

자동차노련 40년사

한국
자동차
노동조합
전국자동차노동조합연맹

발 간 사



자동차노련 40년사가 드디어 발간되었습니다.

참으로 감격스럽고 자랑스러운 일이 아닐 수 없습니다. 자동차노련 40년사는 바로 우리나라 운수노동운동의 역사이고 나아가 한국 노동운동사의 중요한 축을 이루고 있기 때문입니다. 더욱이 창립 40주년을 기념하는 뜻 깊은 해에 노련사를 정리, 발간하게 되어 더욱 기쁘게 생각하는 바입니다.

자동차노련의 역사는 경제성장 과정에서 시련과 극복의 연속이었습니다. 또한, 한국노동운동사가 그러하듯이 정치, 사회적 변동과 밀접한 관계를 가지고 전개되어 왔습니다. 1950년대 말 최초의 자동차운수노동운동의 탄생과 운수노조로부터의 독립은 선배들의 앞을 내다본 결단의 산물이었습니다. 1960년대와 70년대의 급격한 경제성장과 함께 노동기본권의 억압 속에서도 강력한 임금인상 투쟁, 안내원 보호를 위한 다양한 활동, 그리고 각종 정책 활동은 성공과 실패를 떠나 높이 평가되고 있습니다.

1980년 군사정권에 의한 강압적인 산별노조 체제의 해산은 최대의 시련이었습니다. 조합 본부와 지역지부가 해산되고 많은 간부들이 현장을 떠나야 했습니다. 그러나, 우리는 이러한 시련에 굴하지 않고 기업별 체제 속에서도 새로운 지역, 업종별 협의체체제를 구축하고 단체교섭과 조직력 강화에 최선을 다했습니다. 1987년 노동자 대투쟁의 물결은 우리도 예외는 아니었습니다. 격렬한 노동쟁의는 새로운 질서를 위한 진통이었습니다. 1988년 택시노련의 분리와 1990년대 운수업의 사양화와 노조활동의 위축은 점점 심각해 졌습니다. 1997년 IMF 경제위기와 운수업 구조조정은 노동조합의 새로운 대응을 요구했고 우리는 지금 그 길을 가고 있습니다.

노련 창립 40주년을 맞이하는 지금 우리는 현대식 회관을 마련하였고 장학기금도 250억원에 이르고 있습니다. 무엇보다, 조직의 화합과 안정 속에 많은 사업을 추진

하여 한국노총의 명실상부한 중심 조직으로 우뚝 섰습니다. 그러나, 지난 40년 동안 조직 내적으로 많은 과오가 있었고 그것은 부끄러운 과거사로 냉정하게 평가받아야 할 것입니다. 그것만이 노동운동의 질적 발전과 도약을 위해 필수적인 것이기 때문입니다.

역사는 현재와 과거의 대화라는 말이 있습니다. 역사가 단순한 사실에 머물 때 그것은 한낱 사실에 불과한 것입니다. 미래를 위해서는 끊임없이 과거와 대화를 해야 할 것입니다. 그런 의미에서 노련 40년사는 대단히 중요한 의미를 갖는다고 할 수 있습니다. 이번 40년사에 누락되거나 평가가 잘못된 부분도 많을 것이라고 생각합니다. 언제든지 지적해 주시고 이를 보완하여 50년사는 더욱 완벽하게 기술되도록 해야 할 것입니다.

지난 1년 반 동안 40년사를 집필하시느라고 고생하신 고려대학교 김윤환 교수님, 정주연 교수님, 김보영 박사님 그리고 자료를 정리하고 검토하는데 애쓰신 실무진 여러분들에게 깊이 감사를 드리는 바입니다.

끝으로, 40년사가 서가의 장식품이 아니라 운동에 직접 활용되고 가족의 족보처럼 수시로 읽혀지기를 진심으로 바라면서 자동차노동운동과 한국 노동운동의 밝은 앞날을 열어 나가는데 다같이 매진합시다.

2003년 11월 15일

위원장 강 성 천

자동차노조가

김호철글,곡



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 권력등 외부세력의 개입을 단호히 배격 함으로써 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 단결위에 자주적이고 민주적으로 실천하는 조직이 된다.
2. 우리는 자동차운수 노동자의 권익신장과 정치적, 경제적, 사회적 지위향상을 기한다.
3. 우리는 대등성과 자율성에 기초한 민주적노사관계를 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.



운수노동운동의 산실 - 전국자동차노련회관 전경

역대위원장



김덕정
1대
(1963~65)



이재구
2대
(1965~66)



김영준
3·4대
(1966~70)



김기태
5대
(1970~72)



손창수
6대
(1972~75)



황임술
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
15·16·17대
(1996~)

2. 자동차노조 시대



국제자유노련 (ICFTU) 아세아 노동대학 수강생 기념촬영(자동차노조간부)1970. 7. 29



자동차노조 제10차 중앙원회(71. 5. 1)



서울 중구 태평로 건설회관에서 개최한 1971년도 정기대회



1972년도 3.10 근로자의날을 맞아 박정희 대통령(오른쪽 두번째)이 배상호 노총위원장(왼쪽 세번째)과 김기태 자동차노조위원장(중앙)등 산별노조 위원장을 청와대로 초청 환담하고 있다.



조합은 72년 11월8일 서울역전 상주빌딩에서 10월 유신 계몽 및 새마을운동촉진대회를 열고 이를 폭넓게 추진키로 다짐했다.



아시아·아메리카 자유노동기구(AAFL)로부터 안내원숙소에 필요한 세탁기 등을 기증 받고 김기태 위원장이 감사를 표시하고 있다.



자동차노조의 여성간부들이 대거 참가, 여성지도자 교육을 이수하였다.(72.3)



버스 안내원들의 근로환경개선을 위한 심포지움이 서울 종로 YMCA 강당에서 개최됐다.(74. 5)



1970년대 시내버스 근로환경. 양 문쪽에 안내원들이 승객봉사에 최선을 다하고 있다.

74년도 일본자동차노련 정기대회에 손창수 위원장이 참석하였다.





자동차노조 제2회 간부교육(1974)



아시아 아메리카 자유노동기구 후원으로 운수분야 노조간부교육을 마치고 기념촬영



자동차노조 서울좌석버스지부 신진우수분회 강성천 분회장이 정기대회개회를 선언하고 있다.



자동차노조는 서울여성회관에서 2차례 간부·조합원이 참석한 가운데 74년8월15일 북괴의 살인만행과 저격범 배후 수사에 미온적인 일본정부를 규탄하는 결기대회를 열었다.



제1회 새얼장학금 전달식을 거행하고 있다. 지용택 지부장이 학생들을 격려하고 있다.(75. 12. 26)



조합원들의 권익향상을 위한 임금인상활동 교육을 실시하고 있다.



자동차노조의 사명과 진로에 대하여 특별강의를 하고 있다 (75. 6. 29)



76. 12. 2 제48차 중앙위원회에서 조합지시 불이행에 대한 징계에 전남지부 사무국장이 증언하고 있다.

합동정기대의원대회
創造하자! 일할수록 잘사는社會
 경기도·고속·수원지부 1976·5·3



경기도 고속 수원지부는 합동정기대회를 열고 창조하자! '일할수록 잘사는 사회'라는 기치 아래 76년도 대회를 열었다.



여성조합원 근로환경개선을 위한 교육을 마치고



안내원 솜씨자랑에 참석하여 서울 버스 이봉준 지부장과 환담하고 있는 박대통령의 큰영애 박근혜씨(왼쪽). (77. 11. 22)



안내원들이 여가를 활용, 수예를 놓고 있다.



안내양 솜씨자랑이 서울시서비스사업조합의 후원으로 개최되고 있다. (77. 11. 22)



여성조합원들의 근로실태를 살펴보고 구내식당에서 안내원과 함께 식사하고 있다.



전국자동차노조 새마을직장봉사대 발대식을 이화여고 강당에서 박근혜 총재가 참석한 가운데 개최하고 안
내원들을 격려하고 있다.(78. 11. 20)



3천여 조직간부와 조합원이 참석한 가운데 직장새마을운동 전국전진대회를 서울시민회관에서 개최하고 있
다.(78. 1. 25)



전국버스중앙노사협의회 발족 조인식을 하고 있다. (노조의 이수홍 사무국장과 우측 배영환 이사장)



국제운수노련(ITF) 한국세미나에 조합간부들이 참여하고 있다.(78. 12. 14)



근검 절약이 복지로 승화되는 소비절약 운동을 우리가 주도하자는 슬로건 아래 1979년도 정기 전국 대의원대회를 개최하고 있다.



경기도협의회 3개지부 합동 정기대회(79. 5. 4)에서도 "낭비의 원천이 복지로 환원되는 물자의 절약운동을 우리가 전개하자"라는 연수막을 부착, 거행하고 있다.



허례허식추방, '이런일 이번기회에 고치십시오'라는 포스터와 유인물을 제작, 사업장에 부착했다.



광화문 거리에서 교통법규준수 자율캠페인을 전개하고 있다.(79. 2)



농촌일손돕기를 경향작지에서 실시하고 있다.(79. 6. 11)



일선장병 위문 활동 전개(79. 12)



불우조합원 가족위안행사



▲ 김용수 위원장이 구자춘 서울시장을 방문, 교통안전활동과 관련, 위원회설치등을 건의하고 있다. (1979.)

▼ 지용택 위원장과 중앙위원들이 고 박정희 대통령의 묘소를 참배하고 있다.(1979)





1980년도 전국대의원대회. 믿음·단결·전진을 기치로 하고 있다.



자동차노조는 1980년도 4월 23일 재경조직쟁의특별대책 위원을 임명하고 조직강화에 나섰다. (지용택 위원장의 인사)

3. 자동차노련 시대



▲전북옥구군 학림국민학교 낙도어린이들을 서울로 초청, 발전상을 관광케 하고 푸짐한 선물도 전달했다.



제2차 신협지도자 및 실무자 교육을 충남 두신협교육원에서 실시하였다.(83. 3. 13)



교육단체인 일본자동차노련 소지 회장이 “불황타개를 위한 생산성향상과 노사협조”에 관해 강의하고 있다.(83. 1. 27 여의도 증권거래소)



▶KAL기 격추 소련만행규탄결기대회에 많은 조합원이 참여하고 있다. (83. 10. 11)



간부특별교육에 여성 간부들이 많이 참석한 가운데 서강대 산업문제연구소에서 개최하고 있다.



정한주 노동부장관이 서울 선진운수를 방문 안내원들을 격려하고 있다.(82. 11. 17)



전두환대통령 영부인 이순자여사가 모범안내원들을 위로, 격려하고 있다.(83. 12)



노련간부 신입특별교육을 설악산호텔에서 개최하고 기념촬영.(1982. 12.)

南洋商報

1981年11月20日

星期五

大韩民国全国自动车劳动组合联盟代表团抵新时受到钱翰琼次长(中)所率领的工会代表的迎迓。



韩国自动车劳动组合联盟代表团抵我国访8天 团长李相元与我钱翰琼次长 认此行足加强两国工友团结

【新加坡19日讯】大韩民国全国自动车劳动组合联盟代表团昨晚蒞新我国作八天的访问。抵步时，在樟宜机场受到我国工业工联助理秘书长兼内政部高级政务次长钱翰琼率领该会执委等的欢迎。

该代表团团长李相元和钱次长同申，在两国职工会交换访问计划下，将

进一步加强新韩两国工人的团结与谅解。

该代表团今天上午前往全国交通业工友联合会参观，该会执行秘书王雅兴领导中央执委接待他们。

在致词时，王雅兴说，我国交通业工友的代表团於上个月访问了南韩，受到的礼遇使他们难忘。他表示将竭地主之

谊使该团在新加坡的逗留期间一切都愉快。李相元团长深信经过双方的互相访问，将促进两国工人间的密切关系。他也表示在来年的交换访问时将邀请新闻记者随行，报导访问的实况，让两国人民都知道这项访问的深长意义。下午，该团参观新加坡巴士服务公司。晚间，职总交通工友合作社总经理兼文德区国会议员设宴招待。



'1인은 만인을 위하여 만인은 1인을 위해서'라는 기치 아래 자동차노련 신용협동조합 설립총회를 개최하고 있다.(82. 10. 24)



신용협동조합 특별교육이 82년 12월9일부터 아시아 아메리카 자유노동기구의 후원으로 실시하고 있다.



◀2천여 조합원이 참석한 가운데 "뿌리뽑자 교통사고 이룩하자 명랑사회" 등의 구호아래 교통질서 확립을 위한 의식개혁실천결의대회를 개최하고 있다.(82. 5. 6)



한·일 자동차노조의 청년제전이 경주에서 개최되었다. 개막식에서 양국노조(왼쪽 이상원 위원장, 오른쪽 아까기 일산노조 부회장)에서 기념패를 전달, 악수를 나누고 있다.(1983. 8. 15)



청년제에서 한국 자동차노련조합원 합창단이 무대에서 합창하고 있다.

양국 노조에서 7백여명이 참가한 가운데 청년제를 펼치며 젊음을 만끽하고 양국의 우의와 연대를 다졌다.



택시 先進化 다짐大會



교통질서 확립, 안전운행 등 택시선진화 다짐대회를 각지부별로 개최하고 있다.



택시지부간부 교육을 실시하고 안전운행과 교통질서에 앞장을 다짐했다.



싱가폴 창립7주년에 이시우 위원장이 참석, 양조직의 교류재개에 서명하였다.(88. 7. 7)



전국자동차노련에서 택시업종을 분리 전국택시노동조합연맹 창립총회를 개최하고 있다.(88. 4. 15)



'택시조합원들이 업적급제를 주장하는 사업주는 국민앞에 사죄하라'는 현수막을 걸고 항의시위를 교통회관 앞에서 하고 있다.



89 임투승리 및 손실임금 쟁취 결의대회를 서울 잠실 탄천에서 3천여 조합원이 참석한 가운데 개최하고 버스외부광고 수익금을 근로자 복지기금으로 전환할 것을 요구했다.



버스외부광고 수익금이 체육기금으로만 사용되는데 항의 시위하며 투쟁하고 있다.



재단법인 자동차노련 장학회 헌판식을 90년 12월 29일 노련에서 개최하고 축하 샴페인을 터뜨리고 있다.



90년도 임금·단체협약에 관한 업종별분과위원회회의를조직간부들이 참석한 가운데 연맹회의실서 개최하고 있다.(90. 6. 20)



이시우동지 노총 위원장후보 추대 지역결의대회에서 지지를 호소하고 있다.(90. 2.14)



노련개혁을 위한 정책세미나가 제주에서 90년 10월 31일 개최되었다.



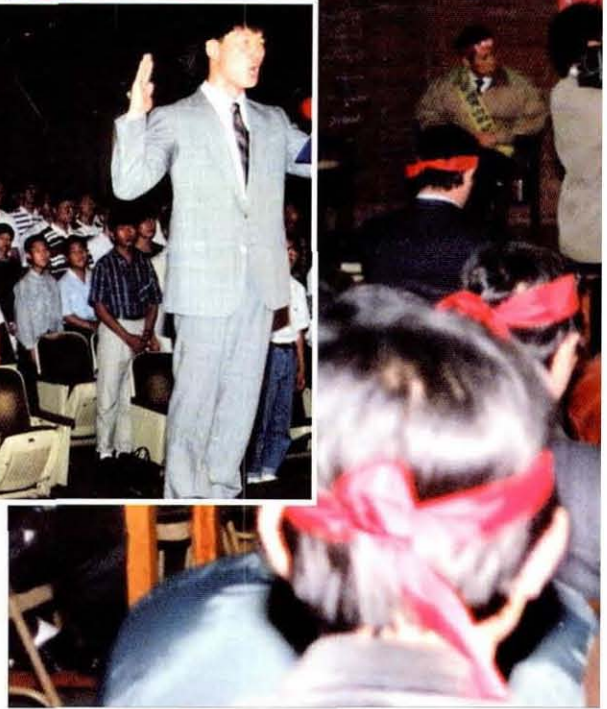
국제교류단체 간부(대만)들에게 한국 안보실정을 몸소 체험케 하여 연대강화에 힘쓰고 있다.(91.9)



한국 ITF가맹조직의 단체인 한국운수노협 주최 체육대회가 남양주시 밤섬에서 개최, 기념 촬영.



자동차노련 장학회 제1회 장학금 지급 및 증서 수여식을 서울 잠실 교통회관에서 개최하고 대학생대표자가 선서하고 있다.(91. 6. 22)



자동차노련 홍보활성화를 위해 홍보선전활동의 이론과 실제 학습교육을 실시하고 있다.(92. 7. 7)



임금현실화 쟁취 중앙결의대회

1992. 1. 31



▲노련은 92년 1월31일 한국노총 대강당에서 임금현실화 쟁취 중앙결의대회를 열고 강력히 투쟁해 나갈것을 다짐했다.

도저히 먹고 살수 없다
내일 罷業시한...市内버스 "고질적 불안"

市民들 "당국無能" 원망

버스 파업
단호한 투쟁 "28일 파업"
국6대도시 시내버스 임부대책위, 9만8천70원 임금



'운수노동자 임금 이대로는 안된다. 도저히 먹고 살수 없다'는 등 단호한 투쟁의지를 각 언론에 홍보하였다.

제1회 서울버는지부장기쟁탈 축구대회가 서울 효창구장에서 개최되었다.(93. 4.)



시내버스 안전운행 정착을 위한 대토론회가 노련 주최, 교통부후원으로 반도유스호텔에서 많은 간부들이 참석한 가운데 개최되었다.(94. 4. 27)



냉방버스 및 버스요금카드 시스템 시범전시가 시민들의 관심속에 서울에서 열렸다.



버스근로자합동결혼식(93. 5)
한국노총 6층 예식장에서 노련산하 서울버스지부 주관으로 거행하였다.



조합원의 복지 증진에 기여하기 위해 노련은 보험(삼성화재)사업 개업식을 갖고 본격적인 보험업무를 시작했다.(95. 8. 31)



시내버스 전용차선 내실화를 위한 정책토론회에 노련이 적극 참여하여 개선방안을 모색하였다.(95. 3. 10)



노동법 개악 저지를 위해 노련 임직원이 삭발투쟁을 전개하고 있다.(96. 12.27)



자동차노련 임투활동·교통안전운동 등 일련의 사업을 현수막에 게시 추진하고 있다.(95. 5)



노련은 노동운동의 발전방안 모색을 위해 1차, 2차로 나눠 여주 노총중 교육원에서 간부교육을 실시하였다.(95. 10. 6)



임투에 대비한 단체교섭, 간부교육이 95년 11월 29일 경주에서 열렸다.



한국교원총련(KTF)에서는 ITF한국 세미나를 여주 노총 교육원에서 노 및 산별노련 대표자들이 참석한 가운데 개최하고 있다.(95. 11.13)



노련 제34년차 96년도 정기대의원대회가 5월21일 올림픽파크텔에서 개최되어 새 위원장에 강성천동지를 만장일치로 선출했다.



강성천 위원장과 한효제 전임위원장이 나란히 손을들어 대의원들에게 화합과 단결을 과시하고 있다.(96. 5. 21)



자동차노련 제112차 중앙위원회를 하일라비치 콘도에서 개최하고 규정개정예 이어 간부교육을 실시했다.



ITF(국제운수노련)제38차 총회(창립100주년)가 96년 6월30 일 개최, 한국대표단 기념촬영을 하고있다.



노련은 대중교통 육성을 위해 국회의원회관 소회의실에 개최된 공청회에 적극참여 토론을 전개하였다.



노사개혁의 올바른 방향과 전환기 노조간부의 리더십이란 주제의 교육이 서울버서지부 간부 등이 참석한 가운데 강성천 위원이 격려사를 하고 있다.



자동차노련 위원장 이·취임식이 한국노총 박인상 위원장, 조직대표, 간부들이 참석한 가운데 거행되고 있다.



WELCOME TO KORE
日本全國交通運輸労働組合總連合訪

강성천 위원장이 취임후 첫 주재의 중앙위원회가 열리고 있다.(96. 4. 6)



국제교류단체인 일본 교통노련 대표단이 노련을 방문, 양조직 간의 근로환경 복지 등, 관심사에 대해 논의하고 있다.(96. 10. 23)



자동차대물보험가입 의무화와 초과근로수당에 대한 비과세 그리고, 운수근로기준에 관한 특별법제정을 청원하는 5만 조합원의 서명서를 국회사무국에 강성천 위원장과 오맹근 국장이 접수시키고 있다.(96. 10. 24)



한국교운총련 정기총회에 (97. 10. 31)강성천 의장이 개회사를 하고 있다.



노동악법본쇄를 위한 투쟁을 여의도에서 한국노총 산별위원장 간부들이 전개하고 있다.

우리는 왜 파업할 수 밖에 없는가!

단결! 투쟁! 쟁취!

전국 6대도시 시내버스 파업... 3월26일 첫차부터

자동차노련은 왜 파업할 수 밖에 없는가? 파업은 노동조합이 임금과 근로조건을 개선하기 위하여 사용하는 수단이다. 파업은 노동조합이 노동자에게 이익을 줄 수 있는 한도를 넘어서는 임금과 근로조건을 요구할 때 사용하는 방법이다. 파업은 노동조합이 노동자에게 이익을 줄 수 있는 한도를 넘어서는 임금과 근로조건을 요구할 때 사용하는 방법이다.



파업한 동차노련의 시내버스와 시외버스를 막는 파업 차량을 막고 있습니다

시내버스 왜 파업하는가

월 1백만여원으로 가족무량 못배

6대 도시의 시내버스 운수업체는 임금과 근로조건을 개선하기 위하여 파업을 결정했습니다. 파업은 노동조합이 노동자에게 이익을 줄 수 있는 한도를 넘어서는 임금과 근로조건을 요구할 때 사용하는 방법입니다.

- 파업관련 주요일정**
- 3월 26일 첫차부터 파업
 - 3월 27일 전국 6대도시 시내버스 파업
 - 3월 28일 전국 6대도시 시내버스 파업
 - 3월 29일 전국 6대도시 시내버스 파업
 - 3월 30일 전국 6대도시 시내버스 파업
 - 3월 31일 전국 6대도시 시내버스 파업



총파업 투쟁으로 임금인상 쟁취하자!



자동차노련 깃발 아래 단결 투쟁을 외치며 결의를 다지고 있다.



노련연안문제 해결을 위한 지부장 및 중앙상무집행위원 연석회의를 하고 있다.(97. 4. 23)



노련 중앙위원회에 앞서 노동법특강을 윤성천 교수가 하고 있다. (97. 4. 23)



청주시내버스파업에 노련 위원장이 사용자의 불법사항과 우리의 주장 관철을 강조하고 있다.(98. 9. 8)



강성천 위원장 취임사
노동운동과 조직의 발전을 위해 혼신의 노력을 다짐했다.(99. 2)



백화점 등 셔틀버스 운행근절을 위한 비상대책위에서 백화점·할인점 셔틀버스 운행중단을 촉구하는 결의대회를 개최하고 있다.



노련은 99. 5. 31 삼성생명과의 단체보험협약을 체결, 새로운 보험사업에 착수하였다.



노사정위원회 김원기 위원장과 노련간부들이 회의를 마치고 기념촬영



노련 인천지부는 시내버스 단체협약 및 생존권사수를 위한 결의대회를 열고 있다.(99. 10. 9)



한국노총 박인상위원장, 자동차노련 강성천위원장 등 노총지도부는 99년 12월 3일 '국민회의' 중앙당사를 점거, 주5일 근무제도입, 노조전임자 임금 자율성 보장 등 4대 요구조건을 내걸고 철야농성에 들어갔다.



'99 임투보고 및 파업출정식을 대전역광장에서 전국 시·도 간부와 대전 시내버스 조합원 등 5천여명이 참석한 가운데 가열차게 진행하고 있다.(99. 3. 31)

全國自動車勞動組合聯盟
全國市·道支部長會議



파업출정식을 마치고 대전버리지부에서 기자회견을 열고 파업의 배경을 설명하고 있다.



노동운동의 급속한 환경변화로 인한 위기극복 전진대회를 전국단위노련 대표자, 시·도지역대표자 등이 참석한 가운데 여주에서 개최하였다.(99. 3. 11)



6대도시 시내버스 총파업 기자회견 (2000. 4. 1) 강성천 위원장이 파업에 따른 기자회견문을 낭독하고 있다.



전국시·도지부장회의에서 6대도시 시내버스 파업 지원을 협의하고 있다.



전국 6대도시 중앙노사교섭회의가 노련에서 진지하게 개최되고 있다.



연맹과 대구버스지부가 적극참가한 가운데 경북지역자노조의 임금인상투쟁을 전개하고 있다.



노동운동의 위기극복과 임투승리를 위한 시·도 노사대책 담당자 회의가 노련회의실에서 열리고 있다. (2001. 11. 30)



체불임금청산과 인천시내버스운송사업조합의 부당노동행위 철폐를 위한 규탄대회



노련 임시대의원대회에서 대의원의 압도적인 지지로 제14대 위원장에 당선된 강성천 위원장이 소감을 피력하고 있다.(2001. 12. 14)



생존권확보투쟁, 셔틀버스은행 전면폐지투쟁을 롯데백화점 앞에서 조합원이 참석한 가운데 사용자를 규탄 투쟁하고 있다.



서울시 마을버스운송사업 합리화방안 공청회에 노련이 참여, 개선사항을 주장했다.(2002. 1. 22)

투쟁

전국

노련

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁

투쟁



강성천 위원장이 제14대 노련 위원장으로 취임. 내외귀빈과 조직대표자에게 인사하고 있다. (2002 2. 1)



전국자동차노련 전국대표자교육이 여주 한국노총중앙교육원에서 내빈과 대표자 400여 명이 참석한 가운데 개최되었다.



2002년 임·단협 투쟁에 앞서 한국노총회의실에서 전국 시·도 대표자회의를 개최하고 있다.

연맹의 적극적인 지도아래
광주시내버스 파업 출정식을
거행하고 있다.



한국노총과 노련의 주최로 자동차운송업의 노동시간 단축 도입방안과 관련제도 개선방안 공청회가 많은 간부들이 참석한 가운데 열려 진지하게 토의하고 있다.



육운의 날 행사에서 건설교통부장관, 전국버스운송사업조합연합회장, 강성천 위원장이 함께 월드컵의 성공적 개최를 위한 서비스 향상 및 교통안전결의를 다짐하고 있다.(2002. 5. 10)



2002년도 정기대의원대회에 참석한 내외귀빈과 함께 기념촬영(2002. 5. 9)



민사당(대표직무대리 강성천)은 2003년도 정기 전당대회에서 당명을 사회민주당으로 변경하고 당대표에 장기표씨 상임고문에 강성천 위원장을 선출했다.



노년 회관건립추진위원장 (안선일 상임부위원장)이 그동안의 경과를 보고하고 있다.(2002. 10. 29)



자노복지회관 개관식에 앞서 내외귀빈과 함께 건립 비 제막식을 하고 있다.(2003. 6. 12)



운수노동자와 함께하는 자노복지회관 개관식을 내외 귀빈과 조직 대표자들이 참석한 가운데 강성천 위원장이 개막식사를 하고 있다.



21세기 운수노동운동의 선봉을 지향하는 전국자동차노련 간부 세미나를 마치고 기념촬영.

- 목 차 -

제1장 자동차운수노동운동의 시작	65
제1절 미군정기의 한국 노동운동	67
1. 미군정기의 노동정책	67
2. 조선노동조합전국평의회 결성	68
3. 대한독립촉성노동총연맹 설립	69
4. 미군정기 노동운동	71
제2절 정부수립 이후 1950년대 한국 노동운동	75
1. 대한민국 정부수립 직전의 대한노총	75
2. 제1공화국 시기 노동운동의 특징	76
제3절 자동차운수노동운동의 시작	80
제2장 전국운수노동조합에서 전국자동차노동조합으로 분리 독립	83
제1절 전국운수노동조합의 설립	85
제2절 전국운수노동조합에서 자동차부문 분리 결의	87

제3절 전국자동차노동조합으로 분리 독립	91
제3장 전국자동차노동조합의 출범과 조직의 성장	93
제1절 전국자동차노동조합 결성 이후 조직 갈등기	95
1. 조직 결집과 전면 쟁의 투쟁	95
2. 시도부의 갈등 심화와 조직 균열 조짐	97
3. 조직의 합병과 분할	104
4. 새로운 출발 : 노조사무실 확장 이전과 새로운 다짐	109
제2절 체계를 잡아가는 전국자동차노동조합	110
1. 기관지 자동차노보의 창간	110
2. 창립 15주년 기념 자동차노동통계 발간	111
3. 장학재단 설립 운영과 문화사업	112
4. 10월 유신과 새마을운동 사업 참여	114
제3절 단명(短命)의 조직 확장기	115
제4절 1960~70년대 사업장 환경과 노동조건 개선 활동	117
1. 지입차량 근로자 대우에 관한 활동	117
2. 버스안내원 노동환경 개선 활동	118
3. 운전기사 인력 부족에 따른 대책 활동	129
제4장 산별노조 해산과 전국자동차노동조합연맹의 시련	141
제1절 1980년대 전반기 노동운동	143

제2절 '8·21 조치' 와 전국자동차노동조합연맹	145
1. 8·21 조치의 배경	145
2. 경과 과정 : 산별노조에서 기업단위 노조로	145
3. 8·21 조치가 전국자동차노동조합연맹에 미친 영향	146
4. 전국자동차노동조합연맹의 대응	150
5. 지역별 업종별 협의회 구성 건의에 대한 반응 : 간사장제도	154
6. 노동법 개정 이후 노동운동상의 당면 애로사항	158
제3절 1980년대 전반기 자동차운수노동자의 실태	161
1. 대중교통의 실태	161
2. 자동차운수노동자의 노동조건	164
3. 안내원의 처우개선 활동	172
4. 자동차운수노동자의 조직 활동	180
5. 국제교류 활동 및 해외연수교육	182
6. 신용협동조합 활동	185
제4절 택시부문의 갈등 표출	187
1. 교통부의 택시여객자동차운수사업 경영개선 요강	187
2. 택시운전기사 고정급 확보를 위한 관계 세법개정 청원 활동	193
3. 고정 월급제 실시 요구 활동	195
4. 불완전한 월급제가 사회에 미치는 영향	202
제5절 버스부문의 노동여건 악화	204
1. 노선버스 배차운행시간 및 배차간격 시정 대책 요구	204
2. 서울시내버스의 통금해제에 따른 연장근로수당 청구 활동	206
3. 시민자율버스 운행과 운전기사 노동조건외 악화	207
4. 1일 2교대 근무제 추진과 자율버스 확대 운행	214

제6절 자동차운수업의 공영화 논의	224
1. 자동차운수업체의 경영 실태	224
2. 자동차운수업의 공영화 요구	226
제7절 1980년대 전반기 열악한 노동조건과 노동운동.....	227
1. 8·21 조치 직후 임금투쟁	227
2. 통금해제와 운수노동자 노동환경 변화.....	230
3. 운전기사 및 안내원의 노동실태 종합분석	233
4. 운송사업 경영실태와 노동조건 개선 활동	244
5. 1980년대 전반기 자동차운수노동운동.....	247
제5장 노동조합 활동의 활성화	251
제1절 국내 노조활동의 성장.....	253
1. 정치민주화의 진전과 경제적 환경의 호전	253
2. 정부와 사용자의 노동환경에의 적응.....	254
3. 노조활동의 급격한 성장	254
제2절 노련 조직의 확대 및 분리.....	258
1. 조직변화의 개관	258
제3절 정책 활동의 활성화	274
1. 노동조건을 개선 위한 활동.....	274
2. 노조조직과 관련된 정책 활동.....	282
3. 택시업종과 관련된 정책 활동.....	282
4. 정부의 교통행정에 대한 정책제안 활동	284
5. 정책 활동의 종합적인 평가.....	287

제4절 활성화된 임금교섭	288
1. 1987년의 공세적인 임금교섭과 파업활동	288
2. 1988년의 활발한 임금교섭 및 파업활동	292
3. 1989년의 노련의 지도력이 강화된 교섭 및 파업활동	295
4. 1980년대 말의 교섭 및 파업활동 평가	300
제6장 자동차운수업의 사양화와 노동조합의 투쟁	303
제1절 국내의 환경변화와 노조활동의 위축	305
1. 보수적인 정치 환경의 부활 및 경제적 압박의 증대	305
2. 정부의 노동정책	306
3. 전반적인 노동조합 활동의 위축	308
제2절 노련 조직의 변화	309
1. 조직변화의 개관	310
2. 자동차운수산업의 장기적인 사양화	311
제3절 정책 활동	315
1. 임금 및 노동조건 개선을 위한 활동	315
2. 후생복지 개선을 위한 정책 활동	326
3. 정부의 교통정책에 대한 건의활동	330
4. 문민정부하의 건의활동	335
5. 정책 활동의 종합적인 평가	336
제4절 버스외부광고 및 장학사업	338
1. 광고수익참여와 장학재단의 설립	338
2. 장학사업	340

3. 보험사업	342
제5절 1990년대의 임금교섭 활동	343
1. 1990년 임금교섭	343
2. 1991년 임금교섭	345
3. 1992년 임금교섭	348
4. 1993년 임금교섭	350
5. 1994년 임금교섭	353
6. 1995년 임금교섭	356
7. 1996년 임금교섭	358
8. 1997년 임금교섭	360
9. 1990년대 단체교섭 성과의 종합적인 평가	363
제7장 경제위기와 새로운 대응	367
제1절 환경변화와 전반적인 노조활동의 후퇴	369
1. 경제위기와 보수적인 정치적 환경의 조성	369
2. 정부의 노동정책 변화와 노조활동의 위축	370
제2절 노조 조직의 새로운 대응	371
1. 조직력의 축소	371
2. 조직축소의 원인	372
3. 자동차운수업의 사양화 추세의 가속화와 고용불안의 대두	375
4. 노련 조직의 안정적인 지도력의 확보	376
5. 산별노조 전환사업 추진	377
제3절 정책 활동	378

1. 1997년 15대 대선과 관련된 정책 활동	378
2. 파견노동자 사용금지 관철	383
3. 운수종사자 준수사항 개정	384
4. 버스 운행대수 및 회수 조정에 대한 대응	386
5. 셔틀버스 철폐 활동	387
6. 자동차운수업의 장시간 노동 개선활동.....	389
7. 버스 재정지원금 확보 활동.....	394
8. 교통범칙금 특별회계법 제정 활동.....	396
9. 전세버스 불법 운행에 대한 규제 활동.....	397
10. 경미한 대인 교통사고의 경찰서 미신고 방안 건의.....	398
11. 교통법규위반 신고 보상제도의 문제점 건의.....	398
12. 16대 대통령선거에 따른 정책 활동	399
13. 노련 회관의 신축	400
제4절 버스의부광고사업권의 이관	401
제5절 임금교섭의 시련	404
1. 임금교섭의 성과	404
2. 종합적인 평가	414
제6절 수세적인 노동쟁의	417
1. 대전의 임금교섭을 둘러싼 노사분규.....	417
2. 인천 사용자들의 부당노동행위	419
3. 인천 시내버스 및 영풍운수 관련 파업	419
4. 광주 시내버스 파업	420
5. 대구 시내버스 및 경북 시외버스 파업	421
6. 집단교섭 약화시도에 대한 노련의 대응	422

제7절 조합원 노동실태에 대한 연구조사 활동 424

■ 부 록 433

■ 연 표 633

제1장

자동차운수노동운동의 시작

제1절 미군정기의 한국 노동운동

제2절 정부수립 이후 1950년대 한국 노동
운동

제3절 자동차운수노동운동의 시작

제1절 미군정기의 한국 노동운동

1. 미군정기의 노동정책

8.15 해방 직후 미군정기의 한국경제상황은 별로 좋지 못하였다. 일제하에서 형성되었던 산업 경제구조가 이른바 엔(円) 블록 내에서 유기체적으로 움직이던 것이 일제가 패망하면서 일시에 그 구조가 깨어져 버렸기 때문이다. 이에 따라 <표 1-1>에서 보는 바와 같이 일제 하의 1939년에 비해서 해방직후 1946년의 공업생산은 71%나 감소하였다. 특히 필수품인 식료품공업 부문은 공장 가동률이 낮아서 해방 직후의 경제상황을 더욱 곤란하게 만들었다.

<표 1-1> 해방 직후 남한지역 공업생산 위축 상황

구 분	일제하(1939년) (천 원)	해방직후(1946년) (천 원)	감소율(%)
방 직 공 업	170,985	67,855	60
기 계 기 구 공 업	38,405	15,154	6
화 학 공 업	91,171	21,714	76
제 재 및 목 재	13,746	11,012	20
식 료 품 공 업	213,628	36,457	83
계	527,935	152,192	71

자료 : 한국산업은행, 조사월보, 제 46호

주 : 물가지수를 고려한 수치임

이와 함께 물자부족으로 인한 비용인상 인플레이션은 노동자들의 생활을 더욱 힘들게 하였다. 해방전후의 물가지수를 보면 1936년을 지수 100으로 했을 경우 일제 하인 1940년에는 180에 불과했으나, 1945년에는 2,817, 그리고 1946년 13,479, 1947년에는 40,203으로 급등세를 보였다. 이렇게 해방 직후에 노동자들은 극도로 혼란스러운 경제 상황을 맞이하게 되었다.

〈표 1-2〉 8.15 직후 노동쟁의 현황

구분	건수	노동 자수	참가 인원	요구조건(쟁의원인)								파업		
				임금 인상	공장 폐쇄 반대	해고 반대	노동 시간 단축	감독 자의 배척	조합 승인	휴일 임금 비불	기타	건수	참가 인원	손실 작업 일수
1945년	1	308	308	1	-	-	-	-	-	-	-	1	308	9,240
1946년	170	-	57,434	107	1	28	1	16	4	4	9	80	36,092	234,895
1947년	134	53,402	35,161	16	-	35	1	4	1	2	75	77	24,422	36,506
1948년	37	-	21,389	5	-	14	-	-	-	7	-	3	54	1,653

자료 : 조선은행 조사부, 조선경제년보, 1948.

통계청, 통계로 본 광복전후의 경제사회상, 1993. 8

한편 일제하의 노동정책의 근간은 '치안유지법', '정치범처벌법' 등에 그 성격이 잘 나타나 있다고 할 수 있다. 다시 말해 일제하 조선총독부 노동정책은 강제 점령기 식민지 통치 방안의 일환으로서의 노동통제라고 규정지을 수 있다. 또한 일제말기 노동통제는 독립운동 탄압과 결부하여 정치범 처벌법과 같은 궤를 하면서도 전쟁수행을 위한 노동정발의 성격을 동시에 갖고 있었다. 조선총독부는 대륙 침략을 목적으로 인적 자원 확보와 전쟁 물자 생산을 위한 강제적 노동 착취를 위하여 제반 법령을 제정하였다.

이에 반해서 해방 직후 미군정의 노동정책은 1945년 10월 9일 미군정 법령 제11호를 공포하면서 일제하의 노동 억압적 잔재를 법률적으로 단절시키는 계기를 마련하였다고 할 수 있다. 군사 통제라는 점에서는 일제 하에서나 미군정 하에서나 동일한 상황이라고도 할 수 있으나, 민주적 절차를 중요시하는 미군정 당국의 노동정책은 강제적 억압에 의한 일제 조선총독부의 그것과는 근본적인 차이를 갖고 있었다.

2. 조선노동조합전국평의회 결성

8·15 직후 일제하에서 꺾박을 받았던 전국에 흩어진 노동조합은 산별노조 형식으로 재결성하기 시작하였다. 1945년 11월 1일 광산노조가 88개 지부를 결성한 것

이 최초의 일이다. 이를 필두로 11월 2일에는 금속(19개소), 철도(20개소), 출판노조(19개소)가 조직되었으며, 11월 3일에는 통신(21개소), 섬유(11개소), 토건(17개소), 화학(19개소), 봉급인(18개소), 식료노조(23개소)가 뒤이어 조직되었다. 또 11월 4일에는 목재(26개소), 전기(11개소), 조선노조(13개소)가 조직되면서 아주 단기간 내에 '조선노동조합전국평의회'(이하 '전평')를 결성하였다. 그리고 전평 사무실은 서울역 앞의 조선운수 별관 3층에 두었다.

한편 이와 함께 각 지방 산업별 지부를 총괄하는 지방평의회를 서울을 비롯한 부산, 인천, 대구, 광주 등 주요 도시 11개소에 두었을 뿐만 아니라 북한지역의 노동조합 조직을 총괄하는 북한총국을 돕으로써 남한지역만의 노동조합이 아닌 한반도 전체를 포괄하는 전국조직을 추구하였다.

3. 대한독립촉성노동총연맹 설립

한편 전평과 달리 우익진영도 1946년 3월 10일 대한독립촉성노동총연맹(이하 대한노총)을 결성하였다. 그런데 대한노총은 해방 직후 결성되었던 대한독립촉성전국청년총연맹(이하 독청)이 그 모체이다. 따라서 독청에 대해서 간단하게 소개하기로 하겠다.

독청은 해방되던 해인 1945년 11월 초부터 전평이 산별노조 성격의 전국지부를 하나 둘 규합하던 것과 때를 같이하여 산발적인 우익 청년조직을 결집하여 1945년 11월 21일에 결성되었다. 그들의 강령에도 잘 나타나 있듯이 민족 우익진영의 청년단체를 결집한 세력이었다. 이 날 채택되었던 강령은 다음과 같다.

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

독청의 총재는 이승만이었고 부총재는 김 구(金九) 선생이 맡았다. 이렇게 이승

만 정권의 도움을 받으며 세력을 얻은 독청은 수많은 청년단체(기독교청년회, 불교청년회, 천도교청년회, 조선청년회, 광복청년회, 애국청년회, 고려청년회, 전국청년회, 북선청년회 등)로 이루어졌기 때문에 이로부터 내부 갈등을 겪게 되었다.

이와 함께 좌익계열의 전평 활동이 격화되면서 청년조직에 한계를 가졌던 독청은 민족진영의 청년과 노동자들을 결집하여 대한노총을 결성하였던 것이다. 다시 말하면, 1946년 들어와 격화되기 시작한 소위 반탁시위 과정에서 청년운동단체인 독청과 독립적인 우익 노동단체를 절실히 필요하였던 우익 측은 독청과는 별도의 조직을 결성하기에 이르렀던 것이다. 그러나 대한노총은 전평과 달리 전국적으로 조직된 산별노조에 기반을 둔 것이 아니라 먼저 상층부 지도조직을 중심으로 결성되었다는 특징을 갖고 있다. 뿐만 아니라 대한노총은 임금노동자가 아닌 정치인들에 의해 하향적으로 조직된 것이었다. 이것은 1946년 3월 10일 개최된 대한노총 결성대회에서 위원장에 홍운옥, 고문에 이승만, 김 구, 김규식, 안재홍, 조소앙이 위촉된 것을 보아도 알 수 있다.

비록 대한노총이 창립 초기 소수의 노동자 조직에서 출발하였지만 1946년 메이데이 행사를 전환점으로 하여 지방조직 결성을 활성화하면서 점차 그 세력을 확대하여 전평 산하 노동조합 안에서 대한노총 분회가 나타나기도 하였다. 1946년 5월 13일에는 3,000여명의 종업원을 가진 운수부 경성공장(철도공장)에서 전평에 맞서는 대한노총 경성공장 분회 결성준비위원회를 조직하기도 하였다. 또한 1946년 7월 13일에는 인천 소재 자유노조 조합원들이 전평 탈퇴를 선언하고 대한노총에 가입하는 사건이 일어나면서 8월 3일에는 전평 산하 인천방직 분회 노동자들이, 9월 4일에는 유한양행의 노동자들이 각각 전평을 탈퇴하고 대한노총에 가입하는 사례도 속속 발생하였다. 대한노총이 우익 정치단체의 전폭적인 지지 하에 조직을 결성하면서 전평 산하에 있던 상당수의 노동조합이 대한노총의 분회로 재편되는 일이 생겨난 것이다.

특히 1946년 9월 총파업 이후 전평의 조직 와해는 상대적으로 대한노총의 비약적인 조직 확대를 가져왔다. 예를 들어 해방 직후 전평의 가장 강력한 전위 조직이었던 철도국의 철도노조가 대한노총 산하로 넘어간 것은 커다란 분수량이었다. 또한 전평 핵심세력 중의 하나인 경성전기회사 노동조합도 전평, 대한노총 경전노조,

전국노동총동맹 중에서 투표를 통하여 그들을 대표하는 노조를 선택할 수 있도록 하였는데, 투표 결과 대한노총 경전노조가 단체교섭권을 갖게 되면서 대한노총이 경전노조도 장악하게 되었다. 그리고 당시 노동조합 조직의 가장 강력한 파워를 갖고 있다고 할 수 있는 부두노조 또한 속속 전평에서 대한노총으로 넘어갔다. 그러나 9월 총파업 이후 대한노총 지도부내에서는 전평과의 적대적 관계라든가 비대해진 조직의 관리를 놓고 상호 대립 세력들이 생겨나기 시작하였다. 앞에서도 언급하였듯이 대한노총은 해방 직후 결성되었던 독청이 그 모체였기 때문에 창립시부터 소장파의 입김이 강하였다. 이를 우려한 조직 내 여론에 따라 이승만을 위원장으로 추대하려는 움직임까지 있었으나 결국엔 독청 위원장 출신의 전진한이 1946년 10월 14일 열린 중앙집행위원회에서 위원장으로 선출되었다. 이 때부터 대한노총은 소장파와 노장파간의 대립 갈등이 심화되었고 창립위원장 홍윤옥을 비롯한 구간부들이 대거 탈퇴하면서 새로운 국면으로 접어들었다.

해를 넘겨 1947년 3월 17, 18일 양일간에 걸쳐 대한노총 제1차 전국대의원대회가 서울 천도교 강당에서 개최되었다. 여기서 임시의장에 전진한, 조광섭, 김영주가 선출되었으며, 총무부장에 안병선, 조직부장에 김 구(金龜), 선전부장에 윤홍구, 문교부장에 이시종이 각각 선임되었다. 이 자리에는 '독청' 때와 마찬가지로 대한노총의 고문이었던 이승만과 김 구(金九)의 축사가 있을 정도로 차기 대한민국 정부와 밀접한 관계를 갖고 있었다. 그리고 1947년 하반기부터 미군정의 전평 탄압이 본격화되면서 전평 조직은 지하로 잠적한 반면에, 1948년 5월 1일 메이데이 기념 행사에도 미군정은 대한노총에게만 기념행사를 허가해줄 정도로 대한노총의 조직은 커가고 있었다.

4. 미군정기 노동운동

1945년 11월 전평이 결성된 이후 12월 28일 모스크바에서 발표된 3상회의 회담 결과는 1946년 내내 좌우대립의 출발점을 나타내는 신호탄이었다. 미군정 하 노동운동은 전반적으로 정치운동의 성격을 나타내고 있었다. 한편으로는 전평이 주도한 사회주의적 민족해방운동 성격과 다른 한편으로는 대한노총이 주도한 우익반공투쟁

성격의 상호 대립 관계였다고 할 수 있다. 전평은 미군정기 동안에 4회에 걸친 총파업을 강행하였다. 1946년 9월 총파업을 필두로 이듬해 1947년 3월 총파업 그리고 1948년 2·7 총파업과 5·8 총파업이 그것이다. 그것들은 모두 철도, 전력 등 미군정 관할의 네트워크 기간산업이나 귀속업체를 중심으로 일어난 총파업이었기 때문에 근본적으로 극한 대립 관계에 설 수밖에 없었다. 예를 들어, 9월 총파업의 경우 처음 출발은 철도부문에서 시작한 경제투쟁이었지만 전(全) 산업으로 확대 파급되자 미군정은 체제 위기를 느껴 강한 탄압에 들어갈 수밖에 없었다. 따라서 노동운동은 경제투쟁에서 머물지 않고 정치투쟁으로 격화되기에 이르고 만다. 물론 노동운동에 있어서 경제투쟁과 정치투쟁을 이분법적으로 완전히 분리할 수는 없겠지만 미군정기라는 특성상 정치가 경제에 앞선 투쟁 양상을 띠는 것이 오히려 보편적이라고 할 수 있을 것이다.

이상에서 미군정기의 노동운동은 임금인상이나 노동조건 개선 등 일상적 이익을 둘러싼 경제투쟁에 머물지 않고 총파업은 이어서 노동자의 무장폭동을 수반하지 않을 수 없었다. 미군정기 가장 처음이자 대규모로 강력한 노동운동을 전개한 것은 1946년 9월 총파업이라고 할 수 있다. 1946년 총파업은 원래 철도공장 노동자들의 태업에서부터 시작하였다. 서울 소재 군정청 운수부 산하 경성 철도공장의 3,000여 노동자들이 급등하는 물가와 심각한 식량난으로 인하여 실질임금 수준은 과거의 20~30% 수준에 머물 정도였다. 이 정도의 임금으로는 생활유지가 곤란하였기 때문에 쌀 배급과 임금의 획기적인 인상을 요구하기에 이른 것이다.

〈표 1-3〉 미군정기 조선은행권 발행 증가 추이와 인플레이션

구 분	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%
12월	17,710,623	9,195,540	51.9%
1947년 9월	20,444,924	11,929,841	58.4%
12월	33,388,164	24,873,081	74.5%

자료 : 조선은행조사부, 조선경제연보, 1948

〈표 1-3〉에서 보는 바와 같이, 미군정은 일제하 조선총독부에서 발행하였던 구조선은행권을 그대로 유통시켰을 뿐만 아니라 미군정이 주둔 한 직후부터 새로 신(新)조선은행권을 발행하였는데, 그 은행권 발행부수가 기하급수적으로 증가하였다.

그래서 1947년 12월에는 남한에 유통되고 있던 신·구(新·舊)조선은행권을 합한 총 발행액 중 74.5%가 미군정기 2~3년 안에 집중되어 나타남으로써 화폐발행 인플레이션을 초래하기에 이르렀다. 9월 총파업 당시 철도국장 맥크라인에게 제시한 요구조건은 다음과 같은 것이었다.

- 일급제 반대
- 기본 급료 인상
- 가족 수당 일인당 600원 지불
- 현 물가수당 1,120원을 2,000원으로 증액할 것
- 식량은 본인에게 4홉, 가족에게 3홉씩을 배급할 것
- 운수부 직원에 대하여 같은 대우를 할 것

요구조건들은 당시 인플레이션의 심각함과 식량난을 반영한 현실적인 것들이었으나 제대로 받아들여지지 않았다.

9월 14일 철도국 경성공장 및 각 직장의 노동자 대표와 운수부장, 과장들과의 협의가 있을 예정이었으나 15일로 연기, 9월 16일 철도국장 맥크라인에게 요구조건들을 제출하고 9월 21일까지 그 회답을 기다렸으나 묵묵부답이었다. 그래서 또 9월 23일 군정청 운수부장에게 요구조건 수락을 진정하였으나 거부하는 등 일련의 사건들은 9월 총파업으로 사태를 몰아가기에 충분한 조건을 갖고 있었다. 그런데 9월 총파업의 가장 근본적인 원인은 요구조건에도 들어가 있지만 해방 직후 누적된 노동자 생활조건 열악함이 식량위기와 만나면서 큰 소용돌이로 표출된 것이라고 할 수 있다. 철도노동자들의 총파업이 정치적 책동의 산물이기도 하지만 식량문제에서 비롯된 경제적 요인이 더 큰 도화선이 되었다고 할 수 있다.

사실 9월 총파업은 이렇게 시작되었다. 9월 22일까지 미군정으로부터 아무런 대

답을 듣지 못하던 경성 철도공장 노동자들은 일요일이 끼어 있어서 구체적 대책방 안도 세우지 못한 채 시간을 보내고 있었다. 그러던 중에 부산 철도공장 노동자들이 23일에 이미 파업을 시작하였다는 소식을 전해 듣게 되면서 24일 이른 아침부터 서울에서도 일제히 파업을 강행하기 시작하였다. 저임금과 식량위기라고 하는 경제적 요인에 의해 시작된 9월 총파업은, 9월 30일 용산 철도공장 농성 파업단에 대한 수도경찰청 경찰대 3,000여 명의 동원과 함께 농성 파업단 검거가 시작되면서 폭동으로 변하여갔다. 이 날 서울에서는 간부 16명을 비롯한 노조원 1,200여 명이 검거되었고 2명의 사망자도 발생하였다고 1946년 10월 4일자 동아일보에 보도되었다.

서울에서 파업투쟁 총본부가 붕괴되고 있을 즈음 지방의 파업은 더욱 심각한 상황으로 치닫고 있었다. 가장 대표적인 곳이 대구였다. 대구에서는 9월 25일 이후 총파업에 가세하였지만 10월 1일 집회 이후부터는 학생층 및 일반시민들까지 합세하여 1만여 명이 시위군중을 이루었다. 사태가 악화되면서 대구경찰서를 비롯한 인근 지서들이 시위 군중들의 공격 대상이 되어 무기를 강탈당하거나 지서들이 점령당하기까지 하였다. 이렇게 10월 1일과 2일 이틀에 걸친 대구폭동사건으로 경찰관이 사망하는 사태까지 벌어지자 미군정 당국은 드디어 2일 계엄령을 선포하기에 이른다.

9월 총파업이 어느 정도 수습되어 해를 넘기는가 했지만 이듬해인 1947년에도 사회경제적 혼란은 가라앉지 않았다. 그러던 것이 1947년 3월 22일을 기하여 서울을 비롯한 남한 주요도시 '전평' 산하의 철도, 경전, 출판노조 등의 조합원들이 24시간 시한부 총파업을 감행하면서 다시 도화선이 점화되었다. 그러나 1947년 3월 총파업에서는 1946년 9월 총파업 때와 같이 철도에서 가장 완강하고 집요한 파업이 일어날 것으로 예상되었지만 실제 파업에 들어갔을 때 철도 노동자들이 주도권을 잡지는 못하였다. 그 이유는 지난 9월 총파업 때 파업 지도부에 대한 극심한 탄압으로 인하여 이미 그 조직이 대부분 와해되었기 때문이었다.

사실 3월 총파업은 전평 산하의 교통노조공동투쟁위원회가 전평 간부 등의 석방을 요구하면서 24시간의 시한부 총파업을 하면서 시작된 것이었다. 이 파업은 남로당, 민전(민주주의민족전선), 민청(민주청년동맹) 등 좌익계열의 정당들과 사회단체의 공동보조로 진행된 것이었기 때문에 그들이 내세운 구호는 극히 정치적이었

다. 그들의 주장에는 “3상회의 결정을 즉시 실시하라”, “정권을 인민위원회로 넘기라”는 등의 내용이 포함되어 있었다. 경찰은 파업 당일, 조직을 분쇄 저지하려고 각 공장과 기업체 등에 경계망을 강화하는 한편 파업 지도부를 일제히 검거하기에 이르렀다. 이 때 서울에서는 김원봉(金元鳳), 김광수(金光洙), 박문규(朴文圭), 전영우(全榮佑) 등 남로당, 민전, 민청 간부들이 검거되었으며, 지방에서도 남로당, 전평(全平), 전농(全農) 간부를 비롯하여 백 수십 명이 경찰에 연행되었다. 3월말에는 총파업과 관련하여 검거된 인원이 2천여 명에 달하면서 3월 총파업이 겨우 진정되었다.

미군정기에는 이밖에도 1948년 2월 8일에 대한민국 정부수립을 위한 총선거를 위해 입국하는 ‘국제연합 한국위원단’을 반대하는 전평 주도의 2·7파업이 있었다. 2·7 파업은 경제투쟁에서 시작하여 정치투쟁으로 발전한 ‘9월 총파업’이나 이듬해 일어난 1947년 ‘3월 총파업’에 비하면 명분이라든가 규모 면에서 비교가 안 될 정도로 소규모로 진행된 파업이었다. 이미 이 시기에 이르면 전평 조직이 거의 와해된 상태였기 때문에 힘을 얻을 수 없었을 뿐만 아니라 상대적으로 대한노총 산하의 조직이 거대화되어 가고 있었다. 한편 대한노총은 5·10 선거에 중요 간부들이 직접 출마하기도 하는 등 적극적으로 국회 진출을 모색했던 것에 비해서 전평은 5·10 선거를 반대하는 ‘5·8 총파업’ 투쟁을 하는 등 정부와 대립적 관계를 계속하였다.

제2절 정부수립 이후 1950년대 한국 노동운동

1. 대한민국 정부수립 직전의 대한노총

남한의 단독 정부 수립을 위한 5·10 총선거를 앞두고 내한하는 ‘유엔 한국위원단’에 대해서 전평은 5월 8일 총파업 투쟁을 선언하였다. 반면에 대한노총은 앞서서도 언급했지만 친(親)정부적인 노선을 지향하면서 5·10 총선거 자체를 적극적으로 지지하는 세력으로 등장하였다. 이에 따라 대한노총에서는 5·10 총선에 대비

하여 중앙선거대책위원회를 마련하였고 총선에 6명의 후보자를 출마시킬 정도로 적극적인 정치적 세력으로서 자리를 잡으려고 노력하였다.

1948년 8월 15일 대한민국 정부가 정식으로 수립되자마자 8월 26일 27일 이틀 간에 걸쳐 대한노총 임시 전국대의원대회가 서울 명동에서 개최되었는데, 여기서 대한노총의 명칭이 과거 대한독립촉성노동총연맹에서 대한노동총연맹으로 바뀌었다. 그러나 전진한 위원장의 유임을 두고 일어난 논쟁이 난투극으로까지 이어져 결국 첫날 대회는 제대로 개최되지 못하고 중도에 휴회하고 말았다. 대회 이틀째인 27일에 다시 위원장 유임을 놓고 논쟁이 벌어졌는데, 부위원장이었던 김 구(金龜)를 중심으로 한 전진한 위원장 유임 반대파들은 대회 무효를 선언하고 대회장을 나가버렸다. 그러나 유임 찬성파는 회의를 강행하는 한편 유임 반대파를 제명할 것을 결의하였다. 이렇게 심화된 지도부의 갈등은 결국 유임 반대파를 중심으로 '전국혁신위원회'를 결성하여 분파되고 말았다.

2. 제1공화국 시기 노동운동의 특징

1) 한국전쟁을 전후한 대한노총의 노동운동

대한민국 정부가 수립되어 제1공화국이 들어선 이후 정부의 노동정책이 미군정기와 크게 달라진 것은 없었다. 왜냐하면 이승만 대통령의 자유민주주의 정신의 바탕에는 미국식 자본주의와 일치하는 부분이 많았기 때문이다. 이에 따라 정부는 1949년에 근로기준법, 노동조합법 및 노동쟁의조정법 등 노동관계법의 초안을 마련하여 국회에 넘겼으나 법안 계류 중에 한국전쟁이 발발하여 법률로서 공포하지 못한 채 1953년 이후로 미루어졌다. 한편 한국전쟁 와중에 일어난 조선방직 쟁의 사건은 노동운동에서 일대 전환기가 되었다. 그런데 조선방직 쟁의 사건을 비롯하여 광산 및 부두노동자들의 파업은 이승만 정부로 하여금 노동정책의 중요성과 노동관계법의 입법화의 필요성을 깨닫기에 충분하였다.

이에 따라 전쟁 와중에도 입법을 서둘러 1953년 1월에는 노동조합법과 노동쟁의조정법을 국회에서 통과시켰으며, 4월에는 근로기준법을 통과시킴으로써 노동관계법의 기틀을 마련하게 되었다. 이제까지 이승만 정권과 우호적인 관계를 맺어오던

전진한 위원장 체제의 대한노총은 조선방직 쟁의 사건과 파벌 분류로 인하여 정부와 적대적 관계로 바뀌었다. 여기서 '조선방직 쟁의 사건'을 간략하게 짚고 넘어가야 하겠다. 귀속업체였던 조선방직은 부산에 소재한 관계로 한국전쟁 중에 서울을 중심으로 한 중부권의 대부분의 방직공장들이 파괴된 반면에 아주 활발한 생산 활동을 전개하고 있었다. 이에 따라 조선방직은 종업원이 6,000여 명에 달할 정도로 대단위 공장으로 변모해 가고 있었다. 이러한 가운데 조선방직에서 쟁의가 일어난 이유는 1951년 9월 5일 귀속사업체 관리인(사장)으로 임명된 전(前) 동화백화점 관리인 강일매(姜一邁)의 조선방직 노동자 해고와 불합리한 임금 책정에 대한 노동자들의 반발에서 비롯된 것이었다. 이 밖에도 경영층에서의 노조 주요 간부에 대한 일방적인 해고로 말미암아 마침내 쟁의에 들어가게 되었다. 조선방직의 쟁의 보고를 받은 대한노총 지도부는 직접 조선방직으로 내려가 교섭을 진행하였지만 타협에 실패하였고 정부에 쟁의조정을 신청하기에 이른다. 이 때가 1952년 1월초였다. 그런데 그해 1월 하순까지 별다른 진전을 보지 못하고 사태가 계속 악화되자 1952년 1월 21일 국회에서 '조선방직 쟁의 진상조사단'을 파견하기로 결의하였다.

하지만 우여곡절 끝에 문제의 강일매 사장은 진상 조사 이후에도 그대로 유임되었고, 당국의 이러한 결정에 불만을 품은 조선방직 노동자들은 3월 3일 오전 7시를 기하여 일제히 24시간 파업에 들어갈 것을 결의하였다. 그런데 3월 1일 들연 대한노총의 '조선방직 대책위원회'는 파업을 중지하겠다는 성명서를 발표하였다. 이것은 대한노총 간부간의 내부 갈등으로 말미암아 1951년 말 마침내 두 개의 파벌(전진한 위원장을 중심으로 한 노총 위원장파와 반전진한 위원장 세력의 정화위원회 파)로 완전히 나누어졌기 때문이었다.

이에 따라 1952년 5월로 다가온 제6차 정기전국대의원대회도 두 파벌이 각각 27일과 30일에 별도로 소집 공고를 내기에 이를 정도로 혼란에 빠져 있었다. 한국전쟁 중의 대한노총은 그야말로 지도부의 파쟁으로 인하여 노동운동을 하나의 힘으로 결집하여 나가질 못하고 분열된 모습을 보이고 있었다.

2) 전환기의 노동운동 : 노동법 공포

정부수립 이후에도 계속되어 온 노동 투쟁과 노사 갈등은 한국전쟁 와중에도 끊

이지 않았고, 이는 마침내 노동관계법의 입법화 움직임으로 나타났다. 이에 따라 1953년 1월 27일에는 노동조합법이 1월 30일에는 노동쟁의조정법이 4월 15일에는 근로기준법이 각각 정기국회를 통과되면서 노동관계법의 입법화가 이룩되었다.

그런데 노동관계법이 국회를 통과하면서 1953년 이후 오히려 노동쟁의가 급격히 증가하는 추세를 보였다.

이것은 법률 제정에 따른 새로운 제도권에 대한 무질서한 노동운동의 분출로도 볼 수 있으나 노동운동의 정당성을 확보하고 당시 사회경제적 발달 단계를 반영한 자연 발생적인 결과라고도 할 수 있는 것이었다. 뿐만 아니라 한국전쟁 와중에 반공이라는 지배적 이데올로기가 기승을 부리고 국가재건이라는 슬로건에 떠밀려 억제되어 온 노동운동이 노동관계법의 제정 공포로 법적 보장을 받게 됨으로써 욕구 분출의 돌파구를 찾은 것이었다.

한편 1953년 노동관계법이 제정 공포되면서 한편으로는 노동조합 활동이 제도권 내부에서의 정치적 영향력을 많이 받게 되는 점도 있었으나, 다른 한편으로는 사용자들도 노골적인 부당노동행위를 자행하기는 힘든 입장에 놓이게 되었다.

완전한 경제 제도적 장치의 미비와 한국전쟁 이후 전후 복구라는 특수성 그리고 적산기업 불하에 따른 특혜 시비를 불러일으키기 충분한 독과점 시장의 형성이 왜곡된 노동운동을 낳을 수밖에 없었다. 이 시기에 오면 노동쟁의 원인 중 가장 많은 비중을 차지하는 것은 임금문제였다.

전후 복구과정에서 부족한 물자와 상품 활동의 위축은 높은 물가상승률을 기록하였고 이로 인하여 노동자들의 실질임금 저하는 바로 생존 그 자체였기 때문이었다. 또한 전후 복구과정에서 경제의 불확실성으로 인한 사용자 측의 노동자에 대한 부당해고는 이를 사수하기 위한 노동자들의 부당해고 저항 투쟁으로 나타났으며, 그에 걸맞는 법률 제정과 함께 노사관계의 새로운 정립이 필요한 시기였다.

3) 자유당 말기 노동운동 : 4.19 혁명과 대한노총

한국전쟁 와중인 1952년에 일어났던 부산의 '조선방직 쟁의 사건'이 해를 넘기면서 1953년 마침내 노동관계법을 제정하는 계기를 마련하였다면, 자유당 말기에 접어들면서 1956년에 일어난 대구의 '대한방직 쟁의 사건'은 또 다른 전환점을 마

련하였다고 할 수 있다. 조선방직 대구공장이 1955년 불하되면서 '대한방직'으로 개칭하였고 공장인수과정에서 경영합리화를 구실로 1개월분의 임금만을 지불한 채 노동자 전원을 해고하였다. 이로 인하여 노사간의 갈등은 첨예하게 대립되었고 마침내 절반 정도를 다시 고용하기로 하였으나 호지부지 되면서 기간이 많이 지연되자 노동자들은 생활고로 인하여 자연히 떨어져 나갈 수밖에 없었다. 이 과정에서 대한방직 사장은 자신들에게 우호적인 성향의 노동자들을 새로 채용하는 한편 이를 기반으로 어용노조를 결성하기에 이른다. 이에 적분한 노동자들의 투쟁과 회사 측의 폭력 행위는 사회적 관심을 불러일으킬 정도로 격렬하였다. 이 즈음에 대한노총은 대한방직회사를 비난하는 성명서를 발표하면서 대한방직 노동자들의 요구조건이 받아들여지지 않을 경우 전국 총파업을 강행하겠다는 결의를 표명하였다. 사태가 이 정도에 이르자 국회에서는 진상조사단을 파견하고 진상조사 결과보고서를 국회 본회의에 제출하기에 이른다. 대한방직 대구공장의 투쟁은 비록 성공하지는 못하였지만 민주적 노동운동을 위한 새로운 단결의 계기가 마련되었다는 점, 그리고 나아가서는 대한노총과는 노선을 달리하는 '전국노동조합협의회'의 조직을 결성하는 출발점이었다고 평가하는 이들도 있다.

한편 대한노총은 제12차 전국대의원대회에서 이승만과 이기붕을 정·부통령으로 하는 자유당을 지지하기로 결의하고 선거대책위원회를 구성하기까지 하였다. 따라서 1960년 자유당의 3.15 부정선거를 계기로 일어난 4.19 혁명은 어용 노동단체인 대한노총에도 일대 전환을 필요로 하였다. 1960년 4월 26일 부산 부두노동자들이 학생운동과 합세하여 대한노총의 어용노조 간부를 축출하자는 움직임을 보였다. 급기야 다음 날에는 대한노총 김기옥(金琪玉) 위원장의 집을 습격하는 등 규탄 시위를 계속하였다. 이렇게 대한노총은 실질적으로 4.19 혁명을 거치면서 여당 정치의 존적 조직에서 벗어나 조직의 자율성 확대를 도모하고 나아가서는 대중투쟁으로 노동운동 발전의 방향을 선회하려고 하지만 쉽게 체질 개선이 되질 못하였다.

제3절 자동차운수노동운동의 시작

자유당 시절인 1954년 5월초부터 이미 각 직장별로 자동차운수사업에 종사하는 노동자들이 결속하여 서울, 부산, 대구(경북지역)를 중심으로 산발적이거나 노동조합을 설립하려는 움직임이 전개되고 있었다. 그런데 해방 이후 국내 최초로 운수부문 노동조합을 결성한 것은 1958년 6월 10일 경북지역에서 '대한노총 경상북도자동차종업원노동조합'을 결성한 것을 효시라고 할 수 있다. 그래서 이 날을 기념하여 이후에 6월 10일을 '운전사의 날'로 제정하여 행사를 벌인 것도 여기에 기인한 것이었다. 경북지역자동차종업원노동조합의 초대위원장은 이팔갑(경북여객 소속)씨였으며, 2대위원장은 김종화, 3대 위원장은 이승학씨인 것으로 설립 당시 조직부장이었던 최송학씨는 회고하고 있다. 당시 위원장으로 활동하던 이들 중에는 이미 대부분 고인이 되었으며, 본인도 노령으로 몸이 불편한 상태였다.

경북지역에 이어서 노동조합 설립을 추진하였던 것은 서울지역이었다. 당시 서울지역에는 서울지구자동차노동조합(김용묵 위원장 : 제일여객), 서울운전사노동조합(정태진 위원장 : 서울교통관광) 그리고 서울시내버스노동조합(김덕정 위원장 : 버스조합) 3개 운전사 노동조합이 1959년에 결성되었다. 한편 이중에 서울시내버스노동조합이 서울특별시여객자동차운수사업조합과 체결한 단체협약서(1959년 6월 17일 서명) 사본을 보면 당시의 정치 사회경제적으로 혼란의 시기였으며 열악한 환경이었음에도 불구하고 운수업 분야 노동조합이 결속력을 갖고 강력하게 단체협약을 추진하고 있었음을 볼 수 있다.

한편 이렇게 운전사들을 중심으로 조합이 결성되고 있을 때 당시에는 운전사 이외에 남자 차장조수가 있었는데, 이들도 노동조합을 결성하자는 움직임이 일기 시작하였다. 서울시내 신촌, 종로, 마포, 불광동 방면의 7개 노선의 차장조수가 친목회로 시작하여 연합회를 결성해 쟁의를 벌이자 정부는 연합회가 쟁의를 일으키는 것은 불법이라고 선언하였다. 이에 차장조수 친목회는 노동조합을 결성하여 합법적 노동쟁의를 하고자 윤만중씨를 '서울지구 차장조수노동조합' 초대위원장으로 선출

하여 출범하였다.

또한 1958년 11월 30일에는 전남 광주에서 광주자동차운수노동조합이 결성됨으로서 1950년대 말에 자동차운수노동운동이 전국적으로 확대되고 있었다.

결국 경북지역자동차종업원노동조합(1958년), 광주자동차운수노동조합(1958), 서울지역의 3개 운전자 노동조합(1959년)과 차장조수노동조합(1959년)이 전국운수노동조합(1961년)으로 흡수되었고 이들이 전국자동차노동조합(1963년)의 모태가 되었다고 할 수 있다.

제2장

전국운수노동조합에서 전국자동차노동조합으로 분리 독립

제1절 전국운수노동조합의 설립

제2절 전국운수노동조합에서 자동차부문 분
리 결의

제3절 전국자동차노동조합으로 분리 독립

제1절 전국운수노동조합의 설립

4.19 혁명 이후의 노동조합 활동은 5.16 혁명으로 인하여 전면적인 해체를 하지 않을 수 없게 되었다. 5.16 혁명 후 정부는 정치사회 분위기를 일신하기 위하여 국가자주경제 확립을 위한 경제개발5개년계획의 기치 아래 과업수행을 위한 첫 조치로서 1961년 5월 21일 '국가재건최고회의 포고 제6호'를 공포하였다. 이에 따라 모든 부패의 온상이 되어왔던 정당 및 사회단체 등을 해체함에 따라 노동조합도 전면적인 해산을 하게 되었다.

5.16 군사혁명에 따른 군사정권과 노동계급의 갈등이 심화되었지만 표면상으로 드러나지는 못하였다. 이 후 혁명 정부는 전체 노동자의 의사를 반영시켜 노동자의 권익을 보장하고 노동자들의 진정한 민주공화국 건설에 적극참여 함에 있어 노동자들의 기본권리의 하나인 단결권을 자유로이 행사할 수 있도록 1961년 8월 3일 '노동자 자체활동에 관한 임시조치법(법령 제 672호)'을 공포하여 자율적이고 민주적인 노동조합을 재건하여 자유로운 조합 활동을 할 수 있도록 하였다.

8.3 임시조치법이 공포되면서 자율적이고 민주적인 노동조합을 재조직할 수 있음에 따라 전체 노동자들은 5.16 혁명 정부의 노동정책에 지지를 표명하기에 이른다. 이에 기초하여 8월 4일에는 노동계는 '한국노동단체재건조직위원회'를 결성하였고 재건조직위원회는 각 산업별 노동조합의 결성계획을 수립하여 산별노동조합 재건조직위원회를 위촉하였는데, 이 때 전국 운수분야를 산별조직으로 하여 철도노동조합과 함께 앞에서 언급하였던 경북지역자동차종업원노동조합, 서울지역자동차운전사 및 차장조수노동조합을 망라한 전국운수노동조합을 결성할 수 있었던 것이다.

다시 말하면 전국산업별노동조합 재건조직위원회의 기본정책과 재건요강에 의거하여 조직 활동을 전개하여 구(舊) 직장단위 노동조합을 기반으로 전국운수분야에 종사하는 대표자들이 참석한 가운데 산별 단일노동조합으로서 정비하여 마침내 1961년 8월 18일 역사적인 전국운수노동조합을 결성하기에 이르렀다. 이로서 전국

운수노동조합은 전국 14개 산별노조의 하나로서 탄생하게 되었으며, 위원장에 안강수(安康洙)가 선출되었고 8월 24일 노조 설립신고를 필하고 8월 29일 노조 설립 신고증을 교부받음으로서 공식적인 발족을 하게 되었던 것이다.

전국운수노동조합은 국가의 동맹인 운수산업분야의 최첨단에서 국민의 생명과 경제생활에 직결된 공익사업부문에 종사하는 노동자로서 대한통운주식회사에 종사하는 종업원과 국내 민항(民航) 산업에 종사하는 종업원 그리고 철도 소운업(小運業) 분야에 종사하는 종업원을 비롯하여 전국 각종 자동차산업에 종사하는 종업원, 운송하역회사에 종사하는 종업원 등을 총 망라한 명실상부한 운수산업 노동조직을 결성하게 된 것이다.

전국운수노동조합은 산하에 26개 지부, 323개 분회, 조합원 26,671명의 국내 최대조직을 갖게 되었으며, 이를 바탕으로 노동자의 권익신장과 노동조건 개선 및 경제사회적 지위 향상을 위한 활동의 깃발을 높이 올리게 된 것이었다. 이렇게 새롭게 재건된 전국운수노동조합은 무질서한 과거의 직장단위의 조합 조직방식을 지양하고 산업별 대단위 노동조합으로서 질서정연한 자체 통제력을 갖추게 되었다.

조합이 1961년 8월 18일 재건 조직되자 전국의 철도소운송업(鐵道小運送業)에 종사하는 노동자들을 중심으로 조직에 완벽을 기하였으나, 운수노조와 부두노조간의 관할권 분규로 인하여 항만지역에 있어서는 약간의 조직 혼선이 있었다. 그러나 이 문제는 노총 차원에서 조직관할권 문제가 해결됨에 따라 자연스럽게 해소되었다. 한편 자동차분야의 경우에는 군소(群小) 기업주들의 부단한 부당노동행위와 허다한 악조건을 극복하고 '교통부고시 654호' 공포와 동시에 정부의 강력한 뒷받침으로 과감히 활동을 전개한 결과 충청북도를 제외한 다른 시도(市道)에서는 점차 조직 확장 일로에 있었다.

이렇게 지역 분산적이고 산발적이었던 자동차노동조합연합회는 마침내 1961년 8월 18일에 산별체인 '전국운수노동조합'의 일원으로 재발족하면서 그 틀을 갖추어 갔다. 이를 통하여 수적으로는 막대한 조직을 갖고 있었지만 조직적인 힘을 발휘하지 못하였던 자동차 분야는 비약적 조직 확대와 경제적 자립은 물론 자주성에 대하여 대내외적으로 인정을 받아가기 시작하였다.

제2절 전국운수노동조합에서 자동차부문 분리 결의

1961년 8월 18일의 조합 창립 1년이 지난 이후인 1962년 9월 3일에야 제1차 정기전국대의원 대회를 개최할 수 있었다.

제1차 전국대의원대회는 마장동에 있는 '미창종업원훈련소'에서 개최되었는데, 여기서 제1차년도 사업보고를 마쳤으며 제2차년도 사업계획을 승인 받아 업무를 추진하였다. 이 자리에는 대의원 총 59명 중 58명이 참석하였으며 1961년도 결산보고 및 심의사항을 통과시켰고 규약을 개정하였다.

또 부위원장 4명이 사임함에 따라 보선(補選)을 하였는데 그 결과 최성흠(崔聖欽), 이종식(李鍾植), 김덕정(金德亭)이 피선되었으며 최연기(崔鍊淇)가 회계감사로 피선되었다.

이와 함께 노총 파견 대의원으로는 안강수(安康洙), 최성흠(崔聖欽), 이종식(李鍾植), 김덕정(金德亭) 이외에도 김상진(金尙鎭), 조창신(趙昌信), 배상호(裨相浩), 이성학(李成學), 최연기(崔鍊淇), 김백련(金百鍊), 이병주(李炳柱)가 선출되었다. 그리고 제1차 정기대의원대회에서는 다음과 같은 결의문을 채택하였다.

금일 전국운수노동조합 제 1차 정기대의원대회는 노동자의 경제적 사회적 지위향상과 복리증진을 위하고 운수산업의 발전을 다짐하며 다음과 같이 결의한다.

- 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 생활수준향상을 위하여 전력을 경주한다.
- 우리는 국가재건과업 수행의 역군으로서 경제5개년계획을 따르기로 뒷받침한다.
- 우리는 정치적 중립 경제적 자립 및 조합의 건전한 성장을 위하여 쟁의권을 부활함을 촉구한다.

- 5.16 전 노임을 임의 인하한 기업주를 계엄사발표 제5호 8항 위반으로 엄중 처단할 것을 촉구한다.

서기 1962년 9월 3일

전국운수노동조합
제1차 정기대의원대회

제1차 정기대의원대회 이후 1963년을 맞이하면서 조직 내부에 약간의 변동이 일어나기 시작하였다. 제일 먼저는 지부가 해체된 사례가 나타났다. 1963년 1월 1일부로 대한민국민항공사(KNA)가 해체됨에 따라 조합원 항공지부는 자동해체되었다. 다음으로는 별로 중요한 사항은 아니지만 몇몇 군데에서 조직의 명칭변경이 있었다. 첫째 경남운수지부는 1963년 1월 1일부로 부산시가 정부직할시로 승격함에 따라 지부명칭을 '부산운수지부'로 개칭하였다. 둘째 한국미창직원지부(韓國米倉職員支部)는 한국미곡창고주식회사가 1963년 2월 1일부로 상호를 대한통운주식회사로 개칭함에 따라 지부명칭을 '대한통운직원지부'로 개칭하였다. 그리고 일부이기는 하지만 조직의 이관 작업이 일어났다. 본 조합 직할로 운영되던 인천소재 '한염(韓鹽)직원분회'를 산별노조 조직원칙에 따라 1963년 1월 16일부로 '전국해상노조'에 조직을 이관하였다.

이어서 지부 통합 작업도 일어났다. 부산의 실정상 2개의 운수지부가 존립한다는 것은 업무수행 상 중복되는 폐단을 초래할 뿐만 아니라 '경남군화지부(慶南軍貨支部)'의 경우는 인재결핍과 내부간부의 반발에서 오는 조직적 부작용으로 지부운영 상태가 마비되어 업무 수행이 불가능하다고 보아 1962년 11월 27일부로 규약 제21조 4항에 의거하여 경남군화지부를 '경남운수지부'에 흡수 통합하였다.

이번에는 지부의 분리 현상도 나타났다. 1963년 1월 1일부로 부산시가 직할시로 승격함에 따라 지부 운영의 원활과 조직의 부작용을 없애기 위하여 1월 3일부로 기존의 '경남자동차지부' 조직에서 '부산자동차지부'를 분리 설치하였다.

한편 조직 관할을 둘러싼 분규도 있었다. 운수노조 재건조직 이래 지방조직 과정

에 있어서 의외의 산별조직 한계를 이해하지 못하는 일부 조직원들로 인하여 항만을 포함한 각 지역에서 작업권을 둘러싼 분규가 자주 발생하였다. 이로 인하여 조합운영에 막대한 지장을 초래하였을 뿐만 아니라 조합원간에 불필요한 피해를 주게 되었고 사회적인 물의를 일으키기까지 하였다. 이에 따라 운수노조는 그간 무단히 관할권에 따른 작업권의 침해를 받아 누차 노총에 의뢰하여 이의 해결을 요청하였다. 1961년 1월 13일자로는 노총중앙위원회 결의로 운수부두노조의 조직관할권을 재확인하기에 이르렀고 이에 전국항만지역의 조직관할권이 확립되었음에도 불구하고 “이동 일관작업과 인력 일관작업”이라는 어구를 왜곡 해석하여 작업분규가 확대 발전하였다. 노총은 이러한 문제를 원만하게 해결하며 조직관할권의 재발을 방지하기 위하여 마침내 1963년 1월 5일 제18차 노총중앙위원회의 결의사항으로 현 지조사단 파견을 하기에 이르렀다. 이 때 남준현(南俊鉉 : 전국금융노조위원장), 조창래(趙昌萊 : 전국전력노조위원장), 김흥배(金興培 : 노총조사통계부장), 차문근(車文根 : 노총조직차장)을 조사위원으로 구성하여 1963년 1월 12일부터 3월 31일까지 부산, 포항, 구룡포, 마산, 여수, 목포, 군산, 목호, 인천, 등 9개 지역을 3단계로 조사한 바 있다.

1963년 6월 3일에는 노총중앙위원회에서 앞의 조사위원들로부터 조사단보고서가 상정되었다. 이렇게 되자 부두노조에서는 자신들의 주장을 피력하였고, 6월 12일에 노총중앙위원회에서는 운수노조의 주장도 수렴하였다. 이와 함께 동 회의에서 관할권조사소위원회를 구성하여 위원으로 차규동(車圭東 : 전국통신노조위원장), 최재준(崔載俊 : 전국해상노조위원장), 남준현(南俊鉉 : 전국금융노조위원장)을 선출하여 이 사항을 재검토하게 하였다. 그리고 6월 22일자 노총중앙위원회에서 조직관할권의 대원칙이 결정될 때까지 운수노조는 다음과 같은 결정을 하였다.

첫째 운수산업별 구분은 다음과 같다. 먼저 조직형태는 전국운수노동조합은 산업별 재건조직위원회의 조직요강 기준과 운수노조의 규약에 의거하여 육상운송업, 철도소운송업, 각종 자동차운수업, 국내민항공운수업, 보관업에 종사하는 종업원으로 조직되어 공익사업과 운송서비스업에 종사하는 노동자로 규정하였다. 그리고 업종별 구분은 정신적 노동자와 육체적 노동자 및 기술노동자로 나누었다. 정신적 노동자로는 대한통운주식회사의 직원(철도소운송업, 하역업, 창고보관업) 약 1,500명

이 있었다. 대한통운주식회사는 구 한국미곡창고주식회사(창고업, 하역업)와 구 한국운수주식회사(철도소운수업, 하역업)의 통합회사(1962년 1월 1일)로서 당시 국내 유일한 철도 소운송(小運送)업체였다. 육체적 노동자로는 철도 소운송 및 육상 일반운송, 보관창고, 하역업 분야에 종사하는 노동자 약 13,000명이 여기에 속한다. 이것은 대한통운주식회사와 종속관계에 있는 대부분의 고정노동자로서 자유노동자와는 달라서 당시 대한통운주식회사와 관계하는 노무회사였다. 마지막으로 기술 노동자로는 전국 일원의 각종 자동차운수업에 종사하는 운전사 차장 수리공 및 국내 민항공회사에 종사하는 정비공 기술공이 기술노동자에 속한다.

둘째는 조직관할권 분규에 관한 것이다. 운수분야 재건조직 이래 지방조직화 과정에서 의외로 산업별 조직의 한계에 대한 물지각한 이해로 인하여 일부 분자들을 둘러싸고 각 지역에서 작업권 분규가 발생하였다. 그 이유는 이로 인하여 노동자들의 수입저하와 노사투쟁의 약화 등 사회적인 물의를 야기 시키게 되었기 때문인데, 1961년 11월 13일자 노총중앙위원회 의결로 운수부두노조의 조직관리권을 재확인 하기에 이르렀다. 이로써 전국 항만지역의 조직관할권이 확립되었음에도 불구하고 앞서서도 언급한 바와 같이 “이동일관작업과 인력일관작업”이라는 어구를 왜곡 해석하여 작업분규가 끊이지 않았다.

이와 같이 운수노동조합 내에서의 이해관계 대립과 갈등의 심화는 결국 자동차분야 분리 결의하기에 이른 것이었다. 전국운수노동조합 창업 당시 형편상 운수노조 산하에 조직되었던 자동차분야가 급진적인 조직의 성장을 보아 1963년 5월말에는 12개지부에 약 1만여 명의 조합원을 갖게 되었는데, 자동차분야의 특수한 고용형태, 노동조건, 기업주들의 경영형태와 함께 자동차분야 조직력 등을 감안하여 자동차분야를 독립된 단일노조로 분리하는 것은 어찌면 당연한 결과였다. 이를 위하여 1963년 6월 13일의 제10차 상무집행위원회에서 먼저 자동차 부문 분리 문제를 상정하였고, 이를 결정하기 위하여 1963년 6월 28일 전국운수노동조합 임시대의원대회를 열기로 하였다. 임시대의원 대회에서는 대의원 총 59명 중 찬성 56표, 반대 2표, 기권 1표로 압도적인 찬성으로 이를 결의하였으며, 10월 30일 노총 제2차 정기대의원대회의 승인을 얻어 동년 11월 15일 마침내 자동차분야는 12개 지부 9,627명의 조합원을 갖춘 조직으로 분리 독립하여 ‘전국자동차노동조합’을 창설하였다.

이에 앞서 11월 14일자로 전국운수노동조합 부위원장 김덕정은 사표를 제출하였으며 자동차분야 노조창립대회에서 초대위원장으로 선출되었다. 이렇게 하여 운수노동조합은 26개 지부 22,741명의 조합원 중 12개 지부 자동차분야의 9,627명을 제외한 14개 지부 13,114명이 기존 조직에 남게 되었다.

제3절 전국자동차노동조합으로 분리 독립

현 조합의 뿌리는 1963년 11월 15일에 '전국운수노동조합' 으로부터 '전국자동차노동조합' 이라는 이름으로 분리 독립하여 현재에 이르고 있는 것이다. 처음에는 13개 지부에 186개 분회를 보유하고 조합원 19,444명의 대조직으로 300명 단위로 선출된 대의원 66명 중 64명이 참석하여 대한생명 빌딩 강당에서 전국자동차노동조합 결성대회가 성대히 거행되었다. 이때 초대임원에는 위원장 김덕정(金德亭), 부위원장 이재구(李在九), 이성학(李成學), 사무국장 안재덕(安宰德), 회계감사 하상수(河相守), 이인석(李仁錫), 총무부장 안재덕(安宰德), 조직부장 김준(金俊), 쟁의지도부장 최연기(崔鍊淇), 조사통계부장 이병주(李炳柱)가 각각 선출되면서 '전국자동차노동조합' 제 1호가 출항하였다.

여기서 초대 위원장이었던 김덕정의 인터뷰를 통해 당시의 이야기를 옮겨 보고자 한다. 사실 전국운수노동조합으로부터 전국자동차노동조합이 떨어져 나온 것은 처음 전국운수노동조합을 결성할 때부터 예견된 것이라고 김덕정은 회고하고 있다. 함북 길주 출신의 김덕정이 자동차노동조합과 인연을 맺게 된 것은 우연한 기회이었으며, 1950년대 후반 우여곡절 끝에 서울버스를 중심으로 한 노동조합 설립에 발을 들여 놓게 되었다. 당시에는 자동차노동조합을 결성하기도 힘들었을 뿐만 아니라 조직을 꾸릴 수 있는 것도 서울의 버스분야와 부산의 택시분야가 고작이었다고 한다. 그러던 것이 자동차노동조합이라는 명목으로 조직을 꾸리려고 하니 자금과 인원이 없던 당시로서는 정말 암담하였다고 김덕정은 말하고 있다. 우선 부산의 이재구를 규합한 이후에 경북, 전북, 전남, 강원외의 조직을 꾸려나갔지만 지금처럼 결

속력이 있는 조직이 아니었다. 김덕정의 말을 빌면 고(故) 이병철 회장이나 정주영 회장이 삼성과 현대 재벌그룹을 창조하는 그런 마음으로 무에서 유를 창조하듯이 자동차노동조합을 결성해 나갔다고 하였다.

그런 와중에 4.19를 거쳐 1961년 5.16 군사 쿠데타를 당하게 되자 모든 노조가 해산하기에 이르렀다. 참으로 포기할 수밖에 없는 상황이었다고 한다. 그러다가 국제노동기구 등 국제여론의 비판이 빗발치자 군사정권은 8월에 급히 노조설립을 허용하는 조치를 취하게 된다. 바로 이 때 '전국운수노동조합'이 결성되었던 것이다. 자동차분야 또한 독립적인 노동조합 설립을 하려 하였으나 군사정권은 자동차 분야가 전국적으로 뚜렷한 조직도 없었을 뿐만 아니라 당시에는 자동차산업이 그렇게 발달된 분야가 아니었기 때문에, 철도 화물수송 등 운수분야와 함께 한다는 조건부로 산별노조를 허용하는 쪽으로 가닥을 잡았다. 그래서 자동차분야는 운수노동조합의 하부조직의 하나로 자리를 잡아 출발하게 된 것이다. 1961년 8월 처음 창립시기부터 1963년 11월에 분리 독립할 수밖에 없는 조건을 갖고 시작하였던 것이라고 할 수 있다.

제3장

전국자동차노동조합의 출범과 조직의 성장

제1절 전국자동차노동조합 결성 이후 조직
갈등기

제2절 체계를 잡아가는 전국자동차노동조합

제3절 단명(短命)의 조직 확장기

제4절 1960~70년대 사업장환경과 노동조건
개선 활동

제1절 전국자동차노동조합 결성 이후 조직 갈등기

조합은 1963년 11월 15일에 '전국운수노동조합' 으로부터 '전국자동차노동조합' 으로 분리 독립하여 현재에 이르고 있는 것이다.

처음에는 13개 지부에 186개 분회를 보유하고 조합원 19,444명의 대조직으로 출발하였다. 그리고 이듬해인 1964년 10월 7일에 제1년차 정기대의원대회, 1965년 10월 23일에 제2년차 정기대의원대회를 열었지만 집행부가 전체 조직을 장악하지 못함으로써 조직계파간의 갈등이 심화되었고 거대 조직이 초기 혼란기를 맞이하게 되었다.

1. 조직 결집과 전면 쟁의 투쟁

1) 1963년 전면 쟁의 결의

1963년 12월 27일 대한통운주식회사와 한국운수창고주식회사를 상대로 임금인상 노동쟁의를 제기함과 동시에 운수노조의 전 운명을 걸고 비장한 결의로 조직력을 총동원 하게 되었다.

1964년 상반기를 통해 어지러운 국내정세와 정치적 혼란의 틈바구니에서 수차에 걸친 총파업의 위기를 넘기면서 끈기 있게 정부와의 교섭을 진척시킨 결과 마침내 정부는 여러 차례의 차관회의 및 국무회의를 거쳐 6월 5일자로 소운송인가요금(小運送認可料金)의 인상을 공포하기에 이르렀다. 아울러 관수물자의 기준작업량 설정 및 요율(料率)에 있어서는 당초 조합의 요구에는 미흡하였지만 기본원칙에 합의를 보게된 것은 그나마 다행한 일이었다.

무엇보다도 노동자들의 수십 년 간 숙원사업이었던 동일 화물, 동일 작업, 동일 작업장에서의 물자별 요율의 기복(起伏)을 없애고 작업기준량을 확정(1인 하루 8시간, 1달 25일 기준 10-11톤)함과 동시에 동일 요율적용을 얻어냈다. 이것을 놓고 노동조합은 산업노동력의 전환점을 이룩한 역사적인 원년으로 기록하고 있다.

2) 1965년 임금인상 투쟁

1965년 10월 23일에 제2년차 전국대의원대회를 기하여 임금인상에 대한 투쟁을 결의하면서 쟁의 방법에 대해서는 전적으로 중앙위원회에 일임하기로 하였다. 연일 상승하는 물가에 비하여 조합원들의 생활은 최저생계비에도 못 미치는 처지에 있었다. 이에 중앙위원회는 10월 29일자로 제10차 중앙위원회를 소집하면서 1965년도 9월 현재의 임금을 기준으로 파격적인 100% 인상을 요구하기에 이르렀다. 상무집행위원회에서는 조합원의 생활급 확보를 위한 쟁의 제시에 대비한 각종 자료를 모집하고 생활비와 임금을 대비한 조사통계활동을 활발히 전개하였다. 이어서 12월 3일에는 제16차 상무집행위원회를 소집하여 사회적으로 조합의 주장이 타당하다는 여론을 조성시키고자 이재구(李在九) 위원장 명의로 다음과 같은 성명서를 발표하였다.

임금 100% 인상 요구에 대한 성명서

조국의 근대화와 후진성 탈피란 민족사적 요청에 순응키 위하여 국민생활의 주요한 일익을 담당하고 있는 자동차산업에 종사하는 본 전국자동차노동조합 산하 10만 노동자들은 법적 노동시간을 무시한 업주들의 흑사와 노동력 재생산에도 미흡한 기아임금으로는 더 이상 현실을 지탱할 수 없어 지난 10월 23일 전국년차대의원대회에서 현행임금(1965년 9월 기준)의 100% 인상요구관철 투쟁토록 결의된 바.....(중략).....1965년 12월 31일까지 우리들이 제시한 적정 임금의 요구가 관철되지 않을 땐 법이 보장한 노동자 최후의 무기인 행동권 사용도 불사함을 자에 성명한다.

서기 1965년 12월 3일

서울특별시 중구 소공동 20
전국자동차노동조합
위원장 이재구

한편 조합은 3개 사업조합연합회(전국버스여객사업조합연합회, 전국합승택시사업조합연합회, 전국화물운송사업조합연합회)와 3차례에 걸친 노사교섭을 가졌으나 별다른 해결책을 찾지는 못하였다. 그런데 조합의 여건과 기업의 생태로 보아 전국사업조합연합회와 절충하여 타결점이 모색될 수 없었기 때문에 그리고 서울과 지방의 임금 차이와 각 지역의 여건에 차이가 많아 임금인상투쟁은 각 지부 단위로 전개함이 실효성을 거둘 수 있다는 점에 착안하여 쟁의의 실질적인 행동단위를 각 지부로 옮겼다. 이렇게 각 지부별로 쟁의를 제기하고 나서자 각 지방은 그에 따른 여론이 들끓기 시작하였다.

특히 서울버리지부를 비롯하여 몇몇 지부에서는 파업 일보 직전까지 치달았다. 또한 각 지부의 간부들은 물론 조합원들이 일치단결하여 투쟁한 보람이 있어 100% 성과는 거두지 못하였지만 45%내지는 80% 선까지 임금 인상 타결을 보면서 전국적으로 생활급 보장 임금 투쟁을 어느 정도 결실을 거두게 되었다. 지역에 따라 인상비율의 차이는 있었지만 소기의 목적을 달성하게 되었고 각 지부별 쟁의는 일단락되었던 것이다.

2. 지도부의 갈등 심화와 조직 균열 조짐

1964년 제1년차 정기대의원대회부터 1971년 제9년차 정기대의원대회까지 계속되는 지도부의 갈등은 조직 내부 분규로까지 이어졌다. 이제 연차 정기대의원대회마다의 주요 사항을 살펴보면서 당시 상황을 회상해 보기로 하겠다.

1) 제1년차 정기대의원대회 (1964. 10. 7)

1964년 10월 7일에는 제1년차 정기대의원대회가 개최되었다. 창립 때와 마찬가지로 대한생명 빌딩 강당에서 거행된 제1년차 정기대의원대회에는 대의원 총 72명 중 65명이 참석하였는데, 회의가 시작되자마자 의장단 불신임 문제가 거론되면서 의장단은 개회 벽두부터 총사퇴하고 다시 임원 개선을 단행하였다. 이 때 김덕정(金德亭), 이재구(李在九)는 각각 위원장과 부원장에 재심임 받았지만 부위원장 이성학(李成學)이 사무국장으로(1964. 11. 1자로 임명) 바뀐 대신에 쟁의지도부장 최

연기(崔鍊淇)가 부위원장으로 선출되었다. 또 정의지도부장에는 정은목(鄭恩穆) : 1964. 11. 1자로 임명), 총무부장에는 오룡제(吳龍濟 : 1964. 11. 1자로 임명), 조직선전부장에는 차문근(車文根 : 1964. 11. 18자로 임명)이 새로 임명된 반면에 회계감사는 하상수(河相守), 이인석(李仁錫)이 그대로 유임되었다. 결국 의장단 불신임에 따른 임원 개선은 몇몇 부장이외에는 커다란 변동이 없이 일단락을 지었다고 할 수 있다.

2) 제2년차 정기대의원대회 (1965. 10. 23)

한편 제2년차 정기대의원대회는 1965년 10월 23일 여성회관에서 대의원 103명 중 93명이 참석한 가운데 개최하였다. 1965년 초(1월 29-30일) 노총 대의원대회를 계기로 하여 조직이 점차 균열되기 시작하자 조합 내부에서는 집행부를 개편하자고 주장하는 측과 현행 집행부를 그대로 지지한다는 측으로 대립하여 대회장 입구에서부터 소란이 벌어졌다. 이를 수습하기 위하여 김택정 위원장은 개회사를 통하여 사의를 표명하고 새로 임원 개편을 단행하였다. 여기에는 부위원장이던 이재구가 위원장으로 조직부장과 조사통계부장을 역임한 김 준과 새로 입후보한 김영준(金英竣)을 부위원장에 선출하였다. 그리고 사무국장에 김정환(金正煥)을 각각 선출하였다. 그러나 이들 지도부 또한 피선된 지 얼마 되지 않은 1966년 1월 31일의 긴급중앙위원회 소집을 계기로 경북지부 임원 인준 문제와 정의 인준 문제 및 경북지부 일부 조합원들의 과격한 행동으로 말미암아 이재구 위원장이 전격적으로 사임서를 제출하기에 이르렀다.

한편 1966년 2월 1일 김 준 부위원장은 중앙위원회를 소집하여 위원장 직무대행을 수락하였다. 그러나 2월 3일자로 이재구 위원장이 본의 아닌 사임이었다는 이유로 사임 번복을 함으로써 다시 위원장으로 환원되었고 김 준 부위원장의 직무대리 직도 자동적으로 소멸하면서 분규는 다시 새로운 국면으로 접어들었다. 2월 8일 이재구 위원장과 김 준 부위원장은 시내 '상아탑다방'에서 만나 돌아오는 2월 15일에 위원장명의로 제12차 중앙위원회를 소집할 것과 앞으로 조합의 정상적인 운영을 위하여 협력한다는 합의를 하고 이를 공식적으로 발표하였다. 이와 동시에 그 자리에서 기안하여 정부(正副)위원장 결재 후 소집공문을 발송하였다. 그러나 김 준 부위

원장은 별도로 16일자 중앙위원회 소집 공고를 넘으로써 두개의 중앙위원회가 하루 간격으로 각기 다른 장소에서 개최되게 되었다.

그런데 15, 16일 양일 각각 개최된 중앙위원회가 모두 성원 미달로 인하여 유회(流會)가 되자 김 준 부위원장은 17일에 7명의 중앙위원 참석 하에 회의를 강행하여 '위원장 사퇴 건의 불수락 등'을 결의하였다. 그리고 김 준 부위원장은 위원장 직무대리직의 합법을 주장하여 '설립신고증'을 위시한 본부의 주요서류를 경기지부 사무소에 보관하는 동시에 시당국에 노동조합 설립신고사항 중 '변경신고증' 재교부를 신청하였으나 그것 또한 반려되었다.

한편 이재구 위원장은 신고증 분실통고와 소재지 변경으로 인한 재교부 신청을 하여 2월 25일부로 신고증 번호 17호로 재교부를 받았다. 그러자 김 준 부위원장은 노동조합법 제26조 제2항에 근거하여 임시전국대의원대회 소집요청서를 8개 지부장 연기명(連記名)으로 본부위원장에게 요청하는 동시에, 서울특별시장에게 소집권자 지명요청을 하였다. 이에 따라 집행부는 소집요청서를 접수 후, 상집위원회(常執委員會)를 개최하여 김 준 부위원장의 임시대회소집 요청에 구애됨이 없이 위원장 권한으로 대의원대회를 5월 15일 부산에서 개최하기로 결정하였다. 이런 가운데 이재구 위원장이 1966년 4월 22일에 모종의 피의사건으로 인하여 서울교도소에 수감되어 위원장이 유고됨으로써, 이번에는 위원장 직무대리를 김영준 부위원장에게 위임하였다. 그러나 김영준 부위원장은 5월 1일부로 다시 김 준 부위원장에게 위원장 직무대리를 위임하고 만다.

이렇게 되자 김 준 위원장 직무대리는 5월 2일에 자치 중앙위원만으로 천호동에서 중앙위원회를 개최하여 전국임시대의원대회를 5월 17일에 소집하기로 결의 공고하였다. 그런 가운데 이재구 위원장은 앞에서 말했던 피의사건이 해결되어 5월 4일부로 전격 석방됨으로써 다시 위원장 유고가 해소되었고 위원장 권한으로 5월 12일부로 전국임시대의원대회를 무기 연기한다고 서울신문에 공고하였다.

이에 대하여 서울시 당국은 김 준 위원장 직무대리가 소집한 5월 17일 전국임시대의원대회는 인정할 수 없다고 통보하였다. 그럼에도 불구하고 김 준 부위원장은 5월 17일 시내 남창동 소재 여성회관에서 대회를 강행하려 하였으나 집행부의 강력한 저지로 인하여 입구에서 난투극이 벌어지는 등 결국 전국임시대의원대회는 성사되지 못하였다.

월벽장(月碧莊) 사건

전국임시대의원대회를 서울시로부터 인정받지 못하자 김 준 위원장 직무대리를 지지하는 일부 지방대의원들은 우이동 월벽장(月碧莊)에 모여서 회의를 한다는 소식을 들려왔다. 이에 집행부에서는 급히 월벽장에 당도하여 회의장을 경비하던 자들을 밀쳐내고 들어가 회의를 무산 시키는 과정에서 수명의 부상자를 내는 불상사가 발생하였다. 그러나 월벽장에서 분산된 일부 대의원들은 다시 흩어져 을지로 소재 대신여관에서 17일 자정부터 18일 새벽까지 회의를 개최하여 다음과 같은 새로운 집행부를 결성하였다.

위원장 김 준, 부위원장 김영준, 최연기, 함재현, 이영순 사무국장 차문근 회계감사 이인석, 박태동(朴泰東), 이병주를 임원단으로 선출하여 시당국에 노동조합설립 신고사항 중 변경신고를 하였다. 그러나 서울시 당국은 5월 17일 대회는 불법집회로 규정한다고 하면서 서류들을 반려하였다.

한편 내분으로 인하여 사회에 물의를 야기 시키는 것이 노동운동 발전사에 득이 되지 않을 뿐 아니라 오히려 암적 존재가 된다는 것을 통감한 집행부는 이를 수습하기 위하여 1966년 6월 8일 한국노총에 정식으로 이 사태를 수습해 줄 것을 요청하였다.

3) 제3차 임시 전국대의원대회(1966. 8. 18)

이에 따라 1966년 6월 19일에는 한국노총위원장 주재 하에 지부장회의 및 긴급 중앙위원회를 개최하였는데 여기서는 과거를 모두 백지로 환원하고 앞으로 자기반성하여 건전한 노동운동을 전개할 것과 조합원의 권익 신장에 노력할 것을 결의하였다. 그리고 8월 18일 대구에서 제3차 임시전국대의원대회를 개최할 것을 결의하면서 동대회를 원만히 수행하기 위하여 수습대의원대회 준비위원회를 구성하였다. 여기에는 지도위원에 한기수(韓基洙), 위원장에 김영준, 상임위원에 이영순, 위원에 김정환, 함재현, 이상원(李相元), 이병주를 각각 임명하였다. 여기서도 한기수와 이상원 이외에는 새로운 인물이 없이 기존의 집행부가 그대로 전면으로 나섰다.

마침내 1966년 7월 1일부로 위원장 및 지부장을 중심으로 과거의 불미스러웠던

점을 일소하고 8월 18일에 대구시의 현대예식장에서 임시전국대의원대회를 개최하고 이를 분기점으로 자동차노조의 본연의 자세를 재확립하고 조합의 임무수행을 다짐하는 공동 성명서를 발표함으로써 장기간의 분규는 일단 막을 내리게 되었고 다음과 같이 몇 차례에 걸쳐 수습중앙위원회를 열어 사태를 마무리 지었다.

수습 중앙위원회 개최

- ① 1차 중앙위원회(1966. 10. 26) : 부서부장 추인문제로 의견차가 생겨 위원장, 부위원장, 사무국장 및 회계감사만 선임한 뒤 부서부장 추인은 2차 중앙위원회로 넘겼다.
- ② 2차 중앙위원회(1967. 4. 10) : 1차 중앙위원회 대회 이후 7개월 만인 1967년 4월의 2차 중앙위원회에서야 비로소 부장 추인을 받게 되었다.
- ③ 3차 중앙위원회(1967. 6. 11) : 1967년도 전국대의원대회 개최일자 장소 및 공고 일자를 결의하였다. 이에 근거하여 대회 소집공고를 하였으나 동 대회에 이견이 생겨 일부에서는 공직인(公職印)을 임의로 조각하여 공직인 도난 하였다고 운운하면서 대회를 무기연기한다고 공고할 것을 주장하는 등 물의를 일으켰다.
- ④ 4차 중앙위원회(1967. 6. 29) : 쟁의부장 차문근은 6월 11일에 개최되었던 제 3차 중앙위원회에서 경기지부 대의원대회를 6월 22일로 연기결정된 것을 알면서도 6월 13일 수원시에서 위원장 위임 운운하면서 동 대회를 강행하였다. 이에 차문근은 6월 29일 4차 중앙위원회에서 경기지부 수원대회 강행의 책임을 지고 사표를 제출하였다.
- ⑤ 4차 중앙위원회 속개회의(1967. 7. 13) : 내부 분규사태를 원만하게 수습하기 위하여 7월 13일 제 4차 중앙위원회 속개회의를 개최하였다. 여기서 8월 18일에 서울특별시에서 동 대회를 개최기로 만장일치로 의결되어 본회의에 넘어갔다.

4) 1967년 연차 정기대의원대회(1967. 8. 18)

우여곡절 끝에 서울특별시 소재 중부예식장에서 대의원 67명이 참석한 가운데

1967년 8월 18일 연차대회를 개최하였다. 그러나 일부 대의원이 혼란을 야기하여 대회장의 질서유지가 되지 않자 오후 8시 경에야 개최되었다.

이 대회 회의결과를 관계부처에 보고 하였는바, 일부 측의 이견 제기 등 불미스러운 사태가 발생하였다는 이유로 노동청에서는 1967년 연차대회를 재소집하도록 행정지시를 하였다.

5) 연차 정기대의원대회 재소집(1967. 11. 1)

본 조합은 노총대회 전반에 관한 문제점을 고려하여 임원단의 합의를 거쳐 전체 노동자의 복리를 위한 노총의 발전과 본 조합의 발전에 기여할 것을 목적으로 노동청의 의사와는 무관하게 본 조합 자체가 자율적으로 노동조합법 제18조 및 규칙 제11조에 의거하여 10월 18일자로 소집 공고를 내어 11월 1일 부산 아세아예식장에서 연차대회를 개최하였다.

제7차 중앙위원회(1967. 12. 7)

1967년 8. 18 대회 이후 야기된 혼란으로 인하여 조합의 새로 구성된 부장 추인을 제7차 중앙위원회에서야 비로소 하였다. 이 때 추인된 부장 명단은 다음과 같다. 총무부장 황임술(黃壬述), 조직부장 유근수(兪根秀), 쟁의부장 박해린(朴海麟), 교선부장 지용택(池龍澤), 조사통계부장 이상훈(李相薰), 국제부장 손병조(孫炳朝)를 각각 임명하였다.

6) 제6년차 정기대의원대회(1968. 6. 26)

1968년 6월 26일 개최된 연차대의원대회도 전년도처럼 부산 아세아예식장에서 개최되었다. 재적 대의원 55명 중 53명이 참석하여 위원장 김영준, 부위원장 김정환, 사무국장 최한병(崔漢炳), 간사 김맹숙(金孟淑), 박필봉(朴弼鳳)을 각각 선출하였다. 결의사항으로는 규약개정에 관한 황임술의 안에 대하여 가부투표를 실시한 결과 가(可) 44표 부(否) 7표 기권(棄權) 2표로 가결되었다. 또 국제노련 가맹 결의를 최송학(崔松鶴)의 동의로 가맹할 것을 의결하였는데, 구체적인 사항에 대해서

는 중앙위원회에 일임할 것을 만장일치로 가결하였다.

7) 제7년차 정기대의원대회(1969. 7. 31)

전 조합원의 대동단결이 지상 과제임을 인식하고 산하 전체지부를 대회에 참석시키기 위하여 대회를 1개월 간 연기시켰다. 한편 자체조직 분규로 인하여 지부 연차 대회를 개최하지 못하여 조합과건 대의원을 선출하지 못한 '서울택시지부'와 '경북지부'의 수습에 최선의 노력을 경주하였다. 그러나 결국 유감스럽게도 서울택시지부와 경북지부를 수습하지 못한 채 1969년 7월 31일 서울특별시 태평로 소재 건설회관에서 제7차 연차 대회를 개최하였다.

조합 창립 당시(1963. 11. 15)의 조직 현황이 13개 지부, 186개 분회, 19,444조합원이었던 것이 그동안 조합 및 지부의 노력의 결과 20개 지부, 262개 분회, 60,213조합원으로 크게 조직의 신장을 보였다. 이 때에는 88명 대의원 전원이 참석하였으며, 임원 선거 결과 지도위원에 김덕정, 최연기가 선출되었고 위원장에 김영준, 부위원장은 상임부위원장 곽종철(郭鍾哲)을 포함하여 7명으로 증원되었다. 그리고 사무국장에는 김정환이 재선되었고, 회계감사에는 오순창(吳淳昌 : 재선), 김홍철(金弘哲), 이철갑(李鐵甲)으로 결정되었다.

8) 제8년차 정기대의원대회(1970. 7. 10)

재적 대의원 121명 중 120명이 참석 교육회관 대강당에서 개최된 제8차 정기대의원 대회는 개회를 앞두고 대회의장인 김영준 위원장이 일신상의 이유로 위원장직 사임서를 제출하면서 또 다시 한번 혼란에 빠지게 되었다. 이에 따라 사표는 의장단이 확인한 후 처리하기로 하고 당시 상임부위원장이었던 곽종철 부위원장이 회의를 진행하였다. 회순에 따라 진행된 대의원 대회에서는 이미 사표를 제출한 김영준을 비롯하여 부위원장, 사무국장, 회계감사 등 사표가 일괄 처리됨으로써 사상 초유의 의장단 완전 유고(有故)라는 결과를 초래하였다.

따라서 임시의장에 최연기 지도위원을 선출하여 위원장 보궐 선거를 거쳐 서울좌석버스지부장이었던 김기태(金基泰) 지부장이 위원장으로 선출되었다. 이와 함께 부위원장에 손창수(孫昌銖 : 재선), 황임술(재선), 박준철(朴浚哲 : 재선) 회계감사

에 오순창(재선), 이철갑(재선), 이남기(李南基 :초선)가 선출되었다.

그런데 새로운 집행부는 기존 7명의 부위원장을 3명으로 줄이는 등 집행부의 축소
 소를 통해 방만한 운영을 지양하고자 하는 의도는 좋았으나 대부분 기존 의장단에
 서 그대로 재선됨으로서 예전과 마찬가지로 조직의 새로운 면모를 보여 주지 못하
 였다.

9) 제9년차 정기대의원대회(1971. 6. 19)

서울시 소재 건설회관에서 개최된 제9차 정기대의원 대회의 결의사항 중 특이할
 만한 사항은 다음과 같다.

7년 이상 분규가 계속되어 온 서울택시지부의 완전 수습을 위하여 지부를 해산하
 고 조합원 전원을 제적함과 동시에 조직위원으로 손창수(孫昌銖) 부위원장을 위임
 하고 조합본부 상임부장으로 동 지부 청산(清算)위원회를 구성하기로 만장일치로
 결의하였다.

또한 서울택시법정지부장으로 되어 있는 김관호(金觀浩)의 자동차노조에 대한 모
 독 행위를 규탄하고 노총부장(勞總部長) 해임을 건의하였다. 이어 1971년 8월 24
 일 김기태 위원장이 일신상의 이유로 위원장직을 사임함에 따라 손창수 부위원장에
 게 직무대리를 위임하였고 그 날로 정식 취임집무를 시작하였다. 한편 9월 15일에
 는 조합본부 사무실을 서울특별시 중구 을지로 5가 273의 9 방산(芳山)빌딩에서
 을지로 5가 275의 5 동신(東新)빌딩 601호로 확장 이전하면서 새로운 출발을 하려
 고 노력하였다.

3. 조직의 합병과 분할

1960년대 조직의 내부 갈등 시기를 끝내고 1971년도에는 조직 확장이라는 목표
 하에 조합원 10만 명을 달성하기 위한 계획을 수립하였다. 이에 따라 미조직분야
 조직 확장에 중점을 두어 1년 이라는 단 기간 내(1971. 5. 31~1972. 5. 31)
 9,248명의 증원을 보였다. 이것은 한국노총 산하 전 조합원의 약 17%인 83,981명
 을 기록하면서 최대 조직 규모를 갖게 되었다.

산하 조합원의 이동이 연간 2만 여명임을 감안하여 '조합원 신상기록카드제'를 1971년도부터 실시하여 이중 가입을 사전에 막아 정확한 조합원을 파악함으로써 조직관리의 효율성을 기하고 있었으나 부산지역을 제외하고는 아직 실시요령이 미흡하여 전출입 업무에 애로사항이 많았다. 또한 기간 중 조직에 별다른 문제는 없었으나 서울, 부산, 경북지역의 3개 택시지부가 자체 내분으로 인하여 법정에까지 서게 되면서, 마침내 서울택시지부는 1971년 5월 1일자로 설립지부를 탄생시켰다.

그리고 부산택시지부는 5월 24일자 임원 직권정지가처분(職權停止假處分) 신청이 이유 있다고 받아들여짐에 따라 동일자로 법정지부장 직무대행(변호사)을 선임하여 집행부를 구성하였으나 사실상 지부운영은 마비상태에 있었다. 경북 택시지부는 1971년 9월 27일자 법정지부장 직무대행에 경북시내버스지부장 최송학(崔松鶴)이 선임되어 약 9개월 동안 지부장을 역임하였으며 이 과정에서 조직정비 및 수습대회준비 등에 많은 노력을 기울였다.

이러한 가운데 서울택시지부가 1971년 6월 19일에 해산 결의를 한 것은 안타까운 일이었다. 서울택시지부가 7년간의 역사 속에서 지부운영에는 부정부패에 연루되어 지부 임원들이 모두 구속 또는 불구속으로 조사를 받다가 하면 행정관청에서는 지부를 해산 조치하겠다고 위협하였다. 뿐만 아니라 언론계에서는 부정행위를 대대적으로 보도 하는 등 견잡을 수 없는 불미스러운 사태가 발생하였다. 또 조직내부에서는 자파 세력 확보에 급급한 한편 조직외곽에서는 이를 기회로 집권 해보려는 목적으로 중형으로 조직을 파괴 내지는 분산시켜 자기세력 확장에 혈안이 되어 수단방법을 가리지 않는 사태까지 이르렀다.

따라서 지부 자체의 기능은 약화 마비되고 기업주 측은 노동조합을 경시하는가 하면 부당노동행위를 자행함으로써 결국에는 선량한 조합원만이 어려움을 겪게 되었다.

이렇게 서울택시지부는 7년간에 걸쳐 설립총회를 제외하고는 단 한번도 합법대회를 치르지 못하고 7년간에 24명이라는 집행부 수장(首長)을 교체하는 조직분규가 계속되어 결국 1971년 6월 19일 전국대의원대회에서 지부를 해산하기로 만장일치 결의하였다. 그것은 참으로 안타까운 일이었다. 그런데 한편으로 생각하면 조직으

로 볼 때 대단히 불행한 일이라는 하였지만 서울택시사업에 종사하는 노동자를 위해서는 어쩔 수 없는 조치였다고도 할 수 있다. 그리고 조직재건을 위하여 부위원장 손창수(孫昌銖)가 조직위원으로 임명되어 약 5개월간 동분서주하여 조직규합에 심혈을 기울이던 중에 위원장 직무대리를 맡게 되었으며 조직위원을 서울관광특수지부장 이상원(李相元)에 위임함으로써 1971년 11월 23일 자로 설립총회를 개최하고 지부명칭을 '서울시택시지부'로 명명하였다. 그럼에도 불구하고 본 조합 사정에 따라 지부임원 추인을 받지 못하고 5개월간 공백기에 있다가 1972년 5월 11일에 가서야 제12차 상무집행위원회로부터 추인을 받음으로써 비로소 박원주(朴元周) 집행부가 새롭게 출발을 하게 되었다.

1) 정비사업장 종사자 관할 분쟁

당시는 자동차정비사업진흥회 소속 정비사업장에 종사하는 노동자에 대한 조직이 '전국금속노조'와 '전국자동차노동조합' 간의 이원화 조직으로 분리되어 있어서 오랫동안 양 조합 간에 조직분규가 지속되어 왔었다. 이에 따라 1970년 12월 1일에 개최된 노총 108차 중앙위원회에서는 본 건을 놓고 논의 끝에 자동차정비사업체에 대해서는 조직 관할권을 전국금속노조가 아닌 전국자동차노동조합에 이양해야 한다는데 합의하였다. 그 후 노총에서는 1970년 12월 17일 조직 관할 사항을 재확인하는 조직관할 지시를 시달하기에 이르렀다.

전국자동차노동조합에서는 이렇게 노총에 건의해 온 조직관할권 확정 요청에 따라 양 노동조합에서 당해 사업체에 대하여 운영하고 있는 조직 실태와 운영 상황을 예의 검토한 결과 동일한 사업체내에 이원 조직에서 오는 많은 모순과 문제점을 조속히 해소하여 노총의 사업 일대목표인 백만 명 조직 확장에 크게 기여하는 동시에 단일 조직 형성으로 조직의 정상적인 활동은 물론 그동안 혼란을 거듭하던 노사간의 합리적인 운영이 이룩되어야 할 것을 절감하였던 것이다.

2) 경북지부와 경북화물지부 간의 합병 무효 건의

조합은 1971년 12월 20일 경북지부와 경북화물지부 간의 지부 합병에 대한 절차상의 하자를 들어 이에 대한 합병 여부를 노동청에 질의 하였다. 양 지부간의 합병

무효의 근거는 다음과 같다. 먼저 합병은 양 지부가 자체 대의원대회 합병 결의에 의거하여 규약 제19조 14항에 따라 본부조합 상무집행위원회의 결의를 얻어 합병 대의원대회를 열었어야 함에도 불구하고 이런 합법적인 절차 없이 결의하였다는 점이 가장 큰 규약 위반이었던 것이다. 지부합병은 대등한 위치에서 조합원의 비율배정에 따라 합병대위원을 선출하고 선출된 대의원이 합병대의원대회 구성원이 되어야 했는데 경북화물지부는 합병 대의원 15명을 선출한 반면에 경북지부는 합병대의원 선출도 없이 자체 지부대의원 32명을 합석시켜 합병 아닌 흡수결의 한 것은 명백한 규약 위반이었던 것이다.

1971년 8월말 현재 조직현황을 보면, 경북지부가 조합원 2,503명 경북화물지부가 조합원 2,818명으로 경북화물지부가 315명 더 많은 데도 선출된 합병대의원 15명 중 12명이 참석하였고, 경북지부는 자체 지부대의원 32명 중 31명이 참석하여 결의기구에 참석하였다는 것은 모순이 아닐 수 없었다. 본부 조합은 이러한 폐단을 사전에 방지하고자 경북지부 임시대의원대회를 승인할 때 분명 추신을 달아 합병대회를 겸할 수 없도록 언급하였으나 경북지부는 이러한 규약을 어기면서까지 대회를 강행하였던 것이다. 노동조합법 제31조 1항 2호에 의하면 조직이 합병되었을 경우 지부 자체가 소멸되므로 마땅히 해산결의도 수반되는 것이 당연하나 경북지부 자체는 그대로 남겨둔 채 경북화물지부를 흡수하였다는 것은 합병의 본래 명분을 무시한 것이었다.

그리고 합병대회라면 새로 임원을 선거했어야 했는데, 경북지부 임원은 그대로 두고 경북화물지부 조합원을 부지부장으로 선출하는 방식을 택하였던 것이다. 본부 산하 단체가 규약을 위반하면서까지 합병 또는 분리한다면 향후 조직의 혼란을 초래할 수 있었기 때문에 이에 대한 정확한 유권 해석을 노동청장에게 서신으로 건의하였던 것이다.

이에 대하여 노동청은 1972년 1월 17일자로 다음과 같은 회신을 보내왔다. 노동조합(산하 노동조합 포함)의 해산은 노동조합법 제31조 제1항 각호의 1에 해당하는 사유가 발생하여야 하는 바, 경북화물지부는 경북지부와 합병함에 있어 그 절차가 부당 하였으므로 합병으로 인하여 조직이 소멸되었다고 할 수 없고(동조 제1항 2호), 또한 경북화물지부 대의원 대회에서 해산을 결의한 사실도 없었다. 따라서 경

북화물지부는 노동조합법상 해산되었다고 볼 수 없으며, 동 지부가 행정 관청에 해산을 신고한 행위는 원인 무효 행위로서 당연히 무효 또는 취소의 대상이 되는 것이라고 노동청이 전국자동차노동조합 위원장 앞으로 답신을 보내음으로써 법적인 해석에 관한 일단락을 지게 되었다.

3) 지부의 신설, 통합 및 분리

1973년도는 많은 조직의 변천을 가져온 해라고 할 수 있다. 새로운 지부가 신설되는가 하면, 오랫동안 분리되어 있던 지부가 통합되기도 하고 또 기존의 지부가 새로 분리되는 현상도 나타났다. 여기서 각 사례별로 살펴보기로 하겠다.

① 지부의 신설 : 서울 용달지부 사례

1973년 4월 1일 자로 서울용달지부가 서울화물지부로부터 분리되어 동년 6월 3일자로 설립 총회를 개최하였다. 이에 6월 20일에 서울시로부터 설립신고증을 교부 받고 1973년 6월 3일 서울 중구 을지로 5가에 있는 '서울화물지부 사무실'에서 설립총회를 열어 초대 지부장에 임근필(林根弼)씨를 선출하였으며 창립 당시 조합원은 807명이었다.

② 지부의 통합 : 경북 5개 지부 사례

1968년 경북지부에서 대구지부로 분리하고, 1969년에는 또다시 경북지부에서 경북화물지부로 그리고 대구지부는 대구지부 자체 명칭을 없애고 경북택시, 경북 시내버스 지부로 각각 분리하여 4개가 신설되는가 하면 경북정비지부가 신설됨으로써 경북지역은 5개 업종지부가 병존하고 있었다. 이에 따라 불투명한 조직관리권 등으로 자매지부 사이에도 물의가 많았으며, 부조리한 조직운영으로 자체 조직 분류로 인하여 교발 고소 등 불미스러운 일이 끊이지 않았었다. 뿐만 아니라 조직을 분리하여 특정인끼리 안배 관장한다는 비난을 받아가면서도 5개 지부의 집행부는 지부장을 중심으로 최선을 다했으나 근본적인 문제가 해소되지 못하고 있었기 때문에 조직의 개편이 불가피한 실정이었다. 따라서 지역적 여건과 조직적 여론을 받아들여 경북 5개 지부가 통합하는 것만이 노동단체로서 지역사회발전과 노동자

를 위하는 길이라는 판단 하에 관계기관의 협조를 얻어 5개 지부가 통합하는데 합의를 보았다.

이어서 1973년 9월 30일 5개 지부 업종별 연합대의원대회를 개최하여 역사적인 통합지부의 탄생을 승인하였으며, 10월 30일에 대구시 소재 지부회의실에서 초대 통합지부장에 박성조(朴聖祚), 부지부장에 이상해(李相海), 김영일랑(金榮一郎)이 선출되었는데, 당시 통합 조합원은 총 12,253명에 달하였다.

③ 지부의 분리 : 경기도지부에서 경기도고속지부 분리 사례경북지역에서는 지부의 통합이 일어나고 있는 반면에 거대지부의 경우 분리를 하려는 움직임도 나타났다. 조직이 비대하여 짐으로써 외부의 관심과 과도한 비판 등으로 노조활동에 제약을 받는 시점에서는 거대 지부보다는 작은 지부를 알차게 조직 관리하는 것이 실효를 얻을 수 있다는 판단 하에 경기도지부를 모체로 두고 고속 및 화물분야 조직을 분리하여 경기고속지부를 설치하고자 본부에 건의하여 왔다. 이에 본부는 1974년 5월 8일 제19차 상무집행위원회에서 자체 결의를 전제로 분리 및 지부설치를 승인하였다. 이튿날인 5월 9일 서울 수유리의 아카데미 하우스에서의 경기도지부 연차대회에서 발전적인 분리와 동시에 5,750명의 조합원과 함께 신생으로 '경기도고속지부'도 탄생하였다. 이 때 지부장으로 지용택이 선출되었다.

4. 새로운 출발 : 노조사무실 확장 이전과 새로운 다짐

중앙위원회 결의에 의한 조합사무실 확장계획에 따라 1972년 8월 11일에 조합사무실을 서울특별시 중구 을지로 5가 295-5의 동신(東新)빌딩에서 서울 성동구 신당동 217-91 흥인(興仁)빌딩으로 이전하였다. 노조사무실 이전 그 자체가 중요한 것은 아니지만 이 시기 즈음에 그렇게 지루하게 1960년대 중반부터 끌어오던 지도부의 갈등을 종식하는 계기가 되었다는 점에서 새로운 출발의 의미를 가질 수 있을 것이다.

제2절 체계를 잡아가는 전국자동차노동조합

1. 기관지 자동차노보의 창간

조합은 신당동으로의 노조사무실 확장이전과 함께 그 해 10월 18일 기관지 '자동차노보(自動車勞報)'를 등록(등록번호 라-1624호)하였고, 1972년 11월 20일 드디어 창간호 20,000부를 발행하였다. 기관지 자노보는 연맹의 얼굴이자 목소리였다. 여기서 8.21 조치 이전까지 발행된 자동차노보의 주요 내용을 요약 정리해 보았다.

당시 조합원들을 하나로 결속시키고 나아가서는 대외적으로 당 노조의 활동을 알리는 홍보대사로서의 역할을 수행하게 되었다. 기관지는 일간지에서 다루기 곤란한

발행호수	발행년월일	주요내용
제 1 호	1972. 11. 15	"10월 유신 지지 단합대회 성료", (창간사) "조합원의 참된 길잡이 돼 단결만이 노동환경 개선"
제 10 호	1973. 9. 15	"국민복지 연금제 실시", "경북5개지부 통합작업 순조", "지부별로 교통문제 연구대책위 구성 활동"
제 20 호	1974. 8. 15	"노조 내 사설단체 불응", "인력개발연구소의 적성검사 좌절", "경기도 수원지부 설립"
제 30 호	1975. 8. 26	"개인면허 노동자의 피해", "(주장) 개인면허제를 반대한다", "모든 부조리제거 위해 안내원 노동백서 발간"
제 40 호	1976. 6. 15	"끈질긴 활동으로 택시도급제 임금폐지"
제 50 호	1977. 6. 22	"운전직 조합원 피해 보전 위해 운전자 보험가입 권장", "회관 건립 결의"
제 60 호	1978. 4. 20	"국회 및 당국에 운전기사 확보 교통안전대회 건의", "택시고정 월급제 실시 촉구"
제 70 호	1979. 3. 27	"대중교통정책과 관련한 노동환경 개선 건의", "각 지부에 단체 교섭 조정신청 대책 시달"

사건들의 경우 세월의 역사 속에서 그냥 사라져 버릴 수도 있는 사건들을 생생하게 노조의 필체로 그 당시의 내용을 기록하고 있었다. 1980년 8.21. 조치 이후 비록 발행 부수가 6,000부로까지 떨어지기는 했지만, 중요한 것은 양적인 발행 부수가 아니라 그 속에 담긴 내용에 있었다. 일상적인 홍보내용에서부터 시작하여 임금투쟁의 기본 방향 제시 그리고 정부의 노동정책에 대한 비판까지 다양한 색깔로 목소리를 내고 있었다.

2. 창립 15주년 기념 자동차노동통계 발간

1970년대 후반은 그 어느 때 보다도 조직의 안정기반 위에 조합의 역량을 총결집하여 “조합원을 위한 노동조합”, “일하는 노동조합”을 내세웠던 시기였고 이에 부흥하고자 기획실을 발족하게 되었다. 그런데 1978년 6월 현재 조합에 기획실을 설치운영하기 시작한지 2년 반에 가까운 세월이 지났지만 커다란 성과를 얻지는 못한 상태였다. 기획실을 설립할 당시에는 다음 세 가지 기능을 목표로 삼았었다. 첫째는 조합업무를 심사 분석하고 평가조정 할 수 있는 역할이었다. 둘째는 조합 활동의 기본방향과 목표를 설정하고 이에 대한 구체적 접근방법으로서의 사업계획을 수립하는 것이었다. 셋째는 노동조합 관련 문제의 연구조사를 수행하는 연구적 기능이었다. 이러한 목적에는 부응하지 못하였지만 창립 15주년 기념으로 자동차 노동통계를 발간하게 된 것도 이러한 기획실의 기능 역할의 일환으로 추진되었다고 할 수 있다.

노조창립 15주년을 맞이하게 된 조합은 1977년도 최대 중점사업인 ‘자동차노동통계’ 발간을 목표로 1977년 3월부터 종합적인 통계조사 작업에 착수하였다. 각 조직의 연 조사요원 약 700여 명을 집중 투입하여 1년 2개월 만에 작업을 완료하게 되었다. 먼저 통계조사 사업을 시행하게된 목적은 다음과 같았다. 첫째, 노동조합 목적사업의 지표를 마련하고 과학적인 업무관리의 기본 자료를 수집 분석하여 조합 활동 백년대계의 청사진을 제시하는데 있었다. 둘째, 15년 조합 역사의 노동운동 및 사업실적과 현황 등의 실태를 객관적 수치로 계량 집대성하여 조합의 기본운영 방침과 이론적 기초를 정립하고 정책교섭 및 노사교섭에 활용가치가 있는 기본통계

를 구비하는 것이었다. 셋째, 전체조직이 바라던 숙원사업을 성취하여 조합원 권익 신장 및 조합운영 개선을 주도할 수 있는 업무기반을 구축하고 전환기에 돌입한 조합의 미래상을 보여 줄 좌표를 설정한다는 것이었다.

이에 따라 조합은 '자동차노동조합 15년사' 발간 대신에 '자동차노동통계'를 발간함으로써 향후 편찬의 기초 자료로 활용하기로 하였다. 본 사업은 조합 본부에서 주관하되 조합 산하 각지부가 주체가 되어 소관 통계조사 업무를 관장하는 대역사였던 것이다. 그리고 주어진 시간과 인원의 역량상 조사범위와 대상은 다음과 같이 한정하였다. 즉 각급 조직의 운영실태와 조합원 조직 및 노동실태 그리고 취업환경 조건, 복지후생과 노사관계를 비롯한 조합원 활동의 실적과 현황 등을 조사대상으로 삼았다.

이러한 자동차노동통계 자료집을 통하여 발간된 내용들은 자동차산업의 노동인구, 안내원과 운전기사의 임금수준, 타산업과 비교한 조합원 임금실태, 조직현황 등 노동자의 상태뿐만 아니라 교통인구와 자동차 수송능력, 한일간 교통안전대책 비교, 각국의 운수업평균 노동시간 비교를 비롯한 기본 통계조사 및 설문조사 결과를 분석하여 실음으로써 명실 공히 자동차 노동관계 종합통계 자료집으로서의 역할을 맡아 온 것이다.

3. 장학재단 설립 운영과 문화사업

1) 새일장학재단 설립 운영

당시 노동조합이라고 하면 빌딩 내에 변변한 조합 사무실을 가진 곳도 드문 상황이었다. 그야말로 경제적 빈곤 속에서 노동조합의 정신 하나만으로 근근이 조합을 이어져 가는 것이 보통이었다. 그런 가운데 자동차노동조합은 빌딩 내 조합 사무실을 갖고 있었을 뿐만 아니라 당시로서는 사치라고도 할 수 있는 장학재단을 설립 운영하게 되었다.

여기서 당시 처음으로 재단법인 '새일장학재단'을 맡아 운영하였던 지용택 전위원장과의 인터뷰 내용을 기록에 남기고자 한다.

1975년 서슬이 시퍼런 유신체제하에서 박 대통령이 여러 노동조합위원장들을 청

와대로 초청한 자리에서 당시 배상호 노총위원장이 자동차노동조합 관련 인사들이 새얼장학재단이 운영되고 있음을 대통령에게 이야기 해 주었다고 한다. 노동조합에서 장학재단을 운영한다는 점을 높이 산 대통령은 즉석에서 20억원이라는 재단기금을 간접적으로 지원할 것을 약속하였다. 그 때까지 1구좌 5천원의 개인 기부금으로 운영되던 재단으로서는 엄청난 일이었다. 결국엔 무역협회에서 15억원을 기부하고 노총에서 별도기금 5억원을 마련함으로써 합하여 20억원이 재단에 모집되었다. '새얼장학재단' 이 지금은 인천 시민들의 참여가 강화되어 총 46억원의 재단 기금을 가진 '새얼문화재단' 으로 탈바꿈하여 운영되고 있다.

돌이켜 보면 황무지와도 같은 노동조합 분위기에서 문화의 꽃을 싹 피우기 시작하였다고 할 수 있다. 이와 함께 또 다른 문화사업의 일환으로서 경기도협의회에서 몇 년간 꾸준히 벌여온 번역출판물 사업을 들 수 있다.

2) 경기도협의회에서 번역서 발간

노동조합 본부에서 만들어낸 '자동차노동통계' 발간과는 약간 성격을 달리하기는 하지만 같은 맥락에서 자동차운수노동자들의 결실물인 몇 가지 번역서를 소개하고자 한다. 당시 경기지부, 수원지부, 고속지부를 아우른 이른바 '경기도협의회' (회장: 지용택)가 만들어 졌다. 그런데 이 곳 경기도협의회에서는 매주 수요일마다 주제를 놓고 유명인사를 초청해 토론하는 '수요토론회' 를 개최하는가 하면 70~80년대에 걸쳐 다음 6권의 노동운동관련 해외서적을 번역 출간하여 무가지로 배포하였다.

6권을 열거해 보면 J. R. 히스의 '임금의 이론', 찰스 로빈슨의 '산업 민주주의', A. R. 아트킨슨의 '소득분배론', E. M. 카슬로우의 '노동조합과 산업관계', 시드니 B. 웨이브의 '영국노동조합운동사' 상·하, S. M 립센의 '전환기 노동조합운동' 등이다.

번역가들도 김금수씨를 비롯한 당대에 내로라하는 전문가들로 구성되었었다. 앞의 4권은 70년대 후반에 나머지 2권은 80년대 초반에 각각 출판되었는데 당시로서는 출판 내용에 있어서도 중요한 의미가 있었지만 노동조합의 일부지역 협의회 차원에서 이와 같은 성과를 내었다는 점에서 노동운동사적으로 의미를 부여할 수 있을 것으로 보인다.

4. 10월 유신과 새마을운동 사업 참여

1) 10월 유신과 자동차노동조합

1972년은 10월유신 선포와 함께 전국자동차노동조합이 조직으로서 크게 성장할 수 있는 시기였다는 점에서 희비가 교차하는 시기였다. 1972년 6월부터 시작하여 1973년 5월말에 끝나는 연간사업계획의 조직부 활동을 살펴보면 '10월유신' 과업 완수를 위하여 조직 내에서 비능율, 비생산, 낭비 그리고 불합리한 사고방식을 일소하고 '자조, 자립, 협동' 정신으로 새마을 사업에 적극 참여하도록 지시가 내려오면서 새로운 국면을 맞이하게 되었다. 조합은 10월유신을 국권수호와 조국의 평화적 통일 및 민족 번영을 위한 국국의 영단으로 확신한다고 하였다. 그래서 이를 전폭적으로 지지하며 유신과업에 간부 및 조합원을 적극 참여시키기 위하여 자체 유신계몽활동을 전개하기도 하는 등 당시 강권 정치에 협조할 수밖에 없는 상황이었다.

이를 위하여 1972년 10월 23일부터 11월 20일까지 1개월간 각급 간부 및 조합원을 대상으로 계몽활동을 전개하였다. 조합 임원단으로 편성된 계몽반이 전국지역을 나누어 순회하면서 지부 간부 및 조합원을 계몽하는 방식이었다. 또한 지부별로 계몽반을 편성하여 해당지구의 조합원 계몽을 실시하여 연인원 16만 여명을 교육시켰다.

2) 조합의 새마을운동 사업 참여

1972년 5월부터 실시한 새마을운동은 이듬해인 73년도에는 더욱 가열 되어 각급 조직은 간부 및 조합원 교육에 새마을 사업을 필수과목으로 하여 국가시책 계몽에 조력하였다. '자조, 자립, 협동' 이라는 새마을 정신을 주입시켜 전 조합원이 새마을 운동에 지역사회개발 및 사회봉사사업을 비롯한 불우 조합원 돕기, 자녀교육지원, 자립저축권장 등 조합원 복지사업을 활발히 추진하여 많은 성과를 거두었다. 사업 내용은 크게 영세농촌 및 학교 또는 불우민의 복지기관과의 자매결연사업, 타 기관에서 실시하는 사업지원, 사회봉사사업, 수감조합원 및 불우 조합원 구호사업, 기타 조합원 복지사업 등으로 나누어 볼 수 있다.

한편 노총(勞總)은 새마을 운동실천선언 1주년을 맞이하여 실적이 우수한 조합과

조합원을 선발하여 1973년 5월 12일 노총회의실에서 노총 임직원과 산별위원장 및 간부가 참석한 가운데 시상식을 거행하기도 하였다. 이 시상식에 본 조합의 서울좌석버스 각 지부(지부장 이수홍)가 단체상을 경기도지부 우서하 동지(경기도지부 태화상운 분회장)가 개인상을 받았다. 1974년도의 조합 및 각지부 새마을운동은 각기 자체사업계획에 의해 더욱 활발히 추진하여 소기의 성과를 거두기도 하였다. 각 지부에서는 새마을운동을 보다 효율적으로 전개하기 위하여 수시로 실시하는 각종 교육을 이용하여 간부 및 일반 조합원에게 새마을운동 정신개발에 주력하였다. 또한 새마을운동의 일환으로 1974년 9월부터 11월까지 3개월간 호남지방 수재민구호를 실시하였는데, 의료 식료품 등 5,370여점의 구호품과 390여만 원의 구호금을 거두어 전달하였다.

그 밖에도 자매결연관계로 되어 있는 13개 영세학교와 2개 영세농촌, 1개 양로원, 5개 보육원, 기타 5개소 등 총 26개에 지원의 손길을 보내 주었다. 그리고 조합은 교통부가 마련한 운수직장 새마을운동의 추진방안에 호응하여 1975년 4월 15일 각 지부에 새마을운동의 기본방향과 추진 방침에 따라 종전에는 각 사업장에서 산발적으로 실시하던 새마을 운동을 노사합동의 체계적 조직화로 새마을 정신에 입각해서 추진하였다.

제3절 단명(短命)의 조직 확장기

제17차 정기 대의원대회가 1979년 6월 5일 충남 대전시 중앙관광호텔 회의실에서 열렸는데, 이 자리에서 171명의 대의원 전원이 참석한 가운데 지용택(池龍澤) 지도위원을 상임지도위원으로 피선한 바 있다. 그런데 10.26 사태 직후 조합은 11월 9일에 임시 대의원대회를 개최하여 김용수(金龍洙) 전임위원장 사임으로 공석 중이던 위원장에 지용택 상임지도위원을 선출하였다. 사실상 그동안 지용택을 위원장으로 하려는 움직임은 계속 있었으나 중앙정보부의 무언의 압력으로 인하여 거듭 무산되고 말았다고 한다. 그러나 10.26 사태 이후 조합의 혼란기를 수습하기 위하여 후임에 지용택 상임지도위원을 위원장으로 추대한 것이었다. 실질적으로는 위원

장과 상임지도위원간의 상호 교체에 불과하였음에도 불구하고 1979년 11월 9일 전국 임시 대의원대회에서 전 조직이 지지하고 있던 지용택 상임지도위원을 만장일치로 위원장에 선출함으로써 조직의 저력을 대내외에 과시하면서 분위기를 일신하고 있었다. 뿐만 아니라 그 어느 때보다도 조합 발전을 위하여 전력할 수 있는 조직 기반을 구축하였고 각 지부의 80년도 정기대회 21개 지부 모두가 일사불란하게 성공적으로 마침으로써 조직 안정을 이룩하였다고 평가할 수 있다.

또한 본부의 지속적인 노력 속에서 조직 확장 활동도 크게 전개되어 당초 목표한 조합원 155,000명을 초과한 155,704명의 조합원을 확보하였으며, 정치 사회적 혼란기에 분회도 193개 분회가 증가되는 등 조합은 조직 확장에 전력을 다하고 있었다. 이와 함께 전국대회와 지부대회에서 모범조합원을 표창하여 이들의 사기를 앙양하는 한편 전반적으로 조합원의 권익신장을 위한 활동도 함께 전개함으로써 순조롭게 조직을 확장하였다. 이러한 과정에서 지용택 당시 지도위원은 1976년 10월 21일 노총 사무총장으로 선출되는 영광을 얻게 되었다.

그러나 10.26 이후의 정치적 움직임에 편승하여 조합의 정상운동을 왜곡 비난하거나 임원들에 대한 인신을 공격하여 조직의 혼란을 야기 시키는 경우도 있었으나 지용택 위원장을 중심으로 단결하여 조합원 조직 관리를 철저히 다져 갔다. 이 시기는 앞에서도 살펴본 바와 같이 전국자동차노동조합은 1960년대 지도부의 지도력 상실에 따른 조합 결성 초창기의 내적 성숙을 달성하지 못한 채 1970년대를 맞이하였던 잘못을 청산하고, 70년대 말기의 사회적 분위기에 발맞추어 다시 한번 지도부의 결집 하에 조합의 제 2 창업을 추구하려던 움직임이었다고 평가할 수 있다.

그러나 지용택 위원장 체제는 신 군사정부가 취한 '8.21 조치'에 의해 임기를 1년도 마저 채우지 못하고 1980년 8월 20일 막을 내리게 되었다. 조합으로서는 안타까운 일이 아닐 수 없었다. 모처럼 조성된 위로부터의 조직 활성화 분위기를 지속적으로 이어가지 못하고 중도에 하차해 버리고 만 것이다. 지용택 위원장의 타의에 의한 사임으로 조합은 오랜만에 조직의 확장이라고 하는 절호의 기회를 제대로 쫓아내지 못하고 1년 남짓 단명에 끝나고 말았다.

한편 당시 위원장이었던 지용택과의 인터뷰에서 매년 발행되던 노동조합 사업계획이나 기관지였던 자동차노보에서는 볼 수 없었던 역사적 사실들을 접하게 되었

다. 다시 말하면 막무가내식의 노동운동이 아니라 '문화가 있는 노동운동'을 전개하고자 했던 것이 지용택 위원장의 노동운동관 이었다는 점을 발견할 수 있었다. 현재 인천시민이 참여하여 활발하게 움직이고 있는 재단법인 '새얼문화재단'의 전신인 '새얼장학재단' 설립(1975년) 등 다른 조합에서는 시도하지 않았던 독특한 문화 운동과의 접목을 통해 새로운 노동운동의 지평을 펼쳐려고 했다는 점이다. 그럼에도 불구하고 신군부 정권하에서 지용택은 이상원 위원장직무대리에게 남은 사업의 책임을 위임하고 물러날 수밖에 없었다.

제4절 1960~70년대 사업장 환경과 노동조건 개선 활동

1. 지입차량 노동자 대우에 관한 활동

자동차운수사업체인 운수회사가 자동차운수사업법 제19조 동 23조, 27조, 37조에 의하여 사업면허를 얻어 차량을 운행하고 있는 바 그 중 회사소유 차량은 일부 소수에 불과하고 대부분이 소위 지입차량이었다. 운수업에 있어 지입제도란 각 차주가 자기차를 운수회사에 지입 하여 운행하며, 운전수 조수 차장 등의 종업원도 차주가 직접 고용하여 임금을 지불하는 제도이다. 이 때 운수회사와 차주간은 민법상의 위임계약과 유사한 지입계약으로 되어 있어서 차주는 입사비 및 운영비 또는 제세금 공과금 등을 매월 지불하여 자기차량의 운영을 위탁하고 운수회사는 회사소유 차량과 같이 회사 명의로 운행하는 방식이다. 지입제의 경우 노동기준법상 의제의무(임금 지불, 노동시간 준수, 퇴직금 정산, 재해보상지급)는 차주와 운전사 어느 쪽이 질것인가의 여부가 명확하지 않았다.

차주가 종업원을 고용하여 임금을 지불하고는 있으나 회사와 차주간의 합의에 의한 것이고 차량이 회사 명의로 운행되고 있었다. 따라서 어디까지나 노동기준법상의 사용자는 운수회사로 보아야 하기 때문에 책임이 애매모호한 상태에 있었다. 한편 차주가 직접 노동자를 고용하여 임금을 지불하다가 노동자의 자의 또는 타의에

의하여 퇴직하였을 때 그리고 노동자가 취업 중 사고로 재해를 당했을 때 체불임금 및 퇴직금 재해보상 등의 청산책임은 법상의 사용자인 운전회사가 부담해야 하는데 이것 또한 명확한 책임구분이 없었다. 뿐만 아니라 차주는 제세금 공과금을 매월 운수회사에 일정액을 납입하여 회사가 법적인 납세의무를 하도록 하고 있으므로 법인세 자동차세 영업세 및 노동자의 갑근세 등의 납세의무자는 당연히 운수회사로 보아야 하는데 이것 또한 명확한 책임 구분이 없는 상태였다.

2. 버스안내원 노동환경 개선 활동

1) 버스안내원 검신에 대한 경고 및 방지 활동

1974년 2월 19일 서울시내 입석 버스회사인 신장운수주식회사에서 발생한 안내원 80여명의 불법적인 알몸수색으로 인한 안내원들의 집단항의 사건을 계기로 향후 이러한 사태가 재발하지 않도록 조합은 사용자의 각성을 촉구하는 경고문을 전국의 각 버스운송사업자에게 발송하였다. 안내원의 부정행위가 설사 있었다고 하더라도 전체 안내원이 이로 인해 피해를 받을 수는 없는 것이며, 더욱이 사용자가 검신할 수 있는 법적 권한도 없는 것이었다. 뿐만 아니라 이는 비인도적인 인권유린 행위로서 용납할 수 없는 것이었다. 헌법 제10조에 명시되어 있는 바와 같이 “모든 국민은 신체적 자유를 가지며 누구든지 법률에 의하지 아니하고는 체포, 구금, 압수, 수색, 심문, 처벌, 강제노역과 보안 처분을 받지 아니 한다”고 하였는바, 만일 어느 안내원에게 요금횡령이나 배임행위가 있다고 한다면 그것은 반드시 사직기관에 의해 시비가 가려져야 하는 것이지 일개 버스업체 간부들이 폭력과 폭행을 일삼는 것은 헌법 위반 행위라고 할 수 있는 것이었다.

버스 안내원이라는 직업은 대부분 연소자 이면서 여성이라는 신체적으로 나약한 조건임에도 불구하고 법률로 규정된 특별한 보호와 혜택은 고사하고 열악한 기아임금과 하루 평균 18시간 이상 240km를 버스에 시달리면서 하루 1,000~1,500여명의 승객을 수송해야 하는 중노동 직업이다. 일부 사업체에서는 야간세차 등의 강제노동과 형편없는 식사제공 그리고 열악한 기숙사시설 등으로 동상 무좀 위장병 냉대하증 신경통 편도선염 등 각종 직업병에 시달리고 있었다. 그리고 항상 긴장 속

에서 온갖 냉대와 멸시 거기에 불신까지 받아야 하는 인간 이하의 생활을 영위해 온 상황이었다. 따라서 조합에서는 그 동안 이와 같은 노동조건 하에서 허덕이는 이들에 대하여 최소한의 인간다운 생활과 대우를 해주도록 주장하여왔던 것이다. 이에 대하여 정책 당국도 이들 버스안내원들의 인권 옹호와 노동조건 개선을 위하여 강력한 행정 지침을 수차례 하달하였으나 안내원들에 대한 처우는 개선되지 않고 있었다. 몸수색 등 안내원에게 가해지는 일련의 행위는 분명히 헌법에 위배되는 불법적인 처사였다. 그럼에도 불구하고 소위 뺑뺑이라도 하는 불미스러운 사건들이 나타나면서 버스회사들은 몸수색을 정당화해 가고 있었다. 이렇게 뺑뺑과 몸수색을 둘러싼 버스회사와 안내원들 간의 불신의 골은 깊어만 갔다.

버스안내원들도 이러한 뺑뺑을 합법화시켜 두둔하려는 것은 아니었지만 계수원을 승차시켜 승객을 점검한다거나 감독을 한다는 명목 하에 안내원의 몸수색을 하는 비인간적인 처사에 대하여 안내원들은 일제히 반기를 들고 투쟁하기 시작하였던 것이다.

또한 1974년 11월 8일 새벽 2시부터 4시 사이에 신촌교통의 안내원 약 150여명이 회사 측의 불법적인 검신 행위를 자행하는데 불만을 품고 그 시정을 호소할 목적으로 기숙사를 집단 이탈하는 사태가 발생하였다. 이에 조합은 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 안내원들이 저항과 이를 해결하려는 조합의 움직임이 끊이지 않았다.

2) 버스안내원 노동환경개선 활동과 노동실태 조사

버스안내원 불법 검신을 둘러싼 투쟁이 한창 이던 1973년 말, 조합은 1973년 11월 1일부터 12월 31일까지 2개월 동안을 '버스안내원 노동환경개선기간'으로 설정하고 산하 지부활동을 지도 감독하기에 이르렀다. 조사대상은 기숙사시설 설치기준(노동기준법 제 76조), 인원수용 현황 및 안전보건시설 여부, 부대 후생시설(목욕실, 세면장, 화장실, 식당, 휴게실, 도서실, 오락체육시설) 수준 등으로 하였다. 이에 기초하여 문제점이 나타날 경우 해당업체에 시정을 촉구하는 한편 시정 사항

을 이행하지 않는 무성의한 업체에 대해서는 활동기간 내에 감독기관에 시정 조치하도록 의뢰하거나 고발 조치하도록 하였다. 또한 지부 또는 분회가 인정하는 영세 업체에 대해서는 후생시설 보완을 위해 해당 노사간의 협의를 거쳐 단계적인 시정 계획을 수립하여 추진하기도 하였다.

이러한 가운데 버스안내원 노동환경개선 활동과 병행하여 산하 지부 및 분회는 각 사업장을 순회하여 안내원들의 노동실태를 조사하였다. 조사범위는 2만 4천여 명의 전체 안내원을 대상으로 하였으며, 조사기간은 노동환경개선 활동과 같은 기간(1973. 11. 1~12. 31)에 실시하였다. 이 때 조사항목으로는 근무시간, 부당해고, 불법검신, 구타행위, 야간세차여부, 계수원(計數員) 활동, 임금, 휴가, 이직(離職), 기타 인적사항으로 하였다. 조합은 이러한 조사 자료를 토대로 노조의 활동종합계획을 수립 작성하게 되는 것이다.

3) 안내원 직업병 대책 활동

안내원은 그 특이한 취업여건으로 인하여 여러 가지 질병에 시달리고 있었다. 그러나 행정당국이나 사용자들은 안내원들이 취업과 관련하여 발생하는 동상, 무좀, 생리불순, 위장장애 등을 직업병이 아니라는 해석과 치료대책에 적극성을 보이지 않고 있어 이러한 각종 질병에 시달리는 안내원이 늘어가는 추세에 있었다. 조합은 이러한 사태가 상당히 중요하다고 판단하여 동절기에 문제화되는 동상환자의 실태 조사에 착수하였다. 그러자 사용자 측과 행정당국이 동상환자 대책을 시급히 마련하면서 조합의 협조를 요청해 오며 따라 동상예방을 위한 조치와 동상환자에 대한 치료대책에 만전을 기하도록 촉구하기도 하였다.

4) 버스안내원 심포지엄 개최

조합은 버스안내원의 노동환경 개선을 위해 부녀담당실무자 회의 및 좌담회와 안내원좌담회 그리고 각계 대표를 초빙한 심포지엄을 개최하는 등 문제점 시정방안 및 노조활동방향을 설정하고 사회적 여론도 환기시켜왔다. 그리고 노동청 주관으로 개최된 노조 및 사용자 연석회의에도 참가하여 안내원들의 노동현황을 상세하게 설명하면서 노동환경 개선에 관한 문제점을 일일이 지적하였고 노동청의 노동감독강

화와 사용자들에게 환경개선을 촉구하기도 하였다.

특히 1974년 5월 22일에는 '버스안내원 노동환경 개선방안'이라는 제목으로 YMCA 강당 2층에서 심포지엄을 개최하였다. 조합은 사회적 물의를 일으키고 있는 버스안내원들의 노동환경 개선을 촉진시켜 안내원들의 권익을 보호할 목적으로 정부를 비롯하여 사용자 측 대표와 노동학계 인사를 초빙하여 '노동환경 개선방안'에 관한 심포지엄을 개최하였던 것이다.

이날 연사로는 조합에서 버스안내원 김선례, 사무국장 이수홍, 정부에서는 교통부 육운국장 이용걸, 교통부 육운국 지도과장 조규환, 노동청 노동감독관 문어희, 사용자 측에서는 서울시내버스노사협의회 이사장 이항규, 학계에서는 백재봉 교수가 초빙되었다. 방청객으로는 일반 조합원 및 버스안내원, 노동계인사, 언론인 및 기타 사회단체에서 약 350여명이 참석하였다. 심포지엄에 참가한 각계 연사들은 모두 버스안내원의 노동환경 개선이 시급히 이루어져야 한다고 주장함으로써 노조활동과 안내원들의 노동의욕을 크게 북돋았다. 특히 이날 심포지엄을 방청한 언론인들은 자기 신문에 대서특필로 심포지엄을 보도하여 안내원들의 노동환경개선 촉진에 협조했으며, 동양방송국은 라디오 TV방송으로 실황을 일반시민에게 보도하고 전 국민에게 버스안내원들의 고충을 소개하였다. 이렇게 심포지엄은 기대 이상으로 큰 성과를 거두었으며, 안내원들의 노동환경 개선을 위해 시민 모두가 관심을 갖게 되는 계기가 되었다.

버스안내원 대학 입학이 장안의 화제가 되다

조합 산하 안내원들의 학력은 국졸이 30%, 중졸이 50%정도를 차지하는 등 거의 정상적인 교육을 받지 못한 청소년들로서 안내원들의 선망 대상은 학생이라고 할 수 있었다. 그래서 안내원 중에는 배움에 대한 의욕이 강한 안내원들도 많아, 조합에서는 노동 여성으로서의 자부심 부여와 하면 된다 라는 의식 고취 및 장학금 지급 등 직간접적인 방법으로 학업에 많은 뒷받침을 하여 왔다. 그 결과 1979년도 고입 검정고시에 8명이 합격했으며, 1980년도 대학입학 시험에서도 안내원 3명 서울버리지부 영신분회 이남숙(세종대학교 영문학과), 서울버리지부 영신분회 이옥영(청

주대학 국문학과), 고속지부 동부분회 박병희(성신여자대학교 일어일문학과) 등이 조합 산하에서는 최초로 대학교에 입학하여 장안에 화제가 되었다.

5) 버스 계수기 철폐 활동

(1) 버스 계수기(計數器) 철폐 활동 전개 : 계수기 철폐와 버스회수권제 도입

조합은 안내원의 검신 검색, 계수기 설치에 의한 인간 본래의 존엄성을 무시한 인권유린으로 단정하여 계수기 설치에 의한 모순점을 시정하도록 누차 촉구하여 왔으나 기업은 이를 외면해 왔다. 뚜렷한 검사기준이나 조사기관도 없는 계수기로 인해 안내원이 부당한 의심을 받고, 계수기로 인한 안내원의 불친절은 사회적으로 심화되어 규탄의 대상이 되어왔다. 그럼에도 불구하고 운수업자들은 계속 계수기를 고집함으로써 안내원들의 집단항의, 직장이탈에서부터 시작하여 끝내는 할복자살 미수 사건으로까지 확대되면서 사회적 물의를 일으키게 되었다.

이러한 반사회적 계기로 등장한 계수기를 철폐하기 위하여 조합은 1976년 1월 10일 재경 지부장(在京 支部長) 결의로서 관계기관에 계수기 철폐를 건의 하였다. 이어서 1월 12일에는 1월 17일까지 시한부를 두고 계수기를 자진철폐 하도록 버스사업조합 연합회에 경고 공한을 발송함과 동시에 담화문 발표와 각시도지부에 강력한 조합 방침을 시달 실천에 옮기도록 촉구하였다.

계수기 철폐에 대한 담화문

사회 불신풍조 지양과 노사간의 협력을 통한 국민총화가 절실히 요구되는 차제에 최근 일부 몰지각한 운수업자들이 노사간의 조화 있는 대화를 거부하며 노사간의 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 표하는 바입니다. (중략)

연소 부녀노동자들이 법률이 정하는 특별보호와 예택은 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 자행하

고 있음에 본인은 이에 강력한 항의를 하며 즉각 계수기의 철폐를 촉구하는 바입니다.

요망사항

1. 사용자는 노사간의 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 봉사와 사회 불신풍조를 제거하기 위하여 회수권제를 즉각 실시할 것으로 주장한다.
1. 안내원은 보다 친절한 대 시민 봉사를 위하여 양심적이고 성실한 수입금 관리를 할 것이며, 계수기를 인정치 말고 근무에 임할 것으로 당부한다.

1976년 1월

전국자동차노동조합
위원장 황임술

한편 각 언론기관의 전폭적인 협조로 언론사들이 계수기 철폐 요구 사설 8건, 평 기사 132건을 취급해 줌으로써 조합의 활동방침을 격려 지원하였으며 사회단체인 여성단체협의회 YWCA 연합회에서도 성명서 및 건의서를 관계당국에 제출함으로써 조합 활동을 지지 찬성해 주었다. 조합은 이러한 여러 기관의 후원에 힘입어 계수기의 부당성을 강력히 주장하며 계수기 철폐를 위해서는 어떠한 희생도 감수하고 실행행사도 불사할 것을 사회에 천명하는 동시에 전국 시도지부에 수입금 조사와 함께 수입금 증대만을 위한 일괄적이고 시간단축도 조사 착수하도록 지시하였다. 또한 안내원의 취약점을 보완하는데 노력을 경주 하던 중 마침내 1976년 1월 17일 서

울특별시시의 강력한 행정력으로 계수기가 철거되기 시작하여 3일 만에 서울 전역의 계수기는 완전히 철폐되었다.

계수기 재부착 반대운동

그러나 뜻밖에도 계수기가 철거된 지 얼마 지나지 않아서 다시 운수업자들의 계수기 부활 움직임이 일어났고 이에 동조한 당시 서울버는지부장(윤만중)은 13만 조합원의 숙원사업인 계수기 철폐결의를 무시하고 운수업자에 협력하여 다시 계수기 부활에 협조 사인을 함으로써 계수기가 철거된 지 25일 만에 다시 부활하였다.

이에 조합은 즉각 계수기 부활 반대 운동을 전개하였으며, 이 사건으로 인하여 윤만중은 1976년 3월 6일 전국임시대의원 대회에서 징계처벌을 받았고 다시 계수기가 철거됨으로써 계수기 문제는 일단락을 지었다. 그런데 윤만중씨의 증언에 의하면 당시 안내원들에 대한 근본적인 노동조건 개선을 받아들일겠다는 사용자 측의 동의를 얻어낸 가운데 계수기 재부착에 합의를 했던 것이지 무조건 재부착한 것은 아니라고 하면서, 일부 안내원들의 부정행위도 있었다는 점을 부인할 수 없기 때문에 재부착을 통하여 이러한 잘못된 관행을 바로 잡고 그 반대급부로 안내원들이 정당한 대가를 받을 수 있도록 하려는 의도였다고 하였다. 결국 윤만중씨는 불명예스럽게 노동조합계를 떠나기는 했지만 본인은 당시의 자신이 주장이 여전히 옳았다고 생각하고 있다.

그런데 계수기 철폐가 관철된 지 몇 년이 지난 1979년 들어와 운수사업자들이 경영적자의 요인이 안내원의 수입금 부정에 있다고 주장하며 계수기를 재부착하겠다고 나섰다. 이에 서울시가 시민 교통의 원활한 수송을 위해 버스 증차를 운수사업자에게 권유하였으나, 운수회사들은 이를 받아들이지 않았고, 반면에 1976년 1월 서울시가 강제 행정명령을 내려 철거시켰던 계수기의 재부착을 강력히 요구하였다. 이에 조합은 1979년 7월 11일 소집된 제 61차 중앙위원회에서 전체 중앙위원의 이름으로 “계수기 재부착을 강력히 반대한다”라는 제하의 성명서를 채택하였다. 그리고 조합은 7~8월 두달 간 여성간부 확대회의 및 안내원 실태조사에 들어갔다. 즉 일선간부인 부녀회장 회의를 개최하여, 계수기에 대한 문제점 및 반응을 청취한 결

과 계수기는 노사분규와 인간불신 그리고 노동 천시의 직접적 요인으로써 절대로 다시 부착되어서는 안 된다는 결론을 내렸다. 이와 함께 계수기 재부착으로 인해 인권의 수모와 노동조건 지하 속에서 근무를 해야만 하는 안내원을 보호하기 위한 합리적이고 객관적인 방법을 모색하고자 안내원을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 또한 안내원의 실태조사와 병행하여 계수기 재부착이 안내원의 인권 문제 및 근무 환경에 미치는 영향에 관해서 무작위로 직장인, 주부 및 학생 등 200여명을 대상으로 설문조사를 실시하기도 하였다. 그리고 1979년 8월 30일자 신문에 보도된 바에 따르면 일부 회사에 부착된 계수기를 현장에 출장하여 철거하기로 약속을 받고 사회적 물의를 일으킨 것에 대해 사과를 받아내기도 하였다.

그러나 서울시는 운수회사들의 집요한 요구에 굴복하여 마침내 1979년 8월 31일자로 계수기 재부착을 허용하고자 하였다. 한편 그해 10월 계수기 재부착 현황을 살펴보면 일부는 조합에서 강제 철거시킨 곳도 있고 부착한 회사에서도 계수기의 성능 불량 등으로 오차가 너무 심해 거의 가동을 중지한 상태였다. 결국 서울버스사업조합은 매스컴과 노동조합의 반대에도 불구하고 1대당 10만원씩이나 하는 거액을 들여 구입한 전자 감응식 계수기를 제대로 사용하지도 못한 채 폐기시키고 말았다.

(2) 버스승차 회수권제 실시와 안내원 처우개선 요구

앞에서 살펴본 바와 같이 1974년 무렵 각 버스사업체에서 계수기 설치 및 계수원 승무 현상이 급격히 늘어나 안내원 인권 유린과 관련하여 물의가 일고 있었다. 격무에 시달리는 안내원을 천시하는 경향으로 계수기가 안내원들에게 정신적 고통을 주고 있었음이 밝혀져 조합에서는 '사회 명랑화 좌담회'에 참석하여 그 대안으로 버스승차권제도를 도입 추진할 것을 촉구하였다. 버스승차권제도의 타당성은 각계의 호응과 공감을 얻었으며 1974년 8월 29일 안내원 인권유린과 천시 경향으로 흐르는 사회적 인식과 기업의 이기적인 사고방식을 경각시키기 위해 운수업체 및 일반 시민에게 승차권 제도 실시를 위한 건의문을 작성하여 각 관계 기관(국무총리, 내무부장관, 교통부장관, 국세청장)에 보냈다. 버스승차회수권제 실시의 당위성은 현금 승차제도의 갖가지 부당성에서 찾을 수 있다. 현금 승차제도는 버스 안내원의 검신 검색 등 인권 유린 행위가 빈발할 소지를 앓고 있었다. 또한 현금 수수의 경우 고액

권 교환 등 안내원의 육체적 정신적 과다 노동으로 이어질 수 있었다. 뿐만 아니라 현금 수수는 현금 취급으로 인한 불신폭조의 만연과 탈세 등 부조리가 심화되어 세원 발굴상의 어려움도 내재해 있는 것이었다. 이에 따라 조합은 버스승차 회수권제도를 실시할 것과 함께 이를 기초로 안내원 임금을 현실화하고 월급제로 개선하고 1일 2교대제를 실시할 것을 건의하였다. 버스승차회수권제를 실시하면 김신, 계수기, 계수원 승무 등 인권유린 행위를 근절할 수 있을 것이므로 단계적으로 승차회수권제를 실시할 것을 강력히 요구하였던 것이다. 이러한 버스승차회수권제의 도입은 다음과 같은 기대효과를 얻을 수 있을 것으로 보았다. 첫째는 안내원에 대한 각종 인권유린 행위를 예방할 수 있다는 점이다. 둘째는 탈세방지로 버스업계의 부조리를 제거할 뿐만 아니라 노사간의 불신폭조를 근절할 수 있다는 점이다. 셋째는 이로써 서로 신뢰하는 명랑한 시민교통 분위기를 만들어 갈 수 있다는 점이다.

(3) 안내원 부족의 대안(남자 안내원 승차) 반대 운동

1977년 12월 31일 현재 전국자동차 운수업체 안내원 취업현황은 <표3-1>과 같다. 부족인원의 대당비율은 전세버스 및 시외버스가 가장 심각한 수준에 있었다. 반

<표 3-1> 전국자동차운수업체 안내원 취업현황(대당비율)

(1977. 12. 31 현재)

구 분	업체수	차 량 등록대수	안 내 원			
			취업인원		부족인원	
			인원수	대당비율	인원수	대당비율
총 계	2,219	91,449	30,220	1.47	16,902	0.83
고속버스	11	930	1,616	1.63	623	0.67
시내버스	187	10,085	19,217	1.91	3,978	0.39
시외버스	124	7,927	8,247	1.04	9,985	1.26
전세버스	81	1,546	1,240	0.80	2,316	1.50
택 시	745	29,238	-	-	-	-
화 물	1,071	41,723	-	-	-	-

자료 : 교통부(개인택시 제외)

주 : 대당 필요인원 2.3명 기준

면에 시내버스 안내원의 부족인원은 상대적으로 가장 적은 편이었다. 그럼에도 불구하고 전체적으로는 2,219업체 총 91,449대의 차량에 안내원이 30,220명 취업하고 있었으며 부족인원은 16,902명으로 대당 0.83명이 부족한 것으로 조사되었다.

이러한 사정과 함께 운수업자들의 끈질긴 주장에 따라 남자 안내원 승무문제를 교통당국이 공식적으로 검토하고 있음이 1976년 3월 제 95회 임시 국회에서 밝혀졌다. 제95회 임시국회 개회 중 교통체신분과위원회의 정책 질의에 대한 답변에서 교통부장관은 안내원 부족 현상을 타개하기 위해 남자 안내원 승무를 검토하고 있다고 공식적으로 밝힌 것이었다. 이에 따라 남자 안내원을 승무시킬 경우 여자 안내원들의 처우개선 및 신분보호 등이 더욱 어렵다고 판단은 조합은 이에 대한 시정을 관계 당국에 강력히 촉구하였다. 조합이 이렇게 강력한 건의를 함에 따라 관계당국이 남자 안내원 승무문제를 철회하기로 한 걸음 물러남으로써 일단락되기는 하였지만 근본적인 문제가 해결된 것은 아니었기 때문에 여자 안내원 부족 문제를 남자 승무원으로 대체하려는 의도는 커다란 반향을 일으키기에 충분하였다. 한편 조합의 '버스 안내원 남자 승무 문제에 대한 시정'이라는 건의서에 대한 교통부장관 명의로 나타난 회신 내용은 다음과 같았다.

“귀하가 안내원을 남자 안내원으로 대체하지 않도록 건의하여 온 데 대하여는 남자 안내원 대체 계획이 없으며, 운수직장 새마을운동의 일환으로 종업원의 노동조건을 개선하는데 주력하고 있으니 양지하시기 바랍니다.” - 교통부장관 -

그러나 교통부는 버스여객자동차운송사업 및 전세여객자동차운송사업에 승무하는 여자 안내원의 소요인원의 부족현상과 장거리 시외 일반버스의 경우 운전자의 횡포로 인한 사회적 물의를 야기 등을 해결하기 위한 방편으로 일반버스에 승무하는 부녀조합원인 안내원을 1977년 9월 1일부터 남자로 대체 가능하도록 개선명령을 발할 것을 시도지사에 행정 지시하였다.

버스여객자동차운송사업자 및 전세여객자동차운송사업자는 사업용자동차에 차장을 승무시키되 여자를 승무시키도록 되어 있었다(자동차운송사업등 운수규칙 제 15조 및 사업용자동차종업원관리규칙 제 7조). 그러나 소요인원에 비하여 안내원이

부족한 상황이고 또한 장거리 시외 일반버스의 경우 운전사들의 여자안내원에 대한 횡포로 인하여 사회적 물의를 야기 시키는 사례가 있어 이를 해소하기 위하여 교통부는 다음과 같은 지시사항을 공문으로 보냈다.

첫째, 시외버스여객자동차운송사업 중 일반버스에 승무하는 차장은 1977년 9월 1일부터 남자로 대체하도록 자동차운수사업법 제 25조에 의거 개선 명령하도록 할 것. 둘째, 현재 시외 일반버스에 승무하는 여차장 중에서 시내버스 및 시외 직행버스의 차량으로 취업을 원하는 자에 대해서는 우선하여 취업을 할 수 있도록 버스 운송사업조합으로 하여금 명단을 작성하여 조치토록 하고, 퇴직하는 자에 대해서는 퇴직금 등을 즉시 지불함으로써 퇴직으로 인한 물의를 야기 시키지 않도록 버스운송사업조합 및 사업자를 지도 감독할 것. 셋째, 남자 차장으로 대체 시 서비스가 결여될 우려가 있으니 승무 전에 사업용자동차종업원관리규칙 제7조에 의한 차장 업무에 관한 교육을 철저히 실시토록 할 것. 넷째, 차장의 의복은 지정된 제복을 계절별로 2착 이상 지급토록 하여 교통부에서 제정 시달한 서비스기준 제4항 접객자세에 적합하도록 지도 할 것 등이었다.

이에 대하여 조합은 부녀조합원인 취업 안내원 현황 조사를 통한 대 승객 서비스 업무의 문제점을 제시하면서 동 시책의 보다 심도 있는 검토의 필요성을 주장하고 실시를 전면 보류하도록 하는 건의서를 작성하여 2차례에 걸쳐 행정부를 비롯한 각 계각층에 제출하였다.

실제로 강원도의 경우, 9월 1일 완행버스 안내원을 남자로 교체하자 도내 10개 완행버스에 종사하고 있는 4백여 안내원들은 이의 철회를 요구하고, 연명날인으로 자동차노조 도지부(道支部)를 통해 중앙에 진정을 하였다. 특히 직행과 완행을 운번제로 실시하고 있는 업체는 전 안내원이 뚜렷한 구제책이 없이 남자차장으로 교체하는 것에 대해 크게 반발하고 나섰다.

이와 같은 현상은 노동자뿐만 아니라 일부 사업주들도 당국의 지시대로 남자안내원을 채용할 경우 이들이 대부분 민방위근무에 해당되어 훈련소집 때에는 버스가 전면 가동 중단해야 하고, 고졸연령층에 해당되어 인적자원을 확보하기 어려우며 서비스 측면에서도 여성들보다 거칠어 자칫하면 형사문제로까지 확산될 우려가 크다고 지적하였다. 또한 여성안내원들도 이것이 자신들의 실직으로 이어질 것을 우

려하여 불안감 속에서 일하기 때문에 적절한 조치가 필요하다는 요구가 잇달았다.

3. 운전기사 인력 부족에 따른 대책 활동

1) 수도권외의 교통현황과 교통안전 대책

서울시는 1978년 1월 1일부터 '총력 교통체제'를 선언하면서 156건에 달하는 분야별 실천계획을 책정하고 교통난 해결을 위하여 행정력을 총동원하고 있었다.

그러나 다양한 도심인구 억제책에도 불구하고 날로 늘어만 가는 교통인구의 원활한 소통과 수송효율을 높이기 위하여 1975년에 (관광차 포함) 198대, 1976년에 317대, 1977년에 619대의 버스를 증차하고, 택시의 경우에는 1975년 345대, 1976년 55대, 1977년 3,903대를 증차하였다. 그러나 서울시의 교통난 해소를 위한 이와 같은 시책은 증차계획에도 불구하고 한정된 도로율(12.9%)로 인하여 그리고 교통수송의 대종을 이루고 있는 시내버스 1대가 택시 수송능력의 20배 이상을 상쇄하는데 비해서 도로점유면적은 택시의 4배 밖에 안되었던 점 등을 감안하면 교통문제를 해결하기에는 역부족한 상황이었다.

1977년 말 기준 서울시의 1일 평균 교통인구는 <표3-2>에서 보는 바와 같이 총 10,112천명이었고 수송능력은 11,129천명이었다. 차종별로는 버스가 65.5%, 택시가 17.5%, 지하철이 4.2%를 수송 분담하고 있었다. 이것을 차량이 몰리는 러시아워(RUSH HOUR) 기준으로 보면 총 교통인구 3,990천명에 버스이용이 67.9%

<표 3-2> 서울시내 교통인구와 수송능력(대당비율)

(단위:1천명)

구 분	1일			출퇴근시		
	교통인구	수송능력	구성비	교통인구	수송능력	구성비
버 스	6,554	7,623	65.5	2,709	2,709	67.9
택 시	1,809	1,809	17.5	581	581	14.6
지 하 철	436	374	4.2	153	153	3.8
기 타	1,323	1,323	12.8	547	547	13.7
계	10,112	11,129	100.0	3,990	3,990	100.0

자료 : 서울신문(1978. 1. 14)

로 늘어난 반면에 택시는 14.6%, 지하철은 3.8%로 각각 하루 평균 수송 분담율에 비해서 줄어든 결과를 보여주었다. 즉 택시와 지하철은 러시아워 보다는 평상시에 더 많이 이용하고 있다고 볼 수 있다.

한편 지하철은 1974년 8월 최초로 개통한 서울역~청량리 간 7.8km의 1호선이 개통되었고, 시청~을지로~강남~신도림~시청으로 순환되는 2호선 48.8km 구간이 1984년 5월 완전 개통되었다. 또 남북을 잇는 양재~구파발 (지축) 간 3호선 27.7km와 상계~사당 간 4호선 28.3km가 1985년 10월 개통되었지만 지금처럼 아직 대중교통의 중심에 서지 못하고 있었다. 결국 1970년대 말 기준으로 보면 대중교통의 60-70%를 버스가 담당 할 수밖에 없었고, 따라서 버스 관련 정책의 효율적 적용이 당시의 교통문제와 교통안전 대책을 마련하는 지름길이었음을 알 수 있다.

2) 버스업종 운전기사 인력 부족 현황

〈표 3-3〉에서 보는 바와 같이, 1977년 10월 20일 현재 시내버스의 경우는 취업 운전기사가 17,808명 인대 비해서 필요한 운전기사가 22,929명으로 전체적으로 22.3% 정도가 부족하였다. 시외버스(일반)의 경우는 더욱 심각하여 44.9%의 운전기사 부족율을 나타내었다.

조합은 혼란에 직면하고 있는 현재 교통상황에서 운전기사의 인력부족 실태를 자세히 밝히고 운전기사의 취업기피현상의 원인을 분석함으로써 이로 인한 교통 불안 요소를 제시하여 안전대책에 관한 기여를 하고자 1978년 4월 12일자로 관계당국에 다음과 같은 건의서를 제출하였다.

〈표 3-3〉 버스업종 운전기사 부족인원 실태 (1977. 10. 20 현재)

구 분	차량		취업 운전기사	필요운전기사 (1일10시간기준) (A)	부족인원 (B)	부족율(%) (B/A)
	면허대수	등록대수				
시내버스	10,065	9,969	17,808	22,929	5,121	22.3%
시외버스(일반)	7,926	7,732	9,784	17,784	7,999	44.9%
계(평균)	8,995.5	8,850	13,796	20,356	6,560	32.2%

자료 : 전국자동차노동조합

“서울을 비롯한 주요도시의 교통은 큰 혼란에 빠지고 있습니다. 이것은 오랜 기간 동안 교통시책의 침체와 누적된 교통구조상의 부조리로 인하여 유발된 운전기사의 인력부족이 원인이 되어 나타난 현상이라고 할 수 있습니다. 이러한 운전자 부족현상은 차량 운휴 등 여러 가지 문제를 안은 채로 점차 심화되어갈 뿐입니다. 운전기사가 부족하게 된 이유는 해외취업자의 증가라든가 개인택시 면허취득 등을 열거할 수 있으나 그 보다는 운전기사의 취업기피현상이 더 큰 요인이라고 할 수 있다. 따라서 이에 대한 근본적인 대응책이 필요로 하였다. 운전기사로 취업하기를 기피하는 요인을 좀 더 분석해 보면, 교통단속제도가 문제 장시간 노동과 임금제도 등을 포함한 취업환경이 문제 그리고 형사제도의 문제와 경제적 신분적 불안상태 등을 지적할 수 있겠습니다.”

이와 같은 문제점을 해결하기 위해서는 다음과 같은 점들이 보완되어야 할 것으로 지적되었다. 첫째는 운전자 처벌위주의 교통단속제도를 재검토하여 교통법규 위반 요인을 심층 분석한 후 합리적인 대안으로서 운전면허 행정처분제도를 시정하여 운전기사의 취업기회보장과 인력부족을 방지하는 방안이다. 둘째는 교통사범에 대한 불구속 조사원칙과 형사 면책범위의 확대로 운전기사의 노동과 생활이 충분히 보장 받을 수 있는 형사정책적인 방안이다. 셋째는 장시간 노동으로 인한 과로방지 및 임금제도의 합리화와 운전기사의 위험부담에 대응한 기업 내 복지제도의 설치 등 취업조건을 개선하여 인력확보에 유인책을 제공하는 방안이다. 넷째는 교통사범에 대한 제도적 개선으로 재소자에 대한 특별처우제도를 채택하여 철저한 기능 재훈련 등으로 교정(矯正) 교육의 효과를 높이고 회사 재복귀의 기간을 단축하는 방안이다. 다섯째는 교통시설의 정비확충과 이를 위한 소요 경비의 원활한 조치 및 교통벌과금을 교통안전대책 특별기금으로 전용할 수 있는 방안이다.

그리고 <표 3-4>에서 보는 바와 같이 총계 평균 대당 1.26명 비율(취업운전자 115, 450명)로 운전기사를 고용함으로써 평균 94,883명(대당 1.04명 비율)의 인력부족이라는 비정상적인 현상을 답습해왔던 것이다.

이것은 결과적으로 운수사업자에게는 인건비 절감이라는 재산상의 이익을 제공하는 반면에 현업 운전기사는 노동력부족을 보충하기 위한 장시간 노동을 불가피하게 만들었다.

〈표 3-4〉 전국자동차운수업체 운전기사 취업현황(대당비율)

(1977. 12. 31 현재)

구 분	업체수	차 량 등록대수	운전기사			
			취업인원		부족인원	
			인원수	대당비율	인원수	대당비율
총 계	2,219	91,449	155,450	1.26	94,883	1.04
고속버스	11	930	1,566	1.68	573	0.62
시내버스	187	10,085	17,696	1.75	5,500	0.55
시외버스	124	7,927	9,746	1.23	8,486	0.07
전세버스	81	1,546	1,669	1.08	1,887	1.22
택시	745	29,238	41,132	1.41	26,115	0.89
화물	1,071	41,723	43,641	1.05	52,322	1.25

자료 : 교통부(개인택시 제외)

주 : 대당 필요인원 2.3명 기준(1일 8시간의 법정노동시간을 준수하기 위해서는 차량 1대당 운전기사 취업인원수가 유고자(有故者) 30%를 감안하여 통상 2.3명 필요)

또한 업종별 운전기사의 총 평균 월 노동일수는 20.7일, 일 노동시간은 13.1시간, 주 노동시간은 60.6시간, 월 노동시간은 263.2시간이었다. 이것은 파로에서 오는 교통사고 위험의 불안요소를 고용구조상에서 안고 있음을 보여주는 자료이다.

이러한 부조리를 시정하기 위하여 조합에서는 자동차운수사업법 개정 청원을 국회에 제출하고 자동차운송사업면허기준에 운전기사 등 종업원 소요인원 확보를 조건화하도록 주장하였다.

〈표 3-5〉 업종별 운전기사 평균노동일수 및 노동시간 실태

(1977. 12. 31 현재)

구 분	월 노동일수	일 노동시간	주 노동시간	월 노동시간
총 평 균	20.7	13.1	60.6	263.2
시 내 버 스	17.2	16.2	64.2	278.6
시 외 버 스	24.0	11.3	62.4	271.2
고 속 버 스	20.5	9.4	44.4	192.7
전 세 버 스	22.1	10.8	55.0	238.6
택 시	18.8	13.7	59.3	257.6
화 물	25.2	10.1	58.6	254.5

주 : 전국자동차노동조합이 조사한 전국취업운전기사 1인당 평균 노동일수 및 노동시간

3) 1970년대 임금인상 투쟁 활동

(1) 유가 파동에 따른 '1.14 대통령 긴급조치' 와 임금인상 투쟁

예고도 없이 닥친 1973년도 국제유가 파동은 우리 자동차운수산업 분야에 심각한 영향을 주어 장기적 사업의 중단 또는 계획수정이 불가피해 졌다. 유류파동이 몰고 온 조업단축, 감원, 일방적 노동조건 저하행위에 대한 저지가 더욱 시급하여져 노동조합은 준비상적으로 이러한 시련을 극복해야 만 했었다. 그래서 유류사정이 다소 완화된 시점에서 국민생활안정을 위해 1974년 초에 정부가 발표한 '대통령 1.14 긴급조치' 제3호에 따라 조합은 부녀자 및 연소조합원 보호를 위해 산하 해당 지부에 관련 지침을 내렸다. 그런데 이것은 노동자들의 생계에 커다란 도움을 주었다고 할 수 있었고, 조합은 '1.14 대통령 긴급조치' 에 관하여 노동자를 위한 합당한 조치로서 적극적으로 지지한다는 결의를 하였다.

하지만 일반적으로 최저생계비의 책정은 긍정적인 측면과 부정적인 측면의 양면성을 내포하고 있다. 다시 말해서 기존 취업 부녀자 및 연소자의 경우에는 일정정도 생활비가 보장되는 수준까지 임금을 올려 받을 수가 있기는 하지만, 미취업 부녀자 및 연소자가 신규로 일자리를 구하려 할 때는 이전 경우보다 더 어려움을 느끼게 되기 때문이다. 경영자 측에서도 경영합리화를 위한 최적행동화를 추구한다면 이들에 대한 취업문을 좁게 축소해 버릴 것이기 때문이다.

조합은 1974년도 말을 기해 물가폭등을 예상하고 이에 대한 교통노동자의 실질 임금을 유지하는데 최선을 다할 목적으로 임금인상 활동에 대한 본부의 기준을 세우기 위하여 각지부로 '임금인상 활동 자료에 관한 공문(1975. 1. 13)' 을 발송하였다. 이것은 지부별 임금실태를 파악함과 동시에 각 지부 실정에 맞는 임금인상 예상 폭을 기재하도록 지시한 다음 그 자료를 취합하여 비교표를 작성하기 위한 목적이었다. 이를 기준으로 임금인상 폭을 제27차(75. 1. 29) 중앙집행위원회에서 논의 결정하기로 하였다. 그리고 자동차노동자의 실질 임금 저하를 방지하고 노동환경개선책을 연구 검토하는 등 임금인상활동을 전개하였다.

한편 정부에서는 수요억제만으로는 비용 인플레이션(cost inflation)을 제지할 수 없다고 판단하여 임금과 물가 상승을 억제하는 조치를 취하였던 것이다. 기업들

은 '8.3 조치'에 따른 금리부담 경감과 자산평가액의 상승으로 거액의 이득을 보고 있었으나, 전국자동차노동조합은 1973년과 같은 역사상 최대의 호황기에서도 임금 인상 요구를 자제하여 왔었다. 이 같은 좋은 환경에서도 교통운수업계는 기업화를 수행하지 못하고 있는 동안 세계적인 농작물 흉작과 석유가격 급상승으로 인하여 비용인플레이션은 기승을 부렸고, 불황은 더욱 침체의 늪에 빠져 해방 후 처음으로 경제 난국에 직면하게 되었다. 그런데 세계 각국이 실업이나 국제수지의 악화가 이상적으로 증대하여 자기 방어적인 정책을 펼 수밖에 없는 상황에서 무역의존도가 70~80%에 달하는 우리나라는 무역상대국인 선진국들의 경기 회복을 기대하고 수출증대정책을 계속 추진하는 것도 필요하겠으나, 국내산업의 육성 및 국내시장의 보호와 육성을 함으로써 경제를 재건하는 방법이 필요하였다. 그것은 다름 아니라고 임금 저물가 정책이었다. 이 정책은 기업경영의 합리화를 촉진할 것이며, 합리적인 소득분배를 달성하여 최대다수의 구매력 향상을 가져와 불황을 타개할 수 있는 방법이 될 수 있었을 것이다.

이렇게 운수업 부문에 취업하고 있는 노동자들은 지입제 등 운수업계의 구조적이고 전근대적 기업형태로 인하여 부당한 대우를 받고 있을 뿐만 아니라 임금 문제는 1970년대 중반에 이르러 그 체계부터 근본적으로 개선해야 할 당면과제로 떠오르고 있었다. 그것은 다름 아니라 운수업계 종사자는 이른바 '포괄역산제'에 의한 일당식 임금제, 도급식 임금제 등의 파행적 임금구조 하에서 장시간 부당노동에 혹사당하면서도 생활을 보장받지 못하는 어려운 상황에 처해 있었기 때문이다. 조합들은 이와 같은 부조리를 제거하기 위하여 정부 당국이나 운수업계에 대해 계속적으로 법정 노동시간 준수, 기본급 중심의 월급제 실시, 생활보장 수준의 임금 확보 등을 구호로 임금인상 활동을 벌였으나 주장이 실현되지 못하였다. 이에 조합은 당시 여건 하에서나마 최대한의 임금 확보를 실현시키기 위하여 1976년 3월 23일 임금인상 지침을 하부 조직에 시달하는 등 임금인상 투쟁 활동을 적극적으로 전개하였다.

(2) 75.2% 명목 임금인상 요구 운동 전개

이러한 가운데 조합은 실질임금의 유지를 위하여 '최소한 75.2%의 명목 임금인상' 론(論)을 주장하기에 이른다. 75.2%의 임금인상을 하더라도 불과 10% 미만의

〈표 3-6〉 75.2% 명목 임금인상 요구 내역

74년도 도매물 가지수	75년도 예상도매물가지수	74년도 임금인상지수	74,75년도 경제성장률×1/3	75년도 임금인상요구율
44.6%	+35.0%	-12.6%	+8.2%	=75.2%

자료 : 전국자동차노동조합, 사업보고(1975)

비용인상요인(cost-push)의 영향을 미치는데 그칠 뿐만 아니라 1% 내외의 인플레이션 상승이 있을 정도로 미미하며 오히려 이러한 조치는 구매력을 향상시킴으로써 경제 회복에 도움이 되었을 것이다. 여기서 조합이 제기한 75.2% 임금인상 주장의 내용을 자세히 살펴보기로 하겠다.

〈표 3-6〉에서 보는 바와 같이 1974년도 도매물가지수가 44.6% 인상하였고 1975년도에도 35.0%의 도매물가지수 인상이 예상되었으므로 1974년도 임금인상 지수 12.6%를 감하더라도 1974/75년도 경제성장률을 고려하면 총 75.2% 정도는 임금을 인상해야 한다는 것이 자동차노동조합의 주장이었다.

여기서 잠깐 운수노동자 임금인상이 운임에 미치는 영향을 살펴보고자 한다. 한국은행의 '기업경영분석'에 의하면 도로여객운수업의 손익계산서는 다음과 같았다.

손익계산서 내역 매출원가 중 직접노무비의 비중을 보면, 버스 17.4%, 트럭

〈표 3-7〉 손익계산서 내역과 구성비

내역	버 스	트 럭
순 매출액	100.0%	100%
매출원가	71.2%	73.1%
매출총이익 (일반관리비 및 판매비)	28.8%	26.9%
(영업이익)	(21.7%)	(19.9%)
(영업외 수익)	(7.1%)	(7.0%)
(영업외 비용)	(3.9%)	(5.4%)
(당기순이익)	(7.5%)	(6.2%)
	(3.5%)	(6.2%)

자료 : 한국은행 .

15.5%이며, 간접노무비의 비중은 각각 2.2%, 0%인 것으로 나타났다. 따라서 순 매출액에서 직 간접노무비의 구성비는 다음과 같이 도출된다.

버스 : $71.2\% \times (17.4 + 2.2) \times 100 = 14\%$, 트럭 : $73.1 \times 15.5 \times 100 = 11.3\%$

여기에 앞에서 언급한 명목임금 75.2%를 인상하였을 때 이것이 운임에 미칠 영향(cost push 요인)을 분석해 보면 다음과 같다.

버스 : $75.2\% \times 14 \times 100 = 10.5\%$, 트럭 : $75.2\% \times 11.3 \times 100 = 8.3\%$

이와 같이 임금을 75.2% 인상하더라도 버스 요금 인상에 미치는 영향은 10.5%에 불과하였다. 그런데 1974년의 경우 버스요금을 25.0% 인상했음에도 불구하고 버스운전자 임금은 12.6% 인상에 그쳤었다. 따라서 그동안 버스요금 인상의 혜택은 운수노동자에게 임금 인상으로 전가 되었다고 하기 보다는 사용자들의 경영이익으로 돌아간 몫이 더 크다고 볼 수 있으며 조합이 당시에 이러한 경제적 요인을 밝혀 정책 대안을 제시한 점은 높이 평가해야 할 것이다.

(3) 임금인상지침

① 기존 임금구조의 개선 : '포괄역산제에 의한 일당제'와 '사납금에 의한 일당도급제' 이 두 가지 임금체계는 운수업에 종사하는 노동자로 하여금 장시간 과중노동을 강요하는 근본 원인이라고 할 수 있었다. 특히 이러한 임금체계는 교통여건의 불비로 인하여 승무기간 중에 긴장이 가중됨으로써 교통사고의 원인이 되기도 하였다. 상기의 임금체제하에서 운전기사들은 임금수입만으로는 생계비와 교통사고 처리비를 감당해 내기 힘들었기 때문에 생계유지를 위해서 교통사고의 영역으로 내몰리었다고 할 수 있다는 것을 상기시켰다.

② 저임금의 일소 : 1970년대 중반 당시에 생계비와 교통사고 처리비의 이중 지출을 강요당하고 있었던 운전기사를 제외하고 정비공, 조수, 안내원 그리고 월 5만 원 이하의 임금 소득층인 소형 트럭 운전기사를 합한 저임금층이 전국자동차노조 조합원 전체의 38.3%에 달하고 있었다. 따라서 최소한도의 생계비만이라도 보장해 줄 수 있도록 저임금 노동자를 없애도록 노력하였다.

③ 임금의 실질가치 보장과 물가상승에 따른 임금손실의 보전(補填) : 종래의 임금 인상은 명목상 일정율을 인상 시키는 방식을 답습하였다. 이러한 방식은 물가 상

승을 인상 부분을 반영하지 못함으로써 실질 임금은 오히려 감소하는 결과를 초래할 경우 가계적자를 보전할 방법이 없었다. 따라서 상승된 물가를 임금 인상에 연동시키는 제도에다 전년도에 이미 발생된 월별 임금가치의 손실을 최소한 보상하는 임금 보상 제도를 동시에 채택할 것을 강력히 주장하였다.

④ 생산성 향상 및 GNP 성장에 따른 실질임금 인상 : 생산성 향상 범위 내에서 실질임금을 인상하면 기업은 비용 면에서 추가 부담을 지지 않아도 된다. 이러한 방식을 사용하면 노동자들의 임금도 점차 개선될 수 있다. 생산성과 GNP 성장률은 실질가치 개념이므로 물가상승에 따른 명목임금 인상분은 생산성 향상과 GNP 성장률을 반분(半分)하여 가산하는 것이 바람직하다고 지침을 마련하였다.

⑤ 기업노무비 비율과 노동소득분배율의 개선 : 기업의 노무비 비율과 노동소득분배율이 선진외국에 비하여 극히 저조한 상태에 있을 뿐만 아니라 1970년 이후 점차 제조원가 중 직접노무비가 차지하는 비중이 계속 떨어지고 있었다. 이러한 사실은 기업의 경영성과가 이윤배분으로 크게 편중된 반면에 상대적으로 노동자에게 돌아가는 분배비율은 축소되어 저임금구조가 지속된다는 것을 의미하는 것이었다.

한편 1976년 8월 1일 현재 도시노동자 5인 가족 기준 최저생계비는 소비지출은 주식비 14,600원, 부식비 22,600원, 주거 및 광열비 6,182원, 피복비 6,368원, 교통비 5,050원, 교육비 19,024원, 잡비 11,510원 등 85,334원이었고, 공과금 및 제반 세금을 포함한 비(非)소비 지출을 합하면 합계 91,539원인 것으로 나타났다.

그런데 이와 관련하여 조합본부와 지부에서도 조사통계활동의 중요함이 인식되어 통계수집 및 분석 작업에 나섰는데, 총 조사 대상자 106,234명 중에서 앞에서 살펴본 도시노동자 5인 가족 기준 최저생계비 91,539원을 넘어선 노동자 수는 <표 3-8>에서 보는 바와 같이 25,370명으로 전체의 23.88%에 불과하였다. 즉 76.12%는 최저생계비 수준에도 못 미치는 임금을 받고 노동하고 있었다는 것을 보여 주고 있다.

또한 1975년 경 업종별로 노동시간과 임금실태를 살펴보면, 전산업 평균의 경우 일 노동시간 8시간, 월 25일 노동시간 200시간에 월평균 임금이 28,600원이었다.

이에 비해서 시내버스 안내원의 경우는 동일한 노동일 및 노동시간으로 비교해보면 월평균 임금이 고작 16,400원에 불과하였다. 뿐만 아니라 중식비도 자부담으로 해야 했으며 별도의 교통비도 지급되지 않았다. 이상의 열악한 임금조건 하에서

〈표 3-8〉 조합원 직종별 임금계층별 분포 현황

(1975. 8. 1 현재)

구 분	운전기사	안내원	조수	정비공	사무직	계
10,000-14,999	-	341 (1.74%)	-	313 (2.14%)	-	654 (0.62%)
15,000-19,999	-	747 (3.80%)	646 (9.07%)	323 (2.21%)	-	1,716 (1.62%)
20,000-24,999	-	5,678 (28.84%)	2,089 (29.31%)	1,689 (11.52%)	-	9,456 (8.91%)
25,000-29,999	-	10,538 (53.52%)	3,401 (47.72%)	1,418 (9.68%)	-	15,357 (14.48%)
30,000-39,999	-	1,143 (5.81%)	992 (13.92%)	1,694 (11.56%)	-	3,829 (3.61%)
40,000-49,999	-	1,243 (6.32%)	-	1,398 (9.54%)	660 (31.66%)	3,301 (3.11%)
50,000-59,999	11,659 (18.61%)	-	-	611 (4.17%)	569 (27.29%)	12,839 (12.09%)
60,000-69,999	14,578 (23.27%)	-	-	514 (3.51%)	642 (30.80%)	15,734 (14.31%)
70,000-79,999	4,986 (7.96%)	-	-	3,917 (26.72%)	214 (10.27%)	9,117 (8.59%)
80,000-89,999	7,013 (11.19%)	-	-	1,848 (12.61%)	-	8,861 (8.35%)
90,000-99,000	8,218 (13.12%)	-	-	936 (6.39%)	-	9,154 (8.62%)
100,000-119,999	14,548 (23.22%)	-	-	-	-	14,548 (13.70%)
120,000-이상	1,669 (2.67%)	-	-	-	-	1,668 (1.57%)
계	62,670 (100%)	19,690 (100%)	7,128 (100%)	14,661 (100%)	2,085 (100%)	106,234 (100%)

자료 : 전국자동차노동조합 사업보고(1975)

노동하는 운수업 관련 노동자들은 최소한의 생계수준을 유지하기 위하여 임금인상 활동을 전개하였다. 그리고 나름대로 인상 지침을 마련하기도 하였으며 과학적으로 임금인상이 요금에 미치는 영향을 분석하여 대안을 제시하기도 하였다.

결국 사업자들이 운수노동자들의 임금을 인상시켜 주지 못하는 원인 중의 하나는

〈표 3-9〉 업종별 노동시간과 임금실태 비교 (1975년)

구 분	노동시간		노동 일수	임금실태			후생비		임금총액		비고
	일, 노동 시간	월, 노동 시간		시급	일당	월 평균	중식비	교통비	월 급여	%	
(시내버스) 안내원	8	200	25	82	656	16,400	(자부담)	없음	12,650	100	
(섬유) 양성공	8	200	25	91	730	18,250	3,750	"	18,250	144	
(최저) 숙련공	8	200	25	129	687	24,835	(회사부담)	"	24,835	196	
(최고) 숙련공	8	200	25	130	1,036	25,800	"	"	25,800	204	
(전자) 양성공	8	200	25	85	680	17,000	"	2,080	19,080	151	
(전자) 숙련공	8	200	25	150	1,190	29,750	"	2,080	31,830	252	
전산업	8	200	25	143	1,141	28,600	"	없음	28,600	226	

자료: 전국자동차노동조합 사업보고(1975), 섬유노조제공 1976년 4월 3일(3개월, 양성기간 후, 숙련공 승급), 금속 세미코어 지부제공 1976년 4월 3일(3개월마다 35원씩 73개월간 일정 승급), 전산업 노동여성은 노동청 통계월보 1975년 9월 참조

주: 본표의 통상 임금 외에 휴일근무, 초과근무, 특수근무, 수당 150/100 타 산업에선 지급하고 있으나 운수업은 제외되고 있음(그 이유는 일당식 역산포괄임금제를 하고 있어 저임금을 피할 수 없음)

운수업체의 영세성에도 기인한다고 할 수 있다. 따라서 가족 또는 친족 사업체 성격에서 벗어나 근대적인 기업체로서 변모하려는 1970년대 기업화 추진 과정을 살펴 보도록 하겠다.

4) 1970년대 자동차 운수업의 기업화 추진

1975년 말 현재 자동차 운수사업의 기업화 비율은 15%에 불과한 상태였다. 대부분의 운수업체가 소위 지입체 의한 차주형태로 운영되고 있었기 때문이다. 이미 오래전부터 자동차 운수업을 기업화하기 위한 움직임이 있어왔다. 1961년 7월 15일 교통부고시 제654호의 '기업화 지향 촉구', 1965년 9월 15일 교통부 고시 제 1111호의 '경영지침과 현존업체의 정비요령'에서 그리고 1969년 11월 교통부령 제 357호 '자동차운수사업의 업종별 구분과 시설 기준 설정'에서 보였듯이 10여 년 이상 자동차운수사업의 기업화를 추진하여 왔지만 성과를 거두지 못한 상태였다.

당시 자동차운수사업의 문제점은 첫째로 지입제 운영으로 인한 것을 들 수 있다. 이것은 아직까지 잔재로 남아서 여러 가지 병폐를 일으키고 있다.

지입제로 인하여 인사, 회계, 장비관리 등의 난맥으로 경제성 상실과 함께 안전이 저해되는 결과를 초래하였다. 그리고 자본의 영세성 때문에 공익성과 사회성을 갖추기 힘들었다. 또한 도급임금제에 따른 노동자의 생계가 위협 받기에 이르렀고, 전근대적인 고용형태로 인한 직장 불안으로 이어져갔다. 둘째 기업화를 추진하는데 애로사항이 산재해 있다는 점을 들 수 있다.

원초적으로 한국의 운수업계는 자본이 영세하였으며, 개인 영업체 차량보다 기업체 차량에 대해 오히려 증과세를 부과함으로써 세제상의 불리함이 있었다. 또한 정책 당국의 미온적 태도로 인하여 기업화 업체에 대한 구체적인 특혜조치가 마련되어 있지 않았기 때문에 유인책이 별로 없었다는 점을 들 수 있겠다. 이에 따라 조합은 다음과 같은 사항들을 건의하였다.

첫째는 현실적으로 실현가능한 것부터 점진적으로 계획을 수립하여 추진하도록 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 등 이었다.

한편 자동차운수노동자의 건강유지로 교통질서를 확립하고 교통안전을 위한 각종 지원책을 마련해야 한다고 조합이 주장을 하였다. 이를 위하여 적정임금을 지급할 수 있는 교통요금을 적정화하고 자동차운수업에 부과하고 있는 불공정 과세에 대한 시정이 필요하였다. 뿐만 아니라 영업용 차량이 소비하는 석유류에 항공, 해운과 동일하게 특별소비세를 면세하고, 차량에 대한 특별소비세 감면 및 공장 목장과 동일하게 차고이전 시의 차고대지에 대한 양도소득의 면세와 대중교통수단 교통요금의 부가세 면세 등을 요구하였다.

이와 함께 택시에 휘발유보다 가격이 저렴한 LPG 공급으로 수송원가의 절감을 가져오고 운수사업체에 대해 일정기간 법인세 감면을 포함한 정부의 특별지원책이 마련할 것을 요청하였다.

제4장

산별노조 해산과 전국자동차노동조합연맹의 사련

제1절 1980년대 전반기 노동운동

제2절 '8·21조치'와 전국자동차노동조합연맹

제3절 1980년대 전반기 자동차운수노동자의 실태

제4절 택시부문의 갈등 표출

제5절 버스부문의 노동여건 악화

제6절 자동차운수업의 공영화 논의

제7절 1980년대 전반기 열악한 노동조건과 노동
운동

제1절 1980년대 전반기 노동운동

1980년대 들어와 가장 큰 국제상황의 변화라고 한다면 화해질서가 대결의 질서로 전환되었다는 점이다. 미국·이란사태, 공산국가간의 각축, 미소간 대립, 소련의 아프가니스탄 침공, 이란·이라크 전쟁 등등이 1980년의 서두를 장식하였다. 우리나라 내부 상황도 예외는 아니었다. 1979년 10·26 사건 이후 경제는 마이너스 성장을 기록하였다. 이 해에 한국은행은 1980년 국민총생산 잠정치 5.7% 마이너스 성장을 전망하면서, 1975년 불변가격기준으로 1인당 GNP 1,508\$로 79년 1,597\$보다 89\$ 하락한 것으로 발표하였다.

그러나 1980년대 중반기는 이른바 3저 호황과 '86아시안게임' '88올림픽' 특수 등으로 비약적인 경제성장을 이룩하기도 하였다.

1980년대 첫해를 맞이하여 노총은 신년사에서 “역사적 전환점의 새역사 창조과정에서 방관자가 아닌 참여자로서 이 나라의 주인공으로서의 의식과 긍지를 갖고 앞으로의 모든 정세를 가장 건전하고 슬기롭게 주도해 나가자”라고 선언하면서 전국의 110만 조합원에게 단결하여 내실을 다져 새로운 노동조합 위상을 정립하자고 말했다. 그리고 유신정권하에서 억제되었던 노동기본권을 부활시키기 위하여 정치참여를 포함한 다음의 5대 실천방안을 밝혔다. ①자주적 노동운동 태세의 확립 ②동관계의 정상화를 위해 대등한 노사협력의 풍토를 형성하고 노동기본권을 부활 ③실질임금의 확보 ④복지활동 확대 ⑤노동조합의 정치활동 전개를 위한 운동 전개 등이었다. 그리고 1979년 8월 10일 소위 “YH사건”을 기점으로 노동운동에서도 커다란 전환점을 맞이하였고 정치적으로도 당시 신민당 김영삼 총재에 대한 국회의원직 경계를 국회에서 결정하는 등 사회 정치적으로 격변의 소용돌이 속에서 10.26 사태로 돌파구를 찾으면서 1980년대를 맞이하였던 것이다.

1980년 9월 1일 전두환이 제10대 대통령에 취임하고 10월 22일에는 제5공화국 출범을 위한 새로운 헌법이 만들어졌다. 이와 때를 같이하여 8·21 조치로 노동조합 조직을 산별체제에서 기업단위 형태로 강제 전환시키면서 기존 노동운동은 크게 위축되었다. 이러한 방침위에 마련된 새 법률에 의하면 기업단위 노조체제 확립과

함께 제3자 개입이 철저히 금지되었다. 또 하나의 변화라고 한다면 단체협약 체결에 있어 임금협약을 제외한 기타사항에 대해서는 유효기간을 1년에서 3년으로 늘린 것과 동시에 단체교섭권을 기업단위 당사자가 행사하고 필요한 경우 행정관청의 승인을 얻어 소속 연합단체에 위임할 수 있게 한 것이었다. 또한 노동쟁의조정법을 고쳐 쟁의행위도 더욱 규제하고 당사자를 제외한 제3자는 누구도 이에 개입하여 조정할 수 없게 되었다. 특히 유니온제의 폐지는 노동조합 입장에서 볼 때 가장 타격적인 사건이었다.

한편 이에 대하여 노총은 당시 노동관계법(노동조합법, 노동기준법, 노동쟁의조정법, 노사협의회법, 노동위원회법 등)은 노사관계의 해결을 오히려 어렵게 만들고 있을 뿐만 아니라 노사관계의 심한 불균형과 불안정을 조장함으로써 부당노동행위 및 노사분규를 부추기고 있다는 점을 지적하면서 이에 대한 시정을 강력히 건의하기도 하였다. 이에 따라 노총은 당시 집권당인 민정당으로 하여금 제반사정을 감안하여 노동관계법 일부 개정안을 마련하면서 노동조합법 중 제3자의 개념에서 노총, 산별연맹을 제외하고 조합비의 조합원 복지사업 사용업무를 삭제하며 단체교섭 권한의 위임에 대한 행정관청의 승인제도를 신고제로 변경하도록 압력을 가하였다.

또 노동쟁의조정법 중 당시 공익사업 40일 일반사업 30일로 되어있는 쟁의행위 냉각기간을 각각 10일씩 단축하고 알선기간은 10일에서 5일간으로 단축하며 행정관청 및 노동위원회의 직권중재회부는 공익사업에만 한정토록 하는데 노동운동의 초점을 두었다. 하지만 노조설립 요건완화와 유니온제 부활, 노조의 정치활동 규제 철폐 및 쟁의행위의 제한 조항 완화 등은 반영시키지 못하였다.

그러나 자동차노동조합연맹의 조직측면의 입장에서는 1980년이 가장 뼈아픈 시기이기도 하였다. 신군부는 영향력 있는 노동조합의 조직을 와해시키려는 목적으로 이른바 8·21 조치를 발동하여 산별노조를 일시에 기업단위노조로 바꾸는가 하면 기존의 노조위원장을 교체시킴으로써 신군부의 새로운 노동정책의 틀에 맞도록 개조시켜 나갔기 때문이다.

특히 산별노조 중에서도 규모가 가장 컸던 자동차노동조합연맹의 경우 8·21 조치로 인하여 6개월 만에 조직이 절반 이하로 감소하는가 하면 자동차운수업의 특수성을 감안한다면 기업단위로 노사간 협상을 하는 것이 노조 입장에서는 아주 불리

할 수밖에 없는 상황이었다. 이렇게 1980년대 들어와 8·21 조치로 자동차노동조합연맹의 시련이 시작되었지만, 노조는 조직적으로 잘 규합하여 운수노동자의 복지 향상과 노동운동 전개에 전력을 경주하였다. 이제 그 하나하나의 내용을 살펴보도록 하겠다.

제2절 ‘8·21 조치’와 전국자동차노동조합연맹

1. 8·21 조치의 배경

신군부는 1980년 8월 21일 노조의 지역지부 해체와 노동조합 정화를 내용으로 하는 지침을 시달하였다. 이것은 8·21 조치 및 노사협의회법 제정을 시행하여 노조 조직 운영과 노사 관계의 새로운 방향과 국면을 제시하고자 하는 신군부의 의지가 강력하게 들어가 있었다. 신군부는 민주화 운동의 흐름 하에서 그 주축을 이루는 기존의 산별노조를 약화시키고 전반적으로 노동조합을 기업 단위로 재편하기 위한 방안이었다. 이것은 또한 단위노동조합과 조합 설립 변경에 따른 제반 규약과 선거 및 조직관리에 대한 제반규칙을 제정하여 새로운 노조 운영의 행정기반을 구축하는데 중점을 두었다. 다시 말하면 8·21 조치는 산별노조의 세력 결집을 분산시키고 정부 정책에 동조할 수 있도록 강성 노조를 제거하고 친정부적 노조 세력을 세우기 위한 것이 목적이었다.

2. 경과 과정 : 산별노조에서 기업단위 노조로

이에 따라 노조는 산별 노조체제에서 기업단위 노조형태로 전환되었다. 8·21 조치 중에는 노사갈등의 문제가 발생하였을 때 해당기업과 노조 당사자끼리 해결하도록 하고 있다. 노동조합의 산별 세력 결집을 원천적으로 봉쇄하는 조치였다. 그러나 노사가 대등한 입장이 되지 않을 뿐만 아니라 각 사업장마다 개별 협상을 해야 하기

때문에 산만하고 불안정하다는 단점을 갖고 있었다. 노조법 12조 2에 따르면 “기업 단위 노조체제를 확립하고 제3자 개입을 철저히 막도록 조치”한 것이 좋은 사례이다. 한편 단체협약 체결에 있어 임금협약을 제외한 기타 사항에 대해서는 유효기간을 1년에서 3년으로 연장함과 동시에 단체교섭권을 기업단위 당사자가 행사하고 필요한 경우 행정관청의 승인을 얻어 소속 연합단체에 위임할 수 있도록 하였다. 임금협상에 따른 파업의 가능성과 노사 갈등의 주기를 1년에서 3년으로 연장시켜 놓은 셈이다. 그러나 이것은 일시적인 미봉책에 불과한 것이지 근본적인 해결방안이 되지 못하였다.

3. 8·21 조치가 전국자동차노동조합연맹에 미친 영향

정부가 1980년 8월 21일 8·21 조치를 취함으로써 노동조합의 지역지부가 해산되었다. 이에 따라 노동조합 입장에서는 사용자단체와의 단체교섭을 위한 조직체계가 붕괴된 것이 가장 큰 타격이었다. 즉, 전국자동차노동조합 결성 특성상 산별노조가 아닌 기업단위 노조는 아주 불합리한 것이었기 때문이다. 이에 따라 8·21 조치는 조합 조직 개편의 일대 전환기를 가져올 수 밖에 없었다. 다양하게 분포되어 있는 운수기업들은 기본단위로 임금 및 노사협상을 벌이다 보니 개별기업의 노조라고 하는 것이 풍부한 경험 및 인적 구성원을 갖고 있지 못하였기 때문에 협상력도 떨어질 뿐만 아니라 제대로 타결되기도 힘들었다. 노동청의 노동조합 정화지침에 따라 단체교섭을 위한 협의회 설치 지침을 작성하여 시도별로 협의회를 구성하였는데, 일부지역에서는 이를 과거의 지역지부 형태로 만들려다가 노동청의 시정 명령을 받기도 하는 등 우여곡절을 겪었다.

8·21 조치로 기존 사업장 단위 분회가 단위 노동조합으로 개편되면서 총 1,054개 지부가 설립신고를 마쳤다. 이 때 남자 80,475명 여자 28,500명(계 108,975명)으로 이 수치는 8·21 조치 이전 158,000명의 2/3 수준으로 감소하였다. 즉 단위조직 자체가 점차 해산되어 가고 있었다. 나머지 신고 되지 않은 것은 조합원이 소수에 그치고 있는 택시, 화물, 정비 분야였다. 그러나 단체교섭을 위한 협의회는 본 자동차노련에 있어 필수적인 것으로 1980년 9월 6일 및 10월 23일, 2차에 걸친 건의 끝에 노동청의 ‘노동조합운영지침(80. 11. 22)’ 및 개정노동조합법 제33조에

서 이를 제도화하려고 노력하였다. 사용자 또는 사용자 단체에서는 지역지부해산 및 노사협의회 제도를 잘못 이해하고, 이미 체결된 단체협약을 무효화하도록 책동하며 임금체불 및 노조개편에 사용자개입 등의 사례도 볼 수 있었다.

한편 1981년 3월 23일 조합은 '지역별 업종별(소규모사업장) 연합 노동조합 설립에 대한 건의'를 당시 민정당 정책위원회 의장 및 노총위원장에게 제출하였는데 이 건의안을 제출하게 된 배경은 다음과 같다.

첫째, 1980년8월 21일 모든 산별 노동조합의 지역지부가 해산됨에 따라 자동차 운수사업과 정비사업에 종사하는 노동자를 조합원으로 구성되어 있는 연맹 산하 23개 지부도 해산되었다. 그리고 동년 9월 30일까지 사업장 단위의 분회(단위 노동조합) 또는 하나의 지역에서 같은 업종의 소규모 업체간에 설치된 연합분회를 지부로 명칭 변경하여 행정관청에 신고토록 일방 조치를 취한 바 있는데 이것이 그 동안 형성되어 온 자동차운수노조 조직의 특성상 아주 불합리한 조치라는 점이 건의안을 제출하게 된 배경이었다.

둘째, 1980년 12월 31일 노동조합법이 개정 공포됨에 따라 1980년 8월 21일 이전의 분회가 단위 노동조합으로 또한 산별 노동조합이 연합단체로 개편되었기 때문에, 그간의 노동조합 조직 변화에 따라 당 연맹산하의 소규모 사업장에는 기존 노동조합이 거의 붕괴 또는 와해되어 노동조합 부재 상황까지 이르렀다. 이에 따라 많은 노동자가 노동기본권을 유린당하고 열악한 노동조건에 시달려 오히려 노사분규의 요인이 팽배하고 있어 사회 안정적인 차원에서라도 이에 대한 시급한 대책이 필요

〈표 4-1〉 업종별 노동조합 조직 및 조합원 증감현황

구 분	계		일반버스		고속버스		전세버스		택시		화물		정비	
	조직	조합원	조직	조합원	조직	조합원	조직	조합원	조직	조합원	조직	조합원	조직	조합원
80.8.20 이전	3,863	177,550	393	71,814	10	4,850	115	3,320	1,205	38,419	1,543	45,892	597	13,255
81. 2. 28 현재	535	78,493	309	58,611	10	6,195	48	2,389	142	4,430	7	4,592	19	2,276
증감	-3,328	-99,057	-84	-13,203	0	1,345	-67	-931	-1,063	-33,989	-1,536	-41,300	-578	-10,979
비율(%)	13.85	44.21	78.63	81.62	100	127.73	41.74	71.96	11.78	11.53	0.45	10.01	3.18	17.17

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고 (1981). p35

하다고 판단되었기 때문이다.

1980년 8월 21일 지역지부가 해산 조치되기 이전까지 조합 산하에는 23개 지부, 667분회가 있었다. 또한 노동조합을 조직한 업체수는 3,863개 업체에 조합원 수 177,500명에 달하였다. 그러나 8·21 조치 이듬해인 1981년 2월 28일 현재 총 조직 업체수는 535개로 86%나 감소하였고, 총 조합원 수도 78,493명으로 56% 감소하였다. 업종별로는 일반버스가 종전의 393개 조직 71,814명의 조합원에서 309개 조직 58,611명으로 조직 및 조합원 각각 21%, 18% 감소하였으며, 전세버스도 각각 58%, 28%, 택시 각각 88%, 89%, 화물 각각 99%, 90%, 정비 각각 97%, 84% 감소하였다 그러나 예외적으로 고속버스는 10개 조직 4,850명의 조합원에서 10개 조직 6,196명으로 오히려 조합원수가 28%나 증가하는 현상을 보였다.

전반적으로 고속버스를 제외한 전 업종에 걸쳐 조직 및 조합원 수가 종전에 비해 크게 격감한 것은 업체규모의 영세성으로 인하여 노동조합 조직유지의 자생능력을 갖지 못하고 있었던 것으로 분석된다. 또 <표 4-2>에서 보는 바와 같이 8·21 조치

<표 4-2> 사업 종류별 규모별 업체수 및 조합원 수

(1980. 7. 30 현재)

구 분	계		16명 미만		16~199명		200~499명		500~999명		1,000명 이상	
	업체수	조합원	업체수	조합원	업체수	조합원	업체수	조합원	업체수	조합원	업체수	조합원
총계 (%)	3,863 (100)	177,550 (100)	617 (15.97)	8,320 (4.69)	3,013 (78.00)	102,869 (57.94)	206 (0.67)	49,777 (28.03)	26 (0.67)	15,566 (8.77)	1 (0.03)	1,018 (0.57)
지내버스 (%)	245 (100)	46,693 (100)			145 (59.18)	16,635 (35.63)	90 (37.74)	24,856 (53.23)	10 (4.08)	5,202 (11.14)		
시외버스 (%)	148 (100)	25,121 (100)			89 (60.13)	9,463 (37.67)	46 (31.08)	7,333 (29.19)	12 (8.11)	7,307 (29.09)	1 (0.68)	1,018 (4.05)
고속버스 (%)	10 (100)	4,850 (100)					6 (60.00)	1,793 (36.97)	4 (40.0)	3,057 (63.03)		
전세버스 (%)	115 (100)	3,320 (100)			115 (100)	3,320 (100)						
택시 (%)	1,205 (100)	38,419 (100)	113 (9.38)	1,570 (4.09)	1,091 (90.54)	36,639 (95.37)	1 (0.08)	210 (0.54)				
화물 (%)	1,543 (100)	45,892 (100)	424 (27.48)	5,758 (12.55)	1,058 (68.57)	25,047 (54.58)	61 (3.95)	15,087 (32.87)				
정비 (%)	597 (100)	13,255 (100)	80 (13.40)	992 (7.48)	515 (86.25)	11,765 (88.76)	2 (0.34)	498 (3.76)				

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고 (1981). p36

이전 조합 산하의 단위 노동조합 사업자의 규모별 비중을 보면 200명 미만의 조합원을 가진 업체수가 전체의 94%인 3,630개에 달할 뿐만 아니라 이들 조합의 조합원수는 111,189명으로 전체 조합원 수의 63%에 해당하는 것이었다. 그리고 택시, 화물, 정비업체의 경우 500명 이상의 대형 조합원을 가진 업체는 1개도 없으며, 그것도 대부분 16~199명 규모에 집중되어 있다. 특히 화물업체의 경우 16명 미만의 조합원을 가진 업체수가 27%에 달할 정도로 영세성이 뚜렷이 나타났다.

이상의 자료에서도 알 수 있듯이 조합 산하 노동조직은 소규모 영세성을 면치 못하는 운수업체라는 특성 때문에 1980년 8월 21일 조치로 인하여 다음과 같은 타격을 입게 되었다. 8·21 조치에 의한 노동조합 개편의 목표는 지역지부 등 중간 노동조직 기구를 폐지하는 대신 사업장 단위의 노동조합 육성과 활성화 및 소속 노동자의 권익 보호에 중점을 둔 정책의 일환으로 되어야 함에도 불구하고 그렇지 못하였다. 이에 따라 자동차운수 및 정비사업의 소규모 업체에 종사하는 노동자는 일정한 범위에서 수 개의 사업장을 대단위화하여 구성하는 지역별 업종별 연합노동조합의 설립이 필요하였다.

결론적으로 8·21 조치는 다른 업종의 노동조합에도 그랬겠지만 특히 조합에는 다음과 같은 악영향을 미쳤다. 첫째, 기존 노동조합 조직체제의 붕괴를 초래하였다는 점이다. 앞의 표에서 살펴본 바와 같이 조직업체로는 총 3,863개 중 86%, 조합원 수는 177,550명 중 56%가 상실되었다. 특히 택시나 화물 정비 분야의 경우는 거의 90% 정도의 조직 와해를 가져왔다는 점이다. 둘째, 단체 교섭력의 약화로 인한 원만한 단체교섭 타결의 어려움을 들 수 있다. 종전의 운수 및 정비업체의 사용자는 업체단위로 단체교섭을 하지 않고 당해 사용자 단체가 종전의 지역지부와 단체교섭 혹은 단체협약을 체결함으로써 업종간 직종간의 임금 및 노동시간 등 노동조건을 평준화 할 수 있었다.

그러나 새로운 법령에 의하면 소속 조합원과 사용자 또는 사용자 단체와의 단체협약을 체결함에 있어 노사간의 세력 불균형과 노동조합의 단체교섭력 약화로 인하여 원만한 단체교섭과 타결이 어려웠다. 셋째, 사용자의 부당노동행위에 대한 노조의 조직적 대처가 어려웠다는 점이다. 종전의 지역지부가 해산되고 단위 노동조합의 조직 붕괴로 인하여 노동자의 권익을 대변할 수 있는 노동조합 기능이 마비되었

다. 이에 따라 사용자 측의 횡포가 심해지면서 부당해고와 징계권의 남용 및 장시간 근무 등 과다근무의 강요와 안내원에 대한 검신검색 등 인권유린 행위가 가중되었고 이것은 노사분규의 불안요인의 중요 사항으로 자리 잡게 되었다. 넷째, 노사분규의 빈발을 들 수 있다. 앞에서 언급한대로 단체 교섭력의 약화로 인한 단체협약 체결의 어려움은 곧바로 노사분규로 이어졌다. 또 단체협약이 체결되었다고 하더라도 일부 조합원에게만 그 적용을 받게 되는 셈이 되기 때문에 대부분의 노동자가 소외됨으로써 동일지역 내 업종별 및 동일 직종에 대한 노동조건이 일치하지 않기 때문에 8.21 조치에 의한 노동조직의 변화는 지속적인 노사분규의 원인이 되었다.

4. 전국자동차노동조합연맹의 대응

8.21 조치와 함께 지용택 위원장이 사임하고 후임으로 이상원씨가 위원장이 되었다. 당시 위원장을 맡았던 이상원씨와의 인터뷰에서 노조위원장 선출 또한 정부의 입김으로부터 자유롭지 못하였음을 다시 한번 확인 할 수 있었다. 그런데 이전의 위원장들이 단명에 위원장 자리를 내 놓아야 했던 것과 달리 이상원 위원장은 1980년 8월 25일부터 1985년 4월 13일까지 무려 4년 8개월을 위원장으로 재직하였다. '8.21 조치' 직후 어려운 시절의 노동조합을 맡아서 하다보니 그 살림살이가 만만치 않았을 것으로 생각되었다.

그리고 앞에서 살펴본 바와 같이 노동청의 8·21 노동정화 조치를 취함에 따라 지역지부가 해산되었지만 이를 대체할 조직이 없어 노동자를 위한 사용자와의 단체 교섭에 커다란 지장을 초래하고 있었다. 한편 연맹은 노동청 노동조합 정화지침에 의거한 3명 이내의 단체교섭 대표를 선임할 조직체를 구성하고 이를 1980년 9월 6일 노동청에 건의하였으나 받아들여지지 않아 10월 23일자로 다음과 같이 '지역별 업종별 협의회 구성'을 건의하였다.

노동조합 조직개편에 따른 보완조치에 대한 건의 (1980. 10. 23)

□ 업종별 협의기구 설치운영

가. 배경

- ① 정부의 노동조합에 대한 정화방침의 일환으로 1980. 8. 21자로 모든 지역 지부가 해체되었음
- ② 이에 따라 자동차운수사업과 정비사업에 종사하는 노동자를 조합원으로 구성하고 있는 조합도 23개 지부가 해산되고, 동년 9월 30일까지 사업장 단위의 분회 또는 동일업종 소규모 업체간에 설치된 연합분회(도합 667개 분회)를 지부로 명칭 변경하여 행정관청에 신고토록 조치하였음
- ③ 이와 같은 조치로 인하여 기업의 규모나 경영여건의 영세성을 탈피하지 못하고 있는 자동차운수 및 정비사업의 특수성 때문에 기존 노동조직의 와해 내지는 악화로 정상적인 노사관계가 붕괴될 수 밖에 없는 위기에 직면하고 있음

나. 자동차운수 및 정비사업 노사관계의 특성

- ① 자동차운수사업체 또는 정비사업체는 관계 법령을 근거로 노동관계에 관한 그 구성원인 개별 사업체에 대하여 조정 또는 규제할 수 있는 권한을 가진 사용자 단체(자동차운수사업조합 또는 정비사업진흥회)를 업종별, 행정구역별로 설치 운영하고 있음
- ② 따라서 이들 사업체의 사용자는 개별적으로 임금, 노동시간, 근무제도 등 노동조건을 결정하지 않으며, 당해 사용자 단체가 당해 사업장의 노동자로 구성된 업종별, 지역별지부와 노사교섭 및 단체협약을 체결함으로써 업종간, 직종간의 노동조건 평준화를 도모하여 왔음

다. 노동조합 개편으로 제기된 문제점

- ① 지역지부 해산을 계기로 이들 사용자 측에서는 사업장별 노동조합인 지부와 단체교섭 내지는 단체협약 체결을 시도하고 있어, 동일지역간의 동일 업종 또는 동일직종에 대한 동일노동조건 원칙이 무너지게 되면서 기업간 노동조건 비교를 통한 노사분규가 필연적으로 빈번할 것이 예상되었다. 또한 기능직 노동력 수급조절에 혼란을 초래하여 원활한 대중 교통소통에 차질을 수반하여, 그 결과 교통질서의 문란과 교통사고 유발의 구조적 요인을 조성하게 될 것으로 예상됨

- ② 특히 지역지부 해체에 따른 노동조합의 조직력 약화현상이 역력히 드러남에 따라 이를 기화로 부당하고, 계수기부착, 단체협약 불이행과 노동조합활동 방해 등 사용자의 횡포가 날로 심해지고 있어 기존 노동조합의 명분유지 조차 매우 어려운 실정에 직면하고 있음

라. 대책

노동조합법 제33조에 의한 단체교섭 과정에서 노사간의 평화와 균형을 유지하고 동일행정 구역단위의 업종간 직종간 노동조건외의 평준화를 기하며, 실질적으로 노동자와 사용자가 대등한 지위에서 단체교섭과 단체협약을 체결할 수 있는 제도적 장치로서 일정한 기준에 의하여 업종별 협의기구를 설치운영 하도록 정책수단을 강구함

□ 행정구역 단위 연락사무소 설치운영

- 가. 177,550명의 조합원으로 구성된 조합은 8·21조치 이전에는 조합 산하 23개 지부가 조합업무를 수행하여 왔음
- 나. 지역지부 해산에 따라 기존 조직인 사업장 단위 667개 지부와 조합본부간의 업무연락수단이 전무할 뿐만 아니라
- 다. 종전의 업종별 연합분회가 불원간 사업장 단위 지부로 조직이 개편될 경우 지부 총수가 3,863개에 이르게 되는 실정임
- 라. 따라서 연맹과 지부간의 업무수행은 물론 정부정책 실행에도 차질이 있을 것으로 예상됨
- 마. 이와 같은 제반 업무의 효율적인 수행을 위하여 행정구역 단위로 연락사무소를 설치 운영할 필요가 있음

□ 연락사무소 설치운영 방안

- 가. 서울, 부산을 비롯한 각 시도에 조합의 연락사무소를 설치
- 나. 인원구성 : 소장은 조합본부위원장이 임명하고, 연락소에 최소한의 직원을 배치함
- 다. 업무 : 연맹과 행정구역단위 각 지부간의 제반업무의 연락을 담당함
- 라. 규정 : 별도로 연락소 설치운영 규정을 제정 시행함

□ 업종별(소규모 사업장) 연합지부 설립

가. 노동조합 정화지침에 의해 사업장 단위노동조합이 존립에 위협을 받아 기존 노동조합이 자연 소멸되게 되었고 대신 소규모 기업단위 연합지부가 설립되었다.

- ① 관련 기업인 자동차운수사업 및 정비사업의 영세성, 소규모성으로 인하여 버스, 택시, 화물, 정비 분야의 사업장이 전국에 3,863개가 산재되어 있고, 이 중에서 택시, 화물, 정비 등의 사업장에 노동자가 11명에서 50명 미만 되는 사업장이 대다수를 이루고 있었다. 한편, 업종별로는 전세버스 업체가 조합원 200명 미만에 그치고 있으며, 택시업종의 99.9%, 정비업종의 99.7%, 화물업종의 96.1%가 이에 해당하고 있어 사업장의 소규모성을 여실히 나타내고 있었다. 따라서 종전의 연합분회를 전면 폐지하고 사업장 단위로 지부를 개편 운영할 경우, 재정자립도가 미약하고 단체교섭력이 취약하여 노동조합의 기능마비로 정상 운영을 기대할 수 없는 사정에 처하게 되었다.
- ② 이에 비하여 사용자측은 버스, 택시, 화물, 정비업종 공히 사용자 단체를 설립 운영함으로써 막강한 단체교섭력을 일방적으로 유리한 입장에서 구사하게 되므로 결과적으로 노동조합은 노사대등의 원칙에 배치되는 불평등한 입장에 빠질 수밖에 없는 불균형이 생기게 되었다.
- ③ 이와 같이 사업장 단위 노동조합의 존립과 생존이 거의 불가능한 사정으로 인하여 자연히 연맹으로서는 산하 노동조합의 기능마저 상실하는 입장에 직면하고 있는 형편이었다.

나. 따라서 이와 같은 노동조합 존폐의 위기를 극복하기 위한 방안으로서 동일업종의 영세업체가 일정지역에 위치하고 있는 택시, 전세버스, 화물 정비업종에 있어서는 조합원수 200명 내지 300명(재정자립도의 최저한계선) 내외를 기준으로 수개의 사업장을 묶어 업종별 연합지부를 설립하고 당해 각 사업장에는 지부 산하의 분회를 설립할 수 있도록 조치하여 주시기 바란다고 건의하였다.

5. 지역별 업종별 협의회 구성 건의에 대한 반응 : 간사장 제도

먼저 노동청은 1980년 11월 22일 '노동조합 운영지침(노조 1454~30506)'의 3항 나호(號)에 "사용자 단체와 단체교섭 및 체결권을 행사할 수 있는... 5명 이내의 단체교섭 대표..."를 인정한다고 발표하였다. 또한 노동조합법 제33조 제1항을 다음과 같이 하고 동조 제2항을 신설하였다.

(1) 노동조합의 대표자는 그 노동조합 또는 조합원을 위하여 사용자나 사용자단체와 단체협약의 체결 기타의 사항에 관하여 교섭할 권한이 있다. 다만, 사용자단체와의 교섭에 있어서는 단위노동조합의 대표자중에서 그 대표자를 선정하거나 연명으로 교섭할 수 있다.

(2) 단위노동조합은 단체교섭 상 특수한 사정이 있거나 직종간, 업종간, 산업간의 조정이 필요하다고 인정할 때에는 행정관청의 승인을 얻어 그 연합단체에 위임할 수 있다.

이것은 8·21 조치의 핵심내용인 산별노조에서 기업별노조로의 전환에 따른 변경사항이었다. 그러나 앞에서도 살펴보았지만 운수업 부문의 연합단체는 상기 조치에 따라 기업별로 연맹을 운영하기에는 적합하지 못한 상황이었다. 이에 연맹은 정부에 대해 시정 방안을 요구하기에 이르렀다.

1980년말 노동조합법 시행령 개정에 따른 의견 제출

연맹은 1980년 12월 31일 법률 제3350호로 공포된 '노동조합법 개정법률'에 따른 동시행령 개정에 반영할 것을 바라는 의견을 다음과 같이 제출하였다.

□ 법 제12조(제3자 개입금지)의 2규정에 대하여

가. 의견 : 산업별 연합단체를 법령에 의해 권한을 가진 자로 명시바람

나. 이유 : ① 산업별 연합단체를 제3자로 해석하여 산하 기업단위노조에 지도적 기능을 인정하지 않을 경우 헌법에서 보장하고 있는 노동자의 단결권에 대한 중대한 침해가 될 뿐만 아니라 오히려 노사간의 평화유지와 대화의 창구를 봉

쇄하는 사태가 야기될 것으로 예견됨

- ② 지역지부가 해산되고 급작스레 지부장직을 맡게 된 기업단위 노조대표자는 학력면과 노조실무면에서 아직 미약하여 이들에게 노조의 설립, 해산, 단체 교섭 등 어려운 임무를 전담시킨다는 것은 노조의 기능을 약화시키는 처사로 보여짐
- ③ 따라서 산업별 연합단체에 대해 산하 노동조합에 대한 지도적 기능을 부여하여 생산적 노사관계 또는 산업평화를 유도할 수 있는 제도적 장치가 필요한 것으로 사료됨

□ 법 제13조(노동조합의 설립) 단서규정에 대하여

가. 의견: 자동차 운수사업 또는 정비사업에 종사하는 노동자를 특수한 작업 환경에서 노동하는 노동자로 보고 지역별 업종별 단위노조(연합)를 설치할 수 있도록 조치 바람

나. 이유: ① 조합의 조사통계에 따르면 관련 기업인 자동차운수사업 및 정비사업의 영세성과 소규모성으로 인하여 전국 관련업체 총 3,863개에 200명 미만의 업체수가 93.9%인 3,630개나 되며, 업종별로는 전세버스 전체업체가 조합원 200명 미만이며, 택시, 정비, 화물업종의 경우 96~99.9%까지 이에 해당됨
 ② 이와 같은 사업장의 영세성과 소규모성으로 인해 적어도 300명 수준의 연합 지부 설립이 보장되지 않는 한 지부의 재정자립도가 해결되지 않을 뿐만 아니라 단체교섭력이 취약하여 노동조합의 기능마비로 정상운영을 기대할 수 없는 사정에 처하게 될 것임

□ 법 제23조(임원의 선거) 제2항 1호 규정에 대하여

가. 의견: 시행령에서 본 조항의 적용기준을 “조합원의 본분에 위배하고 노동조합의 이익에 반하여” 라는 취지로 해석하도록 규정하기 바람

나. 이유: ① 정상적인 노조 활동과 관련하여 형사법으로 입건 처벌하는 경우(예, 쟁의행위 관계 등)가 있을 수 있으므로 이러한 점에 유의가 있어야 하겠기 때문임

② 1979년도 교통사고 발생건수 (113,927건)를 분석한 바에 의하면, 조합원이 운전하는 영업용 차량이 전체 교통사고의 59.45%(2.16대당 1건의사고가 발생한 셈)를 점하고 있을 뿐만 아니라 1년간 조합원 1인당 교통사고 건수가 0.7건이고, 또 이들이 형사범으로 입건되면 대부분이 금고형을 선고받게 마련인 상태에서 본 조항을 적용하여 임원의 자격을 제한할 경우 조합의 운전직종 조합원 거의가 이에 저축이 되어 사실상 그 누구도 임원의 자격을 취득하기가 매우 어려울 것으로 예견되기 때문임

□ 제33조(교섭권한) 제2항의 규정에 관해

가. 의견 : 자동차운수 사업법에 의해 업종별로 전국 규모인 사용자단체가 각 각 설립 운영되어 있고 행정구역 규모인 각 사용자단체가 구성되어 있으므로 이와 같은 특수한 사정을 감안하여 단위노조의 위임에 의하여 그 연합단체인 노동조합이 상대 사용자 단체와 단체 교섭할 수 있는 행정조치가 있기를 바란다

나. 이유 : ① 각 도시와 중앙에 사용자 단체가 구성되어 있고 노동관계에 대해 구성원을 규제 또는 조정하는 권한을 갖고 있으므로 이와 같은 사용자단체와 연합단체인 노동조합이 단체교섭을 일원적으로 할 수 있는 제도적 장치가 있어야 할 것임

② 고속버스, 일반버스, 관광버스, 택시, 화물, 정비 등 다양한 업종이 전국 각지에 산재하여 업종 간 직종간의 노동조건이 다르기 때문에 이에 따른 노사분규도 빈발하고 있는 바, 그 실정을 파악하여 동일한 지역, 동일한 노동조건과 동일한 임금을 유지하기 위해서는 대단위 노사교섭 방식의 채택이 절실하게 요망됨

□ 법 제39조(부당노동행위) 제2항 단서규정 삭제에 대하여

가. 의견 : 유니온숍제의 허용규정인 법 제39조 제2항 단서규정 삭제의 효력은 국가비상 사태가 해제되거나 국가 보위에 관한 특별조치법이 폐지될 때까지 유보하도록 조치있기 바람

나. 이유 : ① 기업별 노조체제로의 변화, 단체교섭력의 약화, 기존 조직의 와해

등으로 인하여 난국에 처하게 된 노조의 조직 기능의 최후적 방파제 역할을 하고 있는 유니온숍제 삭제 규정의 효력을 한시적으로 유보하여 노시간의 평화와 나아가 사회적 안정을 도모할 필요가 있을 것임.

- ② 특히 한시택시의 경우 차주에 고용된 운전기사는 헌법에서 보장된 단결권, 단체교섭권, 노동기준법 등의 적용에서 제외되는 환경에 있었음. 그러므로 3,900여 개 영세운수업체에 고용된 전세버스, 택시, 화물, 용달, 장의, 정비 등에 종사하는 노동자는 노동조합 결성 및 그 활동이 위축되어 과거 177,000명에 달하던 조합원이 71,000명에 그치고 그 조직률은 22.3%에 지나지 않으며 또 사용자의 부당노동행위가 속출하고 있었음
- ③ 더욱이 영세운수업체의 사용자들은 노동기준법 등의 노동조건이 운수업에서는 적용될 수 없는 것으로 생각하고 있으며, 관계 당국 또한 이를 긍정적으로 받아들이므로서 1일 18시간의 초인간적 노동을 강요하며 임금형태도 버스의 경우 포괄역산제, 택시의 경우 1일 도급제, 고속버스의 경우 주행거리 성과급제 등 전근대적인 형태를 띠고 있었음
- ④ 이와 같은 전근대적인 노동조건 of 열악성은 노동자를 괴로하게 하며 또 과속하게 하여 일본 보다 48배, 미국 보다 32배 많은 교통사고 발생을 보이고 있음. 이러한 교통사고를 당국은 피상적으로 관찰하여 단순 교통사고 위반으로 간주하여 처벌위주의 시책을 되풀이함으로써 노동자들은 범칙금, 벌금, 운전면허정지 등으로 많은 임금 손실을 가져 왔으며 국민으로부터 상습적으로 교통법규를 위반하는 우범자로 잘못 인식되기에 이르렀음.

이상에서 본 바와 같이, 8·21 조치 이후 노동조합 활동 자체가 위축되고 연맹의 존립 자체와 연결되는 사항이었으므로 이에 대한 적극적인 대응방안을 마련하기 위해 여러 방면으로 노동조합법 시행령 개선을 위한 대정부 활동을 전개해 나갔다.

한편 1980년 8·21 조치 이후 기존의 지부체제에서 지역별 업종별 협의회 체제로 전환됨에 따라 연맹은 간사장제도를 두게 되었다. 간사장제도의 역할은 당시 혼란기의 연맹의 조직을 강화시키는 역할을 하였다. 뿐만 아니라 간사장은 연맹에서 파견된 직원이었기 때문에 연맹 의무금 징수율이 상당히 높은 수준에 달할 수 있는

장점을 갖고 있었다. 그러나 간사장이 연맹에서 파견된 관계로 기존 지부의 지부장 또는 지부간부를 지냈던 사람들이 간사장을 맡는 경우가 대부분이었기 때문에 1980년 간사장들이 정년퇴임 후에 후임을 임명하지 않고 그 대신 영달금으로 지원 하는 방식으로 바뀌었다.

6. 노동법 개정 이후 노동운동상의 당면 애로사항

1) 조직적 측면

- ① 지역별, 업종별, 소규모 사업장의 연합노조 구성 불허로 말미암아 영세 소규모 사업장(평균 노동자 58명)인 노동조합 조직이 존립할 수 없어서 와해되고 있었으며, 일부 버스업종을 제외한 대부분의 운수 및 정비사업(택시, 화물, 전세버스, 정비 등) 종사노동자 보호에 문제점이 생겼다.
- ② 유니온숍 조항(노동조합법 제39조 제2항 단서규정) 삭제로 노동조합 조직과 조합원 지위에 치명적인 타격을 받고 있었다.
- ③ 종전의 지역지부 폐지와 산별연맹의 조직 통제기능 박탈로 노동조합 조직유지 및 관리능력을 상실하고 있었다.

2) 노동자 보호적인 측면

- ① 산업별 연맹과 지역단위 협의 기구를 노동조합법 제12조 2의 “제3자”의 개념에 포함시키고 있어 조합활동 저지로 조합원 권익보호를 위한 행동기능을 갖지 못하고 있었다.
- ② 노동조합 기능의 저하에 편승하여 극심하게 발생하고 있는 사용자의 각종 부당노동 행위에 효과있게 대처하지 못하였다.
- ③ 사업장 단위 위주의 단체교섭 제도로 임금협정, 단체협약이 부진하여 동일 업종 및 직종간의 노동조건 불균형과 저하로 산업평화의 불안요소가 조성되고 있었다.
- ④ 행정관청에서는 단체교섭 권한의 산업별연맹 위임제도(노동조합법 제33조 제2항)에 부정적이고, 행정조치를 취하는데 있어서 비협조적이었다.

3) 노동조합 운영적 측면

- ① 산업별연맹 구성체인 단위노동조합 및 조합원의 실태 파악, 업무연락, 정보 교환 등의 곤란으로 노사분규, 조직분규 등의 예방과 수습 및 고충처리 등의 업무를 수행할 수 없는 실정이었다.
- ② 전반적으로 의무금 납부실적이 부진하여 산업별연맹의 재정사정이 어렵게 되어가고 있었다. 다만 자동차노동조합연맹은 간사장 제도를 통하여 이 문제를 극복하고 있었다.
- ③ 폐지된 지역지부 재산관리에 대한 합리적인 행정방침 결여로 효율적인 복지 사업을 추진할 수 없게 되고 날이 갈수록 재산손실 요인이 생기고 있었다.

노동법 개정 이후 노동부의 행정명령 또는 지침서 하달

□ 조직 개편에 관한 문제

가. 노동조합 운영지침(노동청 노조 1454-30506 : 80. 11. 22)

- ① 단위조합 및 연맹 상임 임원직에 대한 제한
- ② 예산편성 및 지출에 대한 제한
- ③ 복지사업비 재출에 대한 제한
- ④ 산별, 지역별 연합협의 기구 설치운영 기준, 기능에 대한 사항
- ⑤ 총회 및 대의원 대회 개최에 대한 사항, 단체교섭에 관한 사항

나. 노동조합·운영지도(노동청 노조 1454-7389 : 81. 3. 9) : 노동조합 규약을 81. 3. 31까지 노동조합법과 적법하게 개정하고 주무 행정관청에 보고할 것과 만약 미보고시 노동조합으로 인정 않겠다는 취지

다. 노동조합 운영지도(노동청 노조 1454-10643 : 81. 4. 6) : 81. 3. 31까지 총회(대의원회)를 개최하고 즉시 변경신고를 완료토록 종용

□ 폐지된 지역지부의 청산 및 재산관리에 관한 문제

가. 노동조합 운영지도(노조 1454-33050 : 80. 12. 15) : 폐지된 지역지부가 관리 운영하던 공동복지 시설 및 조합원을 위한 장학회, 장학기금의 운영은 일

반 산업별노조에서 인수한 후 조속한 시일 내에 이해 당사자인 사업장 단위 노동조합 대표들로 공동관리협의 기구를 구성하여 운영토록 할 것

나. 노동조합 운영지도(노조 1454-33050 : 80. 12. 15) : 폐지된 지역지부의 잔여 재산을 조합 실정에 따라 청산위원회나 공동관리 협의기구와 협의하여 전 조합원을 위한 복지후생 사업계획을 수립한 후 대의원 대회의 의결을 거쳐 사용하도록 할 것

□노동부, 지방행정관청 및 지방노동위원회의 불법 부당한 행정조치

가. 노동청(81. 2 9) : 조정결정 질의회의(사회 1454-0835 : 80. 12. 9)에 대한 부당한 소원 각하

나. 부산직할시장(81. 6. 2) : 단체교섭 권한 위임 승인 신청(부산택시 66개 노조, 중비 23개 노조) 불법 부당한 반려(사회 1452-1053)

다. 서울특별시장(81. 6. 22) : 노동쟁의 발생 신고(서울택시 39개 노조) 불법적인 각하(사회 1454-634)

라. 서울지방노동위원회(81. 6. 17) : 노동쟁의 발생신고(서울택시 39개 노조)의 불법적인 반려

8·21 조치를 전후한 통계비교표

① 노동조합조직 상황

8. 21조치로 노동조합 설립을 사업장 단위로 하게 됨에 따라 노조 조직이 붕괴되어 갔다.

〈표 4-3〉에서 보는 바와 같이 1980년 8월 20일 현재 3,869개 조직업체에 177,550의 조합원을 갖고 있었으나, 1984년 12월 31일 조사에 의하면, 978개 조직업체에 128,704명의 조합원으로 축소되었다. 즉 조직업체 수는 종전의 25.3%, 조합원 수는 종전의 72.5% 수준으로 감소한 것이었다.

② 노동조합 기능 약화

업체의 영세성으로 인한 조합원 수 감소로 노동조합 자생능력이 결여되었다. 그리고 사용자의 음성적이고 기술적인 부당노동행위를 자행하고, 사용자의 단체교섭거부

〈표 4-3〉 노조 조직 및 조합원 수의 감소 현황

구 분	80. 8.20 당시(A)		84. 12. 31 현재(B)		감소현황		대비율(B/A)	
	사업체수	조합원수	사업체수	조합원수	사업체수	조합원수	사업체수	조합원수
버 스	393	71,814	393	79,654	0	47,840	100%	110.9%
고속버스	10	4,850	10	8,955	0	44,105	100%	184.6%
전세, 장의	115	3,320	39	2,491	76	829	33.9%	75 %
택 시	1,205	38,419	506	33,345	699	5,074	42.0%	86.8%
화 물	1,543	45,892	16	2,840	1,527	43,052	1.0 %	6.2 %
정비검사	597	13,255	14	1,419	583	11,836	2.3 %	10.7%
계	3,863	177,550	978	128,704	2,885	48,846	25.3%	72.5%

자료 : 전국자동차노동조합연맹

주 : 버스, 고속버스의 조합원 증가는 차량증가로 인한 것과 1기업 1노조원칙에 따라 조합원이 증가한 것이 반영된 것임

와 협약불이행이 빈발하였다. 또한 단체행동권의 제약으로 인하여 자율적이고 효율적인 노사관계가 성립하지 못함에 따라 갈등을 평화적, 자주적, 효율적으로 해결할 수 있는 노동조합세력의 부재로 인하여 노동조합이 제대로 구실을 하지 못하였다.

제3절 1980년대 전반기 자동차운수노동자의 실태

1. 대중교통의 실태

1980년대 전반기 우리나라의 자동차운수노동자는 대중교통(버스, 택시 등)의 수송에서 높은 분담율을 담당하고 있었다. 〈표 4-4〉에서 보는 바와 같이 총 교통인구 중 92%가 버스, 택시, 지하철 등 대중교통을 이용하고 있음을 볼 수 있다. 특히 버스는 총 차량대수가 8,347대에 불과하지만 수송 분담율은 66%로서 대당 1,048명을 수송하고 있었다.

〈표 4-4〉 서울 교통의 수송 분담율

구 분		1일 교통인구	분담 구성비	차량대수	1일 대당 운송량	
총 교통인구		1,335만명	100%	-	-	
노상교통	영업용	버 스	875만명	66%	8,347대	1,048명
		택 시	240만명	18%	23,513대	103명
		계	1,115만명	84%	31,500대	
	자가용		110만명	8%	106,408대	10명
	계		1,225만명	92%	137,908대	
지하교통(지하철)		110만명	8%	-	-	

자료 : 교통신문사, 1981 한국교통연감

전국의 자동차운수관련 노동자수는 1980년 말 현재 4,398개 기업체에 32만 여 명이 종사하고 있었다. 이들 자동차운수노동자는 고속버스를 제외한 시내·시외버스(기업체당 평균 종업원수 194~214명)의 중소기업과 전세버스, 택시, 화물, 장의, 정비 등의 영세기업(종업원수 100명 미만)으로 분류할 수 있다. 그런데 이러한 조직의 영세성은 노동조합의 조직과 운영, 그리고 노사교섭 등에 있어서 어려움을 가져다주는 주요 원인 중의 하나가 되었다.

〈표 4-5〉 자동차운수 노동자수와 기업체수

구 분	버 스				전세 버스	택시	화 물			장의	소계	정비	검사	총계
	시내	시외	고속	계			노선	용달	계					
업체수	336	151	10	497	153	1,509	978	297	1,275	157	3,591	806	1	4,398
차량수	14,882	9,321	1,385	25,588	2,626	62,265	43,623	14,619	58,242	438	149,159			
종업원 수	65,133	32,338	7,546	105,017	7,573	94,253	63,974	18,997	82,971	942	290,756	30,078	255	320,089
평균종업원수	194	214	755	211	49	62	65	64	65	6	81	37	255	73

자료 : 교통신문사, 1981 한국교통연감

〈표 4-6〉 차량 용도별 교통사고율 추이

년 도	구 분	차량대수		사고발생	
		대 수	%	건 수	%
1972	영업용	76,358	51	34,168	78
	자가용	73,677	49	9,583	22
1975	영업용	87,609	44	43,069	74
	자가용	112,912	56	15,254	26
1980	영업용	114,710	22	72,599	60
	자가용	413,019	78	47,583	40

자료 : 1972-내무부치안국, 교통안전통합대책, 1975 -교통신보사, 교통연감, 1980-내무부 치안본부, 교통통계

한편 자동차운수노동자의 노동환경은 다음과 같은 특징을 갖고 있었다. 첫째는 자동차운수업에서의 노동자 특히 운수노동은 교통사고를 수반하게 되며 만약 교통사고가 발생하면 부상 및 심지어 사망까지 이를 수 있는 위험한 작업이라는 점이다. 둘째는 운수노동은 교통규칙위반이나 교통사고를 수반하게 됨으로써 도로교통법 상의 범칙금, 벌과금 및 피해자에 대한 보상, 운전면허정지, 구속, 구치소 수감 등으로 임금손실을 가져오게 한다는 점이다. 셋째는 자동차운수노동자는 앞에서 설명한 바와 같이 서울에서만 1일 1,115만 명의 대중교통 수송을 담당하는 분야로서 타 산업부문과 달리 시민생활에 대한 편의 제공과 교통사고 등 직접 인명에까지 그 영향을 미치게 하는 공익사업이라는 점이다.

위의 〈표 4-6〉에 따르면 해가 갈수록 영업용보다 자가용의 차량대수는 현격히 증가하지만 사고 발생율에 있어서는 영업용이 자가용보다 훨씬 높은 수치를 나타내고 있음을 볼 수 있다.

특히 1972년 경우는 영업용과 자가용의 차량대수가 거의 비슷한 수준이었으나 사고 발생율은 영업용이 자가용의 3배 이상이었음을 알 수 있다. 물론 1980년으로 오면서 그 격차가 줄어들기는 하였지만 여전히 영업용의 사고 발생율이 높은 상황이었다.

2. 자동차운수노동자의 노동조건

1) 자동차운수노동자의 임금구조

(1) 노동조건에의 특징

- ① 자동차운수노동자의 노동조건 특징은 초인간적 과로와 과속운전이라고 할 수 있다. 즉 시내버스, 택시 등의 운전기사는 1일 계속하여 17시간 30분 이상을 노동하며, 시외버스 운전기사는 12시간 52분, 고속버스 운전기사는 하루 14시간 이상을 노동하는 과로 상태에 빠져있었다.
- ② 한편 택시운전사의 경우는 1일 평균 451km를 주행하게 하며 또 고속버스 운전기사는 1일 평균 760km를, 일부에서는 부산~서울 왕복 900km를 주행하게 하여 교통부의 제한 운행거리 750km를 위반하는 구조적 모순을 안고 있었다. 이와 같은 제한 운행거리 초과현상은 시외버스도 예외는 아니었으며 이상의 장거리 운전의 경우 사고의 위험을 늘 안고 있었다.
- ③ 이와 같이 과로, 과속하게 하는 노동조건은 운전기사의 피로 등을 고려하지 않고 노동시간을 늘려 잡은데서 비롯되었다. 버스의 경우 1일 18시간 노동을 기준으로 하는 소위 포괄역산제(包括逆算制) 임금, 택시의 경우는 1일 도급제, 고속버스의 경우는 주행거리 성과제 등이 그것인데 이로 인하여 노동조건이 아주 열악한 상태에서 노동을 하고 있었다.

〈표 4-7〉 운전기사 노동시간과 노동 형태

구 분	1일평균 노동시간	노동형태별						1일평균 운전거리
		매일 노동	격일 노동	2일노동 1일휴무	3일노동 1일 휴무	4일노동 일휴무	기타	
시내버스	17시간36분	-	50.6%	37.6%	7.3%	0.6%	3.9%	326km
시외버스	12시간52분	44.9%	3.4%	19.5%	7.6%	17.8%	6.8%	364km
택 시	17시간30분	0.5%	89.0%	10.2%	0.3%	-	-	451km
고속버스	14시간	-	85.0%	15.0%	-	-	-	760km

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고, 1981년

(2) 자동차운수노동자의 임금구조

당시 노동시간은 운전기사의 경우 1일 18시간의 격일제이지만 약 45%는 2~3일 연속근무를 하고 있었으며, 안내원은 인원부족으로 3~4일 연속근무도 강행하는 상태에 있었다. 그리고 주휴일(週休日) 및 년차 휴가는 낮은 기본급으로 대체하는 형식을 취하고 있었다.

이것을 근대화하여 1일 8시간이내, 근무연장을 하더라도 1일 2시간 이내, 그리고 1주일에 1일 이상 완전하게 휴식하게 하여 쌓였던 피로를 회복하게 하고, 또 월차 년차 휴가도 정상적으로 실시하여야 하는 것이 당면 문제였다. 그런데 사실상 자동차운수사업법 33조의 2항, 도로교통법 40조, 노동기준법 42조, 45조, 47조, 48조, 57조에 이러한 사항들이 규정되어 있지만 유명무실한 것이 당시의 현실이었다. 그리고 앞에서 살펴 본 바와 같이 당시 운수노동자의 임금구조는 법적인 노동시간 같은 것은 염두에 두지않고 책정된 것이었기 때문에 이상과 현실간의 괴리가 상당히 존재하고 있었던 것이 사실이다.

또한 시내버스의 경우 1일 18시간 노동을 전제로 하여 모든 수당을 포괄한 일당을 정한 후 이것을 통상임금, 연장수당, 야간수당, 주휴, 월차, 년차 등 휴가까지 포함시켜 노동기준법에 맞도록 역산하는 이른바 포괄역산제 임금체계였다. 따라서 8시간의 통상근무를 한 경우에는 소정의 일당의 3분의 1 에도 못 미치는 급여를 받게 되므로 생계를 이어가기 위해서는 연장 및 휴일노동을 하지 않을 수 없는 구조적 모순을 안고 있었던 것이다.

택시의 경우에는 영업수입에서 연료값, 운행잡비, 사납금 등을 내고 남은 것이 그날의 일당인데, 영업수입이 이에 미치지 못하면 운전기사가 변상하는 임금체계를 갖고 있었다. 고속버스의 경우, 기본급을 월 총수입의 약 10분의 1 내지는 5분의 1 수준으로 낮게 책정하여 주행거리 기준(예를 들어 서울~부산)으로 몇 편(便) 운행하였나에 따라 성과급을 부여했기 때문에 과로운전을 할 수 밖에 없었는데 이는 대형사고를 부르는 원인 중 하나이기도 하였다.

전세버스의 경우는 기본급을 총수입의 약 3분의 1로 하는 변형된 포괄역산제(包括逆算制)를 채택하고 있었다. 이상에서 살펴 본 바와 같이 전 근대적인 임금구조를

월수입을 기본급으로 하고 노동자의 정착을 권장하기 위하여 근속년수별 연공 가산급 및 근무성적을 감안한 상여급제로 개선하는 것이 바람직하였다. 다음은 업종별 바람직한 임금구조의 대안을 제시한 사례이다.

① 시내버스·시외버스·전세버스의 임금구조

시내·외 및 전세버스의 운전기사, 안내원, 정비사 등의 임금구조는 일반적인 월급사원과 같이 월급제를 채택하는 것이 바람직 할 것이다. 따라서 조합은 그 액수는 <표 4-8>과 같이 기본급을 당시 수준인 운전기사 34만원, 안내원 13만원으로 하고 주휴일 수당, 시간외근무수당, 야간근무수당은 월 기본급에 비례하여 법정 지급율에 따라 지급할 것을 요청하였다.

한편 연공 가산급을 신설하여 노동자의 정착을 권장하며, 10년 연속노동자나 첫취업자나 동일한 당시의 임금체제의 모순을 지적한 것이었다. 예를 들어 1년 근속자의 경우 운전기사 및 정비사는 월 2만원, 안내원은 월 1만원을 지급하며, 그 후에는 매년 1년 근속에 따라 5천원을 가산하는 방식의 연공 가산제를 실시할 것으로 제안하였다. 또 상여금은 연 월기본급의 400%를 기준으로 하되, 근무성적에 따라 가산하고 무사고 출근성적 등을 평가한 성적평가제의 상여금이 실시되어야 한다는 것이었다.

<표 4-8> 시내버스·시외버스·전세버스의 임금구조

구 분	운전기사	안내원	정비·기타
임금구조	월급제	월급제	월급제
월급기본급	34만원	13만원	현 월수입 기준
주휴일수당	1일 13,080원	1일 5,000원	
시간외노동수당	1시간당 1,635원×50%	1시간당 625원×50%	
야간노동수당	"	"	
연공가산급	1년 2만원	1년 1만원	1년 2만원
연공 매 1년	5,000원 가산	5,000원 가산	5,000원 가산
상여급	연 400%	연 400%	연 400%

자료 : 전국자동차노동조합연맹

② 고속버스의 임금구조

고속버스의 경우 당시 월 총수입이 약 45만원 정도이나 기본급을 5만~12만 5천 원 사이로 낮게 책정하고 여기에 주행거리에 따른 성과급을 더하는 형식을 취하고 있었다. 다시 말하면, 서울~부산 편도 450km를 기준으로 몇 편을 주행하느냐에 따라 월수입이 다르게 나타나는 임금체계이다. 그런데 차량고장이나 다른 사정으로 인하여 운행하지 못할 경우 운전기사의 잘못이 아님에도 불구하고 그 불이익을 운전기사가 감수해야하는 임금구조였다.

그러므로 고속버스 운전기사 및 안내원 등의 임금구조를 근대화하여 이와 같은 모순을 배제하기 위하여 기존의 월 총수입을 기본급으로 하고 여기에 수당이나 상여금이 더해지는 임금체계를 구축하도록 주장하였다. 그래야만 운전기사나 안내원이 안전운행과 고객서비스에만 전념할 수 있어서 서비스의 질이 향상될 수 있었기 때문이다.

〈표 4-9〉 고속버스의 임금구조

구 분	운전기사	안내원	정비·기타
임금구조	월급제	월급제	월급제
월급기본급	45만원	15만원	현 월수입 기준
주휴일수당	1일 17,300원	1일 5,768원	
시간외노동수당	1시간당 2,163원×50%	1시간당 721원×50%	
야간노동수당	"	"	
연공가산급	1년 2만원	1년 1만원	1년 2만원
연공 매 1년	5,000원 가산	5,000원 가산	5,000원 가산
상여급	연 400%	연 400%	연 400%

자료 : 전국자동차노동조합연맹

③ 택시의 임금구조

택시의 경우는 30여년간 제자리 걸음을 해온 1일 도급제를 폐지하고 고정월급제를 통한 근대적인 임금체제로 재편되어야 한다고 대안을 제시하였다.

이 경우에 월 25만원을 기본 월급으로 하고 30% 이내(월 7만 5천원정도의 수준)의 성과급을 함께하는 혼합제도가 바람직 할 것이다. 이렇게 되면 택시기사들도 안전

〈표 4-10〉 택시의 임금구조

구 분	운전기사	비 고
임금구조	월급제	8시간 기준
월급기본액	25만원	
성과급	7만 5천원	
주휴일수당	1일 12,500원	
시간외 야간노동수당	1시간당 1,562원×50%	
연공가산급	1년 2만원	
연공 매 1년	5천원 가산	
상여금	연 400%	

자료 : 전국자동차노동조합연맹

운전과 교통규칙을 준수하는 정상적인 운전노동을 할 수 있을 것이기 때문이었다.

2) 자동차운수노동자의 질병 및 부채상황

(1) 자동차운수노동자의 질병 상황

과로, 과속하는 자동차운수노동자는 과로의 누적과 긴장의 연속, 그리고 진동 및 엔진열 등으로 인하여 여러가지 질병을 지니게 되었다. 운전기사의 피로와 생리적 변화는 8시부터 17시까지 8시간 노동하고 식사하는 노동자와 달리, 8시부터 22시까지 14시간을 노동하고 식사를 제 때에 잘 할 수 없을 뿐만 아니라 계속 자리에 앉아서 운전을 해야 한다는 특수한 상황이었다.

그런데 1980년대 초 통행금지가 해제되어(1982.1.5) 노동시간이 밤 12까지 연장되면서 그 피로도가 가중되었을 뿐만 아니라 인간적인 자제력을 상실할 정도로 체력 또한 저하되어 교통사고 발생의 원인 제공을 하였다.

〈표 4-11〉에 의하면 자동차운전노동자의 81.1%가 2~3종의 질병을 앓고 있으며, 자각증세를 호소하고 있는 반면에 병이 없다고 응답한 사람은 18.9%에 불과하였다. 질병의 종류는 위장병이 59.7%, 무좀 35.5%, 성욕감퇴 24.7%, 시력장애 25.9%, 신경성질환 21.2%, 치질 20.4%, 등이며 이 중 안전운행에 지장을 줄 수 있는 질환(시력장애, 신경성질환, 두통, 고혈압)이 62.8%로 나타났다. 이와 같은

〈표 4-11〉 1980년 운전기사의 질병 현황

구 분	무병	질병	질병의 종류별 비율(%)										1인당 평균 질병 수
			위장병	무좀	성욕 감퇴	시력 장애	치질	신경 질환	두통	동상	고혈압	기타	
계	18.9	81.1	59.7	35.5	24.7	25.9	20.4	21.2	12.1	10.1	3.6	6.8	2.2
시내버스	10.2	89.8	59.6	33.7	28.7	25.5	23.7	24.1	14.2	7.8	3.6	4.6	2.3
시외버스	12.7	87.3	64.1	36.9	27.2	26.2	15.5	14.6	9.7	12.6	1.0	6.8	2.2
고속버스	17.2	82.8	58.3	33.3	29.2	25.0	12.5	8.3	8.3	-	4.2	20.8	2.0
택 시	11.1	88.9	83.3	33.3	30.0	36.7	35.0	30.0	17.5	5.0	4.2	10.0	2.3
화 물	25.4	74.6	60.0	38.8	23.5	25.9	20.0	18.8	8.2	8.2	3.5	5.9	2.1

주 : 1인이 2종 이상의 질병을 지니고 있으므로 합계가 100을 넘음

자료 : 김경동, 조합원 노동실태와 의식구조에 관한 조사연구보고서, 1981

운전 노동자의 질병은 당사자는 물론 운전과정에서 시민의 인명에 중대한 영향을 미치고 있다고 할 수 있다.

(2) 자동차운수노동자의 부채상황

운전노동은 교통규칙위반 또는 교통사고가 수반하는 것으로 범칙금, 벌과금 및

〈표 4-12〉 운전기사의 부채상황

구 분	부채여부(%)		1인당 평균 부채액	부채발생의 원인(%)					
	무	유		자녀 학비	주택 구입	사고 처리	관혼 상제	신병 치료	기타
계	30.8	69.2	626,753	16.1	20.0	35.7	2.8	16.5	8.9
시내버스	16.6	83.4	502,164	13.7	18.3	36.3	3.8	16.8	11.1
시외버스	42.4	57.6	934,559	29.4	20.6	29.4	1.5	17.7	1.4
고속버스	48.4	51.7	2,080,000	13.3	53.3	26.7	-	6.7	-
전세버스	50.0	50.0	616,667	11.1	44.5	22.2	-	22.2	-
택 시	32.6	67.4	558,462	13.2	17.6	45.1	3.3	13.2	7.6
화 물	48.3	51.7	646,271	16.9	18.6	30.5	-	20.3	13.7

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고, 1981년

피해자에 대한 보상 등으로 임금 손실을 가져올 뿐만 아니라 초인간적인 과로의 연속으로 각종질병에 시달리고 있었으며, 이것이 가계부채에 미치는 영향이 매우 큰 것으로 나타났다. 당 연맹 조사에 따르면 다음 <표4-12>에서 보는 바와 같이, 1980년대 초반기에 운전기사의 69.2%가 부채를 지고 있으며 그 중 교통사고처리에 의한 것이 평균 35.7%(최저 22.2~최고 45.1%)이고 질병치료가 평균 16.5%(최저 6.7%~최고 22.2%)로 직업적인 것으로 인하여 발생한 부채가 총 부채의 52.2%에 달하였다.

(3) 노동조건의 문제점

① 자동차운수노동자는 일반적으로 1일 계속 17~18시간 2~3일 지속되는 근무형태에서 극도의 과로에 빠지기 쉬워서 곧바로 교통사고로 연결된다는 어려움이 있었다. 또 고속버스의 경우 1일 900km 이상을 주행하는 사례도 있어서 이것이 교통사고의 주요 원인이기도 하다.

② 이와 같은 과로의 연속은 결국 직업병을 얻게 되며 이로 인하여 운수노동자의 약 87%가 1인당 평균 2~3 종류의 질병을 앓고 있었다.

③ 또한 교통규칙위반 내지는 교통사고로서 범칙금, 벌과금, 구속수감 등으로 인한 직업 상실, 또 피해자에 대한 배상 등으로 임금 손실을 가져오고 있었다. 따라서 운수노동자의 직업성 질환이 산재보험의 적용대상에서 제외된 것은 모순이며, 면허정지 등의 휴업 이유가 보상대상에서 인정받지 못하고 있는 것도 문제로 지적되고 있었다.

3) 버스, 택시분야의 종업원 부족 상황

이제까지 버스, 택시 등 운송업체의 종업원 부족상황은 운전기사의 경우 차량 대당 2.3명이 있어야 적법한 휴일, 예비군, 적성검사, 안전교육 등을 받으며 원활하게 운용할 수 있었으나 당시의 인원은 총 평균하여 대당 1.59명으로 차량 1대당 0.71명이 부족한 상황이었다. 다시 말하면 30% 정도의 인력이 부족한 형편이었다. 업종별로 보면, <표 4-13>에서 보는 바와 같이 차량 1대당 기준으로 시내버스는 0.45명(20%) 부족, 시외버스는 0.99명(43%) 부족, 전세버스는 1.32명

(57%) 부족, 고속버스는 0.73명(32%) 부족하여 총 21,438명이 부족한 것으로 집계되었다.

또 안내원의 경우 차량 1대당 시내버스는 0.77명(33%), 시외버스는 0.46명(20%), 전세버스는 1.57명(68%), 고속버스는 0.40명(17%) 부족하여 총 19,012명의 안내원이 부족한 것으로 나타났다. 그리고 정비공의 경우 차량 1대당 인원은 시내버스는 0.43명, 시외버스는 0.30명, 전세버스는 0.19명, 고속버스는 0.99명으로 고속버스 이외는 정비공이 절대적으로 부족한 상황이었다. 한편 택시의 경우 차량 1대당 운전기사가 1.48명으로 대당 0.82명(36%)이 부족하여 결국 택시기사 36,865명이 부족하였으며, 택시 정비공 또한 택시 1대당 0.08명으로 정비공 1명이 12~13대를 정비하고 있었다. 이렇게 부족한 인원 상황임에도 불구하고 야간통행이 해제됨으로서 운전기사, 안내원, 정비공들의 노동 부담은 가중되어 가고 있었다.

〈표 4-13〉 자동차운수부문 노동 부족 상황

(1982년말 현재)

구 분	차량 대수	운전기사				안내원				정비공	
		현인원		부족인원		현인원		부족인원		현 인원	부족 인원
		총수	대당 인원	대당 인원	부족 인원	총수	대당 인원	대당 인원	부족 인원		
시내버스	16,656	30,854	1.85	0.45	7,455	23,880	1.53	0.77	11,844	7,310	0.43
시외버스	9,249	12,155	1.31	0.99	9,118	10,321	1.84	0.46	2,573	2,798	0.30
고속버스	1,379	2,172	1.57	0.73	1,000	1,897	1.90	0.40	392	1,367	0.99
전세버스	2,939	2,895	0.98	1.32	3,865	1,986	0.73	1.57	4,203	583	0.19
계	30,223	48,076	1.59	0.71	21,438	38,084	1.53	0.77	19,012	12,058	0.39
택 시	구 분	차량대수	운전기사				정비공		현 인원	대당 인원	
			현인원수	대당 인원	부족 인원	부족인원총계	현 인원	대당 인원			
	기업택시	30,361	45,227	1.49	0.81	26,603	2,712	0.08			
	콜택시	1,435	2,310	1.61	0.69	991					
	한시택시	13,150	18,974	1.44	0.86	11,271					
계	44,946	66,511	1.48	0.82	36,865						

자료 : 버스) 버스연합회 종업원 현황

택시) 교통신보사, 1981 한국교통연감, 1981

3. 안내원의 처우개선 활동

1) 전국 버스안내원 실태

연맹에서는 버스안내원들의 의식 및 노동실태를 파악 분석하여 대내외적인 정책 자료를 제공하고자 1982년 11월 전국의 안내원 중 915명을 대상으로 설문조사를 한 바 있었다(한양대 이병태 교수 연구분석) 조사는 소정의 설문에 대하여 자기기입식으로 의견을 표시하도록 하였는 바, 조사대상으로 선정된 안내원의 표본과 모집단이 되는 1982년 12월 31일 현재 전국의 업종별 안내원 수를 기준으로 하였다.

(1) 전국 안내원 취업 현황 : 자동차운수사업법 등의 관계법령에 따르면, 시내, 시외, 고속, 전세 등의 버스운송사업자는 운행차량에 안내원을 승무시키는 것을 의무화 하고 있었다. 안내원의 승무가 관계법령에 의해 의무화되고 있는 상황에서 규정에 따르면, 시내, 시외, 고속, 전세버스의 운송사업자들은 천재지변이나 기타 부득이한 이유가 있을 때 또는 안내원을 승무시키지 않아도 안전운행에 지장이 없거나 여객에 불편을 초래할 염려가 없다고 인정하여 교통부장관 또는 해당 사업용자동차의 사용본거지(使用本據地)를 관할하는 서울특별시, 직할시 또는 도지사의 승인을 얻은 때를 제외하고는 반드시 안내원을 승무하여야 하였다(자동차운수규칙 제10조) 이를 어긴 경우에는 운행정지 30일 내지는 과징금 20만원-30만원의 행정제재(行政制裁)를 부과하도록 규정되어 있었다.

〈표 4-14〉 전국 버스안내원 현황

(1982. 12. 31 현재)

구 분	업체수(개)	차량대수(대)	안내원 수	
			인원수(명)	점유율(%)
시내버스	362	18,138	24,882	63.7
시외버스	162	9,420	9,942	25.5
고속버스	10	1,430	1,913	4.9
전세버스	172	3,158	2,301	5.9
계	706	32,146	39,038	100

자료 : 교통신보, 1982. 3. 3에 의하여 작성

이와 같이 법령에 의하여 1982년 12월 31일 현재, 그 승무가 의무화된 안내원은 <표 4-14>에서 보는 바와 같이 총 706개 버스업체 32,146차량에 종사하고 있는 39,038명이었다. 업종별로 보면, 시내버스업종에 종사하는 안내원이 전체 안내원의 63.7%로 가장 큰 비중을 차지하고 있었다. 다음은 시외버스업종으로 안내원 총 9,942명으로 전체 안내원의 25.5%였으며, 고속버스는 4.9%, 전세버스는 5.9%를 차지하고 있었다.

(2) 안내원 연령별 분포 현황 : 설문조사 결과 나타난 안내원에 관한 연령별 분포는 <표 4-15>와 같다.

가장 많은 연령 분포는 20~21세로 전체의 31.3%를 차지하고 있었다. 다음은 22~23세(26.1%), 18~19세(20.2%), 24~25세(11.3%) 순이었으며, 17세 이하도 6.6%나 되었고, 31세 이상도 조사 대상자 중에 한명 있었다. 한편 안내원의 학력 분포를 보면, 아래 <표 4-16>에서 보는 바와 같이 중졸이 428명(47.4%)으로 가장 많고 그 다음은 고졸 202명(22.4%), 국졸 111명(12.3%) 순이었다.

특징은 고속버스의 경우 평균학력이 고졸 이상으로 상대적으로 높으며, 전세버스도 85.7%가 고졸 이상이라는 점이다. 반면에 시내버스의 경우는 반대로 중졸 이하가 87%로 대부분을 차지하고, 고졸 이상은 4.3%에 불과하였다.

<표 4-15> 안내원 연령별 분포

(1982년 11월말 현재)

구 분	계	17세 이하	18~19세	20~21세	22~23세	24~25세	26~27세	28~30세	31세 이상
시 내	609	58 (9.5)	138 (22.7)	175 (28.7)	139 (22.8)	65 (10.7)	22 (3.6)	11 (1.8)	1 (0.2)
시 외	149	2 (1.3)	30 (20.1)	57 (38.3)	42 (28.2)	16 (10.7)	2 (1.3)		
고 속	141		16 (11.3)	52 (36.9)	55 (39.0)	16 (11.3)	2 (1.4)		
전 세	14			2 (14.3)	2 (14.3)	6 (42.9)	4 (28.6)		
계	913	60 (6.6)	184 (20.2)	286 (31.3)	238 (26.1)	103 (11.3)	30 (3.3)	11 (1.2)	1 (0.1)

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

〈표 4-16〉 안내원 학력별 분포

구 분	계	국졸	중퇴	중졸	고퇴	고졸	대학 재학	대퇴	대졸 이상
시 내	599	103 (17.2)	77 (12.9)	341 (56.9)	52 (8.7)	26 (4.3)			
시 외	149	8 (5.4)	13 (8.7)	86 (57.7)	16 (10.7)	26 (17.5)			
고 속	141					138 (97.9)	1 (0.7)	1 (0.7)	1 (0.7)
전 세	14			1 (7.1)	1 (7.1)	12 (85.7)			
계	903	111 (12.3)	90 (10.0)	428 (47.4)	69 (7.6)	202 (22.4)	1 (0.1)	1 (0.7)	1 (0.1)

주 : 대학에는 전문대 포함
 자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

〈표 4-17〉 안내원의 수입 사용 용도

구 분	계	집안 살림	학비	저축	혼자 쓴다
시 내	608	256 (42.1)	69 (11.3)	262 (43.1)	21 (3.5)
시 외	148	79 (53.4)	12 (8.1)	53 (35.8)	4 (2.7)
고 속	141	45 (31.9)	6 (4.3)	80 (56.7)	10 (7.1)
전 세	14	3 (21.4)	1 (7.1)	9 (64.3)	1 (7.1)
계	911	383 (42.0)	88 (9.7)	404 (44.3)	36 (4.0)

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

안내원들에게 수입을 주로 어디에 사용하는냐에 대한 설문조사 결과는 저축한다는 것이 44.3%로 가장 많았고, 다음으로 비슷한 수준으로 집안 살림에 보탠다는 것이 42.0%였으며 나머지는 학비에 사용한다가 9.7%, 혼자 쓴다가 4.0%였다.

업종별로 커다란 차이는 없었으나 전세버스 안내원의 경우 집안 살림에 보태는

〈표 4-18〉 안내원의 월평균 노동일수 및 노동시간

구 분	월평균 노동일수(일)	월평균 노동시간		
		총 노동시간(시간)	정상 노동시간(시간)	초과 노동시간(시간)
전산업여성노동자	25.4	234.8	200.1	34.8
시내버스	20.9	323.8	204.0	119.8
시외버스	26.9	335.7	204.0	131.7
고속버스	21.0	221.0	204.0	17.0
전세버스	29.5	323.2	204.0	119.2

자료 : 전산업 여성노동자 - 노동부, 매월 노동통계조사 보고서, 1982. 11

안내원 - 전국자동차노동조합연맹 실태조사 (1982. 11 통계)

것(21.4%) 보다는 저축하는 비율(64.3%)이 상대적으로 훨씬 높았던 반면에, 시외버스 안내원의 경우는 반대로 저축(35.8%)보다는 집안 살림에 보탬다(53.4%)가 훨씬 높은 것으로 조사결과 나타났다.

안내원의 월평균 노동일수 및 노동시간을 보면, 전산업 여성근로자의 월평균 노동일수가 25.4일에 월평균 총 노동시간 234.8시간으로 비교적 범규정에 따라 양호하였다.

반면에 버스안내원의 경우 고속버스를 제외하고는 총 노동시간이 월 320시간을 초과하여, 초과 노동시간이 모두 월 110시간을 상회할 정도로 과로에 시달리고 있었음을 알 수 있다. 노동기준법에 따른 월 정상 노동시간 수 204시간에 비해서 시

〈표 4-19〉 안내원의 노동시간 및 노동형태

구 분	1일평균 노동시간	근무형태(%)						기타
		매일근무	격일근무	2일근무 1일휴무	3일근무 1일휴무	4일근무 1일휴무	5일근무 1일휴무	
시 내	15 : 29	-	9.9	54.1	15.9	12.0	8.0	0.2
시 외	12 : 29	44.5	-	6.4	2.0	3.4	41.1	2.7
고 속	10 : 31	-	2.1	62.9	27.1	-	7.9	-
전 세	10 : 58	95.6	-	-	-	2.2	-	2.2

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

내버스는 159%, 시외버스는 165%, 고속버스는 108%, 전세버스는 158% 더 많은 것으로 나타났다. 또한 이들의 1일 노동시간은 시내버스 안내원이 1일 평균 15시간 29분, 시외버스 안내원이 12시간 29분, 고속버스 안내원이 10시간 31분, 전세버스 안내원이 10시간 58분이었다. 그리고 노동형태는 시외버스와 전세버스는 특성상 매일 근무하는 안내원의 비율이 매우 높아서 시외버스의 경우 44.5% 전세버스의 경우 95.6%였다. 한편 시내버스와 고속버스의 경우 2일 근무, 1일 휴무가 가장 많은 근무형태였다.

〈표 4-20〉 안내원의 1일 평균 승무거리

구 분		1일 평균 승무거리
시내버스		345.7km
시외버스	직행	755.2km
	완행	547.0km
고속버스		882.8km
전세버스		523.4km
전체평균		610.8km

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

그리고 안내원들의 1일 승무거리는 〈표 4-20〉에서와 같이 평균 610.8km이었다. 그 중에서 가장 긴 승무거리는 단연 고속버스 안내원으로 882.8km이었다.

고속버스의 경우 노동자의 과로방지를 위한 관계법규의 규정에 의하여 4차선 구간만을 달릴 경우에도 1일 750km 이상을 주행 할 수 없는데, 특히 서울-부산 간을 하루 편도 3회 운행하는 경우도 있어 이에 승무하는 안내원의 1일 승무거리가 1,323km(서울-부산 : 441km 회)가 되는 경우도 있었다고 한다.

한편 승무거리가 가장 짧은 것은 시내버스 안내원으로 345.7km이었다. 그러나 무리하게 강요된 장거리 승무는 필연적으로 안내원들의 과로누적을 부채질 할 것으로 보아 서비스의 질적 저하와 노동 소홀에 따른 안전사고 발생 등의 위험을 항상적으로 내포하고 있었다.

2) '도시로 간 처녀' 영화 상영 중지 활동

1981년 6월 7일 '주간경향'에 소개된 영화 '도시로 간 처녀'는 운수업에 종사하는 노동자의 생활을 배경으로 제작된 작품이라는 점에서 관심을 갖고 내용을 파악하고자 문공부와 태창홍업(주)에 협조를 요청하였다.

양측에서는 충분한 검토가 된 후 상영된 것이므로 염려 말라는 답변으로 더 이상 재론을 않고 상영된 시사회에 연맹에서 참석할 수 있도록 태창홍업(주)과 약속을 하였다. 그러나 태창홍업(주)은 약속한 시사회를 갖지 않은 채 1981년 12월 3일 서울의 중앙극장에서 상영을 시작하였다. 이에 연맹에서는 여성부장과 차장 및 6명의 단위조합 여성부장과 당일 4회(오후 6시 40분) 관람을 하였는데, 내용을 본 즉 안내원의 생활을 지나친 표현으로 노출시켜 생각하기에 따라서는 모멸감을 줄 수 있는 소지가 다분히 있었다고 판단하였다. 대사 중에 부정행위(뺑뺑)라는 단어가 너무 남발되어 대중에게 잘못 인식될 수 있으며, 남녀관계를 노골적으로 깊이 다룸으로써 안내원의 명예를 손상시킬 수 있다는 점을 지적하여 상영을 중지할 것으로 요구하였다.

동년 12월 7일, 서울시내버스 분야 여성부장 긴급회의 소집을 하고 본 영화에 대한 내용 설명과 상영중지 요구를 논의하고 그 자리에 태창홍업(주)의 대표자를 참석시켜 사태 발생 우려에 대한 노련측의 의견을 제시하였다. 한편 사태 수습 대책을 위한 협조를 요구하였는데, 태창홍업(주)은 이를 납득하고 즉시 상영을 중지할 것을 결정하였으며, 다시 상영할 때에는 노련측과 협의를 하도록 한다는 각서를 씌으로써 그날 협의를 끝내었다. 그런데 중앙극장 내부에서 협의가 늦어지면서 상영 중지가 지연되자 200여명의 안내원이 노련 회의실에 모여 들어 항의 농성에 들어갔다. 이에 영화 상영을 즉각 중단할 것과 영화 중에서 장소와 차량을 대여한 미아운수(주) 대표자를 문책 사과하도록 할 것 그리고 노동부 북부지방사무소장이 지도실에 대한 약속을 함으로써 겨우 수습되었다. 마침내 영화 '도시로 간 처녀'는 12월 10일 중앙극장에서 간판을 내렸으며, 연맹은 방송망을 통해 운수업에 종사하는 노동자의 입장을 주지하였다.

이 사건은 방화(邦畵) 사상 처음으로 있었다는 점에서 사회적인 논란의 대상으로 큰 관심을 나타냈을 뿐만 아니라 노동부와 한국노총에서도 문공부에 공한을 보내

협조를 의뢰할 정도로 초미의 관심사였다는 점에서 의미가 있었다.

3) 분규발생 사례

(1) 북부운수(주) 안내원 승무거부 사건

1984년 3월 22일 새벽 4시, 수입급에 따른 평가차별, 검정고시 준비자에 대한 편 의, 식대 일괄공제, 관리자의 폭언, 기숙사 주임 편견 등의 시정을 요구하여 북부운 수 안내원들이 일제히 버스 승무를 거부한 사건이 있었다. 노사간 원만한 교섭을 통 하여 위의 사항을 시정할 것을 약속하고 정상근무를 하였지만, 이것은 일시적인 미 봉책에 불과한 것이지 근본적인 해결책을 마련한 것은 아니었다.

(2) 보성운수(주) 안내원 분규 사건

1984년 5월 28일 새벽 3시, 지하철 2호선 개통으로 도로회복과 동시에 노선이 변경되자 사전 협의 없이 종전 1일 9회 운행에서 10회 운행을 함으로써 과로가 겹 치게 되었다. 또한 식당 운영부실에 따른 식사질의 개선과 중식제공 등을 요구하며 분규에 들어간 것이었다. 그 결과 운행 회수를 종전처럼 회복시키고 식사질의 개선 등을 협의하였으며 중식제공에 관해서는 노사협에서 결정하기로 합의하여 분규를 그치게 되었다.

(3) 승원여객(주) 안내원 집단 이탈 사태

1984년 5월 29일 새벽 2시, 운수업체의 일관성 없는 배차로 과로 근무에 시달리 던 안내원들은 다음을 이유로 집단이탈을 하였다. 첫째, 2일 근무 1일 휴무를 지킬 것. 둘째, 기숙사 주임이 안내원에 대한 편견을 없애라. 셋째, 기숙사 시설의 불결 함과 미비시설을 개선하라. 넷째, 외출에 대한 규제를 완화하라. 다섯째, 머리 신발 자을 등에 대해 시정하라 등을 요구하였다. 사태 결과 다음과 같은 합의를 하였다. 요구사항을 시정토록 하며 2일 근무 1일 휴무 건은 안내원 수습 난으로 어려운 점 을 감안하여 점차적으로 해결하기로 하였다.

(4) 한성여객(주) 안내원 집단이탈

1984년 11월 5일 새벽 2시, 교양 주임으로부터 안내원 3명이 검신을 받고 회사로부터 사표 강요를 받은 것이 문제가 되어 안내원에 대한 사표 철회와 해당관리자에 대한 문책 사표 및 노동조건 개선 등을 요구하며 집단 이탈하였다. 교양 주임의 사표가 수리되고 사직 안내원이 복직되었으며 노동조건을 개선하도록 노력한다는데 합의하여 사태가 수습되었다

4) 안내원 자살 사건

1984년 8월 21일 오후 1시 15분경 창진상운(주) 사옥 2층 옥상 물탱크에서 안내원(장길복 : 만 22세)이 자살한 사건이 발생하였다. 안내원이 근무중 승객과 말다툼한 것이 발단이 되어 승객의 항의를 받은 회사측이 당사자인 안내원에게 지나친 책임 추궁을 넘어서 사표를 강요하자 이를 견디지 못하고 자살하기에 이른 것이었다. 당시에 조합은 동 사건에 대한 긴급회의를 8월 27일 갖고 관계기관의 철저한 조사와 해당 회사대표자에게 신속한 대책을 촉구하였으며, 다음과 같은 성명서를 발표하였다. 조합은 이 기회에 다시 한번 안내원의 존엄성과 여성의 품위를 지니며 인권을 보장받고 자기직업에 대한 긍지를 가질 수 있도록 노동환경과 사회적 지위를 개선해 줄 것을 사회각계와 사업자들에게 간곡히 호소하였다.

5) 기타 : 여자 택시운전기사 구타 사건

충무택시 합자회사 소속 택시운전기사 박완순씨가 동사 관리부장 유정환씨로부터 폭언, 폭행 구타를 받는 부당한 사건이 발생하였다. 이에 조합은 위원장 명의로 대전 노동부지방사무소에 시정 건의서를 제출하기에 이르렀다. 이것은 단지 여자라는 이유 때문에 불합리하게 노골적인 인권유린을 가한 행위로서 묵과할 수 없을 뿐만 아니라 노동자에 대한 존엄성과 노사간의 신뢰를 불신하는 비도덕적 기업 운영이라고 할 수 있다. 이것은 노동기준법 제7조 위반으로서 소관 기관인 대전노동부지방사무소에 철저한 노동행정감독 조치를 취해줄 것을 요구하였다.

이에 대하여 노동부 대전지방사무소는 “충무택시 합자회사 소속 노동자 박완순이 동사 관리부장 유정환을 상대로 당소에 제출한 진정사건(폭행)은 사실 조사 후 동 관리부장 유정환 및 회사(법인)를 노동기준법 위반혐의로 입건, 1984년 10월 16일

대전지방검찰청 검사장에게 송치하였음을 알려드립니다.” 라는 회신을 보내움으로써 일단락되었다.

6) 대통령의 방한복 지급행사 및 예술제

버스 안내원으로 종사하는 여성 노동자들의 고통은 특히 겨울철에 심각하게 나타난다. 영하 10도를 오르내리는 한 겨울에도 여객 손님들을 승하차시키기 위하여 안내원들은 항상 추위에 노출될 수 밖에 없다. 그래서 안내원들의 질병 중에는 동상도 포함되어 있다. 그런데 1977년 12월 19일에는 당시 박정희 대통령이 서울시내버스 안내원 약 1만여명에게 방한복을 상하 1벌씩 하사한 일이 있었다. 이것은 안내원들을 격려하고자 한 행사로서 이 자리에는 대통령 이외에도 당시 민병권 교통부장관, 구자춘 서울특별시장, 박상열 노동청장 등이 함께 배석하였다. 연례행사처럼 진행되기는 했지만 1벌의 방한복으로도 따뜻하게 지낼 수 있다는 마음가짐이 더욱 훈훈하게 만드는 것 같다. 이러한 행사는 비록 지방에까지 대통령이 직접 전달하지는 못하였지만 지방 사업소별로 간접 전달식을 거행하였다.

한편 1979년 9월 1일부터 3개월간 '노틀담 수녀원' 후원으로 실시한 안내원교육 이수자의 수료식과 아울러 예술제를 거행하였다. 이것은 국내 첫 안내원들이 중심이 된 예술제로서 연인원 1천 6백여명이 관람하여 박수갈채를 받음으로써 조합원과 시민의 일체감을 불러일으키기에 충분하였다.

행사내용으로는 동부지부 안내원 합창단 20명의 합창이 있었고, 이어서 삼흥분회 김기자씨가 부채춤을 공연하였으며, 연극도 이어졌다. 이와는 별도로 전시장에서는 동양자수(28점), 현재자수(142점), 시킬류(250점), 수공예(215점), 조화(72점), 손뜨게질(61점)이 솜씨를 발휘하였다.

4. 자동차운수노동자의 조직 활동

1) 조직 및 조합원 수의 추이와 조직률

1980년 8월 20일 현재 지역지부 3,863개 기업에 총 조합원 수가 17만 7,550명이었으나 8·21 조치에 따라 기업별 조직으로 전환된 이후 1년이 경과한 1981년 8

월 25일 현재 조직 상황은 469개 기업 7만 1,427명으로 8·21 조치 이전과 비교해서 기업 수는 12.1%, 조합원 수는 40.2%에 불과하였다. 이것을 대상 종업원 수와 비교하면 그 조직률은 22.3%에 지나지 않는 숫자이었다. 이 같은 낮은 조직률은 기업체의 규모와 함수관계에 있는 것으로, 고속버스 같은 대기업의 조직률은 91.6% 인데 비해서 시내, 시외버스와 같은 중소기업의 조직률은 54~56.9%, 택시, 화물, 정비 등과 같은 영세기업의 조직률은 3.8~6.2%에 머물고 있었다.

2) 사용자와의 단체교섭 상황

1981년 업종별로 사용자의 단체교섭의 진척상황은 규모가 큰 고속버스는 89.8%, 중소규모의 시내, 시외버스의 경우는 54.1~56.6%, 영세규모의 택시, 화물, 정비 등은 2.3~3.9%에 불과하여 평균 21.7%를 보였다. 결국 단체교섭 진척률도 규모에 비례해서 이뤄졌다고 해도 과언이 아니다.

이와 같은 단체교섭의 진척 상황은 노조 조직률과 밀접한 관계가 있으며, 중소기업 내지는 영세기업은 기업별 체제하에서 노동조합 활동의 문제점을 내포하고 있음을 시사하는 것이었다.

3) 한시택시 등 운전 노동자의 노동관계법 적용

당시에 전국의 한시택시 14,351대에 종사하고 있는 약 1만 5,000여 명으로 추산되는 운전노동자들은 차주에 1~2명 정도만 고용되어 있었으므로 당시 노동법으로서는 헌법에 보장된 단체권, 단체교섭권을 행사할 수 없는 처지에 놓여 있었다.

또한 이들은 노동기준법, 산재보험법의 적용에서 제외되어 있어서 노동관계법의 사각지대에서 노동하는 것이었다. 따라서 이들의 노동조건은 동일한 택시를 운전하면서도 기업택시 운전기사에 비해 퇴직금, 보상금제도가 없으며, 기타 여러가지 점에서 열악한 조건하에 있었다. 또한 개정된 노동조합법하에서 중소기업내지는 영세기업에서 조직률이 3.8~6.2%에 불과하고 단체교섭 또한 2.3~3.9%에 지나지 않기 때문에 기업별 조직형태에서 노사대책을 세울 수 없는 상황이다. 또한 차주에 고용된 한시택시의 운수노동자는 당시 노동조합법으로는 단결권, 단체교섭권을 행사할 수 없었으며 노동기준법, 산재보험법 적용에서 제외될 수밖에 없는 실정이었다.

5. 국제교류 활동 및 해외연수교육

1) 국제교류활동

당시 미국과 일본을 비롯한 자유우방국가에서의 자동차노동조합 조직이 강화되고 있었으나, 우리의 경우는 여건이 미흡하여 국제활동이나 교류를 제대로 추진하지 못하고 있었다. 그런데 전국자동차노동조합연맹이 본격적으로 국제교류를 통해 다른 나라의 자동차분야 노동조합과 협력을 하게 된 것은 1970년도 부터였다. 1970년 8월 26일 제6차 중앙집행위원회 결의에 따라 일본 자동차산업노동조합연합회(이후 일산노련으로 명칭 변경)에게 국제교류에 관한 서신을 발송하면서부터였다고 할 수 있으며, 교류협정은 1973년 2월 17일에 체결하였다.

그것은 국내 16개 산별노조 중 가장 큰 조직을 갖고 있던 전국자동차노동조합연맹이 일본 및 미국과 국제연대를 강화하기로 결정한 직후 취해진 조치였다. 이에 앞서 1972년 10월 27일에 개최된 일본의 노동조합 대회에 방문하기 위한 친서를 일본 자동차노련 사무총장에게 보냈다. 그리하여 당시 김기태 위원장이 일본 자동차노련 대회에 참석하여 한국 대표로서 인사말을 하였다.

그 이후 우리 조합과 일본 자동차노련 간에 국제교류협정을 조인한 후 본격적인 한일간 국제교류가 시작되었던 것이다. 한편 1971년 9월 20일부터 10월 2일 사이에 제33차 국제자유노련 아주지역집행위원회 및 아주노동지도자 원탁회의가 서울에서 개최되었다. 그리고 1974년 4월 27일 국제운수노련(ITF) 아시아지역 대표에

일산노련(日産勞連) 역대 회장

임 기	성 명
1972년 ~ 1987년	이치로 쇼지 (塩路一朗)
1988년 ~ 1991년	하루키 시미주 (清水春樹)
1992년 ~ 1993년	히로미 코사카 (高坂弘己)
1994년 ~ 1997년	타다요시 쿠사노 (草野忠義)
1998년 ~ 1999년	요시오 다카하시 (高橋由夫)
2000년 ~ 현재	고이치로 니시하라 (西原浩一郎)

대만 자동차노조 역대 위원장
(中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會)

임 기	성 명	비 고
1978년 ~ 1981년	진위달 (陳威達)	중화민국전국총공회기차기사사원노동위원회 주임위원 (中華民國全國總工會汽車駕社員勞工委員會 主任委員)
1982년 ~ 1985년	채의웅 (蔡義雄)	
1986년 ~ 1988년	종수성 (鍾水成)	
1989년 ~ 1991년	정화사 (鄭火賜)	
1992년 ~ 1994년	여천량 (呂天良)	
1995년 ~ 1998년	장부웅 (張富雄)	중화민국기차운수업기사원전국총공회 이사장 (中華民國汽車運輸業駕駛員全國總工會 理事長)
1999년 ~ 현재	정화사 (鄭火賜)	

게 가입절차에 관한 문의를 한 이후 1년여의 기간을 거쳐 1975년 5월 29일 가입비를 납부하고 정식으로 가입이 확정되었다.

한편 1972년 10월 25일에는 대만 자동차노조와 처음으로 국제교류에 관한 서신을 발송한 이래 대만의 '자동차운전기사위원회'와 교류협정을 추진한 것은 1978년에 가서였다. 대만 자동차노조와 교류협정을 맺기 위해 1978년 12월 13일부터 19일 사이에 한국 대표를 대만에 파견하기도 하였다.

한국은 1975년 5월 29일 국제운수노련(ITF)에 가맹한 이래 조합 내부사정으로 인하여 한번도 ITF 세계대회에 대표단을 파견하지 못하다가, 1980년 7월에 개최된 제33차 세계대회에 처음으로 당시 지용택 위원장을 파견하였다. 또 1981년에는 싱가포르 전국교통공우(工友)연합회 대표단이 처음으로 한국을 방문하여 1981년 10월 23일에 양 조직간 인사교류협정을 조인하였다. 이어서 답례 형식으로 당시 이상원 위원장을 대표로하는 대표단이 싱가포르 전국교통공우연합회를 방문한 바 있다. 한편, 싱가포르 교통공우연합회와는 1981년 10월 23일 당시 옹아헝(Ong Ah Heng) 집행위원과 교류협정을 맺은 후 현재까지 옹아헝 집행위원이 역임하고 있다.

1983년에는 일본 교통운수노동조합총연합회와 국제교류 협정을 체결하여 양조직간의 교류가 시작되었다.

이렇게 국제운수노련과 관련하여 활발한 교류를 추진하면서 전국자동차노동조합

일본 교통운수노동조합총연합회 역대 위원장
(交通運輸労働組合總聯合會)

임 기	성 명
1976년 7월 ~ 1983년 9월	마즈다 추키치 (松田忠吉)
1983년 9월 ~ 1987년 9월	미즈오카 히루 (滿岡宏夫)
1987년 9월 ~ 1993년 1월	후지와라 모토지 (藤原基司)
1993년 1월 ~ 현재	마키 시게오 (眞木滋夫)

연맹은 조직의 내적 성장과 함께 외연을 넓히며 국제적 노동운동의 흐름을 파악하는데 노력을 아끼지 않았다.

2) 해외연수교육

1980년대 국제교류활동이 활발해지면서 해외 파견 연수교육의 기회도 주어졌다. 노동조합 및 협동조합 교육을 목적으로 당시 김순호 조사통계부장이 1981년 8월 24일부터 11월 27일까지 3개월 동안 이스라엘로 연수교육차 파견되었다. 주요 활동 내용으로는 정치, 사회, 교육, 문화시설을 탐방하기도 하고 키브츠, 모샤브 등 이스라엘의 각종 협동조합 현장을 방문 견학 하는 등 교육을 이수하였다.

또 생산성 향상 지도위원 연수 교육을 목적으로 생산성본부 인솔하에 1981년 10월 25일부터 31일까지 일본으로 당시 윤만중 사무국장을 연수 파견하였다. 이 기간 동안에 일본 생산성본부 및 모범업체를 방문하고 노사관계 및 생산성향상 운동을 견학하고 돌아왔다.

3) 한일 청년제 개최

1983년은 자동차노동조합연맹이 일본 자동차노련과의 국제교류 10주년 기념행사로 그리고 연맹 창립 20주년 기념행사의 일환으로 '한일 청년제' 행사가 개최되었다. 한일 청년제의 개최 배경 및 목적은 다음과 같다. 1982년 6월 22일 일본 자동차노련의 쇼오지회장의 방한 당시 이상원 위원장이 양국 단체의 국제교류 10주년을 맞아 기념행사로 청년제를 한국에서 개최하자는 제의를 일본 측에서 수락함으로써

성사된 것이었다. 이것은 상호간의 우호를 증진시키고 서로의 문화를 이해하며 협조적인 유기적 관계를 지속하기 위한 것이었다. 이에 따라 1년여에 걸친 준비협의를 거쳐 1983년 8월 13일부터 15일까지 2박 3일 동안 경주 유스호스텔에서 한일 청년제가 성대히 거행되었다. 이 행사에는 한일 양국 청년조합원 각각 3백명 씩 6백여 명이 참석하였으며 한국노총과 노동부가 후원하였고 전국버스연합회와 전국화물연합회가 협찬을 하였다.

이날 개회식에는 당시 노총 김규벽 위원장을 비롯하여 각 산별 위원장, 국회 이찬혁 보사분과위원장, 민정당 노동분과 박정현 위원장, 김우진 경주부시장, 이수만 경주 경찰서장, 사업조합 대표 등이 참석하였다. 첫날밤에는 '한국의 밤'을 이튿날 밤에는 '일본의 밤'을 개최하여 양국간의 문화교류와 함께 따뜻한 정을 나누었다. 특히 '일본의 밤' 행사에서 일본 측 합창단원들이 불렀던 한국대중가요 '노란샤스 입은 사나이'를 열창할 때는 참가자 전원이 따라 부르면서 춤을 추는 등 하나 되는 화합의 장소였다. 행사 3일 째인 8월 15일에는 아침 일찍 폐회식을 가졌고 석별의 정을 나누면서 최초의 한일 청년제의 막을 내렸다.

이듬해인 1984년에는 답방 형식으로 일본의 작은 섬 야케지아(三宅島)에서 열린 제 21회 일본자동차노련 청년제에 연맹의 김령자 여성부장을 비롯한 단위노조 여성부장 17명이 최창식 부위원장을 단장으로 방문단을 구성하여 청년제에 참석하고 돌아왔다.

6. 신용협동조합 활동

1980년대 초반 산별노조에서 기업단위노조로 채편되면서 조직의 와해와 함께 조합원 복지향상 문제가 화두로 떠올랐다. 이에 따라 조합에서는 신용협동조합법에 의해서 조합원의 협동복지사업을 추진하고, 공동사업이익금으로 조합원 자녀의 장학금을 지원하며, 조합원의 경제적, 사회문화적, 지위향상과 복지사회 건설에 기여할 목적으로 신용협동조합을 설립하고자 하였다.

조합에서 신용협동조합을 설립한 취지는 다음과 같았다. 첫째, 조합원 상부상조로 협동정신과 생활유대를 강화한다. 둘째, 근검절약의 생활기풍을 조성하고 저축성을 함양한다. 셋째, 조합원의 공동이익 증진을 통하여 연대의식을 제고하고 이를 바탕으로

생활향상을 도모한다. 넷째, 조합원의 경제적 자립을 뒷받침 하고자하는 것이었다.

1982년 2월 28일 연차 중앙위원회에서 복지사업계획을 결의함에 따라 신용협동조합 설립을 추진하기로 하였다. 이어서 9월 25일 제10차 중앙위원회에서 신용협동조합 설립을 위한 운영기본방침을 결의하였다. 그리고 1982년 10월 19일 오후 1시 노련 회의실에서 신용협동조합 발기인대회를 개최하였다.

이 자리에서 정관(안) 작성, 사업계획 및 예산(안) 심의, 총회개최 실시 등을 결정하였고, 10월 28일 오후 2시 서울버스협의회 회의실에서 정식으로 신용협동조합 창립총회를 개최하였다. 이 때 이사장으로 이상원 연맹위원장이 부이사장으로 김요식 부위원장이 각각 선출되었고, 이외에도 7명의 이사와 3명의 감사를 두었다.

1982년 말 현재 총출자금은 34,779,710원이었으며, 1구좌 5,000원 기준으로 조합원 가입대상은 서울지역 단위노동조합장과 조합원 그리고 연맹 임직원으로 하였는데 당시 조합원수는 210명이었다. 또 1983년 2월 4일에는 제 1차 정기총회를 개최하면서 2월 9일 재무부로부터 설립인가를 얻어냈다. 1983년 10월 4일에는 신용협동조합연합회 회원으로 가입하였으며 11월 4일에는 저축생명 및 대부 공제회에 가입하였다. 이에 따라 대출금 잔액이 있는 조합원의 사망 및 영구 불구시 유족 및 연대보증인을 보호하고 조합원 사망시 출자금 납입액만큼 공제금을 지급하게 되었다.

한편 당시 노동조합 여건에서 조합원의 복지사업의 일환으로 신용협동조합이 적합하였으므로 자노보(自勞報) 등을 통하여 계속적으로 협동조합을 소개하면서 신용협동조합 설립을 지도하였다. 뿐만 아니라 신용협동조합을 신규로 설립 추진하고자 하는 각 시도 협의회 임직원 및 단위조합의 조합장과 사무장급 및 여성부장 그리고 실무직원을 대상으로 신용협동조합을 소개하는 6박 7일 과정으로 대전 유성시에 있는 신협중앙연수원에서 교육을 실시하기도 하였다.

그리고 1984년 5월 31일에는 연합회 안전기금에 가입하였고, 1986년 12월 31일 현재 조합원수는 창립 당시보다 약간 줄어든 176명이었지만 조합원 출자자본금이 64,713,937원으로 대폭 증가하였다. 사업실적으로는 사업수익금이 9,449,607원에 당기 말 배당 가능액이 6,807,522원에 달하였다.

이렇듯 복지사업의 일환으로 1982년에 시작된 신용협동조합 활동은 매년 사업이 확장되면서 조합원들에게 상호부조와 생활안정의 기반을 제공하고 있었다.

제4절 택시부문의 갈등 표출

1. 교통부의 택시여객자동차운송사업 경영개선 요강

1) 택시여객자동차운송사업 경영개선 요강

교통부는 1980년 10월 31일부터 시행되는 '택시여객자동차운송사업 경영개선 요강'을 발표하였다. 내용은 대략 이러한 것이었다. 첫째는 개인택시의 면허확대와 면허권의 상품화 방지였다. 둘째는 한시택시의 차주가 개인택시 자격이 있으면 개인택시를 면허한다는 것이었다. 셋째는 택시회사에 관한 것으로 ① 한시택시로 분리된 차량의 연차적 보충 ② 업체의 분리 독립 허용 ③ 공제(共濟)-종합보험의 가입 ④ 위장 직영 방지에 관한 것이었다. 넷째는 콜택시의 경영개선책 강구로 요약할 수 있다.

그러나 그것은 개선책이 아니었다. 그것은 실질적인 운수질서 확립에 도움이 되지 못하였고 오히려 업체의 분리, 독립 등 역개선의 결과를 초래할 것이 명백하였다. 더욱이 문제가 되었던 것은 과거 분회인 지부(향후 단위노동조합)가 사용자 내지는 사용자단체와의 단체교섭에 있어서 개별행동을 하지 않고 개정 노동조합법이 허용하는 범위 내에서 단체교섭 대표자 내지는 연명(連名)으로 교섭하느냐 아니면 조합본부에 위임하여 통일된 방안으로 단체교섭을 행하느냐에 있었다. 뿐만 아니라 노사분규 발생내지는 단위 노동조합의 존재 의의를 상실할 위험성까지 안고 있었다. 따라서 1981년도 임금협정의 향방을 규정한 지침을 시달하고 업종별 표준 단체협약안을 작성 배부하여 이에 대한 교육을 실시할 예정이었으나 각 지부의 활동에 대비하지 않을 수 없는 처지에 있었다.

2) 운전기사의 처우개선을 위한 건의 활동

이에 따라 택시 운행정서의 확립과 운전기사의 처우개선을 건의하기에 이르렀으며, 택시 운수업에 있어서 다음 3가지 문제점을 지적하였다. 첫째는 임금문제로 인

한 분류였다. 기업택시에 있어서 임금문제 분류는 운수업자가 운전기사에게 일정한 급료로 고용하는 것이 아니라 수지의 책임을 운전기사에게 전가하기 위하여 매일 매일 도급제(都給制)로 취업하게 하는 변칙 고용관계에서 비롯되는 것이었다. 즉 석유류 값 인상 또는 택시요금이 인상되면 그 때마다 운전기사가 회사에 책임지고 임금할 사납금(社納金) 액수가 인상되어 운전기사가 이를 감당할 수 없어 분류가 발생하였던 것이었다.

둘째는 차량정비 문제였다. 자동차운수업에 있어서 차량정비는 운수사업자가 할 사항이지 운전기사가 책임져야 할 사항은 아니나, 택시업자가 차량정비까지도 운전기사에게 그 책임을 전가하였던 것이다.

셋째는 승객서비스 부재 및 교통사고에 관한 것이었다. 기업택시의 승객에 대한 서비스 부재 및 교통사고에 대해서는 일차적으로 책임이 운전기사에게 있음을 부인할 수는 없지만, 그 책임을 전적으로 운전기사에게만 지울 수는 없을 것이다. 따라서 그 개선책은 운수업자의 태도와 관계당국의 시책에 달려있다고 할 수 있다. 이를 개선하기 위한 방안의 일환으로 우선 운전기사에 대한 도급제(都給制)의 급여체계를 개선하고, 택시운수업에 대한 불공정한 중과세를 폐지하며, 차량의 소통사정을 고려하지 않은 택시 요금제를 개선하는 것이었다. 이와 함께 교통부의 경영개선 요강에는 다음과 같은 모순 또한 내포하고 있었다. 우선 개인택시 확대라는 문제가 있었다. 이것은 현역 택시운전기사의 혜택이 감소되는 결과를 초래할 우려가 있을 뿐만 아니라 개인택시 면허발급에 부조리가 발생할 소지가 많다는 점이었다.

교통당국은 개인택시면허에 제한이 있으므로 "3년 이상 무사고"라는 전제조건을 붙이고 있으나, 이것은 현역 택시운전기사로서 3년 이상 무사고로 운전할 수 있는 자는 아주 극소수에 불과하다. 그 이유는 앞서서도 언급했던 1일 도급제라는 노동조건 때문이다. 현재의 교통여건 하에서는 하루 15시간 300km를 주행해야 교통규칙을 준수하면서 영업을 할 수 있으나 납입금을 맞추기 위해서 450~500km를 무리하게 주행할 수 밖에 없기 때문이다.

따라서 운전면허를 받고 현역으로 운전하는자 보다는 오히려 장롱면허(장롱에 면허증을 넣어두고 운전하지 않는다해서 장롱면허라 함) 소지자에게 개인택시 면허가 주어지는 불합리한 점이 있었다. 당시 시가로 개인택시는 600만~900만원을 호가

〈표 4-21〉 개인택시 면허를 받을 수 있는 면허소지자(1979년 말 현재)

구 분	대형면허	보통면허	계
전 국	147,935	862,959	1,040,894
서 울	48,395	286,819	335,214

자료 : 교통신문사 : 교통연감, 1980년

하는 실정이었으므로 자동차 값을 제하더라도 250~500만원의 프리미엄이 발생하기 때문에 이를 둘러싼 부조리가 불가피하였다. 이에 따라 운수업체에서 일을 한 취업증명이 금품수수 등으로 발급된다면 땀 흘려 열심히 일하던 현역 택시운전기사 보다는 장롱면허 소지자에게 불법적으로 개인택시 면허증이 발급되는 점도 없지 않게 발생하였던 것이다.

다음으로는 업체 분리 독립이라는 문제가 있었다. 이것은 재투자 및 적정규모화에 역행하는 것일 뿐만 아니라 운수업의 영세화를 초래할 수 있는 역 개선 효과가 발생할 수 있었다. 따라서 조합은 운전기사, 운수업자, 정부의 책임분담이라는 기본

〈표 4-22〉 급여 평준화 및 고정급여 지급시의 예상손익

구 분	현행		급여평준화시		고정급여 지급시	
	이익	급여액	급여의 차액	손익	급여의 차액	손익
~5대	919	716	1,469	-550	1,905	-986
6~10대	606	1,093	1,087	-481	1,523	-917
11~20대	721	1,163	1,022	-301	1,459	-737
21~50대	844	1,570	615	229	1,051	-207
51~100대	773	1,916	269	504	405	68
101~200대	605	2,195	-	605	436	169

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고, 1980. p108

주 : 급여평준화는 101~200대 규모의 급여액을 기준으로 했으며, 고정급여는 급여평준시의 20% 증가로 예상했음(주행거리감소로 인한 상대적 증가액)

방향을 설정하고, 개인택시 면허발급 개선책과 적정규모화 촉진책을 강구하며, 운수업자의 고정월급제를 실시함으로써 공정과세와 택시요금의 합리화를 얻어낼 수 있도록 건의하였던 것이다.

〈표 4-22〉에서 보는 바와 같이 고정급여 이전의 경우 5대 이하의 규모에서 가장 많은 이익을 내고 있으나 급여액을 보면 대규모업체에 비하여 50%에도 못미치는 것을 볼 수 있다. 그리고 만약 급여평준화나 고정급여제를 실시하면 50대 이하의 규모에서는 재정적자를 면치 못할 것으로 분석되었다. 일본의 1975년 현재 경우를 보면, 일본교통이라는 1개사가 최대 2,380대를 운행하기도하며 1,000대 이상을 운영하는 업체도 5개사 되었다. 그리고 나머지 회사들도 평균 몇 백대를 운영함으로써 경영합리화를 기하고 있음을 알 수 있다. 그러나 우리나라의 경우 〈표 4-23〉에서 보는 바와 같이 소규모 경영체제로서는 경영합리화를 달성할 수 없어서 영세성을 벗어나기 어려운 형편이었다.

따라서 우리나라도 업체의 영세성을 벗어나 대규모 단위의 택시사업체들을 출현시켜 고정급여 문제를 근본적으로 해결해야 하였다.

3) 정책 대안 제시

이상에서 택시여객자동차운송사업 경영개선에 관한 문제점을 지적하였다. 이와 함께 택시 합승, 승차거부, 부당요금 요구, 교통규칙 위반, 교통사고 등 사회적으로 문제가 되고 있는 택시의 운행질서를 바로잡기 위해서는 일차적으로 운전기사들에게 그 책임을 물어야 하겠지만 운전기사, 운수업자, 정부당국 관련 3자가 책임을 분담해야 한다는 기본 전제하에서 조합은 다음과 같은 정책 대안을 마련하여 제시하였다.

〈표 4-23〉 서울택시 운수업의 기업별 운영대수

기업체수	차량대수		차량대수 규모별 기업체수					
	총대수	기업체당 평균대수	1~10	11~20	21~30	31~50	51~70	71~100
214개사 (100%)	8,817대	41.2대	2 (10%)	18 (8.4%)	32 (15%)	115 (53.7%)	36 (16.8%)	11 (5.1%)

자료 : 서울특별시, 택시운송사업조합 조사자료, 1980

(1) 개인택시 면허발급의 개선책

개인택시 면허발급의 개선책은 앞서도 언급하였듯이 상당히 높은 택시 프리미엄을 영뚱한 사람들이 혜택을 누리지 않도록 하는 것이었다. 이를 위해서 다음 두 가지를 제안하였다. 하나는 '개인택시 면허의 청색화(靑色化)'이다. 이는 개인택시 면허가 어떤 특정인에게 주는 특혜가 아니라 공익사업의 한 수단으로서 어떤 경우에라도 이를 양도할 수 없도록 하여 투기를 방지하는 것이었다. 따라서 면허소지자가 운행할 수 없을 때에는 반드시 이를 반납하는 제도(청색화)를 시행해야 한다는 것이었다. 또 하나는 '현역 택시운전기사에게만 개인면허를 발급하는 방안'이다. 이것도 앞서 언급하였듯이 장롱면허 소지자에게 개인택시 면허가 발급되는 것을 방지하도록 제도적으로 뒷받침되었어야 한다는 점이다. 그리고 타인 운전방지와 많은 운전기사에게 혜택을 주기 위해서 2인 1조로 개인면허를 발급하여 고용확대에도모하는 한편 대체 운행을 가능하게 하여 과로를 방지함으로써 교통사고를 줄이는 일석이조의 효과도 얻을 수 있을 것이었다.

내무부 치안본부의 발표에 따르면, 1981년 말 현재 우리나라의 자동차운전면허 소지자는 총 153만 3,204명인 것으로 나타났다. 그 중에서 영업용차량을 운전할 수 있는 제1종의 대형 면허증소지자는 23만 4,114명, 보통의 면허증소지자는 122만 8,159명이었다. 그 중 버스 등에 취업할 수 있는 1종 대형면허증소지자 중 14만 7,826명이 취업하고 있었고, 8만 6,288명이 미취업 상태에 있었다.

〈표 4-24〉 운전면허 소지 현황(1981년 말 현재)

구 분	제1종 운전면허					사업용 자동차 대수	제1종면허 소지자수	1대당 운전면허 자 수
	계	대 형	보 통	소 형	특 수			
운 전 면 허 소 지 사 수	1,533,204	234,114	1,228,159	2,921	68,010	157,243	1,533,204	9.7
취 업 자 수	799,594	147,826	619,981	-	31,787			
미취업자수	733,610	86,288	608,178	2,921	36,223			

자료 : 교통신보, 1982. 2. 18일자 및 82. 2. 25일자 참조

또 택시 등에 취업할 수 있는 1종 보통면허증 소지자는 122만 8,159명 중에 61만 9,981명이 취업하고 있었으며 미취업자는 60만 8,178명이었다. 그러므로 자동차운수업에 있어서 운전기사 등의 부족상태는 이에 취업할 수 있는 면허증 소지자가 부족해서가 아니라 운수업체에서는 기존 취업자에게 장시간 노동을 강요하지만 채용자수를 더 늘리려고 하지 않았기 때문이다.

(2) 적정규모화 추진책의 강구

일정 규모의 경제를 유지할 때 비용체감의 원칙에 따라 경영합리화 달성이 가능할 것이다. 따라서 고정급여제를 실시하더라도 경영적자가 발생하지 않을 정도의 수준인 적어도 50대 이상의 택시를 보유한 기업체를 육성하는 것이 바람직하였다. 이를 위하여 연차적으로 적정규모화를 위한 업체 통폐합을 추진하고 적정규모에 대한 우대정책을 강구할 것을 촉구하였다.

(3) 운수업자의 책임 : 고정월급제 실시

택시운수업자들은 운전기사에게 적정 임금을 지불하지 않고 수입금 책임의 일부를 운전기사에게 전가시키는 도급제를 실시함으로써 합승, 승차거부, 부당요금 요구, 교통규칙 위반, 교통사고 발생 등의 원인을 제공하였다고 할 수 있다. 따라서 이러한 문제점을 개선하기 위해서라도 택시운수업자는 도급제를 폐지하고 고정월급제를 도입해야 하였다. 고정월급의 지급능력이 없으면 운수사업의 무능력자로 보아야 하며, 고정월급제를 실시하는 업체에 LPG차 디젤차의 우선 배당 등 경제적 우대정책을 강구할 것을 요구하였다.

(4) 정부의 책임 : 공정과세 및 택시요금의 합리화

택시운행 질서를 바로잡는 방안 중의 하나로 정부의 적극적인 역할도 필요하였다. 예를 들어 택시가 대중교통수단임을 감안하여 택시용 휘발유 및 택시요금에 대한 부가세 면제를 들 수 있다. 이와 함께 택시요금의 '시간거리병산제'를 실시하고 밤 10시 이후의 야간 할증제를 실시할 것과 합승요금제도 신설하는 것이 필요하다고 정책대안을 제시하였었다.

2. 택시운전기사 고정급 확보를 위한 관계 세법개정 청원 활동

조합은 택시운수업계에서 일반화하고 있었던 소위 도급일당식(都給日當式) 임금을 다음과 같이 비판하였다. 첫째 도급일당식 임금은 당해 운전기사의 수입이 일정치 않음으로 하여 가정생활 및 고용관계가 불안정하다는 점이다. 둘째 그러한 임금제도는 운전기사가 자신과 가계의 최소한의 유지를 위한 수준의 일당을 벌기 위해 교통법규를 위반하는 운전을 할 수 밖에 없다고 판단했기 때문이었다.

셋째는 기업이 갖는 사회적 책임을 부정하는 명백한 결과를 초래하여 노사관계의 불신과 대립이라는 사회불안요소로 작용하고 있어 사회정의나 기업의 사회적 책임과 노사관계의 정상화 및 교통질서확립과 교통사고의 예방을 위하여 택시 운전기사에 대한 생활보호 수준의 고정월급제가 시급히 마련되어야 한다는 점이다. 그러한 활동의 일환으로 택시 운전기사에 대한 고정월급제의 실시를 사용자로 하여금 스스로 실현시키도록 하고 능력을 부여할 수 있도록 하기 위한 방안으로 운전기사에 대

〈표 4-25〉 휘발유 부가세가 택시운행원가에 미치는 영향

구 분	12.19택시요금 인상 후		석유류가격 인상 후		비고
	금액	%	금액	%	
연료비 소계	17,390	33.40	27,260	52.36	
휘발유대	6,080	11.68	9,532	18.31	47% 휘발유대의
동(同) 특별소비세	9,729	18.69	15,250	29.29	16/100
동(同) 부가세	1,581	3.04	2,478	4.76	10/100
택시요금 부가세	3,818	7.34	3,818	7.34	택시요금의 10/100
운전기사 일당	9,860	18.94	9,860	18.94	
운행잡비	3,000	5.76	3,000	5.76	차주, 세차비,
운송비, 관리비 기타	17,992	34.56	8,122	15.60	수리비 및 식대
총계	52,060	100.0	52,060	100.0	
휘발유세 택시요금의 부가세 소계	15,128	29.07	21,545	41.38	

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고(1979)

〈표 4-26〉 서울택시 운전기사의 1일도급제(제비용 및 수입) 상황

구 분	① 택시 요금 총액	사납금 및 제비용				운전기사 수입		
		② 회사 입금	③ 휘발 유대	④ 운행 잡비	⑤ 계 (②+③+④)	⑥ 일당수입 (①-⑤)	⑦ 비정상수입	⑧ 계 (⑥+⑦)
택시요금 인상전	47,060	22,000	14,200	3,000	39,200	(52.4) 7,860	(47.6) 7,140	(100) 15,000
	%	46.7	30.2	6.4	83.3	16.7	15.2	31.9
택시요금 인상후	52,060	25,000	14,200	3,000	42,200	(65.7) 9,860	(34.3) 5,140	(100) 15,000
	%	48.0	27.3	5.7	81.0	18.9	9.9	28.8

자료 : 상동

주 : ① () 내는 운전기사 수입의 구성비

② 택시요금은 1979. 12. 19 기본요금 300원이 400원으로 인상됨

③ 택시운전기사의 일당수입 15,000원은 월 14일 가동 기준으로 월수 21만원인데 여기에는 범칙금, 교통사고수습비 등 월 6만원을 공제하면 실제 생계비는 월 15만원 수준이 됨

하여 고정월급제를 실시하는 회사가 사용하는 휘발유에 대하여 특별소비세를 감면해 주도록 하는 법개정안을 1980년 4월 18일자로 국회에 청원하였다.

그 내용을 요약하면 다음과 같다. 서울의 택시는 1일 250만명 이상이 이용하고 있으므로 이미 대중교통수단화되고 있었으나 당시에는 택시가 사용하는 휘발유에 대중성을 전혀 고려하지 않은 불합리한 중과세를 부과하고 있었다. 1979년 12월 19일 택시요금 인상 후의 휘발유세 및 부가세는 운행원가의 29.07%이며, 석유류 가격 인상 후의 휘발유세 및 부가세는 운행원가의 41.38%에 달하고 있었다. 이에 따라 운송비 및 관리비 비중은 상대적으로 하락하여 기존의 34.56%에서 15.60%로 떨어졌지만 전반적으로 택시운수업 경영에 큰 압박요인이 되었다.

택시회사에서는 이러한 여건에서 벗어나기 위해 운전기사에게 1일도급제를 적용하는 등 변태적인 경영을 하기에 이르렀지만, 1일도급제는 운전기사의 안전운행 등

을 전혀 고려하지 않고 택시운수업의 수지관계만을 생각하여 책정된 사납금제도가
다. 따라서 운전기사는 과속하지 않을 수 없을 뿐만 아니라 교통법규를 준수하기도
어렵게 되었다.

일반적으로 15시간 운전에는 주행거리 300km가 안전운행권임에도 불구하고 사
납금, 휘발유대, 운행 잡비, 일당 때문에 교통사고가 나지 않을 정도까지의 과속운
행을 하지 않을 수 없어 평균적으로 167km를 초과운행하고 있었다. 그러나 1일
167km를 초과하여 과속 운행을 하여도 수입이 부족한 상황이었다. 즉 택시운전기
사들은 아침 7시부터 밤 12시까지 17시간 (그 중 식사시간을 공제하면 실제 운행시
간은 15시간)의 영업수입에서 <표 4-26>에서 보는 바와 같이, 사납금 휘발유대 운
행 잡비 등을 공제하면 1당 수입은 9,860원으로 이는 월수입(14일 가동) 138,040
원이 된다. 여기서 범칙금, 교통사고수습비 등 월평균 6만원을 공제하면 실소득은
월 78,040원에 지나지 않는 실정이었다.

3. 고정 월급제 실시 요구 활동

1) 택시 완전 고정월급제 실시 추진

월급제라함은 통상임금 총액 중 기본급을 1개월 단위로 정하여 지급하는 임금 형
태를 말하는 것으로, 휴일, 휴가, 결근, 지각 또는 조퇴의 경우 등 노동하지 않는 날
또는 시간에 대하여 원칙적으로 임금을 공제하지 않는 임금 계산 방법을 일컫는 것
이다. 따라서 월급제는 실제 노동보다는 고용상태를 중심으로 지급하는 특성을 가
진 임금제도라고 할 수 있다. 노동부의 해석(노동부 임금 1451-20401, 1982년 7
월 23일)에 따르면, 월급제란 임금의 지급방법에 있어서 월의 소정 노동시간의 노
동에 대한 월정액을 정하여 매월 1회 정기적으로 지급하는 임금 지급형태라고 정의
하고 있다. 그러므로 일정한 일일 사납금 액수를 정하고 동 사납금 임금을 월급지급
의 조건으로 하여 사납금의 임금 이행 여부에 따라 임금을 지불하는 형태를 진정한
의미에서 월급제라고 할 수 없는 것이다. 당시 월급제는 다음과 같은 몇 가지 문제
점을 갖고 있다. 첫째는 교통부 실시지침을 위반한 월급제라는 것이다. 기본급 지급
을 월 운송수입금 실적과 결부시켜 월간 기준액(월 사납금)에 미달 시 실근무일수

택시 완전 고정월급제 추진일지

일 시	추진 내용
84. 5.25	대구 택시 사태
84. 6.25	전국 6대도시 주요택시현황 및 월급제 정착에 따른 의견 교통부에 제출(1차)
84. 6.28	택시월급제 개선 대책 회의(1차) - 정부관계자(교통부, 경제기획원, 노동부, 서울시) 사업조합 및 당 연맹이 참석한 회의에서 교통부가 '택시제도 개선 세부시행 계획'을 제시
84. 7. 2	연맹에 택시 월급제도 개선 실무대책반(반장 김창호)을 구성 운영
84. 7. 9	전국 6대도시 택시운행 실태조사 작업 착수
84. 7.23	택시월급제 개선 방향에 대한 의견 제출(2차)
84. 7.31	택시 월급제도 개선 대책회의(2차) - 교통부가 제시한 '택시운전기사 월급제 검토(안)'을 협의
84. 8.11	노련 자체 택시 월급제 개선 확대 실무대책 회의 - 단위 노조 조합장 포함 14명이 참석, 주요 쟁점사항 토의
84. 8.16	택시운전기사 월급제 검토 안(교통부)에 대한 의견 제출(3차)
84. 8.29	1. 택시 월급제 개선 방향에 대한 의견 제출(4차) - 택시 운행 실태 분석 및 동경과의 비교 내용을 포함한 종합적인 의견 제출 2. 택시 월급제도 개선 대책회의(3차) - 사용자 및 노조측이 제시한 월급제 안을 토의, 이후 조정문제는 서울시에 이관됨
84. 9.21	택시월급제안 조정을 위한 교섭회의(1차) - 진전 없이 연기
84.10.12	조정회의(2차) - 진전 없이 연기
84.10.30	택시제도 정책개선을 위한 공청회 - 택시요금의 거리 시간 병산제 실시, 택시완전월급제 실시 안 제시
84.11. 1	노련이 제시한 택시월급제 개선 방향 내용을 각 협의회에 통보
84.11.12	노련 자체 실무위원 및 공청회 참석자 합동회의 - 근무제도, 주행거리 등 핵심사항 관철을 위한 전략토의
84.11.16	택시 월급제도 개선 최종 대책회의
84.12.27	각 협의회, 택시 분실 및 서울지역 택시노조에 택시월급제 실시지침을 송부하고 교섭준비에 만전을 기하도록 지시
85. 1.11	서울택시협의회에 산하 전 단위노조의 의견을 수렴, 교섭방법, 일정, 내용을 확정 보고하도록 지시
85.1.26~ 85. 4.30	12차에 걸쳐 택시월급제 실시에 대한 교섭 실시. 현재 노동형태(1인 2교대, 8시간 26일 근무)만 합의 됨

를 정산 지급하도록 되어 있었다(제20조 1, 3항)

또한 당시 임금손실의 최대 사유인 운전면허 정지기간을 정당한 사유로 인정하지 않음으로써 기본급을 10% 공제할 수 있었다(제10조) 1일 2교대제와 격일제를 병행토록 규정하고 있었다(제3조) 운전기사에게 사고 피해액 및 과징금을 전가시키기 위해 또는 사소한 징계사유를 이유로 임금(상여금) 지급을 제한하였다(제18조)

둘째는 음성적으로 사납금제를 실시한다는 점이다. 즉 위장 월급제를 시행하고 있었다. 임금협정 제6조에 의하면 월 26일 근무시 884,000원, 28일 근무시 952,000원의 운송수입금을 규정하고 있었다. 그리고 운송수입금 기준액 이상 수납자에게만 기본급의 전액을 지급하도록 되어 있었다. 뿐만 아니라 운송수입금을 조건으로 그 이행 여부에 따라 임금을 지급하므로 월급제라고 할 수 없으며 음성적인 사납금제에 불과하였다.

셋째는 안전운행 책임을 운전기사에게 전가한다는 점이다. 임금협정 제6조는 기준 운송 수입금을 월 26일 근무시 884,000원, 28일 근무시 952,000원으로 규정하고 있었다. 따라서 1일 68,000원의 운송수입금을 충당하기 위해서는 1일 531km를 주행해야만 하였다. 한편 당시 KBS 조사에 따르면, 안전주행 거리는 1일 385km, 조합의 조사에 의하면 384km인 것으로 나타났다. 이것은 운송수입금을 채우기 위해서는 1일 150km 정도의 과속주행을 하거나 합승이 불가피하다는 결론이 나온다. 그러므로 당시의 급여제도를 안전운행 책임은 전적으로 운전기사에게 전가시키고 기업은 이윤만을 확보하는 사납금제도에 불과한 것이다.

넷째는 과속을 강요하는 최저 영업 주행거리의 책정이다. 임금협정 제6조는 1일 평균 영업 주행거리를 최저 200km(1일 2교대 근무시 1인당)로 규정하고 있다. 차량 1대당 1일 400km 영업주행거리를 말하는 것이다. 그런데 공차 주행을 15~20% 정도인 것을 감안하면 총 주행거리는 1일 470~500km 이다. 이것은 앞에서 언급한 안전거리 주행 384~385km 보다 85~116km가 더 많은 주행거리인 것이다. 따라서 이러한 기준에 따라 운행을 할 경우 과속 운행을 하지 않을 수 없으며 이로 인하여 교통사고와 교통법규 위반의 증가를 초래하였던 것이다.

다섯째는 노동기준법을 위반한 포괄역산제의 급여체계라는 점이다. 1985년 임금협정에 나타난 기본급 189,600원 및 승무수당 37,400원의 책정 근거가 모호하므로

결국 노동기준법을 피하려는 포괄역산제의 급여체계에 다름 아닌 것이었다. 월차 및 유급 휴가를 수당으로 대체 월급에 포함시켜 월차 휴가권을 박탈하였으며, 아울러 포괄역산 방식을 답습하고 있었다. 이는 노동기준법 제47조의 위반이며, 월 노동일수를 임금기준표에 28일도 가능하도록하여 장시간 노동을 유도하고 고용증대 정책에 역행하는 것이었다.

여섯째는 생활급 확보가 지극히 어려운 임금체계라는 것이다. 무리한 월 운송수입금 기준액(월 사납금)을 조건으로 한 통상임금(월 233,360원)이 서울택시조합원 평균 최저생계비(359,369원)에도 훨씬 못 미치는 저임금 수준일 뿐만 아니라 상여금조차 받기 어려운 실정이었다.

일급제, 교통질서 확립과 서비스 향상을 외면한 임금제도라는 점이다. 1일 최저 영업주행거리 200km 달성은 총 주행거리 235~250km(영업율 80~85% 적용)를 8시간에 주행해야 하므로 현실적으로 도저히 불가능한 것이었다. 또한 운송수입금 완전납입과 월 기준액 초과 시 6:4의 비율로 업적금을 배분함으로써 최저 생계비(359,369원) 확보를 위해서는 1일 평균 280km(8시간 기준), 시속 35km 이상 주행해야 할 실정이었다. 뿐만 아니라 지하철 3, 4호선의 완전개통과 하절기로 접어들면서 영업률이 떨어지는 것을 고려할 때 무리한 임금체계임을 알 수 있다. 이 밖에도 1일 운송수입금 기준액을 설정하지 않음으로써 정당한 결근의 경우 월 운송수입금 기준액 산정이 애매한 실정이었다.

그리고 상여금 지급 기준이 종전 통상임금에서 기본급으로 하향조정 됨으로써 실질임금의 하락을 가져오는 결과를 초래하였다. 택시 완전 월급제 실시의 당위성은 세계 최고라는 교통사고율을 감소시켜 교통문화의 선진화를 이룩하고, 승차거부 부당요금징수 과속 난폭운전 등을 일소하고 교통법규를 준수하기 위한 것에 있었다. 이를 통하여 승객에 대한 서비스의 향상과 노동자의 생활안정 및 인간다운 생활을 보장하도록 하고 나아가서는 노사분규를 예방하고 산업평화를 이룩하고자하는 것이었다.

2) 택시 운전기사 월급제 실시를 위한 지침 (교통부 : 1984. 11)

(1) 일반지침 : 1984년 11월 교통부가 정한 택시 운전사가 월급제 실시를 위한 일반지침은 다음과 같다. 수입금 전액수납 및 수납액에 상응한 완전월급제를 실시

하며, 월급수준은 노사협의로 결정한다. 그리고 성실 근무시 지급되는 기본급 및 제수당은 유사업종의 지급수준 등을 감안하여 종전의 포괄역산제를 지양하고 노동기준법을 준수한다. 이에 따라 월급체계는 다음과 같이 정기급여(월급)는 기본급+제수당(승무, 근속, 업적, 기타)+초과노동수당(시간외 노동 야간 및 휴일)으로 하며, 특별급여로 상여금을 지급하고 부가급부로서 퇴직금, 현물급여, 기타 복리후생적 급여를 지급하기로 한다. 한편 근무형태는 1일 2교대제를 원칙으로 하되 노사협의로 결정한다.

(2) 세부지침 : 일반지침과 함께 다음과 같은 세부 지침을 만들었다. 첫째는 기본급에 관한 것이다. 기본급의 비율은 당시 수준 이상으로 조정하고, 기본급은 노사협의로 결정한 일정 일수 이상 노동자에게 반드시 지급한다. 또한 일정 일수 미달 근무자일지라도 미달일자가 정당한 사유(예를 들어, 예비군 훈련, 직계의 관혼상 등)가 있는 자에게는 기본급을 지급한다. 다만, 미달일자가 정당한 사유가 없는 경우(무단결근 등)는 월액을 일할로 계산하여 공제가 가능하도록 하였다. 둘째는 제수당(승무수당, 근속수당, 업적수당, 기타수당)에 관한 것이다. 제수당의 지급금액은 노사협의로 결정한다. 셋째는 초과노동수당(시간외 노동, 야간 노동, 휴일 근무)에 관한 것이다. 법정노동시간(1일 8시간 기준) 이외의 초과노동(연장, 야간, 휴일)을 한 운전기사에 대하여 노동기준법에 정한 바에 따라 초과노동수당을 지급해야 한다. 초과노동수당의 계산은 노동기준법상의 통상임금을 기준으로 계산한다. 이외에도 특별급여(상여금)와 부가급부로서 복리후생급여가 있다.

(3) 사업자 준수사항 : 사업자는 수입금 전액납부에 관한 관리를 철저히 해야 한다. 음성적 사납금제를 운영하지 못하도록 하고, 월급은 매월 정기지급일에 현금으로 직접 노동자에게 지급하여야 한다. 다만, 법령 또는 단체협약에 특별한 규정이 있을 경우에는 일부 공제 또는 현물지급이 가능하다. 한편 과징금 및 사고 피해시 피해액을 운전기사에게 전가하지 못하도록 하며, 관계 법령상의 법정휴가를 부여(가능한 한 운전기사가 희망하는 시일)한다. 그리고 예비군 훈련 등 각종 훈련을 정상적인 근무로 처리한다. 마지막으로 퇴직금, 근속수당 회피를 위한 노동계약의 갱

신 또는 해고불가 등을 사업자 준수사항에 넣어야 한다는 것이었다.

(4) 노사합의에 의해 결정할 사항 : 운전기사 준수사항이라든가 불성실 운전기사에 대한 제재방안(무단결근, 수입금 전액 미납부, 기준미달운행, 미터기 부작동 운행 및 훼손 등) 및 정당한 결근으로 인정할 수 있는 결근사유에 대해서는 노사가 합의하에 결정할 사항이다. 더 나아가 연가(年暇), 병가 등 휴가에 관한 사항과 근무형태에 따른 근무자 교대에 관한 사항 및 주휴일 지정에 관한 사항 등도 노사 합의에 의해 결정할 사항이다.

(5) 완전월급제 교섭 내용 : 당 노련 서울택시협의회와 서울택시사업조합이 월급제 실시 지침에 의거하여 1985년 5월 1일부터 전면 실시를 목표로 교섭을 진행하여 왔었다. 서울택시협의회측이 요구한 월급 기본 안은 다음과 같다.

노동시간을 월 26일 하루 8시간 근무하며, 최저생계비에 기초하여 1년 근속기준 임금은 390,475원이었다. 그 세부내용을 보면, 기본급 312,380원, 승무급 67,679원, 근속급 10,416원이다.

한편 서울택시사업조합측이 요구한 대안은 노동시간의 경우 월 26일 하루 8시간 동일하지만, 월 845,000원 납입시 임금을 245,093원으로 하는 것이었다. 그 내역을 보면, 기본급 159,300원, 근속수당 3,000원, 야간노동수당 17,583원, 개근수당 26,000원, 급식수당 33,800원, 월차수당 5,410원이다. 그러나 이것은 오히려 당시 수준보다도 낮은 급여 수준이었다.

3) 택시 운전기사 월급제 실시 관련 MBC TV 대담프로

1985년 6월 21일 오후 1시 30분에 MBC 여의도 1층 B 스튜디오에서 연맹의 한 효제 부위원장 외 4명이 TV 대담 프로에 참석하였다. 이 대담프로에서는 월급제의 실시배경, 택시월급제 실시의 기본 방향 및 실시의 당위성, 교통부 택시운전기사 월급제 실시를 위한 지침에 대한 견해, 현행 월급제의 문제점, 임금협정의 타결 배경, 위장 월급제가 사회에 미치는 영향, 현재의 운행 실태, 시간거리 병산제 실시시의 전망, 개선 방안 등을 토론한 바 있었다. 매스컴을 통해 운전기사의 실태를 접해본

시민들의 반응은 대체적으로 월급제 실시가 바람직 한 것으로 분석되었다.

4) 임금협정 타결의 의미

마침내 택시 월급제 관련 임금협정이 타결 되었는데 그 배경은 다음과 같다. 서울 택시협의회와 서울택시사업조합과의 25차에 걸친 노사교섭 결과로 마침내 임금 협정이 타결되었다. 하지만 그것은 서울시가 월급제 불이행업체에 대해서는 우수업체 선정을 취소하겠다는 행정지시로 인하여 급속히 사납금이 존재하는 형식으로 타결된 것이었다. 이 결과는 노동조합의 힘이 약한데서 비롯된 것으로 결국에는 불합리한 조건하에서 임금협정을 마무리지게 되었다.

한편 체결된 임금협정의 문제점은 첫째는 음성적인 사납금제를 시행하는 변형된 월급제에 불과하다는 것이다.

둘째는 안전 운행의 책임을 운전기사에게 전가시킨 임금협정이라는 점이다. 셋째는 여전히 과속을 강요하는 최저 영업주행거리가 책정된 임금협정이라는 점이다. 넷째는 기존의 포괄역산제(包括逆算制)를 사용함으로써 노동기준법을 위반한 급여 체제였다는 점이다.

5) 택시조직의 복원과 연맹의 단체교섭 위임

택시업종의 경우 전국 업체 중 50인 이하인 업체가 56.2%를 차지하고 있었으며 전체의 92.8%가 종업원 100명 이하의 소규모 업체들로서 설령 노조를 결성한다고 하더라도 재정 빈곤으로 인하여 자생능력이 부족함으로써 전임간부를 둘 수 없어 노조기능을 제대로 수행할 수 없었다.

이에 따라 완전월급제를 위한 각 시도 택시분실장 회의를 개최하는가 하면 1986년 3월 24일에는 여수 순천지역 택시분실 현판식에 연맹 간부들이 참석하였다.

그리고 1986년 3월 17일에는 포항 경주 지역, 4월 16일에는 대전지역, 4월 21일에는 인천지역, 6월 27일에는 목포지역, 8월 13일에는 마산지역, 9월 12일에는 마산지역에 각각 단체교섭 권한 위임을 받아 임금 교섭 차 연맹 간부들이 출장을 다녀왔으며 각 지역 택시분야의 임금 협정이 성공리에 체결되었다.

이와 함께 각 시도에서 택시 분실 설립 총회도 잇달았는데, 1986년 4월 7일에는

인천택시 분실, 6월 13일에는 경남택시 분실이 설립되는 등 택시조합 분실 설립에도 연맹은 지원을 아끼지 않았다. 즉 1980년대 연맹의 택시 위임교섭은 당시 무너져 가던 택시부문 조직의 복원이라는 점에서 의미를 갖는다고 할 수 있겠다.

4. 불완전한 월급제가 사회에 미치는 영향

교통부는 1984년 11월 '택시운전기사 월급실시를 위한 지침'(도교1514-11461)을 작성하여 운수업체에 시달한 바 있었다. 이에 의하면 "...종전의 포괄역산(包括逆算)을 지양(止揚)...", "...일정 일수(日數) 이상 노동자에게 반드시 지급", "음성적 사납금제(社納金制) 운영불가..."라고 지적하였다. 한편 노동부는 월급제에 대해 다음과 같이 해석을 내렸다. "...임금의 지급방법에 있어 월급제라함은 월의 소정 노동시간의 노동에 대한 월정액을 정하여 매월 1회 정기적으로 지급하는 임금지급 형태를 말하는 것"이라고 하였다. 따라서 일정한 일일 사납금을 정하고 동 사납금 임금을 월급지급의 조건으로 하여 사납금의 입금 이행 여부에 따라 임금을 지급하는 형태는 '월급제'라 할 수 없다는 유권해석을 내렸다(임금 1451-20401, 1982년 7월 23일)

만약 운송납입금 즉 사납금이 부족하면 월 급여에서 공제되고 운전기사들은 그 부족 운송납입금에 대하여 월 급여에서 공제해도 이른바 '가불증권(假拂證券)'을 써야 하였다.

따라서 운전기사들은 이 가불증권을 쓰지 않으려고 무리한 운전(과속, 합승, 시간 연장 등)을 해서라도 소정의 운송납입금을 채우려고 안간힘을 쓰지 않을 수 없었다. 그러므로 이와 같은 급여제도는 월급제라 할 수 없으며 이는 택시회사의 이윤보장을 운전기사에게 책임지우는 것이기 때문에 음성적 사납금제라 하지 않을 수 없는 것이다. 이러한 사납금제는 운전기사의 과로운전을 강요하였다. 앞에서 지적한 급여제도는 1일 16시간(7시~24시, 그중 1시간 휴식)을 운전하는 것을 전제로 한 소위 포괄역산제 임금체계였다.

택시기사에 대한 급여제도가 이에서 크게 벗어나지 못하고 있는 실정이었다. 앞의 <표 4-27>에서 본 바와 같이, 기본급은 일당 또는 월 총급여의 38.1%인 74,340

〈표 4-27〉 서울 택시 운전시가의 급여 산출내역

구 분	산정시간	1일지급액	1개월지급액	구성비
기 본 급	8시간	5,310원	74,340원	38.1%
연 장 노 동 수 당	6시간	5,975원	83,650원	42.9%
연장, 야간노동수당	2시간	2,655원	37,170원	19.0%
계	16시간	13,940원	195,160원	100%

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고, 1985

원에 지나지 않으며, 반면에 연장 야간 등의 수당은 61.9%인 120,820원을 차지하고 있다. 만약 8시간 근무를 가정하면 월 30일 근무에 급여는 159,300원으로 당시 수령하던 택시 운전기사 급여액의 81.6%에 불과하다. 그러므로 장시간 연장노동을 하지 않을 수 없는 것이 월급제하에서의 현실이었다.

뿐만 아니라 사납금제는 교통질서 확립에 대한 저해요인으로 작용하고 있었다. 운송수입금이라고는 하나 실질적으로는 사납금제이므로 운전기사에게는 과속, 합승 등 교통사고 내지는 교통위반을 조장함으로써 교통질서 확립에 저해요인이 되었다. 이 같은 사납금제는 결국 승객 서비스 측면에서도 나쁜 결과를 초래하였다. 또한 운전기사의 직업적 긍지를 저하시키고 귀속감을 결여시켰다. 당시 고려대 양춘 교수의 연구보고서에 의하면 운전기사의 65.2%가 다른 직업으로 전직하겠다는 설문조사 결과가 나왔다. 이것은 자신이 종사하고 있는 운전기사로서의 직업에 대한 긍지 저하와 사납금 등의 노동조건이 열악한 때문인 것으로 보인다.

이렇게 불완전한 월급제는 노사분규 조성의 원인이 되었다. 사납금 책정은 조사의 불신에서 출발한다. 그리고 교통규칙 위반에서 오는 과징금, 사고처리 과정에서 발생하는 피해보상의 귀책문제, 상여금 또는 유류보급의 문제 등을 놓고 노사분규가 발생하였다. 이와 함께 교통행정에 대한 불신도 싹텄는데 월급제를 실시하고는 있다고 하나 근본적으로는 사납금이 사라지지 않고 있었기 때문이다. 이에 따라 운전기사의 승객에 대한 서비스도 개선되지 못하였다. 이것은 승객이나 운전기사 모두에게 교통정책에 대한 불신감을 초래하였다. 이에 따라 조합에서는 다음과 같은 개선책을 제시하였다.

첫째는 임금협정상의 개선 정책이다. 노동형태는 1일 2교대제로 월 26일 근무하는 것으로 한다. 1일 주행거리는 안전운행거리인 384~385km로 제한한다. 운송수입금 기준액을 철폐한다. 기본급은 정당한 사유에 의한 결근이나 훈련(예비군 훈련, 경조사 휴가) 시에는 전액을 지급한다. 그리고 월차 및 년차 휴가를 임금으로 지급치 않고 휴가를 실시하며 지급 사유 발생시에만 임금으로 지급하는 것으로 한다.

둘째는 교통정책상의 개선 정책이다. 운행거리 상한선을 고속버스와 시내버스의 경우와 같이 법으로 규제하도록 한다. 마찬가지로 운송수입금 기준을 철폐하되, 현재와 같은 위장 월급제 실시업체는 우수업체 지정을 취소하도록 한다. 이와 함께 택시기업규모의 대단위화를 추진하도록 한다.

셋째는 노동정책상의 개선 정책이다. 노동기준법 위반시 강력한 처벌을 하여야 한다. 또한 단체교섭 권한을 행정관청의 승인 없이 자유롭게 위임할 수 있도록 하여야 한다는 것 등이 개선책으로 제안되었다.

제5절 버스부문의 노동여건 악화

1. 노선버스 배차운행시간 및 배차간격 시정 대책 요구

운수 당국과 운수 사업자에 의하여 마련된 노선버스의 배차운행 시간과 실제로 도로교통법상의 규제를 받으며 차량을 운행하는데 소요되는 준법 운행시간에 격차가 생기고 있는 것이 가장 큰 문제점이었다. 일반적으로 준법 운행시간 보다 짧게 책정되고 있는 배차운행 시간을 맞추기 위하여 운전기사는 필연적으로 과속 추월, 차선위반, 정지방법위반 등 교통법규를 위반하게 되며, 이것이 또한 교통사고 유발의 구조적 요인이 되고 있었다. 이와 같은 불합리성은 노선거리와 기준 속도의 산술적 계산 방식에 의하여 정해진 배차운행 시간이 실제의 운전 과정에서 발생하는 운행지체 사유를 감안하지 않았다는 점과 운수사업자가 수익금 증대를 위하여 기준 운행회수를 초과한 배차표를 작성하고 있다는 점에 그 원인이 있는 것으로 분석되

었다.

한편 서울시는 시내버스의 배차간격이 불합리한 노선에 대해서는 배차간격을 시정하고 운전기사 및 안내원의 교양교육을 확대 실시함으로써 과속과 난폭운전을 제도적으로 시정하여 명랑한 거리질서를 확립할 목적으로 1981년 7월 1일부터 10일까지 조사를 실시하였다. 조사방법은 출퇴근 시간(07:00~09:00, 17:00~20:00)과 이외 시간으로 구분하여 2회 조사를 실시하되, 신호대기, 정류장 정차, 일단 멈춤, 횡단보도, 공사로 인한 지체시간과 운전기사의 휴식시간을 포함하여 운행시간을 확정하도록 하였다. 작성된 배차시간과 운행회수는 별첨 서식에 의하여 작성하고 해당 회사 노조 지부장의 확인을 득한 후 7월 15일까지 조합을 경유하여 서울시에 신고하도록 하였다. 이에 앞서 조합은 1977년 10월부터 1980년 4월까지 3년간 3차에 걸쳐 전국의 시내버스, 시외버스(일반, 직행) 169 노선에 대해 배차운행시간과 준법운행 시간의 현상을 파악하기 위하여 실측조사를 실시한 바 있었다.

이를 위하여 용역기관으로 한양대학교 부설 경제문제연구소를 선정하여 '노선버스 운전기사의 취업환경 및 운행시간 분석'이라는 보고서(용역기간: 1980. 4. 18~1981. 3. 3)를 출간하였는데, 이를 기초로 1981년 5월 8일 교통부 장관에게 기존의 배차운행시간과 준법운행 기간의 시정 등을 건의하였던 것이다. 이를 처음 보도한 것은 좀 시일이 지난 6월 16일 KBS 제1TV 저녁 9시 뉴스에서였다. 이를 필두로 한국경제신문, 조선일보, 교통신보 등에 '서울 시내버스 운행시간 전면 재조정'이라는 제목으로 일제히 보도되면서 각 라디오 방송국의 전파도 타게 되었다. 이에 따라 행정당국도 '배차운행시간 시정대책'을 지시하기에 이르렀다. 그 내용을 보면, 서울 시내버스의 배차운행 시간을 7월 15일까지 운전기사, 안내원, 노조대표, 사업자(이상 4명)가 합동으로 전면 재조정하여 노동조합장의 확인을 거쳐 서울시 당국에 제출토록 하는 것이었다. 이를 위하여 7월 10일 전국의 시내버스, 시외버스, 고속버스 배차운행 시간을 노사, 관(30명)이 합동 조사하여 소정기일까지(고속버스 8월, 시내버스 9월, 직행버스 10월, 완행버스 단계적) 전면 재조정을 하도록 지시하였는데 여기서 아주 중요한 점이 반영되었다. 업체 운행시간을 산정하는데 있어서, 주행시간, 정류장 정차시간, 신호대기 시간, 정비시간(청소시간 포함), 과 승무원 휴식시간(출퇴근시, 평시 구분), 식사시간 등을 충분히 감안하여 시간대

별로 운행시간을 산정하도록 하였다는 점이다.

2. 서울시내버스의 통금 해제에 따른 연장노동수당 청구 활동

1982년 1월 5일 24시를 기하여 37년간 실시되어 오던 통행 금지가 해제되어 실질적인 변화가 국민생활에 일어나게 되었다. 그런데 서울시내버스의 경우에는 새벽 4시부터 24시 자정까지 운행하던 것을 다음날 0시 30분까지 30분을 연장하였고, 좌석버스는 1시간 연장하였다. 이와 함께 1982년 7월 14일에는 통금 해제에 따른 연장노동수당 청구대책을 수립하여 노사협의회를 수차례 거쳐 1월 5일부터 6월 9일까지 18시간 이상 근무한자에게만 지급하고 6월 10일부터는 24시간 이상 근무자에게는 연장근무수당을 지급하기로 극적으로 노사합의를 이루었다. 노사합의 내용을 보면 다음과 같다.

“서울시내버스운송사업조합과 서울시내버스 단위노동조합의 노사 대표는 야간 통금해제로 인한 연장 및 야간노동수당 지급문제에 있어서 다음과 같이 합의한다. 첫째, 1982년 1월 5일 이후 6월 9일까지는 1일 18시간 이상 근무자에 한하여 도시형버스 시급 30분, 좌석버스 시급 1시간 분에 해당하는 연장 야간노동 수당을 지급한다.

둘째, 1982년 6월 10일 이후부터는 1982년 1월 5일 이전 최종배차시간을 기준으로 그 시간 이후에 배차된 승무노동자에 한하여 도시형버스는 1일 30분, 좌석버스는 1일 22분에 해당하는 연장, 야간노동 수당을 지급한다.” 이렇게 통행 금지 해제에 따라 교통운수 노동자의 노동시간이 연장되면서, 직업 질환에 대한 염려와 함께 노동조건 개선의 필요성이 대두되었다. 이에 따라 조합은 교통부, 노동부, 내무부 등에 대하여 자동차운수노동자들이 과로에 의하여 본의 아닌 교통규칙 위반 또는 교통사고의 발생, 그리고 노동자들이 질병에 걸리지 않도록 안전 대책을 강구하기 위하여 차량 대당 최소 2.3명의 정원제가 실시 되도록 촉구하며 시정 건의운동을 전개하였다. 2.3명 정원제라는 것은 앞에서 살펴보았듯이 연구 분석결과에 따른 1대당 적정 운수노동자 인원임을 우리는 이미 알고 있다. 한편 정부당국에 의한 자동차운수 노동자의 노동조건이 각종 법령에 위배되지 않도록 하는 다음과 같은 개선책을 건의하였다.

- ① 교통부의 개선대책 : 교통부는 개정된 자동차운수사업법 제33조의 2(과로방지)에 의거하여 각종 자동차운수업체로 하여금 종업원을 과로하지 않도록 하기 위하여 정원을 책정하여 이를 준수하도록 하여야 할 것
- ② 노동부의 개선대책 : 노동부는 노동자의 과로를 방지하기 위하여 제정된 노동기준법 42조(노동시간), 44조(휴게), 45조(휴일), 47조(월차유급휴가), 48조(연차유급휴가), 57조(여자의 시간외 근무) 등을 사용자로 하여금 준수하도록 조치하여야 할 것
- ③ 치안본부의 개선 대책 : 치안본부는 도로교통법 47조(고용주의 의무)로서 자동차 운전자를 과로한 상태에서 운전하지 않도록 조치하여야 할 것

이와 함께 부문별 정부의 지원책을 요청하였다. 먼저 적정임금을 지급할 수 있는 교통요금의 적정화를 요청하였다. 그리고 자동차운수업에 부과하고 있는 불공정 과세의 시정을 요구하였다. 즉 영업용 차량이 소모하는 석유류에 항공 해운과 동일하게 특별소비세의 면세, 차량에 대한 특별소비세의 면세, 공장 및 목장과 동일하게 차고 이전사의 차고대지에 대한 양도소득세의 면제 등이며, 또 대중교통수단의 교통요금의 부가세 면세 등에 관한 사항이었다.

3. 시민자율버스 운행과 운전기사 노동조건의 악화

1) 시민자율버스 운행제도의 실시

서울시는 1982년 8월 10일부터 시민자율버스 운행 제도를 실시하였다. 이것은 시내버스에 안내원이 승무하지 않고 운전기사 혼자서 차를 운행하며, 승객이 승차할 때 버스요금을 '요금함'에 직접 내는 운행제도이다.

이러한 시민자율버스를 운행하는 목적은 다음과 같았다.

첫째, 시내버스 요금 수수제도의 개선을 통해 대중교통수단으로서의 면모를 일신하고자 하는 것이다. 둘째, 시내버스를 이용하는 시민의 자율정신을 고취하고 도덕심을 함양한다는 취지였다. 셋째, 안내원 부족현상을 해소하고 운송비용을 원가절감하고자 하는 것 등에 있었다.

〈표 4-28〉 시민자율버스 운행노선 및 운행대수

지역별	회사명	노선번호	총운행대수	안내원 없는 운행 대수	운행구간
동부지역	서울승합	568	35	17	명일동-청량리
서부지역	신성교통	75	40	20	구파발-옥수동
북부지역	신우교통	235	34	17	상계동-동대문
"	영신여객	6	35	17	우이동-서울역
"	아진교통	19	37	18	도봉동-면목동
남부지역	김포교통	41	27	13	방화동-미도파
"	공항버스	128	35	17	방화동-동자동
"	신길운수	588	35	17	신월동-서울운동장
남북간지역	대진운수	710	37	18	정릉동-개포동
"	삼화교통	333	50	25	우이동-봉천동
계			365	179	

자료 : 전국자동차노동조합연맹

이와 같은 목적 아래 등장하였던 시민자율버스 운행제도는 '86아시안게임' 과 '88서울올림픽' 을 앞두고 선진국 수준의 교통질서를 확립하고자 하는 매우 시급한 단계에서 시민의 자율적인 질서의식과 국민의 문화의식을 바탕으로 수도 서울의 도시교통 질서 수준을 높여 교통문명국가로서의 기반 조성을 위한 것이라고 하겠다.

운행시간은 매일 오전 11시부터 오후 3시(차고 입고시간)까지로 한정하였다. 운행 노선은 1차로 도심을 경유하는 방향별 및 우수업체 중 10개 업체 10개 노선을 대상으로 하였다. 운행대수는 각 노선별로 1/2(안내원 있는 버스와 안내원 없는 버스 격번제 배차실시)을 운행하되, 성과에 따라 격번제를 폐지하기로 하였다.

운행차종으로는 기존의 도시형 버스(2 Door식)으로 하며, 중간문은 폐쇄하고 앞문만 사용하는 것이다. 그리고 요금 수수는 승차시 고객이 직접 요금함에 투입하도록 하며, 고객이 현금을 사용하는 것을 대비하여 거스름돈을 사전에 준비하도록 하였다. 또한 마이크를 설치하여 정류소 정차 안내 방송을 실시하도록 하였다. 또한 시민들에게 이러한 내용을 홍보하기 위하여 버스 차량외부에 안내문을 부착하였다.

2) 시민 자율버스 운행 실태분석 : 설문조사에 나타난 시민 의식

서울시가 조사한 바에 의하면 <표4-29>에서 보는 바와 같이 1981년 기준 1일 총 교통인구는 1,462만 9천명이었다.

그 중에서 시내버스에 의한 수송인구는 951만명으로 시내버스의 수송 분담율은 65%를 차지하였다.

시내버스가 대중교통 수단임을 보여주고 있다. 당시에는 아직 지하철이 보편화되어 있지 못하여 지하철 수송 분담율은 9%에 그치고 있었다.

그리고 1981년 당시에는 8,304대의 시내버스(도시형버스 6,973대, 좌석버스 1,331대)가 334개 노선을 운행하며 아침 7시부터 저녁 9시 사이의 출퇴근 시간대에 총 교통인구 512만 명의 70.4%에 해당하는 360만 4천 명의 교통인구를 수송 분담하고 있었다.

(1) 자율버스의 운행시간 측정 : 연맹에서는 자율버스 운영을 개시한 날로부터 1개월이 경과한 날을 기준하여 그 운행실태를 조사하였다. 173대의 자율버스 10개 노선을 대상으로 왕복하는데 소요되는 운행시간을 조사하였는데, 다음과 같은 결과

<표 4-29> 서울 교통인구 수송 분담율 (1981년 기준)

구 분		1일 교통인구	분담율	비고	
총교통인구		1,462만 9천명	100%	상주인구 : 867만명 1일 평균승차회수 : 1.69회	
육상교통	영업용	버스	961만명		65%
		택시	263만명		18%
		소계	1,214만명		83%
	자가용, 관용 등	117만명	8%		
계		1,331만명	91%		
지하교통(지하철)		132만명	9%		

자료 : 서울시 [81년도 서울시교통량 조사], 1982.2.12

주 : 아침 7~9시 사이의 출근시간 교통인구, 전체 교통인구의 35%(512만명), 버스의존도 70.4%(360만 4천명), 그 밖의 시간의 버스수송인구(590만 6천명)

〈표 4-30〉 일반버스와 비교한 자율버스의 수송효율 감소
- 운행회수를 기준으로 -

구 분	평균왕복 노선거리	1일 대당 운행시간	1회 운행시간	1일 대당 운행회수	수송효율 추정
일반버스	54.8km	17시간 26분	126분	8.3회	$(1.5회 \div 8.3회) \times 100$ = 18.1% (감차효과)
자율버스	54.8km	17시간 26분	153분	6.8회	
차 이	-	-	27분	-1.5	

자료 : 상동

를 얻어내었다. 첫째, 평균 1회 운행시간이 일반버스의 배차시간을 기준으로 한 126분에 비하여 자율버스는 153분으로 측정되었다.

둘째, 안내원이 없는 1인 운전제에 의하여 운행되는 자율버스의 경우, 일반버스에 비해 운행시간이 길어지는 것을 불가피한 것이라고 하겠으나, 이것이 바로 교통정체를 가중시키는 요인이 될 뿐만 아니라 수송효율을 떨어뜨리는 결과를 초래했다는 점에서 도시교통정책상의 재검토가 필요하다는 지적이 있었다.

(2) 자율버스 전면운행시의 수송효율과 수송인원 측정 : 수송효율과 수송인원 측정 결과는 다음과 같았다.

첫째, 시내버스의 수송효율이 감소되었다는 점이다. 서울시에서는 시민자율버스제를 1단계 시험운행 결과를 보아 단계적이고 점진적으로 전면 확대 실시할 계획이라고 하였는데, 이와 같이 서울시내버스 전 차량에 대해 시민자율버스제를 실시할 경우 〈표 4-30〉에서 보는 바와 같이 추가로 18.1% 정도의 수송효율이 감소할 것으로 전망되었다.

둘째, 시내버스 대당 1회 수송인원이 증가하였다는 점이다. 앞에서 측정한 수송효율의 감소는 결국 시내버스 1대당 1회 운행 수송인원을 증가시키는 결과를 가져왔다.

〈표 4-31〉에서 보는 바와 같이, 시민자율버스제 전면실시의 경우 수송효율이 18.1% 감소하므로 산정방식에 따르면 대당 1회 수송인원은 약 22% 증가될 것으로 추정되었다.

〈표 4-31〉 일반버스와 비교한 자율버스 대당 1회 수송인원 증가

구 분	1일 대당 수송인원	수송효율	대당 1일평균 운행회수	대당 1회 수송인원	대당 1회 수송인원증가율
일반버스	1,452명	100%	7.8회	186명	(41명÷186명)×100=22%
자율버스	1,452명	81.9%	6.4회	227명	
차 이	-	-18.1%	-1.4회	41명	

자료 : 상동

3) 설문조사에서 나타난 시민 의견

조합에서는 시민자율버스제 시행에 따른 시민의 의견을 듣기 위하여 1982년 11월 7일부터 22일까지 자율버스를 운행하는 10개 노선의 이용승객을 대상으로 설문 조사를 하였다. 설문내용 및 응답에 대한 분석 결과는 다음과 같다.

(1) 자율버스 운행목적에 대한 인식 : 응답자의 74.4%가 '시민자율의식함양', 17.5%가 '운수회사 재무구조개선', 8.1%가 '안내원 부족사태 대응' 을 운행목적으로 보았다.

(2) 자율버스를 이용할 때의 불편한 점 : 63.3%가 앞쪽 문 1개 사용으로 인하여 승하차가 불편하다고 하였고, 22.4%는 안내원이 없어서 행선지 등을 문의 할 수 없다는 점을 지적하였으며, 14.3%는 노약자가 승하차시에 보호할 서비스가 부재하다는 응답을 하였다.

(3) 안전운행상의 문제점 : 37.7%가 운전기사 업무과중으로 안전운행에 소홀할 수 있다고 지적하였고, 36.7%는 노약자 승하차시 사고위험을 꼽았으며, 18.5%는 앞 쪽 승객밀집으로 인하여 급정차시 사고 위험이 도사리고 있다고 설문에 응하였다.

(4) 자율버스 차량구조의 적합성 : 응답자중 잘 모르겠다는 대답이 18.6%, 적합하다는 대답이 2%인 반면에 차량구조가 개선되어야 한다는 지적이 79.4%로 압도적이었다.

(5) 자율버스 운행에서 과생되는 사회적 문제점 : 경로우대, 노약자 및 신체장애 자 보호 소홀 원인이 33.1%, 안내원 이직으로 인한 실업을 증가가 25.0%, 자율버스 운행이 운전회사의 운영수지 측면과 결부시켜 공익사업에 위배된다고 응답한 사람도 18.9%나 되었다.

(6) 자율버스 운행제도에 대한 찬반 의견 : 총 응답자 296명 가운데 4.7%만이 자율버스 운행 존속을 찬성하였고, 41.6%는 여건상 부적합하므로 즉시 중시, 31.4%는 운행하면서 불합리한 점 시정, 22.3%는 문제점 보완 후 운영을 해야 한다고 응답하였다. 이렇게 볼 때 설문조사에 응한 대부분의 시민들은 자율버스 운행 제도에 대해 부정적인 견해를 갖고 있었다고 평가할 수 있다.

4) 시민자율버스운행의 의미 : 안내원의 노동 퇴출과 운전기사의 노동 강도 강화

(1) 1단계 시험운행에서의 문제점 : 첫째는 서비스상의 문제이다. 둘째는 안전운행상의 문제이다. 셋째는 차량구조상의 문제이다. 넷째는 운행지체와 정류장 질서의 문제이다. 다섯째는 노동조건상의 문제이다.

(2) 시민자율버스 전면 운행의 문제점 : 첫째는 수송효율 감소에 따른 문제이다. 둘째는 고용정책상의 문제이다. 한편 시민자율버스 운행에는 다음과 같은 양면성을 내포하고 있었다. 하나는 안내원 인력이 다른 직종으로 빠져나감에 따른 인력 부족 현상을 보완하려는 방책이고, 다른 하나는 그 결과 운전기사의 노동 강도는 오히려 강화되는 결과를 초래하였다는 점이다. 이것은 노동조건상의 문제와 직결됨을 알 수 있다. 자율버스를 운행하는 운전기사는 안내원의 역할까지 도맡게 되어 일반버스의 경우보다 그 만큼 업무가 과중되고 노동의 질과 양에 변화를 가져왔다. 따라서 노동조건은 이와 같은 높은 노동 강도에 맞추어 개선되어야 했다. 그러나 이러한 노동개선에 대한 대책 없이 과로운전만을 강요하는 셈이어서 다음과 같은 문제들이 수반되고 있었다. 첫째는 임금은 노동의 질과 양에 상응하는 대상이며, 과외의 특별한 노동에 대하여는 소정의 부가급(附加給)이 지급되어야 하였다. 그러나 안내원의 업무까지 대신하고 있는 자율버스 운전기사에게 외국의 예와 같이 1인 운전수당을 지급하지 않고 있는 것이 문제이다.

이것은 결국 자율버스라는 명목하에 사업자가 운전기사를 과중노동으로 희생시켜

안내원의 인건비 몫을 득보겠다는 것으로 오해되어 공익사업에 대한 사회적 비난을 불러일으킬 소지가 많았다. 둘째는 실제로 자율버스 운전기사는 운전 후에도 입금 수속까지 하게 됨으로써 그렇지 않아도 운행지체로 줄어들게 된 휴식시간(배차간격 시간)을 빼앗겨서 휴식은 고사하고 식사할 시간조차 없는 형편이었다. 셋째는 운전 기사들은 자율버스를 1일 운행하고나면 그 과로가 적어도 3일 간은 계속된다고 극심한 과로를 호소하고 있는 실정이었다.

5) 건의 사항 개진

앞에서 제기된 문제점들이 시민자율버스 운영을 가능케 하는 필요조건 충족 없이 다른 나라에서 실시되고 있는 1인 운전버스(one man bus)제도의 도입을 계획한데서 비롯된 것으로 보였다. 따라서 선진국 수준의 교통여건이 성숙되지 않은 상태에서 1인 운전버스의 운영은 그 결과를 기대하기가 처음부터 어려운 것이었다. 그리고 서울에서 이와 같은 1인 운전버스를 운행하기 위해서는 다음과 같은 여건이 해결되거나 검토되어야 하였다.

첫째, 교통수단별 운수체계 및 기능의 발전적 조절로 시내버스의 운송 분담율이 더욱 낮아지고 교통 혼잡도가 줄어들어야 한다.

둘째, 1인 운전제는 좌석버스 운영에 의하여 실시되어야 하고, 당시와 같은 혼잡한 입석의 도시형 버스로 1인 운전제 운영을 시도하는 자체에 무리가 있었다. 정원만 승차하는 좌석버스를 운행하게 될 때 비로소 안내원 없이도 차내 질서와 승객 안전을 기대할 수 있을 것이다.

셋째, 시내버스 정류장의 설비구조가 개선되어야 한다. 당시와 같은 정차처리 용량이나 설계기준 길이를 무시한 정류장 시설로는 가중되는 버스 정차율로 인하여 과대 혼잡현상이 생길 것이며, 정류장의 무질서로 승차의 혼란과 교통사고의 위험이 예상되었으며 또한 버스 지체도가 높을 것으로 예상되었다.

넷째, 버스의 전용차선제가 실시 적용되어야 한다. 15.46%에 불과한 낮은 도로 유효율과 버스의 평균속도가 21km를 넘지 못하는 정체도가 서울에서의 원활한 교통 소통을 위해서는 대중교통의 중핵적 기능을 갖는 버스의 전용차선제를 실시하여 그 수송효율을 높이는 것이 급선무였다.

다섯째, 차량구조의 개선과 도로상의 장애요인이 해소되어야 할 것이다. 1인 운전버스의 안전 운전을 위해서는 노면 불량이라든가 지하철 공사로 인한 도로장애나 정체 요인이 우선적으로 해소되고 정비되어야 하였다. 따라서 서울의 지하철 공사가 완료되지 못한 상태에서 1인 운전버스를 운행하는 것은 시기적으로도 적절치 못한 것이었다. 여섯째, 운전기사의 1일 8시간, 2교대제의 노동 방법이 선행되어야 하였다. 1일 18시간 노동하는 장시간 과로의 노동 조건에서 1인 운전제를 실시한다는 것은 납득하기 어려운 시책이었다. 당시 1인 운전제를 실시하고 있는 외국의 경우, 운전기사의 노동시간은 주 평균 40시간대를 유지하고 있을 뿐만 아니라 자동차 운전 노동기준을 범제화하는 등, 과로 방지에 주력하고 있었다. 그러므로 운전기사의 과로가 곧 교통사고 요인과 직결된다는 점을 상기할 때 이와 같은 배려를 도외시한 교통 정책은 재고되어야 할 것이다.

4. 1일 2교대 근무제 추진과 자율버스 확대 운행

1) 시내버스 1일 2교대 근무제 추진 경위

1일 2교대 근무제의 완전 정착은 연맹의 오랜 숙원사업으로서 전국 6대 도시 시내버스에 대하여 우선적으로 1984년 7월 1일부터 전면 실시하도록 한다는 정부의 방침에 적극 호응하여 이의 실현을 위하여 노사대책회의를 개최하는 등, 다각적으로 집중적인 노력을 기울여 왔다.

그러나 기대한 만큼의 효과를 거두지는 못하였으며 명실상부한 1일 2교대제의 정착을 위해서 더욱 획기적인 노력이 요청되었다. 한편 대책회의에서는 다음과 같은 실시 기본원칙을 두었다. 첫째는 노동기준법이 정하는 기준 노동시간을 반드시 준수한다. 둘째는 유급 주휴제를 철저히 이행한다. 따라서 월 평균 소정노동일수는 26일(2월은 24~25일)을 원칙으로 한다. 셋째는 임금은 월 지급액을 기준으로 하여 현행 임금수준 이상을 유지하면서 명실상부한 고정월급제를 실시한다. 그런데 1일 2교대제를 실시하는데 있어서는 다음과 같은 문제점들이 노출되었다.

먼저 인건비 증가로 인한 사용자들의 두드러진 실시 기피현상을 보였다는 점이다. 그리고 근무제도 및 임금에 관한 문제점으로 격일제를 매일 근무제로 단순 변형

하여 월 26-30일 근무하는 결과가 되며, 격일제 협정 상 15일분 임금을 수령하게 된다는 점이다. 한편 월 26일 근무시에는 격일제 협정 상 13~15일분을 수령함으로써 임금 저하 현상을 초래할 수 있다는 점이다. 뿐만 아니라 안내원의 경우 인원 확보상의 어려움으로 실시가 불가능하다는 점과 근무교대 방법상의 문제점이 노출되었다는 점이다.

이를 해결하기 위하여 1984년 6월 13일 노사대책회의를 개최하였는데 토의 내용을 보면, 1일 2교대 실시의 선결조건인 단체협약 및 임금협정의 조속한 갱신 체결을 위해서 관계기관과 협조하여 적극적인 교섭활동을 전개하였다는 점이다. 그리고 소요인원(운전기사 및 안내원) 고용확보대책 건의 및 이의 반영을 유도하기 위한 활동을 전개하면서 안내원 확보를 위해 노동조건을 대폭적으로 개선할 것을 논의하였다.

이와 함께 1일 2교대제의 필요성을 인식시키기 위한 교육활동을 강화할 것을 협의하였다. 이상의 2교대 실시와 관련된 사항 이외에도 대구택시사건을 비롯한 일련의 택시사건을 분석하고 택시분야가 당면한 종합적인 문제점을 검토한 후 안정된 노사관계의 유지를 위한 대책 수립과 1984년도 임금 교섭 전략토의 및 개선된 단체협약의 체결을 위해서 단체협약기준안을 설명하고 토의하였다.

1일 2교대제를 실시에 있어서, 서울시내버스의 경우는 2교대제 임금을 타결하지 못하고 각 사업장별로 잠정적인 노사합의에 의해 다양한 형태로 2교대제를 실시하고 있었다. 예를 들어 부산시내버스의 경우는 1984년 6월 21일 2교대제 임금을 완전 타결하고 운전기사는 7월 1일부터 전면 2교대제를 실시하기로 하였다. 또한 대구시내버스의 경우는 1984년 8월 27일 2교대제 임금으로 변경 타결하였고 8월 1일부터 전면 실시하기로 하였으며, 대전시내버스의 경우는 1984년 7월 31일 2교대제와 격일제가 혼합된 임금협정을 체결하고 혼합근무제를 채택하였다. 광주시내버스의 경우는 1984년 7월 6일 2교대제 임금으로 완전타결 하였고, 운전기사는 7월 1일부터 전면 실시하기로 하였다.

그리고 1일 2교대 근무제는 1차로 노동부 계획(시내버스 종사노동자의 노동형태 개선 계획)에 따라 1983년 7월 1일부터 지역별로 선정된 44개 우수업체가 시범실시를 하였다. 2차로는 1984년 1월 1일부터 전국시내버스업체로 전면 확대 실시하

〈표 4-32〉 시내버스 1일 2교대 실시현황 (제1차 계획)

구분	행정지시규모			실시규모		비율 (%) (B/A)	안내원 실시 차량수	월근무 일수	수령임금 (일당)
	업체수	보유 차량	지시 차량수(A)	업체수	실시 차량수(B)				
서울	9	872	872	9	217	24.8	10	20~30	13~15일분
부산	11	339	159	8	28	17.6	0	28	15일분
대구	4	209	64	4	33	50.0	32	30	15일분
인천	1	72	12	1	2	16.7	2	26	15일분
경남	9	392	76	9	40	52.6	40	26	15일분
충남	1	42	42	미 실시					
충북	7	213	35	미 실시					
전북	1	41	41	미 실시					
전남	1	167	167	미 실시					
계	44	2,347	1,468	31	319	21.7	84		

- 전국시내버스업체(360개업체)에 대한 시범업체(44개업체)의 비율 : 12.2%
- 전국시내버스(18,650대)에 대한 실시차량(319대)의 비율 : 17%
- 행정지시 차량수(1,468대)에 대한 안내원 실시차량수(84대)의 비율 : 5.7%

자료 : 전국자동차노동조합연맹

는 것이었다.

시내버스 1일 2교대체의 실시에 따른 전국적인 현황을 보면, 지시 시범 업체 수 (44개) 대비 실시 업체 수(31개)는 70.4%였다.

또한 지시 차량 수(1,468대)대비 실시 차량 수(319대)의 비율은 21.7%, 전국 시내버스 업체 수 대비 지시 시범 업체 수는 12.2%, 전국 시내버스 대수 대비 실시 대수 1.7%, 지시차량 수 대비 안내원 2교대 실시대수 5.7%였다. 그러나 충북, 충남, 전북, 전남지역은 전혀 실시하지 않았다. (위의 〈표 4-32〉 참조)

2) 자율버스 불법 확대운행의 실태와 문제점

앞에서도 살펴본 바와 같이 서울시의 경우 1차로 1982년 8월 10일부터 10개 업

체 10개 노선에 179대를 부분적으로 운행하였다. 그리고 2차로 1983년 7월 18일부터 18개 업체 18개 노선 663대가 추가로 운행하였다. 부산의 경우에는 1983년 7월 3일부터 시행되었는데, 36개 업체 36개 노선 225대가 운행되었으며, 대구의 경우에는 1983년 7월 11일부터 30개 업체 23개 노선에 108대를 운행하였다. 따라서 전국적인 종합 현황을 보면, 자율버스 운행업체 수는 총 133개 업체(그 중 122개 업체는 승인업체)이고, 자율버스 운행대수는 1,432대(그 중 843대는 불법 운행 대수)이며, 자율버스 운행업체의 보유차량(8,093) 대비 자율버스 운행대수의 비율은 17.7%였다. 이와 함께 1984년 11월 1일부터는 요금선불제가 실시되었다.

한편 불법 자율버스가 전국적으로 44개 업체 843대이었다. 서울의 경우 미승인 21개 업체 594대, 승인 5개 업체 178대였으며, 부산의 경우 승인 2개 업체 8대, 대구의 경우 승인 16개 업체 63대였다. 이에 따라 자율버스 운행대수(1,432대)에 대한 불법 운행대수(843)의 비율은 58.9%에 달하였다. 그런데 시민 자율버스 운행은 다음과 같은 문제점들이 노출되었다.

첫째는 1일 2교대 근무제 시범실시가 부진하였다는 점을 들 수 있겠다. 1차 계획에 의한 시내버스 1일 2교대 근무제의 시범실시는 실태조사 결과 매우 부진한 상태였다. 그것은 공익사명에 투철하여야 할 업자들이 영리에만 집착하여 운영 경비 증가 등을 이유로 거부 반응을 보이고 있기 때문이었다. 또한 업자들은 필요인원의 고용을 기피하면서도 운전기사 안내원의 인적자원 부족을 가장 큰 애로로 내세우고 있었다. 실제로 1일 2교대 근무제를 실시하기 위해서는 차량 1대당 2.3명 이상의 운전기사과 안내원을 확보하여야 하기 때문이다.

그러나 현실은 오히려 인력이 부족한 상황이었기 때문에 운전기사와 안내원이 장시간 연속 과로근무의 굴레에서 벗어날 수가 없었다. 따라서 1일 2교대 근무제가 지난날의 이름만 바뀐 택시 월급제와 같은 모양으로 형식만을 갖추고 내실없는 제도로 유아무야 될 수밖에 없는 구조적 모순을 안고 있었다. 둘째는 운수기업의 영리수단으로 둔갑한 자율버스 시험운행 제도를 들 수 있다. 서울에서부터 시작된 자율버스 시범운행의 주목적은 이용시민의 자율정신 고취와 도덕성 함양에 중점을 두고 시민의 자율적인 질서의식과 국민의 문화의식을 바탕으로 도시교통의 질서수준을 높여 교통 혁명의 기반을 조성하는데 있었다. 그러나 이와는 달리 자율버스 시범운

〈표 4-33〉 서울시내버스 안내원의 감소현황

구 분	1982.12	1983.12	1984.12
차량대수	8,304대	8,304대	8,302대
안내원수	10,795명	9,180명	7,111명
감소인원	-	1,615명	2,069명
대당인원	1.3명	1.11명	0.99명

자료 : 전국 버스조합연합회

행 제도가 운수기업의 영리수단으로 악용되고 있는데 문제가 있었다.

실질적으로 자율버스 운행은 안내원의 대량실직이라는 문제가 대두되었다. 1982년 12월에 비해 1984년 12월에는 서울시내버스 안내원이 3,684명이나 감소하여 감소율은 34%에 달하였다. 〈표 4-33〉에서 보는 바와 같이, 1982년 12월 10,795명이던 안내원이 1983년 12월에는 9,180명, 1984년 12월에는 7,111명으로 총 3,684명이 감소한 것을 볼 수 있다.

3) 자율버스 확대 운행에 따른 노동조건 개선의 필요성

자율버스 운행이 확대되면서 앞에서 살펴본 바와 같은 문제점들이 하나 둘 노정되기 시작하였다. 이에 조합은 자율버스 확대 운행에 따른 노동조건 개선을 요구하였다. 서비스와 안전 운행상의 문제는 앞에서 살펴 본 것을 다음 다섯 가지로 요약할 수 있다.

- ① 운전기사 업무과중(요금수수 및 안내 등 안내원 역할 대행)으로 인해 안전운행을 소홀히 하기 쉽다는 것이다.
- ② 노약자 승하차시 사고 위험(저상<低床>버스로 차량구조 개선이 필요)이 도사리고 있다는 점이다.
- ③ 앞쪽으로 승객이 밀집되어 급정차시 사고 발생 위험 상존한다는 점이다.
- ④ 승하차 지체로 인한 운행시간 지연된다는 점이다.
- ⑤ 운전기사의 가중된 노동 강도로 과로가 배가되어 사고 위험이 증대된다는 점이다.

다음으로는 안내원의 실직과 고용정책상의 문제가 대두되었다. <표 4-34>에서 보는 바와 같이 1단계 시험운전 단계에서는 자율버스 대수의 비율에 따라 3.0% 정도의 안내원 실직이 예상되나, 2단계 전면 운행이 실시될 경우에는 안내원 전원이 실직 상태에 빠질 수밖에 없다. 이것은 당시 시내버스 사업체수 362개가 총 차량대수 18,138에 당시 인원 기준으로 대당 1.37명 총 24,882명이어서 오히려 부족한 인원이 16,835명인 것을 감안한다면 고용정책상의 중대한 과오가 있었다고 할 수 있다.

다음으로는 차량 구조상의 문제가 있었다는 점을 들 수 있다. 차량 구조상의 문제로는 저상버스를 개발해 운행할 필요가 있으며, 자동개폐장치 승차표 수납자동화 자동안내 방송장치 안내표지의 자동전자장치 설치 등이 지적되었다.

그리고 노동조건상의 문제가 지적되었다. 운전기사의 경우에는 노동조건상의 문제로 첫째는 승객안내, 요금 수수 등으로 업무량이 과중된다는 점, 둘째는 운행시간 지체와 운전 후 입금수속 등으로 인하여 식사시간 및 휴게시간이 단축 된다는 점, 그리고 셋째는 승객의 승하차 시간이 지연(출입문 1개로 인하여)됨으로써 승무시간이 연장된다는 점, 넷째는 운전기사가 1인 2역으로 인한 피로 누적으로 건강이 저해된다는 점, 마지막으로 이렇게 심한 노동 강도로 인하여 결근 일수가 증가하고 그에 따라 일당제하에서 임금 소득이 줄어들 수밖에 없게 된다는 점이었다. 안내원

<표 4-34> 자율버스 전면실시에 따른 안내원 실직 예상인원

구 분	1단계 시험운행			2단계 전면 운행	총 계
	서 울	대 구	소 계		
총차량대수	8,304	1,098	9,402	8,866	18,268
대비율(%)	100	100	100		100
자율버스대수	179	108	287	17,981	18,268
대비율(%)	2.1	9.8	3.0		100
안내원수	10,795	2,250	13,045	11,798	24,843
대비율(%)	100	100	100		100
실직예상인원수	245	148	393	24,450	24,843
대비율(%)	2.3	6.5	3.0		100

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고, 1983

의 경우에는 첫째로 자율버스 운행시간(10:00~16:00) 이외 제한 승무로 인한 실제 노동시간 단축과 그에 따른 임금 소득 저하를 들 수 있다는 점, 둘째는 자율버스 운행확대로 점진적인 안내원 해고사태가 발생한다는 점을 들 수 있다.

한편 노동조건 개선 대책 또한 요구되었다. 이를 위하여 노동조건 개선의 기준을 마련해야 하였는데, 시민 자율버스 운행에 대하여 운전기사의 경우 다음과 같은 개선 기준을 대책으로 건의 하였다.

첫째, 1일 2교대 근무(1일 8시간 근무) 실시 선행할 것. 둘째, 1일 운전수당(one man car 수당) 지급보장하고, 1인 운전시간에 대한 100% 이상 임금 가산할 것. 셋째, 휴게시설의 확충 등으로 과로 방지할 것 등이었다. 또한 안내원의 경우는 1일 2교대 근무(1일 8시간 근무), 현행 임금수준 유지, 노동조건 개선으로 적정 안내원 확보, 안내원의 실직 방지, 차량에 안내원좌석 설치, 그 밖의 노동조건 향상으로 고용유인 조성할 것 등을 들 수 있다.

이를 위한 실천 방안으로 먼저 단체협약(임금협정) 갱신이 필요하였는데 이를 위해서는 1일 2교대 근무제, 운전기사의 1인 운전수당의 지급 보장, 안내원의 보호 조항을 명문화, 그 밖의 노동조건 개선 기준을 반영할 것 등이었다.

노동조합의 요구사항

조합에서는 시내버스 1일 2교대 근무제의 철저한 실시와 자율버스 불법 확대 운행의 저지로 노동자 권익을 보호하기 위하여 행정당국 및 사용자 측에 대하여 다음과 같은 사항을 요구하였다.

- ① 시내버스 1일 2교대 근무제의 정상적인 정착을 위하여 제도 실시에 따른 노동조건 개선대책에 의한 근무방법과 임금제도를 준수하도록 지도 감독하고 이를 위배하거나 이행하지 않는 업체는 강력히 단속할 것
- ② 운수당국은 자율버스 시험운행의 원칙과 한계를 분명히하고 시내버스 1일 2교대 근무제의 전면실시와 안내원 없는 버스운행에 갖추어야 할 필요조건이 충족될 때까지 더 이상의 확대 운영을 억제할 것
- ③ 당국이 승인 없이 자율버스를 불법 운행하거나 이를 위하여 차량구조를 임의

로 변경하는 위반 업체를 엄중히 처벌할 것

- ④ 자율버스 운행의 구실을 얻기 위한 방편으로 의도적으로 안내원 고용을 기피하거나 자연 감소를 기도하는 업체에 대한 단속을 강화할 것
- ⑤ 자율버스 시범운행의 결과 분석, 그 밖에 자율버스 운행제도에 관한 행정협의 과정에 운수노동자 단체의 대표 등 관계자를 참여시켜 행정의 현실적인 공정성과 효율화를 도모할 것 등 이었다.

한편 연맹이 주장한 사용자 측 관련사항을 보면, 첫째 명실상부한 시내버스 1일 2교대 근무제의 정착을 위해서 노동부 계획과 조합이 제시한 기준에 의하여 운전기사 및 안내원의 근무방법 및 임금제도를 개선할 것. 둘째, 1일 2교대 근무제에 소요되는 운전기사 안내원의 필요인원(대당 2.3명)을 고용 확보할 것. 셋째 안내원 이직방지를 제도화하고, 안내원 퇴직 조치시에는 필히 노동조합 대표의 사전 동의를 얻도록 노사 상호간에 협력하도록 할 것. 넷째 당국의 승인 없는 자율버스의 불법운행을 즉시 중지할 것. 다섯째 자율버스 시범운행에 따른 1인 운전수당을 운전시간당 시급의 100% 이상 가산 지급할 것과 안내원이 현행 임금 수준을 유지할 것. 여섯째 시내버스 1일 2교대 근무제와 자율버스 시범운행에 따라 노동조건에 변동이 생기게 되므로 새로운 단체협약(임금협정) 체결 또는 잠정적인 특약협정을 체결하는데 적극 호응할 것 등을 요구하였다.

그런데 <표 4-35>에서 보는 바와 같이, 1983년 7월말 현재 우리나라 시내버스 운전기사 및 안내원의 부족현상은 심각한 수준이었다. 전체적으로는 운전기사가 15%가 부족한 반면에 안내원은 무려 43%가 부족한 현상을 나타냈다.

4대 도시 지역별로는 인천지역이 운전기사의 부족인원이 가장 심각한 수준이었고, 안내원은 서울지역의 부족인원이 가장 심각하였다. 기타 지역은 4대 도시에 비해서 비교적 더 열악하다고 보아야 할 것이다.

한편 <표 4-36>에서 보는 바와 같이 거의 동일 시점(1980년대 초)에서 한국과 일본간 버스의 운송원가의 구성비는 현격한 차이를 보이고 있다. 한국은 인건비가 총운송원가의 36%에 불과한 반면에 일본은 69%나 차지하고 있었다. 그러다 보니 상대적으로 한국은 연료비나 차량수리비나 감가상각비 항목의 비중이 높은 편이었다. 이것은 결국 한국의 시내버스의 경우 운전기사 및 안내원의 저임금을 바탕으로

〈표 4-35〉 시내버스 운전기사, 안내원의 부족현황(1983년 7월말 현재)

구 분	업체수	차량 대수	운전기사				안내원				
			현 인원		부족 인원		현 인원		부족 인원		
			총수	대당 인원	대당 인원	부족 인원	총수	대당 인원	대당 인원	부족 인원	
전국	360	18,650	34,047	1.82	0.48	8,952	24,698	1.32	0.98	18,277	
4 대 도 시	서울	90	8,305	16,429	1.97	0.33	2,740	9,982	1.20	1.10	9,135
	부산	65	2,271	4,231	1.86	0.44	999	3,286	1.44	0.86	1,953
	대구	34	1,210	2,621	2.16	0.14	169	2,265	1.87	0.43	520
	인천	9	647	1,143	1.76	0.54	349	876	1.35	0.95	614
	소계	198	12,433	24,424	1.96	0.34	4,257	16,409	1.31	0.98	12,222
기타지역	162	6,217	9,623	1.54	0.75	4,695	8,289	1.33	0.97	6,066	

자료 : 전국 버스조합연합회 자료를 참고로 작성

주 1) 적정인원은 대당 2.3명을 기준으로 하여 계산한 것임

2) 차량대수는 좌석버스(서울) 1,366대(72개업체) 포함한 것임

운영되고 있었다는 것을 보여주는 것이다.

한편 1983년 12월 27일에 개최된 시내버스 1일 2교대 근무제 및 시민자율버스 운행에 따른 중앙노사회의를 개최하였다. 먼저 1일 2교대 근무제 실시에 관한 협의 사항을 보면 사용자측의 의견은 이러하였다. 1일 2교대 근무제 실시를 원칙적으로

〈표 4-36〉 한일간 버스 운송원가 구성비율 비교

구 분	인건비	연료비	차량수리비	감가상각비	기타3)	계
한국 ¹⁾ 시내버스	36%	24%	12%	9%	19%	100%
일본 ²⁾ 승합버스	69%	10%	3%	5%	13%	100%

자료 : 교통부(한국), [1983년 일본버스 협회자료](일본)

주 1) 한국은 1982년말 현재 통계

2) 일본은 1981년말 현재 통계

3) 기타비용에는 한국의 경우는 이윤, 일본의 경우는 이윤 및 영업의 비용 포함

는 찬성하며 좌석버스 및 자율버스는 1984년 1월 1일부터 실시하되 버스운임인상과 구간 운임제가 선결되어야 한다.

이에 반하여 노조측의 의견은 다음과 같았다. 선진노동조건 확보를 위한 1일 2교대제가 조기에 실시되기를 바라며, 1일 2교대 선 시행 후 운임인상 문제를 노사가 공동으로 노력하고 운전기사 구속과 처벌로 인한 인원부족 증가요인 제거를 위하여 노사가 함께 노력한다는 것이다.

다음은 시민자율버스 운행에 따른 협의 내용이다. 사용자측은 차량구조개량, 요금함 및 자동안내기의 개발 추진을 주장하면서 아시아자동차의 좌석버스 개발시험운행을 완료할 것을 요구하였다. 그리고 현대자동차에서 뒷문을 자동으로 한 신형 버스를 출고하고, 기계식 투명 요금함을 개발시험 중이라고 발표하였다.

반면에 지하철 2, 3, 4호선 개통에 따른 자동안내기의 활용을 단계적으로 개발 설치한다는 것이었다. 한편 노조측은 차량구조 등 필요조건이 충족될 때까지 확대운행을 삼갈 것과 1일 2교대제 실시회사에 대해 자율버스운행을 우선적으로 인정할 것을 요구하였다.

그리고 1인 운전수당을 지급할 것과 안내원이 승무할 때만 편도수당을 지급할 것이 아니라 임금의 전액을 지급할 것과 함께 안내원을 계속 확보하고 무단해고를 방지할 것 그리고 근본문제는 중앙노사협의기구를 통하여 타결할 것을 강력히 요구하였다. 이상에서 살펴본 바와 같이 사용자측과 노조측의 견해는 어쩔 수 없는 평행선의 측면도 있지만, 시내버스 사업의 나아갈 방향을 고려하여 상호 양보의 미덕을 보여준다면 합일점을 찾을 수 있는 분야도 있었음을 보여주고 있다.

또한 안내원의 인원 감소현상 또는 부족현상은 다음 두 가지 측면에서 살펴 볼 수 있겠다. 첫째는 당시의 산업발전이라는 측면으로 산업화의 촉진과 국민소득의 향상 등으로 인하여 안내원 여성인력들이 다른 산업으로 진출되거나 보다 나은 직종으로 옮기는 사례가 많이 나타났기 때문이었다. 둘째는 이제까지 언급한 내용으로 사용자측의 시민자율버스 운행의 강행은 결국 안내원들에 대한 절대적 수에 대한 수요를 감소시켜 결국 기존의 안내원들이 실직하는 결과를 초래하였다는 측면을 동시에 고려해야 할 것이다.

제6절 자동차운수업의 공영화 논의

노동조합의 노동조건 근대화 대책 수립, 정부에 대한 노동조건 개선 대책 요구 등은 결국 운수업의 공영화(公營化)라는 주장을 하기에 이르렀다.

1. 자동차운수업체의 경영 실태

1) 운수업체 부실상태

우리나라 자동차운수업체의 자본금 실태는 다음 <표 4-37>과 같다. 표에서 보는 바와 같이 시내버스는 소요자본의 5.9%, 시외버스는 5.4%, 택시는 9.3%, 화물은 1.3%, 용달은 3.2%의 자본금으로 운영되는 아주 부실한 상황에 놓여 있었다.

택시 운수업의 경우 기업체당 보유대수가 5대 이하인 경우가 289개사로 20.1% 정도이었으며, 6~10대 보유한 경우가 295개사로 20.5%, 11~20대 보유한 경우가 315개사로 21.9%를 나타냈다. 한편 기업체당 20대 이하를 보유하고 있는 기업체는 총 899개사로 전체의 62.5%에 이를 정도로 영세성을 면치 못하고 있었다.

2) 운수업 면허의 이권화

앞에서 본 바와 같이 경영 실태가 부실한 운수업체에 면허가 허용됨으로써 자본금 없는 운수업자는 자동차운수업법 제26조를 위반하여 이 운수업 면허를 이권화(利權化)하여 프리미엄을 받고 차주에게 이른바 지입제(持入制)로 운영하게 하는 부조리가 생기게 되었다. 택시의 경우 당시 총 운행 14,351대 가운데 27.3%가 위법적 지입제 형태로 운영하고 있었으며 화물, 용달의 경우는 이러한 지입제의 비율이 무려 80~90%에 달할 정도였다. 버스의 경우는 주주(株主)라는 명목으로 위장하여 직영하는 사례를 흔히 찾아볼 수 있었다.

3) 법령을 무시하는 운수업체의 경영 방식

〈표 4-37〉 자동차운수업체의 자본금 실태

구분	시내버스	시외버스	택시	화물	용달
기업체당평균 면허대수	83대	43대	63대	30대	50대
최저소요 자본금	1,931,339천원	1,095,855천원	322,841천원	774,696천원	206,700천원
등기부상의 평균자본금	114,133천원	60,222천원	30,250천원	10,000천원	10,000천원
소요자본금 비율	5.9%	5.4%	9.3%	1.3%	4.8%

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 사업보고

주 1) 최소소요자본금은 자동차신차량구입가격(100%)+차고 등 부대시설(30%)로 계산했음

2) 시내버스는 서울시내버스의 3개사평균, 시외버스는 강원도의 시외버스 3개사의 평균, 택시는 서울택시의 4개소 평균, 화물은 서울화물 1개사, 용달은 서울의 2개사

운수업자는 지난날 운수업 면허에 거액의 프리미엄을 붙여왔기 때문에 이권에만 급급할 뿐 교통사고 방지 등 경영합리화에 대한 관심은 매우 희박한 편이었다. 따라서 운수업자는 '자동차운수사업법', '환경교통법', '노동기준법' 등을 준수하면 운수업을 경영할 수 없다고 인식하고 있었다.

4) 운수업체 경영의 문제점

당시 우리나라의 운수업체는 버스 3~5대 분의 자본금으로 시외버스 40대~시내버스 80대의 기업을 운영하고 있었다. 화물의 경우도 8.5톤 카고 트럭 1대분의 자본금에도 못 미칠 정도로 열악하였다. 따라서 이러한 부실업체 근절에 대한 시정 대책이 절실한 실정이었다고, 이에 따라 운수업 면허가 이권화되고 공공연히 법령을 위반하여 타인 운수업을 하고 있는 것도 문제로 지적되었다. 더욱이 법령을 준수하면 운수업을 경영할 수 없다는 경영철학을 가질 정도로 사고방식에 문제를 갖고 있었다.

2. 자동차운수업의 공영화 요구

열악한 임금구조를 개선하기 위해서는 무엇보다도 노동조건을 근대화를 추진해야만 했다. 노동조건 개선대책은 우선 노조법 제38조 1항 단서에 따라 대표자 선정을 시도협의회 의장으로 하여금 사용자 또는 지역사업조합과 단체교섭을 시도하게 하는 것이었다. 여기서 소기의 노동조건이 개선되지 않을 경우 '자동차운수사업법', '도로교통법', '노동기준법' 등에 규정한 과로 방지에 관한 법령을 준수하도록 운동을 전개하려는 것이었다. 그래도 이것이 시정되지 않을 경우에는 '노동쟁의조정법'이 정한 바에 따라 노동쟁의도 불사할 것을 결의하기도 하였다.

한편 교통부, 노동부, 내무부 등에 대하여 자동차운수노동자들이 과로에 의하여 본의 아닌 교통규칙의 위반 또는 교통사고의 발생, 그리고 노동자들이 질병에 걸리지 않도록 안전대책을 강구하기 위하여 차량 1대당 2~3명의 정원제(定員制)가 실시되도록 촉구하며 시정 건의운동을 전개하였다. 반면에 정부의 노동조건에 대한 개선책은 다음과 같았다. 즉 정부 당국에 의한 자동차운수 노동자의 노동조건이 각종 법령에 위배되지 않도록 하는 정부가 개선책을 내놓았는데 다음 세 가지로 분류할 수 있다.

첫째, 교통부의 개선대책 : 교통부는 개정된 자동차운수사업법 제33조의 2(과로 방지)에 의거하여 각종 자동차운수업체로 하여금 종업원을 과로하지 않도록 하기 위하여 정원제를 채택하여 이를 준수하도록 하는 대책을 마련하였다. 둘째, 노동부의 개선대책 : 노동부는 노동자의 과로를 방지하기 위하여 제정된 노동기준법 제42조(노동시간), 제44조(휴일), 제47조(월차유급휴가), 제48조(연차유급휴가), 제57조(여자의 시간외 근무) 등을 사용자로 하여금 준수하도록 대책을 마련하였다. 셋째, 치안본부의 개선대책 : 치안본부는 도로교통법 제47조(고용주의 의무)로서 자동차운전자를 과로한 상태에서 운전하지 않도록 하는 조치를 취하도록 대책을 마련하였다.

우리나라의 경우 1980년대 초반 전국에서 매일 약 2,200만명, 서울에서만 매일 약 1,100만명이 자동차를 교통수단으로 이용하고 있었으나 자동차 사업자의 영세

성 및 자본금의 부실 등으로 인하여 운수 노동자에게 1일 18시간이라는 과도한 과로업무를 강요하고 있는 실정이었다. 버스의 경우 시간배차, 택시의 경우 1일 도급제 등은 운전기사로서 하여금 교통규칙을 준수할 수 없게 하며 이로써 교통질서의 문란 교통사고가 많이 발생하게 되는 것이다. 이와 같은 교통질서의 확립 및 교통사고의 방지는 당시 운전기사에 대한 단속으로는 보장받을 수 없다는 견해는 자동차운수업의 공영화라는 논의를 불러 일으켰다.

한편 민영화만으로는 건전한 교통 문화를 확립할 수 없는 구조하에서 여기에 공영화 시책을 보완 도입하되, 새로 증차하는 부분 및 부실업체가 경영하던 것부터 점차 공영화하는 방안이 대두되었다. 이렇게 하면 민영화 업체와 공영화업체가 공존하는 이원화체제는 각각의 장점을 살릴 수 있는 것으로 평가되었다. 이와 같은 민영과 공영 이원화 체계는 지금까지의 사업면허의 이권화가 소멸될 것이며, 점차 공익적 입장에서 운수업이 운영될 것으로 판단되었다. 그러나 단점은 경영의 관료화로 인한 비효율성을 어떻게 극복하느냐에 달려있었다.

제7절 1980년대 전반기 열악한 노동조건과 노동운동

1. 8·21 조치 직후 임금투쟁

사용자 또는 사용자단체와의 임금협정 교섭에 있어서의 기본방향은 운전노동자의 인간다운 생활수준 유지를 위한 임금체계와 임금구조의 개선을 통한 구조적 모순을 해결하는데 중점을 두었다. 이를 위하여 임금협정의 기본방향은 첫째 법정노동시간 내에서의 생활급 확보, 둘째 헌법에서 보장한 인간다운 생활수준의 생활급 확보, 셋째 불가인상에 따른 실질임금의 저하 방지를 위한 대책, 넷째 업무상의 필수적인 교통사고 등에 의한 임금손실의 보전 대책에 두었다.

이제까지의 운전노동자에 대한 임금 협정은 외형적인 명목임금에 치우쳐 실질임금 내지는 임금구조에 대해 고려할 만큼 여유가 없었다. 그러나 명목임금에 얽매어

다 보니 불가인상에 따른 실질임금의 저하와 포괄적인 역산임금제(逆算賃金制)로 인해 하루 18시간씩 2일 내지는 4일간 지속적으로 노동하는 초인간적인 과로를 피할 길이 없었던 것이었다. 결국 이것은 교통사고 발생의 원인이 될 뿐만 아니라 질병이 누적되는 결과를 초래하기도 하였다.

따라서 개정 노동기준법 제42조 1항 단서의 “당사자간의 합의에 의하여 1주일에 12시간 한도로 연장노동 할 수 있다” 그리고 동법 2항의 “특정한 주에 대하여 48시간을 초과하여 노동시킬 수 있다”는 항목에 합의하기가 곤란하였다. 이것을 받아들이는 것은 앞에서 언급한 포괄적 역산임금제를 인정하는 것으로 운전노동자의 과로를 유발할 수가 있기 때문이었다.

한편 택시에 있어서는 전근대적인 1일 도급제의 소작제(小作制) 형태의 임금체계가 개선되지 않고서는 교통사고의 방지는 물론 운전노동자의 보건에 커다란 악영향을 끼칠 것으로 판단되었다.

그러므로 명목임금 중심의 협상에서 탈피하여 임금에 대한 체계를 개선하는 방안을 마련하는 것이 중요하였다. 임금에 대한 체계를 개선한다는 것은 과로하지 않는 1일 8시간 이하의 법정 노동시간으로서도 노동자와 그 가족에게 충분한 생활급을 보장 할 수 있도록 하는 것이다.

택시의 경우도 마찬가지로 1일 도급제를 폐지하고 법정 8시간 노동만으로도 생활급이 될 수 있도록 임금을 산정하여야 하는 것이다. 한편 노총의 임금지침에 따른 1980년 12월 현재 업종별 직종별 8시간 노동에 대한 임금은 다음과 같이 책정되었다.

그리고 1980년 한국노총이 조사 발표한 도시노동자 최저이론 생계비가 368,962원인 것으로 발표되었는데, 이를 당시 운수업종별 직종별 평균 월수입과 비교한 것이 <표 4-38> 이다.

이 <표 4-39>에 의하면 시내버스 운전기사의 경우 월평균수입은 5인 가족 이론 생계비의 67.4%에 불과할 뿐만 아니라 기본급을 기준으로 할 경우에는 46.8%로서 절반에도 못 미치고 있다. 이는 노동시간 연장 등 각종 수당을 합쳐도 운수노동자의 월평균 수입이 도시노동자 최저생계비의 67.4% 정도이라는 의미이기 때문에 가족 생계를 위해서는 운전기사나 안내원이 연장노동을 통해서라도 임금수입을 올

〈표 4-38〉 업종별 직종별 8시간 노동에 대한 임금

직종구분	면허구분	임금액수	산출근거
버스·대형화물운전기사	대형면허	394,000원	노총임금지침 5인가족
택시·중소형화물운전기사	보통면허	320,900원	노총임금지침 4인가족
정비사	정비면허	263,400원	노총임금지침 3인가족
안내원	-	168,000원	노총임금지침 2인가족의 80%

려야 했기 때문에 자연이 파괴하지 않을 수 없는 구조를 갖고 있었다. 이에 연맹은 정부에 대하여 다음과 같은 임금협정 체결을 요구하였다. 과로운전을 강요하는 전근대적인 포괄적 역산임금제 및 1일 도급제를 폐지하고 운전노동자가 교통규칙을 준수하여 안전운행과 시민에게 봉사할 수 있는 여건 즉 임금제도가 구조적으로 개선되어야 한다고 건의하였다. 이에 대하여 1986년 4월 3일 청와대, 경제기획원, 교

〈표 4-39〉 운전기사 및 안내원 임금과 생계비비율(1980. 4. 30 현재)

업종	직종	월수와 생계비		기본급과 생계비	
		월평균수입	대생계비비율	기본급	대생계비비율
시내버스	운전기사	248,843	67.4%	172,800	46.8%
	안내원	99,846	50.7%	66,240	33.7%
시외버스	운전기사	258,546	70.1%	179,395	48.6%
	안내원	115,799	58.9%	65,838	33.5%
고속버스	운전기사	348,386	94.4%	185,680	50.3%
	안내원	106,562	54.2%	53,000	26.9%
전세버스	운전기사	233,717	63.3%	145,548	39.4%
	안내원	85,268	43.3%	44,114	22.4%
택시	운전기사	136,111	36.9%	137,130	37.2%
화물	운전기사	185,308	50.2%	144,470	39.2%

주: 1) 기본급은 1일 8시간×30일로 산출하였음

2) 운전기사의 대생계비비율은 노총이론생계비 5인가족 368,962원에 대한 비율

3) 안내원의 대생계비비율은 2인의 노총이론생계비 193,623원에 대한 비율

통부, 노동부, 동자부에 다음과 같은 운전기사 노동조건 개선에 관한 건의서를 보냈다. 건의내용 요지는 다음과 같다. 당시 86아시안 게임과 88서울올림픽을 앞두고 교통 환경 개선에 관한 다양한 건의들이 개진되고 있었다. 그런데 당시와 같은 운수 노동자의 장시간 노동과 생계비에 못 미치는 임금 등 나쁜 노동조건뿐만 아니라 지하철 개통으로 인하여 운송수입금의 감소가 기업 경영상태를 악화시킴으로서 교통 환경 개선에 장애가 되고 있었다.

따라서 당시 3차에 걸친 단기간 내 유가인하로 인한 운송원가 절감액을 가지고 고질적인 병폐로 수십 년간 지속되어 온 교통사고의 다발을 방지하는데 사용하고, 교통질서의 확립과 양질의 교통서비스를 개선하기 위한 운수노동자의 노동조건 향상은 물론 운수업의 경영 개선에 활용할 수 있게 교통요금이 인하 되지 않게 조치하도록 건의하기에 이르렀다. 왜냐하면 1986년 1월 9일, 2월 20일 및 3월 30일 3차에 걸친 LPG와 경유가의 인하는 운수사업자에 종사하는 노동자의 노동조건 개선과 열악한 환경에 처해 있는 운수업의 경영개선을 위해서 좋은 기회라고 판단되었기 때문이다.

2. 통금해제와 운수노동자 노동환경 변화

1) 통금해제와 운행시간 연장

일부 특수지역을 제외한 전국적인 야간 통행금지가 1982년 1월 5일 24시를 기하여 일제히 해제됨에 따라 교통수단의 운행시간이 다음 <표4-40>과 같이 바뀌었다.

즉 시내버스는 지금까지 새벽 4시부터 자정까지 20시간 운행하던 것을 새벽 4시부터 다음날 0시 30분까지 연장 운영하였고, 좌석버스의 경우는 다음날 1시까지 연장 운영하였다. 택시의 경우는 일부는 이전과 동일하게 운영하지만 일부는 4시간이나 연장하였다.

고속버스의 경우는 1시간 20분 연장하면서 시외버스는 첫 운행시간을 앞당겨 새벽 4시 30분에서 4시로 그리고 마감시간도 밤 11시에서 12시로 각각 변경하면서 총 노동시간을 1시간 30분 연장하였다. 이것은 운전기사, 안내원, 정비공, 기타 직원들의 증원이 필요하게 되었다. 그런데 자동차운수노동자의 절대적인 부족상황이었

〈표 4-40〉 통금해제에 따른 운행시간 연장표

구 분	1982. 1. 4 현재		통금해제 후 운행 연장	
	운행시간	노동시간	운행시간	노동시간
시내버스	4:00~24:00	20시간	4:00~익일 0:30	20시간 30분
좌석버스	4:00~24:00	20시간	4:00~익일 1:00	21시간
택 시	4:00~24:00	20시간	4:00~24:00	20시간
			4:00~익일 4:00	24시간
고속버스	6:00~22:40	16시간40분	6:00~24:00	18시간
시외버스	4:30~23:00	18시간 30분	4:00~24:00	20시간

음에도 불구하고 기업의 영세성 때문에 인원 보충보다는 기존 인원의 노동시간을 연장함으로써 문제를 해결하려 하였다. 국제노동기구(ILO)는 1979년 6월 27일 제네바 제65회 총회에서 [도로운송에 있어서 노동시간 및 휴식시간에 관한 조약]을 153호로 채택하고 161호로 권고 사항을 결의하였다. 〈표 4-41〉에서 보는 바와 같이 정규 노동시간은 주당 48시간 이내, 1일 노동시간은 9시간 이내, 1일 최대운전시간은 9시간 이내, 주 48시간 이내로 제한하고 최대연속 노동 5시간 이내, 휴일 없는 운전시간은 4시간 이내로 규제하기로 하였었다. 또 권고사항을 보면 주당

〈표 4-41〉 ILO의 노동시간 규제

구 분	조약(No. 153, 1979. 6. 27)	권고(No. 161, 1979. 6. 27)
정규노동시간(주당)	48시간 이내	40시간 이내 (점진적 단계적 실시)
1일 노동시간	9시간 이내	8시간 이내
1일 최대 운전시간 제한	1일 9시간 이내 주 48시간 이내	1일 9시간 이내
최대 연속노동	5시간 이내	5시간 이내
휴식 없는 운전시간	4시간 이내	4시간 이내
1일당 휴식시간	24시간 중 연속 10시간 이상	24시간 중 연속 11시간 이상
주 휴	-	연속 24시간 이상

40시간 이내이지만 점진적 단계적 실시를 언급하고 있으며, 1일 노동시간을 8시간 이내로 할 것과 주휴일 24시간 이상을 권하고 있다. 이것은 과로 및 장시간의 긴장 상태에서 상겨나는 직업성 건강 장애를 사전에 방지하고자 하는 노력의 일환일 것이다. 이에 비해 통금해제를 계기로 살펴 본 우리나라 운수 노동자의 노동시간은 후진국의 전형을 보여주는 사례라고 할 수 있을 것이다.

2) ILO의 노동시간 규제

한편 일본 산업후생학회는 운전노동자의 주당 노동시간을 40시간 이내로 하고 최장 8시간 이내(고속구간은 7시간 이내), 그리고 연속 운전시간을 2시간 이내, 휴게시간은 4시간 마다 30분 6시간 이상은 60분, 휴게기간은 24시간 중 최소 계속 12시간 이상, 시간외 노동은 예측할 수 없는 경우에 한하여 연간 150시간 이내로 규정하고 있었다. 또 주휴일은 각 주마다 노동자이 주거지에서 1일 이상의 주 2일간 그리고 연차휴가는 4주 이상으로 하되 노동자의 희망에 따라 계속적일 수 있어야 한다고 규정하고 있었다. 이러한 사정은 우리나라와 상당한 괴리를 갖고 있기는 하

〈표 4-42〉 일본 자동차교통 노동의 노동기준

분 류	사 항	기 준
노동시간	주 노동시간	40시간 이내(2주이내 평균)
	24시간내 노동시간	최장 8시간(고속구간 등 7시간)
운전시간	연속 운전시간	2시간 이내
휴식시간	휴게시간	4시간마다 적어도 30분, 6시간 이내 60분
	휴양시간	24시간 이내 최소 계속 12시간
시간외 노동	시간외 노동	불측시(不測時)에 한하여 연간 150시간 이내
야간노동	심야노동 월간 심야노동회수 연속야근	20:00~06:00에 계속 4시간이상 가면(假眠)할 수 있을 때 (노동량을 특정할 수 없으면 금지) 22:00~05:00로 1일 8시간 이내 심야노동은 연속 불가
휴 일 휴 가	주 휴 년차 유급휴가	각주 거주지에서 1일 이내 평균 2일 연 4주 이상 (희망자는 연속적)

자료 : 野澤浩 外, 자동차 운전노동, 노동과학연구소, 1980

지만 통행금지 해제와 그에 따른 운전 노동자의 노동시간 연장을 앞두고 우리의 노동조건 중 개선해야 할 것이 무엇인지를 파악할 수 있는 비교 자료 중의 하나로 아주 중요한 것이라고 할 수 있다.

3. 운전기사 및 안내원의 노동실태 종합분석

운전기사와 안내원의 노동 실태에 있어서 가장 큰 문제점은 장시간 노동시간이었다. 타산업과 비교한 자동차운수업의 노동시간은 <표 4-43>에서 보는 바와 같다.

전산업체 평균 월 노동일수 24.9일, 월 노동시간이 226.3시간, 일 노동시간 9.1시간에 월 급여액 291,445원인데 비해서 자동차 운수업의 경우는 각각 23.3일, 265.9시간, 11.4시간에 월 급여액 313,614원인 것으로 집계되었다. 월 급여가 전산업체 평균에 비해서 약 7% 정도 많기는 하지만 월 노동시간은 15% 많기 때문에

<표 4-43> 노동자 월평균 노동일수, 노동시간 및 임금

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
금융 보험 부동산 및 사업서비스업	25.2	203.8	8.1	430,445원
사회 및 개인서비스업	25.3	204.3	8.2	406,871원
자동차 운수업	23.3	265.9	11.4	313,614원

자료 : 노동부, 매월노동통계조사 보고서, 1985. 8

자동차운수업은 1985. 9. 30 현재 자동차노동조합

〈표 4-44〉 자동차 운수업 업종별 조합원 월 노동일수 및 노동시간 현황

구 분	월노동일수	월노동시간	주노동시간	일노동시간
시내버스	25.0	268.4	62.4	10.7
시외버스	24.5	285.4	66.3	11.6
전세버스	29.4	335.8	78.1	11.4
고속버스	20.9	214.8	50.0	10.3
택 시	23.0	285.2	66.3	12.4
화 물	30.0	300.0	69.8	10.0
중 장 비	26.0	259.5	60.3	10.0
업종전체	23.3	265.9	61.8	11.4

자료 : 전국자동차노동조합연맹

실질임금이 높다고 보기는 어렵다. 자동차운수업 내 업종별 노동일수 및 노동시간을 보면 〈표 4-44〉와 같다. 1985년 현재 월 노동일수가 가장 많은 업종은 화물분야이며, 전세버스 분야는 월 노동시간뿐만 아니라 주 노동시간에 있어서도 가장 많은 것으로 나타났다. 한편 일 노동시간에 있어서는 택시분야가 12.4시간으로 으뜸이었다.

그런데 일반적으로 오전 8시부터 오후 5시까지 8시간 근무하고 식사, 휴식 및 밤 10시 취침에 새벽 6시 기상하면 정상적인 활동을 할 수 있다. 그러나 11시간 이상 장시간 노동에 따른 운전기사의 피로와 생리적 변화는 잔류 피로로 인하여 앓은 채 졸음운전을 하는 습관적 가(假) 수면상태에 빠질 수도 있다. 이것은 교통사고의 직접적인 원인이 되기도 한다.

이렇게 장시간 노동과 업무과중으로 인한 질병발생은 〈표 4-45〉에서 보는 바와 같이 1인당 평균 지병수가 2.6가지이고, 특히 응답자 중 절반에 가까운 47.2%가 운행에 중요한 영향을 미치는 신경성질환을 호소하고 있어 심각성을 더해주고 있었다.

한편 자동차운전기사 및 안내원의 월 수령액 및 기본급 구성을 보면 〈표 4-46〉에서와 같이, 운전기사의 기본급은 총급여의 50.5%, 안내원은 43.3%로 전산업의

〈표 4-45〉 운전기사의 직업병

구 분	시내	시외	고속	전세	택시	화물	정비	계	
계	528	166	13	46	70	14	21	858	
지병자	494 (93.6)	156 (94.6)	10 (76.9)	43 (93.5)	65 (92.9)	12 (85.7)	18 (85.7)	798 (93.0)	
무병자	34 (6.4)	10 (6.0)	3 (23.1)	3 (6.5)	5 (7.1)	2 (14.3)	3 (14.3)	60 (7.0)	
1인당 평균 지병수	2.7	2.9	2.8	2.5	2.9	2.7	2.0	2.6	
질 병 종 류 별 구 성	무 증	191 (39.7)	89 (57.1)	5 (50.0)	14 (32.6)	29 (44.6)	6 (50.0)	8 (44.4)	342 (42.9)
	위장병	356 (72.1)	121 (77.6)	6 (60.0)	24 (55.8)	51 (78.5)	8 (66.7)	3 (16.7)	569 (71.3)
	동 상	46 (9.3)	24 (15.4)	2 (20.0)	4 (9.3)	1 (1.5)	1 (8.3)	4 (22.2)	82 (10.3)
	치 질	123 (24.9)	32 (20.5)	1(10.0)	10 (23.3)	13 (20.0)	2 (16.7)	1 (5.5)	182 (22.8)
	고혈압	21 (4.3)	4 (2.6)	2 (20.0)	2 (4.6)	3 (4.6)	-	2 (11.1)	34 (4.3)
	신경성질환	265 (53.6)	55 (35.3)	5 (50.0)	13 (30.2)	25 (38.5)	6 (50.0)	8 (44.4)	377 (47.2)
	시력장애	142 (28.7)	57 (36.5)	3 (30.0)	15 (34.9)	26 (40.0)	4 (33.3)	5 (27.8)	252 (31.6)
	두 통	54 (10.9)	21 (13.5)	2 (20.0)	8 (18.6)	10 (15.4)	2 (16.7)	3 (16.7)	100 (12.5)
	성욕감퇴	104 (21.1)	33 (21.2)	2 (20.0)	12 (27.9)	15 (23.1)	1 (8.3)	1 (5.5)	168 (21.1)
	방광질환	13 (2.6)	4 (2.6)	-	-	3 (4.6)	-	-	20 (2.5)
가타질환	29 (5.9)	6 (3.8)	-	5 (11.6)	6 (9.2)	2 (16.7)	2 (11.1)	50 (6.3)	

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 노동부, 임금노동시간제도 종합보고서

〈표 4-46〉 업종별 운전기사 및 안내원 기본급 구성 실태(1985. 9.30 현재)

구 분	운 전 기 사			안 내 원		
	월수령액	기본급	비율(%)	월수령액	기본급	비율(%)
시내버스	388,037	235,084	60.6	161,000	76,844	47.5
시외버스	374,159	167,180	44.7	142,363	65,281	45.9
고속버스	530,966	110,063	20.7	174,340	52,271	30.0
전세버스	372,069	129,765	34.9	133,487	57,351	42.9
택 시	286,306	137,199	47.9	-	-	-
화 물	280,401	199,100	71.0	-	-	-
중 장 비	320,465	243,816	76.1	-	-	-
업종평균	347,277	175,415	50.5	153,041	66,444	43.4
전체산업평균	336,651	210,736	62.5	-	-	-

자료 : 전국자동차노동조합연맹, 노동부, 임금노동시간제도 종합보고서

기본급의 총급여에 대한 비율이 62.5%에 것에 비하면 운전기사 및 안내원의 기본급 비율이 상당히 낮은 것으로 나타났다. 그러므로 운수업 종사자의 임금구성은 기본급은 작고 상대적으로 연장노동, 야간노동 등 장시간노동에 따른 법적 수당 및 노동기준법에서 금지하고 있는 월차, 생리휴가 수당뿐만 아니라 상여금이 포함되어 있는 수당위주로 되어 있어서 불합리한 임금체계를 갖고 있었다.

열악한 노동조건과 교통사고 발생 : 노동 강도와 과로

일반적으로 교통사고는 인적 요인, 물적 요인, 환경적 요인 등의 복합작용에 의해서 발생하게 되는데, 주어진 여건 속에서 사고방지는 전적으로 운전자에 의해서 가능하다고 볼 수 있다. 그런데 우리나라 대부분의 교통사고는 앞에서 언급한 운전기사의 열악한 노동조건에 기인한다고 볼 수 있다. 1984년 기준 우리나라의 교통사고 발생건수는 134,335건에 사망자 7,468명 부상자 170,377명인데, 이것은 미국 영국 일본 등 선진 외국에 비해서 사고건수는 10~13배, 사망자는 20~40배, 부상자는 10배 이상에 달하는 것으로 내무부 치안본부의 조사 결과가 나왔다. 그런데 사고발생의 원인별로는 1984년 현재 운전자의 법규위반 과실이 총 사고 발생건수의

〈표 4-47〉 교통사고 발생원인별 구성비 연도별 추이

구 분	운전자의 법규 위반과실	차량정비불량	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%

자료 : 1962~65년, 내무부 치안국 보안과 : 교통
 1972년, 내무부 치안국 : '73 교통경찰통계연보
 1982~84년, 내무부 치안국 : 교통통계

93.0%라는 압도적인 비중을 차지하고 있었다. 그리고 그 비중도 1960년대에 비해서 1980년대는 훨씬 높아졌다는 점에 주목할 필요가 있다. 차량 정비 불량으로 인한 사고 원인은 거의 0%에 가까워졌음에도 불구하고 운전자의 과실이 점점 늘어나는 상황이었다.

이러한 가운데 1984년 11월 30일 서울 민경택시노조 노사협의 위원이었던 박종만씨(당시 36세)가 악덕기업에 대한 항거의 표시로 분신 자살하는 사건이 일어났다. 은평구 증산동에 소재한 민경교통회사 사무실에서 동사 노조 노사협의회 의원이었던 박종만은 온몸에 석유를 뿌리고 불을 붙여 자살을 기도하였다. 동료들에 의해 세브란스 병원으로 급송되어 응급치료를 받았으나 그날 저녁 8시 45분경 숨을 거두고 말았다.

동사에 근무하던 직원들은 열악한 노동조건을 개선하기 위하여 초대 조합장을 중심으로 1982년 2월 2일에 노동조합을 결성하고 설립 신고증을 교부받았으나 계속되는 노조탄압으로 조합장은 해고되고 노동조합이 제구실을 못하면서 유명무실해가고 있었다. 그러나 이후에도 계속되는 회사의 횡포를 더 이상 참지 못해 1983년 3월 1일 조직을 재정비하여 임시 총회를 열었다. 이날 새로운 조합 임원진을 구성하고 관계기관에 '임원변경신고서'를 제출하였지만 회사가 이들 임원들을 해고시키는

터무니없는 일이 벌어졌다. 이에 대하여 노조는 즉각 구제신청을 함과 동시에 각계에 진정서를 보내는 등 2개월에 걸쳐 투쟁한 결과 조합장과 일부 간부들이 복직되었으며, 복직된 간부들을 중심으로 조합측은 노사협의를 통해 다음 사항들을 요구하였다. 첫째, 월 12일 미만 근무자에게 성과급을 정상적으로 지급할 것. 둘째, 상여금 지급을 제한하는 지나친 규정을 완화할 것. 셋째, 조합원들에 대한 사고비용부담을 완화할 것. 넷째, 노조 파괴를 위한 조합원간을 이간시키는 부당노동행위를 즉각 중단할 것 등이었다.

하지만 회사측은 아무런 성의도 보이지 않은 채 계속적인 부당노동행위를 일삼으며 조합원들의 불만이 고조되어 갔다. 그런 가운데 회사측은 일방적인 사유를 들어 노조사무장 이태길을 1984년 11월 28일자로 해고시켰다. 이에 대하여 노조 간부들은 회사 대표와 면담하여 해고를 철회할 것을 요청하였지만 받아들여지지 않았다. 따라서 고인이 된 박종만을 비롯하여 노조복지부장 배철희, 노조회계감사 안을환 등 3인이 해고 철회를 요구하며 11월 29일 16시 30분부터 회사 정문 안쪽 마당에서 단식농성에 들어갔던 것이다.

〈표 4-48〉 전국 안내원의 월평균 실제 노동시간 및 임금 실태

구 분	실제 노동		실제 급여액 (원)	기준내 임금 (월 204시간 기준)	
	일수(일)	시간수(시간)		월평균	時給
전산업여성노동자	25.4	234.8	128,984	112,064	549.34
시내버스	20.9	323.8	147,683	61,677	302.34
시외버스	26.9	335.7	133,701	59,131	289.86
고속버스	21.0	221.0	172,000	30,508	149.55
전세버스	29.5	323.2	93,911	48,399	237.25
〈버스평균〉	24.6	300.9	136,824	49,929	244.75

자료 : 전산업 - 노동부 (매월 노동통계조사보고서), 1982. 11

버스산업 - 전국자동차노동조합 실태조사 (1982. 11월말 현재)

주 : 실질급여에 대한 기준내 임금의 비율 - 시내버스(41.8%), 시외버스(44.2%), 고속버스(17.7%), 전세버스(51.5%)

밤을 새워 이튿날인 30일에는 조합장을 비롯한 전조합원이 함께 모여 해고 철회를 강력히 요구하자 회사측은 이번에는 농성자 전원을 해고시키겠다고 협박을 하였다. 이러한 상황을 접한 박종만은 “내 한몸이 죽어 운수업계가 좋아지고 회사의 노조탄압이 없어진다면 한이 없겠다”는 유언을 남기도 분신자살을 하였던 것이다. 열악한 노동환경과 회사측의 일방적인 해고 또 이를 개선하기 위한 노조측의 활동이 짧은 한 목숨을 앗아가는 안타까운 현실이었다.

다음은 안내원의 임금구조에 대해 살펴보기로 하겠다. 안내원의 월평균 실제 노동시간은 전산업 여성노동자 평균 노동시간에 비해서 현저히 많은 것으로 나타났다. <표 4-48>에서 보는 바와 같이, 전산업여성노동자 평균노동시간이 25.4일에 234.8시간인데 비해서 버스 안내원의 평균 노동시간은 24.6일에 300.9시간이었다. 노동일수는 작는데 비해서 노동시간이 많다는 것은 1일 장시간 노동에 시달리고 있다는 증거이다.

한편 시간급을 보면 전산업여성노동자가 549.34원인데 비해서 버스 안내원의 평균 시간급은 244.75원에 불과하였다. 그러나 장기간 노동을 함으로써 실제급여액 면에서는 오히려 전산업여성노동자 128,984원보다는 많은 136,824원을 나타내었다. 정상적인 임금원리에 따르면, 임금은 노동에 대한 대상성(對償性)을 가지기 위해 제일 먼저 기초가 되는 시간급을 결정하고 그에 근거하여 실질 노동시간에 따라 관계법규에서 규정하고 대로 계산하여 지급된다.

이 경우에 법정 노동시간(월 204시간)에 대한 급여가 최소한 최저생계비에는 도달하여야 하는 것이다. 그러나 포괄역산식 임금제도는 이와는 반대로 임금을 구성하는 노동형태는 무시한 채, 먼저 외형적으로 적당한 수준의 명목임금을 정한 후 그 명목임금을 연장노동, 야간노동, 휴일노동에 대한 관계법령의 규정에 맞도록 역산하는 제도이다. 이에 따라 안내원의 임금구성은 기본급, 연장노동수당, 야간노동수당, 주휴수당, 연월차수당까지 자세히 구분되어 있으나 실제로는 일당을 형식적으로 역산한 것이다. 이러한 포괄역산식 임금산정 방식은 임금의 주종을 이루어야 할 기준내(基準內) 임금이 한계 생존비에도 못 미치는 저임금구조가 됨으로써 노동자로 하여금 장시간 노동을 해야만 생계를 유지할 수 있는 등 노동력 재생산에도 심각한 문제를 야기 시키고 있었다.

특히 고속버스 안내원의 임금제도는 포괄역산제 뿐만 아니라 주행거리 수당제의 성격을 갖고 있어서, 앞에서 살펴 본 고속버스 안내원의 장거리 승무 문제가 심각한 수준에 이르렀던 것이다. 즉 고속버스 안내원의 경우 임금구조에서 기본급보다도 주행수당이 차지하는 비중이 더 크기 때문에 안내원들은 생계를 유지하기 위하여 무리하게라도 장거리 승무를 하지 않을 수 없는 처지에 있었던 것이다. 또한 전세버스의 경우도 사정은 비슷하였는데, 이에 따라 전세버스의 경우에는 안내원이나 운전기사들은 승객들이 주는 수고료(일명 팁)에 관심을 가질 수밖에 없었고, 이를 둘러싸고 운전기사와 승객들 간에 언성이 높아지는 사례도 빈번히 일어났다. 안내원 임금구조에 있어서 또 다른 문제는 일당식(日當式) 월급제 급여 방법이라는 점이었다. 고속버스를 제외한 대부분의 버스업종이 외형상 월급제를 실시한다고는 하나 결근 등 노동하지 않은 때에는 임금이 지급되지 않으며 임금총액에서 기본급이 1일 단위로 정해졌기 때문에 실질적으로는 일당제 임금이라고 할 수 있었다.

이렇게 열악한 노동조건에 장거리 승무 및 일당제 방식의 낮은 임금수준과 함께 사용자의 장기근속 불원 등을 이유로 안내원들은 이직율(離職率)이 매우 높은 실정이었다.

〈표 4-49〉는 당 연맹에서 서울시내버스업체 총 51개 안내원 5,716명을 대상으로 1982년 10월 1일 현재 안내원 수에 대비한 1982년 4/4분기 동안의 안내원 입직율(入職率)과 이직율을 조사한 결과표이다. 표에서 보는 바와 같이 1982년 4/4분기 3개월 동안 이직율이 21.4%를 나타내었고 이를 보충하기 위한 입직율은 19.0%에 불과하였다.

〈표 4-49〉 안내원 이직 실태

(82.4/4분기기준)	조사업체수	안내원수 (82. 10. 1)	입직(入職)		이직(離職)	
			인 원	비 율	인 원	비 율
분기별	51개	5,716명	1,086명	19.0%	1,222명	21.4%
월평균	51개	5,716명	360명	6.3%	406명	7.1%
년평균	51개	5,716명	4,344명	76.0%	4,893명	85.6%

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

주 : 월평균과 년평균은 82년 4/4분기의 통계에 의한 추정치임

그리고 전국자동차노동조합연맹 실태조사와 노동부의 매월 노동통계 조사보고서에 따르면, 버스 안내원의 이직율은 다른 산업(도매업, 소매업, 수상안내원, 항공안내원)에 비해서 두배를 상회하는 이직율을 나타내고 있었다. 또 입직율이 이직율을 넘어가지 못함으로써 상시적으로 안내원 부족현상에 시달리고 있었다.

한편 1982년 12월 31일 현재 전국적으로 32,146대의 버스를 운영하는 706개 버

〈표 4-50〉 버스 안내원 부족 현황 (1982. 12. 31 현재)

구 분	업체수	차량대수	현 인 원		부 족 인 원	
			총 수	대당인원	대당인원	부족인원
시 내	362	18,138	24,882	1.37	0.93	16,835
시 외	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

자료 : 교통신보 1983. 3. 3에 의하여 분석

주 : 1. 차량대당 적정안내원수 대당 2.3명 기준

2. 부족율 시내버스(40.4%), 시외버스(54.1%), 고속버스(41.8%), 전세버스(68.3%), 전업종(47.2%)

스업체버스의 안내원은 39,038명으로 이는 34,898명이 부족한 상황이었다. 적정인원 절반 수준의 안내원으로 버스를 운영하고 있었다고 할 수 있다. 그 중에서도 안내원 부족이 더욱 심각한 것은 전세버스와 시외버스분야이었다. 1대당 적정 안내원 수를 2.3명이라고 할 경우, 전세버스는 1.57명, 시외버스는 1.24명이 부족한 실정이었다. 이 같은 안내원 부족현상의 원인은 여러 가지가 있겠으나, 사용자들이 안내원들의 인건비를 줄여 영리를 취하는 경영구조 때문에 지속적인 이직 현상을 막을 수 없었기 때문이다. 또한 이전과 달리 1980년대에 들어오면서 산업화가 전산업으로 확산되어 가면서 여성노동자에 대한 노동수요가 증가하였기 때문에 장기간 노동에 저임금 구조를 갖고 있는 버스 안내원으로 여성 인력들이 몰리지 않았기 때문

이다.

이러한 가운데 안내원의 질병 상황도 심각한 수준에 이르고 있었다. 당 연맹이 전국의 안내원 1,015명을 대상으로 1982년 11월말 현재 설문조사하여 분석한 결과를 나타낸 것이 <표 4-51>이다. 이에 따르면, 설문에 응답한 버스 안내원 1인당 평균 질병 수는 1.9인 것으로 나타났다. 업종별로는 먼저 시내버스의 경우 97.3%가 평균 1.9건의 질병에 자각증세를 느끼고 있었다.

고속버스의 경우에는 97.2%가 평균 1.8건의 질병에 자각 증세를 호소하였고 전세버스의 경우에는 98.5%가 2.1건의 질병에 자각증세를 보였다고 응답하였다. 한편 운전기사의 지병율(持病率)이 고속버스의 경우 82.8% 내지는 전세버스의 93.5%를 나타내고 1인당 평균 질병수가 2.0-2.3건 이라는 점과 비교할 때, 안내원과 운전기사 모두 많은 질병에 시달리고 있었음을 알 수 있다. 특히 위장장애의 경우는 취업특성상 장거리 승무, 숙박 승무가 많은 전세버스 안내원의 경우 76.2%로 다른 업종의 안내원들 보다 월등히 높은 것으로 조사되었다. 전세버스 안내원들이 규칙적인 식사생활을 하지 못하고 있음을 잘 반영하고 있다. 또한 시내버스와 시외버스 안내원의 동상지병율이 각각 11.4%와 12.1%로 고속버스나 전세버스보다 높은 것으로 나타났는데 이것은 난방시설 미비에 따른 것으로 보아야 할 것이다. 이상에서 안내원의 질병은 그 성격상 그들의 노동조건과 밀접한 관련이 있는 것이어서

<표 4-51> 안내원의 질병(自覺症) 상황(1982년 11월말 현재)

구분	질병의 종류와 비율(%)										1인당 평균 질병수
	위장 장애	무 좀	동 상	두 통	신경성 질환	시력 장애	방광 질환	생리 불순	냉 증	기 타	
시 내	41.0	54.7	11.4	10.4	15.8	6.7	1.8	18.6	27.4	1.8	1.9
시 외	50.4	57.4	12.1	15.6	14.2	3.5	-	12.8	26.2	2.1	1.9
고 속	70.8	46.0	5.8	7.3	10.9	18.2	2.9	15.3	10.9	1.5	1.8
전 세	76.2	61.5	3.8	9.2	14.6	10.0	3.1	16.2	16.9	1.5	2.1
평 균	50.6	54.6	9.8	10.5	14.7	8.3	1.9	16.9	21.6	1.8	1.9

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

〈표 4-52〉 안내원 후생복지시설 현황 (1982년 11월말 현재)

구 분	업체수	기숙사	휴게실 (대기실)	식당	목욕실	남녀구분 화장실
시내버스	362개	99.2%	42.3%	94.2%	89.2%	52.5%
시외버스	162개	92.6%	46.3%	84.0%	69.1%	42.0%
고속버스	10개	100.0%	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%
전세버스	172개	43.0%	7.0%	43.0%	85.5%	35.5%
계(%)	100%	84.0%	35.4%	78.0%	83.9%	46.6%

자료 : 전국자동차노동조합연맹 실태조사

직업성 질환의 성적을 띠고 있었다고 할 수 있다. 〈표 4-52〉는 1982년 11월말 현재, 버스 안내원의 후생복지시설에 대한 현황 조사실태를 보여주고 있다. 전체적으로는 기숙사 시설비율이 84.0%로 전세버스가 43.0% 인것을 제외하면 오히려 나머지 업종은 대부분 90%를 상회하는 좋은 상태였다.

특히 고속버스의 경우에는 터미널을 10개업체가 공동으로 시설을 운영하는 이유 때문에 기숙사, 휴게실, 목욕실, 남녀구분 화장실은 모두 100% 구비한 반면에 식당설비는 별도로 갖추고 있지 않았으며 터미널 내 식당에서 매식을 하도록 하였던 때문에 100%와 0%라는 양극단의 결과가 나왔다.

한편 기숙사 시설의 경우 노동기준법 시행령에는 남녀 별개의 건물이거나 완전한 구획을 정하고 출입구를 별개로 설치할 것과 침실의 거주면적은 1인당 2.5㎡ 이상으로 하고, 1실의 거주인원은 15명 이하로 할 것, 취업시간을 달리하는 2반 이상의 노동자를 동일한 침실에 기숙시키지 말 것 등이 규정되어 있었다. 따라서 이 기준에 따른다면 기숙사 시설이 질적으로 좋은 상태라고 할 수는 없었다. 식당과 목욕실도 각각 78.0%와 83.9%로 비교적 양호한 편이었다. 그러나 휴게실(대기실)은 평균 35.4%, 남녀구분 화장실은 46.6%에 불과하였다. 이 같은 후생복지시설로는 안내원이 노동에 쌓인 피로를 풀고 건강한 문화생활 및 정서생활을 영위할 엄두를 못 낼 사정에 있었다고 할 수 있겠다.

4. 운송사업 경영 실태와 노동조건 개선 활동

1) 기업 경영 규모의 영세성 : 전체 운수업체의 기업규모는 고속버스와 일부 시내 및 시외버스를 제외하면, 차량대수나 종업원수 및 자본에 있어서 영세성을 면치 못하고 있었다. 운수업체가 영세하여 규모의 이익을 얻기 어려울 뿐만 아니라 경영방식의 전근대성으로 인하여 현금 수입에 따른 경영의 장점을 충분히 활용하지 못하고 있었다. 결국 전문경영인 체제가 아닌 가족경영 체제의 결과를 초래했다고 볼 수 있다.

2) 지하철 개통으로 인한 승객 감소 : 이와 함께 특히 시내버스의 경우 지하철이 개통됨으로써 그동안 시내버스를 이용하던 승객들이 현저히 감소하기에 이르렀다. 시내버스와 지하철이 승객을 둘러싼 경쟁 체제에 들어간 것이다. 이렇게 승객이 감소함에 따라 수입 감소를 자율버스의 운영을 확대하고 운전기사의 임금을 억제함으로써 손해 부분을 충당하려고 하여 곳곳에서 노사분규가 끊이지 않았다.

3) 교통요금과 경영 수지 관계 : 결국 운송원가에 따른 요금수준의 결정이 운수업체의 수익을 좌우하는 수익구조를 갖게 되었다. 운수업체로서는 요금인상이나 증차를 통해서 수입을 확대하는 방법 이외는 돌파구가 없는 실정이었다. 따라서 요금 인상이 어려울 경우 임금 인상 억제 또는 인건비 관련 제반경비의 감소를 위해서 각종

〈표 4-53〉 유가 인하 현황

구분	인하전 (원)	1차(86. 1. 9)			2차(86. 2. 20)			3차(86. 3. 30)			총인 하액 (원)	총인하 비율 (%)	비 고
		유가 (원)	인하액 (원)	인하율 (%)	유가 (원)	인하액 (원)	인하율 (%)	유가 (원)	인하액 (원)	인하율 (%)			
LPG	371.2	371.2	313.2	15	313.2	297.5	3.4	297.5	276.1	7.0	95.1	25.6	
경유	277	-	-	-	277	248	10.5	248	230	7.2	47	17.0	

자료 : 전국자동차노동조합연맹

부당해고 등을 함으로써 날로 노동조건이 악화되어 갔다. 한편 운수업체들의 이러한 경영 방식은 서비스의 결여로 표출되었는데, 시내버스의 경우 정원을 초과한 과잉승차라든가 택시의 승차난 등 승객에 대한 서비스가 악화되었다. 뿐만 아니라 시내버스의 차량구조상의 불편함과 차량의 노후화 및 그에 따른 냉난방 시설 불비로 인한 불편이 이만저만한 것이 아니었다.

4) 유가 인하에 따른 운송원가 절감 효과 : 이러한 가운데 다행히도 1986년도에는 유가 인하가 계속되었다. 이른바 3저 호황의 국면에 접어들었던 것이다. 86년 들어 1월 9일자로 1차 유가인하를 단행한데 이어(1차에서는 택시 연료인 LPG만 적용), 2월 20일 3월 30일 등 정부는 다달이 유가 인하를 단행하였다.

그 결과 <표 4-53>에서 보는 바와 같이, 1986년 1월 9일 제 1차 유가인하에 따라 운송원가는 시내버스의 경우 1대당 183,000원, 택시는 142,680원 인하 효과가 있는 것으로 나타났다. 2차 및 3차 유가인하는 1차에 비해서 인하율이 상대적으로 낮았지만 3개월 만에 3차에 걸친 유가 인하는 LPG가 총 25.6%, 경유 총 17.0% 인하된 결과를 나타냈다.

1986년 들어와 3차에 걸친 유가 인하 이전의 유가 수준과 3차 인하 이후의 유가 수준에서 파생되는 결과는 비교한 것이 <표 4-54>이다. 이 표에 의하면, 경유는 사용하는 시내버스의 경우 1일 소비량 130?기준으로 총 47원 인하 효과를 보았고 이에 따라 1대당 월 운송원가 측면에서 183,300원 절감을 가져와 운전기사 1인당 배

<표 4-54> 1차 유가인하 전과 3차 유가인하 후의 비교

구 분	유 종	1일소비량 (l)	인하액 (원)	1일1대당 운송원가 인하분	1대당 월 운송원가 인하액	운전기사 1인당 배분액
시내버스	경 유	130	47	6,110	183,300	113,148
택 시	LPG	50	95.1	4,756	142,680	69,941

주 : 1대당 시내버스 1.62인, 택시 2.04인으로 계산

자료 : 전국자동차노동조합연맹

〈표 4-55〉 운전기사의 최저생계비와 생계비 충당을

구 분	최 저 생계비 (A)	현행 통상임금과 생계비 충당		임금 인상을 위한 재원	유가인하를 임금에 반영	
		통상임금 (B)	생계비 충당을 (B/A)		통상임금 (C)	생계비 충당을 (C/A)
시내버스	529,598원	240,443원	45.4%	113,148원	353,591원	66.8%
택 시	439,703원	189,498원	43.1%	69,941원	259,439원	59.0%

자료 : 전국자동차노동조합연맹

분액은 113,148원 이었다. 그리고 LPG를 사용하는 택시의 경우 1일 소비량 50 l 기준으로 총 95.1원 인하 효과를 보았고, 이에 따라 1대당 월 운송원가 측면에서 142,680원 절감을 가져와 운전기사 1인당 배분액은 69,941원 이었다. 이상에서 정부에 요구한 건의사항은 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 교통요금 인하 조치를 취하지 말아 달라는 것이었다. 당시의 열악한 운수노동자의 노동조건과 운수업체의 경영상태를 고려하여 서비스의 향상과 교통사고의 방지를 위하여 유가 인하에 따른 교통요금 인하를 단행하지 말아달라는 것이었다. 둘째, 유가인하분을 생활급 확보에 반영해 달라는 것이었다. 3차에 걸친 유가인하분(1당 LPG 95.1원, 경유 47원)을 운전기사의 생활급 보장에 반영하여 서비스 향상과 교통질서 확립 및 교통사고 방지에 이바지 하도록 적정노동시간에 따른 생활급을 보장할 것을 요구하였다.

〈표 4-55〉에서 보는 것처럼, 운전기사 통상임금의 생계비 충당비율은 시내버스가 45.4%, 택시가 43.1%에 불과하였다. 이에 따라 유가인하분을 임금에 반영한다고 하더라도 각각 66.8%, 59.0%에 그칠 것으로 전망되었다. 셋째, 완전한 월급제를 실시하자는 것이었다. 택시의 경우 월 운송사납금, 화물의 경우 탕수제 임금 등이 교통사고 발생의 주요인으로 지적되는 바, 완전한 월급제로의 전환이 시급한 실정이었다. 운수노동자의 특성상 필연적으로 발생하는 임금손실을 감안할 때, 성과급 형태의 임금제도를 개선하여 일정액의 임금이 보장되는 월급제로 개선하는 것만이 노동자의 인간다운 생활을 보장하는 것은 물론이고 교통사고를 방지하는 방편이 될

것이다. 넷째, 세제측면의 개선의 필요성을 요구하였다. 세제 개선을 통하여 운수기업의 체질을 개선하고 고질적 병폐로 지적되어온 낙후된 교통 환경을 개선하여 새로운 교통문화가 창출될 수 있도록 하는 것이었다. 따라서 대중교통 수단인 택시 및 버스에 부과되는 유류의 특별소비세, 교통요금에 대한 부가가치세, 차량에 부과되는 소비세 등을 대폭 낮추거나 폐지하는 것이 바람직 건의하였다.

5. 1980년대 전반기 자동차운수노동운동

1980년대 초반 자동차노련 조직의 특징 중 하나는 내부적으로 조직분규 상태가 아주 심각하였다는 점이다. 물론 그 근본적인 원인은 기존의 조직 체계를 뿌리 채 흔들었던 1980년 8.21 조치에 기인하고 있다. 1980년 8·21 조치 직후, 이상원 위원장 직무대리 체제가 구성되었지만 조합을 전체적으로 장악하기에는 지방 노조간부들의 입김이 너무 강하였다. 특히 경기도를 비롯한 서울 부산지역의 시도지부 노조임원들의 목소리는 중앙의 지도력에 타격을 줄 정도로 막강하였다고 당시 이상원 위원장은 회고하고 있다. 왜냐하면 전두환 정부는 8·21 조치를 노조를 해산 시킨 후 연합체 성격인 연맹 구성을 허용하기는 하였지만 정부가 지지하는 사람들만을 노조 대표로 세웠기 때문에 지도부의 조직 내부 지지 기반이 미약하였다. 종전에 자동차노조의 간부로 활동하다가 이른바 사회정화라는 이름으로 자리를 빼앗긴 노동자들과 지부 해산에 따라 실직 상태에 빠진 전직 노조 간부들은 군사 정부의 지원 아래 새롭게 출발하려는 연맹 지도부를 좋은 시각으로 바라볼 수가 없었던 것이다. 즉 이상원 위원장은 출발 시점부터 지지기반 세력이 약했기 때문에 전제 조직을 장악하는 데는 상당한 시간이 필요하였다. 이에 따라 8·21 조치 이후 5개월이 지난 1981년 1월 19일 전국대의원대회에서야 비로소 이상원씨가 정식 위원장으로 선출되었던 것이다. 지지세력 기반이 미흡했던 이상원 위원장이 세력을 키워가는 과정에서 기존 세력에 대해 적대적 관계를 형성함으로써 조직 전체가 다시 술렁이기 시작하였다.

이에 따라 이상원 위원장의 반대 세력에서는 '위원장 직무정지 가처분 신청'을 법원에 제출하였는데 1심에서는 가처분 신청이 이의 있다고 인정되었지만 상위 법

원인 고등법원에서는 이상원 위원장의 손을 들어주었고 결국 대법원 심리과정에서 상호합의를 이루었다. 이로써 이상원 위원장 직무정지 가처분 신청 사건은 일단 마무리되었지만 조직 분규의 불씨는 꺼지지 않고 있었다. 그런데 당시 관계자의 증언에 따르면, 비록 정부 주도하에 연맹을 세우려는 세력과 기존의 자리에서 밀려난 세력 모두, 함께 근무했던 처지로서 상호 반목하는 것도 어쩔 수 없었지만 당시에 가장 필요했던 것은 누가 위원장으로 선출되던 간에 하루 빨리 조직을 재건하여 새로운 출발을 하는 것이 급선무였다고 말하고 있다. 이렇게 지지기반이 미흡한 상태로 출범한 이상원 체제가 전체 조직을 장악해 가려는 과정에서 내부 조직분규가 일어나고 지도부간의 갈등이 심화되어 갔던 것이다. 그럼에도 불구하고 당시로서는 정부의 지지 없이 노조 지도부가 선출되는 것이 거의 불가능한 실정이어서 적절한 대안도 없었기 때문에 조직의 문제점을 품은 채 2-3년간 이상원 위원장 체제가 유지되어 갔다.

그러다가 1984년 1월 새로운 위원장 선출을 위한 정기대의원대회를 앞두고 마침내 그동안의 조직 내부 분규가 끓어 터진 것이다. 정기대의원대회를 앞둔 시점에서 83명의 대의원 대부분이 당시 지도부를 반대하는 성향이 컸는데, 예상하지 못했던 이시우씨의 '대의원자격 무효 가처분 소송' 제기로 인하여 대의원들이 자격이 박탈됨으로써 새로운 국면에 접하게 되었다. 서울지법 동부지원에서 대의원들의 자격이 무효하다는 판결을 내린 것이었다. 이로써 정기대의원대회를 통하여 이상원 위원장이 아닌 새로운 위원장을 뽑으려던 대의원들의 시도는 무산되었다. 당시 이시우의 '대의원자격 무효 가처분 소송'은 전혀 예상 밖의 돌출 사건이었고 결과적으로 이상원 위원장을 유리하게 만들었다는 점에서 내부 담합이라는 평가를 벗어나기 힘들 것 같다는 것이 자동차 노련의 이 당시 역사를 회고하는 사람들의 지배적 견해인 것 같다. 이후 우여곡절 끝에 109명의 대의원을 새로 뽑았고 1984년 4월 30일에는 이상원 위원장이 다시 선출되었다. 그러나 이상원 위원장은 여전히 조직을 완전히 장악하지 못하였고, 조직 분규는 풀이 깊어만 갔다. 이에 따라 1년이 채 못 된 1985년 3월 22일에 노련 의장단 29명 중 27명이 참석하여 '노련 조직분규 수습회의'를 개최하기에 이른다. 그리고 이 자리에서 10개항의 조직분규 수습 지침을 내놓았는데 주요 내용을 간추려 보면 다음과 같다. "1985년 3월 22일자로 전국자동차노동조합

연맹의 의장단은 전원 사표를 제출하며, 대의원은 노련 선거관리 규정에 의거하여 다시 선출하고 선출된 대의원 대회에서 위원장 이하 전 임원을 선출하기로 한다.”는 것이었다. 이로써 1984년 1월부터 1년 이상 끌어온 극심한 자동차 노련 내부 조직 분규는 1985년 4월 13일 마침내 이시우가 위원장으로 선출되어 조직이 안정화됨으로써 대단원의 막을 내리게 되었다. 이후 이시우 위원장 체제는 상당 기간 동안 자동차 노련을 조직 안정기에 올려놓았고 1980년대 후반 한국 노동운동의 대전환 시기를 맞이하게 되었다.

한편, 8·21 조치 이전에 비해서 조합원수는 2/3 수준으로 줄어들었고 특히 택시, 화물, 정비 분야는 최악의 상황까지 내몰렸지만 조합은 8·21 조치 직후 흩어진 조직 재건에 심혈을 기울였다. 이에 따라 1981년도 조합의 주요활동 영역을 첫째 조직재건, 둘째 노동조건 개선, 셋째 조합간부 및 조합원에 대한 교육, 넷째 국제노동외교로 정책 방향을 잡았다. 이러한 기조는 1980년대 전반기에 지속적으로 유지되었다고 할 수 있다. 그런데 이와 같은 자동차노동조합의 주요 활동 목표는 운수노동자가 희망하는 노동조건 및 복지를 충족시켜주지는 못하였다.

한편 일반적으로 노동자의 노동조건은 기업 내에서 노사간의 차원에서 해결되지만 자동차운수분야 노동자의 경우의 노동조건은 공공성이라는 성격 때문에 노사관계뿐만 아니라 입법, 행정, 사법과 관련된 기업 외적인 요인에 더 깊은 관계를 갖고 있었다. 따라서 자동차 운수분야 노동운동은 어느 분야보다도 광범위한 정책 활동을 필요로 하는 특수성이 있었다. 예를 들어 노동정책, 교통정책 그리고 형사정책 등에 대한 사려 깊은 연구와 대책 마련을 위해서 기업경영에 대한 분석과 분배정책 분석 등 과학적 노동운동을 펼치지 않을 수 없었다.

또한 조합의 활성화 및 노동조건 개선사항으로는 자동차운송 및 정비사업에 종사하는 노동자는 특수한 작업환경에서 일하기 때문에 사업장단위의 노조 설립이 부적합하다고 판단하고 노동조합법 제13조 제1항 단서규정에 근거하여 단위노조의 설립요건의 예외를 인정해 줄 것을 정부에 강력히 요구하였다.

이와 함께 조합은 노사관계의 불합리한 점을 시정하고 노동조건을 개선 발전시킨다는 차원에서 '택시의 월급제와 시간거리병산제' 등 근본적인 노동조건 개선책과 종합대책을 마련해 줄 것으로 요구하면서, 이를 위하여 택시월급제 개선 실무대책

반을 구성하는 등 월급제 실시에 최선을 다하였다. 그리고 조합은 오랜 숙원 사업이었던 '시내버스 1일 2교대제' 실시를 위한 노사대책회의를 중심으로 단체협약 및 임금협정을 갱신하여 1984년 7월을 전후하여 시내버스 1일 2교대제를 전면 실시하는 성과를 거두었다.

한편 조합원의 노동조건 향상과 지위 개선을 위한 사업으로서 노조에서 마련한 '모범단체협약안'을 각 단위 노조에 시달하고 이를 참고하도록 했으며 체결된 단체협약에 대한 준수로 조합원권의 보호와 발전적인 노사관계를 형성하기 위한 단체협약 준수강조기간을 설정하여 불이행 업체에 대해서는 강력하게 대책을 강구하도록 요구하였다. 더욱이 단체협약 체결 갱신기간이 1년에서 3년으로 연장하는데 합의를 해준 노조가 점차 늘어갔는데 이는 노조의 힘이 부족하였던 것으로 안타까운 일이었다. 노조는 제반 사정이 열악하고 어려운 가운데서도 조합원들의 자질과 노조에 대한 의식강화를 위해 순회교육과 간부들을 위한 신용협동조합 교육을 실시하였고 외국 노조와의 유대강화를 위한 국제교류증진에도 노력하였다.

제5장

노동조합 활동의 활성화

제1절 국내 노조활동의 성장

제2절 노련 조직의 확대 및 분리

제3절 정책 활동의 활성화

제4절 활성화된 임금교섭

제1절 국내 노조활동의 성장

1. 정치민주화의 진전과 경제적 환경의 호전

1986년부터 내각제와 대통령직선제를 둘러싼 논의가 활발한 가운데 발표된 4.13 호헌조치는 호헌철폐와 독재타도를 주장하는 6월 항쟁을 가져왔다. 박종철 치사사건 폭로와 함께 인천사태이후의 반전반핵운동, 시국사건 피해자에 대한 성고문 사건에 대한 규탄 등은 5월 27일 '국민운동본부'라는 저항운동의 구심세력을 형성하게 하였다. 이 기구가 주도한 6월 10일의 전국민대회는 전국 22개 지역에서 40만의 시민을 모았고 18일에는 50만의 인파가 전국주요도시에서 시위를 벌였다. 내각제와 대통령 직선제 사이의 선택을 요구하는 국민투표 실시를 주장하던 야당과 민주화 운동권은 6월 26일 평화대행진을 강행해 140만 명이 참여한 대규모 국민저항을 가져왔다. 저항세력의 민주화 요구는 결국 집권당 내의 온건파의 승리를 가져와 다음 날 노태우 민정당 대표위원의 '6.29선언'을 이끌어냈다.

6.29선언의 주공자는 대통령직선제를 받아들이고 연내 대통령 선거를 통해 이듬해 정부를 이양한다는 것이었다. 이외에도 대통령선거법 개정, 시국사범 석방, 국민기본권 신장, 지방자치제 실시와 대학자율화 등 과감한 사회민주화를 단행하겠다는 내용으로 제한된 민주화 조치를 통해 집권세력의 지배를 지속하려는 고도의 전술이었던 셈이다. 그 결과 87년 10월 22일 여야합의에 의한 헌법 개정안이 국민투표를 통해 확정되어 국민직선의 대통령제를 채택했다.

이러한 정치적 해빙의 분위기는 높은 경제성장과 맞물리게 되었다. 선진국간의 합의로 창출된 이른바 '3저 현상' (저달러, 저금리, 저유가)으로 국내경제는 유례없는 호황을 맞이하였다. 6월 민주항쟁과 노동자대투쟁이 일어난 1987년 한국경제는 1985년부터 1988년까지 지속된 '3저 호황'을 누리게 되었다. 이 기간동안에 실업률은 1985년의 4.0%에서 1988년의 2.5%로 하락하였다 (표 5-1). 또 같은 표에서 보면 경제성장률(GDP)은 1985년에 6.5%에서 1986, 1987, 1988년은 연속으로

두 자리 수의 성장 기록을 보였고 수출은 이 기간에 두 배 이상 증가하였다.

2. 정부와 사용자의 노동환경에의 적응

1987년 초반까지 지속되던 노동조합 활동에 대한 정부의 다양한 억압정책과 사용자의 권위적인 태도와 관행은 위에서 살펴본 정치 및 경제적 환경의 급격한 변화 속에서 중대한 변화를 보이게 되었다. 1987년 이전에는 박정희 정권이나 신군부와 같은 군사정권들이 노동조합 통제수단이었던 한국노총 및 산별노조의 장악, 이 기존의 노조들과 경쟁할 노동세력의 조직화에 대한 억압, 3자 개입금지와 같은 노동법 조항을 통한 노동조합 조직력 약화, 일부 단위노조의 해산등의 직접적 탄압 등의 수단을 활용했다. 국민들의 열화와 같은 사회 및 정치민주화의 요구를 통해 얻어진 1987년의 6.29선언 이후 정부는 이러한 노동조합의 통제수단을 효과적으로 유지하기 어렵게 되었다. 이에 따라 기업수준에서 많은 노조들이 결성되었고 이들의 교섭이나 파업 등의 활동도 크게 활성화되었다. 또 기존의 한국노총이나 그 산별노조가 아닌 전국 혹은 지역적인 노조연합체의 형성과 그 활동도 활발해지게 되었다.

노조의 자유로운 활동에 대한 정부의 억압적인 대응의 일시적인 완화 때문에 사용자들도 노조의 성장추세를 억제해 줄 정부의 지원 등을 받을 수 없게 되었다. 이런 상황 하에서 노동운동을 측면에서 지원하는 학생운동의 지원에 힘입어 노동자들과 노동조합은 그동안 억눌렸던 조직이나 교섭 및 파업권 등의 권리의 회복을 요구하게 되었다. 동시에 유례없는 경제호황의 환경은 노동자들이나 노동조합의 경제적 기대수준이나 요구를 높였고 기업들도 이에 어느 정도 대응할 수 있는 경제적 지불능력을 가지게 하였다.

3. 노조활동의 급격한 성장

자유로운 노조활동을 억압하는 정치적 환경의 완화는 노조활동의 활성화에 좋은 계기를 마련했다. 또 노조가 요구하는 임금이나 노동조건 개선요구를 수용할 수 있는 경제성장률이 유지되면서 1980년대 말에 국내의 노동조합 활동은 조직이나

교섭 및 파업 면에서 급격한 성장을 기록했다. <표 5-1>은 파업의 수가 1980년부터 1986년과 비교하여 1987년부터 1989년까지 급격히 증가하였음을 보여준다. 또 같은 기간에 기업노조의 수도 증가하여 1989년에는 1986년의 2.9배에 이르렀다. 또 같은 표에서 노조조합원수도 1989년에는 1986년과 비교하여 1.86배 증가하였고 노조조직율도 12.3%에서 18.6%로 증가하였다.

<표 5-1> 국내의 경제성장률, 산업분류와 노조성장의 연도별 추이

연도	경제성장률 (GDP)	파업 수	기업단위 노조 수	노조조합원 수 (노조조직율(%))
1980	-2.1	206	2,635	948,134 (14.7)
1985	6.5	265	2,551	1,004,398 (12.4)
1986	11	276	2,675	1,035,890 (12.3)
1987	11	3,749	2,742 (7.30) & 4,103 (12.31)	1,267,457 (13.8)
1988	10.5	1,873	6,164	1,707,456 (17.8)
1989	6.1	1,616	7,883	1,932,415 (18.6)
1990	9	322	7,698	1,886,884 (17.2)
1991	9.2	234	7,656	1,803,408 (15.9)
1992	5.4	235	7,527	1,734,598 (15.0)
1993	5.5	144	7,147	1,667,373 (14.2)
1994	8.3	122	7,025	1,659,011 (13.5)
1995	8.9	88	6,606	1,614,800 (12.7)
1996	6.8	85	6,424	1,598,558 (12.2)
1997	5.0	78	5,733	1,484,194 (11.2)
1998	-6.7	129	5,560	1,401,940 (11.5)
1999	10.9	198	5,637	1,480,666 (11.8)
2000	9.3	250	5,698	1,526,995 (11.6)
2001	3.1	234	6,150	1,568,723 (11.8)

주: 노조조직율은 총피용자중 조합원수의 비율을 계산한 것이다.

자료: 한국노동연구원 (2003) 『2003 KLI 노동통계』 3 & 146~147쪽

그런데 이 시기에 노동조합의 조직이나 파업 등의 활동이 주로 기업수준에서 이루어졌으므로 이와 연관된 교섭도 주로 이 수준에서 이루어졌다. <표 5-2>에서 보면 2001년에 조합원수의 비중으로 볼 때 81.7%의 노조원들의 교섭이 기업수준에서 이루어짐으로써 기업수준의 교섭이 압도적으로 지배적인 구조임을 확인할 수 있다.

이러한 기업단위 교섭의 중요성은 1980년대 말에도 크게 다르지 않았을 것으로 추측된다. 1980년대 후반에 기업수준의 노조조직이나 파업의 수가 이처럼 우후죽순격으로 증가한 것은 1980년대 전반까지 정부의 엄격한 통제 속에서 정상적으로 발현되지 못했던 이 수준의 노사관계에 대한 노동자들의 불만이나 요구가 한꺼번에 분출하였기 때문이다. 이러한 노조활동의 성장에 대응해서 사용자들은 이전처럼 아예 노조의 존재를 막기는 어려워졌고 자유로운 파업권의 행사를 제한하고 어용 혹은 온건노조를 유도하는 현실적인 선택을 하게 되었다.

파업의 원인을 연도별로 분류한 자료를 보면 1987년부터 1989년 사이의 파업은 각각 69.0%, 50.5%, 45.9%가 임금인상과 관련되어 있음을 확인할 수 있다. 즉 이 시기에 파업이 주로 기업수준에서 임금인상이나 노동조건 개선을 요구하면서 발생하고 있음을 의미한다. 또 임금과 관련된 단체교섭을 통해 이루어진 매년의 임금인상율은 <표 5-3>에서 나타나 있다. 앞의 <표 5-1>에서 1987년부터 1989년 사이에 노조조직이나 파업이 활성화 되었던 것처럼 임금교섭에서도 이시기의 매년 평균 임금인상률이 그 이전과 비교하여 유난히 높음을 <표 5-3>에서 확인할 수 있다. 이러한 교섭의 성과는 유례없는 경제호황과 노동조합의 활성화를 억제 못 하는 정치적 환경표 하에서 기업들은 노조의 요구를 들어주고라도 조업활동을 계속하여 기

<표 5-2> 국내의 단체교섭 구조의 분포 (2001)

구조의 분류	조합의 수	조합원의 수	조합수의 비중(%)
기업수준의 교섭	5,022	996,729	81.7
지역 및 국가수준의 교섭	923	559,168	15.0
기 타	205	12,826	3.3
합 계	6,150	1,568,723	100

자료 : 노동부 (2002) 『전국노동조합조직현황』 vii쪽

〈표 5-3〉 단체협약 임금상승률 (통상임금기준)

연도	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
비율	6.4	17.2	13.5	17.5	9.0	10.5	6.5	5.2
연도	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
비율	7.2	7.7	7.8	4.2	0.0	2.1	7.2	6.0

자료 : 한국노동연구원 (1999 & 2002) 『2002 KLI 노동통계』 각 205, 151쪽

업을 운영하고자한 현실적인 선택을 하였기 때문이다.

자본주의 국가의 노사관계에서 노동조합의 역할을 보면 노동자들의 경제적 지위의 개선에 치중하는 경제적 규제(economic regulation), 노동자들의 고용안정이나 노동조건에 대한 영향력의 강화를 시도하는 직무통제(job regulation), 노동조합을 둘러싸고 있는 사회 분위기나 제도 및 법의 개혁을 시도하는 사회 및 정치 변혁추구(social and political change), 조합원들이 요구하는 복리의 증진을 위해 노력하는 조합원 복리추구(member services), 조합원들이 조합 활동을 통해 보람이나 자율성을 느끼는 자아실현(self-fulfilment)등으로 분류할 수 있다. 위에서 나타난 1987년부터 1989년까지의 국내의 노조활동의 활성화를 보면 그것들이 주로 노동자들의 경제적 지위의 개선을 강조하는 경제적 규제를 지향하였음을 의미한다. 또 과거에 사용자들이 임의대로 결정하던 노동자들의 해고나 인사과과 등의 인사정책에서 노동조합의 규제나 영향력의 강화를 수반하는 직무통제가 어느 정도 실현되었음을 의미한다. 또 이에 따라 조합원 임금이나 노동조건 및 규제적 역할 등의 복리가 개선되는 복리추구나 조합 활동에 보람을 느끼는 자아실현도 상당히 실현되었다고 볼 수 있다.

하지만 국내의 노동조합의 활동의 급속한 성장에도 불구하고 1980년대 말에 사회 및 정치변혁은 충분히 추구되지 못했다. 즉 이 시기의 노조활동은 전략적인 비전이나 계획이나 통합적인 노력 없이 우후죽순으로 성장한 기업수준 노조를 지역이나 전국수준에서 묶는 강력한 노조조직은 만들어지지 않았고 이러한 조직을 통한 정당과의 연대를 통한 노동조합에게 유리한 사회 분위기나 제도나 법이 관철되는 것도

요원한 과제로 남아 있었다. 다음 장에서 논의되는 것처럼 이러한 지역이나 전국수준의 조직의 시도가 1990년대에는 좀더 활성화되었지만 그 성과는 여전히 만족스럽지 못했다. 또 그러한 노조의 사회 및 정치변혁주의를 통해서만 산업수준의 단체협약이나 국가수준의 노사정의 사회적 합의에 기초한 법을 통해서 노조의 사회적 입지가 굳건히 뿌리를 내릴 수 있는데 그러한 변혁도 이루어지지 못했다.

이 한계는 1990년대부터 노동조합운동이 수세에 몰리게 하고 특히 1997년의 IMF경제위기 이후에 노동조합의 존립을 위협하는 상황에 대해 노조가 별다른 대응을 못하고 있는 현실과도 연관성을 가진다. 이 수세적인 상황 하에서 노동조합이 사용자와 체결해 놓은 기업수준의 단체협약은 무시되는 경우가 많았다. 또 사용자 주도의 구조조정을 통해 대량해고나 비정규직 증대 및 하청업무 증대 및 임금삭감 등의 인사나 작업조직정책의 급격한 변화에 대해서도 노조가 국가나 산업수준에서 효율적인 규제수단을 가지지 못해서 기업노조의 조직이나 교섭 및 파업의 급격한 위축을 피할 수 없게 했다. 즉 안정적인 조합 활동을 보장하는 제도나 법 및 사회적 규범이 확립 안 된 상태에서 노조의 경제적 규제나 직무통제의 기능마저 위협받게 된 것이다.

제2절 노련 조직의 확대 및 분리

1. 조직변화의 개관

위의 1절에서 살펴본 국내의 노동조합의 기업별 조직의 활성화처럼 자동차운수업의 기업별 노조의 조직 활동도 1987년 이후에 두드러진 증가 추세를 기록하였다.

〈표 5-4〉에서 보면 노련의 조합원의 수는 1986년 12월에서 1987년 12월에 28,000여명의 조합원의 증가로 19.6%의 두드러진 증가를 기록하였다. 하지만 택시업종이 1988년에 노련의 조직으로부터 분리되면서 노련의 조합원의 수는 83,000여명이 감소하면서 48.3%의 감소를 겪으면서 사상 유례없는 조직률의 하

〈표 5-4〉 연도별 지부·지역별 조합원수

연도별 지부별	87	88	89	90	91	92	93	94
총 계	173,689	89,711	91,748	86,832	87,234	86,320	89,923	89,395
전년비 증감	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
서울 버스	68,985	32,446	33,038	18,396	17,939	20,257	20,172	19,573
고 속 (서울)				4,736	5,172	5,029	5,329	5,665
서울지역관광				1,766	1,754	1,775	1,574	1,491
서울지역화물				1,054	1,360	1,360	2,007	2,007
서울지역정비				1,730	1,528	1,586	1,635	1,585
직 할				2,865	3,989	2,025	1,628	1,666
부산 버스	24,797	10,946	11,113	2,865	3,989	2,025	1,628	1,666
부산 관광 (부산)				5,143	5,228	5,134	6,096	6,217
부산특수화물				453	459	531	532	554
부산지역정비				3,230	3,171	793	657	681
대구 버스	10,419	4,298	4,951	1,605	1,500	1,204	1,500	1,500
대구 관광 (대구)				3,424	3,443	3,420	3,656	3,560
대구지역정비							305	308
대구지역화물				865	865	1,164	860	650
인천	6,179	3,125	3,282	720	720	1,291	1,298	1,369
대전				2,940	2,981	3,030	3,223	2,885
광주·전남	9,818	6,712		1,626	1,704	1,754	2,043	2,027
경기지역자노	13,208	8,178	6,728	6,319	7,241	6,411	6,893	6,739
경기지역버스 (경기)				4,605	4,813	5,482	5,957	6,073
강원	5,667	2,739	2,397	2,750	2,794	3,073	3,337	3,582
충남	6,903	4,065	4,381	2,610	2,256	2,342	2,396	2,392
충북지역노조	3,411	2,113	2,070	2,056	2,578	2,568	2,634	2,336
전북지역자노	5,512	2,929	3,255	2,814	2,215	2,256	2,364	2,164
경남·울산	10,334	6,441	5,905	5,600	2,681	2,721	2,868	2,801
경북지역자노	6,441	4,588	4,609	4,100	5,655	5,396	5,939	6,560
제주	2,015	1,031	1,179	1,025	3,919	3,901	3,567	3,869

연도별 지부별	95	96	97	98	99	2000	2001	2002
총 계	89,140	88,560	82,517	79,811	78,525	76,675	76,858	78,695
전년비 증감	-255	-580	-6,043	-2,706	-1,286	-1,943	359	1,661
%	-0.29	-1.5	-9.3	-2.94	-1.61	-2.47	0.47	2.16
서울 버스	19,029	18,648	17,722	18,272	17,730	17,475	16,146	15,665
고속	5,830	5,842	5,320	3,791	3,084	3,177	3,110	2,914
서울지역관광	1,401	1,515	918	849	776	700	563	616
서울지역화물	2,007	-	-	-	-	-	-	-
서울지역정비	1,687	1,587	1,261	1,121	1,007	1,076	1,121	2,979
직할	1,849	1,506	1,351	714	2,315	1,942	2,449	3,086
부산 버스	1,849	1,506	1,351	6,221	6,103	6,171	6,204	5,883
부산 관광	5,921	6,227	6,202	262	132	149	124	107
부산특수화물	379	348	302	-	-	-	-	-
부산지역정비	366	-	-	350	350	450	460	500
대구 버스	1,500	1,500	750	3,965	3,931	3,823	3,655	3,714
대구 관광	3,565	3,829	3,916	187	474	507	589	722
대구지역정비	343	244	222	200	700	700	500	1,500
대구지역화물	650	300	200	1,298	500	500	500	500
인천	1,528	1,528	1,528	2,611	2,451	2,239	1,927	1,496
대전	2,893	3,072	2,448	1,809	1,540	1,692	1,487	1,499
광주·전남	1,937	1,916	1,737	6,736	6,528	6,425	6,098	5,671
경기지역자노	6,671	6,891	6,936	8,822	8,905	9,673	10,194	10,677
경기지역버스	6,409	7,984	7,866	2,367	2,252	1,635	1,575	1,602
강원	3,809	2,463	1,880	2,145	2,099	2,062	2,167	2,220
충남	2,332	2,345	2,224	2,839	2,912	2,843	2,727	2,636
충북지역노조	2,486	2,797	2,273	1,249	1,383	1,212	1,076	1,042
전북지역자노	2,203	2,426	1,499	2,931	2,383	2,731	2,719	2,722
경남·울산	2,833	2,935	2,883	4,887	4,596	5,292	5,325	5,299
경북지역자노	6,337	6,291	6,208	3,219	3,211	2,112	3,326	3,152
제주	3,923	3,769	3,616	1,516	1,524	1,346	1,316	1,400
충북지역자노			725	619	603	733	973	1,093
울산				831	562			

자료 : 노련 각년도 사업보고.

락을 경험하기도 했다.

이러한 노련의 조합원수의 양적인 변화와 더불어 1988년에는 산별연맹에서 산별노조로의 전환이 시도되면서 조직의 질적인 전환이 모색되었다. 하지만 아래에서 자세히 논의되는 것처럼 그 성과는 부진하였다.

1) 조직의 직종·업종별 증가추세

〈표 5-5〉의 직종별 조합원수의 변화에 따르면 1987년의 증가와 1988년의 감소는 운전기사의 수의 변화에 주로 기인한다. 이와 더불어 정비사의 경우에도 1988년 12월과 1989년 12월에 커다란 증가를 기록하였다.

반면에 안내원은 1987년부터 1992년까지 연속적으로 줄어들어서 소멸되는 업종이 되었지만 1987년과 1989년에는 이 감소가 운전기사의 조합원 수의 증가에 의해 상쇄되었다.

〈표 5-5〉 직종별 조합원수

연도 직종	1987	1988	1989	1990	1991	1992
운전기사	154,972 (+32,738)	74,288 ²⁾ (-80,680)	77,477 (+3,189)	73,385 (-4,092)	74,822 (+1,437)	76,474 (+1,652)
안 내 원	11,124 (-5,410)	5,073 (-6,051)	2,501 (-2,572)	693 (-1,808)	257 (-436)	76 (-181)
정 비 사	4,502 (-178)	7,645 (+2,965)	8,797 (+1,152)	8,879 (+87)	8,578 (-301)	7,318 (-1,260)
사 무 직						
매 표 원					1793 (+179)	228 (+49)
영 업 직						
기 술 직						
기 타 ¹⁾	3,091(1,566) (-202)	4,230(2,705) (+1139)	2,973 (+268)	2,936 (-37)	3,398 (+462)	2,224 (-1,174)
계	173,689 (+28,473)	89,711 (-83,978)	91,748 (+2,037)	85,893 (-5,855)	87,234 (+1341)	86,320 (-914)

직종 \ 연도	1993	1994	1995	1996	1997
운 전 기 사	78,649 (+2,175)	79,346 (+697)	80,050 (+704)	81,352 (+1,302)	75,937 (-5,415)
안 내 원	79 (+3)	19 (-57)	9 (-11)	37 (+29)	5 (-32)
정 비 사	7,834 (+516)	7,477 (-357)	6,588 (-889)	5,159 (-1,429)	4,799 (-360)
사 무 직	321 (+321)	293 (-28)	322 (+39)	99 (-223)	143 (+44)
매 표 원	172 (-56)	138 (-34)	175 (+37)	120 (-55)	162 (+42)
영 업 직					
기 술 직	396 (+396)	633 (+238)	626 (-7)	45 (-581)	59 (+5)
기 타	2,472 (+248)	1,489 (-983)	1,371 (-118)	1,748 (+377)	1,421 (+327)
계	89,923 (+3,603)	89,395 (-524)	89,140 (-255)	88,560 (-580)	82,517 (-6,043)

직종 \ 연도	1998	1999	2000	2001	2002
운 전 기 사	74,786 (-151)	72,429 (-2,357)	70,560 (-1,943)	71,081 (+521)	69,864 (-1,217)
안 내 원	61 (+56)	34 (-27)	27 (-7)		16 (+16)
정 비 사	4,014 (-785)	4,573 (+559)	4,617 (+44)	4,021 (-596)	6,538 (+2517)
사 무 직	121 (-22)	73 (-48)	49 (-24)	127 (+73)	408 (+281)
매 표 원	96 (-66)	96 (0)	115 (+19)	160 (+45)	115 (-45)
영 업 직			390 (+390)	270 (-120)	378 (+108)
기 술 직	48 (-2)	373 (+325)			
기 타	685 (-736)	947 (+262)	917 (-30)	1,199 (+282)	1,376 (+177)
계	79,811 (-2,706)	78,525 (-1,286)	76,675 (-1,850)	76,858 (+205)	

자료 : 노련 각년도 사업보고

- 주 : ① 1987, 1988년의 기타에는 제조원이 포함된 것임(괄호는 제조원을 제외한 기타), 제조업
 쌍용자동차 노련 탈퇴로 조합원이 감소(1988), 그래서 1988년 계에는 제조원이 제외
 ② 택시업종 분리(1987년 4월 15일)로 인하여 운전기사 조합원 감소
 ③ 기타 조합원 수에서 여성 조합원(매표, 검사원)분리

〈표 5-6〉에서는 나타난 업종별 조합원수로 보면 1987년에 조합원의 수가 가장 많은 업종은 시내버스, 시외일반, 시외고속, 화물의 순이었다. 가장 높은 비중을 차지하는 시내버스는 1987년부터 1989년까지 증가추세를 보였다. 두 번째로 높은 조합원수를 가진 시외일반의 경우 1987년부터 1989년 사이에 급격한 감소를 기록했다. 또 1987년부터 1988년에 급속한 증가를 기록한 화물의 조합원수가 1989년에는 시외고속을 앞질렀다. 시외고속의 경우에도 1988년부터 1990년에 조합원수의 완만한 감소를 보였다. 전세버스의 경우 1987년부터 1988년에 증가를 보였다. 특히 1989년과 1991년에 화물과 관광버스의 업종에서 신규노조조직이 활발히 진행되어 1989년에 전체 노동자의 9.7%와 32.8%가 조직되었던 이 두 업종은 1991년에는 56.4%와 32.2%로 변화하였다. 관광버스의 경우 활발한 조직 활동에도 불구하고 신규업체들의 급속한 증가로 노조조직의 비율이 현저히 높아지지 않은 것으로 추정된다.

신규 조직된 노조의 업종별 분포를 보면 1987년에는 택시(363개), 화물(43개), 정비(23개), 버스(20개)의 순이었고 1988년에는 화물(49개), 관광(34개), 버스(21개), 정비(18개)였고 1989년에는 화물(20개), 관광(15개), 버스(11개), 중장비(11개)였다. 또 과거와 비교하여 1987년에는 중기, 제조, 장의, 화물, 정비업종의 신규노조설립이 두드러졌다. 1987년부터 또 택시에서도 노조조직의 급격한 성장을 보였다. 1987년 한 해 동안 노련의 조합원 증가수를 업종별로 볼 때 택시 25,770명, 중기 및 화물이 각각 2,000명, 제조 1,525명, 고속 617명, 관광 376명이다. 하지만 운수업 분야의 총 조직률은 전체 노동자 대비 38%로 아직 낮은 실정이고 고속버스가 100%이지만 시내버스 및 시외버스가 77%, 택시 60% 관광 25% 및 렌터카 14% 및 화물, 정비 등이 5%이하이다. 화물·정비업종에서 조직력이 약한 것이 두드러지게 나타난다. 반면에 1987년에 여성안내원의 조합원수가 11,108명으로 1986년의 16,534명에 비해 5,410명의 급격한 감소가 나타났다.

노련의 조직의 주축을 구성하고 있는 버스업종은 전국 470개 노조에 74,540명의 조합원을 가지고 있다. 반면에 택시의 단위 노조수는 무려 1,091개에 조합원은 89,783명에 이르지만 의무이행을 잘 하지 않는 조합원이 30%로 추정되므로 6만 여명의 조합원이 실제로 활동하는 셈이다.

이밖에 화물, 정비, 중기, 제조업 등 94개 노조가 9,366명의 조합원을 가지고 있어서 전체 조합원의 5.6%에 머무르고 있다. 노련의 조합원 중 남녀 구성은 남성조합원이 161,725명(93.1%), 여성조합원이 11,108명(6.9%)인데 이 여성조합원 중 93%가 버스안내원이다. 하지만 1987년에 노련 내에서 조합원이 감소한 사례도 있었는데 여성조합원이 1986년 말 17,160명이었지만 1987년말에는 11,964명으로 1년간 5,196명(30%)이 감소하였다. 노련의 1987년 현재 조직구성은 19개 시도지부에 3개 버스지부와 3개 택시지부가 있으며 17개 시도에 업종별 분실이 있다. 이 분실 중에는 15개 택시분실과 부산화물분실, 부산지역정비노조 등이 있다.

〈표 5-6〉 업종별 조합원수

연도 업종	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
시내버스	42,739	45,851	48,571	45,555	46,872	50,033	54,002	54,674
시외일반	19,459	14,636	12,566	12,667	12,880	13,382	12,496	12,299
시외고속	9,852	9,602	8,966	5,293	5,890	6,457	5,432	5,360
전세버스	2,113	3,507	3,671	3,524	3,751	3,656	3,520	3,232
마을버스							43	49
군내버스							908	424
도심버스							8	36
정 비	1,040	4,166	4,946	4,803	4,459	4,310	4,382	4,015
화 물	5,327	8,410	9,000	9,308	9,901	6,910	6,798	7,269
장 의	36	110	178	178	113	224	178	181
터 미 널					402	346	375	333
중 장 비	2,012	2,614	2,711	2,194	1,669		436	618
렌 터	73	68	68				33	24
차량검사							675	675
기 능 직							82	82
기 타	91,308 ¹⁾	747	1,071	1,371	1,119	1,003	535	124
계	173,689	89,711	91,748	85,893	87,234	86,320	89,923	89,395

연도 업종	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
시내버스	55,666	56,168	53,877	55,812	54,781	54,098	53,532	51,340
시외일반	10,811	10,611	9,894	12,105	11,359	9,708	10,617	9,350
시외고속	6,817	9,157	7,192	5,168	6,625	5,926	5,225	7,254
전세버스	2,912	2,339	1,973	1,992	1,890	1,888	1,927	2,222
마을버스	48	176	327	214			529	671
군내버스								
도심버스	181	487	384					
정 비	4,098	3,672	2,492	1,869	2,165	2,555	2,473	5,589
화 물	7,041	4,748	5,414	2,298	1,195	1,591	1,914	938
장 의	135	183		20	15	16		
터 미 널	335	411	304	261	395			163
증 장 비	211		10					
렌 터								200
차량검사	676	164						
기 능 직	100							
기 타	109	444	650	72	100	893	817	968
계	89,140	88,560	82,517	79,811	78,525	76,675	76,858	78,695

자료 : 노련 각년도 사업보고

주 : 기타업종-교통안전진흥공단, 자동차 학원, 운전자 용역, 여객터미널 등이 포함됨

1987년에 노동조합원의 수가 급격히 증가한 것은 정치, 경제적 환경의 변화와 이에 따른 노조의 조직의 활성화에 기인한다. 첫째, 이 해에 6.29선언이후 노조활동을 억압하던 정치 및 경제적 분위기가 변하면서 노동자들의 목소리가 커지고 제 몫 더 받기(임금인상)요구로 노사간의 갈등과 마찰이 심화된 노사분쟁으로 번졌다. 이에 따라 노조조직의 중요성이 크게 증대되었고 1987년 9월 18일까지 3개월 동안도 운수노조에서 3백 9개의 노조가 설립되고 조합원 수가 11,524명이 증가하였다. 이 조합원수는 1987년 전체 조합원 증가의 40%에 해당한다.

둘째, 이러한 환경변화 하에 노련과 각 조직은 조직지도를 강화하였고 조합원의 권익신장 및 보호활동을 능동적으로 전개하였다. 이러한 노련의 노력으로 조직 확장이 진전되어 자동차제조업체인 동아자동차(조합원 1,525명)를 조직하였고 서울 정비 분실설치와 부산지역 정비노조설립 등 정비분야의 조직이 확대되었다. 또 건설분야인 중기자동차 4개 조합(2,012명)의 설립과 화물 22개(2천명)가 증가하였다. 이로써 6.29선언이후 3개월을 제외한 나머지 기간동안 151개 노조설립과 16,929명의 조합원의 증가를 기록하였다.

2) 안내원 수의 지속적인 감소

1987년 이후에 노련의 조합원 감소의 주요한 원인은 택시조직분리와 더불어 안내원 직종 종사자의 감소와 소멸에 따른 여성조합원의 감소에 기인한다. 이것은 정부의 시내자율버스 확대실시와 고속버스 및 시외버스의 200km미만 운행시 안내원 승무면제를 결정하였기 때문이다. 1987년에 고속버스 사업자들에 의해 건의된 안내원 승무면제조치는 <표 5-5>에서 나타나는 것처럼 안내원수의 급격한 감소를 낳았다. 1987년부터 1988년에 안내원 수의 약 50%의 감소에 이어 1989년에도 비슷한 비율의 감소를 경험하였고 1990년에는 약 30% 그리고 1991년에는 63%의 감소를 기록하였다. 이러한 감소추세를 상쇄할 수 있는 운전기사나 혹은 정비사 혹은 매표원등의 업종의 조합원의 증가가 발생한 1989년과 91년에는 노련의 전체 조합원수가 증가하였지만 그러한 증가가 상대적으로 약했던 1990년에는 노련의 조합원 수의 감소를 주도하였다.

안내원 승무면제 조치에 따라 수많은 안내원들이 조만간 해고 또는 고용불안의 입장에 처하게 되었다. 또 안내원의 미승무는 승객들에게 심한 불편의 초래와 안전벨트의 착용, 선반위의 수화물 적재, 승객의 차내 왕래 등에 대한 안내원 고유 확인업무가 생략되어 운행도중 차내 안전사고 및 개문추락사고의 위험을 항상 수반한다. 또한 안내원이 승무하지 않은 고속버스의 운전기사는 안내원 업무의 추가부담으로 노동 강도가 가중되며 이로 인한 교통사고의 위험도 높아지게 된다. 따라서 이 조치에 따른 안내원 잉여 인력에 대한 처리문제와 운전기사의 노동 강도 강화에 따른 불만으로 노사관계가 상당히 악화될 전망이다.

하지만 시외버스의 경우는 수년전부터 행정당국의 승인으로 안내원을 승무시키지 않고 있어 양질의 서비스의 제공의 어려움이나 승객의 안전사고 및 운전기사의 노동 강도 강화 등의 문제점을 노출하였다. 동시에 전세버스의 경우에도 전세운행시 고객들이 안내원 승무를 요구하지 않도록 하여 서비스 부재는 물론 사고의 위험까지 가중될 것으로 예상했다. 또 행정당국의 이 조치는 안내원을 반드시 승무시키도록 사업자에게 강제하고 있는 자동차 운수사업법, 동법 시행령 및 운수규칙의 관계 규정(자동차 운수사업법 33조 6항과 동법 시행령 7조 및 자동차 운수규칙 10조에는 안내원승무가 규정되어 있고 이를 위반할 때는 고속버스 30만원, 시외전세버스 20만원의 과징금 또는 차량운행정지 30일의 처분을 과하도록 규정되어 있음)을 무시한 월권적 조치로 받아들여졌다.

이러한 문제의식에 근거하여 노련은 당시 고속버스 노선 중에 안내원이 면제되는 차량대수와 그 안내원의 수를 산출하였다. 또 안내원들의 장시간 근무나 저임금의 상황을 강조하였다. 이를 근거로 행정당국에 안내원 승무면제조치의 철회, 전세버스의 안내원의 승무를 의무화, 안내원을 승무하지 않은 경우의 강력한 법적 제재조치, 관련 운수업체가 적정 안내원의 확보와 유지 및 각종 복지후생시설을 개선토록 행정지도 등을 요구하였다. 사용자 측에 대해서는 안내원 미승무의 불법운행을 즉각 중지, 안내원 고용의 적정수준을 항상 유지하여 안내원의 과로방지, 안내원의 복지후생의 개선, 안내원 이직방지의 제도화와 안내원 퇴직 조치시 노동조합의 사전동의를 얻을 것 등을 요구하였다. 또 안내원 승무면제조치의 직접적인 이해당사자인 고속버리지부 산하 10개 노동조합과 5백 20명의 안내원은 정책건의를 노련에 위임하고 관철되지 않을시 전 조합원(5천여 명)의 날인을 받아 합법적인 쟁의행위도 불사한다는 것을 결의하였다.

또 1989년 3월에는 노련이 고속버스 분회장, 조합장, 여성부장 연석회의에서 고속버스 안내원 자율승무거부를 결의하였다. 이 회의에서 노련은 안내원의 미승무로 운전자들의 추가업무 부담으로 인한 교통사고의 위험성 증대, 노약자나 임산부 및 어린이 등을 보호할 수 없는 서비스 질의 저하, 노사관계의 악화과 분규의 요인제공, 공익사업으로써 사회적인 책임보다 이윤추구에만 급급하는 운수업자의 자세 등의 문제점을 제기하였다. 이에 따라 부족 안내원 충원을 하지 않는 사업자를 고발하

고 5월 1일부터 안내원 없는 고속버스에서 운전기사들이 승무를 거부하기로 하였다.

이에 대해 1987년 4월에 교통부의 회신은 대체로 부정적인 내용이었다. 그 근거는 안내원 무승무로 인한 승객들의 불편이 없고 안전운행에도 별 지장이 없다는 내용이었다. 또 철도, 항공, 해운 등의 타 교통수단에도 안내원 승무규정이 없다는 것과 선진국에서도 안내원 승무 의무규정이 없으며 안내원 인력 수급난이 심화되는 현상도 강조되었다. 하지만 노사간의 이견이 충분히 수렴된 업체에 대해서만 승무 자율화 구간확대를 승인할 예정이라고 통보해왔다. 하지만 고속버스 안내원 자율승무조치는 오히려 확대되는 조짐을 보였다. 1989년에는 조합 측에서 안내원 모집 공고를 해도 예년과 다르게 응모하는 숫자가 줄어들면서 이로 인해 당시 취업되어 있는 안내원들도 고용불안을 느끼게 되었다. 이러한 인력부족과 사용자들의 비용감소를 위한 조치로 200km이상 구간에서도 안내원 없는 운행이 늘어나게 되었다.

안내원 승무면제가 고속버스 사업자들에 의해 제기되고 이에 대한 노련의 실효성 있는 대응방안이 수립되거나 성과를 거두지 못한 데에는 네 가지의 원인을 들 수 있다. 첫째, 고속버스 운송사업의 수지악화와 이를 타개하기 위한 경영개선책으로 노동비용을 절감하기 위해 승무원 면제가 건의되었다. 고속버스는 초기 철도시설이 낙후되었던 시기에 매우 각광을 받으면서 호황을 누렸다. 하지만 안일한 경영자세로 차량설비 및 서비스 개선노력을 게을리 한 채 20여년을 지내면서 고속버스의 인기는 날이 갈수록 떨어져왔다. 이러한 결과를 낳은 다른 원인으로 자가용 자동차 증가추세와 도로용량의 절대부족에 기인하는 도로여건의 악화로 철도와 시간경쟁이 한계에 이르러 시설장비개선 내지 서비스 개선을 위한 재투자 의욕이 위축된 것도 있다. 특히 1985년 이후의 운임동결과 그 이후 노사문제의 대두, 이에 대한 인건비 인상에 의한 수송원가의 상승으로 경영압박이 겹치게 되었다. 특히 1989년을 기점으로 그 이전에 3~6%의 증가추세를 보이던 고속버스 수송량이 0.9%의 증가에 머물렀다. 반면에 같은 해에 국내여객수송실적은 2.9% 증가하고 이중 버스여객이 2.3%, 철도가 3.6%씩 증가하여 고속버스보다 높은 증가율을 기록하였다.

둘째, 안내원이 될 수 있는 20대 초반의 중졸이나 고졸의 여성들이 노동시장에서 다른 취업기회의 증가에 따라 안내원이 되려는 동기가 감소하였다. 1987년을 전후

해 한국의 노동시장은 심각한 인력난을 겪을 정도로 인력부족이 심각했다. 이에 따라 20~24세의 여성의 실업률은 1980년에 7.3%와 1985년에 6.3%였던 것이 1987년과 1989년에는 각각 5.2%와 4.2%로 감소하였다. 학력별 실업률을 보아도 비슷한 추세가 나타나서 고속버스 안내원이 주로 되는 여성고졸의 경우 1980년에 10.7% 및 1985년에 5.0%였던 것이 1988년에는 3.0%까지 하락하였다. 노동시장에서의 취업기회의 확대에 따라 임금이나 대우의 현저한 증가가 없는 한 안내원의 모집은 어려웠을 것인데 위에서 언급한 고속버스 업체의 경영여건의 악화는 그러한 해결책을 제시할 수 없게 했다.

셋째, 고속버스의 사업자들에 의해 건의된 안내원 미승무 조치에 대해 고속버리지부 차원에서 효과적인 대안이 실행되지 못한 것은 이 지부의 힘이 약한 탓으로 해석될 수도 있다. 위에서 언급한 1989년의 연석회의에서는 이러한 문제점이 지적되기도 하였지만 그에 따른 지부의 교섭력의 강화나 안내원의 미승무 조치에 대한 효율적인 대처는 이루어지지 못했다. 특히 고속버리지부 내에서 안내원들이 운전기사보다 연령도 낮고 여성으로 이직률이 높아서 상대적으로 열악한 협상지위를 가진 것도 효율적인 대안제시를 어렵게 한 요인이다.

마지막으로 고속 및 시외버스의 안내원 승무면제 조치에 대한 노련의 치밀한 사태분석과 판단에 기초한 전략적이고 장기적인 시각의 대응노력의 부족도 아쉬움으로 남는다. 1982년부터 시내자율버스 실시에 따라 그러한 안내원 승무면제조치가 고속이나 시외버스로 확대될 것은 예상할 수 있었다. 안내원 인력 수급난이나 선진국에서 안내원 승무 의무 규정이 없다는 교통부의 논리는 부인하기 어렵고 자율승무에 대해 무조건적인 거부보다는 좀더 장기적인 시각에서 고속버스 운전기사들의 잘 이루어지지 않았던 노동조건의 개선을 요구하는 방향으로 좀 더 타협적인 협상 자세를 보여야 했다.

3) 택시노련 조직의 분리

1988년에 노련은 조직에 있어서 중요한 두 가지의 변화를 경험하였다. 그 하나는 택시업종의 분리로 인한 조합원의 양적 감소였다. 동시에 안내원의 급격한 감소도 노련의 조직력의 축소를 가져왔다.

(1) 택시노련의 분리

6.29 민주화 선언 이후 7월에 노사 및 조직분규가 가중되고 있을 때 전국택시 조합장 일부가 노련 회의실에 모여 택시의 조직이 노련 조직의 40%선을 유지하고 있으므로 택시의 문제는 택시인들 스스로 해결하는 것이 좋다는 문제제기를 하였다. 이에 따라 지부와 분실중심으로 택시노련설립추진위원회를 구성하고 적법한 절차를 통하여 택시노련을 설립할 것을 결의하고 조인한, 지구호, 이종태, 이광남을 선출하였다. 노련은 택시조직 간부의 이러한 의견을 참고하여 88년 2월 택시지부 분실장을 제외한 전국지부장회의를 소집하여 택시분리에 따른 제반문제를 집중 토의하여 택시노련의 설립에 대한 택시노조들의 요구에 응하여 주기로 합의하였다.

결국 1988년 4월 15일 노련 임시대의원대회를 개최하여 택시업종을 분리기로 결정하였다. 그러나 이날 대회에서는 향후 전국택시노련과 정책 활동, 노동쟁의 및 기타 공통분야에 있어 상호 협력하고 굳게 연대기로 결의하였다.

택시노련의 분리와 설립이 이루어진 점 그리고 노련과 그 산하 택시조직의 주도로 이루어진 것은 여러 가지의 해석이 가능하다. 1987년의 노련의 산하노조들의 노사분규나 노조조직의 추세에서도 보이듯이 택시가 차지하는 비중은 상당히 높고 이에 따라 택시업종의 노조들이 자율적인 별도의 조직을 원하는 것은 자연스러운 현상이다. 특히 노동조합이 노조조직이나 교섭 및 분규 등에서 활성화되고 사용자와의 관계에서 공세적인 입장을 취하는 시기에는 택시와 다른 업종간의 이해관계가 다르게 나타나고 이를 해결하기 위한 조직의 분리는 자연스럽게 고려될 수 있다. 택시를 제외한 다른 업종이나 노련 지도부의 입장에서 보면 택시는 노련 운영의 전체 재정부담의 20~30%를 의무금으로 충당하지만 택시와 관련된 지출은 70~80%에 달하는 상황이었다. 이러한 설명은 노련 간부들의 증언에 근거한 것인데 정확한 실제 수치라기보다는 재정에 대한 택시부문의 기여와 이 부분과 관련된 지출의 비대칭성을 보여주기 위한 예에 불과하다. 또 택시노련 이광남 초대 위원장의 증언에 따르면 버스는 노조조직이 안정되어 있고 운전자들의 평균연령도 1988년에 41세였던 반면 택시는 불안정한 조직과 더불어 운전자들의 평균연령도 34.5세에 머물고 있었다. 따라서 노련에서 제공되는 자녀 장학금과 같은 각종 혜택에서도 택시는 소외되

고 있었다.

결과적으로 노련 지도부도 택시의 분리에 대한 논의가 진전되면서 처음에는 반대했지만 그것을 강하게 거부하지 않았다. 이러한 분리가 노련에서 내정한 이광남 당시 부위원장과 산하의 택시조직에 의해 주도되어진 점은 새로 탄생한 택시노련의 정통성이나 이 조직과 노련의 향후의 협력관계의 유지를 위해서도 긍정적인 측면이 있다.

그러나 IMF경제위기 이후에 조직이나 교섭 및 파업 등의 활동에서 노련의 산하 노조들이 점점 수세를 보이고 어려운 도전에 직면하는 상황을 보면 1988년의 택시노련의 분리가 정말 장기적으로 바람직한 선택 이었던가 라는 의문을 제기하게 한다. 노련이 중심적인 지도력을 유지하면서 상당히 분권화된 권한을 택시지부에 줌으로써 조직의 완전한 분리를 막는 방안이 좀 더 나은 선택이었는지도 모른다. 이 분리에 대해서는 그 당시의 노련이나 택시노련의 일부 간부들의 평가도 대체로 부정적이다. 어떤 조직이던 간에 그 조직내부의 분리는 약화를 의미하는 것이고 특히 IMF경제위기 이후에 노조의 수세적인 상황을 보면 오히려 운수와 관련된 노조연맹들(철도, 자동차, 택시, 화물, 항공, 선원 등)의 단결이 요구되는 시점이라는 주장이 설득력을 가질 수도 있다.

(2) 노련의 지역지부체제 강화

노련은 기업별 노조가 가지는 여러 가지의 구조적 한계 때문에 산별노조로의 전환을 시도하였다. 우선 기업단위의 극도로 분권화된 교섭구조 하에서 각 회사의 경영여건이나 기업별 단위노동조합의 교섭력에 따라 각기 다른 임금형태가 형성되었고 이로 인한 노사분규 및 조직분규가 빈번하고 타 산업보다 더 많은 분규가 발생하게 되었다. 또 기업별 노조 및 교섭 하에서 노동조합의 가입, 탈퇴 및 운영이 사용자의 영향력에 좌우되므로 노동조합의 목인 하에 부당노동행위가 가중되고 이로 인한 노사분규와 노노분규가 더 일층 심화되어 산업평화에 역행이 우려되며 불법 부당한 방법으로 집단적인 농성이 자행되어왔다. 또 노동조합의 운영에도 여러 한계가 보였는데 그것은 노동조합의 조직체계가 허약하여 노사관계의 평등보장의 확립이 되기 어렵고 주종관계로 발전되어 노동조건이 현저히 저하되는 계기가 되며 단위노동조합이 짧은 경륜 및 전문지식결핍으로 외부세력 개입이 용이하였다. 마지막

으로 기업별 노조지도부의 민주적인 지도력에도 의문이 제기되어 조합 집행부 임의대로 조합규약 및 제규정을 수시로 개정하여 조합원의 혼란을 가중하고 노조집행부가 장기집권을 위한 회사운영에 적극 협조함으로써 노무 업무 부서로 전락하여 조합원에 대한 고충처리 미흡으로 노동조건 저하와 불신평조가 팽배했다.

이러한 기업별 노조나 교섭구조의 한계 하에서 전국자동차노동조합연맹은 산하에 650여개의 사업장별 노동조합에 대해 40명의 상임임직원을 두고 있어 9만의 조합원의 조직관리에 문제점이 제기되었다. 또 이 노련 산하 지부 및 분실은 조직관리상 임의단체로 되어 있어서 동일지역 동일노동조건 유지 및 개선을 위한 집단적인 단체협약교섭 및 체결을 주도하고 있다. 하지만 관계기관 및 사용자단체로부터 제 3자 개입금지라는 제한으로 건설적인 노동조합의 지원에 한계에 봉착하고 있다.

이러한 기업별 노조나 교섭구조 및 노련의 연맹체제의 한계와 반대로 산별노조는 여러 가지의 장점을 보인다. 동일지역의 동일노동조건으로 기업별 노동조합의 단점을 보완시정하면서 노조조직 확장이나 노사분규 수습에 외부세력 개입배제가 가능하다. 또 기업별 노동조합에서 가장 큰 문제로 대두된 부당노동행위 및 부당해고를 억제시킬 수 있음은 물론 노동조합 활동 및 노사관계에 외부세력 개입을 배제하여 노사관계나 노노관계의 분규를 조직 내에서 해결이 용이하다. 또한 노동조합의 자립성 증대로 조합원 자질향상과 신분보장을 통한 극한적인 대립을 피할 수 있고 집단적인 공동복지사업 및 지역별 노사교섭으로 어용노조 시비를 감소시킬 수 있다. 마지막으로 단위조합 집행부의 장기집권을 위한 조합원의 활동을 규제하는 일환으로 선거권과 피선거권 및 징계조치 남발에서 오는 분규를 방지할 수 있으며 조직의 정당한 관리 및 지도가 용이하다.

이러한 기업단위의 교섭구조는 1980년 12월 31일 노동조합법 개정으로 나타났지만 그 이전에 자동차 운수업에서는 기업단위가 아닌 지역단위의 집중화된 교섭구조를 보이고 있었다. 이 교섭구조는 산업별 단위노동조합으로 구성된 전국자동차노동조합의 지도 하에 산하기구로 서울특별시, 부산직할시는 업종별로 도 단위는 지역별로 지역지부를 결성하고 있었다. 지역지부에서 교섭위원을 선출하고 선출된 교섭위원이 사용자의 단체인 운송사업조합 교섭위원과 단체협약을 교섭하고 교섭확정된 협약서를 양측 대표가 조인하여 사용하였다. 이를 통해 동일지역의 동일업

종이 노동형태가 동일하여 기업별 노사분규를 사전에 예방하는데 기여하였다.

1987년 11월에 노동조합법 개정으로 노련에 가입된 기업별 단위노동조합의 조합장과 조합원 그리고 자동차노동조합 간부들이 7년간의 최대숙원이었던 산업별 단위노동조합 설립을 시도하게 되었다. 이를 위해 1988년 5월 20일에 산업별 연합단체에서 산업별 노동조합으로 규약을 개정하고 기업별 단위노조에서 조직개편대회를 실시하였다. 1988년 9월 20일에 631개 조직 중 개편대회를 완료한 기업별 단위노동조합 수는 77%인 484개 조합이 조직개편대회를 완료하였다. 또 고속과 화물지부도 지부설립을 서두르고 있었다.

하지만 산별노조로의 전환은 실패하였다. 당시 이 업무를 맡았던 강병도 사무처장에 따르면 노조 조직형태의 변경은 기업노조가 해산하고 산별노조의 지부로 가입함으로써 달성되는데 그 당시 여건으로 그러한 일사불란한 조직변경이 이루어지기 어려웠다고 회고한다. 특히 시내버스와 같이 조직력이 강한 업종과 달리 고속버스나 시외와 전세버스 등은 그러한 급격한 조직의 전환을 주도할 지도력이나 조직력이 미약한 상태였다.

산별노조로의 전환대신 시도의 지역지부가 설립신고증을 가지게 되었다. 이로써 기업별 노동조합 체제하에서 이 지부가 지역노동조합과 같은 기능을 할 수 있는 근거가 마련되었다. 이 지역지부체제가 만들어진 계기는 두 가지로 판단되어진다. 한 가지는 자동차운수업의 경우 이미 1980년 이전에 지부별 교섭을 한 전통이 있어서 이러한 교섭구조에 익숙해져 있었다. 1980년 신군부정권의 노동법개정으로 지역지부가 이러한 교섭권을 박탈당했는데 상당한 혼란과 노사갈등이 자동차운수업에서 발생하면서 노동부는 이 기업별 교섭체제가 심각한 한계를 보인다고 판단했다. 여기에 과거의 경험에 기초해서 지부별 교섭으로의 부활을 노련의 지도부나 조합원들이 염원했다. 그리하여 노동조합법 시행령 7조가 신설되면서 시도지부가 교섭에 관한 권한을 부여받는 설립신고증을 교부받게 되었다.

하지만 황성규 국장의 증언에 따르면 산별노조로의 전환이 실패하면서 노련의 노조활동은 1980년대 초에 형성된 지역별 협의회체제를 완전히 벗어나지 못하게 되었다. 이 증언에 따르면 1970년대의 산업별 교섭체제와 비교하여 이 협의회체제는 산하 기업별 노조에 대한 처벌권이나 통제권 등이 미약하고 교섭의 타결을 위해 사

용자들과의 막후접촉 등이 필요한 상황이었다. 시내버스의 지역별 노조지부는 협의회체제를 유지해서라도 어느 정도의 영향력을 가지게 되므로 만족하였다. 또 사용자들의 입장에서 기업별 교섭을 통해서 각 회사별로 임금수준이 달라지는 상황보다는 협의회체제를 통해서 기업별 교섭들이 느슨하게 통합되고 조정되는 것이 바람직하다는 판단을 하였다. 이처럼 노사간의 암묵적인 타협에 의해 유지되는 협의회 체제는 노련이 각 지역지부나 기업단위 노조들의 조직이나 교섭에 대한 강력한 지도력을 행사하는 것을 어렵게 했다.

제3절 정책 활동의 활성화

1987년부터 1989년의 유례없는 경제호황 하에 노동조합에 대한 직접적인 정부의 억압이나 간섭이 줄어든 정치적 환경 하에서 노련은 운수노동자의 경제 및 사회적 지위를 개선하기 위한 좀 더 활발한 정책 활동을 할 수 있었다. 노조조직이나 단체교섭, 파업 및 복지활동 등의 경우에 노련이 들인 노력이나 관심에 대한 성과는 비교적 평가하기가 용이하다. 왜냐하면 그 성과가 조직률의 증가나 교섭안의 도출이나 복지의 개선 등으로 분명히 나타나기 때문이다. 하지만 정책 활동의 경우에 그 성과의 측정이 모호하고 그 성과가 실제 조합원들이 느끼는 것보다 과대하게 포장될 수도 있다. 또 어떤 정책 활동은 단기에는 성과가 안 나지만 장기적으로 성과가 나타나기도 한다. 하지만 자동차 운수업이 공익성이 강한 업종의 성격상 활발한 정책 활동이 노동자들의 이익을 개선시키는데 필수적이라는 것은 의심의 여지가 없다.

1. 노동조건을 개선을 위한 활동

1) 노선버스 운행시간 개선대책 건의

노련은 1987년 5월에 국무총리실과 교통부에 노선버스 운행실태의 문제점과 개

선대책에 대한 건의를 제출하였다. 이와 관련된 자료 수집을 위해 노련이 서울 시내 버스 사업장의 주요노선을 중심으로 통상운행실태를 실측 조사하였다. 이 조사결과에 따르면 규정된 배차 운행시간이 통상시간과 비교하여 부족하고 따라서 운전기사가 과속, 난폭운전, 차선위반, 정류장 통과 등의 교통법규위반을 하지 않을 수 없고 이것은 곧바로 교통사고와 연결되는 추세를 보였다. 또 운전기사들은 교통사고의 원인의 41%가 충분한 시간을 허용안하는 시간제 배차 때문이고 이것이 법규위반과도 높은 상관관계를 보인다고 판단했다. 또 운행시간 부족으로 휴식 및 식사시간을 제대로 못 가지는 이유 때문에 운전사의 과로와 위장병이 심화되고 있었다.

따라서 노련은 현행 배차운행시간이 평균 11.8%(15.7분)이상씩 대폭 연장 조정되어야 한다고 판단하였다. 현행 노선버스 운행실태의 심각한 문제점을 보다 정확하게 파악하기 위해 노사정 3자가 공동으로 정밀실측조사를 실시할 것을 제안하였다. 구체적으로 교통부, 전국버스연합회 및 노련이 참가하는 노선버스 운행실태 개선대책위원회를 구성하여 운행실태에 대한 조사, 분석 및 운행시간 조정 등의 업무를 수행할 것을 교통부에 제안하였다. 이러한 제안은 종전에 실시했던 운행실태조사나 배차시간 결정을 행정관청과 사용자의 일방적 조정과 조치로 하였던 것을 노사정 공동으로 실시할 것을 건의 한 것이다. 이것은 조사와 개선안의 추진의 주체가 단위 노동조합이 되는 것은 공정성과 실효성이 없고 교통부, 전국버스연합회, 전국자동차노동조합연맹이 참가하는 노선버스 운행실태 개선대책위원회(가칭)를 구성하도록 한 것이다. 이러한 배차운행시간 조정의 개선대책은 1987년 8월에 구성된 시내버스 운영개선 추진위원회의 활동에 반영되어서 1988년 상반기에 운행실태 조사 후 개선키로 하였다.

자동차 운수업에서 노동시간은 운전자들의 건강이나 삶의 질 및 승객들의 안전과 직결되는 문제이므로 이 문제에 대한 일회성 건의로 인한 개선은 충분치 않다. 기업주 입장에서 경영상태의 악화 등의 이유로 노동시간의 단축을 통한 작업강도의 강화를 언제든지 시도할 수 있기 때문이다. 따라서 이에 대한 노조의 감시나 규제는 기업단위 노조의 주도적인 노력과 노련과의 긴밀한 협조로 상시화 되어야 한다. 또 위와 같은 정책 활동이 실제로 어떤 성과를 거두었고 앞으로 노련과 관련된 정책 활동에 어떤 개선이 필요한지도 점검되어야 한다.

2) 운전기사 손실임금 보전을 위한 건의

운수노동은 도로의 여건, 교통안전시설의 미비, 차량 구조의 문제 등으로 인해 또는 업적급이나 성과급제에 따른 생계비 확보를 위해 교통법규 위반 및 교통사고 발생이 필연적이라는 특성을 지니고 있다. 손실임금이란 운전기사가 교통사고 발생 및 도로교통법 위반시 적용받는 민사상, 형사상, 행정상의 다중 책임과 기타교통 및 비교통요인으로 인하여 부담하는 직접적인 임금손실 및 경제적 부담이다. 구체적으로 손실임금은 운전면허정지 및 구속시 일당제로 인한 임금손실, 도로교통법 위반으로 인한 범칙금, 교통사고 발생시 사고비용 부담, 운수사업법 위반으로 인한 부당한 과징금 부담, 차량점검, 고장, 대·폐차, 운전적성정밀검사 및 각종 교육으로 인해 받지 못한 임금, 기타 교통 및 비교통요인에 의한 경제적 부담 등의 형태로 나타난다.

노련의 1984년 조사에 따르면 업종별로 운전기사 1인당 월 평균 손실률이 시내버스의 경우 임금총액의 6.3%, 시외버스 2.9%, 전세버스 4.4%, 고속버스 6.8% 정도로 평균 5.5%에 달한다. 1987년 1월 현재 사고비용부담에 대한 단체협약상의 규정을 보면 전체조합의 19%만이 회사가 전액부담하고 58.4%는 일부를 운전기사에게 전가하고 22.6%는 규정이 없어서 그 전부를 운전기사에게 전가하고 있다. 사용자의 입장에서 손실임금의 부담을 운전자에게 전가하는 이유는 교통법규 위반이나 교통사고 발생에 따른 비용부담을 회피하고 운전자에게 경각심을 주려는 의도라고 보인다.

이에 대한 개선방안으로서 노련은 완전월급제의 실시, 운전기사의 자질 향상 교육을 위한 교육원 설립, 장학제도 설립이나 복지후생사업 추진 등과 같은 보전제도 실시, 사업자의 종합보험가입 의무화, 교통시설 확충 및 도로여건 개선을 위한 정부의 투자 확대 등의 종합적인 대응방안을 지속적으로 제시하였다.

3) 운수 노동자의 초과노동수당에 관한 비과세 건의

위에서 언급된 손실임금에 대한 개선방안으로 노련은 자동차 운수 노동자의 초과근로수당에 대한 비과세를 요구하였다. 이 요구안은 1988년 3월에 재무부, 노동부,

국회(재무, 보사, 교체위원회) 및 정당(민정, 평민, 민주, 공화당)에 건의되었다. 그 요구의 배경은 자동차 운수노동자들의 월 임금이 생계비의 60% 미만이며 노동시간은 월 266.8시간으로 노동조건이 열악하다는 것이다. 그럼에도 불구하고 운수업종의 노동의 특수성에 따라 위에서 언급한 것처럼 상당한 액수의 손실임금이 발생하고 있기 때문이다.

이러한 저임금과 손실임금은 운전기사의 생활상의 어려움으로 나타나고 있는바 다른 산업 노동자와는 본질적으로 다른 자동차 운수노동자의 이러한 손실임금에 대한 실질적인 보완대책이 요구된다. 이 대책의 하나로 노련은 7만여 광산 노동자에게만 1978년부터 적용되고 있는 연장, 야간 및 휴일근로수당 등 초과근로수당에 대한 비과세 조치를 자동차 운수노동자에 대해서도 동일하게 적용해야 한다고 건의하였다.

건의 결과 재무부는 조세제도 개편시 위의 건의를 이 부처 내에 만들어지는 세제발전위원회에서 충분히 연구·심의하겠다고 회신하였다. 또 이 회신에서 운수노동자를 포함하여 노동자가 유급휴일에 노동을 제공함으로써 인하여 지급받는 주휴수당 연월차 수당에 대해서는 소득세법에 의하여 소득세를 비과세하고 있다고 응답하였다. 노련은 앞으로 손실임금보전이라는 원칙 하에 완전 월급제의 실시와 함께 건의의 내용이 관철되도록 지속적인 노력을 기울이기로 하였다.

노동자들의 경제적 어려움을 해결하려는 노련의 노력은 세금감면을 통한 임금보전이라는 새로운 해결책을 제시한 참신한 발상이었다. 초과근로수당에 대한 비과세는 결국 2003년 7월 1일부터 시행되었다.

4) 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선에 관한 진정

날이 갈수록 악화되는 교통여건으로 교통사고가 증폭됨에 따라 사업용 자동차 운전기사가 사고로 인한 민사·형사·행정적 책임과 처벌 등으로 생존권의 위협을 크게 받았다. 즉 교통사고 운전자는 다중처벌을 받고 있는데 그 형태는 ①도로교통법규를 위반하는 경우 교통법칙금통고 처분에 의해 3만원까지 범칙금을 본인이 부담함, ②도로교통법 시행규칙의 운전면허 행정처분 기준에 따라 면허정지나 취소로 당해야 함, ③자동차 운수규칙에 의거 1년 동안 누산벌점이 81점 이상인 경우 운전

정밀검사 및 교정교육을 받아야 승무가 가능함, ④종합보험가입여부에 관계없이 피해자의 피해여부(3~4주 이상)에 따라 구속, ⑤이때 운전자가 피해자 측과 형사합의하면 불구속되거나 또는 형집행을 유예하는 경우가 많은 데 피해자 측이 이를 악용하여 형사합의를 조건으로 보상을 요구하는 사례가 빈번하며 이에 따라 1989년의 경우 사고 운전자의 55%가 평균 80만원을 형사합의금액으로 지불하였다.

더욱이 노련이 1989년에 조사한 사업용자동차 운전기사의 교통사고 원인 인식 실태에 따르면 배차운행시간의 부족이 41.3%로 가장 많고 운전자 범규위반 24.1%, 과실 11.3%, 피해자 과실 10.3%, 도로구조 및 교통시설미비 9.2%의 순으로 나타났다. 따라서 사고를 내는 주요한 원인이 운전자의 과실이나 범규위반보다 배차운행시간의 문제이므로 교통사고의 예방측면에서 운전자에 대한 가혹한 처벌은 그 효과가 의문시된다. 특히 각종 구조적 요인에 의한 교통사고 발생은 열악한 근무조건 속에서 일하고 있는 사업용자동차 운전기사에게 행정상, 형사상, 민사상 2·3중의 처벌과 책임을 지게 함으로써 막대한 경제적 피해와 생존권의 위협을 낳게 하고 있는 실정이었다.

따라서 노련은 1989년 8월, 사법부 및 검찰지청장, 국회 법사위원장, 정당 등에 교통사고처리특례법상 8개 예외사유로 인하여 교통사고를 야기하는 경우 최대한 불구속 처리 및 집행유예, 공탁의 합의인정 등 현행 형사처벌제도의 개선을 진정하게 되었고 대검찰청 및 각급 검찰청으로부터 업무에 적극 반영토록 하겠다는 회신을 받았다. 그 후 검찰은 구속기준을 완화하는 조치를 취하게 된다.

5) 운전정밀 검사제도 폐지건의

이 제도는 급증하는 운수사업의 안전성과 효율성을 고려하여 운전기사의 자질향상과 그 관리를 목적으로 자동차운수규칙에 의거 1983년부터 실시하였다. 검사대상은 사업용 자동차를 운전하고 있는 취업중인 자, 사업용 자동차의 운전을 희망하는 자, 취업운전자중 중대사고야기자, 신체이상자, 또는 운전적성에 현저하게 문제가 있다고 우려되는 등 필요하다고 인정하는 자들이었다. 검사의 항목은 속도추정 등 8개 항목의 기기검사와 성격검사 등 5개 항목의 지필검사로 구성된다. 검사결과는 5등급으로 구분하여 등급을 판정하고 그 결과를 수검자, 해당 사업자 및 소속 사

업조합에 통보한다. 특히 검사결과 4, 5등급 판정을 받은 자로서 종합평가에 지적 사항이 있는 자는 교정교육을 받도록 규정하였다.

그러나 이 제도는 여러 가지 문제점을 야기하였다. 첫째, 운전정밀검사는 간단한 기계적 검사와 지필 검사만으로 운전자의 운전적성을 비롯한 제반 능력을 총체적으로 측정하여 등급을 매기는 것 자체가 부당하다는 신뢰성 부족의 문제이다. 또 운전정밀검사는 등급이 낮은 운전기사를 승무정지 또는 해고조치까지 함으로써 기사의 고용불안을 야기할 수 있다. 또 운전기사들의 임금은 현재도 낮은 수준인데 이 검사와 교정교육에 따른 취업불능으로 인한 임금손실과 기타 경비부담은 운전기사들에게 더욱 커다란 경제적 압박요인이 된다. 실증적 자료에 기초해서 보아도 정밀검사와 교통사고와는 상관관계가 없고 본래의 상당적 기능을 가지기 보다는 사용자에 의해 징벌의 도구로 사용되면서 운전기사에게 손실임금과 같은 심각한 불이익을 초래하였다. 또한, 도로교통법에 의한 적성 검사와 중복됨으로써 오히려 심리적, 정신적 중압감을 가중시켜왔다. 이러한 이유를 근거로 노련은 1987년 9월 이 제도의 폐지를 교통부에 건의하였다.

교통부는 노련의 이러한 요구에 응해서 1988년 9월에 대폭 개정된 운전정밀검사 제도를 시행하기로 하고 노련의 협조를 요청하였다. 교통부의 이러한 조치의 근거는 교통사고 분석결과 저등급 판정을 받은 운전기사가 사고율이 높아 동 검사 실시는 사고의 사전예방에 효과가 크다는 것이 입증되었다는 것이었다. 하지만 이 검사에 여러 기준이 운전자에게 유리하도록 완화되어 정기검사의 기간이나 면제기준이 확대되고 검사항목도 축소되고 교정교육은 5등급을 받은 자에 한하는 것으로 개선되었다. 또 검사당일을 결근처리 않도록 관계 당국의 지도감독을 철저히 하여 손실임금의 발생을 방지하였다. 이에 따라 노련은 1989년 7월에 재차 전면폐지를 다시 강력하게 진정하였다. 하지만 교통부는 전면폐지는 곤란하며 앞으로 교통사고 예방에 더욱 실효를 거둘 수 있도록 개선, 보완해 나갈 것이라고 회신하였다.

이러한 최종 타결안은 노련이 처음에 제기한 이 제도의 폐지에는 미치지 못하는 수준이다. 하지만 노련이나 일선 기업단위 노조들이 이 제도와 관련해서 노동자들에게 불리하게 적용되는 사례를 효과적으로 규제할 수만 있다면 이 제도의 남용으로 인한 노동자들의 불이익을 줄이게 된다. 그 후 노련은 정기검사의 폐지를 계속해

서 요구했고 결국 정기검사는 폐지되고 신규 및 특별검사만 남게 되는 성과를 거두었다.

6) 취업카드제도 폐지 활동의 성공

취업카드제도는 1982년 7월에 제정된 자동차운수규칙(교통부령 제 740호)에 근거하여 고용파악과 고용안정 나아가 운전기사의 효과적인 관리와 자질향상을 기하는데 그 목적을 두고 있었다. 취업카드는 취업등록증과 운전자 기록카드로 구성되는데 취업등록증은 성명부터 퇴직사유까지 12개 항목을 기록하였다. 운전자기록카드는 성명부터 교육시행처까지 51개 항목을 기록하였다. 하지만 취업카드의 관리를 관련 운수업체와 업종별 사업조합에 맡김으로써 주로 교통사고, 법규위반사항 등을 기재하여 노동자의 취업을 방해하는데 활용되곤 하였다.

노련은 이 제도와 관련된 여러 가지의 문제점을 제기하였다. 우선 취업을 원하는 운전자에 대해서는 이 취업카드가 취업을 방해하고 노동조합 활동을 제약하는 수단으로 악용된다. 왜냐하면 노조활동가 또는 회사의 불법 부당성에 대해 행정관청에 진정이나 고발을 한 운전기사들은 '요주의'를 기록해 둔 취업카드로 인해 취업이 불가능해 지기 때문이다. 또 퇴직이나 해고시 노동자들은 사용자가 취업카드 기재란을 악용할 우려가 있어 권리주장도 할 수 없는 경우가 흔하다. 취업카드 때문에 재취업이 불가능한 경우가 많기 때문에 해고시 노동자들은 극한적인 투쟁을 불사하게 되고 취업카드가 주는 위협 때문에 노동조건이 저하, 사고비용의 자기부담, 자진사퇴 및 사용자의 제반 협약 불이행등으로 노사관계가 악화된다. 이에 근거하여 1985년과 1986년에 노련은 이 제도의 개선을 교통부와 노동부에 건의하였고 1987년 5, 6월에는 이것의 폐지를 건의하였다. 이에 대해 교통부는 이 취업카드제도의 운영에 대한 일부사항을 개선토록 조치하고 폐지불가 입장을 고수하였다. 1987년 8월에는 노련의 한효제 상임 부위원장이 KBS방송프로그램에 출연하여 이 카드의 위법성 및 악용되는 실태를 지적하고 전면폐지를 주장하였다. 이에 따라 교통부는 1987년 8월에 취업카드제도의 폐지를 결정하고 11월에 이를 공고하였다.

노련의 정책 활동 중에서 취업카드 제도 폐지활동의 성공은 중요한 의미를 가진다. 운수업의 경우 한 지역단위에서 같은 업종(예를 들면 시내버스)내에서 더 나은

임금이나 노동자들끼리의 이동은 자연스러운 것이고 이를 통해 저임금이나 열악한 노동조건을 제공하는 회사들이 기피되게 되는 측면이 있어서 바람직하다. 또 이러한 업종 내에서 노동자들의 이동은 노동자들이 한 회사에 장기적으로 귀속된 종업원의식보다도 한 업종의 노동자라는 의식을 가지게 하여 한 지역 내에서의 업종별 교섭이나 공동 투쟁 등을 유리하게 한다. 이런 조건들이 지역단위에서 여러 버스회사의 공동교섭을 더욱 공고하게 하는 계기가 되는 것이다. 이를 위해 운수업종 노동자들의 회사간 이동 제한이 없어야 한다. 또 활발한 노조활동을 한 운전자들이 다른 회사로 이동함으로써 그러한 활동이 업종에서 확산될 수 있는 효과도 있다.

또 이 제도의 폐지는 노련의 지속적이고 끈질긴 관심과 투쟁의지가 정책 활동의 성과를 결정짓는 중요한 요인이라는 것을 확인시켜 주었다. 이 제도가 82년 11월에 시행되면서부터 노련은 이 제도의 폐지를 주장하여 왔다. 노련의 요구에 따라 1984년 6월에 노동부가 취업카드 제도를 악용한 사용자의 운전자 취업 방해사례의 엄단을 지시하였다. 또 1985년 11월과 1986년 11월에는 노련이 이 제도의 개선을 교통부에 촉구하였고 1987년 5월에는 그것의 폐지를 교통부에 다시 요구하였다. 이에 대해 교통부는 1987년 7월에 이 제도의 운영에 관한 일부사항을 개선토록 지시하였다. 1987년 7월에는 취업카드제도 관련 KBS방송에서 이 제도의 위법성 및 악용되는 실태를 지적하고 전면 폐지를 주장하여서 결국은 폐지가 결정되었다. 이 경험은 노련의 수년간의 지속적인 관심과 노력 특히 방송매체 등을 통한 이 제도의 부당성의 강조 등이 정책 활동의 성공을 결정하는 중요한 요인임을 확인시켜준 사례이다.

7) 자동차운수업의 주 44시간 노동 유예업종지정에 따른 대책 건의

노련은 이 지정에 따라 동일지역 동일업종 내에서 종업원 규모 300인을 기준으로 사용자측이 노동시간 및 임금의 이원화를 기도한다면 오랜 관행이었던 노련의 집단 교섭 체제 자체의 붕괴 위기가 있으며 이런 상황은 노사분규 및 조직분규를 유발할 것이라고 판단하였다. 따라서 노동형태의 특수성을 감안 주 44시간 노동으로 통일시키지 않을 수 없는 실정임을 밝히고 금년도 임금교섭에서 노동부의 전향적인 행정지도(교섭지도지침 시달포함)가 필수적으로 요망됨을 건의하였다. 이에 노동부는

노동시간단축 유예업종 지정시 300인 미만의 운수업을 포함시킨 이유를 경제여건 악화에 대한 충격 예방 및 타 업종과의 형평을 고려한 과도기적 경과조치임을 설명하고 노동시간 단축은 법정노동시간 범위 내에서 노사합의에 의하여 결정될 사항임을 회신하였다.

2. 노조조직과 관련된 정책 활동

노련은 한국노총 및 관계부처에 노동조합법 시행령 제7조의 개정을 요구하였는데 그 골자는 대상업종을 택시에서 운수업 전 업종으로 확대하고, 규모를 30인 미만이라는 제한을 없애며 동일지역 범위를 시·도에서 시·군으로 바꾸는 것이었다. 이에 따라 노동부는 30인 미만에서 100인 미만으로, 시·군으로 입법 예고하고 개정 작업을 하였다. 이러한 시행령 개정의 당위성은 현재 동일 지역 내에 동종의 소규모 영세 사업체가 다수 존재하며, 단체교섭력의 약화로 노동조건이 열악하며 노사분규의 빈발로 산업평화와 사회 안정에 위협이 되고 있으며 단위 노조수의 과다로 조직 관리 및 운영상 문제점이 산적해 있는데 이것을 해결할 수 있다는 점에 있다. 또한 이 개정 내용 중 빠진 적용대상 확대와 규모제한 폐지에 대해서도 지속적으로 개정을 요구하고 지역 단위 노조에 대해 유니온 숏(union shop)제도 실시를 위한 법적, 정책적인 개정·보완 작업도 필요했다.

3. 택시업종과 관련된 정책 활동

1) 택시 월급제도 개선 건의

당시 위장 월급제도는 다음과 같은 문제점을 드러내고 있는데 첫째, 임금제도로 인해 실수입의 감소를 겪는 노동자들 대부분이 강한 불만을 가지고 있다. 둘째, 이런 임금에 대한 불만은 노사분규의 빈발을 낳았다. 1986년도 노사분규 총 72건 중 택시가 61건으로 전체의 85%를 점하고 있으며 이 분규 중 임금과 관련된 것은 50%를 넘었고 특히 업적급이 가장 문제가 되고 있었다. 셋째, 당시의 임금수준은 표준생계비의 47.3%에 불과해 생활급 확보가 지극히 어려웠다. 따라서 업적급을

더 올려서 생계비를 확보해야 할 입장으로 1986년 9월 당시 임금총액 중 업적급이 차지하는 비율은 31%였다. 넷째, 교통질서 확립과 서비스 향상에 반하는 과속, 난폭 운전, 합승 등은 당시 임금체계의 운송수입급 입금을 위해서 불가피했다는 사실이다. 이에 따라 임금제도를 업적급을 폐지하고 생계비를 보장하는 완전고정 월급제로의 개선이 필요하다고 노련은 교통부에 건의했다. 실제로 월급제의 실시는 교통과 관련된 고객들의 불만을 개선하는데도 크게 공헌할 수 있다. 예를 들면 삼원통운의 경우 완전월급제 실시 이후 사고가 49% 감소하였다. 이외에도 택시 월급제도의 실시는 교통사고율 감소, 승차거부와 같은 부당 행위 일소, 승객에 대한 서비스 향상, 노동자의 인간다운 생활 보장 및 안정, 노사 분규 예방 등의 효과를 기대할 수 있다.

2) 1988 택시 수범업체 선정 및 관리요령에 대한 의견서 제출

노련은 1988년도 택시 수범업체 선정 및 관리요령에 대한 당시 제도의 문제점을 지적하고 개선안을 교통부에 제시하였다. 수범업체가 모범이 되어 명실상부한 타 회사의 모범이 되어야 함에도 불구하고 그 선정기준이 객관적으로 인정할 수 없는 부분이 많았다. 예를 들면 수범업체가 노사분규가 발생하는 건수가 많았고 분규의 원인을 갖고 있는 업체도 많아서 선정기준의 부당성과 선정 후 관리감독 소홀로 이러한 문제가 악화됨을 확인했다.

노련이 제안한 개선안을 보면 1차 심사시 심사위원회 구성에 위원의 소속을 명시하고 노동자 대표를 포함할 것 등이었다. 그 이유는 심사내용이 월급제, 노사관계, 근로조건을 포함하고 있는데도 노동자 대표가 참석하지 않음은 부당하다는 것이다. 또 1차 수범업체는 교통부가 직접 확인 선정하고 수범운전자 선정절차에 노동조합의 동의를 반영하며 업적급 지급, 기본급 비율, 임금협정 이행상태, 노사분규, 유급휴가지급, 인사규정 및 관리상태, 승진제도, 평균 근속연수 등의 노사관계와 관련된 안전들을 포함시킬 것을 요구하였다.

3) 개인택시 면허 발급 우선순위의 부당성에 대한 진정

노련은 1988년 12월 교통부, 각 시도지사에게 개인택시 면허발급 우선순위의 부

당성에 대한 진정서를 제출하였다. 개인택시 면허제도는 자동차 운전기사의 안전운행을 유도하고 서비스의 향상을 통해 수준 높은 교통문화의 정착을 위해 1965년부터 시행되고 있는 바, 당시 그 규모가 전체 택시의 49.9%를 차지하고 있었다. 그러나 당시 제도가 업종간 무사고 경력을 극심하게 차별하고 있었는데, 예를 들어 무사고 15년의 경우 택시는 면허우선발급순위 제1순위 '나' 항인 반면 기타업종은 제2순위 '다' 항으로서 심하게 차이가 났다.

이와 같은 차이는 수송분담율이나 운송기여도 등이 택시 보다 버스가 더 높은 점이나 교통수단의 무사고 동기부여의 측면에서 차별이라고 할 수 있다. 또한 근속년수 기준에 있어서도 택시에게 부당한 특혜를 주고 있으며, 국가유공자 및 선행자에 대해서 무원칙하게 우선순위를 배정하거나 노동조합 전임간부의 재직기간을 운전경력으로 불인정하는 등 문제점이 드러나고 있다고 지적하였다. 따라서 교통당국에게 우선순위 전면 재검토를 진정하였다. 이에 대해 교통부 및 각 시도 당국은 개인택시 면허 발급 우선순위 제정 권한이 각 시도지사에게 위임되었으며 진정 내용을 적극 수렴 반영토록 하겠다고 회신하였다.

4. 정부의 교통행정에 대한 정책제안 활동

1) 시내버스 운영제도 개선 추진 활동

(1) 시내버스 운영개선추진위원회 참여

1987년 노동자 대투쟁시 버스업종의 파업투쟁이 심각한 상황이었다. 그 후 시내버스의 구조적인 문제점들이 노출되었다. 1988년에 들어 버스의 이용승객, 운전기사, 사업자등 관련 당사자가 서로의 입장을 달리하면서 욕구불만이 팽배하여 개선을 요구하고 있었던 것이다. 승객은 승차난 및 낮은 서비스의 개선을 바랐고 운전기사는 생활안정보장, 근무환경 개선을 요구했고 사업자는 임금인상 등 재원확보와 적정이윤 보장을 요구했다. 이에 따라 교통부가 주관하여 노동조합, 사업자, 전문연구기관 및 관계정부부처 합동으로 시내버스 전반에 대한 운영제도 개선방안을 수립했다. 정부는 1억 5천만원의 예비비를 사용하여 실태조사(교통개발연구원)를 하고 위원회에서 대안을 모색했다.

결국 1988년 6월에 제6차 시내버스 운영개선 위원회가 개최되어 개선 방안이 최종 협의 되었다. 개괄적으로는 그동안 시내버스 관련 당사자들의 누적되어 온 불만을 해소시키고 욕구를 충족시키는 방향으로 승객서비스 향상을 위한 획기적인 운행제도 개선, 운전기사의 생활안정 보장 및 근무환경 개선, 운수사업자의 경영개선 및 적정이윤 보장을 그 내용으로 하고 있다.

시내버스 운영상의 문제점에 따른 개선내용을 살펴보면 다음과 같다. 과밀 혼잡 노선의 완화를 위한 노선별 증감차 허용, 노선망의 전산화 실시, 지하철과 시내버스 연계 노선 개발, 버스 우선처리 확대방안, 직행안전버스제 도입, 도심순환버스제 도입 등 이었다. 또 월급제 실시, 배차시간 조정, 유급휴가, 장학금, 피복비 등 후생복지 추가 개선 등 운전기사의 노동조건 개선이 합의되었다. 또 관리직 인원을 감축하고, 자기자본 확충으로 채무구조의 건실화를 도모하며 운임을 15.4% 인상하는 등 운수사업자의 경영수지를 개선토록 하는 것이다.

이러한 위원회의 구성은 시내버스 운영과 관련된 책임 있는 이해 당사자들이 현실적인 대응책을 고민하고 수립할 수 있다는 긍정적인 역할을 했다. 하지만 승객들이 느끼는 버스서비스의 불편, 노동자들의 불만, 사용자들의 부진한 경영성과 등이 위원회의 합의로 개선되는 것을 기대하기는 어려웠다. 따라서 그러한 위원회는 상설화되거나 사안별로 다루는 전문화된 소위원회 등의 활동이 활성화되었어야 했다.

(2) 시내버스 공동배차제 실시에 따른 대책추진 활동

서울 시내버스 공동배차제 실시에 따른 대책회의가 1988년 5월에 두 차례 있었다. 이 회의에서 공동배차제에 따른 결과를 살펴보면 교통사고가 줄어들었지만 차간 간격의 불규칙에 따른 과속 및 저속 운행 등으로 인해 교통사고 가능성이 내재해 있고, 복지후생시설의 사업장 간 격차에 따른 운전기사의 반발이 예상되는 문제가 지적되었다. 또 차고지간 거리가 6~8km 이상이 되어 노동시간 연장 문제가 발생하고, 회사 노선의 변화로 인해 시민들의 혼란 가능성이 있으며 정비사 및 배차원 이동, 사업주 측의 비용 증가 등의 문제로 인해 현 공동배차제가 문제가 많다고 결론지었다. 따라서 장기적인 안목에서 수입금 공동관리제 및 자율배차제도로 나아가야 한다고 지적되었다.

또 공동배차제에 대한 노조의 대책회의에서 이 제도 하에 노선 조정의 용이성과 수입금 평준화, 그리고 행정관청의 효율적 관리를 그 근본 목적으로 한 만큼 사업자 위주의 제도가 분명하다는 견해가 지배적이었다. 특히 노동자의 입장에서 공차 시간에 따른 연장노동의 문제, 수입금 경쟁에 따른 폭력 사태 발생, 운전기사의 노선 숙지 문제, 공동부대시설의 이용문제, 차량 정비의 문제 등이 발생하고 있었다. 이에 따라 대구의 경우 전면적인 순환공동배차제는 단호히 거부할 것이며 합리적인 제도의 모색과 선결조건의 충족이 선행되어야 한다고 결론을 지었다.

2) 자동차운수사업법 개악저지를 위한 정책 활동

교통부가 자동차운수사업법 중 운수노동자와 직접 관계되는 안내원 승무 및 종업원 제복 조항의 삭제 그리고 운전자 자격제 도입 등을 내용으로 하는 법 개정안을 1989년 8월에 입법 예고함에 따라 노련은 이러한 법의 개악을 저지시키기 위해, 반대의견서를 교통부에 제출, 교통부 주관 간담회 참석 노련의 입장 표명, 노동부장관에게 협조 요청, 국회교체위원회 위원장 면담 및 협조 요청, 각 언론사에 보도자료 제공 및, 방송출연 후 노련 입장 홍보 등 다각적인 활동을 벌였다. 그 결과 개정된 자동차운수사업법(사업자의 준수사항)에 노련의 요구가 반영되었으며 개정된 자동차운수사업법에 의한 운전자의 자격취득에 관한 문제는 교통부가 1990년 3월에 자동차운수사업법시행령의 개정을 입법예고하면서 택시운송사업에만 한정하게 되었다.

3) '국가교통대책위원회' 구성 제의

노련은 교통문제로부터 가장 피해를 많이 받고 있는 당사자로서 현재의 심각한 교통문제를 해결하기 위해서는 통합된 그리고 강력한 권한과 책임을 지는 주체(기구)를 만드는 것이 필수적이라는 믿음 하에 가칭 '국가교통대책위원회'의 구성을 제의하였다. 구체적으로는 위원회의 구성 및 교통안전시설에 대한 투자증대방안, 교통행정기능의 체계적인 개편방안, 대중교통우선시책의 수립 및 집행대책마련, 교통관련 제 법률 및 제도의 개선 등과 같은 위원회의 기능 등에 대해서도 제시하였다. 교통부는 이에 대한 회신으로 현재 국무총리실에 설치되어 있는 교통관련 위원

회의 활용으로 현안 해결이 가능할 것으로 판단하며 향후 보다 포괄적이고 효율적인 대책위원회의 설치가 인지될 경우 노련의 건의에 유의하여 별도 검토할 것임을 답하였다.

5. 정책 활동의 종합적인 평가

1987년부터 1989년까지의 노련의 정책 활동을 보면 위에서 기술한 것처럼 다양한 방면에서 운수업 노동자들의 경제, 사회 및 정치적 지위향상을 위해 노력했지만 그 성과 면에서는 상당한 아쉬움이 남는다. 물론 그 성과가 단기에 나타나지 않을 수도 있고 정책당국의 입장에서 특정 안건의 요구를 들어주기 어려울 때 다른 안건에 대한 요구에 대해 더욱 많은 양보안을 제시할 수도 있다. 따라서 다양한 정책 활동의 성과를 정확히 판단하고 평가하기란 쉽지 않다.

위에서 논의한 정책 활동 중 운전정밀 검사제도 폐지건의와 자동차운수사업법 개악저지를 위한 정책 활동은 만족할 만한 성과를 거두었다. 시내버스 운영개선위원회도 노동자들의 불만이 다소나마 개선될 수 있는 주요한 통로였고 이 불만이 교통난이나 기업의 부진한 경영성과와 연관되어 있기 때문에 이 문제들을 다루는 위원회의 활동은 좀더 상설화되고 사안별로 세분화 될 필요가 있다.

또 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선에 관한 진정이나 개인택시 면허발급에 대한 사업용 자동차운전자에 대한 차별은 단기적으로는 그 성과가 별로 없었다. 하지만 다음 4장에서 논의되는 것처럼 1996년 4월에 검찰의 결정에 따라 중과실 또는 미합의 교통사고라 하더라도 가해자가 일정액을 법원에 공탁하면 구속을 면할 수 있게 하는 변화가 있었다. 또 1991년 6월에 대구에서 택시업종과 다른 사업용차량운전자간의 개인택시 면허발급에 대한 차별이 상당히 시정되기도 했다.

반면에 노련의 꾸준한 정책 활동에도 불구하고 노선버스 운행시간, 운전기사 손실임금, 운수 노동자의 초과노동수당에 관한 비과세, 택시 월급제, 택시 수범업체선정, 시내버스 운영제도 개선 및 「국가교통대책위원회」구성 제의에서는 별다른 성과가 없었다. 이것은 자동차 운수업의 사양화의 진행에 따른 운전기사의 만성적인 부족이나 영업이익의 개선이 안 되는 상황과 연관이 있기도 하다. 또는 상당한 정치나

사회민주화의 진전에도 불구하고 쉽게 변하지 않는 관료적이고 권위적인 정책당국자들의 태도나 정책결정방식에 기인하기도 한다. 노련의 이정도의 정책 활동의 성과는 한국노총산하의 다른 산별연맹보다 더 나은 것이라고 판단된다. 기업단위의 노조조직이 교섭권을 가진 대다수의 산별연맹의 경우 교섭이나 단위노조 장악력이 크게 떨어지므로 이 노조들이 공감하는 정책을 일관되게 집행하기는 어렵다. 이와 반대로 노련은 교섭을 주도하는 조직력이나 정책능력을 바탕으로 운수업의 여러 기업단위노조들의 고민을 해결하기 위한 정책제안을 할 수 있는 구조를 갖추고 있었다.

그렇지만 정책 활동과 관련해서 노련의 현재의 노력은 두 가지 면에서 개선될 여지가 있다. 첫째, 어떤 정책 활동과 관련해서 노력을 하고 있다면서 지나치게 강조하고 거기에서 자동차 운수업 노조의 전국조직으로서의 역할을 다했다고 안주하는 태도가 있다면 그것은 시정되어야 한다. 오히려 현재의 활동의 성과를 좀더 냉정하고 평조합원의 입장에서 객관적으로 평가하고 그 성과를 결정한 요인들을 분석해보고 앞으로의 활동의 개선을 위한 기초 자료로 활용해야 한다.

둘째, 시내버스 업종과 관련된 정책 활동은 다른 업종(시외버스, 고속버스, 관광버스, 화물, 정비)등에서도 좀더 활성화되어야 한다. 어떤 어려운 상황이라도 자동차운수업으로서의 전국적인 노련의 입지는 그 산업의 다양한 업종의 노동자들의 이해를 고루 대변하는 방향으로 개선되어야 한다.

제4절 활성화된 임금교섭

1. 1987년의 공세적인 임금교섭과 파업활동

1987년에 이전에 노동조합의 정상적인 조직이나 교섭 및 파업활동을 억제했던 정치 및 사회적 환경이 많이 개선되면서 자동차운수업의 교섭도 활기를 띠게 되었다. 이에 따라 이전보다 파업도 많이 늘고 훨씬 높은 임금인상을 획득할 수 있었다.

1) 임금 및 단체교섭의 높은 성과

1987년에 공세적인 노조조직의 확장과 더불어 조합원의 임금의 인상이 이루어졌다. 시내버스와 시외버스업종은 평균 13.6%, 고속버스는 8.7%, 택시업종은 10.1%, 관광과 화물은 8.7%이었다. 시내버스의 경우 지역별 인상률의 격차가 커서 서울, 경남, 부산, 제주 및 강원은 10~11%대에 머물고 충북과 전남은 6.3% 그리고 전북은 8%대에 머문 반면에 충남과 전남, 경북, 인천은 16~25%대를 기록하였다. 시외버스의 경우에도 강원, 충북, 전북이 각각 11.5%, 7%, 8%인 반면에 경기와 경남은 각각 17.5%와 26.7%를 기록하였다. 전국 6대도시 시내버스 임금현황을 보면 86년 총액대비 인상률이 서울, 부산은 11%대에 머물고 대구는 12%를 기록한 반면에 인천, 광주, 대전은 각각 25.6%, 25%, 20.5%를 기록하였다. 이에 따라 총액임금은 서울 및 인천과 부산 및 대전이 각각 45만원대와 44만원대인 반면에 대구는 48만원 그리고 광주는 42만원대를 기록하였다.

이는 비교적 높은 수준으로 인상된 것이지만 그간의 유가인하 및 운수업의 성장률에 미치지 못하는 미흡한 감이 있었고 특히 최저생계비수준에는 미치지 못하였다. 특히 호황인 경제주기를 반영하여 지역별로 업종별로 임금인상의 격차가 벌어지는 것은 노동자들의 단결을 위해서 바람직하지 못한 성과로 간주되었다. 또한 완전월급제 추진활동은 전국 6대 도시 택시에서 월급제 실시를 내용으로 지대한 노력을 하였으나 여전히 업적급이 높은 비중을 차지하는 임금구조는 시정되지 못했고 지속적인 개선을 위한 활동이 요구되었다.

노련은 1987년에 정기적인 임금교섭지도활동(임금교섭에 따른 노련, 지부 교섭위원 합동대책회의, 87년도 임금인상을 위한 업종별 노사교섭위원 대책회의, 전국 시내버스 임금대책회의)외에도 전국 6대도시 택시 완전월급제 개선 대책회의, 전국 택시 LPG가격인하에 따른 임금대책회의 등을 주재하였다. 또 마산지역 택시 12개 노동조합의 단체교섭을 위임받아 5월에 조합장전임제 및 유급휴일 11일, 퇴직금누진제실시 등을 내용으로 협약의 체결을 종결하였다. 또 의정부지역 6개 택시노동조합의 단체교섭을 위임받아 교섭을 주도하였다.

2) 급격히 증가한 노사분규

1987년에 노사분규가 유례없이 폭발적으로 발생하였는데 그 원인은 임금인상, 노동조건개선, 완전월급제 요구, 조직 내에서 어용노조 퇴진 등이었다. 이는 1980년 노동법 개정이후 노동자의 불만이 한꺼번에 분출되어 사실상 쟁의행위를 금하고 있는 노동법으로 인하여 정당한 쟁의방법보다는 불법적인 파업으로 이어져 가두진출 폭력시위의 양상으로 나타났다. 1987년의 전국의 노사분규 발생건수가 3,749건이었는데 노련 산하의 노조에서의 발생건수가 1,289건으로 약 34.4%에 해당한다. 시기별로는 6.29선언 이전이 208건으로 16.1%를 차지한 반면 그 이후가 1,081건(83.9%)으로 대다수를 차지한다. 노련에서는 노사분규와 관련해서 직원을 현장에 파견하여 다방면으로 해결방법을 모색하여 상당한 성과를 거두기도 하였다.

자동차운수업종의 노동조합의 조직의 증가를 택시업종이 주도한 것처럼 노사분규도, 이 업종에서 상대적으로 높았다. 1987년의 자동차 운수업의 노사분규가 총 1,289건인데 이중 1,132건(87.8%)이 택시에서 발생했고 시내버스와 시외버스는 각각 7.4%와 3.7%에 머물렀다. 또 지역별로 보면 서울이 464건으로 전체분규의 36%를 차지한 반면 부산이 123건(9.5%), 경기지역이 105건(8.1%) 대구가 93건(7.2%)의 순으로 발생하였다.

분규의 발생원인을 정리해 보면 6.29선언 이전에 208건 중 176건(84.6%)과 16건(7.7%)이 월급제 및 부당노동행위와 관련되었지만 6.29선언 이후 1,081건 중 683건(63.2%)과 246건(22.7%) 및 98건(8.9%)이 각각 임금인상, 월급제, 노조민주화 요구 때문에 발생하였다. 표 3-7에서 확인되는 것처럼 1987년 동안에 노사분규의 원인별 업종별 분포를 보면 임금인상과 월급제 및 노조민주화와 부당노동행위가 각각 전체분규의 53.1%, 32.7%와 7.5% 및 4.6%를 차지한다. 이 분포는 3장 1절에서 언급한 것처럼 우리나라 전체의 1987년의 분규 중 69.0%가 임금인상 때문에 발생했던 것과 비교하여 낮은 것인데 이것은 이해에도 임금이 다른 업종보다 상대적으로 높았고 1987년 이전에도 임금교섭을 통해서 임금을 꾸준히 인상시켜왔기 때문으로 해석된다. 오히려 택시의 월급제요구가 노동자들의 주요 관심사였고 이것이 많은 분규의 원인이 되었다. 또 노조민주화와 부당노동행위 등 그 이전에

〈표 5-7〉 1987년 원인별, 업종별 총 분규 발생현황

구 분	버 스				택시	화물	정비	계(%)
	시내	시외	고속	전세				
임금인상	74	40	4	1	560	4	2	685(53.1)
노동조건개선	20	5		1	54			80(6.2)
단체협약 불이행		3			24			27(2.1)
사 납 금								
채불임금	1				5			6(0.5)
월급제 요구					422			422(32.7)
해 고					6			6(0.5)
부당노동행위					57	1	1	59(4.6)
노조민주화	30	12	1		55			98(7.6)
기 타					4			4(0.3)
합 계	95(7.4)	48(3.8)	4(0.3)	2(0.1)	1,132(87.8)	5(0.4)	3(0.2)	1,289(100)

자료 : 전국자동차노동조합연맹 『87 운수노동자의 노동쟁의』 40쪽.

노사분규의 원인이 되기 어려웠던 안전들이 1987년에 자유롭게 제기될 수 있었던 것도 노조가 있으면서 사용자들의 탄압이나 회유로 정상적인 활동을 할 수 없었던 운수업의 특수한 상황을 반영하는 것이었다.

발생원인별 노사분규 현황은 임금인상과 관련한 685건 중 택시 업종이 560건으로 81.8%를 차지하고 노동조건개선과 관련한 80건 중 택시업종이 54건으로 67.5%, 시내버스가 20건으로 25%를 차지했다. 또 단체협약불이행 및 채불임금, 월급제 요구 및 부당노동행위와 관련된 분규도 택시가 단연 높은 수준이다. 노조민주화와 관련된 노사분규는 택시(55%)와 시내버스(30.6%)가 높은 비중을 차지했다.

특히 1987년에 노사분규의 대부분을 차지한 택시의 사용자들은 무성의한 교섭태도와 부당노동행위나 노조간부들에 소송 등으로 정상적인 노조의 활동을 방해해왔다. 1987년에 택시업종에서 발생한 분규의 구체적인 유형에서도 나타나는데 포항 택시의 경우 사용자 측의 무성의한 태도, 마산택시의 경우 회사가 노조 간부를 고발

하여 구속시킨 부당노동행위, 충북제천택시의 경우 회사 측에 영향을 받은 비조합원과 조합원의 폭력사태 등이 발생하였다. 또 1988년 1월 노련 산하의 마산소재 우성택시노동조합의 경우 회사 측의 부당노동행위와 단체협약의 미준수가 발단이 된 이대건 동지의 분신사건이 발생하기도 하였다.

또 화물이나 정비업종의 경우 열악한 노동조건이 노사분규의 발생이나 노조 조직의 확대의 발단이 되었다. 예를 들면 우주특수산업의 화물노조의 결성과정에서 새벽 6시부터 10시까지 지속되는 장시간노동, 교통사고나 교통법규위반에 대한 운전자부담, 무거운 고기를 운반하는 중노동등의 노동조건을 개선하기 위해 노조가 설립되었다. 그러나 사용자들은 여러 방법을 동원하여 노조조직을 와해시키려 하였지만 노련의 지도 하에 이루어진 노조원들의 단결된 저항으로 노조 조직을 유지할 수 있었다.

결론적으로 1987년의 노사분규는 임금인상, 사용자들의 부당노동행위나 무성의한 교섭태도 및 새로운 노조조직의 결성 등 세 가지 원인에 기인하는 유형이라고 분류될 수 있다. 양적으로는 임금인상 요구 때문에 발생한 유형의 분규가 높은 비중을 차지하지만 두 번째 유형의 분규는 노동조합이 실질적인 영향력을 가지고 사용자 주도의 노사관계를 규제하는 역할을 담당하게 된다는 점에서 중요한 의미를 가진다. 또 세 번째 유형의 노사분규는 열악한 노동조건에 시달리는 노동자들이 그들의 경제 및 사회적 요구를 대변할 수 있는 대표기구를 가지게 된다는 점에서 의의를 가진다.

1987년의 노동쟁의는 노동조합 활동에 대한 목표의 정립이 시급하고 노동조합 운영에 있어서도 자주성과 민주성 확립이 중요하다는 것을 보여주었다. 또 단체교섭에 대한 충분한 준비와 교섭의 실시 그리고 쟁의행위에 대한 보다 철저한 대비가 중요함을 노동조합의 과제로 남겨 주었다.

2. 1988년의 활발한 임금교섭 및 파업활동

1987년에 이어 1988년에도 노련은 다양한 단체교섭에 대한 지원활동을 전개하였다. 우선 조합원의 임금 및 노동조건 개선에 따른 활동목표를 생계비 확보, 완전

월급제 실시 등 임금구조의 개선, 노동시간의 단축과 복지후생제도의 확충, 인사 관계의 공정성 보장에 두고 활동을 전개하였다.

1) 임금 및 단체교섭의 활성화

노련은 1987년의 경험을 바탕으로 단체교섭에서의 기준마련 및 지도기능을 강화하였다. 첫째, 임금 및 노동조건 개선의 지도를 위하여 88년도 임금인상지침과 단체협약기준안을 작성 산하조직에 배포하여 임금인상과 노동조건 개선의 지침으로 활용토록 하였다. 임금지침은 8시간 통상임금으로 생계비 확보, 기본급 중심의 임금체계, 업적급(성과급)제도의 철폐, 노동시간 단축과 1일 2교대 근무제도의 정착, 소정노동일수 단축을 목표로 설정하였다. 또 단체협약기준안은 사회·경제적 여건의 변화를 수용할 수 있도록 보충협약조항, 노조활동의 보장, 노동시간에 대한 명확한 정의, 주행거리 및 휴게시간 부분 확충, 기본급의 월급제화, 인사부문에서 부당징계와 해고 근절방안, 복지후생부분의 확대, 작업장 환경개선, 재해보상, 단체교섭상의 확대 등을 보장하는 내용으로 단체협약개선의 기준으로 설정하였다.

둘째, 노련은 지역이나 업종별 집단교섭을 추진하도록 단체교섭 요구안의 작성과 타결 전에 연맹의 사전승인을 받도록 함으로써 전 조직이 노동조건을 통일하도록 노력하였다. 이를 위해 노련의 임금인상지침 및 단체협약기준안에 대한 내용과 단체교섭력 강화를 위한 방법에 대해 실무교섭위원을 대상으로 교육을 실시하였다. 또 단체협약기준안에 명시된 기준안을 달성하기 위해 전국조직에 단체교섭 강화기간(1988년 5월 1일부터 6월 3일까지)을 설정하여 활용하였다. 이 기간을 연맹 산하 대부분의 조직의 집중적인 임금인상 교섭과 단체협약을 갱신해야 하는 시기로 설정하였다. 이 기간의 세부 활동계획으로 업종별 분과위원회 구성 및 운영, 단체교섭 대책반 설치운영, 동일업종 및 동일지역의 지부 및 분실을 중심으로 집단적 또는 공동교섭을 전개토록 유도, 지부 및 분실산하에 단체교섭 대책기구의 설치 및 활성화된 운영, 단체교섭 사항에 대한 지부 및 연맹에 수시보고, 체결된 협약내용의 연맹에 보고 및 승인, 산하조직의 간부교육실시, 현수막 게양 및 표어부착, 전체조합원 리본달기 등 이었다.

하지만 이러한 단체교섭에 대한 준비는 계획에 그치고 그 실행은 매우 미흡하였

다. 특히 업종별 지역별 집단교섭은 시내버스 분야를 제외하고는 진전되지 못하였을 뿐 아니라 집단교섭을 하는 이점을 제대로 살리지 못했다. 또한 교섭안을 노련에 제출하여 승인 받고 타결토록 함으로써 보다 체계적인 교섭을 시도하였으나 이의 실시가 여의치 않아 노련이 이루려던 노동조건 개선이 만족스럽지 못하였다. 1988년의 단체협약안은 주위의 경제여건과 비교하여 만족스러운 수준은 아니었다. 1988년에 유가가 3차에 걸쳐서 13.3%가 인하되고 시내버스 요금이 15%이상이나 인상되었다. 합의된 임금인상은 이 수준에 미치지 못했다. 더욱이 경영성과에 영향을 덜 받는 유사한 수준의 임금인상이나 노동조건의 개선을 지향하는 노련의 전국조직으로서의 입장에서 회사별 업종별 지역별 임금인상의 격차는 풀어야 할 숙제로 남았다. 1987년처럼 지역별로 임금인상의 격차는 여전히 존재하여 수원과 춘천이 총액대비 10%의 인상인 반면에 청주는 14%, 광주와 대전은 각각 19%와 20.3%를 기록하였다. 또 시외버스의 경우에도 전북의 5%와 강원 8%에서 충남의 12%까지 상당한 격차가 나타났다. 관광버스의 경우에도 광주가 11.11%이고 중앙과 코오롱이 10%대인 반면에 동양과 동부는 8%대에 머물렀다. 전세버스의 경우에도 서울의 12.4%와 비교하여 부산은 25.7%를 기록하였다. 또 시내버스 업종의 복지후생제도의 개선에서만 약간의 성과가 있었다.

2) 노사분규의 감소

택시업종을 제외한 자동차 운수업의 노사분규는 1988년에 파업 40건, 쟁의신고 66건으로 총 106건의 분규가 발생하였다. 1987년의 파업건수인 157건과 비교하면 1988년에는 40건으로 감소하여 117건이나 줄어든 셈이다. 분규 숫자가 감소했고 많은 분규가 쟁의발생신고 등 합법적인 절차를 밟아서 진행되었다. 전체 분규 106건 중에서 전세버스가 63건으로 전체의 59.5%를 점하고 있고 다음이 시내버스 23건으로 21.7%로 이 두개의 버스가 분규를 주도하고 있음을 알 수 있다. 버스, 건설, 화물, 정비의 경우 1987년의 노사분규가 157건이었던 반면에 1988년에는 40건으로 줄었다. 특히 분규를 주도했던 시내, 시외버스에서의 감소가 두드러졌다. 하지만 시내버스는 40건의 파업 중 22건으로 여전히 높은 비중을 차지했다.

노사분규의 발생원인을 보면 임금인상이 80(75.5%)건인 반면에 노동조건 개선

은 7건(6.6%)이다. 1987년과 비교하여 단체협약 불이행을 둘러싼 분규가 13(12.3%)건(1987년에 택시업종을 포함해서 24건으로 2.2%에 불과함)으로 증가한 것이 두드러진다. 노사분규에서 쟁의신고를 제외한 파업의 경우 임금인상(49.5%), 노동조건개선(12.5%), 단체협약불이행(25.0%) 노조민주화나 체불임금이 각각 5%로 1987년과 비교하여 임금인상과 노조민주화의 원인이 줄어들고 노동조건개선 및 단체협약 불이행이 늘어나는 추세를 보인다.

1988년의 분규의 추세는 노사분규의 건수가 지난해에 비해 많이 줄어들었고 노사교섭시 교섭 당사자가 준비를 보다 많이 하고 법절차를 밟고서 노사분규가 진행되고 있음을 보여준다. 또 대부분의 분규가 임금인상이나 노동조건 개선과 같은 이익분쟁으로 인해서 발생하고 있다는 특징을 알 수 있다. 또 1987년과 비교하여 노사관계를 규제하는 단체협약의 중요성이 증대하여 이것의 해석을 둘러싼 분쟁이 늘어나는 추세를 보였다. 특히 서울시내버스를 위시한 대도시의 동일업종별 단체협약을 둘러싼 권리분쟁의 노사분규가 빈발하였다. 이를 막기 위해 앞으로 산하조직이 단체협약을 체결함에 있어서 그 내용을 보다 정확하게 기술토록 함으로써 불필요한 노사분쟁을 지양토록 해야 하며 이미 체결된 단체협약 준수에도 더욱 만전을 기해야 함을 일깨워 주었다.

3. 1989년의 노련의 지도력이 강화된 교섭 및 파업활동

노련은 1989년도 조합원의 임금 및 노동조건 개선을 위한 활동목표를 생계비의 확보, 임금구조의 개선, 노동시간의 단축과 복지제도의 확충 등에 두고 활동을 전개하였다. 연맹은 임금인상 및 노동조건 개선의 지도를 위하여 1989년도 임금인상 활동지침과 단체협약 기준안을 대폭 수정하여 산하 조직에 배포하여 임금인상과 노동조건 개선의 지침으로 활용토록 하였다. 이를 위해 단체교섭 위원들에 대한 교섭위원 실무자 교육을 실시하여 노사교섭위원들에 대한 이론무장에 치중하였다.

또 노련은 전국적으로 6대 도시 공동으로 대 사용자 투쟁을 전개하여 정부당국의 한자리 이상 임금인상 억제선을 과감히 붕괴시키는 성과를 획득하였다. 이러한 공동임투가 승리할 수 있었던 것은 조합간부들과 전 조합원의 일사불란한 조직력의

뒷받침이 있었기 때문에 가능하였다.

1) 임금교섭에서 노련의 지도력 강화

(1) 89년도 임금인상투쟁 방향의 설정

노련은 임금인상을 성공적으로 이끌기 위해 임금교섭 시기를 가급적 앞당겨 각 지역별, 업종별로 통일적으로 교섭하기로 하고 교섭이 결렬될 시는 공동으로 쟁의 발생신고를 제출하기로 전략을 수립하였다. 또 노련은 1989년도 임금인상활동의 기본목표로 생계비 확보, 완전월급제 관철, 노동시간단축으로 정하고 평균임금인상 요구선으로 28.6%를 제시했다. 이것은 노총의 1988년도 생계비 상승률 16.3%와 1985년부터 1987년까지 3년간 평균 자동차 노련 산하 업종의 부가가치 증가율(생산성 증가율)인 12.3%를 합친 수치이다.

둘째, 임금구조의 개선으로 완전월급제 실시, 동일노동에 대한 동일임금의 관철, 근속호봉제의 정착, 상여금(일시금)의 확충, 복지제도의 신설 및 확충을 요구하였다. 마지막으로 노동시간의 단축으로 주 44시간 노동제의 실현, 국공휴일의 완전유급휴일 지정, 월소정노동일수의 단축, 휴가의 불법적인 수당대체금지, 임금할증률의 상향조정을 요구하기로 하였다.

(2) 단체협약 기준안 마련

노련은 1989년에 새로 배포한 단체협약 기준안에서 노동조건을 질 향상에 주력하였다. 이 단협안의 특징은 노동관계법 개정에서 따른 내용을 반영하고 지금까지 산하조직에서 단체협약 문안의 해석상 문제점이 되어온 조항들을 보완하여 노사간의 다툼의 소재를 없애려고 하였다. 또 노동자의 경영참가와 남녀 고용평등법에 따른 여성의 지위개선에 크게 도움이 되도록 작성하였다.

단체협약 기준안에는 새로 33개 조항을 신설 규정하였는데 주요 신설 및 개정조항의 내용은 노동시간을 대폭개선 주 44시간제를 채택하였고 1일 8시간 토요일 4시간을 기본노동시간으로 격주 5일 근무제를 추진하기로 하였다. 또 연장 및 휴일 노동을 제한토록 하고 정당한 이유로 조출, 연장 및 휴일노동을 거부하였을시 불이익 처분을 할 수 없도록 규정했다. 또 야간노동은 노사합의의 경우에도 월 2회로 제한

시켰다. 유급휴일에 신청, 설날(구정), 중추절은 종전보다 1일씩 추가 지급하며 새로 법정휴일이 지정되면 자동유급휴일이 되도록 하였다. 유급휴일이 중복될 경우 익일을 유급휴일로 하고 주휴일은 주 소정노동일수와 관계없이 유급휴일을 주도록 규정했다.

연차휴가는 입사월일을 기준하여 월 소정노동일수에 관계없이 1년간 노동일수를 만근한 경우 15일, 90%이상 출근한 경우 12일, 85%이상 출근한 경우는 8일간의 연차유급휴가를 주도록 상향조정하였다. 근속년수에 있어서는 군복무기간도 인정토록 했으며 미사용 연차휴일에 대해서는 익년 1월 급료지급일에 평균임금으로 산정 지급하고 퇴직자가 사용안한 연차휴가 일수에 대해서는 퇴직시에 평균임금의 100%를 지급토록 했다. 이밖에 연차산정에 있어 정당한 휴무는 출근으로 간주토록 하고 산전, 산후 휴가일수 확대와 수유시간을 확보토록 했다.

임금부문에서는 임금의 정의에 복지후생비지급도 포함 여자조합원이 남자와 동일한 직종에서 노동할 때는 동일한 임금을 지급토록 했다. 정년은 생년월일 기준, 만 65세로 하고 퇴임은 그 해 말일로 한다.

인사에 있어 조합원에 대해 회사의 일방적 인사는 무효이며 사전에 노조에 통보토록 하고 종업원이 회사에 입사와 동시 노조에 가입토록 규정화하기로 하였다. 배치전환규정을 신설조합원을 타 작업에 배치 전환하고자 할 때 사전에 노조와 협의하고 그로 인해 종전의 임금보다 저하될 수 없도록 했다. 조합원을 회사서 징계할 시에도 사전 노조에 통보하여 소정의 절차를 밟도록 하고 징계 전에는 배차를 하도록 규정하였다.

노조강화를 위해 회사는 노조활동을 약화시킬 목적으로 전임자를 승진시키거나 배치전환을 못하도록 규정하고 노조전임자에게 불이익을 가하지 않도록 했다. 이밖에 이번 단협기준안의 특징은 운수업 수입금 공동관리, 경영참가, 공동배차에 관한 사항을 협의토록 하고 고충처리위원회를 신설 조합원의 고충해결과 노사갈등 방지에 노력키로 했다.

2) 6대 도시 시내버스 공동 임금교섭

1989년에는 노련의 단체교섭 지도활동의 강화가 시도되었다. 5월에 노련은 업종

별 임금교섭을 강화하고 원활히 하기 위하여 업종별 분과위원(시내버스 12명, 시외버스 21명, 관광 9명, 고속 18명, 화물 8명, 중기 8명, 정비 8명)을 임명하였다. 특히 시내버스 분과위원회는 5월 전국 6대도시 시내버스 지부장을 참석시킨 회의에서 6대도시 시내버스의 임금인상 요구수준을 642,760원으로 요구하고, 동일요구안을 제시하여 교섭하고 6월말까지 교섭이 결렬되면 7월초에 일제히 쟁의발생신고를 하기로 결의하였다. 또 이러한 각급 조직에서의 올해 임금인상을 위한 교섭추진 상황을 매일 보고받고 이를 점검하여 분과위원회에서 합의한 요구액이 성공적으로 쟁취 되도록 하는 임금교섭 상황실을 운영하였다.

시내버스의 전국 6대도시의 임금협상은 6월 30일까지 사용자 측의 무성의로 아무 진전이 없었다. 하지만 일부 지역의 사용자측이 임금협상을 위한 교섭체제가 제대로 마련되지 못해 교섭이 이루어지지 않았기 때문에 좀더 인내심을 갖고 교섭의 진행과정을 지켜본 후 연대투쟁을 위한 확고한 일정을 잡기위해 7월 14일에 쟁의발생신고를 내기로 하였다.

하지만 노련의 쟁의대책위원회가 확정한 파업일정을 하루 앞두고 6대 도시의 지방노동위원회에서는 중재안을 제시하였다. 이것은 임금을 평균 13.6% 인상하여 각 시도별로 서울(약 554,000원), 부산(567,000원), 대구(557,000원), 인천(554,000원), 광주(502,000원), 대전(508,000원)에 이르게 하였다. 서울을 비롯한 6대 도시의 자체 긴급 분회장회의에서 이 중재안을 수락하여 임금인상이 확정되었다. 노동위원회는 중재안의 이유에서 시내버스 종사자들은 타 업종에 비해 장시간 노동과 노동 강도가 심하다는 것 외에도 손실임금 발생비율이 상대적으로 높고 그동안 소비자 물가 상승률을 감안할 때 현재 임금이 적정수준이라고 보기는 어렵다고 지적하였다. 이에 따라 노동자의 생계비 보존 및 노동의욕 고취차원에서 13% 정도의 인상조정은 불가피한 것으로 판단한다고 밝혔다.

1989년의 6대도시 시내버스 지부가 전국적인 임금교섭의 연대구조 하에서 노련의 버스분과위의 결정에 따라 공동 요구안으로 투쟁한 결과 얻어낸 성과는 크게 두 가지 측면에서 평가할 수 있다. 먼저 그 교섭성과는 시내버스 사업조합 측에서 임금교섭 당시부터 임금인상의 재원이 없다. 그래서 인상안 제시를 못한다는 식의 입버릇처럼 말해온 상투적인 반응을 꺾고 평균 13.67%의 인상안이 나올 수 있게 한 조

직의 힘을 보여주었다. 둘째, 정부의 임금인상 억제선인 한자리수는 운수업 종사 노동자의 현실적 임금수준에서 볼 때 도저히 이해할 수 없는 무리한 정책으로 인식되었다. 이 인식에 기초하여 이를 능가하는 수준의 조직역량을 과시하였다는 데 큰 의의를 찾을 수 있다. 이러한 긍정적인 평가는 8월 9일 저녁 대전유성에서 노련 간부와 쟁의 대책 위원들 간의 임금인상활동에 대한 자체평가회의에서도 강조되었다.

하지만 1989년의 시내버스 전국교섭에서 남아있는 아쉬움은 노사분쟁이 노사당사자간에 자치적으로 해결되지 못하고 노동위원회의 강제적인 중재로 매듭지어졌다는 것이다. 노사자치주의로 교섭이 해결될 때 만이 교섭당사자들은 그 성과가 나오게 된 불가피한 과정을 겪으면서 그 성과를 만족하게 받아들일 수 있다. 중재조정은 교섭당사자 어느 쪽이 불만스러워도 받아들여야만 하고 파업을 할 수도 없다. 이런 관점에서 노사당사자간의 문제는 당사자 해결의 원칙이 더욱 절실히 강조되고 준수되어야 했다.

1989년에 시내버스업종에서 전국적인 연대 임금교섭구조가 만들어진 것은 과거의 기업수준의 임금교섭이 지역이나 기업별로 운수업의 경영성과의 격차를 반영하면서 임금인상의 상당한 격차를 낳아서 노동자들의 연대의식이나 노련의 지도력을 크게 약화시켰던 점을 상기할 때 바람직한 변화라고 받아들여 질 수 있다. 특히 1990년대에 들어서 운수업의 사양화가 급속히 진전되면서 이 업종의 노조들은 기업단위의 분권화된 교섭을 가지고는 기존의 임금인상률의 유지나 고용불안을 증폭시키는 사안들에 대한 효과적인 대처가 어렵다는 한계를 절감했다. 따라서 노련이 관여하는 전국적인 임금교섭의 연대는 이 어려운 시기에 더욱 심화되었을 고용불안이나 임금인상의 억제 등을 막는 교섭력의 유지에 기여했다.

이러한 교섭구조의 변화를 이룬 것은 노련의 의식적인 노력이나 지도력이 중요하다. 하지만 1989년부터 본격화된 경제 활황국면의 반전과 이에 따라 높은 임금인상을 요구하는 노조의 활동이 여러 경제 및 사회적 환경의 제약을 받게 되었다는 환경 변화도 간과할 수 없다. 이런 상황 하에서 많은 기업단위의 노조들은 노련을 통한 지역교섭 및 그 교섭의 전국적인 연대를 통해 나온 임금교섭을 얻어내기를 바랐던 것이다.

3) 감소된 파업

1989년의 노사분규는 그 전해에 비해 월등히 늘었으나 파업건수에서는 크게 줄었다. 1987년도 노사분규 발생건수는 157건, 1988년도 40건에 비해 1989년에는 14건인 것으로 확인되었다. 1989년의 노사분규 총 발생건수는 227건이지만 이는 6대도시 시내버스 임금인상 공동투쟁에 따른 쟁의발생 신고 노조 수를 합친 것이다. 노사분규 발생원인은 99%가 임금인상에 따른 분규발생이고 나머지 1%는 해고자 복직에 따른 것이었다. 그 전해에 노사분규발생 중 60%를 전세버스가 차지했고 시내버스 업종이 22%였던 반면에 올해는 시내버스가 6대 도시 임금인상을 위한 공동투쟁으로 많은 노사분규를 기록하면서 총 227건 중 209건으로 92%를 차지하였다.

정비가 227건 중 9건의 분규를 기록하였다. 정비업종의 분규발생은 대부분 신생노조들로서 그동안 임금 및 노동조건이 타 업종에 비해 열악하여 이를 확보하기 위한 투쟁에 나서면서 나타난 현상이다. 1989년의 노사분규의 형태에서 파업이 13건인데 합법적인 파업이 11건으로 파업이 합법적인 절차를 거쳐서 진행되는 추세가 1987년 이후 점차 증가하고 있다. 1989년 노사분규의 다른 특징으로 파업에 이르지 않고 해결되거나 또는 중재재정으로 분규가 매듭짓는 건수가 19건으로 60%가 넘게 나타나고 있다.

한편 노사분규 원인이 임금인상 문제로 집중된 것은 1988년의 운수업의 영업수익의 호황과 노동자의 생계비 인상분이 16.3%로 나타났는데도 사용자가 이러한 변화를 임금인상에 반영해주려 하지 않았기 때문이다. 이는 1990년에도 생계비 확보를 위한 임금인상을 둘러싼 분규는 계속 될 것을 예상하게 하였다. 따라서 사용자들은 노사관계에서 노동자들을 인간존중 차원에서 그 관행이 이룩되도록 신뢰와 이익발생에 대한 공정분배 등 기업의 사회적 책임을 증대를 재인식해야 한다.

4. 1980년대 말의 교섭 및 파업활동의 평가

1980년대 말의 교섭활동은 초나 증반보다는 임금인상도 훨씬 높고 파업도 자유롭게 이루어졌다. 이것은 노조활동에 유리해진 정치, 경제 및 사회적 환경과 노동자

들의 노조에 대한 높은 기대나 관심 때문이었다. 하지만 국내의 다른 노동조합활동의 경우처럼 그러한 활성화된 노조활동은 일시적인 현상이었고 이를 통해 사용자들이 노조의 존재나 교섭활동 등을 근본적으로 인정하거나 이를 위한 입법이나 제도의 개혁으로는 발전하지 못했다. 1980년에 신군부정권에 의해 강요된 산별노조의 해체와 운수업의 협의회 체제로의 변화는 1970년대와 비교하여 노련의 지역노조연합이나 단위노조에 대한 통제력을 급격히 저하시켰는데 1988년의 노련에 의한 산별노조로의 복귀 시도도 성과를 거두지 못했다.

이러한 불완전한 노조조직 및 교섭구조 하에서 노련의 교섭에 관련된 영향력은 미약한 수준에 머물렀다. 1980년대에 노련의 교섭과 관련된 업무를 맡았던 황성규 국장에 따르면 1970년대가 노련의 조직의 기반이 잡히고 산별 단체교섭이 활성화된 시기였다면 1980년대는 단체교섭의 퇴보기라고 평가될 수 있다. 협약의 안건은 임금문제로 축소되었고 노련이 지역노조연합이나 단위노조에 대한 영향력을 못 가지는 상황 하에서 단체교섭을 둘러싼 운수업 전체에서 전국적인 막강한 통합이나 조정 능력을 가지지 못했다. 이러한 교섭구조의 한계는 신군부정권에 의한 노동법의 개정이나 정부의 노조에 대한 억압적인 대응태도에도 기인한다. 이러한 노련의 미약한 영향력 하에 사용자들은 교섭에서 상대적으로 많은 발언권을 가지게 되었고 노련의 조직력의 위축은 효과적인 대응을 어렵게 했다.

제6장

자동차운수업의 사양화와 노동조합의 투쟁

제1절 국내외 환경변화와 노조활동의 위축

제2절 노련 조직의 변화

제3절 정책 활동

제4절 버스외부광고 및 장학사업

제5절 1990년대의 임금교섭 활동

제1절 국내외 환경변화와 노조활동의 위축

1. 보수적인 정치 환경의 부활 및 경제적 압박의 증대

1987년부터 1989년의 짧은 기간에 집권정치세력들이 노동조합의 성장에 별다른 억압을 하지 않았던 반면에 1990년부터는 그러한 억제력을 어느 정도 회복하기에 이르렀다. 1989년 초부터 공안정국을 조성하면서 노태우정권은 노동운동에 대한 본격적인 탄압을 강화하였다. 이러한 정치 환경의 변화를 이용해서 기업들도 노무 관리전략의 변화를 통해서 노동조합에게 양보했던 인사권을 다시 회복하고 경제위기를 강조하면서 노동조합의 협조와 양보를 요구하였다.

이외에도 소련과 동부유럽국가등의 사회주의의 붕괴에 따른 마르크스주의의 위기와 국내의 정세의 보수화 등 정치·이념적 요소가 노동운동의 이념에 혼란을 초래하기도 했다. 특히 3저 호황이 끝나고 경제침체가 본격화되면서 세계경제의 새로운 블록화추세, 국가간 경쟁강화와 신국가주의 경향은 노동운동의 대중적 전개를 어렵게 만드는 환경이었다.

여소야대 국회에서 어려움을 겪은 노태우정권과 민주정의당은 내각책임제를 약속하고 민주정의당과 신민주공화당, 통일민주당을 합당하여 1990년 1월 22일 민주자유당을 탄생시켰다. 그리고 1992년 12월 대통령선거에서 김영삼 후보를 당선시키는데 성공했다. 김영삼 정권은 군사정권과의 타협이라는 태생적 한계에도 불구하고 30년간 군사정권이 지난 후에 성립된 문민정권이라는 점에서 국민들은 상당한 기대를 가졌다.

특히 이 정권의 초기인 1993년과 94년에 노동계에서는 문민시대에 걸맞게 노동법을 합리적으로 개정하여 공무원의 노동기본권과 노동조합 정치활동보장, 산별체제의 확립, 노동조합의 경영참가, 공익사업의 축소 및 직권중재제도의 폐지, 노동위원회 제도의 합리적 개선, 정리해고 요건의 강화 등을 담은 개정안을 기대하기도 하였다. 그러나 문민정부는 1993년말에는 실명제 실시를 이유로 노동법 개정을 연기

하고 1994년에도 그러한 변화는 실현되지 않았다. 또 문민정부가 노동조합이나 노동자들의 어려움에 좀더 귀를 기울일 것이라는 기대로 경제·산업의 민주화조치를 기대한 것도 노동운동이 기존의 활동이던 노조조직이나 교섭에 소홀하게 하였다. 돌이켜보면 노동조합의 지나치게 낙관적인 정세판단 하에 노동조합 조직의 확대나 노동조합 활동을 둘러싼 법이나 제도개혁에 좀더 노력하지 못했다. 또 노동조합의 기대에 못 미치는 정부의 노사관계 개혁의지의 부족도 분명히 드러났다. 이러한 한계는 1990년대 후반에 경제적 압박의 가중과 IMF 경제위기 이후에 노조조직이나 교섭의 급격한 위축에 대한 효과적인 대응을 더욱 어렵게 하였다.

오히려 문민정권과 신한국당은 노동법의 개악을 시도하여 총파업이라는 노동계의 강력한 반발을 불러일으켰다. 기업단위의 교섭제도의 혼란을 방지한다는 명목으로 단위사업장의 복수노조 허용을 5년간 유예하였다. 또 3자 개입금지나 노조의 정치활동금지를 유지한 상태에서 정리해고제, 변형노동시간제, 파견노동제등을 결정하여 개정노동법을 1996년 12월에 공포하였다. 특히 정부가 노개위에서 합의된 내용마저 인정하지 않고 사용자들의 입장을 반영하는 방향으로 노동법을 개정한 것은 노사관계에 대한 문민정부의 왜곡된 자세를 단적으로 보여주었다.

1990년대에 노동조합의 조직이나 교섭이나 정책 활동 등을 어렵게 한 요인은 정치적 환경의 보수화뿐만 아니라 경제적인 압박의 증대가 중요하다. 1990년부터 1994년까지 1980년대 말보다 경제 성장률은 크게 둔화되었다. 즉 표 3-1에서 나타나는 것처럼 1986년부터 1988년까지 각각 11%, 11%, 10.5%의 성장을 기록하던 경제성장률(GDP성장률)이 1989년에는 6.1%로 줄어들었다. 성장률은 다시 1990년과 1991년에 9.0%, 9.2%로 성장했지만 1992년과 1993년에는 5.4%와 5.5%로 하락했고 1994년과 1995년에는 8.3%와 8.9%로 일시 회복했다가 1996년과 1997년에는 6.8%와 5.0%로 다시 하락하였다. 즉 국내의 경제성장률이 1986년에서 1989년에 두 자리 수를 기록했던 반면에 1990년부터 크게 둔화되었음을 확인할 수 있다.

2. 정부의 노동정책

1990년 정부의 노동정책은 1989년 6월에 '경제위기설'의 주장과 함께 '하반기

경기 종합대책' 발표이후 과도한 임금상승과 과격한 노동쟁의가 우리나라의 경제와 기업경영을 어렵게 할 가능성이 크다고 강조한데서 잘 확인된다. 이후 정부는 무노동 무임금추진, 인사경영권 등에 대한 노조의 교섭권의 제한과 관련된 쟁의를 억제하고 전임자 급여 노조지급 등에 대해 노동법의 개정을 추진하는 등 노동운동을 크게 위축시키고 있다. 사용자들도 경단협을 조직해서 정부와 사용자는 노동운동에 대한 총체적 대응으로 나왔다.

1991년 정부의 노동정책은 경제위기를 이유로 하여 과도한 임금인상이 대외경쟁력을 약화시켜 우리나라의 경제를 어렵게 한다고 보고 임금인상과 노동운동의 억제에 중점을 두었다. 정부는 총액임금제, 변형 노동시간제, 시간제 노동자 규정 등 노동관계법의 개정을 추진하는 등 공세를 계속 취하고 있었다. 특히 정부는 1992년부터 총액임금제를 실시하였고 이것은 단체교섭을 통한 임금인상을 억제하려는 의도였다.

1993년에 문민정부의 출범에 따라 노동조합들이 원하는 방향으로의 노동법 개정이 일시적으로 논의되었지만 소기의 성과를 거두지는 못했다. 1995년에 WTO체제의 출범은 신자유주의적 논리에 근거해서 경쟁력만을 강조하면서 자본의 논리가 강조되는 무역질서가 짜여지게 했다. 정부도 자본의 입장을 대변하면서 노동자와 노동운동에 대한 다양한 압박이 나타났는데 그것은 변형노동시간제, 노동자 파견제, 정리해고제 그리고 전임자 축소 등이 적극적으로 시도되었다. 그러나 노동계의 강력한 저항에 부딪쳐 노동자 파견제 및 변형노동시간제 도입은 일단 무산되었다.

또 1996년에는 세계화시대에 맞는 노사정 합의기구로써 노사관계개혁위원회를 설치하겠다는 방침도 밝혔다. 하지만 노사간의 핵심쟁점이 되는 노동조합법과 노동쟁의조정법에서 복수노조금지, 제3자 개입금지, 해고노동자의 조합원 자격, 노조전임자 급여, 파업기간 중 임금, 쟁의기간 중 대체노동, 공익사업의 범위 등이거나 근로기준법에서 정리해고, 파견노동, 연월차 유급휴가, 퇴직금제도, 노동시간의 조정 등이며 교사와 공무원의 단결권 문제 등에서는 노사간의 합의가 도출되지 못했다. 오히려 이 여러 쟁점에 대한 신한국당의 변화안의 단독 국회통과가 총파업으로 저지되면서 최초의 사회적 합의의 시도는 치유되거나 회복되기 어려운 실패를 낳게 되었다.

3. 전반적인 노동조합 활동의 위축

공안정국으로 대표되는 노동조합의 조직이나 교섭에 대한 정부의 통제력의 회복은 노조활동의 전반적인 위축을 가져왔다. 파업의 수는 1987년 이전수준으로 회귀하였고 노조 조직율도 지속적으로 하락하여 1996년에는 1986년 수준으로 돌아갔다. 임금인상율도 1992년부터 1996년까지 6~7%대에 머물게 되었다. 이 시기의 높은 물가상승율을 감안하면 실질임금 상승률은 훨씬 낮은 수준을 기록하게 된다.

하지만 1987년 이후에 형성된 많은 기업노조들이 주축을 이룬 전노협(전국노동자협의회)이 1990년에 결성되고 이 조직은 1995년에는 민주노총(전국민주노동조합총연맹)으로 발전하게 되었다. 이 조직들은 사용자와의 관계에서 좀더 선명한 독자적이고 때로는 투쟁적인 태도를 취하려 하였고 이것은 한국노총의 노선에도 긍정적인 영향을 주었다. 하지만 때로는 한국노총의 일부 산별연맹 기업노조들이 민주노총의 산별조직으로 옮겨가면서 두 조직은 경쟁관계를 보이기도 했다. 하지만 민주노총은 1987년 이후에 신규 조직된 기업노조들이 주축을 이루고 있으며 기업수준을 넘어서는 교섭과 사회 및 정치개혁을 추구하면서 장기적인 측면에서 한국의 노동조합운동의 발전에 긍정적인 기여를 하였다.

앞의 3장의 1절에서 언급한 노조의 다섯 가지의 역할로 판단해보면 1990년대 전반에 국내의 노동조합의 활동은 1980년대 말과 비교하여 경제조합주의가 전반적으로 위축되었다고 판단된다.

또 직무통제주의와 관련해서는 이 시기에 산업이나 기업단위의 구조조정이 본격화되면서 고용불안이나 비정규직의 증대 등으로 직무통제주의가 중요해졌음에도 불구하고 노조의 영향력은 미약한 수준에 머물렀다. 예를 들면 고용불안을 낳는 대량정리해고, 비정규직 증가, 하청업무중대등과 관련해서 단체협약에 관련된 규정이 없는 경우가 많고 그 규정이 있다하더라도 노조의 합의가 아닌 노조와의 협의나 노조에 대한 사후통보 등을 규정한 비중이 더 높다.

또한 1990년대 전반에 국내의 노동조합 활동은 사회 및 정치변혁과 관련해서 만족스러운 성과를 내지 못했다. 1993년 문민정부 출범 초기에 기대했던 노동법의 개

력은 실현되지 못했다. 또 1995년 민주노총의 출범이후 이 전국조직을 중심으로 한 장기적인 시각의 정당조직이나 총선이나 대선에서의 안정적인 지지 세력의 확보를 통한 정치활동은 지지부진하였다. 더욱이 노사정의 이견조정을 통한 사회적 합의의 시도도 노사관계개혁위원회의 사례에서 보이듯이 실망스러운 결과를 냈다. 결과적으로 1990년대 전반에 노동조합은 조직율을 높이지도 못했고 직무통제주의를 충분히 확보하지도 못했으며 사회 및 정치변혁을 위한 정치적 발언권이나 제도의 개선 등을 이루지도 못했다. 이런 상황 하에서 1990년대에 노조 조직율이나 교섭력을 크게 위축시키는 보수적인 정치 환경 및 경제적 환경에 접하면서 노조들은 사용자와의 관계에서 1980년대 말에 그나마 확보했던 조직력이나 교섭력(교섭안건이나 교섭과 관련된 규제력)의 상당부분을 상실하거나 양보하고 수세적인 입장을 취하게 되었다.

제2절 노련 조직의 변화

노동조합의 조직은 조합원수에 의해 그 성격이 논의될 수 있는 데 이 기준으로 보면 1990년에서 1996년 사이에 현저한 조직력의 감소가 나타났다. 이것은 앞의 1절에 살펴본 우리나라 전체의 조합원수 감소와 맥락을 같이 하는 것이다. 특히 앞의 1절에서 살펴본 것처럼 1990년대 초반의 문민정부의 등장에도 불구하고 정부의 역할이나 노동정책은 크게 개선된 것이 없었던 것이 노련이나 우리나라 전체 조합원수 감소의 중요한 요인이었다. 더욱이 이 시기에 거시 경제의 어려움이 가중되고 이에 따라 사용자들은 대량감원이나 비정규직 채용의 증가 혹은 임금증가의 자제 등의 인사나 작업조직 정책을 쓰면서 노조의 조직력은 줄어들거나 노조의 임금인상활동 등은 부진한 성과를 보이게 되었다.

이외에도 자동차 운수업의 조직력의 감소에 기여한 산업 특수적 요인으로 이 산업의 사양화의 추세를 들 수 있다. 아래에서 조직력의 변화의 추이와 더불어 이 요인을 자세히 살펴본다.

1. 조직변화의 개관

1990년대에 국내의 다른 산업이나 지역의 노동운동처럼 자동차운수업도 상당한 변화를 경험하였다. 우선 조합원의 수로 보면 1990년부터 1997년 중에 1991년과 1993년을 제외하고 모든 해에 조합원의 수의 감소가 기록되었다. 특히 <표 5-4>에서 보면 그 하락추세가 1990년과 1996년에 현저하였다.

<표 5-5>의 직종별 조합원수의 변화에 따르면 위와 같은 조합원수의 변화를 주도한 직종을 확인해 볼 수 있다. 운전기사의 경우 1990년에는 4,000여명의 감소가 있었지만 1991년부터 1996년 사이에 이것을 상쇄할 수 있는 꾸준한 증가를 보였다. 반대로 안내원의 경우 1990년에서 1992년 사이에도 감소추세가 지속되어 운수업 내에서 소멸직종이 되었다. 정비사도 1990년과 1993년의 소폭증가를 제외하고 지속적인 감소를 보였다. 1993년에는 사무직과 기술직이 노련에 가입하는 새로운 직종이 되었지만 그 수는 크지 않았다.

시내버스와 시외고속의 경우 1990년부터 1996년의 기간에 조합원수가 각각 45,555명 및 5,293명으로부터 56,168명 및 9,157명으로 완만하거나 급속한 증가를 각각 기록하였다. 시외일반과 전세버스의 경우에는 같은 기간에 12,667명 및 3,671명으로부터 10,611명 및 2,339명으로 감소를 기록했다. 또 정비업종의 경우 1990년에 조합원의 수가 4,803명이었는데 1996년에 3,672명으로 상당한 감소를 기록했고 화물업종의 경우도 1990년에 9,308명에서 1996년에 4,748명으로 큰 폭의 감소를 기록했다.

1990년부터 1997년까지의 노련의 조직 감소는 앞의 1절에서 살펴본 전국적인 노조조직력의 감소와 유사한 변화이다. 이것은 아래에서 논의하는 운수업의 장기적인 사양화와 밀접한 관련을 가져서 운수업자들이 종업원을 늘리기가 어려운 상황이 된 것에 의해 부분적으로 설명된다. 또 노련의 조직에서 큰 비중을 차지하는 시내버스나 시외버스 및 시외고속 등에서 사양화에 따른 운수업자들의 경영난으로 노조에 가입하지 않는 비정규직 노동자들이 늘어난 것도 노조감소를 초래했다. 또 노련이나 각 지역단위의 노조들이 신규조직이나 조직 확장보다 교섭에 치중하였던 전략도

조직 감소의 원인이다. 특히 안내원과 같은 소멸직종의 노조감소를 상쇄할 수 있는 다른 직종의 획기적인 노조조직의 증가가 이루어지지 않았고 운수업의 주요한 성장업종인 전세버스에서도 조직력이 지속적으로 위축된 것은 노조조직의 전체적인 회복을 이루지 못하게 했다.

이러한 노련 조직의 양적인 변화와 더불어 중요한 변화는 교섭의 주체로 지역노조가 등장한 점이다. 이는 지역지부들이 정부로부터 설립신고증을 받음으로써 지역노조가 되면서 노동조합의 조직, 교섭 및 파업권을 실질적으로 보장받게 되었다. 2003년 7월 현재 전국적으로 3개의 지역지부를 제외하고 모든 지부가 이러한 지역노조로의 전환을 이루었다. 이것은 앞으로 산별노조로의 완전한 전환을 위해서 거쳐야 할 중요한 변화로써 기업별 노조가 그런 권한을 가지면서 생기는 여러 가지의 한계를 극복할 수 있는 지역중심의 조직 및 교섭구조를 가지게 된 셈이다.

2. 자동차운수산업의 장기적인 사양화

고용을 창출하는 어떤 산업에서 적절한 이윤을 내고 그 이윤수준이 유지되거나 상승하는 것은 지속적인 고용창출과 적절한 임금의 상승 등을 위해서 필요하다. 1990년부터 1996년 사이에 노련에서 조합원 수의 증가가 부진하고 매년마다 임금 상승은 있었지만 노동조건, 즉 손실임금에 대한 대책이나 복지후생 등의 노동조건 개선이 부진했던 것은 운수업의 장기적인 사양화 추세와 관련이 깊다.

이 추세는 우선 각 버스의 수송인원이나 수송분담율의 감소에서 확인된다. <표 6-1>에서 보면 시내, 시외, 고속, 전세버스를 합친 버스의 수송인원이 1990년대에 1990년과 1996년을 제외하고 지속적인 감소를 보여 왔다. 업종별로 보면 시내, 시외, 고속버스의 경우 1980년대 후반까지도 낮은 감소율을 기록했던 수송인원이 1991년부터 뚜렷한 감소추세를 보였다. 시내버스의 경우 1991년부터 1995년까지 5%내외의 완만하지만 지속적인 감소추세를 기록하였다. 반면에 시외버스는 1991년에 13%대의 큰 폭의 하락을 경험했고 1992년부터 1996년까지도 7%대에 가까운 가파른 감소추세를 보였다. 고속버스도 1991년과 1992년에 각각 13%와 11%의 급속한 감소이후에 1993년부터 1996년 사이에 1%에서 7%의 불규칙한 감소율

을 기록한다.

장기적인 수송인원의 변화를 보아도 감소추세가 두드러진다. 시내버스의 경우 1987년부터 2001년의 수송인원의 변화를 보면 감소추세가 두드러져서 1987년을 기준으로 2001년에는 약 33.6%의 감소가 기록되었다. 시외버스의 경우에도 유사한 추세를 보여서 1987년을 기준으로 2001년에 55.5%의 감소를 보였다. 고속버스의 경우에도 감소추세를 보였고 1987년을 기준으로 2001년에 43.0%의 감소를 보

〈표 6-1〉 업종별 수송인원의 변화추이

(단위 : 십만명)

연도	합계		시내버스		시외버스		고속버스		전세버스	
	수송 인원	증가율 (%)	수송 인원	증가율 (%)	수송 인원	증가율 (%)	수송 인원	증가율 (%)	수송 인원	증가율 (%)
1986	7,579	0.0	6,633	0.0	814	-0.8	72	3.5	58	0.4
1987	7,918	4.5	6,988	5.4	793	-2.5	74	2.4	61	5.4
1988	7,957	0.5	6,999	0.2	811	2.2	78	5.2	67	10.4
1989	7,902	-0.7	6,921	-1.1	823	1.5	79	0.8	77	14.4
1990	8,218	4.0	7,187	3.8	880	6.9	76	-3.4	74	-4.6
1991	7,637	-6.2	6,805	-5.3	765	-13.1	66	-13.2		
1992	7,300	-4.4	6,518	-4.2	723	-5.4	58	-11.5		
1993	7,061	-3.3	6,336	-2.8	667	-7.7	57	-1.7		
1994	6,667	-5.5	5,996	-5.4	621	-7.0	53	-7.3		
1995	6,274	-5.9	5,668	-5.1	532	-14.3	53	-0.1		
1996	6,414	2.2	5,866	3.1	496	-6.7	51	-3.7		
1997	5,956	-7.1	5,426	-7.5	481	-3.2	49	-4.7		
1998	5,799	-2.6	5,337	-1.6	418	-13.0	42	-12.6		
1999	5,497	-5.2	5,064	-5.1	389	-7.0	43	0.7		
2000	5,240	-4.7	4,823	-4.8	373	-4.0	42	-1.5		
2001	5,035	-3.9	4,640	-3.8	352	-5.7	42	-0.16		

자료 : 전국버스운송사업조합연합회(2001 & 2002), 버스통계편람, pp. 6~7

교통신문사, 교통연감 1998, p. 260

였다. 특히 시내버스의 경우 주요도시의 수송분담율이 1991년에 서울(43.3%), 부산(40.5%), 대구(54.8%), 인천(43.6%), 광주(55.7%), 대전(42.1%)이었던 것이 1998년에는 서울(34.9%), 부산(39.3%), 대구(53.3%), 인천(38.0%), 광주(52.9%), 대전(32.0%)으로 각각 감소하였다. 특히 서울과 인천 및 대전에서 그 감소율이 컸다.

운전기사, 정비사, 기술직등의 직종의 노동자들에 대한 수요가 버스라는 교통서비스를 이용하는 승객들의 수요에 의해 좌우되는 파생수요라고 볼 수 있다. 따라서 버스 서비스에 대한 수요의 감소는 노동자들의 수를 감소시키는 주요 요인이다.

〈표 6-2〉에서 나타난 것처럼 다섯 개 버스(시내, 농어촌, 시외, 고속, 장의)의 종업원 수는 1987년부터 2001년 사이에 20.5%가 감소하였다.

우선 이러한 버스에 대한 수요가 1990년대에 전반적으로 감소한 것은 버스의 대체교통수단인 자가용, 지하철, 철도, 항공교통 등의 인기가 높아짐에 기인한다. 또 각 업종별로 버스의 서비스에 대한 수요가 떨어지는 이유는 다양하고 이것의 이해가 사양화와 노동자나 조합원 수의 감소를 설명하는데 중요하다. 시내버스의 경우 정부의 지원 없이 사기업 형태로 운영되는 대중교통수단이기 때문에 업계는 다양한 형태의 경영난에 직면해 있다. 최근에 도시교통체증으로 인한 시내버스 수송실적의 둔화, 장비고급화 추세로 인한 차량가격 상승, 높은 임금인상률, 운수종사자에 대한 사회인식 저하에 따른 이직률 증가등과 급속히 증대하기 시작한 운행여건의 악화 등은 시내버스 업계의 경영에 큰 압박요인으로 작용하고 있다.

〈표 6-2〉 연도별 버스업종의 종업원 현황

구 분	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
종업원수	114,622	114,456	110,956	107,047	92,630	98,352	101,508
증감율 (%)	-2.1	-2.8	-0.5	-3.5	-13.5	6.2	3.2
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
100,302	100,353	100,357	97,371	93,944	92,802	92,292	91,105
-1.2	0.1	0.01	-3.0	-3.5	-1.2	-0.5	-1.3

자료 : 전국버스운송사업조합연합회(1997 & 2002), 버스통계편람, pp. 120~121

주 : 1994년부터는 장의자동차의 종업원이 제외된 수치임.

시의버스의 경우 고속도로의 소통난, 고속전철 등 대체 교통수단의 다양화와 고급화가 진전되고 자가용자동차의 소유와 이용이 급증하면서 그 이용률이 계속 하락 중이다. 특히 직행, 일반시의버스의 경우는 운행시간의 과다, 중간경유지 기착 등으로 고속버스 등 대체교통수단에 비하여 경쟁력이 떨어지고 있어 더욱 큰 폭으로 수송량의 감소가 예상된다.

고속버스는 초기 철도시설이 낙후하였던 시기에 매우 각광을 받으면서 호황을 누려왔다. 그러나 그 이후 안일한 경영자세로 차량설비 및 서비스 개선노력을 게을리한 채 20여년을 지나오는 동안 차량 및 서비스 수준은 거의 정체, 낙후되어 고속버스의 인기는 날이 갈수록 떨어지고 있다.

위의 세 개의 버스와는 반대로 전세버스의 경우 차량대수가 1987년의 5,051대에서 1997년에는 14,254대로 182.2%나 증가하고 같은 기간에 수송인원도 60.3%가 증가하였다. 이것은 생활수준의 향상으로 인해 국민들이 여가를 선호하고 국내외의 관광객의 증가추세로 전세버스의 수요가 크게 증가한데 기인한다. 하지만 버스사업 내에서 비중이 점점 커지는 전세버스부문에 조합원수가 약간 증가하다가 1997년 이후 감소하는 추세(표 3-6)는 우려할만한 상황이다. 이것은 전세버스가 정비, 장의, 화물업종처럼 영세성을 면치 못하여 기업별 노조를 결성하여도 조직관리가 원만하지 못하고 증도에 유명무실하게 해산되는 경우가 많은 것이 원인이다.

1990년대에 전세버스와 화물 및 정비업종에서 조합원의 감소가 두드러진 이유는 이직의 증가와 지입제 운영 등이 원인으로 작용하였다. 지입제하에서 회사는 법인만 설립하여 행정적인 서비스를 제공하고 수수료를 받고 운전자가 차주이며 사업자가 되기 때문에 노조에 가입할 동기가 현저히 감소하게 된다. 특히 전세버스의 경우 1993년에 이 업종에 관련된 정부규제의 대폭적인 완화로 사업구역폐지와 사업면허제의 등록제 전환이 있었다. 노련은 1993년 6월 2일에 교통부에 대한 이 정책 변화와 관련된 진정에서 이러한 정부의 조치가 특정지역 공급편중, 경쟁격화에 따른 기업의 휴폐업 발생과 그로 인한 고용불안, 노사분규우려, 운송질서의 문란초래, 등록제 전환에 따른 부실경영우려를 진정하였다. 이 진정에서 우려된 것처럼 노조조직의 감소가 현실로 나타난 것이다. 전세버스의 경우 1993년의 이 조치가 효력을 발휘한 시기인 1994년과 1995년 그리고 그 이후로도 현저한 조합원의 감

소가 나타났다.

결론적으로 1990년부터 1997년까지 운수업의 전반적인 사양화의 추세가 노조조직의 위축뿐만 아니라 아래에서 논의되는 노조의 교섭 등의 위축을 가져온 주요원인이다. 이러한 노조 교섭력 후퇴의 추세는 앞의 1절에서 살펴본 국내의 전반적인 노동조합 조직율의 감소와도 크게 다르지 않다. 오히려 자동차 운수산업의 전반적인 사양화추세로 보면 더욱 더 심각한 조직율 하락이 나타날 수도 있었는데 그것이 안 나타난 것으로 판단된다. 즉 최근 2~3년간에 그러한 성장추세를 보인 화학섬유 등에서 급격한 노조감소나 비정규직의 급속한 증가가 나타나는 상황이 운수업에서는 재연되지 않은 것이다. 그 이유는 아직도 이 업종이 준공공서비스업으로 간주되면서 사업의 진입이나 요금결정 및 버스대수의 변경이나 종업원의 임금결정, 경영악화시 정부의 보조금지급 등에서 시장의 힘에 의한 결정보다 정부나 노동조합의 규제가 남아있기 때문인 것으로 판단된다.

제3절 정책 활동

1990년부터 1996년의 노련의 노조활동의 특성은 앞의 2절에서 살펴본 노조조직력의 변화뿐만 아니라 활발해진 정책 활동에서 찾을 수 있다. 자동차운수업의 사양화는 노동자의 임금 및 노동조건, 후생복지의 더딘 개선이나 후퇴를 가져왔고 이에 따라 노련은 그것의 개선을 위한 사용자나 정부에 대한 각종 요구나 정책제안을 하였다.

1. 임금 및 노동조건을 위한 활동

1) 운전기사의 부족

(1) 현황

1990년대에는 자동차 운수업의 사양화가 지속적으로 진행되면서 다른 업종과 비

교한 이 업종의 임금이나 노동조건의 상대적인 악화가 진행되었다. 동시에 이 시기에 경제성장이 성숙단계에 접어들면서 양호한 임금이나 노동조건을 제공하는 일자리가 많이 생긴 노동시장의 변화를 반영한다. 노련이 1990년에 실시한 조합원 의식 노동실태조사에서 전국 시내버스에서 운전자 부족이 심각한 것으로 나타났다. 1990년 들어서는 사회적으로 실업률이 높아가고 있는데도 불구하고 운수업체에서는 구인난으로 운휴가 속출하거나 또 운행을 강행할 경우 운전자들이 격무로 교통사고 증가예상 등 사회적인 문제점으로 지적되고 있다. 노련이 전국버스운송사업조합연합회와 각 지부를 통해 파악한 취업현황과 부족수를 보면 서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전 등 6대 도시의 시내버스 차량대수는 15,027대 운전자 31,118명으로 차량 1대당 적정 인원 2.4명에서 보면 36,816명의 기사가 확보되어야 하는데 5,698명(15.47%)이 부족하고 전국적으로 부족인원은 1만명이 훨씬 넘을 것으로 예상되었다. 1990년 10월 말에는 이 부족인원이 7,000명으로 부족율이 23.5%에 이르게 되었다. 1991년 3월 말에는 이러한 부족율이 더욱 악화되어 25.6%에 이르렀다. 이러한 운전기사 부족난은 앞의 3장의 5절의 1987년의 시내버스 운수노동자의 실태조사와 비교해보아도 더욱 악화되었음을 확인할 수 있다.

이와 같은 부족현상으로 서울에는 평일 5% 휴일 10%이상 운휴가 발생되며 대구와 인천 등에서는 평일 10%, 휴일 20% 운휴가 발생되고 있다는 것이다. 1990년 10월말에는 운휴가 더 심각해져 서울시내버스 총 차량대수 8,373대중 1,083대가 운행하지 못하여 운휴율이 12.9%로 늘어났다.

이러한 운전자 부족현상은 시외버스의 경우도 마찬가지다. 전국적으로 시외버스는 10,220대인 반면 운전기사는 13,027명으로 적정인원 16,352명(1대당 1.6명 기준)에 비해 3,325명이 부족하여 25.5%의 부족율을 보인다. 물론 여기서 계산한 적정인원은 현실적으로 규정된 휴일 및 휴가를 거의 사용하지 않고 법적 최대 연장노동을 전제한 것으로써 원칙적으로 따진다면 부족인원은 이보다 훨씬 많아진다.

이렇게 운전기사가 심각하게 부족함으로써 운전기사들에게는 필연적으로 장시간 노동이 강요되고 시민들에게 배차간격이 늘어나 승차난을 가중시키고 있다. 따라서 운전기사들은 월 평균 280시간 이상의 살인적 파로운전에 시달려 교통사고 발생의 위험에 항상 직면해 있다. 동시에 시민들은 특히 출퇴근시간에 만원 버스 속에서 심

각한 불편을 경험하게 된다.

(2) 원인

운전자의 부족이 심화되고 있는 첫 번째 원인으로는 낮은 임금과 열악한 노동조건이 크게 작용하고 있다. <표 6-3>에서 보이듯이 운전기사의 임금이 제조업 생산직 노동자에 비해 상대적으로 낮다. 노동부의 매월노동통계 조사보고서를 근거로 분석한 이 표를 보면 지난 1985년의 경우 월임금 평균이 육상운수업 남자가 316,392원이고 제조업 생산직 남자 289,910원으로 제조업의 임금은 육상운수업의 0.92배에 불과하다. 하지만 육상운수업의 매년 임금증가율이 제조업에 비해 상대적으로 저조하여 1985년부터 1990년 사이에 육상운수업의 연평균 증가율 9.0%에 비교하여 제조업은 15.7%에 이른다. 이렇게 제조업은 연평균 두자리 임금인상을 쟁취한 반면 육상운수업은 겨우 한자리 인상에 계속 허덕이다 보니 결국 이러한 엄청난 격차를 가져오게 된 것이다.

결국 1988년을 분기점으로 그 후부터는 제조업보다 임금이 낮은 수준에 머물고 있음을 이 표에서 확인할 수 있다. 그리하여 1990년 상반기 평균을 보면 제조업

<표 6-3> 업종별 임금총액 변화추이

구 분	전산업(A)		제조업(B)		육상운수업(C)		배율	
	월임금 총 액	임 금 증가율(%)	월임금 총 액	임 금 증가율(%)	월임금 총 액	임 금 증가율(%)	A/C	B/C
1985	292,595	9.7	289,910	9.7	316,392	5.6	0.92	0.92
1986	320,429	9.5	317,776	9.6	342,510	8.3	0.94	0.93
1987	356,253	11.2	353,907	11.4	374,288	9.3	0.95	0.95
1988	430,819	20.9	429,534	21.4	407,248	8.0	1.06	1.05
1989	541,257	25.6	542,655	26.3	460,834	13.2	1.17	1.18
1990상반기	595,257	10.1	596,618	9.9	484,855	5.2	1.23	1.23
평균		15.4		15.7		9.0		

자료 : 노련『자동차노보』 201호 4쪽.

596,186원으로 육상운수업이 484,855원의 1.23배에 이르면서 크게 격차가 벌어지면서 역전 상태에 있다. 이러한 차이 때문에 1985년에 비할 때 1990년 상반기 임금 이 제조업은 105.6%나 오른 반면 육상운수업은 53.2%에 그쳐 증가율이 제조업의 꼭 절반수준에 머물고 있는 것이다.

운전기사 부족난이 저임금과 연관성이 높다는 것은 1992년도의 운수업의 임금협상에서 얻은 높은 임금인상으로 1993년에는 운전기사 부족난이 완화된 경험에서도 확인된다. 동시에 건설경기의 진정 및 제조업의 휴폐업의 증대로 운전기사들이 몰려들어 일부 도시는 남아도는 현상까지 발생하고 있다. 노련이 자체 파악한 바에 따르면 서울의 경우 운전기사 부족률이 1992년 1월 19.2%에 이르렀으나 같은 해 12월에는 10%로 줄었다. 부산의 경우 운전기사들이 남아돌고 있다. 그것은 운수업종의 이해의 높은 임금인상에 따른 요인과 함께 고무산업의 경기침체 및 휴폐업이 잇달아 자가용 통근버스가 크게 줄어든 탓으로 분석된다. 대구, 인천, 대전등도 1992년도 하반기부터 기사부족으로 차가 서는 사업장은 없는 것으로 알려졌다. 이렇게 볼 때 1988년 이후 계속 운전기사 부족난을 겪다가 비로소 지난해 크게 완화되었는데 이것은 무엇보다 임금인상의 결과로 여겨지고 있다.

이처럼 운수업종의 임금의 상대적인 하락과 더불어 운전자의 임금은 아직 완전월급제가 아닌 일당식 임금구조로 인해 손실임금 등 타 산업 노동자와는 본질적으로 다른 노동조건으로 월 임금 총액의 5.2%인 21,764원의 손실임금이 발생하고 있다. 또 임금구성에서 보면 임금총액 중 기본급이 55.7%이며 나머지는 제수당으로 되어있어 임금확보를 위해서는 부득이 연장, 야간 등 초과노동과 휴일노동을 할 수밖에 없는 열악한 노동조건을 가진다. 1990년 초에 제조업의 월노동시간이 2백 15.5시간인 반면 자동차운수의 고속버스는 월 2백 48.2시간, 전세버스는 3백 51.5시간, 화물자동차는 3백 47시간, 중기는 3백 3시간 등을 기록했다. 이러한 임금구조의 특성이나 장시간 근무는 노동자들이 운수업종을 기피하고 이직을 부추기는 요인으로 작용한다.

운전기사 부족난을 악화시키는 두 번째 원인으로 최근 들어 대도시의 차량폭증으로 인한 체증으로 노동조건이 악화된 것을 들 수 있다. 이에 따라 운전기사들은 여러 가지로 피해를 입고 있다. 교통난으로 인한 교통사고 및 도로교통법 위반으로 면

허정지, 구속 등 민·형사, 행정상의 3중 처벌로 정신적 경제적인 불안감을 가지게 한다.

운전기사 부족난을 야기하는 마지막 원인으로 개인택시 면허발급 우선순위의 문제를 들 수 있다. 현행 개인택시 면허발급우선 순위를 보면 택시와 나머지 사업용 자동차를 부당하게도 크게 차별하고 있다. 평생 승진이 없는 운전기사의 입장에서 최대 희망은 개인택시를 받는 것인데 현행 제도 하에서 버스나 화물 운전기사는 도저히 택시와 경쟁할 수 없도록 되어있다. 따라서 업종을 바꿀 수밖에 없는 것이다.

(3) 대책

이러한 원인들의 근본적인 치유를 위해서는 이러한 임금이나 노동조건 조성 책임이 있는 정부와 사용자의 태도나 정책의 근본적인 변화가 필요하다. 무엇보다 임금정책에서 임금수준을 획기적으로 인상시켜야 한다. 이를 통해 운전기사들이 이직을 포기하고 입직을 선호하도록 해야 한다. 정부도 자동차 운수분야에서 무리한 임금억제 요구는 운전기사 인력난을 통해 대중교통의 마비라는 결과를 가져온다는 점을 직시하고 자제해야 한다. 사용자들도 진실로 경영상태가 어렵다면 이를 솔직히 공개하고 운전자들의 이해와 협력을 구하는 태도를 보여야 한다.

둘째, 정부는 대중교통우선정책을 확고히 일관되게 추진하고 운전기사들에 대한 다중 처벌제도의 철폐, 불합리한 개인택시 면허발급제에 있어서 업종간 차별 시정, 운전정밀검사제도의 폐지, 향도예비군 훈련 동원보류대상자지정, 그리고 불법자가용 영업의 강력한 단속을 실시해야 한다.

하지만 운전기사 부족난은 정부의 효력 있는 대책 없이 더욱 악화되어 갔다. 이에 대해 노련은 1991년 7월에 정부 관련부처와 정당에 대한 버스 운전기사 확보대책에 대한 건의에서 운전기사 부족난의 심각성과 그 원인을 다시 언급하면서 따라서 이에 대한 대책으로 임금수준 상향조정, 완전월급제 실시, 노동시간 단축, 학자금 지급 등 복지후생제도의 확충, 복지센터 건립 운영, 택지 마련 및 주택 건설에 대한 정부 지원, 운전자 과중 처벌 제도 개선, 운수노동자 노동기준에 관한 법률제정, 대중교통 우선 정책으로 교통정책 추진, 개인택시 면허발급 우선순위 및 기타 예비군 훈련제도 개선, 직무교육, 새마을교육 등 각종 교육철폐 등을 건의하였다.

2) 운전기사의 장시간 노동과 손실임금

노련이 1993년도 임투에 대비해 1992년 11월중 실시한 노동조건 및 손실임금 조사결과 장시간 노동이 심각한 것으로 나타났다. 그 실태를 보면 업종평균 282.3시간으로 일일 평균 10.9시간 월 25.9일을 근무하는 것으로 나타났다. 무엇보다 심각한 것은 전세버스가 374시간, 고속버스 326시간, 그리고 시외버스가 297시간 등으로 월 300시간을 초과하거나 여기에 육박하고 있다. 이것은 노동기준법상 주 44시간, 월 190시간의 노동시간을 무려 92시간이나 초과한 것이며 전세, 고속버스는 더욱 엄청난 차이로 초과하고 있다. 이것은 앞의 3장의 5절의 1988년 자동차 운수노동자의 노동실태와 비교해보면 장시간 노동이 더욱 심각해졌음을 확인시켜준다. 이 실태조사에서 1988년에 시외버스, 고속버스, 전세버스가 각각 294시간, 247.1시간, 전세버스가 351.5시간이었던 것과 비교해보면 위의 상황은 훨씬 악화된 것이다. 특히 고속버스에서 장시간 노동의 문제가 심각하게 악화되었음을 보여준다.

이렇게 볼 때 정비업종을 제외하고는 모든 업종이 근로기준법상 월 평균 최대 52시간의 초과노동규정을 위반하고 있는 셈이었다. 또 연간 유급휴일실태를 보더라도 시내 5.7일, 시외 7.6일, 고속 9.6일, 전세 7.4일, 화물 12.4일, 정비 2.9일 등으로 평균 6.9일로 역시 열악한 것으로 확인되었다. 이러한 장시간 노동은 운전자 부족이나 저임금 그리고 사용자들의 인건비 절감을 위한 수단에서 기인하는 것으로 분석되었다. 특히 고속버스의 경우 최근 심야버스나 우등고속버스의 운행으로 야간 노동이 늘어나게 되어 노동 강도가 더욱 증가하고 있는 실정이다.

그동안 임투 때마다 노동시간 단축을 요구해왔지만 이번 조사결과는 그 성과가 별로 없음을 확인시켜준다. 그것은 노련이 임금수준의 인상에만 지나치게 집착한 나머지 근무일수 단축에는 강한 의욕을 보이지 않은 결과로 해석된다. 한편 손실임금실태를 보면 업종평균 43,151원으로서 월 평균 임금의 5.2%에 이르고 있다. 업종별로는 시내가 51,988원, 시외 60,611원, 고속 63,637원, 전세 14,940원, 화물 6,673원등이었다. 이것은 앞의 이것은 앞의 3장의 5절의 1987년 시내버스 운수노동자의 노동실태와 비교해보면 시내버스 운전사의 경우 손실임금이 평균 31,815원으로 월평균 임금의 7%였던 것과 비교해보면 약간 개선되었음을 확인 할 수 있다.

3) 운전기사에 대한 각종 처벌에 대한 진정

운수업종의 업무가 승객의 안전뿐만 아니라 환경에도 영향을 주고 보행자들의 안전과도 밀접한 연관성을 보이는 공익적인 성격을 가진다. 따라서 정부의 관련부처들은 이러한 공익성을 강조하면서 그것을 저해하는 각종 사안에 대해 강력한 처벌주의를 지향하여 왔다. 결과적으로 운전기사는 대체로 회사에 고용된 노동자일 뿐이고 그러한 사안의 발생이 고의가 아님에도 불구하고 처벌을 받아야 하는 처지에 직면하곤 했다. 노련은 이러한 처벌만능주의적인 정부의 태도에 대해 제동을 걸고 노동자들의 권익을 보호하기 위한 정책 활동을 전개하여 왔다.

첫째, 사업용 자동차 운전기사에 대해서 적용되는 자동차운수사업법, 자동차운수규칙, 자동차관리법, 도로교통법 등 관계 제 법률에 의한 형사, 행정, 민사상의 다중처벌에 대한 불만이 높았다. 그러나 이 진정이 실현되지 못했고 오히려 교통사고로 인하여 구속된 운전기사는 형사처벌을 받고 석방된 후 다시 운전면허정지처분(행정처벌)을 2중으로 받고 있다. 이로 인하여 장기간 승무할 수 없기 때문에 현행 일당제 임금제도하에서는 생존권자체가 근본적으로 위협받고 있다. 또한 이런 잠재적인 불이익의 존재 때문에 운전기사라는 직업을 기피하여 전국적으로 사업용 자동차 운전기사의 부족난이 심각한 지경에 이른다. 이에 따라 합리적으로 구속기간이 운전면허 정지처분 집행일수에서 경감될 수 있도록 조치를 촉구하였다. 이에 대해 치안본부장은 운전면허 행정처분은 운전자에 대한 벌점이 30점 이상인 때에만 집행하도록 한다고 답변했다. 또 이 답변에서 운전자가 교통사고 야기로 구속되고 벌점이 30점 이상에 해당되면 벌점누산기록을 조회한 후 우선 정지처분을 집행토록 하여 운전자에게 불이익이 없도록 시행한다고 답변했다.

둘째, 노련은 매연기준 초과 자동차 고발기준 완화 및 운전자 처벌 철회를 건의하였다. 1991년 6월 15일 매연기준 초과 자동차 고발 기준이 강화되면서 여러 가지 여건을 감안하지 않은 상태로 운전자 처벌위주의 단속을 하는 것에 대하여 부당성을 지적하였다. 이 건의에서 매연기준 초과 자동차가 생기는 이유로 제작차와 운행차의 매연 배출 허용기준의 차이, 연료의 품질불량, 도로시설의 문제를 지적하였다. 이에 따라 노련은 고발기준 강화 철폐, 차량 소유자가 아닌 운전자의 처벌 철폐, 운

행차의 매연 배출 기준보다 제작차의 매연배출 기준 강화, 연료 품질 향상, 도로시설 개선, 운전자의 노동환경개선과 같은 내용을 정책에 반영하여 줄 것을 건의하였다.

이러한 노련의 진정에 대해 1991년 6월에 환경처는 회신을 통해서 위의 정책변화가 불가피함을 지적하였다. 이 회신에서 고발기준을 강화시킨 배경에 대해 철저한 사전정비점검의 미흡이 기준초과의 원인이라고 보고 매연기준초과 차량에 대한 고발기준을 강화하게 되었음을 지적하였다. 또 운전자 처벌을 하는 이유는 자동차 매연 배출허용기준 초과원인이 정비 및 차량관리 불량 외에도 연료분사장치 임의조작, 정화장치 탈거, 과적, 과속, 난폭운전 등 운전자의 행위도 상당히 차지하기 때문에 기준초과의 책임을 정비 및 차량관리 의무자와 자동차 운행자가 공동으로 책임이 있다고 판단한다는 답변을 하였다.

4) 운전석 보호막 설치 철회요구

전국버스운송사업조합연합회는 1992년 3월초 운전자가 요금수수에 정신을 덜 쓰고 안전운전에 전념할 수 있게 한다는 그럴듯한 명분을 들어 교통부에 버스운전석 보호막 설치를 건의하였다. 하지만 운전석 보호막 설치에 불빛 반사와 후사경의 확보가 어렵다는 점 등 안전 운행에 막대한 지장을 초래하고 있으며, 보호막이 요금함과 운전기사 사이의 칸막이에 불과하다는 점은 운전기사를 절도용의자로 낙인찍어 인격을 침해하고 인권을 유린한다는 운전자들의 지적이 많았다. 또한 보호막 설치 여부는 노사합의 사항이 아닌 안전운행을 위하여 과학적이고 객관적인 검토와 분석이 필요한 사안임에도 노사합의 사항으로 맡겨 놓는 것은 교통부의 안이한 정책으로 볼 수 있다. 따라서 노련은 사용자에게는 보호막 철폐와 노동조건 개선을 요구하였으며 정부에게는 설치 허용방침을 철회하도록 요구하였다.

5) 소득세법 개정에 대한 진정

노련은 1990년 7월 21일 재무부에 소득세법 시행령 및 시행규칙 개정에 관한 진정을 하였다. 이 정책 활동은 1988년 3월에 노련이 재무부에 같은 진정을 하였지만 성과를 거두지 못했기 때문에 다시 시도되게 되었다. 이 진정에 따르면 1989년 말

소득세법 개정으로 생산직 노동자의 노동의욕을 고취시키고 생산성을 향상시킨다는 취지 하에 근로소득세액 공제와 초과근로수당에 대한 비과세 조항을 신설하였다. 하지만 운수노동자는 생산직만큼 열악한 노동조건을 가지고 있음에도 불구하고 이 세법의 적용에서 배제되는 것은 부당함을 강조하였다. 그 조건이란 손실임금, 운전기사 인력난, 교통사고의 증가 등이고 이에 대해 정부의 소득세법의 개정혜택이 운수직 노동자에게도 적용되어야 한다는 주장을 하였다.

1988년과 1990년에 이어 노련은 1995년 9월 21일에도 청와대와 민자당에 운수노동자의 초과근로수당 비과세 실현을 위한 진정을 하였다. 특히 1995년에 소득세법 시행령의 개정에 따라 사업주의 업종에 관계없이 생산 및 관련직에 종사하는 월정액급여 100만원 이하인 자는 연간 240만원까지 초과근로수당을 비과세하도록 개정하였다. 여기서 생산 및 관련직이 아닌 자동차 운수분야의 초과근로수당은 계속 비과세 적용대상에서 제외되게 되었다.

이 진정에서 생산직 노동자에 대한 비과세 조항만이 신설되어 운수노동노동자들에게 대한 부당한 차별이 존재함을 강조했다. 또 자동차 운수노동자의 손실임금이 거론되었다. 교통법규 위반이나 교통사고 발생시 민사상 불법행위 책임, 형사상 업무상 과실범, 행정상 운전면허 취소나 정지, 범칙금 부담 등의 다중책임이 존재한다. 이로 인한 손실임금의 규모는 운전사 1인당 월 평균 64,114원, 연간 약 77만원으로 전체 임금의 6.5%에 육박하고 있다. 이중에 월 평균 7,860원 혹은 연간 94,320원이 범칙금 및 벌금의 형태로 국가에 납부되고 있는 실정이라는 점이 강조되었다.

또 운수노동자에 대한 초과근로수당이 비과세되어야 하는 다른 이유로 운수노동은 산업생산활동에 있어서 필수적인 노동이라는 사실이 강조되었다. 즉 산업생산에 종사하는 노동자들을 생산현장의 목적지까지 운송하고 있으며 트럭 화물자동차의 경우는 수출용 화물을 선적기간에 맞추기 위해서 고속도로를 통해 운반하여 산업생산활동에 간접적으로 기여하고 있다. 또 위의 여러 가지 이유에 의한 운전기사 확보의 어려움과 교통사고의 증대 등이 강조되었다. 즉 운전기사 부족율이 15.7%로 약 12,000명이 부족한 심각한 상황이고 교통사고는 매년 증가하여 사망 및 부상과 재산상의 손실 등은 엄청난 사회적 손실로 범국가적으로 대처해야 하는 심각한 상황

입이 강조되었다.

노련은 1996년 5월 6일에도 초과근로수당 비과세 청원내용을 담은 유사한 의견서를 재정경제원에 제출하였다. 또 같은 해 10월 24일에도 노련은 국회에 제출한 청원서에서 초과근로수당 비과세를 주장하였다. 이에 대해 정부는 형평성에 문제가 있다는 점은 인정하면서도 조세원칙상 비과세 축소가 방침이기 때문에 수용이 어렵다는 입장을 보였다. 그 후 화물연대의 운송거부사태 후 2003년 7월부터 비과세가 실현되었다.

6) 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선진정

1990년대에 교통여건이 더욱 악화되면서 교통법규 위반이나 교통사고가 빈번해지고 이에 따라 교통범죄금 부담, 면허정지나 면허취소, 운전정밀검사나 교정교육을 받기 위한 임금손실 등의 다중처벌을 받게 된다. 또 이렇게 엄격하고 가혹한 다중처벌이후에도 교통법규 위반으로 사고를 낸 경우 형사상 처벌을 받고 운전기사 본인이 사고비용을 전액 또는 일부를 강제로 자부담하는 경우가 많다. 여기에서 구속이 되는 경우는 피해자 측과의 형사합의금 때문에 더욱 어려운 상황이 된다. 이 경우에 형사합의 비용이 최소 몇 십 만원에서 최고 1천만원 이상이나 들어간 것으로 나타나 운전기사의 생존권을 근본적으로 위협하고 있다. 이러한 교통사고나 교통법규위반이 열악한 노동환경(교통사고를 유발하는 도로사정이나 신호체계, 차량의 폭발적인 증가, 장시간노동 등)에 의해 부분적으로 야기됨에도 운전기사가 모든 책임을 전가하는 문제가 심각하다.

이에 대해 노련은 다섯 가지의 개선방향을 제시했다. 그 방향은 ①사업용 자동차 운전기사의 이중삼중의 처벌제도를 개선하여 한가지의 처벌로서 책임질 수 있도록 하고, ②교통사고처리특례법상의 10개 예외사유로 인하여 교통사고를 야기하는 경우 3주 이상의 진단서이면 구속을 하고 있는 실정인데 이를 최소한 8주 이상으로 완화시켜야 하며, ③사업용자동차 운전자의 경우에 노동환경을 참작하여 최대한 불구속으로 처리하고 형의 집행을 유예하여 생업을 위한 운전을 계속할 수 있도록 해야 한다. 아울러 ④사업용자동차의 경우에는 교통사고를 야기하였을 시 종합보험이 모든 민사상의 변상책임까지 지게 됨을 참작하여 종합보험의 가입확인서 제출로써

형사합의로 인정하거나 불가피하게 형사합의를 해야 할 경우에도 피해자 측이 지나치게 무리한 요구를 하면 부득이 합의금을 공탁할 수 밖에 없는바 이것이 합의로 인정될 수 있어야 하며, ⑤부득이 형사합의(가합의)했거나 공탁한 경우 그 금액을 보험회사(공제조합)가 최종합의시 피해자에게 공제하고 그 금액을 공제조합은 가해 운전기사에게 지급토록 노사간에 합의하도록 한다는 것이다.

이에 따라 1993년 7월에 노련은 정부 관계기관, 법원, 국회 등에 형사처벌제도 개선을 강력히 촉구했다. 이러한 활동을 통해 1996년 4월에 검찰의 교통사고 피의자 신병처리 기준은 중과실 또는 미합의 교통사고라 하더라도 가해자가 일정액을 법원에 공탁하면 구속을 면할 수 있게 했다. 즉 이 법의 10개 처벌특례를 어겨 전치 3~9주의 사고를 낸 뒤 피해자와 합의치 못해도 교통사고 민사손해 배상액을 기준으로 1주당 50~70만원의 공탁금을 내면 구속을 면하게 되었고 피해자의 과다합의금 요구도 제동이 걸리게 되었다.

7) 범칙금 인상 반대 투쟁

1994년 12월에 정부는 다음 해 2월부터 교통법규위반 범칙금을 대폭 인상하기로 하였다. 이는 교통법규 위반에 대한 처벌을 강화함으로써 교통질서를 개선해 보겠다는 의도에 근거했다. 이 계획에 따르면 현행 3천~3만원인 교통범칙금을 2만원~8만원으로 대폭 인상하는 것을 주요 내용으로 한다. 신호위반, 중앙선 침범, 과속, 앞지르기 위반의 경우 현행 3만원에서 8만원으로 오르고 지정차선 통행위반도 6대 도시는 2만원으로 인상된다. 또 적재중량의 1할 이상을 초과한 운전자에게 부과되던 벌점 10점이 20점으로 강화되고 적재차량이 경찰서장의 허가내용과 조건을 위반할 때에는 각각 10점과 20점의 벌점을 부과하게 된다.

이러한 정책방향에 대해 사업용자동차 운전자들에게는 엄청난 충격이 예상된다. 즉 인상된 범칙금하에서 한번 위반시 월급의 10분의 1을 빼앗겨야 하는 지경이 된 것이었다. 현실 교통여건은 개선하지 않고 범칙금만 대폭 인상하여 교통질서를 잡겠다는 정부의 안이한 처벌위주의 시책에 비판의 목소리가 높아지고 있다. 1994년에 시도한 것처럼 안전운행만이 범칙금 인상으로 인한 손실임금의 확대를 피할 수 있는 방안이다. 하지만 지난 안전운행 경험에서 보았듯이 철저한 시행은 도심교

통을 거의 마비상태로 몰아갈 것이 뻔한 상황이었다.

이에 따라 노련은 1995년 1월 18일 전국단위노조대표자와 간부 등이 참석한 가운데 '교통범칙금 인상 반대 및 안전운행결의 전국노조대표자대회'를 개최하고 범칙금 인상의 철회를 촉구했다. 또 정부가 범칙금 인상을 무리하게 강행할 경우 전면적인 승무거부도 불사키로 결의했다. 특히 정부당국에 대해서 ①대중교통우선정책의 확고한 수립, ②버스전용차선의 전면 확대실시, ③불합리한 노선의 전면개편, ④신호체계개선, ⑤전자카드식 승차권제 도입, ⑥국가교통대책위원회 구성을 제의했다. 또 사용자들에게는 ①배차운행시간의 현실화, ②식사 및 휴식시간의 확보, ③교통안전교육의 강화, ④노동시간의 단축, ⑤생활급 보장과 임금체계의 개선을 요구했다. 또 교통범칙금 인상을 반대하는 전 조합원 서명 작업을 노련이 전개하여 3만여 명의 서명을 마쳤다. 또 범칙금 인상을 반대하는 진정서를 청와대와 정부 관계당국, 국무위원 전원 그리고 국회 내무교체위원들에게 보내고 협조를 요청했다. 또 한효제 위원장과 연맹간부들은 정부고위당국자들을 직접 면담하고 교통범칙금인상의 부당성을 자세히 지적한 후 교통여건이 개선될 때까지 그 시행을 유보하고 공청회 등을 열어 여론을 충분히 수렴해 달라고 요구했다. 뿐만 아니라 경찰청을 두 번이나 직접 찾아가 교통지도국장을 만나 부당성을 지적하고 이를 항의했다.

교통범칙금의 인상에 대한 이러한 노련의 강력한 반대로 당초 인상안에서 2차레로 하향조정을 거친 끝에 크게 내린 인상안이 시행되게 되었다. 그러나 이러한 인상도 종전액수에 비해 크게 오른 것으로써 사업용자동차 운전기사들의 손실임금 증가가 예상되어 대책이 요구되었다. 노련은 3월 9일 전국지부장회의를 개최하고 범칙금인상에 따른 대책을 논의한 끝에 안전준법운행을 더욱 강화하기로 결의했다. 또 이날 회의에서는 교통범칙금의 대폭 인상을 저지하기 위해 연맹과 지부 그리고 단위분회에서 정부를 상대로 총력 투쟁한 성과를 긍정적으로 평가했다.

2. 후생복지 개선을 위한 정책 활동

1) 노동자 주택난 해결을 위한 활동

1990년 5월 건설부는 전·월세값 폭등과 주택가격 급등으로 노동자들의 주거안

정에 심각한 위협이 증폭되고 있는 상황에서 노동자 주택건설시행계획을 마련했었다. 그러나 동 계획에서는 노동자 주택입주자의 자격을 생산성향상을 명분으로 생산직노동자에게만 한정시켰다. 노련은 건설부를 포함한 관계당국에 운수직 노동자를 입주자의 자격에 포함시키도록 시정을 요구하는 진정서를 제출했다.

이 진정서에서 노련은 현재 열악한 교통·노동환경으로 인하여 운전기사 이직율이 급증함에 따라 제조업의 생산성 저하문제보다도 심각한 사업용 자동차 운전기사의 부족난을 주장하였다. 더욱이 자동차 운수노동자는 평균 40세로서 95% 이상이 기혼자이고 평균 4.1명의 부양가족이 있음에도 불구하고 주택상황을 보면 자기집을 가진 경우는 29%에 불과한 반면 70% 이상이 전월세집에 살고 있다는 사실을 주지시켰다. 이러한 자동차 운수업 노동자의 주택사정이 노총 산하 전체노동자의 평균보다 월등히 낮은 것으로 나타났다.

노련이 조사한 자동차운수노동자의 주택소유율은 29%인데 비해 노총 산하 전체 노동자의 평균은 40.2%로 나타나 큰 격차가 관찰되었다. 운수노동자중 전세 47.7%, 월세 21.5%, 기숙사 0.8%, 하숙 0.4%등으로 되어 있다. 그런데 노총 조사에서는 전체 노동자 평균 36.6%가 전세이며 13.6%가 월세 6.3% 회사 기숙사, 0.5%는 하숙을 하고 있었다. 이 노총 조사와 노련 조사의 비교는 운수업종의 노동자들의 주택소유율이 크게 떨어지는 것을 확인시켜주고 이에 대한 노동조합의 관심과 대책마련의 중요성을 보여준다.

이러한 진정에도 정부당국은 계속해서 시정에 미온적인 태도를 보였다. 건설부는 1990년 7월 20일의 회신에서 우리나라 전체 노동자의 약 75%가 제조업체 노동자인 점을 고려하고 노동자 주택건설의 효율적인 추진을 위하여 제조업체의 저임금노동자로 범위를 제한하겠다고 밝혔다. 하지만 1990년 7월과 10월에 두 차례에 걸쳐 각각 교통 및 노동부 장관과 민자당의 정책간담회에서 시정을 위해 적극 협력해줄 것을 요청했다. 결국 6개월에 거친 끈질긴 투쟁의 결과 노동자 주택 입주권을 쟁취하게 되었다.

하지만 이 노동자 주택 입주자격의 부여는 순탄하게 달성되지 못했다. 1992년에 정부는 그 입주자격을 월평균임금과 근속기간을 기준으로 함으로써 운수직 노동자들이 그 자격에서 배제되게 되었다. 노련은 운수업도 제조업처럼 초과수당이 비과

세소득으로 인정될 수 있도록 소득세법 개정을 요망하였다. 또 운수직에 대한 근속 기간산정을 동일직장에 근속이 아닌 지역별 또는 총 경력으로 할 수 있도록 개정을 요망하였다. 하지만 건설부로부터 동제도의 도입취지와 타 업종과의 형평에 맞지 않아 수용하기 어렵다는 회신을 받았다.

그러나 정부의 정책변화로 운수업 노동자 주택임주가 쉬워졌다. 1993년 3월 22일 건설부가 노동자주택건설 시행지침을 고쳐 입주대상업종을 약간 확대하고 입주 가능한 임금수준을 크게 높였다. 즉 입주상은 종전 운수직에서 운송업으로 확대되어 같은 회사에서 운수직 뿐만 아니라 사무직의 경우도 가능하도록 했다. 그러나 건설부는 공익성의 정도라는 기준으로 노련의 경우 시내, 시외고속버스 및 노선화물 운송업만 해당되고 전세버스나 노선화물을 포함한 나머지 화물업종은 아직도 제외되고 있다. 또 임금수준은 1992년까지 1백만원 이하였으나 1993년부터는 경제기획원이 발표하는 전체도시 노동자 가구당 월평균 소득이하로 고침으로써 지난해 평균소득이 136만원으로 노련 조합원들의 경우 대폭적인 혜택을 받게 되었다.

2) 개인택시면허 우선순위 차별 철폐활동 지원

개인택시 면허제도는 자동차 운전기사의 안전운행을 유도하고 서비스 향상을 통해 수준 높은 교통문화의 정착을 위해서 시행된 제도이다. 운전기사라면 누구나 장래 가장 큰 희망이 개인택시를 갖는 것이다. 그런데 1990년도에 시행되고 있는 이 제도는 택시와 타 업종의 무사고 경력차별, 안전운행은 물론 서비스 향상과도 무관한 표창자 및 군 경력자에게 우선순위부여, 노조전임자의 운전경력 불인정 등을 규정하여왔다. 이에 1991년에 노련은 교통부에 이 제도의 개선에 대한 건의를 냈다. 그 내용은 무사고 경력과 근속년수 기준에 있어 택시와 타업종의 차별을 완전히 철폐, 노조전임간부의 재직기간 운전경력 인정, 국가표창자와 군 경력자 우선순위 재조정 및 노동부 장관 표창자 포함 등을 담았다.

1989년에는 개인택시 면허발급에 따른 업무가 교통부에서 각 시도로 이관되었다. 이에 따라 노련은 1992년 8월에 각 지역지부가 타 시도의 정보를 교환하여 차별 시정의 자료로 활용코자 각 시도지부의 기준을 취합 재 송부하였다. 대구버리지부는 노련이 위에서 언급한 것처럼 이미 교통부에 진정했던 차별철폐의 당위성을

대구시와의 협의에서 강조해 왔다. 즉 버스가 택시에 비해 상대적으로 훨씬 높은 수송분담율과 교통사고 발생위험도 그리고 장기근속 유도를 위한 교통사고 방지의 명분을 가지고 대구직할시 당국을 끈질기게 설득하여왔다. 또 한편으로는 조직력을 동원 결사적인 투쟁을 감행했다. 결국은 1991년 6월에 대구에서 택시업종과의 차별이 거의 시정되었고 다른 시도에서도 개선가능성을 한층 높여주는 모범사례가 되었다.

그 성과의 구체적인 내용을 보면 1순위 가항은 시내버스도 택시와 동일하게 무사고 경력이 10년 이상으로서 동일회사에 7년 이상 근속중인 자가 해당되도록 하였다. 또 다항도 택시와 같이 무사고 경력 5년 이상인 자가 동일회사에 10년이상 근무하면 해당되도록 했다. 2순위에 있어서는 택시 7년 또는 시내버스 8년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에 5년 이상 근속한 자가 가항에 해당되는데 여기서 단 1년의 차이가 발생하고 있으며 바항에서도 마찬가지다. 종전에 무사고 경력에서 택시와의 극심한 차별 그리고 장기근속 자체가 택시는 인정되고 버스는 해당되지 않았는데 이러한 부당한 차별이 1991년 개인택시 운송사업 면허대상자부터 거의 시정된 것이다. 또한 운전자 노동조합 대구직할시 지부장과 회사별 노동조합의 근무기간(전임기간)은 운전실무에 종사한 기간으로 인정되게 되었다.

3) 복지시설 확충에 대한 제안

노련은 개발 제한 구역 내 시내버스 종사원의 후생복지 시설 설치 허용을 진정하였다. 1991년 8월 8일 부족한 운전기사의 확보를 위하여, 교통서비스의 향상과 안전운행에 기여하고 후생복지 시설의 부족에 따른 노사분규 예방에 기여하기 위하여 현행법 상 안내양에게만 후생 복지 시설의 설치를 허용할 뿐만 아니라 운전자 정비원의 후생복지 시설도 개발제한 구역 내에 설치가 가능하도록 도시계획법시행규칙 제7조 1항 6호 항목을 개정할 것을 진정하였다.

또 노련은 낙후된 조합원의 복지를 증진시키며 실질소득 증대와 손실임금을 보전하여 교통사고 방지 및 안전운행에 기여하고자 노련복지센터의 설립 운영을 추진하였다. 교통사고 방지 및 교통 서비스 개선을 위한 홍보 및 교육, 구판장, 예식장, 이용, 목욕, 식당, 휴게실, 전시장, 체력단련장 운영, 신협 및 보험사업, 운전면허교습

사업 등을 통하여 심리적 안정과 스트레스 해소를 교통사고 방지 및 안전운행에 기여하고 운수노동자의 간접소득이 증대되며 노동자 및 가족에게 복지후생의 혜택이 돌아갈 것으로 기대하였다. 이러한 상황 속에서 서울버스는 강성천 지부장이 서울시에 강력하게 주장하여 남현동에 교통문화교육원을 건립하였다.

3. 정부의 교통정책에 대한 건의활동

1) 교통여건의 개선을 위한 정책건의활동

1990년대에 급속히 진전된 교통여건의 악화와 문민정부의 등장이 맞물려 교통여건의 개선에 대한 사회적 토론이 활발히 진전되고 대안이 제시되었다. 1994년 4월 27일에 노련이 주최한 ' 시내버스 안전운행의 정착을 위한 토론회'에서 2백여명의 교통관계자들이 참석한 가운데 열렸다. 여기서 버스전용차선제 확대, 배차운행시간의 현실화 그리고 노선조정 및 대책기구구성 등에 대한 토의가 있었다.

이날 주제발표를 한 서강대의 박병소 교수는 시내버스 문제는 지난 20여년 동안 문제가 제기되어 왔지 실제로 해결된 것이 없다고 전제하고 그 결과 교통은 시민과 버스종사자에게만 전가되었다고 분석했다. 그런데 버스는 전체 교통체계 속에서 대중교통수단으로서 특별한 권리를 가져야 한다고 주장하고 따라서 정시성을 갖추기 위한 버스전용차선제의 전면적인 확대와 명백한 노선이 되도록 노선조정이 이루어져야 한다고 강조했다. 이러한 버스기능의 회복과 안전운행을 위해 정부의 제도개선과 공동투자가 무엇보다 중요하다고 말했다.

제일 먼저 토론에 나선 조기석 서울삼양교통 시내버스 운전기사는 촉박한 운행시간 때문에 어쩔 수 없이 난폭운행을 하게 되는데 안전운행 실시이후 편안한 마음으로 운전이 임할 수 있게 되었다고 말하고 배차운행시간의 현실화를 강력히 주장했다. 이어 교통부의 이영식 도시교통운영과장은 대중교통여건 개선을 위해 시내버스의 배차시간이 노사합의하에 합리적으로 조정되어야 하며 정부는 버스전용차선제를 확대실시하고 내년부터 중앙전용차선제를 서울시에서 시범적으로 실시하는 등의 방법으로 시내버스 안전운행과 편리성을 제고시키겠다고 말했다. 또 임삼진 녹색교통운동 부설 교통정책연구소장도 전용차선제의 대폭적인 확대가 시급하다고 말하고

노선의 과감한 조정과 신호체계의 개선이 필요하다고 주장했다. 노련의 한효제 위원장은 토론에서 버스전용차선제의 전면실시를 늦어도 7월부터는 실시해야 한다고 강력히 주장했다. 또 전자카드식 승차권제도의 도입과 안전운행의 정착을 위해 기존대도시 교통대책위원회를 확대 개편하여 범국민적으로 참여하는 대책기구를 만들자고 제안했다.

이러한 토론결과에 기초해서 노련은 1994년 7월에 7개 항의 대책을 정부와 관계당국에 건의했다. 이번 건의에서 제시된 대책은 ①배차운행시간의 현실화, ②버스전용차선의 전면확대, ③노선 및 불합리한 신호체계개선, ④전자카드식 승차권제 도입, ⑤식사 및 휴식시간의 확보, ⑥교통안전교육의 강화 그리고 ⑦국가교통대책위원회의 구성 등이다.

특히 국가교통대책위원회의 구성의 경우 날로 심각해지는 대도시 교통문제를 해결한다는 명분으로 국무총리를 위원장으로 하는 '대도시교통대책위원회'를 구성하여 활동하여 오다가 부처간 이기주의 등 여러 제약요인 때문에 거의 기능수행을 못하고 지난 3월 해산되었다. 따라서 노련은 시내버스 나아가 사업용자동차의 안전운행과 현재의 심각한 교통문제를 해결하기 위해 훨씬 강력한 범국민적 의사결정기구의 구성이 절대 필요한 시점이라는 것을 설득력 있게 지적했다. 이러한 주장은 교통당국이 문제해결을 위한 대책들을 많이 만들어 놓고 있지만 이를 밀어붙일 조직적 여건이 정부 내에 제대로 갖추어지지 않은 상태에서 매우 적절한 제의라고 평가받고 있다. 이러한 노련의 제의에 대해 교통부는 정책추진에 참고하겠다고 답변했다.

2) 교통부에 대한 건의활동

노련이 교통부에 그동안 요구해왔던 쟁점사안에 대해 재정리하고 장관 또는 관계자와 면담시 적극 활용하기 위해 1994년 12월에 정책요구서를 작성했다. 여기에는 11가지의 요구가 담겨있는데 그것은 ①대중교통우선의 확고한 정책의지를 보이고 버스 전용차선의 확대실시, ②운수업체의 경영건실화를 위한 합리적인 지도와 지원, ③운수정책의 결정과정에 운수노동자 참여를 보장하여 현장의 교통문제의 실태가 이해되고 국가교통대책위원회 구성에 노조참여, ④운수노동의 특성을 반영한 노

동부분의 종합적인 법을 제정할 운수노동자보호법 제정, ⑤과도한 처벌로 인한 노동자의 생존권 위협이 제고되는 자동차운수사업법 개정, ⑥지입제 폐지와 기업화유도 및 과적 근절책을 포함한 화물 육성책 수립, ⑦개인택시 면허 우선순위 적용, ⑧종합보험가입, ⑨교통법칙금 및 자동차세의 교통문제 해결에 전용, ⑩운전자 복지센터 건립, ⑪심각한 운행 장애와 운전자의 인권과 사기저하를 낳는 시내버스 칸막이 철거 등 이었다.

3) 화물자동차의 과적과 관련된 정책 활동

경제규모가 커지고 지역간에 화물수송이 증대됨에 따라 화물자동차의 중요성이 증대되어 왔다. 우리나라 차량보유대수는 1980년대에 들면서 19.7%의 높은 증가율을 보였다. 이는 1970년대의 증가율보다 높은 증가율은 나타낸다. 1980년대에 차종별 연평균 증가율을 보면 버스가 25.3%로 가장 높은 증가율을 나타내며 그 다음으로 승용차가 22.6%, 화물자동차가 14.2%로서 타 차종에 비해서는 화물자동차의 증가율이 낮다.

노련은 1991년 7월 29일에 교통부, 내무부, 청와대 및 정당들에 대한 화물자동차 과적 근절대책에 대한 진정을 조합원 3,075명의 서명으로 제출했다. 이 진정에 따르면 과적발생의 원인은 다음과 같이 보고 있다.

- 화주들의 생산원가 절감을 목적으로 한 과적강요
- 화물운송알선업체들의 과당경쟁으로 인한 과적유발
- 자가용 화물자동차와 중기차량의 불법화물운송영업행위에 따른 과당경쟁
- 교통량 폭주로 인한 운행시간 지연으로 화주의 과적요구 등

또한 과적의 원인에는 단속소홀과 현장에서 부정(뇌물 수수 등) 그리고 화물유통정책 잘못에 대한 정부의 책임도 크다고 할 수 있다. 이렇게 부조리한 상황에서 현행법은 차주와 운전기사만 일방적으로 처벌하는 것은 부당하며 과적을 효과적으로 근절할 수 없는 것이다. 이에 대한 대책으로 제시된 것은 다음과 같다.

- 화주와 화물 운송알선업체를 함께 처벌
- 운전자 처벌 철폐
- 자가용 화물자동차 및 중기차량의 영업행위 단속강화
- 운임덤핑방지를 위한 인가된 운임수수에 대한 당국의 지도감독 철저
- 중량을 수시로 확인할 수 있도록 계량기기 설치
- 과적방지를 위한 홍보활동 강화

특히 화물운송알선업은 화물을 서로 연결시키는 일을 하는 중요한 업무이지만 이들 업체가 워낙 영세하기 때문에 과당경쟁을 해서 과적과 같은 문제를 야기시킨다. 그래서 화물공제조합이 알선업을 겸업한다든지 화주와 차주를 직접 연결하는 등의 화물유통구조를 개선하는 근본적인 대책이 필요하다.

화물차량의 과적으로 인한 노동자들에게 있어 가장 큰 문제는 손실임금과 장시간 노동라고 할 수 있다. 현재 화물자동차 운전기사들은 교통사고나 교통법규 위반으로 2중 3중의 처벌을 받고 있는데 여기에 과적처벌이 추가됨으로써 손실임금이 더욱 증가되어 생계를 위협받고 있다. 또한 장시간 노동으로 인해 기본급은 적고 각종 수당이 큰 비중을 차지하게 되어 기형적인 임금 구조가 만들어졌다. 더욱이 숨 막히는 교통체증으로 인한 연장노동은 계산도 잘 이루어지지 않고 이에 대한 수당도 제대로 지급이 안 되어 노동자의 근무여건은 더욱 악화된다.

손실임금 보전을 위해 연맹은 오랫동안 다각도로 투쟁해왔으며 좋은 대책과 방안이 필요하다. 그리고 장시간 노동에 대해서는 선진국의 예들을 참조하여 월근무일수 단축방향으로 나아가야 할 것이다. 선진국에서는 주간 또는 월간 단위로 총 노동시간을 규정하고 이를 초과할 수 없도록 하고 있다. 그 대신 1일 노동시간은 8시간을 초과해도 된다. 즉 노동시간이 화물 운송업의 특수성을 감안해서 유연하게 되어있다. 그래서 결국 월 근무일수를 단축하는 방향으로 일이 추진되어야 하는 것이다.

이러한 노련의 진정에 대해 교통부장관은 1991년 8월의 회신에서 사업용 화물자동차의 과적에 대한 1차적인 책임은 자동차의 적재운송에 대한 책임이 있는 운송사업자에 있으므로 운송사업자를 처벌할 수 밖에 없음을 지적하였다. 하지만 자등

차운송사업자측이 화주측에 비하여 규모가 열세하여 수송물량을 빼앗기지 않기 위해서 마지못하여 화주의 요구에 응하여 과적운송을 하는 경우도 있다는 것을 인정하고 이런 경우에 대비하여 화주에 대하여도 함께 제재할 수 있는 방안을 검토 중이라고 답변했다. 국회사무처장의 회신도 교통난 해소책이 국가적 당면과제임에도 그 해결에는 상당한 시간과 엄청난 투자가 소요됨을 지적하였다. 또 여러 법들의 목적과 시행주체가 다르므로 한개의 법으로 규정하거나 단속주체를 단일화하기에는 정부의 조직 기능상 곤란함을 강조했다. 그러나 이 답변은 우리나라의 현실적으로 어려운 여건 속에서 화물 자동차 운전기사들이 피해를 당하고 있으므로 일본의 예와 같이 화주에 대한 권고제도를 도입하는 문제를 검토하여 관계법 심의시 참고하겠다는 내용을 담고 있다.

결국 과적근절과 화물운송의 구조적 문제를 해결하기 위해서는 정부의 단속 및 처벌 그리고 일관성 있는 교통정책이 요구되며 다른 한편으로는 이러한 문제를 해결하기 위한 노조의 주체적인 노력이 필요하였다.

4) 전세버스와 관련된 정책 활동

전세버스의 수요가 급격히 증대되면서 이 직종에 종사하는 노동자들의 권익을 보호하는 노련의 활동도 전개되었다. 1991년 1월 18일부터 에너지 절약의 일환으로 시행되고 있는 전세버스의 운행제한은 이에 노동하는 노동자와 그 가족의 생계를 위협하고 있는 노사분규와 사회불안의 요인으로 작용하고 있다. 전세버스의 경우 부정기로 운행되는 특성을 지니고 있기에 전세버스의 10부제 운행조치에 따라 운행이 정지된 차량에 승무하는 운전기사와 안내원은 무승무로 인한 임금 미지급과 이에 따른 임금손실이 발생하고 있으며, 운영형태가 관광객 수송뿐 아니라 관혼상제와 외국인 수송 그리고 산업체 종사자 및 공무원의 출퇴근 운행 등이므로 생산 및 대국민 봉사에 차질을 초래하고 있다.

따라서 전세버스의 10부제 운행은 즉각 철폐되어야 하며, 철폐가 불가능할 때에는 임금손실을 방지를 위한 대책이 수립 시행되어야 하고, 생산직 노동자 출퇴근 등 전세버스 이용자의 불편을 해소할 수 있는 방안이 강구되어야 한다고 진정하였다. 이에 동력부장관은 비사업용 및 전세버스에 대한 10부제 운행제한을 해제하였을 뿐

아니라 전반적인 검토를 하고 있다는 회신을 보내왔다.

또 늘어나는 교통수요와 함께 전세버스 운송사업과 관련된 정부정책의 변화가 노련의 정책활동의 대상이 되었다. 1993년 정부는 대외개방에 대비 경쟁력 강화를 촉진하기 위해 사업구역폐지와 면허제를 등록제로 전환하였다. 사업구역이란 운행여건과 수요공급에 맞도록 사업구역을 나누어 수도권(서울, 인천, 경기), 부산권(부산, 경남), 대구권(대구, 경북), 광주권(광주, 전남), 대전권(대전, 충남), 강원, 충북, 전북, 제주 등 9개의 구역을 구분한다. 또 면허제는 일정한 조건을 갖춘 기업들에게 전세버스 면허를 정부가 주는 것을 의미한다.

노련은 1993년 6월 2일에 교통부에 대한 진정에서 사업구역의 제한 폐지는 특정 지역으로의 공급을 편중시키고, 그에 따라 경쟁이 격화되며 기업의 휴폐업 발생 및 고용불안이 야기될 것으로 예상된다고 주장하였다. 또한 등록제 전환에 따라 현재의 부실한 재무 구조 및 불합리한 경영의 개선이 방기될 것으로 생각되었다. 이에 노련은 현행의 수요와 공급이 균형을 이루는 사업구역제도의 존속은 필요하다고 진정하였고 업체의 대형화와 경영합리화를 위해 차량보유대수 및 자본금의 확보 등 제도적인 장치마련을 우선적으로 촉구하였다.

4. 문민정부하의 건의활동

새로운 문민정부 하에서 정부부처나 청와대에 대한 노련의 정책제안은 더욱 활발해졌다. 1996년 1월에 노총의 정책과제를 선정하기 위해 노련이 작성한 당면과제는 ①월급제의 실시, ②자동차운수 노동기준에 관한 특별법의 제정, ③교통사고 관련 손실임금의 보전, ④직권중재의 불합리성 시정, ⑤운수업체의 경영건실화를 위한 교통부의 정책수립, ⑥운수정책의 결정과정에 운수노동자 참여, ⑦자동차운수사업법 개정, ⑧종합보험가입, ⑨초과수당의 비과세, ⑩노동자주택 입주자격의 근속기간 산정개선 등 이었다.

노련은 1996년 2월 16일 노총 및 산별위원장과 의 대통령면담시 노련의 쟁점사항을 건의했다. 이 건의에서 ①평화적인 임금타결이 가능하도록 지원, ②운전자 복지센터건립, ③초과수당의 비과세 및 근로소득공제 확대, ④운수노동자 보호법 제정,

⑤종합보험가입, ⑥교통범칙금 및 자동차세의 교통에 전용, ⑦대중교통우선의 확고한 정책의지, ⑧운수업체의 경영건실화를 위한 합리적인 지도와 지원, ⑨운수정책의 결정과정에 운수노동자 참여 등을 요구했다.

5. 정책 활동의 종합적인 평가

1990년부터 1997년까지 노련의 정책 활동 평가는 그 성과가 장기적으로 나타나기도 하고 또 그 성과가 운수산업의 장기적인 사양화와 관련이 있기도 하므로 객관적인 평가가 쉽지 않다. 이런 정책 활동의 성과의 평가의 어려움을 감안하면서 노련이 원래 의도했던 성과와 비교하여 어떤 개선이 있었는가라는 단순한 기준으로 그 성과를 논의해 본다.

이 시기의 노련의 정책 활동의 초점이었던 대다수의 안전들 즉 운전기사 부족난, 장시간 노동과 손실임금, 매연기준 초과에 관련된 운전자 처벌 완화, 소득세법 개정, 노동자 주택난, 복지시설 확충, 교통여건의 개선을 위한 정책건의, 화물자동차 과적, 전세버스 규제 철폐반대 등에서 노련은 원하는 성과를 달성하지는 못했다. 단지 형사처벌제도 완화, 범칙금 인상반대, 개인택시면허 우선순위 철폐 등에서 아주 제한된 성과를 거두었다.

정책 활동의 이와 같은 만족스럽지 못한 성과는 여러 각도에서 분석이 가능하다. 우선 이것은 노련이 얻기 쉬운 임금인상보다도 좀더 진취적인 자세로 전반적인 운수업 노동자의 노동조건의 개선을 추구하는 태도를 보이지 않았기 때문으로도 해석될 수 있다. 단기적으로 이러한 교섭전략이 조합원의 동의를 얻을 수는 있지만 조합원들의 숙원사업이면서도 회사수준의 노조들이 다루기 어려운 안전인 장시간노동나 손실임금, 인력난 등의 문제는 사양산업이라는 판단 하에 구체적인 대안모색에 너무 소극적인 것 같았다. 또 조합원들에게 임금인상뿐만 아니라 왜 노동조건을 개선할 위해 장기적으로 노력해야 하는지 그리고 이를 위해 임금외의 이슈들에 대한 단체교섭의 중요성을 재인식하게 하는 의식개혁을 위한 다양한 노력도 충분치 않았다.

또 이러한 부진한 정책 활동의 성과는 지향했던 6대 도시 시내버스 교섭의 연대

와도 관련이 있는 것으로 판단된다. 이 교섭구조는 개별적인 기업별 교섭구조 하에서 교섭자체에 불성실하고 노조에게 권위적이고 위압적인 자세를 보일 사용자들을 집단교섭으로 끌어내어 원하는 교섭안을 도출해 낼 수 있는 강점을 가진다. 특히 대다수의 운수 노동자들이 임금인상을 원하고 노련의 조직의 입장에서도 이것을 얻어내었을 때 조합원들로부터 그 공로가 가장 인정될 것이므로 임금인상에 몰두하게 한다. 하지만 이러한 집단적인 교섭구조는 교섭을 위한 조직력이나 재원이 중앙 집중화하게 하여 고용과 관련해서 산적해 있는 문제를 교섭석상에 올려놓고 해결하려는 노력을 소홀히 할 수 있다. 특히 이러한 문제를 당면하고 있는 기업단위의 조합원들은 임금인상 못지않게 이런 문제들을 교섭석상에 가져가고 싶지만 현재의 중앙 집중적인 지역단위의 교섭구조 하에서는 그것이 어려울 것이다.

이러한 집중화된 교섭구조의 한계 때문에 스웨덴이나 독일처럼 국가나 산업수준의 노조에 의한 집단교섭이 발달한 나라에서도 회사나 작업장수준에서 공동결정 등을 통해서 임금외의 이슈들이 다루어지도록 하는 이중의 대표구조를 가지고 있다. 특히 국가나 산업수준의 노조들은 공동결정법의 제정이나 확대 등을 통해서 노동자들이 그들의 임금이나 고용에 영향을 주는 기술이나 작업조직의 변화 등의 안전에서 상당한 법적인 발언권을 가지게 하였다.

하지만 노련의 정책 활동의 미진한 성과는 더욱 근본적으로는 정부의 자동차 운수업에 대한 정책과 관련이 높은 것 같다. 정부는 이 정책에서 현상유지 정도에만 몰두할 뿐 교통여건을 시민의 입장에서 적극적으로 개선하기 위해 시민들이 자가용을 집에 두고 육상교통을 좀더 활용하도록 하는 장기적인 교통정책을 수립하고 집행했어야 한다. 이를 위해 시민단체나 교통문제에 대한 나름대로의 경험이나 문제의식을 가진 노련과 같은 조직들과 협의를 통해 현 교통정책의 틀을 장기적인 시각에서 새롭게 짜는 노력을 경주한 적이 없다. 이런 상황 하에서 임금인상을 앞두고 요금인상을 얻을 수는 있지만 좀더 많은 재원의 분배나 도로여건의 개선 등을 통한 육상교통의 질의 한 단계 상승을 위한 노력은 기울여지지 않았다. 이러한 정부의 근시안적인 태도 하에서 노련의 당면문제에 대한 어떤 요구에도 사용자들은 적극적인 반응을 보일 동기를 가지지 못한다.

제4절 버스외부광고 및 장학사업

1990년대 초반에 노련의 노조조직이 위축되고 정책 활동이 충분한 성과를 거두지 못한 상황이었음을 앞의 2, 3절에서 확인하였다. 그러나 이러한 상황 하에서 노련이 광고수익참여를 통해 기금을 조성하여 운수 노동자들의 자녀들에게 장학금을 제공할 수 있었던 것은 괄목할만한 성과였다. 어려운 운수업의 상황과 운전기사 부족난등의 악조건 하에서도 건실한 운전기사들을 운수업에 머물게 한 것은 이 성과가 크게 기여하였다고 판단된다.

1. 광고수익참여와 장학재단의 설립

노련의 광고운영권의 쟁취운동은 광고사업에 대한 내무부의 허가기간이 지난 1988년말로써 끝남에 따른 것이다. 내무부는 체육부의 요구를 받아들여 허가기간을 1989년 4월 2일까지 연장시켰고 또 4월 1일 허가기간 연장일 전에 시내버스 등 올림픽 광고를 국민체육진흥공단이 운영토록 하는 국민체육진흥광고물 관리지침을 마련하여 시도에 시달하게 했다.

노련은 이에 따른 대책회의인 전국중앙위원회를 1989년 4월 11일에 열고 내무부의 광고물 관리지침을 원천적으로 인정할 수 없다고 결의하였다. 그러나 이후에 광고권 쟁취운동은 그리 순탄하지 않았다. 더욱이 6~7월은 전국 6대도시 시내버스 임금인상의 공동교섭기간이 겹쳐 사실상 광고권에 대한 추진보다 임금인상의 공동투쟁 쪽으로 조직력이 집중되었다. 임금교섭이 마무리된 이후 9월 26일 서울시내버스지부의 단체협약 일환으로 광고물 부착에 따른 사용 승낙을 서울버스운송사업조합과(이사장 민경희) 합의하였다. 노련은 1989년 11월 14일 시내버스 88개 사로부터 받은 승낙서를 첨부하여 국민체육진흥공단에 광고대행계약 체결요청 공한을 발송한데 이어 22일 재촉구 공한을 보내고 28일까지 결과를 통보해줄 것과 만약 연맹의 정당한 요구를 의견을 받아주지 않는다면 실력행사를 하겠다는 최후통첩을 했다. 그래서 11월 29일 서울 시내 분회장들이 버스광고운영권 쟁취결의대회를 개최

하게 되었다. 또한, 전국 조직이 서울 탄천 주차장에서 결의대회를 가졌고 동원차량을 이용 광화문 진출을 시도하면서 올림픽도로가 마비되고 서울시내 교통이 막히는 등 큰 충격이 일어났다.

이 대회가 있는 이날 오후에는 체육부에서 광고관계 유관기관회의가 진행되었다. 이날 회의에서 체육부의 조영승 국제체육국장은 체육진흥공단 측에 장관의 지시라고 전제하면서 노련이 주장하고 있는 장학기금 조성을 위한 버스광고사업 운영권 문제는 충분한 이유가 있다고 강조했다. 그리고 이 문제를 자동차노련 측과 협의하여 조속한 시일 내 해결토록 지시했다. 이는 지금까지 체육부가 노련의 요구에 적극적으로 나서지 않은 것과는 대조적인 모습이었다. 이로써 조합원들은 광고사업운영권 획득에 대한 기대가 커지게 되었다.

이러한 조직적인 투쟁과 로비 및 홍보활동이 효력을 발휘하여 시내버스 광고운영권 문제는 1989년 12월 22일 자정 직전에 국민체육진흥공단 측과 최종합의로 일단락되었다. 국민체육진흥공단과 노련의 합의 내용은 다음과 같다.

- 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 인쇄시설을 보유 시 광고물 인쇄의 수주우선권 부여 등 3가지 사업에 대하여 서울지역에 한해 노련과 적극적으로 협력하고 추진한다.
- 이와 같은 합의사항 이행기간은 91년 10월 2일까지로 한다.

노련은 이날 협상에서 시내버스 운영권을 일부 양보하면서 장학기금 및 복지기금 조성과 광고사업 운영권의 일부를 요청했다. 이는 버스운행거부로 시민의 발을 묶을 수 없다는데 그 뜻을 둔 것으로 최악의 경우를 피해야 된다는데 공단 측도 수렴함으로써 최종적인 합의를 볼 수 있었다.

이 합의가 이루어짐에 따라 1989년 12월 22일 노련 정기대의원대회에서 규약을 개정하여 복지사업을 확장하는 방안을 강구키로 하였다. 노련은 이와는 별도로 장

학기금조성과 함께 장학재단 설립을 위하여 사전준비작업에 착수키로 했다.

2. 장학사업

노련은 노동자들의 자녀들을 위한 복지활동의 일환으로 장학회를 설립하여 장학금을 지급하였다. 1990년 8월 31일에 노련 장학재단설립추진위원회가 전국시도 지부장으로 구성되었다. 이에 따라 사업추진을 위한 재단법인 자동차노련 장학회 설립 이사회를 11월 22일 개최하고 정관마련, 이사장 선임, 사업계획 및 예산확정과 장학금 지급규정을 제정하였다. 이 이사회에서 초대이사장에서 이시우 위원장을 선임하고 이사에는 한호제 상임부위원장과 시도 지부장등 14명을 선임하였다.

장학회의 구체적인 기금은 노련 산하 해당 조합원으로부터 출연금으로 1인당 2천원, 총 1억 2,281만 6천원과 국민체육진흥공단 지원금중 1차분 7,718만 4천원을 합쳐서 기본재산 2억원으로 하였다. 또 노련 장학회는 91년도 자금증자계획으로 조합원 모금 결의액 중 미납액 2,118만 4천원과 국민체육진흥공단의 90년도 지원금 미수금 4억 7,059만 2천원과 91년도 지원금중 2억 3,529만 6천원 90년도 출연금 2억을 합쳐 9억 3,307만 2천원을 장학기금으로 증자했다.

각 지부별 장학금 배정비율은 연맹의무금 납부실적을 60%, 장학기금 납부실적을 40%의 비중의 기준으로 하여 결정하였다. 가장 많이 배정된 것은 서울버스지부로 배정비율은 29.32%로서 배정액은 1억 3천 780만원이며 2천만원 이상 배정된 지부도 8개에 이르고 있다. 장학생의 선발기준은 내신 성적이 중학생, 고등학생, 전문대생의 경우 50점 이상, 대학생의 경우 70점 이상으로 하였다. 또한 선발된 장학생중 성적우수자를 대학생과 전문대생 2명, 고등학생 3명, 중학생 3명 등 모두 10명을 선정하여 상장 및 부상을 포상하였다.

1991년 6월 22일에는 역사적인 노련 장학금 지급 및 장학생 증서 수여식이 6월 22일 진행되었다. 이날 이시우 장학재단 이사장은 식사를 통해 이러한 장학금 지급은 자동차 노련 역사상 획기적인 일로서 조합원들의 강력한 투쟁의 결과라고 평가했다. 또 앞으로 장학회가 조합원 자녀 모두의 교육을 충실히 보장할 수 있도록 기금을 더욱 확대시켜야 하며 이를 위해서는 기금을 더욱 확대시켜야 한다고 강조했다.

다. 이를 위해 버스광고사업이 한층 활성화되고 노련의 사업 참여가 확고하게 보장되어야 한다고 했다.

〈표 6-4〉에서 광고사업에 기초한 기금으로 이루어진 장학금 지급이 해를 거듭할수록 그 수혜자의 수나 장학금 규모가 확대되었음을 확인할 수 있다.

2000년부터는 수혜를 받은 중학교, 고등학교, 대학교, 전문학교의 학생수가 매년 5,000명에 육박하게 되었고 장학금의 총액수도 매년 30억을 넘게 되었다. 1990년 12월에 노련 장학회가 설립된 이후에 2002년까지 수혜를 받은 학생의 전체 수도 35,082명에 이르렀고 장학금 총액수는 198억 7,401만원에 이르렀다. 한편 장학회의 기금도 매년 광고수익의 증가에 따라 늘어나서 1990년 설립 당시 2억원이었던 것이 1997년에는 약 112억원에 이르렀고 2002년에는 약 227억원을 넘었다.

〈표 6-4〉 연도별 장학금 지급현황

년도별	중 학교		고 등 학교		전 문 대 생		대 학 생		합 계	
	인원	지급액	인원	지급액	인원	지급액	인원	지급액	인원	합 계
91	755	56,530	360	201,600	8	6,400	14	19,600	1,137	484,130
92	1,024	307,200	544	244,575	6	4,200	19	20,900	1,593	576,875
93	1,708	512,250	898	449,000	13	10,400	28	33,000	2,647	1,004,650
94	1,536	460,800	1,091	545,200	19	15,200	33	39,600	2,679	1,060,800
95	1,705	682,000	930	651,000	21	21,000	36	46,800	2,692	1,400,800
96	1,661	797,280	1,022	858,480	30	36,000	39	58,500	2,752	1,750,760
97	1,616	837,200	1,238	1,109,700	23	32,200	38	70,300	2,915	2,049,400
98	1,968	950,680	1,875	1,496,000	25	24,500	57	73,300	3,925	2,544,980
99	1,979	886,160	2,707	1,894,900	32	38,400	69	110,400	4,787	2,929,860
00	2,240	1,010,500	2,573	1,800,750	63	75,600	75	133,140	4,951	3,019,990
01	2,150	963,000	2,727	1,908,900	59	70,800	68	109,065	5,004	3,051,765
02	1,631	697,480	3,031	2,121,700	66	79,000	77	123,200	4,805	3,021,380
계	16,192	6,500,600	13,238	9,251,205	240	263,900	408	605,540	30,078	16,822,245

자료 : 노련 『2002년도 사업보고』 499쪽.

장시간노동과 저임금 및 손실임금 등의 열악한 노동조건에 시달리는 운수 노동자들에게 광고수익사업의 참여를 통해 기금을 확보해서 자녀들의 학자금용을 융자할 수 있다는 것은 아주 성공적인 정책활동이었다고 평가될 수 있다. 앞으로도 장학회는 이 기금을 잘 경영하고 투자하여 장학혜택을 받는 자녀들의 수를 늘리고 그 기금의 투명한 관리에 만전을 기해야 한다.

3. 보험사업

노동자 복지의 해결과 향상을 위해 노동조합이 스스로 노력해야한다는 취지 하에 노련의 보험사업이 시작되었다. 또 그 수익금을 조합원 및 노련의 복리증진에 활용하기로 하였다. 이를 위해 1995년에 노련 복지사업국에서 삼성화재와 대리점을 개설하여 운영하게 되었다. 이 보험사업은 1998년도에 그 기틀을 마련하게 되었다. 이해에 노련 보험사업은 시도지부의 재정자립을 위해 수수료 전액을 지원하는 체제로 돌입하면서 단체보험가입은 활성화되었다. 이해에 시작된 퇴직연금보험 사업은 운수회사의 영세성과 경영부실로 위협받는 노동자의 고용안정이나 노후생활을 보장할 수 있게 했다.

1997년의 경제위기 이후에는 정부공기업의 민영화, 대기업의 구조조정, 기업의 합병 등으로 노동자들은 많은 희생을 강요받게 되었다. 이러한 상황은 운수업에서도 예외가 아니어서 부실 운수회사의 퇴출내지는 합병으로 인한 실직자 증가와 증형버스 증차로 인한 비정규직 고용증대 등으로 노사간의 갈등은 날로 심화되어 가고 있었다.

이러한 환경변화 속에서 노동자의 복지향상을 사용자와의 협상이나 정부에 대한 정책 활동을 시도하기는 어렵게 되었다. 이런 관점에서 노련의 보험사업은 노동자들의 복지를 노조가 스스로 해결하는 유용한 대안이었다.

1999년도 노련의 보험사업은 두 가지 방향에서 확대되었다. 첫째, 노련의 오랜 숙원인 영업용 버스 대물보험 가입을 적극 추진한 결과 2000년 7월부터 6대도시가 가입키로 합의했다. 이로써 그간 조합원이 대물사고로 인한 음성적인 피해를 줄임은 물론 대물보험가입으로 발생하는 수수료 수입도 시도지부 재정자립에 공헌하게

되었다. 둘째, 손보사업에서 취급하지 못한 생명보험사업을 추진함으로써 각종 질병에 대한 보상을 받게 되었으며 단체요율을 적용함으로써 적은 보험료로 큰 보장을 받게 함으로써 보험가입의 폭을 넓게 선택할 수 있게 되었다.

운수 노동자의 복지문제를 스스로 해결해 나간다는 취지에서 시작된 손해보험사업은 1998년에 장기보험 5,000건, 1999년에 1만건, 2001년에 2만건을 달성하게 되었다. 또 2002년에는 장기보험 3만건 달성의 해로 설정하여 가입활동을 전개하였다.

제5절 1990년대의 임금교섭 활동

1. 1990년 임금교섭

1990년의 임금교섭에서 임금인상 기본목표는 생계비의 확보, 임금제도 개선, 노동시간 단축, 주거 및 복지향상 등에 두었다. 이를 위해 노련은 단체협약 기준안을 해당조직에 시달하였다. 이 기준안은 우선 운수노동자들의 주택마련을 돕도록 사용자측에 협약을 통해 노동자주택 및 복지협정의 체결, 노동조합활동보장으로 회사는 여하한 이유로도 노조운영에 개입할 수 없도록 명문화, 인사사항 중 징계 및 해고조항에서는 회사는 조합원에 대해 정당한 이유 없이 해고, 휴직, 정직, 배치전환 기타 징벌을 못하도록 규정, 노동쟁의지침으로 쟁의 행위와 관련하여 주의할 사항, 쟁의에 따른 조직, 파업프로그램, 행동수칙등과 쟁의시 활동지침, 지부 및 분회의 행동지침 등을 구체화 시켰다. 또 노련은 전국 각 지부, 분실, 직할 노조 등 교섭위원들을 대상으로 교섭력 강화방안 등에 대한 교육을 실시하여 임금인상지침에 대한 해설, 단체교섭 강화방안 등이 다루어졌다.

업종별 분과위원회의 활동의 강화는 각 업종별로 수익성이나 성장추세 및 이에 따른 노동자들에 대한 임금이나 노동조건은 상이하게 다르므로 이에 맞는 임금 및 단체교섭이 체결될 필요가 있기 때문에 중요하다. 이를 위해 업종별로 교섭을 위한

단위노조건 혹은 지역간 연대나 정보교환 등이 절실하게 요구된다. 업종별 분과위원회별로 임투에 대한 전략은 약간씩 차이가 있었지만 대체로 임금인상과 성과급폐지 및 노동시간 단축에 중점을 두기로 했다.

1990년의 6대도시 시내버스 임금교섭도 1989년처럼 사용자들의 무성의한 태도로 원만하게 진행되지 못했다. 6월부터 8월에 임금시효가 만료인 서울, 부산, 광주, 대전, 대구와 인천 시내버스 등은 수차례에 단체교섭을 하였으나 사용자측은 아무런 대안을 제시하지 않았다. 이에 따라 노련은 8월 17일 새벽에 16개의 주요도시의 시내버스 전 조적이 파업에 들어가기로 결의하였다. 그러나 파업의 시한을 불과 몇 시간 앞두고 9개 도시에서 합의를 보았다. 여기서 합의한 임금인상율은 서울, 부산, 수원, 광주 10.02%, 대구 10.5%, 전주 15%, 춘천 13.22%등으로 9개 도시의 평균 인상률은 12.14%이었다.

시내버스와는 달리 시외버스 분야는 교섭에서 어려움을 겪고 있었다. 시외버스 경남지부의 경우 사용자측은 1990년에는 임금인상이 불가하다는 무성의한 태도로 일관하다가 노조지부가 파업하기로 결의함에 따라 적극적인 자세로 돌변 임금인상이 타결되었다. 이에 따라 운전기사 7만원, 안내원 3만원의 임금인상을 합의하였다. 경북지부도 임금인상에 합의함으로써 파업시한을 하루 앞두고 타결했다. 임금인상으로 현 임금에서 9.5%를 인상하기로 합의하고 임금시효기간을 4개월 앞당겨 내년 5월 31일까지로 결정했다.

1990년에 단체 및 임금교섭의 실질적인 성과를 보면 전반적인 노동조건 개선에 강조한 단체협약의 갱신보다 임금인상에만 치중된 한계를 드러냈다. 서울버리지부의 단체 및 임금교섭은 다른 지부에 파급효과가 큰 교섭인데 그 내용에 있어서 상당한 비판이 제기되었다. 서울지부의 단체협약의 근로조건부문에서 상여금의 제한 규정과 병가사용의 제한은 근로조건을 저하시켰다. 또 임금시효기간을 1년을 초과해서 7개월을 연장시킨 것도 한계로 지적된다. 광주, 여수, 순천지역도 임금인상시효를 1개월 넘어서 체결했다. 또 기본급과 주휴수당의 분리로 인한 임금체계상 문제도 개선시키지 못했고 근로기준법개정으로 주 노동시간이 단축되었으나 임금협정에 근로일수 단축이 반영되지 못하고 연장근로시간으로 처리된 것도 한계로 지적되었다.

이와 더불어 업종별 분과위원회도 시내버스의 경우 6대도시 임금인상 공동투쟁 등을 통해 가시적인 성과를 보였지만 다른 업종의 경우는 그 성과가 미진했다. 이것은 시내버스처럼 공동투쟁의 경험이 부족한 다른 업종에서 단기간에 개선되기 어려운 한계인 셈이다.

이처럼 노련이 정해놓은 단체 및 임금교섭의 목표와 실제 합의된 협상안의 커다란 괴리는 여러 관점에서 설명될 수 있다. 노련이 지부나 단위노조의 임단협의 현실을 충분히 감안 안하는 너무 이상적인 협약기준안을 제시하는 문제 때문일 수도 있다. 또 지부차원에서 임금교섭 준비과정인 계획수립, 조사활동, 요구서 작성, 교섭체제 강화 등을 사전에 치밀하고 과학적으로 준비하는 노력이 미진한 것도 원인이다. 실제로 산하 각 조직별로 단체교섭에 대한 사전준비나 계획이 철저하지 못했고 교섭력을 강화하기 위한 활동이 미흡하였으며 개선과제로 남게 되었다.

2. 1991년 임금교섭

노련은 임투를 앞두고 전국조직상근간부교육을 실시하여 5개 분임으로 나뉘어 노동조합개혁을 위한 간부의 자세, 91년도 임투방향과 근로조건 향상방안, 노동조합의 민주 및 자주적 운영을 위한 방안, 산별노조체제의 확립을 위한 대책, 노련 정책활동의 문제점과 개선방향등을 다루었다. 또 전국노사교섭위원회에 대한 교육에서는 제조업과 비교해서 임금수준이 낮고 특별급여 및 복지후생비에 있어서 나는 큰 격차의 개선을 촉구했다.

1991년에 노련은 임금인상요구율을 업종 평균 20.3%로 결정했다. 이는 임투를 둘러싼 대내외적 여건과 운전기사부족난 해소와 생계비를 감안하여 결정되었다. 이러한 임금인상 요구 외에도 임금구조개혁을 요구하고 근로시간 단축방안으로 법개정취지에 따라 격주 2휴일제를 추진하고 주 44시간제 실시에 따른 월기본 근로시간을 220시간으로 책정토록 했다. 또 주택 및 후생복지 확충방안으로 단체협약기준에서 주택복지 협정서안의 요구 및 조합원 자녀 학자금 지급제도 설치와 식사 및 피복질 향상을 요구하기로 하였다.

서울의 경우 사용자측은 21.4%에 이르는 시내버스 요금인상에도 불구하고 각종

세제혜택 등 부가적 조치가 없는 상황에서 어려운 경영여건으로 지불능력이 부족하다는 주장을 했다. 인천의 경우도 사용자들이 예년과 같이 서울의 교섭을 보면서 논의하자고 무성의하게 나왔다. 서울지부는 78만 7천여원으로의 인상을 요구하고 회사 재직자에게는 근무일수와 관계없이 기본급을 전액 지급하는 완전월급제와 격주 2휴일제로의 개선을 요구하고 부가급으로는 교통비, 무사고수당, 근속수당 등을 요구했다. 1991년에도 임금교섭과정은 사용자 측의 무성의로 원만하게 진행되지 않았다. 이에 따라 노련은 4월 20일부터 준법투쟁을 전개하기로 하였다. 서울, 부산이 4월 27일 총파업을 예고한 가운데 긴박하게 진행된 막판교섭에서 기본급 10% 내외 인상, 상여금 50~100% 인상 그리고 일부수당의 인상 등 실질적으로 두자리수 임금인상효과와 교섭결과를 얻고 끝을 맺었다. 대구버는지부의 경우 기본급 임금 인상률은 9.67%이고 각종 수당은 10% 인상되었다. 또 무사고수당이 신설되고 연간 무사고포상금과 상여금도 인상되었다.

고속버스도 서울고속버는지부의 회의에서 소속 7개 노동조합 조합장들은 1990년도 공동임투 실패의 원인이 사용자 측의 집요한 방해공작과 고속노동조합간의 연대감 결여에 있다고 지적했다. 그래서 1991년도에는 '통일요구 통일행동'을 금년도 임투전략으로 채택했다. 또 고속버스 조합원의 한결같은 바램인 포괄역산제 임금구조의 시정, 승무수당 철폐를 요구하기로 했다. 공통요구사항으로 ①월 기본급을 근무일수에 관계없이 지급, ②초과근로에 대한 가산임금 추가지급, ③일부 수당의 폐지 및 다른 수당과 호봉승급액의 인상 등을 주요 내용으로 했다. 하지만 고속버스 공동임투는 실패했다. 연대를 다짐하면서 계속 교섭타결이 지연되면 동시쟁의 발생 신고나 준법운행에 돌입키로 했던 조합장의 결정사항이 이행되지 않았다. 이러한 상황이 발생한 것은 한진이나 동부고속과는 달리 코오롱과 동양고속이 쟁의발생신고에 대한 결의를 얻지 못했고 코오롱이나 중앙고속이 2~3차례 밖에 교섭을 안했기 때문에 준법투쟁에 불참하기로 했기 때문이다.

시외버는지부도 임투대책회의에서 1991년에는 임금협정 만료시기를 모두 3월로 앞당겨 시내버스처럼 전국적인 공동투쟁을 전개할 것을 결의했다. 이날 회의에서는 약 20.3% 정률인상을 요구하기로 했다. 또 낙후된 임금구조의 개선이 시급하다는 데 의견을 모으고 그 방법으로서 불필요한 수당의 기본급 통합, 근속수당 등 고정적

으로 지급되는 제반수당의 통상임금전환, 연월차 및 휴일근로수당 등 수당은 금액을 임금에 흡수시키고 휴일을 실시, 일당식 임금체계를 시간급제로 전환, 임금협정 기본 근로시간을 주 44시간으로 책정을 요구하기로 했다. 이외에도 주택 및 후생복지 확충을 위해서 노력하고 무주택 조합원의 주택마련, 조합원 자녀학자금 지급제도 설치, 식사 및 피복질 향상에도 주력하기로 했다. 또 상여금인상을 요구하기로 했다. 그리고 교섭대책으로 산하 각 분회중간간부의 쟁의대책 요원화, 교섭결렬시에 대비한 조직점검 및 쟁의대책수립, 제반 연대성 강화, 최소한의 쟁의대책 예산 확보 등도 토의했다.

서울관광지부는 1991년도 임금교섭을 21차에 걸친 끈질긴 교섭 끝에 8월 16일에 타결했는데 그 인상률은 기본급과 수당의 상승을 고려하면 무려 23.7%였다. 안내원의 경우도 기본급과 수당의 상승이 24.7%였다.

1990년과 비교하여 1991년에는 임금인상수준은 약간 낮았지만 각종 수당이나 상여금의 증가로 실질적인 임금인상률은 높은 셈이었다. 이러한 임금교섭의 성과에도 불구하고 단체교섭의 목표였던 임금제도의 개선, 노동시간의 단축, 주거환경개선, 복지 및 작업환경의 개선, 적정기사 확보와 고용안정 등의 목표는 만족스럽지 못하게 아주 부분적으로 개선되는 수준에 멈추었다.

1989년에 공식화된 6대도시 시내버스 공동 임금교섭투쟁은 아주 시기적절한 교섭구조의 변경이었다. 이 전략적인 선택을 기점으로 노련의 조직의 주축을 형성하는 시내버스는 임금인상 요구를 좀더 효율적으로 관철할 수 있었다. 특히 정부가 총액임금제등을 통해서 시내버스와 같은 공공부문에서 임금인상을 억제하려하였고 공동교섭은 이러한 난관을 극복하고 높은 임금인상을 얻을 수 있게 했다. 하지만 시외버스나 고속버스는 공동 임금교섭을 실현하지 못했다.

특히 임금교섭은 정부의 총액임금제등의 임금억제 정책 하에 편승하여 사용자들은 지불능력을 이유로 낮은 수준의 임금인상을 제안했다. 더욱이 운수업이 공익사업이라는 미명 하에 조합원의 단체행동권이 제약되고 있는 것을 이용하여 사용자들은 교섭에서 대안을 제시하지 않고 무성의하고 불성실하게 교섭에 임하고 있는 실정이었다. 따라서 노조의 입장에서 사용자의 지불능력을 조사하는 등의 경영공개의 필요성이 크게 대두되었다.

3. 1992년 임금교섭

노련은 1992년 임금교섭에서 서울버리지부가 제시한 것처럼 월 24일 근무에 월 기본급 및 연장근로수당, 야간근로수당을 포함한 월 임금의 인상과 출퇴근 수당, 무사고 포상금, 근속수당 등의 신설이나 인상 및 상여금은 50%를 올려 500%를 주장했다. 또 노동부가 노총과 산별 노련들의 강력한 저항에 부딪혀 노동법 개악방침을 일단 철회했지만 임금억제를 목표로 1992년부터 실시하는 총액임금제를 실시하기로 했다. 사용자 역시 계속 적자타령을 늘어놓고 교섭에 무성의한 태도를 보일 것으로 예상되었다. 1992년에도 사용자들의 무성의한 교섭태도로 교섭이 사실상 거부되는 사태가 되풀이되었다. 이에 6대도시 지부장과 임원 그리고 분회간부 등은 임금현실화 쟁취 임투중앙결의대회를 갖고 사용자들의 태도를 비난하였고 2월 28일에 동시 파업키로 결의했다. 이 파업시한을 대부분 지역이 몇 시간씩 넘기면서 부분 내지는 전면파업을 통해 19.6%의 비교적 높은 임금인상을 이루고 끝났다. 그러나 지역에 따라서는 노동시간의 차이에 따라 수당 액수가 약간 다르고 상여금도 차이가 난다. 그러나 근무일수 단축이나 상여금 인상은 전혀 관철시키지 못했다.

1992년도에 시외버스 임금이 20% 내외에서 타결되었다. 충북지역의 충북교통이 21% 인상시켰으며 경기지부 산하의 시외버스도 시내버스와 동일하게 19.65%를 인상시켰다. 또 충남지역의 시외, 군내버스도 임금을 18% 인상시키기로 합의하였다. 제주시외도 임금 20.7% 인상에 합의하였다. 그러나 시외버스 임투의 중요한 과제인 노동일수 단축이나 임금구조의 개선은 전혀 개선을 이루지 못했다.

고속버스 업종은 거의가 노동부의 총액임금 중점 사업장으로 선정되어 1992년도에 임금 5% 이내 억제를 강요당하고 있었지만 조합원들은 이에 강력 반발하였다. 이것은 시내버스 임금이 이미 19.65% 올랐고 더욱이 지난 4~5년간 상대적으로 임금인상률이 떨어져왔기 때문이었다. 또 고속도로 체증으로 승무수당을 제대로 받지 못해서 손실임금이 증가하고 있어 조합원들의 불만이 누적되고 있는 심각한 상황 하에서 임 고속버스 분과위원회는 임투에서 '통일요구 통일행동'의 기존원칙을 고수하기로 했다. 그러나 교섭결과는 총액임금제라는 높은 벽에 부딪혀 당초 요구

했던 생활급 보장과 시급제 관철을 이룩하지 못했으며 인상분을 고려할 때 10%내외의 인상효과를 거두고 끝났다. 또 인상분을 기본급에 더하지 못하고 부가급에 붙임으로써 사용자와 정부의 총액임금제 강행을 정면으로 돌파하지 못했다. 시내버스에 비해 훨씬 미흡한 결과는 앞의 회의에서 결의했던 공동투쟁이 실패한 때문으로 판단되었다.

서울고속버스터미널노조는 1992년도 임금교섭을 위해 임투 교육을 통해 단결력을 높이고 치밀한 사전교섭준비를 하였다. 그리고 전 조합원이 집행부를 중심으로 굳게 뭉쳐 무려 14차 교섭 끝에 20% 임금인상을 획득하였다. 직급평균 15%가 인상되고 상여금을 현행 400%에서 450%로 인상시킴으로써 20% 이상의 인상효과를 거둔 셈이다.

전세버스업종은 서울관광이 사업조합과 15차에 교섭을 가졌으나 사용자측이 총액 10%선의 대안을 고집하고 있어 협상이 결렬되었다. 지부측은 저임금상태로서 단순히 인상률을 조정해서는 저임금구조를 개선할 수 없다는 판단 하에 타결책으로 10%인상안을 수용하면서 그동안 문제점으로 지적되어온 임금구조의 변경을 통해 실질임금의 인상을 조정하려는 목표로 교섭을 진행하였다. 난항을 겪던 임금교섭이 타결되었는데 조합원의 임금이 기준급여 10% 인상되고 상여금, 각종 수당등도 약간 인상되었다.

강원지부 산하 시내, 시외버스 임금교섭이 끈질긴 협상 끝에 15% 내외에서 대부분 타결되었다. 특히 금강운수(시외)는 근무일수를 23일에서 21일로 단축시키는 획기적인 노동시간단축에 합의했다. 그러나 임금은 59,394원인 8% 인상에 그쳤다. 이외에 강원운수(시외), 강원여객과 강원홍업(시외), 시내업종의 대동운수와 대한운수도 10% 내외의 임금인상을 달성했다. 경북지부도 임금 및 각종 수당에 대해 15% 내외의 인상을 합의했다. 광주전남지부의 전남지방(목포, 순천, 여수)의 6개 시내버스 회사의 임금협상은 분회장의 능동적인 교섭과 광주, 전남지부의 적극적인 지원으로 현 임금에 19.6% 인상을 합의하였다. 또 전남지방 13개 군내버스회사는 개별교섭을 통해 16%부터 19%선의 인상을 합의했다. 전북지부는 근무일수 단축에 전력 투쟁하였는데 사용자 측의 구태의연한 교섭태도에 전면파업을 앞두고 막바지교섭에서 시내, 시외 모두 시급기준 19%로 임금을 인상하기로 하였다.

제주지부는 버스업종과 택시업종간 면허발급 우선순위를 차등을 두어 이 격차를 두지 말고 동등하게 순위를 조정하여 줄 것을 도지사 면담 등에서 요구사항으로 진정하였다. 이러한 요구가 받아들여져 어느 정도 개선된 안이 합의되었다. 제주 렌터카 노조는 전 조합원이 해고위기에 처했는데 제주지부의 헌신적인 지원과 가족들까지 동원한 항의농성을 통해 해고를 철회시켰다. 이것은 제주지부 조정신 지부장이 적극 나서 제주도 행정당국을 상대로 끈질기고 강력하게 항의하여 양보를 얻어내고 사업자도 해고를 철회하게 된 결과였다.

부산화물 임투가 마무리되었는데 그 결과는 대부분 한자리수 임금인상에 그쳤다. 14개 노조 중 5개 노조가 총액기준 정률 5%내에서 결정되고 정액 인상된 노조도 인상률로 계산하면 한자리수 내외인 것으로 드러났다. 이같이 미흡한 결과는 정부의 올해 총액 5%내 임금인상에 따라 임금억제정책과 경기침체로 경영상의 어려움이 겹친 경제상황에 기인한 것으로 분석되었다. 그러나 가장 큰 이유는 부산특수화물조직이 분열되어 공동교섭을 하지 못하는데 가장 큰 원인이 있었고 앞으로의 임투에는 버스업종처럼 전국차원에서의 연대투쟁이 절실하였다.

무엇보다도 1992년도 임금협상은 정부가 총액임금제를 통해 임금억제정책을 한층 강화시키는 상황 하에서 이를 뚫고 이루어진 높은 임금인상을 이루었다. 이는 이해의 전산업 임투의 선도적 역할을 담당했다는 의미에서 매우 소중한 것으로 평가되고 있다. 특히 1992년도 임투의 두드러진 특징은 홍보면에서 활발한 활동을 전개한 것인데 조합원들에 의해 파업이 결의된 후 임투대책위 결정에 따라 2월 24일자 조선일보에 ' 시내버스 왜 파업하는가' 라는 제목으로 입장을 간결하고도 설득력 있게 제시함으로써 시민과 정책당국자들에게 파업의 당위성을 효과적으로 인식시키는 데도 성공했다. 1992년의 임금교섭의 성공적인 성과는 조합원들의 굳은 결의와 노련의 철저한 사전준비와 조합원의 참여, 조합원들의 노조에 대한 신뢰회복, 공동임금투쟁의 위력, 일부직종의 노조조직의 활성화 등이 합쳐져서 얻어졌다.

4. 1993년도 임금교섭

1993년에 노련과 서울버리지부는 임금대책회의에서 생계비 확보원칙을 위해 임

금체계의 개선과 근로일수의 단축도 요구하기로 했다. 이를 위해 이 지부는 1992년 7월에 조합원 700여명을 대상으로 한 정밀조사를 시행해서 이에 기초하여 월 기본급을 25.7%의 인상을 요구했다. 이외에도 상여금 및 일부 수당의 증가를 요구했다. 또 1993년에도 정부의 임금억제정책은 계속될 것이고 무엇보다 조합원들이 높은 임금인상을 기대하고 있으므로 공동 임금인상투쟁은 불가피하다고 보았다. 서울을 비롯한 6대도시 시내버스 임금이 파업예고시각을 하루 앞두고 8% 인상 선에서 타결되었다. 또 무사고 수당, 교통비도 인상되었다. 그러나 상여금이나 근속수당은 인상되지 않았으며 근무일수 단축도 실현시키지 못했다. 식사의 질의 개선도 합의했다. 이러한 1993년도의 6대도시 시내버스의 임금타결은 나머지 지역의 기준이 되어서 결정적 중요성을 가졌고 다른 지역이나 업종의 임금협상의 성과도 대체로 부진하였다.

1992년 12월에 열린 전국지부장회의에서 노련은 93년도 임금인상과 관련된 제반 정세를 검토하고 임금인상요구율을 17.2%로 결정했다. 이와 더불어 근무일수 단축을 요구하고 임금제도 개선과 관련해서는 ①기본급비율의 85% 이상 확충과 완전월급제 실시, ②업종간 지역간 동일임금관철, ③근속호봉 월 15,000원 이상으로 인상, ④상여금을 월 소정근로기준임금 연 600% 지급, ⑤퇴직금누진제의 확충을 요구하기로 결의했다. 또 복지후생과 작업환경개선분야에 있어서는 사내복지기금을 제도화하고 학자금 지급을 확대하고 주택건설 및 주택자금지원 등 주택협정을 체결해야 한다는데 의견을 같이했다.

노련은 1993년 3월에는 교섭위원을 대상으로 임투 교육을 실시했다. 교육에 참석한 화물분야에 교섭위원들은 현재 사업주들의 경영악화를 회피하기 위해 지입제를 대대적으로 실시하고 있어 노조가 깨지고 조합 활동에 막대한 지장을 받고 있다고 호소하고 근본적인 대책을 노련 차원에서 세워달라고 건의했다. 또 시외버스 분야의 교섭위원은 차량이 종합보험에 가입하지 않고 공제보험에 가입함에 따라 사고처리에 문제가 많고 대물보험에 가입하지 않아 사고비를 자부담하는 경우가 너무 많다고 이의 대책을 호소했다. 또 현행 시외버스의 노동시간과 근무제도는 노동기준법을 준수할 수 없어 노사간 교섭에 문제가 있으니 이점도 해결하도록 해야 한다고 주장했다.

충북지부 산하 충북교통(시외)은 1993년 3월 임금을 9.87% 인상하고 상여금을 현행 450%에서 500%로 인상하는데 합의했다. 청주시내 7개 시내버스노조 분회는 분회장들의 극한적인 단식농성과 조합원들의 참여로 타결되었는데 타결내용은 임금을 8% 인상하고 무사고수당을 인상하는 내용이었다. 교섭의 처음에 사용자측이 무성의로 일관하여 교섭에 진전이 없자 교섭위원 2명이 단식농성에 돌입하였고 나머지 분회장 5명이 합세하였고 일을 마친 조합원들도 가세하는 등 분위기가 고조되어서 교섭이 어렵게 타결되었다.

경기지부 산하 시내, 시외버스 17개 분회의 1993년 임금인상도 시급기준 8%인상, 및 상여금 조정을 내용으로 타결되었다. 하지만 다른 지역이나 업종의 임금교섭은 5월 말까지도 부진하였다. 사용자 측의 무성의로 인한 이러한 사태는 당초 6대 시내버스 교섭 후 다른 지역도 이 정도의 임금인상이 예상된 것과는 다른 것이다. 서울관광의 경우 19.6%의 임금인상을 요구하였으나 사업조합이 대안을 제시하지 않아 진전을 못보고 있다. 제주지역 전세버스와 서울고속, 경북시외버스도 교섭을 타결하지 못하고 있었다.

제주지역 전세버스 6개 회사의 노사는 제주지방노동위원회에 중재를 통해 월 30만원의 임금인상 효과가 있는 임금인상 및 각종수당 및 상여금 인상을 합의했다. 이렇게 됨으로써 개선된 임금수준은 제주지역 타 업종과 비슷한 수준이 되었으며 전세버스업종 전체적으로 볼 때에도 상위그룹에 들어가게 되었다. 이 같은 중재결정에 대해 35일 동안 극한적인 파업을 벌였던 조합원들은 눈물겨운 투쟁의 보람이라는 긍지를 느꼈다. 또 지부를 중심으로 뭉쳐 흔들리지 않고 싸운 보람을 느낀다는 반응이었다. 이 파업을 이끈 조경신 제주지부장도 어려운 여건 속에서도 조합원들이 지도부를 믿고 단결하여 뒷받침해준데 대해 감사하고 특히 노련 전 조직이 깊은 관심을 가지고 격려해준데도 감사했다.

경남지부 산하버스 업종 임금이 노동쟁의 발생신고 후 노사간의 집중적인 교섭 끝에 임금 및 각종 수당의 인상을 타결했다. 한편 제주시내버스도 노동쟁의 발생신고 후 조정단계에서 조정안을 받아들이기로 노사간 합의하여 임금 및 수당인상과 월만근일의 단축이 타결되었다.

1993년의 임금교섭은 1992년과 비교하여 그 성과가 상당히 부진하였다. 이러한

성과는 전체 교섭을 주도한 시내버스 임금교섭에서 드러난다. 이러한 6대도시 임금 인상 결과는 처음 요구했던 17% 내외 인상에는 절반정도의 수준이며 6대도시 임투 대책 위원회가 3월 1일 결정한 최후 양보선인 10% 인상도 고수하지 못한 것이다. 이러한 부진한 성과는 임투대책위원회가 처음 합의한 공투일정을 수행하는데 지부가 차질을 빚었으며 따라서 공투대열이 일사불란하지 못해 투쟁력 강화에 문제점으로 작용했다.

또 이렇게 낮은 임금인상은 1993년의 경제적 상황과도 관련이 높다. 경제성장률이 1990년과 1991년에 9%대의 높은 수준을 유지하다가 1992년과 1992년과 1993년에는 5%대로 하락하였고 이에 따라 노동생산성 증가율도 낮아졌다. 이러한 경제상황의 악화에 따라 한국노총의 여러 산별연맹의 노조들의 단체협약 타결 평균 임금인상율도 1991년의 9%와 1992년의 10.5%에서 1993년과 1994년에 각각 6.5%와 5.2%로 하락했다. 또 한국노총의 최대조직인 금속연맹의 경우도 1993년과 1994년에 비슷한 저조한 임금인상율을 보였다.

1993년도 시내버스 임투는 신정부 출범과 때를 같이해 여러 가지로 어려움을 겪었는데 노련은 노동부와 교통부를 상대로 적극적인 활동을 펼쳤다. 하지만 신정부의 노동정책의 윤곽이 잡히지 않은 정치적 상황 하에서 노련의 임금인상과 관련된 요구는 정부 공직자들로부터 충분한 공감과 지지를 받기가 어려웠다. 이러한 1993년의 부진한 임투성과는 노련에서 한효제 위원장 당선과 그 이후에 발생했던 조직 내부의 갈등과 상당한 관련이 있었다. 이러한 상황 하에서 노련은 체계적인 교섭에 대한 준비나 교육활동을 할 수가 없었고 여러 지역이나 단위노조의 간부들도 교섭에 집중하는 충분한 역량을 발휘할 수 없었다.

5. 1994년 임금교섭

1993년 12월 전국6대도시 지부장회의에서 지역간 공동투쟁을 하기로 결의하고 임금인상요구율은 17%로 하기로 했다. 또 임금제도의 개선과 관련해서는 기본급 지급 제한조항 철폐, 주휴수당의 기본급 통합, 근속수당 1만원 요구 및 통상임금화, 그리고 상여금의 100%의 인상, 복지후생 및 근무제도 개선과 식대 및 무사고 수당

을 인상, 격주 2일 휴무제도를 요구하기로 했다. 하지만 1994년의 임금교섭에서도 사용자들은 정부의 교통임금 인상방침이 처음 요구했던 것에 못 미친다는 이유와 아직 요금인상이 시행되지 않고 있어 교섭에 성실히 응하지 않았다. 이에 따라 3월 6대 도시 임투대책위원회는 교섭의 조속한 타결을 위해 최후 양보선으로 13.6% 임금인상안을 제시하고 상여금과 각종수당 그리고 각종 부과금은 지역의 실정에 맞게 지부가 자율적으로 교섭하기로 했다.

1994년도 임금교섭은 기본급 7.5% 인상과 근속수당, 무사고수당 등 제수당인상분을 포함하여 9% 내외의 인상에서 완전 타결되었다. 타결내용을 보면 기본급이 7.5% 인상되고 근속수당, 무사고수당, 휴가비가 인상되었으며 여러 수당 인상에 있어 지역별로 약간의 차이가 있었다. 그런데 더욱 중요한 것은 대구의 경우 배차운행시간을 조정하기로 합의함으로써 조합원들의 안전운행을 위한 여건개선에 큰 발판을 마련했다. 대구는 노선운행시간을 현행운행소요시간에서 약간 늘려서 조정하고 추후 적정시간을 재조정한다고 노사합의 했다.

또 1994년 6대도시 시내버스 임투는 안전운행 캠페인과 더불어 진행됨으로써 전국민의 지대한 관심 속에 이루어졌다. 시내버스 운전기사들이 당면해있는 부족한 운행시간, 다중처벌, 형사처벌을 피하기 위한 합의금지출, 손실임금 등이 있음에도 새롭게 들어선 문민정부나 교통당국은 이러한 산적한 문제를 개선하는 노력을 보이지 않았다. 이러한 상황 하에서 시내버스는 과속, 부당추월, 신호위반, 정류장 통과 등을 일삼지 않을 수 없어서 시민들로부터도 좋은 반응을 얻지 못했다. 이에 따라 1994년에 노련은 이러한 불법운행을 자제하고 준법운행 안전운행을 선택함으로써 정부당국이나 사용자들이 임금개선이나 노동자들의 현안의 개선에 대해 좀더 적극적인 태도를 취하도록 하는 압력을 행사하려 하였다.

1994년도의 임금교섭과 관련해서 노련의 지도적인 역할은 1993년에 이어 1994년에도 미진한 수준에 머물렀다. 이것은 1993년 2월에 당선된 한효제 위원장의 직무가 7월에 집행정지에 대한 가처분이 내려지고 12월에 이 가처분 결정이 다시 취소되면서 지속되었던 노련 내부의 조직분규와 관련이 있다. 그러나 1994년도의 임금투쟁이 당장 눈앞에 다가옴으로써 더 이상 조직의 안정이 흔들려서는 안된다는 전 조직의 공감대가 형성되었다. 그래서 한 위원장을 선출한 2월의 임시대의원대회

에 참가한 대의원의 일부가 자격에 하자가 있다고 주장하면서 일부 조합원들이 법원에 제기한 임원직무 집행정지 가처분 및 대의원대회 결의 무효확인 소송에 대한 가처분 결정을 취소함과 아울러 결의무효 확인소송을 기각하는 판결을 냈다.

하지만 이 과정에서 1994년 임금교섭과 관련된 노련의 일상적인 지원활동은 충분히 수행되지 못했다. 위의 위원장 집행 정지 가처분 결정의 취소 전에 있었던 노련의 임금대책회의에서 임금인상율은 1993년 9월에 실시한 조합원 노동실태 및 의식조사 결과에 기초하여 임금인상률이 11-15%의 고율의 임금인상요구가 불가피하다고 인정되었다. 임금구조 개선과 관련해서는 특히 주휴수당을 기본급에 통합하는 문제가 거론되었다. 또 1993년도 임금교섭처럼 1994년도에도 6대 도시 시내버스 임금인상율이 타결된 후 나머지 업종에 거의 그대로 기준이 적용될 것으로 예상되어 시내버스의 강력한 공동투쟁이 필수적이라는데 의견을 함께했다.

노련은 1993년 12월에 전국지부장회의에서 1994년도 임금인상요구율로 17%로 결정하였다. 또 이밖에도 임금구조를 개선하고 노동시간을 단축해야하며 각종 복지후생의 개선이 공감되었다. 또 공동투쟁이 효과적이라는 사실이 그동안 입증된 만큼 6대도시 시내버스가 총단결하여 임투를 전개하기로 했다.

1994년도의 임투의 환경적 배경으로 정치·사회적 분위기는 노총과 경총간의 '사회적 합의'에 대해 대체로 공감하고 있어서 임금인상율은 한자리 숫자로 될 것이 예상되었다. 또 정부는 온갖 방법을 동원하여 '국가 경쟁력 강화'의 필요성과 당위성을 선전하고 국민들은 이에 대한 상당부분을 수긍하는 추세였다. 또 학계에서는 노사간에 대립구도로 되어있는 현행 노동관계 법령을 협력구도로 개정의 필요성을 주장하여 상당부분의 공감대를 형성한 상태였다. 이러한 정치사회적 환경 하에서 사용자는 교섭에 대한 무성의한 태도로 일관하고 있었다.

이런 어려운 여건 하에서 1994년도 임투는 여러가지 면에서 긍정적인 평가를 받았다. 임투대책의 일환으로 시행된 안전운행 캠페인은 언론 및 시민들에게 좋은 반응을 얻었다. 준법차원에서 결성된 운수사업법 위반차량 고발은 추후에도 사용자측에 압력수단으로 사용가능한 것으로 보여진다. 또 임금인상율은 기대수준에 미치지 못했음에도 조합원들이 침묵하고 있는 것은 정치·사회적으로 어려운 실상과 임투에 임하는 노조의 활동을 긍정적으로 인정하고 평가한 때문으로 여겨진다. 또 노련

이나 지역노조들은 신속하고 정확한 보도자료 및 속보발행을 통하여 대인론 및 시민들에 대한 홍보 전략은 성공적이었다. 특히 대구에서 배차시간을 조정기로 노사간 합의한 것은 조합원들의 의견을 수렴하고 안전운행의 발판을 마련한 것으로 높이 평가된다. 과거의 6대도시 임투가 임금인상에만 주력했던 반면 이러한 노동시간의 개선에 대한 성과는 노동자들의 열악한 노동여건으로 인한 건강악화나 열악한 노동여건 등의 문제를 완화시킬 수 있었다는 점에서 긍정적인 의미가 주어진다.

하지만 임투의 부정적인 측면으로 사회적 합의 및 국가 경쟁력 강화라는 국민적 염원에 밀려 임금인상이 한계에 부딪쳐 인상율이 기대치에 미달했다. 또 공동투쟁에 따른 행동통일(안전운행, 준법투쟁)이 미흡하여 대외적인 단결력 과시에 실패했다. 또 지역간 조직간 신뢰상실로 일사분란한 추진력이 약화됨에 따라 사용자들의 무성의한 교섭태도를 조장한 결과를 초래했다. 특히 1994년도는 1992년도의 일사분란한 공동투쟁에 의한 높은 임금교섭의 성과와 좋은 대조를 보인다. 또 다른 해와 마찬가지로 1994년에도 임금인상에만 주력하고 임금제도 개선 및 노동시간 단축노력의 부족은 미진한 성과로 남아있다.

6. 1995년 임금교섭

1994년 12월에 6대도시 시내버스 지부장회의에서 95년도의 임금인상의 요구방향으로서 임금인상 요구율은 16.7%로 하였다. 또 임금제도의 개선으로 상여금의 인상 및 강력히 요구하기로 하였다. 이외에도 일부 안전에 대해 각 지부조직의 실정에 맞추어 임금교섭에서 ①기본급 중심의 임금체계 개선과 월급제의 실시, ②상여금(일시금) 및 퇴직금 누진제의 확충, ③근로시간 단축, ④복지후생의 확충 및 작업환경의 개선, ⑤교통사고 관련 손실임금의 보전 및 고용안정책 강구 등을 요구하기로 했다.

그러나 1995년도의 시내버스 임금교섭도 사용자들의 무성의한 교섭태도로 어려움을 겪었다. 이에 따라 전국 6대도시 지부장회의는 3월 13일부터 승무거부를 단행기로 했다. 이런 진통을 겪은 1995년의 시내버스 임금교섭은 월 임금 6.7% 내외, 상여금 50% 인상을 주 내용으로 모두 타결되었다. 이번 임금 인상으로 만근기준

월임금이 사상처음으로 1백만원을 넘게 되었으며 상여금도 500%가 되었다.

1995년도 6대도시 공동임투는 지부장과 분회장들의 전력 농성돌입으로 여론의 관심이 집중된 가운데 비교적 단시간에 매듭지어졌다. 또 한효제 위원장은 3월 10일 KBS뉴스라인에 출연하여 파업결의의 배경을 밝히고 우리 요구의 정당성과 사용자의 무성의를 규탄했다. 이어 한위원장이 최병렬 서울시장을 만나 노련의 입장을 전달하고 이해를 구했다. 이러한 가운데 일부 지역사용자들은 3월 11일 쟁의발생 신고를 내며 강경 대처했다. 이런 상황 하에서 건설교통부가 시외와 고속버스 등의 요금을 4월부터 각각 10%와 9%씩 올린다고 발표하고 이에 따라 시내버스 요금 인상이 지방자치단체별로 결정됨에 따라 사용자들도 임금인상과 관련된 양보안을 제시하게 되었다.

6대 도시 시내버스 임금교섭이후에 경북지부 산하 시외버스 20개 조직의 임금의 8.5% 인상과 수당인상을 내용으로 교섭을 타결했다. 경남지부 임금교섭도 쟁의발생신고 끝에 냉각기간 중에 극적으로 타결되었다. 경기지부의 영남여객도 월임금을 6.71%로 인상하고 상여금도 인상을 했다. 강원지부(금강운수)도 7%의 인상을 타결하고 상여금도 인상하였다. 충남지부(금남고속)는 6.9%의 인상에 합의했고 상여금도 늘렸다. 전북지부의 시외버스는 7% 인상하고 상여금 임금도 인상하여 타결하였다. 경기동북지부의 시외와 시내버스는 현행임금에서 6.7% 인상하고 상여금도 인상하였다.

1995년도의 임투를 둘러싼 환경은 여러 가지로 어려운 상황이었다. 정부당국에서는 세계화를 앞세워 국가경쟁력 강화라는 이론과 지자체 선거를 의식하여 노사분규에 강경대응이 예상되었다. 또 버스요금 인상 전망이 불투명함에 따라 사용자 측에서는 교섭에 무성의한 태도로 일관하였다. 더욱이 노동부에서 적정임금이상 인상업체의 여신규제와 공동단체 노조의 특별관리를 발표함에 따라 사용자 측의 교섭태도는 더욱 경직된 상태였다.

하반기 중에 2기 지하철이 일부 개통되면서 시내버스 업체의 사양화가 더욱 가속될 것으로 예상됨에 따라 교섭분위기는 침체하고 있었다. 또 법원의 판결흐름이 불법 분류시 손배를 인정하는 추세인바 사용자 측에서 이를 활용할 가능성을 배제할 수 없는 상태에서 조합의 파업능력도 크게 제한되는 상황이었다. 또 교통범칙금 인

상 발표 등으로 조합원들은 임금의 대폭인상 기대심리가 팽배하였다.

이러한 상황 하에서 이루어지는 6대도시 임금교섭은 파업 전에 타결된 것은 조합원과 언론 및 사회적으로 교섭력의 발전이라는 좋은 평가를 받고 있다. 특히 조합원들은 임금인상률이 고율로 되지 못했으나 상여금이 인상되었고 또 정치, 사회적으로 어려운 실정에서 노조의 활동과 교섭력에 의해서 타결되었음을 긍정적으로 평가하는 것으로 보인다. 또 신문광고 및 정확한 보도자료 등을 통해 대언론 및 시민들에 대한 홍보 전략은 성공적이었다. 더욱이 6대도시 지부장 및 노련 임직원과 6대도시 각 지부 분회장들의 전격적인 농성돌입은 시의 적절하였으며 유관기관 및 사용자 측에 상당한 압력수단으로 작용한 것으로 평가되었다.

하지만 사회 및 법리적 제약과 단결력에 대한 자신감 상실로 과감한 행동 대책수립을 기피하는 현상은 한계로 남게 되었다. 또 사용자 측의 경영난 악화 등의 환경에 동요하여 요금인상시기 등에 집착한 나머지 교섭전략에 소홀한 결과를 초래하였다. 또 임금제도 개선 및 복리후생제도 개선 노력부족도 개선해야할 교섭의 과제로 남았다.

7. 1996년 임금교섭

1995년 12월에 전국 6대도시 지부장회의에서 6대도시 시내버스 임금인상요구율이 14.8%로 결정되었다. 또 상여금을 100%를 인상하여 600%로 요구하기로 했다. 임금제도 개선사항은 현행 기본급에 주휴수당을 통합시켜 명실상부한 월급제를 실시하며 근속수당, 식사질 개선, 기타 복지제도 개선 등은 각 지부 실정에 맞게 요구하기로 하였다. 또 조합원들에게 막대한 손실임금을 초래하고 있는 차량의 대물보험 미가입을 이번 교섭에서 해결하기로 했다. 또 이 회의에서는 업종별로 임금수준에 격차가 있고 노동시간 등에 큰 차이가 있는 현실에서 업종별 분과위원회를 열어 생계비 확보를 원칙으로 각 업종의 실정에 맞게 임금인상요구율과 제도개선내용을 결정하게 하였다. 1996년 1월에 단위조직 대표자와 간부들이 참석한 가운데 '임투승리 결의대회'를 열었고 교섭결렬에 따른 전면파업 등 일체의 권한을 지부장에게 위임했다. 언론에서도 깊은 관심을 가지고 공동임투를 지켜보고 있었다. 이 교섭

에서도 사업조합측은 지역지부의 요구에 대해 대안을 제시하지 않은 채 눈치만을 보는 무성의한 대응자세였다. 또 전국버스연합회는 긴급이사회에서 경영난 해소를 위해 요금현실화가 시급하다는데 의견을 모으고 정부가 운임을 적정수준으로 인상 해주지 않을 경우 임금교섭에 일절 응하지 않기로 결의한 것으로 알려졌다.

1996년에도 파업시한 직전에 부산, 대구, 인천, 광주전남 시내버스 지부가 올 임금협상을 극적으로 타결했다. 타결된 임금인상현황을 보면 서울버리지부 임금 7.9% 상여금 50%, 부산버리지부 근무일 1일 단축과 상여금 50% 인상에 합의하고 임금인상은 요금인상 후 7월에 다시 조정키로 했다. 대구버리지부 임금 7.75% 상여금 50%, 광주전남지부 임금 9% 인상과 상여금은 월 19,858원 인상, 인천지부 임금 7.9% 상여금 50% 인상, 대전지부는 상여금 50% 인상에 합의했으나 임금은 사용자 측의 정의발생 신고로 중재에 들어갔다.

이러한 96년도 임금인상투쟁의 성과는 노련의 끈질긴 노력, 분회간부와 조합원의 적극적인 참여가 있어서 가능했다. 노련 강성천 신임위원장은 노동부와 서울시 등 중앙정부 및 지방정부를 수차례 방문 관계자들과 올 임금타결을 위한 정부의 성의 있는 대책수립을 촉구했으며 6대도시 '임투대책위원' 들도 수시로 지방정부에 원만한 타결을 할 수 있도록 우리의 입장표명과 함께 협조를 요청했다. 또 한국노총에서도 노련의 96년도 임금타결을 위한 성명서 발표와 파업시 연대투쟁 의지표명, 농성 격려방문 등의 적극적인 지원을 하였다.

또 노련은 1996년 4월에 합동분과위원회를 개최 6대도시 시내버스를 제외한 시내, 시외, 고속버스업종의 올해 임금인상을 현행에서 14.8%를 요구키로 했다. 또 근무·일수 단축 등 제도개선에 주력하고 임금인상교섭대책은 지부실정에 따라 최선을 다하기로 했다. 또 근무일수단축 등 제도개선과 노동시간 단축에 주력하기로 했다. 또 휴일 및 휴가의 확대와 월차 생리휴가 등 수당대체는 금지토록 하는데 노력키로 했다. 이와 함께 임금제도의 개선과 복지후생확충 및 작업환경개선에도 활동을 강화키로 했다.

1996년도 국내 경제상황은 1995년 하반기를 고비로 침체로 접어들면서 경제성장률이 전년대비 2%가 낮은 7% 내외로 전망됨으로써 임금인상도 상대적으로 낮아질 것을 예측하였다. 반면 비자금 사건과 1995년말부터 이어진 물가급등은 조합원들

로 하여금 상대적으로 높은 임금인상을 기대하게 만들고 있었다. 뿐만 아니라 서울에서 이미 시작된 버스카드제는 조합원, 사용자 그리고 관계당국 모두에게 대폭적인 임금현실화의 필요성을 제기하는 상황이었다. 그러나 정부당국은 총선을 앞두고 뛰는 물가를 잡아야 한다는 정치·정책적 판단에 따라 우선 공공요금인상을 억제해야 한다는 확고한 방침을 견지하고 있었다.

한편 서울의 경우 제2기 지하철이 그 해에 상당부분 개통될 예정이었고 나머지 지역은 계속 공사중이어거나 공사를 시작함으로써 시내버스 사업경영의 전망이 불투명해졌으며, 따라서 교섭환경이 악화된 상태였다. 교통요금을 보면 시내버스의 요금을 서울, 인천, 대구, 광주, 대전 등이 1996년도 3월과 4월에 12%에서 17%씩 인상하였다. 이에 따라 이 도시들의 임금교섭이 급진전되게 되었고 위와 같은 임금인상안을 타결하게 되었다.

8. 1997년 임금교섭

노련은 1997년 1월의 전국지부장 회의에서 임금인상 요구율을 15.7%로 요구키로 했다. 또 임금체계에서 기본급 중심의 월급제 실시, 근속호봉제도의 확충과 정착 및 상여금 인상을 요구키로 했다. 노동시간 단축은 주 44시간의 실질적인 노동시간 실시를 위해 1일 2교대제 근무와 격주 2휴일제로 전환을 요구하기로 했다. 이밖에 복지후생확충 및 작업환경개선을 위해서는 식사질 개선과 조합원 피복의 질 개선에 노력키로 했다. 또 6대 도시 지부장들은 공동임투에 노동법 무효화 투쟁을 결합시키기로 하였다. 또 차기 회의는 대전지부의 임투를 지원키 위해 대전지부서 개최기로 하는 결의도 했다. 이날 지부장들은 현재의 노동환경이 노동법의 개악으로 사용자가 전임자 급여, 임금협약유효기간, 정리해고, 퇴직금 중간정산 등 노동법을 악용할 소지가 있고 또한 임금교섭이 부진하다는데 인식을 같이하고 더욱 단결해서 공동임투에 임하기로 했다. 특히 1월말까지 임금교섭을 빠른 속도로 진척시키기로 하였다.

그러나 1997년 3월 초에도 임금교섭에서 별 진전을 이루지 못했다. 이에 따라 3월 26일 새벽부터 전면파업에 들어가기로 했다. 또 노련은 이때 전면파업을 시행하

지 못할 경우 수리를 전제로 6대도시 지부장과 노련 임직원은 위원장에게 조건부 사직서를 제출하기로 하는 등 교섭에 임하는 결연한 태도를 보였다. 이에 따라 3월에는 교통방송과의 전화인터뷰나 22일에는 조선일보의 사회면 의견광고, 24일에는 교통신문의 광고를 통해서 시내버스가 왜 파업을 할 수밖에 없는가를 홍보하기도 했다. 더욱이 6대 도시의 파업찬반투표에서 높은 찬성률을 보이며 조합원들의 결연한 자세를 확인했다.

이에 따라 파업하는 날에 대구, 대전, 서울, 인천 등에서 임금협상이 타결되었고 광주에 파업을 유보하고 협상을 재개하기로 하여 4월 11일에 타결되었다. 교섭의 타결 내용을 보면 부산은 임금 5%, 상여금 40%, 학자금 4기분 지급, 대구는 임금 5%, 상여금 40%, 유급휴일 1일, 대전은 임금 5%, 상여금 40%, 서울은 임금 5%, 상여금 40%, 학자금 98년부터 지급, 인천은 임금 5%, 상여금 40%, 광주는 임금 5%, 상여금 월 39,107원 인상을 결의했다.

경남마산시내버스는 5.5%의 임금인상과 50%의 상여금 인상을 타결하였다. 경기지부는 5.5% 임금인상과 60%의 상여금 인상, 충남지부는 5% 임금인상과 일당 2일분 상여금 인상, 충북청주시내버스는 5.5% 임금인상, 경북지부는 4.5% 임금인상, 전북지부는 4.5% 임금인상, 광주전남지부는 5% 임금인상과 상여금 인상을 결정했다.

1997년도는 국제수지적자 확대 및 한보사태 등으로 전년도에 비해 사회 및 경제 적분위기가 침체되었다. 이에 따라 정부와 재계의 임금동결선언으로 임금상승 억제 를 유도하는 상황이었다. 또 그간 적자타령과 요금인상만을 주장하던 운수업 사업 자들의 운송수입금 횡령사건이 밝혀지면서 사용자들에 대한 불신과 임금상승욕구가 어느 때보다 상승해 있었다. 이에 따라 노련 전국6대도시 지부장회의에서 1997년 임금교섭을 공동교섭으로 추진기로 결의하고 노동법 개악으로 인한 6대도시 시내버 스 사업의 필수공익사업 포함 등의 상황변화에 관계없이 임금투쟁활동을 전개하기로 하였다.

그러나 사업자들은 불성실한 교섭태도로 일관하고 있었고 관계당국은 편협적인 조치에만 급급하고 있었다. 이에 따라 노련은 3월 11일에 총파업을 결의하게 된 것 이고 3월 26일에 일부지역을 제외한 6대도시에서 노련 창립 후 첫 총파업이 성사되

었다. 이는 지금까지 파업직전에 막판의 극적 타결이란 부정적인 이미지를 불식시키게 하였다.

교섭타결 내용을 평가해 보면 노동관계법 개악 반대 총파업투쟁시 노총산하 전 조직에서 실추되었던 위상을 일거에 확립하는 계기가 되었다. 또 6대도시 중 그동안 취약지역으로 제기되었던 서울, 대전, 인천이 일사불란하게 총파업에 돌입한 것은 지역간의 신뢰회복에 좋은 기회를 제공했다. 또 97년 임금인상 공동투쟁결과는 조합원들로부터 대단히 좋은 반응을 얻고 있었다. 일사불란한 총파업 시행은 대내외에 조직력을 과시함은 물론 향후 노동관계법 개정에 따른 부작용도 최소화 할 수 있을 것으로 전망된다. 총파업 시행 후 구속 등 희생자가 발생되지 않은 것은 파업의 시기가 적절하였고 폭력, 기물파괴 등의 사고가 없었던 일사불란한 조직력의 결과였다.

하지만 1997년도의 교섭은 몇 가지의 아쉬운 한계를 보이기도 했다. 첫째는 업계의 경영난 악화주장과 노동관계법 개정문제 등에 밀려 본격적인 교섭시기를 늦추는 오류를 범했다. 또 시민과 언론 등에 노조가 사용자측과 담합하여 임금인상에 노력한다는 비판을 받기도 하였다. 또 일부지역의 임금인상 적용시기를 소급적용이 아닌 3월 1일 또는 4월 1일로 정한 것은 앞으로의 임금교섭과 관련하여 부정적인 선례를 남겼다는 점에서 문제점으로 지적할 수 있다. 또 다른 해와 마찬가지로 임금인상은 획득했지만 임금제도 개선 및 근무일수 단축노력을 소홀히 한점은 풀리지 않는 시내버스 교섭의 난제로 남아있다.

1997년도의 교섭의 경험에 기초한 여러 가지의 향후대책도 고려되었다. 6대도시의 필수공익사업과 여타 공익사업의 차이점을 부각시키면서 원활한 임금인상을 획득하는 교섭전략 수립의 필요성이 강하게 대두되었다. 공동임투의 여건이 계속 악화되는 상황 하에서 이에 따른 체계적인 임투전략의 수립의 중요성이 증대하는 추세이다. 또 임금시효 만료일까지 타결을 목표로 한 교섭일정 준비와 교섭대책 수립의 중요성이 대두되고 있다. 또 임금제도 개선 및 후생복지 확충과 근무일수 단축 중 운수업 종사 노동자들의 오랜 숙원을 해결하는 교섭전략이 구축되어야 한다. 노동관계법 개정에 따른 새로운 노동법 환경 하에 교섭력 강화대책이 고민되어야 하고 각종 자료와 정보 등 사전준비와 철저한 교육이 필요하다. 마지막으로 지하철 확

총과 연계되어 업계의 날로 악화되어 가는 경영의 전환기적 현상에 대비한 대책수립의 필요성이 높아가고 있다.

9. 1990년대 단체교섭 성과의 종합적인 평가

1990년부터 1997년의 단체교섭의 성과가 주로 임금인상에 집중되어 있으므로 이것의 평가가 중요하다. 노련 내에서 이 기간의 임금인상율이 제조업보다 낮다고 평가되고 있다. 즉 1988년부터 1995년까지 제조업은 15.4%씩 매년 성장한 반면 시내버스는 10.4%로 연평균 5.4%씩 뒤지고 있다고 보고 있다. 하지만 이러한 비교에 기초한 평가는 좀더 신중해야 한다.

특히 제조업의 경우 성장산업이 많이 있는 반면에 시내버스는 사양산업이라는 차이를 고려하면 이 비교는 적절치 못할 수도 있다. 1988년부터 1995년 중에 1988년, 1989년, 1991년, 1994년과 1995년을 제외한 다른 해에는 운수업의 상승률이 높게 나타난다. 1988년부터 1995년의 임금인상의 연평균 성장률은 9.6%로 시내버스는 이것보다 높은 10.4%를 기록하고 있다.

이처럼 시내버스의 사양화의 진전에도 불구하고 높은 임금인상율을 기록할 수 있었던 것은 집단교섭의 힘에 부분적으로 기인했다. 특히 이 시기의 버스회사의 경영여건의 악화와 정부의 총액임금제등의 보수적인 임금정책에 따라 임금상승의 상당한 제약이 존재했다. 또 기업이나 지역별 경영성과의 차이가 커지면서 임금격차가 커질 가능성도 높았다. 하지만 시내버스 집단교섭은 이러한 제약이나 가능성을 줄이면서 높은 임금인상을 기록할 수 있었다.

하지만 임금인상에 앞서서 정부의 요금인상이 이루어졌던 상황은 노련의 활동에 상당한 시사점을 준다. 즉 만족스러운 임금인상을 이루기 위해 노련은 정부나 시민들에게 임금인상요구의 배경이나 파업 등의 활동을 정당화시키는 설득이나 홍보활동을 게을리 하지 말아야 한다.

또 노련 내부의 위원장 선거를 둘러싼 조직 갈등이 임금교섭의 위축을 가져옴을 확인하였다. 1993년의 한효제 위원장의 당선을 둘러싼 노련 내부의 갈등은 조직이 강력한 지도력으로 단협 등을 지원하는 것을 어렵게 했다. 문민정부의 등장에도 불

구하고 정부의 교통정책이나 정책당국자들의 근시안적인 태도는 크게 변한 것이 없고 이런 상황 하에서 정책활동에 너무 기대를 걸고 여기에 많은 조직력을 쓰는 것은 노력에 비해 낮은 성과를 낼 수 있다. 더욱이 이러한 노련의 활동의 우선순위의 배정은 노련이 좀더 지원하고 노력하면 양호해질 수 있는 단체교섭을 소홀히 하게 할 수 있다. 하지만 물론 노련의 정책활동은 운수업과 관련된 법과 제도의 개혁과 직결되므로 중요성이 간과 되서는 안 된다.

또 1990년대 단체교섭의 특성은 임금인상외의 장시간노동이나 낮은 기본급수준, 손실임금, 다중처벌 등의 난제를 효과적으로 풀지 못한 점이다. 이것은 얻기 쉬운 임금 인상에만 주로 집착하는 조합원들이나 단위노조 및 지역노조들의 성향과도 관련이 있지만 운수업의 전반적인 사양화와 연관성이 높다. 1980년대 말과는 달리 1990년대에 시내, 시외, 고속버스 등의 운수업이 사양성장단계에 접어들면서 사용자들이 더욱 불성실한 교섭태도를 보였고 운수업의 어려워진 경영여건을 인식한 단위노조나 지역노조들의 교섭활동도 위축되게 되었다. 이러한 성장단계 하에서 임금인상을 넘어서는 전반적인 노동조건(장시간노동나 손실임금 등)의 개선은 엄두를 내기가 어렵게 되었다. 또 공익사업으로 파업활동이 제한되는 운수업의 특성도 사용자들의 태도를 결정짓게 한 요인이다.

1990년대의 노련의 교섭에서 서울버스지부를 중심으로 한 각 지역지부들은 교섭과 관련된 상당한 독자성을 가지게 되었다. 이것은 1988년의 산별노조로의 전환이 실패한 상황 하에서 협의회체제가 존속되고 심화된 결과였다. 비록 이 지부들이 지역노조로의 전환을 이루었지만 독자적인 강력한 교섭권을 행사하지는 못했다. 또 노련의 기능은 교섭과 관련된 주요 안전들의 선정이나 각 안전들에 대한 지역노조의 교섭전략의 수립과 같은 적극적이고 전략적인 역할보다 교섭이 결렬된 지역노조에 대한 지원과 같은 사후적이고 소극적인 역할에 머물게 되었다.

1990년대에 6대도시를 중심으로 한 시내버스의 지역교섭의 전국적 연대가 활성화된 것과 비교하여 다른 업종의 교섭은 상대적으로 위축되었다. 이 시기에 노련의 교섭 및 쟁의와 관련된 업무를 맡았던 황성규 국장의 증언에 따르면 각 업종의 부진한 교섭력은 그 업종들의 특수한 구조적 여건과 관련이 깊다. 시외버스의 경우 직행, 완행, 군내버스 간에 수익금이나 운전사의 임금수준에 큰 차이가 있었고 이것이

시의버스 내 에서조차 단일 조직이나 교섭을 어렵게 한 구조적 요인이었다. 관광버스의 경우 운전사들이 회사로부터 받는 월급보다 관광객이나 음식점들로부터 부수입이 커서 노조조직이 유지되기도 어렵고 임금과 관련된 교섭에 총력을 기울이기가 어려웠다. 또 고속버스의 경우 강력한 자금력을 가진 그룹회사에 소속된 사업자들이 노조의 정상적인 활동을 억압하거나 온건화 되도록 유지할 수 있는 역량을 가지고 있었다. 이처럼 다양한 구조적 이유로 조직력이 떨어지는 업종이므로 활성화된 교섭을 기대하기는 쉽지 않았다.

제7장

경제위기와 새로운 대응

제1절 환경변화와 전반적인 노조활동의 후퇴

제2절 노조 조직의 새로운 대응

제3절 정책 활동

제4절 버스외부광고사업권의 이관

제5절 임금교섭의 시련

제6절 수세적인 노동쟁의

제7절 조합원 노동실태에 대한 연구조사 활동

제1절 환경변화와 전반적인 노조활동의 후퇴

1. 경제위기와 보수적인 정치적 환경의 조성

1997년의 한국경제는 사상 초유의 국가부도사태 직전까지 이르는 위기를 경험했다. IMF의 구제금융으로 그 사태는 진정되었지만 1,522억 달러에 달하는 외채 등 외환위기를 경험하면서 IMF와의 합의에 따라 긴축재정과 성장률의 급격한 하락으로 경제활동이 크게 위축되고 기업의 구조조정이 강도 높게 진행되었다. 이에 따라 지속적으로 실업이 증가하면서 실업률이 1998년에는 7.0%까지 오르고 2000년에는 4.1%로 약간 진정되었다. 경제성장률도 1998년에는 -6.7%를 기록하였다가 그 후에 회복되었다.

1997년 대선에서 승리한 김대중 대통령하의 국민정부는 당면한 외환위기를 극복하기 위해 노사정 사회적 합의를 추진하여서 1998년 2월에 노사정 사회협약에 합의하였다. 또 국민정부는 정치, 기업, 금융, 노동의 4개 분야의 개혁에 주력하였는데 그 성과는 만족스럽지 못했다. 기업구조조정은 재벌 및 제도권의 반발에 직면해서 미진한 상태에 머물렀다. 또 파견노동제의 도입과 정리해고의 입법화를 통한 노동시장의 유연화를 시도했는데 이것은 대량해고와 실업을 수반하면서 노동자 계층 간 소득격차의 확대와 같은 상당한 사회적 비용을 수반하게 되었다. 특히 국민정부의 집권후반기에는 자민련과의 공조체제가 무너졌다. 또 금융부문에서 대량해고와 파업을 수반한 노정간의 대립은 다른 공공부문의 개혁에서도 상당한 갈등을 예상하게 했다.

2001년에 세계경제는 미국을 중심으로 하반기부터 회복기미를 보이다가 9.11테러 사태이후로 급속히 위축되었다. 이에 따라 이해에 국내경제는 3.1%라는 낮은 성장률을 기록했고 2002년에는 회복되었다. 2002년의 대통령선거에서 노무현 대통령이 당선되면서 참여정부가 등장하게 되었고 향후 상당한 정계개편을 시도할 것으로 예상되고 있다.

2. 정부의 노동정책 변화와 노조활동의 위축

수십 년간의 민주화 투쟁을 통해 집권한 김대중 정부는 노동계의 개혁을 바라는 많은 사람들에게 높은 기대감을 주었다. 하지만 자민련과의 공동 집권이라는 태생적인 한계와 야당이지만 보수적인 정책노선의 유지 및 경제위기라는 환경적 제약 하에서 그 기대에 미치지 못했다. 이러한 배경 하에서 파견노동제의 도입과 정리해고의 입법화를 통한 노동시장의 유연화를 시도했고 실질적인 성과는 별로 없이 형식적인 모양만 갖춘 노사정위원회가 만들어졌다. 결과적으로 문민정부를 거치면서 국민정부에서 상당히 진전될 수 있었던 노동조합의 권리의 신장은 이루어지지 않았고 경제위기라는 독특한 환경적 조건하에 기존의 기본적 권리마저도 위협받게 되었다.

노무현 대통령이 이끄는 참여정부의 등장은 이 정부가 가지는 개혁성향 때문에 약간의 기대를 가지게 하였다. 금속노조의 산별교섭이나 화물연대 등의 사태에서는 친노조적인 성향이 나타나지만 철도노조나 금융노조의 파업에서는 그렇지 않았다. 따라서 현 정부의 노동정책은 확실한 방향이 확인되지도 않고 정부내부에서도 상당한 혼선이 있는 것으로 판단된다. 하지만 노조활동에 대해 현 정부가 여소야대의 상황이고 민주당내에서의 기반조차도 안정적이지 못해서 이전의 정부들과는 달리 아주 진보적이고 판이하게 다른 정책을 제시하기는 어려울 것이라는 전망을 조심스럽게 해볼 수 있다.

IMF경제위기 이후에 그 위기의 극복을 강조하는 정치 및 경제적 환경의 조성 속에서 노조의 조직이나 교섭력은 크게 위축되었다. 노조 조직율은 지속적으로 하락하여 경제위기 직후인 1998년에 기업노조의 수나 조합원 수는 최저 수준을 보이다가 그 이후에 회복세를 기록하였다. 노동조합의 임금교섭능력도 크게 저하되어서 협약에 근거한 임금상승율이 1998년에는 0% 그리고 1999년에는 저조한 인상률을 보였다. 경제위기하에서 협약에 근거한 임금상승율보다 실제 상승률이 낮다는 것을 감안하면 1998년에는 임금이 실제로는 마이너스 성장률을 보였다고 추측된다.

제2절 노조 조직의 새로운 대응

1. 조직력의 축소

노련 조직은 경제위기가 발생한 1997년에 그 전해와 비교하여 6,043명이 감소하였다. 이것은 택시가 분리된 1988년 이후 가장 높은 조합원수의 감소로 기록된다. 이 급격한 감소 추세가 1998년부터 2000년까지도 지속되다가 2001년과 2002년에 약간의 증가가 기록되었다.

또 지부별로 보아도 1997년에 1,000명이상의 조합원을 가진 19개 지부 중 9개의 지부(서울버스, 고속, 부산관광, 대구관광, 대전, 경기지역버스, 충북지역노조, 경북지역자노, 충북지역자노)가 01년까지 감소를 기록하였다. 반면에 같은 시기에 8개 지부(서울직할, 서울지역정비, 부산버스, 대구버스, 광주·전남, 경기지역자노, 전북지역자노, 경남·울산)는 조합원 수의 급속한 상승을 기록하였다.

조합원수를 보면 1997년부터 2000년까지 감소추세를 주도한 직종은 운전기사로 이 시기에 10,866명의 감소를 보임으로써 전체 조합원수의 감소인 11,885명의 91.4%를 차지하고 있다. 동시에 정비사의 감소도 두드러져서 1997년과 1998년에 각각 360명과 785명의 감소를 보이다가 1999년에 559명이 다시 늘었다가 2001년에 다시 596명의 감소가 나타났다. 또 2001년의 직종별 조합원의 증가는 주로 운전기사의 증가에 기인한다. 그러나 운전기사의 조합원 수는 2002년에 다시 1,650명 감소하게 되었다.

2001년의 조합원의 업종별 분포를 보면 시내버스와 시외일반이 69.6% 및 13.8%를 각각 차지하는데 이 비중은 1997년에도 유사한 비중을 보인다. 반면에 같은 기간에 시외고속과 화물은 상당한 감소를 기록하였다. 또 이 표에서 2001년의 노련의 전체 조합원수의 증가가 마을버스 운전기사에 대한 노조 조직화 때문임을 확인할 수 있다. 특히 서울특별시와 인천광역시의 마을버스 노조지부가 한 개씩만 들어지면서 조합원수가 각각 527명 및 2명이 늘었다.

2. 조직축소의 원인

1997년에 IMF 경제위기 이후의 조합원 수의 감소는 경제상황의 악화로 인한 기업들의 인원감축의 노력과 높은 연관성이 있다. 특히 경제위기 이후 유가가 폭등하였다. 버스의 연료인 경유가격이 1997년 1월과 비교하여 1998년 1월에는 75.9%의 인상을 기록했다. 이로 인해 운수업계의 경영악화로 부도가 급증하고 승객감소가 원인이 되어 고속버스 및 시내버스가 30% 감차 운행되므로 조합의 수가 감소되었다. 이로 인해 1997년에 1988년 이래로 가장 큰 조합원 수의 감소가 기록되었고 그 추세는 1998년과 1999년 및 2000년까지 지속되었다.

연도별 조직 활동을 둘러싼 변화를 보면 1997년에는 신규조직 확대의 주요 목표였던 전세버스, 정비, 화물, 장의업의 기업영세성과 노동자 감원으로 조직 확대가 미흡하였다. 이 업종별 지부를 중심으로 한 지역노동조합으로 조직 확대 방안을 강구해서 조직의 확대를 시도할 필요가 제기되었다. 또한 산별노조로 조직형태 변경을 위한 시·도지부를 지역노동조합으로 전환을 시도하였으나 그 성과는 미흡하였다.

1998년에는 국가경제위기로 인해 수많은 기업들이 부도를 당하고 경제활동이 위축되어 조직관리에 어려운 가장 큰 원인이 되었다. 1997년처럼 신규 조직 확장에 많은 비중을 두었다. 화물업종을 비롯한 정비, 관광의 조직 확장이 미흡하였으며 조직이 결성된 사업장마저도 회사의 부실경영이 원인이 되어 결성된 노조조직이 해산되는 경우가 있었다. 조직이 결성된 사업장별 단위노동조합의 비정규직 노동자와 사무직 노동자 역시 노동조합에 가입시켜서 조직율을 높이고 조직력을 강화시키고자 하였으나 성과는 미약했다. 그 원인은 운수회사의 경영상태가 잘못된 것과 조직력이 약한 사업장별 단위노동조합을 바탕으로 한 지부와 지역노동조합의 활동이 약한데서 비롯되었다.

또 1998년에 개정된 노동관계법에 의거하여 기업별 단위노동조합을 제외한 노동조합이 복수노동조합으로 설립이 가능하도록 개정되어 버스업종을 구성법위로 하는 노동조합이 결성되어 조직 확대를 둘러싼 경쟁체제가 조성되었다. 이에 따라 1999년 초까지 노련 산하 사업장별 단위노동조합 10여개가 조직형태를 변경하여 전국민

주버스노동조합에 가입하면서 조합수가 22개 감소하고 조합원도 2,700여명이나 줄어들었다. 이 경쟁에서 우위를 점하기 위해서는 지부와 지역 노동조합과의 신규조직의 확대 및 기존조직의 관리체계를 강화가 요구된다. 그나마 IMF경제위기 이후 사업별로 부족했던 운전기사가 충원되어 조합원수 감소가 다소 둔화되었다.

1999년에는 경제위기 상황이 완화되었지만 여전히 실물 경제활동이 위축되었고 운수업종의 사양화로 조직관리에 어려움이 있었다. 서울시의 경우 1997년도에 발표한 시내버스구조조정방안의 실행으로 현재 10여개 회사가 해체되거나 타 업체로 인수·합병 되었다. 또 다른 지역에서는 부실경영으로 노조조직이 해산되는 경우가 발생하였다. 하지만 관광업종의 조직수가 증가함에 따라 전체 조직수는 증가를 보였고 조합원수는 전년도와 비슷한 수준을 유지하였다. 복수노조설립에 따른 민주버스노조의 조직이탈은 각 조직의 조직담당자들에 대한 교육을 통해 막을 수 있었다. 또 민주버스노조에 대한 사용자들과 조합원들의 인식전환과 작은 조직규모로 인한 재정적으로 열악한 약점이 노출되면서 민주버스노조에 대한 정확한 실태파악을 통해 이탈조직 흡수에 박차를 가할 수도 있게 되었다.

2000년에는 기업의 구조조정 등으로 노동계가 전체적인 어려움을 겪었는데 노련도 운수업종의 사양화와 경영부실로 인하여 조직 확대는 물론 조직의 관리도 힘들었다. 서울시의 경우 새로 개통된 지하철 등 경영적자를 명분으로 운수업자들은 노선버스의 30% 감축운행을 주장하는가 하면 누적된 경영악화로 인한 도산내지 합병되는 회사가 있었다. 이는 운수노동자들의 실직으로 연결되었다. 한편 2000년에는 노련의 조직 확대 사업이 꾸준히 진행되어 시·도지부 및 지역노조의 담당자 회의를 통하여 민주버스노조로의 이탈방지와 정비, 비정규직 노동자 및 마을버스에 종사하는 노동자들을 대상으로 한 조직 확대 사업의 중요성을 인식시켰다. 그 결과 노련이 주관하여 서울·경인지역의 40여개 마을버스회사를 서울·경인지역 마을버스노조에 가입시켰고 앞으로도 그 수는 늘어날 전망이다.

2001년은 운수업종의 사양화가 더욱 악화되면서 도산이나 합병하는 회사가 많았고 이로 인한 사용자들의 변칙경영으로 중형버스 노동자들을 양산하였다. 이들은 노조조직에 가입되지도 못하고 기존 조합원보다 노동조건이 저하되므로 앞으로도 심각한 노사대립의 문제점을 내포하고 있는 실정이다. 중형버스 운행은 당시 서울

및 광주·전남지역, 대전, 인천, 경기지역에서 가장 두드러졌다. 이를 살펴보면 서울지역은 25개 사에 운전기사 540여명에 미가입 조합원수는 370여명에 이르고 있으며 광주·전남지역은 9개 사에 운전기사 290여명에 이르고 있으나 전원이 미가입된 상태이다. 또한 경기지역은 12개사에 운전기사가 440여명에 이르고 있으나 미가입 조합원수가 300여명에 이르는 등 전체 가입률은 37.6%대로 현저히 낮은 수준을 보였다. 따라서 앞으로 중형버스 노동자 문제는 노련은 물론 사업장별 조직에서도 적극 대처해야 할 문제로 대두되었다.

노련은 2001년 한해에 조직 확장운동에 중점을 두고 산하조직과 조직 확대활동을 벌였다. 결과로 경북지역 1,200여명, 경기지역 500여명, 강원지역 100여명 등이 증가하였다. 하지만 서울지역은 중형버스 노동자가 늘어남에 따라 노조에 가입하지 않은 임시계약직, 연봉제 고용이나 신규입사자를 대상으로 한 중형버스 노동자들이 늘어나면서 기존의 조합원수가 1,300명 정도가 감소하였다. 또한 민주버스노조 소속 사업장(공항고속 등)에 대한 지속적인 조직지도를 통하여 노련 산하 조직으로 흡수하는데 많은 노력을 기울였다. 특히 2000년 12월 28일에 마을버스노조를 설립하여 꾸준히 활동한 결과 현재 83개 사업장에 569명의 조합원으로 확대되었으며 앞으로도 그 수는 늘어날 전망이다.

2002년에 전체 조합원수는 전년도보다 1,661명이 증가된 반면 운전기사는 1,600여명이 감소되었다. 이는 운수회사의 경영부실과 통폐합 등에 기인한 것으로 인한 비정규직 노동자와 축락노동자가 늘어나는 추세이므로 비정규직 노동자의 조직화에 노력해야 했다. 마을버스 조직화도 전년에 83개 사업장에서 금년도에는 108개사로 조직이 확대되는 등 마을버스 조직사업에 박차를 가하고 있다. 2002년에는 노련의 서울시와 인천의 일부조직이 상급단체를 변경하였다. 하지만 민주노총의 본거지라 할 수 있는 울산에서는 민주버스노조 소속이었던 조직이 다시 노련으로 재가입하기도 하였다. 또한 신규조직의 경우 마을버스 노동조합과 일부 직할노조의 강화로 인해 조직 확대를 이루었다. 하지만 일부조직의 이탈은 현장 조합원들의 변화와 개혁의 요구에 노련 집행부가 제대로 대응하지 못하고 관행에 안주한 결과라 할 수 있다. 따라서 노련은 현장 조합원들의 요구를 겸허히 수용하는 자세를 보여야 한다.

3. 자동차운수업의 사양화 추세의 가속화와 고용불안의 대두

1990년대에 확연히 나타나기 시작한 운수업의 사양화 현상은 1997년의 경제위기 이후에 가속화되는 양상을 보였다. 노사정위원회 노사관계소위원회에 제출된 2002년의 실태를 보면, 고속버스를 제외한 전국버스업체의 74.6%인 313개 업체가 시내버스회사로 업체당 평균 91대의 버스를 가지고 있는데 농어촌버스의 경우 업체당 평균 21대로 영세한 것으로 나타났다. 또 50대 이하 규모가 전체의 44.9%이고 100대 이하는 79.9%를 차지해 전체적으로 영세성을 보이고 있다. 또 수송수요는 1991년 이후 연평균 3.9%로 계속 감소추세이고 지속적으로 감소해왔고 1990년대 비 2000년 수송분담율은 18.1%로 나타났다. 이 감소 추세는 시외버스에서 특히 심각하다. 자본 잠식 면에서도 농어촌버스와 시외버스가 심각하다. 버스 한대당 영업 이익은 상당한 적자경영상태를 보이고 있다. 업종별로 보면 시내버스가 흑자업체와 적자업체의 비중이 가장 높게 나타나고 있는 것이 확인되었다. 또 8.4%의 운전인력의 부족으로 차량운휴율이 7%로 증가했다.

이러한 경영여건의 악화는 다섯 가지의 노동조건의 악화를 낳고 있다. 첫째, 체불 임금과 부도가 급증하고 있다. 이와 더불어 임금반납 강요 등의 불법행위도 자행되고 있다. 둘째, 고용조정을 쉽게 하고 노동조합 활동을 억압하기 위해 일용직, 단기 계약 체결, 파견노동자 활용 등이 시도되고 있다. 셋째, 임금의 동기유발효과를 높이고 성과급을 강조하는 연봉제의 도입이 시도되고 있다. 넷째, 여객자동차 운수사업법 개정에 따라 탄력운행이 확대되고 있다. 즉 공휴일, 방학기간, 기타 당해 운행계통의 수송수요와 수송력 공급간에 현저한 차이가 있는 경우에 탄력운행이 가능해졌다. 마지막으로 운수업의 경우에도 다른 제조업과 유사하게 정리해고의 문제가 대두되게 되었다.

이러한 운수업의 변화는 고용여건에 급격한 변화를 낳고 고용불안 등이 크게 대두되게 되었다. 다음 장들에서 확인되는 것처럼 이 주제들이 1998년부터 2003년까지의 노련의 정책 활동이나 산하노조들의 단체교섭 및 노사분규의 주요한 안건으로 대두되었다. 이것은 다른 산업들과 비교하여 1990년대 전반기에 고용불안이 심각

한 문제가 아니었던 과거의 상황이 급변한 것을 의미한다. 이 시기에 저임금이나 손실임금 및 장시간노동이나 다중처벌 등이 운수업 노조의 난제였다. 하지만 경제위기 이후에는 체불임금이나 일용직이나 파견노동자 채용, 연봉제 도입 시도, 탄력운행, 정리해고 등이 고려되고 이로 인해 노련의 산하 조직들은 사용자와의 관계에서 더욱 수세적인 입지를 보이게 되었다.

4. 노련 조직의 안정적인 지도력의 확보

노련 조직은 1984년의 극심한 조직분규가 수습된 이후 안정적인 단계에 접어들었다. 1985년 당선된 이시우 위원장은 이러한 조직력을 바탕으로 김동인 노총위원장이 국회로 진출한 이후 노총위원장 직무대리를 맡았고, 비록 실패하였으나 두 번이나 노총위원장에 도전하였다. 이러한 상황 속에서 1993년 다시 조직분규를 겪게 된다. 조직분규는 1993년 2월 9일 임시대의원대회에서 한효제 당시 상임부위원장이 위원장에 출마하여 당시 이시우 위원장과 경합을 벌였다. 결과는 한효제 후보가 2차 투표에서 60표를 얻어 56표를 얻은 이시우 후보를 제치고 위원장에 당선되었다. 그 후 일부 대의원 자격에 문제가 있다고 제기한 '위원장 직무집행정지 가처분 신청'이 7월 10일 이유 있다고 받아들여졌고 직무대리로 강성천 서울버스지부장이 선임되었다. 그러나, 서울민사지법이 12월 2일 가처분 결정을 취소하고 대의원대회 결의 무효확인소송을 기각함으로써 한효제 위원장이 다시 위원장 직무에 복귀했다.

한효제 위원장은 한임기를 마치고 물러났고 1996년 2월 9일 개최된 임시대의원대회에서 강성천 위원장이 새로 노련 위원장에 선출되었다. 그 후 강성천 위원장은 1999년, 2002년에 개최된 대의원대회에서 위원장으로 연속 선출되어 노련 역사상 처음으로 3선을 기록하였다.

노련이 위에서 논의한 것과 같은 어려운 조직여건 하에서도 강성천 위원장의 3선을 통해 안정적인 지도력을 확보한 것은 지속적인 정책 활동과 숙원사업의 연속적인 수행을 위해 긍정적인 영향을 미쳤다. 2002년 2월에 노련의 강성천 위원장은 3기 지도체제 출범에서 취임사를 통해 현장중심의 노동운동 전개를 강조하고 사용자에 대해 체불임금 청산, 임시계약직을 정규직으로 전환할 것과 연봉제 철폐를 촉구

했다. 또 노련의 숙원인 자동차운수노동자특별법 제정 노력과 장학사업을 확대시킬 것을 약속했다. 노련 조직의 이러한 안정적인 지도력의 확보는 1997년 경제위기 이후에 아래에서 논의하는 단체교섭이나 정책 활동에서 양호한 성과를 낳게 하는데 크게 기여하였다.

조직의 안정적인 측면은 지역조직에서도 나타났다. 2003년도는 대부분 지역조직 대표자들의 임기가 만료되는 해 였는데, 임원선출에서 대표자가 다시 선출됨으로써 지역조직의 안정적인 지도력을 확보할 수 있었다.

5. 산별노조 전환사업 추진

노련은 2000년도부터 산별노조전환을 위한 조직지도를 해오고 있다. 현재까지 상당부분 산별체제로 접근하고 있으나 아직도 완전한 산별로의 전환에는 거리가 있다. 한국노총은 2003년 2월 전국 대회에서 “개혁과 발전을 위한 특별 결의문”을 통해 우리는 통합과 집중, 연대의 원칙 아래 오는 2006년 말까지 산별노조 건설을 완료하고 대산별로 통합을 추진해 나간다고 천명했다.

산별노조의 건설을 위해 노련은 꾸준히 준비를 해왔다. 1997년 7월 25일 전국시도지부 지부장회의를 열고 산별노조추진에 대한 실무추진위원들이 마련한 안을 점진적으로 추진하기로 했다. 이 회의에서는 산별노조 추진원칙은 점진적 추진과 민주적이고 자주적인 자력추진을 원칙으로 하였다. 점진적 추진을 위해 ①기업별 교섭을 지부의 공동교섭으로 전환하고 나아가 업종별 통일교섭으로 추진, ②조직형태는 지역노조형태로 전환, ③조합비 배분비율을 조정, ④인사권 강화, ⑤전문인력 충원 등을 추진하기로 했다. 또한 민주적이고 자주적인 자력추진에는 ①교육과 홍보 활동 강화, ②연맹과 지부가 인력과 예산 집중 투입, ③노총, 산별연맹과 연대강화 등에 중점을 두었다.

산별추진을 위한 조직형태 변경방안으로서 현재 지부를 지역노조로 분회 및 기업별 단위 노조를 지부로 조직형태를 변경하기로 했다. 또 조직형태 변경으로 지역노조가 설립이 완료되면 연맹은 전국자동차노동조합으로 조직형태를 변경하기로 하는 2단계 조직형태를 변경하는 방안으로 결의했다.

1999년 5월 14일에 37년차 정기대의원대회 개최사에서 강성천 위원장은 2007년이면 전면적인 복수노조시대가 열리고 전임노조간부에 대한 임금지급도 불투명해진다고 전제하고 그때까지 산별노조가 아니면 살아남을 수가 없다는 것을 강조했다. 이를 위해 산별노조추진위원회를 중심으로 활발한 사업과 공감대 형성에 노력하기로 했다. 산별노조의 필요성은 38년차 2000년 및 39년차 2001년 정기 대의원대회에서도 강조되었지만 실질적인 변화는 이루어지지 않았다.

하지만 노련의 여러 대회에서 강조된 만큼 산별노조로의 실질적인 전환은 크게 진전되지 못했다. 1997년 경제위기 이후에 더욱 심화되어온 운수업 내부에서 업종끼리의 경영성과의 격차가 커지는 상황과 같은 시내버스 내에서 조차도 지역별로 혹은 같은 지역의 회사끼리의 경영성과의 격차가 확대되는 상황 하에서 노련이 같은 지역이나 업종에서 공통으로 받아들여지는 교섭안을 도출해내는 것도 상당히 어려운 난관이 될 것이다. 하지만 다른 산업들보다 노조의 지역지부가 교섭과 관련해서 상당한 영향력을 가지고 있고 이에 대해 노련이 전국적인 지도력을 발휘하는 운수업의 전통적인 교섭체계에서는 이러한 전환이 상대적으로 용이하게 이루어질 수 있다.

제3절 정책 활동

1. 1997년 15대 대선과 관련된 정책 활동

1997년 15대 대선에서 국민회의를 지지한 한국노총의 입장에 따라 노련도 실질적인 정책연합을 시도하였다. 이에 따라 노련의 조합원들의 염원을 담은 정책 활동을 위해 대선관련 정치 활동으로 아래와 같은 네 개의 공약사항을 요구하였다.

1) 사업용 자동차의 대물종합보험 가입 의무화요구

노련은 대물종합보험 가입 의무화의 필요성을 강조하고 세 가지의 이유를 지적하

였다. 첫째, 자동차운수노동자들의 생존권 보장을 위해 이 보험 가입 의무화가 필요했다. 즉 자동차운수노동자들은 타 산업 노동자와는 다른 취업 특성상 교통법규 위반 내지 교통사고로 다중처벌을 받아왔고 이는 상당한 양의 손실임금을 수반하였다. 이러한 손실임금의 상당부분은 사업자들이 차량을 대물종합보험에 가입시키지 않고 교통사고가 발생하는 경우 사용자들이 운전기사들의 약한 지위를 악용하여 음성적으로 사고비용을 전가시키고 있기 때문이다. 비록 노사간 일부 단체협약에 사고비용의 운전기사 전가를 금지시켜 놓고 있지만 원천적으로 차량이 보험에 가입되어 있지 않아 이러한 전가행위가 발생하고 있었다.

둘째, 신속한 교통사고 처리를 위해서도 대물종합보험가입의 의무화가 요구된다. 자가용 차량 운전기사들은 버스와 사고가 나면 곤혹을 치르므로 버스가 대물보험도 없이 거리를 질주하느냐는 강력한 항의를 하곤 한다. 또 운전기사들이 접촉사고가 나면 어떻게 해서라도 과실을 상대방에게 떠 넘겨야만 사고비용을 부담하지 않기 때문에 그러다 보면 교통사고 처리가 늦어지고 따라서 차량을 도로에 세워놓아야 하기 때문에 극심한 교통정체의 원인이 되고 있다. 특히 자가용 차량 운전자들은 버스가 대물보험에 가입되어 있지 않아 피해를 배상 받는데 많은 어려움을 겪고 있는 것이 현실이다.

셋째, 수준 높은 교통문화의 정착을 위해서도 대물종합보험 가입 의무화가 요구된다. 안전운행을 위해서는 운전기사들의 심리적인 안정이 무엇보다 중요한 문제이다. 그러나 대물 무보험 차량을 운전하는 운전기사들은 항상 불안한 상태에서 운전할 수 밖에 없으며 운전기사들이 마음 놓고 일할 수 있는 환경을 조성하는 것은 곧 바로 수준 높은 교통문화 정착의 지름길인 것이다.

이러한 이유에 근거해서 노련은 사업용자동차의 대물종합보험 가입 의무화를 위해서는 법으로 강제하는 방안과 행정조치 즉 건설교통부가 사업개선명령으로 사업자로 하여금 가입토록 하는 것을 요구했다. 사업용자동차의 대물종합보험 가입 의무화에 대해서는 노련이 1996년도 정기국회에 조합원 4만 3천여명의 서명을 받아 청원한 바 있으며, 심사과정에서 법적 강제 방안보다 행정적으로 문제를 풀기로 한 바 있었다.

운수업종의 노동자들이 운수업종의 특성상 교통사고의 위험에 노출되어 있고 이

에 따른 정신적 불안감이나 손실임금의 부담이 크므로 이 보험가입 의무화의 실현은 중요한 노동조건 개선으로 간주될 수 있었다. 노련의 오랜 노력 끝에 2002년에 건교부가 대물종합보험 가입을 의무화하는 것을 내용으로 하는 자동차손해배상보장법 개정안을 국회에 제출했고 이것이 통과되어 2005년 3월부터 시행되게 되었다. 이는 교통사고로 인해 운전기사가 회사로부터의 불이익 처분이 두려워 모든 손실을 부담해야 했던 고용관행을 크게 개선해서 노사간의 대등한 관계라는 목표에 좀더 접근하게 하는 획기적인 제도적 개선이라고 평가될 수 있다.

2) 자동차운수 노동기준에 관한 특별법의 제정의 요구

자동차운수노동기준에 관한 특별법의 제정요구는 운수노동자의 처우에 대한 가장 포괄적인 개혁을 요구하는 내용을 담고 있다.

(1) 열악한 노동조건

노련은 특별법 제정의 필요성의 근거로 운수노동자들이 당면한 여러 가지의 열악한 노동조건을 들었다. 첫째, 위법적인 장시간 노동의 문제가 심각했다. 자동차운수 노동자들의 실 노동시간은 주당 평균 63.3시간이었고 시외버스나 전세버스는 66.1시간과 67.7시간을 기록하기도 했다. 업종별 근무형태도 1일 2교대제를 하고 있는 운수업체는 46.0%에 불과하고 이 비율이 시외, 고속, 전세버스와 정비와 화물은 아주 낮고 2일 근무 1일 휴무제나 월 21일 이상 근무제 등의 제도가 지배적이어서 장시간 노동을 부추기는 경향이 있었다. 그러나, 현실적으로 볼 때 당장 전 업종에 걸쳐 1일 2교대제의 실시는 현실적으로 어려우므로 교통안전의 차원에서 획기적으로 노동시간을 단축시키는 특별법이 요구된 것이었다.

둘째, 운수업종의 노동시간의 개념에 많은 문제가 있다. 자동차운수노동은 노동의 특성상 노동시간과 휴게시간의 구분이 불명확하여 노동시간을 산정하는데 어려움이 많다. 무엇보다도 대기시간의 비율이 상대적으로 높아 이를 노동시간으로 인정하느냐 여부를 놓고 노사간의 마찰이 심각한 실정이었다. 또 휴게시간의 확보도 노사간에 많은 논란이 있다. 운수노동에 있어 적절한 휴식시간의 확보는 무엇보다 중요하고 연속된 운수노동은 곧바로 교통사고로 연결이 되고 있다. 현행 노동기준

법에 “노동시간 4시간 이상인 경우 30분 이상, 8시간 이상인 경우에는 1시간 이상의 휴게시간을 노동시간 도중에 주어야 한다”고 명시하고 있으나 이 규정으로 운수 노동의 휴게시간을 규율하기는 어렵다. 따라서 특별법은 노동시간과 휴게시간에 대한 명확한 규정을 담아야 했다.

셋째, 유급휴일 및 휴가제도의 개혁의 필요성이 강조되었다. 자동차운수노동은 그 특성상 휴일이 따로 없을 정도로 노선버스나 화물자동차는 항상 운행되어야 한다. 따라서 타 산업 노동자에 비해 유급휴일이나 휴가제도가 현저히 뒤떨어지고 있다. 휴일과 휴가 문제는 노사간 단체교섭사항으로 되어 있으나 교통안전이라는 특수한 입장을 고려할 때 특별법을 통해 연간 노동시간을 단축시켜야 한다.

넷째, 운수노동자들의 임금수준을 보면 생계비에 훨씬 미달하는 저임금이고 생활의 안정이 안전운전과 서비스 증진에 직결된다는 점을 고려한다면 생활급의 확보는 시급한 실정이다. 임금수준 뿐만 아니라 임금체계도 포괄역산식 임금으로 인하여 기본급의 비중이 낮고 또한 일당식 임금으로 되어 있어 교통사고나 면허정지로 인해 승무를 못하는 경우 일당은 물론 월임금을 전혀 받을 수 없어 생존권 자체를 위협하는 실정이다. 이렇게 볼 때 생활급의 확보와 완전월급제의 실시가 특별법을 통해 제정되어야 한다. 또한, 임금체계에 있어 성과급제가 존재함으로써 교통사고의 요인으로 작용하고 있으므로 일본처럼 자동차운수업의 경우 성과급의 비중을 제한해야 한다.

마지막으로 특별법은 손실임금의 문제를 다루어야 한다. 자동차운수노동자는 타 산업 노동자와는 취업 특성상 근본적인 차이로써 노동자가 손실임금을 부담하게 되는데 이것을 시정하는 적극적인 조치들이 특별법에 규정되어야 한다.

(2) 교통사고 예방과 대중교통육성

우리나라의 교통사고는 1995년에 총 248,865건이 발생하여 10,323명이 사망하고 331,747명이 부상을 당하였는데, 이중 사업용 자동차는 42,593건이 발생하여 1,913명이 사망하고 61,142명이 부상을 당한 것으로 경찰청 통계에 나타나고 있다. 여기에 물적 피해사고를 더하면 엄청난 규모의 교통사고가 발생하고 있는 셈이고 이것을 줄이기 위해서는 국가적인 차원에서 강력하고도 근본적인 예방조치가 취

해져야 한다. 이를 위해 운전기사들이 현장에서 경험하고 있는 교통사고의 원인들이 무엇인지를 정확히 파악할 필요가 있어서 노련은 관련된 조사를 하였고 세 가지 주요 원인으로 압축되었다.

첫째, 촉박한 배차운행시간은 사업용 자동차의 운전자들이 높은 사고를 당하게 하는 요인으로 근본적인 대책이 강구되어야 한다. 노선버스의 경우 촉박한 배차시간은 곧바로 교통법규 위반이나 교통사고로 직결되고 있는 현실인데, 대부분의 운전기사들은 현행 배차운행시간에 대해서 많이 부족하다고 느끼고 있다. 따라서 특별법에서는 고정배차운행제도를 없애고 자율배차운행제도로 전환시키는 규정을 마련해야 한다.

둘째, 버스전용차로제의 전면 실시가 필요하다. 버스전용차로제는 대중교통 육성을 위한 중요한 제도이면서 동시에 버스운전기사들의 노동조건을 개선시키는 제도이다. 그러나 현재 버스전용차로가 대도시에서 부분적으로 실시되고 있어 큰 효과를 보지 못하고 있는바, 이를 전면적으로 확대시키는 과감한 조치가 필요하다. 또한 사업용 택시의 버스전용차로 공동이용은 차량 통행량 때문에 허용되어서는 안 된다.

셋째, 버스카드제 실시가 필요하다. 현재 서울시내버스에서 전면 실시되고 있는 전자식 버스카드제도는 승객의 편리함은 물론 안내원이 없는 상태에서 운전기사의 요금수수 업무를 자동화하여 안전운행에 기여하고 노동조건을 개선하는 효과를 가져오고 있다. 이러한 전자식 버스카드제도는 무엇보다 운수수입의 투명성을 확보할 수 있어 노사교섭을 발전시키는 획기적인 제도로 평가되고 있다. 뿐만 아니라 교통량을 측정하는 데에도 활용될 수 있어 효율적인 교통정책의 수립과 대중교통육성에 필요한 제도이다.

3) 운수종사자 복지센터 건립

운수업체는 규모가 영세한 관계로 복지시설이 턱없이 열악한 실정이다. 따라서 운수종사자들이 제대로 쉴 수 있는 공간이 없고 이들에 대한 교육을 시킬 수 있는 시설도 거의 없다. 특히 안전운행을 위한 실질적인 교육이 절실한 현실이다. 또 운전기사들은 앉아서 내내 일을 하는 관계로 건강을 위해 적절한 체력관리를 저렴한

비용으로 할 수 있는 시설이 요구된다. 더욱이 운수업은 회사는 달라도 동일 지역의 도로가 한 사업장이므로 운전기사들이 한 장소에 모여 교통과 관련된 정보를 서로 교환하는 것이 필요하다.

이러한 필요에 따라 정책요구사항으로 각 시도 단위로 운수종사자 복지센타를 자치단체 예산으로 99년 말까지 건립하고 운영을 노사정이 공동으로 하도록 요구했다.

한편 서울시는 7월에 확정된 시내버스개혁종합대책에서 대지 500평, 건물 2,000평의 소요예산 88억원이 들여지는 복지센타를 건립키로 하였다. 주요기능으로써는 운수종사자 자질향상 교육장(시청각, 외국어 교육), 문화, 정보시설 활용으로 건전한 여가생활 향유, 건강, 체력관리 및 후생복지시설, 상호친목활동 장소 제공 등이었다.

2. 파견노동자 사용금지 관철

1996년말의 노동법 개정에 따라 파견 노동자의 활용이 급속히 확산되는 상황에서 운수업에서 이 노동자들의 증가는 여러 가지의 문제점을 야기한다고 판단되었다. 따라서 노련은 1998년 2월에 노동부에 발송한 공문을 통해 이러한 우려를 표명하고 파견 노동자의 확산을 막아야 하는 업종에 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업법에 의한 운전업무를 포함시켜 줄 것을 건의했다.

그 논리적 이유로써 파견직 노동자의 증가에 따른 네 가지의 문제점이 지적되었다. 첫째, 자동차 운수노동자들의 임금, 노동시간 및 기타 노동조건은 매우 열악한 상태인데 이것은 전산업의 평균 임금보다 낮은 실정이고 노동시간도 훨씬 긴 것이 현실이다. 이렇게 볼 때 자동차 운수업에 노동자 파견제가 허용될 경우 임금수준이 더욱 저하되고 노동시간이 단축되기는 커녕 오히려 늘어날 것이 우려되었다.

둘째, 도로상에서 노동이 이루어지는 자동차 운수업의 경우 도로교통법 위반이나 교통사고가 필연적으로 발생하고 손실임금이 존재하고 버스의 경우 차량이 대물종합보험에 가입되지 않아 사고비용의 부담을 둘러싸고 노사간에 극심한 마찰이 빚어져 왔다. 파견제가 허용되면 사용자들은 사소한 교통사고나 운전면허 정지시에도 사정없이 정규직 노동자를 해고하고 파견직 노동자로 대체하려 할 것이므로 심각한

고용불안이 예상된다. 또 대체된 노동자는 일단 가장 어려운 노선과 노후한 차량을 배차 받게 되어 노동조건이 열악해지고 교통사고에 노출되게 된다.

셋째, 파견지 노동자의 채용은 교통사고의 증가를 유발하게 된다. 이를 줄이기 위해 노선여객운송업은 특성상 노선과 지리를 철저히 숙지해야 하고 공동배차제를 실시하는 지역에서는 노선숙지에 상당한 시간이 걸리고 따라서 노동자들의 장기근속이 매우 중요하다. 그리하여 교통사고를 예방하기 위해서 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.

마지막으로 대중교통 서비스의 질의 저하가 우려된다. 대중교통서비스의 질을 향상시키기 위해서는 지속적인 교육과 훈련이 필수적이다. 만일 파견제가 허용된다면 교육과 훈련부족으로 인해 서비스의 질은 당연히 저하 될 것이다. 또한 사용자들의 수입급 증대 압력에 파견노동자들은 쉽게 굴복하여 무리한 운행을 일삼게 되어 서비스는 물론 교통사고의 위험도 증가될 것이다.

이러한 운수업에서 파견노동자의 확산을 제한하려는 노련의 투쟁은 성과를 거두어 1998년 2월에 제정된 '파견노동자 보호 등에 관한 법률'의 제5조(노동자 파견 대상업무) 제2항 5호는 기타 노동자 보호 등의 이유로 노동자 파견 사업의 대상으로는 적절치 못하다고 인정하는 업종 즉, 파견절대금지업종에 운수업종이 포함되었다. 이와 관련해 제정된 시행령 제2조에서 여객 자동차 운수사업법의 운전업무와 화물운수사업법의 운전업무를 파견대상 금지업무로 규정했다.

이것은 위에서 논의된 여러 가지의 타당한 이유 때문에 우려되었던 파견직의 확산으로 인한 운수업종의 임금이나 노동조건 저하 및 교통사고의 증대나 교통서비스 질의 저하를 막기 위한 효율적인 성과를 낸 정책 활동이었다.

3. 운수종사자 준수사항 개정

노련은 1998년 12월 7일에 건교부에 제출한 건의서에서 여객자동차운수사업법 개정을 건의했다. 이 법의 제28조(운수종사자 준수사항)의 5-8항에서 다음과 같은

네 가지의 행위를 금지하고 있다. 이 행위는 ①자동차의 문을 완전히 닫지 아니한 상태에서 출발 또는 운행하는 행위, ②여객이 승하차하기 전에 자동차를 출발시키거나 승하차할 여객이 있음에도 불구하고 정차하지 아니하고 정류소를 통과하는 행위, ③안내방송을 하지 아니하는 행위(건설교통부령이 정하는 자동차안내방송시설이 설치되어 있는 경우에 한한다), ④기타 안전운행과 여객의 편의를 위하여 운수종사자가 준수하여야 할 사항으로서 건설교통부령이 정하는 사항을 위반하는 행위 등이다.

노련은 건의서에서 이 네 개 조항의 삭제를 요구하였다. 그 근거로서 첫째, 이 조항들이 사회 통념상 처벌에 의해 해결될 사항이 아니며 특히 이를 위반한 경우 20만원의 과태료를 부과한 규정은 지나친 처벌위주의 법규정이었다. 둘째, 이 자동차운수사업법의 규제가 도로교통법과 중복되는 것도 문제로서 당시 도로교통법의 제5호 소위 개문발차의 경우 도로교통법 제35조 제2항을 위반하는 경우 범칙금 7만원을 부담하고 있다. 운전기사들은 건설교통부나 경찰청을 똑같은 정부당국으로 보고 있는 만큼 이러한 중복규정에 의한 처벌은 시정되어야 한다. 셋째, 운전기사들의 임금은 생계비에 미달하는 저임금이며 여기에 과태료 20만원의 부담은 과중한 것이었다.

노련은 위의 여객자동차운수사업법의 조항과 관련하여 자체적으로 실태를 조사하고 건교부에 집중적으로 개정을 요구했다. 그 요구가 받아들여지지 않자 2000년 6월에 노련은 위 조항과 관련된 범칙금의 인하를 시도하였다. 이러한 주장에 공감하고 8월에 건설교통부는 운수종사자 준수사항 위반에 따른 과태료를 인하하도록 하는 '여객자동차운수사업법'의 일부조항을 개정하였다. 이를 위해 세 차례의 개정 요구서를 발송하고 노사정위원회에 지원을 요청하였고 건교부 항의 방문 등 다양한 정책 활동을 전개하였다. 또 노련은 정류장 무정차 통과, 개문발차, 복장위반, 난폭운행, 불친절 등의 단속상 발생하는 문제점을 사례별로 조사한 것을 기초로 법적용의 문제점을 설득력 있게 지적하였고 법률적 모순과 운전기사들의 생존권을 위협함을 강조했다. 이 법의 개정으로 이미 높은 수준에 있는 손실임금이 더 늘어나지 않게 하였다.

4. 버스 운행대수 및 회수 조정에 대한 대응

노련은 1998년 4월 건설교통부의 여객자동차운수사업법 시행규칙 32조인 사업계획의 변경신고와 관련한 개정에 대한 의견을 제출했다. 개정안 제32조(사업계획의 변경신고)에 따르면 “운행계통을 기준으로 하여 사업자별(공동배차를 실시하는 경우에는 당해 운행계통에 참여하는 업체들을 동일사업자로 본다)로 매년 10% 이내의 운행대수 및 운행회수의 증감을 할 수 있다. 다만, 공휴일 방학기간 등 당해 운행계통의 수송수요와 수송력 공급간에 현저히 차이가 나는 경우에는 사업자별로 당해 운행계통의 1일 운행회수가 100회 이상일 경우에는 당해기간중의 30% 이내의 운행회수의 감회와 1일 운행회수가 50회 이상일 경우에는 당해기간중의 20% 이내의 운행회수의 감회”라고 규정되었다. 노련은 이 개정안에서 단서조항의 삭제를 요구했다.

그 요구의 근거로써 시내버스운송사업과 농어촌버스운송사업의 사업목적의 공익성 때문에 수지타산을 근거로 한 감차의 한계를 지적했다. 이러한 공공적 성격 때문에 운행여부를 결정하는 기준은 승객들의 편의가 가장 우선적으로 고려되어야 하고 이로 인한 수익성의 문제가 발생하면 정부가 보조금을 주어야 한다는 주장이었다. 또 부득이한 경우를 상정하여 10% 범위 내에서 증감운행을 할 수 있도록 하여 왔는바, 현실적으로 사업자들은 이윤추구를 위해서 이 규정을 악용하여 무리한 증감운행을 해왔다. 더욱이 사업자들의 이러한 감차행위는 승객들로부터 극도의 불만을 사왔고 노사관계를 악화시켜 왔다. 즉, 배차간격이 길어짐에 따라 운전기사들은 승객들로부터 격렬한 항의를 받고 또한 사업자가 배차를 임의로 조정함으로써 임금저하를 비롯한 각종 불이익을 주어왔다. 이렇게 볼 때 현행 10% 이상 최고 30%까지 증감허용은 많은 부작용을 낳을 것으로 예상되므로 삭제되어야 했다.

건교부의 개정 입법예고는 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제32조(사업계획의 변경신고)에서 수송력 수요변화에 탄력적으로 대응할 수 있도록 신고로 가능한 증회운행 범위를 현행 10%에서 30%로 확대하였다. 이에 대해 노련은 증회운행 범위를 30%로 확대하는 것에 반대하며 현행 10%를 그대로 유지해 달라고 제안했다.

이러한 반대 이유로서 운수사업자들은 수송력 수요변화에 대해 특히, 증회의 필요성이 있는 경우 현행법의 규정 내에서 충분히 대응하고 있다. 또 이러한 운행회수의 증회를 허용할 경우 현행법 규정에 따르면 운행대수를 늘릴 수 없기 때문에 기존 차량을 가지고 증회운행을 해야 한다. 이렇게 될 경우 1대당 1일 운행회수가 늘어나고 이에 따라 운전기사들의 노동 강도가 대폭 강화될 것이다. 그 결과 대형교통사고의 위험은 물론 노사분규와 함께 서비스의 질이 크게 떨어질 것이다.

하지만 이 버스 운행대수의 증감을 규제하려는 노련의 정책 활동은 소기의 성과를 거두지 못했다. 2001년 2월 전국버스운송사업조합연합회는 총회에서 경유가 인상에 따른 원가상승의 지속과 승객감소로 인한 경영안을 이유로 5월부터 전국적으로 시내, 시외버스와 농어촌버스까지 전 차량의 30%감축운행을 결의하였다. 이에 대해 노련은 이 감축운행 결의가 대중교통으로서의 버스의 임무를 간과하고 운수노동자의 심각한 불안을 야기하는 것으로 비판하였다. 또 임금교섭을 앞두고 이루어진 이 결정이 교섭에서 노동조합의 입지를 수세로 몰고 가려는 의도임을 정확히 지적하였다.

5. 셔틀버스 철폐 활동

노련은 1999년 10월에 건설교통부, 산업자원부, 국무조정실 등 관계기관에 발송한 공문에서 무분별한 셔틀버스 운행의 규제를 촉구했다. 셔틀버스 운행현황이나 증가추세를 보면 <표 7-1>와 <표 7-2>에 나타나는데 운행횟수나 수송인원이나 셔틀버스의 증가추세가 운수업계의 버스사업을 위협하기에 충분하다. 이에 따라 1999

<표 7-1> 백화점 셔틀버스 운행현황

(2000년 6월 기준)

백화점 (할인점)수	운행대수	운행노선	1일 운행횟수	1일 수송인원	백화점 이용율(%)
230	2,507	1,769	18,480	1,007,000	51.5

자료: 노련 (2001) 『2000년도 사업보고』, 131쪽.

년 10월 노련을 포함한 운수관련 및 피해가 심각한 중소기업체등의 10개 단체가 '백화점 등 셔틀버스 운행근절 비상대책추진위원회' (이하 비대위)를 구성하였다.

지역별로 셔틀버스 운행과 관련하여 분쟁이 끊이지 않았고 결국 1999년 10월 백화점협회와 한국체인스토아협회는 셔틀버스 30% 감축, 고객확인 및 운행거리와 헛수를 단축하여 셔틀버스 50%의 자율감축 결의안을 발표하였다. 그러나, 2001년 1월 정부와 비대위가 합동으로 이행을 점검한 결과 결의사항이 전혀 이행되지 않음을 확인하고 비대위는 5월의 결의대회를 통해 셔틀버스 폐지를 강력하게 요구하였다. 그러나 정부는 미온적인 자세로 일관하였다.

노련은 몇 가지의 구체적인 이유에 근거하여 셔틀버스 운행의 폐지를 요구하였다. 우선 실제로 백화점 및 할인점의 무료 셔틀버스의 무분별한 운행으로 운송질서가 문란 되고 버스와 택시 등은 차량고급화와 대수 증가에도 불구하고 매년 10% 이상 수송인원감소를 겪고 있다. 또 백화점등의 지역상권의 고객 싹쓸이식 수송으로 중소기업상가의 매출이 격감하여왔다. 또 백화점등의 셔틀버스 운행은 우리나라만의 잘못된 제도라는 점이다. 이것은 대기업 자본력의 횡포로 중소기업의 경영난을 더욱 악화시키게 된다. 또한 버스·택시 등 운송사업은 면허사업으로 차량운행에 따른 정부의 지도·감독 등 통제가 되고 있고 운전자의 자격요건 등 친절서비스 및 안전운행을 제도적으로 확인할 수 있으나 셔틀버스의 경우 자가용자동차로서 운행에 따른 규제 없이 정부의 통제 사각지대화 되어 있어 대형사고 위험과 사고시 적절한 보상근란 등 운송질서를 어지럽히고 있었다. 더욱이 차량명의만 백화점 및 할인점으로 등록하고, 실질적 소유 및 운영을 일반 용역회사에 위탁·지입 운행하는 것 또한 신중 위법행위이며, 용역회사의 불법 무면허 운송사업으로 처벌, 근절되

〈표 7-2〉 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	1,969대	3,000대

주 : 2000년도 백화점 및 할인점 60개 점포 개점예정으로서 1,000대 이상 계속 증가 예상
 자료 : 노련 (2001) 『2000년도 사업보고』, 131쪽.

어야 할 대상이다. 마지막으로 백화점 및 할인점의 셔틀버스 운행은 영업이익증대 목적이며 명목상 고객에 대한무상운송 서비스 제공이지만 셔틀버스 운행비용이 백화점등의 영업활동 경비로 지출되고 있는 등을 감안하면 이것이 결국 모든 상품가격에 전가되었다.

이러한 논리에 근거하여 노련은 전 조합원들의 서명운동을 전개하여 7만여명의 서명을 국회에 제출하였고 백화점협회 항의방문, 대형 할인점 앞 집회투쟁 등의 활동과 병행하여 노총출신 국회의원, 건설교통위원회 국회의원, 산업자원위원회 국회의원 등을 방문하여 협조를 요청했다. 이러한 노련의 꾸준하고 효과적인 정책 활동에 힘입어 2000년 12월의 정기국회에서 셔틀버스 운영을 규제하는 여객자동차운수사업법이 개정되었다. 이에 따라 버스업계는 셔틀버스 운행에 따른 1,100억원 가량의 수입금 감소액이 다시금 버스업계로 유입될 것으로 예측하고 있다.

6. 자동차운수업의 장시간 노동 개선활동

노련은 2000년 5월에 노사정위원회와 한국노총에 제출한 요구안에서 운수노동자의 노동시간 단축의 당위성에 대해 설명하고 특별위원회 구성을 요구하였다. 이외에도 2001년 10월에는 노사관계소위원회 회의에서 운수업의 장시간 노동개선을 위한 구체적인 방안을 제시하였다.

운수노동자의 장시간 노동의 문제는 최근에도 크게 개선되지 못했다. 이 문제가 발생하는 근본적인 이유는 운수업의 경영의 특성과 연관된다. 그 특성은 ①일정량의 질적 수준의 연속적 공급으로 자동차 운수업은 운송서비스가 일단 공급되면 비록 수요가 감소하더라도 다른 상품과 달리 공급의 감소 또는 단절 시킬 수 없음, ②공공성과 기업성의 조화 유지의 필요로 자동차 운수업은 정부의 규제에 따른 관허요금 제도로서 사업 성격상 공공사업이면서 서비스 공급의 양상으로 보아 자유 경쟁의 요소를 겸하고 있음, ③운임에 의한 수요의 탄력성으로 총 교통수요는 운임의 변화에 따라 비탄력성을 가지고 있으나 업종 상호간의 수요에 탄력성을 지님, ④자동차운수업의 경영특성은 소규모로서도 경영 유지가 가능해서 영세한 업체가 많음 등이다.

이러한 운수업의 경영특성과 연관된 노동의 특성은 다섯 가지를 들 수 있다. 첫째, 도로에서의 이동노동이므로 도로 주행시 운전자는 항상 주변상황과 돌발사태에 대비하여 주의를 계속하여야 한다. 동시에 운전기사는 운전석 등의 차내의 물리적 공간에 많은 구속을 받는 관계로 앉은 자세에서 똑같은 조종 패턴, 동승자 감시, 주변 도로 환경을 판단 등을 하기 때문에 일종의 구금상황이 창출되는 특징을 갖고 있다. 둘째, 작업방법과 안전 확보 등에 대한 전적인 책임이 운수노동자에게 부과되고 사용자에게 의해 관리되지 않는 혼자만의 장소에서 업무에 임하기 때문에 관리 측면에서 발생하는 모든 문제를 노동자 자신의 책임으로 전가되는 가혹한 노동조건을 지니고 있다.

셋째, 공익적 서비스 노동으로 운송서비스는 대다수의 국민의 경제생활과 불가분의 깊은 이해관계를 가진 공익적 성격을 갖고 있으며 이용자들로부터 친절과 안전 운행의 서비스가 요구된다. 이는 운수노동자의 많은 정신적 갈등을 초래하기도 한다. 넷째, 운수업의 경우 노동자체에 위험이 수반되어 자동차의 주행은 다른 어떠한 노동보다도 예측할 수 없는 사고 발생의 가능성으로 인해 높은 위험부담을 가지고 특히 타의에 의한 노동중단으로 장기근속을 저해하고 빈번한 노동이동을 초래하며, 사고에 의한 신체적, 경제적 손실은 직업으로서의 비하의식을 지니게 된다. 마지막으로 운수노동은 운송수요나 운행표에 따라서 불규칙한 근무제를 취하며 야간주행을 포함한 불규칙한 근무, 교대 근무가 많은 것이 특징이다. 또한 교통상황에 따라 정체, 혼잡이 있으면 근무가 연장되고 휴식시간도 노선상의 형편에 따라 불규칙적으로 배분될 수 있다.

1) 운전노동자의 노동 및 임금실태

(1) 노동시간 실태

노동시간을 보면 1993년의 상황과 비교하여 별로 개선된 것이 없었다. 운수노동자는 1일 11.7시간, 월 24일을 일하여 월 총 노동시간은 280.8시간이며 이를 주당으로 환산하면 64.7시간이 된다. 업종별로 월 노동시간을 보면 시내버스 280.2시간, 농어촌버스 287시간, 시외일반버스 280.3시간, 시외고속버스 236.5시간, 전세버스 351.5시간, 화물 자동차 306시간, 정비업 236시간이다. 1993년과 비교하면

시내버스, 시외버스, 고속버스, 전세버스는 약간 줄었고 나머지 업종은 오히려 늘었다. 이러한 월 노동시간은 전산업의 월 노동시간 206.6시간과 비교하면 무려 74.2시간(주당 17.1시간)이나 많은 장시간 노동이었다. 시외버스에서 1993년의 308.1시간과 비교하여 상대적으로 많이 단축된 것은 단체교섭에서 월 만근일수 단축이 계속 이루어져 왔기 때문이다. 그러나 노사간의 교섭에 의해서 이런 노동시간의 단축을 이루기는 매우 어렵고, 이를 또한 노사간에만 맡겨 놓거나 근로기준법에만 의존하는 것은 부적절하다.

(2) 근무제도

근무 제도를 보면 1993년과 비교하여 크게 변한 것이 없었다. 운수업전체에서 1일 2교대제가 48.7%, 격일제가 14.9%, 2일 근무 1일 휴무제가 12.5%등 이었다. 이 중에서 1일 2교대제는 시내버스에서 가장 많이(71.2%) 실시하고 있으며 2일 근무 1일 휴무제는 시외고속버스(72.4%)에서 주로 실시하고 월 21일 이상 근무하는 기타제도는 농어촌버스(76.3%), 화물자동차(95.8%), 그리고 시외일반버스(73.8%) 등에서 주로 실시하고 있다.

(3) 임금실태

1999년도 임금 기준으로 월임금은 976,045원이고 상여금 월할금 316,801원을 합하면 1,296,846원으로 나타나고 있다. 여기에 손실임금으로 월 77,262원(임금 손실률 6.5%)을 고려하면 실제 임금은 이보다 더욱 적다. 이러한 임금수준은 전산업 평균에 비해 지나치게 낮은 실정이며, 전산업 남자의 1998년 10월 임금 1,643,480원에 비하면 346,634원이나 적게 나타나고 있다. 그리하여 IMF 이전만 해도 운전기사 부족현상이 심각했는데 이것은 바로 이러한 저임금에 기인하고 있었다. 따라서, 운전기사들의 생활임금 확보는 무엇보다 시급한 과제라고 할 수 있다.

2) 장시간 노동의 문제점

위에서 살펴본 운수업의 장시간 노동은 여러 가지의 문제점을 야기했다. 우선 자동차운수업의 경우 1998년에 경찰청에서 발표한 사업용 자동차 사고현황을 보면

한 해 동안 5대 중 1대가 사고를 발생하는 것으로 나타나고 있으며 사고발생건당 1.7명의 인사사고를 야기하는 것으로 나타났다. 운전기사들의 사고 원인에 대한 설문조사 결과를 보면 배차시간 부족(49.5%), 과로(12.8%)가 전체의 사고원인 중 62.3%라고 답변하여 6장 6절에서 살펴본 1993년의 조사와 크게 다르지 않다.

둘째, 장시간 노동은 운전기사들에게 피로를 가져오고 이는 안전운행을 위협하는 중요한 요인으로 작용하고 있다. 피로도의 문제는 노련 조합원 설문을 통해 조사됐는데, '항상 피로가 축적된 기분이다'라고 응답한 비율이 58.8%이고 '약을 복용하거나 며칠을 쉬어야 피로가 풀린다'고 응답한 조합원도 3.7%에 달해 상당수의 조합원들이 극심한 피로를 호소했다. 1993년과 1996년의 똑같은 조사에서 피로를 호소했던 비율이 각각 73.7%, 72.9%였던 것에 비하면 피로도는 10% 포인트 정도 줄어든 것으로 나타나고 있다. 업종별로는 전세버스(85.3%)와 화물자동차(80%)에서 특히 심한 실정인데, 이는 앞에서 살펴본 노동시간과 밀접한 상관관계가 있음을 말해 주고 있다.

정기노선버스의 경우 1999년에 대당 인원현황이 평균 1.57명으로서 운송업체는 대당 2.44명의 적정운전기사를 확보하여함에도 불구하고 시내버스 0.48명, 농어촌버스 0.96명, 시외일반버스 1.17명, 시외고속 0.85명이 부족하게 나타나고 있다. 이는 부족 인원분에 따른 연장노동으로 인해 운전기사들의 피로를 가중시키고 노동강도를 강화시키는 원인이 되고 있다.

셋째, 장시간 노동에 따른 극심한 피로의 축적, 야간운전, 휴식시간의 부족, 불규칙한 식사시간, 긴장의 연속, 그리고 교통체증과 배기가스, 소음공해 등으로 인하여 직업성 질병이 발생하고 있다. 운전기사들의 직업성 질병은 위장병이 40.1%로 가장 많고 그 다음이 신경성 질환으로 21.7%이며 호흡기질환과 시력장애가 각각 7.2%로 나타나고 있고 그 밖에도 고혈압(4.5%), 무좀(4.6%), 요통(4.5%)등을 상당한 비중으로 호소하고 있다. 이렇게 위장병이 많은 이유는 운행상 불규칙한 식사와 촉박한 배차운행시간으로 인한 식사시간 부족, 그리고 교통체증으로 인한 신경과민과 긴장 피로 등이 원인이라고 할 수 있다. 또한, 신경성 질환, 호흡기 질환, 시력장애 등도 교통여건의 미비와 열악한 작업환경, 그리고 공해 등이 원인으로 작용하고 있다. 이처럼 운전기사들이 위장병, 신경성 질환, 그리고 호흡기 질환 등을

직업병으로 가진 것은 1993년이나 1996년의 경우와 크게 개선되지 않았다.

(1) 임금구조의 왜곡

전체 자동차 운수노동자의 임금구조를 살펴보면 포괄역산 임금구조를 기본골격으로 하고 시급제식 불완전 월급제를 채택하고 있었다. 이러한 임금구조는 운수노동자들이 사실상 장시간 노동을 할 수 밖에 없도록 함으로서 각종 문제를 야기하는 요인으로 작용하고 있다. 1999년에 임금 구성을 살펴보면 기본급의 비율이 시내버스 60.1%, 시외일반버스 37.7%, 시외고속버스 60.7%로 전산업 75%에 비해 낮은 반면, 연장근로수당의 비율은 각각 19.7%, 49.5%, 19.0%로 이 수당의 비중이 높게 나타남을 알 수 있다. 또한 이러한 임금은 만근제도 라는 형태를 유지 만근을 채우지 못할 경우 임금의 10% 이상이 지급되지 않는 실정이다.

(2) 손실임금 발생

손실임금의 규모는 월평균 77,262원으로 임금 손실률(손실임금/월임금)은 6.5%로 나타나 1993년의 56,782원에 비해 증가하였다. 이 중에서 교통사고로 인한 사고비용 부담액이 33,268원으로 손실임금의 43%를 차지하여 가장 많고, 또한 교통사고로 일을 못해 받지 못한 임금이 13,311원으로 그 다음을 차지하고 있다. 뿐만 아니라 교통사고로 인한 벌금 납부액도 10,873원이나 된다. 그리하여 교통사고로 인한 손실임금이 57,452원으로 전체의 74.4%를 차지하고 있는 실정이다. 업종별로는 시내버스가 89,209원으로 가장 많고 시외고속버스가 22,193원으로 가장 적은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 교통사고로 인해 받지 못한 임금이나 벌금, 사고비용부담 등에서 크게 차이가 나고 있기 때문이다.

3) 장시간 노동에 대한 개선방안

위에서 논의한 장시간 노동에 대해 노련은 두 가지의 개선방안을 제시하였다. 그 하나는 2000년에 노사정위원회 노동시간 단축특위에서 제시한 근로시간단축특위의 구성이었다. 노련은 2001년에는 장시간 노동 개선방안으로 노사자율에만 맡길 것이 아니라 정부의 적극적인 개선정책이 필요함을 강조했다. 실질적인 근로시

간 단축방안으로써 ①근로시간 및 휴게시간의 특례 삭제, ②구속시간(사업시각에서 종업시각까지의 시간에 근로시간과 휴게시간(假眠시간을 포함)의 합계시간)을 한정하는 방안(예를 들면 4주간 평균하여 1주당 65시간 등), ③연장근로시간을 한정하고 법의 소정근로시간에서 범상 1주 12시간한도 내에서 연장노동 가능할 수 있도록 할 것, ④휴식시간으로써 근로 후에 연속 8시간이상 휴식시간 제공, ⑤운전시간을 제한 할 것, ⑥연속운전시간은 4시간 이내로 제한하고 휴게시간 제공, ⑦휴일의 지정으로 근무형태상 근로시간의 단축을 위해서는 휴일을 확대하여 근로일수를 단축하는 방안이 필요, ⑧자율 배차운행제도로써 교통사고와 교통법규 위반 방지와 손실임금문제 해결을 위해 배차운행시간에 대한 일정한 규정이 필요함 등이다.

아직도 정부주도적인 교통정책이 위력을 발휘하는 우리의 현실에서 정부의 정책적인 개선노력이 기대하는 효과를 낼 수 있다고 판단된다. 이러한 장시간 근무 폐해의 시정은 단기에는 고쳐지기가 어렵지만 최근에 법정 근로시간단축의 요구가 제기되는 상황은 노조에게 유리한 시기이다. 노련은 이러한 근로시간의 단축을 통한 운수업종 노동자들의 근로조건 개선이 우리의 교통여건이나 문화를 한 단계 올리는 것과 어떤 연관성을 가지고 있는지를 고민해보고 이것을 정책당국자들에게 여러 차례에 걸쳐서 꾸준히 요구하고 있다.

7. 버스 재정지원금 확보 활동

노련은 버스업계의 어려운 경영여건에 대해 정부의 지원금을 꾸준히 요구해왔다.

버스업계가 그동안 승객 감소, 교통세 인상과 유가상승 등으로 인한 경영 악화, 경영부실에 따른 만성적인 적자 누적, 고질적인 임금 체불, 서비스 부재 등의 다양한 문제점을 안고 있어 정부가 해결책 모색을 위한 다양한 대책이 논의되었다. 버스업계 노사는 업계의 구조적인 문제점인 경영개선을 도모하기 위해 정부의 직접적인 보조금 지원을 수차례 촉구하여 왔다. 강성천 위원장은 청와대, 국무총리실을 비롯하여 예산관련 부서인 기획예산처, 재정경제부 장관들을 면담하여 노련의 현안 문제점등을 제시하고 재정지원을 촉구하였으며 다른 한편으로 건설교통부, 노동부 장

관과 담당 실국장과 면담하여 적극적인 협조를 요청하였다.

이러한 꾸준한 노력의 성과로 2001년 4월에 정부는 총 2,000억원에 이르는 지원 대책을 발표하였다. 특히 정부보조금은 버스업계에 대한 최초의 정부 보조금이라는 데 의의가 있었다. 이 정부의 '버스재정 지원금'은 향후 지속적으로 버스업계에 지원되도록 하고 있다. 그 정확한 배경은 2001년 6대도시 시내버스의 공동투쟁 당시 버스의 파업을 방지하고 노사관계 안정과 버스업계 경영개선 및 구조조정을 지원하기 위해 국고 및 지방비를 통해 버스 재정지원금을 지급기로 결정한 것이었다.

그러나 이 지원금의 지급이 처음 이루어진 2001년에 지방정부와 중앙부처간의 협조부족으로 9월까지 지급이 불이행되다가 1,400억원이 지원되었고 2002년도에는 2,000억원이 지원되었으며, 2003년도에는 2,200억원의 버스 재정지원금이 지급될 계획이다. 이는 버스 1대당 연간 약 567만원의 금액이 지원된 것이다. 노련은 이 지원금의 사용처가 주로 노동자들의 임금이나 노동조건 개선이어야 함을 강조하게 되었다. 이에 따라 노련은 2003년 9월에 건설교통부에 이 지원금 지급기준의 보완으로 재정지원금 지급기준에 '종사원의 임금 및 노동조건 개선'과 '체불임금청산' 항목을 추가해서 2003년부터 시행해줄 것을 건의했다.

시내버스 운수업의 사양화가 급속히 진행되고 있는 상황 하에서 보조금을 얻어낸 것은 어려운 경영여건을 개선하고 이것이 노동자들의 임금이나 노동조건 개선으로 연결될 수 있다는 점에서 노련의 주요한 정책 활동의 성과라고 평가될 수 있다. 하지만 어떤 경우에도 운수업종의 어려운 경영여건을 개선하기 위한 보조금 지급은 일시적인 지불능력을 가질 수 있게 할 수는 있지만 근본적인 대책이 되기는 어렵다. 정부는 교통정책이나 제도의 정비를 통해 운수업종의 경영난을 좀더 근본적으로 해결하는 장기적인 대책을 고민해야 한다. 또 어렵게 유지되고 있는 이 보조금 지급이 중단되었을 때 사용자들이 교섭에서 임금인상요구에 더욱 완강히 저항하는 태도를 보일 우려가 있다. 하지만 보조금 재원을 위한 정부의 기금이 고정적으로 확보된다면 이러한 상황은 발생하지 않을 수도 있다. 어떤 경우든 정부는 지하철이나 다른 대중교통수단과 버스운수업의 운영을 연계시키는 장기적이고 현명한 교통정책을 수립하여 사양산업이 되는 것을 막도록 노력해야 한다.

8. 교통범칙금 특별회계법 제정 활동

매년 수천억원씩 발생하는 교통위반 범칙금중 연 2~3천억원이 국가일반경비로 사용되고 있었다. 노련은 이러한 부당한 재정집행을 개선하여 교통범칙금 전액을 사고예방기금으로 사용할 수 있도록 하는 법 개정을 추진하였다. 이를 위해 노련은 교통범칙금 특별회계법 제정을 위한 서명운동을 전개하고 교통범칙금특별회계법 제정 건의서를 작성하여 2001년 12월에 시민안전연대에 송부하였다. 이 건의서는 범칙금과 관련된 교통행정의 개선에 대한 네 가지를 제안했다.

첫째, 교통법규위반에 따른 교통범칙금은 교통사고 방지에 사용되어야 한다는 것이었다. 국내의 높은 수준의 교통사고를 유발하는 도로시설(노면, 교통표지판, 신호등)과 차량구조의 개선이 요구된다.

둘째, 영업용차량의 사고방지를 위해 노동환경의 개선과 교육에 범칙금이 사용될 필요가 있다. 영업용자동차 운전자의 교통사고방지를 위한 노동환경의 개선이 요구되었다. 특히 버스사업은 공공서비스를 제공하는 민간기업에 의해 운영되고 있으므로 이 업종에 종사하는 사람들의 노동조건의 여러 문제들, 즉 장시간노동, 배차시간 문제, 월급제문제, 복지미흡 등에 대해서 사업자와 운전자에게만 맡겨서는 소기의 성과를 기대하기 어렵다. 또 교통사고 방지를 위해 운전자들에게 노동조합에서 교육을 실시하는 것이 효율적이다.

셋째, 대중교통 이용승객을 위한 안전시설의 확충이 필요하다. 현재 우리나라의 버스정류장은 승객보호를 위한 안전시설이 미흡하고 승객들은 질서의식 결여로 매년 수천건의 정류장 안전사고가 발생하고 있고 이를 방지하지 위해서는 승객보호를 위한 안전시설이 확충되어야 한다. 또 다인승 차량인 시내버스는 입석승객이 많고 차량구조상 급제동이 어려워 운행도중 갑작스러운 문제 발생시(노면 요철상태, 급작스러운 차선감축 등) 노약자의 차내 안전사고 발생이 불가피하다.

이처럼 현재의 교통사고를 줄일 수 있는 방안은 다양하고 이를 위해서는 상당한 재원이 소요될 것으로 예상된다. 이 재원은 그러한 교통사고를 줄이기 위해 요구되는 교통단속을 통해 쌓이는 범칙금을 활용하는 것이 바람직하다는 노련의 논리

였다. 교통법칙금이 교통법규위반을 줄이고 교통문제를 개선하기 위한 용도이므로 그렇게 모여진 자금이 그 목적에 맞게 활용되어야 한다는 주장은 타당성을 가진다.

9. 전세버스 불법 운행에 대한 규제 활동

건교부가 2001년 4월에 전세버스의 불법적인 통근 및 통학에서 학생들의 편의를 위해 예외적으로 인정해주는 여객자동차운수사업법 시행령 개정(안)을 입법예고하여 전세버스 영업범위를 확대시키는 결정을 했다. 이에 대해 노련은 6월에 건교부에 제출한 건의서에서 경영여건의 변화에 따라 버스업계의 경영상태가 어려운 데도 불구하고 전세버스의 영업활동에서 벗어난 통근, 통학 운행을 허용하는 것은 어려운 노선버스 업계의 경영난을 가중시키게 되고 이에 따라 노선버스 운전기사들의 생존이 심각히 침해받게 된다고 주장했다. 또한 전세버스는 이것은 운송질서를 문란하게 하고 무리한 문호개방으로 인한 경쟁의 격화로 인해 승객에 대한 서비스와 안전에도 문제가 발생하게 된다고 보았다.

따라서 한국노총과 노련이 규제개혁위원회에 건의한 것처럼 전세버스의 업종범위를 벗어난 불법 영업행위 등 무질서를 바로잡을 수 있도록 규제완화를 철폐 또는 법개정의 유보를 건의하였다. 하지만 백화점 셔틀버스의 경우와는 달리 이 정책건의의 경우에 소기의 성과를 거두지 못했다.

그 이유는 위의 건의가 경영의 어려움이 가중되고 있는 운수업계의 입장에서는 타당성이 있는 내용이지만 수도권이 점차 확장되면서 수도권을 벗어나는 위치에 직장이나 학교를 둔 시민들의 입장에서는 전세버스의 활용이 더욱 편리한 측면이 있기 때문이다. 따라서 시내버스도 정해진 노선에서 승객들이 이용하기만을 기다리기보다 좀더 적극적으로 승객을 유치하는 전략을 고민해야 하고 서비스를 획기적으로 개선해서 시민들이 편하고 타고 싶은 대중교통이 되도록 노력해야 한다. 또 이를 위해 노련이 지속적인 건의를 통해 정부의 교통정책에 이러한 방향의 변화가 채택되도록 유도해야 한다.

10. 경미한 대인 교통사고의 경찰서 미신고 방안 건의

노련은 2001년 8월에 버스운송사업조합공제조합 이사장에게 경미한 대인교통사고의 경찰서 미신고 방안을 건의했다. 그 취지는 대인 교통사고 발생시 운전자는 관할 경찰서에 사고 사실을 신고하도록 하고 있지만 사고가 경미하고 당사자간의 합의가 있으며 경찰서에 신고 없이도 보험회사는 사고사실 접수만으로도 보상처리를 해주고 있는 실정인데 공제조합의 경우, 경찰서 미신고시 사고차량에 대해서는 보상처리를 거부하고 있어 노련 산하 조합원들의 심각한 피해와 원성이 발생하고 있었기 때문이다. 특히 장기 무사고 운전기사들은 개인택시면허를 취득하기 위하여 노심초사하며 안전운행을 하고 있으나 불가항력적으로 경미한 교통사고(차내 안전사고 등)로 인하여 경찰서에 접수될 경우, 10여년 동안 이루어온 무사고 경력이 무너져 운전자 개인에게는 막대한 피해가 주어졌다. 또한 일부 사업장에서는 이를 악용하여 회사 사고처리 담당자의 금전적 부조리가 발생하거나 회사가 운전자에게 사고처리 비용을 직접 부담하도록 강요하는 등의 문제가 발생하였다.

이에 대해 건교부는 이러한 건의를 받아들여 버스공제조합에서 피해자 사실 확인서, 목격자 진술서등 객관적인 교통사고 발생사실을 확인할 수 있을 경우 이것을 근거로 배상하도록 철저하게 지도 감독할 것을 지시하였다. 하지만 이 요구가 공제조합에서 실행이 지연되어 조합원들의 피해가 발생하는 문제점이 지속되어 2002년 9월에 노련은 공제조합에 이의 조속한 시정을 재촉구 했다.

11. 교통법규위반 신고 보상제도의 문제점 건의

경찰청에서 2001년 3월부터 중앙선 침범, 신호위반, 고속도로 버스전용차선 위반, 갓길운행 등의 교통법규 위반 장면을 사진으로 신고하면 1건당 3천원(국가부담 2,500원 손보사 500원)을 주는 '교통법규 위반 신고보상제'를 실시하였다. 이에 대해 공권력이 해야 할 일을 시민에게 떠넘기는 문제, 잘못된 교통신호체계와 교통표지, 도로시설 등을 무시한 채 단지 법규위반 사실만으로 전문신고꾼들에 의해 교

통위반 사진이 접수되어 억울한 처벌을 받는 사례가 빈번하였다. 불신조장과 신고만을 위한 교통위반 전문신고꾼 성행, 돈으로 질서를 사는 물질주의 및 배타주의가 팽배하고 자발적 국민 질서의식 고취를 저해, 동일노선을 반복운행하면서 주어진 시간 안에 노선운행을 완료하여야 하는 특수성과 대형버스가 가지는 운행상 문제 등에 따라 불가항력적으로 교통법규위반의 소지가 있다는 점을 지적했다. 이에 따른 손실임금의 증가 등의 문제가 만연하고 있었다.

이에 따라 2001년 7월에 노련은 세 가지의 요구사항을 제시하였다. 그것은 ①교통법규 위반 전문신고꾼의 신고 총건수 및 장소별, 차량별 신고건수를 일정량으로 제한할 수 있도록 하는 법령 마련, ②사업용 차량(버스)의 경우, 일정횟수 이상 교통위반 신고사항에 대해서 범칙금 및 벌점 처분에 대해서는 취소 또는 무효처리, ③상습 단속지역에 대한 안내표시판 설치 확대와 무인카메라를 설치하여 궁극적인 위반 예방과 지속적 단속 방안강구였다. 이에 따라 잘못된 도로여건과 신호체계에 대한 정비가 이루어졌다. 또 교통위반에 대한 전문신고꾼의 부작용은 여러 차례 언론에 보도되면서 그 문제점이 지적되어 노련이 요구하던 대로 결국은 폐지되었다.

12. 16대 대통령선거에 따른 정책 활동

16대 대통령선거를 앞두고 2002년 9월에 노련은 한국노총을 통해서 대선공약요구안을 제출했고 2003년 1월에는 이 요구안이 대통령직인수위원회에 제출되었다. 이 요구안은 노련의 조합원들의 숙원인 네 가지의 요구를 담았다. 첫째, 자동차운수노동기준에 관한 특별법 제정으로 운수노동자들의 근로시간 단축, 생활임금 보장, 교통안전과 서비스 개선 그리고 고용안정 등을 다룰 것을 요구했다. 둘째, 운수종사자 종합복지센터 건립하여 체력단련 및 피로회복 시설, 안전운전 교육, 각종 문화활동, 생필품 구입 등 실질적으로 복지수준을 향상시켜줄 것을 요구했다. 셋째, 대중교통우선정책 추진이 필요하고 특히, 버스의 수송분담을 하락과 사양산업화는 구조조정을 가져오고 이 과정에서 마찰로 인해 피해가 이용승객과 종사자들에게 전가되고 있는 현실을 강조했다. 따라서, 획기적인 버스우선정책의 수립 시행이 요구되고 이를 위해서는 우선 각 시도에 노사정, 교통전문가, 교통관련 시민단체 등이 참

석하는 가칭 대중교통개선위원회를 설치할 것을 제안했다. 마지막으로 자동차운수 노동자의 초과근로수당에 대한 비과세로 현재 월정급여 100만원 이하인 제조업 및 관련직에 종사하는 노동자가 받는 초과근로수당을 연 240만원 한도로 비과세 하는 규정을 전 노동자로 확대하여 월정급여 150만원, 그리고 초과근로수당을 연 300만원까지로 확대해 줄 것을 건의했다.

13. 노련 회관의 신축

노련은 2002년 8월 8일에 40차 대표자 회의에서 역삼동 건물을 매도하고 서초구 양재동에 대지 152평을 매입하기로 결의하였다. 또 회관신축에 대한 업무를 추진하도록 신축위원회를 구성하고 안선일 상임부위원장을 위원장에 임명하였다. 지상 4층 현대식 건물로 연건평 350평을 신축하여 2002년 10월 29일에 기공식을 갖게 되었다. 이어 2003년 6월 12일에 자노복지회관 개관식을 가졌다. 이날 기념사에서 강성천 위원장은 새 회관을 개관하며 조합원과 투쟁하는 한국노동운동의 중심이 될 것이라며 조합원 교육과 정책의 산실이 되고 통일의 주역으로 우뚝 설 것이라고 강조했다.

이 날 행사에는 한국노총 이남순 위원장을 비롯한 산별위원장, 노련 전임위원장, 조직대표자와 간부, 내빈으로는 황의중 전국버스연합회 회장, 김종원 서울시버스사업조합 이사장, 정부측 인사 등 3백여명이 참석하여 축하했다. 한국노총 이남순 위원장은 격려사에서 운수노동자의 백년대계가 될 자노복지회관의 개관을 축하하며 자동차노련이 노총의 중심에 서서 선도의 주역이 되길 바란다고 격려했다. 전국버스운송사업조합 황의중 회장은 축사를 통해 신사옥 준공으로 앞으로 높은 이상을 가지게 됨을 축하한다고 말하고 이 같은 실적은 강성천 위원장의 탁월한 지도력과 조직의 일치단결이 그 원동력이라 생각된다고 말하였고 연합회는 노련과의 파트너로서 생산적인 동반자가 되기를 바란다고 역설했다. 지용택 전임위원장은 축사에서 노조를 잘 이끌어 주시는 집행부와 위원장께 감사드리며 훌륭한 사무실 개관과 함께 노조에 희망이 있기를 바란다고 말하고 향후 노조는 미래에 대한 정책을 개발하여 노동계가 정부정책에 적극 참여하여 국가발전에 기여하기를 바란다고 말했다.

제4절 버스외부광고사업권의 이관

정부가 서울올림픽의 성공적인 개최를 명분으로 필요한 재원확보 차원에서 85년 8월 '서울올림픽지원법'을 제정하고 이를 근거로 시내버스외부광고 수익금을 올림픽기금으로 확보하였다. 서울올림픽이 끝난 후에는 국민체육진흥기금 조성을 목적으로 89년 4월 '국민체육진흥법'에 의거 이 사업을 국민체육진흥광고물로 전환시켜 국민체육진흥공단이 운영권을 가지고 체육진흥기금을 조성토록 하였으며 정부는 2002년 부산에서 개최되는 아시아 경기대회를 앞두고 96년 4월 '제14회 아시아경기대회지원법 시행령'을 제정하면서 99년 1월1일부터 2002년말까지 4년간 이 사업 운영권을 아시아경기대회 조직위원회로 넘겨 광고수익을 동 대회기금으로 조성토록 하였다. 한편, 광고수익금은 국민체육진흥공단(국민체육진흥기금), 운수회사(광고매체 사용료), 전국자동차노련(조합원 자녀 장학금), 자치단체(도시교통특별회계), 그리고 서울신문사(광고대행 수수료)에게 96년 10월 3일부터 98년 12월 말까지 27개월간 각각 15.5: 30: 11: 3.9: 39.6의 비율로 분배되어 왔다.

노련은 이 시내버스외부광고사업의 문제점을 지적하면서 개선을 촉구했다. 즉 올림픽이 끝난 이후에도 계속해서 광고수익금이 국민체육진흥기금으로 조성되는 것은 이해할 수 없었다. 또 국민체육진흥기금 조성 목표액인 5,000억원이 이미 93년 말로 달성되었음에도 불구하고 현재까지 계속해서 국민체육진흥공단이 운영권을 가지고 있었고, 한걸음 나아가 99년부터는 자동차운수분야의 거센 반발을 무시하고 부산아시아경기대회 조직위원회로 넘긴 것의 문제점을 지적하였다.

노련은 이 광고사업 운영권을 운수분야로 이관시켜서 노사가 공동 관리하도록 요구하였다. 그 논리적 근거로써 자동차운수분야는 영세한 기업이 주를 이루고 있어 종업원들의 복지수준이 열악한 상태에 있으며, 운수노동자들은 상당한 손실임금을 부담하고 있는 실정의 개선을 위해 그 광고수익금이 유용하게 쓰일 수 있다는 것이다. 즉 현재 국민체육진흥기금이나 도시교통특별회계로 들어가는 몫을 노동자들의 복지향상을 위해 장학금을 대폭 확충하고 대대적인 운전기사 교육과 복지시설 개선에 사용해야 할 것을 요구했다. 특히 노련은 광고수익금으로 지난 91년부터 1996

년까지 조합원 자녀 13,500명에게 62억 7천여만원의 장학금을 지급하여 조합원들로부터 큰 호응을 얻고 있었다.

이러한 근거로 노련은 제14회 아시아경기대회지원법 시행령 제11조(옥외광고물의 종류 등) 제5호 시내버스의외부광고 조항을 삭제하고 현행 옥외광고물관리법을 개정하여 1999년부터는 버스 등의 외부 광고물을 일반 광고물로 전환시켜 운수부문에서 노사가 자율적으로 운영토록 할 것을 요구했다. 시내버스 회사가 민간 기업형태로 운영되고 있으므로 그것이 벌여 들이는 광고수입은 운수업자나 노조가 관리하도록 돌려주는 것은 당연하다. 더욱이 초기에는 올림픽이라는 국가적 행사를 개최하는 목적으로 그 자금을 활용해왔다 하더라도 그러한 목적이 더 이상 유효하지 않은 시점에서 또 다른 행사를 위해 연장하는 것은 설득력을 가지지 못했다.

문화관광부는 제22회 하계유니버시아드대회지원법시행령에서 시내, 시외, 전세버스 외부광고를 수익사업으로 할 수 있도록 입법예고하였다. 이에 대해 노련은 2001년 6월 9일에 문화관광부에 제출한 의견서에서 이 입법에 대한 반대 입장을 표명했다. 그 반대이유는 아래와 같이 네 가지로 정리될 수 있다. 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 사용되어 지는 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.

이러한 노련의 반대투쟁에 힘입어 버스의외부광고사업은 운수업계로 이관되었다. 한편 노련은 '옥외관리물등관리법시행령'의 개정안에 대해서는 버스업계의 경영개선 및 종사자의 복지개선을 위한 규제 완화 조치로 사업용자동차의 상업광고 허용

찬성과 허가대상 광고물에서 신고대상 광고물로 존치시키고 외부광고의 크기를 1/2에서 3/4로 확대하여 수익성을 높일 수 있도록 건의 하였다. 노련은 버스외부 광고사업의 운영권 이관에 따른 후속조치들을 마련하여 조합원 복지향상에 심혈을 기울일 수 있게 되었다.

2002년 8월 9일에는 노련이 전국대표자대회의 결의사항에서 광고대행사가 전국적으로 단일화되어야 한다고 주장하고 그 이유를 세 가지 들었다. 그것은 ①안정적 운영으로 전국적인 연결망을 가진 단일 대행사는 전국을 영업권으로 하는 만큼 자금력이 풍부하여 안정적인 운영이 가능하다는 판단에 근거했다. 특히 광고시장은 경기변동과 밀접한 관계를 가지고 있는 바 경기변동을 극복하기 위해서는 전국 단일 대행사의 선정이 결정적으로 중요하다고 보았다. ②지역에 도움이 된다고 보았다. 즉 중앙에서 수주한 광고를 지방에도 배분할 수 있기 때문에 지역에 도움이 되고 지역의 광고대행사와 계약을 하는 경우 중앙 광고를 수주하기가 어려워 광고수익금이 줄어들게 되는 한계를 지적했다. ③성장성 확보로써 향후 광고면적의 확대, 바뀌광고 등을 위해서는 법을 개정해야 하는데, 이 때 단일 대행사가 유리한 역할을 할 수 있다고 판단했기 때문이다.

2003년부터 광고사업권이 버스업계로 이관됨에 따라 조합원들의 복지향상과 장학사업의 안정적 운영을 위해 광고수익금 배분 협상을 진행했다. 2002년 12월 13일에는 전국버스운송사업조합연합회 회장과 전국자동차노동조합연맹 강성천 위원장 사이에 버스외부광고사업 수익금 배분 합의서가 교환되었는데 그 내용은 ①연합회는 전국의 버스 외부광고 수익금에서 2003년도에 45억원을 노련에 배분한다, ②노련은 전국시도버스조합별 노련 배분 분담금이 연합회에 원활히 납부되어 노련에 배분되도록 적극 협조한다, ③위 금액의 입금방법은 매월 또는 분기별로 노련이 지정하는 은행계좌번호이 입금한다, ④위 금액의 사용처는 장학기금 30억원과 노련 복지기금 등으로 15억원을 사용한다, ⑤2004년도 이후의 배분에 대하여는 2003년도 12월에 재합의한다, ⑥본 합의서는 2부를 작성하여 연합회와 노련이 각각 1부씩 보관한다는 것이었다.

제5절 임금교섭의 시련

1997년말의 경제위기 이후에 운수업의 단체교섭은 더욱 어려운 환경적 제약을 받게 되었다. 그 이전인 1990년대 초부터 이미 운수업 서비스에 대한 수요 감소와 임금 및 노동조건이 다른 업종에 비해 열악해지는 사양화 현상이 이미 나타나고 있었다. 경제위기 이후에 운수업의 사용자들의 경영난은 더욱 악화되었다. 이에 따라 사용자가 단체교섭에서 노조에게 양보를 요구할 수 있는 공세적인 입장을 취할 수 있는 환경이 조성되고 버스회사의 경영악화를 극복하기 위해 사용자들이 다양한 방법으로 기존의 교섭의 틀을 깨려고 시도하였다. 본 절에서는 각 연도의 교섭과 관련된 노련이나 각 지부들의 노력과 교섭의 성과를 살펴본다.

1. 임금교섭의 성과

1) 1998년의 임금교섭

6대도시 임금교섭이 본격적으로 진행되던 1997년말과 1998년 초에 대선정국으로 인한 정치적 공백기가 진행되고 경제위기로 정부가 IMF에 구제금융을 신청함으로써 경제성장을 저하, 긴축재정, 노동시장 유연화 강요, 부실기업 정리, 금융통폐합 등이 예상됨에 따라 실업이 늘어나고 임금억제정책이 가시화될 것으로 전망되었다. 또 한보, 기아그룹 등의 부도로 인한 경제적 혼란과 대량실업의 위기가 지속되고 있었다. 세계적인 신자유주의의 흐름과 노동법 개악 및 경기회복 전망이 불투명한 상태여서 노동시장의 유연화가 집중적으로 추진되면서 고용불안이 가중되었다. 정부와 사용자들은 우리 경제의 고비용 저효율 구조의 개선을 명분으로 노사협조를 강요하고 정부의 공공부문 임금억제 정책이 지속될 전망이었다.

이처럼 노조의 단체교섭활동을 위축할 정치, 경제적 환경의 조성과 더불어 사회적 환경 하에 경제 불황이 노동자들의 고임금과 저효율에 비롯되었다는 주장이 확산되면서 임금억제논리로 작용하였다. 노사협조주의 일환으로 임금동결, 무교섭, 무쟁의 선언을 유도하는 여론의 보수화 경향이 두드러졌다. 또 강력한 쟁의행동은

경제에 악영향을 미친다는 논리가 팽배해졌다. 이처럼 노조활동을 위축시키는 환경의 조성 하에서 사용자들은 과거처럼 임금교섭에 무성의한 태도를 보일뿐만 아니라 기존의 교섭의 틀을 깨려는 시도를 할 가능성이 예상되었다. 특히 각 지역별로 지하철이 확장 개통되거나 공사 중에 있어 버스의 수송분담율이 계속 저하됨에 따라 사용자 측의 위기감은 계속될 것으로 보여졌다.

이러한 상황 하에서 과거처럼 어느 지역이 타결되면 이를 기준으로 하여 타 지역도 순조롭게 타결되기보다 1998년에는 사용자 측에서 계속 임금동결을 주장하는 등 향후 교섭에 진통이 예상되었다. 전국 6대도시 시내버스는 대구와 부산이 교섭에 의해 3% 임금인상을 쟁취하였고, 나머지 도시는 노동위원회의 중재 또는 조정과정에서의 합의를 통해 3% 내외로 결정되었으나 시행시기가 늦어지는 문제를 야기했다. 1998년에 다른 지역 시내버스의 경우도 3% 내외의 임금인상, 임금동결 및 보험가입, 임금동결 및 상여금 반납 등의 결과를 가져왔다. 시외버스의 경우, 1-3% 내외의 임금인상, 임금동결과 일부 수당 인상, 또는 보험가입 등 제도개선이 있었으며 상여금 반납 등의 임금삭감 사업장도 있었다. 고속버스는 대부분 임금동결과 상여금 200% 반납 등의 임금삭감이 이루어 졌다. 전세버스 사업장도 대부분 임금동결이었다.

1998년의 어려운 경제여건 때문에 일부지역의 교섭은 상당한 어려움을 겪었다. 경남지부 산하 마산시내버스 8개 노조는 1998년 7월에 파업에 돌입한 가운데 노련의 강성천 위원장의 적극적인 합의 유도에 힘입어 3.0%임금인상을 타결했다. 충주 시내버스와 삼화버스노조는 10월에 파업 21일 만에 노련은 강성천 위원장을 비롯한 간부 5명이 현지에서 임금타결을 위한 교섭을 주선하면서 임금 3%인상과 자율수당인상에 최종 합의했다.

2) 1999년의 임금교섭

1998년에 임금교섭에서 많은 어려움을 겪은 노련은 1999년의 임금교섭에 특별한 관심을 가지고 전개하였다. 이를 위해 노련은 5%의 임금인상요구, 월급제를 포함한 임금제도개선, 근속호봉제도의 확충과 정착, 상여금 유지, 퇴직금 확보, 대물종합보험 가입 등의 요구, 근로시간 단축 등을 요구안으로 담았다. 노련의 6대도시

지부장 회의에서 임금교섭에서 노사갈등이 두드러진 대전지역의 타결이후 1999년 4월 24일까지 다른 지역도 임금교섭을 타결하기로 결의했다. 이에 따라 광주·전남 지부의 9개 시내버스 회사의 임금교섭이 4월 22일에 타결되었고 그 내용은 ①현행 임금 및 상여금을 2% 인상, ②운전자보험을 월 21,300원으로 함, ③임금인상은 99년 2월 1일부터 소급지급하고 보험은 99년 12월부터 가입기로 하였다. 4월 27일에 타결된 부산버리지부의 임금교섭도 ①임금을 현행 임금에서 2% 인상하여 2월 1일부터 소급지급, ②교통비를 1일 1,000원에서 1,700원으로 인상 5월 1일부터 지급, ③퇴직금을 1인당 100,000원씩 적립하기로 함 등이었다.

5월 6일에는 서울버스의 임금협상이 타결되었는데 그 내용은 ①임금 2% 인상을 2월 1일부터 소급적용, ②5월 6일부터 교통비 월 200원 인상이었다. 한편 5월 7일에 타결된 대구의 임금협상의 내용은 ①월 26일 근무기준 2% 인상하여 2월 1일부터 소급적용, ②교통비는 700원 인상하여 6월 1일부터 적용기로 하였다. 1999년에도 어려운 교섭여건과 지역별 경영상태의 차이로 6대도시 집단교섭은 1998년처럼 실현되지 못했다. 이해의 임금교섭에서 노사간 갈등이 두드러진 곳은 대전과 인천 지역이었다.

충북지역버스노조는 청주시내버스(청주, 동양) 조합원의 임금을 2% 인상하기로 합의했다. 또 충북지부는 청주시내버스(청신, 동일, 청주, 충일) 조합원의 임금을 2%인상과 운전자 보험을 신설하기로 했다.

3) 2000년의 임금교섭

1999년 12월에 전국 6대도시 지부장회의에서 2000년도 전국 6대도시 시내버스 임금교섭은 공동투쟁으로 한다는 것을 합의했다. 이에 따라 임금인상 요구율은 12.6%로 하고 임금제도 개선 요구 사항 중 ①주휴수당 월 기본급 통합, ②월소정 근무일수를 25일로 단축, ③퇴직보험 가입을 통한 퇴직금 확보방안 마련, ④대물종합보험가입, ⑤무사고수당 현행에서 20,000원 인상 등을 공동요구안으로 채택했다. 그리고 기타 개선사항은 각 지부별 실정에 맞게 요구안을 작성 제시하기로 결의했다.

2000년도의 시내버스 임금교섭도 시간이 지나면서 별다른 진전이 없었고 이에

따라 4.13총선 이전에 임·단협 투쟁을 마무리하기로 결정하고 4월 4일에 파업을 돌입하기로 계획했다. 파업직전에 교섭이 타결되었고 인천을 제외한 노련 산하 전국 5대 도시 시내버스가 임금 평균 5%인상에 대물중합보험가입을 합의했다. 그러나 인천시내버스는 4일 새벽까지 협상을 가졌으나 사업조합측이 기본급 2% 인상만을 제시해 합의점을 찾지 못하고 4개 업체가 승무거부 등 부분파업에 돌입하기도 했다. 결국 인천시내버스 노사는 이견을 좁히지 못하고 인천지방노동위원회에 노동쟁의 조정을 통해 합의를 했다. 그 후 2000년 5월에 인천지노위의 중재조정결과 기본급 6%인상과 7월중 차량 대물중합보험가입을 골자로 하는 결정을 내렸다.

전년도보다 양호해진 이러한 교섭성과는 환경의 호전과 관련이 있었다. 2000년도 임금교섭을 둘러싼 경제적 환경은 경제위기를 완전히 극복했다는 외부의 평가가 나올 만큼 대부분의 경제지표가 경제위기 이전 수준으로 회복되었다. 이러한 경제지표의 호전에 따라 2000년도 경제전망이 매우 낙관적으로 비추어져 평균 6~7%의 성장을 예측하였고 총선이후 물가가 매우 불안정하리라 전망되었다. 2000년도 임금교섭을 둘러싼 사회적 동향으로 노동조합의 입지가 강화될 수 있는 분위기가 조성되고 있었다. 4.13총선에서 노동계를 비롯한 시민, 사회단체는 건전한 개혁인사의 정치적 진출(친노동계 후보지지)과 반개혁적인 정치인에 대한 낙선운동을 동시에 전개하는 각 단체의 영향력을 강화하기 위한 활동이 두드러졌다. 또 총선을 앞두고 노동계는 일제히 자신들의 요구사항을 관철하기 위해 단체행동을 강행하고 최대한의 효과를 노리는 반면 정치권은 이에 대한 입장표명을 유보하는 상태였다.

그러나 2000년도에 이러한 환경의 호전에도 불구하고 사용자들은 여전히 무성의한 교섭태도로 일관했다. 사용자들은 노조의 임투에 대비해 서울시를 비롯한 광역시 이사장 회의를 통해 버스요금의 인상 없이는 임금교섭에 응할 수 없다고 주장하고 노조파업의 책임은 정부에게 있다고 주장했다. 특히 인천의 사용자들은 노조의 교섭력 약화 목적과 사용자들간의 이견 이유로 개별교섭을 주장하고 임금 2% 인상 이상은 불가능하다고 주장하며 임단협을 거부하였다.

한편 노조조직 내부의 동향은 임금교섭에 대한 기대가 높아지는 분위기였다. 조합원 노동실태조사 결과 조합원들의 요구는 임금의 대폭적 인상을 주장하였고 집행부의 강력한 투쟁전개를 요구했다. 특히 업무상 사고 발생시 사용자들의 사고비용

의 전가가 공공연하게 이루어져 이에 대한 시정의 목소리가 높아지고 있었고 조합원들의 불만이 상당히 높았다. 또 지난해 경기회복과 타산별의 임금요구 및 타결수준이 다소 높아 조합원들의 기대치도 높아졌다.

2000년 임투의 성과는 여러 면에서 긍정적인 평가가 가능하다. 우선 임금교섭의 목표치에는 다소 미치지 못했으나 버스업계 실정에 맞추어 적당한 교섭결과라 평가되고 있으며 특히 오랜 숙원이었던 대물종합보험가입은 높이 평가된다. 서울버스지부의 임투출정식에는 많은 조합원, 한국노총과 여러 산별에서 참석하여 언론과 정부가 이번 임투에 더욱 관심을 보이는 계기가 되었고 조합원들에게 새로운 서울버스지부의 모습을 보여주는 계기가 되었다. 또 전국버스연합회와 연맹의 주관으로 전국6대도시 노사 대표자회의를 개최하여 장기적으로 업계발전을 위한 해결(각종 세제혜택, 셔틀버스 등)문제 등을 논의함으로써 향후 노사간에 새로운 교섭방법을 위한 기틀을 마련했다. 총선을 앞두고 노련이 청와대, 국무총리실, 민주당, 노동부, 건교부를 방문하여 운수업의 문제점을 제기하는 등 정부가 움직일 수 있도록 하여 사용자를 최대한 압박함으로써 효과적 교섭을 펼쳤다. 또 6대도시 공투에 전국시도지부가 지지와 지원함으로써 조직적 연대를 더욱 공고히 했다.

하지만 2000년도 임금교섭은 여러 가지의 한계도 드러났다. 우선 6대도시 공투가 인천을 제외한 5대도시는 비슷한 수준의 타결을 보였으나 인천지부의 경우 파업강행 속에서도 4월에 다른 도시처럼 임금인상을 이루지 못해 5월 3일에 중재를 통해 임금인상을 타결하였다. 또 일부지역에서는 공동 투쟁일정을 무시하고 찬반투표를 실시하지 않거나 파업의 부결사태가 발생하는 등의 총파업 돌입에 따른 적법성여부가 문제점으로 나타났다. 또 최초 타결지역과 타 시도간에 충분한 공감대가 형성되지 못한 채 임금이 타결되어 다른 시도의 교섭전략에 영향을 미쳤다. 타 산별의 경우 두자리수 타결을 이루었으나 상대적으로 우리 연맹의 타결율이 다소 낮게 나타나 외관상 미흡한 임금인상으로 비추어질 수 있게 되었다. 일부지역에서 대물종합보험에 대한 이해관계가 달라 대물종합보험을 얻어내지 못하고 또한 이를 대신하는 1%의 추가 임금인상으로 다소 미흡하게 나타나기도 했다.

교섭의 향후대책으로는 6대도시 공동투쟁이 미흡한 점을 개선하는 것이 시급하다고 지적되었다. 공동요구안의 제시와 공동 투쟁일정과 더불어 교섭타결시 상호협조

가 이루어지고 적정 타결수준에 대한 연계방안 마련도 시급하다. 노련의 파업 등의 투쟁에 대한 대시민 홍보의 중요성이 늘어나고 이를 위해 투쟁기금이 대폭 증대되어야 한다. 또 임투에 대한 사회적 이슈 부각을 위해서는 대규모 옥외행사가 이루어질 수 있도록 프로그램의 개발이 시급하다. 또 대시민 홍보활동이 신문에 한정되기보다 지하철과 같은 시민 홍보물 부착 등의 활동전개가 필요하다. 수송분담을 감소에 따른 차량의 운행감축, 구조조정 등에 대한 대책마련이 시급하다. 또 임투타결 시점이 임금시효 만료일 이후 통상 2-3개월 지난 후 이루어지고 있어 임금교섭 시기를 앞당길 필요가 있다.

4) 2001년의 임금교섭

2000년 12월 전국지부장회의에서 2001년도 임금교섭의 인상요구율을 12.7%로 하고 교섭전략은 공동투쟁으로 하기로 했다. 또 이 회의에서는 구체적인 임금개선 방향으로 ①주휴수당의 기본급 통합, ②상여금 지급제한 규정폐지, ③근속수당의 인상, ④퇴직금의 확보방안 요구, ⑤장시간 노동으로 인한 문제점을 개선하기 위한 1일 2교대제 확대, ⑥월 근무일수 단축, ⑦휴게시간 확보 및 장시간 계속 운전금지, ⑧대물종합보험 및 운전자 보험 가입 등에 대한 활동도 강화하기로 했다.

2001년 3월에 전국 7대 시도 지부장 회의에서는 임금교섭의 부진에 따라 4월 27일 전면 파업투쟁에 돌입하기로 결정했다. 또 전국버스 운행 30%의 감차에 따른 대책이 논의되었다. 3월 10일에 전국버스운송사업조합연합회가 경유가의 특별소비세 인상에 따른 원가상승과 승객감소에 따른 경영난을 이유로 5월 1일부터 전국 시내외버스의 30% 감축운행을 결의했다. 이에 노련은 산하 조합원들의 고용안정을 위해 전 조직의 역량을 집중하여 대응해야 한다고 판단했다. 파업시점을 몇 시간 전 후해서 서울, 인천, 대구, 대전, 경기에서 교섭이 타결되었고 광주시내버스의 경우 교섭이 5월 하순으로 연기되었다. 부산과 대구는 6% 임금인상이었고 서울, 대전, 인천, 경기시내버스는 5.5%였고 광주는 임금동결과 6월 30일까지 체불임금청산 및 대물보험가입 등이 합의되었다.

이러한 부진한 교섭성과는 환경적 상황과 관련이 있었다. 2001년에 교섭을 둘러싼 정치, 경제적 환경은 상당한 압박감을 주고 있었다. 우선 미국이나 세계경제성장

들이 하락할 것으로 전망되었고 국내의 경제성장전망도 하향 조정되었다. 이처럼 경제성장률의 하락에 따라 실업률도 100만명을 넘을 것으로 예상되고 공공노동자, 실망실업자등을 포함한 실질 실업률은 더욱 높아질 것이며 비정규직 노동자도 전체 고용인구의 53%대로 계속 높아지고 고용구조의 악화가 예상되고 있다. 이러한 상황 속에서 신자유주의 세계화와 공기업 민영화 및 금융의 구조조정으로 노동시장의 유연화가 추진되고 노동 강도가 강화되고 있어 고용불안이 가중되고 있었다.

이러한 2001년도의 정치경제적 환경의 전개로 사회적 환경도 많은 불안정한 변화가 예상되었다. 경제성장률의 하락과 실업률의 상승 등 경제 불황을 틈타 노동권에 대한 사용자의 공세가 강화될 것이며 노사협력주의의 일환으로 구조조정, 정리해고, 인력감축, 임금동결, 임금삭감 등을 포함한 고용불안정으로 이어질 경향이 예상되었다. 또 대우차 정리해고, 공공부문 구조조정의 정책에서 볼 수 있었던 것처럼 노동계의 단체행동에 공권력을 배경으로 노동계의 반발을 무마시키는 방식의 동원이 예상되어 향후 임투대책 마련이 어려운 상태였다.

이러한 환경의 변화를 배경으로 2001년도에 사용자들은 임금교섭에서 더욱 불성실하고 공격적인 태도를 취했다. 사용자들은 계속되는 경영악화와 유가인상 등을 이유로 임금동결, 임금삭감과 비정규직의 도입 등을 주장하면서 오히려 버스운행 30% 감차를 요구했다. 특히 인천 사용자들의 경우 노조의 교섭력 약화를 목적으로 사용자들간의 이견으로 인한 사업조합이 해산됨을 이유로 개별교섭을 주장하면서 임금동결과 상여금 삭감 등을 주장하면서 임단협을 거부하고 있었다.

이러한 불리한 환경변화와 사용자들의 공세적인 태도 하에 노조조직내부에서도 많은 불만과 요구가 제기되었다. 조합원들이 계속되는 경제 불황과 고용안정을 위협받고 있는 상태에서 체불임금의 지급과 고용안정을 요구할 것으로 예상되었다. 또 전국특별시와 광역시의 시내버스가 필수공익사업에서 제외되어 합법적인 임금인상투쟁이 가능하여 단체행동 등 투쟁 강도의 확대가 가능해졌다. 그러나 조합장등 노조 대표자들의 인식부족과 조합원들의 노조활동에 대한 무관심과 낮은 참여도로 인한 조직력 개선도 요구되고 있었다.

2001년도 7대시도 임투 평가에서는 몇 가지의 긍정적인 측면이 인정되어야 한다. 우선 운수업의 경영여건 악화, 체불임금 등을 고려할 때 임금인상 타결률이 요

구울에는 미치지 못했으나 성공적이라 할 수 있다. 또 노련 위원장과 노련 실무팀이 청와대 방문, 국무총리, 건교부, 노동부, 서울시장등 정책당국을 방문하여 7대시도 임금교섭의 모태를 설명하고 그 장점과 중요성을 강조하고 정부의 지원책을 얻어낸 것은 높이 평가할 만하다. 마지막으로 서울시버스노조 파업출정식의 성공적인 개최와 파업을 통해 CCTV문제나 중형버스, 전일근무제등 쟁점사항에 합의를 한 대구버리지부와 대전지역노조의 전면파업은 노동계와 정부나 사용자 측에 노련의 단결력과 투쟁의지를 보여줄 수 있었다.

하지만 2001년도 임금교섭은 여러 가지의 부정적 측면을 드러내기도 했다. 광주 시내버스가 경영악화를 이유로 사전에 노사교섭에서 임금동결을 합의한 상태였고 이것이 타 지역의 임금교섭에 부정적인 영향을 미쳤다. 또 각 지역별로 요구한 제도 개선은 미비해 공동임투의 문제점을 드러냈다. 또한 일부지역에서 공동투쟁 일정을 무시하고 파업찬반투표를 실시하고 지역별로 교섭일정에 큰 차이가 나 전반적인 임투 일정이 늦어지고 타 지역의 교섭에도 악영향을 미쳤다. 7대시도간 충분한 공감대 형성이 부족하여 먼저 타결한 지역과 타 시도간의 정보교환 등이 부족하였고 연맹 상황실과 각 시도에 파견된 지원반과의 신속한 정보교환이 이루어지지 않아 교섭전략 수립에 어려움이 있었다. 먼저 타결을 한 공공부문인 지하철, 철도 등의 두 자리수 임금인상률이나 높은 임금인상 요구율에 비해 낮은 성과는 조합원들에게 상당한 실망감을 안겨주었다.

5) 2002년의 임금교섭

노련은 2001년 12월에 대표자 회의를 열고 2002년 임금인상요구율을 10.6%로 결정했다. 노련은 이와 관련하여 임금인상 활동의 기본원칙으로는 ①계약직의 정규직 전환, ②연봉제 폐지, ③체불임금청산, ④임금제도 개선 등을 결의했다. 2002년 임금교섭의 중간점검을 위해 3월 11일에 광주전남지역자동차노동조합 회의실에서 전국 6대도시 대표자 회의를 개최했다. 여기서 사용자들의 불성실한 교섭태도를 규탄하고 6대도시 시내버스 노조는 3월 28일 총파업 돌입을 위한 쟁의조정신청서를 일제히 제출했다. 이 파업을 앞두고 교섭이 타결되었고 서울은 7.5% 인상에 합의했고 다른 5개 도시는 6% 인상이 결정되었다.

이러한 교섭결과는 정치, 경제, 사회적 환경의 변화와 관련이 깊었다. 2002년도
의 교섭을 둘러싼 정치적 환경은 불안정함을 보였다. 2002년 말 대선에 따라 민주당
경선과 한나라당의 대선을 앞둔 경쟁으로 인하여 정치적으로 매우 혼란한 상태
가 지속되었다. 또 국제적으로 미국의 대외 강경주의로 인한 국제정세 불안과 일본
의 경제침체로 국내외 정치적 환경은 매우 불안정하였다. 반면에 2002년도의 임금
교섭을 둘러싼 경제적 환경은 유리해져서 국가신용도의 향상과 미국의 경제성장을
이 당초 예상보다 높게 나타나 국내경제의 동반상승이 예상되었다. 이에 따른 임금
인상률에 대한 기대도 높아지게 되었다.

2002년도에는 사회적 환경도 임금교섭에 유리한 방향으로 전개되었다. 철도, 발
전 등 공공부문 파업이 관계부처에 매우 큰 부담으로 작용하여 파업을 막기 위해 가
능한 정책적 수단이 동원되는 등 임투에 매우 유리한 환경이 조성되었다. 월드컵을
앞두고 철도파업에 이어 대중교통인 시내버스의 파업돌입만은 저지하겠다는 정부의
공감대도 형성되어 있었다. 이러한 배경으로 정부가 2천억 원의 버스재정지원금을
지급하고 시외버스 요금인상을 서둘러 시내버스 요금인상을 유도하였다. 그러나 6
대도시 사용자들은 예년과 마찬가지로 경영악화를 이유로 교섭을 지연시키고 노동
조건 저하, 비정규직 고용확대 등을 주장하면서 요금인상을 요구하는 등의 구태의
연한 교섭태도로 일관했다.

2002년의 임금교섭 활동과 관련된 여러 가지의 긍정적인 측면이 있다. 노련 위원
장과 실무팀이 청와대를 비롯한 관계부처를 방문하여 버스재정지원금의 조속한 배
분을 요구하고 시외버스 요금인상으로 시내버스 요금인상을 유도하는 등 활발한 정
책 활동으로 임금인상의 재원을 마련한 것은 임금교섭의 진전에 중요한 기여를 했
다. 또 '전국6대도시 시내버스 임투현황과 대책' 과 '시내버스 운전기사들의 현실은
이렇습니다' 라는 홍보 유인물을 발간하여 정책당국과 언론에 적극적인 홍보를 하였
다. 6대도시가 임금인상 요구율의 60%-70%를 성취하였고 광주를 제외하고는 큰
무리 없이 조기에 타결했다. 광주시내버스의 경우 노련의 적극적인 현장지원으로
적극적이고 신속한 파업투쟁을 전개하였고 이는 조직과 조합원들의 연맹과 광주지
역 지도부의 불신을 쇄신하고 조직단결을 가져오는데 공헌하였다. 또 임투기간 중
에 공청회의 개최로 참석인원 등의 측면 등 조직 내외적으로 기대이상의 성과가 있

었고 서울의 공청회가 특히 그러했다.

하지만 2002년도의 임금교섭 활동은 여러 가지의 한계도 드러냈다. 우선 임시계약직등 제도개선이 미흡했다. 공동요구안으로 채택되었던 임시계약직을 비롯한 비정규직 문제, 체불임금해소, 근로시간 단축, 그리고 임금구조 개선 등이 미흡했다. 또 전년도에 이어 올해도 타결내용에서 지역별로 편차가 발생했다. 마지막으로 광주 시내버스의 경우 비정규직의 파업불참과 준비기간이 충분치 못함으로써 파업동력이 부족하여 파업에 따른 효과가 미비했다.

6) 2003년의 임금교섭

노련은 2002년 12월에 전국시도대표자 회의에서 2003년도 임금인상 요구율을 만근임금 대비 14.5%로 결정하였다. 2003년에 6대도시의 임·단협 성과는 부산, 대구, 대전, 인천, 광주 등은 시급 5~7.5% 인상 외에 도시별로 다른 기타 합의사항을 보였다. 반면에 서울은 시급 9.15%의 상대적으로 높은 인상율을 기록했다. 하지만 전반적인 임금제도의 개선은 이루어지지 않았고 또 6대도시의 교섭의 시기나 합의사항의 차이는 공동교섭이 성공적이지 못했음을 보여준다. 다시 말해, 6대도시 공동투쟁이 깨진 결과인 것이다.

2003년 연맹의 임금인상 요구율 14.5%는 지난해에 비해 둔화된 경제성장과 버스운수업의 지속적인 경영악화로 인하여 무리한 요구라는 일부 판단도 있었다. 그러나 2000년도부터 지급되고 있는 버스운송사업 재정지원금이 2000년 1,400억원에서 2003년에는 2,200억원으로 확대되어 지급이 결정되었고 시내버스 요금역시 지난해 11월 대전을 시작으로 전국 대부분의 지역에서 인상되었기 때문에 조합원들의 임금인상에 대한 기대가 어느 때 보다 높은 상황이었다. 이에 따라 서울과 부산을 시작으로 인천과 대구, 대전이 합의안을 도출했고 광주도 뒤늦게 도출했다. 하지만 지역별로 타결률이 크게 차이가 발생해 향후 6대도시 임투를 진행하는데 있어 지역별 편차가 발생하는 것을 최소화하는 대책마련이 시급해졌다.

또한 6대도시 지역별 교섭을 진행해 가면서 조직적으로 취약한 광주나 인천, 대전의 경우에는 더욱 많은 문제를 보였다. 타 지역보다 열악한 노동조건임에도 불구하고 오히려 더 낮은 임금인상 타결률을 보이고 있어 그 차이가 더욱 커지는 악순환

을 막아야 한다. 이를 위해 각 지역의 교섭력 강화를 위한 교섭위원이나 조합원 교육의 필요성이 계속 제기되고 있다. 특히 대전의 경우에는 지역적인 문제로 인해 2002년 12월 이후 교섭을 진행하지 못하고 있는 상태에서 3월 21일 연맹으로 교섭권 및 체결권한 일체를 위임하여 합의안 도출에 성공하였다.

이와 더불어 매년 6대도시를 제외한 지역의 임투 진행을 보면 6대도시 타결 결과를 가지고 교섭을 진행하는 양상을 나타내고 있다. 이런 양상이 지속되면서 대부분 지역이 6대도시에 미치지 못하는 수준에서 임금을 타결하고 있는 상황이다. 지역적으로 개별교섭을 실시하고 있는 경우 동일한 지역 내에서도 교섭결과가 크게 차이를 보이고 있다. 이에 따라 향후 연맹에서 지향하고 있는 업종별 통일교섭 체제를 구축하기 위해서는 시급히 개선해야 할 점이다.

2. 종합적인 평가

1998년부터 2003년의 단체교섭의 성과가 주로 임금인상에 집중되었다. 97년 경제위기 이후에 98년에는 버스(시내, 일반시외, 고속시외, 전세), 정비, 화물의 세 업종의 총평균 임금이 20.9%가 감소하였다. 이것은 노련의 임금협약과는 관계없이 경제위기상황을 반영하여 상당한 임금감축이 있었음을 보여준다. 99년에도 이 수치는 12.5%로 증가하였지만 경제위기 이전의 1997년의 총평균 임금수준에 이르지 못하였고 2000년에 가서야 그 수준을 넘게 되었다. 2000년에는 10.7%의 증가를 보였고 2001년에는 15.6%의 증가를 보였다.

〈표 7-3〉에서 보면 1997년부터 2001년 사이에 업종별 임금격차가 확대되었음이 확인된다. 97년에 가장 높은 임금을 받는 업종인 시외고속버스(총 평균의 1.17배)와 비교한 전세버스(총 평균의 0.72배)나 정비(총 평균의 0.92배)의 업종별 임금의 격차는 2002년에 각각 1.12배와 0.62배 및 0.7배가 되어 확대되고 있음을 보여준다.

이 여섯 개 업종의 1997년부터 2002년까지의 임금증가율을 보면 이 표의 마지막 행의 ()에서와 같다. 즉 시내버스는 총 평균은 1.23배의 증가를 보인 반면 시외나 고속버스는 이에 약간 못 미치는 1.19배의 증가율을 보였고 전세버스나 정비는 훨씬 못 미치는 1.05배와 0.92배의 증가율을 기록했다.

〈표 7-3〉 업종별 월 평균임금현황 (1997년~2002년)

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	2002
시내버스	1,481,742 <1.0>	1,180,917 <1.02>	1,553,122 <1.1>	1,646,687 <1.1>	1,750,679 <1.0>	1,862,423 <1.0>[1.23]
시 외 일반버스	1,373,640 <0.93>	1,151,860 <0.99>	1,402,504 <1.03>	1,459,965 <0.97>	1,534,889 <0.89>	1,638,036 <0.90>[1.19]
시 외 고속버스	1,715,121 <1.17>	1,144,116 <0.99>	1,693,634 <1.25>	1,940,225 <1.3>	2,035,774 <1.2>	2,048,000 <1.12>[1.19]
전세버스	1,056,736 <0.72>	884,383 <0.76>	1,034,650 <0.76>	1,051,273 <0.7>	1,071,078 <0.62>	1,106,975 <0.60>[1.05]
평 균	1,469,850	1,164,301	1,535,517	1,635,219	1,739,082	1,826,732
화 물	1,462,447 <1.0>	963,281 <0.83>	1,309,634 <0.96>	1,724,353 <1.15>	1,644,984 <0.95>	1,792,317 <0.98>[1.21]
정 비	1,347,509 <0.92>	956,222 <0.82>	1,149,766 <0.85>	1,149,766 <0.76>	1,221,413 <0.70>	1,243,473 <0.68>[0.92]
총 평 균	1,469,350 (6.79%)	1,161,146 (-20.7%)	1,357,203 (16.8%)	1,503,910 (10.7%)	1,737,843 (15.6%)	1,826,073 (5.1%)[1.24]

주 : < >에는 매년월평균임금의 총평균(마지막 컬럼)에 대한 각 업종의 임금의 비율을 나타내고 ()에는 전년도의 총평균임금에 대한 증가분의 비중을 나타낸다. 또 2002년의 []는 1997년과 비교한 각 업종의 임금증가비율을 나타낸다.

자료 : 1997년부터 2003년 각 사업보고의 관련 쪽들.

〈표 7-4〉은 시내버스 업종에서 도시간 임금비율을 나타내고 있다. 1997년의 경제위기 이후에 6대도시 시내버스 임금의 동시교섭이 약화되었으므로 도시간 임금비율은 확대되었을 것이라고 예상해볼 수 있다.

1998년에 서울과 비교하여 임금이 가장 낮은 광주의 임금수준이 94.4%에 머물렀는데 2003년에는 90.2%로 확대되고 있음을 확인할 수 있다. 이것은 지역별로도 임금격차가 확대되고 있음을 보여주는 것이다.

마지막으로 〈표 7-5〉에서 노련의 매년 임금증가율이 나타나고 다른 산업과 비교되고 있다. 여기서 전산업이나 제조업의 매년 임금증가율이나 그 평균과 비교하여

〈표 7-4〉 7대시도간 시내버스 임금비율

구분	서울	부산	대구	인천	대전	광주	경기
1998	1,506,842	1,466,182	1,493,016 (99%)	1,491,934	1,445,608	1,422,893 (94.4%)	
1999	1,552,547	1,508,902	1,536,797 (98.9%)	1,517,944	1,488,230	1,468,580 (94.5%)	
2000	1,688,214	1,646,015	1,677,924 (99.3%)	1,641,200	1,614,612	1,593,681 (94.4%)	
2001	1,688,214	1,646,015	1,677,918 (99.3%)	1,641,200	1,614,826	1,603,157	1,571,944 (93.1%)
2002	1,779,029	1,741,598	1,880,120 (105.6%)	1,723,621	1,701,544	1,603,157 (90.1%)	1,701,579
2003	1,910,507	1,842,695	1,934,826 (101.2%)	1,826,721	1,801,558	1,724,598 (90.2%)	1,802,598

주 : ()는 서울과 비교해서 임금이 가장 높은 지역과 가장 낮은 지역의 비율을 나타냄.
 자료 : 1997~2002년도 사업보고 관련쪽, p. 256 (1997), p. 222 (1998), p. 210
 (1999), p. 217(00) p. 197(2001), p. 255 (2002)

노련의 수준이 더 낮음을 확인할 수 있다. 이러한 추세는 1990년부터 1997년의 매년 임금증가율이 육상운수업이 제조업이나 전산업과 비교해서 낮았던 추세가 변하지 않았음을 의미한다.

〈표 7-5〉 타산업과 비교한 노련의 매년 임금증가율

(단위 : %)

구분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	평균
전 산업	11.9	7	-2.5	12	8	7.28
제조업	12.2	5.16	-3.15	14.9	8.54	7.53
자동차노련	7.1	5.1	2	3	6.13	4.66

자료 : 2000년 사업보고 p. 81

〈표 7-6〉 관련 직종과 비교한 시내버스의 임금수준

(단위 : 원)

구 분	전 산업	철 도	지 하 철	시내버스
월 임금 계	2,227,689	2,774,770	2,798,060	1,645,459
연봉 총액	26,732,268	33,297,240	33,576,720	19,745,508

주 : 전산업, 시내버스는 2000년 기준임, 철도, 지하철은 2001년 임금인상을 적용액수임
 자료 : 2000년 사업보고 p. 81, 2001년 사업보고 p. 233 & 234.

또한, 〈표 7-6〉과 같이 관련 직종인 철도나 지하철과 시내버스의 임금을 2000년과 2001년에 비교하면 월 임금으로 볼 때 각각 1.68배와 1.7배의 상당한 차이가 있다.

제6절 수세적인 노동쟁의

1. 대전의 임금교섭을 둘러싼 노사분규

대전지부에서는 1999년도 임·단협 갱신 과정에서 1998년 11월부터 1999년 3월까지 사용자 측에서 산하 회사로부터 교섭을 위임받지 못했다는 내부사정을 이유로 교섭을 계속 거부하였다. 한편으로 사용자들은 연봉제, 임시직, 축탁직 확대, 연월차 휴가 사용지연 등 불법노동행위를 해왔다. 이는 사용자들이 비용절감을 위해 새로운 형태의 고용관계의 설정과 임금구조의 개악을 시도한 것으로 해석된다. 이에 따라 대전지부 산하 각 분회장은 노련 주관의 '노동운동의 위기 극복을 위한 전진대회'에 참석한 후 이 지역의 노사관계를 토의하면서 더 이상 방치해서는 안 된다는 결론에 도달하고 노련의 지원 하에 투쟁하기로 결정했다.

대전지부의 요청에 따라 노련 강성천 위원장 주관으로 대전지부와 합의한 결과 1999년 3월 19일에 개최되는 전국 6대도시 지부장회의에서 아래 사항의 지원을 요

청하기로 방침을 정했다. 이 사항은 ①99년도 대전지부 입단협 체결에 관한 문제, ②연봉제 철폐에 관한 문제, ③CCTV 철거에 관한 문제, ④연월차 휴가 법준수 문제 등이었다. 이 회의에서 6대도시 임투는 공동연대 투쟁을 원칙으로 하고 임투대책위원회를 원안대로 구성한다는 것과 대전지부 투쟁에 노련 및 각 지부가 적극 지원한다는데 합의했다. 특히 대전지부 지원전략을 노련에 위임하고 이 지원에 소요되는 비용 및 인원은 각 시도지부가 균등부담을 하기로 했다.

1999년의 3월 대전지부 분회장 회의에서 노련 간부들이 참석한 가운데 파업과 관련된 여러 결정을 하였다. 그 결정은 ①3월 31일까지 현안문제가 타결되지 않으면 4월 1일 첫 차부터 파업에 돌입한다. ②투쟁기금은 조합원 1인당 10,000원씩 각 출한다. ③교섭위원을 결정하고 3월 27일 파업찬반투표 이후 임투 보고 및 파업출정식을 대전역 광장에서 개최한다. 또 3월 25일 노련 전국지부장회의에서는 ①대전지부의 파업투쟁지원금을 조합원 1인당 1,000원씩 걷어서 노련을 거쳐 지원한다. ②대전지부가 파업에 돌입할 경우 연대 파업키로 하고 3월 31일 전국 지부장 회의에서 파업일정 및 향후대책을 결정하기로 했다. 이어 3월 27일에 대전지부의 쟁의행위 찬반투표는 95.7%의 지지로 통과되었다. 이에 따라 3월 30일 대전지방노동청 및 충남지방 노동위원회에 쟁의행위 신고서를 접수하고 3월 31일에는 대전일보, 중도일보와 교통신문에 “대전시내버스 왜 파업할 수밖에 없는가?”라는 광고를 게재하였다.

1999년 4월 1일부터 대전시내 전 사업장에서 파업에 돌입하였고 지방노동위원회가 사용자 및 노조와 교섭을 위한 협의를 시작했다. 노련 위원장 및 사무처장과 오맹근 위원 등이 노동청장과 유관기관을 방문하여 파업의 당위성을 주장하고 타결지원을 요청하였다. 같은 날 24시경에 교섭은 타결되었다. 그 합의내용은 ①임금인상은 2%, ②상여금은 600%로 하고 년 4회 분할 지급, ③연봉제 계약 철폐, ④CCTV수당으로 보험가입, ⑤시행시기를 2월 1일부터로 함, ⑥전일제 근무를 희망자에 한함, ⑦교통비 300원씩 인상, ⑧운전자보험을 신설하고 금액은 21,300원으로 함, ⑨파업에 따른 민형사상 일체 책임을 제기하지 아니함 등 이었다.

2. 인천 사용자들의 부당노동행위

1999년 하반기에는 인천지부에서 임시계약직의 증가 및 체불임금 때문에 노사간의 갈등이 발생했다. 1998년부터 인천지부 산하 7개 시내버스 회사 사용자들은 IMF사태 이후 경영악화를 이유로 임시계약직 운전기사를 채용하기 시작하여 총 운전기사 1,830명중 470명을 임시직으로 대체하면서 임시직의 비율이 26%에 이르렀다. 또한 경영악화를 핑계로 한 체불임금이 11억 4,400만원에 이르고 있었다. 경영악화로 인한 비용절감과 부진한 재정상태가 임시직의 확대와 체불임금을 낳은 것이었다. 이에 1999년 9월 20일 인천지부 긴급 분회장 회의를 통해 이 문제들을 방치해서는 안 된다는 인식하에 한국노총, 노련, 인천지부가 투쟁하기로 방침을 정했다. 이 회의에서 구체적인 요구사항으로 ①단체협약을 위반하는 계약직을 즉각 무효처리하고 현행의 임시직 노동자를 정규직으로 전환할 것, ②일방적인 임시직 채용을 중단할 것, ③체불임금을 즉각 청산할 것, ④위 요구사항을 10월 5일까지 이행할 것 등이었다.

이에 따라 인천지부 6개 분회장 회의에서 위의 투쟁과 관련된 투쟁기금을 조합원 1인당 1만원씩 모으기로 했다. 또 10월 7일에 파업 찬반투표 후에 13일에 파업을 결의했다. 10월 11일에 노사교섭에서 세 가지 합의가 이루어지면서 협상이 타결되었다. 그것은 ①사용자는 합의서 체결일 이후부터는 임시계약직을 절대 고용할 수 없고, ②현재 노동중인 임시 계약직 노동자는 합의서 체결일로부터 정규직으로 전환하며, ③현재까지 체불된 임금(상여금 포함)은 1999년 10월 31일까지 청산토록 한다는 것 등이었다.

3. 인천 시내버스 및 영풍운수 관련 파업

위에서 언급한 1999년 하반기에 인천지역에서 임시계약직 노동금지 및 체불임금 지급 노사합의 이후에 인천에서는 여전히 노사갈등이 지속되고 있었다. 2001년에 인천시내버스운송사업조합 이사장 김수성은 자신이 소유하고 있는 영풍운수의 노동

조합대표자 김관일을 매수하였다. 그는 2001년 3월에 인천버스운송사업조합의 해산을 통보하였다. 이어 4월에 영풍운수 노조 분회 임시대의원대회에서 인천지역노조를 탈퇴할 것을 결의했다. 또 5월에 임금교섭을 통해 유효기간 2년에 임금 7%인상과 상여금 200%삭감, 퇴직금 누진제 폐지, 2001년과 2002년도 상여금 800%를 퇴직시 지급하며 중형버스 연봉제를 실시기로 하는 등의 노동조건을 현저히 개악하는 임금협정을 체결했다.

이에 따라 인천지역노조 대표자 회의는 김수성 이사장을 체불임금 및 부당노동행위 등으로 인천시청과 인천지방노동청 북부사무소에 고발했다. 이에 따라 인천지역노조 조합원 50여명이 인천사업조합에서 농성에 돌입하고 규탄대회 등을 가졌다. 노련은 사무처장을 반장으로 인천지역노조 투쟁지원반을 파견했고 한국노총 간부들의 농성장 방문 및 한국노총 이남순 위원장의 노조의 요구가 받아들여지지 않으면 총력 투쟁하겠다는 기자회견이 있었다. 또 한국노총 위원장을 비롯한 산별 대표자가 청와대로 대통령을 방문하여 인천 시내버스 김수성 사장의 부당노동행위 및 합의 사항 불이행에 대한 강력한 대책을 건의했다. 이러한 상황 하에서 2001년 6월 28일에 인천지방노동청 북부사무소에서 노사합의가 타결되었다.

4. 광주 시내버스 파업

2002년 3월 광주 시내버스는 2001년에 사용자들의 어려운 경영여건을 감안하여 임금을 동결하였음에도 불구하고 2002년의 교섭에서도 사용자 측의 무성의한 태도로 교섭이 결렬되었다. 이에 따라 왜곡된 노사관계를 바로잡고 지역노조를 강화시키기 위해서 파업이 필요하다고 내부적으로 인식하였다. 또 조합원들의 의지 역시 파업을 통한 교섭체결을 원하게 되었다.

이에 따라 3월 28일 첫차 운행부터 파업에 돌입한 가운데 오후 6시 노시는 임금 7.6%인상과 상여금 7.6%인상, 김장보조비 2만원 인상에 합의하고 파업을 철회했다. 임금인상 체결 후 광주전남지역노조 박춘용 위원장은 대시민 발표문을 통해 '2002 광주 비엔날레'의 성공적 개최와 버스이용시민들의 불편을 최소화하기 위해 노조가 최대한 양보안을 제시해 타결이 전격적으로 이루어졌다고 밝혔다.

노조는 임금교섭이 결렬된 후 전남지노위에 쟁의조정신청을 제기하였다. 그러나 조정과정에서도 1차 조정회의에서 사용자 측의 대안제시가 없었고 2차 조정회의에서 6%인상안이 제시되었다. 노조는 이 인상안에 만족 못하고 파업찬반투표를 실시하고 전남지노위는 조정안 임금 7.1% 인상안을 제시하였다. 그러나 노사모두 조정안수용거부로 노조는 파업에 돌입하고 임금 7.6%인상에서 합의하게 되었다. 광주 의 파업역시 경영악화에 따른 사용자들의 무성의한 태도가 보여준 임금교섭의 결렬과 비정규직 노동자들이 파업대열에 불참함으로써 비정규직의 증대가 노조조직에 가져다주는 피해의 심각성을 인식할 수 있는 계기가 되었다.

5. 대구 시내버스 및 경북 시외버스 파업

2003년에 대구버스지부(지부장 장용태)는 10차례에 걸쳐 교섭을 진행해 왔으나 노조는 9.15%수정안과 공동배차제 폐지, 식대비 인상 등을 요구한 반면 사측은 2.5%인상만을 제시하여 노사협상이 결렬되었다. 이에 따라 4월 18일에 전면파업에 들어가는 투쟁일정을 확정하고 4월 15일에는 대시민 홍보를 하고 파업찬반투표를 실시했다. 지부는 성명을 통해 노조는 타 도시 임금교섭 결과와 버스요금이 9.3%인상되어 연간 290억 이상의 수입금 증가가 발생한 점 및 2002년처럼 133억 원의 버스재정 지원금이 확정되었음을 감안하여 사용자들의 불성실한 교섭태도를 비판했다. 파업 하루만인 4월 19일에 임금교섭이 타결되었고 그 내용은 임금 6%인상, 식대 200원 인상, 공동배차제도를 연말까지 개선한다는 것 등이었다.

또 같은 해에 경북지역자동차노동조합 산하 시외버스 13개 노동조합은 2002년 6월 4일부터 임단협 개정을 위한 단체교섭을 실시하여 여러 차례 교섭을 가졌으나 사용자측은 경영악화를 이유로 임금 4% 인상은 여력이 없음을 주장해 왔다. 이는 경북지역자동차노조가 요구한 임금 10.6% 인상, 근무일수 2일 단축, 근속수당 및 퇴직연금보험 및 대물보험 신설, 상여금 인상요구와 큰 차이를 보였다. 이에 따라 경북지방노동위원회의 노동쟁의조정신청에 따른 지노위 조정안에 대해 노사양측이 거부함에 따라 7월 30일 전면 승무거부에 돌입했다. 노련도 사무처장을 중심으로 한 투쟁지원팀을 파견하여 지원했다. 파업직후에 임금교섭은 타결되었고 그 내용은

임금 2%인상, 근속수당 5,000원 신설, 근무일수 1일 단축 등이었다.

6. 집단교섭 약화시도에 대한 노련의 대응

IMF 경제위기를 겪은 1997년 이후에 노사분규가 늘어났는데 그 양상이 이전과 상당히 달랐다. 1980년대 말에 사용자가 제시한 것보다 더 높은 임금인상을 위한 단위노조의 파업이 중심을 이루었고 1990년대 초에 노사분규가 상대적으로 적었다. 이와는 달리 1990년대 말과 2000년대 초에 분규는 어려운 경제여건이나 기업의 경영난을 이유로 사용자들이 단체교섭을 회피하거나 집단교섭을 탈피하여 기업단위의 개별교섭을 하려는 시도에 주로 기인했다. 또 이와 더불어 임금지불을 안하고 비정규직의 채용을 늘리는 유연화 된 노동시장과 관련된 정책도 있었다. 이것은 현재의 집단적인 단체교섭의 틀을 깨려는 사용자들의 공세적인 시도에 대해 노조가 그 틀을 유지하기 위한 대응이라는 점에서 수세적인 상황에서의 분규라고 할 수 있다.

집단교섭은 노동자나 노조의 관점에서 어떤 장단점이 논의하기 위해서 반대되는 구조적 특성을 가진 기업별 교섭과 비교되어야 한다. 기업별 교섭은 기업단위에서 노조와 사용자가 교섭을 하는 형태로 교섭의 과정이나 성과가 기업별로 다양할 수 있다. 특히 사용자의 관점에서 기업의 특수한 경영 상태나 경영전략 등에 따라 임금이나 노동조건을 결정할 수 있기 때문에 기업별 교섭을 선호할 수 있다. 반면에 집단교섭은 이러한 기업특수적인 여건보다 지역의 상황에 따라 혹은 6대도시 시내버스의 공동 임투의 경우는 전국의 주요도시의 상황이 동시에 고려되면서 임금이나 노동조건이 결정된다. 노조나 노동자의 관점에서 부진한 기업경영상황이나 임시직 고용확대나 연봉제 도입, 기존 노동조건 저하 등의 사용자 일방적인 경영전략으로 인한 불리한 대우를 피할 수 있는 것이 집단교섭의 장점이다. 노동자들에 대한 이러한 불리한 대우는 교통사고 위험증대나 서비스 저하 등으로 연결되어 공공의 이익을 저해할 수도 있다.

집단교섭은 노련의 지부 교섭에 대한 적극적인 개입이나 대책수립 및 지부차원의 전략수립 등이 중요하다. 그러나 이러한 집단교섭은 사용자에게 반드시 불리하기만 한 교섭구조라고 단정지을 수는 없다. 이 교섭구조 하에서 지부나 전국차원에서 교

섭이 일괄 타결됨으로 기업별 교섭에 따른 노사분규 가능성을 현저히 줄일 수 있다. 특히 이러한 기업별로 분권화된 교섭에서 노사분규는 버스운행중단사태로 연결되어 사용자에게 상당한 재정적 피해를 준다. 또 집단교섭을 통해 노동조건이 평균화되면서 노조조직내의 분파간 분규를 막을 수 있어 운행차질이 없고 생산성이 증대되며 회사에서 교섭비용도 크게 절약되어 운전기사 확보를 위한 노동시장에서의 경쟁이 불필요해진다.

이러한 집단교섭의 특성에 근거해서 노련은 이 교섭의 틀을 유지하려는 활동을 꾸준히 전개해왔다. 특히 일부 지역 사용자들이 경제위기를 악용하여 집단교섭을 기업별 교섭으로 전환시키려고 시도하였는데, 그러한 시도는 절차상의 문제나 노동조합의 강력한 반발로 무산되었는데 이러한 시도는 끊임없이 이어질 것으로 전망하였다.

노련은 집단교섭을 기업별교섭으로 전환시키려는 사용자들의 의도는 사용자나 노조의 입장에서 모두 여러 가지의 문제점을 안고 있음을 논리적으로 정확히 지적하였다. 사용자의 입장에서 집단교섭의 장점은 여섯 가지로 정리될 수 있다. 첫째, 집단교섭은 노사분규를 줄이는 교섭형태로 집단교섭을 통해 교섭을 일괄 타결함으로써 기업별 교섭에 따른 노사분규 가능성을 현저하게 줄이는 것이다. 둘째, 노사분규를 줄임으로써 대중교통의 운행중단을 막을 수 있으며 기업별 교섭을 할 경우 서울은 86개사에서 각각 이루어져야 하고 이렇게 되면 노사분규가 빈번하여 버스운행중단 사태가 빈발할 것이다. 셋째, 조직분규를 줄여 운행차질을 없애고 생산성이 증대되며 사업장에서 교섭비용이 안들고 운전기사 확보를 위한 노동시장에서의 경쟁이 불필요하므로 회사경영에도 도움이 된다. 넷째, 집단교섭거부는 단체협약에 사업조합과 지부가 유일교섭단체로 명시되어 있는 경우 단체협약 위반이고 교섭을 지연시키려는 부당노동행위의 요소가 내재되어 있다. 다섯째, 사업자들의 기업별교섭 전환 결의는 임시직 고용확대, 연봉제 도입, 전임자 임금 미지급, 기존노동조건 저하 등을 의도하는 것이고 이는 운수업의 교통사고 위험 증대, 서비스 저하 등 심각한 문제점을 낳아 운수업의 장기적인 발전을 저해한다. 여섯째, 집단교섭은 1963년 자동차노련이 설립된 이후 계속해서 유지되어온 40년의 관행으로 이러한 관행이 깨질 경우 노사관계에 심각한 혼란이 초래될 것이다.

또 노조입장에서도 집단교섭은 여러 장점을 가진다. 첫째, 집단교섭은 노동조건을 평준화하여 노조조직내의 분규를 막을 수 있다. 둘째, 집단교섭과 기업별 교섭을 비교했을 때 교섭력이 강한 것은 분명히 집단교섭이다. 특히, 기업별 교섭을 하고 있는 지역에서는 교섭에서 대단히 어려움을 겪었고 그 결과 “기업별 교섭으로 도저히 안 되는 만큼 이제 집단교섭으로 묶어야 한다”는 분위기가 확산되고 있다. 따라서 기업별 교섭을 하고 있는 지역과 업종은 집단교섭으로 발전시키려고 노력하고 있고 집단교섭을 하고 있는 지역도 사용자들의 파괴기도를 분쇄해야 한다. 셋째, 집단교섭으로의 전환과 강화는 산별노조 건설을 목표로 노련의 숙원사업을 완수하는데 대단히 중요하다. 산별노조를 위해 지역지부가 집단교섭을 제대로 하기 위한 예산과 인력의 확보가 필수적이기 때문이다.

제7절 조합원 노동실태에 대한 연구조사 활동

노련의 연구조사활동은 운수업종에 산적해있는 문제들의 실태를 체계적으로 파악하고 이에 대해 단체교섭이나 정책 활동 등에서 종합적인 대책을 강구하는 근거자료가 된다. 이러한 활동은 기업이나 지역단위의 노조가 아닌 전국적인 조직인 노련이 할 수 있는 중요한 영역이다. 이러한 객관적 자료를 근거로 사용자들에 대한 교섭에서의 요구나 정부에 대한 정책 활동에서의 개선안이 더욱 설득력을 가지게 된다. 또 현재의 노련이 주도한 교섭이나 정책 활동 등이 노동자들의 지위에 어떤 영향을 주었는가에 대한 평가 및 개선안의 모색을 위한 기초 자료가 된다. 또 다른 시기에 연구조사의 결과의 비교는 어떤 안건에서 개선이 이루어졌는지 아닌지를 평가할 수 있다.

아래에서는 1988년, 1993년, 1996년, 1999년의 연구조사결과를 비교함으로써 운수노동자들의 노동실태가 이 기간동안에 어떤 변화를 겪어왔는지를 설명하고자 한다. 관련된 통계는 <표 7-7>, <표 7-8>에 정리되어 있다.

〈표 7-7〉 운수업 노동자의 근로조건 변화추이 I

구 분		1988년	1993년	1996년	1999년
나 이(세)		40.1	41.4	41.1	42.9
가족수(명)		4.3	3.8	3.8	3.8
학 력(%)	중 졸	54.2	41.8	43.1	37.3
	고 졸	32.7	44.5	47.6	52.4
경 력		12.3	12.9	14.0	-
근속 연수		4.6	5.3	5.8	-
내 집을 가진 비율(%)		29.9	33.0	41.9	47.5
노동시간(시간)	주 당	63.3	65.1	64.6	64.7
	월	27.5	282.3	280.2	280.8
피로하다는 응답자 비율(%)		64.1	73.7	72.9	62.5
위장병 보유자(%)		68.0	44.5	32.0	40.1
정 년(세)		55.9	57.3	58.1	58.1

1. 조합원의 개인 및 취업 특성

1) 연령 및 학력

업종별 운전기사의 나이 및 분포상황을 보면 1988년에 시내버스가 39.8세, 시외버스 41.1세, 고속버스 44.3, 전세버스 39.8세, 화물자동차 35.3세, 중기 38.3세 등 업종 평균 40.1세로서 전세버스와 고속버스 업종이 나이가 많고 화물자동차가 제일 적다. 특이한 것은 시내버스의 경우 87년의 운전기사를 대상으로 조사한 결과 평균나이가 39.5세였는데 그로부터 1년 후에 실시한 본 실태조사에서 39.8세로 0.3세가 높게 나타났다. 업종별로 평균나이가 이렇게 크게 차이가 나는 것은 우선 회사가 채용시 나이와 경력에 있어 차별을 두고 있으며 근로조건의 우열에 따른 노동자들의 업종간 이동현상이 구체화된 결과라고 판단된다. 예를 들면 운전기사들은

고속버스업종을 선호하는데 회사에서 30세 미만은 채용하지 않고 있다는 사실이 분포상황에서 확인되고 있다.

1993년에 평균나이를 보면 시내버스가 40.6세, 시외버스 42.4세, 고속버스 44.5세, 전세버스 46.2세 화물 38.8세, 정비 32.1세로 전체적 평균나이는 41.1세로 1989년도 40.1세에 비해 약 1세가량 높아졌다. 1996년에는 이 분포가 41.1세(시내), 42.6세(시외), 44.8세(고속), 48.7세(전세), 39.1세(화물), 32.8세(정비)로 운수업전체 평균연령은 41.5세로 증가했다. 마지막으로 1999년에는 평균나이가 시내버스가 42.6세, 농어촌버스가 39.5세, 시외일반버스가 44.7세, 시외고속버스가 46.3세, 전세버스 50.4세, 화물자동차 39.3세, 정비업종이 35.6세로 전체적으로는 42.9세로 나타났다. 이것은 1980년대 말의 40.1세, 93년의 41.4세 보다 높게 나타나는 데 이는 IMF경제위기이후의 고실업 상태에서 50대 조합원들의 이직현상이 상대적으로 줄어든 결과로 볼 수 있다.

〈표 7-8〉 운수업 노동자의 노동조건 변화추이 Ⅱ

구 분	1988년	1993년	1996년	1999년
임금수준의 대폭인상을 바라는 조합원 비율(%)	20.0	42.7	51.2	66.1
교통사고비용의 전가금지를 바라는 조합원 비율(%)	41.4	14.3	31.1	27.4
교통사고원인 배차운행시간 부족을 응답한 비율(%)	88.7	47.4	47.6	49.5
배차운행시간이 부족하다고 응답한 비율(%)	-	92.5	92.0	81.4
교통환경 개선사항으로 불법주정차 단속을 제시한 비율(%)	-	30.2	37.2	51.1
대등하고 민주적인 노사관계라고 응답한 비율(%)	-	26.9	39.0	33.6
구내식당 식사 질에 대해 불만이라고 응답한 비율(%)	-	-	46.9	38.0

※ - : 관련 통계가 없음

1988년에 업종별 운전기사의 학력을 보면, 시내버스의 경우 국졸이 12.3%, 중졸이 54.3%, 고졸이 32.9%, 대졸이상인 0.5%로 나타나고 있다. 고속버스의 경우는 국졸이 2.9%, 중졸이 62.1%, 고졸이 35%이며 중기의 경우를 보면 국졸이 3.6%, 중졸이 30.9%, 고졸이 65.5%이다. 즉 중기의 경우 타업종에 비해 비교적 고학력이다. 운수업의 전체적으로는 중졸이 54.2%로 가장 높고 그 다음이 고졸로서 32.7%를 차지하고 있다. 1993년에는 시내버스가 국졸이 7.8%, 중졸과 고졸이 각각 42.1%, 46.8%이고 초대졸이상인 1.3%정도로 92년에 비해 다소 학력이 높아졌고 시외버스와 고속버스는 각각 중졸이 48.7%, 49% 고졸이 36.5%, 42.9%로 나타나서 전년과 비슷한 수준이며 특히 화물의 경우는 국졸은 3.8%인 반면 고졸이 61.5%로 전년에 비해 대략 10%정도 상승한 것으로 나타났다. 정비직의 경우 또한, 국졸은 없고 고졸이 71.4%로 전년에 비해 고학력화의 진행이 매우 빠른 것으로 나타났다.

1996년에는 운수업 전체에서 고졸이 47.6%이고 중졸이 43.1%로 되었다. 1999년에는 운수업 전체 노동자의 학력을 보면 고졸이 52.4%로 가장 많고 그 다음이 중졸로서 37.3%로 나타났다. 이러한 수치는 93년과 96년의 조사와 비교할 때 고졸의 경우가 44.5%, 47.6%에서 52.4%로 꾸준히 높아지고 있는데 반해 중졸은 96년의 43.1%에서 99년 37.3%로 크게 줄어든 것으로 나타나고 있다. 이는 대다수의 운수업 노동자들이 상대적으로 높은 학력에 따른 기대수준을 가짐을 의미하고 이는 운수업의 낮은 임금이나 열악한 노동조건에 대해 더 높은 불만을 나타나게 할 가능성이 높아짐을 의미한다.

2) 가족적 특성

1988년에 운전기사의 평균 부양가족의 수는 시내버스가 4.3명, 시외버스 4.6명, 고속버스 4.8명, 전세버스 4.8명, 화물자동차 3.7명, 중기 4명 등 업종평균 4.3명으로 지난해에 비해 0.1명이 줄어들었다. 정비직의 경우는 평균 3.3명으로 나타나고 있다. 1993년에는 시내버스가 3.8명, 시외버스 4명, 고속버스 4.1명, 전세버스 3.7명, 화물 3.4명, 정비 2.7명으로 평균 부양가족수는 3.8명으로 나타났다. 1996년과 1999년에도 전 업종에서 3.8명을 그대로 유지했다. 평균 부양가족수의 지속

적인 감소는 전체적인 사회의 추세를 반영하는 것이다.

운전기사의 생활수준을 파악하는데 중요한 것이 주택보유상황이다. 1988년에 운수업전체에서 자기 집을 가진 사람은 불과 29.9%밖에 되지 않고, 전세가 47.7%, 월세가 21.5%등 모두 69.9%가 전세나 월세로 남의 집에서 살고 있는 것으로 나타나고 있다. 1999년에는 내 집을 가지고 있는 경우는 47.5%에 불과하고 절반이 넘는 조합원들이 월세나 전세로 생활하고 있는 것으로 나타났다. 업종별 자가보유비율을 보면 시내버스가 47.3%, 농어촌버스가 35.1%, 시외일반버스가 55.5%, 시외고속버스가 48.8%, 전세버스 51.2%, 정비업종 23.3%로 조사되었다. 이러한 주택상황은 내 집을 가진 조합원의 비율이 93년의 33%, 96년의 41.9%임을 감안할 때 꾸준히 증가하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 우리나라 전체적으로 자가보유율이 53.3%라는 점을 고려하면(95년 통계청) 아직도 내 집을 가진 조합원의 비율이 낮다는 사실을 알 수 있다.

3) 경력과 근속연수

1988년에는 운수업 노동자의 평균 운전경력(운수업에 종사한 연수)은 시내버스의 경우 11.6년, 시외버스 14.2년, 고속버스 17.6년, 전세버스 19.2년, 화물자동차 9.9년 등 평균 12.3년으로 나타나고 있다. 1993년에는 업종별 조합원의 평균경력(운전경력)은 시내버스가 11.8년, 시외버스 14.8년, 고속버스 17.5년, 전세버스 18.6년, 정비가 6.9년으로 평균 12.9년 정도로 1988년보다 증가했다. 1996년에는 평균경력이 시내버스가 13.1년, 시외버스가 15.4년, 고속버스가 19.4년, 전세버스가 19.4년, 화물이 14.9년으로 업종전체가 14.0년으로 이전보다 증가했다. 1999년에는 관련된 통계가 없지만 IMF 경제위기이후 노동시장의 취업난이나 실업난이 심각해지면서 운수업의 근속연수의 증가추세가 지속되었을 것이라는 대략적인 추측이 가능하다.

한 운전기사가 한 회사에 얼마나 근무했는가를 나타내는 업종별 평균 근속연수를 보면 1988년에는 시내버스가 3.9년, 시외버스 5.5년, 고속버스 6.3년, 전세버스 4.4년, 화물자동차 6.2년, 중기 8.3년 등 평균 4.6년으로 나타나고 있다. 1993년에는 시내버스가 4.9년, 시외버스 5.5년, 고속버스 7년, 전세버스 6.1년, 화물 6.3년,

정비 4.1년으로 평균근속연수는 5.3년이고 이는 1988년보다 증가한 셈이다. 1996년에는 전체 운수업의 평균근속연수가 5.8년 그리고 1999년에는 관련된 통계가 없다. 앞에서 운전경력이 1988년부터 1999년 사이에 증가한 것처럼 근속연수도 같은 움직임을 보였음을 의미한다.

1980년대 말에 일본의 운수업의 평균근속연수인 15.4년과 비교해 볼 때 1988년의 12.3년은 비교가 되지 않을 정도로 차이가 난다. 또 앞에서 살펴본 경력과 근속연수를 결부시켜 운전기사의 경우 회사이동의 빈도를 추정해보면 시내버스의 경우 약 3회, 시외버스 2.6회, 고속버스 2.8회, 전세버스 4.4회, 화물자동차가 1.6회 등으로 평균적으로 약 2.7회로 추정된다. 이처럼 운수업에서 근속연수가 낮고 회사간 노동이동이 빈번한 것은 기본적으로는 임금을 비롯한 노동조건이 격차가 주요 원인이다. 특히 자동차운수분야의 경우 임금구조에 있어서 연공가봉제가 실시되지 않거나 실시되어도 근속수당의 액수가 적어 운전기사 스스로가 장기근속의 필요성을 느끼지 못하고 있는 것도 큰 원인이다. 또한 여기에다 교통사고 발생이나 도로교통법 위반시 운전기사에 대한 가혹한 다중처벌제도, 운전정밀검사제도 등 각종 법 및 제도적 제약과 함께 회사의 징계권 남용을 포함한 노무관리상의 문제점이 고용불안을 야기시켜 장기근속을 저해하는 요인으로 작용하고 있다.

4) 노동시간 및 근무제도

장시간 노동은 운수업 노동자들이 가장 불만을 나타내는 노동조건이므로 이것의 장기적인 변화추이를 파악하는 것은 중요하다. 1988년에 운수업종 전체 평균 주당 노동시간수는 63.3시간, 시내버스는 59.0시간, 시외버스는 67.7시간, 고속과 전세는 각각 56.9시간과 80.9시간, 화물, 중기와 정비는 각각 81.1시간, 70.0시간, 60.1시간이었다. 평균 월 총노동시간을 산출하면 시내버스 256.4시간, 시외버스 294시간, 고속버스 247.1시간, 전세버스 351.5시간, 화물차 352.2시간, 중기 304.1시간, 정비 261.1시간 등 평균 275시간이 된다.

1993년에는 전체업종 평균이 66.6시간, 시내버스는 65.0시간, 시외버스는 70.9시간, 고속과 전세는 각각 62.9시간과 85.4시간, 화물과 정비는 각각 68.5시간, 52.1시간이었다. 즉 화물과 정비를 제외하고 다른 업종들과 업종평균 노동시간은

오히려 크게 증가했다. 평균 월 총노동시간에서도 이런 추세가 확인되어서 시내버스 282.3시간, 시외버스 308.1시간, 고속버스 273.1시간, 전세버스 371.2시간, 화물 297.5시간, 정비 226.2시간 등 평균 289.4시간이 된다. 1996년과 1999년에도 운수업전체의 주당 및 월 평균 노동시간은 각각 64.6시간과 280.2시간 및 64.7시간과 280.8시간으로 개선되지 못했다. 이러한 노동시간의 변화추세, 특히 1988년에서 1993년의 증가는 운전기사의 부족 때문에 심화된 것으로 판단되며 동시에 장시간 노동이 운전업 종사를 기피하게 만드는 악순환을 낳았을 것으로 추측된다. 노련 차원에서 노동시간에 대한 장기적인 대책을 구상하고 그러한 노력이 정책 활동이나 단체교섭활동에 반영해야 하는 이유도 여기에 있다.

이렇게 자동차운수업의 노동시간이 장시간인 이유는 많지만 가장 중요한 요인이 근본적으로 저임금이라는 사실이다. 앞에서 살펴보았듯이 운전기사의 나이가 1999년에 평균 42.9세이고 부양가족을 본인포함해서 3.8명이나 책임지는 가장이기 때문에 법정기준만 노동해서는 가족의 생계를 유지할 수 없는 저임금이 초과노동을 강요한다. 또한 사용자들이 노선버스나 노선화물의 특수성 즉 교대제의 사소한 불편을 악용하여 인건비를 줄이기 위해서 적정인원을 확보하기 않고 기존인원만으로 차량을 가동시키고 있기 때문이다. 물론 이러한 구조적 요인은 노동조합의 힘이 그동안 약해서 극복하지 못한 결과이기도 하다.

운전기사의 근무제도 현황을 보면 운수업 전체에서 1일 2교대제가 46.4%, 격일제 8.6%, 복격일제 13.6%, 기타근무제도 31.4%로 나타나고 있다. 1999년에도 이 수치는 각각 48.7%, 14.9%, 12.5%로 큰 변화가 없었다. 근무에 대해 피로하다고 느끼는 응답자 비율은 1988년에 64.1%에서 1993년에 73.7%로 현저히 증가하다가 1996년에는 72.9% 및 1999년에는 62.5%로 상당히 개선되었다. 1988년에서 1993년의 증가는 앞에서 언급한 이 시기의 운수업의 노동시간의 전반적인 증가와 연관이 있는 것 같다. 위장병 보유자는 <표 7-10>에서처럼 1987년부터 1996년까지 상당히 개선되다가 1999년에 약간 악화되었다. 또 같은 표에서 정년 연령이 1987년부터 1996년까지 55.9세에서 58.1세까지 오르다가 1999년에도 같은 수준에 머물러 있음을 보여준다.

5) 임금수준 및 손실임금과 복지수준

임금수준의 대폭인상을 바라는 조합원의 비율이 1988년보다 1993년이 높고 그 이후로 그 비중이 높아졌음을 보여준다. 이는 1988년에는 운수업이 다른 업종에 비해 상대적으로 임금수준이 낮지 않은 직종이었음을 반영하는 것이고 그 이후로 상대적 임금저하 때문에 대폭의 임금인상을 바라는 조합원의 비율이 크게 높아진 것으로 판단된다.

교통사고비용의 전가금지를 바라는 조합원 비율은 1993년보다 1996년과 1999년에 훨씬 높아졌고 이것은 교통사고의 가능성이 높아지고 이로 인한 노동자들의 부담이 늘어났음을 의미한다. 노련이 1990년대 후반에 활성화시킨 손해보험가입이나 현재 국회에서 심의중인 대물종합보험 가입의무화 등의 제도개혁은 이런 불만을 약간은 완화시킬 것으로 기대한다.

회사가 제공하는 중요한 복지수준으로 구내식당의 식사질이 고려될 수 있는데 1996년보다 1999년에 불만을 밝히는 응답이 줄어들어 식사질이 개선되었음을 보여준다.

6) 교통사고에 대한 인식

교통사고의 원인으로 배차운행시간 부족을 선택한 응답자가 1988년에 41.4%에서 1990년대에 크게 증가했음을 확인할 수 있다. 또 배차운행이 부족하다고 응답한 비율도 1988년부터 1996년 사이에는 증가하다가 1999년에는 현저히 감소했음을 보여준다. 이것은 운수업에서 운수서비스에 대한 서비스가 지하철이나 자가용으로 이동하는 사양화가 진전되면서 감차 등이 이루어지면서 배차운행에 대한 운전자들에 대한 압박이 줄어들었기 때문으로 판단된다.

또 교통 환경 개선사항으로 불법 주정차 단속을 제시한 비율도 1993년에 30.2%로부터 1999년의 51.1%로 크게 증가하여 자가용운전자나 택시운전자 등에 의한 불법 주정차가 교통 환경을 악화시키는 주요원인임을 확인시켜준다. 이에 대해 노련은 꾸준한 정책 활동을 통해 이 문제에 대한 단속과 계몽이 강화되도록 하고 있다.

7) 노사관계에 대한 인식

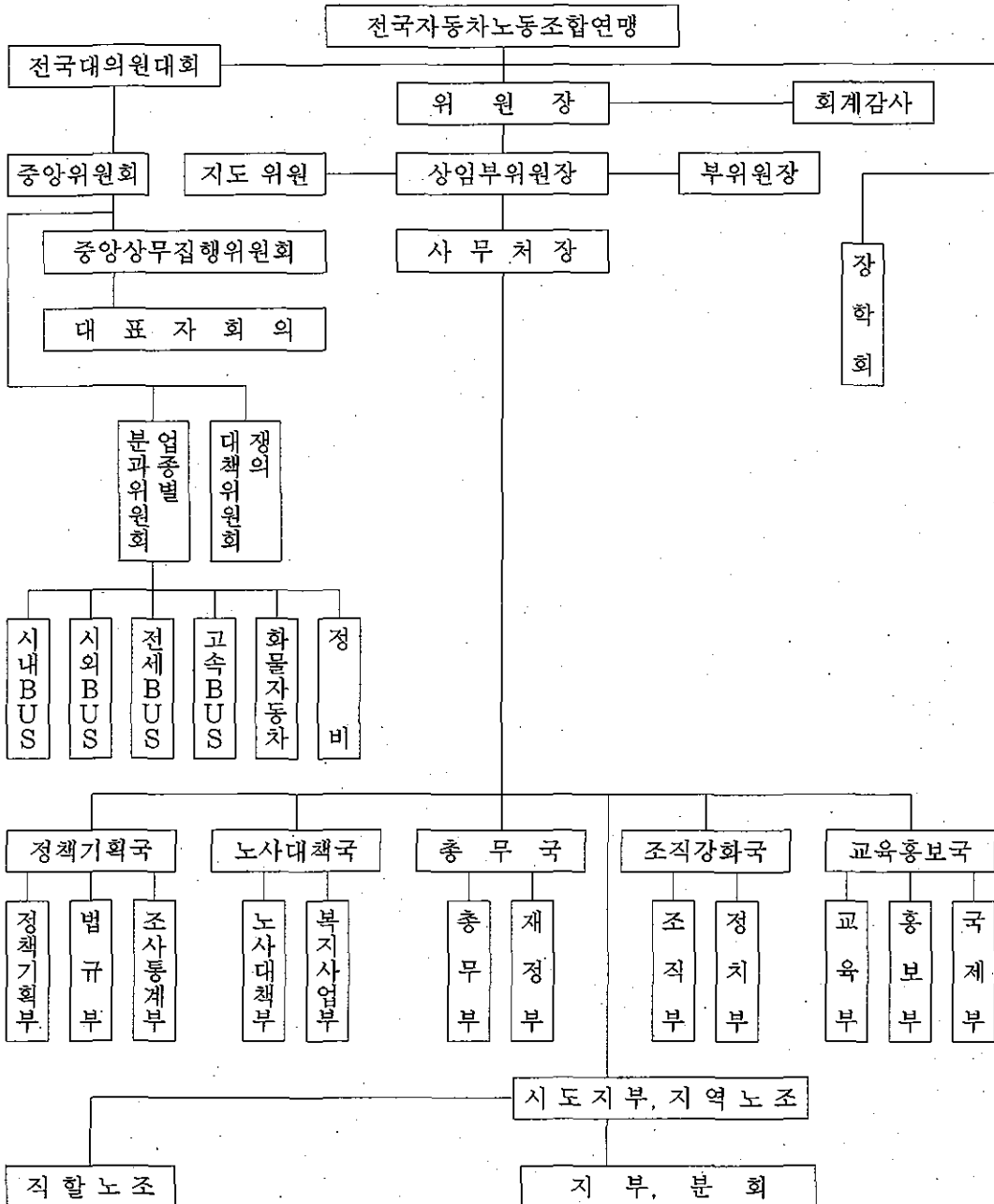
대등하고 민주적인 노사관계인가에 대한 질문에 대해 1993년보다 1996년이나 1999년에 크게 증대했다. 이는 노련이나 산하의 지역조직들이 꾸준한 정책 활동이나 단체교섭활동을 통해 운수 노동자들의 이해를 대변하는 노력을 증대시킨 결과로 판단된다. 앞으로도 이러한 노력이 지속되어 위에서 언급된 여러 불만들에 대한 지속적인 개선이 이루어져야 할 것이다.

부록

1. 노련 현황
2. 산하지역 및 업종 조직현황
3. 조직현황
4. 조합원 임금 현황
5. 조합원 근로실태 조사 결과
6. 주요 문건

1. 노련현황

1-1. 노련 기구표



1-2. 노련 연혁

□ 1963.11.15 서울 소재 대한생명회관에서 대의원 총수 66명중 64명 참석

대의원대회 개최

전국운수노동조합에서 분리 전국자동차노동조합을 결성

초대임원

위원장	김덕정
부위원장	이재구
부위원장	이성학
사무국장	안재덕
회계감사	하상수
회계감사	이인석

□ 제2년차 정기대의원대회

○ 일 시 : 1964.10.7

○ 장 소 : 서울 소재 대한생명회관

○ 참 석 : 대의원 72명중 65명 참석

○ 결 과 : 임원총사퇴로 임원개선

○ 개선임원

위원장	김덕정
부위원장	이재구
부위원장	최연기
회계감사	하상수
회계감사	이인석

□ 제3년차 정기대의원대회

○ 일 시 : 1965.10.23

- 장 소 : 서울 소재 여성회관
- 참 석 : 대의원 103명중 93명 참석
- 결 과 : 임원 총사퇴로 임원개선
개선임원

위원장	이재구
부위원장	김 준
부위원장	김영준
사무국장	김정환
회계감사	이인석
회계감사	최용술
회계감사	이병주

□ 제4년차 정기대의원대회(임기)

- 일 시 : 1966.8.18
- 장 소 : 경북대구소재 현대예식장
- 선출임원

위원장	김영준
부위원장	김정환
부위원장	이영순
부위원장	최연기
사무국장	최한병
회계감사	함재현
회계감사	박태동
회계감사	이병주

□ 제5년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1967.11.1
- 장 소 : 부산시소재 아세아예식장

- 참 석 : 대의원 53명중 51명 참석
- 결 과 : 신년도 사업결의

□ 제6년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1968.6.28
 - 장 소 : 부산시 소재 아세아예식장
 - 참 석 : 대의원 55명중 53명 참석
 - 결 과 : 임원보선
- | | |
|------|-----|
| 부위원장 | 곽진철 |
| 부위원장 | 박태동 |
| 부위원장 | 박준철 |
| 회계감사 | 오순창 |

□ 제7년차 정기대의원대회(임기)

- 일 시 : 1969.7.31
- 장 소 : 서울시 소재 건설회관
- 참 석 : 대의원 88명 전원 참석
- 결 과 :

- | | |
|-------|-----|
| 선출임원 | |
| 위 원 장 | 김영준 |
| 부위원장 | 곽진철 |
| 부위원장 | 김정환 |
| 부위원장 | 이병주 |
| 부위원장 | 김기태 |
| 부위원장 | 손창수 |
| 부위원장 | 황임술 |
| 사무국장 | 김정환 |
| 회계감사 | 오순창 |

회계감사 김홍철
회계감사 이철갑

□ 제8년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1970.7.10
- 장 소 : 서울 소재 교육회관
- 참 석 : 대의원 212명중 114명 참석
- 결 과 : 개회선언후 임원총사퇴로 임원개선

개선임원
위 원 장 김기태
부위원장 손창수
부위원장 황임술
부위원장 박준철
회계감사 오순창
회계감사 이철갑
회계감사 이남기

□ 제9년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1971.6.19
- 장 소 : 서울 소재 건설회관
- 참 석 : 대의원 90명중 89명 참석
- 결 과 : 신년도사업결의

(1971.8.24 김기태 위원장이 일신상 사정으로 위원장직을 사임
하고 동일부로 손창수 부위원장에게 위원장 직무대리위임)

□ 제10년차 정기대의원대회(임기)

- 일 시 : 1972.6.22
- 장 소 : 서울 소재 삼주빌딩

- 참 석 : 대의원 101명 전원 참석
- 결 과 : 임원개선
개선임원

위원장	손창수
상임부위원장	이상원
부위원장	강철용
부위원장	최송학
부위원장	지용택
사무국장	이수홍
회계감사	오순창
회계감사	이철갑
회계감사	박사수
회계감사	윤광언

□ 제11년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1973.6.7
- 장 소 : 서울 소재 한국반공연맹 국제회의실
- 결 과 : 신년도 사업결의

□ 제12년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1974.6.5
- 장 소 : 서울 소재 한국반공연맹 국제회의실
- 참 석 : 대의원 107명중 104명 참석
- 결 과 : 신년도 사업결의

□ 제13년차 정기대의원대회(임기)

- 일 시 : 1975.6.5
- 장 소 : 서울 소재 그랜드호텔 회의실

○ 참석대의원 117명 전원 참석

○ 선출임원

위원장	황임술
지도위원	손창수
지도위원	김기태
지도위원	지용택
부위원장	이상원
부위원장	황용만
부위원장	김용수
상임부위원장	이수홍
상임부위원장	윤만중
사무국장	정공훈
회계감사	김연구
회계감사	김홍수
회계감사	양건설

□ 제14년차 정기대의원대회

○ 일 시 : 1976.6.7 10:00

○ 장 소 : 서울특별시 영등포구 여의도동 1-117

한국노동조합총연맹 회의실

○ 참 석 : 대의원 132명중 128명 참석

○ 결 과 : 사업보고 및 신년도사업결의

□ 제15년차 정기대의원대회

○ 일 시 : 1977.6.9 10:00

○ 장 소 : 서울특별시 영등포구 여의도동 1-117

한국노동조합총연맹 회의실

○ 참 석 : 대의원 150명 전원 참석

- 결 과 : 사업보고 및 신년도 사업결의
중앙위원 선출
노총파견대의원선출

□ 제16년차 정기대의원대회(임기)

- 일 시 : 1978.6.29
- 장 소 : 서울특별시 영등포구 여의도동 1-117
한국노동조합총연맹 회의실
- 참 석 : 대의원 157명 참석
- 피선임원

위 원 장	김용수
지도위원	손창수
지도위원	지용택
지도위원	황임술
부위원장(상임)	이수홍
부위원장	이봉준
부위원장	이상해
부위원장	정공훈
사무처장	정공훈
회계감사	김연구
회계감사	김수한
회계감사	백용근

□ 제17년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1979.6.5 10시
- 장 소 : 충남 대전시 중앙관광호텔 회의실
- 참 석 : 대의원 171명중 171명 참석
- 일 시 : 사업보고 및 결산보고

규약개정

지용택지도위원은 상임지도위원으로 보선
사업계획 및 예산결의
중앙위원 선출

□ 1979년도 임시대의원대회

- 일 시 : 1979.11.9
- 장 소 : 서울 특별시 영등포구 여의도동 1-117
한국노동조합총연맹 회의실
- 참 석 : 대의원 171명 참석
- 결 과 : 규약개정
임원보선
피선임위원장 지용택

□ 제18년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1980.5.8
- 장 소 : 인천시민회관
- 참 석 : 대의원 181명 전원 참석
- 결 과 : 신년도 사업결의
규약개정

○ 1980년 8월 20일 정부조치에 의거 지용택 위원장 사퇴

○ 1980년 8월 25일 이상원 위원장 직무대리 취임

○ 1980년 12월 31일 노동조합법개정(산업별 연합단체노동조합으로 개정)

444 자동차노련40년사

□ 제19년차 전국대의원대회

- 일 시 : 1981.2.28 10:30
- 장 소 : 서울 특별시 영등포구 여의도동 1-117
한국노동조합총연맹 회의실
- 참 석 : 대의원 130명중 102명 참석
- 결 과 : 신년도 사업결의
규약개정(전국자동차노동조합연맹)

피선임원

위원장	이상원
부위원장	황용만 백용근
	이종만 김영철
	박영환 김요식
	박팔성 이정인
	허용석 한효제
	이기하 장세택
사무국장	윤만중
회계감사	김우삼 이규하
	한근배 최병윤
	김영조 이상운

□ 제20년차 정기중앙위원회(사업년도)

- 일 시 : 1982.2.27 10:10
- 장 소 : 자동차노련 회의실(성북구 보문동2가 3-2)
- 참 석 : 중앙위원 재적 52명중 42명 참석
- 결 과 : 사업보고 및 신년도 사업계획 결의
결산, 예산, 승인

□ 제21년차임시대의원대회(사업년도)

- 일 시 : 1983.2.4 10:10
- 장 소 : 자동차노련 회의실(성북구 보문동2가 3-2)
- 참 석 : 대의원 74명중 72명 참석
- 결 과 : 1982년도 사업보고 및 결산보고
규약개정
1983년 사업계획 및 예산승인
중앙위원 보선

□ 제22년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1984.4.30 11:36
- 장 소 : 자동차노련 회의실(강남구 역삼동 678-27)
- 참 석 : 대의원 109명중 102명 참석
- 결 과 : 1983년도 사업보고 및 결산보고
1984년도 사업계획 및 예산승인
규약개정
임원선출

위 원 장	이상원
지도위원	김영조 백용근 황용만
부위원장	정태호 이종만 박성길 김우삼 신일수 장세택 박순국 서상철 조병극 최동규 최창식 허용석 이덕우 이시우 김요식 윤만중

최병윤 김길웅
 이병오 유기수
 강성인 김희창
 전수남
 조인한
 회계감사 이상운 한근배
 박인수 권순식
 조용주
 중앙위원선출
 노총파견대의원선출

□ 제23년차 대의원대회

- 일 시 : 1985.4.13 10:10
- 장 소 : 노련회의실(강남구 역삼동 678-27)
- 참 석 : 대의원 117명중 116명 참석
- 결 과 : 임원사표수리 및 임원개선
 1984년도 사업보고 및 결산보고 승인
 1985년도 사업계획 예산심의 승인
 중앙위원 선출, 노총파견, 대의원 선출
 85.2.1~85.4.12까지 사업, 예산 추인

선출임원

위 원 장	이시우
지도위원	김영조 이상원 황용만 박성길 백용근
부위원장	한효제 김우삼 이종만 김희창 허용석 장세택

	조병극 이상운
	정형우 박인수
	박영환 최병윤
	이광남 김용한
	이병오 이관재
회계감사	조인한 강성인
	신일수 장인성
	서상철 이원희
	김종선 이정웅
	정금수 이상순

□ 제24년차 임시대의원대회

- 일 시 : 1986.2.19 10:10
- 장 소 : 반도유스호스텔 회의실(강남구 역삼동)
- 결 과 : 규약개정
중앙위원 보선
노총의무금 미납액 복지기금에서 전도 처리
관계인사 감사패 및 모범조합원 표창장 수여

□ 제25년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1987.2.9 10:10
- 장 소 : 노련 대회의실
- 참 석 : 대의원 92명중 전원참석
- 결 과 : 1986년도 사업보고및 결산보고
임원선출
1987년도 사업계획수립및 예산심의
중앙위원 선출
노총파견대의원선출

선출임원	위원장	이시우
	지도위원	김영조 장세택
		이종만 조병극
		황용만
	부위원장	한효제 조인한
		김우삼 김현구
		이상운 이종태
		허용석 이병오
		전현석 최병운
		박다기 최창식
		박영환 정형우
		김영철 민승화
		김희창 이동섭
		이광남 윤재년
		김명계 정금수
		최진용 유용만
		김병문
	회계감사	서상철 김종선
		이정웅 이원희
		이관재 장인성
		김윤곤 한식용
		권순식

□ 제26년차 정기중앙위원회

- 일 시 : 1988.2.23 10:30
- 장 소 : 노련 회의실
- 결 과 : 1987년도 사업보고
1987년도 결산보고

1988년도 사업계획심의
1988년도 예산안 심의
1988년도 단체협약에 관한 사항
택시분야에 관한 사항
기타 중요한 사항

□ 제27년차 정기중앙위원회

- 일 시 : 1989.5.9 10:00
- 장 소 : 반도유스호스텔 회의실(강남구 역삼동)
- 참 석 : 대의원 86명중 83명 참석
- 결 과 : 1988년도 사업보고
1988년도 결산보고
1989년도 사업계획심의
1989년도 예산심의
단체협약 및 업종별 공동교섭에 관한 사항
임원보선
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
기타 중요한 사항

□ 임시대의원대회

- 일 시 : 1990.1.18 10:30
- 장 소 : 노련 회의실
- 결 과 : 임원선출
노총파견대의원선출
기타 중요한 사항

선출임원

위 원 장 이시우

부위원장	한효제	김정규
	김우삼	허용석
	강성천	박다기
	김영철	김희창
	최진용	김성천
	김현구	진남식
	이병오	박인수
	최병윤	조병극
	안선일	이동섭
	윤재년	김형수
	민승화	유용만
	안면수	이갑종
	방개문	김남현
	자문위원	김덕정
김기태		황용만
지용택		이종만
회계감사	서상철	권순식
	안재원	황일성
	한식용	김종선

□ 제28년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1990.5.25 10:00
- 장 소 : 반도유스호스텔 1층 대회의실
- 참 석 : 대의원 133명중 128명 참석
- 결 과 : 1989년도 사업보고 및 결산보고
1990년도 사업계획 및 예산심의
규약개정
단체협약 및 임금인상 교섭에 관한 사항

중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
장학재단설립에 관한 사항

□ 제29년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1991.5.22 11:00
- 장 소 : 반도유스호스텔 1층 대회의실
- 참 석 : 대의원 113명중 112명 참석
- 결 과 : 1990년도 사업보고
1990년도 결산보고
1991년도 사업계획심의
1991년도 예산심의
규약개정
단체협약 및 임금인상 교섭에 관한 사항
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
기타 중요한 사항

□ 제30년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1992.5.15 10:00
- 장 소 : 반도유스호스텔 회의실(강남구 역삼동 679-3)
- 참 석 : 대의원 124명중 115명 참석
- 결 과 : 1991년도 사업보고
1991년도 결산보고
1992년도 사업계획심의
1992년도 예산심의
규약개정
단체교섭에 관한 사항

중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
기타 중요한 사항

□ 임시대의원대회

- 일 시 : 1993.2.9 10:00
- 장 소 : 반도유스호스텔 1층 회의실(강남구 역삼동 679-3)
- 참 석 : 대의원 118명중 117명 참석
- 결 과 : 임원선출

기타 중요한 사항

선출임원	위원장	한효제
	부위원장	강성천 최진용
		김주익 김문섭
		진남식 이병오
		이상봉 조병극
		안선일 권영주
		이준일 민승화
		류중현 최규관
		안면수 전진천
		조경신 남궁정
		김영칠 김희창
		서상철 황일성
		손형일 권세준
		전봉일 허용석
	회계감사	한근배 이충구
		김윤택 차종채

□ 제31년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1994.1.20 10:00
- 장 소 : 반도아카데미 1층 대회의실(강남구 역삼동 679-3소재)
- 참 석 : 대의원 121명중 106명 참석
- 결 과 1992년도 사업보고
1992년도 결산보고
1993년도 사업계획심의
1993년도 예산안심의
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
기타 중요한 사항

□ 제32년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1995.2.10 11:00
- 장 소 : 노련회의실(강남구 역삼동 678-27 소재)
- 참 석 : 대의원 124명중 114명 참석
- 결 과 : 1993년도 사업보고
1993년도 결산보고
1994년도 사업계획심의
1994년도 예산안심의
단체교섭 및 임금인상 추진의 건
노총파견대의원 선출
중앙위원 선출
기타 중요한 사항

□ 제33년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1995.5.24 10:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔 1층 회의실(서울시 송파구 방이동 88-8 소재)

- 참 석 : 대의원 128명중 122명 참석
- 결 과 : 1994년도 사업보고
1994년도 결산보고
1995년도 사업계획심의
1995년도 예산안심의
규약 개정
단체교섭에 관한 사항
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
기타 중요한 사항

□ 임시대의원대회

- 일 시 : 1996.2.9 14:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔 1층 회의실(서울시 송파구 방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 125명중 123명 참석
- 결 과 : 임원선출
노총파견대의원 선출

선출임원	위원장	강성천	
	부위원장	진남식	김주익
		이상봉	김종진
		양재원	류중현
		안면수	조경신
		김영철	전봉일
		최진용	김태곤
		권영주	윤동수
		김준희	전진천
		남궁정	김희창
		차종채	권세준

허용석
회계감사 김윤택 박도식
신동철 이충구
우희철 박인기

□ 제34년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1996.5.21 10:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔 1층 회의실(서울시 송파구 방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 129명중 127명 참석
- 결 과 : 1995년도 사업보고
1995년도 결산보고
1996년도 사업계획심의
1996년도 예산(안)심의
규약개정 및 규정개정
단체교섭에 관한 사항
중앙위원 선출
노총파견 대의원 선출
결의문 채택

□ 제35년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1997.5.21 10:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔 1층 회의실(서울시 송파구 방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 126명중 121명 참석
- 결 과 : 1996년도 사업보고
1996년도 결산보고
1997년도 사업계획심의
1997년도 예산(안)심의
단체교섭에 관한 사항

중앙위원 선출
노총파견 대의원 선출
결의문 채택

□ 제36년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1998.5.27 오전 10시30분
- 장 소 : 서울올림픽파크텔1층 회의실(서울시 송파구방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 126명중 121명 참석
- 결 과 : 1997년도 사업보고
1997년도 결산보고
1998년도 사업계획심의
1998년도예산안심의
규약개정
중앙위원선출
노총 파견대의원선출
결의문채택

□ 임시대의원대회

- 일 시 : 1998.12.29. 10:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔 1층 회의실(서울시 송파구 방이동 88-8 소재)
- 참석대의원 126명중 120명참석
- 결 과 : 임원선출
선출임원

위 원 장	강성천
지도위원	조병극 권영주
부위원장	진남식 이갑종
	권세준 김주익
	양재원 박인기
	박춘용 홍남표

조한권 김영호
민승화 김준희
이덕우 권오상
조경신 김태성
김윤택 박도식
신동철 장성호
윤동수 소무용

□ 제37년차 정기대의원대회

- 일 시 : 1999.5.14 11:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔1층 회의실(서울시 송파구방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 126명중 121명 참석
- 결 과 : 1998년도 사업보고
1998년도 결산보고
1999년도 사업계획심의
1999년도 예산안심의
규약·제규정 개정
중앙위원선출
노총파견대의원선출
결의문채택
기타중요한 사항

□ 제38년차 정기대의원대회

- 일 시 : 2000.5.23 10:30
- 장 소 : 서울교육문화회관 3층 거문고 C홀 (서울시 서초구 양재동 202 소재)
- 참 석 : 대의원 114명중 105명 참석
- 결 과 : 1999년도 사업보고
1999년도 결산보고

2000년도 사업계획심의

2000년도 예산안심의

중앙위원선출

노총파견대의원선출

결의문채택

기타중요한 사항

□ 제39년차 정기대의원대회

○ 일 시 : 2001.5.30 10:30

○ 장 소 : 서울교육문화회관 3층 거문고 C홀 (서울시 서초구 양재동 202 소재)

○ 참 석 : 대의원 122명중 111명 참석

○ 결 과 : 2000년도 사업보고

2000년도 결산보고

2001년도 사업계획심의

2001년도 예산안심의

규약및 처무, 회계규정개정(안)심의

중앙위원선출

노총 파견대의원선출

기타중요한 사항

일.결의문채택

□ 임시대의원대회

○ 일 시 : 2001.12.4 10:00

○ 장 소 : 한국노총8층 대회의실 (서울시 영등포구 여의도동 35.소재)

○ 참 석 : 대의원 122명중 117명 참석

○ 결 과 : 임원선출

선출임원

위 원 장 강성천

부위원장	신동철	강종권
	김태웅	김주익
	장용태	김성태
	박춘용	안선일
	이성수	조한권
	김영호	민승화
	조경래	김준희
	조경신	이덕우
회계감사	윤동수	박병도
	서석태	소무웅
	장성호	

□ 제40년차 정기대의원대회

- 일 시 : 2002.5.9 10:30
- 장 소 : 서울올림픽파크텔1층회의실 (서울시 송파구 방이동 88-8 소재)
- 참 석 : 대의원 118명중 114명 참석
- 결 과 : 2001년도 사업보고
2001년도 결산보고
2002년도 사업계획안 심의
2002년도예산안 심의
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
결의문 채택
기타 중요한 사항

□ 제41년차 정기대의원대회

- 일 시 : 2003.5.9 14:00
- 장 소 : 서울올림픽파크텔1층 회의실 (서울시 송파구 방이동 88-8 소재)

- 참 석 : 대의원 118명중 114명 참석
- 결 과 : 2002년도 사업보고
2002년도 결산보고
2003년도 사업계획안 심의
2003년도예산안 심의
중앙위원 선출
노총파견대의원 선출
결의문 채택

1-3. 노련 임직원

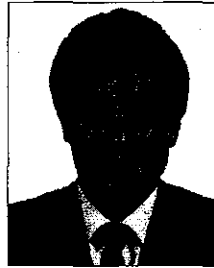
▶▶▶ 노련임원



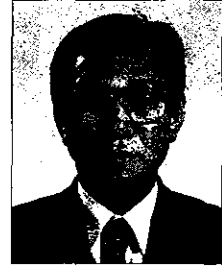
강성천 위원장



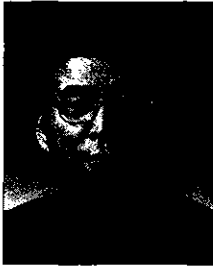
안선일 상임부위원장



권영주 지도위원



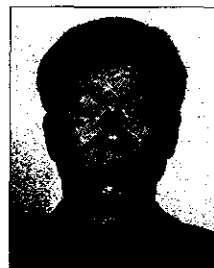
이덕우 지도위원



신동철 부위원장



김주익 부위원장



장용래 부위원장



김성래 부위원장



박춘용 부위원장



이성수 부위원장



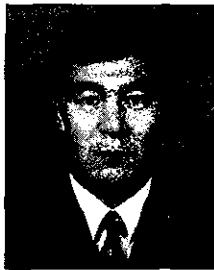
김영호 부위원장



민승화 부위원장



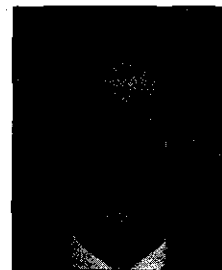
김준희 부위원장



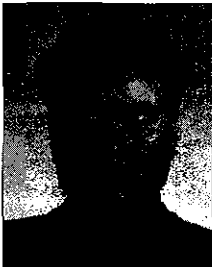
조경래 부위원장



조경신 부위원장



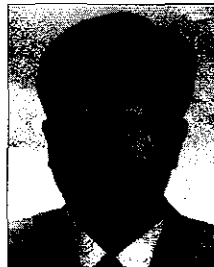
서석태 회계감사



박병도 회계감사



소무웅 회계감사

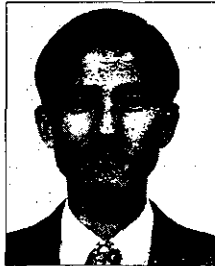


장성호 회계감사

▶▶▶ 노련직원



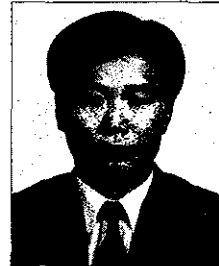
강병도 사무처장



오맹근 정책기획국장



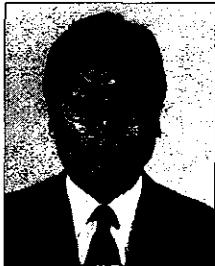
김준희 노사대책국장



김홍근 총무국장



김순호 교육홍보국장



신규식
대구버스지부 간사장



김성태
인천지역노조간사장



윤이곤
경북지역자노조간사장



조경신
제주지부 간사장



김용한
조직강화국 부국장



임석하
조직강화국 부국장



이성광
노사대책국 부장



도기락
노사대책국 복지사업부장



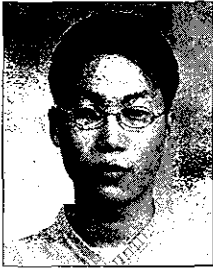
문철래
총무국 부장



이상애
총무국 부장



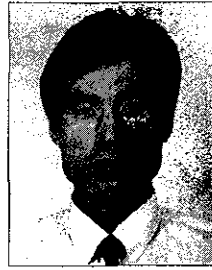
김휘수
교육홍보국 부장



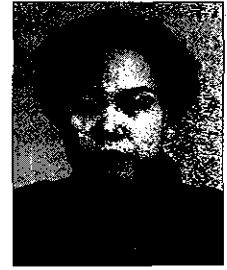
정찬혁
정책기획국 차장



조중영
노사대책국 차장



동명철
총무국 차장



양상희
총무국 차장



이봉우
교육홍보국 차장



정세화
조직강화국 대리



김형미
노사대책국복지사업 부원



김은미
노사대책국복지사업 부원



신지연 총무국부원

1-4. 노련 규약

규약

1963. 11. 15 제정
1979. 6. 5 개정
1979. 11. 9 개정
1980. 8. 20 개정
1981. 2. 28 개정
1983. 2. 4 개정
1984. 3. 20 개정
1986. 2. 19 개정
1988. 4. 15 개정
1988. 5. 20 개정
1989. 5. 9 개정
1990. 5. 25 개정
1991. 5. 22 개정
1992. 5. 15 개정
1995. 5. 24 개정
1996. 5. 21 개정
1998. 5. 27 개정
1999. 5. 14 개정
2001. 5. 30 개정

제1장 총 칙

제1조 【제정근거】 본 노련의 규약은 노동조합및노동관계조정법을 근거로 하여 제정한다.

제2조 【명칭】 본 노련은 전국자동차노동조합연맹(약칭 자노련, 이하 '노련' 이라 함)이라 한다. 영어명칭은 Korea Automobile & Transport Workers' Federation (K.A.T.W.F)라 한다.

제3조 【사무소】 노련의 사무소는 서울 또는 경기지역에 둔다.

제4조 【법인】 노련은 필요에 따라 법인으로 할 수 있다.

제5조 【연합단체】 노련은 한국노동조합총연맹에 가입한다.

제6조 【목적】 노련은 자주적인 단결과 민주적인 운영으로 노련의 선언 및 강령을 관철하고 공정한 소득분배로 조합원의 생활향상을 위해 근로조건을 유지 개선하여 경제적, 사회적, 정치적 지위향상으로 산업사회안정에 기여함을 목적으로 한다.

제7조 【사업】 본 노련은 전조의 목적을 수행하기 위해 다음의 사업을 행한다.

1. 근로조건유지 개선 및 산업안전 보전에 관한 사항
2. 조합원의 경제적, 사회적, 정치적 지위향상을 위한 사항
3. 조직의 확대 및 관리에 관한 사항
4. 교육선진 및 문화수준 향상에 관한 사항
5. 정책건의 및 대외홍보활동 강화에 관한 사항
6. 조사통계 및 실질임금 향상을 위한 정책건의에 관한 사항
7. 복지사업 확장 및 조합원 복리증진에 관한 사항
8. 기업경영분석 및 노무관리 개선에 관한 사항
9. 교통안전시책및교통환경 개선을 위한연구활동에 관한사항
10. 국제노동단체와의 노동의교 추진에 관한 사항
11. 자노련 장학회 기금을 위한 사업추진 사항
12. 기타 목적수행을 위한 필요한 사항

제2장 조 직

제8조 【구성】 노련은 노련의 선언·강령 및 규약을 찬동하는 전국의 자동차운송 사업과 자동차제조사업 및 자동차정비와 건설중장비 그리고 이에 관련되는 부대사

업에 종사하는 노동자와 노동조합으로 구성한다.

제9조 【구성범위】 본 노련에 가입하는 구성의 범위는 다음과 같다.

1. 자동차운송사업(버스, 전세, 화물, 장의)
2. 자동차제조사업
3. 자동차정비에 관련된 사업(정비, 세차, 검사, 급유)
4. 건설중장비사업(중기, 래미콘, 중장비)
5. 기타관련사업(정류장사업, 차량임대업, 운전학원, 운송용역사업, 자동차판매, 화물운송대행사업, 도로교통, 교통안전진흥 및 운송관련사업)

제10조 【조직체계】 노련은 전조의 유일한 전국적 규모 연합체의 노동조합이다.

제11조 【가입】 규약 제9조에 적용되는 노동조합은 소정의 가입원서를 지부 및 지역노동조합을 경유 노련에 제출하여 위원장의 재가로서 가입이 확정된다.

제12조 【탈퇴】 노련을 탈퇴하고자 하는 노동조합은 총회에서 재적인원 과반수 이상의 참석과 참석인원 3분의 2이상의 찬성을 득한 소정의 서류를 노련에 제출하여 위원장의 재가로서 확정된다.

제13조 【제적】 ① 조합원이 소속회사에서 사직하였을 때는 조합원(분회, 지부, 지역노조, 노련) 자격이 제적되며, 임원도 제적과 동시에 자격이 상실된다. 다만, 회사의 부득이한 사유로 분리, 면허취소 등으로 소속회사 변경시는 7일 이내에 조합원 자격을 취득하면 지역노동조합 및 지부, 노련의 임원자격은 유지된다.

② 사용자의 부당노동행위로 인해 해고되어 노동위원회에 구제신청을 한 경우에는 중앙노동위원회에 재심판정이 있을 때까지 제적하지 않는다.

제14조 【산하기구】 ① 노련은 산하기구로 지부 및 지역노동조합을 설치한다.

② 지부및지역노동조합 운영에 관한것은 규정및 규약에 의한다.

③ 지부 및 지역노동조합 산하기구로 분회 및 지부는 사업장별 설치를 원칙으로 한다.

④ 노련은 필요에 따라 지부 및 지역노동조합에 속하지 않은 업종에 한해서 노련 직할노동조합을 설치할 수 있다. 다만, 지부나 지역노동조합을 탈퇴해서 노련 직할 노동조합으로 가입할 수 없다.

제15조 **【보고】** 지부 및 지역노동조합과 노련직할노동조합은 다음 각호의 사유가 발생시 노련에 보고하여야 한다.

1. 노동조합 가입, 탈퇴에 관한 사항
2. 임원 및 대의원 선출과 대회결과에 관한 사항
3. 조직분규 및 노사분규에 관한 사항
4. 단체협약 체결에 관한 사항
5. 노동조합 및 조합원 징계에 관한 사항
6. 기타 중요한 사항

제3장 권리와 의무

제16조 **【권리】** 조합원은 다음 각호의 권리가 있다.

1. 동등한 발언권, 결의권, 선거권, 피선거권
2. 노련의 모든 활동에 참여하는 권리
3. 균등한 대우를 받을 권리

제17조 **【권리의 정지】** 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합이 조합원으로부터 조합비를 징수하고도 3개월이상 의무금을 납부하지 아니하였을 때와 노련규약에 의거 징계(정권·제명)를 받고 복권이 되지 아니한 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합은 전조의 권리가 정지된다.

제18조 **【자료제출】** 노련은 필요에 따라 지부, 지역노동조합 및 분회와 노동조합

의 관련자료 제출을 요구하여 조사할 수 있다.

제19조 【의무】 조합원은 다음 각호의 의무가 있다.

1. 노련의 선언·강령 및 규약을 준수하여야 할 의무
2. 결의사항 및 지시명령에 복종하여야 할 의무
3. 조합비를 소정기일내에 납부하여야 할 의무
4. 결의된 각종 기금 및 특별부가금을 납부하여야 할 의무

제20조 【의무특례】 사업장별 근로자중 3분의 2이상이 분회 또는 노동조합에 가입하고 그 외 근로자가 단체협약의 적용을 받고 있는 때에는 전조의 의무를 성실히 준수하여야 하며, 다만 선거권과 피선거권은 제한한다.

제4장 기관과 회의

제21조 【기관】 노련에 다음의 기관을 둔다.

1. 대의원대회
2. 중앙위원회
3. 중앙상무집행위원회
4. 대표자회의
5. 업종별분과위원회
6. 쟁의대책위원회

제1절 대의원 대회

제22조 【구성】 대의원대회는 노련의 최고 결의기관으로서 매년 지부 및 지역노동조합과 노련 직할노동조합 대의원대회에서 선출된 대의원으로 구성하며 임시 대의원대회는 당해년도 대의원으로 구성한다. 다만, 필요에 따라 새로운 대의원을 선출하였을 때는 새로 선출된 대의원이 대의원 자격을 갖는다.

제23조 【대의원자격과 선거】 대의원의 자격과 선거는 다음에 의한다.

1. 대의원은 지부 및 지역노동조합과 직할노동조합 대의원대회에서 선출된 순위에 의하여 확정한다.
2. 대의원으로 선출된 자가 징계(정권, 제명)중이거나 대의원직 사표를 제출하였을 때와 노련규약 제17조 규정에 의거 권리가 정지된 자는 자격이 상실된다.
3. 노련 대의원선거는 지부 및 지역노동조합과 직할노동조합규약에 준해서 선출하여야 한다.

제24조 【대의원배정과 비율】① 대의원은 지부 및 지역노동조합과 직할노동조합 단위로 배정하되 회계연도 종료 3개월전을 기준으로 하여 12개월분을 노련에 정상적으로 납부한 조합비 납부비율에 의거 조합원수 500명당 1명씩 배정한다. 다만, 단수 251명 이상일 때 1명을 추가로 배정한다.

② 지부 및 지역노동조합과 직할노동조합중 의무금 납부조합원이 500명 미만인 노동조합은 이를 합산하여 500명단위로 대의원을 배정하고 노련에서 위촉받은 자가 당해 노조의 대표자회의를 소집하여 선출한다.

제25조 【대의원대회】 대의원대회는 정기 대의원대회와 임시 대의원대회로 구분하여 소집한다.

1. 정기 대의원대회는 매년 5월중에 위원장이 소집한다.
2. 임시 대의원대회는 위원장이 필요하다고 인정할 때와 또는 조합원 및 대의원 3분의 1이상이 목적사항을 명시한 소집요청서를 연서 날인하여 제출하였을 시 위원장은 소집요청서를 접수한 날로부터 특별한 사유가 없는 한 지체 없이 소집하여야 한다.

제26조 【소집공고】 대의원대회 소집공고는 대회일로부터 10일 이전에 일시, 장소와 목적사항을 명시하여 위원장이 소집 공고하여야 하며, 공고사항을 변경하고자 할 때에도 7일간의 기간을 두고 재 공고한다.

제27조 【의안제출】 지부 및 지역노동조합에서 노련 대의원대회에 제출한 의안은 사전에 중앙상무집행위원회에서 심의 결정한다.

제28조 【기능】 대의원대회는 다음의 사항을 심의 결의한다.

1. 선언·강령·규약의 제정 및 개정에 관한 사항
2. 결산 및 예산 승인에 관한 사항
3. 노련의 운영방침 수립에 관한 사항
4. 사업보고 및 사업계획 수립에 관한 사항
5. 임원 선거에 관한 사항
6. 중앙위원 선출에 관한 사항
7. 재산처분에 관한 사항
8. 기금의 설치 및 관리권양極 權에 관한 사항
9. 노련 임원의 징계 및 불신임에 관한 사항
10. 상급 연합단체 파견 대의원 선출에 관한 사항
11. 상급 단체 및 국제 노동 단체 가입 및 탈퇴에 관한 사항
12. 노련의 합병, 분리, 해산에 관한 사항
13. 단체교섭에 관한 사항
14. 쟁의행위에 관한 사항
15. 노동운동의 정책 방향에 관한 사항
16. 조직형태 변경에 관한 사항
17. 기타 중요한 사항

제2절 중앙위원회

제29조 【구성】 중앙위원회는 대의원대회에서 선출된 65명 이하의 위원으로 구성하며 임기는 차기 정기 대의원대회 개최 전일까지로 한다.

제30조 【소집】 중앙위원회 소집은 위원장이 필요하다고 인정한 때와 중앙위원

과반수 이상이 목적사항을 명시한 소집요청서를 연서 날인하여 제출하였을 때 위원장은 특별한 사유가 없는 한 지체 없이 소집하여야 한다.

제31조 【기능】 중앙위원회는 다음 사항을 심의 결의한다.

1. 임시 대의원대회에 관한 사항
2. 대의원대회 수입에 관한 사항
3. 노련 운동방침 수립에 관한 사항
4. 제규정의 제정 및 개정에 관한 사항
5. 각종 대책위원회 구성에 관한 사항
6. 지부 및 지역노동조합 현안문제에 관한 사항
7. 가예산 승인에 관한 사항
8. 단체협약에 관한 사항
9. 노련 임원 징계 건의에 관한 사항
10. 지부 및 지역노동조합의 임원 징계에 관한 사항
11. 선거업무를 관장할 선거관리위원 선출에 관한 사항
12. 노련 임원 사임서 수리에 관한 사항
13. 각급 임원 표창에 관한 사항
14. 특별부가금에 관한 사항
15. 기타 중요한 사항

제3절 중앙상무집행위원회

제32조 【구성】 중앙상무집행위원회는 위원장, 상임부위원장, 사무처장, 국장, 간사장, 부국장으로 구성한다.

제33조 【소집】 중앙상무집행위원회는 위원장이 필요할 때 수시로 소집한다.

제34조 【기능】 중앙상무집행위원회는 다음의 사항을 심의 결의한다.

1. 중앙위원회 수입에 관한 사항
2. 예비비 사용 승인에 관한 사항
3. 국제노동단체 파견자 선정에 관한 사항
4. 자문위원 및 고문변호사 위촉에 관한 사항
5. 지부 및 지역노동조합 사고수습에 관한 사항
6. 산하기구의 단체협약 체결에 관한 사항
7. 노련을 상대로 한 소송에 관한 사항
8. 지부 및 지역노동조합 건의사항 처리
9. 복지협동사업 등 운영에 관한 사항
10. 비소모품 교체 및 회관 증·개축 보수에 관한 사항
11. 예산의 각 항목 집행액 조정에 관한 사항
12. 제 규칙 제정 및 개정에 관한 사항
13. 기타 중요한 사항

제4절 대표자 회의

제35조 **【구성】** 대표자회의는 각 시·도지부장 및 지역노동조합 대표자로 구성한다. 다만, 노련 파견대의원이 없는 지부 및 지역노조 대표자는 해당 년도에는 제외한다.

제36조 **【소집】** 대표자 회의의 소집은 위원장이 필요하다고 인정한 때와 구성원 3분의 1이상이 목적사항을 명시한 소집요청서를 연서 날인하여 제출하였을 때 위원장은 특별한 사유가 없는 한 지체 없이 소집하여야 한다.

제37조 **【기능】** 대표자 회의는 다음의 사항을 심의 결의한다.

1. 업종별·지역별 공동입투에 관한 사항
2. 업종별 지역별 단체교섭, 임금교섭에 관한 정보, 자료교환에 관한 사항
3. 동일지역, 동일업종에 따른 제반 사항

4. 조직별 대의원수 확정 및 대의원 자격심사에 관한 사항
5. 지부 및 지역노동조합 쟁의행위에 관한 사항
6. 기타 중요한 사항

제5절 업종별분과위원회

제38조 【구성 및 소집】 업종별분과위원회는 중앙위원회에서 구성하며 위원장이 필요에 따라 소집한다.

제39조 【기능과 운영】 업종별분과위원회의 기능과 운영은 따로정하는 규정의 한다.

제6절 쟁의대책위원회

제40조 【구성 및 소집】 쟁의대책위원회는 중앙위원회 결의로 구성하며 필요에 따라 위원장이 소집한다.

제41조 【기능】 쟁의대책위원회의 기능은 다음과 같다.

1. 쟁의대책 수립 및 지원에 관한 사항
2. 쟁의지도 및 대책에 관한 제반 사항
3. 기타 중요한 사항

제7절 회 의

제42조 【회의성립과 결의】 각종 회의는 별도의 규정이 없는 한 재적인원 과반수 이상의 출석으로 성립되며 출석인원 과반수 이상의 찬성으로 결의한다.

제43조 【특별결의】 규약의 제정 및 개정, 임원의 해임, 노련합병, 분할, 해산 및

조직형태 변경에 관한 사항은 재적대의원 과반수 출석과 출석대의원 3분의 2이상의 찬성으로 의결한다.

제44조 【표결권의 특례】 노련이 특정 조합원에 관하여 의결할 경우에는 당해 조합원은 표결권이 없다.

제45조 【회의진행】 노련의 각종 회의의 의장은 위원장이 되며, 위원장 유고시는 위임받은 부위원장이 의장이 된다. 다만, 별도 규정이 있을 시는 예외로 한다.

제5장 임 원

제46조 【임원】 노련에 다음의 임원을 둔다.

1. 위원장 1명
2. 부위원장 약간명
3. 회계감사 약간명

제47조 【임원 임무】 임원의 임무는 다음과 같다.

① 위원장

1. 노련을 대표하고 제반사항을 통할한다
2. 규약 해석권을 갖는다. 다만, 대의원대회나 중앙위원회에서 반복되지 않는 한 유효하다.
3. 사무처장, 국장, 간사장, 부국장, 부장, 차장 및 전임직원을 임면한다.
4. 산하조직기구의 임원 및 직무대리를 인준한다.
5. 산하조직기구의 대의원대회를 승인한다.
6. 산하조직기구의 대표자 유고시 직무대리를 위촉한다.
7. 기관지 및 각종 간행물의 발행인이 된다.
8. 산하조직기구를 신규로 설립코자 할 때 조직책임자를 위촉한다.
9. 각종 공문서의 서명인이 된다.

10. 노련의 지도위원을 위촉한다.
11. 산하 각급 조직에 대하여 정기 또는 임시로 감사를 실시하고 이를 처리한다.
12. 산하조직기구 중 회계년도가 경과되어도 총회 또는 대의원대회를 소집하지 아니한 경우 소집권자를 지명한다.
13. 업무와 관련하여 조합원 또는 각급 조직 관계자에 대해 출석을 요구조사 처리 및 제반 관련서류 제출을 명할 수 있다.
14. 본인 유고시 부위원장 중에서 위원장 직무대리를 위촉한다. 다만, 유고의 범위는 다음과 같다.
 - 가. 위원장직 사임서를 제출하였을 때
 - 나. 해외출장 하였을 때
 - 다. 신병 또는 그 밖의 사유로 직무 집행이 불가능할 때
 - 라. 기타 부득이한 사유로 직무 집행이 불가능할 때
15. 부위원장 중에서 상임부위원장을 임명한다.

② 상임부위원장

1. 위원장의 지시를 받아 노련의 제반업무를 관할한다.
2. 위원장의 승인을 받아 예산을 관리하며 기금, 자산및현금을관리한다.

③ 부위원장

위원장을 보좌하며 위원장 유고시 위임받은 부위원장이 위원장 직무를 대행한다.

④ 회계감사

1. 회계감사는 위원장의 요청에 의하거나 또는 6개월에 1회, 필요하다고 인정되는 때에는 당해 노동조합의 모든 재원 및 용도, 중요 기부자의 성명 및 예산 집행 사항을 감사한다.
2. 회계감사는 감사결과를 대의원대회에 공개 보고한다.

⑤ 지도위원

1. 지도위원은 위원장의 자문에 응한다.
2. 지도위원은 노련의 각종 결의기구에 참석하여 정책 등 관련 사항을 지도한다.

제48조 【임원선거】 ① 임원은 조합원 중에서 직접 비밀, 무기명 투표로 대의원대

회에서 선출한다.

② 위원장으로 입후보하고자 하는 자는 따로 정하는 선거관리규정에 의한다.

③ 임원의 선출은 대의원 정원수의 과반수 이상 재적과, 재적인원 과반수이상 출석으로 회의가 성립되며 출석인원 과반수 이상의 찬성으로 선출하여야 한다.

제49조 【임원의 임기】 ① 임원의 임기는 3년으로 한다. 다만, 연임할 수 있으며, 보선된 임원의 임기는 전임자의 잔여기간으로 한다.

② 임기 만료기일은 당해년도 1월말로 하고 임기만료 전 2개월 기간내에 후임 임원을 선출한다. 후임자가 선출되지 못하였을 경우에는 선거 업무에 관한 임무만 집행한다.

제50조 【임원의 자격 제한】 노련 규약에 의거 징계(정권, 제명)를 받고 복권이 되지 아니한 자와 규약 제19조의 의무를 정상적으로 이행하지 아니 할 때와 규약 제17조의 규정에 의거 권리가 정지된 자는 임원의 자격이 상실된다.

제6장 노동조합해산

제51조 【노동조합해산】 노련은 다음 각호에 해당하는 사유가 발생하였을 시는 해산한다.

1. 가입된 노동조합이 전부 탈퇴하였을 때
2. 대의원 과반수 출석과 출석대의원 3분의 2이상의 찬성으로 해산 결의가 되었을 때
3. 합병 또는 분할로 소멸한 경우

제7장 사무처

제52조 【사무처장】 사무처장은 사무처의 모든 업무를 관장하여야 한다.

1. 위원장의 지시에 의거 노련의 제반업무를 관장한다.

2. 위원장의 승인을 받아 예산을 관리하며 각종 기금, 자산 및 현금을 관장한다.
3. 회계감사에 응한다.
4. 노련의 공식 대변인이 된다.

제53조 【부서】 사무처 부서는 별도로 정하는 처무규정에 따른다.

제54조 【부서의 임무】 각 부서의 임무는 별도로 정하는 처무규정에 따른다.

제55조 【중앙교육원】 노련의 각급 임원 및 직원과 조합원의 자질 향상을 위한 교육을 전담하기 위하여 중앙교육원을 둘 수 있으며, 직제 및 운영은 따로 정하는 규정에 의한다.

제56조 【법인설립】 노련은 재단법인 자노장학회, 자노신용협동조합 기타 사업법인을 둔다. 그 운영은 예산상 독립채산제를 하되, 이에 종사하는 직원은 겸직근무를 할 수 있다. 다만, 설치운영 관리에 관한 사항은 별도 규정(정관)에 의한다.

제8장 지부, 지역노동조합 및 분회와 노동조합

제57조 【지부 및 지역노동조합 설치】 ① 노련은 필요에 따라 지부 및 지역노동조합을 설치할 수 있다.

② 지부 및 지역노동조합의 현안문제는 중앙위원회 결의로 한다.

제58조 【지부운영규정 및 지역노동조합 규약】 지부 및 지역노동조합 운영에 관한 규정은 노련의 승인을 득하여 지부 및 지역노동조합 대의원대회에서 개정할 수 있다.

제59조 【지부 및 지역노동조합의 임무】 지부 및 지역노동조합은 노련의 통제 아래 다음의 업무를 수행한다.

1. 사업계획 및 예산집행
2. 노련의 결의, 지시 및 위임사항 처리
3. 위임된 단체교섭 및 단체협약의 체결에 관한 사항
4. 노동쟁의에 관한 사항
5. 노사협의회 운영에 관한 사항
6. 조합원의 고충처리에 관한 사항
7. 조직 확장 및 관리에 관한 사항
8. 복지후생시설의 관리 운영에 관한 사항
9. 기타 지부운영에 필요한 사항

제60조 【지부장 및 지역노동조합장】 지부장 및 지역노동조합장은 지부 및 지역노동조합을 대표하고 제반업무를 통할하며, 각종 회의의 의장이 되고 분회 및 노동조합의 위임에 의거 단체협약 체결권을 갖는다.

제61조 【지부장 및 지역노동조합장 선출】 지부장 및 지역노동조합장은 대의원대회에서 대의원이 직접 비밀·무기명 투표로 선출한다.

제62조 【임원의 임기】 ① 지부 및 지역노동조합 임원의 임기는 3년으로 하며, 후임임원 선출은 당해년도 정기 대의원대회에서 선출하여야 한다. 다만, 보선된 임원의 임기는 전임자의 잔여임기로 한다.

② 지부 및 지역노동조합 임원의 임기가 만료되는 당해년도에 정기대의원대회를 개최하여야 하며, 익월까지 정기 대의원대회를 개최하지 못하여 새로운 임원을 선출하지 못하였을 경우 임원의 자격은 동일자로 상실된다.

③ 제2항의 경우에는 노련 위원장은 지부 및 지역노동조합 제반업무를 관장할 지부장 및 지역노동조합장 직무대리를 임명하여 대의원대회를 소집하여야 한다.

제63조 【분실설치】 지부 및 지역노동조합은 필요에 따라 대의원대회 결의에 의거 지역별로 분실을 설치할 수 있다.

제64조 【분회 및 노동조합 설치】 지부 및 지역노동조합 산하 분회 및 노동조합은 사업장별 설치를 원칙으로 한다.

제65조 【분회운영세칙 및 노동조합규약】 분회 운영세칙 및 노동조합규약 개정은 노련 규약 및 지부운영규정에 준하여 분회 및 노동조합 대의원대회에서 제정 및 개정할 수 있다.

제9장 쟁의 및 단체협약

제66조 【쟁의 및 쟁의행위】 노련의 전국적인 쟁의는 노련 대의원대회에 결의로 행하고 지부 및 지역노동조합과 분회·노동조합의 쟁의행위는 노련에 보고하여야 한다.

제67조 【쟁의대책위원회 구성】 쟁의행위의 제반 절차 및 목적달성을 위하여 중앙 위원회에서 쟁의대책위원회를 구성할 수 있다.

제68조 【쟁의기금】 노련은 노동쟁의에 대비하여 쟁의기금을 적립할 수 있다.

제69조 【단체교섭 및 단체협약】 단체교섭 및 단체협약 체결권은 노련 산하기구에서 행한다. 다만, 단체협약은 체결전·후 노련에 서면 보고한다.

제10장 재 정

제70조 【재정】① 노련의 재정은 조합비와 기타수입으로 충당한다.

② 조합비는 조합원 임금총액의 100분의 2를 징수하여야 한다.

③ 지부 및 지역노동조합은 분회, 지부의 조합비 징수금액에 관계없이 100분의 2에 대한 12%를 일괄징수하여 익월 20일까지 노련에 납부하여야 한다.

④ 규약 제14조의 규정에 의거 설립된 노련 직할노동조합은 조합비 징수금액에

관계없이 임금 총액의 100분의 2에 대한 12%를 익월 20일까지 노련에 납부하여야 한다.

제71조 **【회계년도】** 본 노련의 회계년도는 매년 5월 1일부터 익년 4월말일까지로 한다.

제72조 **【회계구분】** 본 노련의 회계는 일반회계와 특별회계로 구분한다.

제73조 **【임금】** 본 노련의 상임 임직원의 임금은 예산 및 별도로 정한 임금규정에 의하여 지급한다.

제74조 **【회계규정】** 노련의 회계에 관한 규정은 별도의 규정에 의한다.

제11장 상 별

제75조 **【표창】** 노련은 노동조합 발전에 공헌한 노련의 임원 및 조합원과 노련 운영에 적극 협조한 관계인사 및 노련 산하 직원에도 표창 또는 감사의 뜻을 표할 수 있다.

제76조 **【선정 및 시상기관】** 표창장과 감사장의 선정 및 시상기관은 다음과 같다.

1. 조합원 및 관계기관 인사와 노련 산하직원은 사무처에서 선정하고 위원장이 시상한다.
2. 각급 임원은 중앙위원회에서 선정하고 위원장 또는 대의원대회이 이름으로 위원장이 시상한다.

제77조 **【징계기관】** 각급 임원 및 조합원의 징계기관은 다음과 같다.

1. 노련 임원은 중앙위원회 발의로 대의원대회에서 의결한다.
2. 지부 및 지역노동조합 임원은 당해 대의원대회 또는 노련 중앙위원회에서 의

결한다.

3. 분회 및 노동조합 임원 징계는 당해 대의원대회에서 징계할 수 있고, 지부 및 지역노동조합 운영위원회 건의로 지부 및 지역노동조합 대의원대회에서도 할 수 있다.
4. 조합원 징계는 분회 및 노동조합 대의원대회에서 징계한다.

제78조 【징계】 노련, 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합과 임원 및 조합원이 다음 각호에 해당하였을 시는 소정의 절차에 의거 징계할 수 있다.

① 노련, 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합

노련, 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합이 제19조의 의무를 이행하지 아니할 때와 결의기구에서 의무금을 동결하는 행위

② 임원

1. 노련 규약을 고의적으로 위반하였을 때
2. 정당한 결의사항을 위반하였을 때
3. 조합비를 납부하지 아니하였거나 조합비, 의무금, 분담금 및 각종 기금을 횡령·착복 또는 유용하였을 때
4. 단체협약을 결의기구의 사전 승인 없이 임의로 체결 하였을 때나 근로조건을 저하하였을 때
5. 지부, 지역노동조합, 분회, 노동조합 임원 중 조합원으로부터 조합비를 징수하고자 고도 상급단체(노련, 지부, 지역노동조합)의 의무금을 동결하는 행위

③ 조합원

1. 의무금을 정당한 사유 없이 소정의 기일내에 납부하지 아니하였을 때
2. 규약을 위반하거나 정당한 결의 및 조직지시를 불복한 자
3. 유인물 또는 유언비어로 허위사실을 유포하여 노련의 명예를 훼손한 자
4. 기물을 파괴하거나 폭행 난동으로 조직체계를 문란케 한자
5. 조합원 본분을 위배하여 고의로 중대한 과오를 범한 자
6. 쟁의기간 중 사용자 편의에서 이적행위를 자행한 자

제79조 **【징계종류】** 징계의 종류는 다음과 같다

1. 경고
2. 정권(유기정권, 무기정권)
3. 제명

제80조 **【징계통보】** ① 징계를 하고자 할 때에는 징계 당사자에게 사전에 서면으로 통보하여야 한다.

② 징계가 있을 때에는 당사자에게 소명의 기회를 부여하여야 한다.

③ 징계처분이 있을 때에는 징계가 확정된 날로부터 10일 이내에 징계 당사자에게 통보하여야 한다.

제81조 **【복권 및 재심청구】** ① 본 규약에 의하여 징계된 당사자에 대하여는 징계의 경우와 동일한 절차에 따라 당해 징계기관의 결의로 복권 또는 징계를 해제할 수 있다.

② 징계에 이의가 있는 자는 징계통보를 받은 날로부터 15일 이내에 불복사유를 명기하여 재심을 청구할 수 있으며, 재심청구 접수일로부터 30일 이내에 징계기관에서 재심하여야 한다.

③ 징계결정은 재심청구나 소송제기에 의하여 그 효력이 정지되지 아니한다.

부 칙

제82조 **【지부 및 지역노동조합 운영규정과 규약의 효력】** 규약 제58조의 규정에 의거 개정된 지부운영규정과 지역노동조합규약의 내용 중 본 규약에 저촉될 경우에는 저촉된 부분을 무효로 한다.

제83조 **【청산규정】** 본 노련이 해산하고자 할 때에는 청산규정과 청산위원을 정하여야 한다.

제84조 【통상관례】 본 규약의 미비된 사항은 노동조합법과 통상관례에 의한다.

제85조 【의무금 정의】 본 규약에 명시된 의무금이란 노련 의무금과 지부 및 지역 노동조합 의무금을 말한다.

제86조 【시행】 본 규약은 개정일(2001. 5. 30)로부터 시행한다.

1-5. 자동차노련 장학재단 임직원 및 정관

□ 장학재단 임직원



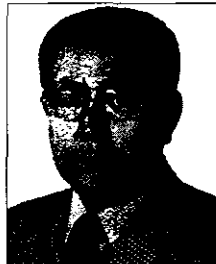
강성천 이사장



이갑종 상임이사



김홍근 사무국장



이성광 부장



조중영 차장



박현희 차장

□ 장학재단 정관

1991년	3월	7일	허가
1991년	11월	25일	개정
1992년	12월	22일	개정
1994년	3월	21일	개정
1994년	12월	15일	개정
1995년	2월	23일	개정
1996년	8월	8일	개정
1997년	6월	9일	개정
1997년	12월	30일	개정
1999년	2월	25일	개정
1999년	12월	21일	개정
2003년	6월	12일	개정

제1장 총 칙

제1조【목적】 이 법인은 사회일반의 이익에 공여하기 위하여 공익법인의 설립 운영에 관한 법률의 규정에 따라 전국자동차노동조합연맹 산하 조합원 및 근로자의 자녀에 대한 장학 사업을 실시하여 국가사회에 봉사할 수 있는 유능한 인재를 배양하는 동시에 산학 협동의 정신을 구현시킴을 목적으로 한다.

제2조【명칭】 이 법인은 “자동차노련 장학재단”이라 한다.

제3조【사무소의 소재지】 이 법인의 사무소는 서울특별시 서초구 양재1동 4-2에 둔다.

제4조【사업】

1. 이 법인은 제1조의 목적을 달성하기 위하여 다음의 목적사업을 행한다.

1) 장학금 지급에 관한 사항

제5조【법인공여 이익의 수혜자】

1. 이 법인이 제4조 제1항의 규정한 목적사업을 수행함에 있어서 그 수혜자에게 제공하는 이익은 이를 무상으로 한다. 다만, 수혜자에게 그 대가의 일부를 부담시킬 때에는 먼저 감독청의 승인을 받아야 한다.

2. 이 법인의 목적사업의 수행으로 인하여 제공되는 이익의 수혜자는 전 국자동차노동조합연맹 산하 조합원, 전노조간부 및 근로자(비 조합원)와 그 자녀 및 형제 자매에 한한다.

제2장 재산과 회계

제6조【재산의 구분】

1. 이 법인의 재산은 이를 기본재산과 보통재산으로 구분한다.

2. 다음 각 호에 해당하는 재산은 이를 기본재산으로 하고 기본재산 이외의 일체의 재산은 보통재산으로 한다.

1) 설립 시 기본재산으로 출연한 재산

2) 기부에 의하거나 기타 무상으로 취득한 재산, 다만 기부 목적에 비추어 기본재산으로 하기 곤란하여 감독청의 승인을 얻은 것은 예외로 한다.

3) 보통재산중 이사회에서 기본재산으로 편입할 것을 의결한 재산

4) 세계 잉여금 중 적립금

3. 이 법인의 기본재산은 별지 목록 2와 같다.

1) 설립 당시의 기본재산은 별지 목록 1과 같다.

2) 현재의 기본재산은 별지 목록 2와 같다.

제7조【재산의 관리】

1. 제6조 제3항의 기본재산을 매도, 증여, 임대, 교환하거나 담보에 제공 하거나

의무 부담 또는 권리의 포기를 하고자 할 때에는 이사회회의 의결을 거쳐 감독청의 허가를 받아야 한다.

2. 법인의 매수, 기부채납, 기타 방법으로 재산을 취득할 때에는 지체없이 이를 법인의 재산으로 편입 조치하여야 한다.
3. 기본재산 및 보통재산의 유지, 보존 및 기타관리 (제1항 및 제2항의 경우를 제외한다)에 관한 사항은 이사장이 정하는 바에 의한다.
4. 기본재산의 목록이나 평가액에 변동이 있을 때에는 지체없이 별지목록을 변경하여 정관변경 절차를 밟아야 한다.

제8조【재산의 평가】 이 법인의 모든 재산의 평가를 취득 당시의 시가에 의한다. 다만, 재평가를 실시한 재평가액으로 한다.

제9조【경비의 조달방법등】 이 법인의 유지 및 운영에 필요한 경비는 기본 재산의 과실과 본 법인의 취지를 찬동하는 찬조금 및 기타 수입으로 조달 한다.

- 제10조【회계의 구분】** 1. 이 법인의 회계는 목적사업 회계와 수익사업회계로 구분한다.
2. 제1항의 경우에 법인세법의 규정에 의한 법인세 과세대상이 되는 수익과 이에 대응하는 비용은 수익사업회계로 계리하고 기타의 수익과 비용은 목적사업회계로 계리한다.
 3. 제2항의 경우에 목적사업회계와 수익사업회계로 구분하기 곤란한 비용은 공동 비용배분에 관한 법인세에 관한 법령의 규정을 준용하여 배분한다.

제11조【회계원칙】 이 법인의 회계는 사업의 경영성과 수지 상태를 정확하게 파악하기 위하여 모든 회계거래를 발생의 사실에 의하여 기업회계의 원칙에 따라 처리한다.

제12조【회계년도】 이 법인의 회계 연도는 정부의 회계 연도에 따른다

제13조【예산외의 채무부담등】 예산외의 채무의 부담 또는 채권의 포기는이사회

의 의결을 거쳐 감독청의 허가를 받아야 한다. 다만, 당해연도의 수 입금으로 상환할 수 없는 자금을 차입(이하 “장기 차입금”이라 한다) 하는 경우 차입하고자하는 장기차입금액이 기본재산총액에서 차입당시 의 부채 총액을 공제한 금액의 100분의 5에 상당하는 미만인 때에는그 러하지아니한다.

제14조【임원의 보수제한】 제17조의 규정에 의한 상임이사를 제외한 임원에 대하여는 보수를 지급하지 아니한다. 다만, 실비의 보상은 예외로 한다.

제15조【임원등에 대한 재산대여 금지】

1. 이 법인의 재산은 이 법인과 다음 각 호의 1에 해당하는 관계가 있는자에 대하여는 정당한 대가없이 이를 대여하거나 사용할 수 없다

- 1) 이 법인의 설립자
- 2) 이 법인의 임원
- 3) 제1호 및 제2호에 해당하는 자와 민법 제777조의 규정에 의한 친족관계에 있는 자 또는 이에 해당하는 자가 임원으로 있는 다른 법인

2. 제1항 각 호의 규정에 해당하지 아니하는 자의 경우에는 법인의 목적에 비추어 정당한 사유가 없는 한 정당한 대가없이 대여하거나 사용할수 없다.

제3장 임 원

제16조【임원의 종류와 정수】

1. 이 법인에 두는 임원의 종류와 정수는 다음과 같다.

- 1) 이사 15인 2) 감사 2인
2. 제1항 제1호의 이사에는 이사장을 포함한다.

제17조【상임이사】

1. 제4조에 규정한 사업을 전담하게 하기 위하여 이사장은 이사회 의결을 거쳐 이사중 1인을 상임이사로 임명할 수 있다

2. 상임이사의 업무 분장에 관하여는 이사장이 정한다.
3. 상임이사는 임명한 이사장의 임기에 준하며 연임 할 수 없다

제18조【임원의 임기】

1. 이사의 임기는 4년, 감사의 임기는 2년으로 한다.
다만, 최초의 임원 반수의 임기는 그 반에 해당하는 기간으로 정한다.
2. 보선에 의하여 취임하는 임원의 임기는 전임자의 잔임 기간으로 한다.
3. 전 1,2항의 규정에도 불구하고 이사는 전국자동차노동조합연맹 임원(또는 지부장, 사무처장 포함)직을 사임했을 경우 자동 면직된다. 이는 전국자동차노동조합연맹을 운영하는 임원단이 본 장학회도 운영하여야 한다는 원칙하에 정하며 취임승락서에 본 사항을 포함하여 서명, 날인받아야 한다.
다만, 상임이사로 임명된 이사는 예외로 한다.

제19조【임원의 선임방법】

1. 이사와 감사는 전국자동차노동조합연맹 임원 (또는 지부장, 사무처장포함)중 이사회에서선임하여 감독청의 승인을 받아 취임한다. 다만, 감사중 1인은 공인회계사 자격을 소지한자 (외부인사도 가능)를 선임하여야 한다.
2. 임기전의 임원의 해임은 이사회 의결을 거쳐 감독청의 허가를 받아야 한다.
3. 이사 또는 감사 중 결원이 생긴 때에는 2월 이내에 이를 보충하여야 한다.

제20조【임원선임의 제한】

1. 이사회 구성에 있어서 이사 상호간에 공익법인의 설립 운영에 관한 법률 시행령 제12조의 규정에 의한 특수관계에 해당하는 이사의 수는 제16조의 이사 정수의 5분의 1을 초과하지 못한다.
2. 감사는 감사 상호간 또는 이사와 제1항에 규정한 특수관계에 해당하는 자가 아니어야 한다.

제21조【이사장의 선출 방법과 그 임기】

1. 이사회장은 전국자동차노동조합연맹 위원장을 당연직으로 하여 감독청의 승인을 받아 취임한다.
2. 이사장의 임기는 전국자동차노동조합연맹 위원장으로 제임하는 기간으로 한다.

제22조【이사장 및 이사의 직무】

1. 이사장은 이 법인을 대표하고 법인의 업무를 통리 한다.
2. 이사는 이사회에 출석하여 이 법인의 업무에 관한 사항을 심의 결정하여 이사회 또는 이사장으로부터 위임받는 사항(상임이사에 위임한 사항을 제외한다)을 처리한다.

제23조【이사장의 직무 대행】

1. 이사장이 사고 또는 궐위 되었을 때에는 전국자동차노동조합연맹 위원장 직무를 대행하는 이사가 이사장 직무를 대행한다.
다만, 동 위원장 직무 대행자가 본 장학회 이사가 아닐 경우에는 이사장직무수행의 공백을 없애기 위해 이사회에서 선출한 이사가 직무를 대행한다.
2. 이사장이 전국자동차노동조합연맹 위원장 임기가 만료되었으나 신임 위원장 선출이 지체되게 된 경우 동원인 발생과 동시에 이사장 직무 대행자를 지명하여야 한다.
3. 제1,2항의 규정에 의하여 이사장의 직무를 대행하는 이사는 전국자동차노동조합연맹위원장 선임과 동시에 동 위원장에게 업무를 인계(우선직무대행 위촉)하여야 한다.

제24조【감사의 직무】 감사는 다음의 직무를 행한다.

1. 법인의 재산 현황을 감사하는 일
2. 이사회와 운영과 그 업무에 관하여 감사하는 일
3. 제1호 및 제2호의 감사 결과 부정 또는 부당한 점이 있음을 발견 한 때에는 이사회에 그 시정을 요구하거나 감독청에 보고하는 일
4. 제3호의 보고를 하기 위하여 필요한 때에는 이사회와 소집을 요구하는 일
5. 이사회에 출석하여 의견을 진술하는 일
6. 이사회와 회의록에 기명 날인하는 일

제4장 이사회

제25조【이사회의 기능】 이사회는 다음의 사항을 심의하여 결정한다.

1. 이 법인의 예산, 결산, 차입금 및 자산의 취득처분과 관리에 관한 사항
2. 정관의 변경에 관한 사항
3. 법인의 해산에 관한 사항
4. 임원의 임·면에 관한 사항
5. 사업에 관한 사항
6. 이 정관의 규정에 의하여 그 권한에 속하는 사항
7. 기타 이 법인의 운영상 중요하다고 이사회장이 부의 하는 사항

제26조【의결정족수】

1. 이사회는 이사 정수의 과반수의 출석으로 개최한다.
2. 이사회 의사는 출석한 이사의 과반수의 찬성으로 의결한다.
다만, 가 부동산인 경우에는 의장이 결정한다.
3. 이사회 의결은 대한민국 국민인 이사가 출석이사의 과반수가 되어야한다

제27조【의결제척사유】 이사회 또는 이사회 다음 각 호의 1에 해당하는 때에는 그 의결에 참여하지 못한다.

1. 임원취임 및 해임에 있어 자신에 관한 사항을 의결할 때
2. 금전 및 재산의 수수를 수반하는 사항으로서 자신과 법인의 이해가 상반될 때

제28조【회기】 이사회는 매년 1회 이를 개최하고 필요가 있을 때에는 수시이를 개최한다.

제29조【이사회 의 소집】

1. 이사회는 이사회장이 소집하고 그 의장이 된다
2. 이사회를 소집하고자 할 때에는 적어도 회의 7일전에 회의 목적을 명시하여 각 이사에게 통지하여야 한다.

다만, 긴급하다고 인정되는 정당한 사유가 있을 때 와 이사 전원이 집회 하고 그 전원이 이사회의 소집을 요구할 때에는 그러하지 아니한다.

제30조【이사회의 소집의 특례】

1. 이사장은 다음 각 호의 1에 해당하는 때에는 그 소집 요구일로 부터 220일 이 내에 이사회를 소집하여야 한다.
 - 1) 재적이사 과반수로부터 회의의 목적을 제시하여 소집을 요구 한때
 - 2) 제24조 제4호의 규정에 의하여 감사가 소집을 요구한 때
2. 이사회 소집권자가 궐위 되거나 또는 이를 기피함으로써 7일 이상 이사회 소집이 불가능할 때에는 재적이사 과반수의 찬성으로 감독청의 승인을 받아 이사회를 소집할 수 있다
3. 제2항에 의한 이사회의 운영은 출석 이사 중 연장자의 사회아래 그 회의의 의장을 선출하여야 한다.

제31조【서면 결의 금지】 이사회의 의사는 서면 결의에 의할 수 없다

제5장 보칙

제32조【정관의 변경】 이 정관을 개정하고자 할 때에는 이사 정수의 3분의2이상의 찬성으로 의결하여 감독청의 허가를 받아야 한다.

제33조【해산】 이 법인을 해산하고자 할 때에는 이사 정수의 3분의 2이상의 찬성으로 감독청의 허가를 받아야 한다.

제34조【잔여 재산의 귀속】 이 법인을 해산하였을 때에 잔여 재산은 이사회의 의결을 거쳐 감독청의 인가를 받아 서울특별시 교육위원회에 귀속한다.

제35조【시행세칙】 이 정관 시행에 필요한 사항은 이사회의 의결을 거쳐 세 칙으

로 정한다.

제36조【공고사항 및 방법】 법령 규정에 의한 다음 각 호의 사항은 서울신문 또는 자동차노련 기관지 “자노보”에 공고하여야 한다.

1. 법인의 명칭 및 사무소의 소재지 변경
2. 장학생의 선발 안내
3. 기타 필요한 사항

제37조【설립 당초의 임원의 임기】 본 법인 설립 당초의 임원 및 임기는 다음과 같다.

직 위	성 명	주 소	임기
이사장	이시우	서울시 강동구 암사동 464-6	4년
이사	한효제	서울시 노원구 하계동 134 미성APT 1동1506	"
"	김정규	경기도 구리시 인창동 563-92	"
"	김성천	부산직할시 사하구 감전동 13-562	"
"	진남식	대구직할시 달서구 송현동 1901-29	"
"	류중현	대전직할시 대덕구 중리동 223-6	"
"	조병극	경기도 수원시 장안구 화서동 99-19	"
"	안면수	경상남도 마산시 중앙동 3가 23-7	"
"	권영주	강원도 춘천시 후평동 67-13 세경APT 다동 101	2년
"	민승화	충청북도 청주시 봉명동 1603 신라APT 1동 516	"
"	이동섭	서울시 강남구 압구정동 한양APT 61동 1009	"
"	윤재년	전라북도 전주시 풍남동 3가 54-13	"
"	유용만	대구직할시 북구 북현동 320-1 목련APT 2동 406	"
"	이갑중	서울시 서초구 방배동 541-188	"
"	오부호	서울시 용산구 한강로2가 301	"
감사	최진용	서울시 마포구 합정동 445-3 합정맨션 C동 103	2년
"	안선일	서울시 성동구 광장동 218-1 극동APT 13동 1302	1년

2. 산하지역 및 업종 조직현황

서울시버스노동조합



신동철 위원장

주 소 : 서울시 관악구 남현동 1063-6

교통문화교육원 5층

조 직 수 : 61개 지부

조합원수 : 15,665명

□ 역대 대표자 명단

(서울버리지부)

순서	성명	재임기간	비고
초대~4대	김덕정	1961. 8.31 ~ 1971.	-1971. 지부장직 정권, 이명선 부지부장 직무대리 임명 -1971.3.16 김덕정 전지부장 원직복직
5대	김연석	1971. 5. 1 ~ 1974. 9.26	-1971.5.1 직무대리 임명 -1971.5.19 임원보선 및 불신임(김덕정) 결의
6대	윤만중	1974. 9.27 ~ 1976. 5.17	1976.3.6 본조중앙위원회에서 윤만중지부장 제명
7대	이봉준	1976. 6. 5 ~ 1980. 8.21	1980.8.21 정부조치에 의거 강제해산

※ 1963.6.28 전국운수노동조합 대의원대회에서 자동차분야 분리 결의에 따라 전국자동차노동조합 결성대회를 개최(1963.11.15)하므로써 전국자동차노동조합 서울버리지부로 편입

(서울좌석버리지부)

순서	성명	재임기간	비고
초대	이동혁	1961. 9.30 ~ 1962. 2.15	의원사직으로 인하여 위원장이 지부장직무대리 겸직(김덕정)
2대	김정환	1964. 8.29 ~ 1967. 3.17	
3대	김강희	1967. 3.18 ~ 1968. 7.19	
4~5대	김기태	1968. 7.20 ~ 1970.12.26	
6~7대	이수홍	1971.11.19 ~ 1975. 6.30	의원 사임
8~9대	유춘근	1976. 1. 9 ~ 1980. 8.21	1980.8.21 정부조치에 의거 강제 해산

(서울버스동부지부)

순서	성명	재임기간	비고
초대~2대	이정길	1976. 5 ~ 1980. 8.21	-1976.5 서울좌석버리지부에서 분리 -1980.8.21 정부조치에 의거 강제해산

(서울버스협의회)

순서	성명	재임기간	비고
초대~2대	김요식	1981. 3.13 ~ 1987. 1.21	
3대	김우삼	1987. 1.22 ~ 1988. 8.26	

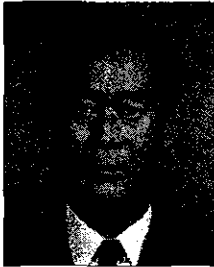
(서울시버스노동조합)

순서	성명	재임기간	비고
초대	김정규	1988. 8.27 ~ 1991. 8.26	
2~3대	강성천	1991. 8.27 ~ 1996. 2. 9	- 1996.2.9 연맹 위원장으로 선출 - 1996.5.9 임원보선(권세준)
4대	권세준	1997. 5. 8 ~ 1999.12.21	임기중 별세
5~6대	신동철	2000. 2.10 ~	

□ 임직원 현황

직위	성명	직위	성명
부위원장	김영철	기획실장	박홍주
부위원장	소무웅	총무부장	김기남
부위원장	장성호	조직부장	장인학
부위원장	김성국	노사대책부장	한상일
부위원장	이주욱	교육홍보부장	이태주
부위원장	이철수	복지사업부장	김인근
부위원장	임준수	조직차장	임현근
회계감사	김진용	총무차장	김재성
회계감사	여혁기	노사차장	장영욱
회계감사	윤장원	홍보차장	방선재
회계감사	김영남	총무부원	이상미
지도위원	전봉일	총무부원	인혜진
사무국장	류근중	조직부원	이미나

고속노동조합



서석태 위원장

주 소 : 서울시 서초구 반포동 19-4

고속터미널내 별관 2층

조 직 수 : 6개 지부

조합원수 : 2,914명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	정 공 훈	1974. 5. 9 ~ 1980. 5. 7	
2대	김 현 구	1980. 8. 2 ~ 1982. 3. 4	지부장제해산
3대	이 우 회	1982. 3. 5 ~ 1985. 6.15	
4대	김 남 현	1985. 6.16 ~ 1986. 3. 7	
5대	김 명 계	1986. 3. 8 ~ 1987. 3.12	
6대	이 관 재	1987. 3.13 ~ 1989. 4.13	
7대	이 종 태	1989. 4.14 ~ 1990. 3.27	
8대	김 남 현	1990. 3.28 ~ 1990. 5.24	
9대	서 상 호	1990. 5.25 ~ 1991. 4.12	
10대	한 광 영	1991. 4.13 ~ 1992. 3. 5	
11대	오 세 영	1992. 3. 6 ~ 1992.12. 5	
12대	차 종 채	1992.12. 6 ~ 1996. 1. 4	
13대	김 용 한	1996. 1. 5 ~ 1997. 1. 8	직무대행
14대	서 석 태	1997. 1. 9 ~ 1999. 2.23	
15대	신 명 수	1999. 2.24 ~ 1999. 8.25	고속노조설립
16대	김 태 응	1999. 8.26 ~ 2002. 2.15	
17대	서 석 태	2002. 2.16 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 위원장	정익훈	사무국장	이윤영
회계감사	이병수	직 원	이은숙

서울지역관광노동조합



윤춘석 위원장

주 소 : 서울시 송파구 신천동 11-7
교통회관 8층

조 직 수 : 24개 지부

조합원수 : 590명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	정사목	1965.11. 9 ~ 1966. 5.12	
2~9대	이상원	1966. 5.13 ~ 1985. 9.16	
10~14대	최진용	1985. 9.17 ~ 1997.11.19	
15~18대	강종권	1997.11.20 ~ 2003. 9. 3	
19대	윤춘석	2003. 9. 4 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 위원장	조정목	조직국장	김봉준
부 위원장	황금술	사무부장	임준진
회계감사	최창규		

부산버스지부



김주익 지부장

주 소 : 부산시 연제구 연산 2동 844-14

근로자종합복지관 6층

조 직 수 : 38개 분회

조합원수 : 5,883명

□ 역대 대표자 명단

순서	성명	재임기간	비고
초대~4대	손창수	1968. 5. 1 ~ 1980. 8.20	1968.5.31 부산버스지부 결성하였으나 1980.8.21 정부조치로 해산
초대	송무섭	1981. 3. 1 ~ 1982. 2.28	1981.1.28 부산버스노동조합협의회 결성
2~3대	정화남	1982. 3. 1 ~ 1986. 2.	1981.10.14 부산연락협의회로 명칭 변경
초대	김성천	1987. 7. 1 ~ 1991. 6.30	1988.7.13 부산버스지부 설립
2~6대	김주익	1991. 7. 1 ~	

□ 임직원 현황

직위	성명	직위	성명
부지부장	김길수	회계감사	송효진
부지부장	박용규	사무국장	최종수
부지부장	김필곤	기획부장	신민용
부지부장	이영일	노사대책부장	신대철
부지부장	김후곤	조직부 차장	김철웅
회계감사	민영국	조사부 차장	장병길
회계감사	이영보	서기	박은진
회계감사	권혁관		

부산지역관광버스노동조합



김종성 위원장

주 소 : 부산시 연제구 연산 2동 844-14

근로자종합복지관 6층

조 직 수 : 5개 분회

조합원수 : 107명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
현재	김종성	2002.1.24 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부지부장	왕정도	회계감사	조해룡
회계감사	구성희	사무차장	이미애

대구 버스 지부



장용태 지부장

주 소 : 대구시 달서구 성당 1동 72-18

노동복지회관 1층

조 직 수 : 29개 분회

조합원수 : 3,714명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	이 경 수	1981.11. 1 ~ 1984.10.31	협의회의장
2대	김 현 구	1984.11. 1 ~ 1985. 3.19	
초대	김 현 구	1985. 3.20 ~ 1988. 7.27	지부장
2~4대	진 남 식	1988. 7.28 ~ 1996. 5. 2	
4~5대	양 재 원	1996. 5. 3 ~ 2000. 7.20	
6~7대	장 용 태	2000. 7.21 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 지 부 장	김 남 기	사 무 국 장	신 규 식
부 지 부 장	이 정 호	복 지 부 장	김 정 수
회 계 감 사	이 재 식	노 사 부 장	김 상 훈
회 계 감 사	차 상 식	간 사	백 희 정
회 계 감 사	권 기 욱	서 기	양 원 정

대구지역관광버스노동조합



박병도 위원장

주 소 : 대구시 중구 태평로 1가 1-187

조 직 수 : 28개 지부

조합원수 : 722명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~4대	서 용 태	1988. 3.20 ~ 2000.12.10	
5대	박 병 도	2000.12.11 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부지부장	김 단 석	회계감사	서 태 수
부지부장	정 해 용	사무국장	김 성 근
회계감사	임 응 재	사무직원	조 용 휘

인천지역노동조합



김성태 위원장

주 소 : 인천시 남구 도화동 624-343

조 직 수 : 14개 지부

조합원수 : 1,496명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	유인준	1981. 4 ~ 1982. 9	연락협의회 구성
2대	박인수	1982. 9 ~ 1983.11	
3대	이병오	1983.11.28 ~ 1988. 9. 9	
4대	박인수	1988. 9.10 ~ 1990. 4.23	
5대	이병오	1990. 4.24 ~ 1993. 5.30	
6대	김태곤	1993. 6. 1 ~ 1995.12.30	
7대	박인기	1996. 1. 1 ~ 2000. 5.18	
8~9대	김성태	2000. 5.19 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	유원동	사무국장	안병협
부위원장	김남열	총무부장	임경화
회계감사	서홍원	총무차장	서재필
회계감사	박성희	총무간사	주미영
회계감사	김수호		

광주·전남지역자동차노동조합



박춘용 위원장

주 소 : 광주시 북구 유동 40

조 직 수 : 30개 지부

조합원수 : 3,996명

□ 역대 대표자 명단

순서	성명	재임기간	비고
초대	김 봉	1960. 5.19 ~ 1960. 8.20	1958.11.30 광주자동차운수노동조합 창립
2대	김 대 응	1960. 8.21 ~	-임시대의원대회 개최 위원장 불 심임 결의 -1960.5.16 군사혁명으로 노동운 동 일시중단
3대	김 재 고	1961.11.10 ~ 1962. 1. 2	-1961.9.19 전남지부 발족 -위원장 의원 면직으로 임시대의 원대회 개최
4대	김 봉	1962. 1. 3 ~ 1962. 9.18	
5~9대	최연기	1962. 9.19 ~ 1974. 9.13	1962.9.19 재건위원회 구성
10대	김길성	1974. 9.14 ~ 1975. 6.26	지부장 면직으로 본부조합 윤만중 위원장 직무대리
11대	안득순	1975.11.18 ~ 1976. 6.14	
12대	이현범	1976. 6.15 ~ 1978. 6.14	
13대	김일섭	1978. 6.15 ~	
초대	서도현	1981. 1.21 ~ 1982. 3. 6	1981.1.21 전국자동차노동조합연 맹 전남협의회 결성
2대	정금수	1982. 3. 7 ~ 1987. 6. 9	
3대	이광우	1987. 6.10 ~ 1988. 9.14	1987.11.28 노동조합법 개정
초대	김형수	1988. 9.15 ~ 1990.10.24	광주·전남지부 결성
2~4대	이상봉	1990.10.25 ~ 1996. 6.11	1990.10.25 임시대의원대회(보선)
	김대성	1996. 6.21 ~ 1996. 7.11	직무대리
	백용길	1996. 7.12 ~ 1997. 4.27	간여임기
5~7대	박춘용	1997. 9.27 ~	2000.11.10 광주·전남지역자동차 노동조합으로 조직형태 변경

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 위원장	이문교	회 계 감 사	이홍재
부 위원장	송현중	조 직 부 장	최규복
부 위원장	김영현	총 무 부 장	이한교
부 위원장	조금세	쟁 의 부 장	정시대
회 계 감 사	김선출	총 무 차 장	노순자
회 계 감 사	이장훈		

광주지역버스노동조합



이노문 위원장

주 소 : 광주시 북구 각화동 380

광주화물터미널 117호

조 직 수 : 9개 지부

조합원수 : 1,675명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	이노문	2003. 6.21 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 위원장	장현권	사 무 국 장	문태중
부 위원장	김성환	총 무 차 장	염현애
회 계 감 사	서호열		

경기지역자동차노동조합



주 소 : 경기도 수원시 팔달구 우만동 557-1
 노동복지회관 4층
 조 직 수 : 32개 노조 및 지부
 조합원수 : 10,677명

박주철 위원장

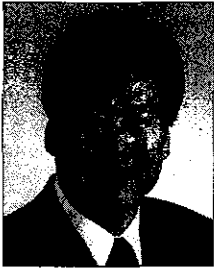
□ 역대 대표자 명단

순서	성명	재임기간	비고
초대~2대	김준	1961. 9.13 ~ 1968. 6.10	전국운수노동조합 경기자동차지부장
3대	곽진철	1968. 6.11 ~ 1970. 5. 7	
4대	지용택	1970. 5. 8 ~ 1974. 5. 9	1974.5.9 경기도지부에서 고속지부로 신규 설립
5대	정공훈	1974. 5.10 ~ 1977. 5. 9	1974.6.24 경기도지부에서 수원지부 신규 설립
6~7대	이재섭	1974. 6.24 ~ 1980. 8.21	1980.8.21 국보위 노동조합 정확조치로 연맹체제 출범
8대	최창식	1982. 1.10 ~ 1986. 4.26	1982.1.10 경기도 연락협의회 구성
9대	권영철	1986. 4.27 ~ 1988. 7.15	1986.4.26 경기도지부로 개칭
10~13대	조병국	1988. 7.16 ~ 2000. 4.21	
14대	안선일	2000. 4.22 ~ 2003. 4.18	2000.8.30 경기지역자동차노동조합으로 명칭 변경
15대	박주철	2003. 4.19 ~	

□ 임직원 현황

직위	성명	직위	성명	직위	성명
지도위원	안선일	부위원장	김종영	회계감사	추중호
지도위원	이종희	부위원장	이규원	회계감사	김영일
지도위원	유종환	부위원장	장운동	사무처장	조대희
지도위원	고점석	부위원장	김근철	기획실장	권영철
지도위원	홍남표	회계감사	박왕권	총무국장	박문상
부위원장	황대준	회계감사	이만영	총무부장	이경남
부위원장	이재수	회계감사	유정희	총무차장	김순옥

경기지역버스노동조합



이성수 위원장

주 소 : 경기도 의정부시 의정부 2동 511-7

노동복지회관 2층

조 직 수 : 8개 지부

조합원수 : 1,602명

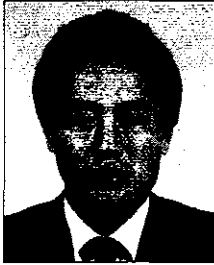
□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	안선일	1988. 9. 20 ~ 1991. 5. 19	
2대	길창근	1991. 5. 20 ~ 1994. 5. 22	
3대	김종진	1994. 5. 23 ~ 1997. 5. 15	
4대	홍남표	1997. 5. 16 ~ 2000. 5. 11	
5~6대	이성수	2000. 5. 12 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 위 원 장	오범구	사 무 국 장	곽봉준
회 계 감 사	임수남	직 원	이인진
회 계 감 사	장진환		

강원지부



권영주 지부장

주 소 : 강원도 춘천시 효자 3동 노총회관

조 직 수 : 14개 노조 및 분회

조합원수 : 2,220명

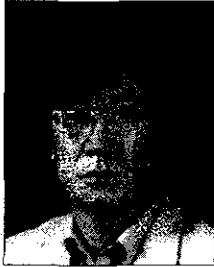
□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~3대	이 병 주	1961. 9.14 ~ 1970. 3.26	
4~5대	박 사 수	1970. 3.27 ~ 1974. 7.14	
5대	정 규 명	1974. 5.15 ~ 1975. 3.16	
	이 정 욱	1975. 3.17 ~ 1975.10.16	
	정 규 명	1975. 7.17 ~ 1976. 3.16	
6대	정 규 명	1976. 3.17 ~ 1979. 4. 8	
7대	권 영 주	1979. 3. 6 ~ 1991. 8.19	81.1 간사장 역임
초대~4대	최 병 윤	1978. 4. 9 ~ 1990. 4. 9	협의회장
5대	최 병 윤	1988. 8. 5 ~ 1991. 8.20	택시노조 분리로 임 기재조정
8~12대	권 영 주	1991. 8.20 ~	임기만료 4개월 단축

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 지 부 장	전 대 영	회 계 감 사	사 성 환
부 지 부 장	김 금 수	사 무 국 장	박 승 환
부 지 부 장	최 종 일	직 원	김 윤 희

충 남 지 부



김정한 지부장

주 소 : 대전시 동구 정동 1-185

조 직 수 : 21개 노조 및 분회

조합원수 : 2,636명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~3대	강 명 철	1962. 7.25 ~ 1969. 4.29	전국운수노동조합 충남지부 결성총회 1964. 4.17 전국자동차노동조합 충남지부로 분리
3~4대	이 철 갑	1969. 4.30 ~ 1972. 11.28	-조직분규로 인하여 권영철 부지부장 직무대리 위촉 -이상원 본부 부위원장 및 손창수 본부위원장 직무대리 위촉(각 1개월)
5~6대	김 연 구	1973. 4. 6 ~ 1979. 4.24	
7대	신 은 준	1979. 4.24 ~ 1980. 8.21	1980.8.21 정부조치로 강제 해산
8~9대	박 성 길	1981. 1.16 ~ 1987. 4. 2	충남 연립협의회 결성
10~11대	이 동 섭	1987. 4. 2 ~ 1992. 9. 2	-1988.7.20 충남지부 설립 -이동섭 지부장 일신상 사정으로 사임하고 이준일 직무대리 위촉
11~12대	남 궁 정	1992. 9.30 ~ 1997. 4.30	
13~14대	조 한 권	1997. 4.30 ~ 2002. 2.20	조한권지부장 일신상 사유로 사임, 이한준 직무대리 위촉
14~15대	이 한 준	2002. 3.14 ~ 2003. 7.24	이한준지부장 일신상 사유로 사임, 김정한 직무대리 위촉
15대	김 정 한	2003. 8.20 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부지부장	이종갑	회계감사	김지호
부지부장	서정길	사무국장	김영한
부지부장	박종익	총무국장	정연호
회계감사	송영봉	간 사	이운숙

대전지역버스노동조합



김영호 위원장

주 소 : 대전시 중구 산성동 335-15

조 직 수 : 11개 지부

조합원수 : 1,499명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~3대	류중현	1990. 5.22 ~ 1997.11.11	중도퇴임
3대	윤석정	1997.11.12 ~ 1998. 2.15	직무대리
3대	김명광	1998. 2.16 ~ 1998. 7. 7	직무대리
3대	김영호	1998. 7. 7 ~ 1999. 5. 3	직무대리
4~5대	김영호	1999. 5. 4 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	윤석정	사무국장	라기배
회계감사	배석조	총무주임	김영미
회계감사	장준근		

충북지역노동조합



민승화 위원장

주 소 : 충북 청주시 흥덕구 복대 1동 100-15

조 직 수 : 8개 노조

조합원수 : 1,042명

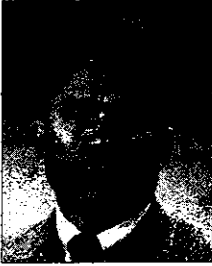
□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~2대	이인석	1963.11.15 ~ 1967. 4.20	
2~4대	오순창	1967. 4.21 ~ 1973. 4.10	
4~6대	백용근	1973. 4.11 ~ 1980. 8.22	
7~8대	김길웅	1981. 3.22 ~ 1985. 4. 1	
8~11대	민승화	1985. 4. 2 ~ 1994. 4.28	
11대	윤동수	1994. 4.29 ~ 1996. 4.30	
12대	지관규	1996. 5. 1 ~ 1997. 8.22	잔여임기
12~14대	민승화	1997. 8.23 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	변정용	사무국장	김용덕
회계감사	민성기	사 무 원	황광옥
회계감사	이상식		

충북지역자동차노동조합



김학복 위원장

주 소 : 충북 청주시 상당구 율량동 997

조 직 수 : 13개 지부

조합원수 : 1,093명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~2대	윤 동 수	1996. 5.20 ~ 2002. 5.30	
3대	김 학 복	2002. 6. 1 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	안 광 입	사무국장	김기환
회계감사	이 정 수	총무부원	김옥자

전북지역자동차노동조합



김준희 위원장

주 소 : 전북 전주시 덕진구 금암 1동 766-8

조 직 수 : 19개 지부

조합원수 : 2,722명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	오 회 주	1961. 9.11 ~ 1962. 8. 9	1961.9.11 전국운수노동조합 전북자동차지부 결성
2대	김 동 식	1962. 8.10 ~ 1963.12.19	
3대	최 용 술	1963.12.20 ~ 1967. 5.12	
4대	김 홍 철	1967. 5.13 ~ 1970. 2. 1	
5~7대	황 용 만	1970. 2. 2 ~ 1980. 8.21	
초대	박 동 관	1981. 1.14 ~ 1982.11.29	1981.1.14 전국자동차노동조 합연맹 전북연락협의회 결성
2대	최 규 판	1982.11.30 ~ 1983. 2. 7	
3대	윤 재 년	1983. 2. 8 ~ 1988. 7.14	
초대	윤 재 년	1988. 7.15 ~ 1991. 5.19	1988.7.15 전국자동차노동조 합연맹 전북지부 설립
2대	최 규 판	1991. 5.20 ~ 1994. 4.28	
3~6대	김 준 희	1994. 4.29 ~	1997.9.9 전북지역자동차노 동조합으로 명칭 변경 지부장에서 위원장으로 직위 변경

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
지도위원	강 병 원	부위원장	안 재 성
지도위원	김 영 선	회계감사	강 영 선
부위원장	배 현 섭	회계감사	강 희 관
부위원장	박 병 운	사무국장	안 재 성
부위원장	홍 정 표	사무차장	이 동 하
부위원장	김 주 택	사무간사	김 재 연

경북지역자동차노동조합



조경래 위원장

주 소 : 대구시 동구 신입 4동 152-23

신원 B/D 4층

조 직 수 : 35개 지부

조합원수 : 3,152명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	이 성 학	1958. 6.10 ~ 1959. 6.30	대한노총 경북자동차종업원노동조합 결성
2대	김 중 화	1959. 7. 1 ~ 1960. 8	5·16 군사혁명으로 사회단체 해체되고 지부장 반공법으로 구속
3~4대	이 영 순	1960. 8. 4	전국운수노동조합 경상북도자동차지부 설립
5~6대	곽 명 식	1965.12. 1 ~ 1972.12.30	경북 5개 지부로 분리 1) 경북지부장 곽명식 2) 경북 버리지부장 최송학 3) 경북 택시지부장 이남기 4) 경북 화물지부장 이영순 5) 경북 정비지부장 유근수
7대	박 성 조	1973. 1.30 ~ 1974. 9.30	경북 5개지부 해체되고 경상북도지부로 통합 지부결성
	황 임 술 이 수 흥	1974.10. 1 ~ 1976.10. 1	자동차노조 분리, 위원장(황임술) 및 부위원장(이수흥) 직무대리 집행(각 1년씩)

순서	성명	재임기간	비고
8~9대	이상해	1976.10. 2 ~ 1980. 8.20	1980.8.21 노동청 노동조합 개편 조치로 지역지부 해산, 기존 사업장 단위노조로 개편
10대	송병대	1980. 9.16 ~ 1981.11.10	경북연락협의위원회 결성, 대구시 내버스는 분리, 대구연락협의 위원회 결성
11~12대	유용만	1981. 9.11 ~ 1991. 9.26	송병대의장 사임하고 유용만의장 보선 1986.10.25 전자노련 경상북도지부로 명칭 변경 1988.9.16 전자노련 경상북도지부 설립총회 개최하여 행정관청으로부터 노조설립신고증 교부
14~15대	진진천	1991. 9.27 ~ 1997. 9.26	
16대	권오상	1997. 9.27 ~ 1999. 2.17	1999.2.17 임기중 별세
	김인태	1999. 2.20 ~ 1999. 5. 9	직무대리
17대	조경래	1999. 5.10 ~	

□ 임직원 현황

직위	성명	직위	성명
부위원장	현정환	회계감사	이홍우
부위원장	강무용	사무국장	윤이곤
부위원장	최인채	노사대책부장	박수원
부위원장	황병봉	서기	김연상
회계감사	안승문	서기	채영미
회계감사	장병철		

경남·울산지역지동자노동조합



이덕우 위원장

주 소 : 부산시 북구 덕천 2동 384-3

조 직 수 : 42개 지부

조합원수 : 5,299명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	이 재 구	1961. 9. 4 ~ 1966. 5. 8	
2대	박 태 동	1966. 5. 9 ~ 1969. 6. 5	
3대	강 철 용	1970. 7.10 ~ 1974. 6.24	
4대	김 용 수	1974. 6.25 ~ 1979. 4.12	
5대	강 창 갑	1979. 4.13 ~ 1980. 6.29	
6~11대	김 영 조	1980. 6.30 ~ 1988. 8.18	
12~14대	안 면 수	1988. 8.19 ~ 1997. 3.13	
15~17대	이 덕 우	1997. 3.14 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	김영갑	회 계 감 사	박순택
부위원장	이용희	회 계 감 사	노형택
부위원장	임용분	사 무 국 장	조성환
부위원장	신종철	총무·쟁의부장	박선호
부위원장	김학길	총무부 부원	정월선
회계감사	강오용		

제 주 지 부



조경신 지부장

주 소 : 제주도 이도 2동 1050

조 직 수 : 14개 분회

조합원수 : 1,400명

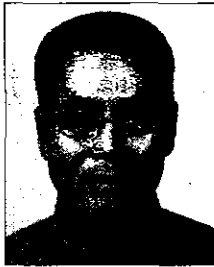
□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대~4대	이 기 숙	1963. 7.20 ~ 1975.11. 5	- 1963.7.20 전국운수노동조합 제주도자동차지부 창립 - 1963.11.15 전국자동차노동조합 제주도지부로 개칭
5대	한 대 섭	1975.11. 6 ~ 1976.10.30	
6~8대	장 강 운	1976.11. 1 ~ 1979. 5.17	
9대	장 성 혁	1979. 5.18 ~ 1980. 5.15	
10대	김 충 호	1980. 5.16 ~ 1980. 8.21	1980.8.21 정화조치로 인해 지역 지부 해산
초대~2대	최 문	1980.12.12 ~ 1983. 1.21	- 1980.9.29 사업장 단위노조로 개편설립 - 1980.12.10 전국자동차연락협 의회 구성
3대	고 재 춘	1983. 1.22 ~ 1984. 2.21	
4~5대	김 용 한	1984. 2.22 ~ 1986. 4.15	임기 3년으로 개정
6대	강 근 우	1986. 4.16 ~ 1987. 1.20	- 1986.4.23 연맹규약에 의거 협 의회가 지부로 개칭 - 임기 3년에서 2년으로 개정
7대	김 상 국	1987. 1.21 ~ 1988. 7.25	1988.1.29 택시업종 분리
8~13대	조 경 신	1988. 7.26 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명	직 위	성 명
부지부장	강승조	회계감사	송용석	총무부장	강용민
부지부장	이동구	회계감사	이한승	총무부원	임진희

서울지역정비노동조합



오영열 조합장

주 소 : 서울시 동대문구 장안 4동 307-5

동부빌딩 501호

조 직 수 : 1개 노조

조합원수 : 2,979명

□ 역대 대표자 명단

순서	성명	재임기간	비고
초대	최한명	1968. 8. 2 ~ 1969. 4. 19	1969.4.19 최한명 징계처분(4.23 김홍수적무대리)
2~3대	김홍수	1969. 7. 29 ~ 1973. 8. 11	개인사정으로 사임(적무대리 이정화)
4~5대	이정화	1974. 3. 30 ~ 1979. 4. 8	개인사정으로 사임(적무대리 정공훈)
6대	송순웅	1980. 4. 8 ~ 1980. 8. 20	1980.8.21 정부해산조치
초대	조두환	1988. 3. 11 ~ 1991. 3. 28	1988.3.11설립총회로 임원선출
2~5대	박무생	1991. 3. 29 ~ 2003. 3. 28	
6대	오영열	2003. 5. 15 ~	

□ 임직원 현황

직위	성명	직위	성명
부조합장	김병문	기획실장	주문택
부조합장	이호남	지도위원	박석용
회계감사	황의록	조직부장	박기완
회계감사	윤구한	직원	김정경

부산지역정비노동조합



주 소 : 부산시 연제구 연산 2동 844-14
근로자종합복지관 6층

조 직 수 : 1개 노조
조합원수 : 500명

이건범 조합장

역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	김해익	1988. 1.25 ~ 1997. 1.27	
2대	이건범	1997. 1.28 ~	

임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부 조합장	구사근	회 계 감사	김익찬

대구지역정비노동조합



주 소 : 대구시 서구 비산 5동 1011

조 직 수 : 1개 노조
조합원수 : 1,500명

이용훈 조합장

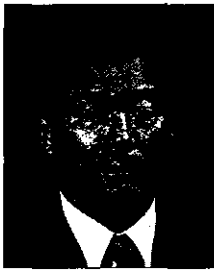
역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	이상흠	1988. 4.27 ~ 2000. 7.26	
2대	이재무	2000. 7.27 ~ 2002. 7.26	
3대	이용훈	2002. 7.27 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부조합장	윤석화	쟁의부장	신홍균
회계감사	권윤진	기획실장	이성호
조직부장	이종일	직 원	이은영

서울·경인지역마을버스노동조합



방개문 위원장

주 소 : 서울시 서초구 양재 1동 4-2

자노복지회관 2층

조 직 수 : 1개 노조

조합원수 : 671명

□ 역대 대표자 명단

순 서	성 명	재 임 기 간	비 고
초대	방개문	2001. 1. 2 ~	

□ 임직원 현황

직 위	성 명	직 위	성 명
부위원장	도대현	회계감사	조규보
부위원장	안일성	회계감사	김순용
회계감사	김두호	사무차장	이수진

3. 조직현황

■ 연도별, 지부별, 지역별 조합원수

연도별 지부별	63	64	65	66	67	68	69
총 계	26,481	33,334	38,830	43,234	50,690	55,813	67,752
전년비증감	-	6,853	5,490	4,404	7,456	5,123	11,939
%	-	25.9	16.5	11.3	17.2	10.1	23.6
서울버스	4,666	5,087	6,100	6,133	6,014	6,994	7,221
서울남부버스	5,006	5,320	4,428	3,919	5,136	5,385	5,849
서울택시	-	1,415	2,954	13,317	6,688	6,700	6,788
서울화물	185	167	136	765	798	1,011	4,189
서울관광특수	-	-	312	464	548	637	769
서울정비	-	-	-	-	-	450	1,600
서울버스동부	-	-	-	-	-	-	-
부산택시	4,230	4,898	5,198	5,455	7,067	3,252	3,920
부산버스	-	-	-	-	-	3,707	3,707
부산화물	-	-	-	-	-	1,225	3,129
부산정비	-	-	-	-	-	-	1,078
경기도	2,167	3,195	5,872	6,028	6,032	5,856	6,858
고속	-	-	-	-	-	-	-
경기수원	-	-	-	-	-	-	-
강원	1,037	1,451	1,780	1,569	1,564	1,350	1,083
충북	549	672	854	970	1,082	1,280	1,381
충남	649	699	880	632	1,133	1,704	3,351
전북	132	568	653	710	859	978	978
전남	1,437	2,203	1,638	1,412	1,188	1,287	1,388
경북	4,089	4,719	4,838	7,677	7,636	8,731	8,543
경남	2,208	3,044	3,088	3,963	4,504	4,852	5,374
제주	76	76	121	220	405	416	446

연도별 지부별	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
총 계	67,752	74,460	89,481	104,220	114,513	126,162	136,439	138,356	148,540	151,485	160,326
전년비증감	11,932	6,708	15,021	2,291	9,993	11,649	10,277	1,917	10,184	2,945	8,841
%	23.6	9.9	20.2	2.4	8.7	10.2	8.1	1.4	7.4	2.0	5.8
서울버스	7,221	9,197	11,617	13,146	12,513	14,349	13,517	13,571	13,944	14,720	17,559
서울남부버스	5,849	6,133	7,775	7,754	7,660	4,513	4,485	4,485	4,462	4,975	5,468
서울택시	6,788	22	8,864	5,352	7,631	6,510	12,087	12,087	15,546	15,625	15,851
서울화물	4,189	4,154	4,052	4,717	5,313	5,553	5,281	4,424	5,302	6,050	7,018
서울관광특수	769	1,055	1,235	1,238	1,238	1,251	1,360	1,725	1,725	1,725	2,561
서울정비	1,600	2,500	4,220	4,236	4,343	6,756	7,609	7,478	7,478	8,127	6,610
서울버스동부	-	-	-	-	-	4,420	4,587	4,477	3,917	4,780	5,499
부산택시	3,920	5,343	5,012	5,027	5,027	5,317	5,622	5,545	5,555	4,998	6,247
부산버스	3,707	3,956	4,586	4,925	4,925	4,560	5,297	5,296	5,466	5,500	6,156
부산화물	3,129	3,207	4,605	5,214	5,214	5,214	5,214	5,979	5,979	5,273	5,273
부산정비	2,039	2,258	2,227	2,227	3,764	3,764	2,893	2,795	2,803	3,026	3,026
경기도	9,483	14,153	15,171	15,171	7,204	7,604	7,664	7,664	7,664	7,699	7,699
고속	-	-	-	-	2,566	7,204	7,236	6,698	7,013	7,013	7,452
경기수원	-	-	-	-	-	2,566	2,566	2,566	2,946	2,946	2,946
강원	2,081	1,951	1,825	825	2,022	3,285	3,606	3,814	4,349	4,156	4,870
충북	1,492	1,797	1,946	218	2,509	3,050	3,332	3,232	3,429	3,569	3,677
충남	5,357	6,000	7,929	-	10,206	10,164	10,633	10,595	12,308	12,423	13,108
전북	1,131	1,446	1,446	-	2,005	2,501	3,013	3,509	4,000	4,000	4,000
전남	1,451	2,472	2,362	-	2,297	3,250	4,907	4,894	6,291	6,308	6,823
경북	9,093	10,707	10,776	-	14,353	16,196	16,531	16,824	16,840	16,842	17,051
경남	6,306	6,441	6,501	-	6,732	7,748	8,360	9,261	9,724	9,913	9,766
제주	461	479	602	-	673	677	997	1,290	1,799	1,818	1,811

연도별 지부별	81	82	83	84	85	86	87	88	89
총 계	88,295	100,405	118,061	127,898	128,580	145,216	173,689	89,711	91,748
전년비증감	-72,295	12,110	17,656	9,837	2,318	19,636	28,473	-83,978	2,037
%	-44.9	13.7	17.6	8.3	1.8	15.6	19.6	-48.1	1
서울	37,254	43,714	46,510	50,024	45,071	56,934	68,985	32,446	33,038
부산	7,702	8,314	15,070	15,381	16,461	19,176	24,797	10,946	11,113
대구	5,200	5,532	6,559	10,364	8,427	9,451	10,419	4,298	4,961
인천	2,799	2,804	3,051	3,663	2,413	3,856	6,179	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	5,814	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	3,256
광주·전남	5,956	8,866	9,403	8,340	8,301	9,378	9,818	6,712	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	10,334	6,441	5,906
제주	1,385	1,406	1,664	1,616	2,200	2,046	2,015	1,031	1,179

주) ① '80년도까지는 지부별 현황

- ② '81년도부터는 노동법 개정으로 지역별 기준 현황임.
- ③ 조합원감소는 85년부터 시내버스(자율버스) 안내원 감소로 인함.
- ④ '87년부터 광주·전남 현황 합산
- ⑤ 택시업종분리로('88.4.15)로 인하여 조합원 감소
- ⑥ '89년 고속, 시외, 관광버스 안내원 100% 감소

연도별 지부별	90	91	92	93	94	95	96
총 계	86,832	87,234	86,320	89,923	89,395	89,140	88,560
전년비증감	-3,406	402	-914	3,603	-528	-255	-580
%	-9	0.46	-1.05	4.17	-0.59	-0.29	-1.5
서울 버스	18,396	17,939	20,257	20,172	19,573	19,029	18,648
서울 고속	4,736	5,172	5,029	5,329	5,665	5,830	5,842
서울관광특수	1,766	1,754	1,775	1,574	1,491	1,401	1,515
서울지역화물	1,054	1,360	1,360	2,007	2,007	2,007	-
서울지역정비	1,730	1,528	1,586	1,635	1,585	1,687	1,587
직 할	2,865	3,989	2,025	1,628	1,666	1,849	1,506
부산 버스	2,865	3,989	2,025	1,628	1,666	1,849	1,506
부산 관광	5,143	5,228	5,134	6,096	6,217	5,921	6,227
부산특수화물	453	459	531	532	554	379	348
부산지역정비	3,230	3,171	793	657	681	366	-
대구 버스	3,424	3,443	3,420	3,656	3,560	3,565	3,829
대구 관광	1,605	1,500	1,204	1,500	1,500	1,500	1,500
대구지역정비			-	305	308	343	244
대구지역화물	865	865	1,164	860	650	650	300
인천	720	720	1,291	1,298	1,369	1,528	1,528
대전	2,940	2,981	3,030	3,223	2,885	2,893	3,072
광주·전남	1,626	1,704	1,754	2,043	2,027	1,937	1,916
경기	6,319	7,241	6,411	6,893	6,739	6,761	6,891
경기 동북	4,605	4,813	5,482	5,957	6,073	6,409	7,984
강원	2,750	2,794	3,073	3,337	3,582	3,809	2,463
충남	2,610	2,256	2,342	2,396	2,392	2,332	2,345
충북	2,056	2,578	2,568	2,634	2,336	2,486	2,797
전북	2,814	2,215	2,256	2,364	2,164	2,203	2,426
경남	5,600	2,681	2,721	2,868	2,801	2,833	2,935
경북	4,100	5,655	5,396	5,939	6,560	6,337	6,291
제주	1,025	3,919	3,901	3,567	3,869	3,923	3,769
충북 지역							

- ⑦ 서울, 대구화물은 지역화물노동조합으로 통합
 ⑧ 서울, 부산, 대구정비는 지역정비노동조합으로 통합
 ⑨ '90년 운전기사 부족으로 조합원 감소
 ⑩ '90년도부터 시·도지부 및 지역노동조합별 기준현황임.
 ⑪ '92년도 부산특수화물지부 조직이탈로 조합원 감소
 (서울지역화물노동조합 포함)
 ⑫ '96년도 폐업회사가 늘어남에 따라 조합원 감소

연도별 지부별	97	98	99	2000	2001	2002
총 계	82,517	79,811	78,525	76,675	77,034	78,695
전년비증감	-6,043	-2,706	-1,286	-1,943	359	1,661
%	-9.3	-2.94	-1.61	-2.47	0.47	2.16
서울버스	17,722	18,272	17,730	17,475	16,322	15,665
서울고속	5,320	3,791	3,084	3,177	3,110	2,914
서울관광특수	918	849	776	700	563	616
서울지역화물	-	-				
서울지역정비	1,261	1,121	1,007	1,076	1,121	2,979
직 할	1,351	714	2,315	1,942	2,449	3,086
부산버스	1,351	6,221	6,103	6,171	6,204	5,883
부산관광	6,202	262	132	149	124	107
부산특수화물	302	-				
부산지역정비	-	350	350	450	460	500
대구버스	3,916	3,965	3,931	3,823	3,655	3,714
대구관광	750	187	474	507	589	722
대구지역정비	222	200	700	700	500	1,500
대구지역화물	200	1,298	500	500	500	500
인천	1,528	2,611	2,451	2,239	1,927	1,496
대전	2,448	1,809	1,540	1,692	1,487	1,499
광주·전남	1,737	6,736	6,528	6,425	6,098	5,671
경기	6,936	8,822	8,905	9,673	10,194	10,677
경기동북	7,866	2,367	2,252	1,635	1,575	1,602
강원	1,880	2,145	2,099	2,062	2,167	2,220
충남	2,224	2,839	2,912	2,843	2,727	2,636
충북	2,273	1,249	1,383	1,212	1,076	1,042
전북	1,499	2,931	2,383	2,731	2,719	2,722
경남	2,883	4,887	4,596	5,292	5,325	5,299
경북	6,208	3,219	3,211	2,112	3,326	3,152
제주	3,616	1,516	1,524	1,346	1,316	1,400
충북지역	725	619	603	733	973	1,093
울산		831	562			

⑬ '97년도 경영악화로 폐업회사가 늘어남에 따라 조합원 감소

⑭ '98년도 경영악화로 인한 폐업 및 조직이탈로 조합원 감소

⑮ '99년도는 정부의 버스업체 구조조정 및 조직이탈로 조합원 감소

⑯ 2000년도는 지하철 완전개통으로 버스운송사업체 도산 및 합병으로 업체 및 조합원수가 감소함.

4. 조합원 임금현황

4-1. 연도별, 업종별 임금현황(1990~2002년)

1990년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버스	시내버스	358,817	289,486	648,303	100,795	749,098
	시외버스	254,114	404,286	658,382	101,986	760,368
	고속버스	326,392	421,405	747,797	247,194	994,991
	전세버스	335,110	196,666	531,776	73,803	605,579
	평균	342,763	312,051	654,814	115,376	770,190
화물	414,406	246,126	660,532	206,904	867,436	
정비	396,271	211,287	607,558	53,683	661,241	
중기	349,791	268,965	618,756	199,926	818,682	
평균	345,142	309,743	654,885	112,044	766,929	

1991년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버스	시내버스	371,647	327,586	699,233	142,590	841,823
	시외버스	333,881	367,135	701,016	116,721	817,737
	고속버스	414,969	458,401	873,370	313,697	1,187,067
	전세버스	339,177	268,774	607,951	82,369	690,320
	평균	365,246	339,383	704,629	144,159	848,788
화물	417,357	286,143	703,500	196,127	899,627	
정비	492,976	266,546	759,522	71,040	830,562	
중기	388,927	285,310	674,237	243,266	917,503	
평균	378,696	328,425	707,121	147,301	854,422	

□ 1992년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	471,323	365,986	837,309	180,050	1,017,359
	시외버스	356,805	474,728	831,533	128,623	960,156
	고속버스	453,075	475,107	928,182	345,321	1,273,503
	전세버스	402,950	317,775	720,725	113,390	834,115
	평 균	459,296	377,617	836,913	184,383	1,021,296
정 비	542,600	169,678	712,278	80,143	792,421	
화 물	475,516	327,748	803,264	272,571	1,075,835	
평 균	453,488	376,222	829,710	188,549	1,018,259	

□ 1993년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	508,018	379,606	887,624	194,226	1,081,850
	시외버스	376,561	499,233	875,794	157,983	1,033,777
	고속버스	493,959	441,628	935,587	340,222	1,275,809
	전세버스	425,993	318,452	744,445	119,859	864,304
	평 균	492,159	389,181	881,340	192,067	1,073,407
정 비	554,395	217,021	771,416	91,898	863,314	
화 물	484,569	353,113	837,682	277,696	1,115,378	
평 균	492,099	387,735	879,834	194,561	1,074,395	

□ 1994년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	540,934	414,337	955,271	209,203	1,164,474
	시외버스	388,898	563,498	952,396	173,188	1,125,584
	고속버스	517,553	465,668	983,221	466,736	1,449,957
	전세버스	448,501	331,725	780,226	124,261	904,487
	평 균	529,437	418,259	947,696	215,690	1,163,386
정 비	624,997	267,662	892,659	155,467	1,048,126	
화 물	531,322	326,180	857,502	321,182	1,178,684	
평 균	529,764	416,883	946,647	216,679	1,163,326	

□ 1995년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	576,838	431,451	1,008,289	246,871	1,255,160
	시외버스	439,991	560,443	1,000,434	191,977	1,192,411
	고속버스	549,860	468,255	1,018,115	501,549	1,519,664
	전세버스	460,619	340,303	800,922	141,082	942,004
	평 균	562,955	436,228	999,183	250,913	1,250,096
정 비	681,620	291,464	973,084	170,360	1,143,444	
화 물	523,489	328,377	851,866	386,408	1,238,274	
평 균	562,017	433,321	995,338	254,615	1,249,953	

□ 1996년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	614,164	473,061	1,087,225	290,875	1,378,100
	시외버스	444,498	624,518	1,069,016	210,451	1,279,467
	고속버스	602,906	524,267	1,127,173	558,501	1,685,674
	전세버스	490,712	365,417	856,129	171,619	1,027,748
	평 균	602,239	477,178	1,079,417	296,549	1,375,966
정 비	711,440	309,120	1,020,560	177,860	1,198,420	
화 물	547,224	351,402	898,626	470,622	1,369,248	
평 균	601,102	473,484	1,074,586	301,303	1,375,889	

□ 1997년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	645,306	504,006	1,149,312	332,430	1,481,742
	시외버스	468,742	677,902	1,146,644	226,996	1,373,640
	고속버스	605,016	538,785	1,143,801	571,320	1,715,121
	전세버스	504,157	380,236	884,393	172,343	1,056,736
	평 균	630,100	507,115	1,137,215	332,635	1,469,850
정 비	956,418	126,500	1,082,918	264,591	1,347,509	
화 물	584,370	372,685	957,055	505,392	1,462,447	
평 균	629,652	504,497	1,134,149	335,201	1,469,350	

□ 1998년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	666,133	514,784	1,180,917	342,785	1,523,702
	시외버스	473,927	677,933	1,151,860	229,900	1,381,760
	고속버스	605,009	539,107	1,144,116	454,269	1,598,385
	전세버스	504,204	380,179	884,383	168,271	1,052,654
	평 균	648,131	516,170	1,164,301	335,928	1,500,229
정 비	863,147	93,075	956,222	159,369	1,115,591	
화 물	581,034	382,247	963,281	346,353	1,309,634	
평 균	647,275	513,871	1,161,146	335,861	1,497,007	

□ 1999년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	672,532	534,391	1,206,923	346,199	1,553,122
	시외버스	512,862	655,115	1,167,977	234,527	1,402,504
	고속버스	610,554	540,607	1,151,161	542,474	1,693,635
	전세버스	506,866	375,066	881,932	152,717	1,034,649
	평 균	650,571	538,852	1,189,423	346,094	1,535,517
정 비	870,982	114,532	985,514	164,252	1,149,766	
화 물	581,034	382,247	963,281	346,353	1,309,634	
평 균	625,805	433,660	1,059,465	297,738	1,357,203	

□ 2000년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금
버 스	시내버스	714,442	564,334	1,278,776	367,910	1,646,686
	시외버스	527,441	685,104	1,212,545	247,420	1,459,965
	고속버스	704,719	575,820	1,280,539	659,686	1,940,225
	전세버스	506,820	411,847	918,667	132,605	1,051,272
	평 균	692,941	569,409	1,262,350	372,869	1,635,219
정 비	870,982	114,532	985,514	164,252	1,149,766	
화 물	733,551	371,703	1,105,254	619,099	1,724,353	
평 균	765,825	351,881	1,117,706	385,407	1,503,113	

□ 2001년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금	
버 스	시내버스	757,029	602,405	1,359,434	391,246	1,750,680	
	시외 버스	일반	533,384	710,085	1,243,469	291,419	1,534,888
		고속	742,958	599,048	1,342,006	693,767	2,035,773
	전세버스	516,663	423,265	939,928	131,150	1,071,078	
	평 균	732,798	604,365	1,337,163	401,918	1,739,081	
정 비	653,638	388,266	1,041,904	603,079	1,644,983		
화 물	925,245	121,667	1,046,912	174,501	1,221,413		
평 균	732,160	601,975	1,334,135	403,307	1,737,442		

□ 2002년

(단위 : 원)

구분		기본급	제수당	임금총액	상여금	월평균임금	
버 스	시내버스	820,601	623,797	1,444,398	418,025	1,862,423	
	시외 버스	일반	653,456	663,288	1,316,744	321,293	1,638,037
		고속	757,469	589,004	1,346,473	701,528	2,048,001
	전세버스	521,803	453,601	975,404	131,571	1,106,975	
	평 균	793,886	620,595	1,414,481	412,250	1,826,731	
정 비	713,711	664,182	1,377,893	414,424	1,792,317		
화 물	1,052,519	13,315	1,065,834	177,639	1,243,473		
평 균	793,535	620,445	1,413,980	412,094	1,826,074		

A large rectangular frame containing several vertical lines, suggesting a table or a decorative border. The frame is composed of multiple vertical lines of varying thickness, creating a grid-like structure. The interior of the frame is mostly empty, with some faint, illegible markings or text scattered throughout. A circular stamp is visible in the upper right quadrant of the frame.

第二章 總則

第一條

本會之組織以內務省官廳車運運輸事業組合

(以下稱本會)之組織總則

及內務省官廳車運運輸事業組合(以下稱運輸組合)之組織

及相互協同之運輸事業(以下稱運輸事業)之組織

運輸事業之發展及因該法之目的之運輸事業

組合之令及令下各本會之運輸事業之發展

及相互協同之運輸事業之組織及相互協同

之運輸事業(以下稱運輸事業)之組織

第二條

運輸事業之運輸事業(以下稱運輸事業)之組織

及相互協同之運輸事業(以下稱運輸事業)之組織

第三條

運輸事業之運輸事業(以下稱運輸事業)之組織

表字號





業の手段として採用し得る労働者、労働者、会社

の事業に必要と認められる労働者及び管理工を以てし

第二章 労働条件

第九條

労働条件の事業に必要と認められる労働者の同等に

立場の労働者は

第一節 賃金支給

第十條

労働者は、その労働の性質、業務の繁雑さ、労働時間、

労働場所の環境その他の労働条件を以てして、賃金を

決定するに必要と認められる労働者の労働条件を以て

して、賃金を決定するに必要と認められる労働者の労働

条件を以てして

第十一條

労働者は、その労働の性質、業務の繁雑さ、労働時間、

第十三條 事業起立之準備金 經理 進行停止其

他使用者其編費者由三休業其之期間之

繼續勤務其之次之者做也

第十四條 事業組合之每年末期 以下各社其

各債與人名之支給社也

償與金之限其之者使協濟及其之可決是也

第十五條

事業組合之從業員其退職其之意思 勤務

年限其之退職其之支給社也 退職其之

限度之者使協濟及員其之可決是也

第十六條 勞働時間之一日(時間)其之支給也

第十七條 休日之期間一日其也



第二十七條 休暇の限外別定之労働協約に依るに於て

是也

第二十八條 前十七條の休日休暇之總數は勤務成績の之數に對し

第三節 雇傭、休暇、解雇

事業組合の従業員之新規採用當時に於て

組合員に推薦せられたる者は審査採用の権利を有する

但従業員は免職の用は受取人等権之を行使し得ない

保有不

第二十九條 事業組合の従業員は其の労働協約に於て

労働協約に依るに於て

労働協約に依るに於て

労働協約に依るに於て



1. 國軍의 日集 時

2. 疾病 時

3. 身體 上 衰弱 時 業務 是 履行 困難 時

4. 社會 勞組 雙方 共 認 定 時

5. 刑 事 上 起 訴 時

6. 勞 務 組 合 之 左 記 境 過 以 外 之 從 業 員 是

解 雇 者 是 也

7. 本 人 自 意 以 休 息 時

8. 刑 事 上 犯 罪 且 確 定 是 也 時

9. 身 體 精 神 上 故 障 之 是 職 務 是 堪 勞 者 是 也

10. 勞 務 缺 勤 之 日 是 經 過 者 是 也

11. 職 務 不 充 實 者 是 也



此等勤組の分限を差支るべきは
但從業員雇時之事前以勤組の同意
を得るべし

第四節 獎勵 徴収

第三條 勤組員は從業員として勤組の功績を顯

著せしむるに功績を顯せしむる者

第三條 從業員として勤組の功績を顯せしむる者
其の功績を顯せしむる者

勤組の義務は勤組員に對して規則を犯すべし

勤組員として勤組の功績を顯せしむる者

第三條 勤組員として勤組の功績を顯せしむる者

一 遺書

二. 減俸

3. 解雇

第三十五條 前二二、三三、三四條の限外は好意之請

使協濟雇員の請は也

第三十四條 災害補償

第三十四條 事業組員は從業員の作業上受傷又は疾病

療養の必要なる費用を負担するに同時の生

活の充分な保障をせよ

第三十三條 事業組員は從業員の作業上受傷又は疾病

を原因とする退職が受給之時は之を被給者との

程度以外に生計の補償を以て図る也

第三十二條 事業組員は從業員の作業上受傷又は疾病



○三ノ日恢復ハ此原職ニ復歸スル也

第三九條 前二六、二七、二八條ノ境過ル業ト員傷又之

疾病ノ限界ト労働協約ニ規定スルハ是也

第三十條 事業組合ニ從業員ノ作業上死之ノ及ニ時ニ

上遺族放ノ給付ノ勤勞者遺族ニ對シテ條

目一ノ條ニ依リ補償スル

第六節 労働

第三十一條 從業員ノ時間外ノ勤務モ其ノ環境過ルニ

平均算シテ百分之五十、休日勤務ノ付カレ

百分之百ニ加算スル支給スル。法定公休

日ニ同一也

第三十二條 事業組合ニ從業員ノ福利、厚生、体育、及文化





第...條 如欲... 双方... 總... 通...

如... 規定... 之... 附... 附... 附...

第...條 第... 規定... 之... 保... 之... 總... 總...

附... 附...

第...章 第...條

第...條 第... 規定... 之... 附... 附... 附...

如... 規定... 則... 作... 之... 更... 之... 附... 附...

查... 之... 決... 之... 依... 之... 定... 之...

但... 既... 作... 定... 之... 新... 規定... 之... 附... 附... 附...

員... 之... 審... 議... 之... 得... 之... 可... 以... 也...

第...章 第...條

第...條 第... 規定... 之... 附... 附... 附... 附... 附...

大正四年四月

本銀行の便のり

萬里

本協会の事務は美之通商會館に於て勤勞

其運送の便のりは協会の事務員に於て勤勞

のり

萬里

本協会の事務は美之通商會館に於て勤勞

大正四年四月

代表の調印は各員に於て勤勞

大正四年四月

本協会の事務は美之通商會館に於て勤勞

大正四年四月



大正四年四月

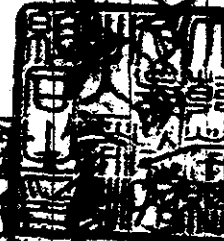
大正四年四月

大正四年四月



大韓總督府

印



大韓總督府

長

李

金

李

高

李

高



新學名錄

卷

東



□ 주택현황

(단위 : %)

구 분	평균	시내	농어촌	시의일반	시의고속	전세	화물	정비
내 집	47.5	47.3	35.1	55.5	48.8	51.2	56.0	23.3
전 세	41.6	42.6	38.6	34.3	43.8	48.8	32.0	70.0
월 세	7.5	6.6	20.2	8.2	5.0	0	4.0	3.3
보증부월세	1.4	1.4	3.5	1.2	1.3	0	0	0
하 숙	0.1	0.2	0	0	0	0	0	0
친 척 집	0.7	0.6	0.9	0.8	0	0	4.0	3.3
기 숙 사	0.5	0.6	0.9	0	0	0	0	0
가 타	0.6	0.6	0.9	0	1.3	0	4.0	0
계	100	100	100	100	100	100	100	100

□ 정년

(단위 : 세)

구 분	평균	시내	농어촌	시의일반	시의고속	전세	화물	정비
정 년	58.1	58.4	56.1	58.6	55.6	60.1	57.5	56.4

□ 근로시간

(단위 : 일, 시간)

구 분	평균	시내	농어촌	시의일반	시의고속	전세	화물	정비
1일 근로시간수	11.7	11.3	13.8	12.8	10.9	12.6	12.0	9.1
월 근로일수	24.0	24.8	20.8	21.9	21.7	27.9	25.5	26.0
월 총근로시간수	280.8	280.2	287.0	280.3	236.5	351.5	306.0	236.6
주당 근로시간수	64.7	64.6	66.1	64.6	54.5	81.0	70.5	54.5

제복의 질에 대한 의견

(단위 : %)

구 분	평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물	정 비
매우 좋다	2.4	2.6	0	3.4	1.3	0	4.3	0
좋 다	12.7	12.0	9.5	15.5	12.5	7.1	8.7	33.3
보통이다	55.7	54.3	58.3	57.1	63.7	42.9	73.9	59.3
나쁘다	19.8	21.5	17.9	14.3	18.7	28.6	13.1	7.4
매우 나쁘다	9.4	9.6	14.3	9.7	3.8	21.4	0	0
계	100	100	100	100	100	100	100	100

 구내식당의 식사질에 대한 의견

(단위 : %)

구 분	평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물	정 비
매우 좋다	2.1	2.7	0.9	0	0	6.7	6.7	0
좋 다	10.1	8.9	5.3	17.5	5.9	6.7	13.3	22.2
보통이다	49.7	43.4	76.3	58.7	88.2	33.3	53.3	70.4
나쁘다	24.6	28.0	14.9	16.1	5.9	53.3	26.7	7.4
매우 나쁘다	13.4	16.9	2.6	7.6	0	0	0	0

□ 교통사고 관련 사항

(단위 : 건, 일, 원)

구 분		평균	시 내	농어촌	시외일반	시외고속	전 세	화 물
교통사고 발생건수	8월~10월	0.28	0.33	0.22	0.14	0.07	0.29	0.21
	월 간	0.09	0.11	0.07	0.05	0.02	0.10	0.07
	연 간	1.12	1.34	0.88	0.57	0.26	1.17	0.83
교통사고로 인한 미승무원수	8월~10월	1.02	0.94	1.68	1.21	0.76	1.54	0
	월 간	0.34	0.31	0.56	0.40	0.25	0.51	0
	연 간	4.09	3.75	6.73	4.82	3.01	6.15	0
교통사고로 인한 벌금	8월~10월	32,619	40,361	6,930	22,776	1,500	36,878	6,840
	월 간	10,873	13,454	2,310	7,592	500	12,293	2,280
	연 간	130,476	161,448	27,720	91,104	6,000	147,516	27,360
교통사고로 부담한 사고비용 (음성적부담포함)	8월~10월	99,804	124,645	47,088	68,082	6,750	19,463	20,000
	월 간	33,268	41,548	15,696	22,694	2,250	6,488	6,667
	연 간	399,216	498,576	188,352	272,328	27,000	77,856	80,004

□ 교통사고로 인한 구속 및 형사합의

(단위 : 원, %)

구 분		평균	시 내	농어촌	시외일반	시외고속	전 세	화 물
구속 또는 입건 여부	있다	3.6	4.3	2.8	2.2	1.4	0	4.5
	없다	96.4	95.7	97.2	97.8	98.6	100	95.5
구속시 형사 합의 여부	있다	3.9	4.3	1.0	4.8	1.9	5.0	0
	없다	96.1	95.7	99.0	95.2	98.1	95.0	100

□ 교통법규위반 관련 사항

(단위 : 건, 원)

구 분		평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물
범칙통고 건수	8월~10월	0.36	0.34	0.11	0.51	0.23	0.37	0.41
	월 간	0.12	0.11	0.04	0.17	0.08	0.12	0.14
	연 간	1.44	1.32	0.48	2.04	0.96	1.44	1.68
범칙금 총 액	8월~10월	20,031	20,142	5,579	29,131	11,275	18,440	18,720
	월 간	6,677	6,714	1,860	9,710	3,758	6,147	6,240
	연 간	80,124	80,568	22,320	116,520	45,096	73,764	74,880

□ 과태료, 면허정지, 기타 관련 사항

(단위 : 건, 회, 일, 원)

구 분		평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물
운수종사자 준수사항 위반 으로 받은 과 태료 처분건수	8월~10월	0.12	0.13	0.05	0.13	0.04	0.20	0
	월 간	0.04	0.04	0.02	0.04	0.01	0.07	0
	연 간	0.48	0.48	0.24	0.48	0.12	0.84	0
운수종사자 준수사항 위반 으로 받은 과태료 총금액	8월~10월	13,557	16,922	3,579	8,000	1,613	8,537	0
	월 간	4,519	5,641	1,193	2,667	538	2,846	0
	연 간	54,228	67,692	14,316	32,004	6,456	34,152	0
운전면허정지 횟수	8월~10월	0.03	0.03	0.009	0.004	0	0.15	0.04
	월 간	0.01	0.01	0.003	0.001	0	0.05	0.01
	연 간	0.12	0.12	0.036	0.012	0	0.6	0.12
운전면허정지 기간	8월~10월	0.38	0.42	0.13	0.16	0	1.22	0.6
	월 간	0.13	0.14	0.04	0.05	0	0.41	0.2
	연 간	1.56	1.68	0.48	0.60	0	4.92	2.4
무승무일수 (차량고장, 점검, 대·폐차 로 인하여)	8월~10월	0.28	0.29	0.17	0.09	0.45	0.68	0.56
	월 간	0.09	0.10	0.06	0.03	0.15	0.23	0.19
	연 간	1.08	1.2	0.72	0.36	1.8	2.76	2.28

□ 가장 시급히 개선해야 할 교통환경

(단위 : %)

구 분	평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물
신호체계 개선	8.2	8.3	3.6	8.8	2.6	11.5	32.0
버스 전용차로 확대	26.0	23.1	15.3	32.6	72.7	30.8	0
도로확장	6.6	4.1	9.0	8.8	10.4	34.6	32.0
정류장 위치 개선	4.0	4.1	8.1	2.9	2.6	0	4.0
불법주·정차 단속	51.1	57.0	57.7	40.7	11.7	19.3	32.0
가변차선제 확대실시	0.6	0.4	0	0.8	0	3.8	0
노선 개편	3.5	3.0	6.3	5.4	0	0	0
계	100	100	100	100	100	100	100

□ 업종별 손실임금 현황

(단위 : 원)

구 분	평균	시내	농어촌	시의일반	시의고속	전세	화물	
교통사고 발생	미승무로 받지 못한 임금	13,311	12,317	21,871	15,368	9,467	14,796	0
	벌금납부액	10,873	13,454	2,310	7,592	500	12,293	2,280
	사고비용 부담액	33,268	41,548	15,696	22,694	2,250	6,488	6,667
도로교통법 위반 범칙금	6,677	6,714	1,860	9,710	3,758	6,147	6,240	
과태료 부담액	4,519	5,641	1,193	2,667	538	2,846	0	
면허정지로 못받은 임금	5,090	5,562	5,468	1,921	0	11,895	6,337	
차량고장, 점검, 대폐차로 못받은 임금	3,524	3,973	2,343	1,153	5,680	6,673	6,021	
계	77,262	89,209	50,741	61,105	22,193	61,138	27,545	

□ 교통사고 발생자의 특성(3개월간)

(단위 : 건, 일, 만원)

구 분	평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물
교통 사고 총 발생건수	1.5	1.6	1.4	1.1	1.3	1.2	1.3
교통사고로 승무를 못한 일수	8.0	6.4	12.0	16.4	20.3	9.0	0
교통사고로 인해 납부한 벌금	25.3	27.2	7.9	27.9	4.0	18.9	5.7
교통사고로 본인이 부담한 사고비용 (음성적부담포함)	69.6	73.5	67.1	69.5	13.5	11.4	50.0

□ 교통법규 위반자의 특성(3개월간)

(단위 : 건, 만원)

구 분	평균	시 내	농어촌	시의일반	시의고속	전 세	화 물
범칙통고(스티커) 총 발급건수	1.8	1.7	1.0	2.1	1.8	1.5	1.7
범칙금 총액	9.8	9.8	5.3	11.7	8.2	8.4	7.8
음성적 무마건수	1.5	1.5	1.1	1.8	1.0	1.0	1.7
음성적 무마비용	26.3	27.8	23.0	24.4	6.0	15.7	20.3

□ 과태료, 면허정지, 무승무 관련자의 특성(3개월간)

(단위 : 건, 회, 일 만원)

구 분	평균	시 내	농어촌	시외일반	시외고속	전 세	화 물
운수종사자준수사항 위반으로 받은 과태료 처분건수	1.2	1.2	1.0	1.6	1.0	1.0	0
운수종사자준수사항 위반으로 받은 과태료 총금액	13.6	15.3	6.8	9.8	4.3	5.0	0
운전면허 정지횟수	1.3	1.5	1.0	1.0	0	1.0	1.0
운전면허 정지기간	20.7	23.0	15.0	40.0	0	10.0	15.0
무승무 일수 (차량고장, 점검, 대·폐차로 인하여)	3.6	3.8	2.7	2.3	5.1	3.1	4.7

6. 주요 문건

6-1. 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 노사관에서 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 다바칠것을 굳게 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 조직을 정확하여 조직분류를 완전 일소함으로서 조직의 단합과 총화를 굳게 이룩할 것이며 나아가서 조직활동을 크게 강화하여 금년내로 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 촉구하여 한편 정부의 시책에 호응하여 운수업의 기업화가 조속히 실현되도록 적극노력할 것을 요구한다.
1. 우리는 사용자가 조합원의 생활급보장, 장시간 근무 및 검신제도의 철폐 그리고 후생시설의 확충 등 조합원의 복지향상에 관한 노동조합의 요구에 보다 성의있게 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 운전사 처벌 일변도의 교통정책을 지양하고 교통사고를 보다 근본적으로 제거하고 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 공로운송산업발전에 기여하며 조합원 생활향상과 권익보호에 헌신하므로써 총력안보에 밀거름이 되고자 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리 10만여 조합원은 배우고 연구하여 교통 및 정비근로자로서의 권위를 향상시키고 자부심을 가진 알찬 조직체로 국가 경제발전과 우리의 생활향상에

총력을 경주한다.

1. 우리는 자동차운수사업의 사용자가 공익임무를 자각하고 완전기업화를 성취 하므로써 종업원 관리, 임금제도 및 근로조건을 정상화할 것을 촉구한다.
1. 우리는 당국이 운전사 일반도의 처리방침을 더욱 완화시키고 사고책임의 위험 분배를 제도화하여 과실범을 교육으로 선도하는 보호정책 강구를 촉구한다.
1. 우리는 정부가 물가안정정책을 강구하여 근로자의 생활 안정을 도모하고 복지 후생제도를 법제화할 것을 강력히 촉구한다.
1. 우리는 여성의 해를 맞이하여 여자교통근로자와 연소정비근로자의 장시간근로 제의 시정과 더불어 여성경시의 풍조를 우리 주변에서 추방할 것을 다짐한다.
1. 우리는 조직활동을 크게 강화하여 15만 조직달성을 기약하고 교육활동을 강화하여 노사협의체제에 효과적으로 참여할 것을 다짐한다.

□ 1976년도 임시대의원대회 결의문 (1976. 3. 6)

- 부조리 척결과 도시새마을운동 추진에 관한 결의문

국가운송산업의 중역을 맡고 있는 우리들 전국자동차노동조합 15만 조합원들은 총화단결로 국가안보를 견지하고 증산과 수출중대로 국가경제발전을 성취하여야 하는 중차대한 시대적 사명을 다시 한번 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 내마을 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 명랑교통유지에 앞장선다.

4. 우리들은 단결된 조직력을 바탕으로 기업발전 속에서 소득을 향상하고 낭비없는 절약과 의식의 간소화로 시간과 재물낭비를 방지하고 풍요한 내일의 생활 안정을 기한다.
5. 우리는 회계관리의 철저로 불필요한 낭비를 없애고 부조리 요인 제거에 앞장선다.
6. 우리들은 근로과정에서 야기할 수 있는 수입금 관리의 불성실행위를 절대 근절하여 수치없는 떳떳한 근로자가 된다.
7. 우리들은 대승객봉사 종사자로서 자기교양향상에 힘쓰며 자기직무에 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 박대통령 각하의 자동차 여자안내원의 권익보호와 저임금 일소시달등 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 노무환경 개선에 진력한 지난 한 해의 사업성과를 평가 분석하고 새로운 한해의 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 복지국가 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 위험분담제도를 설정하라.
7. 운수업자는 취업근로자의 건강을 마멸하는 장시간 과로노동, 일당식 포괄역산

- 임금제, 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 믿음이 충만한 직장 분위기를 조성하는데 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 차질없이 수행하는데 필요한 의식과 능력을 함양하고 조합의 끊임없는 성장을 위해 사심없이 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 한번 확인하고 앞으로 부강한 조국, 풍요한 복지사회 건설에 계속 앞장 서 나갈과 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 다 하는데 전심전력하여 우리나라 경제성장에 크게 기여하였음을 자부하면서 우리들의 근로의 대가가 공정한 성과배분으로 앞 당겨질 수 있도록 공동의 노력을 더욱 경주할 것을 다짐한다.
- 1. 우리는 인간의 기본적 생활을 충족할 수 있는 적정임금을 확보하며, 도급제 임금, 포괄역산제 임금 등 불합리한 임금형태를 단호하게 근절하고 합리적인 임금체계의 정립으로 조합원의 생활안정이 보장될 수 있는 대책장구를 당국과 사용자에게 강력히 촉구한다.
- 1. 우리는 교통법규위반 현상이 운전기사의 부주의에서만 기인하는 것이 아니고 교통여건이나 취업환경에 잠재한 구조적 위반요인에 있음을 지적하여 처벌만

능의 단속방침을 하루속히 시정하고 취업기회도 보장하며, 운전기사 인력부족을 해결할 수 있도록 운전면허 행정처분제도를 폐지 또는 대폭 완화할 것을 관계 당국에 요구한다.

1. 우리는 오늘의 교통부조리가 정책부진에 있는 것으로 판단하고 획기적인 교통안전대책으로 우리 조합이 청원한 도로교통법등의 조속한 개정통과와 교통안전 종합심의기구의 설치운영을 정부당국에 다시 한번 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, 정비전습공등 부녀자와 연소 저임근로자에 대한 특별보호책의 수립과 기업내 교육시설 및 복지후생제도의 설치를 시급히 요구한다.
1. 우리들은 주체적인 직장새마을운동을 더욱 알차게 전개하여 직장풍토의 정화와 고생산 고임금의 원천확대에 주력하고 교통질서 유지에 능동적으로 참여하여 교통준법을 생활화하는데 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 이룩하는데 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 다같이 헌신 노력할 것을 굳게 다짐한다.

1. 근로자의 기본적 생활의 보장은 산업의 안정과 평화 그리고 생산성 향상의 기틀이다. 우리는 적정임금의 확보와 소위 1일도급제, 포괄역산제등 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 실시등 합리적인 교통안전대책 개선방안을 조속히 법제화하여 줄 것을 강력히 요구한다.
1. 여자 및 나이어린 근로자에 대한 특별보호제도는 인도적 양심과 박애정신의 발로이다. 우리는 사용자의 기업윤리관에 호소하여 안내원, 조수, 정비견습공 등 부녀자와 연소근로자의 저임금, 장시간 혹사를 지탄하고, 기업내 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 키우는데 합심하여야 한다. 우리는 주체적인 직장 새마을운동과 조직화된 새마을 갖기 운동을 일차게 전개하여 새로운 근로자상을 정립하고 우리 조합원의 보다 나은 지위 창조를 위해 다함께 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 올바르게 정립하고 이를 바탕으로 노동조

합을 활성화시켜 굳건한 조직의 단결과 노사대등능력 확보를 통한 진정한 노동조합 발전에 최선의 노력을 다할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

1. 우리는 복지국가 건설의 주역으로서 드높은 긍지와 사명감으로 '86 아시안게임' 과 '88 서울올림픽' 의 성공적 수행을 위하여 명량한 교통질서 확립에 앞장 설 것을 다짐한다.
1. 우리는 대등한 노사관계를 통한 협조가 진정한 산업평화의 지름길이며, 국가 발전의 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 자 각하고, 조합을 민주적이고 자주적으로 운영하며 조합원의 신뢰와 적극적인 참여 속에 새로운 노동운동의 시대적 사명에 부응한 조합상 구현에 일로 매진한다.
1. 우리는 조합원의 생활을 안정시키기 위해 1986년도 임금인상에는 반드시 생 계비의 확보와 위법부당한 임금체계는 단호히 배격하고 명실상부한 완전월급 제를 실현하며, 교통사고를 유발케하고 생존권을 말살케하는 장시간 노동을 추방하여 인간다운 삶의 확보에 총력을 경주한다.
1. 1986년도 임금교섭은 철저하고 과학적인 준비와 함께, 연맹을 중심으로 조직 간의 강력한 연대속에 추진하고, 사용자측의 성실한 교섭 자세를 촉구하며, 부당노동행위는 이 땅에서 영원히 추방되어야 한다고 강력히 주장한다.
1. 우리는 운수근로자 보호법안의 제정과 국회에 청원중인 운수규칙 30조의 폐 기가 선진교통 환경조성의 초석이며, 운수근로자의 근로조건 향상과 교통사고 방지의 지름길임을 확신하며, 30만 운수근로자와 같이 이 법안이 제정될때까 지 지속적으로 추진 할 것을 강력히 결의한다.

□ 1987년도 정기대의원대회 결의문 (1987. 2. 9)

국가발전의 동맥인 교통운수산업의 역군이며 경제발전 축진의 기수인 전국자동차

노동조합연맹 15만 조합원을 대표한 우리 대의원 일동은 1987년도 정기대의원대회를 맞이하여 민주노동운동의 이념을 바탕으로 총화된 조직력과 노사 대응능력을 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 참여속에 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 관철시키는데 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 사용자주행거리에 비례하는 원시적인 임금체계를 즉각 폐지하라.
- 1. 우리는 금년도에 특히 화물, 정비, 중기 및 전세버스 분야의 대폭적인 조직확

장 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 일사불란한 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 고정배차 제도를 즉각 폐지하고 자율배차 제도로 개선할 것을 사용자 및 관계 당국에 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 일관성없는 정책 또는 교통정책 자체의 부재 그리고 자동차운수근로자에게만 일방적으로 모든 책임을 전가시켜 2중, 3중으로 가혹하게 탄압해온 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 운전 정밀검사와 각종 교육을 폐지하라!
1. 사법부는 운전기사의 생존권을 근본적으로 위협하는 2중 형사합의 강요를 시정할 것을 강력히 촉구한다.
1. 정부는 연간 300억원에 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!

'89 임투승리를 위한 결의문

역사발전의 원동력이며 국가산업동맥의 역군으로서 땀 흘려 일해온 우리 노동자들은 국민경제의 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 자유화 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 89년 임투를 승리로 이끌고 동일노동, 동일임금을 확보하기 위해서는 개별분산적이고 노동분열적인 기업단위의식을 타파하고 업종별 지역별 전국적 통일교섭과 투쟁만이 유일한 길임을 인식하고 6대도시 시내버스를 시발로 통일투쟁을 강력히 전개한다.
1. 우리는 임투를 저해하는 외부의 그 어떤 세력 어떤 기도와의도 분연히 싸워 승리할 것을 다짐하며 자동차연맹의 깃발아래 일치단결하여 89년 임투승리를

기필코 쟁취하자.

1. 우리는 임투를 위한 우리의 투쟁이 부진할 경우 단체행동권과 행사도 불사할 것임을 엄숙히 결의한다.

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 사회 안정을 저해하는 범법행위를 끊임없이 하고 있다.

이같은 사용자의 부당노동행위는 민주발전과 국민화합을 저해하는 구시대적 작태일 뿐만 아니라 산업평화를 깨트리는 행위로서 영원히 지구상에서 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 규정 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.

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 이한 노동조합으로 부상시켜야 할 시대적 소명과 책임의식을 통감하면서 민주적이고 자주적인 노동조합 운동을 힘차게 전개하여 근로자의 기본적 재권리 확보와 경제적 사회적 지위향상으로 민주복지사회 건설에 일로 매진할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 자주적, 민주적, 노동운동을 힘차게 전개하기 위하여 조합내 민주화를 확고히 하고 조직체계와 조직질서를 파괴하는 일체의 행위를 과감히 배격한다.
1. 우리를 자동차노련의 깃발아래 조직총화를 공고히 하여 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 주면정세와 새로운 변화에 능동적으로 대처하여 조합원에게는 신뢰를 국민들로부터 존경을 정부에는 힘 있는 조직으로 인식되는 민주적인 조직력 구축에 총력을 경주한다.

□ 1990년도 임시대의원대회 결의문 (1990. 1. 18)

역사발전의 도도한 흐름속에서 격동의 80년대를 마감하고 새로운 90년대를 시작하는 현 단계에서 자동차운수노동운동은 과거 25년동안 축적된 역량을 바탕으로 가

일층 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 그동안 줄기차게 추진해 온 산별체제로의 발전적인 조직개편을 조속히 완결한다.
1. 정부와 국회는 노동조합이 요구하는 바에 따라 노동법을 즉각 개정하라!
1. 우리는 금년도 주44시간 노동을 기필코 쟁취하기 위해 전 조직력을 총 동원한다!
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 흐름속에서 격동과 시련의 80년대를 마감하고 새로운 90년대를 시작하는 현 단계에서 자동차운수 노동운동은 과거 25년 동안 축적된 역량을 바탕으로 가일층 도약을 통해 한국노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 담당해야 하는 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 제투쟁을 강력하게 전개할 것을 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 그동안 즐기치게 추진해 온 산별체제로의 발전적인 조직개편을 조속히 완료한다.
1. 우리는 금년도 임투에서 생계비의 확보, 임금구조의 개혁, 주 44시간 노동의 완전관철 그리고 주택문제의 해결을 위해서 전조직력을 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 수행해야 하는 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 총 집결하여 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 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 살인적인 물가 폭등에도 불구하고 허구적인 경제위기를 이유로 노동자의 임금을 한자리수로 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 국가교통대책위원회의 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 한국노

동운동의 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 총 집결하여 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 토지공개면 제도를 확대하며 노동조합의 경영 인사권 참여를 보장하여 산업민주주의를 확립하라.
1. 정부는 생산직 근로자에게만 혜택을 주고 있는 초과 근로수당에 대한 비과세 조치를 운수근로자에게로 확대하라.
1. 정부는 숨막히는 대도시 교통문제를 해결하기 위해 당 연맹이 제의한 국가교통대책위원회의 구성을 즉각 수락하라.
1. 정부는 교통사고 예방과 교통문화의 정착을 위해 자동차운수근로기준에 관한 특별법을 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 노사간의 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.

총액임금제 분쇄 특별 결의문

1992년도 전국자동차노동조합연맹 정기대의원대회를 맞이하여 대의원일동과 10만 조합원은 총액임금제라는 미명하에 자행되는 정부의 임금억제 정책을 천인공노할 노동자의 생존권 박탈행위로 규정하고 한국노총의 총액임금제 분쇄 투쟁에 적극 동참할 것을 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

1. 정부는 노동자의 생존권을 박탈하고 자율적인 단체교섭을 유린하는 총액임금제 실시를 즉각 포기하라.
1. 정부와 사용자가 “경제위기설과 노동자 책임론”을 앞세운 비현실적인 임금억제와 노동통제 정책을 엄중 규탄하고 즉각 철회할 것을 요구한다.
1. 정부는 물가상승에도 못미치는 5% 범위내의 임금억제 정책은 경기침체를 더욱 심화시킬 뿐 이라는 점을 엄중 경고한다.
1. 정부는 각종 노동통제 정책을 즉각 철회하고 노동법 개악 기도를 전면 중단하라.
1. 우리는 총액임금제 분쇄와 노동자 생존권을 보장하기 위하여 한국노총과 연대하여 전 조직이 총력투쟁할 것을 결의한다.

조직활성화를 위한 특별 결의문

화물, 정비, 전세버스 운수노동자들은 지난 경제개발 30년동안 밤낮없이 뼈빠지게 일해 왔다. 그러나 지금 그 대가는 무엇인가?

월 3백시간이 넘는 장시간 노동, 성과급 위주의 원시적 임금구조, 열악한 복지수

준, 일방적 규제만 있고 진정한 육성정책은 전무한 정부의 무능, 광범위한 영세기업의 온존, 사용자의 전근대적 경영과 노사관계 등 심각한 문제들로 가득차있다. 이에 우리는 이러한 비상한 상황에 정면으로 맞서 문제들을 해결코자 결연한 의지를 모다 다음과 같이 특별 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 조직의 단결과 활성화를 통해 근로조건을 획기적으로 개선하기 위해 업종별 분과위원회를 구성하고 이를 적극 활용한다.
1. 우리는 무엇보다 노동시간 단축, 임금구조의 개혁, 복지제도 및 시설의 개선을 위해 금년 임투에서 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 정세서비스에 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 악화되어 가고 있는 교통환경의 희생자로서 생존권이 중대한 위협을 받고 있다. 그럼에도 사용자는 합리적인 경영은 망각한 채 자신의 사

리사욕 추구에만 혈안이 되고 있어 땀흘려 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 조합내 민주화를 확고히 하고 조직체계와 질서를 파괴하는 일체의 행위를 과감히 배격한다.
1. 전국민이 법 앞에서 평등한 대우를 받을 권리가 있는데도 불구하고 제조업 근로자에게만 연장, 야간 등 초과근로수당을 비과세하고 있는 조세제도를 개선하고 생산직만 우대하는 근로자 주택분양의 차별을 철폐하라.
1. 우리는 우리의 노동환경개선을 위해 전력 투쟁할 것이며 이를 위한 광고사업 운영권의 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 '94 임투에서 생계비의 확보, 완전월급제 실시, 노동시간 단축 등 성공적인 임투의 수행을 위해 적극적인 지원과 지역간 협력을 공고히 할 것이며, 전 조직력을 동원, 총력 투쟁할 것을 다짐한다.
1. 우리는 노동운동의 주변정세와 새로운 변화에 능동적으로 대처하여 조합원과의 신뢰감, 국민과의 공감을 통해 힘있는 조직으로 성장하는데 전 조직력을 결집한다.

□1995년도 정기대의원대회 결의문 (1995. 2. 10)

'95 임투승리를 위한 결의문

우리 자동차운수노동자는 공익사업 종사자라는 법적 구속력으로 제도적인 탄압과 날로 악화되어가는 교통환경의 희생자로서 생존권이 증대한 위협을 받고 있다.

이러한 상황속에서 최저생계비에도 못 미치는 우리의 임금인상 요구에 대 사용자측의 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 숨막히는 교통환경을 개선하기 위한 대중교통 우선 정책을 확고히 시행하라!
1. 정부는 자동차운수노동자의 단체행동권을 원천봉쇄하고 있는 강제 직권중재를 철폐하도록 즉각 노동법을 개정하라!
1. 정부는 부당한 2중3중의 처벌을 시정하고 초과근로수당 비과세 및 근로자 주택문제를 즉시 해결하라!

교통범칙금 인상저지를 위한 결의문

정부당국은 기초질서를 확립한다는 명분으로 교통범칙금을 최고 8만원까지 대폭 인상하려 하고 있다. 정부당국은 숨막히는 오늘의 교통여건을 개선하기 위한 전진한 노력도 하지 않고 더욱이 세계화를 외치는 이 마당에 차별만능 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 언전(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 시민, 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 승무 거부도 불사할 것임을 엄숙히 천명한다!

□ 1995년도 정기대의원대회 결의문 (1995. 5. 24)

역사 발전의 원동력이며 국가산업의 동맥을 담당하는 우리 운수 노동자들은 한국 노동운동의 선진적이고 주도적인 역할을 수행하고 쾌적한 교통문화를 창조해야 하는 중대한 사명을 부여받고 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 95년도 정기대의원대회를 맞아 다음과 같이 결의한다.

- 다 음 -

- 정부는 공익사업을 빙자하여 운수노동자의 파업권을 제한하는 노동악법을 개정하라.
- 정부는 생산직 근로자에게만 혜택을 주고 있는 초과근로수당에 대한 비과세 조치를 운수근로자에게도 적용하라.
- 정부는 교통사고 예방과 교통문화의 정착을 위해 자동차 운수근로기준에 관한 특별법을 조속히 제정하라.
- 정부는 시민들이 정체로 인한 고통에서 벗어나고 쾌적한 교통환경을 제공하기 위해 버스전용차선을 대폭 확대하고 열악한 교통시설환경이 개선되도록 교통 범칙금을 전액 교통에 투자하라.
- 건설교통부는 노동인권을 말살하는 칸막이가 노사간 합의사항이 아님을 명심하고 이를 즉각 철폐하라.
- 사용자는 운수업이 공익사업임을 인식하고 기업의 경영상태를 공개하고 경영을 합리화하라.
- 우리는 조직의 주체적 역량과 단결력을 강화하기 위해 조합원의 신뢰를 받을 수 있는 노동조합을 건설하고 노조운영의 민주화를 적극 실천한다.

□ 1996년도 정기대의원대회 결의문 (1996. 5. 21)

지금 우리는 그동안 억압 당해온 자동차운수노동자의 기본권 확보와 비민주적 노사관계의 청산이라는 시대적 과제를 안고 있다. 또한 열악한 교통환경을 개선하여 안전하고 쾌적한 선진교통문화를 주도적으로 만들어가야 할 중대한 사명을 부여받고 있다. 이에 우리는 과거의 타성에 젖은 소극적인 자세를 탈피하여 노사관계 개혁 정세에 적극적으로 대처하고 운수노동자의 인간다운 삶의 실현을 위해 전 조직력을 결집, 투쟁할 것을 다짐하며 오늘 '96년도 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 숨막히는 대도시 교통문제를 해결하기 위해 대중교통우선 정책을 분명히 하고 버스전용차선의 대폭 확대, 버스카드제도의 전면적인 실시에 과감히 투자하고 이를 차질 없이 실천하라.
1. 정부는 교통사고나 교통법규 위반시 2중3중 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 교통사고 시 공제조합도 일반 손해보험사와 동일하게 보험처리할 수 있도록 관계법규를 즉각 개정하라.
1. 사용자는 참여와 협력의 노사관계를 구축하기위해 경영상태를 솔직하게 공개

하고 일체의 부당노동행위를 중단하라.

1. 우리는 교통사고 예방과 손실임금 발생을 막기 위해 안전준법운행을 생활화하고 교통제도개선에 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 포기하고 조합원의 복리증진을 위하여 환원하고 그 실현을 위해 적극 투쟁한다.

□ 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 있는 것이다. 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 '97년도 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 총파업등 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 차질없이 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 98년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 산별노조추진위원회를 중심으로 산별노조건설에 조직역량을 총 집중한다.
1. 우리는 장학사업의 기반인 시내버스 외부광고사업권을 99년부터 자동차운수분야로 가져오기 위해 전조직이 총력 투쟁한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체교섭 투쟁에서 실질임금 유지와 근로시간 단축을

위해 모든 노력을 경주한다.

1. 사용자는 일체의 불법, 부당노동행위를 즉각 중단하고 투명한 기업경영과 사재출연 등을 통해 경영상태를 개선하라.
1. 정부는 대중교통을 살리기 위해 버스개혁종합대책을 수립, 추진하고 사업용차량이 대물종합보험에 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 원칙있는 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 99년도 정기대의원대회를 맞이하여 다음과 같이 굳게 결의한다.

- 다 음 -

1. 우리는 급변하는 노동정세에 능동적으로 대처하기 위하여 산별노조추진위원회를 중심으로 산별노조건설에 조직역량을 총 집중한다.
1. 우리는 금년도 임금 및 단체교섭 투쟁에서 실질임금 유지와 고용안정을 위해 모든 노력을 경주한다.
1. 사용자를 일체의 불법, 부당노동행위를 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 원칙있는 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 근로조건의 개선을 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 조직 역량을 총 집중한다!
- 1. 우리는 금년도 임단투에서 노동시간 단축과 대물보험 가입을 완전 쟁취한다!
- 1. 정부와 사용자는 교통문화 정착을 위해 형행 촉박한 배차운행시간을 전면적으로 재조정하라!
- 1. 사용자는 일체의 불법, 부당노동행위를 중단하고 투명한 경영과 공개를 단행하라!
- 1. 정부는 노사분규와 고용불안을 조장하는 백화점 등의 셔틀버스 운행을 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 물결속에 수많은 난관과 도전을 극복해야 하는 어려움에 처해있다. 그러므로 우리는 주체적 역량을 강화하고 노동운동의 미래를 위해 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 대중

교통의 말살을 기도하는 어떤 행위도 즉각 중단하라!

1. 정부와 사용자는 운수근로자의 열악한 복지제도 개선을 위해 버스의부광고 수익금 전액을 노동조합에 이관하라!
1. 우리는 바람직한 교통문화 정착을 위해 안전하고 친절하며 환경을 생각하는 운전 생활화하고 교통제도 개선에 전력 투쟁한다!
1. 우리는 조직의 단결과 현장 중심의 원칙있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰를 확보하여 자동차노동조합연맹의 위상을 확립한다!

생존권 사수 및 사회개혁을 위한 총력투쟁 특별 결의문

금융산업노동조합 간문에 대한 법정구속과 대우자동차노동자에 대한 경찰의 폭력 진압사태에서 알 수 있듯이 정권과 자본은 생존권 사수를 위해 정당하게 투쟁하는 노동자에 대해 야만적인 폭력으로 일관함으로써 모든 노동자의 분노를 자아내고 있다. 뿐만 아니라 준비안된 의약분업으로 인한 의료수가의 인상은 그렇지 않아도 고용불안과 임금삭감으로 고통 받고 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.

- 우리는 한국노총의 투쟁계획을 적극 실천하여, 노동자에게 한없는 고통을 안겨다 주는 정권과 자본의 반노동자적이고 야만적인 구조조정에 맞서 강력히 투쟁한다.
- 우리는 공동투쟁의 기치아래 2001년도 입단투에서 임금 및 노동조건외 원상회복과 소득격차 축소를 위한 임금인상투쟁을 전개한다.
- 우리는 노동자의 인간다운 삶의 질 향상을 위하여 주40시간 주5일 노동제 쟁취를 위해 강력히 투쟁한다.
- 우리는 비정규노동자를 적극 조직화하여 차별을 해소하고 비정규노동자의 근로조건 개선을 위해 적극 투쟁한다.

- 우리는 노동조합과 노조간부를 탄압하고 위협하는 악덕기업주의 부당노동행위에 맞서 조직적으로 강력한 투쟁을 전개한다.
- 우리는 사회보험재정과탄 책임자의 처벌과 잘못된 의약 분업제도 개선을 위해 강력히 투쟁한다.
- 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 버스 종사자들은 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 다 한다.
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 복지 증진에 이바지 할 수 있도록 전 조직력을 집중한다.

자동차운수근로자의 근로조건 개선을 위한 결의문

우리 노동운동은 현재 수많은 도전에 직면하고 있다. 세계화와 신자유주의로 대표되는 시대상황 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 동사업의 안정적 운영 및 주체간 적정 수익금 배분을 위해 법적, 제도적 장치 마련에 최선을 다한다.
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 불법, 부당행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영과 기업공개를 계속해서 촉구한다.
1. 우리는 자동차운수업의 수많은 문제들을 해결하기 위해 지방자치단체가 자체적으로 가칭 버스개혁위원회를 조속히 설치하여 대책을 마련토록 요구한다.
1. 우리는 조직의 단결과 현장 중심의 원칙있는 노동운동을 통해 조합원의 신뢰

를 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 40시간제 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 확대저지와 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 임금인상, 노동시간 단축, 임금제도 개선과 집 단교섭체제 강화에 최선을 다한다.
1. 우리는 현행 장시간 노동을 비롯한 열악한 근로조건을 개선하기위해 노사정위원회 중심으로 대안 마련에 총력을 집중한다.
1. 우리는 사용자들의 임금체불, 불법 부당행위에 과감히 맞서 싸우고 투명한 경영과 기업공개를 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 산별 노조 건설을 완성한다.

□ 전국자동차노동조합연맹 조직분규 수습지침 (1958. 3. 22)

1. 1985년 3월 22일자로 전국자동차노동조합연맹의 의장단(회계감사 위원 포함)은 전원 사표를 제출한다.
1. 금일 의장단 전원이 제출한 사표는 새로 구성되는 대의원대회에서 조건없이 수리한다.
1. 자동차노련에 소속된 직원 및 시·도 연락협의회 간사장도 1985년 3월 22일자로 일괄 사표를 제출한다. (의장단 결의)
1. 대의원은 형행 규약과 노련 선거관리규정에 의거 다시 선출하고 선출된 대의원대회에서 위원장 이하 전임원을 선출한다.
1. 노련 선거관리위원장을 금일 의장단회의에서 선출하고 선거관리위원은 선거관리위원장이 위촉한다.
1. 이상원 위원장은 대의원 선출 업무를 순조롭게 진행하기 위하여 1985년 3월 22일자로 대의원대회를 소집 공고하고 대의원대회 개최 일자는 4월 13일로 한다. 단, 소집권자도 위의 일자는 변경할 수 없다.
1. '84년 정기대의원대회(임기대회)와 관련된 이상원 위원장 직무정지가 처분 사건(현재 서울지법동부지원 계류 중)과 서울고등법원에 계류 중인 83명 대의원대회 유효 주장 본안 사건에 대하여는 노총위원장의 재량으로 재판일자를 연기한다.
1. 자동차노련 의장단은 위와 같은 분규 수습 지침에 따르고 새롭게 선출되는 대의원 선거절차 및 진행업무에 협력하고 대의원대회 결정사항에 일체 이의를 제기하지 못한다.
1. 위의 사항에 대하여 자동차노련 의장단은 충실히 이행할 것에 서명하고 서로 간에 신뢰를 더욱 확실히 하기 위하여 공증하고 노총, 노동부, 자동차노련이 각 1통씩 보관한다.
1. 대의원 배정은 의무금 납부율에 따라 배정하되 '84. 1. 1 부터 '84. 12. 31 까지의 의무금 납부율로 하고 납부마감은 대의원 배정 마감 전일까지로 한다.

6-2. 노총의 노련 관련 주요문건

1) 대한노총 선언, 강령 (1946.3.10)

선 언

일제의 기반(羈絆)과 질곡속에서 민주광복의 정기를 선조로부터 물려 받은 견골 열혈(肩骨熱血)로 우리 노동자들은 해방된 단일민족으로서의 공존동생권을 갈망하며 회천(回天)의 위업을 달성코자 총궐기하여 자주독립을 지향하면서 환희작약하였다. 이에 우리는 모든 번잡한 이론을 타파하고 민주정치하에 만민이 갈망하는 균등사회를 건설코자 전국적으로 이를 발휘토록 대한독립촉성노동총연맹을 결성하여 일로 매진할 것을 정중히 선언한다.

강 령

1. 우리는 민주주의와 신민족주의의 원칙으로 건국을 기함.
1. 우리는 완전독립을 기하고자 자유노동과 총력발휘로서 건국에 헌신함.
1. 우리는 심신을 연마하여 진실한 노동자로서 국제수준의 질적 향상을 도모함.
1. 우리는 혈한불석(血汗不惜)으로 노자간(勞資間) 친선을 기함.
1. 우리는 전국 노동전선의 통일을 기함.

2) 대한독립노동총연맹 규약

제1장 총칙

- 제1조 본 총연맹은 대한독립노동총연맹이라 칭함.
- 제2조 본 총연맹은 본 총연맹의 선언, 강령의 관철을 목적으로 함.
- 제3조 본 총연맹은 본부를 서울시에 치(置)함.

제2장 조직

제4조 본 총연맹은 민주주의적 중앙집권제에 의함.

(가) 특수한 지역에 관하여는 총연맹 직속하에 전국적 단일연맹제를 취함.

(나) 각 지역에는 당해 지역내의 각 직장조합을 통합하여 지구연맹을 조직하며 각 도내의 지구연맹을 통합하여 각 도연맹을 조직하고 각 도연맹은 총연맹의 관할하에 치(置)함. 단, 특수지역에는 특별지구연맹을 치하고 총연맹에 직속케 함.

(다) 각 지역내에 산업별로 노동조합위원회를 조직하여 지구연맹 관할하에 치하고 각 도내에 산업별로 노동조합위원회를 조직하여 도연맹 관할하에 치하며 산업별로 노동조합 전국위원회를 조직하여 총연맹 관할하에 치함. 상세한 조직체계는 별지와 여(如)히 도시(圖示)함.

제5조 본총연맹의 각급 연맹의 하세조직은 중앙집행위원장의 결의로써 인정되고 각급 하부조직의 해체 급(及) 재조직은 중앙집행위원회의 결의에 의함.

제3장 권리 및 의무

제6조 본 총연맹원은 동일한 발언권, 결의권, 선거권 급(及) 피선거권이 유(有)함.

제7조 본 연맹의 각급 하부조직은 본 총연맹의 선언 강령 급(及) 규약을 준수하며 대회 급(及) 중앙집행위원의 결의사항과 각종 지령에 복종하고 당해조직체의 결의사항 급(及)사항을 총연맹에 보고할 의무가 유(有)함.

제8조 본 총연맹 각급 하부조직은 당해 정 부위원장 급(及) 간부를 선출한 후 10일 이내로 총연맹에 차(此)를 보고할 의무가 유(有)하며 해(該) 정 부위원장 급(及) 간부는 총연맹 상무집행위원회 급(及) 중앙감찰위원연석회의 결의로서 차(此)를 임명 차(又)는 파면함을 득함.

제9조 본 총연맹은 특히 필요로 인정할 시 하급조직에 대하여 그 상급조직인 중간조직을 경유치 않고 직접으로 명령지시함을 득하며 하급조직으로써 특히 필요할 시는 그 상급조직을 경유치 않고 본 총연맹에 직접 보고 차(又)는 연락하고 지시를 받을 수 있음.

제10조 본 총연맹은 의무금을 납입할 의무가 유(有)함.

제4장 기관 급(及) 회의

제11조 본 총연맹은 하기(下記) 각 기관을 치함.

- (가) 정기 급(及) 임시전국대의원대회
- (나) 중앙집행위원회
- (다) 중앙상무집행위원회
- (라) 중앙감찰위원회
- (마) 기획원

제12조 각 기관의 기능은 여하(如何)함.

1. 전국대의원대회는 각 특수지역연맹 각 도연맹급(及) 특별지역연맹의 맹원비율에 의하여 선출된 대의원으로 조직한 최고결의기관으로서 하(下)의 기능을 유(有)함.
 - (가) 강령규약의 수정
 - (나) 중요한동방침 결정
 - (다) 중앙집행위원 급(及) 정부위원장 선출 중앙감찰위원 급(及) 감찰정부위원장 선출
 - (라) 건의안의 토의
 - (마) 기타 필요사항의 결의
2. 중앙집행위원회
 - (가) 중앙상무집행위원 선출 급(及) 각부서조직
 - (나) 전국대의원대회 결의사항의 집행 급(及) 대회 휴회중 긴급사항 결의
 - (다) 차기대회에 부의할 의안의 작성
 - (라) 결산의 승인 급(及) 예산의 심의
3. 중앙상무집행위원회
 - (가) 중앙집행위원회 결의사항의 집행 급(及) 제안건의 처리
 - (나) 중앙집행위원회 휴회중 그 기능의 대행 단, 차기 중앙집행위원회의 승인을 요함.
 - (다) 쟁의대책위원회 급(及) 기타 필요한 전문위원회의 설치 급(及) 그 위원

의 선정

4. 중앙감찰위원회

(가) 본 총연맹의 일절 집행기관을 감찰하여 중앙집행위원장 급 각종 회의에 보고함.

(나) 각종 회의에 발언권이 유(有)하되 결의권은 무(無)함.

5. 기획원 정부위원장이 추천한 기획위원으로서 구성하되 그 기능은 하기(下記)와 여(如)함

(가) 위원장의 자문에 응하고 중요운동방침 급(及) 일절기획안을 제공 차(叉)는 건의함.

(나) 일절 회의에 발언권이 유(有)하나 결의권은 무(無)함.

제13조 본 총연맹의 회의는 여하(如何)함.

(가) 정기대의원대회는 매년 3월중에 중앙집행위원장이 차(此)를 소집함.

(나) 임시대의원대회는 중앙집행위원 반수이상의 요청이 유할 시 위원장이 차를 소집함.

(다) 중앙집행위원장이 필요로 인정할 시 차를 소집함.

(라) 중앙집행위원회는 매년 4월, 8월, 12월에 차를 정기적으로 중앙집행위원장이 소집하고 중앙집행위원 반수이상의 요구가 유하거나 차는 중앙집행위원장이 필요로 인정할 시 중앙집행위원장이 차를 소집함.

(마) 중앙상무집행위원회는 위원장이 필요로 인정할 시 차는 위원 반수이상의 요청이 있을 시 위원장이 차를 소집함.

(바) 중앙감찰위원회는 감찰위원장이 필요로 인정할 시 차는 감찰위원 3분의1 이상의 요구가 있을 시 감찰위원장이 차를 소집함.

제14조 회의는 과반수 출석으로 성립하고 종다수 결의로 하되 가부동수일 시는 의장이 차를 결(決)함.

제5장 임원 급(及) 부서

제15조 본 총연맹의 위원은 여하함.

중앙집행위원장 1명

동 부위원장	약간명
중앙집행위원	약간명
중앙상무집행위원	야간명
중앙감찰위원장	1명
동 부위원장	약간명
중앙감찰위원	약간명
기획원위원	약간명

제16조 임원의 임기는 차기 정기대회까지 만료함. 단, 재선함을 득함.

제17조 임원의 임무는 여하함.

- (가) 중앙집행위원장은 본 총연맹을 대표하며 본 총연맹을 총할함.
- (나) 부위원장은 위원장을 보좌하고 위원장 유고시 그 직능을 대행함.
- (다) 기타 각급위원은 제12조에 규정한 해당임무를 각기 수행함.

제18조 중앙상무집행위원회에 하(下)의 부서를 치(置)함.

총무부 조직부

선전부 문교부

조사부 후생부

청년부 부녀부

단, 각부서에는 부장 1인, 차장 1인, 부원 약간명을 치함.

제6장 재정

제19조 본 총연맹의 재정은 의무금 급(及) 기타 수입으로 충당함. 단, 의무금은 매월말까지 납입키로 함.

제7장 징계

제20조 본 총연맹의 하부조직 급(及) 맹원중 선언강령 급(及) 규약을 위반하거나 연맹의 명예를 훼손하며 차는 상부명령제통에 순종치 않을 시는 그 경중에 따라 경고, 정권, 제명 차는 해체함을 득함.

제8장 부칙

제21조 본 규약은 전국대의원대회 출석의원 3분의2 이상의 결의에 의하여 수정함을 득함.

제22조 본 규약의 미비한 점은 통상 관례에 의함.

제23조 본 규약은 통과일로부터 시행함.

3) 한국노총 강령규약 (1960.11.25)

기본강령

1. 우리는 민주적인 노동운동을 통하여 노동자의 인권수호와 경제적 사회적 지위 향상을 위한 공동적인 투쟁의 선봉이 된다.
2. 우리는 생산성의 양양으로서 산업경제의 재건을 기하고 노자평등의 균등사회 건설에 매진한다.
3. 우리는 민권의 확립으로서 완전한 국가적 자유를 구현시키고 국제자유노동조직과 제휴하여 세계평화에 공헌한다.

행동강령

1. 8시간 노동제 실시
2. 단체협약권 확립
3. 파업권의 확립
4. 최저임금제 실시
5. 사회보험, 실업보험제 실시
6. 재해보상의 철저한 실시
7. 숙련기술공의 우대
8. 불법해고 반대
9. 노동자의 복지시설 완비

10. 임금의 정상지불
11. 고용중대의 확립
12. 강제노동의 금지
13. 휴일휴가제의 완전실시
14. 노동자의 교양기관 설치
15. 노동자에 대한 균등처우 확립
16. 연소노동자의 보호책 확립
17. 중간착취의 배제
18. 직업안전의 보장
19. 보건관리의 확립
20. 노동입법의 개선
21. 노동운동의 부당간섭 배제

규약

제1장 총칙

제1조【명칭】 1. 본 조직의 명칭은 한국노동조합총연맹이라하고 약칭을 '노총' 이라 한다.

2. 본 연맹의 영문명을 다음과 같이 정한다.

The Federation of Korean Trade Unions(F.K.T.U)

제2조【목적】 본 연맹은 자유롭고 민주적인 노동조합으로서 성립되며 여하한 외부의 지배도 받지않고 국내 전 노동자의 이익을 증진하고 노동의 존엄을 고양할 것을 임무로 하는 강력하고도 유효한 전국적 조직을 확립하여 본 연맹의 선언, 강령을 관철하고 행동강령과 이에 수반하는 모든 사업을 과감히 실천함을 목적으로 한다.

제3조【주사무소】 본 연맹의 주사무소는 서울특별시에 둔다.

제2장 조직

제4조 【가맹】 본 연맹은 본 연맹의 선언 강령에 찬동하고 소정의 가입절차를 필한 모든 조직에 대하여 중앙이사회의 결의로서 가입을 결정한다.

제5조 【회원】(맹원) 중앙이사회의 결의로서 가입이 결정된 조직은 본 연맹의 회원(맹원)이 되며 제6조에 열거된 각 연합체 산하 단위 노동조합은 자동적으로 회원(맹원)자격이 성립된다.

제6조 【구성】 1. 본 연맹의 조직은 산업, 직업, 지역별 노동조합연합체와 전국적 단위노조로서 구성한다.

2. 각 산업, 직업, 지역별 노동조합연합체는 동업동종의 부문과 동일한 행정구역에 속하는 노동자로서 조직되는 2개 이상의 단위 노동조합으로서 구성되어야 한다.

3. 도단위를 기준으로 하는 지역연합체는 2개 이상의 지구노동조합연합회로서 구성되어야 한다.

4. 동일한 행정구역내에 동업동종의 부문에 속하는 단위 노동조합이 수개가 있어 지역적인 상호연합을 필요로 할 때에는 산업, 직업별로 지구노동조합연합체를 구성할 수 있다.

5. 전국단위노동조합의 조직은 2개도 이상의 지부 또는 분회로서 구성되어야 한다.

제7조 【제적】 본 연맹에 가입한 각급 조직체에서 법적 절차에 의한 탈퇴결의가 있을 때는 즉시 그 실태를 조사한 후 중앙이사회의 결의를 얻어 제적한다.

제3장 권리

제8조 【행사권】 본 연맹 회원(맹원) 노동조합은 제8조의 규정에 의하여 합리적이고 공정한 선거로서 선출된 대의원을 전국대의원대회에 파견하며 파견된 대의원에 게는 동일한 발언된 결의한 선거권이 있고 선거권은 전 회원(맹원) 노동조합 조합

원에게 있다.

제9조 【대의원 비율】 대의원은 회원(맹원) 노동조합 단위로 좌의 비율에 의하여 선출한다.

1. 조합원 1,000명까지는 500명 단위 1명으로 하고 1,000명을 초과하였을 때에는 초과인원 매 1,000명 단위 1명으로 한다.
2. 초과인원 매 1,000명 단위 1명으로 하는데 있어 단수 500명 이상일 때에 한하여 1명을 추가할 수 있다.
3. 조합원수 500명 미달인 때에는 동일한 연합체 산하에 있는 미달수 노동조합끼리 상호연합하여 전기의 대의원을 선출할 수 있으며, 2명을 초과하지 못한다.

제10조 【중앙이사 선출비율】 중앙이사는 조합원 5,000명을 초과한 산업, 직업, 지역별 노동조합 연합체 및 아무 연합체에도 속하지 않은 전국적인 성격을 가진 단위 노동조합 대표 각 1명씩을 선출한다.

제4장 의무

제11조 【조직에 관한 의무】 1. 본 연맹에 가입한 각급 회원(맹원) 조직은 본 규약을 준수하여 전국대의원대회 및 중앙이사회회의 결의사항에 대하여 통일된 체제를 유지할 의무가 있다.

2. 각급 회원(맹원) 조직은 본 연맹이 그 목적을 달성하기 위하여 행하는 사업과 조직활동에 협력할 의무가 있다.

제12조 【회비에 관한 의무】 1. 본 연맹에 가입한 각급 회원(맹원) 조직에 매월 일정한 회비(맹비)를 납부할 의무가 있다.

2. 각급 회원(맹원) 조직으로서 3개월 이상 회비(맹비)를 미납하였을 때에는 중앙이사회회의 결의로서 발언권과 결의권을 부여하지 않는다.

제5장 회의

제13조 【회의기관】 본 연맹에 좌의 회의기관을 둔다.

1. 정기대의원대회
2. 임시대의원대회
3. 중앙이사회
4. 상임위원회

제14조 【대의원대회】

1. 소집

정기대의원대회는 매년 10월중에 의장이 이를 소집하며 임시대의원대회는 의장단의 합의로서 필요하다고 결정하였을 때 또는 중앙이사 3분지 2이상이나 회원(맹원)노동조합원 총수의 4분지 1이상의 조합원이 회의의 목적사항을 제시하고 소집요청을 하였을 때 의장이 이를 소집한다. 단, 천재사변 기타 사정으로 부득이한 경우에 있어 대회 개최가 불가능할 때에는 연기할 수 있다.

2. 기능

대의원대회는 본 연맹회에 대(代)하는 최고결의기관으로서 좌의 기능이 있다.

1. 규약의 제정 및 변경
2. 임원선거
3. 고문 및 지도위원 추대
4. 예산심의
5. 결산보고
6. 기금의 설치, 관리 또는 처분
7. 당면운동방침 수립
8. 국제노동조합조직에의 가입 또는 탈퇴
9. 본연맹의 합병 분할 또는 해산
10. 각급회원(맹원)으로부터의 건의안 심의
11. 기타 중요사항의 심의결의

3. 소집공고

대의원대회 소집은 적어도 2주일전 그 회의의 목적사항을 제시하고 공고하여야 한다.

제15조 【중앙이사회】

1. 소집

중앙이사회는 의장단의 합의로서 필요하다고 인정하였을 때 또는 중앙이사 과반수 요청이 있을 때 의장이 이를 소집한다.

2. 기능

중앙이사회는 의장단과 중앙이사로서 구성하며 좌의 기능이 있다.

1. 대회 결의사항의 집행방침 채택
2. 각 부의 부·차장 및 전문위원의 인준
3. 대의원대회 심의를 필요로 하는 사항 이외의 의안 심의
4. 각급 노동조합조직의 가입인준
5. 본 연맹 재직원 및 각급회원(맹원) 조직의 조합원에 대한 징계
6. 세칙의 제정 및 폐기
7. 상임위원회의 건의안 토의

제16조 【상임위원회】

1. 소집

상임위원회는 의장단의 합의로서 필요하다고 인정하였을 때 또는 상임위원회 과반수 요청이 있을 때 의장이 이를 소집한다.

2. 기능

상임위원회는 의장단, 사무총장, 간사로서 구성되며 다음 사항을 집행할 기능이 있다.

1. 대의원대회 또는 중앙이사회 결의로서 수입된 안건의 집행
2. 각 부의 부·차장 및 전문위원의 선정
3. 상임직원의 인준
4. 임시대책위원회의 설치 및 폐지
5. 실무자회의에 관한 사항
6. 기타 사무집행에 필요한 사항

제17조 【회의의 성립과 일반결의】 본 연맹 각종 회의는 별도 규정이 없는 한 재적인원 과반수 출석으로 성립되고 재적의원 과반수로서 결의된다. 단, 가부동수인 때에는 의장이 정하는 바에 의한다.

제18조 【특별결의】 본 연맹 결의사항 중 규약의 변경과 합병, 분할, 해산에 관한 사항은 재적대의원 3분의 2이상의 결의를 얻어야 한다.

제6장 임원

제19조 【임원】 본 연맹에 좌기(左記) 임원을 둔다.

1. 의장 1명
2. 부의장 약간명
3. 사무총장 1명
4. 간사 7명
5. 회계감사위원 약간명

제20조 【선출방법】 본 연맹 임원의 선출방법은 좌와 여하다.

본 연맹의 임원은 대의원의 직접 무기명 투표로서 선출한다.

제21조 【임기】 본 연맹 임원의 임기는 2년으로 하되 재선을 막지 않는다.

단, 결원을 보충하였을 때에는 전임자의 잔임기간을 임기로 한다.

제22조 【임무】

1. 의장은 본 연맹을 대표하며 회무를 통할지휘 한다.
2. 부의장은 의장을 보좌하며 의장유고시 그 직무를 대리한다.
3. 사무총장은 정부의장을 보좌하며 각 위원회 각 부의 사무를 통할지휘한다.
4. 간사는 소관위원회 사무를 통할 집행하며 사무처리에 대한 책임을 진다.
5. 회계감사위원은 본 연맹의 재정업무를 감사하는 권한을 가지며 적어도 3개월에 1회식(式) 회계감사를 시행하여야 한다.
6. 본 연맹임원은 각종 회의에 출석하여 의견을 구신할 수 있다.

제7장 부서

제23조 【부서편성】 본 연맹의 부서를 좌와 여히 편성한다.

총무부, 조정부, 통계부, 선전부, 국제부, 조사부, 후생부, 부녀부, 교육위원회,

재정관리위원회, 기획위원회, 쟁의지도위원회, 정책위원회, 기관지운영위원회, 통제위원회

제24조 【사무분담】 각 직제별 사무분담은 좌와 여하다.

1. 총무부는 인장보관, 각종문서 수발, 문서보관, 재산관리, 금전출납, 예산편성, 결산보고 회의에 관한 사항과 기타 타부에 속하지 않는 일체 사무
2. 조직부는 각급조직의 지도육성과 조직강화 정비 기타조직에 관한 일체 사무
3. 통계부는 노동운동에 필요한 각종통계에 관한 일체 사무
4. 선전부는 대내외 선전사업과 문화 계몽, 정보 모집, 기타 선전에 관한 일체 사무
5. 국제부는 국제적인 노동문제의 연구와 국제조직에의 가입알선 및 조직적인 연대와 기타 국제문제에 관한 일체 사무
6. 조사부는 노동조합운동에 관한 제반 자료수집과 노동조건 유지 개선에 필요한 기초자료조사 기타 조사에 관한 일체 사무
7. 후생부는 회원(맹원)에 대한 소비사업 및 원호사업과 노동회관에 관한 사항 기타 후생에 관한 일체 사무
8. 부녀부는 회원노조 부녀조합원의 조직지도 및 산하 조합원 가정의 부녀지도사업에 관한 일체 사무
9. 교육위원회는 노동교육강좌, 훈련계획, 기타 노동교육에 관한 일체 사무
10. 재정관리위원회는 본 연맹대회에서 결의된 기본재정과 국제연대기금의 관리 및 처분에 관한 일체 사무
11. 기획위원회는 본 연맹 사무수행에 관한 계획과 당면 운동방침의 수립 기타 기획에 의한 일체 사무
12. 쟁의지도위원회는 노동조합 발전을 위한 제반법률의 연구 및 각급 산하조직에서 발생하는 노동쟁의를 지도하며 쟁의수행을 위한 법적투쟁 기타 쟁의에 관한 일체 사무
13. 정책위원회는 사회적인 정치경제문제와 노동문제에 관한 정책수립과 이에 수반하는 일체사무
14. 기관지운영위원회는 기관지 편집, 기사취재, 출판과 이에 수반하는 일체 사무
15. 통제위원회는 각급 회원(맹원) 조직 및 동 조합원에 대하여 규약 제11조 제

12조, 제27조, 제29조에 규정한 의무이행 및 징계 사항과 이에 수반하는 각종 통제업무에 관한 일체 사무

제25조 【인원배치】

1. 부에는 부장 1명, 위원회에는 간사 1명으로 한다.
2. 각부에 차장, 각위원회에 위원 약간명을 둘 수 있으며, 필요에 따라 상임직원을 둘 수 있다.

제26조 【자문】 고문 및 지도위원은 의장단의 자문에 응한다.

제8장 규율

제27조 【명예】 각급회원(맹원)조직 및 산하조합원은 항상 노동에 대한 자긍과 자존심을 보지하고 부단의 노력으로서 본 연맹의 명예를 유지하여야 한다.

제28조 【조직 징계】 본 연맹의 각급회원(맹원) 조직이 강령규약을 위반하거나 본 연맹의 명예를 훼손하고 결의지령에 불복할 시에는 통제위원회의 조사보고에 의하여 그 경중에 따라 중앙이사회 3분지 2이상의 결의로서 경구 정권, 제명에 처한다.

제29조 【임원징계】 본 연맹 임원과 산하 각급회원(맹원) 조직의 임원 중 강령 규약을 위반하고 회의결의를 불복 또는 회무를 고의로 방해하였을 때에는 통제위원회의 조사보고에 의하여 중앙이사회 재적 과반수의 결의로서 경고 정직, 정권, 제명에 처한다. 단, 의장단은 전국대의원대회에서만 징계할 수 있다.

제9장 수입

제30조 【수입】 본 연맹의 재정은 대의원대회에서 결의된 예산에 의거하여 회비와 찬조금 기타 수입금으로 충당한다.

제31조 【회계년도】 본 연맹의 회계년도는 매년 10월 1일부터 익년 9월말일까지로 한다.

제32조 【회계규정】 본 연맹의 회계규정은 별도 이를 제정한다.

부 칙

제33조 【세칙제정】 중앙이사회는 사무집행의 만전을 기하기 위하여 별도세칙을 제정할 수 있다.

제34조 【청산규정】 본 연맹해산이 결의되었을 때에는 해산선포대회에서 청산규정과 청산인을 제정 선정하여야 한다.

제35조 【통상관례】 본 규약의 미비한 점은 통상관례에 의하여 운영된다.

4) 한국노동단체 재건조직위원회 성명서(1961.8.5)

백척간두에 놓인 국가의 운명을 바로잡고 심각한 경제위기를 극복하기 위한 민족 대약진의 여명은 밝았다. 이제 혁명 제2단계인 경제재건에 온 국민총력을 경주하여야 할 차제에 산업역군으로서의 중책을 지닌 우리들 노동자는 조직과 단결로서 혁명과업 완수에 적극 공헌할 결의를 다시금 굳게 하는 바이다.

거(去) 5월 22일자로 공포된 국가재건최고회의 포고령 제6호에 의하여 노동단체는 전면 해산되었으나 금반 근로자의 단체활동보장에 관한 임시조치법을 제정 공포하여 민주적 노동조합운동을 의법 보장한 국가재건최고회의 결정을 우리들은 열렬히 지지 환영하는 동시에 앞으로 혁명정신을 받들어 참신하고건전한 노동조합을 조직 재건하여 노동자의 기본권익 향상과 산업부흥에 이바지하고자 하는 바이다.

민주국가의 건전한 노동조합은 국가사회의 주요한 구성요소로서 국명의 공동번영을 위하여 노동자의 권익향상과 아울러 국가경제발전에 기여하고 있는 것이다. 불행히도 과거 이 나라의 노동지도다공은 지도이념의 빈곤과 파쟁, 부패와 정상배적 행위의 타성에서 벗어나지 못함으로써 노동운동의 난맥상과 사회적 혼란을 야기한 불미스런 사태가 비일비재하였음이 사실이나 우리들은 성스러운 국가개혁기를 맞이하여 적폐와 타성을 일소하고 건전한 노동단체를 재건하여 민주적 노동운동의 발족을 기하며노동자의 권익을 수호하고 생산증강에 적극헌신하므로서 역사적인 국가재건운동에 참여코저하는 바이다.

본 재건조직위원회는 앞으로 노동조합운동의 기본정책과 재건조직요강을 좌와 여

히 수립하고 참신하고 건전한 노동조합을 재건조직코저 하오니 전국 노동자동지들의 적극적 참여를 바라며 자이(茲以)성명하는 바이다.

기본정책

1. 우리들은 반공체제를 강화하고 자주경제 확립으로 민주적 국토통일을 기한다.
2. 우리들은 공고한 단결로 노동자의 기본권리를 수호하고 생활수준의 향상을 기한다.
3. 우리들은 정치적 중립과 조합재정의 자립으로 민주노동운동의 발전을 기한다.
4. 우리들은 정치적 중립과 조합재정의 자립으로 민주노동운동의 발전을 기한다.
5. 우리들은 건전한 노동정신으로 국가산업의 발전을 기한다.
6. 우리들은 기간산업의 공유화와 산어브리 민주화를 기한다.
7. 우리들은 민주우방의 노동자와 국제적 유대를 강화하여 세계평화에 공헌한다.

노동단체 재건조직 요강

1. 각 산업별의 건실한 지도자의 동지적 결합체인 한국노동단체 재건조직위원회의 지도하에 각급 노동단체를 조직한다.
2. 모든 용공 및 반혁명분자를 발본배제하여 반공체제를 강화한다.
3. 산업별노동조합의 단일조직체제를 확립하여 조직의 난맥을 지양하고 무질서한 노동쟁의를 방지한다.
4. 노동단체의 재정자립으로 노동조직의 부패와 의타성을 지양한다.
5. 노동단체의 정치적중립을 견지하여 민주노동운동의 발전을 기한다.
6. 어용 노동단체·사이비 노동단체 및 사이비 노동지도자를 철저히 제거하여 건전한 노동단체의 발전을 기한다.
7. 노동단체 조직체계의 합리적 편제로 경비를 절감한다.
8. 국제노동단체와 유대를 강화한다.

단기 4294년 8월 5일

한국노동단체 재건조직위원회

의장 이 규 철
위원 김 광 수
한 기 수
조 창 화
이 광 조
조 규 동
안 강 수
최 재 준
김 형 호

5) 자동차 지입제와 종업원의 노무관리일원화조치 결의문

자동차의 위탁 운영제도(지입제)로 인하여 야기되는 폐해는 실로 막대한 것으로서 종업원의 혹사, 법정근무시간의 초과, 제수당의 미불, 고용관계의 불완전등 여러 면으로 발생되고 있다. 이러한 노동조건외 저하는 필연적으로 노동력의 재생산과 건강유지에 악영향을 초래할 뿐 아니라 능률의 저하와 교통사고의 빈발 등 허다한 문제를 야기시키고 있음에 비추어 우리는 교통부 고시 제654호에 의한 자동차 지입제의 완전한 철폐와 아울러 정부방침을 의식적으로 반대하는 소위 차주들에 대한 강력한 법적조치로써 법에 의한 주식회사 체제확립은 물론 자동차 종업원에 대한 고용 및 임금체계 등 노무관리의 합리적인 일원화를 도모해 줄 것을 본 대회 결의에 의하여 강력히 건의한다.

6) 교통안전정책 합리화 촉구 결의문

정부 당국은 교통질서 및 교통안전을 확보하기 위한 일련의 방책으로서 운전기사에 대한 처벌을 대폭 강화하고 있다.

우리는 이와 같은 과잉단속 조치가 취업운전기사들의 사기를 저하시킬 뿐 아니라

벌과금의 지출과 취업시간의 상실로 그들의 생계를 위협하는 역작용을 일으키고 있음을 확인하였다.

그동안 전국자동차노동조합에서는 교통안전을 위한 보다 근원 적이며 적극적인 장기 대책으로서 도로 및 교통안전 시설의 정비확장, 교통안전 교육의 강화를 통한 범 국민적 교통안전 사상의 제고, 비현실적이며 개괄적인 교통단속 법규의 개정보완, 운수사업법, 경영합리화를 토대로 한 노무관리의 개선과 교통사고의 유발요인이 되는 과로취업을 강요하는 사업주의 규제 등을 즐기차게 건의해 왔던 것이다.

자동차노동조합의 이와 같은 건의는 교통 법규를 지키기 곤란한 취업여건과 불량한 교통 환경 속에서 다만 운전기사들을 처벌하는 것만으로는 교통사고의 감소는 기대할 수 없으며 도리어 운전기사와 그 가족들을 굶주림과 불안속에 휘몰아 넣게 된다는 판단을 전제로 한 것임을 알아야 할 것이다.

이제 우리는 이 문제의 근본적인 해결을 위하여 정부 각 부처간에 분산되어 있는 교통행정 기능을 통합 조정함으로써 종합적이며 합리적인 장기 교통안전 정책을 수립 추진해 줄 것을 거듭 강조하면서 자동차노동조합이 전체 조합원의 염원과 전문가의 의견을 중합하여 국회에 제출한 도로교통법 등 관련 법령의 개정 청원이 조합의 요구대로 반영되도록 우리의 총력을 경주할 것을 1976년도 노총 전국대의원대회의 이름으로 결의한다.

7) 1996년 정부의 노동법 날치기 처리 관련 문건

□ 성 명 서

‘12·26 폭거’를 자행한 김영삼 정권을 응징하자!

역장이 무너져 내린다! ‘12 26폭거’가 일어났다!

분하고 참담한 심정을 억누를 길 없다.

김영삼 정권은 의회민주주의를 송두리 채 파괴했다.

1천 2백만 노동자와 4천 5백만 국민의 생존권을 유린했다.

참으로 국민과 국가의 앞날에 불행한 사태가 일어나고 말았다. 정권이 흔들리고 있다. 국가가 위기를 맞고 있다. 국민경제가 파탄에 빠지고 있다. 산업사회가 공멸의 길로 치닫고 있다. 반민주·반국민·반노동자적 '12·26폭거'를 자행한 김영삼 정권은 듣기 바란다. '날치기'로 노동법을 짓밟고 국헌을 유린한 김영삼 정권을 유지했던 군사독재정권이 비극적인 종말을 맞았고 지금도 국민적 법의 심판대에 서 있음을 상기하라!

이제, 우리는 최후의 선택을 하고자 한다.

조직적·정치적 투쟁역량을 총집결시켜 김영삼 정권을 응징하고자 한다. 기필코 '문민독재정권'을 용납하지 않을 것이다.

김영삼 정권은 들어라.

우리 1천 2백만 노동자는 결코 좌시하지 않을 것이다. 어떠한 희생과 고통이 함께 하더라도 반드시 심판하고 말 것임을 똑똑히 기억하기 바란다!

□ 1차 총파업 명령서(1996.12.26)

신한국당이 1996년 12월 26일 새벽 출시를 기해 날치기 통과시킨 노동악법은 무효임을 선언하면서, 다음과 같이 전 조직의 총파업을 명령한다.

1. 산별연맹, 지역본부, 단위노조는 1996년 12월 26일부터 철야농성에 돌입한다.
1. 노총 산하 전 조직은 1996년 12월 27일(금) 13:00부터 28일(토) 12:00까지 24시간 총파업을 단행한다.
1. 1996년 12월 27일 14:00에 개최기로 하였던 '비상전국노조대표자대회'는 총파업으로 인하여 취소한다.

□ '노동법 개악 무효 선언 총파업' 특별 기자회견문(1996.12.27)

우리는 날치기로 통과된 노동법 개정안은 원천무효임을 선언하며, 12월 27일 13시부터 전국 5,500여 사업장 120만 전 조합원이 금년 말까지 총파업에 돌입한다. 오늘 본인의 파업시한 연장 결단은 한국노총 1백2십만 조합원의 요구이자 전국대의원들에게 위임받은 '파업발동권'의 정당한 행사이며, 이땅의 민주주의와 1천2백만 노동자의 생존권 사수를 위한 역사적 투쟁의 서곡이다.

한국노총은 그동안 총파업을 최대한 자제하면서, 모든 합법적이고 평화적인 수단을 총동원하여 투쟁해 왔다. 11만 노동자의 '여의도 집회'와 전국 방방곡곡의 수십만 대중집회, 목숨을 건 단식투쟁과 전국 6,000여 노조 간부의 삭발투쟁, 100여만 노동자의 노동법 개악 저지 서명작업과 신한국당 항의방문 등을 통해 우리는 노동법이 개악되어서는 안된다는 우리의 의지를 김영삼정권에게 명백히 전달했다. 집권당 단독으로 노동법을 개악할 경우, 노사관계의 파탄을 물론 한국경제의 어려움이 더욱 가중될 것이라는 점도 수차 경고한 바 있다. 그럼에도 정부·여당은 완전히 이성을 상실한 채, 미처 새벽이 밝기도 전에 기습적인 날치기로 의회민주주의를 유린하는 쿠데타를 감행하였다.

"경제회생과 안보를 위해 노동관계법과 안기부법 등을 개정한다"고 하면서 무엇이 두려워 새벽의 여명을 틈타 일방적으로 노동법을 개악하는가? 우리는 애당초 김영삼정부에게 내용적이고 실질적인 민주화의 실현은 기대한 바 없거니와, 노동법의 날치기 통과로 이땅의 절차적, 형식적 민주주의 조차도 조종을 올렸음을 선언한다. 경제회생을 위한다는 정부·여당의 어리석은 '구국의 결단'이 한국경제의 장송곡을 울리고 있음을 이땅의 1천 2백만 노동자와 4천 5백만 국민과 더불어 애통해 하지 않을 수 없다.

게다가 정부·여당은 노동자의 한가닥 기대와 자존심마저 여지없이 짓밟아 버렸다. 노동자를 마음대로 해고시킬 수 있고, 노동조합 활동을 무력화시키는 독소조항들은 그대로 둔 채, 결사의 자유보장을 전면 유보시킴으로서 노동계 분열책동까지 동원하는 신한국당의 가증스러운 작태에 우리는 개탄을 금할 길 없다.

노동법 개악 저지를 위한 마지막 평화적 수단으로서 12월 26일 13시를 기해 한

국노총·민주노총 위원장 공동기자회견을 하기로 했던 본인으로서 더욱 더 무거운 책임감과 치밀어 오르는 분노를 느낀다. 그럴수록 우리는 저들의 간교한 분할 책동을 분쇄하고 동지적 연대로 노동계의 대동단결과 공동투쟁을 도모할 것이며, 노동자의 완전한 결사의 자유 보장과 생존권 사수를 위해 끝까지 투쟁할 것임을 거듭 밝히는 바이다.

본인은 정부당국에 요구한다. 총파업 가담자에 대한 사법처리를 즉각 중지하라. 오늘의 총파업과 같은 불행한 사태를 초래한 장본인은 정부·여당이다

또한 1천 2백만 노동자의 생존권 사수와 120만 조합원의 노동기본권 보호의 막중한 책무를 지고 있는 한국노총 위원장으로서 총파업 명령은 지극히 당연한 마지막 자위권의 발동이다.

이번 총파업으로 인한 모든 책임은 전적으로 정부·여당에게 있다. 그러나 굳이 사법적 책임을 묻는다면 그것은 당연히 한국노총 지도부의 몫이다. 만일 총파업에 참여한 노조 간부와 조합원에 대해 사법처리를 한다면, 한국노총은 국내의 모든 민주세력과 연대하여 정권타도와 신한국당 응징을 위해 총력투쟁할 것임을 천명한다. 아울러, 사랑하고 존경하는 한국노총 산하 조합원들도 본인과 한국노총 지도부를 끝까지 신뢰하고 오차도 없이 총파업 투쟁에 매진하기를 기대하는 바이다.

국민 여러분들께도 고뇌에 찬 한국노총의 불가피한 결정에 대해 깊은 이해 있으시길 간곡히 당부드린다. 그동안 온건합리적 운동노선을 통해 '국민경제와 정합성을 가지는 노동운동, 국민의 사랑을 받는 노동운동'을 전개하고자 했던 한국노총이 50년 역사상 처음으로 내리는 결단의 무게를 십분 헤아려 줄 것을 믿어 의심치 않는다.

마지막으로 정부·여당에 경고하고자 한다. 과거 국민을 무시했던 군사독재정권은 모두 이땅이 노동자와 국민적 저항으로 몰락했다. 국민과 야당을 정치공작과 타도의 대상으로 삼았던 정권은 반드시 역사의 심판을 받았다. 이제라도 늦지 않았으니 대통령은 날치기로 통과된 법안이 모두 원천 무효임을 자인하고 즉각 거부권을 행사하라. 1천2백만 노동자를 언제까지나 속일 수 있다고 생각말라. 당신들은 수많은 노동자를 구속하고 투옥시킬 수 있다. 그러나, 들불처럼 타오르는 1천2백만 노동자의 투쟁을 언제까지나 막을 수는 없다. 닭의 모가지를 비틀어도 새벽은 온다.

1차 총파업 연장 명령서(1996.12.27)

지난 26일 새벽 6시 신한국당에 의해 날치기 통과된 노동악법의 무효를 선언하며 다음과 같이 1차 총파업 연장을 명령한다.

1. 전조직은 1996년 12월 27일 13:00부터 12월 31일 24:00까지 총파업에 돌입한다.
2. 파업의 방법은 다음과 같이 실행하되 사업장의 실정에 맞게 창조적으로 전개한다.
 - 1) 오전 : 규탄집회 및 조합원 토론회
 - 2) 오후 : 가두홍보(국민에게 드리는 호소문 이용) 및 신한국당 반대 1,000만인 서명운동 전개
 - 3) 각급 지역조직은 지역실정에 맞게 오후·시간을 이용해 지역집회를 개최하고 노동법개악 날치기 통과한 신한국당을 강력히 규탄하고 신한국당 반대 가두 1,000만인 서명운동을 전개한다.
 - 4) 각급조직은 신한국당 반대 1,000만인 서명운동 상황을 수시로 노총에 보고한다.
3. 모든 차량은 1996년 12월 27일부터 매일 정오(12:00)를 기해 1분간 경적을 울림으로써 신한국당 노동악법 기습날치기 통과에 대한 항의 표시를 한다.
4. 각 단위노조는 희생자 구제를 위한 기금을 조합원 1인당 1만원씩 모금하여 한국노총에 송금한다.
 - 1) 평화은행 : 002-25-0004-934(예금주 한국노총)
 - 2) 국민은행 : 099-01-0315-452(예금주 한국노총)
 - 3) 우 체 국 : 012591-0176577(예금주 한국노총)

제2차 전국 총파업 돌입 기자회견문(1997.1.13)

지난해 말 총파업이후 한국노총은 정부·여당으로 하여금 노동법을 백지화하고

선진국 수준에 걸맞는 노동법 개정을 요구하면서 11일간의 파업유보 기간을 두었다. 그것은 또한 공공·공익부문이 가지는 파괴력과 국민경제 및 국민생활의 불편을 감안한 결정이었다. 그럼에도 정부·여당은 공권력 투입과 사법처리 방침외에는 아무 대안도 없이 수수방관해 오다가, 내일부터 한국노총의 전국 총파업이 예고되자, 정부·여당을 규탄하는 국내외의 여론이 비등하자, '날치기 노동악법 백지화'에 대해서는 일언반구도 없이 '대화과 TV토론'을 제안하면서 '시행령 재개정과 특별법 제정을 통한 보완' 입장을 천명하여, 노동자들의 총파업 투쟁 전열을 흐트러뜨리기에만 골몰하고 있다.

그러나, 한국노총의 일관된 입장은 날치기 노동악법을 전면 백지화하고 근로기준의 저하없이 국제기준에 맞는 노동법 개정을 하라는 것이다. 이것만이 작금의 총파업 사태를 합리적이고 평화적으로 해결하는 유일한 길이다.

따라서, 한국노총은 당초의 예정대로 내일(14일) 오전 4시부터 15일 오후 7시까지 시한부 전국 총파업에 돌입한다. 예상 참가인원은 3,000여 사업장의 70여만 정도로 추산된다. 파업기간 중 한국노총 산하 전 조직은 14, 15일 양일간에 전국에서 동시 다발적 집회를 갖는다. 특히 15일 오후 1시에는 여의도에서 경인지역을 중심으로 5만여 노동자가 참가하는 대규모 집회를 가지며 신한국당을 규탄하는 가두 행진을 벌일 것이다.

국민 여러분께도 마지막으로 양해의 말씀을 드린다. 날치기로 통과된 노동악법을 그대로 둔 채 노사관계의 정상화와 우리 경제를 살릴 수는 없다. 지금 산업현장은 날치기로 촉발된 노동의욕이 땅에 떨어져 있다. 따라서, 한국노총의 시한부 전국 총파업 투쟁은 국민여러분의 불편을 최소화할 수 있는 방법으로 추진될 것이지만 만에 하나 있을 수 있는 방법으로 당분간의 불편과 국민적 고통은 우리의 노사관계를 정상화시키고 우리 경제를 살리기 위한 마지막 충정으로 널리 이해해 주시길 당부드리며, 다음과 같이 우리의 요구와 방침을 재천명하는 바이다.

첫째, 날치기로 통과된 노동악법을 14일 0시까지 전면 백지화하라. 따라서 노동악법을 기정 사실화하고자 하는 노동법 시행령 개정 작업을 즉각 중단하라.

둘째, 공권력 투입과 사법처리는 날치기로 촉발된 현재의 총파업 국면을 해결하기 보다는 오히려 악화시킬 뿐이다. 따라서, 정부와 재계는 정당한 파업 노동자에

대한 고소 고발 조치를 즉각 중단하라.

셋째, 정치권은 날치기 노동악법에 대해 전면 백지화 선언을 하고 여·야 영수회담을 즉각 추진하라. 여·야 영수회담 이후 '여야 정치권과 노사 및 각계 대표'가 참가하는 '범국민 연석회의'를 개최하여, '시국수습과 우리 경제 살리기'를 위한 국민적 대타협안을 마련하라.

넷째, 한국노총의 투쟁은 노동악법이 백지화되는 날까지 계속될 것이다. 필요하다면 조만간 '120만 노동자 총동원령을 내릴 것이다. 한국노총 산하 전체 조합원과 그 가족이 참여하는 대대적인 정치집회는 향후 대선에서 신한국당 후보를 낙선시키는 운동으로 전개될 것이다.

다섯째, 정부·여당의 최근의 움직임을 보면 남북 관계와 작금의 경제상황을 악용하여 노동자를 중심으로 한 범국민적 투쟁을 정치적으로 악용할 우려가 있다. 그러나 이것은 올바른 문제 해결방법이 아니다. 그런데도 만일 집권 여당이 끝까지 이를 고집한다면 우리는 파업보다도 더 큰 파괴력을 가지는 '1,200만 노동자 불복종 운동'을 전개할 것이며, 엄청난 국민적 저항이 전개될 것이다.

끝으로, 우리의 정당한 요구가 받아들여진다면, 우리 한국노총은 민주노총과 더불어 '참여와 협력의 노사관계'를 만들고 생산성 향상과 우리 경제의 활력 제고를 위해 최선의 노력과 협조를 아끼지 않을 것임을 밝혀두는 바이다.

□ 날치기 노동악법 철폐 전국노동자 결의 대회(1997.1.15)

대 회 사

노동악법 철폐를 위한 투쟁의 한길로 달려오신 자랑스런 한국노총 조합원 동지여러분!

어제 새벽 4시를 기해 한국노총 산하 70만 조합원동지들이 전국에서 전사업장에서 작업을 거부하고 역사적인 총파업투쟁을 전개하고 있습니다. 노동자들의 생존권을 말살하는 날치기 노동악법 철폐를 위해 공장의 기계가 멈추고 사무실이 텅비었으며 바퀴달린 자동차들이 운행을 중단했습니다. 저는 여러분들이 참으로 자랑스럽

습니다. 저는 여러분들의 투쟁을 보며 우리는 반드시 승리할 수 있다는 확신을 얻었습니다. 전국 방방곡곡에서 노도와 같이 일어서는 우리의 총파업대열은 누구도 막을 수 없습니다.

동지 여러분!

여러분들도 아시는 바와 같이 신한국당은 새벽을 틈타 노동악법을 날치기 통과시켰습니다. 신한국당은 노동악법이 경제를 살리는 법이라고 말입니다

노동자에게 유리한 법이라고 말합니다. 그러나 동지여러분 진정 신한국당의 노동법이 뚝뚝하다고 정당한 법이라면 왜 새벽에, 그것도 야당몰래 기습적으로 날치기 처리했습니까. 신한국당도 야당몰래 기습적으로 날치기 처리했습니까. 신한국당의 노동법은 노동자를 해고시키고 죽음으로 내모는 악법입니다. 노사관계를 악화시켜 경제를 파탄시키는 독약입니다.

조합원 동지 여러분!

현정부는 이제 형식적인 민주주의마저도 포기한 독재정권이나 다름없습니다. 민의의 정당이라는 국회에서 여당 단독으로 11개나 되는 법안을 7분만에 기습 날치기로 통과시켰습니다. 이것은 과거 군사독재시절에도 없었던 반민주적 문민쿠데타인 것입니다.

생존권 사수를 위해 역사적인 총파업투쟁에 돌입하신 조합원 동지여러분!

200년 노동운동의 역사는 정부와 사용자의 노동탄압에 맞선 투쟁의 역사입니다. 그동안 세계 도처에서 수많은 노동자들이 노동시간 단축과 노동악법 철폐를 요구하며 총파업투쟁으로 맞섰습니다. 70만명이 참가하는 우리의 총파업투쟁은 일찍이 우리나라는 물론, 세계 노동운동사에도 유례가 없는 전무 후무한 대투쟁입니다. 지금 우리는 세계 노동운동사의 신기원을 열고 있습니다.

동지여러분!

날치기 노동악법은 원천무효입니다. 노동자의 생존권을 박탈하고 노동조합을 탄압하는 노동악법은 즉각 철폐되어야 합니다. 정부는 국제기준에 맞는 노동기본권 보장으로 공무원과 교사의 자유로운 노동조합 결성을 보장해야 합니다.

우리의 투쟁은 이제 전국민적 지지를 받고 있습니다. 대학교수, 목사, 신부, 스님, 변호사, 시민단체가 우리의 투쟁에 동참하고 있습니다. 모든 국민이 현 정부의

독주에 등을 돌리고 있습니다.

국제자유노련을 비롯한 전세계 노동형제들이 우리의 투쟁에 연대와 지지를 표명하고 있습니다. 전세계 민주시민이 함께 하고 있습니다. 우리는 결코 외롭지 않습니다. 우리의 총파업투쟁은 핵폭탄 보다도 강합니다.

노예같은 삶을 사느니 차라리 서서 싸우다 죽기를 각오하신 자랑스러운 한국노총 조합원 동지여러분!

노동악법이 철폐되는 그날까지 한치의 흐트러짐 없이 끝까지 투쟁해 나갑시다. 우리의 총파업투쟁은 97년 임단투를 거쳐 대선까지 계속될 것입니다. 신한국당 반대 1천만명 서명운동을 지속적으로 전개하여 노동자가 살아있음을 똑똑히 보여줍니다. 노동법개악을 주도한 신한국당을 확실하게 응징합니다.

한국노총이 투쟁할 때 역사가 어떻게 바뀌는지 똑똑히 보여줍니다. 노동악법이 철폐되는 그날, 승리의 깃발을 힘차게 휘날립니다.

자! 우리 모두 힘차게 요구합니다!

날치기 노동악법 신한국당 심판하자!

양 노총 공동집회에 즈음한 공동 발표문(1997.1.22)

우리 한국노총과 민주노총은 전국민적 지지와 연대 속에 날치기 노동악법과 안기부법의 전면 무효화를 위한 총파업 등 총력투쟁을 전개해 왔다. 또, 여야 정치권이 당리당략적 차원의 흥정이 아니라 노사당사자의 참여보장하에 진실로 노동자의 삶의 질을 향상시키고 국제기준에 부합할 수 있는 노동법을 민주적으로 만들 수 있도록 '5자회담제의'와 '노개위 복원 용의' 등 갖가지 합리적 방안을 제시한 바 있다. 특히, 노동계 단일 노동법 개정안의 마련 등은 바로 민주적 노동법 개정을 여야합의로 추진할 수 있도록 하는 노동계의 총정의 발로라 아니할 수 없다.

그러나 1월 21일의 청와대 영수회담을 보면서 우리는 법개정 논의가 이루어지고, 구속영장의 집행이 유예되었다는 점을 평가하면서도 심각한 회의와 분노를 금할 수 없다. 영수회담에서는 날치기 노동악법과 안기부법에 대한 무효선언이나 대국민 사

과는 물론 구체적인 법개정 방침조차 거론되지 않아, 정치권이 정치력 부재라는 국민적 비난을 모면하고, 시간 벌기나 대선 전략으로 악용하는 것이 아니냐는 비판을 받을 소지가 많다는 점을 지적하지 않을 수 없다.

따라서, 우리는 이같은 정치권의 행태는 오히려 전체 국민의 엄청난 저항과 역사적 심판을 면치 못할 것이라는 것을 밝히며 차제에 현 시국을 수습하는 방안과 관련하여 한국노총과 민주노총의 입장을 거듭 천명하지 않을 수 없다. 우리는 날치기 노동악법은 전면 무효화되어야 하며, 몇 가지 문제되는 조항만의 편의적 개정이 아니라 국제기준에 맞도록 전면적이고 민주적으로 개정되어야 함을 다시 한번 확인한다.

우리는 이러한 요구를 관철시키기 위해 양 노총이 연대하여 즐기차게 투쟁해 나갈 것임을 다시 한번 환기시키면서 우선적으로 지난번 1월 14일 양노총 위원장의 공동합의와 18일의 공동기자회견에서 재 천명된 1월 26일 50여만 노동자의 대규모 집회를 당초 계획대로 차질없이 추진해 나갈 것이다.

양 노총의 공동집회는 그동안 몇몇 지역에서 이는 어진 바가 있으나 중앙 차원에서는 처음으로 개최되는 것으로서 그 역사적 의미가 자못 크며, 이는 정치권이 노동자와 국민의 요구를 겸허히 수렴하라는 강력한 경고의 의미를 가지며 향후 양 노총이 본격적인 연대와 통일단결을 위한 디딤돌이 될 것이다. 이에 당면한 1월 26일 공동집회와 향후 투쟁과 관련 다음과 같이 양 노총의 통일된 입장을 천명하는 바이다.

1. 한국노총과 민주노총의 공동집회는 1월 26일 당초 계획대로 추진되며 양 노총의 조합원 및 가족 50만명 이상이 참여하는 공동집회가 될 것이다. 공동집회는 '날치기 노동악법·안기부법 무효화와 민주적 노동법 개정을 위한 전국 노동자대회'라는 통일된 명칭하에 수도권과 중부권이 참여하는 중앙대회(여의도 광장, 26일 오후 1시~4시)와 각 지역별 집회(부산, 광주, 전주, 울산, 창원 등 전국 10여곳)로 진행되며 서울중앙대회 20만명 등 전국에서 50만명이 참가하는 명실상부한 노동계의 통일집회가 될 것이다.
2. 아울러 양노총은 1월 피일 개최된 영수회담 및 법개정과 관련하여 ①날치기 노동악법·안기부법의 전면 무효화와 3월 1일 이전 노동법 개정 ②노동법 전

개과정에서 노동계의 참여와 의견수렴의 보장 ③구속자의 즉각 석방과 고소·고발자 사법처리 철회 및 기업 차원의 탄압 중지를 공동으로 강력히 요구하며 광동집회 이후에도 이의 관철을 위해 계속 투쟁을 강화해 나갈 것이다.

- 3. 끝으로 거듭 밝히거니와 우리 양 노총은 국제 기준에 맞는 노동법의 민주적 개정을 위해 노동계의 단일안을 만들기 위해 구체적 작업에 착수할 것이며, 여기에는 정리해고제의 전면백지화와 공무원과 교사를 포함한 모든 노동자에게 제한 없는 결사의 자유를 전면 보장하는 내용이 포함될 것이다.

1997년 1월 22일

한국노총 위원장 박인상 민주노총 위원장 권영길

□ 날치기 노동악법 무효화와 민주적 노동법 개정을 위한 전국노동자대회 결의문(1997.1.26)

우리는 오늘 역사적 총파업 투쟁의 성과를 안고 서로의 조직적 차이를 뛰어넘어 노동자의 생존권과 노동기본권 이 땅의 민주주의를 위해 이 자리에 함께 섰다. 최근 영수회담과 날치기 노동법 재개정 논의 국면은 우리 노동자의 총파업과 국민적 저항에 의한 것임에도 불구하고 여 야 정치권은 노동법과 안기부법의 전면 무효화를 위한 구체적 대안을 마련하지 못하고 당리당략적 차원에서 접근하고 있다.

아울러 재벌과 경총, 사용자들은 헌법과피에 항거한 정당한 저항권의 행사에 대해 무단결근 처리, 징계위 회부, 무노동무임금 등 각종 탄압을 자행하고 있다.

이에 역사적 공동집회를 계기로 우리 양 노총은 노동기본권과 민주주의의 쟁취, 노동운동의 통일단결을 지속적으로 추구해나갈 것을 엄숙히 다짐하면서 다음과 같이 결의한다.

- 1. 여·야 정치권은 날치기 노동법·안기부법을 즉각 폐기하고 3월 1일 이전에 노동법을 민주적으로 개정하라!
- 1. 여·야 정치권은 노동법의 민주적 개정을 위해 노동계의 참여를 적극 보장하라!
- 1. 정부 여당은 날치기 노동법과 안기부법 통과에 대해 전 국민 앞에 사죄하고 책임자를 문책하라!

1. 여·야 정치권은 공무원과 교사의 단결권 등 노동기본권을 완전 보장하라!
1. 여·야 정치권은 정리해고제를 전면 백지화하고 대체근로제를 즉각 폐지하라!
1. 여·야 정치권은 노동법의 민주적 개정을 위해 노동계의 참여를 적극 보장하라!
1. 정부 여당은 날치기 노동법과 안기부법 통과에 대해 전 국민앞에 사죄하고 책임자를 문책하라!
1. 여·야 정치권은 공무원과 교사의 단결권 등 노동기본권을 완전 보장하라!
1. 여·야 정치권은 정리해고제를 전면 백지화하고 대체근로제를 즉각 폐지하라!
1. 사용자와 사용자 단체는 국민저항권의 정당한 행사에 대해 징계위 회부, 무단결근 처리 등 탄압을 즉각 중단하라!
1. 우리는 이상의 요구 정당하게 수용되지 않는다면 최후의 수단으로 연대총파업과 벌국민적 투쟁을 전개한다.

연표

1958. 6.10 대한노총 경상북도자동차종업원노동조합 결성 (초대위원장 이팔갑)
- 1958.11.30 광주자동차운수노동조합 창립
1959. 2. 서울시내버스노동조합 (김덕정 위원장 : 버스조합), 서울지구차장조수노동조합 (초대 위원장 윤만중), 서울지구자동차노동조합 (김용묵 위원장 : 제일여객), 서울운전사노동조합 (정태진 위원장 : 서울교통관광), 결성
1959. 6.17 서울시내버스노동조합과 서울특별시여객자동차운수사업조합 단체협약 체결
1961. 7.15 교통부 고시 제654호 기업화 지향 촉구
1961. 8.18 전국운수노동조합 결성 (초대위원장 안강수)
산하 26개 지부, 323개 분회, 조합원 26,671명
1961. 8.24 전국운수노동조합 설립신고
1961. 8.29 전국운수노동조합 설립신고증 교부
1962. 9. 3 제1년차 정기대의원대회 개최
1963. 1. 3 부산시가 직할시로 승격되어 경남자동차지부 조직에서 부산자동차지부 분리 설치
1963. 6.13 전국운수노동조합 제10차 상무집행위원회 개최, 자동차부문 분리 문제 상정
1963. 6.28 전국운수노동조합 임시 전국대의원대회 개최, 자동차부문 분리 결의
- 1963.10.30 노총 제2차 정기대의원대회에서 자동차부문 분리 결의 승인
- 1963.11.15 전국자동차노동조합 창립 (대한생명빌딩 강당에서 결성대회 개최)
초대임원에 위원장 김덕정, 부위원장 이재구, 이성학, 사무국장 안재덕, 회계감사 하상수, 이인석 선출. 총무부장 안재덕, 조직부장 김준, 정의지도부장 최연기, 조사통계부장 이병주. 13개 지부, 186개 분회, 조합원 19,444명
- 1963.12.27 대한통운주식회사와 한국운수창고주식회사를 상대로 임금인상 노동쟁의를 제기
1964. 6. 5 정부 소운송인가요금 인상 공포, 동일 화물, 동일 작업, 동일 작업장

- 에서의 물자별 요율의 기복(起伏)을 없애고 작업기준량을 확정(1인 하루 8시간, 1달 25일 기준 10 - 11톤)함과 동시에 동일 요율적용
- 1964.10. 7 제2년차 정기대의원대회 개최
1965. 9.15 교통부 고시 제1111호 '경영지침과 현존업체의 정비요령
- 1965.10.23 제3년차 정기대의원대회 개최
- 1965.10.29 제10차 중앙위원회 소집, 임금 100% 인상 요구
- 1965.12. 3 제16차 상무집행위원회 소집, 임금 100% 인상 요구에 대한 성명서 발표
1966. 1.31 긴급중앙위원회 소집
1966. 5.17 월벽장 사건
1966. 8.18 제4년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 1966.10.26 수습중앙위원회(1차)
1967. 4.10 수습중앙위원회(2차)
1967. 6.11 수습중앙위원회(3차)
1967. 6.29 수습중앙위원회(4차)
1967. 8.18 제5년차 정기대의원대회 개최
- 1967.11. 1 제5년차 정기대의원대회 재소집
- 1967.12. 7 제7차 중앙위원회 개최
1968. 6.28 제6년차 정기대의원대회 개최, 국제노련 가맹 결의
1969. 7.31 제7년차 정기대의원대회 개최, 임원선출, 20개 지부, 262개 분회, 조합원 60,213명으로 조직 신장
- 1969.11. 교통부령 제357호 '자동차운수사업의 업종별 구분과 시설 기준 설정'
1970. 8.26 제6차 중앙위원회 결의에 따라 일본 자동차산업노동조합연합회(일본 자동차노련)에 국제교류에 관한 서신 발송
1970. 7.10 제8년차 정기대의원대회 개최
1971. 5.11 제12차 상무집행위원회
1971. 6.19 제9년차 정기대의원대회 개최, 7년 이상 분규가 계속되어 온 서울택시지부의 완전 수습을 위하여 지부 해산, 조합원 전원을 재적, 지부

청산위원회 구성 결의

1971. 9.15 조합사무실 확장 이전, 을지로 5가 273의 9 방산빌딩에서 을지로 5가 295의 5 동신빌딩 601호
1972. 6.22 제10년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
1972. 8.11 사무실 이전, 을지로 5가 295-5의 동신빌딩에서 서울 성동구 신당동 217-91 흥인빌딩
- 1972.10.18 기관지 '자동차노보(自動車勞報)'를 등록(등록번호 라-1624호)
- 1972.10.23 유신계몽활동 (10.23 ~ 11.20)
- 1972.11.20 자동차노보(自動車勞報) 창간호 20,000부 발행
1973. 2.17 일본 자동차산업노동조합연합회(일산 노련)와 교류협정 체결
1973. 6. 3 서울용달지부 설립
1973. 6. 7 제11년차 정기대의원대회 개최
1974. 1.14 대통령 1.14 긴급조치 제3호 발표, 노동자를 위한 합당한 조치로서 적극적으로 지지한다고 결의
1974. 2.19 신장운수 안내원 몸수색 거부 집단항의
1974. 5.22 버스안내원 노동환경 개선방안 심포지엄 개최 (YMCA 강당 2층)
1974. 6. 5 제12년차 정기대의원대회 개최
1974. 8.29 승차권 제도 실시를 위한 건의문 작성 관계기관에 건의
1974. 9. 호남지방 수재민 구호활동 (9월 ~ 11월)
- 1974.11. 8 신촌교통 안내원 기숙사 집단 이탈
1975. 1.13 임금인상 활동에 대한 본부의 기준을 세우기 위하여 각 지부로 '임금인상 활동 자료에 관한 공문'을 발송
1975. 1.29 제27차 중앙집행위원회에서 임금인상 폭을 논의 결정, 실질 임금저하를 방지하고 노동환경개선책을 연구 검토하는 등 임금인상활동 전개
1975. 5.29 국제운수노련(ITF) 가입
1975. 6. 5 제13년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 1975.10.23 새얼장학재단 설립

- 1976. 1.10 재경지부장 결의로 관계 기관에 계수기 철폐 건의 및 담화문 발표
- 1976. 1.17 서울특별시의 강력한 행정력으로 계수기 철거 시작, 3일 만에 서울 전역의 계수기는 완전 철폐
- 1976. 3. 6 임시대의원대회 개최
- 1976. 3.23 임금인상지침을 하부 조직에 시달하는 등 임금인상 투쟁 활동을 적극적으로 전개
- 1976. 6. 7 제14년차 정기대의원대회 개최
- 1977. 6. 9 제15년차 정기대의원대회 개최
- 1977. 9. 1 교통부 시외버스여객자동차운송사업 중 일반버스에 승무하는 차장은 남자로 대체하도록 자동차운수사업법 제25조에 의거 개선 명령
- 1977.12.19 박정희 대통령 서울시내 버스안내원 약 1만여명에게 방한복을 상하 1벌씩 선물
- 1978. 1. 1 서울시 '총력 교통체제' 선언
- 1978. 4.12 운전기사의 인력부족 실태 및 운전기사의 취업기피현상의 원인관련 건의서 관계 당국에 제출
- 1978. 5. 창립 15주년 기념 자동차노동통계 발간
- 1978. 6. 기획실 설치 운영
- 1978. 6.29 제16년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 1978.12.19 대만 자동차노조와 교류협정 체결
- 1979. 6. 5 제17년차 정기대의원대회 개최
- 1979. 7.11 제61차 중앙위원회 개최, "계수기 재부착을 강력히 반대한다"라는 제하의 성명서를 채택
- 1979. 8.31 서울시 계수기 재부착 허용
- 1979. 9. 1 3개월간 '노틀담 수녀원' 후원으로 실시한 안내원교육 이수자의 수료식과 아울러 예술제를 거행
- 1979.10.26 10.26 사건 발생
- 1979.11. 9 임시대의원대회 개최, 임원 보선
- 1979.12.19 택시요금 인상

- 1980. 4.18 고정월급제를 실시하는 택시회사의 휘발유 사용에 대하여 특별소비세를 감면해 주도록 하는 법개정안 국회에 청원
- 1980. 5. 8 제18년차 정기대의원대회 개최
- 1980. 8.21 8·21 지침 시달, 노동조합 조직을 산별체제에서 기업단위 형태로 강제 전환, 노조의 지역지부 해체와 노동조합 정화 내용. 기존 사업장 단위 분회가 단위 노동조합으로 개편되면서 총 1,054개 지부가 설립신고. 남자 80,475명 여자 28,500명(계 108,975명)으로 8·21 조치 이전 158,000명의 2/3 수준으로 감소
- 1980. 9. 6 3명 이내의 단체교섭 대표를 선임할 조직체를 구성하고 이를 노동청에 건의
- 1980.10.23 노동조합 조직개편에 따른 보완조치에 대한 건의
- 1980.11.22 노동조합 운영지침(노동청 노조 1454-30506) 시달
- 1980.12. 노동조합법 시행령 개정에 따른 의견 제출
- 1980.10.31 교통부 '택시여객자동차운송사업 경영개선 요강' 을 발표
- 1981. 2.28 제19년차 정기대의원대회 개최, 임원 선출
- 1981. 3. 9 노동조합 운영지도(노동청 노조 1454-7389) - 노동조합 규약을 81.3.31까지 노동조합법과 적법하게 개정하고 주무 행정관청에 보고할 것과 만약 미보고 시 노동조합으로 인정 않겠다는 취지
- 1981. 3.23 '지역별 업종별(소규모사업장) 연합 노동조합 설립에 대한 건의' 를 민정당 정책위원회 의장 및 노총위원장에게 제출
- 1981. 4. 6 노동조합 운영지도(노동청 노조 1454-10643) - 81.3.31까지 총회(대의원회)를 개최하고 즉시 변경신고를 완료토록 중용
- 1981. 7. 1 서울시 배차간격 시정, 거리질서 확립 목적으로 10일간 조사 실시
- 1981.10.23 싱가포르 전국교통공우연합회와 교류협정 체결
- 1981.12. 7 서울시내버스 분야 여성부장 긴급회의 소집, '도시로 간 처녀' 상영 중지 요청
- 1982. 2.27 제20년차 정기중앙위원회(사업년도) 개최
- 1982. 2.28 연차 중앙위원회에서 복지사업계획 결의 (신용협동조합 설립 추진)

- 1982. 7.14 통금해제에 따른 연장노동수당 청구대책을 수립
- 1982. 8.10 시민자율버스 운행 제도를 실시
- 1982. 9.25 제10차 중앙위원회에서 신용협동조합 설립을 위한 운영 기본 방침을 결의
- 1982.10.19 신용협동조합 발기인대회 개최
- 1982.10.28 신용협동조합 창립총회 개최
- 1982.11. 7 자율버스를 운행하는 10개 노선의 이용승객을 대상으로 설문 조사 실시
- 1982.11. 전국의 안내원 중 915명을 대상으로 설문조사 (한양대 이병태 교수 연구분석)
- 1983. 2. 4 제21년차 임시대의원대회(사업년도) 개최
- 1983. 6.25 일본 교통노련과 교류협정 체결
- 1983. 8.13 2박 3일 일정으로 '한일 청년제' 개최
- 1983.12.27 시내버스 1일 2교대 근무제 및 시민자율버스 운행에 따른 중앙노사 회의 개최
- 1984. 3.22 북부운수 안내원들 승무 거부, 수입급에 따른 평가차별, 검정고시 준비자에 대한 편의, 식대일괄공제, 관리자의 폭언, 기숙사주임 편견 등 시정 요구
- 1984. 4.30 제22년차 정기대의원대회, 임원 선출
- 1984. 5.25 대구택시 사태 발생
- 1984. 5.28 보성운수(주) 안내원 분규 사건 발생, 운행 회수 회복, 식사질 개선 등 요구
- 1984. 5.29 승원여객(주) 안내원 집단 이탈 사태 발생, 2일 근무 1일 휴무, 기숙사 미비시설 개선 등 요구
- 1984. 6.13 1일 2교대제 관련 노사대책회의 개최
- 1984. 6.25 전국6대도시 주요택시현황 및 월급제 정착에 따른 의견 교통부에 제출(1차)

- 1984. 6.28 택시월급제 개선 대책 회의(1차) - 정부관계자 (교통부, 경제기획원, 노동부, 서울시) 사업조합 및 당 연맹이 참석한 회의에서 교통부가 '택시제도 개선 세부시행 계획'을 제시
- 1984. 7. 1 전국 6대 도시 시내버스에 대하여 우선적으로 1일 2교대제 실시
- 1984. 7. 2 연맹 택시 월급제도 개선 실무대책반 (반장 김창호)을 구성 운영
- 1984. 7. 9 전국 6대도시 택시운행 실태조사 작업 착수
- 1984. 7.23 택시월급제 개선 방향에 대한 의견 제출
- 1984. 7.31 택시 월급제도 개선 대책회의(2차) - 교통부가 제시한 '택시운전기사 월급제검토(안)'을 협의
- 1984. 8.21 창진상운(주) 사옥 2층 옥상 물탱크에서 안내원(장길복 : 만 22세) 자살 사건 발생.
- 1984. 8.27 창진상운(주) 안내원 자살 관련 긴급대책회의 개최, 안내원의 존엄성과 여성의 품위 및 인권 보장, 노동환경과 사회적 지위를 개선해 줄 것을 호소하는 성명서 발표
- 1984.11. 1 요금 선불제 실시
- 1984.11. 5 한성여객(주) 안내원 집단이탈, 안내원에 대한 사표 철회와 해당관리자에 대한 문책 사표 및 노동조건 개선 등을 요구
- 1984.11.16 택시 월급제도 개선 최종 대책회의
- 1984.11.30 서울 민경택시노조 노사협의 위원이었던 박종만씨(당시 36세)가 악덕기업에 대한 항거의 표시로 분신 자살
- 1984.12.27 각 협의회, 택시 분실 및 서울지역 택시노조에 택시월급제 실시지침 송부
- 1985. 4.13 제23년차 정기대의원대회 개최, 조직분규 수습 후 임원 선출
- 1986. 1. 9 정부 1차 유가인하를 단행, 이어(1차에서는 택시 연료인 LPG 만 적용) 2월 20일, 3월 30일 등 다달이 유가 인하 단행
- 1986. 2.19 제24년차 임시대의원대회 개최
- 1986. 4. 3 청와대, 경제기획원, 교통부, 노동부, 동자부에 운전기사 노동조건 개선에 관한 건의서 제출

- 1986.11.18 노동부, 교통부에 사업용자동차 운전자의 자격요건 제한규정 취업카드제 시정 건의
- 1987. 2. 9 제25년차 정기대의원대회 개최, 임원선출
- 1987. 4.15 교통부, 노동부에 안내원 승무면제조치 취소 건의
- 1987. 5.22 노선버스 운행시간 개선대책 교통부에 건의 - 노사정 3자가 공동으로 정밀실측조사를 실시할 것을 제안(교통부, 전국버스연합회 및 노련이 참가하는 노선버스 운행실태 개선대책위원회를 구성) 제안
- 1987. 6.24 교통부, 노동부에 취업카드제 폐지 재촉구
- 1987. 7. 7 한호제 상임부위원장 KBS방송프로그램에 출연 카드의 위법성 및 악용되는 실태를 지적하고 전면폐지를 주장. 교통부 취업카드제도의 폐지 결정하고 11월에 이를 공고
- 1987. 8.31 노사정 ' 시내버스 운영개선 추진위원회' 구성
- 1987. 9. 3 운전정밀 검사제도 폐지 교통부에 건의
- 1987.11. 노동조합법 개정으로 7년간의 최대숙원이었던 산업별 단위노동조합 설립 시도
- 1988. 2.23 제26년차 정기중앙위원회 개최
- 1988. 3.17 재무부, 노동부, 국회(재무, 보사, 교체위원회) 및 정당(민정, 평민, 민주, 공화당)에 손실임금 개선방안으로 자동차운수노동자의 초과노동수당에 대한 비과세 건의
- 1988. 4.15 임시대의원대회 개최, 택시업종 분리에 따른 규약 개정, 전국 택시노동조합연맹 설립총회
- 1988. 5.20 산업별 연합단체에서 산업별 노동조합으로 규약을 개정하고 기업별 단위노조에서 조직개편대회 실시
- 1988. 6.20 국무총리실, 내무부 등에 운전기사 별점부과 확대조치의 부당성에 관한 진정 제출
- 1988. 9.20 631개 조직 중 개편대회를 완료한 기업별 단위노동조합 수는 484개 조합이 조직개편대회를 완료

- 1988.12.10 교통부 및 각 시도지사에게 개인택시 면허발급 우선순위의 부당성에 대한 진정
- 1989. 2. 1 버스 임금교섭과 관련한 당명과제와 개선대책에 관한 건의서 노동부 제출
- 1989. 4.11 중앙위원회 개최, 내무부의 '광고물관리지침을 인정할 수 없다'고 결의
- 1989. 5. 9 제27년차 정기중앙위원회 개최
- 1989. 7.19 운전정밀검사제도 폐지에 관한 진정
- 1989. 8.14 사법부 및 검찰지청장, 국회 법사위원장, 정당 등에 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선에 관한 진정
- 1989. 9.26 서울시내버리지부 단체협약 일환으로 광고물 부착에 따른 사용 승낙을 서울버스운송사업조합과 합의
- 1989.11.14 서울 시내버스 88개사로부터 받은 승낙서 첨부 국민체육진흥공단에 광고대행계약 체결요청
- 1989.11.29 서울 시내분회장 버스광고운영권 쟁취 결의대회 개최
- 1989.12.22 노련 정기대의원대회에서 복지사업을 확장하는 방안을 강구기로 결의
- 1990. 1.18 89년도 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 1990. 5.25 제28년차 정기대의원대회 개최
- 1990. 7.21 재무부에 소득세법 시행령 및 시행규칙 개정에 관한 진정
- 1990. 8.31 노련 장학재단 설립추진 위원회 전국시도지부장으로 구성
- 1990.11.22 재단법인 자동차노련장학회 설립 이사회를 개최하고 정관 제정, 이사장 선임, 사업계획 및 예산확정과 장학금 지급규정을 제정
- 1991. 5.22 제29년차 정기대의원대회 개최
- 1991. 6.22 역사적인 노련 장학금 지급 및 장학생 증서 수여식
- 1991. 7.29 교통부, 내무부, 청와대 및 정당들에 대한 화물자동차 과적 근절대책에 대한 진정을 조합원 3,075명의 서명으로 제출
- 1991. 8. 8 복지시설 확충에 대한 제안 - 도시계획법시행규칙 제7조 1항 6호 항목을 개정할 것을 진정
- 1992. 1.31 '92 임투 임금현실화 쟁취 중앙 결의대회' 개최

- 1992. 4.15 체육진흥공단과 시내버스 외부광고사업 추진 합의서 갱신 체결
- 1992. 4.24 총액임금제 실시 저지 대시민 전단 배포
- 1992. 5.15 제30년차 정기대의원대회 개최
- 1992.12.29 제106차 중앙위원회 개최
- 1993. 2. 9 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 1993. 6. 2 업체 대형화와 경영합리화를 위해 차량보유대수 및 자본금의 확보 등 제도적인 장치마련을 교통부에 우선적으로 촉구함
- 1993. 7.21 정부 관계기관, 법원, 국회 등에 교통사고 운전기사의 형사처벌제도 개선진정
- 1993.12.27 시내버스 외부광고 사업권 이관에 관한 진정서 제출
- 1994. 1.20 제31년차 정기대의원대회 개최
- 1994. 4.27 '시내버스 안전운행의 정착을 위한 토론회' 개최
- 1994. 8.17 노련 정상화 추진위원회 개최
- 1994.12. 당면 주요 정책사항 요구서 및 건의서 작성 (교통부 제출)
- 1995. 1.18 '교통범칙금 인상 반대 및 안전운행결의 전국노조대표자대회' 를 개최
- 1995. 2.10 제32년차 정기대의원대회 개최
- 1995. 3. 9 전국지부장회의 개최, 범칙금인상에 따른 대책 논의
- 1995. 4. 8 노동부, 건설교통부에 운전석 칸막이 설치의 부당성과 이의 개선 방안에 대한 진정서 제출
- 1995. 5.24 제33년차 정기대의원대회 개최
- 1995. 9. 1 복지사업부에서 삼성화재와 대리점 개설 운영
- 1995. 9.21 청와대와 민자당에 운수노동자의 초과노동수당·비과세 진정
- 1995.11.29 단체교섭 관련 간부교육 실시, 제109차 중앙위원회, 상무집행위원회 연석회의 (11.29 ~ 12.1) 개최
- 1996. 2. 9 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 1996. 2.16 노총 및 산별위원장과의 대통령면담시 쟁점사항 설명 및 건의
- 1996. 5. 6 초과노동수당 비과세 청원내용을 담은 의견서 재정경제원 제출
- 1996. 5.21 제34년차 정기대의원대회 개최

- 1996.10.24 3대 청원을 국회에 제출 - 자동차운수근로자 초과근로수당 비과세, 차량 대물보험가입 의무화, 자동차운수근로기준에 관한 특별법 제정
- 1997. 1.28 6대도시 임투와 청원활동에 관해 노동부장관 면담 및 건설교통부 방문
- 1997. 3.17 6대도시 임투 관련 대시민 홍보자료 제작 및 부착
- 1997. 5.21 제35년차 정기대의원대회 개최
- 1997. 8. 1 노총에 대선공약 요구사항 작성 제출
- 1997.11. 5 전국중앙위원 및 상무집행위원 수련대회 개최 (11.5 ~11.7)
- 1998. 2.24 노동부, 건교부에 파견근로자보호등에 관한 법률제정에 관한 건의서 제출
- 1998. 5. 4 여객자동차운수사업법 시행규칙 32조 관련 개정에 대해 단서조항 삭제 의견 제출
- 1998. 5.27 제36년차 정기대의원대회 개최
- 1998.10. 9 문화관광부에 제14회 아시아경기대회지원법 시행령 개정안 의견서 제출
- 1998.12. 7 건설교통부에 여객자동차운수사업법 제28조 (운수종사자 준수사항) 5~8항 삭제 건의
- 1998.12.29 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 1999. 2. 2 관계기관에 시내버스의부광고 설치수량 폐지촉구 건의
- 1999. 5.14 제37년차 정기대의원대회 개최
- 1999.10.15 건설교통부, 산업자원부, 국무조정실 등 관계기관에 무분별한 셔틀버스 운행의 규제를 촉구
- 1999.10. 중소유통업체등의 10개 단체가 '백화점 등 셔틀버스 운행근절 비상대책추진위원회' (이하 비대위)를 구성
- 2000. 2.14 건설 교통부와 정책 간담회, 6대도시 임투 및 운수종사자 조속 개정 요구
- 2000. 5.26 노사정위원회와 한국노총에 운수노동자의 노동시간 단축의 당위성에 대해 설명하고 특별위원회 구성 요구
- 2000. 5.23 제38년차 정기대의원대회 개최
- 2000. 9.15 전임 위원장 금강산 연수 실시 (전임 위원장 8명)

- 2000.12.28 마을버스노조 설립
- 2001. 5.30 제39년차 정기대의원대회 개최
- 2001. 6.28 인천 시내버스 및 영풍운수 파업 노사합의 타결
- 2001. 7.31 교통법규위반 신고 보상제도의 문제점 경찰청에 건의
- 2001.10.29 노사정위원회 노사관계소위원회 회의에서 운수업의 장시간 노동개선을 위한 구체적인 방안 제시
- 2001.12. 4 임시대의원대회 개최, 임원 선출
- 2002. 1.29 노사정위원회 노사관계소위원회에서 운수사업근로조건분과위원회 구성
- 2002. 3.21 대전지역버스노조 연맹으로 교섭권 및 체결권한 일체를 위임하여 합의안 도출
- 2002. 3.28 광주시내버스 1일 파업 돌입
- 2002. 5. 9 제40년차 정기대의원대회 개최
- 2002. 5.21 자동차노조가 제작
- 2002. 7.30 경북지역자동차노조 산하 시외버스 1일 파업 돌입
- 2002. 8. 8 40차 대표자 회의에서 역삼동 건물을 매도하고 서초구 양재동에 대지 152평을 매입하기로 결의
- 2002. 9. 2 한국노총을 통해서 대선공약요구안 제출
- 2002.10.29 자노복지회관 기공식
- 2003. 4.18 대구버스지부 파업돌입
- 2003. 5. 9 제41년차 정기대의원대회 개최
- 2003. 6.12 자노복지회관 개관식
- 2003. 7. 1 초과노동수당에 대한 비과세 시행
- 2003. 7. 1 화물연대의 운송거부사태 후 초과노동수당에 대한 비과세 실현
- 2003. 8.19 노사정위원회 운수부문 노사정 정책협의회 구성
- 2003. 8.25 주5일제 법안 통과저지 집회
- 2003.10. 8 노련 중앙위원 및 노조간부 세미나 실시(10.8 ~ 10)
- 2003.11.15 노련 창립 40주년

자동차노련40년사

2003년 11월 10일 인쇄

2003년 11월 15일 발행

발행인 강 성 천

발행처 전국자동차노동조합연맹

주 소 서울 서초구 양재1동 4-2번지

전 화 02-3463-8303~8

인 쇄 교통신문사
