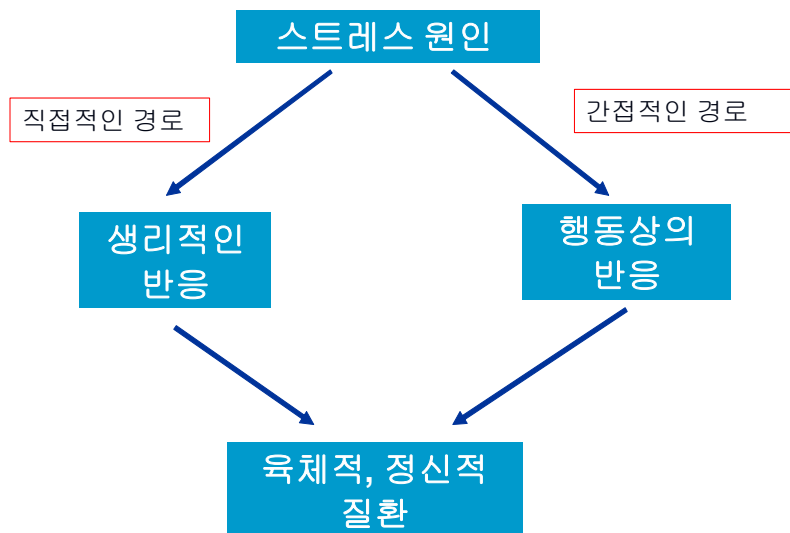


# 노동조건과 스트레스

한국노동안전보건연구소 공유정옥

## 1. 직무 스트레스

스트레스는 외부로부터 오는 자극에 대해 몸과 마음이 반응하는 현상이다. 이 중 직무 스트레스라 함은, 노동자가 노동과정이나 노동 환경으로부터 받는 스트레스를 뜻한다.



스트레스는 신체적인 질환을 유발할 수 있다. 뇌혈관계 질환, 심혈관계 질환, 근 골격계 질환 등이 대표적이며, 당뇨병 등의 각종 성인병을 악화시킨다. 뿐만 아니라 직업 수행 능력이나 행동 방식에도 변화를 유발한다. 이 때문에 직장을 잃거나 산재 사고 등의 위험에 놓이게 된다.

또한 우울증이나 불안장애와 같은 정신장애, 심신증(정신적 스트레스로 인한 신체적 증상, 신경을 많이 쓸 때 생기는 소화불량이나 설사 등의 위장장애 증상이 대표적임), 디스트레스(distress, 몸이 아픈 것과 마찬가지로 정신적 통증 혹은 고통을 의미함) 등의 문제를 야기할 수 있다.

〈 뇌·심혈관계 질환 발생 현황 (노동부 자료)〉

	1998년		2000년		2002년
발생자	672명	190%	1,950명	5.4%	2,056명
사망자	236명	179%	658명	15.5%	760명

'98년 대비 '02년도 기준 뇌·심혈관계질환 발생은 206% 증가됨. 사망자는 222% 증가

뇌심혈관계 질환이 증가하자 산안법 제5조(사업주의 의무)가 개정되고 산업보건 기준에 관한 규칙 제259조(직무스트레스에 의한 건강장해 예방조치)가 신설되었다.

○ 법 제5조(사업주의 의무) : 근로자의 신체적 피로와 정신적 스트레스 등으로 인한 건강장해를 예방해야 함.

○ 보건규칙 제259조 : 사업주는 장시간 근로, 야간작업을 포함한 교대작업, 차량운전, 정밀기계의 조작 및 감시작업 등 직무스트레스가 높은 작업종사 근로자의 건강장해 예방을 위하여 아래 사항의 조치를 하여야 함.

- 직무스트레스 요인평가 및 개선대책 마련·시행
- 작업량, 작업일정 등 작업계획 수립시 근로자 의견 반영
- 작업과 휴식 적정배분 등 근로시간과 관련된 근로조건 개선
- 근로시간 이외의 근로자 활동에 대한 복지차원 지원
- 직무스트레스 요인 등에 대한 근로자 주지
- 뇌·심혈관질환 발병위험도 평가 및 건강증진프로그램 시행

## 2. 직무 스트레스의 원인

직무 스트레스의 원인은 노동 조건에 있으며, 그 중에서도 대표적으로 꼽는 것은 다음과 같다.

- 작업 요구량과 통제 - 작업이 너무 많거나 수행하기가 어려운 경우에 업무 과중에 의한 스트레스 발생. 새로운 기술을 도입하는 경우에는 업무과중을 줄여주기도 하지만, 새로운 기술과 정보에 대처하는 것 또한 스트레스가 된다.

- 작업유형 - 교대근무, 장시간 근무, 위험한 직업 등. 잠재적으로 위험과 죽음을

동반할 수 있는 직업(경찰관, 군인, 소방관, 앰블란스 등)에 종사하는 것으로도 스트레스가 된다.

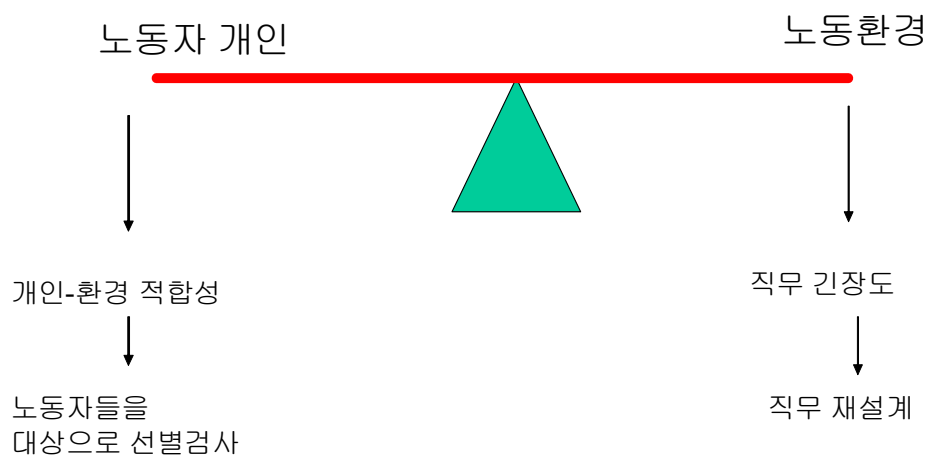
- 작업환경 및 인간공학적 인자 - 작업환경이 매우 열악하거나, 변동이 심하거나, 작업하기 부적절할 때. 장비가 너무 열악하거나, 작업장의 공간 배치가 불합리할 때, 노동자의 기술과 장비·시설이 잘 조화를 이루지 못할 때.

- 직장 내 역할 - 직장 내에서 자신의 역할이 모호하거나 불확실한 경우 스트레스가 발생. 자신이 하기 원하는 일과 실제 하는 일이 서로 상충될 때도 위험.

- 직업 안정성 - 조직의 변화로 인한 실직, 재배치, 감원, 퇴직과 조직의 합병 등이 스트레스를 유발. 승진이 좌절되거나 좌천되었을 경우, 여성이라서 진급이 차단될 경우, 급여와 보상이 부족할 경우에도 스트레스 발생. 특히 직업 안정성의 부족 또는 해고나 감원에 대한 두려움 등은 심각한 스트레스를 유발.

- 인간관계 - 공정하지 못하다거나 무시되고 있다고 느끼거나 또는 희생당하고 있다고 인식되었을 때 상사와의 관계에서 스트레스가 발생. 동료관계에서 발생하는 스트레스는 경쟁, 의사소통의 어려움 및 인격갈등으로부터 발생.

### 3. 직무 스트레스 문제를 바라보는 두가지 관점



#### 4. 사례 : “정신질환자 지하철 운전의 진실” (한겨레신문 11/24)

지난 9월 말 지하철 5~8호선을 담당하는 서울도시철도의 두 기관사가 죽었다. 한명은 지하철 터널을 헤매다 열차에 치어 죽고, 한명은 고향으로 내려가 여수 앞바다로 뛰어 들었다. 당시 <한국일보> 등 언론과 감사원에서는 ‘정신병력자가 열차운전을 한다’며 열차안전 문제의 심각성을 제기한 바 있다. 그러나 아무도 그들이 왜 그런 질병에 걸렸는지, 지금은 문제가 없는지 등에는 관심이 없다.

고인이 된 두 기관사는 1995년 서울도시철도공사 공채 1기로 입사하였다. 당시에는 기관사 적성검사를 무난히 통과한 사람들이었다. 그런데 2~3년 전부터 이상한 증세가 나타나기 시작했다. 하루 5~6시간을 쫓고 지하터널 안에서 혼자 운전해야 하는 ‘1명 승무’의 부담과 불규칙한 새벽출근 등에 시달리다 우울증, 환청 등으로 정신과 치료를 받기 시작했다. 결국 그 증세가 악화돼 선로 위에서, 바다에서 생을 마감했다. 더욱 심각한 문제는 건강하게 입사한 기관사 중 상당수가 지금도 열차운전으로 인한 공황장애로 고통받고 있으며 앞으로도 이런 사람은 계속 늘어날 수 있다는 점이다. 도대체 도시철도에서 왜 이런 일이 일어나는가.

서울도시철도 5~8호선은 시민 서비스가 우수하여 98~2002년 전국지하철부문 경영평가에서 3번이나 1위를 했다. 그러나 그 이면에는 도시철도 노동자들이 겪고 있는 잔인한 노동조건이 도사리고 있다. 도시철도는 세계 어느 지하철보다도 지하심도가 깊어 20~30m 지하에서 전체 직원의 70%가 주야간 교대근무를 하고 있다. 심지어 기관사들은 새벽 1시까지 막차를 운행한 뒤 역에서 2~3시간 새우잠을 자고 다음날 첫차를 운행하기 위해 새벽 4시30분에 일어난다. 특히 총 연장거리가 152km로 서울지하철 134km보다도 길지만 시설이 자동화됐다는 이유로 현장인력은 서울지하철의 60% 정도밖에 되지 않는다. 기관사도 마찬가지여서 대형사고에 대책 없는 위험천만한 ‘1명 승무’를 아직까지 시행하고 있다.

올 초 노동조합에서 도시철도 노동조건 실태조사를 의뢰한 바 있는데, 결과는 충격을 넘어 참담하기까지 했다. 45.2%의 조합원이 정신질환(만성피로, 두통, 불안, 의욕상실) 증상이 있으며 48.2%의 조합원이 수면장애(불면증, 수면박탈) 증상이 있었다. 공사는 해마다 경영평가에서 ‘빛나는’ 1위를 하고 있지만 조합원들은 조금씩 병들어 쓰러져가고 있는 것이다. 그리고 이러한 현실은 비단 도시철도 노동자들만은 아닐 것이다. 이제라도 노동자들이 죽지 않고 일하고 싶다는 너무나 간절한 인간적 바람을 사용자와 정부는 외면해서는 안된다. 공공사업에 대한 경영효율에 앞서 서비스와 안전을 먼저 생각해야 한다. 대안은 작업장의 위해요소를 제거하고 충분한 현장인력을 확보하는 것뿐이다.

그러나 걱정이다. 노무현 대통령은 비정규직 문제해결, 손해배상 및 가압류 철폐 등 지극히 상식적인 노동자들의 요구조차 묵살하고 있다. 또 거리에서 투쟁하는 노동자들을 폭력집단으로 매도하며 구속수사 원칙만 되풀이하고 있다. 과연 이런 정부가 노동자의 건강문제 따위에 관심이나 있을지 의문이다. 민주주의 국가는 사회구성원의 다양한 요구와 바람을 실현해야 한다. 어느 한쪽의 처지에 서서 다른 한쪽에 희생을 강요해서는 안된다. ‘지금은 민주주의 시대’라는 노 대통령의 말이 맞다면, 정부와 서울시, 그리고 도시철도공사는 죽지 않고 건강하게 일할 노동자의 마지막 권리에 ‘침묵’ 말고 ‘대책’을 제시해야 한다.

- 정흥준 / 서울도시철도노동조합 승무원부장