

| SRI-기획-2019-06 |

버스문제 해결을 위한 시민 인식 조사 연구

A Survey of Citizen Perceptions to Solve Bus Problems Caused by Amendment of the Labor Standard Law

김숙희·김도영

연구진

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 연구위원)
김도영 (수원시정연구원 연구위원)

참여연구원 이현경 (수원시정연구원 연구위원)

© 2019 수원시정연구원

발행인 최병대

발행처 수원시정연구원

경기도 수원시 권선구 수인로 126

(우편번호) 16429

전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000

<http://www.suwon.re.kr>

인쇄 2019년 8월 19일

발행 2019년 8월 19일

ISBN ISBN 979-11-89160-82-1 (93330)

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.

김숙희. 2019. 「버스문제 해결을 위한 시민인식 조사 연구」. 수원시정연구원.

비매품

국문요약

1. 서론

- 버스 운전직 종사자의 삶의 질과 시민의 안전보호란 목적으로 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간이 특례규정에서 노선여객자동차운송사업이 제외됨
- 근로기준법 개정으로 인해 운전직 종사자의 근로시간이 주 52시간으로 제한되기 때문에 현 수준의 노선버스 공급을 유지하기 위해서는 운전직 종사자의 인원충원이 필요함
- 수원시 버스업체의 경우 다른 준공영제 시행 지역에 비해 임금 경쟁력이 낮고, 재정적 어려움으로 인해 인원 충원이 어려운 실정임
- 근로시간 단축으로 인해 버스 요금 인상, 운전직 종사자의 임금감소, 노선 운영 변경에 따른 교통 이용의 불편이 증가하기 때문에 이에 대한 시민의견 수렴이 필요함
- 본 연구에서는 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입으로 인해 발생한 버스문제 해결을 위해 시민, 운전직 종사자, 버스업체의 의견수렴을 통해 이에 대한 대안을 마련하고자 함

2. 연구결과 요약

- 국내 근로기준법 개정 전에는 운전직 종사자의 상한 근로시간 제한이 없었으나, 개정 후 1일, 1주에 대한 상한 근로시간 제한이 개정되어 국제 ILO기준뿐 아니라 주요 선진국 수준의 운전직 종사자 근로시간 및 휴게시간을 보장할 수 있게 됨
- 수원 시민들을 대상으로 노선버스 주 52시간 근로시간 도입에 대한 설문조사를 실시한 결과 다음과 같음
 - 전체 응답자의 81.4%가 주 52시간 근로시간 도입에 대해 인지하며, 주 52시간 근로제의 긍정적인 요인으로 운전인력의 근로여건 개선(50.83%), 승객의 버스이용 안전성 강화(30.90%), 운전인력의 일자리 창출(17.28%) 순으로 나타났으며, 부정적인 요인에 대해서는 손실보전 등 재정지원 발생(44.52%), 운전인력 부족(34.72%), 노선 운영의 불합리화(20.10%) 순으로 나타나 근로시간제 도입의 목적과 이로 인해 발생할

수 있는 문제점에 대해 시민들이 충분히 인식하는 것으로 나타남

- 주 52시간 근로시간제 시행으로 인한 불편사항으로 배차간격의 증가(51.99%), 비수익 노선 폐선(27.57%), 첫·막차 시간 단축(19.77%)순으로 나타나 노선 조정 시 고려할 필요가 있음
- 버스업체 손실보전을 위한 요금 인상에 대해 전체 응답자의 20.93%가 긍정적, 37.05%가 부정적으로 평가한 반면, 버스 서비스 개선에 따른 요금 인상은 전체 응답자의 35.21%가 긍정적, 25.08%가 부정적으로 평가하여 버스 요금 인상에 대한 시민들의 저항을 감소하기 위해서는 버스 서비스 개선이 우선적으로 필요한 것으로 나타남
- 현행 버스 요금에 대해 시민들은 대개 적절하다고 평가하였고, 요금 인상 시 최대 지불 가능금액의 경우 현재 요금 인상(안)에 비해 낮지만 현재 버스 요금의 약 10% 내외로 나타나 시민들이 요금 인상에 대해 무조건적으로 반대하기 보다는 이용자 관점에서 버스문제 해결을 위해 분담할 의향이 있는 것으로 나타남
- 버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법은 재정지원(46.1%), 요금 인상과 재정지원을 함께하는 혼합지원(42.69%), 요금 인상(10.30%) 순으로 재정지원을 통한 공공성 강화를 지지하는 것으로 파악됨
- 버스 요금 인상 시 기대하는 운전직 종사자의 개선 서비스는 급출발 및 급정거(37.38%), 승·하차 전 출발(24.92%), 친절도(19.60%), 난폭운전 및 음주운전(18.11%) 순으로 나타났으며, 버스운행 개선 서비스는 배차간격 불규칙(41.36%), 무정차(24.58%), 도착시간 미준수(24.25%), 운행시간 미준수(9.80%) 순으로 나타나 버스 서비스 개선 시 우선적으로 검토할 필요가 있음
- 시민대토론회 의견을 시민, 운전직 종사자, 버스업체 이해관계자 중심으로 정리하면 다음과 같음
 - 시민들은 요금 인상에 대한 버스 서비스 개선, 요금 인상으로 인해 경제적 부담이 클 청소년과 청년을 위한 제도 마련, 서울·인천·경기도 수입금정산시스템에 대한 정비, 투명한 재정지원을 요구함
 - 운전직 종사자는 근로시간 단축에 따른 임금감소 수용 불가입장으로, 준공영제 시행지역과 같은 수준의 임금체계 개선과 궁극적으로 운전직 종사자의 삶의 질 향상과 버스 서비스 개선을 위한 준공영제 도입의 필요성을 제기함
 - 버스업체는 주 52시간 근로상한제를 지키기 위해 인원 확충이 필요한 상황이나 4년째 요금 동결과 최저임금시급 인상으로 인해 재정이 매우 어려운 상황으로 현 수준의 버스 서비스를 유지하기 위해서는 감차 및 폐선을 피할 수 없는 상황임을 피력하며 중앙정부와 지자체의 재정지원 확대와 준공영제 도입을 검토해 줄 것을 요구함

3. 결론 및 정책적 제언

1) 수원시

- 단기적으로 노선 운영의 효율화, 버스 서비스 표준 이행관리 강화, 운전직 종사자의 표준임금체계 기준 마련, 운수 종사자 복지혜택 확대가 필요함
 - 노선 감축 및 폐선 시행 지침, 비수익 노선 폐지로 인해 서비스가 제공되지 않는 구간에 대한 대체 이동수단, 인근 시·군과의 협의를 통한 노선조정, 버스전용차로 설치, 공차회송과 같은 노선 운행의 효율화 방안마련
 - 버스 서비스 표준 이행관리 강화를 통한 버스운행 및 운전직 종사자 버스 서비스 개선
 - 운전직 종사자 임금구조 분석을 통한 표준임금체계 기준 마련
- 중·장기적으로 시민, 운전직 종사자, 버스업체 모두 만족할 수 있는 수원형 버스 준공영제 도입 검토가 필요함

2) 경기도

- 단기적으로 시·군의 버스문제 해결을 위한 재정지원 확대, 청소년 및 청년층을 위한 제도 마련, 시·군의 노선조정을 위한 합의기구, 인력양성 지원 및 교육확대, 서울·인천·경기도간 수입금정산시스템 재정비, 새경기 준공영제 확대가 필요함
- 중·장기적으로 경기도 시·군이 공유할 수 있는 버스운행관리 시스템 재정비와 시·군의 준공영제 도입을 위한 지침, 관리방안, 사회적 합의/심의기구 마련에 대해 검토가 요구됨

3) 중앙정부

- 단기적으로 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」, 「교통시설 특별 회계법」 개정(버스계정 신설)을 통한 버스 운송사업에 대한 국고지원, 한시적 규제완화(단속유예 연장), 인력양성 교육 확대가 필요함
- 중·장기적으로 교통에너지 환경세를 활용한 버스 운송사업에 대한 국가지원 확대, 준공영제 도입을 위한 법적 근거 검토가 필요함

주제어: 주 52시간 근로시간제, 수원시 버스문제, 시민대토론회, 버스문제 해결방안

차례

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목적	3
제2절 연구의 범위 및 절차	4
1. 연구의 범위	4
2. 연구의 절차	4
 제2장 관련 법제도 현황 분석	 5
제1절 국내 근로기준법	7
1. 근로기준법 현황 및 동향	7
2. 여객자동차운수사업법 현황 및 동향	9
3. 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례	11
제2절 국외 근로기준법	12
1. 국제노동기구(ILO)의 제 153호 협약(1979년)	12
2. 일본의 버스 운전자 근로시간 개선을 위한 기준	14
3. 미국의 연방화물자동차 안전기준(49 CFR Part 395)	16
4. 유럽연합(EU)의 Regulation(EC)561/2006	17
5. 호주(Australia)	18
제3절 소결	20
 제3장 버스문제에 대한 시민 설문조사 및 분석	 23
제1절 설문개요	25
1. 설문방법	25
2. 설문내용	26
제2절 설문결과 분석	27
1. 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 인식	27

2. 버스 요금 인상에 대한 인식	39
3. 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법	56
4. 버스 요금 인상 시 기대하는 개선 서비스	60
제3절 소결	69
1. 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 시민들의 인식	69
2. 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 버스 요금 인상에 대한 시민들의 인식	69
3. 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법	70
4. 버스 요금인상 시 기대하는 버스 개선 서비스	70
제4장 버스문제 해결을 위한 시민대토론회 의견 수렴	73
제1절 개요	75
제2절 시민대토론회 의견 결과	77
1. 노선버스 요금	77
2. 버스 서비스와 운전직 종사자 근무조건	78
3. 버스업체 경영난과 재정지원 요구	79
4. 버스 재정지원 및 준공영제	81
제3절 소결	85
제5장 결론 및 정책적 제언	87
제1절 결론	89
1. 관련 국내·외 법제도 검토	89
2. 주 52시간 도입에 대한 설문결과	89
3. 시민대토론회 의견	91
4. 주 52시간 근로시간 도입에 따라 발생할 수 있는 영향	91
제2절 정책적 제언	93
1. 수원시	93
2. 경기도	95
3. 중앙정부	96

표 차 례

〈표 2-1〉 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간 관련규정	8
〈표 2-2〉 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간 관련 특례규정	8
〈표 2-3〉 주 52시간 근로시간제 시행일	9
〈표 2-4〉 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 운전직 종사자의 휴게시간 보장에 관한 준수사항 ..	10
〈표 2-5〉 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례(제16조~19조)	11
〈표 2-6〉 국제노동기구(ILO) 제153호 협약의 근로, 휴게, 휴식시간 관련 규정	12
〈표 2-7〉 일본의 버스운전자에 대한 자동차운전자 근로시간 등의 개선을 위한 기준(제5조) ..	15
〈표 2-8〉 미국 FMCSA의 운전직 종사자 근로시간(On-Duty Time) 정의	16
〈표 2-9〉 미국 연방화물자동차 안전기준(49 CFR Part 395)의 근로시간 제한 규정	16
〈표 2-10〉 유럽연합(EU) Regulation (EC)561/2006의 근로시간 제한 규정	17
〈표 2-11〉 피로관리시스템 인가를 받지 않은 버스운수 사업장의 표준근로시간	18
〈표 2-12〉 주요 선진국들의 버스운전자 운전시간 관련 규제 비교	20
〈표 3-1〉 설문조사 모집단 및 설문표본	25
〈표 3-2〉 설문항목별 내용	26
〈표 3-3〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (전체 응답자)	27
〈표 3-4〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (연령별)	28
〈표 3-5〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (버스 이용 횟수별)	29
〈표 3-6〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (전체 응답자)	30
〈표 3-7〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (연령별)	31
〈표 3-8〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (버스 이용 횟수별)	32
〈표 3-9〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (전체 응답자)	33
〈표 3-10〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (연령별)	34
〈표 3-11〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (버스 이용 횟수별)	35
〈표 3-12〉 예상하는 불편 사항 (전체 응답자)	36
〈표 3-13〉 예상하는 불편 사항 (연령별)	37
〈표 3-14〉 예상하는 불편 사항 (버스 이용 횟수별)	38
〈표 3-15〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (전체 응답자)	39

〈표 3-16〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지정도 (연령별)	40
〈표 3-17〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지정도 (버스 이용 횟수별) ..	41
〈표 3-18〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (전체 응답자)	42
〈표 3-19〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (연령별)	43
〈표 3-20〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)	44
〈표 3-21〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (전체 응답자)	45
〈표 3-22〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (연령별)	46
〈표 3-23〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)	47
〈표 3-24〉 현행 일반 요금	48
〈표 3-25〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (전체 응답자)	49
〈표 3-26〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (연령별)	49
〈표 3-27〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (버스 이용 횟수별)	50
〈표 3-28〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (전체 응답자)	51
〈표 3-29〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (연령별)	52
〈표 3-30〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (버스 이용 횟수별)	53
〈표 3-31〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (전체응답자) - 단위(원)	54
〈표 3-32〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (연령별) - 단위(원)	55
〈표 3-33〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (버스 이용 횟수별) - 단위(원) ..	56
〈표 3-34〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (전체 응답자)	57
〈표 3-35〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (연령별)	58
〈표 3-36〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (버스 이용 횟수별)	59
〈표 3-37〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)	60
〈표 3-38〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)	61
〈표 3-39〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (연령별)	62
〈표 3-40〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (연령별)	62
〈표 3-41〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (버스 이용 횟수별)	63
〈표 3-42〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (버스 이용 횟수별)	64
〈표 3-43〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)	65
〈표 3-44〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)	65
〈표 3-45〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (연령별)	66
〈표 3-46〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (연령별)	67

〈표 3-47〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (버스 이용 횟수별)	67
〈표 3-48〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (버스 이용 횟수별)	68
〈표 4-1〉 전문가 패널 구성	76
〈표 4-2〉 이해관계자별 시민대토론회 내용정리	85
〈표 5-1〉 수원시 단계별 계획수립	94
〈표 5-2〉 경기도 단계별 계획수립	95
〈표 5-3〉 중앙정부 단계별 계획수립	96

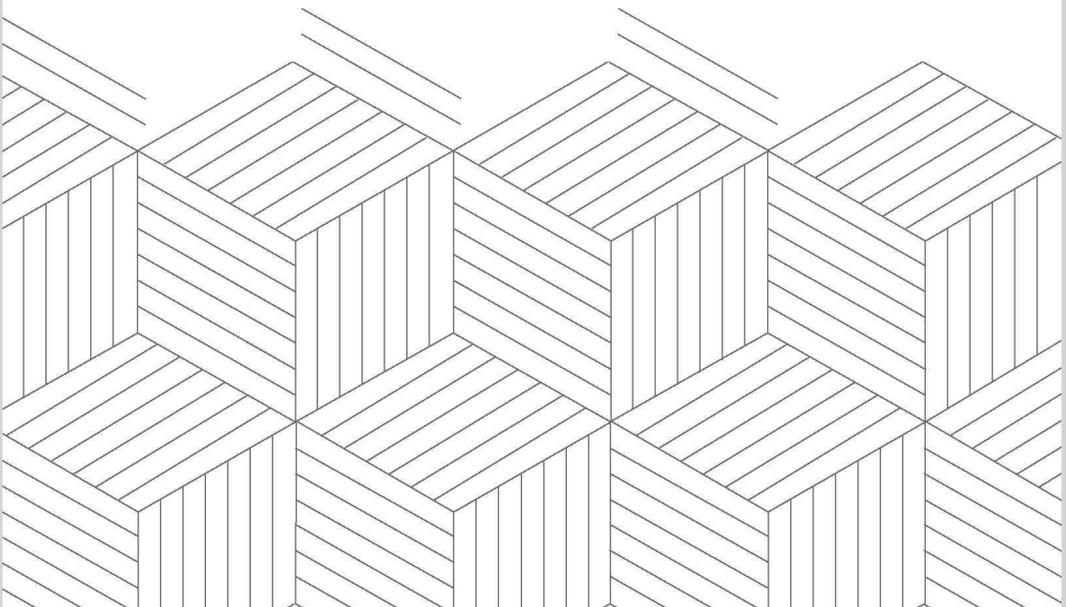
그림 차례

〈그림 1-1〉 연구의 절차	4
〈그림 2-1〉 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 운송사업자의 준수사항 및 위반 시 처분사항...	9
〈그림 2-2〉 일본의 노동법상 운수종사자의 구속시간 및 휴게시간 개념도	14
〈그림 3-1〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (전체 응답자)	27
〈그림 3-2〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (연령별)	28
〈그림 3-3〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (버스 이용 횟수별)	29
〈그림 3-4〉 주 52시간 근로시간 도입의 긍정적 요인 (전체 응답자)	30
〈그림 3-5〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (연령별)	31
〈그림 3-6〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (버스 이용 횟수별)	32
〈그림 3-7〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (전체 응답자)	33
〈그림 3-8〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (연령별)	34
〈그림 3-9〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (버스 이용 횟수별)	35
〈그림 3-10〉 예상하는 불편사항 (전체 응답자)	36
〈그림 3-11〉 예상하는 불편사항 (연령별)	37
〈그림 3-12〉 예상하는 불편사항 (버스 이용 횟수별)	38
〈그림 3-13〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (전체 응답자)	39
〈그림 3-14〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (연령별)	40
〈그림 3-15〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (버스 이용 횟수별) ..	41
〈그림 3-16〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (전체 응답자)	42
〈그림 3-17〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (연령별)	43
〈그림 3-18〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)	44
〈그림 3-19〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (전체 응답자)	45
〈그림 3-20〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (연령별)	46
〈그림 3-21〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)	47
〈그림 3-22〉 현행 일반요금에 대한 인식 (전체 응답자)	48
〈그림 3-23〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (전체 응답자)	50
〈그림 3-24〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (전체 응답자)	57

〈그림 3-25〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (연령별)	58
〈그림 3-26〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (버스 이용 횟수별)	59
〈그림 3-27〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)	60
〈그림 3-28〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)	60
〈그림 3-29〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)	64
〈그림 3-30〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)	65
〈그림 4-1〉 버스대토론 10대 100 사진	76
〈그림 4-2〉 경기도 버스 요금 인상 결정에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과	77
〈그림 4-3〉 버스문제 안정화를 위한 재원부담 방식에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과 ..	82
〈그림 4-4〉 준공영제 운영방식	84
〈그림 4-5〉 버스 공공성 강화 방안에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과	84

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적
제2절 연구의 범위 및 절차



제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 「근로기준법」 개정으로 인해 「여객자동차 운수사업법」 제3조 제1항 제1호 특례조항에서 제외되어 노선여객자동차운송사업에 종사하는 운전직 종사자의 근로시간이 주당 최대 근로시간 68시간에서 주 52시간으로 단축됨
- 「근로기준법」 개정은 노선버스 운전직 종사자의 근로시간을 단축함으로써 졸음운전으로 인한 교통사고 예방 및 시민의 안전 보호를 목적으로 함
- 근로기준법 개정으로 인해 기존 1일 18시간, 격일제 또는 복격일제로 운영하고 있는 노선버스 운전직 종사자의 근로형태 변경이 불가피하며, 현 수준대로 노선버스 공급수준을 유지하기 위해서는 운전직 종사자의 인원충원이 필요하나 버스업체의 재정적인 어려움으로 인해 인원 충원이 어려움
- 근로시간 단축으로 인해 운전직 종사자의 임금감소, 노선 운영 변경에 따른 교통 이용 불편이 증가하기 때문에 이에 대한 시민의견 수렴이 필요함

2. 연구의 목적

- 본 연구에서는 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입으로 인해 발생한 버스문제 해결을 위해 시민, 운전직 종사자, 버스업체의 의견수렴을 통해 이에 대한 대안을 마련하고자 함

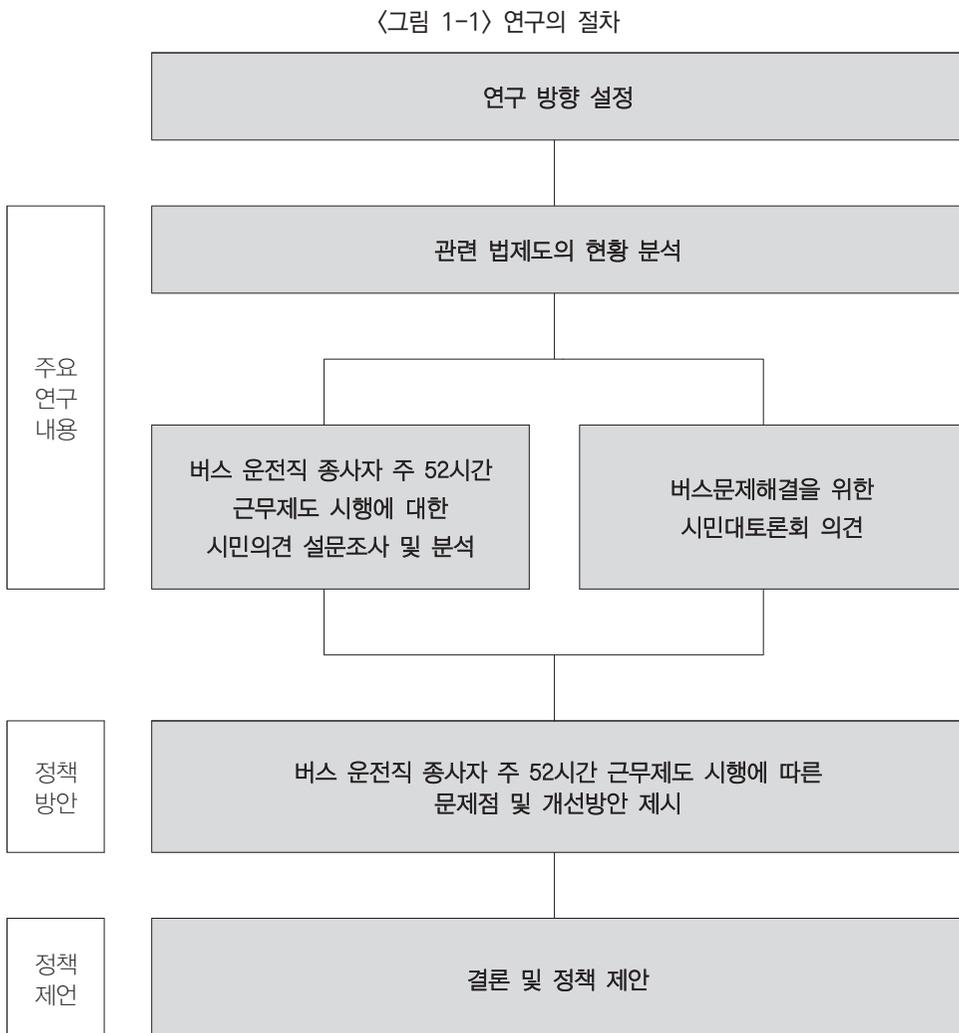
제2절 연구의 범위 및 절차

1. 연구의 범위

- 공간적 범위 : 수원시 관내 전지역
- 시간적 범위 : 2019년(기준년도)

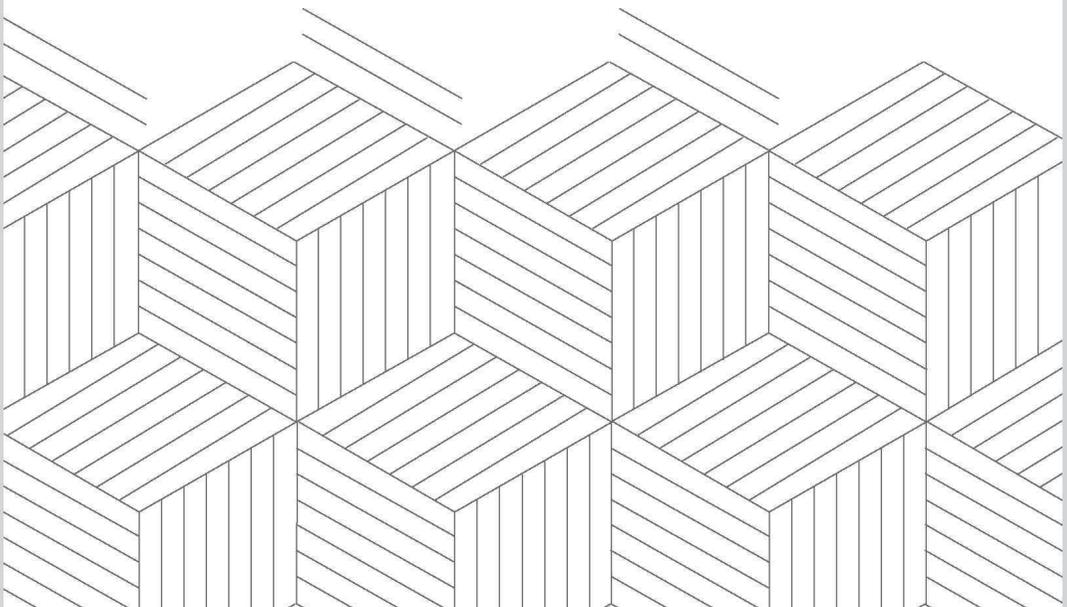
2. 연구의 절차

- 본 과업의 연구절차는 다음과 같음



제2장 관련 법제도 현황 분석

제1절 국내 근로기준법
제2절 국외 근로기준법



제2장 관련 법제도 현황 분석

제1절 국내 근로기준법

1. 근로기준법 현황 및 동향

- 1953년 제정된 「근로기준법」에 의해 현재의 근로시간, 연장 및 휴게시간 규정을 갖추게 됨
 - 1주 40시간, 1일 8시간을 초과 근로 할 수 없으며, 당사자 간 합의에 의해 1주 12시간을 한도로 연장 근로할 수 있음
 - 휴게시간의 경우 근로시간 4시간일 때 30분 이상, 8시간일 때 1시간 이상을 보장해 주어야 함
- 1961년 「근로기준법」 제47조 2호에 근로시간 및 휴게시간의 특례규정이 제정되면서 특례업종에 대한 근로시간 및 휴게시간 변경이 가능하게 되었음
- 이후 1997년 개정을 통해 현재의 제59조 특례규정이 확립되어 법 제59조 특례규정에 의해 버스 운전직 종사자에게는 근무시간 제한이 적용되지 않았음
- 그러나 2018년 3월 법 제59조 「근로기준법」 개정에 의해 「여객자동차 운수사업법」 제3조 제1항 제1호에 따른 노선(路線) 여객자동차운송사업이 제외됨
- 이에 300인 이상의 운수사업체는 '19. 7.1', 50인~299인 규모의 운수사업체는 '20. 1.1', 5인~49인 규모의 운수사업체는 '21. 7.1'부터 근로시간 상한제가 단계적으로 시행됨

〈표 2-1〉 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간 관련규정

구 분		내 용
근로 시간 관련	제50조 (근로시간)	① 1주 간의 근로시간은 휴게시간을 제외하고 40시간을 초과할 수 없다. ② 1일의 근로시간은 휴게시간을 제외하고 8시간을 초과할 수 없다. ③ 제1항 및 제2항에 따른 근로시간을 산정함에 있어 작업을 위하여 근로자가 사용자의 지휘·감독 아래에 있는 대기시간 등은 근로시간으로 본다.
	제52조 (선택적 근로시간제)	사용자는 취업규칙(취업규칙에 준하는 것을 포함한다)에 따라 업무의 시작 및 종료 시각을 근로자의 결정에 맡기기로 한 근로자에 대하여 근로자대표와의 서면 합의에 따라 다음 각 호의 사항을 정하면 1개월 이내의 정산기간을 평균하여 1주간의 근로시간이 제50조제1 항의 근로시간을 초과하지 아니하는 범위에서 1주 간에 제50조제1항의 근로시간을, 1일에 제50조제2항의 근로시간을 초과하여 근로하게 할 수 있다.
연장 및 휴게 시간 관련	제53조 (연장 근로의 제한)	① 당사자 간에 합의하면 1주 간에 12시간을 한도로 제50조의 근로시간을 연장할 수 있다. ② 당사자 간에 합의하면 1주 간에 12시간을 한도로 제51조의 근로시간을 연장할 수 있고, 제52조제2호의 정산기간을 평균하여 1주 간에 12시간을 초과하지 아니하는 범위에서 제52조의 근로시간을 연장할 수 있다. ③ 상시 30명 미만의 근로자를 사용하는 사용자는 다음 각 호에 대하여 근로자대표와 서면으로 합의한 경우 제1항 또는 제2항에 따라 연장된 근로시간에 더하여 1주 간에 8시간을 초과하지 아니하는 범위에서 근로시간을 연장할 수 있다. ④ 사용자는 특별한 사정이 있으면 고용노동부장관의 인가와 근로자의 동의를 받아 제1항과 제2항의 근로시간을 연장할 수 있다. 다만, 사태가 급박하여 고용노동부장관의 인가를 받을 시간이 없는 경우에는 사후에 지체 없이 승인을 받아야 한다. ⑤ 고용노동부장관은 제4항에 따른 근로시간의 연장이 부적당하다고 인정하면 그 후 연장시간에 상당하는 휴게시간이나 휴일을 줄 것을 명할 수 있다.
	제54조 (휴게)	① 사용자는 근로시간이 4시간인 경우에는 30분 이상, 8시간인 경우에는 1시간 이상의 휴게시간을 근로시간 도중에 주어야 한다. ② 휴게시간은 근로자가 자유롭게 이용할 수 있다.

자료 : 법제처, 「근로기준법」

〈표 2-2〉 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간 관련 특례규정

구 분	내 용
제59조 (근로시간 및 휴게시간의 특례)	다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 사용자가 근로자대표와 서면 합의를 한 경우에는 제53조제1항에 따른 주(週) 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 제54조에 따른 휴게시간을 변경할 수 있다. 1. 육상운송 및 파이프라인 운송업. 다만, 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선(路線) 여객자동차운송사업은 제외한다. 2. 수상운송업 3. 항공운송업 4. 기타 운송관련 서비스업 5. 보건업

자료 : 법제처, 「근로기준법」

〈표 2-3〉 주 52시간 근로시간제 시행일

사업체 규모	상한제 시행일
300인 이상	2018년 7월 1일
	2019년 7월 1일
50~299인	2020년 1월 1일
5~49인	2021년 7월 1일

자료 : 법제처, 「근로기준법」

2. 여객자동차운수사업법 현황 및 동향

- 최근 개정된 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 제44조와 관련된 별표 4의 1. 운송사업자 및 운전직 종사자의 준수사항 라. 운전직 종사자의 휴게시간 보장에 관한 준수사항에서는 다음과 같이 운전직 종사자의 휴게시간을 규정함
 - 1회 운행 종료 후 10분 이상의 휴게시간 보장
 - 운행시간이 2시간 이상인 경우, 운행 종료 후 15분 이상의 휴게시간 보장
 - 4시간 이상의 경우 운행 종료 후 30분 이상의 휴게시간 보장
- 휴게시간 보장에 관한 준수사항 위반 시 1차 위반은 사업 일부 정지 90일 또는 과징금 360만원, 2차 위반은 감차명령 또는 720만원의 과징금이 부과됨

〈그림 2-1〉 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 운송사업자의 준수사항 및 위반 시 처분사항

운송사업자 준수사항 (시내버스)	휴게시간	1회 운행 종료 후 10분 이상, 운행시간 2시간 이상인 경우 15분 이상, 4시간 이상인 경우 30분 이상	
	휴식시간	첫 출근 후 첫 운행 시작 시간 : 이전 퇴근 전 마지막 운행 종료 시간으로부터 8시간 이상 (광영급행형 및 직행좌석형은 10시간 이상)	
운송사업자 준수사항 위반 시	영업정지	1차: 사업일부 정지(90일)	2차: 감차명령
	과징금	1차: 360만원	2차: 720만원

자료 : 법제처, 「여객자동차운수사업법」 시행규칙(제44조) 및 시행령(제 43조, 제46조) 재구성

〈표 2-4〉 「여객자동차운수사업법」 시행규칙 운전직 종사자의 휴게시간 보장에 관한 준수사항

조 항	내 용
<p>제44조 (운송사업자 및 운수종사자의 준수사항 등)</p>	<p>① 법 제21조제1항 및 법 제26조제2항에 따른 운송수입금 전액 관리제에 관한 준수사항의 행위자별 위반행위의 세부유형 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정한다.</p> <p>② 법 제21조제8항에 따라 에어백을 설치할 때에는 자동차의 운전석 및 그 옆좌석의 정면에 설치하여야 한다.</p> <p>③ 법 제21조제12항 및 제26조제1항제8호에 따른 운송사업자 및 운수종사자의 준수사항은 별표 4와 같다.</p>
<p>별표 4. 운송사업자의 준수사항 라. 운수종사자의 휴식시간 보장에 관한 준수사항</p>	<p>라. 운수종사자의 휴식시간 보장에 관한 준수사항</p> <p>1) 시내버스운송사업자, 농어촌버스운송사업자 및 마을버스운송사업자는 운수종사자에게 기점부터 종점(종점에서 휴식시간 없이 회차하는 경우에는 기점)까지 1회 운행 종료 후 10분 이상의 휴식시간을 보장해야 한다. 다만, 기점부터 종점(종점에서 휴게시간 없이 회차 하는 경우에는 기점)까지의 운행시간이 2시간 이상인 경우에는 운행 종료 후 15분 이상의 휴식시간, 4시간 이상인 경우에는 운행 종료 후 30분 이상의 휴식시간을 보장해야 한다.</p> <p>2) 1)에도 불구하고 마을버스운송사업자는 출퇴근 등에 따른 교통 수요 변동 및 운행지역·노선별 특성을 고려하여 시·도 또는 시·군·구 조례로 정하는 바에 따라 휴식시간을 탄력적으로 적용할 수 있다. 이 경우 1)의 단서에 상응하는 휴식시간을 보장하여야 한다.</p> <p>3) 시외버스운송사업자 및 전세버스운송사업자는 운수종사자에게 다음 가) 및 나)의 구분에 따라 휴식시간을 보장해야 한다.</p> <p>가) 기점부터 종점(종점에서 휴게시간 없이 회차하는 경우에는 기점)까지 1회 운행 종료 후 또는 운행기록증 상의 목적지 도착 후 15분 이상의 휴식시간을 보장할 것.</p> <p>나) 운수종사자가 휴게시간 없이 2시간 연속 운전한 경우에는 휴게소 등에서 15분 이상의 휴식시간을 보장할 것. 다만, 천재지변, 교통사고, 차량고장 또는 극심한 교통정체 등의 사유로 휴게소 진입이 불가능한 경우 등 연장운행이 필요한 경우에는 1시간까지 연장운행을 하게 할 수 있으며 운행 후 30분 이상의 휴식시간을 보장해야 한다.</p> <p>4) 노선 여객자동차운송사업자 및 전세버스운송사업자는 운수종사자의 출근 후 첫 운행 시작 시간이 이전 퇴근 전 마지막 운행 종료 시간으로부터 8시간 이상(광역급행형 및 직행좌석형 시내버스운송사업자의 경우는 10시간 이상)이 되도록 해야 한다.</p>

자료 : 법제처, 「여객자동차운수사업법」 시행규칙

3. 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례

- 운전직 종사자의 근무여건 개선을 위해 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례를 제정하여 운행시간, 건강검진, 쉼터제공, 음주운전 점검 등에 대해 다음과 같은 내용이 있음

〈표 2-5〉 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례(제16조~19조)

조 항	내 용
제4장 제16조(운행시간)	<ol style="list-style-type: none"> ① 도지사는 매년 운수종사자의 안전한 차량 운행이 가능한 기본 운행시간과 최대 운행시간을 조사·공표하여야 하며, 그 결과를 도내 노선 여객자동차운송사업자와 운수종사자에게 알리고 이를 준수하도록 권고하여야 한다. ② 운수종사자는 노선 여객자동차운송사업자가 노사 단체협약에 의해 합의한 운행시간 이상으로 차량 운행을 지시받은 경우 이를 거부할 수 있다. ③ 도지사는 제1항에 따른 기본 및 최대 운행시간에 대한 이행 여부와 제2항에 따른 운행시간 강요를 지시하였는지 여부를 수시로 점검한다.
제17조(건강검진)	<ol style="list-style-type: none"> ① 노선 여객자동차운송사업자는 매년 1회 이상 운수종사자의 건강 검진을 실시하도록 적극 권장하여야 한다. ② 운수종사자는 제1항에 따라 자신의 건강상태를 수시로 점검하여야 하며, 병력이나 운행에 지장을 줄 수 있는 자신의 건강상태를 숨겨서는 아니 된다. ③ 도지사는 매년 노선 여객자동차운송사업자에게 운수종사자의 건강검진 실시 여부를 확인 요청할 수 있고, 노선 여객자동차운송사업자는 적극적으로 협조하여야 한다.
제18조(쉼터 제공)	<ol style="list-style-type: none"> ① 노선 여객자동차운송사업자는 운수종사자의 충분한 휴식과 안정을 위하여 사내에 운수종사자 전용 쉼터를 제공하여야 한다. ② 제1항에 따른 쉼터에는 운수종사자를 위한 편의시설이나 음료자판기, 식당 등을 설치할 수 있다.
제19조(음주운전 점검)	<ol style="list-style-type: none"> ① 노선 여객자동차운송사업자는 운수종사자가 하루 첫 번째 운행을 시작하기 전에 그 전날 지나친 음주로 인하여 운행에 지장을 주거나 안전사고 발생 가능성이 있다고 판단될 경우 해당 운수종사자가 차량을 운행하지 않도록 하여야 한다. ② 노선 여객자동차운송사업자는 제1항에 따른 전날의 음주 상황을 체크하기 위하여 음주 측정 장비를 갖출 수 있다.

자료: 경기도의회, 「경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례」

제2절 국외 근로기준법

1. 국제노동기구(ILO)의 제 153호 협약(1979년)

- 국제노동기구(ILO)의 제153호 협약은 육상운송에 대한 근로시간 및 휴식에 관한 협약으로 국내 또는 국제적으로 화물 또는 승객을 운송하는 육상운수업에 있어 임금을 목적으로 종사하는 운전근로자에게 적용됨
- 협약 제4조에 의하면 운전자 근로시간이란 차량 주행시간 중 운전 및 기타 업무, 차량 및 승객·화물과 관련된 부수적 업무가 모두 포함됨
- 협약 제5조에 의하면 운전자의 연속운전시간은 4시간 미만으로 특별한 경우에 한해서 1시간 한도 내에서 초과할 수 있음
- 협약 제6조와 8조에 따르면 운전자의 최대 총 운전시간 1일 9시간, 1주 48시간 이내, 운전자의 1일 휴식시간은 연속 근로시간 5시간 후 부여되며 최소 연속 10시간 이상의 휴식시간이 주어짐

〈표 2-6〉 국제노동기구(ILO) 제153호 협약의 근로, 휴게, 휴식시간 관련 규정

구 분	내 용
제4조	① 이 협약에서 근로시간이란 임금을 목적으로 하는 운전자의 근로 중 다음 각 호에 해당하는 시간을 말한다. (a) 차량 주행시간 중 운전 및 기타 업무 (b) 차량 및 승객·화물과 관련된 부수적 업무 ② 차량 또는 사업장 내에서의 단순한 대기시간 및 운전자가 자유롭게 사용할 수 있는 시간은 각국의 권한이 있는 기관이나 단체협약 또는 국내 관행에 부합하는 기타의 방법으로 규정된 범위 내에서 근로시간으로 볼 수 있다.
제5조	① 휴게시간 없이 4시간 이상 계속 운전할 수 없다. ② 각국의 당국 등 권한 있는 기관은 특수한 국내조건을 고려하여 본조 제1항에서 규정한 시간에 대하여 1시간을 초과할 수 있도록 할 수 있다. ③ 각국의 당국 등 권한 있는 기관은 보조에서 정한 휴게시간의 길이와 적절한 경우의 휴게시간 배분방법을 결정하여야 한다. ④ 각국의 당국 등 권한 있는 기관은 운전자가 시간표에 정해진 중단시간 또는 업무의 단속적 성격으로 충분한 휴게시간을 가질 수 있기 때문에 본조의 규정을 적용하지 않아도 될 수 있는 경우를 정할 수 있다.

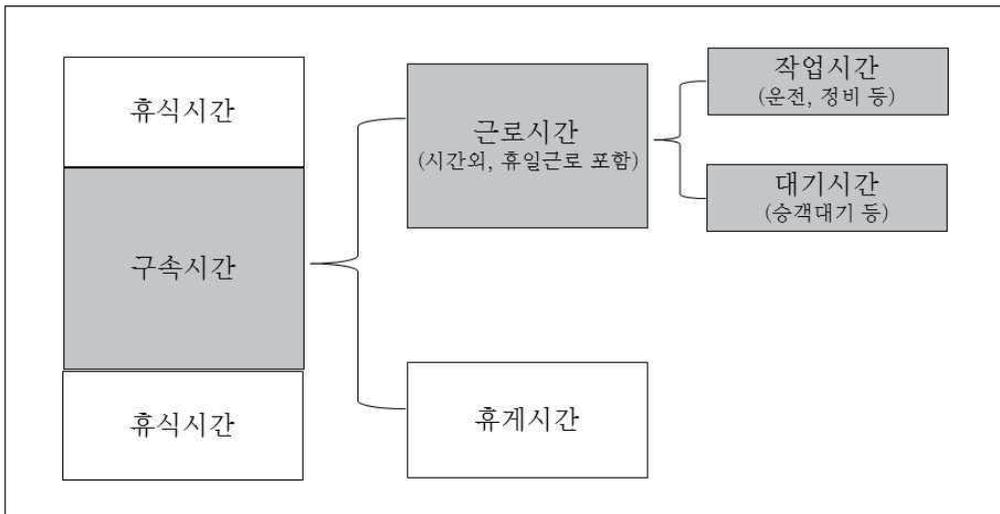
구 분	내 용
제6조	<ul style="list-style-type: none"> ① 최대 총운전시간은 초과시간을 포함하여 1일 9시간, 1주 48시간을 초과할 수 없다. ② 본조 제1항에 든 총운전시간은 각국의 당국 등 권한이 있는 기관에서 정하는 일 수 또는 주의 수에 대하여 평균으로 계산할 수 있다. ③ 본조 제1항에 규정한 총운전시간은 운송업무가 특별히 어려운 조건하에서 수행되는 경우에는 단축되어야 한다. 각국의 당국 등 권한 있는 기관은 이러한 운송 업무에 대하여 정하고, 관련 운전자에 대하여 적용하는 총 운전시간을 정하여야 한다.
제7조	<ul style="list-style-type: none"> ① 임금을 목적으로 운전하는 경우 제4조 제1항에 정한 바에 따라 연속 5시간의 노동시간 후에는 휴게를 부여하여야 한다. ② 각국의 당국 등 권한이 있는 기관은 본조에 정한 휴게시간의 길이와 적절한 휴게시간 배분방법을 결정하여야 한다.
제8조	<ul style="list-style-type: none"> ① 운전자의 1일 휴게시간은 노동일의 시작시점부터 24시간동안, 최소한 연속 10시간이 배분되도록 하여야 한다. ② 1일 휴게시간은 각국의 당국 등 권한이 있는 기관이 정하는 기간에 대하여 평균하여 계산한다. 다만 1일 휴게시간은 8시간 이하가 되도록 할 수 없고, 1주일에 2번 이상 8시간으로 단축되도록 할 수 없다. ③ 각국의 당국 등 권한이 있는 기관은 승객운송인지 화물운송인지의 여부 또는 휴게를 집에서 취하는 가 그 밖의 장소에서 취하는가의 여부에 따라 1일 휴게시간을 다르게 정할 수 있다. 다만 최소 시간 수에 관한 본조 제1항 및 제2항을 준수하여야 한다. ④ 각국의 당국 등 권한 있는 기관은 운전자가 2명인 차량과 페리선박이나 기차를 이용하는 차량의 경우 1일 휴게시간과 그 휴게를 취하는 방법에 관하여 본조 제1항 및 제2항의 규정에 대하여 예외규정을 둘 수 있다

자료 : 노동부(2005), 「육상·항공 운송업 종사자 근로실태조사 및 제도개선방안」

2. 일본의 버스 운전자 근로시간 개선을 위한 기준

- 일본은 버스운전자의 근로조건 개선을 위하여 후생노동부장관 고시로 '자동차 운전자의 근로시간 등의 개선을 위한 기준(개선기준고시)'를 제정함
- 개선기준고시의 버스 운전자의 구속시간, 휴식시간의 정의는 다음과 같음
 - 구속시간: 근로시간(운전시간+대기시간)과 휴게시간(수면시간 포함)의 합계 시간
 - 휴식시간: 업무가 종료되어 퇴근한 후부터 다음 출근까지의 시간
- 구속시간은 1주일의 65시간 이내, 1일 13시간 기준으로 최대 16시간까지 가능하며, 15시간을 초과하는 횟수는 1주일에 2회 이내로 제한함
- 휴식시간은 근로 종료 후 연속시간 8시간 이상으로, 총 운전시간의 경우 1일 9시간, 1주일 40시간, 연속 운전시간은 4시간 이내로 제한됨

〈그림 2-2〉 일본의 노동법상 운수종사자의 구속시간 및 휴게시간 개념도



〈표 2-7〉 일본의 버스운전자에 대한 자동차운전자 근로시간 등의 개선을 위한 기준(제5조)

구 분	내 용
구속시간	① 1주일의 구속시간(4주 평균)은 원칙적으로 65시간을 초과할 수 없음 - 다만, 전세버스를 운행하는 영업소의 경우 운전업무종사자, 버스 승무자, 고속버스 운전자에 대해서는 노사협정을 체결한 경우 71.5시간 까지 연장할 수 있음 ② 1일(24시간) 구속시간은 13시간 이내를 기준으로 하고, 연장하는 경우 16시간 한도 - 1일 구속시간 16시간까지 연장하는 경우라도 15시간을 초과하는 횟수는 1주일에 2회 이내
휴식시간	① 1일 휴식시간은 연속 8시간 이상 필요 ② 휴식시간은 거주지에서의 휴식시간이 그 외의 장소에서의 휴게시간 보다 길어야 함
운전시간	① 1일 9시간(2일 평균), 1주일 40시간(4주 평균)을 초과하지 않을 것 - 단, 전세버스 운전자, 승무자 및 특정운전자에 대해 노사협약이 있을 경우 52주간에 대해서 2,080시간을 초과하지 않는 범위 내에서 52주간 중 16주간까지는 1주일에 44시간(4주 평균)까지 연장가능 ② 연속운전은 4시간을 초과할 수 없음
특례규정	① 다음 사항에 해당하는 경우 구속시간과 휴게시간에 대해서는 후생노동부 노동기준국장이 정하는 사항을 따를 수 있음 - 업무상 근로의 종료 후 계속 8시간 이상의 휴게시간을 부여하는 것이 곤란 할 때 - 1대의 자동차에 2인 이상 승무하는 경우 - 격일 근로하는 경우 - 페리에 승선하는 경우 ② 노사협정 시 일정기간 이란 2주, 1개월 이상 3개월 이내로 정함 ③ 사용자는 법 제35조에 따라 휴일근로를 하는 경우 당해 근로하는 2주간에 있어 1회를 초과하지 않도록 하며, 당해 휴일근로로 인한 구속시간 및 구속시간 한계를 초과하지 않도록 해야 함

자료 : 한국운수산업연구원(2012), 「버스운전자 근로시간을 둘러싼 최근동향과 일본의 사례」

3. 미국의 연방화물자동차 안전기준(49 CFR Part 395)

- 미국 연방차량안전국(FMCSA)은 운수종사자의 근로시간을 “회사를 위한 모든 업무의 수행시간”으로 정의하고, 운전자는 비근로 시간을 포함하여 24시간 업무일지를 작성해야 함
- 49 CFR Part 395는 운전자 근로시간에 관한규정으로 ‘운전자가 언제, 얼마나 오랫동안 운전 할 수 있는지’를 제한하는 미국 연방화물자동차 안전기준으로 미국의 대다수의 주에서는 이와 동일한 수준으로 규정을 유지하고 있음
- 이 기준에 따르면 여객운송자동차 운전자의 1일 운전시간은 10시간 이내로 제한되며, 연속 8시간 휴식을 취한 후 최대 10시간 운전 가능, 1일 근로시간은 15시간(연속 8시간 휴식 후 15시간 이상 근로 제한), 1주 근로시간은 60/70시간 근로 제한(연소 7/8일 이내 60/70시간 이상 근로제한)을 두고 있음

〈표 2-8〉 미국 FMCSA의 운전직 종사자 근로시간(On-Duty Time) 정의

- ① 운전자의 사업용자동차에 대한 책임이 면제되지 않는 한 버스정류장, 야드, 터미널 또는 기타 운수회사 시설에서 보내는 모든 시간
- ② 주유, 세차 등을 포함하여 사업용자동차를 점검하거나 운행하는 모든 시간
- ③ 모든 주행시간
- ④ 운전자가 사업용자동차 안에서 보낸 모든 시간(단, 차량용 간이침대에서 쉬는 시간은 제외)
- ⑤ 사업용자동차에 짐을 싣고 내리는 시간 또는 사업용자동차 운행과 관련한 모든 문서작업에 종사하는 시간
- ⑥ 자동차가 고장이 난 경우 이를 해결하는데 걸리는 모든 시간
- ⑦ 교육·훈련 참석, 회사의 업무용 차량 운전 등 운수회사에서 요구하는 일을 하는데 소요된 모든 시간
- ⑧ 지역 레스토랑에서 파트 타임으로 근로하는 경우와 같이 운수회사 업무 이외의 다른 업무를 보수를 받고 수행할 경우 이에 소요되는 모든 시간

자료 : 교통안전공단(2012), 「사업용자동차 운행시간 제한제도 도입방안 연구」 및 <http://www.fmcsa.dot.gov/내용참고>

〈표 2-9〉 미국 연방화물자동차 안전기준(49 CFR Part 395)의 근로시간 제한 규정

구 분	여객운송자동차 운전자
1일 운전시간 제한	① 10시간 이상 운전제한 - 연속 8시간 휴식을 취한 이후 최대 10시간 운전가능
1일 근로시간 제한	② 15시간 근로 제한 - 연속 8시간 휴식 이후 근로를 개시하여 15시간 이상 근로할 수 없음. 비근로시간은 15시간의 기간에 포함되지 않음
1주 근로시간 제한	③ 60/70시간 근로 제한 - 연속 7/8일 이내에 60/70시간 이상 근로 할 수 없음

자료 : 교통안전공단(2012), 「사업용자동차 운행시간 제한제도 도입방안 연구」 및 <http://www.fmcsa.dot.gov/내용참고>

4. 유럽연합(EU)의 Regulation(EC)561/2006

- 유럽연합의 Regulation (EC)561/2006은 대형차 근로시간에 관한 규정으로 유럽 연합 내 운전자의 양호한 근무 조건을 유지하는 목적으로 제정됨
- 유럽에서는 2006년 이후로 동 규정에 의해 사업용자동차 중 버스, 화물자동차에 대한 디지털 운행기록계 장착이 의무화됨
- 운전자의 1일 근로시간을 9시간으로 제한하고, 연장근로는 10시간까지 주당 2번만 허용하며, 1주 최대근로시간 56시간, 2주 90시간 이내로 제한함
- 연속 운전시간이 4시간 30분일 경우 1회 또는 2회에 나누어 45분 이상 휴게하여야 하고, 휴게시간을 2회로 나눌 경우 2번째 휴게시간은 최소 30분 이상으로 제한함
- 1일 휴식시간은 최소 11시간 이상, 만약 휴식시간을 2회로 나눌 경우 최소 12시간 이상 쉬어야 하며, 이 경우 휴식시간의 첫 번째는 3시간, 두 번째는 9시간 이상이어야 함

〈표 2-10〉 유럽연합(EU) Regulation (EC)561/2006의 근로시간 제한 규정

구 분	유럽경제연합법 No. 3820/85 (2007년 4월 11일 이전)	유럽연합법 No. 561/2006 (2007년 4월 11일 이후)
1주 최대 운전시간	- 1주 최대 운전시간 규정 없음 - 2주간 최대운전시간은 90시간	- 1주간 최대운전시간 56시간 - 2주간 최대운전시간 90시간
휴게시간	- 최대 4시간 30분 운전후 최소 45분 휴게(각 15분으로 2번 또는 3번으로 나누어 취할 수 있음) - 마지막 휴게는 늦어도 4시간 30분 운전후 취함	- 최대 4시간 30분 운전 후 최소 45분 휴게 (45분 휴게는 2번으로 나누어 취할 수 있음) - 첫 번째 휴게는 최소한 15분, 두 번째 휴게는 최소한 30분으로 늦어도 4시간 30분의 운전 후에는 취해야 함
1일 휴식시간	- 일반적 휴식 : 11시간 - 감소된 휴식 : 9시간, 보충을 조건으로 1주일에 최대 3번 - 나누어 취하는 휴식 : 12시간 - 1일 휴식시간은 2번 또는 3번을 나누어 취할 수 있으며 이중 1번은 최소한 8시간	- 11시간 휴식은 유지 - 감소된 휴식 : 9시간, 1주일간 최대 3번 (보충 의무는 없어짐) - 나누어 취하는 휴식 : 12시간 - 1일 휴식시간은 2번에 걸쳐 나누어 취할 수 있으며 첫 번째 휴식은 최소한 3시간, 두 번째 휴식은 최소한 9시간

구 분	유럽경제연합법 No. 3820/85 (2007년 4월 11일 이전)	유럽연합법 No. 561/2006 (2007년 4월 11일 이후)
팀으로 운전시	- 팀의 각 운전자는 30시간 중 적어도 연속 8시간의 휴식 취함	- 팀의 각 운전자는 30시간 중 적어도 연속 9시간의 휴식 취함
1주간 휴식시간	- 일반적 1주간 휴식 : 45시간 - 감소된 1주간 휴식 : 차량에 연결된 장소나 운전자의 가정에서 휴식을 취할 시 36시간, 그 이외의 장소에서 휴식 시 24시간을 취한 뒤 늦어도 다가오는 3번째 주 안에 보충휴식을 취함	- 45시간은 유지 - 감소된 1주간 휴식 : 24시간을 취한 뒤 3주 안에 보충 - 휴식은 취해지는 장소와 관계없이 24시간으로 감소될 수 있음 - 연속되는 2주간 : 최소한 1번의 일반적 1주간 휴식인 45시간과 감소된 1주간 휴식 24시간이 취해져야 함

자료 : 1) 교통안전공단(2012), 「사업용자동차 운행시간 제한제도 도입방안 연구」
2) www.transports.equipement.gouv.fr

5. 호주(Australia)

- 호주는 2006년도에 「도로교통에서의 운전시간 규정」을 제정한 후, 정부기관인 NHVR(National Heavy Vehicle Regulator)에서 피로관리시스템의 인가여부를 기준으로 운수회사 별 서로 다른 기준을 적용함
- 버스운전자들을 위한 피로관리를 하고 있지 않은 운수회사에 적용되는 표준근로시간 및 휴게시간 기준의 주요 내용은 다음과 같음
 - 1일 근로시간 제한은 12시간 이하, 최소 7시간 이상 연속 휴식
 - 1주 근로시간 제한은 72시간 근로시간 제한, 24시간 이상 연속 휴식
 - 피로관리시스템을 인가받은 업체의 경우에는 이보다 완화된 기준이 적용됨

〈표 2-11〉 피로관리시스템 인가를 받지 않은 버스운수 사업장의 표준근로시간

단위시간 및 기간	근로시간 상한	최소 휴게시간 및 휴무
5시간 30분	5시간 15분	15분 연속 휴게
8시간	7시간 30분	최소 15분 이상씩 총 30분 휴게

단위시간 및 기간	근로시간 상한	최소 휴게시간 및 휴무
11시간	10시간	최소 15분 이상씩 1시간 휴게
24시간	12시간	숙박시설 또는 휴게실에서의 최소 7시간 이상 연속 휴식
7일	72시간	숙박시설 또는 휴게실에서의 최소 24시간 이상 연속 휴식
14일	144시간	최소 2일 연속하여 숙박시설 또는 휴게실에서의 최소 밤 10시부터 익일 아침 8시 사이에 7시간 이상 연속 휴식시간 보장

자료 : 한국교통연구원(2017), 「사업용 자동차 운전자의 운전 및 휴게시간 개선방안」 및 <https://www.nhvr.gov.au> 내용참조

제3절 소결

- 버스 운전직 종사자의 장시간 근로가 교통사고로 이어져 국민의 목숨까지 위협하기 때문에 국가는 시민의 생명과 안전 보호란 목적으로 「근로기준법」의 근로시간 및 휴게시간 관련 특례규정에서 여객자동차운송 사업을 제외함
- 이에 국내 근로기준법 특례규정 제외 전과 후에 따른 운전직 종사자의 근로시간 및 휴게시간에 대한 주요 내용을 주요 선진국들과 비교하여 정리하면 다음과 같음

〈표 2-12〉 주요 선진국들의 버스운전자 운전시간 관련 규제 비교

구분	일본	미국	EU	호주	한국	
					개정 전	개정 후
연속운전 시간 상한	4시간	-	4시간 30분	5시간 15분		시내버스: 4시간 시외버스: 2시간
최소 휴게시간	30분	-	45분	15분		시내버스: 10분 시외버스: 15분
1일 최대 운전시간	9시간	10시간	9시간	12시간	-	-
1일 근로시간 상한	13시간 (16시간)	15시간	10시간 (주2회)	12시간	-	8시간
1주당 최대 운전시간	40시간 (65시간)	60시간 (70시간)	56시간	72시간	-	52시간
2주당 최대 운전시간	80시간 (130시간)	120시간 (140시간)	90시간	144시간	-	104시간
최소의무 휴식시간	8시간	8시간	11시간	7시간	8시간	8시간 (광역, 급행 10시간)

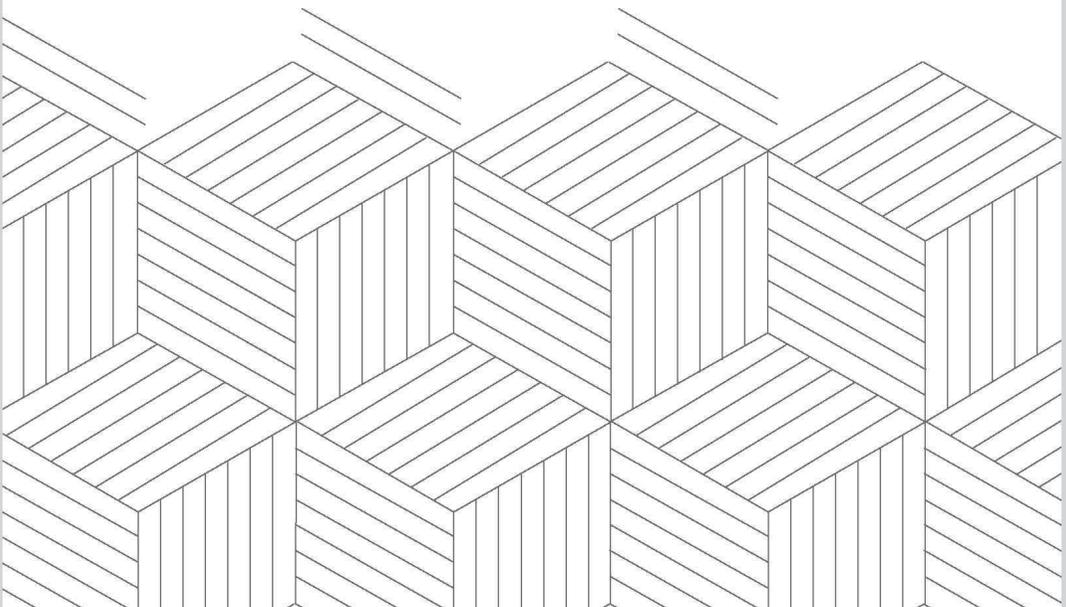
자료: 수원시정연구원(2018), 「노선버스 특례업종 제외에 따른 버스 운영 개선방안 연구」 재구성

- 국내 여객자동차운송사업체 특례 규정 개정 전에는 주요 선진국들에 비해 국내 버스운전직 종사자의 노동시간이 길었지만, 법 개정을 통해 국제 ILO 기준뿐 아니라 주요 선진국 수준으로 운전직 종사자의 삶의 질 보장과 국민의 생명 및 안전을 보호 할 수 있게 됨
- 주요 선진국의 경우 규제 시행에 대한 예외규정을 두어 버스업체와 운전직 종사자의 운영 및 노동의 자율성을 일정부분 제공하는 반면에 개정된 국내 규정의 경우 예외규정이 상대적으로 적은 편임
- 특히 국내 영세 버스업체의 경우 현 개정된 규제를 맞추는데 많은 재원이 필요할 것으로 보이기 때문에 업체의 인원에 따라 단계적으로 시행된다 할지라도 규제 시행에 따른 여러 가지 문제가 발생할 가능성이 높음
- 호주의 경우 정부기관인 NHVR(National Heavy Vehicle Regulator)에서는 피로관리시스템 인가를 받은 버스업체와 받지 않은 버스업체에 대해 서로 다른 기준을 적용하여 버스업체의 자율성을 보장해주고 있음
- 이에 버스업체와 운전직 종사자, 시민 등 주 52시간 근로시간 상한제 도입에 관한 이해관계자들의 이익을 해치지 않고, 시민의 교통편의 증가, 근로자의 삶의 질 향상 등을 도모할 수 있는 다양한 제도적 장치들을 모색할 필요가 있음

제3장

버스문제에 대한 시민 설문조사 및 분석

제1절 설문개요
제2절 설문결과 분석
제3절 소결



제3장 버스문제에 대한 시민 설문조사 및 분석

제1절 설문개요

1. 설문방법

- 수원시에 거주하는 버스 이용자를 대상으로 버스 운전직 종사자 주 52시간 근무제도 변경에 대한 시민 의견을 조사를 위한 설문을 계획함
- 표본모집을 위해 특정지역(수원시, 사당역, 전통시장 주변 등 수원시 인허가 버스 이용객 밀집지역)을 방문하여 인터셉트 방식을 통한 일대일 면접조사 방식으로 2019년 5월 20일 ~ 6월 5일까지 설문조사를 실시함
- 전체 모집단은 10세 ~ 60대 이상의 대중교통을 이용하는 수원 시민 602명을 대상으로 설문조사를 실시하였으며, 표본오차는 95% 신뢰수준에서 $\pm 3.84\%$ 로 나타남

〈표 3-1〉 설문조사 모집단 및 설문표본

구분	모집단(명)	설문표본(명)
수원시	1,091,592	602
10~19세	128532	71
20~39세	379616	209
40~59세	402728	222
60세 이상	180716	100

자료 : 주민등록인구 통계(2018) 기준

2. 설문내용

- 설문내용은 노선버스 주 52시간 근로시간제 시행으로 인해 발생할 수 있는 문제에 대한 수원 시민들의 의견을 파악하고자 다음과 같은 내용으로 설문을 구성함

〈표 3-2〉 설문항목별 내용

구분	항목	내용
1	이용자 개인 특성	성별
		연령
		거주지
		주로 이용하는 노선버스
		노선버스 이용횟수
2	주 52시간 근로시간제 도입에 대한 인식	노선버스 주 52시간 근로시간제 도입 인지도
		근로시간 변경에 따른 긍정적인 요인
		근로시간 변경에 따른 부정적인 요인
		부정적인 요인 중 가장 불편한 요인
3	버스요금 인상에 대한 인식	버스 요금 인상 인지 여부
		버스업체의 손실보전을 위한 요금인상 평가
		버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가
		현행 버스요금에 대한 인식
		요금 인상가격에 대한 지불의사 여부
		버스요금 인상에 대한 최대 지불가능금액
4	재정지원 방법	노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원
5	개선되길 원하는 버스 서비스	운전직 종사자 관련 서비스
		버스운행 관련 서비스

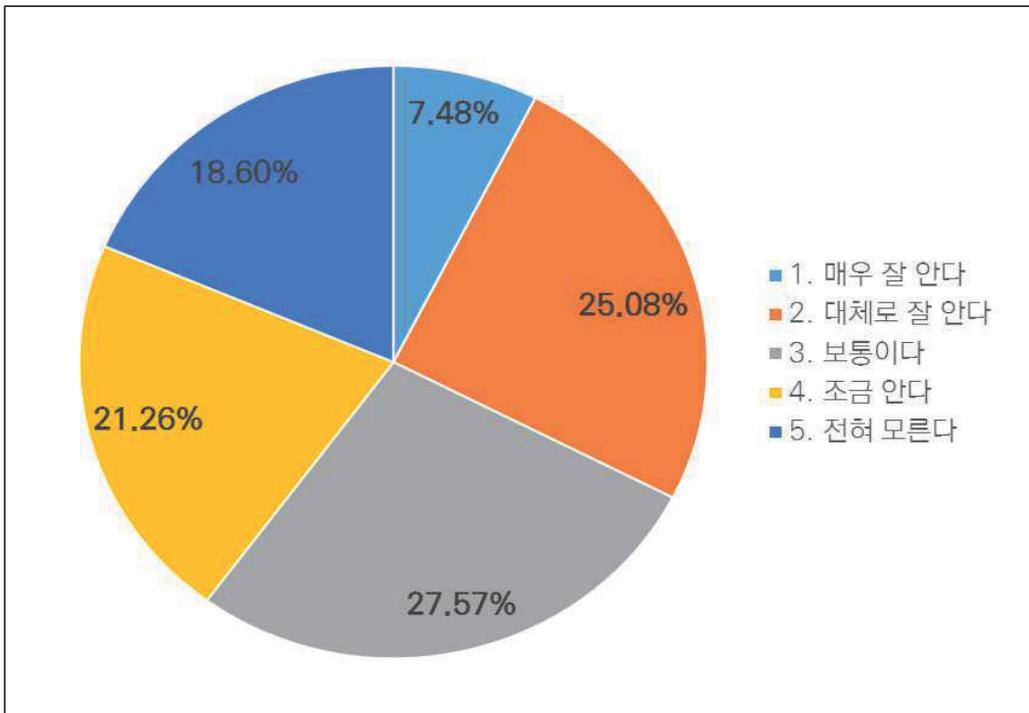
제2절 설문결과 분석

1. 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 인식

1) 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입 인지도

- 노선버스의 주 52시간 근로시간제 도입 사실에 대해 전체 응답자(n=602명)의 81.4%가 인지하는 것으로 나타난 반면 16.40%는 주 52시간 근로시간제 도입사실에 대해 전혀 모른다고 응답함

〈그림 3-1〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (전체 응답자)

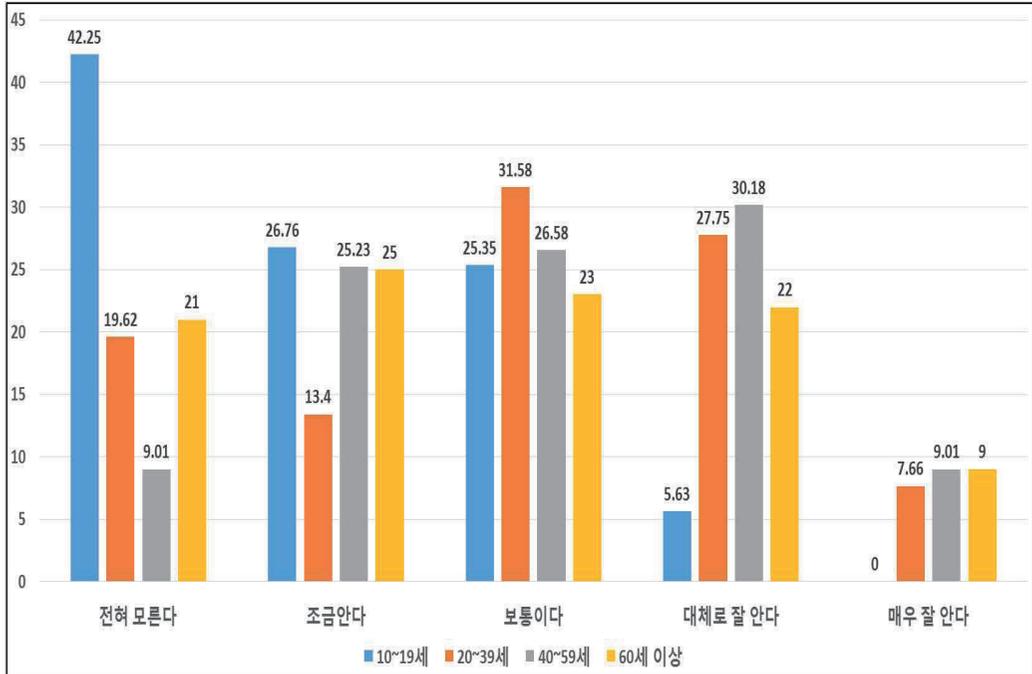


〈표 3-3〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (전체 응답자)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	45	7.48	151	25.08	166	27.57	128	21.26	112	18.60	602

- 구체적으로 연령별로 살펴보면 노선버스의 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 인지도가 가장 높은 연령층은 40~50대로 전체 222명 중 약 90.99%가 도입사실에 대해 인지하는 것으로 나타났으며, 도입 사실에 대해 인지도가 가장 낮은 연령층은 10대로 전체 71명 중 약 42.25%가 도입사실에 대해 전혀 모르고 있는 것으로 나타남

〈그림 3-2〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (연령별, 단위: %)

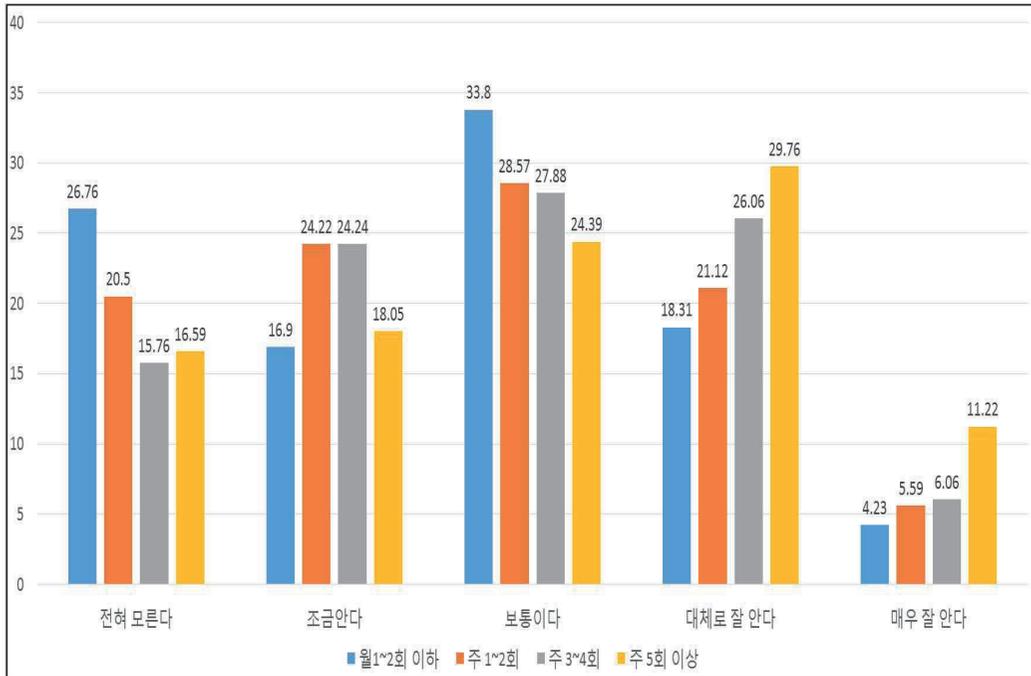


〈표 3-4〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (연령별)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	0	0.00	4	5.63	18	25.35	19	26.76	30	42.25	71
20~39세	16	7.66	58	27.75	66	31.58	28	13.40	41	19.62	209
40~59세	20	9.01	67	30.18	59	26.58	56	25.23	20	9.01	222
60세 이상	9	9.00	22	22.00	23	23.00	25	25.00	21	21.00	100

- 버스 이용 횟수에 따른 인지도를 살펴보면, 주 3~4회 버스를 이용하는 시민들의 84.24%가 주 52시간 근로시간제 도입에 대해 가장 많이 인지하고 있었으며, 월 1~2회 버스를 이용하는 시민들의 26.76%가 도입사실에 대해 전혀 모르는 것으로 응답함

〈그림 3-3〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



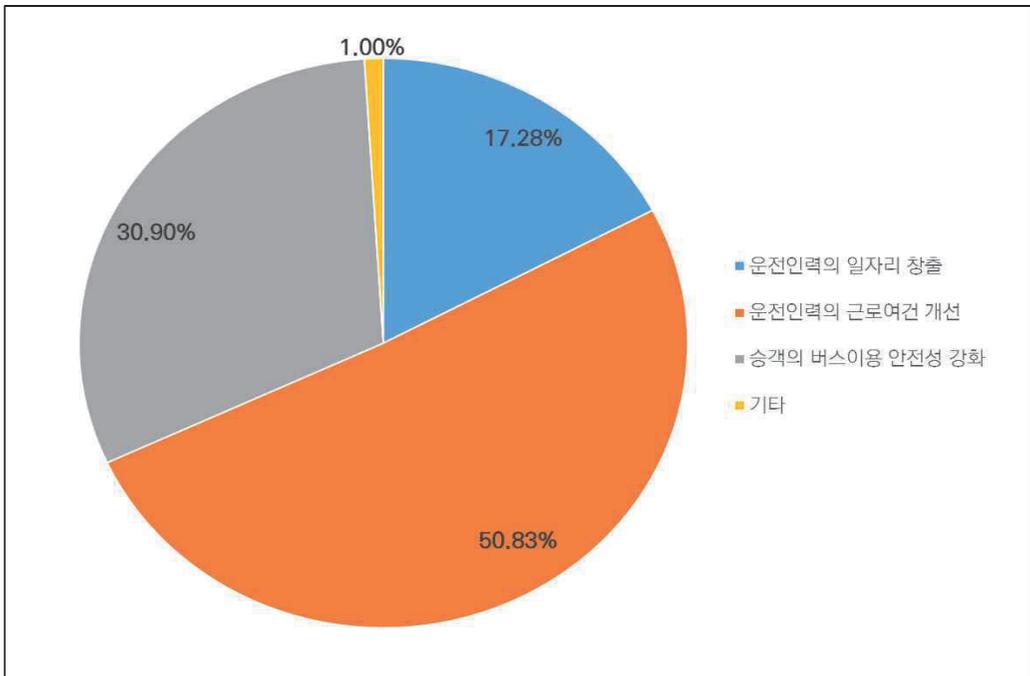
〈표 3-5〉 주 52시간 근로시간제 도입사실 인지도 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	3	4.23	13	18.31	24	33.80	12	16.90	19	26.76	71
주 1~2회	9	5.59	34	21.12	46	28.57	39	24.22	33	20.50	161
주 3~4회	10	6.06	43	26.06	46	27.88	40	24.24	26	15.76	165
주 5회 이상	23	11.22	61	29.76	50	24.39	37	18.05	34	16.59	205

2) 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인

- 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입의 가장 긍정적인 요인으로 운전인력의 근로여건 개선 50.83%, 승객의 버스이용 안전성 강화 30.90%, 운전인력의 일자리 창출 17.28% 순으로 나타남

〈그림 3-4〉 주 52시간 근로시간 도입의 긍정적 요인 (전체 응답자)

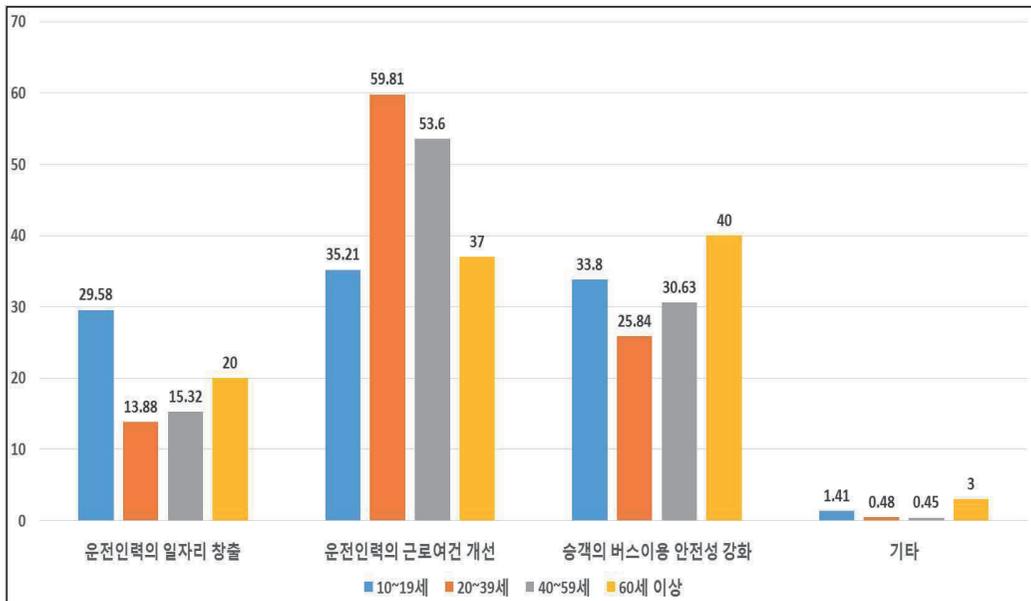


〈표 3-6〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (전체 응답자)

구분	1. 운전인력의 일자리 창출		2. 운전인력의 근로여건 개선		3. 승객의 버스이용 안전성 강화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	104	17.28	306	50.83	186	30.90	6	1.00	602

- 구체적으로 연령별로 살펴보면 10대부터 50대의 경우는 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적인 요인으로 운전인력의 근로여건 개선, 승객의 버스이용 안전성 강화, 운전인력의 일자리 창출 순으로 나타났으며, 이 중 10대의 경우는 운전인력의 근로여건 개선이 35.21%, 승객의 버스이용 안전성 강화 33.80%로 다른 세대에 비해 두 요인 간 비율 차이가 가장 작게 나타남
- 반면, 60대 이상의 경우는 승객의 버스이용 안전성 강화 40%, 운전인력의 근로여건 개선 37%, 운전인력의 일자리 창출 20% 순으로 다른 연령대와 다르게 1,2위 순위가 바뀌어서 나타남

〈그림 3-5〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (연령별, 단위: %)

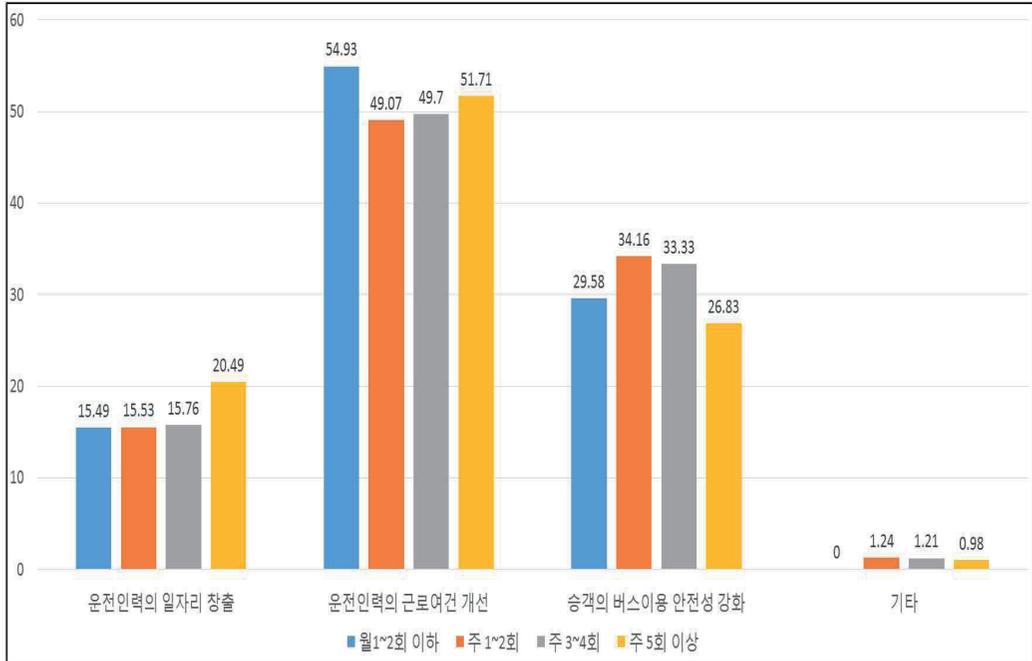


〈표 3-7〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (연령별)

구분	1. 운전인력의 일자리 창출		2. 운전인력의 근로여건 개선		3. 승객의 버스이용 안전성 강화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	21	29.58	25	35.21	24	33.80	1	1.41	71
20~39세	29	13.88	125	59.81	54	25.84	1	0.48	209
40~59세	34	15.32	119	53.60	68	30.63	1	0.45	222
60세 이상	20	20.00	37	37.00	40	40.00	3	3.00	100

- 버스 이용 횟수에 상관없이 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적인 요인은 운전인력의 근로여건 개선, 승객의 버스이용 안전성 강화, 운전인력의 일자리 창출 순으로 나타났으며, 다만 주 5회 이상 이용자의 경우 운전인력의 일자리 창출에 대해 전체 100명 중 20.49%로 주 5회 미만 이용자에 비해 다소 높게 나타남

〈그림 3-6〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



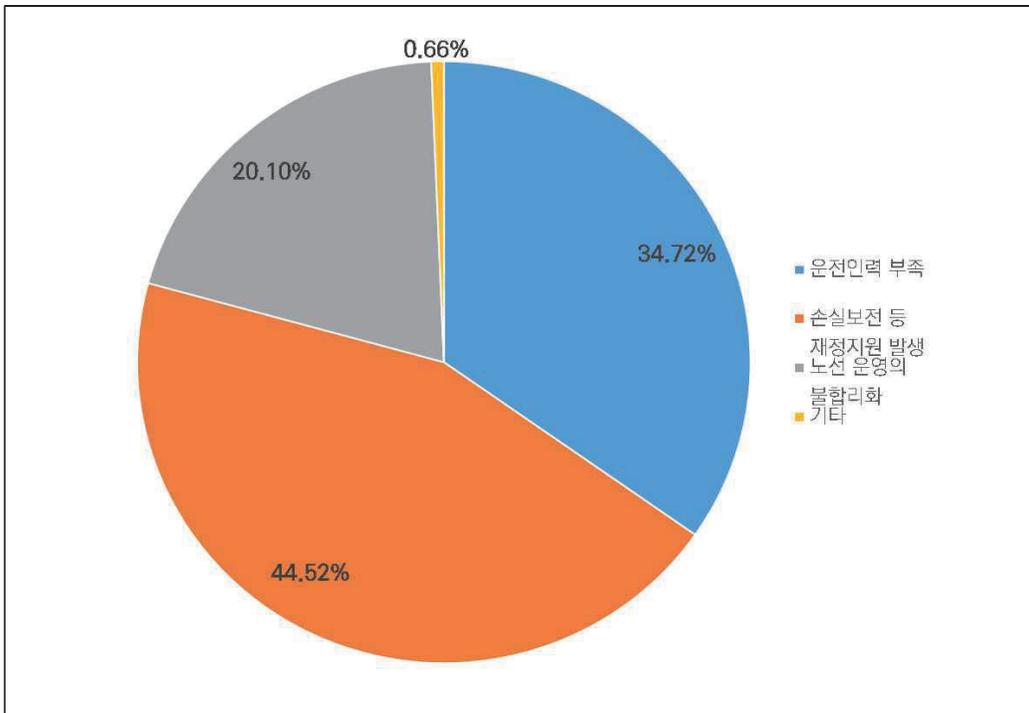
〈표 3-8〉 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 요인 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 운전인력의 일자리 창출		2. 운전인력의 근로여건 개선		3. 승객의 버스이용 안전성 강화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	11	15.49	39	54.93	21	29.58	0	0.00	71
주 1~2회	25	15.53	79	49.07	55	34.16	2	1.24	161
주 3~4회	26	15.76	82	49.70	55	33.33	2	1.21	165
주 5회 이상	42	20.49	106	51.71	55	26.83	2	0.98	205

3) 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인

- 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적인 요인으로 전체 응답자(n=602명)의 44.52%가 손실보전 등 재정지원 발생, 운전인력 부족 34.72%, 노선체계 운영의 불합리화 20.10% 순으로 나타남

〈그림 3-7〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (전체 응답자)

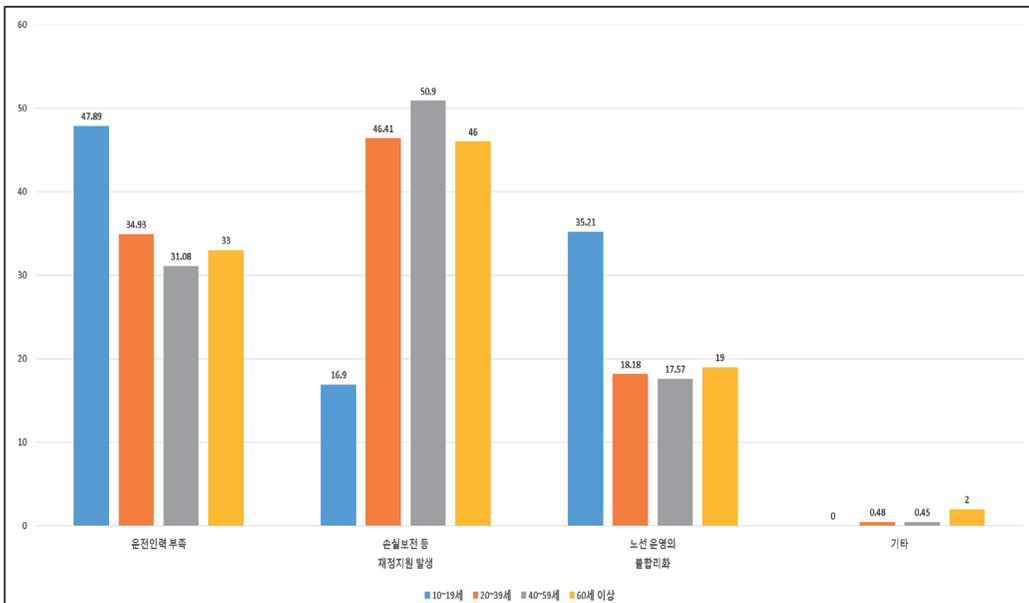


〈표 3-9〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (전체 응답자)

구분	1. 운전인력 부족		2. 손실보전 등 재정지원 발생		3. 노선 운영의 불합리화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	209	34.72	268	44.52	121	20.10	4	0.66	602

- 연령별로 살펴보면 주 52시간 근로시간제 도입의 가장 부정적인 요인에 대해 20대 이상에서는 손실보전 등 재정지원 발생, 운전인력 부족, 노선 운영의 불합리화 순으로 응답하였음
 - 다만, 10대 이상의 경우는 운전인력 부족(47.89%), 노선 운영의 불합리화(35.21%), 손실보전 등 재정지원 발생(16.90%) 순으로 다른 연령대와 다르게 1순위와 2순위가 바뀌어서 나타났음
 - 특히 10대에서 다른 연령대에 비해 노선 운영의 불합리화 요인에 대한 응답률이 높게 나타났는데 이는 다른 연령대에 비해 대중교통 의존도가 높기 때문인 것으로 보임

〈그림 3-8〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (연령별, 단위: %)

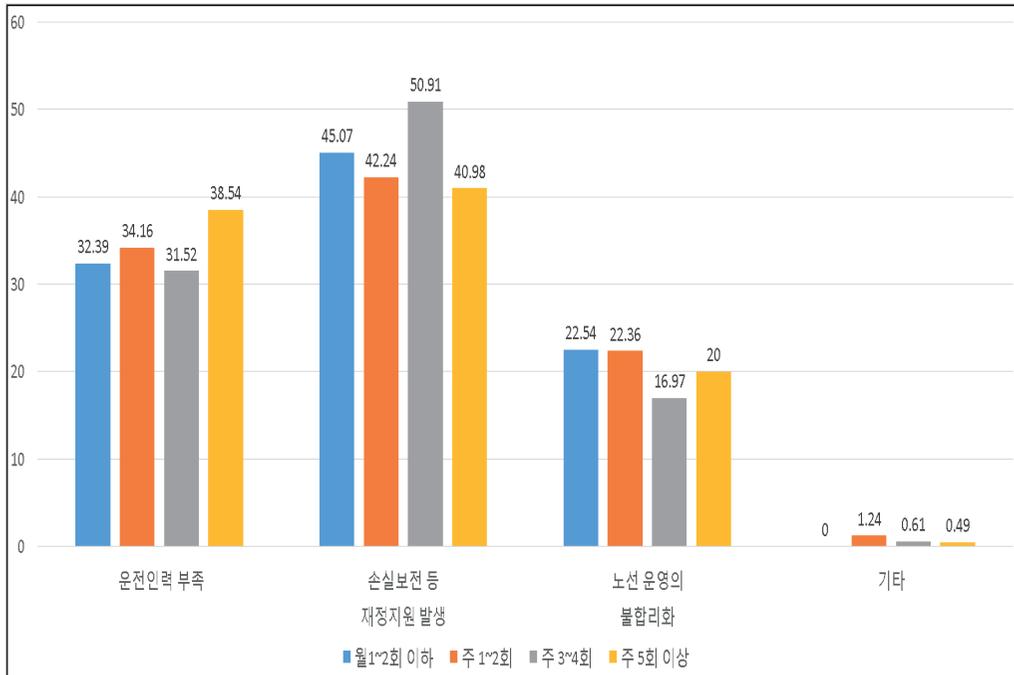


〈표 3-10〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (연령별)

구분	1. 운전인력 부족		2. 손실보전 등 재정지원 발생		3. 노선 운영의 불합리화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	34	47.89	12	16.90	25	35.21	0	0.00	71
20~39세	73	34.93	97	46.41	38	18.18	1	0.48	209
40~59세	69	31.08	113	50.90	39	17.57	1	0.45	222
60세 이상	33	33.00	46	46.00	19	19.00	2	2.00	100

- 버스 이용 횟수와 상관없이 주 52시간 근로시간제 도입으로 인한 가장 부정적인 요인은 손실보전 등 재정지원 발생, 운전인력 부족, 노선 운영의 불합리화 순으로 나타났으며, 특히 주 3~4회 이상 버스를 이용하는 시민들이 손실보전 등 재정지원 발생에 대해 부정적이라 응답한 비율이 50.91%로 가장 높게 나타남

〈그림 3-9〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



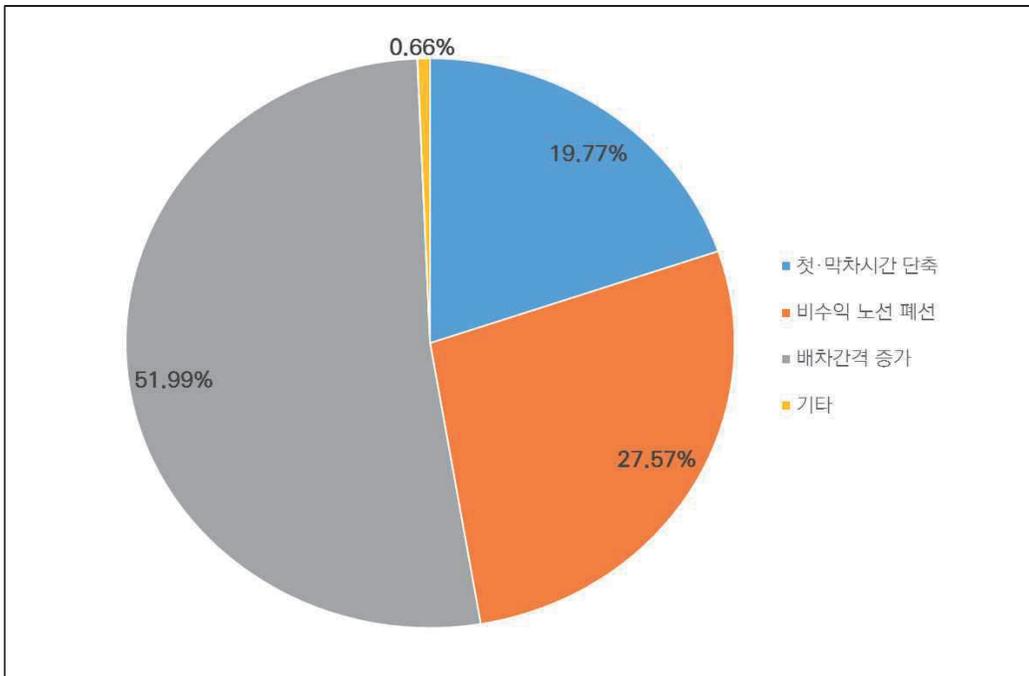
〈표 3-11〉 주 52시간 근로시간제 도입의 부정적 요인 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 운전인력 부족		2. 손실보전 등 재정지원 발생		3. 노선 운영의 불합리화		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	23	32.39	32	45.07	16	22.54	0	0.00	71
주 1~2회	55	34.16	68	42.24	36	22.36	2	1.24	161
주 3~4회	52	31.52	84	50.91	28	16.97	1	0.61	165
주 5회 이상	79	38.54	84	40.98	41	20.00	1	0.49	205

4) 주 52시간 근로시간제 시행 시 예상하는 불편사항

- 주 52시간 근로상한제 도입으로 인해 발생할 수 있는 불편사항에 대한 설문조사 결과 전체 응답자(n=602명)의 51.99%가 배차간격의 증가, 비수익 노선 폐선 27.57%, 첫·막차 시간 단축 19.77% 순으로 도출됨

〈그림 3-10〉 예상하는 불편사항 (전체 응답자)

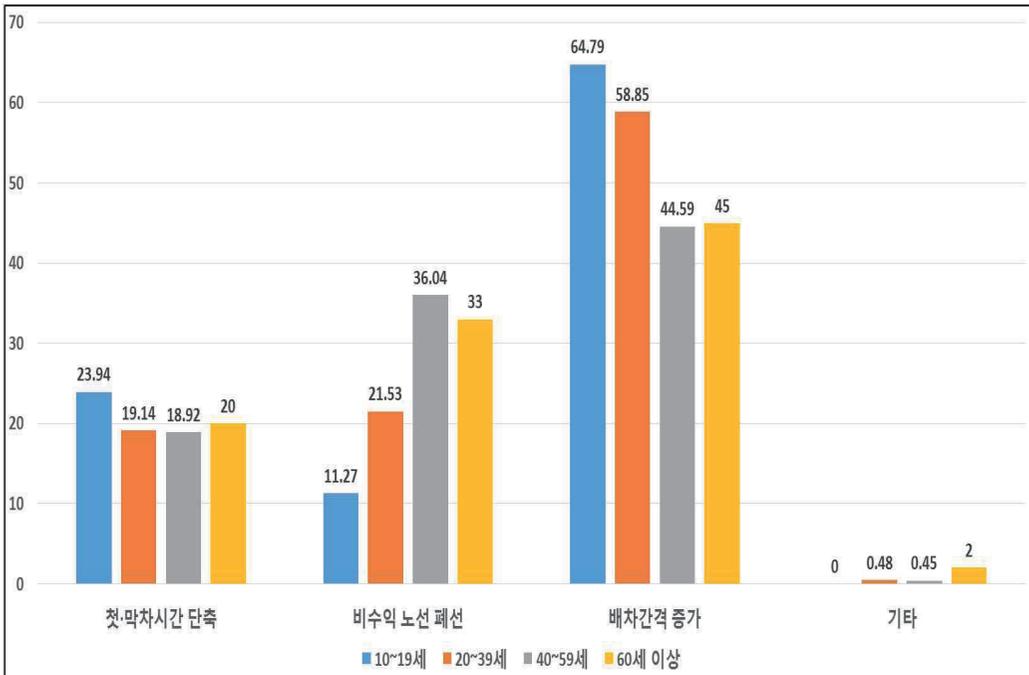


〈표 3-12〉 예상하는 불편 사항 (전체 응답자)

구분	1. 첫·막차시간 단축		2. 비수익 노선 폐선		3. 배차간격 증가		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	119	19.77	166	27.57	313	51.99	4	0.66	602

- 연령별로 살펴보면 20대 이상의 연령대에서는 배차간격의 증가, 비수익 노선 폐선, 첫·막차 시간 단축 순으로 전체 응답자와 동일하게 나타남
 - 10대의 경우는 64.79%가 배차간격 증가, 23.94%가 첫·막차 시간 단축, 11.27%가 비수익 노선 폐선 순으로 다른 연령대와 달리 순위가 다르게 나타남
 - 특히 10대의 경우 배차간격 증가에 대한 불편사항이 다른 연령대에 비해 높게 나타났는데 이는 다른 연령대에 비해 대중교통 의존도가 높기 때문인 것으로 볼 수 있음

〈그림 3-11〉 예상하는 불편사항 (연령별, 단위: %)

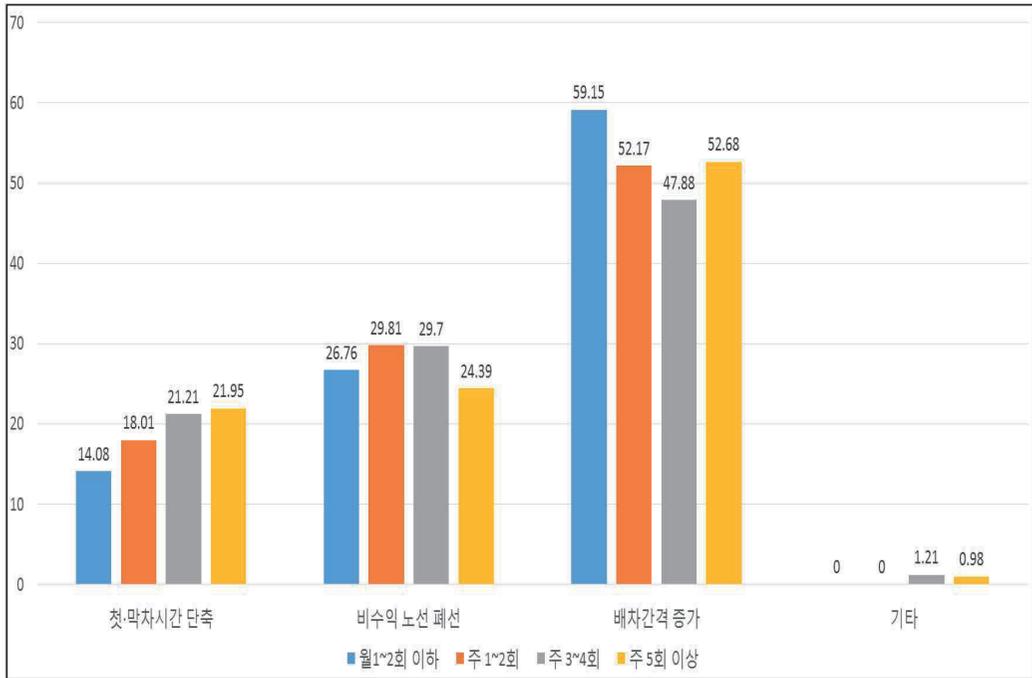


〈표 3-13〉 예상하는 불편 사항 (연령별)

구분	1. 첫·막차시간 단축		2. 비수익 노선 폐선		3. 배차간격 증가		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	17	23.94	8	11.27	46	64.79	0	0.00	71
20~39세	40	19.14	45	21.53	123	58.85	1	0.48	209
40~59세	42	18.92	80	36.04	99	44.59	1	0.45	222
60세 이상	20	20.00	33	33.00	45	45.00	2	2.00	100

- 버스 이용 횟수에 따른 응답자 별 차이는 크게 나타나지 않음
 - 첫·막차시간 단축에 대한 버스 이용자별 분석결과, 주 3~4회 이용자의 21.21%, 주5회 이상 이용자의 21.95%로 주2회 미만인 이용자에 비해 상대적으로 높게 나타남

〈그림 3-12〉 예상하는 불편사항 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



〈표 3-14〉 예상하는 불편 사항 (버스 이용 횟수별)

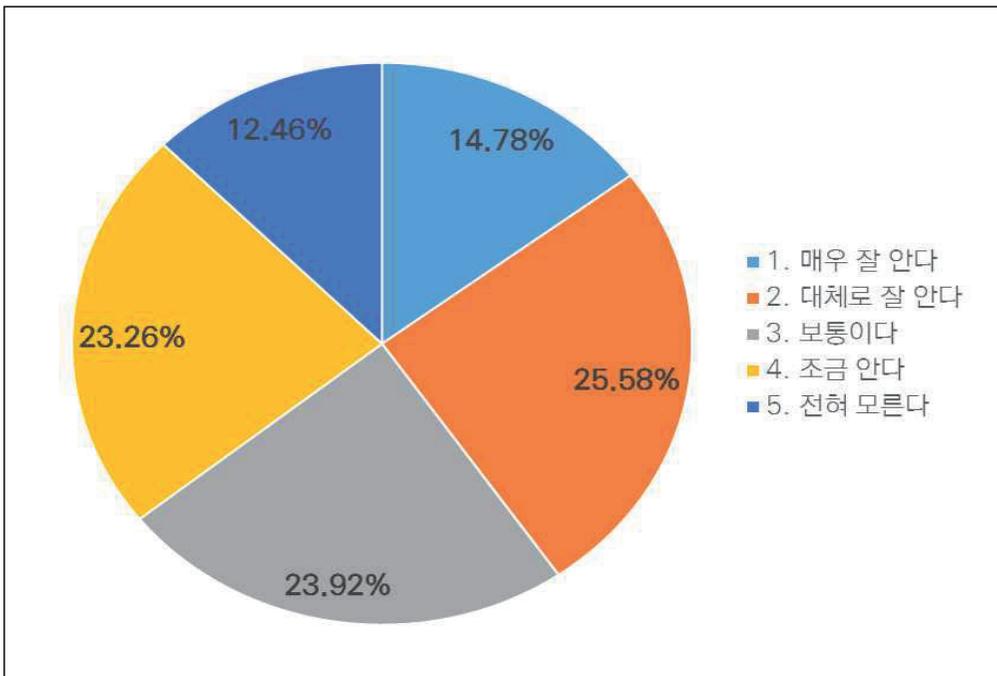
구분	1. 첫·막차시간 단축		2. 비수의 노선 폐선		3. 배차간격 증가		4. 기타		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	10	14.08	19	26.76	42	59.15	0	0.00	71
주 1~2회	29	18.01	48	29.81	84	52.17	0	0.00	161
주 3~4회	35	21.21	49	29.70	79	47.88	2	1.21	165
주 5회 이상	45	21.95	50	24.39	108	52.68	2	0.98	205

2. 버스 요금 인상에 대한 인식

1) 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실에 대한 인지도

- 서울, 인천을 제외한 경기도의 버스 요금만 인상된다는 사실에 대해 전체 응답자 602명 중 매우 잘안다 14.78%, 대체로 잘안다 25.58%, 보통이다 23.92%, 조금 안다 23.26%, 전혀 모른다 12.46%로 응답자의 87.54%가 인지하는 것으로 분석됨

〈그림 3-13〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (전체 응답자)

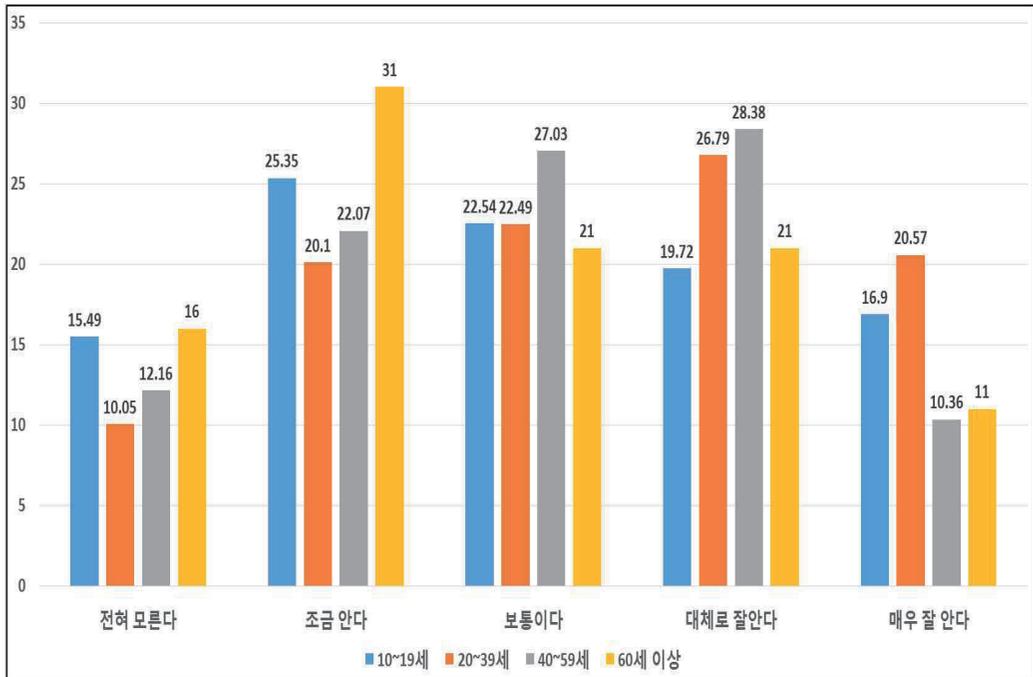


〈표 3-15〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (전체 응답자)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	89	14.78	154	25.58	144	23.92	140	23.26	75	12.46	602

- 연령별로 살펴보면 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실에 대해 20~30대 시민들이 다른 연령대에 비하여 잘 알고 있는 것으로 도출됨
 - 20~30대 시민들의 경우 매우 잘 안다 20.57%, 대체로 잘 안다 26.79%로 약 47.36%가 인지하고 있는 것으로 분석됨
 - 반면 60대 이상의 경우는 응답자의 16%가 전혀 모른다고 나타나 다른 연령대에 비해 상대적으로 요금인상에 대해 잘 모르는 것으로 분석됨

〈그림 3-14〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (연령별, 단위: %)

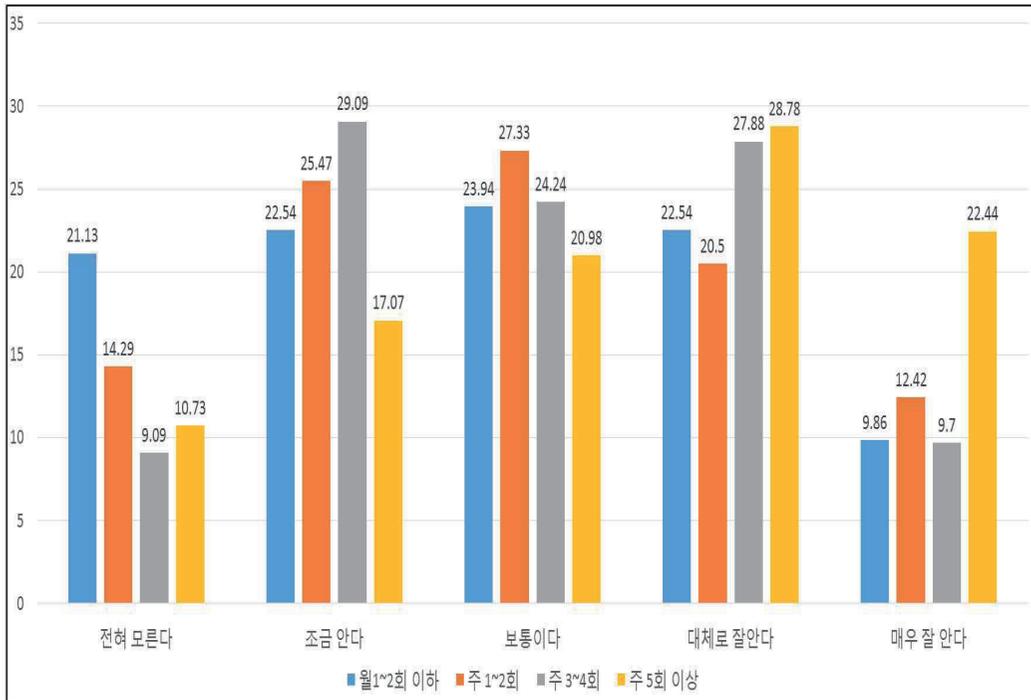


〈표 3-16〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지정도 (연령별)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	12	16.90	14	19.72	16	22.54	18	25.35	11	15.49	71
20~39세	43	20.57	56	26.79	47	22.49	42	20.10	21	10.05	209
40~59세	23	10.36	63	28.38	60	27.03	49	22.07	27	12.16	222
60세 이상	11	11.00	21	21.00	21	21.00	31	31.00	16	16.00	100

- 버스 이용 횟수 별로 살펴보면, 버스 이용 횟수가 많은 시민일수록 경기버스 요금만 인상되는 사실에 대해 잘 알고 있는 것으로 도출됨
 - 주 5회 이상 이용하는 시민들이 경기버스 요금만 인상되는 사실에 대해 매우 잘 안다 22.44%, 대체로 잘 안다 28.78%로 약 51.22%가 알고 있는 것으로 분석됨
 - 월1~2회 이하 이용하는 시민들 중 전혀 모른다고 응답한 비율이 21.13%로 주 1~2회 이상 이용하는 시민들에 비해 높게 나타남

〈그림 3-15〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지도 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



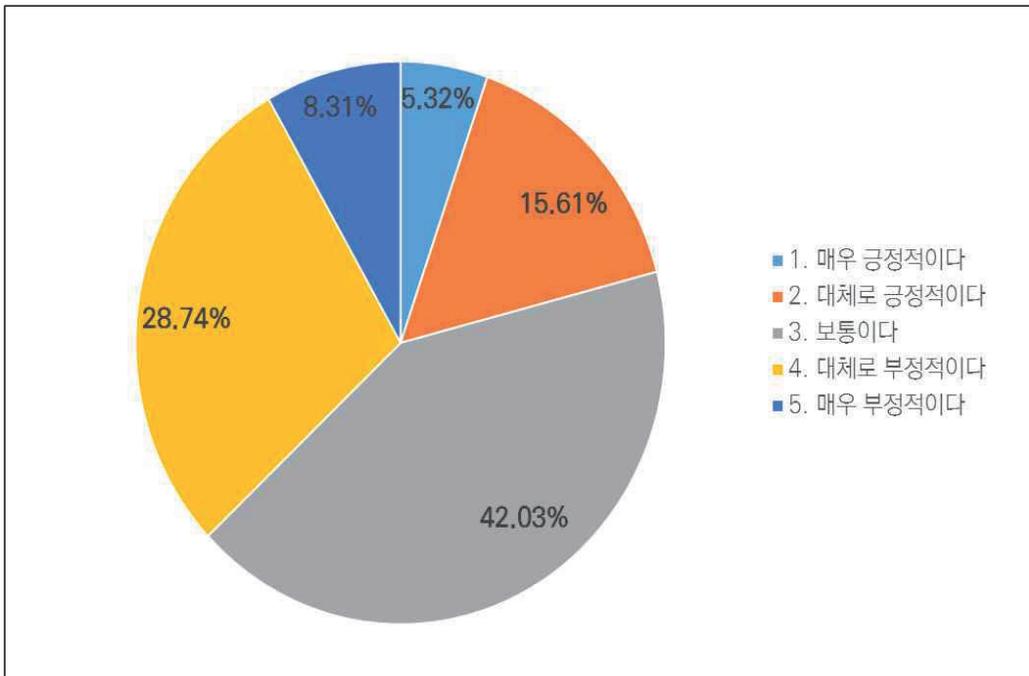
〈표 3-17〉 수도권 내 경기 버스 요금만 인상되는 사실 인지정도 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 매우 잘 안다		2. 대체로 잘 안다		3. 보통이다		4. 조금 안다		5. 전혀 모른다		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	7	9.86	16	22.54	17	23.94	16	22.54	15	21.13	71
주 1~2회	20	12.42	33	20.50	44	27.33	41	25.47	23	14.29	161
주 3~4회	16	9.70	46	27.88	40	24.24	48	29.09	15	9.09	165
주 5회 이상	46	22.44	59	28.78	43	20.98	35	17.07	22	10.73	205

2) 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가

- 전체 응답자(n=602명) 중 매우 긍정적이다 5.32%, 대체로 긍정적이다 15.61%, 보통이다 42.03%, 대체로 부정적이다 28.74%, 매우 부정적이다 8.31%로 전체 응답자 중 20.93%가 긍정적으로, 37.05% 부정적으로 평가하는 것으로 나타나 부정적인 의견이 다소 높은 것으로 도출됨

〈그림 3-16〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (전체 응답자)

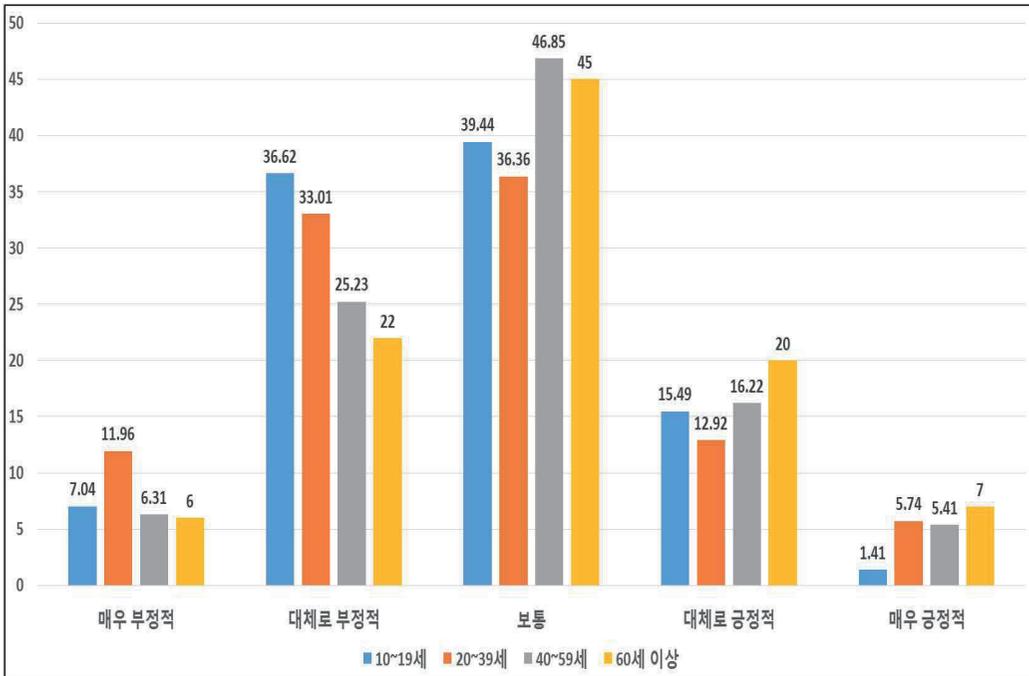


〈표 3-18〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (전체 응답자)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	32	5.32	94	15.61	253	42.03	173	28.74	50	8.31	602

- 연령별로 살펴보면 매우 긍정적이다, 대체로 긍정적이라고 응답한 비율이 상대적으로 높은 연령대는 60세 이상과 40~50대로 나타났고, 대체로 부정적이다, 매우 부정적이라고 응답한 비율이 높은 연령대는 20~30대와 10대 이상인 것으로 나타났는데 이는 경제력이 취약한 10대와 20~30대에서 요금인상에 대한 지출 부담이 높아져 부정적 평가가 높은 것으로 보임

〈그림 3-17〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (연령별, 단위: %)

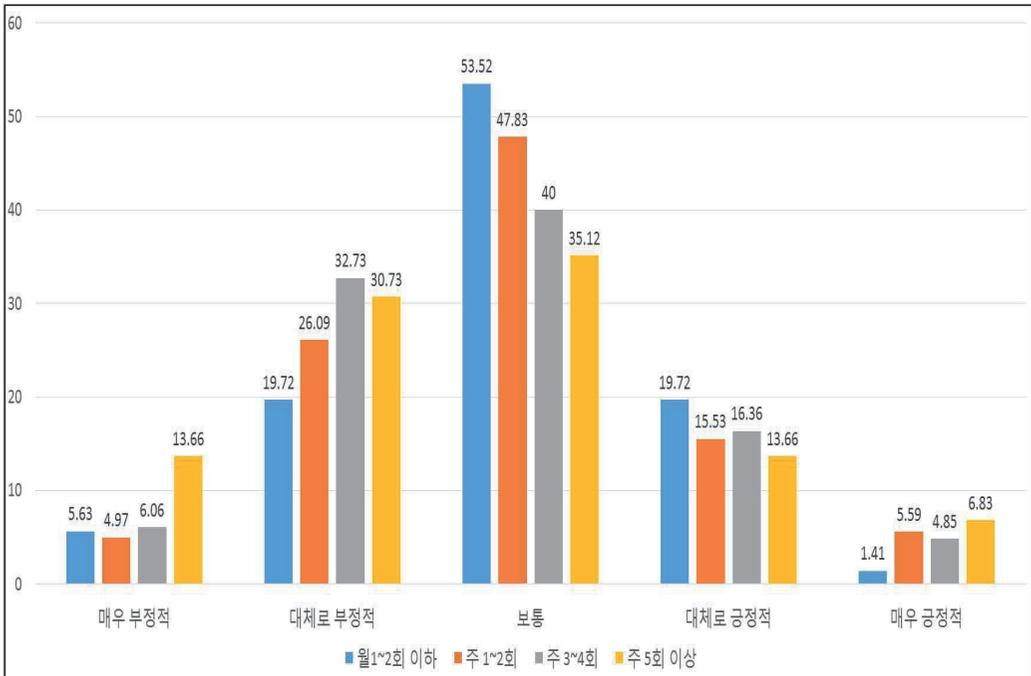


〈표 3-19〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (연령별)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	1	1.41	11	15.49	28	39.44	26	36.62	5	7.04	71
20~39세	12	5.74	27	12.92	76	36.36	69	33.01	25	11.96	209
40~59세	12	5.41	36	16.22	104	46.85	56	25.23	14	6.31	222
60세 이상	7	7.00	20	20.00	45	45.00	22	22.00	6	6.00	100

- 버스 이용 횟수가 많은 시민일수록 버스업체의 손실보전을 위한 버스 요금 인상에 대해 부정적으로 평가하는 것으로 도출됨
 - 특히 주 5회 이상 이용하는 시민들의 경우 대체로 부정적이다 30.73%, 매우 부정적이다 13.66%로, 약 44.39%의 사람들이 부정적으로 평가하는 것으로 분석되었는데, 이는 요금인상에 따른 경제적 지출 증가가 영향을 미친 것으로 보임

〈그림 3-18〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



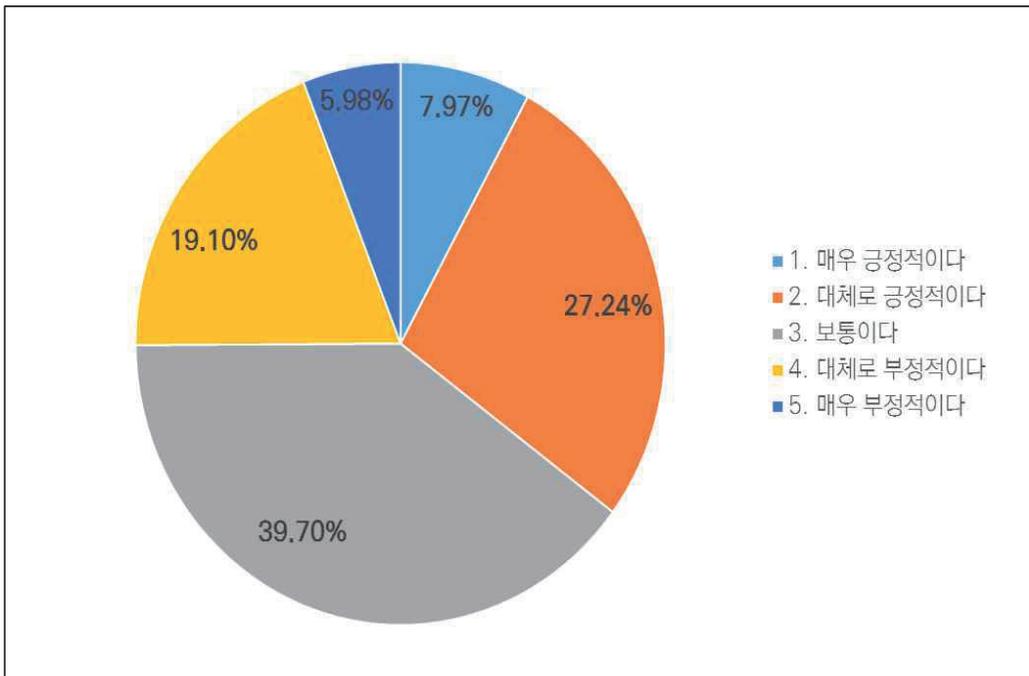
〈표 3-20〉 버스업체 손실보전을 위한 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	1	1.41	14	19.72	38	53.52	14	19.72	4	5.63	71
주 1~2회	9	5.59	25	15.53	77	47.83	42	26.09	8	4.97	161
주 3~4회	8	4.85	27	16.36	66	40.00	54	32.73	10	6.06	165
주 5회 이상	14	6.83	28	13.66	72	35.12	63	30.73	28	13.66	205

3) 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가

- 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 관한 설문조사 결과 전체 응답자(n=602명) 중 매우 긍정적이다 7.97%, 대체로 긍정적이다 27.24%, 보통이다 39.70%, 대체로 부정적이다 19.10%, 매우 부정적이다 5.98%로 분석되어 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 대한 긍정적 평가 35.21%, 부정적 평가 25.08%로 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 대해서 긍정적으로 평가하는 것으로 분석됨

〈그림 3-19〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (전체 응답자)

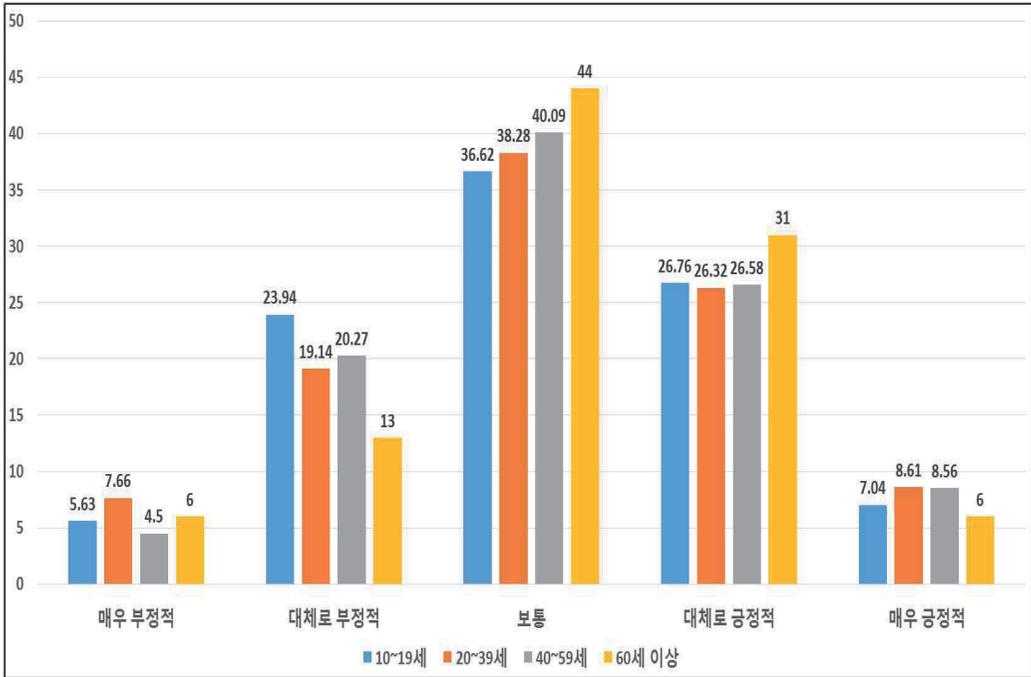


〈표 3-21〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (전체 응답자)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
수원시	48	7.97	164	27.24	239	39.70	115	19.10	36	5.98	602

- 연령별로 살펴보면 60세 이상에서 매우 긍정적이다 6.00%, 대체로 긍정적이다 31.00%로 다른 연령대에 비해 서비스 개선에 따른 요금인상을 긍정적으로 평가함

〈그림 3-20〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (연령별, 단위: %)

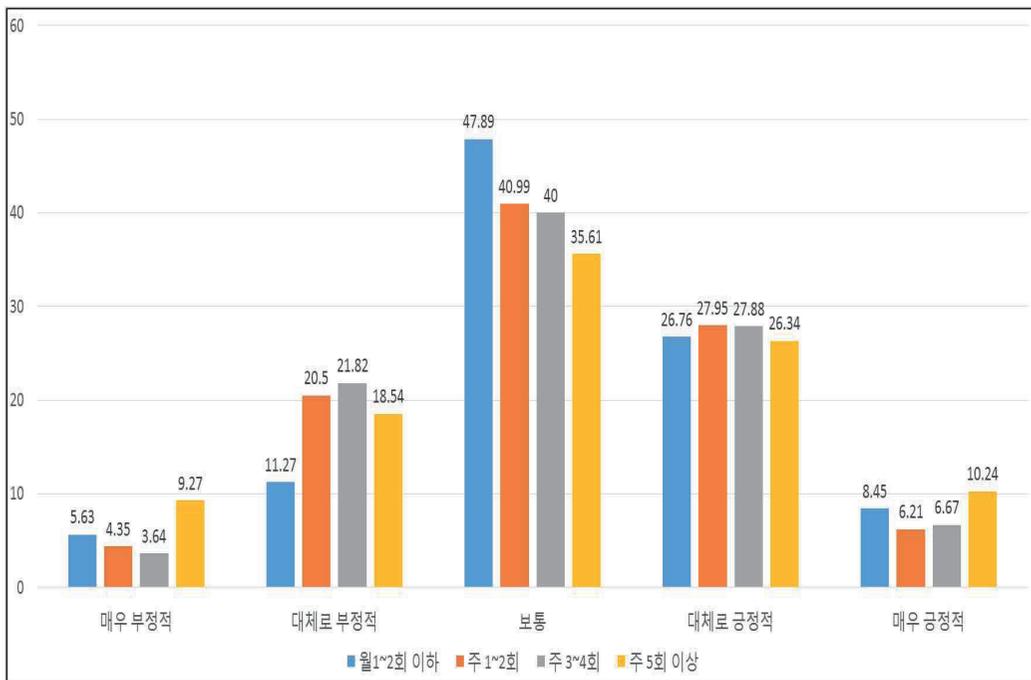


〈표 3-22〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (연령별)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
10~19세	5	7.04	19	26.76	26	36.62	17	23.94	4	5.63	71
20~39세	18	8.61	55	26.32	80	38.28	40	19.14	16	7.66	209
40~59세	19	8.56	59	26.58	89	40.09	45	20.27	10	4.50	222
60세 이상	6	6.00	31	31.00	44	44.00	13	13.00	6	6.00	100

- 버스 이용 횟수별로 살펴보면 주 5회 이상 이용하는 시민들이 그렇지 않은 사람들에 비해 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 대해 긍정적 평가 36.59%, 부정적 평가 27.81%로 긍정적 평가가 높았지만 다른 이용자에 비해 두 간의 응답 차이가 가장 적게 나타남
 - 이는 주 5회 이상 이용하는 시민들이 버스 서비스 개선에 대한 요구가 있지만 요금인상이라는 지출 부담이 작용하여 긍정적, 부정적 평가 모두 다른 이용자에 비해 높게 나타난 것으로 보임

〈그림 3-21〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별, 단위%)



〈표 3-23〉 버스 서비스 개선에 따른 요금인상 평가 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 매우 긍정적		2. 대체로 긍정적		3. 보통		4. 대체로 부정적		5. 매우 부정적		계
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율	
월 1~2회 이하	6	8.45	19	26.76	34	47.89	8	11.27	4	5.63	71
주 1~2회	10	6.21	45	27.95	66	40.99	33	20.50	7	4.35	161
주 3~4회	11	6.67	46	27.88	66	40.00	36	21.82	6	3.64	165
주 5회 이상	21	10.24	54	26.34	73	35.61	38	18.54	19	9.27	205

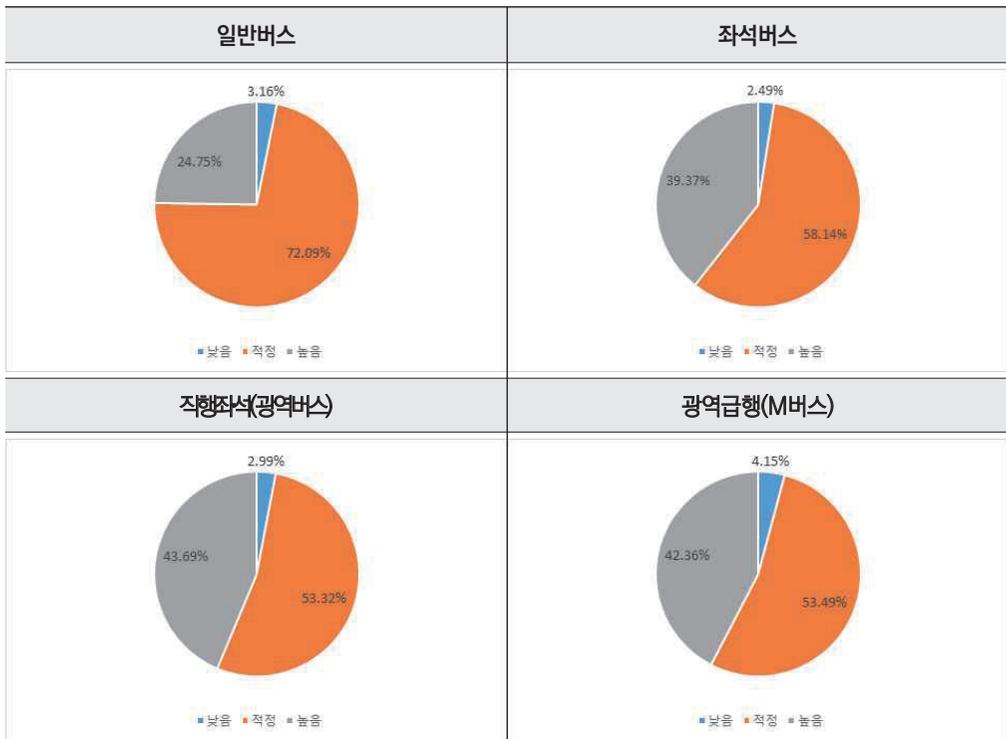
4) 현행 버스 요금에 대한 인식

- 현행 일반 요금(만 19세 이상의 교통카드 기준)에 대한 시민들의 인식 조사 결과 일반 버스 요금에 대해 걱정하다는 의견이 전체 응답자의 72.90%, 좌석버스의 경우는 58.14%, 직행좌석(광역버스) 53.32%, 광역급행(M버스) 53.49%가 대체로 걱정하다는 의견을 보임
 - 전체 응답자의 약 43.69%가 직행좌석(광역버스) 요금에 대해 높다고 응답하였으며, 광역급행(M버스) 요금에 대해 전체 응답자의 42.36%가 현행 일반 요금이 비싸다고 인식함
 - 반면 일반버스(24.75%)와 좌석버스(39.37%) 요금에 대해 비싸다고 인식하는 비율은 직행 또는 광역버스(M버스)에 비해 다소 낮게 나타남

〈표 3-24〉 현행 일반 요금

구분	일반	좌석	직행좌석(광역버스)	광역급행(M버스)
현행 일반 요금 (만 19세 이상의 교통카드 기준)	1,250원	2,050원	2,400원	2,400원

〈그림 3-22〉 현행 일반요금에 대한 인식 (전체 응답자)



〈표 3-25〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (전체 응답자)

구분		일반			좌석			직행좌석(광역버스)			광역급행(M버스)		
		낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음
수원시	합계	19	434	149	15	350	237	18	321	263	25	322	255
	비율	3.16	72.09	24.75	2.49	58.14	39.37	2.99	53.32	43.69	4.15	53.49	42.36

- 연령대에 따른 두드러진 차이는 나타나지 않았으나, 다른 연령대에 비하여 20~30대에서 직행좌석(46.89%)과 광역급행(43.06%) 요금에 대해 비싸다는 인식이 다소 높게 나타남

〈표 3-26〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (연령별)

구분		일반			좌석			직행좌석(광역버스)			광역급행(M버스)		
		낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음
10~19세	합계	0	58	13	3	38	30	1	41	29	0	42	29
	비율	0.00	81.69	18.31	4.23	53.52	42.25	1.41	57.75	40.85	0.00	59.15	40.85
20~39세	합계	8	143	58	4	117	88	6	105	98	13	106	90
	비율	3.83	68.42	27.75	1.91	55.98	42.11	2.87	50.24	46.89	6.22	50.72	43.06
40~59세	합계	6	165	51	4	139	79	6	123	93	7	121	94
	비율	2.70	74.32	22.97	1.80	62.61	35.59	2.70	55.41	41.89	3.15	54.50	42.34
60세 이상	합계	5	68	27	4	56	40	5	52	43	5	53	42
	비율	5.00	68.00	27.00	4.00	56.00	40.00	5.00	52.00	43.00	5.00	53.00	42.00

- 버스 이용 횟수별 분석결과 대체로 각 버스에 대한 요금이 적정하다는 의견이 높게 나타남
 - 주3회 이상 버스를 이용하는 시민들의 경우 좌석, 직행좌석(광역버스), 광역급행(M버스)에 대한 요금이 비싸다고 응답하는 비율이 주3회 미만으로 이용하는 시민들에 비하여 높음
 - 월 1~2회 이하 버스를 이용하는 시민들이 주 1~2회 이상 이용하는 시민들에 비해 버스 종류에 상관없이 현행 버스 요금이 적정하다고 응답한 비율이 높았음

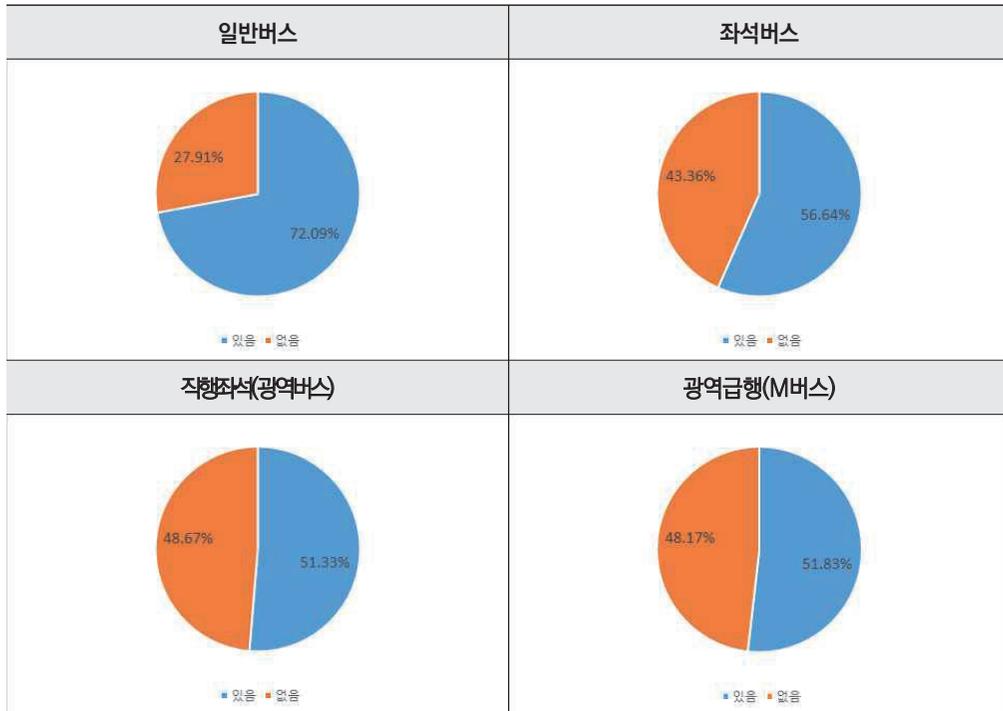
〈표 3-27〉 현행 일반 요금에 대한 인식 (버스 이용 횟수별)

구분		일반			좌석			직행좌석(광역버스)			광역급행(M버스)		
		낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음	낮음	적정	높음
월 1~2회 이하	합계	3	55	13	4	49	18	4	49	18	5	48	18
	비율	4.23	77.46	18.31	5.63	69.01	25.35	5.63	69.01	25.35	7.04	67.61	25.35
주 1~2회	합계	3	119	39	3	94	64	2	91	68	5	87	69
	비율	1.86	73.91	24.22	1.86	58.39	39.75	1.24	56.52	42.24	3.11	54.04	42.86
주 3~4회	합계	2	116	47	3	95	67	4	75	86	5	79	81
	비율	1.21	70.30	28.48	1.82	57.58	40.61	2.42	45.45	52.12	3.03	47.88	49.09
주 5회 이상	합계	11	144	50	5	112	88	8	106	91	10	108	87
	비율	5.37	70.24	24.39	2.44	54.63	42.93	3.90	51.71	44.39	4.88	52.68	42.44

5) 요금 인상에 관한 지불의사 여부

- 버스 요금 인상에 관한 지불의사 여부 설문결과 각 버스 요금 인상에 대한 지불의사 있다고 응답한 비율이 일반버스는 72.09%, 좌석버스는 56.64%, 직행좌석(광역버스) 51.33%, 광역급행(M버스) 51.83%순으로 도출됨

〈그림 3-23〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (전체 응답자)



〈표 3-28〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (전체 응답자)

구분		일반		좌석		직행좌석(광역버스)		광역급행(M버스)	
		있음	없음	있음	없음	있음	없음	있음	없음
수원시	합계	434	168	341	261	309	293	312	290
	비율	72.09	27.91	56.64	43.36	51.33	48.67	51.83	48.17

- 연령별로 살펴보면 10대, 20~30대에서는 일반버스 요금인상에 대해선 지불의사가 50% 이상으로 나타났으나, 좌석버스, 직행버스(광역버스), 광역급행(M버스)에 대한 요금 지불의사 없다고 응답한 비율이 더 높게 나타났으나, 이에 반해 40대 이상의 연령대에서는 일반버스, 좌석버스, 직행버스(광역버스), 광역급행(M버스) 요금 인상에 대한 지불의사가 50% 이상으로 다른 계층에 비해 상대적으로 높았음
 - 10대들의 경우 일반버스에 대한 지불의사가 69.1%, 좌석버스 54.93%, 직행좌석(광역버스) 45.07%, 광역급행(M버스) 47.89%로 일반버스의 지불의사가 가장 높았으며 이는 다른 버스에 비해 일반버스 이용이 높기 때문인 것으로 보임
 - 20대~30대에서는 일반버스 66.99%, 좌석버스 47.85%, 직행좌석(광역버스) 43.54%, 광역급행(M버스) 44.50%로 분석되어 경제적 부담으로 인해 버스 요금이 상대적으로 높은 좌석버스, 직행좌석, 광역급행에 대한 지불의사가 감소하는 것으로 보임
 - 40대~50대는 일반버스 75.68%, 좌석버스 63.06%, 직행좌석(광역버스) 55.86%, 광역급행(M버스) 55.41%로 지불의사 여부가 높게 나타남
 - 60대 이상은 일반버스 77%, 좌석버스 62%, 직행좌석(광역버스) 62%, 광역급행(M버스) 62%로 다른 연령층에 비해 지불의사여부가 가장 높게 나타나 버스문제 해결을 위한 요금인상에 대한 수용도가 높은 편으로 분석됨

〈표 3-29〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (연령별)

구분		일반		좌석		직행좌석(광역버스)		광역급행(M버스)	
		있음	없음	있음	없음	있음	없음	있음	없음
10~19세	합계	49	22	39	32	32	39	34	37
	비율	69.01	30.99	54.93	45.07	45.07	54.93	47.89	52.11
20~39세	합계	140	69	100	109	91	118	93	116
	비율	66.99	33.01	47.85	52.15	43.54	56.46	44.50	55.50
40~59세	합계	168	54	140	82	124	98	123	99
	비율	75.68	24.32	63.06	36.94	55.86	44.14	55.41	44.59
60세 이상	합계	77	23	62	38	62	38	62	38
	비율	77.00	23.00	62.00	38.00	62.00	38.00	62.00	38.00

- 버스 이용 횟수에 따른 분석 결과 버스 이용 횟수가 많은 시민일수록 요금 인상 시 지불의사 의향이 있다고 응답한 비율이 상대적으로 낮게 나타났으며 특히 직행좌석(광역버스), 광역급행(M버스)에 대한 지불의사 있다는 응답이 일반버스와 좌석버스에 비하여 낮게 나타났는데 이는 현재 직행좌석(광역버스), 광역급행(M버스)에 대한 요금이 일반버스, 좌석버스에 비해 비싸다는 인식이 영향을 미친 것으로 보임
 - 월 1~2회 이하로 버스를 이용하는 시민들은 일반버스 71.83%, 좌석버스 61.97%, 직행좌석(광역버스) 64.79%, 광역급행(M버스) 64.79%로 평균 65.84%로 요금 인상 시 지불의사가 있는 것으로 나타남
 - 주 1~2회 이용하는 시민들은 일반버스 70.19%, 좌석버스 55.90%, 직행좌석(광역버스) 50.31%, 광역급행(M버스) 50.93%로 버스 종류에 상관없이 평균 56.83%가 요금 인상 시 지불의사가 있는 것으로 나타남
 - 주 3~4회 이용하는 시민들은 일반버스 75.15%, 좌석버스 62.42%, 직행좌석(광역버스) 51.52%, 광역급행(M버스) 53.33%로 평균 60.60%가 버스 종류에 상관없이 요금 인상 시 지불의사가 있는 것으로 나타남
 - 주 5회 이상 이용하는 시민들은 일반버스 71.22%, 좌석버스 50.73%, 직행좌석(광역버스) 47.32%, 광역급행(M버스) 46.83%로 평균 54.02%가 버스 요금 인상 시 지불의사가 있는 것으로 나타남

〈표 3-30〉 요금 인상 시 지불의사 여부 (버스 이용 횟수별)

구분		일반		좌석		직행좌석(광역버스)		광역급행(M버스)	
		있음	없음	있음	없음	있음	없음	있음	없음
월 1~2회 이하	합계	51	20	44	27	46	25	46	25
	비율	71.83	28.17	61.97	38.03	64.79	35.21	64.79	35.21
주 1~2회	합계	113	48	90	71	81	80	82	79
	비율	70.19	29.81	55.90	44.10	50.31	49.69	50.93	49.07
주 3~4회	합계	124	41	103	62	85	80	88	77
	비율	75.15	24.85	62.42	37.58	51.52	48.48	53.33	46.67
주 5회 이상	합계	146	59	104	101	97	108	96	109
	비율	71.22	28.78	50.73	49.27	47.32	52.68	46.83	53.17

6) 버스 요금 인상에 대한 최대 지불가능금액

- 요금 인상 시 현행 일반 요금 기준으로 최대 얼마까지 지불 가능한가에 대한 조사결과 일반버스의 경우는 평균 1,389원으로 현행 일반요금(1,250원)보다 약 140원정도 더 지불 가능한 것으로 도출되며 현재 요금인상(안)인 1,450원의 95.79% 수준임
- 좌석버스의 경우는 평균 2,276원으로 최대 지불가능금액이 나타나 현행 요금 2,050원에 비해 약 227원 더 지불 가능한 것으로 파악되나 현재 요금인상(안)인 2,450원의 92.80% 수준의 지불의향의사가 있는 것으로 분석됨
- 직행좌석(광역버스)의 경우는 평균 2,598원으로 현행요금 2,400원보다 약 198원 더 지불 가능하지만 현재 요금인상(안)인 2,800원의 92.78% 수준으로 도출됨
- 광역급행(M버스)는 2,608원으로 현행요금 2,400원 보다 약 208원 지불가능의사가 있지만, 현재 요금인상(안) 2,800원의 93.14% 수준으로 추가지불의향금액이 있는 것으로 분석됨
- 요금 인상 시 최대 지불할 수 있는 금액의 평균은 현재 요금인상(안)의 약 93.62% 수준으로 나타나 요금 인상 금액에 대한 시민과 경기도 간 인식 차이가 있는 것으로 나타남

〈표 3-31〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (전체응답자) - 단위(원)

구분	일반	좌석	직행좌석(광역버스)	광역급행(M버스)
현행 일반 요금 (만 19세 이상의 교통카드 기준)	1,250원	2,050원	2,400원	2,400원
요금 인상(안)	1,450원 (200원 인상)	2,450원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)
평균	1,389.68	2,276.95	2,598.32	2,608.15
최저	1,250	2,050	2,400	2,400
최고	3,000	4,000	4,000	6,000

- 연령별로 살펴보면 40대~50대에서 다른 연령대에 비해 요금인상 시 최대 지불할 수 있는 금액의 평균이 가장 높게 나타난 반면 10대에서 가장 낮은 것으로 분석됨
 - 10대의 경우 일반버스 평균 1,377원, 좌석버스 평균 2,238원, 직행좌석(광역버스) 평균 2,564원, 광역급행(M버스) 평균 2,562원으로 현행 요금 대비 평균 160원 정도 추가 지불할 의향이 있는 것으로 분석됨
 - 20~30대의 경우 일반버스 평균 1,377원, 좌석버스 평균 2,238원, 직행좌석(광역버스) 평균 2,564원, 광역급행(M버스) 평균 2,562원으로 평균 197원 정도 추가 지불할 의향이 있는 것으로 분석됨
 - 40~50대는 일반버스 평균 1,391원, 좌석버스 평균 2,287원, 직행좌석(광역버스) 평균 2,619원, 광역급행(M버스) 평균 2,630원으로 나타나 평균 206원 정도 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨
 - 60대 이상에서는 일반버스 평균 1,380원, 좌석버스 평균 2,250원, 직행좌석(광역버스) 평균 2,579원, 광역급행(M버스) 평균 2,592원으로 현행요금 대비 평균 175원 정도 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨

〈표 3-32〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (연령별) - 단위(원)

구분		일반	좌석	직행좌석(광역버스)	광역급행(M버스)
현행 일반 요금 (만 19세 이상의 교통카드 기준)		1,250원	2,050원	2,400원	2,400원
요금 인상(안)		1,450원 (200원 인상)	2,450원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)
10~19세	평균	1,377.61	2,238.89	2,564.37	2,562.82
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	2,000	3,000	3,200	3,200
20~39세	평균	1,395.83	2,291.20	2,595.93	2,608.09
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	3,000	4,000	4,000	6,000
40~59세	평균	1,391.85	2,287.84	2,619.77	2,630.00
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	1,800	2,850	3,400	3,400
60세 이상	평균	1,380.60	2,250.00	2,579.80	2,592.00
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	2,300	2,850	3,200	3,500

- 버스 이용 횟수별로 분석한 결과 월 1~2회 이용하는 시민들이 각 버스 요금에 대한 추가지불의향금액 평균이 가장 높게 나타났으며, 주 5회 이상 이용하는 시민들이 각 버스 요금에 대한 추가지불의향금액 평균이 가장 낮은 것으로 분석됨
 - 월 1~2회 이하 이용객의 각 버스에 대한 지불의향 평균 요금은 일반버스 1,404원, 좌석버스 2,301원, 직행좌석(광역버스) 2,651원, 광역급행(M버스) 2,650원으로 평균 226원 정도 현행요금 대비 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨
 - 주 1~2회 이용객의 최대 지불의향 평균 요금은 일반버스 1,396원, 좌석버스 2,281원, 직행좌석(광역버스) 2,610원, 광역급행(M버스) 2,606원으로 현행요금 대비 평균 198원의 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨
 - 주 3~4회 이용객의 최대 지불의향 평균 요금은 일반버스 1,382원, 좌석버스 2,284원, 직행좌석(광역버스) 2,602원, 광역급행(M버스) 2,617원으로 현행요금 대비 평균 196원의 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨

- 주 5회 이상 이용자의 최대 지불의향 평균 요금은 일반버스 1,384원, 좌석버스 2,258원, 직행좌석(광역버스) 2,566원, 광역급행(M버스) 2,586원으로 현행요금 대비 평균 173원의 추가 지불의향이 있는 것으로 분석됨

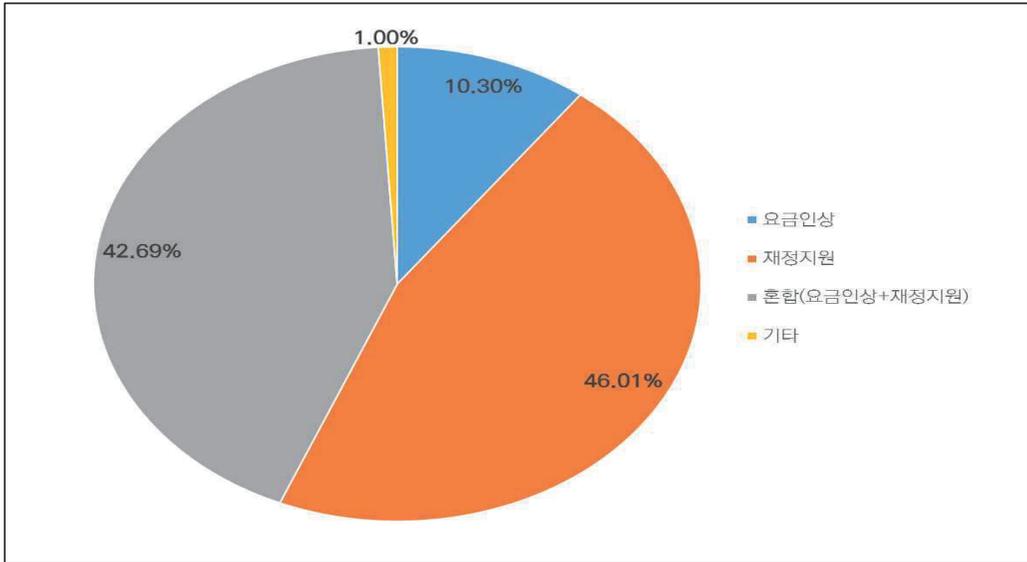
〈표 3-33〉 현행 일반 요금기준 최대 지불가능금액 평균 (버스 이용 횟수별) - 단위(원)

구분		일반	좌석	직행좌석(광역버스)	광역급행(M버스)
현행 일반 요금 (만 19세 이상의 교통카드 기준)		1,250원	2,050원	2,400원	2,400원
요금 인상(안)		1,450원 (200원 인상)	2,450원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)	2,800원 (400원 인상)
월 1~2회 이하	평균	1,404.93	2,301.41	2,651.41	2,650.70
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	2,000	3,000	3,500	3,500
주 1~2회	평균	1,396.40	2,281.37	2,610.87	2,606.46
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	2,000	3,000	3,200	3,200
주 3~4회	평균	1,382.85	2,284.96	2,602.61	2,617.93
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	1,600	3,000	3,400	3,500
주 5회 이상	평균	1,384.62	2,258.55	2,566.63	2,586.88
	최저	1,250	2,050	2,400	2,400
	최고	3,000	4,000	4,000	6,000

3. 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법

- 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법에 대해 전체 응답자의 46.1%가 ‘재정지원’, 42.69%가 ‘혼합(요금인상과 재정지원)’, 10.30%가 ‘요금인상’을 선택하여 재정지원이 필요하다는 의견이 전체 응답자의 88.7%인 것으로 도출됨

〈그림 3-24〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (전체 응답자)

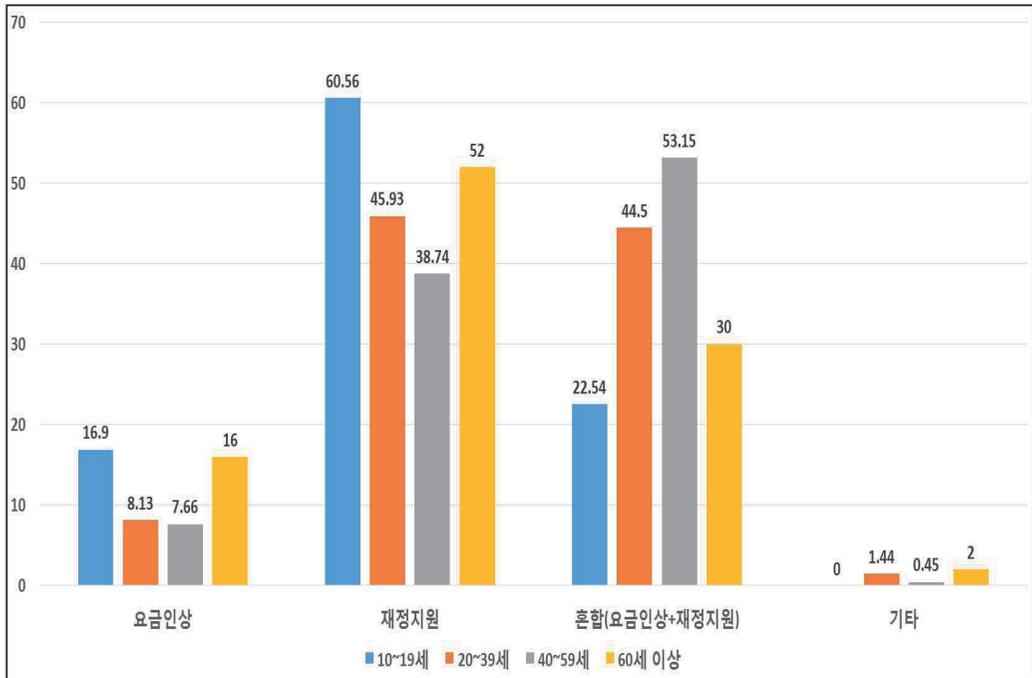


〈표 3-34〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (전체 응답자)

구분	1. 요금인상		2. 재정지원		3. 혼합 (요금인상+재정지원)		4. 기타	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
수원시	62	10.30	277	46.01	257	42.69	6	1.00

- 연령별로 살펴보면 10대, 20대~30대, 60대 이상에서 재정지원을 통한 노선버스 공공성 강화 선택이 가장 높았으며, 40대~50대의 경우 다른 연령대와 달리 ‘혼합(요금인상과 재정지원)’에 대해 53.15%, ‘재정지원’ 38.74%로 나타나 정부재정과 시민들의 고통분담이 함께 이루어져야 한다고 생각하는 것으로 나타남
 - 10대의 경우 재정지원 60.56%, 혼합(요금인상과 재정지원) 22.54%, 요금인상 16.9% 순으로 나타남
 - 20대~30대의 경우 재정지원 45.93%, 혼합(요금인상과 재정지원) 22.54%, 요금인상 8.13% 순으로 나타남
 - 40대~50대의 경우 혼합(요금인상과 재정지원) 53.15%, 재정지원 38.74%, 요금인상 7.66% 순으로 나타남
 - 60대 이상에서는 재정지원 52%, 혼합(요금인상과 재정지원) 30%, 요금인상 16% 순으로 나타남

〈그림 3-25〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (연령별, 단위: %)



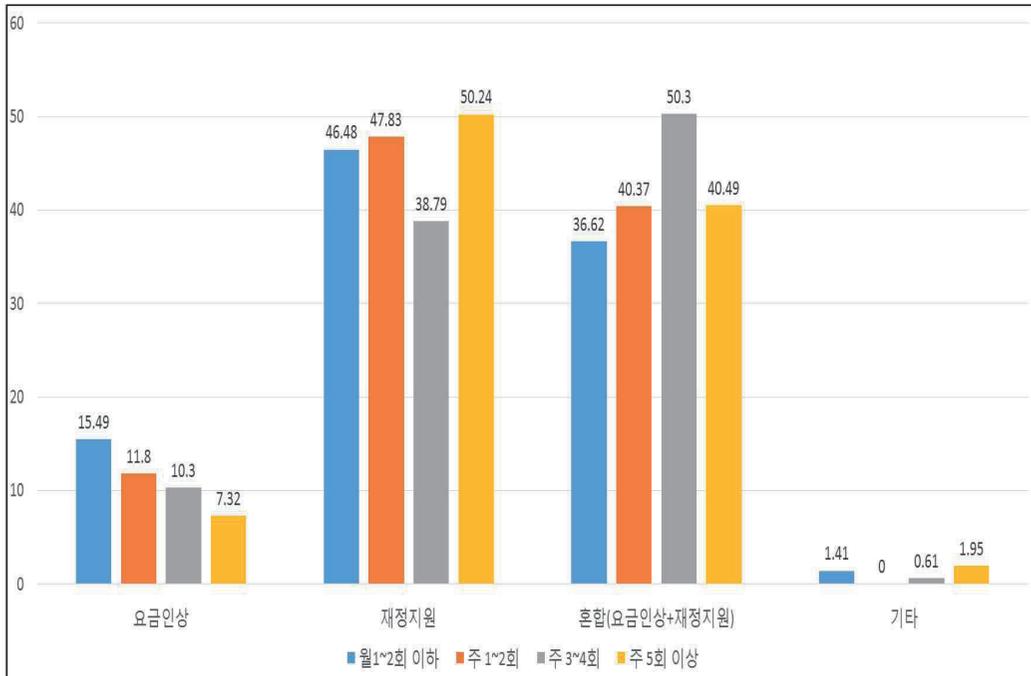
〈표 3-35〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (연령별)

구분	1. 요금인상		2. 재정지원		3. 혼합 (요금인상+재정지원)		4. 기타	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
10~19세	12	16.90	43	60.56	16	22.54	0	0.00
20~39세	17	8.13	96	45.93	93	44.50	3	1.44
40~59세	17	7.66	86	38.74	118	53.15	1	0.45
60세 이상	16	16.00	52	52.00	30	30.00	2	2.00

- 버스 이용 횟수별로 살펴보면 전체 응답자와 동일하게 재정지원, 혼합(요금인상과 재정지원), 요금인상 순으로 분석됨
 - 월 1~2회 이용하는 시민들은 재정지원 46.48%, 혼합(요금인상과 재정지원) 36.62%, 요금인상 15.49% 순으로 분석됨
 - 주 1~2회 이용객은 재정지원 47.83%, 혼합(요금인상과 재정지원) 40.37%, 요금인상 11.8% 순으로 분석됨

- 주 3~4회 이용하는 시민들은 혼합(요금인상과 재정지원) 50.30%, 재정지원 38.79%, 요금인상 10.30% 순으로 나타나 다른 이용객들에 비해 혼합요금에 대한 지원이 더 높은 것으로 분석됨
- 주 5회 이상 이용객은 재정지원 50.24%, 혼합(요금인상과 재정지원) 40.49%, 요금인상 7.32% 순으로 분석됨

〈그림 3-26〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (버스 이용 횟수별, 단위: %)



〈표 3-36〉 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법 (버스 이용 횟수별)

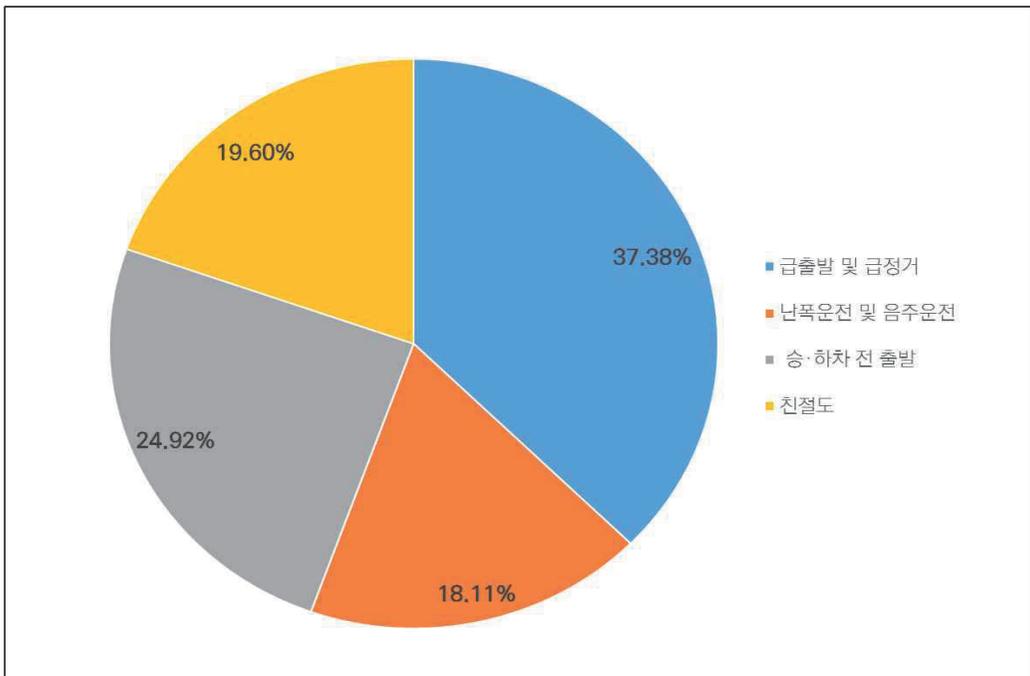
구분	1. 요금인상		2. 재정지원		3. 혼합 (요금인상+재정지원)		4. 기타	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
월 1~2회 이하	11	15.49	33	46.48	26	36.62	1	1.41
주 1~2회	19	11.80	77	47.83	65	40.37	0	0.00
주 3~4회	17	10.30	64	38.79	83	50.30	1	0.61
주 5회 이상	15	7.32	103	50.24	83	40.49	4	1.95

4. 버스 요금 인상 시 기대하는 개선 서비스

1) 운전직 종사자 관련 서비스

- 버스 요금 인상 시 운전직 종사자 서비스 중 1순위로 개선되길 희망하는 서비스에 대해 전체 응답자의 37.38%가 급출발 및 급정거, 24.92%가 승·하차 전 출발, 19.60%가 친절도, 18.11%가 난폭운전 및 음주운전 순으로 분석됨

〈그림 3-27〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)

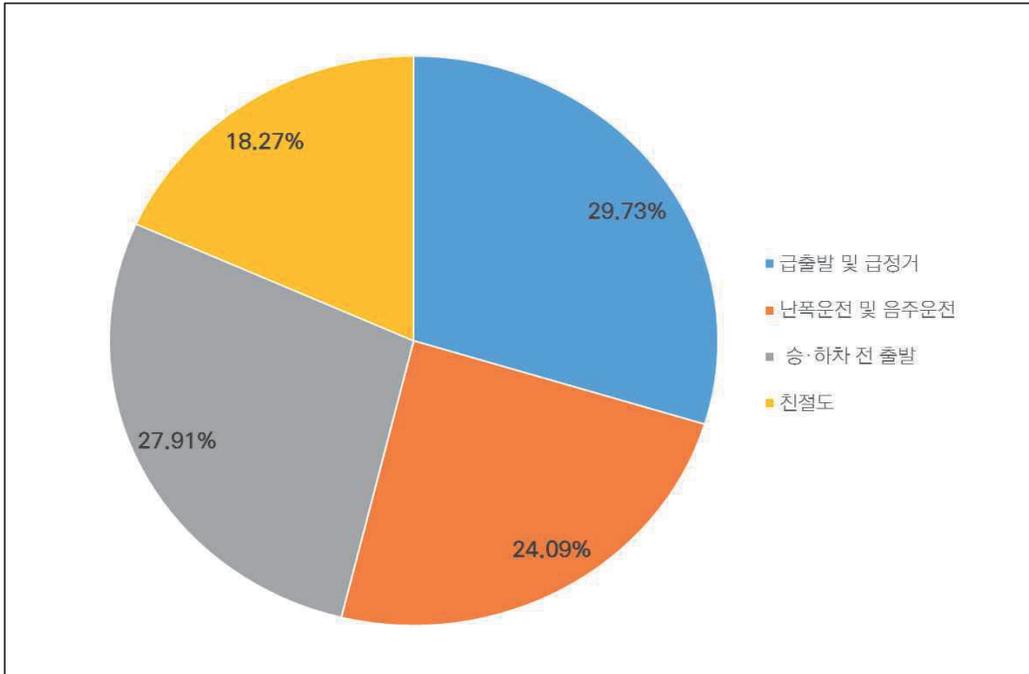


〈표 3-37〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
수원시	225	37.38	109	18.11	150	24.92	118	19.60

- 2순위로 개선되길 희망하는 서비스에 대한 결과 또한 급출발 급정거 29.73%, 승·하차 전 출발 27.91%, 난폭운전 및 음주운전 24.09%, 친절도 18.27% 순으로 나타남

〈그림 3-28〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)



〈표 3-38〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
수원시	179	29.73	145	24.09	168	27.91	110	18.27

- 운전직 종사자 서비스 중 1순위로 개선되길 요구하는 서비스는 연령대에 따라 다소 순위 차이는 있지만 급출발 및 급정거에 대한 응답이 가장 높게 나타남
 - 10대의 경우, 1순위로 개선되길 요구하는 서비스로 급출발 및 급정거 46.50%, 친절도 22.50%, 승·하차 전 출발 19.7%, 난폭운전 및 음주운전 11.3% 순으로 나타났으며, 다른 연령대에 비해 친절도에 대한 응답 비율이 다소 높게 나타남
 - 20대~30대의 경우, 1순위로 개선될 서비스로 급출발 및 급정거 39.7%, 승·하차 전 출발 24.4%, 친절도 18.7%, 난폭운전 및 음주운전 17.2% 순으로 분석됨
 - 40대~50대에서는 1순위로 개선되길 희망하는 서비스로 급출발 및 급정거 33.8%, 승·하차 전 출발 25.2%, 난폭운전 및 음주운전 22.1%, 친절도 18.9% 순으로 도출됨
 - 60대에서는 1순위 개선 서비스로 급출발 및 급정거 34%, 승·하차 전 출발 29%, 친절

도 21%, 난폭운전 및 음주운전 16% 순으로 도출됨

〈표 3-39〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (연령별)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
10~19세	33	46.50	8	11.30	14	19.70	16	22.50
20~39세	83	39.70	36	17.20	51	24.40	39	18.70
40~59세	75	33.80	49	22.10	56	25.20	42	18.90
60세 이상	34	34.00	16	16.00	29	29.00	21	21.00

- 2순위로 개선되길 요구하는 운전직 종사자 서비스는 연령대에 따라 다음과 같음
 - 10대는 2순위로 개선되길 요구하는 서비스로 급출발 및 급정거 39.44%, 승·하차 전 출발 26.76%, 친절도 21.13%, 난폭운전 및 음주운전 12.68% 순으로 나타남
 - 20대~30대는 2순위로 개선될 서비스로 급출발 및 급정거 29.67%, 승·하차 전 출발 27.75%, 난폭운전 및 음주운전 22.49%, 친절도 20.10% 순으로 분석됨
 - 40대~50대는 2순위로 개선되길 희망하는 서비스로 승·하차 전 출발 29.73%, 급출발 및 급정거 28.38%, 난폭운전 및 음주운전 26.13%, 친절도 15.77% 순으로 도출됨
 - 60대는 2순위 개선 서비스로 난폭운전 및 음주운전 31.00%, 급출발 및 급정거 26.00%, 승·하차 전 출발 25.00%, 친절도 18.00%순으로 나타남

〈표 3-40〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (연령별)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
10~19세	28	39.44	9	12.68	19	26.76	15	21.13
20~39세	62	29.67	47	22.49	58	27.75	42	20.10
40~59세	63	28.38	58	26.13	66	29.73	35	15.77
60세 이상	26	26.00	31	31.00	25	25.00	18	18.00

- 버스 이용 횟수별 운전직 종사자 관련 개선되길 희망하는 1순위 서비스의 경우도 횟수에 관계없이 급출발 및 급정거, 승·하차 전 출발, 난폭운전 및 음주운전, 친절도 순으로 나타남
 - 월 1~2회 이용자의 경우, 1순위로 개선되길 요구하는 서비스로 급출발 및 급정거 35.21%, 승·하차 전 출발 32.39%, 난폭운전 및 음주운전 18.31%, 친절도 14.08% 순으로 분석됨
 - 주 1~2회 이용객의 경우, 1순위로 개선될 서비스로 급출발 및 급정거 37.27%, 승·하차 전 출발 29.19%, 친절도 17.39%, 난폭운전 및 음주운전 16.15% 순으로 분석됨
 - 주 3~4회 이용객은 개선되길 희망하는 1순위 서비스로 급출발 및 급정거 37.58%, 친절도 23.64%, 난폭운전 및 음주운전 20%, 승·하차 전 출발 18.79%순으로 확인됨
 - 주 5회 이상 이용하는 시민들은 1순위 개선 서비스로 급출발 및 급정거 38.05%, 승·하차 전 출발 23.9%, 친절도 20%, 난폭운전 및 음주운전 18.05% 순으로 확인됨

〈표 3-41〉 운전직 종사자 서비스 개선 1순위 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
월 1~2회 이하	25	35.21	13	18.31	23	32.39	10	14.08
주 1~2회	60	37.27	26	16.15	47	29.19	28	17.39
주 3~4회	62	37.58	33	20.00	31	18.79	39	23.64
주 5회 이상	78	38.05	37	18.05	49	23.90	41	20.00

- 버스 이용 횟수별 운전직 종사자 관련 개선되길 희망하는 2순위 서비스는 다음과 같음
 - 월 1~2회 이용자는 급출발 및 급정거 35.21%, 난폭운전 및 음주운전 22.54%, 승·하차 전 출발 21.13%, 친절도 21.13% 순으로 나타남
 - 주 1~2회 이용객은 승·하차 전 출발 28.57%, 급출발 및 급정거 26.71%, 난폭운전 및 음주운전 22.98%, 친절도 21.74% 순으로 나타남
 - 주 3~4회 이용객은 급출발 및 급정거 30.30%, 승·하차 전 출발 28.48%, 난폭운전 및 음주운전 26.06%, 친절도 15.15% 순으로 확인됨
 - 주 5회 이상 이용하는 시민들은 급출발 및 급정거 29.76%, 승·하차 전 출발 29.27%, 난폭운전 및 음주운전 23.90%, 친절도 17.07% 순으로 확인됨

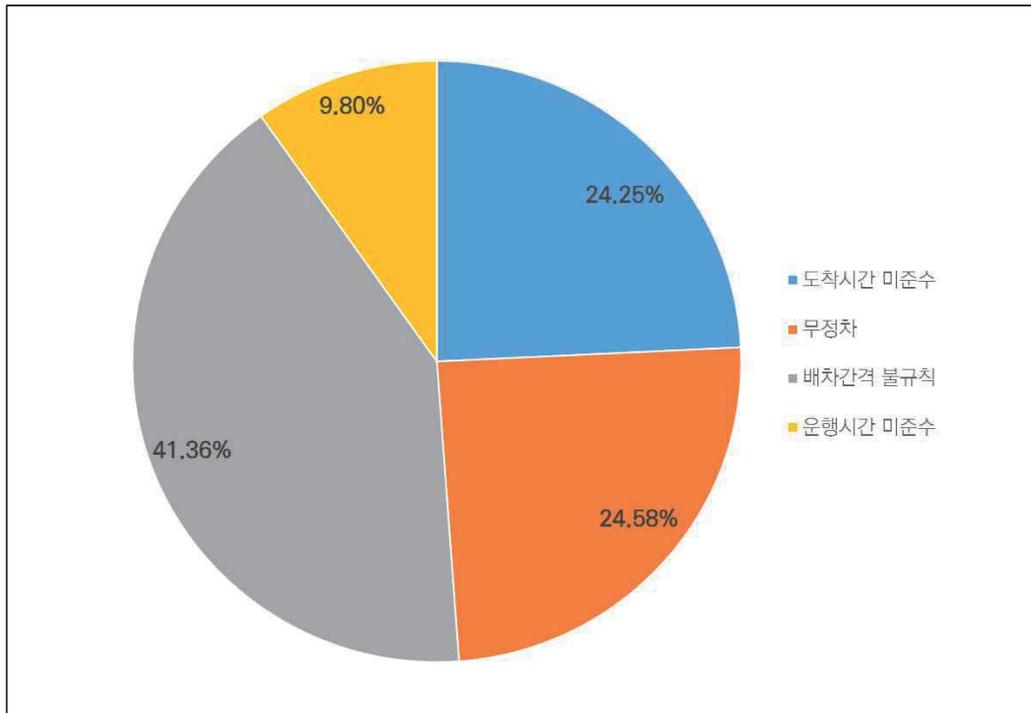
〈표 3-42〉 운전직 종사자 서비스 개선 2순위 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 급출발 및 급정거		2. 난폭운전 및 음주운전		3. 승·하차 전 출발		4. 친절도	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
월 1~2회 이하	25	35.21	16	22.54	15	21.13	15	21.13
주 1~2회	43	26.71	37	22.98	46	28.57	35	21.74
주 3~4회	50	30.30	43	26.06	47	28.48	25	15.15
주 5회 이상	61	29.76	49	23.90	60	29.27	35	17.07

2) 버스운행 관련 서비스

- 버스 요금 인상 시 버스운행 서비스 중 1순위로 개선되길 희망하는 서비스에 대해 전체 응답자의 41.36%가 배차간격 불규칙으로 가장 높게 나타났으며, 무정차 24.58%, 도착 시간 미준수 24.25%, 운행시간 미준수 9.80% 순으로 분석됨

〈그림 3-29〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)

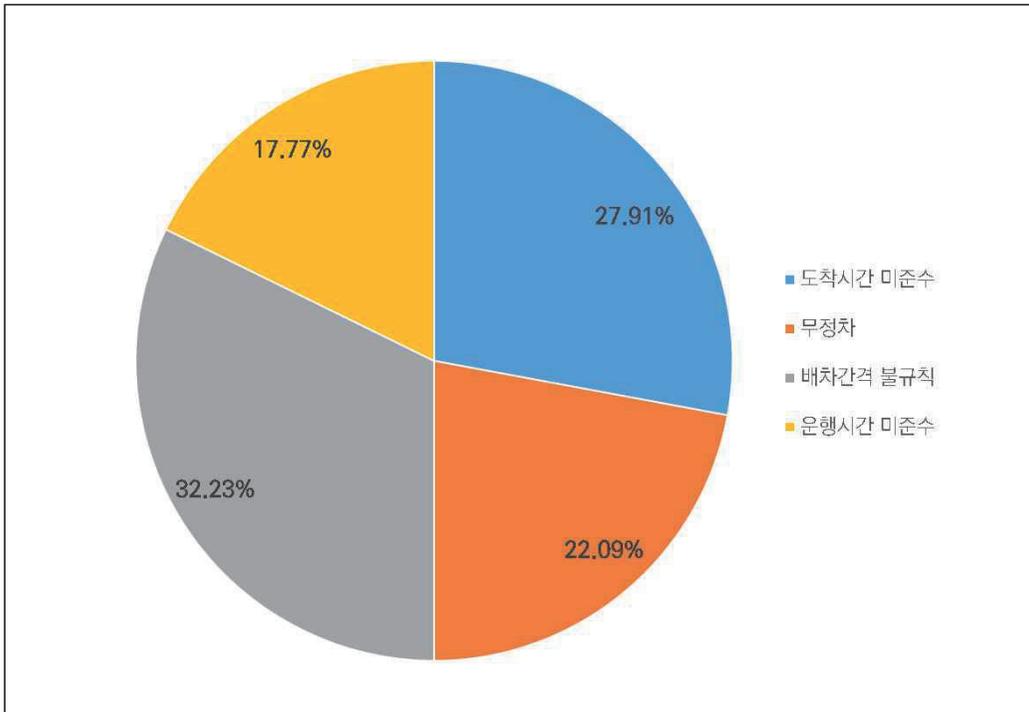


〈표 3-43〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (전체 응답자)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
수원시	146	24.25	148	24.58	249	41.36	59	9.80

- 2순위로 개선되길 희망하는 버스운행 서비스는 배차간격 불규칙 32.23%, 도착시간 미준수 27.91%, 무정차 22.09%, 운행시간 미준수 17.77% 순으로 나타남

〈그림 3-30〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)



〈표 3-44〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (전체 응답자)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
수원시	168	27.91	133	22.09	194	32.23	107	17.77

- 연령에 따라 1순위로 개선되길 요구하는 버스운행 서비스는 다음과 같음
 - 10대의 경우 1순위로 개선되길 원하는 버스운행 서비스는 도착시간 미준수 38.03%, 배차간격 불규칙 29.58%, 무정차 19.72%, 운행시간 미준수 12.68%로 나타남
 - 20대~30대에서는 1순위로 개선되길 원하는 서비스로 배차간격 불규칙 42.58%, 도착시간 미준수 28.23%, 무정차 22.01%, 운행시간 미준수 7.18% 순으로 도출됨
 - 40대~50대의 1순위로 개선되길 희망하는 서비스는 배차간격 불규칙 45.50%, 무정차 26.13%, 도착시간 미준수 18.92%, 운행시간 미준수 9.46% 순으로 나타남
 - 60대 이상의 버스 서비스 개선 1순위는 배차간격 불규칙 38%, 무정차 30%, 도착시간 미준수 18%, 운행시간 미준수 14%로 분석됨

〈표 3-45〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (연령별)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
10~19세	27	38.03	14	19.72	21	29.58	9	12.68
20~39세	59	28.23	46	22.01	89	42.58	15	7.18
40~59세	42	18.92	58	26.13	101	45.50	21	9.46
60세 이상	18	18.00	30	30.00	38	38.00	14	14.00

- 연령에 따라 2순위로 개선되길 요구하는 버스운행 서비스는 다음과 같음
 - 10대는 배차간격 불규칙 35.21%, 도착시간 미준수 30.99%, 무정차 19.72%, 운행시간 미준수 14.08% 순으로 나타남
 - 20대~30대는 배차간격 불규칙 33.49%, 도착시간 미준수 30.62%, 무정차 22.49%, 운행시간 미준수 13.40% 순으로 도출됨
 - 40대~50대는 배차간격 불규칙 35.14%, 도착시간 미준수 22.97%, 운행시간 미준수 21.17%, 무정차 20.72% 순으로 나타남
 - 60대 이상은 도착시간 미준수 31.00%, 무정차 26.00%, 운행시간 미준수 22.00%, 배차간격 불규칙 21.00% 순으로 나타남

〈표 3-46〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (연령별)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
10~19세	22	30.99	14	19.72	25	35.21	10	14.08
20~39세	64	30.62	47	22.49	70	33.49	28	13.40
40~59세	51	22.97	46	20.72	78	35.14	47	21.17
60세 이상	31	31.00	26	26.00	21	21.00	22	22.00

- 버스 이용 횟수별 버스운행 관련 개선되길 희망하는 1순위 서비스는 다음과 같음
 - 월 1~2회 이하 이용자는 배차간격 불규칙 36.62%, 도착시간 미준수 29.58%, 무정차 23.94%, 운행시간 미준수 9.86% 순으로 분석됨
 - 주 1~2회 이용자의 1순위 개선 서비스는 배차간격 불규칙 36.65%, 무정차 25.47%, 도착시간 미준수 24.22%, 운행시간 미준수 13.66% 순으로 분석됨
 - 주 3~4회 이용자의 1순위 개선 서비스는 배차간격 불규칙 43.64%, 도착시간 미준수 24.24%, 무정차 23.64%, 운행시간 미준수 8.48% 순으로 분석됨
 - 주 5회 이상 이용자의 1순위 개선 서비스는 배차간격 불규칙 44.88%, 무정차 24.88%, 도착시간 미준수 22.44%, 운행시간 미준수 7.80% 순으로 분석됨

〈표 3-47〉 버스운행 서비스 개선 1순위 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
월 1~2회 이하	21	29.58	17	23.94	26	36.62	7	9.86
주 1~2회	39	24.22	41	25.47	59	36.65	22	13.66
주 3~4회	40	24.24	39	23.64	72	43.64	14	8.48
주 5회 이상	46	22.44	51	24.88	92	44.88	16	7.80

- 버스 이용 횟수별 버스운행 관련 개선되길 희망하는 2순위 서비스는 다음과 같음
 - 월 1~2회 이하 이용자는 배차간격 불규칙 32.39%, 도착시간 미준수 22.54%, 무정차 23.94%, 운행시간 미준수 21.13% 순으로 나타남
 - 주 1~2회 이용자의 2순위로 개선되길 희망하는 버스운행 서비스는 배차간격 불규칙

32.30%, 무정차 27.33%, 도착시간 미준수 25.47%, 운행시간 미준수 14.91% 순으로 나타남

- 주 3~4회 이용자의 2순위 버스운행 개선 서비스는 배차간격 불규칙 33.33%, 도착시간 미준수 26.67%, 무정차 20.00%, 운행시간 미준수 20.00% 순으로 나타남
- 주 5회 이상 이용자의 2순위 버스운행 개선 서비스는 도착시간 미준수 32.68%, 배차간격 불규칙 31.22%, 무정차 19.02%, 운행시간 미준수 17.07% 순으로 나타남

〈표 3-48〉 버스운행 서비스 개선 2순위 (버스 이용 횟수별)

구분	1. 도착시간 미준수		2. 무정차		3. 배차간격 불규칙		4. 운행시간 미준수	
	합계	비율	합계	비율	합계	비율	합계	비율
월 1~2회 이하	16	22.54	17	23.94	23	32.39	15	21.13
주 1~2회	41	25.47	44	27.33	52	32.30	24	14.91
주 3~4회	44	26.67	33	20.00	55	33.33	33	20.00
주 5회 이상	67	32.68	39	19.02	64	31.22	35	17.07

제3절 소결

1. 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 시민들의 인식

- 노선버스의 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 시민들의 인지도 조사결과 전체 응답자의 81.4%가 인지하고 있는 것으로 나타났으며, 연령대와 이용횟수별 인지도 차이를 살펴본 결과 10대와 월 1~2회 노선버스를 이용하는 이용객들이 근로시간제 도입사실에 대한 인지도가 다소 낮은 것으로 확인됨
- 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 긍정적인 요인으로 ‘운전인력의 근로여건 개선(50.83%)’, ‘승객의 버스이용 안전성 강화(30.90%)’, ‘운전인력의 일자리 창출(17.28%)’ 순으로 나타난 것으로 보아 시민들 또한 노선버스 주 52시간 도입을 통하여 운전인력의 근로여건 개선을 통한 승객의 버스이용 안전성 강화라는 목적에 대해 이해하고 있는 것으로 나타남
- 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 부정적인 요인은 손실보전 등 재정지원 발생(44.52%), 운전인력 부족(34.72%), 노선 운영의 불합리화(20.10%) 순으로 도출되어, 시민들이 주 52시간 근로시간 도입으로 인한 부정적 요인에 대해 충분히 인식하고 있는 것으로 나타남
- 주 52시간 근로시간제 시행으로 인한 불편사항으로 배차간격의 증가(51.99%), 비수의 노선 폐선(27.57%), 첫·막차 시간 단축(19.77%) 순으로 나타났으며, 특히 10대의 64.79%가 배차간격 증가에 대한 선택이 높았는데 이는 다른 연령대에 비하여 10대의 대중교통의존도가 높기 때문인 것으로 보임
 - 근로시간제 도입으로 인한 부정적 문제 발생 시 가장 많은 피해를 입을 수 있는 계층(예: 청소년)에 대한 제도적 장치 마련이 필요할 것으로 보임

2. 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 버스 요금 인상에 대한 시민들의 인식

- 수도권 내 경기도의 버스 요금만 인상되는 사실에 대해 전체 응답자의 87.54%가 인지하고 있는 것으로 나타났으며 12.46%는 전혀 모르는 것으로 나타남
- 버스업체의 손실보전을 위한 요금인상에 대한 시민들의 평가결과, 전체 응답자의 20.93%가 긍정적으로, 37.05%가 부정적으로 평가함
 - 연령대로 살펴보면 ‘대체로 부정적이다’란 의견이 10대, 20대~30대에서 높게 나타났는데 이는 경제력이 취약한 10대와 20~30대가 요금인상에 대한 지출 부담이 증가하

여 부정적인 의견이 높게 나타난 것으로 판단되어 경제력이 취약한 계층에 대한 제도 마련이 필요한 것으로 보임

- 이용 횟수별로 살펴본 결과 주 5회 이용자의 요금인상에 대한 부정적인 의견이 높게 나타났는데 이 또한 지출부담의 요소라 판단되기에 자주 이용하는 사람들에게 철도의 정기권과 같은 할인제도 검토가 필요함
- 버스업체 손실보전을 위한 요금인상에 대해 부정적인 평가가 다소 높은 반면에 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 대해서는 긍정 평가가 높은 것으로 확인됨
- 버스 요금 인상에 대한 시민들의 저항을 감소하기 위해서는 버스 서비스 개선 방안 검토가 필요함
- 현행 버스 요금에 대한 시민들의 인식결과 일반버스(72.90%), 좌석버스(58.14%), 직행좌석(광역버스, 53.32%), 광역급행(M버스, 53.49%)로 적정하다는 의견이 높았으며, 또한 버스 요금 인상에 대한 지불의사 여부 조사결과 일반버스(72.09%), 좌석버스(56.64%), 직행좌석(광역버스, 51.33%), 광역급행(M버스, 51.83%)로 추가 요금 지불에 대한 의사가 높게 나타남
- 버스 요금 인상에 대한 최대지불가능금액 설문결과 일반버스 1,392원, 좌석버스 2,276원, 직행좌석(광역버스) 2,598원, 광역급행(M버스) 2,608원으로 현재 요금의 약 10% 내외로 요금인상 시 지불의향금액이 있는 것으로 확인함
- 시민들이 요금인상에 대해 무조건적으로 반대하기 보다는 버스문제 해결에 있어 함께 부담할 의지가 있는 것으로 확인되는 것으로 보아 정부 및 지자체의 지원과 적정 수준의 요금인상이 함께 진행되는 것이 필요할 것으로 보임

3. 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법

- 버스의 공공성 강화를 위한 재정지원 방법에 대한 설문결과 재정지원(46.1%), 요금인상과 재정지원을 함께하는 혼합지원(42.69%), 요금인상(10.30%) 순으로 나타났으며 재정지원과 혼합지원의 합이 약 88.7%로 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법으로 지자체 및 정부의 재정지원을 선택함

4. 버스 요금인상 시 기대하는 버스 개선 서비스

- 운전직 종사자 관련 1순위로 개선되길 원하는 서비스로 급출발 및 급정거(37.38%), 승·하차 전 출발(24.92%), 친절도(19.60%), 난폭운전 및 음주운전(18.11%) 순으로 분석되

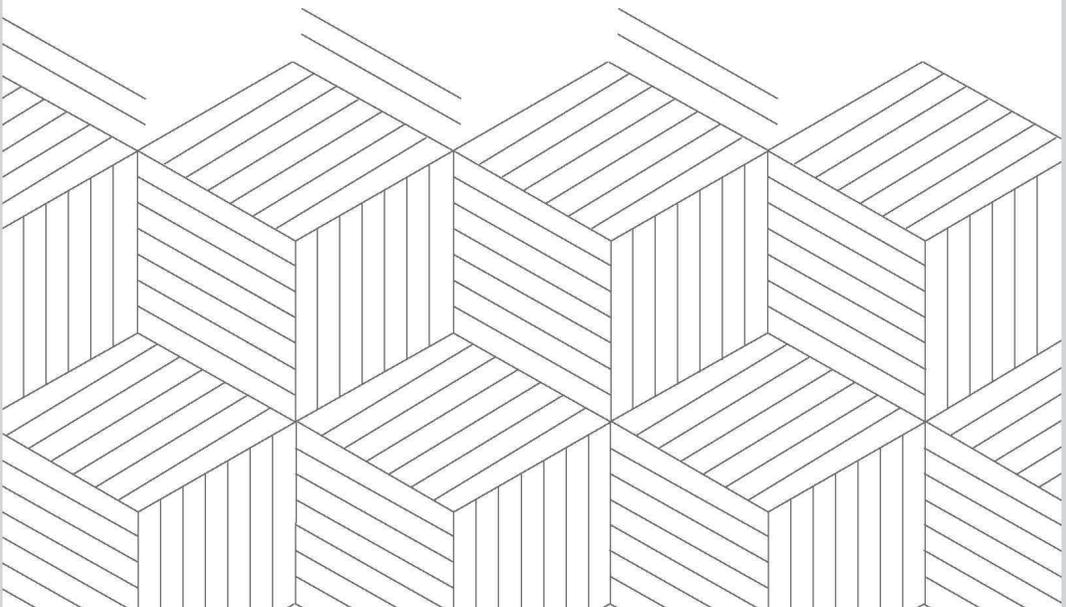
며 2순위로 개선되길 희망하는 서비스에 대한 결과 또한 급출발 급정거 29.73%, 승·하차 전 출발 27.91%, 난폭운전 및 음주운전 24.09%, 친절도 18.27% 순으로 나타남

- 버스운행 관련 1순위로 개선되길 희망하는 서비스는 배차간격 불규칙(41.36%), 무정차(24.58%), 도착시간 미준수(24.25%), 운행시간 미준수(9.80%) 순이며, 2순위는 배차간격 불규칙 32.23%, 도착시간 미준수 27.91%, 무정차 22.09%, 운행시간 미준수 17.77% 순으로 나타남
- 시민들이 버스 서비스 개선에 따른 요금인상을 긍정적으로 평가하는 것으로 보아 버스 서비스 개선 시 급출발 및 급정거, 배차간격 불규칙 등에 대해 우선적으로 고려할 필요가 있음

제4장

버스문제 해결을 위한 시민대토론회 의견 수렴

제1절 개요
제2절 시민토론회 의견 결과
제3절 소결



제4장

버스문제 해결을 위한 시민대토론회 의견 수렴

제1절 개요

- 수원시는 버스문제가 시민들의 일상생활과 직결된 문제임에도 불구하고 그동안 정책결정 과정에서 시민들의 목소리를 낼 기회가 없었기에 시민들과 정확히 정보를 공유하여 주 52시간 근로시간제 도입으로 인해 발생 가능한 버스문제들을 풀어가고자 함
- 이에 수원시와 김영진 국회의원의 공동주최를 통해 주 52시간 근로기준법 적용에 따른 버스문제 해결을 위한 시민대토론회를 마련하였고, 토론회 내용을 오마이뉴스, 연합뉴스 수원시장 페이스북, 수원시 대표 페이스북, 수원 iTV를 통해 생중계 함
- 또한, 토론회에 참석하지 못한 시민들의 의견을 실시간으로 듣기 위해 ‘카카오톡 오픈 채팅창’을 이용한 시민들의 의견수렴, 토론회 중 제시한 의견에 대한 설문조사를 실시하여 시민들의 의견을 다양한 형식으로 수렴함
- 다음과 같이 버스문제 해결을 위한 시민대토론회 『버스대토론 10대 100』을 개최함
 - 일시 : 2019년 6월 11일 화요일 오후 7시
 - 대상 : 전문가 패널 7명, 수원 시민 100명
 - 장소 : 수원시 수원컨벤션 센터
 - 사회자 : 이원희 (한국행정학회 차기회장)
 - 주요내용 : 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 버스문제, 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 시민들의 인식, 노선버스 요금인상에 대한 인식, 버스 서비스 개선사항, 운전직 종사자의 근로환경, 버스업체의 재정사항, 지자체의 재정지원 등
 - 주최 : 수원시, 김영진 국회의원실

〈표 4-1〉 전문가 패널 구성

구분	이름	직위
수원시	염태영	수원시장
운전직 종사자	장원호	경기자동차 노조위원장
버스업체	이장호	경진여객 대표
교통 전문가	강경우	한양대학교 교통물류학과 교수
노동 전문가	배규식	한국 노동연구원장
교통 시민 대표	민만기	녹색운동 대표
언론	이상재	중앙일보 기자

* 정부대표, 도 대표로 참석하기로 한 국토교통부나 경기도가 불참하여 총 7명의 전문가가 참여함

〈그림 4-1〉 버스대토론 10대 100 사진



자료: 매일일보(2019. 6. 12), '수원시 주 52시간 근무제 시행으로 인한 부담 왜 시민에게'

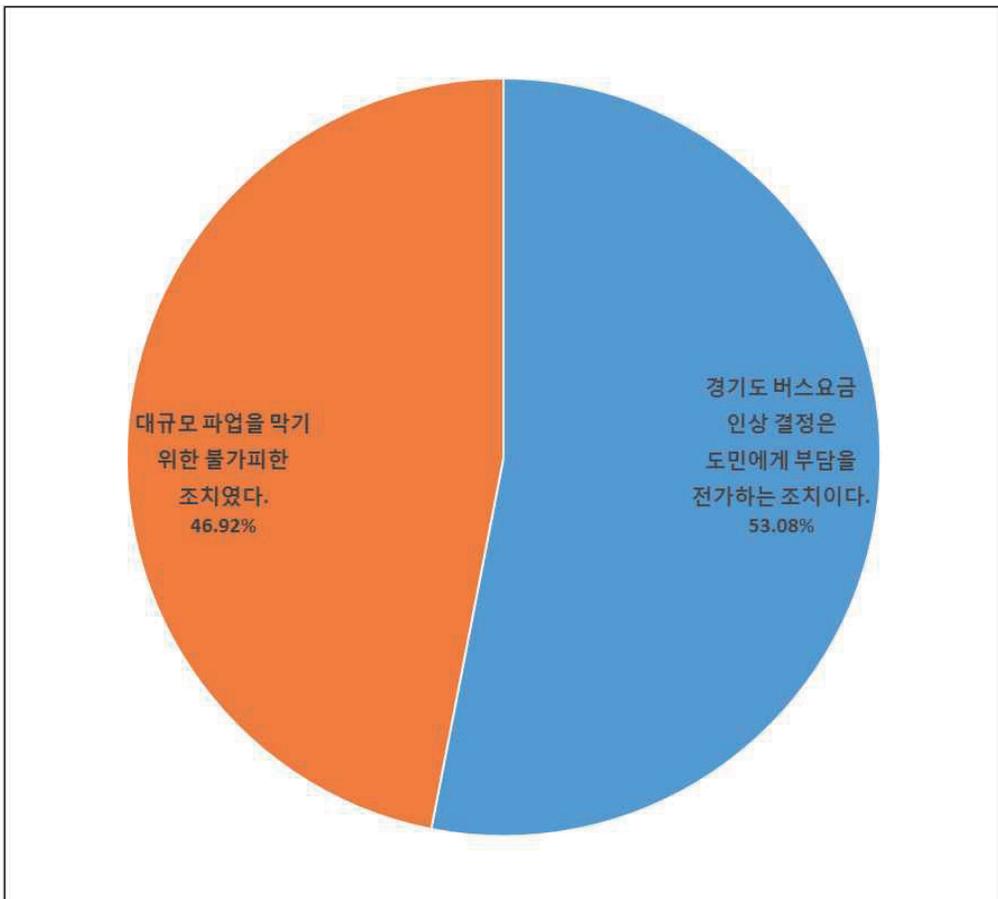
제2절 시민대토론회 의견 결과

1. 노선버스 요금

1) 주 52시간 도입에 따른 요금 인상

- 토론회 중 카카오톡 특 오픈 채팅방을 통해 ‘경기도 버스 요금 인상 결정에 대한 시민들의 생각’을 설문조사 한 결과 전체 응답자(n=130명) 중 53.08%(n=69명)이 ‘경기도 버스 요금 인상 결정은 도민에게 부담을 전가하는 조치이다’라고 응답하였으며, 나머지 46.92%(n=61명)은 ‘대규모 파업을 막기 위한 불가피한 조치였다’라고 응답하여 버스 문제 해결을 위한 요금 인상이 도민에게 부담을 전가하는 정책이라는 비판적인 관점이 다소 높게 나타남

〈그림 4-2〉 경기도 버스 요금 인상 결정에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과



- 그러나 토론회 중 실시된 버스문제 안정화를 위한 재원부담 방식에 대한 투표 결과를 살펴보면 시민들이 요금 인상에 대해 무조건적으로 거부하기보다는 이용자 관점에서 수익자 부담원칙 원리에 따라 버스문제 해결을 위해 일정부분 분담할 의사가 있음이 확인됨
- 시민들의 대다수 의견은 현재 당면한 버스문제 해결을 위하여 요금인상을 통해 일정부분 재정에 대해 부담하는 만큼 교통 편의성 개선과 버스 서비스 개선(예, 무정차, 배차 시간 미준수, 난폭운전, 신호위반)을 요구함
- 즉, 교통 편의성과 버스 서비스 개선을 전제로 한 요금 인상의 경우 일정부분 부담할 의지가 있음이 확인됨
- 현재 경기도가 제시한 요금인상이 현 버스문제의 해결책이 될 수 있으나 일괄적인 요금 인상보다는 각 시·도에 따른 요금 인상(안)을 마련하는 것에 대한 검토가 필요하다는 의견이 있음
 - 카드 데이터를 기반으로 한 요금 차등 적용

2) 청소년 요금

- 청소년들은 일반 시민들에 비해 대중교통 의존도가 높으며 재정 상태(예, 용돈)도 한정적이기 때문에 일반 시민에 비해 요금인상에 따른 경제적 부담이 증가함
- 경기도가 청소년 보조금 확대를 통해 청소년들의 요금 부담을 덜어주는 다양한 할인제도(할인율 상향, 정기권 등) 검토의 필요성을 피력함

3) 환승 요금

- 경기도의 버스 요금인상이 경기도로 다 귀착될 수 있도록 서울, 인천, 경기도 간 수입금 정산시스템의 보완 및 재정비를 위한 검토가 필요하다는 의견이 있음

2. 버스 서비스와 운전직 종사자 근무조건

1) 버스 서비스

- 시민들은 현재 버스 서비스의 문제점(예: 운전직 종사자의 불친절, 무정차, 난폭운전 등)에 대해 토로하면서 요금 인상에 따른 버스 서비스 개선을 적극적으로 요구함
- 또한, 토론회에 참여한 시민들은 버스 요금 인상을 통한 근본적인 버스 서비스 개선은

한계가 있기 때문에 실차 테스트를 통한 운행시간표 조정, 네덜란드에서 시행하는 디지털 운행기록계 등을 활용하는 다양한 버스서비스 개선안을 제안함

2) 운전직 종사자 근무조건

- 서울은 1일 2교대제로 근무하기 때문에 주 52시간 도입으로 인해 근로시간이 줄어들어도 근로시간을 줄일 필요가 없는 반면 경기도 운전직 종사자는 복·격일제로 근무하기 때문에 노동시간 단축으로 인한 임금이 삭감되는 상황이 발생됨
- 운전직 종사자의 근무환경을 비교해도 경기도의 운전직 종사자는 서울 운전직 종사자에 비하여 더 넓은 지역을 오가며 운전할 뿐 아니라 복·격일제로 근무하기 때문에 서울보다 훨씬 노동시간도 긴 편임
- 주 52시간 근로시간제 도입으로 인해 기존 임금의 40%가 삭감될 수 있기 때문에 운전직 종사자를 위한 새로운 임금체계 마련이 필요함

3. 버스업체 경영난과 재정지원 요구

1) 버스업체의 재정상황

- 2007년도부터 2015년도까지 세 차례에 걸쳐 버스 요금이 45% 인상되어서 평균 2.6년 당 16% 인상되었으나 2015년 6월 27일을 마지막으로 현재까지 4년째 요금 동결 상황임
- 2007년부터 2015년까지 최저시급이 약 43% 인상되어 전체 매출에서 인건비가 50% 차지하는 버스 회사의 경우는 전체적으로 매출의 20%가 인건비로 추가로 반영되는 상태라 매우 재정이 어려운 상황임
- 지자체에서 버스업체에게 재정지원을 해주는 상황이지만 서울시에 비해 경기도의 재정지원액이 적은 상황임
- 이에 주 52시간 도입에 대한 1년간 유예를 줘음에도 불구하고 인건비 상승으로 인하여 주 52시간 도입에 대한 해결책 마련이 어려움
- 구체적으로 교통안전공단자료를 살펴보면 올해 1월부터 4월까지 경기도 버스업체의 순증원이 395명으로 실제 필요한 1만 5천명의 약 5% 수준으로 열악한 임금수준으로 인해 인력수급이 어려움

2) 감차 및 폐선 문제

- 현재 주 52시간 시행제도 도입에 따른 버스문제를 버스업체 자력으로 해결하기 위해서는 감차 및 폐선은 피할 수 없는 상황임
- 경진여객의 경우 236대 415명 정도의 운전직 종사자가 있는데 1일2교대를 통해 주 52시간을 맞추기 위해서는 추가 130명 정도의 인력이 필요하지만 인건비 지출 및 인원충원이 현실적으로 불가능한 상황임
- 주 52시간 상한제를 지키기 위한 운수회사의 전략은 10% 감차와 10% 인원 증원을 하겠다는 전략이며 10% 감차를 하게 되면 감회하는 부분에서 배차간격이 길어지게 될 수 있어 시민들의 교통이용 불편이 증가될 수 있음
- 그러나 버스업체의 재정상황과 주 52시간 상한제를 맞추기 위해서는 감차와 폐선은 불가피한 선택인데 경진여객의 경우 현재 사당으로 운행하는 노선의 80~90%가 적자노선으로 오전, 오후 출·퇴근 시간대에 승객의 70%가 몰리고 낮 시간대의 승객이 30%로 이용률이 낮기 때문에 출·퇴근 시간대에 인원을 맞추려고 보유대수를 늘리게 되면 낮 시간대에는 승객이 적어 무작정 보유대수를 늘리면 적자가 발생하게 됨
- 그로 인해 버스업체 입장에서는 운행 적정대수에 대한 고민과 10% 감차, 출·퇴근 시간대 문제를 어떻게 해결할지에 대해 고민 중으로 현재는 출·퇴근 시간에 전세버스를 투입하고 있으며 주 52시간 도입에 따른 10% 감차가 발생하더라도 시민들의 불편을 최소한으로 줄이기 위해 출·퇴근 시간대에 횡수조정은 없다는 부분으로 지자체에 인허가를 신청한 상태임
- 이러한 버스업체의 문제를 해결할 수 있는 방안으로 첨두(peak hour)/비첨두(non-peak hour) 인력 배정문제, 시간제 근로자 혹은 탄력근로제 도입 등에 대한 다양한 의견들이 제안되었으며, 광역버스의 경우 이용률이 낮은 시간에 공급을 줄이는 방식으로 감차문제를 해결할 수 있을 거라 제안함
- 그러나 시내버스는 현재 휴게시간 보장, 기사부족 등으로 인해 이미 감차가 많이 된 상태로 현재 인가 대수를 지키고 있는 노선이 거의 없는 실정이기 때문에 추가로 주 52시간 근로상한제를 맞추기 위하여 감차가 발생한다면 업체뿐 아니라 시민들의 교통이 증가할 수 있음

3) 버스 파업

- 7월 1일부터 도입되는 주 52시간 근로시간 상한제를 지키기 위해서는 버스업체가 1일 2교대로 시행해야 하는데 경기도 내 운전직 종사자의 임금이 적다보니 인원 충원이 되

- 지 못하고 있어 버스운행 자체가 어려워 제도적으로 버스 파업 발생이 불가피한 상황임
- 이번 파업의 경우는 무엇인가를 요구하고자 하는 것이 아니며 제도적인 이유로 파업 발생이 야기된 것으로 버스업체와 운전직 종사자 시민들의 교통 불편을 줄이고자 운행을 시행하고 싶지만 현행법상 양벌규정으로 처리되어 근무시간을 어기면 운전직 종사자도 처벌, 버스업체도 처벌되기 때문에 파업 발생이 불가피함

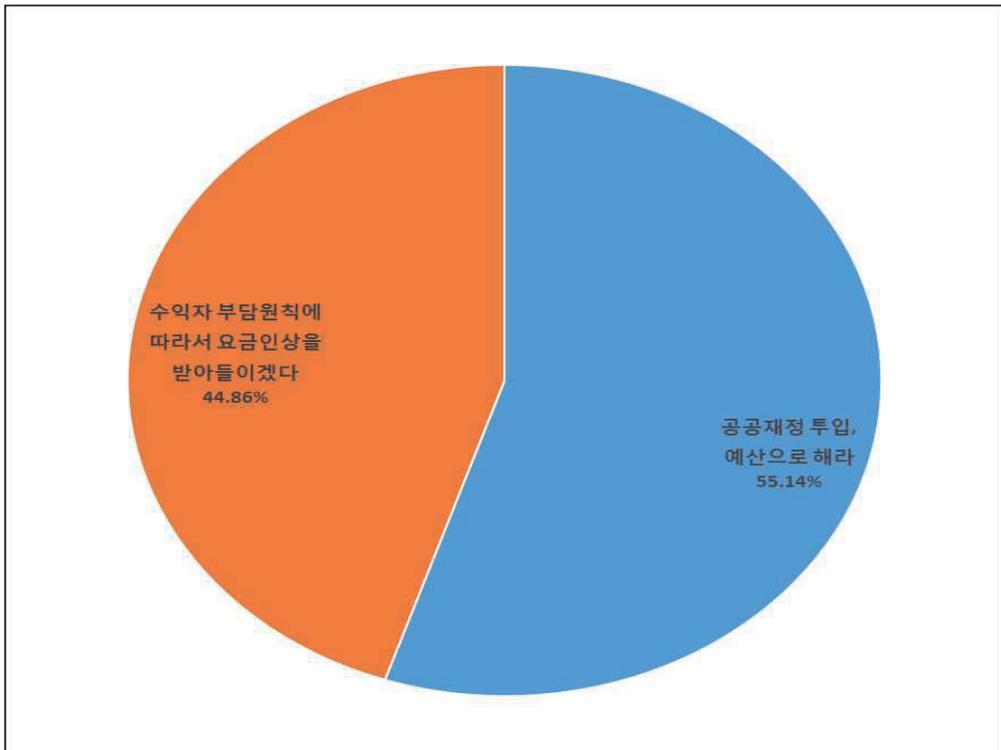
4. 버스 재정지원 및 준공영제

1) 재정지원

- 현재 경기도 운전직 종사자는 서울시 운전직 종사자에 비해 더 많이 일하고 있으나, 한 달 급여의 경우 서울에 비해 낮음
- 그로 인해 경기도의 우수 운전직 종사자들이 임금경쟁력이 강한 서울로 이직하여 경기도는 인력수급이 어려움
- 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 운전직 종사자의 임금보전을 위해 수원시에서 지원하려면 약 130억이 들며, 신규 운전직 종사자 채용에 따른 인건비를 지원하려면 약 168억이 들어 총 300억 예산이 더 지원되어야함
- 토론회 중 카카오 톡 오픈 채팅방을 통해 ‘버스문제 안정화를 위한 재원부담은 어떻게 했으면 좋겠습니까?’란 질문에 대한 투표를 진행하였는데 그 결과, ‘공공재정 투입, 예산으로 해라’라고 응답한 사람이 전체 응답자(n=107)의 55.14%(n=59명)로 ‘수익자 부담 원칙에 따라서 요금인상을 받아들이겠다’라고 응답한 44.86%(n=48명)보다 높게 나타남
- 또한 경기도와 서울시의 재정차이로 인해 시민들의 고충이 높아질 수 있는 상황으로 요금을 일부 올리고 재정지원을 통해 버스 서비스 수준을 서울시 수준으로 올릴 것인지에 대한 판단이 필요함
- 서울시 재정지원 만큼 투자해서 서울시 수준의 버스 서비스를 시민들에게 제공할 수 있다면 재정지원을 늘리는 것이 바람직한 상황이지만, 현재 주 52시간 근로시간제 규정을 지키기 위해서는 경기도의 버스 서비스 수준은 더욱 내려갈 가능성이 높고 지자체의 재정 상황 또한 여의치 않음
- 주 52시간 근로시간제를 경기도가 계획한 것이 아니라 국가 정책으로 진행되는 만큼 국가가 버스문제 해결을 위한 일정부분에 대해 재정지원을 하고, 일정부분 버스 요금 인상을 통해 버스 서비스의 공공성 확보, 버스업체의 경영 투명성을 확보하는 것이 중요함
- 토론회에 참여한 대다수의 시민들은 버스업체의 방만 경영에 대해 우려심이 높았으나

버스업체 경영 및 회계의 투명성의 확보를 전제로 한 재정지원에 대해 찬성함

〈그림 4-3〉 버스문제 안정화를 위한 자원부담 방식에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과

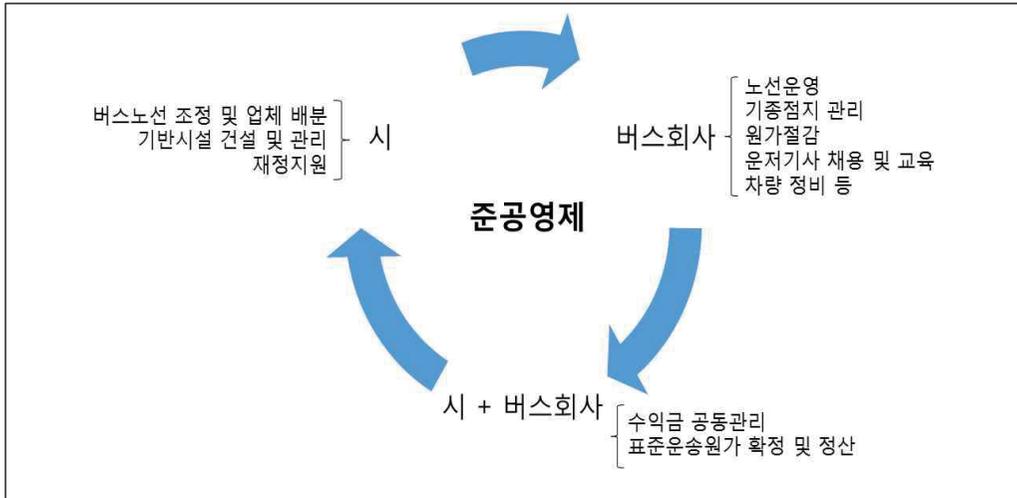


2) 버스 준공영제

- 준공영제란 공영제와 순수 민영제의 중간형태의 운영방식으로 시는 버스노선 조정 및 업체 배분, 기반시설 건설 및 관리에 대해 재정지원을 하고, 버스회사는 노선 운영, 기종점 관리, 원가절감, 운전기사 채용 및 교육, 차량 정비 등을 하며, 시와 버스회사가 표준운송원가 확정 및 정산에 따라 수익금을 공동 관리하는 형식을 말함
- 현재 서울시는 준공영제 운영을 통해 버스 서비스 만족도 조사에서도 1위를 차지하고 있으며, 1일 2교대로 운영되기 때문에 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 추가인원 및 재정지원 확대에 대한 문제가 발생하지 않음
- 이에 반하여 경기도는 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 추가인원 확보 및 인건비 부족 현상을 해결하기 위해 요금인상이 불가피한 상황이지만 버스 요금 인상을 통해 얻어진 이익 가지고는 주 52시간 도입에 따른 버스문제를 근본적으로 해결하기가 어려움

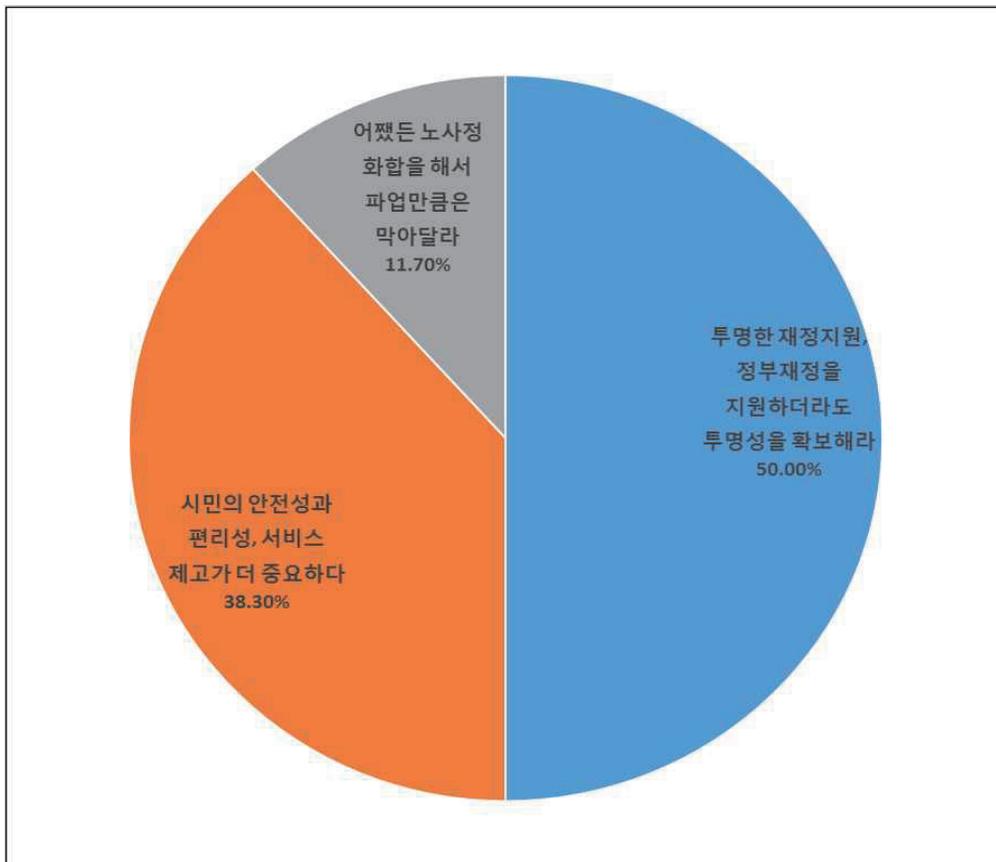
- 그러나 중앙정부는 버스업무가 지방사무란 이유로 재정을 지원해 주고 있지 않아 서울 시와 같은 대도시를 제외한 경기도와 같은 지자체는 교통서비스의 낙후 및 문제점들이 개선되지 못하는 상황이기 때문에 이에 정부가 재정지원을 통해 시민들의 필수 서비스라고 하는 버스 서비스 기본 조건을 향상시키려는 문제인식의 필요성을 제기함
- 이에 경기도는 주 52시간 근로시간제로 인한 문제점을 해결하기 위해 기존 서울시 형태의 버스 준공영제가 아닌 경기도만의 새로운 독자적인 준공영제 모델을 계획함
- 시민들과 전문가들은 현재 서울시의 준공영제의 단점인 이용자 중심의 버스 서비스 제공 불성실, 경영운영 및 회계의 불투명성, 버스업체의 도덕적 해이에 대해 우려하면서 이를 해결할 수 있는 시스템(예: 에듀파인)을 구축해야 한다고 주장함
- 경기도는 현재 버스업체의 방만 경영에 따른 도덕적 해이를 줄이고자 회계 장부 제출을 버스업체에게 요구하는 것으로 확인됨
- 토론회에 참여한 대다수의 전문가들은 수원시의 독자적인 자체 준공영제 모델 개발 및 현재 당면한 버스문제 해결을 위한 다양한 해결방안(예: 탄력근로제) 모색의 중요성을 강조함
- 또한 토론 중 카카오톡 오픈채팅을 통해 실시한 ‘버스 공공성 강화를 위해서 가장 중요한 것이 무엇이라고 생각하십니까’ 설문결과, 전체 응답자(n=94)의 50%(n=47명)가 ‘투명한 재정지원, 정부재정을 지원하더라도 투명성을 확보하라’고 응답하였으며, ‘시민의 안전성과 편리성, 서비스 제고가 더 중요하다’는 비율이 38.30%(n=36명), ‘어쨌든 노사정 화합을 해서 파업만큼은 막아달라’는 응답이 11%(n=11명)로 나타나, 시민들은 버스 공공성 강화를 위해서는 재정지원 확대에 따른 버스업체의 투명성 확보가 중요하게 생각하는 것으로 나타남
- 버스 준공영제에 대한 토론회 내용을 정리하면 전문가 및 시민들은 현재 발생한 버스문제 해결을 위해서는 중앙정부 및 도 차원의 지원과 시민들의 부담이 함께 이루어져야 한다는 의견이 대다수로 나타나며, 재정지원에 따른 버스업체의 경영 운영의 투명성 확보가 중요하다고 제안함

〈그림 4-4〉 준공영제 운영방식



자료: 이범규, 시내버스 준공영제의 이해와 바람직한 도입방향(청주 워크숍 발표자료), 2015.8.26.

〈그림 4-5〉 버스 공공성 강화 방안에 대한 카카오톡 오픈채팅 설문결과



제3절 소결

- 버스 시민대토론회 10대 100 내용을 시민, 운전직 종사자, 버스업체 이해관계자 중심으로 정리하면 다음과 같음

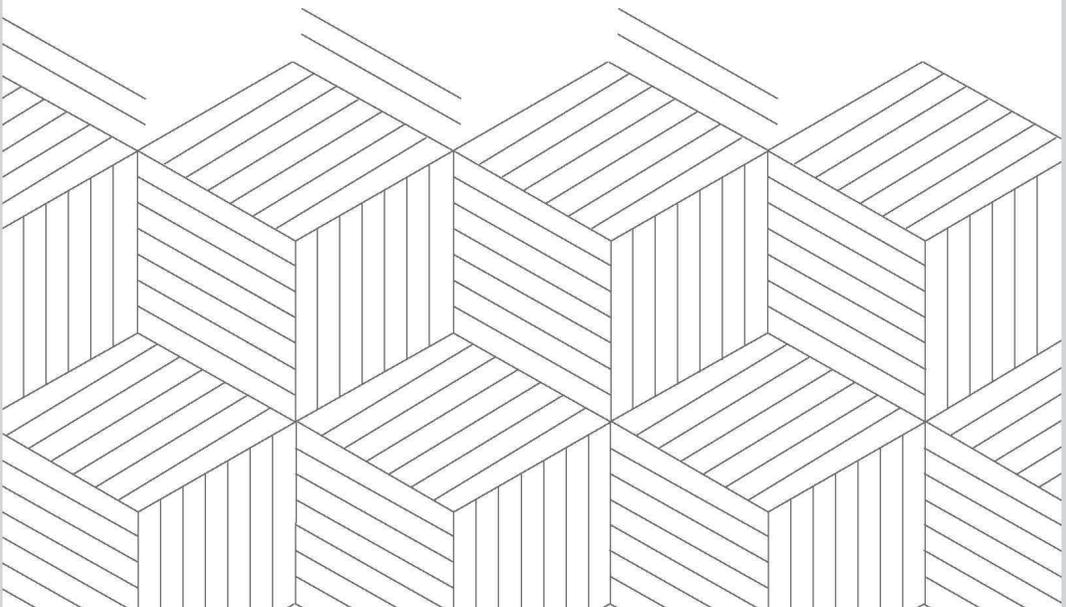
〈표 4-2〉 이해관계자별 시민대토론회 내용정리

구분	내용
시민	<ul style="list-style-type: none"> - 주 52시간 도입으로 인한 요금인상에 따른 시민들의 경제적 부담 증가 - 노선 감차 및 폐선에 따른 버스 서비스 질 저하 우려 - 경기도의 요금인상이 도민에게 부담을 전가하는 정책이라는 비판적인 관점이 다소 높음 - 시민들은 요금인상을 통해 재정을 부담하는 만큼 버스 서비스 개선을 요구함 - 청소년들의 요금 부담을 덜어줄 수 있는 다양한 할인제도 마련 필요 - 경기도의 버스 요금 인상이 경기도의 수익으로 돌아올 수 있도록 서울, 인천, 경기도 간 수입금정산시스템의 기술적 보완 필요성 - 버스 공공성 강화를 위한 공공재정 투입의 선결요건으로 버스업체의 경영 및 회계의 투명성, 경영진의 도덕적 해이 등을 관리할 수 있는 방안 마련의 필요성
운전직 종사자	<ul style="list-style-type: none"> - 근로시간 단축에 따른 임금감소 수용 불가 입장 - 기본급과 연장근로수당의 비율 차이를 언급하며 임금구조 개선 요구함 - 주 52시간 도입과 준공영제 시행을 통해 운전직 종사자의 삶의 질 향상으로 더 나은 버스 서비스 제공될 것을 피력함
버스업체	<ul style="list-style-type: none"> - 근로상한제 도입에 따른 인건비 추가 지급 및 인원 충원이 필요하나 4년째 버스 요금 동결과 최저지급 인상으로 인한 버스업체 재정이 매우 어려움 - 근로상한제를 지키기 위해서는 감차 및 폐선을 피할 수 없어 시민의 버스 서비스 이용에 불편이 초래됨 - 서울에 비해 재정지원의 규모가 작아 지자체에서 지원해주는 재정지원만으로는 주 52시간 도입에 따른 인건비 지급 및 인력 수급이 어려움 - 버스 공공서비스 유지를 위하여 준공영제 도입이 필요함

- 버스문제 해결을 위해 시민들이 요금인상을 통해 일정부분 재정을 분담하는 만큼 공공 교통 서비스 측면에서 중앙정부 및 지자체의 재정지원 확대와 버스 서비스 개선을 위한 노력이 필요함
 - 시민들은 버스문제 해결을 위한 버스 요금 인상에 대해 부정적으로 평가하였지만, 버스 서비스 개선에 따른 요금인상은 긍정적으로 평가한 것으로 나타나, 요금인상에 따른 버스 서비스 개선이 이루어지지 않는다면 시민들의 불만이 높아질 수 있음
 - 시민들은 버스 공공성 강화를 위한 중요한 요소로 중앙정부 및 지자체의 투명한 재정 지원을 가장 많이 선택했으며 버스업체의 도덕적 해이를 걱정하는 것으로 나타나 지자체가 버스업체에게 재정을 지원해주는 만큼 이를 투명하게 관리·감독할 수 있는 시스템 마련에 대한 검토가 필요함
- 현재 경기도 운전직 종사자 인력확보를 위해서는 운전직 종사자의 임금구조 개편을 통해 준공영제 시행지역만큼 임금 경쟁력 확보와 안정적인 인력확보를 위한 인력양성프로그램 지원 확대 검토가 필요함
- 버스업체 자력으로 현재 촉발된 버스문제를 해결하기 위해서는 노선 감축 및 폐선을 피할 수 없기 때문에 비수익 노선 폐지에 대한 대응마련 및 효율적인 노선정리의 기준 마련이 필요할 것으로 보임
- 현 수준의 버스 서비스를 유지하면서 주 52시간을 도입하기 위해서는 장기적으로 준공영제 도입 검토를 고려할 수 있음

제5장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론
제2절 정책적 제언



제5장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론

1. 관련 국내·외 법제도 검토

- 국가는 국민의 생명과 안전 보호 및 운전직 종사자의 삶의 질을 보장하기 위하여 여객 자동차 운수사업법의 적용을 받는 육상운송업(버스)이 특례업종에서 제외되어 운전직 종사자의 근로시간이 최대 주 52시간으로 제한됨
- 그로 인해 근로기준법 특례업종 제외 전에는 운전직 종사자의 무제한 노동이 가능하였으나 특례업종 제외 후에는 주요 선진국들의 운전시간을 제한하는 규정들과 비슷한 수준의 1일 최대 근로시간 및 주당 최대 근로시간 제한규정을 지켜야 함
- 한편, 운전직 종사자 사업장 규모에 따라 특례업종 제외 시기가 2019년 7월 1일부터 단계적으로 확대될 예정이나, 현재 서비스 수준을 유지하기 위해서는 운전직 종사자의 추가 공급이 불가피한 상황으로 개선 계획을 제출한 사업장에 대해선 2019년 9월 말까지 3개월 계도기간이 부여됨
- 주요 선진국들은 운전시간 제한에 대한 예외규정, 피로관리시스템 등과 같이 버스업체와 운전직 종사자가 제도에 유연하게 대처할 수 있는 여러 규정을 제정함

2. 주 52시간 도입에 대한 설문결과

- 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입에 대해 81.40%가 인지하는 반면 16.40%는 도입 사실에 대해 전혀 모르는 것으로 나타나 노선버스 주 52시간 근로시간제 도입에 대한 수원시민들의 인지도가 높은 것으로 확인됨
- 주 52시간 근로시간제 도입의 긍정적 측면은 운전인력의 근로여건 개선 50.83%, 승객의 버스이용 안전성 강화 30.90%, 운전인력의 일자리 창출 17.28% 순으로 나타남
- 반면 주 52시간 근로시간제 도입에 따른 부정적 측면은 손실보전 등 재정지원 발생 44.52%, 운전인력 부족 34.72%, 노선 운영의 불합리화 20.10% 순으로 나타남

- 근로시간제 도입으로 인해 예상되는 불편사항은 배차간격의 증가 51.99%, 비수익 노선 폐선 27.57%, 첫·막차 시간 단축 19.77% 순으로 확인됨
 - 수원시는 우선적으로 현재와 같은 첫·막차 시간을 준수하고, 배차간격의 증가 없이 중복노선 및 비수익 노선에 대한 감차 및 폐선을 실시하는 효율적인 노선 설계를 통해 시민들의 교통 서비스 불편 최소화를 위한 대안 마련이 필요함
- 수도권 내 경기도 버스 요금만 인상되는 사실에 대해 응답자의 87.54%가 인지하는 반면 12.46%는 전혀 모르는 것으로 나타나 경기도 버스 요금 인상에 대해 대다수 시민들이 인지하는 것으로 확인됨
- 버스업체의 손실보전을 위한 요금인상에 대해 20.93%는 긍정적으로 평가하였지만 37.05%는 부정적으로 나타났으며, 이는 시민들이 버스업체 경영의 불신 및 도덕적 해이에 관한 생각들이 영향을 미쳐 부정적으로 나타난 것으로 보임
- 한편, 버스 서비스 개선에 따른 요금인상에 대해 응답자의 35.21%가 긍정적으로, 25.08%가 부정적으로 나타나 수원시는 버스운행과 운전직 종사자의 서비스 개선을 위한 대안 마련이 필요할 것으로 보임
- 현행 버스 요금에 대해 수원시민들은 대체로 적정하다는 의견이 높게 나타났으며, 버스 요금 인상에 대한 지불의향여부 조사결과, 일반버스 72.09%, 좌석버스 56.64%, 직행좌석(광역버스) 51.33%, 광역급행(M버스) 51.83%로 수원시민들이 버스문제 해결을 위한 일정부분 재정을 분담할 의사가 있는 것으로 확인됨
- 현행 일반 요금 기준으로 요금인상 시 추가로 지불할 수 있는 평균 금액에 관한 설문결과, 일반버스 1,389원, 좌석버스 2,276원, 직행좌석(광역버스) 2,598원, 광역급행(M버스) 2,608원으로 나타나 예정된 요금 인상(안)의 50% 내외 수준으로 현행 요금 인상(안)보다 낮게 나타남
- 노선버스 공공성 강화를 위한 재정지원 방법으로 재정지원 46.10%, 혼합(요금인상과 재정지원) 42.69%, 요금인상 10.30% 순으로 나타나 정부 및 지자체의 재정지원이 필요하다는 의견이 높았음
- 버스 요금 인상 시 기대하는 운전직 종사자 관련 서비스는 급출발 급정거 37.38%, 승·하차 전 출발 24.92%, 친절도 19.60%, 난폭운전 및 음주운전 18.11% 순으로 나타났으며, 버스운행 관련 서비스는 배차간격 불규칙 41.36%, 무정차 24.58%, 도착시간 미준수 24.25%, 운행시간 미준수 9.80% 순으로 분석됨

3. 시민대토론회 의견

- 경기도 버스 요금 인상 결정에 대해 수원 시민들은 도민에게 부담을 전가하는 정책이라는 비판적인 관점이 다소 높게 나타남
- 수원시민들은 교통 편의성과 버스 서비스 개선을 전제로 한 요금 인상에 대해서는 일정 부분 요금 인상을 통해 부담할 의지가 있다는 의견이 높았음
- 수원시와 경기도는 대중교통의존도가 높은 청소년들을 위한 다양한 할인제도 마련, 수입금정산시스템 보안을 통해 요금 인상에 따른 이윤을 경기도로 귀착될 수 있는 대안 검토가 필요함
- 운전직 종사자는 주 52시간 근로상한제 도입에 따른 임금감소에 대해 수용 불가 입장으로 서울시와 같은 준공영제 시행과 임금구조 개선(기본급과 연장근로수당 차이)을 요구함
- 버스업체는 근로상한제 도입으로 인해 인건비 추가지급 및 인원충원이 필요한 상황이지만 현재 4년째 버스 요금 동결과 최저시급 인상으로 인해 버스업체 재정이 매우 어려운 상황임
- 이에 버스업체는 주 52시간 근로상한제를 지키기 위하여 감차 및 폐선을 시행하려 하며 이로 인한 시민의 교통 이용 불편이 증가될 수 있음
- 그러나 버스업체 자력으로는 당장 7월부터 시행될 주 52시간 근로 상한제를 지키기가 어렵기 때문에 현 수준의 교통 서비스를 유지하기 위해서는 정부와 지자체의 재정지원과 준공영제 도입을 요구함
 - 시민들의 교통 불편을 최소화 할 수 있는 제도 마련
 - 버스 서비스 개선을 위한 대안 검토
 - 운전직 종사자의 임금체계 마련

4. 주 52시간 근로시간 도입에 따라 발생할 수 있는 영향

1) 시민

- 현재 주 52시간 도입으로 인한 운전직 종사자의 임금 감소 및 버스업체 재정지원을 위한 방안 중 하나인 경기도의 버스 요금 인상은 도민에게 부담을 전가하는 정책으로 시민들의 불만이 야기될 수 있음
- 버스업체는 현재 수준의 서비스를 유지하기 위해서는 수익성 없는 노선에 대한 감차 및 폐선을 피할 수 없기에 비수익 노선이 대부분인 교통취약지역의 편의성이 낮아질 것으로 예상됨

- 또한 시민들은 노선 감축으로 인한 교통 서비스 저하(예: 배차간격 증가, 첫·막차 시간 단축, 비수익 노선 폐선 등)에 대해 우려하고 있음

2) 버스 운전직 종사자

- 현재 버스 서비스 수준을 유지하면서 주 52시간 근로상한제를 지키기 위해서는 버스 운수 종사자의 인력수급이 필수적임
- 그러나 열악한 근무여건과 처우로 인해 준공영제 시행지역이나 타 업체로 이직이 일어나 인력수급이 어려움
- 경기도 운전직 종사자의 경우 초과 근로 비율이 높기 때문에 주 52시간 도입에 따른 실질 임금이 저하될 우려가 있어 근로자의 반발이 강할 것으로 예상됨

3) 버스업체

- 4년째 요금 동결, 최저임금 증가, 공공 재정지원의 한계성으로 인하여 경영의 어려움을 겪고 있는 상황임
- 이런 상황에서 주 52시간 근로시간제를 지키기 위해서는 추가 운전직 종사자 충원으로 인한 인건비 비용이 증가하여 장기적으로 경영악화 요인으로 확대될 우려가 있음
- 또한 준공영제 시행 지역에 비하여 임금 및 근로환경의 경쟁력이 낮아 신규 인력 확보에 어려움을 겪고 있어 현재 서비스 수준을 유지하기 위해서는 노선의 감차 및 폐선 시행이 필수적임
- 인력 및 재정부족으로 인하여 근로시간 초과 시 유연한 배차 계획 및 인력 운영 조정이 어려울 것으로 예상됨
- 근로시간 단축에 따른 운전직 종사자 임금 감소로 인하여 임금구조 개편, 근로시간 범위 설정 등 다양한 이슈로 인한 노사 간 갈등이 심화될 우려가 있음

제2절 정책적 제언

1. 수원시

1) 단기

(1) 노선 운영의 효율화

- 운전직 종사자 소요인력 및 비용을 감축할 수 있는 효율적인 노선 재설계
- 시민들의 불편을 최소화 할 수 있는 중복노선 감축 및 폐선 시행 지침 기준 마련
 - 현재와 같은 첫·막차 시간 준수 운영
 - 시간대에 따른 버스 최소 배차간격
 - 출·퇴근 시간 대 시민 불편 최소화를 위한 배차조정(예: 전세버스 투입)
- 버스업체는 비수익노선 위주로 운영을 감소 또는 폐지시킬 것으로 예상되기에 서비스가 제공되지 않는 구간에 대해 구역여객자동차운송사업(전세버스, 택시)과 수요 응답형 교통수단 도입 등을 통한 서비스 제공 방식에 대한 대안 마련
- 인근 시·군을 운행하는 노선에 대해서는 인근 시·군과의 협의를 통한 노선조정 방안
- 버스전용차로 설치, 공차회송과 같은 노선 운영의 효율화 방안 모색

(2) 버스 서비스 표준 이행관리 강화

- 시민들이 요금 인상을 통해 고통을 분담하는 만큼 버스업체와 운전직 종사자의 서비스 개선을 위한 수원시 버스 서비스 표준 이행관리 강화
- 또한 버스 서비스 개선을 위해 수원시의 버스 서비스 수준을 관리·감독할 수 있는 서비스 기준(안) 혹은 시스템 도입 검토
 - 버스운행 서비스(배차간격 정시성, 배차계획 준수율 등), 운전직 종사자 서비스(급출발 및 급정거, 승·하차 전 출발 등)에 대한 기준안을 마련하여 운수 업체별 서비스 등급 혹은 준수 여부에 따른 차등 재정지원

(3) 운전직 종사자의 표준임금체계 기준 마련

- 현재 업체마다 운전직 종사자 임금체계가 다르기 때문에 수원시가 인·면허권을 가진 버스업체의 임금구조 분석을 통하여 버스 운전직 종사자의 표준임금체계 기준 마련

(4) 운전직 종사자 복지혜택 확대

- 양질의 운전인력 확보 및 종사자의 사기 진작을 위한 복지 처우개선 차원으로 복지 서비스 강화를 위한 대안 마련
 - 수원시 녹색교통회관을 활용하여 기존 화물, 택시 운수종사자 중심 대상에서 버스 운전직 종사자까지 확대하는 방안

2) 중·장기: 수원형 버스 준공영제

- 대중교통 서비스는 교통약자를 포함한 시민의 이동권을 보장하는 공공적 서비스로 장기적인 관점에서 버스업체, 운전직 종사자와 시민이 모두 만족할 수 있는 수원시에 적합한 준공영제 시행
 - 시민: 대중교통 서비스 품질 향상으로 인한 시민 만족도 상승
 - 운전직 종사자: 근로여건 개선을 통한 직무 만족도 향상
 - 버스업체: 인력확보를 위한 임금 경쟁력 향상

〈표 5-1〉 수원시 단계별 계획수립

구분	주요내용
단기	- 시민 불편을 최소화하는 효율적인 노선 재설계 및 운영 - 버스 서비스 개선을 위한 기준 마련 및 관리·감독 - 운전직 종사자의 표준임금체계 기준 마련 - 인력확보를 위한 운전직 종사자 복지처우 개선
중·장기	- 수원형 버스 준공영제 도입

2. 경기도

1) 단기

- 요금 인상을 통해 시민의 경제적 부담이 증가된 것에 대한 책임으로 시·군의 버스문제 해결을 위한 재정지원 확대
- 특히 요금 인상으로 인한 경제적 부담이 큰 청소년을 위한 요금할인 확대, 청년층을 위한 제도마련
- 효율적인 노선조정을 위한 시·군간 합의조정 기준, 관리방안, 합의기구 검토
- 운전인력 확보를 위해 인력양성 지원(예: 채용장려금) 및 교육확대
- 경기도 요금 인상으로 인한 이익을 경기도로 귀속시키기 위해 서울, 인천, 경기도 간 수입금정산시스템 보완
- 경기도형 새경기 준공영제 확대 시행

2) 중·장기

- 현재 IT기술과 GPS를 활용한 버스운행관리시스템(BMS)을 보완 및 수정하여 경기도 시·군이 모두 데이터를 공유할 수 있는 통합 버스운행관리시스템 구축
 - 정보 공유 활성화를 위한 시·군의 담당자 교육 프로그램 마련
- 시·군의 준공영제 도입에 필요한 시행 지침, 관리방안, 사회적 합의 및 심의기구 운영에 대한 대안마련

〈표 5-2〉 경기도 단계별 계획수립

구분	주요내용
단기	<ul style="list-style-type: none"> - 시·군에 대한 재정지원 확대 - 시·군의 노선조정 합의를 위한 합의조정 기준, 합의기구 마련 - 버스운전자 양성 인원 확대 및 장려금 지원 - 서울, 인천, 경기도 간 수입금정산시스템 보완 - 경기도형 준공영제 확대시행
중·장기	<ul style="list-style-type: none"> - 경기도 시·군이 공유할 수 있는 통합 데이터 구축을 위한 버스운행관리 시스템 재정비 - 시·군의 준공영제 도입에 필요한 시행 지침, 관리방안, 사회적 합의/심의 기구 운영

3. 중앙정부

1) 단기

- 현재 경기도 내 시·군이 겪고 있는 버스문제는 중앙정부가 시행한 ‘주 52시간 근로제’로 촉발된 것으로 제도의 조기 정착과 시민 불편 최소화를 위해 요금 인상, 추가 재정 투입, 노선조정, 추가 인력 확충 등을 통해 노력하고 있으나 역부족인 상황으로 관련 법령 개정을 통한 국고 지원 확대 필요
 - 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」, 「교통시설 특별 회계법」 개정(버스계정 신설)을 통한 버스운송 사업에 대한 재정지원 확보
- 근로시간 단축에 대한 한시적 규제완화(예: 단속유예 연장) 검토
- 안정적인 인력 수급을 위한 인력양성 교육 및 재정지원 확대

2) 중·장기

- ‘교통에너지환경세1)’를 활용한 방식으로 버스에 배정되는 재정 비율 상향을 통한 재원 마련 검토
- 준공영제 시행에 필요한 지자체간 협의 및 조정, 표준운송원가 산정 지침에 관한 기본 법적 근거 마련

〈표 5-3〉 중앙정부 단계별 계획수립

구분	주요내용
단기	- 「보조금 관리에 관한 법률 시행령」, 「교통시설 특별 회계법」 개정(버스계정 신설)을 통해 버스운송사업에 대한 중앙정부의 국고지원 마련 - 근로시간 단축, 탄력근로 등 한시적 탄력운행 범위 확대를 위한 한시적 규제완화 - 버스운전자 양성 확대를 위한 재정지원
중·장기	- 시민들의 공공 교통 서비스 유지를 위한 교통에너지환경세를 활용한 국고지원 마련 - 준공영제 도입을 위한 기본 법적 근거 마련

1) 도로·도시철도 등 교통시설의 확충 및 대중교통 육성을 위한 사업, 에너지 및 자원 관련 사업, 환경의 보전과 개선을 위한 사업에 필요한 재원을 확보함을 목적으로 한다.

| 참고문헌 |

〈국문 자료〉

- 경기도의회, 경기도 노선버스 서비스 향상에 관한 조례
 교통안전공단(2012), 사업용 자동차 운행시간 제한제도 도입방안 연구
 김숙희(2018), 노선버스 특례업종 제외에 따른 버스 운영 개선방안 연구, 수원시정연구원
 노동부(2005), 육상·항공 운송업 종사자 근로실태조사 및 제도개선방안
 매일일보(2019. 6. 12), '수원시 주 52시간 근무제 시행으로 인한 부담 왜 시민에게'
 수원시(2018), 수원시 버스 이용 최소 서비스 기준 마련 연구
 이범규, 시내버스 준공영제의 이해와 바람직한 도입방향(청주 워크숍 발표자료), 2015.8.26.
 한국교통연구원(2019), 한국교통연구원 Issue Report 4월
 -----(2017), 버스운전자 근로시간을 둘러싼 최근동향과 일본의 사례
 -----(2017), 사업용 자동차 운전자의 운전 및 휴게시간 개선방안
 한국운수산업연구원(2012), 버스운전자 근로시간을 둘러싼 최근동향과 일본의 사례

〈웹사이트〉

- 국가법령정보센터(www.law.go.kr)
 수원시 홈페이지(www.suwon.go.kr)
 구글(<https://www.google.com>)
 호주 운전직 종사자 규정 홈페이지(www.nhvr.gov.au)
 미국 운전직 종사자 규정 홈페이지(www.fmcsa.dot.gov)
 EU 운전직 종사자 규정 홈페이지(www.transports.equipement.gouv.fr)

| 저자 약력 |

김숙희

공학박사

수원시정연구원 도시공간연구실 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「AHP와 ANP 중심의 다기준 의사결정 기반 생태교통정책 평가체계에 관한 연구」(2017, 대한교통학회 지 제35권 제3호 , 183~196쪽)

「수원역 환승센터 버스노선 조정 모니터링 연구」(2017, 수원시정연구원)

「노선버스 특례업종 제외에 따른 버스 운영 개선방안 연구」(2018, 수원시정연구원)

김도영

도시계획박사수료

수원시정연구원 도시공간연구실 연구위원(현)

E-mail : suwon@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「수원시 주거복지정책방향 연구」(2017, 수원시정연구원)

「시민의 정부 온라인 플랫폼 개발」(2017, 수원시정연구원)

「일상생활 실험실(Living-lab)의 실현방안 연구」(2018, 수원시정연구원)

이현경

경영학박사

수원시정연구원 도시공간연구실 연구원

E-mail : hklee@suwon.re.kr

