

2024 한국노동안전보건연구소 X 공감직업환경의학센터 노동안전보건 연구공모 보고서

성별화된 위험 속 여성 라이더의 노동안전

2025.01.

한국노동안전보건연구소
공감직업환경의학센터

연구진

연구책임자

정민주

이화여자대학교 일반대학원 여성학과 석사 졸
(2024.02)
elephantrampant@ewhain.net
elephantrampant@gmail.com

목차

연구 요약

I. 서론	1
II. 도로 위 여성 라이더를 향한 위험	21
III. 안전을 둘러싼 배달대행 사무실 내 성별분업	37
IV. 결론 및 제언	56

참고문헌

[부록 1] 연구참여자 사전동의서(24.03.11)

연구 요약

이 연구는 여성 라이더들의 경험에 주목해 라이더의 성별화된 신체가 노동안전을 비대칭적으로 구성하는 기제를 살피고 '배달 중 교통사고'가 산업재해로 구성되는 과정을 탐구한다. 사륜차 중심의 도로교통체계 속에서 오토바이 배달노동은 경찰당국의 단속을 통해 규율되어 왔으며, 이는 '폭주족'·'철가방'·'달배'와 같은 멸칭을 통해 라이더들에 대한 사회문화적인 낙인을 강화·재생산해 왔다. 그러나 코로나19 팬데믹 이후 라이더들의 열악한 노동환경이 사회적으로 조명되기 시작했다. '배달 중 교통사고'는 개인의 일탈이 아닌 불안정한 소득구조에서 기인하는 산업재해로 논의되었으며, 이에 따라 라이더의 산재보험과 고용보험 가입이 의무화되는 등 법적·제도적 개선이 이뤄졌다. <산업재해보상보험법>이 개정됨에 따라 고용형태에 따른 차별이 완화되었고, <생활물류서비스산업발전법>이 제정되면서 음식배달산업이 체계화되기 시작했다. 다수의 플랫폼에서 일감을 받는다는 이유로, 전통적인 고용관계에 해당되지 않는다는 이유로 방기되어온 라이더의 노동안전이 법적으로 명시되기 시작했으며, 관련 조치들이 구체화되었다.

그러나 라이더의 노동안전이 '배달 중 교통사고'로 가시화됨에 따라, 교통안전 중심의 담론이 형성되기 시작했다. 라이더의 산재를 예방하기 위해 헬멧 착용과 면허소지 여부는 강조되는 한편, 라이더가 음식점주나 고객을 대면하는 상황에서 노출될 수 있는 폭언·폭행에 대한 조치는 공백으로 남아있다. 이와 같은 괴리 속에서 본 연구는 표준남성신체에 대한 신화가 노동안전을 편향적으로 구성해 왔다는 문제의식 속에서 총 세 가지의 연구질문을 제기한다. 첫째, 라이더의 노동안전은 어떻게 가시화되었으며 어떤 형태로 제도화되고 있는가? 둘째, '배달 중 교통사고'가 발생하는 맥락은 무엇인가? 셋째, 배달대행 사무실의 역할은 무엇이며 이는 라이더의 노동안전을 어떻게 구성하는가? 라이더의 노동안전은 종사자 대다수가 남성이라는 점에 기반해 '남성-가해자' 대 '여성-피해자'라는 이분법 속에서 왜곡되어 왔으며 배달대행 업계는 강인한 남성 신체를 규범으로 삼으면서 교통사고의 위험을 당연시해 왔다.

법·제도와 현장의 괴리, 교통사고를 둘러싼 사회문화적인 맥락, 사각지대에서 성행해 온 배달대행 업계 내 조직문화를 분석하기 위해 본 연구는 여성 라이더의 경험을 주된 연구대상으로 삼아 심층면접을 진행했다. 연구참여자들은 눈덩이표집을 통해 2024년 3월부터 10월까지 모집되었으며, 총 12명의 여성 라이더가 참여했다. 연구참여자들의 평균 연령은 31.3세로, 12명 중 6명이 배달대행에 소속된 경험이 있으며 그중 3명은 관리직을 지냈다. 심층면접을 비롯해 연구자는 문헌조사와 참여관찰을 통해 여성 라이더의 경험에 다층적으로 접근하고자 하였으며, 주요한 연구결과는 다음과 같다.

첫째, 라이더의 노동안전은 새로운 물류산업을 육성하기 위한 필요 속에서 조건적으로 제도화되었다. <생활물류서비스산업발전법>은 사업주로 하여금 근로시간과 운임비를 명시한 표준계약서를 작성하고 휴게공간을 마련할 것을 권고하지만 이는 종사자가 오토바이를 활용해 배달할 경우로 한정된다. 오토바이가 '배달 중 교통사고'의 피해를 극대화하는 원인으로 조명되면서 그 외의 운송수단은 상대적으로 안전하다고 여겨졌기 때문이다.

둘째, 라이더가 노출되는 교통사고의 위험은 성별화되어 있었다. 남성중심적인 운전문화는 여성 라이더들에게 직접적인 위협·보복·난폭 운전으로 드러나고 있었으며, 사륜차 중심의 도로교통체계는 이를 승인하고 있었다.

셋째, 라이더들은 배달경력이 쌓여감에 따라 '끼임'과 '깔림'에 익숙해지고 있었다. 물리적인

위험에 일상적으로 노출되는 상황 속에서 라이더들은 자신이 입은 건강상의 피해보다 ‘접촉사고’와 ‘비접촉사고’의 구분을 우선해 교통사고의 경중을 따지고 있었다. 교통사고의 발생 양상에 따라 라이더는 산재피해를 보상받을 수 있는 노동자에서 형법상 처벌을 받아야 하는 가해자의 지위를 오가고 있었으며, 이는 연구참여자들로 하여금 산재피해를 신고하는 것보다 상대차주와의 협상을 통해 합의금을 받는 방식을 선호하게 했다.

넷째, 여성 라이더들은 안정적인 일감을 확보하기 위해 배달대행 사무실을 찾고 있었다. 라이더들은 근로계약을 대신해 오토바이 리스lease를 통해 배달대행 사무실에 예속되며, 낮은 진입장벽과 불분명한 노동조건, 그리고 매일 발생하는 높은 보험료는 라이더의 노동안전을 위협한다. 여성 라이더들은 경제적인 구조에 더불어 자신의 능력을 입증해야 한다는 부담 속에서 높은 업무강도를 버텨내고 있었다.

다섯째, 배달대행 사무실은 교통사고 처리 과정에서 라이더 개인에게 발생하는 사법적·경제적·신체적 부담을 완화하고 있었다. 배달대행 사무실에 소속된 라이더들은 서로의 교통사고를 목격하고, 수습을 위해 보험사를 부르고, 대신 배달을 나가는 등 다양한 방식으로 개입하고 있었으며 이는 유대감을 형성하는 단초가 되었다.

여섯째, 배달대행 사무실 내부의 조직문화는 ‘여성은 남성보다 신체적으로 약하다’는 관념 속에서 교통사고의 위험을 성별화하고 있었으며, 이는 여성 라이더들을 업무에서 배제하는 등의 불합리한 관행으로 작동하고 있었다. 교통사고의 예방보다 사후적인 처리에 집중해 온 배달대행 사무실 내 문화는 교통사고의 원인을 개인의 오토바이 주행 실력 부족으로 돌리며 젠더화된 위계질서를 형성하고 있었다.

마지막으로, ‘배달 중 교통사고’가 가장 큰 위험으로 인식되는 가운데 여성 라이더들은 상대적으로 안정적인 소득을 얻을 수 있는 영업직에 배치되고 있었다. 여성 라이더들은 젠더화된 실천을 통해 배달대행 사무실의 총수입에 기여하는 한편, 즉각적인 교통사고의 위험으로부터는 멀어지고 있었으나 음식점주와 라이더 간의 갈등을 중재하고 관제를 보는 등의 업무를 통해 또 다른 위험에 노출되고 있었다.

성별화된 위험 속 여성라이더의 노동안전

I. 서론

A. 문제제기 및 연구목적

이 연구는 코로나19 팬데믹 이후 오토바이 음식배달노동자(이하 ‘라이더’)에 대한 사회적 보호가 구성되는 가운데, 라이더의 노동안전이 교통사고의 위험으로만 재현되는 것에 대한 문제 의식에서 출발한다. 코로나19 바이러스의 확산과 이를 막기 위한 ‘사회적 거리두기’ 정책의 실현은 음식을 배달시켜 먹는 것을 보편적인 문화로 만들었으며, 이에 따라 ‘폭주족’·‘철가방’ 혹은 ‘딸배’라 비하되어온 라이더에 대한 재평가가 이뤄지기 시작했다. 라이더들은 국가적인 재난 상황 속에서 비대면 사회를 지탱하는 ‘필수업무종사자’로 명명되었으며, ‘배달의 민족’·‘쿠팡이츠’와 같은 거대 플랫폼 기업들의 자의적인 정책 속에서 억압받는 불안정 노동자로 재현되었다. 촉박한 배달시간과 가변적인 배달비는 무리한 오토바이 주행을 유발하는 원인으로 지목되었고, 교통사고의 위험을 무릅쓸 수밖에 없는 열악한 노동환경이 가시화됨에 따라 이에 대한 제도적인 개선이 이뤄지기 시작했다. 다수의 앱에서 일감을 받는다는 이유로 라이더들의 산재신청을 막아온 <산업재해보상보험법> 제125조가 폐지되었고, 라이더들의 산재보험과 고용보험 가입이 의무화되었다. 음식배달 서비스산업 전반을 규율하는 <생활물류서비스산업발전법>이 제정됨에 따라 ‘폭주족’·‘철가방’ 혹은 ‘딸배’의 이름으로 일탈적인 의미를 구성해온 오토바이는 음식배달노동의 주된 생산도구로서 법적 지위를 획득했고¹⁾, 라이더들의 노동환경 개선을 위한 체계적인 제도가 마련되기 시작했다.

2021년 <생활물류서비스산업발전법> 제정을 기점으로 당사자 중심의 민주노조 ‘라이더유니온’·‘배달플랫폼노조’를 중심으로 노동환경 개선을 위한 움직임이 활발하게 이뤄졌다. 제21대 국회에서는 라이더들의 노동환경 개선을 목표로 하는 일명 ‘라이더보호법’(<생활물류서비스산업발전법 개정안(의안번호: 12098)>이 발의되었다. ‘라이더보호법’ 대표 발의자 국회의원 심상정은 해당 법안을 발의하는 기자회견에서 다음과 같이 발언했다.

‘모든 상황 죄송합니다.’, 어느 배달 노동자의 배달통에 쓰여져 있는 글귀입니다. 알고리즘이 정해진 배달 시간을 맞추기 위해 교통신호를 무시하고 곡예질주해서 죄송하고 음식에서 실수로 빠뜨린 반찬 때문에도 배달 노동자는 죄송합니다. 사고로 넘어져도 배달 음식 먼저 걱정해야 되고 시시각각 변하는 배달료 때문에 같은 시간, 똑같이 일했는데도 수입은 동네따라 사람따라 천차만별입니다.

2021.08.18. ‘라이더 보호법’(안)발의를 위한 기자회견 중

‘모든 상황’으로 통칭되는 배달노동과정은 라이더의 노동안전이 다층적으로 구성되고 있음

1) <생활물류서비스산업발전법> 제정 당시, 화물업계는 ‘생활물류’의 범주가 부정확하다고 지적했다. 냉장고가 생활물류인지 아닌지 대답하지 못한 국토교통부 제2차관은 ‘생활물류’의 법적 정의를 보완하고자 운송수단을 이륜차(오토바이)로 제한해, ‘소화물배송대행서비스’의 법적 정의를 명시했다(국회사무처, 2020.12.24.).

을 보여준다. 라이더들은 노동관계법상 사각지대에 놓여 근로자성을 인정받지 못한 채 불안정한 소득구조 속에서 무리한 오토바이 운전을 감수해야만 한다. “교통신호를 무시하고 곡예질주”하는 것은 라이더들의 신체적 안녕을, “음식점에서 실수로 빠뜨린 반찬 때문에도” “죄송”해야 하는 상황은 라이더들의 정서적 안녕을 위협한다. 청년층 산재 사망의 절반이 오토바이 배달 중에 일어나며(국회의원 한정애, 2019.10.01.²⁾), 라이더의 70% 이상이 감정노동에 따른 정서적인 손상을 경험하는 현실(박수민, 2023.10.25.:⁹³⁾)은 음식배달노동을 둘러싼 노동안전 의제가 확장되어야 함을 시사한다.

이 연구는 라이더의 성별화된 신체가 노동안전을 비대칭적으로 구성하는 주요 기제였다는 점에 착안해 배달 중 교통사고가 산업재해로 구성되는 과정을 살피고자 한다. 사륜차 중심의 도로교통체계와 노동관계법상의 사각지대에서 오토바이 배달 노동은 경찰당국의 교통단속으로만 규율되어왔다. 교통량이 증가하는 설·추석 명절이나 차선이 정비되지 않는 공간에서 단발적으로 이뤄지는 교통단속은 경찰 개개인의 자의적인 판단에 달려있었다. 촉박한 배달시간에 쫓겨 교통법규를 위반하더라도 ‘퀵서비스맨’이라 불리는 중장년층의 남성들은 IMF로 실직한 가장의 눈물겨운 사례로 용인되는 한편(동아일보, 1998.09.24⁴⁾), ‘철가방’으로 불린 중국집 라이더들은 ‘폭주족’들과 함께 단속의 대상이 되어왔다(동아일보, 1997.12.05⁵⁾). 일관되지 않은 행정처분은 오토바이에 부착된 문화적인 의미와 결합해 배달노동을 성별화했다. 똑같이 작은 서류나 도시락을 배달하더라도 여성들은 오토바이가 위험하다는 이유로 대중교통을 이용했고(조선일보, 1998.01.12⁶⁾), 오토바이와 달리 “양증맞은” 외관의 1인승 스쿠터”를 타고 차를 배달했다(조선일보, 1998.03.15.⁷⁾). 배달 중 교통사고의 위험이 오토바이라는 운송수단에서 기인하는 것으로 이해됨에 따라 여성들은 보다 안전하다고 여겨지는 대중교통과 스쿠터를 활용하도록 유도된 것이다. 그러나 배달 중 교통사고를 운송수단의 문제로 환원하는 방식은 라이더의 노동안전을 교통안전으로만 축소시킨다. 배달 중 교통사고를 당해 라이더가 사망하더라도, 그가 차선을 무리하게 변경했거나 인도로 진입했다면⁸⁾ 그는 <산업재해보상보험법>에 따라 보호받아야 할 노동자가 아닌, 교통사고를 저지른 가해자가 되기 때문이다.

이와 같은 문제의식 속에서 본 연구가 설정한 세부적인 연구질문은 다음과 같다.

첫째, 라이더의 노동안전은 어떻게 가시화되었으며 어떤 형태로 제도화되었는가? <산업재해보상보험법>·<산업안전보건법> 개정과 <생활물류서비스산업발전법> 제·개정 논의는 라이더의 노동안전을 어떻게 규율하고 있는가?

-
- 2) 국회의원 한정애. (2019.10.01.). 18-24세 산재 사망 절반이 배달중 발생.
 - 3) 라이더유니온과 한국산업의료복지연구원이 2023년 상반기에 라이더 365명을 대상으로 진행한 설문조사에 따른 결과다.
 - 4) 동아일보. (1998.09.25.). 퀵서비스 촌각을 다투며 달리는 ‘이륜의 메신저’.
 - 5) 동아일보. (1997.12.05.). 우리나라 폭주족 단속 실태 「블랙리스트」 작성 138명 집중관리...「근본대책은 없어요」.
 - 6) 조선일보. (1998.01.12.). 대중교통 이용 서류·상품 배달 월매출 600만원 ‘뉴 퀵서비스’.
 - 7) 조선일보. (1998.03.17.). 오토바이 배달 커피美女 등장.
 - 8) <교통사고처리 특례법>은 교통사고의 발생 원인이 다음 12개에 해당 될 경우, 업무상의 과실 여부와 무관하게 운전자를 형사법으로 처벌하고 있다. ①신호위반(통행금지 또는 일시정지 위반 포함) ②중앙선 침범(고속도로 등을 횡단, 유턴 또는 후진 포함) ③속도위반(20km/h 초과) ④앞지르기의 방법·금지시기·금지장소 또는 끼어들기 금지 위반 ⑤ 철길 건널목 통과방법 위반 ⑥횡단보도 보행자보호의무 위반 ⑦무면허운전 ⑧음주운전 ⑨보도침범, ⑩개문발차(승객의 추락방지의무 위반) ⑪어린이보호구역 보호의무위반 ⑫화물고정위반

둘째, ‘배달 중 교통사고’는 어떻게 일어나는가? 도로는 여성들에게 어떤 일터이며, 여성 라이더들은 교통사고를 어떻게 경험하고 있는가?

셋째, 배달대행 사무실은 여성 라이더들의 어떤 필요와 욕구를 충족시켜 주는가? 여성 라이더들은 배달대행 사무실에서 어떻게 노동하고 있는가?

남성중심적인 노동관은 한국사회의 노동안전을 편향적으로 제도화해왔다. 단순반복작업에 따른 근골격계 질환은 제조업·생산업에 종사하는 여성들이 고질적으로 겪는 문제였음에도 불구하고 2002년에 들어서야 건강장해로 인정받을 수 있게 되었고, 고객 대면 과정에서 발생하는 폭언과 협박과 그에 따른 피해는 2016년에 이르러서야 보호조치로 제도화되었다. 1980년대 제조업·생산업에서의 노동안전을 표준남성신체로 제도화한 결과 산업재해는 중장비에 끼이거나 사망하는 등의 사고산재의 모습으로 상상되었고, 그에 따라 여성 노동자가 겪는 신체적·정서적인 변화는 일상적이거나 사소한 것으로 치부되어 온 것이다. 이에 본 연구는 여성 라이더들의 경험을 통해 배달 중 교통사고가 일어나는 맥락을 재구성하고, 남성직종으로 성행해온 배달대행업계 내의 조직문화를 검토하고자 한다.

B. 이론적 자원 및 선행논의 검토

가. 젠더화된 접근의 필요성

남성직군 내 산업재해를 분석한 선행연구들은 사고산재가 자연화되는 이면에 표준남성신체에 대한 신화가 작동하고 있음을 지적해왔다. 남성직군의 경우 질병산재보다 즉각적인 사고와 생명에 치명적인 위협에 맞게 노출되며, 일터 내 위험에도 도움을 청하지 않고 인내하며 육체적인 부담을 찬양하는 규범적인 남성성은 이를 승인하고 정상화한다(Stergiou-Kita et al., 2015). 규범적인 노동자의 상이 강인한 남성신체에 결합할 때, 일터는 거칠고 경쟁적이며 위험한 곳으로 구성되며 산업재해를 예방하는 조치들은 부차적인 것이 된다. 산업재해를 예방하는 조치가 제한될 때 조직문화는 산업재해의 원인을 개인에게 돌리는 방향으로 구성된다. 산불을 진압하는 소방관들의 직업훈련을 분석한 사회학자 Desmond(2011)은 소방관의 안전을 위한 프로토콜이 강조될수록 동료의 죽음은 이를 어긴 개인의 일탈로 해석되는 경향이 있음을 지적한다. 산업재해가 개인 일탈의 결과로 해석될 때 위험을 신고하거나 도움을 청하는 태도는 비규범적인 것이 되며, 결과적으로 산업안전 전반을 후퇴시킨다(Stergiou-Kita et al., 2016). 이런 비판적인 시각 속에서 산업안전 전문가들은 남성직군 내 산업재해를 분석하기 위해서는 조직문화를 검토할 것을 요청한다.

남성직군 내 여성 노동자들의 노동경험은 조직문화가 구성되는 이면에는 젠더화된 실천이 자리함을 드러낸다. 남성직군 내 조직문화는 비단 고용주 개인이 남성 노동자를 선호하는 것 이상의 의미를 지닌다. 조직문화는 구성원들에게 특정 남성성을 수행하도록 장려하고 이에 기반해 위계질서를 구축한다(Martin, 2003). 남성이 아니라는 이유로 배제되어온 역사 속에서 여성, 레즈비언, FTM(트랜스 남성)은 남성 동료와 상사를 모방함으로써 구성원으로 인정받고, 규범적인 성역할에 벗어나는 실천을 전략적으로 반복함으로써 자신의 노동경험을 구성해왔다. 운전피로를 누적시키는 주간과 야간 교대근무는 여성 택시 운전자들에게는 일과 가정을 양립할 수 있는 조건으로 선호되며(안윤정·오현주, 2011), 남성들의 자율적인 사회활동을 억압하는 군 복무는 여성들에게는 주체적인 삶의 실천으로 의미화된다(김엘리, 2012). 이처럼 남성직군 내 조직문화와 여성 노동자들의 노동경험이 조직문화와 개개인의 실천 간의 간극을 조명할 때, 산업재해는 재구성된다.

나. 코로나19 팬데믹 이후 여성 라이더의 증가

여성 라이더들은 코로나19 팬데믹 이후 음식배달노동이 플랫폼 노동의 형태로 대중화되는 과정에서 크게 늘어났다. '배달의 민족'에 등록된 여성 라이더는 코로나를 거치며 25.4%로 두 배 이상 증가했다(박형운, 2020.09.12.9). 구직절차가 간소해지고 오토바이 정비·수리 부담이 개인의 몫으로 넘어감에 따라 관련 규제는 느슨해졌고, 이는 대면 서비스 직종에서의 성별화된 노동에 지친 여성들의 새로운 대안으로 부상했다. 음식점·카페에서의 감정노동과 보육에서의 돌봄노동은 여성들로 하여금 비대면 배달이 가능한 음식배달 플랫폼노동을 선호하게 만들었으며, 비정규 노동시장에서의 잦은 임금체불과 직장 내 괴롭힘은 이동 거리와 건 별로 계산되는 음식배달업의 설계를 합리적인 것으로 만들었다(정민주, 2024). 라이더의 노동안전을 제

9) 박형운. (2020.09.12.). 배달도 여풍? 코로나 속 여자라이더 2배 꺾춤. 서울경제. <https://www.sedaily.com/NewsView/1Z7P71X9H2>.

한해온 불안정한 고용관계가 여성 라이더들을 유입하고, 위험하다고 여겨지는 오토바이 주행이 감정노동·돌봄노동의 대안으로 여겨지는 과정에서 형성되는 여성 라이더들의 경험은 디지털 기술에 따른 고용관계의 변화와 함께 노동안전이 재구성되고 있음을 시사한다.

라이더의 교통사고가 가시화되는 상황 속에서 플랫폼 기업들은 더 많은 배달원을 확보하기 위한 전략으로 여성들을 모델로 활용했다. 음식배달서비스에 대한 수요는 증가하는 한편, 플랫폼 기업들이 라이더의 실 고용주로서 법적 책임을 져야 한다는 여론이 확산되어 감에 따라 플랫폼 기업들은 보다 유연한 형태의 노동력을 확보해야 했다. 음식배달서비스산업 내 인력구조의 변화과정을 살핀 박수민(2021)은 플랫폼 기업들의 경영전략을 두 가지로 구분한다. 하나는 인당 생산성을 최대화하기 위해 숙련된 라이더들을 확보하는 것이고 또 다른 하나는 고용 가능한 배달원을 최대한 많이 확보해 싼값에 배달서비스를 상시로 제공할 수 있는 규모의 경제를 달성하는 것이다. 숙련된 라이더 대다수가 남성인 상황 속에서 여성들은 규모의 경제를 달성하기 위한 예비인력으로 포섭되었다. 배우·학생·엄마로 분한 여성들이 플랫폼을 통해 음식을 배달하는 모습은 자신의 삶을 진취적으로 꾸려나가는 모습으로 재현되며 음식배달노동이 안전하고 쉬운 일이라는 주장을 뒷받침한다(이재성, 2020; 김민성 외 3인, 2022). 교통사고의 위험에 노출된 라이더가 남성으로 재현되어온 상황 속에서 여성들의 음식배달노동은 생계에 대한 압박이 없는 것으로, 상대적으로 안전한 것으로 그려지는 것이다.

여성들이 플랫폼 기업들의 새로운 노동력으로 포섭되는 한편, 숙련된 라이더들에 대한 보상은 이뤄지지 않는 상황은 두 집단 간의 긴장관계를 유발했다. 한정된 일감을 두고 경쟁해야 하는 구조 속에서 플랫폼 기업들은 시시때때로 필요에 따라 차등적인 정책을 펼쳤다. 일례로, ‘배달의 민족’ 운영사인 (주)우아한 형제들은 ‘배민커넥트’라는 이름으로 새로운 인력들을 모집하며 ‘배민라이더스’들 보다 15초 먼저 콜을 받을 수 있게 하는 등의 정책을 펼치면서 “라이더스는 15초 동안 배민커넥트가 가져가고 남은 배달을 처리하는 신세(박정훈, 2021:146)”로 만들었다. 경쟁을 부추기는 소득구조와 자의적인 플랫폼 기업들의 정책들은 라이더들로 하여금 자신의 노동을 자율적으로 규율하게끔 유도했다. 라이더들의 노동실천 속에서 집단적인 직업윤리가 형성되는 과정을 분석한 채석진(2021)은 배달로 인한 소득이 불안정해지는 상황 속에서 높은 소득은 수익 자체를 넘어서 그것을 가능하게 한 성실과 근면함을 의미하고 있으며, 이는 강도 높은 육체노동을 장시간 지속할 수 있는 육체와 실시간으로 떠오르는 콜을 재빨리 잡고 혹여나 일감이 줄더라도 좌절하지 않는 강인한 정신력에 대한 송배로 이어지고 있다고 주장한다. 불안정한 소득과 고용형태를 개인의 노력으로 극복할 수 있다는 기업가적인 태도와 이를 가능케 하는 육체에 대한 찬양, 그리고 제한된 일감을 두고 벌어지는 경쟁이 심화되는 구조 속에서 라이더들의 노동안전은 개인이 자기 계발적인 주체로서 자율적으로 관리해야 하는 것으로 구성되고 있다.

C. 연구방법

여성 라이더의 경험을 다층적으로 분석하기 위해 본 연구는 문헌조사를 비롯한 심층면접, 참여관찰을 활용했다. 문헌조사는 2024년 2월부터, 심층면접은 2024년 4월부터 10월까지 이뤄졌으며, 참여관찰은 연구참여자 중 배달대행 사무실을 운영하는 나희의 도움을 받아 1회 진행되었다. 가장 주된 연구방법은 심층면접이었으나, 문헌조사와 참여관찰을 병행함에 따라 새롭게 알게 된 사실이나 추가적인 탐구가 필요한 지점들을 반영해 반구조화된 질문지를 사용했다. 다양한 연구방법을 병행한 이유는 여성 라이더의 경험에보 보다 다각적으로 접근하기 위함이었으며, 본 연구에서 여성 라이더의 경험에 주목하는 목적은 다음과 같다.

첫째, 성별에 따른 노동안전의 차이를 조사하기 위함이다. 현재까지 발간된 라이더의 노동 안전과 관련된 연구들은 디지털 기술의 도입으로 인한 변화를 고용형태와 소득구조 차원에서 분석하고 있다. 이는 플랫폼 기업의 책임을 규명하고 있으나, 노동안전의 문제가 플랫폼 기업의 자의적인 정책에서 기인하는 것으로 재현하는 경향이 있다. 노동통제가 디지털 기술로 이뤄진다는 주장은 종사자 대다수가 청년 남성이라는 점과 결합해 배달 라이더들을 불안정 노동자 계급인 프레카리아트로 개념화하거나 점주와 고객으로부터 관계가 단절되어 소외된 존재로 그려낸다(이광석, 2017; 박선희 2020). 이와 같은 선행연구는 디지털 기술이 미치는 영향을 분석한다는 점에서 의의를 지니나, 그 외의 요소들은 간과할 수 있다는 점에서 한계를 지닌다.

둘째, 라이더의 노동안전은 종사자 대다수가 남성이라는 이유로 왜곡되어 왔다. ‘맥도날드’·‘도미노피자’와 서울시는 우수한 라이더를 선발해 ‘마을파수꾼’으로 임명함으로써 성범죄를 방지하는 치안 업무를 담당하는 한편, ‘배달의 민족’은 여성 1인 가구의 불안을 덜어준다는 명목으로 라이더의 신원을 노출하는 정책을 홍보하기도 했다. 남성 라이더 대 여성 고객이라는 구도는 야간노동에 따른 건강상의 변화나 고객 대면 상황에서 발생할 수 있는 폭언·폭행 피해를 비가시화한다.

마지막으로, 여성 라이더들의 경험은 산업재해의 범주에 도전하며 노동안전을 구성하는 다층적인 요인들을 드러낸다. 산업재해의 범주는 국가와 노동자, 그리고 사업주가 결합하는 역사적인 구성물이다. 인구를 관리하고 특정 산업을 육성하고자 하는 국가의 필요와 현장에서의 경험을 반영하는 노동자들의 요구가 결합하는 과정에서 산업재해는 특정 질병과 사고로 명시되고, 그 외의 모든 건강상의 변화는 개인의 몫이 된다. 남성직군 내에서 예외적인 존재로 여겨져 온 여성 라이더들의 경험을 중심으로 노동안전을 재구성할 때, 노동환경은 더욱 안전해지고 모두가 건강한 환경에서 일할 수 있는 권리가 보장된다.

가. 문헌조사(Literature Review)

라이더의 노동안전이 특정한 형태로 구성되고 제도화되는 과정과 그에 따른 영향을 분석하기 위해 본 연구는 의안정보시스템(<https://likms.assembly.go.kr/bill/main.do>)을 통해 제 21대 국회에 발의된 <생활물류서비스산업발전법 일부개정안>을 조사했다.

1) <생활물류서비스산업발전법> 제·개정 논의 검토

음식을 포함해 편의점·올리브영에서 파는 소규모 잡화까지 배달해주는 서비스가 늘어남에 따라 “이륜자동차를 이용하여 화물을 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 사업”을 관장하는 <생활물류서비스산업발전법>이 제정되었다. <생활물류서비스산업발전법>은 새로운 물류체계인 라스트마일(last mile¹⁰)이 신新 사업으로 부상하는 배경 속에서 ‘소화물 배송대행서비스’라는 이름으로 배달노동을 수거·집하와 분리하고, 이륜차(오토바이)를 공식적인 운송수단으로 규정해 라이더의 노동안전을 오토바이 주행 중심으로 구성했다. 이에 따라 21대 국회에서 발의된 34건의 <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안> 중 택배를 제외한 ‘소화물 배송대행서비스’를 다루고 있는 발의안을 아래 표2과 같이 정리했다. 가결되어 공포된 법률

10) 포장, 수거, 집하를 포괄하는 전체 물류체계에서 최종 도착지인 고객의 집까지 가는 과정을 지칭한다. 라스트 마일은 코로나19 팬데믹 이후로 전체 물류 과정 중 53%를 차지하는 구간으로 크게 성장했다.

안은 음영처리했다.

표 2 제21대 국회에서 발의된 <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안>

의안번호	제안자명	제안 및 의결일자	주요내용	처리결과
2104473	박홍근의원 등 13인	2020-10-08 2021-01-08	택배서비스사업 등록제 도입 소화물배송대행서비스사업 인증제 도입	수정가결 →공포
2109300	김승원의원 등 11인	2021-04-05 2023-12-20	성범죄 및 강력범죄 전력이 있는 사람은 소화물배송대행서비스에 종사할 수 없게 하고, 소화물배송대행서비스인증사업자 및 영업점이 배달대행기사와 운송 위탁계약이나 근로계약을 체결할 때 성범죄 및 강력범죄에 대한 범죄경력 확인하게 하고자 함.	대안반영폐기 (2125981)
2109429	오영훈의원 등 10인	2021-04-13 2023-12-20	배달·택배의 운송수단을 화물차와 이륜차로 제한하고 있어 전동킥보드와 승용차를 이소화물배송대행서비스사업의 운송수단을 기존의 이륜자동차 외에 전동킥보드, 도보 등의 대통령령으로 정하는 운송수단 및 방법을 추가하고, 소화물배송대행서비스종사의 범죄경력 자료의 조회를 경찰청장에게 요청할 수 있도록 함으로써 생활물류서비스 종사자와 소비자의 권익을 증진하려는 것임(안 제2조제3호나목, 제17조의2 신설).	대안반영폐기 (2125981)
2109569	홍문표의원 등 10인	2021-04-19 2023-12-20	성폭력범죄자 등을 운전업무 종사하는데 취업제한을 함으로써 배달대행서비스의 이용자가 안심하고 이용할 수 있도록 하려는 것임(안 제17조의2 신설).	대안반영폐기 (2125981)
2110046	구자근의원 등 11인	2021-05-12 2023-12-20	소화물배송대행서비스종사자에 대해서도 죄를 범한 경우 업무 종사를 제한하도록 하고, 소화물배송대행서비스인증사업 운전자에 대한 기록을 관리하도록 하여, 범죄자의 소화물배송대행서비스업 종사를 제한하고 정부와 사업자의 종사자 관리 책임을 강화하려는 것임(안 제19조의2, 제19조의3, 제19조의4 및 제48조의2 신설).	대안반영폐기 (2125981)
2112115	홍정민의원 등 15인	2021-08-19 2023-12-20	최근 폭설, 폭우 등의 위험한 상황에서도 생활물류가 증가함에 따라 생활물류서비스종사자들이 배달·배송을 계속함으로써 이들의 안전이 위협받고 있어 열악한 근로환경을 개선할 필요가 있다는 의견이 제기되고 있음. 따라서 생활물류서비스의 평가 기준에 생활물류서비스종사자의 안전성을 추가하고, 설문조사 대상에 생활물류서비스종사자를 포함함으로써 생활물류서비스종사자의 안전한 근무환경을 조성하고자 하려는 것임(안 제35조제2항 및 제3항).	대안반영폐기 (2125981)

의안번호	제안자명	제안 및 의결일자	주요내용	처리결과
2113057	김홍걸의원 등 12인	2021-11-01 2023-12-08	생활물류서비스종사자가 위험한 작업환경에 노출되어 있는 경우 안전대책을 마련하지 않은 경우 시정명령을 할 수 있도록 하고, 휴식시간 및 휴식공간의 제공과 안전대책 등을 마련하였는지 여부를 확인하기 위하여 보고를 명하거나 출입하여 해당 자료를 검사할 수 있도록 함으로써 생활물류서비스종사자를 두텁게 보호하려는 것임(안 제36조의2 및 제39조제3호의2 신설).	수정가결 →공포
2117884	민홍철의원 등 11인	2022-10-24 2023-12-20	생활물류서비스사업자에게 서비스종사자에 대한 입사 전 운전면허 보유 여부 등에 관한 사항을 확인하고 교통법규를 준수하도록 교육을 실시하며, 국토교통부장관이 종사자에 대한 자료의 조회를 해당 기관에 정기적으로 요청하는 등의 조치를 함으로써 생활물류서비스에 대한 안전관리를 강화하려는 것임(안 제38조제2항부터 제4항까지 신설).	대안반영폐기 (2125981)
2118355	정일영의원 등 10인	2022-11-21 2023-12-20	물류이송로봇서비스를 제공하는 생활물류로봇서비스사업에 관한 규정을 신설하고, 소화물배송대행서비스와 같이 인증기준과 공제조합을 설립하도록 함으로써 물류이송로봇 분야의 발전을 지원하려는 것임(안 제2조, 제17조제1항, 제18조제1항 및 제39조부터 제42조까지).	대안반영폐기 (2125981)
2125981	국토교통위원장	2023-12-19 2023-12-20		원안가결 →공포

제21대 국회에서 발의된 <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안> 34개 중 공포된 개정안은 4개, 대안반영된 개정안은 11개였다. 나머지는 소관위 심사 과정에서 만료되거나 폐기되었다. <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안>이 발의되고 소관위 심사를 거쳐 공포되는 과정은 라이더의 노동안전을 규율하는 입장이 드러나고 상이한 이해관계들이 충돌함에 따라 관련 쟁점이 형성되는 방식을 드러낸다. 이에 따라 각 의원들이 발의한 <생활서비스산업발전법 일부개정법률안> 속 문항들을 취합하고 정리한 국토교통위원회의 위원회의결안(2125981)에 해당하는 것들을 아래와 같이 정리했다. 내용에 따라 크게 3개로 구분한 각 조항들은 2025년 1월 17일부터 시행될 예정이다.

표 3 <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안> (대안) 반영내용 비교

쟁점	의안번호	제안자	주요내용
성범죄자의 취업제한	2109300	김승원의원 등 11인	성범죄 및 강력범죄 전력이 있는 사람은 소화물배송대행서비스에 종사할 수 없게 하고, 소화물배송대행서비스인 증사업자 및 영업점이 배달대행기사와 운송 위탁계약이나 근로계약을 체결할 때 성범죄 및 강력범죄에 대한 범죄경력 확인하게 하고자 함(안 제19조).
	2109429	오영훈 의원 등 10인	소화물배송대행서비스종사의 범죄경력자료의 조회를 경

쟁점	의안번호	제안자	주요내용
			<p>찰청장에게 요청할 수 있도록 함으로써 생활물류서비스 종사자와 소비자의 권익을 증진(제17조의2 신설)</p>
	2109569	홍문표 의원 등 10인	<p>「화물자동차 운수사업법」과 같이 성폭력범죄자 등을 운전업무 종사하는데 취업제한(안 제17조의2 신설)</p>
	2110046	구자근 의원 등 11인	<p>소화물배송대행서비스종사자에 대해서도 죄를 범한 경우 업무 종사를 제한하도록 하고, 소화물배송대행서비스인 증사업 운전자에 대한 기록을 관리하도록 하여, 범죄자의 소화물배송대행서비스업 종사를 제한하고 정부와 사업자의 종사자 관리 책임을 강화하려는 것임(안 제19조의2부터 제19조의4까지 및 제48조의2 신설).</p>
	<p>제19조의2(소화물배송대행서비스사업 종사의 제한)① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 소화물배송대행서비스종사자가 될 수 없다.</p> <p>1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고(禁錮) 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 최대 20년의 범위에서 범죄의 종류, 죄질, 형기의 장단 및 재범위험성 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기간이 지나지 아니한 사람</p> <p>가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항 각 호에 따른 죄</p> <p>나. 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2, 제5조의4, 제5조의5, 제5조의9 및 제11조에 따른 죄</p> <p>다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 따른 죄</p> <p>라. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지, 제14조, 제14조의2, 제14조의3 및 제15조에 따른 죄</p> <p>마. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄</p> <p>2. 제1호에 따른 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 유예기간 중에 있는 사람</p> <p>② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자 또는 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자(이하 “소화물배송대행서비스종사자등”이라 한다)가 제1항에 따른 종사제한 사유에 해당하는 것을 확인한 경우 해당 소화물배송대행서비스종사자등과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하거나 해지하여야 한다.</p> <p>[본조신설 2024. 1. 16.]</p> <p>[시행일: 2025. 1. 17.] 제19조의2</p> <p>제19조의3(종사제한 확인을 위한 범죄경력조회)① 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자등이 제19조의2제1항에 따른 종사제한 사유에 해당하는지를 확인하기 위하여 본인의 동의를 받아 소재지를 관할하는 시·도경찰청장 또는 경찰서장에게 「형의 실효 등에 관한 법률」 제6조에 따른 범죄경력조회를 요청하여야 한다. 다만, 소화물배송대행서비스종사자등이 범죄경력조회 회신서를 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점에 직접 제출한 경우에는 범죄경력조회를 한 것으로 본다.</p> <p>② 제1항에 따라 범죄경력조회를 요청받은 시·도경찰청장 또는 경찰서장은 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.</p> <p>③ 제1항 및 제2항에 따른 범죄경력조회 절차·범위 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>[본조신설 2024. 1. 16.]</p> <p>[시행일: 2025. 1. 17.] 제19조의3</p>		
안전한 근무환경 조성	2112115	홍정민 의원 등 15인	<p>생활물류서비스의 평가 기준에 생활물류서비스종사자의 안전성을 추가하고, 설문조사 대상에 생활물류서비스종사자를 포함함으로써 생활물류서비스종사자의 안전한 근무환경을 조성하고자 하려는 것임(안 제35조제2항 및 제3항)</p>
	2117884	민홍철 의원 등 11인	<p>생활물류서비스사업자에게 서비스종사자에 대한 입사 전 운전면허 보유 여부 등에 관한 사항을 확인하고 교통법규를 준수하도록 교육을 실시. 생활물류서비스에 대한</p>

쟁점	의안번호	제안자	주요내용
			안전관리를 강화하려는 것임(안 제38조제2항부터 제4항까지 신설).
			<p>제35조(생활물류서비스에 대한 평가)① 국토교통부장관은 생활물류서비스의 품질 증진과 생활물류서비스종사자 및 소비자의 권익보호 등을 위하여 생활물류서비스사업자가 제공하는 생활물류서비스에 대한 평가(이하 “서비스평가”라 한다)를 할 수 있다.</p> <p>5. 생활물류서비스종사자 근로환경의 안전성<개정 2023. 10. 24., 2024. 1. 16.></p> <p>제38조(서비스 향상을 위한 의무)① 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자는 신의성실 원칙에 따라 위탁받은 화물이 소비자에게 안전하게 배송될 수 있도록 노력하여야 한다.<개정 2024. 1. 16.></p> <p>② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자들에게 교통법규 준수에 관한 교육을 실시하도록 노력하여야 한다.<신설 2024. 1. 16.></p>
드론·로봇 추가	2118087	강대식 의원 등 11인	택배서비스사업과 화물배송대행서비스사업의 운송수단을 기존 화물차와 이륜자동차 외에 드론 로봇을 추가함으로써 생활물류서비스 산업 발전을 도모(안 제2조제3호가목 및 나목)
	2118355	정일영 의원 등 10인	물류이송로봇서비스를 제공하는 생활물류로봇서비스사업에 관한 규정을 신설하고, 소화물배송대행서비스와 같이 인 증기준과 공제조합을 설립하도록 함으로써 물류이송로봇 분야의 발전을 지원하려는 것임(안 제2조, 제17조제1항, 제18조제1항 및 제39조부터 제42조까지).
	2119653	민행배 의원 등 10인	소화물배송대행서비스사업의 운송수단에 배달로봇과 드론을 추가(안 제2조제3호나목)
			<p>제2조(정의)이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.<개정 2024. 1. 16.></p> <p>3. “생활물류서비스사업”이란 생활물류서비스를 유상으로 제공하는 사업으로서 다음 각 목의 사업을 말한다.</p> <p>나. 소화물배송대행서비스사업: 「자동차관리법」 제3조제1항제5호에 따른 이륜자동차, 「드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률」 제2조제1항제1호에 따른 드론(이하 “드론”이라 한다) 또는 「지능형로봇개발 및 보급 촉진법」 제2조제4호의2에 따른 실외이동로봇(이하 “실외이동로봇”이라 한다)을 이용하여 화물을 직접 배송하거나 정보통신망 등을 활용하여 이를 중개하는 사업</p> <p>제5조(택배서비스사업의 등록 등) ① 택배서비스사업의 대상이 되는 화물의 집화·배송만을 담당하기 위하여 「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 허가받은 자의 화물자동차 운송사업에 사용되는 화물자동차(이하 “택배서비스전용화물자동차”라 한다)를 이용하여 택배서비스사업을 하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록하여야 한다.<개정 2024. 1. 16.></p> <p>3. 화물의 집화·배송에 드론 또는 실외이동로봇을 이용하려는 경우에는 「항공사업법」 제48조에 따른 초경량비행장치사용사업의 등록 또는 「지능형로봇개발 및 보급 촉진법」 제40조의2에 따른 운행안전인증 등 대통령령으로 정하는 요건을 갖추는 것</p>

총 9개의 법률 개정안이 소관위 심사를 거쳐 공포되는 과정에서 쟁점이 된 것은 크게 세 가지였다. 첫째, 성범죄자의 취업제한, 둘째, 안전한 근무환경 조성을 위한 사업주의 안전관리 체계마련, 셋째, 생활물류서비스 산업 육성을 위한 운송수단 확대. 각 쟁점들은 산업육성을 위한 정부의 노력 속에서 라이더의 노동안전을 일정 부분 제한하고 있다.

‘성범죄자의 취업제한’은 고용형태에 따른 차별을 라이더에 대한 낙인으로 왜곡한다. IMF 이후로 오토바이 배달시장은 크게 성장했으나 라이더들은 법적 근로자성을 인정받지 못한 채 노동관계법상 사각지대에서 간접고용·대행의 형태로 일해왔다. 사각지대에서 성행해온 배달대행 업계는 높은 노동강도와 잦은 사고 속에서 입직과 퇴직을 반복하는 형태로 별도의 인사관리체계가 없이 자리잡았다. 진입장벽을 낮춤으로써 노동안전을 도외시해온 역사 속에서 발의된 ‘성범죄자의 취업제한’은 종사자 대다수가 남성이라는 점에 착안해 라이더의 불안정한 법적 지위를 성범죄 발생의 가능성으로 나아가며 라이더에 대한 낙인을 재생산한다.

‘안전한 근무환경 조성’은 책임주체가 불분명한 채로 통과되었다. <생활물류서비스산업발전법>에 따라 택배서비스 사업은 등록제지만 소화물배송대행서비스 사업은 인증제다. 등록제와 달리 인증제의 경우 라이더의 안전한 근무환경 조성을 위한 모든 조치들은 법적 의무사항이 아닌 사업주의 자발적인 노력에만 달려있다. <산업안전보건법> 관련 법령에 따르면 사업주는 라이더들이 산업안전보건교육을 이수하고 헬멧 등의 보호장비를 착용하도록 관리해야 하지만 이는 권고 사항일 뿐이다. 자유업으로 별도의 자격없이도 배달대행 사무실을 창업할 수 있는 환경 속에서 사업주의 자발적인 노력을 기대 납세와 안전관리의 의무를 지는 인증제로 포섭되기를 기대하는 데에는 현실적인 어려움이 뒤따른다. 라이더의 신원을 확인하고, 사업체들이 <산업안전보건법> 관련 기준들을 준수하도록 강제하기 위해 소화물배송대행서비스 사업을 인증제가 아닌 등록제로 바꾸기 위한 개정안들¹¹⁾이 발의되었으나 이는 소화물배송대행서비스사업이 “새로운 운송수단의 등장 등으로 성장 잠재력이 큰 업종인 만큼” “새로운 형태의 사업들이 최근 출현하고 있어 업역의 경계를 짓기 어려운 점을 감안”하여 통과되지 못했다(국회사무처, 2022.4:18).

성범죄 발생 가능성을 앞세워 라이더의 신원관리를 강조하지만 안전한 근무환경을 조성하기 위한 사업주의 책임은 약화시키는 <생활물류서비스산업발전법>의 기초는 드론·로봇을 추가하는 과정에서 다시금 확인할 수 있다. <생활물류서비스산업발전법>의 제정 배경은 지정된 차량에 번호판을 발급해 물류산업을 규율해온 법체계와 <화물자동차운수사업법>에 해당되지 않는 다양한 형태의 운송수단이 활용되는 산업적 변화였다. ‘쿠팡플렉스’·‘배민B마트’와 같은 플랫폼 노동의 출현으로 자가용과 도보, 자전거, 킥보드 등(일명 도자킥)을 사용한 배달이 증가하는 상황 속에서 이를 별도로 규율하는 <생활물류서비스산업발전법>의 제정은 운임비와 자격이 명시된 <화물자동차운수사업법>의 예외를 인정한다는 점에서 기존의 물류산업 생태계를 교란한다는 우려를 샀다. 이에 대해 <생활물류서비스산업발전법>은 해당 법률안 규율하고 있는 산업체계를 화물업계와 구분한다는 명목으로 이륜차(오토바이)만을 ‘소화물배송대행서비스산업’의 운송수단으로 제한했다. 이에 따라 도보, 자전거, 킥보드, 자가용을 이용한 배달은 <생활물류서비스산업발전법>에 따른 기초적인 실태조사의 대상도, 공정한 계약체결을 위한 표준계약서 작성 대상도 아니다. 이륜차 외의 운송수단은 보편적이지 않다는 이유로 제외되는 한편, 드론·로봇을 추가하는 개정안이 공포된 것은 <생활물류서비스산업발전법>이 라이더의 노동안전이 ‘생활물류서비스’라는 새로운 산업의 발전을 방해하지 않는 선에서만 허용되고 있음을 시사한다.

2) 인터뷰 질문 구성

제 21대 국회에서 발의된 <생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안> 검토를 통해 연구자는 여성 라이더의 경험이 비가시화되는 논의지형을 확인했다. 라이더에 대한 낙인을 재생산하는 ‘성범죄자의 취업제한’은 ‘남성-가해자 vs. 여성-피해자’ 이성애성각본을 통해 여성 라이더가 남성 고객으로부터 성희롱·성폭력에 노출될 수 있는 가능성을 고려하지 않고 있었다. 책임주체가 불분명한 ‘안전한 근무환경 조성’은 고용형태와 소득수준으로 진행된 실태조사 결과를 재구성할 것을 요구했다. <생활물류서비스산업발전법>에 따라 국토교통부가 최초로 진행한 전국단위의 실태조사 결과에 따르면 여성들은 전체 종사자의 2.3%에 지나지 않는다. 이는 여성들이 주로 활용하는 운송수단이 오토바이가 아닌 도보, 자전거, 킥보드, 자가용을 이용하기 때

11) 심상정의원 대표발의안(의안번호 2112098), 장경태의원 대표발의안(의안번호: 2116560)

문으로 추론된다. 전체 종사자의 75.3%가 분리형 플랫폼인 지역 배달대행 업체에서 배달물량을 받는 가운데, 서울의 경우만 종사자의 55.3%가 '배민커넥트'·'쿠팡이츠'를 포함한 통합형 플랫폼에서 배달물량을 받는 것으로 조사되면서 여성들이 부업과 파트타임의 형태로 음식을 배달하는 배경에는 상권의 밀집 정도와 도로환경과 같은 지역 인프라가 있음을 추론할 수 있었다.

여성 라이더의 경험이 비가시화되기 쉬운 조건들을 검토함에 따라 연구자는 크게 두 가지의 키워드를 통해 여성들의 연구참여를 독려하고자 했다. 하나는 대표적인 여성질환으로 상정되는 '생리불순'이었다. 연구자는 '건강상의 변화'라는 보편적인 연구주제를 설정하고 '여성'이라는 지엽적인 연구대상을 모집한다는 것에 일관된 분노와 의혹, 그리고 호기심을 샀다. 이는 연구자 스스로도 연구의 목적과 배경, 그리고 연구 방법의 적합성을 의심하고 검토하는 과정이었다. 여성의 경험을 사유하기 위해 젠더를 '여성'과 '남성'으로 구분되는 '사회적인 성'이 아닌 '권력관계를 생산하는 지식체계에 도전하는 분석적 범주'로 제안한 조앤 스콧(1988)은 경험은 하나의 주체에 귀속되는 것이 아닌 끊임없이 재구성되는 역사적 구성물임을 강조한다 (Scott, 1988; Scott, 1992). 여성이기 때문에 생리를 겪고, 생리를 겪어야 하기에 남성보다 취약하다는 도식은 여성들의 질병을 부차적인 문제로 축소시켜온 "기술적이고 의료적인 모델"을 차용하며 노동환경의 관계지향적이고 총체적인 구성과정에 집중하는 것을 방해한다(Cox, 2024:22). 단일한 원인과 결과를 상정하고 '업무상의 질병'이 발생한 인과관계를 추구하는 의료지식 모델이 노동자가 스스로의 건강상태를 인식하고 경험하는 것보다 권위를 점해온 역사 속에서 연구자는 '생리불순'을 통해 터부시되어온 여성 건강(재생산 건강)에 대한 대화를 나누고자 했다¹²⁾.

'생리불순'을 통해 여성 라이더들이 경험하는 다양한 육체적·정서적 변화를 탐구하고자 했다면, 또 다른 키워드인 '폭언'과 '과로'를 통해 연구자는 음식배달노동이 성립되는 과정에 젠더화된 권력관계가 작동하고 있음을 주장하고자 했다. 플랫폼 기업들이 디지털 기술을 위시해 고용안정성과 소득안정성을 기준으로 설계된 법·제도의 사각지대를 활용하고 있음을 주목한 선행연구들은 백인·청년·남성이 아닌 유색인종·중장년·여성·성소수자·이주노동자들이 새로운 인력으로 조직되고 있음을 주장한다(Van Doorn, 2017; Good et al., 2019; Gurbuz, 2021). '우버'의 출현으로 전통적인 남성직종인 택시산업으로의 진입장벽은 낮아졌지만, 밀폐된 공간에서 고객과 단둘이 있어야 하는 노동환경은 여성들로 하여금 운전 집중하기 어렵게 만들었다(Gurbuz, 2021). 유색인종 트랜스젠더들은 자신의 외모를 재단하는 사회적인 시선에서 자유로워지기 위해 장시간 혼자 있을 수 있는 트럭 운전직을 선호했으나, 화장실 이용을 거부당하는 경험을 통해 배뇨 질환을 겪게 된다(Balay, 2018). 이처럼 디지털 기술의 도입으로 인해 진입장벽은 낮아지는 한편, 사회문화적인 차별이 재생산되는 과정은 여성 라이더들이 마주하는 '폭언'과 '과로'가 남성 라이더와 어떤 차이를 지니는지 질문하게 만들었다.

12) 생산을 담당하는 노동자의 몸이 아이를 임신하고 출산하지 않는 남성의 신체로 전제됨에 따라 여성 노동자의 건강은 모성보호라는 이름으로 태아와의 관계 속에서만 보호의 대상으로 제도화됐다. '생리불순'이 건강한 태아를 임신하고 출산하는 규범적인 모성에 부합하지 않는 것으로 이해될 때 이는 노동환경의 문제가 아닌 여성 개인의 도덕적 책임이 된다. '생리불순'이 개인의 질환으로, '생리하는 몸'과 '생리하지 않는 몸' 사이의 위계를 설정하며 문제의 원인을 노동환경이 아닌 개인의 생활습관으로 돌릴 위험을 지닌다. 여성 라이더들이 경험하는 다양한 신체적 변화가 개인의 도덕적·규범적 책임에서 벗어나길 소망하며 연구자는 '생리불순'을 통해 장시간 고정된 자세로 앉아서 운전해야 하는 노동형태와 외부자극에 취약한 오토바이의 설계구조가 라이더의 노동안전에 미치는 영향을 탐구하고자 했다.

나. 심층면접(In-depth Interview)

1) 연구참여자 모집과정

연구자는 아래와 같은 모집글을 작성해 3월부터 순차적으로 네이버 카페(“배달세상”·“배다트”)와 카카오톡 오픈채팅방을 통해 연구참여자자를 모집했다. 네이버 카페에 게시된 모집글은 각 커뮤니티의 작성기준을 준수하였으며, 운영진의 허가를 받아 [인터뷰] 말머리를 달았다. 게시글의 본문에는 선호하는 인터뷰 시간대와 장소, 그리고 신청자의 연락처를 기재하는 구글 설문 링크를 첨부했다. 연구참여자 모집은 3월부터 10월까지 진행되었으며, 그 대상은 ‘3개월 이상 오토바이로 배달을 한 경험이 있는 여성’으로 명시되었다. 연구참여자 모집은 눈덩이 표집으로 이뤄졌으며, 연구자는 최대한 많은 연구참여자 모집을 위해 그림1과 같은 이미지를 만들어 유포가 쉽게 구성했다.

그림 1 연구참여자 모집 게시물

인터뷰 목적

- 오토바이 운전으로 인한 건강상의 위험 조사 (ex. 생리불순, 교통사고 등)
- 배달 과정에서 노출되는 위험 조사 (ex. 고객의 폭언, 과로 등)

인터뷰 방식

- 연구자와 1:1 대화
- 오프라인 혹은 온라인(ZOOM, 전화) 중 선택
- 60분~90분 소요 예정 (장소 및 시간 협의)

참여 방법: 본문의 링크 클릭 및 입력 (연락처/ 인터뷰 가능한 날짜와 시간/ 방식 선택)

인터뷰 참여자 모집

- 3개월 이상 오토바이로 배달을 한 경험이 있는 모든 여성

인터뷰 내용 및 소요시간

- 오토바이 배달로 인해 겪은 건강상의 변화/ 60~90분

인터뷰 참여자 전원에게 소정의 사례금 지급
문의 : elephantrampant@ewhain.net

연구자는 연구참여자자를 모집하는 과정에서 연구자의 실명(정민주)을 기입했다. 연구자의 성별을 유추할 수 있는 실명을 강조한 것은 인터뷰 참여 신청자들이 핸드폰 번호를 비롯한 나이, 소득, 거주지와 같은 개인정보를 연구자에게 전달하는 것에 대한 불안을 최소화하기 위함이었다. 게시판을 중심으로 정보가 확산하는 네이버 카페(“배달세상”·“배다트”)는 욕설을 금지하는 등의 자체적인 운영원칙을 가지고 있었으나, 게시물이 검색엔진에 노출되고 외부로 공유할 수 있다는 점에서 개방적이었다. 이와는 대조적으로 카카오톡 오픈채팅방의 경우 단편적인 정보들이 단문과 이모티콘으로 오가며 실시간으로 휘발되고 있었기에 당장 대화에 참여하지 않는 이들은 그 내용을 이해하기 어려운 환경이었다. 두 매체 간의 상이한 특성에도 불구하고 연구자는 ‘건강상의 변화’이라는 보편적인 연구주제를 설정하고 ‘여성’이라는 지엽적인 연구대상을 모집한다는 것에 일관된 분노와 의혹, 그리고 호기심을 샀다. 네이버 카페 게시물에는 종사자 대다수가 남성인데 여성만을 조사하는 것은 편파적이라는 반응의 댓글들이 달렸으며, 카카오톡 오픈채팅방을 들어가기 위해 만든 연구자의 계정(“정민주/여성 배달 라이더 인터뷰”)에는 불특정 다수로부터 함께 드라이브 가자는 제안이 오기도 했다. 여성으로 짐작된다는

이유만으로 성애화되는 경험은 예상치 못한 것이었으나 이를 통해 연구자는 온라인 공간에서 자신의 신원을 드러내지 않고자 하는 여성 라이더들의 태도를 이해할 수 있었다. 연구자는 연구참여를 희망하는 여성들의 우려를 덜기 위해 인터뷰 진행에 앞서 연구의 배경과 목적, 공개 범위, 예상되는 질문을 적은 사전동의서를 교부했다([부록 1] 연구참여자 사전동의서 참조).

이 과정을 통해 모집된 인원은 총 12명으로 아래 표(표 5 참조)와 같다. 음식배달 노동을 시작한 시점을 기준으로 배달경력을 산정해 오래된 순서대로 표기하였으며, 배달대행 사무실에서 관리직을 지낸 경우에는 음영처리하였다.

표 5 연구참여자 목록(12인)

no	이름	나이	배달 지역	현 배달형태	배달경력 (배달수단)
1	지원	29	인천 주안	전업(앱)	<ul style="list-style-type: none"> 2011~2013년 프렌차이즈 치킨집 직고용 배달알바 2024년 9월~ 앱
2	나희	33	"지방소도시" →인천서구	전업 (배달대행 사무실 운영)	<ul style="list-style-type: none"> 2014~2018년 배달대행 2021년 5월 배달대행 사무실 창업
3	영은	28	경기도 오산시 →인천 전역	부업(체육학원 교사직)→전업(배달대행)	<ul style="list-style-type: none"> 2018년 겨울~배달대행 (자동차) 2019년 봄~2021년 배달대행(오토바이) 2023년 가을~앱(오토바이)
4	이서	28	경기도 안산시	전업(학업과 병행)	<ul style="list-style-type: none"> 2018년 프렌차이즈 패스트푸드점 직고용 야간 배달알바~ 2018년 배달대행~ 2024년 4월 앱 병행~
5	지혜	38	강원도 춘천시	전업(배달대행→앱)	<ul style="list-style-type: none"> 2021년 7월~2023년 7월 배달대행 (2곳) 2023년 7월 발목 부상으로 휴직 2023년 10월~앱
6	진희	37	경기도 남양주시	전업(앱·배달대행 팀장)	<ul style="list-style-type: none"> 2021년 4월~ (자동차) 2021년 5월~(오토바이)
7	예지	37	경기도 분당구	부업(앱·보육교사 직과 병행)	<ul style="list-style-type: none"> 2021년 앱(자동차) 2022년~앱(오토바이)
8	한솔	22	인천 전역	전업(배달대행 영업팀장)	<ul style="list-style-type: none"> 2021년~ 배달대행
9	수호	31	서울시 사대문 안	전업(학업과 병행)	<ul style="list-style-type: none"> 2021년~ 앱
10	예희	34	서울시 마포구	부업(앱·사무직과 병행)	<ul style="list-style-type: none"> 2022년 겨울~ 앱
11	미지	29	경기도 성남시	부업(앱)	<ul style="list-style-type: none"> 2023년 봄~앱
12	선예	30	충청북도 천안시 →인천 전역	전업(배달대행→앱)	<ul style="list-style-type: none"> 2022년 9월~2023년 6월 배달대행 2023년 6월~앱

심층면접은 내용에 따라 크게 4단계로 구조화된 질문지를 바탕으로 이뤄졌다. 첫째는 연구참여자의 나이, 배달지역, 소득을 묻는 인구통계학적인 질문이었다. 둘째는 연구참여자가 배달을 시작하게 된 계기를 비롯한 노동경험에 대한 질문이었다. 이어서 연구자는 연구참여자가 답한 내용을 기반으로 교통사고를 직간접적으로 경험한 적이 있는지 묻고, 그 원인과 양상을 설명하는 방식을 기록했다. 연구참여자들은 오토바이 주행경력이 길수록 도로 위의 살얼음이나 방지턱과 같은 위험 요소들에 민감하게 반응했고, 배달경력이 길수록 손목이 꺾이거나 발이 깔리는 등의 사고는 대수롭지 않은 것으로 언급하는 경향이 있었다.

13) 국토교통부가 전국단위로 실시한 <2023 생활물류 실태조사>에 따르면 배달대행 종사자의 81.7%라

표 6 연구참여자 평균 개요

나이(만)	경력(개월)	월 평균 배달관련 소득(원)	사고 이력
31.3세	44.3개월	279.5 만원	1.6회 ¹³⁾

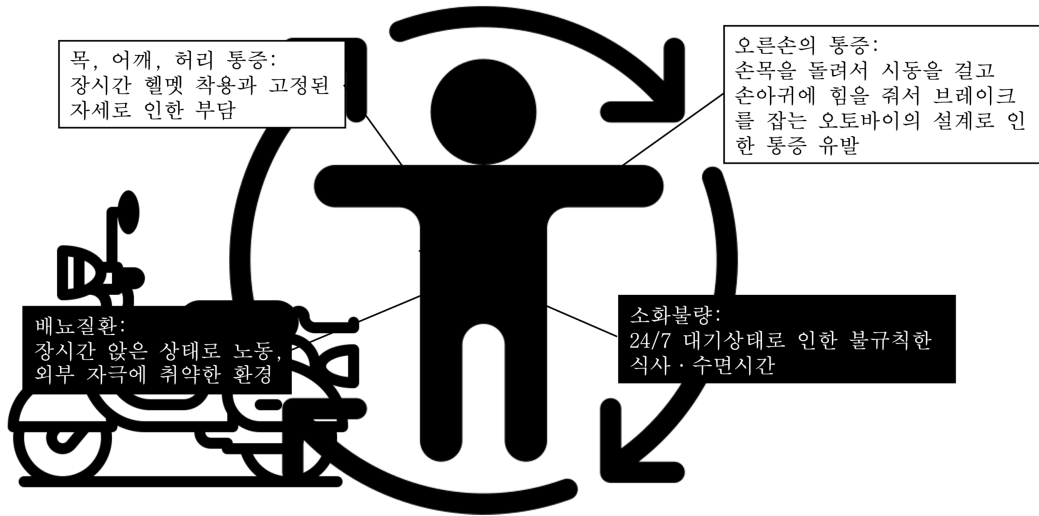
2) 연구참여자들의 특성

연구참여자들의 신장은 150cm대 초반에서 180cm대까지 다양했으나, 신장이 짧아 오토바이 주행이 어렵지 않냐는 연구자의 질문에 공통적으로 ‘누구나 익숙해지지만 하다면 300cc 이상의 큰 오토바이를 몰 수 있다’고 답했다. 이는 연구참여자들이 배달을 시작하기에 앞서 운전면허를 따고 오토바이를 몰게 되기까지의 과정에서 가까운 친구와 가족을 포함해 오토바이가 교통사고에 취약하다는 이유로 원하지 않는 주변의 만류를 받았던 경험에서 비롯된 것으로 보였다. 나희, 한솔, 수호는 125cc 이상의 오토바이를 몰 수 있는 2종소형면허를 가지고 있었고, 지원, 진희, 예지는 오토바이 운전 경력이 10년 이상이었다. 그럼에도 불구하고 연구참여자들은 ‘응급실에 목 잘린 환자가 왔는데 오토바이를 몰다가 빨랫줄에 걸린 거더라’, ‘사고가 나면 빼도 못 추린다’는 식의 괴담을 접하고 있었는데, 이는 역설적으로 연구참여자들로 하여금 큰 사고 없이 배달을 지속하고 있는 자신의 운전능력에 자부심을 품는 계기로 작용했다.

자신의 오토바이 운전능력에 대한 믿음과 별도로, 연구참여자들은 오토바이 주행에서 오는 건강상의 변화로 ‘근육통’·‘디스크’와 같은 근골격계 질환과 ‘치질’·‘방광염’과 같은 배뇨 질환을 언급했다. 도로 위의 굴곡이 그대로 전해지는 오토바이에 장시간 앉아있으면서 방지턱을 넘거나 급정거를 하는 등의 진동을 온몸으로 받아내야 했기 때문이다. 더불어 정해진 휴식시간과 공간없이 일해야 하는 상황은 연구참여자들이 화장실을 제때 가기 힘들게 만들었다. 화장실에 자유롭게 갈 수 없는 상황 속에서 연구참여자들은 생리시기의 ‘꿀팁’으로 성인용 기저귀를 차는 것을 언급하기도 했다.

업무 중 사고발생 위험이 있는 것으로 인지하고 있었으며, 최근 1년간 사고·부상 경험이 있는 종사자는 24.7%로 연간 평균 1.7회의 사고·부상을 경험했다(한국교통연구원, 2024.07.12.:92).

그림 2 연구참여자들이 언급한 건강 상의 변화



불규칙한 일감과 그로 인한 대기상태의 지속은 만성 스트레스를 유발하며 소화불량으로 이어졌다. 아침·점심·저녁 식사시간에 음식배달주문이 많이 들어오기 때문에 연구참여자들은 자신의 끼니를 챙기기 어려운 환경에 놓여있었으며, 식사 외에도 커피와 케이크 등의 디저트류 주문이 생기는 오후 1~3시나 피자·치킨·족발 등의 부피가 큰 야식메뉴 주문이 발생하는 오후 9시 이후에도 쉬기 어려웠다. 규칙적인 생활습관을 유지하기 어려운 노동환경은 연구참여자의 식사와 수면을 방해하며 만성적인 피로를 낳았다. 그러나 이는 음식배달노동에 기인하는 것으로 인식되지 않았다. 코로나19 바이러스의 확산과 그로 인한 사회적 거리두기의 정책 속에서 아동을 돌보는 학원·보육원에 종사하던 연구참여자들은 이미 자신의 근무일수가 줄어드는 경험을 했으며, 택배와 택시에 종사하던 연구참여자들은 ‘쿠팡플렉스’·‘카카오택시’와 같은 플랫폼 기업의 주도로 노동이 쪼개짐에 따라 발생하는 긴 무급대기 시간에 익숙했다. ‘여성일자리’가 대다수인 대면서비스산업이 축소됨에 따라 당장의 소득을 보완해야 하는 경제적인 필요, 별도의 구직절차나 근무시간과 근무장소가 정해지지 않은 플랫폼 노동의 특성은 연구참여자로 하여금 음식배달노동으로의 진입을 추동하는 배경으로 작동했다. 무거운 물건을 여러 개 싣고 먼 거리를 운전해야하는 택배보다 음식을 비롯한 작은 잡화를 싣고 짧은 거리를 빠르게 주행하는 음식배달노동을 육체적인 부담이 적은 일로 체감되었으며, 4시간 이상의 시간을 연속해 근무할 필요 없이 수행한 건 당 소득을 올릴 수 있는 구조는 당장 현금수익을 보장하는 일이었다. 한국사회에 만연한 불안정·비정규 노동과의 비교 속에서 연구참여자들은 음식배달 노동을 통해 겪는 건강상의 변화를 충분히 타협가능한 것으로 이해하고 있었다.

다. 참여관찰(Participant observation)

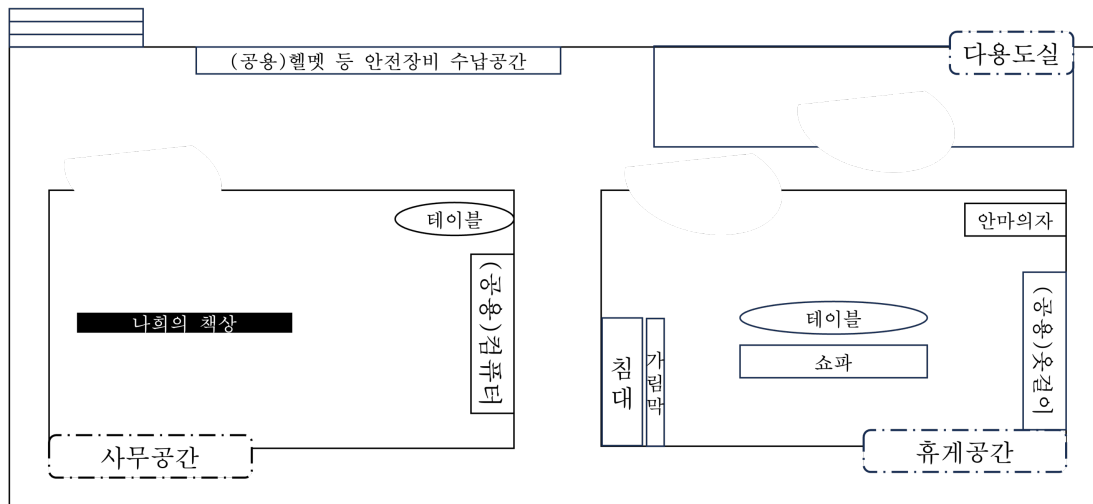
연구를 진행함에 따라 연구자는 라이더 간의 교류 속에서 자생적인 안전문화가 형성되고 있음을 깨달았다. 연구자와 연구참여자 간의 1:1 대화로 이뤄지는 심층면접을 통해 라이더 간의 교류를 조사하는 데에는 한계가 있었다. 이에 연구자는 배달대행 사무실을 운영하는 나희의 도움을 받아 4월 27일 일요일 저녁 7시부터 9시까지 약 두 시간 가량 인천의 배달대행 업체 사무실에서 참여관찰을 진행했다.

나희는 50여 명의 기사가 등록된 배달대행 사무실의 사장으로, 사무실을 방문해보고 싶다는

연구자의 요청에 흔쾌히 응해주었다. 나희의 배달대행 사무실은 인천 서구에 자리 잡고 있었으며, 6차선 도로가 난 신시가지 뒤의 골목길 건물 지하 1층이었다. 연구자가 방문했을 때 지상에는 횃집부터 고깃집까지 다양한 음식점들이 저녁 장사 중이었다. 지하로 내려가는 사무실 입구는 쪽문 형태로 나 있어 음식점을 방문한 손님들이 발견하기 어려웠으나, 근처에 오토바이 10여 대가 주차되어 있어 연구자는 쉽게 사무실을 찾을 수 있었다.

도어락과 초인종이 있는 철문을 열고 나면 지하로 내려가는 계단이 있었다. 연구자가 계단을 내려가 처음으로 마주하는 공간은 복도였다. 사무실은 40평대였으며, 복도를 지나면 차례대로 관제를 볼 수 있는 사무공간과 안마의자와 침대가 있는 휴게공간, 주방 겸용 다용도실이 전부 독립적인 방의 형태로 분리되어 있었다. 사무공간에는 총 4대의 컴퓨터가 있었으며, 나희가 관제를 보는 사용하는 1대를 제외하고는 전부 벽면에 일렬로 배치되어있었다. 편의상 사무공간으로 이름을 붙였으나 각 컴퓨터 앞에는 뒤로 젖혀지는 게임용 의자가 어지러이 놓여있고 라이더들의 접근이 자유로워 pc방을 연상시켰다. 나희의 책상은 방문을 바라보는 형태로 배치되어있어 복도를 오가려면 그 앞을 지나야만 하는 구조였다.

그림 3 나희의 사무실 구조



사무공간에서 눈에 띄는 지점은 나희의 책상을 마주하고 있는 작은 테이블이었다. 그 위에는 음식이 담긴 배달 용기와 간이 젤네일 케어세트가 있어 연구자는 사무공간의 기능이 실시간으로 라이더들의 동선을 확인하고 콜을 배치하는 관제에 국한되지 않음을 유추할 수 있었다. 연구자가 머무는 동안 사무실을 방문한 라이더들은 사무공간에서만 머물렀고, 테이블에서 기대 음료를 마시거나 핸드폰을 하면서 나희와 대화를 나눴다. 대화주제는 '배달의 민족'이 무료배달서비스를 구독제 형태로 출시함에 따라 지역 배달대행 업체의 일감이 줄어든다는 우려부터 지인의 결혼식 참석 여부까지 폭넓게 구성되었으며, 이를 통해 연구자는 라이더 간의 유대가 직급이나 소득에 우선해 '한 지역 내에서 얼마나 오래 배달했느냐'하는 배달경력에 기반해 이뤄지고 있다는 것을 확인할 수 있었다.

휴게공간에는 침대와 테이블, 그리고 3~4인용 쇼파와 1인용 안마의자가 놓여있어 누구라도 원한다면 30분 이상 휴식을 취할 수 있는 환경이 조성되어 있었다. 침대 옆에는 가림막이 있

어 개인공간이 확보되었다. 그러나 사무실 전 구역에서 흡연할 수 있었기에 쾌적한 수면이 보장되기는 어려워 보였다. 안마의자 뒤에는 일명 ‘우주복’이라 불리는 라이더용 방한 점프수트가 치수별로 걸려있었다. 다용도실에 작은 세탁기가 있어, 필요시에는 세탁을 할 수 있었다.

연구자는 사무실을 방문한 라이더들의 움직임 속에서 50여 명의 라이더가 공용으로 사용하는 공간의 문법을 유추할 수 있었다. 사장인 나희를 제외하고 연구자가 마주친 사람은 팀장격의 여성 라이더 1인과 일반기사인 남성 라이더 1인이었다. 남성 라이더는 배달 중 잠시 들린 모습으로 사무공간의 테이블에 앉아 음료수를 마시며 나희와 담소를 나눈 후 다시 나갔다. 팀장격의 여성 라이더는 사무공간에 앉아 바빠 움직이는 남성 라이더에게 인사하고 모니터 두 대를 연달아 확인하며 관제를 보는 나희와 대화를 나누었다. 연구자는 나희 옆에 앉아있었으나 두 라이더 모두 의식하지 않는 모습을 보여주었다. 라이더들이 눈을 마주치거나 고개를 돌리는 방향은 전부 연구자를 비켜나가 있었는데, 이로써 연구자는 외부인의 존재가 낯설지 않다는 것을 유추할 수 있었다. 앱을 켜고 끄는 것만으로도 출근과 퇴근·입직과 퇴직이 빈번하게 반복되는 업계 내 관행상 같은 배달대행 사무실에 등록되어 있더라도 일면식이 없는 경우가 많아 보였으며 그 안에서 라이더 간의 교류는 느슨한 형태로 형성되고 있었다.

D. 용어의 정리

본문에 들어가기에 앞서, 라이더들이 일상적으로 사용하는 업계 용어를 정리하고자 한다.

가. 라이더 개인 장비 관련

1) 오토바이

오토바이는 현행 <자동차관리법>·<도로교통법>에 따라 일반적인 승용차와 달리 ‘이륜차’로 분류된다. 그러나 <자동차관리법>에서는 ‘이륜차’인 오토바이를 배기량 및 정격출력을 기준으로 경형(50cc 미만 정격출력 4kw이하), 소형(50cc 이상 100cc 이하 및 정격출력 11kw 이하), 중형(100cc 초과 260cc 이하 및 정격출력 11kw 초과 15kw이하), 대형(260cc 초과 및 정격출력 15kw초과) 구분하고 있으며, <도로교통법>은 배기량만을 기준으로 이륜자동차(125cc 초과), 원동기장치자전거(125cc 이하)로 구분하고 있다. <자동차관리법>은 오토바이의 수리·정비를, <도로교통법>은 오토바이 주행을 관장한다. 자동차면허(2종보통)만 있으면 125cc이하의 오토바이도 몰 수 있으므로, 배달 용으로 가장 많이 쓰이는 오토바이들은 통상적으로 110cc 이상 125cc 미만의 모델들이다.

오토바이의 배기량이 커질수록 차체의 규모는 커져 더 높은 주행 실력을 요구한다. 2종소형 면허를 취득하면 125cc 이상의 오토바이를 주행할 수 있어, 라이더 사이에서 2종소형면허는 그의 전문성을 공인하는 하나의 증표로 통용된다.

2) 헬멧

헬멧은 라이더의 얼굴을 덮는 형태에 따라 크게 두 가지로 나뉜다. ‘하프페이스half face’·‘오픈페이스open face’는 라이더의 하관을 드러낸다. ‘하프페이스’는 상대적으로 가벼우며, 끈을 푸는 형식으로 벗고 쓸 수 있다. 반면, ‘풀페이스full-face’는 라이더의 턱까지 감싸는 형태로 상대적으로 무겁고 벗고 쓰기가 어렵다. 얼굴 전면을 덮기에 헬멧을 더 단단히 고정해주지만, 폐쇄적인 형태로 습기와 열기에 취약하며, 장시간 착용할 때 목에 무리가 간다. 또한 귀와

뺨 전체를 가리기에 라이더의 시야를 가리기도 하며, 내비게이션 음성 안내를 방해하거나 통화에 필요한 핸즈프리 기기와 함께 쓰기 불편한 설계다.

하관을 덮는 형태에 따라 ‘하프페이스’와 ‘풀페이스’가 나뉘었다면, ‘실드shield’는 헬멧의 전면에 달린 유리로 주행 중 시야를 확보하기 위해 바람을 가려주는 역할을 한다. ‘실드’는 탈 부착이 가능한 형태로, 라이더의 필요에 따라 색감을 넣어 햇빛을 막거나 자기 얼굴을 가릴 수 있다.

3) 스탠드

오토바이를 세우는 방법은 크게 두 가지로 나뉜다. 하나는 차체 왼편에 달린 사이드 스탠드 side stand 내리는 것이다. 자전거를 세우는 방법과 유사하며 비교적 간단하게 오토바이를 세울 수 있다. 또 다른 하나는 차체 하부에 있는 메인 스탠드 main stand를 내려 지렛대 원리로 바퀴와 지면을 띄워 고정하는 방식이다. 오토바이를 드는 힘과 요령이 필요하기에 숙련된 라이더 중에서도 메인 스탠드를 내리지 못하는 경우가 많다. 오토바이를 정비하거나 장기간 주차할 때 쓰인다. 메인 스탠드를 내리지 못하는 라이더들은 오토바이에서 내려 이를 끌고 가는 ‘끌바’로 이동해 도움을 받기도 한다.

그림 4 헬멧과 스탠드의 예시(한솔 제공)



나. 라이더 배달노동 과정 관련

1) 콜

음식주문이 발생하면, 플랫폼은 등록된 모든 라이더의 모바일 기기에 동시다발적으로 알람을 보낸다. 알람을 먼저 확인하고 일감을 수락하는 라이더가 음식주문을 배차받는다. 라이더의 모바일 기기에 뜬 알람을 콜call이라고 통칭한다. 콜은 아직 수행하지 않은 일감으로 라이

더 간의 경쟁을 부추기고, 플랫폼은 필요에 따라 이를 차등적으로 배치한다. 숙련된 라이더들은 현재 자신이 위치한 장소와 음식점까지의 이동거리, 신고 있는 음식의 무게, 배달해야하는 음식의 종류에 따라 콜을 선택하고 동선을 짠다.

2) 관제

라이더의 실시간 동선을 확인하는 체계를 통칭한다. 배달대행 사무실의 관리직들은 등록된 라이더들이 어디에 있는지, 지금 어떤 주문을 받아 어디로 이동하고 있는지를 실시간으로 확인하며 콜을 배분하고 업무를 지시한다. 관리직들은 관제를 통해 등록된 모든 라이더의 동선에 개입하고, 라이더 개개인은 자신의 위치가 노출되고 있음을 인지한다. 관리직들은 관제를 통해 라이더들을 독촉하거나 특정 콜을 먼저 가라는 등의 불합리한 업무를 지시하기도 하지만, 동시에 업무의 흐름 전반을 살피며 사고가 발생해 연락이 끊어지는 등의 이상 상황을 빠르게 감지하기도 한다.

II. 도로 위 여성 라이더를 향한 위험

이 장에서는 <산업재해보상보험법>·<산업안전보건법> 개정과 <생활물류서비스산업발전법> 제정을 중심으로 라이더의 노동안전이 제도화되는 과정을 정리한다. 라이더들은 사륜차 중심의 도로교통체계와 운전문화 속에서 일상적인 위협운전에 노출되어 왔으나, 특정 사업주나 사업장에 귀속되지 않는다는 이유로 노동관계법상 사각지대에 놓여왔다. 이어지는 글에서는 <산업재해보상보험법> 개정을 통해 고용형태에 따른 차별은 완화되었지만, 교통사고 중심의 담론이 형성됨에 따라 라이더의 노동안전이 차에 치이거나 깔리는 등의 물리적인 위험으로만 상상되고 있음을 지적한다.

A. 라이더 노동안전의 법·제도적 구성

이 절에서는 한국의 도로교통체계와 물류산업의 변화 속에서 라이더의 노동안전이 제도화되어 온 역사를 검토한다. 20분 내외로 언제 어디서든지 식지 않은 음식을 받아먹을 수 있는 현재와 같은 모습의 음식배달문화는 오토바이의 기동성을 전제하지만, 사륜차 중심의 도로교통체계와 전통적인 고용관계에 맞춰 설계된 <산업재해보상보험법>·<산업안전보건법>의 결합은 배달 중 교통사고를 비가시화했고, 경찰당국의 자의적인 단속은 이를 개개인의 일탈로 치부하면서 라이더에 대한 낙인을 재생산해왔다. 그러나 2010년대 후반에 이르러 배달 중 교통사고가 산업재해 일부로 논의되기 시작하면서 라이더의 노동안전을 보장하기 위한 최소한의 법적·제도적 발판이 마련되기 시작했다.

가. 제도의 공백 속 오토바이의 상용화

오토바이는 1980년대부터 배달용으로 널리 쓰이기 시작했다. 작은 서류부터 도시락까지 오토바이로 배달해주는 서비스는 작은 의류공장이 즐비하던 서울시의 청계천 거리부터 다방이 있는 도농복합 형태의 지역까지 퍼져나가, 1990년대 후반에는 2천억 원 규모의 시장을 형성할 정도로 성장했다(동아일보, 1998.09.24.¹⁴). 제조업·생산업 중심의 산업구조가 서비스업으로 옮겨가며 물류의 이동도 짧아졌다. 오토바이는 공장과 주거단지를 오가는 근거리 배달을 담당했다.

대형 차종 중심의 운수사업 정비는 사각지대를 형성하며 오토바이를 유용한 운송 수단으로 만들었다. 도로교통당국은 1990년대에 이르러 자가용에 대한 관리체계를 마련하는 한편, 대중교통의 기반을 닦으며 여객·물류·유통 체계를 정비했다. 광역 단위의 원활한 물류와 유통을 중심으로 다루던 <도로운송차량법>은 <자동차관리법>으로 전문개정되어 1995년에는 그 대상이 운수·설비 종사자에서 “일반국민”으로 확장되었다(법제처, 1995.12.29.). 운수사업은 여객·물류로 세분화되었다. 버스·택시는 <여객자동차운수사업법> 관할로, 화물차는 <화물자동차운수사업법> 관할로 관리되기 시작했다. 그러나 오토바이는 예외였다. 같은 오토바이라도 <자동차관리법>은 배기량과 정격출력을 기준으로 경형-소형-대형으로 구분하는 한편, <도로교통법>은 125cc 미만은 원동기로, 125cc 이상은 이륜차로 구분한다.

미비한 관리체계와 교통체증의 심화는 오토바이의 장점을 구성했다. 오토바이는 정차된 사륜차 사이를 드나들 수 있었기에 “교통체증이 심할수록 돈벌이가 잘”되었고(매일경제,

14) 동아일보. (1998.09.24) “퀵서비스 춘각을 다투며 달리는 ‘이륜의 메신저’”

1996.07.16.), 125cc 이하의 오토바이는 자동차와 달리 지자체에 등록할 필요도 없어¹⁵⁾ 보유세의 대상이 되지도 않았기 때문이다. 오토바이 배달시장은 교통안전을 위한 정비·수리의 의무도, 보유세의 부담도 지지 않는 사각지대에서 성행했다.

표 10 오토바이 주행·정비·수리를 관장하는 현행 법 체계

교통안전			오토바이 배달노동
<도로교통법>	<자동차관리법>	법	
교통안전(도로주행)	차량안전(정비·수리)	내용	공인된 정비·수리 자격증X
	등록-검사-정비-폐차		등록의무X 신고체계O
운전면허 발급 및 관리	사업자 관리(등록)	위반시 처벌	번호판 부착의무x
징역 혹은 벌금(형사처벌)			과태료(행정처분)

제도의 사각지대에서 라이더들의 노동안전은 경찰당국의 자의적인 단속에만 달려있었다. 1990년대에 이르러 경찰조직이 재편됨에 따라 경찰의 직무에 교통안전 단속 권한이 포함되었다. 경찰당국은 치안의 일부로 교통안전을 규율하기 시작했으며 이는 라이더들을 범죄시하는 방식으로 이뤄졌다. 경찰들은 배달 여부와 무관하게 오토바이를 타는 어린 남성들을 ‘폭주족’이라는 이름으로 표적 단속했으며, 필요에 따라 입건하는 등 강도 높은 처벌을 가했다(동아일보, 1997.12.05¹⁶⁾). 경찰의 자의적인 단속은 폭주족에 대한 묘사 속에서 승인되었다. 10·20대 남성 청소년으로 묘사되는 폭주족들은 “속도감을 만끽하며 드라이브를 즐기려는 그릇된 운전 자세를 갖고 있(경향신문, 1990.08.29.)”거나 액션영화에 대한 ‘모방심리’로 “성폭행이나 절도 등 각종 범죄를 저질(동아일보, 1993.11.07.)”르는 존재로 계도의 대상이 되었다. 그 결과 라이더들의 오토바이 배달 노동은 정당한 노동으로 인정받지 못한 채, 쾌락을 위한 병리적인 행위로 묘사됐다. “중국집 배달원이나 가스 배달원 등으로 아르바이트”를 하는 것은 폭주족이 되는 계기이며(김문섭, 2003:20), 라이더들은 폭주행위가 “더 심화된 유형”으로 “중국집이나 치킨, 피자 등의 배달을 일상적으로 하고, 오토바이 폭주를 통하여 쾌락을 즐기”는 존재로 여겨진다(신효정 외 4, 2012:74). 라이더를 계도가 필요한 어린 남성으로 재현하는 관행은 노동안전의 문제를 개개인의 일탈로 치부¹⁷⁾하며, 라이더에 대한 낙인을 재생산한다.

지원: 그냥 뭔가 “배달을 한다” 하면은 [상대가] “못 배웠나?” 막 이런 생각도 할 것 같고, 어, 뭐라 해야 되지, 아 그러니까 잘 뭔가를 했으면 뭔가 기술을 배웠거나 뭔가 있으면 자기가 그 일을 했겠죠. 근데 ‘그런 게 없으니까 뭐 배달한다’ 이런 인식도 있고. 예를 들어서 막 ‘딸배들’ 이런 인식도 있잖아요. 양아치 같이 타는 애들이 많긴 한데 그런 애들 때문에 더 안 좋게. 운전자한테 특히 많이 안 좋은 시선. 신호위반도 그렇고. 횡단보도도 사람들이 이제 건너갈 때 그냥 지나가잖아, 맞아. 그런 거? [어깨를

15) 만약 A가 자동차를 구매했다면, 이를 운전하기 위해서는 자신의 신원을 확인할 수 있는 주민등록증이나 운전면허증을 첨부해 관할 지자체에 '자동차등록원부' 작성을 위한 서류를 제출해야만 한다. 이를 마치지 않은 채 운행한다면 면허가 취소되거나 2년 이하의 징역 혹은 2천만 원 이하의 벌금에 처한다. A는 자동차의 소유자이자 운전자로서 법정의무를 다 해야 한다. 반면, A가 오토바이를 구매했다면 사용신고만 해도 이를 운전할 수 있다. 신고하지 않고 운행하다가 적발되더라도 운전면허 취소나 형사 처벌 없이, 사용신고 위반에 대한 직접적인 제재는 50만 원의 과태료에 그친다.

16) 동아일보. (1997.12.05.). 우리나라 폭주족 단속 실태 「블랙리스트」 작성 138명 집중관리...“근본대책은 없어요”. 11면.

17) 2018년 4월, 족발을 배달하던 오토바이 배달원이 교통사고로 사망했다. 그는 10대 청소년으로, 면허가 없었다. 고용주는 사망한 배달원에게 배달 업무를 지시한 것을 숨기고자 그의 동료에게 사망한 배달원이 “잠시 놀러 왔다가 몰래 오토바이를 타고 간 거”라고 진술하게끔 했다(강혜인 & 허환주, 2021:106).

으쓱함] 때문에 인식이 너무 안 좋은 것 같아요.

사륜차 중심의 도로교통체계는 이륜차인 오토바이를 배제한 채 교통안전을 제도화했고, 대형 차종 중심의 운수사업 정비는 법의 사각지대에서 오토바이 배달시장을 육성했다. 교통안전을 치안의 영역에서 규율하고자 했던 경찰당국의 단속은 라이더에 대한 낙인으로 이어졌다. 지원이 마주한 라이더에 대한 낙인은 그가 “양아치같이” 오토바이를 탄다는 이유로 승인된다. 그러나 교통안전의 측면에서 규율되어온 라이더들의 신호위반은 음식배달서비스산업의 성장과 함께 노동안전의 문제로 조명되기 시작했다. 음식을 배달시켜 먹는 것이 보편적인 문화가 되면서 “기술이 없어서”하는 일로 격하되던 음식배달노동은 새로운 물류사업의 단초로 각광받았다. 이어지는 글에서는 음식배달노동이 플랫폼 노동으로 공식화되어감에 따라 라이더의 노동안전이 제도화된 과정을 정리한다.

나. <산업재해보상보험법> 개정을 통한 라이더의 노동안전 제도화

라이더를 범죄시하며 개개인의 일탈로 여겨져 온 배달 중 교통사고는 음식배달서비스 시장의 성장과 속에서 산업재해로 조명되기 시작했다. 2018년 1만 7천여 건으로 감소하던 이륜차 교통사고는 2019년 약 2만 1천여 건으로 크게 늘어나 2020년부터 2021년에는 2만 1천 여 건을, 2022년에는 1만 8천 건을 기록했다. 이륜차 교통사고가 발생하는 시간대가 음식배달앱 주문이 늘어나는 평일 저녁과 주말 저녁에 몰려있다는 사실이 밝혀짐에 따라 ‘배달의 민족’·‘쿠팡이츠’와 같은 플랫폼 기업들의 책임이 명확해졌다. 라이더유니온·배달플랫폼노조를 비롯한 당사자 중심의 노동안전보건운동이 활발하게 전개되었으며, 음식배달서비스산업의 불안정한 소득구조와 플랫폼 기업들의 무책임한 태도가 배달 중 교통사고의 발생 원인으로 지목되었다. 노동관계법상 사각지대에 놓인 플랫폼 노동에 대한 관심이 촉구되면서 고용형태와 무관하게 모두가 안전하게 일할 권리에 대한 요구가 정부와 국회차원에서 받아들여지기 시작했다.

<산업재해보상보험법> 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례) 폐지는 고용형태에 따른 차별을 완화하며 라이더의 노동안전 보장을 위한 최소한의 법적·제도적 발판을 마련했다. 음식배달서비스 시장이 성장하기 전, 소위 ‘킥서비스’라 불리는 오토바이 배달기사들은 법적 근로자성을 인정받지 못해도 산업재해로부터 보호받을 수 있는 ‘특수형태근로종사자’로 분류되어 왔다. ‘특수형태근로종사자’들은 <산업재해보상보험법> 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례)에 기반해 “업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 자”로 정의되며, 그 범주는 대통령령에 따라 직종 단위로 공시된다¹⁸⁾. 그러나 특례형태로 존재하는 <산업재해보상보험법>의 제125조는 “주로 하나의 사업”이라는 단서를 낚으며 다수의 플랫폼으로부터 일감을 받는 라이더들의 산재신청을 방해하는 독소조항으로 작용해왔다. 이에 따라 21대 국회에서는 <산업재해보상보험법>의 제125조를 삭제하고, 플랫폼 기업들의 책임을 명시했다. 배달 중이 아니라는 이유로 ‘배달의 민족’으로부터 산재신청을 반려당한 예지는 근로복지공단 실무자의 도움으로 치료비와 휴업수당을 받을 수 있었다.

18) 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례)① 계약의 형식과 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 사람으로서 다음 각 호의 모두에 해당하는 사람 중 대통령령으로 정하는 직종에 종사하는 사람(이하 이 조에서 “특수형태근로종사자”라 한다)의 노무(勞務)를 제공받는 사업은 제6조에도 불구하고 이 법의 적용을 받는 사업으로 본다.<개정 2010. 1. 27., 2020. 5. 26.> <삭제 2022. 6. 10.>

1. 주로 하나의 사업에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것
2. 노무를 제공할 때 타인을 사용하지 아니할 것

예지: 제가 집 앞에서 나가는 길이었어가지고, 콜을 받은 상태가 아니어서 산재 처리가 안 된다는 거예요. 한번 거부를 당했었는데 [근로복지공단의] 산재 담당자분이 너무 잘 챙겨주셔서, 출근길에도 당연히 받을 수 있는 거니까, 자기가 배민 측에 이렇게 계속 얘기를 해 볼 테니까, 좀만 자료를 좀, 집 앞 사진이라던지 이런 것들을, 차 사진을 좀만 더 해주면 자기가 더 푸시를 해보겠다 해서, 그렇게 해서 이제 [산재]승인을 받아서 처리를 받았어요.

배달 중이 아니기에 산재처리를 해줄 수 없다는 플랫폼 기업의 논리를 뒤바꿀 수 있었던 근로복지공단의 처분 이면에는 고용형태와 무관하게 일하는 모든 노동자의 안전을 정부가 책임져야 한다는 최소한의 합의가 자리한다. <산업재해보상보험법> 제125조가 폐지되고, 플랫폼 기업들의 산재보험료 납부·정산 방법이 명시되면서 라이더들의 노동안전 보장을 위한 최소한의 법적 기준이 세워졌다. 플랫폼 기업들은 라이더의 노동안전을 책임지는 주체로 호명되었고, 산재의 발생 원인을 규명하는 책임을 지게 되었다.

<산업재해보상보험법>

제91조의21(플랫폼 운영자에 대한 자료제공 등의 요청)공단은 플랫폼 종사자에 관한 보험사무의 효율적 처리를 위하여 플랫폼 운영자에게 해당 온라인 플랫폼의 이용 및 보험관계의 확인에 필요한 다음 각 호의 자료 또는 정보의 제공을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 플랫폼 운영자는 정당한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다.

1. 플랫폼 이용 사업자 및 플랫폼 종사자의 온라인 플랫폼 이용 개시일 또는 종료일
2. 플랫폼 이용 사업자의 보험관계와 관련된 사항으로서 사업장의 명칭·주소 등대통령령으로 정하는 정보
3. 플랫폼 종사자의 보험관계 및 보험급여의 결정과 지급 등과 관련된 사항으로서 플랫폼 종사자의 이름·직종·보수·노무제공 내용 등대통령령으로 정하는 자료 또는 정보

고용형태에 따른 <산업재해보상보험법>의 차등적 적용은 라이더들의 노동안전을 방기해왔다. 라이더들은 근로계약을 쓰지 않았다는 이유로 <근로기준법>에 따른 보호를 받지 못했고, 사업주들로부터 ‘<산업재해보상보험법> 적용제외 신청서’ 작성을 요구받았다. 그러나 라이더들의 교통사고가 가시화되면서 모든 사업체에 대한 고용보험과 산재보험 가입이 의무화되었다. 배달 중 교통사고는 “어떤 경우에도, 아주 짧은 기간에도” 발생할 수 있기에 영세하다는 이유로 산재보험 적용제외 신청을 허가하던 관행이 사라졌고, “여러가지 보조사업장에서의 재해”도 보호 대상이 되었다. 교통사고로 가시화된 라이더들의 노동안전은 <산업재해보상보험법>의 제125조 폐지하고 플랫폼 기업들의 책임을 명시하는 형태로 개정됨에 따라 사회보장법으로서의 산업재해에 대한 논의를 확장했다.

다. 교통안전 중심의 현행법 적용

<산업재해보상보험법> 개정 논의는 라이더의 노동안전 보장을 위한 법적·제도적 발판을 마련했으나, 교통사고 중심의 논의는 라이더의 노동안전을 교통안전의 일환으로 축소하는 결과를 낳았다. 라이더 A씨는 음식점주로부터 폭행을 당했으나 이를 산업재해로 인정받지 못했다. 라이더의 노동안전을 보장하기 위해 플랫폼 기업이 취해야 하는 안전조치에는 고객이나 음식점주의 폭행은 포함되지 않기 때문이다.

라이더 A¹⁹⁾: 평소 업장에 도착 후에 약속시간이 지났는데도 계속 대기를 시키는 가게들이 있습니다. 이곳에서도 약속과는 달리 저를 기다리게 해가지고 이 부분에 대해서 이의 제기를 했더니 저를 2명이 CCTV가 없는 으스스한 곳으로 끌고 가가지고 폭행과 협박이 있었습니다. (생략) [플랫폼 기업 차원의 보호와 사건 처리를 위한 조치는] 없었습니다. 직후에 [플랫폼 기업의] 챗봇을 통해서 폭행으로 인해서 제가 그 일을 진행할 수가 없으니까 취소를 해 달라 그래서 [플랫폼 기업 측에 요청해서] [배차받은 일감이] 취소가 되었고요. 그 건은 취소되고 그다음 날 민원 담당자라고 하는 분한테 전화가 왔는데 그분은 제 사건 경위를 물어보려고 하는 게 아니라 업소에서 민원을 제기했기 때문에 저한테 전화한 것이고요.

라이더 A씨에 대한 음식점주의 폭행은 B 플랫폼 사의 책임이다. 라이더 A씨는 B 플랫폼 사의 지시에 따라 배달을 하러 간 업장에서 폭행당했다. 그러나 현행 지시적인 <산업안전보건법> 체계 속에서 라이더 A씨가 입은 피해는 B 플랫폼 사의 책임이 아니게 되었다. 라이더에 대한 플랫폼 기업의 안전조치의무는 면허확인 및 헬멧착용, 그리고 배달시간 단축을 금지하는 것으로만 한정되기 때문이다.

<산업안전보건기준에 관한 규칙>

제673조(배달종사자에 대한 안전조치 등)<신설 2019.12.26>

① 법 제78조에 따라 「이동통신단말장치 유통구조 개선에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 이동통신단말장치로 물건의 수거·배달 등을 중개하는 자는 이륜자동차로 물건의 수거·배달 등을 하는 사람의 산업재해 예방을 위하여 다음 각 호의 조치를 해야 한다.

1. 이륜자동차로 물건의 수거·배달 등을 하는 사람이 이동통신단말장치의 소프트웨어에 등록하는 경우 이륜자동차를 운행할 수 있는 면허 및 제32조제1항제10호에 따른 승차용 안전모의 보유 여부 확인
2. 이동통신단말장치의 소프트웨어를 통하여 「도로교통법」 제49조에 따른 운전자의 준수사항 등 안전운행 및 산업재해 예방에 필요한 사항에 대한 정기적 고지

19) 라이더 A씨의 발언은 고용노동부를 대상으로 진행된 국정감사에서 발췌했다(국회사무처, 2023.10.12.). 질의는 이은주 환경노동위원회 위원을 중심으로 이뤄졌으며 라이더 A씨는 참고인으로서 실명을 밝히고 자신의 피해경험을 진술했다. 라이더 A씨의 진술은 고용노동부가 산업안전부문을 개선하기 위해 “고객 등으로부터 배달라이더 보호를 위한 방안 마련”을 하는 결정적인 계기가 되었다(국회환경노동위원회, 2024.5). 연구자가 본문에 그의 실명을 기재하지 않는 것은, 그의 피해경험이 성별에 따른 것으로 이해되는 것을 방지하기 위함이다.

② 제1항에 따른 물건의 수거·배달 등을 중개하는 자는 물건의 수거·배달 등에 소요 되는 시간에 대해 산업재해를 유발할 수 있을 정도로 제한해서는 안 된다.

<산업안전보건기준에 관한 규칙>의 상위법인 <산업안전보건법> 제41조(고객의 폭언 등으로 인한 건강장해예방조치 등)²⁰⁾은 대면 업무를 지시한 사업주에게 고객의 폭언과 폭행을 예방할 의무를 부여한다. 하지만 라이더들이 고객과 음식점주를 대면하는 상황에서 노출되는 폭언과 폭행은 법적 보호의 대상으로 제도화되지 못했다. 라이더들이 노출되는 위험이 교통사고라는 물리적인 사건으로만 상상되었기 때문이다. 헬멧을 쓰게끔 강제하거나 운전면허를 확인하는 등의 조치는 라이더의 노동을 도로 위에서의 오토바이 주행으로만 한정한다. 그러나 라이더 A 씨의 경험에서 드러나듯, 라이더들은 음식점주와 고객을 대면하며 서비스 노동자로서 자신의 감정을 규율하고 자신의 욕구와 필요를 조절해야 하는 상황에 놓여있다.²¹⁾

라이더의 노동안전은 <생활물류서비스산업발전법>의 제정과 함께 교통안전의 측면에서 산업적으로 구성되기 시작했다. 2021년에 제정된 <생활물류서비스산업발전법>은 <산업재해보상보험법>·<산업안전보건법>과 함께 라이더들의 노동안전을 보장하기 위한 법적 근거를 제시한다. <산업재해보상보험법>이 산재발생 이후의 회복을, <산업안전보건법>이 산재발생 예방을 위한 조치를 다룬다면, <생활물류서비스산업발전법>은 배달노동을 구체적으로 규정하며 음식을 포함한 소규모 잡화를 배달하는 모든 종사자에 대한 법적 보호의 근거를 마련한다.

표 11 라이더의 노동안전 보장을 위한 법령 체계

고용노동부 주관		국토교통부 주관
<산업재해보상보험법>	<산업안전보건법>	<생활물류서비스산업발전법>
산업재해보상보험법 시행령	산업안전보건법 시행령	생활물류서비스산업발전법 시행령
산업재해보상보험법 시행규칙	산업안전보건법 시행규칙 산업안전보건기준에 관한 규칙	생활물류서비스산업발전법 시행규칙
1964.1.1. 시행	1982.7.1. 시행	2021.7.27. 시행
산재피해에 대한 공정한 보상	산업안전 및 보건에 대한 기준 확립 및 산업재해 예방	물류산업의 변화(기업 간 대규모→개인 간 소규모)

20) 제41조(고객의 폭언 등으로 인한 건강장해 예방조치 등) ① 사업주는 주로 고객을 직접 대면하거나 「정보통신망 이용촉진 및 정보보호 등에 관한 법률」 제2조 제1항 제1호에 따른 정보통신망을 통하여 상대하면서 상품을 판매하거나 서비스를 제공하는 업무에 종사하는 고객응대근로자에 대하여 고객의 폭언, 폭행, 그 밖에 적정 범위를 벗어난 신체적·정신적 고통을 유발하는 행위(이하 이 조에서 “폭언 등”이라 한다)로 인한 건강장해를 예방하기 위하여 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 필요한 조치를 하여야 한다.<개정 2021. 4. 13.>

② 사업주는 업무와 관련하여 고객 등 제3자의 폭언등으로 근로자에게 건강장해가 발생하거나 발생할 현저한 우려가 있는 경우에는 업무의 일시적 중단 또는 전환 등 대통령령으로 정하는 필요한 조치를 하여야 한다.<개정 2021. 4. 13.>

③ 근로자는 사업주에게 제2항에 따른 조치를 요구할 수 있고, 사업주는 근로자의 요구를 이유로 해고 또는 그 밖의 불리한 처우를 해서는 아니 된다.<개정 2021. 4. 13.>

[제목개정 2021. 4. 13.]

21) 라이더는 손님이나 직원이 아닌 외부인으로서 음식점에 방문하기 때문에 그가 음식점주와 직접적으로 대면하는 시간은 그리 길지 않다. 그러나 라이더들은 별도의 휴게공간이 없기에 화장실 이용을 위해 음식점주들의 양해를 구해야만 한다. 음식점주들은 라이더가 화장실을 이용하면 배달시간이 지연되고, 비누나 휴지를 쓰는 등의 위생관리를 위한 추가적인 부담이 발생한다는 점에서 이를 달가워하지 않는다. 이에 연구참여자들은 “폐를 끼치는 기분(지혜)” 속에서 소변을 참거나, 개방된 화장실을 찾아 먼 거리를 이동하고 있었다.

<생활물류서비스산업발전법>에 따르면 사업주는 근로시간과 운임비를 명시한 표준계약서를 작성하고 휴게공간을 마련할 의무를 지닌다. 다만, 이는 종사자가 오토바이를 이용해 배달할 건수에만 해당된다. 라이더의 노동안전이 교통사고 중심으로 제도화되면서 오토바이가 산재의 경중을 따지는 기준점으로 작용했기 때문이다. 운송수단과 무관하게 모든 배달노동자들을 보호하기 위한 취지의 <생활물류서비스산업발전법 일부개정 법률안(의안번호: 2109429)>는 다음과 같은 국토교통부의 의견에 따라 반려되었다.

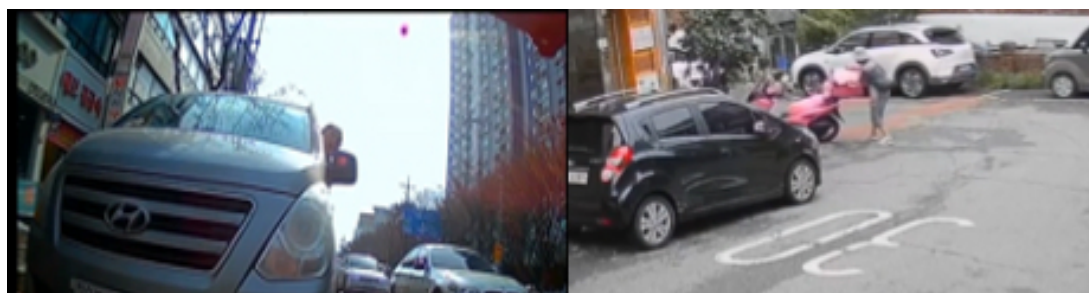
이륜자동차는 사고 시 운전자의 부상확률이 높고 속도가 빨라 도심 주행 시 교통법규 위반 등 교통질서를 해치는 정도가 비교적 큰 반면 승용차나 전동킥보드 등은 인적사고 발생 가능성이나 사고의 경중이 이륜자동차보다 경할 것으로 보이는 점, 아직까지 주류적인 운송수단은 이륜자동차인 점 등을 감안하여 신중히 검토할 필요가 있음(국토교통 위원회 검토보고서, 2021.9:8)

<산업재해보상보험법>이 개정됨에 따라 고용형태에 따른 차별이 완화되었고, <산업안전보건법>에 따라 라이더의 산재피해를 예방하기 위한 조치들이 구체화되었다. 그러나 라이더의 노동안전이 교통사고를 중심으로 가시화됨에 따라 교통안전 중심의 담론이 형성되었고, 이는 <생활물류서비스산업발전법>의 적용을 오토바이라는 운송수단에 한정짓는 결과를 낳았다.

B. 사륜차 중심의 운전문화 속 성별화된 교통안전

교통안전 중심의 제도화는 라이더의 노동환경을 도로 위로 제한하는 한편, 이를 성중립적인 공간으로 전제한다. 한국의 여성 운전면허 소지자는 2016년에 이르러서야 전체 운전면허 소지자의 40%를 차지하게 되었으며(성인지통계, 2018.06.12.), 그중 65%가 남성 운전자로부터 위협운전 피해를, 42%는 폭언을 경험했다(손해보험협회, 2014.08.04.). 이어지는 글에서는 여성 운전자가 재현되는 방식을 검토해 여성 라이더에 대한 위협운전이 일어나는 과정을 살핀다.

그림 5 블랙박스와 CCTV에 기록된 위협사례(선에 제공)



뒷 차선에 선 승합차의 운전자가 고개를 내밀어 연구참여자를 향해 소리를 지르고 있다.

공터에 세워진 연구참여자의 오토바이를 행인이 쓰러트렸다.

가. 여성 라이더를 향한 위협운전

1990년 이후로 여성 운전면허 소지자는 100명 당 4.9명에서 47.6명으로 10배 이상 증가해, 같은 기간 내에 남성 운전면허 소지자가 2배 증가한 것에 비해 높은 증가율을 기록했다. 여성의 사회경제활동의 참여가 활발해짐에 따라, 여성 운전자 역시 증가해온 것이다. 이에 대해

도로교통공단은 2015년 3월 8일, 여성의 날을 맞이하여 “여성 운전면허소지자 증가로 사고율도 늘어”라는 제목의 기자회견을 진행했다. 교통사고종합분석센터 박길수 센터장은 “여성 운전자들의 경우 남성에 비해 대형사고 등 중대한 사고의 발생률이 낮은 편”이라면서도 “안전운전에 각별한 주의가 필요하다”며 다음과 같은 ‘여성운전자 안전운전 Tip’을 덧붙였다(도로교통공단, 2015.03.06.).

그림 6 도로교통공단 “여성 운전면허소지자 증가로 사고율도 늘어” 보도자료

여성운전자 안전운전 Tip

- ▶ 슬리퍼나 하이힐 등 굽이 높은 신발 착용을 자제
- ▶ 전방뿐만 아니라 사이드미러 및 룸미러 등을 충분히 활용하여 전후 측면의 교통상황 파악
- ▶ 차량 안에 액세서리는 시야확보에 방해가 되므로 유리나 대시보드 위 정리
- ▶ 좁은 도로 및 횡단보도에서 보행자보호에 유의
- ▶ 기본적인 차량 응급조치 요령을 숙지하여 갑작스런 상황에 유연하게 대처
- ▶ 애완동물을 안고 운전하는 행위는 운전의 집중도를 떨어지게 하는 행위로 절대 자제

실제 교통사고 발생의 양상이 성별화되어 있는 것 무관하게, 한국도로교통공단이 배포한 자료는 교통사고의 원인을 여성 운전자의 특성으로 돌린다. 여성 운전자는 “슬리퍼나 하이힐”을 신고 운전석에 앉아 전방주시를 방해하는 “액세서리”를 주렁주렁 단 채, “애완동물을 안고” 운전하는 존재로 재현된다. 여성이 외모를 관리하고 꾸미는 것을 좋아할 것이란 고정관념 속에서, 여성 운전자는 엑셀과 브레이크 가동에 방해되는 부적합한 옷차림을 한 채 전방주시에 소홀해 “갑작스런 상황”을 일으킬 수 있는 미숙한 존재다. 여성 운전자에 대한 적대는 도로 위의 여성 라이더들이 상시적으로 겪는 위협으로 작동한다.

지혜: 제가 지금은 머리가 짧는데, 옛날에 머리가 길었거든요. 근데 운전하다가, 차도 그렇고, 오토바이도 그렇고 이렇게 머리가 보이잖아요. 그러면 창문을 열고서는 막 욕을 막 해요. 근데 지금은 잘 안 해요. 등치도 크고 이러다 보니까, 남자인 줄 알고 잘 안 하는데. 옛날에는 그런 거 많이 겪었죠.(연: 뭐라고 욕을 해요?) 아주 쌍욕을 하죠. 아주 아주 쌍욕을 심하게 하죠. ‘너 운전도 하지 마.’, ‘너 솔뚜껑 운전이나 하지, 무슨 니가 운전대를 잡아’ 막 이런 욕 같은 것도 막 하고. 별의별 욕을 다 하죠. (연: 그냥 느닷없이?) 별로 잘못도 안 했는데. 자기 잘못인데도 그럴 때가 좀 있었어요.

진희: 간혹 이제 여자들은 머리를 묶고 하면 이게 펠럭거리는 게 보이잖아요. 머리가 길면, 남자분도 긴 머리가 있지만, 단발 이상으로 장발로 저처럼 이렇게 머리가 길면 와서 확인하고 욕하는 경우도 있어요.

난폭운전의 법적 개념이 도입된 이후, 2017년부터 2022년까지 5년간 난폭운전과 관련해 경찰에 접수된 내역에 따르면 가해 운전자의 91.6%가 남성이다. 운전 중 휴대폰 사용 금지 등

‘모든 운전자의 준수사항’을 어겨 교통사고를 일으킨 운전자 중 남성이 여성보다 16.9배 많다 (이하나, 2023.09.16.²²⁾). 그럼에도 불구하고 통용되는 여성 운전자들에 대한 위협은 그의 신체에 근거해 일어난다. 운전자의 신체가 노출되는 이륜차의 특성상, 여성 라이더들은 상시적인 성희롱과 위협운전의 대상이 된다.

수호: 약간, 저는 제가 생각하기에는 좀 그런 게 있는 것 같아요. 너무 여성 라이더에 대한, 관심이 좀 엄청난 것 같긴 해요. 남성 라이더들이, ‘오늘 어느 지역에서 어디 사거리에서 여성 라이더를 만났다’ 이런 것부터 해서 막 조금 관심이 되게 많고. 아니면 배달 기사가 아니어도 그냥 오토바이를 타는 여성들을 도로에서 마주치면 이제 일부러 더 조금 난폭 운전을 한다든지 그런 게 있는 것 같긴 해요.

예지: 어 다 쳐다보고 다 한 번씩 말 걸고 많이 그러죠 (연: 뭐라고 말을 걸어요?) 뭐 오토바이가 뭐냐 기름이냐, 뭐 전자냐, 몇 시 쉬냐, 뭘, 아니, 뭐 얼마 벌었냐 (연: 아니 누가 그렇게 물어봐요?) 그니까. 아무래도 이제 여자인 티가 나다 보니까, 뭐 대단하다, 뭐 그런 얘기. 많이. 신호 걸려 서 있으면은 빨리 쳐다보기도 하고. 말도 걸기도 하고 그러더라고.

800여 명의 라이더를 대상으로 진행한 설문조사에 따르면, 다른 운전자의 과속·신호 위반 등의 위협운전은 “위험도를 줄일 때까지 작업을 시작하는 것”이 바람직하지 않은 중대한 위험이다(최민 외, 2024.05). 예지가 경험한 것처럼 짧은 신호대기 순간에도 여성 라이더에게 말을 걸거나 쳐다보는 행위는 운전자의 집중력을 흐트릴 뿐만 아니라, 오토바이 배달노동에 대한 사회문화적인 멸시와 결합해 여성 라이더들의 안전한 주행을 방해한다.

이서: 한 번 싸움이 난 적이 있어요. 저는 이제 잘 가고 있는데, 갑자기 택시 아저씨가 갑자기 옆으로 진짜 너무 [택시를] 붙여가지고 와가지고, ‘아저씨 너무 붙지 말라고 위험하다고 왜 이렇게 옆에 붙냐’[고 말]했는데 [목소리 때문에] 제가 여자인 거를 인식을 했잖아요. 그래서 따라와가지고. (생략) (연: 택시아저씨가 욕은 뭐라고 했어요?) ‘아니 뭐 미친년이 뭐 운전을 뭐 그따구로~’, 내가 아니, ‘내가 왜 미친년이냐고 아니 아저씨가 운전을 그따구로, 그따구로 내가 얘기해야 되는 말이라고’하면서 막 제가 그랬거든요. ‘아 계속 욕해보시라고 곧 있으면은 끝날거니까 계속 욕해보시라’고 경찰 신고할 거라고 막 하니까, ‘뭐 신고해 미친년이 뭐~ 여자가~’ 막 얘기하다가 갑자기 남자친구 오니까 막 얘기 막 하다 갑자기 택시하러 들어가서 안 나와. 네. 그거 보고 좀 이게 뭐지 싶었어요.

이서가 경험한 택시기사와의 싸움은 사륜차 중심의 도로교통체계 속에서 이륜차가 받는 위협이 남성중심적인 운전문화와 결합해 여성 라이더에게 직접적으로 표출되는 과정을 보여준다. 현행법상 이륜차 역시 한 차선을 온전히 차지해야 하지만, 사륜차들은 오토바이가 차지하는 공간이 적다는 이유로 길을 비켜줄 것을 요구한다. 오토바이 주행 중이던 이서는 옆 차선에 있던 택시가 안전거리를 확보하지 않는 것을 보고 주의하라고 경고하였으나, 택시기사는 이에 응하지 않는다. 오히려 이서의 목소리를 듣고 그가 여성임을 인지한 택시기사는 그를 뒤

22) 이하나. (2023.09.06.). 근거 없는 편견에 억울한 ‘여성 운전자’. 여성신문. <https://citation.sawoo.com/ref/guide/apa#sub-title9>

쫓아가 오토바이를 세우게 만들고 욕설을 퍼붓는다. 싸움이 격해지자 이서는 <도로교통법> 위반으로 그를 경찰에 신고하겠다고 대응했지만 택시기사는 계속해서 폭언과 위협을 일삼는다. 상황은 180cm가 넘는 ‘거구의’ 남성인 이서의 남자친구가 온 후에나 일단락되었다.

나. 위법한 주행을 공인하는 2종소형 면허시험

라이더들이 노출되는 위협운전 이면에는 오토바이에 적대적인 운전문화가 자리한다. 배달을 시작하기에 앞서 오토바이에 대한 낙인이 가장 큰 진입장벽으로 작용했다고 답한 한솔과 선예는 ‘바이크 혐오’에 대해 다음과 같이 설명했다.

한솔: 어, 그냥. 뭐 사실 대한민국에서 오토바이를 좋게 보지는 않잖아요. 대부분 사람들이. 그래서 흔히 바혐국이라고 쓰는데, 바이크 혐오하는 나라라고. 근데 그냥 누가 뭐라고 하든 제 인생이니까. 신경을 안 썼어요. 안 쓰려고 했어요. 계속 이제 부모님도 뭐라 그러고. 여기는 이제 막 면허, 그니까 바이크를 팔고 면허를 따고 나서 배달을 몰래 했어요. 부모님 몰래. 그러다가 결국에는 들키고 지금은 안전하게만 타라고 이해해 주세요.

선예: 이제 아무 잘못이 없어도 바이크에 대한 혐오를 가지고 있는 사람들도 있어요. 이제 영상이나 이런 거 보다 보면 유튜브나 뭐 틱톡이나 이런 거에 바이크 영상이 뜨잖아요. 그럼 바이크 인상에서 대부분은 ‘오토바이 다 죽었으면 좋겠다.’ 이런 욕도 되게 많고, 오토바이랑 차랑 사고 난 거 보면은 차 과실이 더 큰 걸 딱 눈에 보이는데, 한문철 이런 영상들 있잖아요, 그렇게 보이는데 왜 오토바이 욕을 하지 이런 생각이 들 정도로 오토바이 혐오를 가지고 있는 사람 되게 많아요. (연: 왜 그럴까요?) 아무래도 이제 신호 위반하는 오토바이들도 많기도 하고, 이제 대행 특성상 저도 이해는 하거든요. 근데 눈치껏 했으면 좋겠다라고 생각은 해요. 왜냐하면, 이제 너무 무지성으로 막 하려다가 사고 나면은 자기 책임이니까. 차라리 뒤에 차 없고 앞에 차가 아예 없고 뭐 이럴 때 급하면은, 밤에 새벽이나 이럴 때는 오히려 좀 더 위험하긴 한데, 차가 없잖아요. 차라리 그때 좀 유도리 있게 신호위반을 하든가 사람들 안 보이게 (웃음) 근데 계속 계속 이렇게 보면 이런 꼭 차있는 차 꼭 차있는 도로에서도 이렇게 막 가고 신호 위반하고 막 좌우로 막 흔들고 다니고 이런 그런 오토바이 때문에 그러지 않을까?

한솔과 선예가 경험하는 ‘바이크 혐오’는 라이더들이 신호위반을 일삼고 핸들을 무리하게 꺾는 등의 위험한 오토바이 주행 행위가 타인의 교통안전을 위협한다는 점에 기반한다. 인도를 오가며 보행자를 위협하고 정차된 차 사이를 무리하게 진입하는 행위는 교통사고를 유발하는 원인으로 상상된다. 그러나 실제 오토바이를 포함한 이륜차 교통사고의 발생 양상은 이와 다르다. 오토바이를 포함한 이륜차 교통사고의 상대 차종을 분석한 결과, 그 1위는 승용차로 전체의 43.13%를 차지한다(이지선&이희원, 2021:45). 교통사고 발생 지역도 횡단보도 부근(3.04%)보다 교차로 내(32.41%)에서 높게 나타난다(이지선&이희원, 2021:47). 이는 오토바이가 연루된 교통사고가 이륜차-보행자보다 이륜차-사륜차 간의 관계에서 기인함을 암시한다.

이서: 제가 안전하게 탄다고 안전해지는 게 아니더라고요. 오토바이가 (연: 그걸 언제 느끼셨어요?) 어 가만히 서 있는데, 뒤에서 막 박고. 제 신호에 갔는데, 신호위반 해가지고 박고. 가만히 서 있는데 후진해서 박고. 제가 한 번도 진 사고가 난 적이 없어요.

다 그런 식으로 사고가 나가지고 처음에 저도 ‘아이 내가 안전하게 타면은 뭐 별일 생기겠어’라고 했는데 그게 아니더라고요. 타보니까

영은: 차선을 가다 보면 이게 [다른 사륜차들이랑 오토바이가] 동일 선상에 있을 때 경우가 있잖아요. 근데 웬만한 차는 완벽하게, 이제 시야가 차단되는 각이 별로 없거든요. 근데 오토바이는 아무래도 작다 보니까, 시야각으로. 그래서 좀 더 안 보이는 경우도 많고. 그리고 이제 위험한 건 아닌데 약간 좀 짜증날 때가 왜 차선이, 1, 2, 3, 4가 있으면 4차선 같은 경우에 직진과 우회전이 가능한 차선들이 많잖아요. 근데 자동차가 거기 서 있으면 빵 안 하거든요. 근데 오토바이는 작으니까 그냥 옆 차선 앞으로 나갈 수가 있잖아요. 자동차를 보통 빵빵거리요. 우회전에 서, 직진과 우회전이 가능한 곳에 서 있으면, 빵빵거리는 곳도 많다고 해야 되나, 그게 조금 오토바이 타다 보면은 불편함, 뭐, 위험함. (연: 아 좀 앞으로 가서 자기가 우회전 할 수 있도록 해라 뭐 이런 거군요.) 예. 근데 이게 차였으면 보통 그렇게 잘 안 하거든요. (연: 맞아요. 직우차선에서 많이들 힘들어 하시더라고요.) 예 맞아요. 그런 경우가 좀 많이 있죠.

<도로교통법> 상 오토바이를 포함한 모든 자동차는 하나의 차선에서 주행하는 것을 원칙으로 한다²³⁾. 동차선으로 추월하고 “직우차선”에서 경음기를 울리는 것을 모두 현행법상 처벌대상²⁴⁾이다. 상대적으로 가볍고 차체가 작은 오토바이는 추월과 소음에도 민감할 수 밖에 없는 교통약자지만 사륜차 중심의 운전문화는 이를 고려하지 않는다. 영은이 언급한 것처럼, 신호체계가 미비한 장소일수록 사륜차들의 위협은 심해진다. 당장의 위협을 피하기 위해서는 사륜차가 지나가도록 길을 비켜줄 수밖에 없다.

예지: 오토바이니까. 약간 제가 갓길로, 갓길이 아닌 차선에서 약간 이제 중간으로 안 가고, 왜냐하면, 차들도 내 속도보다는 빠를 테니까. 비껴갈 때 쯤 좀 더 수월하라고 한 쪽으로 비켜주는 것 뿐인데, 그게 무슨 마치 자기들이 내가 방해하는 것처럼 막 위협적으로 이제 막 비켜 [하고] 간다던지. 아니면 제가 있는데도 불구하고 동차선으로 막 추월을 한다던지 그런 경우.

사륜차들의 통행을 방해하지 않기 위해 한 차선을 온전히 차지하지 않고 주행하는 능력은 125cc 이상의 오토바이를 몰 수 있는 2종소형면허 시험을 통해 공인된다. 2종소형면허 시험은 이륜차에 특화된 능력을 검증하는 것으로, 기초적인 신호체계를 묻는 학과시험을 통과하고 법정 최소 의무교육 10시간을 채우고 나면 응시할 수 있는 기능시험으로 이루어져 있다. 일반

23) 도로교통법 [시행 2024. 10. 25.] [법률 제20155호, 2024. 1. 30., 일부개정]

제14조(차로의 설치 등) ② 차마의 운전자는 차마가 설치되어 있는 도로에서는 이 법이나 이 법에 따른 명령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 차로를 따라 통행하여야 한다. 다만, 시·도경찰청장이 통행방법을 따로 지정한 경우에는 그 방법으로 통행하여야 한다. <개정 2020. 12. 22.>

24) 도로교통법 [시행 2024. 10. 25.] [법률 제20155호, 2024. 1. 30., 일부개정]

제49조(모든 운전자의 준수사항 등) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 다음 각 호의 사항을 지켜야 한다. <개정 2013. 3. 23., 2013. 8. 13., 2014. 11. 19., 2015. 8. 11., 2017. 7. 26., 2018. 3. 27., 2020. 6. 9., 2020. 12. 22., 2021. 10. 19.> 8. 운전자는 정당한 사유 없이 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여 다른 사람에게 피해를 주는 소음을 발생시키지 아니할 것

가. 자동차등을 급히 출발시키거나 속도를 급격히 높이는 행위

나. 자동차등의 원동기 동력을 차의 바퀴에 전달시키지 아니하고 원동기의 회전수를 증가시키는 행위

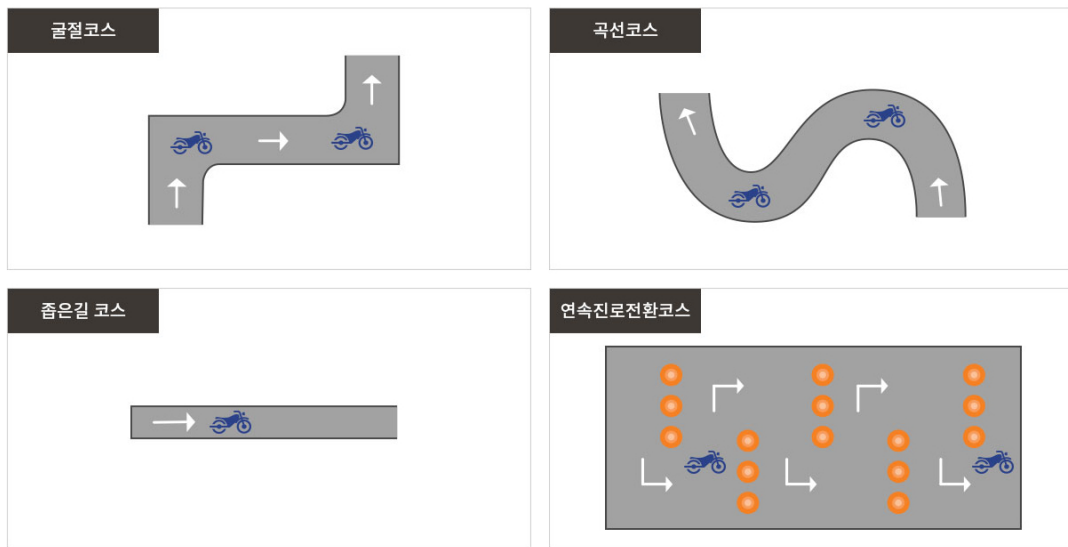
다. 반복적이거나 연속적으로 경음기를 울리는 행위

적인 승용차를 몰 수 있는 자동차면허(2종보통)를 소지했다면 응시할 필요가 없는 학과시험과 달리 기능시험은 총 4개의 코스로 이뤄져 있어 난이도가 높다. 10대 때 원동기 면허를 취득한 한솔과 수호는 두 번의 응시 끝에 기능시험을 통과할 수 있었다. 폭이 1m 이내인 굴절코스를 발을 딛지 않고 한 번에 통과하는 데에 실패했기 때문이다.

수호: [면허시험 코스가] 4개였나 그랬던 것 같은데. (연: 각각 어땠어요?) 맨 처음 코스가 기억 나으니까 [ㄱ, ㄴ] 이렇게 굴절 코스인데, 거기서 대부분 다 떨어진다고 하더라고요. 저도 두 번째 시험 때도 한 번 탈선했고. 그 뒤에는 쉬워가지고. 그냥 무난하게 통과했는데, 맨 처음 그 굴절코스가 제일 어려웠던 것 같아요.

한솔: 굴절이라기보다 사실 직각이에요. 직각인데 오토바이 회전 반경이 앞바퀴만 낮게 들어가도 뒷바퀴가 좀 안쪽으로 들어가서 돌아버려요. 그러다 보니까 앞바퀴는 통과해도 뒷바퀴가 선에 걸려버리면 탈선인 거예요. 이 상태에서 당황해서 멈춘 상태로 발을 딛어버리면 20점 감점의 탈락이에요. 원래 90점이 통과 기준이고, 발 한 번 뒤집거나 탈선하면 10점씩 감점이 돼요. 그러면 실수 한 번밖에 허용이 되지 않는 거죠.

그림 7 2종소형 면허시험 코스(4종)



총 15m 내외의 거리를 주행해야하는 굴절코스를 통과하기 위해서는 회전각이 1m 내외인 모퉁이를 한 번은 우회전으로, 한 번은 좌회전으로 통과해야만 한다. 이때 10cm의 회색실선을 두 번 밟으면 자동으로 탈락이니 응시자는 자신의 체중을 기울이며 균형을 잡아야만 한다.

한솔: 그래서 처음에 앞바퀴 들어갈 때도 넓게 들어가야 돼요. 그래야 뒷바퀴가, 잘, 그렇게 돌면은 오토바이가 많이 기울어질 수밖에 없어요. 거기서 겁을 먹고 발을 딛는 경우가 많아요. 그럼 탈락인걸. (웃음)

수호: 그 핸들이 엄청 무겁고. 그리고 뭐라고 해야 하지, 회전각이 되게 좁다고 해야 하나, 그래서 몸을 기울여야 되는데 무게 때문에 이제 한번 넘어질 뻔하기도 했고. 시험 볼 때 그래서 다음에 또 봐도 붙을지는 모르겠어요. 또 볼 일은 없겠지만 (웃음)

교통안전을 위해 기초적인 신호체계와 정비·수리 지식을 묻는 학과시험과 실제 주행능력을 검증하는 기능시험으로 이뤄진 현행 면허시험 체계는 1997년에 도입되었다. 가장 보편적인 자동차면허(2종보통) 시험의 경우, 운전시험이 너무 어렵다는 여론 속에서 2011년 장내 기능시험이 간소화되었으나 이후 교통사고율이 증가하자 2016년부터 다시 면허시험 난이도가 높아졌다. 교통사고의 발생 양상에 따라 간소화되거나 복잡해지는 등 변화를 거처온 면허시험은 교통안전을 위한 최소한의 자격을 검증하는 절차로 기능한다. 그러나 오토바이 주행 실력을 검증하는 2종소형면허 시험은 응시자로 하여금 좁은 길을 넘어지지 않고 연달아 지나가라고 요구한다. 앞바퀴와 뒷바퀴 간의 거리를 미세하게 조정하고 체중을 실어서 핸들을 꺾어야만 통과할 수 있는 코스 구조는 응시자가 ‘겁을 먹지 않고’ ‘온몸을 기울여서’ 곡예에 가까운 주행 능력을 보여줄 것을 시험하며 사륜차 중심의 운전문화를 공인하고 있다.

다. 일상적인 ‘끼임’과 ‘깔림’ 속 비가시화되는 비접촉 사고

여성 라이더를 향한 위협운전과 사륜차 중심의 도로교통체계 속에서 연구참여자들은 오토바이에 깔리거나 끼이는 사고를 일상적으로 겪고 있었다. 날씨에 따라 가변적인 도로환경, 얇게 깔려 육안으로 확인할 수 없는 도로 위 살얼음이나 염화칼슘, 작은 자극에도 취약한 오토바이 설계, 그럼에도 불구하고 배달을 완료하기 위해 진입해야 하는 아파트 주차장은 라이더의 노동안전에 위협하지만 이에 대처할 수 있는 방안은 제한적이다. 2종소형면허를 가지고 있는 수호나 20대 때부터 총 7개의 오토바이를 종류별로 몰아 본 지혜도 배달을 시작한 초반에는 직접 넘어져 보는 수밖에 없었다.

수호: 보통, 이제 평범한. 그러니까 날씨 좋을 때는 그럴 일이 없는데, 이제 비가 오거나 눈이 온 뒤에 좀 바닥이 미끄러운 날에 항상 넘어졌던 것 같아요. 아파트 지하주차장 같은 데나 아니면 빌라 주차장도 예폭시 이렇게 깔아두면 또 미끄러워가지고. 혼자 그렇게 많이 넘어졌어요 아니면 아스팔트도 급제동을 하면 젖어 있으면 미끄럽더라고요. 그래서 다행히 2차 사고나 이런 건 안 났었는데, 이제 맨홀 뚜껑 그런 것들. (연: 그럼 이런 거엔 주로 어떻게 대처하세요?) 아파트 주차장은 그냥 무조건 감속밖에는 방법이 없더라고요. 그래서, 네. 그렇네요. 그냥 좀 평소보다 감속하는 거 말고는, 오토바이는 뭔가 방지할 만한, 그런 제가 당한 사고에는 방지할 만한 방법이 없던 것 같아요.

지혜: 그냥 바닥이 얼음이 보이지 않는데, 그때도 밤 12시 정도 됐었을 때거든요, 근데 바닥이 괜찮았어요. 얼음도 안 보였거든요. 근데 가다가 쪽 가다가 좌회전을 살짝 하는데 바로 확 넘어지더라고요. 그냥 그때 영하 한 7도인가? 그래가지고서는 염화칼슘 같은 게 이렇게 조금 위로 올라왔나 봐요. 그래가지고 미끄러져가지고 다쳤었거든요. 많이 아팠어요.

연구참여자들은 오토바이 주행경력이 아닌 배달경력이 쌓여감에 따라 ‘끼임’과 ‘깔림’을 유발하는 환경에 능숙하게 대처하는 전략을 습득하고 있었다. 오토바이에 깔리지 않아야 피해를 최소화할 수 있다. 요령이 없던 지혜는 타박상과 찰과상을 입었지만, 산재를 승인받아 배달 중이던 음식값과 오토바이 수리비, 그리고 12일간의 휴업수당을 받아 회복에 전념할 수 있었다. 산재보험 가입이 의무화되었기에 예지 역시 출근 중 눈길에 넘어졌을 때와 어두운 빌라에서 계단을 헛디디 다리가 골절되었을 때 모두 산재처리를 받을 수 있었다. 그러나 산재보험에

가입되어 있다해도 모든 피해가 접수되는 것은 아니다.

지혜: 그때도 배달 중이었어요. ‘배달의 민족’거를. 그래가지고, 또 [고객센터에] 연락을 먼저 해 가지고, “지금 사고가 나가지고. 경찰이 오는 중이다. 여기 실려 있는 음식 어떡하냐” 그랬더니, 그거 배달하지 마시고 그냥 또 처리해 준다고 그러더라고요. 또 아까처럼. “처리 다 해줄 거니까 집에 조심히 들어가시든지 뭐 이렇게 처리를 잘하라” 그러더라고요. 그거 사고처리를 잘하라 그러더라고요. 그래서 [고객센터에] ‘미안, 알겠다’ 그러고 실려 있는 음식 한 개 있었는데, 그거 집에 들고 가서 먹었어요.

사고발생 직후 지혜는 일감을 중개한 플랫폼 사의 고객센터에 연락해 음식값을 보상받았지만 상대 차주의 상태를 살피고 보험사를 부르는 등의 사고처리는 혼자 도맡아서 해결해야만 했다. 지혜는 좌회전을 하던 와중에 상대 차를 들이받았기에 ‘내가 잘못했다’는 생각이 앞섰다. 상대 차주는 ‘아줌마가 운전을 험하게 한다’며 지혜를 탓하고 경찰을 불렀지만 이내 그냥 ‘봐주겠다’며 돌아갔다. 지혜가 다친 정도와 무관하게, 교통사고는 발생하지 않는 일이 되었다.

지혜: 눈물 나기 직전이었죠. 이거 [사고] 처리하면은 뭐지 일단 보험료가 많이 올라갈 것 같은 그 걱정이 막 드는 거예요. 눈물 나기 직전이었죠. 그때 봐줬을 때는 다행이다. 뭐지 할증 안 되겠다. 보험 할증 안 되겠다.

혼자서 넘어지거나 깔리는 ‘비접촉 사고’와 달리 상대 차주와의 갈등으로 이어질 수 있는 ‘접촉 사고’는 개개인의 과실을 따져 책임을 묻는 구조 속에서 연쇄적인 금전적·심리적 부담으로 이어진다. 지혜가 우려했던 것처럼, 라이더의 과실이 사고의 원인으로 지목된다면 그는 자신이 입은 피해 정도와 무관하게 상대방의 피해도 보상해야만 한다. 문제는 개개인의 과실을 측정하는 방식이 가변적이라는 데에 있다. 지혜가 경험한 것처럼, 현장에 경찰이 있더라도 상대 차주가 양해해 준다면 교통사고는 발생조차 하지 않았던 것이 된다. 그러나 상대 차주도 망간다면 상황은 더 복잡해진다. 사거리에서 우회전하던 지원은 그를 추월하려는 택시와 부닥치지 않기 위해 오토바이 핸들을 꺾는 과정에서 균형을 잃고 그대로 쓰러졌다. 지원이 쓰러지면서 그의 오토바이 핸들 끝이 대로변에 정차되어 있던 승용차를 긁었다. 택시는 지원이 넘어지는 걸 보고도 그를 스쳐 지나갔다.

지원: 아 근데 이거를, 와, 제가 거기서 더 강하게 든 생각은 ‘재[택시]를 쫓아가자’ 이것보다, 이 사람한테 연락을 하자, 차주. (연: 정차되어 있던 차) 네. 그래서 차주한테 그냥 문자를 보냈거든요. 아 제가 딱 찍었는데, 솔직히, 그냥 문자로, ‘아 제가 살짝 쿵 닿았는데 아 혹시 문제 있으시면 전화 주세요.’ 이렇게. ‘죄송하다’ 이렇게 보냈는데, 다행히 [상대 차주가] 너무 착하신 분이어서, ‘아 괜찮다.’라고. ‘봤는데 괜찮네요. 컴파운드로 지워질 것 같네요.’ 이러거든요. ‘수고하세요.’ 이랬다? 그래가지고 ‘아 네 감사합니다.’ 이려고 그러고 끝났어요.

지혜와 지원 모두 오토바이에 깔리면서 무릎에 멍이 들고 손목이 꺾이는 등의 부상을 입었다. 무릎을 굽혀 오토바이에 앉기도, 시동을 걸기 위해 손목을 꺾어 스로틀을 당기고 손가락에 힘을 줘 브레이크를 잡기도 힘들어 며칠 배달을 쉬어야만 했다. 그러나 지혜는 자신의 피해가 역울하기보다는 보험료가 계승되지 않았다는 점에 안도했고 지원은 택시에 대한 분노를

표하기에 앞서 피해를 보상할 필요가 없다는 점에 만족했다. 당장의 부상정도를 파악할 겨를도 없이 미래의 손해와 보상을 계산해야 하는 상황 속에서 라이더들은 교통사고의 위험을 전략적으로 구성한다.

선예: 제가 [가해자인] 사고 난 적은 단 한 번도 없고. 일단은 제가 솔직히 많이 바래요. 사고나기를. (연: 나기를?) ‘돈을 좀 받고 싶다.’ (웃음) 약간 이런 느낌이 있는데, 자꾸 제 몸이 피하거든요. 이제 자동적으로 제 몸이 피해가지고 사고가 안 나는 (웃음) 그래요. 인제는. [예전엔] 저는 멋모르고 당황해서 사고가 많이 나는데, 멈춰 있다가 아니면 이제 다른 차가 가까이 다가오면 당황을 하니까. 그러면서 사고가 많이 나는데 지금은 제가 그냥 피해요. 이전 그러다 보니까 사고가 안 나더라고. (웃음)

나희: 예 큰 사고는 없었. 비접촉 사고 빼고는 없었어요. 거의 (연: 비접촉 사고는 뭐예요?) 접촉이 안 됐는데, 그러니까 나는 신호, 내 신호 바뀌어서 갔는데, 제가 이제 꼬리물기나 아니면은 뭐 신호 잘못 받거나 해서 피하긴 했는데 넘어지는 그런 사고 빼고는 거의 없었어요. (연: 어우 비결이 뭐예요?) 저요? 모르겠어요. (웃음) 운전 근데, 운전 진짜 조심하 안 하는데, 생각보다 사고는 많이 안 나는 편이기는 해요. 잘 넘어져서 그렇지. 응. 잘 넘어지긴 되게 잘 넘어져요. 근데 뭐 발 깔리고 이런 건 일상이니깐. 응

라이더들은 오토바이에 깔리거나 차에 받히는 등의 물리적인 위험에 일상적으로 노출되어 있다. 그러나 라이더가 노출되는 모든 위험이 산업재해로 인정받는 것은 아니다. 플랫폼 기업들은 라이더의 과실 여부와 무관하게 산재피해를 보상하지만, 이는 음식값과 오토바이 수리비, 그리고 라이더 자신의 치료비로 제한된다. 상대 차주와 협상하고 보험사에 신고하는 등의 교통사고 발생에 따른 부담은 라이더 개인의 몫이다. 제한된 보상범위는 <교통사고처리 특례법>과 결합해 라이더들로 하여금 산재피해를 신고하는 것 보다 상대 차주와의 협상을 통해 합의금을 받아내는 전략을 취하게 한다. 중앙선을 조금이라도 침범했거나 신호를 위반한 것이 밝혀지면 <산업재해보상보험법>에 따라 보호받아야 할 노동자의 지위를 박탈당한 채 형법상 처벌받아야 하는 가해자가 되는 상황 속에서 라이더들이 배달 중 교통사고에 취할 수 있는 태도는 개인적인 차원에 머무른다. 선예의 언급처럼 큰 교통사고를 당해 가해자가 아니라 피해자로서 상대 차주로부터 합의금을 받거나, 나희처럼 발이 깔리거나 넘어지는 등의 비접촉 사고는 일상으로 치부하고 넘어가는 것이다.

III. 안전을 둘러싼 배달대행 사무실 내 성별분업

이 장에서는 배달대행 업계 내 조직문화를 중심으로 여성 라이더들이 노출되는 위험을 분석한다. 배달대행 사무실은 음식배달노동이 전업화되는 주된 공간이다. 국토교통부가 발간한 <2023 생활물류 실태조사>에 따르면 이륜차(오토바이)를 이용해 음식을 포함한 소규모 잡화를 배달하는 ‘소화물배송대행서비스종사자(퀵서비스 제외)’의 85.5%가 전업이며, 그중 75.3%가 지역의 배달대행 사무실에 소속되어 있다(한국교통연구원, 2024.07.12.: 74). 배달대행 사무실은 흔히 ‘분리형 플랫폼’이라 불리며, 음식점들과 개별적으로 가맹계약을 맺고 해당 업체에 배달주문이 들어오면 소속된 라이더를 파견해 배달을 대신해주는 역할을 한다. 라이더 입장에서는 배달대행 사무실에 들어가야 안정적으로 일감을 받을 수 있고, 배달대행 사무실은 많은 라이더를 확보해야 가맹점들로부터 들어온 주문을 안정적으로 처리할 수 있다.

표 15 분리형 플랫폼 구조(부릉, 생각대로, 영웅배송 등)

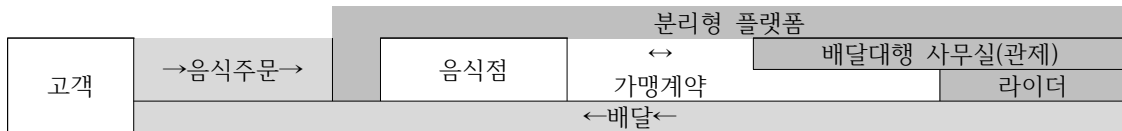
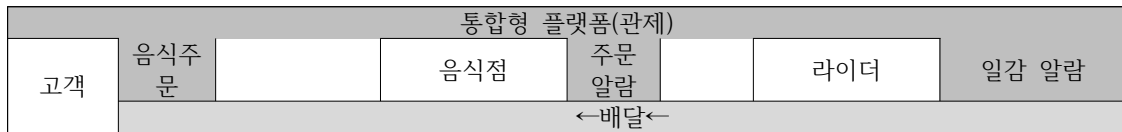


표 16 통합형 플랫폼 구조(‘배민커넥트’·‘쿠팡이츠’)



여성 라이더들은 음식배달노동을 전업으로 시작·유지하기 위해 배달대행 사무실을 찾고 있었다. ‘배달의 민족’·‘쿠팡이츠’와 같이 주문부터 배달까지 통합되어있는 ‘통합형 플랫폼’에서는 일감의 변동이 크고, 정해진 구역이 없어 먼 곳까지 배달하러 가야 하는 사태가 종종 발생하기 때문이다. 반면, 배달대행 사무실에 들어가면 생계를 유지할 만큼의 일감을 안정적으로 받을 수 있고, 원한다면 오토바이를 빌릴 수도 있다. 그러나 종사자 97.7%가 남성인 업계의 상황은 여성 라이더들로 하여금 끊임없이 자신의 필요를 증명하게 만들며, 연구참여자들을 새로운 위험에 노출하고 있었다. 이 장에서는 연구참여자들의 구직과정부터 사고처리 과정, 그리고 퇴사의 과정을 정리함으로써 조직문화와 여성 라이더들의 안전이 맺는 관계를 서술한다.

A. 배달대행 사무실을 통한 음식배달노동의 전업화

여성 라이더들은 음식배달노동을 보다 전문적으로 하기 위해 배달대행 사무실을 찾는다. 건당 소득을 올리는 구조 속에서 배달대행 사무실은 생계를 유지할 수 있는 정도의 일감을 중개해주고, 오토바이 업체를 연결해 라이더의 수리·정비 부담을 덜어준다. 그러나 별도의 인사관리 체계가 없는 배달대행 업계 특성상, 라이더들은 소득을 유추할 수 있는 정당한 운임비나 근무시간을 안내받지 못한 채 구두로 계약을 맺고, 오토바이를 대여받는 리스(lease)제도로 근로계약을 대신한다. 라이더들은 오토바이에 체결된 계약을 통해 배달대행 사무실에 예속되고, 이는 가맹계약을 맺은 음식점주와의 대면과정 속에서 심화된다. 영세한 배달대행 사무실의 구

조, 배달 납부해야 하는 보험료·리스비의 부담, 음식점주의 평가로 결정되는 소득구조 속에서 여성 라이더들은 자신의 능력을 입증해야 하는 위치에 놓여있다.

가. 안정적인 일감확보를 위한 배달대행 사무실 입직

‘배달의 민족’을 운영하는 모회사인 ‘딜리버리히어로(DH)’의 자료에 따르면, 2021년 ‘배달의 민족’을 통해 들어온 음식주문은 1억 건에 달한다. 이 가운데 주문부터 배달까지 통합되어 있는 ‘배민커넥트·배민라이더스’가 수행하는 주문은 10% 남짓이다. 나머지 9천만 건은 지역배달대행업체나 직접 고용한 배달기사가 수행한다(박진우, 2021.11.02.²⁵). 인력의 90%가 배달대행 사무실에 소속된 형태로 일을 하고 있는 셈이다. 국토교통부에 따르면 서울(44.7%), 인천(63.2%), 광주(69.7%)를 제외한 모든 광역시에 일감의 약 90%가 배달대행업체를 통해 처리되고 있다(한국교통연구원, 2024.07.12.:74). 여성 라이더들은 음식배달노동을 전업으로 삼기 위해 배달대행 사무실을 찾고 있었다.

영은: 원래는 하던 일이 너무 수입이 적어서 투잡으로. 원래 자동차로 시작을 했거든요. 그러다가 자동차가 기름값이 너무 많이 나가서 전기 오토바이를 타다가, 충전이 너무 귀찮아서 이제 넘어왔는데. 그러면서 갑자기 좀 코로나 때 돈이 너무 갑자기 잘 벌리면서 갑자기 전업으로 넘어온 것 같아요. (생략) 일반대행에서 코로나가 있을 때까지 일했으니까

지혜: 그때 당시에는 춘천에 [통합형] 플랫폼이 활성화가 많이 안 돼 있었어요. 그러니까 쿠팡이랑, 쿠팡이츠만 있었는데, 콜을 탈래도 콜이없고 그걸로 먹고 살기가 너무 힘든 거예요. 하루종일 아침 9시에 나와서 밤 12시 타도 10만 원 벌기가 힘들고 하니까. 그래가지고.

통합형 플랫폼을 통해서 얻을 수 있는 일감은 한정적이다. 지역에 상권이 형성되어 있더라도 인프라에 따라 접근성이 상이하니, 배달대행 사무실에 입직해야 더 안정적으로 일감을 얻을 수 있다. 문제는 배달대행 사무실이 음식배달산업의 주된 축을 이루고 있으나 ‘자유업’의 형태로 창업이 쉬워 전국에 7,900여 개로 난립해 있다는 점이다(김해정, 2024.01.03.²⁶). 배달대행 사무실 창업에 대한 적법한 절차도, 운영을 위한 규제도 없는 상황 속에서 라이더들이 얻을 수 있는 정보는 제한적이다. 진희와 한솔은 주변의 소개를 통해서 배달대행 사무실을 소개받았다.

진희: 그 동생이 자기 아는 사람이 이걸 하는데 여기서 일을 해보는 건 어떠냐, 그래서. [음식] 배달을 해본 적이 없어서. “그럼 내가 주말 알바 일단 한번 가볼게”. 주말에 가서 차를 탔죠. 그랬더니 그 [배달대행 사무실] 대표가 “택배에서 얼마 버냐”, “이렇게 이렇게 번다”, 그러면 “차라리 여기서 그냥 낮에 이 일만 하면 충분히 그 정도는 나올 것 같은데 어떻겠냐” (생략) 그래서 주말을 하고 나니까 [음식배달만 전업으로 해도 소득이 보전] 될 것 같아요. 그래서 그냥, “저 그럼 다음 주 월요일부터 출근할게요. 월요

25) 박태우. (2021.11.02) 강제배차에 지각하면 벌금...배달라이더, ‘자영업자’ 맞나요? 한겨레. <https://www.hani.co.kr/arti/society/labor/1017559.html>

26) 김해정. (2024.01.03.). 7900개 업체 난립...안전배달 위한 ‘대행사 등록제’ ‘라이더 자격증’. 한겨레. <https://www.hani.co.kr/arti/society/labor/1122844.html>

일 하루는 쉬고.” 그렇게 된 거예요.

한솔: 주변에 다 그때도 오토바이 타는 사람들뿐이었고. 길 가다가 봐도 [배달] 대행사 사무실 한두 개쯤 있으니까. 어느 대행사 사무실을 들어가서 기사 등록을 해도 한 일 이 주 안에 어느 대행사가 콜이 많구나를 알 수 있어요. 지역을 다니는 기사들 중에 어느 기사가 더 바쁘게 움직이나 차이거든요. 그래서 지역별로 다를 거예요. 그러면 딱 지역에서 하다 보니 그냥 딱 들어와요. 이렇게. 네. 어느 대행사가 제일 바쁘고 그 다음에는 어디 이게 가까워요

계약이 통상 구두로 이뤄져 온 관행 속에서 라이더들이 얻을 수 있는 정보는 제한되어 있다. 배달대행 사무실은 별도의 자격이나 검증 과정을 요청하지 않기에 한솔의 말처럼 “지역을 다니는 기사 중에 어느 기사가 더 바쁘게 움직이나”와 같은 실전 경험을 쌓은 후이나 적합한 정보를 얻을 수 있다. 다만 여성 라이더들은 추가적인 검증과정에 놓인다. 이서와 나희는 여성이라는 이유로 입직 과정에서 배제당했다.

이서: 처음 여자라서 좀 위험하지 않을까? 라고 점장님이 말씀을 하셨는데, 그래도 한번 해보겠다[라고 했어요] [배달을 시작]하고 나서는 잘 탔던 것 같아요. 1년 넘게 했던 것 같아요.

나희: 처음에는 저를 안 쓸려고 했었대요, 쿵 사무실에서. (연: 왜요?) 여자가 없었어요. 그때 아예 없던 시절이라서, “재가 뭐 해 봤자 얼마나 하겠어” 이 마인드로 안 뽑으려고 하셨다고 하더라고요.

‘여자라서 좀 위험하지 않을까’는 여성은 남성보다 약한 존재라는 통념을, ‘재가 해봤자 얼마나 하겠나’는 여성은 남성만큼 육체적으로 힘든 일을 견디지 못한다는 통념을 반영한다. 관리자들의 우려는 성별화된 신체에 대한 신화를 기반으로 여성 라이더들의 입직을 꺼리는 근거로 작동한다. 그러나 이는 사고이력이나 운전경험과 같이 음식배달노동을 안전하게 하기 위한 일관된 기준으로 작용하지는 않는다. 선예는 면허증이 실물로 나오기도 전에 배달대행 사무실에 입직할 수 있었다.

선예: 그냥 여러 사무실을, 한 네다섯 군데 전화했는데, 다 어린 사람들이 전화를 받을 때 좀 통명스러운, 약간 그런 말투를 쓰고, 약간 어리다라는 느낌이 좀 많이 있었거든요. 그래서 그런 사무실은 거의 패스하고, 예. 지금 딱 전화했던 등록한 사무실은 ‘그러세요~’ 이러면서 약간 나긋나긋하게 얘기하는 것도 있고. 일단 얘기를 들어보려고 하는 그런 게 있어가지고. 다른 데는 ‘일단 안 돼요’부터 나오기도 하고. 면허가 인제 나왔다고 하니까 불안하기도 하겠죠, 다른 사무실은. 근데 되는 곳은 몇 군데 있었지만 제일 목소리가 좀 많이 부드러웠어요. 네, ‘느낌이 좋다’라고 해가지고 거기를 일단 갔는데 다들 착하시고. 아직까지도 연락하거든요.

실물 면허증 없이도 입직이 가능한 상황은 배달대행 사무실이 라이더들이 안전하게 노동할 수 있는 최소한의 조건도 마련하고 있지 않음을 함축적으로 보여준다. 배달대행 사무실의 42.7%는 소속 라이더가 20인 미만인 영세한 사업장이다(한국교통연구원, 2021:13). 여성 라이

더들은 지인의 소개나 전화 면접만으로도 입직할 수 있다. 연구참여자들은 여성이라는 이유로 입직을 꺼리는 관리자의 반응을 경험했으나 이는 일시적인 것에 그쳤다.

나. 오토바이를 매개로 체결되는 불공정한 계약

음식배달노동을 전업으로 하기 위해 배달대행 사무실에 입사하는 과정은 운송수단을 자동차에서 오토바이로 전환하는 계기가 되기도 한다. 오토바이는 자동차와 달리 정차된 차 사이로 빠르게 이동할 수 있고, 음식점과 고객의 집을 오가며 주차하기도 용이하다. 정해진 시간 내에 배달을 완료해야하고, 완료한 배달 건 수에 따라 소득을 올리는 구조 속에서 오토바이는 가장 유용한 배달수단이다. 계약을 맺은 음식점에 들어오는 배달주문을 전부 소화해내야만 하는 배달대행 사무실의 입장에서 오토바이를 권유하는 것은 원활한 일감 배분을 위해 필수적인 조건이기도 하다.

진희: 차로도 제가 빠르게 하는 편이었어요. 신호를 지키곤 하지만. 이제 좀 이렇게, 차도 좀 험하게 타서 빠른 편이고 한데, 그들의 눈에는 회사에서 오토바이 타는 사람들의 눈에는 좀 힘들어 보였나 봐요. 차로 타는 게. 그리고 어쨌든 오토바이가 더 수월하게 빠르게 일을 수행할 수가 있으니까. 약간 권유 아닌 권유를 한 거죠, 저한테. ‘네가 오토바이를 조금 타면 그래도 지금보다 훨씬 더 나은 수입이 될 것 같은데, 이게 좀 아쉽다’ 그런 이야기를 하면서. 점점 이제 ‘여기, 여기 한 바퀴만 한번 돌아볼래?’ 이런 식으로.

배달대행 사무실에서 요구하는 업무강도에 맞추기 위해서는 오토바이를 몰아야만 한다. 이 때, 오토바이 소유여부는 근로계약서를 대신해 노동조건을 좌우한다. 음식점에서 자체적으로 배달원을 고용하는 경우 라이더들은 정해진 오토바이를 지급받는 반면, 근로계약서가 자리잡지 않은 배달대행 업계 내에서 라이더들은 배달대행 사무실을 통해 리스lease를 받는다. 한국교통연구원에 따르면, 배달대행 라이더 중 리스를 받는 사례는 38%에 이른다(한국교통연구원, 2021:16).

오토바이를 소유하지 않고 일정기간 사용하는 대여제도라는 점에서 리스는 렌트rent와도 유사하다. 다만, 리스의 경우 사업비용으로 처리해 세금 혜택을 받을 수 있어 배달대행 사무실들은 전문 업체로부터 오토바이를 대량으로 리스한 후 이를 다시 소속 기사들에게 빌려주고 기사들로부터 리스비를 받는 형식으로 운영한다. 문제는 이중으로 계약을 맺는 구조 속에서 기사 개인이 부담해야 하는 금액의 정확한 액수가 불분명하게 산정된다는 방식이다. <2021년 서울시 지역배달대행업체-배달라이더 간 거래관행 및 보험가입 실태조사 결과보고서>에 따르면, 지역 배달대행 사무실에 속한 라이더 1,016명 중 절반이 구두로 계약을 맺고 있어, 근무기간과 시간뿐만 아니라 자신이 모는 오토바이에 대한 정보를 제대로 알기 어렵다(박태우, 2021.11.02.²⁷⁾)

나희: (생략) 뭐 간단한 걸로 시작하면은, 리스를 내리잖아요. 저희가 [오토바이] 리스를 내서 기사를 타게 하잖아요. (생략) 리스비 같은 건 어느 정도 1,000원 2,000원 올려서 받는 건 맞아요. 왜냐면 그 리스가 늘 때는 내가 감당을 해야 되니까.

27) 박태우. (2021.11.02.). 플랫폼-라이더 사이 ‘배달대행업체’, 라이더 권익 모르쇠 ‘갑질’. 한겨레. <https://www.hani.co.kr/arti/society/labor/1017561.html>

오토바이로 체결되는 계약은 라이더의 안전을 담보로 하지만 그 보장 범위는 불분명하다. 렌트와 리스는 오토바이를 대여하는 것일 뿐, 사고로 인한 대인대물보상을 제공하지 않기 때문이다. 배달 중 일어나는 사고에 따른 피해보상은 ‘유상운송 보험²⁸⁾’을 통해서만 받을 수 있다. 진희와 이서는 사고가 발생한 후이나 자신이 모는 오토바이에 체결된 보험이 불완전하다는 것을 깨달았다.

진희: 소유가 아니고 회사에서 리스를 내려줬고 그 리스 오토바이를 탄 거죠. 매일매일 일정 금액을 지불하면서 (생략) 보험이 조금 문제가 좀 있기는 했었어요. 그러니까 처음에 이게 기본적으로 오토바이는 책임보험밖에 안 되는데 리스는 그래도 책임보험이랑 이제 종합보험의 개념으로 다른 뭔가가 있다고 하더라고요. CSM가 CSM인가 그런 뭔가가 있다고 해서 그걸로 들었는데 그게 이제 제가 사고 났을 때에는 소용이 없는 그런 보험이었던 거죠. 그러니까 유상 운송 종합보험이 아니라 변형된 일반적인 책임보험 같은 느낌. [보험적용 범위를] 모르고. 모두가 몰랐어요. 저한테 리스를 내려준 회사에서도 잘 몰랐고, 저도 잘 몰랐고. 저는 진짜 모르니까 회사에서 알아봐줬다고 하니 그냥 그대로 따라갔던 거고. 보험은 그렇게 처음에 시작했습니다. 나중에는 유상운송 종합보험으로 변경했구요.

이서: 어 그때 제가 듣기로는, 제가, 오토바이가 제 거가 아니었어요. 그때 회사, 거기 D 지역 배달대행 회사 거였는데 보험이 안 들려 있었대요. 예. 제가 듣기로는. 그런데 저는 이제 회사 차량으로 탄 거니까. 전 리스비를 [배달대행 사무실에] 다 내고 있던 상태였고. 그래가지고 사고 난 차주분이랑 얘기한 게 서로 차량 오토바이 [수리비]는 각자 처리하고 저만 대인[보상처리]해주는 걸로 이렇게 끝을 냈다고 하더라고요. 네. 저도 이것도 끝나고 한 1~2년 후에 알았어요. 보험이 안 돼 있다는 거를. 완전 진짜 흥기 들고 타고 다녔던 거죠.

국토교통부가 2022년에 실시한 실태조사에 따르면, 배달기사의 월 평균 소득이 약 381만원인 가운데, 매달 보험료·렌트료로 지출되는 비용은 약 95만원이다(국토교통부, 2022.12.27.). 소득의 25%가 배달을 하기 위한 준비에만 고정적으로 쓰이고 있는 것이다. 그러나 진희와 이서의 경험처럼, 오토바이를 빌려주는 배달대행 사무실은 라이더에게 리스비를 받을 뿐, 사고에 따른 피해를 보상하는 유상운송보험의 가입여부와 보장범위에 대해서는 설명하지 않는다. 라이더에게 오토바이는 안전과 직접적으로 결부된 문제임에도 불구하고 오직 대여·사용 여부만 강조되는 것이다. 이런 관행은 배달대행 사무실과 정비·수리업체의 유착관계를 추동한다. 오토바이 정비·수리에 대한 공인된 체계가 없는 상황²⁹⁾ 속에서 라이더들이 배달대행 사무실로

28) 택시·버스운전과 같은 여객사업부터 화물차·퀵서비스와 같은 물류사업까지 길 위에서 행해지는 모든 노동은 유상운송 보험을 들어야 한다. 영업을 목적으로 차량을 운전할 경우, 사고의 위험이 높아진다는 보험사의 이익산출 구조 때문이다. 음식배달노동이 가시화됨에 따라, 민간 보험사들은 ‘유상운송 보험 가입을 강조하며 이를 들지 않고 배달을 하다가 사고가 날 경우 관련된 피해는 배상할 수 없다고 공시하기 시작했다. 삼성화재 부설연구소인 삼성교통안전문화연구소의 한 관계자는 “[유상운송보험] 특약 미가입 차량이 자동차보험으로 사고 처리를 할 경우, 종합보험처리를 위해 유상운송사실을 숨기는 보험사기로 이어질 개연성도 있다”며 유상운송 보험 가입 여부를 범죄의 영역으로 위치시켰으며, 대형 손해보험사들은 보험사기를 예방하기 위해 “주택가 사고에 대해서는 사실상 무조건 배달여부를 확인하라고 독려”하는 정책을 펼쳤다(안효성, 2020.11.22; 이재호, 2021.05.17).

29) 자동차의 경우 운전자와 탑승자, 그리고 상대 차와 보행자의 안전을 위해 정비·수리 시기가 <자동차 관리법>으로 정해져 있으며, 공인된 업체가 이를 집행한다. 그러나 오토바이 정비·수리업과 관련된 공

부터 관련 정보를 얻는 상황을 활용하는 것이다.

나희: 그거는 맞는데 [정비·수리] 센터를 뭐 수원 이런 데 정해놓고, 이제 수리값을 덤 탕이 씌우는 거죠, 기사한테. 뭐 수리비 원래 50만 원 나올 거를 뭐 100만 원이라 한 다음에 자기가 뭐 40만 원 먹고. 그런 식으로 덤탕이 씌우는 데도 있고. 예. 엄청 덤 탕이 씌워 해요. (생략) 이게 근데 문자가 와요. 어떤 식으로 문자가 오냐면, 저도 이제 제 이름으로 뭐 네이버나 이런 데 올라가 있잖아요. 문자가 오기도 하고 전화가 오는 데, 와서, '저희 쪽으로 일단 수리를 넣어주시면은 뭐 PCX는 20만 원, 300cc급은 30만 원 일단은 드리겠습니다.' 그니까 '수리를 우리 쪽으로 해주면은 돈을 주겠다' 그런 식으로 전화도 오고 문자도 와요. 근데 개네가 그만큼 결국에는 더 덤탕이를 씌워가지고 돈을 저한테 주기 위해 기사한테 청구할 거 아니에요. 음 저는 그런 게 싫은 거죠.

오토바이를 둘러싼 계약은 라이더가 자신의 안전과 건강을 담보로 배달대행 사무실에 예속 되는 과정이다. 라이더들의 열악한 노동환경이 배달 중 교통사고로 가시화되면서 라이더들에게도 고용보험과 산재보험 가입이 의무화되었으나, 오토바이 리스제도를 중심으로 구축된 관행은 여전히 현장에서 라이더들의 안전을 위협하고 있다.

다. 성월권으로 작동하는 강제배차

관제를 보는 사장이나 팀장이 배달 중인 라이더에게 특정 콜을 먼저 가달라고 지시하는 강제배차는 배달대행 업계 내의 소득구조와 위계질서가 드러나는 장이다. 배달대행 소속 라이더 1,016명을 대상으로 진행된 조사에 따르면, 응답자의 41.2%가 '사전 동의나 양해 없는 강제배차'를 경험했다. 이들 가운데 25.5%는 매일 3번 이상 강제배차를 받았다고 응답했고, 23.2%는 매일 1~2번이라고 응답했다(박태우, 2021.11.02.). 강제배차는 라이더의 휴식을 방해하고 스트레스를 유발하며 높은 업무강도를 구성한다.

한솔: 사무실을 그때는 안 들어 가봤어요. 강제배차를 계속 받으니까 쉴 틈이 없었던 거죠. 커피를 마시거나 밥을 먹거나 하면은 관리자한테 전화를 해서 이 시간에 좀 쉬겠다, 얘기를 하고 쉬고. 또 핸드폰으로 이제 어플을 다시 키면 배차가 또다시 들어오고 그런 식이었어요. (생략) 어 솔직히 [강제배차를 받으면] 욕 나와요. 네. 제가 가고 싶은 동네에 가고 싶은 콜에 금액을 딱 보고 '이거 가야지'하고 찍는 순간에 배차가 안 되고 배차가 되더라도 그걸 빼고 밀린 콜을 집어넣어요. 밀려있는 거로. 조금 불합리하다라고 느낀 거는 많아요. 배차 들어올 때마다 욕한 적이 수두룩하고. 근데 그렇게 해서 배달을 배워서 지금까지 하고 있는 게 아닌가 싶어요. 한 눈에 들어오게.

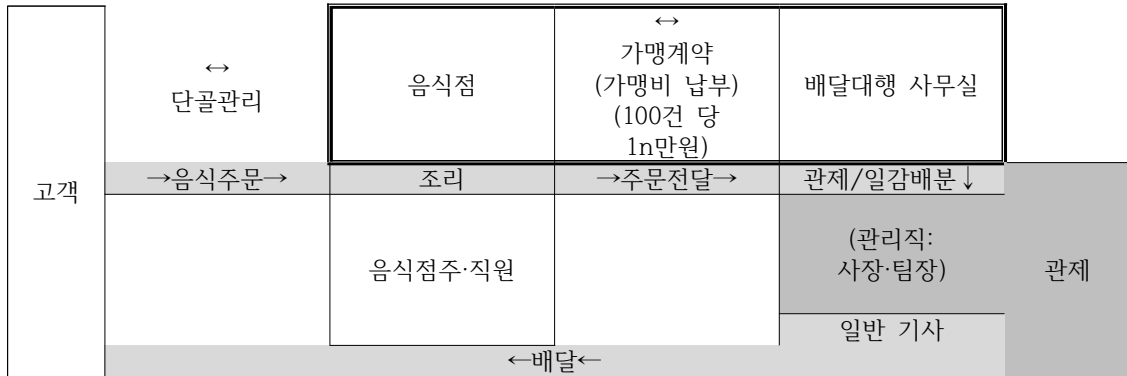
지혜: 처음 등록했던 업체가 전화나 이런 게 사전 연락 같은 걸 주지 않고 강제로 배차를 막 넣어줬어요. 그러니까, 되게 오래된 콜을 한 3개씩 넣어주는데, 자기는 내 [배달] 통이 뭔지도 모르고 사이즈도 모르는데, 피자, 치킨, 족발 이걸 한꺼번에 3개를 막 싣고 가는데, 피자가 한 50분이 넘긴 거예요. 음식이 막 나온 지도 한 20분 되고. 막 이런 거 그런 거를 자꾸자꾸 꽃아주고 그러니까, 저는 한 한두 개씩만 주면 좋겠는데 3개씩 막 연달아서. 조금 쉴 만하면 또 3개 넣어주고 막 이러니까 위험하더라고요. 자꾸

인된 자격증이나 기준은 없다.

빨리 다녀야될 것 같고, 되게 위험하고. 스트레스를 너무 받더라고요.

라이더들의 안전을 직접적으로 위협하는 강제배차 이면에는 배달대행 사무실을 둘러싼 소득 구조가 있다. 배달대행 사무실은 인근의 음식점과 가맹계약을 맺고, 해당 음식점에서 발생하는 모든 배달을 대신 해주는 방식으로 소득을 올린다. 배달대행 사무실로서는 주문량이 많은 음식점과 계약을 맺을수록, 더 많은 음식점과 가맹계약을 맺을수록 소득이 늘어나는 구조다.

표 17 배달대행 사무실의 소득 구조



문제는 한 지역에서 가맹계약을 맺을 수 있는 음식점 수가 제한되어 있어, 배달대행 사무실 간의 경쟁이 치열하다는 점이다. 배달대행 사무실은 가맹업체를 늘리기 위해 가맹회비를 깎거나 건 당 발생하는 배달비를 깎기도 한다.

나희: [지역 내 배달대행 사무실 간의] 경쟁 엄청 심하죠. 서로서로 뜯고, 뜯고, 그러는. 그래서 요즘엔 가맹비 시장이 다 무너졌어요. (연: 그게 어떤 뜻이에요?) 월 가맹비라는 걸 받거든요. 회비. (연: 네) 한 달에 뭐 5만 원이면 5만 원, 10만 원 10만 원인데, 서로 [배달대행 사무실끼리] “어 우리 무가맹비 해줄게, 무가맹비 해줄게 우리 쪽으로 와” 막 이게 너무 양쪽에서 그러다 보니까. [배달대행] 시장 자체가 다 무너져 버려서. 여기는 이제, 예전에는 100%중의 80%는 가맹비를 받았다고 치면은 지금 비율이 30%도 안 돼요. (연: 그러면은 이제 가맹점 중에 30%가 가맹비를 안 내고 있는 거죠?) 아니 30%만 내는 거예요.

한솔: 어 만약에 A라는 대행사에서 제가 일을 하고 있는데, 다른 상점이 B라는 대행사를 쓰고 있으면, 대행사보다 콜비나 회비를 조금 적게, 줄이는 거죠. 그런 식으로 뭐 100원 200원이라도 줄이면 월로 봤을 때 많게는 10만 원 20만 원이 줄어드는 거니까. 배달량이 많으면 많을수록 이득이라고 생각을 해서 그냥 한 100[원]은 깎아버렸어 (연: 어 그러면 깎는 데도 자율권이 있나 봐요?) 아니요. 사실, (연: 그래요?) 몰래몰래 이제 깎은 거죠.

진희: [가맹계약] 사실 기간이라고 되어있는 건 없고, 원래 이제 계약서상에는 1년으로 하고, 뭐가 어찌고저찌고~ (생략) 근데 보통 가게[음식점]들도 [배달대행]업체를 돌려써요. 예를 들어서 저희가 가맹점이 얼마고, 배달 비용은 얼마다. 배달 비용이 좀 더 싼 데로 가거나 아니면 가맹비가 더 저렴한 데로 가거나. (생략) [경쟁이] 엄청 심해요. 과

하게 심하고.

음식점의 필요에 따라 가맹계약이 맺어지고 깨지는 구조는 배달대행 사무실 간의 경쟁을 심화시키고, 라이더와 음식점과의 관계를 위계적으로 설정한다. 관리자들은 음식점주와의 일상적인 대면 과정을 중시하며 ‘인사’, ‘대화’를 강조한다.

영은: 약간 저희 처음 사장님 모토가 [음식]가게에 들어가서 사장님한테는 엄청 친절하게 인사하기가, 약간 첫 번째 그거였거든요. 그래서 저희가 처음 갔던 그... 그 제 오토바이 지사[배달대행 사무실]가 가게에 사장들이 왜 쫓냐면, 다른 기사들은 인사도 안 하고 물건만 딱딱 집어가고 그래서 뭔가 싫었는데, 저희는 가서 말도 붙여서 애기도 하고 인사도 막 하니가 그게 전보다 좋아가지고, 계속 저희 쓰시는 분들도 되셨어요. 그 저희는 보통 다 사이가 좋았어요. (생략) ‘어떤 기사가 싸가지가 없더라’ 얘기가 [음식점주들로부터] 들어오면 바로 말을 하죠. ‘너 왜 가서 인사도 안 하고 그러냐고’ 이 정도의 교육.

소속된 라이더들의 평판에 따라 음식점의 가맹계약 여부가 결정되는 구조 속에서 여성 라이더들은 눈에 띄는 존재로 음식점주들에게 각인된다. 음식점주들은 ‘여자라서 느릴거야’라는 통념 속에서 여성 라이더들을 평가하고, 이는 그가 소속된 배달대행 사무실의 능력을 판가름하는 근거로 활용된다. 선예와 진희는 지역 내 유일한 여성 라이더로서 더 빨리 배달하는 모습을 보여줘야 한다는 부담감을 느낀다.

선예: ‘여자니까 느릴 거야’라는 생각은 많이 하시더라고요. 근데 ‘여자니까 잘 못 탈 거고, 이제 좀 느리게 탈 거야’라는 생각을 가진 사람들이 있어요. 근데 보통 남자들이 한 번 배차를 할 때 5개 6개씩 묶어가거든요. 저도 5개 6개씩 묶어가요. 그런데 시간은 비슷해. 근데 이제 그것도 짬 차이라고 생각하거든요. 저는 어느 정도 이제 초보도 아니고 좀 탄 사람들은 다 남자들처럼 타고, 그렇게 똑같이 타는데, ‘여자랑 느릴 거야’라는, ‘여자라서 운전을 못 할 거야’, ‘느릴 거야’ 이런 건 항상 듣긴 듣는 것 같아요.

진희: 그리고 이제 여자 기사라서 조금 하대하시는 경우도 있고. 근데 이제 여자 사장님들은 되게 좋아해요. 서로 얘기가 통한다라고 생각하시고 말씀하시니까. 근데 남자 사장님들은 조금 ‘네가 해봐야 뭐 얼마나 하겠어.’ 이렇게 생각하시는 경우도 있어요. 근데 본인이 본인 가게 배달을 하시면서 저를 길에서 보고 나서는 조금 이렇게, 이렇게 [부정적으로] 말씀하시는 경우도 있고 그런 것들도 있죠.

음식점주들로부터 가해지는 압박은 배달대행 사무실 내의 권력관계에도 영향을 미친다. 선예는 2종소형 면허시험을 준비함으로써 자신의 오토바이 주행 능력을 입증받고자 했고, 진희는 교통사고로 오토바이가 고장난 상황에서도 자차를 끌고 나와 배달함으로써 가맹점과의 관계를 우선하는 모습을 보여주하고자 했다. 여성은 약하다는 통념, 제한된 음식점 수를 두고 심화하는 배달대행 사무실 간의 경쟁, 라이더 개개인의 평판에 따라 가맹계약이 맺어지고 끊어지는 구조 속에서 한솔은 강제배차가 당연시되는 과정을 다음과 같이 설명했다.

한솔: 근데 오히려 친하면 더 해요. “이것 좀 해줘” 이런 식으로. “이것 좀 빨리 해줘”, “이것 좀 너가 후딱 날아갔다 와” 그런단 말이에요. “이것저것 훌쩍 날아갔다 와, 커피

사줄게” 아니면 진짜 너무 친한 형·동생이나 뭐 그런 사이다. 그러면은, 친하면 더 해요. (연: 어떡셨어요. 한솔 씨는?) 처음에 들어간 대행사는 사실 친한 사람이 없었어서 관리자한테 전화가 와서 돌아올 때, 뭐, “한솔 씨”, “기사님” 하는 경우가 많았는데 그리고 아는 사람이 많아지다 보니까 어느 대행사를 가든 관리자 한 명씩은 알게 되더라구요. 친해져 있더라고요. 이미 그래서 대화할 때는 편하게 대화를 했겠지만, 저는 사실 일하면서 힘든 적이 많았어요. (연: 어떤 점들이요?) 뭐 무리한 부탁이더라도 친하니까. 딱히 무슨 핑계를 대고 거절을 할 수가 없는 거죠. “화장실 간다” 하고 “뭐 한다”, “밥 먹을 거다”, “커피 마실 거다”. “그럼 이것만 빼고”, “이것만 갔다 오고”하고 5시간 못 쉰 적도 있어요. 최대 길게.

종사자 대다수가 남성인 배달대행업계 내에서 여성 라이더들은 이중적인 위치에 놓여있다. 여성 라이더들은 여성이라는 이유로 입직 과정에서 배제당하고, 자신도 남성 라이더만큼 배달을 잘할 수 있다는 능력을 입증해야 한다. 여성 라이더가 자신의 능력을 입증하는 방식은 장시간 고강도의 노동강도를 견뎌내는 것이다. 음식점과 배달대행 사무실 간의 가맹계약에 기반한 소득구조, 제한된 음식점을 놓고 벌어지는 배달대행 사무실 간의 경쟁은 더 많은 일감을 유치하기 위한 배달대행 사무실 차원의 노력을 낳고 이는 배달대행 사무실의 일원으로서 높은 노동강도를 견뎌내는 것을 성원권으로 만든다. 여성이라는 이유로 눈에 띄는 연구참여자들은 배달대행 사무실 내에서 인정받기 위해 강제배차를 수행하고 있었다.

B. 교통사고 예방을 위시한 성별분업

라이더들은 교통사고 처리 경험을 통해 유대감을 형성한다. 라이더들은 교통사고가 빈번하게 일어나는 구역과 시간대를 공유하고, 서로의 교통사고를 목격하고, 수습을 위해 보험사를 불러주고, 대신 배달을 나가는 등 다양한 방식으로 서로의 사고처리 과정에 개입한다. 그러나 교통사고가 나더라도 정해진 시간 내에 음식을 배달해야 하는 상황은 라이더 간의 젠더화된 위계질서를 형성한다. 한 라이더가 사고를 당해 일을 할 수 없게 되면 다른 라이더가 그의 일을 대신해야 하는 구조 속에서 여성 라이더들은 후방으로 배치된다. 이어지는 글에서는 배달대행 업계 내에서 사고가 처리되는 과정에서 교통사고의 위험이 성별화되고 있음을 주장하고, 여성 라이더들이 더 안전하게 일하라는 배려 속에서 영업·관제와 같은 별도의 업무에 배치되는 과정을 살핀다.

가. 교통사고의 부담을 완화하는 배달대행 사무실

선예는 배달을 시작하고 두 달 만에 후진하는 차량에 치였다. 100% 상대 차의 과실이였다. 그가 보험사를 부르려 하자, 상대 차주는 10만 원에 합의하자고 종용했다. 소식을 들은 배달대행 사무실 사람들이 온 후엔 사고는 수습됐다.

선예: 처음에 사고, 사고 나서, 아무것도 모르니까, 사무실 전화해서 “사고 났는데 어떻게 해야돼요?” (생략) 사무실에서 오니까 이제 사무실에서 대신 화를 내준 거예요. ‘사람이 지금 어떻게 해서 이렇게 넘어져서 다쳤는데, 애가 다리가 깔렸는데 지금 뭐 하시는 거냐, 무슨 현금 10만 원이나, 빨리 보험 접수해라’ 이렇게 된 거죠. 그래서 ‘어 그렇구나’ 이리고서는 그냥 지켜보기로, 지켜보다가 병원 치료받고. 많이 다치지지는 않았어요. 네, 많이 다치진 않았어요. 그냥 서 있을 때 이렇게 쳐 가지고 넘어진. 그냥 제자리

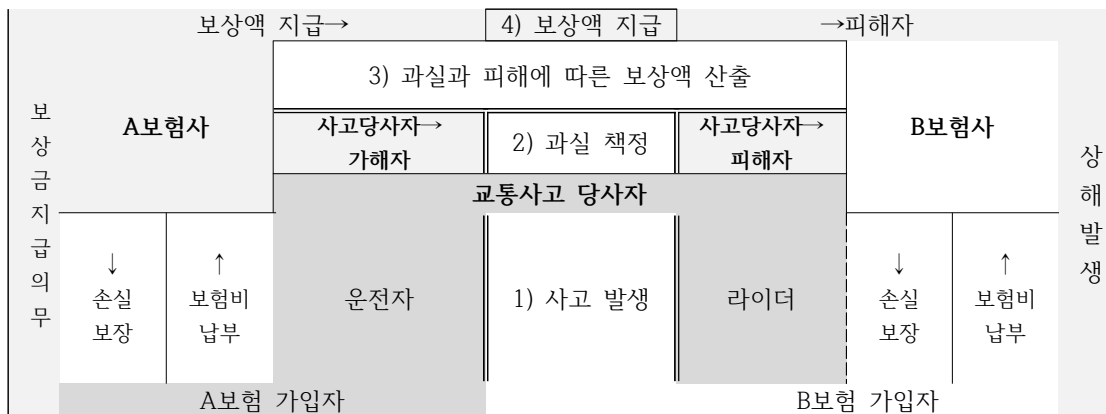
에서 넘어진 거라서, 상태로 썩 넘어진 거야. 그냥 다리만 살짝 깔렸는데, 거의 신발이 깔리다시피 해 가지고. 그래도 많이 다치진 않았어요. (연: 한 합의는 얼마나 했어요?) 많아요. 280만 원

교통사고는 후유증이 심하다. 사고를 당한 현장에서 선예는 뼈가 부러지지 않았기에 피해가 경미하다고 느꼈지만, 병원에서는 피부가 손상되었다고 진단했다. 선예는 1주일간 깁스를 차고 휠체어를 타야만 했다. 배달대행 사무실에 연락하지 않았더라면 선예는 더 큰 장애를 얻을 수 있었고, 10만 원으로 생계를 유지해야 했다. 사고 직후의 라이더 혼자서는 교통사고를 수습할 수 없다. 선예의 경험처럼, 상대 차주가 협조적이지 않을 때 라이더는 취약한 위치에 처한다. 진희는 사고를 목격한 라이더들의 도움으로 상대 차주와 합의할 수 있었다.

진희: 그때는 이제 공교롭게도 저희 [배달대행] 사무실 바로 뒤편이었어요. 그래서 그 3명이 식사를 하고 나와서, 이제 담배 피우고 얘기하고, 이럴 때였고. 그들이 보는 데에서 제가 그렇게 된 거예요. 그러니까, 이제 그들이 알아서 썩 정리를 했죠. 셋이 막 뛰어가시고,.. 그리고 그 [상대] 차의 블랙박스를 토대로 이제 얘기를 했고. 100% 인정음, 처음에는 [상대 차주가] '우리가 잘못했다' 하는데 [자기] 보험사에는 '인정 못 하겠다' 이제 이렇게 얘기를 한 거예요. 물론 경찰은 안 왔고. 그래서 "그럼 대인[보상] 접수하시고 저 넘어지면서 오토바이 좀 깔렸으니까 내가 치료받아야겠다, 원래 통화만 하려고 했는데 안 되겠다, 나도". 그렇게 세계 얘기하니까 상대가 '100% 인정하겠다', '알았습니다. 나도 통화만 하겠다, 그럼 합의하시죠.' 그렇게 했죠.

보험사를 부르고, 과실을 따지고, 합의금을 산정하는 과정은 교통사고 당사자들 간의 끊임 없는 협상의 과정이다. 진희를 친 상대 차주는 자신의 과실을 인정했지만, 보험사에 교통사고를 신고하지 않으려고 했다. 사고 이력이 생기면 자신이 매달 보험사에 내야 하는 보험비가 더 들 수 있기 때문이다. 상대 차주의 반응을 살핀 진희는 교통사고 접수를 대인(보상)으로만 할 것을 제안했다. 대인 보상접수를 하면 보험사에서는 진희의 치료비만 보상하면 되고, 차 대 차 사고가 아니니 보험비가 계승될 확률도 낮아지기 때문이다. 진희는 오토바이 수리비를 보전하는 대신 치료비를 안정적으로 받는 방법을 택했다. 일반적인 교통사고 처리 과정에서 보상액 지급을 두고 연루된 이해관계자들은 다음과 같다(표18).

표 18 교통사고를 둘러싼 이해관계자



교통사고가 발생하면 라이더는 자신의 상해를 온전히 파악할 겨를이 없다. 교통사고가 발생

하는 순간 라이더와 라이더가 몰던 오토바이, 상대 운전자와 상대 차, 그리고 각자의 보험사가 이해당사자가 된다. 초 단위로 찍힌 블랙박스과 신호위반 여부, 차선변경 여부가 전부 과실을 따지고 피·가해를 구분하는 근거가 된다. 운전자가 고개를 돌렸나 아니냐에 따라 배상해야 할 금액이 달라지니 현장을 보존하는 것에 민감해질 수밖에 없다. 당장의 사고를 함께 수습해 줄 동료 라이더가 필요한 이유다.

영은: 저희가 보통 무전 어플을 쓰거든요, 왜냐하면, 제가 어디를, 배달을 가곤 해야 되니까. 그러면은 제가 물건을 안 신고 있으면 [문제가] 없는데, 물건을 실어야 되거나 실으러 가거나 신고 있으면 이제 제 걸 누군가 대신 배달해 줘야 되잖아요. 그래가지고 바로 무전을 하거든요. 그러면은 이제 사고를 같이 처리해 줄 사람 한 명과 그 물건을 수습해 줄 사람이 와요. 보통, 배달을 가줄 수 있는 사람. 한 두 명 정도가 바로 오기 때문에 그건 되게 좋은 거 같아요. (생략) 일반 대행에서는 그냥 무전 하나 때리면 바로 날라와 가지고 물건 다 가져가고. 그리고 이제 거기서, 이제 짬밥이 오래되신 분들, 10년 정도 일하신 분들은 이 정도 사고면 대충 다 사고 과실이랑 다 보이거든요. 그리고 보험사들 지역마다 보험사 직원들이 정해져 있어요. 사고가 나면 날라오는 직원들이. 그럼 직원들이랑도 다 친해요. 그래가지고 사고 수습이 엄청 수월하죠.

배달 중이던 라이더가 연락하면 배달대행 사무실에서는 사고를 처리해 줄 사람으로 관리직 1인과 배달을 대신 해줄 사람으로 다른 라이더 1인을 파견한다. 경력이 오래될수록 사고처리에 능숙하다.

표 19 배달대행 사무실의 사고처리 과정

사고발생	라이더	배달대행 사무실에 연락	관리직 1인	현장 수습		라이더 관리
	배달 중			상대차주와 협상	필요시 병원 동행	
				라이더 1인	배달 인수인계	

교통사고를 수습할 때 가장 중요한 것은 경찰의 개입을 막는 것이다. 경찰이 개입하는 순간 사고를 당한 라이더는 자신이 입은 손해나 손실과 무관하게 산업재해의 보상을 받지 못하는 ‘12대 중과실’을 저지른 가해자가 될 수 있다. 교통사고에서 가해자가 되는 순간 라이더는 자신이 입은 피해와 무관하게 상대 차의 모든 손실을 배상해야 한다. 피해보상액을 갚지 못하면 범의자가 되어 형사법에 따라 처벌받는다³⁰⁾.

진희: 경찰에서는 제가 가해자라고 판단을 했어요. 저는 우회전을 하는 상황이었고. 상대는 신호에 맞춰서 U턴을 하는 상황이었었는데, 저는 좀 억울한 면이 없지 않아 있지만,

30) <교통사고처리 특례법>

[시행 2017. 12. 3.] [법률 제14277호, 2016. 12. 2., 일부개정]

제1조(목적) 이 법은 업무상과실(業務上過失) 또는 중대한 과실로 교통사고를 일으킨 운전자에 관한 형사 처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진함을 목적으로 한다.

제3조(처벌의 특례) ① 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조의 죄를 범한 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

어쨌든 결론은 그렇게 났고, 그래서 그 보험이 어떤 형사 합의를 피할 수 없는 상황이 된 거예요. 그 보험이 보장을 못 해주는 상황이 돼서. 그래서 결국 형사 합의도 했고. 오토바이에 대한 수리 비용도 제가 부담했고. 그리고 저는 뭐 앞니도 부러졌고 그랬었죠. 다만 이제 그런 개인적인 부분은 비올 보험사의 비율상 9대 1로 제가 9의 책임 상대가 1의 책임이라서 대인[보상] 처리는 받을 수 있었어요. (연: 사고가 나면은 그냥 보험처리만 되는 게 아니라 형사 따로 되나 봐요.) 그게 대인[교통사고 피해자]에 대한, 뭐라고 그래야 되지. [가입한 보험의 보장 범위가 피해자에게 보상할 수 있는] 금액 범위가 무한이 아니면 형사 합의를 해야 하는 경우가 생길 수도 있다고 하더라고요. 만약에 [형사]합의가 안 되면 이제 벌금형을 받거나 재판을 통해서 그런 과정을 거치게 된다고 하더라고요. (연: 그러니까 보험이 전부를 케어해 주지 못하는 상황에서는 내가 형사법에) 네 맞아요. 왜냐하면 이게 만약에 그 상황이 그냥 단순히 보험사만 와서 처리했으면 상관이 없는데, 경찰 신고가 들어가서. 각 피해자를 구분하게 됐고 제가 가해자가 되면서 형사 합의를 해야 할 수밖에 없는 상황이었던 거죠.

교통사고 가해자가 되는 순간 어떤 보험의 보호도 받지 못하는 상황 속에서 배달대행 사무실의 역할은 현장을 수습하고, 라이더의 피해를 최소화하는 역할을 한다.

나희: 기사님들이 사고가 나면은 정신이 없어요. 내가 잘못된 건지도 모르고 남이 잘못된 건지도 모르고. 일단은 화가 나 있어요. 가면은. (웃음) 당황스럽고 화가 나고 어떻게 처리해야 될지 모르니깐 블랙박스가 있는 기사님이면 블랙박스를 바로 따요. 제가. 까서 보고 상황 보고 일단은 만약에 우리가 100% 과실이다. 이러면은 상대방한테 이제 얘기를 하죠. ‘저희 여기 대행사 대표인데 이거 저희 100% 과실 인정할 테니까, 굳이 보험사 부르지 마시고 저희 보험사 쪽에서 다 처리하겠다’고 하고 보내요. 최대한 빨리 보내요. 왜냐하면은 이게 흑시라도 12대 중과실에 들어가거나, 경찰관이 와 가지고 조사를 시작하게 되면은 나중에 추후에 벌금이 또 나올 수 있기 때문에. 그 과정까지 안 갈려고 빨리 처리를 해서 빨리 헤어지는 방향으로. 근데 양쪽 다 잘못된 거면은 양쪽 다 보험사 부르고. 많이 다쳤다 그러면 119 불러주고, 보험처리 해주고, 이제 119 실려간 데로 다시 가가지고 또 손 잡아주고. (웃음) 뭐 어디 꼬매고 이러면 손 잡아주고 그냥 그런 처리들을 하죠.

산재보험과 고용보험 가입이 의무화되기 이전, 라이더들은 제도의 사각지대 속에서 교통사고의 피해를 최소화하기 위한 자체적인 조직문화를 형성해왔다. 수행한 일감의 건 단위로 소득을 얻는 구조 속에서 라이더들은 위험한 오토바이 주행을 감수해야만 하고, 배달대행 사무실을 중심으로 형성된 네트워크는 교통사고의 위험과 관련된 대처방안을 공유한다. 숙련된 라이더들이 모여있는 배달대행 사무실에서는 교통사고 처리 경험이 공유되고 원활한 처리를 위한 분업구조가 형성되어 있다. 교통사고의 위험이 상시적인 환경 속에서 라이더들은 서로의 경제적·신체적 안전망으로 작동한다.

나. 피해자를 닦하는 관행 속 자의적인 업무배제

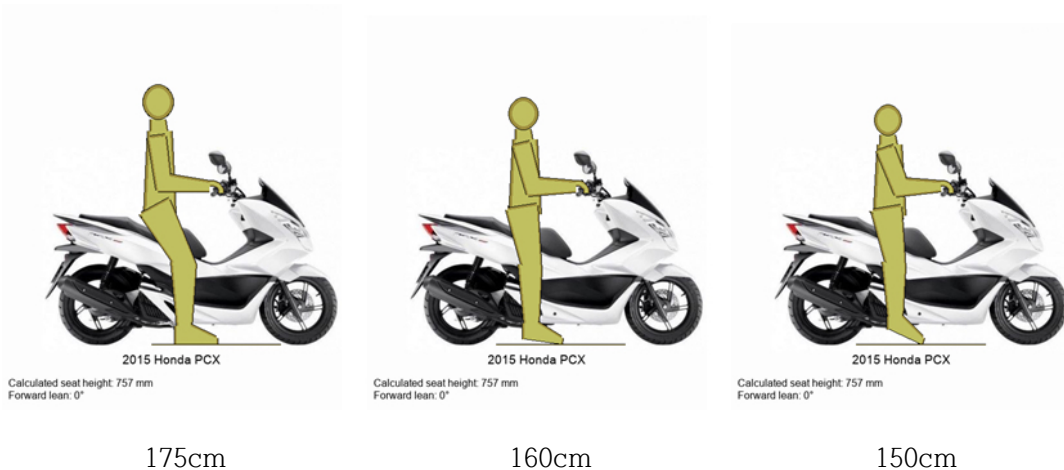
교통사고의 위험을 중심으로 구성된 배달대행 사무실 내 조직문화는 ‘여성은 남성보다 신체적으로 약하다’는 관념을 통해 여성 라이더를 배제한다. 사무실 내 유일한 여성 라이더인 이서는 눈이 오거나 비가 오는 등 기상이 악화되면 교통사고가 발생하기 쉽다는 이유로 업무에

서 배제된다.

이서: 눈 오고 다음날이요. 네. 오토바이 다리가 까치발로 드니까, 제가 그래서 눈 많이 오면은 사장님 전화 와서 집 가라고 그래요. 저한테는. ‘아이고 오토바이 아무데나 세워 놓고 집에 가라’고 ‘이서씨’ (연: 이서씨한테만) 예. 전화 오거나 카톡에다가 ‘아 이서 위험한데’ 라고 톡을 해주세요.

눈이 오면 도로가 미끄러워져 오토바이가 넘어지기 쉽다. 방지턱과 인도 사이에는 눈에 보이지 않는 살얼음이 끼고, 신호대기와 음식 픽업 사이에 멈춰서야 하는 오토바이는 짧은 정차에도 휘청거린다. 이서를 향한 관리자의 우려는 눈이 오면 도로가 미끄러워져 오토바이 주행이 어렵다는 객관적인 사실에 기반하지만, 교통사고 위험을 예방하기 위한 퇴근조치는 유일한 여성 라이더인 이서에게만 향한다. 날씨에 따른 교통사고의 위험을 대비하는 것보다 평균에 미치지 못하는 라이더의 키를 닦하는 것이 손쉽기 때문이다. 160cm 초반의 이서는 오토바이를 탈 때 까치발을 들어야만 한다(그림8 참조).

그림 8 라이더의 신장별 PCX 운전자세



일명 ‘피식이’라고도 불리는 혼다사의 PCX는 배달용으로 가장 널리 쓰이는 모델이다. 배기량이 125cc 이하라 자동차 면허만 있어도 주행이 가능하고, 고장이 잦지 않아 수리비 부담도 적다. 다만 175cm 이상의 표준남성신체를 중심으로 설계되어 있어 시트고가 높다. 라이더의 신장이 183cm 이상은 되어야 몸을 앞으로 숙이지 않고도 시야를 확보할 수 있고, 정자세로 앉을 수 있어야 무릎과 팔꿈치에 가는 부담이 적어 오래 주행할 수 있다³¹⁾. 반면 160cm 초반대의 라이더들은 오토바이를 지탱하기 위해 까치발을 들어야만 한다. 한국의 20~40대 청년층 남성의 평균키가 174cm, 여성은 161cm임을 고려하면, 대다수의 남성 라이더가 두 발을 지면에 붙이지 못하고 한쪽 다리를 땅에 짚은 채 150kg에 달하는 오토바이의 무게를 지탱하고 있음을 알 수 있다. 그러나 이서의 경험처럼, 편향된 오토바이 설계에 따른 라이더의 신체적 부담은 남성과 여성 간의 신체적 차이에서 비롯되는 것으로 이해된다.

교통사고의 발생 원인을 성별화된 신체에서 찾는 관행은 배달대행 사무실 내부에서 여성 라이더들을 배제하는 결과로 이어진다.

31) 라이더의 신장에 따른 주행 자세의 변화는 다음 홈페이지에서 확인할 수 있다.
<https://cycle-ergo.com/>

한솔: 그 제가 사무실에 있으면, 이제 다른 기사님, 팀장님, 실장님, 대표님 말하는 게 어버버 해요. 말을 괜히 잘못하면, 제가 이상하게 생각할 수도 있겠지만, 필터링을 하는 거죠. 머릿속에 평소에는 그냥 막 뱉던 말을. 제가 자리를 피해버려요 편하게 얘기하라고. 아니면 다 같이 밥 먹으러 가거나 커피 먹거나 하면은 그냥 핸드폰만 봐요. 일부러 안 들리는 척. 그럼 편하게 더 대화할 수 있으니까. 딱히 뭐 제가 꺼서 얘기할 것도 없었고. 자발적 아싸를 원한 거죠. 저는.

진희: 다 남자잖아요. 사실 자기네들끼리 뭔가 공유되는 건 있죠. 저한테 얘기 안 하는 것도 있고. 그냥 뭐 그래서, 좀 좋게 지내려고 노력을 서로 하는 것 같아요.

남성중심적인 조직문화는 여성 라이더들을 배제하는 동시에 ‘여성들은 운전엔 미숙한 반면 남성들은 운전엔 능숙하다’는 통념과 결합해 배달대행 사무실 내 라이더들의 입지를 보여주는 운전능력을 성별화한다.

지혜: 그 여자가 저 하나밖에 없잖아요. 근데 자기들끼리도 막 얘기를 하다가 저 김여사[미숙한 여성운전자를 비하하는 멸칭] 사진보고 ‘운전 좋다~’고 하는 이것들. 그러면은 [눈살을 찌푸리고 한숨을 내쉬] 하고 [스로틀을 당기는 시늉] 당겨요. 카카오톡에 그렇게 여자 약간 비하하는 것 같으면은 약간 여자로서 뺨이 치죠. 그러면 뭐, ‘남자는 그렇게 운전 잘하냐’라고 쓰고 싶은데 그냥 참죠. 기분 나쁘는데 참고. 뭐 그거밖에 없는 것 같아요. (생략) 저 사람들이랑 별로 친하게 지내는 거 안 좋아해가지고. 그 여자 동생이랑만 좀 교류가 있고, 나머지 팀장급 그런 사람들이랑 얘기하고 별로 친하게 지내지 않았어요. (연: 왜, 다른 사람들과 엮이는 걸 별로 안 좋아하세요?). 네. 별로 말하고 싶지 않고. 저는 신호위반 잘 안 하는데 당연하게 막 그런 사람들이 많아가지고, 약간 뭐라 그러지 좀 거리낌이 좀 들어가지고 별로 안 친하게 지냈어요. (생략) ‘저 사람은 쓸데없이 신호를 여길 지키고 있어, 차도 없는데 이렇게 막 하고 그러지!’ [핸들을 급하게 꺾는 시늉] 그런 거 듣고 있으면 나는 바보 같으니까 가만히 있어야겠다 이러면서 별로 친하게 안 지내게 되더라고요.

배달대행 사무실에 소속된 라이더들은 제한된 일감을 두고 경쟁한다. 가맹계약을 맺은 음식점에 한 건의 배달주문이 들어오면, 배달대행 사무실에 등록된 모든 라이더들의 핸드폰에 동시다발적으로 알람의 형태로 콜이 뜬다. 이를 가장 먼저 잡아야만 일감을 배정받을 수 있다. 건 단위로 소득을 올리기 때문에 더 많은 콜을 받기 위해서는 당장의 주문을 빨리 처리해야 한다. 오토바이를 위험하게 몰수록 소득이 늘어나는 상황 속에서 라이더의 능력은 교통사고의 위험을 얼마나 감수할 수 있느냐로 구성된다. 지혜의 경험처럼, 주변에 차가 없어 교통사고 발생 가능성이 낮은데도 신호를 준수하는 것은 소득을 깎아 먹는 어리석은 짓이다. 숙련된 라이더에게 운전능력은 당장의 교통사고를 피하면서도 다치지 않는 것으로 구성되며, 이는 역설적으로 교통사고의 원인을 라이더 개인의 능력부족으로 돌리는 결과를 낳는다.

진희: [교통사고 이후에 같은 배달대행 사무실 소속 라이더들이] 엄청 놀렸어요. 바람 샌다고. 그리고 “그래도 크게 많이 다치지 않아서 다행이다”. (웃음) 근데 이제 사실 이제 이 이야기를 하면 되게 길어지는데, 사고가 났다는 이유로 되게 어떤 일에서 되게 배제시키려고 하는 것도 있었고. 그리고 약간 가스라이팅 같은 것도 있었어요. ‘너, 니

가 운전 그렇게 해서 그렇게 된 거야’. 근데 사실 이 일이 되게, 시스템이 본인이 어디 갈지를 선택하는 거잖아요. 근데 이렇게 [배달 주문이] 많이 있을 때는, 그러니까 관리자 역할을 하는 사람들은 위에서 서로 배분을 해요. 그럼 그거를 이미 배분했을 때는 시간이 많이 타이트하거나 부족할 때거든요. 그러면 이제 어쩔 수 없이 세계 달려야 되는 상황이 생기는 거예요. 근데 이제 그거를... ‘나는 너네가 시킨 대로 일을 수행하려고 하다가 사고가 난 건데 왜 나한테 그렇게 얘기를 하지’였던 거였죠, 처음에는 ‘내 상황을] 모르고 그랬나 보다’[라고 생각하려고 했는데] 계속 그걸 가지고, 계속 다른 사소한 일이 있을 때도 그런 식으로 몰아가기 시작했어 가지고, 저는 조금 정신적으로 좀 피폐해졌었죠. 살짝. 잠깐동안.

진희는 관리자의 강제배차에 따라 배달을 하던 와중에 교통사고를 당했다. 앞니가 파절되고 혈종이 생기는 큰 사고였으나, 즉시 현장으로 달려와 준 동료 라이더들의 도움으로 응급처치를 받고 상대 차주에게 치료비를 청구할 수 있었다. 동료 라이더들의 도움은 진희가 교통사고를 당한 후에도 배달대행 사무실을 떠나지 않게끔 했다. 강제배차의 불합리함보다 고마움이 컸기 때문이다. 그러나 교통사고가 연달아 발생할수록 배달대행 사무실은 진희의 운전능력을 의심하기 시작했다. 진희의 관리자는 상대 차의 과실이 분명한 상황 속에서도 진희를 책망하며 일을 그만둘 것을 권유한다.

진희: 제가 이제 사고가 몇 번 있었어요. 사실 근데 처음에 말했던 그 사고 외에는 대부분 제 과실이 아니에요. (생략) 근데 와서는 저한테 보자마자 하는 말이 [관리자가] “이제 그만하자”. 누구의 잘못인지도 듣지도 않고. “그래, 사고 그만 내자”라는 얘기라고 생각해서 그때 아무 말도 안 했어요. 근데 알고보니 그만두게 할지 말지 오토바이를 그만 타게 할지 말지를 고민해서 한 얘기라고 하더라고. (생략) 여태까지 나를 왜 썼는데 나한테 왜 일 시키고 왜 나랑 친한 척하고 왜 그랬는데, 이렇게 [휩 뒤돌아] 가버리는 거예요.

교통사고의 피해자인 진희를 탓하는 관리자의 태도는 교통사고 사전 예방보다 사후 처리에 집중해온 배달대행 사무실의 한계를 드러낸다. 피해자를 탓하는 태도는 사고를 당한 여성 라이더들을 배제하는 한편, 그로 인한 인력의 부족을 초래하며 배달대행 사무실 전체의 노동강도를 높이는 결과로 이어진다.

진희: 자기[배달대행 사무실 대표]는 그거예요. ‘나는 네가 안 다쳤으면 좋겠으니, 그러니 그만하자.’. 이건 사실은 포장하기 나름이라고 생각하거든요. 나는 회사에, 기사가 부족해. 만약에 나가면. 왜냐하면 딱 맞춰서 움직이고 있으니까. 근데 그냥 꼴보기 싫어서, 어쨌든 사고가 나니까 ‘애 또 사고 났네?’ 이 개념으로. ‘그만해 그만하자’. 나는 그렇게 느꼈거든. 나중에 생각나서, 근데 나중에 하는 말이 “네가 더 이상 다치는 게 보고 싶지 않아서.” 나는 이게 앞에서 화장실 들어갈 때 마음이란 나올 때 마음이 다른 거라고 생각해요.(연: 아니 그럼 다른 기사들은 다) 그렇지. 내가 만약에 빠졌어 그러면 한 명분을 여러 사람이 물론 나눠서 해야 되는데 그 얘기인 즉슨, 더 조금 더 무리하게 다녀야 되고, 조금 더 빨리 급하게 다녀야 된다는 얘긴데. 그게 결국에는 자기네들이 주장하는 사고 위험률이 높아지는 상황이라는 건데. 그래서 앞에 하는 말과 뒤에 하는 말이 다르더라고 더 결정적으로 느꼈죠. 그런 부분이 있었어요.

선예: 이제 한 번씩 새벽에 콜이 밀릴 때가 있어요. 그러면 이제 대표님이 전화가 와서 도와달라고 부탁을 해요. “제발 나와주면 안 되겠니” 이러면서. “[새벽] 한 시까지만 봐 줘”, 계속 이러길래. “알았어요” 사무실 출근하고. (연: 사무실에서 예뻐하신 이유가 있네요.) 그 사람들 안 빼는 콜 똥콜이라고 그러거든요. 계단 6층. 아니면은 이제 좀 언덕, 오토바이가 올라가기 힘든 언덕들. 한겨울에 오토바이가 잘 못 가는 지역들. 아파트 지하 주차장. 비올 때. 근데 그런 데는 사람들이 잘 안 가요 그러면은 그걸 그냥 제거해요. (웃음)

오토바이를 더 빨리 몰수록 총수입이 증가하는 소득구조와 한정된 일감을 두고 벌어지는 배달대행 사무실 내 라이더 간의 경쟁은 교통사고의 위험을 개개인의 몫으로 돌린다. 교통사고가 발생하면 이는 라이더의 운전능력이 부족한 탓이지만, 교통사고가 발생하지 않았다면 이는 라이더의 배달능력이 탁월함을 의미한다. 발생한 사고와 그렇지 않은 사고로 양분된 교통사고의 위험은 젠더화된 위계질서를 생성하며 여성 라이더들을 자의적으로 배치한다. 여성 라이더들은 교통사고에 취약하다는 이유로 배제되지만, 선예의 경험처럼 필요에 따라 가장 먼저 호출되기도 한다.

다. 영업직 수행을 위한 추가적인 숙련노동

여성 라이더들은 교통사고에 취약하다는 관념 속에서 배달대행 사무실들은 그를 보호한다는 이유로 영업직을 제안한다. 한솔은 입직한 지 두 달 만에 배달대행 사무실 대표의 인정을 받아 영업팀장이 되었다.

한솔: 그냥 먼저 제의가 들어왔어요. 대표님이 “한솔아 너 혹시 영업 한번 해볼래?”. 그래서 처음에 같이 대표님이랑 같이 돌다가 ‘이 정도면 뭐 할 수 있겠거니’하고. 그러면 제 명함이랑 명찰 만들어주세요. 그렇게 해서 그냥 팀장직 딱 달고. 월급 120[만원]도 대표님이 먼저 그냥 150[만원] 줄게 했는데 사실 그렇게 받기에는 양심이 조금 찢리는 거예요. [웃음] [제가 생각하기에] 영업 한 번도 해본 적 없는 애가 그렇게 받으면은 좀 아니다 싶어서, “좀만 깎아주시면 안 돼요?” 이라고 120[만원]으로 그냥 끝낸 거예요. (생략) 제가 굳이 위험하게 콜 안 타도 되고 사실 좀 돈이 쓸쓸했거든요. 리스비 나가고도 남는 돈이 있었으니까. 그냥 그러고...괜찮다, 이거 할 만하다, 해서 한 건데 (웃음)

영업직이 되면 월급을 받기에 오토바이를 위험하게 몰 필요가 줄어들다. 가맹점을 늘리면 이를 성과로 인정받아 추가수당을 받을 수도 있다. 한솔은 영업팀장을 달면서 월 300만 원 내외던 수입이 500만 원로 크게 늘었다. 교통사고로 크게 다친 진희도 소득을 보전하라는 배달대행 사무실의 배려로 월급을 받으며 영업직을 수행했다.

진희: 영업 다닌다고 표현을 하는데, 가서 그 집 거 팔아주면서 먹어. 식사하면서 이런 저런 얘기하는 거예요. 그래서 “거기[다른 배달대행 사무실]는 어때요? 저희는 이렇게 하고 있어요.” 근데 이게 이제 그 가게에서 현재 사용하고 있는 업체를 좀 내려깎는 식으로 영업들을 많이 하죠. 약점을 좀 물어뜯는 식으로 그렇게 많이 하고 그 뒤에는 자연스럽게 저희한테 오겠다고 하는 경우도 있어요. 자기가 쓰고 있는 데가 마음에 안 들어서, 혹은 기사들이 문제가 좀 있어서, ‘여기 못 쓰겠다’ 판단하고 저희한테 연락해 오

는 경우도 있고. (생략). 저는 이제 아침에 일찍 출근해서 밤늦게까지 있으니까 배고프잖아요. 식사할 때도 분명히 존재하고. 그럴 때 뭔가 새로운 걸, 저희 가맹점도 팔아줄 때도 있지만, ‘저기 가보자’ 가서 먹으면서 얘기하는 경우. (중략) [영업을 위해] 특별하게 했다가보다는 얘기 들어주는 정도. 예를 들면 갔는데 아직 음식이 안 나왔어요. 조금 기다려야 돼. “알겠어요” 이러면서. 그러면 또 자연스럽게 얘기를 시작하시죠. 또 그거 받아주고 들어주고 얘기해주고. [음식점주들도] 스트레스 받을 거예요. 장사가 잘 안 될 수도 있고, 배달 누구는 다들 잘해주는데 어떤 한 기사가 좀 잘 안되는 경우도 있고.

한솔: 거기도 여자가 저밖에 없었어요. 근데 다른 대행사 같은 경우는 남자가 물어봐가지고. 뭐 명함 주면서 뭐 “저희 대행사는 어떻게 저떻고 한번 써보셔라” 하는데, 저는 그냥 딱 그랬어요. 음식을 픽업하러 들어갈 때도 ‘난 아무것도 몰라요.’ 해맑게 들어가 버리니까~ 가맹점 사장님들은 좀 좋게 봐주셨어요.

진희와 한솔은 의도적으로 공세적인 영업방식과 거리를 두며 일상적인 관계맺기에 중점을 뒀다. 진희는 음식점의 고객으로 안면을 트고 음식점주들의 고충을 들어주었고, 한솔은 “해맑은” 어린 여성의 규범적인 모습을 수행함으로써 배달대행 사무실과 음식점 간의 금전 관계를 연상시키지 않고자 했다. 진희와 한솔의 젠더화된 전략은 이들이 여성이라는 점에서 진정성을 획득한다. 다른 남성 라이더들과 달리 무뚝뚝하지 않고, 경제적인 손익만을 좇지 않으며, 관계 지향적인 모습을 보여주는 여성 라이더들의 전략은 가맹점 수를 늘리는 영업을 넘어서 음식점 주와의 관계 유지를 위해 소속 라이더들을 관리하는 과정에서도 반복된다.

진희: 저는 사실, 막 이렇게 좀 안 좋았던 그런 가맹점은 없었어요. 다 좋게 좋게 이야기하고. 좋게 좋게 서로 맞추려고 노력하고. 관리자들은 대부분 그렇긴 하지만. 가게에서 뭔가를 빠뜨릴 때가 있어요. 포장해 놓은 그 구성품 중에서 뭔가를 빠뜨릴 때 있어요. 저희 입장에서는 [음식점으로 다시] 돌아가는 게 어쨌든 [소속 라이더] 개인의 수입적인 측면이나 일의 부드러운 흐름에서는 좋은 건 아니거든요. 저희는 웬만하면 다 해줬으니까. “[음식점주에게] 빨리 갈게요. 빨리 주세요. 언제 도착하니까 그때까지만 가게 앞으로 나와주시면 안 돼요?”, “[소속 라이더에게] 이거 빨리. [다른 음식]가게 늦는 건 제가 [대신 배달] 넣을게요.” 이런 식으로. 서로 소통하기도 하고 그런 것들이 좀 있어서 어떤 가게와 저희 회사의 그런 유티유 역할을 조금은 했죠.

한솔: 제가 관리하는 가맹점은 아니었는데, 대표님이 가져온 가맹점에서 저랑 같은 팀에 있던 기사랑 싸움이 난 거예요. “아니 왜 음식 포장을 이딴 식으로 해주냐, 이렇게 혈령하게 포장을 하면 음식 터져도 나는 환불 못 한다.” 근데 제가 알기로 가맹점이 [음식 포장을 잘 해서] 암만 험하게 운전을 해도 안 터지는데, 처음 간 기사님이 지레 겁먹고 그렇게 얘기를 해버린 거죠. 그래서 가맹점에서는 좋게 얘기를 했어요. “저희 음식 이중으로 포장해서 나가고 있다. 지금까지 터진 적 없으니까 그냥 안심하고 배달 해주시면 된다” 하니까 그걸 “내가 어떻게 믿냐”. 약간 좀 천차만별 해요. 사람 성격이. 기사님 성격이.

소속 라이더와 음식점주 간의 갈등이 발생하면 영업직들은 이를 빨리 중재해야만 한다. 갈

등이 길어질수록 배달시간은 지연되고, 배달시간이 지연될수록 음식점주들의 신임을 사기 어려워지기 때문이다. 그러나 음식점주의 입장만을 대변해 소속 라이더를 책망해서는 안된다. 기분이 상한 라이더가 배달대행 사무실을 나가버리거나 배차를 거부할 수 있기 때문이다. 당장 일손이 부족한 상황에서 한 명이라도 일을 그만두면 전체 업무의 흐름이 어긋난다. 이를 방지하기 위해 영업직을 맡은 라이더들은 추가적으로 관제 업무를 맡게 된다.

한솔: 네, [관제 업무도] 봐야 돼요. 어느 한 가맹점에 한 기사님이 오래 머물고 있으면 일단 그것만 계속 보고 있어요. 음식이 안 나오나 아니면 싸움이 났나 무슨 일이 있나 하고 그것만 계속 보고 있어요. 그러다가 기사님 움직이면 가맹점한테 전화를 해서 “OO기사님 혹시 좀, 오지않아이는 한데, OO기사님 혹시 무슨 일 있으셨어요? 방금 픽업하신 기사님이 무슨 일 있으셨어요?” 물어보면은 오히려 가맹점주님들이 죄송하다고 음식이 조금 늦게 나와서 그랬다고 (연: 어 거의 그냥 배달서비스의 질을 관리하시는 거네요.) 오, 네.

관제는 배달대행 사무실에 소속된 라이더들의 동선을 실시간으로 볼 수 있는 시스템이다. 한솔은 관제를 보면서 라이더 한 명이 일정 시간 이상 한 음식점에 머무르는 것을 확인하고, 갈등이 발생한 것은 아닐지 우려한다. 다행히 배달시간이 지연된 원인은 음식점에 있어 한솔이 영업직으로서 음식점주의 신임을 잃지 않을 수 있었다. 하지만 라이더의 동선을 확인하고 음식점주에게 연락해 상황을 파악하는 일련의 과정은 그가 영업직으로서 맡은 업무 이상의 노동을 요한다. 관제는 각 라이더의 현 위치정보만을 제공하기 때문에 배달 시간이 지연되는 상황을 인지하고 그 원인을 파악하기 위해서는 동네 지리와 교통상황, 음식점주들의 성격과 취급하는 메뉴에 따른 조리시간까지 고려해야 한다.

나희: 그쵸. 일반, 그래서 일반[대행] 저희도 여기서 관제 보는 직원을 그냥 알바몬에 공고 올려가지고 뽑아서도 써봤는데, 이게 배달을 안 뛰어봤던 사람들은 제대로 못 보더라고요. 무조건 뜨면은 시간만 맞춰서 넣어버리고 그게 아니라. 상점 파악도 해야 되고, 이 상점이 좀 까칠한 상점인지 좀 덜 예민한 상점인지, 그리고 조리 시간 같은 것도 뭐 비조리가 있는지 뭐 조리가 오래 걸리는 건지. 금액 대별로도 뭐, 17,000원짜리면은 빨리 나오는 음식, 그냥 끓여서 나오는 음식. 3만 원 넘어가면 찜이니까 무조건 20분 이상. 이런 거를 다 파악해야 되는데 파악을 못 해요. 근데 지리도. [동선] 엮는 것도 그렇고, 아무래도 일반 대행이다 보니까 많이 엮어 댕겨야 되는데 그거를 순간순간 떼을 때 파악을 못 하더라고요. 했던 사람이 편하죠.

나희는 점심시간에 맞춰 오후 1시에서 2시 사이에 배달대행 사무실에 출근하지만 아침 7시부터 자택에서 관제를 본다. 배달대행 사무실이 24시간제로 운영되기 때문에 한시라도 관제를 보지 않는다면 이상 상황을 감지하거나 이에 대처할 수 없다. 한솔 역시 관제를 보기 시작한 후로는 온종일 배달대행 사무실 쇼파에 앉아 핸드폰을 확인하며 대기했다.

한솔: 한 번은 외국인 기사분이 그 코스대로 가져가면은 콜 세 개에 2만 5000원 3만 원을 가져갈 수 있는 걸 멀리 가는 거 하나만 잡으신 거예요. 그래서 전화해 가지고 ‘기사님 몇 팀장이 무슨 팀장인데 혹시 이것도 같이 가져갈 수 있나요?’ 외국 분이어서 좀 어눌하실 수 있으니까 ‘같이 가는 방향으로 맞춰서 드릴게요.’ 하고 이제 딱딱 잘라서 얘기를 하면 알아들으시더라고요. 그래서 ‘네, 알겠어요.’ 하고 그냥 배차를 받으신

거예요. 그리고 배차를 넣어준 적도 있고. 아니면은 뭐 누가 사고 나서 배차를 빼야 된다. 그럼 누구한테 옮기냐 그러면은 '제가 갈게요' 하고 저한테 다 빼서 옮겨버리고. 팀 장할 때는 사무실에서 살았어요. 출퇴근해요, 사무실 몇 시. (연: 상황도 보고 해야 되니까. 계속) 네. 그냥 핸드폰으로 소파에 앉아서 이려고 보고 있는 거죠. 연락오면은 받고 나가고.

교통사고의 위험으로부터 보호한다는 명목으로 영업직에 배치된 여성 라이더들은 음식점주와의 관계 속에서 자신의 소득과 배달대행 사무실의 총수입을 동시에 책임지게 된다. 여성 라이더들은 젠더화된 전략을 펼치며 가맹점 수를 늘리는 한편, 음식점주의 신임을 유지하기 위해 추가적인 관제 업무까지 보게 된다. 이때 관제 업무를 보는 것은 단순히 일하고 있는 라이더의 수를 확인하고 그의 위치정보를 파악하는 것을 넘어서는 적극적인 개입과 높은 숙련도를 요한다. 음식점주와 라이더 간의 갈등이 발생할 수 있는 상황을 미리 방지하기 위해서는 음식점의 메뉴와 특성, 소속된 라이더 개개인의 성격을 알고 있어야 한다. 배달대행 사무실은 24시간 운영되니 상시적으로 대기하고 있어야 한다. 음식배달 주문이 증가하는 아침·점심·저녁 식사시간은 교통량이 증가하는 출퇴근 시간과 겹치기도 하니 때에 따라 사무실을 나가 도로상황을 파악해야 한다.

나희: 어 제가 생각보다 관제를 잘 보는 것 같아요. 그때도 굳이 어려운 점은 없었고 지금도 굳이 어려운 점은 없는데, 아무래도 남자 지사장이나 이런 사람들이 보는 것보다는 여자 직원이 관제를 봐야지, 좀, 아이 가기 싫은 것도, "이것 좀 가주세요". 하면서 애교도 좀 떨고 소통도 하고. 뭐 자기 속상한 일이 있다 그러면 좀 들어주고 얘기해주고 연애 상담해주고 뭐 그런 것 때문에 오히려 조금 더 수월한 편이에요.

일반 라이더의 노동이 건 단위의 일감에 기초한다면, 영업직 라이더의 노동은 음식점주와 라이더 간의 갈등을 방지하고 예외상황에 대비하는 상시적인 노력을 통해 성립한다. 이 안에서 여성 라이더들은 즉각적인 교통사고의 위험으로부터는 멀어지고 있었으나 추가적인 숙련노동을 요구받으며 장시간 노동하고 있었다.

IV. 결론 및 제언

이 연구는 여성 라이더들의 경험에 주목해 노동안전이 성별화되는 방식을 분석하고자 했다. 음식배달산업의 성장과 디지털 기술의 도입, 그리고 배달 중 교통사고의 증가는 라이더들의 불안정한 소득구조와 전통적인 고용관계에 기반한 법·제도의 한계, 그리고 사륜차 중심의 도로교통체계를 드러냈다. 폭염·한파와 같은 날씨의 변화에 취약하고 시간이나 장소에 구애받지 않고 일할 수 있다는 음식배달노동의 특성은 라이더의 노동안전을 보장하기 위해서는 물리적으로 고정된 일터나 명시된 업무내용을 넘어서 개개인의 실천에 주목할 것을 요청한다. 여성은 남성보다 기계조작에 미숙하다는 편견 속에서 오토바이 주행 실력을 의심받고, 여성은 남성보다 물리적인 위험에 취약하다는 관념 속에서 배제되는 여성 라이더의 경험은 규범적인 라이더의 상이 표준남성신체를 기준으로 설계되어 있음을 드러낸다.

<산업재해보상보험법> 개정 논의를 시작으로 <생활물류서비스산업발전법> 제정을 통해 체계화된 라이더의 노동안전은 ‘배달 중 교통사고’를 중심으로 구성되었다. 라이더의 산재피해를 최소화하기 위해 헬멧 착용과 면허소지 여부는 강조되는 한편, 라이더가 음식점주나 고객을 대면하는 상황에서 노출될 수 있는 폭언·폭행은 간과되는 현 상황은 라이더에 대한 사회문화적인 낙인이 라이더의 노동안전을 제한하고 있음을 시사한다. 사륜차 중심의 도로교통체계는 위험한 오토바이 주행을 공인하며, 남성중심적인 운전문화는 물리적인 위협으로 이어지고 있었다. 여성 라이더들은 머리가 길다는 이유로, 목소리가 특이하다는 이유로 식별되며 난폭·보복 운전 시달리고 있었다. ‘배달 중 교통사고’가 발생하는 이면에는 라이더의 부주의한 오토바이 주행이 아닌 미비한 도로 정비와 사륜차들의 위협이 있었으며, 그 안에서 여성 라이더들은 일상적으로 ‘끼임’과 ‘깔림’을 겪고 있었다.

물리적인 위협에 일상적으로 노출되는 환경은 라이더들로 하여금 자신이 입은 건강상의 피해보다 그가 연루된 교통사고의 발생 양상을 중심으로 위험의 경중을 따지게 만들었다. 혼자 넘어지거나 다치는 ‘비접촉사고’와 달리 상대 차주와의 갈등을 유발할 수 있는 ‘접촉사고’는 라이더들에게 신체적인 피해에 더해 사법적·경제적 부담을 초래한다. 교통사고의 발생 양상에 따라 라이더는 산재피해를 보상받을 수 있는 노동자에서 형법상 처벌을 받아야 하는 가해자의 지위를 오가고 있었으며, 이는 연구참여자들로 하여금 산재피해를 신고하는 것보다 상대 차주와의 협상을 통해 합의금을 받는 방식을 선호하게 했다.

음식배달노동을 전업으로 삼기 위해서는 배달대행 사무실에 입직하는 것이 유리했다. 음식배달주문의 90% 이상이 배달대행 사무실을 통해 수행되고 있었으며, 여성 라이더들은 별도의 구직 준비 없이도 쉽게 배달대행 사무실에 입직할 수 있었다. 그러나 구두로 계약을 맺는 관행과 불분명한 노동조건, 그리고 매일 발생하는 높은 보험료는 라이더에게 경제적인 부담을 전가하며 그가 배달대행 사무실에 예속되도록 만들고 있었다. 이에 더해 여성 라이더들은 자신의 능력을 입증해야 한다는 부담 속에서 높은 업무강도를 버텨내고 있었다.

배달대행 사무실의 또 다른 장점은 교통사고의 처리 부담을 완화해 준다는 것이었다. 노동관계법상 사각지대에서 성행해 온 배달대행 산업 내에는 교통사고에 대처하는 자체적인 문화가 존재한다. 교통사고가 발생하는 순간 라이더와 라이더가 몰던 오토바이, 상대 운전자와 상대 차, 그리고 각자의 보험사가 이해당사자가 된다. 초 단위로 찍힌 블랙박스와 신호위반 여부, 차선변경 여부가 전부 과실을 따지고 파·가해를 구분하는 근거가 되며 운전자가 고개를 돌렸냐 아니냐에 따라 배상해야 할 금액이 달라지니 현장을 보존하는 것에 민감해질 수밖에

없다. 이런 구조 속에서 라이더들은 서로의 사고를 목격하고 수습하는 과정을 통해 유대감을 형성하고 경찰의 개입을 최소화함으로써 사법적 처벌을 완화한다.

그럼에도 불구하고 여성 라이더를 배제하는 관행은 젠더화된 위계질서를 강화하며 라이더의 노동안전을 후퇴시키고 있었다. ‘여성은 남성보다 신체적으로 약하다’는 관념은 교통사고의 위험을 성별화했고, 이는 여성 라이더들을 업무에서 배제하는 불합리한 관행으로 작동하고 있었다. 수행한 건 당 소득을 올리는 구조와 제한된 일감을 두고 심화되는 경쟁은 배달대행 사무실 내 라이더의 입지를 판가름하는 능력으로서 ‘교통사고의 위험을 얼마나 감수할 수 있는가’를 제시한다. 숙련된 라이더일수록 당장의 교통사고를 피하면서도 빨리 오토바이를 주행함으로써 더 많은 콜을 수행해 낼 수 있다고 여겨질 때, 위험한 오토바이 주행은 규범적인 지위를 획득한다. 그러나 규범적인 노동양식이 교통사고를 내지 않는 것을 의미할 때, 교통사고는 라이더 개인의 능력 부족이 되며 이는 피해자를 닮는 태도로 이어진다.

마지막으로, ‘배달 중 교통사고’가 가장 큰 위험으로 인식되는 가운데 여성 라이더들은 상대적으로 안정적인 소득을 얻을 수 있는 영업직에 배치되고 있었다. 여성 라이더들은 젠더화된 실천을 통해 배달대행 사무실의 총수입에 기여하는 한편, 즉각적인 교통사고의 위험으로부터는 멀어지고 있었으나 음식점주와 라이더 간의 갈등을 중재하고 관제를 보는 등의 업무를 통해 또 다른 위험에 노출되고 있었다. 이와 같은 연구결과는 라이더의 노동안전이 배달 중 교통사고에 따른 물리적인 위험으로만 환원될 수 없음을 함의한다. 도로 위의 여성 라이더들은 그가 노출되는 위험운전에 개별적으로 대응할 수밖에 없었고, 배달대행 사무실 내부의 여성 라이더들은 즉각적인 교통사고의 위험으로부터 멀어지기 위해 젠더화된 위계질서에 편입되고 있었다.

라이더가 자신이 입은 건강상의 피해나 정서적 안녕을 대신해 산재 피해를 숨기거나 불합리한 조직문화에 순응해야만 하는 상황 근처에는 그의 불안정한 지위가 있다. 라이더가 ‘배달 중 교통사고’로 입은 장애와 무관하게 신호를 위반했거나 차선을 밟는 등의 ‘12대 중과실’을 저지르면 산업재해의 피해를 입은 노동자가 아닌 범법 행위를 저지른 가해자가 되는 상황 속에서 라이더들은 자신이 입은 피해를 전략적으로 사고해 미래의 손실과 보상을 저울질한다. 자신의 건강을 타협해야 하는 구조 속에서 라이더의 노동안전은 보장될 수 없다. 이에 본 연구는 ‘배달 중 교통사고’가 일어나는 맥락을 다각화하고자 했다. 과속하거나 신호를 위반하는 등의 단발적인 행위가 아닌 라이더를 둘러싼 노동구조가 드러날 때 위험은 구체화되고 이에 대처할 수 있는 방안이 다양하게 논의될 수 있다.

참고문헌

- * 인용한 신문기사는 본문에 각주형태로 처리하였다.
- * 내주처리한 국회 회의록의 내용은 국회사무처 (<https://nas.na.go.kr/nas/main/main.do?extendedParam=sitdId=nas>)에서 원문을 확인할 수 있다.
- 김민성, 김민영, 김지은, & 김관욱. (2022). “자유롭고 나다운” 노동의 이면: 배달플랫폼 노동 경험을 중심으로. *비교문화연구*, 28(2), 5-47.
- 김문섭. (2003). *폭주청소년의 위험행동과 예방에 관한 연구*. 한국청소년정책연구원 발행.
- 김엘리. (2012). 초남성 공간에서 여성의 군인되기 경험. *한국여성학*, 28(3), 145-180.
- 박선희. (2020). 플랫폼의 전유와 저항: 배달플랫폼 노동과 AI 노동의 사회적 구성. *언론과 사회*, 28(4), 5-53.
- 박수민. (2021). 플랫폼 배달 경제를 뒷받침하는 즉시성의 문화와 그림자 노동. *경제와사회*, 130, 208-236
- 박수민. (2023.10.25.). 배달노동자 실태조사를 통해 살펴본 배달노동자 산업안전. 정의당 이은주 국회의원실·공공운수노조 주관 ‘산재1위 배달, 원인을 파헤친다’ 토론회 자료집.
- 박정훈. (2021). *플랫폼은 안전을 배달하지 않는다*. 서울: 한겨레 출판.
- 성인지통계. (2018.06.12.). 2016년 기준 운전면허 소지자 10명 중 4명 이상은 여성. 한국여성정책연구원 성인지통계(GSIS). https://gsis.kwdi.re.kr/gsis/kr/board/BoardDetail.html?board_class=BOARD20&board_seq=8959&menuId=2003103&rootId=2003000
- 손해보험협회. (2014.08.04.). 손해보험협회, 여성운전자 실태조사. https://www.knia.or.kr/data/news/content?pc_ver=1.
- 신효정, 송은미, 박관성, 김명선, & 송연주. (2012). 청소년의 오토바이 폭주 행동에 대한 질적 연구. *교육실천연구*, 11(1), 73-96.
- 안윤정 & 오현주. (2011). 여성택시운전기사의 직무경험을 통한 직업유지 요인 연구. *아시아여성연구*, 50(1), 49-91.
- 이광석. (2017). 동시대 청년 알바노동의 테크노미디어적 재구성. *한국언론정보학보*, 83, 157-185.
- 이재성. (2020). 플랫폼 노동과 디지털 노동수기: '투잡'배달 노동 담론과 논증 구조. *도시연구*, (17), 95-132.
- 이지선 & 이희원. (2021). *이륜자동차 사고원인 분석 및 교통안전 개선방안*. (연구 MP-21-06). 한국교통연구원.
- 정민주. (2024). *코로나19 팬데믹 시기 여성 라이더의 부상: 음식배달 플랫폼 노동의 대중화와 탈성별화*. [석사학위, 이화여자대학교 일반대학원]. RISS.
- 정수남. (2020). 거리 위의 프레카리아트: 배달앱 노동자의 삶과 실천감각. *Oughtopia*, 35(2), 81-130.
- 채석진. (2021). 기다리는 시간 제거하기: 음식 배달앱 이동 노동 실천에 관한 연구. *한국언론정보학보*, 108, 58-91
- 최민, 박수민, 류현철, 구은희, 조성애, 김계호, 구교현, 김지수. (2024.05). <플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구> 공공운수사회서비스노동조합, 공공운수노조 라이더유니온지부, (재)일환건강센터, 한국노동안전보건연구소. <https://kilsh.or.kr/%EB%B3%B4%EA%B3%A0%EC%84%9C-%ED%94%8C%EB%9E%AB%ED%8F%BC-%EB%B0%B0%EB%8B%AC-%EB%9D%BC%EC%9D%B4%EB%8D%94%EC%9D%98-%EC%9C%84%ED%97%98%EC%84%B1%ED%8F%89%EA%B0%80-%EC%B2%B4%EA%B3%84-%EA%B0%9C%EB%B0%9C-%EC%97%B0%EA%B5%AC/>
- 한국교통연구원. (2024.07.12.). <2023 생활물류 실태조사>. 국토교통부 발행.
- Balay, A. (2018). *Semi Queer: Stories of Trans, Gay, and Black Truck Drivers*.

- University of North Carolina Press.
- Cox, R. (2024). *Addressing gender-based violence and harassment in a work health and safety framework*(No. 116). ILO Working Paper.
- Desmond, M. (2011). Making firefighters deployable. *Qualitative Sociology*, 34, 59-77.
- Goods, C., Veen, A., & Barratt, T. (2019). "Is your gig any good?" Analysing job quality in the Australian platform-based food-delivery sector.*Journal of Industrial Relations*,61(4), 502-527.
- Gurbuz, G. N. (2021).*Participation Of Women Ride-hailing Drivers In Los Angeles: Redefining A Gendered Occupation Or Reproducing Gender Roles?*. University of California, Los Angeles.
- Scott, J. (1988). "Gender: A Useful Category of Historical Analysis", *Gender and the Politics of History*, Columbia University Press
- Scott, J. (1992). "Experience", *Feminism Theorize the Political*, Routledge
- Martin, P. Y. (2003). &Said and done& versus &saying and doing& gendering practices, practicing gender at work. *Gender & society*, 17(3), 342-366.
- Stergiou-Kita, M., Mansfield, E., Bezo, R., Colantonio, A., Garritano, E., Lafrance, M., Lewko, J., Mantis, S., Moody, J., Power, N., Theberge, N., Westwood, E. & Travers, K. (2015). Danger zone: Men, masculinity and occupational health and safety in high risk occupations. *Safety science*, 80, 213-220.
- Stergiou-Kita, M., Mansfield, E., Colantonio, A., Moody, J., & Mantis, S. (2016). What's gender got to do with it? Examining masculinities, health and safety and return to work in male dominated skilled trades. *Work*, 54(3), 721-733.
- Van Doorn, N. (2017). Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand' economy.*Information, communication & society*,20(6), 898-914.
- Vogel, L., Robertson, G., & Altman, J. G. (2003). Part 2:Gender and the social construction of knowledge in occupational health.*The gender workplace health gap in Europe*. Brussels: TUTB.
- Vogel, L., Robertson, G., & Altman, J. G. (2003). Part 4:The role of research.*The gender workplace health gap in Europe*. Brussels: TUTB.

[부록 1] 연구참여자 사전동의서(24.03.11)

<p>연구명</p>	<p>여성 배달 라이더의 안전과 건강</p>
<p>연구목적 및 연구소개</p>	<p>이 연구는 정민주(여성학 석사)의 개인 연구로서, 여성 배달 라이더의 안전과 건강을 탐색하고자 합니다. 연구자는 참여자가 오토바이로 배달을 하게 된 계기와 목적, 일하는 방식, 노출되는 위험, 배달로 인한 건강상의 변화 등에 대해 폭 넓게 질문합니다.</p> <p><u>*본 연구는 2024한국노동안전보건연구소x공감직업환경의학센터의 연구공모작으로 선정되어, 지원을 받고 있습니다. 연구물의 최종결과물은 참여자들의 신원을 가명처리하여 두 단체와 학계에 발표될 예정입니다.(참여자의 신원이 가명으로 처리된 최종 결과물은 한국노동안전보건연구소(https://kilsh.or.kr/archive/)와 공감직업환경의학센터(http://www.gong-gam.net/)의 홈페이지와 매체('일터')에 공개됩니다.)</u></p>
<p>절차</p>	<p>본 인터뷰는 60분에서 90분 간 이어질 예정입니다. 정확한 기록을 위해 인터뷰 시작 전에 동의를 구한 후 그 내용을 녹음합니다. 참여자는 녹음을 거부할 수 있습니다.</p> <p>인터뷰 질문은 참여자의 나이와 소득, 가족관계, 주거형태와 같은 민감한 내용을 포함하고 있습니다.</p> <p>연구자는 참여자가 오토바이를 운전하게 된 계기, 배달을 하게 된 계기와 목적, 구직과정, 일하는 방식, 노출되는 위험, 사고여부, 배달로 인한 건강상의 변화 등을 질문할 것입니다. 질문은 참여자마다 다르게 진행될 수 있으며(예: 교통사고를 경험한 참여자에게는 교통사고가 어떻게 일어났는지, 대처는 어떻게 했는지), 참여자는 각 질문에 대해 답변 거부할 수 있습니다.</p> <p><u>인터뷰가 진행되는 동안 참여자는 언제든지 참여를 취소할 수 있습니다.</u></p>
<p>예상되는 불편사항</p>	<p>연구 결과는 학계에 연구논문과 발표 형식으로 공유될 예정입니다. 연구자는 참여자의 신원을 보호하기 위해 이름을 가명처리 할 예정입니다. 인터뷰 내용은 참여자의 동의를 받은 후에 녹음될 것이며, 녹음본은 연구자 개인만이 열람 가능한 형태로 처리됩니다. 연구의 최종 결과물이 공식 발표된 이후에는 녹음본을 포함해 참여자의 신원이 드러나는 모든 자료가 파기됩니다.</p>
<p>예상되는 기여</p>	<p>참여자들은 자신의 경험을 통해 여성 배달 라이더들이 놓인 특수한 환경을 알릴 수 있습니다. 배달 노동 안전 문제가 오토바이로 인한 교통사고로만 상상되는 현실은 도로 위의 성차별적인 문화나 여성 운전자들이 노출되는 위협운전, 고객의 폭언과 같은 문제를 가려버립니다. 본 연구는 이에 대한 문제제기를 바탕으로 하고 있으며, 참여자들의 경험은 주요한 근거가 될 것입니다.</p>

비밀조항	<p>모든 자료는 연구자 개인만이 열람할 수 있으며, 연구 종료 후 파기될 예정입니다.</p> <p>___ 나는 인터뷰 녹음에 동의합니다. ___ 나는 인터뷰 녹음에 동의하지 않습니다.</p>
인터뷰 참여 거부와 질문 거부에 대한 권리	<p>인터뷰 참여여부는 참여자의 자발적인 의사에 달려있습니다. 참여하기로 결정한 이후에도 언제든지 이를 취소할 수 있습니다. 연구에 참여하지 않기로 결정하거나 연구 참여를 취소하더라도 불이익을 받지 않으며 사례금 역시 회수되지 않을 것입니다.</p> <p>인터뷰 참여자는 연구자의 질문에 답하지 않거나, 답한 후에도 해당 내용을 기입하지 않을 것을 요구할 수 있습니다.</p> <p><u>인터뷰에 참여하지 않기로 결정한 경우, 해당 사항을 언제든지 연구자에게 알려주십시오.</u></p>
인터뷰 참여자의 권리	<p>인터뷰 참여 도중에 일어나는 모든 변경 사항은 아래로 연락을 주십시오.</p> <p>E-mail: elephantrampant@ewhain.net Telephone: 010-9067-2562</p>
동의 서명	<p>귀하는 18세 이상입니다_____</p> <p>(*18세 이하일 경우에도 인터뷰 참여가 가능합니다. 해당 문구는 연구참여 희망자가 성인임을 확인하기 위한 것입니다.)</p> <p>귀하는 위 내용을 전부 숙지했습니다_____</p> <p>귀하는 자발적으로 이 연구에 참여합니다_____</p>
서명	
날짜	