

한국 택시산업의 현황과 변화대응

2016. 5. 24.

소프트웨어 정책연구소

이현승 선임연구원

- 목 차 -

1. 택시산업의 현황
2. 택시정책의 연혁
3. 택시서비스 개선연구
4. 우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

택시산업의 현황

● 전국 택시대수(2016. 2. 29. 기준)

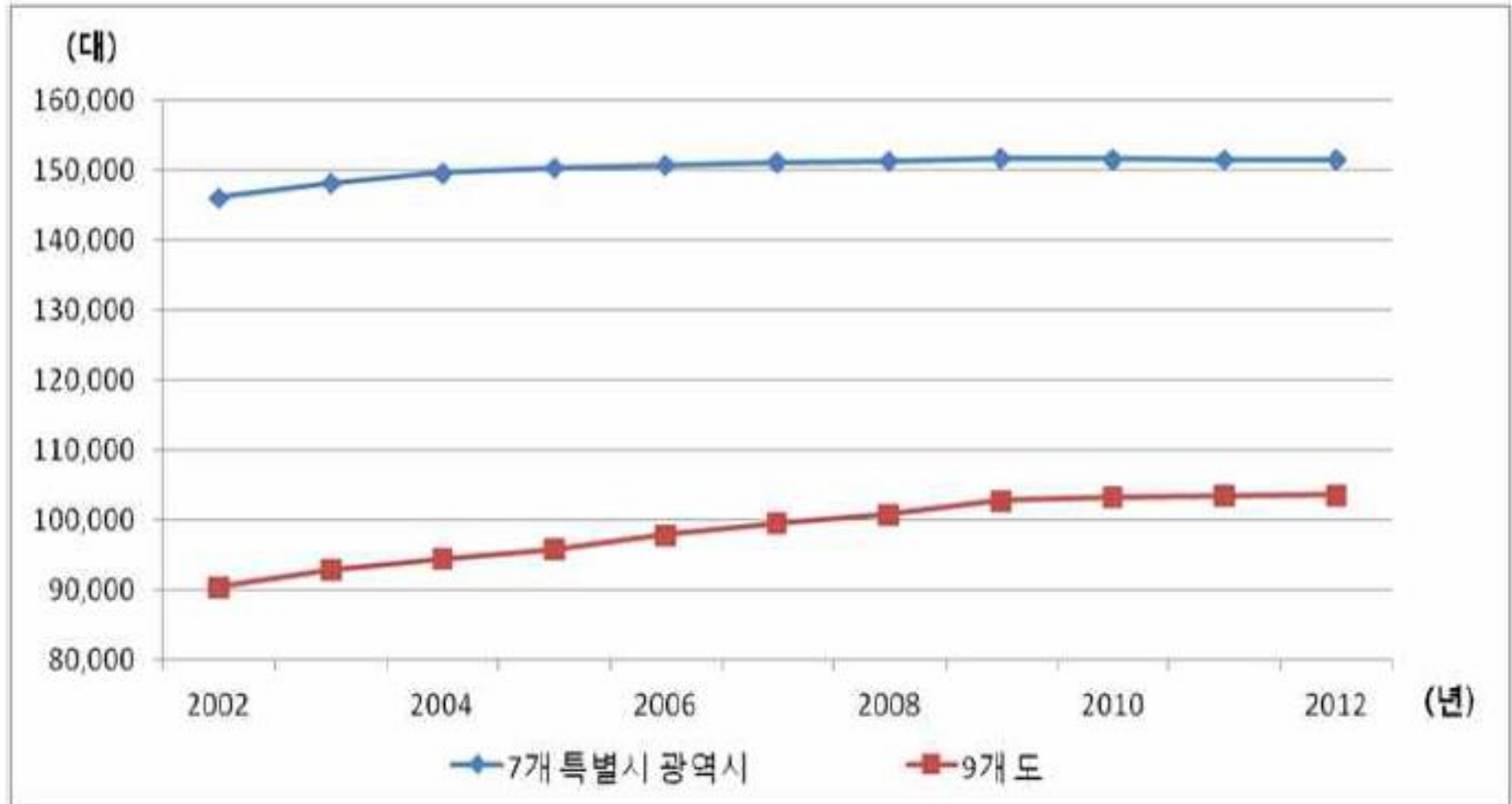
지역	업체수	일 반 택 시							개 인 택 시					면허대수 및 운전자수	
		면허대수 운전자수	등 록 현 황					면허대수	등 록 현 황						
			경형	소형	중형	고급	대형		계	중형	모범	대형	고급		계
서울	255	22,760 36,682	-	-	21,142	97	1	21,240	49,337	47,437	1,611	181	81	49,310	72,097 86,019
부산	96	11,083 11,881	-	-	10,028	-	-	10,028	13,952	13,849	77	23	-	13,949	25,035 25,833
대구	91	6,887 5,197	-	-	5,453	-	-	5,453	10,074	10,029	27	6	-	10,062	16,961 15,271
인천	60	5,385 6,309	-	-	5,239	-	-	5,239	9,006	8,912	53	41	-	94	14,391 15,315
광주	76	3,407 3,877	-	-	3,374	-	-	3,374	4,801	4,789	7	1	-	4,797	8,208 8,678
대전	76	3,370 3,954	-	-	3,223	-	-	3,223	5,423	5,413	-	-	-	5,413	8,793 9,377
울산	43	2,158 2,306	-	-	2,108	-	-	2,108	3,623	3,618	-	-	-	3,618	5,781 5,929
경기	194	10,498 17,050	-	-	10,404	-	3	10,407	26,368	26,020	314	22	-	26,356	36,866 43,418
강원	108	3,174 3,427	-	-	2,972	-	-	2,972	4,683	4,677	-	-	-	4,677	7,857 8,110
충북	58	2,587 2,595	-	-	2,526	-	1	2,527	4,407	4,407	-	-	-	4,407	6,994 7,002
충남	76	2,438 3,532	-	-	2,401	-	-	2,401	4,252	4,244	-	8	-	4,252	6,690 7,784
전북	89	3,352 3,416	-	-	3,166	-	-	3,166	5,711	5,711	-	-	-	5,711	9,063 9,127
전남	246	3,006 3,666	-	3	2,807	-	14	2,824	4,013	4,000	-	13	-	4,013	7,019 7,679
경북	73	3,320 3,681	-	-	2,939	-	-	2,939	6,925	6,925	-	-	-	6,925	10,245 10,606
경남	121	5,016 6,281	-	-	4,446	-	-	4,446	8,113	8,101	-	-	-	8,101	13,129 14,394
제주	34	1,471 1,689	-	-	1,400	-	-	1,400	3,921	3,873	-	48	-	3,921	5,392 5,610
계	1,696	89,912 115,543	0	3	83,628	97	19	83,747	164,609	162,005	2,089	343	81	164,518	254,521 280,152

출처 : 전국택시운송사업조합연합회

택시산업의 현황

● 전국 택시대수

- 2002년 236,618 -> 2012년 255,133대로 연평균 0.76% 증가



출처 : 대한교통학회

택시산업의 현황

● 전국 택시대수

· 법인택시 정체, 개인택시 소폭 증가

<표 11-35> 연도별 법인택시 면허대수

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	증가율	
7개 특별시 · 광역시	서울	22,953	22,854	22,806	22,843	22,851	22,801	-0.11%	
	부산	11,083	11,083	11,083	11,083	11,083	11,083	0.00%	
	대구	6,980	6,970	6,970	6,970	6,967	6,967	-0.13%	
	인천	5,474	5,474	5,385	5,385	5,385	5,385	-0.27%	
	광주	3,506	3,506	3,506	3,479	3,471	3,424	-0.39%	
	대전	3,374	3,374	3,374	3,374	3,370	3,370	-0.02%	
	울산	2,208	2,208	2,159	2,159	2,159	2,159	-0.37%	
	소계	55,578	55,469	55,283	55,293	55,286	55,146	-0.13%	
	9개 도	경기	10,324	10,360	10,391	10,432	10,474	10,475	0.24%
		강원	3,592	3,545	3,511	3,501	3,501	3,491	-0.61%
충북		2,691	2,690	2,690	2,655	2,655	2,637	-0.34%	
충남		2,321	2,328	2,353	2,369	2,412	2,426	0.74%	
전북		3,833	3,821	3,819	3,815	3,780	3,780	-0.70%	
전남		3,368	3,265	3,252	3,215	3,195	3,186	-1.06%	
경북		3,355	3,346	3,343	3,327	3,330	3,330	-0.15%	
경남		5,438	5,454	5,446	5,461	5,402	5,319	-0.37%	
제주		1,633	1,633	1,633	1,633	1,633	1,618	-0.15%	
소계		36,557	36,442	36,438	36,408	36,382	36,357	-0.21%	
전국	92,125	91,911	91,721	91,701	91,668	91,623	91,242	-0.16%	

자료: 전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 (taxi.or.kr)

출처: 대한교통학회

<표 11-29> 개인택시 면허대수 추이

구분	2002년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	증가율		
7개 특별시· 광역시	서울	46,872	48,704	49,531	49,557	49,507	49,424	0.53%	
	부산	13,349	13,779	13,932	13,986	13,976	13,964	0.45%	
	대구	10,051	10,019	9,997	10,119	10,099	10,091	0.04%	
	인천	7,171	7,884	8,096	8,520	8,884	8,964	2.26%	
	광주	4,598	4,675	4,768	4,758	4,753	4,796	0.42%	
	대전	5,254	5,398	5,383	5,500	5,490	5,486	0.43%	
	울산	3,014	3,319	3,471	3,581	3,636	3,626	1.87%	
	소계	90,309	93,778	95,178	96,021	96,345	96,351	0.65%	
	9개 도	경기	18,032	19,996	22,108	23,842	25,326	25,711	3.61%
		강원	3,615	3,900	4,098	4,354	4,525	4,608	2.46%
충북		3,902	4,070	4,256	4,352	4,428	4,413	1.24%	
충남		3,283	3,484	3,645	3,846	4,090	4,159	2.39%	
전북		5,259	5,448	5,574	5,680	5,737	5,730	0.86%	
전남		3,703	3,792	3,806	3,907	3,937	4,007	0.79%	
경북		6,039	6,268	6,525	6,765	6,953	6,941	1.40%	
경남		6,974	7,278	7,559	7,833	8,010	8,053	1.45%	
제주		3,475	3,702	3,831	3,894	3,936	3,918	1.21%	
소계		54,282	57,938	61,402	64,473	66,942	67,540	2.21%	
전국	144,591	151,716	156,580	160,494	163,287	163,891	1.26%		

자료: 각 지자체
전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 (taxi.or.kr)

택시산업의 현황

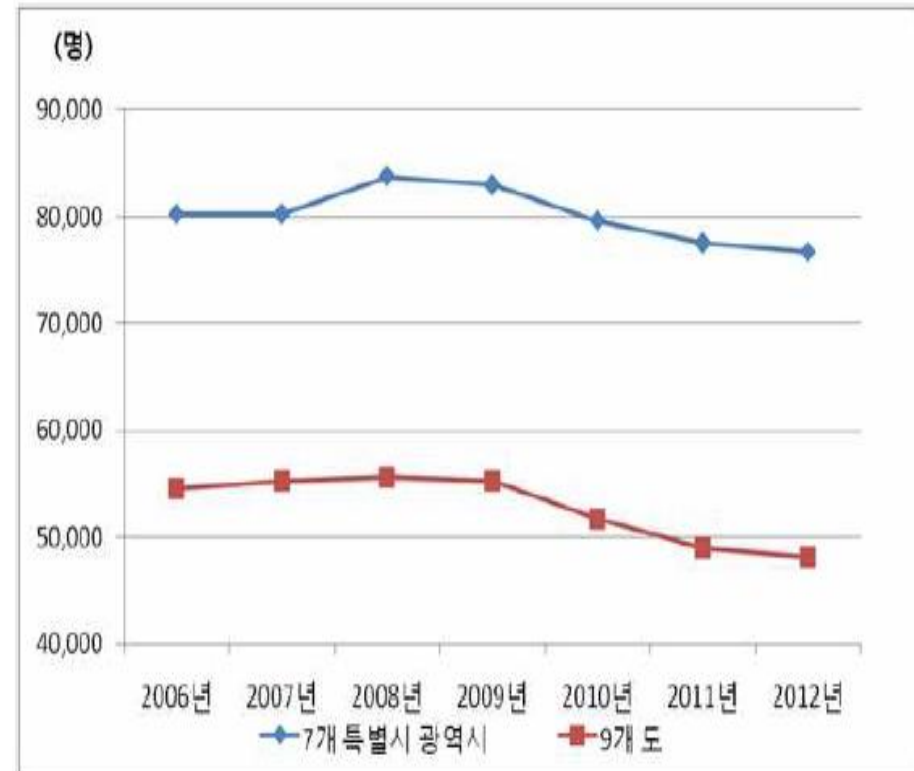
● 전국 택시대수

- 법인택시 운전자 감소폭은 법인택시 감소폭 보다 큼 -> 법인택시 가동률 감소

<표 II-36> 연도별 법인택시 운전자수

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	증가율	
7개 특별시 · 광역시	서울	40,030	40,737	42,650	42,824	41,783	40,907	40,400	0.15%
	부산	17,498	17,318	17,745	16,916	15,081	14,055	13,532	-4.19%
	대구	7,805	7,558	7,326	7,023	6,710	6,306	6,013	-4.25%
	인천	5,350	5,100	5,335	5,980	6,308	6,230	6,234	2.58%
	광주	3,219	3,220	3,603	3,503	3,782	3,803	3,973	3.57%
	대전	3,657	3,460	4,379	4,121	3,398	3,812	4,179	2.25%
	울산	2,669	2,819	2,715	2,623	2,539	2,448	2,411	-1.68%
	소계	80,228	80,212	83,753	82,990	79,601	77,561	76,742	-0.74%
9개 도	경기	22,819	22,974	22,486	23,188	20,344	19,543	18,716	-3.25%
	강원	3,713	3,688	3,654	3,544	3,853	3,670	3,468	-1.13%
	충북	3,047	3,075	3,031	2,993	2,718	2,648	2,727	-1.83%
	충남	3,276	3,286	3,323	3,582	3,498	3,533	3,511	1.16%
	전북	4,908	4,789	4,926	4,413	4,305	4,142	3,890	-3.80%
	전남	3,480	3,465	3,495	3,492	3,496	3,463	3,748	1.24%
	경북	4,659	4,473	4,396	4,575	4,264	4,022	3,908	-2.89%
	경남	7,005	7,722	7,392	7,425	7,182	6,357	6,550	-1.11%
	제주	1,662	1,814	1,917	2,088	2,033	1,609	1,617	-0.46%
	소계	54,569	55,286	55,620	55,300	51,693	48,987	48,135	-2.07%
전국	134,797	135,498	139,373	138,290	131,294	126,548	124,877	-1.27%	

자료: 전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 (taxi.or.kr)



[그림 II-8] 연도별 법인택시 운전자수

출처: 대한교통학회

택시산업의 현황

● 전국 택시대수

· 개인택시면허 양도양수도 계속 감소 -> 택시산업의 전체적인 유입도 감소

<표 II-32> 연도별 개인택시 신규 증차

지역	2003년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년
서울	933	972	27	3	2	0
부산	265	180	0	2	0	0
대구	0	0	0	149	0	0
인천	371	362	224	224	0	95
광주	94	1	2	0	0	50
대전	80	85	0	0	0	0
울산	169	137	166	0	0	0
경기	1,230	788	1,360	777	398	287
강원	146	158	121	76	12	55
충북	103	77	60	43	5	0
충남	119	87	107	16	37	20
전북	104	103	54	47	0	0
전남	81	40	28	8	2	0
경북	129	117	178	111	0	33
경남	132	195	154	157	66	28
제주	120	117	30	32	25	7
계	4,076	3,419	2,511	1,645	547	575

자료: 전국 개인택시운송사업조합연합회 홈페이지 (개인택시.org)

<표 II-31> 지역별 개인택시면허 양도 및 양수 현황

지역	2003년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년	연평균 증가율
서울	2,745	2,205	2,161	2,193	2,052	1,735	-5.0%
부산	876	775	605	581	656	612	-3.9%
대구	547	568	473	582	357	342	-5.1%
인천	500	545	490	408	387	437	-1.5%
광주	293	268	237	196	199	163	-6.3%
대전	422	344	260	197	184	199	-8.0%
울산	207	201	186	147	135	141	-4.2%
경기	1,205	1,099	1,198	1,156	1,048	896	-3.2%
강원	178	174	164	161	146	166	-0.8%
충북	182	206	219	207	154	153	-1.9%
충남	174	160	156	134	125	114	-4.6%
전북	269	312	227	216	196	185	-4.1%
전남	202	181	158	124	125	121	-5.5%
경북	311	303	251	240	248	246	-2.6%
경남	410	368	390	321	342	266	-4.7%
제주	171	182	155	142	112	120	-3.9%
계	8,692	7,891	7,330	7,005	6,466	5,896	-4.2%
총 면허대수 대비 (%)	5.85	5.20	4.68	4.36	3.96	3.60	

자료: 전국 개인택시운송사업조합연합회 홈페이지 (개인택시.org)

출처: 대한교통학회

택시산업의 현황

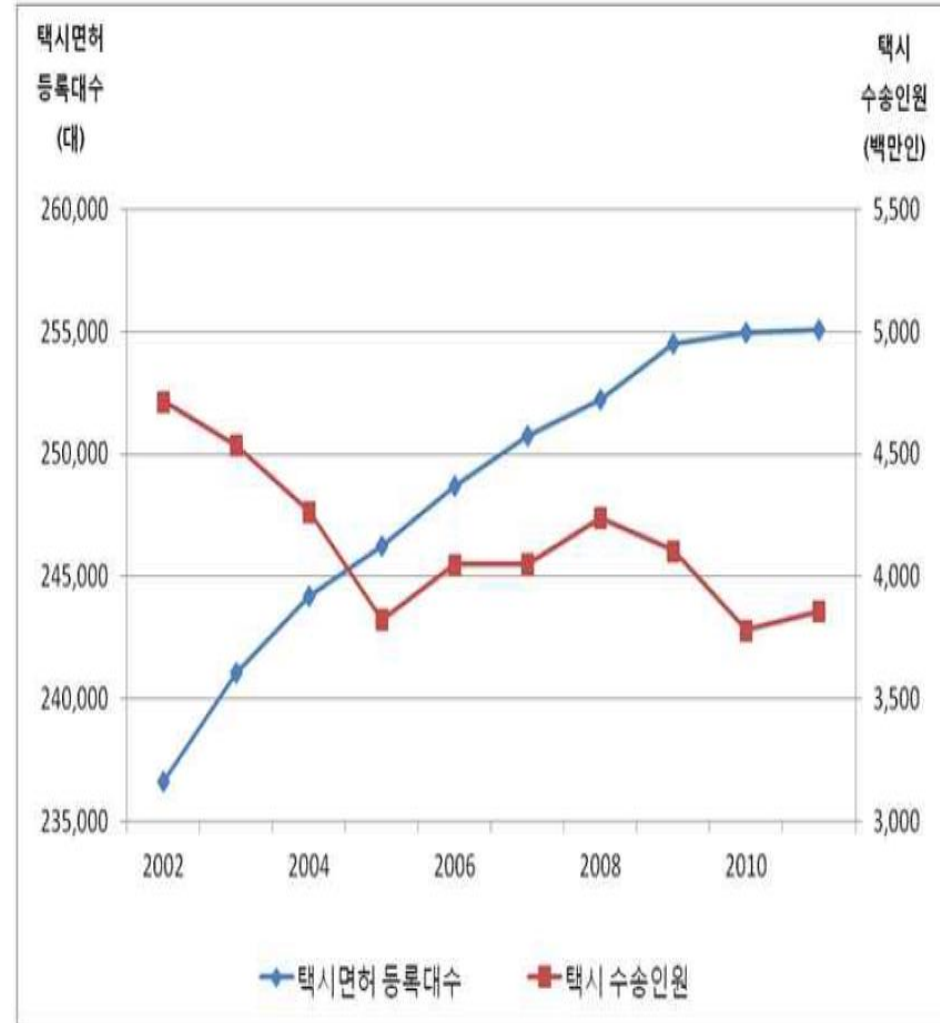
● 택시 수송인원

연도	택시면허 등록대수 (대)	택시수송인원 (백만인)	일일 대당 수송인원 (인)
2002년	236,618	4,714	54.58
2003년	241,083	4,533	51.52
2004년	244,192	4,264	47.85
2005년	246,251	3,824	42.55
2006년	248,713	4,048	44.59
2007년	250,763	4,052	44.28
2008년	252,215	4,239	46.05
2009년	254,514	4,105	44.19
2010년	254,955	3,781	40.63
2011년	255,065	3,859	41.45
증가율	0.84%	-2.20%	-2.20%

4762만

4837만

4978만



자료: 국토교통부, 국토해양통계연보, 각 연도

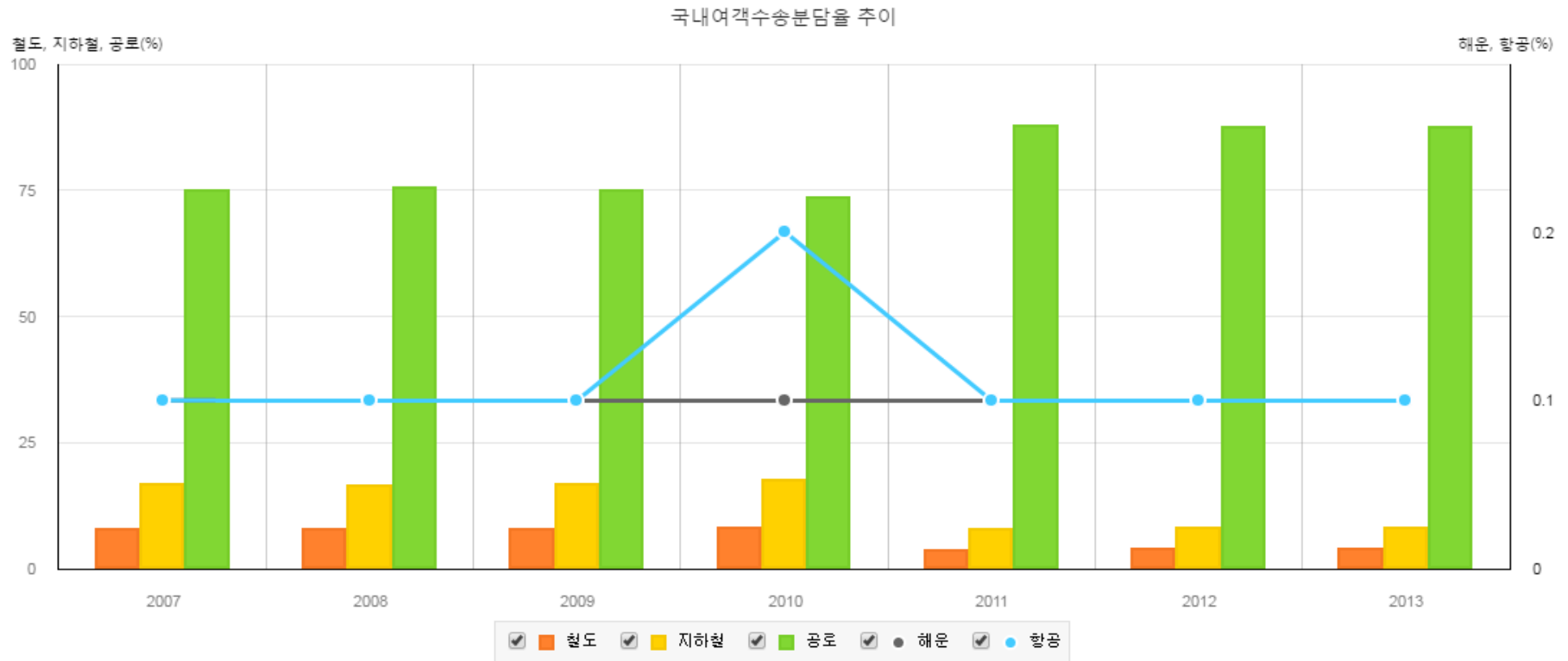
전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 (taxi.or.kr)

출처: 대한교통학회

택시산업의 현황

● 여객수송분담률

- 교통수단 분담률 : 사람들이 통행할 때 하루 중 이용하는 교통수단의 분포 비율
- 도보, 자전거 미포함



공로 = 버스(고속, 시내, 시외, 전세) + 택시

공로 = 승용차 + 버스 + 택시

→ 2011년부터 승용차 포함

출처 : 국토교통부

택시산업의 현황

● 여객수송분담률 - 교통수단별

서울시 교통수단별 수단분담률 추이
(단위 : 천통행/일, %)

구분	총합	승용차	버스	지하철 철도	택시	기타	
1996년	통행량	27,800	6,829	8,358	8,183	2,901	1,529
	분담률	100.0	24.6	30.1	29.4	10.4	5.5
2002년	통행량	29,680	7,983	7,705	10,285	2,195	1,513
	분담률	100.0	26.9	26.0	34.6	7.4	5.1
2006년	통행량	31,196	8,188	8,616	10,839	1,959	1,592
	분담률	100.0	26.3	27.6	34.7	6.3	5.1
2010년	통행량	31,155	7,502	8,746	11,289	2,236	1,382
	분담률	100.0	24.1	28.1	36.2	7.2	4.4
2013년	통행량	32,515	7,434	8,812	12,629	2,219	1,418
	분담률	100.0	22.9	27.1	38.8	6.8	4.4

<경기도 여객자동차 교통수단별 분담률>

(단위 : 천명, %)

구분	택시	시내버스	시외버스	전세버스	합계	
2008	통행량	840,637	1,132,119	74,927	77,462	2,125,145
	분담률	39.6	53.3	3.5	3.6	100.0
2012	통행량	725,140	1,367,604	64,675	163,254	2,320,673
	분담률	31.2	58.9	2.8	7.0	100.0
연평균 증감률(%)	-3.6	4.8	-3.6	20.5	2.2	

자료 : 경기통계 홈페이지(stat.gg.go.kr).

출처 : 경기개발연구원

출처 : <http://traffic.seoul.go.kr/archives/289>

택시산업의 현황

● 택시요금

· 서울 중형택시

· 1995년 이후 연평균 증가율 6.45%, 2001 ~ 2009년 65.8% 요금인상 -> 인상효과는 1/4 수준

· 서울 시내버스 1995년 이후 연평균 7.43%, 지하철 1995년 대비 연평균 6.04%

· 호출사용료 및 유료도로사용료는 고객의 별도 부담

<표 II-41> 택시요금 인상추이 (서울, 중형택시 기준)

인상 시기	기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	인상률 (%)	물가 상승률 (%)
1995. 9. 1	1,000원	247m당	60초	10.0%	4.5
1998. 2. 20	1,300원	210m당	51초당	20.06%	7.5
2001. 7. 2	1,600원	168m당	41초당	25.28%	4.1
2005. 6. 1	1,900원	144m당	35초당	17.52%	2.8
2009. 6. 1	2,400원	144m당	35초당	12.64%	2.8
연평균 증가율	6.45%	-	-	-	-

구분		2001	2006	2011	2013
운송수입 (백만원)	법인	3,316,456	2,846,600	3,345,645	3,379,799
	개인	4,464,876	5,176,800	5,533,622	5,166,459
	합계	7,781,332	8,023,400	8,879,267	8,546,258
운전자수 (명)	법인	185,405	134,797	123,564	122,908
	개인	141,407	156,551	163,348	164,243
1인당운송 수입(만원)	법인	1,789	2,112	2,708	2,750
	개인	3,157	3,307	3,388	3,146

14.1% 증가 총수입 감소

출처 : 대한교통학회, 통계청

개인택시 2001년 수준 회귀

택시산업의 현황

● 택시요금

· 서울 중형택시요금 변동 추이 : 2013년 기본요금 25% 인상

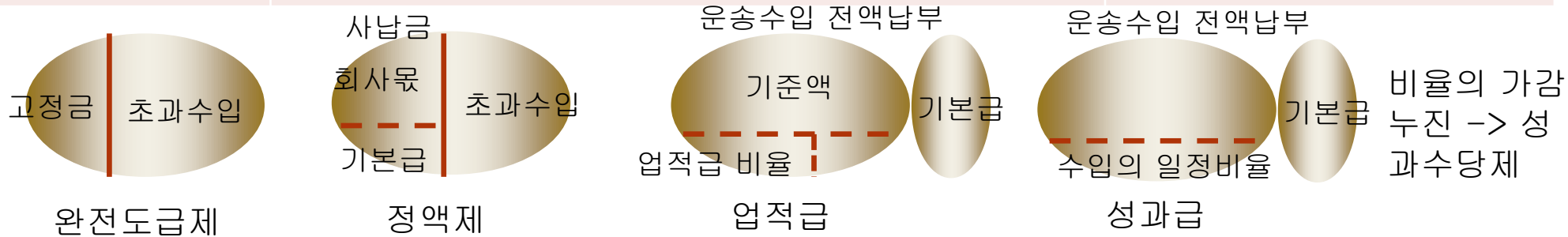
연월일	기본요금	이후요금	시간요금	할증요금	인상율	요금조정 기간	비 고
88.4.15	2km 800원	600m 100원	144초 100원	심야(0시~04시) 20% 시계 외 20%			중형택시제도 시행 거리시간상호병산제
89.7.1	2km 800원	483m 100원	116초 100원	"	11.1%	1년3월	
91.2.20	2km 800원	424m 100원	102초 100원	"	7.1%	1년8월	
92.6.14	2km 900원	381m 100원	92초 100원	"	11.96%	1년5월	
94.2.15	2km 1,000원	279m 100원	67초 100원	"	22.1%	1년8월	거리시간 동시병산제 시행
95.9.1	2km 1,000원	247m 100원	60초 100원	"	10%	1년2월	
98.2.20	2km 1,300원	210m 100원	51초 100원	"	23.06%	2년6월	
01.9.1	2km 1,600원	168m 100원	41초 100원	"	25.28%	3년6월	
05.6.1	2km 1,900원	144m 100원	35초 100원	"	17.52%	3년9월	
09.6.1	2km 2,400원	144m 100원	35초 100원	- 심야(0시~04시) 20% - 시계 외 10개지역 할증없음 의정부/고양/김포/부천 안양/과천/성남/하남 구리/남양주(기타 시외 지역은 시계 할증료 유지)	12.64%	4년	
13.10.12	2km 3,000원	142m 100원	35초 100원 14.75km/h 이하 운행	- 심야할증(0시~04시) 20% - 서울 인접 10개 시지역 시 계외 할증 부활(서울시를 벗 어나는 모든 지역 시계외 할 증 20% 적용) - 심야 및 시계외 중복할증 적 용 (20%+20% = 40% 적용)	10.9%	4년4월	

출처 : 서울특별시택시운송사업조합, http://www.stj.or.kr/use_03.html

택시산업의 현황

● 법인택시 운전자의 임금제도

임금형태	내용	비고
지입제	택시사업자가 소속 차량을 무자격 운전자에게 매각, 일부 관리 비용만 수령	현재는 불법
완전도급제	1일 고정금 납부, 초과수입은 운전자 몫	수리 및 사고 자비 부담 현재는 불법
정액(사납금)제	1일 사납금 중 일부를 적립해 월급(기본급)으로 지급(사납금 상승), 초과수입은 운전자 몫	월급제의 기초 명목상 불법
업적급식 월급제	운송수입 전액 납부, 기본급 + 일정 기준 초과금액의 일정 비율을 매달 업적급으로 수령	1990년경부터 정액사납금제로 회귀
성과급식 월급제	운송수입 전액 납부, 기본급 + 운송수입의 일정 비율을 매달 성과급으로 수령	업적급과 매우 유사
성과수당제	성과급식 월급제에서 운송수입의 증가에 따라 성과급이 누진적으로 증가	



출처 : 조성일, “택시 운수종사자의 임금체계에 관한 연구”, 2006. 6.

택시산업의 현황

● 법인택시 운전자의 임금제도

<표 II-12> 전국 시·도별 택시 월임금 및 수입금 배분 (2006.12 기준/ 단위: 천원)

구분	월 급여				수입금 기준액	기준수입금 초과금액 배분비율	
	임금 (계)	기본급	제수당	상여금			
서울	전택	966	565	187	188	1일 92/ 월 2,392	64
	민택	792	432	216	144	1일 69/ 월 1,800	가감누진제
부산	산별	706	400	173	133	1일 72/ 월 1,872	전액개인지급
대구	전택	786	469	199	117	1일 73/ 월 1,898	64
	민택	858	500	171	187	1일 81/ 월 2,106	64
인천	전택	933	480	273	180	1일 80/ 월 2,080	기준적용율+ 성과배분율
	민택	917	468	239	156	1일 75/ 월 1,950	64
광주	전택	917	468	239	156	1일 75/ 월 1,950	64
	민택	710	411	196	103	1일 79/ 월 2,054	가감누진제
대전	산별	665	363	211	91	1일 70/ 월 1,820	64
	전택	582	430	152	기본급200%	1일 86/ 월 2,355	전액개인지급
울산	민택	446	180	266	년55만원	1일 120/ 월 1,600	전액개인지급
	전택	486	270	101	90	1일 68/ 월 1,820	전액개인지급
경기 (수원)	산별	505	300	80	100	1일 70/ 월 1,742	전액개인지급
	전택	552	335	135	56	1일 69/ 월 1,794	전액개인지급
경기 (성남)	민택	526	308	140	51	1일 77/ 월 1,794	전액개인지급
	산별	492	260	142	62	1일 75/ 월 1,742	전액개인지급
강원	전택	560	265	255	40	105	5:5
	민택	467	182	255	30	115	가감누진제
	산별	560	265	250	45	125	9:1
충북 (청주)	전택	717	430	123	143	1일 82/ 월 2,050	5:5
	민택	755	456	127	152	1일 86/ 월 2,150	가감누진제
충남 (천안)	전택	776	440	226	110	1일 145/ 월 2,175	전액개인지급
	산별	773	440	260	73	1일 135/ 월 2,025	전액개인지급
	민택	844	410	332	102	1일 150/ 월 2,250	전액개인지급

구분		2001	2006	2011	2013
운송수입 (백만원)	법인	3,316,456	2,846,600	3,345,645	3,379,799
	개인	4,464,876	5,176,800	5,533,622	5,166,459
	합계	7,781,332	8,023,400	8,879,267	8,546,258
운전자수 (명)	법인	185,405	134,797	123,564	122,908
	개인	141,407	156,551	163,348	164,243
1인당운송 수입(만원)	법인	1,789	2,112	2,708	2,750
	개인	3,157	3,307	3,388	3,146

운송수입 ≠ 운전자소득

출처 : 대한교통학회, 통계청

택시산업의 현황

● 법인택시 운전자의 근로여건 및 임금

	월급여		급여증가율 (2013/2001)	운송수입증가율 (2013/2001)	2001년 급여/수입	2013년 급여/수입
	2001년	2013년				
서울	80.1	116.0	44.8%	47.5%	46.6%	45.7%
부산	71.6	111.3	55.4%	50.8%	45.4%	46.8%
대구	68.0	101.8	49.6%	49.4%	42.3%	42.3%
인천	76.4	93.7	22.6%	57.9%	46.0%	35.7%
광주	73.9	95.6	29.3%	51.7%	49.3%	42.0%
대전	58.2	82.5	41.8%	42.8%	43.6%	43.3%
울산	57.8	76.0	31.5%	45.7%	44.3%	40.0%
경기	47.7	79.8	67.3%	69.0%	38.7%	38.3%
강원	64.7	76.0	17.6%	30.0%	40.4%	36.5%
충북	75.7	92.6	22.2%	56.2%	49.0%	38.3%
충남	61.3	85.9	40.1%	61.6%	46.7%	40.4%
전북	52.1	82.7	58.7%	79.4%	42.5%	37.6%
전남	72.9	80.3	10.1%	30.9%	45.2%	38.1%
경북	36.3	50.2	38.4%	46.2%	33.6%	31.8%
경남	45.1	67.8	50.3%	45.3%	38.7%	40.0%
제주	75.6	91.7	21.3%	61.7%	50.4%	37.8%
출처 : 국토교통부			43.7%	51.4%	44.4%	42.2%

구분	법인택시 근로시간			법인택시 임금		
	*전산업 (2013)	서울 (2014)	대구 (2014)	*전산업 (2013)	서울 (2014)	대구 (2014)
2003	199.4	197.2	239.1	222.8	140.2	141.2
2008	184.2	238.6	282.4	294.0	189.2	148.2
2014	179.9	233.7	283.2	347.6	177.8	167.2
2014/ 2003	-9.8%	18.5%	18.4%	56.0%	26.8%	18.4%

월급여와 개인수입 포함한 총 임금

월급여는 개인수입 미포함

택시산업의 현황

● 법인택시 운전자의 근로여건 및 임금

<타 운수업종과의 근로여건 비교>

구분	택시기사	버스기사	지하철기관사	
			지하철공사	도시철도공사
경기 ¹⁾	1일 2교대 11시간 월 25일, 275시간	격일제, 복격일제, 1인1차제 12일~26일 225~270시간	월 165시간, 16.8일 근무시간 9시간50분 (운전 4시간 42분)	월 164시간, 16.8일 근무시간 9시간 50분 (운전 4시간 42분)
서울 ²⁾	1일 2교대 10시간 월 26일, 260시간	1일 2교대 9시간 월 26일, 234시간	월 183시간, 20일 운전 4시간 42분	월 175시간, 19일 운전 4시간 42분

주 : 버스기사 근로실태는 업체 간 상이할 수 있음.

자료 : 1) 경기도(2008). 「택시운임 정책의 합리화 방안에 관한 연구」.

2) 이우승(2004). 「서울시 택시운행체계 효율화 방안 연구」.

<경기도 택시업계 현황>

사납금*	1일 평균 83,063원/1인(68,500~91,000원)						
월기본 수령액*	474,458(26일 만근 시)						
수입액	월 130~180만원						
	구분	택시*	시내버스	시외버스	고속버스	화물	철도
	월급여 (만원)	182	222	199	252	190	369
※ 택시 종사자 임금은 시내버스의 82%, 철도의 49% 수준으로 운송업종 최저 수준							

주 : 1) 법인택시, 1일2교대제 기준.

2) *는 2011년도 택시 타코메타기 기록에 의한 경기도 택시기사 수입금임.

자료 : 경기도 교통건설국 내부자료(2012).

출처 : 경기개발연구원

택시산업의 현황

● 택시 운전자 현황

- 법인택시 40~60세 미만, 개인택시 50~70세 미만이 대다수

법인택시(2007년도경 추정) (단위: 명)

연령	구분			비율 (%)
	남	여	계	
20세 이상-25세 미만	270	1	271	0.20
25세 이상-30세 미만	2,161	18	2,179	1.60
30세 이상-35세 미만	7,237	42	7,279	5.35
35세 이상-40세 미만	15,864	192	16,056	11.81
40세 이상-45세 미만	23,946	540	24,486	18.01
45세 이상-50세 미만	32,190	854	33,044	24.30
50세 이상-55세 미만	27,077	610	27,687	20.36
55세 이상-60세 미만	15,848	224	16,072	11.82
60세 이상-65세 미만	6,629	60	6,689	4.92
65세 이상	2,208	8	2,216	1.63
계	135,979			100

자료: 전국택시운송조합연합회 내부자료

<표 11-30> 개인택시 운송사업자 연령 분포 (2013년 5월 기준)

구분	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70대	80대	합계
서울	-	5	496	4,632	20,021	19,886	4,468	74	49,582
부산	-	-	104	984	5,547	5,959	1,235	20	13,849
대구	-	3	130	892	3,843	3,963	824	10	9,665
인천	-	-	60	1,049	3,825	2,494	450	10	7,888
광주	-	1	71	580	2,157	1,753	231	-	4,793
대전	-	-	62	568	2,436	1,824	352	7	5,249
울산	-	-	50	520	1,614	1,175	135	-	3,494
경기	1	12	599	4,754	13,340	6,535	785	11	26,037
강원	-	3	126	850	2,134	1,130	217	1	4,461
충북	-	2	111	767	2,222	1,167	154	3	4,426
충남	-	-	93	655	1,668	925	160	10	3,511
전북	-	3	124	732	2,687	1,860	282	3	5,691
전남	-	3	165	673	1,734	1,193	165	2	3,935
경북	-	-	169	1,036	3,276	2,087	267	8	6,843
경남	-	2	155	1,203	4,002	2,368	315	5	8,050
제주	-	-	150	1,072	1,692	829	118	-	3,861
합계	1	34	2,665	20,967	72,198	55,148	10,158	164	161,335

출처 : 대한교통학회

택시산업의 현황

● 택시 운전자 자격

- 1종 자동차운전면허증, 21세 이상 운전경력 1년 이상
- 택시운전자격시험 합격, 운전적성정밀기준에 적합, 교육과정 이수
- 개인택시 면허기준

종류	무사고경력
6년 내 여객자동차/화물자동차 5년 이상 운전	5년
11년 내 운전기사 10년 이상 운전	10년
위 두 조건의 합산	
** 지자체별로 ½까지 완화 가능	

<표 IV-10> 운전적성에 대한 정밀기준

운전적성에 대한 정밀기준	내용
운전정밀검사 (교통안전공단)	관계되는 개인의 성격 및 심리·생리적 행동특징을 과학적으로 측정 하여 개인별 결함사항을 검출할 수 있는 일종의 심리검사로서, 결함사항에 대해 교정 지도함으로써 운전자의 적성상의 결함요인에 의한 교통사고 발생을 미연에 방지하는데 목적이 있음
신규검사	신규로 택시를 운전하고자 하는 자, 운전업무에 종사하다가 퇴직한(운전정밀검사를 받은 날부터 3년이 경과된 후 재취업하고자 하는 자, 다만 퇴직한 날까지 무사고 운전 제외, 신규검사 적합판정을 받은 자로서 운전정밀검사를 받은 날부터 3년 이상 취업하지 아니한 자
정밀검사	중상 이상의 사상 사고를 일으킨 자, 과거 1년간 도로교통법시행규칙에 의한 운전면허 행정처분기준에 의하여 산출한 누산점수가 81점 이상인자, 질병·과로 기타의 이유로 안전운전을 할 수 없다고 인정되는 자인지의 여부를 알기 위하여 운성사업자가 신청한 자

<표 IV-9> 택시운전자격시험

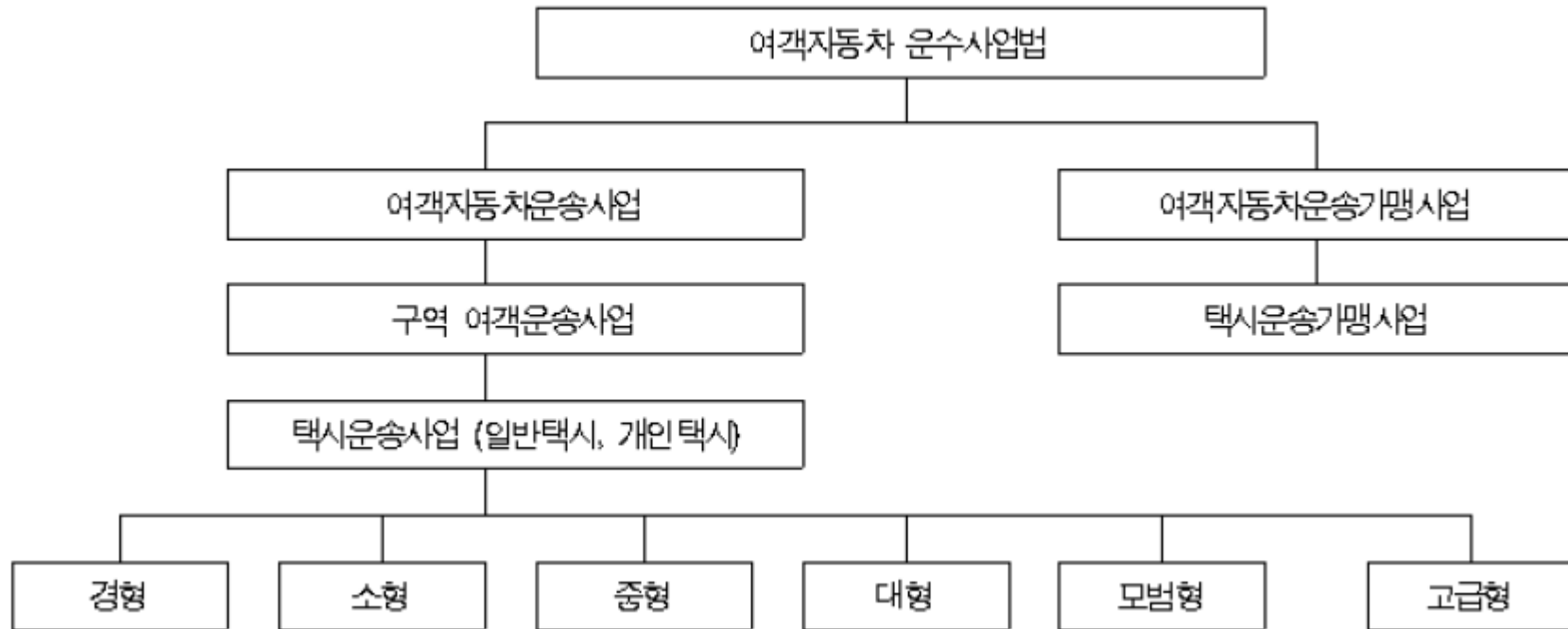
시험 종류	내용
필기시험	교통안전 및 운수관련 법규, 안전운행, 운송서비스, 지리
면접시험	지리, 운송서비스

출처 : 대한교통학회

택시산업의 현황

● 택시산업 관련 법체계

- 여객자동차운수사업법, 택시산업발전법, 교통안전법



출처 : 강상욱, “이용자 중심의 녹색택시 수요 활성화 방안 연구 보고서”, 2014. 5. 한국교통연구원

택시산업의 현황

● SW산업과의 비교

항목	SW산업(2014년 기준)	택시산업
시장규모	11.7조원	8.9조원(2011년 기준) 8.9조원(2012년 기준) 8.5조원(2013년 기준) 8.3조원(2014년 기준, 2013년 요금인상)
생산규모	38.2조원 46.2조원(게임 포함)	
종사인력	16.1만명 20.1만명(게임 포함) 75.2만명(게임 및 타산업 전산직 포함)	28만명(25.4만대)(2016년 2월 기준) 개인 16.45만명 법인 11.55만명
평균급여	3,263(게임) ~ 3,978만원(IT서비스)	2,134만원(서울법인, 2014년 기준 추정) 2,006만원(대구법인, 2014년 기준 추정) 2,184만원 (경기도법인, 2011년 기준 추정) 지역별, 회사별 편차가 존재함

출처 : SPRI, 대한교통학회, 전국택시운송사업연합회조합, 경기개발연구원, 국토교통부

택시정책의 연혁

● 택시정책의 고려사항

- 고급교통수단 vs 대중교통수단 : 택시의 고급화 vs 대중교통육성법 개정 시도
 - 정부지원을 위해 택시산업발전법 제정
- 중앙·지자체 간의 역할분담 : 요금조정, 개인택시 기준 위임
- 택시 수요공급의 조절 : 지자체 별 총량제 실시
- 택시경영실태의 파악(투명성) : 운송수입전액관리제, 지자체별 실태조사(운송원가 분석)
- 택시서비스 수준의 향상 : 고급택시도입, 택시 불편신고 적극처리
- 택시종사자의 처우개선 : 택시요금인상, 수요공급의 조절

● 택시산업발전법(2015.12.31. 시행)

- (사업자 지원) 택시운송사업자에 재정지원, 조세 감면
- (공급통제) 사업구역별 택시 총량제, 신규택시운송사업면허 제한, 감차계획 수립/시행
- (종사자 복지) 복지기금 설치, 운송비용전가금지
- (산업투명성) 택시운행정보 관리시스템의 구축운영

택시정책의 연혁

● 택시정책의 연혁

년도	주요내용	비고
1961	자동차운수사업법 제정	
1965	‘자동차운송업의 기업화 방안’ 발표 개인택시 면허제도 도입	
1969	호텔전용택시 면허제도 도입	고급화
1980	개인택시운송사업의 양도양수 제도화	
1984	전자식 타코메타 부착 의무화 ‘택시기사 월급제 실시지침’ 발표	투명성 확보
1985	거리·시간 상호병산 요금제 도입 전국 6대 도시 ‘업적금식 월급제’ 실시	택시선진화 대책
1988	중형택시 도입	
1992	모범택시, ‘택시운전자격증 제도’ 도입	
1993	‘택시제도 개선대책’ 발표 (운송수입금 전액관리제)	
1994	택시요금 결정권 시도 위임 시간·거리 동시병산 요금제 도입	
1997	택시 운송수입금 전액관리제 시행 여객자동차 운수사업법으로 개정	
2004	건교부 지역별 총량제 시행방안 시달	
2005	제1차 지역별 총량제 시행	
2010	제2차 지역별 총량제 시행	

년도	주요내용	비고
2013.1	법인택시 디지털 운행기록계 의무화 정부, 대중교통육성법 개정안 거부	택시를 대중교통에 포함 시도
2013.8	우버코리아, 우버블랙 국내 도입 렌터카 업체의 법 위반 논란	고급 리무진
2013.9	서울시, 우버 법위반으로 고발	검찰 기소중지
2013.12	택시발전법 통과, 개인택시 디지털 운행 기록계 장착의무화	
2014.8	우버코리아, 우버엑스 국내 도입	무료서비스
2014.10	우버코리아, 우버택시 국내 도입	개인택시기사 대상
2014.11	우버코리아, 우버엑스 정식 서비스 서울택시조합 우버 고발 서울택시기사 우버 반대 집회	유료화
2014.12	검찰, 우버블랙 관련 관계자 불구속기소	우버 CEO 포함
2015.2	우버코리아, 우버엑스 무료화	
2015.3	우버코리아, 우버엑스 중단 우버블랙 외국인, 노인 등 제한 운영	법규정 준수 조치
2015.3	SK플래닛, T맵택시 출시 다음카카오, 카카오택시 출시	
2015.6	우버블랙 관련 렌터카 사업자 벌금형	
2015.11	카카오택시 블랙 운행	
2016.1	택시산업발전법 시행	

출처 : 대한교통학회 수정 보완

택시정책의 연혁

● 택시총량제

- 각 사업구역(기초지자체) 별로 적정 총량을 산정하여 무분별한 택시증차를 억제함

$$\text{전체 택시 보유대수} \times \left\{ \left(\frac{\text{현재 거리실차율}}{\text{목표 거리실차율}} \right) \times 0.8 + \left(\frac{\text{현재 시간실차율}}{\text{목표 시간실차율}} \times 0.2 \right) \right\} \times \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}}$$

>1 : 증차
<1 : 감차

사업구역 인구 수	목표 <u>거리실차율</u>
인구 500만 이상	63%
인구 100만 이상 500만 미만	61%
인구 50만 이상 100만 미만	60%
인구 20만 이상 50만 미만	59%
인구 20만 미만(군 지역 제외)	56%
군 지역	55%

$$\text{현재 시간실차율} = \left(\frac{\text{개인택시의 시간실차율}}{\text{전체 택시 보유대수}} \times \text{개인택시 보유대수} \right) + \left(\frac{\text{일반택시의 시간실차율}}{\text{전체 택시 보유대수}} \times \text{일반택시 보유대수} \right)$$

사업구역 인구 수	목표 <u>시간실차율</u>
인구 500만 이상	50%
인구 100만 이상 500만 미만	45%
인구 50만 이상 100만 미만	38%
인구 20만 이상 50만 미만	34%
인구 20만 미만(군 지역 제외)	25%
군 지역	25%

$$\text{현재 가동률} = \frac{\text{실제 운행대수}}{\text{전체 택시 보유대수}} \times 100$$

택시 부제
고려

$$\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} = \left(\frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{개인택시 보유대수}}{\text{전체 택시 보유대수}} \right) + \left(\frac{\text{일반택시 현재 가동률}}{\text{일반택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{일반택시 보유대수}}{\text{전체 택시 보유대수}} \right)$$

사업구역별 운행형태	안정적 가동률
3 ~ 5부제 시행	92%
6 ~ 9부제 시행	90%
10부제 이상	88%

택시정책의 연혁

● 서울시의 택시운영 특성

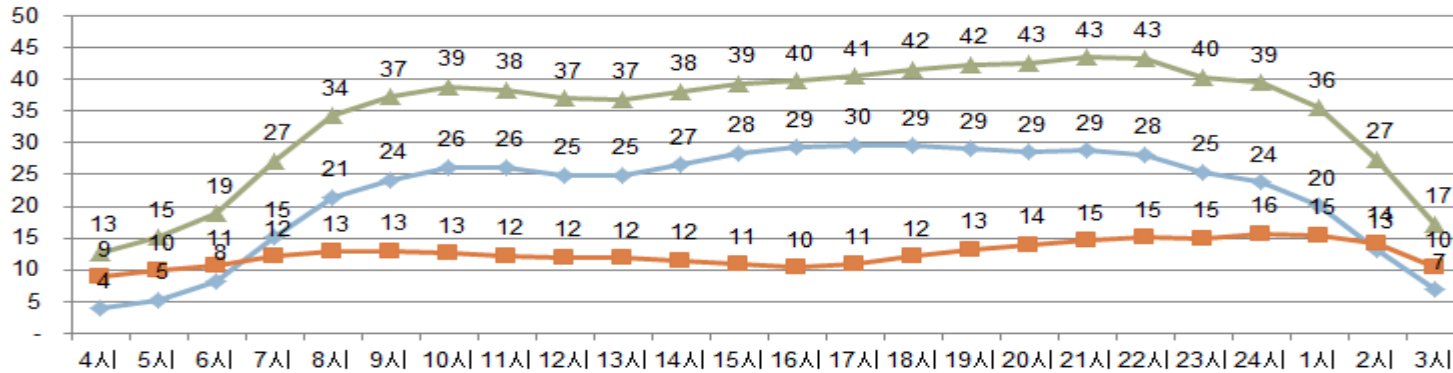
• 목표 대비 낮은 가동률

- 법인택시 종사자 부족, 개인택시 종사자 고령화

[표 5-3] 현재 가동률 산정 결과

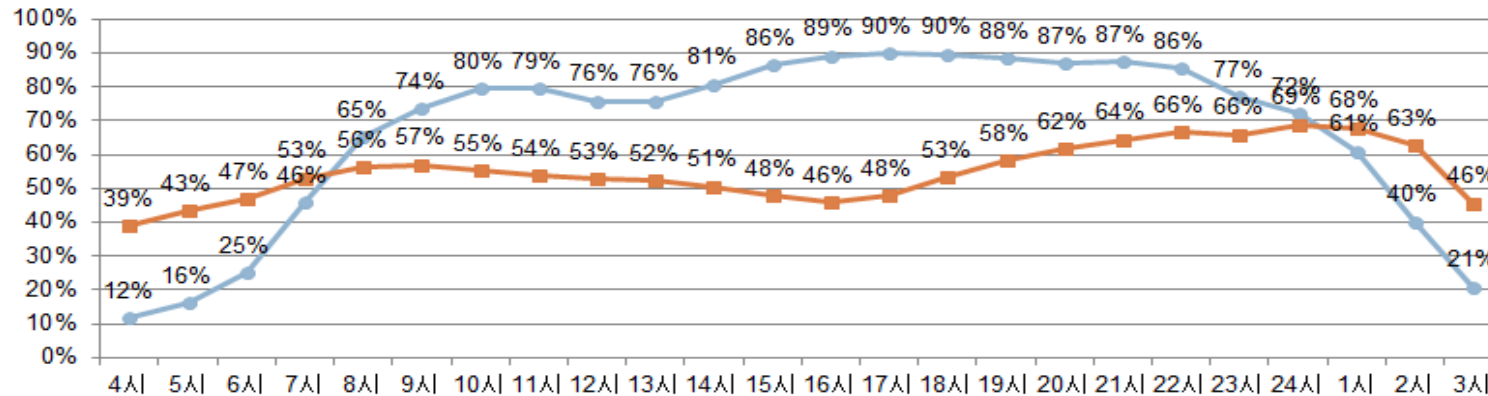
구분	법인택시	개인택시
가동률	80.2%	76.6%
가중평균 가동률	77.8%	
안정적 가동률	88.0%	92.0%

단위 : 천대



시간대별 가동대수

단위 : %



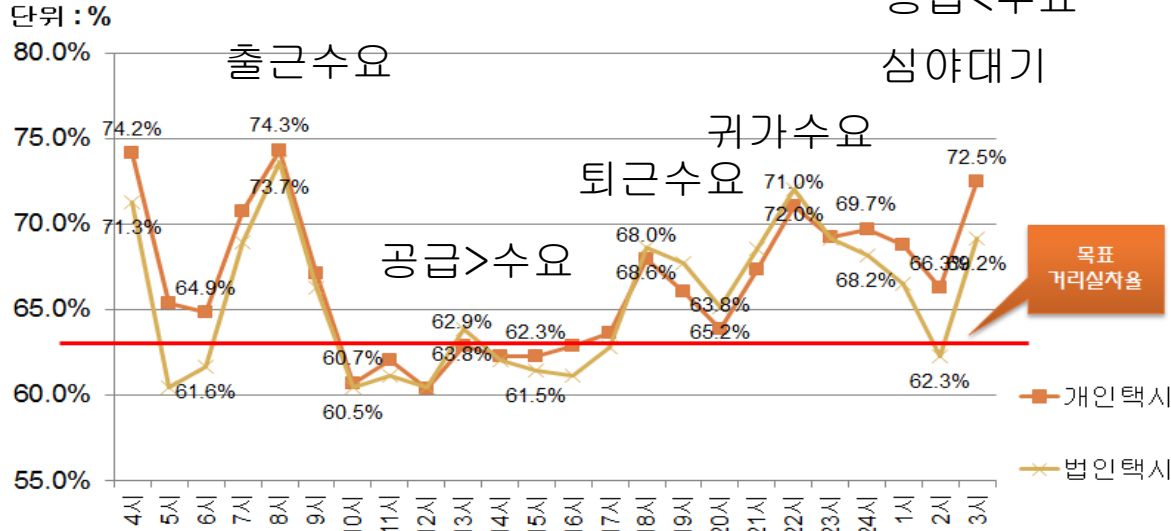
대당 10시간 이상 운행
하면 가동율은 100%

시간대별 가동비율

출처 : 서울연구원, “제3차 서울특별시 택시총량 산정 최종보고서”, 2014. 8.

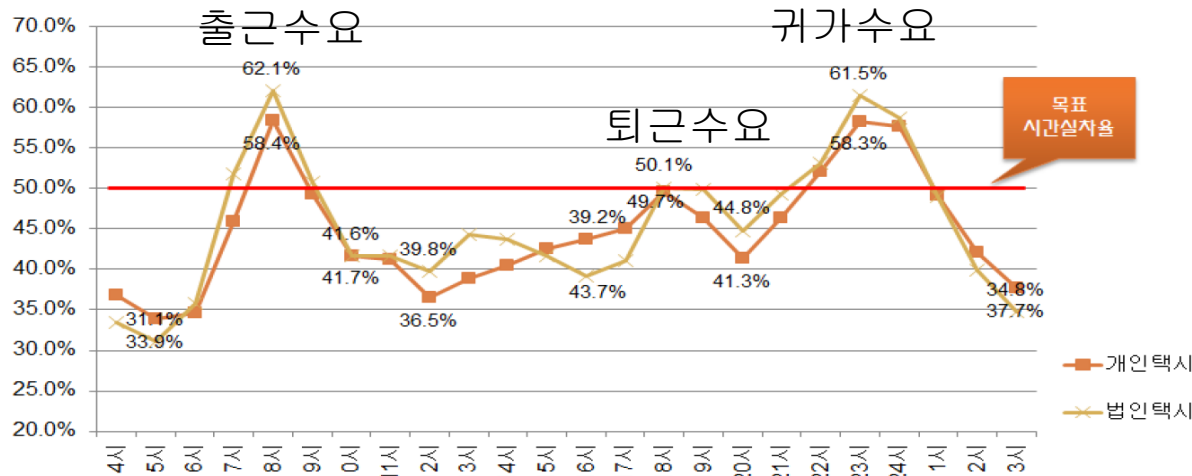
택시정책의 연혁

● 서울시의 택시운행 특성



[표 5-4] 현재 거리실차율 산정 결과

구분	법인택시	개인택시
거리실차율	65.1%	64.1%
가중평균 거리실차율	64.4%	
목표 거리실차율	63.0%	



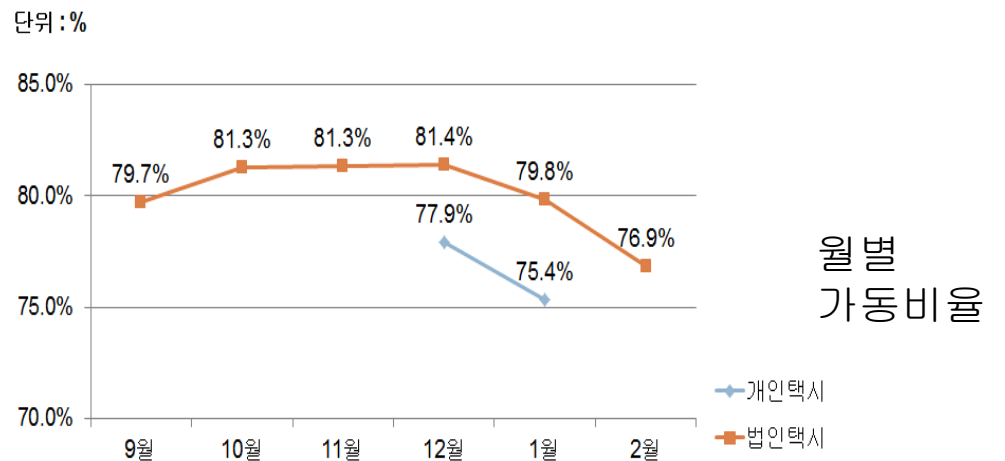
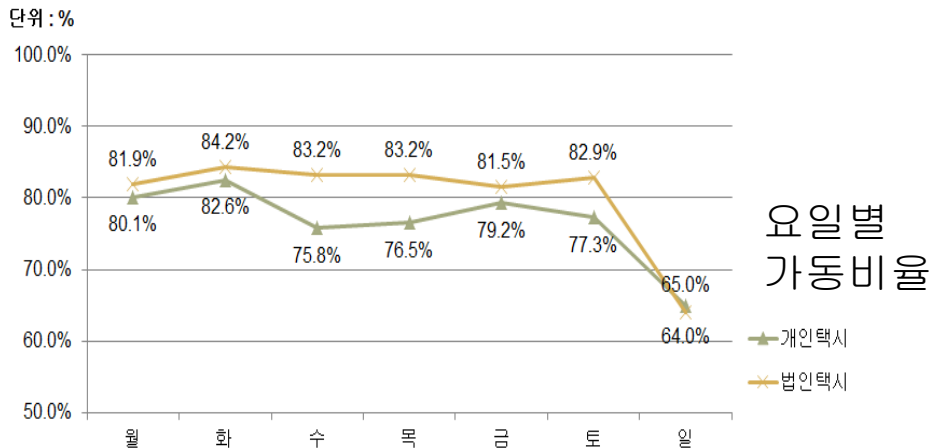
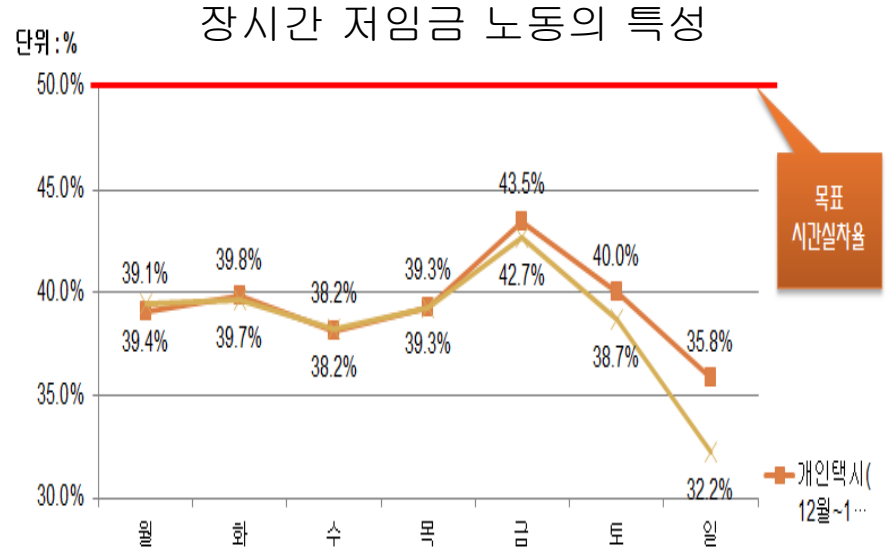
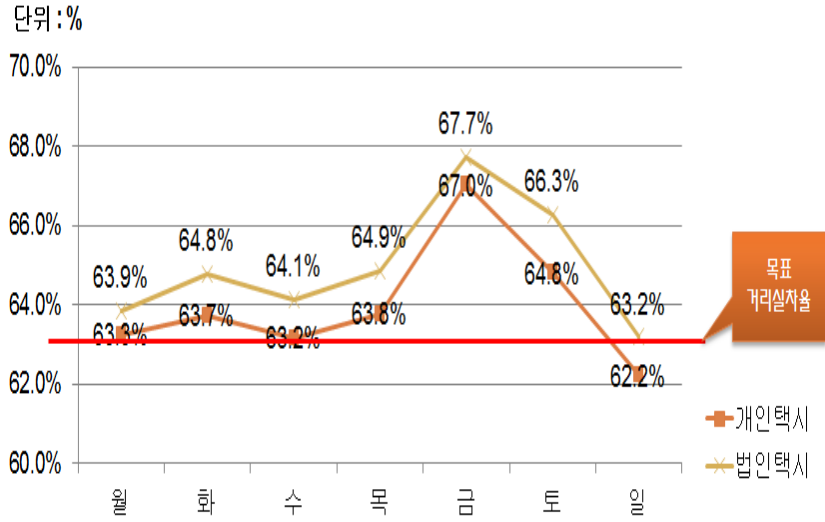
[표 5-5] 현재 시간실차율 산정 결과

구분	법인택시	개인택시
시간실차율	38.9%	39.5%
가중평균 시간실차율	39.3%	
목표 시간실차율	50.0%	

출처 : 서울연구원, “제3차 서울특별시 택시총량 산정 최종보고서”, 2014. 8.

택시정책의 연혁

● 서울시의 택시운행 특성



출처 : 서울연구원, “제3차 서울특별시 택시총량 산정 최종보고서”, 2014. 8.

택시정책의 연혁

● 감차제도 및 감차보상금

- 사업구역별 현 보유대수가 적정 택시총량 초과 시 감차계획 수립 및 시행
 - 위 사업구역은 신규 택시운송사업면허 발급금지
- 감차위원회에서 과잉공급규모, 연도별 감차규모, 감차보상금, 감차재원 등을 결정
- 약 5만대 감차완료 시 개인택시 연 328만원, 법인택시 연 565만원 수익증가 추정
- 서울시의 초과공급분 : 11,831대 (현재 택시의 16.4%)
 - 2016. 감차물량 74대, 2017~8년 각 108대, 2019년 110대 감차, 이후는 택시총량 재산정후 결정
 - 감차보상액 : 법인택시 5,300만원, 개인택시 8,100만원
 - 정부예산 1,300만원 (국비 390만, 시비 910만), 부가세 경감액 인센티브, 택시사업자 출연금

출처 : 동아일보, “서울시 ‘2034년까지 공급과잉 택시 1만2000대 감차’”, 2016. 4. 19.자 기사
<http://news.donga.com/List/3/0107/20160419/77657941/1>

택시정책의 연혁

● 감차제도 및 감차보상금

지역별 택시 감차규모

지역	현재 택시 규모 (대)	공급과잉비율 (%)	감차규모 (대)
서울	7만 2171	16.4	1만 1831
부산	2만 5037	32.0	8076
대구	1만 7009	36.0	6123
인천	1만 4186	24.0	3404
광주	8209	15.5	1268
대전	8850	15.1	1336
울산	5784	8.5	489
세종	282 (유지)	3.9	11
경기	3만 6687	14.75	5411
강원	8025	16.0	1320
충북	7002	14.4	1011
충남	6374	11.5	731
전북	9246	19.4	1790
전남	7062	20.8	1468
경북	1만 255	20.0	2141
경남	1만 3322	23.4	3117
제주	5404	32.1	1737

부가세 경감액 5% 적립금 지원내용

구분		2015년	2016년	2017년
부가세 5% 적립		80억 원	80억 원	80억 원
시범지역(대전)		40억 원	20억 원	20억 원
기 타 지 역	5000대 이상(3곳) (참원 8억 원)	16억 원	36억 원	36억 원
	5000대 이하(5곳)	16억 원	24억 원	24억 원

출처 : 교통신문, “택시감차 보상금, 어떻게 마련되나”, 2016. 4. 28.자 기사
<http://www.gyotongn.com/news/articleView.html?idxno=165178>

택시정책의 연혁

● 개인택시면허 양도양수제

· 개인택시 면허권리금 : 개인택시 면허의 가격

- 경기 호불황, 신규증차 증감과 맞물려 지역별로 계속 변동

<표 11-32> 연도별 개인택시 신규 증차

지역	2003년	2004년	2006년	2008년	2010년	2012년
서울	933	972	27	3	2	0
부산	265	180	0	2	0	0
대구	0	0	0	149	0	0
인천	371	362	224	224	0	95
광주	94	1	2	0	0	50
대전	80	85	0	0	0	0
울산	169	137	166	0	0	0
경기	1,230	788	1,360	777	398	287
강원	146	158	121	76	12	55
충북	103	77	60	43	5	0
충남	119	87	107	16	37	20
전북	104	103	54	47	0	0
전남	81	40	28	8	2	0
경북	129	117	178	111	0	33
경남	132	195	154	157	66	28
제주	120	117	30	32	25	7
계	4,076	3,419	2,511	1,645	547	575

자료: 전국 개인택시운송사업조합연합회 홈페이지 (개인택시.org)

2014. 5. 기준, 서울 6500~6600만, 인천 6200만, 포천 1억5000만



출처 : 조선일보, “우버 양성화하면 택시 권리금 6조원 폭탄 터진다”, 2015. 3. 3.자 기사

택시정책의 연혁

● 개인택시면허 양도양수제

- (뉴욕) 우버 운전자 증가 후 택시면허 권리금 급격히 하락

DRIVING DISRUPTION

Individual and corporation Medallion prices in NYC



Source: NYC Taxi and Limousine Commission

뉴욕 택시 프리미엄 변동 (단위 : 천달러)

연도	2013.5.	2013.6.	2014.11	2016.5
개인		1050	840	500
법인	1320		988	

지역별 개인택시면허 매매가격 (단위: 만원)			
지역	매매가격	지역	매매가격
경남거제	1억8500	서울	7500
충북청주	1억2000	부산	7500
충북세종	1억3500	대전	8700
충남천안	1억5000	대구	4000

*2015년 1월 기준

출처 : 한국경제, “최고 2억원에 가까운 개인택시 면허가격...증차 막아 독점영업 보장한 규제에 대가”, 2015. 7.10.자 기사

<http://www.hankyung.com/news/app/newsview.php?aid=2015071069461>

Vox, “This chart shows how Uber is devastating New York’s taxi business”, 2015. 12. 26. 자 기사

<http://www.vox.com/2015/12/26/10647418/uber-new-york-taxi-medallions>

Financial Times, “Yellow cab rivals put lenders under pressure”, 2016. 5. 8. 자 기사

<http://www.ft.com/cms/s/0/2709145c-13a0-11e6-91da-096d89bd2173.html#axzz49SsPVbUq>

택시정책의 연혁

● 개인택시면허 양도양수 및 상속제 폐지 (2009년 이후)

- 택시공급과잉해소 : 양도양수 및 상속제 폐지로 개인택시면허의 자연감소를 유도
- 시행 2009.11.28., 지자체별 조례로 보완(2015.6.22.)

여객자동차운수사업법

제14조(사업의 양도·양수 등) ② 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 양도·양수하려면 제1항에도 불구하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 일정 기간 동안 여객자동차운송사업의 양도·양수를 제한할 수 있다. <개정 2013.3.23.>

③ 제2항에 따라 인가를 받아야 하는 운송사업자 중에서 대통령령으로 정하는 자는 그 사업을 양도할 수 없다. 다만, 사업구역별로 사업면허의 수요·공급 등을 고려하여 관할 지방자치단체의 조례로 달리 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <신설 2009.5.27., 2015.6.22.>

제15조(여객자동차운송사업의 상속) ① 운송사업자가 사망한 경우 상속인이 그 여객자동차운송사업을 계속하려면 피상속인이 사망한 날부터 90일 이내에 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. <개정 2009.5.27., 2013.3.23., 2015.6.22.>

② 제1항에도 불구하고 대통령령으로 정하는 운송사업자가 사망한 경우에는 상속인이 그 여객자동차운송사업을 계속할 수 없다. 다만, 사업구역별로 사업면허의 수요·공급 등을 고려하여 관할 지방자치단체의 조례로 달리 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <신설 2015.6.22.>

동법 시행령

제10조의2(운송사업의 양도·상속의 제한) ① 법 제14조제1항 후단에서 "대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업"이란 전세버스운송사업을 말한다. <신설 2014.7.28.>

② 법 제14조제3항 본문 및 제15조제2항 본문에서 "대통령령으로 정하는 자" 및 "대통령령으로 정하는 운송사업자"란 각각 개인택시운송사업자를 말한다. <개정 2014.7.28., 2015.11.30.> [본조신설 2009.11.27.]

택시정책의 연혁

● 개인택시면허 양도양수, 상속제 폐지 (2009년 이후)

· 개인택시기사들의 위헌확인 헌법소원 기각

개인택시면허의 양도 및 상속 금지 - 여객자동차운수사업법 제14조 등 위헌확인

[전원재판부 2010헌마443, 2012.3.29]

나. 개인택시의 공급과잉을 억제할 필요가 있고, 개인택시면허의 양도 및 상속에 따르는 프리미엄의 획득·유지는 면허처분에 의하여 직접적으로 부여되는 이익이 아니며, 개인택시면허는 공법상의 권리로서 행정목적상의 한계를 가진다. 따라서 이 사건 시행령조항이 법률의 위임을 받아 개인택시면허의 양도 및 상속을 제한하는 것을 두고 법률유보원칙에 위배되거나 입법형성권의 한계를 벗어나 청구인들의 재산권을 침해하는 것으로 볼 수 없다.

다. 개인택시면허의 양도 및 상속에 따르는 청구인들의 경제적 이익은 이에 대한 기대가 신뢰보호를 받아야 할 만큼 확고한 이익이라고 보기 어렵고, 개인택시면허의 양도는 원래 인가사항이었으며, 개인택시의 공급과잉이 수년간 지속되고 있었으므로 면허의 양도 및 상속이 계속해서 허용될 것이라는 신뢰의 보호가치가 크다고 할 수 없다. 한편 개인택시의 석정량을 유지함으로써 승객에 대한 서비스 질 향상과 택시의 관리 소홀로 인하여 국민의 생명·신체에 위험이 초래되는 것을 방지한다는 공익은 청구인들의 신뢰이익보다 중대하므로 개인택시면허의 양도 및 상속을 금지하는 이 사건 시행령조항은 신뢰보호원칙에 위배되지 아니한다.

택시서비스 개선연구

● 지자체별 브랜드 콜택시 사업 진행

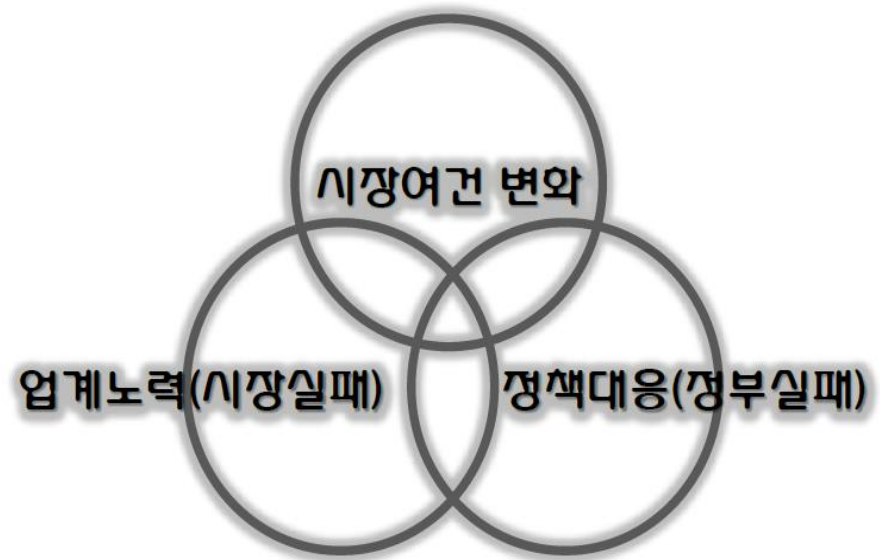
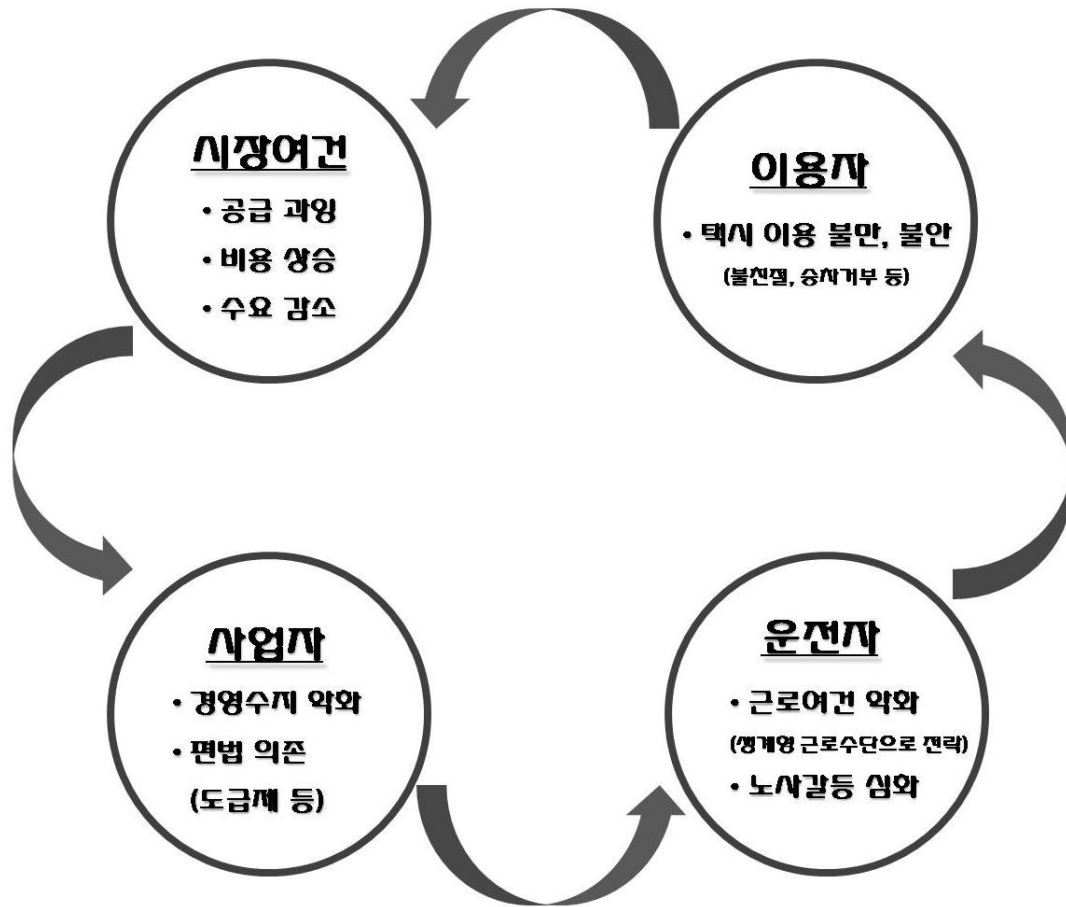
<표 11-24> 지역별 브랜드택시 현황

지역	구분	명칭	운영규모	지원규모	서비스내용
서울	개인	나비콜	1,416	<ul style="list-style-type: none"> 보조금 지원 <ul style="list-style-type: none"> 2012년 예산(6,468백만원) 2013년 예산(5,100백만원) 	<ul style="list-style-type: none"> 콜서비스 업무택시 서비스 카드결제 서비스 안심귀가 서비스
	법인		5,386		
	개인	엔콜	3,289		
	법인		3,201		
	개인	케이택시	6,589		
부산	개인	등대콜	4,000대	<ul style="list-style-type: none"> 부산시보조금, 장비장착 지원비의 50% (대당 약 50만원) 콜센터 운영비지원 (부산시) 	<ul style="list-style-type: none"> 콜서비스 카드결제서비스 안심귀가서비스 동시통역서비스 요금할인(부산은행, 카드사용시5%할인)
		자비콜	1,000대	<ul style="list-style-type: none"> 자체운영 	<ul style="list-style-type: none"> 콜서비스 카드결제서비스
대구	개인	없음	없음	없음	없음
인천	개인	인천콜	500대	<ul style="list-style-type: none"> 30콜 이상 받을시: 20,000원 50콜 이상 받을시: 30,000원 	<ul style="list-style-type: none"> 여성손님 안심 콜서비스
		세븐콜	2,300대		
광주	개인	월드콜	830대	<ul style="list-style-type: none"> 대당 70만원 	<ul style="list-style-type: none"> 카드결제서비스 업무택시
대전	개인	(유)양반콜	2,994대	<ul style="list-style-type: none"> 성공콜보조: 최대30콜-기본료 10,000원(19,000원), 10콜미만 제외 카드결제수수료(2.3%) 전액지원 통신비5,500원, 정액지원(월) 	<ul style="list-style-type: none"> 콜서비스(콜비없음) 카드결제서비스 (교통카드가능) 1:1배차, 직선거리배차 현금영수증발급
울산	개인	태화강 콜	1,100대	<ul style="list-style-type: none"> 울산시 지원 <ul style="list-style-type: none"> 1차 800대:8억원 2차 300대:1억4천4백만원 	<ul style="list-style-type: none"> 신용/교통카드결제 안심귀가서비스 GPS콜관제

출처 : 대한교통학회

택시서비스 개선연구

● 택시산업의 구조적 문제

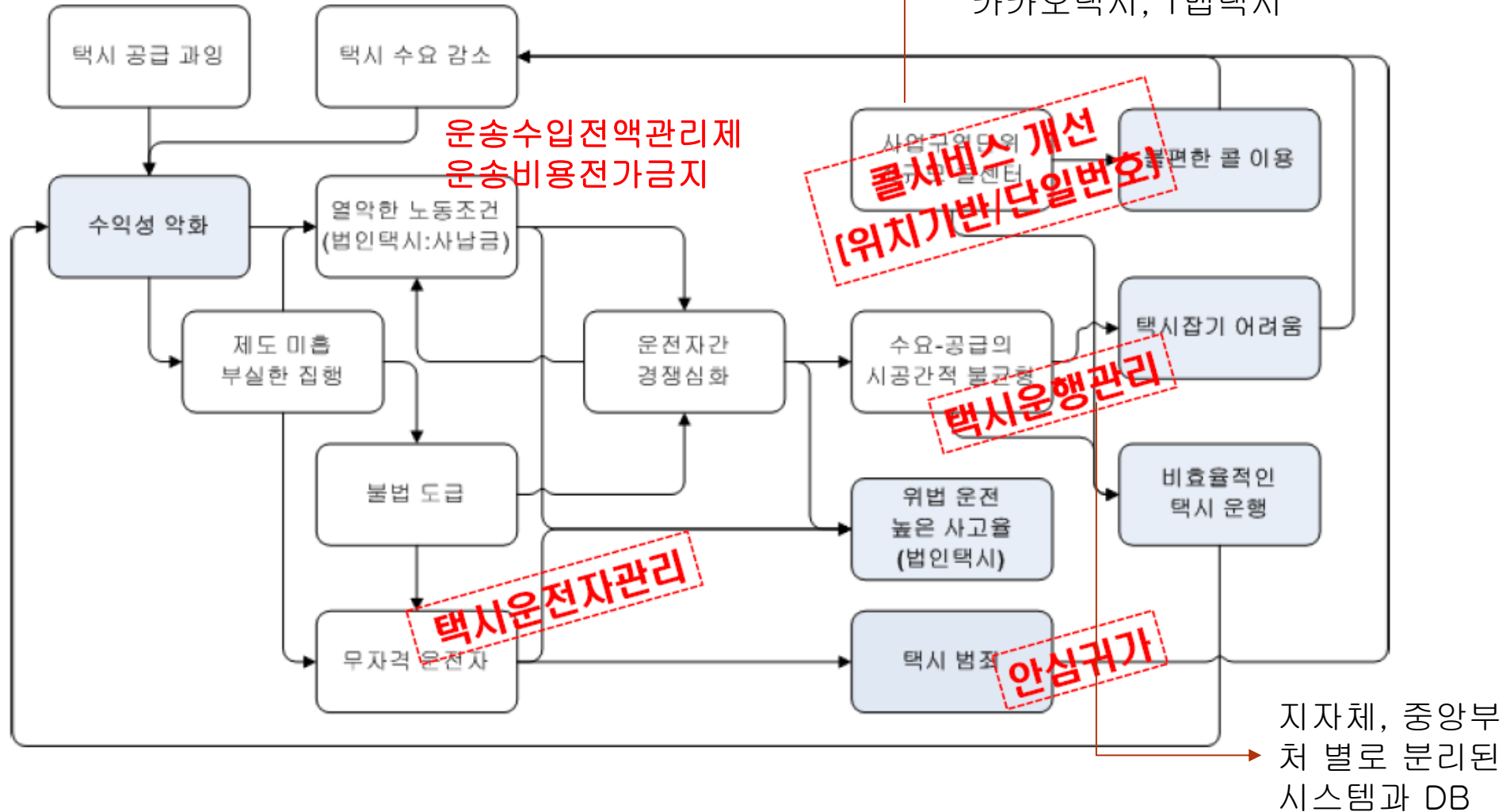


출처 : 강상욱, “택시교통산업의 구조적 문제와 개선방안“, 한국교통연구원, 2012

택시서비스 개선연구

● ICT를 활용한 택시서비스 개선방안

국토부 전국 택시통합콜 사업(1333)
카카오택시, T맵택시

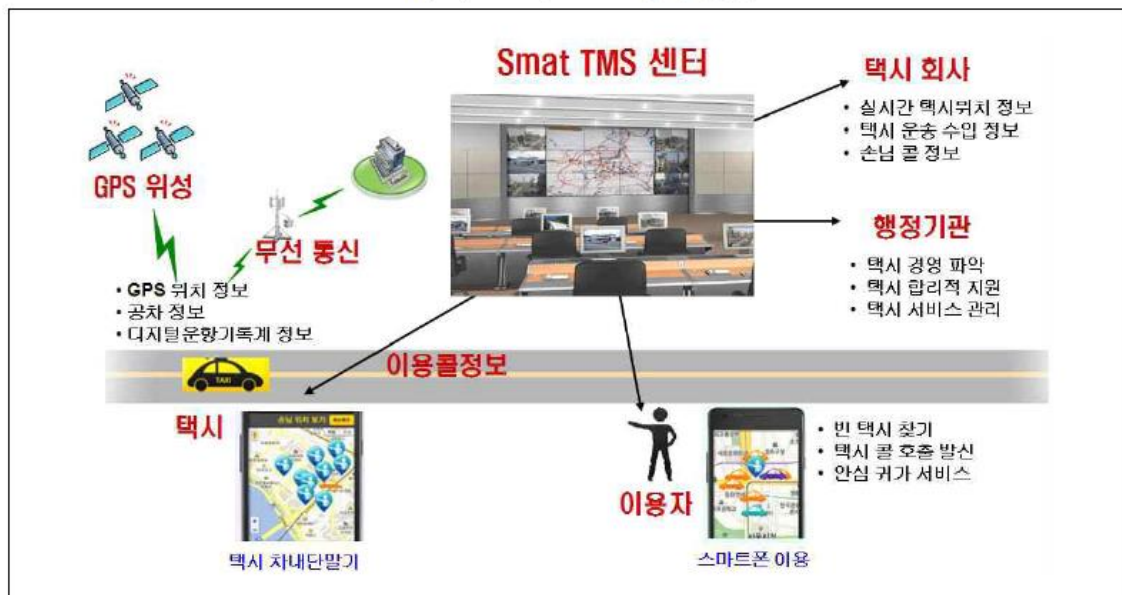


출처 : 박상조, “ICT를 활용한 택시서비스 개선방안”, 한국교통연구원, 2012. 2. 9.

택시서비스 개선연구

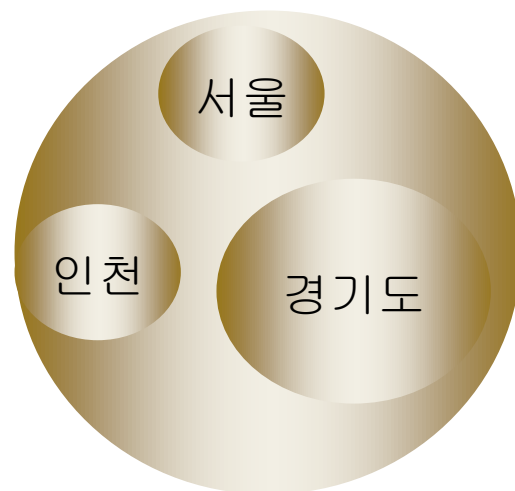
● 지자체별 택시관리시스템 구축 및 운영

<스마트(Smart) TMS 구축 방안>



자료 : 경기개발연구원, 『민선6기를 준비하는 경기도 발전과제와 전략에 관한 토론회(2014.2.24)』 자료집.

디지털운행기록장치 의무화
 법인택시 : 2012. 12. 31.
 개인택시 : 2013. 12. 31.



경기개발연구원
 수도권 택시전담기구 설립 제안

● 우버블랙, 우버엑스에의 대응

- (우버블랙) 여객자동차운수사업법 시행령 개정, 고급택시 허용 => 카카오블랙
- (우버엑스) 심야/연말 교통난에 대해 공급증대 등 대책 강구
 - 심야전용 개인택시(2012.12. 도입), 심야버스(콜버스 포함) 실시 및 확대
 - 강남대로 해피존 시범운영(2015.12), 개인택시 부제해제(2016.2.) 실시

택시서비스 개선연구

● 대도시 택시의 고급교통수단 기능회복 제안

• 대중교통수단 -> 고급교통수단으로 복귀해야 한다는 주장

- 대중교통수단화 될 경우 교통혼잡, 교통사고증가, 대기오염 등 사회적 비용 증가

• 고급교통수단화

- 높은 서비스 수준 확보, 택시운전 자격제 강화, 서비스 평가제
- 단계별 요금인상 및 근로자 처우개선 연계, 공급의 점차적인 축소

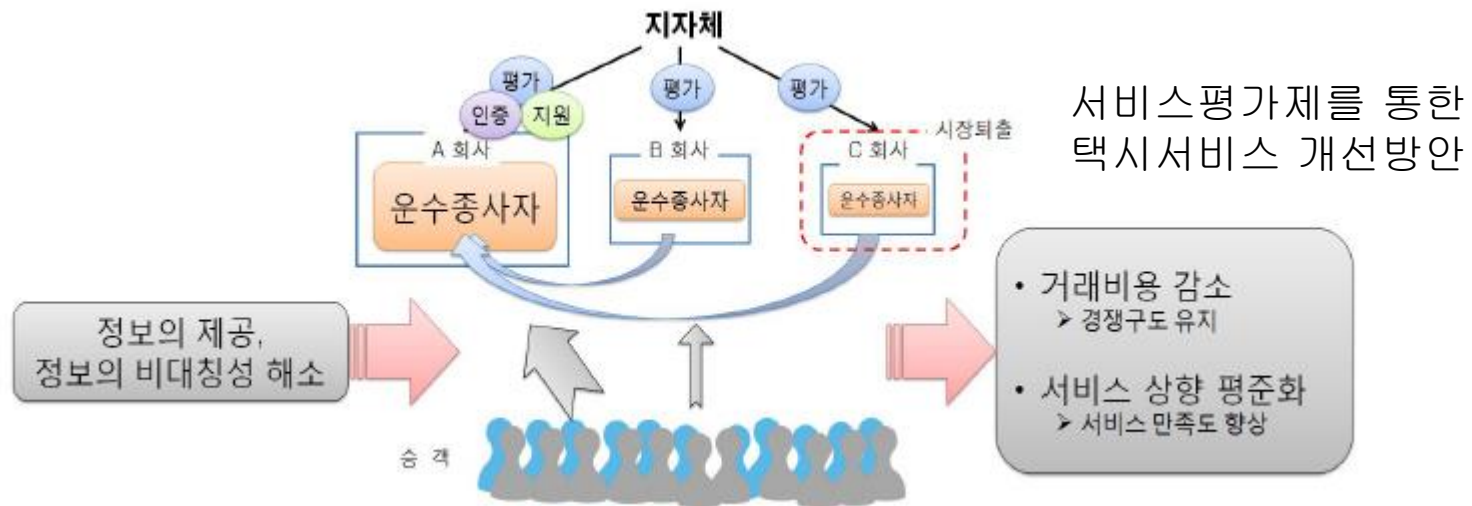
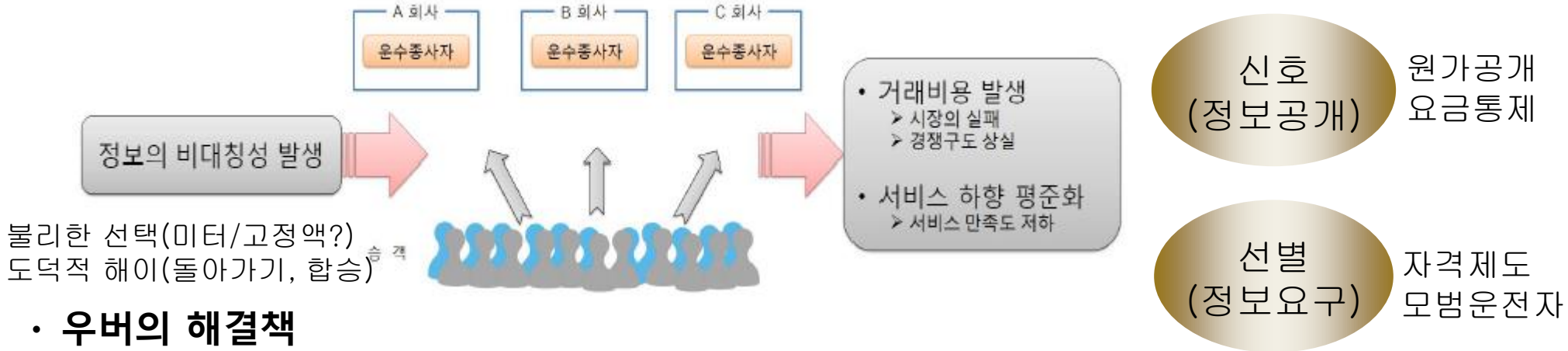


그림 출처 : 서울연구원, “택시업계 등 택시공급량 감축방안“, 2013. 10.

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 택시는 자유업이 가능한가?

- 불완전경쟁시장 : 택시 소비자와 공급자 간의 거래(탐색,협상)비용의 문제



• 우버의 해결책

- 신호 : 택시 기준 요금 책정, 호출 시 예상금액 제시
- 선별 : 자체 신원체크, 차량 사양 제한, 기사/고객 간 평가제 존재
- 택시운전자격시험 : 내비게이션 기기의 발달로 필요성이 크게 낮아짐

● 택시요금의 자율화를 수용할 수 있는가?

- 캐나다 토론토 : 택시에 Surging price 허용

그림 출처 : 서울연구원, “택시업계 등 택시공급량 감축방안“, 2013. 10.

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버엑스의 저렴한 가격은 지속가능한가?

- 우버엑스는 택시보다 저렴하게 책정
 - 팁도 포함
- '공항 출입 택시 규제'가 미적용되는 도시 다수
- 택시들의 불공정경쟁 불만 -> 우버 제재 요구

Dover, Your Uber is Arriving Now

Good news: Uber will be live at 5pm today in Dover! uberX prices are up to 15% less than local taxis. At the tap of a button, you can now request a safe and reliable ride within just minutes. The best part? To celebrate our arrival, your first two Uber rides are free!

10 months ago | Posted by Uber Delaware

SHARE

구분	우버블랙 (2013.8.)	우버블랙 (2014.6.)	우버엑스 (2015.2.)	모범, 대형택시 (2013.10.)	일반택시 (2013.10.)	카카오블랙 (2016.5.)
기본요금	6,000원	5,000원	2500원	5,000원/3.0km	3000원/2.0km	8,000원
거리요금	1,700원/km	1,500원/km	610원/km	1219.5원/km (164m/200원)	694.4원/km (144m/100원)	1,400원/km
시간요금	700원/분	300원/분	100원/분	307.7원/분 (39초/200원)	171.4원/분 (35초/100원)	300원/분
비고	거리·시간 동시 병산제 (18km/h 이하)	거리·시간 동시 병산제 (18km/h 이하)	거리·시간 단순 합산	거리·시간 상호 병산제 (14.75km/h 이하)	거리·시간 동시 병산제 (14.75km/h 이하)	
	서울역-인천공항 150,000원	취소수수료 만원 서울역-인천공항 150,000원	취소수수료 5천원 2km 무료픽업 초과 시 차량출발 시 요금부과	할증요금 없음	심야 및 시계외 할 증	우버블랙 동일 취소수수료 8,000원

출처 : 우버, 경기개발연구원, 조선일보, 블로터, 교통연구원

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버엑스의 저렴한 가격은 지속가능한가?

- 우버의 공격적 가격인하로 소비자 혜택 : 기사 수입은?

우버, 뉴욕시 요금 대폭 인하

차량공유 서비스업체 우버(Uber)가 29일부터 뉴욕시에서 요금을 대폭 내렸다.

요금 할인은 승객들이 가장 많이 이용하는 우버 X 및 XL에 적용된다.

우버 X의 경우 종전 마일당 2.15달러에서 1.75달러로 1분당

40센트에서 35센트로 요금을 내렸다. 우버 XL도 기존 요금보다

15%가량 낮아져 기본요금이 8달러에서 7달러로 1달러 낮춰졌다.

이에 따라 아스토리아에서 롱아일랜드시티까지 할인이 적용되기 전

요금이 12.09달러였던 것이 할인 후에는 10.29달러로 싸지며

미드타운에서 라과디아 공항까지 요금은 43.67달러에서 37.12달러로

내려갔다.

업체 측은 "연말 시즌이 끝나고 1월에 개인 소비가 가장 많이 줄어드는

시기"라며 "비수기로 인한 매출 하락을 만회하기 위해 할인을

실시한다"고 취지를 설명했다. 또 "요금 인하에 따라 뉴욕시 옐로캡보다

더 저렴하게 택시를 이용할 수 있을 것"이라고 덧붙였다.

우버는 이달 초에 뉴욕 보스턴 등 5개 대도시를 제외한 미국과 캐나다

100개 도시에서 요금을 할인할 것이라고 밝힌 바 있지만 이번에

대도시를 포함해 전국적으로 실시하기로 방침을 바꾼 것. 다만 요금을

내렸는데도 승객이 늘지 않으면 원래 요금으로 다시 돌아갈 것이라고

업체 측은 설명했다.



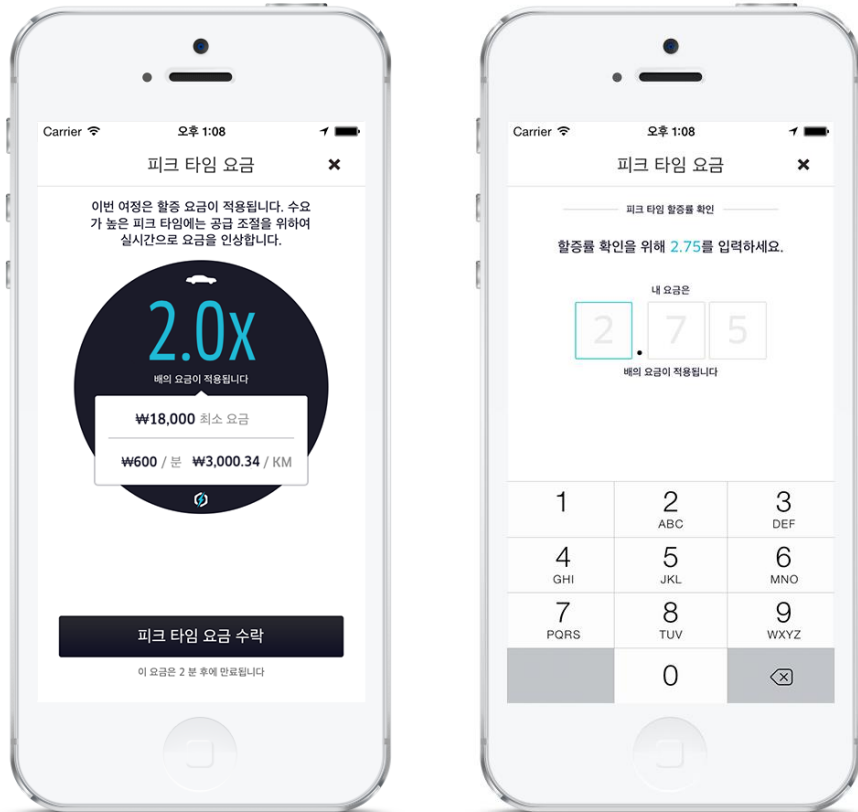
출처 : 미주중앙일보, “우버, 뉴욕시 요금 대폭 인하”, 2016. 1. 29.자 기사
http://www.koreadaily.com/news/read.asp?art_id=3995068

출처 : 미주한국일보, “우버 요금인하 철회하라”, 2016. 2. 2.자 기사
<http://www.koreatimes.com/article/20160202/967841>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버엑스의 저렴한 가격은 지속가능한가?

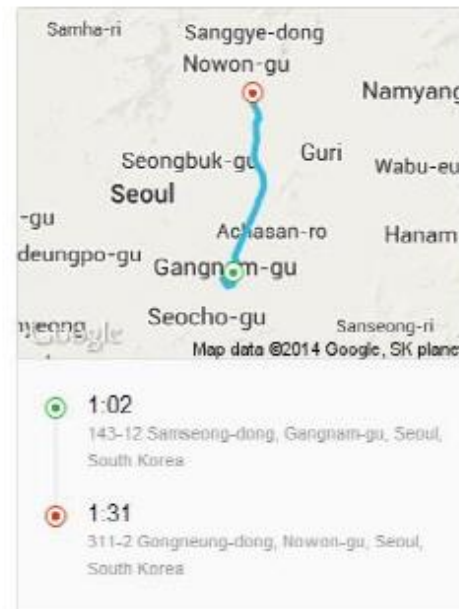
- 우버의 Surging Price(변동요금제, 피크요금제)는 단순히 수요공급간 조절수단인가?
(2012.12.30. 도입) → 택시가 피크요금제를 적용한다면?



한국 우버블랙 2014. 9. 3. 사례

₩142,200

님, 우버를 이용해주셔서 감사합니다



요금 내역	
기본 요금	5,000
거리	23,900
시간	2,700
정상 요금	₩31,600
4.5배 피크 타임 할증	110,600
소계	₩142,200
CHARGED	₩142,200

출처 : http://www.dt.co.kr/contents.html?article_no=2014091002100931746001

출처 : <https://newsroom.uber.com/south-korea/uber-%EC%8B%A4%EC%8B%9C%EA%B0%84-%ED%94%BC%ED%81%AC-%ED%83%80%EC%9E%84-%EC%9A%94%EA%B8%88/>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버는 손쉬운 용돈벌이인가? : 파트타임 또는 부수입?

- 늘어가는 풀타임 운전자
- 점점 낮아지는 수입 -> 피고용인으로서의 혜택 요구하는 집단소송

우버링, 은퇴·고령자에 일자리 주는 ‘효자’

(전략)

미니애폴리스 외곽에 거주하는 캐롤 수 수잔(73)을 비롯, 우버와 리프트의 드라이버로 활동 중인 많은 은퇴자들은 대개 주당 20~30시간 운 전대를 잡는다. 말 그대로 ‘파트타임 드라이버’인 셈이다. (중략)

2014년과 2015년 우버가 드라이버들을 상대로 실시한 서베이는 이들 중 3분의 1 정도가 50세 이상임을 보여준다.(중략)

우버의 이사진 가운데 한 명인 데이빗 플로피는 “대부분의 드라이버들은 풀타임 근무시간에 비해 훨씬 적게 일하며 절반가량은 주당 10시간을 근무할 뿐”이라고 지적했다. 한마디로 드라이버들에게 정규직 직원에 준하는 대우를 해줄 수 없다는 얘기다.

그는 지난해 11월에 행한 연설을 통해 전체 운전자들의 3분의 2에 가까운 61%가 다른 직업을 갖고 있다고 발언해 진위공방을 불러오기도 했다.

우버는 풀타임과 파트타임 드라이버의 구성비율을 밝히지 않고 있다.

그러나 풀타임을 뛰는 우버의 일부 드라이버들은 “베니핏조차 받지 못할뿐더러 지난해 회사가 승객들에게 부과하는 요금을 마일당 1.35달러로 인하한 이후 생계임금을 벌기 위해선 일반 풀타임 근로자들보다 더 많은 시간을 일해야 한다”고 불만을 털어놓았다.(중략)

시애틀의 풀타임 우버 드라이버인 무세 바타(42)는 “생존을 위해선 최소한 주당 50시간 이상 운전을 해야 한다”며 “그나마 얼마 안 되는 수입에서 새로 장만한 도요타 캠리 할부금과 기름값, 정비요금 등을 제해야 한다”고 투덜댔다.

“그는 본업이 따로 있으면 불평꺼리가 안되겠지만 풀타임 운전자의 경우는 다르다”고 주장했다.

은퇴 후 우버에 가입한 드라이버들은 매주 들어오는 가외 수입에 너나없이 만족감을 표시했다.

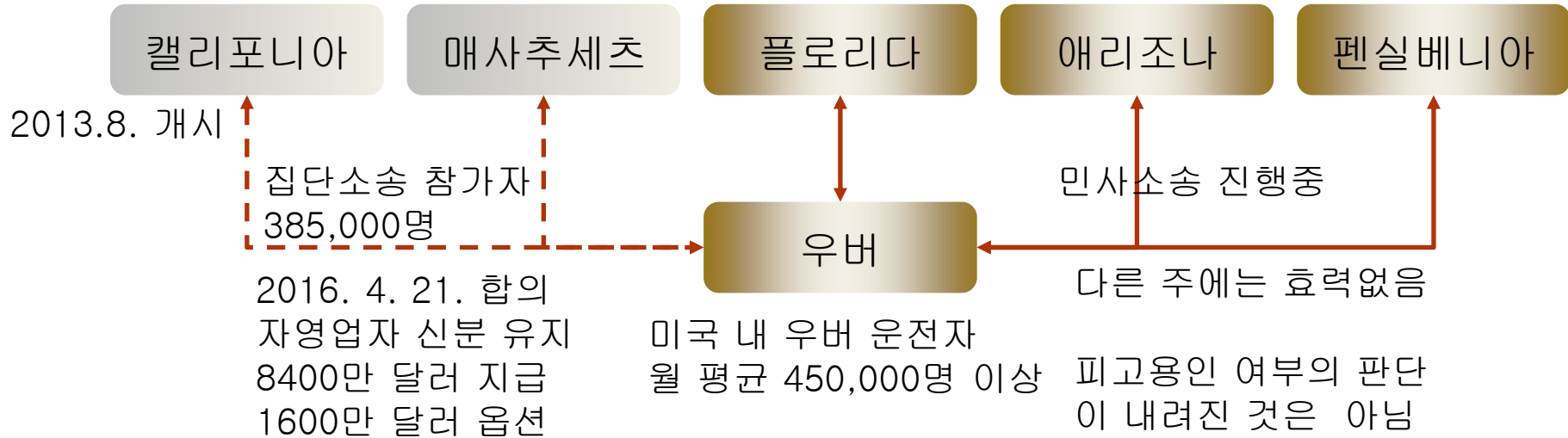
(하략)

출처 : 미주한국, “우버링, 은퇴·고령자에 일자리 주는 효자”, 2016. 2. 1.자 기사

<http://dc.koreatimes.com/article/20160201/967733>

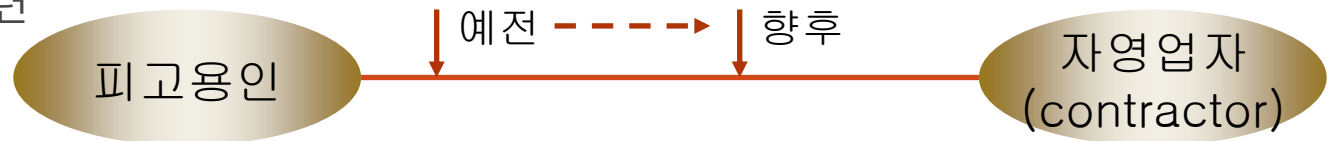
우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버와 우버 운전자 간의 관계 : 자영업자? 피고용인?



• 우버 운전자 배제정책 개선 약속

- 보다 자세한 배제(deactivation) 사유 설명, 이의제기 절차 마련
- 임시 로그아웃 기능 제공 : 배차요청을 계속 거절해야 하는 경우 사용
- 운전자 협의회 대화창구 마련



출처 : <http://www.nytimes.com/2016/04/22/technology/uber-settles-cases-with-concessions-but-drivers-stay-freelancers.html>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버 운전자 기준 : 가입 시는 택시회사의 기준보다 미달

· 우버의 미흡한 운전자 신원조회에 대한 법적 조치

- 운전사의 빠른 확충을 위해 지원자의 지문채취 등을 생략, 불충분한 전과자 DB 사용
- 전과조회 등에 대한 각 시의 기준 또는 캘리포니아 주법 위반
- "Industry leading method"에 따른 "Safe ride fee"의 과장광고 관련 -> "Booking fee"로 변경



출처 : <http://www.nytimes.com/2016/04/08/technology/uber-settles-suit-over-driver-background-checks.html>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 우버 운전자 기준 : 퇴출 시는 엄격한 우버 내규에 따라

· 우버의 운전자 배제체계 : 사실상 해고기준과 유사

- 고객 평가시스템의 평점 5점 만점에 평균 4.6점 이상 : 10회 중 5점 6회, 4점 4회 미만이면 퇴출
- 지역 운전자 평균 배차취소율보다 지속적으로 높은 경우 : 배제

● 우버 운전자들의 노조 결성 노력 : App-Based Drivers Association

1. 시애틀시, 우버 및 리프트 운전자에게 단체결성 및 단체교섭권 부여하는 조례 통과

2. 시애틀 시장, 조례안에 서명 거부, 수정요청 (GeekWire, 2015. 12. 14.)

3. 미국 상공회의소, 시애틀시의 조례가 연방노동법과 반독점법을 위반했다며 소송 시사 (GeekWire 2016. 1. 5.)

4. 미국 상공회의소, 시애틀시 상대로 연방지방법원에 우버 조례의 효력정지 소송 제기 (GeekWire 2016. 3. 3.)



출처 : <http://www.geekwire.com/2015/live-blog-seattle-votes-labor-law-unionize-uber-lyft-drivers/>

<http://www.seattletimes.com/seattle-news/politics/chamber-of-commerce-sues-seattle-over-allowing-uber-driver-unionizing/>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

- **우버 운전자들의 단체 결성 : 뉴욕시 우버 운전자(35,000명)**
- **독립운전사조합(Independent Drivers Guild)**
 - **노동법 상의 노동조합(a full fledged union)은 아님**
 - '국제 기계 및 우주항공 근로자 노조' 소속
 - 5년 동안 매월 우버와 회의 개최
 - 요금 협상권 불인정 : 독립자영업자들은 법적으로 단체교섭권이 없음
 - 자격정지 이의절차 대리수행 외에 '팁' 문제나 수수료 문제 등도 중요 관심사 처리 예정
 - **우버의 지원에 따른 조합의 각종 혜택**
 - 법률서비스, 생명보험, '운전 중 지원요청'의 할인
 - 퇴직연금(retirement savings account) 지원, 유급휴가(paid time off)
 - **우버와 조합의 공동목표**
 - 뉴욕시에 감세 요구(lobby)

출처 : 연합뉴스, “뉴욕 우버 기사 조합 결성 허용…우버와 협상권은 없어”. 2016. 5. 11.자 기사 참조

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/05/11/0200000000AKR20160511011000072.HTML>

<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-05-10/uber-and-union-agree-to-form-drivers-guild-in-new-york-city>

<http://www.wsj.com/articles/uber-agrees-to-work-with-a-guild-for-its-drivers-in-new-york-city-1462913669>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● '우버' 합법화와 택시와의 공존 가능성

· 캐나다 도시들의 조건부 우버 합법화 규제 : 'From the Wild West to semi-regulated'

- 새로운 라이선스의 신설, 수수료 납부, 차령 제한, (택시와 동일한) 보험가입



Uber drivers demonstrate in April against proposed legislation restricting their ride-hailing service in Montreal. (Ryan Remiorz/Canadian Press)

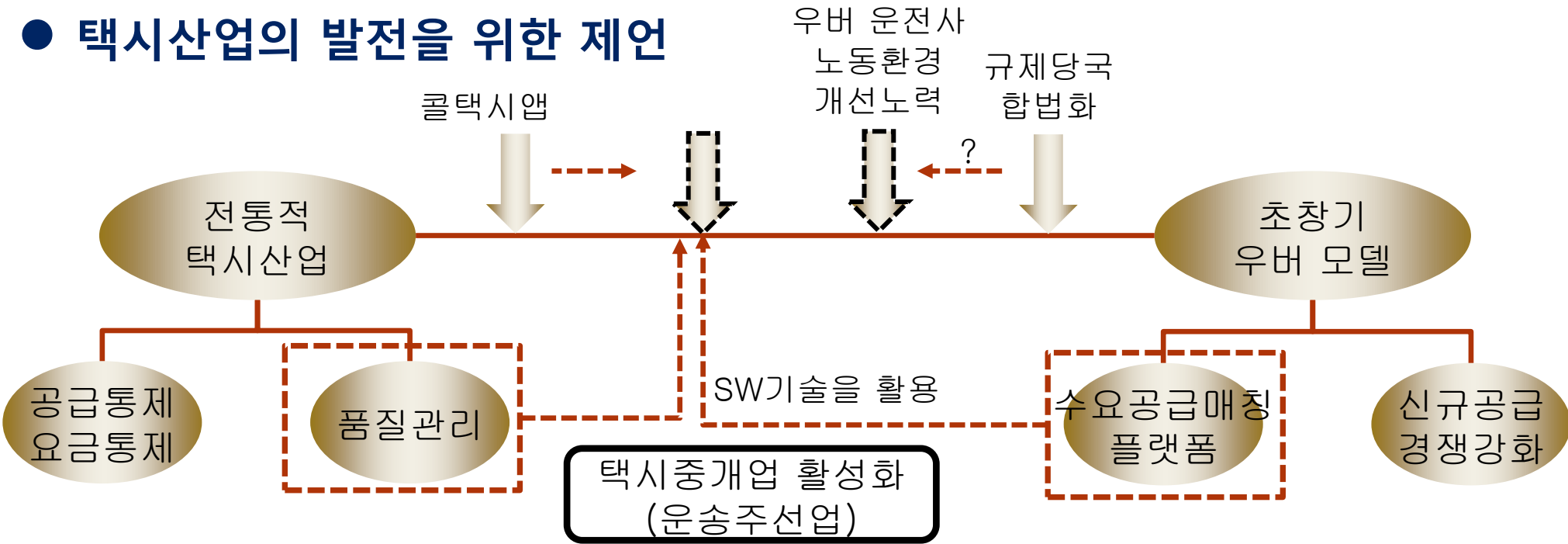


Taxi drivers protesting Uber gather in the Toronto City Hall chambers in anticipation of a vote to determine the fate of the Uber ride-hailing service on May 3. (Aaron Vincent Elkaim/Canadian Press)

출처 : <http://www.cbc.ca/news/business/uber-app-service-regulations-municipalities-1.3581656>

우버의 혁신에 대해 생각해 볼 점

● 택시산업의 발전을 위한 제언



● 여객운송가맹사업제도 실패

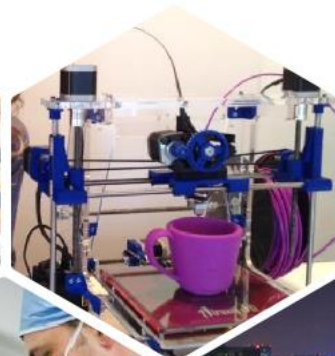
- 2009년 국토부 도입
- 일반콜택시와 차별화 실패
- 중복가맹 불허 등 유인요소 적음

● 민간 주도 택시중개업 활성화

- 앱미터기로 직접 결제 허용 등 규제완화
- 가맹(택시업 가입) 택시 인센티브
- 중복가맹 허용 등 택시중개업체 간 경쟁 유도
- 사업구역 광역화 적극 검토
- 운영데이터의 규제당국 제공 등 의무 부과

산업과 사회의 **변화**를 선도하는 정책개발

 **SPRI** 소프트웨어정책연구소



소프트웨어정책연구소

경기도 성남시 분당구 대왕판교로 712
www.SPRI.kr T. 070-4915-8800 F. 031-739-7199