



2009

서울지역 택시총량제 계획 수립 및 운영방안 연구

A Study on Establishment and Implementation of Masterplan
for Quantity Regulation on Taxi Industry in Seoul

안 기 정 · 신 성 일

서울지역 택시총량제 계획 수립 및 운영방안 연구

A Study on Establishment and Implementation of Masterplan for
Quantity Regulation on Taxi Industry in Seoul

2009

■ 연구진 ■

연구책임 안 기 정 • 도시기반연구본부 부연구위원
연구원 신 성 일 • 도시기반연구본부 연구위원
강 지 은 • 도시기반연구본부 연구원

이 보고서의 내용은 연구진의 견해로서
서울특별시의 정책과는 다를 수도 있습니다.

요약 및 정책건의

I. 연구의 개요

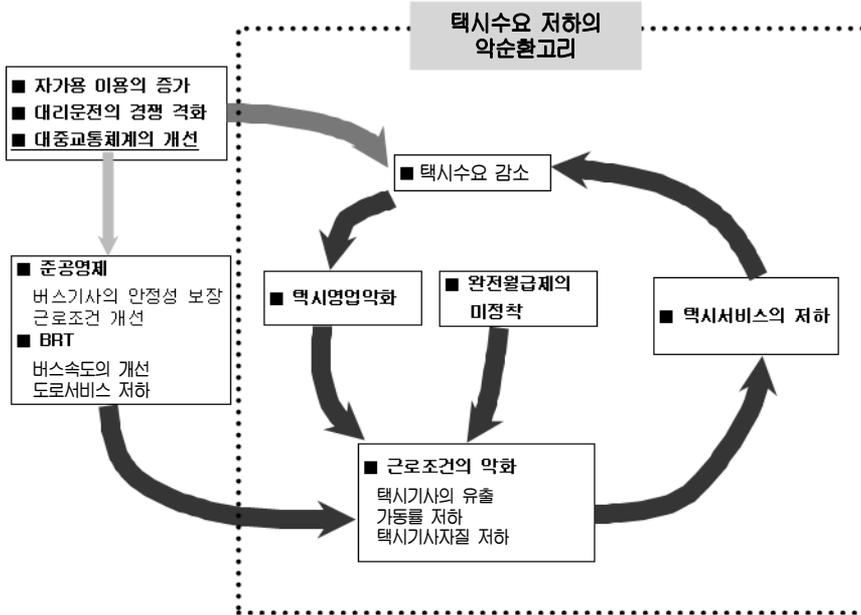
1. 연구의 배경 및 목적

- 서울시의 택시산업은 침체를 거듭하고 있음.
 - 2004년 대중교통체계 개편에 따른 택시의 대체수단인 대중교통의 편의성 증가, 사적 통행수단인 자가용승용차의 보급 및 이용의 증가, 택시와 주요 경쟁수단인 대리운전업의 경쟁격화에 따른 대리운전의 가격경쟁 및 이로 인한 심야 자가용 승용차의 이용증가, 그리고 택시요금의 인상 등이 그 이유임.
 - 위와 같은 이유로 택시산업의 경영환경은 악화되어 가고 있는 실정이므로 택시업계의 안정적 발전을 도모하고, 이용자에게 적절한 서비스 제공을 위해서는 과잉 공급되고 있는 택시수를 안정적으로 유지해야 할 필요성이 있음.
- 서울시도 기존의 택시총량제와 틀을 유지하면서도 새로운 법 규정과 지침에 정합성을 갖추고, 택시의 수송 수요에 대응한 택시수송력 공급계획을 새로이 세워야 할 시점임.
 - 새로운 수송력 공급계획은 적정한 수준의 서울지역 택시총량 유지를 통한 택시서비스의 질 제고 및 택시산업의 건실한 발전이라는 방향으로 설정되어야 하며, 적정수준을 넘어서는 택시대수의 감차방안도 같은 맥락에서 추진되어야 함.

- 이 연구는 현재 입수, 분석이 가능한 자료를 통해 서울지역 택시대수의 적정대수를 산정하고, 현재의 택시대수와 적정 택시대수를 비교하여 증차 또는 감차규모를 설정함과 동시에, 증차 또는 감차의 가능한 대안을 모색함으로써 서울지역 택시총량제의 적정 운영 방안을 도출하는 것이 주요 목적임.

2. 택시 산업의 현황

- 택시영업환경의 변화와 택시의 역할저하는 택시수요 저하의 악순환고리를 형성함.
 - 자가용 승용차의 보급 증가와 악화되는 도로혼잡은 장기적으로 개별통행수단이자 도로교통수단인 택시의 경쟁력을 하락시킴.
 - 대중교통체계의 개편과 대리운전의 요금경쟁 격화는 근래 택시수요감소의 큰 변화요인임.
 - 택시근로자의 열악한 근로환경은 택시업계의 운전자 구인난을 가중시키고, 법인택시업계의 가동률을 저하하는 원인으로 작용함.
 - 이는 택시이용자에 대한 택시 서비스의 질을 떨어뜨려 다시 택시수요를 저하하는 요인을 형성함.
 - 이와 같은 택시수요의 저하는 현시점에서 택시대수를 적정수준으로 조정할 필요성을 제기함.



〈그림 1〉 택시수요 저하의 악순환고리

3. 택시 총량제 및 서울시 적정택시대수 산정

○ 택시총량제란 사업구역별 수송수요에 부합하는 적정 공급량을 산정한 후 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시 공급규모를 안정적으로 유지하는 제도로 양적 규제정책임.

– 서울시는 1993년 서울시정개발연구원의 연구결과를 바탕으로 2001년 도부터 택시 적정대수를 70,000대로 설정함.

– 2009년 현재 서울시 총택시면허대수는 72,365대임.

– 서울시의 연도별 택시면허 정책의 변화는 다음 표와 같음.

〈표 1〉 연도별 택시면허 정책의 변화

1993년	•적정규모를 7만대로 결정하고 공급대수 제한
1997년	•개인택시운송사업 보충면허대상자를 공고하고 7만대 범위내 감차분만 보충면허 부여 - 1999년~2002년 : 640대
2003년	•보충면허 예정자에 대해 분기별 500대씩 면허 부여 - 2003년 6월 이후 : 1,452대 보충면허
2005년	•12월까지 1,563대 추가면허로 3,000명 예정자 전원에게 면허 부여

○국토해양부 지침(2009)에서는 적정택시대수 산정기준을 다음과 같이 제시하고 있음.

$$N = t \times \frac{O}{O_a} \times \frac{F}{F_a}$$

여기서, N : 적정 택시대수, t : 현재 택시대수
 O : 현재 실차율, F : 현재 가동률
 O_a : 목표실차율, F_a : 안정적 가동률

○국토해양부에서 제시하고 있는 안정적 가동률 수준(92%)과 목표실차율(55%)를 적용하고 서울지역 법인택시 미터기자료를 통해 서울지역 적정 택시공급대수를 계산한 결과 다음과 같은 적정택시공급대수가 산정됨.

〈표 2〉 서울시 적정택시공급대수

	택시대수	가동률	실차율	적정택시공급대수
2009년 10월	72,365	85,7	56,9	69,737
2010년 4월	72,365	72,3	61,3	63,430
2010년 5월	72,365	80,2	60,7	69,646
평균	72,365	80,2	58,6	67,249

—서울시 적정택시공급대수는 택시이용자의 시간가치가 높은 출근 및 귀가, 업무통행 등이 중심인 주중 자료의 중요성을 감안할 때, 실제적

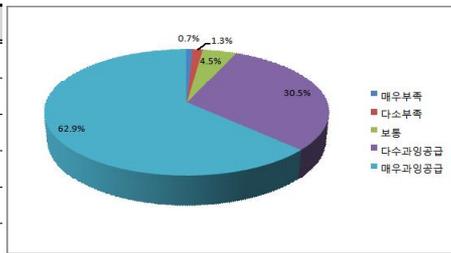
으로 감차대상의 택시대수는 이보다 적은 3,500여대 정도일 것으로 판단됨.

○서울지역 택시총량제에 대한 택시운전자의 견해를 알아보기 위한 설문조사 결과는 다음과 같음.

–현재 서울시 택시공급대수의 과잉공급여부에 대한 질문에 응답자의 대다수는 압도적으로 현재의 택시가 과잉공급상태라고 대답함.

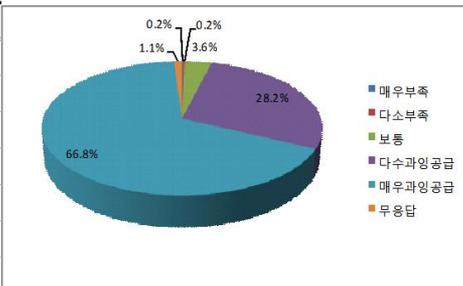
서울시 택시공급대수의 과잉여부(법인택시)

서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	4	0,8
다소 부족	7	1,3
보통	24	4,5
다수 과잉공급	163	30,5
매우 과잉공급	336	62,9
계	534	100,0



서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)

서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	1	0,2
다소 부족	1	0,2
보통	20	3,6
다수 과잉공급	158	28,2
매우 과잉공급	374	66,8
무응답	6	1,1
계	560	100,0



–서울지역 택시대수를 적정수준으로 관리하기 위한 택시총량제의 실시 에 대해서도 택시운전자들의 대다수가 찬성한다고 응답함.

II. 결론 및 정책 건의

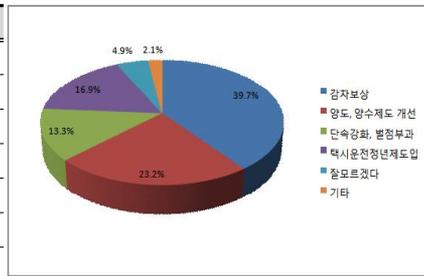
1. 결론

○감차보상을 통한 자율감차 유도

–개인택시 감차 희망자 및 법인업체에게 면허를 반납케 하고 감차보상금을 지급하는 방법임. 택시운전자들은 감차방안으로 자신의 택시 유형에 관계없이 감차보상에 의한 감차를 가장 선호함.

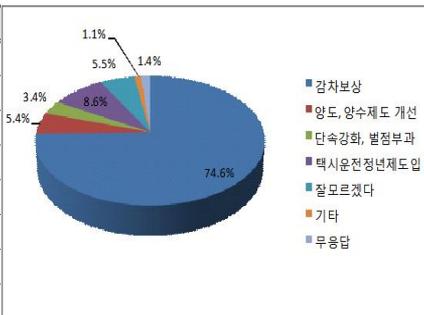
과잉 택시공급대수의 감차방법(법인택시)

감차방법	빈도	%
감차보상	212	39.7
양도, 양수제도 개선	124	23.2
단속강화, 별점부과	71	13.3
택시운전정년제 도입	90	16.9
잘 모르겠다	26	4.9
기타	11	2.1
계	534	100.0



과잉 택시공급대수의 감차방법(개인택시)

감차방법	빈도	%
감차보상	418	74.6
양도, 양수제도 개선	30	5.4
단속강화, 별점부과	19	3.4
택시운전정년제 도입	48	8.6
잘 모르겠다	31	5.5
기타	6	1.1
무응답	8	1.4
계	560	100.0



–현재 개인택시 면허 매매가격인 대당 7,000여만원으로 환산할 경우, 감차 목표대수 3,500여대를 감차하기 위해서는 5년간 2,450여억원의 재원이 필요함.

-서울시가 일시금에 의한 감차보상으로 매년 170여대를 감차하고, 나머지를 다른 수단으로 감차한다고 한다면, 필요재원은 연간 245여억원으로 줄어듦.

-그러나, 신설된 ‘여객자동차 운수사업법’ 제50조 3항의 규정에 의한 감차보상 및 중앙정부의 국비지원을 고려하여 국비 50%와 시비 50%의 매칭펀드 방식으로 할 경우 서울시의 필요재원은 약 123억원으로 축소됨.

○단속 및 처벌의 강화

-현재 개인택시사업자의 경우 최근 2년 동안의 벌점만을 처분의 기준으로 하고 있으나, 택시 면허에 대한 벌점 총량을 계속 유지케 하고, 일정 벌점을 초과하는 경우에는 택시 면허를 취소할 수 있도록 ‘여객자동차 운수사업법’의 개정이 필요함.

-누적벌점총량제는 결국 벌점이 많은 개인택시 면허의 시장프리미엄을 낮추는 효과가 있음.

○양도, 양수제도의 개선 건의

-양도, 양수제도의 개선으로 인한 효과는 우선 개인택시 양수자격 또는 면허자격이 강화됨으로써 개인택시 서비스의 수준을 제고할 수 있으며, 개인택시 면허의 프리미엄 시장을 소멸시키고, 개인택시 면허 부여에 대한 서울시의 재량권을 회복시켜 정책의 자율성을 확보할 수 있음.

〈표 3〉 양도, 양수제도 개선의 단계적 시책

단계	내 용
1단계 : 양도, 양수 자격 조건의 강화	▶ 우선 현행 개인택시 면허 양수자격을 양도자격과 같은 5년으로 동일화 ▶ 다음으로 현해 양도, 양수자격을 10년으로 상향조정
2단계 : 양도횟수 제한	▶ 유예기간 설정 후 양도횟수를 1회로 제한
3단계 : 양도, 양수의 금지	▶ 유예기간 설정 후 양도, 양수의 전면금지

○택시정년제의 도입

-택시정년제의 도입은 고령의 개인택시운전자들을 줄여 택시운전의 안전성과 서비스 수준을 제고할 수 있으며, 개인택시 운전자들의 평균연령 파악이 쉬워짐으로써 향후 서울시 택시수급계획 설정에 유연성을 더할 수 있는 장점이 있음.

〈표 4〉 택시정년제 도입의 단계적 시책

단계	내 용
1단계 : 정년제의 도입	▶ 정년을 75세로 설정 ▶ 65세와 70세에 적성검사와 건강검진의 의무화
2단계 : 정년의 하향 조정	▶ 유예기간 설정 후 정년을 70세로 설정 ▶ 65세에 적성검사와 건강검진의 의무화

2. 정책제언

- 중앙정부는 택시총량제 계획의 수립과 실시를 위한 구체적 방법을 제시하고, 실시방법에 수반하는 제도 및 법률의 문제점을 파악하여 관련제도를 정비할 필요가 있음.
- 서울지역에 과다 공급된 택시대수를 줄이기 위해서는 감차보상을 통해 사업자 및 개인택시 운전자의 자율적인 감차를 유도하는 것이 마찰을 줄이면서 총량제의 목표를 달성할 수 있는 가장 바람직한 방법임. 이를 위해 개정된 ‘여객자동차 운수사업법’ 제50조에 근거한 중앙정부의 적극적 재정 지원이 요구되고, 이를 지침에 구체적으로 명시할 필요가 있음.

목 차

제1장 연구의 개요	3
제1절 연구의 배경 및 목적	3
제2절 연구의 범위	5
제3절 연구의 체계	5
제2장 서울지역 택시산업의 환경, 공급 및 이용현황과 장래여건	9
제1절 서울지역 택시산업의 환경	9
1. 자가용 승용차 보급 및 이용의 증가	12
2. 대중교통체계 개편	13
3. 대리운전업체의 경쟁 및 요금인하	17
4. 택시업계의 근로조건 악화	18
5. 소결론	19
제2절 서울지역 택시현황	20
1. 택시공급현황	20
2. 택시이용현황	28
제3절 서울지역 택시산업의 장래여건	32
제3장 택시총량제의 의의 및 사례	39
제1절 택시총량제의 의의와 서울지역 택시총량규제	39
1. 택시총량제의 의의	39
2. 서울지역 택시총량규제	41
제2절 외국의 택시공급규제 사례	42
1. 뉴욕(New York)	42
2. 영국의 제 도시	43

3. 이탈리아의 산레모(Sanremo)시	44
4. 도쿄	45
5. 프랑스의 파리(Paris)	49
제4장 서울지역 적정택시대수 산정	53
제1절 적정택시대수 산정모형	53
1. 인구할당량(상주인구) 모형	53
2. 실차율 모형	54
3. 영업수지율 모형	56
4. 수단통행분담률 이용 모형	57
5. 도시특성모형	57
6. 한계편익-비용 접근법 모형	58
7. 모형의 평가	61
제2절 서울지역 적정택시대수 산정	62
1. 국토해양부 지침상의 산정기준	62
2. 택시미터기 자료분석	64
3. 서울시 적정택시공급대수 산정	70
4. 서울지역 택시총량제에 대한 택시운전자의 견해	71
제5장 서울지역의 택시총량제 적정 운영방안	83
제1절 택시총량제 운영의 문제점	83
1. 개인택시 양수·양도제의 문제점	83
2. 실제적 감차방법의 부재	85
3. 택시업계 종사자의 이해관계 충돌	86
4. 감차에 따른 택시이용자의 승차난 가중 우려	87

제2절 서울지역 택시총량제의 적정 운영방안	89
1. 서울택시 택시총량제의 운영의 기본방향	89
2. 서울지역 택시감차방안	89
3. 장기적 택시감차방안	94
제6장 결론 및 정책제언	103
참고문헌	109
부 록	113
영문요약	133

표 목 차

〈표 2-1〉	택시 여객수송실적 추이	10
〈표 2-2〉	서울시 자동차등록대수의 추이	12
〈표 2-3〉	대중교통체계 개편에 따른 기본요금의 변화	14
〈표 2-4〉	서울시 자동차평균속도 연도별 추이	15
〈표 2-5〉	광역버스 심야운행 현황	16
〈표 2-6〉	택시운전자의 근로여건	18
〈표 2-7〉	택시운전자의 평균 순수입	18
〈표 2-8〉	서울지역 택시 공급현황	21
〈표 2-9〉	법인택시 업체별 규모 현황	24
〈표 2-10〉	서울지역 택시업체 종사자수의 추이	25
〈표 2-11〉	택시운전자의 평균 순수입의 변화	25
〈표 2-12〉	평균요금수입과 사납금의 변화	26
〈표 2-13〉	택시 종류별 평균 순수입의 분포	26
〈표 2-14〉	택시운전자 현재 근로여건 및 희망 근로여건 비교	27
〈표 2-15〉	택시운전자 연령대별 현황	27
〈표 2-16〉	2006년 가계통행실태조사상의 수단분담률	28
〈표 2-17〉	서울시 관련 철도확충계획	33
〈표 2-18〉	장래 통행수요 예측	34
〈표 3-1〉	연도별 택시면허 정책의 변화	41
〈표 3-2〉	외국 대도시의 택시대수 공급 현황	42
〈표 3-3〉	런던의 택시서비스 유형	43
〈표 3-4〉	도쿄특별구, 武三지구 법인택시 실차율 및 일일영업수입의 추이	48
〈표 4-1〉	택시미터기 자료 개황	64
〈표 4-2〉	조사대상업체 규모	65

〈표 4-3〉 택시미터기 자료에 의한 택시수입분석 비교(2005, 2009, 2010)	66
〈표 4-4〉 법인택시 가동률	67
〈표 4-5〉 서울시 법인택시업체 실차율 현황	68
〈표 4-6〉 서울시 적정택시 공급대수	70
〈표 4-7〉 택시운전자 설문조사 개요	71
〈표 4-8〉 택시 유형별 운전자들의 택시운전경력 분포	72
〈표 4-9〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(법인택시)	72
〈표 4-10〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)	73
〈표 4-11〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(모범택시)	73
〈표 4-12〉 서울지역 택시총량제 실시(법인택시)	74
〈표 4-13〉 서울지역 택시총량제 실시(개인택시)	74
〈표 4-14〉 서울지역 택시총량제 실시(모범택시)	74
〈표 4-15〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(법인택시)	75
〈표 4-16〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(개인택시)	75
〈표 4-17〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(모범택시)	76
〈표 4-18〉 과잉 택시공급대수의 감차방법(법인택시)	77
〈표 4-19〉 과잉 택시공급대수의 감차방법(개인택시)	77
〈표 4-20〉 과잉 택시공급대수의 감차방법(모범택시)	77
〈표 4-21〉 양도, 양수제도의 개선 방안(법인택시)	79
〈표 4-22〉 양도, 양수제도의 개선 방안(개인택시)	79
〈표 4-23〉 양도, 양수제도의 개선 방안(모범택시)	80
〈표 5-1〉 서울시 면허발급 우선 순위	84
〈표 5-2〉 승차난 개선을 위한 방안(법인택시)	87
〈표 5-3〉 승차난 개선을 위한 방안(개인택시)	88

〈표 5-4〉 승차난 개선을 위한 방안(모범택시)	88
〈표 5-5〉 감차보상의사(개인택시)	90
〈표 5-6〉 감차보상의사(모범택시)	90
〈표 5-7〉 희망 감차보상액의 분포(개인택시)	91
〈표 5-8〉 희망 감차보상액의 분포(모범택시)	91
〈표 5-9〉 양도, 양수제도 개선의 단계적 시책	96
〈표 5-10〉 택시정년제 도입 시 정년(법인택시)	97
〈표 5-11〉 택시정년제 도입 시 정년(개인택시)	98
〈표 5-12〉 택시정년제 도입 시 정년(모범택시)	98
〈표 5-13〉 택시정년제 도입의 단계적 시책	99
〈표 6-1〉 대상별 단기 및 중·장기 감차와 택시총량제 운영방안	104

그림목차

〈그림 1-1〉 이 연구의 체계	6
〈그림 2-1〉 서울시 택시 수송분담률의 추이	10
〈그림 2-2〉 서울법인택시 거리실차율의 변화	11
〈그림 2-3〉 자가용 승용차와 대중교통의 수단분담률	13
〈그림 2-4〉 서울시 중앙버스전용차선 설치현황 및 계획	14
〈그림 2-5〉 택시수요 저하의 악순환고리	19
〈그림 2-6〉 시간대별 법인택시 공급현황	22
〈그림 2-7〉 시간대별 개인택시 운행 현황	23
〈그림 2-8〉 통행수단별 분담률	28
〈그림 2-9〉 시간대별 서울내부 총택시통행수	29
〈그림 2-10〉 시간대별 서울내부 평균택시통행수	29
〈그림 2-11〉 시간대별 서울내부 택시 수단분담률	30
〈그림 2-12〉 시간대별 서울-시의 총택시통행수	31
〈그림 2-13〉 시간대별 서울-시의 평균택시통행수	31
〈그림 2-14〉 시간대별 서울-시의 택시 수단분담률	32
〈그림 3-1〉 적정대수 감차가 환경에 미치는 영향	48
〈그림 4-1〉 한계 편익-비용 접근법에 의한 적정택시공급대수 결정	61
〈그림 4-2〉 서울시 법인택시업체 가동률 현황	67
〈그림 4-3〉 서울 법인택시 실차율 현황	68
〈그림 4-4〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2009년 10월)	69
〈그림 4-5〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2010년 4월)	69
〈그림 4-6〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2010년 5월)	69
〈그림 4-7〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(법인택시)	72
〈그림 4-8〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)	73

〈그림 4-9〉	서울시 택시공급대수의 과잉여부(모범택시)	73
〈그림 4-10〉	서울지역 택시총량제 실시(법인택시)	74
〈그림 4-11〉	서울지역 택시총량제 실시(개인택시)	74
〈그림 4-12〉	서울지역 택시총량제 실시(모범택시)	74
〈그림 4-13〉	택시총량제하에서의 주요 감차 대상(법인택시)	75
〈그림 4-14〉	택시총량제하에서의 주요 감차 대상(개인택시)	75
〈그림 4-15〉	택시총량제하에서의 주요 감차 대상(모범택시)	76
〈그림 4-16〉	과잉 택시공급대수의 감차방법(법인택시)	77
〈그림 4-17〉	과잉 택시공급대수의 감차방법(개인택시)	77
〈그림 4-18〉	과잉 택시공급대수의 감차방법(모범택시)	77
〈그림 4-19〉	양도, 양수제도의 개선 방안(법인택시)	79
〈그림 4-20〉	양도, 양수제도의 개선 방안(개인택시)	79
〈그림 4-21〉	양도, 양수제도의 개선 방안(모범택시)	80
〈그림 5-1〉	승차난 개선을 위한 방안(법인택시)	87
〈그림 5-2〉	승차난 개선을 위한 방안(개인택시)	88
〈그림 5-3〉	승차난 개선을 위한 방안(모범택시)	88
〈그림 5-4〉	감차보상 의사(개인택시)	90
〈그림 5-5〉	감차보상 의사(모범택시)	90
〈그림 5-6〉	희망 감차보상액의 분포(개인택시)	91
〈그림 5-7〉	희망 감차보상액의 분포(모범택시)	91
〈그림 5-8〉	택시정년제 도입 시 정년(법인택시)	97
〈그림 5-9〉	택시정년제 도입 시 정년(개인택시)	98
〈그림 5-10〉	택시정년제 도입 시 정년(모범택시)	98

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위

제3절 연구의 체계

제 1 장

연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

서울시의 택시산업은 침체를 거듭하고 있다. 침체의 주요 원인은 택시산업을 둘러싼 주변환경의 변화라고 할 수 있다. 구체적으로는 2004년 대중교통체계 개편에 따른 택시의 대체수단인 대중교통의 편의성 증가, 사적 통행수단인 자가용승용차의 보급 및 이용의 증가, 택시와 주요 경쟁수단인 대리운전업의 경쟁격화에 따른 대리운전의 가격경쟁 및 이로 인한 심야 자가용 승용차의 이용증가, 그리고 택시요금의 인상 등을 이유로 들 수 있다(이에 대해서는 다음 제2장에서 상술한다).

위와 같은 주변 상황의 변화는 택시의 과다공급논쟁을 야기한다. 즉, 택시의 편의성 저하, 경쟁 수단의 이용비용 하락으로 인하여 택시업의 수익률은 악화되고 있는 실정에서, 택시업계의 안정적 발전을 도모하고, 적절한 서비스 제공을 위해서는 과잉 공급되고 있는 택시수를 안정적으로 유지해야 한다는 것이다.

위와 같은 취지로 서울시는 1999년부터 택시총량제를 실시해오고 있으며, 2010년 현재 7만 2천여대의 택시대수를 유지해오고 있다. 물론, 1999년 이후 개인택시면허를 발급하지 않아 대기자들의 불만이 제기됨에 따라 2005년부터

단계적으로 면허를 발급한 적이 있었다. 하지만 이후에는 서울시가 개인택시 면허를 발급한 적은 없다.

국토해양부도 2004년 택시공급의 적정수준 유지를 위한 지침을 하달한 바 있으며, 2009년 6월에는 개정된 지침을 하달하였다. 또한 2009년 5월 27일 개정되어 11월 27일부터 시행된 ‘여객자동차 운수사업법’에 각 지방자치단체는 5년마다 수송력 공급계획을 수립, 공고하고 이를 국토해양부 장관에게 보고토록 하는 규정이 신설되었다¹⁾. 더불어, 수송 수요의 급격한 변화 등 국토해양부령으로 정하는 사유로 수송력 공급계획을 변경할 필요가 있을 경우에는 국토해양부장관의 승인을 받아 이를 변경할 수 있도록 하는 규정도 신설되었다²⁾.

이에 따라 서울 시도 기존의 택시총량제와 틀을 같이 하면서도 새로운 법 규정과 지침에 정합성을 갖추고, 택시의 수송 수요에 대응한 택시수송력 공급계획을 새로이 세워야 할 시점에 와 있다.

이와 같은 새로운 수송력 공급계획은 적정한 수준의 서울지역 택시총량 유지를 통한 택시서비스의 질 제고 및 택시산업의 건실한 발전이라는 방향으로 설정되어야 되며, 적정수준을 넘어서는 택시대수의 감차방안도 같은 맥락에서 추진되어야 한다.

이 연구에서는 현재 입수, 분석이 가능한 자료를 통해 서울지역 택시대수의 적정대수를 산정하고, 현재의 택시대수와 적정 택시대수를 비교하여 증차 또는 감차규모를 설정함과 동시에, 증차 또는 감차의 가능한 대안을 모색함으로써 서울지역 택시총량제의 적정 운영 방안을 도출하는 것이 주요 목적이다.

1) ‘여객자동차 운수사업법’ 제5조 3항

2) ‘여객자동차 운수사업법’ 제5조 4항

제2절 연구의 범위

이 연구의 공간적 범위는 서울지역 면허택시(법인택시, 개인중형택시 및 모범택시)에 한정한다. 시간적 범위는 1999년 서울지역 총량제 실시 이후이며, 향후 2016년까지의 택시수급전망까지 포함한다. 그러나, 구체적인 분석자료는 2009년 10월 및 2010년 4월과 5월의 법인택시 미터기 자료이며, 이를 통해 현재 서울지역 택시의 현상을 진단한다. 또한 법인택시 및 개인택시에 대한 설문 조사를 통해 택시공급 현황과 택시감차방안에 대한 의견을 분석한다.

제3절 연구의 체계

이 연구의 구체적인 내용 및 체계는 다음과 같다.

제2장에서는 현 서울지역 택시산업을 둘러싼 환경변화와 서울지역 택시의 공급 및 이용현황을 분석한다. 더불어 장래 서울지역 택시의 수송분담률과 이용현황을 분석한다.

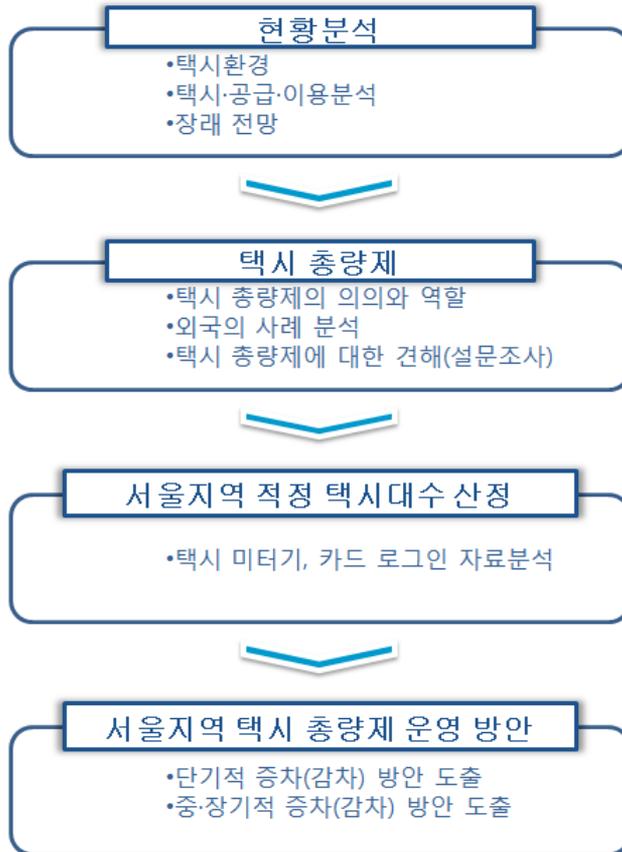
제3장에서는 택시총량제의 의의에 대해 검토한다. 택시총량제가 가지는 본래의 의미와 더불어 외국에서 시행되고 있는 택시공급규제에 대해서도 살펴봄으로써 시사점을 도출하며, 택시운전자에 대한 설문조사를 통해 택시운전자의 현재 근로여건 및 택시총량제에 대한 견해를 파악한다.

제4장에서는 구체적인 자료를 통해 서울지역 적정택시대수를 산정하고 향후 예견되는 증차 또는 감차 대수를 결정한다.

제5장에서는 실제 도출된 증차나 감차를 전제로, 향후 실제적인 증차 또는 감차방안을 모색한다. 증차 및 감차방안은 단기적 시점에서 실시가 가능한 사항과 장기적 시점에서 실시가 가능한 사항으로 나눌 수 있는데, 전체적으로 택

시서비스의 제고와 택시공급의 유연성을 확보할 수 있는 방향으로 진행되어야 할 것이다.

제6장은 이 연구의 결론과 몇 가지 정책제언이다.



〈그림 1-1〉 이 연구의 체계

제2장 서울지역 택시산업의 환경, 공급 및 이용현황과 장래여건

제1절 서울지역 택시산업의 환경

제2절 서울지역 택시현황

제3절 서울지역 택시산업의 장래여건

제 2 장

서울지역 택시산업의 환경, 공급 및 이용현황과 장래여건

제1절 서울지역 택시산업의 환경

택시의 영업환경은 갈수록 악화되고 있다. 택시는 유일한 문전수송 (door-to-door)서비스를 제공하는 교통수단으로서 그 편의성 때문에 이용이 증가해왔고, 그에 맞추어 서울지역 택시대수도 꾸준히 증가해 왔다. 반면에 택시 수요와 공급의 불일치로 인해 합승, 승차거부 등 불법영업이 만연하기도 했다.

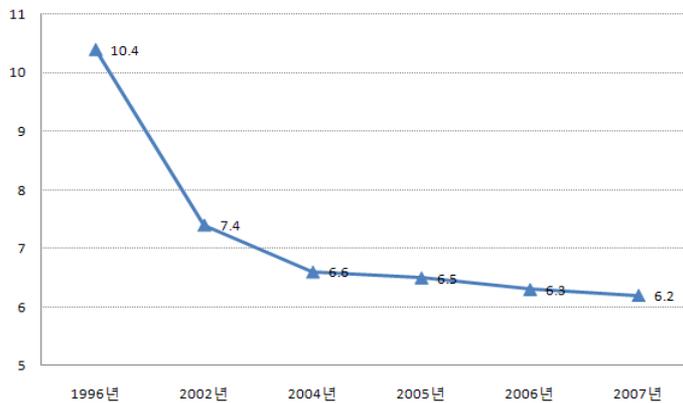
그러나, 근년의 택시 영업환경은 갈수록 악화되고 있다. 택시 여객수송실적 추이를 보면 1996년 13억 4천만명을 수송하여 정점에 달했는데, 이는 버스와 지하철에 비해 각각 4억 4천만명, 1억 7천만명 적은 수준이었다. 이후 택시승객은 감소추세를 보여 2006년 현재 9억 5천만명까지 하락했다. 이는 버스승객보다 7억 천만명, 지하철 승객보다 7억명 적은 수준으로 서울시 여객수송면에서 택시의 지위가 10년전에 비해 얼마나 떨어져 있는가를 입증한다.

〈표 2-1〉 택시 여객수송실적 추이

(단위 : 백만인)

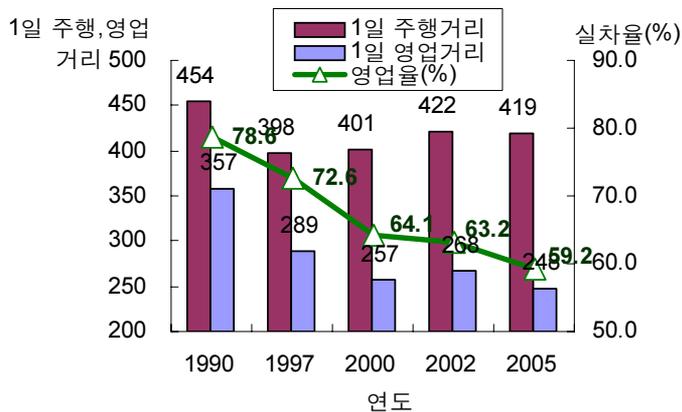
구분	서울택시	전국택시	서울버스	서울지하철
1993	1,242	4,972	2,162	1,388
1994	1,239	4,852	2,053	1,404
1995	1,252	4,920	1,933	1,479
1996	1,339	4,976	1,773	1,510
1997	1,240	4,831	1,649	1,637
1998	1,033	4,789	1,664	1,591
1999	1,106	4,856	1,632	1,729
2000	1,185	5,039	1,565	1,888
2001	1,189	4,770	1,530	2,158
2002	1,142	4,714	1,526	1,631
2003	1,165	4,533	1,462	1,638
2004	910	4,264	1,457	1,671
2005	774	3,824	1,631	1,657
2006	951	4,048	1,661	1,654

택시는 절대적인 여객수송실적뿐만 아니라 수송분담률도 급격히 하락하였다. 1996년과 2007 사이 택시 수송분담률은 10.4%에서 6.2%로 4.2%나 하락하였다.



〈그림 2-1〉 서울시 택시 수송분담률의 추이

택시의 여객수송실적 및 수단분담률 저하는 실차율의 감소를 유발한다. 거리(실차)실차율은 택시가 실제로 손님을 태우고 영업한 거리(시간)를 총 주행한 거리(시간)로 나눈 값을 말한다. 서울지역 택시 실차율의 추이를 나타낸 것이 <그림 2-2>인데, 1990년대 78.6%에 달했던 법인택시의 실차율은 2005년 59.2%까지 하락한 것을 알 수 있다³⁾.



<그림 2-2> 서울법인택시 거리실차율의 변화

이처럼 자가용 승용차라는 사적 통행수단의 보급 및 이용의 꾸준한 증가와 도로혼잡의 심화로 인한 도로서비스의 질 저하가 택시 영업환경을 악화시키는 장기적 요인으로 작용하였다. 이와 더불어 대리운전이나 대중교통체계 개편으로 인한 대중교통의 편이성 증가 및 준공영제 실시로 인한 택시 근로조건의 상대적 악화 등도 택시수요를 저하시키는 요인으로 대두되었다.

3) 실차율의 하락은 택시업계의 입장에서 결코 좋은 현상은 아니다. 그러나, 한편으로 택시이용자 입장에서는 실차율의 저하가 승차난의 해소를 의미하기 때문에 반대의 의미를 가진다.

1. 자가용 승용차 보급 및 이용의 증가

자가용 승용차 보급 및 이용의 증가는 택시영업환경을 악화시키는 장기적 요인이다. 서울지역 자가용 승용차는 2006년 현재 227만대로 전체 서울시 자동차 등록대수의 79% 이상을 차지하고 있다. 이는 1996년의 170만대의 수준과 비교하면 10년 사이 57만대나 증가한 것이다.

〈표 2-2〉 서울시 자동차등록대수의 추이

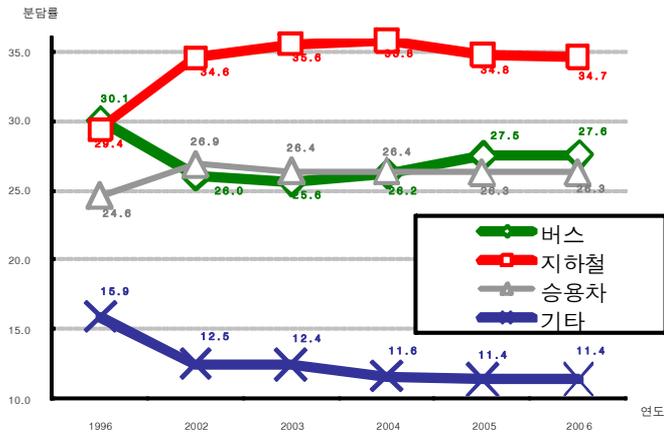
연도	총계 ¹⁾	승용차		승합차		화물차	특수차
		대수	비율(%)	대수	비율(%)		
1996	2,168	1,704	78.61	142	6.57	319	2
1997	2,249	1,776	79.00	150	6.67	320	2
1998	2,199	1,733	78.81	154	7.02	310	2
1999	2,298	1,763	76.72	205	8.91	328	2
2000	2,441	1,797	73.61	289	11.85	353	2
2001	2,550	1,918	75.20	252	9.87	378	2
2002	2,691	2,054	76.30	244	9.07	391	2
2003	2,777	2,144	77.20	231	8.33	399	3
2004	2,780	2,162	77.78	220	7.90	395	3
2005	2,809	2,210	78.67	204	7.27	392	24
2006	2,857	2,266	79.32	199	6.96	389	3
연평균증가율(%)	2.79	2.89	0.09	3.39	0.58	2.00	3

자료 : 서울시 통계연보, 서울시, 각 년도

주 1) 총계는 이륜차 미포함

이와 같이 보급이 증대된 자가용 승용차는 유일한 문전수송 서비스를 제공하는 택시를 대체하여 왔다. 이는 자가용 승용차의 수단분담률과 택시의 수단분담률을 비교하면 쉽게 파악할 수 있다.

1996년과 2006년 사이 자가용 승용차의 수단분담률은 1.7%나 상승한 반면, 1999년과 2004년 사이 택시의 수단분담률은 2.6%나 하락했다. 물론 택시의 수단분담률 하락이 자가용 승용차의 이용 증대만으로 설명할 수는 없으나, 중요한 요인 중의 하나가 되었음은 부인할 수 없다.



〈그림 2-3〉 자가용 승용차와 대중교통의 수단분담률

2. 대중교통체계 개편

서울지역 택시산업에 영향을 주는 요인 중의 또 하나는 2004년 7월 1일 단행된 대중교통체계 개편이라 할 수 있다. 2004년 대중교통체계 개편의 주요 내용은 환승무료 및 할인, 광역버스의 심야운행, 중앙버스전용차선제, 버스 준공영제라 할 수 있다.

<표 2-4>는 대중교통체계 개편 이전과 이후의 기본요금수준을 보여준다. 2004년 대중교통체계 개편에 따라 기본요금이 버스의 경우 650원에서 800원으로, 지하철의 경우 700원에서 800원으로 각각 인상됐다. 여기에 거리비례요금제가 도입되어 10km가 넘는 구간에는 5km마다 100원의 요금이 추가됐다. 그러나, 환승의 경우 요금은 대폭인하됐다. 버스에서 버스(지하철)로 환승하는 경우 개편 이전에는 추가요금이 부과되었으나, 개편 이후에는 추가요금이 없어졌다. 이는 환승할인제라는 용어로 축약된다.

〈표 2-3〉 대중교통체계 개편에 따른 기본요금의 변화

구분	2004년 7월 이전	2004년 7월1일 이후	변화율 (%)	현재 (2010년2월)	변화율 (%)
버스만	650원	800원	23.08	900원	38.46
지하철만	700원	800원	14.29	900원	28.57
버스+지하철	1,350원 (650+700)	800원	-40.74	900원	-33.33
버스+버스	1,300원 (650+650)	800원	-38.46	900원	-30.77

주) 1. 기본운임비교(10km 이내)
2. 변화율은 2004년 7월 이전 기준

환승할인제의 도입에 따라 기본적으로 수단 또는 노선 간 환승의 경우 기본 운임구간(10km 이내)에서는 2004년 기준으로 각각 40.7%, 38.5%, 2010년 현재 기준으로 각각 33.3%, 30.8%의 요금인하 효과를 나타냈다.

또한, 중앙버스전용차선제가 실시됐다. 버스전용차선제는 버스이용의 시간 비용 하락과 자가용 승용차 이용비용의 상승을 도모함으로써 도로이용자로 하



〈그림 2-4〉 서울시 중앙버스전용차선 설치현황 및 계획

여객 대중교통의 이용을 촉진토록 하는 정책이다. 서울시 버스전용차선제는 1986년 왕산로에 가로변 버스전용차선을 설치한 이후, 1993년부터 본격적으로 시행되었다. 그러나 중앙버스전용차선제는 2004년 서울시 대중교통체계의 대대적인 개편에 따라 본격적으로 실시되었으며, 지금도 계속 확충되고 있다.

중앙버스전용차선제는 결과적으로 간선버스의 속도개선효과를 낳게 되었다. 실시 후인 2006년에 버스전용차선의 버스평균속도는 실시 전인 2003년보다 시속 3.9km 상승한 것으로 보고되고 있으며, 이는 버스의 편이성이 그만큼 증가했다는 것을 의미한다.

〈표 2-4〉 서울시 자동차평균속도 연도별 추이

(단위 : km/h)

구 분	승용차			버 스(중앙차로)
	전 체	도 심	외 광	
1997	21,06	16,85	21,33	18,69
2000	22,92	18,84	23,21	18,99
2003	22,4	15,5	22,9	17,2
2006	22,9	14,4	23,5	17,9(21,1)

자료 : 서울특별시 교통국

버스전용차선의 실시로 인한 버스승객의 저하가 일부 택시수요를 대체했다고 할 수 있으나, 그것은 택시영업환경이 악화되는 요인의 전부가 아니다. 버스전용차선제의 효과는 바로 도로용량을 확대함으로써 일반자동차의 속도를 저하시킨다는 점이며, 이로 인해 일반자동차와 같은 도로를 주행해야 하는 택시의 영업환경은 악화되고 있다. <표 2-4>에서 보는 바와 같이 중앙버스전용차선의 버스속도 개선효과에 반해 승용차의 도심 속도는 오히려 시속 1.1km나 떨어져 있음을 알 수 있다. 이로 인해 택시업계는 중앙버스전용차선에서 택시도 주행할 수 있게 해달라고 꾸준히 민원을 제기하고 있다.

버스의 심야운행 또한 택시의 영업환경을 악화시켰다. 서울과 서울외곽 경

기지역의 택지개발로 인한 통행이 많아짐에 따라 서울과 이들 지역을 잇는 대중교통서비스의 확충의 필요성이 대두되었다. 그 일환의 하나로 광역버스가 자정을 넘어서도 운행되고 있는데, 이 또한 택시수요를 저하시키는 요인으로 작용했다.

〈표 2-5〉 광역버스 심야운행 현황

번호	기점종점	첫차/막차	배차시간	운행횟수	운행시간
108	중로6가~남양주덕정	22 : 30 / 00 : 10	15~20분	7회	180분
502	한국은행~의왕고천	23 : 30 / 00 : 30	8~15분	4회	80분
201	서울역~구리시수택동	23 : 30 / 00 : 20	10분	5회	100분
402	광화문~수서역	23 : 10 / 00 : 20	20~25분	4회	90분
540	강남성모병원~군포	23 : 40 / 00 : 30	15분	6회	125분
642	강남터미널~김포공항	23 : 30 / 00 : 00	30분	2회	120분
4425	강남성모병원~군포	22 : 48 / 23 : 50	15분	8회	165분
9701	미도파~일산	22 : 50 / 23 : 50	20분	4회	150분

서울지역 버스의 준공영제는 법인택시업계의 영업환경을 악화시키는 또 하나의 요인이다. 준공영제의 핵심은 버스에게 일정 이윤을 보장해주고 손실부분을 서울시가 보전해줌으로써 안정적인 버스 서비스를 제공하게 하는 것이다. 과거 민간에서 보조를 받지 않은 채 전적으로 버스를 공급하는 상황에서 버스운전자들은 열악한 근로환경에서 근무하면서 열악한 서비스를 제공하였다. 그러나 준공영제는 버스운전자들의 근로환경과 보수의 안정성을 제고하는 역할을 수행한다.

반대로 택시업계의 입장에서는 준공영제는 택시업체의 근로조건을 상대적으로 악화시키며, 이는 택시업계의 구인난을 가중시키는 역할을 한다. 또한, 택시업체의 구인난은 가동률의 저하와 이윤의 저하로 귀결된다.

3. 대리운전업체의 경쟁 및 요금인하

자가용 대리운전의 증가는 택시수요의 저하에 큰 역할을 하였으며, 대리운전업체 간 요금 경쟁은 택시의 경쟁력을 크게 약화시켰다.

한국교통연구원에 따르면, 2004년 현재 전국에는 약 8천개의 대리운전업체가 존재하고, 대리운전기사만도 15만명이 종사하는 것으로 추정되고 있다. 또한 대한대리운전협회에 따르면 전국에는 4,500여개의 대리운전업체, 11만명~13만명의 대리운전 종사자가 있는 것으로 추정되고 있으며, 한국대리운전협회에 따르면 전국에는 3,600여개의 대리운전업체, 8~10만명의 대리운전자가 있는 것으로 조사되고 있다. 이들에 따르면, 수도권외의 경우 서울과 경기도에 각각 511개와 559개의 대리운전업체가 있고(전국대비 30%), 서울의 경우 대리운전기사 100명 이상의 대형업체가 40여개, 30~100명의 규모의 업체도 100여개가 존재하는 것으로 나타났다⁴⁾.

조사기관에 따라 차이는 있으나, 서울 지역에 최소한 15% 이상의 대리운전업체가 존재한다고 가정할 경우 서울시의 대리운전기사는 1만 7천여명 정도가 될 것으로 추산할 수 있는데, 이는 서울시 법인택시 대수보다 불과 5천명이 적은 숫자이다.

이들 대리운전업체는 근래 점차 대형화하는 추세에 있으며, 자가 공세로 택시시장을 잠식하고 있다. 그러나, 이들 대리운전업체에 대한 체계적이고 전문적인 조사도 이루어지지 않고 있으며, 대리운전업체의 불법영업을 규제하기 위한 법안도 제대로 만들어지지 않고 있는 것이 현실이다.

4) 2006년 교통신문, 7월 19일자

4. 택시업계의 근로조건 악화

위에서 언급하였던 바와 같이 준공영제하에서는 같은 운전직종에 종사하는 택시운전자들은 상대적으로 열악한 법인택시보다 근로환경이나 보수가 상대적으로 좋아진 버스를 운전하는 것을 선호하게 된다.

법인택시의 경우 보통 10시간 1일 2교대로 운행하면서, 한 달에 26일을 근무한다. 이는 1일 2교대로 근무하면서 9시간을 일하는 버스와의 크게 대비되는 수준이다.

〈표 2-6〉 택시 운전자의 근로여건

구분	택시운전자	버스운전자	지하철기관사	
			지하철공사	도시철도공사
근무 여건	1일 2교대 10시간 월 26일, 260시간	1일 2교대 9시간 월 26일, 234시간	월 183시간, 20일 운전 4시간 42분	월 175시간, 19일 운전 4시간 42분

자료 : 이우승(2004)

또한 2010년 5월 설문조사결과 법인택시 운전자의 평균 순수입은 124만 7천원 정도로 조사됐다. 이는 2005년 조사⁵⁾ 때의 122만 8천원에 비해 불과 2만 5천원이 증가한 것이며, 물가상승률⁶⁾을 고려하면 실질순수입액은 11% 이상 하락한다.

〈표 2-7〉 택시운전자의 평균 순수입

택시 종류	법인택시	중형개인택시	모범택시
평균 순수입(원)	1,247,000	1,755,000	1,941,000

자료 : 2010년 5월 택시운전자 설문조사 결과

5) 이우승(2006)

6) 2006~2009년의 각년도 물가상승률은 다음과 같다.

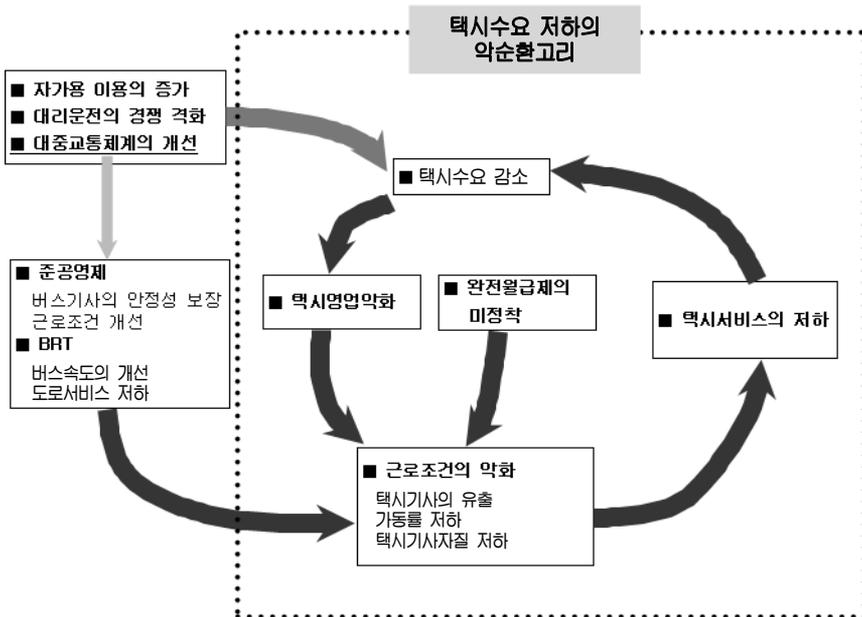
연도	2006	2007	2008	2009
물가상승률	2.2	2.5	4.7	2.8

이는 택시회사의 구인난 가중, 택시회사의 가동률 저하로 이어진다. 택시업체의 입장에서 가동률 저하는 바로 회사의 이윤 저하로 연결된다.

5. 소결론

택시영업환경의 변화와 택시의 역할저하는 택시수요 저하의 악순환고리를 형성한다.

위에서 언급한 바와 같이 자가용 승용차의 보급 증가와 도로혼잡의 악화는 장기적으로 개별통행수단이자 도로교통수단인 택시의 경쟁력을 하락시켰으며, 여기에 대중교통체계 개편과 대리운전의 요금경쟁 격화는 근래 택시수요감소의 큰 요인이 되었다. 거기에 더하여 택시근로자의 열악한 근로환경은 택시업체의 운전자 구인난을 가중시켰으며, 이는 법인택시업체의 가동률 및 이윤의



〈그림 2-5〉 택시수요 저하의 악순환고리

저하 등으로 이어졌다. 이는 택시이용자에 대한 택시 서비스의 질을 떨어뜨려 다시 택시수요를 저하하는 요인을 형성하게 된다. 이와 같은 택시수요의 저하는 현시점에서 택시대수를 적정수준으로 유지할 필요성을 제기한다.

택시총량제는 이와 같은 맥락에서 택시를 적정수준으로 유지시켜, 택시수급을 관리하고, 이를 통해 택시업계 종사자가 안정적 수준에서 택시 서비스를 제공할 수 있는 수단으로서의 역할을 한다.

제2절 서울지역 택시현황

1. 택시공급현황

1) 서울지역 택시대수 추이 및 현황

서울시는 2001년 택시 적정규모를 70,000대로 산정한 서울시정개발연구원의 연구결과를 바탕으로 7만대 상한정책을 유지하였다. 즉, 7만대의 수준에서 감차분이 발생한 경우에만 택시면허를 내어주는 정책이었다. 그러나, 개인택시 보충면허자들이 장기대기하는 문제가 발생함에 따라 2003년부터 6개월마다 500명씩 면허를 내준 결과 택시면허대수는 2005년 7만 2,500대까지 증가하였다.

서울지역 법인택시는 많은 수는 아니지만 꾸준히 감소하고 있다. 개인택시의 증가에 따라 그 비율은 2009년 현재 31.6%로 1999년에 비해 1.5% 감소하였다.

개인택시는 2002년까지 4만 6,800대수준을 유지해왔으며, 개인택시 면허 장기대기자의 문제가 대두됨에 따라 2003년부터 단계적으로 면허를 내준 결과 2005년 4만 9,500여대까지 증가하였으며, 현재까지 그 수준을 유지하고 있다. 개인택시는 서울지역 총택시대수의 68.4%를 차지하여 법인택시보다 2배 이상

〈표 2-8〉 서울지역 택시 공급현황

연도	총계	법인		개인택시		(모범, 대형)
		계	구성비(%)	계	구성비(%)	계
1999	69,991	23,165	33.1	46,826	66.9	3,803
2000	70,017	23,170	33.1	46,847	66.9	3,691
2001	70,025	23,163	33.1	46,862	66.9	3,573
2002	70,002	23,130	33.0	46,872	67.0	4,246
2003	70,903	23,130	32.6	47,773	67.4	4,009
2004	71,775	23,071	32.1	48,704	67.9	3,869
2005	72,500	22,949	31.7	49,551	68.3	3,038
2006	72,500	22,949	31.7	49,551	68.3	2,460
2007	72,453	22,845	31.5	49,599	68.5	2,425
2008	72,359	22,802	31.5	49,557	68.5	2,355
2009	72,365	22,842	31.6	49,523	68.4	2,088

자료 : 서울시

주 : 모범, 대형택시는 개인택시에 포함됨

많다.

모범 및 대형택시의 대수는 2002년 4,246대를 기록한 이후 뚜렷한 감소추세를 보이고 있다. 모범택시는 택시서비스 고급화시책과 높은 요금을 원하는 택시운전기사의 요구가 맞물려 1992년부터 시행되었다. 그러나, 경기불황과 모범택시의 과잉공급, 그리고 대리운전의 경쟁 등의 영향으로 모범택시는 매년 영업부진을 호소해오며, 민원도 잦았다. 이 때문에 서울시는 모범택시를 중형 개인택시로 전환하는 것을 단계적으로 허용하였다. 2010년 2월 현재 서울시 모범택시는 1,942대, 대형택시는 133대 등 총 2,175대로 2002년의 절반수준에 그치고 있다.

2) 1일 택시 공급현황

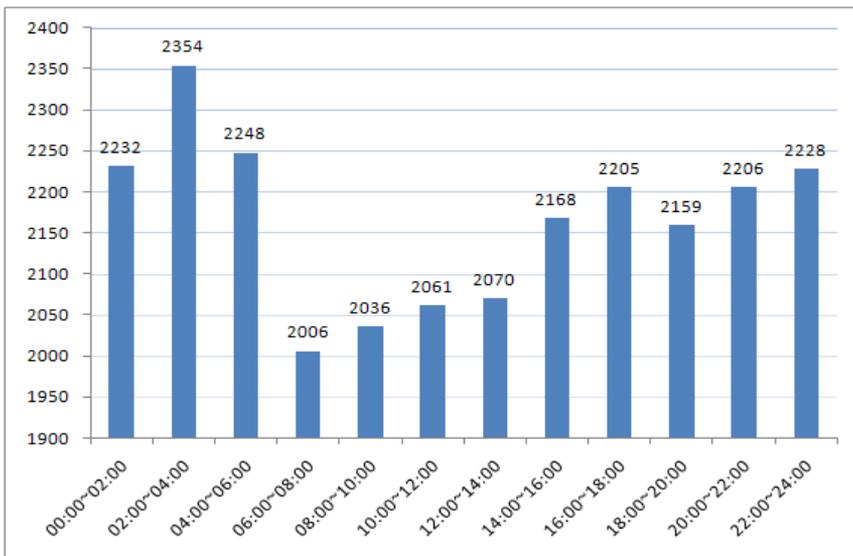
이론상 현재 가동할 수 있는 서울시의 택시대수, 즉 1일 공급가능대수는 개인택시면허가 부제로 운행되는 관계로 총면허대수보다 적다. 서울시의 1일 공

급가능대수는 법인택시 22,842대와 개인택시 31,623대, 모범 및 대형택시 2,088대를 합친 56,553대이다. 이는 서울시 총 택시면허대수의 78.2%를 차지한다.

그러나, 법인택시의 운전자들은 보통 한달 30일 기준으로 26일을 근무한다. 즉 법인택시 22,842대가 모두 운행할 수는 없으므로 운행가능대수는 19,796대이다. 이 경우 서울시 1일 공급가능대수는 53,507대로 줄어든다.

이는 물론 실제로 운행 가능한 택시가 전부 운행하였다는 전제하에 산출된 대수이며, 실제 택시 가동률은 100%가 안되기 때문에, 실제운행대수를 산정하기 위해서는 가동률을 고려해야 한다. 예를 들어 법인택시 가동률이 75%라면 실제 운행대수는 4만 8천 5백대로 산출되며, 법인택시 가동률도 75%라면, 실제운행대수는 4만대로 산출된다.

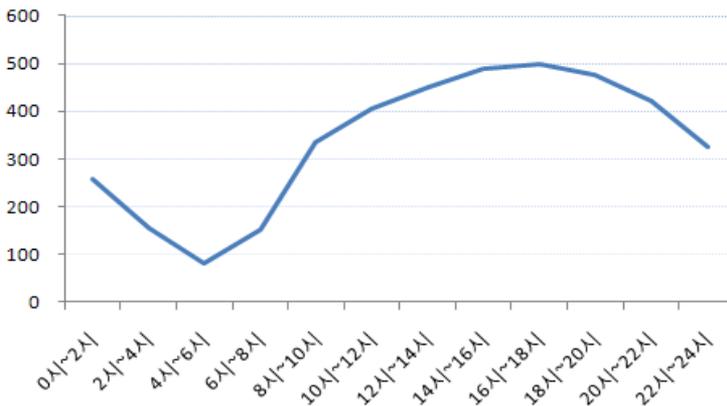
다음은, 서울 법인택시의 시간대별 공급현황을 2009년 법인택시 미터기 자료를 통해 분석하였다. 분석한 택시대수는 2,697대로 서울시 법인택시의 11.8%에 해당한다.



〈그림 2-6〉 시간대별 법인택시 공급현황

분석결과 택시공급이 가장 많은 시간대는 22시에서 다음날 오전 6시까지이고, 특히 시간당 법인택시 공급대수가 많은 시간대는 오전 2시~4시 사이로 나타났다. 오전 침두시간 직전과 침두시간에는 택시공급이 오히려 저하되는 것으로 분석되었다. 이는 침두시간의 도로혼잡 등으로 인한 법인택시 운전자들의 운전기피 영향 때문으로 판단된다. 도로혼잡으로 인한 승객회전율(turn-over)의 저하와 택시공급대수의 저하는 오전 침두시간대의 택시 승차난을 야기하는 주 요인 중의 하나이다.

개인택시의 미터기 자료는 입수가 불가능하여 설문조사를 통해 운행시간을 산출하였다. 설문조사 결과 개인택시의 경우 가장 많이 운행하는 시간대는 오후 2시부터 침두시간인 오후 6시까지인 것으로 조사되었으며, 가장 적게 운행하는 시간대는 오전 4시~6시 사이인 것으로 조사되었다. 오전 침두시간인 6시~10시 사이에 택시공급이 다시 늘어나긴 하지만 위의 오후 2시~ 오후 6시 사이에 비해 훨씬 못 미치는 수준이다. 오후 침두시간 후의 시간대에는 법인택시가 택시공급을 늘리는 것과는 달리 개인택시는 택시공급을 줄이는 것으로 조사되었다. 즉, 야간시간대의 승차난은 개인택시의 공급부족에 일부 원인이 있다고 판단할 수 있다.



〈그림 2-7〉 시간대별 개인택시 운행 현황

3) 법인택시 업체현황

서울시 법인 255개 업체의 평균 면허대수는 89대 정도이다. 이 평균수준에 미치는 영세업체는 138개로 서울시 전체 택시업체의 54.1%에 이르며, 평균 대수 100대 미만의 업체는 187개로 서울시 전체 택시업체의 74.1%에 달한다.

택시업체가 영세하다는 것은 그만큼 규모의 경제를 향유하지 못하고 있다는, 즉 효율적 규모로 영업을 하지 못한다는 얘기이다. 1999년 교통개발연구원과 산업경영연구소의 공동연구에 따르면 택시의 보유대수 규모별 비용분석 결과 대당 평균비용이 최소가 되는 규모는 서울시의 경우 150대~200대로 분석되었으나, 서울시에서 140대 이상되는 규모의 회사는 7곳에 불과하다.

〈표 2-9〉 법인택시 업체별 규모 현황

규모(대)	업체수(개)	비율(%)
50~59	9	3.5
60~69	24	9.4
60~79	39	15.3
80~89	66	25.9
90~99	51	20.0
100~109	37	14.5
110~119	13	5.1
120~129	5	2.0
130~139	4	1.6
140 이상	7	2.8
(계)	255	100.00

4) 택시 종사자 현황

법인택시업체 종사자수는 2006년 현재 42,177명으로 조사되고 있다. 가장 최근인 2010년 5월의 서울시 자료에 의하면 법인택시업체 및 개인택시의 종사자수는 각각 42,053명, 49,523명으로 보고되고 있다. 이는 택시 한 대당 1.85명으로 약 3,500명의 운전자가 추가 공급됐을 때, 택시업체의 가동이 원활히 이

루어질 수 있음을 의미한다. 반대의 의미로 해석한다면 2003년 이후에 법인택시 사업체의 운전자 구인난이 심각하다는 것이다.

〈표 2-10〉 서울지역 택시업체 종사자수의 추이

연도	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2010
종사자	55,089	53,816	46,604	39,805	38,962	41,096	42,177	42,053

자료 : 통계청, 운수업통계조사 결과

운전자들이 법인택시업체에서 일하는 것을 꺼리는 이유는 열악한 근로환경과 수입 때문이다. 전장에서도 언급하였지만, 2010년 5월 법인택시 운전자 설문조사 결과 이들의 순수입은 평균 1,247,000원으로 나타나 실질수입으로 산정하였을 때, 2005년보다 12.4% 하락한 것으로 추정되었다.

〈표 2-11〉 택시운전자의 평균 순수입의 변화

(단위 : 원)

	연도	법인택시	개인택시	모범택시
평균순수입	2005년 경상가	1,228,000	1,517,000	1,750,000
	2005년 불변가 (2010년 기준)	1,423,331	2,028,363	2,028,363
	2010년	1,247,000	1,755,000	1,941,000
변화율		-12.4%	-13.5%	-4.3%

자료 : 설문조사 결과

개인택시 운전자의 경우에도 실질수입은 13.5%나 감소한 것으로 조사되었으며, 모범택시 운전자의 경우에도 실질수입은 4.3% 하락한 것으로 추정되어 전반적인 택시 운전자의 수입이 감소한 것을 알 수 있다.

〈표 2-12〉 평균요금수입과 사납금의 변화

	평균요금수입(원)	사납금(원)
2005년 경상가	120,362	88,000
2005년 불변가 (2010년 기준)	139,507	101,997
2010년	136,729	105,600
변화율	-2.00%	3.53%

자료 : 2005년 이우승(2006)의 자료이며, 2010년 자료는 법인택시 운전자 설문조사 자료임.

실질적인 평균요금수입의 저하와 사납금의 상승은 법인택시 운전자의 수입 감소와 관련된다. 평균요금수입은 2005~2010년의 5년 사이 2% 감소한 반면 사납금은 3.5% 이상 인상되었다.

택시운전자에 따라 수입은 상당한 차이가 발생하지만, 설문조사를 근거로 본 택시 종류별 운전자의 평균 순수입의 분포를 살펴보면, 법인택시의 경우 140~180만원대의 수입을 얻고 있는 운전자가 32.6%로 가장 많았고, 개인택시와 모범택시의 경우 200만원 이상의 수입을 얻고 있는 운전자가 36.9%로 제일 많은 것으로 나타났다.

〈표 2-13〉 택시 종류별 평균 순수입의 분포

구분	법인		개인		모범		계	
	빈도	비율(%)	빈도	비율(%)	빈도	비율(%)	빈도	비율(%)
100만원 미만	83	15.9	21	3.9	0	0.0	104	9.2
100~120	98	18.8	32	5.9	3	4.7	133	11.8
120~140	122	23.4	50	9.2	2	3.1	174	15.4
140~180	170	32.6	173	31.7	21	32.8	364	32.2
180~200	21	4.0	68	12.5	4	6.3	93	8.2
200만원 이상	28	5.4	201	36.9	34	53.1	263	23.3
계	522	100	545	100	64	100	1131	100

택시 운전자 전체를 보았을 때는 평균 140~180만원의 수입을 올리는 운전자가 32.2%로 가장 많았으며, 택시운전자의 평균수입은 153만원 수준인 것으

로 조사되었다. 2006년 기준으로 지하철 운전자의 수입은 289만원, 버스 운전자의 수입이 252만원이었던 것에 비추어 보아 택시운전자의 수입이 얼마나 적은가를 판단할 수 있는 부분이다.

참고로 택시운전자들의 근로환경을 간접적으로 파악하기 위해 실제 근무시간 및 월보수액과 희망 근무시간 및 희망보수액을 비교해 본 결과, 택시운전자들의 평균근무시간과 희망근로시간의 차이는 2.5~2.9시간, 월평균수입액과 희망 월평균수입액의 차이는 54~76만원 정도인 것으로 나타났다.

〈표 2-14〉 택시운전자 현재 근로여건 및 희망 근로여건 비교

	평균 근무시간	희망 근무시간	차이 (시간)	월평균 수입액(원)	희망 월평균 수입액(원)	차이 (원)
법인택시	11.7	9.2	2.5	1,247,000	1,904,800	657,800
개인택시	13.5	10.6	2.9	1,755,423	2,296,928	541,505
모범택시	11.8	9.2	2.6	1,941,406	2,704,839	763,432

자료 : 2010년 설문조사 결과

다음으로 택시운전자들의 연령대별 분포를 보면, 법인택시의 경우, 40대 및 50대가 50%를 상회하고 있으며, 개인택시의 경우 50대 및 60대가 76%나 차지하고 있어, 법인택시에 비해 개인택시의 고령화가 심각한 것으로 나타났다. 특히 70대 및 80대가 전체 개인택시 운전자의 5%나 차지하고 있다.

〈표 2-15〉 택시운전자 연령대별 현황

구 분	총계	20대	30대	40대	50대	60대	70대	80대
계	91,576	169	3,831	21,825	41,579	21,300	2,848	24
법인	42,053	145	2,687	13,363	18,727	6,667	462	2
개인	49,523	24	1,144	8,462	22,852	14,633	2,386	22

자료 : 서울시

2. 택시이용현황

2006년 ‘수도권 가구통행 실태조사’를 바탕으로 서울시의 택시 이용실태를 분석한 결과 다음과 같은 특성을 보인다.

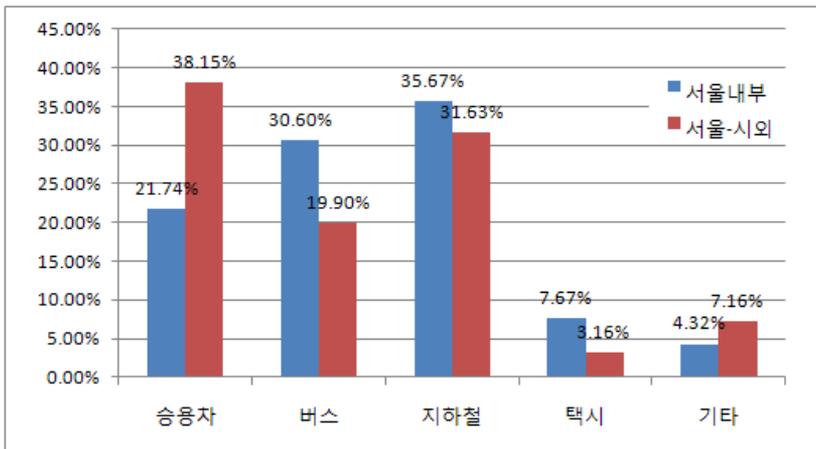
우선, 서울시 내부통행의 경우 7.7%, 서울-외부통행의 경우 3.2%로 나타나 서울내부통행이 서울-외부통행의 경우보다 4.5% 이상 수단분담률이 높았다. 이는 시계유출입 통행의 경우 장거리 통행이 많고, 대중교통보다 자가용 승용차에 의한 통행이 많은 사실에 기인한다. 양통행을 합하여 추산할 경우 택시의 수단분담률은 6.9%이다.

〈표 2-16〉 2006년 가계통행실태조사상의 수단분담률

(단위 : 통행)

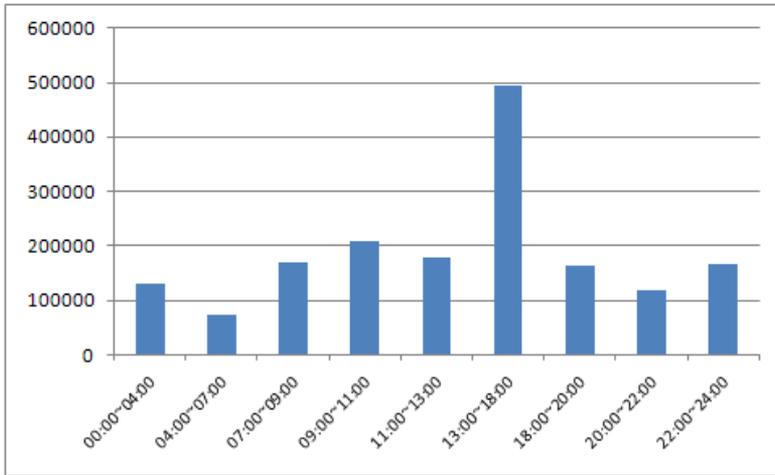
2006년	승용차	버스	지하철	택시	기타	총합계
서울-서울	4,838,925	6,810,812	7,938,725	1,706,725	960,756	22,255,943
서울-시외	1,713,468	893,868	1,420,711	141,909	321,402	4,491,358
합계	6,552,393	7,704,680	9,359,436	1,848,634	1,282,158	26,747,301
분담률	24.5	28.8	35.0	6.9	4.8	1.00

자료 : 수도권 가구통행실태조사(2006)

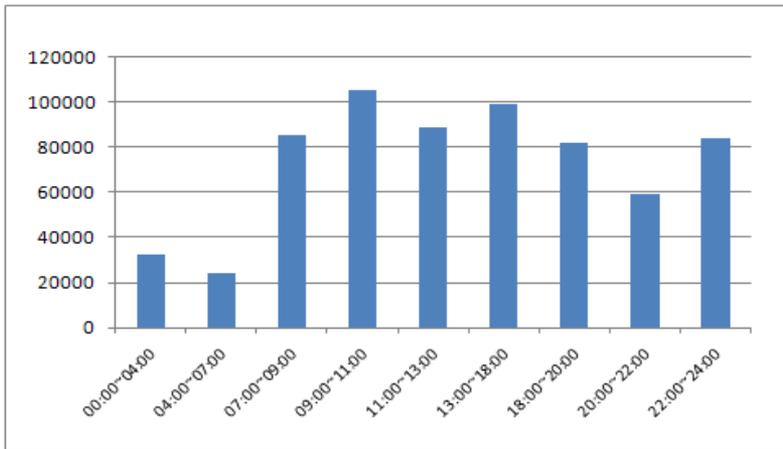


〈그림 2-8〉 통행수단별 분담률

두 번째로 시간대별 이용특성을 보면, 서울 내부통행의 경우 그림과 같이 오후 비침두시간인 13시부터 16시까지가 택시를 가장 많이 이용하는 것으로 나타났다(<그림 2-9>). 그러나, 단위 시간당 통행수를 보면 오전 침두시간 이후 2시간(9시~11시) 동안이 가장 많았으며, 오후 비침두시간(13시~16시)이 그 다음인 것으로 나타났다(<그림 2-10>).



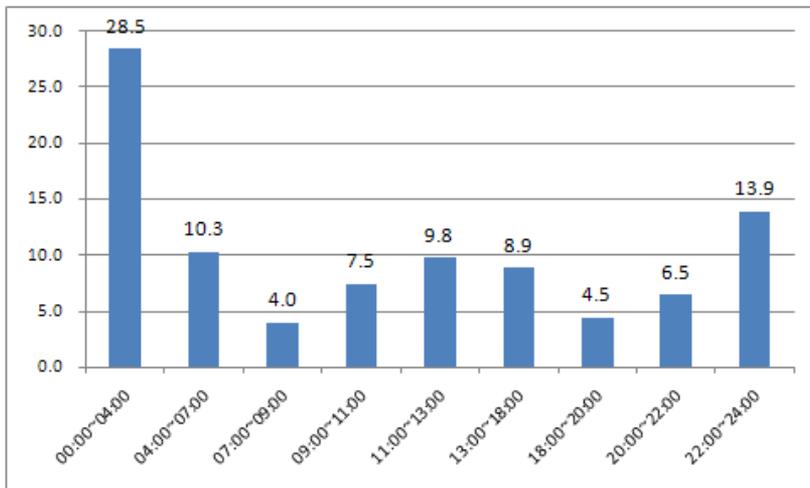
〈그림 2-9〉 시간대별 서울내부 총택시통행수



〈그림 2-10〉 시간대별 서울내부 평균택시통행수

서울 내부통행에 있어서의 시간대별 택시 수단분담률은 대중교통서비스가 제공되지 않는 자정부터 새벽4시까지가 제일 높았(28.5%)으며, 그 다음이 바로 그 전 시간인 오후 10시~자정이 그다음인 것으로 나타났다.

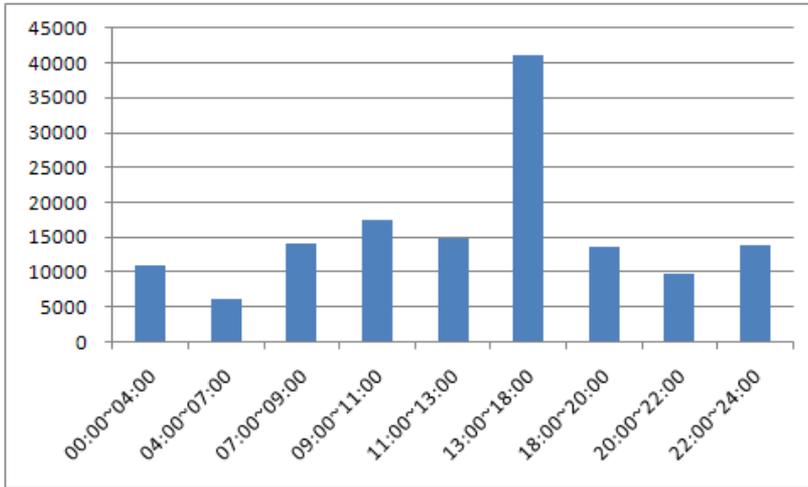
특징적인 것은 도로의 교통혼잡이 심한 오전첨두시간(7시~9시)과 오후첨두 시간(6~8시)의 택시 수송분담률이 낮다는 것이다. 이는 두 가지 사실을 시사한다. 우선, 오전첨두시간의 택시 수송분담률이 낮다는 것은 출근 목적의 택시통행의 의존도가 타 수단에 비해 상대적으로 낮다는 것을 나타낸다. 두 번째로, 도로가 주로 혼잡한 시간에 택시 수단분담률이 낮다는 것은 도로혼잡이 택시의 영업에 상당히 부의 영향을 미친다는 것이다. 위의 <그림 2-10>에서 본 바와 같이 도로혼잡이 덜한 아침9시부터~저녁6시까지의 비첨두시간의 평균 택시통행이 첨두시간보다 높다는 것은 도로혼잡이 택시영업에 미치는 영향을 간접적으로 보여주고 있다.



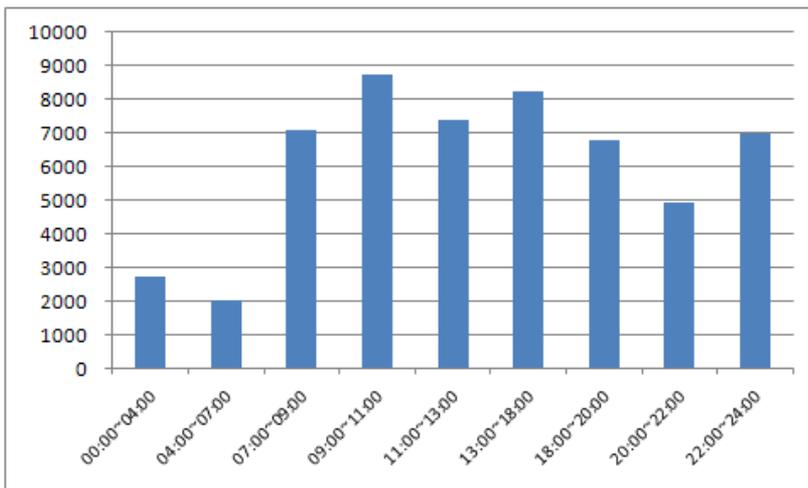
<그림 2-11> 시간대별 서울내부 택시 수단분담률

서울-외곽 택시통행의 경우에도 서울시 내부통행과 비슷한 경향을 보이고 있지만, 서울시 내부통행의 경우보다 택시 수단분담률이 상당히 낮다. 이는 서

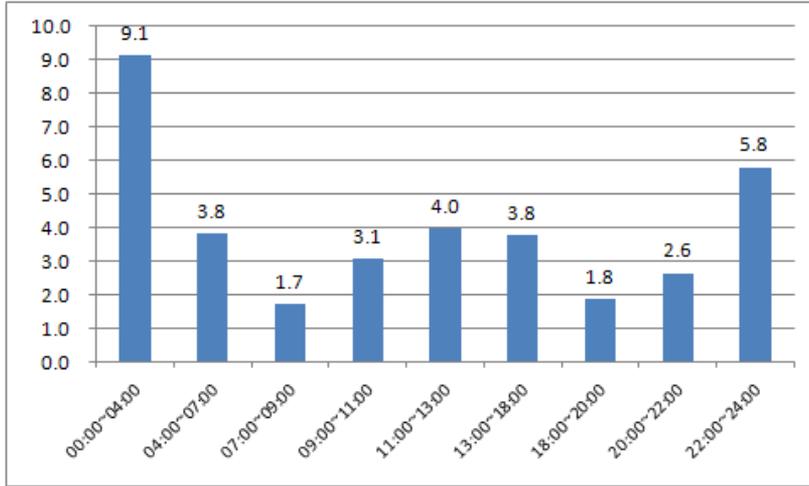
울-외곽통행의 경우 자가용 승용차의 분담률이 서울시 내부통행보다 상대적으로 높기 때문이다.



〈그림 2-12〉 시간대별 서울-시외 총택시통행수



〈그림 2-13〉 시간대별 서울-시외 평균택시통행수



〈그림 2-14〉 시간대별 서울-시외 택시 수단분담률

참고로 자가용 승용차의 수송분담률은 서울시 내부통행의 경우 21.7%에 불과하지만, 서울-시외통행의 경우 38.1%에 달하고 있다.

제3절 서울지역 택시산업 장래여건

서울시의 향후 택시산업에 영향을 미치는 요인은 서울시 대중교통정책과 자가용 승용차에 대한 교통수요관리정책이라 볼 수 있다.

우선, 대중교통정책과 관련하여, 버스의 중앙전용차선과 광역적인 BRT(Bus Rapid Transit)는 계속적으로 확충될 계획이다. 특히 도심과 강남지역에 2011년까지 각각 3개와 2개의 중앙버스전용차선이 설치될 예정이므로, 주변의 도로혼잡을 가중시킬 것으로 우려된다. 이에 따라 택시 운행환경도 악화될 것이 예상된다.

버스와 더불어 철도관련 향후 계획도 택시영업환경에 중요한 요인으로 작용한다. 현재 서울시와 관련된 철도계획은 대부분 서울과 외곽을 잇는 광역철도와 관련된 계획이다. 서울과 시외 사이의 광역통행의 경우 택시수단분담률이 그리 높은 편이 아니기 때문에 택시영업환경에 결정적인 역할을 할 것 같지 않지만, 서울시에서 추진 중인 경전철의 경우 서울시 내부통행에 미치는 영향이 크기 때문에 중요한 요인으로 작용할 것으로 보인다.

〈표 2-17〉 서울시 관련 철도확충계획

구분	노선	완공연도
		계획(예상)
1	경인 Express 경인선 지하화	2015년(2017년 이후)
2	서울시 경전철 6개 노선	2018년
3	수도권 고속철도	2014년
4	신안산선	2017년
5	GTX	2016년
6	인천공항철도(2단계)	2010년
7	경춘선 복선화	2011년
8	분당선	2011년
9	신분당선	2011년
10	7호선 연장(부평구청)	2012년

두 번째로 자가용 승용차에 대한 교통수요관리정책이 택시영업환경에 일부 긍정적 영향을 미칠 것으로 판단된다. 강력한 주차관리정책이나 승용차요일제와 같은 정책은 자가용 승용차 이용을 억제하고 대체수단인 택시이용을 활성화하는 역할을 한다. 또한 혼잡완화로 인한 도로 주행환경의 개선은 택시영업환경에 긍정적인 역할을 할 것이다. 혼잡통행료와 같은 정책 또한 전반적인 자가용 승용차 이용 억제를 통한 주행환경의 개선으로 택시 영업환경에 긍정적인 역할을 할 것이다. 그러나, 통행료 부담이 택시에게도 주어진다면, 그 효과를 예단하기가 쉽지 않을 것이다.

한국개발연구원(KDI) 자료를 토대로 향후 2026년까지의 수단통행을 분석하면 다음의 표와 같다. 서울시의 택시 수단분담률은 지속적으로 하락하여 2021년에 5.5%를 기록하는 등 향후 안정적 추세를 유지할 것으로 분석되었으며, 승객은 지속적으로 감소하여 2011년 189만5천명에서 2026년 180만명으로 9만5천여명이 감소할 것으로 추정되었다. 특히, 서울시 내부통행은 2011년 167만6천 통행에서 2016년 159만 4천 통행으로 8만 2천 통행이 감소할 것으로 분석되었다. 반면 서울-시외통행의 경우 이보다 감소폭이 적어 5천 통행이 감소할

〈표 2-18〉 장래 통행수요 예측

연도	구분	승용차	버스	지하철 (환승포함)	택시	기타	총합계
2011년	서울-서울	4,705,053	6,938,587	7,788,316	1,676,153	913,503	22,021,612
	서울-시외	1,815,190	925,305	1,701,968	121,340	308,830	4,872,633
	시외-서울	1,803,275	915,544	1,841,678	97,694	290,865	4,949,056
	관련계	8,323,518	8,779,436	11,331,962	1,895,187	1,513,198	31,843,301
	분담률	26.1%	27.6%	35.6%	6.0%	4.8%	100.0%
2016년	서울-서울	4,657,985	6,876,706	7,951,745	1,649,266	933,577	22,069,279
	서울-시외	1,960,395	1,004,928	1,932,956	117,593	294,942	5,310,814
	시외-서울	1,896,148	955,808	2,131,812	94,995	281,661	5,360,424
	관련계	8,514,528	8,837,442	12,016,513	1,861,854	1,510,180	32,740,517
	분담률	26.0%	27.0%	36.7%	5.7%	4.6%	100.0%
2021년	서울-서울	4,644,017	6,747,323	8,318,198	1,633,674	924,744	22,267,956
	서울-시외	2,060,967	1,025,035	2,050,170	116,268	305,011	5,557,451
	시외-서울	1,962,019	971,034	2,302,119	96,351	292,273	5,623,796
	관련계	8,667,003	8,743,392	12,670,487	1,846,293	1,522,028	33,449,203
	분담률	25.9%	26.1%	37.9%	5.5%	4.6%	100.0%
2026년	구분	승용차	버스	지하철 (환승포함)	택시	기타	총합계
	서울-서울	4,516,304	6,534,177	8,062,054	1,593,997	912,746	21,619,278
	서울-시외	2,071,538	1,009,035	2,026,929	117,084	309,316	5,533,902
	시외-서울	1,962,178	955,926	2,281,812	97,503	298,505	5,595,924
	관련계	8,550,020	8,499,138	12,370,795	1,808,584	1,520,567	32,749,104
분담률	26.1%	26.0%	37.8%	5.5%	4.6%	100.0%	

자료 : 서울시정개발연구원

것으로 추정되었다.

2016년을 택시총량제 수립 및 시행의 해로 설정하여 현재의 택시대수를 유지할 경우, 3만 3천통행이 향후 감소하는 것으로 나타났다. 이는 현재의 서울 택시의 가동률, 영업횟수, 평균영업거리 등을 고려할 경우, 약 0.7회의 영업횟수 감소 효과와 4,500~5,000원의 수입금 감소 효과를 낼 것으로 추정된다.

제3장 택시총량제의 의의 및 사례

제1절 택시총량제의 의의와 서울지역
택시총량규제

제2절 외국의 택시공급규제 사례

제 3 장

택시총량제의 의의 및 사례

제1절 택시총량제의 의의와 서울지역 택시총량규제

1. 택시총량제의 의의

택시총량제란 사업구역별 수송수요에 부합하는 적정 공급량을 산정한 후 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시 공급규모를 안정적으로 유지하는 제도로 양적 규제정책에 해당한다. 이 제도는 현재 택시대수가 적정택시총량 수준을 달성할 경우에는 택시의 증차를 중단하고 초과분에서 대해서 감차를 시행하고, 반대로 증차요인이 발생하는 경우 증차요인분만큼만 택시의 증차를 시행하는 정책이다.

택시 총량규제의 가장 큰 목적은 적정 택시운영대수를 유지함으로써 택시 서비스의 질을 확보하려는 것이라 할 수 있다. 택시의 서비스 수준을 제고하려 해도 현실적인 영업환경 때문에 질 높은 서비스를 제공하지 못하고 있는 현실에서, 이 제도는 택시 공급을 억제함으로써 택시업체의 적정한 사업성을 보장하고, 이에 따른 종사자의 소득수준을 안정적으로 유지케함으로써 택시 서비스의 질을 제고하려는 취지가 강하다. 또한 잠재적인 택시시장 진입자로 하여금 향후 서울시 택시정책의 기초는 몇 대에서 유지하는 것이라는 신호를 보냄으로써 사전에 정책을 예고하는 효과도 가지고 있다.

택시총량제의 현행 근거법령은 2009년 5월 27일 개정된 ‘여객자동차 운수사업법’ 제5조 및 ‘시행령’ 제6조 그리고 “택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령”이다.

개정 전의 ‘여객자동차 운수사업법’ 제6조 2항에서는 “건설교통부장관은 제1항 제1호의 수송력 공급(대통령령으로 정하는 여객자동차 운수사업의 경우에 한한다)에 관한 산정기준을 정하여 시,도지사에게 통보할 수 있다”고 규정하여, 지자체가 택시총량계획을 수립할 경우 건설교통부가 제시한 산정기준에 따라 적정택시총량을 정할 수 있는 규정을 마련했다. 그러나, 개정된 법률 제5조 제3항에서는 이와 더불어 “수송력 공급에 관한 산정기준을 통보받은 시, 도지사는 5년마다 수송력 공급계획을 수립, 공고하여 이를 국토해양부장관에게 보고해야 한다”라는 규정을 신설하여 택시총량계획의 수립 및 보고를 지자체장의 의무로 하고 있다.

▶ 여객자동차운수사업법 제5조 (2009년 5월 27일 개정)

제5조 (면허 등의 기준)

① 여객자동차운수사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다

1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
2. 최저 면허기준 대수, 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토해양부령으로 정하는 기준에 적합할 것
3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운수사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토해양부령으로 정하는 기준에 적합할 것

② 국토해양부장관은 제1항 제1호의 수송력 공급에 관한 산정기준을 정하여 시, 도지사에게 통보할 수 있다.

③ 제2항에 따라 수송력 공급에 관한 산정기준을 통보받은 시, 도지사는 5년마다 수송력 공급계획을 수립, 공고하고, 이를 국토해양부장관에게 보고하여야 한다(신설).

④ 시, 도지사는 수송 수요의 급격한 변화 등 국토해양부령으로 정하는 사유로 제3항의 수송력 공급계획을 변경할 필요가 있을 경우에는 국토해양부장관의 승인을 받아 이를 변경할 수 있다(신설).

▶ 여객자동차 운수사업법 시행령

제6조 : 법 제5조 제2항에서 “대통령령으로 정하는 여객자동차운수사업”이란 일반택시 운수사업 및 개인택시운수사업을 말한다.

2. 서울지역 택시총량규제

서울시는 1993년 서울시정개발연구원의 연구결과를 바탕으로 2001년도부터 택시 적정대수를 70,000대로 설정하여 7만대 택시면허상한정책을 책정한 후, 2002년까지 그 기조를 유지하였다. 그러나, 1999년 개인택시운송사업 보충면허대상자를 공고하면서 7만대 중 감차분에 한하여 개인운송사업 면허를 내주었으나, 이들 보충면허예정자들의 대기기간이 장기화하는 문제가 발생하였다. 이에 2003년 6월에 보충면허예정자들을 대상으로 6개월마다 500명씩 개인택시 운송사업 면허를 내준 결과 7만대 수준에서 유지되었던 서울지역 택시대수는 2003년 70,903대, 2004년 71,775대, 2005년의 72,500대로 증가하였고, 서울시의 택시총량규제정책은 수정을 겪게 되었다. 그러나, 그 후 개인택시 양도, 양수제도가 개정되기 전까지 신규면허를 금지하는 공고를냄으로써 택시총량제의 기조를 유지해오고 있다.

2009년 현재 서울시 총택시면허대수는 72,365대로 2005년보다 135대가 감소하였다.

〈표 3-1〉 연도별 택시면허 정책의 변화

1993년	•적정규모를 7만대로 결정하고 공급대수 제한
1997년	•개인택시운송사업 보충면허대상자를 공고하고 7만대 범위내 감차분만 보충면허 부여 - 1999년~2002년 : 640대
2003년	•보충면허 예정자에 대해 분기별 500대씩 면허 부여 - 2003년 6월 이후 : 1,452대 보충면허
2005년	•12월까지 1,563대 추가면허로 3,000명 예정자 전원에게 면허 부여

제2절 외국의 택시공급규제 사례

외국의 택시공급관리는 주로 진입규제의 방식을 취하고 있으나, 여기에 더하여 구체적인 택시수량을 규제하는 경우도 있다. 미국의 뉴욕, 영국의 제도시, 이탈리아의 산레모시, 프랑스의 파리 등이 대표적인 예이며, 일본에서도 근래 택시업계의 불황을 이유로 지역별 택시총량규제정책의 도입을 검토하고 있다.

〈표 3-2〉 외국 대도시의 택시대수 공급 현황

구분	도쿄(일본)	뉴욕(미국)	런던(영국)	파리(프랑스)	서울(한국)
인구(천인)	11,124	8,080	7,380	3,605	10,464
택시대수	55,039	11,787	16,762	9,713	72,365
택시대당 인구수(명)	202	686	440	383	145
인구천인당 택시대수(대)	4.9	1.7	2.2	2.6	6.9
법인 : 개인 택시비율	65 : 35	58 : 42	43 : 57	15 : 85	31.6 : 68.4
실차율	51%	-	40-45%	-	56.6%
수송분담률(%)	4.6	2.0	2.0	-	6.3

1. 뉴욕(New York)

뉴욕에서는 택시운전기사의 임금수준을 저하시킬 수 있는 택시과잉공급을 방지할 목적으로 1937년 Haas Act에 의해 택시총량규제를 실시하고 있다. Haas Act에서는 총택시대수를 13,595대로 제한하였으며, 택시 증차 시에는 교통, 택시승차난 및 환경영향평가 등을 고려하여 택시 총량대수 내에서 택시를 공급하는 정책을 구사하였다.

당시, 25,000여대에 달하던 뉴욕의 택시대수는 업계의 불황도 겹쳐 1945년

11,787대까지 감소했으며, 50년이 지난 1996년까지 이러한 대수가 유지되었다. 그 후 1996년, 2004년, 2005년에 각각 400대, 573대 및 327대가 증차되어 2006년 현재 13,087대가 유지되어 오고 있다.

뉴욕의 택시공급은 뉴욕 택시&리무진 위원회(Taxi and Limousine Commission : 이하 TCL)가 직접 관할하고, 양도·양수는 당국의 인허가를 받은 택시 브로커에 의해서만 가능하며 일정 수수료를 지불하고 택시 면허권을 사고팔 수 있다. TCL은 1971년 택시업의 서비스 향상을 위해 설립되었고, 이 위원회는 택시에 대한 정기검사, 운전자와 소유자의 면허기준 확립, 차량의 상태와 연수 및 크기의 결정, 소비자 불만접수 및 벌금 부과, 불법행위 운전자에 대한 소환장 발부 등 택시공급에 대한 중요한 결정을 내린다.

또한, 미국의 경우 뉴욕뿐만 아니라, 볼티모어, 보스톤, 시카고, 필라델피아 등의 대도시에서도 택시총량규제가 실시되고 있다.

2. 영국의 제 도시

영국의 택시는 블랙캡과 미니캡으로 나뉘어지는데, 전자는 일반승객용 순항식 개인택시를, 후자는 전화나 방문 등의 사전예약에 의한 콜택시를 말한다.

〈표 3-3〉 런던의 택시서비스 유형

택시명칭	서비스 내용
Black Cab	일반승객용의 순항식 개인택시
Mini Cab	전화나 방문 등의 사전예약에 의한 콜기능택시
Dial-A-Ride	장애자나 노약자를 위한 문전운송서비스제공의 택시
Metrocab & Fairway	장애자나 노약자를 위해 출입문이 90도 각도로 열리는 택시
Blue Badge Guide	관광객을 위한 중형세단의 택시

자료 : 아우승(2006)

영국의 택시규제는 블랙캡만을 대상으로 하며, 모든 블랙캡에 대해서는 수량규제, 서비스규제, 안전규제의 3가지 규제를 한다.

영국의 택시 수량규제는 수도권(런던)을 제외한 지역에서만 적용되며, 교통법에 근거한 인구대비 택시대수 상한선의 범위내에서 각 지방면허당국이 주기적인 조사를 거쳐 신규증차 또는 공급규제 조치를 취하고 있다. 지방당국의 수량규제 시행여부는 재량사항인데, 지방면허당국의 절반 정도가 수량규제를 시행하고 있다. 단, 수량규제의 구체적인 판단을 위한 공식은 없으며, 잠재수요(택시 잠재수요, 첨두시 수요), 이용자의 택시이용 대기시간(택시이용객의 승강장에서의 대기시간, 노상승차 및 콜택시 이용에서의 대기시간) 등을 고려한 엄격한 조사를 시행토록 권고하고 있다. 또한 위의 사항에 대해서는 연구조사를 실시하고, 이용자 및 이해관계자와 기관 등에 자문을 거쳐 공표토록 하고 있다.

Cardiff에서는 승객의 대기행렬조사를 매년 7월 중 한 주를 택해서 하는데, 승객의 평균 대기시간을 초과수요의 척도로 사용하고 있다.

영국지방기관의 45%가 이와 같은 수량규제를 실시하고 있으며, 이는 런던의 지역의 모든 택시 중 52%에 해당하는 것이다.

3. 이탈리아의 산레모(Sanremo)시

이탈리아 산레모시는 우리나라와 같이 구체적 산정방식에 따라 총량제를 적용한다는 것이 특징이다. 산정방식의 주요한 특징은 전국표준이 아닌 산레모란 개별도시에 적용되는 방식이며, 지역 실정에 맞게 구체적인 지표(예, 호텔 이용객 등)를 적용하고 있다. 또한 총량산정 지표가 단순 명료하여, 증차여부의 판단이 용이하다는 것이 특징이다.

구체적으로 총량산정에 있어서는 다음과 같은 식을 적용한다.

$$\text{택시총량대수} = \frac{\text{산레모시의 상주인구}}{2.0} + \frac{\text{산레모시를 방문한 호텔이용객}}{60.0}$$

산레모시의 택시협회는 택시공급대수를 결정하지만, 실제로는 택시 증차 시에 위와 같은 식에 의해 계산된 택시대수에 더하여, 호텔을 방문한 관광객의 불규칙한 증가량을 고려하고 그동안의 수용 폭을 감안하여 여유 택시분 8대를 추가로 공급한다.

위의 택시대수 산출방식을 사용하기 이전에는 고급호텔에 숙박하는 관광객에 좀 더 높은 가중치를 두어 택시공급대수를 산출하기도 하였다. 구체적으로는 아래의 식을 적용하였다.

$$\begin{aligned} \text{택시총량대수} = & \frac{\text{산레모시의 상주인구}}{2.0} + \frac{\text{Luxury 호텔이용객}}{60.0} \\ & + \frac{\text{Cheaper 호텔이용객}}{100.0} \end{aligned}$$

4. 도쿄

도쿄는 2002년 2월 이전 택시수급조절을 위한 택시면허제도(허가제)를 시행하였다. 그러나, 2002년 2월 이후 경제의 장기불황에도 불구하고, 택시산업에 대한 경제적 규제를 폐지하여 택시산업에 대한 진입규제는 없어지게 되었다. 단, 긴급 시에 정부가 수급을 조절할 수 있다는 단서조항이 삽입되었다. 즉, ‘긴급조정조치’제도가 도입되어 규제완화 후 과잉공급 방지를 위한 단서를 정비해 놓았다⁷⁾. 도로운송법 제8조에서는 현저한 공급과잉에 의하여 수송의 안전이나 여객의 편리성 확보가 곤란하게 될 우려가 있을 경우에는 일시적으로

7) 도로운송법 제8조

신규진입과 증차를 금지하도록 규정하였으며, ‘현저한 공급과잉상태인지 아닌지’에 대한 판단은 실차주행거리, 실차율, 가동률, 1일 영업수익의 최근 수치 등을 고려토록 하고 있다. 또한 ‘수송의 안전이나 여객의 편리 확보가 곤란하게 될 우려가 있다고 인정될 때’에 대해서는 사고건수, 사업자의 법규위반건수, 이용자로부터의 불편신고건수 등의 최근 자료와 과거의 추이에 근거하여 판단토록 하였다.

2002년 2월까지 실시되었던 도쿄택시의 수급조정규제에서 수급동향을 판단하는 방법은 다음과 같다.

우선, 수요량의 산정 시 사업구역마다 총실차주행km로 산정하도록 하고 다음 계산식에 따라 신청연도를 추정하는 것으로 한다.

$$\begin{aligned} \text{수요량} &= \text{최근실적연도(총실차주행km)} \\ &\quad \times \text{최근실적연도하반기의 전년대비동기간비} \end{aligned}$$

한편, 기준차량수의 산정은 다음과 같은 계산식에 의한다,

$$\text{기준차량수(반올림)} = \frac{\frac{\text{수요량}}{\text{총주행km} \times \text{실차율}}}{\frac{\text{연실가동차량수}}{365}} \times \frac{\text{실가동률}}{1}$$

수급판단에 맞추어 적용하는 차량수(이하 「적용차량수」라 함)의 산정은 다음 계산식에 따른다.

$$\text{적용차량수(반올림)} = \text{기준차량수} \times 11$$

수급동향의 판단은 해당사업구역의 항구차량수와 적용차량수의 대비로 한

다. 사업구역마다 기존의 항구차량에 추가하여 수송력의 증강이 가능하다고 인정되는 차량수(이하 「증차가능차량수」라 함)의 산정은 다음 계산식에 의한다.

증차가능차량 = 적용차량수

－ 항구차량수(기간한정 감차차량을 포함한다)

단, 증차가능차량수는 지역실정에 맞게 더 완화해서 설정할 수 있도록 한다. 다음으로, 신규면허범위 및 기존사업자 증차범위의 설정 시 신규면허범위의 경우 원칙적으로 증차가능차량수의 10%로 한다. 다만, 해당지역에서의 택시사업의 활성화에 필요하다고 인정되는 경우는 탄력적으로 취급할 수 있다. 그리고 기존사업자 증차범위의 경우 증차가능차량수에서 신규면허범위를 제외한 차량수로 한다.

위와 같은 2002년 이전의 도쿄택시의 수급조정규제는 공급수송력(차량수)이 수송수요를 하회하는 경우에만 신규진입과 증차를 인정하는 제도로, 경제성장이 지속되는 가운데 수송수요가 지속적으로 창출되는 시대에는 택시의 안정적 서비스를 제공하는데 큰 역할을 하였다.

그러나, 도쿄택시가 2002년 수급조정규제를 폐지한 이유는 일본의 장기침체 영향으로 택시수요가 증가하지 않는 상황에서 수급조정규제의 지속은 사업수행능력과 의지가 있는 경쟁력있는 사람이나 기업에게조차 진입이나 사업확대를 할 수 없게 만들기 때문에, 택시산업 전체의 활성화를 저해하는 한편, 택시서비스의 개선을 꾀할 수 없게 만들었다. 때문에 택시업계내에서 적정한 경쟁이 이루어지고 경영개선노력을 하는 사업자가 살아남을 수 있는 제도를 구축하여 향후 택시산업의 활성화와 발전에 기여할 수 있도록 하기 위해 수급조정규제가 폐지된 것이다.

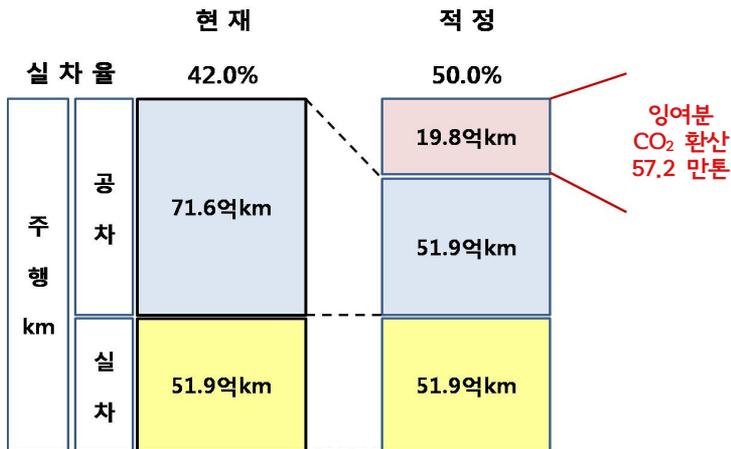
2002년 수급조정규제를 폐지한 이후에도 택시업계의 불황은 계속되었다. <표 3-4>에서 나타난 바와 같이 도쿄택시의 실차율 및 일일영업수입은 수급조정규제를 폐지한 2002년과 2008년 사이 각각 4.8%, 8,400엔 정도 하락하였다.

〈표 3-4〉 도교특별구, 武三지구 법인택시 실차율 및 일일영업수입의 추이

연도	실차율(%)	일일영업수입(엔)
1990	57.2	61,549
1993	52.3	60,802
1996	49.8	61,366
1999	46.0	54,095
2002	45.6	52,283
2005	46.8	53,272
2008	42.0	44,707

이와 같은 실차율과 영업수익의 하락 원인은 규제완화 후, 신규참가가 용이하게 되어 택시대수가 증가하였기 때문이었다. 이에 따라 법인택시의 경우 운전자의 임금도 하락하였으며, 수입을 보전하기 위한 무리한 운전이 증가함에 따라 사고건수도 증가하는 결과를 초래하였다. 거기에 더하여 환경과 온실가스의 문제가 택시에 대한 규제의 필요성을 증가시키게 되었다.

이 때문에 택시산업 규제에 대한 근거법을 제정하게 되는데, 이것이 바로 2009년 제정되어, 2009년 10월 1일부터 시행하게 된 ‘특정지역에 있어서의 일반승용여객자동차운송사업의 적정화 및 활성화에 관한 특별조치법(일명 ‘택시



〈그림 3-1〉 적정대수 감차가 환경에 미치는 영향

적정화, 활성화법)’이었다. 이 법에서는 공급과잉지역을 중앙정부에서 “특정 지역”으로 지정하여, 신고제를 규제완화 이전의 인가제로 전환하고, 사업자와 협의하여 택시대수에 대한 감축조치를 시행토록 하고 있으며, ‘특정지역’은 중앙정부, 지자체의 장, 사업자대표, 주민대표 등이 참여하는 협의회를 구성하여 택시사업의 적정화와 활성화를 위한 “지역계획”을 수립 작성토록 하였다.

또한 2002년의 ‘긴급조정지역’ 제도를 ‘지역지정제도’로 바꾸어 택시공급과잉 지역을 판단하는 ‘지역지정제도’를 시행하여, 신규참여나 증차 금지 등의 조치를 보다 쉽게 발동하게 하였으며, 전국을 3개의 지역, 즉 공급과잉 심각지역, 공급과잉지역, 문제없는 지역으로 구분하여 정책으로 대응하도록 하고 있다. 단, 수급조정을 전국적으로 일률적으로 시행하지 않고 지역실정에 따라 실시하도록 하고 있다.

5. 프랑스의 파리(Paris)

파리에서는 1930년대 과당경쟁으로 택시서비스가 악화되자, 1938년 택시사업에 대한 규제를 시행하게 되었다. 그러다, 1954년 파리의 총택시대수를 12,500대로 동결하는 조치를 취한 뒤, 1962년 13,500대로 1,000대를 증차하였다. 1967년에는 택시수요의 증가를 이유로 800대에 대한 면허를 추가로 내주어 파리의 총택시대수는 14,300대로 늘어났다. 그 후, 공급량에 대한 동결조치는 23년간 계속되었지만, 1990년 이후 3년간 매년 200대씩 증차하여 현재 14,900대 수준에서 파리의 총택시대수가 유지되어 오고 있다.

제4장 서울지역 적정택시대수 산정

제1절 적정택시대수 산정모형

제2절 서울지역 적정택시대수 산정

제 4 장

서울지역 적정택시대수 산정

제1절 적정택시대수 산정모형

한 지역의 적정택시대수 산정모형은 정책변수를 무엇으로 설정하느냐에 따라 여러 가지로 나누어진다. 하지만, 각각의 모형은 장단점을 갖고 있어, 이에 대한 엄밀한 검토가 요망된다.

1. 인구할당량(상주인구) 모형

상주인구 모형은 인구 밀도 및 교통현황 등 택시 운행여건이 비슷한 권역을 구분하고 권역별 공급대수를 비교하여 공급대수를 결정하는 방식으로, 총인구 대비 택시대수를 이용하여 택시 1대당 인구수를 산정하고 회귀식을 통해 적정대수를 예측할 수 있다.

권역별 상주인구에 의한 택시 공급대수 관계식은 다음과 같다.

$$\text{지역별 상주인구 기준 택시대수} = \frac{\text{지역내 상주하는 인구수}}{\text{지역에서 운행되고 있는 택시대수}}$$

지역별 상주인구에 의한 적정 택시공급대수

= 지역별 상주인구 대비 택시대수 - 권역별 평균 상주인구 대비 택시대수

여기서, 지역별 상주인구에 의한 택시공급대수가 권역별 평균 택시대수보다 적으면 추가 택시 공급요인이 있다고 판단된다.

이 방법은 도시권역별로 운행되고 있는 택시대수가 총량적으로 수요과 공급 간 적절한 균형이 이뤄졌다는 가정하에 상대적으로 공급이 많은 지역과 적은 지역을 구분하여 과잉 또는 과소 공급대수를 산정하는 것으로 유사한 도시특성 간 비교를 전제로 하는 방법이다.

2. 실차율 모형

실차율 모형은 목표 실차율을 정하고 이를 충족하기 위한 공급대수를 산정하는 방식으로 이용자의 서비스 용이성에 중점을 둔 대안이다. 이 모형은 택시 이용자의 수요와 공급수준을 가장 직접적으로 반영하고 있는 산정방식으로 볼 수 있다. 택시의 실차율이 높으면 시민들이 도로상에서 택시 잡기가 어렵다는 것을 의미하고 결국 택시의 서비스 수준이 나빠져 택시 이용수요를 감소시키는 요인으로 작용한다. 택시대수가 증가하면 실차율은 낮아지고 반대로 택시 공급이 줄어들면 실차율이 증가하는 반비례 관계에 있음을 근거로 적정공급대수를 산정할 수 있다.

택시 수요량을 실적총실차km로 생각했을 때, 이를 적정 실차율로 충족시킬 수 있는 적정 총주행km는 다음과 같다.

$$\text{적정 총주행}km \times \text{적정 실차율} = \text{실적 총실차}km$$

$$\text{적정 총주행}km = \text{실적 총실차}km / \text{적정 실차율}$$

위의 적정 총주행km를 충족시키기에 충분한 적정 차량대수를 y 라 하고, 일일차량주행km는 실적과 같다고 하면,

$$y \times \text{실적일일차량주행km} \times 365 \times \text{적정실가동률} = \text{적정총주행km}$$

따라서,

$$\begin{aligned} y &= \frac{\text{실적총실차km}}{\text{적정실차율}} \times \frac{1}{\text{실적일일차량주행km} \times 365 \times \text{적정실가동률}} \\ &= \frac{\text{실적총실차km}}{\text{적정실차율} \times \text{실적일일차량주행km} \times 365 \times \text{적정실가동률}} \end{aligned}$$

한편, 실적총실차km는 다음과 같다.

$$\begin{aligned} \text{실적총실차km} &= \text{현재택시대수} \times \text{실적일일차량주행km} \times 365 \\ &\quad \times \text{실적실가동률} \times \text{실적실차율} \end{aligned}$$

이를 위의 식에 대입하면 다음과 같은 식을 얻는다.

$$y = \frac{\text{현재택시대수} \times \text{실적실가동률} \times \text{실적실차율}}{\text{적정실차율} \times \text{적정가동률}}$$

결국, 실차율 모형에서의 적정 택시공급대수는 다음과 같은 식에 의해 산정된다.

$$\text{적정택시공급대수} = \text{현재택시대수} \times \frac{\text{실적실차율}}{\text{적정실차율}} \times \frac{\text{실적가동률}}{\text{적정가동률}}$$

실차율 모형에서는 두 번째 항과 세 번째 항의 절대치에 의해 증차, 감차가 결정된다. 만약 실적실차율(현재 실차율)이 적정 실차율(목표 실차율)보다 낮은 경우 빈차로 운행되는 택시가 많다는 것을 말해주기 때문에, 적정택시대수는 현재택시대수보다 적어야 한다는, 즉 감차해야 한다는 결론이 나온다. 또한, 실적가동률(현재 가동률)이 적정가동률(안정적 가동률)에 미치지 못할 경우 가동되지 않는 택시가 많다는 것을 말해주기 때문에, 이 경우에도 감차해야 한다는 결론이 나온다.

2004년 건교부의 ‘지역별 총량제 시행 지침’과 2009년 국토해양부의 ‘택시 지역별 총량제 개선 지침’에서는 위와 같은 실차율 모형에 의해 지역별 적정 택시총량을 산정토록 규정하고 있다.

3. 영업수지율 모형

영업수지율 모형은 택시의 대당 운송수입과 운송비용의 적정 비율을 정하고 이를 달성하는 공급량을 총량으로 설정하는 방법으로 주로 공급자를 고려한 대안이다.

$$\text{택시총량} = \text{적정운송수입을 보장하는 택시 운행대수}$$

이 방법은 영업수지율(운송수입/운송비용)을 파악하는 것이 관건이고 제일 중요하나 경영실적 자료의 신빙성과 자료확보의 어려움 등의 한계로 모형 적용의 어려움이 존재한다. 또한, 택시이용자 관점에서 적정택시총량을 구하지 못한다는 결점을 갖고 있다. 사회전체의 경제적 효율성 관점에서 보면, 택시공급자가 지불하는 비용도 중요하지만, 택시대수의 감소로 인해 택시이용자가 겪어야 하는 대기시간의 손실도 고려되어야 하기 때문이다.

4. 수단통행분담률 이용 모형

이 모형은 수단통행량(수단분담률)을 참고하여 적정대수를 산정하는 방법이다. 수단통행량에 의한 택시공급대수는 다음과 같은 관계식으로부터 얻을 수 있다.

$$\text{택시수단 통행량} = \text{운행대수} \times \text{택시가동률} \times \text{대당영업회수} \times \text{평균재차인원}$$

결국 수단통행분담률에 의한 적정 택시공급량은 다음의 식에 의해 산출된다.

$$\text{적정 택시공급대수} = \frac{\text{택시수단통행량}}{\text{택시가동률} \times \text{대당영업회수} \times \text{평균재차인원}}$$

수단분담률을 기준으로 한 적정규모 산정방법은 명확하게 택시의 공급대수의 예측이 가능하나 택시수단에 의한 정확한 통행량의 추정이 어려운 단점이 있다. 또한 장래 통행수단지표를 통해 목표연도의 택시대수를 산정할 수는 있겠지만, 정확한 통행량의 추정이 모형의 신뢰성을 좌우하게 된다.

5. 도시특성모형

도시특성 모형은 도시 간의 비교를 통해 특정 도시의 적정 택시공급량을 결정하는 방법으로, 택시대수에 영향을 미치는 설명 요인들과 택시수의 상관관계를 분석하여 총량을 산정하는 대안이다.

이 모형에 의한 적정 택시공급대수는 다음과 같은 식에 의해 도출된다.

$$\text{적정 택시공급대수} = f\{\text{인구학적 특성, 경제활동 지표, 여타 교통현황지표 등}\}$$

2003년 부산시의 연구(“부산시 택시정책방향 및 중장기 공급기준 책정”)에서는 택시대수에 영향을 미치는 총인구, 취업률, 차량보유율 등의 변수를 포함시켜 과거 12년간의 데이터로 회귀분석하여 적정택시총량을 산정하고 있다.

204년 한국교통연구원의 “택시의 지역별 총량제 산정기준 연구”에서는 인구 50만 이상의 대도시, 50만 미만 중소도시, 군지역을 구분하여 택시공급대수와 영향요인들의 상관관계를 분석하였는데, 인구 50만 이상 대도시 총량산정 모형은 다음과 같다.

$$\begin{aligned} \text{택시총량}(Y) = & 944.520 + 2.135 \times \text{인구}(X_1) + 8.325 \times \text{취업인구}(X_4) \\ & - 17.068 \times \text{자가용승용차 대수}(X_5) + 2,484 \times \text{버스대수}(X_6) \\ & + \text{지하철연장}(X_7) \end{aligned}$$

6. 한계편익-비용 접근법 모형

한계편익-비용 접근법 모형은 경제학적인 사회적 효율성의 관점에서 적정택시대수를 산정하는 대안이다.

이를 이해하기 위해 우선 다음과 같은 가정을 생각하자. 택시의 총공급량을 Q 라 하고 모든 택시가 가동 중이라 할 경우⁸⁾, 빈 택시로 주행하는 택시 및 영업 중인 택시와 택시 총공급량의 관계는 다음과 같은 식으로 나타낼 수 있다.

$$Q = Q^e + Q^i \tag{1}$$

단, (1)식에서 Q^e : 손님을 태우고 운행 중인 택시

Q^i : 손님을 태우지 않은 빈 택시

8) 부제운행뿐만 아니라, 고장, 정비 등으로 인해 가동하지 못하는 경우를 제외한다.

만약 택시운영자(택시업체)의 비용이 택시공급량 수준이 비례하는 함수관계라고 한다면 다음과 같이 택시 운영자의 비용을 정의할 수 있다.

$$\text{택시 운영자의 비용} : k(Q) \tag{2}$$

한편, 택시 이용자가 부담하는 비용이 빈 택시를 기다리는 대기시간과 요금의 합으로 정의된다면 택시 이용자의 비용은 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$\text{택시 이용자의 비용} : W\left(\frac{Q^e}{Q}\right) + \tau \tag{3}$$

단, (3)식에서 제1항은 이용자의 택시 대기시간 비용을, 제2항은 택시요금을 나타낸다. 분석의 단순화를 위해 택시 주행시간 비용은 생략한다. 제1항에서 Q^e/Q 는 통상적인 실차율을 나타낸다. 즉, 택시 이용자의 대기시간 비용은 택시의 실차율이 증가할수록 비례적으로 증가함을 나타낸다.

이때 택시공급 및 이용에 따른 사회적 비용은 다음과 같이 정의할 수 있다.

$$SC \equiv W\left(\frac{Q^e}{Q}\right) \cdot Q^e + k(Q) \tag{4}$$

단기적으로 택시이용자의 수, 즉 Q^e 가 고정되어 있다면, 적정택시공급수를 산출하는 문제식은 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$\min_Q SC \tag{5}$$

목적함수인 사회적 비용을 통제변수인 적정택시공급대수에 대해 미분하면

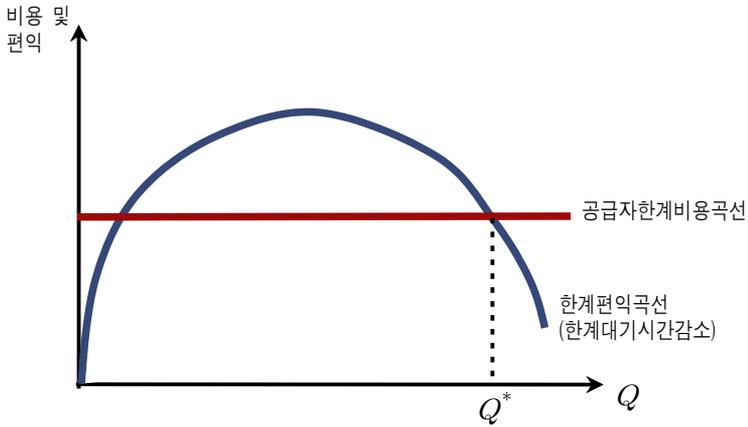
다음과 같은 식을 얻는다.

$$\frac{\partial k(\cdot)}{\partial Q} = - \frac{\partial W(\cdot)}{\partial Q} \cdot Q^e \quad (6)$$

위의 식 (6)의 좌변은 택시공급자가 택시를 한 대 증차시킴으로써 분담하게 되는 비용을 말하며, 우변은 택시이용자가 택시의 공급으로 대기시간이 감소함으로 얻게 되는 편익을 말한다. 즉, 최적택시공급량은 양변이 일치되는 수준, 추가적인 택시 공급으로 인해 공급자가 지불하는 추가적인 비용과 추가적인 택시 공급으로 인한 총택시이용자의 대기시간 절약분이 일치하는 수준에서 결정된다. 만약 좌변이, 즉 공급자의 비용 추가분이 우변, 즉 택시이용자의 총 대기시간 감소분보다 크다면(작다면) 감차(증차)요인이 발생한다.

이해를 돕기 위해 택시공급자의 비용은 공급택시대수에 비례하는 선형 비용 함수를 가지고 있고 (즉, $k(Q) \equiv m \cdot Q$), 택시 이용자의 대기시간은 택시 공급대수와 반비례하는 관계(즉, $W(Q) \equiv \frac{1}{Q}$)를 가지고 있다고 가정하자. 이 경우 대기시간 함수의 2계 미분은 부의 값을 가지므로 총대기시간의 한계 감소분을 의미하는 함수는 <그림 4-1>과 같이 아래에 대해 오목한 형상을 띄게 된다. 또한, 택시공급자의 한계비용을 단순 선형직선으로 나타낸다. 결국 한계편익-비용분석법에 의한 적정택시공급대수는 두 선이 만나는 Q^* 수준에서 결정된다. Q^* 좌측 영역에서는 한계편익이 비용보다 크기 때문에 증차를, 우측 영역에서는 감차를 해야 한다는 결론이 도출된다.

위의 방법은 영업수지율 모형과 마찬가지로 회사 경영자료의 신빙성에 의존하므로 자료확보가 되지 않는다면 모형적용은 어렵게 된다.



〈그림 4-1〉 한계 편익-비용 접근법에 의한 적정택시공급대수 결정

7. 모형의 평가

상주인구 모형과 도시특성 모형은 유사한 지역 간의 비교분석을 전제로 하고 있어, 택시규모뿐만 아니라 도시특성에서도 여타 도시들과 확연한 편차를 보이고 있는 서울시의 적용모형으로는 타당성이 낮다고 판단된다.

또한, 영업수지율과 한계편익-비용접근법 모형의 경우 경영실적 자료수집 문제와 영업 수지의 신빙성 문제로 적용상 어려움이 있다고 생각된다.

이 연구에서는 2009년 6월, 국토해양부의 ‘택시 지역별 총량제 개선지침’에서 제시된 실차율 모형이 실제 자료의 입수가 용이하고, 택시이용수요의 특성과 공급특성을 가장 직접적으로 반영하는 산정모형으로 판단된다. 따라서 이 모형을 적용하여 서울지역 적정택시대수를 산정하기로 한다.

제2절 서울지역 적정택시대수 산정

1. 국토해양부 지침상의 산정기준

2009년 6월 국토해양부의 ‘택시 지역별 총량제 개선지침’상에서는 위의 제1절 모형 중 실차율 모형을 채택하고 있으며, 구체적으로 제시된 식은 다음과 같다.

$$N = t \times \frac{O}{O_a} \times \frac{F}{F_a}$$

여기서, N : 적정 택시총량, t : 현재 택시대수

O : 현재 실차율, F : 현재 가동률

O_a : 목표 실차율, F_a : 안정적 가동률

위의 식에서 목표실차율은 택시 수급 불균형 및 지역 간 형평성 문제 해소 등을 위해 가이드라인을 제시한 것으로 인구 50만 이상인 대도시의 경우 55%를, 인구 50만 미만인 중소도시의 경우 53%를 적용토록 하고 있다.

현재 실차율은 운행기록계나 택시미터기 자료와 같이 객관적·합리적인 기준을 정하여 조사시점의 실차율을 산정·적용토록 하고 있다. 실차율은 거리실차율과 시간실차율로 나눌 수 있는데, 각각의 정의는 다음과 같다.

— 거리실차율 : (승객승차 운행거리/총 운행거리) × 100

— 시간실차율 : (승객승차 운행시간/총 운행시간) × 100

국토해양부 지침에서는 이 중 거리실차율을 산정의 기준으로 이용하도록 규정하고 있다. 또한, 개인택시와 법인택시의 실차율이 상이한 경우 각각의 실차율에 등록대수를 가중한 산술 평균값을 해당지역의 실차율로 산정토록 하고 있다.

안정적 가동률이란 안정적으로 택시 서비스를 제공할 수 있는 수준의 가동률을 말하며, 부제수준에 따라 탄력적으로 적용토록 하고 있다. 예를 들어 3-5부제일 경우 92%, 6-9부제일 경우 90%, 10부제 이상일 경우 88%를 적용토록 하고 있다.

개정 전 2004년 지침에서는 도시규모에 관계없이 80%를 적용하되, 지역실정을 감안하여 $\pm 5\%$ 범위내에서 탄력적 조정이 가능토록 하였으나, 서울시정개발원의 연구에서도 80% 적용을 제안하여 서울시에서 이를 기준으로 택시총량을 7만대 수준으로 유지하는 정책을 펴왔다. 이는 대부분의 지자체에서 증차방향으로 편법 활용되는 관행과 고장, 사고, 정비 등으로 인한 운휴차량이 10% 수준인 점을 고려하여 상향조정한 것이다.

현재 가동률이란 총택시대수 중에서 실제로 운행한 택시대수를 말하며, 법인 및 개인택시 실태조사를 기초로 산정토록 하고 있다. 이때 부제를 적용하고 있는 지역의 경우 부제로 인한 휴무차량을 제외하여 현재가동률을 산정토록 하고 있다.

$$\text{현재가동률} = \frac{\text{실제운행대수}}{\text{운행가능대수(부제 제외)}} \times 100$$

지역별 총량제 산정을 위한 조사 시기는 교통량의 변화가 적은 4-5월 또는 10-11월을 원칙으로 하고 있으며, 실차율 계산 시 최소 3주간 이상의 자료를 사용하고 주말 실차율을 반영토록 하고 있다. 또한 가동률은 일반택시의 경우 최근 1년간의 평균치로, 개인택시의 경우 실차율 조사기간(3주) 중 자료의 평균치로 하되, 일반, 개인택시 비율에 따른 가중평균으로 하지만, 양택시의 가동률의 현저한 차이가 있어 자료의 신빙성이 문제가 되는 경우 일반택시 가동률만을 적용토록 하고 있다.

조사업체수는 그 지역업체수의 30% 이상으로 하되 업체수가 5개 미만인 지역은 전 업체를 대상으로 조사토록 하고 있으며, 조사표본은 인구 300만 이상

인 도시의 경우 표본을 1% 이상이 되도록 규정하고 있다.

2. 택시미터기 자료분석

국토해양부 지침에 의한 서울지역 적정택시대수를 산정하기 위해 2009년 10월, 2010년 4월 및 5월 서울지역 법인택시 택시미터기 자료를 분석하였다.

1) 택시미터기 자료 개황

분석한 택시미터기 자료는 2009년 10월의 31개사, 2010년 4월 및 5월의 27개사 데이터이며, 미터기자료로 분석한 법인택시업체 면허대수는 4,978대로 서울지역 총법인택시대수의 21.8%, 총택시대수의 6.87%를 차지한다.

〈표 4-1〉 택시미터기 자료 개황

연도	업체수	면허대수
2009년 10월	31	2756
2010년 4월	14	1147
2010년 5월	13	1075
계	58	4978

조사대상이 된 법인택시업체의 규모를 보면 70~89대를 가진 택시업체가 가장 많았으며, 평균규모 100대 이하의 업체가 조사대상 업체의 72.4%를 차지하였다. 또한 분석한 법인택시회사당 평균 택시대수는 87대였다.

〈표 4-2〉 조사대상업체 규모

택시대수		업체수			계
		2009년 10월	2010년 4월	2010년 5월	
50~99	50~59	2	2	2	6
	60~69	1	0	0	1
	70~79	6	4	3	13
	80~89	5	4	4	13
	90~99	7	1	1	9
100~119	100~109	6	2	2	10
	110~119	2	0	0	2
120 이상		2	1	1	4
계		31	14	13	58

2) 택시 수입급 현황

서울지역 법인택시의 평균요금수입은 2009년 10월 현재 법인택시 운전자 1인당 13만 6,700원 정도인 것으로 분석되었으며, 2010년 5월 현재 14만원 정도인 것으로 조사되었다. 이는 2005년의 조사에 비해 평균 2만원 정도 상승된 수준이다.

법인택시의 평균영업횟수는 2009년 10월 현재 1교대당 20.2회인 것으로 분석되었으며, 2010년 4월 및 5월 현재 각각 21.4회, 21.7회인 것으로 조사되었다. 이는 2005년에 21.2회에 비하여 그다지 차이가 나지 않는 수준이다.

법인택시의 회당 평균요금수입은 2009년 10월 현재 6,750원 정도인 것으로 분석되었으며, 2010년 4월과 5월 현재 6,450원 정도인 것으로 조사되었다. 이는 2005년의 5,670원보다 800원 정도 상승한 것인데, 택시의 기본요금인상과 회당 영업거리의 증가에 기인한 것으로 생각된다. 법인택시의 회당 평균영업거리는 2005년에는 4.9km였지만, 2009년 10월과 2010년의 4월 및 5월에는 각각 6.0km, 5.9km, 5.7km로 늘어난 것으로 조사되었다. 즉, 평균영업거리는 2005년에 비해 0.8km~1.1km 정도 상승하였다.

〈표 4-3〉 택시미터기 자료에 의한 택시수입분석 비교(2005, 2009, 2010)

연도	평균요금수입 (원)	평균운행횟수 (회)	회당평균수입 (원)	회당평균 주행거리 (km)	회당평균 영업거리 (km)
2005	120,362	21.2	5,677	10.1	4.9
2009.10	136,729	20.2	6,754	10.6	6.0
2010.4	138,733	21.4	6,480	9.7	5.9
2010.5	140,571	21.7	6,486	9.5	5.7
증감	20,209	0.5	809	-0.6	0.8

이에 반해 회당주행거리는 약간 하락한 것으로 분석되었다. 2005년 회당 10.1km였던 주행거리가 2009년 10월, 2010년 4월 및 5월에는 각각 10.6km, 9.7km, 9.5km로 줄어든 것으로 조사되었다. 이는 콜서비스의 가입택시대수의 증가가 일부 기여한 것으로 판단된다.

3) 가동률 및 실차율

국토해양부의 ‘택시 지역별 총량제 개선지침(2009년 6월)’에 의하면 1일 대당 8시간 이상 운행한 경우 1대로 산정하고, 8시간 미만은 가중치를 부여하되 3시간 미만 운행의 경우 가동률 산정에서 제외토록 하고 있다. 이 연구에서는 8시간 이상의 경우 1대가 운행한 것으로 산정하고, 3~8시간의 경우 0.5대, 3시간 미만의 경우 0의 가중치를 두어 법인택시업체의 가동률을 산정하였다.

서울지역 법인택시의 조사면허대수는 2009년 10월과 2010년 4월, 5월을 합하여 총 4,978대였다. 국토해양부의 지침에 의한 2009년 10월과 2010년 4월 및 5월의 서울시 법인택시의 가동률은 각각 85.7%, 72.3%, 74.4%로 분석되었다.

〈표 4-4〉 법인택시 가동률

	면허대수	운행가능대수	실제운행대수	가동률
2009년 10월	2,756	71,656	61,439	85.7
2010년 4월	1,147	29,822	21,575	72.3
2010년 5월	1,075	27,950	20,793	74.4
계	4,978	129,428	103,806	80.2

주 : 운행가능횟수는 1일 2교대로 운행되는 현실에서 한 운전자가 26일 운전하였을 경우 차량운행대수(4,978대)가 운행할 수 있는 최대횟수를 의미한다.



〈그림 4-2〉 서울시 법인택시업체 가동률 현황

주중과 주말의 법인택시 가동률을 살펴볼 경우, 가동률이 20% 이상 차이가 남을 알 수 있다. 이는 법인택시업체 중 주말 휴일제를 채택하고 있는 회사가 다수 있기 때문에 나타난 결과다.

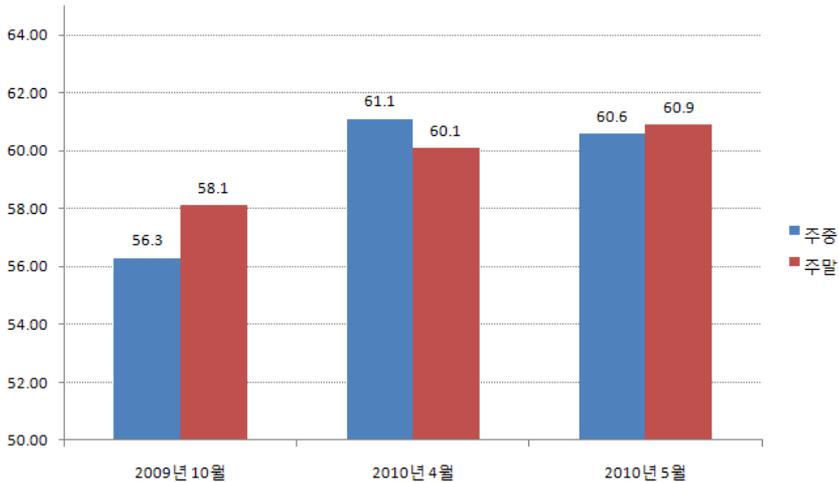
서울지역 법인택시업체의 (거리)실차율은 다음의 표와 같다.

〈표 4-5〉 서울시 법인택시업체 실차율 현황

	평균주행거리(km)	평균영업거리(km)	실차율(km)
2009년 10월	230.8	131.3	56.9
2010년 4월	207.3	127.2	61.3
2010년 5월	203.6	123.6	60.7
평균	219.5	128.7	58.6

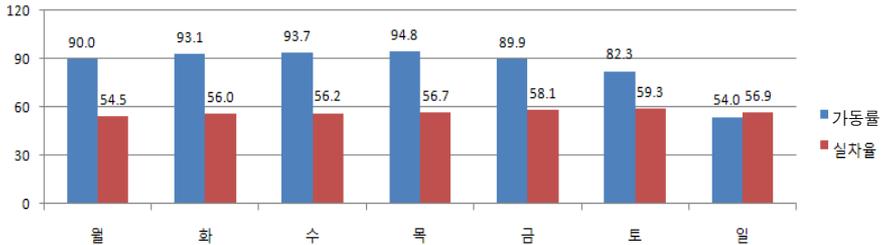
2009년 10월의 거리실차율은 56.9% 정도였으나, 2010년의 4월과 5월의 거리실차율은 각각 61.3%, 58.6%로 조사되었다. 또한 조사대상업체수에 대한 가중치를 두어 산정한 평균 실차율은 58.6%로 분석되었다. 2009년에 비해 2010년의 실차율이 다소 상승한 이유는 법인택시업체의 가동률 저하에 원인이 있다고 판단된다. 즉, 가동률이 저하되어 실제 거리에 공급되는 택시공급대수는 줄어들었지만, 택시승객은 그만큼 급속히 감소하지 않았기 때문에 실차율은 상승하는 것이다.

가동률과는 다르게 실차율은 주중과 주말의 차이는 그다지 많이 나지 않으며, 주중에 비해 주말이 조금 높은 성향을 나타낸다.

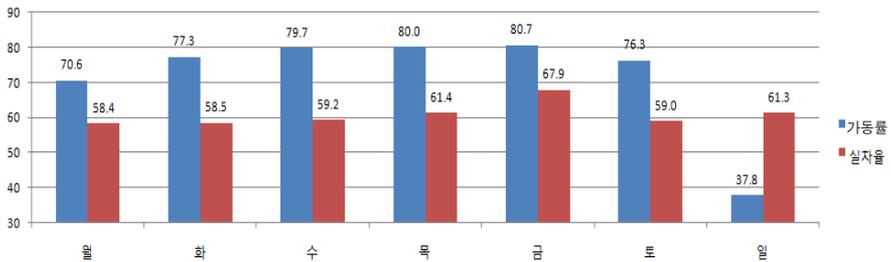


〈그림 4-3〉 서울 법인택시 실차율 현황

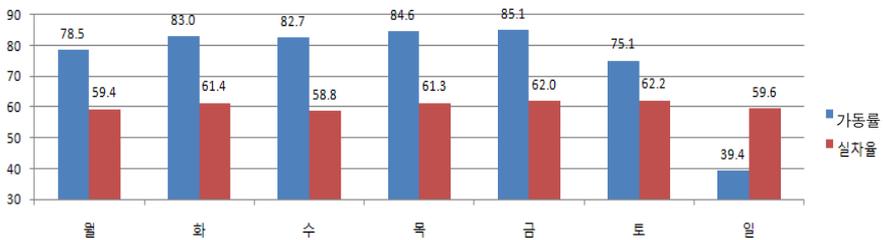
다음의 그림은 요일별 가동률과 실차율의 분석결과를 나타낸 것이다. 법인 택시업체의 가동률은 주중, 그 중에서 목요일과 금요일에 높으며, 일요일에 가장 낮아, 요일에 따른 편차가 심하다. 그러나, 실차율의 경우 요일변동에 그다지 민감하지 않음을 알 수 있다.



〈그림 4-4〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2009년 10월)



〈그림 4-5〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2010년 4월)



〈그림 4-6〉 요일별 가동률, 실차율의 추이(2010년 5월)

국토해양부의 지침에서는 안정적 가동률을 92% 수준으로 정하고 있으므로, 이 수치를 기준으로 할 경우, 서울시 총택시대수는 감차요인이 존재한다고 할 수 있다. 그러나, 목표실차율을 55% 수준으로 정하고 있기 때문에, 실차율 면에서는 오히려 증차요인이 발생한다고 할 수 있다. 결국, 서울시의 택시대수가 과잉공급인가의 여부는 양측면을 동시에 고려해서 결정해야 한다.

3. 서울시 적정택시공급대수 산정

국토해양부에서 제시하고 있는 안정적 가동률 수준(92%)과 목표실차율(55%)을 적용하고 서울지역 법인택시 미터기자료를 통해 서울지역 적정택시공급대수를 계산한 결과 다음과 같은 적정택시공급대수가 산정되었다.

〈표 4-6〉 서울시 적정택시 공급대수

	택시대수	가동률	실차율	적정택시공급대수
2009년 10월	72,365	85.7	56.9	69,737
2010년 4월	72,365	72.3	61.3	63,430
2010년 5월	72,365	80.2	60.7	69,646
평균	72,365	80.2	58.6	67,249

2009년 10월과 2010년 4월과 5월의 가동률 및 실차율에 대한 자료를 근거로 계산할 경우 서울시 적정택시공급대수는 각각 69,700여대, 63,400여대, 69,600여대로 산정되었다. 또한 2009년과 2010년의 자료를 가중 평균하여 계산할 경우 서울시 적정택시대수는 약 67,250대로 산정되어 약 5,100여대의 감차요인이 있는 것으로 나타났다.

그러나, 서울시 적정택시공급대수는 택시이용자의 시간가치가 높은 출근 및 귀가, 업무통행 등이 중심인 주중 자료의 중요성을 감안할 때, 실제적으로 감차대상의 택시대수는 이보다 적은 3,500여대 정도일 것으로 판단된다.

4. 서울지역 택시총량제에 대한 택시운전자의 견해

1) 조사개요

서울지역 현재 택시대수의 과다공급 여부와 택시총량제에 대한 견해를 알아보기 위해 택시운전자를 대상으로 설문조사를 수행하였으며, 그 개요는 다음과 같다.

〈표 4-7〉 택시운전자 설문조사 개요

일시	2010년 5월 27 ~ 31일				
설문지	구분	법인택시	중형택시	모범택시	계
	배포(부)	900	1,500	150	2,550
	회수(부)	728	952	98	1,778
	유효(부)	534	560	65	1,159
연령 분포	법인택시	중형택시	모범택시		
	52.8세	56.5세	59.6세		

택시운전자들의 택시 운전연수를 택시 유형별로 살펴보면 법인택시의 경우 5년 미만이 33.3%로 제일 많고, 5~9년이 22.9%로 그다음을 차지해 50% 이상의 운전자들이 택시운전경력 10년 미만인 것으로 조사되었다. 개인택시의 경우 운전경력이 조금 극단적인 것으로 분석되었다. 10~14년의 운전경력을 가진 운전자가 22.5%로 제일 많고, 30년 이상의 운전경력을 가진 운전자가 21.1%로 그다음인 것으로 조사되었다. 모범택시의 경우 운전경력 30년 이상인 운전자들이 절반이 넘는 57%를 차지하였으며, 운전경력 25~29년인 운전자가 그다음인 것으로 조사되었다.

〈표 4-8〉 택시 유형별 운전자들의 택시운전경력 분포

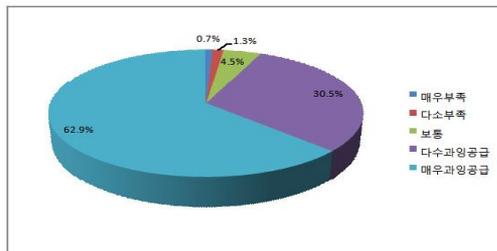
운전연수	법인택시		개인택시		모범택시	
	빈도	비율(%)	빈도	비율(%)	빈도	비율(%)
5년 미만	178	33,33	29	5,18	0	0,00
5~9년	122	22,85	68	12,14	0	0,00
10~14년	117	21,91	126	22,50	1	1,54
15~19년	48	8,99	79	14,11	1	1,54
20~24년	25	4,68	78	13,93	9	13,85
25~29년	31	5,81	53	9,46	15	23,08
30년 이상	13	2,43	118	21,07	37	56,92
무응답	0	0,00	9	1,61	2	3,08
계	534	100,00	560	100,00	65	100,00

2) 현재 서울시 택시공급대수 및 총량제에 대한 견해

우선, 현재 서울시 택시공급대수의 과잉공급여부에 대한 설문에 응답자의 대다수는 압도적으로 현재의 택시가 과잉공급상태라고 대답하였다. 법인택시 운전자들의 경우 93.4%가 현재 서울시 택시가 과잉공급상태라고 응답하였고, 법인과 모범택시 운전자들의 경우 각각 95%, 98.5%가 과잉공급상태라고 대답하였다. 택시대수가 부족하다고 답한 운전자들의 비율은 개인, 법인택시 운전자들의 각각 2.1%, 0.4%에 불과하였고, 모범택시 운전자들의 경우에는 한 명도 없었다.

〈표 4-9〉 서울시 택시공급대수의 과잉 여부(법인택시)

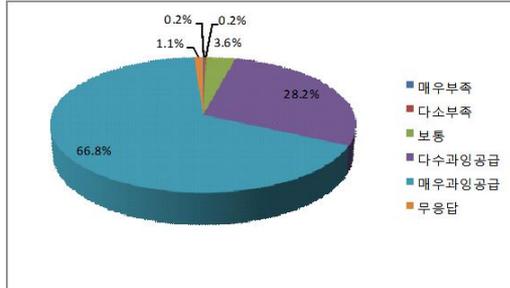
서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	4	0,8
다소 부족	7	1,3
보통	24	4,5
다수 과잉공급	163	30,5
매우 과잉공급	336	62,9
계	534	100,0



〈그림 4-7〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부 (법인택시)

〈표 4-10〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)

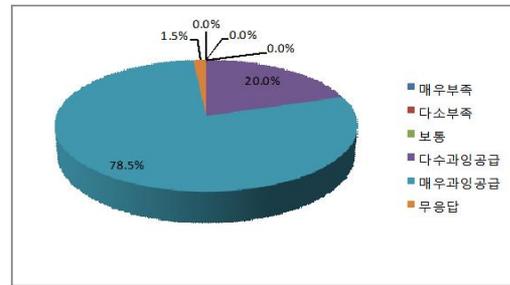
서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	1	0,2
다소 부족	1	0,2
보통	20	3,6
다수 과잉공급	158	28,2
매우 과잉공급	374	66,8
무응답	6	1,1
계	560	100,0



〈그림 4-8〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)

〈표 4-11〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(모범택시)

서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	0	0,0
다소 부족	0	0,0
보통	0	0,0
다수 과잉공급	13	20,0
매우 과잉공급	51	78,5
무응답	1	1,5
계	65	100,0

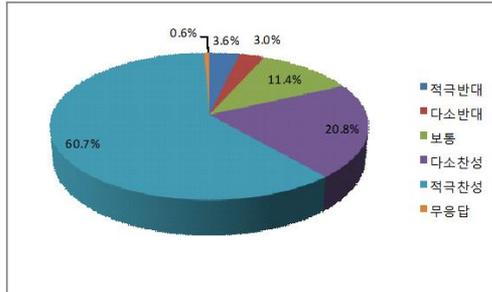


〈그림 4-9〉 서울시 택시공급대수의 과잉여부(모범택시)

다음으로 서울지역 택시대수를 적정수준으로 관리하기 위한 택시총량제의 실시에 대해서도 택시운전자들의 대다수가 찬성한다고 응답하였다. 법인택시의 운전자의 경우 81.5%가 총량제의 도입에 찬성하였고, 개인택시 및 모범택시 운전자들의 경우 각각 80.7%, 84.1%가 총량제의 실시에 찬성한다고 응답하였다.

〈표 4-12〉 서울지역 택시총량제 실시
(법인택시)

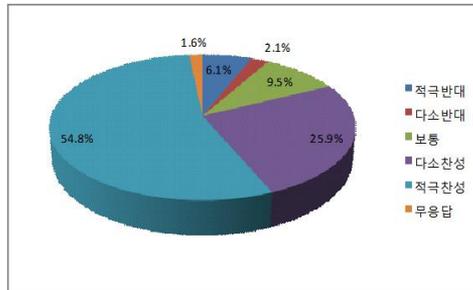
총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	19	3.6
다소 반대	16	3.0
보통	61	11.4
다소 찬성	111	20.8
적극 찬성	324	60.7
무응답	3	0.6
계	534	100.0



〈그림 4-10〉 서울지역 택시총량제 실시(법인택시)

〈표 4-13〉 서울지역 택시총량제 실시
(개인택시)

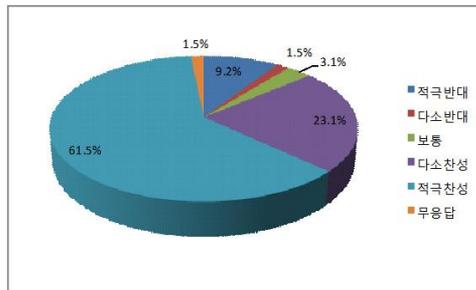
총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	34	6.1
다소 반대	12	2.1
보통	53	9.5
다소 찬성	145	25.9
적극 찬성	307	54.8
무응답	9	1.6
계	560	100.0



〈그림 4-11〉 서울지역 택시총량제 실시(개인택시)

〈표 4-14〉 서울지역 택시총량제 실시
(모범택시)

총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	6	9.2
다소 반대	1	1.5
보통	2	3.1
다소 찬성	15	23.1
적극 찬성	40	61.5
무응답	1	1.5
계	65	100.0



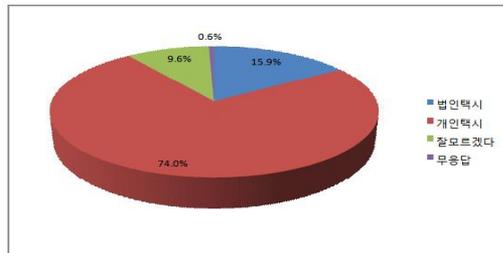
〈그림 4-12〉 서울지역 택시총량제 실시(모범택시)

그러나, 서울지역 택시총량제에 따라 감차를 하여야 하는 경우 그 대상을 묻는 질문에는 택시유형에 따라 견해를 달리했다. 법인택시 운전자들의 경우 개인택시를 주요한 감차대상으로 해야 한다는 응답자의 비율이 74%에 달한 반면, 개인택시나 모범택시 운전자들의 경우 법인택시를 주요한 감차대상을 해야 한다는 응답자의 비율이 각각 58.6%, 56.9%에 이르렀다.

이는 택시총량제의 실시와 감차라는 정책방향의 큰 틀에 대해서는 동의하지만, 택시 운전자들이 자신이 종사하는 유형의 택시가 감차되는 것만은 극히 꺼려하는 것으로, 그 감차 대상을 놓고 법인업체와 개인택시사업자 간의 합의 도출이 쉽지 않다는 것을 보여주는 사례이다.

〈표 4-15〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(법인택시)

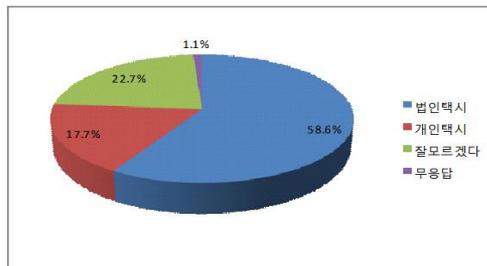
감차대상	빈도	%
법인택시	85	15.9
개인택시	395	74.0
잘 모르겠다	51	9.6
무응답	3	0.6
계	534	100.0



〈그림 4-13〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(법인택시)

〈표 4-16〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(개인택시)

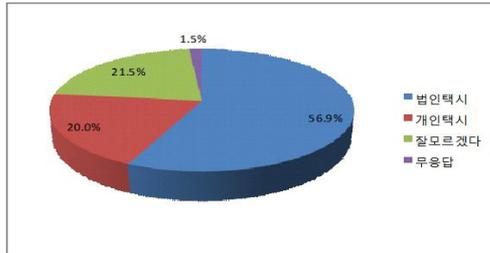
감차대상	빈도	%
법인택시	328	58.6
개인택시	99	17.7
잘 모르겠다	127	22.7
무응답	6	1.1
계	560	100.0



〈그림 4-14〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(개인택시)

〈표 4-17〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(모범택시)

감차대상	빈도	%
법인택시	37	56.9
개인택시	13	20.0
잘 모르겠다	14	21.5
무응답	1	1.5
계	65	100.0



〈그림 4-15〉 택시총량제하에서의 주요 감차 대상(모범택시)

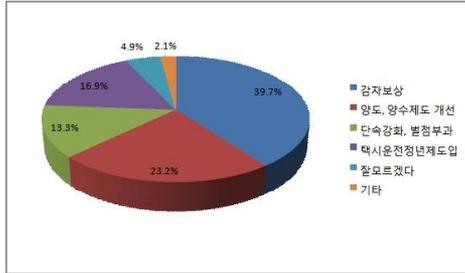
3) 과잉공급 택시대수의 감차방법에 대한 견해

택시총량제하에서 과잉택시대수에 대한 감차 방법을 묻는 질문에 대해서는 감차보상에 의한 감차를 선호하는 응답자가 다수를 차지하였다. 그러나, 이도 택시 유형에 따라 그 정도를 달리하였다. 법인택시 운전자의 경우 감차보상을 통한 감차를 선호한 응답자는 39.7%로 절반에 못미쳤지만, 개인택시나 모범택시 운전자의 경우 이 방식을 선호한 응답자가 각각 74.6%, 72.3%로 압도적인 다수를 차지하였다. 법인택시 운전자의 경우 감차보상을 할 경우 직접적인 대상이 아니지만, 개인택시 운전자의 경우 감차보상의 직접적인 대상이기 때문에 이와 같은 결과가 나온 것으로 추론할 수 있다.

또한, 법인택시 운전자들의 경우 양도, 양수제도의 개선을 통해 감차를 추진해야 한다는 응답자는 감차보상 다음으로 많은 23.2%를 차지했지만, 개인택시와 모범택시 운전자들의 경우 이 방식을 선호한 응답자가 5.4%, 4.6%로 극히 낮은 비율을 차지하였다. 이들이 택시운전정년제와 같은 제도의 도입을 통한 감차를 원하는 비율은 각각 8.6%, 10.8%로 상대적으로 높았다.

〈표 4-18〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (법인택시)

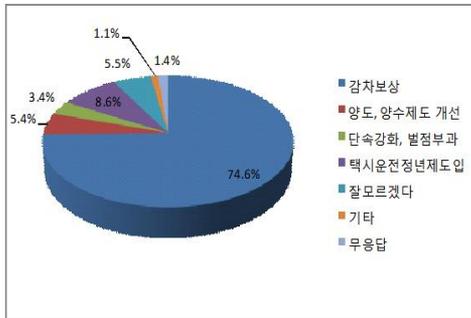
감차방법	빈도	%
감차보상	212	39,7
양도, 양수제도 개선	124	23,2
단속강화, 벌점부과	71	13,3
택시운전정년제 도입	90	16,9
잘 모르겠다	26	4,9
기타	11	2,1
계	534	100,0



〈그림 4-16〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (법인택시)

〈표 4-19〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (개인택시)

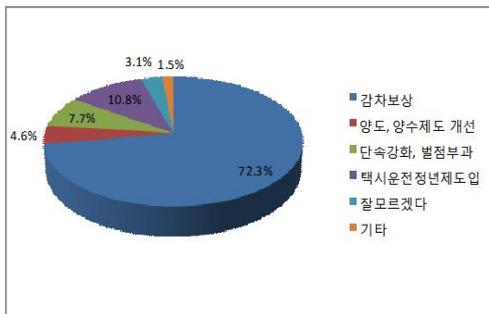
감차방법	빈도	%
감차보상	418	74,6
양도, 양수제도 개선	30	5,4
단속강화, 벌점부과	19	3,4
택시운전정년제 도입	48	8,6
잘 모르겠다	31	5,5
기타	6	1,1
무응답	8	1,4
계	560	100,0



〈그림 4-17〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (개인택시)

〈표 4-20〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (모범택시)

감차방법	빈도	%
감차보상	47	72,3
양도, 양수제도 개선	3	4,6
단속강화, 벌점부과	5	7,7
택시운전정년제 도입	7	10,8
잘 모르겠다	2	3,1
기타	1	1,5
계	65	100,0



〈그림 4-18〉 과잉 택시공급대수의 감차방법 (모범택시)

법인택시 운전자들이 양도, 양수제도의 개선을 통한 감차를 감차보상 다음으로 많이 선호하는 이유는 다음과 같은 것으로 추론된다. 먼저, 양도, 양수제도는 직접적으로 개인택시 운전자를 그 대상으로 하기 때문에 그 제도의 개선은 법인택시 운전자들에게 직접적으로 손해를 주지 않는다. 이와 더불어 제도 개선으로 인한 전반적인 택시대수 감차효과로 인해 법인택시 운전자들은 간접적으로 수입금의 향상 효과를 기대할 수 있기 때문에, 양도, 양수제도의 개선을 통한 감차를 선호하는 것으로 판단된다. 두 번째로, 양도, 양수제도가 개선되어 이 제도가 금지된다면, 개인택시면허는 서울시로부터 직접 받게 되며, 현재 개인택시 프리미엄은 소멸하게 된다. 이는 향후 택시증차 요인이 발생할 경우, 자격조건이 갖추어진다면 금전적으로 용이하게 개인택시면허를 취득할 수 있음을 의미한다. 따라서 개인택시면허에 대한 기대심리가 법인택시 운전자들로 하여금 양도, 양수제도의 개선을 선호하게 한다고 판단할 수 있다.

반면, 개인택시 운전자들의 입장에서 양수, 양도제도의 개선은 직접적으로 운전자 당사자들에게 금전적 손해를 안길 수도 있는 제도로 인식하고 있으며, 향후 양수로 면허를 취득한 개인택시운전자들은 자신이 지불한 프리미엄도 회수하지 못할 상황에 처할지도 모른다고 생각한다. 따라서, 양도, 양수제도의 개선을 통한 감차 방안을 선호하지 않는다고 판단된다.

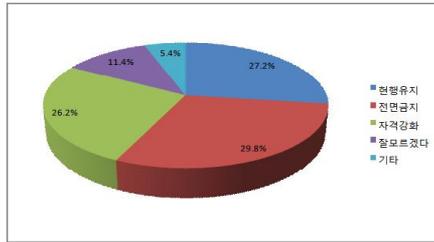
이는 양도, 양수제도의 개선 방향 질문에 대한 택시유형별 응답자의 반응으로도 알 수 있다. 법인택시 운전자들의 경우 양도, 양수제도를 전면 금지해야 한다는 견해가 29.8%로 다수를 차지하였으나, 개인택시 운전자들의 경우 전면 금지해야 한다는 의견은 2.1%에 불과하였다. 특히 모범택시 운전자의 경우 전면 금지해야 한다고 응답한 운전자는 한 명도 없었다. 대신 현행 규정(신규로 면허를 받는 운전자에 대해서만 양도, 양수금지)대로 양도, 양수제도가 운영되기를 바라는 자가 대다수로, 개인택시 및 모범택시 운전자들의 각각 69.7%, 80.0%를 차지하고 있다. 양도, 양수제도의 자격조건을 강화해야 한다는 의견이 그다음으로 개인택시 및 모범택시 운전자들의 각각 23.5%, 15.0%를 차지

하고 있다.

위의 설문결과가 시사하는 바는 양도, 양수 금지가 향후 택시수급조정을 위한 바람직한 정책방향이라 할지라도 현실적으로 택시종사자들의 이해와 합의를 이끌어 내기 어렵기 때문에 장기적인 과제로 설정해야 함을 시사한다고 할 수 있다.

〈표 4-21〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(법인택시)

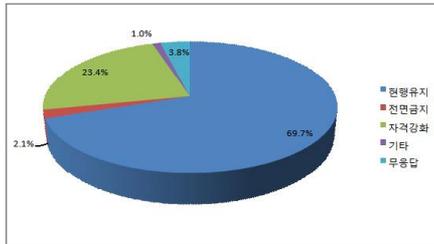
양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	145	27.2
전면금지	159	29.8
자격강화	140	26.2
잘 모르겠다	61	11.4
기타	29	5.4
계	534	100.0



〈그림 4-19〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(법인택시)

〈표 4-22〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(개인택시)

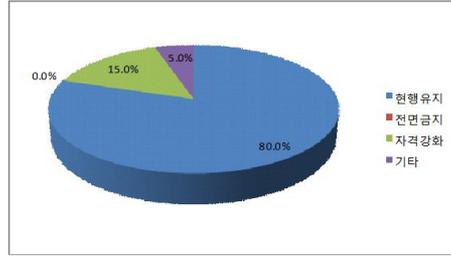
양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	202	69.7
전면금지	6	2.1
자격강화	68	23.5
기타	3	1.0
무응답	11	3.8
계	290	100.0



〈그림 4-20〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(개인택시)

〈표 4-23〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(모범택시)

양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	16	80.0
전면금지	0	0.0
자격강화	3	15.0
기타	1	5.0
계	20	10



〈그림 4-21〉 양도, 양수제도의 개선 방안
(모범택시)

제5장 서울지역의 택시총량제 적정 운영방안

제1절 택시총량제 운영의 문제점

제2절 서울지역 택시총량제 적정 운영방안

제 5 장

서울지역의 택시총량제 적정 운영방안

제1절 택시총량제 운영의 문제점

1. 개인택시 양수·양도제의 문제

개인택시의 면허를 받기 위해서는 두 가지의 방법이 있다. 첫 번째는 기존의 개인택시면허를 일정한 자격조건을 갖춰 양도받는 것이고, 두 번째는 관할 관청의 면허인가를 받는 것이다.

먼저 기존 개인택시면허를 양도받기를 희망하는 자는 사업용 자동차(택시, 버스, 용달, 화물차등)를 운전한 자의 경우 3년 이상 무사고 운전 경력이 요구되며, 비사업용 자동차를 운전한 자의 경우 6년 이상의 무사고 운전경력을 갖추어야 한다. 이때 비사고 운전자의 경우 개인소유 차량 운전경력은 인정되지 않으며, 사업자 등록을 갖춘 업체 또는 법인에서 갑근세를 납부하면서 운전직으로 근무했을 때만 운전경력으로 인정된다. 따라서 일반 행정직, 영업직, 관리직, 임원직, 기능직으로 근무하면서 운전한 것은 경력으로 인정되지 않는다.

개인택시면허를 양도하려는 자는 면허를 받은 날로부터 5년이 경과하여야 한다. 5년이 경과하지 않은 때에도 개인택시 운전자가 1년 이상 치료를 요하는 질병에 걸린 경우, 대리운전이 불가능한 경우, 해외이주로 국내 운전이 불가능한 경우, 61세 이상의 고령인 경우에는 개인택시 면허를 양도할 수 있다.

두 번째로 관할관청으로부터 신규면허를 받는 경우이다. 서울시는 택시총량 규제를 실시 이전에 다음과 같은 순위에 따라 개인택시 면허를 발급했다.

〈표 5-1〉 서울시 면허발급 우선 순위

순위	내 용
1	택시 10년 이상 무사고 운전자
2	사업용 자동차 15년 이상 무사고 운전자
3	동일택시회사 7년 이상 근속, 택시 8년 이상 무사고 운전자
4	국가유공자 및 그 가족으로 택시 3년 이상 운전한 경력자
5	택시운전자 등 사업용 자동차 운전자로서 2회 이상 중요범죄자를 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게 한 자
6	상후, 포장자로 택시 3년 이상 운전한 경력자

그러나, 1993년 서울시정개발연구원의 연구 결과를 바탕으로 택시 총량규제를 실시한 이후, 서울시는 신규면허발급을 엄격히 규제해 오고 있으며, 개인택시 면허 접수는 1999년 이후 이루어지지 않고 있다. 이로 인해 개인택시면허 조건을 가지고 있으면서도, 면허를 받지 못하는 개인택시 면허대기자의 불만이 매우 높은 상황이다.

또한, 택시의 공급규제 정책하에서 개인택시 면허의 양도, 양수 인정은 시장에서 개인택시 및 법인택시 면허에 대한 높은 프리미엄 형성에 일조하고 있다. 개인택시과 법인택시의 시장면허 프리미엄은 각각 7,000만원, 5,000만원 이상인 것으로 알려지고 있다.

이렇게 개인택시면허에 대한 높은 시장 프리미엄이 형성되다 보니, 개인택시 면허 양수자격을 갖춘 법인택시 운전자들은 차입을 통해 개인택시면허를 양수하게 되고, 차입금을 변제하기 위해 무리한 운전을 하게 된다. 이는 곧 교통사고와 위법의 가능성을 높이는 역할을 하며, 택시 서비스의 전반적인 질을 하락시키는 결과로 귀결된다.

또한, 개인택시 면허의 양도, 양수가 인정되는 환경하에서는 서울지역 택시총량제의 실효성과 정책의 유연성을 확보할 수 없게 된다. 적정택시대수의 감

차 혹은 증차요인이 발생하는 경우 중장기적 계획 하에서 면허대수에 대한 조정을 쉽게 할 수 있어야 하지만, 면허에 대한 양도, 양수시장이 별도로 조성되어 있는 상황하에서는 감차에 대해선 막대한 비용이 소모되고, 증차에 대해서는 향후 감차가 어렵기 때문에 쉽게 면허를 내주지 못하게 된다. 따라서 택시총량제라는 정책의 실효성 제고 및 유연성 확보라는 측면에서도 양수, 양도제도는 중장기적 측면에서 검토, 개선되어야만 한다.

2. 실제적 감차방법의 부재

서울시의 택시가 전반적으로 공급과잉 상태에 있음에도 불구하고, 단기적으로 택시를 감차할 수 있는 방안제시가 어려운 것이 현실이다. 따라서 서울시의 택시총량규제는 7만대가 적정수준으로 제시되어 있음에도 불구하고 현재 7만 2천대 이상에서 유지하면서, 대신 공급을 억제하는 정책을 사용해 왔다.

현실적으로 택시업계나 개인택시 면허자들의 반발을 줄이면서 자발적인 감차를 이끌어낼 수 있는 방법은 감차보상을 통한 자발적 감차이며, 이에 대한 설문조사 결과는 제4장에서 이미 언급한 바 있다. 그러나, 현재 지자체의 재정적 상황으로는 감차보상 재원마련이 쉽지 않은 상황이다.

다행히 2009년 5월 27일 ‘여객자동차 운수사업법’의 개정으로 인해 지역수송력 공급계획수립과 그 시행에 있어서 지자체의 감차보상에 대한 중앙정부의 지원규정이 신설됨으로써, 감차보상을 하는 경우에 중앙정부의 지원을 기대할 수 있게 되었다. 하지만, 현실적으로 지자체가 좀 더 능동적으로 보상을 통한 감차계획을 세울 수 있도록 중앙정부의 구체적인 재정적 지원 범위, 내용 등에 대한 제도적 체계를 정비하여야 할 것이다.

3. 택시업계 종사자의 이해관계 충돌

택시업계 종사자들(법인택시업체 및 종사자, 개인택시 운전자)은 대체적으로 서울지역 택시의 과잉 공급상태에 대해 공감하고 택시대수의 감차를 요구하고 있지만, 그 대상이나 방법 등에 대해서는 견해를 달리하고 있어 합의 도출을 통한 감차계획의 수립 및 시행에 어려움이 있다.

우선, 감차대상에 있어서 법인택시 종사자들과 개인택시 종사자들은 각각 상대 택시를 우선적으로 해야 한다고 주장하고 있으며, 이는 제4장의 설문조사 결과에서 본 바와 같다.

두 번째로, 감차방법에 대해서도 견해를 달리하는데, 법인택시 운전자들은 감차보상뿐만 아니라 양도, 양수제도의 개선에 대해서도 강력하게 선호하는 반면, 개인택시 운전자들은 양도, 양수제도의 개선보다 감차보상을 강력하게 선호한다. 이 또한 제4장의 설문조사 결과에서 본 바와 같다.

세 번째로, 1999년 이후 서울시는 개인택시면허신청을 접수하지 않은 관계로 개인택시면허신청 자격을 갖추었으면서도 면허를 신청할 수 없는 개인택시 면허자격자의 불만이 높은 상황이다. 이들은 서울지역의 택시대수는 결코 많은 숫자가 아니므로 감차가 아닌 증차를 해야 한다고 호소하고 있다. 이는 과거 택시수요가 많고, 업계의 영업환경이 좋았던 시절의 택시공급관행이 1990년대 이후에도 이어져 면허신청자격자들의 개인택시면허에 대한 기대심리를 높였던 것이 하나의 이유가 되어 불거진 현상이다. 한편으로는 개인택시면허 자체의 양도, 양수 및 상속이 인정되어 자금차입 능력이 없는 개인택시 면허신청자격자들의 개인택시시장 진입을 제한한 것도 또 하나의 이유가 되고 있다.

이와 같은 감차의 대상 및 내용 그리고, 필요성에 대한 견해의 차이는 향후 감차계획의 수립에 있어서 이해관계자의 의견 수렴을 어렵게 만들고 있다.

4. 감차에 따른 택시이용자의 승차난 가중 우려

제2장의 택시의 공급 및 이용현황의 분석에서도 살펴보았듯이, 오전 첨두시간대와 오후 10시 이후의 시간대에는 택시공급이 저하되어 일시적인 승차난이 있는 것으로 나타났다. 전자의 경우 법인택시의 공급저하, 후자의 경우 개인택시 공급수준의 하락이 주 원인이다. 그러나, 택시총량계획이 수립되어 서울시의 감차정책이 원활히 추진된다면, 택시이용자 입장에서 승차난을 겪는 시간대가 늘어날 가능성이 더 크다고 할 수 있다.

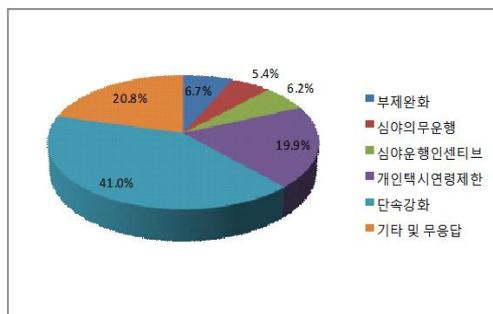
또한, 서울시에서 실시하고 있는 브랜드 콜택시 및 업무택시 등 여러 부가서비스의 질이 저하될 가능성도 크다고 할 수 있다.

따라서, 특정시간대 또는 특정서비스 영역에서 택시 서비스의 질이 떨어지지 않도록 하는 배려도 반드시 고려되어야 한다.

택시운전자 대상 설문조사 결과 승차난 개선을 위한 방안에 대해서는 택시 유형에 따라 응답을 달리한다. 법인택시 운전자들은 승차거부 등 불법운행에 대한 단속을 강화해야 한다(41%)를 가장 많이 선택했고, 그다음으로 개인택시의 연령제한(19.9%)을 들었다. 이는 개인택시 운전자들이 대체로 고령층이고, 주로 승차난이 있는 야간시간에 운행을 자제하기 때문이라고 해석할 수 있다.

〈표 5-2〉 승차난 개선을 위한 방안
(법인택시)

항목	빈도	비율(%)
부제완화	36	6.7
심야 의무운행	29	5.4
심야운행 인센티브	33	6.2
개인택시 연령제한	106	19.9
단속강화	219	41.0
기타 및 무응답	111	20.8
계	534	100.0

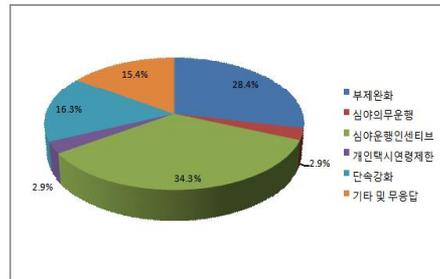


〈그림 5-1〉 승차난 개선을 위한 방안(법인택시)

한편, 개인택시와 모범택시 운전자들은 심야운행 인센티브 제공에 의한 승차난 개선(34.3%, 49.2%)을 선호한다고 응답했다. 그다음으로 개인택시 운전자들은 부제완화에 의한 승차난 개선(28.4%)을, 모범택시 운전자들은 단속의 강화를 통한 승차난 개선(27.7%)을 선호하는 것으로 조사되었다. 개인택시 운전자들이 부제완화를 선호하는 이유는 영업일수가 많아지고 수입도 증가하는 효과가 있는 때문이며, 모범택시 운전자들은 부제가 없기 때문에 부제완화를 선호하지 않는 것으로 판단할 수 있다.

〈표 5-3〉 승차난 개선을 위한 방안(개인택시)

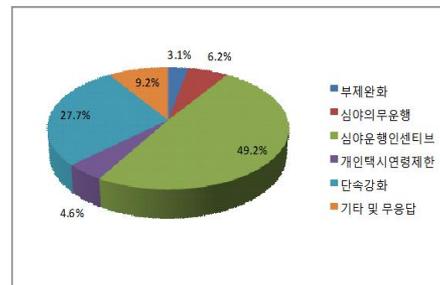
항목	빈도	비율(%)
부제완화	159	28.4
심야 의무운행	16	2.9
심야운행 인센티브	192	34.3
개인택시 연령제한	16	2.9
단속강화	91	16.3
기타 및 무응답	86	15.4
계	560	100.0



〈그림 5-2〉 승차난 개선을 위한 방안(개인택시)

〈표 5-4〉 승차난 개선을 위한 방안(모범택시)

승차난개선	빈도	%
부제완화	2	3.1
심야 의무운행	4	6.2
심야운행 인센티브	32	49.2
개인택시 연령제한	3	4.6
단속강화	18	27.7
기타 및 무응답	6	9.2
계	65	100.0



〈그림 5-3〉 승차난 개선을 위한 방안(모범택시)

제2절 서울지역 택시총량제 적정 운영방안

1. 서울택시 택시총량제의 운영의 기본방향

서울지역 택시총량제는 택시서비스이용자에 대한 택시서비스 수준의 개선과 이를 뒷받침하기 위한 택시업계의 안정적 운영수준의 확보 및 택시업계의 구조조정 유도라는 방향아래 운영되어야 한다.

서울지역 적정택시대수 달성 목표 연도를 2016년으로 삼고, 단기적 방안(2년 이내에 실시 가능하고 요망한 사항)과 장기적 방안(실시에 3년 이상의 시간이 요하는 사항)을 구분하여 검토할 경우, 단기적으로는 감차보상 등을 통한 자율감차 유도, 단속 및 벌점강화 등을 검토해 볼 수 있으며, 장기적으로는 양도, 양수제도의 개선, 택시정년제의 도입 등을 통한 감차방안을 고려해 볼 수 있다.

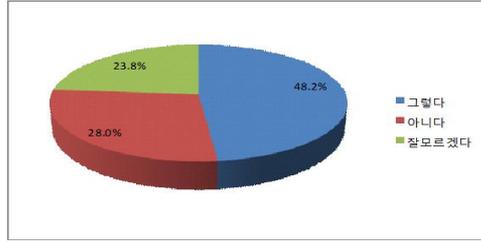
2. 서울지역 택시감차방안

1) 감차보상을 통한 자율감차 유도

서울시 택시대수를 감차하는 방안 중 가장 먼저 생각할 수 있고 택시운전자들의 호응이 가장 큰 방안은 개인택시 감차 희망자 및 법인업체에게 면허를 반납케 하고 감차보상금을 지급하는 것이다. 제4장의 설문조사 결과에서 보았듯이 택시운전자들은 감차방안으로 자신의 택시 유형에 관계없이 감차보상에 의한 감차를 가장 선호하였다. 또한 감차보상의사를 묻는 질문에도 개인택시와 모범택시 운전자들의 각각 48.2%, 69.2%가 감차보상에 의한 면허반납의사가 있다고 응답하였다.

〈표 5-5〉 감차보상 의사(개인택시)

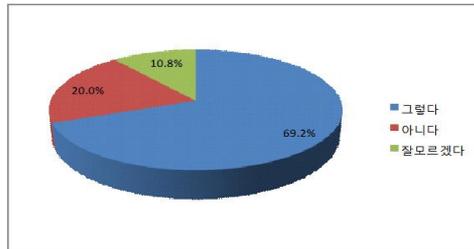
항목	빈도	비율(%)
그렇다	270	48.2
아니다	157	28.0
잘 모르겠다	133	23.8
계	560	100.0



〈그림 5-4〉 감차보상 의사(개인택시)

〈표 5-6〉 감차보상 의사(모범택시)

항목	빈도	비율(%)
그렇다	45	69.2
아니다	13	20.0
잘 모르겠다	7	10.8
계	65	100.0



〈그림 5-5〉 감차보상 의사(모범택시)

이 방안은 현재 양도·양수를 통해 높은 프리미엄으로 거래되고 있는 택시 면허 시장을 축소시키고, 면허를 중국적으로 서울시로 되돌리는 효과를 갖는다. 일단 서울시로 반납된 면허만큼 시장에서 거래되는 면허는 축소되고 중국적으로 서울시가 택시면허 부여의 자율권을 가질 수 있기 때문이다. 현재 개정된 ‘여객자동차 운수사업법’상에서는 신규면허에 대한 양도·양수가 금지되어 있기 때문에, 향후 여건이 변하여 택시의 증차요인이 생긴다 하더라도 서울시가 발급한 면허는 양도·양수가 불가능하고, 중국적으로 서울시에 반납을 해야 한다.

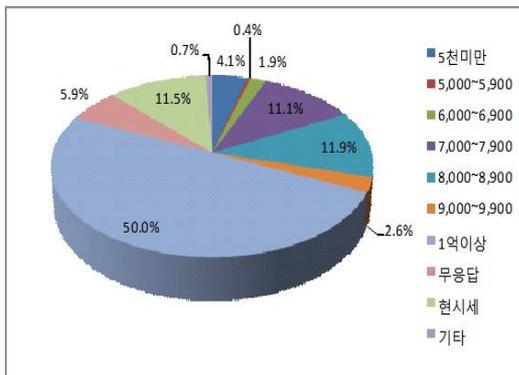
그러나, 감차보상제에 의한 보상이 실효성을 담보하기 위해서는 감차보상금의 액수가 절대적으로 중요하다. 현재 기존 개인택시면허의 양도·양수가 가능한 시장이 존재하는 상황에서 시장에서 거래되는 면허 프리미엄보다 현저히 낮은 가격으로 보상액을 정할 경우 택시운전자들이 시장가격보다 낮은 가격으

로 개인택시면허를 반납하기를 기대하기는 어려울 뿐만 아니라 시가보상을 규정한 헌법에도 위배되는 사항이다.

개인택시 및 모범택시 운전자를 대상으로 감차보상액수에 대해 설문조사한 결과 응답자의 80~90% 이상이 현시세인 7,000만원 이상의 감차보상금을 원하는 것으로 조사되었다.

〈표 5-7〉 희망 감차보상액의 분포 (개인택시)

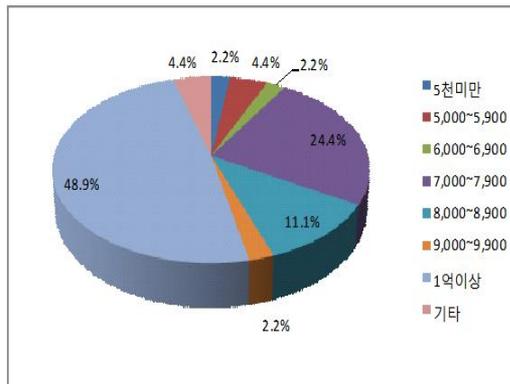
항목	빈도	비율(%)
5천 미만	11	4.1
5,000~5,900	1	0.4
6,000~6,900	5	1.9
7,000~7,900	30	11.1
8,000~8,900	32	11.9
9,000~9,900	7	2.6
1억 이상	135	50.0
무응답	16	5.9
현시세	31	11.5
기타	2	0.7
계(270)	270	100.0



〈그림 5-6〉 희망 감차보상액의 분포(개인택시)

〈표 5-8〉 희망 감차보상액의 분포 (모범택시)

항목	빈도	비율(%)
5천 미만	1	2.2
5,000~5,900	2	4.4
6,000~6,900	1	2.2
7,000~7,900	11	24.4
8,000~8,900	5	11.1
9,000~9,900	1	2.2
1억 이상	22	48.9
기타	2	4.4
계	45	100.0



〈그림 5-7〉 희망 감차보상액의 분포(모범택시)

현재 개인택시 양도, 양수가 연간 2,000~2,500건(자료추가)에 달하는 것을 생각해 볼 때, 서울시가 개인면허 프리미엄의 시가로 감차보상금을 일시로 지급한다면, 향후 5년 내에 목표 감차대수인 3,500여대를 충분히 감차할 수 있을 것으로 판단된다.

그러나, 현실적으로 시가 보상하기에는 막대한 재원이 필요하다. 현재 개인 택시 면허 매매가격인 대당 7,000여만원으로 환산할 경우, 5년간 2,450여억원의 재원이 필요하다는 계산이 나온다. 매년 490여억원 정도의 재원이 뒷받침되지 않으면 감차 목표를 달성할 수 없다. 따라서 다른 감차대안과 함께 시행되는 것이 요구된다. 예를 들어, 서울시가 일시금에 의한 감차보상으로 매년 170여대를 감차하고, 나머지를 다른 수단으로 감차한다고 한다면, 필요재원은 연간 245여억원으로 줄어든 것이다.

필요재원 수준이 위와 같다 하더라도 감차보상금의 일시불 지급을 통한 서울지역 택시총량제 운영의 효율성을 제고하기 위해서는 감차보상에 따른 재원 확보가 필수적 고려요소이다.

서울시의 현재 재정상황이나 필요재원규모를 고려해 볼 때, 1차적으로는 신설된 ‘여객자동차 운수사업법’ 제50조 3항의 규정에 의한 감차보상 및 중앙정부의 국비지원을 고려해야 할 것이다.

〈여객자동차 운수사업법 제50조 제3항〉

국가는 지방자치단체가 제5조 제3항의 지역별 수송력 공급계획을 초과하는 차량에 대하여 감차보상을 하는 경우 대통령령으로 정하는 바에 따라 이에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

만약 중앙정부의 재정상황으로 보아 지원이 여의치 않을 경우 국비 50%와 시비 50%의 매칭펀드 방식으로 감차보상에 필요한 재원을 마련해야 한다. 이 경우 서울시가 향후 5개년 동안 감차보상을 통해 매년 350대의 개인택시를 감차할 경우 서울시의 필요재원은 연간 약 123억원이 된다.

따라서, 개정된 ‘여객자동차 운수사업법’상의 지역별 여객수송계획에 따른 택시총량제를 효과적으로 실시하기 위해서는 시차원의 재원마련과 의지도 중요하지만, 무엇보다도 중앙정부의 의지와 적극적인 재정지원이 필요하다고 할 수 있다.

다만, 감차보상은 개인택시 운전자들로 하여금 기대심리를 키워 향후 감차보상액이 상승할 거라는 기대를 갖게 할 수 있는 부작용이 존재하며, 오히려 감차에 대한 실효성을 저해하는 요인으로 작용할 수 있음을 유념해야 한다. 이는 감차보상이 안 그래도 높은 가격에 형성되고 있는 개인택시면허 프리미엄에 대한 시장가격을 높이는 효과를 아울러 가질 수 있음을 의미하며, 이에 대한 방안 마련이 부수적으로 필요하다고 하겠다.

2) 단속 및 처벌의 강화

단기적으로 가장 실행 가능한 방안은 단속 및 처벌의 강화이다. 현재도 정기적인 평가에 의해 법인택시업체에 인센티브와 페널티를 부여하고 있지만, 아직까지는 전자의 성격이 강하다.

다행히 최근 여객자동차 운수사업법의 개정으로 택시벌점제를 통해 개인 및 법인택시사업자에 대한 처벌이 강화된 것은 바람직한 제도 정비로 평가된다.

개정된 ‘여객자동차 운수사업법’과 ‘동시행령’에서는 택시면허벌점제를 새롭게 규정하고 있다. 개정된 법 제85조 제4항에서는 1)법 제21조를 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우, 2)개인택시운전자가 제26조를 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우, 3)법인택시사업자가 제26조를 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우 그 위반의 내용과 정도에 따라 국토해양부장관 또는 시, 도지사가 벌점을 부과할 수 있도록 규정하고 있다. 또한, 그 벌점이 대통령령으로 정하는 바에 따라 면허를 취소하거나 감차 등을 수반하는 사업계획을 변경할 것을 명할 수 있도록 규정하고 있다.

한편, 시행령 제43조의 2에서는 벌점의 부과기준 및 그 벌점에 따른 사업면

허취소, 감차명령 등의 기준(별표 4)을 정하고 있다.

이러한 택시면허벌점제는 개인 및 법인택시사업자의 처분기준의 명확화 및 강화를 통하여, 택시의 시민서비스를 제고한다는 면에서 매우 긍정적인 법개정이라 판단된다.

그러나, 이러한 택시 벌점제를 통한 택시의 시민서비스 제고 및 택시감차제도가 실효성을 발휘하기 위해서는 적극적인 법규위반에 대한 단속 강화가 필요하며, 택시평가제도와 벌점제도를 연동시킬 필요성이 있다.

또한, 시행령에서는 벌점총량제를 규정하고 있다. 시행령에서는 사업자의 최근 2년 동안 처분기준 벌점의 합이 3,000점 이상인 경우 사업면허취소를 할 수 있도록 규정하고 있으며, 사업자의 최근 2년 동안 처분기준 벌점의 합이 2,400~2,999점인 경우 감차명령을 할 수 있도록 규정하고 있다.

위와 같은 벌점총량제의 규정은 좀 더 강화될 필요가 있다. 현재는 개인택시사업자의 경우 최근 2년 동안의 벌점만을 처분의 기준으로 하고 있으나, 택시 면허에 대한 벌점 총량을 계속 유지케 하고(벌점이 누적토록 하고), 일정 벌점을 초과하는 경우에는 택시 면허를 취소토록 할 필요성이 있다. 벌점의 누적정도는 사안이나 경우에 따라 경감이나 가감할 수 있음은 물론이다. 이와 같은 개인택시사업자에 대한 누적벌점총량제는 결국 벌점이 많은 개인택시 면허에 대해 시장에서 매력을 상실케 하는 효과를 갖는다. 이는 벌점이 많은 개인택시 면허의 시장프리미엄을 낮추는 효과를 갖는 것이다.

3. 장기적 택시감차방안

위의 단기적인 방안 외에 장기적으로 개인택시 양도, 양수제도의 개선과 택시정년제의 도입을 통해 감차 혹은 증차정책의 안정성과 유연성을 확보해야 한다.

1) 양도, 양수 제도의 개선

2009년 5월 27일에는 ‘여객자동차 운수사업법’이 개정되어 2009년 11월 28일부터 시행되게 되었다. 개정된 여객자동차 운수사업법 중 양도, 양수에 관한 내용은 다음과 같다.

제14조(사업의 양도, 양수)

- ① 여객자동차운송사업을 양도, 양수하려는 자는 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관 또는 시, 도지사에게 신고하여야 한다.
- ② 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 양도, 양수하려면 제1항에도 불구하고 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관 또는 시도지사의 인가를 받아야 한다. 이 경우 국토해양부장관 또는 시도지사는 국토해양부령으로 정하는 일정 기간 동안 여객자동차운송사업의 양도, 양수를 제한할 수 있다.
- ③ 제2항에 따라 인가를 받아야 하는 운송사업자 중에서 대통령령으로 정하는 자는 그 사업을 양도할 수 없다(신설).

따라서, 법이 시행된 이후 신규로 개인택시 면허를 인가받은 자는 그 면허를 양도할 수 없다. 그러나, 기존의 개인택시 면허를 인가받는 자에 대해서는 부칙으로 예외규정을 두고 있다. ‘여객자동차 운수사업법 부칙’에서는 이 법 시행일 전에 종전의 규정에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 경우에 그 양도, 양수 및 상속 제한에 관해서는 14조 3항 및 제15조 1항의 단서의 개정규정에도 불구하고 종전의 규정을 따른다고 하고 있다. 즉, 기존의 개인택시 면허를 부여받은 자에 대해서는 계속적으로 양도, 양수가 가능하다고 규정하고 있는 것이다.

이와 같이 기존의 면허에 대한 양도, 양수를 인정할 경우 개인택시면허는 감차할 수 있는 방안이 존재하지 않으므로 감차정책이 제대로 실효성을 발휘

할 수 없다.

현재의 양도, 양수제도는 단계적으로 개선되어야 한다. 양도, 양수제도의 즉시적 금지는 많은 저항에 부딪힐 가능성이 크기 때문에 현실적으로 실행 가능성이 낮다. 앞의 설문조사 결과에서 살펴본 바와 같이, 양도, 양수 개선방안에 대한 질문에 개인택시 운전자의 대다수(개인택시 69.7%, 모범택시 80.0%)가 현행유지를 선호하고 있으며, 전면금지해야 한다고 응답한 자의 비율은 매우 낮거나 없다(개인택시 2.1%, 모범택시 0%). 그러나, 양도, 양수자격이 강화해야 한다고 대답한 운전자의 비율도 그리 적은 수는 아니다(개인택시 23.5%, 모범택시 15.0%).

따라서, 양도, 양수제도는 우선 1단계로 양도, 양수제도의 자격을 강화하고, 일정 유예기간을 거친 후 2단계로 양도, 양수 횟수를 1회로 제한하며, 마지막 3단계로 일정 유예기간을 거친 후 양도, 양수를 전면 금지하는 방향으로 나아가야 한다. 이를 위해서는 ‘여객자동차 운수사업법’의 재개정이 필요하며, 서울시에서도 이를 건의해야 한다.

〈표 5-9〉 양도, 양수제도 개선의 단계적 시책

단계	내 용
1단계 : 양도, 양수 자격 조건의 강화	▶ 우선 현행 개인택시 면허 양수자격을 양도자격과 같은 5년으로 동일화 ▶ 다음으로 현해 양도, 양수자격을 10년으로 상향조정
2단계 : 양도횟수 제한	▶ 유예기간 설정 후 양도횟수를 1회로 제한
3단계 : 양도, 양수의 금지	▶ 유예기간 설정 후 양도, 양수의 전면금지

양도, 양수제도의 개선으로 인한 효과는 우선 개인택시 양수자격 또는 면허 자격이 강화됨으로써 개인택시 서비스의 수준을 제고할 있으며, 두 번째로 개인택시 면허의 프리미엄 시장을 축소시키고, 개인택시면허 부여에 대한 서울시의 재량권을 회복시켜 정책의 자율성을 확보할 수 있다.

한편으로는 법인택시 운전자 중 향후 개인택시면허 양수 또는 취득을 하려는 운전자들이 무사고운전경력을 빌미로 한 법인업체의 불법부담전가행위 등

의 희생자가 될 가능성이 커질 것도 배제할 수 없다. 그러나, 이는 법인업체의 불법행위에 대한 단속 및 처벌의 강화를 통해 해결해야 할 사항으로 판단된다.

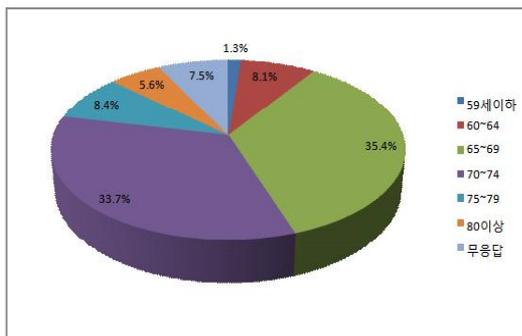
2) 택시정년제의 도입

장기적으로 도입되어야 할 사항은 택시정년제의 도입이다. 설문조사 결과 택시정년제를 통한 감차방법에 대한 개인택시운전자들의 선호는 그리 강하지 않지만(개인택시 8.6%, 모범택시 10.8%), 고령으로 인한 택시사고의 근절과 택시 서비스 수준의 제고, 그리고 개인택시의 가동률 향상을 통한 택시서비스 공급의 증가를 위해서는 꼭 도입이 검토되어야 한다.

택시정년제가 도입될 경우 그 정년이 되는 나이에 대해서는 운전자의 합의 도출이 쉽다. 설문조사 결과 모든 택시유형의 운전자들이 택시 운전 정년으로 70~74세가 적절하다고 답하고 있다. 개인택시 및 모범택시의 경우 70~74세라고 답한 운전자의 비율이 35.4%, 38.4%로 다수를 차지하였고, 법인택시의 경우 65~69세라고 답한 운전자의 비율이 35.4%였으나, 70~74세라고 답한 운전자의 비율도 33.7%에 달하고 있다.

〈표 5-10〉 택시정년제 도입 시 정년 (법인택시)

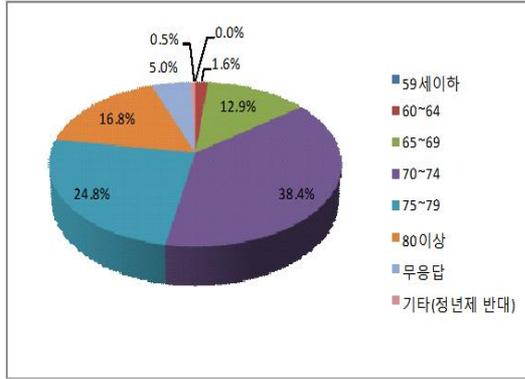
항목	빈도	비율(%)
59세 이하	7	1.3
60~64	43	8.1
65~69	189	35.4
70~74	180	33.7
75~79	45	8.4
80세 이상	30	5.6
무응답	40	7.5
계	534	100.0



〈그림 5-8〉 택시정년제 도입 시 정년(법인택시)

〈표 5-11〉 택시정년제 도입 시 정년
(개인택시)

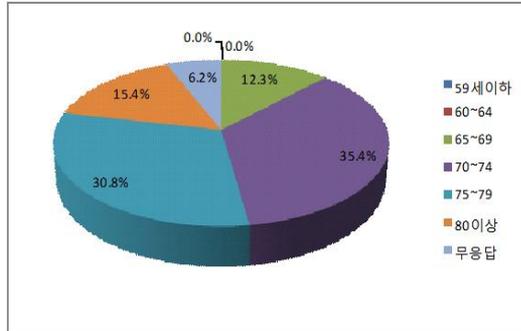
항목	빈도	비율(%)
59세 이하	0	0.0
60~64	9	1.6
65~69	72	12.9
70~74	215	38.4
75~79	139	24.8
80세 이상	94	16.8
무응답	28	5.0
기타	3	0.5
계	560	100.0



〈그림 5-9〉 택시정년제 도입 시 정년(개인택시)

〈표 5-12〉 택시정년제 도입 시 정년
(모범택시)

항목	빈도	비율(%)
59세 이하	0	0.0
60~64	0	0.0
65~69	8	12.3
70~74	23	35.4
75~79	20	30.8
80세 이상	10	15.4
무응답	4	6.2
계	65	100.0



〈그림 5-10〉 택시정년제 도입 시 정년(모범택시)

택시정년제 또한 단계적으로 추진되어야 한다. 우선 제도 도입단계에서는 택시운전의 정년을 75세 정도로 설정해 65세와 70세에 적성검사 및 건강검진을 의무화하고 75세에 달할 경우 면허를 반납케 한다. 그다음 2단계로 유예기간 설정 후 택시운전의 정년을 70세까지 낮추고, 65세에 적성검사 및 건강검진을 의무화한다.

택시정년제의 도입은 고령의 개인택시운전자들을 줄여 택시운전의 안전성과 서비스 수준을 제고할 수 있으며, 개인택시운전자들의 평균연령 파악이 쉬

워킹으로써 향후 서울시 택시수급계획 설정에 유연성을 더할 수 있는 장점이 있다.

그러나, 개인택시면허 프리미엄을 기대하고 있던 개인택시 운전자들의 불만이 크게 제기될 가능성이 있어, 이해관계자 간의 합의 도출이 매우 중요하며, 정년제의 시행을 용이하게 할 수 있도록 ‘여객자동차 운수사업법’의 개정과 실행방법에 대한 국토해양부의 지침이 우선적으로 정비되어야 한다.

〈표 5-13〉 택시정년제 도입의 단계적 시책

단계	내 용
1단계 : 정년제의 도입	▶ 정년을 75세로 설정 ▶ 65세와 70세에 적성검사와 건강검진의 의무화
2단계 : 정년의 하향 조정	▶ 유예기간 설정 후 정년을 70세로 설정 ▶ 65세에 적성검사와 건강검진의 의무화

제 6 장 결 론 및 정 책 제 언



제 6 장

결론 및 정책제언

2010년 현재 서울지역의 택시는 전반적으로 과잉 공급 상태인 것으로 추정된다. 택시미터기 자료를 분석해, 국토해양부의 택시 지역별 총량제 개선 지침을 적용한 결과 서울시 현재 택시대수는 3,500여대 정도 과잉 공급되어 있는 것으로 산정되어, 향후 5년간 택시총량을 줄일 필요가 있는 것으로 나타났다.

그러나, 서울시 택시총량에 감소에 따른 특정시간대의 승차난에 대해 택시 이용자들이 불만이 높아질 수 있는 가능성도 배제할 수 없다. 따라서, 서울지역 택시총량제는 과잉공급된 택시대수를 점차 줄이면서도 택시 이용자들의 불편과 불만이 없도록 하는 방향으로 택시총량제를 수립해 운영되어야 할 것이다.

이 연구에서는 위와 같은 방향에서 단기적, 장기적 방안을 도출하였다. 단기적으로는 감차보상을 통한 자율적 감차를 유도하고, 단속과 처벌(벌점) 강화를 통해 전반적인 감차정책의 기초를 유지하면서 감차로 인해 택시이용자에 대한 서비스가 저하되지 않도록 하여야 할 것이다. 물론, 특정시간대에 택시이용자의 승차난이 존재하는 현실에서, 택시이용자에 대한 서비스가 감차로 인해 악화될 것으로 우려되므로, 택시이용자들이 불편을 겪을 수 있는 특정시간대에만 운영할 수 있는 경차개인택시제도 도입도 고려해 볼 수 있다. 예를 들어, 350대 정도의 감차를 할 경우 10% 정도 되는 대수의 경차개인택시면허를 내

어주는 방식이다. 그러나, 현실적으로 감차계획의 실현가능성이 제기되고 있는 시점에서 위와 같은 면허를 통한 증차를 허용해서는 곤란하다. 반드시 감차계획의 실현 정도를 보고 판단하여야 할 문제라고 생각된다.

장기적으로는 양도, 양수제도의 개선, 택시정년제의 도입 등을 통해 감차를 추진하고, 서울시의 택시정책의 자율성을 확보함으로써 향후 수급계획의 수립, 집행에 유연성을 가져야 할 것이다.

택시관련 이해당사자별로 그 대책을 요약하면 다음과 같다.

〈표 6-1〉 대상별 단기 및 중·장기 감차와 택시총량제 운영방안

대상	단기적 조치	중, 장기적 조치
법인업체	▶ 감차보상을 통한 자율감차 유도 ▶ 단속 및 처벌의 강화 ▶ 평가의 강화	▶ 단속 및 처벌 강화를 통한 택시업계의 구조조정 유도
법인업체 종사자	▶ 단속 및 처벌의 강화	
개인택시 운전자	▶ 감차보상을 통한 자율감차유도 ▶ 면허에 대한 '별점총량제' 도입	▶ 양도, 양수제도의 개선 ▶ 택시운전 정년제의 도입

그러나, 서울지역의 택시에 대한 감차요인이 존재하더라도, 관련법 및 실시방법에 대한 지침의 부재와 시재정상의 문제로 감차를 즉각적으로 시행하기 어려운 것이 현실이다.

따라서, 다음과 같은 사항이 요망된다. 우선, 중앙정부는 택시총량제 계획의 수립과 실시를 위한 구체적 방법을 포괄적으로 예시한 지침을 제시하고, 이에 대한 세부내용을 하달할 필요가 있다. 또한 실시방법에 수반되는 제도 및 법률에 대한 문제점을 파악하여 관련제도를 정비토록 해야 한다.

두 번째로, 서울지역에 과다 공급된 택시대수를 줄이기 위해서는 감차보상을 통한 사업자 및 개인택시 운전자의 자율적인 감차를 유도하는 것이 마찰을 줄이면서 총량제의 목표를 달성할 수 있는 가장 바람직한 방법이다. 그러나 감차보상에는 막대한 재정지출이 필요하다. 서울시가 향후 5년간 3,500여대의 택시를 감차보상을 통해 감차하려 한다면 최소 2,450여억원이라는 막대한 재

원이 필요하다는 사항은 이미 언급한 바이다. 이와 같은 재원을 지자체가 감당하기에는 어렵다고 생각되는바, 개정된 ‘여객자동차 운수사업법’ 제50조에 근거한 중앙정부의 적극적 재정 지원이 요구되고, 이를 지침에 구체적으로 명시할 필요가 있으며, 서울시는 이를 적극적으로 건의해야 한다. 만약 중앙정부의 100%지원이 어렵다면 국비와 시비의 매칭펀드 방식으로도 감차보상에 필요한 재원을 마련해야 한다. 이와 같이 택시의 감차를 위해서는 서울시의 의지와 재원마련도 필요하지만, 무엇보다 중앙정부의 의지와 재정적 지원이 없다면 감차계획은 그 효과를 발휘할 수 없을 것이다.

참 고 문 헌



참고문헌

- 교통개발연구원, 2004, 「택시의 지역별 총량제 도입방안」
- 서울시정개발연구원, 2003, 「서울시 택시운영제도 실태와 개선방향」
- _____, 2004, 「서울시 택시운영체계 효율화 방안 연구」
- 서울특별시, 2004, 「택시업체 서비스 평가모델 연구」
- _____, 2006, 「서울시 택시발전모델 연구」
- 송제룡·백승민, 2005, 「경기도 택시제도 개선방안 연구」, 경기개발연구원
- 이우승, 2003, 「서울시 택시운영제도 실태와 개선방향」, 서울시정개발연구원
- _____, 2004, 「서울시 택시운영체계 효율화 방안 연구」, 서울시정개발연구원
- 한국교통연구원·국토해양부, 2008, 「택시 공급과잉 해소방안 연구-공급 총량제를 중심으로」
- Arnott, Richard, 1996, “Taxi Travel Should be Subsidized”, *Journal of Urban Economics*, 40
- Cheng, Shih-Fen, 2009, “A Service Choice Model for Optimizing Taxi Service Delivery”, 12th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems
- Dairns, Robert D. and Catherine Liston-Heyes, 1996, “Competition and Regulation in the Taxi Industry”, *Journal of Public Economics*, 59
- Douglas, George W., 1972, “Price Regulation and Optimal Service Standards”, *Journal of Transport Economics and Policy*
- Ho, Lok Sang, 1993, “An Optimal Regulatory Framework for The Taxicab Industry”, Working Paper, The University of Hong Kong

- Wong, K.I., 2003, "Modeling Urban Taxi Services with Multiple User Classes and Vehicle Modes", Working Paper, The University of Hong Kong
- Wong, K.I., Wong, S.C. and Yang, Hai, 2001, "Modeling Urban Taxi Services in Congested Road Networks with Elastic Demand", Transportation Research B, 35
- Yang Hai, Wong, S.C. and Wong, K.I., 2002, "Demand-Supply Equilibrium of Taxi Services in a Network Under Competition and Regulation", Transportation Research B, 32
- Yang, Hai and Wong, S.C., 1998, "A Network Model of Urban Taxi Services", Transportation Research B, 32

부 록

- 부록 1. 설문조사지
- 부록 2. 설문조사 결과

1. 법인택시 운전자 설문조사

서울시정개발연구원 도시기반연구본부에서는 서울시 택시운영의 문제점을 파악하여 향후 서울시 택시공급의 효율적 정책 추진을 위한 “서울지역 택시총량제 적정운영 방안”이라는 연구를 수행하고 있습니다.

공사가 다망하시겠지만 잠시만 시간을 내주셔서 설문지를 작성해 주시면 이 연구 수행에 큰 도움이 될 것입니다. 본 설문지의 내용은 오직 연구 목적으로만 사용되며, 세부 내용 등은 절대 공개되지 않습니다.

설문 작성 시 문의사항이 있으시면 02-2149-1121(담당연구원 : 강지은)으로 연락 부탁드립니다.

(연구책임 : 안기정 부연구위원)

1. 귀하가 택시를 운전하는 시간 및 보수는 어느 정도입니까?

① 운행시간	(:)시 ~ (:)까지
② 월 평균 근무일수	()일
③ 현재 월보수액 (월급 + 사납금제외 일수입 월합계)	()만원

2. 귀하의 현재 사납금 액수는 얼마입니까? 매일 일정액을 회사에 납부해야 하는 경우에만 답을 해주십시오.

()만원

9. 귀하께서는 향후 개인택시면허를 양수할 의향을 갖고 계십니까?

- ① 그렇다 ② 아니다 ③ 현재로선 잘 모르겠다

10. 개인택시 양도·양수에 대한 개선방안은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 현행 조건대로 유지 (신규관청발급면허에 대해서만 양도·양수금지)
② 양도·양수 전면 금지
③ 양도·양수 자격의 강화
④ 잘 모르겠다
⑤ 기타 (_____)

11. 만약 택시운전 정년제가 도입된다면 몇 세로 정년을 정하는 것이 가장 적절하다고 생각하십니까?

만()세

12. 특정시간대에 승차난을 개선하기 위한 방법은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 개인택시 부제 완화 또는 폐지
② 개인택시 심야시간대 의무운행제 시행
③ 개인택시 심야시간대 운행에 대한 인센티브 부여(예: 택시카드 수수료 인하 등)
④ 개인택시 연령제한
⑤ 승차거부 등 단속강화
⑥ 기타 (_____)

13. 택시 서비스 개선을 위해 꼭 필요한 사항이 있다고 생각하시는 바가 있으시다면 자유롭게 기술하여 주십시오.

※ 법인택시 운전자 개인정보

14. 귀하의 연령은?

만()세

15. 귀하의 전체 택시 운전경력은 어느 정도입니까?

()년

16. 귀하 가족 전체의 월평균 수입은 대략 어느 정도입니까?

- | | | |
|-------------|-------------|-------------|
| ① 100만원 미만 | ② 100~200만원 | ③ 200~300만원 |
| ④ 300~400만원 | ⑤ 400~500만원 | ⑥ 500~600만원 |
| ⑦ 600만원 이상 | | |

◀ 본 설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다 ▶



서울시정개발연구원

2. 개인택시 운전자 설문조사

서울시정개발연구원 도시기반연구본부에서는 서울시 택시운영의 문제점을 파악하여 향후 서울시 택시공급의 효율적 정책 추진을 위한 “서울지역 택시총량제 적정운영 방안”이라는 연구를 수행하고 있습니다.

공사가 다망하시겠지만 잠시만 시간을 내주셔서 설문지를 작성해 주시면 이 연구 수행에 큰 도움이 될 것입니다. 본 설문지의 내용은 오직 연구 목적으로만 사용되며, 세부 내용 등은 절대 공개되지 않습니다.

설문 작성 시 문의사항이 있으시면 02-2149-1121(담당연구원 : 강지은)으로 연락 부탁드립니다.

〈연구책임 : 안기정 부연구위원〉

1. 귀하가 운전하시는 택시 유형은 어떤 것입니까?

- ① 중형택시 (2-1에 답해주십시오)
- ② 모범택시 (2-2에 답해주십시오)

2-1. 귀하가 택시를 운전하는 시간 및 수입금은 어느 정도입니까?

① 운행시간	(:)시 ~ (:)까지
② 부제일수 제외한 월 평균 근무일수	()일/20일
③ 월평균 수입금	()만원

2-2. 귀하가 택시를 운전하는 시간은 어느 정도입니까?

① 운행시간	(:)시 ~ (:)까지
② 월 평균 근무일수	()일
③ 월평균 수입금	()만원

- ② 양도·양수제도 개선을 통한 감차
- ③ 단속강화, 벌점부과를 통한 감차
- ④ 택시운전 정년제의 도입
- ⑤ 잘 모르겠다
- ⑥ 기타 (_____)

9. 귀하께서는 서울시가 면허를 반납하는 사람에게 일시불의 감차보상금을 지급할 경우 현재 갖고 계시는 면허를 반납하고 일시불의 감차보상금을 받으실 의향을 갖고 계십니까?

- ① 그렇다 (9-1번에 답해주십시오)
- ② 아니다 (10번에 답해 주십시오)
- ③ 잘 모르겠다 (10번에 답해 주십시오)

9-1. 일시불의 감차보상금을 줄 경우 적정 감차보상액은 어느 정도라고 생각하십니까?

() 원

10. 개인택시 양도·양수에 대한 개선방안은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 현행 조건대로 유지 (신규관청발급면허에 대해서만 양도·양수금지)
- ② 양도·양수 전면 금지
- ③ 양도·양수 자격의 강화
- ④ 기타 (_____)

11. 개인택시를 향후 몇 세까지 운전할 계획입니까?

만()세

12. 만약 택시운전 정년제가 도입된다면 몇 세로 정년을 정하는 것이 가장 적절하다고 생각하십니까?

만()세

13. 택시 서비스 개선을 위해 꼭 필요한 사항이 있다고 생각하시는 바가 있으시다면 자유롭게 기술하여 주십시오.

14. 특정시간대에 승차난을 개선하기 위한 방법은 무엇이라 생각하십니까?

- ① 개인택시 부제 완화 또는 폐지
- ② 개인택시 심야시간대 의무운행제 시행
- ③ 개인택시 심야시간대 운행에 대한 인센티브 부여(예 : 택시카드 수수료 인하 등)
- ④ 개인택시 연령제한
- ⑤ 승차거부 등 단속강화
- ⑥ 기타 (_____)

※ 개인택시 운전자 개인정보

15. 귀하의 연령은?

만()세

16. 귀하의 전체 택시 운전경력은 어느 정도입니까?

()년

17. 귀하의 택시운전 경력 중 개인택시(모범포함) 운전경력은 어느 정도입니까?

()년

18. 주택소유여부?

- ① 자가 ② 전세 ③ 월세 ④ 기타()

19. 귀하 가족 전체의 월평균 수입은 대략 어느 정도입니까?

- ① 100만원 미만 ② 100~200만원 ③ 200~300만원
④ 300~400만원 ⑤ 400~500만원 ⑥ 500~600만원
⑦ 600만원 이상

◀ 본 설문에 응답해 주셔서 대단히 감사합니다 ▶



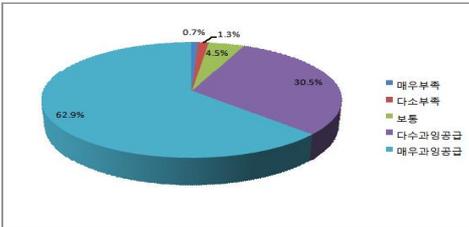
서울시정개발연구원

택시 운전자 설문조사 주요 결과

1. 과잉공급여부

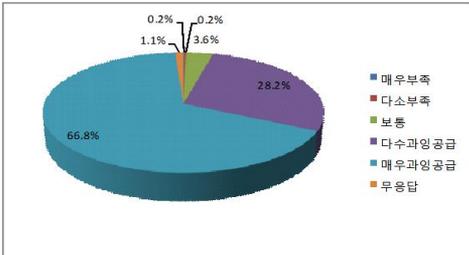
서울시 택시공급대수의 과잉여부(법인택시)

서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	4	0,8
다소 부족	7	1,3
보통	24	4,5
다수 과잉공급	163	30,5
매우 과잉공급	336	62,9
계	534	100,0



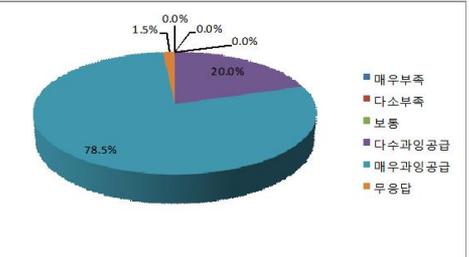
서울시 택시공급대수의 과잉여부(개인택시)

서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	1	0,2
다소 부족	1	0,2
보통	20	3,6
다수 과잉공급	158	28,2
매우 과잉공급	374	66,8
무응답	6	1,1
계	560	100,0



서울시 택시공급대수의 과잉여부(모범택시)

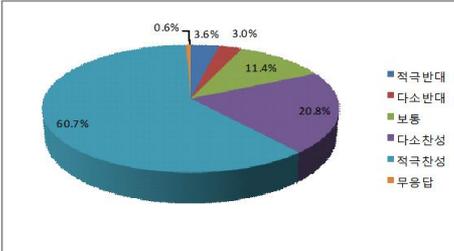
서울시 택시공급대수	빈도	%
매우 부족	0	0,0
다소 부족	0	0,0
보통	0	0,0
다수 과잉공급	13	20,0
매우 과잉공급	51	78,5
무응답	1	1,5
계	65	100,0



2. 서울지역 택시총량제에 대한 찬성 여부

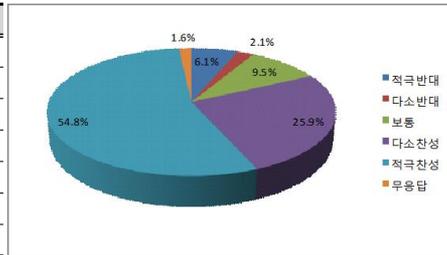
서울지역 택시총량제 실시(법인택시)

총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	19	3,6
다소 반대	16	3,0
보통	61	11,4
다소 찬성	111	20,8
적극 찬성	324	60,7
무응답	3	0,6
계	534	100,0



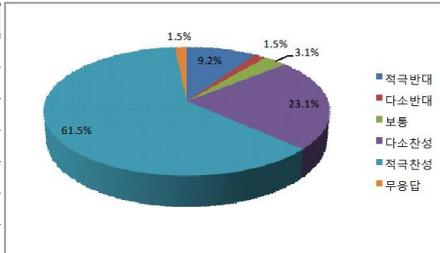
서울지역 택시총량제 실시(개인택시)

총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	34	6,1
다소 반대	12	2,1
보통	53	9,5
다소 찬성	145	25,9
적극 찬성	307	54,8
무응답	9	1,6
계	560	100,0



서울지역 택시총량제 실시(모범택시)

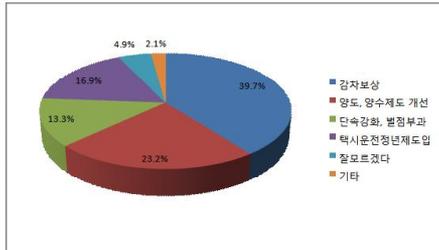
총량제에 대한 견해	빈도	%
적극 반대	6	9,2
다소 반대	1	1,5
보통	2	3,1
다소 찬성	15	23,1
적극 찬성	40	61,5
무응답	1	1,5
계	65	100,0



3. 감차방법

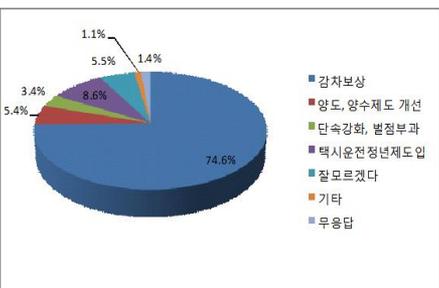
과잉 택시공급대수의 감차방법(법인택시)

감차방법	빈도	%
감차보상	212	39,7
양도, 양수제도 개선	124	23,2
단속강화, 벌점부과	71	13,3
택시운전정년제 도입	90	16,9
잘 모르겠다	26	4,9
기타	11	2,1
계	534	100,0



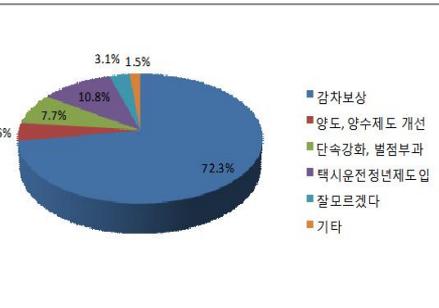
과잉 택시공급대수의 감차방법(개인택시)

감차방법	빈도	%
감차보상	418	74,6
양도, 양수제도 개선	30	5,4
단속강화, 벌점부과	19	3,4
택시운전정년제 도입	48	8,6
잘 모르겠다	31	5,5
기타	6	1,1
무응답	8	1,4
계	560	100,0



과잉 택시공급대수의 감차방법(모범택시)

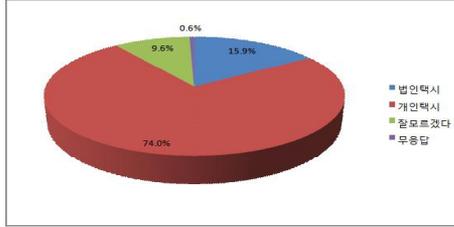
감차방법	빈도	%
감차보상	47	72,3
양도, 양수제도 개선	3	4,6
단속강화, 벌점부과	5	7,7
택시운전정년제 도입	7	10,8
잘 모르겠다	2	3,1
기타	1	1,5
계	65	100,0



4. 감차대상

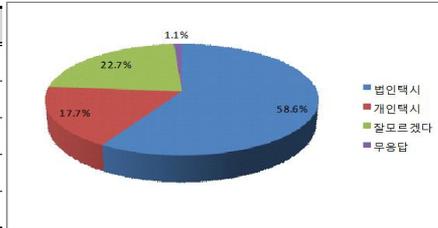
택시총량제하에서의 주요 감차 대상(법인택시)

감차대상	빈도	%
법인택시	85	15.9
개인택시	395	74.0
잘 모르겠다	51	9.6
무응답	3	0.6
계	534	100.0



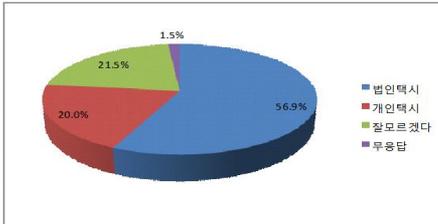
택시총량제하에서의 주요 감차 대상(개인택시)

감차대상	빈도	%
법인택시	328	58.6
개인택시	99	17.7
잘 모르겠다	127	22.7
무응답	6	1.1
계	560	100.0



택시총량제하에서의 주요 감차 대상(모범택시)

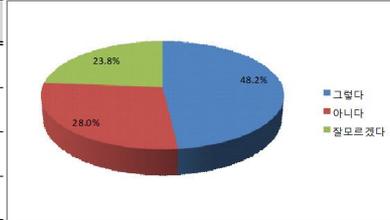
감차대상	빈도	%
법인택시	37	56.9
개인택시	13	20.0
잘 모르겠다	14	21.5
무응답	1	1.5
계	65	100.0



5. 감차보상의사

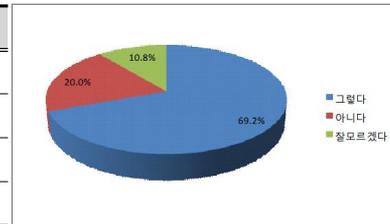
감차보상의사(개인택시)

항목	빈도	비율(%)
그렇다	270	48,2
아니다	157	28,0
잘 모르겠다	133	23,8
계	560	100,0



감차보상의사(모범택시)

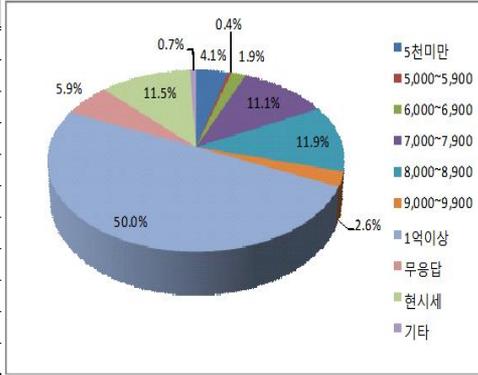
항목	빈도	비율(%)
그렇다	45	69,2
아니다	13	20,0
잘 모르겠다	7	10,8
계	65	100,0



5-1. 희망감차보상액의 분포

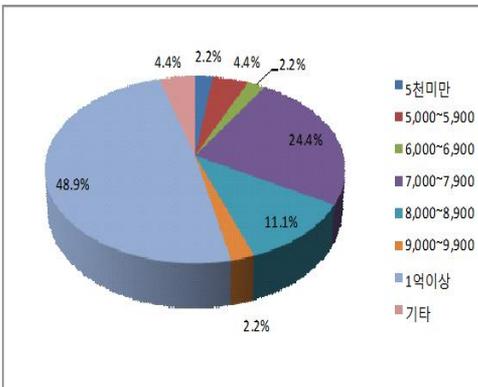
희망 감차보상액의 분포(개인택시)

항목	빈도	비율(%)
5천 미만	11	4.1
5,000~5,900	1	0.4
6,000~6,900	5	1.9
7,000~7,900	30	11.1
8,000~8,900	32	11.9
9,000~9,900	7	2.6
1억 이상	135	50.0
무응답	16	5.9
현시세	31	11.5
기타	2	0.7
계(270)	270	100.0



희망 감차보상액의 분포(모범택시)

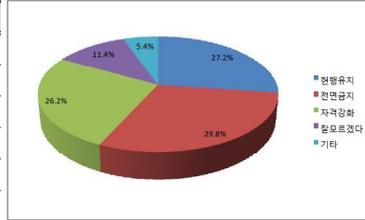
항목	빈도	비율(%)
5천 미만	1	2.2
5,000~5,900	2	4.4
6,000~6,900	1	2.2
7,000~7,900	11	24.4
8,000~8,900	5	11.1
9,000~9,900	1	2.2
1억 이상	22	48.9
기타	2	4.4
계	45	100.0



6. 양수, 양도제도의 개선 방안

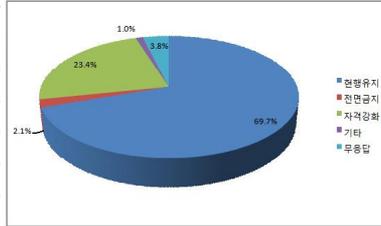
양도, 양수제도의 개선 방안(법인택시)

양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	145	27.2
전면금지	159	29.8
자격강화	140	26.2
잘 모르겠다	61	11.4
기타	29	5.4
계	534	100.0



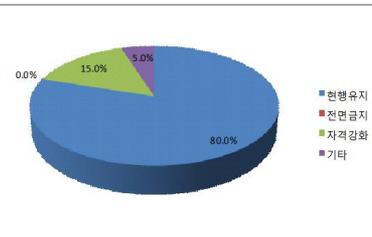
양도, 양수제도의 개선 방안(개인택시)

양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	202	69.7
전면금지	6	2.1
자격강화	68	23.5
기타	3	1.0
무응답	11	3.8
계	290	100.0



양도, 양수제도의 개선 방안(모범택시)

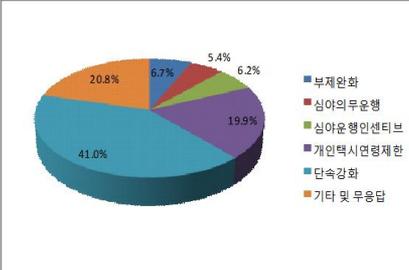
양도 양수 개선방안	빈도	%
현행유지	16	80.0
전면금지	0	0.0
자격강화	3	15.0
기타	1	5.0
계	20	10



7. 승차난 개선을 위한 방안

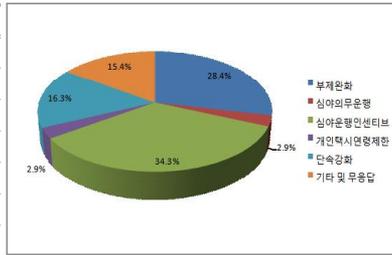
승차난 개선을 위한 방안(법인택시)

항목	빈도	비율(%)
부제완화	36	6.7
심야 의무운행	29	5.4
심야운행 인센티브	33	6.2
개인택시 연령제한	106	19.9
단속강화	219	41.0
기타 및 무응답	111	20.8
계	534	100.0



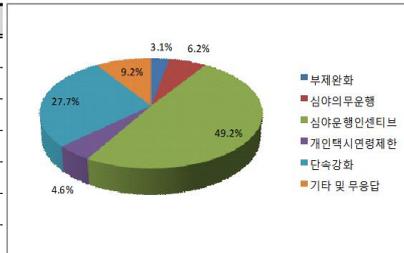
승차난 개선을 위한 방안(개인택시)

항목	빈도	비율(%)
부제완화	159	28.4
심야 의무운행	16	2.9
심야운행 인센티브	192	34.3
개인택시 연령제한	16	2.9
단속강화	91	16.3
기타 및 무응답	86	15.4
계	560	100.0



승차난 개선을 위한 방안(모범택시)

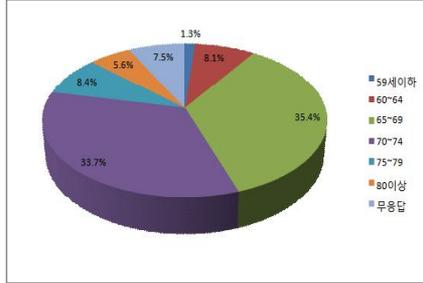
승차난개선	빈도	%
부제완화	2	3.1
심야 의무운행	4	6.2
심야운행 인센티브	32	49.2
개인택시 연령제한	3	4.6
단속강화	18	27.7
기타 및 무응답	6	9.2
계	65	100.0



8. 택시 정년

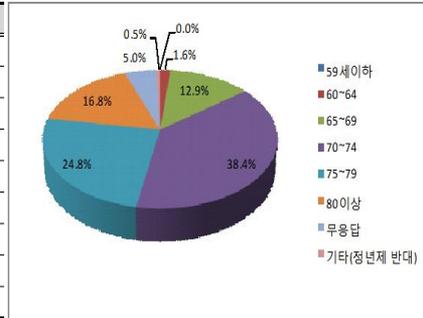
택시정년제 도입 시 정년(법인택시)

항목	빈도	비율(%)
59세 이하	7	1.3
60~64	43	8.1
65~69	189	35.4
70~74	180	33.7
75~79	45	8.4
80세 이상	30	5.6
무응답	40	7.5
계	534	100.0



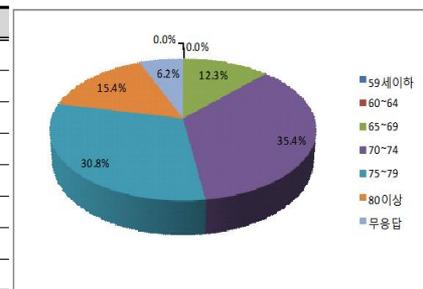
택시정년제 도입 시 정년(개인택시)

항목	빈도	비율(%)
59세 이하	0	0.0
60~64	9	1.6
65~69	72	12.9
70~74	215	38.4
75~79	139	24.8
80세 이상	94	16.8
무응답	28	5.0
기타	3	0.5
계	560	100.0



택시정년제 도입 시 정년(모범택시)

항목	빈도	비율(%)
59세 이하	0	0.0
60~64	0	0.0
65~69	8	12.3
70~74	23	35.4
75~79	20	30.8
80세 이상	10	15.4
무응답	4	6.2
계	65	100.0



영문 요약 (Abstract)



A Study on Establishment and Implementation of Masterplan for Quantity Regulation on Taxi Industry in Seoul

Ki-jung Ahn · Seongil Shin · Ji-eun Kang

The business environment for taxi industry in Seoul has been going worse. This is due to improvement of convenience in using the public transport modes, increase in ownership and usage of private car, and so on. In result, the usage of taxi mode has dropped recently. This means that demand for taxi does not match for the supply of taxi. Accordingly it is thought that total number of taxi of Seoul is in condition of over-supply. By the same reason, optimal number of taxi to maintain the stable operation of taxi business calls in question.

This paper calculate the optimal number of taxi to maintain the stable management of taxi industry in Seoul, which is based on the standard of rule proposed by the Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs(MLTM). This paper also proposes the strategies to achieve and manage the optimal taxi level in Seoul.

By calculation, we found that the optimal number of taxi is about 68,900 vehicles, which exceeds of the number of 72,365 vehicles as of 2010. This implies that there should be reduction of about 3,500 vehicles of taxi in 5 years.

For this reduction, we proposed the short and long-run strategies to achieve the target reduction.

As short-run strategies, firstly, the indemnity system is required to induce

the voluntary reduction of taxi vehicle. This way is supported by the most of taxi drivers as shown by survey for taxi drivers. And this is the most effective way to achieve the target reduction in number of taxi, since total number of 2,000~2,500 of transfers of private taxi licenses has been occurred every year. However, this way requires the sufficient fund for the indemnity, which might exceed the financial capability of local government of Seoul. Therefore, there should be sufficient financial support from the central government to achieve the scheduled reduction program effectively.

Secondly, supervision for illegal operation of taxi should be tightened. Thus, imposition of penalty through irregular and regular inspection should be extended. The black mark for violation should be imposed to the license number of taxi as well as drivers of taxi. Furthermore, the accumulated black mark should not be cancelled, which might lead to the decrease of market premium for private taxi license.

In terms of long-run strategies, firstly, transfer of taxi-license should be prohibited, since such transfer has raised the market premium for taxi-license and has worked as financial barrier for potential private taxi driver. And due to the such transfer, program of reduction of total number of taxi could not implemented effectively, since local government the cannot control the such transfer.

Secondly, introduction of retire system should be considered as a policy scheme. This is necessary for the safety of taxi-user. Through the mix of prohibition of transfer of taxi-licence and introduction of retire system, reduction in total taxi number of taxi could be expected.

Table of Contents

Chapter 1 Introduction

1. Background and Objectives
2. Scope of Study
3. Study Procedure

Chapter 2 Business Environment, Demand and Supply of Taxi Service and Future Conditions of Taxi Business in Seoul

1. Business Environment of Taxi Business in Seoul
2. General Conditions of Taxi Business in Seoul
3. Future Conditions of Taxi Business in Seoul

Chapter 3 Meaning of Quantity Regulations on Taxi Industry and Example

1. Meaning of Quantity Regulation on Taxi Industry
2. Example of Foreign Cities

Chapter 4 Calculation of the Optimal Number of Taxis in Seoul

1. Calculation Model for the Optimal Number of Taxi
2. Calculation of the Optimal Number of Taxis in Seoul

Chapter 5 Strategies for Implementation of Masterplan for Quantity Regulation on Taxi in Seoul

1. Problem of Quantity Regulations on Taxi in Seoul
2. Strategies for Implementation of Masterplan for Quantity Regulation on Taxi in Seoul

Chapter 6 Conclusions

References

Appendices

시정연 2009-PR-61

서울지역 택시총량제 계획 수립 및 운영방안 연구

발행인 정문건

발행일 2010년 6월 17일

발행처 서울시정개발연구원

137-071 서울특별시 서초구 서초동 391

전화 (02)2149-1157 팩스 (02)2149-1120

값 6,000원 ISBN 978-89-8052-753-3 93530

본 출판물의 판권은 서울시정개발연구원에 속합니다.