

시내버스 필수공익사업 지정을 위한 「노동조합 및
노동관계 조정법」 개정 촉구 결의안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 김종길 의원 외 24명

나. 의안번호 : 제1759호

다. 제출일자 : 2023. 4. 3.

라. 회부일자 : 2023. 4. 8.

2. 주문

- 「시내버스 필수공익사업 지정을 위한 노동조합 및 노동관계 조정법 개정 촉구 결의안」을 별지와 같이 의결한다

3. 제안이유

- 전체 대중교통 수단 중 24%의 운송을 분담하는 시내버스 운송사업은 시민의 일상 및 경제생활에 필수 교통수단이며 타 교통수단으로 대체하기 어려움

- 도시철도사업 등과 달리 시내버스 운송사업은 필수공익사업에서 제외되어 있어 파업 시 최소한의 필수유지업무를 유지하지 못하여 지역경제와 시민에게 피해가 발생할 수 있음
- 시내버스 운송사업은 전국 17대 시도 중 8개 시도가 준공영제 형태로 운영됨에 따라 ‘공공성’ 담보는 필수적이나 관계 법령이 이를 보장하지 못하는 실정임
- 이에 시내버스운송사업이 필수공익사업에 포함될 수 있도록 정부와 국회는 조속히 「노동조합 및 노동관계조정법」을 개정해 줄 것을 촉구함

4. 참고사항

가. 관계 법령 : 「노동조합 및 노동관계조정법」 제71조 및 동법 시행령 제22조의2

나. 관련부서 의견조회 결과

- 서울시장(도시교통실 버스정책과) : 원안가결¹⁾
 - 노동조합 및 노동관계조정법 제42조의2(필수유지업무에 대한 쟁의행위의 제한) 및 동법 제71조(공익사업범위)의 거 필수공익사업대상과 필수유지업무에 항공, 도시철도

1) 버스정책과-14281호(2024.4.18.)

등은 포함되어 있으나 ' 시내버스 운송사업' 제외되어 있음
· 철도와 같은 필수유지업무(필수공익사업)의 경우 쟁의 기간 중이라도 최소한의 운영수준을 유지해야하며, 파업참가자의 50%를 넘지 않는 범위에서 대체가능

- 시내버스를 필수공익사업으로 지정하고 필수유지업무에 시내버스 차량의 운전업무와 일상적인 점검 정비 업무를 추가하여 파업을 하더라도 일정 비율 이상은 운행하여 시민들의 불편을 최소화 할 수 있도록 노동조합법 제71조 및 동법 시행령 제22조의2 개정은 필요함

5. 이 송 처

- 국회, 고용노동부

6. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 개 요

- 동 결의안은 최근 발생한 시내버스 파업으로 지역경제와 대중교통 이용자의 불편 및 피해가 발생함에 따라 시내버스 운송사업을 필수공익사업에 포함하여 파업시에도 시민들이 일상생활이 가능할 수 있도록 「노동조합 및 노동관계조정법」의 개정을 촉구하고자 하는 것임

나. 검토의견

■ 시내버스 파업 현황 및 경위

- 노동조합에 가입한 시내버스 운전자는 18,105명으로 이 중 17,648명²⁾이 가입한 전국자동차노동조합연맹 서울시버스노동조합이 교섭대표노조임
- 전국자동차노동조합연맹 서울시버스노동조합(노측)과 서울

2) 시내버스 복수노조 현황

구 분	회사수	조합원수	비고
전국자동차노동조합연맹 서울시버스노동조합	65개사	17,648명(95.84%)	교섭대표 노조
민주노총	32개사	266명(1.44%)	
기업별 노조	11개사	191명(1.04%)	
미가입	20개사	309명(1.68%)	
합 계	-	18,414명	복수노조 가입자 포함

특별시버스운송사업조합(사측)은 단체협약(2년 주기)과 임금협정(매년)³⁾에 대한 노사협상을 진행하고 있음

- 이번 임금협상⁴⁾은 '23년 12월 28일에서 '24년 3월 4일 까지 총 7회 노·사 자율교섭을 실시하였으나 노사간 입장 차이를 좁히지 못해 협상이 결렬되었고, 3월 26일 파업 찬반 투표⁵⁾후 3월 28일 첫차부터 전면 파업에 들어감
- 파업 시행 후 시내버스 7,382대 중 97.6%에 해당하는 7,210대가 운행을 중단하여 출근 및 등교하는 시민들의 큰 불편이 발생하였고, 파업 당일 15시 10분경 임금 인상률 4.48%, 명절수당 65만원 지급 등으로 노사 합의후 운행이 정상화되었음⁶⁾

■ 관련법규 현황

3) 2023년도 단체협약서 및 임금협정서

- 단체협약서 제7장 부칙 제48조(유효기간 등) 본 협약의 유효기간은 2023년 2월 1일부터 2025년 1월 31일까지로 한다
- 임금협정서 제13조(유효기간 등) 본 협정은 유효기가를 2023년 2월 1일부터 2024년 1월 31일까지로 한다(※'24년도 협정은 현재 미체결)

4) '24년 임금협상 요구개요

- 임금인상 : 임금인상률 12.7% 요구
- 호봉신설 : 現 9호봉(22년이상) → 10호봉(25년 이상~28년 미만), 11호봉 신설(28년 이상)
- 촉탁직 임금개선 : 現 1호봉 급여 기준 매해 5% 감액 지급 → 운전직 1호봉 임금 100% 지급

5) 전국자동차노동조합연맹 서울시버스노동조합 파업 찬반 투표 결과 : 찬성률 98.3% 파업안 통과

6) 동아일보 : 퇴근길 대란 피했다...서울 시내버스 파업 11시간 만에 타결('24.3.28)

- 「대한민국헌법」 제33조7)에서 “근로자는 근로조건 향상을 위하여 자주적인 단결권·단체교섭권 및 단체행동권을 가진다”고 규정하고 있고 이에 대한 세부사항은 「노동조합 및 노동관계조정법」으로 정하고 있음8)
- ‘97년 3월 「노동조합 및 노동관계조정법」 제정 당시 특별시 및 광역시의 시내버스 운송사업은 ’00년 12월말까지 적용시한을 두어 필수공익사업의 범위에 포함하였으나, 현재는 적용시한이 종료9)되어 필수공익사업의 대상에서 제외되었음

※ 공익사업과 필수공익사업의 범위10)

구 분	공익사업	필수공익사업
정의	공중의 일상생활과 밀접한 관련이 있거나 국민경제에 미치는 영향이 큰 사업	업무의 정지 또는 폐지가 공중의 일상생활을 현저히 위태롭게 하거나 국민경제를 현저히 저해하고 그 업무의 대체가 용이하지 아니한 사업

7) 대한민국헌법 제33조

- ①근로자는 근로조건 향상을 위하여 자주적인 단결권·단체교섭권 및 단체행동권을 가진다.
- ②공무원인 근로자는 법률이 정하는 자에 한하여 단결권·단체교섭권 및 단체행동권을 가진다.
- ③법률이 정하는 주요방위산업체에 종사하는 근로자의 단체행동권은 법률이 정하는 바에 의하여 이를 제한하거나 인정하지 아니할 수 있다.

8) 노동조합 및 노동관계조정법 제1조(목적) 이 법은 헌법에 의한 근로자의 단결권·단체교섭권 및 단체행동권을 보장하여 근로조건 유지·개선과 근로자의 경제적·사회적 지위의 향상을 도모하고, 노동관계를 공정하게 조정하여 노동쟁의를 예방·해결함으로써 산업평화의 유지와 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

9) 노동조합 및 노동관계조정법[법률 제5310호, 1997. 3. 13., 제정/시행]

부칙 제2조 (적용시한) 제71조제2항의 규정중 제1호의 시내버스 운송사업에 관한 규정 및 제4호의 은행사업(韓國銀行法에 의한 韓國銀行은 제외한다)에 관한 규정은 2000년 12월 31일까지 적용한다.

10) 노동조합 및 노동관계조정법 제71조(공익사업의 범위등)

구 분	공익사업	필수공익사업
범 위	1. 정기노선 여객운수사업 및 항공운수사업 2. 수도사업, 전기사업, 가스사업, 석유정제사업 및 석유공급사업 3. 공중위생사업, 의료사업 및 혈액공급사업 4. 은행 및 조폐사업 5. 방송 및 통신사업	1. 철도사업, 도시철도사업 및 항공운수사업 2. 수도사업, 전기사업, 가스사업, 석유정제사업 및 석유공급사업 3. 병원사업 및 혈액공급사업 4. 한국은행사업 5. 통신사업

- ‘12년 7월 서울시장은 대한민국시도지사협의회를 통해 “시내버스의 필수 공익사업 지정”에 대해 대정부정책건의의¹¹⁾를 하였으나 고용노동부는 “필수공익사업 지정문제는 노사간 의견차가 크게 대립되므로 필수공익사업 지정요건 충족여부 및 노사의견수렴 등을 거쳐 신중히 검토되어야 할 사안”으로 수용곤란 의견을 제시한 바 있음

■ 시내버스 운송사업의 필수공익사업 지정 필요성

- 시내버스 운송사업이 필수공익사업의 범위에 포함되기 위해서는 노동조합 및 노동관계조정법 제71조에 따라 시내버스 운송사업의 업무의 정지 또는 폐지가 공중의 일상생활

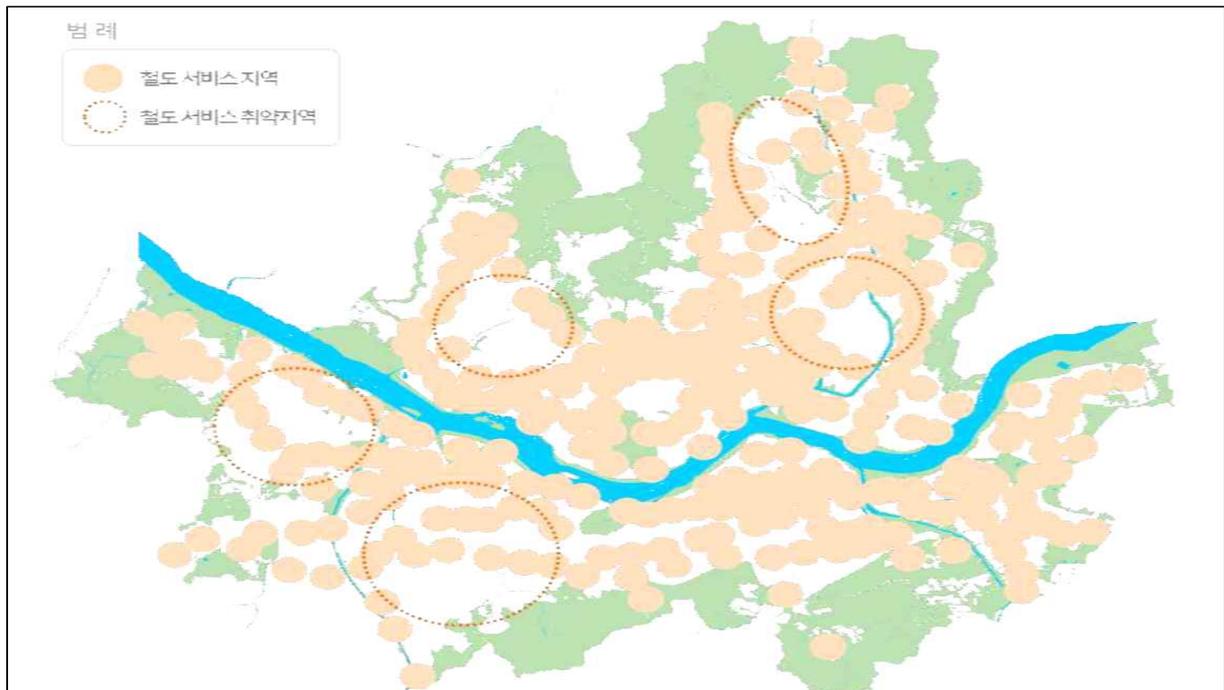
11) 대한민국시도지사협의회 2012년 대정부정책건의의(의안번호 25-12) 검토의견

- 현행 필수공익사업의 범위는 공익보호와 쟁의권 제한범위 등을 고려하여 정해진 것이며
 - 특정사업이 필수공익사업에 해당하기 위해서는 공익사업으로서 업무의 정 폐지가 공중의 일상생활을 현저히 위태롭게 하거나 국민경제를 현저히 저해하고 그 업무의 대체가 용이하지 않은 사업이어야 함
- 시내버스 운송사업 정폐로 인하여 일시적으로 공중의 불편을 초래할 수는 있으나, 현저히 위태롭게 하거나 국민경제를 현저히 저해하는 수준이라고 보기 어려우며
 - 필수공익사업으로 지정되었다가 동일한 시기에 적용 제외된 은행사업과의 형평성 문제도 발생
*’97년 노조법 개정시 시내버스운송사업(특별시 광역시)뿐 아니라 은행사업도 ’00.12.31까지 한시 지정
- 필수공익사업 지정문제는 노사간 의견차가 크게 대립되므로 필수공익사업 지정요건 충족여부 (대중교통영향분석 등) 및 노사의견수렴 등을 거쳐 신중히 검토되어야 할 사안임

활을 현저히 위태롭게 하거나 국민경제를 현저히 저해하고 그 업무의 대체가 용이하지 아니하여야 함

- '22년 말 기준 대중교통 이용객은 일일 8,563천명¹²⁾으로 이중 시내버스는 일일 3,439천명(40.2%)이 이용하고 있어 주요 교통수단 중 하나이고
- 제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획에 따르면 시가화면적을 기준으로 서울시 전체 약 38%가 철도서비스 취약지역으로 나타나 시내버스 파업시 출퇴근, 등교, 업무 등 통행에 막대한 지장을 초래하여 원활한 일상생활이 곤란함

※ 도시철도 서비스 취약지역 현황¹³⁾



12) '22년말 대중교통 이용객 현황 : 지하철 4,288천명, 시내버스 3,439천명, 마을버스 8,36천명

13) 제2차 서울특별시 도시철도망 구축계획(국토교통부고시 제2020-822호, '20.11.17.)

- 도시철도 서비스 취약지역 현황 : 철도 서비스 지역은 일반적인 보행속도 1.0m/s를 기준으로 10분내 지하철역 접근 지역임을 고려

- 또한 파업으로 자치구에서 전세버스 등을 활용해 비상수송 대책을 시행하여도 시내버스의 대체수단으로 역할을 다하기에는 한계가 있어 시민의 이동권 확보와 원활한 대중교통 운영을 위해 시내버스 노동조합이 파업을 결의하더라도 최소한의 운행률은 준수할 수 있도록 필수공익사업으로 지정될 필요성이 있다고 보여지며,

서울시도 이번 시내버스 파업으로 인해 시내버스 운송사업을 필수공익사업으로 지정하도록 국회 등에 「노동조합 및 노동관계조정법」 개정을 건의할 것을 밝힌 바 있음¹⁴⁾

- 다만 필수공익사업 지정문제는 「헌법」 과 「노동조합 및 노동관계조정법」 에 따른 근로자의 권리를 제한할 수 있다는 우려가 있어 노사의견수렴 등의 사회적 공감대 형성 방안 마련도 필요할 것으로 보임

14) 서울시 보도자료(*24.4.12) : 서울시, 강도 높은 시내버스 운영 개혁...파업에도 최소운행률 의무화