

要約文

I. 序論

1.1 研究의 目的

- 高級運送手段으로서 택시 本來의 機能回復
- 優秀適格者 選別을 위한 個人택시免許 申請基準의 再調整
- 免許申請 準備者들의 集團民怨에 대한 解消方案 講究
- 個人택시 事業의 健全한 發展方向의 摸索

1.2 都市交通에서 택시의 位相定立

- 高級交通手段으로서의 便利性, 安全性, 迅速性
- 公共交通手段으로서의 機能
- 個人交通手段의 代替機能
- 서울시 國際化 戰略에 副應하는 外國人 交通手段

II. 택시의 現況 및 問題點

2.1 택시 現況

□ 總택시 免許臺數 : 64,666臺 (1993년 6월 현재)

個人택시 (62%)

會社택시 (38%): 總 276個 業體에 所屬

일일 全體의 약 70%인 45,211臺 運行中.

〈표1〉 택시 免許 및 保有現況

구 분	면허대수	보유대수	1일운행대수
계	64,666	63,901	45,211 대
회사택시	24,220	23,455	16,927
개인택시	40,446	40,446	중형: 24,325 모범: 3,959

□ 지난 15년간 택시의 輸送分擔率은 지속적인 下落 趨勢

〈표2〉 택시의 輸送分擔率 變化

년 도	'78	'83	'88	'92
分擔率(%)	19.5	17.0	16.0	12.0

- ☐ 將來 地下鐵建設로 輸送分擔率이 지속적으로 하락이 예상됨.
豫想택시通行人口에 따른 택시適正臺數의 推定은 아래와 같음.

〈표3〉 서울시 택시供給水準 推定

구 분	1991	1996	2001	년평균증가율(%)	
				'91-'96	'96-'01
수 송 분 담 율	12.6	7.6	6.0	- 7.9	- 4.2
택시통행인구(천인)	2,865	1,912	1,677	- 6.6	- 2.5
공 급 대 수 (대)	60,672	65,730	67,080	1.6	0.4

주) 1991년 기준 1대당 1일 47.2인

2.2 택시의 一般的 問題點

- ☐ 높은 實車率로 適時에 良好한 서비스를 제공하기 어려움
- ☐ 高級交通手段의 機能을 喪失하고 大衆交通手段化 되었음
- ☐ 심화되는 교통혼잡으로 택시회사의 採算性이 惡化되고 있으며
영세화된 기업규모에 따른 각종 運營上의 문제점 노출.
- ☐ 이에따라 회사택시운전자의 이직율이 높으며, 운휴차량이 증대
하고(28.3%), 지입제, 都給制와 같은 便法運營으로 管理統制上
의 問題들이 發生.

□ 외국에 비하여 個人택시의 비중이 높아서 (全體의 62%) 공공
교통서비스 機能 수행에 문제점 노출

□ 85年 以後 走行距離, 營業距離, 營業率등이 持續的으로 下落하
고 있음.

〈표4〉 택시의 년도별 영업현황

구 분	'85	'87	'89	'91	'92
주행거리(Km)	503	474	455	398	354
영업거리(Km)	428	404	387	313	274
영업율(%)	85	85	85	79	78

□ 택시運賃의 低廉性和 競爭 交通手段의 輸送能力不足으로 택시
乘車難등이 지속되고 있으며 이에따라 시민불안 고조.

□ 택시 基本料금이 '82년 600원에서 '92년 900원으로 10년 동안
300원 引上, 運賃에 대한 構造的인 問題가 근본적으로 解消되
지 않은채 常存하고 있음.

2.3 個人택시運營 및 制度上的 問題點 分析

運營上的 問題點

□ 當局이 直面하고 있는 問題

- 免許의 利權化 및 프리미엄 騰落
- 免許申請者의 急騰과 기존 免許권자와의 利害相沖
- 個人택시免許資格要件에 관한 상황이 수시로 변동
- 免許關聯 行政業務의 複雜性
- 택시 關聯機關 및 組織의 散在
- 補助的 機關(협회등)의 기능수행 미흡
- 免許關聯 行政業務의 複雜性

□ 運轉者側面の 問題

- 일일 平均 10시간에 이르는 열악한 勞動環境
- 産業體 平均에 비해 낮은 低賃金 및 老後對策의 未備
- 交通滯症에 따른 낮은 收益性

□ 利用者側面の 問題

- 낮은 會社택시의 選好度(2.9%)
- 乘車難(31%), 乘車拒否(39%)등 不便 深化
- 과속, 합승, 불친절등 각종 不滿 高조

現行免許制度

〈표5〉 現行 免許制度

순 위	등급	내 용
제 1 순위	가 나 다 라	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시를 15년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 사업용 自動車를 20년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 免許申請日 現在 동일택시회사에서 10년이상 근무중인 자 ◦ 군복무 기간중 軍用車輛을 16년이상 운전한 자
제 2 순위	가 나 다 라 파 바 사 아	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시를 10년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 사업용 自動車를 15년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 경찰청장(내무부장관)의 10년이상 무사고 영년표시장을 받은자 (다만, 동 표시장을 받은후 교통사고를 야기한 자는 제외한다) ◦ 택시運轉者등 사업용 自動車 運轉者로 2회이상 중요 범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자. 다만, 중요 범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다. ◦ 免許申請日 現在 동일택시회사에서 7년이상 근무 중인자 ◦ 국가유공자 및 선행자 상훈법에 의하여 훈,포장을 받은자 ◦ 국가 유공자 예우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 ◦ 대통령, 국무총리, 내무부장관, 교통부장관의 표창장을 받은 자. 단, '85.5.31이전 국무위원의 표창장을 받은자는 교통부장관의 표창장을 받은자로 간주 ◦ 군복무 기간중 軍用車輛을 13년이상 운전한 자
제 3 순위	가 나 다 라 파 바	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시 7년이상 무사고자중 '92모집은 "택시를 8년이상 무사고로 운전한자"에 한함. 단, '91免許臺數 초과 탈락자는 추가경력 포함 택시 8년이상 무사고자에 한해서 추가경력 접수후 재심사 ◦ 사업용自動車를 10년이상 무사고로 운전한 자 ◦ 免許申請일 現在 동일택시회사에서 5년이상 근무중인자 ◦ 7년이상 모범運轉者로 근무한 사업용自動車運轉者로서 관할 경찰서장의 추천을 받은자(운전경력증명 별도 첨부) ◦ 군복무 기간중 軍用車輛을 10년이상 운전한 자 ◦ 기타 개인택시 운송사업免許의 요건을 갖춘자

□ 現行 制度에 따른 年度別 택시增車 現況

〈표6〉 年度別 택시增車現況

구 분	계	88	89	90	91	92
계	64,666	4,286	3,406	3,229	3,074	4,488
회사택시	24,220	2,286	1,406	531		47
개인택시	40,446	2,000	2,000	2,698	3,074	4,441

免許制度上의 問題點

□ 지나치게 많은 등급수

〈표7〉 現行 免許制度의 區分

등급구분	등급개수	내 용
무사고	7	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시 - 3개등급(7,10,15년) ◦ 사업용자동차 - 3개등급(10,15,20년) ◦ 사업용자동차 10년이상 무사고 영년표시장을 받은자
근 속	3	◦ 동일택시회사 5,7,10년 근속
특 혜	5	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 훈 포장자 ◦ 국가 유공자 및 가족 ◦ 표창자 ◦ 군운전자 ◦ 중요범인 신고 2회이상자
기 타	3	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 7년이상 모범운전자 ◦ 개인택시 면허요건을 갖춘자 ◦ 개인택시 면허자격을 갖춘자중 2회이상 운행정지 처분자 또는 도로교통법 위반 누산점수 60점 이상이 아닌자

- 不法的 代理運轉에 대한 規制의 어려움
- 變則的 讓渡. 讓受에 대한 規制 어려움
- 불필요한 免許資格要件 等級의 세분화
(무사고 관련 등급 7개, 근속조항 3개, 특례조항 5개)
- 동일회사택시 7년이상 근속증인자는 2순위에 책정되어 있지만 택시를 7년이상 無事故로 운전한자는 3순위로 되어있어 無事故 運轉順位가 변질
- 공로성 특례조항이 많아 順位間 갈등요인
- 적용사실이 없는 3순위 免許等級이 그대로 放置
- 會社택시의 쇠퇴원인이 個人택시의 增車에서 비롯
(個人택시 新規免許者の 98%가 會社택시 운전자임)

現制度에 대한 運轉者의 意見 및 免許申請與否

□ 增車 希望度

〈표8〉 會社택시 運轉者의 個人택시 增車에 대한 希望

항 목	응 답	빈 도 수 (%)
년증차 희망 대 수	4000대 이상	40.0
	3000-4000대 유지	50.0
	1000-3000대	10.0

- 長期勤續要件에 대한 不滿이 높고(38.5%), 53.8%의 운전자가
勤續, 無事故 연한 축소를 원함.

〈표 9〉 現制度에 대한 運轉者 意見

조사 내용	응 답 내 용	빈도수(%)
개인택시 면 허의 문제점	- 장기 근속	38.5
	- 무사고 연한	23.0
	- 면허순번 정제	7.7
	- 택시기사 이외의 사람에게 면허	15.4
	- 신고제	15.4
개선 방안	- 근속, 무사고 연 한 축소	53.8
	- 신고제 전환	30.8
	- 무조건 발급	15.4
기타 사항	- 간담회 통한 근로 자 심정 파악	14.3
	- 과잉단속 자제	14.3
	- 간섭이 심하다	14.3
	면허 양수양도금지	14.3
	- 면허정년제도	28.5
	- 면허취소제도	14.3

□ 95%의 應答者가 개인택시 免許資格要件의 시정을 원함.

〈표10〉 會社택시 運轉者의 個人택시 免許申請計劃與否

항 목	응 답	빈 도 수 (%)
개인면허자격	준비중 아니다	90.0 10.0
운전경력	1년 미만 2년 3 4 5 6 7 10	5.0 15.0 25.0 5.0 10.0 20.0 15.0 5.0
개인면허응시	물론이다 잘 모르겠다 안할 것이다	100.0 - -
개인면허자격 요건 타당성	적합하다 그저 그렇다 시정되어야 한다	5.0 - 95.0
자격순위개선	강화해야한다 완화해야한다	25.0 75.0

□ '93 個人택시 未登録者 주요시정 건의내용

- 회사 택시 운전기사에 대한 處遇改善
- 개인택시면허 供給대수의 事前豫示 (3-5 년)
- 새로 설정된 制度에 따른 資格基準強化를 점진적으로 시행
- 정부와 교통부의 당정합의 내용 시행
- 정착된 3년이상 무사고제도 없애면 기존질서 혼란 예상
- 개인택시면허 발급우선순위는 지속되어야 함

2.4 外國의 택시免許發給制度

- 英國의 경우 公務員試驗과 類似한 시험을 통해 選拔한 뒤 합격 후 2년간 研修後 正式 免許 發給하고 있음.
- 日本의 경우 實車率 53% 때 增車를 허용하고 會社. 個人택시에 적절히 分配하고 있음
- 대부분의 국가에서 免許更新期間을 두고 면허유효기간을 1-4년으로 제한하고 있으며, 讓渡. 讓受도 가능 하지만 그 조건이 비교적 까다로운 것으로 나타남. 대체로 공통적인 特性은 아래와 같음.
 - 試驗 : 대부분의 도시에서 법규 지리등 시험을 의무화
 - 免許權者 : 자치단체장, 교통부 장관, 경찰청장, 위원회등
 - 需給判斷 : 대륙계 국가- 중앙정부
영미계 국가- 지방정부
 - 免許發給 : 비교적 엄격
 - 免許更新 : 대부분 시행
 - 讓渡 : 대체로 가능함

2.5 個人택시免許制度 改善의 어려움

□ 供給증대에 따른 問題 解決策

- 大量供給增加에 따른 交通混雜深化, 車庫地問題 惡化
- 서울市 2期 地下鐵 完工時 收入減少로 共減할 可能性이 큼
- 既存 會社택시 業界의 運轉者 求得難 深化
- 未熟練者의 運轉으로 事故危險 增加
- 택시 輸送分擔率이 下落한 뒤의 뒷수습문제

□ 需要調節側面에서의 問題解決策 (택시料金引上策)

- 自家用乗用車에 대한 需要增加
- 대체교통수단 輸送能力 不足

III. 個人택시免許制度 改善方案

3.1 改善方向

□ 基本目標

- 乘車難 解消
- 便利하고 安樂한 高級의 交通서비스 提供
- 無事故 運轉者 優待-생활안정 도모
- 市場經濟原則에 의거 需要, 供給의 自動的인 調整에 따른 個人택시의 發展

□ 基本方向:

- 年間 割當制 폐지하고 適格者에게 年中 免許隨時開放
- 安全과 最低서비스 條件充足者에게 免許 부여
- 公開免許制 導入 定着
- 特惠制度의 制限
- 既存의 制度上 問題點을 해소하고 長期的으로 택시를 高級交通手段으로 할 수 있도록 免許의 無條件的 開放대신 免許基準이나 資格要件을 強化하여 一定 資格을 갖춘 자에게만 면허를 개방하는 限定的 免許自由化

3.2 改善內容

□ 資格있는 分으로 하여금 택시를 운전케하기 위해

- 個人택시 免許更新制度를 導入, 事故 및 法規違反者 制裁
- 免許別 罰點制를 導入하여 免許讓受時 罰點도 함께 讓受
- 個人택시技士 資格試驗制度 導入(교통법규, 지리등)
- 免許對象의 基準年齡을 35-55歲로 制限
- 整備能力, 健康, 車庫地에 관한 規制를 強化
- 免許返納制度의 導入(반납계약時 혜택강구)

□ 待機者들의 不滿을 줄이기 위해

- 現在 18개항에 이르는 免許資格基準을 6개항으로 대폭축소
- 免許特例條項을 縮小하여 事業用運轉經歷者를 優待
- 年間割當制를 廢止하고 수시 免許制度를 導入
- 讓渡, 讓受의 許可要件을 強化하는 대신 相續可能.
- 管理體系의 一元化

〈표12〉 個人택시免許制度 改善方案의 主要 内容

구분	개선내용
면허할당제	면허할당제의 폐지(상한선 철폐)
운전자의 연령	연령의 최저, 최고의 제한
면허기준	면허자격기준의 강화
면허자격순위제	자격순위의 단순화
자격시험	개인택시자격시험의 채택
면허신청의 심사	실질적 심사
양도 및 양수	양도 및 양수 허가요건 강화
면허상속	상속가능
면허반납	운행불가능시 면허반납이 원칙
특혜자처리	특혜자의 면허자격 제한
행정관리체계	관리체계의 이원화
면허종류	다양한 면허발급

□ 現行個人택시免許制度와 改善代案 比較

〈표13〉 現行制度와 改善代案의 比較

구 분	현 행 제 도	개 선 대 안
년 령	제한 없음	제 한 (35 - 55)
면 허 기 준	3순위 18개항	6개항
면 허 특 례	해당사항 많음	축소-사업용운전자 우대
면허자격심사	형식적	실질적
면 허 상 속	불가능	가능
면 허 방 법	일시면허	수시면허
시 협	없 음	실 시 (법규,지리등)
양 도, 양 수	허 가	허가요건강화
관 리 체 계	시,구청의 이원체계	관리체계의 일원화
배상능력	제한 없음	배상능력 확인(보험가입)
면허경신기간	없음	면허경신기간 차등화
정 비 능 력	규제 없음	정비능력의 확인
건 강	제한 없음	규제조항 신설
사고 및 법규 위반자에 대한 제재	제재없음	면허경신, 양도/양수 제한
차 고	13 m2	규제강화

〈표14〉 個人택시 免許制度 資格基準의 改善方案 比較

현 행			개 선 안 *	
순위	등급	내 용		내 용
1	가	택시 15년이상 무사고자	1	택시 10년이상 무사고자
2	가	택시 10년이상 무사고자		
3	가	택시 8년이상 무사고자		
1	나	사업용 20년이상 무사고자	2	사업용 15년이상 무사고자
2	나	사업용 자동차 15년이상 무사고자	3	국가유공자 및 그 가족으로서 3년이상 택시운전 경력자
2	다	10년이상무사고 영년표시장수상자		
3	나	사업용 10년이상 무사고자		
1	다	동일택시회사 10년이상 근속자	4	동일회사 7년근속, 8년 무사고자 (개선안 급년 시행시) 동일회사 6년근속, 5년 무사고자 (유예기간 두고 시행시)
2	마	동일택시회사 7년 근속자		
3	다	동일택시회사 5년이상 근속자		
2	라	중요범인 2회이상 신고자	5	중요범인 3회이상 신고자
2	바	훈 포장자	6	훈포상자
그 외 6개 등급			삭 제	

주) 개선안은 2년 유예기간을 두고 3년후 시행함을 원칙으로 작성되었음

3.3 制度 改編時 期待效果 및 問題點

綜合的 效果

- ☐ 새로운 制度와 市場機能에 의해 택시수급 효율적으로 調整
- ☐ 年齡制限으로 利用者에게 安定感
- ☐ 讓渡, 讓受 制限으로 免許待機者의 不滿解消
- ☐ 規制緩和의 效果는 短期的으로 車輛의 增加를 초래하지만 長期的으로는 車輛數, 서비스시간등이 減少하게 되므로 택시需要供給이 自動的으로 調節하게 함.

部門別 期待效果 및 問題點

개선 항목	기대효과	문제점
년령제한	- 택시이용자에 안정감	- 해당자의 반발
면허기준강화	- 분담율조정이 용이	- 면허대기자의 불만
면허특례축소	- 일반운전자의 면허획득기회 증대	- 특례대상자의 반발
면허상속	- 프리미엄해소에 대한 문제의 완화	- 상속자의 자격문제
시험제도	- 적정供給대수 유지 - 운전자의 질 향상	- 기존면허자와의 형평문제
양도, 양수 제한 강화	- 면허대기자의 불만해소	- 기존면허권자의 재산권 침해
면허경신	- 부적격자의 도태가능 - 이용자에 안정감부여	- 행정업무의 과다 - 운전자의 반발

3.4 免許制度改善을 위한 實行計劃의 수립

- 단기적으로 택시를 2원화하여 個人택시와 會社택시의 比率은 6:4로 維持, 회사택시를 育成하여 準大衆交通手段化.
- 중기적으로 회사택시와 모범택시는 高級交通手段化
개인택시는 면허 다양화.
- 장기적으로 전택시를 고급교통수단화, 고급택시 대 일반택시 비율은 8:2로 조정

〈표14〉 個人택시免許制度 改善을 위한 實行戰略

구 분		단 기 (1994년)	중 기 (1996년)
목 표		택시 수단의 다양화 고급교통수단으로 인식	택시의 2원화 고급교통수단으로 정착
기 능	개인택시	일 반 택 시	면허의 다양화
	회사택시	준대중교통수단	고급 교통수단
	모범택시	고급교통 수단	

- 關係 法令改正 : 자동차운수사업법, 임시조치법 制定
- 택시 運賃의 現實化: 價格引上, 할증제 다양화
- 會社택시 運營 活性化 方案 講究: 税金調整과 免稅措置의 擴大
(부가가치세, 지방세, 특소세)
- 택시 行政管理體系의 補強(택시조합 免許業務 分擔)

IV. 綜合結論

4.1 結論

- 個人택시免許發給을 무리하게 억제하는 것은 오랜 세월 개인택시면허를 위해 성실하게 무사고 운전을 해 온 待機者들의 기대를 저버리고 택시기사들이 수행해온 공공적 서비스에 대한 적절한 補償을 외면하는 것이 되고 또한 현재 심각한 지경에 이른 택시의 乘車難의 解消에도 逆行하는 것으로 思慮됨.
- 地下鐵 建設이 확대됨에 따라 머지않은 장래에 택시의 수송분담률이 떨어지리라 예상한다고 해도 현재 模範택시의 등장이 택시實車率을 떨어뜨리는데 크게 공헌하지 못하고 있고 運賃을 올려서 實車率을 떨어뜨리는데도 物價上昇에 대한 우려와 대체 교통수단의 부족 때문에 문제가 있음.
- 個人택시의 대폭적인 供給增加는 안그래도 어려운 기존 택시업계의 영업악화를 초래하고 1일 평균 350km에 육박하는 운행거리를 가진 영업용차량의 增車에 따른 交通混雜의 惡化의 요인이 된다는 우려가 있음.
- 그러나 實車率이 현재 같이 높고 個人交通手段에 대한 선호가 높은 상황, 個人택시의 3부제 영업, 個人택시技士들이 자유로이 영업시간을 선택할 수 있다라는 요인들을 고려해볼때 단기적으로 예년 평균 수준의 免許發給이 문제를 급격히 악화시킨다고 보기에는 어려움.

- 문제는 현행 제도로 무한정, 무기한으로 增車하는 것임. 이는 양질의 서비스를 통한 택시 본연의 高級運送手段으로의 機能을 훼손시키며 지하철 2기 완공시 택시업계의 共滅을 불러올것임. 따라서 본연구에서 제시한 새로운 면허제도개선 방안을 사전에 시하여 단계적 절차에 따라 시행토록해야함
- 결국 서울시 政策目標인 供給갯수 70,000대를 상한치로 해서 인위적으로 규제하기 보다는 택시를 자유기업으로 육성해 가면서 새로운 제도에 따라 자격을 가진 자에게는 면허를 무제한적으로 개방하고 需給의 均衡은 양도, 양수 요건강화, 면허경신제도 도입, 자격시험제도 실시 및 自由市場機能에 맡기는 것이 합리적일 것으로 판단됨.

4.2 우리나라 택시政策의 長期基本 方向

1. 行政管理體系의 改編(Administration)
 - 택시關聯 制度 및 行政體系의 再檢討
 - 택시全擔 部署의 新設
 - 免許管理體系의 構築
2. 企業의 活性化, 大規模化(Business)
 - 택시會社의 育成
 - 택시會社의 대형화
 - 稅制, 金融上의 惠澤
 - 個人택시와 競爭關係定立
3. 弘報 및 社會雰圍氣 造成(Campaign)
 - 택시서비스 및 運轉에 대한 弘報

- 交通意識轉換 캠페인의 展開
- 大衆交通利用 캠페인 展開

4. 運轉者의 資質 確立(Driver)

- 運轉者의 資質 向上
- 運轉者의 勤勞條件 改善
- 運轉者의 自矜心 鼓吹
- 서비스 精神의 涵養

5. 敎育弘報의 活性化(Education)

- 運輸業 從事者의 직업관 확립
- 運轉技士의 敎育프로그램의 開發
- 個人택시免許制度의 엄격화 敎育

6. 財政制度의 補完(Financing)

- 經營改善을 위한 事業의 開發
- 예: 廣告수입/ 정부보조
- 運賃水準의 適正化/ 運賃體系改編
- 政策補助 프로그램의 開發

4.3 政策建議

- 높은 實車率, 增加된 免許待機者數, 7천대에 이르는 회사택시
운휴차량을 考慮 단기적으로는 면허대수를 이전의 平均水準으
로 유지함을 건의함.
- 택시수 70,000대를 서울시의 政策目標로 유지하되 인위적으로
공급대수를 억제하지 말고 개선된 제도 및 市場機能에 의해 조
정되도록 유도시킴을 건의함.
- 개인택시 위주로 증차를 허용하고 장기적으로 택시 需要變化
실차율에 따라 개선된 제도를 이용, 총면허대수를 다음과 같이
관리함을 건의함.

년도	총면허대수	현행수준과 비교
1993	64.7천대	
1996	71.5천대	+6,800대
2001	70천대	+5,300대

- 制度의 합리적인 導入을 위해 2年間の 猶豫期間을 두고 올해
免許申請公告時 앞으로 施行할 새로운 制度의 內容도 함께 公
布함을 建議함.
- 2년후 부터 資格을 갖춘자에게 無制限 免許自由化를 建議함.

□ 택시問題의 보다 根本的인 解決을 위해 아래와 같은 사항이 병행 實施되기를 建議함.

- 택시 運營改善을 위한 臨時措置法 制定
- 택시 事業의 先進化 方案의 堅立講究
- 1일 24시간 營業體系의 構築
- 택시운임의 현실화
- 深夜 乘合택시制度의 導入
- 택시 福祉 센터의 建立
- 運輸勤勞者의 住宅供給擴大方案의 積極的 推進
- 會社택시 運轉者의 處遇改善 및 부가가치세 下向調整

I. 序 論

1.1 研究 目的

1.2 研究 範圍

1.3 研究 方法

1.4 面接 吳 設問調査 概要

I. 序 論

1.1 研究 目的

택시는 본래 高級交通手段으로 분류되어야 하는 것으로서 우리나라에서는 急激한 都市化 과정과 경제발전에 따른 국민소득수준의 向上으로 '70年代 이후 높은 利用需要의 増加를 보여왔다. 機能的으로 Door-to-Door 서비스제공하는 것으로서 便利性, 安全性, 迅速性を 요구하는 利用者들의 이동욕구를 충족시킬 수 있는 交通手段이었으나 最近 계속되는 交通與件의 惡化로 서비스의 질이 저하되고 있고 택시運轉者의 劣惡한 근로조건으로 인하여 택시관련 종사자 뿐만 아니라 택시를 운영하는 會社 및 利用者들의 不滿은 계속 높아지고 있는 實情이다. 그러나 이러한 택시問題를 근본적으로 해결하는데 있어서 責任所在가 불분명하며 그외에도 많은 問題點을 안고 있는 것이다.

1993년 6월 現在 서울시내에서 運行중인 영업용 택시는 個人택시, 모범택시 및 회사택시를 합해 약 6.5만대에 이르고 있으며 택시通行分擔率은 각종 조사에 의하면 전체 서울시내 乘客通行量의 12% 수준을 보이는 것으로 추정되고 있어 주요한 都市交通手段의 하나임에는 틀림없다. 특히 서울에서 運行중인 택시중 약 62%에 해당하는 4만대 정도가 個人택시 免許로 運行되고 있어 개인택시에 관련된 制度改善의 必要性이 점차 증대하고 있는 것이다. 또한 급속한 國際化 추세에 따른 관광객의 증가와 개인의 소득증가에 따른 交通手段의 選好가 變化되어 서비스의 多樣化, 高級化가 필연적으로 대두되고 있다.

택시에 관련된 問題의 근본원인은 개인택시 뿐만이 아니라 전체 택시업계의 問題로서 生計費에도 못미치는 運轉者들의 低賃金(택시운임의 問題등)과 制度上的 결함(개인택시 免許制度의 問題등)에 따른 것으로 판단된다. 또한 地下鐵 延長의

지속적인 증가가 예정되어 있고 그에 따라 택시의 이용인구도 중장기적으로 하락할 것으로 豫想되어 需要減少에 따른 기존 택시정책에 대한 기본적인 틀을 修正할 필요가 시급하게 대두되고 있다. 하지만 택시政策을 담당하는 政府當局의 책임소재가 불분명한 行政과 장기적 대책의 缺如 등이 택시問題를 惡化시키고 있으며 택시관련 業務의 分散으로 인해 綜合的이고 體系的인 對策樹立이 어려운게 사실이다. 그러므로 運轉者들의 불만을 해소하고, 택시 本來의 機能을 回復하여 변화하는 需要에 對應하는 便宜하고 迅速한 택시서비스를 提供하기 위한 制度的 改善이 필요한 시점이 바로 지금이라고 본다.

이에 본 研究는 都市交通問題 解決 및 택시승객서비스의 질적향상 필요에 부응하기 위한 交通改善策의 일환으로 全體 택시의 62%를 차지하는 個人택시의 現在狀況을 點檢하여 免許制度의 問題點分析을 통해 적절한 免許基準을 제시함은 물론 택시의 諸般 問題(승차난등) 해결을 전제로 한 合理的이고 效率的인 個人택시免許制度의 改善方案을 導出함으로서 택시 본래의 기능을 회복하고 個人택시事業의 健全한 發展方案을 검토하는데 研究의 目的이 있다. 問題접근은 ‘어떻게 하면 수송서비스의 質을 높힐 수 있느냐?’에 초점을 두어 이러한 서비스 質 向上이라는 目標을 達成하기 위한 手段으로서 個人택시의 免許制度의 改善方案을 摸索하기로 한다.

좀 더 구체적으로 본 研究는 다음의 問題들에 대한 解答을 얻는 데 重點을 두고자 한다.

- 現在 택시의 가장 큰 問題點은 무엇인가?
- 個人택시의 免許 증대가 서울의 交通問題에 얼마만큼 기여할 것인가?
- 새로운 대안을 어떻게 개발할 것인가?
- 대안은 누구의 이익을 증대하고 누구의 이익을 침해하게 될 것인가?

따라서 본 研究의 주요 목표는 다음과 같이 요약될 수 있다.

- 택시 本來의 機能 回復을 위한 方案의 提示
- 優秀 適格者 選別을 위한 個人택시免許 申請基準의 再調整
- 個人택시事業의 健全한 發展方案 模索
- 乘客 輸送 서비스 向上을 위한 對策 檢討
- 免許申請準備者들에 對한 集團民願解消方案의 提示
- 個人택시免許의 프리미엄化 形成 防止方案模索

1.2 研究 範圍

본 研究는 서울에서 運行중인 택시(개인택시 및 회사택시, 모범택시)를 대상으로 기존 택시 運營實態 및 運行特性을 把握하고, 이에 따른 諸般 問題點을 分析한 후, 個人택시의 적절한 免許制度 改善案을 제시하고자 하며 주요 研究範圍는 <표 1-1>에서 보는 바와 같다.

<표 1-1> 研究範圍 區分

地域的 範圍	對象的 範圍	內容的 範圍
서울시	회사택시 개인택시 모범택시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 택시의 運行特性 및 利用實態分析 ○ 문헌 및 인터뷰를 통한 免許基準 考察 ○ 기존 個人택시免許制度의 問題點 分析 ○ 免許制度 改善方案의 代案設定 ○ 個人택시 免許制度의 합리적 改善方案導出 ○ 最適改善案의 實行計劃 樹立

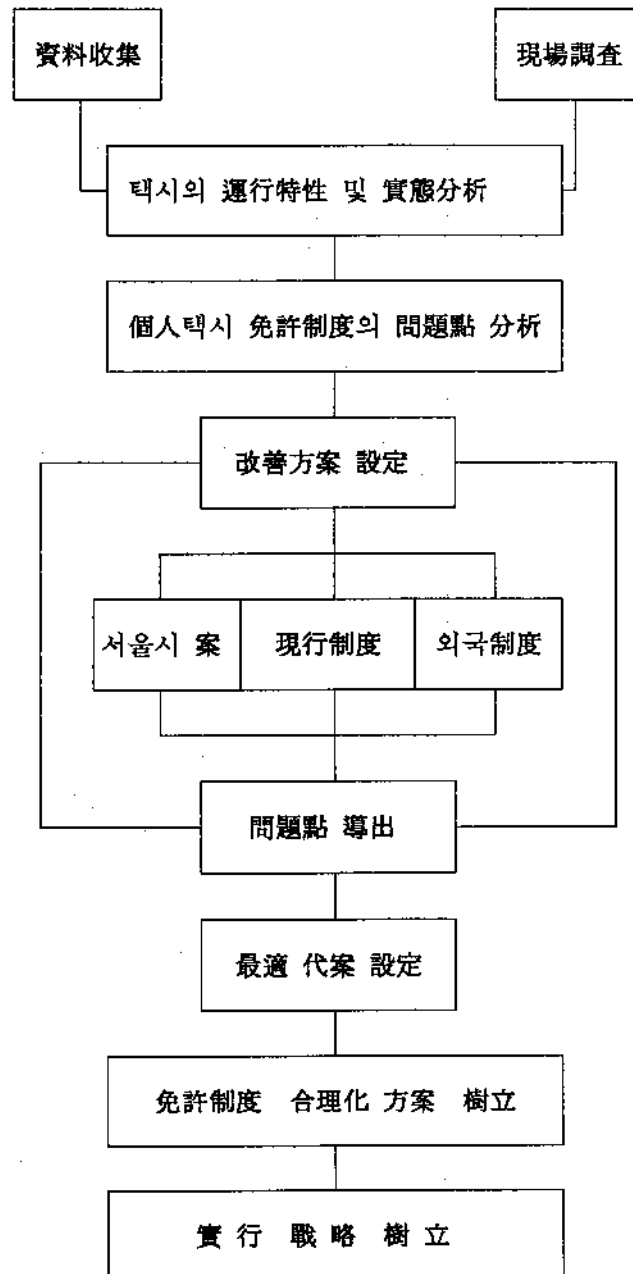
1.3 研究 方法

本 研究을 遂行하기 위한 資料收集은 交通部, 서울시 交通局 運輸 2課, 택시 연합회 및 相關기관에서 발행되는 資料를 對象으로 수집하였으며, 未洽한 資料는 現場調査 및 設問을 통한 택시관련 종사자 및 利用者 面談調査로 補完하였다.

수집한 자료와 현장조사 자료를 근거로 택시의 運行特性과 實態를 把握하고 이를 근거로 하여 現行 個人택시免許制度에 대한 問題點을 導出した 뒤 外國制度와의 比較를 통해 우리의 實情에 맞는 免許制度改善方案을 제시한 다음, 이러한 改善方案의 시행에 따른 問題點을 精密分析하고, 극복방안을 강구하였으며 改善方案에 대한 실행전략 樹立을 단계별로 具體化 하였다.

本 研究의 주요 研究方法은 다음과 같으며 <그림 1-1>에서는 전체의 研究遂行 과정을 보여주고 있다.

- 關聯資料 分析
- 外國 事例 比較 檢討
- 面接調査 및 設問調査를 통한 問題點 把握
- 關係法規 分析及 問題點 分析
- 體系的 接近方法에 의한 最適 代案의 樹立



〈그림 1-1〉 研究遂行 過程의 概要

1.4 面接 및 設問調査概要

本 研究의 효율적인 遂行을 위해 택시運轉者와 회사를 대상으로 한 面接調査와 택시이용객에 대한 實態調査를 위한 設問調査를 並行하였다. 택시利用者의 경우 1993년 1월 부터 1993년 3월 까지 2개월에 걸쳐 400명을 對象으로 수시 面接과 設問調査를 통해 택시이용자의 特性과 不滿事項등을 확인하였다. 그리고, 個人택시및 會社택시운전사와 會社運營實務者 및 택시관련 기관의 담당자를 대상으로 個人택시免許制度의 問題點과 향후 바람직한 免許制度의 改善案에 대한 의견을 同기간에 걸쳐 收斂하였다. 이에 대한 結果는 本 報告書의 제3장에서 제5장에 걸쳐 언급되어 있다(設問調査表 부록 1 참조). 특히 本 調査는 택시이용빈도, 택시 이용목적, 시간, 利用者의 不滿事項과 政策반영에 대한 희망사항, 택시요금, 운전기사의 福祉關係 및 免許制度에 중점을 두었다.

택시 利用者의 性別 및 年齡特性은 <표 1-2>에서 나타난 바와 같이 남자가 73.6%로 남자의 比率이 여자의 比率보다 상대적으로 높은 것이 問題點으로 지적될 수 있으나, 우리나라의 사회적 현상을 考慮해 볼때 남자의 사회 활동이 여자보다 활발하므로 택시利用者의 전체를 파악하는데에는 큰 요인으로 작용하지 않을 것으로 판단된다. 조사대상자의 연령은 20세에서 40세까지가 전체의 약 70%를 차지하고 있다.

<표 1-2> 調査對象者의 特性

구 분		빈 도 수 (%)
성 별	남	73.6
	여	26.4
연 령	20 - 29 세	47.2
	30 - 39	22.2
	40 - 49	16.6
	50 - 59	11.1
	60 세 이상	2.9

〈표 1-3〉은 職業別 調査對象者의 分布現況을 보여주고 있는데 學生이 응답자의 29%로 가장 많고 그 다음이 事務職, 個人事業이 똑같이 19.4%이며 公務員이 11.1%로 學生을 제외하고 事務職, 個人事業, 公務員이 전체의 과반수를 차지하고 있다.

〈표 1-3〉 職業別 區分

구 분	빈 도 수(%)
사 무 직	19.4
기 술 직	6.9
개인사업	19.4
공 무 원	11.1
학 생	29.2
주 부	9.7
기 타	4.3

所得水準別로는 〈표 1-4〉에서 보는 바와 같이 89만원에서 100만원까지의 所得을 갖는 階層이 全體의 22.2%로 가장 많고 40만원-60만원 所得階層과 100만원이상의 所得階層이 똑같이 조사자의 13.9%로 집계되었으며 無所得者의 택시利用者는 전체의 36.2%로 차지하고 있어 高級交通手段으로서의 위상보다는 大衆交通手段으로서의 성격이 많은 것으로 판단되나 40만원이하의 所得階層은 전체 6%에 지나지 않아 低所得層은 택시를 이용하는데 한계가 있는 것으로 판단된다.

〈표 1-4〉 所得水準別 區分

구 분	40만원이하	40-60만원	60-80만원	80-100만원	100만원이상	무소득(용돈)
빈도수	5.5 %	13.9 %	8.3 %	22.2 %	13.9 %	36.2 %

Ⅱ. 택시의 機能과 特性

-都市에서의 位相

2.1 택시의 本質과 固有機能

2.2 택시의 特性 - 會社택시와 個人택시

2.3 都市交通에서의 택시의 位相

II. 택시의 機能과 特性- 都市交通에서의 位相

2.1 택시의 本質과 固有機能

택시는 '1回性 自家用'으로 이용되는 高級交通手段으로서 利用者が 요구하는 장소까지 運送하여 주어야 하는 door-to-door 서비스를 제공하는 기능을 遂行하며 기동성이 우수한 수송서비스를 提供하며 24시간 영업체제를 갖추어야 한다. 따라서 택시는 타고 싶을 때 탈 수 있어야 하는 것이다. 그러나 서울시의 경우 택시를 이용하는 승객의 측면에서 볼 때 많은 問題點을 안고 있어 택시본래의 기능 뿐 아니라 서비스의 수준이 상당히 低下되어 있음을 알 수 있다.

택시는 高級交通手段이나? 아니면 大衆交通手段이나? 하는 개념정립이 선행되어야 함에도 現在 이에대한 論爭이 계속되고 있는 실정이다. 그러나 택시는 公共的 교통수단으로 중요한 役割을 담당하고 있으며 하나의 서비스산업으로 경제학자들은 費用節減産業(declining-cost industry)으로 보기도 한다.

정부당국은 택시에 대한 概念定立에 애매모호한 입장을 보여왔다. 택시를 大衆交通手段으로 취급하는 것도 아니고 高級交通手段으로 분류하는 것도 아닌 不分明한 政策을 펴 왔다. 그러나 택시는 그 성격상 高級交通手段이 틀림없으며 이러한 개념정립하에서 政策의 改善方案이 摸索되어야 한다.

우리나라의 경우 大衆交通의 상당부분을 代替 또는 擔當하고 있어 택시의 고유기능이 정립되어 있지 못한 실정이나, 앞으로 기능 再定立을 위해 택시의 고유기능을 크게 3가지로 요약할 수 있다.

- 高級交通手段으로서의 機能
- 公共交通手段으로서의 機能
- 個人交通手段의 代替手段으로서의 機能

2.2 택시의 特性 - 會社택시와 個人택시

1980년 이후 우리나라의 經濟的, 社會的 與件變化에 따라 택시 運行制度는 6개(個人, 會社, 限時, 呼出, 호텔, 아리랑)의 많은 制度가 導入되었으나 그후 많은 制度상의 변화를 가져왔다. '87년 호텔택시의 대폭 축소와 '89년 한시택시제의 폐지, 그리고 '88년 2월 중형택시 制度를 새로 導入하여 호출택시를 중형택시로 이전하였으며, '92년 모범택시제가 신설됨으로써 現在의 택시 종류는 一般 會社택시와 個人택시 및 模範택시 3종류로 구분되어 있다.

現在 우리나라에서 運行되고 있는 택시의 큰 特徵中的 하나는 大衆交通手段의 脆弱으로 높은 輸送分擔率과 함께 높은 實車率 持續으로 乘車難易度가 높다고 할 수 있다. 이러한 이유때문에 택시는 高級交通手段으로서의 기능을 상실하고 일반 대중이 상시적으로 이용함에 따라 만성적인 택시문제를 계속 야기하고 있는 실정이다.

<표 2-1> 에서 보는 바와 같이 交通部 資料에 따르면 서울의 경우 택시 乘客 輸送分擔率은 12.8%(서울시는 分擔率을 11.0%로 보고 있음)로 추정되어 외국에 비해 상당히 높으며 實車率 역시 80%수준으로 동경의 輸送分擔率 5.2% 와 實車率 51.7%에 비해 상당히 높음을 알 수 있다.¹⁾

<표 2-1> 大都市택시 輸送分擔率 및 實車率 比較

구 분	서울	부산	동경	런던	뉴욕
수송분담율(%)	12.8	21.5	5.2	1.0	2.0
실차율(%)	80.2	71.3	51.7	-	-

자료 : 교통부 내부 자료

1) 우리나라의 경우 서울 뿐아니라 도시지역대부분이 택시분담율이 높은 실정이다.

한편 택시가 都市交通에서 차지하는 比重은 계속 증가하고 있는 趨勢이다. <표 2-2>에 의하면 '82년에 公共交通手段中 택시가 점유하는 비율이 18.1%였으나 '92년에는 29.1%로 점유비가 10%이상이나 증가해 택시問題의 중요성이 점점 증가하고 있음을 알 수 있다. 연간 전국여객수송인원도 1982년의 16.1억명 에서 1991년 35.9억명으로 연 평균 증가율 9.3%씩 急増하고 있는 實情이며 이는 같은 기간 중 전체 旅客輸送人員의 연 평균증가율 4.6%의 두배가량 되는 것이다. 서울의 경우 1일통행인구 25,715천명중 3,086천명이 택시를 利用하고 있다.

<표 2-2> 公共交通手段 中 택시의 輸送分擔率(全國)

구 분	택 시	시내버스	지하철	기 타
1982년	18.1 %	67.4 %	3.4 %	11.1 %
1992년	29.1 %	50.3 %	13.4 %	7.2 %

자료: 전국택시운송사업조합연합회, 택시運行政策의 合理化方案에관한 研究, 1992

그러나 서울시 자체자료에 의하면 택시기능에 대한 認識轉換이 시급함을 알 수 있다. 서울시의 交通體系가 버스와 택시를 지하철의 feeder service 기능을 갖는 지하철 중심의 大衆交通體系로 轉換함에 따라 택시의 分擔率이 상당히 떨어질 것으로 展望하고 있으며 이러한 택시分擔率低下에 따라 高級交通手段이라는 본래의 기능을 되찾게 될 것으로 판단하고 있다.

<표 2-3> 에서 보는 바와 같이 서울시 자료에 따르면 現在의 택시分擔率 11.0%를 지하철 2기가 완공되는 '96년 까지 5% 수준으로 떨어뜨리고 지하철 3기가 완공되는 '99년까지 分擔率도 4% 이내로 감소시키려는 政策意志를 보이고 있는 것이다.

〈표 2-3〉 서울시 택시輸送分擔率 展望

수단별	1993	1996	1999
택 시	11.0%	5.0%	4.0%
버 스	36.7%	26.2%	10.0%
지하철	32.2%	50.0%	75.0%
승용차	23.1%	18.0%	11.0%

자료 : 서울시, '93 서울의 교통

이러한 觀點에서 서울시에서 運行중인 일반택시의 特性을 살펴보면 다음과 같
이 要約될 수 있다.

1. 높은 택시 通行分擔率

大衆交通手段의 취약으로 分擔率이 높다.²⁾ 다른 선진국에 비해 상당히 높은
非正常的 現황을 보여주고 있으며 이러한 이유때문에 승차난의 원인이 되기도 한
다. 이는 우리나라의 경우 大衆交通이 전지역을 서비스하는데 한계가 있는 중소
도시의 경우에 택시分擔率이 높다는 점에서도 大衆交通의 問題가 택시의 通行分
擔率을 높여주고 있음을 알 수 있다.

2. 中間所得層이 利用하는 交通手段

중간소득층이 이용하는 傾向이 많다. 이는 역시 大衆交通의 취약으로 乘用車
를 갖지 못한 계층이 乘用車 소유의 前段階로서 택시를 이용하는 경우가 많으며
또한 상대적 요금의 저렴성 때문에 이용하기도 한다.

2) 교통문제연구원에서 추정한 택시분담율은 13.4%로 대단히 높다.
교통문제연구원, 서울시종합교통현황조사, 1990

3. 實車率의 高率化 傾向

선진 외국의 경우 50% 수준을 넘지 않으나 서울의 경우 實車率이 상당히 높다. 이는 乘車難易度가 높음을 의미하며 택시를 이용하는 승객의 최대불만요인이다.

4. 택시會社의 零細性

이웃나라 東京의 경우 택시 운수 회사는 2개로서 大型化되어 있으며 個人택시와 경쟁관계를 효과적으로 유지하고 있다. 그러나 우리의 경우 <표 2-4>에서 보는 바와 같이 272 개라는 엄청난 수의 업체가 난립해 있어 管理經營上의 問題, 정부의 管理統制上의 問題등이 不可避하게 발생하고 있다.

<표 2-4> 서울시 택시會社 및 運行臺數 現況

회사택시 업체수	272 개업체
회사택시 運行臺數	23,665 대

5. 走行距離의 長距離化

1일 주행거리가 약 300km를 넘고 있어 서울의 택시는 과다주행이 큰 특징이라 볼 수 있으며 이러한 과다주행이 運轉者의 勞動生産性, 승객의 불편 등을 惹起하는 한 원인이 되고 있다.

6. 個人택시 中心의 運行體系

개인택시의 保有臺數가 전체 택시의 62% 수준으로 모든 택시政策이 개인택시 중심으로 이루어지고 있어 회사택시의 沈滯와 함께 개인택시 免許가 가장 큰 관심사가 되고 있다. 지난 '92년에는 <표 2-5>에서 보는 바와 같이 4,400여의 免許

發給이 있었으며 漸次的으로 개인택시가全體택시에 차지하는 比率이 높아지고 있는 趨勢이다.

〈표 2-5〉 서울시 個人택시 運行現況

個人택시 運行臺數	40,005 대('92現在)	'92년 個人택시 免許 4,441대
總 택시 運行臺數	64,640 대('92現在)	

7. 택시 運賃의 低廉性

택시운임이 저운임화 政策에 영향을 받아 저렴하기 때문에 일반대중이 많이 이용하고 있으며 이는 大衆交通手段의 미비와 함께 높은 輸送分擔率의 주원인이 된다.

8. 高率의 個人택시 프리미엄化

현재 2,400만원을 상회하는 개인택시면허에 대한 고율의 프리미엄 때문에 프리미엄을 주고 구입할 경우 이의 충당을 위해 무리한 운행을 하게되며 이는 곧 乘車拒否, 合乘強要와 같은 비정상적인 영업형태로 나타나 택시서비스의 질을 더욱 악화시키는 요인이 되고 있다.

따라서 택시의 수송서비스를 增大하는 방법은 3가지 밖에 없다. 즉 택시운임을 인상하거나 중차를 무제한 허용하는 방안과 또는 大衆交通施設을 획기적으로 확충하는 방안이다.

2.3 都市交通에서의 택시의 位相

大衆交通의 핵심인 지하철 및 버스 問題에 가려 택시에 대한 인식이 부족하며, 大衆交通 脆弱部門의 補完手段으로서 이에 대한 體系的인 대책 마련이 부실한 실정인 도시교통에서의 택시의 位相은 다음과 같다.

- 저밀도 지역 주민의 기본적인 서비스를 충족
- 원칙상 利用者에게 독점적인(exclusive) door-to-door 서비스 제공
- 합승이나 固定路線의 設定은 원칙상 禁止
- 交通弱者나 貨物所持時 필요한 交通手段으로 認識
- 편리성, 쾌적성이 있음
- 일상생활과 업무활동에 주요 역할을 담당
- 公共性이 높은 個人交通手段으로 良質의 서비스를 提供
- 택시 사업자는 운송인수 의무와 안전확보 의무를 동시에 가짐

이러한 도시교통의 위상을 서울의 경우 충실히 遂行하고 있지를 못하며 특히 검토되어야 할 問題로서 다음과 같은 사항들이 있으며, 이는 택시의 社會的 여건 변화와 밀접히 관련되어 있는 것들이다.

- 勞動集約的 産業構造
- 勞動力의 不足과 運行의 問題
- 深夜의 供給부족
- 乘車拒否의 不可避性
- 接客態度의 不良

택시의 政策方案과 관련하여 다음과 같은 3가지 기본전제가 검토되어야 할 과제이다.

- 노동집약적 1차 산업으로 생산성의 비약적 향상은 곤란하므로 택시 회사의 大型化는 不可避하다.
- 금후 노동시장의 상황을 고려할 때 택시부문의 勤勞者賃金引上은 不可避하며 이는 運賃引上을 통해서만이 可能하다.
- 국민생활수준의 향상으로 풍요로움을 추구하는 현대사회에서 택시의 서비스 개선은 불가피한 실정이다.

Ⅲ. 택시 運營 現況과 實態

3.1 택시 運送事業 運營 概要

3.2 택시 現況 및 個人택시 運營實態

3.3 택시運行 特性 分析

3.4 個人택시 免許制度管理 實態

Ⅲ. 택시 運營 現況과 實態

3.1 택시 運送事業 運營概要

택시는 본래 高級交通手段으로 운영되는 것이 바람직하나 現在는 低廉한 運賃과 實車率의 增加 그리고 供給抑制政策 등에 어울려 大衆交通手段化되고 있는 실정이다. 이같은 현상이 지속되고 물가 인상율에 비해 상대적으로 낮은 料金政策은 택시업계의 운영상태를 더욱 악화시키는 주 요인으로 작용하였으며, 또한 앞에서 본 바와 같은 交通滯症으로 인한 運行與件 악화에 따른 택시업계의 운영상태는 더욱 어려운 실정으로 전락하였다.

또한 택시制度의 변천을 살펴보면 1912년 2대의 乘用車로 서울에서 임대영업을 시작한 것이 그 시초로서 그후의 택시사업은 수탁경영방식으로 운영되었다. 그러나 택시사업의 건전한 발전을 기하기 위하여 '61년 7월 교통부 고시 제654호로 自動車 事業者의 資格再檢討 및 免許整備에 관한 指針을 마련하여 직영체제로 유도하였으며 '61년 12월 自動車運送事業法이 制定됨으로써 택시운송사업이 비로서 정립되기 시작하였다.

그러나 택시운송사업은 零細事業으로 經營合理化를 기하기 어려웠고 택시사업의 수탁경영체제가 쉽게 근절 되지는 않았다. 이러한 영세택시운송사업을 기업화시키고 경영개선을 촉진시키기 위해 그후 '64년까지 개인차주의 申告制度를 통해 법인화 조치를 취하였으며 '65년 9월에 自動車 運輸事業體 기업화방안을 樹立하게 되었으며 그 결과 서비스의 향상과 운송업의 확대재생산을 유도하여 기업의 충실과 발전을 이룰수 있도록 '78년까지 직영화조치를 완료하였다.

또한 '69년 11월 自動車 運輸事業法 시행규칙을 제정하여 택시운송사업의 免許, 最低基準臺數, 最低保有車庫 및 운송시설 사업등에 관한 기준을 마련함으로써

써 택시운송사업의 기업화 유도를 위한 법적근거를 마련하게 되었다. 그러나 이러한 정부의 경영개선노력에도 불구하고 택시업계는 여전히 경영부실을 벗어나지 못하고 있는 실정이다. '79년에는 지입차를 한시택시로 분리하는 限時택시制度를 채택하였다.

그후 '82년 4월 택시운송사업의 制度改善으로 운송질서 확립, 安全運行 및 이용객에 대한 서비스 향상을 기하고 '88 올림픽을 계기로 交通綜合改善方案을 시행하게 되었다. 이와함께 택시업체에 대해 우수업체 指定制度를 마련하여 일정허가기준에 의한 평가로 우수업체를 지정하였다.

'86년 부터 교통부 주도하에 導入시행해오던 택시수범업체선정 制度가 88년도 를 끝으로 폐지되고 市道知事가 자율적으로 추진토록 하였으며 自動車運輸事業法 시행규칙(89.3.29)의 개정으로 82년 부터 導入해 시행하던 개인택시운송사업 免許優先順位가 폐지되고 지방자치단체가 당해 지역실정을 감안하여 자체실정에 맞는 기준을 정하여 免許를 發給하도록 변경하였다. 동규칙의 개정과 함께 事業用 自動車 책정요령을 개정시행함으로써 택시의 供給基準 策定權도 전면 市道知事에 위임하였다.

또한 '87년부터는 垂範業體制度를 시행하여 優秀業體制度를 흡수하고, 일정 수준이상에 도달한 회사에는 중차등 혜택을 주었으며 회사로 하여금 기업화, 직영화를 유도하였다. 그러나 1988년 말에는 수범업체제도를 폐지하였다 그 이유는 이로 인해 과도한 자금압박으로 대부분의 택시회사가 경영난에 직면하게 되었기 때문이다.

한편 택시운송자의 자질향상을 위해 택시의 만성적인 서비스부재를 해소하고 양질의 서비스를 제공하기 위한 制度的 장치 마련하기 위해 '89. 12.30 運輸事業法 시행규칙을 개정하여 택시운송사업 免許最低基準臺數, 最低保有車庫面積基準을 상향조정하였으며 차고를 자기소유화하고 最低資本金 確保基準을 設定하여

‘88년에 중형택시制度를 導入하여 오늘에 이르고 있으며 ‘92년에는 언제 어디서나 필요할 때 탈 수 있는 交通手段으로서의 택시역할의 회복 및 외국인의 택시 수요충족을 위해 模範택시制度를 채택하여 現在 運行中에 있다. 모범택시의 추진 경위를 살펴보면 <표 3-1>에서 보는 바와 같다. 模範택시制度는 高級交通手段으로서의 택시의 기능을 갖게 하는 하나의 과정으로서의 의의가 있다. <그림 3-1>은 우리나라의 택시 關聯政策의 변경추세를 개략적으로 보여주고 있다.

시행부서	년 도	추진 내용
교통부	'91. 11. 5	택시 개선 공청회
	'91. 12. 9	택시 종합 개선대책 樹立
	'92. 5. 26	모범택시 運行計劃 樹立
	'92. 6. 7	모범택시 시행방안 협의(4차)
	'92. 7. 23	모범택시 시행계획 樹立 시달
	'92. 7. 29-31	모범택시 전시회 개최
	'92. 9. 1	모범택시 시행계획 추가 시달
	'92. 12. 1	모범택시 시행계획 추진대책 시달
서울시	'92. 7	모범택시 시행검토 및 계획 시달
	'92. 8-9	모범택시 轉換을 위한 회사택시경영실태등조사
	'92. 10. 10	모범택시 서울시 운영계획 시달
	'92. 10. 30	모범택시 轉換業體 선정 - 127개업체 2180대
	'92. 11. 19	모범택시 轉換業體 申請 - 127개업체 2180대
	'92. 11. 21	모범택시 運行對象 사업자 회의
	'92. 11. 29	개인택시의 모범택시 轉換免許計劃 樹立 시달
	'92. 11. 29-'93. 1. 15	모범택시 免許轉換 申請 접수
	'92. 12. 15	1차 轉換免許예상자 확정
	'92. 12. 15	모범택시 관계관 및 사업자대표 회의(교통부)
	'92. 12. 16	모범택시 轉換에 따른 資格기준완화 건의(시)
	'92. 12. 17	資格기준 완화 검토 회신(교통부)
	'92. 12. 19	2차 轉換免許 예정자 확정
	'92. 12. 23	모범택시 발대식
	'92. 12. 30	3차 轉換免許 예정자 확정
	'92. 12. 31	1, 2차 轉換免許 예정자 本免許
	'93. 1. 13	4차 轉換免許 예정자 확정
	'93. 1. 28	5차 轉換免許 예정자 확정
	'93. 2. 18	6차 轉換免許 예정자 확정
	'93. 3. 6	1, 2차 유보자 및 3, 4차 轉換免許예정자 本免許
	'93. 4. 29	5, 6차 轉換免許 예정자 本免許

[illegible]

〈그림 3-1〉 우리나라 역사제도의 변천과정

3.2 택시 現況 및 個人택시 運營實態

서울의 택시免許臺數는 <표 3-2>에서 보는 바와 같이 1993년 6월 現在 64,666대이며 1일 총 45,211대가 運行中이며 이는 保有臺數의 약 70%에 해당하며 개인택시는 3,959대의 모범택시를 포함하여 총 40,446대가 免許臺數이다. 개인택시는 3부제 運行으로 1일 運行臺數가 保有臺數의 66.7%인 28,284대이며 회사택시는 16,927대가 運行하여 가동율 71.2%를 보이고 있으며 회사택시는 運轉者부족으로 6,528대가 운휴중이며 이는 全體免許臺數의 28.6%에 해당하는 것으로 심각한 회사택시의 經營問題를 알 수있다. 12% 수준의 높은 輸送分擔率로서 하루 300만명 이상이 이용하고 있을 뿐만 아니라 매년 大量增車(개인택시-3천대 수준)를 하고 있음에도 불구하고 所得水準의 向上과 低廉한 택시요금등의 요인으로 택시에 대한 수요는 날로 증가하고 있다. 그러나 택시의 供給水準은 수요를 충족시키기에 역부족이며 택시 승차난은 더욱 심화되고 運轉者의 불만과 서비스 수준의 惡化도 더욱 심각해지고 있는 實情이다.

<표 3-2> 서울시 택시免許 및 車輛現況

구 분	免許臺數	保有臺數	運行臺數
계	64,666	63,901	45,211
회사택시	24,220	23,455	16,927
개인택시	40,446	40,446	28,284

○ 자료: 서울시, 機能定立을 위한 택시의 現況과 改善方案, 1993

〈표 3-3〉 택시회사 및 車輛臺數 全國比較, 1991.12

구 분	회 사 택 시		개인택시 대 수	택 시 대수 계	지역분포 구성비(%)
	회사수	택시대수			
서 울	276	23,675 (39.1%)	40,447 (60.9%)	64,122 (100%)	34.7
전 국	1,846	79,399 (46.6%)	90,952 (53.4%)	170,351 (100.0%)	100.0

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

〈표 3-3〉은 서울의 택시회사가 '91년 現在 총 276업체로서 택시회사가 獨立하고 있음을 보여주고 있으며 전국택시 170,351대의 34.7%가 서울에서 運行하고 있다. 한편 〈표 3-4〉에서 보는 바와 같이 전국에서 취업 중인 운전기사는 총 235,319명이며 이중 서울에서 취업 중인 운전기사는 98,158명으로 전체의 41.7%를 차지하고 있으며 회사택시기사가 개인택시기사보다 17.6% 더많은 57,758명이 취업하고 있다.

〈표 3-4〉 運轉技士 現況, '91.12

구 분	전 국	서 울
법 인	144,367 인 (61.3%)	57,758 인 (58.8%)
개 인	90,952 인 (38.7%)	40,400 인 (41.2%)
계	235,319 인 (100.0%)	98,158 인 (100%)

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

車輛通行量 현황을 살펴보면 <표 3-5>에서 보는 바와 같이 '92년을 기준으로 서울시 全體車輛通行量 4,629,936 通行中 12.6%에 해당하는 583,775통행이 택시 통행이며 이는 택시의 通行分擔率 수준과 비슷하나 車輛保有臺數가 自家用乗用車의 5.5% 에 지나지 않는데 반해 택시車輛通行量은 乗用車通行量의 21% 수준임에 비추어 볼때 택시의 運行回數가 乗用車에 비해 훨씬 많음을 알 수 있다. 택시 1 대 運行이 乗用車 4대의 運行效果를 가지고 있는 것으로 판단된다.

<표 3-5> 서울시 車輛通行量과 保有臺數 現況

수단별	차량통행량	%	保有臺數
자가용	2,735,158	59.0	1,188,132
택시	583,775	12.6	64,930
버스	223,296	4.8	117,475
화물차	637,340	13.8	255,416

자료 : 서울시, '93 서울의 교통, 1993

이같은 현실속에서 어떠한 택시政策이 효과를 거두느냐는 需要優先이나 供給優先이나의 차원을 떠나 획기적인 大衆交通政策으로 택시수요를 大衆交通이 상당부분 담당해 주어야 할 것이다. 물론 現在는 교통을 수요적 측면에서 보지않고 供給側面을 우선으로 하는 人爲的 統制政策으로 효율적인 소통을 위한 政策手段으로서 기능을 상실하고 있는 실정이다. 이같은 政策의 일환으로 택시政策에서 가장 논란이 많은 料金政策과 關聯하여 택시운임 變動推移를 보면 <표 3-6>과 같다. '82년의 기본요금 600원에서 '92년 기본요금 900원으로 겨우 10년만에 기본요금이 300원이 인상된 점을 고려할 때 택시운임도 物價政策 차원에서 다룬다는 것은 需給의 均衡을 무시한 구조적 問題로서 하루빨리 운임에 대한 구조적 改善方案이 마련되어야 할 것이다.

〈표 3-6〉 택시 運賃 變動 推移

년.월.일	기본거리 (Km)	기본운임 (원)	이후거리 (m)	이후운임 (원)	비 고
'83.12.22	2	600	400	50	
'85.11. 1	2	600	400	50	96초당 * 시간거리 병산제
'88. 4.15	2	800	600	100	144초당 * 중형택시 制度
'89. 7. 1					* 한시택시 폐지
소형	2	700	353	50	85초당
중형	2	800	483	100	116초당
'89. 7. 1					
소형	2	750	300	50	72초당
중형	2	800	424	100	102초당
'92. 6.14					
소형	2	800	279	50	67초당
중형	2	900	381	100	92초당
'92.12.23	3	3,000	250	200	60초당 * 모범택시 運行

한편 〈표 3-7〉의 택시이용실태 조사 자료를 보면 대부분의 사람들이 1주일에 2, 3회 택시를 이용하고 있으며, 이들의 택시이용목적은 급한 用務가 50%로 가장 높은 頻度를 나타냈고, 택시이용이유로는 大衆交通手段이 불편해서가 가장 많으

며 그 다음이 빠르고 편리해서, 타고통 手段이 없어서 순으로 나타나 택시 본래의 기능을 稀釋시키고 있다. 응답자들의 택시를 타기 위해 기다리는 시간은 5-10분이 가장 많으며(43%) 대부분은 20분 이내에 택시를 이용하는 것으로 나타났다. 택시이용 시간에 대한 항목에서는 응답자의 31.3%가 피크시간인 오전 7-9시와 오후 5-8시 사이에 이용하고 있으며 오전과 오후시간대의 비교에서는 큰 차이를 보이지 않고 있다. 그밖의 저녁시간대(오후8시-자정)의 이용율도 29.9%로 상당히 높으며 오전과 오후시간대(오전9시-오후5시)의 이용율은 전체의 38.8%를 차지하고 있다.

〈표 3-7〉 택시 利用實態 分析

내 용	구 분	빈도수(%)	내 용	구 분	빈도수(%)
1주 택시 이용빈도	이용안함	18.0	택시 이용목적	출 근	9.7
	1 - 2 회	52.8		업 무	18.0
	3 - 4 회	20.8		쇼 핑	2.8
	5 - 6 회	4.2		귀 가	13.9
	7 - 8 회	2.8		여 행	-
	9 -10 회	-		급한용무	50.0
	10 번이상	1.4		기 타	5.6
택시이용 시 기다 리는 빈도	즉시	1.4	택시 이용이유	빠르다	21.3
	5분 이내	13.9		편리	23.6
	5-10 분	43.0		일행이있어서	1.6
	10-20	27.8		싸서	3.1
	20-30	8.3		버스전철불편	20.5
	30분 이상	5.6		몸이불편	9.4
이용 시간대	7 - 9 시	14.9		습관	1.6
	9 - 17 시	38.8		타고통이 무	18.9
	17 - 20 시	16.4			
	20 - 24 시	29.9			

3.3 택시運行 特性分析

택시의 運行特性을 分析하기 위해서는 택시의 走行距離와 營業率, 營業距離 등 제반 運行特性의 精確한 파악이 要求된다. 運行特性은 크게 회사택시와 개인택시로 구분하여 살펴 볼 수 있는데 이중 개인택시는 3부제로 運行되고 있는 반면에, 회사택시의 경우 타 도시에 비해 서울엔 部制運行이 없으며 또한 運轉者의 근무방법도 1일 2 교대제가 실시되고 있다.

서울시 운수 2과 조사자료에 따르면 <표 3-8>에서 보는바와 같이 택시의 1일 平均運行距離는 354km이며 회사택시는 개인택시에 비해 하루에 44km를 더 運行하고 있다. 이는 1일 2교대 運行때문인 것으로 판단되며 實車率은 회사택시가 77.4%이고 개인택시는 77.5%로서 차이는 거의 없으나 營業회수에서는 차이가 있다. 회사택시의 경우 1일 營業회수는 46.7회 이지만 개인택시의 경우 1일 35.6회로 회사택시가 개인택시보다 거의 11회가 더 營業회수가 많은 것으로 나타났다. 이는 회사택시의 營業거리가 많기 때문인 것으로 판단되며 1회당 平均 運行距離는 오히려 개인택시가 7.4km로 회사택시의 6.3km보다 1km 이상이 더 많다.

<표 3-8> 서울시 택시運行實態 및 特性, 1991

구분	회사택시	개인택시	평 균
주행거리(km)	381	327	354
실차율(%)	77.4	77.5	77.5
영업회수(회)	46.7	36.0	41.4
1회당평균거리(km)	6.3	7.4	6.9

자료: 서울시 운수2과 조사자료

그러나 서울의 경우 '85년 이후 교통여건의 악화와 乘用車補給의 급증으로 인해 계속 1일 주행거리 및 영업율이 저하되고 있는 현실이다. <표 3-9>에서 보는 바와 같이 '85년에 택시의 1일평균주행거리가 503km, 영업율(實車率)이 85%를 차지하였으나 그후 점차 줄어들어 '91년 주행거리 398km, 영업율 79%로 1일 주행거리가 현저히 줄어들었고 '92년에는 앞서 언급한 바와 같이 354km의 주행거리와 77.5km의 영업율 즉 實車率을 보이고 있어 계속 하락 추세에 있음을 알 수 있다.

<표 3-9> 年度別 運行距離 推移(서울)

구 분	'85	'87	'89	'91	'92
주행거리(Km)	503	474	455	398	354
영업거리(Km)	428	404	387	313	274
영업율(%)	85	85	85	79	78

이를 동경의 경우와 비교해 보면 <표 3-10>에서 보는 바와 같이 동경의 實車率は 55.4%로서 서울이 약 22%가 높으며 주행거리도 동경의 319km에 비해 35km를 더 주행하는 것으로 나타났다. 영업회수 및 1회당 주행거리 등에서도 모두 서울의 택시運行이 많음을 알 수 있어 여전히 어느정도 앞으로 供給增加를 통해 이러한 부분의 주행부담을 줄여야 할 필요가 있다. 그러나 향후 서울의 지하철 2기 완공시에 지하철 이용 비율이 높을 것이라고 예상됨에 따라 현제도에 따른 무제한적인 증가는 문제의 소지가 있을 것이다.

〈표 3-10〉 서울과 동경의 택시運行 特性比較(1991년 기준)

구분	서울	동경
실차율	77.5%	55.4%
주행거리	354km	319km
영업회수	41회	34회
1회 주행거리	6.9km	5.1km

〈표 3-11〉 外國 主要都市 택시車輛數의 人口比(1990년 기준)

도시	인구 (천명)	車輛수 (대)				대당인구 (인)
		법인	개인	회사택시	계	
동경	8,342	24,542	19,804	6,426	50,773	164
뉴욕	7,353	6,818	4,969	35,500	47,287	155
런던	7,600	7,275	9,505	35,000	51,780	147
파리	5,468	5,950	8,600	400	14,950	366
서울	10,570	22,053	30,157	-	52,210	202

자료: 1990년 개최 세계택시회의의 첨부자료

〈표 3-11〉은 서울과 외국 4개도시의 택시車輛數에 대한 比率를 보여주고 있는데 프랑스 파리를 제외하고는 서울이 택시대당 인구비가 가장 높다. 그러나 파리는 서울에 비해 지하철등 大衆交通手段이 잘발달되어 있고 뉴욕, 동경및 런던 역

시 大衆交通이 상당히 발달된 도시라는 점을 고려할 때 서울의 경우 택시車輛數는 가장 많은 데 비해 택시가 담당하는 인구 또한 높은 것은 아직도 택시의 증차요인이 있음을 반증하고 있는 셈이다.

〈표 3-12〉 年度別 택시分擔率 推移, 1978-1992

년도	'78	'83	'88	'92
分擔率(%)	19.5	17.0	16.0	12.0

자료: 서울시 내부자료, 1993

이같은 택시의 通行特性에 따라 교통혼잡으로 인한 시간비용의 증가와 運行速度의 저하 등으로 인하여 택시 通行量의 증가추세가 둔화될 것으로 전망된다. 〈표 3-12〉에서 보는 바와 같이 年度別 택시輸送分擔率이 1978년 이후 계속 낮아지고 있는 추세가 지속된다면 점차 택시分擔率은 낮아져 2001년에는 〈표 3-13〉의 交通手段別 分擔率 계획에서 보는 바와 같이 6%의 수준으로 떨어질 전망이다.

〈표 3-13〉 서울의 交通手段別 分擔率 計劃

구 분	1988	1992	1996	2001
버 스	50.6	44.7	39.7	30.2
지 하 철	16.8	22.0	34.0	46.8
택 시	16.0	11.0	7.6	6.0
기 타	16.6	22.3	18.7	17.0

물론 交通分擔率은 연구기관이나, 交通部, 서울시에서 추정한것이 다소 차이가 나는 건 사실이다. 앞서 언급한 바와 같이 서울시가 추정한 택시分擔率은 2001년 기준으로 4%이며 반면에 서울시 교통정비 기본 계획안에 의하면(<표 3-14> 참조) 2001년의 택시 分擔率을 10.6%로 예상하고 있다. 이와같이 研究 기관 마다의 推定分擔率은 차이를 보여 주고 있으나 감소할 것이라는 점에 있어서는 일치하고 있다. 물론 이같은 예측은 大衆交通手段을 대폭 확충하여 乘用車 이용 수요를 크게 억제한다는 것을 전제로 한 예측이다.

<표 3-14> 首都圈別 通行量 現況 및 展望 (단위: 천통행/일)

구 분		1991		1996		2001		2006		2011		연평균 증가율	
		통행량	분擔率	통행량	分擔率	통행량	分擔率	통행량	分擔率	통행량	分擔率	'91-'01	'01-'11
서울시	乗用車, 기타	6,002	24.7	7,149	26.0	8,136	27.7	9,330	30.2	10,352	31.9	3.09	2.44
	버스	10,118	41.7	10,941	39.8	11,084	37.7	10,903	35.3	11,192	34.5	0.92	0.10
	지하철/전철	5,082	20.9	6,195	22.5	7,088	24.1	7,529	24.3	7,640	23.5	3.38	0.75
	택시	3,078	12.7	3,195	11.6	3,166	10.6	3,165	10.2	3,262	10.1	0.12	0.46
	계	24,281	100.0	27,480	100.0	29,425	100.0	30,928	100.0	32,446	100.0	1.94	0.98
유·출입	乗用車, 기타	1,890	27.1	2,893	30.0	3,500	32.0	3,911	33.4	4,290	34.2	6.35	2.06
	버스	3,888	55.8	4,792	49.8	5,121	46.9	5,312	45.4	5,585	44.5	2.79	0.87
	지하철/전철	763	11.0	1,381	14.3	1,662	15.2	1,835	15.7	1,992	15.9	8.09	1.83
	택시	428	6.1	553	5.8	637	5.8	654	5.6	676	5.4	4.07	0.59
	계	6,969	100.0	9,630	100.0	10,920	100.0	11,711	100.0	12,542	100.0	4.59	1.39
외곽지역	乗用車, 기타	3,107	28.5	4,320	31.5	4,936	33.7	5,462	35.2	5,935	36.1	4.74	1.85
	버스	6,105	56.0	6,969	50.8	7,034	48.0	7,226	46.5	7,523	45.7	1.43	0.67
	지하철/전철	753	6.9	1,405	10.2	1,585	10.8	1,725	11.1	1,849	11.2	7.72	1.55
	지.택	940	8.6	1,029	7.5	1,100	7.5	1,116	7.2	1,143	6.9	1.58	0.39
	계	10,905	100.0	13,722	100.0	14,655	100.0	15,529	100.0	16,449	100.0	3.00	1.16
수도권 계		42,155	-	50,832	-	55,000	-	58,168	-	61,438	-	2.70	1.11

주) * 도보 제외

* 현 교통體系 유지시 交通量임

* 단위조정으로 인해 계가 안맞는 경우가 있음

자료 : 서울시 교통정비 기본계획(안), 1992.10

이러한 分擔率 추정은 실제 얼마가 적정한 택시供給臺數인가를 판단하는 데 중요한 근거가 된다. <표 3-15>은 년도별 택시의 供給水準을 추정하고 있는데 택시 통행인구는 년평균 4.1%의 감소를 보이는 반면 供給臺數는 1.0%의 증가를 보이고 있다. 따라서 輸送分擔率을 전제로 한 택시供給臺數 추정은 現在로서는 供給過剩으로 판단되나, 2001년을 기준으로 볼때 약 67,080 대가 될 것으로 추정 되기 때문에 1993년 6월 現在의 택시免許臺數 64,666대 보다 약 2,400대의 증차가 2001년까지 이루어져야 한다는 것이다.

<표 3-15> 서울시 年度別 택시 供給 水準 推定

구 분	1991	1996	2001	년평균증가율(%)	
				'91-'96	'96-'01
수송분담율	12.6	7.6	6.0	- 7.9	- 4.2
택시통행인구(천인)	2,865	1,912	1,677	- 6.6	- 2.5
공급대수(대)	60,672	65,730	67,080	1.6	0.4

주) 1991년 기준 1대당 1일 47.2인

서울시 운수 2과에서 추정한 개인택시증가추이 예측자료에서는 회사택시의 개인택시로의 전이를 고려한 증가추이로 <표3-16>에서도 보듯이 '93년부터 '97년까지 5년간 약 5,770 대의 개인택시증차가 필요함을 보여주고 있다. 하지만 본 研究에서는 서울시와 택시조합 및 교통관련 研究기관의 研究結果를 종합 검토하여 2001년까지 약 2,400대의 택시증차가 필요할 것으로 판단된다.

<표 3-16> 年度別 個人택시 增加推移 및 豫測

'88년 이전	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97
26,233	2,000	2,000	2,698	3,074	4,000	2,000	870	1,060	1,000	840

자료 : 서울시 운수2과

주) 總運行臺數 점유비 : 63.6%

3.4 個人택시 免許制度 管理實態

1. 免許資格要件의 概要

現在의 서울시 개인택시 免許申請을 위한 免許要件을 보면 크게 두가지 기준에 의해 免許가 發給되고 있다. 첫째는 법적 기본요건으로서 申請가능한 基本資格이 있으며 둘째는 실제 割當臺數에 대한 범위를 결정하기 위해 서울특별시장이 정한 發給優先順位가 있다.

1) 基本資格

自動車運輸事業法 제5조 및 自動車運輸事業法 시행규칙 제15조 제1항에 의한 免許의 기본요건을 보면 다음과 같다.

- 免許 申請日로부터 기산하여 과거 4년간 국내에서 事業用自動車를 운전한 경력이 3년이상 있는자로서 최종운전 종사일로부터 기산하여 과거 3년이상 무사고 운전경력이 있는자.
- 免許申請일로부터 기산하여 과거 7년간 국내에서 다른사람에게 고용되어 自家用自動車를 운전한 경력이 6년이상 있는자로서 최종운전 종사일로부터 기산하여 과거 6년이상 무사고 운전경력이 있는자.
- 免許 申請일로부터 기산하여 과거 7년간 국내에서 사업용자동차와 自家用자동차의 운전경력(고용되어 운전할 경우에 한함)을 합한 경력이 3년이상 있는자로서 최종운전 종사일로부터 기산하여 과거 3년이상 무사고 운전경력이 있는자, 이경우 自家用자동차의 무사고 운전경력은 그 경력의 1/2로 환산하여 합산.

이러한 법정기본요건은 '87년 이후 완화되어 적용하고 있으며 사실상 免許申請을 위한 基本資格이라고 볼 수 있다.

2) 免許發給 優先順位

시장이 정하는 순위요건으로 免許發給순위내용은 <표3-17>에서 보는 바와 같

은데 3순위에 18개항목으로 규정되어 있으며 다음과 같은 규정상의 해석問題가 존재하고 있다.

- 무사고운전경력은 운전실무에 종사한 경력으로서 인적, 물적피해 모두 없는 것을 말하며, 경찰관서에서 發給하는 운전경력증명서상 상대방의 일방적 과실로 인한 것으로 판명되어 "무혐의 불기소 처분"을 받은 사실이 기록되어 있는 경우는 무사고로 인정함이 타당하나 무혐의 및 무죄판결이 아닌 단순한 "공소권 없음"으로 처리된 때에는 무사고로 인정할 수 없다. 다만, 검찰에서 교통사고 처리 특례법이 적용되어 "공소권 없음"으로 불기소 처분 사유서(또는 공소부제기 이유서)에서 "運轉者의 과실 인정 할 수 없어 범죄 혐의 없으나 보험등에 가입되어 공소권 없음"으로 처분된 경우에는 무사고로 인정한다.
- 免許申請日 이후에 自動車 운수 사업법 제 31조등의 규정에 의한 事業免許의 취소등의 처분에 관한 규칙 제2조 제16호의 규정에 의한 "중대한 교통사고"에 해당하는 경우를 제외한 경미한 사고는 免許를 發給한다.
- 동 優先順位 제 2순위 바등급(3)호의 표창은 최초 운전업무에 종사한 이후에 국내에서 받은 표창으로 한다.
- 동 優先順位 적용에 있어 동일 우선 순위 내에서 경합이 있을 때에는 다음을 우선으로 한다.
- 60세 이상자는 장기 무사고 운전경력자중 택시운전 경력 우선(自家用自動車 운전경력). 단, '91.1.1 이후 免許申請日 現在까지 自動車運輸事業法 위반으로 運行停止 처분을 2회 이상 받은 運轉者 또는 도로교통법 위반으로 運轉免許 행정처분기준에 의한 누산 점수가 60점 이상인 運轉者는 免許 순위중 상위순위 등급에 免許를 申請하여도 免許에서 제외함. 단, 동일 택시회사 근속은 영업용 택시 運轉者로서 근속한 기간임.(동일 택시회사라 하여도 택시 運轉者가 아닌 타직종은 근속이 아님)

〈표 3-17〉 免許發給 순위 내용

순 위	등급	내 용
제 1 순위	가 나 다 라	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시를 15년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 사업용 自動車를 20년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 免許申請日 現在 동일택시 회사에서 10년이상 근무중인 자 ◦ 군복무 기간중 군용車輛을 16년이상 운전한 자
제 2 순위	가 나 다 라 마 바 사	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시를 10년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 사업용 自動車를 15년 이상 무사고로 운전한 자 ◦ 경찰청장(내무부장관)의 10년이상 무사고 영년표시장을 받은자 (다만, 동 표시장을 받은후 교통사고를 야기한 자는 제외한다) ◦ 택시運轉者등 사업용 自動車 運轉者로 2회이상 중요 범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받거나 자. 다만, 중요 범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다. ◦ 免許申請日 現在 동일택시회사에서 7년이상 근무 중인자 ◦ 국가유공자 및 선행자 상훈법에 의하여 훈,포장을 받은자 ◦ 국가 유공자 예우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 ◦ 대통령, 국무총리, 내무부장관, 교통부장관의 표창장을 받은 자. 단, '85.5.31이전 국무위원의 표창장을 받은자는 교통부장관의 표창장을 받은자로 간주 ◦ 군복무 기간중 軍用車輛을 13년이상 운전한 자
제 3 순위	가 나 다 라 마 바	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시 7년이상 무사고자중 '92모집은 "택시를 8년이상 무사고로 운전한자"에 한함. 단, '91免許臺數 초과 탈락자는 추가경력 포함 택시 8년이상 무사고자에 한해서 추가경력 접수후 재심사 ◦ 사업용自動車를 10년이상 무사고로 운전한 자 ◦ 免許申請일 現在 동일택시회사에서 5년이상 근무중인자 ◦ 7년이상 모범運轉者로 근무한 사업용自動車運轉者로서 관할 경찰서장의 추천을 받은자(운전경력증명 별도 첨부) ◦ 군복무 기간중 軍用車輛을 10년이상 운전한 자 ◦ 기타 개인택시 운송사업免許의 요건을 갖춘자

개인택시免許資格도 많은 변천이 있어 왔는데 <표3-18>은 '90년 이전의 개인택시免許資格과 '90년이후의 免許資格을 비교하고 있는데 垂範業體制度가 폐지함에 따른 등급이동에 대한 변천이 주가 되고 있다. 免許資格基準에 대한 논란이 免許待機者를 중심으로 이루어지고 있는 실정이다.

한편 서울시의 년도별 免許發給現況을 보면 '88년 이전에 개인택시가 26,233대였는데 '88년부터 매년 2,000대 이상의 個人택시免許가 發給되었으며 특히 '90년 부터는 매년 증가하는 추세에 있었다. 이러한 개인택시 증차에 따라 개인택시가 全體 運行택시에 차지하는 비율이 60%을 넘어 61.9% 를 점유하게 된 것이다.

<표 3-18> 個人택시 免許資格 變遷 內容

구 분	'90 년 이전	'90년 이후
1순위 "가"등급	택시를 10년이상 무사고로 운전한자로서 수범업체에 근무증인자	좌항 내용 삭제 1순위 "나"등급 --> 1순위 "가"등급 으로 1순위 "마"등급 삭제(1순위"라"등급으로)
2순위 "가"등급	택시를 7년이상 무사고로 운전한자로서 수범업체에 근무증인자	좌항 내용 삭제 2순위 "나"등급 --> 2순위"가"등급 으로 2순위 "사"등급 삭제(2순위"바"등급으로)

2. 免許關聯 行政業務

免許에 따른 행정절차는 타 심사기준과 마찬가지로 복잡한 절차와 구비서류를 요구하고 있어 免許待機者들의 불만의 대상이 되고 있는 실정이며 복잡한 행정처리와 구비서류 또한 여러 부서를 거치게 되어 있다.

먼저 개인택시 免許관련기관별 업무내용을 보면 교통부는 個人택시免許에 대한 기본지침을 내리고 있으며 총체적인 政策方案을 제시하고 있는 반면에 서울시는 免許行政을 총괄하며 免許配付에 관한 기본지침 및 免許關聯事項의 공고를 담

당하고 免許臺數를 결정하고 있다. 이에 따라 각 구청의 지역교통과는 免許申請 관련업무와 순위등급별 免許對象者를 확정하는 업무를 담당하며 택시운송사업조합은 경력증명에 관한 업무, 그리고 택시회사는 경력증명을 發給하는 업무를 담당하고 있다. 이렇게 볼때 개인택시 免許業務는 중앙정부 및 지방정부 그리고 관련조합 및 택시회사가 참여하는 복합적인 免許管理體系라고 할 수 있는 것이다 <표 3-19 참조>.

<표 3-19> 個人택시免許關聯 具備書類

관 련 기 관	구 비 서 류
시 경 찰 청	무사고 표창자 추천서 發給 운전경력증명서 발급
관할 경찰서	중요 범인 신고, 검거 확인
시, 구 청장	신원 증명서, 자동차등록
국공립병원장	건강 진단서
동 사 무 소	주민등록등본
총무처등 관할관청	훈포장및 표창자 확인
원호처	원호대상자 확인

그 외 택시政策이나 택시免許制度에 직간접으로 영향을 미치는 택시관련기관의 실태를 살펴보면 다음과 같다.

○ 전국택시 노동조합연맹

택시 근로자의 복지 및 권익보호를 주업무로 하고 있다.

○ 전국 택시운송사업조합 연합회

각 단위택시운송사업조합의 연합체이며 전국적 단위의 택시사업자들의 권익을 보호하며 각종 통계 및 研究도 담당하고 있다.

○ 서울시 의회 교통위원회

교통관련 행정업무를 감사하며 교통관련 예산 및 결산업무를 담당하고 있다.

○ 서울시 개인택시 운송사업조합

自動車運輸事業法 제64조 규정에 의해 1983년에 설립되었으며 現在 40,448명이 조합원으로 되어 있다.

○ 서울시 택시운송 사업조합

自動車運輸事業法 제64조 규정에 의해 1963년에 설립되어 있으며 93년 6월 현재 265명, 現在 267명의 법인조합원으로 구성되어 있으며 전국택시연합회의 기능을 분담하고 있다.

<표3-20>는 서울의 個人택시 免許審査基準과 일본 동경의 免許審査基準과를 비교하고 있는데 이러한 기준상의 차이점을 검토하여 새로운 代案樹立에 참고로 활용해야 할 것이다.

<표 3-20> 서울과 동경의 個人택시 免許審査基準 比較

심사기준	서 울	동 경		
연 령	제한 없음 (단, 동일등급 경합시 고령자 우선)	35-40세	표창	10년이상 무사고, 무위반 道警본부장 또는동등이상의官公廳
			운전기간	10년 이상 旅客이외 1/2
			택시경력	5년이상 申請日前근속3년이상
		40-60세	운전기간	10년 이상 여객이외 1/2
			申請구역운전기간	5년 이상
			최근운전기간	申請일전 3년 이내 이상
법 령	自動車運輸事業法 시행 규칙 제 15조 제 1항	과거 3-5년간 행정, 사업처분을 받지 않은자 3-5년 이상 무위반		
자 금	제한 없음	설비자금	80만원 이상	
		運轉자금	80만원 이상	
		任意보험	1사고당 8천만원 이상	
주 거, 영업소	1년 이상	주거 년 수 주거영업소	1년 이상 동일 거주	
차 고	면적 13㎡ 비보유시 인정 가능한 서류로 적용	면 적	2.5m * 5m	
		주거화외거리	2,000m 이내	
시 험	기사 資格制 - 교통법규 지리, 교양, 안전運行 , 心性 개인택시 관련시험은 無	법령 및 지리 시 험	自動車 운수 사업법 --+ 도로교통법 -----> 85점 自動車 管理법 ----+ 이상 동경도 지리 ----+	

現在 시행중인 택시기사 資格제의 내용은 <표 3-21>에서 보는 바와 같으며 '92년 2월 부터 실시된 技士資格制는 양질의 기사확보와 자긍심 고취로 交通運行 秩序에 기여할 목적으로 시행되었는데 합격율 82.1%로 유명무실한 制度로 인식되고 있다. 現在 무시험자, 전경력자를 포함해 총 112,636명이 技士資格證을 가지고 있다. 모범택시의 資格基準은 <표 3-22>에 명시되어 있다.

<표 3-21> 택시기사 資格

목 적	양질의 기사확보, 자긍심 고취로 질서확립	
시험과목	필기	지리, 교양, 교통법규, 안전운행
	면접	지리, 심성

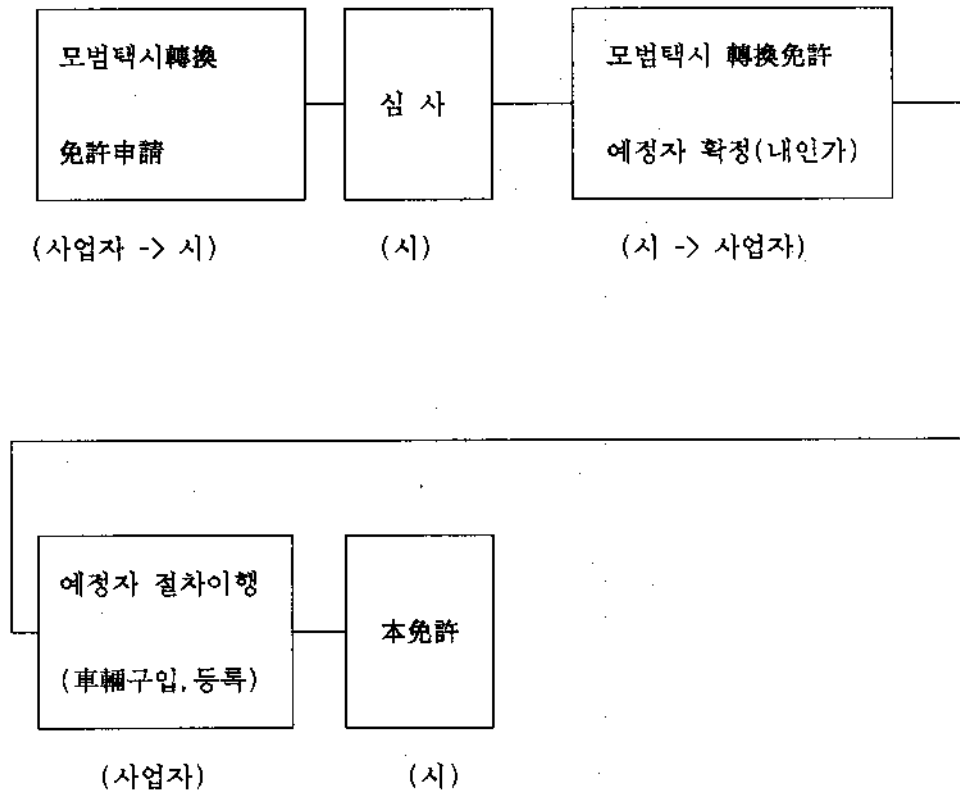
<표 3-22> 모범택시 免許基準

목 적	기존 택시의 고질적인 병폐를 개선하기 위해 高級交通手段으로서의 정착
자 격	최근 3년간 부당영업행위로 인한 행정처분을 3회이상 받지않고 사망사고를 일으킨적이 없는 개인택시 기사
시 행	'92년 12월 700대 免許 現在 3,959 運行中

모범택시의 경우 6차에 걸친 轉換豫定免許者가 확정되었는데 개인모범택시 轉換 免許절차 및 세부내용은 <그림 3-2>과 같으며 사업자가 서울시에 모범택시 轉換 免許申請을 하면 市가 심사후 예정자를 확정하고 확정된 자에게 절차이행을 거

처 본 免許를 市가 주게 된다.

모범택시의 免許를 發給받기 위한 구비서류를 보면 申請書와 주민등록등초본, 무사고 증명서, 自動車登録 원부 등이 있으며 이같은 서류 외에도 法制度의 변경 또는 필요에 의해 추가 할 수 있다고 되어 있다. 앞으로 개인택시 免許權者가 아닌 법인에게도 모범택시 免許를 轉換시켜 주어야 할 것이다.



<그림 3-2> 模範택시의 轉換免許申請 節次

IV. 個人택시 運營 및 制度上的 問題點 分析

4.1 택시 運營上的 問題點

4.2 現 免許制度上的 問題點

4.3 外國都市의 個人택시 運營事例比較

IV. 個人택시 運營 및 制度上的 問題點 分析

4.1 택시 運營上的 問題點

앞서 언급한 바와 같이 택시와 관련된 문제는 利用者들의 乘車難과 交通混雜으로 인한 運轉者들의 收入減少가 주요한 문제영역으로 이로 인해 法規違反과 交通事故 發生의 危險 등 많은 문제가 파생되고 있다. 택시가 안고 있는 諸般問題들을 근본적으로 해결하기 위하여 교통부를 비롯한 서울시 등에서 '89년 부터 여러형태로 택시制度의 합리적 改善方案을 수립하여 시행하고 있으나 그 효과는 그리크지 않고 문제의 심각성은 날로 증가하고 있는 실정이다. 택시는 본래 1회용자가용으로 便宜性, 迅速性과 安樂性을 가진 高級交通手段이지만 大衆交通手段이 相互補完的으로 발달하지 못하고 취약함에 따라 高級交通手段으로서의 고유의 기능을 망각한 채 전체 交通人口의 通行서비스 상당부분을 담당함으로써 大衆交通手段으로 정착되어 있는 것이 현실이다.

個人택시는 會社택시의 운행과 밀접한 관련을 맺고 있으며 상호영향을 주고 있기 때문에 個人택시 문제해결은 항상 會社택시의 문제에 대한 해결없이 이루어질 수는 없는 것이다. 이러한 관점에서 현재 서울에서 운행중인 택시와 관련된 공통적인 問題點은 다음과 같이 요약될 수 있다.

- 乘車拒否 및 乘車難
- 接客態度 不良
- 合乘運行의 蔓延
- 피크아워 深夜時間帶 供給不足
- 법인체의 財政惡化
- 會社택시의 서비스수준 惡化

- 運轉技士の 不足現象 深化
- 不法運營의 蔓延(불법지입제, 都給制 등)
- 運行距離의 과다로 인한 安全性 缺如
- 24시간 營業體制의 未備
- 택시運送業에 대한 政策의 一貫性 缺如

이러한 총괄적인 문제중에서 특히 個人택시와 관련된 문제를 지적하면 크게 3가지로 구분하여 살펴볼 수 있다. 즉 政策當局으로서 안고 있는 문제, 개인택시를 운행하는 運轉者가 당면하고 있는 문제, 그리고 택시를 이용하는 乘客이 갖고 있는 問題 등으로 구분할 수 있다. 그러나 앞서 언급한 바와 같이 個人택시問題는 會社택시와 서로 관련성이 있기 때문에 會社택시의 問題도 함께 거론되어야 하므로 本節에서는 택시 運行上의 問題를 크게 4가지로 정리하여 問題點을 살펴 보도록 하겠다.

1. 政策當局의 問題

政策當局이 안고 있는 문제는 문제영역의 다양화와 함께 복잡성을 띠고 있으며 이는 근원적으로 택시交通을 등한시 해 온 데에 대한 당연한 결과가 아닌까 생각된다. 택시 본래의 기능을 무시한 정책이 택시분담율을 높히게 한 큰 요인이 된점을 부인할 수 없다. 外國의 大都市에 비해 높은 輸送分擔率은 택시의 많은 문제를 惹起하는 根本要因으로 작용하고있다. <표 4-1>에서 보는 바와같이 '90년을 기준으로 서울의 경우 輸送分擔率이 거의 동경의 3배나 되는 것으로 이러한 分擔率의 높은 수준이 바로 택시問題를 일으키는 主要因으로 판단되는 것이다.

〈표 4-1〉 서울과 동경의 相對的 taxi供給 比較(1990)

구 분	서울	동경
대 당 인 구 수	202 명	164 명
대당 일일 수송인원	65.7 명	32.9 명
수 송 분 담 율	13.0 %	4.7 %

자료: 1990년 개최 세계택시회의 첨부자료

그러나 이같은 문제에 대한 解決方案이 그리 쉽지 않은 것은 택시問題가 다른 교통수단과 연관이 있고 기존의 택시가 안고 있는 문제들이 서로 이해관계가 얽혀있기 때문이다. 個人택시 면허와 관련하여 政策當局이 당면하고 있는 주요한 문제영역을 요약하면 다음과 같다.

- 免許의 프리미엄化 深刻
- 免許申請의 急増-2순위에서 끝남
- 代理運轉의 規制 隘路
- 택시관련기관 및 조직의 산재- 效率的 管理體系의 未備
- 會社택시의 쇠퇴- 個人택시 增加하면 運轉技士 부족
- 免許要件의 複雜性
- 個人택시 免許資格 隨時 變更
- 免許 關聯 行政 業務의 複雜性

이러한 個人택시 운영과 관련하여 정부당국이 안고있는 문제는 免許, 料金制度, 供給基準등에 걸쳐 다양하게 나타나며 또한 모두가 단순히 해결할 수 없는 성격의 문제들이다. 免許制度를 完化하여 個人택시 공급을 늘림으로서 공급측면

에서 해결하는 방안이 있고, 요금을 인상한다든가 하는 택시 이용객의 수요를 감소시키는 수요측면의 해결책이 있을 수 있다. 그러나 단순히 공급을 늘린다면 교통상태는 지금보다 더 악화될 것이고 택시업계의 수입 또한 줄어들 것이며, 택시 요금을 인상시킨다면 택시수요는 줄어들게 되겠지만 이들을 받아들일만한 大衆交通手段의 부재로 自家用乗用車의 수요가 증가해 결국 路面交通混雜은 더욱 심해질 것이다. 이렇게 볼 때 공급증가 및 수요억제 모두가 궁극적으로는 수입감소와 서비스악화를 가져오게 되는 것이다. 결국 免許制度와 요금제도 그리고 공급기준들이 맞물려 乗車難이라든가 서비스수준의 저하 같은 문제들이 연관되어 발생하게 되는 것이다. 따라서 요금, 서비스, 수요 등을 조화롭게 조정하는 택시정책이 마련되어야 하는데 본질적으로 택시의 고유기능을 회복하는데 초점이 두어져야 할 것이다.

2. 運轉者 側面의 問題

個人택시制度가 안고 있는 가장 큰 문제중의 하나가 個人택시免許 대기자들의 불만에서 비롯된다고 볼 수 있으며 그 외 部制運行의 問題 및 料金構造의 非現實性이 이들이 가장 절실히 느끼는 문제로 파악된다. 個人택시問題는 運轉者 側面의 問題 解決없이 어려운 것이다.

運轉者側面에서 본 문제를 정리하면 다음과 같다.

- 部制運行의 問題 : 2일 근무 - 1일 휴무
- 運賃 問題 : 요금구조의 비현실성*
- 交通混雜으로 인한 運行收入의 減少
- 劣惡한 勞動環境과 老後對策의 不備
- 交通事故 增加로 인한 保險料 負擔 增加

이러한 현실속에서 運轉者들은 다른산업의 근로자에 비해 저임금에 혹사당하

고 있다고 생각하고 있으며, 근로조건의 악화, 사회적 인식, 老後對策 등에 壓迫 받고 있는 것으로 판단된다. <표 4-2>는 택시運轉者와 전산업의 평균노동시간을 비교하고 있는데 '88년 이후 감소 추세에 있기는 하지만 서울의 택시運轉者는 거의 1일 평균근무시간이 10시간을 유지하고 있는데 반해 전산업의 1일 평균 노동시간은 '88년의 8.84시간에서 '91년의 8.48시간으로 점차 줄어들고 있는 趨勢에 있음을 살펴볼 때 택시運轉者의 근로환경이 얼마나 劣惡한 가를 미루어 짐작할 수 있는 것이다.

<표 4-2> 1日 平均 勞動時間 比較

구 분	'88	'89	'90	'91
전 산 업	8.84	8.65	8.66	8.48
육상운수	9.39	9.23	9.11	9.00
택시(서울)	10.24	10.59	10.15	10.00

자료 : 노동부, 매월노동통계보고서, 1992

또한 회사택시 運轉者의 不足(전체 會社택시 運轉者의 8.1% 수준) 현상은 택시運轉者의 이직영향 때문으로 이를 충당하기 위해 운전경력 1년미만의 취업중인 택시運轉者가 많은 것이 현실이다. 부족한 인원을 채우기 위해 현재 필기로만 치러지는 택시運轉資格證 시험 제도에서 지리시험의 형식적 출제, 택시취업자 자격요건이 자가용운전경력 2년에서 1년이상으로 크게 완화('92년)하고 있지만 運轉者 부족은 계속되고 있다. 따라서 운전경력이 적은 運轉者가 많음에 따라 택시운행상의 위험이 항상 존재하고 있다. 個人택시와 會社택시 運轉者들의 勤勞條件에 대한 면접조사에서 얻은 내용은 다음과 같다.

1) 會社택시 運轉者의 問題

1일 8시간 월 26일 근무하는 현재의 근로조건하에서는 運轉技士 平均俸給이 516,000 원에 지나지 않아 산업체 평균에 비해 낮기 때문에 근로수입의 획기적 증가없이 과속, 합승, 난폭운전이 불가피하며 이직현상도 持續될 것이다.

2) 個人택시 運轉者의 問題

1일 10시간 이상의 근로시간에 비해 수익성이 낮으며 2일 근무 1일 휴무의 부제운행은 월평균수입의 감소를 초래하고 특히 프리미엄을 주고 個人택시를 양수한 運轉者는 會社택시의 運轉者와 크게 다를바 없이 난폭, 과속 및 합승행위가 이루어지고 있는 실정이다.

결국 이같은 문제의 해결을 위해선 임금체계와 요금체계의 구조적인 개선에 중점을 두는 제도의 개혁이 필요하다. 예를들어, 요금체계에서의 승객수에 따른 料金差等賦課는 바람직한 대안이라고 생각되어 진다.

3. 利用者 측면의 問題

택시를 이용하는 시민의 입장에서 보는 문제영역으로 이들은 택시問題를 택시 횡포로 요약하고 있으며, 승차거부, 합승강요, 도중하차, 부당요금, 택시범죄, 불친절, 승차감 결여, 난폭운전, 과속, 과다 주행등 택시에 대한 불만은 높아가고 있지만 현재의 교통여건과 근로조건하에서는 불법적 영업행위가 불가피하다는 運轉技士의 합리화 주장과 회사측의 노사문제 등 운영상 어려움 등의 이유로 택시 서비스수준은 계속 저하되고 있는 실정이다. 또한 경제활동인구의 증가 및 국민 소득의 증대에 따른 택시이용 인구는 날로 증가하나 運轉技士의 서비스개선에 관한 의식이 미약한 실정이다.

최근 전국택시운송사업조합연합회에서 조사한 자료에 따르면 서울시 운행중인

택시의 과반수 이상이 하루 6회 이상의 승乘運行을 하고 있는 것으로 조사결과 나타났으며 본 연구에서 진행한 運轉技士에 대한 면접조사에서는 합승행위의 불가피성을 역설하는 運轉技士도 많았다. 이와 같은 합승행위와 더불어 <표 4-3>에서 보는 바와 같이 택시利用者에 대한 조사결과 응답자들은 승차거부가 가장 큰 불만사항으로 전체의 39.3%를 차지하고 있으며 차잡기가 힘들다고 대답한 응답자들은 전체의 31%로 약 70% 이상이 승차의 어려움을 가장 큰 불만사항으로 지적하고 있다. 이는 시민의 소득수준의 향상에 기인한 택시乘車의 選好 등에 기인한 것으로 생각된다. 특히 大衆交通手段의 열악으로 택시需要가 급증하는 데에도 간접적인 원인이 있을 것이다.

<표 4-3> 택시 利用者의 實態 調査

회사내용	차잡기가 힘들다	승차거부	합승	택시기사불친절	기타
빈 도(%)	31.0	39.3	12.0	6.7	11

주) 응답자수 : 400 명

또한 택시問題의 상당부분이 會社택시에 의한 것으로 생각하기 때문에 택시利用者들의 택시선호는 會社택시에 비해 個人택시가 높은 것으로 조사결과 나타났다. <표 4-4> 에서 보는 바와 같이 個人택시를 선호하는 비율이 會社택시에 비해 약 9배가까이 높은 경향을 보이는 것을 볼 때 이러한 個人택시의 선호경향은 會社택시보다 個人택시의 運轉者가 좀더 서비스의식이 높다고 인식하고 있기 때문인 것으로 판단된다. 따라서 앞으로의 정책방향은 個人택시의 양적 증대와 함께 會社택시에 관한 개선방안도 한꺼 병행되어야 함을 보여준다 하겠다.

〈표4-4〉 택시 利用의 選好 程度

구 분	개인택시	회사택시	구분없다
선호도(%)	27.1	2.9	70.0

주) 응답자수 : 400 명

4. 會社經營側面의 問題

個人택시와 균형을 이루어야 할 會社택시의 경영난은 날로 악화되고 있어 이에 대한 개선이 시급한 실정이다. 〈표 4-5〉에서 보면 서울의 경우 총 회사수가 272개업체로 너무 飢立되고 있다. 특히 100대 미만의 차량을 보유하고 있는 업체는 총 214개업체로서 전체의 약 76.6%를 차지하고 있어 대부분이 아직도 소규모 零細性을 벗어 나지 못하는 등 많은 문제점을 안고 있다.

〈표 4-5〉 規模別 會社택시 現況(91.12 현재)

구 분	10대 미만	50대 미만	100대 미만	200대 미만	200대이상	계
서 울	4 (1.4%)	20 (7.3%)	218 (80.1%)	33 (12.1%)	1 (0.3%)	272 (100%)
전 국	219 (11.8%)	1,031 (55.8%)	485 (26.2%)	106 (5.7%)	8 (0.4%)	1849 (100%)

자료: 전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

회사경영의 측면에서 본 주요 문제영역은 다음과 같다.

1) 經營 惡化

저운임, 계속악화되는 交通滯症으로 인한 주행거리의 단축, 運轉者의 지속적

인 賃金引上壓力과 就業忌避 및 이직등이 계속 택시업체의 재무구조를 악화시키는 원인이다. 수입의 감소 및 지출증가에 따른 재정상의 문제와 함께 노사간의 문제와 경영관리의 비효율화에 따른 運營上의 問題點등이 經營壓迫의 주 요인으로 작용하고 있다. 이를 다시 정리하면 다음과 같다.

① 收入減少

- 취업기피와 이직으로 인한 유휴차량증가
- 교통체증으로 인한 운행율 저하에 따른 운행수입의 감소
- 낮은 요금수준

② 支出增加

- 차고지 및 부대시설의 개인소유형태 과다
- 교통사고의 증가로 인한 보험료의 부담 증가
- 과중한 세금부담

③ 勞使間의 問題

- 노사분규의 정례화
- 이직현상의 지속

④ 經營管理의 非效率化

- 업체의 비적정 보유대수로 인한 손실초래
- 전근대적 경영으로 인한 비용의 과다 지출

또한 수입금을 벌어드리는 運轉者와 회사측이 운행 수입금과 재정운영을 서로 믿지 않는 고질적인 불신감도 경영을 어렵게 하는 요인이다.

택시회사의 경영상의 問題點은 매년 부도업체수가 늘어나고 있는 데서도 잘 알 수 있다. 서울시 자료에 의하면 1990년 이후 부도난 업체수는 21개업체로 전

체운행회사의 7.7% 수준이며 채권단 및 노조가 운영하고 있는 업체만도 전체의 12.8%인 35개업체에 달하고 있다(<표 4-6> 참조).

<표 4-6> 택시會社の 經營問題

구 분	업체수	전체의 대한 비(%)
- 부도업체수	21	7.7%
- 채권단 및 노조운영업체	35	12.8%
- 지입제운영으로 사업취소	5	-
- 지입제운영으로 일부취소	13	-

자료: 서울시 자료, 1993

택시운송사업은 택시업계의 노사분규에 의해 더욱 악화되고 있으며 <표 4-7>에서 보는바와 같이 '87-'91년 기간동안 서울의 경우 756건이 발생하였으며 이는 전국의 택시회사 노사분규 발생의 37.9%를 차지하고 있다.

<표 4-7> 택시 會社 勞使紛糾 發生 現況 ('87-'91)

구 분	서울	직할시	기타지역	계
발생건수	756	633	607	1,996
비율 (%)	37.9	31.7	30.4	100.0

자료: 전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

運轉技士の 부족은 극심한 교통체증으로 다른 중소도시에 비해 서울의 경우 深化되고 있으며 이에 따른 택시의 대당운행원가가(서울시 자체조사) km 당 311

원으로 운송업체의 경영난이 가중되고 있어 전체 272개회사의 19%인 52개사가 부실재무구조로서 비정상적으로 운행되고 있다.

2) 不法 運營

택시의 無秩序한 운행이 불법운영에 의해 이루어지는 경우가 많다. 이는 택시회사의 합리적 경영포기와 함께 안일하게 일을 처리코자하는 사회적 분위기에 편승된 결과로 파악된다. 현행 운수사업법에서 금지되어 있는 지입제, 都給制, 임대제 등이 경영수지압박해소 등의 이유로 성행하고 있다.

(1) 지입제

형식적으로 차를 회사가 所有한 것처럼 하고 개인에게 1,500만원 정도의 프리미엄을 받고 運營權을 팔아 회사명의의 차량을 개인이 운영하고, 매월 보험료, 세금, 관리비등을 명목으로 일정금액을 개인이 회사에 지입료로 내는 방식이다.

(2) 都給制

임금이 없는 택시 기사가 운행후 일정한 사납금을 회사에 입금하고 잔액을 運轉技士가 차지하는 임금제도로서 정액사납금제나 일당식 都給制 같은 불법 변태영업이 성행하고 있는 실정이다.

(3) 賃貸制

택시임대제가 불법으로 은밀하게 진행되고 있다. 택시임대제는 지입제나 都給制와는 다른 새로운 방법으로 자가용렌트카 형태의 영업용 택시임대제도를 의미한다. 임대제에 의한 택시운행은 운전경험이 적은 運轉者가 주로 대상이 되어 택시운행상의 많은 문제점을 발생시키는 원인을 제공하게 된다.

〈표 4-8〉 不法營業 實態調査(1992)

구 분	불법경영			불법경영 형태 구분		
	회사수	차량수	계	지입제	완전도급제	정액사납금제
서울268개업체	86	1,707	1,707 대	617 대	74 대	1,016 대

자료 : 전국택시노동조합, 자체자료, 1992

〈표 4-8〉에서 보는 바와 같이 전국택시노동조합에서 조사한 바에 따르면 1992년에 서울의 268개업체(매년 줄어드는 추세에 있어 약간씩 업체수가 틀림)중 불법경영을 하고 있는 회사는 86개업체로 전체의 약 32%를 차지하고 있으며 차량수도 1,707대나 된다. 불법경영의 형태는 定額社納金制가 1,016대로 가장 많으며 그 다음이 지입제로서 617대나 된다.

3) 賃金制度

個人택시와는 달리 會社택시는 '86년이후 월급제도를 택하고 있으며 교통부의 기본원칙인 운송수입금전액을 수납하고 수납액에 상응하는 임금수준을 결정지급하는 성과급제도가 아직 정착되지 못한 실정이며 〈표 4-9〉에서 보는 바와 같이 3년 연속 26일 근무기준으로 월 528,836원을 받고 있다. 이는 타교통수단에 종사하는 運轉者의 임금수준 및 산업평균임금에 비교해도 현저히 낮은 것으로 이에 대한 대책이 시급함을 알 수 있다(〈표 4-10〉 참조). 이는 임금의 안정성을 결여하기 때문에 이들의 生計가 過速, 合乘 등 불법운행에 의한 수입으로 충당할 수밖에 없는 근본원인으로 지적할 수 있다. 月給體系를 개선하여 업적급제를 완전 월급제로의 전환할 필요가 있으나, 성실근무자가 줄어들 우려와 수익금 감소로 인한 경영악화에 대한 우려가 있어 부담은 결국 시민에 전가되는 악순환의 어려움도 있다.

〈표 4-9〉 會社택시 運轉者의 月 給與內譯
3년근속 26일 근무기준

구 분	금액	산 출 내 역
계	528,836원	
기본급	302,090원	$302,090 / 220H = 1,373.13(\text{시급})$
제수당	126,050원	근속, 야간, 월차, 승무수당
상여금	100,696원	$302,090 / 400\% / 12\text{월}$

자료: 서울시 내부자료, 1993

〈표 4-10〉 他交通手段과 택시 運轉者의 賃金水準比較('92.12 기준)

구 분	월급여액	지수
택 시	528,836원	100
시내버스	1,112,931원	210
지 하 철	1,400,000원	264
화 물 차	975,000원	184
전산업평균	869,000원	164

4) 택시 運賃 制度의 問題

택시업계의 가장 큰 문제점은 택시요금의 소득수준에 비해 상대적으로 저렴한 요금으로 이용이 가능해서 高級交通手段으로서의 본래 기능을 상실하여 大衆交通手段으로 轉落하고 있다는 점이다. 物價安定이라는 단순한 경제적 논리로서 需給의 均衡側面을 무시한 運賃의 統制는 택시의 경영난 악화를 초래하고 있다.

택시요금의 조정을 교통정책의 측면보다 물가안정에 우선적 비중을 두는 인위적 억제정책으로는 효율적인 교통수단으로 유지하기에 한계가 있으며, 교통서비스 수준에 대한 고려를 하지 않고 낮은 운임수준을 최우선으로 하는 既存의 料金體系는 근본적인 택시問題 해결에 장애가 될 뿐이라고 많은 교통전문가들은 의견을 제시하고 있다. 또한 불합리한 料金構造側面에서 무리한 정부의 저운임정책으로 80%의 높은 實車率을 보이고 있고 따라서 利用者側의 승차난을 가중시키고 있

으며, 이는 곧 運轉技士の 근로조건에도 영향을 미쳐 서비스 수준을 악화시키는 요인으로 작용하고 있다.

본 연구의 조사에 따르면 <표 4-11>에서 보는 바와 같이 택시요금이 싸다고 생각하는 응답자가 전체의 34.7%를 차지하고 있어 비싸다고 생각하는 응답자 비율을 26.4%보다 높은 것으로 나타난 것을 볼 때 택시料金體系의 근본적인 재편이 필요한 것으로 판단된다.

<표 4-11> 택시料金 實態 調査

구 분	너무 비싸다	비싼 편이다	적정하다	싸다	아주싸다	기타
빈도수(%)	1.4	25.0	36.1	27.8	6.9	2.8

주) 응답자수 : 400 명

이는 <표 4-12>에서 보는 바와 같이 요금을 인상하더라도 서비스를 개선하는 것이 좋다는 응답자가 전체의 59.2%를 차지하고 있는 데서도 택시요금인상의 필요성이 있음을 알 수 있다.

<표 4-12>料金과 서비스의 相關性 關係

구 분	빈 도
현행요금을 유지한채 서비스를 개선하는 게 좋다	40.8%
요금을 인상하더라도 서비스를 개선하는 게 좋다	59.2%

주) 응답자수 : 400 명

한편 택시요금을 인상하면 승용차교통이 증가할 것이라고 우려하지만 실제 조사결과 <표 4-13>에서 보는 바와 같이 택시요금을 인상하더라도 승용차교통으로 전환되는 계층은 약 4.8%에 지나지 않고 버스 및 地下鐵 같은 大衆交通手段의 選好度가 71.7%로 조사결과 나타났기 때문에 택시요금인상과 대중교통확충을 연계시킨다면 택시분담율을 떨어뜨리는데도 도움이 될 것으로 판단된다.

〈표 4-13〉 택시料金引上時 代用할 交通手段

구 분	택 시	일반버스	좌석버스	지하철	승용차
빈도수(%)	24.1	28.9	15.7	26.5	4.8

주) 응답자수 : 400 명

이상의 운임에 대한 문제를 종합해보면 다음과 같다.

- 주행거리의 단축, 실차율의 하향등의 문제는 운송원가 사후보상적 운임 정책 같은 소극적 방법으로는 치유 불가
- 낮은 운임 수준으로 利用者의 승차난 가중 및 運轉者의 무리한 운행
- 물가 안정적 저운임 정책은 합승, 승차거부, 부당운임요구등 서비스의 질적저하초래
- 운임 체감율의 심화로 장거리 운행일수록 단위 운송수입이 감소하는 불합리한 운임 구조

이상의 문제 외에도 택시 본래의 기능을 망각한 낮은 운임수준 유지를 최우선 목표로 하므로써 택시의 서비스 수준을沮害하고, 획일적인(최소한의 원가사후보상) 운임조정으로 個人택시 경영을 어렵게 하고 있다.

〈표 4-14〉 物價 引上率 比較 (단위: 원)

구 분	'81년	'92년	인상율(%)
택 시 (2Km)	600	800	33
시내버스(1회)	110	210	91
지하철(1구간)	110	250	127
일반 우편요금	40	100	150
쌀 (1 가 마)	29,500	99,750	238
일간신문(월)	2,500	5,000	100

자료 : 택시업계의 실상과 개선방향, 전국택시운송사업조합연합회, 1992

주) 인상율은 '81년 대비 절대치임.

지난 11년간 ('81-'92) 大衆交通手段인 地下鐵 料金은 〈표 4-14〉에서 보는바

와 같이 127%, 시내버스는 91% 증가한 반면 택시요금은 소형택시 기준으로 33% 인상하는데 그쳤으며, 또한 <표 4-15>에서 보는 바와 같이 물가지수를 고려한 실질택시운임은 오히려 19% 감소한 것으로 나타나 택시회사의 경영난이 加重되고 있음을 입증하고 있다.

<표 4-15> 택시運費의 實質增加率

구 분	'75년	'80년	'85년	'90년	'91.6
운임 지수	100.0	104.2	90.3	79.9	81.5

자료 : 택시업계의 실상과 개선방향, 전국택시운송사업조합연합회, 1992

주) 실질운임 : 명목운임/소비자 물가지수

'75년을 100으로 기준하여 환산

5) 移職率 增加

택시회사의 經營을 어렵게하는 離職 원인 및 이직현황을 구체적으로 살펴보면 먼저 이직의 원인으로는 저임금, 교통여건의 악화로 인한 장시간 노동, 높은 수송분담율, 그리고 근로여건의 악화 등을 들 수 있으며 個人택시면허를 얻기위해 대기하는 運轉者도 상당수 있다. 실제 서울시에서 자체 조사한 자료에 따르면 '89년에서 '91년 사이에 차량대수는 증가했지만 運轉者數는 감소하였다. <표 4-16>에서는 현재의 運轉者數는 適正人員에 약 85%에 지나지 않는것을 보여주고 있다.

<표 4-16> 月別 車輛臺數 및 移職現況

구 분	'89.12	'90.12	'91.1	'91.3	'91.5	'91.7	91.12
차량대수	22,053	22,430	22,796	22,936	23,072	23,081	23,092
운전자수	50,651	47,098	47,053	46,847	46,404	45,473	45,169
비율	2.297	2.100	2.064	2.042	2.011	1.970	1.956
대비	100	91.42	89.86	88.90	87.55	85.76	85.15

자료 : 서울시 운수2과 내부자료

6) 運行의 過多

先進外國과 비교하여 볼때 택시의 1일 주행거리와 실차율이 너무 높아 양질의 서비스를 기대할 수 없는 문제점이 내재하고 있다. 서울의 경우 일본 동경과 미국 뉴욕과 비교하여 볼때 택시의 輸送分擔率은 약 6배나 많고 런던에 비해서는 12배나 많은것으로 분석된다.

〈표 4-17〉 輸送分擔率의 比較

(단위 : %)

구 분	서 울	동 경	런 던	뉴 욕
택 시	15.6 (12.0)	2	1	2
지 하 철	18.8 (24.6)	76	74	72
시내버스	47.3 (38.8)	6	18	14

자료 : 교통부, '89년 기준

주) ()는 서울의 '92.12. 기준

1일 8시간근무에 월 26일 勤務基準으로 賃金を 고려할때 과속, 합승, 난폭운전 등이 구조적으로 불가피하게 일어날 수 밖에 없는 실정이다.

7) 交通 團東

낮은 운임정책으로 적정 생활급이 보장되지 않아 불안정한 생활여건속에서 수입증대를 위한 심리적 부담감이 과속, 과다주행, 무리한 합승, 승차거부 등의 택시 문제를 야기하고 있는 실정이다. 이의 해결을 위한 政策手段은 없고 교통단속만이 강화되고 있다.

다음은 택시 횡포 처벌 강화를 위해서 交通部와 서울시가 합동으로 만든 세부 단속기준의 예를 보여주고 있다.

- 외국인승객에게 부당한 요금징수시 個人택시免許資格 박탈, 과징금 15만원, 운행정지 15일 운전자격정지 15일의 행정처분
- 요금을 더 받기위해 승객을 원하는 곳에 내려주지않을 경우 형사처벌
- 會社택시運轉者가 요금부당, 승차거부시등 악질적인 위법행위 시 적발된때 부터 10년간 個人택시면허자격 박탈
- 미터기를 사용하지 않고 부당요금을 받는 콜택시는 지입, 대리운전등을 확인하여 불법운행일 경우 면허를 취소
- 단속의 효율화를 위해 주요 호텔, 공항, 이태원등 외국인의 이용이 잦은 지역에 구청직원을 배치하여 지속적으로 단속

'92년 1년간 단속한 실적을 보면 <표 4-18>에서 보는 바와 같이 합승(52.7%) 및 승차거부(12.2%)가 가장 많이 적발되었다.

<표 4-18> 서울시 택시 運行違反의 團束實績(1992)

구분	단속건수	%
합승	33,855	52.7
승차거부	7,871	12.2
부당요금징수	2,683	4.2
장기호객	1,723	2.7
대리운전	467	0.7
기타	17,646	27.5
계	64,245	100.0

자료 : 서울시 내부자료, 1993

이러한 단속에 의해 처분된 실적을 보면 <표 4-19>에서 보는 바와 같이 과징금부과가 전체의 51.5% 인 33,104건으로 가장 많으며 운행정지가 전체의 9.9%, 경고가 전체의 7.9%를 차지하고 있으며 免許取消가 173건이나 된다. 또한 교통부

에서는 고질적인 부당요금징수행위 根絶을 위해 자동차운수사업법 시행규칙에서
 현재 운전자격정지 10일을 1차 적발때는 30일, 2차적발때는 사업면허 및 운전자
 격취소방침등으로 개정키로 하였다.

〈표 4-19〉 團東車輛의 處分實積(1992)

구분	처분건수	%
면허취소	173	0.3
운행정지	6,382	9.9
과징금	33,104	51.5
경고	5,085	7.9
기타	13,718	21.4
진행중	5,783	9.0
계	64,245	100.0

자료 : 서울시 내부자료, 1993

4.2 現 免許制度上の 問題點

택시는 中央政府의 交通部와 地方自治團體인 서울市에 의한 규제를 동시에 받고 있다. 특히 免許規制는 서울市가 가지고 있는 반면에 서비스수준, 안전 및 요금 등은 교통부의 관장하에 있다. 따라서 정부에 의한 규제조치가 광범위하며 신규면허는 극히 제한되어 있고 서비스수준 및 운임도 제한되어 있다.

또한 택시의 免許制度는 과거의 제도를 그대로 답습하여 부분적으로 변경보완하는 제도운동을 해오고 있는 실정이다. 특히 택시가 안고 있는 제도적 문제중 택시관련업무 및 정책운영의 혼재 및 종합조정기능의 不在등을 들 수 있으며, 교통부와 서울市 등의 택시행정주체가 불명확하며 이들의 업무를 조정할 수 있는 기능이 없다.

交通部の 경우 공공교통수단 중 버스는 도시교통국의 도시교통운영과가 전담하고 전철은 도시교통국의 도시전철과가 담당하지만 택시는 전담주무부서가 없으며 운임에 관해서는 都市交通政策課가 담당하고 있으며 택시정책의 결정, 자동차 공급기준의 책정, 자동차운수사업의 기준설정 및 지도감독을 하고 있다. 한편 서울市의 경우 교통국의 운수2과 택시계가 담당하며 주요업무로는 다음과 같은 것들이 있다.

- 택시운송사업, 대여사업의 기본정책수립, 인허가사업
- 택시운송업자, 종사자등 교육계획수립 및 안전관리

서울市에서 담당하는 업무에 해당하는 면허관리상의 문제 또한 심각한 국면에 있다. 예를들면 個人택시 운송사업 면허소지자의 문제로서 불법대리운전의 만연(현행법규의 한계), 변칙적 양도양수(사후관리의 문제), 면허의 이권화(구조적 문제점) 등을 들 수 있다. 특히 자동차 운수사업법에 의하면 대리운전위탁을 원

할 경우 상해나 질병등을 입증할 진단서 등 대리운전 위탁이 불가피한 사유를 첨부 구청에 신고하여 허가를 받아 위탁하게 된다. 그러나 진단서 발급의 애로와 有資格者를 구하기 어려운 번거로운 절차때문에 不法委託管理가 성행하고 있는 실정이다.

免許의 양도양수가 엄격히 제한되지 못하고 사실상 허용하게 함으로서 프리미엄의 발생과 無資格運轉者의 양산을 가져와 不法, 脫法運行이 성행하고 있는 실정으로, 양도양수가 허용되는 조건에는 1년이상 치료가 요하는 중병일 경우등이 있으나 규제가 강화 되지 못하여 핫점을 드러내고 있다.

個人택시營業을 통한 소득의 증대보다는 대리운전 위탁과 양도에 따른 프리미엄 등 면허가 지닌 이권에 많은 관심을 갖고 있음이 個人免許를 갖고 택시를 운행하고 있는 個人택시技士나 또는 면허를 받기 위해 대기중인 자에 대한 면접조사에서 인지되었다.

또한 교육제도의 형식화, 運轉者 관리체계의 미비 및 운전자격제도의 비현실화 등이 택시問題를 가중시킨다. 운전자자격증의 경우 운송사업조합에서 자격증을 발급하고 택시운전경력자는 신청자에 한해 자격증을 발급하고 있는 것이 현실이다. 현재의 제도에 따르면 택시에 대한 각종규제가 완화되는 추세에 있다. 택시부제의 해제와 함께 택시운송사업의 최저자본금제가 폐지되었으며 個人택시의 대리운전조건을 완화하여 현재의 '運轉者가 1년이내의 치료할 질병에 걸린경우로 한정된 대리운전허용을 교통사고로 수감중에 대리운전이 가능하도록 한 것 등이 규제완화의 한 예로 지적할 수 있다. 또한 대리운전자의 자격도 무사고 경력을 다음과 같이 하향 조정하고 있다.

- 사업용자동차 : 3년이상 무사고
- 자가용자동차 : 6년이상 무사고

택시運轉技士の 대부분은 생활안정과 노후보장 측면에서 個人택시면허 취득을 기대하나 불합리한 심사기준과 個人택시 위주의 중차정책으로 양질의 會社택시기가 대부분(98%) 개인 택시로 流出되므로써 會社택시 運轉技士の 질적 수준 저하를 招來하여 會社택시의 서비스 수준 악화, 교통사고의 위험, 기사부족난등의 고질적인 택시問題로 야기된다.

운전면허의 사후관리 측면에서 자동차운수규칙 제30조에 의하면 사업용자동차 運轉者の 자격요건은 21세이상인 자로서 운전경력 1년 이상인자와 교통부장관이 정하는 운전정밀검사기준에 적합한자 등으로 규정되어 있으며, 사후관리는 자동차운수규칙 제30조2항의 규정에 의해 중상이상의 인명사고를 일으킨 자와 과거 1년간 도로교통법시행규칙에 의한 운전면허행정처분기준에 의해 산출된 누산점수가 81점이상인자는 사업용자동차를 운전할 수 없도록 하고 있다. 자동차운송사업 조합연합회에서 사고기록의 관리 및 운전자에 관한 사항을 관리하도록 법적으로 규정하고 있다 (자동차운수규칙 제31조).

이와 관련하여 현행 免許制度上の 문제점으로 지적할 수 있는 것은 다음과 같이 요약할 수 있다.

- 1) 불필요한 면허자격요건 등급의 세분화가 문제점으로 지적될 수 있다.
<표4-20>에서 보는 바와 같이 현행면허자격의 등급은 무사고 관련 등급이 7개나 있으며, 근속조항이 3개, 그리고 특혜 조항이 5개나 있는 실정이다. 따라서 이러한 복잡한 등급조항을 단순화할 필요가 있다.
- 2) 택시회사 장기 근속자 3개등급과 택시 장기 무사고자 3개 등급등 택시 회사의 근무자와 관련된 등급이 6개등급으로 분할되어 있어 이해 갈등 및 첨예한 대립이 있는 실정이다. 예를 들면 특히, 동일택시회사 7년이상 근속 증인자는 2순위에 책정되어 있지만, 택시를 7년이상 무사고로 운전한자는 3순위로 되어 있어 무사고 우선순위가 변질되어 있다.

〈표 4-20〉 免許資格 等級區分

등급구분	등급개수	내 용
무사고	7	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시 - 3개등급(7, 10, 15년) ◦ 무사고 - 3개등급(10, 15, 20년) ◦ 사업용자동차 10년이상 무사고 영년표시장을 받은자
근 속	3	◦ 동일택시회사 5, 7, 10년 근속
특 혜	5	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 혼 포장자 ◦ 국가 유공자 및 가족 ◦ 표창자 ◦ 군운전자 ◦ 중요범인 신고 2회이상자
기 타	3	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 7년이상 모범운전자 ◦ 개인택시 면허요건을 갖춘자 ◦ 개인택시 면허자격을 갖춘자중 2회이상 운행정지 처분자 또는 도로교통법 위반 누산점수 60점 이상이 아닌자

3) 군인, 혼포장자 및 대통령 국무총리 장관 표창등 공로성 특혜조항이 많아 순위간 갈등요인이 내재하고 있으며 또한 순수한 택시회사근무자에 대한 不滿要因이 되고 있다.

4) 과거의 면허발급과정을 보면 個人택시運送事業 免許申請時 적용한 사실이 없는 불필요한 3순위 면허등급이 그대로 방치되고 있는 실정이다.

5) 個人택시위주의 증차는 행정통제가 곤란해질 우려가 많다. 個人택시 事業者 數의 증가와 이들 개별 사업자의 이기심으로 인해 관리통제가 곤란하며 면허질서, 운행질서가 문란해질 우려가 많으며 서비스수준이 미흡하며 면허대기자들의 기대감 증폭으로 집단 민원이 상례화 되어 있다.

6) 會社택시의 쇠퇴원인이 個人택시의 증차에서 비롯되고 있다. 모범적인 會社택시 運轉者의 이직으로 사실상 會社택시가 個人택시 운전을 위한 훈련장으로 전락하고 있다. 이는 결국 앞서 언급한 바와 같이 運轉者 부족현상가중으로 경영난이 악화 (매년 個人택시 新規免許者의 98%가 會社택시 運轉者임) 되고 있다.

설문조사에 의한 運轉者들의 불만을 분석해 본 결과 대부분의 응답자들은 個人택시 免許의 問題點으로서 장기근속(38.5%)과 무사고 기간(23.0%)을 지적하고 있으며 改善方案으로 근속 및 무사고 기간의 축소(53.8%)를 제시하고 있다(표 4-21 참조).

〈표 4-21〉 運轉者의 調査內容

조사 내용	응답 내용	빈도수(%)
개인택시 면허의 문제점	- 장기근속	38.5
	- 무사고 연한	23.0
	- 면허순번 정제	7.7
	- 택시기사 이외의 사람에게 면허	15.4
	- 신고제	15.4
개선 방안	- 근속, 무사고 연한 축소	53.8
	- 신고제 전환	30.8
	- 무조건 발급	15.4
기타 사항	- 간담회통한 근로자 심정 파악	14.3
	- 과잉단속 자제	14.3
	- 간섭이 심하다	14.3
	면허 양수양도금지	14.3
	- 면허정년제도	28.5
	- 면허취소제도	14.3

이러한 점에서 個人택시 免許規程의 정밀분석을 통해 운전경력산정과 무사고 경력의 문제, 국가유공자의 면허자격문제, 택시기사 및 버스기사의 우대방안의 검토 등이 해결해야 할 주요 문제영역이 아닌가 생각된다.

4.3 外國都市의 個人택시 運營事例 比較

이미 앞장에서도 언급하였듯이 택시의 제도적 문제라든가 需給의 문제는 여타 외국 도시와 비교하여 볼 때 현재 우리의 수준은 미흡한 실정이다. 또한 외국 대도시의 個人택시 운영사례를 비교하여 보면 <표 4-22>와 같이 수급판단에 있어서 뉴욕 런던등 영미계 국가의 도시는 시의회에서 그리고 동경에서는 중앙정부에서 관할하는 것으로 나타났다. 파리의 경우 경찰장관이 면허권자이며 수급판단도 경찰장관의 권한인 반면에 프랑크푸르트의 경우 市와 택시協會가 공동으로 택시의 수급관리를 맡고 있다. 특히 파리를 제외한 대부분의 外國 都市에서는 免許의 更新期間을 두고 있는게 특징이다.

<표 4-22> 外國大都市의 個人택시運營事例比較

구 분	면허권자	운전자 규제	수급판단	양도여부	유효기간	차량대수	운임
뉴 욕	TLC위원회	교통규제 지리, 영어시험 필기, 구두시험	시의회	가능	1년 (경신가)	11,787대 ('92.3)	-업제일괄계상신청 -TLC원가계산-공청회 -시의회 승인 필요 -동일지역 동일운임
런 던	경시청	수량제한 지리, 실기시험	시의회 경시청	가능	1년 (경신가)	9,505대 ('90.5)	-업제일괄신청 -운수대신이 확정액 결정 -동일지역동일운임
파 리	경찰장관	법령, 지리시험	경찰장관	가능 (경찰장관 승인요함)	없음	8,488대 ('92.3)	-업제일괄신청 -택시부의 자문받아 지사가 확정 -하이어 규제 없음
프랑크 푸르트	지자체장	지리, 실기시험	시 택시협회	가능	4년 (경신가)	1,458대 ('90.9)	-업제일괄시장, 촌장 에 신청 -업계, 상공회의소 의 견 청취후 확정
동 경	운수성관 동육운국 장	법규, 지리시험	운수성동 경육운지 국장	가능 (엄격허용)	3년 (경신가)	19,592대 (92.12)	-업제일괄신청 -물가대책자료 협의회 회부, 경제기획청협의 -운수성이 결정

한편 외국인을 위한 택시티켓제가 제도화된 나라도 있다. 주로 동남아 지역에서 행하며 일정한 지역에서 미리 티켓을 구입하여 사용하도록 하며 위반시 면허 취소와 함께 강력한 행정규제를 통해 제도를 활성화시키고 있다.

영국의 경우는 엄격한 면허발급제도를 취하고 있으며 공무원시험과 비슷한 시험제도를 통해 유자격자를 선별하고 있으며 합격후 2년간 연수 기간을 거친 후 정식 면허를 발급하며 지리시험이 상당히 어려운 편이다.

일본의 경우 증차는 需要供給狀況을 고려하여 운수성에서 결정하며 個人택시와 會社택시에 적절히 배분하는 정책을 취하고 있다. 1958년 소위 '총알택시에 의해 동경대학학생이 사망한 이후 법인택시와 경쟁시키고 법인택시의 열악한 서비스를 개선할 필요성에 의해 1961년에 個人택시制度가 실시되었다. 그후 會社택시의 서비스 환경이 개선됨으로 인하여 1975년 이후엔 個人택시의 증차가 불필요하게 되었다. 경찰과 택시협회가 不法運行택시를 강력히 단속하고 있으며 위반시 택시의 번호판을 확인 하여 회사에 경고하거나 행정조치하여 신문에 명단을 공개하는 제도를 취하고 있다. 현재 우리가 직면한 택시問題를 일본에서는 60년대에 겪었으며, 요금자율화, 경영개선 그리고 적극적인 택시정책으로 실마리를 찾았다고 볼 수 있다. 택시 문제가 점차 사회문제화 되자 먼저 동경, 대판등 6대 대도시의 택시요금을 지방자치단체별로 자율화하고 70년대 제정한 "택시업무 적정화 임시조치법"을 근거로 동경에 택시 근대화 센터를 설립했다. 택시근대화센터는 행정권을 위임받아 運轉技士 등록 및 지도단속, 이용객의 고충처리, 신규운전자 교육, 지리시험, 복리후생, 利用者 意識調査 등의 홍보활동, 우수택시종사자 표창등의 업무를 맡아 현재 동경의 택시 서비스 수준을 최고로 올려 놓았다. 일본의 個人택시 자격조건은 우리나라와 비슷하나 심사기준은 더욱 강하다. 특히 일본의 증차기준은 實車率 53%이상일때 증차하프로서 허가기준에 있어서는 우리나라보다 더욱 완화되어 있다.

동경의 택시 수송 분담율은 앞서 언급한 바와 같이 현재 5% 수준으로, 면허발급과정을 보면 동경육운지국에 신청을 하면 관동육운국에서 심사를 하여 관동 육운국장이 면허를 발급한다. 중앙정부가 택시면허를 담당하고있는 것이 우리나라와 다른 점의 하나이다. 원칙적으로 68세 이상이면 個人택시의 양도, 양수를 허용하나 68세 이하라도 건강상의 이유일때는 양도양수가 허가된다. 일본의 요금정책을 보면 사회복지측면에서 장애인에게 10% 할인 혜택을 주는가 하면 쿠폰제를 도입하여 5%의 혜택을 주고 있으며, 심야할증 시간은 23시에서 05시까지 30%의 할증을 부과하고 있으며 그 구체적인 내용은 <표 4-23>과 같다.

<표 4-23> 日本의 料金政策

구분	기본요금	이후요금	추가요금
중형	2 Km 600 엔	347 m 90 엔	2분 5초 90 엔
소형	2 Km 580 엔	371 m 90 엔	2분 15초 90 엔

日本 個人택시의 問題點으로는 우리와 비슷한 양상으로 승차거부가 자주 발생되기는 하나 합승행위는 근절하고 있다.

대체적으로 볼때 외국의 경우 면허발급은 엄격히 하되 유자격자에 대해서는 면허를 제한없이 발급해주는 制限的 免許開放의 形態를 취하고 있다. 美國의 경우 택시(Taxicabs)는 오늘날 대부분의 도시에서 엄격히 규제되고 있으며, 면허가 법률의 규정에 따르며 택시대수, 면허의 종류, 운임, 승객수 등을 규제하고 심지어 택시 색상과 로고까지 규제하고 있다. 전통적으로 덜 규제적인 도시들은 택시수가 많은 편이며 Washington DC., Atlanta, Honolulu 등이 자율화되어 있다.

또한 權利金에 따른 문제로서 우리나라와 마찬가지로 外國도 권리금은 존재한다 (Toronto : \$25,000 / London : \$2,500). 택시업계의 대형화는 버스회사와 연

계되어 feeder service 로 활용할 수 있기 때문에 대형화하는 추세에 있다.

홍콩(Hong Kong)은 '92년 현재 운행대수 16,800 대로서 인구 천명당 2.8대 수준이며 대부분 個人택시로 각 會社所有는 3-4대 정도에 불과하다. 1일 수송인원은 120만명 정도이며 요금은 시간거리 병산제로서 기본 2km에 \$5.5 추가비용은 267m 마다 \$0.75이다. 임계속도 10km/h 이하일때는 90초에 \$0.75를 부과하는 비교적 저렴한 요금 수준이다. 면허는 정부가 정해놓은 14,000대 범위안에서 입찰에 의해 누구라도 면허취득이 가능한 기준을 규정하고 있다.

이상에서 살펴본 바와같이 외국의 택시정책은 다양하지만 대부분의 국가에서 적극적으로 승객서비스개선을 목표로 택시정책에 깊이 관여하고 있음을 알 수 있다. 이러한 외국의 택시制度의 사례를 통해 우리의 실정에 맞는 制度의 開發이 필요하다고 본다.

V. 個人택시 免許制度의 合理的 改善方案의 樹立

5.1 制度改善의 政策目標와 基本方向의 設定

5.2 免許制度改善代案의 定立

5.3 現行制度와 改善方案의 比較

V. 個人택시 免許制度의 合理的 改善方案의 樹立

5.1 制度改善의 政策目標과 基本方向의 設定

1. 制度改善의 基本 目標

택시의 고유기능을 전제로 택시를 타고 싶을 때 탈 수 있고 타고 가는 중에도 쾌적하고 안락감을 느낄 수 있고 자기가 가고자 하는 도착지까지 편안히 갈 수 있는 택시서비스가 궁극적인 택시制度改善의 정책목표가 되어야 한다. 바람직한 택시상에 따른다면 승차장에서 택시가 승객을 기다리고 승객은 원하는 택시를 골라 탈 수 있어야 하므로 이는 택시의 需給調節과 함께 적정요금의 책정으로 가능하다고 생각된다.

지금까지는 個人택시免許制度에 관한 뚜렷한 목표가 설정되어 있지 않아 택시의 본래 기능조차 흔들리게 된 점을 부인할 수는 없다. 免許基準을 개선하고 새로운 制度改善方案을 제시하기에 앞서 단, 장기적인 목표를 설정하고 임기응변적인 제도가 아닌 실질적인 계획이 될 수 있도록 하기 위해, 특히 택시가 大衆交通手段인지 아니면 高級交通手段인지를 명확히 밝히는 것이 급선무라고 생각된다. 이러한 방향 아래 현재의 個人택시免許制度의 적절한 改善方案이 제시되어야 한다.

현재는 급격한 정책여건의 변화가 이루어지고 있다. 즉 지하철 중심의 교통체계, 교통수요관리의 강화, 그리고 함께 교통시설의 확충노력도 個人택시정책에 많은 영향을 미칠 것으로 예상된다. 이러한 점에서 個人택시免許制度의 개선은 다음과 같은 기본 정책목표를 우선적으로 충족시킬 수 있어야 할 것이다.

- 乘車難 解消
- 市民에 交通便宜 提供-交通弱者의 交通手段

- 便利하고 安樂한 고급의 交通서비스
- 無事故 運轉者 優待-生活安定 圖謀
- 個人택시事業의 健全한 發展

정부의 택시정책은 안전, 서비스 수준 및 시민의 욕구 측면에서 시민의 보호와 편리성에 우선권을 두어야 하며 차량상태, 보험, 면허관리 등의 규제에 치중함으로써 앞으로 개방화, 민주화시대의 진입에 따른 변화에 능동적으로 대처해야 할 것이다. 규제일변도의 행정관리체계를 개편하여 自由競爭 또는 市場原理의 概念을 적용하여 開放과 自律競爭을 유도하는 기본원칙이 정립되어야 한다. 앞서 전망한 택시의 적정대수를 기준으로 택시通行分擔率 수준 및 적정한 會社택시 對 個人택시의 比가 유지되도록 하여 택시수요에 대처하는 제도개선이 요망된다.

2. 制度改善의 基本 方向 設定

교통문제 解決 및 서비스의 질적향상 필요에 부응하기 위한 교통소통 개선책의 일환으로 전체택시의 약 62%를 차지하는 個人택시의 적절한 면허기준을 제시함은 물론 택시의 제반 문제 해결과 합리적이고 효율적인 免許制度를 추진함으로써 택시 본래의 기능을 회복하기 위한 제도개선의 기본 방향은 다음과 같다.

- 年間 割當制 閉止
- 免許 資格 基準 強化
- 公開免許
- 特惠制度의 制限
- 需給管理-택시 本래의 機能 回復
- 個人택시 供給 基準의 適定化-將來輸送分擔率 및 實車率 基準
- 漸進的인 水準 向上(1994-1997 고급화)

5.2 免許制度改善代案의 定立

本 研究에서 도출하는 개선안은 택시의 분담을 및 실차율을 낮추어야 한다는 기본전제하에서 우선 수요와 공급의 일치에 목표를 두며, 요금인상 등을 통한 수요관리와 면허자격기준의 강화 등을 통한 공급조절정책을 그 기본전제로 하며, 장기적으로 실차율 50%선을 유지하는 범위에서 個人택시免許를 許容하기로 하고, 예측된 장래 수송분담율을 담당할 수 있는 범위내에서 택시를 공급계획을 수립하도록 한다.

택시 서비스의 양과 질을 개선하기 위하여는 무엇보다도 택시制度의 규제를 완화하므로써 택시가 자율경쟁체제로 점차적으로 전환하여 택시서비스가 향상되도록 한다면 택시는 高級交通手段으로서의 기능을 담당하게 될 것으로 본다.

택시통행분담율을 전제로 본 연구에서 추정한 택시적정대수와 서울시 운수 2과에서 추정한 2001년 기준의 택시적정대수를 비교할 때 70,000대 수준(현재보다 5,500대 증가)이 피크일 것으로 장기 전망됨에 따라 앞에서 분석된 여러 개선항목을 전제로 免許制度의 최적대안을 본 연구에서 제시하고자 한다.

최적안을 설정하기 위해 가능한 3가지 대안을 먼저 분석할 필요가 있다. <표 5-1>에서 보는 바와 같이 현재의 제도를 그대로 둘 경우(대안 1), 완전히 免許制度를 철폐하고 자율화하는 방안(대안 2), 그리고 현재의 제도를 기본골격으로 하고 문제점을 제거할 수 있는 제한적 면허개방안(대안 3)으로 요약될 수 있다. 그러나 현재의 제도(대안 1)는 앞서 분석한 바와 같이 많은 문제점을 가지고 있기 때문에 어떤 형태로든 변경이 있어야 함은 의문의 여지가 없다. 또한 면허를 완전 개방하는 안(대안 2)은 공급을 극대화함으로써 승객의 승차난을 해소하는데 당분간 도움을 줄 지 모르지만, 택시관리능력의 상실, 무질서한 운행, 교통소통상의 문제와 교통사고의 증대우려, 택시회사도산의 문제와 함께 個人택시의 운행

수입의 감소 등 현재의 제도보다 더 많은 문제를 야기할 우려가 있다. 안전(safety)과 서비스(service)기준에서 볼때 완전면허개방의 경우 문제가 많은 것이다. 이러한 문제해결을 위해 시당국에서 적정필요대수의 산정과 최저서비스기준을 설정하여 면허를 규제한다면 완전개방의 개념과 상충되는 경우가 불가피하게 생기게 된다. 완전개방의 경우 인구 기준 적정대수를 초과하여 공급과잉상태가 되어 기존 면허권자가 반발하게 되고 시장원리에 따라 운행중지 또는 운행포기자 까지 발생하게 되며 그후 점차적으로 신청자수가 감소하게 되고 기존 면허권자도 면허를 포기하는 경우가 생기게 된다.

〈표 5-1〉 個人택시免許制度의 改善代案의 區分

구분	면허제도개선대안
대안(1)	현재의 제도를 그대로 두는 방안(existing system)
대안(2)	완전히 면허를 개방하는 안(entry free system)
대안(3)	제한적으로 면허를 개방하는 안(limited open entry system)

그러나 대안(3)인 制限的 免許開放(limited open entry)의 경우 면허를 연중 개방하는 대신 면허기준이나 자격요건을 강화하여 적격자에 한해 무제한적으로 면허를 주도록 한다. 또한 신청자를 대상으로 안전과 최저서비스조건을 충족하는 자에게 면허를 발급하고 또한 免許返納制度를 병행하여 면허를 재분배할 수 있도록 한다.

이러한 관점에서 기존의 제도상 문제점을 해소하고 장기적으로 택시를 高級交通手段化 할 수 있도록 면허의 무조건적 자유화 대신 일정한 자격을 갖춘 자에게는 무제한적으로 면허를 허용케 하는 限定的 免許自由化方案이 가장 적절한 대안일 것으로 판단됨에 따라 현재의 免許制度를 골격으로 한 새로운 個人택시 免許制度를 외국도시의 免許制度를 참고로 하여 <표 5-2>에서 보는바와 같이 제시할 수 있다.

〈표 5-2〉 個人택시免許制度 改善方案의 主要 内容

구분	개선내용
면허할당제	면허할당제의 폐지(상한선 철폐)
운전자의 연령	연령의 최저, 최고의 제한
면허기준	면허자격기준의 강화
면허자격순위제	자격순위의 단순화
자격시험	개인택시자격시험의 채택
면허신청의 심사	실질적 심사
양도 및 양수	양도 및 양수의 허가요건 강화
면허상속	상속가능
면허반납	운행불가능시 면허반납이 원칙
특혜자처리	특혜자의 면허자격 제한
행정관리체계	관리체계의 이원화
면허종류	다양한 면허발급

언제나 정책은 규제(regulation) 대 완화(deregulation)의 투쟁이라고 한다. 새로운 변화에 따라 기존 법규에 의해 규제된 사항을 풀고 국가수준에서 일어난고 있는 규제의 완화는 交通部門에도 적용되어야 한다. 외국의 경우 택시制度는 엄격한 규제로서 법률에 의해 택시의 수, 면허종류, 요금, 승객수, 심지어 차량의 색 및 표지까지도 규제되고 있는것이 대부분이지만 전통적으로 덜 규제적인 도시의 택시운행대수는 많은 편이며 규제가 심한 도시의 경우 운행대수가 상대적으로 적은 경향을 보이고 있음을 염두에 두어야 할 것이다.

택시면허상의 規制緩和는 여러가지 주요한 이점이 있다. 특히 免許開放은 택시서비스의 증대를 가져와 더 많은 승객이 혜택을 보게 된다. 이는 합승규제(shared-ride restriction)의 해제와 병행하여 시행한다면 승객에게 저운임을 가능케하고 여러형태의 택시서비스를 활성화시킬 수 있다. 택시수의 증가는 프리미엄의 가격을 감소시킬 수 있으며 아마 제로까지 가능할 걸로 판단된다. 이 경우 비싼 값으로 구입한 個人택시運轉者의 경우가 문제가 되는데 이경우 경과조치를 두거나 相續許容으로 상응하는 댓가를 제공하는 방안을 검토해야 한다. 외국의 경우 문제해결을 위해 社會費用으로 인식하여 市政府가 稅收(tax revenues)를 사용하여 프리미엄의 가치를 보진해 주는 경우도 있다.

특히 새로운 免許制度는 택시면허를 다양화하고 1일 최저 운행거리와 1년 최저 운행일수 등 최저운행기준만을 정하여 사업면허자의 자율에 맡긴다면 훨씬 자율의 폭이 증대될 것으로 본다. 세계적인 추세는 면허는 개방하고 대신 안전성, 재정책임성등의 규제를 강화하는 쪽으로 흐르고 있으므로, 장기적으로는 요금규제까지 철폐하여 서비스별 요금책정원칙이 적용되어야 할 것이다.

그러나 規制緩和의 효과는 단기적으로는 서비스범위, 다양성이 현저히 증가하게 되지만 장기적으로는 차량수, 서비스시간등이 감소하게 되므로 수요공급이 저절로 조절(adjust)된다. 따라서 免許開放에 따른 일시적 혼란에 민감할 필요는

없으며 시당국은 단기, 중기, 장기적 혼란에 대한 적절한 대책 수립이 필요하다. 이는 혼란이 規制強化를 필요로 하는 논리로 생각하는 모순이 되어서는 안될 것이라는 점이다.

본 연구를 위해 會社택시를 운행하는 運轉者 100명을 대상으로 실시한 면접조사에 따르면 <표 5-3> 에서 보는 바와 같이 응답자 대부분이(95%) 강력히 個人택시의 증차를 희망하고 있으며 증차대수도 연간 3,000대 이상이어야 한다고 주장하고 있다. 이는 個人택시의 運轉者의 대부분이 증차를 반대하고 있음을 고려해 볼 때 현행 個人택시免許制度는 바로 會社택시의 運轉者들의 주관심사임을 알 수 있다.

<표 5-3> 會社택시 運轉者의 個人택시 增車에 대한 希望

항 목	응 답	빈 도 수 (%)
개인택시의 증차	그렇다	95.0
	아니다	-
	현재보다 감소	5.0
년 증차대수	4000대 이상	40.0
	3000-4000대 유지	50.0
	1000-3000대	10.0

또한 會社택시를 운전하는 자의 대부분이 個人택시免許를 신청할 계획으로 있으며 현재의 면허자격요건은 완화되어야 한다고 믿고 있으며 자격순위도 완화해야 한다고 생각하고 있다. 조사자의 50%가 5년 이상의 운전경력을 가지고 있음을 볼 때 會社택시를 운전하는 대부분의 유일한 희망이 個人택시의 면허획득에 있음을 느낄 수 있다. 이러한 경향이 바로 택시회사의 경영문제를 야기하는 원인이

될 뿐만 아니라 바로 서울시當局의 부담으로 이어지게 되는 것이다(<표 5-4> 참조).

<표 5-4> 會社택시 運轉者의 個人택시 免許申請計劃與否

항 목	응 답	빈 도 수 (%)
개인면허자격	준비중	90.0
	아니다	10.0
운전경력	1년 미만	5.0
	2년	15.0
	3	25.0
	4	5.0
	5	10.0
	6	20.0
	7	15.0
	10	5.0
개인면허응시	물론이다	100.0
	잘 모르겠다	-
	안할 것이다	-
개인면허자격 요건 타당성	적합하다	5.0
	그저 그렇다	-
	시정되어야 한다	95.0
자격순위개선	강화해야한다	25.0
	완화해야한다	75.0

個人택시를 무한정으로 증차하기 보다는 면허방법 개선을 통해 한정대수 일시 면허에서 자격기준을 강화하는 대신 적격자는 수시 면허를 통해 증차의 조절을

피해야 한다. 특히 수요관리의 측면에서 요금인상을 통한 택시분담율의 감소로 택시본래의 기능을 회복하고 택시를 高級交通手段으로 유도하는 이원화 정책을 원칙으로 해야 한다. 하나의 대안으로 할중요금제도의 합리적 개선은 승객수, 수하물에 따른 일정수준의 할중료를 부과하는 방안을 강구할 필요가 있다.

<할중료가 가능한 경우>

/승객수

/수하물 개수

/사업구역외 운행,

/심야운행

/대기시간

5.3 現行制度와 改善方案의 比較

앞서 언급한 바와 같이 個人택시의 免許制度의 골격은 일시할당면허에서 수시 적격자면허로 바꾸고 면허기준을 강화하는 대신에 항목을 축소하는데 주안점을 두고있다. 現行制度와 改善代案을 비교해 보면 다음과 같다.

1) 免許方法의 變更

현행제도는 매년 증차대수를 결정하여 증차대수분 만큼 신청자의 순위별로 계산하여 해당자를 선정하는 연간할당제의 면허방향을 시행해 왔으나 개선안에는 이러한 할당제를 폐지하는 대신에 면허자격기준에 해당하는 신청자는 수시로 연중 免許를 발급하는 수시면허방법으로 변경하였다. 다만 신청은 個人택시조합을 통해 하도록 하며 조합에서 심사한후 적격자에 한해 서울市中에서 결정하도록 한다.

2) 年齡에 대한 制限規定

현행제도는 연령에 제한규정이 없이 택시를 운행할 수 있는 자격이 있는 자는 個人택시를 운행할 수 있도록 하고 있다. 그러나 個人택시의 적격자는 서비스정신과 자질의 우수성 및 운전의 안정성 등을 추구할 수 있는 자로 한정될 필요가 있기 때문에 개선안에는 個人택시면허를 신청할 수 있는 대상자의 연령제한의 하한선 및 상한선을 지정할 필요가 있어 개선안에서는 35세이상 55세이하의 연령에 속하는 자만이 면허를 신청할 수 있도록 했다.

3) 免許資格基準

앞서의 문제점에서 분석한 바와 같이 현재의 면허자격요건은 3순위 18개항으

로 되어있지만 실제 면허를 발급하는 대상은 2순위에서 끝나는 경우가 대부분이었기 때문에 세분화된 면허자격기준을 단순화하는 대신 강화시켜 무사고, 근속, 특혜등급등 18개등급을 6개 자격기준으로 조정 축소하여 현실적으로 적용 불가능한 등급 제거하였다.

한편 <표 5-5>는 서울시에서 제시된 개선안으로 기존의 면허자격을 기준을 단순화하고 불필요한 기준은 삭제한 것인데 본 연구에서는 이를 좀더 단순화하여 제시하였다. 個人택시 免許制度의 자격기준의 구체적 개선내용은 <표 5-6>에서 보는 바와 같다.

<표 5-5> 서울시 自體의 免許資格基準 改善案에 따른 예상면허대수

구분	현등급수	개 선 후 자 격	개선된 자격기준	년도별 면허대상예측			
				'94	'95	'96	'97
계	18	6	내 용	870	1,060	1,000	840
택시 무사고 운전자	3	2	- 택시10년이상 무사고	160	340	360	350
동일택시회사근속자	3		- 택시 8년이상 무사고 운전자로서 동일회사 7년이상 근속자	680	670	570	400
사업용자동차무사고 운전자	4	1	- 사업용15년이상 무사고 및 15년이상 무사고 영 년표시장 수상자	10	15	20	30
특 혜	중요범인신고 2회 이상자	1	- 중요범인을2회이상 신고 검거제하여 유죄판결을 받게한 자	10	15	20	30
등 급	국가유공자, 표창 훈포장, 군운전 경력자	4	- 국가 유공자 및 그 가족 으로서 3년이상 택시를 운전한 경력이 있는자	5	15	25	25
			- 훈 포장자	5	5	5	5
필요한 등급	3	0	삭 제				

〈표 5-6〉 個人택시 免許制度 資格基準의 改善方案 比較

현 행			개 선 안*	
순위	등급	내 용	순위	내 용
1 2 3	가 가 가	택시 15년이상 무사고자 택시 10년이상 무사고자 택시 8년이상 무사고자	1	택시 10년이상 무사고자
1 2 2 3	나 나 다 나	사업용 20년이상 무사고자 사업용 자동차 15년이상 무사고자 10년이상무사고 영년표시장수상자 사업용 10년이상 무사고자	2 3	사업용 15년이상 무사고자 국가유공자 및 그 가족(택시운전3년)
1 2 3	다 마 다	동일택시회사 10년이상 근속자 동일택시회사 7년 근속자 동일택시회사 5년이상 근속자	4	동일회사 7년근속, 8년 무사고자 (개선안 급년 시행시) 동일회사 6년근속 5년 무사고 (유예기간을 두고 시행시)
2 2	라 바	중요범인 2회이상 신고자 훈 포장자	5 6	중요범인 3회이상 신고자 훈포상자
그 외 6개 등급			삭 제	

주)개선안은 2년동안의 유예기간을 두고 3년 이후 시행을 원칙으로 작성되었음

4) 免許特例條項의 縮小

사업용운전자를 우대한다는 차원에서 개선대안에서는 현재의 5개 면허특례조항을 축소하여 특례로 면허를 발급받을 수 있는 대상을 축소하기로 하여 택시 및 사업용 운전자 우대하였으며 대신 국가유공자 및 그 가족에 대해 면허발급순위를 상향조정하였다.

5) 免許資格審査의 嚴格化

자격해당여부만을 조사하는 현재의 형식적인 자격심사제도를 주관적인 요건까지도 심사하도록 면허자격심사위원회를 구성하여 실질적인 심사를 할 수 있도록 제도를 개선하였다. 면허신청의 심사의 주요항목은 다음과 같으며 이러한 항목을 전제로 하여 종합적으로 판단하여 이러한 기준에 적합한 적격자만이 個人택시면

허를 주도록 한다.

- 自動車, 車庫, 營業所等 諸施設
- 整備能力
- 人物, 一般教養, 遵法精神
- 健康

6) 免許相續制度의 活用

현재 차동차운수사업법상에 명시되어 있음에도 死文化되어 있는 면허상속제도를 실제로 가능하게 하기 위해 면허상속에 대한 절차규정을 상세히 규정하여 면허상속제도를 활용함으로써 個人택시 運轉者의 死後에 대비할 수 있도록 하였다. 차량, 차고, 집기, 비품 등을 승계시 상속인이 신청가능하며 면허기준적격여부 심사하여 면허상속을 허가하도록 한다. 이는 양도양수의 제한으로 인한 재산권 侵害라는 문제해결을 위해서도 필요한 방안이다.

7) 個人택시技士試驗制度의 採擇

현재의 택시기사자격제와는 별도로 個人택시免許를 발급받기 위한 전제조건으로 個人택시免許資格試驗制를 채택하여 적격자를 선별할 수 있도록 하고 신청자 중 20-30%가 탈락될 수 있도록 하는 방안이 바람직하다. 이는 택시적정대수를 유지하는 수급관리를 위해서도 필요하며 시내거주운전경력자의 우대의 의미도 있다.

8) 免許返納制度의 施行

현행제도에 의해서는 양도양수가 사실상 허용되고 있음에 따라 個人택시免許

를 재산권화하고 있는 실정에 비추어 새로운 대안은 양도·양수 허가요건을 강화하여 個人택시면허를 가진 자가 택시운행을 할 수 없는 경우에는 면허를 반납하도록 함으로서 면허의 재산권화를 방지하고 면허를 효율적으로 활용할 수가 있다. 다만 運轉者의 정년제가 필요하다는 전제하에서 65세 이상인 경우에 자유로이 양도양수가 가능하도록하고 사업목적수행키 어려운 정당한 사유시나 건강상의 타당한 이유가 있을 때만 양수인이 신청하여 면허기준적격여부를 심사한 후 한정적으로 허용하도록 한다.

9) 免許更新制度의 施行

현행제도에서는 免許更新制度가 없기 때문에 사후관리가 상당히 부실한 실정이므로 면허경신제도를 두어 사고 및 법규위반자에 대한 제제수단으로 면허경신에 제한을 두도록 하는 등 사안별 면허경신기간을 차등화하여 면허발급후에도 엄격한 사후관리를 통해 부적격자를 걸러낼 수 있도록 하였다. 면허기간을 두고 특별한 사정이 없는 한 경신이 가능하도록 하지만 행정처분받은자와 일반형법에 저촉되는 자는 경신부적격자로 간주한다.

10) 健康에 대한 規制의 強化

현행제도에 따르면 형식적인 건강에 대한 심사가 있을 뿐이지만 건강한 신체에 양질의 서비스가 나온다는 전제하에서 개선안에서는 건강에 대한 규제를 엄격히 적용하기로 한다.

11) 車輛運行의 規制緩和

현행제도에서는 부제운행을 하게 되어 있어 2일 근무에 1일은 휴무하도록 되어 있어 무리한 운행이나 또는 운행거리 초과등 택시실차율에 영향을 미치고 있

기 때문에 개선안에는 근무규정을 최저기준만 설정하도록 하여 운행시간은 기본적으로는 자율에 맡기지만 하루 200km 운행을 권장하며 하루 400km를 운행했을때는 하루 쉬도록 한다. 따라서 부제운행을 해제하는 대신에 월 2회이상 정기휴일을 지정하여 최소한 월 2회는 운휴하도록 한다. 또한 차 색깔등 광고 등에 대해 자율적으로 하며 정부는 최저기준만 규제하도록 한다. 그 외 현행제도와 改善方案의 차이점은 <표 5-7>에서 살펴볼 수 있다.

<표 5-7> 現行個人택시免許制度와 改善代案 比較

구 분	현 행 제 도	개 선 대 안
년 령	제한 없음	제 한 (35 - 55)
면 허 기 준	3순위 18개항	6개항
면 허 특 례	해당사항 많음	축소-사업용운전자 우대
면허자격심사	형식적	실질적
면 허 상 속	불가능	가능
면 허 방 법	일시면허	수시면허
시 현	없 음	실 시 (법규, 지리등)
양 도, 양 수	허 가	허가요건강화
관 리 체 계	서울시, 구청의 이원체계	관리체계의 일원화
배 상 능 력	제한없음	능력확인
면허경신기간	없음	사안별 면허경신기간 차등화
정 비 능 력	규제 없음	정비능력의 확인
건 강	제한 없음	규제강화
사고 및 법규 위반자에 대한 제재	제재없음	면허경신, 양도/양수에 제한
차 고	13 m2	규제강화

한편 改善方案의 시행으로 기대되는 효과와 나타날 문제점을 주요 항목별로 요약하면 <표 5-8>에서 보는 바와 같다.

<표 5-8> 改善方案의 項目別 期待效果와 豫想되는 問題點

개선 항목	기대효과	문제점
년령제한	- 택시이용자에 안정감	- 해당자의 반발
면허기준강화	- 분담율조정이 용이	- 면허대기자의 불만
면허특례축소	- 일반운전자의 면허획득기회 증대	- 특례대상자의 반발
면허상속	- 프리미엄해소에 대한 문제의 완화	- 상속자의 자격문제
시험제도	- 적정공급대수 유지 - 운전자의 질 향상	- 기존면허자와의 형평문제
양도, 양수제한	- 면허대기자의 불만해소	- 기존면허권자의 재산권 침해
면허경신	- 부적격자의 도태가능 - 이용자에 안정감부여	- 행정업무의 과다 - 운전자의 반발

이러한 改善方案은 합승제도를 인정하는 준대중교통수단으로서의 免許制度를 동시에 실현함으로써 효과를 증대시킬 수 있을 것으로 판단되며 시간가치가 높은 승객들이 이용할 수 있는 高級交通手段로서의 免許制度를 병행하는 택시의 2원화 정책을 채택하여 시간가치가 높은 고급교통수요자에게는 높은 요금으로 언제든지 고급택시 서비스를 받을수 있는 기틀을 마련하고, 저급교통수요자에게는 大衆交通手段으로의 대체와 혹은 충분한 량 만큼의 個人택시를 공급하므로서 택시問題

를 해결할 수 있을 것이다. 個人택시중심의 자율화를 통한 규제완화는 택시공급
대수 증가를 가능케하여 다음과 같은 단기적인 기대효과도 생각해 볼 수 있다.

1. 택시서비스용량 증대
2. 저운임가능
3. 택시서비스의 개선과 다양화기대
4. 버스 및 전철 승객 증대기대- 연결서비스때문
5. 버스경영결손감소- 저교통밀도지대의 택시운행
6. 합승규제철폐로 저운임유지가능

〈참조〉 個人택시 免許制度 資格基準의 本 研究院 改善方案과 서울시 確定案의 比較

개 선 안*		확 정 안 (93.10.20 公布)	
순위	내 용	순위	내 용
1	택시 10년이상 무사고자	1	택시 10년 이상 무사고자
2	사업용 15년이상 무사고자	2	사업용 15년 이상 무사고자
3	국가유공자 및 그 가족(택시운전3년)	3	동일회사 7년 근속, 8년 무사고자
4	동일회사 7년근속, 8년 무사고자 (개선안 급년 시행시) 동일회사 6년근속 5년 무사고 (유예기간을 두고 시행시)	4	국가유공자 및 그 가족 (택시운전 경력 3년)
5 6	중요범인 3회이상 신고자 훈포상자	5 6	중요범인 2회이상 신고자 훈포상자 (택시운전 경력 3년)
삭 제		삭 제	

註)93년 10월 20일 公布된 서울시 개인택시 면허제도의 시당국의 확정안은 본 연구원 개선방안을 대부분 수용하였다. 그러나 본 연구원이 제시한 개선안의 시행은 2년의 유예기간을 들것을 제안하였으나 서울시에서는 개선안을 내년부터 적용하는 것으로 공고하였다. 본 연구원 안과 이번 확정된 서울시 안의 세부적인 차이는 우선 서울시에서 제시한 3순위의 운전경력3년의 국가유공자를 4순위로 4순위의 동일회사 7년근속, 8년 무사고자를 3순위로 조정하였고, 6순위를 택시운전 경력3년의 훈포장자로 일부내용을 개선하여 확정안을 발표하였다.

VI. 免許制度改善을 위한 實行計劃의 樹立

6.1 最適代案의 概要와 施行上の 問題點

6.2 施行上の 問題點 克服方案

6.3 短. 中期 實行戰略의 樹立

VI. 免許制度改善을 위한 實行計劃의 樹立

6.1 最適代案의 概要와 施行上の 問題點

5章에서 제시된 대안은 연간수시면허제를 근간으로 하는 한정된 면허개방제도로써 운임인상과 병행한 공급조절기능을 가지고 있을 것으로 판단됨에 따라 현재의 個人택시免許制度의 문제점과 날로 악화되고 있는 택시問題의 해결에 크게 기여할 것으로 본다. 그러나 이러한 제도개선은 기존제도의 변경으로 인해 변화에 대한 불확실성과 부정적 효과에 대한 불안과 타성 및 변화에 대한 거부 의식(현상 유지) 및 기존제도의 변경때문에 손해를 볼 것으로 생각되는 계층에 의한 조직적 반대 등으로 인해 새로운 문제가 발생할 가능성이 있음을 부인할 수는 없다.

이러한 예상되는 問題點을 전제로 현실적으로 나타날 수 있는 문제의 사례를 제시하면 다음과 같다.

- 1) 공급의 측면에서 이론상 무제한 증차는 단기적으로 공급이 수요를 넘어서게 되어 양도양수문제는 저절로 해결되나 기존의 권리금이 문제가 된다.
- 2) 이를 좀 더 심각하게 會社택시에 근무하고 있는 運轉者를 대상으로 고려해 본다면 이 運轉者는 얼마 안남은 기간에 사고의 위험을 없애기 위하여 그 남은 기간동안 휴직을 할 가능성이 많다.
- 3) 이 결과 會社택시側은 인력난의 고충을 겪고 이 運轉者는 그 기간동안 생활고에 시달려야 한다.
- 4) 이런 경우가 많아지게 되면 회사측에서는 市當局에 공고일을 늦춰 발표

해 주기를 요청해 올 가능성이 많다.

- 5) 또한 현재 기존個人택시에 따르는 양도, 양수의 프리미엄은 個人택시 免許 기대자들 사이에도 많은 논란이 되고 있다.
- 6) 돈 없는 運轉者는 무사고 기준 년도인 10년 이상을 기다려야 하고, 반면에 돈만 있으면 3년의 경력만으로도 個人택시를 양도 받을 수 있는 제도상의 모순점이 있는 것이다.
- 7) 연령제한의 경우 마해당자의 반발이 예상된다. 이는 택시본래의 기능회복 및 서비스개선을 위해 극복해야 할 영역이다.
- 8) 양도, 양수의 제한은 기존의 면허를 갖고있는 個人택시운송사업자의 반발이 예상되나 경과조치로 기존면허권자는 이를 허용케 하는 방안을 검토할 수 있다.
- 9) 이경우 형평의 문제가 제기되며 단기적으로는 프리미엄의 급등이 예상되나 면허의 제한적 개방으로 공급이 증대함에 따라 점차 프리미엄은 떨어질 것으로 판단된다.
- 10) 기존면허권자에게만 양도, 양수를 허용케하는 이러한 이중적 관리는 사후관리의 복잡성, 면허체계의 혼란 등이 뒤따르게 된다.
- 11) 면허가 연중 개방되더라도 일시적으로 면허신청이 집중할 가능성이 있다. 이는 택시의 수급관리상의 혼란야기, 행정업무의 일시적 폭주 등 많은 문제점이 야기시키게 되며 면허의 제한적 개방때문에 택시의 적정 공급대수를 초과할 우려가 높다.
- 12) 공급증가로 택시운행차량이 많아지게 됨에 따라 전체 택시차량의 수입 감소가 예상되고 이에 따른 불만이 야기될 것으로 본다.
- 13) 면허기준에서의 특혜조항 감소로 해당자들의 불만이 야기되어 민원으로

이어질 가능성이 많다.

- 14) 면허경신제도의 번거러움과 엄격한 적용때문에 기존 면허권자 및 신규 면허발급예정자의 반발이 예상된다.

이러한 일련의 사례를 통해 制度改善으로 예상되는 문제를 요약하면 <표 6-1>에서 보는 바와 같다.

<표 6-1> 個人택시免許制度改善으로 豫想되는 問題點

구분	예상되는 문제점
면허대기자의 불만	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 면허요건의 재조정 ◦ 면허 기준일수 산정 문제 ◦ 재산가치 기대 상실
수송분담을 조정의 어려움	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 수시 면허로 택시의 증가예상 ◦ 수송 분담을 조정의 어려움
프리미엄 감소	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 기득권자들의 재산권 침해(민원제기) ◦ 양도, 양수의 허가기준년도를 대폭 상승
법령 및 시행규칙의 개정작업필요	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 관계법의 경우 입법화 조치가 요구됨 ◦ 관계법 시행령의 경우 국무회의 의결이 필요 ◦ 개인택시면허지침의 변경 ◦ 법령 개정의 경우 상당한 어려움이 있음
행정업무의 과도화	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 면허경신 업무의 가중예정 ◦ 확인절차의 복잡성 ◦ 직제개편의 필요성이 있음

6.2 施行上の問題點 克服方案

앞서 제시된 개선제도의 시행으로 발생될 문제점을 극복하기가 쉬운 것은 아니다 그러나 이러한 문제를 해결하기 위해서는 다음과 같은 극복방안이 강구될 필요가 있다.

- 1) 면허대기자들의 불만을 극복하기 위해서는 결국 면허신청요건에 있어 공고일 현재의 기준을 제거하고 각 運轉者별로 기준일수(10년이상) 및 자격요건이 충족되면 신청하도록 한다.
- 2) 적정 택시면허 예상대수(분담율 및 실차율 기준)를 마련한 후 수시로 個人택시면허를 발급하는 것이 바람직 하며 個人택시 면허기준의 불공정한 기준을 철폐한다.
- 3) 양도, 양수문제의 해결방안으로는 기존의 양도, 양수 허가기준인 3년 무사고 조건을 대폭 상승시켜 5-6년으로 하면 오히려 프리미엄을 주고 개인면허를 구입하는 것보다 조금더 기다렸다가 개인면허를 신청하는 것이 나을 것이라고 생각하기 때문에 프리미엄은 대폭 감소될 것이고, 이같은 기를 마련으로 점차적 個人택시의 재산권화를 약화시켜 결국엔 양도, 양수를 근절시켜 나가야 한다.
- 4) 면허가 일시 집중하는 문제에 대해 실차율을 기준으로 공급기준을 설정하여 연중 배분될 수 있도록 컴퓨터 추첨 등의 방법을 통해 행정적으로 유도한다.
- 5) 택시면허 개방은 적정수입이 보장되는 수준으로의 운임인상과 병행해야 만이 그 효과가 극대화될 것으로 본다.
- 6) 個人택시운행자격시험을 엄격히 시행하여 적격자를 선별하도록하며 대신 個人택시技士가 교통위반에 대해 고발권을 갖도록 하여 런던의

경우에서 보는 바와 같이 택시運轉者가 교통순경역할을 하는 지도요원화함으로써 택시運轉者의 공지를 높히고 노면교통의 혼란을 방지하는데 기여하도록 한다.

7) 個人택시조합에 면허경신업무 및 면허관련업무를 상당량 위임하여 자율성부여와 함께 행정부서와 택시運轉者사이의 완충역할을 수행하도록 한다.

8) 택시요금증가와 대중교통의 육성을 통해 택시의 수송분담율을 낮추는 방안을 강구할 수 있는 정책을 유도해야 한다.

9) 우수적격자를 선별하여 個人택시운송사업면허를 발급하기 위해 면허기준을 개선하고 다음사항을 실질적으로 심사할 수 있도록 제도화한다.

- 신청자경력
- 기능
- 준법정신
- 일반교양
- 배상능력

11) 면허발급전에는 필요조건을 엄정검토하고 면허발급후에는 사업운영의 적절성과 함께 강력한 지도감독이 필요하다.

12) 會社택시와 個人택시를 경쟁관계로 설정한다. 이경우 會社택시의 월금체계를 개선하고 회사의 육성을 통해 個人택시의 선호를 완화케 한다. 또한 택시업체를 대형화하여 지하철 연계기능으로 활용이 가능하도록 버스회사와 연계시키도록 한다.

14) 결국 면허발급은 엄격히 하지만 택시운행상의 규제는 제도적으로 완화한다. 특히 합승규제철폐는 저운임유지가 가능하고 실차율을 높일

수 있는 효과도 있다.

이상과 같은 새로운 免許制度 施行에 따른 問題點을 극복할 수있는 방안을 제시해 보았는데 이러한 방안도 궁극적으로는 단, 중기 실행전략의 수립을 통해서만이 그 효과가 극대화 될 수 있다.

6.3 短. 中期 實行戰略의 樹立

새로운 제도개선은 利用者에 대한 효과를 뚜렷히 부각하고 면허자격의 요건변경을 어떻게 극복할 것인가가 주요한 관심사가 된다. 이를 위해 個人택시免許制度 개선안의 구체적 실현을 위한 실행계획을 수립해야 할 것이다.

〈표 6-2〉 個人택시免許制度改善을 위한 實行前略

구 분		단 기 (1994년)	중 기 (1996년)
목 표		택시 수단의 다양화 고급교통수단으로 인식	택시의 2원화 고급교통수단으로 정착
기 능	개인택시	일 반 택 시	면허의 다양화
	회사택시	준대중교통수단	고급 교통수단
	모범택시	고급교통 수단	

먼저 〈표 6-2〉에서 보는 바와 같이 단기적인 관점에서 會社택시를 육성하여 준대중교통수단화하는 방안을 수립하고 모범택시운행을 활성화하여 택시의 高級交通手段으로 인식하도록 하며 고급택시 대 일반택시의 비가 6:4가 유지되도록 한다. 중기적인 관점에서 택시의 이원화정책을 통해 會社택시와 모범택시는 고급교통수단화하고 個人택시는 면허를 다양하게 하여 승객의 수요에 대처하도록 함으로서 지하철 건설에 따른 수송분담을 증가와 연계하여 2000년도에는 전택시를 高級交通手段으로 정착시키도록 한다. 또한 고급택시 대 일반택시의 비율이 8:2가 되도록 한다. 個人택시와 會社택시의 적정비율은 최대 7:3비율을 넘지 않도록 유지하도록 한다.

1) 택시運賃의 現實化

승차난 해소와 서비스 개선등 택시본래의 기능을 회복하기 위해 제시된 새로

운 제도의 정착을 위한 구체적인 실행전략은 다음과 같다

- 교통의 효율성을 최우선 목표로 하는 운임정책을 시행한다.
- 제반교통법규를 준수하여 운행하고 영업율(실차율) 50%를 유지하는 택시 본래의 高級交通手段의 기능 수행을 위한 수준으로 운임을 인상한다.
- 운임할증제도를 다양화하고 대상 및 할증율을 개선한다.
 - 인원 할증제 : 3인 이상 승차시 20% 할증
 - 피크아워 할증제 : 피크시간동안 20% 할증
 - 심야운행 할증제 : 심야운행시 20-50% 할증(<표 6-3>참조)
 - 장거리운행 할증제 : 장거리운행시 20% 할증
 - 화물소지 할증제 : 개수당 일정비율 할증

<표 6-3> 深夜運行運賃割増制度의 變更方案

구 분	현 행	개 선
적 용 시 간 대 할 증 율	0 시 - 04 시 20 %	23 시 - 05 시 50 % 범 위 내

- 면허별 경쟁운임체계를 구축하여 3가지 서비스기능을 가능케 한다.
 1. 미터기: 독점적 승차(exclusive ride)
 2. 고정노선: 고정노선(fixed route)에서 운행
(per capita rate 로 계산- VAN TYPE 차량사용)
 3. 합승: 합승(shared ride)의 허용(zone rate basis)
- 이러한 체계는 차종을 다양화함으로서 효과가 극대화 된다.

2) 關聯法令의 改定 및 制定

- 단기적으로는 자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 및 자동차운수규칙 등 관련 법령의 개정 및 제정을 통해 免許制度 실행방안을 마련한다.
- 장기적으로는 택시운영개선을 위한 임시조치법을 제정하여 산재되어 있는 택시관련법령을 통합하고 택시종사하는 근로자의 복지, 후생을 제도화하는 근거를 마련한다.
- 이러한 관련법령의 개정 및 제정을 통해 서울시 個人택시면허에 관한 지침을 개정하여 다음과 같은 사항을 명시하도록 하며 면허신청절차를 체계화한다.
 - 면허기본자격
 - 면허발급우선순위
 - 個人택시 면허심사요령
 - 個人택시면허심사관련기준
 - 면허신청절차
 - 면허의 의무조항
 - 기타 면허에 관련된 중요사항

3) 高級택시의 運營方案

- 요금인상을 통한 서비스 개선과 실차율 50%이하 유지를 목표로 50%를 넘을 때 증차하는 원칙을 적용하도록 한다.
- 특히 호출기능을 통한 예약운행방식을 강화하며 사전예약, 대절, 또는 대기서비스를 포함하도록 한다.
- 외국인 방문객 접대, 긴급한 용무, 관광등 高級交通手段이 요구되는 다양한 수요에 대응하는 새로운 운송서비스를 제공하도록 한다.

- 택시승차가 어려운 지점이나 시간대에 배차되는 計配車制度를 도입한다.

4) 税金調整과 免稅措置의 擴大

- 부가가치세법을 개정하여 일반택시운송사업은 부가가치세 부과대상에서 제외시켜 한시적으로 면세 조치하도록 한다(<표 6-4> 참조).
- 연료에 대한 특별소비세를 면세 조치하도록 한다.
- 지방세의 면세방안을 검토한다.

<표 6-4> 택시運送事業의 附加價値稅 免稅方案

구 분	현 행	개 선
업 종	버스, 지하철, 전철 (비과세) 택 시 (10/100) (과 세)	버스, 지하철 (비과세) 전철, 택 시 (비과세)

5) 追加行政管理의 必要

- 수시면허발급에 따른 행정업무의 과다가 예상됨에 따라 새로운 택시 행정관리체계를 구축한다.
- 업무의 증가에 따른 예산의 증가를 도모하고 행정관리의 협조체계를 구축한다.
 - 본청과 구청간의 업무 조정
 - 시당국과 택시조합간의 업무 분장

VII. 結論

7.1 結論

7.2 綜合建議

VII. 綜合結論

7.1 結論

결론적으로 본 연구에서 제시된 제도 개선 내용에 따라 택시의 잠재적 역할을 변화시켜가야 하며 두가지 기본방향을 정립하여 택시산업을 육성해 나가야 한다.

1. 自由企業(free enterprise/deregulated operator)으로 육성해 나가면서 궁극적으로는 면허를 전면개방한다. 경제학적인 관점에서 이익추구를 위한 자유경쟁은 더 좋고 더 효율적인 서비스를 마련한다고 본다.
2. 공공서비스의 개념을 전제로 정부와의 계약에 의해 사부문이 담당토록 하는 계약운영방식이 적용되도록 한다. 대중교통이 지역적으로 서비스하기가 곤란하거나 한계계층을 위해 사회형평성의 관점에서 공공서비스를 제공해야 할 필요가 생기기 때문에 이는 정부로부터의 보조금이 투입될 수 있는 논리적 근거가 된다.

본연구에서 제시된 대로 택시制度의 규제완화를 통해 택시서비스를 활성화 함으로서 도시지역의 교통서비스의 양과 질 공히 잠재력을 개발할 수가 있다고 보기 때문에 택시사업의 자율화방안을 검토하여 다양한 택시서비스의 개발을 통해 궁극적으로 도시의 교통수요를 충족시키는 데 기여 할 수 있는 방안을 강구해야 할 것으로 생각된다.

또한 본연구에서 지적된 택시의 문제를 고려해 볼 때 個人택시免許發給을 무리하게 억제하는 것은 오랜 세월 개인택시면허를 위해 성실하게 무사고 운전을 해 온 待機者들의 기대를 저버리고 택시기사들이 수행해온 공공적 서비스에 대한

적절한 補償을 외면하는 것이 되고 또한 현재 심각한 지경에 이른 택시의 乘車難의 解消에도 逆行하는 것으로 思慮되며 이의 개선이 요구된다. 地下鐵 建設이 확대됨에 따라 머지않은 장래에 택시의 수송분담률이 떨어지리라 예상한다고 해도 현재 模範택시의 등장이 택시 實車率을 떨어뜨리는데 크게 공헌하지 못하고 있고 運賃을 올려서 實車率을 떨어뜨리는데도 物價上昇에 대한 우려와 대체 교통수단의 부족 때문에 문제가 있다.

個人택시의 대폭적인 供給增加는 안그래도 어려운 기존 택시업계의 영업악화를 초래하고 1일 평균 350km에 육박하는 운행거리를 가진 영업용차량의 增車에 따른 交通混雜의 惡化의 요인이 된다는 우려가 발생된다. 그러나 實車率이 현재 같이 높고 個人交通手段에 대한 선호가 높은 상황, 個人택시의 3부제 영업, 個人택시技士들이 자유로이 영업시간을 선택할 수 있다라는 요인들을 고려해볼때 단기적으로 예년 평균 수준의 免許發給이 문제를 급격히 악화시킨다고 보기에는 어렵다.

문제는 현행 제도로 무한정, 무기한으로 增車하는 것임. 이는 양질의 서비스를 통한 택시 본연의 高級運送手段으로의 機能을 훼손시키며 지하철 2기 완공시 택시업계의 共滅을 불러올것임. 따라서 본연구에서 제시한 새로운 면허제도개선 방안을 사전예시하여 단계적 절차에 따라 시행토록해야한다. 결국 서울시 政策目標인 供給갯수 70,000대를 상한치로 해서 인위적으로 규제하기 보다는 택시를 자유기업으로 육성해 가면서 새로운 제도에 따라 자격을 가진 자에게는 면허를 무제한적으로 개방하고 需給의 均衡은 양도, 양수 요건강화, 면허경신제도 도입, 자격시험제도 실시 및 自由市場機能에 맡기는 것이 합리적일 것으로 판단된다.

실제 택시에 관련된 정책은 상호영향관계가 상존하는 정책부문이다. 즉 운행되는 택시의 수가 많을 수록 서비스는 개선되나 택시경영의 문제가 심각해질 우려가 있는 반면에 승객수가 많을 수록 서비스는 악화되나 경영상의 문제는 완화

될 가능성이 있다. 따라서 택시의 경우 묘한 딜레마에 빠질 우려가 많다. 즉 택시利用者의 승차문제를 해결하기 위해서는 면허의 완전개방이 바람직하고 서비스 개선을 위해 고급택시의 서비스를 확대해야 하지만 이로 인해 야기되는 택시경영 수입상의 문제점을 요금의 획기적 인상없이 해결하기는 어렵다. 전통적으로 볼 때 택시問題는 재정문제에서 근본적으로 기인한다. 運轉者의 문제 뿐 아니라 利用者가 겪는 불만사항도 궁극적으로는 택시부문의 재정문제에서 파생되고 있음을 간과할 수 없다.

향후 우리나라 택시정책의 기본방향은 다음의 6가지 핵심적인 요소에 초점을 맞추어야 한다고 생각된다.

1. 行政管理體系의 改編(Administration)

- 택시관련 제도 및 행정체계의 재검토
- 택시전담부서의 신설
- 면허관리체계의 구축

2. 企業의 活性化, 大規模化(Business)

- 택시회사의 육성
- 택시회사의 대형화
- 세제, 금융상의 혜택
- 個人택시와 경쟁관계정립

3. 弘報 및 社會氛圍氣 造成(Campaign)

- 택시서비스 및 운전에 대한 홍보
- 교통의식전환 캠페인의 전개
- 대중교통이용 캠페인 전개

4. 運轉者의 資質 確立(Driver)

- 運轉者의 자질 향상
- 運轉者의 근로조건 개선

- 運轉者の 자긍심 고취
 - 서비스정신의 함양
5. 教育弘報의 活性化(Education)
- 운수업 종사자의 직업관 확립
 - 運轉技士の 교육프로그램의 개발과
 - 個人택시免許制度의 엄격화 교육
6. 財政制度의 補完(Financing)
- 경영개선을 위한 사업의 개발- 예: 광고수입/ 정부보조
 - 운임수준의 적정화/ 운임체계개편

7.2 綜合建議

택시問題가 날로 심각해지고 있으며 택시運轉者の 근로조건도 날로 악화되고 있으며 따라서 現行 個人택시免許制度의 개선과 함께 전반적인 택시정책의 재검토가 필요하다고 보고 이러한 정책의 시행을 통해 쾌적한 교통환경의 조성에 기여해야 한다. 이에 올해 신규면허 공급을 앞둔 개인 택시 면허제도의 방안에 관하여 정책 건의를 하면 다음과 같다.

- 높은 實車率, 增加된 免許待機者數, 7천대에 이르는 회사택시운휴차량을 考慮 단기적으로는 면허대수를 이전의 平均水準으로 유지함을 건의함.
- 택시수 70,000대를 서울시의 정책목표로 유지하되 인위적으로 공급대수를 억제하지 말고 개선된 제도 및 시장기능에 의해 조정되도록 유도시킴을 건의함.
- 개인택시 위주로 증차를 허용하고 장기적으로 택시 수요변화, 실차율에 따라

개선된 제도를 이용, 총면허대수를 다음과 같이 관리함을 건의함.

년도	총면허대수	현행수준과 비교
1993	64.7천대	
1996	71.5천대	+6,800대
2001	70천대	+5,300대

○ 制度의 합리적인 導入을 위해 2年間の 猶豫期間을 두고 올해 免許申請公告時
앞으로 施行할 새로운 制度의 內容도 함께 公布함을 建議함.

○ 2년의 유예기간을 두고 3년후 부터 資格을 갖춘자에게 한정적 免許自由化를
建議함.

더불어 運轉技士의 처우개선과 기업의 경영난 완화에 기여하는 균형있는 제도
의 개선과 택시사업자위주의 정책, 임시방편식 정책변경을 지양하고 정부당국자
도 공익성만을 강조하여 일방적인 규제나 지시등을 행할 것이 아니라 운수사업자
의 상호협조속에 육성방안을 마련하고 역할 분담을 하는 제도의 변화가 요망된
다.

서울 市의 경우 個人택시와 會社택시制度로 이원화하여 이윤추구의 경쟁적 기
업경영이 궁극적으로 더 좋은 더 효율적인 서비스를 마련해야 하며 본 연구에서
제시된 免許制度의 改善方案은 기존의 문제점을 해결하고 궁극적으로 승객서비스
의 질을 향상시킨다는 관점에서 조속히 시행되어야 하며 앞으로 이러한 제도 개
선과 더불어 택시問題 解決에 필요한 방안 등을 다음과 같이 요약하여 제시될 수
있다. 이에 대한 더 정밀한 검토와 함께 앞에서 건의된 정책사항과 병행 실시 되

기를 요망한다.

- 택시 運營改善을 위한 臨時措置法 制定
- 택시 事業의 近代化 方案의 堅立
- 1일 24시간 營業體系의 構築
- 深夜 乘合택시制度의 導入
- 貸切 택시制度(HIRE TAXI)의 導入
- 計劃配車車輛運行制度의 導入
- 택시 福祉 센터의 建立
- 택시 技士 登錄 制度의 導入
- 택시 昇降場의 效率的 利用方案의 研究
- 障礙者 割引 制度의 檢討
- 領收證 自動 發行機 裝着
- 택시 쿠폰 發行
- 택시 카드제 導入
- 個人택시 組合의 活性化方案 研究
- 運輸勤勞者の 住宅供給擴大方案의 積極的 推進

參考文獻

교통신문사, 교통연감(1992년판)

Urban Mass Transportation Administration/U.S.DOT, Taxicab Innovations:
Services and Regulations (Washington, D.C.: UMTA/USDOT, 1980)

전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

서울특별시 택시운송사업조합, 택시업계의 실상과 개선대책, 1990

서울특별시 택시운송사업조합, 택시문제와 개선방향, 1992

서울특별시 택시운송사업조합, 택시업종관련세제의 문제점과 개선대책, 1992

서울특별시, 개인택시면허에 관한 지침, 1992

서울특별시, 개인택시 운송사업면허계획, 1992

사단법인 전국개인택시협회(일본), 숫자로본 개인택시, 1993

재단법인 운수경제연구센터, 하이어. 택시사업의 고도화에 관한 조사보고서, 1993

교통개발연구원, 택시정책토론회 발표자료, 1993. 5

교통개발연구원, 택시업종별 표본조사에 관한 연구, 1988

교통개발연구원, 택시운송업경영합리화방안에 관한 연구, 1987

사단법인 동경도개인택시협회, 개인택시사업자 연수자료, 1992

치안본부, 도로교통백서, 1990

이재림, "택시승차난 완화를 위한 규제정책 및 요금정책의 평가와 새로운 정책제안," 교통개발연구원, 월간교통정보, 1990.7 pp.16-25

교통개발연구원, "영국의 택시규제정책," 교통개발연구원, 월간교통정보, 1990.3 pp.94-103

附 錄

I 설문지 내용

II 토론회 요약

택시 이용객 실태조사

안녕하십니까?

본 설문조사는 서울시정개발연구원에서 날로 증가하는 개인택시 증차(192년 4,000대 증차)에 따른 현행 면허제도의 문제점을 파악하고, 그 개선책을 마련하여 보다 안전하고 편리하게 택시를 이용할 수 있도록 택시이용자의 의견을 조사하고 있는 것입니다. 여러분의 진지한 협조는 더 나은 택시정책수립의 귀중한 자료가 되오니 성심성의껏 응답하여 주시면 본 연구내용에 좋은 자료로 사용하겠습니다. 아울러 응답해 주신 자료는 무기명으로 처리되며 순수한 학문적인 연구목적 이외의 다른 용도로는 일체 사용하지 않을 것입니다.

감사합니다.

1. 귀하의 성별은 ? ① 남 ② 여

2. 귀하의 연령은 ?
 ① 20 - 24 ② 25 - 29 ③ 30 - 34 ④ 35 - 39 ⑤ 40 - 44세
 ⑥ 45 - 49 ⑦ 50 - 54 ⑧ 55 - 59 ⑨ 60세 이상

3. 귀하의 직업은 ?
 ① 사무직 ② 기술직 ③ 개인사업 ④ 공무원 ⑤ 학생
 ⑥ 주부 ⑦ 기타()

4. 귀하의 월평균 소득은 ?
 ① 40만원 이하 ② 40 - 60만원 ③ 60 - 80만원 ④ 80 - 100만원
 ⑤ 100만원 이상 ⑥ 무소득(용돈)

5. 귀하는 일주일에 택시를 몇번정도 이용하십니까 ?
 ① 이용안함 ② 1-2 ③ 3-4 ④ 5-6 ⑤ 7-8 ⑥ 9-10
 ⑦ 10번 이상

6. 주로 어떤 목적으로 택시를 이용하십니까 ?
 ① 출근(등교) ② 업무 ③ 쇼핑 ④ 귀가 ⑤ 여행 ⑥ 금한용무
 ⑦ 기타()
7. 어떤 이유로 택시를 이용하십니까 ? (두개 이상)
 ① 빠르다 ② 편리하다 ③ 일행이 있어서
 ④ 타고통수단에 의해 요금이 싸서 ⑤ 버스나 전철타기가 불편해서
 ⑥ 몸이 불편해서 ⑦ 습관적으로 ⑧ 다른 교통수단이 없어서
8. 주로 이용하는 시간은 ?
 ① 7-9 ② 9-17 ③ 17-20 ④ 20-24
9. 택시를 이용할 때 평균 몇분정도 기다리십니까 ?
 ① 즉시 ② 5분 이내 ③ 3-10분 ④ 10-20분 ⑤ 20-30분 ⑥ 30분이상
10. 택시에 대한 불만사항은 ?
 ① 차잡기가 힘들다 ② 승차거부 ③ 합승 ④ 기타
11. 현재 운행되고 있는 택시수는 총 64,640대이며 그중 개인택시가 40,005대 (61.9%)로서 '92년에도 4,000(개인택시)의 증차를 해왔습니다. 앞으로도 이 같은 추세가 계속 되어 한다고 생각 하십니까 ?
 ① 그렇다 ② 아니다(현상태 유지) ③ 현재보다 감소
12. 택시의 고급화, 중형화를 어떻게 생각하십니까 ?
 ① 현행보다 고급화, 중형화 시켜야 함 ② 현행택시를 유지 ③ 모르겠다
13. 현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본 방향은 ?
 ① 요금의 인상을 통한 수요조절정책과 서비스 개선
 ② 대폭적인 증차를 통한 공급 측면에서의 해소

14. 타 교통수단에 비하여 상대적으로 현행 택시요금은 어떻다고 생각하십니까 ?

현재 기본요금 : 2 Km당 900원
주행요금 : 381m당 100원
시간요금 : 92초당 100원

① 너무 비싸다 ② 비싼 편이다 ③ 적정하다 ④ 싸다 ⑤ 아주싸다

15. 다음과 같은 경우 귀하는 어느 경우를 선택하시겠습니까 ?

① 현행 요금하에서의 서비스인 택시
② 요금이 인상되었으나 서비스가 만족스러운 택시

16. 택시요금이 인상된다면 귀하는 어떤 교통수단을 이용하시겠습니까 ?

① 택시 ② 일반버스 ③ 좌석버스 ④ 지하철 ⑤ 승용차

17. 승차난, 합승, 승차거부 등 불편사항과 택시기사의 월급수준을 개선시키기 위해 요금이 인상된다면 귀하는 ?

① 현재(900원)의 수준만 이용하겠다. ② 1000원까지는 이용하겠다
③ 1000원 이상 이더라도 이용하겠다

18. 귀하는 택시이용에 개인택시, 회사택시 구분을 두어 이용하십니까 ?

① 개인택시 선호 ② 회사택시 선호 ③ 구분없다

19. 기 타 :

택시운전기사 대상설문

* 개인택시() * 회사택시()

1. 현재 운행되고 있는 택시수는 총 64,640대이며 그중 개인택시가 40,005대 (61.9%)로서 '92년에도 4,000대(개인택시)의 증차를 해왔습니다.

앞으로도 이같은 추세가 계속되어야 한다고 생각 하십니까 ?

① 그렇다 ② 아니다(현상태유지) ③ 현재보다 감소

2. 그럼 연간 몇대 정도의 증차가 타당하다고 생각하십니까 ?

① 4,000대 이상 ② 현재대로 3,000-4,000대 유지 ③ 1,000-3,000대
④ 1,000대 미만 ⑤ 증차 불필요 ⑥ 현재보다 오히려 감소

3. 현재 본인은 개인면허 자격을 위하여 준비중에 있습니까 ?(회사택시의 경우)

① 그렇다 ② 아니다

4. 현재 택시를 운전하신지 몇년째 이십니까 ?

()년

5. 본인이 개인면허 허가 자격이 된다면 응시할 생각이십니까 ?

① 물론이다 ② 잘 모르겠다 ③ 안 할것이다

6. 현재의 개인면허 자격요건이 타당하다고 생각하십니까 ?

① 적합하다 ② 그저 그렇다 ③ 시정되어야 한다

7. 자격 순위제를 개선해야 한다는데 대한 귀하의 의견은 ?

① 강화해야 한다 ② 완화해야 한다

8. 현재의 임금제도에 대한 귀하의 의견은 ?

- ① 그대로가 좋다
- ② 업적금을 줄이고 기본금을 높여야 한다
- ③ 기본금을 줄이고 업적금을 높여야 한다
- ④ 고정 월급제의 형태로 전환해야 한다
- ⑤ 완전 업적금제도로 전환하여야 한다

9. 택시의 고급화, 중형화를 어떻게 생각하십니까 ?

- ① 현행보다 고급화, 중형화 시켜야 함 ② 현행 택시를 유지 ③ 모르겠다

10. 현행 택시는 개인 및 회사에 있어 면허제로 운영되고 있습니다. 제도적 개선에 관한 귀하의 의견은 ?

- ① 기존 면허제도의 합리적 활용을 통한 요금조정 및 중차정책
- ② 회사택시는 면허제, 개인택시는 등록제로 전환(개인택시의 중차)
- ③ 회사택시는 등록제, 개인택시는 면허제
- ④ 회사 및 개인택시 모두 등록제로 전환하여 대폭적 택시중차 정책 실시
- ⑤ 택시중차 불필요
- ⑥ 잘 모르겠다

11. 현행 개인택시는 상당액수의 프리미엄이 붙어 양도, 양수가 되고 있습니다. 이의 해결책으로 어느것이 적합하다고 생각하십니까 ?

- ① 신규면허 개인택시의 양도, 양수금지(즉, 본인이 운전할수 없거나 운전하지않기를 희망하는 경우 국가에 반납)
- ② 신규면허는 물론 기존 개인택시도 양도, 양수 금지
- ③ 현행대로
- ④ 개인택시의 대량 중차로 프리미엄 요인을 제거
- ⑤ 잘 모르겠다

12. 현재 양수, 양도되고 있는 개인택시의 프리미엄은 대충 얼마정도 일것이라 생각되십니까 ?

()원

13. 현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본 방향은 ?

- ① 요금의 인상을 통한 수요조절정책과 서비스 개선
- ② 대폭적인 증차를 통한 공급 측면에서의 해소

14. 택시업계 노사분규의 근본원인이 어디에 있다고 보십니까 ?

- ① 현행 임금 제도(수준) ② 경영자의 경영관 미흡
- ③ 나쁜 근로조건 ④ 운전기사의 자질 문제

15. 택시운전직을 기피하는 이유가 무엇이라고 생각 하십니까 ?

- ① 열악한 근로조건() ② 낮은 임금() ③ 직업의식 부족()
- ④ 높은 노동량() ⑤ 기타()

16. 개인택시 위주의 증차면허가 회사택시 운영을 어렵게 한다고 생각하십니까 ?

- ① 그렇다() ② 잘모르겠다() ③ 그렇지 않다()

17. 귀하가 생각하는 개인택시 면허제도의 문제점은 무엇이라고 생각하십니까 ?

18. 현재의 개인택시 면허제도를 개선하기 위한 가장 좋은 방안을 무엇이라고 생각 하십니까 ?

19. 기 타 :

**개인택시 면허 제도개선방안에 관한
공개 토론회내용 요약**

개인택시 면허 제도개선방안에 관한 공개 토론회

- 일 시: 1993년 9월 23일 (목)
- 장 소: 서울시 새마을 교통회관 대회의장 3층 (송파구 잠실동 소재)
- 주 최: 서울시정개발연구원
- 후 원: 서울시
- 토론회 일정
 - 13:00-14:00 : 참 가 자 등 록
 - 14:00-14:10 : 사 회 자 개 회 선 언 이인원 (홍익대학교 교수)
 - 14:10-14:20 : 인 사 말 씀 최상철 (서울시정개발연구원장)
 - 14:20-15:00 : 주 제 발 표 황기연 (서울시정개발연구원 책임연구원)
 - 15:00-18:00 : 토 론
 - 김광식 (성균관대 교수)
 - 원제무 (서울시립대 교수)
 - 이승일 (교통부 도시교통국장)
 - 제타룡 (서울시 교통관리사업소장)
 - 장상준 (서울 개인택시조합 이사장)
 - 박복규 (서울택시운송사업조합 이사장)
 - 장석영 (서울신문사 논설위원)
 - 이양일 ('93 면허대기자 대표)
 - 18:00 폐 회

개인택시 면허 제도개선방안에 관한 공개 토론회내용 요약

- 개회사 -

최상철 (시정개발연구원 원장) :

바쁘신중에도 오늘 공개 토론회에 참석하여 주신 토론자 여러분, 서울시 택시 관계자 여러분, 그리고 본 토론회를 물심양면으로 후원해주신 서울특별시 관계자 여러분께 연구원을 대신하여 심심한 감사의 말씀을 올립니다. 서울시의 택시는 시민의 발로서 그 역할을 충실히 수행해 왔습니다. 그러나 경제 발전과 소득 증대에 따라 통행수요가 증가 하였고 급기야는 대중교통수단화되어 그 본래의 고급 교통수단으로서의 기능을 수행하지 못하고 있습니다. 그리고, 자가용 통행급증으로 인한 도시교통여건의 악화는 택시 운수업계에 지대한 영향을 미쳤었고, 택시 운전자의 열악한 근로조건은 택시 운영에 대한 불만을 고조시켜 왔습니다. 이와 같은 문제점을 해소하여 택시 본래의 기능을 회복하고 편안한 택시 서비스를 제공할 수 있도록 택시 면허의 제도적인 개선이 필요한 실정입니다.

이에 서울시정개발연구원에서는 개인 택시의 현재 상황을 점검하여, 기존 면허 제도의 문제점을 분석하였으며, 개인 택시 면허제도의 개선방안을 도출하였습니다. 이를 오늘 발표하고자 합니다. 택시가 고급 교통수단으로서 본래의 기능을 회복하고 개인 택시사업의 건전한 발전이 이루어질 수 있도록 널리 의견을 구하고자 하오니 적극 참여하시어 고견을 주시기 부탁드립니다.

오늘 이자리를 통하여 개인 택시 면허제도의 모든 문제를 동시에 해결할수 있는 것은 결코 아닙니다. 우리 서울시가 당면하고 있는 서울시 개인택시 면허제도에 관한 그 동안의 논의를 종합하고 오늘 토론회에 주신 고견을 참고하여 발전적인 방향을 모색코자 하는 것입니다.

다시한번 본 공개토론회를 가능케한 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

- 토론회 -

이 인원 (홍익대학교 도시공학과 교수):

안녕하십니까? 오늘 모처럼 활성화된 토론회 자리에서 사회를 맞게 되어 여러 가지로 감개무량합니다. 오늘 토론에서 좋은 의견이 많이 제시되기 위해서는 우리모두 균형된 감각을 가지고 토론회를 진행해야 되지 않나 생각합니다.

연구의 발표에 앞서 여러분의 이해를 돕기위해 본 연구에 대한 배경설명을 간단히 하겠습니다. 그동안 서울시의 개인택시 증차는 년평균으로 계산해 볼때 비교적 일정한 범주속에서 이루어져왔다고 생각합니다. 아울러 작년의 면허발급대수 4400대가 너무 많아 향후 증차에도 영향을 줄것으로 생각되며, 앞으로도 면허발급대수의 자동조절정책이 계속해서 주요 이슈가 되지 않을까 생각합니다.

이와같은 문제와는 별도로 서울시는 지금 지하철을 의욕적으로 건설하고 있습니다. 그러나 이것이 지금 문제시 되고 있는 것은 택시업계의 불황을 가져오는 것이 아닌가 생각합니다. 앞으로 2기 지하철이 완공되면 택시업계의 경영악화가 다시 재연되지 않을까 하는것이 저와 여러분의 우려입니다. 지금 일반 시민들은 택시타기가 상당히 어렵습니다. 그래서 승차난의 해결과 실차율 70%를 달성키 위해서 가급적 개인택시 위주의 증차정책을 하겠다는 것이 지금 서울시에서 논의되고 있는 2가지 견해라 하겠습니다.

이런 양론적 시각에 직면하여 보다 근본적 해결방안을 모색하여온 것이 그동안 서울시 당국에서 처한 입장이라 하겠습니다.

앞으로 택시수요는 질적, 양적으로 변화할 것이므로 변화를 미리 예측하는 것은 중요한 작업입니다. 또한 택시를 고급교통수단으로 도모하기 위한 연구도 보다 근본적이고 중장기적으로 시행되어야 하며, 이러한 과정을 통하여 개인택시면허 대기자들을 위한 근본적인 개선안이 제시되어야 하겠습니다.

따라서 본 연구도 이러한 맥락에서 금년에 몇대를 증차할 것인가 하는 단기적인 미봉책을 지양하고 중장기적으로 2-3년 예고기간을 두고 시행할 제도에 관한 것입니다. 그러므로 따뜻한 마음으로 그리고 냉철한 지성을 가지고 의견을 제시해 주시면, 그것이 바로 2년후에 연구결과로 수렴되어 여러분을 위한 제도가 될 것으로 생각합니다.

아울러 공개토론회를 개최해 여러가지 안을 수렴해 가고자 하는 서울시의 의지와 민주행정에 격려의 박수를 보내며, 이제까지의 사무실에서 이루어진 택시행정의 미숙이 오늘 이렇게 많은 여러분들을 이자리에 오시게 하지 않았나 생각하면서 자신있게 토론회를 개최한 서울시 당국에 격려를 드리고 싶습니다.

그럼 지금부터 황기연박사의 발표가 있겠습니다.

이 양일 (면허대기자 대표) :

서울시와 시정개발연구원에서 우리 개인택시 면허제도에 관한 토론회를 마련해 주신것에 대해서 진심으로 감사의 말씀을 드리겠습니다. 우선, 매년 3월달이면 공급하던 개인택시 면허를 서울시가 아무런 준비없이 있다가 우리 면허대기자들의 민원으로 인해서 뒤늦게 발표를 한것에 대해서 몇가지 문제점이 있다고 생각되어 관계기관에게 정책연구건의를 했습니다. 그것을 요약해 보면 다음과 같습니다.

- 회사택시에 대한 처우개선
- 개인택시 공급대수 사전예시(3-5년까지)
- 자격기준 강화는 점진적으로 시행
- 당정합의 내용대로 시행
- 개인택시 면허발급 우선순위 지속적 시행
- 3년 무사고자에 대한 혜택 유지

서울시가 지난 22년동안 개인택시면허 발급우선순위를 큰 변동없이 시행해 오

던것을 대도시 교통난의 완화대책으로 개인택시공급을 줄여야 한다는것은 현실적으로 타당하지 않습니다.

이러한 견지에서 개인택시 면허는 93년도에 대량 공급한다 할지라도 오히려 교통여건에 큰 차질을 주지 않는다고 하는 사실을 주장하고 싶고, 면허공급을 강화한다면 기존 대상자들의 반발이 예상된다고 말씀드리겠습니다.

사실상 자가용 급증으로 교통난에 문제가 있는것이지 개인택시는 앞으로 시장경제원리에 의해서 경쟁을 하는것이 바람직하지 않겠는가 하는것이 본인의 소견입니다.

원 제무 (시립대 도시공학과 교수) :

그동안 정부의 택시정책에 관한한 무대책으로 일관해온 느낌을 지울수가 없으며, 어떻게 택시 정책을 이끌어 갈것인가에 관한 정책목표가 전혀 수립되지 않고 불투명했으며, 장관이 바뀔때마다 일관성 없이 갈팡질팡 해온것이 사실입니다.

지금까지 연구원에서 연구해온 요제중 가장 커다란것을 말씀드리면 2년후의 예고기간을 두고 자격을 갖춘 기사들에 한해서 무제한으로 면허를 자유화 하겠다는 것이 요지인듯한데 이점에 대해서 제의견을 말씀드리겠습니다. 저는 제한적 자율화란 용어를 정의해 봤는데, 이런 제한적 자율화가 되어야 하는 당위성을 2가지 측면에서 말씀드리겠습니다. 하나는 신정부의 이념이고, 둘째는 소비자 위주의 서비스 정책입니다. 이것은 택시시장에 갑작스런 공급대수가 많아짐에 따라서 오는 택시시장뿐만 아니라 교통시장 전반에 걸친 피해내지는 부작용, 부정적인 효과가 있어서는 안되겠다, 그래서 점진적인 개방화, 자율화가 필요하지 않는가 이렇게 보여집니다.

다음으로 두번째 대목으로 이제는 택시서비스에도 격이 있어야 됩니다. 서비스의 차별화가 필요하다고 보여지고, 그 시기가 왔다고 생각합니다.

이런 두가지 측면에서 말씀드릴때, 지금 택시기사들께 고통을 분담하라 하는데

더이상 고통을 분담할게 없습니다. 한예로 물가정책으로 택시요금을 묶어두는 나라는 세계에서 우리나라밖에 없습니다. 그러나 이렇게 할 필요가 전혀 없습니다. 시장 자율질서에 맡겨봐도 얼마든지 잘 운영됩니다. 그러니까 이러한 점진적인 자율화를 하게되면 무언가 해결책이 도출되어 여러가지 긍정적인 측면에서 택시시장에 효과를 줄 수 있을 것으로 기대하여 이만 줄이겠습니다.

박 복규 (택시운송사업조합이사장) :

그동안 이와 같은 공개토론회가 많이 있었으나 그 결과를 한 번도 실천해본일이 없었다는데 아쉬움을 갖습니다.

우리나라의 경우 법인택시 운전자들에겐 희망이 없고 있어봐야 문제가 더해가기만하니 개인택시라도 해야겠다는 절대적인 희망때문에 여러분들이 오늘 여기에 모이신 것입니다. 이러한 것들의 결정권은 모두 정부가 쥐고있고 법인택시의 사업자는 관리능력밖에 갖고 있지 않다는 점등을 들때 법인택시의 개선을 하지 않으면 택시업계의 몰락이 올 수 밖에 없다는 것은 저도 동감하는 바입니다.

개인택시 제도의 본래 목적이 퇴색되어 졌다는 점을 우선 지적하고, 또 어떠한 대책도 없이 면허요구를 한다고 해서 계속적으로 허가한다면 여러분들도 후일 저와 똑같은 주장을 할 것입니다.

아울러 서울시의 행정이 바뀔때마다 택시면허기준이 바뀌니 그에 따른 수요, 공급정책이 없다는 비판을 들어 마땅하리라고 생각하면서 지금부터라도 서울시는 택시의 확실한 공급기준을 밝혀야 하고 택시과잉공급에 대한 대책을 마련해야 할 것입니다. 결론적으로 개인택시 신규면허를 전면 중단하고 소수의 엄선으로 97년 이후에 택시분담율 5%수준으로 감소하고 현재 과잉공급된 대수를 지금보다 축소, 조정하는 중장기대책을 세울것을 건의합니다.

제타룡 (교통관리사업소장) :

지금 개인택시 면허를 개방할것인가 그렇지 않으면 제한할것인가 하는것이 큰 흐름의 맥인 것입니다.

일부 학자간에는 완전 자유화하여 시장경제하에서 운영되게 하자는 주장도 있습니다. 그러나 모든 경제원리에는 균형이 있습니다. 수요와 공급의 균형점이 있듯이 택시의 여건에 대해서도 수요와 공급이 조절되는 것입니다. 앞으로 대중교통 분담율이 서울시 인구를 2000년대는 75%, 96년도는 50%정도 흡수해가면 교통인구의 패턴이 바뀝니다. 대체의 전망은 택시이용자는 줄어든다는 것입니다. 그러나 한편에선 소득이 높아지니까 택시이용자도 늘어난 것이라는 것입니다.

이런것을 종합해 볼 때 자격을 제한해서 택시의 수요, 공급의 균형을 맞춰나가자는 논리의 제기는 타당하다고 생각 됩니다.

이제까지의 의견을 볼 때 택시공급을 무제한으로 할 수 없는 환경에 와 있다는 것을 여러분들이 이해하시고 연구원에서 합리적으로 만들어 갈것으로 기대를 하시기바랍니다. 그리고 앞으로는 뭔가 개선되겠구나하는 기대와 현재의 환경에 맞게 제한될 수 밖에 없는 처지를 이해하시고 지혜를 모아 여러분에게 이득이 갈 수 있도록 건의할 것이 있으면 건의하여 주시기 바랍니다.

김 덕호 (교통부 택시계장)

먼저 앞으로 택시를 어떻게 공급할 것인가하는 문제에 대하여 간단히 말씀드리겠습니다. 사실 서울의 택시수는 상당히 많을것입니다. 그러나 분담율과 실차율을 볼때 서울에는 대수도 많으며 실차율은 77%에 가깝습니다. 그러나 동경이나 런던이나 뉴욕같은 곳은 50%수준에 머무르고 있습니다. 이것은 서울의 경우 택시대수는 많으나 택시의 수송능력은 훨씬 크다는 것입니다. 그럼 왜 이렇게 서울은 택시가 많으나 하는 것은 단적으로 일반 대중교통이 충분히 확보되어 있지 않고 또한 이용에도 불편함이 따르기 때문인것입니다. 결국 택시의 증가는 단기적으로

이런 문제들을 해결하는 최선의 방법일 것입니다. 아울러 택시의 증가가 계속될 경우 장기적으로는 회사택시와 개인택시가 경쟁관계에 놓이게 될 것입니다. 이렇게 될 때 개인택시와 회사택시가 자율적으로 조정될것이므로 어느 한때에 물리적으로 규제를 하는 것은 옳지 않다고 생각합니다.

결론적으로는 장기적으로 택시의 기능이 정상화되고 또 서비스질도 높아질때 까지 당분간은 개인택시 위주로 증차를 하여 택시의 기능을 회복해야 되지 않겠나 생각합니다.

장상준 (개인택시조합이사장) :

개인택시와 회사택시가 한평남짓한 공간에서 하루종일 고뇌를 겪어야 하는것은 여러분이나 저나 똑같은 현실입니다.

그러나 굳이 다른 점은 우리 40,500명은 이미 개인택시 사업자가 됐고 여러분은 앞으로 될사람 이라는 것입니다. 약간의 입장이 다르다는 것뿐입니다. 그러나 이런것을 문제삼기보다는 우리 택시공통의 문제인 요금의 현실화를 주장하고 싶습니다만 이것 역시 여러분의 관심밖인 것입니다. 여기 대기자들은 오직 내일 개인택시 면허를 몇대 주겠다 하는 것일 것입니다. 그래서 저는 개인택시 면허제도에 대하여 입장을 바꿔놓고 몇 말씀 드릴까 합니다. 먼저 현재의 개인택시 문제 해결을 위해서는 종전의 증차위주의 정책에서 벗어나 다만 면허대기자의 배려 차원에서만 면허발급을 해주고 점차적으로 신규 면허는 강화되어야 되겠다 하는 것입니다. 그래서 시장경제의 체제하에서 조절되는 것이 바람직하다고 하겠습니다.

이와는 별도로 요금의 현실화 측면에서 요금을 불가연동제로 올려야 합니다. 이것은 개인택시나 일반택시 모두의 문제로 이와같은 문제를 해결하는 것이 우선입니다. 개인택시와 회사택시가 수입이 똑 같으면 왜 싸우겠습니까. 처우가 동등해질때 이런 문제는 해결될 것입니다.

마지막으로 이제 우리는 택시본래의 기능인 고급교통수단으로서 택시다운 택

시를 만들어야 됩니다. 앞으로 우리 택시가 거리의 천덕꾸러기가 아닌 시민의 사랑받는 교통수단으로 정착이 되어가지고 택시업계가 활성화되고 시민여러분께 진심어린 서비스를 할 수 있게끔 요금을 현실화 하고 처우개선을 해달라는 의미에서 여러분들이 다같이 격려의 박수를 보냅니다. 또한 여러분과 제가 다 같은 동지의식으로 도와가면서 살아가기를 바랍니다.

김 광식 (성균관대 행정학과 교수) :

사실 택시에 관한 공청회나 토론회를 하면 상당히 조심스러운게 많습니다. 왜냐하면 정책이나 어떤 대안을 제시할때 일방의 입장만 말한다는 것은 왜곡된 정책을 수립할때가 많기 때문입니다. 제가 오늘 말씀드리려고 하는 것은 시민의 한 사람으로서 말씀드릴까 합니다.

이제까지의 개인택시 면허는 정부의 일관성 부족에서 기인한 것으로 보여집니다. 작년의 경우 4400대라는 많은 면허를 허가해주다보니 올해엔 몇대를 허가해야할지 아마 정책을 담당하는 사람은 상당히 당황할 것입니다. 그래서 오늘 같은 이런 연구를 해서 앞으로는 좀 더 일관성있고 체계적인 면허대수를 정하자는 것입니다.

저는 앞의 제한적 자율화와 덧붙여 점진적인 개선책 마련이 시급하다고 생각합니다. 사실 여러 학자들간에도 의견이 분분합니다. 꼭 7만대가 아니라 신축적으로 운영되어야 한다고 하는것이 저의 의견입니다. 앞으로 정책방향도 급작스럽게 제도를 바꾸는 태도는 바뀌어야 할 것입니다. 그래서 저의 주장은 이렇습니다. 이제까지의 복잡한 면허 자격기준을 단순화하자, 그래서 이 연구에서는 3순위 6개항을 제시한것 같습니다. 순위간의 문제가 심각하다고 생각됩니다.

개인택시에 대한 제도도 이번기회에 양도, 양수등에 대해 많은 연구가 있어야 합니다. 장래의 교통여건에 관한 많은 보고서가 나와 있는데 여기서 2001년에는 택시 분담률이 6%로 166만7천명이 이용할것으로 보여 앞으로의 택시 분담율은 낮

아저 간다고 봅니다.

택시 문제에 있어서 택시 당사자는 택시운전자, 정부, 시민등이 서로 연계되어 있다고 볼수있는데 여기에 택시의 전반적인 정책방안은 시장자유화에 영국, 미국 등의 규제완화정책이 전적으로 맡기는 것이 좋다고 보며 개선방안을 나름대로 제시해보면 다음과 같습니다. 첫째, 택시 공급대수를 신축적으로 정하는 것이 좋다고 생각합니다. 둘째, 택시 면허기준은 택시업에 오래 종사한 무사고 운전자에게 우선권이 주어져야 하는 측면에서 특혜, 특례조항이 간소화되어야 합니다. 셋째, 양도 양수문제도 이번기회에 검토해야 한다고 보며 양도, 양수에 대한 문제도 구체화되어 면허갱신때 이문제도 함께 논의되어야 합니다. 넷째, 정부정책의 일관성 문제인데 대기자들이 사전에 미리 면허공급가능대수를 예상할수 있게 하여야 합니다. 다섯째, 장기적인 택시정책방안은 택시의 고급화이므로 택시요금등 교통요금에 대한 물가연동화법과 관련되어 개선되어야 합니다. 마지막으로 택시 회사운영에 대한 문제인데 경영 및 노사관리차원의 개선이 필요하므로 정부와 택시회사담당자들의 공통적인 개선노력이 필요합니다.

이 인원 (홍익 대학교 도시공학과 교수) :

택시정책에 대해 좋은 지적이 많으셨는데 시정개발연구원의 연구에 구체적인 지도편달 부탁드립니다.

장석영 (서울신문 논설위원) :

우선 토론회 자체의 문제로 과거 몇년전부터 같은 내용으로 유사한 토론회가 열리고 있는것이 아닌가 하는 생각이 듭니다.

현재의 교통문제는 매우 심각한 실정입니다. 그 원인은 대중교통수단의 부족으로 볼 수 있는데 그간의 2기 지하철 건설, 1000일 계획등 정부의 계획이 화려하지만 정부의 행정이 장기적인 시설측면의 예측을 고려치 않은 전시행정이 아닌가

합니다.

우선 기본적인 나의 입장은 택시의 공급은 늘려야 한다고 봅니다. 그이유는 교통혼잡문제가 우려된다고는 하나 택시의 증가보다는 자가용승용차의 증가에 그 원인이 있다고 보며, 합승,불친절등의 문제는 요금 현실화로 극복된다고 생각합니다. 또, 버스전용차선에 다인승차량인 택시도 운행할 하도록 하여 대중교통수단으로서의 역할을 할수 있도록 해야하며, 국민의식을 개혁 카풀등을 확대하도록 하여야 합니다.

둘째, 반면에 무작정 택시의 공급을 시장기능에 맡길 경우에는 사실 택시시장이 공멸할 가능성이 있습니다. 그러나 이것은 우리시민의 서비스 측면에서는 바람직한 현상으로 보입니다. 따라서 요금인상과 택시공급을 증대하는 동시에 택시의 불법행위 단속이 선행되어야 합니다.

세째, 회사택시의 운전자 구독문제인데, 이것은 요금현실화, 회사택시의 경영개선등을 도모한다면 운전자들이 개인택시보다 오히려 회사택시로 모일것으로 예상됩니다. 또, 운전자가 개인택시로 물리는 이유중 하나가 택시의 프리미엄 때문으로 이를 없애기 위해서 일정 자격자에게 무제한 개인택시를 공급하는 것인데 이것은 현실상 문제점이 있으므로 이것의 정부보완 방안으로 사전예시제의 도입이 절실하다고 봅니다. 더불어, 택시의 고급화와 더불어 적절히 택시를 이용하는 성숙된 시민의식이 요구됩니다.

이 인원 (홍익대 도시공학과 교수) : 혼잡, 요금, 중차, 버스전용차선의 개선문제, 법인택시의 경영개선 문제, 개인택시의 프리미엄문제등 종합적으로 좋은 결론을 지어 주셨습니다. 이것으로 지정 토론자의 토론은 모두 마치기로 하고 일곱분의 방청객의 토론을 듣겠습니다. 면허대기자 3분, 법인 택시 1분, 택시연구소소장님 1분, 택시운전자 1분께서 순서에 따라 의견을 제시해 주시기바랍니다.

김 귀열 (면허 대기자) :

저는 진양상운에 근무하는 김 귀열입니다.

사회자께서 택시승차거부를 당하셨다고 했는데 이점 죄송합니다. 우리도 교통 법규위반, 승차거부, 합승등을 하면 상여금 박탈, 면허정지등을 당하는데 이러한 행위는 열악한 환경에서는 피치 못할 사정입니다 이해바랍니다.

현재 우리가 참석한 택시 토론회는 시기상 너무 늦었다고 보며 이시점에서는 개인택시면허를 공급받았어야 하는 시점이라고 봅니다. 55만원의 회사택시 저임금으로 지금까지 기다린것은 개인택시면허만을 바라고 지내것으로 면허공급의 사전예고 제도의 도입은 대기자에게 절실합니다.

개인택시 면허발급의 제도적인 문제중 자격요건에 관한 사항은 근속 7년에 무사고 3년으로 완화하여야 하며, 택시회사의 도급,지입제등의 불법경영은 개선되어야 합니다.

유 일현 (회사 택시사장) :

경영자들은 운전자들의 개인택시면허 획득을 희망하며 또한 택시회사의 경영개선을 위해 노력하고 있습니다. 그러나 계획없는 택시의 공급정책은 택시업계의 공멸을 자초할 것입니다. 이같은 무제한 증차는 고려되어야하며, 사전예고제가 마련되어야 합니다. 더불어 회사택시를 정부에서 적극 지원해야 하며, 몇년째 제자리인 택시요금의 현실화가 시급히 요구됩니다. 개인택시 면허공급은 장기근속하고 무사고인 극히 일부의 명예운전자에게 인센티브로 공급하고 외국처럼 친족에게만 면허상속을 허용하여야 합니다.

한 승수 (면허 대기자) : 진정실업에 85년 입사한 운전자입니다. 88-91년까지는 전체 30%이상의 무제한 증차가 되었으나 회사택시의 운영은 지입제, 도급제 차고지 부족등으로 악화되는 상황임에도 불구하고 정부가 행한 회사택시의 증차

는 부당한 처사라고 생각합니다.

김 연규 (회사 택시사장) :

택시문제의 제도적인 측면에서의 해결방안에 대해서 이야기 하겠습니다. 지금까지의 정책은 개인택시증차로 택시문제를 해결하려고 하였으나 택시문제는 해결되지 않았습니다. 합승, 승차거부, 교통위반등의 택시문제의 해결은 택시요금 인상에 있다고 하겠으며 더불어 수도권 교통문제해결을 위해서 승용차의 차고지 확보제도가 우선되어야 한다고 봅니다.

최 남규 (면허 대기자) :

25년간의 운전한 경험을 바탕으로 시당국 및, 운전자 회사택시법인, 시민 모두가 도움이 되는 합리적인 대안을 제시하고자 합니다. 먼저 토론회가 시민의 의견 수렴과정을 포함시키지 못한점 유감입니다. 첫째, 개인택시공급을 대폭확대 해야 합니다.

둘째, 시당국은 시민의 입장에서 교통행정을 전개해야 합니다.

마지막으로 개인택시 미등록자의 불만과 희망사항을 세가지로 말씀드리겠습니다.

우선, 택시에 대한 무분별한 단속을 자제해달라는 것입니다.

둘째, 승객의 택시를 승차하기위한 대기시간이 너무 길다는 것입니다.

셋째, 운전기사보다는 승객의 합승요구행위가 더 심합니다.

네째, 승객들의 탑승을 위한 변칙요금 행위가 더 빈발합니다.

다섯째, 시민의 가족 나들이에 택시타기가 힘듭니다.

여섯째, 택시의 승차난이 심하므로 시민의 서비스에 대한 불만사항이 나타나는 것으로 생각되므로 택시공급을 늘려야 합니다.

다음 택시제도에 관한 건의사항은 다음과 같습니다.

먼저, 회사택시의 근무조건, 특히 임금을 개선해야 합니다.

둘째, 택시운전자의 거주지에 따른 면허발급 자격요건제한은 재검토해주시 바랍니다.

최 경수 (택시문제 연구소) :

저는 8년동안 택시기사로 근무한 현장경험을 통해 택시문제에 대해 연구하고 있습니다. 나름대로 판단하건대 과거동안 택시문제가 개선되어 온것은 모범택시의 등장이 아닌가 합니다.

저 나름대로의 택시개선방안에 대해서 말씀드리고자 합니다. 먼저, 택시문제는 정부의 정책의지를 필요로하는데 지금까지의 사업주 위주의 정책에서 전환해야하며 우리 택시기사는 혼잡한 현재의 교통여건하에서 대중교통수단으로서 택시가 교통여건이 개선 될것으로보이는 앞으로 5년동안은 국민에게 봉사해야한다고 생각합니다.

둘째, 승차난, 승차거부 해결을 위해 개인택시공급을 늘려야 합니다.

세째, 대중교통수단이 완비된 후에 요금인상을 검토해야 합니다.

네째, 택시면허의 자격요건중 거주지까지 문제로 삼고 있는데 이보다는 사업장 위주로 개선해야 합니다.

이 강운 (면허 대기자) :

근속 위주의 개인택시 정책을 위주로 했기 때문에 회사택시는 지금까지 많은 이익을 보아 왔습니다. 또 근속위주정책과 회사택시의 지.도급제도로 택시운전기사들의 근로조건은 열악한 상태입니다.

또, 개인택시 면허발급의 예고제가 선행되지 못하였고, 서울시와 교통부간에도 택시의 정책 방향에도 혼선을 빚는등 문제가 발생하고 있습니다. 양도, 양수문제에 있어서도 개인택시요건과 동등하게 제도를 개선해야 합니다. 회사택시의 경영

개선으로 장기근속을 이용한 지도급제를 없애고 완전월급제를 보장해야 합니다.

마지막으로 회사택시의 운휴차량분을 개인택시로 전환해야 하며 개인택시 양도, 양수자격을 일반택시대상자와 같게 하거나 장기적으로 개인택시 면허의 양도, 양수를 금지하는 방향으로 정책을 펴나가야 합니다.

이 인원 (홍익대학교 도시공학과 교수) :

이자리에서 좋은 내용이 많이 나왔는데 오늘 토론된 내용을 요약해 보면 다음과 같습니다.

첫째, 과잉 택시공급대책은 무엇인가에 대한 의문인데 이것은 계속 연구 해결해야 할 것으로 생각합니다.

둘째, 택시의 요금을 현실화하자는 것입니다.

세째, 회사택시운전자의 복지후생문제를 개선하여 운전자의 근로여건을 향상시켜야 한다는 것입니다.

네째, 행정적인 문제로 관련 세법상의 문제가 많으니 관련법의 과감한 개정이 필요하다는 것입니다.

다섯째, 개인택시 면허발급 및 순위조정은 충분한 예고기간(약3년)을 두고 집행해야 한다는 것입니다.

여섯째, 택시업계가 정상화 될때까지는 택시중차를 계속하여야 한다는 것입니다.

일곱째, 택시의 중차를 시장기능에 맡기도록 하자는 의견입니다.

마지막으로 기타의견이 많이 나왔는데 우선 개인택시에 적당한 프리미엄이 붙도록 하자는 의견과 버스전용차선제에 택시도 운행하도록 하자는 의견인데 이같은 의견들에 대해 시정개발연구원에서 충분히 검토하여 연구에 반영시키도록 하겠습니다.

오늘 토론회에서 논의된 각계각층의 의견 및 서울시 가로소통문제에 대해서도

소홀함이 없도록 면밀히 연구 검토 종합하여 새정부의 민주화 행정에 걸맞는 택
시행정이 되도록 하겠습니다.