

배달라이더 사고를 줄이자

배달 라이더, 교통/산재사고 예방이 시급하다 (1)
배달 라이더 사망사고, 지금 당장 할 수 있는 것들 (7)
공공의 것으로 돈 버는 플랫폼, 공공의 규제 아래 두자.(13)

2026.7.

박다혜, 유청희, 최민

배달 라이더, 교통/산재사고 예방이 시급하다

유청희(상임활동가)

2025년 8월 5일 쿠팡이츠 40대 배달 라이더가 밤 10시 경기도 군포에서 시내버스에 치여 목숨을 잃었다. 이 라이더는 쿠팡이츠 리워드 상위 그룹인 ‘골드플러스’ 조건을 맞추기 위해 2주간 400건이 넘는 배달을 했고, 콜 수락률은 90% 이상을 유지하고 있었다. 한여름 폭염 속에 심야 배달까지 하고, 매일 14시간씩 일하던 이의 죽음이었다.

몇 년째 배달플랫폼 기업들이 산업재해 발생 1, 2위를 앞다투는 데에는, 도로에서 교통사고가 큰 몫을 차지한다. 배달 라이더들에게 교통사고는 어쩔 수 없이 발생하는 일일 뿐인가? 이들이 과속하고, 신호위반하고 위험을 높이는 다른 요인은 없는가? 빠른 배달을 위한 배달플랫폼의 알고리즘은 배달 라이더를 어떻게 위험하게 만드는가? 배달 노동자가 안전하게 일할 권리를 보장하기 위한 산업안전보건법상의 조치는 충분한가? 배달라이더의 교통사고도 산업재해라면, 줄이고 예방할 방안을 찾아야 한다.

1. 배달 라이더 사고, 어떻게 얼마나 발생하나

국회 기후에너지환경노동위원회 소속 이용우 더불어민주당 의원이 근로복지공단의 산재보상 승인 자료를 활용해 산출한 자료에 따르면, 2025년 화물차주·퀵서비스기사(배달 라이더 포함)·대리운전기사 등 운전직 노무제공자의 사업장 외 교통사고 산재 승인 사망자 수는 총 91명이었다. 이중 교통사고가 빈번한 배달 라이더 포함 퀵서비스기사의 지난 3년간의 산재 사망자 수는 2023년 38명, 2024년 32명, 2025년 40명이었다.

더불어민주당 김주영의원이 근로복지공단으로부터 작년 10월에 제출받은 자료에 따르면 2025년 1월부터 7월까지 산재 사고 승인을 받은 노무제공자 1950명 중 퀵서비스기사(배달 라이더 포함)가 1,470명으로 압도적으로 높는데, 산재 처리되지 않은 사고까지 포함한다면 교통사고로 다치거나 사망한 노무제공자, 그리고 배달 라이더 수는 더 많을 것으로 보인다.

2019년 537건이던 음식 배달노동자 산재 승인 건수는 2022년 2천879건으로 급속히 증가했다. 2022년 퀵서비스업 노동자 전체 산재 승인은 6,062건인데 이 중 64%(3,879건)가 음식 배달노동자 산재였다. 현재 배달 라이더의 산재 통계는 퀵서비스와 묶여서 이루어지고 있어 파악이 쉽지 않은데, 이런 통계 방식은 여전히 동일하게 이루어지고 있다.

2022년 발표된 2022년 8월 23일부터 9월 23일까지 배달라이더 605명을 대상으로 실시하여 발표한 실태조사 결과¹⁾에서 수많은 배달 라이더들이 교통사고를 경험하고 있다는 것

1) 서울노동권익센터 주최로 열린 ‘플랫폼 배달기사 산재안전망 경험과 개선방안’ 토론회. 2022

이 확인되었다. 음식점에 전속 고용된 라이더 201명, 통합플랫폼(배민라이더스, 요기요익스프레스, 쿠팡이츠) 소속 204명, 분리플랫폼(부릉, 생각대로, 바르고 등) 소속 200명 중 전체 응답자의 21.8%(132명)가 '지난 1년간 사고를 경험한 적이 있다'고 응답했다. 사고 경험 비율을 고용형태별로 보면 분리플랫폼 라이더가 31.5%로 가장 높았고, 통합플랫폼 라이더가 21.6%로 2순위, 음식점 전속 라이더가 12.4% 순이었다.

라이더유니온에서 최근 실시한 실태조사 결과는 더 심각하다. 2025년 8월 21일부터 25일까지 배달 노동자 595명을 대상으로 조사를 진행한 결과 전체의 82%가 배달 중 사고 경험이 있다고 답했다.

배달 라이더들이 배달 중 도로에서 교통사고로 재해를 입거나 사망에 이르는 문제가 심각하다. 교통사고 유형에는 차량과의 충돌, 행인과의 충돌, 노면 상태로 인한 사고 등이 있다. 차량 중심인 도로에서 오토바이가 시야에 가려지고 차체가 작아 사고 위험이 더 커진다. 이륜차를 고려하지 않은 교통 체계 자체도 위험을 키운다.

그런가 하면 노동과정 상의 위험도 있다. 배달플랫폼의 '위험할수록 더 벌게 하는' 노동구조를 살펴보아야 한다. 특히 노동과정 상의 위험 요소는 교통과 도로 체계를 바꾸는 것보다 좀 더 쉽게 개선이 가능하다는 점에서, 재해를 줄일 중요한 첫 단추다.

2. 빠를수록 더 버는 구조, 산재다발 원인

배달전문플랫폼 배달의 민족 운영사인 우아한청년들은 2022년부터 2024년 3년 연속 산재 발생 1위를 차지했다. 통상 산업재해 다발 업종으로 알려진 건설업을 제친 지 오래다. 우아한청년들의 산재 신청 건수는 2022년 1840건, 2023년 1789건, 2024년 2070건이었고 승인율도 90%를 넘을 정도로 높다. 2025년 상반기에도 사상자 814명으로 1위를 차지했다. 산재 발생 1위 우아한청년들 다음으로는, 마찬가지로 음식 배달업인 쿠팡이츠가 419명 사상자 발생으로 두 번째를 차지했다. 한편, 산업재해가 아니라 교통사고로 처리되어 집계되지 않은 사고까지 더한다면 산재사고 발생이 더 높아질 것으로 예상할 수 있다.

도로 위에서 오토바이를 운전하려면 온전히 운전에만 집중해야 하지만, 시시때때로 울리는 플랫폼 사의 지시 알람은 안전 운전을 방해한다. 라이더가 배달 완료 예상 시간 내에 배달을 하지 않으면 제대로 배달하고 있는지, 다른 라이더에게 배정할지 등을 묻는 문자를 자동으로 전송하는 시스템이 대표적이다. 이 문자를 받으면 라이더들은 주행 중에도 앱을 켜고 답을 해야 하기 때문에 운전이 온전히 집중하기란 어렵다.

그런가 하면 좀 더 복잡한 방식으로 위험이 높아지기도 한다. 배달 라이더들의 운전과 안전사고에 지대한 영향을 끼치는 배달 플랫폼의 '미션 제도'가 있다. 바로 특정 일 특정 시간 안에 일정 배달 건수를 채우면 그에 대한 추가 보상이 주어지는 제도다. 플랫폼사에서 기본 배달 단가는 낮추고 미션 비중을 올리고 있는데, 라이더들은 그 시간 안에 배달하기 위해서 속도를 높여 달린다. 플랫폼에서 명시적으로 몇 분 안에 배달하라고 지시하는 것은 아니지만, 과속으로 인한 보상이 큰 시스템이다. 시간 안에 배달을 완료하고 미션을 달성하기 위해서 라이더들은 과속, 신호 위반까지 하며 도로에서의 위험을 높인다.

특히 폭염, 폭우, 폭설 등 어려운 기상 조건에서는 도로 조건이 나쁘기 때문에 안전 운전이 더 중요해지지만, 동시에 악천후는 배달이 늘어나는 조건이기도 하다. 플랫폼 사에서는 이런 기후 악조건에 더욱 빨리 달릴 것을 사실상 부추기고 있다. 날씨가 나쁜 날 저녁식사 피크 시간대에는 주문이 몰리는데, 이런 날 운임에 추가 인센티브를 부여하는 ‘악천후 프로모션’에 라이더들이 몰린다. 기상 할증 인센티브²⁾ 미션 조건을 맞추기 위해 서두르다가 사고 발생이 높아진다. 비나 눈이 오면 앞이 잘 보이지 않고 미끄러워 사고 위험이 높지만, 장마철, 겨울철은 수익을 30% 이상 낼 수 있는 기회이기도 하다.³⁾

특수고용형태노동자인 플랫폼 배달라이더들에게는 최저임금이 적용되지 않는다. 이들은 건당 수수료를 받고 있다. 건당 기본 단가는 낮고, 미션이나 프로모션 수입 비중이 높아지니, 덩거나 춥고 비가 오는 날 속도를 높여 배달해야 높은 수수료를 받을 수 있다. 배달 라이더들은 안전과 소득을 저울질하게 된다. 그래서 최저임금위원회에서 도급제 노동자 최저임금 적용을 요구했지만 결국 무산되어버렸다. 배달 라이더들은 프로모션을 더 많이 수행하기 위해 중앙선을 침범하며, 오히려 비가 올 때 배달을 나간다고 말한다. 배달 라이더들이 과로하고 과속해야 더 버는 구조, 사고 다발의 원인이다.

3. 산업안전보건법 사각지대

산업안전보건법이 법 목적을 근로자를 넘어 ‘노무를 제공하는 사람’의 안전 및 보건을 유지, 증진하는 것으로 확대하면서, 배달을 중개하는 플랫폼 사가 직접 고용하거나 계약을 맺지 않은 배달 라이더의 안전과 보건에 대해서도 일정한 책임을 가지도록 법이 정비되었다.

배달기사의 노무를 직접 제공받는 업체(배달대행업체 등)에게는 안전보건교육 실시, 이륜차 정비 상태 확인, 비정상적으로 작동하는 이륜차 탑승 금지 지시, 보호구 착용 지시, 고객폭언 대응 지침 제공 등 (산안법 제77조 및 안전보건규칙 제672조)의 의무가 부여된다. 음식 배달을 중개하는 업체(플랫폼 사)는 면허증 및 안전모 보유 확인, 안전운행 및 산재 예방 관련 사항 정기적 고지, 산재를 유발할 정도로 배달 시간제한 금지 등(산안법 제78조 및 안전보건규칙 제673호)의 의무가 있다.

하지만 이런 조치만으로 배달 라이더의 산업재해를 예방할 수 없다는 것이 지금 늘어나는 배달 라이더 사고가 보여준다. 특히 프로모션이나 미션 등의 일감 배정과 배달료 알고리즘을 통해 안전을 좌우할 수 있는 플랫폼 사의 법적 의무는 너무 소박하다. 여러 조치가 더 강화돼야 하지만, 무엇보다 배달 라이더들이 플랫폼사와 함께 라이더의 위험을 평가하고 개선 우선 조치를 정하고 실행하는 위험성평가는 시급하다.

알고리즘을 포함하고 플랫폼사가 참여하는 위험성평가 모델은 몇 가지 시도도 있었다. 2024년 라이더유니온은 한국노동안전보건연구소 등과 함께 「플랫폼 배달 라이더의 위험

2) “눈·비 올수록 배달료 오르지만, 위험도 오른다...알고리즘에 내몰린 배달노동자들. 2025.10.27. <https://www.khan.co.kr/article/202510270600101>

3) 이가린 외, <자동화된 플랫폼 작업환경은 어떻게 배달노동자의 건강과 안전을 위협하는가: 17명의 노동자 심층인터뷰를 중심으로>. 한국산업보건학회지 제35권 제3호(2025) 235-247.

성평가 체계 개발 연구」를 통해 11가지 중대한 위험 요소를 식별하고, 향후 이런 과정을 플랫폼사와 라이더 노동자들이 함께 하는 방안을 제안했다⁴⁾. 같은 해 배달의민족 물류 자회사인 우아한청년들은 배달플랫폼노조와 함께 위험성평가를 실시하기도 했다⁵⁾.

라이더들의 교통사고에 대한 심층 원인조사도 전혀 안 되고 있다. 라이더들의 교통사고는 업무 중 사고로 산업재해가 분명함에도, 사고 조사 대상인 중대재해로 분류되지 않고 있다. 사업장 밖에서의 교통사고나 명백히 사업주의 법 위반이 아닌 사고는 조사하지 않기 때문이다. 사업주의 책임이 분명한 사업장 내 사고로 조사를 제한하는 것은 한정된 조사 인력으로 조사의 효율성을 추구하기 위해서지만, 그 과정에서 라이더 교통사고의 근본 원인은 밝혀지지 않는다. 신호 위반, 과속으로 인한 사고라는 점을 넘어 왜 안전 운전하지 않았는지 조사가 필요하다. 사고 직전 휴대폰 화면을 확인해야 했는지, 당시 어떤 프로모션과 미션 하에서 일하고 있었는지 조사하고 사고와의 연계를 밝혀낸다면 더 안전한 배달 조건을 만들 수 있다.

매년 여름 폭염 시 배달에 대해 라이더들의 열탈진 사례가 보고되고, 강풍이나 집중 호우에 오토바이와 함께 넘어지거나 물에 갇힌 영상이 올라오지만, 위험한 상황에서도 라이더들에게는 작업중지권이 전혀 보장되지 않는다. ‘스스로’ 배달을 선택하는 라이더에게 작업중지권을 적용한다는 것은 새로운 상상력을 필요로 하지만, 최소한 배달 도중 발생한 안전보건 위험 때문에 배달을 중단할 경우 이로 인한 손실을 라이더가 배상하지 않을 권리, 배달 중단으로 인해 다음 일감 배정 등에서 불이익을 받지 않을 권리 등이 보장돼야 한다. 하지만 현재로서는 음식점, 주문 고객, 배달중개업체, 플랫폼 등 복잡하게 얽혀 있는 이들 중 누가 어떻게 이 문제를 풀어가야 할지 틀도 없는 상태다.

4. 라이더가 안전하게 일할 권리 보장 방안

지금까지 본대로, 빠르게 늘어나는 라이더 교통/산재 사고를 줄이기 위해서는 빠를수록 더 버는 배달 플랫폼의 노동 구조를 바꾸고, 라이더에 대한 산업안전보건법 사각지대를 줄여 라이더가 안전하게 일할 권리를 보장해 나가야 한다.

첫째, 산업안전보건법상 플랫폼 기업의 안전보건조치 의무를 확대해야 한다. 현재도 배달대행업체 뿐 아니라 중개업체인 플랫폼 사에도 일부 조치 의무가 있지만 지나치게 제한적이다. 하지만 최근 모바일 배달 플랫폼 B사를 상대로 낸 해고 무효 소송에서 배달 라이더가 플랫폼사의 근로기준법상 근로자로 인정된다는 판결이 내려졌다.⁶⁾ A씨가 B사의 배달 어플을 통해서만 배달 업무를 할 수 있고, 보수 산정 기준과 지급 방식 모두 회사가 사전

4) 플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구, 공공운수사회서비스노동조합, 공공운수노조 라이더 유니온지부, (재)일환경건강센터, 한국노동안전보건연구소. 2024.

5) 정소희 기자, 우아한 청년들-배달플랫폼노조 위험성평가 실시, 매일노동뉴스 2024.6.10.
<https://www.labortoday.co.kr/news/articleView.html?idxno=221970>

6) “배달라이더 첫 노동자성 인정”, 경향신문, 2026.7.8.
<https://www.khan.co.kr/article/202607081810001>

에 결정하는 점, 배차 등 업무에서 라이더에게 온전한 결정권이 없는 점 등을 볼 때 임금을 목적으로 B사의 지휘·감독을 받으며 종속적 관계에서 노동을 제공했다고 판단한 것이다. 플랫폼 사의 안전보건조치 의무 확대에 근거가 하나 더 늘어난 셈이다.

위험성평가는 플랫폼사와 배달 중개업체, 라이더가 함께 참여하고 개선 방안을 모색할 때 의미가 있다. 프로모션과 미션 등 배달료 정책, 일감 배정 알고리즘 등 플랫폼의 정책이 중요하기 때문이다. 이미 앞선 사례도 있다. 누구든 자신의 사업에서 발생한 위험에 노출되는 이들에 대한 안전보건조치를 취하도록 해야 하고, 그 출발은 위험성평가 등이 될 것이다.

둘째, 배달 라이더에게 적용되는 산안법 상 조치 의무도 확대해야 한다. 배달 중개업체가 하는 안전모 보유 확인, 산재 예방 고지, 산재를 유발할 정도의 시간제한 금지, 노무를 제공받는 업체가 하는 안전보건교육 실시, 이륜차 정비 상태 확인, 보호구 착용 지시, 고객 폭언 대응 지침 제공 수준으로는 부족하다. 앞서 예를 든 위험성평가는 위험을 드러내고 개선하기 위해 필수적인 조치다. 급박한 위험에 대한 작업중지권도 필수적으로 보장되어야 할 권리다. 이런 권리가 실질적으로 보장되기 위한 책임을 배달 중개업체와 플랫폼을 이용하는 식당 등 입점 업체, 배달대행업체 등이 나누어 분담해야 한다.

이는 최근 ILO에서 채택한 「플랫폼 경제에서 양질의 노동에 관한 협약」(제193호, 2026, 이하 플랫폼 노동 협약)에서도 강조하는 바다. 플랫폼 노동 협약 제4조에서는 ‘디지털 플랫폼 노동자가 일하는 과정에서 또는 노동과 관련되거나 노동으로 인하여 발생할 수 있는 업무상 사고와 직업병 및 여타의 건강상 재해를 예방하기 위하여 적합한 조치를 취하여야 한다’고 정하고 있다. 제5조는 생명 또는 건강에 급박하고 심각한 위험이 생겼다고 믿을 만한 합리적 이유가 있는 경우에 작업을 중지하고 대피할 권리를 보장하게 하고, 이로 인하여 부당한 결과를 당하지 않도록 할 것을 정부의 의무로 규정하고 있다. 플랫폼 노동 협약을 채택하기 전이라도 그 취지에 따라 한국 정부도 필요한 실태조사, 관련법 정비 등으로 플랫폼 노동자에 대한 건강권을 보장하여야 한다.

셋째, 이런 과정에서 산업안전보건의 관점에서 플랫폼 사의 알고리즘을 평가하고 적절히 규제해야 한다. 지금까지 플랫폼 사가 알고리즘을 이용해 라이더를 평가하고 업무 배정을 해왔지만, 알고리즘을 공개하지 않았고 평가도 받지 않았다. 이번 플랫폼 노동 협약은 알고리즘, AI 등 자동화된 결정시스템에 대한 노동자의 권리와 플랫폼기업의 책임, 국가의 책무를 규정하고 있다. 특히 제13조는 정부에 (a) 알고리즘 또는 그와 유사한 방식에 기반하여 노무제공을 모니터링 또는 평가하거나 노무와 관련된 결정을 내리는 자동화된 시스템의 활용, (b) 그러한 자동화된 시스템 활용이 디지털 플랫폼 노동자의 노동조건 또는 일할 기회에 영향을 미치는 정도에 대해, 플랫폼사가 플랫폼 노동자 및 노동자대표 또는 대표적인 노동자단체에게 알려주도록 요구하게 하고 있다. 협약은 알고리즘이 통제수단이라는 것을 명시하고 있다. 한국 정부에서도 이 협약을 근거로 알고리즘이 실제 플랫폼 배달 라이더를 어떻게 관리하고 건강권, 사고율에 영향을 끼치는지 파악하여 보호할 법 제

도를 마련하여야 한다.

넷째, 안전운임제 마련에 적극 나서야 한다. 라이더들은 비가 오거나 눈이 오면 더 높은 수수료를 받기 위해 오토바이를 몰고 나온다고 한다. 자신의 안전을 돈과 바꾸는 이런 현실을 바꾸기 위해 노동계에서 계속 제시해온 것이 바로 안전운임제다. 화물노동자들에게 시행중인 안전운임제는 이미 그 효과가 입증되었다. 배달 라이더의 과로와 저임금 문제를 개선하기 위해 배달라이더 안전운임제를 시행해야 한다. 최저임금보다 낮은 수준으로 배달 라이더들을 불안 속에 달려야만 한다. 최저선의 운임이 마련되어야 실적 압박 없이 안전하게, 도로 법규를 지키면서 배달하는 체계를 만들 수 있어야 한다.

배달 라이더 사망사고, 지금 당장 할 수 있는 것들

박다혜(운영위원, 법률사무소 고른 변호사)

1. 정부의 중대재해 원인조사 대상에서 자의적 배제

- 재해 원인 파악·예방대책 마련 및 관련 법 집행에서 누락

산업안전보건법은 ‘산업재해’를 “노무를 제공하는 사람이 업무에 관계되는 건설물·설비·원재료·가스·증기·분진 등에 의하거나 작업 또는 그 밖의 업무로 인하여 사망 또는 부상하거나 질병에 걸리는 것”이라 정의한다. 또한 위 산업재해 중 사망 등 재해 정도가 심하거나 다수의 재해자가 발생한 경우로서 고용노동부령으로 정하는 재해를 ‘중대재해’로 분류한다.⁷⁾ 이에 따르면 배달 라이더의 업무 중 발생한 사망사고는 산업안전보건법상 산업재해이자 중대재해에 해당한다. 설령 배달 라이더가 근로기준법에 따른 근로자로 평가되지 않는다고 하더라도 산업안전보건법상 ‘노무를 제공하는 사람’에 해당하기 때문이다.⁸⁾

그러나 산업안전보건법상 중대재해에 해당하는 배달 라이더의 사망사고에 대해 현행법에 따른 조치가 취해지고 있지 않는 것으로 확인된다. 중대재해가 발생하였을 때 고용노동부장관이 그 원인 규명 또는 산업재해 예방대책 수립을 위하여 재해의 원인을 조사하는 재해조사가 제도화되어 있지만(산업안전보건법 제56조), 배달 라이더의 업무 중 사고에 대해서는 특별한 이유 없이 그 적용이 배제되어 있는 것으로 보인다. 고용노동부는 통계청의 승인을 받아 산업안전보건법상 중대재해 및 중대재해처벌법상 중대산업재해를 『재해조사 대상 사망사고 발생현황』 통계로 집계·공표하고 있고, 재해 원인이 사업주의 산업안전보건법 위반, 경영책임자 등의 중대재해처벌법 위반에 기인하지 아니한 것이 명백한 경우를 제외하고는 위 통계에 포함하고 있다는 입장이다.⁹⁾ 배달 라이더의 사망사고가 재해조사

7) 산업안전보건법

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “산업재해”란 노무를 제공하는 사람이 업무에 관계되는 건설물·설비·원재료·가스·증기·분진 등에 의하거나 작업 또는 그 밖의 업무로 인하여 사망 또는 부상하거나 질병에 걸리는 것을 말한다.
2. “중대재해”란 산업재해 중 사망 등 재해 정도가 심하거나 다수의 재해자가 발생한 경우로서 고용노동부령으로 정하는 재해를 말한다.

산업안전보건법 시행규칙

제3조(중대재해의 범위) 법 제2조제2호에서 “고용노동부령으로 정하는 재해”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 재해를 말한다.

1. 사망자가 1명 이상 발생한 재해
2. 3개월 이상의 요양이 필요한 부상자가 동시에 2명 이상 발생한 재해
3. 부상자 또는 직업성 질병자가 동시에 10명 이상 발생한 재해

8) 대법원 노동법실무연구회, 근로기준법 주해 Ⅲ, 제2판 수정증보판, 박영사, 2025, 502쪽

9) 고용노동부 중대재해 알림e(https://labor.moel.go.kr/sasttc/sasttc/sasttc_description.do)

대상에서 원천적으로 배제될 이유는 사실상 존재하지 않는다는 의미다.

산업안전보건법

제56조(중대재해등의 원인조사 등) ① 고용노동부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 산업재해(이하 “중대재해등”이라 한다)가 발생하였을 때에는 그 원인 규명 또는 산업재해 예방대책 수립을 위하여 그 발생 원인을 조사할 수 있다.

1. 중대재해

2. 화재·폭발, 붕괴 등으로 산업재해(중대재해는 제외한다)가 발생하여 중대재해 예방을 위하여 원인조사가 필요하다고 인정되는 경우로서 고용노동부령으로 정하는 산업재해

② 고용노동부장관은 제1항에 따른 원인조사 시에 재해 발생의 기술적 원인 등의 규명을 위하여 공단 또는 해당 재해와 관련된 분야의 전문가(이하 “관계전문가”라 한다)에게 재해 원인조사를 별도로 실시하도록 할 수 있다.

③ 제2항에 따라 원인조사를 실시하는 공단 또는 관계전문가는 중대재해등의 발생 원인을 조사하기 위하여 해당 재해가 발생한 사업장에 출입하거나 해당 사업장의 관계자 면담 및 조사에 필요한 자료의 제출 요청 등을 할 수 있다.

④ 고용노동부장관은 중대재해등이 발생한 사업장의 사업주에게 안전보건개선계획의 수립·시행, 그 밖에 필요한 조치를 명할 수 있다.

⑤ 누구든지 중대재해등의 발생 현장을 훼손하거나 제1항 및 제2항에 따른 원인조사를 방해해서는 아니 된다.

⑥ 중대재해등이 발생한 사업장에 대한 원인조사의 내용 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 고용노동부령으로 정한다.

제56조의2(재해조사보고서의 작성·공개) ① 공단 또는 관계전문가는 제56조제2항에 따른 원인조사를 실시하는 경우 중대재해등의 발생 원인과 재발방지 대책 등을 포함한 보고서(이하 이 조에서 “재해조사보고서”라 한다)를 작성하여 고용노동부장관에게 제출하여야 한다.

② 고용노동부장관은 동종·유사 재해의 예방을 위하여 재해조사보고서를 해당 사건에 대한 공소가 제기된 이후에 공개한다. 다만, 수사나 재판의 대상이 아닌 경우 등 고용노동부령으로 정하는 사유에 해당하는 때에는 공소 제기 여부와 관계없이 공개할 수 있다.

③ 제2항에 따라 재해조사보고서를 공개하는 경우 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조제1항제2호, 제6호 또는 제7호에 해당하는 사항은 공개 대상에서 제외할 수 있다.

④ 제1항에 따른 재해조사보고서의 작성 내용, 제2항에 따른 재해조사보고서의 공개 방법·절차 및 그 밖에 필요한 사항은 고용노동부령으로 정한다.

앞서 살펴본 것처럼 배달 라이더의 산업재해가 늘어나고 있는 상황이기 때문에 그 원인을 체계적으로 조사·분석하고 재발 방지 대책을 마련할 사회적 필요성이 증가하고 있다. 그럼에도 정부는 이미 법으로 제도화되어 있는 조사와 통계의 범위에서 다수의 중대재해를 임의적으로 누락함으로써 원인 분석과 제도적 검토의 기회를 박탈하고 있는 셈이다. 최근 산업안전보건법상 재해조사보고서 공개의 법적 근거가 명시된 개정법이 시행되면서 중대재해 발생 시 안전보건공단 또는 관계전문가가 재해 경위 및 원인, 재발 방지 대책 등을 조사하여 작성하는 보고서로서 재해조사보고서의 중요성을 강조하고 있는 고용노동부의 태도¹⁰⁾와도 일견 모순된다.

이처럼 고용노동부가 산업안전보건법상 중대재해 원인조사, 즉 재해조사 대상에서 배달 라이더 사망사고를 자의적으로 제외하고 있는 상황에 대한 개선이 필요하다. 이는 법 개정이 필요한 사안도 아니고, 중대재해에 해당하는 다른 유형의 사망사고와 차별 없이 현행법을 적용하면 될 일이다. 원인 조사를 해야 재해 원인 규명 또는 예방대책 수립을 할 수 있고 나아가 산업안전보건법 위반, 중대재해처벌법 위반 등에 대한 판단도 가능함에도 불구하고 애초에 법·제도의 문턱에서부터 배제되고 있는 것이다.

실제 언론 기사¹¹⁾ 등을 통해 알려진 재해 사례 내지 관련 연구¹²⁾에서 확인된 사례들을 보더라도 악천후 상황에서 배달 라이더에게 기상할증 내지 프로모션을 부가하거나 무리한 리워드·등급제를 통한 경쟁구조 하에서 과로 운전을 조장하는 경우들이 제기되는데, 이처럼 플랫폼 사업자의 낮은 기본 배달료와 지나치게 불안정한 배차 알고리즘, 라이더의 안전과 도로 위 안전을 도외시한 위험한 보상 구조 등에 대한 사례 취합, 원인 조사 및 분석 등을 통해 구조적 원인을 규명하고 재해 예방 대책 수립에 나서는 것이 필요하다.

현행 산업안전보건법이 근로기준법상 근로자로 보호되지 않는 노동자(노무제공자)를 제한적이고 불충분하게 보호하고 있는 것¹³⁾은 사실이지만, 이것이 곧 정부나 사업주가 아무것도 하지 않아도 된다는 의미는 아니다. 부족하나마 현행법에 이미 존재하는 제도들을 제대로 적용하는 것은 당연히 요구된다. 산업안전보건법은 정부에게 “노무를 제공하는 사람의 안전 및 건강의 보호·증진”, “산업재해에 관한 조사 및 통계의 유지·관리” 등의 구체적인 책무를 부여하고 있고 정부는 이를 “성실히 이행할 책무”를 진다는 사실(제4조)을 반드시 기억해야 한다.

10) 고용노동부 보도자료, 중대재해 원인 조사 결과 「재해조사보고서」 대국민 공개, 2026. 5. 27.

11) 닷새 만에 또 배달노동자 사망…‘산재 1위’에도 근로감독 사각지대 “과로 강제하는 구조로 죽음 내몰려”, 경향신문, 2025. 8. 8.

12) 플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구, 공공운수사회서비스노동조합, 공공운수노조 라이더유니온지부, (재)일환경건강센터, 한국노동안전보건연구소, 2024

13) 이동·방문 직종 안전보건 제도 마련을 위한 연구 보고서, 전국서비스산업노동조합연맹, 2025, 59쪽 내지 61쪽

2. 잊혀진 중대재해처벌법 - 법상 보호대상은 확대되었지만 작동하지 않는 의무

1) 확대된 보호대상

산업안전보건법은 기본적인 보호대상을 근로기준법상 근로자로 하면서 노무를 제공하는 사람에 대한 일부 법 적용을 확대하는 식으로 구성되어 있으나, 이와 달리 중대재해처벌법은 보호대상을 '종사자'로 확대하고 있다.¹⁴⁾ 일례로 법적 보호대상에 해당하는 특수형태 근로종사자에 대하여 산업안전보건법은 시행령에서 정하는 14개의 직종에 해당하면서 '주로 하나의 사업에 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것', '노무를 제공할 때 타인을 사용하지 아니할 것'이라는 각 요건을 모두 충족해야 하지만, 중대재해처벌법은 직종과 무관하게 다수의 사업에 노무를 제공하거나 타인을 사용하는 경우라 하더라도 이와 상관없이 '대가를 목적으로', '노무를 제공'하는 자이기만 하면 이에 해당한다. 보호대상의 범위가 매우 확대된 것이다.

실제 중대재해처벌법이 적용되어 기소·판결되고 있는 사례를 보더라도, 근로기준법상 근로자가 아닌 종사자(제2조 제7호 나목, 다목)가 사망한 경우에도 해당 종사자에 대한 경영책임자등의 안전보건확보의무 위반으로 중대재해가 발생한 경우 경영책임자들을 처벌하는 등 확대된 보호대상에 대한 판단례가 확인되고 있다.¹⁵⁾

즉 배달 라이더의 경우 플랫폼 사업자와 직접 위탁계약을 체결하는지 배달대행업체를 통해 계약을 하는지와 무관하게, 모두 중대재해처벌법 제2조 제7호 나목 또는 다목에 해당하는 종사자로서 이 법의 보호대상에 해당한다.

2) 플랫폼 사업자의 안전보건확보의무

현행 산업안전보건법은 특수형태근로종사자로부터 노무를 제공받는 자에게는 특수형태근로종사자의 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전·보건조치 의무(제77조)를, 「전기통신사업법」 제2조제20호에 따른 이동통신단말장치로 물건의 수거·배달 등을 중개하는 자에게는 그 중개를 통하여 「자동차관리법」 제3조제1항제5호에 따른 이륜자동차로 물건을 수거·배달 등을 하는 사람(배달종사자)의 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전·보건조치 의무

14) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

7. “종사자”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

가. 「근로기준법」상의 근로자

나. 도급, 용역, 위탁 등 계약의 형식에 관계없이 그 사업의 수행을 위하여 대가를 목적으로 노무를 제공하는 자

다. 사업이 여러 차례의 도급에 따라 행하여지는 경우에는 각 단계의 수급인 및 수급인과 가목 또는 나목의 관계가 있는 자

15) 대표적으로 제주지방법원 2023. 10. 18. 선고 2023고단146 판결에서 피해자는 해체공사를 하도급받은 수급업체의 실질 운영자, 즉 수급인으로서 노무를 제공하는 종사자(중대재해처벌법 제2조 제7호 나목)인 경우다.

(제78조)를 각 규정하고 있다. 여기서 말하는 각 의무는 전체 안전·보건조치의무 중 현저히 일부에 불과하고 그 내용도 교육, 보호구 보유 여부 확인 등과 같이 매우 제한적이고 소극적이어서 현재 발생하고 있는 사망사고 등 재해를 예방하고 대응하기에 적절한 대책이라고 보기는 어렵다.

그러나 중대재해처벌법상 사업주와 경영책임자등이 실질적으로 지배·운영·관리하는 사업 또는 사업장에서 종사자를 보호하기 위하여 부담하는 안전보건확보의무¹⁶⁾는 산업안전보건법에 따른 의무에 한정되지 않는다. 최근 수원고등법원은 산업안전보건법상 구체적인 안전보건조치의무와 중대재해처벌법상 안전보건확보의무는 상호 독자적으로 평가될 수 있음을 전제로, 중대재해처벌법에 따른 안전보건관리체계의 구축·이행 의무가 산업안전보건법 등 안전·보건 관계 법령에 따른 개별 조치 의무의 단순 합산이 아니라 구조적 차원의 의무라는 점을 확인하기도 하였다(수원고등법원 2026. 4. 22. 선고 2025노1502 판결).¹⁷⁾ 가령 배달 라이더의 배달업무 수행 중 유해·위험요인에 대한 확인·개선 등 조치는 현행 산업안전보건법상 의무로서 사업주의 위험성평가 대상에 포함되지 않는다고 하더라도 중대재해처벌법에 따른 의무로서 필요한 조치가 될 수 있다는 것이다.

플랫폼 사업자는 배달 라이더에게 배달업무를 위탁하고 그로부터 노무를 제공받아 사업을 하는 사업주로서, 배달 라이더의 안전·보건상 유해 또는 위험을 방지하고 중대산업재해가 발생하지 아니하도록 조치할 의무를 부담한다(제4조, 제5조). 특히 플랫폼 산업에 있어

16) 제4조(사업주와 경영책임자등의 안전 및 보건 확보의무) ① 사업주 또는 경영책임자등은 사업주나 법인 또는 기관이 실질적으로 지배·운영·관리하는 사업 또는 사업장에서 종사자의 안전·보건상 유해 또는 위험을 방지하기 위하여 그 사업 또는 사업장의 특성 및 규모 등을 고려하여 다음 각 호에 따른 조치를 하여야 한다.

1. 재해예방에 필요한 인력 및 예산 등 안전보건관리체계의 구축 및 그 이행에 관한 조치
2. 재해 발생 시 재발방지 대책의 수립 및 그 이행에 관한 조치
3. 중앙행정기관·지방자치단체가 관계 법령에 따라 개선, 시정 등을 명한 사항의 이행에 관한 조치
4. 안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치

② 제1항제1호·제4호의 조치에 관한 구체적인 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(도급, 용역, 위탁 등 관계에서의 안전 및 보건 확보의무) 사업주 또는 경영책임자등은 사업주나 법인 또는 기관이 제3자에게 도급, 용역, 위탁 등을 행한 경우에는 제3자의 종사자에게 중대산업재해가 발생하지 아니하도록 제4조의 조치를 하여야 한다. 다만, 사업주나 법인 또는 기관이 그 시설, 장비, 장소 등에 대하여 실질적으로 지배·운영·관리하는 책임이 있는 경우에 한정한다.

17) “중대재해처벌법 제4조 제1항 제1호는, 같은 조 제4호가 ‘안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치’라고 규정하고 있는 것과는 달리 ‘재해예방에 필요한 인력 및 예산 등 안전보건관리체계의 구축 및 그 이행에 관한 조치’라고 규정하고 있어 그 문언상 경영책임자등으로 하여금 구축해야 하는 시스템, 즉 안전보건 확보의무에 관하여 안전·보건 관계 법령에 따른 조치를 그 전제로 하고 있지 않다. 또한 위 조항은 경영책임자등이 구축해야 하는 시스템의 내용을 ‘재해 예방에 필요한 인력 및 예산 등’이라는 포괄적인 개념으로 정하고 있어 이는 안전·보건 관계 법령이 정한 안전보건 조치의무 외에도 일반적 예견가능성 등을 기초로 한 업무상 주의의무에 따른 조치의 내용도 포함하는 것으로 보이고, 그것이 같은 조 제4호에서 ‘안전·보건 관계 법령에 따른 의무이행에 필요한 관리상의 조치’를 규정하였으면서도 별도로 제1호에서 안전보건 확보의무, 즉 ‘시스템 구축’ 의무를 부과한 취지에 부합한다. 중대재해처벌법 제4조 제1항 제4호의 안전·보건 관계 법령에 따른 조치의 구체적인 사항은 이 사건 시행령 제5조에서 따로 정하고 있다. 이러한 사정에 비추어 보면, 안전·보건 관계 법령에 따른 주의의무의 존재와 그 위반을 전제로 하지 않아도 이 사건 시행령 제4조에 따른 의무를 위반하여 중대재해가 발생하고 그 인과관계가 인정되면 중대재해처벌법위반죄로 처벌할 수 있다고 봄이 상당하다.”

알고리즘 기반 통제는 단순한 디지털 발전에 따른 기술 편의와 효용의 산물에 그치는 것이 아니라, 기업의 실질적 지휘·명령을 전자적인 방식으로 대체하면서 법률적 책임을 회피할 수 있는 수단인 것처럼 기능하는 듯하다. 전통적인 사용자의 지휘·명령 방식과 다르지만 일반적인 근로자와의 사용종속관계를 훨씬 넘어서는 강력한 통제로 기능한다는 현실이 간과되고 있는 것이다. 배달 라이더가 근로기준법 등 노동관계법령의 적절한 보호를 받지 못한 채 산업재해의 상시 위험 속에서 근로계약이 아닌 위탁계약을 체결하여 생계를 영위하는 노동자로서 알고리즘 통제의 효과가 더욱 크다는 점¹⁸⁾을 고려한 의무 부과 및 적용이 필요한 이유다.

3. 결론

가장 중요하고 시급한 과제는 현행 법·제도를 시행하여 차별적인 법 집행의 공백을 해소하는 것이다. 임의로 법에서 정한 재해조사 대상에서 누락하는 것은 위법·부당할 뿐만 아니라 지금과 같이 배달 라이더의 재해발생률이 높고 해당 위험이 일반 시민에게까지 미치는 영향이 큰 상황에서도 예방대책 수립을 위한 조사·통계에서부터 제외되는 것은 심각한 문제라 할 것이다. 원인 조사 및 분석 등을 통해 구조적 원인을 규명하고 재해 예방 대책 수립에 나서야 한다. 나아가 플랫폼 사업자를 안전보건확보의무를 부담하는 사업주로 인식하고 알고리즘을 통한 각종 통제가 배달 라이더의 안전·보건상 유해 또는 위험을 유발하지는 않는지, 중대재해 예방을 위해 플랫폼 사업자가 어떤 의무를 이행해야 하는지 등 종사자 보호 방안을 구체적으로 마련하는 것도 필요하다.

18) 김태규, 배달 플랫폼 종사자의 중대산업재해 보호 공백에 대한 일고 - 중대재해처벌법 제3조·제5조의 한계와 개선 방향 -, 법제논단, 법제처, 2026. 6., 15쪽

공공의 것으로 돈 버는 플랫폼, 공공의 규제 아래 두자.

최민(상임활동가)

플랫폼 배달 라이더의 안전보건 문제는 기존의 고용관계를 넘어서 산업안전보건의 책임을 물어야 할뿐더러, ‘산업안전보건’ 의제의 영역이 어디까지인지에 대해서도 질문을 던지는 주제이다. 지금까지 산업안전보건법은 대부분 ‘사업주의 지배 관리 하의 사업장’ 내에서 벌어지는 위험에 대한 관리에 집중해왔다. 그러나 고용형태나 일하는 방식이 다양화되면서 ‘사업주의 지배 관리 하의 사업장’으로 국한할 수 없는, 확장된 범위의 장소에서 일하는 노동자가 늘어나고 있다. 대표적인 것이 길에서 일하는 운수노동자들이다. 그 중에는 최근 빠른 속도로 늘어나고 있는 특수고용, 플랫폼 운수 노동자들, 배달 라이더들이 있다. 실제로 배달 라이더들의 가장 뚜렷한 업무 중 사망사고 위험은 배달 중 교통사고인데, 이는 전통적인 ‘사업주 지배 관리’ 밖에서 발생한 사고로 간주된다. ‘사업주의 책임을 물을 수 없는 영역’으로 손쉽게 평가되는 것이다. 이에 따라 이들의 교통사고는 ‘교통사고’ 영역에서만 다뤄지고, 산재 통계에서도 따로 집계된다.

그런데, 바로 그 ‘사업주 지배 관리’ 밖의 도로와 교통체계, 라이더 면허 등 운수 관리 체계, 라이더와 주문 소비자가 생성한 데이터 등 공공의 것을 가지고 배달 플랫폼 회사들은 막대한 이윤을 거두고 있다. 공공의 것을 이용해 돈은 버는데, 공공의 것이기 때문에 책임지지 않아도 된다니 이것 참 편리한 계산법이다. 배달 플랫폼들이 공공의 것으로 어떻게 돈을 벌고 있는지 살펴보고, 이들을 적절한 공공의 규제 아래 두기 위한 구체적 방안을 찾아보자.

1. 공공의 공간인 거리와 교통체계로 돈 버는 플랫폼

거리와 도로는 공공의 공간이다. 국가가 마땅히 국민들에게 제공해야 하는 공공재 중 하나이다. 거리와 도로가 공공성을 가져야 한다는 데 반대하는 사람은 없다. 공공성을 한마디로 정의하기는 쉽지 않지만 ‘공익성’과 ‘형평성’, ‘개방성’ 등이 공공성을 설명하는 중요한 특징이라는 데에는 넓은 합의가 있다. 그렇다면 도로는 국민들 모두에게 이익이 되어야 하고, 대다수의 국민들에게 골고루 이 혜택이 돌아가며, 이와 관련된 정책 결정 과정에 국민들이 충분히 참여할 수 있어야 한다¹⁹⁾.

거리나 도로의 공공성이 침해되는 사례로 일부 도로가 민간 자본에 의해 설치되고 이 때

19) 유정복, 도로의 공공성에 대한 소고, 도로정책 Brief, 130호, 2018.8

문에 비교적 높은 요금을 내야 하는 구간이 늘어나는 현실이 지적된다. 민간 자본이 지은 역사나 터미널에서 상업 공간 이외의 공용 공간이 부족한 경우도 거론된다. 다른 한 편, 공공시설을 이용해서 이윤을 얻지만, 이와 관련한 충분한 책임을 지지 않는 기업들이 있다면 이 역시 공공성을 침해하는 사례라 할 수 있지 않을까?

현재의 배달 플랫폼 기업이 그렇다. 사실 이동하는 모든 사람과 사물, 이를 활용하는 모든 사업은 필연적으로 도로를 활용할 수밖에 없다. 이들 각각의 이용 부담을 따져, 경제적 부담을 나눠 지는 것은 효율적이지도 않고 바람직하지도 않을 수 있다. 하지만 공공시설물인 도로와 거리, 교통체계를 좀 더 적극적으로 활용하거나, 이런 공공 체계에 좀 더 직접적인 부담을 발생시키는 사업을 구분하고, 이들에게 좀 더 책임을 물을 수는 있다.

예를 들어 대규모 상업 시설은 공적 도로와 시설물 소유 주차장이 매끈하게 연결돼야 한다. 대규모 문화, 위락 시설은 대부분 주변 교통에 큰 부담을 줄 수 있다. 플랫폼 기업 외에도 다양한 운수 사업은 모두 적극적으로 도로와 교통체계에 의존하고 이를 활용하여 수익을 챙긴다. 그리고 우리 사회는 이런 업체들에게 일정한 책임을 묻거나 제한을 가한다. 다시 한 번, 도로와 교통체계, 도시 공간은 ‘공공의 것’이기 때문이다.

예를 들어 도시교통정비 촉진법은 교통혼잡을 완화하기 위하여 원인자 부담의 원칙에 따라 혼잡을 유발하는 시설물에 교통유발부담금을 부과한다. 일정 규모 이상의 시설물에 부과되고 시설물의 크기와 용도에 따라 부담금이 결정된다. 2024년 기사에 따르면 제2롯데월드가 전국적으로 가장 많은 교통유발부담금을 납부하는 시설물로 2020년부터 2023년까지 206억 7,652만원을 납부했다²⁰⁾.

대도시권에서 택지개발, 주택건설사업 등을 시행하는 자에게 광역교통시설 부담금을 부과하는 제도도 있다. 국토교통부는 매년 2천억 원 이상의 광역교통시설 부담금을 걷어 광역철도나 도로, 환승센터 건설, 광역버스 운송사업 지원 등에 활용한다. 역시 도로를 포함한 교통체계를 만들고 활용하는 데 있어, 이익을 얻는 자에게 의무를 분담하게 하고, 보편적으로 편익을 나누기 위한 방안 중 하나다.

‘도로’와 직접적으로 관련된 책임은 아니지만 도시 건축물에 부과되는 공개공지도 들 수 있다. 주거지역, 상업지역, 준공업지역 등에 상당 규모 이상의 건축물을 지을 때는 지역의 환경을 쾌적하게 조성하기 위해, 일반이 사용할 수 있도록 공개 공지 또는 공개 공간을 설치해야 한다. 그 규모와 설치 방식도 ‘환경친화적으로 편리하게 이용할 수 있도록’ 건축법에 자세히 규정하고 있다. 누구나 사용할 수 있는 공공의 공간을 확보하기 위한 노력으로, 건물주(혹은 관리단, 입주자대표회의 등)에게는 공간을 내놓고 관리할 책임이 부여된다.

이와 반대로 현재 플랫폼 기업들은 빠른 속도로 거리와 교통량에 영향을 키워가고, 이들을 활용한 돈벌이를 업으로 하지만, 현재 법체계 상으로는 ‘유령’ 같은 존재로 어떤 책임도 지지 않는다. 플랫폼 기업은 자신들은 ‘디지털’ 세상에, ‘클라우드’ 위에, ‘애플리케이션’ 속에서 사업한다고 주장할지 몰라도, 그들에게 이익을 가져다 주는 것은 결국 도로 체계를 활용한 ‘배달’이라는 구체적인 물리적 활동이다. 도로와 교통 체계에 지우는 부담

20) 4년간 206억 냈다…교통유발부담금 1위는 '제2롯데월드', 2024.9.29, 한국경제신문

에 대한 책임, 도로와 교통 체계를 이용해 얻는 이윤에 대한 일정한 사회적 환수를 위한 정책이 마련돼야 한다.

2. 시민과 노동자의 안전을 담보로 돈 버는 플랫폼

배달 플랫폼 기업들이 이윤을 낚는 데 사용하는 공공의 것에는 시민과 노동자의 안전도 포함된다. 플랫폼 기업들이 산업재해 발생 1위 기업이 된지 오래다. 2020년 이후 2025년까지 산재 발생 1위 사업장은 쿠팡 주식회사와 우아한청년들이 번갈아 차지했다. 사망 사고도 적지 않다. 2025년 산재로, 쿼서비스기사 40명이 사망했다. 화물차주 75명, 택배기사 7명, 대리운전기사 6명이 사망했다.

이륜차 배달 혹은 화물 운송 노동자에 대한 선입견과 달리, 배달 노동자가 관여된 교통사고의 대부분은 차량 과실로 발생한다. 그럼에도 도로 상에서 발생하는 이런 교통사고는 노동자 외 시민의 안전에도 그늘이 된다. 늘어나는 교통사고로 사회 전체적으로 인명과 재산의 손실이 늘어나고 있다는 점이 분명하다면 이를 예방하기 위한 대책 마련, 책임의 부과가 있어야 한다.

사망 사고는 물론이고, 비교적 가벼운 사고에서도 배달 노동자는 직접적으로 피해를 본다. 배달 노동자는 자신이 관리하는 노동 수단인 이륜차가 고장나거나 몸을 다쳐 일정 기간 일을 하지 못하는 등의 손해를 입는다. 이에 비해 플랫폼 기업에는 거의 아무런 타격이 없다. 사고로 인해 몇 건의 배달이 차질을 빚는 정도랄까?

이에 대해 배달 플랫폼 사들은 “본인이 자기 오토바이 타고 스스로 선택하여 앱을 켜고 배달하다가, 본인 또는 상대방 과실로 사고가 났다. 플랫폼기업이 도로 상황을 통제할 수 있는 것도 아닌데 어떻게 책임을 묻나?” 라고 강변한다. 같은 논리를 정부도 공유한다. 라이더를 포함한 운수 노동자들의 교통사고는 산업재해로 집계되기는 하지만, 사업장 바깥에서 난 교통사고라는 이유로, 재해조사 대상으로 보지 않고, 아직까지 중대재해처벌법을 적용받은 사례도 없다.

그러나 플랫폼 기업이 책임져야 할 부분은 분명히 있다. 2024년 한국노동안전보건연구소 등이 공공운수노조 라이더유니온과 수행한 ‘플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구’에서는 앱과 알고리즘이 노동자 안전과 관련해서 중요한 결정 요인이자 위험요인으로 나타났다. 연구 결과, 연구진이 제시한 38개 위험성 중 11개는 중대한 위험에 해당하는 것으로 나타났는데, 여기에는 비·눈·낙엽 등으로 미끄러운 도로, 다른 운전자의 과속·신호위반 등 위험운전, 이륜차 운전엔 불리한 도로 사정과 교통체계 등 운전 관련 요인과 운전 중 앱을 터치·조작하느라 위험하거나 운전 중 앱을 보느라 전방을 주시할 수 없다는 점, 위험한 상황(폭우·폭설 등)에 운전하게끔 유인하는 프로모션 등 앱과 알고리즘 관련한 요인이 뚜렷하게 많았다²¹⁾.

이 중 앱과 알고리즘 관련 요인은 배달 플랫폼 회사들이 알고리즘을 공개하고, 좀 더 안

21) 최민 등, 플랫폼 배달 라이더의 위험성평가 체계 개발 연구, 공공운수사회서비스노동조합, 공공운수노조 라이더유니온지부, (재)일환경건강센터, 한국노동안전보건연구소, 2024

전한 배달을 촉진하는 방향으로 변동시킴으로서 개선이 가능하다. 심지어 비·눈·낙엽 등으로 미끄러운 도로, 다른 운전자의 과속·신호위반 등 위험운전, 이륜차 운전, 불리한 도로 사정과 교통체계 등 알고리즘과 직접 관련이 적어 보이는 요인들 역시 알고리즘을 통해 개선 방안을 모색할 수 있다. 악천후 자체는 막을 수 없지만, 악천후에도 좀 더 안전하게 운전하도록 유도하는 알고리즘은 설계할 수 있기 때문이다.

미끄러울 때도 안전하게 운전할 수 있도록 주문 가능 범위 혹은 배달 가능 범위를 줄이거나, 자꾸 배달 상황을 보고하도록 하는 앱 디자인을 개선하거나, 과속이나 위험 운전을 안 하는 방향으로 행동을 유도할 수 있도록 배달 시간과 운임(안전 운임제 도입)을 결정하고, 그 결정 과정과 내용에 노동자의 참여와 알 권리가 보장되는 것은 간접적이지만 확실히 ‘운전’과 관련된 위험을 낮추는 데 도움이 될 것이다. 그 밖에도 프로모션에 의한 운임의 변동 폭을 줄이고 기본 운임을 안정화하는 등의 변화, 운전자 경험이 반영되는 앱 디자인, 안전을 보장할 수 있고 안전 행동을 독려하는 알고리즘 개발, 앱과 알고리즘 관련 노동자의 권한 보장과 참여 수단 확보 등 노동자와 시민의 안전을 확보하기 위해 플랫폼 기업이 할 수 있는 일은 많다. 이 과제들은 동시에 배달 플랫폼 기업들의 양보와 공개가 없으면, 아예 접근이 불가능한 영역이기도 하다.

그래서 기업이 자발적으로 나서기를 기다릴 수만은 없다. 이렇게 늘어난 배달 노동자 사고와 관련하여 정부도 재해조사에 나서야 한다. 평상시에는 배달료가 바닥을 치다가 악천후 상황에서 프로모션을 올리는 게 얼마나 더 위험한 운전을 하게 하는지, 등급을 유지하기 위해 아파도 어쩔 수 없이 배달 나오는 게 사고의 원인이 되었는지, 도대체 기준을 알 수 없는 배차 알고리즘 때문에 위험을 무릅쓰지는 않는지, 왜 과로를 하게 됐는지 조사하고 예방 대책을 세우도록 기업을 지도, 감독할 책임은 정부에 있다.

3. 노동자와 소비자에 의해 생성되는 데이터로 돈 버는 플랫폼

배달 플랫폼이 사업을 영위하면서 공적으로 생성되는 데이터도 중요한 ‘공공의 것’이다. 2026년 3월 기준 배달 플랫폼 4사(배달의민족·쿠팡이츠·요기요·뽕겨요)의 합산 결제 추정 금액이 3조 300억원으로 나타났다. 지난 3월 배달 플랫폼 결제자는 2485만명, 평균 결제 횟수는 월 평균 5.4회다. 이 조사 결과는 신용카드와 체크카드 결제 내역에 기반한 추정치로, 계좌이체나 현금, 상품권 결제는 포함하면 이보다 규모는 더 늘어날 수 있다²²⁾. 실로 엄청난 규모다.

이런 엄청난 규모의 이용자와 배달 노동자들이 음식 주문과 배달 과정에서 생산하는 데이터를 생각해 보라. 플랫폼 회사가 인프라를 제공했다 하더라도, 데이터는 고객과 배달 노동자들이 주문과 배달이라는 구체적인 행위를 통해 생성한 것이다. 그럼에도 지금 이 데이터는 모두 배달앱 운영사들의 소유다.

엄청난 물량의 데이터를 기반으로 하는 생성형 AI 개발이 대세를 이루고 있는 현재 AI 시대에 이런 데이터는 기업들이 바라 마지않는 ‘가치’를 지니게 된다. 포켓몬 고 개발사

22) 한달 배달액 3조원 넘었다...지난해보다 10% 늘어, 2026-04-21, 한겨레신문

나이앤틱의 AI 자회사 나이앤틱 스페이셜(Niantic Spatial)이 배달 로봇 기업 코코 로보틱스(Coco Robotics)와 손잡고 포켓몬 고 게임 데이터를 자율주행 로봇의 ‘눈’으로 전환하기 시작했다. 전 세계인이 포켓몬을 잡기 위해 공원과 골목길을 누비며 찍어댄 300억 장의 사진이 자율주행 로봇의 ‘비전’ 학습에 활용되는 것이다. AI 업계는 한 가지 목적으로 수집된 데이터가 시간이 흐른 뒤 전혀 다른 용도로 재활용될 수 있음을 보여주는 상징적 사례라고 환호한다. 그러나 보안 인증을 위해 도입됐던 구글의 리캡차(CAPTCHA)가 AI 비전 모델 학습에 쓰였듯, 사용자의 활동 데이터가 기업의 자산으로 재구성되는 이 과정은 데이터의 주인은 누구인가, 그로 인한 이윤을 기업이 독점하는 것이 맞나, 프라이버시 침해는 없는가 등의 논란을 낳는다²³⁾.

배달 플랫폼들이 가지고 있는 거대한 데이터들도 재산이 된다. 최근 배달의 민족을 운영하는 우아한형제들의 매각설이 나왔는데, 네이버가 인수 참여 가능성을 검토하고 있다는 보도가 있었다. 무엇보다 AI를 위한 오프라인 데이터 수요 때문이다. AI 개발에 매달리는 회사들은 모두 데이터에 굶주려 있다. 특히 어느 수준 이상으로 AI 품질을 높이기 위해서는 양질의 오프라인 데이터가 필수적이다. 그럴 때, 현재 배달 플랫폼들이 가지고 있는 전국 식음료 사업장, 실제 이용자와 네트워크, 실제 주문과 결제, 환불 등으로 형성된 방대한 생활 밀착형 행동 데이터가 향후 활용 가치가 높아질 것으로 기대되는 것이다²⁴⁾.

이렇게 먼 얘기를 들지 않더라도, 일상적으로 플랫폼 업체들은 위치정보, 라이더의 GPS 상 이동 동선, 대기 시간, 배달 속도 등을 알고리즘 학습에 활용해 이윤을 얻고 있다. 영업 비밀이라고 자랑하는 AI 추천 배차 시스템, 알뜰배달(묶음 배달), 수수료 정책 등이 모두 이 데이터들에 기반해서 만들어진다.

이 과정에서 개인정보 남용과 프라이버시 침해 위험이 항상 존재한다. 이탈리아 개인정보 보호 당국(DPA)은 2021년에 배달 플랫폼 글로보(Glovo)가 라이더의 데이터 보호 권리를 침해한 혐의를 적용해 260만 유로의 벌금을 부과하기도 했다. 글로보는 딜리버리히어로의 스페인 자회사인데, 한국 자회사가 배달의 민족이다. 네덜란드 개인정보보호 당국(DPA) 역시 우버에게 1천만 유로(한화 142억 원)의 벌금을 부과한 바 있는데, 우버가 기사들의 개인정보(데이터)를 얼마나 오래 보관하는지, 그리고 유럽 외부의 국가 법인에 개인정보(데이터)를 전송할 경우 어떻게 개인정보를 보호하는지를 명시하지 않거나 기사들에게 공개하지 않았다는 혐의를 인정하였다²⁵⁾. 플랫폼 기업들의 이런 데이터 관련 권력과 정보 독점, 이윤 독점을 제어하기 위한 다양한 방안이 도입되고, 노동자들의 저항이 조직되고 있다. 한국에서도 이런 노력이 시급하다.

23) “피카츄가 뛰는 길, 로봇도 간다”...‘포켓몬 고’ 데이터로 배달 로봇 혁신하는 나이앤틱, 2026.3.16, AI POST

24) 네이버, ‘배민 인수’ 참여 장고... “오프라인 데이터는 필요”, 2026.5.29, 디일렉(THE ELEC)

25) 오민규, 디지털 경제와 함께 세계화되는 조직화와 저항들, 일터 2024.4, 한국노동안전보건연구소

4. 대안과 과제

1) 배달 플랫폼 기업에 부담금 부과

배달 플랫폼 기업에도 교통혼잡 유발이나 도로 사용과 관련하여 부담금을 부과해야 한다. 이 재원은 지역의 도로 환경 개선을 포함해 배달 노동자의 안전보건 개선을 위한 재원으로 활용할 수 있게 해야 한다. 배달 노동자의 안전보건 개선에는 안전보건교육이나 건강진단 같은 직접적인 비용 이외에 도로 환경 개선, 이륜차 사고를 줄이기 위한 교통 체계 수립, 관련 캠페인 등 다양한 간접 비용이 있을 수 있다. 부담금 사용과 관련하여 정부와 지자체, 배달 플랫폼 노사가 참여하여 사용처를 결정하도록 한다.

2) 노동자/시민 안전을 증진하는 알고리즘 구축

배달 플랫폼 사들이 운영하는 알고리즘이 노동자와 시민의 안전을 증진하는 방향으로 구축되도록 강제해야 한다. 플랫폼 기업들이 알고리즘을 포함해 배달 노동자들과 함께 위험성 평가를 실시하도록 하고 결과에 따라 개선하도록 법적 의무를 부여해야 한다.

정부도 더 직접적이고 적극적으로 나서야 한다. 현재 산업안전보건법에서는 “물건의 수거·배달 등을 중개하는 자는 물건의 수거·배달 등에 소요되는 시간에 대해 산업재해를 유발할 수 있을 정도로 제한해서는 안 된다.”고 규정하고 있다. 이에 비해 싱가포르 플랫폼 노동자 법 및 산업안전보건법 등에서는 “(플랫폼 운영자는) 기상 또는 교통과 무관하게, 합리적 시간 내에 업무가 완료되는 한, 건별 기준으로 배달/픽업 시간에 대한 제한·패널티·보너스를 부과하지 않을 것 …”이라고 플랫폼 기업을 통제하고 있다²⁶⁾. 훨씬 실질적이다.

나아가 재해 발생시, 플랫폼 사가 사고 보고하도록 하고 필요한 경우 재해조사에 나서야 한다. 위험도에 기반해서 알고리즘도 산업안전근로감독의 대상으로 삼아야 한다. 시간압박 유발하는 프로모션/패널티 구조가 사고를 직간접적으로 유발하는 요인이었다고 판단되면 이에 대해 규율해야 한다.

3) 알고리즘 및 데이터 투명성 확보

배달 플랫폼 외에도 다양한 산업에서 알고리즘에 따른 노무관리가 확대되고 있다. 이 과정에서 노동자들을 보호하기 위한 다양한 법적 조치들도 마련되고 있다. 가장 대표적으로 EU 지침은 디지털 플랫폼의 알고리즘과 관련된 위험성평가 외에도 플랫폼 노동자 및 그 대표들에게 이 위험성평가에 필요한 정보 취득, 협의와 참여를 보장하고 있다.

이에 따라 각국에서 구체적으로 데이터를 공개하는 사례도 늘어나고 있는데, 스페인은 배차, 평가, 제재, 수락률 등 노동조건/고용유지에 미치는 영향은 법상 공개 범주로 명시하고 있다. 또 해당 데이터들에 대해서는 노동자(대표)가 설명을 요구하고 교섭, 감시할 수 있는 권리를 보장한다²⁷⁾.

26) 유태규 외, 배달종사자 유해·위험요인 실태조사 연구, 2026. 고용노동부

27) 유태규 외, 앞의 보고서.

앞선 글에서도 설명했지만, 올해(2026년) 6월 ILO 총회에서 「플랫폼 경제에서 양질의 노동에 관한 협약(제193호)」(이하 플랫폼노동 협약)이 채택됐다. 협약은 플랫폼 기업이 “노동의 기본적 원칙 및 권리를 존중, 촉진 및 실현해야 하는 회원국의 의무와 부합하도록 자동화된 시스템을 책임성 있게 활용하도록”하기 위해 회원국 정부들의 조치를 촉구한다. 특히 플랫폼 기업이 노동자, 노동자 대표 혹은 노동단체에게 (a) 알고리즘 또는 그와 유사한 방식에 기반하여 노무제공을 모니터링 또는 평가하거나 노무와 관련된 결정을 내리는 자동화된 시스템의 활용 (b) 그러한 자동화된 시스템 활용이 디지털 플랫폼 노동자의 노동조건 또는 일할 기회에 영향을 미치는 정도를 알려주도록 조치하라고도 규정하고 있다²⁸⁾.

플랫폼 배달 산업이 매우 발달한 만큼, 「플랫폼노동 협약」의 문제의식을 담아 정부가 적극 역할에 나서야 한다. 이슈페이퍼 앞선 글들에서 지적한대로 배달 중 교통사고에 대해서도 조사를 시행하고, 이 때 자동화된 시스템(알고리즘)이 사고에 영향을 미치지 않는지 확인해야 한다. 플랫폼 사의 알고리즘을 포함한 위험성평가를 시행하도록 해, 자동화된 시스템이 노동자의 안전을 보장하고 옹호하도록 해야 한다. 이런 활동은 법령 개정 등이 없어도 지금 바로 할 수 있는 일들이다.

장기적으로 ILO 회원국으로서 「플랫폼노동 협약」을 비준하고, 관련법을 정비하는 것도 분명한 과제다. 아직 한국에서는 노동관련 법률을 통해 이런 알고리즘과 데이터 투명성이 보장되지 않는다. 싱가포르에서는 EU 지침처럼 데이터 전반에 대한 열람/이전 권리를 보장하지는 않고 있지만, 최소한 산재 입증이나 사고 조사에 필요한 운행기록/배차기록/업무상태 로그의 보존, 제출 의무는 부여하고 있어, 한국에서도 먼저 시행할 수 있는 지점에 대한 시사점을 제공한다. 특히 계정 해지, 배차 제한 등과 관련된, 즉 고용과 직접적으로 관련되는 민감한 정보는 노동자들에게 반드시 공개돼야 한다. 세계 도처에서 배달 라이더들이 안전 신고나 산재 청구를 이유로 배정이 제한되거나 계정이 정지된 사례들이 보고되고 있다. 이는 배달 노동자의 안전에도 심각한 위협이다.

4) 플랫폼 노동자와 플랫폼 기업 사이의 교섭 촉진

노동자/시민 안전을 증진하는 알고리즘 구축, 알고리즘 및 데이터 투명성 확보와 관련된 진전은 세계 곳곳에서 조직된 플랫폼 노동자들의 저항과 요구로 이뤄왔다. 플랫폼 기업이 단순히 주문과 배달을 수동적으로 연계하는 역할에 머무는 것이 아니고, 알고리즘과 앱 디자인을 통해 배달 노동자와 시민의 안전, 배달 노동자의 급여(배달비)와 노동 환경에 영향을 미칠 수 있다면, 이는 교섭 대상으로 봐야 할 것이다. 노사 협상을 통해 공동의 위험성평가로 더 안전한 알고리즘을 개발할 수 있다. 노동자 혹은 그 조직이 데이터 활용을 감시할 권한을 얻어 데이터에 대한 본인들의 주권 행사, 노동자와 시민의 프라이버시 보호에 나설 수 있다.

28) 국제노동기구, 플랫폼 경제에서의 양질의 노동에 관한 협약(제193호, 2026), 제2조 4항, 제13조