

군포시 청소년 노동인권 실태조사  
- 배달라이더를 중심으로 -

# 내 생애 첫 번째 노동



경기도청소년복지개발원  
사단법인 유니온센터



Fifteen to Twenty-four Union  
청소년유니온



인생나자작업장 사회협동조합  
군포시청소년노동인권센터

군포시 청소년 노동인권 실태조사 - 배달라이더를 중심으로 -

# 내 생애 첫 번째 노동

---

2020. 11.

|| 사단법인 유니온센터 + 청소년유니온 ||

## 군포시 청소년 노동인권실태조사 연구진

	이기원	사단법인 유니온센터	교육이사
책임연구원	송하민	청소년유니온	위원장
	손윤경	군포시청소년노동인권센터	센터장
연구원	문서희	청소년유니온	자문위원
	박건휘	청소년유니온	사무국장
	이윤경	군포시청소년노동인권센터	팀장

※ 본 보고서는 「군포시청소년노동인권센터」와의 공동 조사연구로 제작되었습니다.

# 목 차

군포시 청소년 노동인권 실태조사  
- 배달라이더를 중심으로 -

I. 조사배경 .....	05
II. 조사방법 .....	06
III. 설문조사 분석 .....	07
1) 설문조사 개요 .....	07
2) 설문조사 분석내용 .....	08
(1) 기본 인적사항 .....	08
(2) 노동조건 .....	09
(3) 배달업체 .....	11
(4) 안전 관련 .....	12
(5) 교통사고 .....	14
(6) 개선 지점 .....	15
3) 소결 .....	16
IV. 면접조사 분석 .....	18
1) 면접조사 개요 .....	18
2) 면접조사 분석 .....	19
(1) 노동조건 .....	19
(2) 안전 보장 .....	21
(3) 인권침해 및 부당행위 .....	25
(4) 면접 참여자 요구 .....	28
3) 소결 .....	30
V. 결론 .....	32
1) 문제인식 .....	32
2) 개선방향 .....	33
3) 마치며 .....	35



## 1. 조사배경

- 군포시에서 가장 흔하게 볼 수 있는 청소년 아르바이트 직군은 무엇일까. 면접조사에서 만난 청소년에 따르면 배달과 전단지 배포 아르바이트가 대표적이라고 한다. 군포시뿐만 아니라 배달 노동은 서비스 직군에 이어 비해 꽤 많은 비중을 차지하고 있다. 서비스 직군과 마찬가지로 청소년이 쉽게 접할 수 있는, 비교적 진입장벽이 낮은 아르바이트 직종 중 하나이기 때문이다. 여기에 선호가 더 높은 이유는 건당 임금이 책정되는 방식이기에 일을 한만큼 더 많은 임금을 챙겨갈 수 있어 더 많은 돈을 벌 수 있다는 인식이 있기 때문이다.
- 공정거래위원회에 따르면 올해 국내 배달 시장 규모는 약 23조원으로 2년전보다 17%가량 증가했다. 코로나19로 시행된 사회적 거리두기 조치는 매장에서 식사하는 것이 아닌 배달을 통해 집에서 식사하는 것이 일상이 되었고 이는 자연스럽게 배달 시장이 성장하는데 영향을 주었다.
- 택배와 배달노동은 코로나19 비대면 일상을 떠받치는 버팀목이 되었으나 정작 플랫폼노동자의 현실은 어둡기만 하다. 2019년도 한국고용정보원 분석에 따르면<sup>1)</sup> 우리나라 플랫폼 노동자는 최대 54만여명으로 전체 노동자의 2% 수준으로 추정되고 있다. 특히나 코로나19의 여파로 무급휴직에 들어가는 경우 많은 이들이 비교적 진입장벽이 낮은 배달 노동을 하게 된다. “자투리 시간에 하는 알바”, “내가 하고 싶을때만 일하자” 배달업계가 내세우는 대표적 구인 문구이지만 실상은 배달 노동이 전업이 되는 경우가 많고, 노동자로서의 기본적인 보호를 받지 못하고 있다.
- 청소년 배달 노동자가 겪고 있는 문제는 두 가지이다. 하나는 ‘갑질’이다. 배달대행업체에서는 라이더들 중에 나이가 어리다는 이유로 원치않는 배달을 가야하거나, 휴일이 강제로 바뀌기도 했다. 혹은 배달량이 적다는 이유로 꺾기를 당하는 일도 있다.
- 다른 하나는 ‘사고’가 일어날 수밖에 없는 구조이다. 2020년 국정감사에서 이수진 국회의원(환경노동위원회)이 한국산업안전보건공단으로부터 받은 지난 10년간 19

1) 한국고용노동정보원. 플랫폼경제종사자 규모 추정과 특성 분석

세 이하 음식 배달 노동을 하는 청소년이 산재로 승인 받은 현황에 따르면 사망자 63명, 부상자 3,092명에 이른다. 올해 상반기만 해도 25명이 산재 사고를 당했다. 산재로 승인받지 못하거나 신고하지 않은 건도 고려하면 배달 노동을 하고 있는 수많은 청소년이 다칠 수밖에 없는 구조에 있다는 것을 가늠할 수 있다. 과거 2011년 청년유니온이 다뤘던 ‘피자 30분 배달제’ 역시 한 청년 노동자의 사망사건을 계기로 안전상의 문제가 이슈화되고, 사회적 공감대를 형성해 시간내에 한정하는 배달을 없애기도 했다. 오늘날 배달 노동자는 배달료에서 수수료를 제하고 나면 실제 배달 노동자에게 돌아가는 임금은 크지 않다. 낮은 배달료라도 한건이라도 더 많은 배달을 하기 위해 속도를 내야하기에 위험 부담은 크게 증가했다.

- 군포시청소년노동인권센터와 사단법인유니온센터/청소년유니온은 군포시에서 배달 노동을 하고 있는 청소년을 대상으로 설문조사와 심층면접을 진행했다. 설문조사에서는 청소년 배달 노동의 실태를 드러내고자 하였으며, 심층면접을 통해 구체적인 부당대우 및 인권침해 사례를 알아보고자 한다.

## 2. 조사방법

- 본고는 군포지역에서 살거나 일하고 있는 청소년 배달노동자의 실태를 파악하기 위해서 경험적 연구방법으로서 설문조사와 면접조사 두 가지를 진행하였다. 다만 정확한 노동자수를 확인하지 못하는 상황에서, 그동안 드러나지 않은 청소년 배달 노동자의 문제를 드러내는 것을 초점으로 하였다.
- 설문조사는 청소년 배달노동자를 대상으로 온라인 설문도구를 활용하여 진행하였다. 배포에는 군포시청소년노동인권센터와 인근 고등학교에 도움을 받아 홍보를 진행했다. 설문조사는 특히 기본적인 노동조건을 확인하고, 안전 및 사고와 관련된 질문들을 중심으로 구성하였다.
- 면접조사는 설문조사에 응한 인원들중 의향을 확인하여 총 9명의 인원과 진행하였다. 면접조사를 통해서는 설문조사에서 미처 물어보지 못한 청소년노동자들의 어려움에 대한 부분을 집중적으로 확인하였다.

### 3. 설문조사 분석

#### 1) 설문조사 개요

- 조사기간 : 2020년 7월 13일 ~ 2020년 8월 4일
- 조사대상 : 만 15세 ~ 만 19세 군포지역 청소년 배달라이더 노동자
- 조사방법 : 온라인 및 학교를 통한 자기기입식 설문지 (무작위 배포)
- 표집결과 : 유효표본 71개
- 조사내용

구분	문항
기본 인적사항	연령/ 성별
노동조건	배달 일을 하는 이유(복수)/ 일한 기간/ 오토바이(원동기) 소유 여부/ 근로계약서 작성 유무/ 출퇴근시간 고정 여부
배달업체	계약을 맺은 배달대행업체 개수/ 일한 경험이 있는 업체명
노동자 안전	안전교육 여부/ 보호장구 착용여부/ 산재적용 제외 신청 여부/ 산재보험 보험료 여부
사고처리	교통사고 경험/ 사고 이유(복수)/ 사고처리 방법
개선지점	가장 개선이 시급하다고 생각하는 부분

- 설문조사에서는 청소년 배달노동자들이 어떤 노동환경에 놓여져 일을 하고 있는지를 중점적으로 보고자 하였다. 오토바이 개인소유 여부와 일한 기간, 배달대행업체 계약 개수 등 실제로 얼마나 넓은 범위에서 노동을 하고 있는가를 확인하고자 했다.
- 또한 배달업종의 일반적 특성으로서 늘 교통사고의 위험성이 언급된다. 특히 청소년 배달노동자들은 비교적 운전기간이 짧기 때문에 미숙할 것으로 예측하여 이 부분에 대한 질문을 집중적으로 확인하고자 했다.



## 2) 설문조사 분석내용

### (1) 기본 인적사항

#### 1. 응답자 연령

항목	응답자	비율
만15세	2	2.8%
만16세	17	23.9%
만17세	27	38.0%
만18세	15	21.1%
만19세	10	14.1%
합	71	100.0%

- 고등학교 3학년인 (만 17세~만 18세)가 가장 많은 수로 50%이상을 차지했다. 전 표본 수가 정확하지 않은 상황에서 유추가 조심스럽기는 하나, 해당 연령이 가장 많은 비중을 차지한 것은 두가지 이유로 볼 수 있다. 하나는 대입 혹은 취업 등 진로결정이 끝난 학생들이 가장 많이 진입하기 때문에 해당 연령비중이 높다는 것이 있다. 다른 측면으로는 청소년 노동자들이 가장 먼저 진입하게 되는 업/직종이라는 것을 의미하기도 한다는 것이었다.

#### 2. 응답자 성별

항목	응답자	비율
여성	5	7.0%
남성	66	93.0%
합	71	100.0%

- 청소년 배달 라이더는 여성보다는 남성이 압도적으로 비중이 높았다.

## (2) 노동조건

### 1. 배달 일을 하게 된 이유(복수응답)

항목	응답자	비율
다른 일자리에 비해 많이 벌 수 있어서	45	44.6%
오토바이가 타고 싶어서	15	14.9%
마땅한 다른 일을 찾기 어려워서	15	14.9%
자유롭게 일하고 싶어서	24	23.8%
기타	2	2.0%
<b>합</b>	<b>101</b>	<b>100.0%</b>

- 배달 아르바이트를 많이 하는 이유는 「다른 일자리에 비해 많이 벌 수 있어서」가 44.6%로 나타났다. 배달 아르바이트는 근로시간의 구매를 받는다고 보다는 자신이 얼마나 빠르게 많은 배달건수를 해결하느냐에 따라서 본인의 임금이 결정되기 때문에 다른 업종보다 더 많은 돈을 짧은 시간동안 벌 수 있다고 인지되기 때문인 것으로 보인다.

### 2. 배달 아르바이트로 일한 기간

항목	응답자	비율
한달 미만	33	46.5%
3개월~6개월	27	38.0%
6개월~1년	10	14.1%
1년 이상	1	1.4%
<b>합</b>	<b>71</b>	<b>100.0%</b>

- 근무기간은 한달 미만이 46.5%로 가장 많았다. 다만 3개월~6개월도 38.0%로 다음을 따랐다. 이는 청소년 아르바이트가 짧게 일한다고 볼 수 있다가 보다는, 시작 시기가 늦어서 생긴 차이로 보인다. 오히려 한번 시작하면 3~6개월정도 일을 하는 것이 대다수이다라고 보는 것이 일반적이라고 보인다.

### 3. 오토바이(원동기) 소유 여부

항목	응답자	비율
자기소유	12	16.9%
임대(리스)	27	38.0%
업체로부터 임대 사용	15	21.1%
업체로부터 무상 사용	17	23.9%
합	71	100.0%

- 오토바이는 비용을 지불하며 임대하는 것이 59.1%로 가장 높았다. 이는 배달라이더를 하는데에 있어서 추가비용을 개인이 지불하고 있다는 것을 알 수 있었다.

### 4. 근로계약서 작성 유무

항목	응답자	비율
근로계약서 작성	30	42.3%
잘 모름	25	35.2%
작성 안함	16	22.5%
합	71	100.0%

- 근로계약서를 작성했는지 여부에 대해서, 작성했다는 비율이 42.3%였다. 다만 이후 면접조사에서 확인 된 것은 본인이 쓴 것이 ‘근로’계약서인지 ‘위탁/업무위임’ 계약서인지에 대한 인식이 모호했다. 즉, 설문지에 ‘위임계약서’에 관한 문항이 있었지만 답변이 전혀 없었는데, 이는 계약서를 썼으면 당연히 근로계약서라고 생각한 영향으로 보인다.
- 즉, 사실상 근로계약서를 쓴 비중은 매우 낮으며, 그나마 종류불문하고 계약서가 있는 경우가 42.3%에 불과하다는 것을 확인할 수 있었다. 계약서가 아예 없거나 인지가 없는 경우가 57.7%에 달했다.

## 5. 일터의 출퇴근시간 고정 여부

항목	응답자	비율
출퇴근 시간이 모두 고정되어 있다	31	43.7%
일부(출근 또는 퇴근)만 정해져있다	13	18.3%
내가 스스로 정할 수 있다	18	25.4%
출근하라 하면 출근한다	9	12.7%
합	71	100.0%

- 근로계약이 아닌, 위임 혹은 업무위임 계약을 했을 경우에 출퇴근시간이 정해져 있는 것은 합리적 계약관계라고 보기 어렵다. 하지만 근로계약서를 쓴 인원이 적었음에도 불구하고, 출퇴근 시간이 모두 정해져있거나, 하나라도 정해져있는 경우는 62.0%로 가장 높았다.

## (3) 배달업체

### 1. 계약을 하고 있는 배달대행 업체의 개수

항목	응답자	비율
1개 배달업체	54	76.1%
2개 배달업체	6	8.5%
3개 배달업체	6	8.5%
4개 이상 배달업체	5	7.0%
합	71	100.0%

- 배달업체는 다양한 업체보다는 한군데의 업체에 고용되고 일을 하는 경우가 76.1%로 가장 높았다.

## 2. 일한 경험이 있는 배달업체(복수응답)

항목	응답자	비율
사업체 직접 고용	18	21.4%
배달대행업체	66	78.6%
합	84	100.0%

○ 일을 한 경험이 있는 업체의 경우, 사업체(음식점 등)에 직접 고용된 경우보다는 배달대행업체에 고용되어 있는 경우가 78.6%로 압도적으로 높았다. 이는 청소년 배달노동자들이 대행업체를 선호한다기 보다는, 수요 자체가 많이 줄었기 때문이라고 판단된다.

## (4) 안전 관련

### 1. 업체로부터 공식적인 안전교육을 받았는지 여부

항목	응답자	비율
있다	33	46.5%
없다	38	53.5%
합	71	100.0%

○ 배달업무는 안전문제가 가장 중요한 화두이다. 하지만 그럼에도 불구하고 공식 교육을 받은 경우는 46.5%에 불과했다.

### 2. 헬멧 등의 보호장구 착용 여부

항목	응답자	비율
항상 착용한다	37	52.1%
대체로 착용한다	15	21.1%
대체로 착용하지 않는다	9	12.7%
항상 착용하지 않는다	10	14.1%
합	71	100.0%

○ 항상 착용 및 대체로 착용한다는 비율이 73.2%로 높았다. 이는 청소년 배달 라이더들이 안전문제에 있어서 스스로의 인지가 높은 편이라는 걸 확인할 수 있었다.

### 3. 업체의 요청으로 산업재해 적용 제외신청서를 작성했는지 여부

항목	응답자	비율
요청 받아서 작성하였다	10	14.1%
요청을 받았지만 작성하지 않았다	6	8.5%
그런 요청은 없었다	14	19.7%
모른다	41	57.7%
<b>합</b>	<b>71</b>	<b>100.0%</b>

- 이는 앞서 계약서와 마찬가지로, 애시당초 본인이 산업재해 보상보험의 적용이 가능한지를 모르고 있다는 것이 확인되었다. 또한 산업재해 보상보험 제외작성한 인원을 포함하면, 71.8%의 청소년 노동자들이 산업재해의 보상보험을 받지 못할 것으로 확인되었다.

### 4. 산업재해 보상보험 납부금액

항목	응답자	비율
하루 700원 이하	3	4.2%
하루 700원 이상~ 1000원 이하	12	16.9%
하루 1000원 이상	0	0.0%
보험료납부 안함	12	16.9%
모른다	44	62.0%
<b>합</b>	<b>71</b>	<b>100.0%</b>

- 보험료로 얼마를 내고있나에 대한 질문에 대해서도, 모른다는 응답이 62.0%로 가장 많았다. 앞선 질문과 비교해보면, 사실상 산업재해 보상보험에서 제외되고 있는 것으로 보인다.

## (5) 교통사고

### 1. 일하면서 겪은 교통사고 경험 여부

항목	응답자	비율
있다	18	25.4%
없다	53	74.6%
합	71	100.0%

○ 일하면서 교통사고를 경험한 청소년 노동자는 전체 25.4%로 나타났다.

### 2. 배달도중 사고가 난 이유(복수응답)

항목	응답자	비율
많은 쿨을 잡기 위한 과속 및 신호위반	7	18.4%
시간 안에 배달하기 위한 과속 및 신호위반	7	18.4%
운전 중 업무상 휴대폰을 조작하다가	7	18.4%
상대방의 부주의	6	15.8%
본인의 부주의	11	28.9%
합	38	100.0%

○ 사고사유는 비중으로는 본인이나 상대방의 부주의 때문이라고 답한 비율이 44.7%(각 28.9%, 15.8%)로 가장 높았다. 하지만 실제로 업무의 이유로 과속 및 신호 위반을 하는 과정에서 발생하는 것을 보면 50%를 넘는 수치로 확인되었다.

### 3. 사고처리 방법

항목	응답자	비율
개인 비용으로 처리	11	36.7%
회사 비용으로 처리	8	26.7%
산재보험으로 보상처리	4	13.3%
개인보험으로 처리	7	23.3%
합	30	100.0%

- 앞선 결과처럼 산업재해 보상보험으로 처리한 경우는 13.3%에 불과하였다. 개인 비용으로 처리한 경우(36.7%)가 가장 높게 나타났는데, 여기에 개인적으로 가입했던 보험으로 처리했다는 것까지 포함하면 50%가 넘는 수치로 나타났다. 이는 업무상 문제로 사고가 났음에도 불구하고 사고처리 온전히 노동자 개인이 떠안는 구조의 문제가 발생하고 있는 것을 확인할 수 있었다.

(6) 시급하게 개선되어야 하는 지점에 관련된 질문

항목	응답자	비율
근로계약서	11	15.5%
산재보험	30	42.3%
안전교육	11	15.5%
보호장구 지급	11	15.5%
배달수당 인상	5	7.0%
기타	3	4.2%
합	71	100.0%

- 청소년 노동자들 본인이 가장 문제라고 생각하는 지점은 42.3%를 차지한 산업재해보상보험이라고 나타났다. 오히려 배달수당 인상이 7%로 가장 낮게 나타났다. 이는 다른 아르바이트와 비교해 비교적 임금수준이 높다고 보여 이미 만족한 청소년들이 배달아르바이트로 유입되기 때문으로 보인다.



### 3) 소결

- 청소년 배달 아르바이트의 가장 특징점인 지점은 1달 이내의 단기간 아르바이트로 진입하는 경우보다, 6개월 내외의 기간 동안 일을 하는 청소년들의 비중이 상당히 높았다는 지점이다. 이것은 청년의 근속기간과 비교해봐도 짧기 어렵다.
- 근속기간이 길다는 것은 다른 일자리보다 비교적 더 나은 노동조건이 형성되어 있기 때문일 수 있으며, 혹은 그 외의 일자리로 진입할 수 없는 내·외부적 요건이 존재하기 때문에 불가피한 선택일 수밖에 없는 경우가 있다. 설문조사로 드러난 결과에 따르면 청소년노동자들이 선택할 수 있는 일자리가 한정적인 조건에서, 비교적 임금이 높은 배달 라이더를 선호하는 것으로 보인다. 하지만 다른 노동조건이 좋다고 보기 어려운 것을 참작한다면, 배달 라이더의 일자리 질이 좋다고 보다는 다른 일자리의 질이 더 나빠 선택폭이 적은 문제라고 보는 것이 타당할 것이다.
- 하지만 실제 그 안에서 발생하는 문제는 설문조사만으로도 드러난 부분이 많다. 일단 배달 라이더 직종의 가장 큰 문제인 안전문제에 있어서, 청소년 노동자들의 인식 수준은 상당히 높은 것으로 나타났다. 보호구 착용에 대한 비율도 73.2%로 많은 수가 제대로 착용하고 있다고 답했으며, 가장 시급하게 개선되어야 하는 지점에 대해서도 산업재해보상보험이라고 답한 비중이 42.3%로 가장 높게 나타났다.
- 하지만 실제 현장에서는 안전교육을 받은 경우는 절반 수준에 불과했고, 또한 사고가 났을 때 개인이 부담해야 되는 압박이 매우 큰 것으로 나타났다. 이것은 역설적으로 내·외적인 요인들로 사고의 원인이 되는 업무의 신속성 등 업무는 가중되고 있으나, 그로 인해 발생하는 교통사고 등은 본인이 책임져야 하는 구조로 되어 있었다. 거기에 더하여 이러한 부담을 해소하기 위해서 더 많은 건수를 해야만 하는 악순환에 빠져있었다.
- 또한 일하는 과정에서 최소한의 보호를 받을 수 있는 근로계약이나 산업재해보상보험에 대한 혜택은 거의 받지 못하는 것으로 확인했다. 이는 두 가지 문제로 드러났다. 하나는 일을 시작하는 과정에 있어서 어떤 것들을 챙겨야 하는가에 대해서 전혀 모르고 있었다는 사실이다. 설문조사에서도 자의·타의에 관계없이 산재제 외신청서를 제출한 인원은 적었으나, 모른다는 비중이 압도적으로 높았으며 이는

산재보험료에 관한 질문에서도 마찬가지였다. 이는 배달노동자의 산재보험료 특성상 본인이 직접 지급해야 함에도 모른다고 답한 것은 사실상 산재의 범위에서 제외되고 있다고 유추할 수 있었다.

- 두 번째 문제는 안전교육이 미비하다는 사실이다. 현장에서의 안전교육이 형식적으로 이뤄진다는 것을 고려했을 때, 절반 수준의 안전교육은 사실상 시행되지 않고 있다고밖에 볼 수 없는 지점으로 남는다.

## 4. 면접조사 분석

### 1) 면접조사 개요

- 군포시 배달노동실태조사에 참여한 9인은 대부분 3개월에서 6개월 가량 일하고 있고, 현재도 배달노동을 이어가고 있는 사람들이다. 대부분의 경우 지역 내에서 더 나은 조건의 배달대행 업체를 찾기 위해 여러 업체에서 일한 경험이 있는 것으로 확인했다. 이번 면접조사에서는 청소년의 특수성을 확인하기 위해서 만 18세 이하로 한정하여서 인터뷰를 진행했다.
- 또한 실태조사와 마찬가지로 인터뷰 신청자가 대부분 남성이었고, 그에 따라서 면접조사도 모두 남성들만 응했다는 것이 특징이다.
- 면접은 동일한 질문지와 연계질문을 통해서 진행했으며, 총 3회를 FGI형식으로 진행했다. 첫 회에는 5명, 두 번째 회에는 3명, 세 번째 회에서는 1명이 참여했다. 소요시간은 한 회당 1시간에서 1시간 30분 사이로 진행하였다.

구분	나이	일한기간
A	18세	약 10개월
B	18세	약 6개월
C	18세	약 6개월
D	18세	약 11개월
E	17세	약 5개월
F	18세	약 11개월
G	18세	약 6개월
H	18세	약 14개월
I	18세	약 10개월

## 2) 면접조사 분석

### (1) 노동조건

- 노동조건에서는 면접 참여자들이 계약서 작성 여부와 오토바이 리스 조건을 알아보았다. 또한 계약 위반 시 받게 되는 불이익이 어느 정도 되는지 알아보았으며, 청소년이라는 이유로 노동조건에서 차별을 받는지 확인하고자 했다.

#### : 계약서 작성

“원래 저희 때는 여기 업체가 00월에 만들어지고 저희가 00월에 들어간 건데 저희가 휴금이니까 때우는 식으로, 이제 땀땀으로 들어 간 건데 그 뒤로 이제 이 친구가 00월에 들어오고 이 친구가 사고가 자주 났거든요. 근데 부모님 동의서 이런 거로 이 친구 부모님이라 사장님이라 충돌이 있어서 이 친구 이후로는 근로계약서 쓰고 산재 이런 것도 하고” (A)

“계약서는 리스랑 부모님 동의서 쓰고 다른 것은 그냥 말로 콜 잡는 법이라 내비게이션 찍는 법이라 무슨 상황일 때는 어떻게 대처해라 이런 거 알려주시고, 웬만한 거 모르는 거 있으면 전화하라 하고 이게 끝인 거 같아요. 아 그리고 콜당 단가 알려주고” (C)

“아 여기서 안 썼는데 둘다 안 쓴 것 같기는 해요 그니까 000업체는 애초에 부모님 동의서를 받아오란 말을 안 해요. 그니까 막 부모님 동의서 있어? 그러는 데 없어요. 이렇게 말하면 관리자형이 다음에 받아와라. 그리고, 그 뒤로는 동의서나 계약서 이런 거에 대해 말을 안 꺼내거든요. 그래서 청소년들이 웬만한 부모동의 안되는 사람들은 웬만하면 000업체에 있어요.” (D)

“000에서 일했었는데 여기서 계약서나 부모님 동의서 이런 것들을 작성하라고 이야기를 들어본 적 없어요. 아마 여기서 일했던 애들도 다 비슷할걸요? 그것 말고는 그냥 콜수수료는 얼마고, 언제부터 언제까지 일할 수 있냐, 오토바이 면허는 있는지 이런 거 물어보고” (F)

“저같이 부모님 동의서를 작성하기 어려운 경우는 그랬던 거 같아요. 일단 처음에 갔는데 관리자형들이 부모님 동의서 작성 할 수 있는지 물어보고, 할 수 없다고 하니깐 거기 관리자형이 자기한테 문자로 내일까지 부모님 동의서 가져올게요. 이렇게 보내라고 하더라고요. 어차피 못 받을 거 알면서 나중에 무슨 일이 생기면 00이가 보내준다고 안 가져왔다 이렇게 하더라고요. (I)

- 인터뷰 참여자들은 근로계약서를 작성하지 않은 경우가 다반사였다. 그러나 이들이 일하기 위한 관문은 근로계약서를 작성하는 게 아닌 부모님께 동의서를 받아야 하는 것이다. 이 또한 받아들 수 있는지 절차상 물어보는 정도만 하고 실제로 동의서를 받지 못하더라도 일을 하게 되는 경우가 많았다. 실제 사례는 없으나 문제가 생길 경우 이에 대한 책임을 참여자에게 넘기기 위한 요식행위로 그치는 경우가 많았다.

## : 오토바이 리스

"저는 자차가 있었다가 리스로 넘어왔는데 친구가 리스해주는 친구가 있어서 두 달에 원래 120 얼마 받아야 되는 거를 40만원에 빌려줘서 타고 있어요." (A)

"처음 하루에 기름값 1만원씩이랑 또 리스비, 리스타는 애들은 하루에 4만원씩 빠지고 자기 걸로 하는 애들은 웬만하면 2-3만원? 그러면 한 달에 쓰는 돈은 6-70 리스하는 애들은 팔구십 정도" (E)

"금융리스라는 게 있어요. 제가 자차를 하나 사고 싶은 데 돈이 없잖아요. 그러면 그 회사 사장이 그니까 제가 일했던 000 업체 사장님이 먼저 오토바이를 살 때 먼저 돈을 내 줘요. 그러면 저희가 그거 산 거에서 이자 30% 붙고 저희가 그걸 갚는 거예요. 약간 할부로 사는 거예요." (G)

"저는 리스로 배달 일을 했었는데 계약서를 안 쓴 거로 기억해요. 그냥 관리자형이 너 이거 타 해서 그냥 그 오토바이 타고 일했죠." (I)

- 참여자 중 오토바이를 소유하지 않고 있는 경우 오토바이를 빌려서 일을 하게 되는데 이를 "리스"라고 표현한다. 리스에 대한 비용은 일하는 날짜에 비례해서 월별로 청구되며, 오토바이를 사고 싶으나 당장 살 수 없으니(할부 할 수 있는 신용카드나 현금이 없으니) 대행업체 사장이 먼저 결제를 해주면 이자를 더해서 할부 방식으로 월별로 갚아나가는 방식의 "금융리스"도 존재했다.

## : 계약 위반 시 불이익

"지각한 적이 있었는데 그날 하루 수수료를 건당 3~400원인걸 800원, 1,000원 이렇게 올려요. 다른 업체 같은 경우 훈계로 끝나는 게 대부분인 것 같은데 여기 업체는 수수료를 올리더라고요. 그래서 하루에 3만원, 2만원 벌고 그랬었는데" (D)

"대행 처음 시작하면 보증금이라는 게 있는데 거기서 10만원을 모아야 해요. 원래는 프로그램에서 보증금을 뺀 나머지의 오늘 번 돈이 내가 원할 때 바로바로 출금이 돼요. 근데 막 저희 또래 몇몇 애들이 1~2주만 하고 나가니까 무조건 한 달 동안 일하게 하려고 이 나머지 돈 출금 가능액을 첫 한 달 동안만 5억이 넘어야 출금할 수 있도록 제한을 걸어요. 그냥 빠지 말라고, 한 달 동안 일한 금액이 아까우면 계속 일해라 라는 거죠." (D)

- 지각을 하는 경우 당일 수수료를 올리는 부당한 경우도 있었다. 두 배 이상의 수수료를 그날 하루 전체의 건수에 적용하기 때문에 사실상 손해를 보기도 한다. 또한 일을 금방 그만두는 경우가 생겨나는 것에 대비하여 첫 달에만 출금 제한을 걸어놓고 임금을 받기 위해서는 한 달을 채워서 일을 해야 하는 경우도 있었다.

## (2) 안전 보장

- 배달노동은 그 자체로 안전이 위협받기도 한다. 문제는 기본적인 안전 교육부터 차량의 안전성 확보까지 모든 업체에서 확실하게 보장해주고 있지 않다는 것이다. 이번 문항에서는 면접 참여자들이 일을 시작할 때 기본적인 안전 교육 수강 여부, 차량정비가 이뤄지는 방식, 보험가입 및 사고 경험을 알아보았다.

## : 안전교육 및 인식

"웬만하면 안전교육 거의 다 안 해요. 그냥 타다가 지나가는 형들이 헬멧 써. 그 정도 근데 예전 000업체는 헬멧 안 쓰는 사람 수수료 천원 이런 적 있었어요." (B)

"안전장구 착용은 반반인 거 같아요. 경찰이 자주 순찰 돌면서 잡는 곳이나, 장거리 가면 쓰는 거 같아요." (E)

- 모든 참여자들은 하나 같이 안전교육을 받지 못했다. 아주 기본적인 형식상의 교육조차 이뤄지지 않았으며 스스로 안전을 지키기 위해 헬멧과 같은 보호 장구를 착용하는 정도에 그쳤다.

## : 차량 정비

"처음에는 새것이더라도 워낙 많은 사람들이 넘어지고 구르고 그러니까 결국에는 안 좋아 저요. 처음에 왔을 때 저희 대행은 대부분 오토바이가 5만km 탄 차, 사고 난 차, 고장 난 차 그런 게 좀 많아요. 오토바이 전문 리스업체와 계약한 곳에서 일하면 그나마 상태가 좀 괜찮은데 직접 관리하고 하는 곳은 좀 정비가 허술해요." (B)

"위험한 오토바이가 좀 많아요. 그래서 뭐 오토바이도 리스를 한번 하면 오래 하니까 그니까 꼭 뽑기 같아요. 좋은 것도 있고, 안 좋은 것도 있어서 웬만하면 좋은 거 타려고 하는데 안 좋은 것도 많으니까" (D)

"000에서 일주일마다 차를 끌고 오셔서 엔진오일 갈아주고 타이어 바람 넣어주시고 그런데 저희가 그 오토바이 문제 생기게 하면 수리비는 저희가 내는 거예요. 저희가 넘어지면 갈아야 하는 부품이 있을 거 아니에요. 그런 거는 저희가 견적서대로." (H)

"000업체에서는 00오토바이 센터에서 정비를 받아야 하는데 여기가 진짜 정비를 못 해요. 거기서 고치면 또 고장 나요 같은 부분이, 제가 이 업체에서 일했었는데 오토바이 상태가 진짜 안 좋았거든요? 전 가다가 시동이 꺼지고, 기름 얼마나 남았는지도 안 나오고 그런 오토바이였어요. 좀 타다가 위험해서 고쳐달라고 하니 업체에서 나중에 고쳐준다는 거예요. 그래서 제가 위험해서 배달 못하겠다고 그랬는데 또 시동이 아예 안 걸리고 그래서 한 번 00센터에서 고쳐줬죠. 근데 또 막 시동이 꺼지고 그래서 고쳐달라고 했는데 안 고쳐주고 그래서 그냥 이 업체를 나왔죠. 여기는 고쳐달라고 하면 맨날 핑계만 대요. 오토바이가 없다 리스할 게 없다. 이러면서" (I)

- 리스하는 오토바이가 상태가 좋지 않은 경우가 종종 있었다. 오토바이를 타다가 고장 나면 정비 비용조차 배달 노동자가 정산하는 경우가 대다수이며 오토바이 자체가 상태가 안 좋은 경우에는 정비해도 자주 고장 나는 경우가 많았다. 이는 곧 배달 노동자에게 있어 자차가 아닌 경우 목숨을 담보로 일을 해야 하는 상황이 발생한다. 오토바이는 배달 노동자의 필수 이동수단 임에도 불구하고 안전에 대한 책임을 노동자가 홀로 짊어져야 한다.

## : 보험 가입

"네 그때 저는 형들이 너는 불안하다. 그래가지고 출퇴근으로 안 들고 사고 나도 보험들 수 있게 저는 유상운송으로 했었는데 그래서 하루에 15,000원 받아 갔어요. 근데 하루 타고 사고 나서 하루밖에 안 냈었죠. 그때 사장님이 불안하다고 무조건 보험 가입하라고 해서 가입했던 건데 다음날 바로 사고가 난 거라" (A)

"저는 보험을 아빠 명의로 보험을 들고 가족 전연령이 탈 수 있는 보험을 넣어서 한 100만원에서 120만원 정도 나와요. 일 년에, 17살부터 면허를 딸 수 있는 나이부터 23살까지는 보험료가 더 비싸요. 사고가 워낙 자주 나니까 위험하게 타가지고 그리고 한 30대부터는 보험료가 내려가서 그래서 웬만하면 부모님이 들거나 배달대행 나이 많으신 분 명의로 오토바이 보험을 들고, 그리고 다른 애들은 자기명의로 오토바이를 샀을 때 부모님이 판을 안 달아 주셔가지고 그 회사 사장님이 변호판을 달아주셨거든요 출퇴근보험으로" (D)

"000업체가 나쁜 게요. 막 면허를 따지 얼마 안 된 사람들 있잖아요. 막 3일 전에 면허를 땀다. 그러면 그 애들은 뭘 모르니까 보험도 안 된 오토바이 리스비를 하루 25,000원을 받아요. 그런데 저희는 알잖아요. 보험료 포함됐을 때 25,000원이에요. 보험비 빼면 10,000원에서 15,000원인데" (I)

"저희가 어리잖아요 그래서 보험료가 비싸단 말이에요 그래서 대행사는 그냥 30세 이상인 사람만 보험을 들어놓고 10대는 가입 안 시키고 저희를 태우는 거예요. 그러면 보험비는 싸잖아요. 그러다 10대인 제가 타다가 사고 나잖아요? 무보험차는 제가 제 돈으로 다 갚아야 하는 거예요. 그런데 보험 가입 안 시켜주는 000대행사는 부모님 동의도 안 받아서 그래서 여기서 일하는 애들이 많아요. 보험 가입 안 되는거 알면서도" (I)

- 오토바이에 대한 보험은 필수적으로 들어야함에도 청소년 배달노동자의 경우 나이가 어려서 보험료가 더 높게 책정이 된다. 이럴 경우 대행업체에서는 부모님 명의로 혹은 다른 사람의 명의로 가입하게 한다. 혹은 보험 가입이 안 되는걸 알면서도 일하는 청소년 노동자도 존재했다.

## : 사고 경험

"저는 사고 2번 정도 있었어요. 한 번은 엄청 졸린 상태에서 콜 잡고 가다가 딱 정신 차리니까 앞에 차 있어서 잡았는데 쿵 하고 뒤에서 박았었고, 두 번째는 이제 블루투스장비가 있단 말이에요. 이렇게 헬멧에 연결하는, 이렇게 친구랑 대화를 하면서 가요. 가다



가 제가 어디를 간다고 했었는데 가는 방향이 뭐가 하나 나와서 잡으라고 친구가 말했어요. 그래서 잡으려고 시선을 내리면서 보다가 앞에 차가 있는 거예요. 그래서 브레이크 잡았는데 부딪혀서, 다행히 몸은 멀쩡했지만 두 사고 전부 오토바이 폐차해야 했었죠." (A)

"첫 번째는 제가 운전 미숙일 때 3차선에 제가 있었고 4차선에 택시가 주행하고 있어서 오른쪽으로 들어갔어야 했는데 가다가 택시를 못보고 꺾어서 그래서 택시가 뒤에서 박아서 날아갔어요. 세 번째는 제가 비 때문에 너무 정신이 없어가지고 미치겠는데 운전하다가 너무 졸려가지고 정신을 뺐어요. 그러다 정신을 차리니까 오토바이가 저기 있고 저는 날아가 있었죠. 그리고 기절했다가 병원에서 일어났어요." (A)

"저는 음주운전 차가 여기 이마트 방향으로 가는 우회전 있잖아요. 원래 2차선에 차가 있다가 노란색 실선을 밟고 끼어든 거예요. 그래서 제가 그 사이로 뺏다가 밖으로 날아갔는데 그 차가 그 자리에서 도망을 갔어요. 개인 합의 하자고 하고 도망갔는데 알고 보니 그 차가 음주운전이었어요. 그래서 합의금 100만원 받고 끝냈어요." (B)

"코로나 2.5단계 되고 폭우도 많이 와가지고 도로가 물에 잠겼을 때, 000업체는 진짜 콜 없다고 유명하거든요. 배달이 많이 없다고 유명한 대형인데 근데 여기에도 100개가 밀려와 있고, 배달 처리하기 위해서 배달 다니는데 바퀴가 물에 잠기고, 그때 다치지는 않았는데 그날 내리막길에서 브레이크가 안 먹혀서 죽을 뻔했어요." (C)

"전 신호 안 지키고 좌회전하다가 다른 차량이 유턴하면서 그 차가 바로 제 뒤를 박은 거예요. 근데 전 그냥 당황해서 서 있고 차 범퍼를 봤는데 완전히 찌그러진 거예요. 그래서 그냥 사장님 불러가지고 합의하고 돈은 한 푼도 안내고 보험이 있어가지고 걍 안 다치고 끝나고, 첫 번째 사고 난거는 저 형처럼 그냥 뒤를 부셨어요. 근데 저는 속도를 안 내서 안 다치고 끝나고 다른 사고는 저 혼자 다친 거였죠." (E)

- 참여자들은 다양한 이유로 사고를 당하게 되었다. 개인의 부주의도 있었지만 다른 차량의 과실 혹은 폭우와 사회적 거리두기 격상에 따른 업무 강도의 상승도 요인이 되었다. 이렇듯 청소년 배달 노동자는 업무 자체가 위험에 처해있으나 그것이 일상적으로 여겨지는 경우가 태반이었다.

### (3) 인권침해 및 부당행위

- 인권침해 및 부당행위에서는 대행업체, 가맹음식점, 고객 사이에서 일하는 청소년 배달노동자가 겪는 인권침해와 부당행위가 어디서, 어떻게 발생하는지 확인해보고자 했다. 이는 청소년배달노동자만의 인권침해 및 부당행위의 특징과 배달대행업체에 대한 행정의 관리, 감시가 없다면 어떤 문제가 발생하는지 드러내고자 했다.

#### : 폭언 및 폭행

"같은 대행업체에서 밀장 빼는(자신에게 편한 배달을 가져가는 행위) 걸로 욕먹고, 약간 어리다고 욕먹는 적은 적인데 막 고딩 어린애들 왜 니들 멋대로 행동하냐 이런 말 하시고 그니까 솔직히 배달하는 사람들 중에는 고등학생들이 많으니까 한 명을 지목하지 않고 전체를 싸잡아서 고딩들 개념 없네, 사무실에 놀고 있네, 고딩들 왜 콜 안 잡냐, 왜 밀장 빼냐 그딴 식으로 일할 거면 나가라 그러고, 같은 업체 대행기사 형에게 맞은 애도 있어요. 그니까 저희 개네들이 사무실 앞에서 담배를 피우고 있었는데 솔직히 저희도 담배를 피우는게 잘못된거는 알지만 그래도 일을 많이 하다보니 힘들어서 담배를 피우는 건데 사무실 앞에 형들이 왔데요. 근데 그 형들이 개념 없네 이리길래 무시하고 갔는데. 그 회사 단톡방 거기다가 고딩들 죽여버린다고 너희 그딴 식으로 행동하면 죽여버린다고 너희가 안 맞아봐서 그렇지 라고 말하는 거예요. 그래서 거기에 저 아는 애가 말대꾸를 했어요. 저희가 잘못된 거는 맞는데 그런 말을 정도는 아닌 것 같다고 했더니 그 형들이 너 사무실로 와보라고 해서 불러가고, 거기서 그 아는 애랑 그 친구 두 명이 목을 졸리고 맞아서 경찰서를 갔다고 해요. 제가 그 친구들 보러 갔는데 목이 부어있고 그래가지고 개네는 이제 일 그만두고 경찰서 갔는데 거기서 고등학생들이 담배 피우게 잘못이니까 우리는 차라리 너네들을 처벌할거다. 너희들이 담배 피우게 잘못이니까 나는 그 사람(폭행한 사람)이 선처되게 어떻게든 도와줄거다. 이렇게 말하고 신고를 안 받아주고, 계속 그래서 개네들도 경찰서에서 신고를 못하고 그냥 왔거든요. 물론 그 경찰도 좀 이상하고, 저희가 담배를 피운 것도 잘못이지만 또 그렇다고 때린 행위가 잘못이 아닌 것은 아니잖아요. 그리고 또 유독 어떤 배달기사 형이 좀 끈대예요 그래서 계속 고등학생들한테 뭐라고 하니까 억울해서 다른 애가 참다 참다 터져가지고 말대답했는데 그걸로 얻어맞고" (D)

- 이들 면접참여자에게는 일터에서 폭행을 당해도 당장 도움을 받을 수 있는 곳이 없었다. 배달노동을 하고, 담배까지 피는 소위 "문제아" 이기에 폭행을 당해도 경찰조차 돕기를 거부했다. 또한 이들은 부모님에게 비밀로 일하며, 학교는 코로나

로 문을 닫을 수 밖에 없는 조건이 있었다. 결국 이들이 일터에서 문제가 생겼을 때 가장 먼저 찾아 도움을 받을 수 있는 사람은 부모도, 선생님도, 경찰도 아닌 "착한 관리자 형"이다.

"이 업체에 대한 소문이 있어요. 여긴 들어오면 못나온다고, 한 번 일하기 시작하면 다시 나올 수 없다고 폭행이나 리스비로 압박하고, 사고 나면 수리비 과도하게 청구해서 빚으로 달아두고 계속 나오게 하고, 여기 형들이 다 무서우니까" (B)

"000업체가 있는데 거기 기사 형들이 자기들이 콜 받아서 배달하기 싫으니까 나이어린 애들한테 너네 하루에 40개 이상 안 빼면 맞는다고 협박하고, 그래서 어떤 사람은 밤에 사람 절대 안다니고, CCTV 없는 곳 끌려갔다고 하더라고요. 거기서 맞을 뻔 했다고 들었고, 또 다른 업체에서는 어떤 형한테 맞아 이곳저곳 뼈가 다 부러져서 수술 받고 일을 그만뒀다고 하고요" (D)

"페이스북에 누구누구 잡히면 죽는다, 수배 내립니다, 000 잡는 사람 5만원 이렇게 하면 선배나 형들이 찾아서 잡아가고, 잡혀가면 거기 가서 맞고, 돈 뜯기고 이런 식으로" (D)

- 어디에서도 도움을 받을 수 없는 청소년 배달노동자에게 "나쁜 관리자 형"이 있는 경우이다. 배달대행업체에 대한 그 어떤 관리조차 없는 상황에서 몇몇 특정 업체는 청소년 배달노동자를 폭행하고, 협박하고, 빚을 달아 강제노동을 시킨다. 해당하는 업체들에 대해 이야기한 모든 참여자는 보복이 두려워 해당하는 업체명을 가리고, 본인이 누구인지 알 수 없도록 해 달라 요청했다.

"저는 옛날에 배달 요청사항 보면 문 앞에 두고 가주세요. 이런 요청이 많았는데 실수로 벨을 누른 거예요 바쁘니까. 갑자기 아저씨가 나와서 욕을 계속 하면서 니가 그러니까 배달하는 거라고 몇 살이냐, 하라는 공부는 안하고 왜 배달하냐 그랬어요. 자세하게 설명하면, 배달 요청사항에 보면 애기나 강아지나 심하게 짖어서 또 애기 채우거나 그래서 문 앞에 두고 문자 달라고 하는 경우가 많은데 제가 한 번에 처리하는 배달요청이 5개는 되니까 요청사항을 다 못 볼 때가 많아요. 일이 많아 실수로 벨을 눌렀는데 애기가 깨서 저한테 심하게 욕을 하시는 거예요. 그래서 정말 죄송하지만 그렇게 잘못했다고 왜이리 몰아가세요. 그랬더니 몇 살이냐고 어른한테 말대꾸 하냐고 지금 그래서 18살이라고 했더니 하라는 공부는 안하고 왜 배달하냐. 그러고" (B)

- 청소년 배달노동자가 인권침해를 겪는 상황은 비단 대행업체에서만 일어나는 문제가 아니다. 짧으면 하루 7시간, 길면 11시간 일하며 수십 건의 배달을 하는 중 어쩔 수 없이 일어날 수 있는 고객 요청에 대한 실수로 폭언을 듣는다.

## : 부당행위

- 인터뷰 참여자가 대행업체에 어떤 부당행위를 겪었는지에 대한 내용이다. 결과적으로 악의적 의도를 가진 대행업체에게 면접참여자가 대응 할 수 있는 방법은 부모님에게 도움을 요청하는 방법 이외에 없다는 것을 확인했다.

"이 지역이 좁으니까 아는 사람 통해서 자세하게 들었는데 000업체에서는 고등학생이 일하다가 사람을 쳐서 감옥 들어갔다 왔는데 실수로 업체에 오토바이 반납을 안 한 거예요. 근데 그 업체에서 오토바이를 반납 못했으니까 한 달 리스비를 120만원씩 달라 그러고, 그 사람 없을 때 오토바이 넘어뜨리고 그러더니 수리비를 두 배로 받고 안 해도 상관 없는 도색까지 해서 청구했다더라고요. 그래서 그 사람은 감옥을 들어갔다 나왔는데 빚만 한 700만원이 나왔고요. 근데 그 사람이 배달하다 보행자를 쳐서 오토바이 탑승명령 제한이 나왔어요. 이제 오토바이만 타면 구속되는 건데 그 상태에서 업체에서는 배달해서 돈 갚으라고 강압적으로 하고, 그래서 그 사람은 부모님에게 갚아달라고 하겠다고 하고 거기서 나왔다고 하더라고요." (D)

"작업 건다는 이야기가 심했던 게 000업체인데 작업이 뭐냐면 제가 이 업체 들어와서 일하다 어느 날 관리자가 제가 리스한 오토바이가 스크래치랑 어디 어디 고장 났다면서 제가 고장 낸 것도 아닌데 수리비를 청구하는 걸 작업이라 불러요. 그래서 여기는 수백만원 작업을 걸어서 여기서 돈 갚으면서 일하게 만드는 거예요." (I)

"일을 처음 시작하면 업체마다 10만원 정도 보증금을 걸어서 한 달 동안 10만원을 업체가 가지고 있는데 이 보증금도 안 주는 경우도 종종 있어요. 제 친구도 실제 가격으로 치면 얼마 안 되는 금액의 물품을 잃어버렸다면서 10만원을 업체가 가져갔던 적도 있어요." (I)

## : 나이차별

"근데 제가 한번 짜증 났던 거는 제가 출근을 했거든요. 그런데 새로운 사람이 왔어요. 근데 제가 타던 리스차를 그 사람 성인인데 그 사람보고 타고 났 오늘 쉬어라. 그러는 거예요. 그런 경우가 좀 많아요. 아무리 저희가 어리다 보니까." (G)

"저희가 약간 어려서 막 그러는 거 같은데. 사장이 마음대로 꼴을 꼴을 수 있거든요. 배차를. 근데 저희 같은 애들한테 근처에서 왕복 세 번 하는 꼴을 준 다음 갑자기 저기 먼 지역에서 지역으로 왔다 갔다 하는 풍콜(배달 경로가 멀고, 복잡한 꼴)을 주는 거죠." (I)

- 참여자들은 본인이 나이가 어리다는 이유로 차별을 당했다고 말한다. 가려던 곳과 맞지 않은, 비교적 번거로운 주문을 강제로 배치하거나 혹은 출근을 했음에도 갑자기 쉬라고 하는 등 타 배달노동자에 비해 어리다는 이유로 차별을 당하고 있었다.

#### (4) 면접 참여자 요구

- 이들이 현장에서 배달노동을 이어가며 느꼈던 사회적 인식과 현장에서 무엇이 바뀌어야 하는 지에 대한 욕구를 확인하고자 했다.

#### : 면접 참여자가 느끼는 사회적 인식

- 이들은 배달노동이 보다 쉽고, 자유롭고, 돈을 많이 벌 수 있기에 배달노동을 선택했다고 이야기한다. 하지만 면접참여자의 다수가 본인의 노동이 사회적으로 부정적인 것을 인지하고 있으며, 스스로 그렇게 느끼고 있다.

"다른 것보다 쉬워요. 솔직히 말하면 안 해봤지만 불판 닦는 거보다는 음식 배달해 주는 게 훨씬 편하니까. 돈도 더 잘 벌고. 그래서 그냥 알바보다는 배달하는 게 더 나을 것 같아요." (C)

"일단은 그렇게 육체적으로 힘들지는 않은데 배달알바는 재밌고 돈도 많이 벌고 상사 볼 일이 적어서 누가 막 구박 같은 거 잘 안 하니까." (D)

"다른 지역은 어떨지 모르겠는데 저희 학교는 여자들이 약간 한심하게 보고 그래요. 애들이 그렇게 말해요 다른 애들한테 한심하다고 말하지 말라고, 근데 그게 진짜 돈을 벌 수밖에 없는 애들이 있잖아요. 배달 일하는 애들 중에 힘들어가지고 근데 그런 말 들으면 좀 그렇죠." (I)

"너무 이미지가 안 좋아서 그런 거죠. 배달하는 이미지가 특히 어른들이 배달한다 하면 좀 싫어하더라고요. 약간 알바 하냐고 어른들이 물어볼 때 배달한다고 대답하면 왜 그런 거 하냐는 식으로... 저도 처음에는 위험해서 그렇게 말하는 줄 알았거든요? 그런데 약간 오토바이 타면 안 좋다, 양아치다 이런 이미지가 있더라고요 다 돈 벌려고 하는 건데" (I)

: 면접 참여자가 바라는 현장 변화

- 면접참여자의 대부분은 배달노동자의 근무조건에서 가장 바뀌어야 할 지점으로 배달단가 인상과 배달시간이 여유로워져야 한다는 점을 뽑았다. 이들이 단가 인상과 배달시간의 여유를 바라는 이유는 다름이 아닌 안전을 위해서였다.

"그래도 콜비(배달단가)를 올려 주면은 예를 들어 5,000원이면 한 시간에 2개씩만 다녀도 20개만 타면 10만원이니까 그래서 콜비를 올려 주거나 시간을 좀 이렇게 해주면 안전하게 다닐 수 있지만, 솔직히 이렇게 이야기해도 바뀌지는 않을 거 같아요. 몇 년 전부터 이야기 다 나온 건데 바뀌는 건 없던데요 솔직히. 막 어른들한테 이야기를 해도 배달이 원래 그런 거라면서 그러니까 왜 배달을 하나 이런 식으로 나오지 배달일자리에 대한 개선을 아무도 하려고 하지 않으니까. 계속 배달사고 나고 죽는데 배달은 원래 그런 거라 어쩔 수 없다는 식이니까." (B)

"배달 시간을 좀 늘려주거나 일단 배달시간만 늘려주면 솔직히 사고 날 일은 없죠. 배달시간이 촉박하니까 신호를 어기게 되고 칼치기를 하게 되고 어떻게든 많이 벌려고 하는 거니까 배달시간이 여유가 있으면 그렇게 까지 안 해도 되니까" (D)

### 3) 소결

- 면접조사에서는 설문조사에서 미쳐 드러나지 않고 있는, 실제로 일하는 과정에서 어려움을 드러내고자 했다. 청소년 노동의 고질적 문제는 ‘나이가 어리다’는 이유에서 오는 압박과 비합리성에 있다. 그 문제는 배달 라이더들에게서도 같은 양상으로 드러나고 있었음을 확인할 수 있었다.
- 일을 시작하는 청소년노동자들이 잘 모른다는 지점도 문제지점으로 보이지만, 실제로 업체에서 근로계약을 써야함에도 불구하고, 이를 지키지 않는 문제가 더 크게 확인되었다. 근로기준법 상 ‘친권자(후견인) 동의서’를 요구하면서도 정작 근로계약을 쓰는 경우는 거의 없었으며, 최소한의 위임계약서 등 최소한의 서류 역시 작성하지 않고 있었다.
- 그런 조건에서 청소년 배달 노동자들이 도망가지 못하게 한다는 이유로 한달치의 배달료를 지급받지 못하도록 조작하고 있었던 것도 확인할 수 있었다. 이러한 문제는 오토바이 리스를 통한 금융리스 등에서도 드러났다. 청소년노동자들이 진정 등 법적 절차를 밟기 어렵다는 점을 악이용하는 사례들이었다.
- 또한 설문조사에서는 안전교육을 받았다는 인원이 절반이었지만, 실제로 면접조사에서 안전교육을 진행했다고 한 참여자는 거의 없었다. 이것은 안전교육이 형식적으로만 이뤄지고 있다는 것을 확인할 수 있었다. 하지만 면접조사에서 확인된 바대로, 사고노출이 매우 높고 오토바이 수리 비용 등도 전적으로 청소년 노동자들이 전적으로 부담하고 있는 상황이었다.
- 특히나 가장 문제로 드러난 것은 인격모독 및 부당행위와 관련된 부분이었다. 설문조사에서는 이 부분에 대한 문제를 드러낼 수 없었기 때문에, 면접조사에서 이 부분에 관한 질문을 집중적으로 하였다.
- 청소년 배달 라이더들이 단순히 어려서라고 하기에는 범죄에 준하는 행위들까지도 드러났다. 협박, 폭언, 폭행 등은 일상적으로 발생하고 있었고, 군포라는 좁은 지역 특성을 이용하여 SNS를 통해 ‘수배’를 한다거나 하는 납득 불가능한 상황들이 확인되었다. 심지어 이러한 과정을 거쳐서 결과적으로 제대로된 돈도 받지 못한 채, 강제노동을 하고 있는 경우들도 지속적으로 확인되었다.

- 또한 어리다는 이유로 손님들의 폭언에도 자주 노출되었으며, 이는 사회적으로 드러난 손님's 갑질 뿐만 아니라 사업장(음식점 등)의 갑질 역시 포함되어 있었다. 이는 시스템적으로 배달시간을 음식점에서 정하게 되는 것에서 문제가 발생한다고 보인다.
- 참여자들이 배달노동을 선택하게 된 주요 이유는 (1) 비교적 높은 임금, (2) 자유로운 시간관리 (3) 낮은 진입장벽이었다. 하지만 실제로 일을 시작하고 나서는 갖은 이유로 임금을 묵이게되고, 시간관리 역시 사실상 사업주의 지휘감독하에 놓여지는 상황이 발생했다. 하지만 명목상 근로자가 아니기 때문에 그 어떠한 법적 보호도 받을 수 없었다.
- 게다가 '오토바이 타는 청소년'이라는 사회적 인식 속에서 제대로 도움조차 청할 수 없는 상황이 나타났다. 결국 '부모님'이라는 울타리 외에는 청소년 노동자들을 보호할 수 있는 그 어떠한 장치도 작동되지 않고 있었으며, 심지어 그것이 존재하는지에 대한 의문 역시 들게 만드는 상황을 확인 할 수 있었다.



## 5. 결론

### 1) 문제인식

- 이번 군포시, 청소년 배달노동자 실태조사를 통해서 드러난 문제 인식은 세 가지로 정리할 수 있다. (1) 청소년 배달노동자 현장에서 발생하는 문제가 그에 대한 사회적 인식에서 시작되는 문제라는 것. (2) 청소년, 즉 나이가 어리다는 것이 문제 현장에서 더 약자로서 발현되고 있다는 것, 그리고 마지막으로 (3) 이러한 상황에서 어떤 대처를 해야 하며, 혹은 할 수 있는지에 대한 교육 등이 부재함이 청소년 배달노동자들이 자기 대처 능력을 보장하지 못하고 있는 것으로 보인다.
- 면접 조사에서 청소년 노동자들은 ‘양아치나 하는 일’이라는 표현을 자주 사용했다. 이는 자기 자신을 스스로 그렇게 호명하는 문제가 아니라, 주변의 시선이 그렇다고 하는 표현이었다. 노동 현장에서 문제를 해결하는 데에서도 그 인식의 문제가 드러났다. 일터에서 일을 하는 노동자가 현장의 문제를 제기한다는 것은 상당히 큰 용기가 필요하다. 아직 한국 사회에서 일터 내 문제 제기는 현실적인 해고 위협으로 생계의 문제를 초래하기 때문이다.
- 그런데도 자신들의 권리를 위해서 신고를 한 청소년노동자들에게 다가온 것은 ‘사회의 외면’ 그 이상도 이하도 아니었다. 주변에 도움을 청하고자 했으나 오히려 돌아온 것은 ‘담배를 피운다’라는 등 다른 이유로 소위 네가 못나서 그렇지라는 인식이 여전히 팽배한다는 것을 알 수 있었다.
- 특히 이것이 가장 큰 문제인 것은 청소년 노동자들이 이것이 「인생의 첫 번째 일 경험」이라는 것에 있다. 사회에 첫발을 내딛는 청소년들에게 첫 번째 일 경험은 앞으로 평생에 걸쳐 이어나갈 일 경험에 있어서 지속해서 영향을 끼칠 수밖에 없다. 하지만 그러한 중요한 경험에 있어서 이들이 어떠한 경험을 하고, 이후에 어떤 경로를 겪게 될 것인가에 대해서 우려가 있을 수밖에 없다.
- 두 번째로 이러한 조건에서 청소년 노동자는 어리다는 이유로 더 취약한 상황에 노출되고 있다는 것이었다. 면접 조사에서 만난 청소년 중, ‘너 몇 살이야’라는 질문을 받지 않은 사람이 없을 정도였다. 또한 사업장(음식점)과 손님을 막론하고

발생했다. 플랫폼 노동의 특성상 어떤 과정에서 일어나는 실수를 그 누구도 책임 지지 않는 상황이 지속하고 있는 것은 공공연한 사실이다. 하지만 그 과정에서 청소년은 어리다는 이유로 그러한 상황에서 최소한의 협상력조차 확보하지 못하고 있었다. 그러다 보니 사고 시에 발생하는 수리비, 혹은 배달 과정에서 발생하는 손해와 관련된 모든 부분은 청소년 노동자들에게 전가되고 있었다. 이것은 심할 때 ‘노예노동’으로 보일 만큼 굴레가 되어 실제로는 돈을 거의 벌지도 못하면서 사실 상의 무급노동을 하는 상황들을 보이기도 하였다.

- 마지막으로 자신들에게 어떤 권리가 있는가를 전혀 알지 못하는 것이었다. 설문 조사에서 나타난 결과는 가히 충격적이라고 말해도 과언이 아니었다. 그 어떠한 노동 현장에서 수행된 질문 중에서 ‘모른다’라고 답한 비중이 가장 높았다. 청소년들은 자신이 문제 상황에서 어떻게 대응할 수 있는가를 넘어서, 도대체 무엇이 자신들에게 보호되고 있는지 조차에 대한 지식이 전무하다고 봐도 무방했다. 특히 학교에서 소속되어있는 학생들에게 있어서 이러한 문제들이 발생하고 있었지만, 청소년들은 면접 조사에서 이러한 문제 상황에서 학교에 도움을 요청한다는 생각조차 하지 않고 있다는 것도 큰 문제지점으로 보인다.

## 2) 개선방향

- 가장 근본적인 해결책은 청소년 노동자의 노동인권교육과 사업장의 안전관련 의무교육을 강화하는 것이다. 청소년이 노동현장에 뛰어드는 시간은 점점 앞당겨지고 있다. 이것이 긍정적이냐 부정적이냐를 넘어서 청소년들이 그럴 수 밖에 없는 상황에 노출되는 상황에서 어떻게 대처할 것이냐를 중요한 지점으로 삼아야한다. 이는 교육 혹은 복지의 측면에서 이들의 생계문제를 어떻게 보장하며 교육현장에 집중할 수 있게 할 것인가와는 다른 문제로 접근하여야 한다.
- 하지만 현재로서는 교육의 의무를 사업장에 조차 제대로 부과하고 있지 않으며, 학교 현장은 오히려 청소년들이 노동을 하지 않도록 종용하고 있다. 그러다보니 청소년들은 어쩔 수 없이 밀려나가게 된 노동현장에서 자신의 권리조차 제대로 알지 못한 채 소위 당하고만 있는 상황으로 보인다. 이러한 청소년들을 위한 의무교육이 편성되어 최소한 자신이 일을 나가기 전에 알아야만 하는 권리들이 무엇이 있는가를 정확히 할 수 있도록 해야 한다.

- 또한 당면하여 교육을 강화하는 것이 단기간에 성과내기 어렵다면, 홍보사업을 하는 것이 효과적일 것이라고 보인다. 특히 군포-안양-산본 등의 주요 음식점이 포진되어 있는 지역과 주로 라이더들이 대기하는 공간을 확인하여 현수막 등 언제든지 눈으로 확인할 수 있는 대형 홍보물을 설치하는 것도 효과적일 것이라고 보인다.
- 또한 이러한 의무교육과 반대급부로 사업체에 대한 제제 역시 강화되어야 한다. 수리비용을 청소년 노동자들에게 불법적으로 청구하거나, 일정금액을 묶어두는 등 청소년들이 노동현장에서 빠져나갈 수 없도록 하고 있었다. 이는 헌법에서조차 금지되어 있는 강제노동의 소지가 있음에도, 현장에서는 적발되지 않거나 신고하더라도 법적 문제로 넘어가야 하기 때문에 청소년 노동자들이 접근하기가 굉장히 어려운 문제가 있다.
- 이에 이를 방지하기 위해서는 안전교육 등에 대한 문제에 대해서 수시 근로감독을 실시하고 이러한 일이 적발되었을 때, 적은 금액이더라도 즉시 과태료를 물리는 방안이 있을 수 있다. 또한 보증금 징수 등 심각한 문제들의 경우에는 법적 제제를 강력하게 할 수 있는 방안을 마련하여 업체들이 이러한 것들을 시도조차 못하도록 방지할 필요가 있다.
- 더불어 배달플랫폼의 시스템 변화도 필요하다. 단순히 단가를 올리는 것은 쉽지 않다고 하더라도, 배달 도착예정시간을 배달 라이더가 아닌 사업장(음식점)에서 결정하는 구조에서는 라이더가 과속운전을 할 수 밖에 없는 상황을 초래하게 된다. 음식점에서 늦은 작업으로 배송시작이 늦어질 경우에, 그 부담은 온전히 배달 라이더가 떠안게 되기 때문이다. 이러한 부분을 해결하기 위한 작업은 지금 당장도 가능할 것이라고 보인다.
- 마지막으로 학교의 역할이 시급히 촉구된다. 이번 실태조사를 진행하는 과정에서 가장 이해하기 어려웠던 지점은 이러한 문제가 발생되고 해결되는 과정에서 학교가 전혀 개입하지 않고 있다는 점이었다. 아직 학교에 다니고 있는 청소년들임에도 불구하고 청소년 노동자들 역시 학교에 도움을 청하고자하는 경우가 없었을 뿐 아니라, 심지어 기대조차 없는 것으로 확인되었다. 이는 학교 내에서 ‘노동하고 있는 청소년’을 어떻게 바라보고 대하고 있는가에 대해서 심각하게 의구심을 가질 수 밖에 없는 지점이었다.

- 청소년 노동자들을 교육의 대상으로서만 바라보는 것 역시 문제이지만, 청소년들이 현장에서 겪고 있는 문제를 학교에서는 어떻게 보호하며 가르칠 것인가에 대한 문제를 심각하게 고민해야 한다. 어쩔 수 없는 문제로 생계에 내몰리는 청소년들을 단순히 일을 그만두라는 식이 아니라, 어떻게 조금이라도 더 나은 노동경험을 할 수 있도록 하고, 사회가 자신을 보호하고 있다는 생각을 할 수 있게 할 것인가에 대해 심각한 고민을 해야 한다고 생각한다.

### 3) 마치며

- 그 어떤 노동이 중요하지 않다고 말할 수 있겠느냐마는, 청소년노동은 그 무엇보다 각별하다. 처음으로 사회에 발을 내딛는 그 시간의 기억이 어떻냐에 따라서, 평생에 걸친 노동현장의 경험이 달라질 수 있기 때문이다. 반문컨대 어리다고 무시당하며 안 좋은 노동현장의 경험을 보낸 이 청소년들이, 이후에 노동시장에 들어온 보다 어린 노동자들을 어떻게 바라보게 될 것인가를 생각하면 암담하다. 경험은 '노동'을 이해하고 체득하는데에 있어서 지대한 영향을 미칠 수 밖에 없다. 하지만 지금의 교육은 이를 외면하거나 오히려 '너무 이른 경험'이라는 이유로 회피토록 권유할 뿐이다. 다시금 성찰이 필요하다. 교육이 어떤 역할을 할 것인가와 과정에서 무엇을 경험토록하며 보장할 것인가에 대한 고민을 적극적으로 해야만 한다.
- 청소년당사자에게 현실의 일터는 모멸감과 고통밖에 없는 공간으로 존재한다. 이러한 사각지대에 있는 청소년들을 어떻게 보호할 것인가를 우리 사회는 더욱 심각하게 고민해야만 한다.

