방적인 교통체계 개편을 저지하고 일자리 사수투쟁을 전개하고 있는 서울시노조의 입장을 적극 지지한다.
1. 우리는 운전기사의 운전을 방해하는 행위에 대해 엄중 처벌하고 이를 막기 위한 근본적인 대책 수립을 정부와 사용자에게 강력히 촉구한다.
1. 우리는 지부 또는 지역노조 체제를 명실상부하게 강화하여 2006년까지 산별노조 건설을 완성한다.

2004년 정기대의원대회 결의문 (2004. 5. 21)

자동차운수노동운동은 현재 중대한 국면을 맞이하고 있다. 서울버스의 운영체제 개편을 통한 준공영제의 도입은 향후 노사관계에 근본적 변화를 가져오면서 운수업계의 구조조정을 촉진할 전망이다. 또한 주 40시간제 도입이 본격화되면서 노동시간 단축 투쟁은 피할 수 없는 역사적 싸움이 될 것이다. 노동시장 유연화를 명분으로 무자비하게 진행되고 있는 비정규직 사용 확산은 고용불안과 더불어 노동조합의 근간을 무너뜨리고 있고 거액의 체불임금은 조합원들의 생존권을 위협하고 있다. 이러한 상황 속에서 10만 조합원을 대표하는 우리는 2004년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 대구, 광주, 대전이 파업에 돌입할 경우 전 조직이 적극 연대하여 총력 투쟁한다.
1. 우리는 주 40시간제 도입을 위해 교섭을 진행하고 있는 사업장을 전폭적으로 지원한다.
1. 우리는 조직 관리에 철저를 기하고 조직 경쟁력을 제고하는 데 최선을 다한다.
1. 우리는 현행 장시간 노동을 비롯한 열악한 근로조건을 제도적으로 개선하기 위해 노사정 위원회를 중심으로 막바지 투쟁을 힘차게 전개한다.
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 불법, 부당 행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영을 계속해서 촉구한다.
1. 우리는 제대로 된 대중교통육성법의 제정과 2005년 준공영제 도입을 위해 전력 투쟁한다.
1. 우리는 지역노조를 명실상부하게 강화하여 2006년까지 산별노조 건설을 완성한다.

2005년 정기대의원대회 결의문 (2005. 5. 24)

자동차운수노동운동은 현재 중대한 국면을 맞이하고 있다. 버스준공영제의 도입은 향후 노사관계에 근본적 변화를 가져오고 대중교통육성법의 시행은 운수업계의 구조조정을 촉진할 전망이다. 또한 주 40시간제 도입이 본격화되면서 노동시간 단축 투쟁은 최대 당면 과제로 부각되고 있다. 나아가 노조간부의 각종 비리 연루로 인해 노동조합이 조합원과 국민들의 불신의 대상이 되고 있다. 이러한 위기 상황 속에서 10만 조합원을 대표하는 우리는 2005년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 바람직한 버스준공영제 도입을 위한 정책, 제도개선 투쟁에 전력 집중한다!
1. 우리는 올해 임금 인상과 노동시간 단축을 동시에 쟁취하기 위해 총력 연대 투쟁한다!
1. 우리는 노조간부에게 요구되는 엄격한 도덕성을 자각하고 민주적이고 투명한 조합운영에 최선을 다한다!
1. 우리는 한국노총을 중심으로 노동조합의 도덕성 및 재정 투명성 확보를 위한 조직혁신 작업에 적극 동참한다!
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 비정규직 사용, 그리고 불법, 부당 행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영을 계속해서 촉구한다!
1. 우리는 지역노조를 명실상부하게 강화하여 2006년까지 산별노조 건설을 기필코 완성한다!

조직혁신을 위한 특별결의문 (2005. 6. 24)

노동조합은 인간다운 가치와 사회정의의 실현 그리고 역사발전의 주체세력이다. 따라서 노동조합을 이끄는 지도자들은 누구보다 민주적이고 도덕적이며 솔직해야 한다. 그러나 최근 발생하고 있는 각종 비리와 의혹들은 조합원과 나아가 국민들의 불신과 비난의 대상이 되고 있다. 이에 우리는 현 상황을 노동조합의 총체적 위기로 인식하고 이를 타개하기 위해 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 채용과 관련한 어떠한 금품도 수수하지 않는다.
1. 우리는 노동조합 임원선거에서 금품을 제공하지 않는다.
1. 우리는 예산을 규정대로 투명하고 성실하게 집행한다.
1. 우리는 대표자가 임기 말에 단체협약을 임의대로 체결하지 않는다.
1. 우리는 기금 운영에 따른 사례를 받지 않으며 기금을 투명하게 운영한다.
1. 우리는 단체교섭과 관련하여 부당한 금품을 받지 않는다.
1. 우리는 장학금을 수급자가 직접 수령토록 한다.
1. 우리는 검소하고 절제된 생활을 통해 조합원의 모범이 된다.
1. 우리는 6월 1일 노총 임시대의원대회에서 결의된 조직혁신 방안을 전폭적으로 지지하며 이를 적극 실천한다.

2006년 정기대의원대회 결의문 (2006. 5. 24)

내년부터 전면적인 복수노조 시대와 전임자 임금지급 금지를 앞두고 우리 노동운동은 심각한 위기에 직면해 있다. 현재와 같은 독점적 운동자세로는 대처할 수 없으며 오직 조합원을 위해 경쟁력 있는 노동조합만이 살아남을 수 있다. 이제 조직을 혁신하고 자동차운수노동운동의 미래를 위해 10만 조합원을 대표하는 우리는 2006년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 현 정세를 감안하여 2006년 11월 15일 산별노조 건설을 목표로 현 조직형태를 조속한 시일 내에 명실상부한 지역노조로 전환시킨다!
1. 우리는 전면적인 복수노조 시대를 맞아 경쟁력 있는 노동조합을 만들기 위해 대대적인 교육 사업을 추진한다!
1. 우리는 노조간부에게 요구되는 엄격한 도덕성을 자각하고 민주적이고 투명한 조합운영에 최선을 다한다!
1. 우리는 노동시간 단축을 위해 총력 경주하고 근로기준법 58조의 철폐를 위해 강력히 투쟁한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확산을 위해 지방자치단체를 상대로 치열한 정책 투쟁을 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 체불임금 청산을 위해 버스 재정지원금을 적극 활용한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 5·31 지방선거에 적극 참여하여 친노동자 후보가 당선될 수 있도록 활발하게 정치활동을 전개한다!

2007년도 정기대의원대회 결의문 (2007. 5. 30)

복수노조 전면 허용과 전임자 임금지급 금지가 3년 유예되었으나 조직강화를 위한 긴장의 끈은 결코 놓을 수 없다. 또한 올해 대선과 내년 총선을 앞두고 자동차노련의 확고한 정치적 위상이 요구되고 있다. 내부적으로는 버스 준공영제의 확대를 비롯한 버스제도 개혁, 체불임금 청산, 비정규직 문제 해결 등 산적한 과제가 쌓여있다. 이에 10만 조합원을 대표하는 우리는 2007년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전국 단일 산별노조 건설을 목표로 2008년 4월 말까지 모범규약안에 따라 강력한 지역노조로 조직을 개편한다!
1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 대비한 산별노조 건설을 위해 단위 사업장의 대의원까지 대대적인 교육 사업을 추진한다!
1. 우리는 임금 10.4% 인상과 올바른 주 40시간제 실시를 위해 올해 임단투에서 총력 투쟁한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확산을 위해 지방자치단체를 상대로 치열한 정책 투쟁을 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 체불임금 청산을 위해 모든 수단을 동원한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 버스제도 개선의 여건을 조성하기 위해 노사공동선언의 정신에 따라 서비스향상 교육을 사용자와 협의하여 차질 없이 실시한다!
1. 우리는 다가오는 대선과 총선에서 자동차노동조합연맹의 정치적 위상을 확립하기 위해 한국노총과 연대하여 총력을 경주한다!

2008년 정기대의원대회 결의문 (2008. 5. 23)

복수노조 전면 허용과 전임자 임금지급 금지는 우리 노사관계를 근본적으로 뒤흔드는 충격으로 다가오고 있다. 또한 새 정부가 들어선 이후 신자유주의에 기초한 각종 규제완화 계획은 노동운동을 심각하게 위협하고 있다. 내부적으로는 버스준공영제의 확대를 비롯한 버스제도 개혁, 체불임금 청산, 비정규직 문제 해결 등 산적한 과제가 쌓여있다. 이에 10만 조합원을 대표하는 우리는 2008년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전국 단일 산별노조 건설을 목표로 2009년 4월 말까지 모범규약안에 따라 강력한 지역노조로 조직을 개편한다!
1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 대비한 산별노조 건설을 위해 대대적인 교육과 홍보사업을 추진한다!
1. 우리는 임금 11.8% 인상과 올바른 주 40시간제 실시를 위해 올해 임단투에서 총력 투쟁한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확산을 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 힘차게 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 단체협약 위반 사용자를 단호히 응징하고 체불임금 청산을 위해 모든 수단을 동원한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 국고지원연구용역 결과를 바탕으로 금년 정기국회에 운수근로자특별법을 제출하고 이의 제정을 위해 모든 역량을 집중한다!
1. 우리는 민주적이고 신뢰받는 노동조합을 만들고 이를 기초로 노동운동의 경쟁력을 높이는 데 최선을 다한다!

2009년 정기대의원대회 결의문 (2009. 5. 20)

복수노조와 전임자 임금문제는 노사관계를 근본적으로 뒤흔드는 충격으로 다가오고 있다. 또한 준공영제의 개선과 확대, 비정규직 문제 해결, 교통사고처리법 제정 등 산적한 과제가 놓여있다. 이에 10만 조합원을 대표하는 우리는 2009년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전국 단일 산별노조 건설을 목표로 2009년 10월 말까지 모범규약안에 따라 강력한 지역노조로 조직을 개편한다!
1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 대비하여 대대적인 교육과 홍보사업을 추진한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확산을 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 힘차게 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 교통사고 자부담 근절에 모든 역량을 집중한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환과 차별시정을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 가칭 교통사고처리법의 제정을 위해 택시노련과 연대하여 적극적인 입법활동을 전개한다!
1. 우리는 공동투쟁을 위해 시외·농어촌버스의 임단협 시효를 통일시키고 만근일수 단축에 총력 집중한다!

2010년 정기대의원대회 결의문 (2010. 5. 20)

복수노조와 전임자 임금문제는 노사관계를 근본적으로 뒤흔드는 충격으로 다가오고 있다. 또한 지속가능한 준공영제의 개선과 확대, 비정규직 문제 해결, 조직 개편 등 산적한 과제가 놓여있다. 이에 10만 조합원을 대표하는 우리는 2010년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전임자 조항의 유리한 갱신을 위해 모든 조직적 역량을 총동원한다!
1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 대비하여 명실상부한 지역노조로 조직을 개편한다!
1. 우리는 노동운동의 위기를 돌파하기 위해 대대적인 교육과 홍보사업을 추진한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확대를 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 힘차게 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 교통사고 자부담 근절에 모든 역량을 집중한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환과 차별시정을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 준공영제 지역 공동투쟁을 통해 임단투 승리를 이룩하고 시외·농어촌버스의 근로 조건 개선에 총력 집중한다!

2011년도 정기대의원대회 결의문 (2011. 5. 19)

전면적인 복수노조 시대가 한 달 앞으로 다가오면서 변화와 충격에 대한 긴장이 그 어느 때보다 고조되고 있다. 또한 현장에서 임금 분쟁 소지의 제거, 비정규직 문제 해결, 지속 가능한 준공영제 도입 그리고 조직력 강화 등 산적한 과제가 놓여 있다. 이에 8만 조합원을 대표하는 우리는 2011년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 조직력 강화를 위해 모든 역량을 총동원한다!
1. 우리는 올해 임단투에서 최대의 성과를 거두고 교섭의 조기 타결을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 민주적인 조합운영과 조합 경쟁력 제고를 위해 대대적인 교육과 홍보사업을 추진한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확대를 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 지속적으로 전개한다!
1. 우리는 조합원의 생존권 사수 차원에서 교통사고 자부담 근절과 검찰사건 처리기준 개정 에 따라 이에 적극적으로 대응한다!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환과 차별 시정을 위해 총력 투쟁한다!
1. 우리는 고속도로 버스전용차로 사수를 위해 총력 투쟁하고 만일 허용될 경우 전국 시내·시외·전세버스의 승무거부를 단행한다!

2012년 정기대의원대회 결의문 (2012. 5. 24)

전면적인 복수노조 시대에 노동운동의 현장은 경쟁과 갈등 그리고 사용자들의 부당노동행위로 어려운 상황에 직면하고 있다. 또한 통상임금 분쟁, 장시간 노동, 비정규직 문제, 준공영제 운영의 부작용 등 산적한 과제들이 우리 앞에 놓여 있다. 이에 8만 조합원을 대표하는 우리는 2012년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 전면적인 복수노조 시대에 지역노조를 더욱 강화하고 노동조합 운영의 경쟁력을 높이며 조직의 확대와 통합을 위해 모든 역량을 총동원한다!
1. 우리는 올해 임단투에서 과감한 투쟁으로 임금 인상과 근로조건 개선을 이룩하고 통상임금 분쟁 소지를 제거하기 위한 지속적 조치를 취한다!
1. 우리는 조합원들과의 소통을 최대한 활성화시키고 간부들의 의식과 자세를 혁신하기 위하여 교육과 홍보사업을 한층 강화한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확대를 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 지속적으로 전개한다!
1. 정부는 교통사고나 교통법규 위반 시 현행 다중 처벌제도의 시정, 배차운행시간의 현실화, 불법 주정차 근절, 근로시간 특례제도의 개선 등 정책제도 개선에 집중하라!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환과 차별시정을 위해 총력 투쟁한다!

2013년 정기대의원대회 결의문 (2013. 5. 23)

노련 창립 50주년을 맞이하는 2013년, 운수노동운동은 지난 반세기를 정리하고 새로운 50년을 준비하는 뜻깊은 시기를 보내고 있다. 지금 현장에는 통상임금 분쟁, 장시간 노동, 비정규직 문제, 준공영제 운영의 부작용 등 많은 과제들이 여전히 산재하여 있다. 이에 8만 조합원을 대표하는 우리는 2013년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 지역노조를 더욱 강화하고 노동조합의 경쟁력을 높이며 조직의 확대를 위해 모든 역량을 총동원한다!
1. 우리는 올해 임단투에서 목표를 달성하기 위해 총력을 집중하고 통상임금 분쟁 소지를 제거하기 위해 지속적 조치를 취한다!
1. 우리는 조합원들과의 소통을 최대한 활성화시키고 간부들의 의식과 자세를 혁신하기 위하여 교육과 홍보사업을 한층 강화한다!
1. 우리는 바람직한 버스준공영제의 정착과 확대를 위해 중앙과 지방자치단체를 상대로 제도 개선 투쟁을 지속적으로 전개한다!
1. 정부는 배차운행시간의 현실화, 불법 주정차 근절, 근로시간 특례제도의 개정 등 불합리한 정책과 제도를 시급히 개선하라!
1. 우리는 노동조합의 근간을 흔드는 비정규직의 확산을 막고 정규직으로의 전환과 차별시정을 위해 총력 투쟁한다!

주요활동 연표

1958

- 6. 10 대한노총 경상북도자동차종업원노동조합 결성 (초대위원장 이팔갑)
- 11. 30 광주자동차운수노동조합 창립

1959

- 2. 서울시내버스노동조합 (김덕정 위원장 : 버스조합), 서울지구 차장조수노동조합 (초대위원장 윤만중), 서울지구자동차노동조합 (김용목 위원장 : 제일여객), 서울운전사노동조합 (정태진 위원장 : 서울교통관광) 결성
- 6. 17 서울시내버스노동조합-서울특별시여객자동차운수사업조합 단체협약 체결

1961

- 8. 18 전국운수노동조합 결성 (초대위원장 안강수)
산하 26개 지부-323개 분회, 조합원 2만 6,671명

1962

- 9. 3 전국운수노조 제1년차 정기대의원대회 개최

1963

- 1. 3 부산직할시로 승격, 경남자동차지부 조직에서 부산자동차지부 분리
- 6. 13 전국운수노동조합 10차 상무집행위원회 개최, 자동차부문 분리 문제 상정
- 6. 28 전국운수노동조합 임시 전국대의원대회 개최, 자동차부문 분리 결의
- 10. 30 노총 2차 정기대의원대회에서 자동차부문 분리 결의 승인
- 11. 15 전국자동차노동조합 창립
초대임원에 위원장 김덕정, 부위원장 이재구, 이성학, 사무국장 안재덕, 회계감사 하상수 · 이인석 선출, 총무부장 안재덕, 조직부장 김준, 쟁의지도부장 최연기, 조사통계부장 이병주
13개 지부, 186개 분회, 조합원 1만 9,444명

1964

- 10. 7 제2년차 정기대의원대회 개최

1965

- 10. 23 제3년차 정기대의원대회 개최
- 10. 29 제10차 중앙위원회 소집, 임금 100% 인상 요구
- 12. 3 제16차 상무집행위원회 소집, 임금 100% 인상 요구에 대한 성명서 발표

1966

- 1. 31 긴급중앙위원회 소집
- 5. 17 월벽장 사건
- 8. 18 제4년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 10. 26 수습중앙위원회(1차)

1967

- 4. 10 수습중앙위원회(2차)
- 6. 11 수습중앙위원회(3차)
- 6. 29 수습중앙위원회(4차)
- 8. 18 제5년차 정기대의원대회 개최
- 11. 1 제5년차 정기대의원대회 재소집
- 12. 7 제7차 중앙위원회 개최

1968

- 6. 28 제6년차 정기대의원대회 개최, 국제노련 가맹 결의

1969

- 7. 31 제7년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출

1970

- 7. 10 제8년차 정기대의원대회 개최

1971

- 5. 11 제12차 상무집행위원회 소집
- 6. 19 제9년차 정기대의원대회 개최
서울택시지부 해산 (조합원 전원 제적, 지부 청산위원회 구성 결의)
- 9. 15 조합사무실 확장 이전
을지로 5가 273의 9 방산빌딩에서 을지로 5가 275의 5 동신빌딩 601호로

1972

- 6. 22 제10년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 8. 11 사무실 이전, 을지로 5가 295의 5 동신빌딩에서 서울 성동구 신당동 217의 91 흥인빌딩으로
- 10. 18 기관지 「자동차노보(自動車勞報)」 등록 (등록번호 라-1624호)
- 10. 23 유신계몽활동 (10. 23 ~ 11. 20)
- 11. 20 「자동차노보(自動車勞報)」 창간호 2만부 발행

1973

- 2. 17 일본 자동차산업노동조합연합회(일산 노련)와 교류협정 체결
- 6. 3 서울용달지부 설립
- 6. 7 제11년차 정기대의원대회 개최

1974

- 2. 19 신장운수 안내원 몸수색 거부 집단항의
- 5. 22 버스안내원 노동환경 개선방안 심포지엄 개최 (YMCA 강당 2층)
- 6. 5 제12년차 정기대의원대회 개최
- 8. 29 승차권 제도 실시를 위한 건의문 작성, 관계기관에 건의
- 9. 호남지방 수재민 구호활동 (9~11월)
- 11. 8 신촌교통 버스안내원 기숙사 집단 이탈

1975

- 1. 29 임금인상폭 결정을 위한 제27차 중앙집행위원회 개최
- 5. 29 국제운수노련(ITF) 가입
- 6. 5 제13년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 10. 23 새얼장학재단 설립

1976

- 1. 10 재경지부장 결의로 관계 기관에 계수기 철폐 건의 및 담화문 발표
- 1. 17 서울 전역 계수기 완전 철폐
- 3. 6 임시 대의원대회 개최
- 6. 7 제14년차 정기대의원대회 개최

1977

- 6. 9 제15년차 정기대의원대회 개최
- 9. 1 교통부 시외일반버스 남자차장 대체, 자동차운수사업법 제25조 개선 명령
- 12. 19 박정희 대통령 서울 시내 버스안내원 약 1만여 명에게 방한복 상하 1벌씩 선물

1978

- 4. 12 운전기사 인력부족 실태 및 운전기사 취업기피현상의 원인 관련 건의서 관계 당국에 제출
- 5. 창립 15주년 기념 「자동차노동통계」 발간
- 6. 기획실 설치 운영
- 6. 29 제16년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 12. 19 대만 자동차노조와 교류협정 체결

1979

- 6. 5 제17년차 정기대의원대회 개최
- 7. 11 제61차 중앙위원회 개최, '계수기 재부착을 강력히 반대한다' 성명서 채택
- 8. 31 서울시 계수기 재부착 허용
- 9. 1 3개월간 '노틀담 수녀원' 후원으로 실시한 안내원교육 수료식, 예술제 거행
- 11. 9 임시대의원대회 개최, 임원 보선

1980

- 4. 18 고정월급제를 실시하는 택시회사의 휘발유 사용에 대한 특별소비세 감면법개정안 국회에 청원
- 5. 8 제18년차 정기대의원대회 개최
- 8. 21 8·21 지침 시달. 노동조합 조직 산별체제에서 기업단위 형태로 강제 전환, 노조의 지역지부 해체와 노동조합 정화
- 10. 23 노동조합 조직개편에 따른 보완조치에 대한 건의

1981

- 2. 28 제19년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 3. 23 '지역별 업종별(소규모사업장) 연합 노동조합 설립에 대한 건의'를 민정당 정책위원회 의장 및 노총위원장에게 제출
- 7. 1 서울시 배차간격 시정, 거리질서 확립 목적으로 10일간 조사 실시
- 10. 23 싱가포르 전국교통공우연합회와 교류협정 체결
- 12. 7 서울시내버스 분야 여성부장 긴급회의, 영화 「도시로 간 처녀」 상영중지 요청

1982

- 2. 27 제20년차 정기중앙위원회(사업년도) 개최
- 2. 28 연차 중앙위원회에서 복지사업계획 결의 (신용협동조합 설립 추진)
- 7. 14 통금해제에 따른 연장노동수당 청구대책을 수립
- 8. 10 시민자율버스 운행 제도를 실시
- 9. 25 제10차 중앙위원회에서 신용협동조합 설립을 위한 운영 기본 방침을 결의

1982

- 10. 28 신용협동조합 창립총회 개최
- 11. 7 시민자율버스를 운행하는 10개 노선의 이용승객을 대상으로 설문 조사 실시
- 11. 전국의 버스안내원 중 915명을 대상으로 설문조사 (한양대 이병태 교수 연구분석)

1983

- 2. 4 제21년차 임시대의원대회(사업년도) 개최
- 6. 25 일본 교통노련과 교류협정 체결
- 8. 13 '한일 청년제' 개최
- 12. 27 시내버스 1일2교대 근무제 및 시민자율버스 운행에 따른 중앙노사회의 개최

1984

- 3. 22 북부운수 안내원들 승무 거부, 수입금에 따른 평가차별, 검정고시 준비자에 대한 편의, 식대 일괄공제, 관리자의 폭언, 기숙사주임 편견 등 시정 요구
- 4. 30 제22년차 정기대의원대회, 임원 선출
- 5. 25 대구택시 사태 발생
- 5. 28 보성운수(주) 안내원 분규 사건 발생, 운행 회수 회복, 식사질 개선 등 요구
- 5. 29 승원여객(주) 안내원 집단 이탈 사태 발생, 2일 근무 1일 휴무, 기숙사 미비시설 개선 등 요구
- 6. 13 1일 2교대제 관련 노사대책회의 개최
- 6. 25 전국 6대 도시 주요 택시현황 및 월급제정착 의견 교통부에 제출 (1차)
- 6. 28 택시월급제 개선 대책 회의(1차), 교통부 '택시제도 개선 세부시행 계획' 제시
- 7. 1 전국 6대 도시 시내버스에 대하여 우선적으로 1일 2교대제 실시
- 7. 9 전국 6대 도시 택시운행 실태조사 작업 착수
- 7. 23 택시월급제 개선 방향에 대한 의견 제출
- 7. 31 택시월급제도 개선 대책회의(2차), 교통부가 제시한 '택시운전기사 월급제검토(안)' 를 협의
- 8. 21 창진상운(주) 사옥 2층 옥상 물탱크에서 안내원(장길복, 만 22세) 자살 사건 발생
- 11. 1 요금 선불제 실시
- 11. 5 한성여객(주) 안내원 집단이탈, 안내원에 대한 사표 철회와 해당관리자에 대한 문책 사표 및 노동조건 개선 등을 요구
- 11. 16 택시월급제도 개선 최종 대책회의
- 11. 30 서울 민경택시노조 노사협의 위원 박종만(당시 36세) 악덕기업에 대한 항거분신 자살

1985

- 4. 13 제23년차 정기대의원대회 개최, 조직분규 수습 후 임원 선출

1986

1. 9 정부 1차 유가인하 단행
2. 19 제24년차 임시대의원대회 개최
4. 3 청와대, 경제기획원, 교통부, 노동부, 동자부에 운전기사 노동조건 개선에 관한 건의서 제출
11. 18 노동부·교통부에 사업용자동차 운전자의 자격요건 제한규정 취업 카드제 시정 건의

1987

2. 9 제25년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
4. 15 교통부·노동부에 안내원 승무면제조치 취소 건의
5. 22 노선버스 운행시간 개선대책 교통부에 건의
6. 24 교통부·노동부에 취업카드제 폐지 재촉구
8. 31 노사정 ' 시내버스 운영개선 추진위원회' 구성
9. 3 운전정밀검사제도 폐지 교통부에 건의
11. 노동조합법 개정(산업별 단위노동조합 설립 시도)

1988

2. 23 제26년차 정기중앙위원회 개최
3. 17 재무부·노동부·국회(재무·보사·교체위원회) 및 정당(민정·평민·민주·공화당)에 초과노동수당에 대한 비과세 건의
4. 15 임시대의원대회 개최, 택시업종 분리에 따른 규약 개정. 전국 택시노동조합연맹 설립총회
5. 20 산업별 연합단체에서 산업별 노동조합으로 규약을 개정하고 기업별 단위노조에서 조직개편대회 실시
6. 20 국무총리실·내무부 등에 운전기사 별점부과 확대조치의 부당성에 관한 진정 제출
12. 10 교통부 및 각 시·도지사에게 개인택시 면허발급 우선순위의 부당성 진정

1989

2. 1 버스 임금교섭과 관련한 당명과제와 개선대책에 관한 건의서 노동부 제출
4. 11 중앙위원회 개최, 내무부의 광고물관리지침을 인정할 수 없다고 결의
5. 9 제27년차 정기중앙위원회 개최
7. 19 운전정밀검사제도 폐지에 관한 진정
8. 14 사법부 및 검찰지청장·국회 법사위원장·정당 등에 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선에 관한 진정
9. 26 서울시내버리지부 단체협약 일환으로 광고물 부착에 따른 사용 승낙을 서울버스운송사업조합과 합의
11. 14 서울시내버스 88개사로부터 받은 승낙서 첨부하여 국민체육진흥공단에 광고대행계약 체결요청
11. 29 서울시내분회장 버스광고운영권 쟁취결의대회 개최

1990

- 1. 18 1989년도 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 5. 25 제28년차 정기대의원대회 개최
- 7. 21 재무부에 소득세법 시행령 및 시행규칙 개정에 관한 진정
- 8. 31 노련 장학재단 설립추진위원회 전국 시·도지부장으로 구성
- 11. 22 재단법인 자동차노련장학회 설립 이사회를 개최하고 정관 제정, 이사장 선임, 사업계획·예산 확정 및 장학금 지급규정 제정

1991

- 5. 22 제29년차 정기대의원대회 개최
- 6. 22 노련 장학금 지급 및 장학생 증서 수여식
- 7. 29 교통부·내무부·청와대 및 정당에 화물자동차 과적 근절대책에 대한 진정을 조합원 3,075명의 서명으로 제출
- 8. 8 복지시설 확충에 대한 도시계획법시행규칙 개정 진정

1992

- 1. 31 1992 임투 임금현실화 쟁취 중앙 결의대회 개최
- 4. 15 체육진흥공단과 시내버스 외부광고사업 추진 합의서 갱신 체결
- 4. 24 총액임금제 실시 저지 대시민 전단 배포
- 5. 15 제30년차 정기대의원대회 개최
- 12. 29 제106차 중앙위원회 개최

1993

- 2. 9 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 6. 2 업체대형화와 경영합리화를 위하여 차량보유대수 및 자본금 확보 등 제도적 장치마련을 교통부에 우선적으로 촉구
- 7. 21 정부 관계기관·법원·국회 등 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선 진정
- 12. 27 시내버스 외부광고 사업권 이관에 관한 진정서 제출

1994

- 1. 20 제31년차 정기대의원대회 개최
- 4. 27 '시내버스 안전운행의 정착을 위한 토론회' 개최
- 8. 17 노련 정상화 추진위원회 개최
- 12. 당면 주요 정책사항 요구서 및 건의서 작성 (교통부 제출)

1995

1. 18 '교통범칙금 인상 반대 및 안전운행결의 전국노조대표자대회' 개최
2. 10 제32년차 정기대의원대회 개최
3. 9 전국지부장회의 개최, 범칙금인상에 따른 대책 논의
4. 8 노동부·건설교통부에 운전석 칸막이 설치의 부당성과 이의 개선 방안에 대한 진정서 제출
5. 24 제33년차 정기대의원대회 개최
9. 1 복지사업부에서 삼성화재와 대리점 개설 운영
9. 21 청와대와 민자당에 운수노동자의 초과노동수당 비과세 진정
11. 29 단체교섭 관련 간부교육 실시, 제109차 중앙위원회, 상무집행위원회 연석회의(11. 29 ~ 12. 1) 개최

1996

2. 9 임시대의원대회 개최, 임원 선출
2. 16 노총 및 산별위원장과의 대통령면담시 쟁점사항 설명 및 건의
5. 6 초과노동수당 비과세 청원내용을 담은 의견서 재정경제원 제출
5. 21 제34년차 정기대의원대회 개최
10. 24 3대 청원 국회 제출 (자동차운수근로자 초과근로수당 비과세, 차량 대물보험가입 의무화, 자동차 운수근로기준에 관한 특별법 제정)

1997

1. 28 6대 도시 임투와 청원활동에 관하여 노동부장관 면담 및 건설교통부 방문
3. 17 6대 도시 임투 관련 대시민 홍보자료 제작 및 부착
5. 21 제35년차 정기대의원대회 개최
8. 1 노총에 대선공약 요구사항 작성 제출
11. 5 전국중앙위원 및 상무집행위원 수련대회 개최

1998

2. 24 노동부·건교부에 파견근로자보호 등에 관한 법률 제정에 관한 건의서 제출
5. 4 여객자동차운수사업법 시행규칙 32조 관련 개정에 대하여 단서조항 삭제 의견 제출
5. 27 제36년차 정기대의원대회 개최
10. 9 문화관광부에 제14회 아시아경기대회지원법 시행령 개정안 의견서 제출
12. 7 건설교통부에 여객자동차운수사업법 제28조(운수종사자 준수사항) 5-8항 삭제 건의
12. 29 임시대의원대회 개최, 임원 선출

1999

- 2. 2 관계 기관에 시내버스외부광고 설치수량 폐지촉구 건의
- 5. 14 제37년차 정기대의원대회 개최
- 10. 15 건설교통부·산업자원부·국무조정실 등 관계기관에 무분별한 셔틀버스 운행의 규제를 촉구
- 10. 중소유통업체 등 10개 단체가 '백화점 등 셔틀버스 운행근절 비상대책추진위원회' 구성

2000

- 2. 14 건설교통부와 정책간담회, 6대 도시 임투 및 운수종사자 조속 개정 요구
- 5. 26 노사정위원회와 한국노총에 운수노동자의 노동시간 단축의 당위성에 대하여 설명하고 특별위원회 구성 요구
- 5. 23 제38년차 정기대의원대회 개최
- 9. 15 전임 위원장 금강산 연수 실시 (전임 위원장 8명)
- 12. 28 마을버스노조 설립

2001

- 5. 30 제39년차 정기대의원대회 개최
- 6. 28 인천시내버스 및 영풍운수 파업 노사합의 타결
- 7. 31 교통법규위반 신고 보상제도의 문제점 경찰청에 건의
- 10. 29 노사정위원회 노사관계소위원회 회의에서 운수업의 장시간 노동개선을 위한 구체적인 방안 제시
- 12. 4 임시대의원대회 개최, 임원 선출

2002

- 1. 29 노사정위원회 노사관계소위원회에서 운수사업근로조건분과위원회 구성
- 3. 21 대전지역버스노조 연맹으로 교섭권 및 체결권한 일체를 위임하여 합의안 도출
- 3. 28 광주시내버스 1일 파업 돌입
- 5. 9 제40년차 정기대의원대회 개최
- 5. 21 자동차노조가 제작
- 7. 30 경북지역자동차노조 산하 시외버스 1일 파업 돌입
- 8. 8 제40차 시·도 대표자 회의 (역삼동 건물 매도, 양재동 대지 매입 결의)
- 10. 29 자노복지회관 기공식

2003

- 4. 18 대구버는지부 파업 돌입
- 5. 9 제41년차 정기대의원대회 개최
- 6. 12 자노복지회관 개관식

2003

- 7. 1 초과노동수당에 대한 비과세 시행
- 7. 1 화물연대의 운송거부사태 후 초과노동수당에 대한 비과세 실현
- 8. 19 노사정위원회 운수부문 노사정 정책협의회 구성
- 8. 28 주 5일제 법안 통과저지 집회
- 10. 31 건설교통부 방문 버스외부광고 제도개선 촉구
- 11. 14 「자동차노련 40년사」 발간, 창립 40주년 기념행사
- 11. 15 노련 창립 40주년

2004

- 5. 21 제42년차 정기대의원대회 개최
- 5. 25 대구버스·광주버스 파업
- 7. 1 서울시내버스 버스준공영제 시행
- 8. 26 근로기준법 제58조 개정 정책간담회 개최
- 9. 21 포항 성원여객 파업
- 10. 5 여수 동양교통·오동운수 파업
- 10. 14 버스재정지원금 지방이양 반대 관련 건설교통부 방문
- 11. 1 버스재정지원금 지방이양 반대 국회 건설교통위원회 위원장 면담
- 12. 13 버스재정지원금 지방이양 반대 국회 예산결산특별위원회 위원장 면담

2005

- 1. 12 제124차 중앙위원회 및 제50차 대표자회의 개최
- 2. 24 비정규직법안 처리 유보 한나라당 박근혜 대표 면담
- 3. 21 제주대화여객 파업
- 4. 12 버스운전석 보호격벽 설치 관련 건설교통부 장관 및 실무 부서 업무 협의
- 5. 24 제43년차 정기대의원대회 개최
- 6. 4 마산·창원시내버스 파업
- 7. 4 대전시내버스 버스준공영제 시행
- 10. 6 포항 성원여객 파업
- 12. 9 2006년도 임단투 방향 결정 제53차 대표자회의 개최

2006

- 2. 19 대구시내버스 버스준공영제 시행
- 5. 1 고양 명성운수 파업
- 5. 24 제44년차 정기대의원대회 개최
- 5. 30 버스운전석 보호격벽 설치 관련 건의문 건설교통부 제출

2006

- 11. 7 버스준공영제 연구용역 토론회 개최
- 12. 6 2007년도 임투 방향 결정 제56차 대표자회의 개최
- 12. 21 광주 시내버스 버스준공영제 시행

2007

- 5. 15 부산 시내버스 버스준공영제 시행
- 5. 30 제45년차 정기대의원대회 개최
- 6. 22 대전버스노조 파업
- 7. 16 마산 시내버스 버스준공영제 시행

2008

- 5. 23 제46년차 정기대의원대회 개최
- 6. 11 유가급등 및 감축운행 관련 버스연합회 협의
- 6. 12 시외버스 대책 논의를 위한 시외버스 대표자회의 개최
- 9. 26 자동차노련 동우회 발대식
- 9. 30 택시관련 입법(안) 의견 개진차 국회 국토해양위 방문

2009

- 3. 11 버스준공영제 확대 개선을 위한 국토해양부 대중교통팀 간담회
- 3. 18 준공영제 지역 교섭위원 교육 실시
- 4. 8 교통사고처리특례법 위헌 결정에 따른 대책 협의 위하여 법무부장관 면담
- 5. 20 제47년차 정기대의원대회 개최
- 5. 26 고속업종 집단교섭 전환을 위한 대표자 및 간부교육 개최
- 6. 8 분권교부세 연장 관련 국회 기획재정위원장, 한나라당 정책위의장, 대통령 비서실장, 경제수석, 노동비서관 면담
- 9. 2 광주전남지역 집단교섭 강화를 위한 단위사업장 대표자 교육
- 9. 10 교통사고처리특례법 개정 서명용지 전달 (국회 법사위원장, 한나라당 정책위의장)

2010

- 3. 10 집단교섭 강화를 위한 전국 실무자 교육 개최
- 3. 18 준공영제 지역 교섭위원 교육 개최
- 3. 26 경기지역자동차노조 대표자 교육 개최
- 5. 20 제48년차 정기대의원대회 개최
- 5. 25 준공영제 미시행지역 시내·농어촌버스 대표자 교육 개최

2010

- 5. 27 시외버스 대표자 교육 개최
- 6. 7 근로시간면제제도 관련 전국 정책·노사 실무담당자회의 개최
- 6. 8 고속업종 대표자 및 상집위원 교육 개최
- 7. 5 전남 여수 시내버스 파업
- 9. 30 복수노조 대비 전국 시·도 조직담당자회의 개최
- 10. 13 교통사고처리특례법 개정 관련 국회 법제사법위원회 방문
- 10. 19 '버스전용차로 택시통행 무엇이 문제인가?' 토론회 저지
- 11. 23 택시 버스전용차로 진입 반대 관련 현기환·정미경·주광덕 의원 방문
- 12. 1 경북버스 노사대표자 및 간부 교육 개최

2011

- 3. 11 검찰사건처리기준 개정 요구 관련 법무부 형사법제과장 면담
- 3. 19 전북버스노조 조합원 노동권 쟁취 전국노동자 결의대회 개최
- 4. 13 '버스운전자격제도 도입' 반대 관련 현기환 의원 방문
- 5. 19 제49년차 정기대의원대회 개최
- 5. 25 고속도로 버스전용차로 사수 관련 경찰청 방문
- 6. 21 여객자동차운수사업법 개정 관련 국회 방문
- 7. 19 준공영제지역 정책담당자 회의 개최
- 8. 16 공단지역 출퇴근용 전세버스 확대 운영 관련 국토해양부 항의 방문
- 8. 18 공단지역 출퇴근용 전세버스 운영 관련 국회 장관급 위원장 면담
- 11. 3 홍보역량 강화 교육 개최
- 12. 6 2012년도 임금활동 방향 결정 제76차 전국대표자회의 개최
- 12. 22 준공영제 제도 개선 및 교섭 대책을 위한 준공영제 시행지역 실무자회의 개최

2012

- 3. 30 자동차노련 홍보물 「삶과 희망」 제작
- 5. 18 서울시버스노조 파업
- 5. 24 제50년차 정기대의원대회 개최
- 7. 26 버스전용차로 택시 진입 반대 관련 국회 방문
- 11. 18 택시 대중교통 편입 관련 국회 방문
- 11. 20 택시 대중교통 편입 관련 전국대표자회의, 노사합동 결의대회, 국회 항의 방문
- 12. 12 2013년도 임투방향 결정을 위한 제81차 전국 시·도 대표자회의 개최
- 12. 26 대중교통육성법 개정 관련 국회 방문

2013

- 1. 7 대중교통육성법 개정 및 시외버스 요금 관련 국토해양부·기획재정부 방문
- 1. 22 이명박 대통령 대중교통육성법 개정 거부권 행사
- 5. 22 통상임금 및 근로시간특례제도 개선 요구 관련 고용노동부 방문
- 5. 23 제51년차 정기대의원대회 개최
- 11. 14 창립 50주년 기념행사
- 11. 15 노련 창립 50주년

자동차노련 50년 이야기

우리가 일궈온
희망의 반세기

인 쇠 2013년 12월 16일

발 행 2013년 12월 20일

발행인 김 주 익

발행처  전국자동차노동조합연맹

주 소 서울 서초구 양재1동 4-2번지

전 화 02-3463-8303~8

인 쇠 교통신문사
