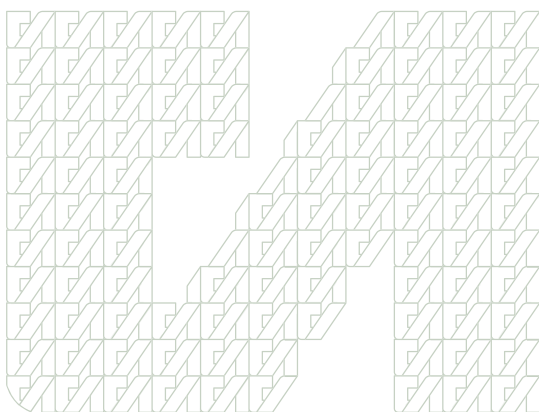


대전시 택시운송사업 발전을 위한 정책방안

Policy for Strengthening Taxi Competitiveness in Daejeon

이정범



기본연구 2019-07

대전시 택시운송사업 발전을 위한 정책방안

Policy for Strengthening Taxi Competitiveness in Daejeon

이 정 범

연구책임

• 이정범 / 도시기반연구실 책임연구위원

기본연구 2019-07

대전시 택시운송사업 발전을 위한 정책방안

발행인 박 재 목

발행일 2019년 11월

발행처 대전세종연구원

34863 대전광역시 중구 중앙로 85(선화동)

전화: 042-530-0000 팩스: 042-530-3528

홈페이지 : <http://www.dsi.re.kr>

인쇄: 중부인쇄기획 TEL 042-253-7537 FAX 042-253-7538

이 보고서의 내용은 연구책임자의 견해로서 대전광역시와 세종특별자치시의 정책적
입장과는 다를 수 있습니다.

출처를 밝히는 한 자유로이 인용할 수 있으나 무단 전재나 복제는 금합니다.

요약 및 정책건의

■ 연구 배경과 연구 목적

- 전국적으로 대부분의 대도시에서 택시는 공급과잉 상태이며, 이로 인해 택시 운송종사자의 수익성은 떨어지고 있으며, 열악한 택시운송사업은 서비스의 질 저하로 이어져 택시 이용자의 불만으로 이어지는 악순환이 계속되고 있음
 - 또한, 최근 공유경제가 확산되면서 플랫폼 사업자가 공유차량과 연계한 새로운 모빌리티 서비스가 확산에 따른 운송종사자의 위기의식이 심각해지고 있음
- 국토교통부에서는 2019년 7월 17일 플랫폼 택시, 일반택시 월급제 도입 등의 내용을 담은 「혁신성장 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 발표함
 - 이와 같이 변화하는 택시 생태계에 적절히 대응하기 위하여 대전시 택시의 경영난 해소와 서비스 정상화를 위한 정책 방안을 찾아 보다 안전하고 고급화된 택시공급을 위한 다양한 방안 마련을 위한 연구를 수행할 필요가 있음
 - 또한, 택시 이용자가 안전하고 편리한 택시 서비스를 받을 수 있도록 대책마련이 필요한 시점임
- 본 연구에서는 현재 변화하고 있는 빠르게 변화하고 있는 택시업계의 혁신적 성장과 상생발전을 위한 개선방안을 제시하였음

■ 연구결과

□ 규제 혁신형 플랫폼 택시를 제도화할 필요가 있음

- 대중교통 활성화 정책에 따른 택시 이용자의 감소와 카풀, 카셰어링, 대리 운전 등 다양한 대체 교통수단이 증가하면서 택시의 수요는 감소하고 있음
- 교통서비스의 다양화로 택시 이외에도 이용자들이 통행거리와 목적에 따라 다양한 교통수단을 선택할 수 있음
- 플랫폼 사업자가 기존의 택시와 결합하거나 새로운 운송사업을 실시하여 차종을 다양화하고, 탄력적 요금 적용을 통한 수익성 확보
- 가맹사업을 통해 운영비 절감비용을 이용하여 택시기사에 대한 인센티브 제공 등의 다양한 정책 활용이 가능함

□ 효율적 관리를 통해 택시 경쟁력을 강화할 필요가 있음

- 대부분의 주요 대도시에서 발생하고 있는 과잉공급 문제를 해결하기 위하여 수요에 맞는 택시 총량 개선 필요
- 근로자의 안정적 임금체계 마련 필요

□ 국민의 요구에 맞는 서비스를 제공할 필요가 있음

- 안심택시 도입으로 인한 승객 안전 확보
- 요금의 규제를 풀어 서비스를 다양화하여 맞춤형 서비스 제공
- 플랫폼 업체와 가맹사업을 통한 제휴를 통해 콜 센터의 기능 강화 필요
- 지속적인 모니터링을 통해 택시 서비스평가를 함으로써 택시의 운전 행태, 대시민 서비스, 차량청결 상태 등을 모니터링 할 필요가 있음

■ 정책건의

□ 택시시스템 개선

- 다양한 모빌리티 서비스와 연계된 새로운 운송사업제도 마련을 위한 플랫폼 사업제도 마련
 - 전 세계적으로 이동을 원하는 소비자와 이동서비스를 제공하는 사업자를 실시간으로 연결하는 카헤일링 서비스가 출현하면서, 플랫폼 시장이 택시 업계와 손을 잡은 플랫폼 택시가 출현하였음
 - 교통서비스의 다양화로 택시 이외에도 이용자들이 통행거리와 목적에 따라 다양한 교통수단을 선택할 수 있음
 - 혁신서비스를 통하여 플랫폼 사업자는 다양한 차종과 유연한 요금체계를 이용하여 보다 나은 서비스를 제공하고 기존 택시 업계 종사자에게는 다양한 복지혜택이 가는 Win-Win 전략 마련
 - 카카오 T의 경우 택시기사들의 운행 효율성 개선을 통해 소득을 증대시키고, 인공지능 등 각종 첨단기술을 배차 프로세스에 반영하여 업무 환경을 개선시키며 출퇴근과 심야시간에 택시 수요공급 불균형이라는 구조적인 문제를 해결하기 위한 대안 및 택시기사들의 운행여건 개선 및 편의를 제고를 위해 노력중임

□ 효율적인 관리체계를 통한 택시산업 경쟁력 강화

1) 택시 총량 재산정 및 감차재원 마련 필요

- 조사방법의 개선
 - 조사시기를 3개월(1~3월)중 2개월 자료를 이용하도록 되어있었으나 관광성수기 등의 특수여건의 반영이 미흡한 문제점이 있었음. 이를 개선하기 위하여 조사 시기를 6개월(1~6월) 중 3개월 이상의 택시미터

자료를 활용하도록 하였음

- 표본율은 기존의 면허대수 비율에서 법인과 개인을 동등하게 50%씩 표본선정을 하도록 하였음
- 이러한 총량산정방식은 교통전문가, 업계 노조 및 사업가 대표, 공무원 등의 참여를 통한 계산과정의 적정성 등을 협의 할 필요가 있음
- 또한, 총량 산정결과에 따른 감차계획은 결국 현실적으로 면허권을 매입하여 폐기하는 방법밖에 없으나 이에 대한 자원마련 방안이 쉽지 않음
 - 따라서, 감차계획 만큼 실현할 수 있는 감차자원조달 방안 마련이 같이 수반 될 필요가 있음

2) 법인택시 월급제 정착 필요

- 안정된 월급제가 아닌 사납금 제도는 운수종사자의 열악한 처우로 인하여 택시의 불친절, 승차거부 등의 고질적 문제의 가장 큰 원인으로 나타나고 있음
 - 설문조사결과 대부분의 운전기사는 일일 10~12시간의 장시간 운전을 하고 있으며, 그럼에도 불구하고 수입은 점차 감소하고 있음
- 현재의 사납금 기반의 임금체계를 월급제로 개편하여 운수종사자의 처우를 개선하고 불친절, 승차거부 등의 문제를 해결할 필요가 있음
- 운행정보관리시스템(TIMs)를 확대 보급하고 가맹사업을 통한 택시 수입금 등을 개선 할 수 있는 경영개선 지원시스템 마련이 필요함

□ 승객의 니즈에 부응하는 서비스 개선

1) 누구나 안심할 수 있는 택시 도입

(1) 고령운전자 안전문제 해소 필요

- 저렴한 택시요금으로 택시기사의 수입은 낮아지고 이로 인해 젊은 기사의 유입이 감소하면서 연령분포가 전반적으로 높게 형성됨

- 연령별 비율을 보면, 개인택시의 경우 60~65세 구간, 법인택시의 경우 55~60세 구간에 가장 많이 분포하고 있음
- 최근 고령운전자에 대한 사고는 꾸준히 늘고 있으며, 이는 승객의 안전에도 크게 악영향을 미치고 있음
 - 고령운전자에 대한 자격유지검사를 제도와 하여 본경 추진이 필요함

(2) 안심택시 도입 필요

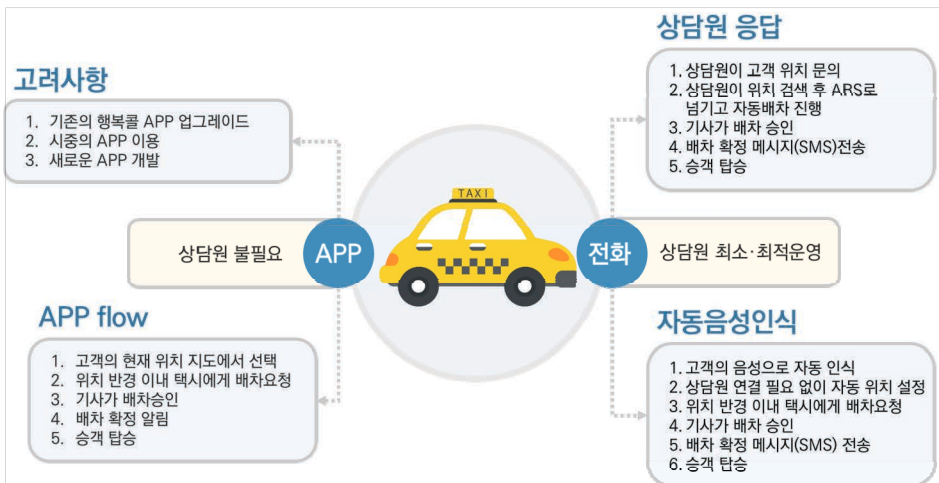
- 국내외 적으로 안심택시가 도입되고 있으며, 이를 통해 여성과 학생 등 교통약자의 범죄예방에 도움이 됨
 - 스마트폰에 안심택시 앱(APP)을 설치한 승객이 블루투스 단말기가 부착된 택시에 오르면, 사전에 지정된 수신자에게 승·하차 정보를 문자 메시지로 전송해 주는 방식임
 - 제주시는 2014년 9월 5일부터 택시를 이용하는 여성, 노약자, 청소년 등의 불안감을 해소하고 안전하게 이용할 수 있도록 택시정보와 위치를 실시간으로 알려주는 택시 안전 귀가 서비스를 실행함

2) 다양한 서비스를 통한 합리적인 요금관리

- 플랫폼과 결합된 택시를 통하여 자녀통학, 실버케어, 여성안심 등의 맞춤형 서비스로 확대 필요
- 또한, 요금의 자율성을 부여하여 서비스를 강화하는 한편 과도한 요금 인상에 대해서는 규제를 할 수 있는 시스템 구축 필요
- 서울시의 경우 다양한 형태의 택시 선진화를 위한 노력을 하고 있음
 - 웨이고 레이디 택시는 여성 운전자가 여성 손님만을 태우는 택시로 영유아를 위한 카시트도 제공 하고 있음
- 피크시간대 또는 특정 지역에 대해 탄력적인 요금을 적용(Dynamic pricing)하여 수요를 조절 할 수 있도록 할 필요가 있음

3) 콜 센터 경쟁력 강화

- 최근 카카오톡 앱, 우버, 카풀 등 앱 기반의 서비스가 등장하면서 택시의 입지와 콜 센터 기능이 축소되고 있음
 - 경쟁력이 취약한 대전의 콜 센터를 기존의 앱(APP) 기반의 플랫폼 사업자와 가맹사업을 통한 브랜드 콜 개선 필요
 - 카카오톡 T, T-map과 같은 플랫폼 업체와 가맹사업을 통한 제휴를 통해 콜 센터의 기능 강화 필요
 - 앱 서비스에 익숙한 이용자에게는 앱을 통합 서비스를 제공하고 콜 센터로 연결되는 고객에 대해서는 가맹사업자의 서버를 이용하여 고객에게 문자로 배차를 해 주는 시스템 구축 방식
 - 운영비 절감비용을 이용하여 택시기사에 대한 인센티브 제공 등의 다양한 정책 활용이 가능함
 - 첨단 모빌리티 서비스로의 확장이 가능함 / 택시의 빅 데이터를 이용하여 AI 서비스를 통하여 승객의 위치를 예측하여 알려주는 서비스가 가능해짐
- 반면, 기존의 플랫폼 사업자의 경우 전화를 이용한 가입자에 대해서는 서비스를 하고 있지 않으므로 전화-앱 서비스 구축이 필요함



차 례

1장 서론	1
1절. 연구의 배경 및 목적	3
1. 연구의 배경	3
2. 연구의 목적	4
2절. 연구의 범위	5
1. 시간 및 공간적 범위	5
2. 내용적 범위	5
3절. 연구의 방법	6
2장 현황조사 및 분석	7
1절. 일반현황	9
1. 택시업체 현황	9
2. 택시 부제 현황	14
3. 택시 사고 현황	16
2절. 택시운행 및 요금	18
1. 택시운행 현황	18
2. 택시요금 현황	19
3장 택시운송사업 발전을 위한 정책 사례 분석	21
1절. 택시시장 동향분석	23
1. 모빌리티 서비스 환경의 변화	23
2절. 대전시 택시 설문조사 분석결과	31

1. 기본사항	31
2. 근무사항	33
3. 택시운수종사자 근로환경	36
4. 시사점	38
3절. 택시운송사업 개선을 위한 국내사례	39
1. 택시 경영 및 운전자 근로여건 개선 사례	39
2. 효율적인 관리체계 택시 경쟁력 향상	42
3. 안전하고 편리한 택시 서비스 제공	45
4절. 택시운송사업 개선을 위한 국외사례	47
1. 택시 경영 및 운전자 근로여건 개선	47
2. 효율적인 관리체계 택시 경쟁력 향상	51
3. 안전하고 편리한 택시 서비스 제공	55
4장 대전시 택시운송사업 발전 방안	59
1절. 택시정보시스템 개선 등 플랫폼 택시 제도화	61
1. 카카오 T 택시 현황 분석	61
2절. 효율적인 관리체계를 통한 택시산업 경쟁력 강화	64
1. 택시 총량 재산정 및 감차재원 마련 필요	64
2. 법인택시 월급제 정착 필요	67
3절. 승객의 니즈에 부응하는 서비스 개선	68
1. 누구나 안심할 수 있는 택시 도입	68
2. 다양한 서비스를 통한 합리적인 요금관리	72
3. 브랜드 콜택시 도입	75
5장 연구결과 종합 및 정책제언	77
1절. 결과종합	79
2절. 정책제언	81

표 차례

[표 2-1] 도시별 택시 등록 및 운행대수 비교	9
[표 2-2] 대전시 택시 등록 및 운행대수 비교	10
[표 2-3] 택시 보유대수별 업체 현황	11
[표 2-4] 종사원 규모별 업체 현황	11
[표 2-5] 구별 일반택시 업체 현황	11
[표 2-6] 대전시 택시 업체별 현황	12
[표 2-7] 각 지역별 운행중인 택시형태 현황	13
[표 2-8] 전체 유형별 등록대수 현황	13
[표 2-9] 7대도시 부제운영 현황	14
[표 2-10] 시도별 택시부제 현황	15
[표 2-11] 7대 도시 택시 교통사고 현황	16
[표 2-12] 대전시 구별 택시 교통사고 현황	16
[표 2-13] 대전시 연도별 택시 교통사고 현황	17
[표 2-14] 대전시 연도별 수단별 수송량	18
[표 2-15] 7대 도시 택시요금 현황	19
[표 2-16] 대전광역시 택시요금 변동 현황	20
[표 3-1] 주요 카헤일링 서비스 제공업체	23
[표 3-2] 주요 카셰어링 서비스 제공업체	23
[표 3-3] 규제혁신 플랫폼 택시 추진현황 및 내용	24
[표 3-4] 국내 카헤일링 업체 현황	25
[표 3-5] 국내외 카셰어링 업체 현황	27

[표 3-6] 주요 모빌리티사업자 투자유치 현황(해외)	29
[표 3-7] 주요 모빌리티사업자 투자유치 현황(국내)	29
[표 3-8] 택시설문 응답자 성별 분포	31
[표 3-9] 택시설문 응답자 연령 분포	32
[표 3-10] 택시설문 응답자 운전 형태	32
[표 3-11] 택시설문 응답자 근무연수 분포	33
[표 3-12] 택시설문 응답자의 1일 근무시간 분포	34
[표 3-13] 택시설문 응답자의 1일 근무시간 중 쉬는 시간 분포	34
[표 3-14] 택시설문 응답자의 월 운행 횟수	35
[표 3-15] 택시운송으로 인한 월 평균 수입	35
[표 3-16] 택시운수종사자의 범규위반 빈도	36
[표 3-17] 택시 운행 중 범규위반 이유	36
[표 3-18] 지난 1년간 승객으로부터 경험한 욕설이나 폭행 횟수	37
[표 3-19] 택시산업의 발전을 위해 가장 필요한 것	37
[표 3-20] 파리지 택시 요금 체계	49
[표 3-21] 파리지 지역별 택시 요금 체계	50
[표 4-1] 대전시 택시 등록 및 운행대수 비교	64
[표 4-2] 서울시 택시민원	67
[표 4-3] 자격유지검사와 의료적성검사 항목	68

그림 차례

[그림 2-1] 교통사고 발생현황	17
[그림 2-2] 택시요금 변동 현황	20
[그림 3-1] 우버 상장내용 및 국내 프로모션	26
[그림 3-2] 카헤일링 스타트업 VCNS 차차크리에이션	27
[그림 3-3] 한국 카셰어링 시장 규모	28
[그림 3-4] 북미 주요 모빌리티사업자 투자유치 및 M/S현황	30
[그림 3-5] 국내 모빌리티 서비스 시장규모	30
[그림 3-6] 경기도 고양시 택시쉼터 전경	40
[그림 3-7] 택시 카드리더기 화장실 찾기 기능	41
[그림 3-8] 부산광역시 택시환승할인제 포스터	44
[그림 3-9] 택시 합동 점검 사례 - 불법 등화 LED	46
[그림 3-10] 파리 지역별 택시 요금 적용	50
[그림 3-11] 밴쿠버시 버스 전용차로 내 택시 운행 허용	52
[그림 3-12] 런던시 교통국 웹사이트 택시 지식 시험 안내 페이지	54
[그림 3-13] 미국 뉴욕시 Taxi Improvement Fund 신청 방법	56
[그림 4-1] 카카오 T 택시 월별 운행 건수	62
[그림 4-2] 카카오 T 택시 승객의 이동거리별 분포	62
[그림 4-3] 카카오 T 블랙 월별 운행 건수	63
[그림 4-4] 대전시 및 지자체 택시 증·감차 비교	65
[그림 4-5] 개인 vs 법인 택시기사 연령대 비율	68

[그림 4-6] 나주시 안심택시 이용방법	69
[그림 4-7] 제주시 안심택시 설명 및 이용방법	70
[그림 4-8] 이집트 핑크택시	71
[그림 4-9] 영업용 택시 연도 별 수송실적 추이	72
[그림 4-10] 기상악화 시 택시 수요의 증가와 공급의 감소	73
[그림 4-11] 출퇴근 시간 택시 수요공급 곡선의 변화	73
[그림 4-12] 웨이고 레이디 택시	74
[그림 4-13] 대전시 앱 기반의 브랜드 콜센터 구축 제안	76

서 론

1. 연구의 배경 및 목적
2. 연구의 범위
3. 연구의 방법

1장

1장 서론

1장 서론

1절. 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 전국적으로 대부분의 대도시에서 택시는 공급과잉 상태이며, 이로 인해 택시 운수종사자의 수익성은 떨어지고, 열악한 택시운송사업은 서비스의 질 저하로 이어져 택시 이용자의 불만으로 이어지는 악순환이 계속되고 있음
 - 이로 인해 택시의 경영난은 악화되고 있으며, 근로여건이 상대적으로 취약하여 양질의 서비스를 제공하는데 한계가 있음
 - 2014년 연구결과에서 대전시 택시는 적절한 운송수익을 위해 약 15%의 감차가 필요한 것으로 나타나 있음
- 또한, 최근 공유경제의 확산으로 플랫폼 사업자가 공유차량과 연계한 새로운 모빌리티 서비스를 시작하면서 택시 운수종사자의 위기의식이 심각해지고 있음
 - 공급과잉 상태에서 시장을 잠식할 것이라는 택시업계와 기존 택시 시장이 아닌 새로운 수요의 창출이라는 플랫폼 사업자와의 인식차이가 있음
- 이러한 문제를 해결하기 위해 국토교통부에서는 2019년 7월 17일 플랫폼 택시, 일반택시 월급제 도입 등의 내용을 담은 「혁신성장 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 발표함
 - 이와 같이 지속적으로 변화하는 택시 생태계에 적절히 대응하고 대전시 택시의 경영난 해소와 서비스 정상화를 위한 정책 방안을 찾아 보다 안전하고 고급화된 택시공급을 위한 방안을 마련할 필요가 있음

- 또한, 택시 이용자가 안전하고 편리한 택시 서비스를 받을 수 있도록 대책마련이 필요한 시점임
- 본 연구에서는 현재 빠르게 변화하고 있는 택시업계의 혁신적 성장과 상생발전을 위한 개선방안을 제시하였음

2. 연구의 목적

- 대전시 택시의 경영난 해소와 서비스 정상화를 위한 정책 방안을 찾아 보고 안전하고 고급화된 택시공급을 위한 방안을 마련하기 위함임
 - 택시운송사업의 발전을 위한 플랫폼 택시에 대한 제도화 문제
 - 택시 경쟁력 강화를 위한 관리방안
 - 국민의 요구에 부응하는 서비스 개선 방안

2절. 연구의 범위

1. 시간 및 공간적 범위

1) 시간적 범위

- 2019년도를 시간적 범위로 설정하였으며, 택시운송사업 발전을 위해 대전시에서 검토되고 시행되어야 할 정책들을 알아봄

2) 공간적 범위

- 대전시 전체를 공간적 범위로 설정함
 - 대전시 택시의 문제점을 분석하고 택시경영, 운수종사자 처우개선, 이용자를 위한 택시 서비스 등을 개선할 수 있는 방안을 알아봄

2. 내용적 범위

- 택시발전을 위한 정책을 검토하고 대전시에 맞는 정책을 발굴함
- 대전시 택시서비스의 문제점 분석
 - 새로운 교통수단의 등장으로 인한 교통서비스 체계의 변화
 - ① 다양한 교통수단(카셰어링, 카풀 등)이 등장하면서 택시 서비스의 새로운 변화 필요
 - ② 공유경제 확산에 따른 새로운 모빌리티 서비스의 출현
 - 운송 종사자의 처우문제 해결 필요
 - 서비스 개선을 위한 지원 필요
- 택시 경영 및 운전자의 근로여건 개선을 위한 규제 혁신형 플랫폼 택시 제도화 문제

- 플랫폼 사업자와 기존의 택시와 결합을 통한 새로운 수익모델 창출
- 가맹사업을 통한 비용을 택시기사에 대한 인센티브 제공
- 택시의 효율적 관리를 통한 경쟁력강화
 - 택시 공급과잉 문제 해결
 - 운전자 임금체계 개선
- 국민의 요구에 맞는 서비스 제공
 - 안심택시 도입의 필요성
 - 요금의 규제를 풀어 서비스를 다양화
 - 콜 센터의 기능 강화
 - 택시 서비스 개선을 위한 지속적인 모니터링

3절. 연구의 방법

- 택시관련 현황분석 및 문제점 검토
- 국내·외 사례를 통한 택시관련 정책 분석
- 택시 발전을 위한 정책을 검토하고 대전시에 맞는 정책 발굴

현황조사 및 분석

1. 일반현황
2. 택시운행 및 요금

2장

2장 현황조사 및 분석

2장 현황조사 및 분석

1절. 일반현황

1. 택시업체 현황

1) 택시 등록대수 현황

- 전국 7대 특광역시 중 총 면허대수가 가장 많은 지역은 서울(71,839대)이며, 대전은 8,663대로 5위로 나타남
 - 7개 지역 모두 법인택시 면허대수보다 개인택시 면허대수가 더 많은 것으로 나타남

[표 2-1] 도시별 택시 등록 및 운행대수 비교

(2018년 9월 30일 기준)

지역	일반택시			개인택시	전체 면허대수	전체 운전자수	인구 (천명)	택시 1대당 인구수
	업체수	면허대수	운전자수	면허대수				
서울	254	22,603	31,292	49,236	71,839	80,528	9,770	136.0
부산	96	10,663	11,061	13,863	24,526	24,924	3,440	140.3
대구	90	6,459	5,290	10,057	16,516	15,347	2,460	148.9
인천	60	5,385	5,800	8,986	14,371	14,786	2,950	205.3
광주	76	3,377	3,612	4,795	8,172	8,407	1,460	178.7
대전	76	3,312	3,519	5,351	8,663	8,870	1,490	172.0
울산	43	2,156	2,162	3,617	5,773	5,779	1,160	200.9
계	695	53,955	62,736	95,905	149,860	158,641	22,730	1182.1

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 각 시청 홈페이지, 통계청

- 대전시의 택시 등록대수는 2014년 8,847대에서 2018년 8,663대로 꾸준히 감소하고 있음
- 대전시 전체 운전자수는 2014년 9,335명에서 2018년 8,870명으로 약 500명 감소함

[표 2-2] 대전시 택시 등록 및 운행대수 비교

(2018년 9월 30일 기준)

년도	일 반 택 시			개인택시	전체 면허대수	전체 운전자수	인구 (천명)	택시 1대당 인구수
	업체수	면허대수	운전자수	면허대수				
2014	76	3,370	3,858	5,477	8,847	9,335	1,532	173.2
2015	76	3,370	3,901	5,423	8,793	9,324	1,519	172.8
2016	76	3,370	3,726	5,356	8,726	9,082	1,514	173.5
2017	76	3,312	3,604	5,353	8,665	8,957	1,502	173.3
2018	76	3,312	3,519	5,351	8,663	8,870	1,490	172.0

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 대전광역시 홈페이지

- 대전시 법인택시 76개 업체 중 56개 업체가 31~50대의 택시를 보유하고 있음
 - 대전시의 경우 100대 이상의 택시를 보유하고 있는 업체는 없음
- 대전시 택시 종사원 규모별 업체 현황을 살펴보면, 10개 업체가 21~50명의 택시종사원이 있으며, 36개 업체는 51~100명, 30개 업체는 101~200명의 종사원이 근무하고 있음

[표 2-3] 택시 보유대수별 업체 현황

(2018년 6월 30일 기준)

시 도	10대 이하	11~30대	31~50대	51~100대	101~200대	201~300대	301대 이상	계
서울	-	-	2	200	50	2	-	254
부산	-	-	5	42	43	4	2	96
대구	-	2	17	65	4	2	-	90
인천	-	1	-	47	12	-	-	60
광주	-	7	54	14	1	-	-	76
대전	-	6	56	14	-	-	-	76
울산	-	-	26	16	1	-	-	43

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

[표 2-4] 종사원 규모별 업체 현황

(2018년 6월 30일 기준)

시도	20명 미만	21~50	51~100	101~200	201~300	301~400	401~500	501~600	701~800	901~1000	계
서울	-	1	64	179	9	1	-	-	-	-	254
부산	-	5	38	46	5	-	2	-	-	-	96
대구	2	39	46	2	1	-	-	-	-	-	90
인천	2	-	30	28	-	-	-	-	-	-	60
광주	-	49	23	4	-	-	-	-	-	-	76
대전	-	10	36	30	-	-	-	-	-	-	76
울산	-	18	24	1	-	-	-	-	-	-	43

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

- 대전시 법인택시 중 54%에 해당되는 업체가 중구와 서구에 밀집해 있으며, 유성구는 6개 업체(7.9%)만이 위치하고 있음

[표 2-5] 구별 일반택시 업체 현황

(단위 : 개)

구 분	동 구	중 구	서 구	유성구	대덕구	계
업체수	17	21	20	6	12	76

자료 : 대전광역시 택시운송사업조합

[표 2-6] 대전시 택시 업체별 현황

연번	업체명	면허 대수	주소	연번	업체명	면허 대수	주소
1	광덕운수	34	대전시 중구 증촌동	39	복흥기업	50	대전시 유성구 봉명동
2	대광상운	60	대전시 중구 옥계동	40	부강기업	49	대전시 서구 정림동
3	대한택시	33	대전시 동구 대별동	41	삼경택시	62	대전시 중구 산성동
4	동건상운	40	대전시 대덕구 오정동	42	삼광운수	45	대전시 서구 변동
5	동양택시	66	대전시 중구 산성동	43	삼도택시	45	대전시 동구 낭월동
6	보성택시	42	대전시 동구 판암동	44	삼성택시	50	대전시대덕구오정동
7	성모운수	40	대전시 대덕구 오정동	45	삼일운수	34	대전시 유성구 복용동
8	세원운수	31	대전시 동구 대별동	46	성지교통	40	대전시 동구 대별동
9	제일상운	34	대전시 대덕구 오정동	47	세기운수	61	대전시 서구 월평동
10	제일운수	91	대전시 서구 용문동	48	세진운수	33	대전시 동구 대성동
11	주영통상	40	대전시 서구 용문동	49	시민택시	33	대전시 서구 탄방동
12	한일운수	65	대전시 중구 사정동	50	신광상운	62	대전시 중구 증촌동
13	대경택시	28	대전시 서구 도마동	51	신영택시	80	대전시 중구 유천동
14	경성운수	42	대전시 동구 용운동	52	신우택시	30	대전시 서구 용문동
15	경신운수	40	대전시 중구 호동	53	신진교통	38	대전시 대덕구 오정동
16	경일운수	33	대전시서구갈매동	54	안전교통	38	대전시 중구 증촌동
17	경전기업	40	대전시 중구 호동	55	영보교통	50	대전시 동구 가양동
18	광무택시	47	대전시 동구 용운동	56	영진택시	30	대전시 서구 탄방동
19	궁전택시	40	대전시 동구 판암동	57	오성	48	대전시 서구 평촌동
20	금진운수	54	대전시 동구 인동	58	우성교통	39	대전시 유성구 용계동
21	금호운수	34	대전시 동구 대별동	59	우성택시	50	대전시 유성구 대정동
22	길산운수	49	대전시 대덕구 증리동	60	우이실업	48	대전시 서구 정림동
23	대륜운수	75	대전시 유성구 대정동	61	원일운수	34	대전시 대덕구 오정동
24	대승상운	40	대전시 대덕구 읍내동	62	유진택시	54	대전시 서구 탄방동
25	대신운수	44	대전시 동구 대성동	63	옴운수	37	대전시 대덕구 읍내동
26	대우교통	39	대전시 중구 선화동	64	장성기업	57	대전시 중구 오류동
27	대전택시	39	대전시 중구 증촌동	65	중도택시	47	대전시 중구 문화동
28	대중운수	31	대전시 중구 증촌동	66	우리택시	30	대전시 중구 증촌동
29	대한교통	34	대전시 대덕구 비래동	67	진흥기업	47	대전시 동구 용운동
30	대한운수	33	대전시 대덕구 오정동	68	창성운수	32	대전시 동구 대별동
31	동산운수	34	대전시 중구 증촌동	69	창운교통	39	대전시 서구 도마동
32	동일운수	47	대전시 중구 오류동	70	청운택시	39	대전시 동구 대별동
33	매일상운	41	대전시 서구 변동	71	현대교통	30	대전시 중구 안영동
34	모범운수	32	대전시 서구 용문동	72	현대상운	32	대전시 중구 선화동
35	무등기업	44	대전시 서구 변동	73	현대운수	32	대전시 대덕구 읍내동
36	민중운수	46	대전시 동구 대성동	74	현대육운	29	대전시 중구 선화동
37	보령운수	67	대전시 서구 가창동	75	대경상운	35	대전시 서구 도마동
38	보문택시	54	대전시 서구 용문동	76	YK기업	40	대전시 유성구 장대동

2) 택시 종류별 등록대수 현황

- 전국적으로 다양한 형태의 택시가 운행중에 있으나 대전은 소형 및 중형 택시만 운행되고 있어, 좀 더 다양한 형태의 택시 서비스가 필요한 실정임

[표 2-7] 각 지역별 운행중인 택시형태 현황

(2019년 1월 기준)

구분	지역
경형택시	대구, 인천, 경기, 강원, 충북, 경북
소형택시	서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전 경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주
중형택시	서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산, 세종, 경기, 강원, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주
모범·대형택시	서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 경기, 충북, 충남, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주

출처: 전국택시운송사업조합연합회

[표 2-8] 전체 유형별 등록대수 현황

(2018년 11월 30일 기준)

구분	전체(일반+개인)						
	면허대수	등록대수					
		소형	중형	고급	모범	대형	계
서울	71,829	-	66,643	488	1,367	207	68,705
부산	24,522	-	23,613	6	74	21	23,714
대구	16,334	-	15,424	-	28	10	15,462
인천	14,371	-	14,001	9	42	37	14,089
광주	8,172	-	8,130	-	6	3	8,139
대전	8,663	-	8,417	-	-	-	8,417
울산	5,773	-	5,682	-	-	-	5,682
경기	37,405	-	36,955	2	301	33	37,291
강원	7,822	-	7,668	-	-	-	7,668
충북	6,899	-	6,804	-	-	1	6,805
충남	6,342	-	6,218	2	-	8	6,228
세종	344	-	341	-	-	2	343
전북	8,878	-	8,671	-	-	-	8,671
전남	6,839	2	6,635	-	-	33	6,668
경북	10,180	-	9,745	-	-	4	9,749
경남	12,718	-	12,254	-	-	-	12,254
제주	5,353	-	5,222	1	-	75	5,298
전국	252,444	2	242,423	508	1,818	434	245,183
비율(%)	-	0.001%	98.874%	0.207%	0.714%	0.177%	-

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

2. 택시 부제 현황

- 택시부제는 '73.11. 유류절약의 정부시책에 따라 행정지시로 실시하였고, 국토해양부훈령 제1032호('94.12.22)로 부제에 관한 조항이 신설되어 차량 정비 및 운전사의 과로방지 등을 위하여 각 시·도지사가 필요한 경우 부제를 실시할 수 있도록 각 시·도지사에 위임함¹⁾
- 택시 제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부훈령 제83호, 2013. 4. 16) 제9조에 따르면 “관할관청은 차량정비 및 운전사의 과로방지 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 택시에 부제를 두어 정기적으로 운휴토록 할 수 있다”고 되어 있음
- 다만, 일시적인 교통수요의 증가 등이 예상되는 경우에는 기간을 정하여 이를 해제할 수 있음
- 또한, 관할관청은 지역교통여건 등을 고려하여 증차가 필요하다고 인정되는 경우에도 증차하여야 할 대수의 일부를 부제의 완화 또는 폐지로 대신할 수 있다고 명시하고 있음
- 현재 대전시 일반택시와 개인택시는 각각 6부제와 3부제로 5일과 2일 운행 후 1일 운휴하고 있음
- 7대도시 부제 운영 현황을 살펴보면 일반택시는 대전을 포함하여 주로 6부제로 운영되고 있으나 인천과 같이 12부제를 시행하는 곳도 있음

[표 2-9] 7대도시 부제운영 현황

(2018년 6월 30일 기준)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
일반	-	6	6	12	6	6	6
개인	3	3	3	3	3	3	3

1) 효율적인 택시부제 운영 방안, 이정범

[표 2-10] 시도별 택시부제 현황

(2018년 6월 30일 기준)

지역	일반	개인	지역	일반	개인	지역	일반	개인	지역	일반	개인	지역	일반	개인
경기도			원주시	3	3	아산시	-	-	담양군	6	6	고령군	-	-
수원시	10	3	강릉시	3	3	서산시	-	-	곡성군	-	-	성주군	3	4
성남시	10	3	동해시	3	3	논산시	6	6	구례군	-	6	칠곡군	10	6
의정부	6	3	태백시	3	3	계룡시	6	6	고흥군	-	-	예천군	10	6
안양시	10	3	속초시	4	4	당진시	-	-	보성군	-	-	봉화군	10	6
부천시	10	4	삼척시	3	3	세종시	-	-	화순군	6	-	울진군	10	8
광명시	-	3	홍천군	5	5	금산군	-	-	장흥군	-	-	울릉군	-	-
평택시	-	-	횡성군	-	-	부여군	4	4	강진군	-	6	경상남도		
동두천	6	3	영월군	3	3	서천군	6	6	해남군	10	6	창원시	5	3
안산시	-	-	평창군	6	6	예산군	-	-	영암군	-	-	진주시	5	3
고양시	-	-	정선군	3	4	홍성군	-	-	무안군	-	6	통영시	3	3
과천시	10	3	철원군	7	7	청양군	6	6	함평군	-	-	사천시	6	4
구리시	-	-	화천군	5	4	태안군	-	-	영광군	-	-	김해시	9	5
남양주	-	-	양구군	4	4	전라북도			장성군	-	-	밀양시	7	6
오산시	-	-	인제군	-	-	전주시	6	3	완도군	8	6	거제시	6	6
시흥시	-	-	고성군	-	-	익산시	5	3	진도군	-	-	양산시	10	5
군포시	10	3	양양군	4	4	군산시	6	4	신안군	-	-	의령군	6	6
의왕시	10	3	충청북도			정읍시	6	5	경상북도			함안군	6	6
하남시	-	-	청주시	6	3	남원시	6	6	포항시	6	5	창녕군	-	-
용인시	-	-	충주시	6	5	김제시	-	-	경주시	6	6	고성군	-	-
파주시	-	-	제천시	5	5	완주군	-	-	김천시	5	4	남해군	8	7
이천시	-	-	청원군	6	3	무주군	-	-	안동시	6	5	하동군	7	5
안성시	-	-	보은군	-	-	진안군	-	-	구미시	8	6	산청군	-	6
김포시	-	-	옥천군	-	-	장수군	-	-	영주시	8	6	함양군	-	-
양주시	10	10	영동군	-	-	임실군	-	-	영천시	10	6	거창군	-	-
포천시	-	-	진천군	-	-	순창군	-	-	상주시	8	6	합천군	-	6
화성시	-	-	괴산군	-	-	고창군	-	-	문경시	6	6	제주도		
광주시	-	-	음성군	-	-	부안군	-	-	경산시	10	6	제주시	5	5
여주군	-	-	단양군	-	-	전라남도			군위군	-	-	서귀포	5	5
연천군	-	-	증평군	-	-	목포시	6	4	의성군	20	10	비 고		
가평군	-	-	충청남도			여수시	6	6	청송군	-	-			
양평군	-	-	천안시	-	-	순천시	6	6	영양군	-	-			
강원도			공주시	-	-	나주시	6	6	영덕군	10	10			
춘천시	3	3	보령시	-	-	광양시	-	-	청도군	10	5			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

3. 택시 사고 현황

- 2017년 12월 말 기준으로 7개 지역의 택시 사고 현황을 보면 전체 발생건수 1,214건, 사망자수 10명, 부상자수 1,816명으로 나타남
- 대전시는 발생건수 76건, 사망자수 1명, 부상자수 129명으로 나타남

[표 2-11] 7대 도시 택시 교통사고 현황

(2017년 12월 31일 기준)

구 분	발생건수	사망자수	부상자수
계	13,750	99	20,342
서 울	8,165	45	11,991
부 산	1,430	14	2,029
대 구	1,465	11	2,214
인 천	671	6	967
광 주	938	14	1,478
대 전	810	7	1,252
울 산	271	2	411

출처: 도로교통공단

- 대전시 구별 택시 교통사고 현황을 살펴보면 발생건수 및 부상자수는 서구가 가장 많음
- 부상자수는 서구, 중구, 동구, 유성구, 대덕구 순으로 높게 나타남

[표 2-12] 대전시 구별 택시 교통사고 현황

(2017년 12월 31일 기준)

구 분	발생건수	사망자수	부상자수
계	810	7	1,252
동 구	168	1	232
중 구	157	0	269
서 구	283	3	411
유성구	128	0	221
대덕구	74	3	119

출처: 도로교통공단

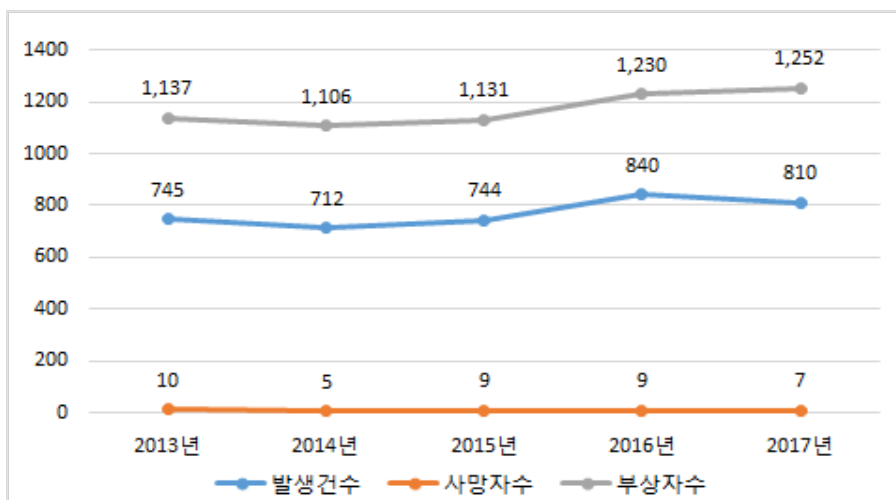
- 연도별 택시 교통사고 추이를 보면 발생건수와 부상자수가 2016년부터 증가하는 추세를 보임

[표 2-13] 대전시 연도별 택시 교통사고 현황

(2017년 12월 31일 기준)

구 분	발생건수	사망자수	부상자수
2013년	745	10	1,137
2014년	712	5	1,106
2015년	744	9	1,131
2016년	840	9	1,230
2017년	810	7	1,252

출처: 도로교통공단



[그림 2-1] 교통사고 발생현황

2절. 택시운행 및 요금

1. 택시운행 현황

- 택시의 등록대수와 수송인원은 매년 감소하는 추세이며 수송인원은 2012년~2016년 중에서 2014년을 제외한 인원수는 약 1억1천명이며, 2014년은 약 1억1백명으로 큰 차이가 있음

[표 2-14] 대전시 연도별 수단별 수송량

연 별		2012	2013	2014	2015	2016		
영업용 자동차 업종별 수송	계	등록대수(대)	10,489	10,575	10,747	10,601	10,595	
		수송인원(명)	272,765,267	279,665,208	267,379,790	270,169,957	265,712,372	
	시 내 버 스	등록대수(대)	965	965	965	965	965	
		수송인원(명)	155,015,300	161,180,258	161,708,809	155,224,276	151,520,024	
	택 시	등록대수(대)	8,856	8,850	8,847	8,735	8,726	
		수송인원(명)	110,427,192	111,000,200	101,408,609	110,838,304	110,065,065	
	전 세	등록대수(대)	668	760	935	901	904	
		수송인원(명)	7,322,775	7,484,750	4,262,372	4,107,377	4,127,283	
	화 물	계	등록대수(대)	10,547	12,065	11,179	11,994	12,113
			수 송 량(명)	42,539,309	44,148,810	38,720,011	44,885,102	44,617,611
		일 반	등록대수(대)	6,413	7,658	6,207	7,102	7,084
			수 송 량(명)	40,995,305	41,115,000	34,676,514	40,902,456	41,074,328
		개 별	등록대수(대)	1,563	1,677	2,058	1,948	2,189
			수 송 량(명)	150,904	1,559,610	2,245,100	2,125,100	1,603,575
		용 달	등록대수(대)	2,571	2,730	2,914	2,944	2,840
수 송 량(명)			1,393,100	1,474,200	1,798,397	1,857,546	1,939,708	
철도 수송		여 객	승차인원(명)	11,744,791	11,839,607	12,059,320	11,512,852	11,206,309
			하차인원(명)	11,602,676	11,700,520	11,944,526	11,368,641	11,087,135
	여객수입(천원)		127,785,507	133,006,322	137,299,205	147,765,818	148,531,606	
	화 물	발송톤수(톤)	17,444	107,894	202,015	182,022	177,187	
		도착톤수(톤)	1,486,283	766,415	1,481,748	1,267,095	805,250	
		화물수입(천원)	267,063	766,949	1,420,187	1,163,589	1,070,430	

자료 : 통계연보, 2017, 대전광역시

주 : 1) 특수화물포함

2. 택시요금 현황

- 택시 기본요금은 서울과 인천이 3,000원이며, 두 지역을 제외한 5개 지역은 3,300원으로 책정되어 있음
 - 3,300원으로 책정된 5개 지역은 2018년 11월부터 2019년 1월에 가격이 조정됨

[표 2-15] 7대 도시 택시요금 현황

(2019년 1월 11일 현재)

지 역		기본요금	시행일자	인상률
서울	종전	2,400원	'13.10.12	(10.90% 인상)
	조정	3,000원		
부산	종전	2,800원	'17.09.01	(13.72% 인상)
	조정	3,300원		
대구	종전	2,800원	'18.11.01	(14.1% 인상)
	조정	3,300원		
인천	종전	2,400원	'13.12.09	(17.31% 인상)
	조정	3,000원		
광주	종전	2,800원	'19.01.10	(13.86% 인상)
	조정	3,300원		
대전	종전	2,800원	'19.01.01	(17.86% 인상)
	조정	3,300원		
울산	종전	2,800원	'19.01.01	(13.44% 인상)
	조정	3,300원		

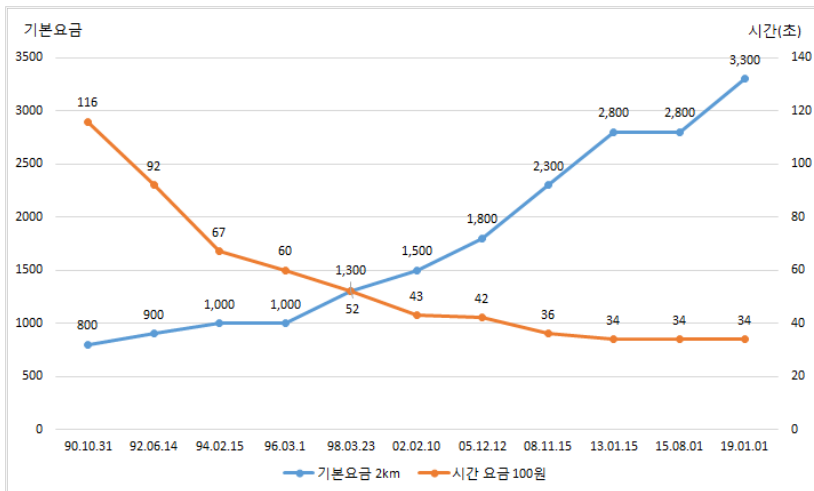
자료 : 전국택시운송사업조합연합회

- 대전시 택시요금은 1990년 10월 기본요금 800원에서 현재 2019년 1월 3300원으로 약 412% 인상되었음

[표 2-16] 대전광역시 택시요금 변동 현황

날짜	기본 요금	이후 요금	시간 요금	할증요금	인상율 (%)	요금조정 기간	비 고
90.10.31	2km 800원	483m 100원	116초 100원	심야(0시~04시)20% 시계 외 20%	-	-	중형택시제도 거리시간병산제 시행
92.06.14	2km 900원	381m 100원	92초 100원	-	11.96	1년7월	-
94.02.15	2km 1,000원	279m 100원	67초 100원	-	22.10	1년8월	-
96.03.1	2km 1,000원	250m 100원	60초 100원	-	10.00	2년	-
98.03.23	2km 1,300원	215m 100원	52초 100원	-	22.60	2년	-
02.02.10	2km 1,500원	176m 100원	43초 100원	-	18.52	3년11월	-
05.12.12	2km 1,800원	174m 100원	42초 100원	-	12.70	3년11월	-
08.11.15	2km 2,300원	153m 100원	36초 100원	-	20.72	3년	-
13.01.15	2km 2,800원	140m 100원	34초 100원	-	16.88	4년	-
15.08.01	2km 2,800원	140m 100원	34초 100원	심야(0시~04시) + 영업구역 외 40%	-	-	-
19.01.01	2km 3,300원	133m 100원	34초 100원	심야 20% 사업구역외 30% 복합 40%	17.86	-	-

자료 : 대전광역시 택시운송사업조합, 전국택시운송사업조합연합회



[그림 2-2] 택시요금 변동 현황

택시운송사업 발전을 위한 정책 사례 분석

1. 택시시장 동향분석
2. 대전시 택시 설문조사 분석결과
3. 택시운송사업 개선을 위한 국내사례
4. 택시운송사업 개선을 위한 국외사례

3장

———— 3장 택시운송사업 발전을 위한 정책 사례 분석 ————

3장 택시운송사업 발전을 위한 정책 사례 분석

1절. 택시시장 동향분석

1. 모빌리티 서비스 환경의 변화

1) 공유경제 기반 차량공유서비스의 출현

- 최근 “소유”에서 “이용”이라는 공유경제의 확산과 더불어 자동차의 이용 행태도 이동을 원하는 소비자와 이동서비스를 제공하는 사업자를 실시간으로 연결하는 카헤일링(Car-Hailing)과 무인운영방식으로 하나의 자동차를 여러 사람이 나누어 사용하는 카셰어링(CarSharing) 차량공유서비스가 출현함

[표 3-1] 주요 카헤일링 서비스 제공업체

업체명	설립 국가	서비스 지역	운전자수
우버	미국	83개국 674개 도시	200만명
리프트	미국	미국 300개 도시	140만명
디디추싱	중국	중국 400개 도시	210만명
그랩	싱가폴	동남아 8개국, 168개 도시	230만명
올라	인도	인도, 호주 106개 도시	60만명

자료 : KDB Report 2018.4.30. 글로벌 차량공유 시장의 성장과 발전전망

[표 3-2] 주요 카셰어링 서비스 제공업체

업체명	설립 국가	모회사	서비스지역	차량수
Car2Go	독일	Daimler	8개국	1.4만
Drivenow	독일	BMW	9개국	0.6만
Zipcar	미국	Avis-Budget	9개국	1.0만
쏘카	한국	SK	2개국	1.0만
그린카	한국	롯데	1개국	0.6만

자료 : KDB Report 2018.4.30. 글로벌 차량공유 시장의 성장과 발전전망

2) 차량공유서비스 기업과 택시 산업 간 이슈 분석

- 현재 우리나라와 세계 주요 도시에서 심각한 양상으로 대두되고 있는 택시 산업과 신규 차량공유서비스 산업 간의 갈등은 두 집단의 갈등을 넘어서 정보통신기술 발전 과정에서 새로운 형태의 서비스가 등장함에 따라 나타나는 기존/신규 상품·서비스 제공자의 생존과 발전 기반, 소비자 편익, 혁신성장정책을 추진하는 정부의 과거, 현재, 미래의 이해가 담겨 있는 구조적 이슈임
- 2019년 3월7일 정부, 여당, 택시단체, 카카오모빌리티가 참여하여 택시 산업과 공유경제의 상생 발전을 실현하기 위한 사회적 대타협 결과를 도출함
 - 이에 근간한 규제 혁신형 플랫폼 택시는 기존 택시산업에 존재하는 사업 구역, 요금, 차종 등 각종 규제를 해소하고 택시의 유희자원을 활용하는 것을 기본 골격으로 택시의 경쟁력 제고를 통해 국민에게 편안하고 안전한 서비스를 제공하며 택시 시장의 성장과 발전의 기폭제가 되어 택시 사업자의 수익과 양질의 일자리를 증가시켜 업계 종사자의 처우를 개선하고자 노력하고 있음

[표 3-3] 규제혁신 플랫폼 택시 추진현황 및 내용

업 체 명	내 용
규제혁신형 플랫폼 택시	사회적 대타협 기구 합의안 : 택시산업의 규제 효과를 적극 추진 하되, 우선적으로 규제혁신형 플랫폼 택시를 금년 상반기 내 출시
핵심	유희택시 면허 전환, 플랫폼 기업이 다양한 모빌리티 서비스 제시
아이디어	차종 규제를 풀면 고급택시, 소형택시 가능. 요금은 저렴하나 최대 400% 비쌀 수도 있음(가정)
규제	차종, 요금, 차량외관, 연료 등을 풀기 위해서는 법안, 시행령, 시행 규칙 등 제도개선 필수
현황	여객운수법 개정안 준비 중(발의 안됨)

자료 : KDB Report 2018.4.30. 글로벌 차량공유 시장의 성장과 발전전망

2. 차량공유서비스 유형별 현황 및 시장동향

1) 카셰어링서비스 현황 및 시장동향

- 최근 국내 카셰어링 시장은 신규 사업자의 택시 호출시장 공략 가속화로 Uber의 복귀, 타다 등 렌터카 기반 카셰어링 신규 사업자가 진입하고 있으며, 기존 카셰어링 사업자의 경우 Post-Taxi 시장으로서 플랫폼 택시 등 서비스 다양화를 통한 고급화, 전속화, 유료화로 진화하고 있음
- 또한, 타 모빌리티 수단을 접목하여 Micro Mobility에서 버스/셔틀 영역 까지 다양한 이동수단으로 진출 및 제후를 확대하고 있음

[표 3-4] 국내 카셰어링 업체 현황

구분	일반택시 호출	고급택시 호출	스마트 호출	플랫폼 택시	확보 고객수	모빌리티 확장
카카오 T	○ (2015.3.)	○ (2015.11.)	○ (2018.4.)	○ (2018.3.)	860만	카카오 T 바이크 런칭(2019.3) 카풀(럭시) 인수(2018.2) 대리 및 주차 런칭('17.10)
Uber(한국)	○ (2019.4.)	○ (2016.1.)	-	(검토중)	42만명	Uber Eats(2017.8)강화 및 e-bike등 신규 서비스 검토
VCNC(+쏘카)	-	타다 프리미엄 (2019.2.)	렌터카 기반 TADA 운영(2018.10.)		60만명	쏘카→일레클 4억투자 (40%, 2019.3)
기타 사업자	차차택시 (2019.8.)	차차고급 (2019.8.)	-	마카롱 택시 (2019.1.)	n/a	벽시: 공항 Share Suttle (2016.4) e-bus: 버스 승차공유 (2010)

자료 : KDB Report 2018.4.30. 글로벌 차량공유 시장의 성장과 발전전망

- 카카오모빌리티의 경우 택시·카풀 사회적 대타협 합의 이후 본격적인 사업 확장에 돌입함
 - 플랫폼 택시 6천대 계획, 고급택시 컨셉으로 요금은 일반의 1.5~2배

탄력요금제 허용 시 최대 3~4배까지 제시됨

- 택시 운송가맹사업자인 ㈜타고솔루션즈에 30억원 투자, 기존 앱내 자동 배차 되는 '웨이고 블루' 출시(2019.4, 호출료 3천원), 여성전용 '웨이고 레이디' (호출료 5천원) 출시 예정

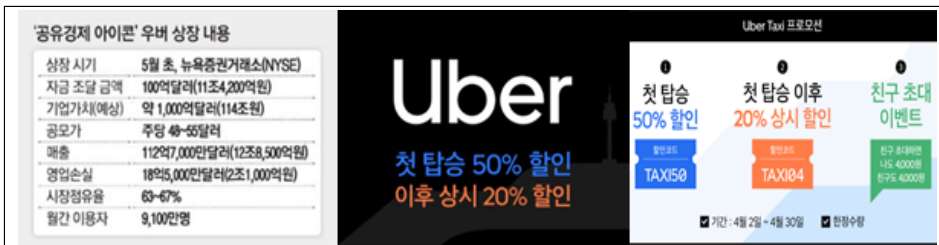
- '카카오 T 바이크 런칭'(2019.3) : 인천 400대, 성남 600대로 시작

○ 한국 우버의 경우 글로벌 본사의 전략에 따라 2019년 4월 서울에서 중형택시 기반 '우버택시' 서비스 런칭 및 500억 수준의 비용을 들여 서비스 강화를 통한 한국시장 공략을 가시화 함

- 2019년 4월 첫 탑승 50% 할인, 이후 20% 상시 할인 및 친구 초대 시 4천원 쿠폰 등 공격적인 프로모션 전개

- 2019년 4월 美 IPO 신청 시 한국 포함 6개국을 신규 진출 국가로 선정

- 우버 전속 차량, 택시 파트너십, e-바이크 등을 추가 도입할 예정임



[그림 3-1] 우버 상장내용 및 국내 프로모션

○ 이외에도 렌터카 기반의 카셰어링 스타트업 기업들 역시 택시콜 사업의 Line-up을 확장 중에 있음

- '타다' 운영사인 VCNC의 경우 준고급택시(K7급) '타다 프리미엄'을 발표하며 기사에게 차량구입비 지원 등 전폭적인 지원정책을 제시함
- 차차크리에이션은 2019년 8월 '차차택시'와 '고급형택시' 서비스를 출시 하며 택시업계 대상 유상증자 참여를 제안함



[그림 3-2] 카셰어링 스타트업 VCNS 차차크리에이션

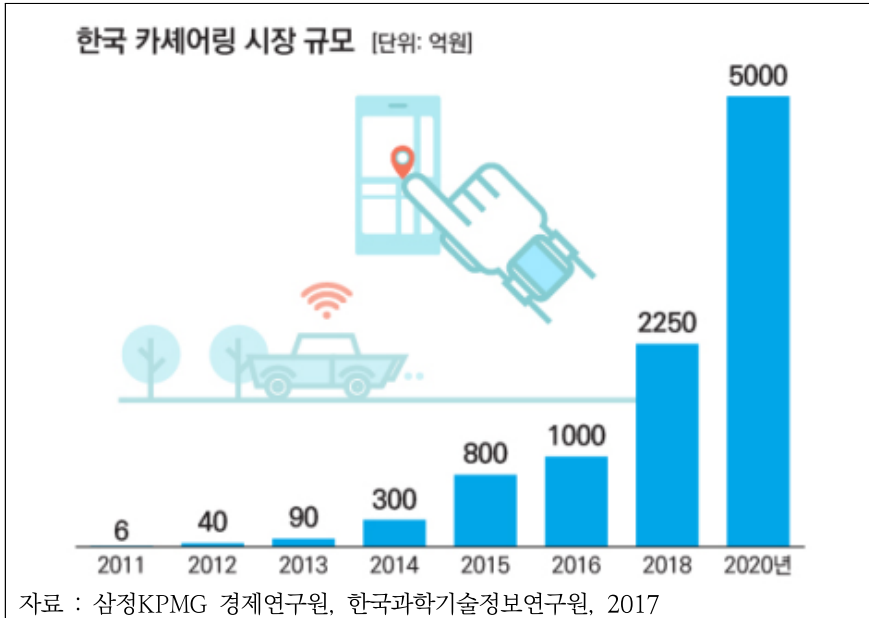
2) 카셰어링 서비스 현황 및 시장동향

- 카셰어링은 공공성이 강한 개인형 대중교통수단 성격을 지닌 시간 단위 차량대여서비스로서 높은 통행료와 주차비용, 세금, 유류비로 인해 차량 유지비가 높은 국가와 도시를 중심으로 활발하게 운영되고 있음. 특히 택시나 대중교통에 비해 접근성이 뛰어나고 개인 사생활이 보장되며, 첨단 기술을 통해 자가용 수준의 편리성이 제공되는 등의 장점 때문에 급속도로 확산되고 있음
- 카셰어링 서비스는 전 세계적으로 다양한 국가에서 운영 중이며, 대표적인 카셰어링 서비스들의 운영현황은 아래와 같음

[표 3-5] 국내외 카셰어링 업체 현황

국 가	서비스명	출시년도	운영 지역	운영규모 (회원수, 차량수)
국 내	쏘카	2012	전국	447만 명, 11,000대
	그린카	2011	전국	300만 명, 6,500대
	행복카	2013	수도권, 경북	4만 명, 300대
국 외	Car2go	2008	유럽, 미국, 중국	250만 명, 14,000대
	ZipCar	2000	미국	10만 명, 12,000대
	Flinkster	2011	독일	21만 명, 4,000대
	GoGet	2003	호주	10만 명, 1,300대
	Drive now	2015	유럽	58만 명, 7,000대
	Delimobil	2015	러시아	100만 명, 4,000대

- 국내 카셰어링 서비스는 2013년 2월 시작된 서울시 ‘나눔카’ 서비스 출시를 기점으로 본격화되어 2019년 현재 약 17,000여대의 차량이 카셰어링 서비스로 활용되고 있으며, 2020년 약 5천억 원 규모로 성장할 것으로 예상됨



[그림 3-3] 한국 카셰어링 시장 규모

- 카셰어링의 사회적 가치는 기본적으로 차량의 유희시간 활용에 따른 승용차 차량 1대당 7.1~16.8대의 대체효과로 추정됨. 중장기적으로 차량소유 감소에 따른 대기오염물질 감소, 주차면적 감소 등의 효과를 기대하며, 단기적으로 차량 미소유자에 대한 이동 편의 제공 및 차량 구입·보유에 수반되는 경제적 부담 경감, 차량 구입 및 주차난 해소 등을 기대함

3) 주요 모빌리티 사업자들의 기업가치 실현

- 국내외 주요 모빌리티 사업자들은 각자 고유의 영역에서 사업적 가치를 인정받으며 투자유치 및 비즈니스 모델 확장을 통하여 성장 가속화를 진행 중이며, 특히 Uber와 Lyft는 최근 IPO를 통해 기업 가치를 실현하고 있음

[표 3-6] 주요 모빌리티사업자 투자유치 현황(해외)

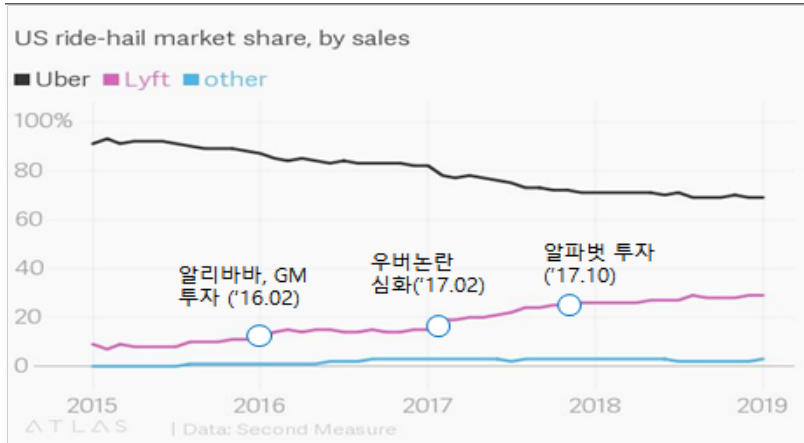
해외	누적펀딩금액	valuation	주요투자처
Uber	\$ 20.448	\$82.40B (2019.5.10 IPO)	softbank
Lyft	\$ 7.258	\$ 24.00B (2019.3.29 IPO)	Rakuten, GM
Grab holdings	\$ 9.148	\$ 14.00B (2019.3.6)	Softbank, DiDi Chuxing
DiDi Chuxing	\$ 17.788	\$ 57.60B (2019.4.6)	Softbank, Uber, Tencent, Alibaba

[표 3-7] 주요 모빌리티사업자 투자유치 현황(국내)

국내	누적펀딩금액	valuation	주요투자처
카카오모빌리티	5,000억원	1.6조원 (2019.6 투자유치)	TPG
쏘카	1,930억원	약 9천억원 (2019.1 투자유치)	(주)SK, 알토스벤처스
그린카	350억원+	약 4천억원 (2018.12 투자유치)	롯데렌탈, GS칼텍스
VCNC	약 500억원	약 2~3천억원 (현재 업계 추정)	쏘카

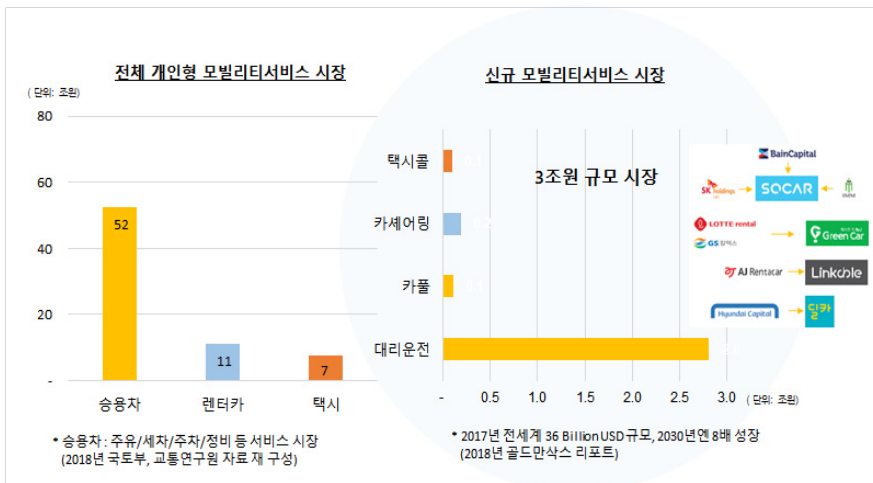
- 북미시장에서 Lyft는 2016년 M/S 10%에서 2019년 30%로 성장하였고 최근 IPO를 통해 가치실현 이후 스쿠터, 바이크(Motivate \$250M 인수) 등 Multimodal 플랫폼으로 확장 중이며, Uber가 오너리스크 등으로 타격을

입을 때마다 기부 캠페인 등을 통한 착한 이미지 부각을 통해 시장 잠식 및 친근한 이미지 제고 및 차별화된 캠페인을 지속적으로 전개 하고 있음



[그림 3-4] 북미 주요 모빌리티사업자 투자유치 및 M/S현황

- 국내 개인형 모빌리티서비스 시장규모는 2018년 기준 70조원 규모로 추정되며, 이중 신규 모빌리티서비스는 3조원 정도 차지하였으나 추후 2030년 까지 8배로 성장할 것으로 전망되며, 카셰어링 서비스 사업자의 경우 대기업의 간접투자과 직접진출이 가시화 되고 있음



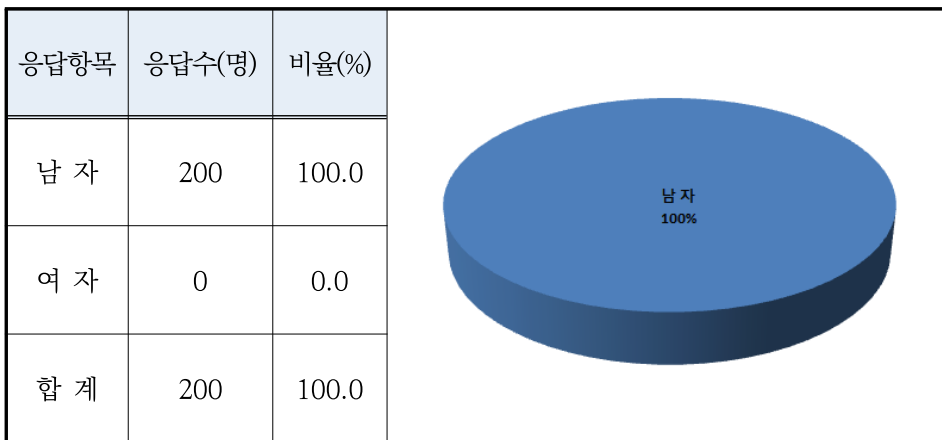
[그림 3-5] 국내 모빌리티 서비스 시장규모

2절. 대전시 택시 설문조사 분석결과

1. 기본사항

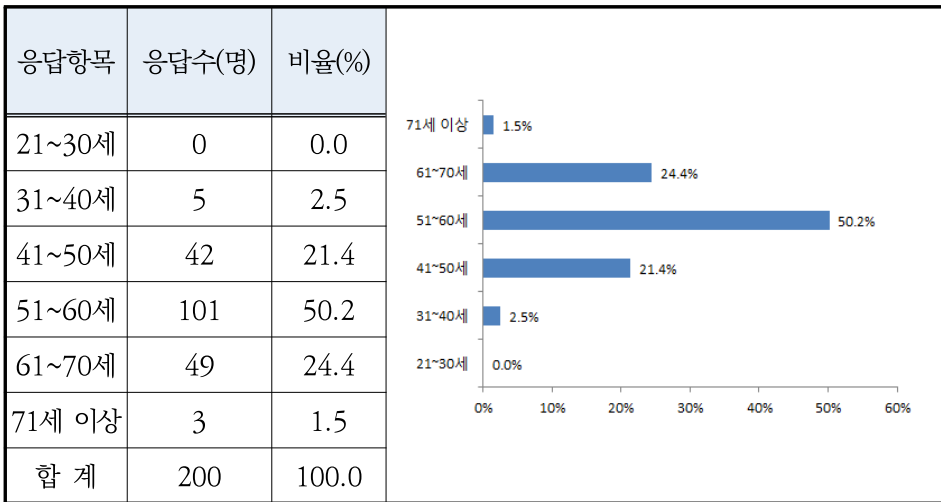
- 택시운수종사자의 택시근무 사항과 근로환경을 알아보기 위하여 설문 조사를 실시함
 - 설문은 개인택시(116명)와 법인택시(84명) 운전자를 대상으로 하였음
 - 설문 응답자는 모두 남성(201명) 운전자였음

[표 3-8] 택시설문 응답자 성별 분포



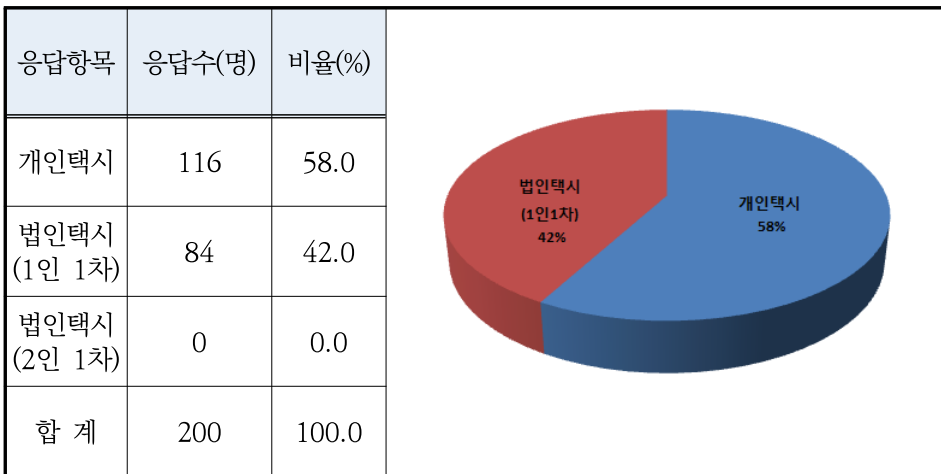
- 설문 응답자의 연령분포를 살펴보면 50대가 50.2%로 가장 높게 나타났으며, 60대 24.4%, 40대 21.4%, 30대 2.5%, 70대 이상 1.5%, 20대 0.0% 순으로 나타남

[표 3-9] 택시설문 응답자 연령 분포



○ 설문 응답자 중 개인택시 운전자가 58.0%로 가장 높게 나타났으며, 1인 1차 법인택시 운전자는 42.0%로 나타남. 반면, 2교대로 운전하는 2인 1차 법인택시 응답자는 없었음

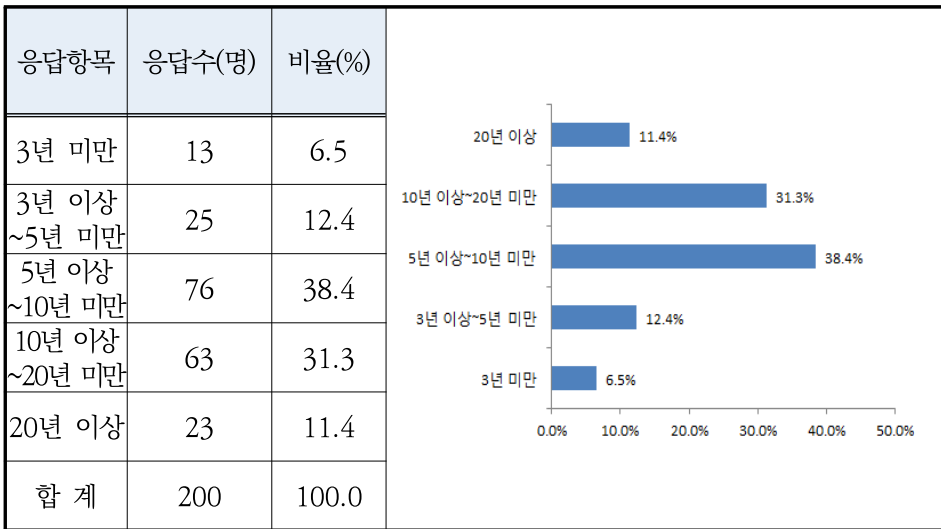
[표 3-10] 택시설문 응답자 운전 형태



2. 근무사항

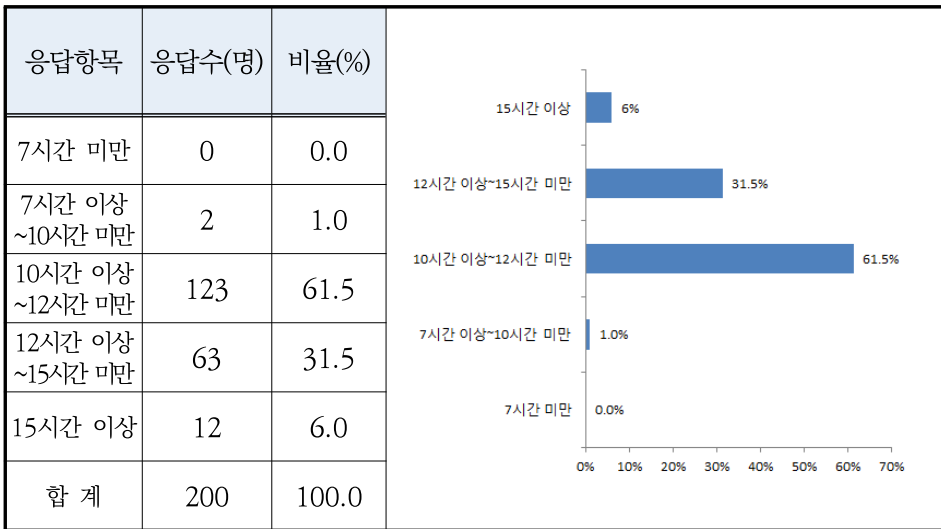
- 설문 응답자의 근무연수는 5년 이상~10년 미만이 38.4%로 가장 높게 나타났으며, 10년 이상~20년 미만이 31.3%, 3년 이상~5년 미만이 12.4%, 20년 이상은 11.4%, 3년 미만은 6.5% 순으로 나타남

[표 3-11] 택시설문 응답자 근무연수 분포



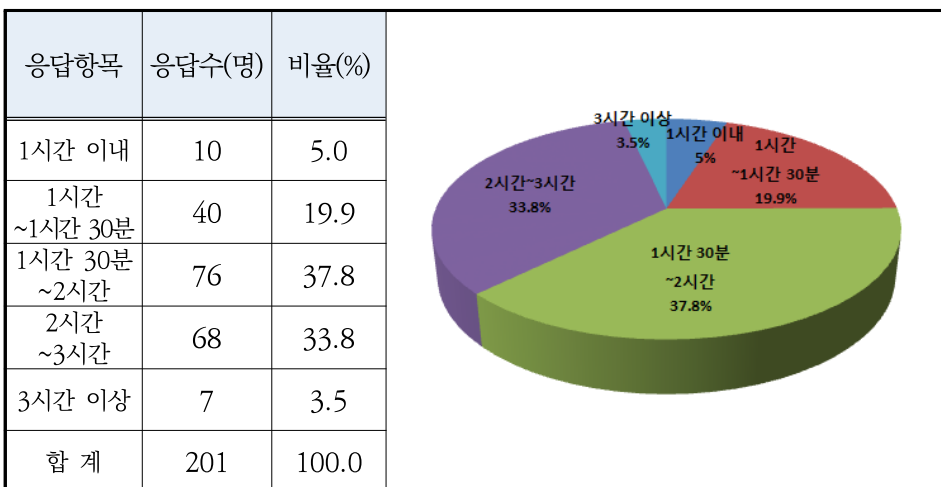
- 설문 응답자 중 1일 운전하는 시간이 10시간 이상~12시간 미만인 경우가 61.5%로 가장 높게 나타났으며, 12시간 이상~15시간 미만은 31.5%, 15시간 이상은 6%, 7시간 이상~10시간 미만은 1.0%로 순으로 나타났고, 7시간 미만을 응답한 사람은 없었음

[표 3-12] 택시설문 응답자의 1일 근무시간 분포



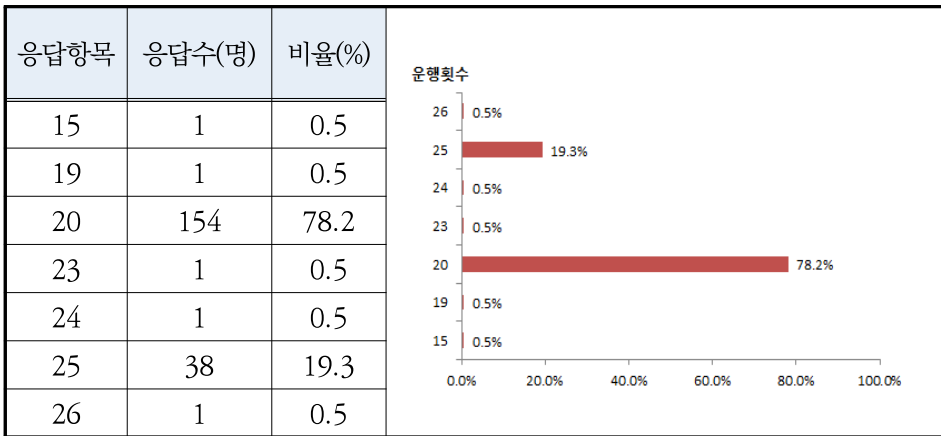
- 설문 응답자의 1일 업무시간 중 쉬는 시간은 1시간 30분~2시간이 37.8%로 가장 높게 나타났으며 2시간~3시간 33.8%, 1시간~1시간 30분 19.9%, 1시간 이내 5.0%, 3시간 이상 3.5% 순으로 나타남

[표 3-13] 택시설문 응답자의 1일 근무시간 중 쉬는 시간 분포



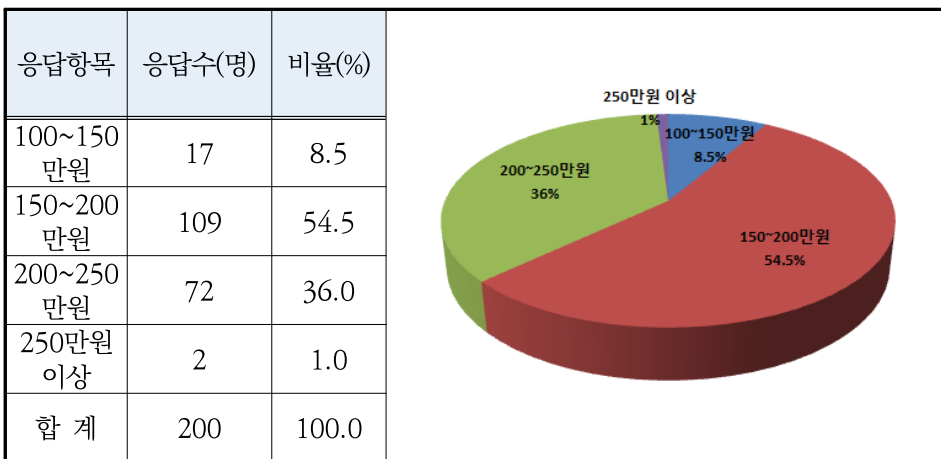
- 설문 응답자의 택시 월 운행 횟수는 월 20회가 78.2%로 월등히 높았으며, 월 25회가 19.3%로 뒤를 이었으며, 15회, 19회, 23회, 24회, 26회가 0.5%씩 나타남

[표 3-14] 택시설문 응답자의 월 운행 횟수



- 설문 응답자의 운송으로 인한 월 평균 수입은 150~200만원이 54.5%로 가장 많았고, 200~250만원 36.0%, 100~150만원 8.5%, 250만원 이상 1.0% 순으로 나타남

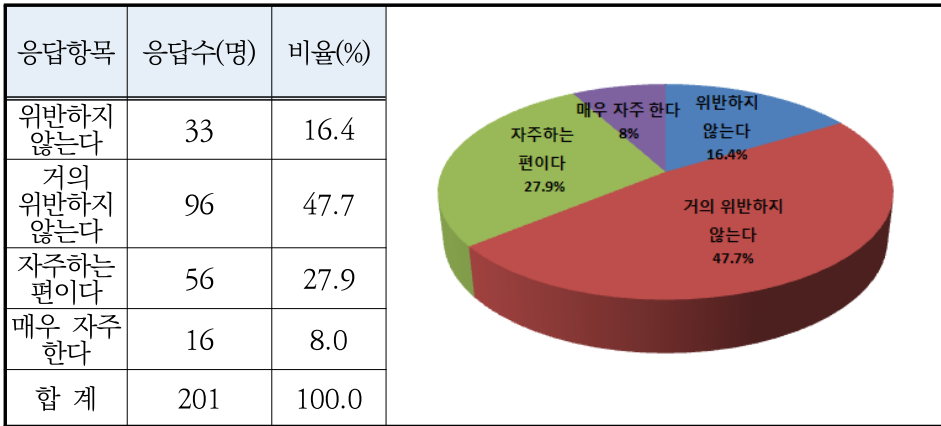
[표 3-15] 택시운송으로 인한 월 평균 수입



3. 택시운수종사자 근로환경

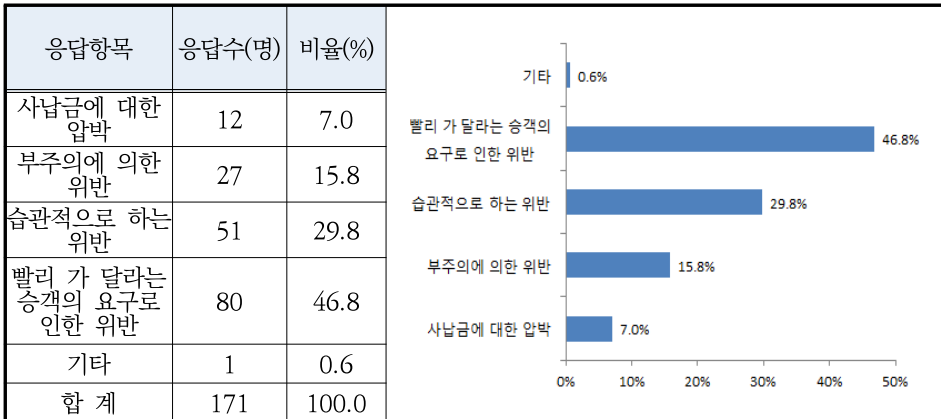
- 택시운수종사자의 운행 중 법규위반 빈도는 거의 위반하지 않는 사람이 47.7%로 가장 많았고, 자주 위반하는 사람 27.9%, 위반하지 않는 사람 16.4%, 매우 자주 위반하는 사람 8.0% 순으로 나타남

[표 3-16] 택시운수종사자의 법규위반 빈도



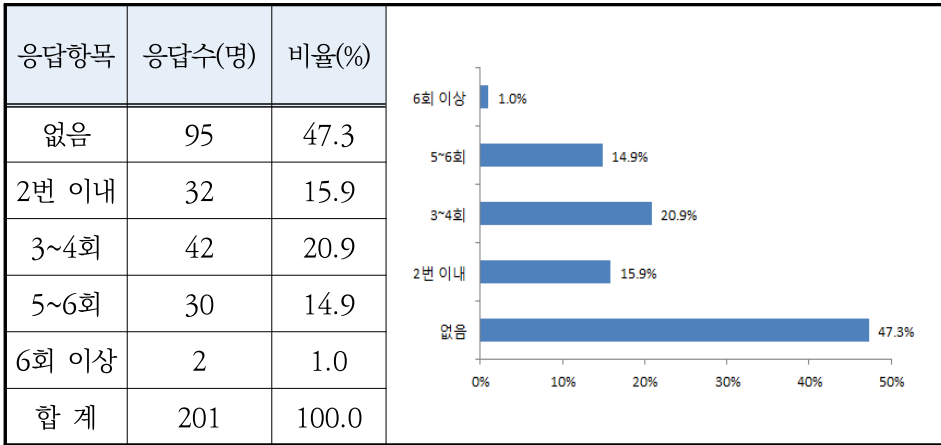
- 설문 응답자의 운행 중 법규위반 이유로는 빨리 가 달라는 승객의 요구로 인한 위반이 46.8%로 가장 높았고, 습관적으로 하는 위반 29.8%, 부주의에 의한 위반 15.8%, 사납금에 대한 압박 7.0%, 기타 0.6% 순으로 나타남

[표 3-17] 택시 운행 중 법규위반 이유



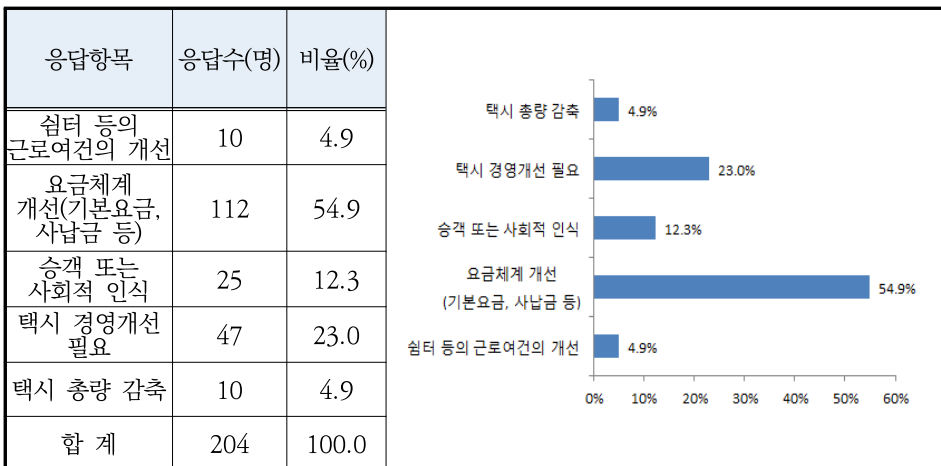
- 설문 응답자가 지난 1년간 승객으로부터 경험한 욕설이나 폭행 횟수는 없음이 47.3%로 가장 많았고, 3~4회 20.9%, 2번 이내 15.9%, 5~6회 14.9%, 6회 이상 1.0% 순으로 나타남

[표 3-18] 지난 1년간 승객으로부터 경험한 욕설이나 폭행 횟수



- 설문 응답자가 선택한 택시산업의 발전을 위해 가장 필요한 것은 요금체계 개선이 54.9%로 가장 높았고, 택시 경영개선 필요 23.0%, 승객 또는 사회적 인식 12.3%, 승터 등의 근로여건의 개선과 택시 총량 감축 4.9% 순으로 나타남

[표 3-19] 택시산업의 발전을 위해 가장 필요한 것



4. 시사점

- 설문 응답자의 연령은 50대가 50.2%로 가장 많았으며, 61세 이상도 25.9%로 택시기사의 고령화 문제가 심각한 것으로 나타남
- 설문 응답자의 1일 업무시간은 10시간 이상~12시간 미만이 61.5%로 가장 많았으며, 12시간 이상~15시간 미만이 31.5%로 설문 응답자의 93%가 하루에 10시간이 넘는 업무를 하는 것으로 나타남
 - 사납금에 대한 부담으로 인하여 운전시간이 상당히 긴 것으로 나타남
- 반면 설문 응답자의 1일 업무시간 중 쉬는 시간(점심시간 포함)은 1시간 30분~2시간이 37.8%, 2시간~3시간이 33.8% 순으로 응답이 나왔으며, 3시간 이상 쉬는 시간을 가지는 응답자는 전체 응답자의 3.5%에 불과해, 매우 적은 것으로 나타남
- 지난 1년간 승객으로부터 욕설이나 폭행 경험에 대해 조사한 결과 과반수 이상인 52.7%가 욕설이나 폭행을 경험한 적 있다고 응답하여 이에 대한 적절한 조치나 제도 도입이 필요한 것으로 판단됨
- 분석결과, 택시운송사업 발전을 위해서는 응답자들이 과도한 근무시간과 적은 휴식시간으로 인해 서비스의 질이 낮아지는 것으로 판단됨
 - 따라서, 택시운수종사자들의 근무 질이 높아질 만한 환경 조성이 필요해 보이며, 택시운수종사자 근로환경의 개선을 위해 승객으로 인한 욕설이나 폭행 같은 피해를 줄이기 위한 적절한 조치를 취해야 될 것으로 판단됨
- 응답자들이 택시산업의 발전을 위해 가장 필요한 것으로 요금체계개선 54.9%, 택시 경영개선 필요 23.0%로 응답하여 그와 관련된 제도의 도입이나 개선이 필요하다고 판단됨

3절. 택시운송사업 개선을 위한 국내사례

1. 택시 경영 및 운전자 근로여건 개선 사례

1) 경기도 택시쉼터 건립 사업²⁾

(1) 배경 및 목적

- 경기도는 택시 운수종사자의 장거리 운전으로 인해 발생할 수 있는 교통사고를 예방하고자 택시쉼터를 건립하기 시작함
- 택시쉼터를 통해 택시 운수종사자의 근로여건을 개선하고자 함

(2) 사업내용

- 경기도는 2016년부터 택시 쉼터를 마련하기 시작함
 - 2018년 3월까지 약 6개소를 설치하여 운영하고 있으며, 하루 이용자는 약 180명임
- 도비 50%와 시비 50%의 비중으로 예산을 투입하여 1~2층 규모의 택시 쉼터를 설치하고 있음
 - 경기도의 경우 시·군의 택시종사자수 및 재정여건을 고려하여 예산을 책정하고 있음
 - 도비 37억 원, 시·군비 55억 원으로 총 96억 원을 투입하였음
 - 2018년 내에 10개소를 추가 설치할 계획임

2) 경기도청 보도 자료,

https://gnews.gg.go.kr/briefing/brief_gongbo_view.asp?BS_CODE=S017&page=1&period_1=&period_2=&search=1&keyword=%C5%C3%BD%C3&subject_Code=BO01&number=36848&LIST4PAGE=10



[그림 3-6] 경기도 고양시 택시센터 전경

출처 : 경기도청 보도자료

(3) 사업효과

- 택시센터 운영결과 택시 운수종사자에게 휴식처이자 소통의 공간으로 활용되고 있음
 - 이는 택시 운수종사자의 사기를 증진하여 택시 서비스의 질을 높이는 효과가 있음
 - 택시 휴식처는 택시 운수종사자간 필요한 회의 및 사무를 볼 수 있는 공간으로도 활용되고 있음

2) 서울특별시 택시기사 화장실 이용 불편해소 사업³⁾

(1) 배경 및 목적

- 서울특별시는 평소 택시 운수종사자의 화장실 이용이 불편한 점에 주목하여 관련 설문조사를 실시한 결과 약 79%의 택시기사가 화장실 이용에 불편을 겪은 것으로 나타남
 - 따라서, 택시기사의 화장실 이용 편의를 증진하기 위하여 본 사업을 실시함

3) 서울특별시 보도자료, http://spp.seoul.go.kr/main/news/news_report.jsp#view/228999

(2) 사업내용

- 서울특별시 2017년 민간업체와 협력하여 카드결제기 화면에 주변 대중·개방 화장실의 위치 정보를 제공하는 방안을 마련함
 - 서울시에 있는 5,015개 화장실의 위치 및 개방시간 등의 정보를 제공함
- 택시기사 화장실 이용 관련 설문조사 결과, 약 89%의 택시기사가 주유소 화장실을 이용하고 있다는 점에서 착안하여 화장지, 비누 등 관련 물품을 분기별로 지원하기로 함
 - 특히, 주유소화장실을 이용할 때에 주유하지 않고 화장실만 이용해야 하는 경우가 많으며, 이는 택시기사와 주유소 간 마찰의 원인으로 작용하고 있음
 - 총 443개소의 서울시내 주유소에 지원하며, 주유소 1개소 당 매달 2만 5천원 상당의 물품이 지원됨
 - 이는 민간업체의 공공기여금으로 지원하는 사업이며, 서울시와의 업무협약을 통해 한국주유소협회가 주체가 되어 진행함



[그림 3-7] 택시 카드리더기 화장실 찾기 기능

출처 : 서울특별시청 보도자료

(3) 사업효과

- 주변 공중·개방 화장실의 위치 정보를 제공함으로써 택시 운수종사자가 편리하게 화장실을 이용할 수 있을 것으로 기대됨
- 주유소화장실에 관련 물품을 지원함으로써 공중화장실로서의 기능을 할 수 있도록 유도함
 - 이를 통해 심야 시간 화장실 이용 곤란(77%) 및 주정차 곤란(76%) 등 택시기사가 화장실 이용 시 겪는 애로사항을 해결할 수 있을 것으로 기대됨

2. 효율적인 관리체계 택시 경쟁력 향상

1) 대전광역시 일반택시 자율감차⁴⁾

(1) 배경 및 목적

- 대전광역시는 2015년, 2016년도에 개인택시 123대를 감차한 후 택시 운송수입구조가 개선된 점에 주목하여 일반택시를 대상으로 감차를 실시함

(2) 사업내용

- 대전광역시는 2017년 1월부터 12월까지 일반택시를 대상으로 감차 사업을 실시하였음
- 일반택시 58대를 감차하는 것을 목표로 함
 - 이는 일반택시의 경우 개인택시와 달리 감차 실적이 없어 형평성이 어긋난다는 점에 주목하여 일반택시 감차에 집중하기로 함
 - 일반택시 감차목표를 달성하지 못하면 형평성 차원에서 6부제에서 부제로 운영하는 등의 조치를 취할 계획이었으나, 2017년 6월 감차목표를 달성함

4) 대전광역시 보도자료,

http://www.daejeon.go.kr/drh/board/boardNormalView.do?boardId=normal_0189&menuSeq=1632&ntatcSeq=1083030572

- 감차보상금은 일반택시의 경우 1대당 3,600만원으로 이는 면허에 대한 보상임
 - 차량 처분은 감차신청자가 담당함
- 대전광역시 운송주차과에서 감차 접수를 담당하고 있음

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 택시운송사업의 자생력을 높이고 택시 서비스의 질이 개선되는 등의 효과가 있을 것으로 기대됨

2) 부산광역시 택시 환승할인제⁵⁾

(1) 배경 및 목적

- 부산광역시 택시 환승할인제는 택시 운송사업 활성화의 일환으로 진행되는 사업으로, 다양한 택시 서비스를 제공하여 공공교통으로서의 택시 경쟁력을 제고하고자함

(2) 사업내용

- 택시 환승할인제는 대중교통을 이용한 후 30분 이내에 택시를 탑승하면 택시요금에서 1,000원을 할인해주는 제도임
- 부산광역시는 2017년 택시 조합, 카드 결제 사업자, 정산 회사 등 관계자와 협의를 통해 환승 시스템을 구축하고 시범사업을 실시하였음
 - 시범사업 후에 기존 500원 할인에서 1,000원 할인으로 할인금액을 올렸음
 - 법인 택시에 한해 지원하고 있으며, 할인된 택시요금은 시에서 지원함

5) http://www.pressian.com/news/article.html?no=189223&utm_source=naver&utm_medium=search; <http://www.civicnews.com/news/articleView.html?idxno=7667>

공공교통(택시) 환승할인제 확대 시행

2018년 5월 1일 ~

대중교통 이용 후 택시로 환승하면 택시요금을 자동으로 할인해주는 「공공교통(택시) 환승할인제」의 환승할인금액이 인상됩니다.

대상카드 선불교통카드 중 **캐시비·하나로·마이비카드**

• 택시별 이용 가능 카드가 다르므로, 택시 외부에 부착된 환승할인 가능한 선불교통카드 확인 후 이용

사업내용 증진 500원 할인 >> 변경 1000원 할인

이용방법 대중교통 이용 → 환승단말기 태그 → 30분 이내 → 택시 자동할인

선불교통카드로 대중교통 이용 후 환승단말기에 태그한 뒤 30분 이내 택시요금 결제시 자동할인

• 대중교통 : 부산버스, 부산도시철도, 동해선, 부산-김해경전철

할인 적용이 안되는 경우

- ❌ 택시를 먼저 타고 대중교통수단을 이용하는 경우
- ❌ 택시요금을 현금 또는 신용카드 결제하는 경우
- ❌ 선불교통카드 잔액이 부족할 경우

✓ 기타사항 2018년말까지 후불교통카드 도입 추진 ☎ 연락처 부산범안택시조합 (09462-4650) 부산개안택시조합 (05500-8500) 부산광역시 BUSAN METROPOLITAN CITY

[그림 3-8] 부산광역시 택시환승할인제 포스터
출처 : Naver 이미지

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 대중교통 및 택시 이용을 활성화할 수 있을 것으로 기대됨
 - 특히, 택시 서비스에 대한 수요를 증가시킬 것으로 예상됨
- 시민들의 경우 대중교통에서 택시로 환승하는 것에 대한 경제적 부담이 줄어들어 보다 편리한 교통서비스를 이용할 수 있을 것으로 기대됨

3. 안전하고 편리한 택시 서비스 제공

1) 서울특별시 택시 서비스 개선 사업⁶⁾

(1) 배경 및 목적

- 서울 법인택시업계에서는 택시 서비스 개선을 위해 불친절행위 택시 환불제, 민원총량제 등을 실시함

(2) 사업내용

- 서울특별시내 법인택시업계에서는 택시기사가 불친절하다는 전반적인 여론을 수용하여 택시 서비스 개선을 위해 불친절 택시 환불제를 2015년부터 실시함
 - 택시 이용 승객이 회사로 직접 불친절 사항에 대해 접수하면 각 업체별로 기준을 적용하여 최대 5만원까지 환불해주고 있음
 - 2017년 기준 254개의 법인택시회사 중 230개의 회사가 참여하고 있으며, 불친절 택시 환불제에 관한 안내판을 조수석에 부착하고 택시를 운행하고 있음
- 민원총량제는 민원의 총량을 설정하여 이를 넘은 택시회사에 대해 카드 결제 수수료 지원을 중단하는 등의 불이익을 주는 제도로 2016년부터 실시함

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 2014년 대비 2017년 택시 관련 민원수가 4,601건 (약 33.5%) 감소하였으며, 법인택시 관련 민원수는 약 3,617건 (40.1%) 감소하였음
 - 특히, 승차거부 관련 민원이 45.3% 감소하였으며, 불친절 관련 민원은 19.3% 감소하였음

6) 서울시 보도자료 http://spp.seoul.go.kr/main/news/news_report.jsp#view/227225?tr_code=snews:
<http://news.nt.co.kr/rtview.php?no=2016083016290781883&outlink=1&ref=https%3A%2F%2Fsearch.naver.com>

2) 부산광역시 법인택시 안전관리 합동점검7)

(1) 배경 및 목적

- 부산광역시는 법인택시의 안전성을 도모하고자 본 사업을 실시함

(2) 사업내용

- 부산광역시는 2018년 6월 법인택시 안전관리에 대한 점검을 실시
 - 2017년 실시한 점검 시 문제가 없었던 36개 업체를 제외하고 60개 업체에 대해 점검을 실시함. 따라서 총 7,468대를 대상으로 합동점검을 실시함
 - 점검내용으로는 “자동차 안전기준 및 불법구조 변경사항 등 안전운행에 관한사항, 운전자 자격오진, 운수종사자 교육 등 운송사업자 및 운수종사자 준수사항 이행여부, 승객 편의시설, 자동차 불법정비·점검 및 택시미터기 위법 사용 여부” 등이 있음(부산광역시 보도자료)
- 법령에 따라 과징금 및 과태료 등 필요한 행정처분을 조치할 예정임
 - 2017년 점검을 통해 약 300건의 행정처분을 내렸음



[그림 3-9] 택시 합동 점검 사례 - 불법 등화 LED

출처 : 부산광역시 보도자료

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 택시 안전사고를 예방하고, 시민들이 보다 신뢰할 수 있는 택시 서비스를 제공할 수 있을 것으로 예상됨

7) 부산광역시 보도자료, <http://www.busan.go.kr/nbtnews/1321121>

4절. 택시운송사업 개선을 위한 국외사례

1. 택시 경영 및 운전자 근로여건 개선

1) 미국 뉴욕시 택시 운수종사자 졸음운전 방지 대책⁸⁾

(1) 배경 및 목적

- 뉴욕 택시 및 리무진 위원회(NYC taxis and limousine commission, 이하 TLC)는 장시간 운전이 안전사고의 위험성을 높인다는 점에 주목하여 이를 방지하는 대책을 마련함
- 또한, 뉴욕시의 교통안전 관련 시책인 Vision Zero의 일환으로 본 사업을 실시함
 - Vision Zero는 교통사고로 인한 사망자가 발생하지 않는 것을 목표로 하는 정책임

(2) 사업내용

- 운행시간이 증가할수록 교통사고 발생률이 증가하다는 점에 주목하여 본 사업을 실시함
- 뉴욕시는 보다 안전한 택시 운영을 위하여 택시 운행시간을 하루 10시간, 일주일에 60시간으로 제한하는 규정을 재정함
- 본 규정의 상세 내용은 다음과 같음
 - 24시간 이내에 승객이 탑승한 운송 차량의 운영을 10시간으로 제한함
 - 일주일에 승객이 탑승한 운송 차량의 운영을 60시간으로 제한함
 - 하루에 10시간, 일주일에 60시간을 초과하여 운전자를 파견하는 것을 금지함

8) 뉴욕 택시 및 리무진 위원회 웹사이트,
http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver_fatigue.shtml

- 제한시간을 넘어 운행한 경우 TLC에서 경고장을 발송하고 있으며, 2018년 이후 소환장을 발부할 예정임
 - 2018년 말까지는 운전자가 해당 규정에 적응할 수 있도록 소환장 발부를 연기함
 - 운행시간의 경우 승객이 탑승한 시간만 포함되며, 승객 없이 배회하는 시간은 포함되지 않음
 - 10시간 제한시간 이후 운전자가 8시간 이상 운행을 하지 않으면, 운전자가 새로 10시간 운행을 시작할 수 있음
 - 고급 택시 및 리무진 서비스를 운영하는 회사의 경우 운전자가 10시간 이상 운전 업무에 파견되지 않도록 해야 하며, 하차 시간에 대한 데이터를 제출해야 함

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 택시 운수종사자의 장거리 운전을 예방하여 보다 안전한 택시 서비스를 제공할 것으로 기대됨

2) 프랑스 파리지 택시요금체계⁹⁾

(1) 배경 및 목적

- 파리지의 경우 보다 다양한 택시 요금을 통해 보다 유연한 택시 경영을 가능하도록 함

(2) 사업내용

- 프랑스 파리지 택시요금은 기본적으로 거리시간 동시병산제임 ([표 3-20] 참조)
 - 탑승시간대, 탑승지역 및 탑승인원에 따라 다른 요금을 적용하고 있음 ([표 3-21] 및 [그림 3-10] 참조)

9) <https://www.g7.fr/en/paris-taxi-fares>

- 파리시내~공항 구간을 이용하는 경우 정액 요금제로 계산되며, 예약 택시의 경우 예약비용을 지불해야 함
- 특히, 택시 요금이 최저 요금인 약 9,200원(7.10 유로) 보다 적은 경우 최저요금을 지급해야 함¹⁰⁾

[표 3-20] 파리시 택시 요금 체계

요금제	구 분	적용 요금		
정액제	예약 요금	<ul style="list-style-type: none"> · 기본 예약: 약 5,200원 (4유로) · 사전 예약: 약 9,100원 (7유로) 		
	파리시내 ~ 공항	<ul style="list-style-type: none"> · 샤를드골 국제공항: 약 64,800원 ~ 약 71,300원 (50~55유로) · 오를리 국제공항: 약 38,900원 ~ 약 45,400원 (30~35유로) 		
거리시간 동시 병산제	기본요금	약 3,400원 (2.60 유로) *최저 요금 약 9,200원 (7.10 유로), 5번째 탑승자 추가요금 약 5,200원 (4유로)		
	운행요금	A	B	C
		<ul style="list-style-type: none"> · 1km 당 약 1,400원 (1.07 유로) · 1시간 당 약 46,400원 (35.80 유로) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1km 당 약 1,700원 (1.29 유로) · 1시간 당 약 49,300원 (38 유로) 	<ul style="list-style-type: none"> · 1km 당 약 2,000원 (1.56 유로) · 1시간 당 약 46,300원 (35.70유로)

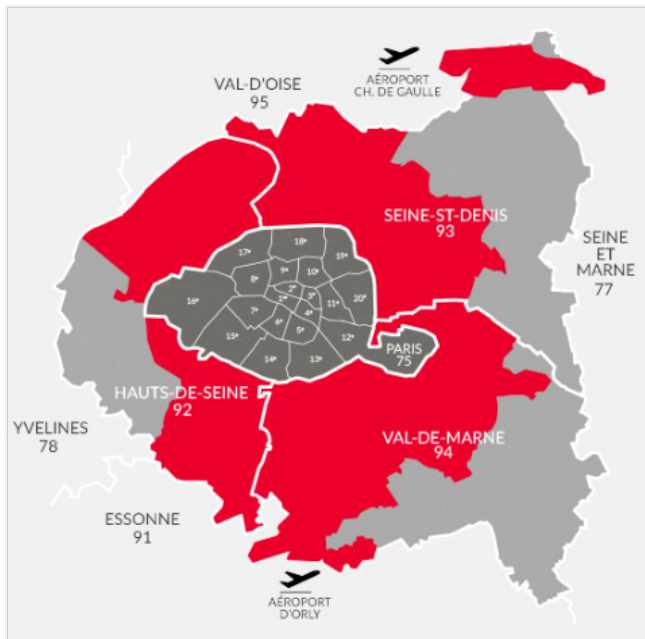
출처: <https://www.g7.fr/en/paris-taxi-fares>

10) 1유로(EUR) 당 한화 1,296.08원 기준 (2018년 8월 10일)

[표 3-21] 파리시 지역별 택시 요금 체계

요일	시간대	파리 도심 지역	교외 지역	그 외 지역
월요일 ~ 토요일	자정 ~ 오전 7시	B	C	C
	오전 7시 ~ 오전 10시		B	
	오전 10시 ~ 오후 5시	A		
	오후 5시 ~ 오후 7시	B	B	
	오후 7시 ~ 자정		C	
일요일	자정 ~ 오전 7시	C	C	
	오전 7시 ~ 자정	B	C	
공휴일	-	B	C	C

출처: <https://www.g7.fr/en/paris-taxi-fares>



[그림 3-10] 파리 지역별 택시 요금 적용

(3) 사업효과

- 파리시의 유연한 요금제는 보다 유연한 택시 경영을 가능하게 하며, 택시 운수종사자의 임금 보장에 보다 유리하게 작용할 것으로 기대됨

2. 효율적인 관리체계 택시 경쟁력 향상

1) 캐나다 밴쿠버시 택시 서비스 개선 사업¹¹⁾

(1) 배경 및 목적

- 밴쿠버시에서는 교통 시스템에서 택시가 방문객 및 자가용이 없는 시민들의 대안 교통수단으로 역할을 함을 인지하고 택시 서비스 개선을 위해 버스 전용차로에 택시 운행을 가능하도록 함

(2) 사업내용

- 밴쿠버시는 택시 서비스 향상을 위해 버스 전용차로에 운행할 수 있도록 함
- 택시가 버스 전용차로에서 운행할 수 있으나 버스 전용차로에서 정차하는 것은 금지함
 - 택시가 버스 전용차로에서 정차한 경우 처음에는 4시간 운행 금지, 다음에는 하루, 3일, 5일 운행 금지 순으로 제재를 받을 수 있음
 - 특히, 이러한 제재를 받은 택시 운전자가 운행하는 것을 방지하기 위하여 다른 택시 택시운전자에게 차량 내에 시스템을 통해 해당 제재를 받은 경우에 대하여 알리고 있음

11) 밴쿠버시 자료, <https://council.vancouver.ca/20130529/documents/ptec2.pdf>



[그림 3-11] 밴쿠버시 버스 전용차로 내 택시 운행 허용

출처 : Google 이미지

(3) 사업효과

- 밴쿠버 택시 조합 (Vancouver Taxi Association)에 따르면 본 사업을 통해 오전 첨두시에는 약 21 퍼센트의 택시 운행 시간 단축 효과가 있었으며, 오후 첨두시에는 약 32 퍼센트의 운행 시간 단축 효과가 있었음
- 또한, 본 사업 실시 이전에 택시의 불법 정차로 인하여 대중교통 통행 방해에 대한 우려가 있었으나, 택시 조합(Vancouver Taxi Association) 및 버스 조합(Coast Mountain Bus Company)의 협의 하에 관련 제재 방안을 마련한 것이 매우 효과적이었음

2) 영국 런던시 택시 면허증 허가 기준¹²⁾

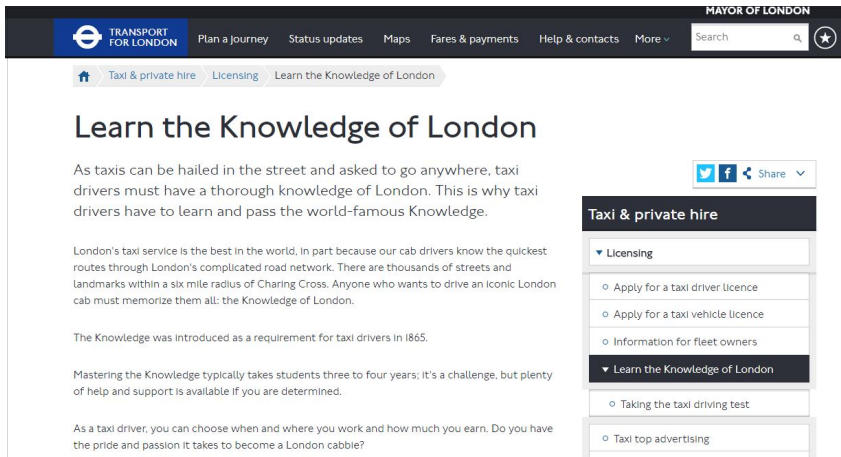
(1) 배경 및 목적

- 영국 런던시의 경우 보다 전문적인 택시 서비스를 제공하기 위해 택시 운전자 면허 허가증 시험을 실시하고 있음

12) https://etsc.eu/wp-content/uploads/TAXI_report_final.pdf;
<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/apply-for-a-taxi-driver-licence>

(2) 사업내용

- 영국 런던시에서 택시 운전자로 면허증을 신청하기 위해서는 다음과 같은 요건이 충족되어야 함
 - 18세 이상인 경우 면허증을 신청할 수 있음. 다만, 택시 운행을 하기 위해서는 21세 이상이어야 가능함
 - 북아일랜드 및 유럽 경제 지역에서 인정하는 운전면허를 소지한 자인 경우 가능함
 - 영국에서 거주 및 일할 수 있는 권리가 있어야 함
- 현재 영국 런던시에서는 택시 운전자로 면허증을 받기 위해서는 관련 지식 시험을 통과해야 함
 - 지식 시험의 경우 런던 시내 모든 지역을 운행할 수 있는 green badge 시험과 아홉 개의 구역 중 한 개의 구역에서 운행할 수 있는 yellow badge 시험으로 이루어져 있음
 - 먼저, green badge 시험 내용은 320개의 노선, 25,000개의 도로 및 20,000개의 주요 랜드 마크 등에 대한 것으로, 본 시험을 통과하기 위해서는 대략 2년에서 4년 정도가 소요되며 통과 이후에는 런던 시내에서 택시 운행을 할 수 있는 자격이 주어짐
 - yellow badge 시험은 30개에서 51개의 운행 코스 및 랜드 마크 등에 대한 시험으로, 이 경우에는 보다 빠르게 시험 통과를 할 수 있으나 해당 구간에서만 택시 운전을 할 수 있음
- 영국 런던시 택시 관련 지식 시험은 어려운 편이며, 런던시 교통국은 웹사이트에 시험 통과를 위해 필요한 사항 및 공부 방법에 대해 자세하게 안내하고 있음



[그림 3-12] 런던시 교통국 웹사이트 택시 지식 시험 안내 페이지

출처 : 런던시 교통국 웹사이트

<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/learn-the-knowledge-of-london>

- 이외에도 범죄기록 및 의료기록 등을 확인하고 있음

(3) 사업효과

- 보다 엄격한 지식 시험을 통해 엄선된 택시 운전기사에게만 면허증을 허가할 수 있으며, 이는 택시 서비스의 질 향상에 크게 기여할 것으로 기대됨

3. 안전하고 편리한 택시 서비스 제공

1) 미국 뉴욕시 Taxi Improvement Fund¹³⁾

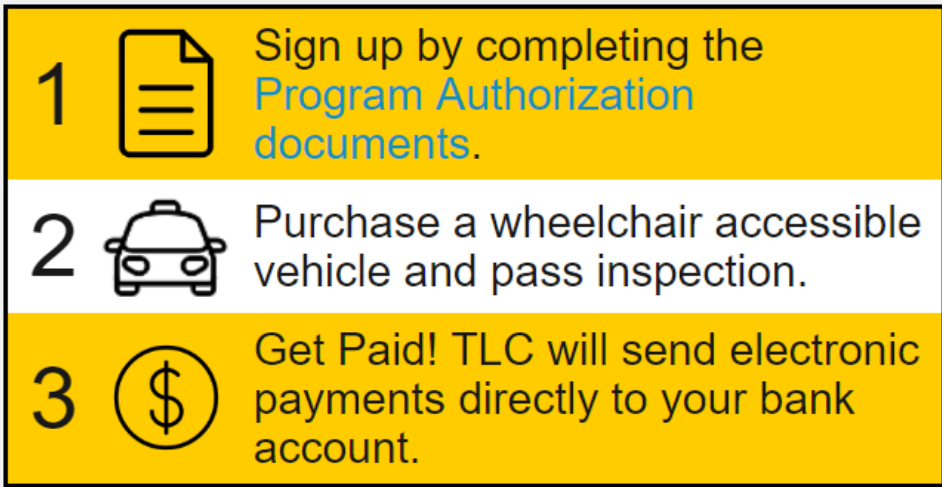
(1) 배경 및 목적

- 미국 뉴욕시는 택시에 대한 접근성을 높이고자 휠체어가 탑승 가능한 차량에 대해 지원금을 제공하는 사업을 실시함

(2) 사업내용

- 뉴욕시 택시 영업 허가증이 있는 차량 중 2016년부터 영업한 휠체어 접근 가능 차량(Wheelchair Accessible Vehicle)을 대상으로 지원금을 제공하고 있음
- 본 지원금을 받기 위해서는 다음과 같은 과정을 거쳐야 함
 - 휠체어 접근 가능 차량을 구매함
 - 뉴욕 택시 및 리무진 위원회(NYC taxis and limousine commission, 이하 TLC)의 검사를 통과함
 - 뉴욕 택시 및 리무진 위원회에 해당 택시 면허 허가증과 관련된 추가 요금을 지불함
 - 휠체어 탑승에 필요한 장비를 설치함
 - 마지막으로 관련 검사를 통과한 이후 택시 운영을 250번 이상 실시함

13) 뉴욕시 웹사이트, http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/taxi_improvement_fund_owner.shtml



[그림 3-13] 미국 뉴욕시 Taxi Improvement Fund 신청 방법

출처 : http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/taxi_improvement_fund_owner.shtml

- 지원금을 받은 운전자는 약 15,745,600 원 정도(14,000 달러)의 차량 구매 지원금을 받으며, 4년 동안 1년에 약 4,495,600 원 정도(4,000 달러)의 지원금을 받음¹⁴⁾

(3) 사업효과

- 본 사업을 통해 보다 접근성 높은 택시 서비스를 제공할 수 있을 것으로 기대됨

2) 핀란드 Kajon Taxi Firm의 음주운전 방지 장치¹⁵⁾

(1) 배경 및 목적

- 핀란드의 민간 택시 업체인 Kajon Taxi Firm은 음주운전을 방지하고자 알콜 인터락(Alcohol Interlock)을 설치함

14) 1달러(USD) 한화 1,123.90원 기준 (2018년 8월 10일)

15) https://etsc.eu/wp-content/uploads/TAXI_report_final.pdf;
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alclocks_en

(2) 사업내용

- 알콜 인터락은 운전자가 차량의 시동을 걸기 전에 음주운전 여부를 검사 받도록 하는 차량내 음주운전 측정 장치임
 - 따라서, 운전자가 알콜 인터락에 기준 혈중알콜농도(0.2 BAC) 보다 높게 음주한 상태로 감지되면 차량의 시동이 걸리지 않으며,
 - 관련 사실은 바로 회사의 관리자에게 문자 메시지를 통해 전송되며, 해당 운전자는 회사의 관리자로부터 경고를 받고 면담해야 함
 - 또한, 운전자의 혈중알콜농도가 0.5 이상인 경우에는 경찰에 관련 사실을 보고하고 있음
- 핀란드 Kajon Taxi Firm은 2007년부터 알콜 인터락을 모든 차량에 설치하였음
 - 본 회사의 경우 150대의 차량을 운행하고 있으며, 각 차량별로 4~45명의 승객을 태울 수 있음
- 핀란드의 경우 현재 통학 버스(school bus)의 경우 본 알콜 인터락의 설치를 의무화하고 있음

(3) 사업효과

- Kajon Tax Firm의 경우 알콜 인터락 설치 이후 대중으로부터 긍정적인 평가를 받음
- 알콜 인터락과 관련된 사용자 경험을 관련 회사 및 정부 관리자와 공유함

대전시 택시운송사업 발전 방안

1. 택시정보시스템 개선 등 플랫폼 택시 제도화
2. 효율적인 관리체계를 통한 택시산업 경쟁력 강화
3. 승객의 니즈에 부응하는 서비스 개선

————— 4장 대전시 택시운송사업 발전 방안 —————

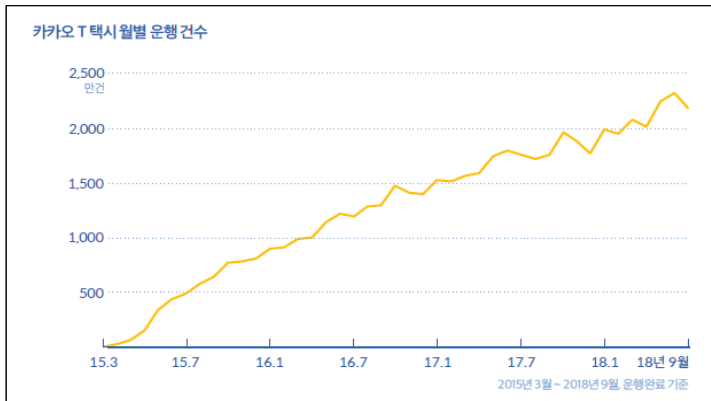
4장 대전시 택시운송사업 발전 방안

1절. 택시정보시스템 개선 등 플랫폼 택시 제도화

1. 카카오 T 택시 현황 분석

1) 카카오 T 택시 서비스 현황

- 전 세계적으로 이동을 원하는 소비자와 이동서비스를 제공하는 사업자를 실시간으로 연결하는 카셰어링 서비스가 출현하면서, 플랫폼 시장이 택시 업계와 손을 잡은 플랫폼 택시가 출현하였음
 - 교통서비스의 다양화로 택시 이외에도 이용자들이 통행거리와 목적에 따라 다양한 교통수단을 선택할 수 있음
- ‘카카오 T 택시’는 ‘15년 3월 처음으로 서비스를 시작한 이후 ‘15년 11월 프리미엄택시 서비스인 ‘카카오 T 블랙’을 시작으로, ‘18년 2월에는 기업이나 기관 임직원을 위한 ‘카카오 T for Business’, 4월에는 인공지능 배차 알고리즘을 적용한 ‘스마트 호출’ 서비스를 출시함. 또한 ‘18년 10월에는 신용카드를 미리 등록하여 번거로운 결제과정을 없앤 자동결제 서비스를 출시함
- 택시기사들의 운행 효율성 개선을 통해 소득을 증대시키고, 인공지능 등 각종 첨단기술을 배차 프로세스에 반영하여 업무 환경을 개선시키며 출퇴근과 심야시간에 택시 수요공급 불균형이라는 구조적인 문제를 해결하기 위한 대안 및 택시기사들의 운행여건 개선 및 편의를 제고를 위해 노력중임
- 2018년 9월말 기준 2,020만명의 가입자를 확보하여 전체 인구의 39%, 생산가능 인구(15세~64세)의 54%의 가입율을 확보함. 누적 운행완료 횟수는 5억 5,568만 건에 달하며, 이를 통해 4.8조원의 소득이 창출됨

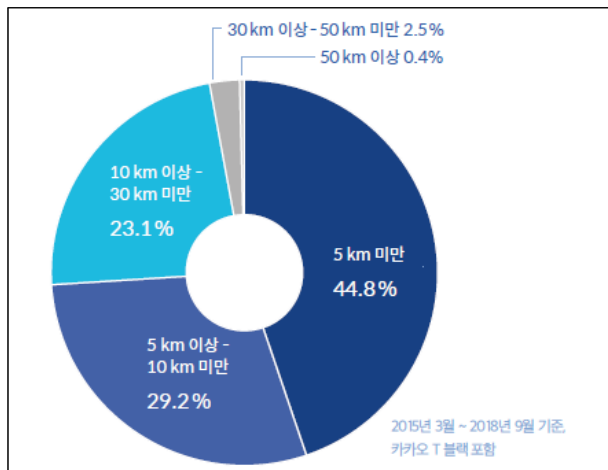


[그림 4-1] 카카오 T 택시 월별 운행 건수

출처: 2018 kakaomobility report

2) 카카오 T 택시 이용자 분석

- 카카오 T 택시를 이용한 경험이 있는 승객은 2018년 9월까지 1,692만 명이며 이는 대한민국 전체인구의 33%, 생산가능인구의 45%가 카카오 T 택시를 이용한 경험이 있음을 의미함
- 카카오 T 택시 승객의 운행 당 평균 이동거리는 카카오 T 블랙 포함 8.3km로 나타났으며, 이동거리 5km 미만이 약 45%로 가장 높게 나타남



[그림 4-2] 카카오 T 택시 승객의 이동거리별 분포

출처: 2018 kakaomobility report

3) 프리미엄 모빌리티 서비스 카카오 T 블랙 이용 분석

- 카카오 T 블랙의 누적 운행 건수는 서비스 출시 이후 2018년 9월까지 운행 누적 기준 131만 건으로 나타남. 이를 통해 279억 원의 소득이 창출되었으며 이용 승객수 65만명, 승인기사 수는 484명을 기록함
- 여객자동차 운수사업법 상 고급택시로 분류되는 카카오 T 블랙은 2,800CC 이상의 고급형 차량으로 편안하게 이동할 수 있는 프리미엄 택시 서비스로 카카오모빌리티의 고급택시 교육과정을 이수한 기사들이 운행하고 있음
- 따라서, 보다 친절하고 안락한 서비스를 누릴 수 있으며 카카오 T에 결제 카드를 등록한 승객의 경우 별도의 현장 결제 없이 바로 하차가 가능하며, 일반 미터기가 아닌 GPS기반의 앱 미터기로 택시 운임이 산정된다는 특징이 있음
- 프리미엄 택시 특성 상 이용요금은 일반 중형택시 이용 요금의 2.5배 정도 높음. 가격적인 제약 때문에 시장 수요에 한계가 있을 것이라는 우려가 존재했으나 2015년 11월 첫 서비스 출시 이후 카카오 T 블랙의 이용 규모는 꾸준히 성장하고 있음



[그림 4-3] 카카오 T 블랙 월별 운행 건수

출처: 2018 kakaomobility report

2절. 효율적인 관리체계를 통한 택시산업 경쟁력 강화

1. 택시 총량 재산정 및 감차재원 마련 필요

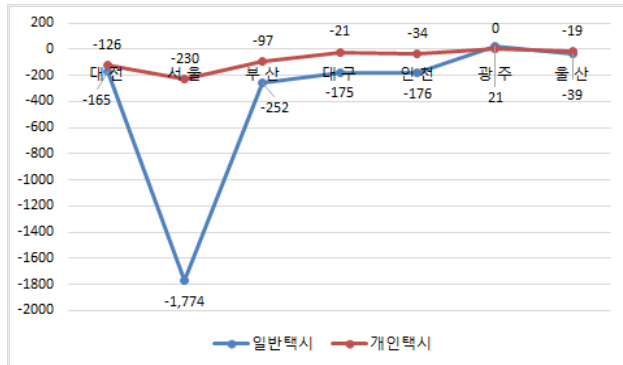
- 택시총량은 5년마다 재 산정하도록 되어 있음
- 제3차 택시총량제가 시행되기 이전인 2014년과 2018년 기준 택시 증·감차 현황을 살펴보면 다음과 같음
 - 대전시는 일반택시 165대, 개인택시 126대 총 291대 감차가 되었음
 - 광주시는 유일하게 일반택시 21대 증차가 되었으며 광주시를 제외한 모든 지자체에서 감차가 되었음
 - 서울시의 경우 일반택시를 2014년 대비 1,774대를 감차하여 다른 시도에 비해 큰 감차비율을 나타냄

[표 4-1] 대전시 택시 등록 및 운행대수 비교

(2018년 11월 30일 기준)

구분	제3차 택시총량제 시행 이전(2014년)			2018년 현재			증감		
	계	일반 택시	개인 택시	계	일반 택시	개인 택시	계	일반 택시	개인 택시
대전	8,708	3,238	5,470	8,417	3,073	5,344	-291	-165	-126
서울	70,790	21,440	49,350	68,786	19,666	49,120	-2,004	-1,774	-230
부산	24,074	10,116	13,958	23,725	9,864	13,861	-349	-252	-97
대구	15,659	5,599	10,060	15,463	5,424	10,039	-196	-175	-21
인천	14,322	5,313	9,009	14,112	5,137	8,975	-210	-176	-34
광주	8,118	3,325	4,793	8,139	3,346	4,793	21	21	0
울산	5,740	2,118	3,622	5,682	2,079	3,603	-58	-39	-19
계	147,411	51,149	96,262	144,324	48,589	95,735	-3,087	-2,560	-527

자료: 전국택시운송사업조합연합회



[그림 4-4] 대전시 및 지자체 택시 증·감차 비교

- 택시 사업구역별 총량제 지침은 2014년 수립된 3차 총량제의 기본틀을 유지하면서 2019년 4차 총량제에서는 일부 개정이 이루어짐
 - 사업근거는 기존의 「여객자동차 운수사업법」에서 4차 지침은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 의해 수립하도록 되어 있음
- 3차 총량계획 대비 4차 총량계획에서는 다음과 같은 주요 내용이 수정되었으며, 전체적인 수정 관련 표는 부록에 수록하였음
- 실차율
 - 4차 총량지침에서는 개인택시의 미터기 운행정보의 부정확성으로 인한 문제 때문에 시간실차율을 삭제하고 승객승차 운행거리만을 고려한 거리실차율만 고려하였음
 - 거리실차율은 개인과 법인 택시의 면허대수에 따른 가중평균값을 이용하였으나 4차 총량 지침에서는 개인택시와 일반택시의 평균 거리실차율을 적용함

기존	
현재 거리실차율 =	$\left(\text{개인택시 거리실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) + \left(\text{법인택시 거리실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right)$
변경	
현재 거리실차율 =	$\frac{(\text{개인택시 거리실차율} + \text{일반택시 거리실차율})}{2}$

○ 4차 총량지침에 신설된 조항

- 특수여건(외국인, 관광객, 군지역 등)에 있는 인구가 주민등록인구 대비 5% 이상인 군지역은 총량의 5% 범위에서 조정이 가능하도록 하고 있음
- 6개월 이상 운행한 일반택시의 일일평균 운행횟수 대비 공공형 택시의 운행성과를 5배이내에서 가중하여 총량의 3%범위내에서 조정할 수 있도록 하고 있음

○ 조사방법의 개선

- 조사시기를 3개월(1~3월)중 2개월 자료를 이용하도록 되어있었으나 관광성수기 등의 특수여건의 반영이 미흡한 문제점이 있었음. 이를 개선하기 위하여 조사 시기를 6개월(1~6월) 중 3개월 이상의 택시미터 자료를 활용하도록 하였음
- 표본율은 기존의 면허대수 비율에서 법인과 개인을 동등하게 50%씩 표본선정을 하도록 하였음
- 일반적으로 개인택시의 면허대수가 많으나 운행률은 법인택시가 높음

○ 이러한 총량산정방식은 교통전문가, 업계 노조 및 사업가 대표, 공무원 등의 참여를 통한 계산과정의 적정성 등을 협의 할 필요가 있음

○ 또한, 총량 산정결과에 따른 감차계획은 결국 현실적으로 면허권을 매입하여 폐기하는 방법밖에 없으나 이에 대한 자원마련 방안이 쉽지 않음

- 감차계획이 발표되면 일반택시의 면허권은 가격이 올라가게 되면 시에서 부담해야할 재정적 압박이 높아져 계획만큼 감차가 어려운 현실임
- 따라서, 감차계획 만큼 실현할 수 있는 감차자원조달 방안 마련이 같이 수반 될 필요가 있음

2. 법인택시 월급제 정착 필요

- 설문조사결과 대부분의 운전기사는 일일 10~12시간의 장시간 운전을 하고 있으며, 그럼에도 불구하고 수입은 점차 감소하고 있음
 - 택시 업계는 플랫폼의 등장으로 인하여 생존권의 위협을 받고 있음
 - 택시와는 구별되는 새로운 시장에 대한 진입이라는 플랫폼 사업의 인식과 기존 공급과잉 상태의 택시업계에 대한 시장잠식이라는 인식의 차이가 발생하고 있음
- 안정된 월급제가 아닌 사납금 제도는 운수종사자의 열악한 처우로 인하여 택시의 불친절, 승차거부 등의 고질적 문제의 가장 큰 원인으로 나타나고 있음
 - 2018년 서울시의 택시민원은 약 18,000건이며 이중 불친절과 승차거부가 전체의 63% 차지함

[표 4-2] 서울시 택시민원

구분	불친절	승차거부	부당요금	도중하차	관외영업	기 타	총 계
건수	6,748(38%)	4,495(25%)	4,085(23%)	1,052(6%)	337(2%)	1,121(6%)	17,838

출처: 대전시 내부자료

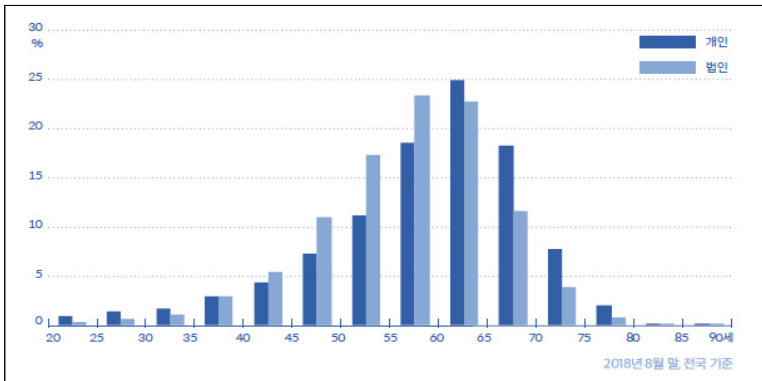
- 현재의 사납금 기반의 임금체계를 월급제로 개편하여 운수종사자의 처우를 개선하고 불친절, 승차거부 등의 문제를 해결할 필요가 있음
 - 2020년 1월부터 여객자동차 운수사업법이 개정되면 사납금이 폐지되고 전액관리제로 변경될 예정임
- 운행정보관리시스템(TIMs)을 확대 보급하고 가맹사업을 통한 택시 수입금 등을 개선 할 수 있는 경영개선 지원시스템 마련이 필요함

3절. 승객의 니즈에 부응하는 서비스 개선

1. 누구나 안심할 수 있는 택시 도입

1) 고령운전자 안전문제 해소 필요

- 저렴한 택시요금으로 택시기사의 수입은 낮아지고 이로 인해 젊은 기사의 유입이 감소하면서 연령분포가 전반적으로 높게 형성됨
- 연령별 비율을 보면, 개인택시의 경우 60~65세 구간, 법인택시의 경우 55~60세 구간에 가장 많이 분포하고 있음



[그림 4-5] 개인 vs 법인 택시기사 연령대 비율

- 최근 고령운전자에 대한 사고는 꾸준히 늘고 있으며, 이는 승객의 안전에도 크게 악영향을 미치고 있음
 - 고령운전자에 대한 자격유지검사를 제도와 하여 본경 추진이 필요함

[표 4-3] 자격유지검사와 의료적성검사 항목

자격유지검사(교통안전공단)	의료적성검사(의료기관)
시야각, 신호등, 화살표, 도로찾기, 표지판, 추적검사, 청각+시각+운동 복합기능 검사	치매, 시력·시야각, 고혈압, 당뇨, 운동·신체기능 검사

2) 안심택시 도입 필요

- 국내외 적으로 안심택시가 도입되고 있으며, 이를 통해 여성과 학생 등 교통약자의 범죄예방에 도움이 됨

(1) 나주시 안심택시

- 나주시는 2018.05월부터 심야시간 등에 홀로 택시를 이용하는 승객의 안전을 위해 택시 안심 귀가 서비스를 시행함
- 블루투스 송신기를 택시에 장착하여 보호자에게 실시간 위치 확인이 가능토록 하여 교통약자인 학생과 여성 등의 범죄를 예방하는데 목적이 있음
- 스마트폰에 안심택시 앱(APP)을 설치한 승객이 블루투스 단말기가 부착된 택시에 오르면, 사전에 지정된 수신자에게 승·하차 정보를 문자메시지로 전송해 주는 방식임
- 서비스 시행을 위해 택시 안팎에 안내문을 붙이고 시민들에게 안심택시 앱(APP)을 설치하라고 홍보함
- 다른 지자체가 선보인 근거리 무선통신(NFC)과 QR코드를 이용한 접촉식과는 다르게 접촉하기가 어려운 수취자 등의 경우에도 이용할 수 있는 비 접촉식 단말기로서 서비스 이용 제약이 없다는 점에서 차별화 되었으며 안전성과 편리성이 한층 더 강화된 시스템 임¹⁶⁾



[그림 4-6] 나주시 안심택시 이용방법

출처 : 나주시청홈페이지

16) http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?art_id=201804231808011

(2) 제주시 안심택시

- 제주시는 2014년 9월 5일부터 택시를 이용하는 여성, 노약자, 청소년 등의 불안감을 해소하고 안전하게 이용할 수 있도록 택시정보와 위치를 실시간으로 알려주는 택시 안전 귀가 서비스를 실행함
- 택시이용자가 스마트폰을 이용하여 택시 내에 부착된 안심귀가 QR코드를 스캔하여 지인에게 전송하면 차량정보와 위치정보 등을 실시간 지인들에게 자동 전송되어 택시 이용객들의 안전 귀가를 도와주는 시스템 임
- QR코드를 스캔하여 전송하면 차량번호, 전화번호 등 택시정보가 지인(보호자) 휴대폰에 문자로 전송되도록 되어 있음¹⁷⁾



[그림 4-7] 제주시 안심택시 설명 및 이용방법

출처 : Naver 이미지

17) 제주시청 홈페이지

(3) 이집트 핑크택시

- 성범죄가 많은 이집트 수도 카이로에서는 버스 등 대중교통과 택시에서 여성들이 성희롱 당하는 것을 방지하고 안전한 이동을 위해 여성 전용 택시인 핑크 택시를 운영함
- 택시 기사 전원이 여성이며 분홍색 옷을 입고 택시를 운행함
- 택시를 사전에 예약 할 시 ID카드로 본인등록절차를 통해 인증을 함으로써 여성 기사들에 대한 성추행도 방지함
- 비상 상황 발생 시 택시 내에 SOS버튼을 누르면 필요에 따라 원격으로 택시 이동이 멈추어지며 핑크 택시 본사에 비상 상황을 알릴 수 있음¹⁸⁾



[그림 4-8] 이집트 핑크택시

출처 : 구글 이미지

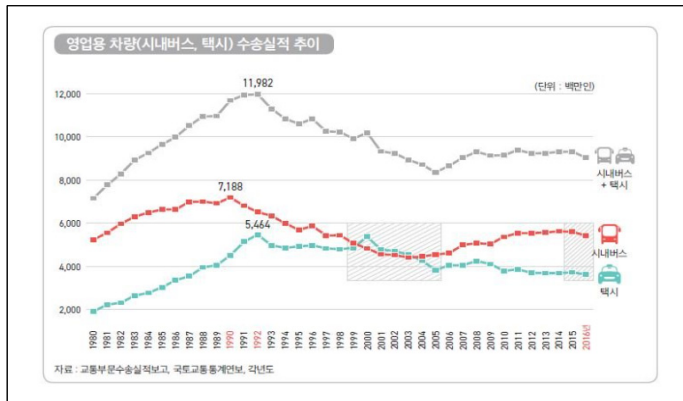
18) <http://www.masralarabia.com/%D8%AA%D9%88%D9%83-%D8%B4%D9%88/741895-%D8%B4%D8%A7%D9%87%D8%AF-%D8%AA%D8%A7%D9%83%D8%B3%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%86%D8%A7%D8%AA-%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%AC%D9%87%D8%A9-%D8%B8%D8%A7%D9%87%D8%B1%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D8%AD%D8%B1%D8%B4>

2. 다양한 서비스를 통한 합리적인 요금관리

1) 경쟁력이 취약한 국내 택시서비스

(1) 택시 이용객 수의 감소

- 버스는 1990년 최대 수송량을 보였으며, 택시는 1991년 최대 수송량을 보인 이후, 자가용 승용차 보유 확대, 지하철/전철 등 철도 대중교통 노선 확대 등으로 영업용 차량 수송량은 점차 감소추세를 보이고 있음
- 시내버스 수송실적의 변화는 대중교통 서비스 개선, 자동차 증가로 인한 도로혼잡 영향 등이 종합적으로 반영된 결과로 해석할 수 있으며, 택시 수송실적의 변화는 자가용 보유 증가 영향 및 대중교통 서비스 불편 지역의 보완수단 역할을 담당하는 것으로 해석 할 수 있음



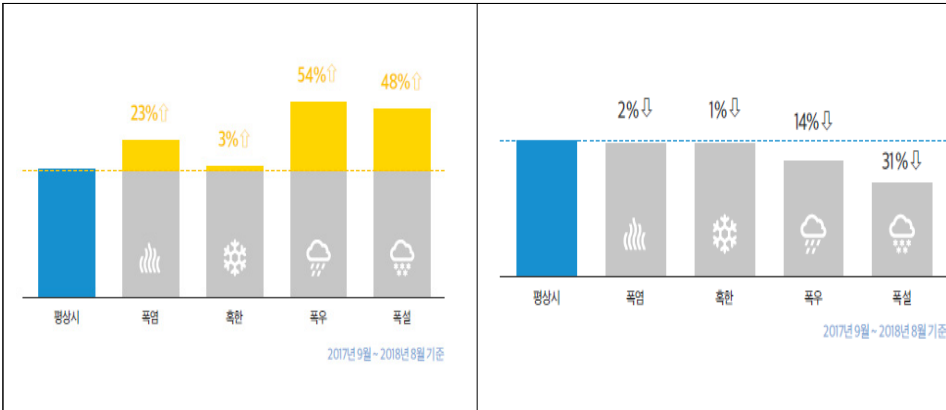
[그림 4-9] 영업용 택시 연도 별 수송실적 추이

자료: 교통부문수송실적보고, 국토교통통계연보, 각년도

(2) 택시 수요공급의 불일치

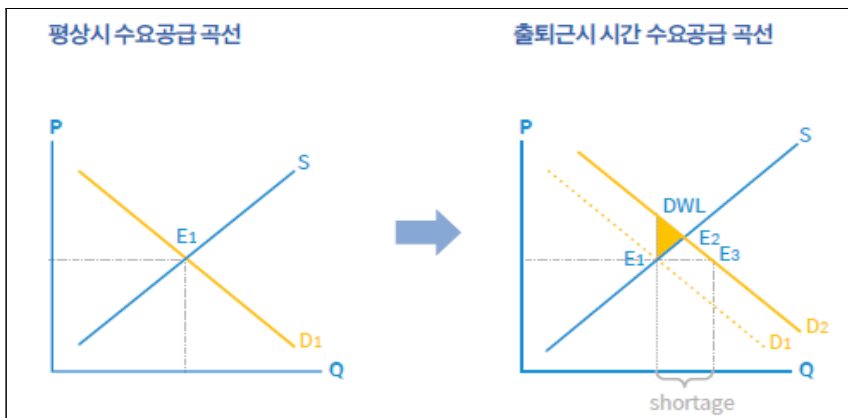
- 많은 사람들은 출퇴근 시간이나 심야 시간에 시내 주요 도로에서 택시 잡기의 어려움을 겪고 있음. 이를 해결하기 위해 당국에서 택시 승차장 설치, 승차거부 단속, 대중교통 시간 연장 등 다양한 정책을 추진해 왔지만 큰 효과를 거두지 못하고 있는 실정임

- 택시 서비스는 시간과 장소, 기상여건에 따라 수요와 공급 패턴이 크게 다르지만, 현재의 고정적인 요금 체계에는 이러한 특성이 제대로 반영되지 못하고 있으며 구조적으로 공급과잉 또는 공급부족 현상이 나타날 수밖에 없음



[그림 4-10] 기상악화 시 택시 수요의 증가와 공급의 감소

- 출퇴근 시간에는 택시의 수요가 D1에서 D2로 크게 증가하지만 공급은 S로 한정되어 있기 때문에 아래 그림에서 E1에서 E3만큼 택시를 타지 못하는 승객(shortage)이 발생하게 되며 경제학적으로는 탄력적인 요금을 채택하지 않았을 때보다 삼각형만큼의 사회후생 감소 효과(Dead Weight Loss, DWL)가 발생함



[그림 4-11] 출퇴근 시간 택시 수요공급 곡선의 변화

2) 서비스 다양화 필요

- 플랫폼과 결합된 택시를 통하여 자녀통학, 실버케어, 여성안심 등의 맞춤형 서비스로 확대 필요
- 또한, 요금의 자율성을 부여하여 서비스를 강화하는 한편 과도한 요금 인상에 대해서는 규제를 할 수 있는 시스템 구축 필요
- 서울시의 경우 다양한 형태의 택시 선진화를 위한 노력을 하고 있음
 - 약 20대의 택시를 이용하여 시험서비스를 3개월간 하고 있으며, 가격은 일반택시에 비해 약 2,000~3,000원 비싼 예정임
 - 웨이고 레이디 택시는 여성 운전자가 여성 손님만을 태우는 택시로 영유아를 위한 카시트도 제공 하고 있음
 - 남자의 경우 초등학생까지 탑승이 가능함
 - 그 외에도 노인을 위한 택시, 심부름 택시, 반려동물 택시 등의 다양한 형태의 택시를 출시할 계획을 세우고 있음



[그림 4-12] 웨이고 레이디 택시

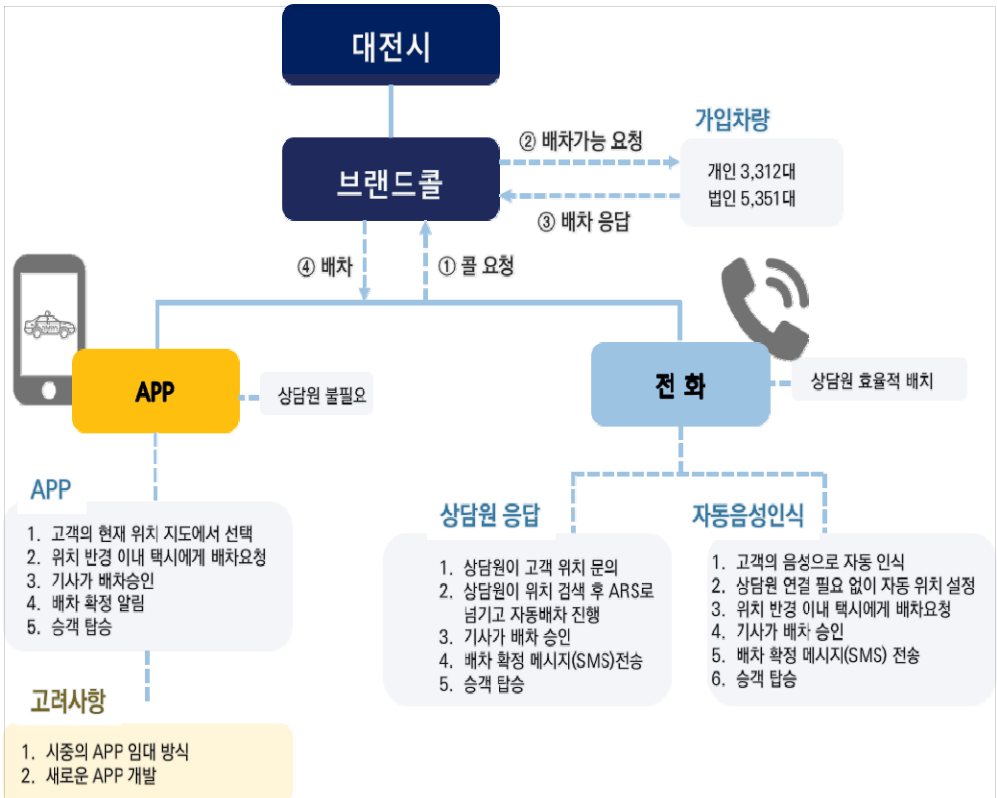
<https://www.sedaily.com/NewsView/1S8CJ0339E>

3. 브랜드 콜택시 도입

- 현재 대전시에는 3개의 브랜드 콜 센터(양반콜, 한빛콜, 한밭S콜)가 있으며, 현재 확장성 부족, 매칭 시스템의 문제, 장비 노후화 및 신기술 미적용 등으로 다양한 내·외부 요구사항에 신속히 대응하지 못하고 있음
- 최근 카카오 앱, 우버, 카풀 등 앱 기반의 서비스가 등장하면서 택시의 입지와 콜 센터 기능이 축소되고 있음
 - 경쟁력이 취약한 대전의 콜 센터를 기존의 앱(APP) 기반의 플랫폼 사업자와 가맹사업을 통한 브랜드 콜 개선 필요
 - 콜 센터는 공익적인 측면에서 목적지를 운송종사자에게 알려주지 않는 반면 카카오 앱 등은 승객이 미리 목적지를 입력함으로써 운송종사자가 수익에 대해 미리 알 수 있어, 운송종사자 입장에서는 편리하고 수입이 보장되는 앱 기반의 승객을 우선적으로 태우려는 움직임이 일어나고 있음
- 카카오 T, T-map과 같은 플랫폼 업체와 가맹사업을 통한 제휴를 통해 콜 센터의 기능 강화 필요
 - 앱 서비스에 익숙한 이용자에게는 앱을 통합 서비스를 제공하고 콜 센터로 연결되는 고객에 대해서는 가맹사업자의 서버를 이용하여 고객에게 문자로 배차를 해 주는 시스템 구축 방식
 - 일반적으로 이러한 방식은 클라우드 방식이므로 콜 센터안에 시스템 구축이 필요 없고 재택근무가 가능함
 - 이용자 측면에서 대부분의 시민들이 대표 플랫폼 회사의 앱을 이용하고 있어 홍보가 용이함
 - 운영비 절감비용을 이용하여 택시기사에 대한 인센티브 제공 등의 다양한 정책 활용이 가능함
 - 첨단 모빌리티 서비스로의 확장이 가능함 / 택시의 빅 데이터를 이용

하여 AI 서비스를 통하여 승객의 위치를 예측하여 알려주는 서비스가 가능해짐

- 반면, 기존의 플랫폼 사업자의 경우 전화를 이용한 가입자에 대해서는 서비스를 하고 있지 않으므로 전화-앱 서비스 구축이 필요함



[그림 4-13] 대전시 앱 기반의 브랜드 콜센터 구축 제안

연구결과 종합 및 정책제언

1. 결과종합
2. 정책제언

5장

————— 5장 연구결과 종합 및 정책제언 —————

5장 연구결과 종합 및 정책제언

1절. 결과종합

- 전국적으로 대부분의 대도시에서 택시는 공급과잉 상태이며, 이로 인해 택시 운수종사자의 수익성은 떨어지고 있으며, 열악한 택시운송사업은 서비스의 질 저하로 이어져 택시 이용자의 불만으로 이어지는 악순환이 계속되고 있음
 - 이로 인해 택시의 경영난은 악화되고 있으며, 근로여건이 상대적으로 취약하여 양질의 서비스를 제공받는데 한계가 있어 서비스 저하라는 악순환이 반복되고 있음
 - 또한, 최근 공유경제가 확산되면서 플랫폼 사업자가 공유차량과 연계한 새로운 모빌리티 서비스가 확산에 따른 운송종사자의 위기의식이 심각해지고 있음
- 국토교통부에서는 2019년 7월 17일 플랫폼 택시, 일반택시 월급제 도입 등의 내용을 담은 「혁신성장 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 발표함
 - 이와 같이 변화하는 택시 생태계에 적절히 대응하기 위하여 대전시 택시의 경영난 해소와 서비스 정상화를 위한 정책 방안을 찾아 보다 안전하고 고급화된 택시공급을 위한 다양한 방안 마련을 위한 연구를 수행할 필요가 있음
 - 또한, 택시 이용자가 안전하고 편리한 택시 서비스를 받을 수 있도록 대책마련이 필요한 시점임
- 본 연구에서는 현재 변화하고 있는 빠르게 변화하고 있는 택시업계의 혁신적 성장과 상생발전을 위한 개선방안을 제시하였음

1) 규제 혁신형 플랫폼 택시를 제도화할 필요가 있음

- 대중교통 활성화 정책에 따른 택시 이용자의 감소와 카풀, 카셰어링, 대리운전 등 다양한 대체 교통수단이 증가하면서 택시의 수요는 감소하고 있음
- 교통서비스의 다양화로 택시 이외에도 이용자들이 통행거리와 목적에 따라 다양한 교통수단을 선택할 수 있음
- 플랫폼 사업자가 기존의 택시와 결합하거나 새로운 운송사업을 실시하여 차종을 다양화하고, 탄력적 요금 적용을 통한 수익성 확보
- 가맹사업을 통해 운영비 절감비용을 이용하여 택시기사에 대한 인센티브 제공 등의 다양한 정책 활용이 가능함

2) 효율적 관리를 통해 택시 경쟁력을 강화할 필요가 있음

- 대부분의 주요 대도시에서 발생하고 있는 과잉공급 문제를 해결하기 위하여 수요에 맞는 택시 총량 개선 필요
- 근로자의 안정적 임금체계 마련 필요

3) 국민의 요구에 맞는 서비스를 제공할 필요가 있음

- 안심택시 도입으로 인한 승객 안전 확보
- 요금의 규제를 풀어 서비스를 다양화하여 맞춤형 서비스 제공
- 플랫폼 업체와 가맹사업을 통한 제휴를 통해 콜 센터의 기능 강화 필요
- 지속적인 모니터링을 통해 택시 서비스평가를 함으로써 택시의 운전행태, 대시민 서비스, 차량청결 상태 등을 모니터링 할 필요가 있음

2절. 정책제언

□ 택시시스템 개선

- 다양한 모빌리티 서비스와 연계된 새로운 운송사업제도 마련을 위한 플랫폼 사업제도 마련
 - 전 세계적으로 이동을 원하는 소비자와 이동서비스를 제공하는 사업자를 실시간으로 연결하는 카헤일링 서비스가 출현하면서, 플랫폼 시장이 택시 업계와 손을 잡은 플랫폼 택시가 출현하였음
 - 교통서비스의 다양화로 택시 이외에도 이용자들이 통행거리와 목적에 따라 다양한 교통수단을 선택할 수 있음
 - 혁신서비스를 통하여 플랫폼 사업자는 다양한 차종과 유연한 요금체계를 이용하여 보다 나은 서비스를 제공하고 기존 택시 업계 종사자에게는 다양한 복지혜택이 가는 Win-Win 전략 마련
 - 카카오 T의 경우 택시기사들의 운행 효율성 개선을 통해 소득을 증대시키고, 인공지능 등 각종 첨단기술을 배차 프로세스에 반영하여 업무 환경을 개선시키며 출퇴근과 심야시간에 택시 수요공급 불균형이라는 구조적인 문제를 해결하기 위한 대안 및 택시기사들의 운행여건 개선 및 편의를 제고를 위해 노력중임

□ 효율적인 관리체계를 통한 택시산업 경쟁력 강화

1) 택시 총량 재산정 및 감차재원 마련 필요

- 택시총량은 5년마다 재 산정하도록 되어 있음
 - 택시 사업구역별 총량제 지침은 2014년 수립된 3차 총량제의 기본 틀을

유지하면서 2019년 4차 총량제에서는 일부 개정이 이루어짐

○ 조사방법의 개선

- 조사시기를 3개월(1~3월)중 2개월 자료를 이용하도록 되어있었으나 관광성수기 등의 특수여건의 반영이 미흡한 문제점이 있었음. 이를 개선하기 위하여 조사 시기를 6개월(1~6월) 중 3개월 이상의 택시미터 자료를 활용하도록 하였음
- 표본율은 기존의 면허대수 비율에서 법인과 개인을 동등하게 50%씩 표본선정을 하도록 하였음

○ 이러한 총량산정방식은 교통전문가, 업계 노조 및 사업가 대표, 공무원 등의 참여를 통한 계산과정의 적정성 등을 협의 할 필요가 있음

○ 또한, 총량 산정결과에 따른 감차계획은 결국 현실적으로 면허권을 매입하여 폐기하는 방법밖에 없으나 이에 대한 자원마련 방안이 쉽지 않음

- 감차계획이 발표되면 일반택시의 면허권은 가격이 올라가게 되면 시에서 부담해야할 재정적 압박이 높아져 계획만큼 감차가 어려운 현실임
- 따라서, 감차계획 만큼 실현할 수 있는 감차자원조달 방안 마련이 같이 수반 될 필요가 있음

2) 법인택시 월급제 정착 필요

- 설문조사결과 대부분의 운전기사는 일일 10~12시간의 장시간 운전을 하고 있으며, 그럼에도 불구하고 수입은 점차 감소하고 있음
- 안정된 월급제가 아닌 사납금 제도는 운수종사자의 열악한 처우로 인하여 택시의 불친절, 승차거부 등의 고질적 문제의 가장 큰 원인으로 나타나고 있음
- 현재의 사납금 기반의 임금체계를 월급제로 개편하여 운수종사자의 처우를 개선하고 불친절, 승차거부 등의 문제를 해결할 필요가 있음
- 운행정보관리시스템(TIMs)를 확대 보급하고 가맹사업을 통한 택시 수입금 등을 개선 할 수 있는 경영개선 지원시스템 마련이 필요함

□ 승객의 니즈에 부응하는 서비스 개선

1) 누구나 안심할 수 있는 택시 도입

(1) 고령운전자 안전문제 해소 필요

- 저렴한 택시요금으로 택시기사의 수입은 낮아지고 이로 인해 젊은 기사의 유입이 감소하면서 연령분포가 전반적으로 높게 형성됨
- 연령별 비율을 보면, 개인택시의 경우 60~65세 구간, 법인택시의 경우 55~60세 구간에 가장 많이 분포하고 있음
- 최근 고령운전자에 대한 사고는 꾸준히 늘고 있으며, 이는 승객의 안전에도 크게 악영향을 미치고 있음
 - 고령운전자에 대한 자격유지검사를 제도와 하여 분경 추진이 필요함

(2) 안심택시 도입 필요

- 국내외 적으로 안심택시가 도입되고 있으며, 이를 통해 여성과 학생 등 교통약자의 범죄예방에 도움이 됨
 - 나주시는 2018.05월부터 심야시간 등에 홀로 택시를 이용하는 승객의 안전을 위해 택시 안심 귀가 서비스를 시행함
 - 스마트폰에 안심택시 앱(APP)을 설치한 승객이 블루투스 단말기가 부착된 택시에 오르면, 사전에 지정된 수신자에게 승·하차 정보를 문자메시지로 전송해 주는 방식임
 - 제주시는 2014년 9월 5일부터 택시를 이용하는 여성, 노약자, 청소년 등의 불안감을 해소하고 안전하게 이용할 수 있도록 택시정보와 위치를 실시간으로 알려주는 택시 안전 귀가 서비스를 실행함
 - 성범죄가 많은 이집트 수도 카이로에서는 버스 등 대중교통과 택시에서 여성들이 성희롱 당하는 것을 방지하고 안전한 이동을 위해 여성 전용 택시인 핑크 택시를 운영함

2) 다양한 서비스를 통한 합리적인 요금관리

- 플랫폼과 결합된 택시를 통하여 자녀통학, 실버케어, 여성안심 등의 맞춤형 서비스로 확대 필요
- 또한, 요금의 자율성을 부여하여 서비스를 강화하는 한편 과도한 요금 인상에 대해서는 규제를 할 수 있는 시스템 구축 필요
- 서울시의 경우 다양한 형태의 택시 선진화를 위한 노력을 하고 있음
 - 웨이고 레이디 택시는 여성 운전자가 여성 손님만을 태우는 택시로 영유아를 위한 카시트도 제공 하고 있음
 - 그 외에도 노인을 위한 택시, 심부름 택시, 반려동물 택시 등의 다양한 형태의 택시를 출시할 계획을 세우고 있음
- 피크시간대 또는 특정 지역에 대해 탄력적인 요금을 적용(Dynamic pricing)하여 수요를 조절 할 수 있도록 할 필요가 있음

3) 콜 센터 경쟁력 강화

- 현재 대전시에는 3개의 브랜드 콜 센터(양반콜, 한빛콜, 한밭S콜)가 있으며, 현재 확장성 부족, 매칭 시스템의 문제, 장비 노후화 및 신기술 미적용 등으로 다양한 내·외부 요구사항에 신속히 대응하지 못하고 있음
- 최근 카카오 앱, 우버, 카풀 등 앱 기반의 서비스가 등장하면서 택시의 입지와 콜 센터 기능이 축소되고 있음
 - 경쟁력이 취약한 대전의 콜 센터를 기존의 앱(APP) 기반의 플랫폼 사업자와 가맹사업을 통한 브랜드 콜 개선 필요
 - 카카오 T, T-map과 같은 플랫폼 업체와 가맹사업을 통한 제휴를 통해 콜 센터의 기능 강화 필요

- 앱 서비스에 익숙한 이용자에게는 앱을 통합 서비스를 제공하고 콜센터로 연결되는 고객에 대해서는 가맹사업자의 서버를 이용하여 고객에게 문자로 배차를 해 주는 시스템 구축 방식
 - 운영비 절감비용을 이용하여 택시기사에 대한 인센티브 제공 등의 다양한 정책 활용이 가능함
 - 첨단 모빌리티 서비스로의 확장이 가능함 / 택시의 빅 데이터를 이용하여 AI 서비스를 통하여 승객의 위치를 예측하여 알려주는 서비스가 가능해짐
- 반면, 기존의 플랫폼 사업자의 경우 전화를 이용한 가입자에 대해서는 서비스를 하고 있지 않으므로 전화-앱 서비스 구축이 필요함



참고문헌

KDB Report 2018.4.30. 글로벌 차량공유 시장의 성장과 발전전망
삼정KPMG 경제연구원, 한국과학기술정보연구원, 2017

https://gnews.gg.go.kr/briefing/brief_gongbo_view.asp?BS_CODE=S017&page=1&period_1=&period_2=&search=1&keyword=%C5%C3%BD%C3&subject_Code=BO01&number=36848&LIST4PAGE=10

http://spp.seoul.go.kr/main/news/news_report.jsp#view/228999

http://www.daejeon.go.kr/drh/board/boardNormalView.do?boardId=normal_0189&enuSeq=1632&ntatcSeq=1083030572

http://www.pressian.com/news/article.html?no=189223&utm_source=naver&utm_medium=search

<http://www.civicnews.com/news/articleView.html?idxno=7667>

http://spp.seoul.go.kr/main/news/news_report.jsp#view/227225?tr_code=snews;

<http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2016083016290781883&outlink=1&ref=https%3A%2F%2Fsearch.naver.com>

<http://www.busan.go.kr/nbtnews/1321121>

http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/driver_fatigue.shtml

<https://www.g7.fr/en/paris-taxi-fares>

<https://council.vancouver.ca/20130529/documents/ptec2.pdf>

<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/apply-for-a-taxi-driver-licence>

<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/learn-the-knowledge-of-london>

http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/taxi_improvement_fund_owner.shtml

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/esave/esafety_measures_known_safety_effects/alcolocks_en

2018 kakaomobility report

http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?art_id=201804231808011

<https://www.sedaily.com/NewsView/1S8CJ0339E>

부 록

1. 설문조사 양식
2. 제4차 총량제 지침 개정안 신·구조문 대비표

부 록

PART- I : 기본 인적사항

◎ 다음은 설문응답자의 일반적 특성에 관련된 사항입니다. 해당하는 곳에 표시(☑)를 하시거나 기술했 주십시오.

1. 귀하의 성별은?

남 자

여 자

2. 귀하의 연령은?

21~30세

31~40세

41~50세

51~60세

61~70세 이하

71세 이상

3. 귀하가 운전하는 택시는 무엇입니까?

개인택시

법인택시(1인 1차)

법인택시(2인 1차)

PART- II : 근무사항

1. 현 회사에서 근무한 연수는 얼마나 됩니까?

① 3년 미만

② 3년 이상~5년 미만

③ 5년 이상~10년 미만

④ 10년 이상~20년 미만

⑤ 20년 이상

2. 1일 업무시간은 얼마나 됩니까?

① 7시간 미만

② 7시간 이상~10시간 미만

③ 10시간 이상~12시간 미만

④ 12시간 이상~15시간 미만

⑤ 15시간 이상

4. 지난 1년간 승객으로부터 욕설이나 폭행을 경험하신 적이 있습니까?

- ① 없음
- ② 2번이내
- ③ 3~4회
- ④ 5~6회
- ⑤ 6회 이상

5. 택시산업의 발전을 위해 가장 필요한 것은 무엇입니까?

- ① 승터 등의 근로여건의 개선
- ② 요금체계 개선(기본요금, 사납금 등)
- ③ 승객 또는 사회적 인식
- ④ 택시 경영개선 필요
- ⑤ 택시 총량 감축

신·구조문 대비표

현행	개정(안)
<p>1. 근거 및 목적</p> <p><input type="checkbox"/> 근거</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>여객자동차 운수사업법 제5조제1항제1호 및 제2항</u> ○ <u>여객자동차 운수사업법 시행령 제6조</u> ○ <u>택시운송사업의 발전에 관한 법률 부칙 제2조</u> <p>제2조(사업구역별 택시 총량의 산정에 관한 경과조치) 이 법 공포 후 시행 전에 시·도지사가 여객자동차운수사업법 제5조제3항에 따라 수송력 공급계획을 수립·공고하고 국토교통부장관이 인정한 경우 이 법 제9조제2항에 따른 택시 총량을 산정한 것으로 본다.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부 훈령) 	<p>1. 근거 및 목적</p> <p><input type="checkbox"/> 근거</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「<u>택시운송사업의 발전에 관한 법률</u>」 제9조 ○ 「<u>택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령</u>」 제6조 ○ 「<u>택시운송사업의 발전에 관한 법률(제12378호 '14.1.28)</u>」 부칙 제6조 <p>제6조(사업구역별 택시 총량의 산정에 관한 경과조치) 이 법 공포 후 시행 전에 시·도지사가 「여객자동차 운수사업법」 제5조제3항에 따라 수송력 공급계획을 수립·공고하고 국토교통부장관이 인정한 경우 이 법 제9조제2항에 따른 택시 총량을 산정한 것으로 본다.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부 훈령)

<p>□ 목적</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 대중교통의 확충·자가용 자동차 증가 등으로 택시의 수요는 지속 감소한 반면, - 면허제의 특성·개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 택시 공급이 과잉되어 있는 상태 ○ 따라서 무분별한 택시 공급을 억제하고 적정 공급량의 안정적 유지를 통하여 택시사업의 건전한 발전 유도 필요 	<p>□ 목적</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 대중교통의 확충·자가용 자동차 증가 등으로 택시의 수요는 지속 감소한 반면, - 면허제의 특성·개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 택시 공급이 과잉되어 있는 상태 ○ 따라서 무분별한 택시 공급을 억제하고 적정 공급량의 안정적 유지를 통하여 택시사업의 건전한 발전 유도 필요
<p>2. 용어의 정의</p> <p>가. 사업구역별 총량제</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 수요에 부합하는 적정공급량을 산정하고 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시공급을 안정적으로 유지 	<p>2. 용어의 정의</p> <p>가. 사업구역별 총량제</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 수요에 부합하는 적정공급량을 산정하고 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시공급을 안정적으로 유지

<p>나. 실차율</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 총 운행거리(시간) 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리(시간)의 비율 - 거리실차율 : (승객승차 운행거리/총 운행거리) × 100 - 시간실차율 : (승객승차 운행시간/총 운행시간) × 100 <p>* 총 운행거리(시간) : 출고시간(영업개시 시간)부터 입고시간 (영업종료 시간)까지의 거리(시간)를 말함, 다만 식사 및 휴게로 인해 택시 요금미터기를 중간에 꺼놓은 경우 해당 시간은 제외함</p>	<p>나. 실차율</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율 - 거리실차율 : (승객승차 운행거리/총 운행거리) × 100 <p><삭 제></p> <p>* 총 운행거리 : 출고(영업개시)부터 입고(영업종료)까지의 거리를 말함</p>
<p>다. 가동률</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 전체 면허대수(부제 중인 차량 제외) 가운데 실제 영업을 한 택시의 평균 비율 - 가동률 : (실제 영업을 한 택시 대수/총 면허대수) × 100 	<p>다. 가동률</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 전체 면허대수(부제 중인 차량 제외) 가운데 실제 영업을 한 택시의 평균 비율 - 가동률 : (실제 영업을 한 택시 대수/총 면허대수) × 100

<p>* 총 면허대수 : 총량조사 시작 시점 당시 발급된 면허 대수로서 조사시점별 부제 중인 차량은 제외</p> <p>3. 사업구역별 총량 선정방식</p> <p>가. 선정공식</p> <p>○ 실차율과 가동률에 따른 산식에 의해 총량을 선정하되 실차율은 거리실차율(80%)과 시간실차율(20%)을 반영</p>	<p>* 총 면허대수 : 총량조사 시작 시점 당시 발급된 면허 대수로서 조사시점별 부제 중인 차량은 제외</p> <p>3. 사업구역별 총량 선정방식</p> <p>가. 선정공식</p> <p>○ 실차율과 가동률에 따른 산식에 의거하여 총량산정</p>
$\text{택시총량} = \text{현재면허대수} \times \left(\frac{\text{현재거리실차율} \times 0.8 + \frac{\text{현재시간실차율} \times 0.2}{\text{목표시간실차율}}}{\text{목표거리실차율}} \right) \times \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$	$\text{택시총량} = \text{현재 면허대수} \times \left(\frac{\text{현재 거리실차율}}{\text{목표 거리실차율}} \right) \times \left(\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} \right)$
<p>다만, 도농복합지역의 경우 아래와 같이 도시(동)와 농촌(읍·면)의 인구와 면적비율에 따라 각각의 총량을 산정한 후 합산하여 계산</p>	<p>다만, 도농복합지역의 경우 아래와 같이 도시(동)와 농촌(읍·면)의 인구와 면적비율에 따라 각각의 총량을 산정한 후 합산하여 계산</p>

① 인구 비율에 따라 각각 총량 산정

* 도시(농촌) 면허대수 = 총면허대수 × $\frac{\text{동(읍면) 인구}}{\text{전체인구}}$

* 도시와 농촌의 목표실차율 적용

② 면적 비율에 따라 총량 산정

* 도시(농촌) 면허대수 = 총면허대수 × $\frac{\text{동(읍면) 면적}}{\text{전체면적}}$

* 도시와 농촌의 목표실차율 적용

③ 전체 총량 산정 = ① + ②) × $\frac{1}{2}$

① 인구(주민등록인구) 비율에 따라 각각 총량 산정

* 도시(농촌) 면허대수 = 총면허대수 × $\frac{\text{동(읍면) 인구}}{\text{전체인구}}$

* 도시와 농촌의 목표실차율 적용

② 면적 비율에 따라 총량 산정

* 도시(농촌) 면허대수 = 총면허대수 × $\frac{\text{동(읍면) 면적}}{\text{전체면적}}$

* 도시와 농촌의 목표실차율 적용

③ 전체 총량 산정 = ① + ②) × $\frac{1}{2}$

<삭제>

○ 사업구역의 택시 대당 인구 수 기준 초과율 및 인구 증가율 기준에 따라 택시 총량을 각각 5~15% 범위 내에서 추가 조정할 수 있으며, 두 기준에 모두 해당할 경우 각각의 조정율은 합산하여 적용(郡지역 제외)

<삭 제>

① 택시 대당 인구 수 기준 초과율에 따른 총량 조정율

인구규모	택시 대당 인구 수 기준 (전국 평균)	기준 초과율에 따른 총량 조정율
500만 이상	144명	· 10% 이상 ~ 20% 미만: 5%
100만 ~ 500만	197명	· 20% 이상 ~ 50% 미만: 10%
50만 ~ 100만	305명	· 50% 이상: 15%
20만 ~ 50만	312명	
20만 미만	305명	

- 기준 초과율은 제3차 택시총량계획 수립 고시일 해당 사업구역의 인구규모 및 택시 대당 인구 수 적용

② 인구 증가율 기준에 따른 총량 조정율

인구 증가율 기준	기준 초과율에 따른 총량 조정율
10% 이상 ~ 20% 미만	5%
20% 이상 ~ 50% 미만	10%
50% 이상	15%

- 기준 초과율은 제3차 택시총량 수립·고시일 주민등록인구와 해당 사업구역의 보완지침 적용 시점의 주민등록인구를 비교하여 조정율 산정

<삭 제>

<p>나. 현재 면허대수</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 총량조사 시작 시점 당시에 사업구역 내에서 면허받은 전체 택시대수(개인+법인)를 기준으로 산정 ○ 사업구역을 통합·운영하고 있거나 통합하고자 하는 경우, 전체를 동일 사업 구역으로 간주하여 산정 <p>다. 거리실차율</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 목표 거리실차율 <table border="1" data-bbox="826 966 1095 1641"> <tr> <td>◆ 인구 500만 이상 도시</td> <td>: 63%</td> </tr> <tr> <td>◆ 인구 100 ~ 500만 도시</td> <td>: 61%</td> </tr> <tr> <td>◆ 인구 50 ~ 100만 도시</td> <td>: 60%</td> </tr> <tr> <td>◆ 인구 20 ~ 50만 도시</td> <td>: 59%</td> </tr> <tr> <td>◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외)</td> <td>: 56%</td> </tr> <tr> <td>◆ 군 지역</td> <td>: 55%</td> </tr> </table>	◆ 인구 500만 이상 도시	: 63%	◆ 인구 100 ~ 500만 도시	: 61%	◆ 인구 50 ~ 100만 도시	: 60%	◆ 인구 20 ~ 50만 도시	: 59%	◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외)	: 56%	◆ 군 지역	: 55%	<p>나. 현재 면허대수</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 총량조사 시작 시점 당시에 사업구역 내에서 면허받은 전체 택시대수(개인+일반)를 기준으로 산정 ○ 사업구역을 통합·운영하고 있거나 통합하고자 하는 경우, 전체를 동일 사업구역으로 간주하여 산정 <p>다. 거리실차율</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 목표 거리실차율 <table border="1" data-bbox="819 196 1088 900"> <tr> <td>주민등록인구</td> <td>목표실차율</td> </tr> <tr> <td>500만 이상</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>100만이상 ~ 500만 이하</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>50만이상 ~ 100만 이하</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>20만이상 ~ 50만 미만</td> <td>59%</td> </tr> <tr> <td>20만 미만 (군 지역 제외)</td> <td>56%</td> </tr> <tr> <td>군 지역</td> <td>55%</td> </tr> </table>	주민등록인구	목표실차율	500만 이상	63%	100만이상 ~ 500만 이하	61%	50만이상 ~ 100만 이하	60%	20만이상 ~ 50만 미만	59%	20만 미만 (군 지역 제외)	56%	군 지역	55%
◆ 인구 500만 이상 도시	: 63%																										
◆ 인구 100 ~ 500만 도시	: 61%																										
◆ 인구 50 ~ 100만 도시	: 60%																										
◆ 인구 20 ~ 50만 도시	: 59%																										
◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외)	: 56%																										
◆ 군 지역	: 55%																										
주민등록인구	목표실차율																										
500만 이상	63%																										
100만이상 ~ 500만 이하	61%																										
50만이상 ~ 100만 이하	60%																										
20만이상 ~ 50만 미만	59%																										
20만 미만 (군 지역 제외)	56%																										
군 지역	55%																										

○ **현재 거리실차율** : 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 기준 평균값을 거리실차율로 선정

$$\text{현재 거리실차율} = (\text{개인택시 거리실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}}) + (\text{법인택시 거리실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}})$$

라. 시간실차율

○ **목표 시간실차율**

- ◆ 인구 50만 이상 도시 : 50%
- ◆ 인구 100 ~ 500만 도시 : 45%
- ◆ 인구 50 ~ 100만 도시 : 38%
- ◆ 인구 20 ~ 50만 도시 : 34%
- ◆ 인구 20만 이하 도시(군 지역제외) : 25%
- ◆ 군 지역 : 25%

○ **현재 거리실차율** : 개인택시와 일반택시의 평균 거리실차율

$$\text{현재 거리실차율} = \frac{(\text{개인택시 거리실차율} + \text{일반택시 거리실차율})}{2}$$

<p>○ 현재 시간실차율 : 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균값을 시간실차율로 선정</p> $\text{현재 시간실차율} = \frac{(\text{개인택시 시간실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}}) + (\text{법인택시 시간실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}})}{2}$ <p>마. 가동률</p> <p>○ 안정적 가동률 : 부제수준에 따라 탄력적으로 적용</p> <p>◆ 3 ~ 5부제 92%, 6 ~ 9부제 90%, 10부제 이상 88%</p> <p>○ 현재 가동률 : 일반 및 개인택시 실태조사를 기초로 하여 현재면허대수 (부제 차량 제외) 대비 실제 운행대수로 선정</p>	<p>라. 가동률</p> <p>○ 안정적 가동률 : 부제수준에 따라 탄력적으로 적용</p> <p>◆ 3 ~ 5부제 92%, 6 ~ 9부제 90%, 10부제 이상 88%</p> <p>○ 현재 가동률 : 일반 및 개인택시 실태조사를 기초로 하여 현재면허대수(부제 차량 제외) 대비 실제 운행대수로 선정</p>
--	---

현재가동률 = $\frac{\text{실제 운행대수}}{\text{현재면허대수(부제 차량 제외)}} \times 100$

- * 부제로 쉬고 있는 차량은 면허대수에서 공제
- * 동 지점에 따라 총량조사를 시행한 이후에 부제를 강화한 지역은 총량조사시 기존 부제에 따라 면허대수를 산정

현재가동률 = $\frac{\text{실제 운행대수}}{\text{현재면허대수(부제 차량 제외)}} \times 100$

- * 부제로 쉬고 있는 차량은 면허대수에서 공제
- * 동 지점에 따라 총량조사를 시행한 이후에 부제를 강화한 지역은 총량조사시 기존 부제에 따라 면허대수를 산정

- 법인·개인택시의 부제가 다른 경우, 각각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나는 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정

$$\begin{aligned} \text{현재 가동률} &= \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{법인택시 현재 가동률}}{\text{법인택시 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{전체 면허대수}}{\text{법인택시 면허대수}} \right) \\ \text{안정적 가동률} &= \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{법인택시 현재 가동률}}{\text{법인택시 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{전체 면허대수}}{\text{법인택시 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

- 일반·개인택시의 부제가 다른 경우, 각각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나는 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정

$$\begin{aligned} \text{현재 가동률} &= \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{일반택시 현재 가동률}}{\text{일반택시 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{전체 면허대수}}{\text{일반택시 면허대수}} \right) \\ \text{안정적 가동률} &= \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{일반택시 현재 가동률}}{\text{일반택시 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 면허대수}} \times \frac{\text{전체 면허대수}}{\text{일반택시 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

<p><신 설></p>	<p>다. 특수여건에 따른 총량조정</p> <p>○ 개별 사업구역이 다음 각 항의 요건에 해당될 경우, 총량의 5% 범위 내에서 조정할 수 있음 (단, 중복적용은 안됨)</p> <p>① 주민등록 인구 대비 「등록외국인 비율 5% 이상 지역</p> <p>② 최근 2년간 주민등록 인구 대비 일일평균 관광객수(주요 관광지점 입장객 통계, 통계청) 5% 이상 지역</p> <p>③ 특·광역시를 제외한 모든 군(郡) 지역</p> <p>④ 세종특별자치시 및 혁신도시법(약칭)에 의거한 혁신도시 (특·광역시는 제외)</p> <p>바. 공공형 택시 등 운행에 따른 총량조정</p> <p>○ 국가 또는 지자체의 지원 사업으로 6개월 이상 운행되는 공공형 택시 등의 운행실적이 있는 경우 운행실적에 따른 조정계수에 따라 일정 범위의 총량을 조정 할 수 있음 (단, 조정대수는 택시총량의 3%를 초과할 수 없음)</p> <p>* 조정계수(대) = (공공형택시 등 일일평균 운행횟수 / 일반택시 일일 대당 평균 운행횟수)×5</p>
<p><신 설></p>	<p><신 설></p>

<p>4. 사업구역별 총량제 산정을 위한 조사방법</p> <p>가. 조사 시행시기</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 5월 총량제 계획 수립을 위해 1~4월까지 시행 <p>- 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제11조제7항에 따라 자율감차 시범사업을 시행하는 지역은 4월 총량제 계획 수립을 위해 1~3월까지 시행</p> <p>나. 조사자료</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 실차율 : 조사시행 이전 최소 2개월 이상 이상의 자료를 사용하여 주말 실차율이 반영되도록 함(택시 미터기 자료 활용) ○ 기동률 : 일반택시의 경우 최근 6개월의, 개인택시의 경우 	<p>4. 사업구역별 총량제 산정을 위한 조사방법</p> <p>가. 조사 시행시기</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 2019년 1월부터 6월까지 조사를 완료하도 조사자료는 조사시행 시점 이전 3개월 이상 자료를 활용할 것 <p><삭 제></p> <p>나. 조사자료</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 실차율, 기동률 등 조사자료는 3개월 이상의 택시미터기 등 자료를 활용하되 주말 실차율이 반영되도록 함 <p><삭 제></p>
---	--

<p>실차율 조사기간(2개월) 중 자료의 평균치로 하도(택시 미터기 자료 활용).</p> <p>- 1일 대당 10시간 이상 운행한 경우를 1대로 산정하고 10시간 미만은 가중치를 부여하되, 3시간 미만 운행은 0대로 처리</p> <p>◆ 운행시간에 따른 가중적용 4시간미만 : 0.125대, 5시간미만 : 0.250대, 6시간미만 : 0.375대, 7시간미만 : 0.500대, 8시간미만 : 0.625대, 9시간미만 : 0.750대, 10시간미만 : 0.875대</p> <p>- 가동률은 일반·개인택시 비율에 따른 가중평균으로 적용</p> <p>다. 조사표본</p> <p>○ 조사업체 수 : 실차율·가동률 조사업체는 그 지역 업체</p>	<p>- 1일 대당 10시간 이상 운행한 경우를 1대로 산정하고 10시간 미만은 가중 치를 부여하되, 3시간 미만 운행은 0대로 처리</p> <p>◆ 운행시간에 따른 가중적용 4시간미만 : 0.125대, 5시간미만 : 0.250대, 6시간미만 : 0.375대, 7시간미만 : 0.500대, 8시간미만 : 0.625대, 9시간미만 : 0.750대, 10시간미만 : 0.875대</p> <p>- 가동률은 일반·개인택시 비율에 따른 가중평균으로 적용</p> <p>다. 조사표본</p> <p>○ 조사업체 수 : 실차율·가동률 조사업체는 그 지역 업체</p>
--	---

<p>수의 30%이상으로 하되 최소한 4개 이상 업체를 조사하고 업체수가 5개 미만인 지역은 전 업체 대상 조사</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 조사대상(총 면허대수 기준) <ul style="list-style-type: none"> - 인구 300만 이상 도시 : 표본율 2%이상 - 인구 100 ~ 300만 도시 : 표본율 5% 이상 - 인구 100만 이하 도시 : 표본율 10% 이상 <p>* 면허대수 비율에 따라 개인.법인 택시를 모두 포함 하되, 표본율 적용결과 조사대수가 30대미만인 경우에는 최소 30대 조사</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 조사표본 선정방법(조사대상 차량 및 업체) <ul style="list-style-type: none"> - 조사대상 차량은 동일차량으로 실차율과 가동률 조사 - 사업구역별 지자체는 조사의 객관성 및 공정성을 확보 	<p>수의 30%이상으로 하되 최소한 4개 이상 업체를 조사하고 업체수가 5개 미만인 지역은 전 업체 대상 조사</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 조사대상(총 면허대수 기준) <ul style="list-style-type: none"> - 인구 300만 이상 도시 : 표본율 2% 이상 - 인구 100~300만 도시 : 표본율 5% 이상 - 인구 100만 이하 도시 : 표본율 10% 이상 <p>* 조사표본은 면허대수에 관계없이 개인, 일반택시를 각각 50:50 비율로 표본선정하되 표본율 적용결과 조사대수가 30대 미만인 경우에는 최소 30대 조사</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 조사표본 선정방법(조사대상 차량 및 업체) <ul style="list-style-type: none"> - 조사대상 차량은 동일차량으로 실차율과 가동률 조사 - 사업구역별 지자체는 조사의 객관성 및 공정성을 확보
---	--

<p>하기 위해서 조사 표본을 무작위로 선정하여 조사기관에 통보</p> <p>라. 조사기관 선정</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통관련 연구기관, 교통정책이나 조사·연구 실적이 있는 법인 또는 대학부설 연구소로 등록된 기관 <p>- <u>총량조사 시기를 감안하여 1~2월 중에 조사기관 선정</u></p>	<p>하기 위해서 조사 표본을 무작위로 선정하여 조사기관에 통보</p> <p>라. 조사기관 선정</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 교통관련 연구기관, 교통정책이나 조사·연구 실적이 있는 법인 또는 대학부설 연구소로 등록된 기관 <p><삭 제></p>
<p>5. 총량제 수립 및 시행시기 등</p> <p>가. 사업구역별 총량제 계획 수립</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 총량제는 5년마다 사업구역별로 면허권자가 실시한 조사결과를 토대로 시·도지사가 수립 	<p>5. 총량제 수립 및 시행시기 등</p> <p>가. 사업구역별 총량제 계획 수립</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 사업구역별 총량제는 5년마다 사업구역별로 면허권자가 실시한 조사결과를 토대로 시·도지사가 수립

<p>- 단, 사업구역을 통합·운영하고 있는 지역은 단일 사업 구역으로 간주하여 수립</p> <p>- 사업구역의 일부를 공동사업구역으로 지정·운영하고 있는 지역은 각각 사업구역을 단위로 수립</p> <p>나. 사업구역별 총량제 재산정</p> <p>○ 가목에 의하여 수립된 사업구역별 총량제는 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 국토교통부 장관의 승인을 얻어 재산정 할 수 있음, 이 경우 사업구역별 총량제 계획기간은 '19년을 초과할 수 없음</p> <p>① 총량계획 수립 당시 대비 주민등록상 인구가 10% 이상 증가되었을 경우</p> <p>② 사업구역통합 등의 별도의 계획이 있는 경우</p> <p>③ 기타 국토교통부장관이 택시의 적정 수요와 공급유지를 위하여 필요하다고 인정한 경우</p>	<p>- 단, 사업구역을 통합·운영하고 있는 지역은 단일 사업 구역으로 간주하여 수립</p> <p>- 사업구역의 일부를 공동사업구역으로 지정·운영하고 있는 지역은 각각 사업구역을 단위로 수립</p> <p>나. 사업구역별 총량제 재산정</p> <p>○ 가목에 의하여 수립된 사업구역별 총량제는 다음 각 호의 1에 해당하는 경우에는 국토교통부 장관의 승인을 얻어 재산정 할 수 있음, 이 경우 사업구역별 총량제 계획기간은 '24년을 초과할 수 없음</p> <p>① 총량계획 수립 당시 대비 주민등록상 인구가 5% 이상 증가되었을 경우</p> <p>② 사업구역통합 등의 별도의 계획이 있는 경우</p> <p>③ 기타 국토교통부장관이 택시의 적정 수요와 공급유지를 위하여 필요하다고 인정한 경우</p>
--	---

<p>다. 택시 총량제 심의위원회 심의</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 기목 및 나목의 규정에 의하여 총량제를 수립(재산정 포함)하는 사·도지사는 「택시 총량제 심의위원회」를 구성하고 사전에 심의를 받아야 함 - 「택시 총량제 심의위원회」는 사업구역별 총량산정이 국토교통부의 「택시사업구역별 총량제 지침」에 맞게 산정되었는지 여부만을 심의 <p>○ 심의위원회은 노조·사업자 대표, 교통전문가, 시민단체 대표, 공무원 등으로 구성하되 그 위원수는 7인 이상 이어야 함</p> <p>라. 나목의 규정에 의하여 사업구역별 총량제를 조정하는 경우에는 실차용.기동률을 다시 조사하여 반영하여야 함</p>	<p>다. 택시 총량제 심의위원회 심의</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 기목 및 나목의 규정에 의하여 총량제를 수립(재산정 포함)하는 사·도지사는 「택시 총량제 심의위원회」를 구성하고 사전에 심의를 받아야 함 - 「택시 총량제 심의위원회」는 사업구역별 총량산정이 국토교통부의 「택시사업구역별 총량제 지침」에 맞게 산정되었는지 여부만을 심의 <p>○ 심의위원회은 노조·사업자 대표, 교통전문가, 시민단체 대표, 공무원 등으로 구성하되 그 위원수는 7인 이상 이어야 함</p> <p>라. 나목의 규정에 의하여 사업구역별 총량제를 조정하는 경우에는 실차용.기동률을 다시 조사하여 반영하여야 함</p>
---	---

<p>다. 총량제 계획의 검증 및 재산정 조치</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 시·도지사는 택시 총량제 계획을 확정된 날부터 1주일 이내에 택시 총량제 계획(총량제 조사보고서 첨부)을 국토부장관에게 이를 제출하여야 함 ○ 국토부 장관은 제출받은 택시 총량제 계획이 본 지침에 부합하게 작성된 것인지를 검증함 ○ 검증결과 재산정이 필요한 경우에는 국토교통부 내에 설치된 「택시정책심의위원회」의 심의를 거쳐 해당 시·도지사에게 통보하여 재산정토록 조치함 ○ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구받은 경우 이에 따라야 함 ○ 국토교통부장관은 시·도지사가 재산정 요구를 따르지 아니할 경우 사업구역별 택시 총량을 재산정 함 	<p>마. 총량제 계획의 검증 및 재산정 조치</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 시·도지사는 택시 총량제 계획을 확정된 날부터 1주일 이내에 택시 총량제 계획(총량제 조사보고서 첨부)을 국토부장관에게 이를 제출하여야 함 ○ 국토부 장관은 제출받은 택시 총량제 계획이 본 지침에 부합하게 작성된 것인지를 검증함 ○ 검증결과 재산정이 필요한 경우에는 국토교통부 내에 설치된 「택시정책심의위원회」의 심의를 거쳐 해당 시·도지사에게 통보하여 재산정토록 조치함 ○ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구받은 경우 이에 따라야 함 ○ 국토교통부장관은 시·도지사가 재산정 요구를 따르지 아니할 경우 사업 구역별 택시 총량을 재산정 함
--	---

<p>바. 시행시기</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 본 지침에 따라 수립된 사업구역별 총량제 계획은 2015년부터 2019년까지 적용 - 다만 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제11조제7항에 따라 2014년 자율감차 시범사업을 시행하는 사업구역의 경우에는 2014년 7월부터 2019년까지 적용 <p>6. 행정사항</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 택시 총량제 조사보고서는 별첨양식에 의하여 작성해야 함 ○ 시·도지사가 사업구역별 총량제 계획을 확정할 경우에는 이를 공보 등을 통하여 공고 ○ 국토교통부장관이 사업구역별 택시 총량을 재산정한 경우 이를 관보에 고시 	<p>바. 시행시기</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 본 지침에 따라 수립된 사업구역별 총량제 계획은 2020년부터 2024년까지 적용 <p><삭 제></p> <p>6. 행정사항</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 택시 총량제 조사보고서는 별첨양식에 의하여 작성해야 함 ○ 시·도지사가 사업구역별 총량제 계획을 확정할 경우에는 이를 공보 등을 통하여 공고 ○ 국토교통부장관이 사업구역별 택시 총량을 재산정한 경우 이를 관보에 고시
---	---