대전광역시 이동노동자 쉼터사업을 위한 선행조사

□ 조사목적

- 대전광역시의 이동노동자의 현황과 노동조건 실태를 파악하기 위함.
- 이동노동자의 처우개선과 노동환경 개선을 위한 정책적 연구를 제시함.
- 주요 도심에서 이동노동 종사자와 취약계층 노동자가 이용할 수 있는 쉼터 설립과 운영에 대한 정책적 연구를 제시함.
- 이동노동자를 위한 다양한 종합지원방안을 검토하고 지방정부의 노동정책 수립과 사회적 역할모델을 제시함으로서 노동존중사회 실현.

□ 조사대상

- 대전지역 이동노동자 4개 업종
  (대리운전, 퀵서비스, 셔틀버스, 여성이동(방과후/학습지/다문화가정방문)

□ 조사기간

- 2021년 2월 15일부터 - 4월 30일까지

□ 조사방법

- 온라인 및 오프라인 자기기입식 설문조사

□ 조사결과

대전광역시 이동노동자 노동환경 실태조사 결과			
	대상 노동자 수		
직 군	설문조사	개별면접	계
퀵서비스기사	104명	5명	**총 496명** (개별면접 20명)
대리운전기사	128명	5명	
셔틀버스등 기사	141명	5명	
여성 이동노동자	123명	5명	

연 구 요 약 문

□ 대리운전기사의 노동실태와 특성

ㅇ 대리운전 업체 및 프로그램

- 대리운전 사업체는 시장 진입에 제도적 장벽이 없어, 사업자등록만으로 설립할 수 있음. 대전의 경우, 약 42개 업체가 운영 중이고 그 중 대부분은 영세업체로 별도의 상담원 없이 소수의 대형업체를 매개로 오더를 받고 있음.
- 대리운전의 매칭은 고객이 대리운전업체에 연락을 하면, 해당 오더를 프로그램상에 등록하고, 이를 기사가 선택하여 수행하는 방식임. 따라서 프로그램의 이용이 필수임.
- 대전의 대리운전 프로그램 점유율은 카카오(34.2%), 콜마너(31.7%), 로지(21.0%), 아이콘(11.9%) 순으로 나타남. 타 지역에 비해 콜마너를 비중이 높은 것이 대전 지역의 특징.

ㅇ 요금 및 지출비용

- 대전의 대리운전 기본요금은 1만원으로, 인근 전주, 청주, 천안과 비교해도 낮은 수준임. 이는 대리운전 수요대비 대리업체 및 기사의 과잉공급으로 인한 결과라고 볼 수 있음.
- 대리운전기사는 소득에서 업체수수료(건당 20~25%), 프로그램 이용료, 보험료, 교통비 등을 지출해야 함. 여기에 업체에 따라서 보증금, 관리비 등의 추가적인 지출이 요구됨.
- 대리운전기사는 업체 수수료에 더해 프로그램사에도 월 1만 5천원의 이용료 지불해야 하면 평균적으로 기사 개인당 3.32개의 배차프로그램을 이용.
- 프로그램사와 대리운전업체의 역할을 통합한 카카오 대리 플랫폼의 경우 프로그램 사용료 없이 건당 수수료 20%만 청구.

ㅇ 인구학적 특성

- 본 조사에 참여한 대리운전기사는 총 128명으로 이중 남성이 96.1%로 압도적인 비중을 보였으며, 평균연령은 56세로 20/30대는 3.2%에 불과하였음.
- 학력은 고졸 이하가 42.1%로 가장 높았고, 이어 대졸이 34.9%를 차지함.
- 기혼자 비율이 85.2%로 높은 가운데, 49.6%가 자녀가 중학생 이상이라고 응답하였으며, 자녀가 없다는 응답도 47.8%를 차지함.
- 주된 생계부양자는 본인이라는 응답이 84.4%로 가장 높았음.

ㅇ 본업여부와 평균종사기간

- 설문조사 참가자 중 81.0%가 본업으로 대리운전에 종사한다고 답했고, 전체 소득에서 대리운전이 차지하는 비중은 81.6%, 평균 종사기간은 7.7년으로 나타남.
- 설문조사에서 번화가가 많은 유성구와 서구에서 활동하는 비중이 높은 것으로 나타남. 면접조사에서도 유성온천역 인근과 둔산동이 주요한 활동거점임을 확인.

ㅇ 이전 일자리 경험 및 일자리 정보 획득 경로

- 이전 일자리 경험으로는 자영업의 비중이 55.9%로 가장 높으며, 이어서 정규직 19.7%, 비정규직 10.2% 순이었으며, 경제활동을 하지 않았거나 특수고용이었던 경우는 각각 7.1%임.
- 현업에 종사하게 된 일자리 정보는 74.8%가 '지인, 친구, 친인척 등'을 통하여 얻은 것으로 나타남.

ㅇ 노동시간

- 일주일에 평균 5.92일을 일하고 있으며, 하루 평균 근무시간은 7.80시간, 이 중 대기 시간의 비중은 44.37%를 차지함.

ㅇ 주요 이동수단

- 오더 수행이후 다음 콜 혹은 거점으로의 이동을 위한 수단은 도보를 통한 이동의 비중이 55.1%로 가장 많았고, 이어서 전동보드 30.7%, 대중교통 10.2% 순이었음.

ㅇ 계약방식

- 2%만이 근로계약을 체결하고 있으며, 67%가 "프로그램 사용/등록'으로 대체라고 응답함. 또한 12.5%만이 문서로 된 계약서를 교환하였음.
- 계약기간은 별도로 정하지 않았다는 응답이 82.0%로 매우 높은 반면, 고용보험 및 산재보험의 가입률은 각각 7.2%와 4.1%로 매우 낮음.

ㅇ 정체성 및 집단적 이해대변

- 스스로를 노동자에 가깝다는 점수(3.59점)가 개인사업자에 가깝다는 점수(2.50점)보다 높았으며, 업무 자율성에 관한 항목들이 대체로 3점 이상으로 비교적 높게 나타남.
- 부당한 처우에 대한 대응(복수응답)에서는, 그냥 참는다는 응답이 88%로 가장 많았고, 이어서 업체에 알린다는 응답이 16.8%로 많았음.
- 집단적 이해대변체의 필요성에 대해서는 필요하다는 응답이 92.1%으로 압도적으로 높았고, 선호하는 대변단체의 형태으로는 노동조합을 선택한 이들이 70.9%로 가장 많았음.

ㅇ 노동조건 만족도

- 일 자체에 대한 만족도(2.79점)를 비롯하여 대부분의 노동조건 만족도 지표에서 2점대의 낮은 수치가 나옴, 특히 직종의 장기적 전망은 1.98점으로 매우 낮았음.

ㅇ 근로조건 개선을 위해 필요한 방안(복수응답)

- 대리운전 종사자의 71.0%가 '수수료 인하'를 최우선적인 개선 방안으로 선택하였고, 이어서 '노동자 권리보장'(44.4%), '갑질근절'(32.3%) 순이었음.

ㅇ 이동노동자 쉼터

- 이동노동자들의 휴식공간에 대한 질문에서는 특정한 휴식 공간보다는 '야외'에서 대기나 휴식을 취한다는 응답(80.5%)이 가장 많았음.
- 쉼터의 필요성에 대한 질문에 4.38점으로 긍정적인 응답이 비중이 월등하게 높았음.
- 적절한 쉼터의 설치 공간에 대해서는 유성온천이나 둔산동 같은 번화가에 대한 선호 비중이 81.5%로 높게 나타남.
- 선호하는 쉼터 이용시간은 평균 오후 5시에서 새벽 6시 사이로 저녁에서 새벽시간대를 선호
- 쉼터의 규모에 대해서는 소규모 공간을 여러 지역에 설치(85.5%)하는 방안을 선호.
- 쉼터 프로그램에 대한 선호 (복수응답 가능) 는 법률지원(69.8%), 복지서비스(50.0%), 소통 및 조직화 지원(26.2%) 순으로 나타남.

□ 퀵서비스기사의 노동실태와 특성

ㅇ 퀵서비스업체 및 프로그램

- 대전의 퀵서비스 시장에서는 점유율 1위 업체와 다른 중소업체연합 간의 경쟁 구도를 이루고 있고, 1위 업체의 저가정책으로 인해 배송운임이 정체된 상황임.
- 퀵서비스의 매칭은 고객이 퀵서비스 업체에 연락하면, 해당 오더를 프로그램상에 등록하고, 이를 기사가 선택하여 수행하는 방식임. 따라서 대리운전과 마찬가지로 프로그램 이용이 필수적임.
- 대전지역의 퀵서비스 기사는 대전 시내를 운행범위로 하는 지역 퀵기사가 63.5%로 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 광역 퀵기사가 19.2%, 지역/광역 병행이 8.7% 순이며, 월급기사가 1.9%로 소수 존재하고 있음.

ㅇ 요금 및 지출비용

- 대전의 퀵서비스 기본요금은 오토바이 배송은 5천원, 차량배송은 1만원 수준으로 , 선두업체의 저가정책으로 타지역보다 낮게 유지되고 있음 .
- 운송요금은 수화물의 무게와 운송거리에 따라서 기본요금에 추가금이 부과되는 방식으로 책정.
- 퀵서비스 기사가 업체에 지급하는 수수료는 운송요금의 20% 정도이며, 여기에 더해 프로그램 사용료, 유류비, 차량유지비, 보험료 등의 지출이 추가 .

ㅇ 인구학적 특성

- 설문조사에 참여한 총 104명의 퀵서비스 기사는 중 남성이 87.5%로 높은 비중을 보였으며, 평균 연령은 48세로 50대의 비율이 40.2%로 가장 높은 가운데, 20·30대도 22.5%를 차지하는 등 전연령대에 비교적 고르게 분포.
- 학력은 고졸 이하 종사자가 44.7%로 가장 많았고, 이어 대졸이 30.1%를 차지함.
- 기혼자 비율이 77.9%로 높은 가운데, 52.9%가 자녀가 중학생 이상이라고 응답하였으며, 자녀가 없다는 응답도 37.2%를 차지함.
- 주된 생계부양자는 본인이라는 응답이 74.0%로 가장 높았음.

ㅇ 본업여부와 평균종사기간

- 73.0%가 본업으로 퀵서비스업에 종사한다고 답했고, 전체 소득에서 퀵서비스업을 통한 수입이 차지하는 비중은 66.5%로 나타남.
- 평균 종사기간은 3.9년으로 타 이동노동직종 및 다른 지역 퀵서비스 기사에 비해 낮게 나타남.
- 활동지역은 대전 전지역에 고르게 분포하고 있음.

ㅇ 이전 일자리 경험 및 일자리 정보 획득 경로

- 퀵서비스 업종으로 진입하기 직전 일자리는 자영업의 비중이 36.4%로 가장 높았고, 이어서 비정규직 22.2%, 정규직 21.2% 순으로 나타남. 경제활동을 하지 않았거나 특수고용이었던 경우는 각각 11.1%와 9.1%였음.
- 퀵서비스 업종으로의 진입경로는 '지인, 친구, 친인척 등의 소개'가 53.1%로 가장 높았고, 구인모집 전단지(14.3%)나 취업사이트(14.3%)를 이용하는 비중도 상대적으로 높았음.

ㅇ 노동시간

- 대전의 퀵서비스 기사들은 일주일에 평균 5.37일을 일하고 있으며, 하루 평균 근무시간은 8.47시간, 이 중 대기 시간의 비중은 43.4%로 나타남.

ㅇ 계약방식

- 8%만이 근로계약을 체결하고 있으며, 54%가 "프로그램 사용/등록'으로 대체함이라고 응답함. 35.7%만이 문서로 된 계약서를 교환하였음.
- 계약기간은 별도로 정해지지 않았다는 응답이 91.0%로 대부분을 차지하였고, 고용보험 및 산재보험의 가입률은 각각 29.2%와 42.3%로 나타남.

ㅇ 정체성

- 스스로를 노동자에 가깝다는 점수(3.63점)가 사업자에 가깝다는 점수(3.10점)보다 높았지만, 그 차이는 다른 이동노동직종에 비해 낮게 나타남.
- 부당한 처우에 대한 대응(복수응답)에서는, 그냥 참는다는 응답이 74.8%로 가장 높았고, 업체에 알린다는 응답이 40.8%로 뒤를 이음.
- 대변단체의 필요성에 대해서는 필요하다는 응답이 57.7%으로 타업종대비 필요성을 낮게 느끼고 있으며, 대변단체의 형식으로는 공제회 등의 자발적 모임(45.2%)을 선호.

ㅇ 노동조건 만족도

- 일 자체에 대한 만족도(3.27점)를 비롯하여 보상 및 업무관리 방식 등에 대한 만족도는 3점 이상으로 높은 편이었으나, 근무환경이나, 강도, 미래 전망 등에 대해서는 2점 이하의 부정적인 반응이 나타남.

ㅇ 근로조건 개선을 위해 필요한 방안(복수응답)

- 수수료 인하가 44.7%로 가장 높았고, 이어서 노동자 권리보장(39.8%), 쉼터 확대(38.8%), 분쟁해결 절차마련(32.0%) 순이었음.

○ 이동노동자 쉼터

- 이동노동자들의 휴식공간에 대한 질문에서는 특정한 휴식 공간보다는 '야외'에서 대기나 휴식을 취한다는 응답(44.2%)이 가장 많았고, 업체가 제공해준 휴게실이 35.6%로 뒤를 이었음.
- 이런 맥락에서 쉼터의 필요성에 응답자의 다수인 73.8%가 긍정적인 응답을 하였음.
- 쉼터의 적절한 설치 지역은 유성온천이나 둔산동 같은 번화가에 대한 선호가 61.3%로 높았고, 원하는 쉼터 이용시간은 평균 오전 11시에서 오후 6시 사이로 나타남.
- 쉼터의 설치 규모에 대해서는 소규모 공간을 여러 지역에 설치(82.5%)하는 방안을 선호하였음.
- 선호하는 쉼터 지원 프로그램은(복수응답) 복지서비스(60.4%), 법률지원(42.6%), 주거/금융지원(33,7%), 여가/문화 활동지원(21.8%) 순이었음.

□ 셔틀버스기사의 노동실태와 특성

○ 셔틀버스 서비스 개요

- 셔틀버스는 학원이나 유치원과 같은 교육기관 또는 회사나 공공기관이 통학 및 출퇴근 용도로 운영하며, 셔틀버스 기사는 해당 조직과 직고용 또는 위탁방식으로 계약을 하고 운송서비스에 대한 임금 또는 운임을 수령 .
- 대체로 지인이나 중개사무소를 통해서 일터를 소개받거나 일감을 수주하며, 후자의 경우 일정 금액의 수수료를 지급하는데, 이는 명확한 기준이 없고, 일감의 질(운임, 운행거리, 위치 등)에 따라 달라짐.

○ 요금 및 지출비용

- 셔틀버스 운행에 대한 보상은 운행 횟수 또는 운행 일자에 따라 산정 . 별도의 수수료가 존재하지는 않지만, 운임 자체가 거의 인상되지 않는 상황.
- 개인 자가용으로 운송업무를 수행하는 것은 불법이기 때문에, 영업용 차량으로 등록해야 하지만, 이 경우, 추가비용이 발생하기 때문에 상당수가 자가용으로 운행하고 있으며, 법적 문제를 피하기 위해 유치원이나 학원의 소유의 지입차량으로 등록해 운행하기도 함.
- 유류비, 차량유지비, 보험료 등을 자기부담.

○ 인구학적 특성

- 본 조사에 참여한 셔틀버스기사는 총 141명으로 이중 남성이 90.1%로 높은 비중을 차지하며, 평균연령은 59세로 60대 이상이 51.4%로 가장 많았고, 20/30대와 40대는 각각 0.7%와 8.6%에 불과하였음.
- 학력은 고졸 이하가 61.8%로 가장 많았고, 이어 대졸이 27.2%를 차지함.
- 기혼자 비율이 97.9%로 높은 가운데, 64.0%가 자녀가 중학생 이상이라고 응답하였으며, 자녀가 없다는 응답이 31.3%를 차지함.
- 주된 생계부양자는 본인이라는 응답이 82.9%로 가장 높았음.

○ 본업여부와 평균종사기간

- 95.0%가 본업으로 셔틀버스 운송업에 종사하고 있으며, 전체 소득에서 본업이 차지하는 비중은

83.0%, 평균 종사기간은 13.6년으로 타분야 대비 가장 높은 종사기간을 보임.

- 활동지역은 주로 서구와 중구에 집중된 것으로 나타남.

ㅇ 이전 일자리 경험 및 일자리 정보 획득 경로

- 이전 일자리 경험으로는 자영업의 비중이 41.3%로 가장 높으며, 이어서 정규직 25.4%, 비정규직 15.2% 순이었으며, 경제활동을 하지 않았거나 특수고용이었던 경우는 각각 5.1%와 13.0%임.
- 현업에서의 일자리 정보는 '지인, 친구, 친인척 등'을 통하여 얻는 비중이 81.7%로 매우 높은 비중을 보임.

ㅇ 노동시간

- 노동시간은 일주일에 평균 5.34일을 일하고 있으며, 하루 평균 근무시간은 8.16시간, 이 중 대기시간의 비중은 38.10%를 차지함.

ㅇ 계약방식

- 응답자의 35.5%가 근로계약을 체결하고 있으며, 20.3%가 위임(위탁/위촉)계약, 17.4% 도급계약을 하고 있다고 응답함. 문서로 된 계약서를 교환 비중은 53.2%였음. 계약기간은 52.5%가 1년 단위 계약을 하고 있고, 34.8%는 별도로 계약기간이 정해지지 않았다고 응답. 고용보험 및 산재보험의 가입률은 각각 30.7%와 28.0%였음.

ㅇ 정체성

- 스스로를 노동자에 가깝다는 점수(3.65점)가 사업자에 가깝다는 점수(2.93점)보다 높았음. 한편 업무 자율성에 관한 항목들에서 대체로 2점 이하의 비교적 낮은 점수를 보임.
- 부당한 처우에 대한 대응(복수응답)에서는, 그냥 참는다는 응답이 76.6%로 가장 많았고, 이어서 노동단체를 통해 해결한다는 응답이 22.6%로 많았음.
- 대변단체의 필요성에 대해서는 필요하다는 응답이 76.4%로 타업종보다 높은 비율을 나타냈으며, 선호하는 대변단체의 형식으로는 노동조합이 41.2%로 가장 높게 나타남.

ㅇ 노동조건 만족도

- 일 자체에 대한 만족도(3.10점)를 비롯하여 전반적으로 노동조건 및 전망 대한 만족도는 3점 이하의 낮은 점수를 나타냈으나, 이동거리나 시간적 여유 등의 측면에서는 3점 이상으로 타업종대비 높은 점수를 보임.

ㅇ 근로조건 개선을 위해 필요한 방안(복수응답)

- 우선적인 개선 사항으로 '노동자 권리보장'(47.0%), '단체 결성'(28.8%), 쉼터확대(25.0%) 순이었음.

ㅇ 이동노동자 쉼터

- 이동노동자들의 휴식공간에 대한 질문에서는 특정한 휴식 공간보다는 '야외'에서 대기나 휴식을 취한다는 응답(42.3%)이 가장 많았고, 이어서 '동료들과 함께 만든 장소'라는 응답이 33.6%로 뒤

를 이었음.

- 쉼터의 필요성에 대해 72.8%가 필요하다고 응답하였음.
- 적절한 쉼터의 설치 공간에 대해서는 유성온천이나 둔산동 같은 번화가에 대한 선호 비중이 43.6%로 가장 많았으며, 셔틀버스 차량의 주차 여건을 고려하여, 도심 외곽지역이라는 응답이 34.0%로 뒤를 이었음.
- 선호하는 쉼터 이용시간은 평균 오전 10시에서 오후 5시 사이.
- 쉼터의 설치 규모에 대해서는 소규모 공간을 여러 공간에 설치(96.2%)하는 방안을 선호하였음.
- 쉼터 지원 프로그램 선호(복수응답)에서는 법률지원(54.9%), 복지서비스(42.9%), 소통 및 조직화(32.3%) 순이었음.

□ 여성이동노동자(교육부문)의 노동실태와 특성

ㅇ 인구학적 특성

- 여성이동노동자는 방과후교사, 학교예술강사, 학습지교사, 다문화가정방문교육지도사로 구성.
- 설문조사에 참여한 123명의 여성이동노동자 평균연령은 47세로 40대와 50대가 각각 37.2%, 36.5%로 가장 비중이 높았고, 20/30대가 19.7%인 반면, 60대 이상은 6.6%에 불과하였음.
- 학력은 대졸이 73.0%로 가장 많았고, 이어 대학원 이상 23.0%였으며, 고졸이하는 0.8%에 불과하였음. 교육부문 종사자인만큼 상대적으로 고학력자들의 비중이 매우 높았음.
- 기혼자 비율이 82.9%로 높은 가운데, 57.7%가 중학생 이상의 자녀를 두고 있었으며, 초등학생이 14.6%, 자녀가 없는 경우가 24.4%였음.
- 주된 생계부양자는 본인이라는 응답은 30.1%인 반면, 배우자라는 응답은 65.0%로 남성들과는 다른 부양 위치를 보여줌.

ㅇ 본업여부와 평균종사기간

- 84.6%가 본업으로 교육이동노동분야에 종사하고 있으며, 전체 소득에서 본업이 차지하는 비중은 63.3%, 평균 종사기간은 7.6년.
- 활동지역은 거의 모든 지역에서 고르게 활동하고 있으나 동구 지역의 비율이 낮음.

- 이전 일자리 경험 및 일자리 정보 획득 경로
- 이전 일자리 경험으로는 경제활동을 하지 않았다는 응답이 30.9%로 가장 높았으며, 이어서 특수고용 20.3%, 정규직 19.5%, 비정규직 16.3%, 자영업 13.0%로 남성들과 구별되는 특성을 확인할 수 있음.
- 현업에서의 일자리 정보는 '지인, 친구, 친인척 등'을 통하여 얻는 비중이 47.6%로 가장 많았으나, 업체 홈페이지(20.3%)와 취업사이트(13.0%)라는 응답도 타업종 대비 많은 비중을 차지.

ㅇ 노동시간

- 노동시간은 일주일에 평균 3.90일을 일하고 있으며, 하루 평균 근무시간은 4.82시간, 이 중 대기시간의 비중은 26.91%를 차지함.

ㅇ 계약방식

- 응답자의 46.3%가 근로계약을 체결하고 있으며, 32.5%가 위임(위탁/위촉)계약을 맺고 있다고 응답. 문서로 된 계약서를 교환 비중은 80.5%로 타업종대비 매우 높았음. 계약기간은 61.9%가 1년 단위 계약을 하고 있고, 24.4%는 별도로 계약기간이 정해지지 않았다고 응답. 고용보험 및 산재보험의 가입률은 각각 43.4%와 37.2%였음.

ㅇ 정체성

- 스스로를 노동자에 가깝다는 점수(3.59점)가 사업자에 가깝다는 점수(2.89점)보다 높았음. 일하는 시간과 장소에 대한 결정권, 휴식자율성을 제외한 항목들에서 평균점수가 3점 이상으로 높게 나타났으며, 이는 타업종대비 높은 평균점수를 보여줌.
- 부당한 처우에 대한 대응(복수응답)에서는, 그냥 참는다는 응답이 65.3%로 가장 많았고, 이어서 온라인커뮤니티를 통해 해결한다는 응답이 29.8%로 많았음.
- 대변단체의 필요성에 대해서는 필요하다는 응답이 73.2%였으며, 선호하는 대변단체의 형식으로는 노동조합이 41.5%로 가장 많았음.

ㅇ 노동조건 만족도

- 일 자체에 대한 만족도(3.77점)를 비롯하여 사회적인식, 발전가능성 등에서는 3점 이상의 높은 점수를 보인 반면, 보상/업무관리방식/근무환경에 대해서는 3점 미만의 부정적인 평가를 나타냄.

ㅇ 근로조건 개선을 위해 필요한 방안(복수응답)

- 우선적인 개선 사항으로 '노동자 권리보장'(52.1%), '공공기관의 중개플랫폼 운영'(27.3%), '직업교육/취업소개'(24.0%) 순이었음. 특히 공공기관의 중개플랫폼 운영이 비중이 높은 것은 여성이동노동자들이 주로 공공영역에서 활동함에도 불구하고, 위수탁 방식의 모호한 계약관계를 맺고 있는 특성에서 원인을 찾을 수 있음.

ㅇ 이동노동자 쉼터

- 이동노동자들의 휴식공간에 대한 질문에서는 특정한 휴식 공간보다는 '야외'에서 대기나 휴식을 취한다는 응답(50.4%)이 가장 많았고, 이어서 기타가 24.4%로 많았는데, 기타의 내용들은 대부분 '차 안'이라는 주관식 응답이었음.
- 쉼터의 필요성에 대해 64.2%가 필요하다고 응답하였음.
- 적절한 쉼터의 설치 공간에 대해서는 유성온천이나 둔산동 같은 번화가에 대한 선호 비중이 35.0%로 가장 높았으나, 역 및 터미널인근(26.0%), 도심 외곽지역(20.3%) 등의 응답의 비중도 상대적으로 많았음.
- 선호하는 쉼터 이용시간은 평균 오후 12시에서 오후 5시 사이.
- 쉼터의 설치 규모에 대해서는 소규모 공간을 여러 공간에 설치(90.8%)하는 방안을 선호하였음.
- 쉼터 지원 프로그램 선호(복수응답)에서는 복지서비스(41.8%), 법률지원(39.3%), 소통 및 조직화(35.2%) 순이었음.

□ 대전광역시 이동노동자쉼터 설립을 위한 제언

ㅇ 제도적·운영 안정성 확보

- 개인화/파편화된 이동노동 종사자들의 노동조건 특성상, 쉼터의 개소를 넘어 이동노동자들의 쉼터 사업 참여를 위한 노력이 요구되며, 이는 네 단계로 진행될 수 있음
- 이동노동자들의 접근성이 용이한 쉼터의 위치선정
- 지역 노동시장 행위자들과의 협업체계 구축
- 전문성과 동기부여를 갖춘 상근운영자 팀 구성
- 이용 직종의 확장

ㅇ 쉼터를 넘어 이동노동자 종합지원센터로

- 단순 휴식공간으로서의 '쉼터' 기능만으로 이동노동자들을 끌어모으기에는 한계가 있으며, 다양한 지원사업을 제공하는 종합지원센터로서의 역할이 요구됨
- 실제 코로나19로 인해 이동노동자들의 일감이 줄면서 단순 휴식 목적의 쉼터 이용은 크게 줄어든 반면, 다양한 지원프로그램을 갖춘 센터의 이용자 감소가 상대적으로 덜한 것을 확인할 수 있었음.
- 성공적으로 평가받는 쉼터들은 공통적으로 취미활동, 직무교육 모임 등을 통한 커뮤니티 기능 활성화를 도모하였고, 이동노동자들의 정책 이해도와 수용성을 증진시키는 사업을 통해 높은 호응과 참여를 끌어냄.