

대리운전기사 야간 셔틀 운행실태 및 개선방안 연구

2021년 12월

- 총괄 : 이미원
- 연구 : 이상국, 조현진

동북권 서울특별시 노동자종합지원센터

대리운전기사
야간 셔틀 운행실태
및 개선방안 연구



대중교통이 멈춘 심야 시간대에도 움직여야 하는 대리운전 노동자에게 이동수단은 노동을 가능케 하는 생산수단입니다. 그러나 대리운전 노동자들이 이용하는 ‘대리 셔틀’은 대부분 불법이고 과속과 신호 무시 등 난폭 운전으로 불안을 야기하고 있습니다.

합법적이고 안전한 셔틀은 대리운전 노동자들의 희망입니다. 사고가 나도 보상을 받을 수 있는 ‘셔틀’, 셔틀 이용 시 잠시라도 쉴 수 있는 쉼터로서의 ‘셔틀’이 필요합니다.

그러나 ‘대리 셔틀’ 시장은 전적으로 사적 시장에 맡겨져 불법과 편법으로 부침을 거듭하다가 코로나-19로 직격탄을 맞고 있습니다. 대리운전 플랫폼 대기업들도 대리운전 노동자들의 야간 이동수단 제공에 눈을 감고 있습니다.

대리운전은 우리 사회의 필수 직업이 된 만큼 대리운전 노동자들이 안전하게 일할 수 있도록 해야 합니다. 노동자의 안전은 고객의 안전과 전체 교통 안전과도 직결됩니다.

이에 동북권 서울특별시 노동자종합지원센터는 「대리운전기사 야간 셔틀 운행 실태 및 개선 방안」 연구를 진행하게 되었습니다. 연구를 맡아주신 이상국, 조현진 님은 대리 운전자의 권익 증진을 위해 일하고 계신 분들로 현장의 실상이 온전히 반영된 연구를 해주셨습니다.

이동권에 대한 선행 연구 분석과 면접조사를 통해 심야 이동의 문제점을 파악하여 대리 운전 노동자를 비롯한 야간 이동 노동자의 이동권 보장 방안을 제시해 주셨습니다. 협동조합, 공제회의 자주적인 셔틀 운영 시스템이 그것입니다. 자주적인 ‘야간 셔틀’이 지속적으로 운영될 수 있도록 정부와 지자체의 관심이 필요합니다.

본 연구가 실상을 제대로 반영될 수 있도록 대리운전 노동자분들께서도 조사에 적극 응해 주셨습니다. 본 센터의 이미원 정책연구팀장도 연구 총괄로서 연구와 조사, 토론회를 진행해 주셨습니다. 이 연구가 대리운전 노동자의 노동권, 건강권 확보에 도움이 되기를 바랍니다.

동북권 센터는 앞으로도 서울시가 설치하고 한국노총이 운영하는 노동자종합지원센터로서 대리운전 노동자를 비롯한 모든 노동자 그리고 작은 규모 사업장의 사용자를 위한 조직으로 그 역할을 다하고자 합니다. 당사자와 관련 조직 그리고 전문가와 함께 노동이 중심이 되는 건강한 사회를 만들어 나가도록 힘쓰겠습니다. 감사합니다.

2021년 12월 31일

동북권 서울특별시 노동자종합지원센터장 홍성진

- 대중교통이 끊긴 심야 시간대 대리기사들은 상대적으로 저렴한 '대리 셔틀'이란 승합차를 이용하지만 대부분 불법 운행차량으로 사고 시 보험 적용도 못 받음. 대리 셔틀은 야간 4~5시간 운행으로 100만원 정도의 부수입을 벌기 위해 운행했는데, 현재 벌금 부담 등으로 30%가 사라져 대리기사들이 심야 이동에 큰 어려움을 겪고 있음
- (재)한국플랫폼프리랜서노동공제회, 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부, 한국대리운전협동조합은 공동으로 심야 '이동형쉼터(무료 셔틀)' 8대를 금년 한시적으로 시범운영해 대리기사들의 심야 이동 정책의 필요성, 정부와 공공의 지원을 유도하는 것은 물론 대리운전기사단체가 주도하는 셔틀 운영의 정부 예산, 행정지원의 필요성을 주장
- WHO 국제암연구소에 의하면 야간노동은 2급 발암물질. 73.49%의 대리운전 기사들이 중증도 이상의 불면증을 호소할 만큼 수면 건강이 좋지 않음에도 불구하고, 사업주가 명확하지 않은 플랫폼 노동자의 특성상 건강권에 대한 법적 보호 체계가 없는 상태
- 공제회와 마이데이터를 연계한 공공형 플랫폼을 구축이 절실함. 이를 통해 대리운전 플랫폼 노동자의 건강, 노동이력 및 교육이력 관리가 가능함.
- 이외에도 수입관리, 신용대출 등 금융활동지원, 안전운행 등 근무형태관리, 산재율 관리, 보험관리, 직업교육, 경력관리, 전직 전환, 일자리 창출 지원을 할 수 있음. 또한 대리운전 마이데이터 앱을 통한 대리 셔틀의 운행 정보 실시간 확인이 가능함

- 또한 대리 셔틀을 심야 이동형 쉼터로 이용할 수 있음. 이는 대리기사와 심야 이동권 확보 및 시민의 음주운전 효과적 예방, 거점형 쉼터의 지역적 한계 극복, 심야 취약노동자에 대한 국민 건강보건체계로의 유도, 일을 지원하는 체계의 오프라인 망 형성 등으로 공공형 플랫폼 구축의 기반이 될 수 있음
- 대리운전직은 진입 문턱이 낮고 개방적인 특성으로 누구나 쉽게 일할 수 있다고 여기지만, 실체는 그렇지 않아 현장 중심의 직무교육이 필요함
- 플랫폼기업이 운영하는 일감을 거래하는 플랫폼은 서비스 가치사슬의 주 활동 영역이고 플랫폼 노동자의 일을 지원하는 체계로서의 플랫폼은 노동공제회가 주도하는 공공형 플랫폼으로 서비스 가치사슬의 보조 활동 영역임. 두 가지 플랫폼이 공존·상생한다면 플랫폼 노동자들이 좀 더 나은 환경에서 일할 수 있고 시민들이 좀 더 좋은 서비스를 제공받을 수 있으며, 플랫폼 기업은 안정적으로 노동력을 공급받을 수 있음
- ‘심야 이동형쉼터’는 온라인에서 일감을 받아서 일하는 플랫폼 노동자들의 오프라인 관계망을 형성하는데 탁월한 기능을 수행하며 공공형 플랫폼을 구축하는 근간이 되므로 노동공제회가 이를 추진하고 실현해 나갈 수 있도록 중앙정부와 지방정부는 적극적으로 지원해야 함

차 례

요약문	13
제1장 서론	15
1. 연구 배경과 목적	17
1) 심야 시간 취약한 이동권	17
2) 대리운전 시장 규모와 종사자 현황	18
3) 대리운전 노동 특성에 따른 심야 이동과 문제점	18
4) 심야 이동권 개선 필요성 제언	19
2. 연구 범위와 방법	20
1) 연구 범위	20
2) 연구 방법	20
제2장 시민 이동성 및 이동권 개선을 위한 선행연구 검토	21
1. 모빌리티 및 야간 이동권 연구 검토	23
1) 모빌리티(이동성) 특성 분석 연구	23
2) 심야 이동권 개선 방안 연구	27
2. 모빌리티 및 이동권 개선 국내외 사례 검토	35
1) 지역별 심야버스 운행 사례	35
2) 교통 취약 지역의 이동권 개선 사례	40
3. 시민들의 이동성(mobilities) 변화	42
1) 심야 시간 시민 이동량의 증가	42
2) 코로나19 이후 이동성 변화	43
3) 대리운전 이용 트렌드의 변화	44
제3장 대리운전 야간 셔틀 현황 및 특성	49
1. 대리운전 야간 셔틀의 등장과 운행 현황	51
1) 대리운전 야간 셔틀의 등장	51
2) 대리운전 야간 셔틀의 운행 현황	53
2. 야간 이동의 문제점과 대안	58
1) 심야 이동 제약이 대리운전 노동에 미치는 영향	58
2) 야간 이동 노동자를 위한 쉼터 운영	59

제4장 면접조사를 통한 야간 셔틀 운행실태와 수요 분석 65

- 1. 면접조사 개요 67
- 2. 면접조사 결과 68
 - 1) 면접자 일반 현황 68
 - 2) 대리운전 시 주요 이동 수단과 이용 경험 70
 - 3) 셔틀 이용의 필요성과 문제점 75
 - 4) 심야 버스 이용의 필요성과 문제점 81
 - 5) 셔틀 및 야간 이동권 개선 필요 사항 84
 - 6) 셔틀 운행 방안 제안 85

제5장 야간 이동권 개선을 위한 정책 제언 93

- 1. 대리운전자 야간 이동권의 문제와 개선방안 95
 - 1) 대리운전자 셔틀과 야간 이동의 문제 95
 - 2) 대리운전자 마이데이터와 공제회 중심의 야간 이동권 개선 방안 97
- 2. 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 필요성과 기대효과 100
 - 1) 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 필요성 100
 - 2) 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 기대효과 100

참고문헌 109

참고자료 110

- 1. 경기도 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례 110
- 2. 부산광역시민의 야간이동 편의 증진과 이동노동자 권익 보호를 위한 조례안 112
- 3. 대리운전 마이데이터 실증 서비스 115
- 4. 대리운전자 생활안정지원 프로그램 119

표 차례

〈표 2-1〉 수도권 시도간 평일 통행량.....	26
〈표 2-2〉 수도권 시도간 심야 통행량.....	26
〈표 2-3〉 수도권 심야통행 분포 비율 (발생기준).....	26
〈표 2-4〉 카카오T대리 수도권 인기 출·도착지 (2019년 0시~6시 호출 기준)	33
〈표 2-5〉 대리기사를 위한 심야 셔틀 노선 제안 (카카오 모빌리티)	34
〈표 2-6〉 서울시 심야 버스 운행 현황 (2021년 8월 기준).....	35
〈표 2-7〉 경기도 심야 버스 운행 현황 (2020년 2월 평일기준).....	37
〈표 2-8〉 경기도 심야 버스 운행 현황 (2020년 2월 기준).....	38
〈표 3-1〉 야간 셔틀 운행 현황 (2020년 말 기준).....	56
〈표 3-2〉 부산지역 대리운전시장 현황 (중복가입, 2019년 기준)	57
〈표 3-3〉 서울 내 이동노동자 쉼터 설치 현황.....	59
〈표 3-4〉 경기도 및 그 외 지역 이동노동자 쉼터 설치 현황.....	60
〈표 3-5〉 이동노동자 지원 조례	62
〈표 4-1〉 조사대상 및 진행 일시.....	67
〈표 4-2〉 주요 조사 내용	68
〈표 4-3〉 대리운전 노동자의 주요 노동 현황.....	69
〈표 4-4〉 대리운전 노동자의 셔틀 탑승 실태.....	70

그림 차례

[그림 2-1] 서울시 생활인구 현황	24
[그림 2-2] 산업 분야별 런던 야간 노동자 현황	28
[그림 2-3] 수도권 택시 수요 공급 불일치 현황	30
[그림 2-4] 서울시 심야버스 노선도	36
[그림 2-5] 농촌 교통복지를 위한 저가택시	40
[그림 2-6] 근거리 교통망 미흡한 도시형 DRT 버스	41
[그림 2-7] 심야시간대 유동인구 추이	43
[그림 2-8] 코로나19 지역사회 이동성 보고서 (2021.12.10. 기준)	44
[그림 2-9] 카카오택시 시간대별 호출 추이	45
[그림 2-10] 카카오택시 T 대리 요일별 호출 추이	45
[그림 2-11] 사회적 거리두기 당시 카카오택시 T 대리 호출 분포	46
[그림 2-12] 카카오택시 T 대리운전 기사 퇴근 시간 분포 변화	47
[그림 3-1] 대리운전 셔틀	51
[그림 3-2] 부산 대리운전의 서울 진출용 셔틀	53
[그림 3-3] 셔틀 달빛기사 앱 홍보 화면	54
[그림 3-4] 택틀(택시 셔틀) 앱 홍보 화면	55
[그림 3-5] 부산시 이동노동자 지원센터 내부 시설	61
[그림 4-1] 직업별 야간 노동자 비율	90
[그림 4-2] 산업별 야간 노동자 비율	91
[그림 5-1] 대리운전 마이데이터 앱	98
[그림 5-2] 이동형 쉼터 발차식과 셔틀 내부 제공 서비스	99
[그림 5-3] 농어촌지역 행복콜버스	101
[그림 5-4] 찾아가는 무료건강검진	106
[그림 5-5] 플랫폼노동자 건강보건관리 체계 제안	107

요 약 문

- 본 연구는 음주운전에 따른 사고를 미연에 방지하는 공익적 활동으로서의 대리운전 시장에서 대리운전 기사들이 겪고 있는 야간 이동의 어려움을 파악하고, 대리운전 기사들이 불가피하게 이용할 수밖에 없는 불법 유상 운송인 대리운전 셔틀의 문제점과 함께 심야 이동권 개선 방안을 제시하고자 함
- 대리운전 셔틀은 대리운전 업체에서 운영하거나, 학원차를 운전하는 기사들이 투잡 형태로 운행해왔음. 하지만 비영업용 차량의 유상운송은 현행 불법으로 사고를 당해도 보험 적용을 받지 못하며, 수입을 올리기 위해 과속 주행을 일삼지만 단속도 잘 이루어지지 않으며, 체계적이 운행 규정도 없어 대리기사들은 위험을 무릅쓰고 일을 하기 위해 이용할 수밖에 없는 상황이었음
- 카카오 모빌리티나 티맵 모빌리티 등 대기업이 대리운전 시장에 진출할 경우 대리기사들의 이동 어려움을 알기에 공유 키포드 할인권 등을 지원하지만, 실질적으로 도움이 될 수 있는 셔틀 운영이나 대리기사 직무교육 등 일 지원 체계를 도입하거나 개선하는 것은 검토되지 못하고 있는 실정임
- 이에 본 연구는 이동권에 대한 선행 연구를 분석하고, 대리운전자 면접조사를 통해 심야 이동의 문제점을 파악하여, 대리운전자만이 아닌 야간 취약 노동자들의 이동권을 개선할 수 있는 방안을 검토하였음
- 또한 대리운전자 당사자 조직인 한국대리운전협동조합과 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부는 (재)한국플랫폼프리랜서노동공제회와 함께 대리운전자 이동형 쉼터(무료 셔틀) 운행 시범 사업을 진행하였으며 이는 대리기사들에게 높은 호응을 얻고, 서초, 부천, 성남 등에 위치한 이동노동자 쉼터와도 연계하여 쉼터 이용률도 높아지는 효과를 가져왔음
- 따라서 본 연구는 취약 노동자, 플랫폼 노동자들의 이동권을 중심으로 직무교육, 건강권, 데이터 주권 등 이들의 일 지원 체계를 강화하고 삶을 개선할 수 있는 공공형 플랫폼을 제안하고자 함

제 1 장

서론

- 연구 배경과 목적
- 연구 범위와 방법

제1장 서론

1. 연구 배경과 목적

1) 심야 시간 취약한 이동권

9년 전 한 대의 버스가 사람들의 주목을 받았다. 구로에서 출발해 강남으로 향하는 6411번 버스. 새벽 4시에 출발한 버스는 첫 정류장부터 북적이는 사람들을 맞이한다. 버스를 타는 이들 대부분은 다른 이들을 깨끗이 맞이하기 위해 몇 시간씩 더 빠르게 아침을 여는 청소노동자들이다.

한 청소노동자는 새벽 2시경에 일어나 버스를 타러 종점으로 온다. 집 앞에서 타면 한 시간여를 달려 일터에 도착할 때까지 계속 서서 가야 하기 때문이다. 콩나물시루처럼 사람들로 가득한 버스는 지난 2019년에도 여전했다. 서울시가 새벽 만원버스를 줄이기 위해 증차를 했지만 6411번 버스는 제외되었기 때문이다.

몇 년 전부터 빅데이터를 이용해 대중교통 이용 현황을 분석하고 배차 간격이나 차량 투입량을 조정하거나 신규 노선을 개설하거나 심야 버스를 운행하는 등 시민들의 이동권 증진을 위한 연구와 정책 제안이 활발히 이루어지고 있다. 하지만 6411번 버스와 같이 여전히 이동에 제약을 받는 취약 노동자들의 현실은 충분히 고려되지 못하는 게 현실이다.

지난 2015년 진행된 이동노동자 실태조사에 따르면 대리운전 노동자들은 1일 평균 6.8km를 도보로 이동한다. 심야시간 고객을 목적지까지 데려다준 후 마땅한 교통편이 없어 대부분을 걸어서 이동하기 때문이다. 과거에도 심야버스는 있었고, 2013년부터는 더욱 개선된 심야버스가 운행되기 시작했지만 모든 지역에 운행되지 않고, 택시는 비용이 부담되어 타지 못하는 경우가 있기 때문이다. 이러한 빈틈을 채우기 위해 등장한 것이 대리운전 셔틀이다.

심야버스와 택시가 오가지 않지만 대리운전자들이 많이 오가는 곳에 봉고차와 같은 승합차를 이용한 셔틀이 운행되기 시작했다. 이는 대리운전 수요가 많이 발생하는 지역으로 다시 대리운전자들을 실어 날랐다. 1인당 2~3,000원의 비용을 받으며 새벽 시간 무서운 속도로 달리는 셔틀은 그 어떤 법적 보호도 받지 못하는 이동 수단이다. 하지만 대리운전자들은 셔틀을 ‘이용할 수밖에 없

다'고 말한다.

셔틀이 없으면 교통편이 있는 곳으로 무한정, 무작정 걸어야 하고 그러다 보면 죽저근막염이나 관절염, 무릎 통증 등 근골격계 질환에 시달리게 된다. 이동에 너무 많은 시간을 소요함으로써 운행 횟수도 적어 수입도 줄어든다. 즉 셔틀은 불법이지만, 대리운전자들에게는 불가피한 것이다.

하지만 이러한 이동권을 개선하기 위한 별다른 정책은 제시되지 못하고 있다. 대리운전 셔틀을 합법적으로 운행하는 방안을 마련하는 것은 대리운전자를 비롯하여 심야 시간 이동이 필요한 많은 취약 노동자들의 이동권을 증진할 수 있는 한 방법이 될 수 있다. 본 연구는 대리운전 시장에 대한 개괄적인 검토와 함께 심야 이동권 개선 필요성을 제안해보고자 한다.

2) 대리운전 시장 규모와 종사자 현황

2020년 국토교통부에서 진행한 대리운전 실태조사 및 정책연구에 따르면 전국 총 3,058개의 대리운전업체가 운영 중이며, 약 164,600명의 대리운전 종사자가 활동하고 있는 것으로 확인된다. 이는 2013년 진행한 실태조사에서 추산한 87,000명의 거의 2배에 달하는 규모임이며, 당시 최소 1조에서 최대 3조로 추정된 대리운전시장의 규모는 2020년 연구에서 추정 시에도 약 2조 7천억 원에 달하는 것으로 추산되고 있다.

이와 같은 대리운전시장의 규모나 대리운전 종사자의 지속적인 증가에도 불구하고 대리운전과 관련한 정책과 제도는 큰 변화가 없다. 특히 보험과 수수료 문제, 4대보험이나 노동자 권익, 이용자의 대리운전기사에 대한 폭언, 폭행 등 갑질 문제 등이 지속적으로 나타나고 있다. 최근에는 플랫폼 노동에 대한 관심이 증가하면서 대리운전 노동자의 직업성 질병 등 건강문제에 대해서도 조금씩 연구가 이루어지고 관련 정책 의견들이 나타나고 있다. 하지만 대리운전자를 포함하여 취약 노동자들의 야간 이동에 대해서는 별다른 연구가 이루어지지 못하고 있는 현실이다.

3) 대리운전 노동 특성에 따른 심야 이동과 문제점

대리운전자의 노동 권익 측면에서 당사자들에게 직접적으로 주요한 이슈 중 하나는 바로 야간 이동권이라고 할 수 있다. 주로 심야 시간, 대중교통이 끊긴 이후에도 지속되는 노동의 특성상 고객의 목적지로 운행을 한 뒤 다음 고객에게 이동하거나, 귀가를 하려고 할 때 이동편 확보가 쉽지 않다. 이동지역에서 콜을 받고 영업 겸 이동을 할 수도 있지만 이는 전적으로 기사의 역량이나 그때의 상황에 따른 것으로 여의치 않은 경우가 많거나, 종사자의 노하우 체득에도 많은 시간과 노

력이 요구된다.

서울과 같은 도심권 내에서는 권역별로 연결되는 심야 버스 등을 이용하는 방법이 있지만, 서울 외곽으로 벗어나게 되면 교통편이 현저히 부족해지고 지리 정보 획득에도 한계가 있어 종사자들은 이러한 지역에서 벗어나는 방법을 흔히 ‘오지 탈출’이라고 부를 정도로 큰 어려움을 겪고 있다. 또한 이와 같은 야간 이동수단 확보의 어려움은 대리운전 종사자들에게 야간 장거리 도보를 불가피하게 만들어 근골격계 질환 등을 유발하기도 한다.

따라서 대중교통이 끊긴 야간과 새벽 시간, 다양한 경로로 운행하는 대리운전 종사자들의 이동을 위한 현실적인 필요성으로 셔틀(승합차 등의 차량)과 택틀(택시를 손님이 없을 경우 대리기사 이동 셔틀로 이용하는 경우) 등이 운행되고 있으며 이동노동자들 또한 불가피하게 이용하고 있다. 하지만 현행 여객자동차운수사업법의 규제에 따라 이러한 셔틀은 불법으로 규정되어 사고가 발생해도 제대로 된 피해보상도 받기 어려운 실정이다.

4) 심야 이동권 개선 필요성 제언

대리운전은 단순히 다른 이의 차를 대신해 운행하는 것을 넘어서 음주 등으로 차량 운행이 불가능한 이들의 차량을 운행함으로써 보다 안전한 교통 환경을 만드는 사회서비스라고 할 수 있다.

2010년 한국법제연구원¹⁾에서 추정한 음주운전의 사회적 비용은 음주운전 1건 적발 시 893만원, 음주사고 1건 발생 시 6,243만원에 이르는 규모¹⁾로 대리운전은 이러한 사회적·경제적 피해를 예방하는 직업임에도 불구하고 제대로 된 법적 보호망과 노동권 보장을 받지 못하고 있다.

대리운전 종사자 및 야간 노동자들의 야간 이동권 보장은 이들에게 좀 더 편안하고 안전한 활동 기반을 제공함으로써 나아가 음주운전의 폐해를 줄이고 일터에서의 안전을 확보하는 기초가 될 수 있다.

본 연구는 첫째, 이동노동자들의 심야 이동의 어려움을 파악하고, 둘째 현행 야간 유상운송 즉 셔틀의 문제점을 도출하고 개선 방안을 검토하며, 셋째 국내외 야간 이동권 관련 정책과 사례 분석을 통해 대리운전 기사 외에도 야간 이동이 필요한 시민과 취약 노동자들의 심야 이동권 증진을 위한 정책적 필요성 및 개선 방안을 도출하고자 한다.

1) 윤계형 외(2010). 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가. 한국법제연구원.

2. 연구 범위와 방법

1) 연구 범위

본 연구의 내용적 범위는 두 가지 축으로 진행된다. 첫째는 야간 이동권을 주제로 국내외 시민들의 야간 이동권 관련 제도와 심야 교통 정책 및 개선 사례 등을 검토한다. 둘째는 대리운전 기사들의 야간 이동을 주제로 대리운전 기사와 셔틀 운행 기사들의 셔틀 이용 및 운행실태와 셔틀의 필요성과 문제, 개선방안에 대한 현장의 목소리를 듣는다.

공간적 범위로는 서울과 경기도 등 수도권을 중심으로, 시간적 범위로는 코로나19 발생 이전과 이후 대리기사들의 심야 이동이나 셔틀 운행이 어떻게 달라졌는지, 향후 어떤 방향으로 개선되어야 하는지에 대해 검토한다.

2) 연구 방법

본 연구는 다음과 같은 방법으로 진행한다. 첫째, 국내외 이동권 및 이동권 개선 교통 정책, 관련 제도와 사례 등을 문헌과 언론 기사 등의 자료를 통해 검토한다. 또한 대리운전 기사와 셔틀 운행 기사를 대상으로 면접조사 및 간담회를 진행한다. 국내외 사례 및 현장의 목소리에 기초한 개선 방안이 제도적 적합성과 실효성을 높일 수 있도록 관련 정책 전문가의 자문을 거친다.

제 2 장

시민 이동성 및 이동권 개선을 위한 선행연구 검토

1. 모빌리티 및 야간 이동권 연구 검토
2. 모빌리티 및 이동권 개선 국내외 사례 검토
3. 시민들의 이동성(mobilities) 변화

제2장 시민 이동성 및 이동권 개선을 위한 선행연구 검토

1. 모빌리티 및 야간 이동권 연구 검토

모빌리티(mobility)란 ‘이동성’이라고 번역된다. 이때의 ‘이동’은 주로 사람, 물건, 정보의 물리적인 이동을 의미하며, ‘모빌리티스(mobilities)’는 물리적 이동을 가능하게 하는 시설들도 포괄적으로 포함한다(Urry, 2007; 김시정·이재호 외, 2018 재인용). 즉 이동 수단과 이동 환경뿐만 아니라 이를 가능하게 하는 정책과 제도적 기반 등도 이동권 개선을 위해서는 함께 고민되고 검토되어야 한다. 이에 본 장에서는 시민들의 이동성 즉 모빌리티 특성이 어떻게 나타나는지에 대한 연구와 함께 그에 따른 이동권 개선 방안에 관한 연구를 살펴보고자 한다.

시민들의 이동 특성을 파악하는 것은 시민들의 이동권 개선을 위한 실태 파악을 위해 중요한 부분이며, 시민들의 이동을 지원하는 대리운전자와 같은 이동 노동자들의 이동권 개선을 위해서도 면밀히 검토되어야 할 사항이다. 이동성에 따른 이동권 개선 방안을 검토하는 것은 기존 정책과 맞물린 대안 및 새로운 정책과 제도를 파악하여 추후 실현 가능성을 높인 심야 이동권 개선 방안 도출에 도움을 줄 수 있을 것이다.

1) 모빌리티(이동성) 특성 분석 연구

① 서울시 생활인구 및 생활이동 분석

서울시 생활인구란 서울시와 KT가 공공빅데이터와 통신데이터를 이용해 추계한 서울의 특정지역, 특정시점에 존재하는 모든 인구를 말한다. 매 시간 단위로 인구를 측정하며 일 단위로 갱신된 데이터를 공개한다. 서울 열린데이터 광장에 따르면 일일평균 생활인구는 10,944천명이며 주간(09시~18시) 생활인구는 11,209천명, 야간(19시~08시) 생활인구는 10,755천명이다.²⁾

2) 2021년 12월 9일 기준(서울 열린데이터광장,
<https://data.seoul.go.kr/dataVisual/seoul/seoulLivingPopulation.do>)

[그림 2-1] 서울시 생활인구 현황

서울 생활인구 현황 (2021.12.09 기준)



출처 : 서울 열린데이터 광장 - 서울 생활인구

지상훈(2020)은 서울시 생활인구 데이터를 활용해 코로나19 발병에 따른 생활인구 변화를 관찰하였다. 이 연구는 서울시 각 행정동의 전체 사업체 수 대비 숙박 및 음식점업, 도매 및 소매업, 보건 및 사회복지업 등 업종에 따른 생활인구 변화를 살펴보았다. 지난해 최초 확진자 발생 후 도매 및 소매업 상위 지역을 중심으로 생활인구가 감소하는 것으로 나타났고, 확진자가 증가하면서 숙박 및 음식점업 상위 지역의 생활인구 또한 크게 감소한 것으로 나타났다.

또 다른 생활인구 분석은 서울 인구의 20%가 강남·서초·송파 등 강남 3구에서 생활하는 것을 보여준다. 주거 및 교육뿐 아니라 상업과 업무시설이 강남 3구에 집중되었기 때문으로 분석하고 있다.³⁾

서울시는 생활인구와 함께 서울 안에서 이동하거나 서울 외부에서 서울로 오고 간 이동 즉 통

3) 서울 인구 20%가 '강남 3구'서 생활한다, 서울경제, 2021.11.03.
<https://www.sedaily.com/NewsView/22TVHSC839>

근, 통학, 쇼핑, 여가 등 행정 수요를 유발하는 모든 이동을 측정하는 서울 생활이동 데이터도 제공하고 있다. ‘서울 생활이동’은 서울시와 한국교통연구원, KT가 함께 개발한 빅데이터 기반 플랫폼으로 서울 안팎으로 이동하는 모든 인구의 이동과 소요시간 등을 매일 20분 단위로 수집해 공개한다.

이와 같은 데이터는 교통망 개선, 청년주택 건설, 취약계층 이동 구간의 안전성 강화 등과 같이 시민들의 삶을 개선하는 데 활용될 수 있다. 특히 그동안 측정이 어려웠던 심야 시간 시민들의 실시간 이동을 보다 면밀히 포착함으로써 이동권 개선이 필요한 지역, 시간대, 대상에 대한 충분한 시사점을 제공할 수 있다.

② 모바일 데이터를 이용한 심야 모빌리티 특성 분석

김병관 외(2020)는 2019년 1개월 동안 K통신사의 기지국 이동 정보와 가입자 정보 등 모바일 데이터를 이용해 수도권 통행자들의 심야 시간(0시~6시)⁴⁾ 모빌리티 특성을 분석하였다. 기존 가구통행실태조사는 통근, 통학, 업무, 귀가 등 일상적인 통행을 조사함으로써 심야통행 비율이 0.5%에 불과했으나, 본 연구에 따르면 심야통행 비율이 4.7%로 나타났다. 즉 심야 시간 이동에 대해서는 일반적인 조사로 확인이 어려우며 보다 다양한 접근성과 방법을 갖춰야 함을 보여준다.

이 연구는 모바일 데이터를 이용해 경기도 내 읍면동 단위에서부터 시도까지, 연령대와 성별, 통행유형별로 모빌리티 특성을 조사·분석하였다. 조사 기간 내 모바일 데이터의 수도권 평일 통행량은 48,616천 통행이었으며, 수도권 평일 통행량 대비 심야 통행 비율은 4.7%이고 지역별 평일 통행량 대비 심야 통행량 비율은 서울 4.5%, 경기도 4.8%, 인천 5.4%이며, 각 지역별 분포 비율은 <표 2-3>과 같다.

4) 심야시간에 대해 정해진 기준은 없다. 김시정·이재호 외(2018)은 자정~04시까지를 심야시간으로 설정하였으며, 김병관 외(2020)은 자정 이후부터 6시 이전으로 정의하였다. 이러한 정의는 주간의 일상적인 통행과 구별되는 출발지, 도착지, 통행목적 등의 통행 특성을 갖는 시간대와 대중교통의 공급 수준이 달라지는 시간대를 반영하고자 한 것이다(김병관 외, 2020).

〈표 2-1〉 수도권 시도간 평일 통행량

(단위: 통행/평일)

발생/도착	경기	서울	인천	수도권	비율
경기	19,586,854	2,761,451	548,047	22,896,353	47%
서울	2,751,576	17,845,200	331,705	20,928,481	43%
인천	538,639	323,471	3,929,713	4,791,768	10%
합계	22,877,069	20,930,122	4,809,465	48,616,602	100%

출처 : 김병관 외(2020)

〈표 2-2〉 수도권 시도간 심야 통행량

(단위: 통행/평일)

발생/도착	경기	서울	인천	수도권	비율
경기	912,545	151,582	35,362	1,099,489	48%
서울	146,903	771,518	23,454	941,875	41%
인천	39,762	22,686	196,803	259,251	11%
합계	1,099,210	945,786	255,619	2,300,615	100%

출처 : 김병관 외(2020)

〈표 2-3〉 수도권 심야통행 분포 비율 (발생기준)

발생/도착	경기	서울	인천	수도권
경기	83.0%	13.8%	3.2%	100%
서울	15.6%	81.9%	2.5%	100%
인천	15.3%	8.8%	75.9%	100%
합계	47.9%	40.9%	11.2%	100%

출처 : 김병관 외(2020)

이 연구는 이러한 통행량을 기초로 산업 및 상업시설이 위치한 지역일수록 심야통행 발생 집중도가 높음을 보여준다. 다만 심야통행의 도착 집중률은 주거 지역이 대부분인 과천시가 0.15통행/인으로 가장 크게 나타나 산업 및 상업시설뿐만 아니라 주거지역도 높고 크다는 것이 확인되었다.

수도권의 주중/주말 시간대별 심야통행을 살펴보면 0~5시 중 주중은 5시에 발생하는 통행이 가장 많으며, 주말은 0시와 5시가 각각 많은 비중을 차지한다. 주중에는 이른 새벽 통근에 따른 통행이 발생하며 주말은 늦은 시간까지 여가와 귀가 통행일 발생하는 것으로 추측할 수 있다.

이러한 분석을 바탕으로 이 연구는 심야버스 노선 공급이 필요한 지역을 발굴하였다. 예를 들어 과천안양축을 중심으로 심야 통행량을 분석한 뒤 기존 심야버스 노선의 단절 지점과 도시 개발 등

에 따른 추가 노선 연결 필요성을 확인했다. 이것 외에 심야 시간 여성 안심통행 서비스가 필요한 지역도 도출했다. 가령 치안 서비스 대비 강력범죄 발생 빈도가 높은 지역에서 심야시간대 여성 통행 비율이 높은 지역을 서비스 지역으로 선정할 수 있다.

모바일 데이터에 기초한 이동성 분석은 시민들의 주요 이동지점을 파악할 수 있게 해주며, 기존 교통 체계와의 비교를 통해 심야 이동 서비스 소외지역을 파악하는데도 도움이 된다. 다만 이러한 데이터는 시민들의 이동수단을 특정할 수 없다는 한계를 가진다. 심야 시간이라는 특성 상 심야버스 또는 승용차를 이용할 것이라고 추정만 할 수 있다. 따라서 연계할 수 있는 다른 첨단 데이터, 예를 들어 내비게이션, 스마트카드, DTG(Digital Tacho Graph) 등을 같이 분석하여 이동권을 더욱 개선할 수 있는 방안을 찾을 필요가 있어 보인다.

2) 심야 이동권 개선 방안 연구

① 런던 야간 노동자를 위한 교통수단에 관한 연구 (Equitable transport for night-time workers in 24-hour london, 2017)

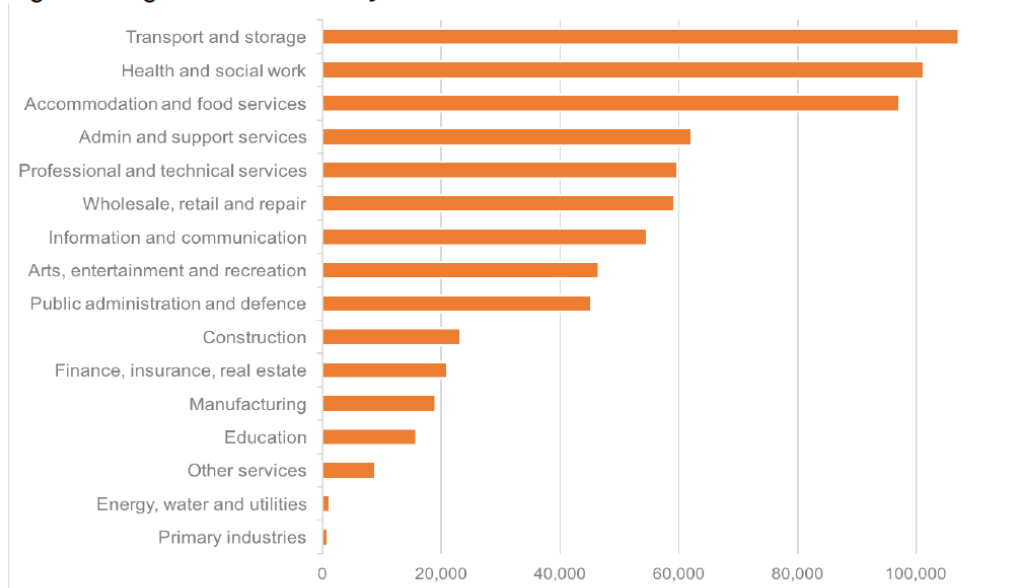
이 보고서는 잠들지 않는 도시, 24시간 산업이 돌아가는 도시를 표방했던 유럽과 미국의 도시들 중 한 곳인 런던에서 추진된 야간 경제(Night-Time Economy, NTE) 육성 정책의 이해를 돕고, 야간 경제(NTE)의 대부분을 차지하는 분야인 보건 및 사회 복지 서비스와 교통 및 물류 영역에서 일하는 사람들을 위한 야간 운송 서비스 현황을 파악하고 현재 야간 교통 접근 방식의 사각지대를 해소하는 것을 목적으로 한다.

런던의 야간 정책 경향의 주요한 징후 하나는 심야 교통의 확충으로 나타났다. Night Tube로 불리는 야간 지하철이 주말 동안 4개 노선에 운행되었으며, 이는 2017년 12월부터 Overground 즉 한국으로 치면 도시철도(광역철도)에도 확장 적용되었다. 이러한 야간 경제 전략은 예술과 엔터테인먼트, 숙박 서비스 산업 지원에 초점을 맞추고 추진되었다.

하지만 이 보고서는 실제 현실에서 이들 분야는 야간 경제의 작은 부분이며, 숙박 서비스 산업과 함께 교통과 보건, 사회 복지 분야의 일자리들이 야간 경제에서 큰 비중을 차지하고 있으며 이 분야에 고용된 이들은 저임금에 직장이 위치한 도심과 멀리 떨어져 살고 있어 NTE 교통 정책의 사각지대에 위치하고 있음을 지적한다. 즉 야간 노동자의 이동 수요를 고려하는 것이 야간 교통 계획의 중심이 되어야 한다고 보는 것이다. 실제 이들 분야는 경제 효과 측면에서도 상위권에 위치하고 있다.

[그림 2-2] 산업 분야별 런던 야간 노동자 현황

Figure 1. Night-time workers by sector



출처

Source: Adapted from London First (2016). Data from Labour Force Survey, Nomis 2016 data (<https://www.nomisweb.co.uk/>), CEBR analysis.

: UCL City Leadership Lab Research report (Dec., 2017)

이에 연구진은 당시 런던의 야간 교통수단이 저임금 야간 노동자들을 얼마나 만족시키고 있으며, 야간 노동자들의 이동 수요를 고려한 교통 정책이 어떤 모습일지에 대한 연구를 진행했다.

그 결과 NTE 교통 정책은 저임금 노동자들이 많이 이용하는 야간 버스 서비스 확충 계획 없이 주말 철도 서비스 확장에만 초점을 맞추고 있어 야간 노동자들에게 큰 도움이 되지 못하고 있었다. 특히 야간 근무자들의 직장 위치나 거주지, 지역 간의 연결성에 대한 분석이 전무했다. 영국 전역의 간호사와 의료 전문가를 대표하는 단체는 오전 12시에서 2시 사이에 교대 근무를 마치는 의료 종사자들의 이동 수요를 충족하지 못한다고 평가하기도 했다.

이에 연구진들은 저임금 야간 노동자들의 주거지와 직장간 적절한 연결성과 이동시간을 위해 버스와 철도 서비스를 비롯하여 각종 교통수단을 통합한 계획 수립의 필요성을 제시한다. 또한 야간 버스 서비스가 더욱 개선되어야 하며, 특히 고용이 많은 지역에 야간 고속버스를 운행하는 등의 방법이 있을 것으로 제안한다. 물론 이러한 서비스 제공을 위해서는 아침 또는 저녁 피크 시간 데이터 분석만이 아니라 야간 이동 데이터의 수집과 분석이 선행되어야 하며, 무엇보다도 야간 교통 정책에 있어서 일자리(고용)에 대한 접근을 주요하게 고려해야 한다고 지적한다.

② 앱 택시 활용 데이터를 이용한 심야 교통 불균형 분석 연구

김시정·이재호 외(2018)은 시민들의 ‘퇴근 후 삶’에 대한 수요와 기대 증가에 따른 심야 귀가 편의성과 이동성 증진 요구가 늘어날 것이라 전망하며 심야 시간의 교통 현황을 연구하였다. 이들은 버스나 지하철, 철도 이용이 제한적인 오후 23시~오전 4시까지는 시민들이 택시 또는 자가용을 주로 이용할 수밖에 없는데, 실제 택시가 이러한 수요를 얼마나 충족하고 있는가를 주목하여 심야 시간의 이동성 제약 현황을 분석하고자 했다. 하지만 택시를 타려고 하는 ‘실질 수요’를 명확히 파악하기 어렵기 때문에 당시 활성화되고 있던 앱 기반 택시 서비스 데이터를 이용해 시민들의 이동 데이터를 분석하여 시민들이 이동을 원하지만 택시가 잘 잡히지 않는 지역 등을 분석하여 이동에 불편함을 겪는 지역, 시간대 등 이동성 제약 요인을 도출하였다.

서울 시민의 주요 이동수단 중 하나는 대중교통이다. 하지만 심야시간대 시민이 이용가능한 대중교통 수단은 매우 제약되어있다. 실제 2019년 기준 bus와 지하철철도의 통행분담률⁵⁾은 각각 24%와 41.6%로 60% 이상을 차지하고 있다. 하지만 대중교통은 대부분 오전 0시에서 1시에 운영이 중단되고, 이후에는 심야버스나 택시를 이용해야만 한다.

이 연구는 시민수요 데이터와 언론보도, SNS 데이터에 대한 텍스트 마이닝과 토픽 모델링을 통해 심야 시간 도심 변화가 지역에서 주거지로 이동하고자 하는 시민들이 이동성에 큰 제약을 받고 있으며, 심야버스 운행이 긍정적인 역할을 하고 있지만 긴 배차간격이나 노선이 제한적인 점 등을 아쉬워했으며 이를 해소할 수 있는 심야 교통수단 확대를 필요로 함을 파악했다. 심야버스 외 거의 유일한 이동수단인 택시는 근거리 운행 기피 등 승차거부 문제가 시민들의 주요 불만사항으로 이에 대한 행정적 제재를 요구하는 의견들도 있었다.

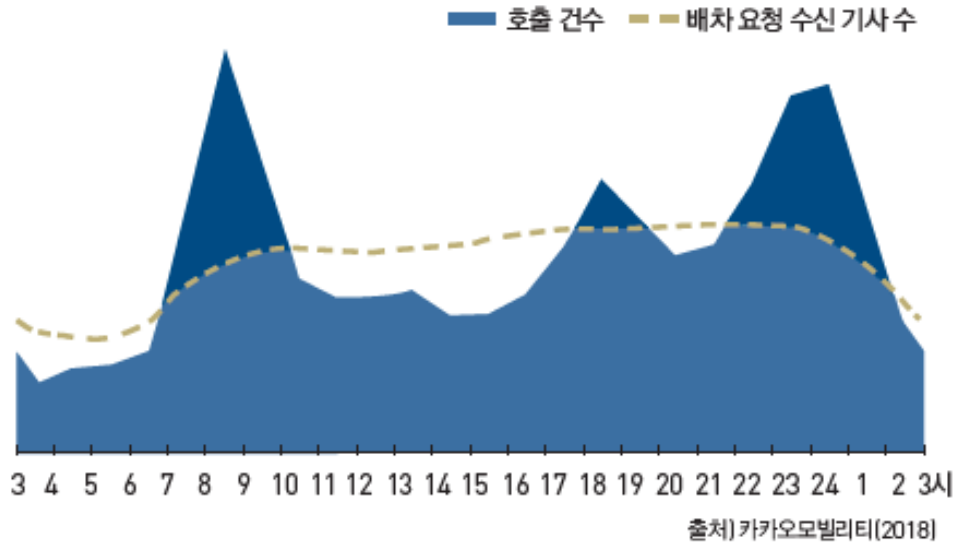
5) 통행분담률이란 평일 기준, 사람들이 하루 중 통행할 때 이용하는 교통수단의 분포를 비율로 나타낸 것으로 승용차, 버스, 지하철철도, 택시, 기타 수단으로 구성됨

- ‘버스’는 시내외버스+마을버스+통근통학·기타버스

- ‘지하철, 철도’는 노선간의 환승객 포함

- ‘기타’는 도보, 자전거를 제외한 오토바이, 화물차, 특수차 등을 나타냄 (출처: 서울열린데이터광장)

[그림 2-3] 수도권 택시 수요 공급 불일치 현황



출처 : 김시정·이재호 외(2018) 재인용

본 연구에서 앱 기반 택시의 호출 및 운행 데이터를 분석한 결과 택시 수요가 공급을 초과하는 구간은 오전 출근시간, 오후 퇴근시간과 심야시간(자정~새벽 3시)이다[그림 2-2]. 특히 초과수요가 많은 지역은 강남의 주요 지역과 도심, 홍대, 이태원과 여의도 등으로 나타났다.⁶⁾

초과수요가 발생하는 지역과 초과수요 발생 지역에서 이동을 원하는 목적지에 대한 분석 결과, 심야시간 시민들은 초과수요 발생 지역 내에서의 근거리 이동에 큰 어려움을 겪었으며, 비상업 주거밀집지역으로 이동을 원할 때 상업지역으로 이동을 하려고 할 때보다 어려움을 겪고 있었다. 이는 택시들이 주거지역으로 진입했을 때 손님을 태우고 나오기 어렵기 때문에 해당 지역으로 운행하는 것을 기피하기 때문으로 추정할 수 있다. 이러한 점을 고려하여 서울시는 해당 노선(강남-관악)에 심야버스 수를 늘리고 배차간격을 줄이는 등 수요를 반영한 운영을 하고 있기도 하다.

이 연구의 시사점은 다음과 같다. 첫째 심야 시간 근거리 이동을 위한 셔틀 등 교통수단 확대 필요, 둘째 심야 시간 주거밀집지역으로 이동을 위한 교통수단 모색 필요, 셋째 대중교통으로 해소되지 않는 수요에 대한 대응 필요 등이다.

시민들의 심야 이동 어려움은 대리운전 노동자들에게도 동일한 어려움을 발생시킨다. 대리운전은 많은 경우가 심야시간 상업지역에서 주거지로 이동을 한다. 심야버스 노선이 아직은 많은 주거

6) 택시 초과 수요가 나타나는 지역들은 서울 내에서 상권이 발달한 지역으로써 심야시간 유동인구가 많은 곳들이다. 따라서 주거지로 돌아가기 위해 대리운전을 이용하는 수요도 높은 지역으로 추정할 수 있으며, 초과 수요가 발생하는 지역과 해당 지역에서 가고자 하는 목적지는 대리운전자들의 셔틀 운행에 있어서도 주요한 지점들로 고려될 수 있다.

지를 세세하게 커버하지 못하고, 주거지로 진입하는 택시들도 많지 않기 때문에 대리운전자들은 고객의 목적지까지 운행 후 대부분 걸어서 택시가 다니는 지역이나 셔틀이 운행하는 곳으로 빠져나와야 한다. 이렇게 하룻밤 걷는 양이 10km 가까이 되기도 한다. 이는 족저근막염이나 근골격계 질환으로 이어진다.

이러한 상황에서 시민들의 초과 수요를 해소하고, 대리운전자들의 이동권과 건강도 개선하며, 택시 또한 편익을 볼 수 있는 구조를 고민해볼 필요가 있다. 즉 주거지로 고객을 데려다 준 후 빈차로 돌아 나오기를 기피하는 택시와 주거지로 고객을 데려다 준 후 빠져나오기 힘든 대리운전자들을 매칭하는 형태 등이 있을 수 있을 것이다.

③ 심야버스 운행체계 효율화 방안 연구

송제룡 외(2019)는 경기도 심야버스와 광역버스 이용 특성을 분석하여 심야시간대 버스 운행 확대 필요성 및 운행체계 효율화 방안을 제시하였다. 본 연구에 따르면 2015년~2019년 심야시간 운행 버스 노선수와 운행횟수는 증가한 반면 버스 승차 인원과 수요는 감소하는 추세였다.

경기 심야버스의 문제는 운행에 따른 경제적인 손실뿐만 아니라 심야버스 이용수가 감소함에도 불구하고 편중된 심야버스 노선을 중심으로 운영이 계속되고 있었다는 부분이다. 이에 심야시간 승차인원이 많은 환성거점 역세권을 중심으로 심야버스가 운행될 수 있도록 개선안을 제시했다.

또한 심야버스의 지속적인 운영을 위해 운행손실 부분에 대한 재정적 지원 필요성을 제기하고 있으며, 서울시 N버스와 마찬가지로 할증 운임요금을 적용한 수익자부담원칙의 요금제를 제시했다.

④ 대중교통 취약구간 평가 및 개선 연구

홍상연 외(2019)는 서울시의 대중교통 서비스가 취약한 구간의 서비스 개선을 위해 먼저 서비스 취약 지역을 발굴하는 방법에 대한 연구를 진행하였다. 대중교통 노선은 설계 후 운영될 때 어느 정도 고정적인 형태로 운영되는 측면이 있다. 따라서 시민들의 생활 패턴 변화나 도시 활용과 개발 변화를 적시에 반영하지 못해 서비스가 취약해지는 지점이 발생할 수도 있다. 대중교통은 시민들의 이동권 측면에서 필수적인 복지 서비스이다.

연구는 지역 간 이동성과 지역 내 접근성 분석을 통해 이동성이 취약한 지역을 도출하였고, 그 결과 서울시 대중교통 평균 속도보다 통행속도가 낮고, 통행시간도 30분 이상인 행정동이 전체의

약 38.1%로 분석되었다. 승용차로 이동할 때보다 통행시간이 1.0~1.5배 이상인 지역도 전체 구간의 약 38%에 달하는 것으로 확인되었다.

이러한 문제를 해소하기 위한 방안으로 경제성이 부족하더라도 시민의 기본 이동권으로서 대중교통을 제공한다는 측면에서 노선 증설 및 개편 사업을 진행해야 하며, 또한 다양한 이동수단을 연계하여 자유롭게 환승하여 이용할 수 있는 통합이동서비스(Mobility as a Service, MaaS)와 환승시설 도입이 필요하다고 제시했다.

지역 내 접근성 개선을 위해서는 따릉이의 확충과 따릉이와 대중교통 간의 환승 여건 및 이용 방식을 개선함으로써 이들이 하나의 이동과정 속에 구성될 수 있는 방안을 지속적으로 고민할 필요가 있으며, 민간의 공유 킥보드와 자전거 등도 서울시 교통체계에 포괄하는 노력도 중요하다고 보았다.

홍상연 외(2019)에 따르면 대중교통은 시민들에게 최소한의 사회적, 경제적 접근기회를 제공하는 수단이기도 하다. 그만큼 시민들의 이동권 보장과 강화를 위해 지속적인 이동권 모니터링과 관리, 개선이 필요한 것이다.

⑤ 빅데이터에 기반한 대리운전 심야 셔틀 노선 제안

지난 2016년 대리운전 시장에 진입한 카카오T대리는 대리운전 셔틀 운영을 하지는 않는다. 하지만 대리기사들의 입장에서 셔틀의 필요성을 인지하고, 카카오T대리 이용 데이터를 분석하여 지난 해 카카오 모빌리티 리포트를 통해 심야 셔틀 노선을 제안했다. 이들은 대중교통이 끊기는 시간에 이동의 어려움으로 기사들이 인기 출발지와 거리가 먼 도착지의 콜을 외면해 고객들 또한 이동의 어려움을 겪고 있다는 측면에서 심야 셔틀 운행 필요성을 제안한다. 카카오T대리는 수도권 인기 출발지와 도착지를 기초로 셔틀 노선 필요지역을 분석했다.

〈표 2-4〉 카카오택시 수도권 인기 출·도착지 (2019년 0시~6시 호출 기준)

카카오 T 택시 수도권 인기 출발지

순위	지역1	지역2	지역3
1	경기도	수원시 팔달구	인계동
2	서울특별시	강남구	역삼1동
3	서울특별시	강남구	청담동
4	서울특별시	강남구	압구정동
5	서울특별시	강남구	논현2동
6	서울특별시	마포구	서교동
7	서울특별시	용산구	한남동
8	경기도	고양시 일산동구	장항2동
9	서울특별시	강남구	신사동
10	서울특별시	강남구	논현1동
11	경기도	화성시	동탄1동
12	서울특별시	영등포구	여의동
13	서울특별시	용산구	아태원1동
14	경기도	수원시 영통구	영통3동
15	경기도	성남시 분당구	삼평동
16	경기도	성남시 분당구	정자1동
17	인천광역시	남동구	구월3동
18	서울특별시	강서구	가양1동
19	서울특별시	서초구	서초3동
20	서울특별시	강남구	삼성2동

카카오 T 택시 수도권 인기 도착지

순위	지역1	지역2	지역3
1	경기도	광주시	오포읍
2	경기도	화성시	동탄6동
3	경기도	용인시 기흥구	동백동
4	경기도	남양주시	다산1동
5	경기도	수원시 영통구	광교1동
6	서울특별시	강남구	역삼1동
7	경기도	시흥시	배곧동
8	경기도	남양주시	별내동
9	경기도	화성시	봉담읍
10	경기도	남양주시	화도읍
11	경기도	하남시	미사2동
12	서울특별시	강남구	세곡동
13	경기도	성남시 수정구	위례동
14	경기도	김포시	운양동
15	경기도	용인시 수지구	성북동
16	경기도	광주시	광남동
17	경기도	하남시	미사1동
18	경기도	화성시	동탄5동
19	경기도	화성시	동탄4동
20	인천광역시	서구	청라2동

출처 : 카카오모빌리티리포트 2020 (카카오모빌리티, 2020)

이들이 제안하는 노선은 다음과 같다.

〈표 2-5〉 대리기사를 위한 심야 셔틀 노선 제안 (카카오 모빌리티)

노선	출발지	도착지	비고
①	성남	광주 오포	
②	수원	화성	
③	강남	세곡, 위례	

출처 : 카카오모빌리티리포트 2020 (카카오모빌리티, 2020)

①번 노선은 성남에서 가까운 지역이나 대중교통이 열악하여 자가용 운행 비중이 높은 광주 오포 노선이다. ②번 노선의 목적지인 화성 또한 대규모 신도시인 동탄에 많은 인구가 거주하고 있지만 지하철 교통이 불편하다. ③번 노선의 세곡, 위례 또한 인구가 증가하고 있는 신도시이지만 아직 대중교통이 열악한 지역이다.

이들 지역은 주거지로 들어가는 대리운전 이용 희망 고객은 많은 반면, 대리운전 기사들 입장에 서는 들어간 뒤 도심으로 나오는 콜이 거의 없고 대중교통도 열악해 들어가기를 꺼려하는 지역이다. 이러한 지역에 셔틀이 운행될 경우 대리기사들의 이동권이 개선됨으로써 해당 지역에 사는 시민들도 음주운전을 하지 않고 대리운전 이용이 보다 용이해질 수 있을 것이다.

2. 모빌리티 및 이동권 개선 국내외 사례 검토

1) 지역별 심야버스 운행 사례

현재 서울시의 심야버스는 지난 2013년 지하철과 버스가 끊기는 자정부터 오전 5시까지 8개 노선의 운행을 발표하며 시작되었다. 당시 심야버스는 8개 노선 각각 4~5대로 30분 간격으로 운행을 예고했다. 서울시는 2012년 연말 새벽 2시까지 운행하는 심야버스를 하루 평균 2,500명이 이용했다며, 심야에도 생계를 위한 이동이 많은 점을 고려해 심야버스를 정식으로 도입하게 되었다고 밝혔다.⁷⁾

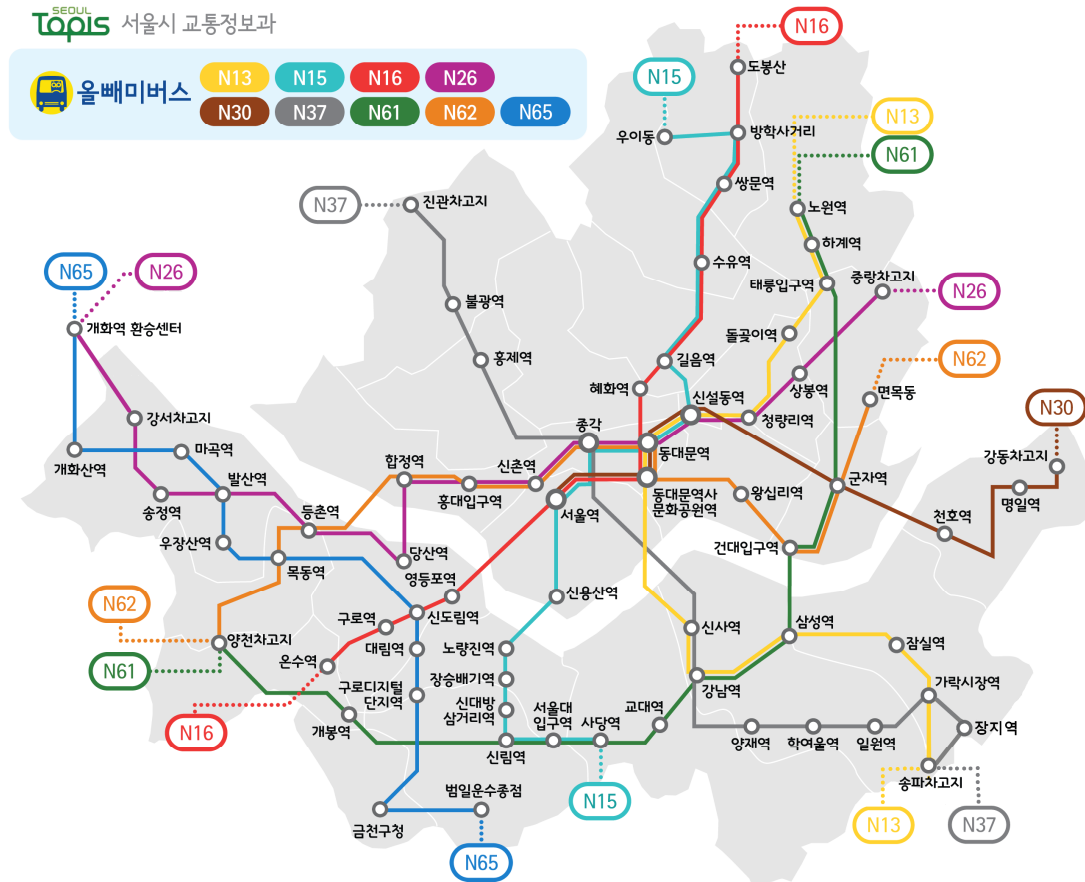
〈표 2-6〉 서울시 심야 버스 운행 현황 (2021년 8월 기준)

no	버스 번호	기점	종점	인가 거리	운행 시간	운행 횟수	첫차 시간	막차 시간
1	N13상계	상계주공7단지	송파공영차고지	75	240	4	00:00	03:25
2	N13송파	송파공영차고지	상계주공7단지	75	240	4	00:00	01:20
3	N15사당	우이동 도선사 입구	남태령 부대	76	240	4	24:00	01:30
4	N15우이	우이동 성원 아파트	전원마을	76	250	4	24:00	01:30
5	N16도봉	도봉 차고지	온수동 차고지	76.1	240	4	00:10	01:30
6	N16온수	온수동 차고지	도봉산공영 차고지	76.1	240	4	00:20	01:40
7	N26강서	강서공영 차고지	중랑공영 차고지	72.9	240	4	00:00	01:30
8	N26중랑	중랑공영 차고지	강서공영 차고지	72.9	240	4	23:10	01:30
9	N30	강동공영 차고지	서울역 환승센터	47.5	145	8	00:00	03:50
10	N37송파	송파공영 차고지	진관공영 차고지	73.5	220	4	00:00	01:15
11	N37진관	진관공영 차고지	송파공영 차고지	73.371	220	4	23:40	01:15
12	N61상계	상계주공 7단지	양천공영 차고지	88.6	280	6	23:40	04:10
13	N61양천	양천공영 차고지	상계주공 7단지	88.6	280	6	23:40	04:10
14	N62면목	면목동 차고지	양천공영 차고지	72.3	240	4	23:40	01:10
15	N62양천	양천공영 차고지	면목동 차고지	70.1	230	4	23:40	01:20
16	N65개화	강서공영 차고지, 개화역	범일운수종점	62	240	4	00:00	01:20
17	N65시흥	강서공영 차고지, 개화역	범일운수 종점	62	240	4	00:00	01:20

출처 : 서울시 TOPIS(topis.seoul.go.kr)

7) 서울시, '심야버스' 8개 노선 운행 30분 간격, 연합뉴스, 2013.01.25.

[그림 2-4] 서울시 심야버스 노선도



출처 : 서울시 TOPIS(topis.seoul.go.kr)

김시정·이재호 외(2018)가 언론보도, SNS 데이터 등을 기반으로 분석한 결과 시민들은 심야버스에 대한 만족도가 높았으나 한편으로는 긴 배차간격을 줄이거나 증차를 통해 혼잡도를 줄이는 등 개선이 필요함을 희망했다. 특히 더 많은 주거지를 포함할 수 있도록 노선을 확대해야 한다는 의견도 있었다.

경기도 심야버스는 2020년 2월 기준 18개 시·군(수원, 성남, 용인, 부천, 안산, 안양, 화성, 시흥, 김포, 광주, 오산, 하남, 고양, 남양주, 의정부, 파주, 가평, 포천)에서 87개 노선이 평일기준 281회 운행되고 있다<표2-5>.⁸⁾ 송제룡 외(2019)에 따르면 2019년 4월 1준, 경기심야버스 노선의 일 평균 승차인원은 5,715명/노선이며 운행횟수는 일 평균 85회, 1회 운행 당 평균 67명이 이용하였다.

출처 : 경기버스정보(gbis.go.kr)

8) 경기버스정보 <https://www.gbis.go.kr/service/busInfo/latenightBus.action?cmd=latenight>

〈표 2-7〉 경기도 심야 버스 운행 현황 (2020년 2월 평일기준)

no	버스 번호	운행노선	운행횟수	막차 시간
수원	3000	수원여대-의왕-과천-강남역	5	00:55
	3002	수원터미널-경부고속-강남역	2	23:30
	3003	수원여대-경부고속-강남역	2	23:30
	3007	수원터미널-경부고속-강남역	6	01:00
	5100	경희대-경부고속-강남역	7	01:00
	7000	경희대-의왕-과천-사당역	6	01:00
	7001	수원터미널-의왕-과천-사당역	3	23:50
	7770	수원역-의왕-과천-사당역	19	03:40
	7780	서부공영차고지-구운동-사당역	4	00:00
	7800	수원대-봉담택지지구-사당역	3	00:00
	8800	수원터미널-경부고속-서울역	2	23:30
성남	102	단국대-이매촌-건대역	1	23:10
	9000	구미동차고지-분당-서울역	5	00:00
	9003	운중동-경부고속-서울역	1	23:10
	9300	도촌동-아탑역, 동판교-송례문	1	23:00
용인	1550	광고차고지-상현동, 양재역-강남역	1	23:00
	1570	광고차고지-상현동, 성북동-강남역	1	23:10
	5001-1	명지대-경부고속-강남역	7	23:00
부천	52	운수남부-부천시청-부개6단지	5	00:00
	57	소사공영차고지-역곡남부역-운수남부역	1	23:45
	71	소사공영차고지-약대오거리-송정역	4	23:00
	83	대장공영차고지-오류동-여의도	3	00:00
	98	오정동행정복지센터-서울 목동-목은초교	11	23:30
	700	부천상동-서울 목동-여의도	5	01:00
	70-2	춘의동차고지-원미구청-국회의사당	1	23:15
	70-3	부개역-송내역-영등포신세계	2	23:10
안산	320	반월공단-영등포역-여의도	1	23:20
	3101	신안산대학-산본, 군포-강남역	1	23:00
	5609	안산역-시흥대로-여의도	10	23:00
안양	3030	군포보건소-과천-신사역	1	01:00
	9-3	충훈부종점-사당역-충훈부종점	1	23:00
	11-2	군포공영차고지-사당역-정금마을	1	23:00
	11-5	군포공영차고지-사당역-정금마을	1	23:00

〈표 2-8〉 경기도 심야 버스 운행 현황 (2020년 2월 기준)

no	버스 번호	운행노선	운행 횟수	막차 시간
화성	6001	동탄2공영차고지-동탄IC-강남역	1	23:00
	6002	동탄2공영차고지-기흥IC-강남역	1	23:00
	8501	수원대-화남사거리-강남역	2	23:40
	1550-1	한신대-경부고속-양재역	3	23:50
시흥	23	월곶역-안산역-본오동차고지	1	00:40
	31	포동차고지-은행단지-부천남부역	2	00:40
	3400	시화터미널-사당역-강남역	1	01:10
	31-9	포동차고지-신천동-부천역	1	23:10
김포	21	구래리차고지-개화역-김포공항	4	23:50
	22	구래리차고지-김포공항-송정역	8	00:00
	81	구래동-계양역-작전역	6	23:30
	7000	구래리차고지-장기동-당산역	2	23:20
	8000	대명함-당산역-영등포	1	23:10
	81-1	이전-계양역-계산동이마트	3	23:20
광주	1113-1	동원대-중부고속-강변역	3	00:00
	500-1A	동원대-모란역-잠실역	3	00:00
오산	5300	갈곶동-경부고속-신논현역	4	00:10
하남	83	하남종합운동장-미사지구-강동경희대병원	3	23:35
	9301	하남공영-천호대로-서울역	8	00:45
	112-5	공영사입구-상일대로-아산병원	4	23:20
	30-3	하남BRT환승-길동-잠실역	7	23:40
	30-5	하남BRT-서하남로-잠실역	7	23:35
고양	921	탄현동종점-화정지구-신촌오거리	1	23:00
	1000	대화역-광화문-서울역	11	00:40
	1200	탄현동종점-연세대-송례문	2	23:30
남양주	1	진벌리-구리시장-강변역	3	23:45
	9	진벌리-사능, 교문리-강변역	3	23:40
	65	차산리-금곡역-경동시장	1	23:10

no	버스 번호	운행노선	운행 횟수	막차 시간
	202	진벌리-퇴계원-청량리	3	23:45
	707	진벌리-오남, 사능, 신내-청량리	4	23:50
	1000	호평동-금곡동-잠실역	2	23:30
	1100	차산리-금곡동-신사사거리	1	23:00
	1660	도곡리-덕소-강변역	4	00:20
	1670	도곡리-강변북로-잠실역	5	00:20
	7007	내촌-서울외곽-강남역	2	23:20
	8002	대성리-서울춘천고속도로-잠실역	1	23:10
	166-1	도곡리-도농동-청량리	1	23:30
의정부	1	의정부공영차고지-만가대-청학리	2	23:25
	8	홍죽리차고지-의정부역-의정부역	5	00:00
	36	상봉암동-양주, 의정부-수요동	3	00:50
	111	민락차고-상계동-하계역	1	23:00
	3600	양지마을후문-동부간선도로-강남역	6	01:20
	10-1	민락차고-국도3호선우회도로-도봉산역 환승센터	3	23:30
	10-2	민락차고-국도3호선우회도로-도봉산역	1	23:00
	72-1	의정부공영차고지-장암동-노원역	2	23:20
파주	100	금촌-통일로-불광역	1	23:05
	2000	산내마을중심상가-대화역-서울역	3	23:30
	9710	문산-통일로-서울역	3	00:00
가평	30	대성리-마석, 금곡, 도농-청량리	1	23:05
	1330-2	가평-남양주, 구리-청량리	1	23:10
	1330-4	현리-남양주, 구리-청량리	1	23:30
포천	138	경북대-대진대-의정부역	1	23:20
	3100	대진대-의정부-양재역	3	23:20
	3200	포천반월아트홀-의정부-청량리역 환승센터	1	23:00

출처 : 경기버스정보(gbis.go.kr)

2) 교통 취약 지역의 이동권 개선 사례

① 농촌형 교통모델 : 저렴한 택시 지원

국내 농촌 지역은 대중교통이 취약하다. 하루 운행 편수가 적고 따라서 배차 간격이 길다. 농촌 지역에는 직접 운전이 어려운 고령자나 몸이 불편한 이들도 많다. 이에 이러한 지역 주민의 교통 복지를 위한 지방자치단체들의 고민은 저렴한 택시를 공급하는 것으로 이어졌다. 파주시의 천원택시나 신안군의 1004택시, 서천의 100원택시가 그런 사례들이다.

[그림 2-5] 농촌 교통복지를 위한 저가택시



서천군은 인구 감소와 고령화로 버스 승객이 감소하고 수익성이 악화된 버스 노선은 폐지되는 단계에 이르렀다. 이에 지자체는 버스 보조금이 아니라 주민들의 택시 요금을 지원하기로 결정하며, 2013년 100원 택시 운행 관련 조례를 만들고 같은 해 6월부터 운영을 시작했다. 이러한 사례에 힘입어 여수, 순천 등에서는 청소년 100원 버스도 도입되어 운영되고 있다.⁹⁾

또한 진안군에서는 2015년부터 중고등학생의 야간 이동권 보장을 위한 통학택시 지원사업을 진행하고 있다. 이는 버스 막차의 배차시간 문제로 야간 자율학습에 참여하기 어려운 청소년들이 발생하는 문제를 해결하고, 보다 안전한 등하교를 지원하는 것을 내용으로 한다. 비용은 버스요금과 동일하게 회당 500원이다. 진안군은 이뿐만 아니라 지역 주민들의 야간 이동권 보장을 위한 농어촌버스 야간 운행도 추진하고 있다. 이는 지역사회와 주민들의 특성을 고려해 이동권 개선 방안을 도출한 긍정적인 정책 사례라 볼 수 있을 것이다.

9) 강경주, 교통 혁명 NYT가 충남 서천 '100원 택시' 극찬한 이유, 2021.09.12., 한국경제
<https://www.hankyung.com/life/article/2021091296837>

② DRT 버스

지난해 2월부터 5월까지 은평뉴타운에서 베타 서비스로 운영된 셔클은 고객이 앱으로 목적지를 입력하면 유사한 목적지와 경로의 승객을 각각의 출발지에서 태워 합승에 운송하는 수요 응답형 서비스다. 정해진 노선 없이 승객들의 호출에 기초해 AI 기반으로 경로를 생성해 운행한다. 현재는 세종시에서 시범운행 중이다. 아이모드도 수요 기반 자율경로 운송서비스로 2019년 말부터 영종도에서 실증사업을 했고 현재송도국제도시와 남동산단 등에서 시범사업 중이다.

[그림 2-6] 근거리 교통망 미흡한 도시형 DRT 버스



이러한 DRT 버스는 현재 운행 범위가 넓지는 않으며, 대중교통망이 아직 미흡한 신도시, 생활권과 생활권 사이 근거리 교통망이 미흡한 지역 내에서 운영 중이다. 그때그때의 수요에 따라 운행한다는 측면에서 정기적인 교통망 운행에 소요되는 비용을 줄일 수 있고, 호출에 따른 실시간 배차로 고객의 대기시간과 이동시간이 단축되는 장점이 있다고 평가된다.

하지만 아직은 운행 차량의 수가 많지 않아 앱 호출 시 차량 배정 소요 시간이 길고 시간을 맞추기 어렵다는 점이 애로요인으로 지적되기도 한다.¹⁰⁾ 앱을 기반으로 운영되고 있어 스마트폰 앱 사용이 익숙하지 않은 이들에게도 아직은 요원한 측면이 있다.

10) 박장식, 영종도 누비는 '노선없는 버스' 직접 타봤습니다, 2021.03.28., 오마이뉴스
http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0002727933

3. 시민들의 이동성(mobilities) 변화

1) 심야 시간 시민 이동량의 증가

김시정·이재호 외(2018)가 지난 2016년 2월부터 2018년 1월까지 서울시 빅데이터 캠퍼스에 공개된 KT 통신데이터로 23시~04시까지의 유동인구 변화추이를 살펴본 결과 시민들의 이동 수요는 증가하는 것으로 확인되었다. 계절별, 월별로 등락은 있었지만 16년 2월 2,609만 명에서 18년 1월 4,204만 명으로 증가 추세를 보였다. 그러나 오전 1시 이후에는 대부분의 버스나 지하철 운행이 종료된다. 따라서 심야 시간 시민들이 이용 가능한 교통수단은 자차, 심야버스 또는 택시 등이다.

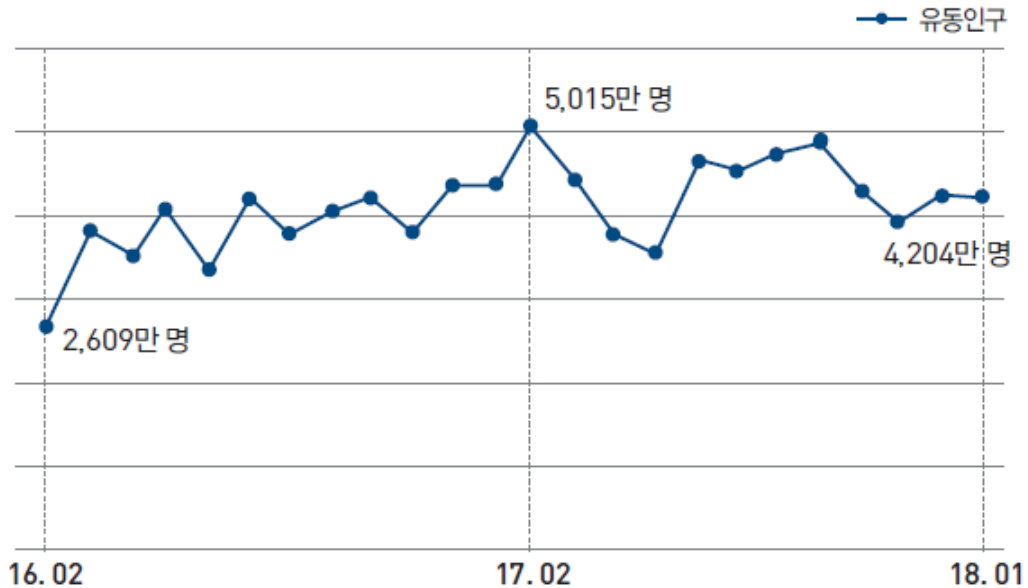
그러나 2018년 상반기 시간대별 실차 운행¹¹⁾ 택시 대수는 0시를 기점으로 급격히 감소한다.¹²⁾ 수요가 몰리는 심야 시간 택시 공급이 부족하고, 목적지가 표시되는 앱 택시 서비스에서는 기사들이 목적지를 골라서 콜을 받는 등 승차 거부를 넘어선 콜 거부가 일어나기 때문에 심야시간 이동을 필요로 하는 시민들과 택시 간 수요·공급 불균형이 발생하고 결국 시민들의 이동 제약으로 이어진다.

이로 인해 서울시를 비롯한 몇몇 지자체들은 시민들의 생활 패턴과 이동에 관한 빅데이터를 분석하여 올빼미 버스 등 심야 버스를 운행하거나 추가적인 심야 교통수단 정책을 검토하고 있다.

11) 승객을 태우고 있는 영업용 개인·법인택시를 의미한다.

12) 2.2만 대 택시는 신데렐라? 자정만 되면 사라진다. [택시전쟁, 이제 끝내개] ① 심야 수요-공급 불균형, 승차거부 양상도 달라져. 머니투데이. 2018.09.04.

[그림 2-7] 심야시간대 유동인구 추이



*심야시간대 유동인구는 23:00부터 03:59까지의 유동인구를 의미함.
출처) 서울시 빅데이터캠퍼스, KT유동인구 데이터 활용 연구진 작성

출처 : 시민 이동성 증진을 위한 심야교통 현황 분석 (서울디지털재단, 2018)

이러한 심야 이동 증가는 지난해 초부터 전 세계를 휩쓴 코로나19로 인해 주춤하기도 했다. 코로나19에 따른 사적 모임의 인원 제한, 각종 영업점들의 영업시간 제한, 교통편 단축 등으로 지난해 말 서울의 심야 시간대(오후10시~다음날 오전 6시) 이동량은 코로나19 발생 전보다 최대 50%까지 줄어들었다.¹³⁾

하지만 올해 11월부터 코로나와 공존하는 방안(위드 코로나)이 시행되며 영업시간과 교통편이 정상화되어 심야 시간 이동량이 회복되고 다시금 증가할 상황을 맞이하고 있다. 최근 한국은행에서 진행한 주요 선진국의 위드코로나 정책 추진 현황 및 경제적 영향에 대한 분석에 따르면 주요 선진국의 방역조치 완화는 시민(경제주체)들의 이동성을 크게 향상시키고 음식점이나 여가시설 부문에서 소비 회복 효과가 두드러지는 등 소비회복에 기여한 것으로 나타났다.

2) 코로나19 이후 이동성 변화

아래 그림은 코로나19 이후 식당, 카페, 식료품점, 공원과 같은 곳의 방문자 수가 어떻게 변화하고 있는지 보여주는 데이터이다. 구글의 위치 기록을 사용하는 이들의 빅데이터를 기반으로 생성되며, 각 그림에 나타난 기준값은 코로나19가 지금과 같이 확산되기 이전 시기인 2020년 1월 3

13) 코로나에 발 묶인 서울...이동량 18% 감소. 동아닷컴. 2021.09.09.

일~2020년 2월 6일 5주 동안 해당 요일에 수집된 데이터의 중앙값이다. 아래 그림을 보면 올해 12월 10일 기준 소매점이나 대중교통 시설 방문은 기준값 대비 감소한 것으로 확인된다.

[그림 2-8] 코로나19 지역사회 이동성 보고서 (2021.12.10. 기준)



출처 : 코로나19 지역사회 이동성 보고서 (구글)

코로나19 확산 이후 경기도 버스통행 변화 패턴을 분석한 빈미영 외(2021)에 따르면 대중교통 정거장은 지역 인구, 상업시설 등 수요가 많은 곳을 중심으로 집중되어있어 코로나19와 같은 상황에서는 이동량 변화가 크게 나타난다. 따라서 코로나19 이후 등장한 비대면 생활이 더욱 확대될 경우 지역 내 이동성과 공간 수요는 다핵분산화가 필요하다고 본다. 또한 기존의 운송서비스가 보다 적은 인구집단과 지역을 위한 맞춤형 서비스로 변화될 필요가 있음을 전망하고 있다.

3) 대리운전 이용 트렌드의 변화

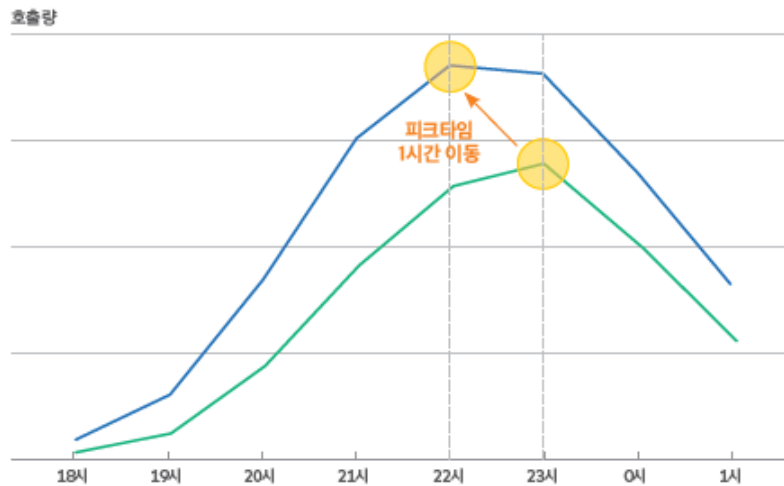
30여 년 전 대리운전이 처음 등장한 이후로 대리운전 시장에 대한 연구와 분석은 크게 이루어지지 못했다. 대리운전 시장 자체가 투명하지 못했던 이유가 크다. 지난 2016년 카카오 모빌리티에서 대리운전 서비스를 시작한 후 카카오T대리 호출 데이터를 중심으로 대리운전 수요의 변화나 흐름을 분석한 것이 거의 유일하다.

지난해 카카오 모빌리티가 카카오T대리 호출로 분석한 대리운전 시장 트렌드 변화를 보면 2017년에 비해 2019년 대리운전 호출의 피크타임이 23시에서 22시로 한 시간 앞당겨졌다. 이는 주52

시간 근무제 도입 이후의 변화로 분석된다.

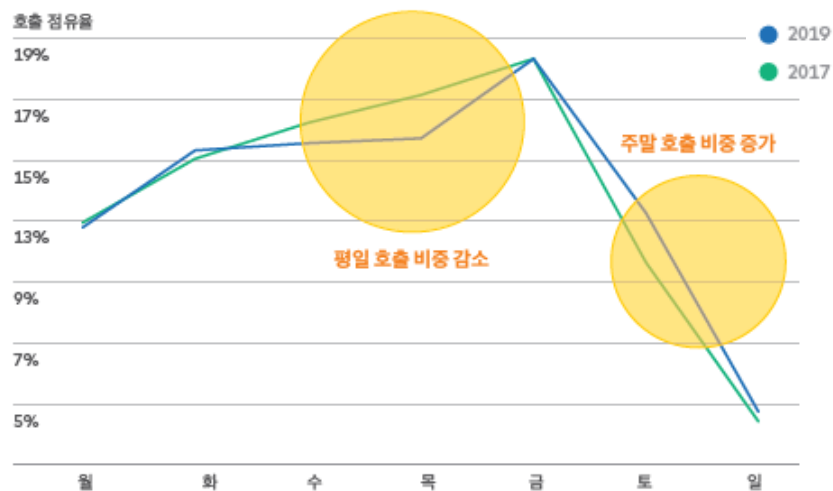
요일별로는 주 52시간 근무제 도입 전과 비교 시 평일 호출 비중 특히 목요일 호출량이 감소했으며, 주말 금토일의 호출 비중이 증가했다. 대리운전 호출이 주로 발생하는 지역도 시간이 흐르며 변화하는 모습을 보였다.¹⁴⁾

[그림 2-9] 카카오T대리 시간대별 호출 추이



출처 : 카카오모빌리티리포트 2020 (카카오모빌리티, 2020)

[그림 2-10] 카카오 T 대리 요일별 호출 추이



출처 : 카카오모빌리티리포트 2020 (카카오모빌리티, 2020)

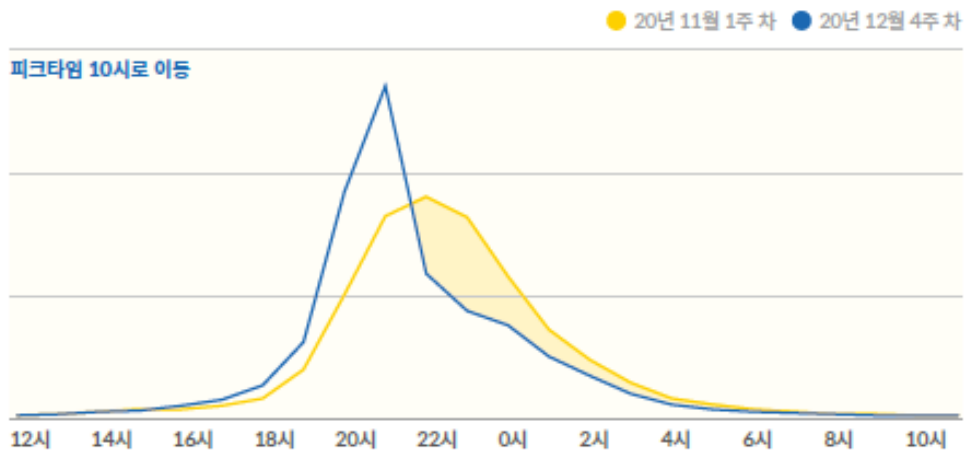
14) 카카오모빌리티 리포트 2020. 카카오모빌리티. 2020.

올해 발간된 카카오모빌리티리포트는 코로나19 확산 이후 대리운전 시장의 변화를 분석했다. 대리운전자들에 따르면 사회적 거리두기 강화, 음식점 등 영업시간 제한으로 인해 실제 코로나19 이후 대리운전 일감이 많이 감소했다.

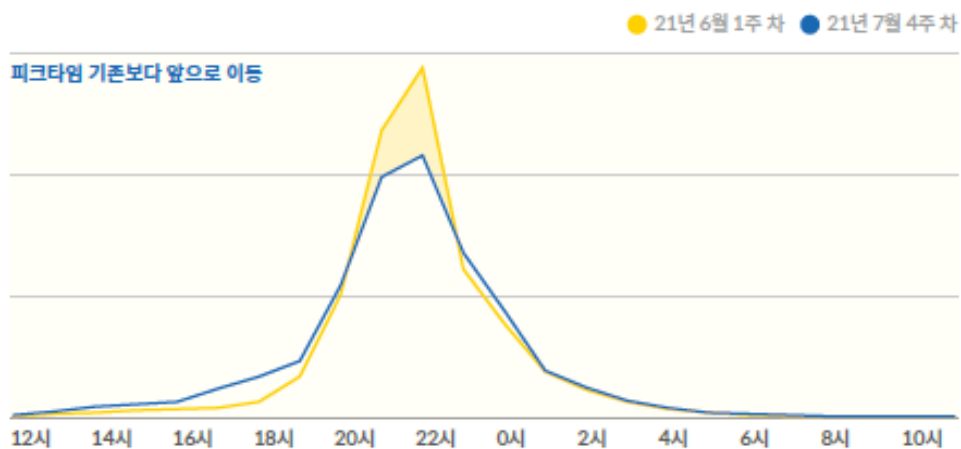
일감 감소로 활동하는 기사들의 수가 줄어들면서 셔틀 운행도 감소했고, 이동이 어려운 대리기사들은 대중교통이 운행하는 시간에만 일을 하는 등 일하는 시간도 많이 단축되었다. 카카오모빌리티에 따르면 대리운전 호출 시간대가 확연히 앞으로 이동하는 등 대리운전자들의 일에 변화가 생겼음을 확인할 수 있다.

[그림 2-11] 사회적 거리두기 당시 카카오 T 대리 호출 분포

2020년 사회적 거리두기 호출 분포 비교



2021년 사회적 거리두기 호출 분포 비교

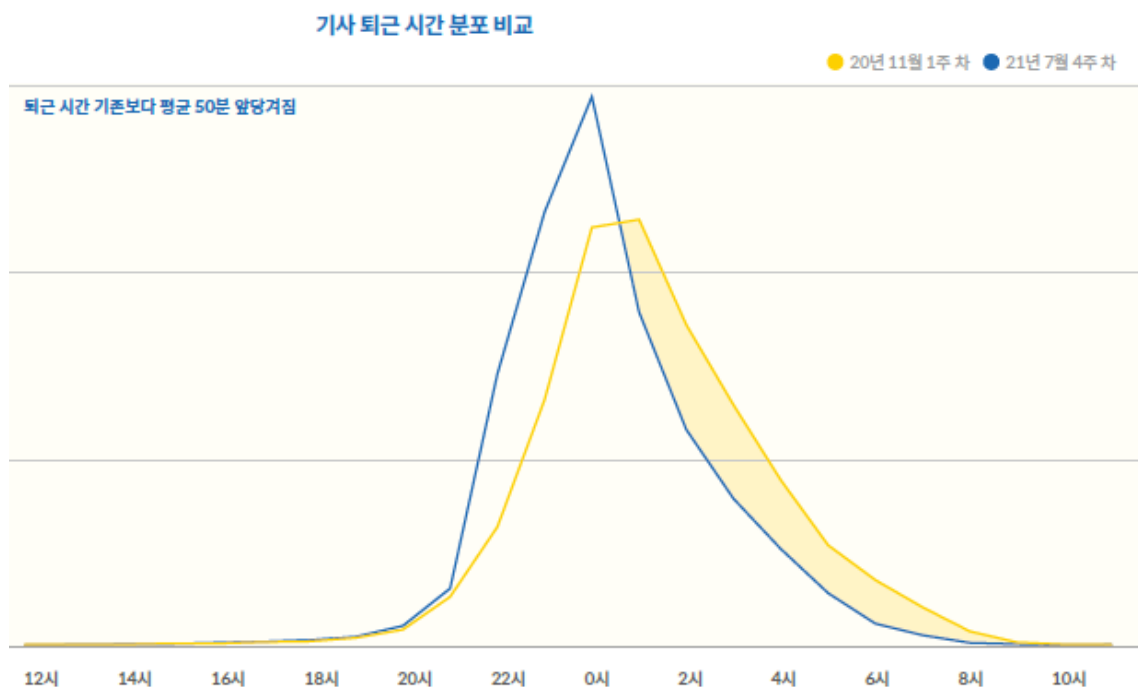


출처 : 카카오모빌리티리포트 2021 (카카오모빌리티, 2021)

이용자들의 호출 시간 변화로 대리운전자들의 출퇴근도 변화했음을 데이터로 확인할 수 있다. 대리운전자들의 통상 출근 시간은 오후 8시쯤이다. 카카오 모빌리티에 의하면 코로나19 확산 이후 대리운전자들의 출근 시간은 20분 앞당겨진 오후 7시 50분 정도가 평균으로 확인되었으며, 통상 새벽 2~3시까지 운행하던 대리운전자들의 퇴근 시간은 코로나19 확산 이후 오전 12시 15분경으로 훨씬 앞당겨진 것으로 나타났다.

즉 시민들의 귀가 시간이 앞당겨지면서 일감이 급감했고, 이로 인한 대리운전자들의 퇴근 시간도 당겨졌다는 것이 실증적으로 확인되었다. 대리운전자들의 말처럼 일감 감소와 대리운전자 감소로 새벽 시간에 운행하던 셔틀도 운행이 감소해, 늦게까지 일하고자 하는 대리운전자들 마저도 이동이 쉽지 않은 상황이 펼쳐진 것이다.

[그림 2-12] 카카오 T 대리운전 기사 퇴근 시간 분포 변화



출처 : 카카오모빌리티리포트 2021 (카카오모빌리티, 2021)

제 3 장

대리운전 야간 셔틀 현황 및 특성

1. 대리운전 야간 셔틀의 등장과 운행 현황
2. 야간 이동의 문제점과 대안

제3장 대리운전 야간 셔틀 현황 및 특성

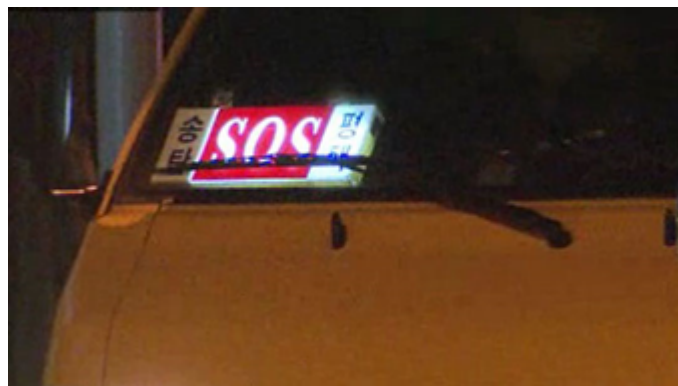
1. 대리운전 야간 셔틀의 등장과 운행 현황

1) 대리운전 야간 셔틀의 등장

① 야간 공공 이동수단 부족 : 불법 셔틀의 등장과 운영

대리운전 기사들의 근무시간은 보통 오후 8시~새벽3시 정도이다. 자정 이후로 심야버스가 있는 지역을 제외한 지역의 대중교통은 대부분 끊어진다. 대리운전 기사들은 고객을 목적지까지 데려다 준 후 다음 콜을 잡기 위해 혹은 다음 고객과 만나기 위해 걸어서 이동한다. 택시는 비용 때문에 많이 이용하지 않는다. 셔틀은 이러한 대리운전 시장의 빈틈을 파고들었다. 대리운전 기사들이 많이 모이는 지역에 셔틀이 정차하며 거점 지역으로 기사들을 실어 날랐고, 택시 또한 그 근방에서 일명 택틀의 형태로 기사들을 운송했다.

[그림 3-1] 대리운전 셔틀



출처 : SBS News (2012.04.09.)

이후 서울시와 경기도 등 지자체에서는 야간에 이동하는 시민을 위한 심야버스 운영을 시작했다. 하지만 서울시 N버스는 주요 거점 지역만을 운행하는 등 노선이 다소 제한적인 측면이 있으며, 더 큰 문제는 서울 도심을 벗어나 경기도 등 수도권 혹은 지방으로 갈수록 심야에 운행하는 차량의 편수나 노선이 확연히 줄어들어 이용이 어렵다. 더구나 부산시와 같은 도시에도 심야 버스 운행이 거의 이루어지지 않는 등 대리운전 기사를 포함해 심야에 이동이 필요한 시민들의 이동권

에 심각한 불편을 초래하고 있는 현실이다.

이과 같은 상황에서 대리운전 기사들은 사고 시 보상도 못 받는 셔틀을 이용할 수밖에 없는 형편인 것이다. 셔틀은 흔히 봉고차라 불리는 승합차 형태로 출발지, 경유지, 도착지 등 셔틀 기사별로 나름의 노선을 설정해 운행하며 요금은 거리에 따른 구간 단위로 약 1,000원~4,000원 범위로 형성되어있다.

대리운전 기사들에 따르면 경찰은 불법 셔틀 운행을 알고 있지만 정례적인 단속을 시행하지는 않으며, 셔틀을 운행하는 이들 사이에서 좀 더 수익이 높은 노선을 차지하기 위해서 또는 신규 운행자의 진입을 막기 위해서와 같은 이유로 서로 신고를 하게 되면 해당 케이스만 조사를 하고 단속이 이루어진다고 한다. 단속지역 주변에서 다른 셔틀이 버젓이 운행을 하고 있어도 이런 전체 상황에 대해서 특별한 조사는 없다. 단속을 받은 셔틀은 벌금을 내거나 운행 정지 기간이 지난 후 다시 셔틀 운행을 그대로 진행한다고 한다.

② 대리운전 업체들의 각축장

셔틀을 이용하는 대리운전자들이 지속적으로 존재하며, 경찰의 불법 셔틀 운행에 대한 단속도 지지부진한 속에 대리운전 셔틀은 대리운전 업체들의 시장 확장을 위한 수단이 되기도 했다.

지난 2017년, 대리운전중개업체에서 운행하던 셔틀 ‘쿵차’가 여객자동차운수사업법 위반 혐의로 기소되는 일이 있었다. 이들은 대리운전자들의 회원가입을 통한 회비 납부 형태의 회원제 기반 운행이었기에 유상운송이 아니라고 주장했지만, 법원은 관련법을 회피할 의도로 조합을 만들어 불특정다수를 조합구성원인 것처럼 운송했고 실제 애플리케이션만 설치하면 다른 절차 없이 이용이 가능했다며 벌금형을 선고했다.

2017년 초~2018년에는 부산의 유명 대리운전업체가 수도권에 진출하면서 기사 모집과 홍보 프로그램 차원에서 셔틀 운행을 시작했다. 그리고 이들은 기존에 영업 중이던 셔틀 대부분을 불법으로 신고했다. 부산의 대리운전업체가 수도권 셔틀을 장악하는 듯하자 수도권 최대의 대리운전 프로그램사에서 셔틀을 무료로 공급하기 시작했다. 대리운전 기사들은 무료로 운영되는 프로그램사의 셔틀을 이용하기 시작했고, 서울 시장 진출에 실패한 부산의 업체는 결국 수도권에서 철수했다.

그러자 경쟁하던 프로그램사도 셔틀 운행을 중단했다. 무료 셔틀 운행으로 두 회사가 경쟁하는 동안 개개인이 운영하던 유상 셔틀 다수가 운행이 중단되었다. 두 회사가 떠난 뒤 개인 셔틀의 회

복에는 시간이 걸렸고 결국 전체 셔틀 규모가 줄어든 상황 속에서 대리운전 기사들만 야간 이동에 어려움을 겪었다.¹⁵⁾

[그림 3-2] 부산 대리운전의 서울 진출용 셔틀



출처 : 파이낸셜뉴스 (2016.09.21.)

대리운전 종사자들의 심야 이동권이 대리운전업체들의 시장 지배력 확장 수단으로 악용되면서 경쟁 기간 동안은 무료 셔틀을 이용하는 등 혜택을 보지만, 결국 특정 업체의 위치가 공고해진 후에는 셔틀 운행 중단 등 비용 지출을 중단하면서 대리운전 기사들과 개개인의 셔틀 운행자 등 취약한 노동자들만 고스란히 피해를 보는 것이다.

취객 등 시민들의 안전한 심야 시간 이동을 지원하는 대리운전 노동자들의 이동권이 이처럼 침해를 받고 있는 와중에도 당사자들의 외침 외에 이를 개선하기 위한 별다른 행정적 지원이나 법제 도적대안 마련 시도는 거의 이루어지지 않았다.

2) 대리운전 야간 셔틀의 운행 현황

① 셔틀 (정보) 애플리케이션의 등장

대리운전자들의 수요를 반영한 셔틀 서비스는 암암리에 지속적으로 개발되고 공유되고 있다. 호출 버스 등 애플리케이션 기반 회원제 운영 서비스도 지속적으로 등장했으며 코로나19 이전까지 셔틀 운행 또한 계속되었다. 또한 승합차 유형의 셔틀 외에 택시를 이용한 택틀도 대리운전자들의 주요한 이동 수단이 되었다.

택시는 등록 지역을 벗어난 경우 즉 서울 택시가 경기도로 승객을 태우고 갔을 때는 지정된 승

15) 김동준, 대리운전 기사의 발, 셔틀이 줄었다고요? 씨엘오, 2018.05.06. <http://clomag.co.kr/article/2913>

강장에서만 승객을 태울 수 있다는 규정이 있다. 이로 인해 등록 지역으로 복귀할 때 소액이라도 벌기 위해 대리운전 기사들을 태우는 형태로 택트를 운영하는 경우가 있다.

[그림 3-3] 셔틀 달빛기사 앱 홍보 화면



대리운전 종사자들의 심야 이동 불편을 해소하기 위해 관련 정보를 모아서 제공하는 애플리케이션도 다양하게 제작 및 배포되고 있으며, 온라인에서 대리운전 셔틀을 검색하면 셔틀과 택트를 타는 법, 주요 애플리케이션 소개, 택트의 주요 승차 지점 등을 검색을 통해 쉽게 확인할 수 있다. 2020년 말 기준 구글 플레이스토어에서 다운로드 받을 수 있는 대리운전 셔틀 애플리케이션으로 ‘달빛기사’, ‘함께타요’, ‘클럽버스’ 등이 있다.¹⁶⁾

이들은 앱에 일정 금액을 충전한 뒤 셔틀을 이용하는 방식이며, 앱 내에서 지속적으로 셔틀 노선 변동 등을 안내하고 자기 위치 확인을 통한 셔틀 탑승 서비스를 제공했다. 달빛기사 앱에서는 셔틀/심야노선뿐 아니라 택시카풀, 2인1조, 길찾기 기능 등 복귀 방법을 안내하고, 셔틀버스 기사와 실시간 채팅으로 노선 및 운행시간, 현재 셔틀 위치 확인 등을 제공했다.

16) 2021년 11월 기준 ‘함께 타요’는 구글 플레이스토어에서 검색되지 않는다.

[그림 3-4] 택틀(택시 셔틀) 앱 홍보 화면



택시셔틀 서비스는 한국택시기사협동조합과 연계하여 택시셔틀(택틀) 앱을 운영 중이다. 택시셔틀 앱은 개인들이 운영하는 셔틀이 다니지 않는 지역이나 노선이 맞지 않을 때, 어딘지도 모르는 오지에 떨어져도 걱정 하지 말라는 문구로 애플리케이션을 홍보하고 있다. 소속회사(대리운전 종사자가 사용하는 플랫폼), 전화번호 인증만으로 회원가입이 가능하며, 지불 요금은 3,000원부터 설정해서 사용할 수 있다. 다만 현재 이들 애플리케이션도 업데이트가 느리거나, 운행 중단, 안정성 문제 등으로 사용자들의 불편이 보고되고 있는 상황이다.

② 야간 셔틀 운행 실태 (2020년 말 기준)

2020년 말 기준으로 대리운전자들이 직접 취합한 야간 셔틀 운행 실태는 <표 3-1>과 같다. 이는 수도권 및 그 인접지역의 셔틀 운행 현황을 모은 것이나, 코로나19의 확산으로 대리운전 일감 자체가 줄어들어 셔틀 운행 또한 중단했거나 노선이 변경되는 경우가 잦은 것으로 확인되었다.

셔틀 운행 기사들은 출발지와 도착지, 경유지와 함께 본인의 연락처가 적힌 명함을 갖고 다니며 대리운전자들에게 배포한다. 대리운전자들은 해당 명함을 받아서 동료 기사들과 공유하거나, 온라인 카페 등 대리운전자 커뮤니티에 공유하며 이동 정보를 나누고 심야 이동시 활용한다.

앞서 설명한 셔틀 애플리케이션에 포함된 노선이라고 할지라도 실시간 노선 업데이트가 되지 않거나, 운행이 갑자기 중단될 수 있어 셔틀 기사의 연락처로 운행 여부 및 노선 정보를 확인하는 것

이 가장 정확하고 빠른 방법이라고 한다.

〈표 3-1〉 야간 셔틀 운행 현황 (2020년 말 기준)

지역	출발지	도착지	지역	출발지	도착지
광주 · 하남	광주	야탑	분당 · 용인	동백	신갈
	길동셔틀	-		동탄	신갈
	미사역	교보		둔전	야탑
	이천	-		모란	인계동
	이천	모란		모현외대	야탑
	퇴촌	길동사거리		성남	운중동
	하남시청	교보		위례신도시	가락시장
안양 · 안산	목감	인덕원	구리 · 남양주, 양주, 의정부	광릉 내	돌다리
	목감	안산		다산신도시	구리돌다리
	안산	인덕원		덕소	길동
	안산순환	-		덕정	의정부역
	인덕원	정자역		마석	구리돌다리
	인덕원	모란		마석	-
	구래	강서구청		양평	구리돌다리
	사우동	상동		의정부순환	-
인천, 부천	통진	합정	고양, 파주, 문산	의정부역	구리돌다리
	구월	인덕원		진접	구리돌다리
	구월	분당, 정자		금촌	라페스타
	구월	모란		라페스타	합정
	구월	안양		문산	금촌
	부천	상동		문산	-
	상동	산본		운정	라페스타
	상동	-	수원, 오산, 화성	일산	상동
	송내	강서구청		남양	안산
	송도	합정역		수원시청	구로
	신천리	모란		오산	신갈
	여의도	부평		인계동	교보
	옥길	오류		향남	수원
	인천공항	계산동		호매실	인계동
아산, 천안, 세종, 청주, 평택, 안성	당진픽업	-	아산, 천안, 세종, 청주, 평택, 안성	화성시청	-
	대전	천안		금호동	강남순환
	세종	천안		온양	천안
	세종	청주		온양	두정
	신계리	두정		음봉	두정
	아산	둔포		천안	평택역
	안성	평택		청주	천안
				충주	청주

③ 부산지역 대리운전과 셔틀 운행 현황

지난해 부산에서는 부산시민의 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호를 위한 조례안이 발의되었다. 조례안은 시민의 야간이동 편의 증진을 위해 심야 버스 운행 정책을 마련하고 이를 부산교통공사와 협의하여 추진하는 방안, 이동노동자에 대한 부당한 편취 방지를 목적으로 호출 플랫폼을 개발하여 운영하는 등 공공형 플랫폼을 추진하는 방안 등을 내용으로 한다. 하지만 본 조례는 제정되지는 못했다.

부산시는 2019년 대리운전자 야간이동권 조례 제정을 위한 토론회를 진행하기도 했다. 토론회 자료에 따르면 당시 부산 지역에서 운영 중인 대리운전 업체 로지연합, 콜마너연합, 트리콜, 시외곽 유료차 등은 대리운전 기사용 셔틀을 운행 중이며 출근비 또는 관리비 명목으로 매일 최소 3,000원 또는 1회 탑승 시 3,000원의 비용을 징수하고 있었다. 셔틀 운행 수익은 연합 소속 업체들이 분배하는 구조였다.

〈표 3-2〉 부산지역 대리운전시장 현황 (중복가입, 2019년 기준)

업체명	시장점유율(추정)	소속기사 수(추정)	셔틀운행여부 및 대수	
로지연합	60%	6,500명	25인승	29대
			15인승	8대
콜마너연합	10%	2,500명	25인승	18대
			15인승	12대
트리콜	20%	1,800명	25인승	16대
			15인승	18대
카카오	8%	6,000명	운행안함	

출처 : 대리운전자 야간이동권 조례 제정을 위한 토론회 자료집 (부산광역시의회, 2019)

이에 부산시의회는 공공이 대리운전 시장에 개입하여 공정성을 강화할 필요가 있다고 보았다. 즉 「부산교통공사 설치 조례」 제3조 제4호의 「여객자동차 운수사업법」에 따른 여객자동차운송사업 중 기존 버스 운송 사업자의 노선과 중복되지 않는 버스운송사업에 준해서 대리운전기사를 포함한 야간 이동권이 필요한 시민들의 이동권 강화를 위한 운송수단 사업을 해야 한다고 본 것이다. 이에 덧붙여 대리운전 일감 거래 플랫폼을 공공에서 개발함으로써 대리운전 기사들이 시장에서 당하는 불이익을 줄이는 방안을 검토해야 한다고 보았다.

2. 야간 이동의 문제점과 대안

1) 심야 이동 제약이 대리운전 노동에 미치는 영향

① 장거리 광역 이동

대리운전 종사자들은 전국적으로 분포하고 있으며, 2017년 수도권 대리운전 실태조사에 따르면 대리운전노동의 고용형태 중 광역기사가 66.3%에 이르는 등 수도권을 중심으로 운행하는 이들도 장거리를 광역적으로 이동하며 업무를 수행하고 있다.

② 불법 유상운송의 만연

2014년 새벽 발생한 대리운전 셔틀사고는 대리운전 종사자들이 과속과 난폭 운전을 하는 셔틀을 탈 수 밖에 없는 현실과 그로 인한 사고에서 어떠한 보상도 받을 수 없는 상황, 차량 탑승 여부를 알 수 없어 사고 차량에서 제때 발견되지 못하고 방치되는 등 법의 미비와 현실적 필요에 따른 불법 야간 유상 운송의 문제를 여실히 보여주고 있다.

③ 심야 이동을 위한 지출 증가 및 보험 사각지대

대중교통이 중단된 심야에 공공이동수단의 부족으로 대리운전 종사자들은 월 소득의 25~30%를 심야교통비로 지출하여 순소득이 감소할 뿐만 아니라, 비용 절감을 위해 민간 셔틀을 이용할 때는 불법으로 유상운송특약의 보험혜택을 받지 못해 사고가 나도 보험처리를 할 수 없는 상황에 놓여 있다.

④ 대리운전업체의 불법 셔틀 운행에 따른 대리운전종사자 착취

대리운전 종사자들의 심야 이동 필요성을 누구보다 잘 알고 있는 대리운전업체들이 셔틀버스(합류차)를 운영하며 대리운전 종사자에게 출근 시 매일 일정비용을 강제 징수하거나 출근 여부와 상관없이 주당 일정 비용을 강제징수 하는 등 불법적인 폭리를 취하는 사례도 발생하고 있다.¹⁷⁾

17) 김혜경. 대리기사 위한 야간 버스 필요 대리운전 업계 횡포 여전. 노컷뉴스. 2019.06.17.
<https://www.nocutnews.co.kr/news/5167819>

2) 야간 이동 노동자를 위한 쉼터 운영

대리운전자들의 야간 이동 불편, 건강 악화 등 노동환경의 취약성으로 인해 많은 당사자 조직들은 노동환경 개선의 일환으로 쉼터 개설을 요구했다. 이는 대리운전자에만 특화된 것이 아니라 대리운전, 퀵서비스, 택배, 배달, 수리, 간병인 등 특정 장소에서 업무를 하는 것이 아니라 장소를 옮겨 다니며 업무를 하는 이동노동자들을 위한 쉼터로 요청되었다.

그리고 지난 2016년 휴서울이동노동자서초쉼터가 전국 최초로 서울 신논현역 인근에 문을 열었다. 이후 서울시는 셔틀버스, 퀵 기사 등과 같은 이동노동자들 중심의 쉼터를 추가적으로 개소했고, 이후 많은 지자체에서 이동노동자 쉼터를 개소해 운영 중이거나 현재 개소를 준비 중이다.

〈표 3-3〉 서울 내 이동노동자 쉼터 설치 현황

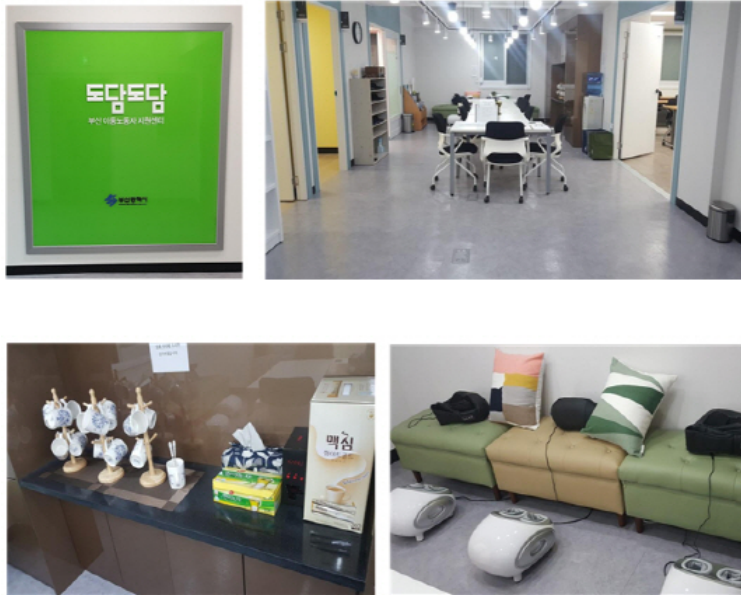
지역	명칭	규모	개소일	운영시간
서초구	휴서울이동노동자서초쉼터	68평	2016년 3월	월~금 18:00~06:00
중구	휴서울이동노동자북창쉼터	100평	2017년 2월	월~금 08:30~20:00
마포구	휴서울이동노동자합정쉼터	50평	2017년 11월	월~금 09:00~06:00
	휴서울미디어노동자쉼터	76평	2018년 5월	월~금 09:30~18:00
은평구	휴서울셔틀버스노동자쉼터	55평	2019년 7월	월~금 09:00~18:00
강동구	강동구이동노동자지원센터	75평	2019년 9월	월~금 10:00~06:00
강서구	이동노동자 강서구 휴쉼터	-	2020년 8월	월~금 09:30~18:30
도봉구	도봉구 이동노동자쉼터	17평	2021년 6월	월~금 10:00~19:00
서대문구	-	-	2021년 7월(예정)	코로나로 인해 개소 연기

〈표 3-4〉 경기도 및 그 외 지역 이동노동자 쉼터 설치 현황

지역	명칭	개소일	운영시간
경기도	수원시 이동노동자쉼터	2016년 3월	월~금 18:00~06:00
	성남시 이동노동자쉼터	2017년 2월	월~금 10:00~07:00
	광주시 이동노동자쉼터	2017년 11월	월~금 14:00~06:00
	하남시 이동노동자쉼터	2018년 5월	월~금 14:00~06:00
	시흥시 이동노동자쉼터	2019년 7월	월~금 09:00~05:00
	광명시 이동노동자쉼터	2019년 9월	월~금 10:00~02:00
	부천시 이동노동자쉼터	2020년 8월	월~금 10:30~05:30
	포천시 이동노동자쉼터	2021년 12월 (예정)	-
	안양시 이동노동자쉼터	2022년 상반기 (예정)	-
	의왕시 이동노동자쉼터	2022년 상반기 (예정)	-
	고양시 간이이동노동자쉼터	2021년 12월 (예정)	24시간
	고양시 간이이동노동자쉼터	2021년 12월 (예정)	24시간
광주	이동노동자 달빛 쉼터	2018년 2월	월~금 18:00~05:00
제주도	이동노동자쉼터 훈디썬팡	2019년 7월	24시간
부산	이동노동자 지원센터 도담도담	2019년 10월	월~금 14:00~06:00
경남	창원시 이동노동자쉼터	2019년 12월	월~금 15:00~06:00
	김해시 이동노동자쉼터	2021년 7월	월~금 15:00~06:00
전남	여수시 이동노동자쉼터	2021년 4월	월~금 16:00~06:00
대구	달구벌 이동노동자 쉼터(범어동)	2021년 11월	월~금 14:30~05:30
	달구벌 이동노동자 쉼터(장기동)	2021년 11월	월~금 14:30~05:30
대전	대덕구 이동노동자쉼터	2021년 12월 (예정)	-
	대전시 이동노동자쉼터	2022년 상반기 (예정)	-
울산	울주군 이동노동자쉼터	2021년 12월 (~2022년 4월)	월~금 14:00~04:00

경기도는 올해 말 개소 예정인 고양시 간이 쉼터 2곳을 포함해 포천시 쉼터와 내년 개소 예정인 안양시와 의왕시 쉼터를 포함해 총 12곳의 이동노동자 쉼터를 설치하고 있다. 그 외 광주, 부산, 대구, 제주, 경남, 전남 등에서도 이동노동자 쉼터가 운영 중이다.

[그림 3-5] 부산시 이동노동자 지원센터 내부 시설



출처 : 서울경제 (2020.02.04.)

이밖에도 천안시가 지난 6월 이동노동자 쉼터 설치 및 운영에 관한 조례를 제정했고, 전남 광양 시도 지난 7월 이동노동자 권익보호를 위한 지원 조례를 제정해 쉼터 설치 등과 함께 이동노동자 지원 근거를 마련했다. 부산시 영도구도 지난 10월 이동노동자 지원과 쉼터 설치에 관한 내용의 이동노동자 권익보호를 위한 지원 조례를 제정했으며, 청주시도 11월 이동노동자 복리 증진 조례를 제정해 이동노동자 복리 증진과 권익 보호에 나섰다.

〈표 3-5〉 이동노동자 지원 조례

번호	지자체명	자치법규명	공포일자	제·개정 구분
1	부산광역시	부산광역시 이동노동자 지원센터 설치 및 운영에 관한 조례	2020.02.05.	제정
2	대구광역시	대구광역시 이동노동자 권익보호를 위한 지원 조례	2021.04.12.	제정
3	대전광역시	대전광역시 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례	2020.12.29.	제정
4	울산광역시	울산광역시 이동노동자 복리 증진 조례	2020.12.29.	제정
5	경기도	경기도 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례	2019.04.29.	제정
6	제주특별자치도	제주특별자치도 이동노동자 복리증진을 위한 조례	2021.11.23.	일부개정
7	서울특별시 강동구	서울특별시 강동구 이동노동자 지원센터 설치 및 운영에 관한 조례	2020.05.06.	제정
8	서울특별시 도봉구	서울특별시 도봉구 이동노동자 쉼터 설치 및 운영에 관한 조례	2021.02.15.	제정
9	부산광역시 영도구	부산광역시 영도구 이동노동자 권익보호를 위한 지원 조례	2021.10.29.	제정
10	충청북도 청주시	청주시 이동노동자 복리 증진 조례	2021.11.05.	제정
11	충청남도 천안시	천안시 이동 노동자 쉼터 설치 및 운영에 관한 조례	2021.06.21.	제정
12	전라남도 광양시	광양시 이동노동자 권익보호를 위한 지원 조례	2021.07.09.	제정
13	전라남도 여수시	여수시 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례	2020.11.03.	제정
14	경상남도 창원시	창원시 이동노동자 지원센터 설치 및 운영에 관한 조례	2021.03.31.	전부개정
15	경상남도 김해시	김해시 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례	2021.05.21.	제정

출처 : 법제처 국가법령정보센터

이동노동자 쉼터는 이동노동자들이 잠시 쉬어갈 수 있도록 안락한 공간을 제공하는 것을 넘어서 법률과 노무 상담, 간단한 건강관리, 직무교육 등의 콘텐츠를 비롯하여 방한 물품 및 방역 물품 제공 등 다양한 지원 방안을 갖추었다.

하지만 주말에 운영을 하지 않거나 운영 시간에 제한이 있는 측면, 배달 라이더들의 오토바이 주차가 불가하거나 건물 꼭대기 층에 위치하는 등 접근성과 편의성이 떨어지는 측면, 제공하는 프로그램이 실질적인 도움이 되지 못하거나 유용한 콘텐츠의 지속적이고 안정적인 제공이 이루어지지 못하는 등의 이유로 외면 받고 있다는 시선도 있다.¹⁸⁾

또한 코로나19 확산 당시 편의점 내 취식 금지, 음식점 영업시간 제한 등으로 심야 시간 잠시나마 쉬거나 식음료 섭취 공간이 절실했던 대리운전 기사들에게 이동노동자 쉼터에서마저도 음수가 불가능한 등 방역지침에 따라 제한적으로 운영되어 쉼터로서의 기능을 다하지 못하고 있다는 평가를 받기도 했다.

실제 서울시나 경기도, 지자체들의 이동노동자 쉼터는 대리운전 기사나 퀵 기사 등 이동노동자들이 많이 모이는 지역을 중심으로 설치되었다. 하지만 이동노동자들의 이용이 부족한 것이 현실이다. 이는 홍보가 미흡해서일수도 있지만 이동노동자들의 편의성이나 원하는 것을 얼마나 담아내고 있는가를 들여다볼 필요도 있다.

즉 다양한 이동노동자들에게 실질적으로 도움이 되는 콘텐츠를 준비하고 제공할 수 있도록 내실을 갖추는 것도 주요한 부분이며, 이동노동자들의 주요 활동 거점에 위치한 각 지역별 쉼터가 더욱 쉽게 연계되어 이동노동자들의 보다 원활한 이동을 지원하는 것도 필요하다. 예를 들어 대리운전 셔틀을 쉼터와 주요 활동 거점으로 잇거나, 주요한 활동 지역이긴 하나 심야 교통편이 부족한 지역을 연결하는 경로로 운영하면 쉼터 이용도 높일 수 있고 이동노동자들의 심야 이동도 일정 부분 지원할 수 있을 것이다.

18) 텅 빈 광주 이동노동자 쉼터 제 역할 못한다, 전남매일, 2021.11.29.,
<http://m.jndn.com/article.php?aid=1638180272327500005>
이동노동자에게 외면 받는 쉼터, 한국일보, 2021.06.08.,
<https://www.hankookilbo.com/News/Read/A2021060716010002324>

4

제 장

면접조사를 통한 야간 셔틀 운행실태와 수요 분석

1. 면접조사 개요
2. 면접조사 결과

제4장 면접조사를 통한 야간 셔틀 운행실태와 수요 분석

1. 면접조사 개요

대리운전자들의 야간 이동권 개선과 현재 불법적으로 운영되는 셔틀을 개선, 보완할 수 있는 방안 마련을 위해 현장의 깊이 있는 의견과 상황을 청취하고 분석하고자 대리운전 노동자를 대상으로 심층 면접조사를 진행하였다. 본 조사는 대리운전 기사들이 이용하는 야간 셔틀의 운행 실태 및 한계를 조사하고, 대리운전 기사를 포함하여 심야시간 노동자들의 야간 이동권 현황과 한계를 파악함으로써 야간 이동권 증진을 위한 개선 방안을 도출하는 것을 목표로 한다.

면접조사는 전업으로 대리운전을 하는 10명의 대리운전 노동자를 대상으로 진행되었다. 이들은 각기 상이한 경력과 주요 활동 권역을 갖고 있다. 참여자들은 40대~60대 남성들로 비식별 호칭 D01~D10으로 구분하며, 경력과 활동 권역, 인터뷰 진행 일시 등은 <표 4-1>과 같다.

<표 4-1> 조사대상 및 진행 일시

구분	생년	경력	인터뷰 진행 일시
D01	1974년	4년	2021년 11월 1일
D02	1969년	5년 미만	2021년 11월 1일
D03	1968년	10년	2021년 11월 1일
D04	1967년	10년	2021년 11월 1일
D05	1957년	16년	2021년 11월 9일
D06	1954년	18~19년	2021년 11월 9일
D07	1964년	3년	2021년 11월 9일
D08	1963년	14년	2021년 11월 22일
D09	1961년	5년	2021년 11월 22일
D10	1961년	7년	2021년 11월 22일

조사 내용은 크게 면접자 기초 정보와 야간 이동 경험과 개선 사항, 향후 대리운전 셔틀 운행 수요로 구분된다. 먼저 면접에 참여한 대리운전 기사들의 경력이나 활동 권역과 활동 시간 등 기초적인 활동 정보와 함께 대리운전 시 주요 이동수단, 셔틀 이용 경험을 중심으로 심야 시간 이동의

어려움과 최근 확산되는 개인형 이동수단 이용 경험과 불편함, 심야버스 이용 경험과 개선사항을 비롯하여 셔틀 이용의 불가피성과 개선 방안, 정보 공유 방식 등을 질문하였다.

그리고 대리운전자 셔틀의 정책화를 위해 노선 설계나 배차 간격 등 셔틀 운영 시 필수적으로 고려하고 유의해야 할 사항들과 대리운전자 등 이동노동자의 셔틀 이용을 위해 꼭 필요한 서비스 지점, 심야 시간 이동이 필요한 취약 노동자들의 이동권 개선을 위한 방법에 대한 의견을 구하였다.

〈표 4-2〉 주요 조사 내용

구분	주요 내용
참여자 기초 정보	• 대리운전 경력, 주요 활동 권역, 운행 시간 • 대리운전 시 주요 이동 수단 • 대리운전 셔틀/택트 등 이용 경험
셔틀 이용경험/ 문제점/개선방안	• 심야 시간 이동의 어려움 - 시간대, 지역, 교통수단, 비용 등 • 개인형 이동수단 이용 여부/사고 경험 • 심야버스 이용 여부/불편함/개선방안 • 셔틀 이용의 필요성 (왜 셔틀을 타야만 하는가?) • 셔틀 탑승 시 문제점/불편함/사고 경험 • 심야 이동 정보 취득/공유 방법 • 현 교통수단의 보완 및 대안
셔틀 운행 권역/수요	• 셔틀 운행 필요 지역, 운행 형태, 노선 • 대리운전 기사들을 위한 셔틀 서비스 • 기타 - 심야 취약 이동노동자들의 이용 여부

2. 면접조사 결과

1) 면접자 일반 현황

면접에 참여한 대리운전자들은 총 10명으로 서울을 중심으로 수도권 전역을 운행하는 광역기사들이었다. 넓게는 천안, 세종시, 원주, 춘천까지도 운행했다.

이들의 근무시간은 대체로 저녁 6~8시에 시작되었고, 새벽 2~3시, 늦으면 첫차가 뜰 때까지 운행을 하곤 했다. 그러나 코로나19 확산시기에는 영업시간 제한 등에 따른 대리운전 수요의 감소,

셔틀 운행의 감소 등으로 일감도 줄고 이동도 어려워 자정 즈음 일을 마치는 이들이 많아졌다고 평가했다.

지난 11월부터 시행된 단계적 일상회복(위드코로나) 정책으로 대리운전 일감 증가에 대한 기대치가 높아졌고 운행을 중단했던 셔틀도 운행을 재개해 이동이 좀 더 원활해질 거라는 기대감이 있었다. 하지만 이후 연일 증가하는 코로나 확진자 수치로 인해 일감은 다시 줄어드는 추세이다.

〈표 4-3〉 대리운전 노동자의 주요 노동 현황

구분	주 활동 지역	근무 시간
D01	안양 권역	- 오후 8시~자정 또는 01시까지 운행 - 코로나 전에는 새벽 3~4시까지 운행
D02	여의도, 일산 권역	- 오후 7시~자정 운행 - 코로나 전에는 새벽 2~3시까지 운행
D03	고양시 기준으로 동서남북 운행	오후 8시~새벽 3~4시 운행, 콜이 있으면 아침까지 운행
D04	일산을 중심으로 전지역 운행	- 오후 7시반~자정까지 운행 - 코로나 전에는 새벽 1~2시까지 운행
D05	5~6년 전까지는 전 지역 운행 최근에는 고양시 중심으로 수도권(서울, 안양, 부천, 성남 등) 운행. 선호도에 따라서 달라질 수 있음	저녁 6시 전후로 시작, 12반 1시까지 끝남. 코로나 이후로 이렇게 조정. 그 전에는 2시까지도 했는데, 코로나 때문에 대중교통이 12시 전에 끊어져서. 대중교통 끊어진 후에는 예전같이 셔틀 이용이 힘들어서 일찍 끝냄
D06	선호 지역이 있지만 거의 모두 운행 세종시, 원주, 충주, 춘천 등도 운행 보통 서울, 수도권(김포, 광주, 용인, 수원, 인천) 운행	- 오후 8~9시 시작해서 아침까지 운행 - 집 쪽으로 콜 발생 시 2~3시 또는 3~4시에 복귀하기도 함
D07	고양, 파주, 강남, 성남, 용인	오후 4시~새벽 2시까지 운행
D08	인천에서 시작, 강남으로 이동하면서 콜 잡음. 서울, 경기도, 수도권 전역 활동. 단가가 괜찮으면 수도권 벗어나기도 함	- 오후 8시~새벽 5~6시까지 운행 - 첫 차를 이용해 퇴근하는 경향
D09	정해진 지역은 없으며, 서울, 수도권 모두 운행. 새벽 1~2시 넘으면 수도권 밖 오지는 운행 안함	- 오후 9시부터 운행 - 컨디션을 고려해 업무 시간 조정
D10	경기 남부지역이 중심이지만 경기도 전역, 서울, 천안, 안산까지 운행	저녁 6시~새벽 6시까지 운행

2) 대리운전 시 주요 이동 수단과 이용 경험

대리운전자들의 대리운전 시 주요 이동수단과 셔틀 및 택틀 이용 경험은 <표 4-4>와 같다.

<표 4-4> 대리운전 노동자의 셔틀 탑승 실태

구분	대리운전 시 주요 이동수단	셔틀/택틀 이용 경험
D01	셔틀, 택시 이용 최근에는 휠도 같이 이용	• (빈도) 일주일에 두 번 세 번 이용 • (코로나 후) 셔틀 운행이 많이 줄어서 거의 이용 안 하는 편
D02	버스, 전철 등 대중교통 이용	• (빈도) 일주일에 4~5번 • (코로나 후) 셔틀이 없어서 이용 안 함
D03	택시 셔틀(택틀) 이용	• 새벽 1시 이후에는 택시나 셔틀 이용 • 다만 과속하는 셔틀 노선일 경우 택시 이용(빈도) 2~3번, 3~4번 정도
D04	대중교통, 심야 버스 버스 운행 종료 후 셔틀이나 택시 이용	• 최근에는 자정 전 퇴근이라 이용하지 않음
D05	대중교통, 셔틀, 택틀 이용	• 대리하다보면 탈 수 밖에 없으며, 셔틀 보다는 택틀을 원함
D06	대중교통, 셔틀, 택틀 이용	• 대리기사들은 택틀 많이 이용하는 편. 다만 3~4명이 있어야 이용할 수 있다는 점이 애로사항
D07	셔틀이나 대중교통은 어려워서 택틀 이용	• 주 5회, 택틀 이용 제일 많음
D08	대중교통, 심야 버스, 셔틀, 택시	• 셔틀 일주일에 3회 • 택틀 이용은 많지 않으나, 셔틀과 택틀이 함께 있는 경우 택틀 이용
D09	대중교통, 심야 버스, 셔틀, 택시	• 일주일에 한두 번
D10	대중교통, 택시, 도보	• 셔틀 운행 시 매일 활용 • 택틀 하루에 2회 이상 이용

① 대리운전 시 주요 이동수단

대리운전자들은 대리운전 시 주요 이동수단은 대중교통 운행여부에 따라 달라졌다. 버스나 지하철 등 대중교통이 운행하는 시간에는 대중교통을 이용했으며, 심야버스가 있는 구간에서는 가급적 심야버스를 이용했다. 이들 교통편이 끊긴 시간이나 운행하지 않는 지역에서 셔틀이나 택시를 이용하거나 휠 등의 개인형 이동수단을 이용했다.

버스나 지하철이 있을 경우에는 그걸 우선적으로 이용을 하지만, 그리고 또 12시 넘어서 심야 시간에 N 버스가 서울 지

역은 다니니까 N 버스를 최대한 활용하지만 N 버스도 한계가 있다 보니까 N 버스를 탈 수 없는 상황이면 셔틀을 이용하거나 택시를 타는데 셔틀도 노선이 한계가 있다 보니까 자유자재로 이용 할 수 있는 상황은 아니었고요. 그리고 셔틀이 있으나 없으나 관계없이 택틀이 병행이 되는 데가 있습니다. 택틀은 주로 셔틀이 있는 곳에 있지, 셔틀이 없는 곳은 택틀이 전무합니다.

셔틀 있으면 중간 중간 이동하면 너무 좋은데 요새 없는 거 뻔히 아니까 걷거나 콜로 택시로 이동하고 있습니다.

교통수단을 선택하는 데는 비용도 중요한 요인이 된다. 셔틀의 1회 이용 비용은 2,000원~3000원 정도지만 경기도와 서울의 경계 지역 등에서는 갈아타야 해서 요금이 2배가 되거나, 장거리 지역은 비용이 5,000원에 달하기도 한다. 그래서 필요한 경우 셔틀을 이용하지만 셔틀이 운행하지 않는 지역에서는 택틀 이용도 힘들어 매일 밤 몇 킬로미터씩 걷는 일도 생기는 것이다.

② 셔틀/택틀(택시셔틀) 이용 경험

인터뷰에 참여한 대리운전자들 모두 셔틀과 택틀(택시셔틀) 이용 경험이 있다. 이들에게 셔틀은 대리운전을 할 때 없어서는 안 될 수단이었다. 대부분이 일주일에 최소 한 두 번은 셔틀이나 택틀을 이용했으며, 택틀과 셔틀이 같이 있을 경우에는 셔틀보다는 상대적으로 안전한 택틀을 이용하는 편이라고 했다.

셔틀과 택틀의 이용 요금은 1인당 3,000~4,000원으로 비슷하다. 하지만 셔틀은 10인 이상의 대리 기사를 태우고 목적지까지 가는 동안 기사들이 내려달라는 곳에 내려주는 등 시간이 소요되지만, 택틀은 목적지까지 한 번에 가기 때문에 더 시간을 절약할 수 있고 사고 시에도 보상을 받을 수 있다는 장점이 있었다.

기동성 때문에 택틀을 이용하죠. 또 셔틀 노선의 어려움 때문에 택틀을 이용하지. 택시를 합 해서 하는 이동 수단으로. 대 교통이 시간이 되면 하지만 심야 시간에 안 되니까 이용 할 수 없어서 주로 두 가지 수단으로 하죠.

택틀이 빠르니까, 직행으로 내가 최종 가고자 하는 목적지까지 직행으로 싣 버리기 때문에 셔틀은 여기 저기 정거장 거쳐서 기사들 태우고 가니까 늦어요. 택시를 타면 굉장히 빠르죠. 버스로 얘기하면 택시는 고속버스고, 셔틀은 완행버스 그러다 보니까 최종 목적지까지 빨리 이동하기 위해서는 같은 값이면 택시를 이용하죠.

이유가 또 하나 있습니다. 중요한 건데 셔틀은 대리 기사들이 셔틀 타고 가다가 사고를 당하면 보험 처리가 안 됩니다. 그런 단점이 있어요, 택시는 공제조합을 통해서 보험처리가 되지 않습니까? 그런 장단점이 있습니다. 그래서 택시하고 셔틀이 같이 있을 때는 똑 같은 요금이면 택시를 타죠. 셔틀과 택틀 이용 요금은 거의 비슷해요.

다만 택시는 대리운전자 한 명을 태우고 움직이는 게 아니라 한 차에 최대 탑승 가능 인원인 3~4명을 모아서 태우고 움직인다. 따라서 인원이 채워져야만 움직일 수 있다는 애로사항이 있었다. 그럼에도 불구하고 택들은 사고 시 보상을 받을 수 있다는 측면과 셔틀보다 나은 ‘안전성’ 측면에서 셔틀보다 더 높은 선호를 형성했다.

(셔틀이 운영을 할 때는) 매일 탔죠. 셔틀은 예를 들어서 30분~1시간 오지만 택시는 수시로 오니까, 애로사항이 말하자면 3~4명이 같이 있어야지 택시가 움직일 수 있다는 거. 한 사람이라도 먼저 타고 이렇게 가면서 태우는 기사님이 있고 아니면 몇 명 모았을 때만 태우는 기사님 있고.

셔틀은 일주일에 한 3번. 택들은 일주일에 약 한 번 내지 두 번. 택들은 이용이 그렇게 많지 않습니다. 택들 만나기도 쉽지 않고요, 이용하고 싶어도 가급적이면 셔틀하고 택시가 동시에 대기를 하고 있다 그러면 택들을 이용합니다.

셔틀이 없어서 이용 안 하는 거고, 있으면 매일 합니다, 있으면. 그리고 그제(셔틀이) 안전하다 생각하면 저도 매일 합니다. 지금은 위험하고 굳이 없는 거 찾아갈 필요 없고 있는지 몰라요, 택들은 매일 합니다. 하루에 택들 이용이 하루에 2번 이상 합니다. 2~3번 일주일 하면 무지 하는 거죠. 한 20번 이상 합니다. 하루에 3~4번 하니까. 달에 택시비만 120만원 씩 나옵니다.

③ 개인형 이동수단 이용 경험

최근에는 킥보드나 전동휠 등 개인형 이동수단의 보급이 확산되었다. 킥보드나 자전거, 전기 자전거 등 공유 이동수단도 늘어났다. 교통편이 없는 곳에서 기동력을 올려주고 장시간 걷는 것과 비교해 힘이 덜 들기 때문에 대리운전자들 중에도 킥보드와 전동휠을 구매해 갖고 다니며 일을 하곤 한다. 카카오톡나 티맵 등 대리운전 기업들과 모빌리티 기업들은 대리운전 기사들에게 공유 킥보드를 저렴한 가격에 이용할 수 있도록 프로모션을 하기도 한다.

하지만 이들 이동수단도 항상 안전성이 우려되고, 대부분 서울 도심에 집중되어 있어 교통편이 부족한 서울 외곽, 경기도 외곽에서는 이용이 어렵다. 또한 프로모션을 하지 않을 때는 비용이 저렴한 편이 아니기 때문에 택시셔틀을 이용하는 것과 큰 차이가 없어 더 안전하고 빠른 택시를 이용한다는 의견도 있었다. 아직은 개인형 이동수단이 심야 이동의 주요한 이동수단은 되지 못하고 있는 현실이다.

일단 버스 검색을 하는 게 버스가 타고 싶을 때 타는 게 아니고 노선이 바로 있는 것도 아니고 어떨 때는 15분 20분씩 기다릴 때 있고 전철도 마찬가지로 그래서 이제 오르락내리락 힘들고 그래서 일단 전동 휠을 한 번 선택을 해 봤습니다.

저는 자전거는 타는데 세대가 안 맞다 보니까 휠은 전동 그건 킥보드는 수도권에 다 깔아 놔더라고요. 그래서 조금씩 한

가한 시간에 안 해봤던 거다 보니까 심리적으로 우리가 안전이 먼저잖아요. 사고 난 것도 많이 봤고 셔틀 타다 죽는 것도 생기다 보니까 저는 목숨이 소중해서 안 타려고 하는데, 자전거를 빼면서 그걸(킵보드) 많이 깔았어요. 전기 자전거랑 자전거 쪽을 활용을 하려고 합니다, 어쩔 수 없이. 무방비잖아요.

제가 사실은 과한 욕구 같긴 한데, 기사들 중에 개인용 휠이나 킵보드 타다가 부상당한 경우도 많고 굉장히 위험하거든요. 그걸 보험이라든가 지원 할 수 있는 아이디어 차원에서 뭐가 없나? 나는 그런 거 타진 않지만. 내가 봐서 내 주위에서 타다가 다친 사람도 많고. 내가 봐서는 잘 타고 가다가 죽을 거 같거든요. 잘 아시잖아. 저는 안 타요, 저는 탈 거 같으면 택시 타고.

자전거도 있고 킵보드도 있고 여러 가지 있잖아. 그걸 외곽지역에서도 사용 할 수 있으면 좋은데, 한 가지 단점이 대리기사들이 그걸 이용하면 외곽 지역에서 그걸 편리한 쪽으로 이동 시키는 게 아니라 편리한 중심 지역에서 외곽 쪽에서 갖다 놓고 못 찾아 와. 그걸 운행하는 셔틀 회사가 자전거 회사가 가서 찾아다가 중심지역에 갖다 옮겨 놔야 해.

공유 킵보드 길에 널려 있는 게 공유 킵보드이긴 합니다. 그것도 약간 위험한 면이 있고요. 전혀 이용을 안 하는 건 아닌데, 가끔 이용을 합니다. 이용을 하긴 하는데, 일부 킵보드 가격 차이가 또 많이 나요. 싼 거 있고 비싼 거 있고 어떤 거는 택시비나 별 차이 없습니다. 택시비나 별 차이 없다 보니까 그냥 이동하기 위해서는 택시 불러서 이동을 많이 하고요. 좀 위험하다 보니까 가급적으로 이용을 안 해요. 좀 짧은 거리는 걸어가지만, 좀 긴 거리는 요금이 전동 킵보드 요금이 만만치 않게 나와요. 그거 요금 내고 타느니 차라리 택시 타고 가는 게 그래서 택시를 많이 탑니다. 주로 콜 대기 하는 상황에서서는 안 타고요. 콜을 잡고 이동 할 때 거리가 1.5키로 이상 되는 거리는 택시를 타고 이동을 하죠.

④ 심야 버스 이용 경험

인터뷰에 참여한 이들 대부분은 심야버스 이용 경험이 있다. 서울을 중심으로 수도권 전역을 운행하는 광역기차로서 서울 내 N버스는 이들의 활동에 꼭 필요한 수단이었다. 대리 운전 목적지에 심야버스 노선이 있으면 이를 ‘행운’이라고 표현하기도 했다. 그만큼 심야버스는 저렴한 요금으로 서울 지역 내에서 꼭 필요한 이동을 제공하는 역할을 했다.

제가 목적지에 도착했을 때 심야버스가 거기로 지나간다는 건 굉장한 행운이죠. 셔틀비보다 싸고 택시 이용료보다 싸고 내가 원하는 장소까지 얼마든지 환승해서 갈 수 있는 잇점이 있다 보니까 커다란 행운이라고 볼 수 있죠. 그게 서울에서만 거의 이동이 되는데, 서울에 10여개 정도 운행을 하는데, 만나기가 결코 쉽지 않습니다. 만나면 자체가 행운이죠. 어디든지 서울 전역에서는 어디든지 이동 할 수 있죠. 계속 환승이 되기 때문에.

하지만 한편으로 심야버스 이용자의 증가나 이를 감안하지 못하는 긴 배차시간으로 인해 버스가 너무 붐벼서 이용이 힘들다는 의견도 있었다. 또한 심야버스가 서울의 대표적인 지역들을 운행하지만 그것으로 부족한 부분이 있어 이에 대한 개선이 필요하다는 의견도 있었다. 증차나 배차 간격 조정, 운행 지역 확대 등은 대리운전 기사들만이 아니라 다른 연구에 의하면 일반 시민들에게

도 공통적인 불만사항이었다.

처음에 버스 태동 할 때도 소문 들었거든요. 라인 어디서 뭐 한다 기사들 이거 만든다. 서울시에서 결국 그런 형태가 아니고 N 버스 형태로 만들어 줬잖아요. 지금 와서 봐요. 일반 사람들이 더 꽉 채우는 거 같잖아요. 어쩔 때는 사람이 너무 많아서 그냥 통과, 통과 시켜요.

사람이 많으면 배차 간격을 줄여줘야 하는데 많으면 많은 대로 수익만 생각한다고 버스 회사들이 그것이 문제예요. 많은 때는 경우에 따라서 노선이 그런 데가 있어요. 배차 간격이 길고 딱딱 차서 움직이는 데는 그건 늘려줘야 하는데, 좁혀줘야 하는데. 사람 꽉 차서 못 타는 거야. 버스 기다리는데, 나 있는 데는 저 안에서부터 꽉 차서 내 몸을 실을 수 없어서 못 타는 거야. 그런 경우도 있어요.

서울은 좋은 점이 N버스가 노선이 9개나 되니까 그것도 말하자면 다 커버하기 힘들어요. 말하자면 강북구 삼양동이라든가 메인 도로만 나오지, 메인 도로가 아닌 데는 안 나오거든요.

⑤ 심야 시간 이동 정보 취득/공유 방법

대중교통은 카카오 버스 앱이나 각 지역의 교통정보 홈페이지에서 실시간 확인이 가능하다. 하지만 대리운전자들이 주로 이용하는 셔틀은 그런 형편이 못된다. 많은 셔틀 기사들이 투잡 형태로 셔틀을 운행하기 때문에 운행 일정이 불규칙하기도 하고, 불법이기 때문에 셔틀 운행 노선과 시간표를 공식적으로 쉽게 게시하지도 못한다.

이에 많은 이들이 자신들이 아는 정보를 동료기사들과 알음알음 공유하는 형편이라고 했다. 과거에는 대리운전 기사 카페를 통해 셔틀 정보가 정기적으로 공유되기도 했지만, 코로나19 이후로 많은 셔틀이 운행을 중단하면서 이러한 정보 공유도 예전같이 많다고 했다.

기사들이 서로 알려주는 거죠. 정보를 여기서 몇 시에 출발하니까 거기 가면 있다. 모르는 데 떨어지잖아요. 여기 셔틀이 어디서 타요? 어디로 가요? 하면 저쪽에서 탑니다, 하면 그쪽으로 가는 거죠.

대리기사들끼리 다니면서 통용되는 상황이었고. 그 전에는 뭐가 있냐 하면 카페 대리기사 카페 치면 셔틀 노선 자기가 다니는 노선 다 올려 기사들이, 이쪽으로 가면 이거. 전화번호까지 올려주고, 개인적으로 자기 자영업 가는 사람 있다. 다 올려주는 거야. 그러니까 다 불법이야. 다 100% 다 불법이야. 이용하긴 좋다는 거지. 그런 식으로 다 올려서 그런 거 이용해서 전부 움직였어요.

특히 정보가 필요한 순간은 낯선 지역에 도착했을 때였다. 심야버스도 없고 택시도 드문 지역에 도착했을 때 가장 필요한 건 그 지역에서 운행하는 셔틀 정보다. 하지만 이러한 정보 흐름이 원활하지 않다는 게 면접 참여자들의 주된 평가였다.

동료 기사들과 단톡방 등을 통해 운행 정보를 공유하고, 낯선 지역에서의 이동 정보를 묻고 답할 수 있는 이들은 그나마 낫지만, 그런 소통 채널이 없는 이들은 그저 걸어나 나오거나 주변 기사들에게 묻는 방법밖에 없다고 했다. 주변의 대리기사들 중 해당 지역에 거주하는 기사를 만나면 쉽게 정보를 얻을 수 있지만, 그렇지 못할 때는 이동에 많은 어려움을 겪는다는 게 공통된 의견이었다.

알음알음, 주변 동료들끼리. 옛날에는 N 버스가 생기기 전에는 셔틀들이 거미줄처럼 전국에 퍼져 있어서 카페든 알음알음 심지어 노선도까지 나왔잖아요. 그런 것들이 체계화 됐는데, N 버스가 생기고 나서부터 아까 얘기한 것처럼 서울로 진입하는 장거리 셔틀은 없어져 버렸고. 각각 지역에서 셔틀이 조금씩 사람들이 투잡식으로 남아 있다 보니까 정보가 연계가 안 돼요.

우리가 수원에서 지방으로 어디서 어느 방향으로 가는지 모르는 거야. 타 기사가 일산이면 일산에서 셔틀이 어디서 어느 방향 모르는 거지. 과거에는 그나마 셔틀들이 여기 저기 되어 있었지만 그나마 좀 정보가 알음알음 카페를 통하고 기사를 통하든 알음알음 공유가 됐는데, 지금 단절되다시피 해서 그냥 능력껏 가는 거야. 알아서 모르는 주위 사람에게 전화해서 물어 보고.

셔틀이 우리가 현지에 도착해서 알 수 있는 정보가 거의 없어요. 그나마 알 수 있는 정보는 인터넷에서 단톡방 운영하는 동료들끼리 정보를 주고받고 해서 여기 도착했는데 셔틀 다니냐, 안 다니냐? 모든 기사들은 자기가 사는 주변으로는 자기가 제일 정확하게 알잖아요.

정보를 그런 기사들에 의해서 답변을 얻을 수 있는 거죠. ‘그 지역에 어디로 이동하면 셔틀이 다닙니다. 거기서 대기하세요.’ 그 정도 답변이지만 그나마 단톡방을 운영하고 이런 협조 체제가 잘되어 있는 사람이 많지 않고, 그나마 하는 사람들은 그나마 다행이고요. 그리고 또 그거마저 없는 사람은 현지 도착해서 현지 기사들에게 물어 보야 하는데, 다 외지 기사들 만나는 게 다반사예요. 현지 기사를 만난다는 건 큰 행운이죠. 그 지역의 셔틀 정보를 알 수 있으니까 만나기도 쉽지 않고.

3) 셔틀 이용의 필요성과 문제점

① 셔틀 이용의 필요성

면접자들은 하나같이 대리운전 셔틀이 필요하다고 답했다. 셔틀의 불법성이나 안전성과 무관하게 대리운전 일을 하기 위해서는 셔틀을 이용할 수밖에 없다고 보았다. 심야버스가 운행하더라도 노선에 한계가 있고, 셔틀은 심야버스가 운행하지 않는 지역을 오가기 때문에 셔틀을 타야만 했다.

필요하죠. 노선 자체가 다르니까 N버스가 있는 데를 셔틀이 운행 할 일이 없거든요. 그게 안 다니는 데니까 당연히 필요한 거죠.

거의 매일 하다 보니까 주 5일 하다 보니까 셔틀에 대한 필요성이 굉장히 필요하다 느끼는 사람 중에 한 사람인데, 특히 고양 파주는 운행이 안 되는 지역이 몇 개 있어요. 셔틀 운행 하는 데서도, 그런 지역에 셔틀도 필요하고 결정적인 N 버스가 없는 지역에.

특히 대리운전은 서울과 수도권의 도심 지역에서 서울과 수도권 외곽의 베드타운 지역으로 나가는 경우가 대부분인데, 심야 버스도 도심지에서 외곽으로 나가는 경우에 더 늦은 시간까지 운행을 하고 외곽에서 도심으로 들어오는 경우는 막차 시간이 일러서 이용이 어렵고, 외곽에서 중심으로 오려는 대리운전 수요도 적기 때문에 셔틀과 같은 대체 교통이 더욱 필요하다는 의견이었다.

대리하려면 그거 안 하면 못 해. 늦게까지 하려면 무조건 타요.

탈 수 밖에 없어요. 예를 들어서 분당에서 서울 오려면 예를 들어서 서울에서 분당 가는 손님은 많지만, 분당에서 서울 오는 손님은 극히 적어요. 여기서 수원 가도 수원에서 서울 오는 손님 태우면 그러면 갔다가 거기서 손님 없으면 다른 데라도 수원에서 인천이라도 콜이 있으면 다행인데, 저녁 늦게는 들어가는 사람만 있지 나오는 사람은 극히 드물어요.

택시는 셔틀보다는 안전하지만 일정 인원 이상이 모여야 탑승 가능하다는 점에서 셔틀보다 편의성을 낮게 평가되었다.

대리기사들한테는 꼭 필요합니다. 특히나 고양 파주 기사들한테는요. 거의 들어가는 데가 강남이나 여의도에서 본거지로 들어가는 데가 아파트도 많고 단지잖아요. 운정이나 교화나 들어갔을 때 거기에서 나오려고 하면 택시를 할 수 밖에 없어요.

몇 명이 모여서 그렇지 않으면 그게 안 되면 셔틀 타고 나와야 하는데, 12시 넘어서 들어가게 되면 1시 넘어서 도착하잖아요. 그 기사들이 다 와야 하는데 교화나 이런 데서 물론 버스도 늦게까지 다니는 버스도 있지만 나머지 기사들은 모여서 셔틀 올 때까지 기다리고 있다가 버스를 타고 얼마씩 주고 이동을 하거든요.

필요악? 약까지는 아니고 필요하죠. 어쩔 수 없을 때 타야 하는데, 제가 청라 같은 데를 자주 가는데 거기는 여태 코로나 때도 셔틀을 했어요. 인천 호출 버스하고 상동 가고 개는 보내요. 콜을 잡으려고 30분에 한 대씩 와요. 왔다리 갔다리 그러면 타면 편한데 고맙고 나는 콜 잡으려니까 탈까 말까 이거 타면 이 자리에 오는 의미가 없으니까 그런 지역도 있고 오지 같은 경우는 어쩔 수없이 택시를 불러요. 요새는 카카오도 부르지만 기업 콜택시나 그걸 많이 활용하고.

그리고 셔틀이 필요한 이유로 부업으로 대리운전을 하는 사람들의 퇴근 시간을 지켜줄 수 있다

는 점이 꼽혔다. 대중교통이 끊긴 시간, 심야버스도 부족한 상황에서 셔틀이 운행하고 있으면 부업 대리기사들은 셔틀을 이용해 집으로 돌아가 다음날의 주업을 준비하는 시간을 벌 수 있다는 것이다.

또한 대리운전을 시작한지 얼마 되지 않은 초보자들을 위해서도 셔틀은 필요했다. 경험이 많은 이들은 택시를 이용하거나, 콜 연계를 잘해서 빠져나올 수도 있고, 첫 차가 운행할 때까지 버티는 것도 익숙해졌지만 이러한 방법들이 익숙하지 않은 초보자들은 셔틀을 이용해야만 콜 포인트를 보다 원활하게 이동할 수 있고 오지에서 빠져나오기도 용이하기 때문이다.

오래된 사람이나 콜을 잘 타는 사람은 필요성을 많이 못 느낍니다. 셔틀을 잘 이용 안 하고 그 자리에서 콜을 바로 바로 잡고 이동을 하든가 아니면 택시를 많이 이용하지. 셔틀 기다리는 시간이 만만치 않거든요.

셔틀이 꼭 필요한 사람은 어떤 사람이나 하면 그리고 셔틀이 있으면 퇴근 시간을 정할 수 있다. 셔틀이 있음으로 해서 그래서 투잡 하는 사람한테 용이하죠. 퇴근 시간을 맘대로 정할 수 있으니까 그게 안 되니까 일찍 일찍 들어가는 거죠. 셔틀 시간을 맞출 수 없으니까 계속 반복되는 얘기지만 경력이 짧은 사람이 주로 셔틀을 많이 이용하고 많이 필요해요. 그 사람들이

제가 보기에는 오래된 사람들은 사실은 셔틀도 잘 안타는 편이에요. 자기가 어느 정도 경력이 있어서 빠져 나가고 어떤 형태든 간에 안 나간다고 하더라도 어디서 자기가 하는데, 대리운전을 처음 하는 사람은 방향을 많이 한다고, 빠져 나올 방법을 모르니까. 그런 분들 때문이라도 그런 셔틀은 제가 보기에 처음에는 좀 그랬거든요. 처음에 셔틀을 제공했는데. 셔틀에 대한 게 오래된 사람보다도 대리기사들 초보자들 1년 미만 아니면 그런 분들이 더 많이 타요.

사실 셔틀이 필요한 사람들이 투잡인 경우, 내가 7시에는 꼭 들어가야 하는데, 거꾸로 서울 강남에서 나가는 버스는 12시까지 되어 있고 12시 30분도 있으나, 인천에서 올라오는 거는 11시에 다 끊겨요. 예를 들어서 나는 12시에 서울에 있는 사람이고 집에 가서 내일 출근 준비를 해야 하잖아요. 대리 기사가 만 명이라면 그 중에 30%는 투잡이라고.

② 셔틀 이용의 불편함

셔틀 이용의 불편한 점으로는 위험성이 주요인으로 꼽혔다. 짧은 시간 내에 여러 차례 왕복하면서 수입을 올리기 위해 과속으로 주행을 하는 경우가 많아 사고 위험성이 항상 잠재되어있다. 셔틀 탑승을 원하는 대리기사들을 외면할 수 없어 적정 승차인원 이상을 탑승시킴으로써 사고 시 위험성을 더 키우는 요인도 포함하고 있다.

또한 불법 유상운송으로 차량 점검 등이 셔틀 기사의 재량에 맡겨져 있기 때문에 노후 차량을 점검 없이 운행하더라도 이를 확인할 수 없어 차량 자체의 안전성에 대한 우려도 있다. 비용 절감

을 위해 냉난방을 원활하게 하지 않아 여름철과 겨울철 불편함을 주기도 한다.

저 개인적인 생각은 사람마다 다르니까요. 매출 자랑하는 것도 싫고, 듣기 싫은 얘기를 그게 싫더라고요. 자주 이용하진 않고요. 말씀하신 대로 안전이 우선인데 어쩔 수 없이 타긴 하지만 안전이 확보가 안 되고 사고가 났을 때 단점이지요.

불편한 건 신호 위반하고 난폭 운전이죠. 사실은 그 부분이 가장 클 겁니다. 그런데 빨리 움직여서 빨리 저기를 하시려고 하시는 부분이 있어요. 있었던 거 같은데.

타고 싶은 애 안 타고 싶은 애가 개인적으로 있어요. 안타고 택시 타고 가든지, 마음에 들어 차가 깨끗해 친절해 여러 가지 요소가 있어요. 그래서 타는 경향이 있어요. 마무리에 타기 때문에 콜 부르고 쉬면서 한 타임 쉬었다가 깨끗한 차를 타고 싶고 조용하게 안전하게 운전하는 차를 타는 경향도 있고요.

딱 봤을 때 차가 드그득드그득 하면서 불안 불안 하면 심리가 셔틀 타서 죽었다는 것도 머리에 남아 있어요. 그런 사고가 나지 말라는 법이 없어서 특히 겨울에나 미끄러질 수 있고 불안하게 과속하는 사람은 그럴 바에 내가 1~2천 원 더 내고 안전하게 택시 타고 오는 게 낫더라 이거죠. 그래서 필요악까지는 아닌데, 필요는 한데, 어쩔 때는 악 같기도 하고 어쩔 때는 짜증이 날 때 타서 짜증이 날 때도 있어요. (...) 냉난방 좀 되면 좋겠어요. 겨울에는 난방도 되고 여름에 에어컨 좀 나오면 좋겠어. 더워 죽겠어. 왜 셔틀은 그게 하나도 안 되나 몰라.

난폭 운전이 날라 다니는 거. 사고 위험이 앞 바퀴 들고 다닌다고 해요. 보통 우리는. 정말 160키로 달리고. 차도 짹 차서 이렇게 목숨 내 걸고 다니는 데서는 개선하지 않으면 안 된다. 그런 거 때문에. 위생 불량, 냉난방도 안 되고.

저는 항상 보험이 안 되니까 타면서도 불안한 생각은 많이 합니다. 그리고 셔틀이 보통 심야에 이동하다 보니까 시간에 많이 쫓기고 손님을 한 명이라도 더 태우려고 하는 욕심에 신호 위반이 다반사예요. 승객 초과 인원 하는 게 다반사고. 그렇게 해서라도 안전하게 자기 목적지까지 가면 다행이지만 만에 하나 사고 나면 대형 사고가 나는 거죠. 제가 사고를 겪어 보진 않았지만 얘기는 많이 들었습니다. 사고가 많이 났고. 사망 사고도 났고 그런 거 들어 볼 때마다 셔틀은 가급적이면 같았으면 하는 생각은 있습니다. 어쩔 수 없이 타는 거죠.

봉고 10인승짜리 자리를 늘려서 15명까지 타고, 원래 3명 타야 하는데 4명 끼워서 태우고.

셔틀 탔을 때 불편한 거, 첫 번째 봉고차야. 머리 숙이고 들어가. 그런데 12명이 꽉 찼어. 구겨 타야 해. 구겨 탄다는 말은, 진짜 내가 타면서도 짐짝이야 완전 짐짝. 물론 그걸 놓치면 30분 또 기다려야 해. 셔틀 사장님도 어떻게 보면 감사하지. 그죠? 예를 들어서 좌석 버스인데 서서 갈 수 없습니다 하면 버스 그냥 가잖아. 애들도 똑같아요. 갈 수는 있으나 추운데서 있는 거 보면 찜하거든. 태워는 줘. 태우려고 보니까 꽉 찼어. 9명 버스에 15명 탑니다. 목을 접고, 몸을 접고 타요. 그래서 언젠가 남양주에서 셔틀을 탔는데 구리 돌다리라는 곳이 있어요. 거기까지 오는데 1시간 몸을 접고 있어요. 방법이 없잖아. 나중에 허리를 못 펼 정도로

또 다른 불편사항은 개인 기사들에 의해 개별적으로 운영됨으로써 체계적이지 못하다는 측면이

었다. 셔틀 기사들이 더 수익이 높은 노선으로 변경을 하더라도 불법성으로 인해 공식적으로, 공개적으로 게시를 하지 못해 기존 셔틀 이용자들의 이용에 혼선이 발생하기도 한다.

또한 셔틀 노선이 있더라도 정확한 시간이나 장소가 특정되지 않고, 실시간 정보 확인이 불가능해 셔틀 노선 구간에서 무작정 기다리는 경우가 많다고 했다. 여름철에는 그나마 기다릴 수 있지만, 겨울철에 길가에 서서 셔틀을 기다리는 것은 너무 힘든 일이라고 했다. 이 밖에도 셔틀은 노선 내에서 내려달라는 기사들을 위해 정차를 해야 해서 택들과 달리 시간이 많이 걸려 이용을 꺼린다는 의견도 있었다. 이들은 공통적으로 향후 셔틀이 합법적이며 체계적인 구조로 운행되길 희망했다.

노선이 불규칙적일 때가 많아요. 개들도 그 사람들도 하려고 온 거니까 벌려고. 아무튼 그렇습니다.

셔틀 노선이라는 게 가는 데가 정해져 있어요. 그 지나가는 시간에 거기 딱 있어야 한다는 거죠. 그 길에, 겨울이 접어들었는데, 추운 거리에 건물 안에 들어가 있지 못하고 건물 안에 들어가 있다고 셔틀이 서행하는 게 아니라 고속으로 다녀요.

길에 서 있는 기사 안 보이면 씩 지나간다고, 있어도 깜깜한 데서 잘못 있으면 셔틀이 못 보면 지나가는 거예요. 추운데 올 때까지 언제 오나 언제 오나 떨고 서 있어야 해요. 따뜻한 데 편한 데 앉아 있다가 시간 맞춰서 나가는 게 아니고 길에 서 떨고 있어야 한다는 게 너무 불편한 거죠. 아까처럼 앱이라든가 실시간으로 지금 버스 오는 것처럼 몇 분 후에 도착합니다 이런 게 있으면 시간 맞춰서 건물에 있다가 어디 있다가 나와서 이렇게 잠깐만 기다려서 만나면 좋은데 그런 게 안 되는 게 불편한 거죠.

내가 알아서 그냥 셔틀이 지나가도 안 타는 스타일이고 셔틀이 불법이라 괜히 짹짹해. 그거 타고 사고 나면 나는 완전 똥이요. 내가 셔틀을 안 타는 이유는 뭐냐 하면 1분 전에 갔는지 20분 후에 오는지 알 수가 없어. 그 다음에 수도권 전체에 다니는 셔틀 노선을 내 머리에 다 담을 수 없어. 그렇다고 기록을 해서 들고 다닌다고 치자고, 사장님 몸 아프면 안 나와. 그러면 마냥 기다려야 해. 추운데 마냥이라는 게 짜증나잖아요. 언제 올지도 모르는 버스를 기다리는 건 짜증나는 거야. (...)

그 다음에 어떤 외지를 갔는데, 거기 사실은 정보를 받을 데가 사실 없어요. 지나가는 기사님 셔틀 어디서 타는지 아세요? 저도 몰라요, 대부분 그래요. 그래도 자기가 몰랐을 경우, 알았다 치도 그게 언제 올지 모르고. 셔틀이 있다고 해도 황금 노선이라는 곳까지 걸어가야 하고 걸어갔을 지라도 사실은 언제 올지 나오는 데가 아무 것도 없어.

기사들이 노선을 바꿀 수도 있어요, 그러면 허탕 치는 경우도 허다하죠. 셔틀은 불규칙하다. 정보가 너무 없어요. 그리고 내가 물어 봤어요. 이거 인터넷에 올려줘. 노선도 올리고, 차가 오는 도착도. 그거 우리 알면 바로 팔려요. 애들도 알아요. 인터넷에 하는 방법도 있고 일부 노선은 셔틀 버스가 있어요. 국가가 알면 불법이니까 다 벌금을 때리니까 겁이 나는 거야. 어쩔 수 없이 내가 알게 모르게 셔틀은 필요악이거든요. 현재, 어쩔 수 없이 집에는 가겠고.

꼭 기억하고 알아 둬야 할 게 뭐가 있냐 하면 대리기사는 버스를 타려고 하지 않고 일을 하는 사람은 택트를 꼭 원해요. 수원에서 서울 오는데 셔틀 버스는 정거장을 거쳐서 오기 때문에 시간이 걸려요. 택트는 바로 수원에서 고속도로 진입해서 서울로 그냥 논현동으로 발 떨어지거든요. 그 논현동으로 떨어지는 데가 신논현역인가 그래요. 거기가 모든 지역의 셔틀 버스가 환승 되는 지역이었어요. 합정이 그렇고, 구리가 또 그렇고 역 중간에 환승 되고 그런 부분이 있어서 요즘에는 환승이 셔틀 자체가 싹 없어요. 그 전에는 신논현역 가는 대리기사가 북적북적 했어요. 지금은 없어요.

③ 코로나19 이후 셔틀 운행 현황

앞서 카카오톡모빌리티리포트 2021에서 확인한 것처럼 코로나19의 확산은 대리운전 시장의 위축을 가져왔다. 대리운전 일감 감소에 따른 기사들의 퇴근 시간 단축 등은 심야 시간 셔틀 수요 감소로 이어져 셔틀 운행이 줄어드는 결과를 낳았다. 운행 체계가 미흡하다보니 셔틀 운행 여부에 관한 정보도 기사들끼리 알음알음 공유하는 경우가 많았다. 면접자들 또한 코로나19 확산 이후에는 셔틀 이용 횟수가 확연히 줄었다고 응답했다.

11월부터 단계적 일상회복에 들어가면서 영업시간 제한 규제도 풀려 대리운전 수요도 증가하고 그에 따라 운행을 중단했던 셔틀도 돌아오고 있다는 의견이 있었지만, 아직 이전의 셔틀 운행 규모로 회복되지 못했다는 의견도 있었다. 대리운전 업체들 간의 경쟁으로 인해 셔틀 운행이 축소된 뒤 회복에 많은 시간이 걸렸는데, 코로나19로 인해 다시 한 번 셔틀 시장이 무너진 것에 대한 우려가 확인되었다.

노선 한 두 개만 살아 있더라고요.

인천만 다니고 인천에서 가끔 가면 셔틀 타고 그렇지 않으면 셔틀 탈 수 있는 데가 없어요.

최근에는 안탔어요. 최근에는 아예 셔틀 자체가 운행이 안 된다는 건 뭐냐 하면 기존의 영업시간이 9시 10시 단축이 되다 보니까 술 드시고 늦게 대리를 부르는 사람도 없을 뿐만 아니라 있다 하더라도 간혹 가물에 콩 나듯 있고. 대리기사도 처음에는 기다려 보지만 손님이 없으니까 늦게까지 대기를 못 하는 거야. 들어가는 거야. 일찍. 대리기사도 그 시간에 부를라 하면 쉽지 않은 상황이 되는 거야. 기다리는 시간도 손님도 길고. 손님도 일찍 들어가고 대리기사도 일찍 들어가는 거야. 지금은. 그런데 영업 시간이 이번 주부터 풀리기 시작했으니까, 손님들은 늦게까지 부르는데 대리기사가 이동하려면 대중교통이나 셔틀이 받쳐줘야 하는데 그게 못 받쳐주고 있는 거야. 지금도.

지난 10월 달까지 90%가 운행을 안 했어요. 거의. 왜 그러냐 하면 기사가 없기 때문에, 셔틀도 수입을 창출하기 위해서 나와서 돌아다니는 건데, 기사가 안 돌아다니니까 없으니까 수익 창출 할 수 있는 방법이 없으니까 결국은 운행을 기름 값도 안 나온다 하니까 운행을 못 하게 되는 거죠. 기사들 다 빨리 빨리 퇴근해서. 11월달이 되면서 풀려졌잖아요. 워드 코로나 되면서. 그러니까 기사들도 왕창 쏟아져 나오고 90%는 운행을 재개한 거 같더라고요. 11월 들어서면서.

코로나가 와서 다시 셔틀이 다 무너져 버렸어요. 셔틀이 다 무너진 거죠.

심야버스와 같은 대중교통이 있는 시간으로 퇴근 시간을 변경한 기사들이 있는 한편 곳곳이 버틴 기사들도 있었다. 식음료점 영업시간 제한, 편의점이나 PC방 이용 제한이 있던 시기에 제대로 먹지도 못한 채 길 위에서 콜이 뜰 때까지 또는 첫차 운행 시간까지 버티는 것은 오랜 대리운전 경력에도 불구하고 너무 힘든 시기였다고 했다.

코로나 때 셔틀이 안 움직여서 애로사항이 있었는데요. 저는 아침까지 특별한 교통수단이 N 버스나 심야 이동 버스가 없다 보니까, 물론 있으면 노선을 이용하면 좋은데, 없다 보니까 방법은 하나 밖에 없어요. 도착한 장소에서 버티는 거. 대기하고 버티는 거죠. 콜 나올 때까지 안 나오면 그 자리에서 첫 차 타고 빠져 나오고 방법이 그거 밖에 없죠. 일부 기사들이 대부분 기사들이 그게 싫으니까 일찍 들어가는 거예요.

콜이 자주 나온다 하면 그럴 필요가 없겠지만 콜이 자주 안 나오는 상황이다 보니까 1시간이고 2시간이고 3시간이고 그 자리에서 버티기를 해야 하는데 일부 기사들이 그게 싫으니까 일찍 들어가는 거죠. 저는 그걸 했고, 3시간, 4시간도 기다려보고 했죠. 걸어서 움직이기는 너무 힘들고요. 그때는 날씨가 안 추우니까 길에서 버스 정류장에서 그냥 어디 편의점도 못 들어오게 하니까 그냥 길에서 버틸 만 했어요.

버스 정류장이나 앉아서 쉴 만한 데 있으면, 지금은 날씨가 추워서 그것도 못하죠. 그러나 지금은 PC방이나 편의점이 개방이 됐으니까 들어가서 쉴 수 있어서 그나마 괜찮아요. 10월 달까지는 편의점도 못 들어오게 하지. PC방도 문 닫아 있었지 진짜 쉴만한 곳이 없어서 힘들었죠.

4) 심야 버스 이용의 필요성과 문제점

면접자들은 서울과 경기도 등 수도권 심야 버스 운행이 많은 도움이 되지만, 지역적 편중과 긴 배차시간 그에 따른 승차 인원 증가 등으로 이용에 불편을 겪고 있으며 개선이 필요하다고 보았다. 특히 코로나19로 인한 대중교통 운행 시간 단축도 야간 이동 어려움에 영향을 미쳤다.

문산하고 서울로 들어오는 거 9010번 그게 늦게까지 운행이 됐는데, 그 전에는 꽤 늦게까지 됐는데 일찍 끊어지는 거로 알고 있어요. 그리고 봉일천에서 서울로 들어가는 거 광화문까지 가는 게 9709가 있는데 그것도 요즘 일찍 끊어져. (...)] 고양 파주 같은 데는 통일로라든가 중요한 노선이 있어요. 30분 단위 한 대가 다니고 있고, 단체로 움직일 수 있는 소스가 되어야 해. 수원-서울이라든가 안양-서울이라든가 남양주 쪽에서 포천 쪽이나 아니면 남양주 저기 마석 그쪽에서 오는 코스들은 늦게까지 움직이는 시간이 30분 간격이라도 있어야 해.

수원 같은 데는 좋은 점이 7770이 수원역에서 사당까지 월요일부터 금요일까지는 24시간해요. 그런데 배차 간격이 35분인가 40분하거든요. 수원 말고는 24시간 하는 데가 없어요. 김포 쪽에서 이음 버스라고 있는데 2대 밖에 운영을 안 하

더라고요. 그러니까 12시까지 끊기면 12시에서 1시~2시 사이까지 해서 2대 밖에 없어요. 빈 공간이 많아요.

심야 버스가 일반인들이 참여하게 되고 취약 노동도 참여하게 되니까 문제점이 대리기사들이 이용할 수 없는 상황들이 많이 돼서 증차를 해야 하니까. 심야 버스가 증차를 하지 않으면 많아진 취약 노동자가 합쳐진 이 상황을 돌파 할 수가 없다. 자꾸 불법적으로 셔틀로 하게 되고 심야 버스가 없는 지역은 당연히 그냥 버스를 연결해줘서 불법에서 구해줘야 하는 역할을 해줘야 한다는 개선 방안으로 말씀 드리고요.

면접자들은 수도권과 서울의 심야 버스가 연계성을 높여야 한다고 보았다. 수도권 외곽에서 서울 도심으로 진입하는 장거리 노선이 아니더라도, 서울의 심야버스 노선과 이어지는 경계 지점, 환승 거점 구간 등을 수도권의 심야버스가 이어준다면 이동이 한결 수월해질 거라는 전망이었다.

경기도도 심야 버스 운행하는 데가 더러 있습니다. 김포에서 강남으로 심야 버스 2대가 있죠. 12시 1시, 그리고 동탄 같은 경우 심야 마을버스가 있는데, 동탄 내에서만 움직이는데 그게 서울로 들어오는 심야 버스는 아니고요. 지역마다 약간씩 있긴 한데 굉장히 드물고 만나기도 쉽지 않고. (...) 물론 심야 버스가 개선되고 새로 생기면 대리기사들한테 더할 나위 없이 좋은 소식이지요.

지금 현재 그나마 김포에서 강남으로 서울역으로 도심으로 들어오는 버스가 12시 1시 딱 2대 밖에 운행이 안 됩니다. 그나마 없는 거 보다는 낫지만 그게 1시간 간격으로 운행하는데, 좀 더 많으면 좋겠고. 분당 지역에서 서울 쪽으로 진입하는 차가 거의 1시간 간격으로 그렇게 좀 있긴 한데, 그리고 그 외에는 N버스가 대체를 하는데요.

N버스가 앞으로 늘어나면 좋겠고. 서울에서 국한 될 게 아니고 경기도에서 수도권에서 서울로 들어온다든가 서울에서 수도권으로 빠져 나간다는 그런 노선이 더 확충되면 대리기사한테 굳이 셔틀을 이용 안 하고도 다닐 수 있는 그런 행운이 오겠죠. 그런 게 이제 물론 국가에서 예산문제 때문에 쉽진 않으니까 앞으로 그런 것들이 개선이 되면 하는 바람입니다.

부천 상동에서 늦게까지 나오는 게 700번이 있단 말이지요. 구간에 노선에 있으면 구간 가까운 데 있을 때 그걸 이용해서 나오고 실질적으로 1시 넘어서 별로 없어요. 어느 지역이든 간에. 동탄 내에서 중심가로 이동하는 그런 거 하고, 그 다음에 죽전에서부터 성남 태평해서 서울 공용 차고지가 있어요. 거기가 N 버스 시작하는 데거든요. 거기까지 가는 게 생겼더라고요. 그거 외에는 없어요. 아까 얘기한 김포 이음 버스도 1시까지고. (...)

수도권에서 서울 경기로 하는 정도까지만 오면 만약에 예를 들어서 평택에서 서울 경기라고 하면 사당이든지 어디가 될 거 아니예요? 성남 같은 경우도 분당이 죽전이다 하면 성남 송파 차고지 거기 북정역 거기가 경계거든요. 경계 정도까지만 오면 그래도 서울 N버스가 교체가 되거든요. 그런 어떤 분할해서 운행이 되면 훨씬 좋죠.

이러한 교통망의 확충은 대리운전자의 이동을 개선하는 것을 넘어서 대리운전 이용자들의 편의성도 높인다. 실제 대리운전자들이 운행을 마치고 도심으로 빠져나오기 힘든 지역은 운전자들의

선호도가 낮은 만큼 대리운전 비용도 높게 형성된다.

비용이 높아도 대리운전자들이 운행을 수락하지 않아 고객이 몇 시간씩 기다리는 경우도 발생한다. 대리운전자들 역시 오지 탈출 걱정으로 인해 도심 내에서 저가의 콜 몇 개만을 타고 저수입으로 하루를 마감하기도 한다. 따라서 야간 이동권 강화는 시민들의 음주운전을 줄이고, 안전한 귀가를 장려하며 대리운전자들의 노동환경 개선도 지원하는 기초가 될 수 있다.

고객 입장에서 보면 오지에 사는 사람들 장현이나 그런 분들한테 사실 기사들이 예를 들어서 저는 오지니까 많이 튕겨 버린다고. 내가 보기에 그런 사람들도 데려다 줘야 한다고 그게 서비스지. 재는 요금도 더 주고 오지니까 기사들도 안 가고 그런 경우에서 지금 수도권 말이 수도권이지만 거기도 오지가 생각보다 많다고요.

서울에서 나가는 건 사실은 2시 반 정도까지는 있어요. 그런데 서울 경기 외곽 쪽에, 투잡이라고 하면 서울에 사는 사람이 제일 많잖아. 경기권이겠지만 그런 사람들이 아니면 내일 일을 위해서 일을 그만 두고 정리를 해야 하는데 운신의 폭이 좁아져.

그래서 사실 서울에서 장거리 해서 용인을 갔어. 용인이 저기 000를 갔다고 쳐요. 여기서 10시에 출발해서 거기 가면 11시20분 끝났어. 1시간 남짓해서. 들어오려고 하니까 버스가 끊겼어. 콜도 없어. 콜은 있으나 일산 가는 거나 동네 콜 밖에 없어. 그래서 난감한 거예요. 그래서 대부분 못 가요. 서울에서 짧은 거 15,000원짜리 한 대 두 대 하고 끝내는 경우죠.

앞서 살펴본 것처럼 서울시와 경기도는 지역 내 심야 이동권 개선을 위해 심야 버스 등에 대한 연구 분석을 지속적으로 수행하고 있다. 이러한 수요 분석에 기초해 서울시는 연말 교통난 해소를 목적으로 올해 12월부터 내년 1월 1일까지 강남과 홍대, 이태원에 올빼미 버스 노선을 신설 운행하기도 한다.

그러나 24시간 런던의 야간경제 공평한 교통수단 리포트에서 확인한 것처럼 야간 교통 정책은 야간 노동자들을 고려해 설계될 필요가 있다. 하지만 아직 국내 심야 교통 정책은 이러한 부분에 대한 검토가 부족하다. 심야 버스 이용자와 심야 이동 데이터에 대한 보다 세밀한 분석을 토대로 국내 야간 노동자들의 이동 실태를 조사하여 이들의 이동권을 개선하는 것에 대한 종합적인 연구가 필요한 상황이다.

면접자들은 대리운전자들의 이동 편의를 위해 심야 버스를 단순히 늘려야 한다고 주장하지는 않았다. 심야 버스 또한 한정된 재원으로 운영될 수밖에 없는 현실에서 지역 간 이동과 지역 내 이동을 보완하는 수단들이 통합적으로 연계되어 움직인다면 이동권이 지금보다는 개선될 수 있을 것으로 전망했다. 그리고 이 과정에 현행 불법으로 운영되는 셔틀이 합법화되어 체계적으로 운영될 수 있다면 취약 노동자들의 야간 이동권 개선에 큰 도움이 될 수 있을 거라 보았다.

5) 셔틀 및 야간 이동권 개선 필요 사항

야간 이동권 개선 방안으로는 크게 두 가지가 꼽혔다. 첫째는 현행 불법 셔틀을 합법적으로 운행할 수 있도록 제도화하는 것이다. 대리운전 셔틀이 불법인 이상 이는 야간 이동권 개선의 대안이 될 수 없다고 보았다. 대리운전은 음주운전을 방지해 사람의 생명을 지키는 공익적인 일임에도 불구하고, 이들이 일하고 이동하기 위해 불가피하게 이용해야만 하는 셔틀에 자신들의 안전을 담보로 내거는 현실은 사회적으로도 불합리하다.

셔틀이 사실은 대안이 될 수가 없어요, 셔틀 자체도 돈을 목적으로 하니까 그러니까 대리기사들이 많이 움직이는 쪽으로 많이 있고, 완벽하게 우리가 요구하는 걸 다 할 수 없다고 생각해요. 셔틀도 말하자면 보험 처리도 될 수 있고 합법적인 근거를 마련해주면 좋겠어요. 옛날에 그런 적 있었거든요. (셔틀이) 남양주에서 서울 쪽으로 오다가 앞바퀴가 펑크 나서 차가 전복이 된 적 있었어요.

그때 대리기사 카페에서 모금을 해서 500만원해서 다친 분들, 그때 이사장님, 이사장님이 다친 사람들 막 이렇게 나눠 준 적 있거든요. 보험 처리 안 되다 보니까 말하자면 사고 당했어도 어떻게 보험 처리 안 되면 나만 억울하고 셔틀 자체가 그만한 능력이 있는 사람이 아니니까 셔틀도 보험 처리가 될 수 있는 합법적인 근거를 마련해주면 좋겠어요.

또한 이런 합법화를 통해 셔틀 운행 기사의 안정성 향상도 필요하다고 보았다. 부업 형태로 셔틀 운행을 하기 때문에 주간 업무의 피로가 누적된 상태에서 신호위반, 과속 운행을 할 수 밖에 없는 현실은 셔틀 기사, 탑승한 이동 노동자 그리고 야간에 이동하는 많은 시민들의 안전을 위협할 수 있다. 따라서 셔틀 기사들이 안정된 임금을 받으면서 안전하게 운행할 수 있도록 제도화를 통한 지원 방안 마련이 필요하다는 의견이다.

지금 셔틀 같은 경우가 합법적인 게 아니잖아요. 그리고 셔틀 운행하시는 분들이 이 셔틀만 전업으로 하는 게 아니라 낮에 다른 일도 하시면서 어린이집 차라든지 이런 거 하시면서도 하는 거 같아요. 이분들도, 그러다 보니까 이분들도 어떤 피곤하기도 하고 이 사람들이 어떤 그런 부분이 걱정이 돼요. 이분들이 전업으로 그 시간대만 나와서 그 일만 하면 좋은데, 그렇지 않고 그 일만 해서 소득이 안 되겠지. 더 벌어야 하니까.

다른 일을 낮에 하고 또 나와서 하시는 거 같아요. 그런 부분에 있어서 좀 정부에서 정책 지원을 한다 하면 그런 일 하는 사람에 대한 합법적으로 어떤 제도적으로 그런 걸 만들어야 하지 않나? 셔틀 기사들 셔틀 차량에 대해서, 차량도 만약에 차가 고장이 나든지 이 차가 안전한 것도 문제가 정원만 타도 문제인데 정원보다 항상 추가된 인원이 타니까 차량 상태라든지 되게 낙후한 게 많아요.

대체로. 제가 느낌상으로 봤을 때 이 사람들이 대부분 지역이라든지 수도권에 살면서도 일상적인 운전은 아니라고 신호등도 무시하고 가요. 자기가 다니는 구간을 정확하게 잘 알아요. 이 사람들은 신호는 무시하고 가요. 속도도 무시하고,

그런 부분에 대해서 이 사람들이 다 벌금을 내요. 걸리면 그런 부분 있는 걸 이 사람들이 자기네들은 그냥 어떻게든지 법을 피해가는 이런 맘으로 해요. 심리적으로, 안정적으로 할 수 있는 그런 게 필요하지 않나 생각이 들어요. 그 사람들을 탓할 수 없겠더라고.

두 번째는 심야 대중교통의 확대다. 특히 신도시를 중심으로 지역 내 심야 교통편 확충이 필요하다는 의견과, 현재 대리운전 셔틀 이용자들이 비용 부담을 하는 것과 같이 비용을 인상해서라도 심야 버스 운영을 확대하는 게 필요하다고 보았다.

대리기사들이 2동탄을 싫어했어요. 근데 H 버스가 운행하면서 대안이 되니까, 버스가 나오니까 지금은 훨씬 더 옛날보다 좋아졌죠. 그러니까 각 도시가 그런 것(지역 내 심야 버스)을 좀 마련되어 있으면 좋겠어요. (...) 오지들이 떨어진 데가 많다고. 모르는 기사들 대부분 많이 가거든. 한 번 가본다고. 경험 삼아서 해 보라고 했어. 오지도 한 번 가 봐야 해 기사들끼리도. 그런 데 필요한 거죠. 셔틀은 그런 거라고 생각해요.

광역버스 심야 3시간만 운영을 더 해라. 국가가 돈 줄게. 아니면 돈 받아라. 공고를 하고 사실은 공고를 하고 돈을 받는 한이 있더라도 나는 돌렸으면 좋겠어. 그 운행 수가 적더라도. 사실은 몇 명이 안 되더라도 아니면 버스를 줄여서라도 간극을 줄여야 하고. 그 돈은 국가나 서울이나 지방 자치단체가 되고 타는 사람이 일부 돈을 내는 거야. 우리가 택스비 3천 원 내듯이 돈을 내는 거예요 공짜로 원하는 거 절대 아니에요. (...)

3시 20분에 서울 가는 버스가 그걸 일명 심야 버스라고 하잖아요. 서울의 심야 버스처럼 운영을 하는 것이 가장 말 그대로 우리 안전하고 인간 대접도 받고 그리고 기사로서 뿌듯한 자부심도 느낄 거예요. 우리 손님을 데려다 줬는데 들어오는 버스가 있으면 이거는 좀 일부 오래된 기사님들은 콜 가격 다 떨어지겠다 이런 말도 하긴 해요. 그거는 그 사람들 뭣이고. 지금 있는 심야 빨간 버스 좌석을 잘 이용하면 새벽 첫 차 나올 때까지 계속 운행만 해주신다면 정말 감사하죠. 더할 나위 없어요. 물어 볼 것도 없어.

6) 셔틀 운행 방안 제안

면접자들에게 향후 셔틀의 합법적 운행 시 고려해야 할 사항들에 대해 질문하였다. 크게 배차간격, 승하차 규정 등 세부 운영 방안과 노선 설계, 비용 등의 방안들이 논의되었다.

① 셔틀 운행 형태

셔틀 운행 시 배차간격과 운행 코스, 탑승 방법 등의 체계화가 필요하다. 대체로 배차 간격은 30분 이내, 정해진 노선에 정해진 시간, 지정된 장소에서 탑승하는 형태로 운행하는 것을 희망했다. 그래야 예측 가능한 범위에서 일을 계속하거나 퇴근을 하는 것이 가능하기 때문이었다.

30~40분 많으면 그 정도인데, 큰 차로 한 번 다니고 배차 간격이 긴 것 보다는 개인적인 생각은 15인승짜리 두 대를 운행하는 게 효율적으로 운행 할 수 있다고 생각해요. 그리고 셔틀 탑승은 지정된 장소를 해야 한다고 생각합니다.

지금보다 짧아야 해요. 노선 길이랑 위치에 따라서 달라져야 할 거 같아요. 배차 간격이 30분이면 적당하지 않나? 제 생각은 그렇게 봐요. 버스가 떠났는데 1시간을 기다려야 하잖아요. 택트를 타기 위해서 기사들을 모아야 하는데, 그게 맞으면 빨리 움직이면 되는데요. 그게 안 맞을 때는 1시간을 그 자리에서 핸드폰만 쳐다 보고 있어야 하는 그런 경우가 생기거든요. 그리고 지정된 장소가 아니면 태우면 안돼요, 그게 최선이죠.

1시간은 너무 길어요. 지정된 장소에서 하는 게 맞는 거 같아요. 이런 부분이 있잖아요. A라는 지점, B라는 지점, C라는 지점을 가는데, 내가 B라는 지점에서 도착을 하니까 셔틀 지금 2시 30분 도착인데 내가 여길 도착하면 2시 35분이 될 거 같아요.

그러면 연락처를 다들 갖고 있어요. 어디 셔틀 어디 셔틀, 제가 좀 빨리 가는데 2~3분 늦을 거 같아요. 네 알겠습니다. 그 자리에서 조금 기다려도 가면서 여기 가서 내려주세요 저기 가서 내리고 그런 건 없어야 한다는 거죠. 물을 우리가 지키고 셔틀 하시는 기사 분들 그분들 맞춰져야 하고. 셔틀 기사는 (원하는 곳에) 잠깐 들어갔다 나오면서 3명 태우고 3천 원씩 받았는데 고마운 마음에 해줄 수도 있고, 근데 그러다 보면 어디는 해줬는데 누구는 안 해주고 이렇게 되다 보면 끝이 없다는 거죠.

대리기사들 어떻게 움직이냐 하면 셔틀 노선이 정해지면 그 노선을 따라서 수단과 방법을 따르지 않고 가요. 노선이 정해지지 않으면 기사가 어디로 이동 할 지 판단이 안 돼요.

최소한 30분은 되어야 돼. 30분 넘어가면 셔틀 의미가 없어. N 버스도 문제야. 30분 넘어가는 건. 셔틀을 기다리는 거보다는 N 버스를 기다리는 거 보다는 대리기사는 택시를 어떻게든 잡아서 중간에 시간을 아끼기 위해서 나오면 한 건을 더 할 수도 있으니까 움직이는 거야.

택시를 이용 할 수만 있으면 이용하면 좋은데, 그것도 쉽지 않으니까. 택트를 많이 이용하는 게 그거예요 셔틀이 기존에 위험해도 이용하는 게 과속을 하더라도 빨리 이동 시켜 준다는 거 때문에 기사들이 타는 거예요. 그게 굉장히 위험하거든, 내가 봐서는 일단 기사들이 많이 또 일하는 시간이 늘어나면 불법 셔틀은 만들어질 가능성도 있어요.

반면 30분 단위의 배차간격은 현실적으로 욕심이라고 보는 시각도 있었다. 이는 셔틀의 운행 범위에 따라서 달라질 수 있겠지만, 지역별 대중교통 첫 차 시간을 고려해 셔틀을 운행해야한다는 의견이었다. 또한 여름과 겨울같이 계절에 따라 배차 간격 등을 조정할 필요도 있다고 보았다.

셔틀을 한다면 배차간격도 여름하고 겨울은 다르게 해야 해요. 배차 간격은 저는 1시간 정도가 적당한 거 같고. 겨울하고 여름은 배차 간격을 조절 할 필요가 있고, 여름에는 배차 간격 길어도 되고 겨울에는 배차 간격이 짧았으면 좋겠고. (...) 버스 첫 차가 고양 파주 같으면 4시부터 20분 출발해요. 보통 차가 갔다가 나오면 1시간 걸리거든요. 실질적으로 보면

기사들 편의만 생각하면 짧으면 짧을수록 좋죠. 그런데 우리 욕심이지. 실제 하다 보면 마지막 셔틀은 거의 의미가 없어요. 대부분 기사들은 자기 방향으로 마지막 셔틀 타고 가든지 대부분 조금 기다리면 버스가 10~20분 내에 와요.

셔틀의 승하차 장소 지정에 대해 반대하는 목소리도 있었다. 대리운전 기사들의 특성 상 셔틀 방향으로 걸어서 이동하는 경우가 많으니, 셔틀 이동 경로에서는 언제든 탈 수 있고, 셔틀 탑승 중에도 손을 잡게 되면 가장 근거리로 이동하는 것이 필요하니 그 필요에 맞춰 자유롭게 하차할 수 있어야 편의성이 높아진다는 것이었다.

탑승 장소를 지정하게 되면 많이 불편합니다. 그걸 기사들이 계속 알아야 하고 거기까지 이동해야 하는데. 지금 셔틀 운행하는 거 비교하면 불편하죠. 내가 운행이 끝난 목적지에서 셔틀이 다니는 노선이다 하면 그 자리에 서 있으면 셔틀이 지나가면서 손 들면 바로 정거장에 관계없이 그때 그때 태워주고 내려주고 하거든요. 정거장 거기서만 태워주고 내려주고 하면 기사들에게 불편한 건 있죠.

셔틀 운영을 앱이 있든지 셔틀 운영을 우리가 운영 한다면 우리 정보나 전화번호를 다 줘서 이런, 이런 노선을 간다 하니까 만약에 이런 노선으로 움직이니까 거기서 멀리 떨어져 있으면 전화를 해라 그런 사람도 있어요. 셔틀 타 보면 기사들한테 전화 하거든요. 자주 이용하는 데는. 그런 식으로 융통성 있게 운영하는.

정해진 노선과 시간을 지키는 셔틀이 운행한다는 사실만으로 대리운전 기사들의 업무 반경이 한결 넓어질 수 있다며, 대리기사 개개인의 편의정보다는 정해진 것을 지켜야 한다는 의견이 다수였으며, 추가로 셔틀의 실시간 운행 정보를 제공해 편의성을 높일 수 있을 것이라는 제안이 있었다.

어플이 생겨서 정기적으로 운영을 하게 되고 그래야 표시가 돼요. 지금 버스 정류장 그대로 이용하면서 조금 이동 해야죠. 그래서 저쪽 정류장에 2시 32분에 도착을 하는구나. 내가 여기서 거기까지 걸어 갈 수 있겠구나. 판단이 되기 때문에 그 지점을 정하지 않으면 그게 또 어려워요. 융통성은 일부 극한에서. 용인을 해서 나오는 용인을 자주 이용하는 어떤 기사님들이 톡도 줘요. 우리가 사실 그게 필요한 게 아니잖아요. 원하는 건 대리기사 누구나가 내가 모르는 남양주를 갔을 때 셔틀이 아니라 심야 버스가 있다는 개념이 있으면 우리가 어딘가를 버스 타는 것처럼 찾아 가면 돼요.

② 셔틀 노선 설계

셔틀 노선에 있어 중요한 것은 심야 버스 등과의 효율적인 연계가 가능하도록 설계해야 한다는 점이다. 심야 버스가 움직이는 곳은 심야 버스를 이용하고, 심야 버스가 운행하지 않는 지역이나 심야 버스 운행이 중단된 시간 동안 셔틀을 이용할 수 있도록 노선과 시간을 설계해야 사회적 비용도 줄이고 효율적인 야간 이동이 가능할 것이라 보았다.

셔틀이 제대로 운행이 되는 방법은 N 버스가 환승 되는 지역을 중심으로 해서 셔틀이 움직여 주면 돼요.

안전하게 중복되지 않는 노선이 중요해요. 돈 들어서 했는데, 그게 버스하고 겹치면 아무 의미가 없는 거예요. 가능하면 서울시내 버스 돌아가는 노선하고 그 노선 피해서 안 다니는, 대표적인 게 지금 다른 데는 김포 저쪽 라인에서 나오는 라인은 서울까지 버스가 다녀요. 도봉 쪽에도 다니고, 그런데 고양 파주는 버스가 안 다녀. 유일하게. 그러니까 이런 노선, 노선을 보면 N 버스 노선이 있을 거 아니에요? N 버스가 있으면 기사들이 아쉬운 대로 타는데, N 버스 노선이 없는 지역은 선택의 여지가 없잖아. 그죠? 기존의 서울 노선 중에 N버스 하는 건 어려우니까 간극을 메워야 할 거 아니에요?

N버스가 메인 도로를 다닌다고 하면 셔틀은 그 길을 약간 벗어나서 대리기사를 태우되 가까운 지역으로 환승 될 수 있는 지역, 수원역 같은 데가 환승 지역이거든. 그쪽을 거쳐서 다시 돌아서 사당 같은 환승 지역이나 강남 같은 환승 지역을 통과 한다가 성남 쪽 환승 지역을 통과 한다가 이런 식으로 움직이는 게 가장 좋다고 하는 거예요 그래야 타고 내리고 하면서 편리한 대로 기사들이 편리하게 이용 할 수 있다는 거지. (...) 그리고 사람이 적은 지역은 노선이 적더라도, 사람이 많은 지역은 다른 노선에서 들어오는 차들이 합류하는 형태로 많은 인원을 수용할 수 있게 설계해야 해요.

지금 현재 심야 버스 N 버스라든가 수도권에서 서울 쪽으로 들어오는 버스가 있는 노선은 그나마 셔틀이 없어도 그런 것들 이용하면 되니까 문제가 안 되는데, 그런 노선이 안 겹치는 쪽에서 도저히 이동 수단이 없는 그런 곳에서 셔틀을 필수적으로 운행을 해주셨으면 좋겠고요. 그리고 이게 그러다 보니까 그런 부분들은 기사가 많지 않습니다. 어쩔 수 없이 적자 노선 운행을 해야 하는데, 그런 부분들이 대리기사한테 절실하게 필요한 거죠. 굳이 심야 버스가 다니는 노선이나 N 버스가 다니는 노선은 없어도 됩니다. 그 외에 지역에 필요한 부분을 찾아서 운행 했으면 하는 바람입니다.

또 한 가지 중요한 것은 셔틀 이용자들이 적은 오지로 연결되는 셔틀도 필요하다는 점이다. 경제적인 측면에서 부정적일 수 있겠으나, 앞서 심야 버스 이용 문제점에서 언급한 것과 같이 오지에 사는 시민들도 대리운전을 이용하고 이동을 할 수 있어야 한다는 측면에서 지원방안이 필요하다는 시각이다.

그리고 또 한 가지 중요한 건 셔틀은 기사들이 많이 모여 있는 곳만 움직이는 게 셔틀이에요. 그런데 진짜 셔틀이 필요한 곳은 기사들이 많이 없고 버스 노선도 없고 외진 곳에 필요한데, 타산이 안 맞으니까 셔틀 운행을 할 수가 없어요. 그런 부분에 있어서 지방자치단체, 국가, 대리회사 이런 데가 주체가 돼서 일부 지원을 해준다든가 그런 데서 돈을 받고 운행 한다가 적자가 날 수 있는데 그런 부분을 누가 어느 단체에서 지원을 해줘서 그렇게 해서라도 기사가 많이 없는 소외된 지역 그런 곳에 셔틀이 생겼으면 굉장히 좋겠다는 거죠.

그래도 셔틀은 필요하죠. 금액이 떨어지더라도 그래야 그쪽 지역 주민들도 서비스가 되는 거고. 그래도 오지는 또 있어요. 그럼요.

③ 셔틀 탑승 요금

셔틀 탑승 요금은 현재 운영되는 시스템과 같이 거리에 따라 2,000원~5,000원 정도로 책정된

다면 무난할 것이라는 의견들이 다수였다.

최저가 2천 원짜리 일까? 2~5천 원까지

지역마다 다르고 구간마다 다르고 보통 천 원짜리가 있나? 인천에서 모란 나오는데 5천원 주고 나오는데 고맙더라고. 지역에 따라서.

요금이 서로마다 느낌이 다르니까 딱 말은 못 하겠는데, 아시다시피 가까운 거리 천 원, 웬만하면 2천 원 멀면 3천 원. 거리가 정해져 있진 않아요. 불합리 한 거예요. 사실 그렇게 해서 생각해 봐요. 교보에서 일산 3천원 말이 되냐고? 말이 안 돼요. 예전에는 3천 원씩 했는데 지금은 그렇게 해서 안 된다고. 적어도 4~5천원 해야 하는데 문제는 그 이상이 넘어가면 기사들이 이용하냐? 안 한다는 거예요. 4천원 맥시멈이라고 5천원도 심리적인 압박감이 있다고. 나는 어떤 사람은 만 원이라도 관계없다 하는데 개인적인 사정이고, 벌써 5천원 되면 압박감이 있다고. 왜냐하면 5천원이면 어느 지역이든 기사 4명에서 택시로 2만원이면 쓸 수 있거든요.

운정 들어가면 운전해서 서울까지 나오려면 6천원 든다는 거야. 일산까지 3천원 일산에서 다시 3천원.

우리가 보통 분당이라든가 말하자면 일산에서 서울에 나오는 것이 보통 3천 원 정도 주거든요. 운정에서 일산 가는데 셔틀이 있을 때는 2천원 했거든요. 택시를 타면 차가 없으니까 3천원 주기도 해요.

요금이 기존 셔틀과 비교해서 거리 별로 따져서 현재 셔틀 받는 게 천 원 2천원 3천원 4천원 5천원까지도 있어요. 거리에 따라서, 그러니까 보통 평균 잡아서 장기 노선이 아니다 보니까 3천 원 정도가 적당하고 중간에 현재 운행하는 건 중간에 내리는 게 없잖아요. 3천원이면 적당할 거 같아요.

비슷한 의견이에요 기존에 있으니까 더 낮게 하면 당연히 좋죠. 기존에 그런 요금을 하고 있다는 얘기를 한 거예요.

④ 심야 취약노동자(이동노동자)와의 공동 이용 여부

현재 대리운전 셔틀은 대리기사들이 주로 이용한다. 하지만 간혹 새벽에 영업을 마친 식당 노동자들이 대리운전 셔틀을 이용한 적도 있다고 했다. 대리운전 셔틀이 야간 노동자들의 이동 수단으로 보다 폭넓게 활용될 수 있을지에 대해 면접자들에게 질문한 결과 대부분이 야간에 이동하는 취약 노동자들과 함께 이용하는 것이 필요하다고 보았다. 다만 대리운전 기사라도 음주를 했을 경우에는 탑승을 시키지 않는 등 규칙은 필요하다고 전제했다.

그분들이 타는 거에서 구태여 저거 하진 않아요. 일반인들이 타지 않는 게 기본 룰이기 때문에,

새벽 청소 노동자들. 그런 분들은 관계없죠.

같이 타도 괜찮아요. 그런데 이제 대리기사들 전용 셔틀은 대리기사들 전용 셔틀 나오면 안 되고 이동 노동자 셔틀 셔틀이라고 해서 이동 노동자는 누구든지 탈 수 있는 시스템으로 만들어야지.

할 수 있다면 하면 좋죠.

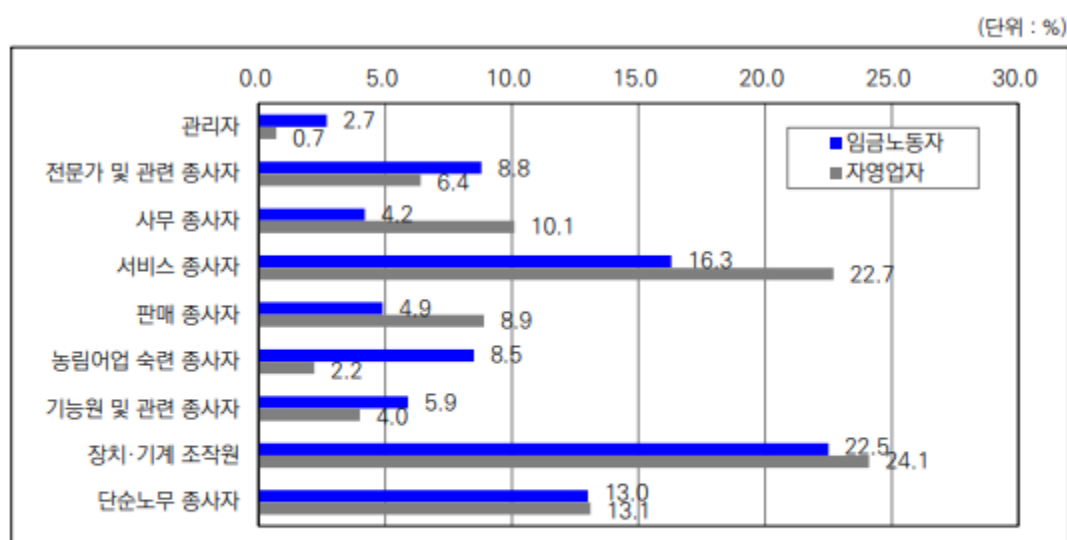
취약 노동자하고 같이 하는 거에 편성을 하고 ,, 취약 노동자 직군들이 많이 이용하지. 배달하는 사람 심야 시간에 하기 보다는, 가락 시장 가면 그때 퇴근 하고 출근하는 아줌마들 많아요. N 버스 타시는 분들 같이 이용했으면 하는 거죠.

(술 취한 대리기사는) 본인이 술을 드셨으면 택시 타고 가시면 되지. 그걸 술 드시고 퇴근하는 저기가 아니잖아요. 버스를 타시든지.

(술 취한 대리기사는) 같이 일하는 동료에 대한 배려가 없는 거지. 기본적으로. 일하는 작업장이잖아요. 셔틀도. 같이 일하는 동료 일하는 작업장이 자기가 쉬다고 술 먹고 온다는 얘기는 나는 그 사람 동료에 대한 배려가 없다고 보는 거예요.

야간 노동자들이 심야에 어떻게 이동하는지에 대해서는 심야 버스와 같은 대중교통이나 택시, 회사에서 제공하는 통근 버스 또는 자차를 이용할 것이라고 추측한다. 자문 의견에 따르면 지방의 산업단지에서 새벽 시간 도보로 퇴근을 하다 교통사고가 발생하는 경우도 종종 나타나고 있다. 따라서 심야 시간 노동자들의 이동권에 대한 보다 면밀한 파악을 통해 체계적인 정책 수립이 필요한 시점이다.

[그림 4-1] 직업별 야간 노동자 비율



주: 1) 자영업자와 임금노동자만을 대상으로 한 결과임.

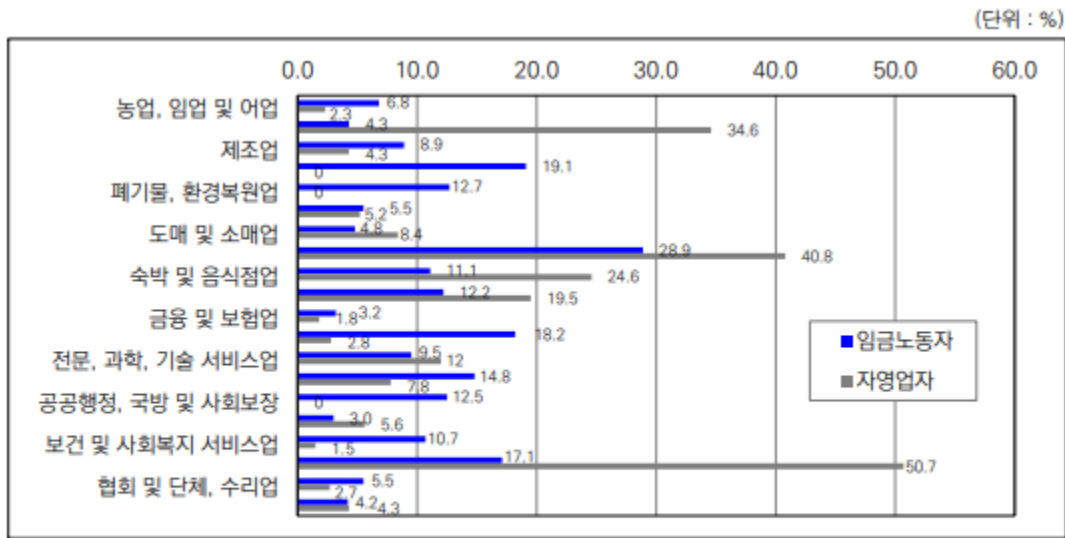
2) 가중치 적용.

3) '밤 근무'는 밤에만 2시간 이상 근무한다고 응답한 경우이며, '저녁 근무'는 저녁에만 2시간 이상 근무한다고 응답한 경우임.

자료: 안전보건공단 산업안전보건연구원, 「근로환경조사(2017년)」.

출처: 이승렬(2020)

[그림 4-2] 산업별 야간 노동자 비율



주: 1) 자영업자와 임금노동자만을 대상으로 한 결과임.
 2) 가중치 적용.
 3) '밤 근무'는 밤에만 2시간 이상 근무한다고 응답한 경우이며, '저녁 근무'는 저녁에만 2시간 이상 근무한다고 응답한 경우임.
 자료: 안전보건공단 산업안전보건연구원, 「근로환경조사(2017년)」.

출처 : 이승렬(2020)

제 5 장

야간 이동권 개선을 위한 정책 제언

1. 대리운전자 야간 이동권의 문제와 개선방안
2. 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 필요성과 기대효과

제5장 야간 이동권 개선을 위한 정책 제언

1. 대리운전자 야간 이동권의 문제와 개선방안

1) 대리운전자 셔틀과 야간 이동의 문제

대중교통이 멈춘 심야 시간에 광역시도를 넘나들면서 활동할 수밖에 없는 대리기사들은 상대적으로 저렴하게 이용할 수 있는, 일명 '대리 셔틀'이란 승합차를 이용한다.¹⁹⁾ 이는 대부분 불법적인 자가용 운행차량으로 사고가 나면 보험 적용도 못 받고 그 부담은 오롯이 대리기사 몫이 된다.

과속과 신호 무시 등 난폭 운전을 일삼기도 해서, 불안하면서도 다른 방법이 없이 어쩔 수 없이 이용하고 있는 실정이다. 2014년 8월에는 12인승 승합차(대리셔틀)가 분당의 한 교차로에서 빗길에 넘어져 가로등에 부딪혀 완전히 찌그러진 사고가 발생했는데, 사고 3시간이 지난 후에 사고차량의 구겨진 뒷좌석에서 46세 대리기사가 죽은 채 발견된 사건이 있었다.

대리셔틀은 중개업체의 대리기사 착취의 수단으로 활용되기도 했고, 업체 간 물고 물리는 복마전이 벌어지기도 했다. 그 과정에서 피해는 고스란히 셔틀을 운행하는 운전자와 대리기사의 몫이 되었다.

2016년 1월부터 10월까지, 착한대리OO조합은 여객자동차운수사업법의 개정으로 유상운송 처벌이 강화된다고 대리셔틀의 거점인 신논현역 사거리에서 대리셔틀 운전자에게 전단지를 배포하면서 착한대리OO조합의 소속이 되면 보호 받을 수 있다고 홍보를 했다. 300만 원 이상의 벌금을 맞을 수도 있다는 공포에, 수도권에서 운영되던 약 380대의 대리셔틀 중에 70%가 착한대리OO조합의 소속이 되었다.

이들은 가입하지 않은 30%의 대리셔틀 뒤를 따라가면서 동영상으로 촬영하여 불법 유상운송을 한다고 신고를 했다. 단순 신고이면 약 300만 원의 벌금을 물게 되는데, 동영상에 기록된 탑승 인원으로 수입을 추산할 수 있었기에 많게는 900만 원의 벌금을 맞은 셔틀운전자들도 있었다.

19) (업무형태) 광역대리 71%, 2015 이동노동자 지원방안 연구보고서, 서울노동권익센터

현행 여객자동차운수사업법 상 영업용이 아닌 차량이 운임을 받고 사람을 실어 나르는 것은 범법행위로 규정돼 있기 때문에 신고를 당한 대부분의 셔틀 운전자들은 대리셔틀에서 완전히 떠나버렸다. 주로 학원 차를 운전하는 이들이 야간에 4~5시간 운행을 하며 100만 원 정도의 부수입을 벌기 위해서 대리셔틀을 했는데, 벌금이 900만 원이었으니 뒤도 돌아보지 않았을 것이다. 30%의 대리셔틀이 없어지면서 촘촘하게 연결되던 셔틀 간의 연결이 무너져 대리기사들이 어려움을 겪었다.

착한대리OO조합은 회원제로 운영을 하면 법망을 피해갈 수 있다는 계산으로 셔틀에 RFID를 설치하고 대리기사에게는 회원카드를 발급하고 충전금을 입금하게 했다. 셔틀운전자에게는 비용을 제외하고 추후 정산하겠다고 했으나 15일에 17만 원 정도를 정산 받고 기름 값도 안 된다며 분통을 터트린 셔틀운전자도 있었다. 사전에 회원 가입을 하지 않은 대리기사들에게는 경기도 외곽 지역에서 한 겨울에 40분에 겨우 1대가 다니는 셔틀을 태워주지 않는 등 갑질을 일삼았다고 한다.

대리운전중개와 관제프로그램회사를 동시에 운영하면서 부산울산경남을 주 영업지로 삼았던 삼주트O콜이라는 회사는 수도권 진출을 위해 400대의 승합차를 수도권용 대리기사 셔틀로 배치하면서, 착한대리OO조합을 불법 유상운송으로 신고를 했다고 한다. 착한대리OO조합이 회원을 위한 서비스를 제공했다기보다 영업을 목적으로 회원을 가입시켰다고 보는 것이 타당하다며 기소가 되었고, 불법유상운송으로 판결이 났다.

삼주트O콜은 타다 이전에 타다의 방식으로 법망을 피해가려 했다. 렌터카의 운전자 알선 예외 조항인 여객자동차운수사업법 34조 및 동법 시행령 18조 조항은 11~15인승 승합차에 한해 운전자 알선할 수 있다는 점에 기대어 대리셔틀을 운행했다. 삼주트O콜은 초기에는 무료 운행을 하다가 이후 유료화를 했다. 셔틀 400대를 운행하는 비용은 한 달에 약 10억원 정도라고 한다.

삼주트O콜이 착한대리OO조합을 주저앉히고, 유료로 전환한 얼마 뒤 수도권 프로그램 사용률 87%인 로지O프트는 삼주트O콜 셔틀 노선 중에 핵심 노선 몇 군데에 무료셔틀을 운행했다. 결국 삼주트O콜은 셔틀을 모두 부울경으로 철수시켰다. 그 이후 로지O프트는 무료셔틀 운행을 중단했다. 이런 와중에 수도권 380대 정도였던 셔틀은 2018년에 약 100대로 줄어 들었다. 그리고 2020년 1월부터 시작한 코로나19로 인하여 셔틀은 더욱 줄어 들게 되었다.

카카오는 대리운전 시장 진출 당시 대리셔틀을 명문화하지는 않았지만 기사단체(협동조합, 노동조합)와 대리운전자들의 직업 환경을 개선하겠다는 내용을 포함한 업무협약을 했고, 구두상으로 무료셔틀을 도입하겠다고 약속했다. 카카오모빌리티로 분사를 하고 대리운전 시장에 진출한지 1년 반이 경과한 시점에서 무료셔틀은 사업성이 없다는 이유로 추진이 무효화 되었다. 타다도 티맵모빌리티도 대리운전시장에 진출하면서 셔틀에 대해서는 단 한마디의 언급도 없었다. 하지만 이들이

대리기사에게 제공하지 않는 건 셔틀뿐만이 아니라 대리기사의 일을 지원하는 정책 모든 것이다.

이에 반해 대리운전기사단체인 한국대리운전협동조합과 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부는 (재)한국플랫폼프리랜서노동공제회와 함께 심야 취약노동자를 위하여 야간 이동권과 쉼을 동시에 제공하고자 ‘이동형쉼터(무료셔틀)’ 8대를 올해 한시적으로 시범운영하고 있다. 우선 자체 시범사업을 통하여 정책의 필요성을 증명하고 정부와 공공의 지원을 이끌어 낸다는 계획이다. 음주운전을 실질적으로 해결하는 사회 공공서비스 역할을 하는 대리운전의 가치를 인정하고 대리기사의 심야 이동권을 확보하고 지원해야 할 필요가 있다는 것이다.

수도권 대리셔틀의 최근 몇 년간 상황을 지켜보아온 대리기사들은 대리운전 중개회사나 대리운전관계프로그램회사에 셔틀 운영권을 절대 줄 수 없고, 대리운전기사단체가 주도해서 운영하되 정부가 예산과 행정지원을 해야 한다고 한 목소리를 내고 있다.

2) 대리운전자 마이데이터와 공제회 중심의 야간 이동권 개선 방안

플랫폼기업은 플랫폼노동자가 생산하는 데이터도 독점하고 제공하지 않고 있다. 코로나19 긴급고용안정지원금 신청 시, 대리기사임을 입증하고 수입의 감소분을 증명하기 어려웠고, ‘노무 미제공 혹은 제공 사실확인서’를 플랫폼기업에서 고용관계가 아니라는 이유로 발급을 거부하는 등 정보를 독점하고 있는 플랫폼기업은 대리기사가 데이터를 생성하는 주체임에도 불구하고 자신의 근무이력마저 확인할 수 없게 만드는 등 공익적인 목적을 위해서도 데이터를 제공하지 않고 있는 상황이다.

반면, 노동공제회는 노동자들이 스스로 생산한 데이터를 주체적으로 관리하고, 데이터의 이동과 소유, 활용에 대한 주권을 갖는 마이데이터 분야와도 효과적으로 연계 가능하다. 온라인 플랫폼을 기반으로 움직이는 플랫폼 노동자들은 아직 자신의 노동활동을 통해 생산한 데이터에 대한 주권을 행사하기 어렵다. 플랫폼 노동자들이 자신들의 노동이력과 건강 데이터의 수집과 관리 주체성을 갖는다면 이는 이들의 노동환경과 건강권 개선에 있어 주요한 이니셔티브가 될 수 있다.

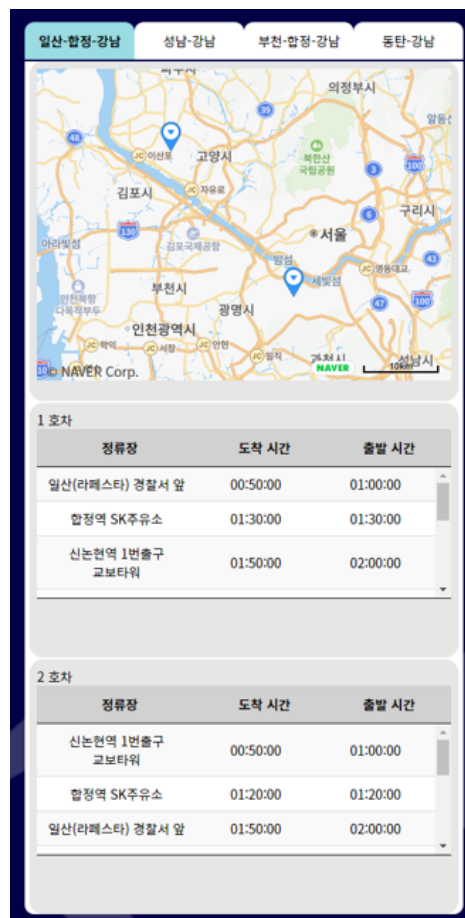
특히 공제회와 마이데이터의 연계는 공공형 플랫폼으로 나아가 노동이력이나 교육 이력, 건강 데이터를 통합 관리하고 이를 공공 영역에 제공함으로써 노동자들의 일 지원 체계 전반을 개선하여 노동환경의 개선으로 이어나갈 것이다.

플랫폼 노동의 공공형 플랫폼은 ① 노동이력관리, 이를 통한 건강관리 ② 수입관리, 이를 통한

신용대출 등 금융활동지원(현재 고리대금을 이용하고 있는 실정) ③ 안전운행 등 근무형태관리, 이를 통한 산재 사고율 관리, 보험 관리 ④ 직업교육, 이를 통한 경력관리, 전직 전환, 일자리 창출 등을 챙기는 플랫폼노동자의 데이터 주권을 실현하는 형태로 공공형 플랫폼을 구축하고, 일을 지원하는 체계로서의 역할을 기대할 수 있다.

(재)한국플랫폼프리랜서노동공제회의 회원 단체인 한국대리운전협동조합, 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부는 마이데이터기반 안심대리운전서비스로 과학기술정보통신부가 매년 마이데이터 실증서비스 8개 과제를 선정하여 보조금 10억 원 지원하는 사업의 2021년 수행기관으로서 대리기사의 산재된 운행이력과 수입내역 등을 통합 관리하는 공공형 플랫폼을 개발했다. 대리기사들은 대리운전 마이데이터 앱을 통하여 대리셔틀의 운행 정보를 실시간 지도로 확인할 수 있다.

[그림 5-1] 대리운전 마이데이터 앱



정류장	도착 시간	출발 시간
일산(라페스타) 경찰서 앞	00:50:00	01:00:00
합정역 SK주유소	01:30:00	01:30:00
신논현역 1번출구 교보타워	01:50:00	02:00:00

정류장	도착 시간	출발 시간
신논현역 1번출구 교보타워	00:50:00	01:00:00
합정역 SK주유소	01:20:00	01:20:00
일산(라페스타) 경찰서 앞	01:50:00	02:00:00

○ 취지

- 대리운전기사의 심야 이동권을 보장하는 공공형 셔틀 모델 제시
- 거점쉼터와 쉼터를 잇는 이동형 쉼터의 기능 제공
- 대리기사의 국민건강검진 체계로의 접근성 제고

○ 사업개요

- 주관 : (재)한국플랫폼프리랜서노동공제회, 한국대리운전협동조합, 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부, 연세대 의대(사회건강연구소)
- 운행기간 : 11/25 ~ 12/31
- 운행시간 : 01시~05시 (월~금, 토)
- 차량대수 : 8대
- 예상 참여인원 : 총 7,200명
- 운행지역 : ① 부천시 쉼터-합정-강남(신논현역)
② 성남시 쉼터-강남(신논현역)
③ 고양(일산 라페스타)-합정-강남(신논현역)
④ 동탄(남/북 광장)-강남(신논현역)
- 노선 및 실시간 운행 확인 : 대리운전 마이데이터 앱을 통해 제공
- 이동시 제공 서비스 : △쪽잠 환경 제공 △건강측정(스마트워치)
- 예산 : 2천3백만원(8대 운행 1개월 기준. 인건비 제외)

[그림 5-2] 이동형 쉼터 발차식과 셔틀 내부 제공 서비스



○ 평가(효과)

- 현장 대리운전 기사들의 반응은 폭발적이며, 한시적 사업에 대한 아쉬움이 큼
- 이동형쉼터와 연계된 기존 이동노동자 쉼터의 이용자 수 증가
- 셔틀 이용자들의 안정 시 심박수 완화 (건강증진 효과 검증)

○ 필요성

- 대리운전자는 취약노동계층이면서도 음주운전 사고 감소에 크게 기여하는 필수노동자들로써 공공 영역에서 이들에 대한 심야이동권의 보장이 필요
- 시범사업을 통해 더 많은 대리운전자들이 이동형 건강쉼터를 이용할 때 사업 효과와 기존 사회안전망과의 연계방안 마련을 위한 데이터가 축적될 수 있음

2. 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 필요성과 기대효과

1) 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 필요성

첫째, 대리기사의 심야 이동권을 확보하여 시민의 음주운전을 보다 효과적으로 예방한다.

둘째, ‘심야이동형건강쉼터’는 이동노동자 거점쉼터와 쉼터를 잇는 역할을 할 뿐만 아니라 이동형 쉼터로서 기능한다.

셋째, ‘심야이동형건강쉼터’는 심야 취약노동자에게 가장 접근성이 좋은 시설이므로, 심야 취약노동자를 국민건강보건체계로 유도하는 창구역할로서 기능한다.

넷째, 일을 지원하는 체계로서 오프라인 망을 구축하여 공공형 플랫폼 구축의 근간이 된다.

2) 심야 이동형 쉼터로서 대리셔틀의 기대효과

첫째, 대리기사의 심야 이동권을 확보하여 시민의 음주운전을 보다 효과적으로 예방한다. 일평균 약 479,000명²⁰⁾이 이용할 만큼 대중화된 대리운전은 음주운전을 예방하는 공익적 가치를 지녔음에도, 정제된 서비스로 이용자의 안전 욕구도 해소하지 못해 시장을 혁신적으로 개선해야 한다.

시민들의 대리운전 이용 증가는 음주운전을 미연에 방지함으로써 운전자와 일반 시민의 야간 운전 및 보행 안전을 향상시킬 수 있어, 음주운전 적발(890만원)이나 음주운전사고(6,243만원)로 인한 사회적 비용을 줄이는 효과를 낼 수 있다.²¹⁾ 즉 대리기사들이 좀 더 나은 환경에서 일하는 것은, 시민들이 좀 더 좋은 서비스를 제공받는 것으로 이어지는 것이다.

도시도 심야는 대중교통 취약지역으로 특히 도심 외곽은 심각한 수준이다. 맞춤형 교통복지에 초점을 맞춰 전북도, 국토부, 농림부가 도입한 농산어촌지역 ‘행복콜버스’ 대중교통 시스템처럼 도시노동자도 심야 시간은 대중교통 취약 상황에 놓이기에 같은 맥락으로 지원해야 한다.

20) 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구-국토교통부, 2014

21) 음주운전 단속과 처벌기준에 관한 입법 평가-한국법제연구원, 2010

[그림 5-3] 농어촌지역 행복콜버스



둘째, 지방정부가 설치하고 있는 거점형 이동노동자쉼터는 지역적인 한계를 가지고 있어서 이용자가 잘 늘어나질 않고 있고, 쉼터와 쉼터 간에도 연계가 거의 없다. 찾아가는 ‘이동형 쉼터(심야셔틀)’은 이동노동자 거점쉼터와 쉼터를 잇는 역할을 할 뿐만 아니라 이동형 쉼터로서의 역할로서 기능한다. 쉼터의 지역적인 한계를 극복하고 확대되는 효과가 있다. 실제로 거점형 쉼터를 이동형 쉼터(셔틀)의 터미널 역할을 부여하자 거점형 쉼터 하루 이용률이 5~10배 높아졌다.

또한, 31개 시군 중에 대도시형 쉼터 조성 여건이 되는 시군과 예산 등 사정이 여의치 못한 시군을 대상으로 하는 간소한 형태의 중소형 쉼터를 조성할 예정인데, 쉼터 사각지대, 소외지역 최소화하고, 대도시형 쉼터와 중소형 쉼터를 이어서 중소형 쉼터의 상대적인 결핍을 최소화하고, 공간 활용을 극대화 하는 방안이 될 수 있다.

[참고] 이동노동자 쉼터의 역할

1. 휴게공간,소통의 공간

- 동료를 사귀고 대화를 할 수 있는 공간. 사회로부터 고립되어 간다.

2. 복지프로그램,맞춤형 행정서비스 연계하는 허브

- 센터링크처럼. 쉼터에서 원하는 서비스로 복지서비스 23.0%, 가계/금융관련 상담이 15.6%

3. 노동자 주체 형성 지원

- 자조모임,커뮤니티,동호회,당사자단체 조직화 지원

※ 전국 쉼터 조성 현황

서울 강동구 이동노동자지원센터 (강동KT 맞은편. 천호대로175길 58, 3층)

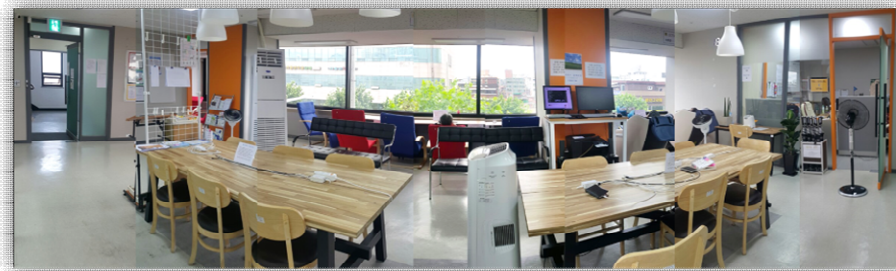
경기도 2019년 4곳 / 2020년 4곳 / 2021년 5곳 예정

광주광역시 상무지구 달빛쉼터

부산 서면 북개천 / 2020년 2개 / 2021년 2개 지역 예정

제주도 제주이동노동자 혼디쉼팡 (제주시청 후문)

※ 휴서울이동노동자합정쉼터



[참고] 쉼터 추진 현황

- 업무장소가 일정하게 정해짐이 없는 대리운전기사, 퀵서비스기사, 배달앱기사, 택배기사, 보험설계사, 학습지교사 등 주된 업무를 이동을 통하여 수행하는 이동노동종사자 및 특수고용직종사자, 노동취약업종 노동자를 주 이용자로 하는 '이동노동자쉼터(지원센터)' 조성되어 있음.
- 2016년 3월 전국최초 서울시, “休서울이동노동자 서초쉼터” 개소
- 2016년 9월 서울시『함께서울실천상』에 선정, 시책업무 추진 및 혁신적인 업무 개선으로 성과를 거둔 사업으로 선정(2017.10.4.)
- 2019년 9월 기초지자체 ‘강동구 이동노동자 지원센터’ 개소 등 전국으로 확산
- 休서울이동노동자쉼터 조성 현황

권역	개소	주요기능	위치	면적
서초쉼터(강남)	2016.3.	대리기사쉼터 (18시~6시)	서초구 사평대로 354 (서초동)	226㎡
북창쉼터(중구)	2017.6.	퀵서비스기사쉼터 (8시30분~20시)	중구 세종대로14길 38 (북창동)	333㎡
합정쉼터(강북)	2017.11.	대리기사쉼터 (9시~06시)	마포구 독막로5 (합정동)	165㎡

- 경기도는 도시형으로 2019년 4개, 2020년 4개를 개소, 2021년 5개소 조성 중
- 경기도 31개 시군에 중소형 이동노동자 쉼터 추진 중

권역	위치
수원 쉼터	수원시 팔달구효원로 265번길 18, 인계동 성보빌딩2층 (356.4㎡, 실78평)
성남 쉼터	성남시 중원구 성남동 4936번지 (면적 202.21㎡ / 61평)
광주 쉼터	광주시 중앙로 110, 5층 502호 (면적 195㎡/59평)
하남 쉼터	하남시 신장동 519-2(면적 200㎡/60평) 2층
부천 쉼터	상동역 인근상가, 길주로77번길 19-45 (231㎡, 70평)
광명 쉼터	철산동로 30번길 9(354㎡, 107평)
시흥 쉼터	신천천동로 7 (181.5㎡, 55평)
포천 쉼터	포천시 소흘읍 송우리 730-63(165㎡, 50평)

- ‘2020년 서울시 2차 노동정책 기본계획’에 따라, 서울시 25개 자치구 전체에 간이 이동노동자 쉼터 확대 조성 중

[참고] 2020년 서울시 노동정책기본계획 - 서울시 간이 이동노동자쉼터 사업 계획

간이 이동노동자쉼터		1자치구 - 1개소 설치·운영	
2021년 10개소	→	2022년 20개소	→
		2023년 25개소	→
		2024년 25개소	
구분	이동노동자쉼터(현재)	간이 쉼터 (확대)	
이용 대상	· 대리운전/퀵서비스/ 셔틀버스 기사중심	⇒ · 대리운전/퀵서비스/셔틀버스기사+배달노동자, 택배노동자, 학습지교사 등 모든 이동노동자	
구성 형태	· 건물 내 공간 임차 후 운영	⇒ · 공공주차장 및 공터 등 유휴지에 캐노피(방염) 및 컨테이너 형태 설치	
개선 사항	· 서울 내 5곳 운영 · 한정된 주차 공간 · 남성노동자 위주의 공간구성	⇒ · 자치구별 1개소 운영 접근성 강화 · 공공주차장 및 공터 내 주차장 확보 · 남녀노동자 분리 공간 분리	
운영 비용	· 연임대료: 3,000만원~6,600만원 · 운영인력: 2~3인 상주근무	⇒ · 설치비 및 운영비용 대폭 절감 (설치비) 캐노피(50만원), 컨테이너박스(600만 원), (운영인력) 1~2명 교대근무(공공일자리)	
운영 방법	· 서울노동권익센터 위탁운영	⇒ 자치구 공모사업으로 역할 분담 · (市) 설치비용 일부지원, 운영매뉴얼 마련 등 구별 2,000만원 내외 지원 · (區) 쉼터장소확보, 설치·운영 실무, 운영인력 (공공근로) 지원 등	

※ 2021년 4월 서울시 간이쉼터 자치구 공모 결과

도봉구, 서대문구, 성동구 지원 ⇨ 도봉구, 서대문구 선정

당초 계획은 자치구 10곳, 각 2,000만원 지원(총 예산 2억원)이었으나 응모 저조, 선정 자치구 요청으로 구별 5,000만원 지원으로 변경

셋째, ‘심야이동형건강쉼터’는 심야 취약노동자에게 가장 접근성이 좋은 시설이므로, 심야 취약노동자의 국민건강보건의체제로 유도하는 창구역할로서 기능한다.

야간노동은 발암물질과 같다. 세계보건기구(WHO) 산하의 국제암연구소에 의하면 야간노동 자체가 2급 발암물질이다. 전업 대리운전기사는 오후 7시부터 오전 5시까지, 즉 일몰에서 일출까지 일을 하는 것이 일반적이다. 야간노동은 우리 몸의 생체시계의 혼란을 가져와 호르몬 불균형을 가져오고, 이로 인해 수면장애, 심장질환, 위장장애 등을 발생시키며 암을 일으키기도 하는 발암물질과 같다. 하지만 이 사실을 아는 대리기사는 많지 않고, 설령 알아도 스스로를 더 많은 야간노동으로 내던지고 있다.

2014년 6월, 연세대학교 산업보건연구소와 한국대리운전협동조합이 공동 수행한 ‘대리운전기사의 직업환경 실태조사연구’에 의하면, 실제로 대다수의 대리운전기사가 불면증을 호소하고 있었다. 특히 설문대상의 73.49%의 대리운전 기사들은 중증도 이상의 불면증을 호소하였다. 대리운전 기사의 수면 건강은 대리 운전기사의 정신적, 육체적 건강에 중요한 요소이다. 뿐만 아니라 대리운전기사의 졸음이 결국에 대리운전을 이용하는 일반 시민들의 안전에도 심각한 위협이 될 수 있는 점에서 대리운전기사의 수면 건강은 중요한 문제이다.

노동자 건강 보호 체계는 국가, 사용자(사업주), 노동자의 삼각관계에서, 사용주의 책무와 근로자의 권리를 (산업안전보건법)을 통해 보호하고 있다. 그러나 사업주가 명확하지 않은 플랫폼 노동자는 보호 체계가 존재하지 않는다. 실제, 플랫폼 노동자는 아프지만 관리를 받지 않는 경우가 일반인구의 5배로 열악하고, 손상·사고, 심리적 취약성 등에 노출되어 있다.

플랫폼 이동 노동자들의 건강권은 그간 우리 사회의 기업 중심 복지 체제, 사업주를 가진 근로자 중심의 건강관리 체계가 새로운 유형의 노동자들을 어떻게 배제하는지에 대한 구조적인 한계를 보여준다. 예방적 차원이나 치료 차원 또는 직업·환경적 차원에서 플랫폼 노동자들이 일반 근로자들과 유사한 산업보건 서비스를 누릴 수 있는 법 제도적 환경 마련에는 많은 시간이 소요된다. 따라서 플랫폼 이동 노동자들의 건강권 개선을 위해서는 이들의 노동 특성을 고려하여 우선 실현 가능한 방법을 시행하는 것이 무엇보다 중요하다.

최근 노동조합과 협동조합 등 플랫폼 노동 종사자 권익 단체들이 중심이 되어 출범한 ‘노동공제회’는 노동자의 건강 증진을 주요 목적으로 하고 있다. 이는 플랫폼 노동 분야의 보건 서비스 주체를 종사자를 중심으로 전환하면서 기존의 종속 관계 중심의 보건 서비스 체계가 갖는 구조적 한계를 넘어서는 새로운 방향을 제시한다. 종사자 스스로가 조직한 단체에서 종사자들의 건강을 챙기는 것은 정보 접근성을 개선하고 명확한 욕구와 수요를 반영함으로써 산업보건 서비스 실현에 효과적이다.

따라서 플랫폼노동 등 비정형 노동 분야에서는 본격적으로 ‘노동공제회’를 통한 산업보건 제도

화를 고민하고 실현 가능한 모델을 모색할 필요가 있다. 즉 새로운 산업 환경 속에서 나타나는 노동자들을 낚고 느린 법체계와 보건체계에 구겨 넣는 대신에 새로운 산업보건 생태계를 조성하여 국민 보건체계에 편입하는 방안을 적극적으로 검토해야 한다.

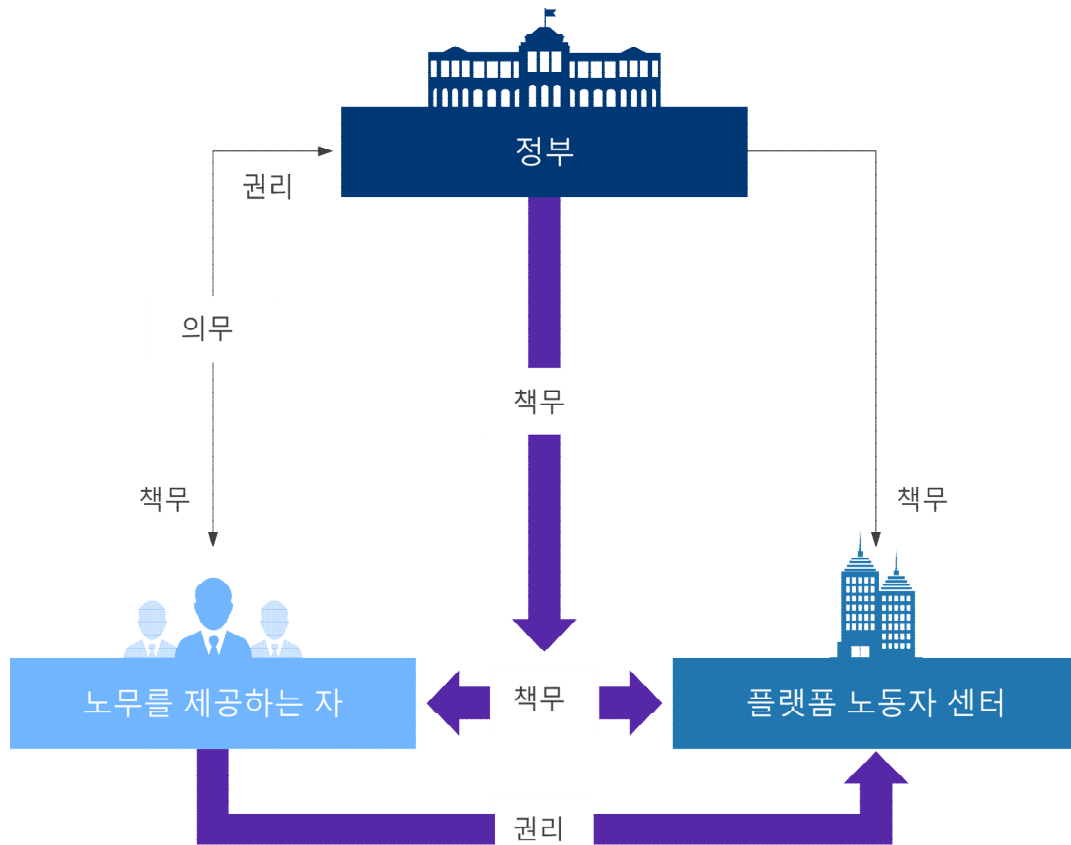
노동공제회 중심의 보건체계 접근성 향상 방안은 노동자들이 스스로 생산한 데이터를 주체적으로 관리하고, 데이터의 이동과 소유, 활용에 대한 주권을 갖는 마이데이터 분야와도 효과적으로 연계 가능하다. 온라인 플랫폼을 기반으로 움직이는 플랫폼 노동자들은 아직 자신의 노동활동을 통해 생산한데이터에 대한 주권을 행사하기 어렵다. 플랫폼 노동자들이 자신들의 노동이력과 건강 데이터의 수집과 관리 주체성을 갖는다면 이는 이들의 노동환경과 건강권 개선에 있어 주요한 이니셔티브가 될 수 있다.

[그림 5-4] 찾아가는 무료건강검진



자료 : 한국노동조합총연맹

[그림 5-5] 플랫폼노동자 건강보건관리 체계 제안



자료 : 플랫폼노동자 건강권 보호 (윤진하, 2021)

특히 공제회와 마이데이터의 연계는 공공형 플랫폼으로 나아가 노동이력이나 교육 이력, 건강 데이터를 통합 관리하고 이를 공공 영역에 제공함으로써 일 지원 체계 전반을 개선하여 노동환경에 따른 세밀한 건강 증진 프로그램 수립, 현장 중심의 직업안전교육 시행 등 직업 환경 개선도 가능할 것이다.

그리고 파편화 되어있는 플랫폼노동의 특성상 단절되고 소외되어 간다. 사회적 관계 회복을 위하여 정부는 플랫폼노동자의 주체형성을 지원해야 한다. 대리운전 등의 디지털 운전직은 진입 문턱이 낮고 개방적인 특성이 있어서, 누구나 쉽게 할 수 있다고 생각하지만 실제로는 그렇지 않다. 직무교육이 전무하다시피 하기에 적응하지 못하고 포기하는 경우 흔하다. 현장 중심의 교육과 실습을 통하여 좀 더 안정적으로 일자리에 적응하도록 지원하고, 지속성을 높이기 위한 팀학습 자조조직 지원에 나서야 한다.

넷째, 일을 지원하는 체계로서 오프라인 망을 구축함으로써 공공형 플랫폼을 구축하는 근간이 된다. 특히, 공제회와 마이데이터의 연계는 공공형 플랫폼으로 나아가 노동이력이나 교육 이력, 건

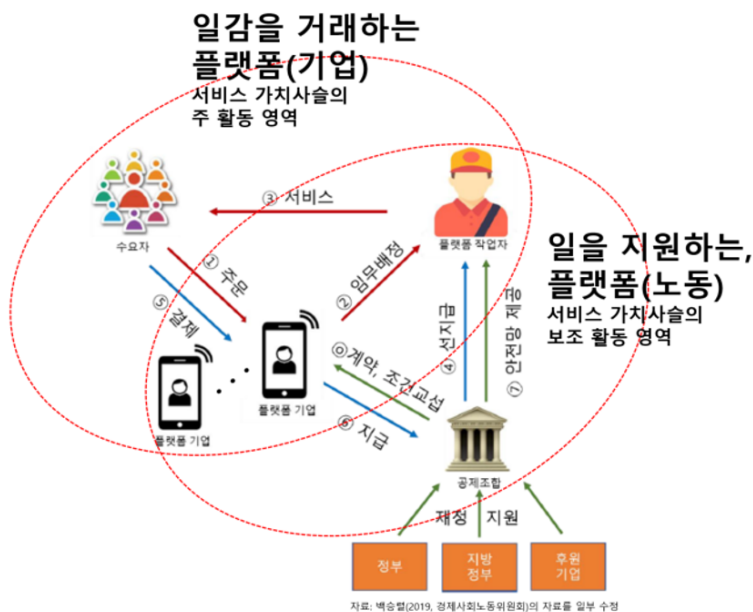
강 데이터를 통합 관리하고 이를 공공 영역에 제공함으로써 일 지원 체계 전반을 개선하여 노동환경의 개선이 가능할 것이다.

플랫폼노동의 공공형 플랫폼은 ①노동이력관리, 이를 통한 건강관리 ②수입관리, 이를 통한 신용대출 등 금융활동지원(현재 고리대금을 이용하고 있는 실정) ③안전운행 등 근무형태관리, 이를 통한 산재 사고율 관리, 보험 관리 ④직업교육, 이를 통한 경력관리, 전직 전환, 일자리 창출 등을 챙기며 플랫폼노동자의 데이터 주권을 실현하는 형태로 구축하고 일을 지원하는 체계로서의 역할을 기대할 수 있다.

플랫폼기업이 운영하는 일감을 거래하는 플랫폼은 서비스 가치사슬의 주 활동 영역이다. 플랫폼 노동자의 일을 지원 체계로서 플랫폼은 노동공제회가 주도하는 공공형 플랫폼으로서, 서비스 가치사슬의 보조 활동 영역이다. 두 가지 플랫폼이 공존하고 상생한다면, 플랫폼 노동자들이 좀 더 나은 환경에서 일하는 것은, 시민들이 좀 더 좋은 서비스를 제공받는 것이고, 플랫폼기업은 안정적으로 노동력을 공급 받을 수 있다.

새로운 경제사회문화생태계로서 사람 중심의 공공형 플랫폼 구축이 필요하다. ‘심야 이동형쉼터’는 온라인에서 일감을 받아서 일하는 플랫폼노동자들의 오프라인 관계망을 형성하는데 탁월한 기능을 하며, 공공형 플랫폼을 구축하는 근간이 된다. 노동공제회가 이를 추진하고 실현나갈 수 있도록 중앙정부와 지방정부는 적극적인 지원을 아끼지 않아야 한다.

[그림 5-6] 공공형 플랫폼 개념도



참 고 문 헌

- 김병관 외(2020). 모바일 데이터 기반 심야 모빌리티 특성 분석 연구. 경기연구원.
- 김시정·이재호 외(2018). 시민 이동성 증진을 위한 심야교통 현황 분석. 디지털경제·산업 육성. 서울디지털재단.
- 배중철(2021). 대리운전기사 심야 이동권 보장을 위한 토론편. 가사·대리운전 플랫폼노동자 노동권 확보 토론회 자료집. 동북권노동자종합지원센터.
- 백승렬 외(2019). 디지털 공유경제와 사회적 갈등 해소 방안 연구 - 모빌리티 업종을 중심으로. 경제사회노동위원회.
- 송명진(2021). 대리운전기사 심야 이동권 보장을 위한 토론편. 가사·대리운전 플랫폼노동자 노동권 확보 토론회 자료집. 동북권노동자종합지원센터.
- 송명진(2021). 한국플랫폼프리랜서노동공제회 설립의 의의와 역할. 제12회 아시아미래포럼(2021) 세션 6 플랫폼 노동의 건강권, 데이터 주권 그리고 경제주권. 한겨레경제사회연구원.
- 송제룡 외(2019). 경기심야버스 운행체계 효율화 방안. 정책연구 2019-25. 경기연구원
- 신동수·주연희(2021). 주요 선진국 위드코로나 정책 추진 현황 및 경제적 영향. 국제경제리뷰 제2021-24호. 한국은행.
- 윤진하(2021). 대리운전기사 심야 이동권 보장을 위한 토론편. 가사·대리운전 플랫폼노동자 노동권 확보 토론회 자료집. 동북권노동자종합지원센터.
- 윤진하(2021). 플랫폼 노동자 건강권 및 건강관리 체계 구축 방안. 제12회 아시아미래포럼(2021) 세션 6 플랫폼 노동의 건강권, 데이터 주권 그리고 경제주권. 한겨레경제사회연구원.
- 윤진하 외(2014). 대리기사의 작업환경 연구방법. 대한직업환경의학회 학술대회 논문집. 대한직업환경의학회.
- 이상국(2021). 대리운전 마이데이터를 활용한 공공플랫폼 구축 방안. 제12회 아시아미래포럼(2021) 세션 6 플랫폼 노동의 건강권, 데이터 주권 그리고 경제주권. 한겨레경제사회연구원.
- 이승렬(2020). 통계로 본 야간노동: 밤 근무, 생활 그리고 건강. 월간 노동리뷰 2020년 5월호. 한국노동연구원.
- 장진희 외(2021). 플랫폼 노동자 건강권 실태와 개선방안: 플랫폼 이동노동자를 중심으로. 한국노총중앙연구원.
- 장진희 외(2020). 플랫폼노동 종사자 보호를 위한 공제회 설립방안: 플랫폼노동 실태조사를 중심으로. 한국노총중앙연구원.
- 지상훈(2020). COVID-19로 인한 서울시 생활인구의 변화. 월간 노동리뷰 2020년 4월호. 한국노동연구원
- 홍상연·윤혁렬·유경상·연준형(2019). 서울시 대중교통 서비스 취약구간 평가방법 개발과 적용방안. 서울연구원.
- 카카오모빌리티리포트 2021(2021). 카카오모빌리티.
- 카카오모빌리티리포트 2020(2020). 카카오모빌리티.
- Smeds, E., McArthur, J., and Robin, E. (2017). Equitable transport provision for night-time workers in London. UCL City Leadership Lab Report. University College London: London
- 부산광역시의회(2019). 대리운전자 야간이동권 조례 제정을 위한 토론회 자료집. 부산광역시의회.

경기도 이동노동자 쉼터 설치 및 운영 조례

[시행 2019. 4. 29.] [경기도조례 제6127호, 2019. 4. 29., 제정]

제1조(목적) 이 조례는 이동노동자 쉼터의 건전하고 효율적인 운영과 시설관리에 필요한 사항을 정함으로써 이동노동자의 노동환경 개선과 복지증진에 기여하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다.

1. “이동노동자”란 대리운전기사, 택배기사, 학습지 교사 등과 같이 직업의 특성상 업무장소가 일정하게 정해져 있지 않고, 주된 업무가 이동을 통해 이뤄지는 노동자를 말한다.
2. “이동노동자 쉼터”란 이동노동자의 휴식 및 복지공간으로서 기능을 하는 공간을 말한다.

제3조(도지사의 책무) ① 경기도지사(이하 “도지사”라 한다)는 이동노동자 쉼터의 효율적인 운영과 활성화를 위하여 필요한 시책을 개발·시행하도록 노력하여야 한다.

② 도지사는 이동노동자 쉼터와 지역사회 기존 자원간의 결합 및 상생 할 수 있는 대책을 마련하도록 노력하여야 한다.

제4조(이동노동자 쉼터의 기능) 이동노동자 쉼터의 기능은 다음 각 호와 같다.

1. 이동노동자의 휴식 및 소통 공간 제공
2. 이동노동자들의 동호회 활동, 영화 상영 등의 문화 서비스 제공
3. 노무 및 취업 상담 등의 일자리·복지 서비스 제공
4. 이동노동 및 생활관련 교육 서비스 제공
5. 이동노동자의 이동수단 자가 정비 시설 제공

제5조(재정지원) ① 도지사는 이동노동자 쉼터 설치 및 운영하는 시·군에 대하여 예산의 범위에서 그 필요한 경비의 일부를 지원할 수 있다.

② 제1항에 따른 경비의 지원방법 및 절차 등은 「경기도 지방보조금 관리 조례」에 따른다.

제6조(시행규칙) 이 조례 시행에 관하여 필요한 사항은 규칙으로 정한다.

부칙 <2019.4.29.>

이 조례는 공포한 날부터 시행한다.

부산광역시민의 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호를 위한 조례안

의안 번호	666
----------	-----

발 의 연 월 일 : 2020. 4. 21.

발 의 의 원 : 노기섭 의원

찬 성 의 원 : 박승환, 최영아, 김민정, 문창무
윤지영, 배용준, 박흥식, 정상채
도용희, 곽동혁 의원 (10명)

1. 제안이유

시민의 심야 시간대 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호에 관한 사항을 규정하여 시민의 안전과 노동자의 권익 보호에 기여하고자 함.

2. 주요내용

- 가. 본 조례에서 사용하는 용어를 정의함. (안 제2조)
- 나. 시장의 책무를 정함. (안 제3조)
- 다. 시민의 야간이동 편의 증진을 위한 정책을 추진할 수 있음과 정책을 부산교통공사와 협의하여 추진할 수 있음을 규정함. (안 제5조)
- 라. 이동노동자 호출 플랫폼의 개발·운영에 관한 사항을 규정함. (안 제6조)
- 마. 사업자 및 이동노동자가 지켜야 할 준수사항을 작성·배포할 수 있음을 규정함.(안 제7조)

3. 참고사항

- 가. 관계법령 : 「산업재해보상보험법」 「여객자동차 운수사업법」
- 나. 예산조치 : 해당사항 없음
- 다. 기타 : 입법예고(2020...~. .)

부산광역시 조례 제 호

부산광역시민의 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호를 위한 조례안

제1조(목적) 이 조례는 시민의 심야 시간대 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호에 필요한 사항을 규정함으로써 늦게 귀가하는 시민의 안전과 노동자의 권익 보호에 기여함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 조례에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “이동노동자”란 「산업재해보상보험법」 제125조에 따라 계약의 형식에 관계없이 노동자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 사람중 업무가 특정 장소에 국한되지 않고 이동을 통해 이루어지는 노동자를 말한다.
2. “호출 플랫폼”이란 배송 및 대리운전 수요 정보를 수집하여 이동노동자에게 제공하고 호출에 응할 수 있도록 하는 프로그램을 말한다.

제3조(책무) 부산광역시는 시민의 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호를 위하여 필요한 제도와 여건을 조성하고 이를 위한 시책을 적극적으로 추진하여야 한다.

제4조(다른 조례와의 관계) 시민의 심야 시간대 야간이동 편의 증진과 이동노동자의 권익 보호에 관하여 다른 조례에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 조례에서 정하는 바에 따른다.

제5조(야간이동 편의 증진) ① 부산광역시장(이하 “시장”이라 한다)은 시민의 야간이동 편의 증진을 위하여 다음 각 호의 정책을 추진할 수 있다.

1. 심야버스 운행 관련 정책
 2. 「여객자동차 운수사업법」에 따른 기존 버스운송사업자의 노선과 중복되지 아니하는 버스의 운행에 관한 정책
 3. 그 밖에 시민의 심야 시간대 야간이동 편의 증진을 위하여 시장이 필요하다고 인정하는 정책
- ② 시장은 제1항제2호에 따른 정책을 「부산교통공사 설치 조례」 제3조제4호에 따라 부산교통공사와 협의하여 추진할 수 있다.

제6조(호출 플랫폼 구축·운영) ① 시장은 이동노동자를 상대로 하는 사업자(이하 “사업자”라고 한다)의 운송질서 교란행위 및 이동노동자에 대한 수익 부당 편취를 방지하며, 이동노동자의 효율적인 업무 수행을 돕는 등 권익을 보호하기 위하여 호출 플랫폼을 개발하여 운영하도록 노력하여

야 한다.

- ② 시장은 호출 플랫폼의 구축·운영에 관한 사무를 「지방공기업법」에 따라 부산광역시가 설치한 공사·공단에 위탁할 수 있다.
- ③ 제2항에 따른 수탁자는 호출 플랫폼 운영 수익금을 이동노동자의 권익 보호를 위한 사업에 사용할 수 있다.

제7조(준수사항 배포) 시장은 이동노동자의 업무에 대한 서비스의 질을 향상시키고 고객의 안전을 보호하기 위하여 사업자 및 이동노동자가 지켜야 할 준수사항을 작성하여 배포할 수 있다.

부 칙

이 조례는 공포 후 1개월이 경과한 날부터 시행한다.



보도자료

4차산업혁명의 큰길로 대한민국이 달려갑니다



보도일시	2021. 6. 8.(화) 조간(온라인 6. 7. 12:00)부터 보도해 주시기 바랍니다.		
배포일시	2021. 6. 7.(월) 09:00	담당부서	인공지능기반정책관 데이터진흥과
담당과장	양기성(044-202-6290)	담당자	김민경 사무관(044-202-6295)
유관기관	KDATA이종서 본부장(02-3708-5360), KDATA구은진팀장(02-3708-5380)		

“자신의 진료·유전체정보 분석해 암 위험도 예측하고, 여러 행정서류 모아 온라인 이사행정 구현한다.”

- 국민이 체감하는 디지털 뉴딜, 개인맞춤형정보(마이데이터) 실증서비스 8개 선정 -

□ 과학기술정보통신부(장관 임혜숙, 이하 ‘과기정통부’)는 산재된 개인 데이터를 모아 새로운 맞춤형 서비스를 제공하는 의료·공공·금융 등 **5개 분야 마이데이터 실증 과제(8개)**를 선정하였다고 밝혔다.

○ 과기정통부는 ‘19년부터 생활·교통 등 개인데이터 기반 금융상품 추천서비스, 응급상황 시 진료기록 공유서비스 등 **총 9개 분야 17개 마이데이터 서비스**를 발굴·지원하며 **전 영역 마이데이터 산업 활성화**를 추진해왔다.

○ 특히, 올해 실증 과제는 **금융, 의료, 공공 등 각 분야에서 확대 개방되는 개인데이터를 활용**하여 국민이 산재된 개인데이터를 한눈에 모아보고 **일상생활에서 편익을 직접 체감**할 수 있는 **마이데이터 서비스**를 중점 지원할 예정이다.

□ 지난 3월부터 실증서비스 과제 공모(3.19~4.27)가 진행되었으며, 총 200여개 이상 기관(업)이 참여하는 **28개 컨소시엄**의 신청을 받아 **의료·금융·공공·교통·생활소비 등 5개 분야 8개 과제**를 선정하였다.

□ 의료 분야의 경우, 보건복지부의 「**마이 헬스웨이**(의료분야 마이데이터) 도입방안」에 따라 **순차적으로 개방되는 공공건강·병원의료·개인건강 데이터**를 활용하여 **국민의 편익을 증진, 확대**해나갈 수 있는 서비스가 선정되었다.

○ 특히, 최근 출시된 '**나의 건강기록 앱**'을 통한 공공기관 의료데이터(건강보험공단, 심사평가원, 질병관리청)를 활용하여 유전체·임상정보, 라이프로그 기반 **암 위험도 예측서비스**와 인제대병원 등 10개 의료기관이 참여하는 **만성공괄병 집중관리서비스** 등을 개발할 예정이다.

□ 공공 분야는 각종 행정·공공기관에 산재되어 있는 개인정보를 모아 데이터셋으로 제공하는 행정안전부의 '**공공 마이데이터 서비스**'와 연계하여, **이사 및 전·출입에 필요한 공공 마이데이터셋***를 개발하고 온라인으로 **확정일자 발급 및 전입신고 서비스**를 제공한다.

* 공공 마이데이터셋 : 국민이 공공기관에 제출해야 하는 구비서류 중 필수 정보만 최소한으로 선별하여 하나의 꾸러미 형태로 제공해주는 서비스

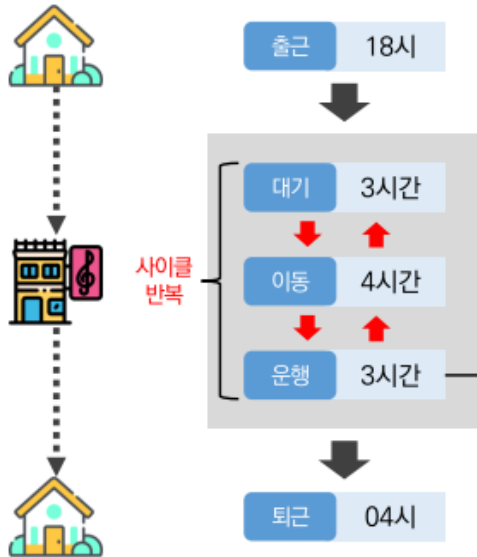
○ 이로 인해, **기존 공공기관 방문**을 통해 여러 행정서류를 발급받고 제출하는 **번거로움을 해소**하고, 신한은행 등과 연계를 통해 **전세대출 서비스 역시 비대면**으로 제공하며 국민의 **이사행정 및 대출심사의 편의성**을 증진할 것으로 기대된다.

□ 이 외에도 육군본부의 병역정보, 부대 출입정보 등 통합·관리를 통한 **군인전용 신원증명 및 결제서비스**, 20개 중·대형병원 **진료기록 공유서비스**, **대리기사 소득·운행이력 통합·관리 서비스** 등 국민 실생활 곳곳에서 편익 증진을 위한 서비스를 창출할 계획이다.

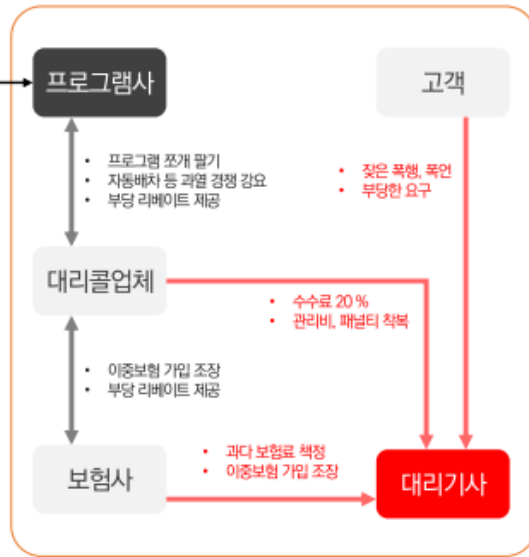
□ 과기정통부는 국민이 자기정보결정권을 실현하는 가운데 **자유로운 데이터의 이동과 다양한 마이데이터 혁신 서비스 창출**을 촉진하여 **국민 삶의 질 향상**에 기여할 수 있도록 실증사업 이외에도 사업화 컨설팅과 마이데이터 문화 조성에도 힘써 나갈 예정이다.

법제화되지 않은 대리운전 업계는 **데이터 독점**과 **일방적 착취**가 발생하는 악순환에 놓여있습니다.

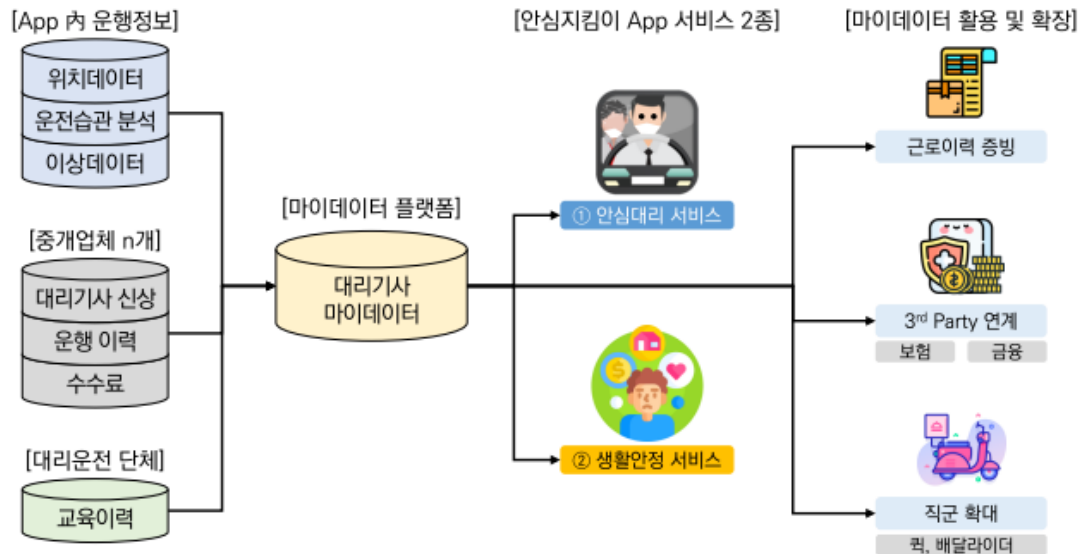
■ 대리기사 업무 사이클



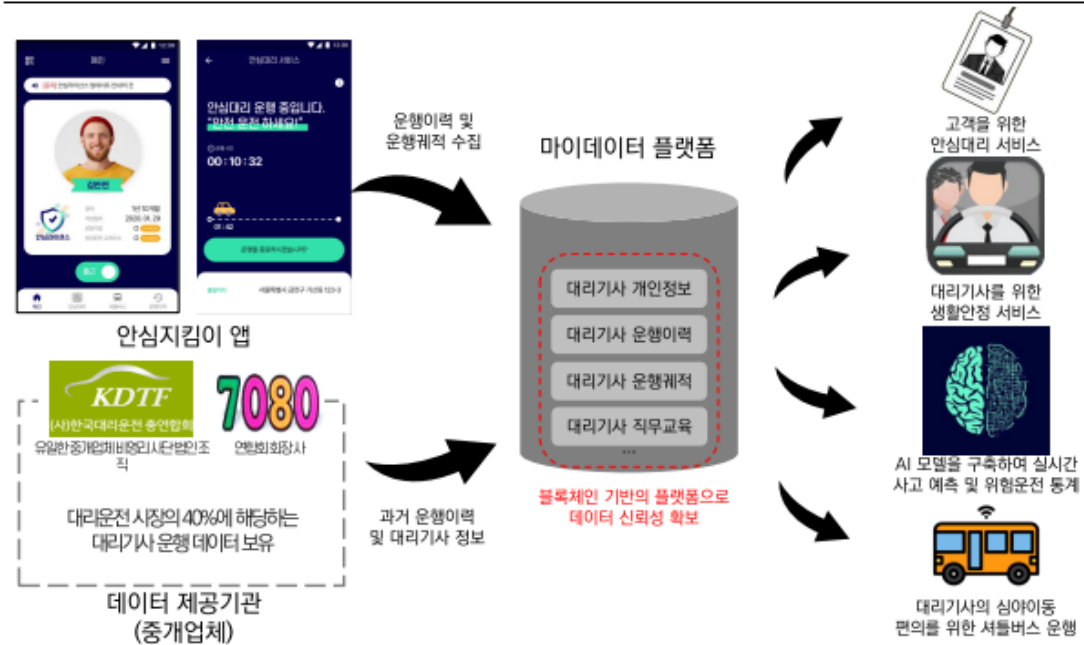
■ 대리운전 산업 구조



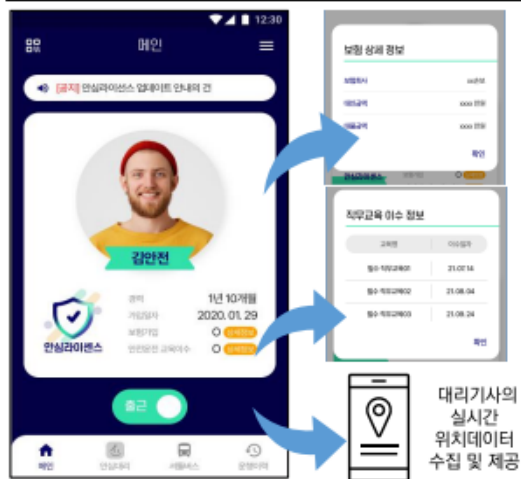
■ 마이데이터 서비스 개요도



■ 블록체인 기반 마이데이터 플랫폼 구조



■ 안심대리 서비스



■ 생활안정 서비스



① 이용 시민 측면

안전한 대리서비스 제공

② 대리기사 측면

보험 및 금융 서비스 지원

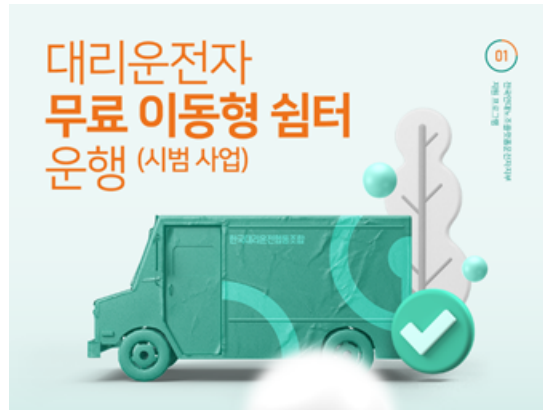
③ 사회적 측면

사회적비용 **연간 약 9,000억 원 감소**

④ 기업 및 시장 측면

정보의 비대칭 해소

○ 대리운전자 무료 이동형 쉼터 (셔틀) 운행



한국대리운전협동조합, 한국노총전국연대노조 플랫폼운전자지부, 한국플랫폼프리랜서노동공제회는 대리운전자 이동형 쉼터(무료 셔틀)를 시범 운영 중이다. 운행 시간은 월~금 01시~05시까지이며, (1) 일산-합정-신논현 (2) 부천 상동-신논현-합정 (3) 성남(모란)-신논현 (4) 동탄-신논현 네 가지 코스에 총 8대의 차량이 운행된다.

대리운전자 생활안정지원프로그램 홈페이지(k-driver.org) 및 앱(대리운전 마이데이터 안심대리)에서 가입 후 이용 가능하며, 실시간 운행 정보도 확인할 수 있다.

○ 대리운전자 무이자 또는 저금리 신뢰대출 지원



2013년 한국대리운전협동조합에서 시작한 무이자 신뢰대출을 전국연대노조플랫폼운전자지부와 함께 확대 시행한다. 본 사업은 서울시 불안정고용 노동자 긴급 소액융자사업으로 운영된다. 조합원 간의 추천 방식으로 1인당 최대 100만원 무이자 소액대출이 가능하며, 조합의 추천서로 이율 3% 최대 1,000만원 대출 상품도 지원하고 있다.

○ 대리운전자 응원이자 20% 적금 지원



한국대리운전협동조합과 전국연대노조플랫폼운전자지부는 한국플랫폼프리랜서노동공제회 회원사로서 조합원들의 응원이자 적금 상품 가입을 지원한다. 원금 월 10만원 납부 시 응원이자 연 24만원 지급한다.

○ 대리운전자 건강검진 및 치료비 지원



금융산업공익재단, 공공상생연대기금, 한국플랫폼프리랜서노동공제회, 연세대학교 의과대학, 녹색병원과 함께 대리운전자 건강검진도 지원한다. 1차 검진 후 보건관리자 상담에 따른 2차 검진이 이루어진다. 치료가 필요할 경우 자부담 최대 250만원에 상당하는 치료비로 지원하고 있다.

