

노동정책연구
2022. 제22권 제1호 pp.1~31
한국노동연구원
<http://doi.org/10.22914/jlp.2022.22.1.001>

연구논문

새벽배달의 그림자 : 새벽배달노동자의 불안정성과 제도개선의 방향

김태환*
이승윤**
박종식***

본 연구는 주문 후 익일 오전까지 배송을 원칙으로 하는 ‘새벽배달노동’의 확산에 주목하고 이들이 경험하는 불안정성과 건강위험성을 구체적으로 분석하기 위해, 새벽배달노동자를 대상으로 심층인터뷰를 진행하였다. 분석결과, 새벽배달노동자는 정규근로자, 기간제근로자, 종속적 자영업자, 깃(gig) 노동자 등의 다양한 취업형태를 보이고 있었다. 이들은 공통적으로 노동강도와 노동 환경에 기인한 신체적·정신적 어려움을 경험하고 있었으며, 취업형태별 특징적인 위험요인도 존재하였다. 임금근로자의 경우 경쟁구조로 인한 표준배송량의 지속적인 증가, 종속적 자영업자는 소득부족과 장시간 근로, 깃 노동자의 경우 소득 및 고용의 중첩된 불안정성을 특징으로 하였다. 이후 연구는 새벽배달노동의 업무강도 및 야간노동에 대한 법제도의 한계와 부채를 논하고, 취업형태별 정합한 법제도적 개선과제를 제안했다. 임금근로자의 경우 근로기준법상 야간노동조항의 구체화, 시간차원의 보상, 노동강도 완화 조항을 제안하였다. 종속적 자영업자는 근로기준법의 적용이 어렵다는 점에서, 노동조합의 협상력 강화를 바탕으로 한 새벽노동 관련 단체협약 체결 전략을 제안했다. 마지막으로 깃 노동자의 경우, 근로자성과 사용자와의 종속성이 상대적으로 뚜렷하게 존재한다는 점에서 장기적으로 임금근로자의 범주로 포괄하는 방안을, 단기적으로는 산재보험의 적용대상으로 포괄하거나 ‘유상운송 위험담보 특약’의 의무적용 방안을 제안했다.

핵심용어 : 새벽배달노동, 불안정노동, 건강위험, 새벽배송, 야간노동

논문접수일: 2021년 8월 5일, 심사의뢰일: 2021년 8월 19일, 심사완료일: 2021년 11월 22일

* (제1 저자) 중앙대학교 사회복지학과 석사과정(tachwan1995@naver.com)

** (교신저자) 중앙대학교 사회복지학과 교수(leesophiasy@cau.ac.kr)

*** (공동저자) 한국노동연구원 부연구위원(foral@kli.re.kr)

I. 서론

기술발전을 배경으로 한 택배업의 성장과 빠른 배송에 대한 소비자의 욕구가 만나며 최근 ‘당일배송’ 형태의 새벽배달노동이 빠르게 확산되고 있다. 택배업은 2000년대 이후 전자상거래의 활성화, 온라인 상품구매의 증가와 함께 성장하였으며, ‘허브 앤 스포크(Hub & Spoke)’ 시스템을 통해 대량 배송체계를 확립하였다. 이는 기본적으로 주문 후, 익일배송 즉, ‘2일(D+1) 배송’을 원칙으로 했다(박종식, 2019). 그러나 최근 육류, 해산물, 채소 등의 신선식품에 대한 배송수요가 사회적으로 성장하고, 빠른 배송에 대한 업체 간 경쟁으로, 주문 후 다음날 오전까지 배송을 원칙으로 하는 ‘새벽배송’이 등장하게 되었다.¹⁾

새벽배송을 처음 시도한 업체는 ‘마켓컬리’이다. ‘마켓컬리’는 신선한 식자재를 당일에 배송해주는 플랫폼으로, 이를 위해 기존의 ‘허브 앤 스포크’ 시스템과 다른 ‘콜드 체인 시스템’을 도입하였다. 농수산물을 산지 선별·포장에서부터 수송, 저장, 배송 등 전 유통과정 동안 저온 상태로 유지시키는 ‘콜드체인(cold-chain)’을 통해 신선식품 배송을 목표로 하며 2015년 자체적인 물류 설비와 배송차량을 확보하며 새벽배송을 최초로 시행했다. 콜드체인 시스템과 더불어 새벽배송을 위한 주요한 시스템은 데이터 머신러닝(data machine learning) 기술에 기반한 ‘자동발주 프로그램’이다. 신선식품 전자상거래(e-commerce) 업체들은 유통물류 과정의 단순화를 위해, 빅 데이터 기반의 머신러닝 알고리즘을 통해 유통물류 수요를 예측하고, 이를 통해 재고가 없는 상태에서도 고객 주문을 받고, 미리 고객 주문을 예측하는 자동발주 프로그램을 마련하였다(한국데이터산업진흥원, 2020). 이에 새벽배송업체는 물류를 저장하는 창고의 역할에 그친 전통적인 물류센터에서 벗어나 고객 주문, 결제, 포장, 배송, 평가,

1) 사실 대형 음식점이나 기업 구내식당, 학교 급식실 등을 대상으로 하는 식자재 새벽배송은 이미 존재하고 있었으나, 이는 정기적인 구매계약을 사전에 한 것으로 논문에서 검토하는 새벽배송과는 다소 차이가 있다. 최종소비자가 전날 밤 주문하면 다음날 오전까지 신선식품 및 일반상품을 배송하는 서비스는 2015년 이후로 한국에 등장했다.

반품 및 교환 등 고객 서비스 과정부터 재고관리나 배송 계획 전반을 업체가 직접 관리하는 ‘풀필먼트센터(Fulfillment center)’를 설립하여, 자동발주로 물류센터에서 보관 중인 제품을 고객의 주문 이후 즉시 분류하고(피킹), 포장하여 고객에게 빠른 시간 내에 배송할 수 있었다(오진호·우수한, 2016; 한국교통연구원, 2020). 풀필먼트센터는 소량 다품종의 고객 주문에 대해서 실시간으로 판매와 재고 데이터를 동기화하며 이를 기반으로 최적의 배송계획을 수립하고 빅데이터 기반 자동발주 프로그램과 결합하여 배송과정의 효율성을 높일 수 있었다(한국데이터산업진흥원, 2020). 이에 기존의 허브 앤 스포크 시스템하에서 ① 수화물 지역터미널 집하, ② 허브터미널 집결, ③ 자동화 물류분류기로 분류 후 지역터미널로 운송, ④ 각 터미널 별 택배기사 세부 분류 후 배송의 과정에서 허브터미널 집결까지의 과정이 생략되며, 풀필먼트센터에서 지역터미널 및 업체별 물류센터까지 간선차량으로 이동, 배송기사가 고객에게 최종 배송하는 형태로 간소화되어 당일배송이 가능해졌다.

2015년 시작된 ‘새벽배송’은 서울과 수도권의 가구들을 중심으로 폭발적인 인기를 얻게 되었고, 새벽배송 시장 규모도 2015년 100억에서 2017년 1,900억 2019년 8,000억 등 급속히 성장했다(한국데이터산업진흥원, 2020). 이러한 당일배송에 대한 시장요구 증가로 인해, 이제 다수의 대기업을 포함한 기존 택배업체들도 기존의 배송시스템과는 별도의 물류시스템을 구축하여 새벽배송사업에 진출하고 있다(이정희 외, 2019).

그러나 물류시스템의 혁신과 새벽배송시장의 성장 이면에는 노동자들의 희생이 존재하고 있다. 새벽배송 물량의 증가는 노동자의 업무량 증가로 이어졌고, 이로 인해 과로 및 건강악화의 위험에 노출되고 있다. 새벽배달노동자의 과도한 업무강도의 문제점은 민주노총 공공운수노조 공항항만운송본부가 발표한 「쿠팡의 무한경쟁 시스템, 죽음의 배송 규탄 기자회견 보도자료」에서 확인할 수 있다. 자료에 따르면, 새벽배달노동자의 하루 배송물량은 2015년 1월 1일 56.6개에서, 2017년 12월 210.4개로 3.7배 증가했고, 2019년 3월 기준 일주일간의 휴게시간을 가지지 못하는 야간배송노동자는 22명 중 15명임을 제시하며, 새벽배달노동자의 처우개선 필요성을 호소하고 있다. 따라서 본 연구는, 단기간 동안 급격한 성장을 이룬 택배산업과 확산되는 새벽배달이 새벽배달노동

자에게 미친 불안정성을 구체적으로 분석하는 데 목적을 두고 있다. 이를 위해 새벽배달노동에 종사하는 노동자를 대상으로 심층인터뷰를 통한 사례연구를 진행하며, 새벽배달노동의 일의 방식, 새벽배달노동자가 경험하는 다양한 위험과 불안정성, 그리고 법적 제도의 한계를 분석하였다. 새벽배달노동자에게서 나타나는 공통적인 불안정성을 파악하고, 더 나아가 구체적인 일의 방식과 이들의 불안정성을 분석하기 위해 새벽배달노동자의 취업형태를 정규직 노동자, 계약직 노동자, 위장된/종속적 자영업자²⁾와 깃(gig) 노동자³⁾ 등 다양하게 선별하여 분석하였다. 본 연구는 새벽배달노동자 취업 유형 간 공통점과 차이점을 비교하며 각각의 위험요인을 정리하고, 관련 법제도의 한계와 개선방안을 논의하여 새벽배달노동자의 건강하고 안정적인 근로환경을 위한 정책적 함의를 도출하고자 한다.

II. 이론적 배경

1. 새벽노동과 택배업

우선 논문의 핵심적인 개념인 새벽노동과 택배업에 대한 정의를 살펴보고자 한다. 새벽노동의 개념은 ‘야간노동’의 법적 정의를 통해 확인할 수 있다. 「근로기준법」 제56조(연장·야간 및 휴일 근로)의 제3항은 야간근로에 대해 ‘오후 10시부터 다음날 오전 6시 사이’의 근무로 정의하며, ‘사용자는 야간근로에 대

2) ILO(2016)는 전 세계적으로 비표준고용(nonstandard employment)이 확산되고 있는 현상에 주목하고서 비표준고용을 네 가지로 정리하고 있다. 이 중 노동법의 보호를 무력화 또는 약화시키기 위한 의도로 형식적으로는 자영업자로 존재하는 고용형태를 위장된/종속적 자영업자(disguised/dependent self-employment)라고 지칭하고 있다(ILO, 2016: 9). 한국에서는 2003년 노사정위원회에 <특수형태근로종사자 특별위원회>가 설치되면서 ‘특수형태근로종사자’라는 단어를 공식적으로 사용하고 있다.

3) 깃(gig) 노동은 플랫폼 노동의 일종으로, 온라인 플랫폼을 통해 서비스를 제공하고 소득을 얻는 일자리 중, 온라인이 아닌 특정장소에서 개인의 서비스 제공이 이뤄지는 노동형태를 의미한다. 국내에서는 지역기반 플랫폼 노동(장지연 외, 2020)으로 명명되기도 한다(Schmidt, 2017; 서정희·백승호, 2017; 이승운 외, 2020).

하여 통상임금의 100분의 50 이상을 가산하여 근로자에게 지급하여야 한다⁴⁾.’는 조항으로, 가산임금을 통해 ‘야간근로’를 규제하고 있다. 그러나 공공기관의 조사나 관련 법률 그리고 야간노동현장에서 사용되는 ‘야간노동’에 대한 개념은 근로기준법의 정의와 차이를 보인다. 우선 안전보건공단 산업안전보건연구원 이 3년마다 실시하는 근로환경조사에서는 ‘야간근로’를 22~05시에 최소 2시간 이상 일하는 것은 ‘밤 근무’, 18~22시에 최소 2시간 이상 일하는 것은 ‘저녁 근무’로 구분하고 있다. 또한, 야간노동자 보호 관련 산업안전보건법의 시행규칙⁵⁾에서는 야간작업을 ‘6개월간 밤 12시부터 오전 5시까지의 시간을 포함하여 계속되는 8시간의 작업을 월평균 4회 이상 수행하는 경우’와 ‘6개월간 오후 10시부터 다음날 오전 6시 사이의 시간 중 작업을 월평균 60시간 이상 수행하는 경우’로 규정하고 있다(이정희 외, 2019: 107).

다음으로 택배업의 정의를 살펴보면 표준산업분류와 표준직업분류에서 각각 직업으로서의 택배업과 노동자로서 택배원에 대해 정의하고 있다. ‘표준산업분류 제10차 개정’에서 택배업은 운수 및 창고업의 하위분류인 소화물 전문 운송업의 세분류로 분류되며, 이 중 본 연구의 연구대상인 택배업은 ‘대도시 지역이나 도시 간 소화물 택배 서비스를 제공하는 산업활동’으로 정의된다. 더불어 택배원은 제7차 한국표준직업분류에서 배달원의 일종으로, 고객이 주문 및 구매한 상품 등 각종 물품 및 수하물을 고객이 원하는 곳까지 운반하는 노동을 수행하는 자로 규정되기도 한다. 산업과 직업으로서의 정의에도 불구하고 아직 택배업과 관련한 법적 규정은 명문화되어있지 못하다.

한국의 택배업은 1989년 「자동차운수사업법」의 개정으로 소화물 일관수송업이 제도화됨에 따라 범제화가 되었지만, 1997년 종전의 자동차운수사업법에서 화물자동차운수사업 법이 분리·제정되면서 택배업종 관련 법적 규정은 사라졌으며, 택배업은 별도의 업종으로 구분되지 않고 일정한 기준을 갖추어 등록하면 누구나 영업을 할 수 있게 되었다(송계의, 2011; 박종식, 2020). 그러나 이러한 법적 정의의 모호성은 최근 「생활물류 서비스산업 발전법」(이하 생활법)의 도입으로 일정 부분 해소될 것으로 전망된다. 생활법에서는 두 가지 산업

4) 「근로기준법」 제56조 제3항.

5) 「산업안전보건법」 시행규칙 별표 12의2는 특수건강진단 대상 유해인자로 화학적 인자, 분진, 물리적 인자와 함께 야간작업에 대해 정의하고 있다.

을 규정한다. 첫째는 택배서비스사업으로, 「화물자동차 운수사업법」 제3조 제1항에 따라 허가받은 화물자동차 운송사업을 위한 화물자동차를 이용하여 집화, 분류 등의 과정을 거쳐 화물을 배송하는 사업이다(제2조 제3항 가). 둘째는 소화물 배송대행서비스 사업으로, 「자동차관리법」 제3조 제1항 제5호에 따른 이륜자동차를 이용하여 화물을 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 사업을 의미한다(제2조 제3항 나). 이 중 새벽배송을 하는 노동자들은 소형 화물트럭을 이용해서 일을 한다는 점에서 택배서비스사업에 해당한다.

택배산업 변화 양상에 따른 종사자(택배기사)의 고용관계를 살펴보면, 택배산업 초기의 택배기사는 임금노동자 형태로 노동을 수행했다. 1989년 「자동차운수사업법」의 개정을 통해 소화물 일관수송업(택배업)이 제도화됨에 따라 택배업체들이 등장하기 시작하면서 택배업체들은 택배기사와 직접 고용계약을 체결하였다. 그러나 1990년대 이후 B2C⁶⁾ 물류 거래가 확대되고, 택배산업의 규모가 점차 증가함에 따라 기존의 직접고용 계약관계는 개인위탁 계약으로서서 전환되었고, 택배기사의 종사상 지위 또한 임금노동자에서 자영업자로 전환되었다. 이러한 고용관계 해체의 초기에 택배업체와 택배기사는 직영 영업소나 지점들을 통해 직접 위·수탁 계약을 체결하였지만, 이후 기존 택배업체의 직영 영업소나 지점들이 택배업체와 다시 위·수탁계약을 체결한 대리점으로 전환되면서, 택배기사들은 단층 계약관계의 개인사업자에서 중층적 계약관계의 개인사업자⁷⁾로 변화되었다(이정희 외, 2019; 박종식, 2020).

택배노동자는 외형상 특정 사업주와 도급 또는 특수형태의 계약을 맺는다는 점에서 「근로기준법」상 보호기준인 ‘근로자’의 범주에 속하지 않으며, 노동법 및 사회보험법 등에서 배제되어왔다. 그러나 이들은 사업주로부터 업무지시와 출퇴근시간을 강요받으며, 계약이 해지될 경우 다른 경제수단이 없어 생존권을 위협받는 등의 인적·경제적으로 강한 종속성을 보인다(이종수 외, 2021). 그러나 최근 택배산업 내, 임금근로자 형태의 택배기사가 다시 등장하며 배송기사

6) B2C 물류시스템이란, 개인고객이 기업고객에 주문을 하여 기업고객(business)이 상품을 개인고객(customer)에게 발송하는 배송 형태를 의미한다.

7) 이러한 점에서 개인사업자인 택배기사들은 ILO(2016)의 분류기준에 따르면 ‘종속적 자영업자(dependent self-employment)’라고 할 수 있다. 이들은 순수한 자영업자와 달리 인적, 경제적 측면에서 모두 기업에 종속적임에도 불구하고 노동자로 인정받지 못하는 집단이다(서정희·백승호, 2017; Eurofound, 2018; 백승호 외, 2021).

의 고용형태에 또 다른 변화가 발생하고 있다. 전자상거래의 활성화로 물류가 증가함에 따라, 직접 택배배송을 시작한 온라인 유통업체들이 배송기사를 직접 고용하기 시작한 것이다. 이에 현재 택배기사의 고용형태는 기존의 지입(持入) 차주를 활용한 개인사업자와 더불어 업체에 직접 고용된 정규직, 비정규직 배송기사가 혼재되어 있는 상황이다. 이와 같이, 택배업에 종사하는 노동자의 취업형태가 다양화되고, 야간노동에 대한 개념과 규제는 새벽배달노동을 포괄하지 못하고 있는 가운데 새벽배달노동이 확대되고 있다.

2. 새벽배달노동에 대한 선행연구

최근 급증하고 있는 새벽배송 관련 사건사고에도 불구하고 새벽배송은 비교적 최근에 등장한 노동형태라는 점에서, 관련 종사자의 근로조건, 위험요인, 법제도적 검토와 관련한 연구는 활발히 진행되지 않고 있다. 현재까지 진행된 새벽배송 관련 연구는, 크게 세 가지 범주로 성격을 구분해 볼 수 있다. 첫째는 야간노동에 대한 유형 구분의 일환으로 새벽배송을 다룬 연구들(채희태, 2019; 박제성, 2020), 둘째는 새벽배달노동자에 초점을 맞추어 고용형태와 근로조건에 대해 살펴본 연구들(박종식, 2019, 2020; 이정희 외, 2019), 셋째 범주는 새벽배송 업체에 초점을 맞추어, 그들의 착취구조와 불공정성을 비판하며 기업의 사회적 책임과 국가 차원에서의 규제 필요성을 주장한 연구들이다(김은정, 2021; 전주희, 2021).

채희태(2019)는 야간근로종사자를, 대부분의 근로시간이 야간근무에 해당하는 ‘완전 야간근로자’, 교대제 근무 등을 통해 전체 근로시간 중 일부가 야간근로시간에 해당하는 ‘부분 야간근로자’, 일감의 일시적인 증가로 예상치 못한 야간근로를 수행하는 ‘임시 야간근로자’로 분류하였다. 이때 새벽배송은 완전 야간근로자에 해당하는 업종으로, 연구는 새벽배달노동자에 대한 교대제 근로 도입으로 순환 야간근로제로의 작업형태 변경을 개선방안으로 제시했다. 박제성(2020)은 야간근로를 우리 삶을 위해 꼭 필요한 야간근로와 이익과 편리를 위한 야간근로로 구분하며, 우리 삶을 위해 꼭 필요한 야간근로에는 사회적 필요성으로 인한 야간근로와, 기술적 필요성에 의한 야간근로가 있음을 제시한다.

이 중 새벽배달노동은 이기적인 욕망 충족을 위해 강요되는 야간근로로, 전자상거래의 경쟁 심화로, 새벽배송이나 익일배송을 위하여 야간에 상하차 작업을 하기 위해 강요되는 노동으로 설명한다. 더불어, 연구는 야간근로에 대한 현행법의 규제방식에 대해 살펴보았다. 분석결과, 현행법상 야간근로에 대한 직접규제는 부재했으며 가산임금에 의한 간접규제만 이뤄지고 있었다. 이에 야간근로의 남용을 방지하기 위해, 야간근로를 예외적으로 허용하는 등의 원칙규정의 근로기준법 도입이나, 단체협약 근거 의무화 등의 법적 규제를 제안했다.

박종식(2019, 2020)은 새벽배송의 등장 배경과 택배산업의 성장 및 변화과정을 법제화와 전자상거래의 발달을 중심으로 설명하고, 사례연구를 통해 새벽배송기사의 고용형태 및 계약관계, 근무조건을 분석하였다. 연구는 우선 최근 전자상거래의 성장으로 인한 택배산업 내 고용관계의 변화 양상을 주목하였다. 온라인 쇼핑 시장이 성장함에 따라, 전자상거래 유통업체들의 주문량은 폭발적으로 증가하였다. 이에 업체는 온라인으로 주문된 물품을 택배업체나 제3자 물류(Third Party Logistics)⁸⁾에게 위탁하지 않고 자체 배송 시스템을 구축하여 직접 택배배송을 하며, 배송인력 유치를 위해 정규직과 비정규직(계약직)의 형태로 배송기사를 직접고용하고 있었다(박종식, 2020: 53). 이와 더불어 유통업체들은 배송기사 직고용 외에, 자체 플랫폼을 통한 깃(gig) 고용 형태의 플랫폼 노동자를 활용하며, 유동적인 택배배송물량에 대응하고 있었다. 연구에 따르면 깃 노동자들은 업체차량을 이용하는 임금노동자들과 달리, 개인차량(승용차나 영업용 화물차)을 활용하여 배송하였고 고정급이 아닌 건당 수수료를 받는 형태로 노동하고 있었다. 건당 수수료는 매 시간마다 본사에서 해당 지역의 배송물량과 노동자 수에 따라 결정하고 있었는데, 이에 따라 깃 노동자들은 노동과정에서 높은 경제적 불안정성을 경험하고 있었다.

더 나아가 이정희 외(2019)에서는 야간노동이 확산하는 사회적 현상과 현황을 구조적으로 파악하고 야간노동 중 하나의 사례로 ‘야간택배업’을 제시하며 쿠팡(coupang), 마켓컬리(market curly) 두 업체 직접고용 배송기사들의 전반적

8) 물류 관련비용의 절감을 위해 제품 생산을 제외한 물류 전반을 특정 물류 전문업체에 위탁하는 것으로, 생산자와 판매자의 물류를 제3자를 통해 처리하는 것을 말한다. 제3자 물류는 화주업체와 1년 이상 장기간 계약에 의해 제휴관계를 맺고 복수의 물류기능을 하나로 묶어 통합 물류서비스를 제공한다는 점에서 일반 물류와 다르다(박종식, 2019: 492).

인 근무조건과 야간노동으로 인한 신체적·사회적 문제점들에 대해 보다 세부적으로 살펴보았다. 위와 같은 연구들은 중층적 계약관계에 놓인 개인사업자 신분의 기존 택배기사와는 다른 최근 전자상거래와 택배배송의 융합관계를 통해 등장한 직고용 형태 임금근로자의 야간배송에 집중했다는 점에서 시의성 있는 접근으로 볼 수 있다. 그러나 연구는 택배산업에서 직고용의 등장이라는 최근 경향성에 주로 초점을 맞추어 개인사업자 형태로 새벽배송을 수행하는 기존의 배송기사에 대한 사례를 다루지 않았다는 점에서 한계가 존재한다. 현재 새벽배송 시장에는 마켓컬리나 쿠팡과 같은 별도의 배송시스템을 구축한 이커머스 유통업체 외에도 기존 물류시스템에 기반하여 제3자 위탁방식으로 새벽배송을 진행하는 업체가 상당수 존재한다. 노동자와 임금계약을 체결한 쿠팡과 달리 마켓컬리는 종속적 자영업자에게 새벽배송을 위탁하여 처리하는 비중이 압도적으로 높으며 직접고용은 일부에 불과하다(박종식, 2019, 2020). 그리고 전문 택배업체에서 개인사업자로 일하는 경우에는 노동법이나 사회보장제도의 적용 측면에서 차이가 존재한다(이중수 외, 2021).

새벽배달노동과 관련한 최근의 연구는 노동자의 희생을 통한 쿠팡의 이윤추구의 불공정성을 비판하며, 이들의 사회적 책임과 국가차원의 규제제도 마련을 촉구하고 있다. 김은정(2021)과 전주희(2021)는 쿠팡은 노동자와 직고용 계약 관계를 체결하지만, 노동자는 대부분 2년 계약직의 형태로 종사하며, 이마저도 극심한 노동강도로 인해 중도퇴직이 빈번하게 발생하는 현상을 지적한다. 절대 다수의 계약직과 소수의 정규직으로 분리되어있는 계약구조 속에서, 쿠팡은 노동자들의 개별적인 UPH(Unit Per Hour/시간당 업무량)를 실시간으로 측정해 순위를 매기며, 이를 ‘정규직 전환’을 위한 경쟁과 압박구조로 이용하고 있다. 이에 연구는 쿠팡의 배송혁신은 데이터에 기반을 둔 전자감시 시스템과 노동자에게 가해지는 불안과 모욕감을 경쟁의 수단으로 이용하는 이윤배반의 ‘퇴행적 혁신’임을 강조한다.

정리하자면, 새벽배달노동과 관련한 선행연구는 법적 검토와 유형분류, 사례 연구를 통한 고용계약형태, 근로조건, 배송업체의 착취구조 등으로 진행되었다. 이 중 일부 연구는 새벽배달노동자의 계약형태, 임금, 근로방식 등을 세부적으로 검토하며, 새벽배송의 위험요인을 체계적으로 제시하였다(박종식, 2019, 2020;

이정희 외, 2019). 그러나 해당 연구들의 분석은 업체에 직고용된 임금노동자에 제한되었으며, 노동법으로부터 보호받지 못하는 상대적으로 취약한 종속적 자영업자와 직 노동자를 다루지 못했다는 한계가 존재한다. 이에 본 연구에서는 선행연구의 연구결과를 바탕으로 새벽배달노동자의 다양한 고용형태 및 취업형태를 고려하여 심층면접을 통한 사례연구를 실시하였다. 인터뷰 대상은 새벽배달노동시장에 존재하는 대부분의 근로형태를 포괄하기 위해 개인사업자의 형태로 업체와 위·수탁 계약관계를 체결한 종속적 자영업자, 업체에 직접 고용된 임금노동자, 그리고 마지막으로 근로계약 없이 직 고용의 형태로 플랫폼 노동을 수행하는 노동자로 분류하여 분석하였다. 이후 각 유형의 취업형태별로 구체적인 새벽노동 방식과 근로환경 그리고 그로 인한 노동자들의 불안정성을 파악하며, 이에 적합한 제도적 보호방안을 제안하고자 한다.

Ⅲ. 연구대상과 연구방법

본 연구의 목적은 새벽배달노동자의 고용계약, 근로형태, 노동시간 등 노동 환경에 대한 세부적인 분석을 바탕으로 이들의 불안정성을 이해하고 적합한 제도적 개선방안을 제시하는 데 있다. 새벽배달노동자는 새벽노동과 배달(택배)노동을 이중으로 수행하는 집단으로, 연구는 각각의 새벽노동과 배달노동에 대한 법적 접근을 통해 그들의 종사상 지위를 규명하고, 관련 선행연구를 검토했다.

본 연구에서는 선행연구들을 검토하고 사전 전문가인터뷰를 통해 인터뷰 대상자의 분류를 먼저 시도하였다. 새벽배달노동자는 취업형태에 따라 세 가지 유형이 존재한다. 같은 새벽배송을 수행한다고 할지라도, 종사상 지위의 차이는 노동법제의 적용과 사회보장제도의 접근성에 차이를 유발한다. 이에 본 연구에서는 새벽배달노동자 유형별 대상자를 선정하여 심층인터뷰를 진행하였다. 심층면담을 통해, 새벽배달노동의 유형별 공통적인 불안정성을 파악하고, 더 나아가 각 취업형태별 특징적인 업무상 위험요인을 제시하며, 이에 적합한 제도적 개선방향을 제안하였다. 연구대상자의 기본정보는 <표 1>과 같다.

〈표 1〉 심층면접 대상자

번호	만 나이 (2021기준)	성별	구분	새벽배달 노동기간	계약 및 취업형태
N1	30세	남성	새벽배달/노조활동	6년	임금노동자/ 정규직
N2	33세	남성	새벽배달	4개월	임금노동자/ 계약직
N3	36세	남성	새벽배달/주간배송	3년	비임금노동자/ 종속적 자영업자
N4	59세	남성	새벽배달	8년	비임금노동자/ 종속적 자영업자
N5	59세	남성	새벽배달	3년	비임금노동자/ 종속적 자영업자
N6	39세	남성	새벽배달/주간본업	1년 6개월	비임금노동자/ 직 노동자
N7	49세	남성	새벽배달	1년 6개월	비임금노동자/ 직 노동자
N8	42세	남성	새벽배달/주간 음식배달	3년	비임금노동자/ 직 노동자

연구대상자의 선정은 우선, 새벽배송에 대한 이해와 전반적인 노동과정에서의 어려움을 파악하기 위해서 노동조합 활동가와 심층면접을 진행하였다. 그 노조활동가를 통해 새벽배송 노동자들을 소개받았으며, 이후 눈덩이 표집(snowball sampling) 방식으로 인터뷰한 배달노동자의 동료를 소개받았다. 그리고 택배 및 배달 노동자들이 활동하는 온라인 인터넷 커뮤니티에서 인터뷰 대상자를 모집하였다. 대상자 선정기준은 ① 새벽시간⁹⁾에 배달노동을 수행하며, ② 전업으로 야간노동을 수행하는 자로 제한했다. 이는 야간노동을 수행하는 노동자들이 근로시간대에 따라 3시간 미만, 8시간 이상으로 야간노동시간에 차이가 있었으며, 야간노동을 부분적으로 하는 집단과 전업으로 하는 집단 사이에 차이가 존재한다는 선행연구(채희태, 2019; 이승렬, 2020)를 반영하여, 전업으로 새벽배달을 하는 노동자들을 면접조사 대상으로 선정하였다. 선정 시 새벽배달노동자가 종사하는 업체, 취업형태, 연령, 근속기간을 고려하여 최대한 다양한 대상자를 모집하면서도 연구목적에 가장 부합하는 인터뷰 대상자를 선별하여 선정하

9) 「근로기준법」상 ‘야간노동’의 정의를 따른다.

였다.

그리고 본 연구에서는 사례연구 방법을 채택했는데, 사례연구는 현상 혹은 사회단위에 대한 총체적인 분석을 통한 서술을 중심으로 진행되는 질적연구의 한 방법이다. 사례연구는 하나의 연구대상에 대한 심도있는 분석과 해석을 통해 사례와 관련한 맥락, 핵심 요인, 특징 등을 도출하며, 연구대상이나 관련 사회현상에 대한 총체적인 이해를 가능하게 한다(Creswell, 2010; 이승윤 외, 2017; 이승윤·조혁진, 2019). 본 연구는 사례연구 방법 중 심층면담을 활용한 분석을 실시했다. 심층면담은 다루고자 하는 사례를 대상으로 관찰을 통해 파악하기 어려운 부분에 대하여 반구조화된 질문을 사용함으로써 참여자에게 과거 경험, 관점, 쟁점, 가치, 영향력 등에 대하여 물어보는 질적연구 방법이다(전영국, 2017). 또한 심층면담은 현재 시점에서 관측하기 어려운 과거의 사건 및 기억에 대해 이해하는 데 효과적이라는 점에서 이를 통해 새벽배달 종사자들이 새벽노동에 종사하면서 경험하는 불안정성과 법적 보호에 대해 면밀히 파악할 수 있을 것이라고 판단하였다(김영진, 2006). 심층면담은 연구대상자의 완전하고 자발적인 동의를 전제로 하였다. 이를 위해 연구과정에서 본 연구의 목적과 구체적인 참여 방법 등에 대한 설명서를 전달하고 내용이 충분히 전달되고 이해되도록 직접 설명하였으며, 또한 참여 및 참여 중단에 대한 선택권이 있다는 점과 면담내용의 비밀유지, 참여자 정보에 대한 익명처리, 면담 시 녹음을 하는 목적 등에 대해서도 충분히 사전에 고지하였다.

IV. 분석결과

1. 고용계약 및 일감수주의 형태

본 절에서는 사례연구 결과를 바탕으로 먼저 새벽배달노동자의 취업형태에 따른 유형별 계약 및 일감수주의 형태를 세부적으로 살펴본다. 우선, 임금노동자는 전통적 고용관계하, 고용주의 특징이 용이하며 각종 노동법, 사회보장법의 적용을 받는다는 점에서 특수고용노동자나 기 노동자와 비교하면 노동시장

불안정성이 상대적으로 낮다고 할 수 있다(백승호 외, 2021). 그러나 고용 불안정성과 관련하여 임금노동자들은 높은 업무 강도에 의한 ‘자발적 퇴사’의 위험에 노출되어 있었다. 또한 임금노동자인 경우 야간노동보다는 주간노동을 선호하기에 주간노동에서 야간노동으로의 전환은 용이하게 이뤄지지만, 야간노동에서 주간노동으로의 계약 변경은 쉽지 않았다.

“수습기간에 그 3개월은 엄청 큰 대형사고 아니면 다 통과시켜주는데도, 그냥 못 버티고 나가는 것인데요. 질려서 나가요.” (N2)

다음으로 비임금노동자 중 종속적 자영업자 형태의 새벽배달노동자는 개인사업자등록과 함께 화물차량을 소유한 자영업자의 형태로 종사하고 있었다. 대형마트나 많은 이용자를 거느린 ‘플랫폼 기업’들이 원청업체로, 이들은 다수의 대형물류업체와 계약을 체결하여 배송업무를 처리할 수 있도록 했다. 그러나 새벽배달노동자와 직접적으로 계약을 체결하고 임금을 지급하는 대상은 물류업체가 아닌, 이들과 다시 위·수탁계약을 체결한 물류전문업체로, 새벽배달노동자들은 물류전문업체와의 계약을 통해 배달영업용 차량번호판을 확보하고, 이들 물류회사에 매달 지입료를 납부하고 있었다(박종식, 2019). 즉, 자영업자 형태의 새벽배달노동자는 중층적 계약관계상 최하위에 위치해 있었다. 그러나 인터뷰 내용에 따르면, 중층적 계약관계에도 불구하고 원청업체는 새벽배달노동자의 배송량과 배송지역, 배송방식, 휴무일, 증차 등을 조정·통제하며 사업주-노동자와 같은 종속적인 관계를 형성하고 있었다. 그럼에도 원청업체는 새벽배달노동자를 자신들의 고용책임이 있는 노동자로 인정하지 않으면서 이들에 대한 보험료 부담, 사고에 대한 책임에서 벗어나며 자유로운 고용과 해고가 가능한 유연한 노동력을 확보하고 있었다.

“차량은 물류회사를 통해서 넘버를 받아서 지입으로 쓰고 있습니다. 마트가 물류회사라는 곳에 하청을 줘요. 그 물류회사가 저희 기사한테 하청을 주는 것인데요. 그럼 저희 소속은 물류회사고, 개인사업자예요. 하청의 하청이라, 모든 잘못되는 부분이나 문제가 생기는 부분에 대해서는 다들 받을 때 빼려고.” (N3)

“(배송량과 배송지역 조정) 마트가 하는 것이죠. 주문이 얼마나 들어오고, 그것을 결정하는 것이 마트니까. 배송 관리자한테 이야기해서, 휴무일을 늘려라.” (N4)

다음으로 직(gig) 형태로 새벽에 일하는 노동자는 새벽배달노동자 유형 중, 가장 유연한 고용형태로 디지털 플랫폼 중개를 통해 일자리를 구하며 근로계약을 체결하지 않고 1회적, 단속적 일거리 한 건당 근로소득을 획득하는 형태로 일하고 있었다(김준영 외, 2019). 이에 직 노동자들의 고용 및 계약관계는 고객, 노동자, 온라인 플랫폼 3자에 의해 형성되며 일시적이고 임시적이며 불안정한 특성을 보였다. 특징적인 점은 기존의 플랫폼노동자와 달리 새벽배달노동을 수행하는 직 노동자는 한 건의 일거리가 아닌 새벽근무, 심야근무와 같은 하나의 시간대에 대한 계약을 체결하고 있었다. 이에 배송량, 배송지역에 대한 노동자의 선택권은 보장되지 않으며 플랫폼 임의배정 방식의 종속적인 형태로 일하고 있었고, 배송마무리 시간도 준수해야 했다.

“플렉스 진행 방식은 일단 앱(App)에서 매일 신청을 합니다. 그다음에 신청 시간 오픈시간이 있거든요. (신청하면) 저한테 할당된 물량이 나와요. 미리는 알 수 없어요” (N6)

“요즘 하는 심야를 기준으로 하면요, 이제 플렉스를 나가서 이제 빠르면 5시 늦으면 7시에 들어온다고 그랬잖아요. 그걸 심야 배송이라고 해요.” (N8)

이러한 노동과정의 통제, 근로 방식의 강제, 가격 설정(건당 보수 설정)과 더불어, 온라인 플랫폼 기업에서는 배송점수를 통해 근무실적 등급¹⁰⁾을 매기는 등 다양한 방면에서 플랫폼노동자의 종속성을 확인할 수 있었다. 그러나 플랫폼 업체에서는 직 노동자(플렉서)들을 자신들의 임금노동자로는 인정하지 않았다(김준영 외, 2019; 장지연 외, 2020).

2. 취업형태별 노동패턴과 노동시간

새벽배달노동자의 근로시간에는 취업형태별 차이가 존재했으며, 이를 정리하면 <표 2>과 같다.

10) 직(gig) 노동자들은 오배송, 상품파손, 언행, 배송방법, 사진촬영 등의 항목에 대해 별점 형식의 소비자 평가점수와, 관리자 평가점수로 상시 평가되었다.

〈표 2〉 고용 및 취업형태별 노동시간

구분	오전											오후													
	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
임금 노동자	d2		휴 계	d3																				d1	
종속적 자영업자1	새벽배송				굿모닝배송																				
종속적 자영업자2	새벽배송										주간배송														
직 노동자	심야배송		새벽배송																						

주: d는 물류센터에 배송물량을 전달하는 간선차를 의미.

먼저 임금노동자의 근로시간은 대체로 오후 9시 30분부터 다음날 오전 7시 30분까지였다. 이들은 ‘근로자’라는 점에서 「근로기준법」에 따라 새벽배달노동자 중 유일하게 오전 3~4시의 명시적인 휴게시간이 존재했다(법 제54조). 이들은 주 5일 근무-2일 휴무로 일하고 있었으며, 하루 9시간-주당 45시간의 노동을 수행했다. 노동패턴과 관련하여, 임금노동자는 9시 30분 물류센터로 출근 이후 자신의 업무차량과 PDA 및 당일 배송량과 배송지역을 교부받았으며, 센터에서 해당 물류를 상차한 후 각 지역별로 흩어져 배송하는 근무형태를 보였다. 배송지역에 따라 그 지역에서 기본적으로 배송해야 하는 물량이 설정되어 있었으며, 이는 하루 150~200가구로, 총 세 차례에 걸쳐 처리되었다. 배송은 오전 7시까지 완료하는 것을 원칙으로 하는데, 마감시간을 지키지 못할 것 같으면 중간에 동료 또는 직 노동자의 도움을 받기도 한다.

종속적 자영업자들은 약간의 차이는 있었지만 대체적으로 오전 12시부터 오전 10시까지 일하고 있었으며, 주 5일 주당 50시간 노동을 하고 있었다. 이들은 물류센터로 출근 이후 하루 40~50가구, 한 달 800~900가구의 물량을 오전 12~6시, 6~10시 2회전에 걸쳐 처리했다. 심층면담 결과, 대다수의 종속적 자영업자들은 10시간의 근무시간 동안 식사시간과 휴게시간을 보장받지 못하여, 배송지로 이동하는 중간에 식사를 해결하는 것으로 나타났다. 종속적 자영업자의 노동패턴 중 특징적인 점은 ‘합적11’ 업무로 불리는 배송 외 업무와 관련된 내용이었다. 마트 상품의 경우 신선물품의 비중이 높으며 가구당 여러 개의 상품

을 주문하는 만큼 상품의 파손과 신선도를 위해 상품을 재배치하는 과정이 필요하다고 한다. 응답자들은 합적 업무의 노동강도와 회사의 인건비 감축을 위한 불합리한 처우에 불만을 토로했다.

“솔직히 말씀드리면, 밥 먹을 시간은 없어요. 기사들이 처음 들어오면, 김밥, 떡, 음료수, 물 꼭 챙기라고 하죠. 우리는 걸가면서 먹잖아.” (N4)

“말이 자동화지. 무거운 것, 가벼운 것, 다 섞여있고. 그렇게 배송하면 난리가 나요. 계란 밑에 있으면 다 깨지죠. 차가 꿀렁꿀렁하니까. 기사들이 그것을 다 작업을 해야 해요.” (N4)

마지막으로 각 노동자는 임시적, 일시적, 불안정 고용관계로 인한 노동패턴의 불규칙성을 경험하고 있었다. 그럼에도 그들은 하나의 시간대에 해당하는 일련의 업무에 대한 계약을 체결한다는 점에서 일정부분은 공통점이 존재했다. 전업으로 일하는 각 노동자의 근로시간은 대체적으로 오전 12시~오전 7시까지이며, 주 5일 근무로 하루 7시간 주당 35시간 정도 근무하고 있었다. 각 노동자들은 오전 12시~오전 7까지의 ‘심야배송’ 외에 별도로 오전 3시 30분~오전 7시까지 ‘새벽배송’을 신청할 수 있다는 것이었다. 새벽배송은 희망자에 한해, 임금노동자가 처리하지 못한 물량이나, 신선물품 등의 추가 물량을 오전 5시부터 물류센터가 아닌 현장에서 수령받아 배송하는 방식으로 이루어졌다.

“심야가 12시 30분, 새벽은 4시. 심야를 빨리 끝내면 5시에 하면서 그럼 이제 새벽을 이어서 할 수 있거든요? 그렇게 7시까지 하는 거죠. 새벽배송이 (배송)금액이 높을 때가 있어요. 그럴 땐 심야 빨리 끝내고 새벽 신청해서 빨리하죠.”(N8)

3. ‘새벽’시간 노동의 어려움

새벽시간대 노동의 어려움에도 불구하고, 노동자들이 새벽배송을 선택하는 이유를 확인한 결과 야간근무 추가수당으로 인한 금전적인 요인과 더불어, 도로정체가 없고, 비대면 업무라는 점을 지적하기도 했다. 그럼에도 이들은 새벽

11) 합적 업무란, 물류센터에서 1차 분류된 다양한 상품들을, 가구별 배송에 용이하도록 재분류 및 재배치하는 작업을 의미한다. 예를 들면 식품과 생활용품을 동시에 주문했으면 이를 각각 분류해서 가구단위로 이를 묶어두는 것을 말한다.

시간 노동의 어려움에 대해 호소하고 있었다.

불규칙한 생활패턴으로 인한 건강악화는 새벽배달노동을 통해 경험하는 가장 일차원적인 어려움이었다. 면접조사에 응한 새벽배달노동자들은 생체리듬의 변화로 인한 수면장애 문제와 소화불량을 호소했다.

“저는 그때(오후 늦게) 거의 그렇게 한 끼 정도 먹어요. 아침에 퇴근하고 또 먹을 때도 있고. 그리고 그 쓴 물(위액)이라고 하죠. 이게 자꾸 많이 올라오는 경우가 많은 편이에요.” (N1)

“(주간배송하실 때와는) 틀리죠. 아무래도. 밤, 낮이 바뀌었으니까. 느낌이 멍하죠. 멍해요.” (N4)

그리고 새벽근무로 인해 낮에 잠을 자는데, 일반인들과는 다른 생활패턴으로 자다가 전화를 받거나 행정업무를 수행해야하는 경우가 많아 충분한 수면시간을 확보하지 못하거나 숙면을 취하지 못하는 어려움이 있었다. 실제 새벽근무 이후로 혈압이 높아져 얼굴에 홍조를 띠거나, 체중이 감소했다는 응답자 또한 있었다. 눈에 띄는 신체변화 외에도 평소 업무 수행과정에서 피로와 졸음을 경험하며, 지속적으로 몸에 피로가 축적되고 있음을 느끼고 있었다.

“혹시 느끼실지 모르겠지만, 지금 사실 좀 울그락 불그락해요. 잠을 못 잤으니까. 혈압이 올라요.” (N4)

“잠 못 자고 노동을 하니깐 당연히 빠질 수밖에 없죠. 그리고 몸이 안 좋아지는 경우도 있고.” (N5)

“전까지는 없었는데 요즘 들어서 되게 많이 너무 피곤하고, 되게 저는 물량을 많이 배송 안 하거든요. 너무 축적이 많이 된 것 같아요. 피로가.” (N1)

수면부족과 만성피로는 배송과정에서 졸음운전으로 이어졌고, 이로 인해 새벽배달 노동자들은 차량 주차과정이나 운행과정에서 접촉사고를 빈번하게 경험했다. 수면부족 이외에도 어두운 배송환경은 접촉사고 발생요인 중 하나였으며, 업무 중 사고를 유발하기도 하였다. 특히 깃 노동자는 업무상 발생하는 사고에 가장 취약한 집단이었다. 이들은 산재보험 적용이 되지 않을 뿐만 아니라, 일반차량을 수입 목적으로(영업용) 활용하다가 발생한 교통사고는 일반 자동차

보험의 적용을 받을 수가 없어 별도의 ‘승용차용 화물 유상운송특약’을 통해 개별적으로 사고위험에 대처해야만 했다. 그러나 한 조사자료에 따르면 유상운송 특약의 실제 가입률은 1% 미만이었다.¹²⁾

“또 주차장에 뭐 이렇게 차 안은 더 이상 가지 말라고 화단에 이렇게 해놓은 게 있어요. 그런데 가다가 이제 다리에 걸려 가지고 넘어지는 경우도 있고. 많아요. 안 보이니까.” (N4)

“야간은 후진사고가 되게 많아요. 후진사고나 계단에서 굴러 떨어지거나.” (N2)

이와 더불어, 추가수당에 기반을 둔 경쟁시스템과 이로 인한 새벽노동자의 지속적인 업무강도 심화는 근·골격계 질환과 연골 부위의 손상을 유발했다. 이와 같은 신체적 어려움에도 불구하고, 직고용 배송기사 이외의 새벽배달노동자들은 업무과정에 발생한 사고에 대해 산업재해로 인정받지 못했으며, 일부 새벽배송노동자들은 장시간 노동으로 병원에 내진하거나 치료를 받을 만한 시간적인 여유가 존재하지 않았다.

“그래서 거의 이제, 새벽일을 이제 만약에 새벽에 이렇게 많이 일을 하시는 분들은 파스나 보호대 착용을 안 하면 힘들어요. 딱히, 그렇다고 병원을 자주 가서 물리치료를 받을 수 있는 시간적인 여유가 있는 건 아니니까.” (N3)

“빨리빨리 물량들을 받아서 소화하고 싶으니까 뛰어다니죠. 뛰어다니다가 주차 방지턱에 걸려서 넘어져서 한 3개월 동안 고생한 적 있었어요.” (N7)

그리고 주간활동의 제약으로 인해서 인간관계의 어려움을 호소하기도 했다. 낮 시간에 잠을 자고 야간 및 새벽시간에 일을 해야만 하는 근무패턴으로 주변 지인들을 만나지 못하는 등의 인간관계나 교류의 어려움을 경험하고 있었다. 더불어 가족과 함께 지내는 경우 일상생활의 리듬이 다른 가족들과 달라지면 서, 숙면을 방해받는 등의 이유로 가족 내 불화가 목격되기도 하였다.

“지금 가족들하고는 같이 살고 있어서 괜찮지만 친구들을 못 만난 지 정말 오래됐어요. 주말에 시간이 있다고 해도, 그 다음날 또 마트를 나가야 되니까.” (N3)

12) ‘배달플랫폼 개인용 차량 유상운송 실태 및 안전대책’(2020. 11. 20), 삼성교통안전문화연구소 보도자료.

“가정에 조금 문제가 생기는 것 같아요. 애들하고도 그렇고. 난 자야 하는데, 애들이 움직이고, 살 부비고, 움직이고, 뭐하고, 그러니까 잠을 못 자고. 그러니까 화가 나고.” (N4)

4. 새벽배달노동의 취업형태별 불안정성

한편 새벽시간대 근무의 일반적인 어려움 외에 새벽배달노동자들은 취업형태에 따라 특징적인 위험요인을 경험하고 있었다.

가. 임금노동자: 고정급 보장의 대가와 표준배송량 증가

임금노동자가 경험하고 있는 위험은 안정적인 월급을 받는 대신 표준배송량이 증가하면서 업무강도가 지속적으로 높아지는 점을 지적할 수 있다. 처음에 지역별 150~200가구로 설정된 기본 배송량은 배송기사의 업무처리량 데이터 통계를 기반으로 조정되며, 기본 할당량을 원만하게 처리하면 이후 기본 배송량의 상향 조정으로 이어졌다.

업체에서는 배송기사들의 근로유인과 경쟁을 위해 각 지역별 표준배송량 이상의 배송을 할 경우(예를 들어 주변지역 동료의 할당량을 대신 배송) 추가 성과급을 지급하고 있었으며, 기본 배송을 서둘러 마칠 경우에는 30분 정도 조기퇴근을 인정해 주었다. 이에 새벽배달노동자들은 추가수당과 조기퇴근을 위해서 스스로 노동강도를 높여갔으며 이는 표준배송량의 지속적인 상승으로 이어졌다. 특히 도심지에서는 출근시간 이전에 배송을 마치는 것이 절대적으로 유리하다. 따라서 서둘러서 배송하면 할수록 표준작업량이 증가하는 역설적인 상황이 발생했다.

“베이스라인 이상을 배송을 하게 되면, 한 집당 700원을 더 줘요.” (N1)

“경쟁 구도다 보니까 아, 내가 빨리 해야겠다는 사람들이 계속 빨리 할 거 아니에요. 그러면 이 베이스라인은 계속 올라가는 거예요. 계속 무리가 오고.” (N2)

이러한 상황에서 대다수 임금노동자들은 오전 3~4시로 보장된 휴게시간을 실제로 이용하지 못하고 있었다. 회사 측에서는 휴게시간에 배달 확인을 위한

애플리케이션을 비활성화하여 휴게시간을 보장한다고 하지만, 표준배송량의 지속적인 상승과 조기퇴근을 위해서 노동자들은 일명 ‘찍배(찍고배송)¹³⁾’의 형태로 휴게시간에도 계속 일하고 있었다. 현재로서는 휴게시간에 일하지 않으면 이미 높아진 표준배송량을 처리할 수 없고, 이는 업무평가에 부정적인 영향을 미치고, 이후 소득감소로 이어질 수 있기 때문이다.

“휴게시간에 쉬라고 어플을 막아놓는데, 그런데 그것을 쉬면, 저의 할당량을 채우지 못하는 것이에요. 어플은 잠기지만, 핸드폰 사진은 찍을 수 있잖아요? 미리 다 찍어놓고 이것을 ‘찍배’라고 하는데, 찍어놓고, 어플이 딱 풀리면 한 번에 다 완료를 하는 것이에요.” (N2)

나. 종속적 자영업자: 장시간 노동과 경제적 어려움

종속적 자영업자 형태로 새벽배송을 하는 노동자들의 위험은 주로 장시간 노동을 지적할 수 있다. 종속적 자영업자들은 새벽배송뿐만 아니라 주간에도 학교급식 배송이나 다른 배송업무를 병행하는 경우가 많았다. 이들은 ‘근로자’가 아니라서 주 52시간 근무제와 같은 근로기준법의 적용을 받지 않았으며, 이에 생계를 위해 두 가지 직업¹⁴⁾에 종사하며 하루 16시간 이상의 장시간 노동을 수행하고 있었다. 장시간노동은 배송기사들의 과로로 인한 산업안전보건상 문제뿐만 아니라, 일과 생활의 균형에도 악영향을 미친다(김유선 외, 2017).

“마트배송하는 사람들은 쉬지 않는 친구들이 많아요. 50대 미만은 거의 다 투잡을 해요. 가장 많이 하는 것이 학교급식(배달). 시간대가 제일 잘 맞아요.” (N4)

겸업을 하는 주된 원인은 낮은 소득이었는데 종속적 자영업자의 기본급은 임금노동자와 유사한 수준이었지만, 상당한 수준의 금액¹⁵⁾을 매달 노동수행을 위해 고정적으로 지출하고 있었으며, 근로자가 아니라는 점에서 연장근로수당이

13) 오전 3~4시 사이에 애플리케이션 중단에 대비하여 노동자들은 자신들의 배송지역과 배송물품을 촬영한 뒤 휴게시간 동안 배송하고, 이후 한 번에 배송완료 처리하는 형태로 노동을 지속하는 근무형태를 의미한다.

14) 이들은 자신의 배송차량이 있어 낮 시간에도 주로 다른 배송업무를 겸하였다.

15) 화물차량을 보유한 종속적 자영업자는 매달 약 30만 원의 화물공제 보험료를 납부하고 있었으며, 배송차량 번호판 대여료로 20만 원의 지입료를 물류회사에 납부하고 있었다. 이외 주유비, 차량 감가상각비, 식비 등도 개인부담이다.

나 야간근로수당 등도 적용받지 못했다.

“이제 주유비, 이제 차량 그 감가상각비, 보험료도. 보험료는 화물공제 보험료는 보통 이제 한 달에 30(만 원) 정도 생각하시면 돼요. 차량 할부금도 내야 되고, 그렇고 식대 같은 경우는 다 저희 부담이에요. 그렇게 하고, 이제 지입료... 이렇게만 해도 100만 원이 넘어요.” (N3)

새벽배달노동자의 투잡(two job)은 장시간 노동뿐만 아니라, 휴일도 제대로 누리지 못했다. 각각 주 5일, 주 6일씩 근무를 하게 되면서 실질적으로 완전한 휴무일을 보장받기 힘들었다. 불가피한 경우, 종속적 자영업자는 ‘용차’ 방식을 통해 대체근무자를 확보해서 쉴 수 있지만, 용차 비용을 스스로 부담해야 하고, 용차 비용도 일당보다 비싸기 때문에 투잡을 하는 노동자들에게 용차 사용은 쉽지 않았다.

“이제 마트가 쉬는 날에는 어차피 새벽배송을 나가야 되는 거고 새벽배송이 쉬는 날에는 어차피 마트를 나가야 되는 거고. 그렇죠. 따로 제가 돈을 주고 용차를 쓰지 않는 이상은(쉬는 날이 없죠).” (N3)

다. 각 노동자: 소득과 고용의 불안정성 중첩

각 노동자는 소득불안정과, 고용불안정의 중첩된 불안정성에 처해 있었다. 심층면담결과, 당일 배송업무 신청자 수에 따라 배송단가가 변동¹⁶⁾되었으며 플랫폼 등장 초기와 비교하면 소득이 급격히 감소하고 있었다.

“택배 하나 (배송에) 3,000원까지도 갔었어요... 그리고 가장 낮을 때는 750원, 그거 만 보면 4배짱아요. 그런데 이제는 750원 이러면 시급 만 원되기도 어려워요.” (N8)

또한 플랫폼 기업은 배송 신청자가 많으면 각 노동자의 업무배정을 취소하기도 하였다. 그러나 각 노동자들은 이러한 업무배정 취소여부를 당일 플랫폼에 의해 통보받았으며, 이마저도 자신의 업무능력이나 숙련도보다는 신청자의 규모에 따라 결정된다는 점에서 고용과 소득의 불안정성이 매우 높았다. 일하고

16) 초기 3,000원 수준이었던 배송 건당 단가는 최근에는 750~1,100원 수준으로 감소하였고, 노동자들은 새벽노동을 통해 하루 6~7만 원, 한 달 120~140만 원의 소득을 벌고 있었다.

자 했으나 당일업무를 배정받지 못한 노동자들은 애초 일하려고 했던 시간에서 공백이 발생하게 된다. 이에 각 노동자들은 업무신청을 위한 알람을 설정하거나, 별도의 통신기기를 이용하여 업무를 신청하는 등의 일과 삶의 경계가 모호해지는 양상이 나타났다(이승윤, 2020: 54). 고용불안정과 소득불안정의 중첩으로 대부분의 각 노동자 또한 새벽배송 외에 소득유지를 위해 주간배송을 이어서 하거나, 음식배달, 본업 등 별도의 직업에 종사하고 있었다.

“일단 일 자체가 이게 신청하면 되는 게 아니에요 이게 신청해놓으면 오늘 저녁에 와요 됐다 안됐다 배정 미배정이 뜨거든요. 저녁 7시 정도에 답장이 온단 말이에요. 이 새벽배송이 대부분이 투잡이거든요.” (N6)

5. 제도적 보호의 사각지대

새벽배달노동자들은 「근로기준법」의 야간노동 관련 법령, 「산업안전보건법」, 그리고 최근 시행된 「생활물류 서비스산업 발전법」의 적용을 받고 있다.¹⁷⁾ 그러나 해당 법령들은 구체성, 현실성, 사각지대 등의 문제로 새벽배달노동자들을 적절히 포괄하고 있지 못하다. 첫째, 「근로기준법」은 가산임금을 통해 야간노동을 간접적으로 규제(제56조 제3항)하고 있었지만, 야간노동에 대한 직접적인 규제는 여성 노동자(제70조 제1항)와, 임산부(제70조 제2항) 등 일부 취약 집단에 제한되어 새벽노동의 위험성에도 불구하고 전반적인 규제수준은 높지 않았다. 오히려 가산임금으로 인해 야간노동을 조장하고 있으며, 적용범위 또한 임금근로자로 제한되고 있다.

둘째, 「산업안전보건법」 제130조는 고용노동부령으로 정하는 유해인자에 노출되는 업무(이하 특수건강진단 대상업무)에 종사하는 근로자의 건강관리를 위하여 건강진단(이하 특수건강진단¹⁸⁾)을 실시해야 한다고 명시하고 있으며, 해당 법조항의 포괄범위를 지속적으로 확대¹⁹⁾하고 있다. 그러나 다양한 계약형태

17) 다만 쿠팡은 온라인 전자상거래업체가 직접 배송을 하는 경우이기 때문에 ‘생활물류서비스산업 발전법’의 적용은 받지 않는다.

18) 산업안전보건법 시행규칙 별표 12의 2에 따르면 야간작업은 특수건강진단 대상 유해인자에 해당한다.

19) 2014년부터 상시 근로자 300명 이상을 사용하는 사업장의 야간노동자에 대한 특수건강검진제도가 의무화되었고, 2016년부터 전 사업장으로 확대 적용되었다. 더불어, 「산업안

중, 임금노동자만 특수건강검진을 받고 있었으며, 개인사업자 형태로 물류회사와 계약을 체결하는 특수고용 노동자나 깃 노동자들은 적용을 받지 못하고 있었다. 특히 깃 노동자들은 플랫폼의 중개를 통해 노무를 제공한다는 점에서 사업주의 특징이 어려워 관련 법령 적용에 어려움이 있었다.

셋째, 「산업안전보건법」 제29조에서는 업무상 위험으로부터 노동자를 보호하기 위해 사업주는 소속 노동자에게 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 정기적으로 안전보건교육을 해야 한다고 명시하고 있다. 또한 동법 시행규칙 제95조 제1항은 ‘특수형태근로종사자에 대한 안전보건교육’과 관련한 내용 또한 다루고 있다. 그러나 실제 노동현장에서 안전보건교육은 5~10분 정도 혈압체크 및 간단한 상담만이 진행되었고 이마저도 임금근로자에 제한되며, 비임금근로자는 안전보건교육의 공백지대에 놓여 있었다.

택배산업은 기존의 육상 화물운송을 규율하는 「화물자동차 운수사업법」이 일부 적용되었을 뿐 별도의 규정이 존재하지 않았다. 이에 2021년 1월 「생활물류 서비스산업 발전법」이 국회를 통과했다. 생물법은 택배 등의 업종을 ‘생활물류서비스산업’으로 정의, 산업의 체계적 육성 및 지원을 위한 각종 제도를 마련하는 한편, 생활물류서비스 종사자(이하 종사자) 및 소비자의 권익 증진을 주요 내용으로 담고 있다(구세주·한인상, 2021). 종사자 권익증진과 관련하여, 생물법 제36조 제1항과 제2항에서는 생활물류서비스 사업자로 하여금 종사자의 안전을 확보할 수 있도록 휴식공간, 안전한 운행을 위하여 필요한 주행로, 차량접안시설 등의 확보, 기상악화에 대비한 안전대책과 같은 사항에 관하여 노력해야 한다고 명시하고 있다. 그러나 실제 대부분의 배송노동자의 배송작업은 주택가에서 이뤄지며 좁은 골목에 있는 가정에 상품을 배송하기도 한다. 이러한 상황에서 휴게시설의 확보는 비현실적일 수 있다. 또한 해당법령은 택배노동자 과로방지와 관련한 조항을 신설했지만 투잡(two job)을 통한 장시간노동에 대한 규제조항은 존재하지 않는다는 점 또한 한계로 지적된다.

진보건법 전부개정법률」은 최근 변화된 노동력 사용실태에 따라 산업안전보건법의 보호대상을 기존 ‘근로자’에서 다양한 형태로 ‘노무를 제공하는 자’로 적용대상을 확대했다.

V. 결 론

세계보건기구(WHO) 산하 국제암연구소(IARC)는 야간노동을 2군 발암물질(Group 2A)로 규정, 필수적이고 불가피한 경우에 교대제 방식의 야간근무를 제외하고는 노동자들의 새벽노동을 최소화할 것을 권고하고 있다. 그럼에도 현재 새벽배송 기사들은 야간노동을 교대제 방식으로 하는 것이 아니라 고정된 방식으로 근무하고 있으며, 일부 새벽배달노동자들은 고정 방식의 새벽노동만 하는 게 아니라, 소득 부족을 이유로 주간시간대에도 노동을 하고 있다. 그러나 현재의 관련법들은 새벽배송을 하는 노동자들을 적절히 보호하지 못하고 있으며, 향후 제도적 개선이 필요하다고 할 수 있다.

이에 본 연구에서는 새벽배달노동자들의 처우개선과 안전보장을 위해, 각 취업형태별 위험요인에 대해 개별적인 보호방안을 제안하고자 한다. 첫째, 임금근로자는 「근로기준법」과 「산업안전보건법」의 적용을 받고는 있지만, 기업의 무한경쟁 강요로 인해 노동강도가 지속적으로 높아지고 있다. 그 이유는 「근로기준법」상 야간근로자에 대한 정의가 모호하고, 규제방식도 가산임금 지급이라는 간접적 방식에 그치고 있기 때문이다. 따라서 가장 우선적으로는 「근로기준법」상 야간노동자에 대한 규정의 구체화가 진행되어야 한다. 현행 「근로기준법」상 ‘오후 10시부터 다음날 오전 6시 사이’라는 야간노동의 정의로는 주간노동의 연장으로 야간노동을 수행하는 집단과 전업으로 야간노동을 수행하는 집단을 적절히 구별할 수 없다. 이에 주당 총 근로시간에 대한 규정이나 전체 근로시간 중 야간노동의 비율 등과 같은 조항을 추가하여 실제 전업 야간노동자를 특정할 수 있어야 할 것이다. 다음으로는 가산임금을 통한 간접규제와 더불어 야간노동 자체에 대한 직접규제도 필요할 것이다. 이는 개인당 할당 물량 제한 등의 노동강도 완화나 의무적 보상휴가와 같은 시간차원의 보상 등을 통해 이뤄질 수 있다. 현재 근로기준법상 야간노동에 대한 규정은 세 개에 불과하다. 따라서 보다 세부적인 규제를 위해서는 근로기준법에서 별도의 야간노동 관련 장/절의 신설이 필요하다. 이는 야간근로와 관련한 ‘모범’ 차원에서, 현재

각 사업장별 산발적인 노동조건에 관한 집단적 규범을 통합하여 전체 노동자에게로 확대할 수 있다(이정희 외, 2019).

둘째, 종속적 자영업자 유형과 관련해서는 업체별 노동조합 구성이나 이해대변 역할을 의무화하는 방안을 검토할 필요가 있을 것이다. 종속적 자영업자의 경우 대형마트의 업무 매뉴얼과 지시를 따르고 있다는 점에서 노동자와 같은 통제를 받으면서 노동을 수행하지만 지입차주 형태의 개인사업자라는 이유로 연장수당, 휴일근무수당을 지급받지 못하고 적정수준의 임금 또한 지급받지 못했다. 이에 종속적 자영업자는 새벽시간대 근무에도 불구하고 소득부족으로 장시간 노동을 하는 건강악화 리스크에 노출되고 있었다. 그럼에도 원청업체 - 택배회사 - 물류회사 - 택배기사라는 다중 하청구조하에서 이들은 원청업체에 대해 어떠한 협상력을 가질 수 없었으며, 노동조합과 같은 이해대변 기구 또한 없는 상태이다. 따라서 새벽노동, 장시간노동, 소득부족이라는 다차원적인 위험요인의 해결을 위해서 새벽배달노동자들이 이해대변 기구를 통해서 스스로 야간노동과 관련해서 근무환경 개선에 나설 수 있도록 지원할 필요가 있다. 그리고 이를 통해서 야간노동 규제와 관련된 사회적 협약은 집단적 근로조건 대등결정 원칙의 실현원리로서 노동의 대표성 실현의 방향으로 이뤄져야 한다. 여기서 사회적 협약은 단순한 계약이 아니라 법규범이라는 인식이 형성될 필요가 있다. 이때 노동자 단체는 노조활동에 관한 일련의 법규범을 생산하는 ‘입법자’로 행위하며, 기업의 불합리한 처우로부터 자신들의 권리를 보호할 수 있을 것이다(박제성, 2013: 33).

다음으로 각 노동자 유형의 위험요인에 대한 제도적 개선은 장기적으로 임금노동자의 범주로 각 노동자를 포괄해서 ‘근로자성’을 인정하는 것이다. 그리고 단기적으로는 산재보험 적용대상임을 명확하게 하고, 앞에서 설명한 ‘운송특약’을 의무 적용하는 방안도 고려할 필요가 있다. 각 노동자에 대한 ‘근로자성’ 인정과 관련한 해외사례를 살펴보면 프랑스는 2016년 「노동과 사회적 대화의 현대화 그리고 직업적 경로의 보장에 관한 법」을 통해 플랫폼노동자의 산재보험, 직업교육, 노동권, 노동조합 결성권, 집단행동과 관련한 권리를 보장하였으며, 플랫폼 기업의 사회적 책임을 명시했다(장희은·김유희, 2020). 또한 덴마크에서는 2017년 자영자와 비정형노동자에게도 임금노동자와 같은 실업보험제

도를 적용해야 한다는 법안을 통과시켰다(이승윤 외, 2020). 이 외에도 ILO, OECD, 유럽의회(European Parliament) 등의 국제기구에서는 플랫폼노동을 ‘특수한 사례’로 취급하여 이 범주에만 적용되는 사회적 보호 협정을 별도로 도입하는 것보다는, 자영업 형태를 포함한 모든 고용관계를 포괄하는 보편적 사회보장제도의 필요성을 강조하고 있다(European Parliament, 2017; ILO and OECD, 2018).

한국에서도 플랫폼노동자의 근로자성 인정 여부에 대해서 지속적으로 논의되어 왔다(이다혜, 2017; 박은정·김근주, 2018; 박지순, 2018 등). 그러나 플랫폼노동자들은 ‘하나의 사업주’가 아닌 다수의 사업주와 계약을 체결한다는 점에서 전통적인 근로자성을 입증하기 어려운 사례들이 존재했고, 전통적 직업(jobs)이 아닌 일감 단위(tasks)의 계약을 체결한다는 점 또한 노동법 적용을 어렵게 하고 있다(박찬입, 2016; 이승윤 외, 2020). 그러나 사례연구 결과 새벽배달 각 노동자는 다른 업종의 플랫폼노동자와 달리 일감 수주, 보상 및 통제 측면에서 근로자성과 종속성이 두드러지게 나타났다. 새벽배달 노동자의 일감 수주 여부와 보수 수준을 기업에서 결정하고 있었다. 또한, 배송업무를 꾸준히 하게 될수록 전문 택배업체 택배기사처럼 전업으로 각 노동을 수행하는 경우가 많았다. 즉, 새벽배달노동자(각 노동)는 다른 업종의 플랫폼노동과 비교했을 때 상대적으로 근로자성이 명확하고 노동법 적용이 용이하다고 할 수 있다. 그러나 장기적으로 임금노동자로 규정하고 보호하기에 앞서, 단기적으로 각 노동자의 업무관련 문제에 대한 적절한 보상이 우선 이루어져야 한다. 사례연구에서 야간시간대 노동의 특성으로 인해 새벽배달노동자는 업무관련 건강악화 위험이나 교통사고 위험에 크게 노출되어 있었다. 이러한 위험에도 불구하고, 각 노동자의 경우 산재보험에서 배제되어 있었으며, 교통사고의 경우 ‘유상운송 위험담보 특약’ 제도가 존재하지만, 실제 가입률은 1% 미만으로 매우 낮았다. 따라서 업무 중 사고위험이 높은 각 노동자들의 경우 일반 승용차를 영업용으로 사용할 경우 플랫폼업체를 통해서 유상운송특약 가입을 의무화하는 조항을 신설하거나, 산업재해보상보험법의 개정을 통해 산재보험 혜택을 받을 수 있도록 해야 한다.

국민권익위원회에서 발표한 ‘택배종사자 근로환경 개선에 대한 국민의견 조

사20)’에 따르면 응답자 중 70% 이상이 택배종사자의 처우개선을 위해 배송지 연이나 택배비 인상에 동의하는 것으로 나타났다. 특히, 택배종사자의 ‘산재보험 의무가입’과 ‘근로시간 단축’에는 각각 95.9%와 95.6%가 동의했다. 새벽배달노동의 위험성에 대한 직접적인 설문조사는 아니었지만, 택배업무에 대한 처우개선에 많은 국민들이 동의하고 있고, 약간의 불편과 비용증가를 감수하더라도 배달노동자의 처우개선을 위한 정책을 받아들일 수 있음을 확인할 수 있다. 이러한 맥락에서 사회적 공감대를 바탕으로 전반적인 택배종사자 근무환경을 개선하는 가운데, 특히 새벽배송을 하는 노동자들의 근무환경 개선 노력도 병행되어야 할 것이다. 아울러 향후 새벽배송이 과연 반드시 필요한 것인지에 대해 사회적 논의가 진행되어야 할 것이다. 이를 통해 필수적이지 않은 새벽배달 노동은 원칙적으로 제한하고, 불가피한 경우라면 발전소나 제철소 등과 같이 교대제 방식으로 새벽배송을 하도록 하는 등의 사회적 규제에 대한 심층적인 논의가 필요하다.

참고문헌

- 고용노동부(2019). 『산업안전보건법 전부개정 안내 소책자』.
- 구세주·한인상(2021). 「생활물류서비스산업발전법의 주요 내용과 향후 과제」. 『이슈와 논점』 1807. 국회입법조사처.
- 김영천(2006). 『질적연구방법론 1』. 문음사.
- 김유선·윤정향·박관성(2017). 「장시간노동 실태와 개선방향 및 근속실태」. 『2020재단 노동통계분석 보고서』. 한국노동사회연구소.
- 김은정(2021). 「혁신을 가장한 불공정, 쿠팡의 사회적 책임을 촉구한다」. 『월간 복지동향』 274 : 41~46.
- 김준영·권혜자·최기성·연보라·박비곤(2019). 『플랫폼경제종사자 규모 추

20) 국민권익위원회는 2020년 10월 29일부터 11월 5일까지 온라인 국민정책참여 플랫폼 ‘국민생각함’을 통해 ‘택배 종사자 근무환경 개선’에 대한 국민의견 조사를 실시하였으며, 총 1,628명의 국민이 이에 참여했다.

- 정과 특성 분석』. 한국고용정보원.
- 박은정·김근주(2018). 「디지털일자리에 대한 노동법적 관점에서의 정책적 대응」. 『노동법학』 66 : 133~190.
- 박종식(2019). 「이커머스 산업의 성장과 택배산업의 영향: 야간 택배기사의 등장 사례 검토」. 『한국사회보장학회 정기학술발표논문집』 2019 (2) : 491~509.
- _____ (2020). 「이윤추구형 야간노동 : 야간 배송기사 사례」. 『노동리뷰』 5월호. 한국노동연구원. pp.48~63.
- 박제성(2013). 『근로자대표제도의 재구성을 위한 법이론적 검토』. 한국노동연구원.
- _____ (2020). 「소비사회와 야간노동 : 법적 검토」. 『노동리뷰』 5월호. 한국노동연구원. pp.9~20.
- 박지순(2018). 「차 산업혁명과 노동법의 과제」. 『강원법학』 54 : 161~208.
- 박찬임(2016). 「플랫폼노동이 확산과 새로운 사회적 보호의 모색: 한국 산재보험제도를 중심으로」. 황덕순 외. 『고용관계 변화와 사회복지 패러다임 연구』. 한국노동연구원. pp.265~288.
- 보건복지부(2019.10). 『간호인력 야간근무 가이드라인』.
- 백승호·이승윤·김태환(2021). 「비표준적 형태의 일과 사회보장개혁의 남아 있는 과제들」. 『사회보장연구』 37 (2) : 139~176.
- 산업재해예방 안전보건공단(2017. 11). 『제5차 근로환경조사』.
- _____ (2017. 11). 『근로 환경조사 기본 통계표』.
- 서정희·백승호(2017). 「제4차 산업혁명 시대의 사회보장 개혁: 플랫폼 노동에서의 사용종속관계와 기본소득」. 『법과사회』 56 : 113~152.
- 송계의(2011). 「우리나라 택배산업의 경쟁력 제고요인」. 『무역상무연구』 50 : 163~185.
- 오진호·우수한(2016). 「E-비즈니스 Fulfillment 모델의 진화: 국내 E-비즈니스 기업들을 중심으로」. 『e-비즈니스연구』 17 (3) : 27~49.
- 이다혜(2017). 「공유경제의 노동법적 쟁점: 미국에서의 근로자성 판단 논의를 중심으로」. 『노동법연구』 42 : 401~441.

- 이승렬(2020). 「통계로 본 야간노동 : 밤 근무, 생활 그리고 건강」. 『노동리뷰』 5월호. 한국노동연구원. pp.21~34.
- 이승윤(2020). 「액화노동의 시대 노동주권과 복지국가」. 『한국사회보장학회 정기학술발표논문집』 2020 (2) : 51~70.
- 이승윤·김은지·박고은(2017). 「한국 사회안전망 밖의 하청노동자 : 울산지역 조선업 하청노동자 사례를 중심으로」. 『사회복지정책』 44 (2) : 111~143.
- 이승윤·백승호·남재욱(2020). 「한국 플랫폼노동시장의 노동과정과 사회보장제의 부정합」. 『산업노동연구』 26 (2) : 77~135.
- 이승윤·조혁진(2019). 「콜센터 하청노동자의 불안정한 고용관계와 사회보장제 경험에 대한 질적 연구」. 『사회보장연구』 35 (2) : 1~34.
- 이정희(2020). 「야간노동과 단체협약 : 간호업종 중심으로」. 『노동리뷰』 5월호. 한국노동연구원. pp.35~47.
- 이정희·박제성·박종식·이승렬(2019). 『서비스업 야간노동 - 인간중심의 분업 구조를 위한 제언』. 한국노동연구원.
- 이중수·이명규·윤정향·황수옥(2021). 「특수형태근로종사자 재해예방사업 추진전략 - 6개 직종 사례 연구」. 『KLSI ISSUE PAPER』 2021 (4) : 1~34.
- 장지연·이호근·조임영·박은정·김근주·Enzo Weber(2020). 「디지털 시대의 고용안전망 - 플랫폼 노동 확산에 대한 대응을 중심으로」. 한국노동연구원.
- 장희은·김유희(2020). 「플랫폼 경제에서의 노동자 보호를 위한 해외 정책동향」. 『산업노동연구』 26 (1) : 1~48.
- 전영국(2017). 「질적 연구에서 사용되는 면담 및 심층면담에 관한 비교 고찰」. 『열린교육연구』 25 (1) : 147~168.
- 전주희(2021). 「쿠팡이 쏘아올린 ‘로켓배송’과 노동자의 죽음」. 『월간 비정규노동』 148 : 63~68.
- 채희태(2019). 「야간근로자의 유형과 보호」. 『성균관법학』 31 (4) : 347~374.
- 통계청(2017). 『한국표준직업분류』.
- 한국교통연구원(2020). 「미래 스마트 융복합 물류 기술개발 사업기획최종보고서」. 『2018년도 국토교통연구기획사업 보고서』.

한국데이터산업진흥원(2020). 『2020년 데이터산업 백서』 23.

국제암연구소 <https://www.iarc.who.int/>

법제처 www.moleg.go.kr

국민권익위원회(2020). 「택배종사자 처우개선 위해서 배송지연·요금인상 감내」. 보도자료(2020. 11. 10).

민주노총 공공운수노조 쿠팡지부(2020). 「쿠팡의 무한경쟁 시스템, 죽음의 배송 규탄 기자회견」. 보도자료(2020. 3. 18).

삼성교통안전문화연구소(2020). 「배달플랫폼 개인용 차량 유상운송 실태 및 안전대책」. 보도자료(2020. 11. 20).

Creswell, John(2010). 『질적연구방법론』. 조홍식 · 정선욱 · 김진숙 공역. 학지사.

Eurofound(2018). *Employment and Working Conditions of Selected Types of Platform Work*. Eurofound.

European Parliament(2017). *The Social Protection of Workers in the Platform Economy*. European Parliament's Committee on Employment and Social Affairs.

ILO(2016). *Non-standard Employment Around the World : Understanding Challenges, Shaping Prospects*.

ILO and OECD(2018). *Promoting Adequate Social Protection and Social Security Coverage for All Workers, Including Those in Non-standard Forms of Employment*. 1st Meeting of the G20 Employment Working Group.

Schmidt, Florian(2017). “Digital Labour Markets in the Platform Economy : Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work”. Friedrich-Ebert-Stiftung(FES).

Abstract

The Shadow of Night Delivery : A Qualitative Study on Labor Precariousness and Health Risks of Night Delivery Workers

Kim, Tae-hwan · Lee, Seung-Yoon · Park, Jong-Shik

The purpose of this study is to focus on the spread of ‘overnight delivery workers’, which is an ultra-speedy delivery system that delivers goods by the next morning right after ordering, and to analyze in detail the precariousness and health risks they experience. This study conducts case studies through in-depth interviews with workers and analyzes the working conditions, how they work and the precariousness, health risks they experience. As a result of the analysis, these delivery workers showed various types of employment such as regular workers, fixed-term workers, dependent self-employed, and gig labour, and there were differences in working hours and how they experience risks. It has been observed that companies create a competitive structure among workers and require workers to perform high-level intensity of work beyond their physical abilities. This study discusses the limitations and absence of the legal system for night work and we propose policy and institutional improvement to better protect the workers.

Keywords : ultra speedy delivery, precarious work, health risk, night workers, delivery workers