

# 수원시 버스 운수종사자 인력수급 현황 분석 및 정책제안

김 속 희 · 정 가 형

도시공간연구실 선임연구위원, sukheek@suwon.re.kr

도시공간연구실 위촉연구위원, dave@suwon.re.kr

## 요약

- 근로기준법 개정, Covid-19 등으로 시내버스 운수종사자 이탈 현상이 가속화되면서, 수원시 시내버스 서비스 수준 유지에 어려움을 겪고 있음
- 2027년까지 단계적으로 경기도형 공공관리제 도입에 따라 운수종사자 필요 인원이 증가할 전망이고, 대중교통 서비스 제공을 위한 운수종사자 확보 마련이 시급한 실정임
- 운수종사자 인력 수급 현황 분석은 현황 파악과 유형별(민영제/준공영제) 필요 인원 산정을 거쳐, 수원시의 준공영제 전환 계획을 바탕으로 장래 연차별 운수종사자 필요 인원을 산정함



- 2025년 기준 현재 운수종사자 수는 2,249명으로, 필요 인원보다 116명 부족한 것으로 나타났으며, 2026년에는 168명, 2027년에는 208명의 운수종사자 총원이 필요한 것으로 분석되었음

구분	재직인원 (2025년)	필요 운수종사자 수	과부족
2025년	2,249	2,374	-116명
2026년	X	2,411	-168명
2027년		2,457	-208명

---

## 정책제안

### 수원시 및 경기도 정책제안

#### [운수종사자 인력 관련]

- 수원시 관내 자동차운전 전문학원 양성기관 지정 및 버스 운수종사자 자체 양성
- 경기도기술학교와 연계하여 버스운수종사자 양성 제안
- 재외동포와 국제자매결연도시를 활용한 외국인 운전 인력 확보
- 60세 정년 이후 촉탁직 기사 활용 및 제도화

#### [운영체계 개선 관련]

- 차고지 및 회차지 시설개선
- 자율주행 버스 시범사업 및 기술선도
- 시내버스 운행 효율·여건 개선
- (장기) 시내버스 노선 체계 개편

### 중앙정부 정책 건의

- 한국교통안전공단 버스 양성 교육 Fast track 제도 도입 건의
- (장기) 비전문취업 비자(E-9) 운송업 포함 중앙 정부 건의

# 01 연구의 배경 및 목적

## 연구 배경

- **근로기준법 개정으로 2018년 7월부터 육상운송 분야에도 주당 52시간 근로시간이 적용**

  - 개정 이전에는 특례규정에 의해 근로시간 제한이 없어 운수종사자의 졸음운전을 방조한다는 여론이 형성되었고, 과도한 근로시간에 따른 졸음운전 사고 등이 발생함에 따라 육상운송 업종이 특례업종에서 제외됨
  - 운수종사자의 근로시간이 법적으로 제한되어 기존 시내버스 서비스 수준을 유지하기 위해 추가 채용이 필요한 실정이나 필요 수요 대비 공급이 충분하게 이루어지지 않음
- **전세계적으로 발생한 Covid-19로 인해 시내버스 운수종사자 이탈 가속화**

  - 이와 더불어 Covid-19로 인한 시내버스 이용객 감소와 겹쳐 해당기간 수익성이 높았던 배달·택배 업종으로 운수종사자의 이직 현상이 두드러져 시내버스 운수종사자의 부족 현상이 심화되고 있음
- **수익성이 보장되는 준공영제 노선에 운수종사자를 집중 배치함에 따라 민영제 노선 중심으로 운수종사자 부족 및 운행률 저조 현상 발생**

  - 2018년부터 광역버스를 대상으로 경기도형 준공영제가 도입되면서 기존 일반 시내버스 운수종사자를 광역버스로 편성하는 현상이 심화됨
  - 경기도형 준공영제의 경우 노선 수요와 상관없이 전액 시도비로 운영비용과 일정수준의 이윤을 보장하고 있어, 해당 표준운송원가를 보장 받기 위해서는 계획된 운행댓수와 횟수를 충족해야 하므로 준공영제 노선에 운수종사자 최우선 배치
  - 운수종사자 충원이 제대로 이루어지지 않는 상황에서 광역버스 이외 일반 시내버스나 마을버스를 이용한 수원시 내부의 통행은 더욱 열악해지고 있음
- **일반 시내버스의 공공관리제 도입이 순차적으로 진행되면서 운수종사자 충원은 매우 시급한 현안으로 대두됨**

  - 경기도형 공공관리제가 일반 시내버스로 확대함에 따라 운수종사자의 충원 소요는 증가할 전망이며, 시내버스 서비스 수준의 유지를 위한 운수종사자 추가 충원이 필수적임

## 연구 목적

- **운수종사자 인력수급 현황 분석 및 적정 소요 인원 예측을 통한 수원시 버스 운수종사자 확보를 위한 대응방안 마련**

  - 본 연구의 목적은 버스 운수종사자와 관련한 현황을 분석하고, 적정 소요 인원 예측과 더불어 운수종사자 확보를 위한 대응방안을 모색하여 시내버스 서비스 수준 유지를 통한 수원시민의 대중교통 이동권을 확보하는 것임

## 02 수원시 노선버스 운수종사자 인력수급 현황 분석

### 수원시 시내버스 및 운수종사자 현황<sup>1)</sup>

#### □ 수원시 시내버스의 노선은 70개 노선으로 총 910대가 운행하고 있음

- 2025년 현재 민영제 노선은 17개, 준공영제 노선은 53개로 총 70개 노선을 운영하고 있으며, 준공영제 도입률은 약 75.7%로 나타남
  - 대광위 및 경기도에서 직행좌석(광역)버스를 대상으로 준공영제 도입을 우선적으로 추진하여 2025년 현재 좌석형 및 직행좌석형 버스는 모두 준공영제로 운영되고 있음
- 2024년부터 일반 시내버스에도 경기도형 준공영제인 공공관리제 도입을 추진하고 있으며 일반 시내버스의 운영 비중이 높은 수원여객과 용남고속이 민영제 노선 다수를 운영하는 것으로 나타남
  - 경진여객, 삼경운수의 경우 대부분 광역버스 노선을 보유하고 있어 준공영제 노선만 운영하고 있음

[표 1] 수원시 시내버스 현황

구분	노선 수				운영체계			인가대수
	계	일반	좌석	직행좌석	계	민영제	준공영제	
경진여객운수	8	-	-	8	8	-	8	150
삼경운수	2	-	1	1	2	-	2	44
성우운수	6	4	-	2	6	2	4	84
수원여객	31	31	-	-	31	11	20	356
용남고속	20	12	-	8	20	4	16	232
용남고속버스라인	3	-	-	3	3	-	3	44
<b>계</b>	<b>70</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>70</b>	<b>17</b>	<b>53</b>	<b>910</b>
<b>비율(%)</b>	100	67.1	1.4	31.5	100	24.3	75.7	

주: 타·시군 인면허 버스 및 DRT, 전세버스, 예약버스 등은 제외  
 자료: 경기도 교통정보센터 BMS 중 수원시 노선현황 추출 결과 값(2025.6)

#### □ 운수종사자 부족 현상은 민영제 노선을 중심으로 나타나고 있으며, 2024년에는 2022년 계획 대비 83.4% 수준만 운영하고 있음

- 2022년 대비 2024년 수원시 민영제 시내버스 가동률은 83.4% 수준으로 일반 시내버스 운수종사자 부족으로 인한 계획 대비 운행이 이루어지지 못하는 상태가 지속됨

1) 수원시 시내버스 및 운수종사자 현황은 수원시가 제공한 경기도버스정보시스템 및 운수종사자관리시스템을 활용하였으며, 운수종사자의 경우 입·퇴사가 빈번하여 2025.3.31.을 분석 기준일자로 설정함

- 일반 시내버스 중심으로 서비스 수준이 낮아진 이유로는 직행좌석 버스 대상 준공영제가 우선 도입되어 버스회사 입장에서 안정적으로 운영이 가능한 준공영제 노선과 민영제 노선 중에서도 수익성이 높은 노선 위주로 운수종사자를 우선 배치한 결과로 판단됨

[표 2] 수원시 민영제 노선 현황 및 가동률

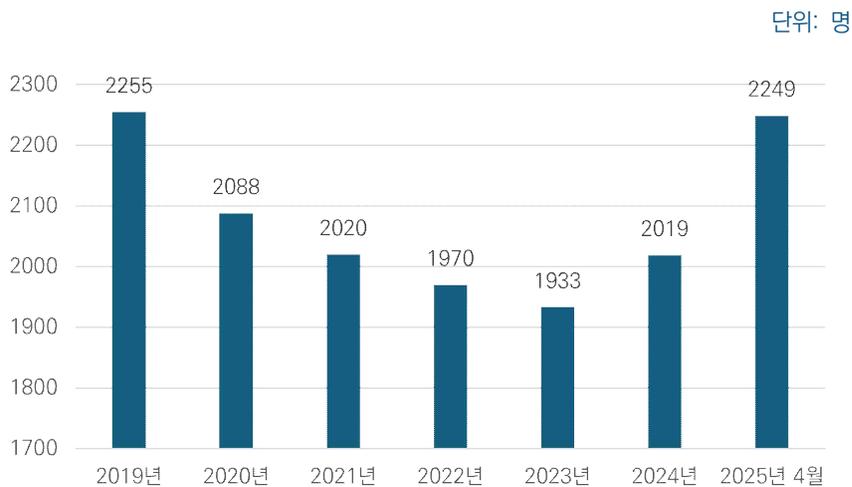
연번	회사명	노선번호	계획대수 ('22)	운행대수 ('24)	가동률 (%)	연번	회사명	노선번호	계획대수 ('22)	운행대수 ('24)	가동률 (%)
1	성우	310	15	14	93.3	10	수원	3	23	21	91.3
2	수원	16-2	4	2	50.0	11	수원	13-4	28	24	85.7
3	수원	11-1	13	12	92.3	12	수원	13	15	20	133.3
4	수원	82-1	12	9	75.0	13	용남	9	8	7	87.5
5	수원	112	21	15	71.4	14	용남	99-2	8	8	100
6	수원	61	11	10	90.9	15	용남	2-1	17	12	70.6
7	수원	83-1	13	10	76.9	16	용남	92	20	14	70.0
8	수원	5	19	15	78.9	17	용남	88	18	15	83.3
9	수원	13-1	32	23	71.9	합계 및 평균			277	231	83.4

자료: 수원시 대중교통과(2024.4), 수원시 시내버스 공공관리제 추진 계획

□ 수원시 시내버스 운수종사자는 2019년 2,255명을 정점으로 2023년 1,933명까지 감소하였다가 준공영제 확대로 2024년부터 다시 증가추세로 전환

- Covid-19 확산으로 2019년부터 2023년까지 운수종사자 감소세가 지속되었으며, 2019년과 2020년 사이 167명(7.4%)이 감소하는 등 가장 큰 폭의 감소세를 보임
- 2024년부터 일반 시내버스에도 공공관리제를 도입하고, 1일 2교대제 시행에 따른 채용확산에 따라 회복추세에 있음

[그림 1] 수원시 시내버스 운수종사자 추이

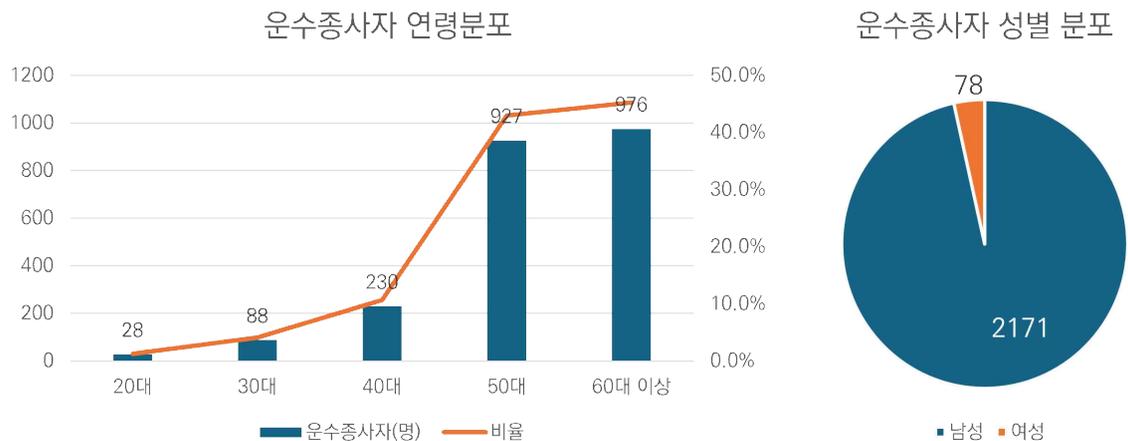


자료: 수원시 대중교통과(2025.4), 업체별 운수종사자 및 관리직 현황

□ 수원시 버스 운수종사자의 84.6%는 50대 이상이고, 96.5%는 남성으로 고령화 및 남초 현상이 두드러짐

- 수원시 운수종사자 2,249명 중 30대 이하 연령대는 5.1%에 불과한 116명이 재직중이며, 여성운전자는 전체 운수종사자 중 3.5%에 해당하는 78명에 불과하여 운수종사자의 연령 및 성별 쏠림 현상이 나타나고 있음
- 연령 및 성별 집중 심화 요인으로 장시간 근로여건과 열악한 근무 환경 등 운송직 특유의 근로여건으로 인한 낮은 직업 만족도와 우리나라의 전반적인 인구구조의 변화 등에 기인한 것으로 판단됨
  - 버스 운전직 자체에 대한 직업 매력도가 낮고, 이로 인한 신규 인력 유입이 제한적이라는 근본적인 문제를 안고 있음
- 운수종사자의 연령구조를 살펴보면 50대 이상 운수종사자가 정년 이후 퇴직하는 경우 기존 20~40대의 운수종사자가 근속한다고 가정하더라도 운수종사자의 부족이 필연적으로 발생할 것으로 예상됨
- 직종의 근로만족도와 상관없이 경력 3년 이상 운수종사자가 전체의 60.2%로 나타나 버스 운전직의 평균 근속연수가 높을 것으로 추산되고 있으나 [표 3]과 같이 입·퇴사가 빈번하게 이루어지는 것을 알 수 있음

[그림 2] 수원시 시내버스 운수종사자 연령 및 성별 분포



자료: 수원시 대중교통과(2025.4), 업체별 운수종사자 및 관리직 현황

[표 3] 수원시 업체별, 성별 운수종사자 수 및 입퇴사 변동 현황

구분	운수종사자 수			변동사항 (2025.3)		
	계	남성	여성	신규입사	경력직	퇴사
경진여객운수	334	319	15	정보 없음		
삼경운수	122	122	0	0	4	0
성우운수	196	186	10	0	10	2
수원여객	787	752	35	6	16	14
용남고속	569	554	15	0	11	8
용남고속버스라인	241	238	3	1	12	8
<b>계</b>	<b>2,249</b>	<b>2,171</b>	<b>78</b>	<b>7</b>	<b>54</b>	<b>33</b>
<b>비율(%)</b>	<b>100</b>	<b>96.5</b>	<b>3.5</b>			

자료: 수원시 대중교통과(2025.4), 업체별 운수종사자 및 관리직 현황

[표 4] 수원시 업체별 운수종사자 연령대 및 경력 분포

구분	연령대별						경력별				
	계	20대	30대	40대	50대	60대 ↑	계	1년 미만	1~2년	2~3년	3년 이상
경진여객운수	334	3	21	33	121	156	334	42	36	44	212
삼경운수	122	1	4	11	60	46	122	21	16	11	74
성우운수	196	0	6	13	84	93	196	59	40	21	76
수원여객	787	8	24	69	285	401	787	158	81	52	496
용남고속	569	7	21	71	266	204	569	81	43	38	407
용남고속버스타인	241	9	12	33	111	76	241	83	34	35	89
<b>계</b>	2,249	28	88	230	927	976	2,249	444	250	201	1,354
<b>비율(%)</b>	100	1.2	3.9	10.2	41.2	43.4	100	19.7	11.1	8.9	60.2

자료: 수원시 대중교통과(2025.4), 업체별 운수종사자 및 관리직 현황

## 운수종사자 총원 필요인원 산정

### □ 운수종사자 총원 필요인원은 아래와 같은 절차로 산정하였음

[그림 3] 운수종사자 총원 필요인원 산정 분석 절차



### □ 운수종사자 근로 조건에 따라 민영제는 대당 2.1명, 준공영제는 지자체별 지침에 따라 필요인원이 상이함<sup>2)3)</sup>

- 준공영제는 1일 2교대제가 정착되어 있고, 이외 법정 휴게시간이나 연차 보장을 위해 추가 인원이 소요됨
  - 근로 유형의 경우 1일 2교대제, 주 5일 근무 및 일 근로시간 9시간 형태임
  - 서울특별시 시내버스 표준원가에 따른 운송비용 정산지침은 운전직을 대당 2.87명을 적용하고 있음
  - 반면, 용인시 노선버스 준공영제 표준원가 정산지침에서는 대당 2.5명을 적용하고 있어 본 연구에서는 평균값인 2.7명을 적용함
- 민영제의 경우 격일제 또는 복격일제 형태 근로 형태가 일반적이므로 준공영제 대비 필요 소요인원은 적음
  - 근로유형의 경우 격일제, 만근 12일, 일 근로시간 17시간 형태임

2) 서울특별시(2023), 2023년 시내버스 표준원가에 따른 운송비용 정산지침

3) 용인시(2024), 용인시 시내버스 준공영제 재정지원 및 정산 지침

- 기본적으로 근로기준법과 노사협약에 따른 근무시간, 운행 후 법정 휴게시간, 운수종사자의 휴무·연차·교육 등을 고려하면 유효인원 외 예비 인력 확보가 필요함

□ 현재 수원시의 대당 버스 운수종사자 분석 결과 평균 약 2.47명/대로 준공영제 2.62명/대, 민영제 2.12명/대로 나타남

- 민영제 노선의 경우 대당 운수종사자 수가 2.1명을 상회하여 현재 수준에서 운행이 가능한 수준임
  - 관내 운수업체에서도 적극적으로 운수종사자 충원을 위해 시내버스 광고 등을 통한 홍보 등 다양한 노력을 기울이고 있어 일단은 운영이 가능한 수준
- 준공영제 노선의 경우 서울시 기준인 2.87명/대 미만으로 나타나 운수종사자 추가 충원이 필요할 것으로 판단됨

[표 5] 수원시 시내버스 1대 당 운수종사자 현황

운영체계	노선 수	인가대수	운수종사자 수	대당 운수종사자 수
민영제	17	274	582	2.12
준공영제	53	636	1,667	2.62
계	70	910	2,249	2.47

□ 수원시는 2027년까지 관내 일반 시내버스까지 경기도 주관 공공관리제 편입을 계획하고 있음

- 수원시의 공공관리제 추진계획을 살펴보면 2027년까지 17개 노선, 231대의 준공영제 도입을 계획하고 있음<sup>4)</sup>
  - 231대는 2024년 기준의 감차된 운행대수를 의미하며, [표 2]와 같이 2022년 수준으로 운행률 100%를 회복하기 위해서는 46대가 추가된 277대의 준공영제 적용이 필요
- 2027년에 관내 시내버스의 준공영화가 마무리될 예정이며, 준공영제로 단계적 전환에 따른 필요 인원의 증가는 불가피함

[표 6] 수원시 시내버스 준공영제 전환 계획

운송업체	2024년		2025년		2026년		2027년	
	노선수	대수	노선수	대수	노선수	대수	노선수	대수
성우운수	-	-	-	-	1	14	-	-
수원여객	4	38	1	20	2	38	3	65
용남고속	2	15	3	26	1	15	-	-
계	6	53	4	46	4	67	3	65

자료: 수원시 대중교통과(2024.4), 수원시 시내버스 공공관리제 추진 계획

4) 수원시 대중교통과(2024.4), 수원시 시내버스 공공관리제 추진 계획

□ 수원시 시내버스 준공영제 전환 계획을 바탕으로 각 연도별 및 업체별 필요종사자 수의 변화를 분석함

- 대당 운수종사자 수 필요 인원이 높은 준공영제로 단계적으로 전환됨에 따라 연차별로 운수종사자 필요인원이 증가하는 것으로 분석됨
- 현재 재직인원 수준에서 2025년에는 116명, 2026년에는 168명, 2027년에는 208명의 운수종사자 총원이 필요한 것으로 분석됨
- 운수종사자 추가 채용이 이루어지지 않는다면, 준공영제 도입 시 2027년 필요인원 2,457명 대비 현원 2,249명 수준으로 현재 운행횟수에서 약 8.5% 정도 추가 운행횟수 감회가 필요한 것으로 나타남

[표 7] 수원시 총원 필요인원 산정

업체명	재직인원 (2025년)	운영체계	2025년		2026년		2027년	
			차량대수	필요종사자수	차량대수	필요종사자수	차량대수	필요종사자수
경진여객운수	334	민영제	-	-	-	-	-	-
		준공영제	150	405	150	405	150	405
		과부족	71명 부족		71명 부족		71명 부족	
삼경운수	122	민영제	-	-	-	-	-	-
		준공영제	44	119	44	119	44	119
		과부족	3명 부족		3명 부족		3명 부족	
성우운수	196	민영제	14	29	-	-	-	-
		준공영제	70	189	84	227	84	227
		과부족	7명 부족		31명 부족		31명 부족	
수원여객	787	민영제	85	179	65	137	-	-
		준공영제	271	732	291	786	356	961
		과부족	124명 부족		136명 부족		174명 부족	
용남고속	569	민영제	41	86	15	32	-	-
		준공영제	191	516	217	586	232	626
		과부족	33명 부족		49명 부족		57명 부족	
용남고속 버스라인	241	민영제	-	-	-	-	-	-
		준공영제	44	119	44	119	44	119
		과부족	122명 초과		122명 초과		122명 초과	
계 (수원시)	2,249	민영제	140	294	80	169	-	-
		준공영제	770	2,080	830	2,242	910	2,457
		과부족	116명 부족		168명 부족		208명 부족	

- 2024년 버스 인가 횟수는 운수종사자 부족으로 2022년 대비 감회 허가를 받은 횟수로, 2022년의 서비스 수준을 유지하기 위해서는 [표 2]와 같이 46대의 추가 버스 투입이 필요함
  - 2027년 준공영제 전환 완료에 따른 추가 채용이 필요한 운수종사자 인원은 208명으로 추산되며, 46대를 추가로 준공영제로 전환한다고 가정했을 경우 현재 운수종사자 수의 14.8%인 332명의 추가 총원이 필요한 것으로 나타남

[표 8] 수원시 시내버스 준공영제 전환 계획

구분	차량대수(대)		필요 운수종사자 수			재직인원 (2025년)	과부족
	민영제	준공영제	민영제	준공영제	계		
2025년	140	770	294	2,080	2,374	2,249	-116
2026년	80	830	169	2,242	2,411		-168
2027년*	0	910	0	2,457	2,457		-208
2027년**	0	956	0	2,581	2,581		-332

주: \* 2024년 버스 운행 수준, \*\* 2022년 버스 운행 수준 (46대 추가 시)

## 03 버스운수종사자 확보를 위한 정책 방향

### 국내·외 운수종사자 버스운수종사자 확보 정책 사례

#### □ 국내 운수종사자 지원 사례

- 타 지자체 운수종사자 지원 사례 검토 결과, 처우개선비 등의 명목으로 지원금을 지급하는 등 금전적인 지원이 대부분임
- 서울시의 경우 북한이탈주민을 대상으로 취업연계 사업을 시범운영 하였고, 운수종사자 확보의 어려움으로 상위기관에 외국인 운수종사자 도입을 건의하였으나 고용노동부의 반대로 철회됨
  - 지속해서 시내버스 업계 및 대중교통 서비스 제공 및 유지의 어려움 건의가 필요함을 시사

[표 9] 국내 타 지자체 운수종사자 지원 사례

구분	추진 내용
서울특별시	- 북한 이탈 주민 마을버스 운전자 취업연계 지원 시범 운영 · 구직자 20명, 개인별 약 250만 원 지원 - 국무조정실에 외국인 운수종사자 도입 건의 (고용노동부 반대로 철회)
용인시	- 용인시 자체 운수종사자 양성사업 추진 · 신규 면허취득자 대상 교육 수료 후 6개월 근속 시 100만원 처우개선비를 120명에게 지원 · 2025년부터 6개월 이상 장기 근속 시 마을버스 120만원, 시내버스 60만원 처우개선비 지원
성남시	- 2025년부터 마을버스 운수종사자 처우 개선비 15만원 인상 지급 (기존 13만원) - 운수종사자 처우개선을 위한 인센티브제도 도입 검토
안산시	- 경기도 최초 민영제 비정규직 기사 대상 처우개선비 15만원 지급
의왕시	- 지자체 최초 마을버스 운수종사자 처우 개선 조례 제정 - 처우개선비 15만원 지원 검토
고양시	- 한국교통안전공단과 협력한 운수종사자 양성사업 추진 및 지원금 지급 · 우선취업 대상자가 운수종사자 양성 교육을 수료하고 운전연수 지원 시 190만원 연수지원금 · 교육 수료자에게 최대 230만원 생계지원금 지급

#### □ 국외 운수종사자 지원 배경 및 사례

- 해외 역시 버스 운수종사자의 고령화, Covid-19의 영향으로 지속해서 운수종사자가 감소하고 있는 실정이며, 실제로 노선버스의 감축으로 서비스 저하가 현실화되고 있음
  - 유럽의 경우 2022~2023년간 약 10만 5천명의 운전자가 부족한 것으로 나타났으며 2028년에는 약 두 배 이상 증가할 것으로 전망하고 있음<sup>5)</sup>

5) <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/global-driver-shortages-2023-year-review>

- 호주 NSW주의 시드니 버스의 운영사인 U-Go Mobility의 경우 운수종사자 부족으로 운영 시작 한 달만에 운행계획을 감회하였고 290대 규모의 버스 운영을 위해 70명 이상의 운전자 추가 채용이 필요하다고 밝힘<sup>6)</sup>
- 해외에서도 운수종사자 확보를 위해 외국인 활용 정책을 검토하고 있으며, 대부분 국가에서는 외국인의 운수종사자 취업을 위해 현지 면허 취득을 요구하고 있음
- 미국이나 호주의 경우 버스 운전자격을 별도로 요구하거나 싱가포르나 독일의 경우 일정 수준 이상의 언어 능력을 요구하고 있음
- 외국인 운수종사자 지원 내용으로 해당국가 정착을 위한 지원이나 운전자 양성 교육 지원에 대한 내용이 주를 이루고 있음
  - 이민이 활성화 된 캐나다의 경우 버스 운전직을 신속 영주권 발급 직종으로 지정하여 해당 지역의 정착을 유도하고 있음

[표 10] 국외 버스 운수종사자 지원 사례

구분		요구조건		지원 내용
		현지 면허 취득	이외 요구사항	
아시아	일본	○	일본어	· 면허 발급 및 취득시 까지 일당 제공 · 일본어 능력 교육 및 시험 지원 · 내국인 수준 임금 보장
	싱가포르	○	영어	· 양성 교육 및 면허 발급 절차 지원
	독일	△ (EU국가 인정)	독일어	· 일부 국가 면허 인정 · 독일어 교육 제공 및 정착 지원
오세아니아	호주	△ (일부국가 인정)	버스 운전자격 (BDA)	· BDA 발급절차 간소화 및 신청수수료 면제 · 양성 교육 및 면허 발급 비용, 교통비 보조
	뉴질랜드	△ (일부국가 인정)		· 양성 교육 및 면허 발급 절차 지원
북미	미국	△ (캐나다만 인정)	상업운전면허 (CDL)	· 노동 인증서 및 비자발급 청원 진행 · 면허 발급 및 정착 지원
	캐나다	○		· 고용주 스폰서십을 통한 취업비자 발급 지원 · 영주권 발급(Express Entry)가능 · 직무 교육, 취업 및 고용유지 보너스, 훈련비 제공

자료: 김점산 외(2024), 외국인 버스 운전직 종사자 채용의 해결 과제 재구성

6) <https://www.abc.net.au/news/2023-08-09/u-go-mobility-apologises-poor-bus-services-sydney-south/102706652>

## 수원시·경기도 정책제언

### □ 관내 자동차운전 전문학원을 이용한 운수종사자 양성사업 지원

- 관내 운수업체인 용남고속은 자체 자동차운전 전문학원을 보유하고 있으며, 대형면허 취득도 가능한 것으로 파악됨
  - 해당 학원을 이용한 수원시 운수종사자 확보를 위한 취업 전담 기관 지정 및 운수종사자 양성 이후 정착지원 방안 필요
  - 만 45세 이상을 대상으로 양성지원 인력을 타겟팅하거나 경력단절 여성 등으로 특화하는 방안도 고려

### □ 경기도기술학교와 연계하여 버스운수종사자 양성 제안

- 경기도일자리재단에서 지원하는 경기도 기술학교에서는 전문기술인재를 양성하기 위해 현장과 동일한 환경에서 현장실무교육 중심으로 교육하며, 취업을 위한 맞춤형 지원서비스를 제공하고 있음
- 현재 첨단기계학과, 전지에너지학과, 스마트용접학과, 산업디자인학과, 자동차정비학과의 5개 학과를 개설하여 운영 중임
- 운수종사자 양성을 위한 버스운전학과 신설을 제안하여 운수종사자 양성하는 방안도 고려

### □ 재외동포와 국제자매결연도시를 활용한 외국인 인력 확보

- 상위 기관(경기도)에서 추진하고 있는 연계·지원사업의 적극적인 참여 및 관내 재외동포·북한이탈주민 대상 홍보 및 연계활동 필요
  - 재외동포의 경우 외국인 중 한국사회 적응도가 높을 것으로 판단하고 있으며, 북한이탈주민 역시 한국사회의 정착 및 지원 측면에서 검토 (소통 문제 방지를 위한 한국어 교육 지원 병행)
- 외국인 운수종사자 확보를 용이하게 하고, 교류 확대차원에서 자매결연도시의 인력 풀을 확보하는 방안도 검토할 수 있음
  - 해당 도시에서 파견 인력의 신원을 보증하는 등의 보완 장치 마련 병행

### □ 60세 정년 이후 퇴사자(축탁직) 기사 활용 및 제도화

- 첨두시·비첨두시 간 또는 평일·공휴일의 유연한 수요대응을 위해 정년 이후 축탁직 기사 도입 방안이 있음
  - 파트타임 기사를 통해 운영회사의 인건비를 절감하고 인력 운영의 효율성을 도모하기 위한 정년 이후 축탁직 기사 활용
  - 장기적으로 현재의 운수종사자 연령 분포를 고려해 정년 연장, 임금 피크제 도입 등의 제도화 필요

### □ 차고지 및 화장지 시설개선 시 인센티브 부여

- 열악한 운수종사자의 근로여건 및 여성 운수종사자 유입을 위해 화장실, 여성휴게실 등 시설개선을 유도하고, 시설 개선시 도비 지원 등 인센티브 부여

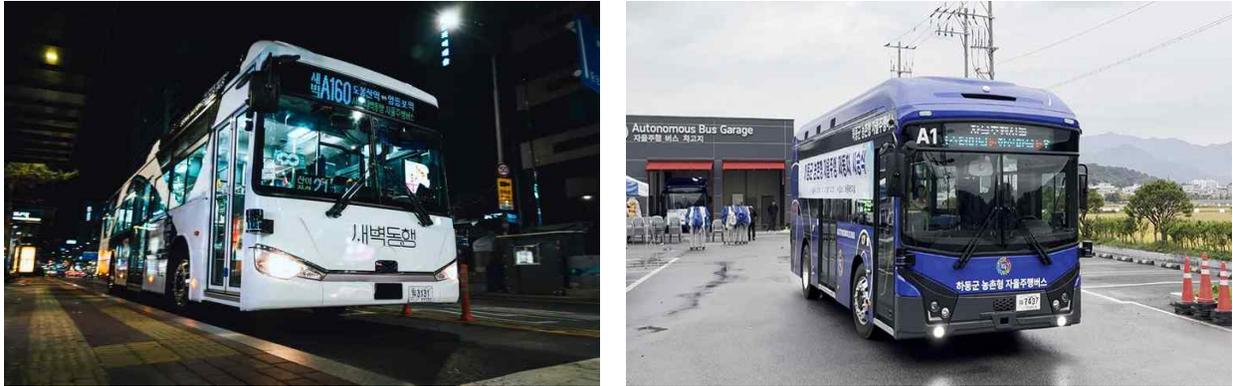
### □ 자율주행 버스 도입을 통한 기술 선도

- 2025년 3월부터 여객자동차 운수사업법의 개정 및 자율주행자동차 사용화 촉진 및 지원에 관한 법률이 제정되고, 자율주행 시범운행지구에서의 특례를 이용하여 자율주행자동차를 활용해 유상운송이 가능함
- 자율주행 버스 도입사례의 경우 수도권은 서울시와 안양시, 성남시 등 7개 노선이 운영 중이고 세종특별자치시와 청주시 3개 노선, 제주특별자치도 2개 노선 및 경남 하동군의 농촌형 자율주행 버스 노선이 있음
  - 자율주행 버스의 경우 시범운행을 통한 데이터 수집 성격이 강해 대부분 전일제로 운행되는 비자율주행 버스와 대비해 특정시간대(주간, 출근시, 심야)만 운행하고 있음

○DRT로는 대체하기 어려운 중·저수요나 굴곡이 적은 간선 노선, 또는 심야 시범노선 지정을 통해 자율주행 선도 도시로 발돋움할 필요가 있음

-운수종사자의 충분한 충원이 어려운 현실을 고려해서 기술을 이용한 대체 방안 마련 또한 필요한 시점임

[그림 4] 국내 자율주행 버스 도입 사례



자료: 경향신문(2024.11.24.), 상용차신문(2025.02.19.)

[표 11] 국내 자율주행 버스 도입 사례

구분	노선명	운행구간	운영시간대	
수도권	서울	동작A01	승실대중문~중앙대후문	10~16시
		상암A21	월드컵공원~디지털미디어시티역	10~17시
		심야A21	동대문역~합정역	23~04시
		심야A160	도봉산역광역환승센터~영등포역	03~05시
	청와대A01	경복궁역~경복궁역(순환)	09~17시	
	성남	판타G버스	기업성장센터~판교호반씨밋플레이스	07~19시
	안양	AY01	동안구청~비산체육공원	10~16시
AY02		인덕원역~안양역	00~02시	
충청권	세종·청주	A2, A3, A4	오송역~반석역	09~16시
경상·제주권	하동	A1	하동터미널~하동터미널(순환)	08~16시
	제주	901	제주시청~서귀포등기소	11~14시
		902	롯데마트~롯데마트(순환)	17시

□ 시내버스 운행 효율개선 및 운행여건 개선

○버스 버스전용차로 및 고규격 BRT 확대, 버스정류장 주변 주차차 단속 강화를 통해 시내버스의 통행시간 단축 및 장기적으로 장래 철도 개통 등의 제반 여건을 고려한 버스 체계 개편도 필요

## 중앙정부 정책제언

### □ 외국인 운수종사자 활용을 위한 제도 개선 건의

- 현재 외국인이 운수업에 취업가능한 비자로는 재외동포(F-4)비자와 방문취업(H-2)비자가 있으며, 방문취업 비자는 외국인 고용허가 및 외국인 고용 취업 신고 절차가 필요함
  - 방문취업의 경우 300인 이상 사업장은 불가하여 운수종사자 필요 소요가 많은 관내 업체의 경우 고용이 불가능함
- 이외에도 거주(F-2), 영주권(F-5), 결혼이민(F-6)에 해당하는 경우 운수종사자 취업이 가능하나 인력 풀 자체가 협소한 한계점이 있음
- 관련 업계에서는 현재 운수업종에 취업이 불가한 비전문취업(E-9)에 대한 운수종사자 취업 개방을 요구하고 있음
- 외국인의 운수종사자 활용을 위해 방문취업의 사업장 규모, 기간제한 규제 해소 및 비전문취업의 업종 확장 건의가 필요한 상황임

[표 12] 내·외국인 운수업종 채용 절차

내국인	외국인				
	구분	고용허가 절차	고용 취업신고 절차	비고	
서류접수 ▼ 서류검토 (대형면허 취득 후 1년) ▼ 1차면접 및 최종면접 ▼ 교육 후 입사배치	운수업 취업가능	거주(F-2)	×	×	
		재외동포(F-4)	×	×	
		영주권(F-5)	×	×	
		결혼이민(F-6)	×	×	
		방문취업(H-2)	○	○	300인 이상 사업체 고용 불가
	운수업 취업불가	전문직업(E-5) 전문인력(E-7) 비전문취업(E-9)	고용불가		

외국인 취업가능 비자

- 운수종사자 채용 관련 홍보 및 캠페인
- 연계사업 지원, 언어 교육

외국인 취업불가 비자

- E-9 비자 버스 운송업 포함 제도 건의
- 경기도 내 시·군 공동대응

- 서울시는 마을버스 운전직 종사자 인력 부족 상황에 놓여있어 국무조정실을 통해 비전문취업(E-9) 비자를 이용한 외국인 운수종사자 채용을 중앙정부(고용노동부)에 건의한 바 있으나, 제도 개정까지 이루어지지는 않음
  - 외국인 취업 비자를 관할하는 고용노동부는 버스 운전 업무는 대민업무로 국민 안전과 직결, 의사소통과 상황 대처 능력이 필요하고 버스 운전 자격 등 별도 자격이 필요한 전문직종에 해당하므로 별도의 법령 개정이 필요한 상황이라고 발표함<sup>7)</sup>
- 외국인 운수종사자 활용에 있어 체류 기간의 제한, 언어 등 소통 및 문화적 차이에 기인한 문제 등이 발생할 가능성 역시 존재한다는 한계가 있음
  - 승객 응대 및 교통사고와 같은 긴급 상황 발생 시 의사소통이나 대응과 관련한 문제
  - 국내 교통환경에 대한 이해, 기존 운수종사자(노동조합)과의 임금 협상 갈등 등의 현안이 대두될 우려가 있음

#### □ 한국교통안전공단 교통안전체험교육센터 Fast Track 제도 도입 건의

- 한국교통안전공단은 '개인택시면허 양수요건 교통안전교육'과 '버스운전자 양성 교육과정'을 운영 중임
  - 경기 화성시와 경북 상주시에 소재한 교통안전체험교육센터에서 교육이 이루어지고 있음
- 운수종사자로 근로하기 위해서는 버스운전자 양성 교육과정을 반드시 이수하여야 하나 택시와 버스 교육이 동시에 이루어져 양성 교육 신청 및 이수까지 장시간 소요되는 상황임
  - 버스운전자 양성교육은 선착순 월 30명을 대상으로 진행하고 있으며, 택시 교통안전교육은 추첨제로 진행하고 있어 버스 운수종사자를 대량으로 양성하기 어려운 상황
- 버스 운수종사자의 필요 수요 대비 공급이 확실하게 부족한 상황으로 버스 운수종사자 인력 수급난이 해소될 때까지 단기적으로 Fast Track 제도 도입과 1회 교육 인원 확대를 건의할 필요가 있음

7) 매일경제(2024.12.02.)

## 참고문헌

김숙희 외. (2018). 노선버스 특례업종 제외에 따른 버스 운영 개선방안 연구, 수원시정연구원.

김점산 외. (2024). 외국인 버스 운전직 종사자 채용의 해결 과제, 경기연구원.

서울특별시. (2023). 2023년 시내버스 표준원가에 따른 운송비용 정산지침.

용인시. (2024). 용인시 시내버스 준공영제 재정지원 및 정산 지침

수원시 대중교통과. (2024. 4). 수원시 시내버스 공공관리제 추진계획.

수원시 대중교통과. (2024. 11). 2025년 시내버스 공공관리제 추진현황.

최승현 외. (2025). 노선버스 외국인 근로자 도입방안, 한국운수산업연구원.

경기버스 정보. <http://www.gbis.go.kr>

경기도 버스운송관리시스템. <http://gbms.gg.go.kr>

MEMO



