

야간노동의 규율

남궁준 (한국노동연구원 국제협력실장)

지난해 말 배송기사의 과로사 사고로 (다시) 촉발된 ‘새벽배송’ 논란은 야간노동 규율이라는 오랜 문제도 재조명했다. 야간노동이 노동자의 건강에 미치는 즉각적·잠재적 위험, 소비자의 편의, 구조적으로 내몰린 선택, 당사자 개인의 영업의 자유, 국민경제 차원의 장·단기적 손익과 지속가능성 등 다양한 관점과 기준에 따른 논의가 이루어지고 있다.¹⁾ 이는 전국단위 노동단체, 기업, 정부, 정치권이 참여하는 택배 사회적 대화로 이어졌고 합의 도출이 시도되었다.²⁾ 노동시간 상한(휴식시간 제외 48시간)과 같은 핵심쟁점을 둘러싸고 입장 차이가 좁혀지지 않아 최종 합의는 불발되었다. 이후 노동시간 상한 설정과 관련 기업의 사회보험료 분담 등을 내용으로 하는 입법 방안이 검토 중인 것으로 전해지며,³⁾ 대형마트 새벽배송 허용을 둘러싼 「유통산

1) 한겨레(2025. 12. 2.), 「“아빠 묻고 이틀만...” 숨진 쿠팡 새벽배송 기사, 하루 쉬고 출근날 참변»; 연합뉴스(2025. 10. 29.), 「택배노조 “0~5시 심야 배송 제한해야” ... 이커머스 업계는 난색»; 헤럴드경제(2025. 10. 29.), 「2,000만 명 쓰는 ‘새벽배송 금지’ 논란 ... “국민 일상 망가뜨릴 것” vs “심야노동으로 건강 악화”»; 머니투데이(2025. 11. 23.), 「쿠팡맨도 소비자도 “반대” ... 새벽배송 금지, 누구 위한 규제?».

2) 매일노동뉴스(2025. 11. 5.), 「새벽배송 금지 논란이 놓치고 있는 것 : 택배 사회적 대화기구 5일 2차 회의, 논의 본격화되나 ... 4년 전 사회적 대화 “과로사 근절” 의미 담았다»; 서울경제(2026. 3. 19.), 「새벽배송 근로시간 ‘주 48시간’ 잠정 합의 ... 노사 이견 속 중재안 도출»; 중앙일보(2026. 4. 6.), 「與 “쿠팡, 사회적 합의 깬다” ... 노사 “與가 합의안 거부”」.

3) 경향신문(2026. 4. 7.), 「‘새벽배송 주 48시간’ 합의 결국 무산」.

업발전법」 개정안이 발의되기도 했다.⁴⁾

야간노동 규율의 쟁점은 다면적이다. 먼저, 관련 규범이 새벽배송의 주된 당사자에게 잘 닿지 못하는 문제다. 논쟁에 주로 등장하는 노동자는 ‘특고’, 프리랜서, 노무제공자, 플랫폼 종사자 등으로 불린다. 자영업자/개인사업자의 외양을 가지며 「근로기준법」상 근로자가 아닌 경우가 많다. 따라서 「근로기준법」과 「산업안전보건법」 등의 노동관계법은 근로시간(야간노동)을 규율하는 데 구조적 한계를 갖는다. 나아가 근로자의 야간노동에 대한 「근로기준법」의 규율도 야간근로를 한 근로자에 대한 가산임금 지급(제56조), 18세 이상의 여성, 임신부, 18세 미만자의 야간근로 제한(제70조)을 두고 있는 것이 전부다. 이러한 입법 태도는 직접규제의 부재와 가산임금에 의한 간접규제로 표현된다.⁵⁾

노동법 아닌 다른 법 영역, 예컨대 산업을 규율하는 법의 관련 규정이 적용될 수도 있다. 택배 산업이라면 “소화물배송대행서비스종사자”, “생활물류서비스종사자”, “택배서비스종사자”에게 적용되는 「생활물류서비스발전법」이 대표적 예다. 법률은 그들이 근로자인지와 무관하게 “생활물류서비스종사자 근로시간의 적정성 및 근로환경의 안전성”,⁶⁾ “생활물류서비스종사자의 과로 및 안전사고를 유발할 수 있는 무리한 운행 유도 방지”⁷⁾ 등을 달성할 수 있는 제도를 최근 도입했다. 그러나 이는 표준계약서 활용, 종사자의 안전 확보를 위한 사업자의 노력의무, 국토교통부장관의 생활물류서비스 평가 등을 활용한 연성적 규율 방식이다. 결국 취업자 일반에 적용되며 특정 시간대 노동의 금지 혹은 총량 제한처럼 야간노동을 직접적으로 규제하는 법제도는 현재 없다고 할 수 있다.

따라서 야간노동에 대한 사회적 관심이 모인 지금이, 상충하는 입장과 가치를 논의하고 이해를 조율하여 허용 또는 금지되는 야간노동의 경계선을 그을 적기다. 관련 연구도 제법 쌓였다. 이정희 외(2019)는 야간노동을 “우리 삶을 위해 꼭 필요한 야간노동(공공서비스형)”과 “이익과

4) 예를 들어, 「유통산업발전법」 일부개정법률안(김동아의원 대표발의, 2026. 2. 5., 의안번호: 2216611).

5) 박제성(2020), 「소비사회와 야간노동 : 법적 검토」, 『노동리뷰』 2020년 5월호, 한국노동연구원, pp.12~13.

6) 「생활물류서비스발전법」 제32조 제2항 제5호.

7) 「생활물류서비스발전법」 제36조 제1항 제4호.

편리를 위해 강요되는 야간노동(이윤추구형)”으로 구분하고, 해법으로 (i) 야간노동에 대한 원칙적 가치판단 표방, (ii) 단체협약을 통한 정당화 사유 규정 의무화, (iii) 야간노동 길이 자체에 대한 직접규제 도입, (iv) 가산임금 대신 보상휴가 지급 의무화, (v) 근로기준법에 야간노동 장/절 신설, (vi) 근로기준법 적용범위 확대 등을 제시했다.⁸⁾ 이지은(2026)은 야간노동의 최근 실태를 보여준다.⁹⁾ 이에 따르면 야간노동자는 제조업, 보건·사회복지, 운수업 등에서 높은 비중을 보인다. 야간노동자가 비야간노동자에 비해 장시간 노동과 근무시간 불규칙성에 더 크게 노출되어 있으며, 높은 업무 강도에도 불구하고 건강 증진을 위한 운동량은 적어 스트레스가 높고 수면의 질이 낮다. 이러한 노동조건을 복합적 부담은 야간노동자의 근무 내용과 근무 환경, 근무시간의 만족도를 낮춰 종합적으로 개인의 발전 가능성도 낮게 인식하는 결과로 이어진다는 점을 확인한다.

이번 호 국제노동브리프 야간노동 규율 특집은 이러한 배경에서 기획되었다. 야간노동 규율에 관한 세 국가, 네덜란드, 이탈리아, 일본의 글을 신는 이유는, 이 세 사례가 매우 다른 접근 방식을 예시하기 때문이다. 네덜란드는 시간과 횟수에 대한 직접규제의 본격적 모델을 보여주고, 이탈리아는 법령을 통해 여러 공통의 기준을 정하면서도 산업/업종별 단체교섭·단체협약에 따라 구체적·세부적 내용을 정할 수 있게 하여 각 분야의 특성을 반영할 제도적 공간을 마련한다. 일본은 오랫동안 야간노동을 사실상 규제하지 않았으나 운송업 종사 근로자의 할증임금에 관한 판례 등을 통해 변화의 움직임이 관측된다. 세 글이, 독자로 하여금 이웃이 이미 ‘가본 길’을 확인하고 우리가 ‘가야할 길’을 선택하는 데 도움 줄 수 있기를 기대한다. **KLI**

8) 이정희·박제성·박종식·이승렬(2019), 『서비스업 야간노동 : 인간중심의 분업구조를 위한 제언』, 한국노동연구원 정책연구 2019-05; 이를 확장하여 한국노동연구원이 발간한 『노동리뷰』 2020년 5월호의 특집 “서비스업 야간노동 : 인간 중심의 분업구조를 위한 제언” 참조.

9) 이지은(2026), 「야간노동의 노동 현실과 삶의 질」, 『KLI 패널브리프』 제34호(2026-01), 한국노동연구원.