

음식 배달근로자의 근로실태와 산업재해 현황*

이승렬·박찬임**

I. 머리말

음식배달 업무가 지난 2011년에 많은 사회적 관심을 끌었다. 이른바 “배달원”이라 하는 배달근로자)의 교통사고 때문이다. 2011년 2월에 예비대학생이 피자를 배달하고 가게로 돌아가던 도중에 신호를 무시한 채 달리던 버스와 충돌하여 사망하는 사건이 발생하였다. 이 사건에 대응하여 청년유니언은 피자업체가 당시 고객관리 차원에서 내세웠던 30분 배달보증제도의 폐지를 강력히 요구하였으며, 도미노 피자가 이 제도를 폐지하기에 이르렀다. 유사한 사건은 2010년 12월에도 있었으며¹⁾, 2011년 9월에도 중국음식을 배달하다 사망한 일도 있었다.³⁾

이처럼 배달과정에서 일어나는 교통사고 대책으로서 정부는 사고예방 캠페인, 안전모 착용률 제고, 운행문화 개선 등의 대책을 수립·시행하고 있으나 사업주의 배달 속도 경쟁 영업방식을 개선하기란 쉽지 않다. 물론 배달업무 담당자 스스로가 교통사고를 당하지 않도록 노력하는 것이 필요하지만, 사업주 그리고 고객이나 도로교통안전 책임자 등

* 이 글은 『서비스업 산업재해의 실태와 정책과제(Ⅰ): 음식서비스업 배달근로자를 중심으로』(이승렬·박찬임·조희학강병식(2012 발간예정), 한국노동연구원)의 일부를 정리하여 작성한 것이다.

** 이승렬=한국노동연구원 선임연구위원(yeesy@kli.re.kr), 박찬임=한국노동연구원 연구위원(cpark@kli.re.kr).

- 1) 여기에서는 배달원을 배달근로자라는 명칭으로 부르기로 한다. 현행 산업안전보건법의 적용대상이 근로자이기 때문이다. 따라서 여기에서 말하는 배달원은 근로자인 경우로 한정한다.
- 2) 부족한 학비를 벌기 위하여 국내 대형 피자업체 체인점의 배달원으로 근무하였던 최아무개(24) 씨는 2010년 12월 12일 피자를 배달하기 위해 오토바이를 몰고 가던 중 서울 금천구 독산동에서 택시와 충돌하는 사고를 당한 뒤 12월 21일에 결국 숨을 거두었다(한겨레 인터넷판 기사, 2010. 12. 21).
- 3) 뼈대한 생활비로 고시원 쪽방에서 혼자 살면서도 형편이 어려운 어린이들을 후원해 오던 중국집 배달원 김아무개(54) 씨가 2011년 9월 23일 서울 강남구의 한 교차로에서 유턴을 하던 중 맞은편에서 오던 아반떼 승용차와 충돌하는 사고로 숨졌다(한국일보 인터넷판 기사, 2011. 9. 27).

사회 각 방면의 역할도 중요하기 때문이다.

배달근로자가 담당하는 배달이라는 업무는 이동성이 큰 노무 제공이다.⁴⁾ 그러므로 배달업무가 산업안전보건법의 대상임은 명확하다. 하지만 배달업무가 주로 이루어지는 사업장은 5인 미만의 이른바 영세 사업장이다. 이 때문에 산업안전보건법 시행령의 “적용예외사업”에 들 가능성이 높다.⁵⁾ 따라서 현행 산업안전보건법으로 배달근로자의 재해예방에 대한 사업주의 노력을 실제로 독려하기는 쉽지 않게 된다. 산업재해는 사후 보상보다 사전적 예방이 우선임에도 오로지 사후 보상에만 의존하여야 하는 상황이 될 수도 있는 것이다.

게다가 영세 사업장이다 보니 사회보험의 적용 대상임에도 가입을 기피하는 경우도 적지 않다. 실제로 사업장에 근무를 하는 배달근로자가 교통사고의 피해로 요양을 하더라도 산재보험 가입이 되어 있지 않아 휴업급여를 받을 수 없다든가 하여 사후 보상도 제대로 이루어지지 않기도 한다.

이러한 문제점을 인식하여 한국노동연구원은 2011년 10월 중에 서울인천경기 일원의 음식점업⁶⁾ 사업주 344명과 근로자 471명을 대상으로 하여 설문조사를 실시하였다.⁷⁾ 조사 내용은 배달관련 사고경험 및 처리방식, 안전을 위한 대책, 애로사항 및 배달사고를 줄이기 위한 제언 등이다. 그리고 사업주에게는 영업점 현황, 배달 현황, 배달근로자의 채용 및 고용실태 관련 사항을 질문하였고, 근로자에게는 배달근로 이력, 임금 및 근로실태와 관련된 사항을 질문하였다. 이 글은 이 설문조사 결과와 이 결과를 토대로 하여 도출된 몇 가지 정책 제언을 정리하고자 한다.

-
- 4) 사실 이 글에서 다루는 배달근로자의 배달소요시간은 20분 내외인 경우가 대부분이다. 하지만 이보다 장거리를 필요로 하는 퀵서비스기사의 업무나 다른 이륜차 배달업무에도 이 글의 정책적 제언은 응용할 수 있을 것이다.
 - 5) 산업안전보건법 제3조(적용 범위) 제1항에서는 모든 사업이나 사업장이 산업안전보건법의 적용대상을 밝히고 있으나 “유해·위험의 정도, 사업의 종류·규모 및 사업의 소재지 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 사업에는 이 법의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다”고 하였다. 같은 법 시행령 제2조의2(적용범위 등) 제1항에서 산업안전보건법의 일부를 적용하지 않는 사업이나 사업장을 별표 1에 명시한다고 하고, 별표 1에서 해당 사업으로 “상시 근로자 5명 미만을 사용하는 사업”을 들고, 이 사업은 법 제1장을 비롯한 여러 규정이 적용되지 않음을 밝히고 있다.
 - 6) 중식, 피자, 치킨 등 배달이 주로 이루어지는 음식점업을 대상으로 하였다.
 - 7) 조사지역을 서울, 인천, 경기도로 한정된 이유는 조사의 용이성 때문이기도 하지만, 설문지를 만드는 과정에서 서울경기, 충청, 강원, 전라, 경상 등 5대 권역의 대도시에서 심층면접을 실시해 본 결과 지역에 따른 특성이 크게 다르지 않다는 사실을 확인하였기 때문이다. 배달을 주로 하는 음식점업의 모집단을 파악하기가 어려운 점을 감안하여 서울인천경기 지역의 전화번호부에서 배달관련 음식점업의 사업장 수를 파악한 뒤 이를 중식, 치킨, 피자, 기타의 네 범주로 구분하여 표본을 할당하였다. 따라서 이 조사 결과가 반드시 배달관련 음식점업의 특성을 대표한다고 보기는 어려우나 정책 판단을 위한 정보의 수집에 어려움은 없었다고 보아야 할 것이다.

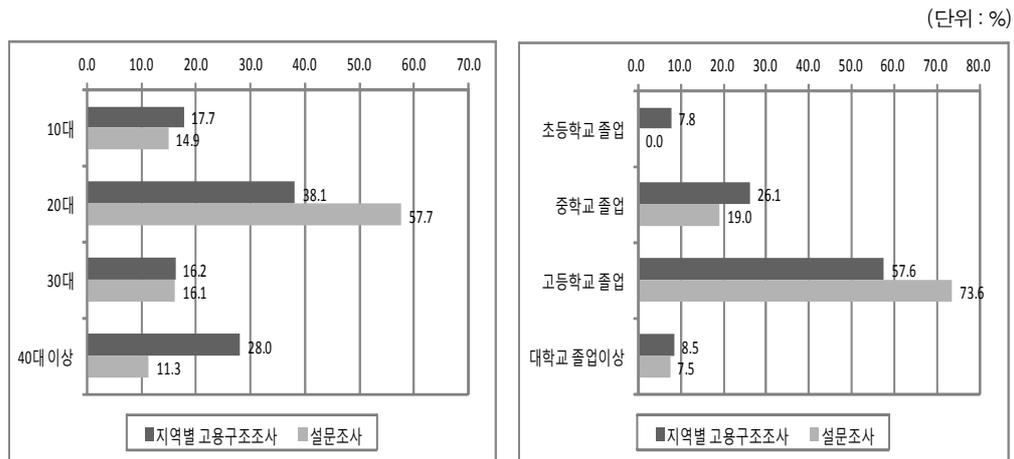
II. 배달근로자의 특성과 근로실태

1. 배달근로자의 특성

음식배달업 근로자들은 저학력의 젊은 남성이 주를 이루고 있었다. 지역별 고용조사(통계청⁸⁾)를 보면 전체 근로자의 92%가 남성이고, 10대와 20대가 55.8%였다. 본 연구원의 설문조사에서는 조사대상의 73%가 10대와 20대였으며, 전체의 92.6%가 고졸 이하의 학력이었다.⁹⁾

음식배달업에 종사한 기간은 지역별 고용조사 결과를 보면, 1년 미만인 경우가 37.9%, 1년에서 3년 미만이 30.5%, 3년에서 10년 미만이 22.1%, 10년 이상이 9.5%였다. 본 연구원의 설문조사에서는 1년 미만 7.73%, 1년에서 3년 미만이 16.9%, 3년에서 10년 미만이 60.9%, 10년 이상이 14.5%였다. 근속기간으로는 3년 미만인 경우가 설문조사 결과에서는

[그림 1] 음식점업 배달근로자 특성(연령과 교육수준)

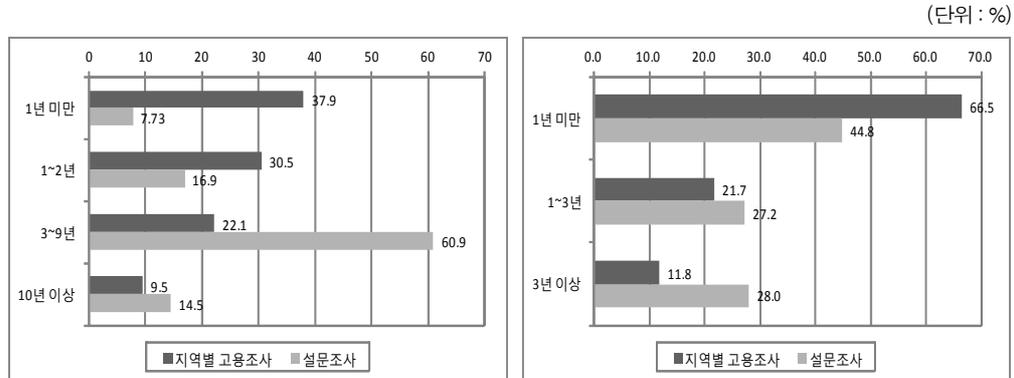


자료 : 통계청, 2010년 지역별 고용조사 원자료 ; 한국노동연구원 설문조사.

- 8) 지역별 고용조사는 매년 전국의 175,000가구의 고용실태를 조사한 것으로 산업·직업에 대한 세분화된 자료를 얻을 수 있다. 이 조사에서 산업분류와 직업분류를 동시에 살펴보면 음식배달업 근로자의 고용실태를 파악할 수 있다. 즉 산업소분류에서 음식점업(561)이고 동시에 직업소분류에서 배달원(922)으로 분류된 사람을 음식배달업 종사자라고 추정할 수 있다.
- 9) 양 조사에서 나타나는 연령별 구성의 차이는 본 연구원의 설문조사가 중식, 치킨, 피자배달 위주의 음식점업을 대상으로 하였다는 점과 관련이 있을 것으로 보인다.

72.0%였으며, 지역별 고용구조조사 결과에서는 88.2%였다. 본 연구원의 설문조사가 3년 이상의 경력을 가진 배달근로자를 중심으로 이루어졌음을 알 수 있으나 근속기간에서는 그다지 차이가 없어 배달근로자가 한 사업장에 머무르는 기간이 길지 않음이 확인된다.

[그림 2] 음식점업 배달근로자 특성(종사기간과 근속기간)



자료 : 통계청, 2010년 지역별 고용조사 원자료; 한국노동연구원 설문조사.

2. 배달근로자의 채용과정과 근로계약

음식배달업 근로자들의 취업경로를 보면 친구나 지인, 친인척 등을 통해서 취업하는 경우가 50.9%, 생활정보지, 인터넷사이트, 길거리 광고 등을 통하는 경우가 48.3%인 반면, 인력사무소·인력시장, 고용노동부 워크넷 등 공식적인 알선경로를 통해서 취업이 이루어지는 경우는 거의 없었다.¹⁰⁾ 배달근로자를 채용하는 사업주도 채용경로는 유사하였다.

<표 1> 음식배달업 종사 근로자의 채용 경로

(단위 : 명, %)

	(종업원의) 친구/지인을 통해	생활정보지를 통해	일반취업/아르바이트사 이트를 통해서	길거리 또는 상점의 광고를 통해	가족 또는 친척의 소개를 통해	인력사무소, 인력시장	고용노동부 고용센터/워크넷을 통해
사업주 (344명)	156 45.3	89 25.9	53 15.4	25 7.3	16 4.7	4 1.2	1 0.3
근로자 (471명)	212 45.0	103 21.9	63 13.4	61 13.0	28 5.9	3 0.6	1 0.2

자료 : 한국노동연구원 설문조사.

10) 심층면접을 통하여 알게 된 사실로 일부 지역에서는 재료상이 알선업을 대행하는 경우도 있었다. 말하자면, 평소에 알고 지내던 재료상에 배달근로자가 일자리를 부탁하고, 배달원이 필요한 사업주가 재료상에 연락하여 구직/구인이 이루어지는 방식이다.

음식배달업 근로자는 약 1/3만이 근로계약서를 작성하였다. 채용 시 근로자에게 제출하도록 한 서류를 보면 운전면허증과 주민등록등본을 제출하도록 하는 경우는 약 80%에 이르지만, 이력서, 보건증을 제출하도록 하는 경우는 각각 39%와 43%로 낮게 나타났다. 근로계약서, 야간연장근로 동의서, 부모·후견인 동의서 등 노동법 관련 서류 작성은 업종에 따른 차이가 컸다. 대형 프랜차이즈가 많은 피자업의 경우 다른 업종에 비해서 노동 관련 서류의 작성 및 제출요구가 높은 편이었다.

<표 2> 업종별 근로계약서 및 연장근로 동의서 작성비율

(단위: 명, %)

		사례수	근로계약서	야간연장근로 동의서	
사업주	전 체	344	39.0	23.8	
	업종	치킨	87	33.3	17.2
		중식	84	35.7	15.5
		피자	85	62.4	48.2
		기타	88	25.0	14.8
근로자	전 체	471	38.6	20.2	
	업종	치킨	116	34.5	14.7
		중식	118	24.6	7.6
		피자	118	62.7	43.2
		기타	119	32.8	15.1

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 3> 현 일자리 고용 시 사업주에게 제출한 서류

(단위: 명, %)

		사례수	운전면허증	주민등록등본	보건증	이력서	
사업주	전 체	344	79.4	74.7	42.7	39.0	
	업종	치킨	87	75.9	73.6	36.8	34.5
		중식	84	82.1	69.0	35.7	28.6
		피자	85	85.9	82.4	64.7	51.8
		기타	88	73.9	73.9	34.1	40.9
근로자	전 체	471	82.8	78.6	47.6	39.5	
	업종	치킨	116	81.9	71.6	46.6	27.6
		중식	118	80.5	78.8	45.8	38.1
		피자	118	89.0	83.9	65.3	51.7
		기타	119	79.8	79.8	32.8	40.3

자료: 한국노동연구원 설문조사.

3. 배달근로자의 근로시간과 소득

배달근로자는 장시간의 노동을 하고 있었다. 하루에 평균 9시간 이상, 일주일에 평균 6일 가까이 일하고, 22.5%의 근로자는 휴무일이 하루도 없었다. 또한 정해진 휴게시간이 있는 경우는 전체의 6% 수준이었으며, 56%는 알아서 일이 한가할 때 쉬는다고 답했고, 아예 휴게시간이 없다고 답한 경우도 38%에 달했다. 별도의 휴게시설이 갖추어져 있는 경우가 거의 없었으며, 정해진 휴게시간이 있다고 응답한 경우도 50분 수준의 휴게시간을 가지고 있었다.¹¹⁾ 이처럼 높은 근로강도가 배달근로자의 근속기간이 짧고, 사업주가 배달근로자를 구하기 어렵게 만드는 배경이 됨을 알 수 있다.

음식배달업 근로자는 하루에 주중 약 20건, 주말 약 30건 정도를 배달하고 있는 것으로 나타났다. 업종별로 보면 근로자 1인당 하루 배달건수는 중식이 가장 높았다. 중식은 1인당 하루 배달건수가 주중 25건 이상, 주말 36건 이상이었다. 배달은 평일보다는 주말에, 낮보다는 저녁시간대에 많이 몰리고 있는 것으로 드러났다. 배달시간은 대체로 20분 이내였다.

본문에서 표는 생략하지만, 중식업은 월급제로 급여가 지급되는 편이며, 피자나 치킨 배달의 경우는 시급제와 월급제가 반반씩이었다. 급여는 중식이 상대적으로 높고, 피자업이 낮았다. 이는 중식은 연령이 상당히 높은 종사자를 월급으로 고용하고 있고, 피자업은 10대, 20대 초반 근로자를 시급으로 고용하고 있기 때문이라고 볼 수 있다.

〈표 4〉 음식배달업 종사자의 주당 근로일 수

(단위: 명, %)

		사례수	2일	3일	4일	5일	6일	7일	평균	
사업주	전 체	344	1.7	2.9	3.8	18.3	44.2	29.1	5.88	
	업종	치킨	87	2.3	5.7	5.7	16.1	36.8	33.3	5.79
		중식	84	-	-	-	9.5	57.1	33.3	6.24
		피자	85	2.4	4.7	8.2	32.9	31.8	20.0	5.47
		기타	88	2.3	1.1	1.1	14.8	51.1	29.5	6.00
근로자	전 체	471	1.9	1.3	2.8	18.0	54.1	21.9	5.87	
	업종	치킨	116	0.9	0.9	3.4	19.0	49.1	26.7	5.95
		중식	118	1.6	-	1.7	7.6	61.9	27.1	6.08
		피자	118	4.2	3.4	5.9	30.5	40.7	15.3	5.46
		기타	119	0.8	0.8	-	15.1	64.7	18.5	5.97

자료: 한국노동연구원 설문조사.

11) 이 결과는 사례수가 적어 통계적으로 유의한 것으로 해석하기는 어렵다.

<표 5> 휴무일 여부와 월평균 휴일 수(휴무일이 있는 경우)

(단위: 명, %)

		휴무일 여부		휴무일 있는 경우 월평균 휴일 수						
		사례수	휴무일 있음	사례수	1~2회	3~4회	5~8회	8회 초과	월평균 휴일 수	
사업주	전 체	344	77.3	266	28.2	50.4	18.8	2.6	4.12	
	업종	치킨	87	72.4	63	33.3	46.0	17.5	3.2	4.03
		중식	84	81.0	68	26.5	64.7	8.8	0.0	3.54
		피자	85	83.5	71	21.1	46.5	28.2	4.2	4.82
		기타	88	72.7	64	32.8	43.8	20.3	3.1	4.06
근로자	전 체	471	77.5	365	32.6	54.0	11.8	1.6	3.55	
	업종	치킨	116	70.7	82	26.8	57.3	15.9	0.0	3.74
		중식	118	80.5	95	44.2	52.6	2.1	1.1	2.92
		피자	118	72.0	85	27.1	47.1	21.2	4.7	4.20
		기타	119	86.6	103	31.1	58.3	9.7	1.0	3.43

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 6> 일일 평균 근무시간

(단위: 명, %)

		사례수	근무시간					평균 근무시간	
			5시간 이하	6~7시간	8~9시간	10~11시간	12시간 이상		
사업주	전 체	344	12.5	18.9	15.7	31.4	21.5	8.79	
	업종	치킨	87	26.4	32.2	19.5	12.6	9.2	7.11
		중식	84	2.4	2.4	8.3	47.6	39.3	10.50
		피자	85	10.6	23.5	18.8	27.1	20.0	8.73
		기타	88	10.2	17.0	15.9	38.6	18.2	8.89
근로자	전 체	471	9.3	18.7	17.8	29.9	24.2	9.03	
	업종	치킨	116	14.7	33.6	14.7	24.1	12.9	8.08
		중식	118	4.2	4.2	12.7	35.6	43.2	10.31
		피자	118	9.3	26.3	22.9	28.0	13.6	8.42
		기타	119	9.2	10.9	21.0	31.9	26.9	9.29
	연령	10대	70	21.4	41.4	12.9	15.7	8.6	7.30
		20대	272	7.4	19.5	21.3	31.3	20.6	9.00
		30대	76	3.9	7.9	13.2	35.5	39.5	10.14
		40대 이상	53	11.3	0.0	13.2	34.0	41.5	8.87

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 7> 배달근로자 휴게시간 제공 여부

(단위: 명, %)

		전체	예, 일일 평균 휴게시간이 정해져 있다			특별히 정해 있지 않고, 배달이 없을 때 쉰다		별도의 휴게시간이 없다	
			명	명	%	명	%	명	%
사업주	전체	344	19	5.5	177	51.5	148	43.0	
	업종	치킨	87	2	2.3	44	50.6	41	47.1
		중식	84	2	2.4	52	61.9	30	35.7
		피자	85	9	10.6	47	55.3	29	34.1
		기타	88	6	6.8	34	38.6	48	54.5
근로자	전체	471	28	5.9	265	56.3	178	37.8	
	업종	치킨	116	1	0.9	64	55.2	51	44.0
		중식	118	3	2.5	67	56.8	48	40.7
		피자	118	19	16.1	64	54.2	35	29.7
		기타	119	5	4.2	70	58.8	44	37.0
	연령	10대	70	4	5.7	38	54.3	28	40.0
		20대	272	17	6.3	153	56.3	102	37.5
		30대	76	5	6.6	37	48.7	34	44.7
		40대 이상	53	2	3.8	37	69.8	14	26.4

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 8> 배달근로자 휴게시설 유무와 별도 휴게시간 정도

(단위: 명, %)

	조사대상	별도의 휴게시설 마련 여부				정해진 휴게시간의 정도	
		없음		있음		조사대상	평균(분)
사업주	196	170	86.7	26	13.3	19	50.5
근로자	293	252	86.0	41	14.0	28	49.6

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 9> 배달근로자 하루 평균 배달건수(주중)

(단위: 명, %)

		전체	10건 이하	10~20건 이하	20~30건 이하	30건 초과	주중 평균	
			명	%	명	%		명
사업주	전체	344	24.1	41.9	24.4	9.6	20.4	
	업종	치킨	87	24.1	34.0	17.9	9.1	18.2
		중식	84	6.0	18.8	40.5	54.5	27.1
		피자	85	28.9	24.3	21.4	24.2	19.3
		기타	88	41.0	22.9	20.2	12.1	17.5
근로자	전체	471	16.6	45.9	30.1	7.4	20.9	
	업종	치킨	116	23.1	28.2	23.2	11.4	19.9
		중식	118	15.4	18.1	33.1	57.1	25.3
		피자	118	44.9	28.2	9.9	22.9	17.5
		기타	119	16.7	25.5	33.8	8.6	21.1
	연령	10대	70	20.5	18.1	9.2	5.7	18.1
		20대	272	53.8	58.3	58.5	60.0	21.2
		30대	76	14.1	15.3	16.9	22.9	21.7
		40대 이상	53	11.5	8.3	15.5	11.4	22.3

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 10> 배달근로자 하루 평균 배달건수(주말)

(단위: 명, %)

		전체	10건 이하	10~20건 이하	20~30건 이하	30건 초과	주말 평균	
사업주	전체	344	6.4	28.5	29.9	35.2	28.9	
	업종	치킨	87	22.7	26.5	40.8	11.6	26.6
		중식	84	9.1	8.2	18.4	45.5	39.4
		피자	85	18.2	31.6	17.5	26.4	29.4
		기타	88	50.0	33.7	23.3	16.5	24.8
근로자	전체	471	4.0	26.5	28.2	41.2	31.2	
	업종	치킨	116	26.3	26.4	27.8	21.1	30.0
		중식	118	15.8	16.0	18.8	36.1	36.1
		피자	118	36.8	33.6	29.3	15.5	27.6
		기타	119	21.1	24.0	24.1	27.3	31.3
	연령	10대	70	5.3	22.4	19.5	7.7	27.1
		20대	272	63.2	51.2	55.6	62.9	32.4
		30대	76	15.8	17.6	12.8	17.5	32.0
		40대 이상	53	15.8	8.8	12.0	11.9	29.3

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 11> 배달근로자 평균급여

	전체(명)	시급(원)	일급(원)	월급(만 원)
사업주	344	5,179	54,417	132
배달근로자	471	5,150	59,667	133

자료: 한국노동연구원 설문조사.

III. 배달근로자의 산업안전·산업재해 실태

1. 배달근로자의 사업장 산재보험 가입

통계청의 경제활동인구조사 부가조사(8월)에서 고용원이 있는 자영업자의 산재보험 가입 여부를 확인할 수 있다. 경제활동인구부가조사는 가구를 대상으로 하는 조사이나 고용원이 있는 자영업자는 일종의 사업주로 간주할 수 있으므로 사업체조사와 유사하다고 할 수 있다. 결과를 보면, 도소매업·음식숙박업의 경우에 2011년 8월 현재 산재보험에 가입한 자영업자(고용원이 있는 경우)의 비율이 29.9%이다. 도소매업이 포함되어 있는 점이 아쉬우나 대체로 이 비율을 참고로 할 만하다.¹²⁾

〈표 12〉 고용원이 있는 자영업자의 성별 및 산업별 산재보험 가입 여부

(단위: %)

		고용원이 있는 자영업자	2010. 8		2011. 8	
			가입	미가입	가입	미가입
전 체		100.0	41.2	58.8	37.3	62.7
성별	남성	100.0	45.2	54.8	40.1	59.9
	여성	100.0	27.4	72.6	27.1	72.9
산업 분류별	농림어업	100.0	1.7	98.3	8.4	91.6
	광공업	100.0	59.8	40.2	58.1	41.9
	사회간접자본 및 기타서비스업	100.0	39.2	60.8	34.6	65.4
	- 건설업	100.0	45.7	54.3	40.0	60.0
	- 도소매업·음식숙박업	100.0	33.6	66.4	29.9	70.1
	- 사업개인·공공서비스업	100.0	45.8	54.2	40.0	60.0
	- 전기·운수·통신·금융업	100.0	39.7	60.3	40.2	59.8

자료: 통계청 보도자료.

배달근로자가 본인의 고용산재보험 가입 여부를 알기란 쉽지 않다. 소규모 사업장에서 사업주가 특별히 언급하지 않게 되면, 더더욱 이에 대해 알기가 어렵기 때문이다. 현재의 일자리를 시작할 때 사업주(영업점 대표나 매니저 포함)가 고용산재보험에 대하여 별도의 언급을 하였는지 배달근로자에게 물어보았다. 고용보험과 산재보험에 대하여 명확히 언급한 경우는 3할을 넘지 않았다. 피자점의 경우는 상대적으로 언급한 비율이 높은 것으로 나타나는데 이는 직영점과 같은 경우에 매니저를 통하여 이 사실을 알리도록 하고 있기 때문인 것으로 보인다.

〈표 13〉 사업주 고용산재보험 언급 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	언급하였다	언급하지 않았다	잘모르겠다
산재보험	전 체	471	32.3	49.3	18.5
	치킨	116	24.1	56.9	19.0
	중식	118	29.7	49.2	21.2
	피자	118	53.4	33.9	12.7
	기타	119	21.8	57.1	21.0
고용보험	전 체	471	27.4	52.9	19.7
	치킨	116	16.4	62.9	20.7
	중식	118	25.4	52.5	22.0
	피자	118	48.3	35.6	16.1
	기타	119	19.3	60.5	20.2

자료: 한국노동연구원 설문조사.

12) 고용노동부(2010)에 따르면, 이륜차 산재발생은 음식숙박업 다음으로 도소매업이다.

2. 배달근로자의 교통사고 발생과 산업재해 실태

지난 3년간 배달근로자가 이륜차(오토바이)로 배달하다가 교통사고가 난 적이 있는 사업장은 35.2%였다. 상대적으로 치킨과 피자를 업종으로 하는 음식점에서 사고 발생 비율이 높았다. 교통사고가 있었던 사업장의 경우에 평균 4건의 교통사고가 있었던 것으로 나타나 매년 적어도 1건 이상의 사고가 있었음을 알 수 있다. 배달근로자의 경우에 연령별 차이가 예상되어 연령별 사고 발생 여부를 알아보았다. 주로 20세 미만과 30대 초반의 경우에 사고 발생 경험이 많았음을 알 수 있다.

경험한 교통사고 가운데 사고 정도가 가장 컸던 사고를 회상하게 하여 이 사고와 관련하여 배달근로자가 가해자였는지 아니면 피해자였는지를 알아보면, 사업주의 43.0%는 배달근로자가 피해자였으며, 쌍방과실이 24.8%였다고 한다. 이는 주로 사륜차를 대상으로 하여 일어난 사고였기 때문인 것으로 보인다. 비율로 본다면, 낮은 편이나 이륜차와 연계된 사고, 주행 중에 넘어진다든가 물건장애물 등과 충돌한다든가 심지어 대인사고도 있었던 것으로 확인된다.

<표 14> 배달 중 교통사고 발생 여부와 발생 건수(사업주 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	예	아니오	평균발생건수
전 체	344	35.2	64.8	3.99
치킨	87	40.2	59.8	4.23
중식	84	35.7	64.3	2.67
피자	85	38.8	61.2	6.00
기타	88	26.1	73.9	2.48

자료: 한국노동연구원 설문조사.

<표 15> 배달 중 교통사고 발생 여부와 발생 건수(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	예	아니오
전 체		471	27.6	72.4
업종	치킨	116	23.3	76.7
	중식	118	30.5	69.5
	피자	118	37.3	62.7
	기타	119	19.3	80.7
연령	19세 이하	70	34.3	65.7
	20대 초반	174	20.7	79.3
	20대 후반	98	28.6	71.4
	30대 초반	41	34.1	65.9
	30대 후반	35	31.4	68.6

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 16〉 배달 중 교통사고의 가해 여부(사업주 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	피해자	쌍방과실	가해자	혼자서 일어난 사고
전 체	121	43.0	24.8	19.8	12.4
치킨	35	42.9	17.1	25.7	14.3
중식	30	33.3	36.7	16.7	13.3
피자	33	57.6	24.2	9.1	9.1
기타	23	34.8	21.7	30.4	13.0

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 17〉 배달 중 교통사고의 종류(사업주 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	사륜차와의 사고	이륜차와의 사고	주행 중에 넘어짐	물건, 장애물 등에 충돌	사람과의 사고
전 체	121	68.6	11.6	10.7	5.8	3.3
치킨	35	68.6	5.7	8.6	11.4	5.7
중식	30	63.3	13.3	16.7	3.3	3.3
피자	33	69.7	15.2	6.1	6.1	3.0
기타	23	73.9	13.0	13.0	-	-

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 18〉 배달 중 교통사고의 가해 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	피해자	쌍방과실	가해자	혼자서 일어난 사고
전 체	130	47.7	20.8	13.1	18.5
치킨	27	44.4	18.5	11.1	25.9
중식	36	55.6	22.2	8.3	13.9
피자	44	40.9	27.3	15.9	15.9
기타	23	52.2	8.7	17.4	21.7

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 19〉 배달 중 교통사고의 종류(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	사륜차와의 사고	이륜차와의 사고	주행 중에 넘어짐	물건, 장애물 등에 충돌	사람과의 사고
전 체	130	60.0	11.5	11.5	10.8	6.2
치킨	27	59.3	7.4	11.1	22.2	-
중식	36	61.1	19.4	11.1	5.6	2.8
피자	44	61.4	9.1	13.6	2.3	13.6
기타	23	56.5	8.7	8.7	21.7	4.3

자료: 한국노동연구원 설문조사.

배달근로자가 현재의 일자리에서 교통사고 이외에 경험하는 업무상 재해로서는 넘어 지거나 물건·시설 등에 충돌하는 경우였다. 많지는 않았으나 사업장이 음식제조와 관련 되어 있어서 찢림·베임, 화상, 피부 질환 등의 피해도 있었음을 알 수 있다. 피자의 경우는 배달 업무를 중심으로 하고 있고 음식제조 과정이 비교적 단순한 편에 들어 교통사고 이외의 재해는 없다고 응답한 배달근로자의 비율이 상대적으로 높았다.

<표 20> 교통사고 이외의 업무상 재해(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

	전체	치킨	중식	피자	기타
사례수	471	116	118	118	119
넘어짐	58.39	68.10	56.78	46.61	62.18
충돌	33.97	30.17	43.22	27.97	34.45
찢림 및 베임	11.46	6.03	12.71	15.25	11.76
무리한 신체활동	6.79	8.62	6.78	3.39	8.40
화상	5.10	2.59	6.78	6.78	4.20
피부 질환	4.88	6.03	6.78	4.24	2.52
기계 등에 끼거나 놀림	1.06	1.72	0.85	0.85	0.84
폭행	0.85	0.86	1.69	-	0.84
감전/방사선에 의한 손상	0.42	-	-	-	1.68
없음	19.53	14.66	16.95	30.51	15.97

자료: 한국노동연구원 설문조사.

3. 배달근로자의 교통사고 안전조치

배달업무에서 필수적인 것은 안전교육과 보호장구 착용이다. 먼저 사업주의 6할 정도는 안전모·보호장구를 반드시 착용하도록 하고 있었다. 25.3%는 수시로 권장하는 편이라는 응답이었다. 하지만 2%에 지나지 않으나 배달근로자의 판단에 일임한다는 경우도 있었다. 사실 사업주의 관찰에서 벗어나는 배달 업무라 안전모·보호장구의 착용을 일일이 간섭하기 어려운 측면이 없지 않으나 이는 사업주의 책임의식을 강화하는 방향으로 하여야 할 것으로 보인다. 특히 10대 배달근로자의 경우에 배달업무 중에 안전모 착용 준수율이 떨어지고 있다. 특이하게도 30대 초반의 배달근로자도 비슷하다. 앞에서 살펴본 사고경험도 이들 연령대에서 상대적으로 높은 편이었다.

그리고 현재는 안전모를 착용하지 않고 배달 업무를 수행하다가 교통위반으로 적발되는 경우에 배달근로자 본인에게 벌금이 부과됨으로써 안전모·보호장구 착용은 배달근

로자 본인의 책임으로만 귀결되는 문화가 형성되어 있다. 물론 사업주에게 배달근로자의 교통위반사항을 부담하도록 하는 방안이 가능하지 않을 것으로 보이나, 사업주의 책임의식을 제고하는 방향으로 유도하여야 할 것으로 보인다.

〈표 21〉 배달업무 중 안전모·보호장구 착용 권장 여부(사업주 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	반드시 착용하도록 한다	수시로 권장하는 편이다	가끔 권장하는 편이다	배달원의 판단에 일임한다
전 체	344	63.7	25.3	9.0	2.0
치킨	87	59.8	24.1	12.6	3.4
중식	84	59.5	27.4	11.9	1.2
피자	85	75.3	21.2	3.5	
기타	88	60.2	28.4	8.0	3.4

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 22〉 배달업무 중 안전모 착용 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	반드시 착용한다	대부분 착용하는 편이다	가끔 착용하는 편이다	거의 대부분 착용하지 않는다	안전모가 없다
전 체		471	27.2	54.1	11.7	6.2	0.8
업종	치킨	116	25.9	59.5	10.3	4.3	
	중식	118	24.6	57.6	15.3	2.5	
	피자	118	34.7	45.8	9.3	7.6	2.5
	기타	119	23.5	53.8	11.8	10.1	0.8
연령	19세 이하	70	18.6	48.6	22.9	10.0	
	20대 초반	174	27.0	57.5	9.2	4.6	1.7
	20대 후반	98	20.4	58.2	13.3	7.1	1.0
	30대 초반	41	34.1	39.0	12.2	14.6	
	30대 후반	35	37.1	57.1	2.9	2.9	

자료: 한국노동연구원 설문조사.

배달근로자를 대상으로 안전교육의 실시는 제대로 이루어지지 않고 있다고 보는 편이 좋을 것이다. 사업주의 약 7할은 안전운행을 얘기하는 정도이거나 아예 관심이 없는 경우인 것으로 나타났다. 이는 배달근로자의 응답에서도 유사한 결과를 보였다. 심층면접 조사에서도 사업주가 배달근로자에게 정기적으로 안전교육을 실시한다고 응답한 경우는 거의 없었다.

〈표 23〉 배달업무 중 보호장구 착용 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	반드시 착용한다	대부분 착용하는 편이다	가끔 착용하는 편이다	거의 대부분 착용하지 않는다	보호장구가 없다
전 체		471	13.8	36.3	18.0	13.4	18.5
업종	치킨	116	9.5	43.1	16.4	15.5	15.5
	중식	118	9.3	38.1	14.4	15.3	22.9
	피자	118	26.3	33.1	16.1	11.0	13.6
	기타	119	10.1	31.1	25.2	11.8	21.8
연령	19세 이하	70	10.0	32.9	11.4	25.7	20.0
	20대 초반	174	10.9	33.3	26.4	10.9	18.4
	20대 후반	98	15.3	39.8	16.3	13.3	15.3
	30대 초반	41	12.2	36.6	14.6	7.3	29.3
	30대 후반	35	28.6	34.3	11.4	11.4	14.3

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 24〉 배달근로자 안전교육 실시 여부(사업주 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	정기적으로 교육을 실시하고 있다	비정기적이지만 가끔 교육을 실시하는 편이다	별도 교육은 없지만 배달을 할 때 안전운행을 강조하는 편이다	안전교육에 대해 잘 모르고 관심도 없는 편이다
전 체		344	12.5	19.8	65.7	2.0
치킨		87	5.7	21.8	71.3	1.1
중식		84	7.1	13.1	77.4	2.4
피자		85	27.1	20.0	48.2	4.7
기타		88	10.2	23.9	65.9	

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 25〉 배달근로자 안전교육 실시 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	사업주가 정기적으로 교육을 실시하고 있다	비정기적이지만 가끔 사업주가 교육을 실시하는 편이다	별도 교육은 없지만 배달을 할 때 안전운행을 강조하는 편이다	안전교육도 없고 안전운행에 대해 관심도 없는 편이다
전 체		471	10.6	21.4	60.9	7.0
치킨		116	7.8	21.6	60.3	10.3
중식		118	4.2	22.9	70.3	2.5
피자		118	24.6	19.5	51.7	4.2
기타		119	5.9	21.8	61.3	10.9

자료: 한국노동연구원 설문조사.

사고에 대비하여 책임보험에 가입한 사업주는 약 7할 가까이 되었다. 상해보험은 절반을 조금 넘어서는 수치였으며, 종합보험은 5할에 미치지 못하는 수치였다. 가입은 하지 않았을지라도 보험의 필요성을 느끼고 있는 사업주도 많은 편이었다.

배달근로자의 경우는 상해보험에 가입한 경우가 3할에 미치지 못하였다. 하지만 가입의 필요성을 느끼고 있는 미가입자가 절반 수준이었다. 국민연금에 가입한 배달근로자는 직장가입자와 지역가입자를 합하더라도 3할이 되지 못하였다. 필요하다고 느끼고 있는 배달근로자가 약 4할이며, 필요성을 느끼지 않는 배달근로자가 3할이나 되었다.

〈표 26〉 보험 가입 여부(사업주 응답)

(단위: 명, %)

		사례수	가입하였다	가입하지 않았으나 필요하다고 본다	가입하지 않았으며 필요 없다고 본다
상해 보험	전 체	344	53.8	37.5	8.7
	치킨	87	55.2	35.6	9.2
	중식	84	47.6	45.2	7.1
	피자	85	68.2	22.4	9.4
	기타	88	44.3	46.6	9.1
책임 보험	전 체	344	69.8	26.5	3.8
	치킨	87	79.3	16.1	4.6
	중식	84	60.7	35.7	3.6
	피자	85	78.8	18.8	2.4
	기타	88	60.2	35.2	4.5
종합 보험	전 체	344	47.4	45.3	7.3
	치킨	87	48.3	44.8	6.9
	중식	84	48.8	45.2	6.0
	피자	85	61.2	30.6	8.2
	기타	88	31.8	60.2	8.0

자료: 한국노동연구원 설문조사.

〈표 27〉 상해보험 가입 여부(배달근로자 응답)

(단위: 명, %)

	사례수	가입하였다	가입하지 않았으나 필요하다고 본다	가입하지 않았으며 필요 없다고 본다
전 체	471	28.5	50.5	21.0
치킨	116	23.3	51.7	25.0
중식	118	28.8	55.1	16.1
피자	118	30.5	52.5	16.9
기타	119	31.1	42.9	26.1

자료: 한국노동연구원 설문조사.

IV. 맺음말

음식점업 배달근로자들은 잦은 이직과 장시간 근로 그리고 교통사고 노출 등 근로실태와 산업안전이라는 관점에서 볼 때 열악하다고 하여야 할 환경에서 일하고 있음을 2011년 한국노동연구원 실태조사에서 확인하였다. 이들의 근로조건 개선을 위한 정책지원방안을 생각해 봄으로써 결론을 맺고자 한다.

근로자의 근로조건 개선은 사업주의 배려와 개선 의지 그리고 근로자 본인의 자각과 요구에 달려 있다. 하지만 이 두 조건의 어느 한 가지도 충족하기 어려운 경우에는 정부의 개입이 필요하게 된다. 바로 근로기준법의 적용과 준수이다. 근로기준법은 상시근로자가 5인 미만인 사업장에서는 일부 규정이 적용되고 있으며, 이는 산업안전보건법의 경우에도 유사하다. 2011년 실태조사에서도 확인되었듯이 배달근로자의 휴게시간이나 휴일은 근로기준법의 규정을 그다지 따르고 있지 않는 실정이다. 상시근로자 5인 미만의 사업장이라면 ‘영세자영업’에 해당하는 만큼 소규모 사업장의 근로기준법 준수를 강제하기란 현실적으로 쉽지 않다는 점은 누구나 인정하는 사실이다. 그렇다고 해서 피고용인의 처우를 유보한다는 것은 근로기준법이 제정된 지 60년이 다 되어가는 현 시점에서 결코 지지하기 어렵다. 이러한 점에서 근로기준법 준수와 고용산재보험 적용은 유보 사항이 아니라 의무임을 사업주가 인식하도록 하는 정부의 노력이 필요하다.

다음으로 산업안전보건법의 경우에도 상시근로자 5인 미만을 사용하는 사업은 예를 들어 안전보건교육(제31조)이나 안전보건진단(제49조) 등 일부 규정의 적용에서 제외되어 있다. 따라서 이와 같이 상시근로자 5인 미만을 사용하는 사업으로서 산업재해예방에 대한 사업주의 노력을 제고할 수 있도록 하는 법 규정의 재정비가 필요하다.

흔히 교통사고는 도로교통법의 적용으로 예방 효과와 사후 조치가 있으며, 이는 배달근로자 스스로의 노력에 달려 있는 만큼 산업안전보건법의 영역에서 제외된다는 견해도 있다. 하지만 교통사고의 피해가 배달근로자(설령 가해자라 하더라도)에게 있게 될 경우에 배달업무 수행 중 교통사고는 업무상 재해로 보아야 할 것이며, 따라서 업무상 재해에 해당하는 교통사고의 예방은 산업안전보건법의 영역으로 보아야 할 것이다. 물론 도로교통법 제56조에서 사업주가 근로자에게 도로교통법을 준수하도록 “주의시키고 감독하여야 한다”고 하고 있다. 이 규정은 운전을 목적으로 고용된 근로자인지 배달근로자도 포함하는 것인지는 명확하지 않다. 따라서 산업안전보건법 제23조(안전조치)의 개정을 통하여 도로에서 수행되는 업무에 대한 사업주의 안전조치 의무를 강화하여야 할 것이다.¹³⁾

이 밖에 배달근로자를 대상으로 한 산재보험제도의 홍보 강화, 사업주와 배달근로자를

대상으로 한 안전교육 강화, 정기검진의 실시, 안전보호구 개발과 지급,¹⁴⁾ 근로계약서의 작성 등도 필요한 정책지원에 해당한다. 이러한 일련의 조치는 정부로서 사업주와 배달근로자를 지원하는 수준일 뿐이며, 사업주와 배달근로자 스스로 근로조건 개선과 산업안전 예방에 노력하는 주체가 되어야 함은 명확하다.

청소년 시절에 교통사고의 참상을 목격하였던 한 배달근로자는 사업주의 원성이 있다고 하더라도 자신은 절대 속도위반을 하지 않으며, 반드시 헬멧을 착용한다는 얘기를 면접과정에서 들을 수 있었다. 유통업의 대기업 일자리를 그만두고 자녀 교육비를 충당하기 위하여 치킨집을 경영한다는 40대 사업주는 배달근로자가 배달을 나가서 들어올 때까지 늘 마음이 불안하다는 심정을 토로하기도 하였다. 최근에 안타깝게 포기하여야 했던 몇몇 청년의 생명을 이제라도 보호하기 위해서라도, 또 청년들이 배달근로자로 안심하고 일하러 나오게 됨으로써 나타날 수 있는 긍정적 효과가 사업주에게도 미칠 수 있도록 하기 위해서 배달근로자의 근로조건 개선과 산업안전 예방을 강화하는 정책적 지원이 강구되어야 한다. 한 가지 더 덧붙인다면, 늘 “신속배달”을 강조하는 문화에서 이제는 “안전배달”을 중시하는 문화가 사회에 정착되기를 기대하여 본다. **KL**

-
- 13) 산업안전보건법 제23조 제2항에서 “사업주는 굴착, 채석, 하역, 벌목, 운송, 조작, 운반, 해체, 중량물 취급, 그 밖의 작업을 할 때 불량한 작업방법 등으로 인하여 발생하는 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다”고 하고 있다. 이를 넓게 해석한다면, 배달을 “운송”이나 “운반”으로 해석해 볼 수도 있을 것이다.
- 14) 사업주나 배달근로자와 면담을 하였을 때, 공통된 의견이 헬멧 착용이 시야를 좁게 하고, 여름에는 땀이 차서 힘들다는 것이었다. 배달근로자가 도로만을 주행하는 것이 아니라 좁은 길이나 복잡한 주택가 등을 주행하여야 하는 만큼 좌우 시야의 확보도 중요하다.