늘어나는 도로 위 산재 사망

김미영
매일노동뉴스 기자

통계청에 따르면 우리나라 온라인 쇼핑 거래액은 2020년 158조 원에서 지난해 2,210조 원으로 껑충 뛰었다. 이처럼 유통업의 무게중심이 온라인으로 이동하면서, 운수업에 종사하는 노동자 또한 크게 늘었다. 통계청의 '운수업 조사 결과'에 따르면 2021년 운수업 종사자는 131만2,000명으로 2020년보다 4.5%가 증가했다. 가장 크게 늘어난 부분은 창고·운송 서비스업으로, 23%가 늘어난 21만 명을 기록했다. 한편 운수 노동자 절반(57만8,000명)은 택배나 화물차 같은 도로 화물 종사자다. 육상여객(39만 명)이나 철도운송(6만 명) 등은 전년보다 각각 -3.2%, -2.8% 줄었는데, 특히 여객 분야는 코로나19로 직격탄을 맞은 이후 좀처럼 회복하지 못하고 있다.

늘고 있는 '사업장 외 교통사고' 사망자

물류 노동자의 증가는 산업재해 통계에서도 여실히 드러난다. 고용노동부가 발표한 '2022년 산업재해 발생 현황'에 따르면, 산재 사망자 수는 2,223명으로 1년 전보다 143명(6.9%)이 증가했다. 업무상 질병 사망자가 1,349명으로 전년보다 97명(7.7%) 증가했고 업무상 사고사망자도 46명(5.6%) 늘었다. 이번 통계에서 주목할 부분은 '사업장 외 교통사고'로 숨진 노동자가 77명에 달한다는 점이다. 전체 업무상 사고사망자의 8.8%로, 교통사고는 추락(322명), 충돌(92명), 끼임(90명) 다음으로 많다.

그동안 사고사망자 절반가량을 차지하던 떨어짐이나 끼임 사고는 1년 전보다 각각 29명, 5명 줄었지만, 사업장 외 교통사고는 오히려 21명 늘었다. 교통사고 사망 노동자는 모두 배달 노동자다. 배달 노동자뿐 아니라, 지난해

> 이렇게 많은 도로 위 노동자가 목숨을 잃는다면 교통사고 재해 원인을 단순히 교통법규를 준수하지 않아서로 치부할 게 아니다. 교통법규를 지킬 수 없는 처지와 조건으로 내몰린 것은 아닌지 그 뒤를 살펴야 할 때다.

업무상 사고로 사망한 노동자 대부분은 도로 위에서 일하는 노동자다(건설기계 종사자(14명), 화물차주(7명), 택배기사(3명)). 올해부터 산재보험 전속성 요건이 사라지면, 그동안 산재 통계에서 집계되지 않았던 배달 노동자의 교통사고 산재는 더 늘어날 전망이다.

문제는 도로 위 산재 예방 대책이 전무하다는 점이다. 사업장 외 교통사고에 대한 조사는 경찰청 소관으로 노동부는 관여하지 않는다. 사망사고에서 반드시 작성하는 재해조사 보고서가 교통사고에서는 한 장도 찾아볼 수 없다. 도로 위 산업재해를 보상 대상으로 볼 뿐 예방의 관점에서 접근하지 않기 때문이다. 하지만 물류 노동자의 교통사고는 노동조건과도 긴밀하게 연결된다. 지난해 대형마트 온라인 배송기사 284명을 대상으로 한 김형렬 가톨릭대 의과대학 교수의 설문조사 결과에 따르면, 응답자 5명 중 1명(22.2%)이 야간 노동을 했다. 야간 배송을 하는 이유에 대해서는 '경제적 이유'가 77.8%로 가장 많았다. 주 60시간 초과자를 야간 배송과 주간 배송으로 구분해 보면 각각 51.1%, 68.3%로 야간의 경우가 17.2%포인트 더 많았다. 10명 중 9명(90.8%)은 사고 경험이 "있다"고 답했다. 사고 유형으로는 '부딪힘'이 66.2%로 가장 많았고, '넘어짐' 52.8%, '교통사고' 45.8% 순이다.

이렇게 많은 도로 위 노동자가 목숨을 잃는다면 교통사고 재해 원인을 단순히 교통법규를 준수하지 않아서로 치부할 게 아니다. 교통법규를 지킬 수 없는 처지와 조건으로 내몰린 것은 아닌지 그 뒤를 살펴야 할 때다. 교통사고 원인이 구조적인 과로·과적·과속일 경우 이를 예방하는 책임은 고용노동부에 있기 때문이다.