

토론회 자료집

중랑구 플랫폼 배달노동자 조례 개정 및 안전대책 마련을 위한 토론회

서울특별시 중랑구의회 7층 소회의실

2022. 10. 4. (화) 15:00

중랑구 플랫폼 배달노동자 조례 개정 및 안전대책 마련을 위한 토론회

2022. 10.4. (화) 15:00 서울특별시 중랑구의회 7층 소회의실



PROGRAM

- 발제1** 이영주 전 경기도의원 :
경기도 플랫폼 노동자 지원 조례와 중랑구 조례 개정 방향에 대한 제언
- 발제2** 김지수 라이더유니온 부위원장 :
배달노동자 안전을 위한 지자체의 해결 과제
- 토론** 전성배 현장 플랫폼 배달노동자 / 라이더안전교육센터 안전교육강사
김영희 중랑구 노동자종합지원센터 사무국장
박경연 중랑구 주민, 양육자 대표

주최 : 서울특별시 중랑구의회 고강섭 의원, 라이더유니온

경기도 플랫폼 노동자 지원조례와 중량구 조례 개정 방향에 대한 제언

이영주 前 경기도의원

경기도 플랫폼 노동자 지원 조례

[시행 2022. 1. 6.] [경기도조례 제7290호, 2022. 1. 6., 일부개정]

제1조(목적) 이 조례는 「근로기준법」에 따른 노동자와 유사하게 노무를 제공함에도 불구하고 노동관계 법률을 적용받지 못하는 경기도내 플랫폼 노동자들의 권리를 보호하고 지위 향상을 도모하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “플랫폼 노동”이란 온라인 플랫폼(이하 “플랫폼”이라 한다)을 매개로 수요와 공급을 매칭하는 노동 또는 서비스를 말한다.
2. “플랫폼 노동자”란 상품이나 서비스의 공급자와 소비자를 연결해주는 온라인 플랫폼 사업자로부터 일감을 받고 노동을 제공하여 수입을 얻는 사람을 말한다.

제3조(적용대상) 이 조례는 다음 각 호 중 어느 하나에 해당하는 플랫폼 노동자에 대하여 적용한다.

1. 경기도(이하 “도”라 한다)에 주소를 둔 경우
2. 도에 사업장 소재지를 둔 경우

제4조(도지사의 책무) ① 경기도지사(이하 “도지사”라 한다)는 플랫폼 노동자가 「근로기준법」 등 노동관계법령에 따른 노동자가 아니라는 이유로 차별받지 아니하며, 노동자에 준하는 보호를 받을 수 있도록 노력하여야 한다.

- ② 도지사는 플랫폼 노동자가 안전한 환경에서 노동하고, 적절한 임금을 받을 수 있도록 노력하여야 한다.
- ③ 도지사는 플랫폼 노동자에 대한 사회안전망 구축 및 확대를 위해 노력하여야 한다.

제5조(사업) ① 도지사는 플랫폼 노동자를 보호하고 지원하기 위하여 다음 각 호의 사업을 실시할 수 있다.

1. 플랫폼 노동자의 지원 정책 및 제도 개선을 위한 연구·조사
 2. 플랫폼 노동자에 대한 법률·노동·경영 상담 및 지원<개정 2022.1.6.>
 3. 플랫폼 노동자 모범거래 기준 마련을 위한 연구·조사
 4. 플랫폼 노동자의 산업재해 예방을 위한 안전교육 및 보호장구 지원
 5. 플랫폼 노동자의 생활안정 도모 및 사회보험 등 사회적 기본권 보장 지원
 6. 플랫폼 노동자의 자조모임·협동조합 등 조직화 지원<개정 2022.1.6.>
 7. 플랫폼 노동자 조직 교육·홍보·컨설팅 지원 [신설 2022.1.6.]
 8. 그 밖에 플랫폼 노동자의 노동조건 향상을 위하여 도지사가 필요하다고 인정하는 사업
- ② 도지사는 제1항에 따른 업무를 효율적으로 추진하기 위하여 소관 실·국에 전담부서를 설치하거나 필요한 전문 인력을 배치할 수 있으며, 「경기도 사무위탁 조례」에 따라 법인 또는 단체 등에 위탁할 수 있다.

- ③ 도지사는 제2항에 따른 위탁기관 외에 플랫폼 노동자 지원 업무를 수행하는 법인 또는 단체에 대하여 「경기도 지방보조금 관리 조례」에 따라 예산의 범위에서 필요한 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

[전문개정 2021.1.8.]

제6조(실태조사) 도지사는 플랫폼 노동자의 보호 사업을 추진하기 위해 필요한 경우 도내 시·군, 관계기관 등과의 협조를 얻어 플랫폼 노동자 현황 등 실태조사를 실시할 수 있다.

제7조(종합계획 등 수립) ① 도지사는 다음 각 호의 사항을 포함하여 경기도 플랫폼 노동 종합계획을 3년마다 수립·시행하여야 한다.<개정 2021.1.8.>

1. 플랫폼 노동자 지원을 위한 기본방향 및 목표
 2. 플랫폼 노동자 현황 등에 대한 실태조사
 3. 플랫폼 노동자 보호 및 지원 대책
 4. 종합계획의 실행을 위한 재원 조달 방안
 5. 플랫폼 노동자 피해 예방 및 구제를 위한 교육·홍보
 6. 그 밖에 플랫폼 노동자 권익 보호를 위해 도지사가 필요하다고 인정하는 사항
- ② 제1항의 종합계획에 따라 매년 시행계획을 수립·시행하여야 한다.

제8조(플랫폼 노동 운영협의회) 도지사는 플랫폼 노동자 보호 등 관련사항에 관한 다음 각 호의 사항을 자문받기 위하여 플랫폼 노동 운영협의회를 둘 수 있다.

1. 플랫폼 노동의 실태와 현황
2. 플랫폼 노동의 법체계와 문제점
3. 플랫폼 노동자의 노동환경 및 여건개선
4. 그 밖에 플랫폼 노동자 지원을 위한 정책발굴에 관한 사항

제9조(모범거래 기준 등) ① 도지사는 플랫폼 노동자에 대한 불공정 거래 관행을 보다 효과적으로 예방·개선할 수 있도록 업종별 모범거래 기준을 개발·보급할 수 있다.

- ② 도지사는 공정 거래 관행 정착을 위해 도 및 도 소속 공공기관, 민간기업·기관 등의 장에게 모범거래 기준 등의 준수·적용을 권장할 수 있다.

제10조(법률 지원 등) ① 도지사는 플랫폼 노동자의 세무상담, 노무상담 또는 계약상 분쟁 등에 관한 권리구제를 위해 법률상담서비스를 제공할 수 있다.

- ② 도지사는 법률상담을 받은 플랫폼 노동자 대하여 「경기도 무료법률상담실 설치 및 운영 조례」 제9조에 따라 무료소송을 지원할 수 있다.

제11조(시행규칙) 이 조례의 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙 <2020.10.8.>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부칙 <2021.1.8.>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부칙 <2022.1.6.>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

배달노동자 안전을 위한 지자체의 해결과제

라이더유니온 부위원장 김지수

□ 플랫폼 노동자의 현황

○ 노동의 변화

- 20세기
 - 거대기업들의 탄생
 - 20~60세 정년보장 직장 시스템
 - 경영자, 관리자, 사무직 노동자층의 등장
 - 대규모 생산직 노동조합 형성
- 80년대 이후
 - 기업조직에서 아웃소싱, 프렌차이즈 등의 시스템 등장
 - 정규직-하청업체직원-외주노동자-프렌차이즈 점주/아르바이트 노동자로 서열화
 - 노동 격차에 따른 소득격차, 사회 안전망 사각지대 확대
- 현재와 미래
 - 고용 없는 플랫폼기업 등장
 - 새로운 형태로 등장한 플랫폼 노동, 기존 사회적 안전망 사라짐
 - 기존의 노동 격차 더욱 벌어지나?

○ 노동자에 대한 책임 없는 플랫폼 기업

- 오늘날 플랫폼 배달노동자는 사용자에게 종속되지 않고 출퇴근이 자유롭단 이유로 근로기준법상 노동자로 인정받지 못하고 있다. 이런 상황 속에서 배민, 쿠팡과 같은 배달 플랫폼 기업은 큰 비용을 아낀다. 플랫폼 배달노동자의 경우 고용 (휴일, 최저임금, 수당, 연차, 퇴직금, 해고비용), 차량 유지비 (오토바이 대금, 기름값, 수리비, 관리비, 보험료), 사고처리 (법적책임, 경제적 배상) 모두에 대한 책임을 지고 있다.

플랫폼 배달노동자에게 전가된 비용



고용
휴일, 최저임금,
수당, 연차, 퇴직금,
해고비용



차량유지비
오토바이 대금,
기름값, 수리비,
관리비, 보험료

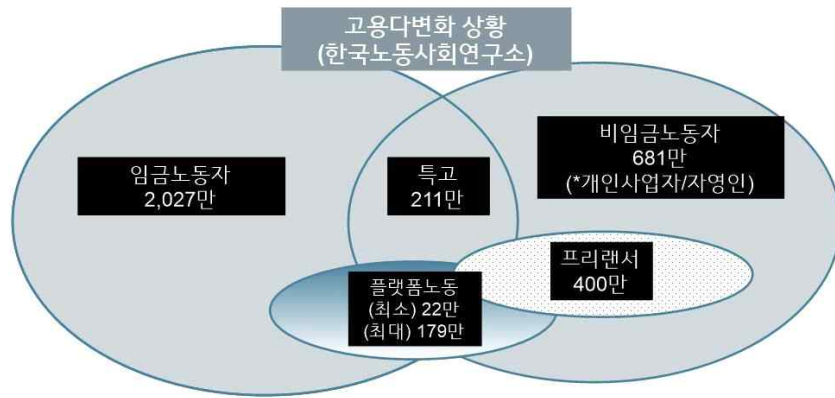


사고처리
법적책임
경제적 배상

2

- 배달료를 결정하는 기준은 주문량과 라이더 숫자인데, 현재의 플랫폼 알고리즘의 체계는 주문이 많으면 실시간으로 배달료가 오르고 라이더 수가 줄어들어도 배달료는 오르는 형식이다. 따라서 플랫폼 기업에서는 노동이 필요할 때만 필요한 만큼 쓸 수 있도록 최대한 많은 예비 인력을 확보하려는 경향을 보이는 것이다. 반면 노동자들의 일자리는 불안정해질 수밖에 없다.

○ 한국의 고용 다변화 상황



<출처 : 한국노동사회연구소>

○ 노동자 특수고용노동자 차이

노동자		특수고용노동자
근로계약	계약관계	위탁(촉)계약
적 용	근로기준법	미 적 용
4대보험	사회보험	고용, 산재보험
갑종근로소득세	세 금	소득세(3.3%)
야간, 연장, 주휴, 휴일 등	각종수당	수당없음
사업주 제공	작업도구	사업주 미제공

○ 플랫폼 노동자와 근로기준법상 노동자의 차이

		플랫폼 노동자	근로자	근로기준법
근무시작	근로계약서	X	0	안 쓰고 한 부씩 안 나누면 사업주 처벌
	오토바이 제공	X	0	작업 도구는 사업주 제공
	기름값 제공	X	0	작업 도구는 사업주 제공
	보험료 제공	X	0	작업 도구는 사업주 제공
수당	최저임금	X	0	2022년 9,160원
	주휴수당	X	0	최저임금+주휴수당은 11,002원
	연장수당	X	0	약속한 시간 이상 일하면 1.5배
	야간수당	X	0	밤 10시~아침 6시 일하면 1.5배
	5월 1일 유급휴일	X	0	5월 1일은 출근 안 해도 일당 나옴
	공휴일 수당	X	0	일하면 1.5배
	연차	X	0	한 달 일하면 하루 유급휴일. 1년 일하면 다음해에 쓸 15일이 생김
근무환경	취업규칙 불이익변경의 금지	X	0	불리하게 못 바꿈
	사고에 대한 면책	X	0	회사가 사고 처리, 형사 합의는 별도
	회사가 음식값 책임	X	0	고의가 아니라면 회사가 처리
	손해배상	X	0	위약 예정의 금지
	건강검진	X	0	1년 1회
	휴게시간	X	0	4시간 일하면 30분
	노동시간의 제한	X	0	1일 8시간 주 40시간 연장근로는 최대 12시간까지만 가능 30인 미만은 최대 60시간까지 가능
	4대 보험	고용 산재보험 (보험료 반반)	0	회사와 노동자가 반반 산재는 전액 업주부담
퇴직	퇴직금	X	0	1년에 1개월치 임금 2년은 2개월치 임금
	해고예고수당	X	0	갑자기 해고하면 30일치 일당
	부당해고 구제신청	X	0	부당하다 싶으면 구제신청 가능

<출처 : 배달의민족은 배달하지 않는다 (박정훈)>

□ 중랑구 조례 개정의 필요성

○ 조례 개정 제안 취지

- 코로나19를 겪은 지난 몇 년 동안 배달 플랫폼 산업이 큰 폭으로 확장되었음
- 플랫폼 배달노동자의 현실에 맞는 사회안전망과 안전교육 체계 등 제대로 된 기준이 마련되지 않고 있음. 오토바이 면허 대신 차량 면허를 등록해도 플랫폼 입직이 가능하며, 온라인으로 2시간 동안 산업안전보건 교육만 들으면 누구나 배달을 시작할 수 있는 실정임
- 빠른 배달을 강요하는 것과 다름없는 현재의 플랫폼기업의 배달 시스템을 개선하고자 사회 각계에 노동조건을 규정하는 AI 알고리즘에 대한 설명과 협상권을 요구하고 있으나, 사측에서는 거부하고 있음. 관련 제도의 미비로 취업규칙과 다름없는 알고리즘은 기업의 영업비밀로 보호받고 있는 상황.
- 따라서 배달노동자 당사자와 지역 주민들의 안전이 크게 위협받고 있는 상황 속에서 자자체 차원의 책임 있는 대책 마련과 현실을 반영한 조례개정이 필요함

○ 조례 개정 방향 제시

- ‘중랑구 내 주소지를 두고 있거나 관내에서 배달업무를 수행하는 노동자’로 포괄되어야
- 플랫폼 기업에서는 배달 권역을 계속해서 확장하고 있으며, 배달 불황의 영향으로 배달노동자들의 기존 배달지역 범위가 넓어지는 추세
- 조례의 범위를 중랑구 주소지에만 한정한다면 중랑구의 주민과 중랑구 관내를 매일같이 방문하는 배달노동자들의 안전을 담보할 수 없는 상황
- 하루아침에 플랫폼 기업은 정책을 변경하고 있음. 불과 몇 개월만 지나도 노동 조건과 시장상황이 급변하는 가운데, 최소한 1년 또는 2년마다 플랫폼 노동 종합 계획을 새롭게 수립할 필요가 있음. 관련 제도가 현실을 반영하기 위한 필요조건임
- 경기도 플랫폼 노동자 지원 조례가 좋은 참고 모델이 될 수 있음

○ 사회보험 보장 및 지원의 필요성

- 국내 산재 1위 직업

- (22. 9. 23. 라이더유니온 공식 성명 내용 중) “9월 22일 JTBC 보도에 따르면 5년 전에는 순위에도 없었던 배달 노동자가 올해 산재 신청을 가장 많이 한 직군으로 나타났다. 우아한형제들, 쿠팡이츠 등 주요 배달플랫폼사를 통해 일한 노동자가 각각 산재신청 순위 1위, 9위를 차지함으로써 조선, 자동차 등의 중공업에 속한 노동자들의 산재 신청 수를 압도하는 결과를 나타낸 것이다. 무엇보다 이번 보도에서 드러난 것은 여전히 빙산의 일각이라는 점이다. 다양한 지역 배달대행사를 통해서 일하는 배달 노동자의 산재 신청 수까지 고려하면 전체 배달 노동자 산재 신청 규모는 대표 플랫폼사로 집계되는 수준보다 훨씬 더 심각할 것이다.”

- 지자체의 산재보험 지원 사례

배달노동자 산재보험료 신청하세요!

기 간	1차 모집	2차 모집	3차 모집
	2021. 04. 19. ~ 05. 14. (29일 간)	2021. 07. 19. ~ 08. 13. (29일 간)	2021. 10. 18. ~ 11. 12. (29일 간)

대 상 | 플랫폼 배달노동자 2,000명

- 음식 또는 퀵서비스 배달업무에 종사하고 있는 자
- 공고일 기준 경기도 내 주소지를 두고 있거나 관내 배달업무를 수행하고 있는 자
- 특수형태근로종사자*로서 산재보험에 가입되어 있는 자
- * 산재보험보험료 월125천 원에 따른 퀵서비스 업체 종사자

○ 기후 재난에 취약한 직업

- 재난보험의 개념이 새롭게 대두되고 있음
- 기후재난, 완화의 문제일 뿐 맞닥뜨리는 것은 필연. 노동자들을 위한 ‘재난보험’, 사회안전망으로 확장하고자 하는 논의와 실천이 필요. 지자체가 선도적인 역할 할 수 있어야. 지역사회 노동의 특성과 지역적 특성(기후/지리)을 고려해야하기 때문
- 태풍과 같은 재난 상황에서 플랫폼기업은 배달 중지를 택하고 있음. 기후 재난이 심화될수록 노동자에게 끼치는 영향은 점차 늘어날 것임. 또한, 팬데믹 상황에서는 더욱 플랫폼노동자의 일상 자체가 불안정. (감염, 백신접종 등)
- 플랫폼 배달노동자의 경우 생활비 및 유지비 문제로 몸이 아파도 쉴 수 없기 때문에 유급병가제도 도입을 통해 건강하게 일할 권리를 보장할 수 있어야 함

취약노동자 병가 소득손실보상금 신청 안내

2021년, 코로나19 진단검사와 백신병가 사용에 따른 병가 소득손실보상금을 지급합니다.
※ 취약노동자 : 주40시간 미만 단시간 노동자, 일용직 노동자, 특수형태 노동종사자, 요양보호사



지급방법

① **지급조건**

'20년 12월 25일 이후
코로나19 진단검사를 받은
안성시 거주 **취약노동자**로 검사결과 통보일까지
자가격리를 한 경우 (음성판정)

②

'21년 6월 28일 이후 **코로나19 백신주사**를
맞은 안성시 거주 **취약노동자**로
몸이 아프거나 이상반응이 있어 **휴식이 필요한 경우**
(백신접종일 포함 3일 이내 병가사용 후 신청)

※ '20년 12월 25일(금)부터 신청일 현재까지 안성시에 주민등록을 두고 있는 자
외국인의 경우 : 안성시에 체류지를 둔 등록외국인, 거소를 둔 외국국적동포(불법체류자 제외)

③ **지급형식** 안성시 지역화폐

④ **지원내용** ① (진단검사)인당 1회 23만원 ② (백신접종)인당 1회 8만5천원

*사용 승인문자 수신일로부터 3개월 (단, 12월 31일 일괄사용마감)

○ 의회 밖 정치적 소비 행동과 제도개선

- 플랫폼 소비자의 우선 고려사항이 플랫폼 도입 초기에는 낮은 가격(최저가)이었으나 후에 인터페이스(사용 편의)로 확대가 되었음. 최근에는 소비자 편익을 넘어서 가치 소비를 선택하려는 움직임도 늘고 있음.
- 소비자가 플랫폼 기업에 노동의 가치를 요구하고, 좋은 플랫폼 선택의 기준이 새롭게 나타나는 흐름 속에서 플랫폼 노동자 안전보건을 위한 적극적인 제도개선이 추진되기를 바람

□ 실효성 있는 안전교육의 필요성

- 현재 1종 보통 면허를 따면 오토바이 운전을 할 수 있고, 자전거나 전동 킥보드를 이용해 배달 일을 하는 노동자들이 늘어나고 있다 배달 노동은 사고 시 사망 등 중대 재해가 많이 발생한다. 또한 2020년 한국비정규노동센터 통계에 따르면 서울지역 배달 라이더들의 1년 동안의 사고 경험은 56.3%로 심각한 수준이며, 횡수 또한 빈번하다.
- 배달 라이더들의 운송수단 ‘이륜차’는 또 어떤가. 신체가 외부로 노출되어 있어 앞서 언급한 바와 같이 부상과 사망 발생률이 자동차보다 현저히 높다. 또한 일반적인 인식과는 달리 이륜차 운전은 자동차 운전보다 더욱 난이도가 높은 기술이다. 운전자의 체중을 이용해 중심을 잡고 주행함과 동시에 도로의 상태와 위험요소 파악, 조향장치를 포함한 기기 조작을 신속하게 진행해야 한다. 문제는 이렇게 이륜차 운전에는 숙달이 필요한 부분이 많지만, 지금도 많은 라이더가 간단한 교육조차 받지 않은 채로 거리로 나와 배달음식을 실어 나르고 있다는 것이다. 기존에 의무로 실시하고 있는 산업안전보건교육 또한 플랫폼 배달노동자들의 현실에 맞게 개선될 필요가 있지만, 한 걸음 더 나아가 항상 사고의 위험을 품고 있지만 쉽게 선택할 수 있는 일로 여겨지는 이륜차 배달 노동. 이제는 ‘누구나 할 수 있는 일’ 보다는 ‘누구나 해서는 안 되는 일’, ‘안전한 운행을 위한 교육과 자격이 필요한 일’이라는 관점도 필요하다

○ 안전운행을 위한 토대, 안전배달료 도입 (생활물류서비스발전법 개정)

- 소화물배송사업자에 대한 인증제도를 등록제도로 전환
- 소화물배송사업자에게 면허확인, 보험확인, 배달료 및 알고리즘 등 정보제공 등의 의무 부과
- 화물노동자들이 보장받는 안전운임제를 인용하여 배달노동자에게도 안전배달료 보장. 실시간으로 바뀌는 배달료에 대한 최소한의 가이드라인 제공
- 최저임금위원회 개념의 플랫폼 노동의 안전운임 또는 공정운임을 심의하는 위원회 구성도 검토해야. 핵심은 유지비용을 제외한 순수임이 생활임금 수준이 되도록 안전배달료가 도입되어야 함

○ 현 플랫폼기업의 안전교육 실태와 현황

- 모 플랫폼 배달 업체에서는 이륜자동차 현장 운행 경험 없는 강사의 <특수형태근로자의 교통안전 및 안전운전> 강의를 자행되고 있음
- 강사와 강의 내용의 매칭이 적절한가, 실제 배달노동자들에게 실효성 있는지 파악해야함

□ 배달노동자 권익증진 및 안전강화 제안 사례 (라이더유니온 인천지부)

○ 이륜차 사고의 증가와 도로교통환경의 위험성 증가

- 전체 교통사고 사망자 수 감소
- 통계청이 발표한 ‘한국의 사회동향 2021’에 따르면 2020년 국내 교통사고 건수는 20만9654건으로, 전년보다 8.7% 감소
- 사고가 줄어드니 자연스레 사망자 수도 2019년 3349명에서 2020년 3081명으로 8.0% 감소

○ 이륜차 사망자 수 증가

- 이륜차 관련 교통사고 건수 자체는 1만8280건으로 전년보다 소폭 감소(-1.0%)하였으나 이륜차 관련 교통사고로 사망한 사람은 2019년보다 4.0% 증가
- 코로나19 이후 이륜차를 이용한 배달 건수가 2019년 대비 50% 이상 늘어난 데 따른 영향. 배달용 이륜차 등록 건수도 3.2% 증가

○ 배달노동자 권익증진 및 안전강화 사업 제안

- 안전교육사업
 - 빠른 배달을 강제하는 배달업의 구조적 한계가 사고의 위험성을 높이고 있음
 - 배달산업의 구조적 한계를 해결하지 않고 단속강화만으로 해결하기는 어려움
 - 그럼에도 불구하고 배달노동자 스스로의 생명과 안전을 지키고 불법·난폭운전으로 인한 사회적 비난을 배달노동자들 스스로 자정하기 위한 노력 필요

○ 타 지자체 사례 및 성과

- 고양시



고양 30년을 담다
특례시로 날다

2022년 고양시노동권익센터 고양시 배달종사자

안전용품 지급 및 안전교육

대상 고양시 지역 내 배달노동자 또는 배달을 직접하는 사업자

일시 3월 30일(수) ~ 6월 8일(수) 매주 수요일 14시~16시(10회 중 택1)



교육일시 (택1)

회차	일시	교육내용	강사	장소
1회	3.30.(수) 14:00~16:00	이륜차 사고 발생 예방을 위한 안전수칙, 안전장구류 소개, 바이크 점검, 사고 발생시 긴급조치, 손해보험 등 대처 방안, 배달노동자 건강관리	이대근	고양시노동권익센터 8층 강당
2회	4.06.(수) 14:00~16:00		전성배	고양시종합운동장 중회의실
3회	4.13.(수) 14:00~16:00		이대근	고양시노동권익센터 8층 강당
4회	4.20.(수) 14:00~16:00		이대근	고양시종합운동장 중회의실
5회	4.27.(수) 14:00~16:00		이정형	고양시노동권익센터 8층 강당
6회	5.04.(수) 14:00~16:00	경기도일자리재단 위탁강사	전성배	고양시종합운동장 중회의실
7회	5.11.(수) 14:00~16:00		구교현	고양시노동권익센터 8층 강당
8회	5.18.(수) 14:00~16:00		이대근	고양시종합운동장 중회의실
9회	5.25.(수) 14:00~16:00		전성배	고양시노동권익센터 8층 강당
10회	6.08.(수) 14:00~16:00		이정형	고양시종합운동장 중회의실

단, 교육신청 인원은 1회당 40명 이내로 인원초과시 다른 날짜로 변경될 수 있습니다.

내용
안전교육 참가자에 한하여 안전용품 구입시 1인당 최대 20만원 이내 지급

안전용품
헬멧, 무릎보호대, 팔목보호대, 블랙박스, 안전화 등 개인맞춤형 구입

신청서류
『안전장비지원금』신청서, 주민등록등본(거주확인), 영수증, 본인결제(카드등)확인 사본, 통장사본, 배달종사자 확인 서류 (택1)
-본인 이름이 나와 있는 업체 앱 화면캡처
-직접 배달하는 개인(법인)사업자 : 사업자 등록증
-자영업 소속 배달노동자: 근로계약서 등

접수방법 구글신청 쿼알코드

문의전화 ☎ 031-968-7656

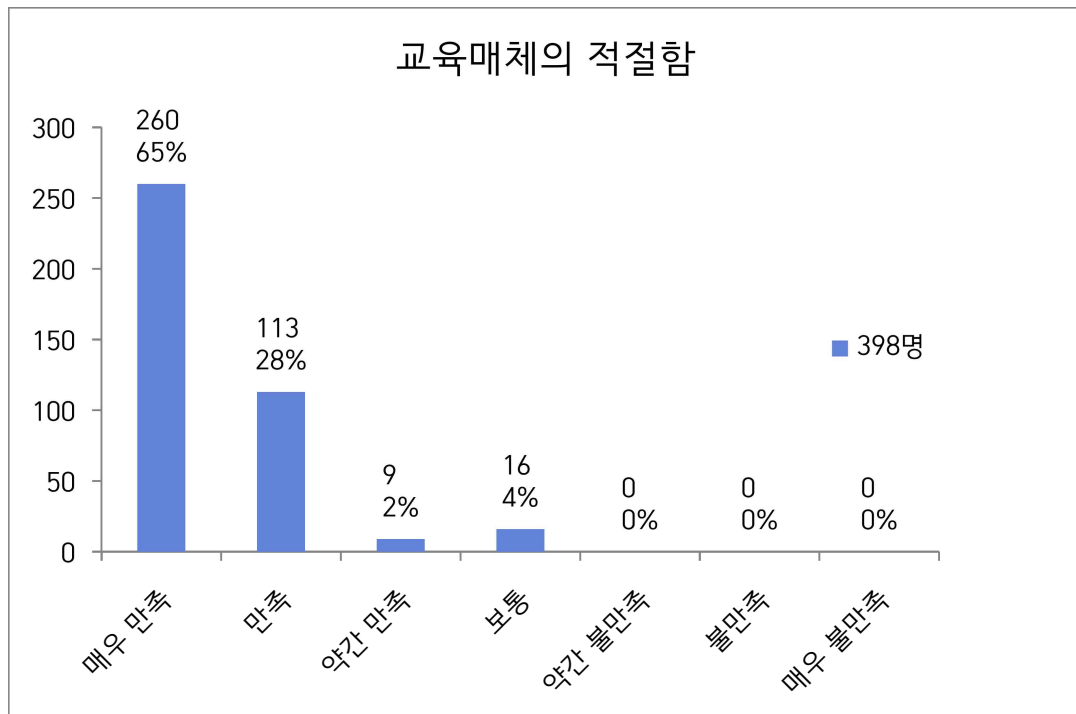
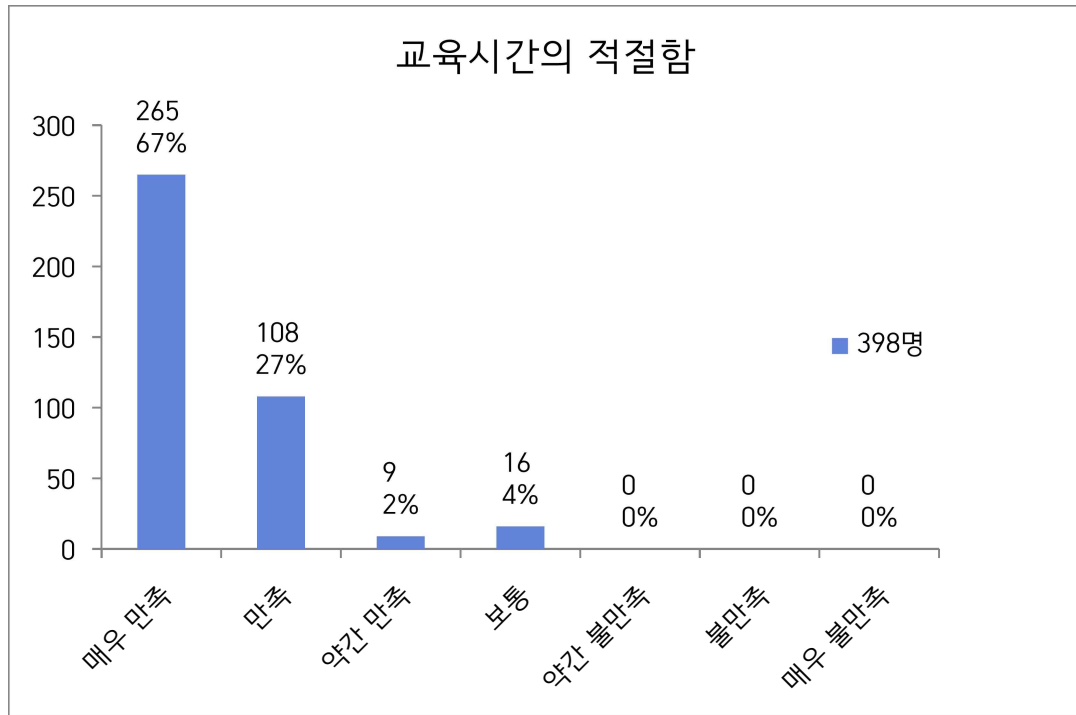


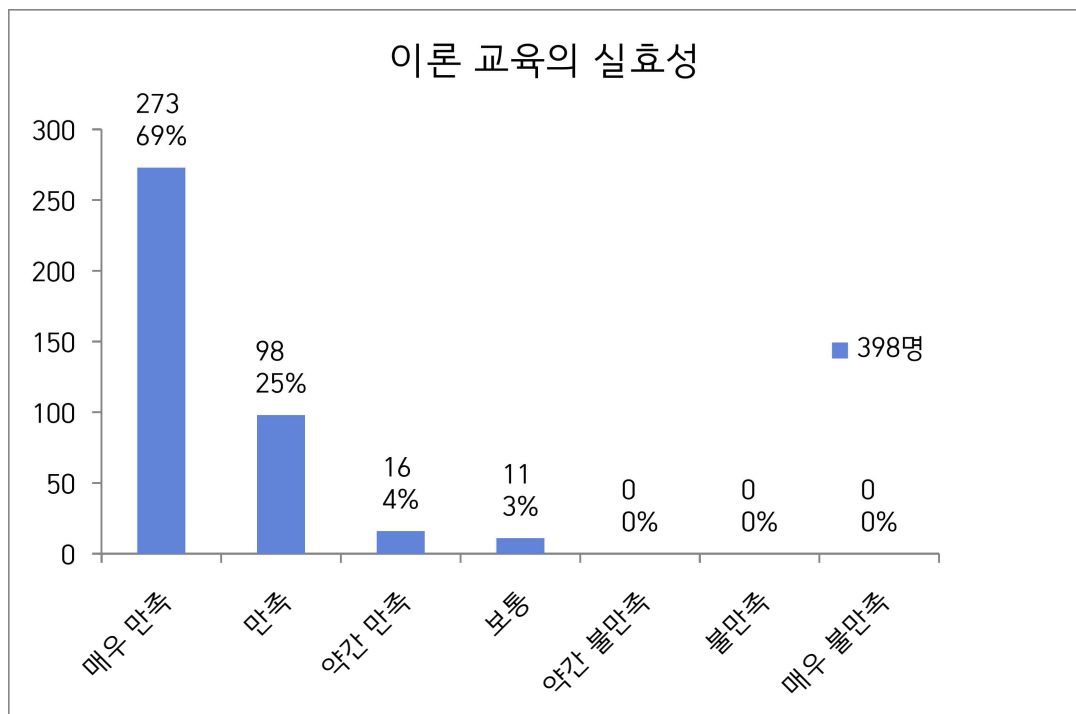
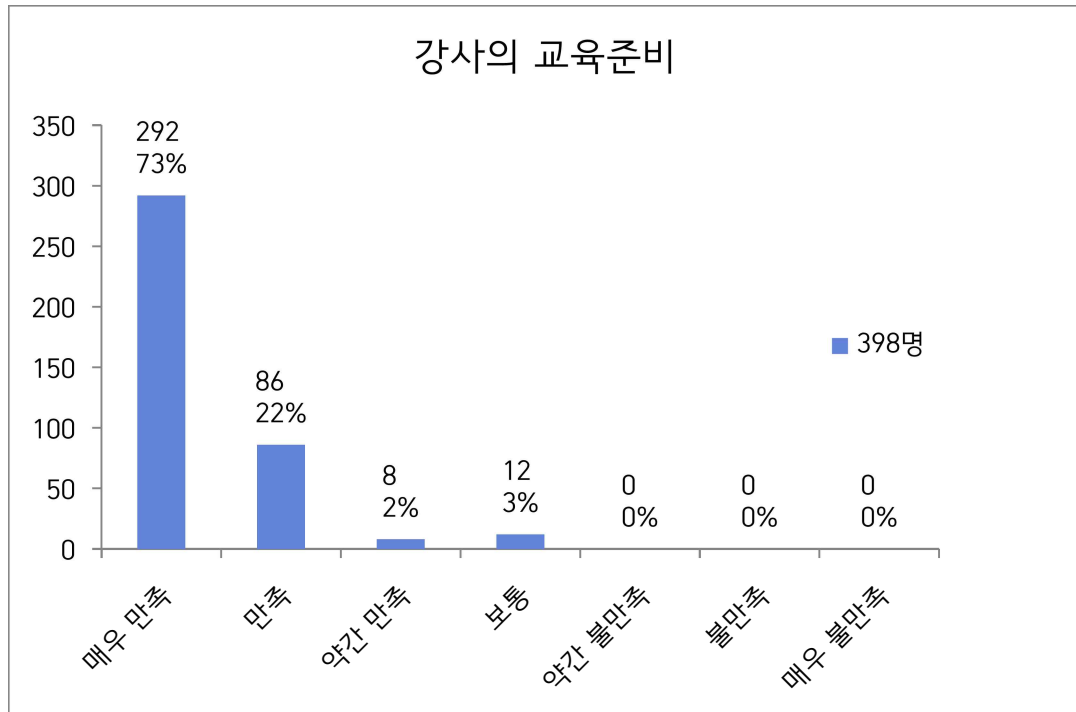
신청바로가기

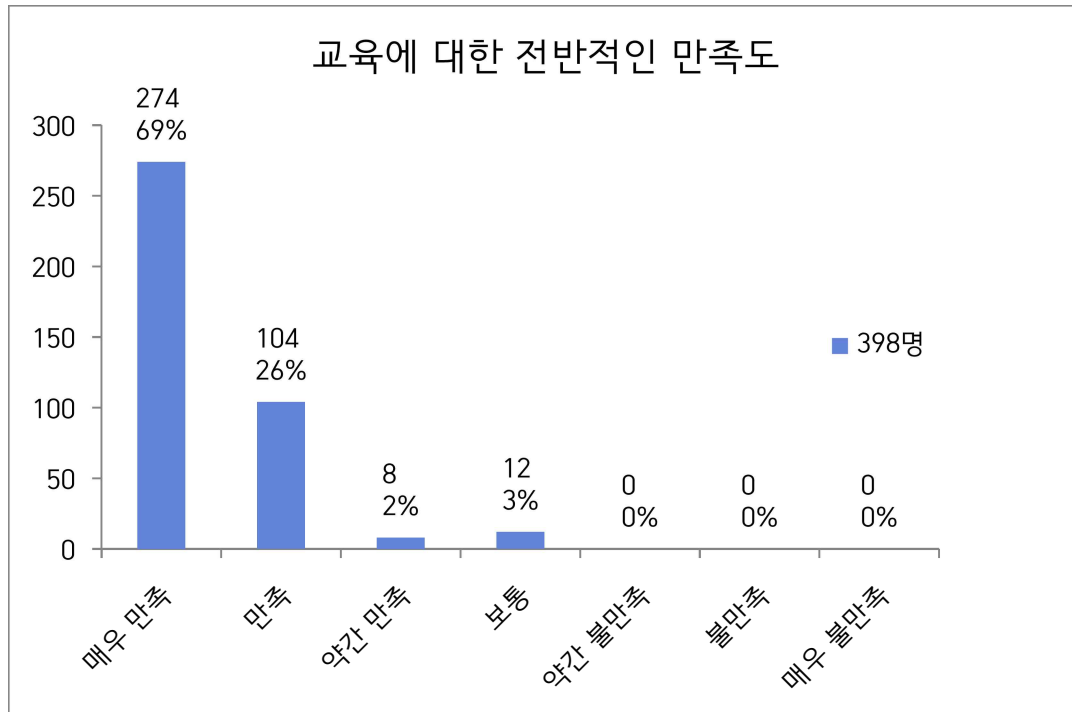
고양시 배달종사자 안전교육 참석자 현황 및 만족도 조사

(명)

회차	교육일자	참석인원	설문응답 인원
1	3/30	43	38
2	4/6	30	26
3	4/13	35	32
4	4/20	30	28
5	4/27	35	35
6	5/4	25	24
7	5/11	35	30
8	5/18	30	27
9	5/25	36	36
10	6/8	37	36
11	6/15	37	30
12	6/22	37	27
13	6/29	35	29
합계		445	398







※ 건의사항

- 배달종사자들의 실제 사고 경험담 공유하는 시간 필요
- 안전용품 지원금액의 상향 필요
- 정기적인 안전교육 필요
- 세무 관련 교육 필요
- 이륜차 외 (도보, 일반 차량) 배달종사자에 대한 지원 및
코로나 시대에 맞게 마스크, 소독제 등 지원 필요
- 사고시 적용되는 산재 보험에 대한 설명 필요
- 이론 교육 이후에도 심화 참여형 실습 교육 필요
- 다양한 시간대의 교육 일정 필요
- 안전용품 구매 관련하여 업체 지정시 수월한 구매 가능
- 일반 소상공 배달 사업주 대상의 안전 및 보험관련 교육 필요


수원특례시



2022년 수원시 배달노동자

안전교육 및 보호장비(안전용품) 구입비 지원

안전교육

대상 수원시 지역 내 배달노동자 또는 배달을 직접하는 사업자 300명
(회차당 30명)

회차	일시	교육내용	장소
1회	6.07 14:00 ~ 16:30	이륜차 사고 발생 예방을 위한 안전수칙, 안전장구류 소개, 바이크 점검, 사고발생시 긴급조치, 손해보험 등 대처방안, 배달노동자 건강관리	수원시녹색교통회관
2회	6.14 14:00 ~ 16:30		경기남부근로자건강센터
3회	6.21 14:00 ~ 16:00		수원시녹색교통회관
4회	6.28 14:00 ~ 16:00		영통2동 행정복지센터
5회	7.05 14:00 ~ 16:00		수원시녹색교통회관
6회	7.12 14:00 ~ 16:00		영통2동 행정복지센터(예정)
7회	7.19 14:00 ~ 16:00		수원시녹색교통회관
8회	7.26 14:00 ~ 16:00		영통2동 행정복지센터(예정)
9회	8.02 14:00 ~ 16:00		수원시녹색교통회관
10회	8.09 14:00 ~ 16:00		영통2동 행정복지센터(예정)

교육신청방법 구글신청 (QR코드)

안전용품 구입비 지원

안전교육 참가자에 한하여 안전용품 구입비 1인당 최대 10만원 이내 지급
 안전용품 : 헬멧, 무릎보호대, 팔목보호대, 블랙박스, 안전화 등 개인맞춤형 구입
 - 안전용품 대신 배달장비(이륜차) 수리비 청구가능

속서기 대비 및 자조모임을 위한 쉼터(카페) 이용권 제공

제출서류

- 배달노동자 확인 서류(택1)
 - 본인 이름이 나와 있는 업체 앱 화면캡처
 - 직접 배달하는 개인(법인)사업자 : 사업자 등록증
 - 자영업 소속 배달노동자 : 근로계약서 등
- 통장사본
- 보호장비(안전용품) 구입 지원금 신청서 : 교육 당일 작성
- 장비 구입 · 수리 영수증(물품명이 나오는 카드 결제 영수증)
 - 6,7이후 구입 또는 수리한 영수증 인정

문의전화 031-268-1917



신청바로가기




수원시노사민정협의회

수원시 배달종사자 안전교육 참가자 현황

회차	교육일자	참석인원
1	6/7	30
2	6/14	24
3	6/21	27
4	6/28	25
5	7/5	23
6	7/12	25
7	7/19	19
8	7/26	25
9	8/2	23
10	8/9	20
합계		241

□

○ 이동노동자 쉼터

- 낮은 기본수수료는 많은 건수와 장시간 노동을 강제함
- 업무특성상 야외에서 장시간 노동을 하며 쉼터가 없는 경우 길거리에서 대기
- 폭염과 혹한의 날씨에도 쉼터가 없는 곳 없음
- 폭염의 날씨에 헬멧 속 온도가 65도까지 측정됨
- 이동노동자들의 휴게권을 보장해야 함

○ 경기도 이동노동자 쉼터 현황 및 조례

- <https://blog.naver.com/gasassembly/222405479334>

○ 사업근거

[생활물류서비스산업발전법]

제3조(국가와 지방자치단체 등의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 생활물류서비스산업의 발전 및 진흥을 위하여 필요한 정책을 수립·시행하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 생활물류서비스종사자의 권익증진 및 안전강화, 소비자의 권익증진을 위하여 노력하여야 한다.

③ 생활물류서비스사업자는 건전하고 투명한 생활물류서비스 시장의 조성과 생활물류서비스종사자의 권익증진 및 안전강화, 소비자의 권익증진을 위하여 노력하여야 하며, 이를 위한 정부의 시책에 적극 협력하여야 한다.

제23조(행정적·재정적 지원 등) 국가와 지방자치단체는 생활물류서비스산업의 발전을 위하여 다음 각 호의 사업에 대하여 행정적·재정적 지원을 할 수 있다.

1. 생활물류서비스산업과 관련된 경제적·환경친화적 시설 및 장비의 확충과 개선
2. 생활물류서비스종사자의 안전, 처우개선 및 보건을 위한 휴게시설 및 생활물류 센터 등 시설 설치·개선
3. 생활물류서비스산업 육성을 위한 연구, 기술 개발 및 그 실증을 위한 시범도시·단지의 조성
4. 생활물류서비스산업 효율화를 위한 컨설팅
5. 생활물류서비스산업 관련 교육
6. 그 밖에 생활물류서비스산업의 발전을 위한 사업으로서 대통령령으로 정하는 사항

제37조(생활물류 센터) ① 국가와 지방자치단체는 생활물류서비스종사자의 권익증진을 위하여 생활물류 센터를 설치·운영할 수 있다.

② 생활물류 센터의 기능은 다음 각 호와 같다.

1. 생활물류서비스종사자의 휴식 및 복지공간 제공
 2. 생활물류서비스종사자의 운송수단 정비시설 제공
 3. 생활물류서비스종사자의 노무 및 취업상담 등 구직 지원
 4. 그 밖에 생활물류서비스종사자의 보호 및 복리 증진을 위한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사항
- ③ 그 밖에 생활물류 센터의 설치·관리에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

중랑구 배달노동자 실태 현장 증언 및 실효성 있는 배달노동자 안전교육에 대한 필요성

배달노동자 / 라이더안전교육센터 강사 전성배

[단독] 5년 전 순위에도 없었던 배달 노동자, 산재 신청 1위로

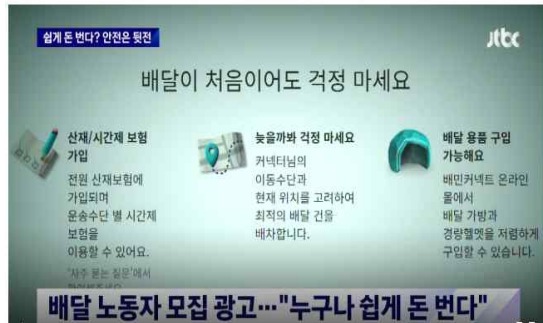
[JTBC] 일렉 2022-09-22 20:42 수경 2022-09-22 21:44

연내 JTBC 뉴스는 여러분의 생생한 제보를 기다리고 있습니다.

면허만 있으면 배달 시작..."온라인 교육 2시간이 전부"

[JTBC] 일렉 2022-09-22 20:42 수경 2022-09-22 21:44

연내 JTBC 뉴스는 여러분의 생생한 제보를 기다리고 있습니다.



배달 플랫폼의 구인 광고를 보신 적이 있습니까? ‘일하는 시간에 원하는 만큼’ 간편하게 접속해서 일하면 된다. 심지어는 ‘운동 삼아서’, ‘데이트하면서’ 돈을 벌 수 있다는 광고를 합니다. 저와 동료들의 절박한 생계의 현장에서 우리의 노동의 가치에 대해 생각하게 됩니다. 최근 전통적인 산업을 제치고 플랫폼 노동이(배달 라이더) 산재 1위를 기록하였습니다. 누구나 쉽게 돈 번다, 고수익이다, 입직의 진입장벽이 없다. 이런 말들만 합니다. 가장 많이 죽고 다치는 일이 분명함에도 그 어디에서도 일에 대한 위험성을 말하지 않습니다.

저희는 필수 노동자입니다. (‘필수 노동자’ 국민의 생명·안전과 사회기능 유지를 위해 핵심적인 서비스를 제공하는 노동자로, 보건·의료·돌봄 종사자, 배달업 종사자, 환경미화원, 제조·물류·운송·건설·통신 등 영역의 대면 노동자가 여기에 포함된다.) 그러나 현실은 허울만 필수 노동자입니다. 요즘 배달 라이더에 대한 사회적인 시선이 비난과 조롱을 넘어 혐오 수준으로 바뀌고 있는 걸 느낍니다. 언론에 배달 라이더가 사망했다는 기사가 나면 기사의 내용과는 상관없이 ‘잘 죽었다’라는 댓글이 달리기도 합니다. 그 이

유는 교통법규 위반과 소음 등 시민들에게 위협과 불편을 주기 때문입니다. 같은 노동을 하는 저조차도 도로 위에서 무법 질주와 소음을 일으키는 배달 라이더를 보면 한숨부터 쉬게 됩니다. 경찰과 단속도 강화하고 하지만 통계적으로도 사망이나 사고율은 나아지지 않습니다. 근본적인 문제를 해결하지 않고 지금처럼 개인의 인식, 도덕적인 판단을 비판하는 방식으로 문제를 해결하려 한다면 배달 라이더의 문제를 해결할 수 없습니다.

이 일을 하는 대다수의 노동자가 생계의 절박함으로 거리로 나옵니다. 가게부채, 코로나 사태로 인한 실직, 폐업 또는 요즘 국민 부업이라고 불리는 배달 알바 등으로 인해서 이 일을 선택합니다. 상대적으로 직업윤리 의식이나 전문성이 굉장히 낮기도 하고 불법, 편법 업체들을 규제하는 법령도 마련되어 있지 않아 정말 자격이 없거나 어린 청소년들도 이 일을 하고 있는 게 현실입니다. 4년 동안 현장 노동자로서 또 2년 동안 안전강사를 하며 수많은 배달 노동자들의 교육을 진행했습니다. 본인이 법적으로 어떤 노동자인지도 모르고 노동하는 노동자가 대다수일 정도입니다. 현장에서 이야기를 듣고, 겪어보면 정말 말도 안 되는 일들이 버젓이 일어납니다.

면허만 있으면 배달 시작... "온라인 교육 2시간이 전부"

[JTBC] 입력 2022-09-22 20:42 수정 2022-09-22 21:43

현재 JTBC 뉴스는 여러분의 생생한 제보를 기다리고 있습니다.



KBS NEWS

#코로나19

배달업 종사자 안전 교육에 장비 지원까지 '호평'

입력 2022.06.17 (07:43) 수정 2022.06.17 (07:47)

뉴스광장

00 00 00

가



일하기 위해서는 배달 앱을 설치하고 2시간짜리 안전, 보건 교육을 들으면 누구나 일을 할 수 있습니다. 심지어는 바이크를 한 번도 안 몰아본 사람이 길거리에 바이크를 가지고 나옵니다. 사고가 나면 더욱더 문제입니다. 보험의 종류도 많고 적용 범위도 너무 제각각이라 노동자가 본인을 지키기조차 어려운 게 현실입니다. 본질적인 구조의 문제를 해결하는 가장 첫걸음이 안전교육이라고 생각합니다. 이 문제는 비단 배달 노동자만의 문제가 아닙니다. 시민의 안전과 생명에도 연결이 되어 있습니다. 배달 노동자도 똑같은 한 가정의 가장이며 부모님들의 귀한 자식, 누군가의 친구이며 중랑구의 시민입니다. 중랑구 플랫폼 배달 노동자 조례 개정과 안전대책이 무엇보다 필요하다는 것을 말씀드리고 싶습니다.

중랑구 배달노동자 실태조사를 토대로 한 조례 개정 방향

중랑구노동자종합지원센터 사무국장 김영희

2020년 기준 라이더 숫자는 약 20만 명으로 고용노동부는 플랫폼을 매개로 노무를 제공하는 광의의 플랫폼 종사자는 약 179만 명이고 협의로 약 10만명 이상, 업계에서는 20만명의 라이더가 일하고 있다고 보고 있다(아시아경제 “배달 없인 못 살아... 라이더 20만 시대 2020.1.8.)

현재 음식배달 시장의 가파른 성장을 볼 때, 음식서비스 거래액이 2020년 17조 4천억으로 2019년 보다 78.6% 늘었다. 이 성장세는 코로나19의 영향으로 현재에 와서 더욱 커졌고 온라인으로 주문하는 배달음식 시장이 3년 사이 6배 이상으로 커진 것으로 나타났고, 이는 추후에도 감소보다는 성장세를 유지할 것으로 보인다.

라이더 안전관련 가장 위험한 업무환경은 교통사고 유발하는 상황인데, 전체 교통사고와 사망자는 수는 해마다 감소하는 것에 반해, 2020년 오토바이 사고로 인한 사망자는 전년대비 5.4%늘었고 사고 건수도 1.7%로 증가 하루 58건의 이륜차 사고가 발생하며 76명의 사상자가 나오는 것이다(한국경제 2021.11.10.) 이에 배달노동자 대상 안전교육 의무화와 지역내 안전한 업무환경 점검 및 실질적인 준비가 필요하다.

2021년 중랑구노동자종합지원센터 중랑구플랫폼배달노동자 조례 의거 실태조사 실시

특수형태근로종사자라는 이유로 노동자성을 인정받지 못하는 라이더는 근로기준법, 산업안전보건법, 산재보상보험법 등의 노동자 보호규제를 거의 적용받지 있지 못한 상황이다. 소위 “사장님”이라고 불리지만 소득을 정하는 계약에서도 인공지능 배차를 거부할 권리도, 노동일과 시간을 조절할 자율성도 없는 사실상은 국내 최고, 최대의 배달업체를 위해 일할 뿐, 일은 하지만 노동자는 아닌 상태에 있는 것이다. 2021년 1월 7일 제정된 조례 의거, 21년 8월부터 10월 까지 2개월간 중랑구내 활동 중인 배달노동자 303명을 설문조사 진행하였다.

응답자 대부분 남성으로 평균연령은 36.8세이며 평균 2.8년 근무하고 있으며, 중랑구라이더 전업성을 살펴보면 57%, 겸업 12%를 포함하면 약 70%가 전업성을 가지고 있다. 일주일 평균 업무 일수는 5.4일 주 6일 근무로 하루 평균 8.6시간을 고려한다면 주당 60시간 이상일 가능성이 높고 옥외노동, 뛰어 올라가는 배달방식 등을 고려한다면 신체에 큰 무리를 줄 수 있는 건강부분도 고려해야 한다. 전체 배달건수에서 중랑구가 차지하는 비중을 살펴보면, 중랑구에서 일하거나 중랑구에 살거나 주소지를 둔 라이더들은 중랑구에서만 일하지는 않는다.

실태조사 결과를 살펴보면, 중랑구에 차지하는 비중은 평균은 47.4%로 나타났음을 봤을 때, 타지역은 53.6%로 라는 높은 비중을 차지하고 있다. 하여 중랑구 조례의 규정된 중랑구거주 및 활동자의 제한의 의미가 없다고 보며, 이는 현장에서 만난 배달노동자의 의견을 살펴봤을 때에도 동일한 의견이 많았다.

안전보건교육 이수 관련하여 현행법에 따르면, 라이더는 특수형태근로종사자로 분류되어 배달대행업체, 주문중계업체 등으로 부터 안전보건교육을 받도록 되어 있고 안전 및 사고예방을 위한 정기적인 고지가 있어야 한다. 그러나 실제 노동현장에서 안전보건교육은 1~2년에 한 번 정도 교육수강은 45%, 6개월~1년 1회 23%, 전혀 교육을 못 받은 이들은 30% 정도로 안전보건교육이 형식적으로 진행되고 있음을 알 수 있다.

2021년 실태조사 결과를 통해 센터는,

1. 간이 이동노동자 쉼터 설치

설문조사 결과, 배달노동자가 원하는 이동쉼터 위치는 중랑역, 면목역, 상봉역, 중랑구청 등을 가장 선호하며 위 위치는 B-마트 상가 집중지역으로 콜이 많아 설치시 배달노동자의 이용이 용이할 것으로 판단되었다. 또한 설치했으면 하는 시설은 주차, 화장실, 정수기, 음료, 심리상담, 간단한 건강체크 설치를 요구하였다. 이에 중랑구노동자종합센터는 22년 5월부터 중랑구청 일자리창출과와 협의하여, 배달노동자 및 주민의 만족도가 높은 지역을 탐색하였다.

22년 9월부터 면목본동주민센터(곽보현동장)내 배달노동자 오토바이 주차공간 및 휴식공간을 확보 운영 중이며, 2022년 센터내 주차 및 음료 제공과 라이더유니온과 논의하여 안전교육 진행 협의 중이며, 2023년 내 중랑구사회적경제지원센터 내 독립공간(1층) 확보하여 주차, 음료, 안전교육 및 문화프로그램 진행을 추진 중이다.

2. 소모임지원

2020년 중랑구 내외 활동 배달노동자 대상 월례회의 및 마스크, 목보호대 지급 하였고, 2021년도엔 1인당 5만원 상당 보호장비 30명 지원하였다. 2022년 중랑구청 일자리창출과와 협의(예산 지원)하여 22년 5월 종합소득세 신고 관련하여 교육 진행과 개인 상담 진행, 산재 관련 손해사정인 상담 등 진행 중이다.

3. 안전교육 진행 협의 중

중랑구내외 배달노동자 대상 정기적인 안전교육 진행을 위해 라이더유니온과 10월 중 교육 진행 일정 협의 중이다. 이에 이후에는 분기별 안전교육 진행 및 배달노동자 대상 맞춤 건강교육 프로그램 준비할 계획이다.

중랑구 주민과 배달노동자의 안전한 공존을 위한 대안 제시

중랑구 주민 (양육자 대표) 박경연

주민과 배달노동자는 편리하지만 불편한 관계입니다.

저는 오토바이를 좋아하지 않습니다. 몇 해 전 남편이 오토바이 사고가 크게 난 후로는 오토바이의 ‘오’자도 못 꺼내게 합니다. 저에게 오토바이는 매우 위험한 존재입니다. 그렇지만 저는 배달을 자주 시키는 편입니다. 특히 이번에 코로나에 걸렸을 때는 배달 노동자 분들의 오토바이 소리가 그렇게 반가울 수 없었습니다. 그때 오토바이는 제게 매우 감사한 존재입니다.

배달 노동자를 바라보는 주민들의 시선도, 저처럼 이렇게 양면적이지 않을까 싶습니다. 뉴스 속에 나오는 안타까운 배달노동자의 사고소식과 사연에 가슴이 뭉클하고, 안타까운 마음에 눈시울이 붉어지지만, 거리에 나와 무서운 속도와 굉음을 내며 오토바이를 몰고 가는 노동자들을 보면, ‘저러니까 사고가 나지.’ 하며 혀를 차게 됩니다.

몇 해 전에 배달플랫폼이 막 활성화되기 시작할 무렵에는 이런 일도 있었습니다. 아이가 졸업한 초등학교의 학부모회 회장님께서 전화를 주셨습니다. 내용은 학교 정문 앞에 배달 대행업체가 생긴다고 하는데, 학부모님들께서 많이 불안 해 하신다. 이런 내용은 어디다 민원을 넣어야 하느냐는 내용 이었습니다. 교육환경보호법이라고 교육 시설에서 직선거리로 200m까지인 지역을 교육환경보호구역으로 설정하고, 이 구역 내 유흥업소의 영업을 엄격히 금지하는 법이 있긴 하지만, 배달 대행업체가 유흥업소는 아닌데, 왜 민원 대상이 되지 라는 생각이 들었습니다.

이유는 그랬습니다. 배달 대행업체가 생기면 배달노동을 하시는 분들이 오토바이를 세워놓고 그곳에 모여 계시는데, 그곳에서 흡연도 많이 하시고 담배꽁초도 많이 버려진다는 것입니다. 동료들과 대화를 할 때에 사용하는 비속어, 은어들도 문제라고 했습니다. 아이들이 지나 갈 때도 큰소리로 거침없이 그런 단어들을 이용해 대화하는 것을 보면, 눈살이 찌푸려지고, 시선이 거칠어진다고 하셨습니다. 하지만 이 학부모님들 중에도 그 대행업체로 인해 저녁식사와 아이의 간식을 해결하고 세계에서 가장 뛰어난 배달시스템을 칭찬하며, 감사 하셨을 분들이 계셨을 겁니다.

코로나 19로 인해 배달 플랫폼 산업이 급격하게 확장되면서, 배달 노동자들의 수도 많아지고 배달대행 업체도 많아졌습니다. 차를 타고 가다 거침없이 추월해 들어오는 배달 노동자분에게 분노 하는 일도 많아지고, 곡예운전을 하며 도로를 활보하는 모습에 인상을 쓰는 일도 더 많아졌습니다. 그리고 그렇게 많아진 배달노동자로 인해 우리는 다양한 물품을 빠르게 받아 볼 수 있는 편리함도 많아졌습니다. 양육자로서 주민이로서 바라보는 배달 노동자에 대한 생각은 이렇게 한 문장으로 정리 할 수 있을 것 같습니다. 편리하지만 뭔가 불편한, 있어야 하지만 마냥 응원할 수 없는 그런 관계.

불편함을 해결하면 편리함이 남습니다.

불편함과 편리함의 공존하는 이런 아이러니한 상황에서 불편함이라는 감정이 편리함이란 감정을 이겨 버립니다. 그리고 그 불편함은 갈등으로 이어지곤 합니다. 얼마 전 뉴스에 한 아파트에서 배달노동자의 오토바이 출입을 아파트 입구에서부터 차단하는 조형물을 설치했다는 기사가 나왔습니다.

“교통사고의 위험이 있으니 아파트 입구에 오토바이는 세워두고 아파트 단지 내에서는 걸어서 배달을 해라.” 라는 이유였습니다.

주민들에게 묻고 싶습니다. 이 배달노동자는 누구를 위해 이 아파트에 배달을 왔을까요? 그리고 만약 배달이 지연되면 누구에게 비난이 쏟아질까요? 배달노동자들은 왜 속도를 내야 할까요? 그리고 과연 “아파트 단지 내에 모든 교통사고는 배달노동자들에 의해서만 발생할까요?

반대로 배달 노동자분들에게 묻고 싶습니다. 배달이 가장 기다리는 건 누구일까요? 그렇게 기다리는 배달이 늦어지는 걸 감수 하고서라도 이런 조치를 취할 수밖에 없었던 이유가 있지 않을까요? 우리는 이런 질문들을 서로에게 할 수 있을 겁니다.

그런데, 이런 질문이 만들어지기 전에 다른 질문을 서로에게 해보았다면 어땠을까 생각해봅니다. “어떻게 해야 할까요?” 불편함을 해소하기 위해 서로 묻고 논의할 수 있는 자리가 마련되었다면, 지금은 불편함은 사라지고 편리함이 남지 않았을까요?

우리는 공동체 안에서 살아갑니다.

세상은 각박해졌고, 개인주의가 팽배 한다고 하지만 우리는 여전히 공동체 안에서 살아가고 있습니다. 공동체는 생활이나 행동 또는 목적 따위를 같이 하는 집단 이라고 정의 되어 있습니다. 또 다른 사전에서는 상호의무감, 정서적 유대, 공동의 이해관계로 만들어진 사회 관계망이라고 정의합니다. 저는 배달 노동자를 바라보는 주민의 시선을 공동체의 관점에서 바라보았습니다. 매달 노동자와 주민은 과연 공동체 안에 같이 존재하는가? 우리는 같은 생활권에서 목적을 이루기 위해 협력하고 있으니 당연히 같은 공동체 원입니다. 그렇다면 그다음은 어떤 정의를 실현해야 할까요? 상호 의무감, 정서적 유대, 공동의 이해관계를 성립해야 합니다. 우리는 중랑이라는 공동체 안에서 함께 살아가는 공동체원임을 서로 알고 의무감을 가지고, 정서적으로 유대하고, 공동의 이해관계를 만들어 가야 합니다.

올 여름 면목본동 주민자치센터에는 노동자쉼터가 만들어졌습니다. 저는 이곳이 주민이 배달 노동자들에게 보내는 정서적 유대를 위한 노력, 공동체원의 안전을 지키려는 의무감에서 비롯된 것이라고 봅니다. 반대의 사례도 있었습니다. 얼마 전에 횡단보도를 건너는데, 배달노동자 분이 오토바이에서 내려 오토바이를 끌고 횡단보도를 건넜습니다. 물론 이게 맞는 거지만 모두 아시다시피 다들 그러시지는 않으시죠. 저도 그분을 보며 저게 맞지 하고 생각했는데, 옆에서 아이를 데리고 길을 건너시는 양육자 분이 아이에게 “자전거나 오토바이는 횡단보도를 건널 때 저렇게 내려서 끌고 가야해.” 라고 말해주고 계셨습니다. 그 외에도 보행신호등이 꺼진 건널목을 건너는 노인 분을 위해 오토바이로 차를 막고 통행을 도와주는 배달 노동자 분들도 계셨습니다. 누구나 다 그렇게 하지라고 생각하실 겁니다. 그렇게 생각하는 이유는 우리가 모두 공동체 원으로서 의무감을 가지고 있기 때문이고, 그 노동자 분들도 그런 의무감이 있었기에 가능한 행동이었습니다.

주민들과 배달노동자와의 편리하지만 불편한 이 관계가 편리함으로 남으려면 주민들이 배달노동자를 우리의 공동체 원으로 인식하고, 공동체 원으로서 가져야 할 이해와 유대, 의무를 실현하고자 노력해야 합니다. 반대로 배달노동자도 이지역의 공동체 원으로 공동체 원들의 안전을 지키고, 유대하고 이해하기 위해 노력해야 할 것입니다.

이런 서로의 노력이 빛을 내기 위해서는 무엇보다 배달 플랫폼 노동자 조례의 개정과 안전대책마련이라는 기본적인 조건이 충족되어야 한다고 봅니다. 저는 인생 좌우명중 하나가 ‘가장 작은 자를 가장 크게 돌봐야 한다.’입니다. 저는 우리 중랑구가 그런 구가되길 바랍니다. 낮은 자리에서 나오는 소리에 집중하고, 가장 좁은 자리를 가장 편한 자리로 만들어주는 세상에 둘도 없는 그런 지역구 되길 바라며 발표를 마치겠습니다.