



이슈브리프
ISSUE BRIEF

발행일 : 2020년 11월 26일 (목)

CONTENTS

- 해외 석학들이 본 바이든 新정부의 외교안보정책 전망
- 스타트업 해외 성공사례 분석 및 시사점
- 음식배달 라이더 현황 및 업계 건의 사항

이슈브리프

(IB 2020-14)

CONTENTS

I. 해외 석학들이 본 바이든 新정부의 외교안보정책 전망 / 1

II. 스타트업 해외 성공사례 분석 및 시사점 / 13

III. 음식배달 라이더 현황 및 업계 건의 사항 / 23

발행인: 지상욱

편집인: 김창배

편집위원: 임춘건, 이윤식, 나경태

편집간사: 김진솔

발행일: 2020년 11월 26일

발행처: 여의도연구원

인쇄: 디엔시파크

Contents_

금주(11월 4째주)는 바이든 외교안보정책, 스타트업 해외사례, 배달라이더업계 실태 등 3편의 이슈를 다루었습니다. 제1편에서는 세계 석학들이 전망한 차기 바이든 행정부의 아시아·중국·대북정책, 동맹관 등 외교안보정책 전반에 대해 검토·분석했습니다. 제2편에서는 주요국가 스타트업 성공사례를 분석, 국내 스타트업 진작을 위한 방안을 모색하였으며, 제3편에서는 배달 라이더들이 겪고 있는 업계 실태를 진단, 보호정책 마련 등 업계 건의사항을 담아보았습니다.

제1편: 해외 석학들이 본 바이든 新정부의 외교안보정책 전망 (이인배 외교통일정책실장)

세계 석학들의 분석을 통해 바이든 신정부의 외교안보정책을 전망하고자 함. 바이든 신정부의 외교안보정책 기조는 “다자주의에 기초한 대중 압박전략”이 될 것인데, 중국에 대해서 3C(△Cooperation: 협력, △Competition: 경쟁, △Confrontation: 대치) 정책이 혼합된 ‘선택적 대결정책’을 취할 것으로 보임. 특히, 전문가들은 북한이 과거와 달리 미국 신정부 출범 시기에 맞춰 도발이 아닌 대화와 협상 등 다른 방식을 취할 가능성도 있으므로, 이에 발맞추어 바이든 신정부도 지속적 대북 대화 의지를 표명하며 상황 관리에 나설 필요가 있을 것으로 진단

제2편: 스타트업 해외 성공사례 분석 및 시사점 (전규열 폴리뉴스 정치경제국장)

국내 스타트업 투자가 정부 지원정책 중심으로 진행되면서 민간 스타트업 육성과 생태계 구축은 여전히 답보 상태. 반면, 주요국들은 △규제완화, △금융지원, △세제혜택, △실패를 용인하는 ‘다브카’ 문화, △글로벌 VC와 글로벌 IT기업 유치 등 다양한 정책을 통해 성공사례를 축적해 가고 있음. 특히 민간투자가 활성화된 미국과 중국 등이 창업환경개선과 멘토링에 중점을 두고 있음에 주목해야 할 필요. 인센티브 다각화, 세금감면 등 민간자본 유치환경을 개선하고 글로벌 VC와 글로벌 IT기업 투자자의 국내 유인을 위한 노력을 강화해야 함

제3편: 음식배달 라이더 현황 및 업계 건의 사항 (이영주 라이더유니온 정책국장)

코로나19에 따른 비대면 배달 확산으로 외식업과 음식배달업의 성장은 더욱 가파른 상승세를 타고 있지만, 음식을 배달하는 라이더들은 열악한 처우와 사고 위험에 무방비 상태로 노출되어 있음. 고용형태 상 특수형태근로종사자 지위로 인해 산재보험으로 보호받기도 어려울 뿐만 아니라, 이륜자동차 관련 제도 전반의 미비로 인해 유상운송보험 역시 가입하기 힘든 상태임. 이에 사회보험 가입 의무화 및 이륜자동차 관련 제도 정비 등 적극적 보호 정책이 필요함

Ⅲ. 음식배달 라이더 현황 및 업계 건의 사항

작성: 이영주 라이더유니온 정책국장

코로나19에 따른 비대면 배달 확산으로 외식업과 음식배달업의 성장¹⁾은 더욱 가파른 상승세를 타고 있지만, 음식을 배달하는 라이더들은 열악한 처우와 사고 위험에 무방비 상태로 노출되어 있음. 고용형태 상 특수형태근로종사자 지위로 인해 산재보험으로 보호받기도 어려울 뿐만 아니라, 이륜자동차 관련 제도 전반의 미비로 인해 유상운송보험 역시 가입하기 힘든 상태임. 이에 사회보험 가입 의무화 및 이륜자동차 관련 제도 정비 등 적극적 보호 정책이 필요함

1. 배달 라이더²⁾의 현황

□ 음식 배달산업의 가파른 성장

- 통계청 도소매업 및 서비스업 조사에 따르면 외식산업의 규모는 2006년 이후 지속적으로 확대되고 있으며, 배달산업도 빠르게 성장
 - 음식점업 규모는 2006년 42만 개에서 2017년에는 50만 개로 2006년 대비 18.1% 증가. 음식점업 종사자는 2006년 117만 명에서 2017년 157만 명으로 크게 증가(34.1%)
- 외식산업의 규모가 커짐에 따라 음식배달산업 역시 빠르게 확대되고 있으나 「한국표준산업분류표」 등에서 음식배달업에 대한 명확한 정의가 이루어지지 않고 있으며 현황과 추세를 파악하기 위한 통계 또한 미흡한 실정

1) 2019년 오토바이 배달원의 보호와 권익 향상을 위해 출범, 현재 400명 회원이 활동
<https://riderunion.org/home>

2) 이륜자동차(오토바이)를 이용, 음식을 배달하는 노동자를 지칭하나 정확한 법적 규정 없음

- 통계청 「전국사업체조사」 운수 및 창고업 中 ‘늘찬 배달업’을 통해 음식배달 라이더를 포함하는 배달종사자 현황을 파악하고 있으나 라이더만의 구체적 현황은 별도 집계되지 않고 있음

○ 코로나19 사회적 거리두기로 인한 비대면 배달 문화 확산으로 음식 배달산업은 앞으로도 지속적으로 빠르게 성장할 것으로 예상

□ 배달 라이더의 규모 및 실태

○ 배달 라이더의 규모에 대한 정확한 통계는 아직 없는 상황

- 직접고용: 배달 라이더의 고용 형태는 음식점, 프랜차이즈 패스트푸드점 등이 근로자로 직접 고용한 경우
- 배달대행업체(부릉 등): 배달대행업체 등이 위탁·도급계약 등을 통해 특수형태근로종사자로 계약한 경우
- 배달앱(배민 등) 고용: 배달앱을 통해 불규칙적·간헐적으로 일거리를 구하는 크라우드소싱(crowdsourcing) 등이 있음
- 2019년 연구³⁾는 전국의 배달대행기사 수를 약 2만 명에서 3만 명 사이일 것으로 추정하였으나, 배달대행업체 이외의 고용형태 증가, 코로나19의 영향 등을 고려하면 전체 라이더의 규모는 현재 10만 명 이상일 것으로 업계에서는 추정하고 있음

○ 최근 조사⁴⁾에 따르면, 배달 라이더는 97.1%가 남성, 평균 연령은 35.1세(전체의 87.9%가 20~40대), 근속기간은 4.3년. 배달업을 주업

3) 배달업 종사자 현황 실태파악 및 보호방안 연구, 한국노동연구원, 2019.10.

4) 배달노동자 노동환경 실태분석, 정흥준 교수(서울과기대), 2020.11.

으로 하는 이는 84.8%. 이 중 “다른 일은 하지 않고 배달 일만 한다”는 응답이 74.4%로 상당수가 배달노동을 단기 아르바이트가 아닌 생업으로 삼고 있는 것으로 나타남

- 조사에 응답한 전업 배달 라이더들의 월평균 수입은 256만 5천원. 1주 평균 근무일수는 5.6일이며 하루 평균 노동시간은 9.6시간(시간당 약 11,900원)
 - 정기적으로 지출되는 부분은 오토바이렌트료 + 기름값 + 보험료 + 배달앱 수수료 및 세금이 지출되며 대부분의 라이더 수입은 200만원 수준임⁵⁾
 - 지역마다 배달 수수료 편차가 크기 때문에 상당수 라이더가 장시간 근로에도 불구하고 최저임금조차 벌지 못하고 있는 상황

2. 배달 라이더가 겪는 문제점

□ 높은 사고 위험

- 배달 라이더 교통사고만을 별도로 집계한 통계는 없으며, 경찰청의 이륜자동차 교통사고 현황과 산업재해 사고재해자 통계를 통해 간접적으로 현황을 추정하고 있음
 - 최근 음식배달 산업의 급격한 성장을 감안할 때 전문가들은 이륜자동차 교통사고 중 배달 라이더 사고 비율이 높을 것으로 추측
- 2020년 상반기(1~6월) 이륜차 교통사고 사망자는 전년 동기대비 13.7%가 증가한 265명(2019년 233명)

5) KBS 김경래 최강시사, 이병환 씨(라이더 유니온, 배민라이더스) 인터뷰 2020.11.11

- 2016년부터 2018년까지 연평균 이륜차 교통사고는 3만 5,306건으로 전체 교통사고 중 16.2%를 차지
- 같은 기간 이륜차 교통사고에 따른 연평균 사망자는 812명, 19.9%로 사고건수에 비해 사망자 발생 비중이 높음
- 이륜차 가해사고로 연평균 보행자 31명 사망, 3,630명 부상

〈표 III-1〉 전체 교통사고 대비 이륜차 사고현황

구분	교통사고(건)		사망자(명)		부상자(명)	
	전체사고	이륜차(%)	전체사고	이륜차(%)	전체사고	이륜차(%)
평균	218,133	35,306(16.2)	4,086	812(19.9)	325,862	36,871(11.3)
2018	217,148	34,008(15.7)	3,781	739(19.5)	323,037	35,394(11.0)
2017	216,335	35,328(16.3)	4,185	819(19.6)	322,829	36,908(11.4)
2016	220,917	36,581(16.6)	4,292	878(20.5)	331,720	38,311(11.5)

주: 이륜차 가해사고로 인해 연간 보행자 31명 사망, 3,630명이 부상

- 배달 라이더 교통사고 발생의 주된 원인으로서는 라이더의 난폭·과속 운전과 교통신호 위반, 인도 주행 등이 꼽히고 있으나, 근본적인 원인은 열악한 수익구조

[참고] AI 알고리즘 배달시간 압박 관련 언론 보도

- “배달 거리 25분, AI 배차 앱은 산 뚫고 12분 만에 가라고 한다” (한국일보 2020.11.3.)
- “차 막히고 길 없는데… 거절도 못하는 AI 배차” (경향신문 2020.11.3.)
- 배달 라이더들 “사심 없었는데 먼 곳 배차… 인공지능이 더 힘들어” (한겨레 2020.11.3.)

- 급증하고 있는 배달 라이더의 교통사고는 라이더 본인뿐만 아니라 상대방 운전자, 보행자에게도 치명적인 위험이 되므로 가장 시급하게 해결되어야 하는 부분임

□ 낮은 산재보험 가입률⁶⁾

- 배달 라이더 중 대부분은 특수형태근로종사자로 분류되어 산재보험 적용대상이 되지만, 보험 가입을 위해서는 전속성⁷⁾이 필요하고, 적용 제외 신청 제도로 인해 실제 가입률은 높지 않음

□ 유상운송보험 가입 곤란

- 지나치게 높은 보험료, 좁은 보상 범위, 잦은 인수거절로 인해 유상운송 보험 미가입 혹은 가정용·여가용 보험 가입 상태로 운행하는 라이더의 비율이 높아 사고 발생시 보상 받을 수 없는 경우가 많음

3. 배달라이더 업계 건의 사항

□ 산재보험 가입 의무화

○ 전속성 폐지

- 현행 산재보험법은 특수형태근로종사자의 가입 조건으로 “주로 하나의 사업에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것(전속성)”을 요구하고 있음. 2007년 입법 당시 산재보험료 부담의 주체를 명확히 하고 징수의 편의를 높이기 위한 취지였으나, 노무 제공 관련 데이터가 모두 축적되어 확인가능한 현재의 플랫폼 노동과는 맞지 않다는 지적이 많음

6) 음식배달 라이더에 대한 별도 통계는 없으며, 퀵서비스 기사 직종으로 추출

7) 전속성은 업무상 하나의 사업체에 속한 정도로 산재보험 적용 받으려면 소득의 절반 이상이 하나의 사업장에서 발생해야 함

- 상기 조사의 대상 중 84.8%가 1개의 배달대행업체와 계약을 맺고 일한다고 응답. 다수 사용자가 아닌 특정 사용자와 계약관계를 맺고 있어 전속성을 충족한다는 의미
- 실무상으로는 더 나아가 배민커넥터, 쿠팡이츠와 같은 클라우드소싱형 배달 라이더에게도 전속성을 엄격하게 요구하지 않고 산재보험 가입을 허용하고 있는 상황
- 경제사회노동위원회 산하 '디지털 전환과 노동의 미래 위원회' 배달업종 분과위원회가 2020년 9월 16일 체결한 배달 종사자의 산재보험 가입 확대를 위한 합의에서도 전속성 제도 자체의 재검토 필요성을 시사

○ 적용제외 신청 폐지

- 국민의힘에서 특수형태근로종사자의 산재보험 적용제외 신청에 대한 폐지를 전향적으로 검토해야 함
- 2011년 한나라당 당론 발의(이주영 정책위의장) 이후 2012년 대통령 후보 공약 및 2013 국정과제, 2014년 새누리당 주도 환경노동위원회 통과

□ 유상운송보험 정책 개선

- 보험료 현실화 및 보상 범위 확대로 유상운송보험 가입의 실효성을 높여야 함
- 보험업계의 적극적인 참여를 위해서는 이륜자동차 공인 정비자격 신설 및 표준공임 도입 등 이륜자동차 관련 제도 전반의 정비와 함께 진행될 필요가 있음

□ 안전배달료 도입 검토

- 신호 위반과 난폭 운전, 사고 위험의 근본적 원인은 낮은 배달료임. 배달 건수가 수입으로 직결되는 구조 속에서 안전 운행을 담보할 수 있는 적절한 배달료를 보장할 필요가 있음
 - 화물자동차 운수사업법은 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통 안전을 확보하기 위하여 필요한 최소한의 운임(화물자동차 안전운임)을 국토교통부장관이 공표하도록 규정
 - 소비자, 소상공인 등 다양한 이해관계자와 함께 안전배달료 도입 논의를 시작해야 할 필요가 있음

□ 배달앱 알고리즘 공개 및 개선

- 무리하게 짧은 배달시간을 산정하고 준수하지 못할 경우 불이익을 암시함으로써 배달 라이더를 압박하여 치명적 사고 위험으로 내몰지 못하도록 배달앱의 알고리즘을 투명하게 공개하고 개선할 필요가 있음

□ 배달앱의 라이더 처우에 대한 진지한 고민과 지원

- 배달의 민족과 요기요 2개 플랫폼이 시장의 95%를 차지하고 있으며, 배민의 경우 2019년에는 2015년 495억원과 비교해 11배 성장한 5,654억의 폭풍 성장 매출의 이면에는 배달라이더의 목숨을 건 배달이 있었음
- 이에 배달라이더를 상생 파트너로 인식하고 안전 지원과 공동 성장 방안을 시급히 모색해야 함

여의도연구원은 각종 현안에 대한 분석과 전망, 대응방안을 담은
〈이슈브리프〉를 발간하고 있습니다.

보고서의 내용은 필자 개인의 의견이며,
국민의힘과 여의도연구원의 공식견해와 일치하지 않을 수 있습니다.
