

2022

소비자 정책 세미나

소비자를 위한 택시난 해소 방안



일시. 2022. 7. 26(화) 오후 2시

장소. 산림비전센터 열림홀

사회 이종욱 (서울여대 경제학과 명예교수)

발제 김필수 (대림대 미래자동차학부 교수)

토론 송제룡(경기연구원 교통물류연구실 선임연구원)

안기정(서울연구원 교통시스템연구실 연구위원)

주최 컨슈머워치

<컨슈머워치 세미나>

소비자를 위한 택시난 해소방안

- 일 시: 2022년 7월 26일(화) 오후 2시
- 장 소: 산림비전센터 열림홀
- 주 최: 컨슈머워치

- 사회 : 이종욱 서울여대 경제학과 교수
- 발제 : 김필수 대림대학교 미래자동차학부 교수
- 토론 : 송제룡 경기연구원 교통물류연구실 선임연구원
안기정 서울연구원 교통시스템연구실 연구위원

<컨슈머 워치 소비자정책 세미나>

소비자를 위한 택시난 해소 방안

2022년 7월 26일

김 필 수

대림대학교 미래자동차학부 교수
(사)한국자동차튜닝산업협회 회장
(사)한국전기차협회 회장
(사)한국이륜차운전자협회 회장
(사)에코드라이브운동본부 대표
(사)미래전기차기술연구조합 회장
김필수 자동차연구소 소장

목 차

1. 국내외 교통환경
2. 국내 택시 현황은?
3. 국내 택시제도의 문제점은?
4. 국내 심야택시난을 해소할 수 있는 방법은?
5. 각종 부작용을 최소화하라!
6. 부록 참고(칼럼)

1. 국내외 교통환경(1)

- 코로나 이후 정상적인 경제활동 기지개 상태
- 추후 코로나 변이로 인한 경제적 교통 지속 가능성 대두, 미래에 대한 불확실성 증대
- 코로나 이후 각종 교통관련 지수 악화
- 배달업 확산으로 이륜차 관련 사망자 연간 500명 전후
- 전동킥보드 관련 규제의 잘못된 악법과 독소조항으로 인한 해결방안 재구축 요구 증대
- 연간 국내 교통 사망자는 3천명 정도로 아직은 후진적
- 지속적 교육보다 단속 위주의 규제로 인한 후진제도
- 운전면허제도의 후진성으로 인한 개선 필수적
- 주로 단속 관련 규제 진행(윤창호법, 어린이보호구역 강화, 사거리 우회전 강화 등 다양한 규제 연속 법제화)
- 내연기관차, 전기차 등 미래차 등 다양한 주제 논의 중

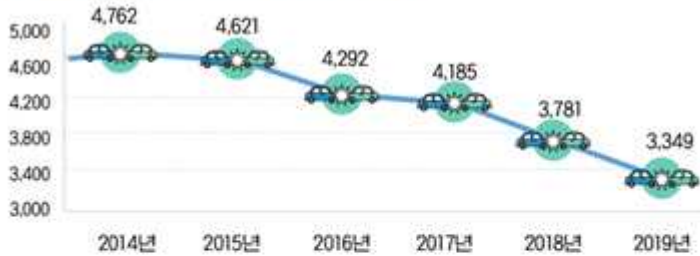
[3]

1. 국내외 교통환경(2)

- 글로벌 전기차 등 친환경차 보급 더욱 활성화
- 탄소감소 등 탄소제로화를 위한 규제 본격화
- 국내 안전속도 5030 교통정책의 정착 및 효율화 진행
- 국내 고령운전자 사고는 계속 급증하고 있다.
- 국내 사거리 교통사고가 전체의 약 30% 수준
- 국내 이륜차제도는 후진적이고 낙후된 규제로 심각
- 해외 선진국은 반복된 세뇌 교육으로 자정기능 극대화하고 최종 방법으로 제도적 규제 활용
- 대중교통의 연계성 강화로 사각 지대 최소화 필요
- 해외 선진 사례의 모니터링 사업으로 적극적 실행이 필요하고 전향적인 네거티브 정책 활성화 필요
- 교통지수는 점차 좋아지고 있으나 규제에 초점
- 국내 심야 택시난 등 근본적인 문제의 해결은 요원

[4]

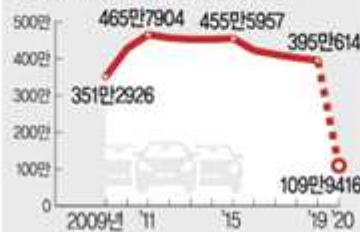
최근 6년간 교통사고 사망자 수



<https://blog.naver.com/mhmk/222065076700>

연간 한국 자동차 생산 추이 (단위: 대)

※ 2020년은 1~4월 자료: 한국자동차산업협회



<http://www.munhwa.com/news/view.htm?no=2020052101070619176001>

[5]

2. 국내 택시 현황은?(1)

- 지하철, 버스 등 대중교통수단 이후 택시가 유일
- 특히 심야 택시난은 지속적으로 심각한 상황
- 국내 등록 택시대수는 약 25만대 수준
- 법인택시는 약 8만대, 나머지는 개인택시는 17만 여대
- 택시기사의 약 74%가 60대 이상
- 야간 운행은 노동강도가 높고 사고의 가능성 증대로 개인택시는 기피, 특히 고령운전자 기피 심각
- 법인택시의 월 수입은 약 200만원 수준으로 매우 열악
- 코로나 이후 감소된 택시이용으로 기사의 대규모 이직 (배달업이나 택배, 대리운전 등으로 전환)
- 배달업 등의 노동강도는 크나 수입은 더욱 높은 상황
- 특히 법인택시 기사의 이직 가속 (약 2만명 수준)
- 택시업 자체가 최후의 마지막 일자리 보루 역할

[6]

2. 국내 택시 현황은?(2)

- ‘타다’ 모델은 2020년 3월 여객운수법 개정으로 중지
- 법인택시 사납금제는 2020년 1월 폐지하고 월급식으로 배분 받는 ‘전액관리제’ 시행
- 운수업계의 ‘운송수입기준금’이라는 제도 구축으로 실질적으로 사납금제 부활과 같은 효과
- 국내 택시임금은 일본 택시임금의 평균 약 30% 수준
- 최근 급등한 유가 비용으로 더욱 수입원의 악화 진행
- 전기 택시 등으로 전환하고 있으나 한정적이고 안정된 시스템은 부재
- 수요 대비 공급 불균형으로 인한 심야 택시난 심각
- 소비자 중심의 택시 보급제도 부재
- 이해관계자 중심의 정부 정책의 부재 심각
- 정부의 즉흥적이고 땀질식 처방으로 인한 소비자 피해 가속, 후진적이고 낙후된 제도 지속 중

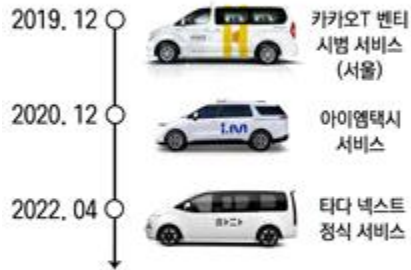
[7]

3. 국내 택시 제도의 문제점은?

- 열악한 법인택시 수입금 현황 (200만원 수준)
- 시간대별 수급 불균형으로 인한 심각성 대두 (야간)
- 택시 이외의 대체 수단에 대한 강력한 반대와 로비
- 이해관계자와 정부의 안이한 땀질식 처방으로 모면
- 수요자 중심의 개방형 네거티브 정책 부재
- 주무부서인 국토교통부의 적극적이고 전향된 선진식 제도 도입 부재
- 과연 ‘타다’ 모델에서 배울 것이 없는가?
- 택시는 마지막 보루 취업업종이 아닌 선택적 직종으로의 변신은 불가능한가?
- 60세 이상의 고령 운전자 조건에서 벗어날 수 있는 방법은 없는가? (상황이 심각, 운전감각 상실 등)
- 각종 택시 플랫폼의 등장과 수입금의 배분 불균형 가속, 비용상승으로 플랫폼업자의 배만 불리는 상황

[8]

대형택시 삼파전 구도



운행대수 및 증차 계획

카카오T 벤티	약 900대 (서울, 경기, 인천) 미정
아이엠 택시	약 500대 (서울) 상반기 1천500대
타다 넥스트	약 400대 (서울) 연내 1천500대

대형·고급택시 아이엠과 타다 넥스트



아이엠	주력차종	타다 넥스트
11인승 카니발	7~9인승 스타리아	
620대 (직영 1200여대)	운행 대수 (보유 만여)	400여대 (직영 80대, 계약대수 750대)
50만명	누적 가입자	230만명
800억원	누적 투자유치액	비공개
동부상운 등 12곳	직영 법인운수사	편안하이동

자료:각사

The JoongAng

4. 국내 심야 택시난을 해소할 수 있는 방법은?

- 택시부재를 푼다.
- 심야 할증시간대를 밤 12시에서 10시로 당긴다.
- 실질적인 수입을 획기적으로 늘린다.
- 젊은 층 기사를 끌어들이는 방법을 강구한다.
- 심야 시간대 운행 시 회당 인센티브를 준다.
- 법인택시의 기본 월급제 운영으로 최저 임금 이상을 보장한다.
- 시간, 거리, 정액제 등 다양한 '탄력 운임제' 도입 (대형밴 등을 이용한 카카오 벤티, 블랙 등 참고)
- '탄력 운임제'는 세분화한 시간대 등으로 소비자 선택폭을 넓히고 심야 시간대 특히 우대 정책으로
- 시간대, 교통량, 심야시간대, 지역적 특징, 피크타임, 서비스 수준 등 다양성으로 무장하여 소비자가 선택
- 이전의 '타다' 모델과 같이 일정 시간대에 새로운 이동수단 추가 투입 방법 (택시업계에 우선권 부여)

[11]



[12]

5. 각종 부작용을 최소화하라!

- 실질적인 임금 상승 방법은?
- 기존 택시 외의 이동수단 투입을 용납할 것인가?
- '탄력 운임제' 등으로 인한 요금 상승이 다른 분야로의 전이를 이끌 가능성은?
- 고질적인 규제 일변도의 포지티브 정책을 과연 정부가 버릴 수 있을 것인가?
- 고령운전자의 나이를 젊은 층으로 확대할 수 있는 실질적인 방법은 임금상승?
- '심야 택시난'이라는 복잡한 고차 방정식의 경우 도리어 단순하게 접근하는 방법으로 승화 필요
 - > 수요대비 공급이 부족하다.
 - > 주인공은 고객, 즉 소비자이다.
 - > 수입원이 적으면 올릴 수 있는 방법을 찾는다.
 - > 공급량이 부족하면 외부에서 늘리는 방법을 도출

(13)

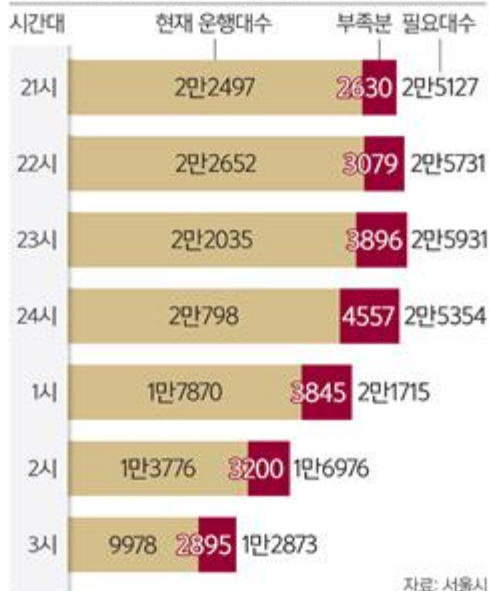
5. 각종 부작용을 최소화하라!

- 실질적인 임금 상승 방법은?
- 기존 택시 외의 이동수단 투입을 용납할 것인가?
- '탄력 운임제' 등으로 인한 요금 상승이 다른 분야로의 전이를 이끌 가능성은?
- 고질적인 규제 일변도의 포지티브 정책을 과연 정부가 버릴 수 있을 것인가?
- 고령운전자의 나이를 젊은 층으로 확대할 수 있는 실질적인 방법은 임금상승?
- '심야 택시난'이라는 복잡한 고차 방정식의 경우 도리어 단순하게 접근하는 방법으로 승화 필요
 - > 수요대비 공급이 부족하다.
 - > 주인공은 고객, 즉 소비자이다.
 - > 수입원이 적으면 올릴 수 있는 방법을 찾는다.
 - > 공급량이 부족하면 외부에서 늘리는 방법을 도출

(13)

서울 심야시간 택시부족 현황 (단위: 대)

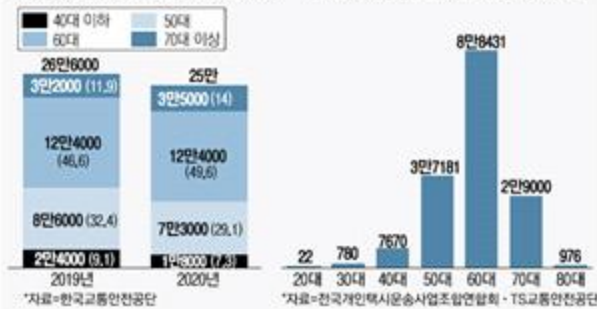
*현재 운행대수는 4월20~27일 평균



자료: 서울시

<https://www.segye.com/news/view/20220504518032>

택시기사 연령별 비율 (단위=명·%) 개인택시기사 연령별 분포 (단위=명)



택시기사 연령대의 고령화가 심야택시운영 기피로 이어진다는 의견도 있음

<https://www.mk.co.kr/news/society/view/2021/11/1094544/>

6. 부록 참고(칼럼)

- 첨부 칼럼 3편 참고

[16]

Q&A



**유튜브방송“김필수자동차연구소” 오픈했습니다.
‘좋아요,’ ‘구독’ 부탁드립니다.**

[17]

별첨1)

다음 주 '타다'서비스 중지, 국내 미래 공유경제가 걱정된다.

김 필 수 (김필수 자동차연구소 소장, 대림대 교수)

'타다' 서비스가 중지된다. 지난 3월 6일 밤 국회 본회의에서 여객운수법 개정안(일명 타다 금지법)이 최종 통과되어 1년 6개월 이후에는 타다를 이용할 수 없게 되었다. 타다 운영 측에서는 최종 결정이후 1년 6개월 이후가 아니라 며칠 후인 4월 10일을 끝으로 운영을 중지하겠다고 언급하였고 마지막 방법인 대통령 거부권 행사도 없었던 만큼 운영 중단은 가정 사실이 되었다고 할 수 있다. 이미 타다에 이용되었던 11인승 카니발 차량 1,500대가 조만간 중고차 시장으로 흘러간다고 언급이 나올 정도로 빠르게 진행되고 있는 상황이다. 약 12,000명의 타다 기사는 일자리를 잃게 되면서 해당 조합은 타다 집행부를 고발하겠다고 하여 후유증은 더욱 커지고 있다고 하겠다. 이 타다 서비스에 대한 관심이 그 만큼 큰 이유는 이 모델이 글로벌 시장에서 미래의 먹거리로서 가장 큰 성장을 이끄는 국내의 대표적인 주력모델이었기 때문이다. 반면에 국내는 규제 일변도의 포지티브 정책인 만큼 타다 모델의 존속 여부가 국내 공유경제의 향방을 이끄는 중요한 잣대이었기 때문이다.

타다 서비스는 지난 2018년 10월에 등장하여 수도권을 중심으로 선풍적인 인기를 끄는 모델로 등장하였다. 수도권 가입 회원 약 170만명의 대표적인 모빌리티 웨어링의 대명사로 등장하면서 국내에도 드디어 제대도 된 공유경제가 등장한다고 판단되면서 모빌리티 스타트업의 새로운 등장을 예견하는 모델이 되었다고 할 수 있다.

타다 모델이 인기를 끈 이유는 기존 택시 대비 획기적인 개선 서비스가 있었기 때문이다. 카니발이라는 11인승의 여유 있는 깔끔한 확대공간을 기반으로 입증된 기사와 예약제는 물론 등록된 카드를 활용한 자동결제 시스템, 목적지 우선 배정을 통한 승차 거부가 불가능하고 택시를 이용하기 힘든 출·퇴근 시간에 활용할 수 있는 있는 등 소비자의 이목을 집중하였기 때문이다. 이에 따라 야간에 이동하는 여성에게는 특히 인기가 높아서 안전하게 귀가할 수 있는 장점이 더욱 부각되었다고 할 수 있다. 비록 택시보다는 고가의 비용임에도 불구하고 이렇게 인기를 끈 것은 그 만큼 소비자의 가려운 곳을 긁어주는 특화된 요소가 강조되었다고 할 수 있다.

타다 서비스는 국내의 얽혀있는 규제를 벗어나기 위하여 여객 운수법 중 11인~15인승 이하의 렌트 승합차에 기사를 대동할 수 있다는 예외 조항을 활용하여 등장한 모델로 선풍적인 인기를 끌었으나 택시업계에서는 관광목적이 아닌 유상운송을 악용한 만큼 절대로 허용될 수 없다는 반대 논리를 내세우면서 집단행동 등 다양한 불만을 표명하였다고 할 수 있다. 지난 2019년 7월 담당부서인 국토교통부는 택시업계 등과 상생모형을 발표하였으나 택시 총량제, 기여금 부과 등의 테두리에서 타다 같은 모델은 아예 운영할 수 없는 규정이 만들어지면서 택시업계의 손을 들어주었다고 할 수 있다. 이후 10월 국회에 여객운수법 개정안, 일명 타다 금지법이 발의되었고 같은 10월 검찰은 타다 운영진을 기소하는 상황까지 이르게 되었다. 타다 금지법 중 타다 운영의 기반이 되었던 11인승 이상 승합차의 기사 알선에 대한 내용이 아예 삭제되고 6시간 연속 운영이나 항만이나 공항에서 대여와 반납이 확인되는 경우에만 렌트가 허용되는 등 근본적으로 타다 모델을 배재하였다고 할 수 있다. 그래서 이른바 타다 금지법이라 지칭하기도 한다.

그러나 올해 1월 서울중앙지법 1심에서 타다 서비스는 일정의 초단기간 렌트 사업으로 규정

하여 무죄판결을 받았으나 직후 국회 국토교통위원회에 이어 본 회의에서 타다금지법이 통과되면서 결국 오늘에 이르게 되었다고 할 수 있다.

핵심은 이번에 통과한 여객운수법 개정안에는 일명 택시사업의 테두리 안에서 각종 플랫폼 사업을 할 수 있는 근간을 마련하였다는 것이다. 즉 문제는 일명 플랫폼 사업을 다양하게 할 수 있는 근간이라고 하고 있으나 이 플랫폼 운송법에는 택시 총량이라는 조항과 기여금이라는 항목이 미래를 불확실하게 하는 모호한 규제라는 것이다. 따라서 향후 시행령이 어떻게 마련되는가가 관건이 될 것으로 판단된다. 택시 총량은 향후 택시 감차와 연동해서 플랫폼 사업의 사업대수를 국토교통부가 결정하고 또한 기여금의 규모도 택시 감차로 활용한다고 하고 있고 상황을 봐서 기여금을 결정한다고 하고 있으나 역시 모호한 규정으로 언제든지 엄격한 규제로 악용될 수 있는 소지가 크기 때문이다. 결국 어느 하나 제대로 된 결정이 없는 정부의 눈치 보기 규정이라는데 문제가 크다는 것이다. 모호성으로 인한 스타트업 불안정과 투자에 대한 확실성이 약하여 국내의 모빌리티 쉐어링 사업은 살얼음판을 걷는 심정으로 사업을 영위할 수밖에 없다는 것이다. 이번 결정까지 진행되는 동안 타다 모델이 금지되기까지 다양한 시사점을 주고 있다는 것이다.

우선 미국의 우버가 출시된 지 8년째가 되고 있고 동남아시아의 그랩 등 다양한 모빌리티 쉐어링이나 라이드 쉐어링 모델이 출시되어 글로벌 시장에서 미래 먹거리를 휩쓸고 있으나 우리는 그전 그대로 답보 상태에서 예전에 머물러 있다는 것이다. 8년 전 미국 우버 출시 때 뉴욕주에서만 기존 택시업계의 저항이 심각하게 컸으나 결국 미래를 위한 선택으로 우버가 등장하였고 현재는 유사 모델 등과 함께 글로벌 시장을 휩쓸고 있으며, 택시업계도 변화를 통하여 먹거리 확보를 하는 등 다양한 모델이 치열하게 싸우고 있다는 것이다. 심지어 최근에는 옆집에 자신의 자가용을 빌려주고 비용을 받아서 본인의 자동차 할부에 활용하는 등 생각지도 못한 다양한 모델이 활성화되고 있는 정도라는 것은 우리에게 시사하는 바가 매우 크다는 것이다. 우리는 아직도 예전 시대에 살면서 이해관련 단체에 휘둘리고 국회는 표만 의식하는 구시대에 살고 있다는 것이다.

두 번째로 결국 소비자가 왕이라는 것이다. 아직 택시업계는 기득권 유지만을 생각하고 서비스가 매우 취약하며, 소비자는 출퇴근 시간이나 심야에는 택시잡기가 하늘의 별따기일 정도로 열악하다는 것은 분명히 소비자 중심이 아니라는 것이다. 왜 타다 모델이 소비자의 최고 인기를 끌었는지 자정기능과 더불어 변화를 크게 모색해야 한다는 것이다. 결국 소비자가 왕이라는 생각을 택시업계나 정부 당국은 느끼고 개선해야 한다는 것이다.

세 번째로 택시업계가 왜 이렇게 크게 항의를 했는지 고민해야 한다는 것이다. 아직도 법인택시의 경우 사납금 관련 시스템으로 어려움이 가중되어 시간이 없어서 화장실도 가지 못하고 끼니도 채우지 못하면서 운행해도 한 달에 200만원 쥐기가 어렵다면 분명히 문제가 크다는 것이다. 개인택시나 법인택시 모두 미래를 위한 먹거리를 확보할 수 있는 자정기능은 물론이고 정부나 지자체가 미래 모델에 대한 연구개발 지원을 통하여 지금보다 경쟁력 높은 비즈니스 모델이 창출되어야 한다는 것이다. 경쟁을 할 수 있는 먹거리 모델을 함께 절실하게 고민해야 한다는 것이다.

네 번째로 국토교통부의 책임감이다. 분명히 타다 모델은 운영진에서 지속적으로 운영에 대한 유권해석을 요청하여 진행한 부분이 많은데 이제 와서 부정확한 부분은 책임을 면할 수 없다는 것이다. 운영진에서는 황당하고 이런 국가가 있는 가라는 의문이 들 수밖에 없다는 것이다. 실제로 이번 국회 본회의를 통과하면서 결국 법에도 없는 규정을 유권 해석하여 다시 규제로 만드는 대표적인 규제 공화국을 나타내는 악명을 다시 한번 떨쳤다는 비아냥을 받을 수

밖에 없다는 것이다. 법원 1심에서 무죄가 된 이유를 곰곰이 생각하고 과연 우리가 과연 미래가 있는 가라는 반문을 할 수밖에 없다는 것이다.

다섯 번째 미래를 위한 공유 모델로서 진정한 상생모델이 될 것인가이다. 국토교통부에서는 상생모델이라고 했지만 대표적인 규제기관으로 과연 선진형 네거티브 정책이 지속적으로 가능할 것인지 의문스럽다고 할 수 있다. 항상 여론의 눈치를 보면서 국민을 위한다고 하고 있지만 필요하면 이해관련 단체의 의견 반영을 묘하게 진행하는 불확실성을 항상 나타내기 때문이다. 앞서 언급한 플랫폼 운영안에 대한 구체적인 시행령을 하루속히 네거티브 형태로 진행해야 하는 의무를 지니고 있다고 할 수 있다. 분명한 것은 지난 1년 반 이상 관련 협의를 하면서 유연성 있는 미래형 규정 마련과 조율을 하지 못한 것을 보면서 관련 기관으로 앞으로의 가능성은 희박하게 보는 이유라 할 수 있다. 당연히 이 부분을 불식시켜야 하는 책임을 지니고 있다고 할 수 있다.

최근 현대차 그룹이 지난 3년간 국내에 투자한 부분은 전체의 약 3%에 불과한 부분을 참조할 필요가 있다. 즉 해외 투자가 대부분이라 할 수 있는데 이 중 상당 부분이 글로벌 시장에서 인기를 끌고 있는 공유경제모델 이라는 것이다. 국내는 하고 싶어도 할 수 없는 불모지라는 뜻이라 할 수 있다.

앞으로 해외에서의 국내 투자는 더욱 어렵게 된다고 할 수 있다. 법의 모호성과 미래에 대한 불확실성이 커지면서 국내 투자는 국내 기업도 외면하기 시작했다. 고비용·저생산 구조와 강성노조로 인한 노사분규는 물론 정부의 모호한 규정으로 인한 새로운 규제 등 모든 것이 과도하게 변한 국내 모습이라 할 수 있다. 특히 갑자기 등장한 코로나19 문제로 인하여 해외도 그렇지만 국내 경제도 더욱 위축되고 있다.

새로운 시대를 맞이하기 위한 이해관련 단체의 치열한 자정기능과 정부 당국의 크게 보는 미래에 대한 시각과 이해, 실천은 물론 입법부의 미래 먹거리를 위한 제도 혁신 등 해야 할 과제가 한둘이 아니라고 할 수 있다. 우리 모두가 각성해야 한다는 것이다. 미래 먹거리를 위한 새로운 큰 그림을 그려 택시업계 등을 포함한 다양한 모델이 치열하게 경쟁하고 상생하는 글로벌 모델이 창출되기를 바란다.

없어지는 타다 모델이 그림다. 결국 모든 손실과 피해는 국민이 받는다고 할 수 있다. 오늘 필자는 휴대폰에 있는 타다 앱을 지웠다. 수십 번 탑승하는 택시 중 한두 번 정도는 타다를 이용하면서 편하면서 새로운 감각을 느꼈으나 이제는 그마저도 즐기지 못하는 한계성을 또 한번 느끼게 된다.

별첨2)

계속되는 택시 대란, 해결책은 있는가?

김 필 수 (김필수 자동차연구소 소장, 대림대 교수)

택시 대란이 계속되고 있다. 출퇴근 시간이나 심야 때는 아직 택시 잡기가 하늘의 별따기이다. 각종 앱을 통한 프리미엄 택시를 통하지 않으면 택시 잡기가 더욱 어려워지고 있다. 택시 비용은 올라가지만 실제로 일선의 택시기사에게 가는 이익이 없는데 더욱 문제가 크다고 할 수 있고, 실제로 소비자에게 부담되는 비용만 올라가고 있는 악순환이 반복되고 있는 것이다. 서울시 등은 택시 부제를 풀고 심야 택시를 늘린다고 하지만 돌아간 택시기사가 되돌아오지 않는 한 택시 잡기가 어려운 부분은 마찬가지라 할 수 있다.

원인은 코로나로 치부되고 있지만 코로나는 이미 깊은 상태에서 코로나는 상처를 터트린 역할을 하였다고 할 수 있다. 원인이 아니라 역할을 촉진시켰다는 뜻이다. 버스나 지하철 등 일반 대중교통 시간대를 벗어나 유일하게 이용할 수 있는 교통수단이 택시만 있는 것이 가장 큰 원인이라 할 수 있다. 작년 3월 “타다”모델을 죽인 정부가 가장 책임을 통감해야 한다고 할 수 있다. “타다”모델은 수도권만 회원 수가 약 180만 명을 넘는 가장 성공적인 모델로 안착된 상태일 정도로 인기가 높았다고 할 수 있다. 깨끗한 실내와 넓은 공간을 자랑하는 카니발 11인승을 기반으로 입증된 기사와 자동후불제는 물론 절대로 말을 거는 일이 없을 정도로 품위를 유지하는 기사 특성으로 비용은 조금 비싸도 심야 커리어 우먼 등이 항상 활용할 정도로 하였다. 그러나 영역을 침범 당한다는 택시업계의 반발로 모델이 어이없이 죽는 황당한 결과를 초래하였다고 할 수 있다.

이 모델은 그냥 진행한 것이 아니라 정부 당국의 유권해석을 받으면서 진행해 온 모델이었으나 최종 단계에서는 이해관련 단체와 업계의 손을 정부가 들어주면서 미래에 대한 모빌리티의 다양성을 크게 해쳤다고 할 수 있다. 이후 일명 “타다 금지법”이라 하여 택시 총량제 안에서만 사업이 가능하고 매출의 5%를 상생기여금으로 부담하는 후진적인 개념이 도입이 되면서 지금의 낙후된 제도로 머물러 있는 상태라 할 수 있다. 그 후유증을 국민이 현장에서 받고 있는 것이고 지금의 택시 대란의 기본이 되고 있다고 하겠다. 미래를 한치 앞도 내다보니 못하는 정부의 안이한 보신주의적 개념이 지금의 현황을 만들었다고 할 수 있다. 코로나가 이를 촉진시킨 것이다.

택시업계는 업계대로 고민은 늘고 있다. 코로나로 인하여 줄어든 손님으로 인한 수입 감소는 택시기사들을 택배나 배달 업종으로 끌어들이는 효과가 나타났다고 할 수 있다. 택시 업계의 고달프고 노동 강도가 큰 상황에서 매달 150~200만원 정도의 월급으로는 견디기 어려웠기 때문이다. 물론 배달업계의 노동 강도가 매섭지만 적당히 오른 비용으로 택시업계보다는 좋았기 때문이다. 돌아간 택시기사들이 다시 조건이 극히 좋아지지 않은 상태에서 다시 돌아오기란 불가능하기 때문이다. 서울시 등에서는 건당 심야수당 지급 등 여러 방법을 구사하고 있지만 실질적으로 활성화는 이루어지지 않는 상태라 할 수 있다. 앞으로도 이와 같은 택시 대란은 계속된다는 뜻이다. 연말은 더욱 그럴 것이다. 그렇다면 어떻게 하면 이 문제를 근본적으로 해결할 수 있을까?

우선 택시기사들의 처우 개선이라 할 수 있다. 고령자 택시기사가 더욱 늘고 있는 상황에서 노동강도가 더욱 높은 심야 운전은 꺼려하고 전체의 60% 정도를 차지하는 개인택시의 경우는 더욱 심야운전을 하지 않기 때문이다. 실질적으로 사납금 제도를 없애고 안정된 기본 월급제

시행 등 처우 개선이 필수적이고 젊은 층 운전자를 끌어들이 수 있는 인센티브 정책이 더욱 중요하다고 할 수 있다. 일본 등은 안정된 처우를 기반으로 청·장년층 택시운전자 모집이 상당히 활성화되고 있는 부분도 참조할 필요가 있다. 실질적인 처우개선이 이루어져야 돌아간 택시기사들이 다시 돌아온다는 뜻이다.

두 번째로 새로운 모빌리티의 도입이다. 앞서 언급한 바와 같이 “타다” 등의 새로운 모빌리티 수단이 도입되어야 한다는 것이다. 서로 간에 민감한 부분인 만큼 우선 출·퇴근 시간과 심야 시간 등 실제로 국민들이 불편한 부분을 해소할 수 있는 영역부터 시작하자는 것이다. 미국의 우버 등이 등장할 때 기존 택시업계의 반발이 거세면서 여러 명의 가사들이 자살하였으나 결국 미래를 위한 정부의 결정으로 도입된 이후 현재는 역할을 달리하면서 다양한 비즈니스 모델로 글로벌 시장을 호령하고 있는 부분은 우리가 크게 참조할 필요가 있다고 하겠다. 지금은 택시업계는 물론 더욱 다양한 모빌리티 도입으로 도리어 일자리가 다양하게 늘어나 투잡을 하는 일자리까지 다양하게 발생하고 있을 정도이다. 시장을 키우면서 일자리도 보장되고 미래를 선전하는 일석삼조의 효과를 보고 있는 것이다. 우리와 같이 지금의 현황이 지속될 경우 갈라파고스 섬으로 전락하는 후진적인 개념으로 남으면서 국민들의 불편함은 가중될 것으로 예상된다.

셋째로 자율주행차의 도입이다. 아직은 레벨3 단계에서 머물러 있어서 레벨4의 실질적인 자율주행차 도입은 시간이 걸리지만 머지않아 도입이 되기 시작하면 택시업계의 일자리 박탈은 시간문제가 될 것으로 예상된다. 특히 물류 분야에서의 대규모 일자리 퇴출은 시간문제라 할 수 있다. 지금부터라도 미래를 예견하면서 다양한 미래 모빌리티 도입과 미래 일자리 창출을 함께 도모하지 않는다면 미래의 불확실성은 더욱 커진다고 할 수 있다.

이번 택시 대란 등을 보면서 정부의 역할과 길게 크게 보는 시각을 물론 규제 일변도에서 네거티브 정책으로의 전환으로 큰 그림을 그리는 정부가 되길 바란다.

길거리에서 버리는 시간을 감내하는 국민의 애로사항을 해소할 수 있는 근본적인 대책을 확실하게 요구한다.

별첨3)

심야 택시 대란 문제, 과연 풀 수 없는 문제인가?

김 필 수 (김필수 자동차연구소 소장, 대림대 교수)

누구나 몇 번은 심야에 택시를 잡지 못해 발을 동동 굴린 경험은 있을 것이다. 특히 추운 겨울철의 경우는 심각하다고 할 수 있다. 현재 코로나로 인한 사회적 거리두기가 완전히 풀리면서 심야에 택시 잡기가 여간 어려운 것이 아니다. 원래부터 있던 사안이나 이해관련 단체 및 정부의 안이한 대처로 지금도 국민이 고통을 겪고 있다고 할 수 있다. 과연 해결할 수 있는 방법은 없는 것일까?

심야 택시 대란 문제는 예전부터 있던 사안이나 코로나로 인한 규제로 잠재되어 있다가 다시 수면 위로 올라왔다고 할 수 있다. 더욱 심각한 문제는 코로나로 인하여 안전한 이동수단에 대한 두려움으로 택시 활용도가 떨어지자 노동 강도가 높으나 수익이 좋은 배달업 등으로 택시기사들이 옮겨갔다는 것이다. 법인택시의 경우 열심히 해도 월수입이 200만원 정도도 어려우니 활성화된 배달업종이 그나마 좋다고 판단되었고 실제로 수입원은 늘어났다고 할 수 있다. 다시 코로나 규제가 없어지면서 택시 이용도가 활성화되었으나 한번 나간 기사들은 다시 되돌아오지 않다보니 더욱 택시 잡기가 더욱 어려워졌다고 할 수 있다. 즉 실질적인 택시기사들의 수입원이 확실히 상승하지 않으면 되돌아오기란 불가능하다는 것이다. 정부나 지자체에서는 각종 방법을 동원하고 있는 실정이다. 택시부채를 풀어서 더욱 많은 택시가 거리에 나올 수 있도록 하고 심야 택시의 경우 건당 인센티브를 줘서 심야 활용도를 높이고 있다고 할 수 있다. 그러나 개인택시의 경우는 고령운전이 많아서 심야에 위험을 무릅쓰고 거리에 나올 이유가 없는 것이다. 전체적으로 상기한 방법으로는 한계가 크다는 것이다. 근본적인 문제를 해결하지 않으면 항상 그 고통은 국민이 받을 수밖에 없는 상태라 할 수 있다. 최근 심야 할증 시간대를 12시에서 10시로 2시간 당겨서 진행하는 문제가 수면 위로 올라오고 있다. 택시업계의 활성화에는 도움이 되고 일부분 고객들에게 약간의 도움이 될 수 있으나 잘못하면 비용에 대한 부담을 고객에게 전가시킬 수 있고 특히 다른 분야의 연쇄 상승효과가 발생하여 소비자 물가 상승의 요인이 될 수 있는 부담감이 크다고 할 수 있다. 특히 소비자의 근본적인 문제가 개선되지도 않는다고 소비자단체는 반발하고 있는 상황이다.

이전 '타다' 모델의 경우도 수도권에 가입자수가 200만 명이 될 정도로 활황이었으나 택시업계의 반발과 정부의 부화뇌동으로 미래 모빌리티 모델을 죽인 책임이 있다고 할 수 있다. 모델은 죽었으나 법원에서 무죄가 된 것을 각성해야 할 것이다. 왜 국민들이 이 모델에 열광하고 적극적으로 이용했는가를 생각해야 한다는 것이다. 당시 '타다' 모델은 기결제 시스템을 도입하여 목적지에서 결재 없이 편하게 내리고 특히 카니발 11인승을 도입하여 크고 깔끔한 실내와 대화도 삼가하는 기사와 입증된 기사 활용 등 기존 택시업계에서 볼 수 없는 모델이어서 특히 심야 택시를 이용하는 부녀자들에게 인기가 더욱 컸다고 할 수 있다. '타다' 모델을 시작할 때부터 정부의 유권해석을 받으면서 진행한 부분을 나중에 전혀 모르는 듯이 죽인 정부의 책임이 크다는 뜻이다. 미국의 우버가 지금은 세계를 호령하고 있는 배경에도 출범 시에 반발하는 택시업계가 있었으나 지금은 더욱 다양한 비즈니스 모델이 출범하면서 택시기사들도 더욱 다양한 업종의 직업을 누리면서 선택할 수 있는 영역이 된 것이다. 미래를 보고 진행하지 않으면 도태된다는 인식이 중요한 대표 사례라 할 수 있다.

우선 택시만이 아닌 다양한 이동수단을 고민해야 한다는 것이고 유연성을 가지고 미래 지향

적으로 다양한 법적, 제도적 방법으로 풀어야 한다는 것이다. 규제 일변도의 포지티브 정책이 아닌 선진형 네거티브 정책이 요구된다는 것이다. 시장의 충격을 줄이기 위하여 우선 심야용 일정 시간대에 새로운 모델을 추가하여 소비자가 활용할 수 있는 방법을 우선 테스트 배드로 활용하는 방법도 좋을 것이다. 특히 택시기사들에게 관련 모델에 진입하고 활용할 수 있는 다양한 일자리 보장도 충족시킨다면 더욱 의미가 있을 것이다.

두 번째로 택시업계의 지위 향상이다. 앞서 언급한 바와 같이 지금의 수입원으로는 한계가 큰 만큼 근본적인 수입 대책을 만들어주어야 한다는 것이다. 물론 무작정의 요금인상은 서민의 주머니에만 부담 주는 만큼 정부나 지자체가 머리를 맞대고 고민해서 수입원의 안정된 역할이 중요하다는 것이다. 월급제에 대한 고민, 제도적 도입에 따른 인센티브 활용은 물론이고 더욱 고령자로 변하는 기사들의 연령을 고려하여 젊은 층들을 끌어들이는 전략도 필요할 것이다. 일본의 경우 택시기사들의 수입원이 그렇게 낮지 않다보니 젊은 층 기사를 모집한다는 기사가 날 정도이다. 따라서 정부 차원의 요금의 무작정의 인상은 삼가고 지자체에서 심야요금 인센티브 재원 확보 등 유연성 있는 방법도 고민해야 한다고 할 수 있다.

소비자는 비용이 조금 늘어도 편하고 안전한 이동수단을 요구한다는 것이다. 앞서 언급한 '타다'모델의 경우도 비용은 조금 비싸지만 충분히 감당하고 부담할 수 있는 범위였다는 것을 인지했으면 한다. 이러한 모델을 택시업계도 충분히 활용할 수 있는 다양한 보조역할을 정부나 지자체가 해주어야 한다는 것이다. 최근 각종 플랫폼이 등장하고 있으나 상승한 비용 부담이 실질적인 이용객이나 택시기사들에게 돌아갈 수 있는 모델 구축도 핵심일 것이다. 특히 언제까지 국민이 볼모가 되어 심야 택시대란으로 항상 고통 받아야 하는 가를 생각해야 할 것이다. 수십 년 된 문제인 만큼 다른 문제에 앞서서 우선 해결하고자 하는 노력이 가 일층 필요한 시점이다. 해외 선진 사례를 참고로 하여 한국형 모델로 할 수 있는 방법도 충분히 많을 것이다. 하루속히 해결 방법이 나오길 바란다. 신정부가 나서서 우선 해결해주길 바란다.

복잡할수록 단순하게 생각하는 것도 필요하다. 중요한 것은 수요대비 공급이 부족하다는 것이고 주인공은 고객이라는 것이며, 수입원이 적으면 올릴 수 있는 방법을 찾아야 하고 공급량이 부족하면 외부에서 공급량을 늘릴 수 있는 방법을 찾아야 한다는 것이다. 답은 단순하게 생각하고 근본에서 찾아야 한다는 점이다.

〕 토론문 〕

경기연구원 선임연구위원
송제룡

<심야 승차난 배경 및 개선 방향>

1. 택시 산업의 침체 및 개선 방향

- 택시 산업이 침체한 배경에는 택시 수요 대비 택시 공급 간 수급의 불균형 때문으로 볼 수 있다. 90년대 이전에는 택시 수요는 많은데 택시 공급이 부족하여 택시 산업이 호황을 맞이한 때도 있었다. 그 후로 자가용 승용차의 증가와 대중교통 서비스 향상 등으로 택시 수요는 감소하였고 택시 공급은 계속되었다.
- 정부는 2005년에 무분별한 택시 공급을 억제하기 위해서 택시 총량제를 도입하였고 현재는 제4차 택시 총량제가 전국적으로 시행되고 있다. 지금의 택시 산업에서 택시 승차난의 문제들도 택시 수급의 불균형에서 찾아볼 수 있다.
- 택시 공급이 과다하게 되면 택시 이용은 편리하나 운수종사자 간 과열된 경쟁으로 택시 서비스가 변화하고 택시 대당 매출액이 감소하면서 전체적으로 산업이 침체하는 고리가 형성될 수 있다. 택시 산업의 침체를 방지하기 위해서는 택시 수요 대비 공급이 적정해야 한다. 그 밖에도 택시 운수종사자에게 안정적인 보수와 처우가 개선되어야 승객에게 편리하고 안전한 택시 서비스가 제공될 수 있을 것이다.

2. 택시 승차난과 개선 방향

- 특정 시간에 택시의 승차난은 택시 수요 대비 택시 공급이 부족해서 발생하고 있다. 심야에 발생하는 택시 승차난은 코로나 팬데믹으로 인한 택시 운수종사자 수 감소가 영향을 주었다고 볼 수 있다. 코로나19 감염 확산으로 택시 승객 수와 매출액이 이전보다 20~30% 정도가 줄어든 것으로 알려져 있다. 택시 산업에 종사하는 운수종사자 수도 20% 이상 줄어들어 시장에서 택시 승차난이 발생하고 있다.
- 그러나 적정 수준으로 택시 운수종사자 수가 확보되어도 심야에 승차난은 언제든지 발생할 수 있다. 따라서 승차난만을 해소하기 위해서 택시 총량을 초과하여 무분별하게 택시 공급을 늘리는 것은 지양해야 한다. 이는 또 다른 부작용으로 택시 산업을 전반적으로 침체케 하는 요인일 수 있기 때문이다. 심야에 택시 운행 대수를 늘리기 위해서는 운수종사자 고령화 문제 해소와 심야에 근무하는 택시 운전기사들에게 적

정한 수입이 주어지게 해야 한다. 심야에 많은 택시가 시장에 나오도록 하는 유인책이 무엇보다도 필요하다.

- 국토교통부는 택시 운전기사들에게 심야 영업에 적절한 보상이 주어지도록 플랫폼 택시를 대상으로 탄력요금제 등을 검토하고 있다. 이는 오후 10시부터 시작하여 새벽 2시까지 택시요금을 기존의 요금과 다르게 차별화하여 승객에게 수익자부담원칙의 택시요금을 부과하겠다는 내용이다.
- 수익자부담원칙의 택시요금은 택시 승객이나 운전기사에게 모두 긍정적인 측면이 있다. 수익자 부담원칙의 요금으로 승객에게 요금부담이 증가할 수 있으나, 택시 이용 서비스가 개선되는 효과를 볼 수 있다. 택시 운전기사도 근무환경에 걸맞은 운송수입금을 기대할 수 있어 승차난을 해소하는 데에 긍정적인 영향을 줄 수 있다.

3. 택시 운전기사 근무환경 개선 방향

- 택시 승차난은 이용자에게도 택시 운수종사자들에게도 모두 좋지 않다. 운전기사들의 근무환경이 개선되지 않으면 택시 승차난과 택시 산업의 침체는 계속될 수밖에 없다. 택시 운수종사자들의 근무환경을 개선하기 위해서 택시요금 인상과 합리적인 요금체계가 하나의 대안이 될 수 있다.
- 택시 이용자들에게는 저렴한 요금으로 최상의 서비스를 받는 것이 가장 이상적일 수 있다. 열악한 근무환경에서는 친절하고 유능한 운전기사들이 택시 시장에 진입하기가 어렵고, 안정적인 택시 서비스 제공이 어려울 수 있다.
- 택시 운전기사들의 근무환경을 개선하기 위해서는 노동 강도 대비 적절한 수입이 보장되어야 한다. 합리적인 요금체계가 택시 운전기사들의 수입에 긍정적인 영향을 줄 수 있다. 택시 운전기사들의 노동 강도를 줄이기 위해서 1일 2교대제 도입과 운수종사자 보수체계도 풀어야 할 과제이다. 산적한 택시 문제들을 풀어나가기 위해서는 택시 운수종사자들의 적절한 수준의 보수와 근무환경 개선이 필요한 때이다.

1 토론문 1

서울연구원 연구위원
안기정

토론문: 택시대란 - 저가 공급의 함정

서울연구원 교통시스템연구실
연구위원 안 기 정

[목차]

- I. 택시대란의 원인
- II. 불시에 찾아온 것이 아닌 택시대란
- III. 왜 운수종사자가 감소하는가?
- IV. 결론

I. 택시대란의 원인

□ 택시공급의 부족

- 법인택시 : 운수종사자의 급감

- 전국법인택시 운수종사자는 `10~`19년 사이 감소한 운수종사자수만큼 지난 2년 동안 감소

[표] 전국 택시 운수종사자수의 증감

(단위: 명)

증감	법인택시	개인택시	계
증감(`10~`19)	-28,974	1,582	-27,392
증감(`19~`21)	-26,917	-182	-27,099
계	-55,891	1,400	-54,491

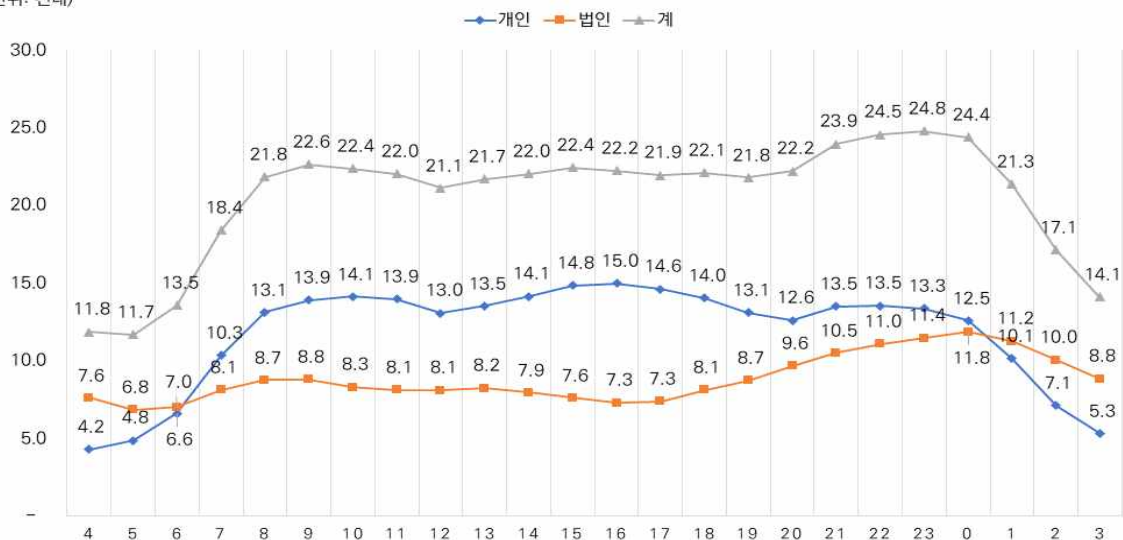
- 서울의 경우 2010년 약 4만 명 수준에서 2019년 3만 명 수준으로 감소한 이후 2021년말 2만 명 수준으로 감소

- 개인택시 : 운수종사자의 고령화

- 개인택시의 공급 피크(peak)는 오후 4시대
- 개인택시의 고령화는 운행시간 감소로 나타남

[그림] 시간대별 서울시 택시 공급 현황

(단위: 천대)



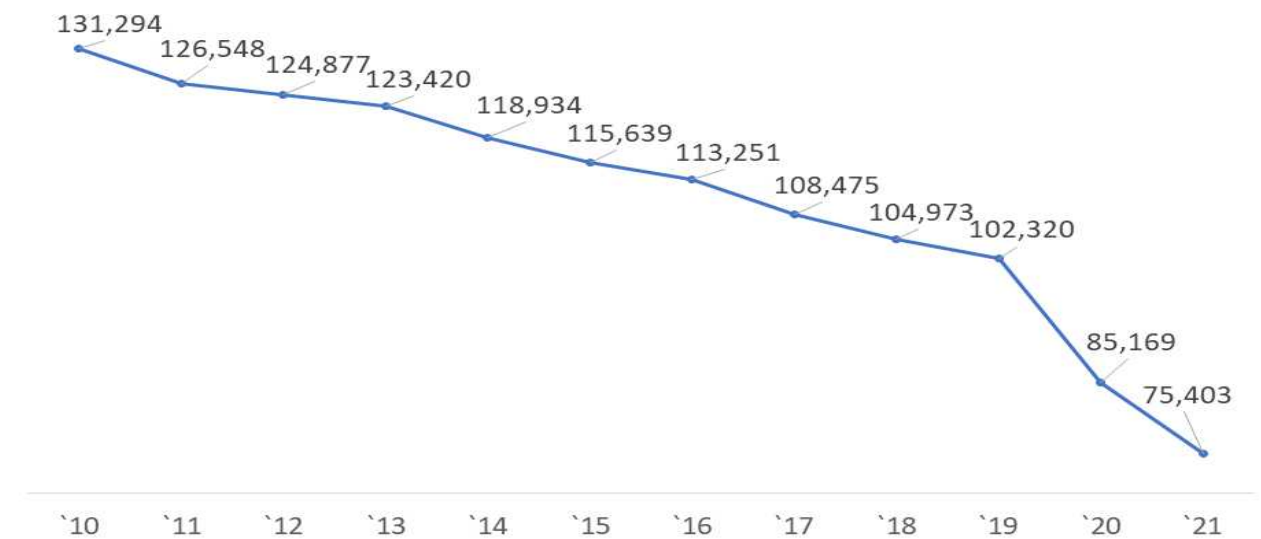
자료) 서울시(2019), 『제4차 택시총량제 산정 연구』

II. 불시에 찾아온 것이 아닌 택시대란

□ 운수종사자의 공급감소는 지속적인 현상

- 법인택시 운수종사자 감소는 2010년 이후 지속적으로 전개돼왔던 현상

[그림] 전국법인택시 운수종사자수의 추이

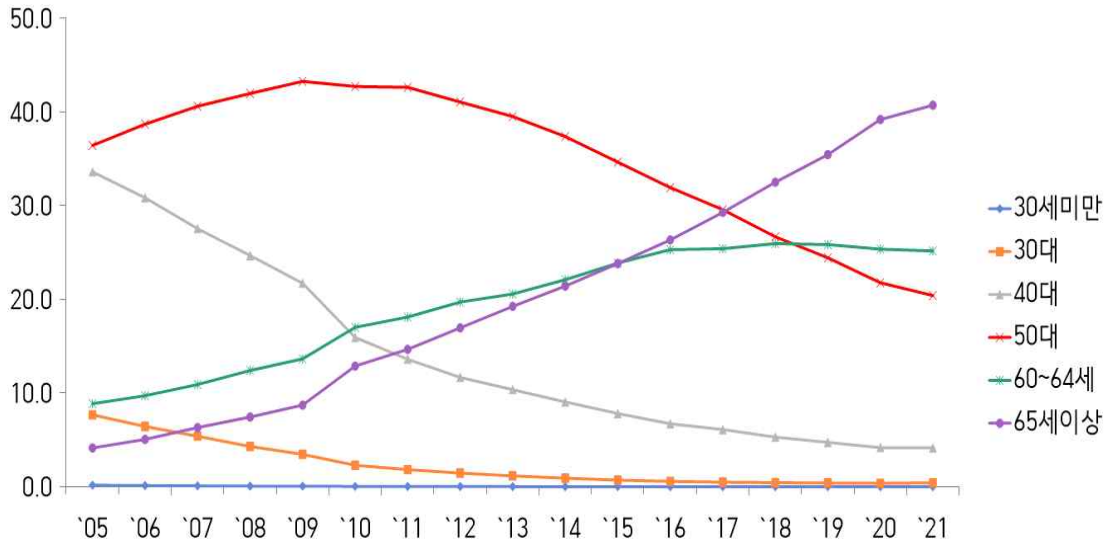


자료) 전국택시운송사업조합연합회

□ 고령화 역시 꾸준히 진행되어왔던 현상

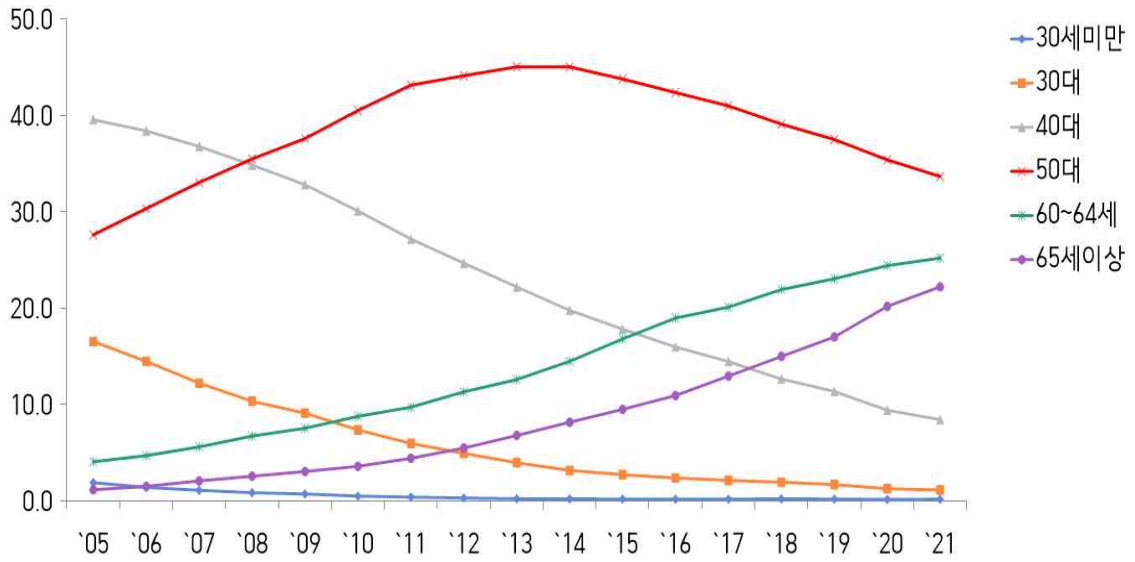
- 개인 및 법인택시 공히 20~40대는 지속적인 감소, 60대 이상은 지속적인 증가, 50대는 증가 후 지속적인 감소

[그림] 개인택시 운수종사자 연령별 구성비의 추이



출처: 전국택시노동조합연맹(2021)

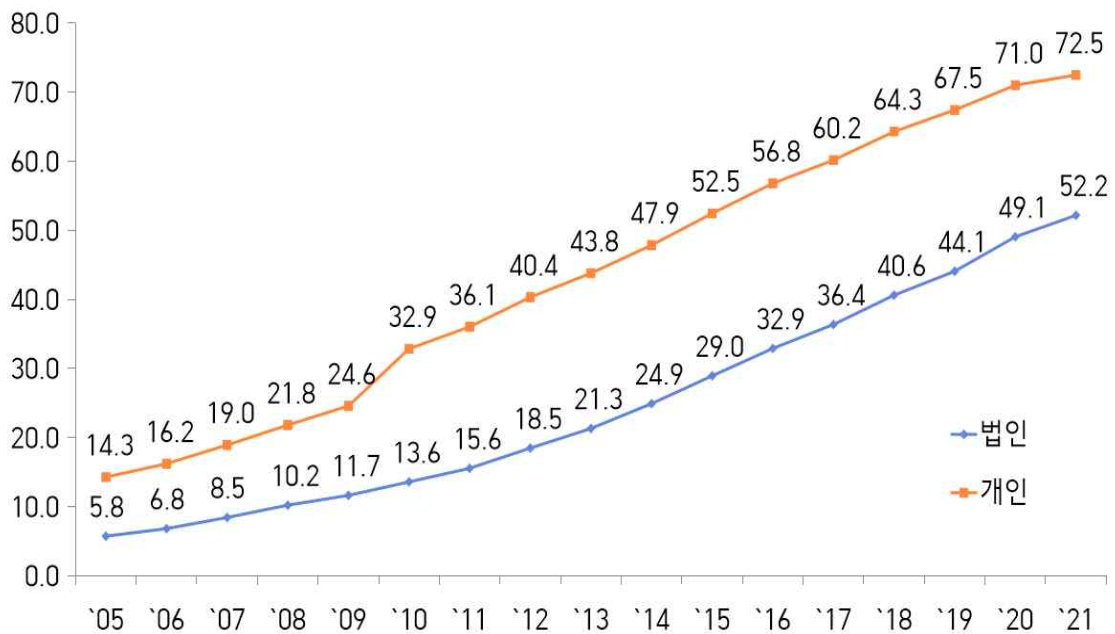
[그림] 법인택시 운수종사자 연령별 구성비의 추이



출처: 전국택시노동조합연맹(2021)

- 60대 이상 고령 운전자의 비율의 지속적인 증가
- 법인택시 운수종사자의 경우 60대 이상이 50%를 상회(서울의 경우 60%를 상회)

[그림] 개인(위) 및 법인택시(아래) 고령운전비 비율의 추이



III. 왜 운수종사자가 감소하는가?

□ 개인택시의 소득이 중년층 연령에 부적합

- 개인택시 양수 조건의 완화로 중년층 이하의 신규 유입 기대 : 그러나, 소득 수준 자체가 중년 운수종사자의 기대를 충족시키기에 위해서는 미흡

□ 법인택시의 열악한 처우

- 사납금제 하에서의 법인택시 운수종사자의 직업 안정성 보장 미흡
- 법인택시 운수종사자의 직업안정성 보장을 위해 수입금 전액관리제('20), 월급제('21)를 실시했으나, 사납금제의 관행의 유지(성과급 배분 기준금과 사납금은 이음동의어?), 코로나19 확산에 따른 사회적 거리두기의 영향을 운수종사자의 처우는 급격히 악화, 근로자 이탈

- 운송수입금 전액관리제 하에서 성과급 배분 기준금은 사납금 수준보다 명백히 낮아야 하나, 이에 대한 인식부족으로 운수종사자의 처우를 악화시키는 임단협 체결
- 운수종사자의 지속적으로 유출되는 상황에서는 고정비용 부담으로 인해 사업주의 운수종사자에 대한 비용 전가 내지 압착의 유인은 더더욱 증가 -> 처우 악화

□ 근본적인 원인은 요금 규제

- 운송원가의 50~60%를 차지하는 인건비의 증가 추세도 쫓아가지도 못하는 요금 인상 수준

[표] 최저임금 및 택시요금 인상률의 비교

연도	최저임금(원/시간)	6km거리 요금(원)
2001	2,100	4,000
2021	8,720	6,800
인상률	315%	70%

- 시민의 눈치로 4~6년 주기의 요금 인상
- 다른 나라에서는 예가 거의 없는 엄격한 심야 할증률과 시간대
- 2013년 택시법 파동 이후 택시가 대중교통이 아닌 것으로 결론났음에도 과도한 규제 및 통제(물가관리대상, 물가정책위원회의 심의)

[표] 국내외 심야할증 요금제도

구 분	심야할증제도
서울	- 적용 시간대: 24~04시 - 적용 할증률: 미터운임의 20%할증
일본(동경)	- 적용 시간대: 20~05시 - 적용 할증률: 미터운임의 20%할증
미국(뉴욕)	- 적용 시간대: 20~06시 - 적용 할증료: 1회 승차 시 0.5달러 할증적용
프랑스(파리)	- 적용 시간대: 24~07시 - 적용 할증료: 1km당 1.47유로 추가
독일(프랑크푸르트)	- 적용 시간대: 23~06시 - 적용 할증료: 1km마다 2.45마르크(1,760원)
영국(런던)	- 평일 = 20시~24시: 40펜스(800원), 00시~06시: 60펜스(1,200원) - 토요일 = 18시~20시: 40펜스(800원), 20시~월요일 06시: 60펜스(1,200원)

자료: 서울특별시(2017)

IV. 결론

결단이 필요

- 요금에 규제 철폐 or 대중교통에 준하는 지원

탄력요금제가 해당인가?

- 플랫폼 택시에 대해서만 탄력요금제를 적용하는 일반택시와의 형평성 문제 제기

- 전반적 수준에서의 요금 인상이 필요 : 수입금 전액관리제와 월급제의 정착을 위해 반드시 필요

- 심야시간 리스제?

- 현재의 법체계하에서는 불법 : 택시발전법 제11조의 2에 정면으로 배치
- 파이가 정해진 상황에서 회사에게 안정적 수입을 가져다 주는 리스제는 리스제를 하는 운수종사자의 처우 악화, 강한 노동 강도와 동일한 의미

- 타다, 우버를 다시 허용해야 된다? :

- 현재 제도화되어 있기 때문에 신청해서 허가 받으면 누구나 가능하다(타입I)
- 노동의 가치, 세계적인 경제대국이라고 하면서도 부끄러운 직노동을 보유하고 있는 우리나라의 현실에서 미국형 직경제 도입은 바람직하지도 않고, 지향해서도 안 됨

싼 게 비지떡이 아니라 싼 것을 원하다 보니 비지떡이 된 건 아닌지?!