

제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 수립

2023.12.



제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 수립

2023. 12.



인천광역시
Incheon Metropolitan City

제 출 문

인천광역시장 귀하

본 보고서를 『제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 수립 용역』의 최종성과품으로 제출합니다.

2023년 12월

인천연구원

원장 박호군

목차

chapter 1

서론

3

1. 필요성 및 목적
2. 계획범위 및 수립절차

3

9

chapter 2

택시 산업 현황 및 전망

1. 택시 운행현황
2. 주요 교통수단별 수송분담률
3. 택시산업 여건 변화 및 전망
4. 택시 이용실태 분석 결과

9

18

20

23

chapter 3

상위계획 및 국내외 택시정책 분석

1. 택시 관련 상위계획 등 분석
2. 국내 주요 도시 및 해외 선진국의 택시정책 사례 분석

45

50



목차

chapter 4

시행계획의 목표 및 기본방향

- | | |
|----------------------------|----|
| 1. 인천광역시 택시 정책의 추진성과 검토 | 55 |
| 2. 택시정책 수립을 위한 설문조사 및 결과분석 | 56 |
| 3. 택시운송사업 발전 시행계획의 추진전략 | 94 |

chapter 5

부문별 개선방안

- | | |
|---------------------|-----|
| 1. 택시 업계 경쟁력 확보 | 99 |
| 2. 택시 운행 안전성 강화 | 115 |
| 3. 운수종사자 근로여건 개선 | 127 |
| 4. 택시 서비스 고급화 및 다양화 | 144 |
| 5. 소결 | 165 |

chapter 6

연차별 시행계획

- | | |
|--------------------|-----|
| 1. 5개년 연차별 투자계획 수립 | 169 |
| 2. 부문별 투자 사업비 산출 | 170 |

chapter 7

부록

- | | |
|---------|-----|
| 1. 국외출장 | 181 |
| 2. 참고문헌 | 191 |



[표 2-1] 인천광역시 택시 운행현황 추이	9
[표 2-2] 전국 택시 면허 및 등록현황(2023년 4월 말 기준)	10
[표 2-3] 7대 특별·광역시별 택시 면허 등록률(2023년 4월 말 기준)	11
[표 2-4] 일반택시 차종별 등록현황(2023년 4월 말 기준)	12
[표 2-5] 인천시 관내 일반택시 업체 현황	12
[표 2-6] 인천시 일반택시 업체 현황(2023년 4월말 기준)	13
[표 2-7] 개인택시 차종별 등록현황(2023년 4월 말 기준)	14
[표 2-8] 보유대수 규모별 현황(2023년 4월 말 기준)	15
[표 2-9] 종사원 규모별 현황(2023년 4월 말 기준)	16
[표 2-10] 인천시 택시 운수종사자 수 추이	17
[표 2-11] 인천시 주요 교통수단별 1일 수송인구 및 수송분담률	18
[표 2-12] 인천시 주요 교통수단별 1일 수송인구 및 수송분담률	20
[표 2-13] 자동차 등록현황	21
[표 2-14] 택시 유형별 조사대상 개요(2023년 7월 기준)	23
[표 2-15] 수집 자료의 항목별 정의	24
[표 2-16] 수집 자료 오류 기준	24
[표 2-17] 택시 유형별 분석 데이터 건수	24
[표 2-18] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 현황	25
[표 2-19] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 현황	25
[표 2-20] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 현황	26
[표 2-21] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 현황	27
[표 2-22] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 운송수입금 현황	28
[표 2-23] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 현황	28
[표 2-24] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 운송수입금 현황	29
[표 2-25] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 현황	29
[표 2-26] 개인/일반택시 년도별 운송수입금 합계 현황	30
[표 2-27] 일반/개인택시 월별 카드결제 금액 추이	31
[표 2-28] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황	32
[표 2-29] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황	33
[표 2-30] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 영업거리 현황	33
[표 2-31] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 현황	34
[표 2-32] 일반택시 2019-23년 월별 일대당 평균 실차율 추이	35
[표 2-33] 일반택시 요일별 일대당 평균 실차율 현황	35
[표 2-34] 개인택시 월별 일대당 평균 실차율 현황	36
[표 2-35] 개인택시 2022년 요일별 일대당 평균 실차율 현황	36

[표 2-36] 일반택시 월별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이	37
[표 2-37] 일반택시 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이	38
[표 2-38] 개인택시 월별 일대당 평균 주행시간 현황	38
[표 2-39] 개인택시 월별 일대당 평균 영업시간 현황	38
[표 2-40] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행시간 현황	39
[표 2-41] 인천시 일반택시 및 개인택시 운행실태 분석 결과 종합	41
[표 3-1] 제1차 및 2차 택시운송사업 발전 기본계획 상 유사한 계획비교	46
[표 3-2] 연차별 자원조달 계획(2021~2025)	48
[표 3-3] 연차별 자원조달 계획(2016~2020)	48
[표 3-4] 인천광역시 도시교통 종합계획(2017~2036) 기본방향, 추진전략 및 과제	49
[표 3-5] 국내 주요 지자체별 택시 관련 정책	50
[표 3-6] 해외 택시 관련 정책	52
[표 4-1] 제1차 인천광역시 택시운송사업 종합발전계획 및 시행계획(2019) 성과분석	55
[표 4-2] 1차 및 2차 설문시 응답자, 시기 및 방법 비교	56
[표 4-3] 주 이용 교통수단	57
[표 4-4] 주 이용 교통수단의 이용목적	58
[표 4-5] 인천시 택시이용자 택시 이용목적	58
[표 4-6] 인천시 택시이용자 택시 이용이유	59
[표 4-7] 택시 이용 빈도	60
[표 4-8] 택시 이용 시간대	60
[표 4-9] 택시 이용인원	61
[표 4-10] 택시 이용 대기시간	61
[표 4-11] 택시 이용 방법	62
[표 4-12] 노상 택시 이용 만족도	62
[표 4-13] 택시 결제방식	63
[표 4-14] 환승 이용경험	63
[표 4-15] 택시 서비스 종합 만족도	64
[표 4-16] 택시 이용 불편함	64
[표 4-17] 택시 이용 시 아쉬움	65
[표 4-18] 인천지역 콜 이용 경험	66
[표 4-19] 인천지역 콜 이용 만족도	66
[표 4-20] 인천지역 콜 불편함	66
[표 4-21] 앱택시 이용 경험	67
[표 4-22] 앱택시 이용 만족도	67
[표 4-23] 앱택시 이용 이유	67
[표 4-24] 앱택시 이용 시 불편함	68
[표 4-25] 택시 교통수단 인식	69

[표 4-26] 택시 중점요소	69
[표 4-27] 택시요금체계 문제점	70
[표 4-28] 인천시 택시 안전성 증진방법	70
[표 4-29] 택시 이용 활성화	71
[표 4-30] 택시 적정대수	71
[표 4-31] 인천시 택시 이용자 직업	72
[표 4-32] 인천시 택시 이용자 월가구 평균수입	72
[표 4-33] 택시종사자 및 업체 택시수단 인식	73
[표 4-34] 택시 평균 승차인원	73
[표 4-35] 택시 서비스 우선순위	74
[표 4-36] 택시 요금체계 문제점	74
[표 4-37] 택시 안전성 증진방안	75
[표 4-38] 택시이용 활성화 방안	75
[표 4-39] 택시 운행대수	76
[표 4-40] 택시 부제해제	76
[표 4-41] 택시 감차정책	77
[표 4-42] 택시 감차 보상비 마련 방안	77
[표 4-43] 택시 감차 보상금 마련을 위한 보조금 전환방식 동의 여부	77
[표 4-44] 택시 정책 우선순위	78
[표 4-45] 택시 정책 우선순위(중복선택)	79
[표 4-46] 택시 운행 시작·종료시간	79
[표 4-47] 택시 운행 중 휴식 시간대	80
[표 4-48] 택시 운행 중 휴식 장소	80
[표 4-49] 택시 운전자 한달 총 소득	81
[표 4-50] 택시업계 근로 만족도	81
[표 4-51] 전기차 보유 여부	81
[표 4-52] 전기차 구매동기	82
[표 4-53] 전기차 확산장려	82
[표 4-54] 전기차 향후 구매의사	82
[표 4-55] 요금체계 변경	82
[표 4-56] 정산사 경쟁체계	83
[표 4-57] 운송비용 지불경험	83
[표 4-58] 운송비용 지원 형태	83
[표 4-59] 택시운전자 연령대	83
[표 4-60] 택시 운전경력	84
[표 4-61] 전액관리제 시행	84
[표 4-62] 운전직 기피 요인	84

[표 4-63] 택시업계 사기진작	85
[표 4-64] 택시 리스제 찬반 여부	85
[표 4-65] 택시 리스제 반대 이유	85
[표 4-66] 일반택시 운전자 근로형태	85
[표 4-67] 노·사·정 협의체의 확대 개편	86
[표 4-68] 교통회관 건립 방식	86
[표 4-69] 차고지 보유 수	86
[표 4-70] 차고지별 운영형태	87
[표 4-71] 수요응답형 서비스 참여여부	87
[표 4-72] 경영평가 중점사항	87
[표 4-73] 택시 이용자 설문조사 요약 및 시사점	89
[표 4-74] 개인택시 운수종사자 설문조사 요약 및 시사점	90
[표 4-75] 일반택시 운수종사자 설문조사 요약 및 시사점	92
[표 4-76] 택시업체 설문조사 요약 및 시사점	93
[표 4-77] 목표 및 추진과제	95
[표 5-1] 인천시 택시 경영 및 서비스 평가_평가분야 및 구분(배점)	100
[표 5-2] 인천시 택시 경영 및 서비스 평가 지표	101
[표 5-3] 서울시 택시 경영 및 서비스 평가	102
[표 5-4] 경기도 택시 서비스 및 경영평가	103
[표 5-5] 전국 일반택시 업체별 보유대수 현황	106
[표 5-6] 종사원 규모별 현황	107
[표 5-7] 대도시 택시보유대수 규모별 업체수 현황	107
[표 5-8] 전기택시 연차별 최종 보급대수	112
[표 5-9] LPG 및 전기택시(배터리 교체 시) 연차별 총 비용 비교	113
[표 5-10] 택시 기사 폭행사건 추이	115
[표 5-11] 성폭력 안전 실태조사 항목	116
[표 5-12] 성폭력 안전 실태조사 현황	116
[표 5-13] 인천시 사업용 자동차 교통사고 발생 현황	117
[표 5-14] 인천시 택시 교통사고 발생 현황	117
[표 5-15] 안심귀가 서비스 현황 및 타 시도 사례	118
[표 5-16] 사업용 자동차의 차령과 그 연장요건(제40조제1항 관련)	121
[표 5-17] 전국 개인택시 운수종사자 연령 현황(2023년 6월말 기준)	123
[표 5-18] 고령운전자 교통사고 현황	124
[표 5-19] 여객 자동차 운수사업법 시행규칙	125
[표 5-20] 일반택시 운수종사자 1일 2교대제 정착 관련법 개정(안)	128
[표 5-21] 인천시 택시 운수종사자 근로의욕 고취사업	129
[표 5-22] 일반택시 운수종사가 처우 개선 사례	130

[표 5-23] 일반택시 장기무사고 근속자 용자지원 사례	131
[표 5-24] 택시임금제도 변천	132
[표 5-25] 택시 복지회관 건립 사례	135
[표 5-26] 서울시 교통회관 연혁	136
[표 5-27] 사단법인 서울특별시 교통회관 지분율	136
[표 5-28] 서울시 교통회관 운영현황	137
[표 5-29] 대구시 택시근로자복지회관 현황	138
[표 5-30] 수원시 녹색교통복지회관 현황	138
[표 5-31] 남동 택시쉼터 및 부개 택시쉼터 이용실적 현황	142
[표 5-32] 인천시 택시요금체계 조정 추이(중형택시 기준)	147
[표 5-33] 인천시 택시 할증 요금체계	147
[표 5-34] 택시 승차대 유형	156
[표 5-35] 인천광역시 택시 승차대 현황	156
[표 5-36] 인천광역시 택시승차대 현황	156
[표 5-37] 인천광역시 택시 승차대별 승·하차 통계	160
[표 5-38] 세부사업별 추진전략	165
[표 6-1] 인천광역시 재정계획 및 세부사업계획	169
[표 6-2] 세부사업별 시행계획	170
[표 6-3] 택시 업계 경쟁력 강화 사업비	170
[표 6-4] 친환경택시(전기택시) 구입에 따른 보조금 연차별 사업비	171
[표 6-5] 택시 안전성 확보 방안 연차별 사업비	171
[표 6-6] 사업용 자동차의 차령 연장 방안 연차별 사업비	172
[표 6-7] 택시 운수종사자 근로의욕 고취 장려금 연차별 사업비	172
[표 6-8] 택시 운수종사자 다기능 복지센터(교통회관등) 건립 사업비	173
[표 6-9] 택시 쉼터 활성화 사업	173
[표 6-10] 심야할증 시간대 조정 연차별 사업비	174
[표 6-11] 외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입 연차별 사업비	174
[표 6-12] 택시 환승제 도입 연차별 사업비	174
[표 6-13] 택시 승차대 이설 및 철거 연차별 사업비	175
[표 6-14] 인천 택시 정책 관련 공모 사업 연차별 사업비	175
[표 6-15] 사업비종합(택시 업계 경쟁력 강화)	176
[표 6-16] 사업비종합(택시 운행 안전성 강화)	176
[표 6-17] 사업비종합(운수종사자 근로여건 개선)	177
[표 6-18] 사업비종합(택시 서비스 고급화 및 다양화)	177
[표] 킹카운티 등록회사 리스트	183
[표] 메달리온 리스트	185

-그림-

[그림 1-1] 공간적 범위	4
[그림 1-2] 수행절차	5
[그림 2-1] 7대 주요도시 택시 면허 등록률 현황	11
[그림 2-2] 장래 교통 수송수단 분담률 변화 예측	19
[그림 2-3] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 추이	25
[그림 2-4] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 추이	26
[그림 2-5] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 추이	27
[그림 2-6] 일반택시 년도별 월별 일평균 운송수입금 추이	28
[그림 2-7] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 추이	28
[그림 3-8] 개인택시 요일별 일대당 평균 운송수입금 추이	29
[그림 2-9] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황	32
[그림 2-10] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황	33
[그림 2-11] 개인택시 월별 일대당 평균 주행거리 추이	34
[그림 2-12] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행거리 추이	34
[그림 2-13] 일반택시 월별 일대당 평균 실차율 추이	35
[그림 2-14] 일반택시 요일별 일대당 평균 실차율 추이	35
[그림 2-15] 개인택시 월별 일평균 실차율 추이	36
[그림 2-16] 개인택시 요일별 일대당 평균 실차율 추이	36
[그림 2-17] 일반택시 월별 일대당 평균 주행시간 추이	37
[그림 2-18] 일반택시 월별 일대당 평균 영업시간 추이	37
[그림 2-19] 일반택시 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이	38
[그림 2-20] 개인택시 월별 일평균 주행시간 추이	39
[그림 2-21] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행시간 추이	39
[그림 3-1] 제2차 택시운송사업 발전 기본계획 개요	47
[그림 4-1] 시행계획의 비전, 기본 목표 및 추진전략	94
[그림 5-1] 우수 운수종사자(좌) 및 우수 택시업체 인증 사례(우) (일본 도쿄)	105
[그림 5-2] 블랙캡 렌트 사례	110
[그림 5-3] 인천e음앱_안심귀가 서비스	119
[그림 5-4] 전국 개인택시운전자 연령 분포도	124
[그림 5-5] 전액관리제 초과 수입 배분 방식 예시	132
[그림 5-6] 이동노동자 쉼터 고양 휴다방	142
[그림 5-7] 인천시 택시 민원 관련 키워드	145
[그림 5-8] 미승인 콜밴 불법영업(예시)	149
[그림 5-9] 제주 글로벌 택시	150
[그림 5-10] ENGLISH CERTIFIED DRIVER 인증마크(일본 도쿄)	151

[그림 5-11] 운송서비스 물가 추이	152
[그림 5-12] 택시 환승제 운영방식	154
[그림 5-13] 택시승차대 위치현황	159
[그림 5-14] 시민 참여 아이디어 공모전(예시)	163
[그림] 시애틀 택시 종류	183
[그림] 킹카운티 택시 서비스지역 표	186
[그림] 공항 앞 Pick up&Go 존	188
[그림] 킹카운티 택시 통계	189

제1장 서론

1. 필요성 및 목적
2. 범위 및 수립절차



제1장 서론

1. 필요성 및 목적

- 「제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획」은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제6조에 의거, 택시산업을 체계적으로 육성·지원하고 일반 국민의 택시이용 편의와 안전 제고를 목적으로 수립된 「제2차 택시운송사업 발전 기본계획」(국토교통부, 2022.7)이 확정됨에 따른 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 수립을 목적으로 함
 - 중앙정부는 5년단위 기본계획 수립(법 제6조제1항), 광역시·도는 5년단위 시행계획 수립 후 국토교통부 장관에게 제출(법 제6조제6항)
- 이를 통해 인천시민의 택시 이용 편의와 안전 제고 및 택시 정책의 기초자료로 활용을 목적으로 함
 - 인천광역시 택시산업의 현황 및 문제점과 향후 전망, 그리고 택시(업계)와 관련된 자료 등을 바탕으로 인천광역시 택시 정책의 기본방향 및 목표를 설정하고, 각 부문별 개선방안 및 이에 따른 연차별 시행계획과 소요재원의 조달방안을 마련할 필요성이 있음

2. 계획의 범위 및 수립절차

(1) 범위

■ 시간적 범위

- 2023년 ~ 2027년(5개년)

■ 공간적 범위 및 대상

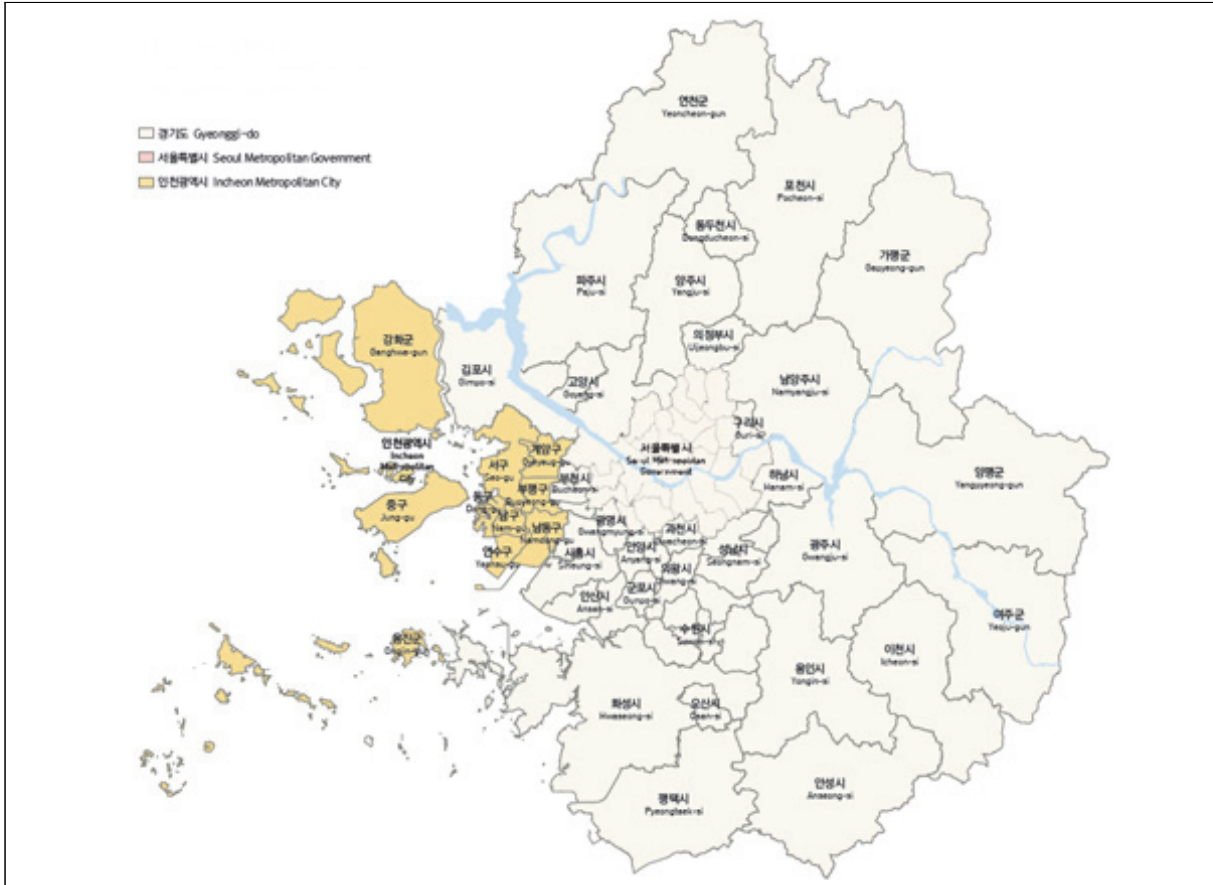
- 인천광역시 교통권역(수도권 포함)
- 인천광역시 택시운송사업자(개인·일반), 운수종사자

■ 내용적 범위

- 인천시 택시 서비스 개선 및 택시산업 발전을 위한 내용 전반
 - 택시 현황 및 전망
 - 택시 운행현황
 - 수송분담률 등 택시 수요 예측
 - 택시산업 여건 변화 및 전망
 - 택시 이용실태 분석

- 상위계획 및 국내외 택시정책 분석
 - 택시 관련 상위계획 분석
 - 국내 주요 도시 및 해외 선진국의 택시정책 분석
- 시행계획의 목표 및 기본방향
 - 인천광역시 택시 정책의 추진성과 검토
 - 택시정책 수립을 위한 설문조사 및 분석
 - 택시운송사업 발전 시행계획의 추진전략
- 부문별 개선방안
 - 택시업계 경쟁력 확보
 - 택시 운행 안전성 강화
 - 운수종사자 근로여건 개선
 - 택시 서비스 고급화 및 다양화
- 연차별 시행계획 수립

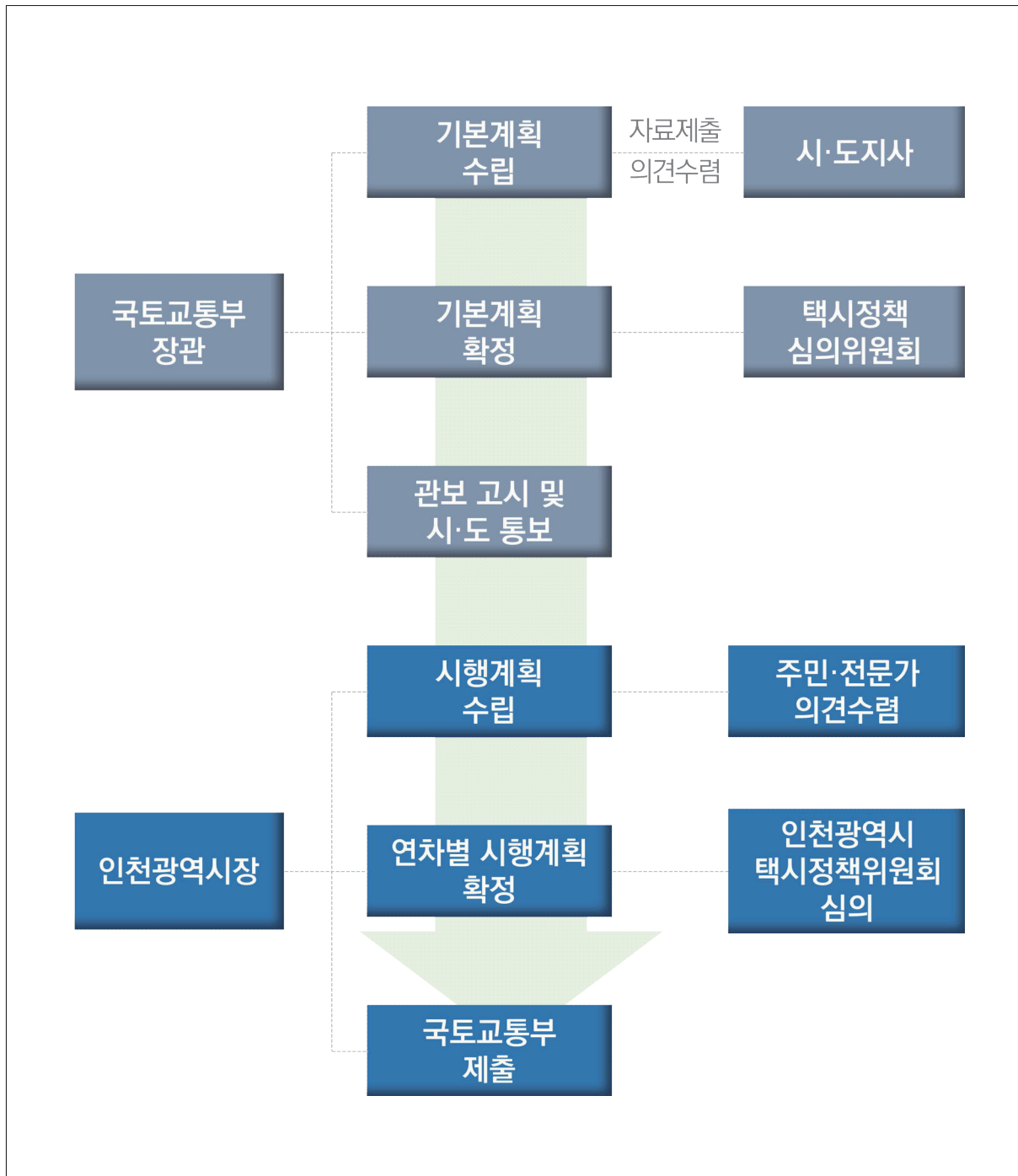
[그림 1-1] 공간적 범위



(2) 수립절차

- 통보된 기본계획에 의거하여, 주민 및 관련 전문가의 의견을 통해 시행계획을 수립하고, 인천광역시 택시정책위원회의 심의를 통해 연차별 시행계획 확정 후, 국토교통부 장관에게 제출하여야 함

[그림 1-2] 수행절차



제2장 택시 산업 현황 및 전망

1. 택시 운행현황
2. 주요 교통수단별 수송분담률
3. 택시산업 여건 변화 및 전망
4. 택시 이용실태 분석결과



제2장 택시 산업 현황 및 전망

1. 택시 운행현황

1) 택시 현황

- 2023년 4월 기준, 전국 일반택시 업체수 1,649개, 면허대수 84,201대, 개인택시 면허 164,661대로 나타났으며, 인천시의 경우, 60개 업체, 5,385대의 면허대수, 개인택시 면허는 8,965대로 나타남
- 코로나19가 본격적으로 시작된 2020년 전과후를(2019년/2020년) 비교해보면, 전국 일반택시 업체수 7개, 면허대수 576대 감소한 반면, 개인택시의 경우, 면허대수 52대가 증가하였으며, 인천시의 경우, 일반 택시와 관련된 수치는 변함이 없으나, 개인택시의 경우, 면허대수 4대 감소함
 - 코로나19로 인해 시행되었던 사회적 거리두기가 해제된 2023년 4월에는 전년도에 비해 전국 일반택시 업체수 8개, 면허대수 1,070대, 개인택시 면허대수 6대 감소
 - 인천시의 경우, 일반택시는 동일하지만, 개인택시 면허대수만 6대 감소함

[표 2-1] 인천광역시 택시 운행현황 추이

구분		전국		인천	
		일반택시	개인택시	일반택시	개인택시
2019년	업체수	1,676	-	60	-
	면허대수	87,505	164,844	5,385	8,983
2020년	업체수	1,669	-	60	-
	면허대수	86,929	164,896	5,385	8,979
2021년	업체수	1,661	-	60	-
	면허대수	86,264	164,798	5,385	8,976
2022년	업체수	1,657	-	60	-
	면허대수	85,271	164,667	5,385	8,971
2023년	업체수	1,649	-	60	-
	면허대수	84,201	164,661	5,385	8,965

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(www.taxi.or.kr). 각 년도별 4월 기준.

2) 발급면허 및 등록 현황

- 2023년 4월 기준, 전국의 택시 발급면허 및 등록현황을 살펴보면 다음과 같음
 - 7대 주요도시의 업체수는 전국의 41.7%를 차지하나, 면허대수는 59.5%, 운전자수는 59.5% 수준임
 - 면허대수는 개인택시가 전체 택시의 66%, 일반택시가 34%를 차지함
- 인천시에는 총 60개의 택시업체가 있으며, 14,350대의 택시면허가 발급되어 서울, 부산, 대구 다음으로 많으며, 발급면허 중 일반택시는 5,385대(37.5%), 개인택시 8,965대(62.5%)로 구성됨

[표 2-2] 전국 택시 면허 및 등록현황(2023년 4월 말 기준)

(단위: 개소, 대, %)

지역	업체수	면허대수	운전자수	면허대수		
				일반택시	개인택시	
7 대 주 요 도 시	인천	60 (8.7%)	14,350 (9.7%)	14,350 (9.7%)	5,385 (10.3%)	8,965 (9.4%)
	서울	254 (37%)	71,720 (48.5%)	71,720 (48.5%)	22,603 (43.2%)	49,117 (51.4%)
	부산	96 (14%)	23,829 (16.1%)	23,829 (16.1%)	10,006 (19.1%)	13,823 (14.5%)
	대구	84 (12.2%)	15,670 (10.6%)	15,670 (10.6%)	5,656 (10.8%)	10,014 (10.5%)
	광주	75 (10.9%)	8,120 (5.5%)	8,120 (5.5%)	3,334 (6.4%)	4,786 (5%)
	대전	76 (11.1%)	8,645 (5.8%)	8,645 (5.8%)	3,312 (6.3%)	5,333 (5.6%)
	울산	42 (6.1%)	5,680 (3.8%)	5,680 (3.8%)	2,068 (3.9%)	3,612 (3.8%)
	소계	687 (41.7%)	148,014 (59.5%)	148,014 (59.5%)	52,364 (62.2%)	95,650 (58.1%)
시도별총계	962 (58.3%)	100,848 (40.5%)	100,848 (40.5%)	31,837 (37.8%)	69,011 (41.9%)	
전국총계	1,649 (100%)	248,862 (100%)	248,862 (100%)	84,201 (100%)	164,661 (100%)	

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

주 : 7대 주요도시의 (%)는 7대 주요도시 총계대비 구성비임

- 택시운송사업의 면허 등록 현황을 살펴보면, 7대 주요도시 및 시도별 통계 모두에서 일반택시의 등록률이 개인택시 등록률보다 낮게 나타남
- 인천시의 택시 면허 등록율은 7대 주요도시 일반택시의 평균 등록률을 상회하고, 개인택시의 평균 등록률은 7대 주요도시와 거의 유사한 수준임
 - 일반택시 등록대수 4,334대, 면허대수 5,385대로 등록율은 80.5%임
 - 개인택시 등록대수 8,946대, 면허대수 8,965대로 등록율은 99.8%임

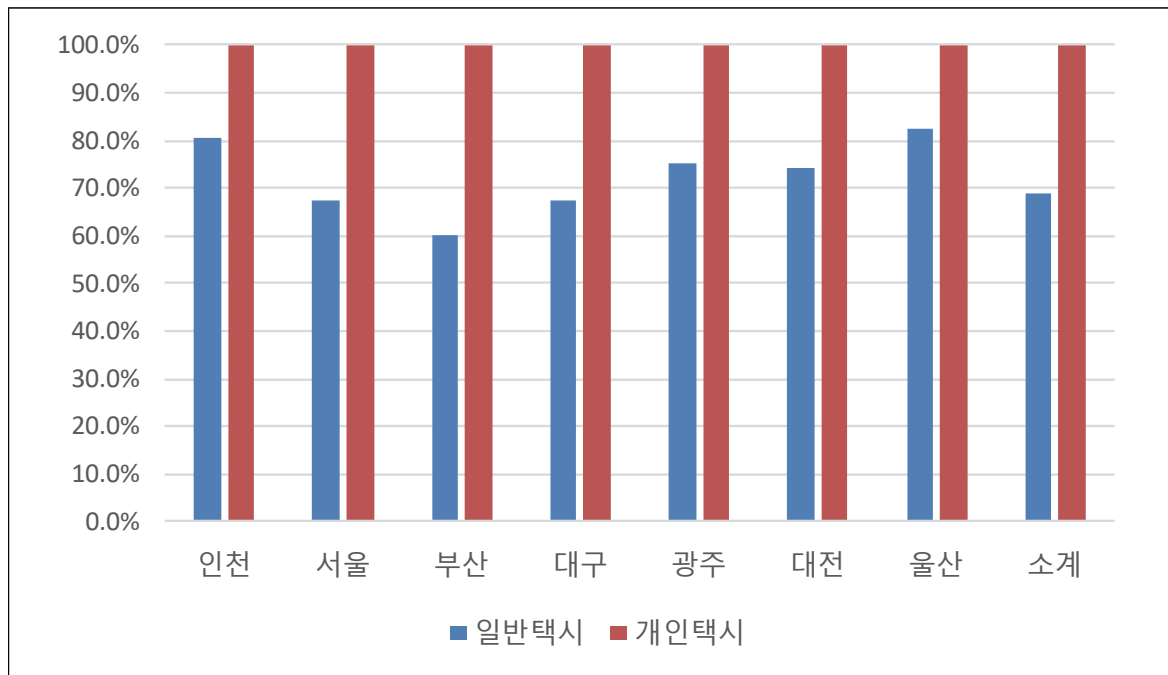
[표 2-3] 7대 특별·광역시별 택시 면허 등록률(2023년 4월 말 기준)

(단위: 개소, 대, %)

구분	일반택시				개인택시			
	업체수	면허대수	등록대수	등록율	면허대수	등록대수	등록율	
7 대 주 요 도 시	인천	60	5,385	4,334	80.5%	8,965	8,946	99.8%
	서울	254	22,603	15,272	67.6%	49,117	48,993	99.7%
	부산	96	10,006	6,026	60.2%	13,823	13,823	100.0%
	대구	84	5,656	3,803	67.2%	10,014	9,989	99.8%
	광주	75	3,334	2,501	75.0%	4,786	4,781	99.9%
	대전	76	3,312	2,451	74.0%	5,333	5,322	99.8%
	울산	42	2,068	1,708	82.6%	3,612	3,603	99.8%
	소계	687	52,364	36,095	68.9%	95,650	95,457	99.8%
시도별총계	962	31,837	27,591	86.7%	69,011	68,921	99.9%	
전국총계	1,649	84,201	63,686	75.6%	164,661	164,378	99.8%	

자료(출처): 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

[그림 2-1] 7대 주요도시 택시 면허 등록률 현황



자료(출처): 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>), 연구진 재가공.

3) 차종별 현황

(1) 일반택시 현황

- 일반택시의 차종별 등록대수는 중형택시가 62,390대(97.97%)로 등록대수의 대부분을 차지하며, 이는 7대 주요도시 및 시도별 통계에서도 동일한 양상을 보이고 있음
 - 서울시를 제외한 7대 주요도시의 일반택시 유형은 모두 중형임
 - 서울시의 경우, 중형택시가 13,991대(91.61%)로 대부분을 차지하고 있으며, 고급택시 361대(2.36%), 승합택시 920대(6.02%)가 등록된 것으로 나타남
 - 인천시는 일반택시 4,334대 모두가 중형 택시로 등록됨

[표 2-4] 일반택시 차종별 등록현황(2023년 4월 말 기준)

(단위: 대, %)

지역	일반택시 등록현황						
	소형	중형	고급	대형	승합	소계	
7 대 주 요 도 시	인천	-	4,334 (100%)	-	-	-	4,334 (100%)
	서울	-	13,991 (91.61%)	361 (2.36%)	-	920 (6.02%)	15,272 (100%)
	부산	-	6,026 (100%)	-	-	-	6,026 (100%)
	대구	-	3,803 (100%)	-	-	-	3,803 (100%)
	광주	-	2,501 (100%)	-	-	-	2,501 (100%)
	대전	-	2,451 (100%)	-	-	-	2,451 (100%)
	울산	-	1,708 (100%)	-	-	-	1,708 (100%)
	소계	-	34,814 (96.45%)	361 (1.00%)	-	920 (2.55%)	36,095 (100%)
시도별	-	27,576 (100%)	1 (0.00%)	14 (0.05%)	-	27,591 (100%)	
전국	-	62,390 (97.97%)	362 (0.57%)	14 (0.02%)	920 (1.44%)	63,686 (100%)	

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

주 : 7대 주요도시의 (%)는 7대 주요도시 총계대비 구성비임

- 인천시 관내 일반택시 업체는 서구와 미추홀구에 밀집해 있으며, 연수구 및 옹진군에는 없는 것으로 나타남
 - 관내 자치구 중 서구소재 업체수가 23개로 가장 많으며, 미추홀구, 남동구 순으로 나타남

[표 2-5] 인천시 관내 일반택시 업체 현황

구분	중구	동구	미추홀구	남동구	부평구	계양구	서구	강화군	비고
업체수	1	2	15	7	4	6	23	2	연수구, 옹진군 없음

자료(출처) : 인천시 택시운수과 내부자료

[표 2-6] 인천시 일반택시 업체 현황(2023년 4월말 기준)

구분	회사명	주소	면허 대수	구분	회사명	주소	면허 대수
1	검단교통(주)	서구 봉수대로 1493	77	31	(자)성진기업	남동구 방축로 498	97
2	경영기업(주)	미추홀구 염창로 124	91	32	송도교통(주)	남동구 청능대로468번길 12	95
3	경인운수(자)	서구 옷우물로 20	125	33	마니협동조합	강화군 강화읍 총렬사로 57,2층	30
4	경진운수(자)	부평구 부평북로 367	79	34	신광기업(자)	서구 가정로78번길 19	128
5	공성교통(주)	서구 중봉대로198번길 34	108	35	신성교통(주)	미추홀구 경원대로 923	79
6	국일운수(자)	미추홀구 석정로351번길 9	85	36	신신운수(자)	남동구 염전로 417	100
7	국제산업(자)	남동구 석정로497번길 83	79	37	신원운수(주)	서구 중봉대로198번길 38	84
8	금산운수(자)	미추홀구 염창로 138	82	38	신진택시(주)	서구 원적로37번길 6	82
9	대덕택시(자)	서구 중봉대로 234	82	39	(주)알씨운수	계양구 아나지로111	65
10	(주)대도기업	서구 원적로17번길 16	90	40	영부교통(자)	계양구 아나지로148번길 7	103
11	대명운수(자)	서구 가정로 119-1	82	41	영진기업(주)	남동구 석정로 534	116
12	대신교통(자)	미추홀구 염창로 16-1	90	42	(자)영창운수	동구 만석로 67	77
13	(유)대일실업	서구 백범로845-1	70	43	영하운수(자)	서구 길주로75번길 3	88
14	대창운수(유)	서구 원적로57번길 24	58	44	(주)우리교통	강화군 강화읍 중앙로 67	50
15	(주)동산운수	부평구 백범로 569	111	45	우신교통(주)	남동구 방축로 500	96
16	동삼택시(자)	미추홀구 봉수대로 22	81	46	우일운수(주)	서구 가정로58번길 25	105
17	동일운수(자)	미추홀구 노적산로 66-42	145	47	유성택시(자)	미추홀구 석정로329번길 22	144
18	동우교통(주)	서구 염곡로272번길 10	84	48	(주)인천교통	미추홀구 미추로 4	130
19	동원택시(주)	계양구 봉오대로 636	71	49	(주)인천택시	미추홀구 인주대로 101	101
20	미래운수(주)	남동구 석정로 540-12	100	50	재인기업(주)	서구 가정로 119	84
21	백제상운(주)	서구 백범로604번길 11	94	51	제원기업(유)	미추홀구 석정로301번길 43	100
22	보성운수(자)	미추홀구 염전로 393	79	52	제이비택시(주)	동구 여촌로 22	108
23	부광교통(자)	서구 칠천왕로7번길 13	84	53	스마트택시(주)	계양구 새浦路1번길 8	78
24	(유)삼삼운수	계양구 아나지로 510	74	54	(주)충인	미추홀구 석정로 351	70
25	삼우운수(자)	서구 옷우물로 20	65	55	태양상운수(주)	부평구 부평북로 179	86
26	삼정기업(자)	미추홀구 인주대로 88	72	56	풍진기업(주)	서구 중봉대로198번길 30	85
27	서경운수(주)	서구 봉수대로277번길 12	90	57	한미교통(주)	서구 석남로 24	71
28	서원기업(자)	중구 서해대로 303	100	58	한성운수(주)	미추홀구 주안로 166	155
29	선경기업(자)	부평구 부평북로 46	88	59	한일운수(주)	계양구 계산로 134	78
30	성산운수(주)	서구 방축로 333	94	60	화신교통(자)	서구 건지로95번길 29	70

자료(출처) : 인천시 택시운수과 내부자료

(2) 개인택시 현황

- 개인택시의 차종별 등록대수는 중형택시가 160,103대(97.40%)로 등록대수의 대부분을 차지하며, 이는 7대 주요도시 및 시도별 통계에서도 유사한 양상을 보이고 있음
 - 7대 주요도시에서 개인택시는 모범택시, 고급택시, 승합택시가 1% 미만으로 운영되고 있으며, 서울시의 경우, 모범 개인택시가 788대(1.61%) 대형 개인택시가 2,190대(4.47%)를 차지하고 있음
 - 대전시와 울산시의 경우 개인택시가 대부분 중형택시이며, 승합 개인택시의 경우 각각 1대(0.02%), 3대(0.08%)가 등록됨
 - 일반택시 및 개인택시 모두 소형차량의 등록대수는 없는 것으로 나타남
 - 인천시는 총 8,946대의 개인택시 중 중형택시가 8,789대(98.25%) 등록되어 있으며, 이외 모범택시 31대(0.35%), 고급택시 38대(0.42%), 대형택시 64대(0.72%), 승합택시 24대(0.27%)가 등록되어 있음

[표 2-7] 개인택시 차종별 등록현황(2023년 4월 말 기준)

(단위: 대, %)

지역	개인택시 등록현황						
	중형	모범	고급	대형	승합	소계	
7 대 주 요 도 시	인천	8,789 (98.25%)	31 (0.35%)	38 (0.42%)	64 (0.72%)	24 (0.27%)	8,946 (100%)
	서울	45,651 (93.18%)	788 (1.61%)	163 (0.33%)	2,190 (4.47%)	201 (0.41%)	48,993 (100%)
	부산	13,735 (99.36%)	45 (0.33%)	29 (0.21%)	8 (0.06%)	6 (0.04%)	13,823 (100%)
	대구	9,946 (99.57%)	27 (0.27%)	-	1 (0.01%)	15 (0.15%)	9,989 (100%)
	광주	4,771 (99.80%)	4 (0.08%)	3 (0.06%)	1 (0.02%)	2 (0.04%)	4,781 (100%)
	대전	5,321 (99.98%)	-	-	-	1 (0.02%)	5,322 (100%)
	울산	3,600 (99.92%)	-	-	-	3 (0.08%)	3,603 (100%)
	소계	91,813 (96.18%)	895 (0.94%)	233 (0.24%)	2,264 (2.37%)	252 (0.26%)	95,457 (100%)
시도별	68,290 (99.08%)	234 (0.34%)	154 (0.22%)	223 (0.32%)	20 (0.03%)	68,921 (100%)	
전국	160,103 (97.40%)	1,129 (0.69%)	387 (0.24%)	2,487 (1.51%)	272 (0.17%)	164,378 (100%)	

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

주 : 7대 주요도시의 (%)는 7대 주요도시 총계대비 구성비임

4) 보유대수 규모별 현황

- 보유대수 규모별 업체 수 현황을 살펴보면, 7대 주요도시에서는 50대~100대 이하의 택시를 보유한 업체수가 397개로 전체의 57.79%로 나타났으며, 301대 이상 보유한 대규모 업체는 부산시에만 있는 것으로 나타남
 - 시도별 총계에서는 30대이하의 택시를 보유한 업체수가 27.93%로 가장 많은 비중을 차지하고, 다음으로는 '30~50대이하', '10대이하' 순으로 나타남
 - 전국 총계에서는 50대~100대 이하의 택시를 보유한 업체수가 35.27%로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 인천시는 50~100대 이하의 택시를 보유한 업체수가 총 60개 업체 중 46개 업체로 76.67%를 차지하고 있으며, '100~200대 이하'의 규모 업체는 20%, '30~50대 이하'와 '30대 이하'의 규모 업체는 각 1개씩 있는 것으로 나타남

[표 2-8] 보유대수 규모별 현황(2023년 4월 말 기준)

(단위: 개소, %)

지역	10대 이하	30대 이하	50대 이하	100대 이하	200대 이하	300대 이하	301대 이상	계
7 대 주 요 도 시	인천	-	1 (1.67%)	1 (1.67%)	46 (76.67%)	12 (20%)	-	60 (100%)
	서울	-	-	2 (0.79%)	212 (83.46%)	38 (14.96%)	2 (0.79%)	254 (100%)
	부산	-	-	6 (6.25%)	51 (53.13%)	34 (35.42%)	3 (3.13%)	96 (100%)
	대구	-	2 (2.38%)	26 (30.95%)	49 (58.33%)	5 (5.95%)	2 (2.38%)	84 (100%)
	광주	-	5 (6.67%)	57 (76%)	12 (16%)	1 (1.33%)	-	75 (100%)
	대전	-	6 (7.89%)	56 (73.68%)	14 (18.43%)	-	-	76 (100%)
	울산	-	-	28 (66.67%)	13 (30.95%)	1 (2.38%)	-	42 (100%)
	소계	-	14 (2.04%)	176 (25.62%)	397 (57.79%)	91 (13.25%)	7 (1.02%)	2 (0.29%)
시도별	225 (23.36%)	269 (27.93%)	260 (27%)	185 (19.21%)	22 (2.28%)	2 (0.21%)	-	963 (100%)
전국총계	225 (13.64%)	283 (17.15%)	436 (26.42%)	582 (35.27%)	113 (6.85%)	9 (0.55%)	2 (0.12%)	1,650 (100%)

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

주 : 7대 주요도시의 (%)는 7대 주요도시 총계대비 구성비임

5) 종사원 규모별 현황

- 택시업체 종사원 규모는 차량 보유대수 규모와 유사한 형태를 보이는데, 7대 주요도시에서는 50~100명 미만의 종사원 업체수가 282개로 전체의 41.05%로 나타남
 - 시도별 총계에서는 20명 미만의 업체수가 392개로 전체의 40.71% 가장 많은 비중을 차지하였으며, 20~50명 미만의 종사원을 보유한 업체수도 379개로 39.36%를 차지함
 - 전국 총계에서는 20~50명 미만의 업체수가 647개소로 가장 많은 비중을 차지함
- 인천시의 종사원 규모별 업체수는 7대 주요도시와 유사한 형태를 보이나, 20명 미만이 종사하는 2개 업체를 제외한 58개 업체는 모두 50명~200명 미만의 종사원을 고용하고 있는 것으로 나타남

[표 2-9] 종사원 규모별 현황(2023년 4월 말 기준)

(단위: 개소, %)

지역	20명 미만	50명 미만	100명 미만	200명 미만	300명 미만	400명 미만	401명 이상	계
7대 주요 도시	인천	2 (3.33%)	-	30 (50%)	28 (46.67%)	-	-	60 (100%)
	서울	7 (2.76%)	31 (12.2%)	158 (62.2%)	56 (22.05%)	2 (0.79%)	-	254 (100%)
	부산	4 (4.17%)	31 (32.29%)	52 (54.17%)	8 (8.33%)	1 (1.04%)	-	96 (100%)
	대구	12 (14.29%)	49 (58.33%)	20 (23.81%)	2 (2.38%)	1 (1.19%)	-	84 (100%)
	광주	2 (2.67%)	64 (85.33%)	9 (12%)	-	-	-	75 (100%)
	대전	9 (11.84%)	60 (78.95%)	7 (9.21%)	-	-	-	76 (100%)
	울산	3 (7.14%)	33 (78.57%)	6 (14.29%)	-	-	-	42 (100%)
	소계	39 (5.68%)	268 (39.01%)	282 (41.05%)	94 (13.68%)	4 (0.58%)	-	687 (100%)
시도별	392 (40.71%)	379 (39.36%)	170 (17.65%)	22 (2.28%)	-	-	-	963 (100%)
전국	431 (26.12%)	647 (39.21%)	452 (27.39%)	116 (7.03%)	4 (0.24%)	-	-	1,650 (100%)

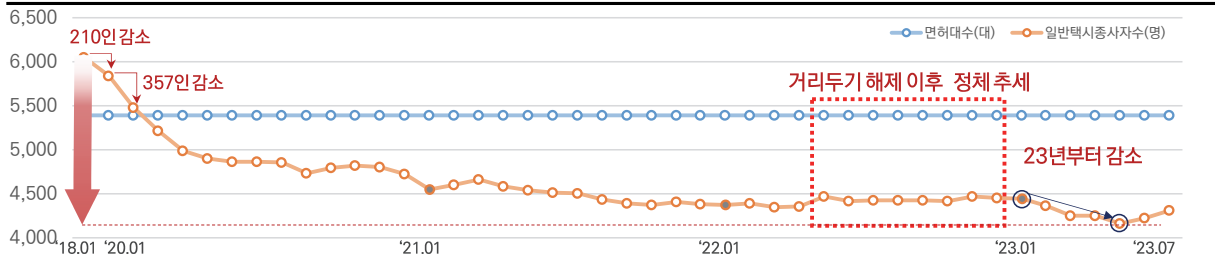
자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

주 : 7대 주요도시의 (%)는 7대 주요도시 총계대비 구성비임

6) 택시 종사자수 현황 추이

- 인천시 택시 운수종사자 수 추이를 살펴보면, 개인택시의 경우, 큰 변화가 없지만, 일반택시의 경우, 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있음
 - 일반택시 종사자 수는 2018년 1월 6,043명에서 2019년 1월 5,833명으로 감소하는 추세를 보이고 있었으나, 코로나19가 팬데믹으로 선언된 2020년 2월 이후 급감한 것으로 나타남
 - 사회적 거리두기(2022년 4월) 이후 소폭 증가하였으나, 코로나 19 이전 수준으로 회복하지는 못하고 정체상태를 보이고 있음

[표 2-10] 인천시 택시 운수종사자 수 추이



2020년	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
일반택시	5,476	5,212	4,983	4,898	4,862	4,858	4,852	4,730	4,793	4,817	4,797	4,725
개인택시	8,979	8,979	8,979	8,979	8,979	8,979	8,979	8,979	8,978	8,977	8,977	8,977
합계	14,455	14,191	13,962	13,877	13,841	13,837	13,831	13,709	13,771	13,794	13,774	13,702
2021년	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
일반택시	4,646	4,598	4,658	4,585	4,540	4,511	4,503	4,431	4,385	4,370	4,408	4,378
개인택시	8,977	8,976	8,976	8,976	8,975	8,974	8,974	8,973	8,973	8,972	8,972	8,972
합계	13,623	13,574	13,634	13,561	13,515	13,485	13,477	13,404	13,358	13,342	13,380	13,350
2022년	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
일반택시	4,371	4,389	4,347	4,360	4,469	4,418	4,422	4,422	4,426	4,419	4,467	4,447
개인택시	8,972	8,971	8,971	8,971	8,971	8,971	8,970	8,970	8,970	8,968	8,968	8,967
합계	13,343	13,360	13,318	13,331	13,440	13,389	13,392	13,392	13,396	13,387	13,435	13,414
2023년	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월			2018년 1월	2019년 1월	
일반택시	4,437	4,358	4,247	4,244	4,162	4,219	4,313			6,043	5,833	
개인택시	8,966	8,966	8,965	8,965	8,964	8,963	8,963					
합계	13,403	13,324	13,212	13,209	13,126	13,182	13,276					

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

2. 주요 교통수단별 수송분담률

- 2019년 기준, 인천시의 주요 교통수단별 1일 수송인구 및 수송분담률을 살펴보면, 승용차의 수송 인원 및 분담률이 가장 높으며, 버스, 지하철, 택시 순으로 나타남
 - 택시의 경우, 다른 교통수단에 비해 수송분담률이 5.1%로 낮게 나타남
- 인천시 택시의 수송인원 및 수송분담률을 살펴보면, 수송인원은 2015년 443,000명, 수송분담률은 2012년 7.4%를 기점으로 점차 감소함
 - 2012년과 비교하면, 2015년까지 수송인구는 증가하였으나, 수송분담률을 감소하였음
 - 이후 수송인구는 424,000~425,000명 수준이며, 수송분담률은 6% 중반을 유지하다가 2019년에는 가장 낮은 5.1%인 것으로 나타남

[표 2-11] 인천시 주요 교통수단별 1일 수송인구 및 수송분담률

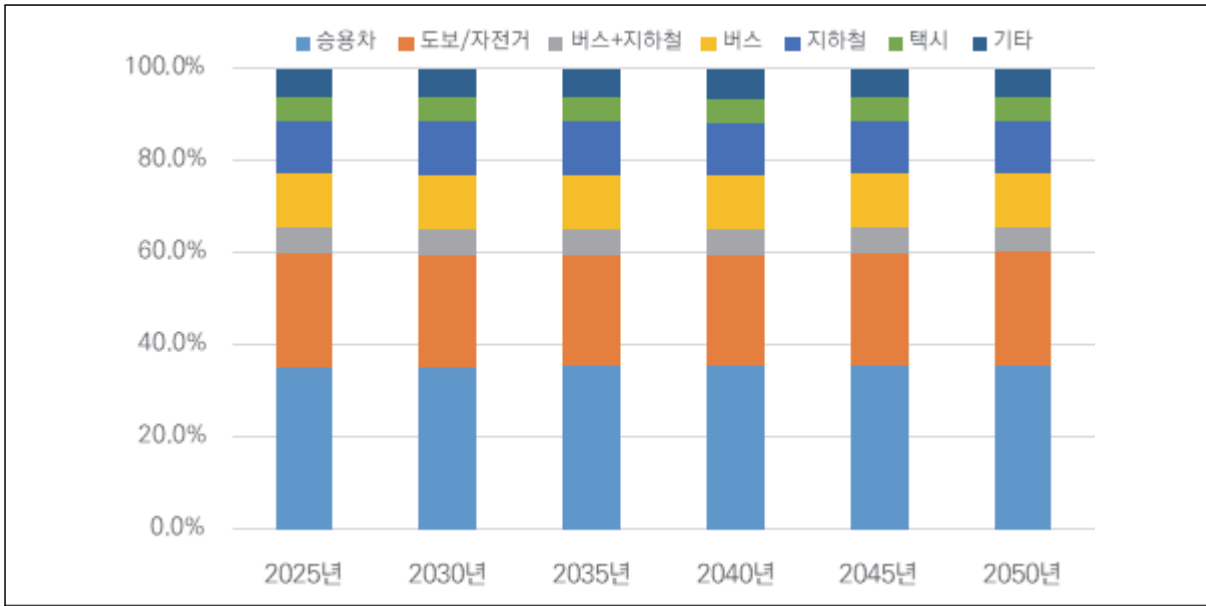
(단위: 천명, %)

구분		합계	버스	택시	지하철	승용차	기타
2012년	수송인구	5,944	1,702	438	722	2,655	427
	수송분담률	100.0	28.6	7.4	12.1	44.7	7.2
2015년	수송인구	6,250	1,687	443	782	2,871	467
	수송분담률	100.0	27.0	7.1	12.5	45.9	7.5
2016년	수송인구	6,506	1,556	424	880	3,052	594
	수송분담률	100.0	23.9	6.5	13.6	46.9	9.1
2017년	수송인구	6,544	1,518	424	897	3,099	606
	수송분담률	100.0	23.2	6.5	13.7	47.4	9.2
2018년	수송인구	6,593	1,504	425	926	3,122	616
	수송분담률	100.0	22.8	6.4	14.1	47.4	9.3
2019년	수송인구	6,647	1,473	424	928	3,187	635
	수송분담률	100.0	22.2	5.1	14.0	48.0	9.4

자료(출처) : KOSIS 국가통계포털_1일 시민교통량 수송분담률(<https://kosis.kr/index/index.do>)

- 국가교통DB에 의한 장래 교통 수송수단 분담률을 살펴보면, 2025년 택시 통행량은 44만 통행/일로 수단분담률 5.7%, 2050년에는 37만 통행으로 수단분담률 5.5%를 차지할 것으로 예측됨
- 2025년에서 2050년까지 통행량은 44만에서 37만으로 줄어드나, 수단분담률은 5% 중반을 지속적으로 유지할 것으로 예측되어 정체 및 감소가 예상됨

[그림 2-2] 장래 교통 수송수단 분담률 변화 예측



(단위 : 만 통행/일, %)

구분	승용차	택시	버스	지하철	버스/지하철	기타 수단	도보/자전거	합계	
2025	통행량	344	44	75	71	38	55	148	775
	분담률	44.4	5.7	9.7	9.2	4.8	7.0	19.1	100.0
2030	통행량	338	43	74	79	41	54	142	772
	분담률	43.8	5.6	9.6	10.2	5.3	7.0	18.4	100.0
2035	통행량	333	42	72	79	40	53	136	755
	분담률	44.1	5.6	9.5	10.4	5.3	7.0	18.0	100.0
2040	통행량	324	41	70	77	39	51	133	736
	분담률	44.1	5.6	9.5	10.4	5.4	6.9	18.1	100.0
2045	통행량	312	40	68	74	38	49	131	712
	분담률	43.8	5.6	9.5	10.4	5.4	6.9	18.4	100.0
2050	통행량	297	37	65	70	37	47	125	677
	분담률	43.8	5.5	9.5	10.3	5.4	6.9	18.5	100.0

자료(출처) : 국가교통DB, 2021년 수도권 여객 기·종점통행량(O/D) 조사 및 현행화 공동사업

주 : 기타 수단 (수단선택 비대상수단 : 화물/기타, 기타버스, 철도)

3. 택시산업 여건 변화 및 전망

1) 인구구조의 변화

- 출산율 저조로 인해 인구가 감소되고 있으며, 이로 인해 인구구조의 변화가 가속화 될 것으로 전망됨
 - 수도권외의 경우, 2030년 이후, 인천의 경우, 2035년 이후 감소하는 것으로 예측됨

[표 2-12] 인천시 주요 교통수단별 1일 수송인구 및 수송분담률

(단위 : 천명, %)

구분	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	2050년	증가율(%)
총계	25,945,033	26,124,324	26,090,639	25,793,821	25,213,065	24,167,337	-0.28%
서울시	9,248,418	9,051,693	8,849,929	8,627,587	8,347,336	8,004,699	-0.58%
경기도	13,743,865	14,079,031	14,230,341	14,173,006	13,925,108	13,336,625	-0.12%
인천시	2,952,750	2,993,600	3,010,369	2,993,228	2,940,621	2,826,013	-0.18%
강화군	53,584	49,656	46,386	42,948	39,365	34,888	-1.70%
옹진군	14,127	12,974	11,980	11,000	9,908	8,664	-1.94%
중구	205,114	206,007	207,344	208,160	207,373	203,388	-0.03%
동구	64,895	62,559	61,285	59,646	57,490	54,306	-0.71%
미추홀구	372,044	381,067	378,164	371,527	359,968	342,136	-0.33%
연수구	371,931	397,873	415,767	419,985	419,086	408,731	0.38%
남동구	504,308	498,596	498,010	494,246	484,647	464,185	-0.33%
부평구	461,229	457,433	456,030	449,119	436,025	412,817	-0.44%
계양구	273,353	272,332	273,380	270,663	263,623	249,419	-0.37%
서구	632,165	655,103	662,023	665,934	663,136	647,479	0.10%

자료(출처) : KOSIS 국가통계포털

- 인구구조의 변화로 인한 고령인구 급증으로 고령 운전자 증가 및 택시 이용수요 및 패턴(통행 목적, 수단 등)에 영향이 있을 수 있음

2) 다양한 교통서비스 출현

- ICT(Information & Communication Technology) 기술을 활용한 다양한 교통 수단을 활용하는 서비스가 출현하고 있음
 - 렌터카, 대리운전, 카셰어링 등 IT 신기술을 활용하여 기존의 버스, 지하철, 택시로 대변되는 교통 서비스 영역이 다양한 형태로 확장
- 이러한 다양한 교통서비스 출현으로 인해 택시 이용 수요 감소에 영향을 미칠 수 있음

3) 친환경 차량의 개발 및 보급

- 정부는 온실가스 감축을 위한 전세계적 합의에 동참하고, 2050년 탄소중립을 선언하며 '2050 탄소중립 시나리오'와 '2030년 NDC(국가 온실가스 감축목표) 상향안'을 발표함
 - 수송부문에서는 2030년까지 온실가스 배출량을 2018년 대비 37백만톤(37.8%) 감축하는 것을 목표로 설정함
 - 친환경차 보급 정책은 2030년까지 450만대(전기차 420만대, 수소차 30만대)를 보급하고, 내연기관차의 총 주행거리를 2018년 대비 약 4.5% 감소하는 것을 목표로 함
- 이에 대기오염을 저감할 수 있는 친환경 택시로의 전환시기가 일찍 도래할 수 있음

4) 승용차 증가 및 대중교통 수단 확대

- '2022 인천의 사회지표'에 의하면 2017년부터 2021년까지 인천시의 1인당, 그리고 1가구당 자동차 등록대수는 전국 평균을 상회하고 있음
 - 2021년 자동차 등록대수는 167만여 대로 전년대비 감소함
 - 등록된 자동차 유형 중 승용차가 142만여 대로 가장 많고, 승용차 중 자가용이 115만여 대로 80.8%를 차지함
 - 1인당 자가용 보유대수는 0.39대로 전국(0.37대)보다 많고, 1가구당 자가용 보유대수는 0.97대로 전국(0.89대)보다 많음

[표 2-13] 자동차 등록현황

구분	자동차 등록대수	1대당 도로연장 (m)					화물차	승합차	특수차	
			승용차	자가용	1인당 (대)	1가구당 (대)				
전국	2017	22,528,295	4.89	18,034,540	17,121,786	0.41	1.07	3,540,323	867,522	85,910
	2018	23,202,555	4.77	18,676,924	17,663,188	0.42	1.08	3,590,939	843,794	90,898
	2019	23,677,366	4.70	19,177,517	18,071,723	0.42	1.08	3,592,856	811,799	95,464
	2020	24,365,979	4.64	19,860,955	18,686,570	0.36	0.89	3,615,245	783,842	105,937
	2021	24,911,101	4.55	20,410,648	19,168,262	0.37	0.89	3,631,975	749,968	118,510
인천	2017	1,510,319	2.64	1,260,876	1,011,455	0.41	1.12	187,537	55,526	6,380
	2018	1,577,607	2.06	1,324,817	1,056,745	0.43	1.15	191,826	54,173	6,791
	2019	1,635,323	2.14	1,383,849	1,084,566	0.43	1.15	192,622	51,756	7,096
	2020	1,676,442	2.10	1,426,203	1,115,094	0.38	0.97	193,261	49,339	7,639
	2021	1,675,405	1.98	1,427,281	1,153,744	0.39	0.97	194,526	45,292	8,306

자료(출처) : 국토교통통계연보, 국토교통부

○ 또한, 향후 대규모 수송이 가능한 철도 수단의 건설이 계획되어 있어 택시 수요 감소가 심화 될 수도 있음

- 광역철도 : GTX-B, 제2경인선, 인천발 KTX 등
- 도시철도 : 인천도시철도 1,2호선 연장, 서울 2, 7호선 연장 등

4. 택시 이용실태 분석 결과

1) 개요

- 인천시에서 운행중인 택시 유형별로 주요 항목에 대한 운행실태 분석을 실시함
 - 택시유형 : 일반택시, 개인택시
 - 분석내용 : 영업횟수, 운송수입금, 주행거리, 영업거리 등
- 일반택시의 경우, 택시운행정보관리시스템(TIMs : Taxi operation Information Management System)¹⁾에 수집된 자료를 추출하였으며, 개인택시의 경우, 2022년 7월~12월까지는 운행기록지자료, 2023년 1월부터는 TIMs에 수집된 자료를 바탕으로 분석을 실시함²⁾
 - 일반택시 : 총 등록대수인 5,385대 전수조사
 - 개인택시 : 총 등록대수인 8,963대 중 TIMs에 등록된 8,757대
 - 분석기간의 경우, 일반적으로 이루어지는 년단위의 분석은 일반택시는 모든 택시가 TIMs에 가입이 되어 분석이 가능하지만, 개인택시의 경우, 2023년 이전에는 TIMs 가입 대수가 12대에 불과하여 자료분석에 한계가 있어 부득이하게, 운행기록지 자료 + TIMs 자료를 이용하여 분석함
 - 일반택시 : 2019년 1월~2023년 07월
 - 개인택시 : 2022년 07월 ~ 12월(운행기록지), 2023년 01월 ~ 07월(TIMs)
2022년 12월 12대 → 2023년 1월 276대 → 2023년 2월 4,558대

[표 2-14] 택시 유형별 조사대상 개요(2023년 7월 기준)

구분	일반택시	개인택시
총 택시 등록대수	5,385대	8,963대
조사(분석)대상	4,913대	8,757대
비율(%)	91.2%	97.7%

주 : 수집된 택시 자료의 오류등으로 인해 조사(분석)대상 택시대수는 수집 택시대수와 차이가 남

- 택시 운행실태 분석을 위해 수집된 자료의 논리적 오류 및 이상치를 제거하여 분석결과에 타당성 확보 후 분석을 실시함

1) 효율적인 택시정책 수립과 택시산업발전을 위해 운행기록장치와 택시요금미터에 기록된 정보를 수집, 분석 및 제공하는 시스템으로 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제13조(택시운행정보의 관리)에 의거하여 운영중임.
2) 개인택시 운행기록지 자료는 「2022년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역」에서 수집된 자료를 이용함.
또한, 일반택시 이용실태 항목의 경우, 「2022년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역」에서 제시하는 값과 다를 수 있는데, 이는 「2022년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역」에서는 재무재표를 제출한 업체가 보유하고 있는 일반택시를 대상으로 이용실태 항목을 분석하였으며, 본 계획에서는 인천시 관내 모든 업체가 보유한 일반택시를 대상으로 분석을 실시하였기 때문임.

[표 2-15] 수집 자료의 항목별 정의

항목	정의	항목	정의
일자	운행기록이 생성된 일자(년/월/일)	수입금	하루동안 벌어들인 총 수입금(현금, 카드)
주행거리	1일 총 주행거리(영업거리+공차거리)	영업거리	1일 총 승객을 태우고 이동한 거리(m)
공차거리	1일 총 승객을 태우지 않고 이동한 거리(m)	주행시간	1일 총 주행시간(영업시간+공차시간)
실차시간	승객을 태우고 이동한 시간(h)	공차시간	승객 없이 빈차상태로 이동한 시간(h)
거리실차율	영업거리÷주행거리 비율(%)	시간실차율	영업시간÷주행시간 비율(%)
거리공차율	공차거리÷주행거리 비율(%)	시간공차율	공차시간÷주행시간 비율(%)
영업횟수	하루동안 영업을 한 횟수(현금, 카드)	영업평균속도	영업 중 평균 속도(영업거리÷영업시간)

[표 2-16] 수집 자료 오류 기준

구분	오류 기준	비고
주행시간	<ul style="list-style-type: none"> • 운행기록이 자료분석기간 이전으로 표시된 자료 • 하차시간이 승차시간보다 이전인 경우 • 주행시간이 비상식적인 경우(1시간 미만 포함) 	일자별 자료 분석을 통해 확인 가능한 오류의 경우 수정 이상 수치 및 중복데이터 제거
주행거리	<ul style="list-style-type: none"> • 거리의 값이 비상식적인 경우(마이너스 값 등) • 영업횟수/수입금이 존재하나, 거리값이 0인 경우 • 공차거리에 비해 영업거리가 터무니 없이 적은 경우 	
금액오류	<ul style="list-style-type: none"> • 기본요금(3,800원) 미만의 경우 • 운행거리(시간)대비 요금이 비상식적인 경우 • 카드 취소로 인한 - 값의 경우 	
기타오류	<ul style="list-style-type: none"> • 주행거리가 없는데 영업횟수가 존재하는 경우 • 수입금 및 영업거리 대비 영업횟수가 비상식적인 경우 • 차량운행 내역이 중복된 경우 • 수입금이 없으나 주행거리가 존재하는 경우와 반대인 경우 • 앞뒤 운행데이터와 연결되는 경우 • 데이터 자체의 오류가 많아 해당차량 데이터의 신빙성이 낮은 경우 	

○ 오류 기준을 통해 전체 수집 데이터 7,638,793건 중 823,081건(약 10.8%) 제거 후, 택시 운행실태 분석을 실시함

[표 2-17] 택시 유형별 분석 데이터 건수

(단위: 건, %)

구분	일반택시					개인택시
	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2022년07월~2023년7월
전체 데이터 건수	1,685,706	1,446,970	1,329,147	1,204,803	1,921,145	51,022
오류 데이터 건수	135,568	127,458	133,442	51,510	372,727	2,376
제거 비율	8.0%	8.8%	10.0%	4.3%	19.4%	4.7%
분석 데이터 건수	1,550,138	1,319,512	1,195,705	1,153,293	1,548,418	48,646

2) 영업횟수

(1) 일반택시

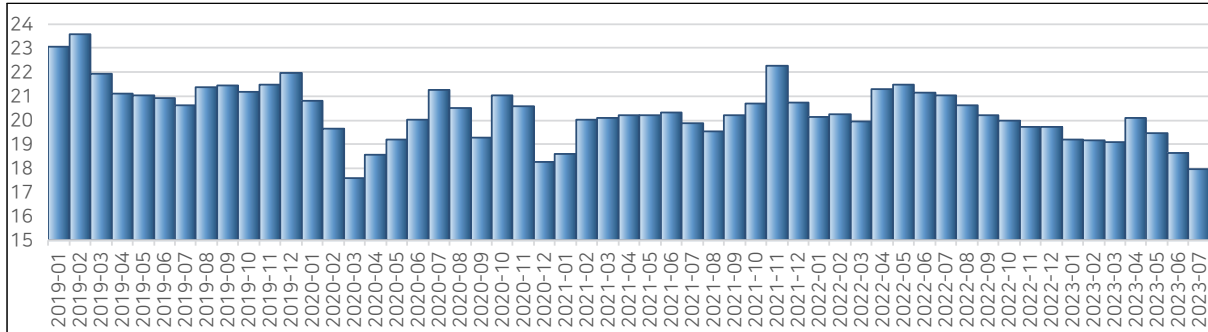
- 일반택시의 대당 평균 영업횟수는 2019년을 기점으로 점차 감소하는 추세를 보이는 것으로 나타남
 - 코로나19가 본격화되기 시작한 2020년 초부터 2019년에 비해 영업횟수가 감소하였으며, 사회적 거리두기가 해제된 2022년 4월부터 다시 증가하는 현상이 나타남
 - 하지만, 2023년 6월 이후, 영업횟수가 다시 감소하는 것으로 나타났는데, 이는 7월 1일부터 시행된 택시요금 인상으로 인해 일대당 평균 영업횟수가 다시 감소한 것으로 판단됨

[표 2-18] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 현황

(단위 : 회/일대)

년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	평균
2019	23.04	23.59	21.91	21.11	21.01	20.90	20.63	21.36	21.43	21.18	21.47	21.96	21.62
2020	20.82	19.65	17.58	18.55	19.19	20.00	21.26	20.52	19.27	21.04	20.58	18.27	19.75
2021	18.59	20.01	20.09	20.22	20.21	20.32	19.88	19.55	20.22	20.70	22.26	20.74	20.23
2022	20.15	20.25	19.93	21.28	21.47	21.14	21.04	20.61	20.19	19.99	19.73	19.74	20.46
2023	19.20	19.17	19.08	20.11	19.44	18.65	17.96	-	-	-	-	-	19.17

[그림 2-3] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 추이



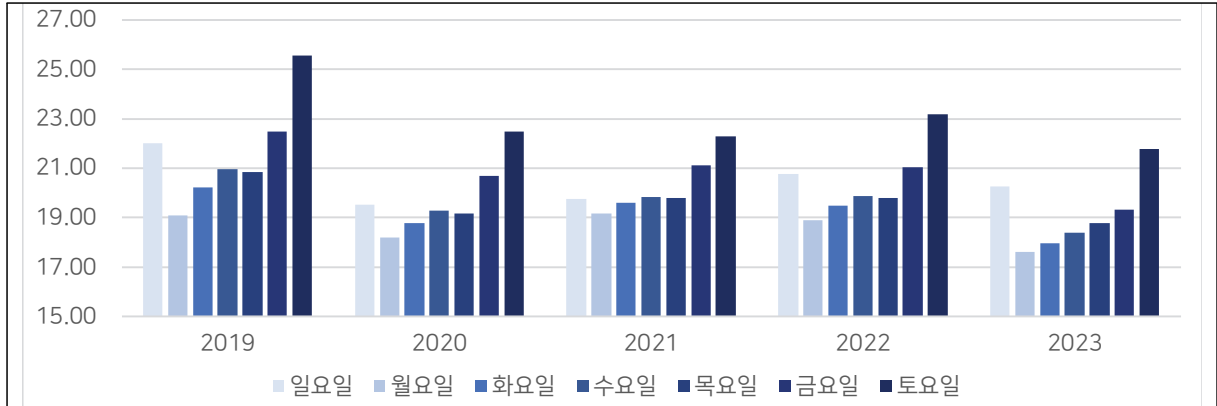
- 요일별로 살펴보면, 2019~2022년에는 월요일의 영업횟수가 가장 적고 화·수·목요일은 비슷하다가 금·토요일에 높아지는 특징을 보였지만, 2023년의 경우, 월요일부터 금요일까지 점점 증가하는 추세임

[표 2-19] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 현황

(단위 : 회/일대)

연도	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2019	22.01	19.10	20.22	20.95	20.83	22.48	25.55
2020	19.51	18.19	18.78	19.29	19.15	20.70	22.48
2021	19.74	19.16	19.60	19.81	19.79	21.12	22.26
2022	20.76	18.88	19.46	19.88	19.81	21.06	23.16
2023	20.25	17.61	17.95	18.38	18.79	19.32	21.77

[그림 2-4] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 추이



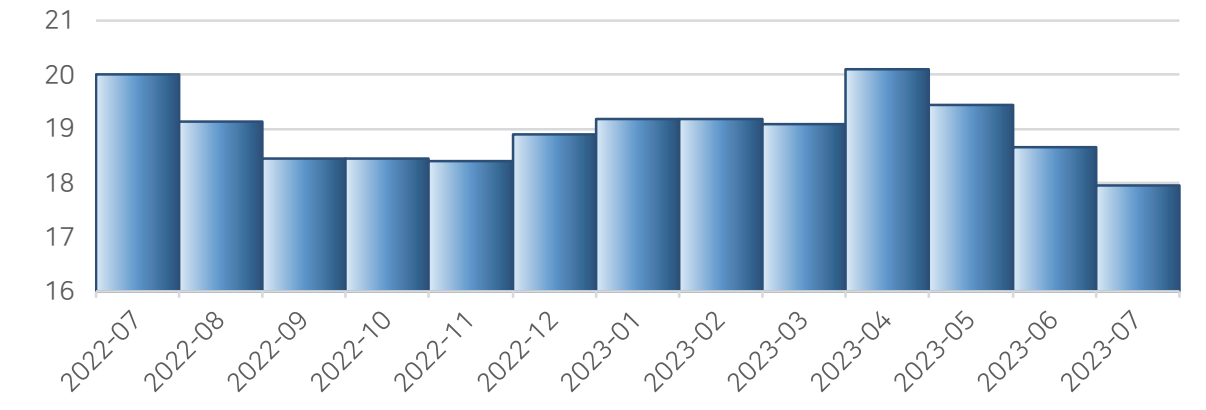
(2) 개인택시

- 개인택시 운행기록지 및 TMS 자료를 바탕으로 분석한 결과, 2022년 일대당 평균 영업횟수는 18.89회였으며, 2023년에 15.72회로 크게 감소함
- 일반택시와 마찬가지로 요금인상 전인 6월 15.35회에서 요금인상 후인 7월 14.34회로 감소하였으며, 2022년 7월과 2023년 7월을 비교해보면 20.02회에서 14.34회로 5.68회 감소한 것으로 나타남

[표 2-20] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 영업횟수 현황

(단위 : 회/일대)

년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2022	-	-	-	-	-	-	20.02	19.13	18.44	18.46	18.41	18.91
2023	17.38	15.88	15.56	15.83	15.70	15.35	14.34	-	-	-	-	-



- 요일별로 살펴보면, 2023년은 2022년에 비해 약 3.02회 감소하였으며, 특히 금요일이 4.22회(20.07->15.85)로 가장 많이 감소함
- 년도별 기준, 평일간의 차이는 뚜렷하게 나타나지 않지만 전반적으로 감소한 것으로 나타났으며, 월/화/수/목요일의 영업횟수가 다른 요일에 비해 저조한 것으로 분석됨

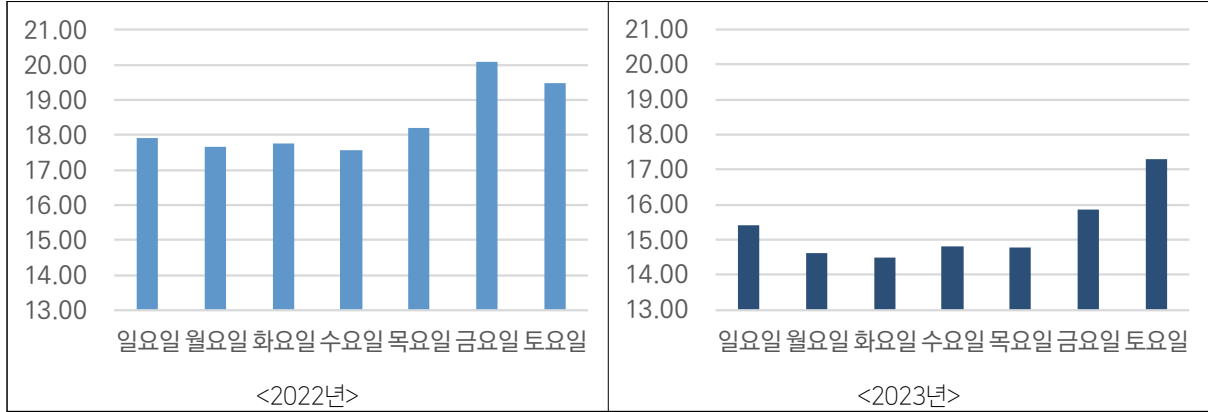
[표 2-21] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 현황

(단위: 회/일대)

연도	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일	평균
2022	17.92	17.67	17.76	17.56	18.21	20.07	19.49	18.38
2023	15.41	14.62	14.50	14.82	14.79	15.85	17.29	15.36

[그림 2-5] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 영업횟수 추이

(단위: 회/일대)



3) 운송수입금

- 운송수입금의 경우, TIMS자료와 카드결제 내역 기준으로 구분지어 살펴보고자 함
 - TIMS 자료의 경우, 현금 결제까지 포함되지만 등록하지 않은 차량의 경우 집계되지 않으며, 분석한 기간에 개인택시의 TIMS 가입 차량 대수가 현저히 적어 카드결제 금액 기준의 추이를 포함하여 비교함

(1) 일반택시(TIMs)

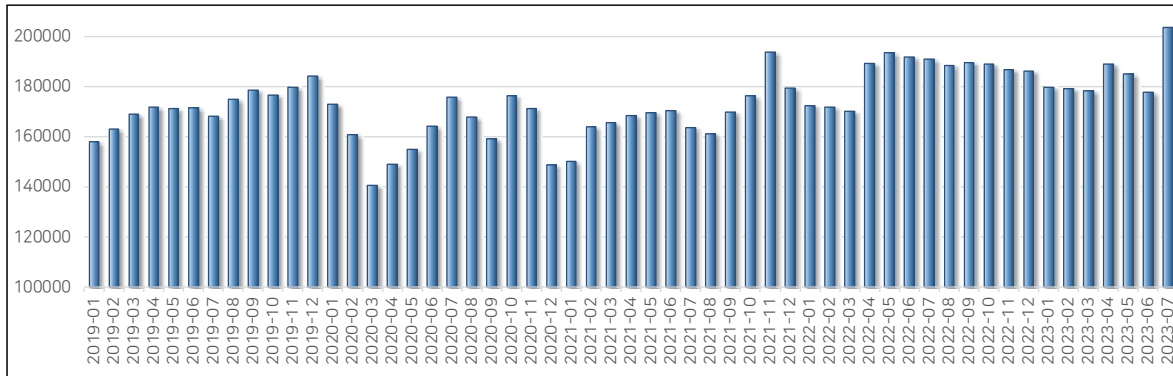
- TIMS 자료를 바탕으로 분석한 2019~2023년 7월까지의 일반택시 일대당 평균 운송수입금은 코로나19가 유행하였던 시기를 제외하면 증가한 것으로 나타남
 - 2019년 평균 운송수입금은 172,287원이었으며, 코로나19가 본격적으로 유행하였던 2020년 초부터 2022년 3월까지의 평균 운송수입금이 감소하였음
 - 사회적 거리두기가 해제된 2022년 4월부터는 평균 운송수입금이 증가하기 시작하였고, 2023년 1~3월에 약간 감소하였으나, 이후 다시 증가함
- 월별 일대당 평균 운송수입금을 살펴보면, 7월이 가장 높았으며, 8월~9월이 가장 낮은 것을 알 수 있음
- 요일별 일대당 평균 운송수입금을 살펴보면, 월요일이 가장 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 추세를 보이고 있음

[표 2-22] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 운송수입금 현황

(단위 : 원/일/대)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	비고
1월	158,051	172,790	150,177	172,241	179,731	166,598
2월	163,111	160,791	164,024	171,696	179,110	167,746
3월	169,109	140,607	165,608	170,030	178,204	164,712
4월	171,820	148,956	168,480	189,352	188,858	173,493
5월	171,379	154,841	169,485	193,389	184,967	174,812
6월	171,619	164,214	170,434	191,778	177,629	175,135
7월	168,048	175,767	163,638	190,945	203,516	180,383
8월	174,968	167,938	161,194	188,492	-	138,518
9월	178,474	159,011	169,954	189,449	-	139,378
10월	176,598	176,267	176,209	189,034	-	143,622
11월	179,637	171,330	193,658	186,582	-	146,241
12월	184,084	148,654	179,315	186,160	-	139,643
평균	172,287	161,934	169,328	185,179	183,789	174,504

[그림 2-6] 일반택시 년도별 월별 일평균 운송수입금 추이

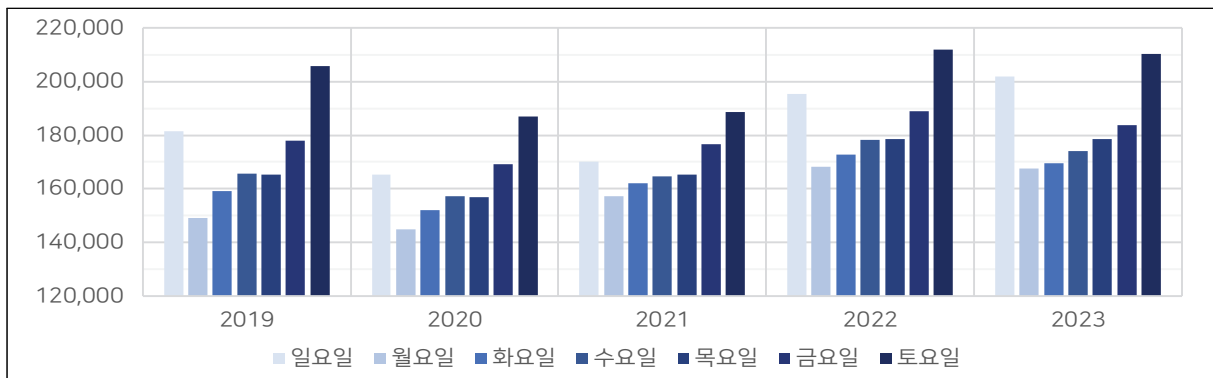


[표 2-23] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 현황

(단위 : 원/일/대)

연도	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2019	181,380	149,052	159,174	165,747	165,211	177,832	205,822
2020	165,118	144,935	152,041	157,112	156,974	169,081	187,109
2021	170,282	157,205	161,939	164,741	165,270	176,485	188,534
2022	195,457	168,196	172,873	178,314	178,703	188,942	211,899
2023	201,777	167,610	169,507	174,152	178,608	183,656	210,269

[그림 2-7] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 추이



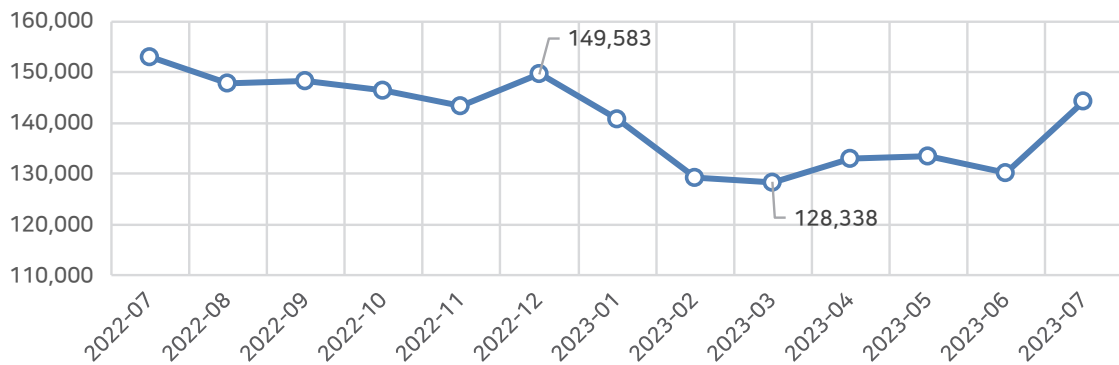
(2) 개인택시(TIMs)

- 개인택시의 월별 평균 수입금 변화 추이를 살펴보면, 2022년 7월 이후 계속 감소하던 수입금은 12월에 약간 증가하였고, 2023년 3월에 가장 낮은 운송수입금을 기록한 이후, 소폭 증가하는 추세임

[표 2-24] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 운송수입금 현황

(단위: 원/일대)

년도	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2022	-	-	-	-	-	-	152,928	147,877	148,271	146,313	143,364	149,583
2023	140,773	129,297	128,338	133,109	133,404	130,138	144,328	-	-	-	-	-



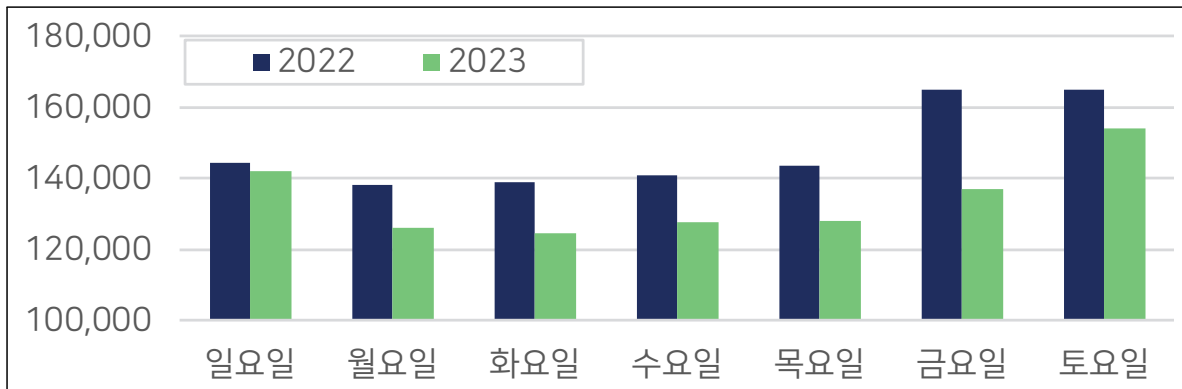
- 요일별 일대당 평균 운송수입금을 살펴보면, 2022년에 비해 2023년은 모든 요일에서 운송수입금이 감소한 것으로 나타남
- 요일별 일대당 평균 운송수입금을 살펴보면, 월요일, 화요일이 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 추세를 보이고 있음

[표 2-25] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 운송수입금 현황

(단위: 원/일대)

연도	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2022	144,483	138,387	139,195	140,761	143,631	165,048	164,871
2023	142,044	126,240	124,547	127,734	128,024	136,991	154,122

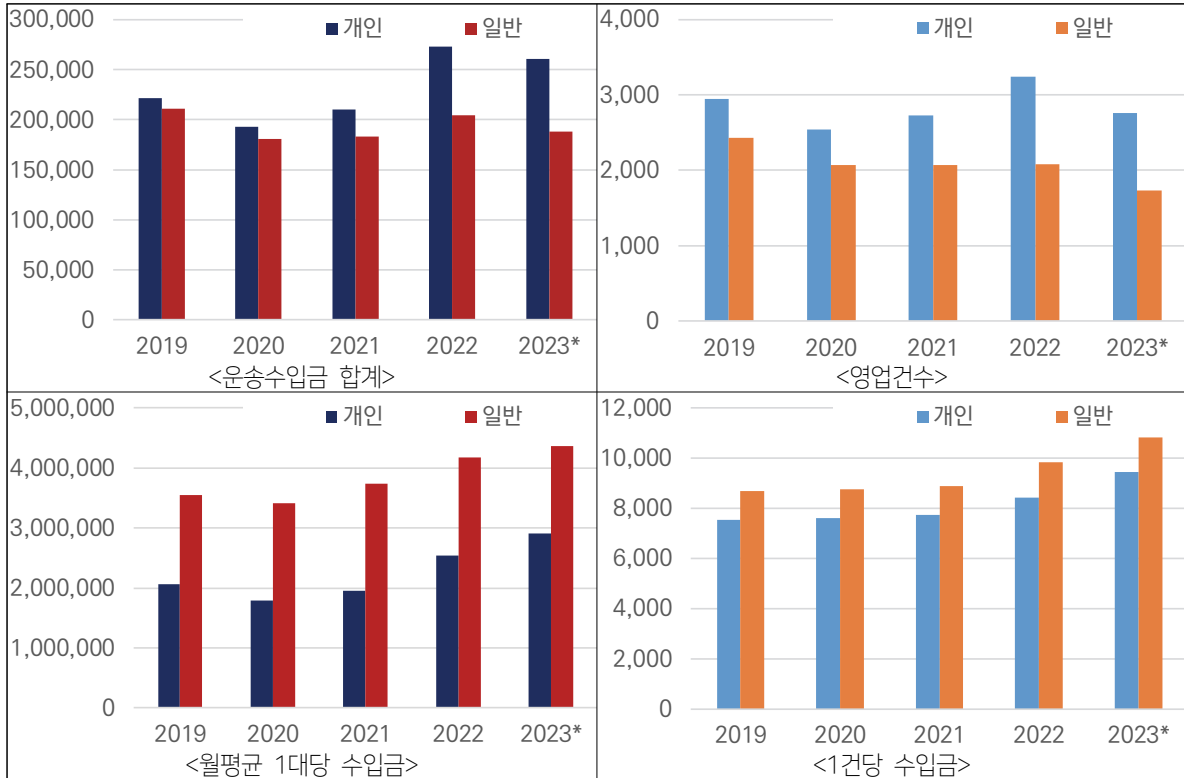
[그림 3-8] 개인택시 요일별 일대당 평균 운송수입금 추이



(3) 카드결제 금액 기준³⁾

- 카드결제 금액 기준의 운송수입금은 2019년 대비 2022년에 증가하였음
- 2023년의 경우, 10월까지 집계자료이므로 평균으로 분석해보면, 개인택시와 일반택시 모두 1대당 수입금과 1건당 수입금 모두 증가하였음

[표 2-26] 개인/일반택시 연도별 운송수입금 합계 현황



구분		2019	2020	2021	2022	2023.01~10.
개인	운행대수(대)	8,976	8,976	8,972	8,970	8,959
	영업건수(만건)	2,945	2,541	2,724	3,245	2,762
	운송수입금(백만원)	221,943	193,190	210,472	273,297	260,938
	건당 수입금(원/건)	7,536	7,603	7,727	8,422	9,447
	월평균 1대당 수입금(원)	2,060,523	1,793,579	1,954,897	2,538,991	2,912,580
일반	운행대수(대)	4,963	4,417	4,090	4,086	4,300
	영업건수(만건)	2,432	2,068	2,069	2,082	1,736
	운송수입금(백만원)	211,103	180,768	183,533	204,743	187,889
	건당 수입금(원/건)	8,680	8,741	8,871	9,834	10,823
	월평균 1대당 수입금(원)	3,544,613	3,410,460	3,739,466	4,175,702	4,369,512

자료(출처) : 인천시 택시운수와 카드수수료 지원금 자료

3) TIMS(운행기록지 포함) 운송수입금과 카드결제 운송수입금이 차이가 발생하는데, 이는 집계기준, 개인택시 운행기록지 추출 택시 수, TIMS 가입률 등의 차이로 인하여 발생한 것임.

[표 2-27] 일반/개인택시 월별 카드결제 금액 추이

단위 : 수입금(백만원), 건수(만건)

구분	카드결제 금액					영업건수					
	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	
일반	1월	15,952	17,700	13,475	15,327	17,391	206	199	157	169	176
	2월	14,187	15,160	13,237	13,462	16,339	186	173	152	149	165
	3월	17,196	12,923	15,374	15,302	17,371	203	151	176	169	176
	4월	17,000	13,440	15,477	17,241	17,742	193	156	176	184	177
	5월	17,578	14,486	15,695	17,949	17,610	199	168	177	190	175
	6월	17,447	15,042	15,529	17,511	17,660	196	172	175	183	176
	7월	18,190	16,761	15,219	18,386	21,414	206	191	173	192	179
	8월	18,326	15,394	14,522	17,740	20,775	208	177	166	183	173
	9월	17,641	13,934	14,711	17,235	20,771	196	159	165	174	170
	10월	18,599	16,604	16,066	18,125	20,816	207	187	178	181	169
	11월	18,747	15,936	17,673	17,894	-	208	180	193	122	-
	12월	20,240	13,388	16,555	18,571	-	224	155	181	186	-
	합계	211,103	180,768	183,533	204,743	187,889	2,432	2,068	2,069	2,082	1,736
개인	1월	16,354	19,338	12,708	24,952	24,255	250	250	170	306	281
	2월	14,671	16,446	14,224	17,090	22,363	223	214	188	215	261
	3월	18,142	14,084	16,667	19,463	25,309	246	190	221	244	292
	4월	17,872	15,447	16,412	22,281	24,906	232	204	215	268	283
	5월	18,656	16,585	17,605	24,335	25,854	241	219	229	289	291
	6월	19,249	15,976	17,681	23,373	25,392	250	211	230	275	287
	7월	19,858	17,950	16,791	24,651	29,231	258	237	222	291	281
	8월	18,690	16,679	16,981	23,585	28,369	239	220	223	277	272
	9월	18,690	14,050	18,392	23,083	27,895	239	185	236	266	262
	10월	19,635	17,318	19,971	23,759	27,364	252	225	254	272	257
	11월	19,305	16,648	21,747	22,293	-	247	218	271	258	-
	12월	20,821	12,669	21,293	24,432	-	268	168	265	284	-
	합계	221,943	193,190	210,472	273,297	260,938	2,945	2,541	2,724	3,245	2,762

4) 주행거리 및 영업거리

(1) 일반택시

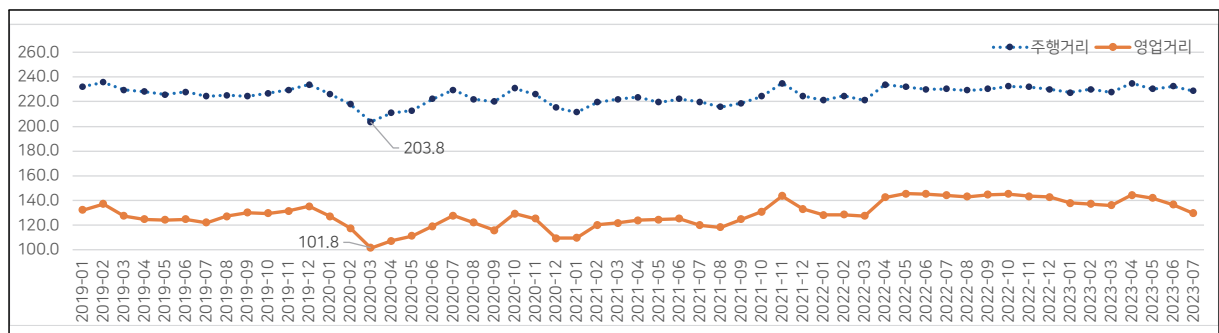
- TIMS 자료를 바탕으로 분석한 2019~2023년 7월까지의 일반택시 일대당 평균 주행 거리 및 영업거리는 코로나19가 유행하였던 시기를 제외하면 증가한 것으로 나타남
 - 주행거리의 경우, 228.6km(2019년) → 219.8km(2020년) → 221.4km(2021년) → 229.0km(2022년) → 230.1km(2023년)으로 나타남
 - 영업거리의 경우, 128.8km(2019년) → 118.0km(2020년) → 124.7km(2021년) → 140.3km(2022년) → 138.1km(2023년)으로 나타남
- 월별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리를 살펴보면, 사회적 거리두기가 해제된 2022년 4월부터는 증가하다가, 영업거리의 경우, 택시 요금이 인상된 2023년 7월부터 소폭 하락한 것으로 나타남
- 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리를 살펴보면, 월요일, 화요일이 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 추세를 보이고 있음

[표 2-28] 일반택시 년도별 월별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황

(단위 : Km/일대)

구분	2019년		2020년		2021년		2022년		2023년	
	주행거리	영업거리	주행거리	영업거리	주행거리	영업거리	주행거리	영업거리	주행거리	영업거리
1월	232.1	132.2	226.2	127.3	211.5	109.8	221.3	128.2	227.4	137.9
2월	235.7	137.1	217.9	117.6	219.7	120.2	224.7	128.5	230.1	137.1
3월	229.5	127.4	203.8	101.8	221.9	121.7	221.1	127.6	227.6	136.2
4월	228.1	124.7	210.9	107.2	223.6	123.9	233.7	142.5	234.7	144.4
5월	225.8	124.4	212.8	111.3	219.6	124.6	231.9	145.5	230.3	142.0
6월	227.8	124.9	222.2	119.3	222.2	125.4	230.1	145.1	232.5	136.5
7월	224.3	122.0	229.5	127.9	219.7	120.0	230.3	144.2	228.7	129.7
8월	225.3	127.1	221.9	122.0	215.8	118.3	229.1	143.2	-	-
9월	224.4	130.2	220.0	116.0	218.8	124.9	230.3	144.7	-	-
10월	226.9	129.5	230.9	129.5	224.5	131.1	232.6	145.3	-	-
11월	229.4	131.6	225.9	125.3	235.0	143.6	231.8	143.4	-	-
12월	233.7	135.4	215.2	109.4	224.8	133.2	230.0	142.9	-	-
평균	228.6	128.8	219.8	118.0	221.4	124.7	229.0	140.3	230.1	138.1

[그림 2-9] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황

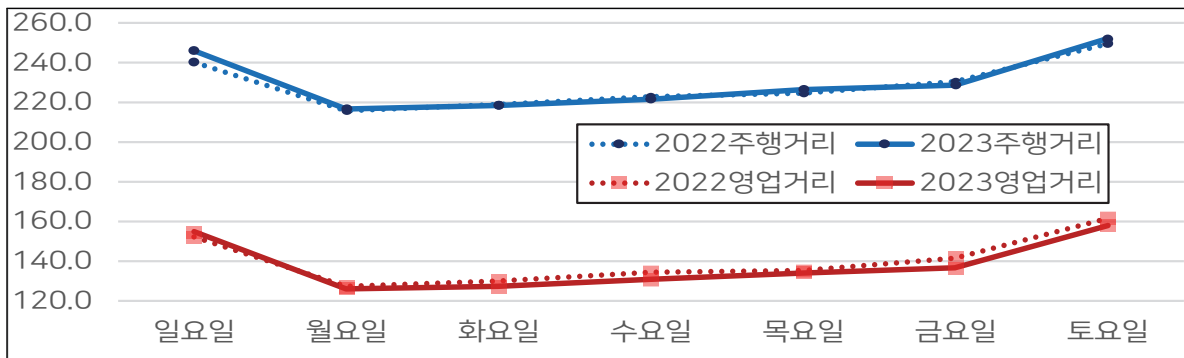


[표 2-29] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황

(단위 : km/일/대)

구분		일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
주행거리	2019	237.0	209.8	218.6	221.9	223.2	231.4	256.6
	2020	223.0	204.9	212.4	215.6	217.0	224.4	240.5
	2021	225.7	211.2	215.3	217.3	218.9	225.1	236.1
	2022	240.1	215.8	218.7	222.6	224.6	230.2	249.7
	2023	246.1	216.6	218.4	221.6	226.4	228.6	252.1
영업거리	2019	137.4	111.1	118.6	123.5	123.6	132.2	153.9
	2020	122.3	104.7	110.2	114.0	114.3	122.6	137.2
	2021	128.9	114.8	118.3	120.6	121.3	128.8	139.9
	2022	151.9	127.0	130.0	134.3	134.9	141.6	161.4
	2023	154.6	125.9	127.1	130.5	133.9	136.3	157.8

[그림 2-10] 일반택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리 현황



(2) 개인택시

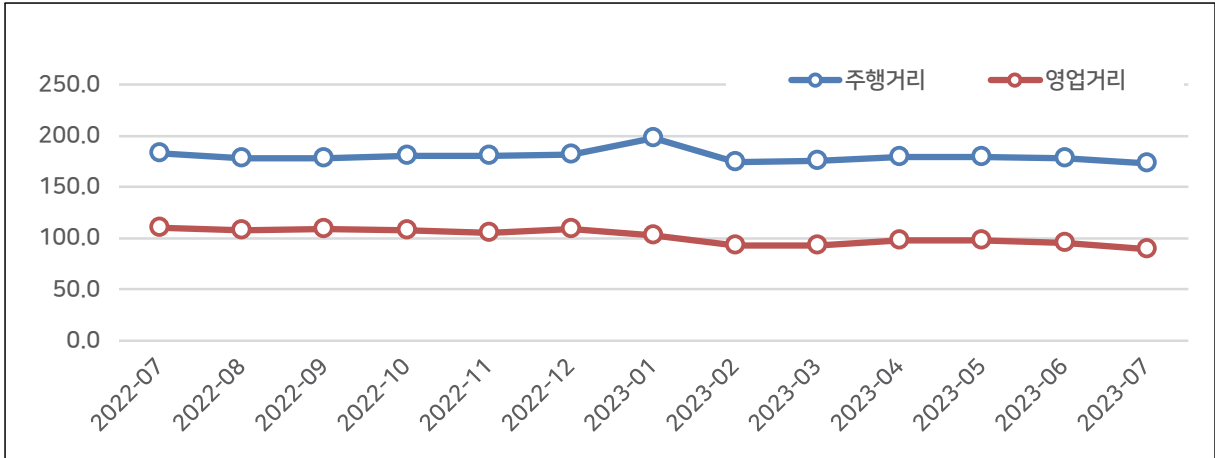
- 개인택시의 평균 주행거리 및 영업거리는 2022년에 비해 감소한 것으로 나타남
 - 주행거리 : 179.9km(2022년) → 176.7km(2023년)
 - 영업거리 : 107.8km(2022년) → 94.5km(2023년)
- 주행거리 및 영업거리는 2023년 1월 이후 감소폭이 큰 것으로 나타남

[표 2-30] 개인택시 년도별 월별 일대당 평균 영업거리 현황

(단위 : Km/일/대)

구분	2019년		2020년	
	주행거리	영업거리	주행거리	영업거리
1월	-	-	197.0	102.3
2월	-	-	174.1	93.4
3월	-	-	175.1	93.0
4월	-	-	179.2	97.2
5월	-	-	178.9	98.1
6월	-	-	177.4	95.6
7월	182.5	109.9	173.5	89.1
8월	177.8	108.1	-	-
9월	178.0	108.4	-	-
10월	180.1	107.0	-	-
11월	180.4	104.7	-	-
12월	181.3	108.7	-	-
평균	179.9	107.8	176.7	94.5

[그림 2-11] 개인택시 월별 일대당 평균 주행거리 추이



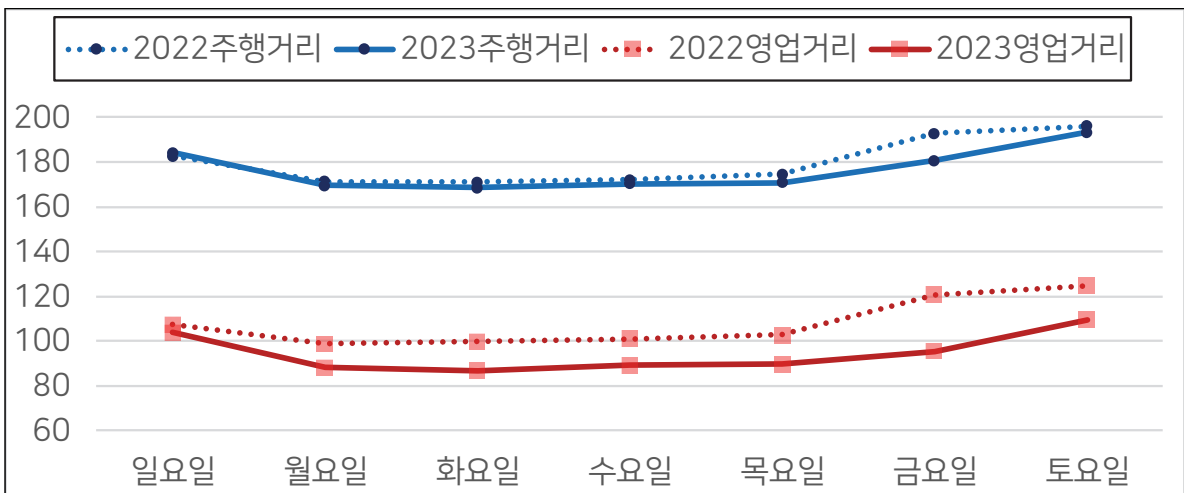
- 요일별 일대당 평균 주행거리 및 영업거리를 살펴보면, 월요일, 화요일이 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 추세를 보이고 있음
- 2023년은 2022년에 비해 주행거리 및 영업거리 모두 감소한 것으로 나타남

[표 2-31] 개인택시 년도별 요일별 일대당 평균 주행거리 현황

(단위 : km/일대)

구분		일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
주행거리	2022	107.4	98.7	99.7	101.1	102.7	120.7	124.8
	2023	182.7	171.3	171.1	172.1	174.5	192.7	196.0
영업거리	2022	103.7	88.2	86.8	89.2	89.7	95.5	109.5
	2023	184.2	169.6	168.6	170.4	170.7	180.5	193.4

[그림 2-12] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행거리 추이



5) 실차율

(1) 일반택시

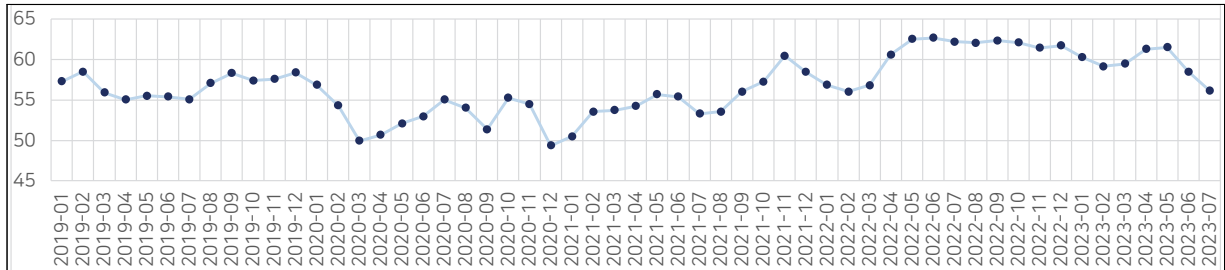
- 2019~2023년 일반택시의 월별 일대당 평균 실차율 추이를 살펴보면, 2019년 이후, 코로나19가 유행하였던 시기에는 감소하였다가, 2022년 4월 사회적 거리두기 이후 다시 증가하였음
- 요일별 일대당 평균 실차율을 살펴보면, 월요일이 가장 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 추세를 보이고 있음

[표 2-32] 일반택시 2019-23년 월별 일대당 평균 실차율 추이

(단위 : Km/일대)

구분	2019	2020	2021	2022	2023
1월	57.3	56.8	50.5	56.8	60.2
2월	58.5	54.3	53.5	56.0	59.1
3월	55.9	49.9	53.7	56.8	59.5
4월	55.0	50.7	54.2	60.6	61.3
5월	55.5	52.1	55.7	62.5	61.5
6월	55.4	53.0	55.4	62.6	58.5
7월	55.1	55.0	53.3	62.2	56.1
8월	57.0	54.0	53.5	62.0	-
9월	58.3	51.4	56.0	62.3	-
10월	57.4	55.2	57.2	62.1	-
11월	57.6	54.5	60.4	61.4	-
12월	58.4	49.4	58.4	61.7	-
평균	56.8	53.1	55.2	60.7	59.7

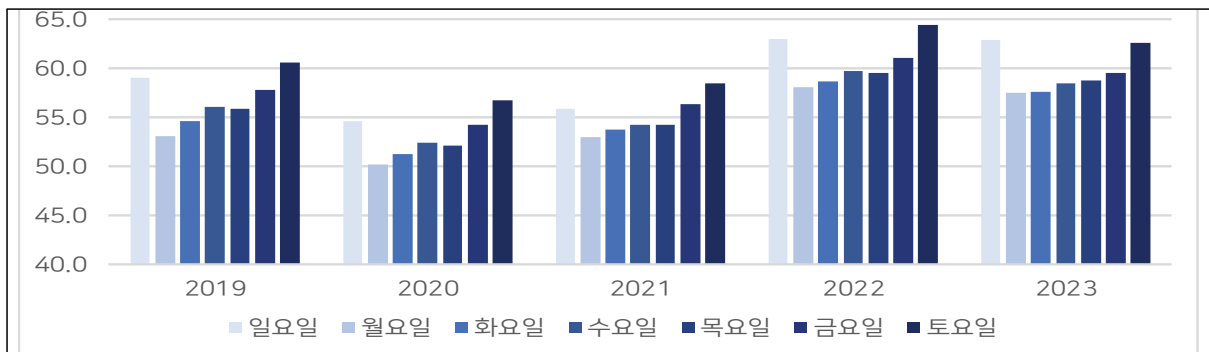
[그림 2-13] 일반택시 월별 일대당 평균 실차율 추이



[표 2-33] 일반택시 요일별 일대당 평균 실차율 현황

구분	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2019	59.0	53.1	54.6	56.1	55.9	57.8	60.6
2020	54.7	50.2	51.2	52.4	52.1	54.2	56.7
2021	55.9	53.0	53.7	54.3	54.3	56.3	58.4
2022	63.0	58.1	58.7	59.7	59.5	61.1	64.5
2023	62.9	57.6	57.6	58.4	58.8	59.5	62.7

[그림 2-14] 일반택시 요일별 일대당 평균 실차율 추이



(2) 개인택시

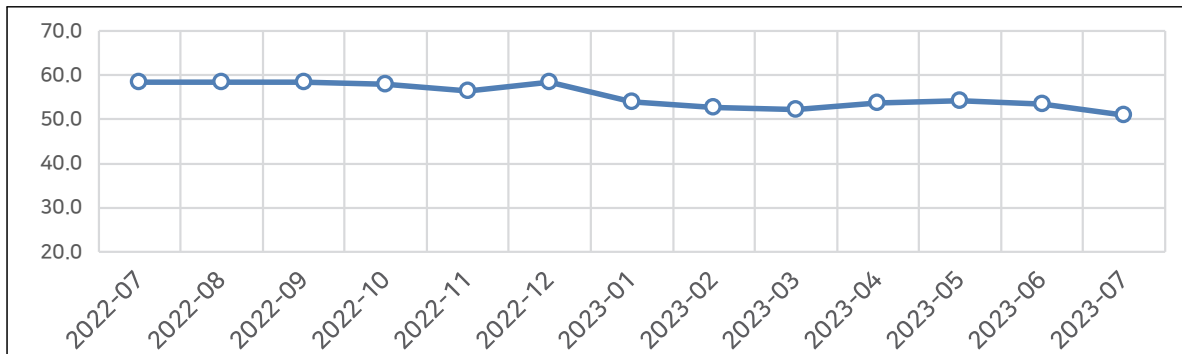
- 개인택시의 평균 실차율은 2023년은 2022년에 비해 감소한 것으로 나타남
 - 58.06km(2022년) → 53.04km(2023년)으로 약 5.02km 감소
 - 7월의 경우에는 7.6km 감소
- 요일별 일대당 실차율은 평일에 비해 주말이 높은 것으로 나타남
 - 2022년에는 월요일이 가장 낮고, 주말로 갈수록 높아지는 특징이 있으나, 2023년의 경우, 평일에는 큰 차이가 없는 것으로 나타남

[표 2-34] 개인택시 월별 일대당 평균 실차율 현황

(단위: %/일대)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2022	-	-	-	-	-	-	58.5	58.4	58.6	57.9	56.6	58.4
2023	53.9	52.7	52.3	53.7	54.3	53.5	50.9	-	-	-	-	-

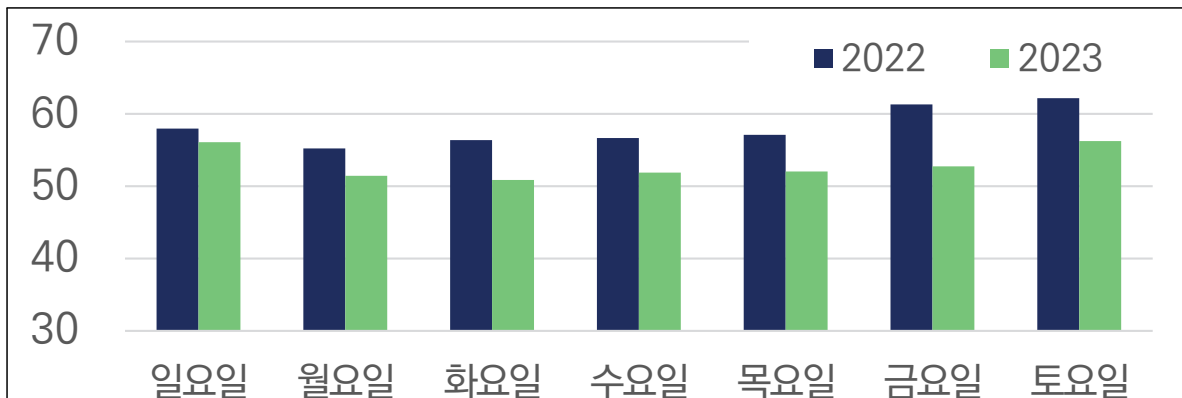
[그림 2-15] 개인택시 월별 일평균 실차율 추이



[표 2-35] 개인택시 2022년 요일별 일대당 평균 실차율 현황

연도	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일	평균
2022	58.0	55.2	56.4	56.6	57.0	61.2	62.1	58.0
2023	56.1	51.4	50.9	51.8	52.0	52.7	56.2	52.9

[그림 2-16] 개인택시 요일별 일대당 평균 실차율 추이



6) 주행시간 및 영업시간

(1) 일반택시

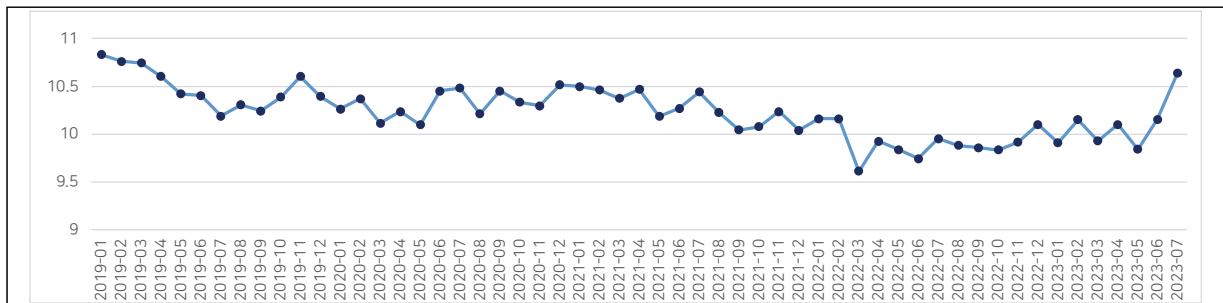
- 2019~2023년 일반택시의 월별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이를 살펴보면, 주행시간은 2019년 이후 감소하다가 2023년에 소폭 증가한 것으로 나타났으며, 영업시간은 2020년 저점 이후 다시 증가하는 추세를 보이는 것으로 나타남

[표 2-36] 일반택시 월별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이

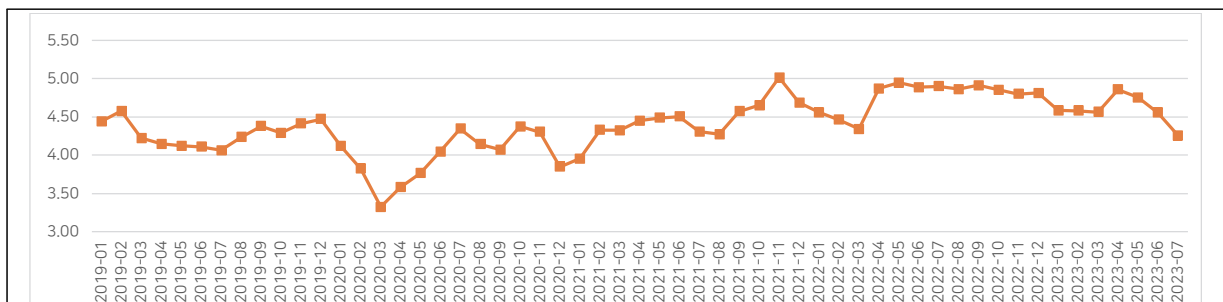
(단위: Km/일대)

구분	주행시간					영업시간				
	2019	2020	2021	2022	2023	2019	2020	2021	2022	2023
1월	10.83	10.26	10.50	10.16	9.91	4.44	4.12	3.95	4.56	4.58
2월	10.76	10.37	10.46	10.16	10.15	4.57	3.82	4.33	4.46	4.58
3월	10.75	10.11	10.37	9.62	9.93	4.22	3.32	4.32	4.34	4.56
4월	10.60	10.24	10.47	9.93	10.10	4.15	3.58	4.45	4.87	4.86
5월	10.42	10.10	10.19	9.84	9.84	4.12	3.76	4.49	4.95	4.75
6월	10.40	10.45	10.27	9.75	10.16	4.11	4.04	4.50	4.89	4.55
7월	10.19	10.48	10.44	9.95	10.64	4.06	4.34	4.30	4.90	4.25
8월	10.31	10.21	10.23	9.88	-	4.24	4.14	4.27	4.86	-
9월	10.24	10.45	10.05	9.86	-	4.38	4.07	4.57	4.91	-
10월	10.39	10.33	10.08	9.84	-	4.29	4.37	4.65	4.85	-
11월	10.60	10.30	10.24	9.92	-	4.41	4.30	5.01	4.80	-
12월	10.40	10.52	10.04	10.10	-	4.47	3.85	4.69	4.81	-
평균	10.49	10.32	10.28	9.92	10.07	4.29	3.98	4.46	4.77	4.61

[그림 2-17] 일반택시 월별 일대당 평균 주행시간 추이



[그림 2-18] 일반택시 월별 일대당 평균 영업시간 추이

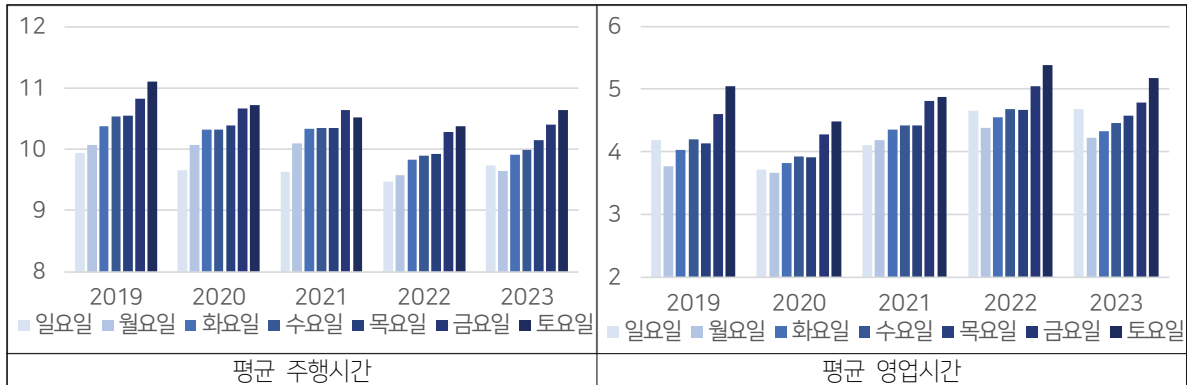


- 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이를 살펴보면, 주행시간은 일요일이 가장 낮고 이후 증가하는 추세를 보이며, 영업시간은 코로나19가 유행하였던 시기를 제외하면, 월요일이 가장 낮고, 이후 증가하는 추세를 보임

[표 2-37] 일반택시 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이

구분	주행시간							영업시간						
	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2019	9.94	10.07	10.37	10.53	10.54	10.83	11.10	4.18	3.77	4.03	4.20	4.13	4.60	5.04
2020	9.66	10.07	10.32	10.32	10.39	10.67	10.72	3.72	3.66	3.82	3.93	3.91	4.28	4.48
2021	9.63	10.09	10.33	10.35	10.34	10.64	10.52	4.11	4.19	4.36	4.42	4.42	4.81	4.87
2022	9.47	9.58	9.83	9.89	9.92	10.28	10.37	4.65	4.38	4.55	4.68	4.67	5.05	5.38
2023	9.74	9.64	9.91	9.99	10.15	10.40	10.64	4.68	4.22	4.33	4.46	4.58	4.78	5.18

[그림 2-19] 일반택시 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간 추이



(2) 개인택시

○ 개인택시의 월별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간을 살펴보면, 2023년은 2022년에 비해 감소한 것으로 나타남

- 주행시간 : 8.99시(2022년) → 8.8시(2023년)으로 약 0.19시 감소
- 영업시간 : 4.35시(2022년) → 3.62시(2023년)으로 약 0.73시 감소

[표 2-38] 개인택시 월별 일대당 평균 주행시간 현황

(단위: 시/일대)

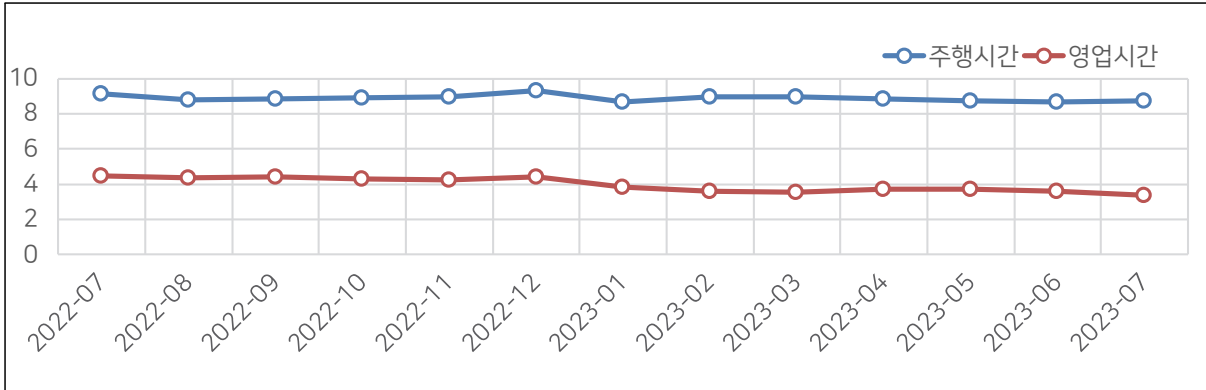
구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2022	-	-	-	-	-	-	9.11	8.81	8.87	8.92	8.98	9.30
2023	8.67	8.98	8.94	8.87	8.75	8.68	8.73	-	-	-	-	-

[표 2-39] 개인택시 월별 일대당 평균 영업시간 현황

(단위: 시/일대)

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2022	-	-	-	-	-	-	4.46	4.34	4.39	4.32	4.22	4.42
2023	3.82	3.60	3.56	3.70	3.71	3.61	3.35	-	-	-	-	-

[그림 2-20] 개인택시 월별 일평균 주행시간 추이

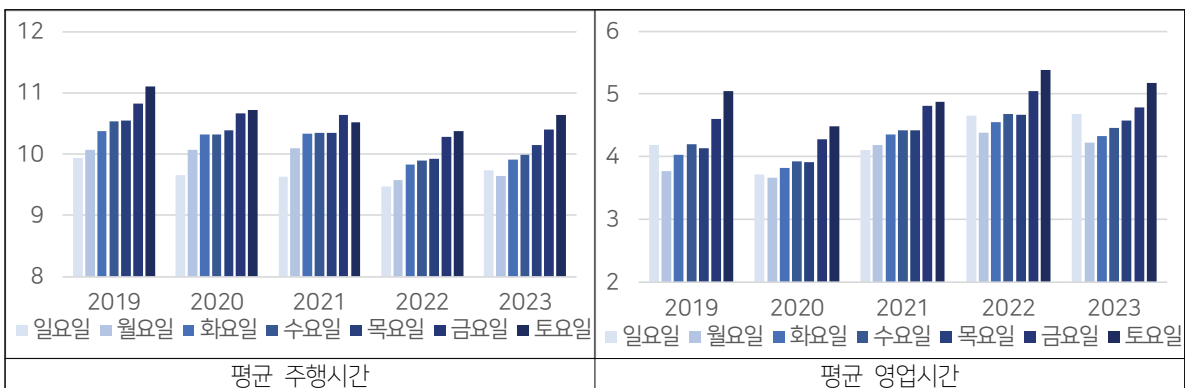


○ 요일별 일대당 평균 주행시간 및 영업시간을 살펴보면, 주행시간은 일요일이 가장 낮은 것으로 나타났으며(2023년 제외) 이후 월요일부터 증가하여 토요일이 가장 높은 것으로 나타났으며, 영업시간은 2022년에는 일요일이 가장 낮으며, 2023년에는 월요일이 가장 낮으며, 이후 증가하는 것으로 나타남

[표 2-40] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행시간 현황

구분	주행시간							영업시간						
	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일	일요일	월요일	화요일	수요일	목요일	금요일	토요일
2022	8.64	8.90	8.94	8.99	9.09	9.44	8.85	4.12	4.14	4.20	4.26	4.32	4.89	4.58
2023	9.74	9.64	9.91	9.99	10.15	10.40	10.64	4.68	4.22	4.33	4.46	4.58	4.78	5.18

[그림 2-21] 개인택시 요일별 일대당 평균 주행시간 추이



7) 운행실태 분석 종합

- 인천시에서 영업중인 일반택시 및 개인택시 운행에 대한 주요 지표를 정리하면 다음과 같음
- 일반택시의 2023년 주행거리 및 주행시간은 2022년에 비해 증가하였으나, 영업거리 및 영업시간은 감소함
 - 해당지표와 관련있는 실차율, 영업횟수가 감소하였으며, 그 결과, 운송수입금도 감소한 것으로 나타남
 - 2023년은 7월까지의 분석결과이며, 특히, 택시요금 인상이 2023년 7월부터 시행되었기에 추세를 지켜볼 필요가 있음
 - 일반택시는 2022년 대비 2023년에 주행거리가 1.1km 증가하였지만 영업거리는 2.2km 감소하여 더 많은 거리를 공차로 배회 중이며, 주행시간 또한 동일하게 공차로 배회하는 시간이 증가한 반면, 영업시간은 감소함
 - ☞ 일반택시 운수종사자들은 더 많은 시간을 근무하였으나 승객 감소로 인해 영업횟수 및 실차율 감소 등 수익성이 악화된 것으로 나타남
- 개인택시의 2023년 운행실태 지표는 2022년에 비해 모두 감소한 것으로 나타남
 - 모든 지표에서 일반택시에 비해 감소폭이 큰 것으로 나타났으며, 특히, 영업거리 및 실차율은 차이가 많이 나는 것을 알 수 있음
 - 이로 인해 운송수입금이 일반택시에 비해 10,000원 이상 차이가 나는 것으로 나타남
 - 하지만, 개인택시 자료의 경우, 2023년 이전은 TIMS에 가입된 개인택시 12대에 대한 자료이며, TIMS 가입이 시작된 2023년에도 월별로 상이한 개인택시 대수로 인해 직접적인 비교는 무리가 있음
 - 2022년 집계된 개인택시의 운행기록지 자료는 추출 시 보관하고 있는 최근 데이터만 추출이 가능하며, 월별 집계대수가 상이하고, 운행기록지 추출 및 가공 시 오류가 발생할 수 있어 개인택시는 TIMS의 가입이 완료된 시점을 기준으로 하여야 유의미함
- 코로나19라는 전세계적으로 유례없는 전염병의 유행, 택시부제 전면 해제(2022년 12월) 및 택시 요금인상(2023년 7월) 등으로 인해 택시 운행실태에 대한 특징을 지표만으로 선불리 판단하기에는 무리가 있음
 - 대부분의 지표가 코로나 이전 수준으로 회복된 것으로 보이나, 대다수의 개인택시 TIMS 가입이 2023년 2월부터 이루어진 점, 수입금의 경우, 카드결제금액 자료와 TIMS 수입금 자료가 일치하지 않는다는 점

- 더불어 일반택시의 경우, 기준금 납입 등으로 인하여 실질적인 소득으로 이어지지 않는 점, 부제 해제로 인한 근무환경 변화 및 택시 요금 인상 등 택시산업에 많은 변화가 발생
- 이 모든 것을 고려할 때, 지속적으로 추이를 관망할 필요가 있을 것으로 판단됨

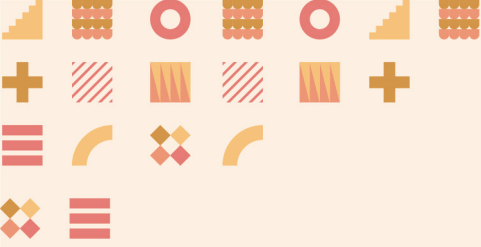
[표 2-41] 인천시 일반택시 및 개인택시 운행실태 분석 결과 종합

구분	일반택시						개인택시		
	2019	2020	2021	2022	2023 1~7월	전년비	2022년 7~12월	2023년 1~7월	전년비
주행거리	228.6	219.8	221.4	229	230.1	1.1	179.9	176.7	-3.2
영업거리	128.8	118	124.7	140.3	138.1	-2.2	107.8	94.5	-13.3
주행시간	10.49	10.32	10.28	9.92	10.07	0.15	8.98	8.79	-0.19
영업시간	4.29	3.98	4.46	4.77	4.61	-0.16	4.36	3.58	-0.78
실차율	56.8	53.1	55.2	60.7	59.7	-1.0	58.0	52.9	-5.1
영업횟수	21.62	19.75	20.23	20.46	19.17	-1.29	18.38	15.36	-3.02
운송수입금	172,287	161,934	169,328	185,179	183,789	-1,390	147,977	134,205	-13,772
회당 수입금	7,969	8,199	8,370	9,051	9,587	536	8,051	8,737	686
km당 수입금	754	737	765	809	799	-10	823	760	-63

제3장 상위계획 및 국내외 택시정책 분석

1. 택시 관련 상위계획 등 분석
2. 국내 주요 도시 및 해외 선진국의
택시정책 사례 분석





제3장 상위계획 및 국내외 택시정책 분석

1. 택시 관련 상위계획 등 분석

1) 제2차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2022.07)

- 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」제6조(택시운송사업 발전 기본계획의 수립) 및 동법 시행령 제5조에 의거하여 택시운송사업을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 교통편의 증진을 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 「택시운송사업 발전 기본계획」을 5년마다 수립하여야 함
 - 「제1차 택시운송사업 발전 기본계획」은 2016~2020년을 시간적 범위로 수립됨
- 「제2차 택시운송사업 발전 기본계획」(2022.07)은 2021~2025년을 시간적 범위로 수립되었으며 '모빌리티 시대를 선도하는 택시서비스 실현'이라는 비전을 설정하여 '이용자 중심의 혁신적인 서비스 구현 및 택시업계 경쟁력 향상'을 목적으로 제시함
 - 이를 위해 3대목표를 제시하였고, 각 목표 달성을 위해 총 10개의 세부 추진과제가 마련됨
 - 첫 번째 목표인 '안전하고 편리한 택시'를 위해 4가지 세부 추진과제를 제시함
 - '플랫폼 기반 서비스 활성화'를 위해 합승규제 완화, 차고지 밖 교대허용, 사업구역 유연화, 복수가맹 허용을 통해 '플랫폼기반 택시서비스 활성화를 위한 규제 혁신', 운송플랫폼 기준 법제화 및 다양한 운송서비스를 통해 '운송플랫폼 기준 마련 및 다양한 운송서비스 유형 발굴'을 계획함
 - '소외없는 택시 서비스 제공'을 위해 정산시스템 의무화 및 이용 편의성 증진을 통해 '공공형 택시 활성화를 위한 관리 및 시스템 활용 강화', 지역·대상별 특화 플랫폼 택시, 특별교통수단 확대를 통해 '교통 취약지역 및 이동약자 대상 택시 서비스 지원 확대'를 계획함
 - '이용자 안전 및 서비스 만족도 제고'를 위해 '전국 택시 서비스 평가 의무화', '음주운전자 및 성범죄자 택시 운수종사자격 취득 제한'을 계획함
 - '수요 기반 택시총량 관리'를 위해 택시 대비 인구규모 등 총량 보완지표 도입을 계획함
 - 두 번째 목표인 '경쟁력 있는 택시'를 위해 3가지 세부 추진과제를 제시함
 - '운임·요금체계 합리화 및 애플미터 이용 활성화'를 위해 요금조정의 실효성 강화, 서비스의 요금 탄력성 강화를 통해 '운임·요금 조정 실효성 제고 및 부가·중개서비스의

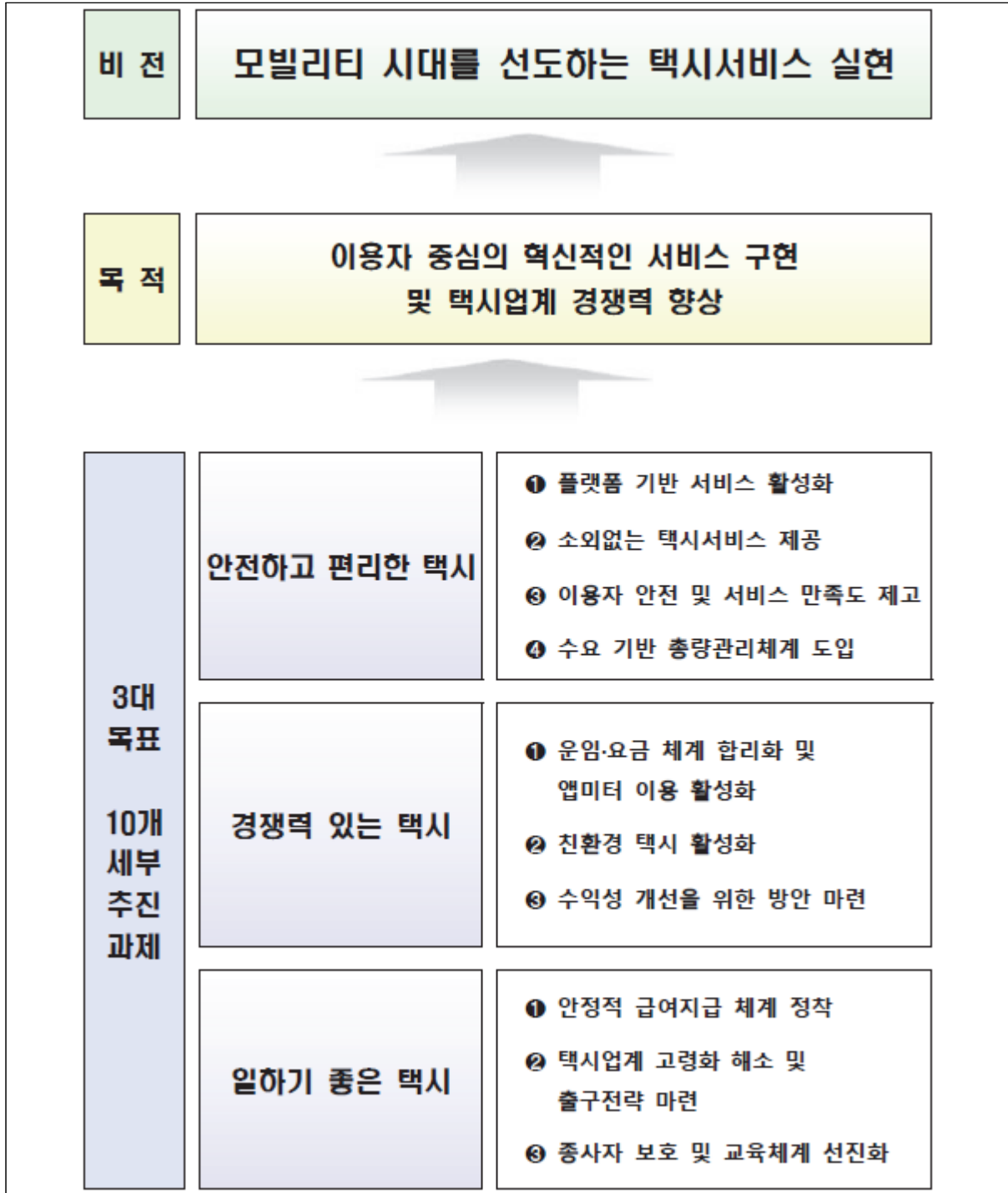
- 요금탄력성 강화’, 앱미터의 검정기준 마련 및 법제화를 통해 ‘앱미터 이용활성화 및 앱미터를 활용한 다양한 요금제 출시’ 를 계획함
- ‘친환경 택시 활성화’를 위해 수소연료 보조금 지원, 공동차고지 확대를 통해 ‘수소연료 보조금 도입 및 충전 인프라 확대 지원’, 지자체별 실적평가를 통한 ‘친환경 택시 보급에 대한 관리기능 강화’, ‘친환경 모범형·고급형 택시 확대를 위한 출력기준 개선’을 계획함
- ‘수익성 개선을 위한 방안 마련’을 위해 시범사업을 통한 ‘옥외광고 확대’, 부가서비스 다양화, 공공사업 참여를 통한 ‘기타 수입 확보 방안 마련’을 계획함
- 마지막 목표인 ‘일하기 좋은 택시’를 위해 3가지 세부 추진과제를 제시함
 - ‘안정적 급여지급 체계 정착’을 위해 ‘전액관리제 시장안착을 위한 관리감독 실시’, ‘월급제 단계적 시행을 위한 검토’를 계획함
 - ‘택시업계 고령화 해소 및 출구전략 마련’을 위해 고령운전자 자격유지검사제도 강화, 자격유지 검사 미수검자 및 부적합자에 대한 제재처분 강화를 통한 ‘고령운전자에 대한 안전관리 강화 실시’, 초고령 개인택시 위주의 감차, 여객자동차운송시장안전기여금 활용을 통한 ‘고령 개인택시 운전자에 대한 출구 지원’을 계획함
 - ‘종사자 보호 및 교육체계 선진화’를 위해 보호칸막이 설치, 택시안전시스템 장착을 통한 ‘택시 내 종사자 안전장치 지원’, ‘운행정보를 활용한 체험형 안전교육 확대’를 계획함
- 「제1차 택시운송사업 발전 기본계획」에서 제시한 추진과제 중, 「제2차 택시운송사업 발전 기본계획」에도 포함된 유사한 계획은 택시총량제, 앱미터기, 친환경 택시, 안정적 급여가 유사함

[표 3-1] 제1차 및 2차 택시운송사업 발전 기본계획 상 유사한 계획비교

제1차 택시운송사업 발전 기본계획	제2차 택시운송사업 발전 기본계획
선택과 집중을 통한 자율감차 추진	수요 기반 총량관리체계 도입
이용자 편의 향상을 위한 앱 미터기 도입	운임·요금 체계 합리화 및 앱미터 이용 활성화
친환경 차량 도입 및 연료 다양화 지속	친환경 택시 활성화
법인택시 임금제도 합리적 개편 운수종사자 복지기금 조성 운송비용 전가 금지 단계적 시행	안정적 급여지급 체계 정착

자료(출처) : 관련 법령 재구성

[그림 3-1] 제2차 택시운송사업 발전 기본계획 개요



자료(출처) : 제2차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2022.07)

- 제2차 택시운송사업 발전 기본계획의 기간(2021~2025년)동안 657억이 소요되는 것으로 추정함

[표 3-2] 연차별 자원조달 계획(2021~2025)

(단위 : 억원)

구 분	연차별 소요자원 (국비)					
	계	'21	'22	'23	'24	'25
계	657	119	102	116	168	152
택시산업지원	409	65	54	60	123	107
공공형택시지원	248	54	48	56	45	45

주) '22년 중기재정계획 기준(예산확보 및 정책변화 상황에 따라 변동될 수 있음)
 자료(출처) : 제2차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2022.07)

- 제1차 택시운송사업 발전 기본계획의 기간(2016~2020년)동안 447.4억⁴⁾이 소요되는 것으로 추정함

[표 3-3] 연차별 자원조달 계획(2016~2020)

(단위 : 억원)

구 분	연차별 소요자원 (국비)					
	계	'16	'17	'18	'19	'20
택시 감차	386.5	85.9	70.7	72.7	78.6	78.6
CNG 택시 개조지원	6.5	1.4	0.9	1.4	1.4	1.4
택시운행정보 실시간 관리시스템 구축	54.4	11.7	16.2	26.5	-	-
계	447.4	99.0	87.8	100.6	80.0	80.0

주) 소요예산은 예산확보 상황에 따라 변동될 수 있음
 자료(출처) : 제1차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2016.11)

2) 택시운송사업의 발전에 관한 법률

- 택시운송사업의 발전에 관한 사항을 규정함으로써 택시운송사업의 건전한 발전을 도모하여 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 함
- 제6조 택시운송사업 발전 기본계획의 수립에서는 「국토교통부장관은 택시운송사업을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 교통편의 증진을 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사의 의견을 들어 5년 단위의 택시운송사업 발전 기본계획(이하 이 조에서 “기본계획”이라 한다)을 5년 마다 수립하여야 한다.」고 명시되어 있으며, 기본계획에는 다음의 사항이 포함되어야 함

1. 택시운송사업 정책의 기본방향에 관한 사항	6. 택시운송사업의 경쟁력 향상에 관한 사항
2. 택시운송사업의 여건 및 전망에 관한 사항	7. 택시운송사업의 관리역량 강화에 관한 사항
3. 택시운송사업면허 제도의 개선에 관한 사항	8. 택시운송사업의 서비스 개선 및 안전성 확보에 관한 사항
4. 택시운송사업의 구조조정 등 수급조절에 관한 사항	9. 그 밖에 택시운송사업의 육성 및 발전에 관한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
5. 택시운수종사자의 근로여건 개선에 관한 사항	

4) 제1차 계획('16~'20)기간의 국비에 수반되는 지방비와 지자체의 자체 택시 지원사업 예산 별도 확보

3) 인천광역시 도시교통 종합계획(2017~2036)

- 인천광역시의 교통 및 사회경제 여건 변화, 관련 계획 수정 등을 고려하여 교통부문의 장기발전 방향을 제시하고 목표를 재설정하는 법정계획임
- 도로, 철도 등 SOC 건설·개선, 도시교통시스템의 효율적 구축·운영·관리를 위해 구체적인 전략 및 실천계획을 포함하는 도시교통 종합계획 수립을 목적으로 함
- 안전하고 편리한 고품격 택시서비스 구현을 기본방향으로 설정하여 이를 위한 추진전략 및 추진과제를 제시함

[표 3-4] 인천광역시 도시교통 종합계획(2017~2036) 기본방향, 추진전략 및 과제

기본방향	안전하고 편리한 고품격 택시서비스 구현		
추진전략	택시수급조절 개선 및 시설확충	택시서비스 개선	택시산업 경쟁력 강화
추진과제	택시수급조절 개선 택시관련시설 확충	서비스 고급화·다양화 택시 이용환경 및 안전 개선	운수종사자 근무여건 개선 택시업체 운영 효율화
구분	단기(~2021)	중기(~2026)	장기(~2036~)
택시수급조절 개선	①자율감차를 통한 공급과잉 해소		
택시관련시설 확충	①택시 (복합)승차대 확충	②택시 심터 확충	
서비스 고급화·다양화	①공공형(복지) 택시 시범 운영 ②업무용 택시 도입 및 활성화 ③택시 환승할인제 도입 ④침묵택시(무언접객서비스) 도입 ⑤안심귀가 서비스 확대 ⑥4차 산업 시대 택시 서비스 변화 대응		
택시 이용환경 및 안전 개선	①택시내 안전시설물 확충 ②운수종사자 자격관리 강화 ③안전·친절교육 확대 ④고령운전자 안전대책 마련 시행 ⑤운전자 승무복장 착용 검토	⑥자율주행 택시 도입 검토	
운수종사자 근무여건 개선	①운수종사자 근로시간 규제 및 보수체계 개선 유도 ④택시 카드수수료, 콜비, 유가 지원	②표준임금체계 도입 검토 ③복지재단 설립 지원 및 복지기금 마련	
택시업체 운영 효율화	①요금체계 현실화 ③경영 및 서비스 평가 강화 - 안전성, 친환경성, 운행정보 모니터링 부문 배점 확대 ④우수회사 인증마크제 도입 ⑤택시운행정보시스템 구축운영 - DTG 분석 및 활용 확대 ⑥전기택시 도입 ⑦택시발전 시행계획 및 인천형 택시발전모델 구축	②요금체계 보완방안 검토 추진 - 할증시간 확대, 시간대별 할증률 차등 부과 - 공항지역 정액요금제 - 4인 탑승 할증제 - 대기시간 요금제(여행지 등)	

2. 국내 주요 도시 및 해외 선진국의 택시정책 사례 분석

- 국내 지방자치단체별 택시 관련 정책을 살펴보면, 요금 현실화, 카드 수수료 지원확대 등 다양한 측면에서 택시의 경쟁력 확보를 통한 택시 산업 발전, 바우처택시를 이용한 교통약자의 이동편의 개선, 운수종사자의 처우개선 등의 정책이 수립되어 있음
 - 서울특별시의 경우, 안심이앱(안심귀가서비스 등)을 통해 택시와 관련한 각종 사고에 대한 불안감 해소 방안 마련, 장애인 상생택시 및 바우처 택시 개선을 통해 교통약자의 이동에 대한 편의 개선, 가족배려주차장 및 바우처 택시 지원을 통한 아이를 동반하고 이동이 편리한 택시, 그리고 전기택시 보급을 위한 정책을 추진 중에 있음
 - 부산광역시의 경우, 택시의 감차 추진을 통해 택시산업의 선순환 구조를 바탕으로 대중교통에 대한 경쟁력 확보, 부산 지역의 특성에 맞는 해상택시 도입을 추진 중에 있음
 - 대전광역시의 경우, 공공형 택시 확대를 통한 경쟁력 확보, 바우처 택시 확대를 통한 교통약자에 대한 이동 서비스 제고, 운송수입금 증대 및 지원을 통한 택시업계 경쟁력 제고, 공공형 택시 확대 및 택시 이용의 만족도 향상을 통한 맞춤형 교통서비스 제공 정책을 추진 중에 있음

[표 3-5] 국내 주요 지자체별 택시 관련 정책

구분	정책	주요내용
서울특별시	(불안 해소) 1인가구의 내집 안·밖 활동공간 안전강화	<ul style="list-style-type: none"> • 안심이앱 도보·택시 실시간 정보 제공 및 안전한 최적경로 제공 기능 구축 - 안심이앱 이용자의 위치 및 이동경로를 지정된 보호자에게 실시간 공유 - 도착지 검색하면 안심이앱 안심시설 정보 활용한 안심 이동 최적경로 제공
	교통약자 이동편의 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 장애인 상생택시 확대 추진으로 장애인콜택시 대기시간 단축(39→30분) - (특장차) 30대, (버스) 2대 증차, (증원) 단시간 운전원 150명 추가 투입 ※ 2022년 9~12월, 단시간 운전원 투입하여 평일 평균 장애인콜택시 운행률 90% 이상 달성 - 바우처택시 개선 및 유니버설택시(블랙캡) 도입(25대), 임차택시 추가 모집(60대) - 휠체어/비휠체어 장애인 분리배차를 위한 장애인 이동수단 배차 플랫폼 구축
	(편한 외출) 아이와 함께하는 나들이가 더 즐거운 서울	<ul style="list-style-type: none"> • 양육자가 아이를 동반하고 이동하기 편리한 교통 여건 조성 - 영유아·임산부·이동 불편 가족 동반 차량을 위한 가족배려주차장 조성('23년) - 만24개월 이하 양육자 3만명에게 연 10만원 서울엄마아빠택시 바우처 지원('23.5) ※ 전용앱을 통해 지원신청 + 택시호출 등 서비스 이용이 모두 가능하게 구축
	전기차 보급 및 충전기반 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 전기차 2만 3천대 신규 보급(누적 9만 9천대) - 온실가스·미세먼지 배출이 많은 버스(400대), 택시(2천대) 전기차 보급
부산광역시	대중교통 경쟁력 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 택시운송사업 선순환 구조 기반 조성을 위한 감차 추진 - 일반택시 175대 감차, 사업비 49억원 ▶ 총감차실적(1,080대)
	해상 관광교통체계 도입	<ul style="list-style-type: none"> • 해양관광을 접목한 새로운 해상교통체계 도입 - 해상택시 : 3개 권역(원도심, 동노선, 서노선), 원도심(자갈치, 송도, 영도 등) 우선 도입('23.상반기)

구분	정책	주요내용
대전광역시	운송사업 경쟁력 확보	<ul style="list-style-type: none"> • 심야택시 활성화 인센티브 지원 및 택시부제 전면해제(국토부 훈령) • 공공형 택시 확대
	교통약자 이동서비스 제고	<ul style="list-style-type: none"> • 바우처택시 : 법인택시(現) →개인택시 포함 확대 운영 및 콜비 증액(1천원→2천원)
	택시업계 경쟁력 제고 및 맞춤형 교통서비스 제공	<ul style="list-style-type: none"> • (택시 영업환경 개선) 택시업계 운송경쟁력 제고 <ul style="list-style-type: none"> - 운송수입금 증대를 위한 택시감차 및 택시요금 인상 추진 - 탄소배출 저감을 위한 친환경 전기택시 보급 확대 • (택시 업계 지원) 택시사업자 및 종사자 맞춤형 지원 <ul style="list-style-type: none"> - 유가보조금 및 브랜드콜 수수료·카드결제 수수료·통신비 지원(11,761백만원) - 개인택시면허 양수 이차보전 및 신용보증료 지원(98명, 210백만원) - 일반택시 운수종사자 안전운행 근속지원(370백만원), 보험료 지원(198백만원) • (택시 서비스 제고) 공공형 택시 효율적 운영 및 택시이용 만족도 향상 <ul style="list-style-type: none"> - 공공형 택시 이용 편리성 제고를 위해 대상, 지역, 요금 등 확대 운영 - 법규이행 실태 점검(연 2회) 및 택시 운행질서 위반행위 점검(2회, 대전역 등 4개소) - 택시업체 서비스 평가에 따른 우수업체 인센티브 지원(10개사, 70백만원)
울산광역시	택시산업 경쟁력 강화	<ul style="list-style-type: none"> • 택시요금 현실화 • 카드결제 수수료 지원 확대 • 장기무사고 일반택시 운수종사자 지원 자격 강화 • 택시운수종사자 보호격벽 시범 설치(희망자 200대 우선 지원)
세종특별자치시	택시 부족 해소 및 서비스 수준 제고	<ul style="list-style-type: none"> • 택시면허 공급 확대('22년 412대→'23년 438대) • 관내 택시 콜센터 운영('23년~), 승·하차장 추가(노면표지 6개소, 비가림형 1개소)
	수요응답형 교통서비스 확대	<ul style="list-style-type: none"> • 읍·면 / 두루타·마을택시 (마을택시) 7개 읍·면(44개 마을) 9대 운행
창원특례시	브랜드택시 창원통합콜 운영 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 콜센터 통합에 따른 운영비 지원으로 운수종사자 콜비비 경감, • 택시 영업형태 변화에 따른 택시호출 앱 도입·운영으로 택시 서비스 질 제고
	교통약자 바우처택시 확대 운영	<ul style="list-style-type: none"> • '22. 7월 교통약자 바우처 택시 시행 이후 이용률 및 회원등록 인원의 급증으로 바우처택시 확대 운영 필요
	택시 감차 보상 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 택시 공급과잉 상태로 택시 총량계획에 따른 감차 보상사업 추진으로 택시산업의 건전한 발전 유도
	개인택시 신규면허 발급	<ul style="list-style-type: none"> • 법인택시 기사의 처우개선 및 사기진작을 위한 신규면허 발급 - 2022년 택시감차 목표 초과 달성(5대)에 따른 개인택시 5대 면허 발급
전라남도	어려운 분들의 불편없는 일상생활 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자 바우처택시 확대

자료(출처) : 각 지자체별 2022년, 2023년 업무보고 자료

- 국외의 경우, 택시 서비스의 향상을 위한 정책, 친환경 택시 도입을 위한 보조금 지급, 운수 종사자에 대한 교육 뿐만 아니라, 건강검진을 통한 관리 정책 등을 추진하고 있음.
- 택시 서비스의 향상을 위해 교통혼잡세 면제, 버스전용차로 진입 허용, 리무진, 콜택시 차량 영업 허용 등을 시행중에 있으며, 한때 논란이 되었던 우버-택시 갈등 해결을 위한 제한적 규제 정책 및 택시 전용 면허 등의 정책을 실시하고 있음
- 친환경 택시 도입을 장려하고 있으며, 이를 위해 구입 시, 매칭 펀드식 등의 각종 보조금, 배터리 교체를 위한 보조금 지급을 통해 전기 택시로의 전환을 유도하고 있음

- 운수 종사자에 대한 연수 및 교육을 통해 서비스 및 안전성 향상을 꾀할 뿐만 아니라, 운수 종사자의 연령을 제한하고, 건강검진을 제공하고 있음

[표 3-6] 국외 택시 관련 정책

구분	정책	주요내용
영국 (런던)	블랙 캡 택시 운전면허제도	<ul style="list-style-type: none"> • 도심 진입 시 교통혼잡세 면제 및 버스전용차로의 진입을 허용하여 행정적으로 지원 • 블랙 캡 운전면허를 가진 사람만이 택시면허를 발급 받을 수 있어 향상된 서비스 제공 • 배기가스 기준에 따라 11년 이상된 차량은 면허갱신이 불가⁵⁾ • 블랙캡 면허가 감소 중이거나 미니캡은 증가함⁶⁾ • 친환경택시를 장려하고 있으며, 기존 총족시 구매보조금 20%를 지원 • 업체의 경영방식에 대해서는 규제하지 않음
미국 (뉴욕)	옐로우 택시 임대사업	<ul style="list-style-type: none"> • 택시 공급 부족으로 인한 택시 서비스 불편을 줄이기 위해 리무진, 콜택시(FHM) 차량들의 영업을 허용 • 택시운전자 연수 및 교육을 실시하여 서비스 및 안전성 향상 • 요일별·시간대별 임대비의 상한선 제정 • 경제적 이유나 그 밖의 기타상황을 서류로 입증 시 차령연장 가능
미국 (시애틀)	서비스 세분화	<ul style="list-style-type: none"> • 택시(Taxi), 임대택시(For-hire), 그린캡(Hybrid-car), 플랫폼택시(TNC), 리무진 등 구분 • 택시호출 시 구역별 응답시간이 규정(수요응답형 택시가 상주하는 공항은 제외) • 저소득층은 선불권을 구매(소득/가족구성원수/주거지역 등으로 자격심사) • 매년 택시 관련 리포트 발간 <p>※ 세부내용은 부록 참조</p>
미국 (샌프란시스코)	우버-택시 갈등 해결을 위한 제한적 규제	<ul style="list-style-type: none"> • 공항 앞 우버 진입 금지 • 도심 변화가 우버 리프트의 통과금지
일본 (도쿄)	ENGLISH CERTIFIED DRIVER	<ul style="list-style-type: none"> • 영어로 접객을 할 수 있는 드라이버
일본 (요코하마)	전기택시 보조금 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 매칭 펀드식 보조금 지원 방식으로 전기자동차 1대 당 차량 가격의 50% 지원
중국	자율주행택시 (충칭,우한) 전기차 교체 보조금 (베이징)	<ul style="list-style-type: none"> • 22 중국 정부의 자율주행차 가이드라인 도입 • 충칭과 우한지역의 완전 무인 택시 운영 허가 • 택시의 전기차 교체를 장려하기 위해 최고 7만 위안이 넘는 보조금을 지급
싱가포르	시장경제 체제의 택시 공급 정책	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 총량을 제한함에 따라 별도의 택시 대수(총량)를 제약하지는 않음 • 자동차의 여객운송에 대해 법제화하고 추가비용을 부담하게 함에 따라 택시영업에 대한 진입장벽을 마련함
	택시 운수종사자 체계적인 교육과 관리	<ul style="list-style-type: none"> • 택시 운수종사자의 연령 제한 및 건강검진 • 체계적인 택시 운수면허증 발급 과정 • 싱가포르 택시 아카데미

자료(출처) : 경기연구원(GRI) 일본/미국/싱가포르/영국 해외 출장보고
 '우버-택시 갈등' 해결법? '공항 앞 우버 금지' 같은 '제한적 규제'
 AIF의 뉴브리핑 베이징 택시 '전기차' 교체시 최대 7만 위안 보조
 서울연구원, 싱가포르의 택시현황 및 정책, 교육제도
 King County, 2022 King County For-Hire Transportation Annual Report
 영국 TfL 홈페이지

5) <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/questions-mayor/find-an-answer/taxi-age-limit-4>

6) <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/licensing-information>

제4장 시행계획의 목표 및 기본방향

1. 인천광역시 택시정책의 추진성과 검토
2. 택시정책 수립을 위한 설문조사 및
결과분석
3. 택시운송사업 발전 시행계획의 추진전략



제4장 시행계획의 목표 및 기본방향

1. 인천광역시 택시 정책의 추진성과 검토

- 제1차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획의 목표 달성을 위해 다양한 세부사업이 추진되었으나, 기존 사업에 대한 성과를 분석하고, 현재 변화된 여건을 고려하여 필요한 추가사업에 대한 검토가 필요함
- 이를 위해 제1차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 이후 인천시 의회 업무보고자료 (2018년~2023년)에 제시된 내용을 참고하여, 택시운송사업과 관련된 사업의 추진성과를 검토함

[표 4-1] 제1차 인천광역시 택시운송사업 종합발전계획 및 시행계획(2019) 성과분석

구분	세부사업내용	1차 ~2020	단기 ~2022	중기 ~2027	추진성과
운수 종사자 처우 및 제도 개선	택시 쉼터 건립 및 운영				부개쉼터 조성 (2020) 남동 택시쉼터 내부 리모델링 및 전기충전기 설치(2023)
	교통회관 건립				-
	택시 공영차고지 및 공동차고지 생활권 중심				-
	공동사업구역 지정 추진				-
	복지지원 및 복지센터 건립				-
	운수종사자 사기진작 및 고용안전		지속사업		운수종사자 처우개선을 위한 콜비, 보조금, 장려금, 대폐차보조금 지원 (지속사업)
	근무환경 및 근무시간 개선		지속사업		지속 추진중
	운송수입금 관리체계 개선				택시 운송수입금 전액관리제 및 1일차 운행실태 전수 조사 (2018.11)
	택시 상시 단속반 구성 운영		지속사업		지속 추진 중
	택시 경영 및 서비스 평가 개선		지속사업 (2년마다)		지속 추진 중
인센티브		지속사업 (2년마다)		지속 추진 중	
택시 서비스 개선	택시 업무의 효율적 관리체계				-
	택시 운행정보관리 시스템(TIMs)		지속사업		개인택시 운행정보 관리시스템 구축 (2018.05)
	택시 수급방식 개선을 통한 경영 합리화				-
	택시 리스제 도입				-
	택시 서비스 유형 다양화 및 고급화				자율주행차 시범지구 추진 (~30) / 인천공항 공동사업구역 내 택시 운영 활성화 (2019)
	택시 운전자 친절도 향상 및 안전성 확보				쌍쌍 스마일 택시 (2016~2020) / 시민 및 종사자 안전 시설 설치 지원 (2022)
	택시 요금체계 및 택시요금 조정				택시 운임 효율조정 추진 (2019.01) / 택시운임·요율산정용역 시행 (2022.02) / 택시 요금 인상(2023.7)
	택시 승차대 설치				지하철역 주변, 주거·상가 밀집지역 등 (2020~2021)
	택시 총량제 운영		지속사업 (2년마다)		제4차 택시총량제 산정용역 시행 (2019.11)
	택시 감차보상 가시화				-
경영구조 개선	개인택시 면허제도 개선				-
	택시 부제 검토				전면 해제
	택시 업계 경영구조 개선				택시 경영 및 서비스 평가용역 시행 (2020.11 / 2023.6)
	카드 결제 수수료 및 통신회원 지원		지속사업		지속 추진 중
	친환경 전기택시 도입		지속사업		지속 추진 중

자료(출처) : 인천광역시 택시 운송사업 종합발전계획 및 시행계획
추진성과 검토 : 인천시의회 업무보고 (2018년~2023년)

2. 택시정책 수립을 위한 설문조사 및 결과분석

1) 개요

- 제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획 수립의 목적 달성을 위한 기초자료 마련을 위해 현재 인천광역시에서 택시를 운영 중인 택시업체, 운수사업 종사자(일반택시·개인택시) 및 이용자를 대상으로 설문조사를 실시함
 - 2023년 7월 기준, 인천광역시에는 60개 업체, 일반택시 5,385대, 개인택시 8,963대가 운행중에 있음
 - 이중, 37개 업체, 일반택시 운전자 99명, 개인택시 운전자 385명을 대상으로 설문조사를 실시함⁷⁾
 - 택시 이용자의 경우, 인천광역시 관내에서 최근 1개월 동안 택시 이용 이력이 있는 카드 회원 877명을 대상으로 설문조사를 실시함⁸⁾
- 설문항목은 전차수 계획인 「인천광역시 택시운송사업 종합발전계획 및 시행계획 수립」(2018.12)에서 실시하였던 설문항목을 기본으로 하였으며, 추가로 그동안 택시산업의 변화에 맞는 항목을 수정 및 추가함
 - 동일한 설문문항 조사를 통해 지난 5년 동안의 택시 및 서비스에 대한 인식변화 및 새로운 변화에 따른 인식조사도 살펴보고자 함
 - 「인천광역시 택시운송사업 종합발전계획 및 시행계획 수립」(이하 '1차')와 「제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획」(이하 '2차') 설문에 대한 개요는 다음과 같음

[표 4-2] 1차 및 2차 설문시 응답자, 시기 및 방법 비교

구분	인천광역시 택시운송사업 종합발전계획 및 시행계획 수립			제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획		
	응답자	시기	방법	응답자	시기	방법
택시업체	50	2018.05.21. ~2018.06.05.	일반택시 조합을 통해 업체에 파일 배포 후 수거	37	2023.11.02. ~2023.11.10.	일반택시 및 개인택시 조합을 통해 업체 및 운수종사자에게 설문조사 링크발송
일반택시 운수종사자	173	2018.05.24. ~2018.05.29.	운수종사자 보수교육 기간 중 면접조사	99		
개인택시 운수종사자	123	2018.05.21. ~2018.06.04.	개인택시 복지 충전소에서 면접조사	171	2023.11.16. ~2023.11.16.	보수교육시 면접조사
				214		
이용자	801	2018.05.21. ~2018.06.04.	면접조사	877	2023.09.18. ~2023.09.25.	최근1개월 내 인천시 택시 이용 이력이 있는 카드 회원 대상 웹모바일 설문

7) 문항에 응답을 하지 않은 경우가 있어, 총 응답자 수는 문항별로 상이함.

8) 코로나 19 이후 대면 설문조사를 기피하는 경우가 많이 발생하여 제2차 종합발전계획은 문자발송을 통한 웹기반의 설문을 시행함.

1차 종합발전계획의 설문인 경우, 대면조사 방식이라 문항마다 미응답이 존재하지만, 모바일 설문인 경우 미응답이 불가능한 구조라 전체 문항에 대해 모든 응답을 수집함.

2) 택시 이용자 설문결과

■ 주 이용 교통수단

- 전체 응답자 중 41%가 주로 자가용을 이용 중이며, 버스는 27%, 지하철 21% 순으로 많았음
- 1차와 비교해보면, 택시는 3.5%로 가장 적은 것으로 나타났는데, 이번 조사에서는 11%로 많이 증가한 것을 알 수 있음
 - 자가용은 30.1%에서 41%로 증가하였으며, 버스는 35.8%에서 27%로, 지하철은 27.1%에서 21%로 각각 감소함
 - 이는 코로나 19로 인한 대중교통 기피 현상일 수도 있을 것으로 판단됨
- 자가용은 40대에서 56%로 가장 높았고, 20대 이하가 16%로 가장 낮았음
- 20대 이하의 경우, 버스를 이용하는 비율이 42%로 다른 연령대에 비해 버스 이용 비율이 높았으며, 지하철 이용 비율도 29%로 연령대 중 가장 높음
- 택시 이용의 비율이 가장 높았던 연령대는 60대 이상인 것으로 나타남

[표 4-3] 주 이용 교통수단

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	799	877	346	531	106	247	247	201	76
1	자가용	241	360	171	189	17	96	139	81	27
2	버스	287	237	66	171	44	72	46	58	17
3	지하철	217	181	69	112	31	59	32	38	21
4	택시	28	92	36	56	13	19	29	20	11
5	기타(추가응답)	26	7	4	3	1	1	1	4	0
1	자가용	30.1%	41%	49%	36%	16%	39%	56%	40%	36%
2	버스	35.8%	27%	19%	32%	42%	29%	19%	29%	22%
3	지하철	27.1%	21%	20%	21%	29%	24%	13%	19%	28%
4	택시	3.5%	11%	10%	11%	12%	8%	12%	10%	15%
5	기타(추가응답)	2.0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	2%	0%

■ 주 이용 교통수단의 이용목적

- 주로 이용하는 교통수단의 이용 목적은 출근/등교 시 택시를 이용한다는 응답이 58%로 가장 많았으며, 다음으로 쇼핑, 업무 순으로 나타남
- 1차와 비교해보면, 출근/등교는 49.1%에서 58%로 크게 증가하였으며, 쇼핑/여가, 친교 응답이 소폭 감소하고, 업무, 귀가 응답이 소폭 증가함
- 대중교통 이용 비율이 높은 20대가 출근/등교 시 택시를 69% 이용을 하며, 20대에서 60대 이상으로 갈수록 출근/등교시 택시 이용 비율이 감소함

[표 4-4] 주 이용 교통수단의 이용목적

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	788	877	346	531	106	247	247	201	76
1	출근/등교	393	506	213	293	73	161	141	103	28
2	쇼핑/여가	142	124	34	90	15	30	40	24	15
3	친교	105	80	24	56	8	18	18	23	13
4	업무	69	104	51	53	6	17	28	34	19
5	귀가	38	49	22	27	3	17	14	14	1
6	기타(추가응답)	41	14	2	12	1	4	6	3	0
1	출근/등교	49.1%	58%	62%	55%	69%	65%	57%	51%	37%
2	쇼핑/여가	17.7%	14%	10%	17%	14%	12%	16%	12%	20%
3	친교	13.1%	9%	7%	11%	8%	7%	7%	11%	17%
4	업무	8.6%	12%	15%	10%	6%	7%	11%	17%	25%
5	귀가	4.7%	6%	6%	5%	3%	7%	6%	7%	1%
6	기타(추가응답)	5.1%	2%	1%	2%	1%	2%	2%	2%	0%

■ 택시 이용 목적

- 택시 이용 시 주 목적은 귀가가 가장 많았으며, 친교가 두 번째로 높은 것으로 나타남
- 1차와 비교해보면, 귀가 목적이 27.2%에서 34%로 증가하였고, 20대 이하가 44%로 가장 많고, 30대에서 36% 순으로 나타남
- 주 이용 교통수단의 이용목적 추세와 유사하게 20대에서 60대로 갈수록 업무 비중이 높아지는 것을 알 수 있음

[표 4-5] 인천시 택시이용자 택시 이용목적

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	776	877	346	531	106	247	247	201	76
1	출근/등교	98	84	20	64	15	26	22	18	3
2	쇼핑/여가	103	125	43	82	14	31	42	24	14
3	친교	157	203	73	130	18	65	60	46	14
4	업무	87	99	47	52	5	13	26	33	22
5	귀가	218	296	146	150	47	90	74	66	19
6	기타(추가응답)	113	70	17	53	7	22	23	14	4
1	출근/등교	12.2%	10%	6%	12%	14%	11%	9%	9%	4%
2	쇼핑/여가	12.9%	14%	12%	15%	13%	13%	17%	12%	18%
3	친교	19.6%	23%	21%	25%	17%	26%	24%	23%	18%
4	업무	10.9%	11%	14%	10%	5%	5%	11%	16%	29%
5	귀가	27.2%	34%	42%	28%	44%	36%	30%	33%	25%
6	기타(추가응답)	14.1%	8%	5%	10%	7%	9%	9%	7%	5%

■ 택시 이용 이유

- 택시 이용자 중 41%는 '택시가 편안해서' 이용하며, '시간이 촉박해서'라는 응답이 29%, '다른 교통수단이 없어서' 이용하는 응답이 19%로 나타남
- 1차와 비교해보면, 택시 이용 시 '시간이 촉박해서'라는 응답이 43.4%에서 29%로 감소하였으며, '택시가 편안해서'라는 응답이 25.7%에서 41%로 크게 증가하였음
- '다른 교통수단이 없어서' 라는 응답이 13.6%에서 19%로 증가한 것으로 보아, 코로나와 2021년 인천시 버스노선 개편 등 영향을 미친 것으로 판단됨

[표 4-6] 인천시 택시이용자 택시 이용이유

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	793	877	346	531	106	247	247	201	76
1	시간이 촉박해서	348	256	74	182	43	67	56	64	26
2	다른 교통수단이 없어서	109	165	80	85	27	53	47	31	7
3	택시가 편안해서	206	356	163	193	31	100	117	78	30
4	거동이 불편해서	50	19	6	13	1	4	5	4	5
5	초행길이어서	53	34	7	27	1	4	11	13	5
6	기타(추가응답)	27	47	16	31	3	19	11	11	3
1	시간이 촉박해서	43.4%	29%	21%	34%	41%	27%	23%	32%	34%
2	다른 교통수단이 없어서	13.6%	19%	23%	16%	26%	22%	19%	15%	9%
3	택시가 편안해서	25.7%	41%	47%	36%	29%	41%	47%	39%	40%
4	거동이 불편해서	6.2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	7%
5	초행길이어서	6.6%	4%	2%	5%	1%	2%	5%	7%	7%
6	기타(추가응답)	3.4%	5%	5%	6%	3%	8%	5%	6%	4%

■ 택시 이용 빈도

- 택시 이용 빈도는 '월 1~2회 이하'로 이용한다는 응답자가 64.7%로 가장 많았음
- 1차와 비교해보면, '주1~2회' 응답은 28%에서 32%로 소폭 증가한 것으로 나타났으며, '주3~4회'는 유사한 것으로 나타남
- 연령대별로 살펴보면, 가장 응답률이 높았던 '월 1~2회 이하'에서 가장 응답률이 낮았던 '주 5회 이상'의 모든 항목에서 큰 차이가 없는 것으로 나타남

[표 4-7] 택시 이용 빈도

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	800	877	346	531	106	247	247	201	76
1	거의 이용안함 (월1~2회 이하)	518	546	194	352	61	161	158	123	43
2	주 1~2회	224	278	127	151	38	76	73	66	25
3	주 3~4회	38	43	23	20	7	8	11	10	7
4	주 5회 이상	20	10	2	8	0	2	5	2	1
1	거의 이용안함 (월1~2회 이하)	64.7%	62%	56%	66%	58%	65%	64%	61%	57%
2	주 1~2회	28.0%	32%	37%	28%	36%	31%	30%	33%	33%
3	주 3~4회	4.7%	5%	7%	4%	7%	3%	5%	5%	9%
4	주 5회 이상	2.5%	1%	1%	2%	0%	1%	2%	1%	1%

■ 택시 이용 시간대

- 택시 이용자들은 야간시간대(20-22시)에 택시를 가장 많이 이용하였으며, 오후시간대(12-18시)와 심야할증시간대(22-04시) 순으로 많이 이용함
- 1차와 비교해보면, 오전 시간대, 심야할증 시간대에서 증가한 것으로, 오전 출근시간대, 야간 시간대에는 감소한 것으로 나타남
- 오전 시간대에는 연령대가 높을수록 이용 비율이 높았으나, 심야 할증 시간대에서는 연령대가 높을수록 이용 비율이 낮은 것으로 나타남

[표 4-8] 택시 이용 시간대

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	784	877	346	531	106	247	247	201	76
1	오전 출근시간대 (6~9시)	110	54	10	44	8	16	18	7	5
2	오전 시간대 (9~12시)	86	137	30	107	15	32	39	32	19
3	오후 시간대 (12~18시)	178	191	93	98	23	51	46	52	19
4	오후 퇴근시간대 (18~20시)	125	128	44	84	14	33	36	34	11
5	야간시간대 (20~22시)	213	209	96	113	21	53	69	49	17
6	심야할증 시간대 (22~04시)	50	148	67	81	23	60	37	24	4
7	새벽 시간대 (4~6시)	22	10	6	4	2	2	2	3	1
1	오전 출근시간대 (6~9시)	13.7%	6%	3%	8%	8%	6%	7%	3%	7%
2	오전 시간대 (9~12시)	10.7%	16%	9%	20%	14%	13%	16%	16%	25%
3	오후 시간대 (12~18시)	22.2%	22%	27%	18%	22%	21%	19%	26%	25%
4	오후 퇴근시간대 (18~20시)	15.6%	15%	13%	16%	13%	13%	15%	17%	14%
5	야간시간대 (20~22시)	26.6%	24%	28%	21%	20%	21%	28%	24%	22%
6	심야할증 시간대 (22~04시)	6.2%	17%	19%	15%	22%	24%	15%	12%	5%
7	새벽 시간대 (4~6시)	2.7%	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%

■ 택시 이용 인원

- 택시 이용은 혼자 이용한다는 응답이 71%로 가장 높았으며, 2명이 24%, 3명이 5%로 나타남
- 1차와 비교해보면, 혼자 이용한다는 응답이 54%에서 71%로 크게 증가하였으며, 나머지 항목은 감소한 것으로 나타남
- 1~2명의 소수 인원이 대부분을 차지하는 것으로 나타남

[표 4-9] 택시 이용인원

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	801	877	346	531	106	247	247	201	76
1	1명(혼자)	429	618	257	361	76	165	162	155	60
2	2명	228	210	79	131	24	67	64	39	16
3	3명	91	41	9	32	6	12	17	6	0
4	4명	40	8	1	7	0	3	4	1	0
1	1명(혼자)	54%	71%	74%	68%	72%	67%	66%	77%	79%
2	2명	29%	24%	23%	25%	23%	27%	26%	19%	21%
3	3명	11%	5%	3%	6%	6%	5%	7%	3%	0%
4	4명	5%	1%	0%	1%	0%	1%	2%	1%	0%

■ 택시 이용 대기시간

- 택시 이용 대기시간은 5~10분이 41%, 5분 미만이 39%로 가장 많았으며, 10분 이상 대기시간은 약 18%를 차지하는 것으로 나타남
- 1차와 비교해보면, 즉시 탑승과 5분~10분 응답만 감소하고, 나머지 항목은 증가한 것으로 나타남
- 15분 이상 장시간 대기한다는 응답은 60대 이상의 연령대에서 가장 높은 것으로 나타남

[표 4-10] 택시 이용 대기시간

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	790	877	346	531	106	247	247	201	76
1	즉시 탑승	47	23	5	18	2	6	5	6	4
2	5분 미만	271	340	120	220	46	91	95	83	25
3	5~10분	369	361	146	215	44	107	105	80	25
4	10~15분	67	92	40	52	9	28	27	19	9
5	15~20분	23	36	23	13	2	9	8	9	8
6	20분 이상	13	25	12	13	3	6	7	4	5
1	즉시 탑승	5.9%	3%	1%	3%	2%	2%	2%	3%	5%
2	5분 미만	33.8%	39%	35%	41%	43%	37%	39%	41%	33%
3	5~10분	46.1%	41%	42%	41%	42%	43%	43%	40%	33%
4	10~15분	8.4%	11%	12%	10%	9%	11%	11%	10%	12%
5	15~20분	2.9%	4%	7%	2%	2%	4%	3%	5%	11%
6	20분 이상	1.6%	3%	4%	2%	3%	2%	3%	2%	7%

■ 택시 이용 방법

- 택시 이용 방법은 앱택시를 이용한다는 비율이 20.1%에서 78%로 월등하게 증가한 것으로 나타났으며, 반면 '도로에서 택시를 잡아 이용' 응답은 55.4%에서 15%, '택시승강장 이용'은 11.5%에서 4%, '인천지역 콜'은 9.6%에서 1%대로 낮아진 것으로 나타남
- 50대 이상에서는 도로 또는 택시 승강장에서 택시를 탑승한다는 비율이 타 연령대에 비해서 높고, 60대 이상에서는 앱택시를 이용한 비율이 낮은 반면, 인천지역 콜을 이용하는 비율은 높은 것으로 나타남

[표 4-11] 택시 이용 방법

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	778	877	346	531	106	247	247	201	76
1	도로에서 택시를 잡아 이용	444	133	76	57	5	16	30	53	29
2	택시승강장 이용	93	39	13	26	4	4	6	13	12
3	카카오택시 등 앱택시 이용	161	686	249	437	96	225	206	130	29
4	인천지역 콜(인천콜, 세븐콜) 이용	77	6	3	3	0	1	0	2	3
5	기타(추가응답)	3	13	5	8	1	1	5	3	3
1	도로에서 택시를 잡아 이용	55.4%	15%	22%	11%	5%	7%	12%	26%	38%
2	택시승강장 이용	11.6%	4%	4%	5%	4%	2%	2%	7%	16%
3	카카오택시 등 앱택시 이용	20.1%	78%	72%	82%	91%	91%	83%	65%	38%
4	인천지역 콜(인천콜, 세븐콜) 이용	9.6%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	4%
5	기타(추가응답)	0.4%	2%	1%	2%	1%	0%	2%	2%	4%

■ 노상 택시 이용 만족도

- 택시 이용방식 중, 노상 택시(도로에서 택시를 잡아 이용)에 대한 만족도는 대체로 만족한다는 비율이 증가한 것으로 나타남
 - 대체로 만족 25.1% -> 38% / 보통 48.7% -> 40% / 대체로 불만족 16.4% -> 12%

[표 4-12] 노상 택시 이용 만족도

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	790	877	346	531	106	247	247	201	76
1	매우 만족	41	53	19	34	7	15	16	11	4
2	대체로 만족	201	337	139	198	41	92	93	83	28
3	보통	390	353	140	213	46	96	95	80	36
4	대체로 불만족	131	109	37	72	11	35	36	21	6
5	매우 불만족	27	25	11	14	1	9	7	6	2
1	매우 만족	5.1%	6%	6%	6%	7%	6%	7%	6%	5%
2	대체로 만족	25.1%	38%	40%	37%	39%	37%	38%	41%	37%
3	보통	48.7%	40%	41%	40%	43%	39%	39%	40%	47%
4	대체로 불만족	16.4%	12%	11%	14%	10%	14%	15%	10%	8%
5	매우 불만족	3.4%	3%	3%	3%	1%	4%	3%	3%	3%

■ 결제방식

- 택시 결제방식은 현금과 교통카드보다는 신용카드 결제가 대부분을 차지하는 것으로 나타남

[표 4-13] 택시 결제방식

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	801	877	346	531	106	247	247	201	76
1	현금	304	17	10	7	0	3	6	5	3
2	교통카드 (충전식 선불카드)	139	14	9	5	1	1	5	5	2
3	신용카드 (후불 교통카드)	351	838	324	514	104	241	233	189	71
4	기타(추가응답)	7	8	3	5	1	2	3	2	0
1	현금	38.0%	2%	3%	1%	0%	1%	2%	3%	4%
2	교통카드 (충전식 선불카드)	17.4%	2%	3%	1%	1%	0%	2%	3%	3%
3	신용카드 (후불 교통카드)	43.8%	96%	94%	97%	98%	98%	94%	94%	93%
4	기타(추가응답)	0.9%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%

■ 환승 이용경험

- 택시만을 이용하여 타 교통수단으로 환승을 하지 않는 경우가 57%로 가장 많았으며, 버스 및 지하철과의 환승이 21%를 차지하는 것으로 나타남
- 1차와 비교해보면, '대중교통(인천지하철, 시내버스, 수도권전철) → 택시' 응답은 24.5%에서 14%, 반대인 경우에는 11.6%에서 8%로 감소한 반면, '둘 다 이용경험이 있음' 응답이 0.4%에서 21%로 크게 증가한 것으로 나타남

[표 4-14] 환승 이용경험

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	789	877	346	531	106	247	247	201	76
1	대중교통(인천지하철, 시내버스, 수도권전철) → 택시	196	120	44	76	24	27	30	29	10
2	택시 → 대중교통(인천지하철, 시내버스, 수도권전철)	93	73	20	53	6	24	24	17	2
3	둘 다 이용경험이 있음	3	187	70	117	24	56	42	40	25
4	환승이용을 해본 적이 없음	497	497	212	285	52	140	151	115	39
1	대중교통(인천지하철, 시내버스, 수도권전철) → 택시	24.5%	14%	13%	14%	23%	11%	12%	14%	13%
2	택시 → 대중교통(인천지하철, 시내버스, 수도권전철)	11.6%	8%	6%	10%	6%	10%	10%	9%	3%
3	둘 다 이용경험이 있음	0.4%	21%	20%	22%	23%	23%	17%	20%	33%
4	환승이용을 해본 적이 없음	62.0%	57%	61%	54%	49%	57%	61%	57%	51%

■ 택시 서비스 종합 만족도

○ 택시 이용시 서비스 만족도는 전반적으로 만족한다는 비율이 증가한 것으로 나타났으나, 보통 이하의 전반적으로 불만족한다는 비율도 증가한 것으로 나타남

- 매우 만족 5.2% -> 7% / 대체로 만족 43.3% -> 46% / 보통 43.4% -> 40% / 대체로 불만족 5.1% -> 7% / 매우 불만족 1.4% -> 1%

[표 4-15] 택시 서비스 종합 만족도

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	789	877	346	531	106	247	247	201	76
1	매우 만족	42	58	20	38	10	17	13	14	4
2	대체로 만족	347	404	147	257	50	103	119	97	35
3	보통	348	352	152	200	43	99	100	79	31
4	대체로 불만족	41	57	24	33	3	25	14	10	5
5	매우 불만족	11	6	3	3	0	3	1	1	1
1	매우 만족	5.2%	7%	6%	7%	9%	7%	5%	7%	5%
2	대체로 만족	43.3%	46%	43%	48%	47%	42%	48%	48%	46%
3	보통	43.4%	40%	44%	38%	41%	40%	41%	39%	41%
4	대체로 불만족	5.1%	7%	7%	6%	3%	10%	6%	5%	7%
5	매우 불만족	1.4%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	1%	1%

■ 택시 이용 불편함

○ '주변에 택시가 없어 잡기 어려움' 응답이 43.4%에서 57%로 증가하였으며 '카드결제 거부'는 감소한 반면, '운전기사 불친절', '과속 및 난폭운전'은 증가함

[표 4-16] 택시 이용 불편함

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	780	877	346	531	106	247	247	201	76
1	주변에 택시가 없어 잡기 어려움	348	497	205	292	47	123	133	143	51
2	승차거부	84	54	32	22	12	20	11	7	4
3	택시요금 당징수	38	27	8	19	9	8	4	6	0
4	카드결제 거부	60	8	5	3	4	0	3	1	0
5	운전기사 불친절	110	138	49	89	20	46	37	22	13
6	과속 및 난폭운전	72	103	36	67	11	34	37	14	7
7	기타(추가응답)	68	50	11	39	3	16	22	8	1
1	주변에 택시가 없어 잡기 어려움	43.4%	57%	59%	55%	44%	50%	54%	71%	67%
2	승차거부	10.5%	6%	9%	4%	11%	8%	5%	4%	5%
3	택시요금 부당징수	4.7%	3%	2%	4%	9%	3%	2%	3%	0%
4	카드결제 거부	7.5%	1%	1%	1%	4%	0%	1%	1%	0%
5	운전기사 불친절	13.7%	16%	14%	17%	19%	19%	15%	11%	17%
6	과속 및 난폭운전	9.0%	12%	10%	13%	10%	14%	15%	7%	9%
7	기타(추가응답)	8.5%	6%	3%	7%	3%	7%	9%	4%	1%

■ 택시 이용 시 아쉬움

- 택시 이용 시 가장 아쉬웠던 3가지 항목을 뽑은 설문으로, '불필요한 잡담(개인적인 이야기, 정치 관련 이야기 등)'이 63%로 가장 많은 것으로 나타났으며, '불쾌한 냄새'가 55%, '난폭운전'이 51%로 뒤를 이었으며, '불친절' 또한 43%로 조사됨

[표 4-17] 택시 이용 시 아쉬움

번호	항목	2차	성별		연령대				
			남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	877	346	531	106	247	247	201	76
1	불친절(인사 또는 대답 없음)	380	171	209	52	94	108	89	37
2	난폭운전(급정거 급출발 과속 등)	444	151	293	54	141	132	89	28
3	승차거부	216	111	105	38	85	37	38	18
4	부당요금 요구	70	26	44	14	17	24	15	0
5	각종 소음(핸드폰, 라디오 등)	184	73	111	20	39	51	53	21
6	불쾌한 냄새	479	173	306	45	151	155	91	37
7	단정하지 못하거나 부적절한 복장	108	68	40	2	11	24	48	23
8	불필요한 잡담(개인적인 이야기, 정치 관련 이야기 등)	553	200	353	72	155	159	127	40
9	기타(추가응답)	25	7	18	5	7	4	7	2
10	없음	172	58	114	16	41	47	46	22
1	불친절(인사 또는 대답 없음)	43%	49%	39%	49%	38%	44%	44%	49%
2	난폭운전(급정거 급출발 과속 등)	51%	44%	55%	51%	57%	53%	44%	37%
3	승차거부	25%	32%	20%	36%	34%	15%	19%	24%
4	부당요금 요구	8%	8%	8%	13%	7%	10%	8%	0%
5	각종 소음(핸드폰, 라디오 등)	21%	21%	21%	19%	16%	21%	26%	28%
6	불쾌한 냄새	55%	50%	58%	43%	61%	63%	45%	49%
7	단정하지 못하거나 부적절한 복장	12%	20%	8%	2%	5%	10%	24%	30%
8	불필요한 잡담(개인적인 이야기, 정치 관련 이야기 등)	63%	58%	67%	68%	63%	64%	63%	53%
9	기타(추가응답)	3%	2%	3%	5%	3%	2%	4%	3%
10	없음	20%	17%	22%	15%	17%	19%	23%	29%

■ 인천지역 콜 이용 경험 및 만족도

- 인천지역 콜 이용한 경험이 크게 감소하였으나, 이용 경험자는 대체로 만족도와 불편함에 대한 비율은 유사한 편임
 - 1차에서는 응답자의 40.7%가 이용경험이 있었으나, 2차에서는 7%로 이용경험이 거의 없는 것으로 나타남
 - 만족도는 보통 이상으로 응답한 비율이 높아 대체로 만족하는 것으로 나타남
 - 인천지역 콜 이용 경험이 있는 택시이용자들은 인천콜의 개선사항으로 '콜 배차 후 긴 대기시간', '콜 배차가 잘 안된다'는 점을 지적함

[표 4-18] 인천지역 콜 이용 경험

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	794	877	346	531	106	247	247	201	76
1	예	326	62	21	41	7	12	14	21	8
2	아니오	468	815	325	490	99	235	233	180	68
1	예	40.7%	7%	6%	8%	7%	5%	6%	10%	11%
2	아니오	58.4%	93%	94%	92%	93%	95%	94%	90%	90%

[표 4-19] 인천지역 콜 이용 만족도

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	325	62	21	41	7	12	14	21	8
1	매우 만족	38	6	3	3	0	1	2	2	1
2	대체로 만족	127	27	10	17	1	4	6	12	4
3	보통	124	23	5	18	5	7	3	5	3
4	대체로 불만족	27	4	2	2	1	0	1	2	0
5	매우 불만족	9	2	1	1	0	0	2	0	0
1	매우 만족	11.7%	10%	14%	7%	0%	8%	14%	10%	13%
2	대체로 만족	39.1%	44%	48%	42%	14%	33%	43%	57%	50%
3	보통	38.2%	37%	24%	44%	71%	58%	21%	24%	38%
4	대체로 불만족	8.3%	7%	10%	5%	14%	0%	7%	10%	0%
5	매우 불만족	2.8%	3%	5%	2%	0%	0%	14%	0%	0%

[표 4-20] 인천지역 콜 불편함

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	325	62	21	41	7	12	14	21	8
1	앱 사용 어려움	38	6	3	3	0	1	0	3	2
2	콜 배치가 잘 안됨(단거리 승차거부 포함)	83	20	4	16	5	3	6	5	1
3	콜 배차 후 긴 대기시간	92	17	8	9	1	2	5	7	2
4	탑승 후 택시서비스 불만족	19	1	0	1	0	0	0	1	0
5	기타(추가응답)	11	0	0	0	0	0	0	0	0
6	불편함이 없음	82	18	6	12	1	6	3	5	3
1	앱 사용 어려움	11.7%	10%	14%	7%	0%	8%	0%	14%	25%
2	콜 배치가 잘 안됨(단거리 승차거부 포함)	25.5%	32%	19%	39%	71%	25%	43%	24%	13%
3	콜 배차 후 긴 대기시간	28.3%	27%	38%	22%	14%	17%	36%	33%	25%
4	탑승 후 택시서비스 불만족	5.8%	2%	0%	2%	0%	0%	0%	5%	0%
5	기타(추가응답)	3.4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
6	불편함이 없음	25.2%	29%	29%	29%	14%	50%	21%	24%	38%

■ 앱택시 이용 경험, 만족도, 이용 이유 및 불편함

- 앱택시 이용 경험은 47.1%에서 91%로 크게 증가하였으며, 만족도 또한 대체로 개선된 것으로 나타남
- 앱택시 이용 이유는 '대기시간 절약', '예상경로 및 요금표시', '배차정보 안심' 순으로 응답함
- 앱택시의 불만사항으로는 '특정시간대' 또는 '콜·배차가 안됨'이 많은 것으로 나타남

[표 4-21] 앱택시 이용 경험

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	773	877	346	531	106	247	247	201	76
1	예	377	799	304	495	103	242	233	169	52
2	아니오	396	78	42	36	3	5	14	32	24
1	예	47.1%	91%	88%	93%	97%	98%	94%	84%	68%
2	아니오	49.4%	9%	12%	7%	3%	2%	6%	16%	32%

[표 4-22] 앱택시 이용 만족도

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	371	799	304	495	103	242	233	169	52
1	매우 만족	83	119	38	81	16	47	38	15	3
2	대체로 만족	199	501	185	316	64	142	151	109	35
3	보통	78	162	72	90	22	48	36	42	14
4	대체로 불만족	10	15	8	7	1	5	7	2	0
5	매우 불만족	1	2	1	1	0	0	1	1	0
1	매우 만족	22.4%	15%	13%	16%	16%	19%	16%	9%	6%
2	대체로 만족	53.6%	63%	61%	64%	62%	59%	65%	65%	67%
3	보통	21.0%	20%	24%	18%	21%	20%	16%	25%	27%
4	대체로 불만족	2.7%	2%	3%	1%	1%	2%	3%	1%	0%
5	매우 불만족	0.3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%

[표 4-23] 앱택시 이용 이유

번호	항목	2차	성별		연령대				
			남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	799	304	495	103	242	233	169	52
1	택시가 잡히지 않아서	255	117	138	28	78	75	65	9
2	거리에서 택시 잡기가 귀찮아서	197	82	115	32	60	55	34	16
3	배차된 기사와 차량정보를 알 수 있어서(안심되어서)	262	68	194	31	75	86	56	14
4	예상 경로와 요금이 표시되어서	274	100	174	54	99	73	40	8
5	문전 접근성이 좋아서 (승객이 있는 곳까지 택시가 와서)	240	86	154	23	66	74	55	22
6	콜택시보다 수배절차가 간단해서	157	70	87	18	46	51	28	14
7	일반택시보다 친절해서	36	17	19	2	8	12	7	7
8	할인혜택이 있어서	44	23	21	12	18	8	6	0
9	지도상, 주소상에서 표현하기가 편리해서	167	52	115	24	58	52	26	7
10	대기시간이 절약되어서	287	123	164	21	80	84	76	26
11	전국 어디서나 이용가능해서	179	61	118	24	43	51	43	18

12	'이 기사 다시 만나기' 또는 '다시 안만나기' 기능이 좋아서	11	3	8	2	4	2	2	1
13	기타(추가응답)	1	0	1	0	1	0	0	0
1	택시가 잡히지 않아서	32%	39%	28%	27%	32%	32%	39%	17%
2	거리에서 택시 잡기가 귀찮아서	25%	27%	23%	31%	25%	24%	20%	31%
3	배차된 기사와 차량정보를 알 수 있어서(안심되어서)	33%	22%	39%	30%	31%	37%	33%	27%
4	예상 경로와 요금이 표시되어서	34%	33%	35%	52%	41%	31%	24%	15%
5	문전 접근성이 좋아서 (승객이 있는 곳까지 택시가 와서)	30%	28%	31%	22%	27%	32%	33%	42%
6	콜택시보다 수배절차가 간단해서	20%	23%	18%	18%	19%	22%	17%	27%
7	일반택시보다 친절해서	5%	6%	4%	2%	3%	5%	4%	14%
8	할인혜택이 있어서	6%	8%	4%	12%	7%	3%	4%	0%
9	지도상, 주소상에서 표현하기가 편리해서	21%	17%	23%	23%	24%	22%	15%	14%
10	대기시간이 절약되어서	36%	41%	33%	20%	33%	36%	45%	50%
11	전국 어디서나 이용가능해서	22%	20%	24%	23%	18%	22%	25%	35%
12	'이 기사 다시 만나기' 또는 '다시 안만나기' 기능이 좋아서	1%	1%	2%	2%	2%	1%	1%	2%
13	기타(추가응답)	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

[표 4-24] 앱택시 이용 시 불편함

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	370	799	304	495	103	242	233	169	52
1	앱 사용 어려움	33	24	8	16	1	4	6	10	3
2	콜 배차가 잘 안됨(단거리 승차거부 포함)	68	283	100	183	43	101	74	51	14
3	콜 배차 후 긴 대기시간	74	92	31	61	21	22	25	19	5
4	탑승 후 택시서비스 불만족	24	20	8	12	1	8	8	3	0
5	특정시간대 차량수배 어려움	-	246	110	136	24	74	77	53	18
6	앱택시 이용 기록이 남음	-	16	8	8	1	4	7	2	2
7	기타(추가응답)	3	9	2	7	0	2	5	1	1
8	불편한 점 없음	168	109	37	72	12	27	31	30	9
1	앱 사용 어려움	8.9%	3%	3%	3%	1%	2%	3%	6%	6%
2	콜 배차가 잘 안됨(단거리 승차거부 포함)	18.4%	35%	33%	37%	42%	42%	32%	30%	27%
3	콜 배차 후 긴 대기시간	20.0%	12%	10%	12%	20%	9%	11%	11%	10%
4	탑승 후 택시서비스 불만족	6.5%	3%	3%	2%	1%	3%	3%	2%	0%
5	특정시간대 차량수배 어려움	-	31%	36%	28%	23%	31%	33%	31%	35%
6	앱택시 이용 기록이 남음	-	2%	3%	2%	1%	2%	3%	1%	4%
7	기타(추가응답)	0.8%	1%	1%	1%	0%	1%	2%	1%	2%
8	불편한 점 없음	45.4%	14%	12%	15%	12%	11%	13%	18%	17%

■ 택시 교통수단에 대한 인식

- 택시 이용자들은 택시는 준대중교통수단으로 가장 많이 인식하고 있으며, 대중교통수단이 32%, 고급교통수단이 24% 순으로 나타남
- 특히, 1차와 비교해보면, '대중교통수단' 응답 비율이 감소하고, 준대중교통수단 비율이 32.1%에서 43%로 크게 증가함

[표 4-25] 택시 교통수단 인식

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	785	877	346	531	106	247	247	201	76
1	고급교통수단	164	212	82	130	40	74	55	30	13
2	대중교통수단	352	280	123	157	23	59	89	78	31
3	준대중교통수단	252	380	140	240	43	112	103	91	31
4	기타(추가응답)	17	5	1	4	0	2	0	2	1
1	고급교통수단	20.9%	24%	24%	25%	38%	30%	22%	15%	17%
2	대중교통수단	44.8%	32%	36%	30%	22%	24%	36%	39%	41%
3	준대중교통수단	32.1%	43%	41%	45%	41%	45%	42%	45%	41%
4	기타(추가응답)	2.2%	1%	0%	1%	0%	1%	0%	1%	1%

■ 택시 이용 시 가장 중요한 요소

- 택시 이용시 가장 중요한 항목으로는 신속함(38%), 편리함(29%), 안전함(21%) 순으로 가장 많은 비중을 차지하고 있음
- 1차와 비교해보면, 편리함(39.6%)>안전함(24.0%)>신속함(21.4%)에서 비중이 바뀐 것을 알 수 있음

[표 4-26] 택시 중점요소

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	780	877	346	531	106	247	247	201	76
1	안전함	187	181	53	128	15	62	57	33	14
2	편리함	309	252	122	130	33	66	65	60	28
3	친절함	104	55	26	29	4	11	21	17	2
4	신속함	167	334	125	209	51	90	90	76	27
5	청결함	12	52	18	34	3	18	12	14	5
6	기타(추가응답)	1	3	2	1	0	0	2	1	0
1	안전함	24.0%	21%	15%	24%	14%	25%	23%	16%	18%
2	편리함	39.6%	29%	35%	25%	31%	27%	26%	30%	37%
3	친절함	13.3%	6%	8%	6%	4%	5%	9%	9%	3%
4	신속함	21.4%	38%	36%	39%	48%	36%	36%	38%	36%
5	청결함	1.5%	6%	5%	6%	3%	7%	5%	7%	7%
6	기타(추가응답)	0.1%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	0%

■ 택시요금체계 문제점

- '비싼 기본요금'은 38.1%에서 54%로 증가하여 과거보다 비싼 기본요금에 부담을 느끼는 것으로 나타남
- '심야할증 요금'과 '저렴한 요금에 따른 서비스 품질 저하'는 큰 변화가 없었지만, '이용할 때마다 다른 요금'의 경우 26.9%에서 17%로 감소함

[표 4-27] 택시요금체계 문제점

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	658	877	346	531	106	247	247	201	76
1	저렴한 요금에 따른 서비스 품질 저하	51	55	26	29	2	12	16	13	12
2	이용할 때마다 다른 요금(교통상황을 반영한 요금)	177	149	62	87	12	36	44	40	17
3	심야할증 요금(시외 추가요금)	159	194	88	106	30	61	51	38	14
4	비싼 기본요금	251	470	168	302	62	135	134	106	33
5	기타(추가응답)	20	9	2	7	0	3	2	4	0
1	저렴한 요금에 따른 서비스 품질 저하	7.8%	6%	8%	6%	2%	5%	7%	7%	16%
2	이용할 때마다 다른 요금(교통상황을 반영한 요금)	26.9%	17%	18%	16%	11%	15%	18%	20%	22%
3	심야할증 요금(시외 추가요금)	24.2%	22%	25%	20%	28%	25%	21%	19%	18%
4	비싼 기본요금	38.1%	54%	49%	57%	59%	55%	54%	53%	43%
5	기타(추가응답)	3.0%	1%	1%	1%	0%	1%	1%	2%	0%

■ 택시 안전성 증진방법

- '안심귀가 서비스'가 46.4%에서 54%로 증가한 반면 '최고속도 제한장치 장착'은 19.6%에서 9%대로 감소함

[표 4-28] 인천시 택시 안전성 증진방법

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	786	877	346	531	106	247	247	201	76
1	실내 블랙박스 장착	161	206	68	138	27	69	57	39	14
2	안심귀가서비스(탑승위치·차량번호 확인서비스) 확충	365	473	166	307	54	113	138	123	45
3	최고속도 제한장치 장착	154	77	47	30	3	20	21	22	11
4	신고체계 개선	92	116	63	53	22	44	28	16	6
5	기타(추가응답)	14	5	2	3	0	1	3	1	0
1	실내 블랙박스 장착	20.5%	24%	20%	26%	26%	28%	23%	19%	18%
2	안심귀가서비스(탑승위치·차량번호 확인서비스) 확충	46.4%	54%	48%	58%	51%	46%	56%	61%	59%
3	최고속도 제한장치 장착	19.6%	9%	14%	6%	3%	8%	9%	11%	15%
4	신고체계 개선	11.7%	13%	18%	10%	21%	18%	11%	8%	8%
5	기타(추가응답)	1.8%	1%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	0%

■ 택시 이용 활성화

- 택시 이용 활성화를 위해서는 수도권의 시·도경계를 허물고 구분 없이 탑승을 희망하는 사람들이 많아졌으며, 택시 운행대수 증차도 이용 활성화를 위해서 필요하다고 답한 비율이 높아짐
- 택시 이용 후 대중교통 할인의 경우, 1차에 비해 많이 낮아졌으며, 나머지 항목은 크게 변화가 없음

[표 4-29] 택시 이용 활성화

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	786	877	346	531	106	247	247	201	76
1	택시 이용 후 대중교통 이용 시 요금할인	394	269	101	168	44	85	72	54	14
2	택시 이용 근처 편의시설 확충(승강장, 쉼터 등)	105	102	45	57	7	15	28	37	15
3	수도권 내에서 서울/인천/경기 택시 구분없이 탑승 가능	86	264	96	168	24	79	66	64	31
4	택시 운행대수를 증차	75	143	62	81	22	37	47	26	11
5	관광용 택시, 업무용 택시 등 목적에 맞는 택시 서비스 개발	114	83	38	45	7	21	32	18	5
6	기타(추가응답)	12	16	4	12	2	10	2	2	0
1	택시 이용 후 대중교통 이용 시 요금할인	50.1%	31%	29%	32%	42%	34%	29%	27%	18%
2	택시 이용 근처 편의시설 확충(승강장, 쉼터 등)	13.4%	12%	13%	11%	7%	6%	11%	18%	20%
3	수도권 내에서 서울/인천/경기 택시 구분없이 탑승 가능	10.9%	30%	28%	32%	23%	32%	27%	32%	41%
4	택시 운행대수를 증차	9.5%	16%	18%	15%	21%	15%	19%	13%	15%
5	관광용 택시, 업무용 택시 등 목적에 맞는 택시 서비스 개발	14.5%	10%	11%	9%	7%	9%	13%	9%	7%
6	기타(추가응답)	1.5%	2%	1%	2%	2%	4%	1%	1%	0%

■ 택시 적정대수

- 현재 운행되는 택시의 수가 적정하다는 의견이 47%로 가장 많았으나, 1차때 보다 소폭 감소한 것으로 나타났으며, 또한, 다소 부족하다는 항목을 선택한 응답자의 비율이 증가한 것으로 나타남

[표 4-30] 택시 적정대수

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	788	877	346	531	106	247	247	201	76
1	너무 많음	20	39	27	12	2	10	12	9	6
2	다소 많음	117	110	51	59	11	33	29	24	13
3	적정함	425	409	140	269	50	115	124	91	29
4	다소 부족	192	299	117	182	41	78	78	76	26
5	매우 부족	34	20	11	9	2	11	4	1	2
1	너무 많음	2.5%	4%	8%	2%	2%	4%	5%	5%	8%
2	다소 많음	14.8%	13%	15%	11%	10%	13%	12%	12%	17%
3	적정함	53.9%	47%	41%	51%	47%	47%	50%	45%	38%
4	다소 부족	24.4%	34%	34%	34%	39%	32%	32%	38%	34%
5	매우 부족	4.3%	2%	3%	2%	2%	5%	2%	1%	3%

■ 표본집단

- 응답자의 직업은 '행정/사무직/회사원'이 가장 많은 비율을 차지하였으며, '전문직/기술직', '주부', '서비스직'의 순으로 나타났음
- 응답자의 가구당 월수입은 500만원 이상이 가장 많았으며, 200-500만원 사이는 고르게 분포한 것을 알 수 있음

[표 4-31] 인천시 택시 이용자 직업

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	795	877	346	531	106	247	247	201	76
1	학생	106	13	7	6	10	3	0	0	0
2	주부	192	122	2	120	4	27	40	34	17
3	전문직/기술직	81	179	102	77	15	58	41	44	21
4	행정/사무직/회사원	97	299	113	186	39	104	91	51	14
5	판매직(자영업 포함)	78	64	30	34	4	10	26	20	4
6	서비스직	88	117	46	71	20	27	31	27	12
7	농업/어업/수산업	5	9	6	3	1	1	2	4	1
8	생산업/수업/일반 노무자	54	42	29	13	2	10	13	14	3
9	무직	74	23	8	15	8	5	2	4	4
10	기타(추가응답)	20	9	3	6	3	2	1	3	0
1	학생	13.2%	2%	2%	1%	9%	1%	0%	0%	0%
2	주부	24.0%	14%	1%	23%	4%	11%	16%	17%	22%
3	전문직/기술직	10.1%	20%	30%	15%	14%	24%	17%	22%	28%
4	행정/사무직/회사원	12.1%	34%	33%	35%	37%	42%	37%	25%	18%
5	판매직(자영업 포함)	9.7%	7%	9%	6%	4%	4%	11%	10%	5%
6	서비스직	11.0%	13%	13%	13%	19%	11%	13%	13%	16%
7	농업/어업/수산업	0.6%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	2%	1%
8	생산업/수업/일반 노무자	6.7%	5%	8%	2%	2%	4%	5%	7%	4%
9	무직	9.2%	3%	2%	3%	8%	2%	1%	2%	5%
10	기타(추가응답)	2.5%	1%	1%	1%	3%	1%	0%	2%	0%

[표 4-32] 인천시 택시 이용자 월가구 평균수입

번호	항목	1차	2차	성별		연령대				
				남	여	20대 이하	30대	40대	50대	60대 이상
	총 응답자 수	786	877	346	531	106	247	247	201	76
1	100만원 미만	64	20	4	16	7	3	4	4	2
2	100~200만원	110	46	12	34	14	6	8	12	6
3	200~300만원	304	178	49	129	47	55	34	26	16
4	300~400만원	176	169	72	97	18	61	45	35	10
5	400~500만원	83	140	71	69	3	32	52	39	14
6	500만원 이상	49	324	138	186	17	90	104	85	28
1	100만원 미만	8.1%	2%	1%	3%	7%	1%	2%	2%	3%
2	100~200만원	14.0%	5%	4%	6%	13%	2%	3%	6%	8%
3	200~300만원	38.7%	20%	14%	24%	44%	22%	14%	13%	21%
4	300~400만원	22.4%	19%	21%	18%	17%	25%	18%	17%	13%
5	400~500만원	10.6%	16%	21%	13%	3%	13%	21%	19%	18%
6	500만원 이상	6.2%	37%	40%	35%	16%	36%	42%	42%	37%

3) 개인·일반택시 운수종사자 및 택시업체 설문결과

■ 택시 교통수단 인식

- 개인택시·일반택시 운수종사자 및 택시업체 모두 택시를 대중교통수단으로 인식하는 비율이 60% 이상으로 나타남
 - 개인택시 운수종사자의 경우, 택시를 대중교통수단으로 인식하는 비율이 87%에서 61%로 감소하였으며, 고급교통수단이라는 인식이 3%에서 20%로 증가하였음

[표 4-33] 택시종사자 및 업체 택시수단 인식

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	380	100%	169	100%	99	100%	50	100%	37	100%
1	고급교통수단	4	3%	76	20%	13	8%	7	7%	5	10%	4	11%
2	대중교통수단	106	87%	232	61%	113	67%	68	69%	36	72%	27	73%
3	준대중교통수단	12	10%	70	18%	35	21%	24	24%	9	18%	6	16%
4	기타(추가응답)	0	0%	2	1%	8	5%	0	0%	0	0%	0	0%

■ 평균 승차인원

- 택시 이용자의 절반 이상은 혼자 택시를 타는 경우가 많다고 응답하였으나, 택시 운수종사자의 경우 2명 탑승한다는 응답이 많았음
- 3명 이상으로 탑승한다는 경우는 10% 미만으로, 다인승 탑승보다는 1명 혹은 2명이 탑승하는 것으로 판단됨

[표 4-34] 택시 평균 승차인원

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	385	100%	165	100%	99	100%
1	1명	27	22%	97	25%	36	22%	24	24%
2	2명	83	68%	251	65%	110	67%	70	71%
3	3명	10	8%	32	8%	16	10%	4	4%
4	4명	2	2%	5	1%	3	2%	1	1%

■ 택시 중요서비스

- 택시 이용자의 경우 택시 이용시 가장 중요한 서비스로 신속함이 가장 우선되었으나, 개인택시·일반택시 운수종사자는 안전함이 우선이며, 택시업체는 편리함이 우선인 것으로 나타남.
 - 개인택시 운수종사자의 경우, 편리함(44%→29% 감소), 안전함(30%→37% 증가)
 - 일반택시 운수종사자 및 택시업체의 경우, 1차에서의 결과와 유사하게 나타남

[표 4-35] 택시 서비스 우선순위

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	120	100%	385	100%	156	100%	99	100%	47	100%	37	100%
1	안전함	36	30%	141	37%	65	42%	46	46%	8	17%	8	22%
2	편리함	53	44%	110	29%	44	28%	29	29%	24	51%	19	51%
3	친절함	19	16%	59	15%	13	8%	5	5%	7	15%	2	5%
4	신속함	10	8%	54	14%	29	19%	16	16%	8	17%	7	19%
5	청결함	2	2%	3	1%	1	1%	2	2%	0	0%	1	3%
6	기타	0	0%	18	5%	4	3%	1	1%	0	0%	0	0%

■ 요금체계 문제점

- 택시요금 체계의 가장 큰 문제점은 '저렴한 요금'이라고 답하였으나, 운수종사자 및 업체별로 인식의 차이가 있음
 - 개인택시 운수종사자 및 택시업체의 경우 '저렴한 요금'이 문제라는 응답이 감소하였으나, 일반택시 운수종사자의, '저렴한 요금'에 대한 인식은 변함이 없는 것으로 나타남
- 최근 요금체계가 변경되어 '이용 할때마다 다른 요금(교통상황을 반영한 요금)'에 대한 응답이 모두 증가하였는데, 이는 택시 이용자의 비싼 기본요금과 다른 인식임을 알 수 있음

[표 4-36] 택시 요금체계 문제점

번호	항목	개인택시		일반택시		택시업체	
		1차	2차	1차	2차	1차	2차
	총 응답자 수	119	385	164	99	48	36
1	저렴한 요금	90	209	91	53	36	15
2	이용할 때마다 다른 요금(교통상황을 반영한 요금)	8	70	15	14	9	11
3	심야할증 요금(시의 추가요금)	20	48	42	18	3	6
4	비싼 기본요금	0	11	9	5	0	2
5	기타	1	47	7	9	0	2
1	저렴한 요금	76%	54%	55%	54%	75%	42%
2	이용할 때마다 다른 요금(교통상황을 반영한 요금)	7%	18%	9%	14%	19%	31%
3	심야할증 요금(시의 추가요금)	17%	12%	26%	18%	6%	17%
4	비싼 기본요금	0%	3%	5%	5%	0%	6%
5	기타	1%	12%	4%	9%	0%	6%

■ 택시 안전성 증진방안

- 택시 이용자는 '안심귀가서비스 (탑승위치·차량번호 확인서비스) 확충' 응답이 54%로 가장 많았으며, 개인택시·일반택시 운수종사자 및 택시업체의 경우 모두 30% 이상으로 조사됨
- '실내 블랙박스 장착' 응답은 택시 운수종사자 응답에서는 가장 중요한 문제로 조사되었으며, '최고속도 제한장치 장착'은 에 대한 응답(개인4%→12%, 일반12%→17%)이 1차 때보다 증가하였음

[표 4-37] 택시 안전성 증진방안

번호	항목	개인택시		일반택시		택시업체	
		1차	2차	1차	2차	1차	2차
	총 응답자 수	120	379	165	99	46	37
1	실내 블랙박스 장착	70	156	63	44	13	7
2	안심귀가서비스(탑승위치·차량번호 확인서비스) 확충	37	127	49	30	15	14
3	최고속도 제한장치 장착	5	47	20	17	17	11
4	신고체계 개선	1	31	19	7	0	1
5	기타	7	18	14	1	1	4
1	실내 블랙박스 장착	58%	41%	38%	44%	28%	19%
2	안심귀가서비스(탑승위치·차량번호 확인서비스) 확충	31%	34%	30%	30%	33%	38%
3	최고속도 제한장치 장착	4%	12%	12%	17%	37%	30%
4	신고체계 개선	1%	8%	12%	7%	0%	3%
5	기타	6%	5%	8%	1%	2%	11%

■ 택시이용 활성화

- 개인택시·일반택시 운수종사자의 경우, '택시 기반시설확충'이 가장 많았으며, 택시업체는 택시환승제가 가장 많았음
 - 개인택시 운수종사자의 경우, '택시환승제'가 49%에서 17%로 크게 감소함
 - 일반택시 운수종사자의 경우, '택시 사업구역 통합'이 42%에서 21%로 크게 감소함
- '택시 증차'에 관해선 택시이용 활성화와 관련이 없는 것으로 조사됨

[표 4-38] 택시이용 활성화 방안

번호	항목	개인택시		일반택시		택시업체	
		1차	2차	1차	2차	1차	2차
	총 응답자 수	121	379	164	99	48	37
1	택시환승제	59	64	21	15	11	15
2	택시 기반시설 확충(승강장, 쉼터, 공영차고지)	33	139	49	38	11	3
3	택시 사업구역 통합	24	100	69	21	17	8
4	택시 증차	0	3	4	5	0	2
5	서비스 개선 및 다양화(관광, 업무, 수요응답형 교통서비스)	5	61	21	18	9	7
6	기타	0	12	0	2	0	2
1	택시환승제	49%	17%	13%	15%	23%	41%
2	택시 기반시설 확충(승강장, 쉼터, 공영차고지)	27%	37%	30%	38%	23%	8%
3	택시 사업구역 통합	20%	26%	42%	21%	35%	22%
4	택시 증차	0%	1%	2%	5%	0%	5%
5	서비스 개선 및 다양화(관광, 업무, 수요응답형 교통서비스)	4%	16%	13%	18%	19%	19%
6	기타	0%	3%	0%	2%	0%	5%

■ 택시 운행대수

- 운행대수는 대부분 '과잉공급'이라는 의견이 많았으며, 개인택시·일반택시 운수종사자 및 택시업체 모두 '매우 과잉공급'은 감소하고 '다소 과잉공급' 또는 '적정함'이라는 의견이 증가함

[표 4-39] 택시 운행대수

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	381	100%	173	100%	99	100%	50	100%	37	100%
1	매우 과잉공급	93	76%	132	35%	100	58%	40	40%	13	26%	6	16%
2	다소 과잉공급	26	21%	173	45%	60	35%	41	41%	22	44%	16	43%
3	적정함	2	2%	75	20%	9	5%	13	13%	12	24%	13	35%
4	다소 부족함	2	2%	0	0%	2	1%	3	3%	2	4%	2	5%
5	매우 부족함	0	0%	1	0%	2	1%	2	2%	1	2%	0	0%

■ 택시부제 해제

- 택시부제가 해제됨에 따라 개인택시 운수종사자는 '적절하다'는 의견이 78%, 일반택시 운수종사자 및 택시업체는 '부적절하다'란 의견이 다수인 것으로 보아 개인택시와 일반택시 사이의 입장 차이가 명확한 것을 알 수 있음
 - 개인택시 운수종사자의 경우, 현재 운행대수는 과잉공급되었다고 인식하면서, 과잉공급의 원인이 되는 부제해제는 적절하다는 의견이 대부분을 차지하는 것으로 나타남

[표 4-40] 택시 부제해제

번호	항목	개인택시		일반택시		택시업체	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	382	100%	99	100%	37	100%
1	적절	297	78%	19	19%	7	19%
2	부적절	75	20%	67	68%	29	78%
3	잘모르겠음	10	3%	9	9%	1	3%
4	기타	0	0%	4	4%	0	0%

■ 택시 감차정책

- 택시 감차정책의 실현여부에 대해선 대부분 '가능하다'는 의견이 우세했으며, 과반수를 넘는 것으로 조사됨
 - 특히 택시업체의 경우, 1차에서는 '불가능하다'가 68%였지만, 38%로 감소한 것으로 나타남

[표 4-41] 택시 감차정책

번호	항목	개인택시 운전자				일반택시 운전자				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	380	100%	171	100%	99	100%	50	100%	37	100%
1	가능하다	84	68%	248	65%	110	64%	63	64%	15	30%	21	57%
2	불가능하다	39	32%	103	27%	47	27%	31	31%	34	68%	14	38%
3	관심없음	0	0%	29	8%	14	8%	5	5%	1	2%	2	5%

■ 택시 감차 보상비 마련

- 택시 감차 보상비를 마련하는 방법에 대해서는 '국비확보'가 가장 많았으며, '지방비 확대'가 나머지의 대부분을 차지하고 있음
- LPG보조금 및 카드수수료 지원금을 일부 감차보상금으로 전환하자는 의견에 개인택시 운수종사자는 '반대한다'가 약간 우세하며, 일반택시 운수종사자의 경우 '동의한다'가 우세하며, 택시업체의 경우 '반대한다'가 81%로 보조금 전환을 통한 감차보상금 마련이 쉽지 않을 것으로 예상됨

[표 4-42] 택시 감차 보상비 마련 방안

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수			376	100%	162	100%	99	100%			37	100%
1	국비확보			280	74%	104	64%	73	74%			31	84%
2	지방비 확대			78	21%	32	20%	21	21%			5	14%
3	업체 출연금			6	2%	17	10%	4	4%			1	3%
4	기타			12	3%	9	6%	1	1%			0	0%

[표 4-43] 택시 감차 보상금 마련을 위한 보조금 전환방식 동의 여부

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	120	100%	377	100%			99	100%	49	100%	37	100%
1	동의한다	25	21%	157	42%			52	53%	13	27%	7	19%
2	반대한다	95	79%	183	49%			40	40%	34	69%	30	81%
3	관심없음	0	0%	37	10%			7	7%	2	4%	0	0%

■ 택시 정책 우선순위 선정

- 개인택시·일반택시 운수종사자 경우, 택시정책 수립 시 가장 먼저 고려해야 할 1순위로 각각 '택시운송사업 수급조절 개선'과 '운수종사자 근무여건 개선'을 가장 많이 응답함
 - 개인택시 운수종사자의 경우, 1차에서는 '택시운송사업 경쟁력 향상', 일반택시 운수종사자의 경우, '택시운송사업 수급조절 개선'의 우선순위가 가장 높았음
- 반면, 택시업체의 경우, '택시운송사업 경쟁력 향상'을 가장 많이 응답함

[표 4-44] 택시 정책 우선순위

	번호	항목	개인택시		일반택시		택시업체	
			1차	2차	1차	2차	1차	2차
1 순 위		총 응답자 수	118	267	89	93	48	34
	1	택시운송사업 수급조절 개선	22	123	38	26	9	6
	2	택시운송사업 면허제도 개선	3	13	13	4	0	1
	3	운수종사자 근무여건 개선	22	60	23	53	12	9
	4	택시운송사업 경쟁력 향상	66	31	8	2	16	18
	5	택시운송사업 관리역량 강화	2	4	0	1	1	0
	6	택시서비스 개선 및 안전성 확보	3	34	7	7	10	0
	7	기타	0	2	0	0	0	0
	1	택시운송사업 수급조절 개선	19%	46%	43%	28%	19%	18%
	2	택시운송사업 면허제도 개선	3%	5%	15%	4%	0%	3%
	3	운수종사자 근무여건 개선	19%	22%	26%	57%	25%	26%
	4	택시운송사업 경쟁력 향상	56%	12%	9%	2%	33%	53%
	5	택시운송사업 관리역량 강화	2%	1%	0%	1%	2%	0%
	6	택시서비스 개선 및 안전성 확보	3%	13%	8%	8%	21%	0%
7	기타	0%	1%	0%	0%	0%	0%	
2 순 위		총 응답자 수	118	182	86	60	47	19
	1	택시운송사업 수급조절 개선	25	28	22	11	9	2
	2	택시운송사업 면허제도 개선	4	35	9	11	3	2
	3	운수종사자 근무여건 개선	16	34	23	11	15	7
	4	택시운송사업 경쟁력 향상	15	37	23	10	5	5
	5	택시운송사업 관리역량 강화	5	17	4	3	3	3
	6	택시서비스 개선 및 안전성 확보	53	31	5	14	12	0
	1	택시운송사업 수급조절 개선	21%	15%	26%	18%	19%	11%
	2	택시운송사업 면허제도 개선	3%	19%	10%	18%	6%	11%
	3	운수종사자 근무여건 개선	14%	19%	27%	18%	32%	37%
	4	택시운송사업 경쟁력 향상	13%	20%	27%	17%	11%	26%
	5	택시운송사업 관리역량 강화	4%	9%	5%	5%	6%	16%
	6	택시서비스 개선 및 안전성 확보	45%	17%	6%	23%	26%	0%
	3 순 위		총 응답자 수	118	167	83	59	47
1		택시운송사업 수급조절 개선	43	21	8	13	4	6
2		택시운송사업 면허제도 개선	9	21	12	6	5	7
3		운수종사자 근무여건 개선	9	24	12	11	12	6
4		택시운송사업 경쟁력 향상	9	35	21	6	10	1
5		택시운송사업 관리역량 강화	9	23	12	11	3	3
6		택시서비스 개선 및 안전성 확보	39	37	18	10	13	0
7		기타	0	6	0	2	0	0
1		택시운송사업 수급조절 개선	36%	13%	10%	22%	9%	26%
2		택시운송사업 면허제도 개선	8%	13%	14%	10%	11%	30%
3		운수종사자 근무여건 개선	8%	14%	14%	19%	26%	26%
4		택시운송사업 경쟁력 향상	8%	21%	25%	10%	21%	4%
5		택시운송사업 관리역량 강화	8%	14%	14%	19%	6%	13%
6		택시서비스 개선 및 안전성 확보	33%	22%	22%	17%	28%	0%
7	기타	0%	4%	0%	3%	0%	0%	

- 대면조사로 직접 설문을 실시한 개인택시 운송종사자의 경우, 우선순위에 상관없이 집계한 결과, '운수종사자 근무여건 개선'과 '택시운송사업 수급조절 개선'이 가장 많았으며, '택시 서비스 개선 및 안전성 확보'가 뒤를 이었음

[표 4-45] 택시 정책 우선순위(중복선택)

번호	항목	응답수	비율
	총 응답자 수	214	100%
1	택시운송사업 수급조절 개선	49	22.9%
2	택시운송사업 면허제도 개선	23	10.7%
3	운수종사자 근무여건 개선	50	23.4%
4	택시운송사업 경쟁력 향상	27	12.6%
5	택시운송사업 관리역량 강화	19	8.9%
6	택시서비스 개선 및 안전성 확보	42	19.6%
7	기타	4	1.9%

■ 운행 시작/종료 시간

- 개인택시 운행은 대부분 오전 출근시간에 이루어지는 것으로 나타났으며, 일반택시의 경우 오후 시간대에 많이 이뤄지는 것으로 조사됨.

[표 4-46] 택시 운행 시작·종료시간

번호	운행시작시간	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	368	100%	164	100%	99	100%
1	00:01~02:00	0	0%	4	1%	8	5%	4	4%
2	02:01~04:00	13	11%	9	2%	18	11%	8	8%
3	04:01~06:00	28	23%	45	12%	15	9%	8	8%
4	06:01~08:00	60	49%	119	32%	19	12%	9	9%
5	08:01~10:00	11	9%	56	15%	4	2%	3	3%
6	10:01~12:00	7	6%	22	6%	5	3%	10	10%
7	12:01~14:00	1	1%	20	5%	19	12%	12	12%
8	14:01~16:00	1	1%	15	4%	32	20%	19	19%
9	16:01~18:00	1	1%	28	8%	25	15%	10	10%
10	18:01~20:00	0	0%	28	8%	12	7%	6	6%
11	20:01~22:00	0	0%	16	4%	4	2%	8	8%
12	22:01~00:00	0	0%	6	2%	3	2%	2	2%

번호	운행종료시간	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	371	100%	164	100%	99	100%
1	00:01~02:00	16	13%	34	9%	27	16%	13	13%
2	02:01~04:00	4	3%	55	15%	41	25%	37	37%
3	04:01~06:00	0	0%	36	10%	26	16%	14	14%
4	06:01~08:00	0	0%	22	6%	7	4%	1	1%
5	08:01~10:00	0	0%	23	6%	5	3%	2	2%
6	10:01~12:00	0	0%	15	4%	2	1%	4	4%
7	12:01~14:00	5	4%	12	3%	10	6%	5	5%
8	14:01~16:00	5	4%	17	5%	19	12%	7	7%
9	16:01~18:00	14	11%	34	9%	11	7%	2	2%
10	18:01~20:00	15	12%	52	14%	4	2%	2	2%
11	20:01~22:00	33	27%	34	9%	6	4%	5	5%
12	22:01~00:00	31	25%	37	10%	6	4%	7	7%

■ 택시 운행 중 휴식

- 택시 운행 중 휴식의 경우, '오후 시간대(12~18시)'가 가장 많았으며, '오전 시간대'나 '저녁 시간대'는 유사한 수준으로 조사됨

[표 4-47] 택시 운행 중 휴식 시간대

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	119	100%	374	100%	148	100%	99	100%
1	아침 출근시간대(06~09시)	4	3%	15	4%	11	7%	3	3%
2	오전 시간대(09~12시)	23	19%	77	21%	37	25%	25	25%
3	오후 시간대(12~18시)	74	62%	177	47%	38	26%	30	30%
4	저녁 퇴근시간대(18~20시)	11	9%	42	11%	20	14%	19	19%
5	저녁 시간대(20~00시)	2	2%	34	9%	16	11%	12	12%
6	심야할증 시간대(00~04시)	2	2%	13	3%	4	3%	3	3%
7	새벽 시간대(04~06시)	3	3%	16	4%	22	15%	7	7%

- 휴식 시 이용하는 휴식 장소의 경우, '길가 주·정차'가 가장 많았으며, 기타 의견 중 집에서 휴식한다는 의견이 상당수 차지함

- '택시 쉼터'의 경우, 상당수의 운수종사자가 모른다는 답변을 하였으며, 쉼터를 알고 있다는 운수 종사자의 대부분은 위치는 알고 있지만, 일부러 찾아가서 쉬기에는 애로사항이 있다고 답변함

[표 4-48] 택시 운행 중 휴식 장소

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	366	100%	150	100%	99	100%
1	택시 쉼터	19	15%	26	7%	10	7%	10	10%
2	기사식당	13	11%	47	13%	30	20%	16	16%
3	택시승강장	12	10%	61	17%	24	16%	4	4%
4	길가 주·정차	64	52%	140	38%	75	50%	57	58%
5	집(기타)	-	0%	55	15%	-	0%	11	11%
6	기타	15	12%	37	10%	11	7%	1	1%

■ 월 급여

- 개인택시 운수종사자는 한 달 총 소득이 '251~300만원' 이라는 응답이 가장 많았으며, 일반택시 운수종사자는 '151~200만원' 응답이 가장 많았음
- 개인택시와 일반택시 운수종사자 간 소득격차가 큰 것으로 나타났으며, 과거에 비해 소득차이가 더 다양해진 것으로 조사됨
 - 1차와 비교해보면, 250만원 이상의 소득을 응답한 비율이 일반택시 보다 개인택시 운수종사자가 훨씬 많음

[표 4-49] 택시 운전자 한달 총 소득

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	376	100%	140	100%	99	100%
1	100만원 이하	12	10%	10	3%	88	63%	4	4%
2	101~150만원	60	49%	26	7%	43	31%	27	27%
3	151~200만원	40	33%	57	15%	6	4%	34	34%
4	201~250만원	8	7%	58	15%	3	2%	24	24%
5	251~300만원	2	2%	63	17%	0	0%	2	2%
6	301~350만원	0	0%	49	13%	0	0%	5	5%
7	351~400만원	1	1%	40	11%	0	0%	2	2%
8	401~450만원	0	0%	31	8%	0	0%	0	0%
9	451~500만원	0	0%	22	6%	0	0%	0	0%
10	500만원 이상	0	0%	20	5%	0	0%	1	1%

■ 근로 만족도

- 개인택시·일반택시 운수종사자 모두 전반적인 근로 만족도의 경우 '보통'이 가장 많이 응답되었으나, '대체로 불만족'한다는 의견이 두 번째로 많음
- 택시업체의 경우 '대체로 만족한다'는 의견과 '대체로 불만족한다'는 의견이 유사한 수준임

[표 4-50] 택시업계 근로 만족도

번호	항목	개인택시				일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수			380	100%	173	100%	99	100%	50	100%	37	100%
1	매우 만족			14	4%	2	1%	5	5%	0	0%	0	0%
2	대체로 만족			51	13%	7	4%	12	12%	1	2%	8	22%
3	보통			226	59%	26	15%	44	44%	21	42%	18	49%
4	대체로 불만족			71	19%	50	29%	32	32%	15	30%	8	22%
5	매우 불만족			18	5%	88	51%	6	6%	13	26%	3	8%

■ 전기차 정책

- 아직까지 전기차를 보유하지 않은 개인택시 운수종사자 및 택시업체가 많은 것으로 조사되었으며, 전기차 구매동기로는 '구매 시 지원금'이나 '저렴한 연료비와 유지비'와 같이 주로 비용 관련 동기가 큰 것으로 알 수 있음
- 전기차의 확산장려정책으로 가장 많은 의견은 충전 인프라 확충 및 차량구입 보조금 지원 확충이며, 개인택시 운수종사자의 경우 '배터리 교체비용 지원'이 27%를 차지하는 것으로 나타남

[표 4-51] 전기차 보유 여부

번호	항목	개인택시		택시업체	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	375	100%	37	100%
1	있다	100	27%	16	41%
2	없다	275	73%	21	57%

[표 4-52] 전기차 구매동기

번호	항목	개인택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	363	100%	47	100%	37	100%
1	구매 시 지원되는 보조금	32	26%	88	24%	12	26%	16	43%
2	저렴한 연료비와 유지비	79	65%	201	55%	29	62%	17	46%
3	무소음 · 친환경	9	7%	55	15%	6	13%	3	8%
4	기타	2	2%	19	5%	0	0%	1	3%

[표 4-53] 전기차 확산장려

번호	항목	개인택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	118	100%	369	100%	46	100%	37	100%
1	차량구입보조금 지원 확충	48	41%	117	32%	24	52%	15	41%
2	충전 인프라 확충 및 지원	18	15%	135	37%	17	37%	18	49%
3	배터리 교체 비용 지원	51	43%	101	27%	5	11%	4	11%
4	기타	1	1%	16	4%	0	0%	0	0%

○ 향후 전기차 구매의사 또한 '성능 및 인프라(충전소 등) 개선 시 구매할 의사가 있다'가 대부분을 차지하여 전기차 구매에 대한 인식이 바뀌어가고 있는 것으로 나타남

[표 4-54] 전기차 향후 구매의사

번호	항목	개인택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	364	100%	49	100%	37	100%
1	지금 구매할 의사가 있다	20	16%	61	17%	1	2%	3	8%
2	성능 및 인프라(충전소 등) 개선시 구매할 의사가 있다	46	38%	178	49%	43	88%	28	76%
3	없다	54	44%	108	30%	5	10%	6	16%
4	기타	2	2%	17	5%	0	0%	0	0%

■ 요금 및 정산체계

○ 2023년 7월부로 변경된 요금체계(요금인상, 할증시간 및 폭 확대)에 찬성한다는 의견이 80% 이상으로 나타났으며, 정산사 경쟁체계에 대한 의견도 대부분 찬성하는 것을 알 수 있음.

[표 4-55] 요금체계 변경

번호	항목	개인택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	376	100%	48	100%	37	100%
1	(요금인상·할증폭 확대)찬성한다	103	84%	326	87%	37	77%	30	81%
2	반대한다	17	14%	38	10%	9	19%	6	16%
3	관심없음	3	2%	12	3%	2	4%	1	3%

[표 4-56] 정산사 경쟁체계

번호	항목	개인택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	122	100%	374	100%	50	100%	37	100%
1	(정산사 다양화)찬성한다	110	90%	255	68%	34	68%	23	62%
2	반대한다	8	7%	55	15%	10	20%	12	32%
3	무응답	4	3%	64	17%	6	12%	2	5%

- 일반택시 운수종사자 중 운송비용을 지불 경험이 있다는 응답이 46%이며, 지불한 운송비용은 교통사고비용이 55%로 가장 많은 것으로 조사됨
- 운송비용의 경우, 택시업체는 '실비지원'을, 일반택시 운수종사자는 '한도 내 실비지원'의 형태가 많았다고 응답함

[표 4-57] 운송비용 지불경험

번호	항목	일반택시			
		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	171	100%	99	100%
1	있다	121	71%	46	46%
2	없다	50	29%	53	54%
번호	지불한 운송비용	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
1	유류비용	49	29%	17	22%
2	세차비용	62	37%	15	19%
3	교통사고비용	58	34%	43	55%
4	기타	0	0%	3	4%

[표 4-58] 운송비용 지원 형태

번호	항목	일반택시		택시업체	
		응답수	비율	응답수	비율
1	총 응답자 수	99	100%	37	100%
2	한도 내 실비지원	55	56%	4	11%
3	실비지원	33	33%	32	86%
4	기타	11	11%	1	3%

연령대

- 개인택시 및 일반택시 운수종사자의 연령은 30~40대는 10% 미만이며, 50대~60대가 80% 이상 차지하여 가장 많은 것으로 나타남

[표 4-59] 택시운전자 연령대

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	123	100%	375	100%	166	100%	99	100%
1	30대	1	1%	3	1%	1	1%	1	1%
2	40대	3	2%	28	7%	7	4%	7	7%
3	50대	34	28%	112	30%	77	46%	44	44%
4	60대	71	58%	215	57%	75	45%	43	43%
5	70대	14	11%	17	5%	6	4%	4	4%

- 운전경력에의 경우 개인택시 운수종사자는 '26~30년'이 가장 많으며, 일반택시 운수종사자의 경우 '6~10년' 및 '16~25년'이 많은 것으로 나타남.

[표 4-60] 택시 운전경력

번호	항목	개인택시				일반택시			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	120	100%	367	100%	173	100%	99	100%
1	5년 이하	11	9%	30	8%	54	31%	12	12%
2	6~10년	21	18%	21	6%	38	22%	17	17%
3	11~15년	28	23%	29	8%	30	17%	10	10%
4	16~20년	28	23%	48	13%	23	13%	16	16%
5	21~25년	13	11%	42	11%	8	5%	16	16%
6	26~30년	16	13%	97	26%	5	3%	11	11%
7	31~35년	2	2%	41	11%	0	0%	8	8%
8	36~40년	1	1%	42	11%	2	1%	8	8%
9	41년 이상	0	0%	17	5%	1	1%	1	1%

■ 전액관리제 운영

- 소속된 회사에서 전액관리제가 잘 시행되는지에 대한 응답으로 일반택시 운수종사자는 '그렇다'는 의견이 55%, 택시업체는 76%인 것으로 조사됨

[표 4-61] 전액관리제 시행

번호	항목	일반택시		택시업체	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	99	100%	37	100%
1	그렇다	54	55%	28	76%
2	아니다	28	28%	6	16%
	잘 모르겠음	17	17%	3	8%

■ 운전직 기피 요인 및 사기진작

- 운전직을 기피하는 이유에 대해서 일반택시 운수종사자는 '낮은 임금수준'이 가장 큰 요인이라고 응답하였으며, 택시업체의 경우, 낮은 임금·노동량·사회적 인식 모두 해당된다고 응답함
- 이러한 택시업계의 사기진작을 위해서는 일반택시 운수종사자는 '복지재원확충' 및 '수당지급', 택시업체는 '택시리스제'에 가장 많이 응답함

[표 4-62] 운전직 기피 요인

번호	항목	일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	173	100%	99	100%	50	100%	37	100%
1	낮은 임금수준	97	56%	62	63%	25	50%	12	32%
2	열악한 복지	14	8%	8	8%	3	6%	1	3%
3	많은 운전노동량	21	12%	20	20%	1	2%	11	30%
4	낮은 사회적 인식	14	8%	9	9%	18	36%	13	35%

[표 4-63] 택시업계 사기진작

번호	항목	일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	150	100%	99	100%	45	100%	37	100%
1	택시운수종사자 복지재원 확충	54	36%	29	29%	16	36%	4	11%
2	국민임대주택 가점 부여	13	9%	8	8%	0	0%	2	5%
3	장기근속운전자의 개인택시 양수지원금 용자	21	14%	19	19%	2	4%	0	0%
4	근로의욕 고취를 위한 수당지급	39	26%	28	28%	11	24%	7	19%
5	택시리스제(사내 개인택시) 도입	23	15%	15	15%	16	36%	24	65%

○ 택시 리스제⁹⁾의 경우, 일반택시 운수종사자 중 57%가 찬성하는 반면, 택시업체는 78%가 찬성하여 운수종사자뿐만 아니라 사측에서도 원하는 것을 알 수 있음

[표 4-64] 택시 리스제 찬반 여부

번호	항목	일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	170	100%	99	100%	48	100%	37	100%
1	찬성한다	100	59%	56	57%	34	71%	29	78%
2	반대한다	46	27%	21	21%	14	29%	4	11%
3	관심없음	24	14%	22	22%	0	0%	4	11%

[표 4-65] 택시 리스제 반대 이유

번호	항목	일반택시				택시업체			
		1차		2차		1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	38	100%	21	100%	13	100%	4	100%
1	택시기사에게 운송비용 부담 전가 우려	32	84%	15	71%	2	15%	1	25%
2	범죄 악용 가능성	2	5%	3	14%	3	23%	2	50%
3	택시차량관리 부실에 따른 안전사고	4	11%	3	14%	8	62%	1	25%

■ 근로형태

○ 일반택시 운수종사자는 1인 1차제가 가장 많았으며, 1일 2교대 또한 상당수 차지하고 있음

- 1차와 비교해보면, 1인 1차제 근로형태의 비율이 증가한 반면, 1일 2교대 근로형태의 비율은 감소한 것으로 나타남

[표 4-66] 일반택시 운전자 근로형태

번호	항목	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	172	100%	99	100%
1	1일 2교대	75	44%	37	37%
2	1인 1차제	87	51%	60	61%
3	2교대, 1차제 혼재	2	1%	1	1%
4	격일제	8	5%	1	1%

9) 택시리스제는 회사가 운송사업 면허와 차량을 택시 경력이 있는 기사에게 임대하고 일정 금액을 대여비로 받는 제도를 말함.

■ 노·사·정 협의체 확대개편

- 현재의 노·사·정 협의체를 택시전담기구로 확대·개편하는 의견에 대해 택시업체는 '찬성한 다'는 의견이 73%로 가장 많았음
 - 1차와 비교해보면, 찬성 응답은 크게 증가, 반대 의견은 크게 감소한 것으로 나타남

[표 4-67] 노·사·정 협의체의 확대 개편

번호	항목	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	49	100%	37	100%
1	찬성한다	25	51%	27	73%
2	반대한다	22	45%	4	11%
3	관심없음	2	4%	6	16%

■ 교통회관 건립 방식

- 운수종사자의 복지 향상을 위한 교통회관의 건립방식에 대한 의견으로는, 인천시와 매칭펀드를 활용한 방법에 가장 많이 응답함
 - 1차와 비교해보면, 여러 운송사업조합 주도의 출연방식을 원하는 비율이 크게 감소한 반면, 인천시와의 매칭펀드 방식을 원하는 비율이 크게 증가함

[표 4-68] 교통회관 건립 방식

번호	항목	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	47	100%	37	100%
1	여러 운송사업조합 주도의 출연방식(시내버스, 전세버스, 화물)	17	36%	7	19%
2	인천시-택시 사업조합(일반, 개인)간 매칭펀드	8	17%	13	35%
3	인천시-여러 운송사업조합 간 매칭펀드	15	32%	13	35%
4	택시조합주도 출연금 방식	4	9%	2	5%
	기타	3	6%	2	5%

■ 택시업체의 차고지

- 차고지는 택시업체 대부분 1개만 운영하는 곳이 많았으며, 임대차고지보다 자가차고지의 비율이 높은 것으로 나타남
- 한편 제2차고지를 보유한 경우, 제2차고지는 임대차고지가 많은 것으로 조사됨

[표 4-69] 차고지 보유 수

번호	항목	1차		2차	
		합계	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	50	100%	37	100%
1	1개	38	76%	29	78%
2	2개	8	16%	6	16%
3	3개 이상	4	8%	1	3%
4	0개	0	0%	1	3%

[표 4-70] 차고지별 운영형태

1차고지				2차고지			
임대		자가		임대		자가	
1차	2차	1차	2차	1차	2차	1차	2차
9	6	41	29	10	3	3	5

■ 수요응답형 택시 서비스

- 수요응답형 서비스¹⁰⁾에 참여할 의사가 있는지에 대해서는 1차 계획 수립 당시보다 상당수의 업체에서 '참여한다'는 의견으로 바뀌었음

[표 4-71] 수요응답형 서비스 참여여부

번호	항목	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	50	100%	37	100%
1	참여한다	14	28%	22	59%
2	참여하지 않는다	36	72%	15	41%

■ 택시 경영 및 서비스 평가 항목

- 택시 경영 및 서비스 평가 시 중점을 두어야 할 사항에 대해서는 이용자·운수종사자·업체 모두 1차에서는 비슷한 비율이었으나, 2차에서는 '택시업체 경영합리화(업체)'에 가장 많은 응답이 있었음

[표 4-72] 경영평가 중점사항

번호	항목	1차		2차	
		응답수	비율	응답수	비율
	총 응답자 수	48	100%	37	100%
1	택시업체 경영합리화(업체)	15	31%	17	46%
2	운전자 처우개선(운전자)	17	35%	11	30%
3	택시서비스 개선(이용자)	16	33%	8	22%
4	사고율	0	0%	1	3%

10) 공항 및 도심지, 대중교통 소외지역에 승합형 콜택시를 이용한 수요응답형 서비스 운영

4) 시사점

(1) 택시 이용자

- 택시 이용자는 1차 설문에 이어 '안심귀가 서비스'가 가장 중요한 서비스로 인식하고 있어 안심귀가에 대한 정책보완이 필요할 것으로 판단됨
 - 대중교통이 뜸한 야간심야시간대에 귀가목적으로 많이 이용하므로, 안전성 증진방법 마련이 시급하다고 판단됨
- 코로나 이후 오프출을 통한 택시이용이 매우 활성화되어 대기시간 자체는 1차 설문시 보다 감소하였으며, 수요가 많은 시간대에 배차의 어려움을 제외하고는 대체로 만족이라는 의견이 많았음
 - 택시가 '적정대수'라는 응답이 많았지만, '다소 부족'이라는 응답도 많아 택시부제해제를 함에도 불구하고 수요가 급증하는 시간대 택시이용은 여전히 어려운 것으로 보여짐
- 앱택시를 이용하면서 택시전반에 대한 만족도가 높아졌으며, 택시이용은 시간 및 편리성이 좋아서 이용한다는 응답이 많았음
 - 1차 계획 설문조사에서는 '시간이 촉박해서'와 '편리함' 응답이 多
 - 2차 계획 설문조사에서는 '택시가 편안해서'와 '신속함' 응답이 多
- 택시이용 시 '택시에서 대중교통으로 환승하지 않는다'는 응답이 많지만 택시이용 활성화를 위해 '택시->대중교통환승할인'이 필요하다는 의견으로 미루어보면 환승할인제도가 자리잡게 될 경우 이용률이 높아질 것으로 전망됨
 - 택시 요금에 대한 문제점으로 '이용할 때마다 다른 요금'에서 '비싼 기본요금'으로 바뀌었으며, 심야할증 요금은 계속 택시 요금의 문제점으로 인식되고 있음.
 - 이러한 요금 부담으로 인해 택시에 대한 인식이 대중교통에서 준대중교통, 고급교통수단으로 인식이 변한 것이 아닌가 추측해 볼 수 있음
- 신용카드 사용기록이 있는 인천시 거주자를 대상으로 설문조사를 실시하여 주이용교통수단이나 결제방식에 있어 자가용과 신용카드가 유독 많은 것으로 판단됨
 - 1차 계획의 설문조사는 노상에서 대면조사의 형태로 실시하여, 조사 시간대 및 연령에 따라 특성의 차이가 발생 할 수 있음
 - 본 2차 계획의 설문조사에서는 성별 및 연령대 분포는 비슷하지만, 조사 시간대에 구애받지 않고 설문을 할 수가 있고, 대면조사와 다르게 무응답이 없으므로 주이용교통수단이 다른 것에 대한 직접적인 비교는 한계가 있음

[표 4-73] 택시 이용자 설문조사 요약 및 시사점

구분		1차 결과	2차 결과	시사점
주이용교통수단	수단	대부분 버스	자가용	-
	이용목적	출근/등교	출근/등교	-
이용목적		귀가	귀가	• 심야할증 시간 조정
이유		시간이 촉박해서	택시가 편안해서	
이용빈도		월1~2회 이하	월1~2회 이하	
이용 시간대		야간시간대(20~00시)	야간시간대(20~00시)	
이용 인원		1명(혼자)	1명(혼자)	• 안심귀가서비스 마련
대기시간		5~10분	5분, 5~10분	• 호출 시 응답률 또는 대기시간 관리
이용방법		도로에서 택시잡기	앱 호출 탑승	
노상택시 만족도		보통	대체로 만족	-
결제방식		신용카드(후불교통카드)	신용카드	-
환승이용경험		환승안함 / 대중교통→택시 환승 경험	환승안함 / 택시↔대중교통 환승 경험	• 대중교통 환승제
종합 만족도		대체로만족~보통	대체로 만족	-
이용불편사항		주변에 택시가 없어 잡기 어려움	주변에 택시가 없어 잡기 어려움	• 호출 시 응답률 또는 대기시간 관리
아쉬움		-	불필요한 잡담(사생활, 정치 등)	• 운전자 교육
인천콜	이용경험	전체 40%가 이용	전체 7%가 이용	• 디지털 소약계층 배려
	만족도	대체로 만족	대체로 만족	
	불편사항	콜 배차 후 대기시간	콜배차의 어려움	
앱택시	이용경험	47% 이용	91% 이용	-
	만족도	대체로 만족(54%)	대체로 만족(63%)	-
	이용이유	대기시간 절약	대기시간 절약	-
	불편사항	불편한점 없음	특정시간대 배차 어려움	• 특정시간 운행 장려
교통수단으로서의 택시 인식		대중교통수단	준대중교통수단	• 대중교통 환승제
이용시 가장 중요한 요소		편리함	신속함	• 호출 시 응답률 또는 대기시간 관리
택시요금체계 문제점		이용할 때마다 다른 요금	비싼 기본요금	• 대중교통 환승제 • 서비스 제고방안
안전성 증진방법		안심귀가서비스	안심귀가서비스	• 서비스 제고방안
이용 활성화		택시환승제	택시→대중교통 환승 할인	• 대중교통 환승제
택시 적정대수		적정함	적정함	• 택시수급 관리

(2) 개인택시 운수종사자

- 개인택시 운수종사자의 경우, 택시 이용 시 가장 중요한 요소가 '편리함'에서 '안전함'으로 바뀌었고, 여전히 택시가 요금이 저렴하며, 대중교통 서비스로 인지하고 있음
- 택시 안전성 증진을 위해 '실내블랙박스장착' 뿐만 아니라 '안심귀가'에 대한 의견이 많아졌으며, 택시이용 활성화를 위해 '기반시설 확충'에 대한 의견이 많아지고 있음
- 개인택시 운수종사자들이 '길가 주·정차' 다음으로 가장 많이 휴식하는 장소가 '집'이므로 근무여건 개선 및 쉼터 마련에 대한 대책이 필요할 것으로 판단됨
- 개인택시 입장에서는 택시 부제해제가 적절한 정책인 것으로 조사됨
- 현재 택시가 과잉공급이라고 인식은 하지만 택시 감차정책이 국비나 지방비가 아니면 감차가 힘들 것으로 판단되며, 보조금(LPG, 카드수수료)을 일부 전환하여 감차하는 정책에 대한 반대의견이 감소한 것으로 나타남
- 택시운행 시작시간은 유사하나 심야시간 할증으로 인해 휴식 후 심야에 운행을 재개하는 경우도 많아짐에 따라 운전자들의 휴식공간 및 대기공간 마련이 중요할 것으로 보임

[표 4-74] 개인택시 운수종사자 설문조사 요약 및 시사점

구분		1차 결과	2차 결과	시사점
교통수단으로서의 택시 인식		대중교통수단	대중교통수단	• 대중교통 환승제
이용 인원		2명	2명	-
이용시 가장 중요한 요소		편리함	안전함	• 운전자 교육 • 안심귀가서비스 마련
요금	요금체계 문제점	저렴한 요금	저렴한 요금	• 운임·요금조정
	요금체계 변경	찬성한다	찬성한다	
	정산사 경쟁체계	찬성한다	찬성한다	
안전성 증진방법		실내 블랙박스 장착	실내 블랙박스 장착&안심귀가	• 카드수수료 지원금 개선 • 안심귀가서비스 마련
이용 활성화		택시환승제	택시 기반시설 확충	• 택시 근무환경 개선 • 택시수급 관리
운행대수		매우과잉공급	다소과잉공급	
부제해제		-	적절(78%)	
감차 관련	가능여부	가능하다	가능하다	• 택시 근무환경 개선 • 택시수급 관리
	보상비마련	-	국비확보	
	보조금 일부전환	반대한다	반대한다	
택시정책 중점		경쟁력 향상	수급조절 개선	• 택시 근무환경 개선 • 쉼터 활성화 • 운수종사자 처우 개선
시간대	운행시작	06:01~08:00	06:01~08:00	
	휴식	오후 시간대(12~18시)	오후 시간대(12~18시)	
	운행종료	20:01~22:00	02:01~04:00	
휴식장소		길가 주·정차(52%)	길가 주·정차(38%), 집(15%)	
월급여		101~150만원	251~300만원	
근로만족도		-	보통	
전기차	보유	-	없다	• 노후 대폐차 보조금 지원 • 충전 인프라
	구매동기	저렴한 연료비와 유지비	저렴한 연료비와 유지비	
	확산장려	배터리 교체 비용 지원	충전 인프라 확충 및 지원	
	향후구매의사	없다	성능 및 인프라개선 시	
연령대		60대	60대	• 운전자 교육
운전경력		11~20년	26~30년	• 고령운전자 관리방안

(3) 일반택시 운수종사자

- 개인택시 운수종사자와 유사하게 택시를 '대중교통수단'으로 인식하고 있으며, 택시 이용 시 안전함이 가장 중요한 것으로 생각하고 있음
- 택시이용 활성화 방안으로 '택시 사업구역통합'보다 '택시기반시설 확충'을 더 원하는 것으로 나타났으며, 문제점으로는 '저렴한 요금'과 '과잉공급', '실내블랙박스장착'이 필요한 것으로 응답하였으며, 택시부제에 관해서는 부적절하다가 68%로 상당히 높아 택시부제 해제에 대해서는 부정적인 입장임
 - 택시 부제해제가 적절한 정책이라고 조사된 개인택시 운수종사자 입장과는 상반됨을 알 수 있음
- 1차에서는 '택시운송사업 수급조절 개선'이 1순위 정책이었으나, 이번 2차에서는 '운수종사자 근무여건 개선'이 1순위로 바뀌었으며, 임금은 인상되었으나, 여전히 '낮은 임금수준'을 운전직 기피이유로 응답함
 - 택시업계 사기진작을 위해 택시운수종사자 복지재원 확충이 필요할 것으로 보이며, 나아가 평균적인 일반택시 운수종사자 임금 및 근로여건을 개선할 수 있는 정책이 필요함
- 개인택시 운수종사자와는 다르게 운행시작시간이 14~16시 사이였으며, 1차에 비해 심야시간(02~04시)에 운행을 종료하는 경우가 더 많아진 것으로 나타남
 - 택시부제가 해제된 이후, 개인택시 운수종사자들도 심야시간에 운행을 종료하는 경우가 많아져 심야시간 영업에 따른 교통사고나 휴식공간 부재로 인한 부작용이 없는지 검토해볼 필요가 있음
 - 코로나 19 이후, 1인 1차제의 비율이 증가하여 휴식공간에 대한 중요성이 더욱 커질 것으로 예상됨
- 택시 리스제의 경우 '운송비용 부담 전가 우려'만 없다면 운수종사들 또한 찬성하고 있는 것으로 나타나, 택시업체와 협의점을 찾는 것이 중요할 것으로 판단됨
- 택시감차는 개인택시 운수종사자와 동일하게 국비나 시비를 통한 감차 이외에는 현실화 되기가 어려울 것으로 판단됨

[표 4-75] 일반택시 운수종사자 설문조사 요약 및 시사점

구분		1차 결과	2차 결과	시사점
교통수단으로서의 택시 인식		대중교통수단	대중교통수단	• 대중교통 환승제
이용 인원		2명	2명	-
이용시 가장 중요한 요소		안전함	안전함	• 안심귀가서비스 마련 • 운전자 교육
요금	요금체계 문제점	저렴한 요금	저렴한 요금	• 운임·요금조정
	전액관리제	-	잘 운영 중	• 관리감독
안전성 증진방법		실내 블랙박스 장착	실내 블랙박스 장착	• 택시 근무환경 개선
이용 활성화		택시 사업구역 통합	택시기반시설 확충	
운행대수		매우 과잉공급	다소 과잉공급	• 택시수급 관리
부제해제		-	부적절(68%)	
감차 관련	가능여부	가능하다	가능하다	
	보상비마련	국비확보	국비확보	
	보조금 일부전환	-	동의한다(53%)	
택시정책 중점		택시운송사업 수급조절 개선	운수종사자 근무여건 개선	• 택시 근무환경 개선 • 교통회관 건립
시간대	운행시작	14:01~16:00 (20%)	14:01~16:00 (19%)	-
	휴식	오후 시간대(12~18시)	오후 시간대(12~18시)	-
	운행종료	02:01~04:00 (25%)	02:01~04:00 (37%)	-
휴식장소		길가 주·정차	길가 주·정차	• 쉼터 활성화
월급여		100만원 이하	151~200만원	• 택시 근무환경 개선 • 운수종사자 처우 개선 • 전액관리제 검증 및 관리감독 • 택시리스제 검토
근로만족도		매우 불만족	보통	
운전직 기피이유		낮은 임금수준	낮은 임금수준	
사기진작		택시운수종사자 복지재원 확충	택시운수종사자 복지재원 확충	
택시리스제		찬성한다	찬성한다	• 택시 근무환경 개선 • 운수종사자 처우 개선 • 전액관리제 검증 및 관리감독 • 택시리스제 검토
택시리스제 반대이유		운송비용 부담 전가 우려	운송비용 부담 전가 우려	
운송 비용	지불경험	있다	없다	
	유류비용	29%	22%	
	세차비용	37%	19%	
	교통사고비용	34%	55%	
지원형태		-	한도 내 실비지원	
연령대		60대	60대	• 운전자 교육
운전경력		5년 이하	6~10년	• 고령운전자 관리방안
근로형태		1인1차제	1인1차제	• 택시 근무환경 개선

(4) 택시업체

- 택시 안전성 증진방안으로 1차에서는 '최고속도 제한장치 장착'이 가장 많은 응답이었으나, '안심귀가 서비스 확충'이 최다응답으로 택시 이용자, 개인택시 운수종사자, 택시업체 모두 필요한 서비스로 인식하여 안심귀가에 대한 대책 필요성이 더욱 커짐
- 택시 이용자와 마찬가지로 택시환승제가 택시 이용 활성화에 도움이 될 것이라 조사되었으며, 전기차 확산 장려는 개인택시·일반택시 운수종사자와 다르게 '차량구입보조금 지원 확충'이 더욱 중요한 요소인 것으로 나타남
 - 저렴한 유지비가 장점이나 차량구입 시 보조금과 충전인프라가 전기차 확산에 중요한 역할을 할 것으로 보임
- 택시 리스제의 경우 '찬성한다'는 의견이 더 많아 택시업체 경영 개선 방안으로 감차와 택시 리스제를 한데 어우를 수 있는 정책 검토가 필요함

[표 4-76] 택시업체 설문조사 요약 및 시사점

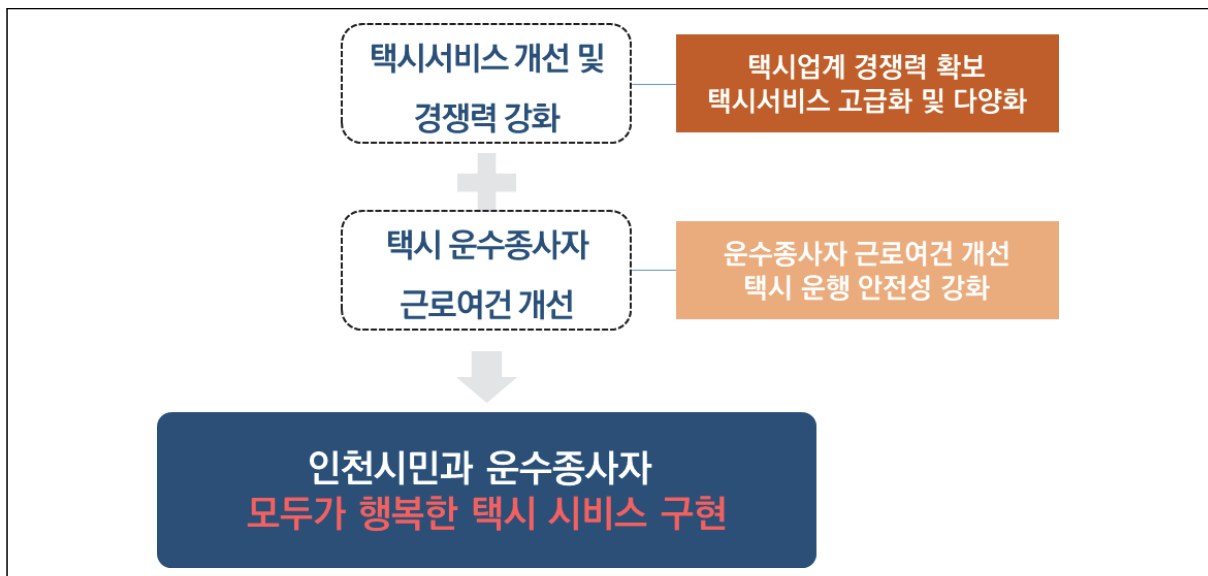
구분	1차 결과	2차 결과	시사점	
교통수단으로서의 택시 인식	대중교통수단	대중교통수단	• 대중교통 환승제	
이용시 가장 중요한 요소	편리함	편리함		
요금	요금체계 문제점	저렴한 요금	• 운임·요금조정	
	요금체계 변경	찬성한다		
	정산사 경쟁체계	찬성한다		
	전액관리제	-	• 전액관리제 검증 및 관리감독	
안전성 증진방법	최고속도 제한장치 장착	안심귀가서비스 확충	• 안심귀가서비스 마련	
이용 활성화	택시 사업구역 통합	택시환승제	• 대중교통 환승제	
운행대수	다소 과잉공급	다소 과잉공급	• 택시수급 관리	
부제해제	-	부적절		
감차 관련	가능여부	불가능하다		가능하다
	보상비마련	-		국비확보
	보조금 일부전환	반대한다	반대한다	
택시정책 중점	택시운송사업 경쟁력 향상	택시운송사업 경쟁력 향상	• 택시 근무환경 개선	
근로만족도	보통	보통		
운전직 기피이유	낮은 임금수준	낮은 사회적 인식		
사기진작	택시운수종사자 복지지원 확충 + 택시리스제 도입	택시리스제 도입	• 택시리스제 검토	
전기차	보유	-	없다	• 노후 대폐차 보조금 지원 • 충전 인프라
	구매동기	저렴한 연료비와 유지비	저렴한 연료비와 유지비	
	확산장려	차량구입보조금 지원 확충	충전 인프라 확충 및 지원	
	향후구매의사	성능 및 인프라 개선시 구매	성능 및 인프라 개선시 구매	
택시리스제	찬성한다	찬성한다	• 택시리스제 검토	
택시리스제 반대이유	택시차량관리 부실에 따른 안전사고	범죄 악용 가능성		
노·사·정 협의체 확대	찬성한다	찬성한다	-	
교통회관 건립	여러 운송사업조합 주도 출연	인천시 매칭펀드	• 매칭펀드 검토	
차고지	보유 수	1개	1개	-
	운영형태	자가	자가	
수요응답형 참여	참여하지 않음	참여한다	• 수요응답형 택시 검토	
경영평가 중점사항	운전자 처우개선	택시업체 경영합리화	• 경영평가 인센티브	

3. 택시운송사업 발전 시행계획의 추진전략

1) 인천광역시 택시운송사업 발전 기본방향

- 본 시행계획에서는 상위계획인 “제2차 택시운송사업 발전 기본계획”(국토교통부, 2022.7) 내용을 반영과 더불어 인천시 택시 산업 및 환경등의 여건을 고려하여 기본방향과 목표를 설정함
 - 코로나 19 기간 동안 택시 운수종사자들의 이탈, 승용차 증가와 더불어 대규모 수송이 가능한 철도 수단의 건설 등 택시수요 감소 여건을 고려한 ‘택시업계 경쟁력 확보’
 - 택시는 편리하고, 안전하게 목적지로 이동하기 위해 대중교통수단 보다 비싼 요금을 지불하고, 1~2명 소수의 승객이 하루 24시간 언제라도 이용하게 되는 교통수단으로 안전이 중요한 요소임을 감안한 ‘택시 운행 안전성 강화’
 - 운수업 종사자들 중 택시 운수사업 종사자들의 급여와 처우가 상대적으로 열악한 실정이며, 열악한 근로여건은 택시 서비스의 질과 안전성을 떨어뜨릴 수 있으므로 택시 서비스 질과 안전성 향상을 위한 ‘운수종사자 근로여건 개선’
 - 다양한 승차공유 모빌리티 사업의 급성장으로 영향을 받고 있는 택시산업이 능동적으로 대처하기 위한 방안으로 ‘택시 서비스 고급화 및 다양화’
- 이러한 목표는 궁극적으로 택시를 이용하는 인천시민과 택시를 운행하는 운수종사자 모두가 행복하게 택시를 이용하는 것이기에 이를 비전으로 설정함
 - 이를 위해 택시를 운영하는 택시업계 관점과 실제로 운영을 하는 운수 종사자 관점, 택시를 이용하는 이용자 관점을 동시에 고려할 필요가 있음

[그림 4-1] 시행계획의 비전, 기본 목표 및 추진전략



2) 세부 추진과제

- 제2차 인천광역시 택시운송사업 발전 시행계획의 목적을 달성하기 위해 4개의 목표를 설정하고, 목표별 추진과제를 도출함
 - 추진과제는 목표의 실행을 위해 총 18가지 과제를 선정함

[표 4-77] 목표 및 추진과제

목표	추진과제
택시업계 경쟁력 확보(4)	<ul style="list-style-type: none"> - 택시 서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고 방안 - 택시업계 경영구조 개선 - 택시 리스제 도입 - 친환경택시(전기택시) 도입 및 인프라 구축
택시 운행 안전성 강화(3)	<ul style="list-style-type: none"> - 택시 안전성 확보 방안 - 사업용 자동차의 차령 연장 검토 - 고령 운전자 안전관리 대책
운수종사자 근로여건 개선(5)	<ul style="list-style-type: none"> - 택시 운수종사자 근무시간 및 근무환경 개선 - 운수종사자 장려금 및 금융혜택 지원 - 운송수입금 관리체계(전액관리제 등) 안착 - 택시 운수종사자 다기능 복지센터(교통회관 등) 건립 - 택시 쉼터 활성화
택시 서비스 고급화 및 다양화(6)	<ul style="list-style-type: none"> - 승객 니즈를 반영한 택시서비스 개선 - 심야 할증시간대 조정 - 외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입 - 택시환승제 도입 - 택시 승차대 운영 개선 - 인천형 택시 모델 공모 사업



제5장 부문별 개선방안

1. 택시 업계 경쟁력 확보
2. 택시 운행 안전성 강화
3. 운수종사자 근로여건 개선
4. 택시 서비스 고급화 및 다양화
5. 소결



제5장 부문별 개선방안

1. 택시 업계 경쟁력 확보

1) 택시 서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고 방안

(1) 추진배경

- 여객자동차 운수사업법(약칭:여객자동차법) 제20조¹¹⁾ 및 동법 시행규칙 제43조¹²⁾에 의거하여 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시 경영 및 서비스 평가를 시행할 수 있음
 - 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원하고 육성하기 위하여 여객자동차 운수사업을 경영하는 자가 제공하는 서비스에 대해 평가를 할 수 있도록 명시하고 있음

11) 여객자동차 운수사업법 제 20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가)

- ① 국토교통부장관 또는 시도지사는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원육성하고 서비스를 개선하기 위하여 여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여객자동차 운수사업을 경영하는 자(이하 "여객자동차 운수사업자"라 한다)가 제공하는 서비스에 대하여 평가를 할 수 있다.
- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과(경영 평가 결과는 제외한다)를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공표할 수 있다.
- ③ 국토교통부장관 또는 시도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과가 우수한 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 포상, 우수 인증서 발급 등을 실시하고 제50조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다.
- ④ 국토교통부장관 또는 시도지사는 여객자동차 운수사업자에게 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가에 필요한 자료를 제출하도록 요구할 수 있다.
- ⑤ 제1항에 따라 국토교통부장관 또는 시도지사가 실시하는 경영 및 서비스 평가의 대상기준방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

12) 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제 43조(경영 및 서비스평가)

- ① 법 제20조 제1항에 따른 경영 및 서비스평가의 대상은 영 제3조 제2호 가목 및 다목의 전세버스 운송사업 및 일반택시운송사업으로 한다.
- ② 제1항에 따른 경영 및 서비스평가(이하 이 조에서 "평가"라 한다)는 시도지사가 2년마다 하되, 필요하다고 인정되면 1년의 범위에서 그 기간을 조정할 수 있다.
- ③ 국토교통부장관은 제2항에도 불구하고 여객자동차 운수사업 전반의 균형적 발전을 위하여 필요하다고 인정되면 해당 시도지사와의 협의하여 그 시기를 따로 정하여 평가를 할 수 있다.
- ④ 평가에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
 1. 경영부문 : 운전자 관리실태, 보유 자동차의 차령(車齡), 교통사고 예방 노력, 재무건전성 및 경영 관련 법규 준수실태 등
 2. 서비스부문 : 운전자의 친절도, 교통사고율, 에어백 장착률, 요금 등의 음성안내, 자동차의 안전성청결도 및 여객 서비스 관련 법규 준수실태 등
- ⑤ 국토교통부장관 또는 시도지사는 평가를 한 후 그 결과를 해당 사업자에게 알려야 한다.
- ⑥ 국토교통부장관 또는 시도지사는 서비스부문의 평가 결과를 관보공보, 인터넷 홈페이지 또는 언론매체를 통하여 공표할 수 있다.
- ⑦ 국토교통부장관 또는 시도지사는 평가 결과 우수사업자에 대하여 그 정도에 따라 포상을 하고, 우수사업자 인증서 또는 표지를 발급하여 자동차 등에 붙이거나 게시하게 할 수 있다.
- ⑧ 국토교통부장관 또는 시도지사는 평가에 관한 사항을 심의하기 위하여 경영 및 서비스평가 관련 위원회를 설치운영할 수 있다.
- ⑨ 시도지사가 하는 평가와 관련된 평가 관련 위원회의 구성 및 운영에 관한 사항과 그 밖에 필요한 세부적인 사항은 해당 시도의 조례로 정한다.

- 평가는 시·도지사가 2년마다 실시하되, 필요하다고 인정되면 1년의 범위에서 그 기간을 조정할 수 있음
- 평가 결과는 공표할 수 있으며, 결과가 우수한 자에게는 포상, 우수 인증서 발급 등을 실시하고 지정재원을 할 수 있으며, 우수사업자에 대하여 그 정도에 따라 포상을 하고, 우수사업자 인증서 또는 표지를 발급하여 자동차 등에 붙이거나 게시하게 할 수 있음
- 하지만, 경영평가를 위한 증빙자료의 제출이 번거로운 이유등으로 요구사항에 대한 객관적인 자료와 근거의 확보가 어려우며, 인천시에서는 2013년 실시 이후, 2020년, 2023년에 실시함으로써, 평가의 지속성 측면에서 택시운송사업자들의 관심도가 낮아졌을 가능성이 있음
- 이에 평가의 취지에 맞게 경영 및 서비스 평가를 통한 업체 간 선의의 경쟁 유도로 택시 서비스의 질적 수준을 개선하여 시민들에게 택시는 고급 교통수단이라는 인식의 전환 필요
- 평가결과는 택시 서비스에 대한 개선방안을 마련을 위한 기초자료로 활용되며, 택시 업체 간 선의의 경쟁을 유도하여 택시 서비스에 대한 질적 향상을 도모하고, 이용자의 만족도 개선을 유도함으로써, 택시 이용자 수요의 증대를 통해 택시 산업 활성화에 기여

(2) 현황 및 타시도 사례

- 2023년에 실시한 인천시의 택시 경영 및 서비스 평가에 대한 지표는 일반택시의 경우, 경영관리와 모니터링 점수로 구성되어 있으며, 개인택시의 경우, 모니터링 점수로 종합점수를 산출함
- 고객만족도 조사는 택시에서 하차하는 승객을 대상으로 구조화된 설문지를 통한 면접조사방식으로 실시하며, 항목은 모니터링 점수 문항과 거의 일치함

[표 5-1] 인천시 택시 경영 및 서비스 평가_평가분야 및 구분(배점)

종합평가	평가구분(배점)	평가분야(배점)
종합점수	경영평가 점수(100점)	경영관리 (80점)
		운수종사자 처우개선 및 근무환경 (20점)
	모니터링 점수(100점) (개인택시 종합점수)	기사서비스 (33점)
		차량상태 (17점)
		운행행태 (35점)
		요금결제 (15점)

자료 : 인천시 택시운수과 내부자료

[표 5-2] 인천시 택시 경영 및 서비스 평가 지표

분야	항목	세부항목	배점	평가내용	비고	
경영관리	운전자 관리 실태	운전자 확보율	7	2022년 말 차량등록 대수 대비 근무 운전자수 비율에 따라 평가	운전자수÷차량등록 대수×100(%)	
		운전자 평균 이직률	7	2022년 말 근무하는 운전자 대비 2022년 1년 동안의 퇴직자 비율로 평가	퇴직자 수÷운전자 수×100(%)	
		5년 이상 장기 근속자 비율	7	2022년 말 근무 운전자 대비 5년 이상 근무자 비율로 평가	5년 이상 근무 운전자 수÷운전자 수×100(%)	
	보유 자동차의 차령	보유 자동차 현대화율(차령) (2400cc이상/전기차 2년차감)	7	차령 년도에 따라 점수를 부여하고 2400cc이상 또는 전기차인 경우 2년 차감하여 평가	-	
		교통사고 예방노력	교통사고지수 (보험요율)	6	2023년 적용되는 보험요율로 평가	-
	교통사고 예방 자체교육(횟수)		6	2022년 1년 동안 교통사고와 관련하여 회사의 자체 교육 횟수를 기준으로 평가	-	
	경영관련 법규 준수실태	과징금 및 과태료 처분율	10	차량 등록대수 대비 과징금 및 과태료 건수 비율로 평가	과징금 및 과태료 건수÷차량 등록대수×100(%)	
		전액관리제 위반 건수	8	2022년 1년 동안 전액관리제 위반 건수를 기준으로 평가	-	
		부가가치세 경감세액 지급 실적(%)	7	교통사고와 관련하여 회사의 자체 교육 횟수를 기준으로 평가	-	
	재무 건전성	자기자본비율 (자기자본/총자산*100)	5	2022년 결산 기준 총자산 대비 자기자본의 비율에 따라 평가	자기자본÷총 자산×100(%)	
		부채비율 (부채/자기자본*100)	5	2022년 결산 기준 자기자본 대비 부채의 비율에 따라 평가	부채총액÷자기자본×100(%)	
		유동비율(유동자산/유동부채*100)	5	2022년 결산 기준 유동부채 대비 유동자산의 비율에 따라 평가	유동자산÷유동부채×100(%)	
	운수 종사자 처우 개선 및 근무 환경	복지시설	휴게실, 샤워실, 교육실, 체력 단련실, 노조사무실 등	4	휴게실, 샤워실, 교육실, 체력단련실, 노조사무실, 기타 복지시설 운영에 대한 평가	-
		복지제도	운전자 보험	2	운전자 보험, 상여금 지원, 우수운전자 포상, 운수종사자 자녀 학자금 지원, 기타 복지제도 운영에 대한 평가	-
			상여금 지원	2		
우수 운전자 포상			2			
운수종사자 자녀 학자금 지원			2			
		기타 복지제도	2			
노·사 관계		정기적인 노사 협의회 개최(횟수)	3	2022년 1년 동안 노사 협의회 개최 횟수를 기준으로 평가	-	
		노·사 문제 진정, 고소, 고발 건수	3	2022년 1년 동안 노사 문제 진정, 고소, 고발 건수를 기준으로 평가	-	

(표 계속)

분야	항목	배점	분야	항목	배점
기사 서비스(33점)	승차시 인사	4	운행행태(35점)	급출발 및 급정거	3
	하차시 인사	4		끼어들기	3
	운전기사의 복장과 용모	4		커브길(방지턱) 난폭운전	3
	운전자 언행 및 응대태도	5		과속	4
	목적지 확인	3		교통신호 준수	4
	지리숙지도(내비게이션)	5		정지선 준수	3
	선호경로	3		운전 중 DMB 시청	3
	편안함 및 신변의 안전성	5		휴대전화 사용	4
차량상태(17점)	택시 내·외부 청결상태	5	요금 결제(15점)	운전자 안전벨트 착용	3
	차량 냄새	4		승차감	3
	내부시설 (안전벨트, 손잡이 등)	5		불필요한 경적사용	2
	차량 내부 온도	3		부당요금	5
			신용카드 결제거부	5	
			영수증 발급여부	3	
			영수증 발급태도	2	

자료(출처) : 인천시 택시운수와 내부자료

○ 서울시의 택시 경영 및 서비스 평가에 대한 평가 지표는 다음과 같음

- 경영평가는 운수종사자 처우개선, 안전운행 2개 부문으로 구성됨
 - 운수종사자 처우개선(500점) : 택시회사 배분액, 운수종사자 배분율, 장기근속비율, 퇴직연금제 시행
 - 안전운행(100점) : 교통사고 건수 및 보상액
- 서비스 평가는 민원관리, 서비스 개선 2개 부문으로 구성됨
 - 민원 관리(300점) : 민원신고 건수, 행정처분 건수 및 금액
 - 서비스 개선(100점) : 승차난 발생지역 운행건수 평가, 음주관리
- 가감점 : 시정협조도, 위반행위 감점으로 구성됨

[표 5-3] 서울시 택시 경영 및 서비스 평가

평가부문	평가항목	배점	평가내용	비고
경영 평가 (600 점)	택시회사 배분액	200	총 운수종사자 배분액	
	운수종사자 실질배분율	200	총 운수종사자 배분 비율	
	장기근속자 비율	50	평가기간 매월말 기준 10년 이상 장기근속자 비율의 평가기간 평균치 적용	
	퇴직연금제	50	택시운수종사자의 외부 금융기관 적립으로 확인된 택시운수종사자 가입자의 비율에 따라 배점	
안전 운행	교통사고 건수	50	운수종사자 1인당 교통안전도 평가지수를 적용	[[{(교통사고건별×0.4) + (가중사고 값×0.6)}의 총계 ÷ 평균운수종사자 수] X 10
	교통사고 보상액	50	운수종사자 1인당 사고보상액	
서 비 스 평 가	민원 관리	200	다산콜센터에 들어온 민원신고 건수	평가기간 총 사고보상액 ÷ 평균 운수종사자 수
	행정처분 건수	50	서울시 및 자치구에서 처분된 행정처분 건수 및 금액	총 민원 신고건수 / 회사 운수종사자수(월 평균)
	행정처분 금액	50		총 행정처분 건수 / 회사 운수종사자수
서 비 스 개 선 (400 점)	서비스 개선	90	승차난 발생지역 심야시간 운행실적 평가(23:00 ~ 02:00, 승차기준)	운수종사자 1인당 영업건수 영업건수가 많은 순위별로 점수 부여
	운행 전 음주여부 관리	10	운전기사 대상 음주측정 시행여부	운행 전 음주측정 실적에 따라 월별 2점 부여

(표 계속)

평가항목	배점	부여 대상	부여 방법
시정협조도	±50	시책사업과 관련 택시회사의 참여촉진을 위해 가점부여가 필요한 사업 (서울시 공문 발송 시 평가 대상임을 명기)	전기택시 신규 도입 1대당 5점, 기존 도입 1대당 2점 반영(회사당 30점 한도) 보호격벽 신규 설치 1대당 5점, 기존 도입 1대당 2점 반영(회사당 20점 한도) 외국인관광택시 운영 1대당 0.5점 반영(최대 10점) 전자영수증 사업 참여 1대당 1점 반영(최대 10점) 신규운수종사자 채용 1명당 1점 반영(최대 20점) 그 외 가점·감점 사업별 최대 10점한도 부여
가 감 점			
명의를용 금지 위반	-50	택시회사의 명의를용 금지에 대해 행정처분이 확정된 건	택시회사 명의를용 금지 위반 1대당 10점 감점(최대 50점)
무자격 운수종사자 고용	-200	무자격 운수종사자 고용에 따라 행정처분 확정 건	무자격 운수종사자 고용 1명당 200점 감점
유가보조금 부정수령	-100	고의성이 입증된(단순착오 제외) 유가보조금 부당행령으로 환수가 확정된 회사	유가보조금 부정수급 발생시 건당 100점 감점
전액관리제 위반	-50	택시회사의 전액관리제 위반으로 행정처분이 확정된 건	전액관리제 위반 처분시 건당 50점 감점
비용전기금지 위반 처분	-50	택시회사의 비용전기금지 위반으로 행정처분이 확정된 건	비용전기금지 위반 처분시 건당 50점 감점
음주사고 및 단속	-100	음주상태에서 택시를 운전하여 교통사고 유발 또는 단속되어 언론에 보도되는 경우	음주 단속 및 음주사고 건당 100점 감점

자료(출처): '23년 택시회사 경영 및 서비스 평가(2023), 서울특별시

○ 경기도는 택시 운송사업발전 조례에 근거하여 서비스 평가와 경영평가로 평가항목을 구성하고, 항목별 중요도에 따라 점수화하여 평가

- 서비스평가 지표는 운전기사 친절도, 차량 상태, 운행 상태, 요금 4개 항목으로 구성하고 구성요소별 세부항목별 중요도를 고려한 평가
- 경영평가 지표는 일반현황, 교통사고, 법규준수 노력, 복지지원 4개 항목으로 구성되고 21개의 세부항목별 배점을 적용하여 평가

[표 5-4] 경기도 택시 서비스 및 경영평가

평가부문	부문 가중치	평가항목	평가항목 구분	항목 가중치
운전기 사 친절도 (Q1)	R1	승/하차 시 인사 여부	인사여부 (A1)	P1
		복장 용모 단정 여부	복장 및 용모 (A2)	P2
		운행 중 불건전한 언행 횟수 승객의 요구사항에 친절하게 응대여부 불필요한 잡담요구 여부		
		목적지에 대한 친절한 문의 목적지 위치 숙지 목적지 경로에 대한 친절한 응대여부	목적지 숙지 (A3)	P3
운전기사 친절도(Q1) = (A1×P1)+(A2×P2)+(A3×P3)				
서 비 스	R2	내부 청결도 / 외부 청결도 / 냄새 여부	차량청결도 (B1)	P4
		내부시설 상태(안전벨트, 손잡이 등) / 운전자 안전벨트 착용여부 / 운전자격증 게시 및 본인여부	차내시설 (B2)	P5
		냉난방 적정성	승차상태 (B3)	P6
차량상태(Q2) = (B1×P4)+(B2×P5)+(B3×P6)				
운행상 태 (Q3)	R3	운전 중 승차감 / 불필요한 경적사용횟수 / 불필요한 끼어들기 횟수	승차감 (C1)	P7
		DMB 시청 / 핸드폰 사용 / 흡연 여부	운행태도 (C2)	P8
		급출발 / 급정거 / 커브길 난폭운전 속도 위반 / 정지선 위반 / 신호 위반 / 합승 여부	안전운행 (C3) 적법운행 (C4)	P9 P10
운전상태(Q3) = (C1×P7)+(C2×P8)+(C3×P9)+(C4×P10)				
요금 (Q4)	R4	부당요금 청구 여부	부당요금 미청구 (D1)	P11
		현금결제 요구 여부	현금결제 미요구 (D2)	P12
		정확한 영수증 발급 여부 평가	영수증 발급문의 (D3)	P13
		요금에 대한 음성안내 여부	요금 음성안내 (D4)	P14
요금(Q4) = (D1×P11)+(D2×P12)+(D3×P13)+(D4×P14)				
종합모니터링 점수 = (Q1×R1)+(Q2×R2)+(Q3×R3)+(Q4×R4)				

(표 계속)

평가부문	배점	세부항목	세부항목배점
경영	일반현황	자기자본비율(%)	1
		부채비율(%)	2
		유동비율(%)	1
		운전자 운행 근무형태	2
		에어백 장착률(%)	1
	교통사고	교통사고율(%)	15
		보험료율(%)	15
		자체 교육이수(횟수)	2
		교통안전공단 교육이수(횟수)	2
		민원발생 건수(횟수)	12
	법규준수	유가보조금 운영	2
		운전자 추수위반	7
		과태료, 과징금 부과(원)	6
		운송수입 기준금 대비 급여지급률(%)	10
	복지지원	카드수수료 부담주체	1
		이직률(%)	4
		운전자확보(%)	4
		장기근속 여부(년)	5
		차량노후도	2
복지시설		3	
복지제도		3	

자료(출처) : 경기도(2021) 2016년 택시 경영 및 서비스 평가 용역

(3) 추진방안

- 경영 및 서비스 평가의 정례화를 통해 택시 업계에 평가에 대한 중요성을 인지시켜야함
 - 관련법에서는 2년 단위(필요시 1년 단위)로 실시되어야 하나, 2020년 시행된 경영 및 서비스 평가는 2013년 이후 7년만에 진행되었으며, 이후 3년 후인 2023년에 시행되어 그동안 경영 및 서비스 평가에 대한 택시업체의 관심 및 중요성에 대한 인식이 낮아졌을 가능성이 있음
 - 「인천 택시 서비스 개선방안」(2023.01.12.)에서 제시한 '매년 평가'가 지속적으로 이루어 질 수 있도록 하는 노력이 필요함
- 택시 경영 및 서비스 평가는 1년 주기로 시행되므로 스마트폰 앱을 활용하여 상시적으로 택시 서비스 및 만족도를 평가할 수 있는 방안 마련
 - 핸드폰 애플리케이션(Application)을 사용한 택시 서비스 모니터링 평가 방법은 택시 서비스 모니터링을 신속하게 수행할 수 있어 적용할 필요가 있음
 - 택시 서비스 모니터링 평가 방법의 개선은 택시 서비스 평가에 신뢰성과 신속성을 높이는 데 효과적임
- 평가 결과에 따른 우수업체 및 운수종사자에게 인증 마크를 부여하는 방안 마련
 - 택시 서비스평가 결과에 따라 우수한 업체 또는 운수종사자들에게 택시 서비스 우수업체 인증 마크(mark)를 부여하면 친절한 택시 서비스에 대한 자긍심을 심어줄 수 있음
 - 이를 통해 택시 이용객들이 친절한 택시를 선택하여 이용할 수 있도록 함으로써 택시 업체 간 택시 운수종사자간 경쟁적으로 택시 서비스를 개선하는 효과를 기대할 수 있음

[그림 5-1] 우수 운수종사자(좌) 및 우수 택시업체 인증 사례(우) (일본 도쿄)



자료 : 동경택시센터(<https://www.tokyo-tc.or.jp/business/index.html#business5>)

- 인센티브 제공방안의 확장 및 페널티 부과방안에 대한 검토가 필요함
 - 택시업체의 참여도를 높이기 위한 방안으로 전년도에 비해 평가점수가 상승한 업체에 대해서도 인센티브를 제공하는 방안도 고려할 수 있음
 - 그리고 서비스 점수가 낮은 업체에 대한 개선 요구가 시행되지 않을 경우, 재정지원 축소 등의 페널티 부과방안 마련도 필요함
- 우수업체에 지급하는 인센티브의 경우, 실질적으로 택시를 운행하는 운수종사자에게 혜택이 제공될 수 있도록 하여야 하며, 이에 대한 이행 여부 점검이 필요함

(4) 시행효과

- 택시 경영 및 서비스 평가를 통한 인센티브 제공으로 택시 업체 및 운수종사자 간 자율적인 서비스 향상 경쟁 유도
- 택시 운수종사자 서비스 질 향상으로 일반 시민들의 택시 산업에 대한 인식 전환 계기
- 인천시민이 안전하고 친절할 택시를 이용할 수 있는 택시문화 조성

2) 택시업계 경영구조 개선

(1) 추진배경

- 코로나 19 이후 택시 운송자들의 이직으로 인한 구인난 지속, 2023년 7월1일부터 시행된 택시 요금인상 후 택시 이용 기피로 인한 승객 감소 및 이로 인한 경영난 가중
- 택시산업의 발전을 위한 자구책 마련을 위해 택시업체의 원가절감 및 경영 효율화를 통한 택시업계 경영구조 개선이 필요

(2) 현황

- 인천시 60개 업체의 택시업체당 평균 보유 대수는 약 90대 수준임
 - 수도권 내 택시업체 규모로 서울시는 업체당 약 89대, 경기도는 약 56대 수준
- 인천시 택시 등록현황, 평균 운전자수 추이를 살펴보면, 코로나 19 이전과 비교해 현재 감소하는 추세를 보이고 있음
 - 업체수 및 면허대수는 동일하나, 실제 등록현황(840대)과 운전자수(1,400명)는 감소하고 있음
 - 종사자 규모 100명 미만의 업체가 절반인 30곳인 반면, 택시보유대수 100대 미만인 업체가 46곳으로 보유한 택시를 제대로 가동하지 못하는 업체가 많음
 - 종사자 20명 미만의 업체 2곳, 30대 미만의 택시를 보유한 업체도 1곳이 있는 것으로 파악됨
- 이러한 현황을 고려하면, 경영효율화를 위한 다양한 측면에서의 택시업체 구조 개선이 필요

[표 5-5] 전국 일반택시 업체별 보유대수 현황

(단위 : 개, 대, 대/업체)

구분	2019년 12월				2023년 7월			
	업체수	면허 대수	등록 현황	운전자수	업체수	면허 대수	등록 현황	운전자수
전국	1,672	88,924	79,287	102,320	1,647	84,066	63,862	70,129
인천	60	5,385	5,171	5,713	60	5,385	4,331	4,313
서울	254	22,603	19,270	30,527	254	22,603	15,342	20,158
경기	192	10,555	10,413	15,007	190	10,601	10,536	10,404

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(2023.07.)

[표 5-6] 종사원 규모별 현황

(단위 : 개소, %)

지역	20명미만	50명미만	100명미만	200명미만	300명미만	계	
7 대 광 역 시	인천	2 (3.33%)	-	30 (50%)	28 (46.67%)	-	60 (100%)
	서울	7 (2.76%)	31 (12.2%)	158 (62.2%)	56 (22.05%)	2 (0.79%)	254 (100%)
	부산	4 (4.17%)	31 (32.29%)	52 (54.17%)	8 (8.33%)	1 (1.04%)	96 (100%)
	대구	12 (14.29%)	49 (58.33%)	20 (23.81%)	2 (2.38%)	1 (1.19%)	84 (100%)
	광주	2 (2.67%)	64 (85.33%)	9 (12%)	-	-	75 (100%)
	대전	9 (11.84%)	60 (78.95%)	7 (9.21%)	-	-	76 (100%)
	울산	3 (7.14%)	33 (78.57%)	6 (14.29%)	-	-	42 (100%)
	소계	39 (5.68%)	268 (39.01%)	282 (41.05%)	94 (13.68%)	4 (0.58%)	687 (100%)
시도별	392 (40.71%)	379 (39.36%)	170 (17.65%)	22 (2.28%)	-	963 (100%)	
전국	431 (26.12%)	647 (39.21%)	452 (27.39%)	116 (7.03%)	4 (0.24%)	1,650 (100%)	

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회, 홈페이지(<http://www.taxi.or.kr/index.php>)

[표 5-7] 대도시 택시보유대수 규모별 업체수 현황

(단위 : 대, %)

구분	11~30대	31~50대	51~100대	101~200대	201~300대	301대 이상	계
서울	-	2	212	38	2	-	254
부산	-	5	51	34	3	2	95
인천	1	1	46	12	-	-	60
대구	2	26	50	4	2	-	84
광주	6	57	12	1	-	-	76
대전	6	56	14	-	-	-	76
울산	-	28	13	1	-	-	42
계	15	175	398	90	7	2	687
비율	2.2%	25.5%	57.9%	13.1%	1.0%	0.3%	100.0%

자료(출처) : 전국택시운송사업조합연합회(2022.12.)

(3) 추진방안

- 경영 및 서비스 평가에 의한 인센티브와 페널티를 통한 지속적인 경영구조 개선 유도
- 택시 리스제 도입등으로 구조조정을 통한 택시업체 대형화로 원가절감 및 규모의 경제를 기반으로 경영선진화 방안 추진
 - 인천시 일반택시는 운수종사자의 급감으로 인해 경영상 어려움을 겪고 있으며, 이는 일반 택시업체들이 규모의 경제를 누리지 못하고 있다는 것을 말해줌
 - 일반 택시업체의 구조조정이 이루어지지 않는다면 일반택시업체의 고비용 구조, 운수종사자에 대한 비용 압착, 운수종사자의 유출이라는 악순환 고리가 지속된다는 것을 의미함
 - 일반 택시업체 구조조정이란 일반택시의 업체의 수를 줄이고, 대신 업체당 운수종사자의 수를 늘려 회사당 규모의 경제를 늘림으로써 악순환 고리를 끊으려는 시도라 할 수 있음
- 택시 업체간 통합 유도를 위한 관계법령에 근거한 재정지원 방안 검토
 - 업체의 규모에 따른 업체 운영 및 경영실태자료 조사분석
 - 택시업체 간 통합은 택시업체가 자율적으로 추진하도록 하며, 관계법령에 근거한 재정지원의 검토를 통해 경영합리화 유도
 - 택시업체 간 택시업체의 분할·합병 및 구조조정 시 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제7조13)에 근거하여 재정지원 가능
- 택시업체에 대한 관리 강화 및 면허 취소요건 및 단속으로 불법 사업자의 면허 취소 또는 퇴출을 통한 택시업체의 경영합리화 유도 필요
 - 면허 벌점제와 삼진아웃제 등 제도 강화를 통한 택시업체 간 통합 유도(「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」 제21조)

(4) 시행효과

- 택시업체의 경영 효율화를 통한 택시 산업의 경쟁력 강화

13) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제7조(재정 지원)

① 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)는 택시운송사업의 발전을 위하여 택시운송사업자에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 조례로 정하는 바에 따라 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있다.

1. 합병, 분할, 분할합병, 양도·양수 등을 통한 구조조정 또는 경영개선 사업
2. 제9조에 따른 사업구역별 택시 총량을 초과한 차량의 감차(減車) 사업
3. 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 “택시”라 한다)의 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차(이하 “친환경 택시”라 한다)로의 대체 사업
4. 택시운송사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선 사업

3) 택시 리스제 도입

(1) 추진배경

- 택시 운전자들이 효율적으로 택시를 확보하고 운영할 수 있도록, 초기 투자 부담을 줄여주는 리스 제도가 필요할 수 있으며, 이를 통해 운전자들은 자체 차량 구매와 유지에 따른 큰 부담을 최소화하고, 안정적인 택시 운행에 집중할 수 있음
- 리스제의 경우 차량 교체나 업데이트 시에도 비용을 절감할 수 있는 장점이 존재하며, 이를 통해 운전자들이 다양한 운전 패턴과 수요 변화에 맞춰 유연하게 근로조건을 조정할 수 있는 환경을 제공함
- 예기치 못한 여건 변화에 대응하고 운전자들이 시장 요구에 더 빠르게 대응할 수 있도록 차량을 관리하는 법인에서 도와주는 역할을 할 수 있음
- 코로나 19 이후 변화된 택시업계의 인식과 보수로 인해 운전자 수급에 어려움을 겪고 있으므로 근로조건 및 근로환경을 바꿈과 동시에 가동률 개선을 통해 택시업계의 경영에 도움이 될 수도 있기에 도입 검토 필요

(2) 현황

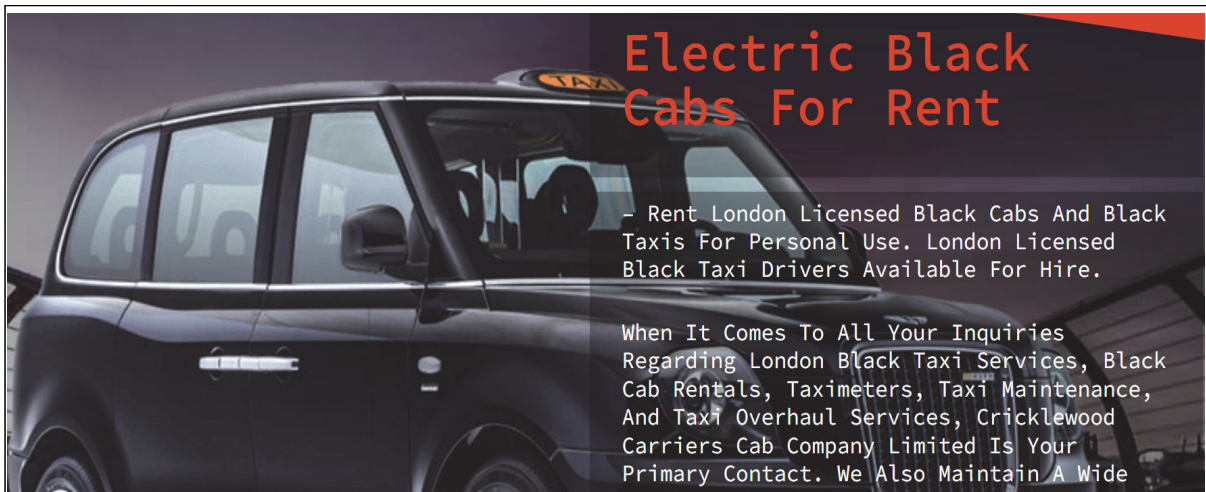
- 국내에서는 택시 리스제를 고려하고 있지만, “심야택시난 해결책으로 주목”, “현행법은 금지하고 있으나 규제샌드박스를 통해 도입검토”, 개인택시업계와 일부 노조는 반대하고 있음” 등 택시 리스제에 대한 의견이 나뉘어 지고 있는 상황임
 - 설문조사에서는 일반택시 운수종사자의 경우 찬성한다는 비율이 높았으며, 택시업체의 경우, 찬성한다는 비율이 1차에 비해 높음
 - 변동하는 수요에 맞춰 리스 조건을 조정하고, 운전자들이 자유롭게 계약을 조정할 수 있도록 함으로써, 택시 리스 제도의 유용성과 효율성을 높일 수 있으나, 운전자에게 혼란을 가중시킬 우려도 존재함
 - 면허는 있으나, 운영을 안하는 택시가 존재하며 이는 대부분 운전기사수급과 경영수지악화가 문제가 됨
- 해외사례로는 뉴욕, 런던이 대표적임
 - 뉴욕의 경우, 법령으로 리스제 비용부과에 대한 상한선을 제한하여 운전자의 기준금부담을 완화하고자 함
 - 뉴욕의 택시회사 90%는 차량을 구매하는 대신 리스 제도를 활용하고 있음¹⁴⁾

- 교대근무(통상 10~12시간 근무)당 약 120달러이며¹⁵⁾ 요일별, 시간대별로 달라지는데, 이에 대한 상한선은 법률로 제정되어있음¹⁶⁾

일반승용차 택시리스제	하이브리드승용차 / 디젤 밴 택시리스제
<ul style="list-style-type: none"> • 12시간 주간 근무 시, \$105 • 일요일, 월요일, 화요일에 12시간 야간 근무 시, \$115 • 수요일에 12시간 야간 근무 시, \$120 • 목요일, 금요일, 토요일에 12시간 야간 근무 시, \$129 • 1주 이상 주간 근무 시, 1주당 \$630 • 1주 이상 야간 근무 시, 1주당 \$737 • 연속 7일 중 6회 이상의 주간 근무 시, \$630 • 연속 7일 중 6회 이상의 저녁 근무 또는 주간 및 저녁 근무를 합친 경우, \$737 	<ul style="list-style-type: none"> • 12시간 주간 근무 시, \$108 • 일요일, 월요일, 화요일에 12시간 야간 근무 시, \$118 • 수요일에 12시간 야간 근무 시, \$123 • 목요일, 금요일, 토요일에 12시간 야간 근무 시, \$132 • 1주 이상 주간 근무 시, 1주당 \$648 • 1주 이상 야간 근무 시, 1주당 \$755 • 연속 7일 동안 6회 이상의 주간 근무 시, \$648 • 연속 7일 동안 6회 이상의 저녁 근무 또는 주간 및 저녁 근무를 합친 경우, \$755

- 런던의 경우, 리스요금의 상한선은 없지만, 운전사가 매주 또는 매달 정해진 요금으로 면허를 받은 택시 차량을 빌릴 수 있음
- 요금은 보통보험, 정비 및 고장 보장을 포함하고, 런던 택시 리스는 자신의 차량을 소유하고 있지 않거나 신차 구입 전에 신차를 사용해보고 싶은 많은 운전사들에 의해 이행중
- 블랙 택시 렌탈(Black Taxi Rentals), 캡비전 택시 렌탈(Cabvision Taxi Rentals), LEVC와 같은 다양한 회사가 운영중이며, 이러한 회사들은 전기 TXE, 디젤 TX4 및 메르세데스 비토(Mercedes Vito)와 같은 다양한 모델의 택시를 제공하고 있음
- 택시를 리스하는 비용은 모델, 기간 및 차량의 가용성에 따라 다르며 예를 들어, 블랙 택시 렌탈은 전기 TXE의 경우, 주당 335파운드부터 부과되는 반면, 캡비전 택시 렌탈은 디젤 비토의 경우, 주당 240파운드부터 부과됨

[그림 5-2] 블랙캡 렌트 사례



자료 : <https://www.cricklewoodcarriers.co.uk/index.html>

14) 회사의 차량을 이용하는 방법으로서 회사는 영업수입에서 노사 간에 계약된 택시 대여료를 제외한 수입을 임금으로 지급
 15) <https://www.nytimes.com/2023/01/12/nyregion/cab-uber-lyft-drivers.html>
 16) https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/rule_book_current_chapter_58.pdf

- 규제샌드박스의 경우 논의는 진행되었으나 최종적으로 보류 처리된 바 있음¹⁷⁾
 - 서울법인택시조합은 기아와 함께 '사용자 인증택시'¹⁸⁾ 정보통신기술에 대한 규제 특례를 신청하였으나, 택시 주무 부처인 국토교통부는 과거 도급택시 부작용을 이유로 반대

(3) 추진방안

- 개인택시와의 상생방안 마련
 - 개인택시측에서 제시하는 반대 의견도 충분히 공감할 수 있는 의견이기에 인천시, 개인택시등과의 협의체 구성을 통해 공감대 형성 필요
 - 일반택시 운수종사자 중 사내 택시 임대제 대상자 선정을 위한 기준 마련(장기근속 기준, 무사고 기준 등)
 - 택시운송 사업면허 임대 시 리스비에 포함되는 항목과 비용 산정 및 표준화
 - 사업장별 임대 면허 차량 비율 결정
 - 임대 기간, 재심사 기간 결정 등
 - 최근 부제해제, 요금인상 단행 등 업계 전반적인 변화 고려
- 친환경차량 보급확대를 높일 수 있는 방안 마련 필요
 - 택시 리스 제도에서는 친환경적이고 연료 효율적인 차량 모델을 운전자들에게 제공하여 환경 보호에 기여 할 수 있도록 유도하는 정책도 효과적일 것임
- 차량관리 및 품질 제고를 할 수 있는 방안 마련 필요
 - 리스제와 같이 차량 임대방식으로 관리하게 되면 기존의 운휴차량/운휴면허의 운행이 더 늘어날 것이므로 차량 정비계원이 더 많은 차량관리를 하게됨
 - 기존 인력이 더 많은 차량을 관리하게 될 경우, 차량관리가 소홀해질 수 있으며, 이를 미연에 방지할 수 있는 대책을 마련해야 함

(4) 시행효과

- 첨두시간 및 수요급증시간 수송력 증대
- 운전자 수급 문제 완화를 통한 운휴택시 감소와 운행비용의 운전자 부담을 통한 경영개선
- 일반 택시업계의 구조조정이 필요한 상황에서 구조조정을 앞당기는 역할 수행

17) <속보> 택시 리스제 '규제 샌드박스' 도입 보류(<http://tbnews.co.kr/news/view.php?idx=24340>)

18) '사용자 인증택시'는 안전 인식과 음주 측정을 거쳐야만 택시의 시동이 걸리는 기술

4) 친환경택시(전기택시) 도입 및 인프라 구축

(1) 추진배경

- 대기오염의 심각성 및 자원고갈 위기의 대안으로 전기자동차가 주목을 받았으며, 택시의 경우에도 전기 택시가 2013년부터 일부 지자체를 통해 도입되어 시범운행을 실시한 이후로 저렴한 연료비, 각종 구입 보조금등을 통해 등록대수가 급속히 증가되었음
- 전기택시의 경우, 기존 LPG택시와 비교할 때 여러 가지 장·단점이 있을 수 있겠지만, 유지비용 측면에서는 확실한 장점이 있어 이를 이용한 택시업계의 경영개선에 도움이 될 수 있음

(2) 현황

- 인천시의 경우, 2020년 12월 말 기준 51대였던 전기 택시가 2021년 8월 기준, 310대로, 2023년 12월 7일 기준 593대가 보급됨(도입 초반에 비해 증가율이 다소 둔화됨)
- 인천광역시 도시교통 종합계획(2017~2036) 및 인천광역시 전기택시 도입방안 연구(2019)에서 제시한 전기택시 도입 계획은 다음과 같음

■ 도시교통 종합계획

- 2019년 전기택시 100대 우선 도입 후, 총 5,300대 도입(단기 698대, 중기 1,522대, 장기 3,080대)
 - 개인택시 총 3,200대(단기 416대, 중기 924대, 장기 1,860대) 도입
 - 일반택시 총 2,100대(단기 282대, 중기 598대, 장기 1,220대) 도입

■ 인천광역시 전기택시 도입방안

- 2025년에는 인천시에 등록된 모든 택시 14,142대(2018년 1월 기준)가 전기택시로 전환 될 것으로 예측함

[표 5-8] 전기택시 연차별 최종 보급대수

종류	구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년	2025년
전체택시	연차별 보급대수	905	1,576	2,098	3,209	3,252	2,064	1,039
	누적보급대수	905	2,481	4,579	7,788	11,040	13,103	14,142
일반택시	연차별 보급대수	24	166	688	1,006	1,137	1,182	951
	누적보급대수	24	191	878	1,884	3,022	4,204	5,155
개인택시	연차별 보급대수	881	1,410	1,410	2,203	2,115	881	88
	누적보급대수	881	2,291	3,701	5,903	8,018	8,899	8,987

자료(출처): 인천광역시 전기택시 도입방안(2019), 인천연구원 정책과제.

(3) 추진방안

○ 전기택시 도입으로 택시업계의 자구책 마련 필요

- 전기택시의 경우, 기존의 LPG차량 유지 비용보다 저렴한 것으로 분석됨(여객자동차 운수사업법 시행령에 의거한 6년 기준)
 - 전기택시는 배터리 교체비용이 소요됨에도 LPG차량 대비 총비용은 25,495,710원이 절약되는 것으로 분석(5.64% 절감)
 - 다른 연구에서는 전기택시 운영비 절감분을 운전자 수입으로 환산할 경우, 2,455천원/대/년 수준으로 분석¹⁹⁾

[표 5-9] LPG 및 전기택시(배터리 교체 시) 연차별 총 비용 비교

구분		1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
연차별 비용	LPG 택시	98,135,585	73,928,119	75,037,041	76,162,596	77,305,035	77,199,611
	전기택시	97,245,410	64,701,591	65,672,115	89,999,196	67,657,054	66,996,910
	차액	-890,175	-9,226,528	-9,364,926	13,836,600	-96,47,981	-10,202,701
누적 비용	LPG 택시	98,135,585	172,063,704	147,100,744	323,263,340	400,568,376	477,767,986
	전기택시	98,245,410	161,947,001	227,619,116	317,618,312	385,275,366	452,272,276
	차액	-890,175	-10,116,703	-19,481,628	-5,645,028	-15,293,010	-25,495,710

자료(출처): 세종시 친환경차량 택시 도입여건 분석(대전세종연구원, 2019년)

- 이를 통해 장기간 안전한 사용에 따른 비용절감으로 택시 업계의 경영 개선에 도움이 될 수 있음
 - 친환경 택시(전기택시)의 경우, 배터리 교체시에는 내연기관 차량보다 잔존가치를 더 높게 평가받을 수 있기에 친환경 택시의 차량에 대한 검토 필요

○ 친환경 택시 구입에 따른 보조금 및 충전 인프라 확대 방안 검토 필요

- 전기택시는 초기 구입 비용, 사고 시 수리 비용, 충전으로 인한 영업손실비용 등을 고려할 경우, 택시업계에서는 구입에 난색을 표할 수 있으나, 환경친화적이며, 장기적인 측면에서는 이득이 될 수 있음
- 설문조사에서도 구매의사가 없다는 의견이 1차때보다 많이 낮아졌으며, 성능 및 인프라 개선시 구매할 의향에 대한 응답이 가장 높았음
- 차량 성능의 경우, 제조사에서 노력할 부분이겠지만, 충전 인프라의 경우, 인천시에서 지속적으로 증대 시켜야 할 필요가 있음
 - 전기택시의 주무부서인 ‘에너지산업과’와의 공동 노력 필요

19) 택시산업 활성화와 운수종사자 근로여건 개선 방안(부산발전연구원, 2017년)

(4) 시행효과

- 친환경 전기택시 확대에 의해 환경 개선에 도움
- 저렴한 유지비 및 연료비로 택시 업체 경영개선에 도움

2. 택시 운행 안전성 강화

1) 택시 안전성 확보 방안

(1) 추진배경

- 택시 이용에 있어서 승객 및 운전자 모두 폭행 등의 사건 사고에 대한 불안이 증가하고 있음
- 사업용 자동차의 교통사고 중 택시와 관련된 교통사고가 32.0%의 비율을 차지하고 있음
- 시민 및 운수종사자 모두 편안하고 안전하게 택시를 이용할 수 있는 환경조성을 마련할 필요가 있음

(2) 현황

- 택시 기사와 관련된 폭행 사건이 지속적으로 증가하고 있음
 - 경찰청 범죄통계자료에 따르면, 2017~2021년에 발생한 택시 기사 폭행사건은 2021년 4,259건으로 전년(2,894건) 대비 47% 급증했으며, 2017년 이후 연평균 11.8% 증가하는 추세임
 - 인천시의 경우, 2017년 163건에서 2021년 286건으로 연평균 15.1%의 비율로 지속 증가
 - 전국 대비 인천시의 구성비를 살펴보면, 2017년에는 5.99%의 비율이었으며, 이후 증가 및 감소 추세를 보였으나, 전체적으로 살펴보면 6.43%의 비율로 나타남

[표 5-10] 택시 기사 폭행사건 추이

연도	전국 택시 기사 폭행 발생 건수	인천시 택시 기사 폭행	
		발생 건수	구성비
2017	2,720건	163건	5.99%
2018	2,425건	150건	6.19%
2019	2,587건	149건	5.76%
2020	2,894건	209건	7.22%
2021	4,259건	286건	6.72%
계	14,885건	957건	6.43%
평균증가율	11.84%	15.09%	-

자료 : 경찰청, 범죄통계자료

- 여성가족부에서 실시한 성폭력 안전 실태조사에 따르면, 택시 이용 시 범죄 피해에 대한 두려움이 지속적으로 증가하고 있음
 - 두려움에 대한 지표 중, 택시 이용 시 범죄피해에 대한 두려움이 2010년 및 2013년 조사에서는 2번째, 2016년 및 2019년 조사에서는 4번째로 조사됨

[표 5-11] 성폭력 안전 실태조사 항목

항목	내용
1	• 나는 평소에 성폭력 피해를 입을까봐 두렵다
2	• 나는 평소에 폭행, 강도, 절도, 사기 등 범죄피해를 입을까봐 두렵다
3	• 밤늦게 혼자 다닐 때 성폭력을 당할까봐 두렵다
4	• 택시, 공중화장실 등을 혼자 이용할 때 성폭력을 당할까봐 걱정한다
5	• 집에 혼자 있을 때 낯선 사람의 방문(수리기사, 택배 등)이 무섭다
6	• 성별을 이유로 범죄의 표적이 될까봐 두렵다
7	• 나도 모르는 사이에 내가 촬영되었거나 내가 찍힌 영상물이 유포되고 있을까봐 두렵다
8	• 온라인상에서 나의 성별을 이유로 음란쪽지, 음란채팅, 욕설 등을 받을까봐 두렵다
9	• 길거리를 지날 때 남자들이 모여있으면 무슨 일이 생길까봐 신경이 곤두선다
10	• 지하철, 버스 등에서 성추행을 당할까봐 두렵다

[표 5-12] 성폭력 안전 실태조사 현황

항목	2010				2013			
	전혀 아님	아님	그렇다	매우 그렇다	전혀 아님	아님	그렇다	매우 그렇다
1	29.0	48.6	19.6	2.8	24.6	39.6	27.2	8.5
2	19.2	44.2	32.3	4.3	14.9	38.2	38.5	8.4
3	20.0	35.1	38.4	6.5	18.0	31.7	36.6	13.7
4	19.9	39.4	35.2	5.5	18.8	33.9	36.4	10.9
항목	2016				2019			
	전혀 아님	아님	그렇다	매우 그렇다	전혀 아님	아님	그렇다	매우 그렇다
1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	25.5	35.1	33.8	5.6	23.3	37.8	34.3	4.6
3	34.8	22.0	23.9	13.9	31.3	26.2	29.8	12.7
4	36.5	27.6	26.6	9.4	32.3	31.7	26.6	9.3
5	32.9	29.8	29.3	8.0	31.8	30.8	29.3	8.1
6	36.9	32.4	25.7	5.0	35.4	35.3	25.1	4.2
7	39.5	36.8	19.2	4.5	37.7	35.5	22.4	4.4
8	42.3	39.2	15.8	2.7	36.6	41.2	19.3	2.9
9	35.0	32.3	27.6	5.1	35.2	35.4	24.3	5.0
10	37.2	35.2	22.1	5.5	33.4	38.7	21.6	6.3

자료 : 여성가족부, 성폭력 안전 실태조사

- 인천시에서 발생한 사업용 자동차에 대한 교통사고 발생 현황을 살펴보면 2022년 전체 사고 1,696건 중 택시와 관련된 교통사고가 542건 발생하여 사업용 자동차 전체 교통사고 중 32.0% 수준인 것으로 파악됨
 - 택시 교통사고 중 법인택시 사고가 316건(18.6%)으로 개인택시 사고 226건(13.3%)보다 많은 것으로 나타남

[표 5-13] 인천시 사업용 자동차 교통사고 발생 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	사고		사망		부상		
	건	구성비	명	구성비	명	구성비	
노선 버스	시내	203	12.0%	5	17.9%	259	11.2%
	시외	28	1.7%	0	0.0%	35	1.5%
	고속	1	0.1%	0	0.0%	1	0.0%
	마을	21	1.2%	0	0.0%	23	1.0%
전세버스	34	2.0%	1	3.6%	57	2.5%	
특수여객(장의)	-	-	-	-	-	-	
택시	법인	316	18.6%	7	25.0%	435	18.8%
	개인	226	13.3%	1	3.6%	301	13.0%
기타	867	51.1%	14	50.0%	1,205	52.0%	
계	1,696	100.0%	28	100.0%	2,316	100.0%	

자료 : TASS, 교통사고분석 시스템, 가해 운전자 차량 용도별 교통사고(2022.)

[표 5-14] 인천시 택시 교통사고 발생 현황

연도	사업용자동차 사고건수	택시사고			
		법인택시	개인택시	계	구성비
2018	1,703	14,551	5,939	685	40.2%
2019	2,099	12,455	6,451	799	38.1%
2020	1,857	9,299	5,173	625	33.7%
2021	1,676	7,085	5,139	501	29.9%
2022	1,696	6,655	5,737	542	32.0%
연평균 증가율	-0.10%	-17.76%	-0.86%	-5.69%	-

자료 : TASS, 교통사고분석 시스템, 가해 운전자 차량 용도별 교통사고

(3) 추진방안

- 택시 경영 및 서비스 평가 수행 시 우수/불량 운전자 평가를 강화할 필요가 있음
 - 우수 운전자에게 인센티브 부여 등 포상제도 마련
 - 불량 운전자에게 벌점 등 페널티 부과장치 마련
- 안심귀가 서비스의 확충이 필요함
 - 설문조사에서도 택시 이용자, 택시 운수종사자 및 택시업체 모두에서 안심귀가 서비스는 높은 순위의 응답률을 보임
- 범죄예방시스템 도입 및 여성안심사업 확대
 - 최근 택시기사의 신속한 신고로 40대 남성을 긴급체포한 사건²⁰⁾(가출한 미성년자를 강제 추행하기 위해 택시를 보내고 택시도착 시 결제)과 살인예비 피의자 검거²¹⁾, 보이스 피싱 수거책 검거²²⁾ 등 신속한 신고를 통한 검거가 주요했던 것을 알 수 있음

20) KBS뉴스, [단독] '가출 초등학생 2명 강제추행' 40대 남성 긴급체포...택시기사가 신고

21) 제주소리, 살인예비 피의자 검거, 알고보니 택시기사 덕분

22) YTN뉴스, 급히 목적이 바꾸자 보이스피싱 직감...택시기사 '최다 신고'

- 김포시의 경우, '그루택시SOS'²³⁾를 통해 범주의심승객을 신고하는 IT기반의 범죄예방시스템을 도입하여 경찰에 신고가 가능한 기술을 도입하였으며, 인천시 또한 실시간 신고체계를 구축하여 사전예방 확률을 더 높일 것으로 기대됨
- 주로 남성보단 여성이 범죄로부터 취약하다는 인식이 강하고²⁴⁾²⁵⁾ 서울시 또한 여성귀가 길에 대한 범죄예방사업이 강화되는 추세²⁶⁾로 여성안심택시(여성기사-여성승객 매칭)에 대한 정책마련 필요

[표 5-15] 안심귀가 서비스 현황 및 타시도 사례

대구시 안심귀가 택시	서울시 안심귀가 택시
<ul style="list-style-type: none"> • 2017년 안심귀가 통합앱 출시(안심귀가택시 서비스) - 대구시 내 콜택시 통합 서비스 앱 출시 • 2022년 12월 대구로 택시 출시 - 출시 100일만에 대구시 운행 택시 중 70% 가입 - 낮은 호출수수료 및 안심귀가 서비스 제공 - 생활편의 플랫폼(음식배달 서비스) 대구로 앱 활용 호출 	<ul style="list-style-type: none"> • 2022년 11월 서울 안심이 앱 활용 안심귀가 택시 서비스 출시 • 서울시 택시를 타면 자동으로 알림문자 전송 - 서울택시(7만여대) 이용자의 보호자 및 CCTV 관제센터로 승하차정보, 택시번호등 자동전송 • 긴급신고, 귀가 모니터링 제공
	
	

23) 파이낸셜뉴스, 김포지역, 최초 범죄 의심 승객 신고 '그루택시 SOS' 본격 시행

24) 한국리서치, [2022 범죄인식조사] 누가 범죄로부터 더 안전한가?

25) <https://www.womennews.co.kr/news/articleView.html?idxno=200141>

26) <https://www.thegoodpost.co.kr/news/articleView.html?idxno=13223>

- 인천시의 경우, 공공택시플랫폼인 인천e음 택시가 있으며, 안심귀가 서비스가 실시되고 있음
 - 인천e음앱은 지역화폐, 택시, 배달 서비스 등과 연계가 되어 사용이 편리하고, 가입자수도 241만명(2023년 7월 기준)으로 보편화되어 있기에 타 지자체 사례를 참고하여 고도화 필요(주무부서인 '소상공인정책과' 협조 필요)
 - 인천e음앱의 경우, 새로운 시스템을 구축하는 것에 비해 서비스 초기에 자연스럽게 노출이 가능하여 홍보비 등의 절감 효과도 있음

[그림 5-3] 인천e음앱_안심귀가 서비스

The graphics are arranged in a 2x3 grid:

- Top Left:** 'e음택시' logo, '안심귀가 OPEN' title, '안전한 e음택시! 안심하고 이용하세요' text, and a smartphone showing the app interface.
- Top Middle:** '안심귀가' title, a smartphone showing the '안심귀가' button, and text: 'e음택시에 112 신고하기 기능과 실시간 위치를 전송하는 안심공유 기능이 업데이트 되었습니다'.
- Top Right:** '하나! 안심공유' title, a smartphone showing the '안심공유' button, and text: 'e음택시 탑승 후 가족(지인)에게 내가 탑승한 택시의 실시간 이동경로를 공유합니다'.
- Bottom Left:** A notification message: '[e음택시 실시간 안심 공유] 지금 가고 있습니다. 이동 중인 정보를 공유해 드립니다'.
- Bottom Middle:** '둘! 112 신고하기' title, a smartphone showing the '112 신고하기' button, and text: 'e음택시 탑승 후 위급상황 발생 시 신고하기 버튼을 클릭합니다'.
- Bottom Right:** A smartphone showing the '112 신고하기' screen, and text: '전화로 신고하기 또는 112 문자 신고가 가능합니다' and '추가 문의사항은 고객센터로 문의바랍니다. 1668 3529'.

○ 택시 내 최고속도 제한장치의 설치 검토가 필요

- 최고속도 제한장치 장착 의무화 확대 건의 추진(110km/h 제한) 및 고도화 필요
- 단순히 최고속도보다는 제한속도와 주행속도의 차이를 모니터링할 수 있는 장치가 필요할 것으로 보이며, 최고속도만 제한 시 도심 내 제한속도 초과주행에 대한 위험성은 여전히 존재함
- 최고속도 제한장치를 도입하고 향후엔 도로별 제한속도 차이를 실시간으로 모니터링할 수 있는 장치가 실효성을 더욱 높일 것이므로, 지속적으로 고도화하는 사업이 필요
- 한국교통안전공단에서 관리하는 운행기록계 분석을 통해 급출발, 급정지 등 난폭운전이 빈번한 상위 운수종사자나 운수종사자가 많은 업체를 대상으로 페널티를 부과하는 방안도 필요

(4) 시행효과

- 택시운행 및 탑승관련 안전 장치를 도입하여 택시 운전자 및 이용자의 안전한 이용 보장

2) 사업용 자동차의 차령 연장 검토

(1) 추진배경

- 여객자동차 운수사업법 시행령 개정(2023.03.21. 공포·시행)으로 지자체 여건을 고려하여 차령의 연장이 가능하도록 제도가 개선됨
 - 국토교통부 장관의 고시기간 범위에서 정할 수 있다는 규정이 삭제되어, 지자체의 여건에 따라 자율을 인정하는 것으로 개정됨
- 이에 인천시 사업용 자동차의 차령 연장에 대한 논의가 필요한 시점임

[표 5-16] 사업용 자동차의 차령과 그 연장요건(제40조제1항 관련)

구분	내용
개정 전	일반택시운송사업 및 개인택시운송사업(이하 이 목에서 "택시운송사업"이라 한다)에 사용되는 자동차의 경우 사업구역의 도로 여건, 사업구역 내 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리와 전국 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리의 차이 등을 고려할 때 기본차령(가목에 따라 1년의 차령이 더해진 경우에는 그 차령을 말한다. 이하 이 목에서 같다)을 적용하는 것이 현저히 불합리한 경우에는 <u>국토교통부장관이 정하여 고시하는 산정방법에 따른 변경 가능 기간의 범위에서</u> 해당 사업구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군의 조례로 차령을 달리 정할 수 있다. 다만, 차령을 더하는 경우에는 기본차령에서 2년을 초과하지 못한다.
개정 후	일반택시운송사업 및 개인택시운송사업(이하 이 목에서 "택시운송사업"이라 한다)에 사용되는 자동차의 경우 사업구역의 도로 여건, 사업구역 내 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리 등을 고려할 때 기본차령(가목에 따라 1년의 차령이 더해진 경우에는 그 차령을 말한다. 이하 이 목에서 같다)을 적용하는 것이 현저히 불합리한 경우에는 해당 사업구역을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도 또는 시·군의 조례로 차령을 달리 정할 수 있다. 다만, 차령을 더하는 경우에는 기본차령에서 2년을 초과하지 못한다.

자료(출처) : 국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>)

(2) 현황

- 택시 차령연장과 관련된 문제는 택시업체, 운수종사자, 이용자 측면에서 다양한 의견이 분분함
 - (택시업체) 차량의 성능은 문제가 없는데, 차령 제한으로 인하여 운행이 불가능한 차량이 많은 현실 / 코로나19 이후, 회복세를 보이고 있는데, 폐차 후 신차 구입비로 경영난 가중 / 업체마다 정비인력이 상주하는 등 자체 정비 시스템을 갖추고 있으며, 사고 발생시 보험요율문제로 인해 차량의 정비와 검증에 만전을 기하고 있음 등
 - (운수종사자) 택시요금까지 인상이 되어 손님에게 그에 상응하는 서비스를 제공해도 모자란데 노후한 차량에 탑승한 승객은 불안 / 차량을 잘 관리하더라도 차량이 노후화되면 운행 중 불안함을 느끼게 됨 등
 - (이용자) 택시요금이 전면 인상이 되었는데, 택시의 차령까지 늘어나게 되면 소비자 입장에서는 비싼 요금을 지불하면서 노후차량을 2년 더 타게되면, 승차중에도 불안함을 느끼는 등 서비스가 나빠짐 등

- 2022년 기준 전국²⁷⁾ 및 인천시²⁸⁾ 일반택시 및 개인택시의 1대당 1일평균 주행거리를 비교해보면 전국 평균 대비 높은 주행거리를 운행한 것으로 나타남
 - 일반택시 : 전국 183.7km/일, 인천 229km/일 (전국 대비 초과율 24.6%)
 - 개인택시 : 전국 130.3km/일, 인천 179.9km/일 (전국 대비 초과율 38.1%)

(3) 추진방안

- 시행령에 제시된 기준 이외의 다양한 측면에서의 인천시 택시 운행 환경 분석 필요
 - 개정된 여객자동차 운수사업법 시행령에서는 '사업구역의 도로 여건, 사업구역 내 택시운송사업용 자동차의 평균운행거리 등을 고려할 때' 기본 차령을 적용하는 것이 현저히 불합리한 경우에 라고 명시되어 있음
 - 그러나, 도로 여건에 대한 정의도 다양하며, 도로 여건, 평균운행거리 이외에도 택시 안전에 미치는 영향이 많음
 - 이에 안전한 택시 운행에 영향을 미치는 다양한 요소들에 대한 분석 후, 택시업계와의 의견 조율이 이루어 져야함
 - 이후 현행 차령 연장 유지 또는 연장에 대한 정책이 실행되어야 택시업체, 운수종사자, 이용자 모두가 수긍하는 정책이 될 것임
- 친환경 택시(전기택시)의 경우, 배터리 교체시에는 내연기관 차량보다 잔존가치를 더 높게 평가받을 수 있기에 친환경 택시차령에 대한 방안 마련 필요
 - 환경친화적²⁹⁾ 택시의 경우, 현재 기준의 차령은 6년으로 동일함

(4) 시행효과

- 운수종사자 및 택시 이용자의 안전을 위한 제도적 장치 마련

27) 국토교통부_택시운행정보관리시스템_택시운영현황_영업통계(2022년)

28) 제2장 4절. 택시 이용실태 분석 결과

29) 여객자동차 운수사업법 상 용어

3) 고령 운전자 안전관리 대책

(1) 추진배경

- 고령화 사회로의 진입으로 인한 인구의 고령화 및 정년퇴직자 등의 택시산업 유입으로 고령운전자가 증가 추세이며 이로 인한 문제점들이 발생하고 있음
 - “고령화에 따른 인간의 인지·신체기능 저하로 안전운전의 필수적인 능력인 시력, 청력, 근력 및 손, 발의 협응 능력이 현저하게 떨어지는 것으로 나타났고, 젊은 운전자들에 비해 교통 환경을 파악하고 해석하는 속도가 느려 위험 상황에 순간적인 대응 능력과 빠르게 대처하기 어려운 것”으로 고령운전자 사고의 주된 원인으로 분석(도로교통공단)
 - 고령운전자는 특히 야간시간대에 시력과 인지 능력이 더 감소하여 교통사고 발생 우려로 인한 운행 자제로 전체적인 운행률 저조 현상에 영향을 미칠 수 있음
- 택시 운전자의 신체적 육체적 고령화 수준을 파악하고, 전반적인 교육 및 제도 검토를 통해, 향후 택시 운전자 고령화에 따라 추진되어야 할 정책방향 설정 필요

(2) 연령대별 현황 및 교통사고 현황

- 전국 개인택시 운수종사자의 연령대별 현황을 살펴보면(2023년 6월말 기준), 60대 이상이 75%를 차지하고 있어 고령화가 상당한 것을 알 수 있음(60대 53.12%, 70대 이상 22.15%)
 - 인천시의 경우에도 60대 55.8%, 70대 이상 18.91%로 전국 평균과 유사한 비율을 차지하고 있음
 - 다른 시·도 모두 60대가 가장 많은 비율을 차지하고 있음

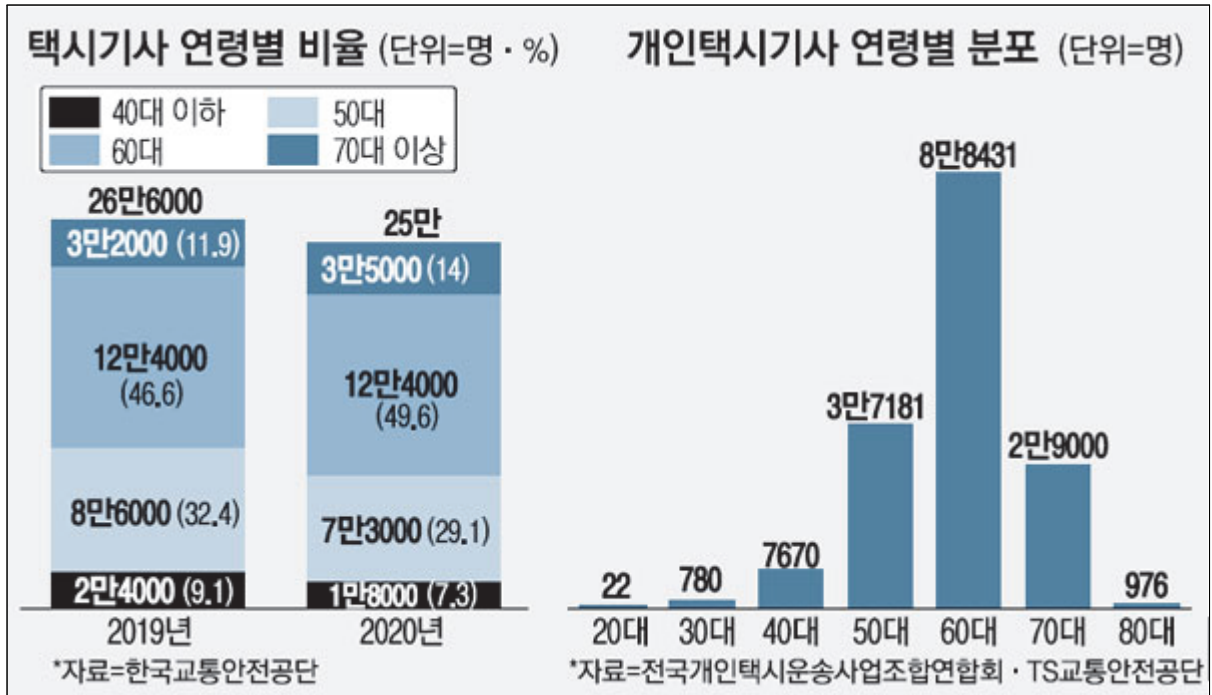
[표 5-17] 전국 개인택시 운수종사자 연령 현황(2023년 6월말 기준)

(단위 : 명)

시·도	20대	30대	40대	50대	60대	70대 이상	합계
서울개인택시조합	8	213	1,841	8,859	25,314	12,844	49,079
부산개인택시조합	0	32	342	1,960	7,264	4,200	13,798
대구개인택시조합	3	28	343	1,600	5,186	2,853	10,013
인천개인택시조합	4	52	341	1,866	4,995	1,693	8,951
비율(%)	0.04	0.58	3.81	20.85	55.80	18.91	100
광주개인택시조합	6	57	280	905	2,490	1,042	4,780
대전개인택시조합	0	16	177	951	3,004	1,181	5,329
울산개인택시조합	1	14	146	666	1,984	789	3,600
경기개인택시조합	5	187	1,429	6,398	15,013	4,243	27,275
강원개인택시조합	2	41	259	1,202	2,508	726	4,738
충북개인택시조합	2	27	205	966	2,420	683	4,303
충남개인택시조합	0	27	278	1,065	2,083	634	4,087
전북개인택시조합	0	4	22	92	146	28	292
전남개인택시조합	2	28	262	984	3,036	1,293	5,605
경북개인택시조합	3	33	298	816	1,903	729	3,782
경남개인택시조합	0	30	297	1,344	3,673	1,374	6,718
제주개인택시조합	4	34	345	1,719	4,455	1,591	8,148
세종개인택시조합	1	10	319	1,199	1,833	505	3,867
합계	41	833	7,184	32,592	87,307	36,408	164,365
비율(%)	0.02	0.51	4.37	19.83	53.12	22.15	100

자료 : 한국교통안전공단(2023년 6월 말 기준)

[그림 5-4] 전국 개인택시운전자 연령 분포도



- 고령운전자 교통사고를 살펴보면, 2022년에 발생한 국내 전체 교통사고는 2019년 이후 연평균 -5.0% 감소 추세를 보이지만, 65세 이상의 고령운전자 교통사고는 증가하는 추세를 보임
 - 고령운전자의 교통사고 비율은 전체 교통사고의 3% 정도 차지하는 것으로 나타남
 - 고령운전자의 교통사고는 전국적으로는 연평균 1.4% 증가하였으며, 인천의 경우, 연평균 1.52% 증가로 전국 평균을 약간 상회하는 수준임

[표 5-18] 고령운전자 교통사고 현황

(단위 : 건)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	비교	
전체 사고건수	229,600	209,654	203,130	196,836	-5.00%	
고령 운전자	전국	33,239	31,072	31,841	34,652	1.40%
	인천	1,012	963	957	1,059	1.52%
비율(%)	3.04%	3.10%	3.01%	3.06%	-	

자료 : TAAS 교통사고분석시스템 (도로교통공단)

(3) 추진방안

○ 고령운전자 면허 유지자격 강화필요

- 교통안전공단은 2019년 2월부터 만 65세 이상 사업용 자동차 운전자를 대상으로 자격유지검사를 시행 중
- 인지능력과 주의력, 공간 판단력 등 운전에 필요한 기능을 확인하는 검사이며, 만 65~69세는 3년, 70세 이상은 1년마다 검사를 받아야 하고 합격 판정을 받지 못하면 14일 이후 다시 검사를 받아야 함
- 화물차와 택시 운전자는 2019년 11월부터 민간병원에서도 자격유지검사를 받을 수 있음

[표 5-19] 여객 자동차 운수사업법 시행규칙

현행
제49조(사업용 자동차 운전자의 자격요건 등) ③ 운전적성정밀검사는 신규검사·특별검사 및 자격유지검사로 구분하되, 그 대상은 다음 각 호와 같다. 3. 자격유지검사의 경우에는 다음 각 목의 사람 가. 65세 이상 70세 미만인 사람(자격유지검사의 적합판정을 받고 3년이 지나지 아니한 사람은 제외한다) 나. 70세 이상인 사람(자격유지검사의 적합판정을 받고 1년이 지나지 아니한 사람은 제외한다) ⑤ 제3항에도 불구하고 택시운송사업에 종사하는 운수종사자는 「의료법」 제3조제2항제1호가목에 따른 의원, 같은 항 제3호가목 및 마목에 따른 병원 및 종합병원의 적성검사(신체 능력 및 질병에 관한 진단을 말한다)로 자격유지검사를 대체할 수 있다.

- 최근 2년(2021~2022)동안의 공단 자격유지 검사 합격률은 97.6%, 민간병원 적성검사의 합격률은 99.78%에 달함
- 현재 교통안전공단은 민간 병원에 대한 관리·감독 권한이 없어 불법행위에 대해 파악하고 있는 바가 없으며, 고령 운전자 교통사고를 줄이기 위해 도입한 제도적 장치가 제 기능을 하지 못함
- 고령 운전자의 면허 갱신에 있어 까다로운 의료소견서를 제출하고, 사업용 자동차 운전자에게 더 엄격한 별도의 검사 제도를 갖출 필요가 있음
- 또한, 현재의 검사에도 불구하고, 고령운전자 사고가 증가하고 있기에 검사 주기 단축방안건의 필요

○ 교통안전교육 시 체험교육 확대

- 현재의 강의식 교육을 지양하고, 운전 zu 필요한 인지기능 검사를 활용하여(도로교통공단) 검사결과를 토대로 맞춤형 안전운전 정보 및 교육 추천
- 고위험 운전자에게 주행 시뮬레이터 등의 체험교육 확대
- 도로교통공단(인천지부) 협조 필요

○ 고령운전자 관리감독 강화를 통한 면허 양도 유도

- 택시운행정보시스템(TIMs)을 이용하여 고령 운전자의 운행실적 및 교통사고 등에 대한 지속적인 모니터링을 통한 면허양도 유도
- 운행실적이 저조하거나 교통사고가 잦은 고령 운전자의 경우 수수료 및 통신료 지원금을 차등 지급함으로써 고령 운전자의 면허양도 유도

○ 조건부 면허제 도입

- 운전능력 평가제도를 도입하여 야간운전 및 고속도로 운전 금지 또는 특정 조건에서만 운전을 허용
- 근무시간 등을 달리 적용하는 제도 마련 필요

○ 첨단운전보조시스템 장착 유도

- 최근 택시로 출고되는 차량 중 첨단운전보조장치의 장착이 점차 늘어나고 있는 추세임
- 고령운전자의 면허 유지자격 평가에 첨단운전보조장치 장착 차량은 가점을 부여하거나 조건부면허제에 차량조건으로 도입하는 방안을 검토할 필요가 있음

(4) 시행효과

- 고령 운전자의 교통사고 예방을 통한 택시 안전성 확보

3. 운수종사자 근로여건 개선

1) 택시 운수종사자 근무시간 및 근무환경 개선

(1) 추진배경

- 「근로기준법」에 근거하여 일반 근로자들은 휴게시간을 제외하고 1일 근로시간이 40시간을 초과할 수 없으며 특정한 주의 근로시간은 52시간을 초과하여 근무할 수 없도록 명시하고 있으나, 택시 운수종사자들은 「근로기준법」 제59조에 근거하면 서면 합의를 통해 주 12시간을 초과할 수 있어 운수종사자의 장시간 근무가 발생할 수 있음
- 택시 운수종사자들의 사기를 진작시키고, 고용안정, 근무환경(근무시간 등)의 개선을 통한 택시 운수종사자들의 처우를 개선해야 할 필요성이 있음

(2) 현황

- '2장 4절 택시 이용실태 분석 결과'에 의하면 일반택시 주행시간은 일 10.07시간으로 전년대비 0.15시간 증가하였으나, 운송수입금은 183,789원으로 전년대비 1,390원 감소하였으며, 개인택시의 경우 주행시간은 8.79시간으로 전년대비 0.19시간 감소하였고, 운송수입금도 134,205원으로 전년대비 13,772원 감소한 것으로 나타남
- '3장 설문조사'에 의하면 택시 정책 우선순위로 '운수종사자 근무여건 개선'이 가장 높은 순위로 나타났으며, '근로 만족도'에서는 '대체로 불만족'이 '보통' 다음으로 높았음

(3) 추진방안

- 장시간 근무를 방지할 수 있도록 「근로기준법」 제59조³⁰⁾를 개정하여 운수업 등의 업종에 대하여 주당 최대 근로시간 한도를 정하거나 운수업 항목을 삭제 혹은 개정할 필요가 있음
 - 운전자의 안전을 도모하고 교통사고를 방지하기 위해 택시 운수종사자들의 1일 최대 근무시간 12시간 이내 또는 주당 근무시간을 제한하여 장시간 과로방지를 위한 제도적 장치 마련

30) 「근로기준법」 제59조(근로시간 및 휴게시간의 특례)

① 「통계법」 제22조제1항에 따라 통계청장이 고시하는 산업에 관한 표준의 중분류 또는 소분류 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 사용자가 근로자대표와 서면으로 합의한 경우에는 제53조제1항에 따른 주(週) 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 제54조에 따른 휴게시간을 변경할 수 있다.

1. 육상운송 및 파이프라인 운송업. 다만, 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선(路線) 여객자동차운송사업은 제외한다.

- 또는 1인1차제를 억제(설문조사에 의하면, 1인 1차제 근무형태가 가장 많은 것으로 조사됨)하고 1일 2교대제 근무제도의 정착이 필요

[표 5-20] 일반택시 운수종사자 1일 2교대제 정착 관련법 개정(안)

구분	현행 법령	개정 법령(안)
근로 기준법	제59조(근로시간 및 휴게시간의 특례) ① 「통계법」 제22조제1항에 따라 통계청장이 고시하는 산업에 관한 표준의 중분류 또는 소분류 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 사용자가 근로자대표와 서면으로 합의한 경우에는 제53조제1항에 따른 주(週) 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 제54조에 따른 휴게시간을 변경할 수 있다. 1. 육상운송 및 파이프라인 운송업. 다만, 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선(路線) 여객자동차운송사업은 제외한다.	제59조(근로시간 및 휴게시간의 특례) ① 「통계법」 제22조제1항에 따라 통계청장이 고시하는 산업에 관한 표준의 중분류 또는 소분류 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 사용자가 근로자대표와 서면으로 합의한 경우에는 제53조제1항에 따른 주(週) 12시간을 초과하여 연장근로를 하게 하거나 제54조에 따른 휴게시간을 변경할 수 있다. 1. 육상운송 및 파이프라인 운송업. 다만, 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제1호에 따른 노선(路線) 여객자동차운송사업과 「여객자동차 운수사업법 시행령 제3조제2호나목에 따른 일반택시운송사업은 제외한다.
여객 자동차 운수 사업법 시행규칙	제44조의6(운수종사자의 휴식시간 보장) ① ~ ③ (생략) ④ 노선 여객자동차운송사업자 및 전세버스운송사업자는 운수종사자의 출근 후 첫 운행 시작 시간이 이전 퇴근 전 마지막 운행 종료 시간으로부터 8시간(광역급행형 및 직행좌석형 시내버스운송사업자의 경우는 10시간) 이상이 되도록 해야 한다.	제44조의6(운수종사자의 휴식시간 보장) ① ~ ③ (생략) ④ 노선 여객자동차운송사업자 및 전세버스운송사업자와 일반택시운송사업자는 운수종사자의 출근 후 첫 운행 시작 시간이 이전 퇴근 전 마지막 운행 종료 시간으로부터 8시간(광역급행형 및 직행좌석형 시내버스운송사업자의 경우는 10시간) 이상이 되도록 해야 한다.

- 택시 운전자가 부족한 시간대에 택시운전 자격을 갖춘 운전자가 유희 중인 일반택시를 활용하여 파트타임 근무 허용
- 택시 규제개혁, 모빌리티 혁신을 통한 심야 택시난 완화대책(국토교통부, 2022.10.05.)에서 제시된 내용 중 '법인택시 인력난 완화를 위해 파트타임 근로계약 허용' 참고

(4) 시행효과

- 장시간 근무방지를 위한 제도적 장치 마련
- 유희 인력의 일자리 창출로 새로운 운수종사자 유입

2) 운수종사자 장려금 및 금융혜택 지원

(1) 추진배경

- 택시는 법적으로는 대중교통 영역에 속하지 않으나, 대중교통의 제공이 힘든 지역, 시간대에 교통서비스를 제공하는 역할을 하고 있음
- 하지만, 대중교통 운수종사자에 비해 열악한 근무환경 및 처우로 인해 택시 서비스의 질은 떨어지고, 이직률은 높아 결국은 시민들의 이동 불편으로 귀결됨
 - 택시 종사자수 현황 추이(2장 택시 산업 현황 및 전망)에서 알 수 있듯, 종사자의 수는 코로나 19 이후에도 감소 및 정체 상태를 보이고 있어 종사자 유입책 마련이 필요
- 택시의 서비스 질을 높이고, 운수종사자의 장기근속을 유도하기 위한 공적 지원이 필요

(2) 현황

- 운수종사자 지원에 대한 법적근거는 다음과 같음
 - 인천광역시 택시운송사업 발전에 관한 조례 제10조(재정지원 및 예산의 확보) ① 시장은 예산범위 안에서 택시 서비스 개선과 택시산업 활성화와 택시운수종사자의 근무여건 개선 및 후생복지 지원 사업을 위해 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있으며, 중장기 계획에 따라 연차별로 소요예산을 확보하기 위해 노력하여야 한다.② 제1항에 따른 지원대상은 다음 각 호와 같다.

(1~4호 생략)

5. 운수종사자의 근로의욕 고취 및 사기진작을 위한 사업 지원

- '운전직 기피 요인'으로는 '낮은 임금수준'이, 사기진작을 위해서는 복지재원과 수당지급이라는 응답이 가장 많았음
- 인천시 택시 운수종사자 근로의욕 고취 지원 현황은 다음과 같음
 - 타 직종(배달업 등) 이탈 등으로 인한 일반택시 운수종사자 감소에 따른 근속 장려금 확대 지원
 - 택시업계 고용안정 및 안정적인 택시 수요 대응 도모

[표 5-21] 인천시 택시 운수종사자 근로의욕 고취사업

구분	2022년	2023년	비고
예산	939백만원 (본예산 1,200백만원)	2,400백만원	법인조합 및 노조의견 반영
지원금액	월 5만원/인	월 10만원/인	
지원조건	6년이상 장기 근속자, 신규 입사자(1년간 지원)	4년이상 장기근속자	
지원대상	월평균 1,550여명	월평균 1,800여명 (250여명 증가)	

자료(출처) : 2023년 인천광역시 택시운송사업 재정지원 계획(2023년 4월)

(3) 추진방안

- 장기·성실 근무자의 사기저하 방지 및 신규종사자 유입 유도를 위한 장려금 지급으로 근로의욕 고취 및 서비스 개선 도모
 - 인천시는 장기 근속자의 경우, 타지자체에 비교해 동일 혹은 많은 지원금액을 지급하고 있기는 하지만, 타지자체의 사례를 지속적으로 참고하여 지급할 필요가 있음

[표 5-22] 일반택시 운수종사가 처우 개선 사례

구분	시행 년도	사업명	예산액(억원)			지원조건	
			'21	'22	'23	2022년	2023년
부산	2018~	○기타보상금 택시운수종사자 희망 키움사업 (신규+장기근속)	12	24	26.4	신규 6개월 이상(1년간) 근속 10년 이상, 월5만원 -2022년 지원금액 확대 신규 6개월 이상(1년간) 근속 10년 이상, 월10만원	2023년 동일 -무사고,무행정처분
대구	2020~	○기타보상금 택시근로자 희망키움 사업 (장기근속) ※2023년부터 신규 지원	3.86	8	11.8	근속 5~ 10년, 월3만원 10년 이상, 월5만원 -2022년 지원 확대 근속 2~ 5년, 3만원 근속 5~10년, 4만원 근속 10년 이상, 5만원	2023년 사업변경 -제한사항 없음 -성실장려수당 3~5년: 3만원 5~10년: 4만원 10년 이상: 6만원 -신규정착수당 1인당 연100만원 (분기별 지급)
대전	2019~	○민간경상사업보조 일반택시운수종사자 안전운행 근속지원 (신규+장기근속)	3.7	3.8	3.8	신규 6개월 이상(1년간) 근속 7년 이상, 월5만원	2023년 동일 -무사고,무행정처분
울산	2021~	○기타보상금 장기근속 일반택시 운수종사자 지원사업 (장기근속)	2.7 (6개 월분)	7	2.5	근속 5년 이상, 월5만원	2023년 변경 (지원축소) -10년이상 무사고 장기근속자 :연50만원
광주	2020~	○민간경상사업보조 택시운수종사자 행복 채움 (장기근속)	3	3	3	근속 7년 이상, 월5만원	2023년 동일 -무사고,무행정처분

자료(출처) : 인천시 택시운수과 내부자료

- 장기무사고 운수종사자에게는 용자지원등의 금융혜택 지원을 고려할 필요가 있음
 - 경기도 광명시 및 안산시의 경우, 일반택시 장기무사고 근속자에게 용자(대출)지원 사업을 추진중에 있음

[표 5-23] 일반택시 장기무사고 근속자 용자지원 사례

구분	내용	비고
광명시	광명시 소재 일반택시 회사에서 12년 이상 무사고 운전 경력을 갖춘자 주민등록표 상 1년 이상 광명시에 주민등록이 되어 있는자로 5명 선정 개인당 최대 8천만원 지원(2년 거치 6년 매월 균등분할상환)	2023년 협력은행 : 경기신용보증재단, 농협은행
안산시	개인택시운송사업면허 인가 신청일 기준 안산시에 주민등록이 되어 있는 자 13년 이상의 안산시 일반(법인)택시 무사고 운전경력자 10명 선정 8천만원 한도(2년 거치 6년 매월 균등분할상환)	2023년 개인택시 창업 협력은행 : 경기신용보증재단, 농협은행, 하나은행

자료(출처) : 광명시, 안산시청 홈페이지

(4) 시행효과

- 장기 성실 근무자, 신규 종사자 및 택시 운수종사자 처우개선을 통한 사기 진작

3) 운송수입금 관리체계 안착

(1) 추진배경

- 기존에 성행하던 사납금제와 관련된 피해를 극복하기 위한 방안으로 정부에서 운송수입금 전액관리제를 추진

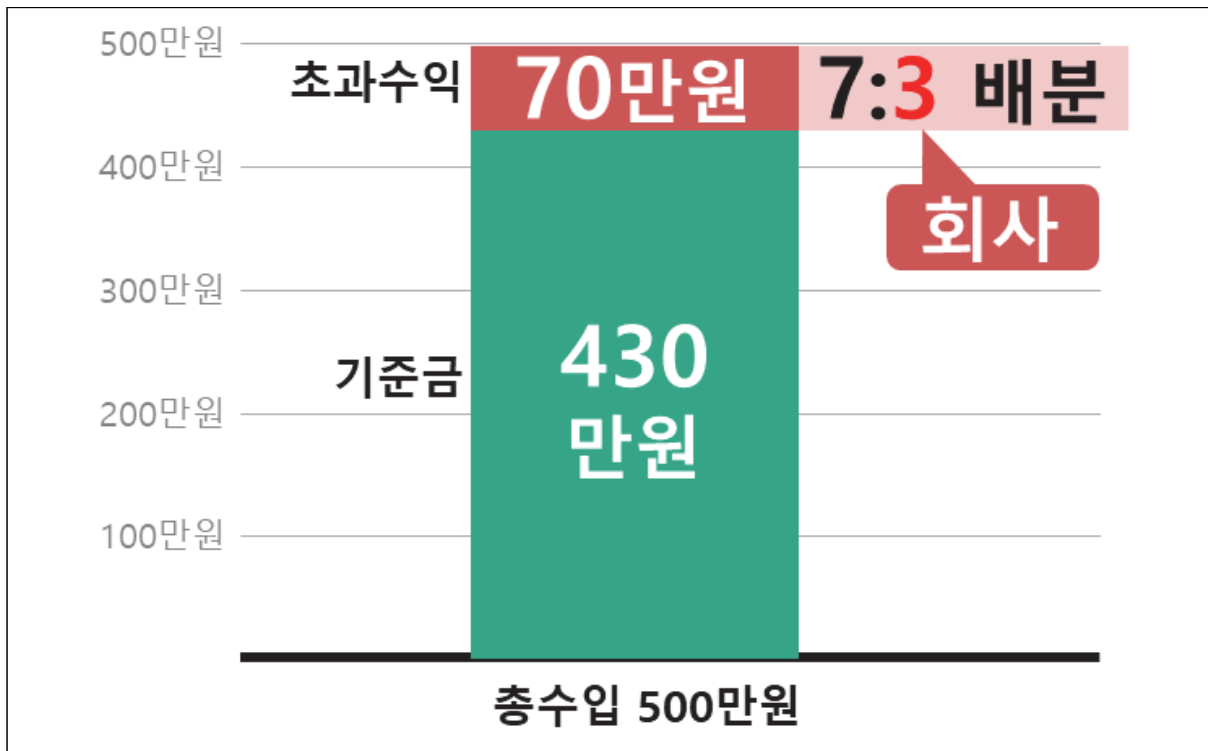
[표 5-24] 택시임금제도 변천

구분	실시	운전자의 수입	수입 안정성	연료비 부담
도급제	1960년대	개인수입	불안정	본인부담
사납금제	1970년 후반 1982년	고정급+개인수입	불안정	회사 및 본인부담
업적금제	1985년	고정급+업적금	약간안정	회사부담
가감누진월급제	1999년	고정급+성과수당	약간안정	회사부담

자료(출처) : 택시업종 최저임금 현장연구 및 제도개선 방안(고용노동부_한국노동연구원, 2015.11)

- 2020년 1월에 시행된 운송수입금 전액관리제는 운송수입금 전부를 회사에 납입하여 일정한 고정급을 보장받고, 운송수입금 기준액을 초과하는 운송수익금을 운전자에게 일정한 비율만큼 업적금으로 지급하는 형태임

[그림 5-5] 전액관리제 초과 수입 배분 방식 예시



- 이러한 임금제도는 택시회사에게는 안정적인 수입을 보장할 수 있다는 장점이 있으나 운전자에게는 고정급이 적고 불안정적인 수입의 비중이 높다는 문제점이 있음

(2) 현황

- 「2022년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역」에 따르면 33개 일반택시 업체의 대당 1일 운송원가 202,924원, 운송수입금 172,621원으로 분석됨
 - 이를 바탕으로 인천광역시 택시 요금을 인상함(2023년 7월 1일)
- 하지만, 영업시간과 수입금을 채우지 못하면 월급에서 차감하는 '유사 사납금제'와 성과수당의 배분 비율 문제 등이 등장하며 제도의 실효성이 떨어지고 있는 실정임
 - (운수 근로자) 어차피 회사에 입금해야 하는데 (사납금) 기준이 되는 운송수입금이 일정수준이 되지 않으면 임금에서 차감되고, 상황에 따라 업체마다 기준이 되는 운송수입금을 납입하지 못할 경우, 횡령으로 고소 당하기도 함
 - (업체 입장) 근로자의 근태관리를 통해 성실함이 인정되지 않으면, 회사입장에서는 경영에 문제가 발생하게 됨

(3) 추진방안

- 택시운행정보와 수입금자료의 활용을 통한 운송수입금 전액관리체계 마련
 - 일반택시의 경우, TIMS 가입이 완료되었기에, 이를 통한 자료를 택시업체와 공유하여, 차량별, 일자별로 성실근로, 불성실근로에 따른 운송수입금을 정확히 파악하고 운송수입금 관리에 적극 활용 할 수 있을 것으로 전망
 - TIMS의 운행정보와 카드결제 수수료를 통한 수입금 자료를 검토하여 전액관리제가 잘 이루어지고 있는지 관련 지표를 생성하고 주기적으로 점검하는 장치가 필요
 - 무엇보다 TIMS 자료의 신뢰성이 가장 중요하기에, 주무부서인 국토교통부, 위탁운영기관인 한국교통안전공단에 TIMS의 지속적인 업데이트 요구 필요
- 전액관리제의 현실적인 정착을 위해 회사와 운수종사자 모두 만족할 수 있는 임금구조의 개선 필요
 - 임금 및 단체협약 체결에서 정한대로 운수 종사자가 초과금을 비율대로 온전히 가져갈 수 있도록 법 제도 개선 필요
 - 현행 전액관리제 지침에서는 기준금과 소정 근로시간 등이 명확하게 규정되지 않아 모호한 측면이 있기에 주무부처인 국토교통부에 건의 필요
- 인천시 택시 업체의 임금협약 체결 및 운송비용 전가금지 실태 파악을 통한 감독·처분 강화
 - 설문조사에서 운송비용의 전가는 이전보다 줄어든 것으로 조사되었으나, 여전히 존재하는 것으로 나타났음

- 현재 매년 실시하고 있는 '운송비용 전가금지 등 이행실태 지도·점검'의 지속성이 필요함
- 택시 경영 및 서비스 평가 지표 항목 관리
 - 운전자 처우 개선에 대한 평가관리를 시행하고, 업체 근로자 처우 개선을 위해 운송수입금(매출액) 대비 기사임금으로 비교해 경영 및 서비스 평가 시 반영

(4) 시행효과

- 운송수입금 관리체계(전액관리제) 정착 및 임금체계 개선을 통한 운수종사자 처우개선 유도

4) 택시 운수종사자 다기능 복지센터 건립

(1) 추진배경

- 택시 운수종사자의 열악한 근무환경 및 처우를 개선하고, 휴식, 복지 및 근무 지원기능을 위한 시설을 도입하여 사기증진을 유도할 필요가 있음
 - 운수종사자들의 교육이 가능한 교육시설
 - 동아리 활동과 여가생활을 위한 회의실 및 휴게실
 - 체력 단련을 위한 체육시설 등
- 인천광역시 택시조합 등 관련 단체를 위한 공간 마련이 필요함
 - 이용 대상을 택시 운수종사자로 제한하지 않고 물류의 이동이 많은 인천시의 상황을 고려하여 버스, 화물 운수종사자에게도 이용할 수 있도록 타 운수단체와의 협약 체결등도 고려 필요
 - 인천 택시운송사업조합과 개인택시 운송사업조합, 화물협회, 교통연수원 등
 - 노후화 공간의 탈바꿈, 사무공간 확충, 분산으로 인한 집적화 필요
- 인천시 택시 뿐만 아니라 운수관련 단체의 건전한 발전을 통한 교통 서비스 향상과 운수종사자의 교육과 후생 복지증진을 위해 교통회관 건립 필요

(2) 현황

- 택시 복지회관은 서울, 대구, 수원시에 건립되어 있음

[표 5-25] 택시 복지회관 건립 사례

구분	서울특별시	대구광역시	수원시
복지회관명	교통회관	택시근로자복지회관	녹색교통복지회관
건립시기	1983년	2018년	2019년
총사업비	토지매입비 : 약16억원 건축비 : 약 133억원 서울시 체비지 매입	98억원	159억원
출연방식	8개운수단체(협회) 건축비 부담으로 사업추진	시비(20억원), 법인조합(53억원), 노조(25억원)	전액 시비

■ 서울특별시 교통회관

① 설립배경 및 목적

- 서울특별시 송파구 신천동 올림픽로 319번지(신천동 11-7번지)에 위치한 서울시 교통회관은 1977년 서울시 8개 운송사업조합(택시조합, 화물협회, 개인택시조합, 버스조합, 용달협회정비조합, 전세버스조합, 특수여객)이 공동으로 교통회관 건립 추진위원회를 구성

- 운수 단체의 건전한 발전과 시민을 위한 교통서비스 향상, 운수종사자의 교육과 후생복지 증진을 위해 1983년 교통회관을 준공
- 교통문화의 중심으로 대시민 교통서비스 향상 및 운수종사자의 교육을 실시하고, 조합, 협회 상호간의 긴밀한 협조체제를 갖추어 선진 교통 문화 창달에 기여함을 목적으로 운영
 - 총력교통 체제확립을 위한 교육, 운수종사자 자격제 실시와 관련된 시험, 등록 관리 및 각종 집회장소로 활용
 - 도시교통문제 및 자동차운수사업과 정비사업의 효율적인 연구 발전
 - 운수종사원의 복리증진 및 상호 친목을 위한 사업
 - 회관의 관리운영에 관한 사업
 - 기타 본 회관의 사업 목적수행에 부수되는 일체의 부대사업

[표 5-26] 서울시 교통회관 연혁

일시	주요내용	비고
1977	회관 설립 추진위원회 구성(택시조합, 화물협회, 개인택시조합, 버스조합, 용달협회, 정비조합, 전세버스조합, 특수여객 등 8개 운송사업 조합)	-
1978	사단법인 서울특별시 새마을 교통회관 설립인가(민법 제32조)	교통부 장관
1979	회관 건축허가	서울특별시장
1981	사단법인 허가 및 감독 관할청 이관	교통부→서울특별시
1983	건물 준공	-
2008	사단법인 서울특별시 교통회관으로 명칭 변경	-

자료(출처) : 서울시 교통회관 홈페이지(www.kyotong.or.kr)

② 설립 추진주체 및 설립근거

- 서울시 교통회관의 설립 주체는 8개 운송사업조합으로 사단법인을 설립하여 교통 회관 건립 당시 출연금 비율에 따라 지분율이 정해져 있음
- 서울시 교통회관은 「민법 제32조(비영리 법인의 설립 및 인가)에 근거하여 8개 운송사업조합이 추진 주체가 되어 자체 예산을 투입하여 건설하였음

[표 5-27] 사단법인 서울특별시 교통회관 지분율

택시조합	개인택시	화물협회	버스조합	용달협회	정비조합	전세버스조합	특수여객조합
32.6%	25.63%	14.17%	11.14%	10.01%	4.14%	2.05%	0.23%

자료(출처) : 뉴스 기사 (시장경제, 2019.06.18. <https://www.meconomynews.com/news/articleView.html?idxno=30840>)

③ 교통회관 운영

- 서울특별시 교통회관은 서울시 시유지 부지를 약 16억으로 매입하고 8개 여객운송사업조합이 출연금(건축비) 약 133억 원을 부담하여 서울특별시 교통회관을 건설하였으며, 교통회관에 필요한 출연금 및 운영비 조달을 위하여 택시조합, 화물협회, 개인택시조합, 버스조합, 용달협회, 정비조합, 전세버스조합, 특수여객 등 기관이 참여하였음

- 건립 당시 8개 운송기관은 기금 마련에 따른 어려움 등이 있었으며 최초 부지사용면적의 51% 수준인 11,300㎡에 대하여 승인을 신청하였고 서울시가 최종적으로 12,143.40㎡를 승인하고 1978년 12월 20일에 수의계약으로 땅을 매입함
- 운영 초기인 1980년대에는 컨벤션(웨딩), 동시통역시설 등의 사업을 직영하였으나, 수익성이 저조하여 현재는 일반사업자가 사업을 추진 중에 있음
- 주요 수익사업은 임대사업(신한은행, 커피숍, 웨딩 등 입점)을 통해 수익을 창출하고 있음
- 교통회관(본관)과 교통연수원(별관)이 위치하여 운수종사자 등 교육을 시행 중임

[표 5-28] 서울시 교통회관 운영현황

구분	내용		특이사항
명칭	서울특별시 교통회관		-
위치	서울특별시 송파구 올림픽로 319		-
공사기간	1980~1983.10.29.		-
총사업비	토지매입비 : 약 16억 원, 건축비 : 약 133억 원		시유지 매입
면적	대지면적	12,143.40㎡(3,637평)	-
	건축면적	3,476.65㎡(1,051평)	
	연면적	37,048.05㎡(11,207평)	
시설규모	지하 3층 ~ 지상 12층, 옥탑 2층		-
시설내용	사우나, 주차장, 헬스클럽, 구내식당, 운수종사자 복지센터, 강당, 탁구장, 사무실 등		-
개소일자	1983년		-
운영방법	사단법인 서울특별시 교통회관 자체운영		-

자료(출처) : 서울시 교통회관 홈페이지(www.kyotong.or.kr)

■ 대구시 택시근로자 복지회관

- 재단법인 택시근로 복지센터 주관으로 장시간 근무하는 택시근로자의 복지수준을 높이고자 사업을 추진
- 택시 근로자들의 경우, 복지회관 건립에 대해 부정적인 의견이 많았음
 - 사업비에 대해 조합원들이 부담하는 사유와 복지센터 건립보다는 택시 근로자가 잠시 휴식할 수 있는 소규모 쉼터의 건립이 필요하다는 의견으로 복지회관 건립과 상충
- 법인택시운송사업조합(53억원)과, 전국택시대구노동조합(25억원)에서 사업비 일부를 부담하고 대구시가 20억원을 지원하여 지하3층~지상7층 규모로 2018년 5월 준공
- 당초 제출된 계획서는 택시기사 및 그 가족들을 위한 복지매장과 구내식당, 고충상담센터, 재활센터, 취미교실, 직업훈련학교 등을 갖추어 택시기사들의 복지수준을 향상시킬 예정이었으나, 준공 후 4층(공제조합사무실)과 7층(체력단련실)은 대구택시근로자복지센터가 운영하고 그 외 층에 대해서는 모두 카페, 음식점 등에 임대하여 수익창출을 위한 사업으로 변질됨

[표 5-29] 대구시 택시근로자복지회관 현황

구분	내용	특이사항
명칭	대구 택시근로자복지회관	-
위치	대구광역시 달서구 조암로 13	-
개관일	2018. 5.	-
총사업비	98억원	-
부지면적	1,227㎡(372평)	-
연면적	지하 3층 ~ 지상 7층	-
주요시설	사무실(전국택시공제조합), 체력단련실, 카페, 음식점 등	-

■ 수원시 녹색교통 복지회관

- 전국 기초지방자치단체 최초로 사업비 159억원을 투입해 2019년 3월 15일 수원시 녹색교통회관을 개관
- 수원시 운수종사자의 복지를 증진하고 지역 주민의 삶의 질 향상을 위한 편의시설을 설치하여 운수종사자와 시민이 상생하는 공간 창출
 - 열악한 근무환경에 처한 운수종사자에게 체력단련 및 휴식 공간을 제공하여 건강과 후생 복지 증진
 - 공공시설로서 지역주민에게 시설을 개방하여 거버넌스 행정 구현
 - 운수종사자 대상 친절·안전 서비스 교육을 실시하여 교통서비스 개선
 - 시민과 운수종사자의 교통질서, 안전의식 등에 대한 교육을 실시하여 선진 교통문화 조성

[표 5-30] 수원시 녹색교통복지회관 현황

구분	내용	특이사항
명칭	수원시 녹색교통복지회관	-
위치	수원시 팔달구 일월로22번길 23	-
개관일	2019.03.15	-
총사업비	159억원	-
부지면적	2,700㎡ (818평)	-
연면적	4,782㎡ (1,449평)	-
시설규모	지하1층~지상3층	-
주요시설	사무실(운수종사자), 회의실, 휴게실, 매점, 수영장, 강당, 주민편의시설	-
주차면	37면	-



자료(출처) : 수원시 녹색교통회관 홈페이지(<http://rugby.sports.or.kr>)

(3) 추진방안

- 인천시 관내 운송관련 단체와 협의를 통한 복지센터 건립 필요
 - 더 많은 운수종사자가 복지센터를 이용할 수 있도록 계획 단계에서부터 인천시와 운송조합이 포함된 추진위 구성 필요
 - 건립 예산의 경우, 인천시 혹은 택시 업계 단독으로 추진하기에는 무리가 있기에 매칭펀드 형태의 방식 추진 필요³¹⁾
 - 인천시에서는 부지를 제공하고, 입주 희망 단체들이 건축비를 공동분담하여 회관 건립 후, 인천시에 기부채납하는 방식 추진 검토 필요
 - 운수종사자의 복지향상을 위한 시설 및 프로그램을 효율적으로 운영할 수 있도록 공간구성 필요
- 위치는 인천광역시 교통연수원 내 주차장 부지에 대한 고려가 필요함

■ 인천광역시 교통연수원

- 인천광역시 계양구 경명대로 990(계산동)
- 대상지 주변(계산동) 주변은 택시 승·하차가 다수 발생하는 지역이며, 교통연수원에서는 운수종사자 교육이 연간으로 이루어지기에 택시 운수종사자의 접근성이 우수
- 약 9,800㎡ 면적으로 충분한 주차공간 및 전기충전소 설치 등도 가능



31) '제4장 2절의 설문조사'에 의하면 인천시와의 매칭펀드(택시 또는 여러 운송사업 조합간)형식이 가장 높은 비중을 차지

(4) 시행효과

- 다기능 복지센터 건립으로 교육, 문화, 체육, 휴식 등 운수종사자의 후생복지 증진을 위한 시설들의 제공으로 근무환경 개선 및 사기 충진을 통해 택시 서비스의 질 개선
- 택시조합 외 여러 운송사업조합이 공동으로 사용하는 공간을 제공하여 운수관련 업무의 효율성 제고

5) 택시 쉼터 활성화

(1) 추진배경

- 택시 운수종사자는 직업의 특성상, 대부분의 시간을 도로위 자동차 실내라는 열악한 환경에서 보내야 하기에 근무 피로도가 높음
- 열악한 근무여건을 고려해 적절한 휴식 보장, 운수종사자들간의 소통의 장 마련 및 복지향상을 위한 택시 쉼터를 제공할 필요가 있으며, 이를 통해 택시의 운행 안전성 및 서비스 향상에도 도움이 될 수 있음

(2) 현황 및 문제점

- 인천지역 내 택시 운수종사자를 위한 쉼터는 '인천택시 가족쉼터' 및 '부개 택시쉼터'가 있음
- 인천택시 가족쉼터에 대한 개요는 다음과 같음
 - 준공년도 : 2012년
 - 위치 : 인천광역시 남동구 논현고잔로 211-60(논현동 381-1)
 - 규모 : 대지면적 1,317.90㎡(398평), 건물면적 261.36㎡(79평), 주차장 32면
 - 편의시설 : 벽걸이형 TV, 티 테이블, 의자, 정수기, 체력단련실, 샤워실 등
- 부개 택시쉼터에 대한 개요는 다음과 같음
 - 준공년도 : 2020년 5월 22일
 - 위치 : 인천광역시 부평구 부개동 206-1
 - 규모 : 대지면적 32㎡, 가설건축물 32㎡, 공영주차장 내(200면)
 - 편의시설 : 벽걸이형 TV, 정수기 등
- 택시쉼터의 이용현황을 살펴보면 인천택시 가족쉼터의 경우, 코로나19 이전인 2019년에 3,806명이 이용하였으며, 2022년 1,968명, 2023년 9월까지 3,459명이 이용하였으며, 부개 택시쉼터는 2022년에 34명이 이용하였으나, 2023년에는 9월까지 6명의 운수종사자가 이용함
 - 인천택시 가족쉼터는 월평균 317명(2019년)~384명(2023년) 수준으로 하루 20명 내외의 택시 운수종사자가 이용하고 있으며, 부개 택시쉼터는 이용하는 택시 운수종사자가 거의 없다고 볼 수 있음

[표 5-31] 남동 택시쉼터 및 부개 택시쉼터 이용실적 현황

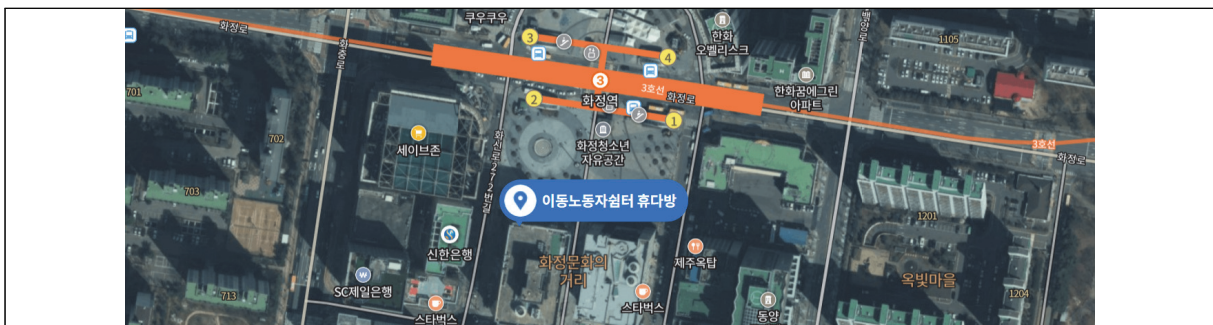
(단위 : 명)

구분	2020			2021		2022		2023																														
	인천택시 가족쉼터	인천택시 가족쉼터	부개 택시쉼터	인천택시 가족쉼터	부개 택시쉼터	인천택시 가족쉼터	부개 택시쉼터	인천택시 가족쉼터	부개 택시쉼터																													
총계	3,806	317	-	531	4	1,968	34	3,459	6																													
1월	332	317	코로나19 운영중단 5월22일 준공 코로나19 운영중단	코로나19 운영중단	-	119	3	324	1																													
2월	291	코로나19 운영중단				-	-	113	2	403	1																											
3월	295							코로나19 운영중단	-	-	154	4	375	0																								
4월	260										코로나19 운영중단	-	-	146	3	352	1																					
5월	296													코로나19 운영중단	-	-	133	2	421	0																		
6월	304																코로나19 운영중단	-	-	75	-	125	3															
7월	424																			코로나19 운영중단	-	-	22	-	158	2												
8월	314																						코로나19 운영중단	-	-	81	-	180	4									
9월	297																									코로나19 운영중단	-	-	74	1	189	5						
10월	335																												코로나19 운영중단	-	-	65	1	187	3			
11월	359																															코로나19 운영중단	-	-	93	1	212	2
12월	299																																		코로나19 운영중단	-	-	121

자료 : 인천시 택시운수과 내부자료.

- 이용실적이 저조한 이유는 쉼터까지의 접근성이 좋지 않으며, 홍보가 부족하기 때문인 것으로 판단됨³²⁾
- 고양시 휴다방의 경우, 택시승차대와 약 80m 미만 떨어진 곳에 설치되어 있으며, 위치 선정 시 고려할 여러 요소 중 접근성을 최우선으로 하여 변화가인 화정문화거리에 설치 - 접근성이 좋아 경기도 내 15개 쉼터 중 이용객이 가장 많으며, 대리운전기사, 택배기사 등 이동노동자들에게도 제공되는 쉼터로 24시간 방문할 수 있음³³⁾
- 서울시의 경우, 이동노동자OO쉼터와 같이 운영중이나, “현장 목소리 반영 못하는 쉼터위치, 운영시간이 문제”라는 의견이 많은 것으로 나타남³⁴⁾
- 필요사항으로 커피와 차, 의자, 스마트폰충전 등 편의시설과 냉난방기 가동으로 운수종사자의 편안한 휴식의 도모와 더불어 접근성과 운영시간이 최우선으로 고려해야할 사항임

[그림 5-6] 이동노동자 쉼터 고양 휴다방



32) '1년째 개점휴업' 택시쉼터, 사실상 무용지물(인천일보, 2021.05.25., <https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1096548>)

33) 이동노동자 쉼터 '고양 휴다방' 인기 비결은?(MBC뉴스, 2023.12.18., https://imnews.imbc.com/replay/2023/nwtoday/article/6554062_36207.html)

34) <https://magazine.hankyung.com/job-joy/article/202312083423d>

(3) 추진방안

- 향후 택시 쉼터 활성화를 위해서는 가장 우선적으로 접근성이 좋고, 다양한 시설의 설치를 통해 누구나 이용할 수 있고, 이용하고 싶은 시설이 되어야 할 필요가 있음
 - 택시 쉼터의 우수 사례인 경기도 수원시 쌍우물 택시쉼터(수원시 고등동 155-1번지)는 택시 운수 종사자들이 많이 대기하는 수원역에서 가깝고(1km 내외), 주변에 주택이 없어 한적하고 교통량도 한산하여 하루 평균 400명 이상의 택시 운수종사자가 이용
- 새로운 쉼터를 추가적으로 마련하는 노력도 필요하지만, 현실적으로 쉽지 않은 현실에서 기존 쉼터에 대한 홍보를 지속적으로 하여야 함
 - 승차대별 승·하차 건수를 살펴보면³⁵⁾, '인천 택시 가족쉼터'가 위치한 호구포역 및 '부개 택시쉼터'가 위치한 부개역 및 부평역 주변은 승·하차가 많이 이루어지는 곳으로 이용에 대한 지속적인 홍보가 필요함
- 또한 심야 운영을 하는 택시 운수종사자를 위하여 24시간 운영하는 방안도 검토할 필요가 있음

(4) 시행효과

- 택시종사자의 근로여건 개선 및 복지향상
- 택시 운행 안전성 및 서비스 개선

35) '6) 택시 승차대 운영 개선' 참조

4. 택시 서비스 고급화 및 다양화

1) 승객 니즈를 반영한 택시서비스 개선

(1) 추진배경

- 최근 5년간 전국 17개 시·도에서 접수된 택시 관련 민원은 '불친절'과 '부당요금'이 가장 많았던 것으로 나타남³⁶⁾
 - 택시 민원 건수는 2018년 5만 3279건을 정점으로 2019년 4만 9502건으로 감소했다가 코로나19 확산으로 인한 택시 이용이 줄어들면서 2020년 3만 3597건, 2021년 3만 3982건으로 2년 연속 3만 건대를 기록
 - 2022년에는 다시 4만 1733건으로 늘었고, 2023년 상반기에는 1만 9054건이 접수되는 등 택시 민원이 다시 증가하는 추세
- 지속적으로 증가하는 민원은 택시 이용수요 감소로 이어질 수 있으며, 이는 운송수지 악화로 이어지게되고, 이로 인한 근무환경은 더욱 열악해짐에 따라 불친절로 이어질 수 있으며, 또 다시 택시 이용 불만은 증가하게 되는 악순환이 반복될 수 있음
- 가뜩이나 어려운 택시 업계의 현재 상황을 고려할 때, 승객의 니즈를 충족시키지 못할 경우에는 최종적으로 택시 산업의 몰락을 가져 올 수 있음
- 이에 택시관련 승객들의 니즈를 파악하고, 이를 충족시킬 수 있는 서비스 개선방안의 마련이 필요

(2) 현황

- 2023년 8월~10월에 인천시에 접수된 택시 관련 민원³⁷⁾ 내용에 대해 키워드 분석을 실시함
 - 부당 요금 및 결제와 관련된 키워드가 가장 많은 것으로 나타났으며, 승차거부, 불친절, 고함, 욕설, 화, 욕, 반말, 짜증 등 서비스와 관련된 민원이 많았음
 - 이 외에도 위반, 우회, 도중하차, 난폭운전 등과 관련된 민원도 다수 있었음
- '택시 이용자 설문조사' 항목 중, 택시 이용 시 아쉬운 항목에서 상위권을 차지한 '불필요한 잡담(개인적인 이야기, 정치관련 이야기 등)', '불쾌한 냄새', '난폭운전', '불친절'이 상위권을 차지한 것과 유사한 패턴임

36) 전국 택시 민원 1위는 '불친절'...처벌은 대부분 주의·경고에 그쳐(2023년 10월 3일) 교통경제
<http://www.tbnews.co.kr/news/view.php?id=2855>

37) 접수된 민원 중, 자료 취득이 가능한 487건에 대해 분석함

[그림 5-7] 인천시 택시 민원 관련 키워드



(3) 추진방안

- 택시 경영 및 서비스 평가에 서울시 및 경기도의 경우처럼 민원관련 지표(민원 횟수 등)를 평가 항목으로 포함
 - 현재 인천시 택시 경영 및 서비스 평가에는 민원과 관련된 사항은 평가점수에 포함되어있지 않음
 - 민원 관련 지표가 평가에 포함된다면, 택시 업체에서도 민원 발생을 방지하기 위한 대책을 마련에 적극적일 것임
- 지속적인 택시 승객 니즈 파악 및 분석을 통한 서비스 개선방안 도출
 - 년/분기/월별 등 주기적으로 120미추출콜센터, 국민신문고, 택시운수과 등에 접수된 택시관련 민원 사항을 시계열적으로 분석하여 택시 승객의 지속적인 니즈 파악
 - 공공데이터포털에 민원 접수건수에 대한 수치, 접수경로 등 불필요한 정보가 많고, 실제 민원내용은 공개되지 않아 이를 공개할 수 있는 방안을 검토하여 시민이나 전문가가 자유롭게 활용할 수 있는 방안 모색 필요
 - 시, 택시 업계 및 전문가 집단과의 논의를 통해 승객의 니즈를 충족시킬 수 있는 서비스 개선방안 도출
 - 또한, 빈도가 높은 민원 내용은 운전자 교육시에도 활용할 수 있을 것으로 판단됨
- 반면, 불친절, 승차 거부 등 택시 서비스 질을 떨어뜨리는 종사자는 격려 수당 지급 제외 등의 페널티 적용 필요

- 대상 : 과태료 이상의 행정처분을 일정 횟수이상 받은 택시
- 내용 : 연간 지원받는 보조금에 대한 일정기간 지급 제한
- 효과 : 민원불편 감소 및 서비스 만족도 제고 기대

(4) 시행효과

- 민원 분석 및 승객 니즈의 지속적인 발굴과 해결을 통한 택시 서비스 개선

2) 심야할증 시간대 조정

(1) 추진배경

- 택시 이용자의 설문조사 조사 결과에 의하면, 택시요금체계 문제점에서 비싼 기본요금이 가장 큰 비중을 차지하였으나, 심야할증 요금의 경우에도 문제라고 인식하고 있음
- 심야할증의 경우, 1차 및 2차에서도 높은 비율의 응답을 보였는데, 이는 택시의 주 이용목적 및 시간대가 귀가 및 야간시간대임을 감안하면, 심야할증 시간대 조정에 대한 검토가 필요함

(2) 현황

- 인천시에서는 2000년 이후, 총 6번의 택시 요금체계 조정이 있었으며, 가장 최근에 조정된 요금체계를 살펴보면, 기본거리 축소 및 기본운임 인상이 있었음

[표 5-32] 인천시 택시요금체계 조정 추이(중형택시 기준)

구분	2003년	2006년	2009년	2013년	2019년	2023년
운임인상율	20.99%	17.55%	18.29%	17.33%	17.81%	18.7%
기본운임(2km)	1,500원 (200원 ↑)	1,900원 (400원 ↑)	2,400원 (500원 ↑)	3,000원 (600원 ↑)	3,800원 (800원 ↑)	4,800원 / 1.6km (1,000원 ↑)
거리운임(100원)	170m(30m ↓)	159m(11m ↓)	148m(11m ↓)	144m(4m ↓)	135m(9m ↓)	135m(-)
시간운임(100원)	41초(10초 ↓)	39초(2초 ↓)	37초(2초 ↓)	35초(2초 ↓)	33초(2초 ↓)	33초(-)

출처: 인천시 택시운수과 내부자료

- 2023년 이전의 할증요금 체계는 심야시간(00:00~04:00) 및 시계외(사업구역 외)운행에 대한 할증요금이 시행되었음
 - 심야 할증 요금은 1982년 시행 이후, 전국적으로 동일하게 유지됨
 - 시계외 할증요금의 경우, 수도권을 비교해보면 인천시는 30%이지만, 서울 및 경기도는 20%임

[표 5-33] 인천시 택시 할증 요금체계

구분	내용
심야 할증요금	1982년 심야 할증제도 도입 / 전국 동일 00:00~04:00시까지 택시요금의 20% 할증요금 부과
시계외 할증요금	택시의 사업구역 외 운행 시 택시요금의 30% 할증요금 부과

- 택시의 심야 할증시간 및 할증률은 2023년 7월1일부터 기본요금과 함께 변경됨
 - 기존 : 00:00 ~ 04:00, 20% 할증
 - 변경 : 22:00 ~ 04:00(2시간 확대), 시간대별 20~40% 할증

(3) 추진방안

- 차기 택시 운임·요금 조정 시 검토 필요
 - 기존의 정형화된 심야할증 시간과 요금으로 인해 택시 요금에 대한 다양성이 부족하였으나, 변경된 할증 요금체계로 기존의 할증요금 개선 요구를 일부 해소 시킴³⁸⁾
 - 택시요금체계 중 가장 문제가 크다고 인식하는 택시 기본요금의 인하는 현실적으로 불가능하나, 심야할증 시간 및 할증률은 조정이 가능할 것으로 판단됨
 - 특히, 대부분의 개인택시가 TIMS 가입이 완료되었기에, 이전의 운임·요금 산정시에 적용된 택시 운행 관련 자료보다 정확성이 높은 자료를 활용할 수 있기에 심야 할증 시간 및 할증률에 대한 분석이 현재보다 다양하게 이루어 질 수 있음

(4) 시행효과

- 심야할증 시간 및 요금의 다양화로 인한 택시 이용자의 요금 부담 경감
- 소상공인 경영개선 증대

38) 기존의 연구에 따르면, 야간에는 공차율이 높아 운행 효율성이 낮고 장기간 계속되어 온 경기침체로 택시를 이용하려는 승객이 점차 감소하여 승차난이 가중되고 있어 야간 할증요금에 대한 개선이 필요(택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술 용역(서울특별시, 2021년), 2018년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역(인천광역시, 2018년))

3) 외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입

(1) 추진배경

- 코로나19의 영향으로 감소했던 외국인 방문이 차츰 증가함에 따라 외국인을 대상으로 한 택시의 불법영업행위가 증가하고 있음
- 대한민국 관문이라고 할 수 있는 인천국제공항에서 많이 발생하여, 인천국제공항이 위치한 인천의 이미지가 실추될 수도 있어 대책 마련이 필요함

(2) 현황

- 외국인 상대 택시 불법영업 단속 실시 결과(2022년 서울시)에 따르면, 위반행위가 꾸준히 발생하고 있는 것으로 나타남
 - 택시요금에 시계할증을 적용한 부당요금 징수가 대부분을 차지하였으며, 미터기 미사용, 사업구역 외 영업이 성행
 - 인천공항의 경우 미승인 차량으로 택시 불법영업을 자행하는 행위 등 외국인을 상대로 관련 사업이 버젓이 영업하고 있는 것으로 나타남

[그림 5-8] 미승인 콜밴 불법영업(예시)



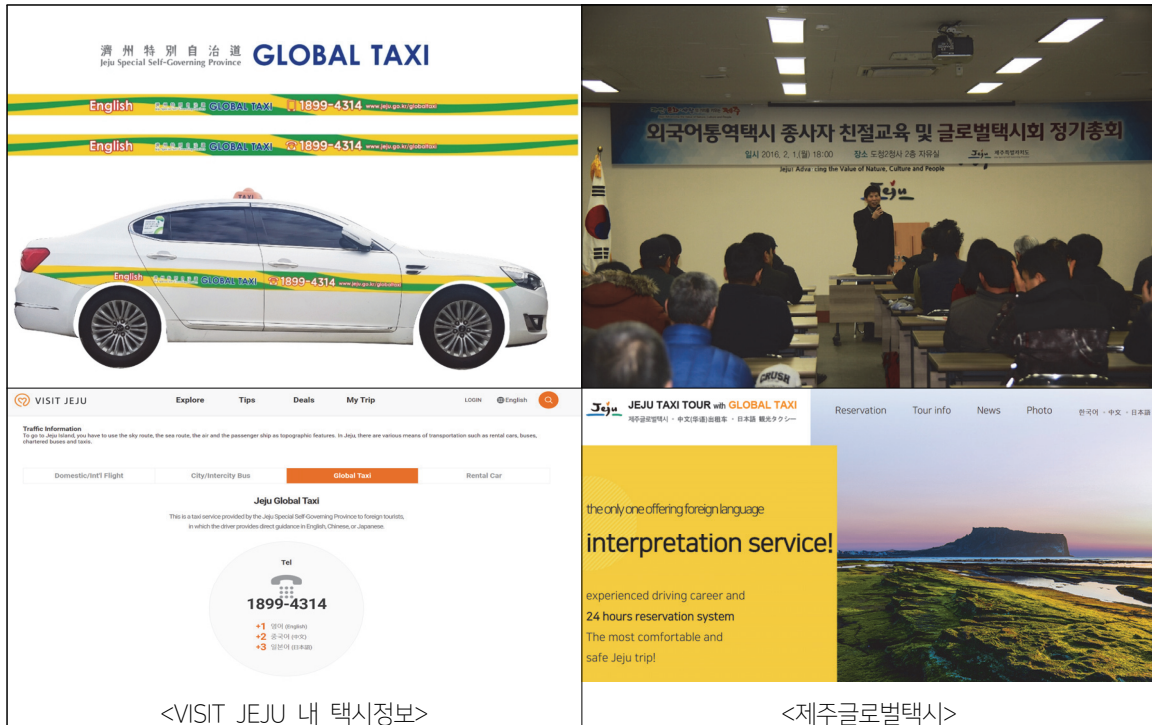
자료 : <https://blog.naver.com/kijungha3823/223203521597>

- 제주 글로벌택시는 2009년 5월25일 제주특별자치도에서 출범한 외국어 통역택시로 영어, 일본어, 중국어 3종류의 언어 통역 서비스가 이루어짐
 - 모든 운전자는 제주특별자치도 규정에 의거, 외국어 능력 심의를 거쳐 지정, 선발되었으며

현재까지 제주를 방문한 외국인 관광객을 최선의 서비스로 안내하고 제주를 세계에 알리는 홍보대사 역할을 수행 중

- 제주관광웹사이트에서 택시정보 클릭 시 제주글로벌택시 페이지로 연계되어있음

[그림 5-9] 제주 글로벌 택시



자료 : (<http://www.jeju.go.kr/globaltaxi/kor/news.htm?act=view&seq=1189457>), (<https://www.visitjeju.net/en/>)

(3) 추진방안

○ 외국어 능통 운수종사자 선발 및 인증 택시 지정

- 외국어에 능통한 운수종사자 선발을 위해 교통사고특례법 제3조(처벌의 특례)³⁹⁾에 위반

39) 제3조(처벌의 특례) ① 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조의 죄를 범한 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄(業務上過失致傷罪) 또는 중과실치상죄(重過失致傷罪)와 「도로교통법」 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적인 의사에 반하여 공소(公訴)를 제기할 수 없다. 다만, 차의 운전자가 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고도 피해자를 구호(救護)하는 등 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기(遺棄)하고 도주한 경우, 같은 죄를 범하고 「도로교통법」 제44조제2항을 위반하여 음주측정 요구에 따르지 아니한 경우(운전자가 채혈 측정을 요청하거나 동의한 경우는 제외한다)와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로 인하여 같은 죄를 범한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 「도로교통법」 제5조에 따른 신호기가 표시하는 신호 또는 교통정리를 하는 경찰공무원등의 신호를 위반하거나 통행금지 또는 일시정지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우
2. 「도로교통법」 제13조제3항을 위반하여 중앙선을 침범하거나 같은 법 제62조를 위반하여 횡단, 유턴 또는 후진한 경우
3. 「도로교통법」 제17조제1항 또는 제2항에 따른 제한속도를 시속 20킬로미터 초과하여 운전한 경우
4. 「도로교통법」 제21조제1항, 제22조, 제23조에 따른 앞지르기의 방법·금지시기·금지장소 또는 끼어들기의 금지를 위반하거나 같은 법 제60조제2항에 따른 고속도로에서의 앞지르기 방법을 위반하여 운전한 경우
5. 「도로교통법」 제24조에 따른 철길건널목 통과방법을 위반하여 운전한 경우

한 사실이 없어야 하며, 택시 영업에 필요한 기본 대화 시험을 치르는 방안 마련

- 선발된 운수종사자가 운행하는 택시에는 인증 마크 부착을 통한 인증제 도입 방안 마련
 - 인증마크는 외국어 능통 운수종사자에게 자긍심을 심어주면서 외국인 승객에게도 안심하고 승차할 수 있다는 메시지를 줄 수 있음
 - 도쿄(일본)의 경우, English Certified Driver라는 제도를 통해 영어로 서비스 할 수 있는 운수종사자를 선별하고, 이들에 대하여 인증장이 교부되어 차체에 부착하고 운행함

[그림 5-10] ENGLISH CERTIFIED DRIVER 인증마크(일본 도쿄)



자료 : 동경택시센터(https://www.tokyo-tc.or.jp/business/corporate_activities.html)

○ 택시 불법영업에 대한 지속적인 단속 실시 필요

- 단속인력을 확충하여, 인천국제공항, 외국인이 많이 방문하는 인천시 관내 주요 관광지, 역세권, 버스 터미널 등 택시 수요 거점 지역을 중심으로 외국인 상대 택시 불법영업에 대한 지속적인 단속 실시 필요

(4) 시행효과

○ 외국인 대상 택시 불법영업행위 감소를 통한 인천의 이미지 개선

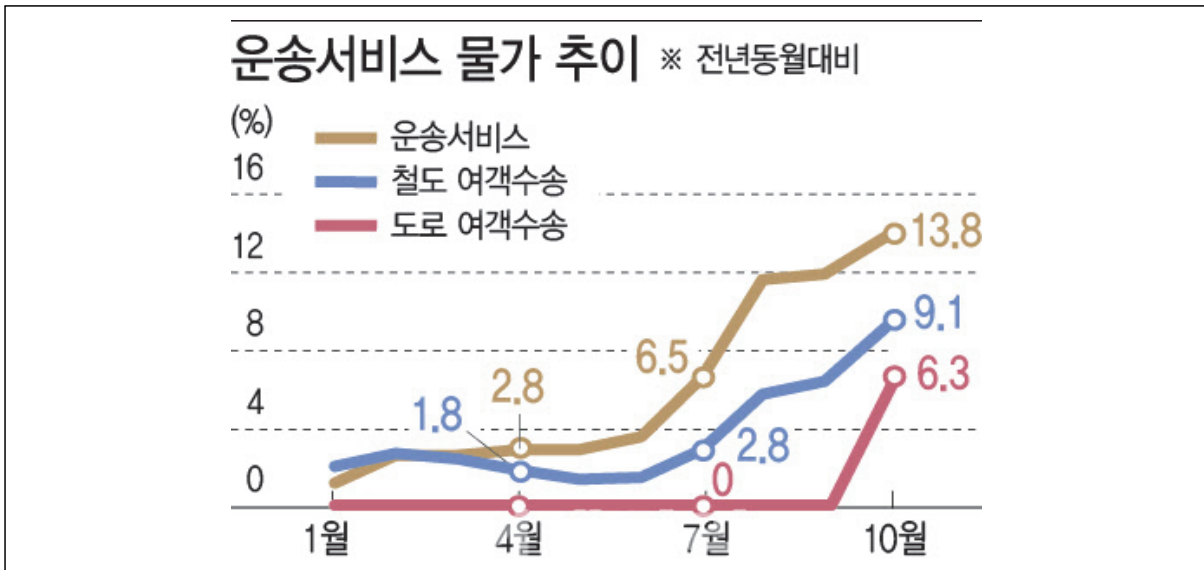
6. 「도로교통법」 제27조제1항에 따른 횡단보도에서의 보행자 보호의무를 위반하여 운전한 경우
7. 「도로교통법」 제43조, 「건설기계관리법」 제26조 또는 「도로교통법」 제96조를 위반하여 운전면허 또는 건설기계조종사면허를 받지 아니하거나 국제운전면허증을 소지하지 아니하고 운전한 경우. 이 경우 운전면허 또는 건설기계조종사면허의 효력이 정지 중이거나 운전의 금지 중인 때에는 운전면허 또는 건설기계조종사면허를 받지 아니하거나 국제운전면허증을 소지하지 아니한 것으로 본다.
8. 「도로교통법」 제44조제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 운전을 하거나 같은 법 제45조를 위반하여 약물의 영향으로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 운전한 경우
9. 「도로교통법」 제13조제1항을 위반하여 보도(歩道)가 설치된 도로의 보도를 침범하거나 같은 법 제13조제2항에 따른 보도 횡단방법을 위반하여 운전한 경우
10. 「도로교통법」 제39조제3항에 따른 승객의 추락 방지의무를 위반하여 운전한 경우
11. 「도로교통법」 제12조제3항에 따른 어린이 보호구역에서 같은 조 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운전하여야 할 의무를 위반하여 어린이의 신체를 상해(傷害)에 이르게 한 경우
12. 「도로교통법」 제39조제4항을 위반하여 자동차의 화물이 떨어지지 아니하도록 필요한 조치를 하지 아니하고 운전한 경우

4) 택시환승제 도입

(1) 추진배경

- 택시요금 인상 후 단행된 설문조사에서는 택시-대중교통환승 할인에 대한 의견이 증가하여 택시 서비스의 다양성 측면에서 이용자를 대상으로 실효성이 있는지 검토할 필요가 있음
- 택시환승제의 개념은 시민의 택시 이용과 편의 제고를 위해 대중교통수단↔택시 간 환승 시 일정조건 하에서 택시요금을 정액 할인해주는 환승 할인방식을 의미함
 - 택시 수단은 대중교통수단과 세 가지 형태의 환승이 발생하는데, 이중 '대중교통수단→택시'로 환승할 경우 발생하는 택시요금을 일정부분 할인해주는 정책을 통칭하여 택시 환승제로 정의됨
- 다른 운송·수송물가도 2023년 들어 가파르게 인상 중이므로 택시-대중교통 환승에 대한 실효성이 커질 것으로 전망함

[그림 5-11] 운송서비스 물가 추이



자료 : 이데일리, 지하철·버스·택시 다 올라...운송서비스 16년만에 최대폭 상승
(<https://www.edaily.co.kr/news/read?newsId=01262806635805064&mediaCodeNo=257>)

(2) 현황

- 택시-대중교통환승은 과거 선불카드만 가능하다는 이유로 실효성이 저조하여 부산시처럼 폐지된 전례와 제주시처럼 후불형신용카드도 확대하여 정착한 사례도 존재함
 - 서울시 또한, 대중교통환승정책을 검토하였지만 가시성 있는 정책(안)을 마련하지 못한 것으로 보이며, 경기도는 관련 연구용역을 착수함⁴⁰⁾

40) <https://m.khan.co.kr/local/Gyeonggi/article/202210252133045>

- 인천시에서도 택시환승제 운영방안에 대한 연구⁴¹⁾를 통해 검토한 적이 있으나, 시행까지 이어지지 못함
- 2018년 10월~12월까지 전국최초로 택시환승제 시범운영을 거쳐 2019년 1월부터 시행 예정이었음
- 대중교통 환승 대상은 수도권 통합시스템 운영에 따른 정산작업의 어려운 점을 고려해 인천 지하철 1·2호선과 시내버스만 해당
- 인천 시내버스와 도시철도를 이용한 후 지역 내에서 30분 이내에 택시로 환승할 때 500원을 할인해주며, 선·후불 카드 모두 사용 가능

(3) 추진방안

○ 지속적인 대중교통↔택시 간 환승 실태와 관련된 모니터링 필요

- 대중교통과 택시 환승에 대한 수요의 정도를 파악하는 것은 택시환승제 도입을 위한 타당성 분석의 가장 기초자료라고 할 수 있음
- 환승과 관련된 정책의 지속성 유무에서 가장 핵심이 되는 것은 지원금의 규모이기 때문이며, 모니터링을 통해 종일 지원을 할 것인지, 특정시간대에만 지원을 할 것인지, 특정지역에만 지원을 할 것인지 등이 예측 가능함
- 환승할인과 관련 있는 알뜰교통카드는 예산소진 시 혜택이 지급되지 않아 이용자가 환급분 마일리지를 지급받지 못하는 예산문제가 연말에 되풀이되고 있으므로⁴²⁾ 예산확보를 위한 택시 환승제 이용자 예측에 대한 면밀한 검토가 필요함
- 기타 운영에 관한 사항은 모니터링 이후 수립 필요
- “2018년 인천광역시 택시환승제 운영방안”연구 당시엔 이용이 활발하지 않아 검토하지 않았던 플랫폼택시(카카오T블루, 카카오벤티, 아이엠 등)에 대한 할인여부와 방식 등

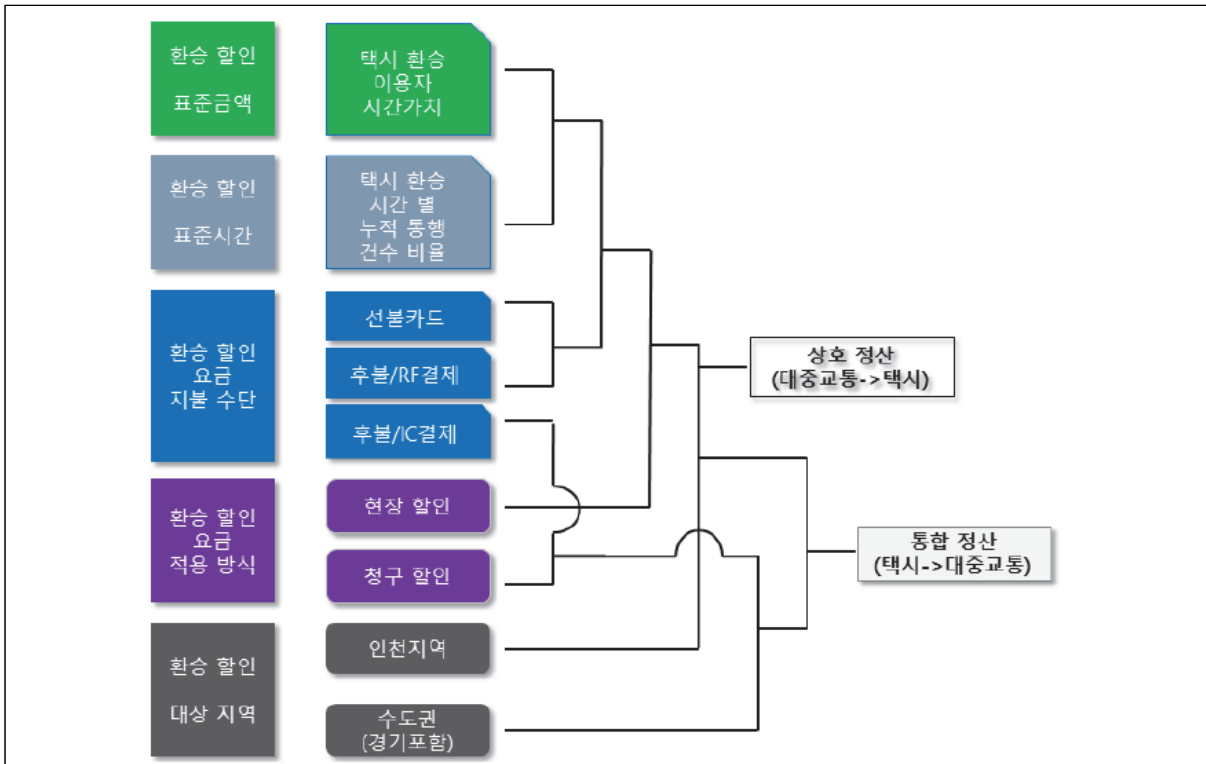
○ 택시 환승제 도입 전·후 적극적인 홍보 전략 마련 필요

- 아무리 좋은 서비스여도 이용률이 저조하면 지속적인 정책으로 이어지기가 힘들기에 적극적인 홍보도 필요하며, 확보한 예산의 소진상황에 따라 혜택을 조정할 수 있는 유연함도 필요

41) 인천광역시 택시환승제 운영방안(2018, 인천연구원)

42) 헤럴드경제, 연말만 되면 알뜰교통카드 '혜택 축소' 불만 속출

[그림 5-12] 택시 환승제 운영방식



자료 : 한중학(2018), 인천광역시 택시환승제 운영방안

(4) 시행효과

- 이용자의 교통비 부담을 완화하고 택시이용 활성화 증진

5) 택시 승차대 운영 개선

(1) 추진배경

- 일반적으로 택시 승차대는 택시 이용자 수요가 많은 곳에 설치가 되어야 하나, 택시 앱호출 서비스가 보편화 되어 있는 현재의 상황을 고려할 때, 기존에 설치된 택시 승차대의 위치 적정성에 대한 분석이 필요함
 - 수요와 공급이 일치하지 않는 곳에 위치한 택시 승차대는 이용률이 낮은 문제점이 발생
 - 이러한 승차대는 철거되어 택시 운수종사자가 쉼 공간이 사라지며, 택시들이 대기할 장소가 없어 도로를 배회하면서 승객을 찾게 되면, 그만큼 운행하는 차량이 늘어나 차량 흐름에도 좋지 않은 영향을 미칠 수 있음.
 - 즉, 택시가 대기할 공간이 없어 도심을 배회하게되면, 교통 체증, 환경오염 문제를 낳을 수 있음.⁴³⁾
- 택시 앱호출 서비스가 보편화 되어 있지만, 앱호출에 취약한 디지털 소외계층 뿐만 아니라, 택시 이용수요가 높은 지역(버스 터미널, 대형 판매시설 등)을 중심으로 택시 승차대의 운영 개선을 통해 택시 이용에 대한 편의 증진 필요(관련근거 : 여객자동차운수사업법 시행규칙 제10조의 2(택시 승차대의 설치 등)⁴⁴⁾)
 - 택시 승차대의 설치에 관한 관련 근거는 마련되어 있으나, 점차 복잡해지는 도로환경을 고려할 때, 택시 승차대의 추가 설치는 힘든 경우가 많음
- 택시 승차대의 추가설치보다는 적절한 위치에 최소한의 택시 승차대 개소수를 유지하는 전략이 필요함
 - 기존에 설치된 택시 승차대 중, 이용률이 저조한 승차대를 철거하거나 이용률이 높은 지역으로 이설함으로써 유지보수 비용과 관련된 예산 절감 효과 기대
 - 절감된 예산은 이용률이 높은 택시 승차대의 개선 및 유지관리에 사용함으로써, 택시 이용객의 만족도를 향상 시킬 수 있음

(2) 택시 승차대 유형 및 현황

- 택시승차대 유형은 크게 4가지로 구분할 수 있음

43) 콜 문화로 승차대 공급 목적 퇴색...택시기사 대기공간 마련 필요(교통경제, 2022-02-21)


44) 여객자동차운수사업법 시행규칙 제10조의 2(택시 승차대의 설치)

① 관할관청은 택시 이용 수요가 많을 것으로 예상되는 장소에 택시 승차대를 설치할 수 있다.

② 택시 승차대의 설치 및 시설 기준은 해당 지역의 교통여건 및 택시 승차대를 설치할 수 있다.

③ 택시 승차대의 설치 및 시설 기준은 해당 지역의 교통여건 및 택시 이용 수요를 고려하여 관할관청이 정한다.

[표 5-34] 택시 승차대 유형

구분	특징	사진
폴대형 (표지판형)	<ul style="list-style-type: none"> • 보도가 높아 쉼터형 설치가 불가능한 장소에 적합함 • 유동인구가 적은 시 외곽지역이나 주거지(아파트 등) 앞에 설치가 적합함 	
쉼터형 (캐노피형)	<ul style="list-style-type: none"> • 차양막이 설치되어 있고 기타 편의시설(의자, 자판기 등)들이 갖춰져 있음 • 택시 이용수요가 많은 지역(역, 지하철, 터미널 등)에 설치가 적합함 	
쉼터형	<ul style="list-style-type: none"> • 박스형태로 쉼터 공간이 마련되어 있음 • 기사들이 잠시 쉴 수 있는 내부 공간이 마련되어 있음 (의자, 탁자, 자판기 등) • 설치공간이 폴대형(표지판형)이나 쉼터형보다는 많이 필요하므로 시내중심지역보다는 외곽지역 승차대에 설치장소가 적합함 	
노면베이형	<ul style="list-style-type: none"> • 노면에 택시정류소라는 글씨를 새겨서 택시승차대라는 표시를 함 • 택시승차 베이가 있고, 보도에 승차대(표지판, 쉼터) 설치공간이 없을 경우 적합함 	

자료 : 경기도 택시운송사업 발전 종합계획 및 시행계획

- 인천시의 택시 승차대 현황을 살펴보면 총 95개소(쉼터형 61개소, 폴대형 25개소, 기타9개소)가 설치되어 있음
 - 구별로 살펴보면 서구 18개소로 가장 많으며, 미추홀구, 연수구, 남동구에 각각 14개소가 설치되어 있으며, 동구는 1개소로 가장 적게 설치되어 있음

[표 5-35] 인천광역시 택시 승차대 현황

구분	계	중구	동구	미추홀구	연수구	남동구	부평구	계양구	서구
설치수량 (개소)	95	8	1	14	14	14	13	13	18

자료 : 인천교통공사 택시 승차대 위·수탁현황(2023.01) 및 인천광역시_택시승강장 사물주소 현황_20210219

[표 5-36] 인천광역시 택시승차대 현황

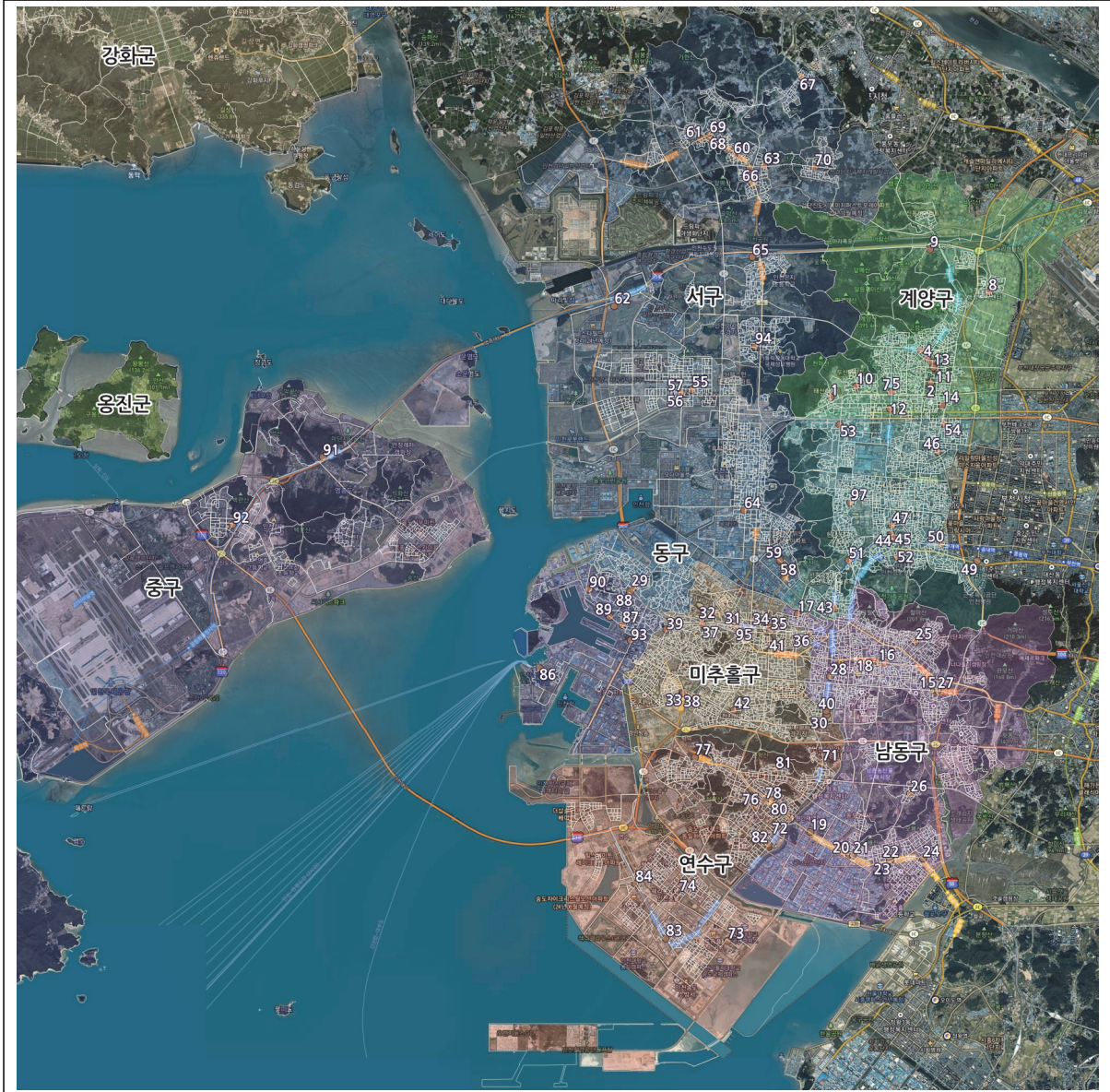
연번	구	관리번호	명칭	형태	5181x	5181y
1	계양구	17-일반-16(계양)	효성동 태산아파트 앞	폴대	173600	447825
2	계양구	17-일반-15(계양)	아라비안나이트	-	176697	448285
4	계양구	01-일반-04(계양)	계산동 롯데마트 계양점 앞	쉼터	176603	449032
5	계양구	17-일반-01(계양)	작전동 작전역 1번출구 앞	쉼터	175492	448019
6	계양구	16-일반-13(계양)	계산동 홈플러스 계산점 앞	폴대	176740	448893
7	계양구	15-일반-12(계양)	작전동 작전역 7번출구 앞	폴대	175450	447987
8	계양구	15-일반-11(계양)	동양동 계양농협 동양점 앞	폴대	178482	451073

연번	구	관리번호	명칭	형태	5181x	5181y
9	계양구	13-일반-09(계양)	굴현동 계양역 앞	쉘터(신)	176677	452401
10	계양구	10-일반-07(계양)	효성동 2번버스 종점 앞	폴대	174398	448178
11	계양구	10-일반-06(계양)	계산동 계양구청 앞	쉘터	176843	448730
12	계양구	17-일반-05(계양)	작전동 홈플러스 작전점 앞	쉘터	175441	447482
13	계양구	01-일반-03(계양)	계산동 농협 계산지점 앞	쉘터	176773	448765
14	계양구	00-일반-10(계양)	서운공원	-	177057	447605
15	남동구	17-일반-19(남동)	만수1동 남동구청역 2번 출구 앞	-	176793	438798
16	남동구	17-일반-18(남동)	구월동 모래내시장역 4번출구 앞	폴대	175079	439646
17	남동구	17-일반-08(남동)	간석동 홈플러스 간석점 앞	쉘터	172593	441152
18	남동구	15-일반-17(남동)	구월2동 힐스테이트 1단지 남문 앞	폴대	174458	439314
19	남동구	13-일반-16(남동)	논현동 남동인더스파크역 2번출구 앞	쉘터(신)	172976	434389
20	남동구	13-일반-15(남동)	논현동 호구포역 2번출구 앞	쉘터(신)	174177	433675
21	남동구	13-일반-14(남동)	논현동 호구포역 건너편	쉘터(신)	174303	433671
22	남동구	13-일반-13(남동)	논현동 인천논현역 4번출구 앞	쉘터(신)	175466	433552
23	남동구	13-일반-12(남동)	논현동 인천논현역 1번출구 앞	쉘터(신)	175447	433498
24	남동구	13-일반-11(남동)	논현동 소래포구역 2번출구 앞	쉘터(신)	176459	433559
25	남동구	13-일반-09(남동)	만수동 향촌휴먼시아 1단지 앞	쉘터(신)	176225	440297
26	남동구	09-일반-06(남동)	남촌도림동 주공아파트 1단지 앞	쉘터	176073	435568
27	남동구	09-일반-05(남동)	만수동 남동구청역 2번출구 앞	쉘터	176905	438790
28	남동구	09-일반-04(남동)	구월동 CGV 인천점 앞	쉘터	173593	439206
29	동구	13-일반-01(동)	송현동 동인천역 북광장 앞	쉘터(신)	167506	441944
30	미추홀구	99-일반-09(미)	관교동 종합터미널 서측	쉘터	173496	438040
31	미추홀구	99-일반-04(미)	도화동 도화역 2번출구 앞	쉘터	170591	440781
32	미추홀구	99-일반-02(미)	도화동 제물포역 북광장 앞	-	169606	440950
33	미추홀구	17-일반-19(미)	인하대역 1번출구 앞	쉘터(신)	169017	438749
34	미추홀구	17-일반-18(미)	주안역 북측 앞	폴대	171704	440757
35	미추홀구	17-일반-13(미)	주안동 주안역 남광장 앞	쉘터	171748	440616
36	미추홀구	99-일반-10(미)	간석동 간석역 남광장 앞	쉘터	172956	440574
37	미추홀구	17-일반-03(미)	송의동 제물포역 남광장 앞	쉘터	169637	440834
38	미추홀구	16-일반-15(미)	학익동 인하대역 7번출구 앞	쉘터(신)	169060	438708
39	미추홀구	15-일반-12(미)	송의동 홈플러스 주차장 입구 앞	폴대	168534	440672
40	미추홀구	15-일반-11(미)	관교동 인천터미널역 2번출구 앞	쉘터(신)	173471	438142
41	미추홀구	14-일반-08(미)	주안동 국민은행 주안지점 앞	쉘터	171704	440370
42	미추홀구	02-일반-06(미)	학익동 법원정문 앞	쉘터	170620	438163
43	부평구	99-일반-04(부평)	십정동 동암역 북광장 앞	쉘터(신)	173683	441358
44	부평구	99-일반-03(부평)	부평1동 부평역지하상가 17번출구 앞	쉘터	175485	443606
45	부평구	17-일반-02(부평)	부평동 롯데마트 부평역점 앞	쉘터	175578	443465
46	부평구	14-일반-12(부평)	삼산동 삼산타운2단지두산아파트 앞	쉘터(신)	176918	446166
47	부평구	14-일반-11(부평)	부평동 부평문화의거리 정문 앞	폴대	175507	443877
48	부평구	14-일반-10(부평)	십정동 동암역 남광장 앞	폴대	173739	441310
49	부평구	14-일반-09(부평)	구산동 구산사거리 성신목재 앞	폴대	178140	442777
50	부평구	14-일반-08(부평)	부개동 부개북부역 2번출구 앞	폴대	177037	443304
51	부평구	14-일반-01(부평)	십정동 백운역 3번출구 앞	폴대	174156	442795
52	부평구	10-일반-07(부평)	부평6동 부평성모병원 건너편	폴대	175659	442920
53	부평구	10-일반-06(부평)	청청1동 CGV부평점 앞	쉘터	173885	446981

연번	구	관리번호	명칭	형태	5181x	5181y
54	부평구	10-일반-05(부평)	삼산동 삼산주공미래타운1단지 앞	쉘터	177116	447022
55	서구	17-일반-16(서)	경서동 청라엑슬루타워 정문 앞	쉘터(신)	169311	448076
56	서구	17-일반-15(서)	경서동 롯데마트 청라점 건너편	쉘터(신)	169050	447972
57	서구	17-일반-14(서)	경서동 롯데마트 청라점 앞	쉘터(신)	169001	447977
58	서구	17-일반-13(서)	가좌동 가재울역 4번출구 앞	폴대	172036	442772
59	서구	17-일반-12(서)	가좌동 가재울역 1번출구 앞	폴대	172032	442810
60	서구	17-일반-11(서)	마전동 마전역 2번출구 앞	쉘터(신)	170607	455294
61	서구	17-일반-10(서)	왕길동 검단사거리역 3번출구 앞	쉘터(신)	169581	455794
62	서구	16-일반-09(서)	경서동 청라국제도시역 앞	쉘터(신)	166921	450652
63	서구	09-일반-08(서)	서구 원당대로 685번길	쉘터	171540	454974
64	서구	09-일반-07(서)	가좌동 홈플러스 가좌점 앞	쉘터	170931	444343
65	서구	09-일반-06(서)	공항철도 검암역 출구 앞 도로	-	171182	452155
66	서구	09-일반-05(서)	당하동 완정역 1번출구 앞	쉘터	171118	454930
67	서구	09-일반-04(서)	불로동 월드아파트 월드마트 앞	쉘터	172706	457747
68	서구	09-일반-03(서)	세훈빌딩 앞	-	169857	455912
69	서구	09-일반-02(서)	마전동 검단사거리 검단우체국 옆	폴대	169860	455943
70	서구	09-일반-01(서)	당하동 유일프라자 앞	쉘터	173111	454929
71	연수구	20-일반-17(서)	심곡동 써브웨이 인천서구청점 앞	폴대	173340	436520
72	연수구	15-일반-08(연수)	연수동 원인재역 3번출구 앞	폴대	172291	434761
73	연수구	14-일반-17 (연수)	송도동 한국뉴욕주립대학교 기숙사B동 앞	-	170426	431032
74	연수구	17-일반-16(연수)	송도동 송도힐스테이트 정문 앞	쉘터	168933	432932
75	연수구	14-일반-15(연수)	동춘동 동춘역 3번출구 앞	폴대	171672	433931
76	연수구	14-일반-14(연수)	청학동 롯데마트 연수점 앞	폴대	171320	435161
77	연수구	14-일반-13(연수)	옥련동 송도역 1번출구 앞	쉘터(신)	169411	436705
78	연수구	14-일반-12(연수)	연수동 연수역 1번출구 앞	쉘터(신)	171575	435364
79	연수구	14-일반-11(연수)	연수동 원인재역 5번출구 앞	쉘터(신)	172270	434931
80	연수구	14-일반-10(연수)	연수동 원인재역 4번출구 앞	쉘터(신)	172266	434861
81	연수구	12-일반-09(연수)	연수동 함박마을 GS25시 편의점 옆	폴대	171903	436295
82	연수구	09-일반-06(연수)	동춘동 동춘역 4번출구 앞	쉘터	171673	433998
83	연수구	09-일반-06(연수)	동춘동 동춘역 4번출구 앞	쉘터	168517	431115
84	연수구	09-일반-03(연수)	송도동 센트럴파크역 2번출구 앞	쉘터	167573	432790
86	중구	99-일반-04(중)	연안동 연안여객터미널 앞	쉘터	164606	439476
87	중구	17-일반-05(중)	신흥동 이마트 동인천점 앞	쉘터	167169	440815
88	중구	17-일반-01(중)	인현동 동인천역 남광장 앞	쉘터	167414	441827
89	중구	16-일반-10(중)	사동 신포역 2번출구 앞	쉘터(신)	166783	441057
90	중구	16-일반-09(중)	북성동 인천역광장 앞	쉘터(신)	166145	441903
91	중구	16-일반-08(중)	운북동 영종역 광장 앞	쉘터(신)	157920	445981
92	중구	10-일반-07(중)	운서동 운서역광장 앞	쉘터	155139	443890
93	중구	10-일반-06(중)	신흥동 출입국관리사무소 앞	쉘터	167432	440335
94	서구	20-일반-17(서)	심곡동 써브웨이 인천서구청점 앞	폴대	171266	449418
95	미추홀구	-	도화동 도화역 1번출구 앞	-	170666	440766
96	서구	-	왕길빌딩 앞	-	169898	455806
97	부평구	22-일반-14(부평)	산곡동 경남4차아파트 서편	폴대	174226	444591

자료 : 인천광역시 택시승차대 관리현황, 인천광역시(2022.12) 및 인천광역시 택시승강장 사물주소 현황 20210219 자료를 바탕으로
로드뷰 참고하여 연구진 재구성

[그림 5-13] 택시승차대 위치현황



(3) 추진방안

- 이용률이 저조한 택시 승차대 철거 및 이전을 통한 유지보수 비용 절감 및 절감된 비용을 택시 이용이 활발한 택시 승차대 운영 개선에 재투자 필요
 - 인천시 택시 승차대별 승·하차와 관련된 이용률 자료⁴⁵⁾를 분석한 결과는 다음과 같음
 - 평균 승차횟수 : 4,266.8회, 평균 하차횟수 : 2,321.9회, 승차 평균이동거리 : 5.52km, 하차 평균이동거리 : 4.95km 임
 - 택시 이용률이 높은(승·하차 횟수가 많음) 택시 승차대는 다음과 같음

45) 코로나 19로 인한 영향을 배제하기 위하여 2019년 9~10월 택시 카드 자료를 이용하였으며, 오차를 고려하여 해당 승차대 위치에서 반경 50m 이내의 이용건수를 해당 승차대 이용건수로 가정함.

- 승차횟수가 가장 많은 택시 승차대는 '운서역 광장 앞'으로, 25,793회의 승차가 발생하였으며, 이어서 '롯데마트 부평역점 앞' 20,739회, '주안역 남광장 앞' 19,727회, 계양구 '아라비안나이트' 19,164회 순으로 분석됨
- 하차횟수가 가장 많은 택시 승차대는 '주안역 남광장 앞'으로, 14,320회의 하차가 발생하였으며, 이어서 '롯데마트 부평역점 앞' 11,680회, '국민은행 주안지점 앞' 10,950회, '동암역 남광장 앞' 10,844회 순으로 분석됨
- 택시 이용률이 낮은(승·하차 횟수가 적음) 택시 승차대는 다음과 같음
 - 승차횟수가 가장 적은 택시 승차대는 '도화역 1번출구 앞'으로 34회가 발생하였으며, 이어서 '동춘역 4번출구 앞' 64회, '신포역 2번출구 앞' 88회, '남동인더스파크역 2번출구 앞' 104회, '도화역 2번출구 앞' 115회 순으로 분석됨
 - 하차횟수가 가장 적은 택시 승차대는 '동춘역 4번출구 앞'으로 46회의 하차가 발생하였으며, 이어서 '도화역 1번출구 앞' 48회, '남동인더스파크역 2번출구 앞' 80회, '구산사거리 성신목재 앞' 83회 순으로 분석됨
- 철거한 승차대는 택시수요가 많은 역사 인근이나 유동인구가 많은 지역에 이전

[표 5-37] 인천광역시 택시 승차대별 승·하차 통계

(단위 : 회, km)

연번	구	명칭	승차횟수	하차횟수	평균이동거리 (승차)	평균이동거리 (하차)
1	계양구	효성동 태산아파트 앞	444	668	3.8	4.2
2	계양구	아라비안나이트	19,164	3,322	6.2	5.0
4	계양구	계산동 롯데마트 계양점 앞	2,483	1,672	4.5	5.2
5	계양구	작전동 작전역 1번출구 앞	2,966	2,192	4.3	4.0
6	계양구	계산동 홈플러스 계산점 앞	6,064	1,712	5.0	4.0
7	계양구	작전동 작전역 7번출구 앞	8,373	1,908	3.3	4.1
8	계양구	동양동 계양농협 동양점 앞	1,654	253	5.8	6.6
9	계양구	굴현동 계양역 앞	9,609	5,613	6.6	5.7
10	계양구	효성동 2번버스 종점 앞	3,346	1,071	4.0	4.4
11	계양구	계산동 계양구청 앞	1,352	2,044	5.4	4.1
12	계양구	작전동 홈플러스 작전점 앞	3,471	2,200	4.4	4.0
13	계양구	계산동 농협 계산지점 앞	2,204	1,982	4.7	4.0
14	계양구	서운공원	460	595	3.7	5.2
15	남동구	만수1동 남동구청역 2번 출구 앞	190	245	5.3	4.1
16	남동구	구월동 모래내시장역 4번출구 앞	911	975	4.1	3.7
17	남동구	간석동 홈플러스 간석점 앞	2,951	1,825	3.3	3.7
18	남동구	구월2동 힐스테이트 1단지 남문 앞	3,144	1,303	4.1	4.7
19	남동구	논현동 남동인더스파크역 2번출구 앞	104	80	4.9	6.1
20	남동구	논현동 호구포역 2번출구 앞	356	329	8.7	7.0
21	남동구	논현동 호구포역 건너편	4,768	1,562	6.1	6.2
22	남동구	논현동 인천논현역 4번출구 앞	728	969	6.1	5.3
23	남동구	논현동 인천논현역 1번출구 앞	198	361	7.1	6.2
24	남동구	논현동 소래포구역 2번출구 앞	3,818	1,921	7.7	6.3
25	남동구	만수동 향촌휴먼시아 1단지 앞	1,000	730	4.7	4.6

연번	구	명칭	승차횟수	하차횟수	평균이동거리 (승차)	평균이동거리 (하차)
26	남동구	남촌도림동 주공아파트 1단지 앞	464	346	5.7	4.4
27	남동구	만수동 남동구청역 2번출구 앞	2,815	540	4.9	5.1
28	남동구	구월동 CGV 인천점 앞	9,228	5,294	4.4	3.8
29	동구	송현동 동인천역 북광장 앞	6,650	4,083	3.8	3.0
30	미추홀구	관교동 종합터미널 서측	8,160	8,680	6.8	5.3
31	미추홀구	도화동 도화역 2번출구 앞	115	438	6.7	5.1
32	미추홀구	도화동 제물포역 북광장 앞	10,047	4,361	3.0	3.1
33	미추홀구	인하대역 1번출구 앞	1,729	990	4.3	3.7
34	미추홀구	주안역 북측 앞	3,990	3,365	4.1	3.4
35	미추홀구	주안동 주안역 남광장 앞	19,727	14,320	4.0	3.4
36	미추홀구	간석동 간석역 남광장 앞	4,293	3,006	4.1	3.5
37	미추홀구	송의동 제물포역 남광장 앞	7,416	3,127	3.4	3.7
38	미추홀구	학익동 인하대역 7번출구 앞	2,959	1,189	3.5	3.6
39	미추홀구	송의동 홈플러스 주차장 입구 앞	770	654	4.2	3.7
40	미추홀구	관교동 인천터미널역 2번출구 앞	16,162	3,782	6.2	5.4
41	미추홀구	주안동 국민은행 주안지점 앞	7,977	10,950	4.7	4.1
42	미추홀구	학익동 법원정문 앞	1,289	1,970	7.2	5.5
43	부평구	십정동 동암역 북광장 앞	10,671	5,786	4.9	4.0
44	부평구	부평1동 부평역지하상가 17번출구 앞	1,829	3,041	6.2	4.8
45	부평구	부평동 롯데마트 부평역점 앞	20,739	11,680	4.8	4.2
46	부평구	삼산동 삼산타운2단지두산아파트 앞	1,084	294	3.4	6.0
47	부평구	부평동 부평문화의거리 정문 앞	8,698	3,515	5.1	4.8
48	부평구	십정동 동암역 남광장 앞	14,327	10,844	3.5	3.1
49	부평구	구산동 구산사거리 성신목재 앞	184	83	6.5	5.6
50	부평구	부개동 부개북부역 2번출구 앞	1,865	1,983	3.8	3.2
51	부평구	십정동 백운역 3번출구 앞	2,747	1,292	3.9	3.6
52	부평구	부평6동 부평성모병원 건너편	4,059	3,149	4.9	4.5
53	부평구	청청1동 CGV부평점 앞	4,147	1,806	4.3	3.7
54	부평구	삼산동 삼산주공미래타운1단지 앞	764	1,378	4.8	5.0
55	서구	경서동 청라엑셀루타워 정문 앞	2,340	986	7.0	6.1
56	서구	경서동 롯데마트 청라점 건너편	3,281	1,747	7.2	6.9
57	서구	경서동 롯데마트 청라점 앞	5,313	1,561	6.9	6.9
58	서구	가좌동 가재울역 4번출구 앞	176	363	4.9	2.5
59	서구	가좌동 가재울역 1번출구 앞	147	342	4.7	2.5
60	서구	마전동 마전역 2번출구 앞	280	197	9.1	7.9
61	서구	왕길동 검단사거리역 3번출구 앞	631	442	8.8	6.8
62	서구	경서동 청라국제도시역 앞	11,711	7,273	5.4	4.8
63	서구	서구 원당대로 685번길	192	207	8.3	8.3
64	서구	가좌동 홈플러스 가좌점 앞	2,011	2,061	4.1	4.0
65	서구	공항철도 검암역 출구 앞 도로	14,085	10,395	6.2	5.2
66	서구	당하동 완정역 1번출구 앞	600	215	5.7	7.7
67	서구	불로동 월드아파트 월드마트 앞	334	284	8.7	7.8
68	서구	세훈빌딩 앞	5,696	831	5.2	5.2
69	서구	마전동 검단사거리 검단우체국 옆	5,338	611	4.9	4.4
70	서구	당하동 유일프라자 앞	1,178	214	8.6	6.3
71	연수구	심곡동 써브웨이 인천서구청점 앞	6,008	2,805	4.6	4.4
72	연수구	연수동 원인재역 3번출구 앞	632	831	5.9	3.2
73	연수구	송도동 한국뉴욕주립대학교 기숙사B동 앞	1,039	1,112	6.4	4.8
74	연수구	송도동 송도힐스테이트 정문 앞	5,607	2,622	5.8	5.3
75	연수구	동춘동 동춘역 3번출구 앞	5,631	3,171	4.5	3.9
76	연수구	청학동 롯데마트 연수점 앞	281	523	5.4	4.9

연번	구	명칭	승차횟수	하차횟수	평균이동거리 (승차)	평균이동거리 (하차)
77	연수구	옥련동 송도역 1번출구 앞	309	786	3.2	2.4
78	연수구	연수동 연수역 1번출구 앞	1,350	1,413	5.6	5.7
79	연수구	연수동 원인재역 5번출구 앞	243	524	6.6	5.8
80	연수구	연수동 원인재역 4번출구 앞	1,838	921	4.2	5.9
81	연수구	연수동 함박마을 GS25시 편의점 옆	13,068	3,166	4.5	4.3
82	연수구	동춘동 동춘역 4번출구 앞	3,206	2,581	4.1	5.0
83	연수구	동춘동 동춘역 4번출구 앞	64	46	3.5	8.0
84	연수구	송도동 센트럴파크역 2번출구 앞	138	190	8.5	6.7
86	중구	연안동 연안여객터미널 앞	648	733	12.3	9.5
87	중구	신흥동 이마트 동인천점 앞	2,419	1,591	3.4	3.6
88	중구	인현동 동인천역 남광장 앞	7,214	6,809	4.6	4.1
89	중구	사동 신포역 2번출구 앞	88	227	8.0	5.7
90	중구	북성동 인천역광장 앞	6,699	2,159	6.7	4.4
91	중구	운북동 영종역 광장 앞	7,694	5,042	4.6	4.2
92	중구	운서동 운서역광장 앞	25,793	2,541	4.8	5.3
93	중구	신흥동 출입국관리사무소 앞	943	1,196	6.5	5.8
94	서구	심곡동 써브웨이 인천서구청점 앞	11,497	2,926	6.5	5.4
95	미추홀구	도화동 도화역 1번출구 앞	34	48	6.2	5.4
96	서구	왕길빌딩 앞	4,226	730	7.9	7.1
97	부평구	산곡동 경남4차아파트 서편	205	688	3.6	5.0

자료 : 2019년 9~10월 택시운행자료, 연구진 재가공

- 절감된 비용은 디지털 소외계층이 이용할 수 있도록 편의 시설(벤치, 바람막이, 햇빛 가리개 등) 확충에 투자 하는 방안 고려 필요
 - 도시미관을 증진 시킬 수 있는 디자인으로 설치 필요
- 부가적인 기능으로 택시 운수종사자가 잠시 쉴 수 있는 공간 마련
 - 택시 승차대 철거를 통해 절감된 예산은 기존의 택시 승차대가 담당하던 택시 운수종사자가 운행 중 잠시 대기 하거나 쉴 수 있도록 공영주차장 공간을 활용하고, 부족하면 민간주차장과 협약을 통해 활용하는 등의 방안 마련에 예산 투입 필요
 - 운수종사자들의 편의 증대를 위해 공공 화장실 주변 및 주차 용이성 고려 필요
- 추가 설치가 필요한 경우, 교통소통 및 안전이 확보된 지점에 가급적 베이형(bay) 승차대 설치 필요

(4) 시행효과

- 택시 승차대 운영개선을 통해 디지털 소외계층까지 고려한 다양한 택시 서비스 개선
- 택시 이용 승객의 편안한 대기 및 이용편의 증진을 통한 만족도 상승
- 이용률이 저조한 택시 승강장 철거를 통한 변화된 택시 호출서비스 환경 적응

6) 인천 택시 정책 관련 공모 사업

(1) 추진배경

- 택시산업의 문제해결을 위해서는 제도개선 수준의 종합대책이 아니라 택시산업 주체간의 자발적인 참여와 책임있는 실천을 전제로 한 논의가 필요
- 이를 통한 현실적인 해결 방안은 택시산업의 경쟁력 강화→운수종사자 근로여건 개선→대시민 서비스 고급화 및 다양화→택시 이미지 개선→택시산업의 경쟁력 강화의 선순환 구조로 이어져야 함
- 종합대책 수준의 개선안은 노·사·정 협의체 구성 등으로 도출할 수 있으나, 가장 중요한 것은 일반 시민들이 피부로 직접적으로 느끼게 하는 것임
- 이와 관련하여 인천 택시 문제해결 또는 서비스와 관련된 사업들에 시민들이 공모전 등의 형태로 참여하는 방안 모색 필요

(2) 현황

- 각 지자체는 다양한 분야에 대한 새로운 정책 및 아이디어 발굴을 위해 시민이 참여하는 아이디어 공모전을 개최하고 있음
 - 건축(재건축, 재개발, 공간활용 등), 교통(대중교통, 친환경 교통, 서비스 등), 관광(명소 알리기 등), 도시(스마트 도시 등) 등 일상생활을 영유하는데 필요한 모든 분야가 대상임

[그림 5-14] 시민 참여 아이디어 공모전(예시)



- 엄격한 심사를 통해 선정된 아이디어 중 시정에 도움이 될만한 아이디어는 언론 홍보 뿐만 아니라, 체험단, 기자단, 체험 후기, 사연 공모전 등을 통해 시민들에게 널리 알리고 있음
 - 파주여행택시, 영월 영택시, 제주도 글로벌택시의 경우, 관광택시를 브랜드화하여 출범하

였으며, 이용을 홍보하기 위해 체험단, 기자단, 체험 후기, 사연 공모전 등을 진행하며, 바이럴 마케팅을 하고 있음

- 대구시의 경우, '대구로TAXI'를 운영 중이며, 이를 홍보하기 위해 감동수기 공모⁴⁶⁾, 홍보영상 공모전을 진행한 바 있음

(3) 추진방안

- 인천의 특색에 맞는 택시 정책 및 서비스 관련 시민 아이디어 공모전 개최 검토 필요
 - 인천 택시가 인천 시민들과 함께 발전해간다는 인식을 심어주기 위해서는 시민이 직접 참여 또는 제안하는 공모전 형태가 적합함
 - 인천 택시만의 브랜드화를 위한 콘텐츠
 - 인천 시민이 바라는 택시 서비스 등
- 적극적인 홍보를 통한 시민들과의 공감대 형성 필요
 - 많은 정책 및 사업들이 시정을 위한다는 좋은 취지로 시행되지만, 홍보 부족 등으로 인하여 시민들이 모르는 정책 및 사업이 많음⁴⁷⁾
 - 이로 인해 정부나 지자체가 새롭게 시작한 정책, 사업들 상당수가 폐지되거나 외면을 받고 있는 것으로 나타남
 - 인천시 e음택시업의 경우, 가맹률이 부족한 이유로, “기사들이 매력 느낄 홍보 없어 기존 호출 서비스 이용”⁴⁸⁾한다는 지적이 나옴
 - 택시와 관련된 새로운 정책 및 사업은 초기에 적극적인 홍보를 통해 시민 모두가 공감대를 형성할 수 있도록 하고, 이를 통해 많은 시민들이 적극적으로 이용할 수 있도록 노력해야 함

(4) 시행효과

- 택시 산업의 상생을 위한 인천시민들과의 공감대 형성
- 인천시민이 직접 참여하여 만들어가는 인천형 택시

46) <https://minwon.daegu.go.kr/pssrp/2021193/view>

47) kbs뉴스, 혈세 쏟아부은 앱, 폐지되거나 외면받거나(<https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7807338>)

48) 인천투데이, 인천 'e음택시' 등록 미비... "홍보 방안 마련해야"

5. 소결

- 인천 택시의 여러 사안을 고려하여 시급성과 협의체, 기반여부(법 개정 등)에 대하여 정리함
- 인천 내부의 사업은 인천시 관련 주무부처와 택시조합(개인, 일반)간 협의를 통해 개선해나갈 수 있지만, 일부 사업의 경우 상위법 개정이 필요하며, 유관기관(중앙부처, 지자체, 업계종사자 등)의 합의를 필요로 함
- 이를 고려하여 제6장에서 단기/중기/장기 사업으로 구분하여 추진계획을 수립하였음

[표 5-38] 세부사업별 추진전략

구분	세부사업내용	시급성	협의체	기반여건 필요여부
택시 업계 경쟁력 강화	택시서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고 방안	중	시, 조합	
	택시업계 경영구조 개선	상	시, 조합	
	택시 리스제 도입	하	국토교통부, 수도권 지자체	0
	친환경택시(전기택시) 도입 및 인프라 구축	중	환경부, 시	
택시 운행 안전성 강화	택시 안전성 확보 방안	상	시, 경찰	
	사업용 자동차의 차령 연장 검토	중	시, 조합, 한국교통안전공단	0
	고령 운전자 안전관리 대책	상	시, 한국교통안전공단	0
운수종사자 근로여건 개선	택시 운수종사자 근무시간 및 근무환경 개선	상	시, 조합	0
	운수종사자 장려금 및 금융혜택 지원	중	시, 조합	
	운송수입금 관리체계 안착	중	시, 조합	
	택시 운수종사자 다기능 복지센터 건립	하	시, 조합	
	택시 쉼터 활성화	중	시	
택시 서비스 고급화 및 다양화	승객 니즈를 반영한 택시서비스 개선	중	시	
	심야할증 시간대 조정	하	수도권 지자체	0
	외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입	하	시, 인천관광공사	0
	택시환승제 도입	상	시	
	택시 승차대 운영 개선	하	시, 조합	
	인천 택시 정책 관련 공모 사업	중	시	

제6장 연차별 시행계획

1. 5개년 연차별 투자계획 수립
2. 부문별 투자 사업비 산출



제6장 연차별 시행계획

1. 5개년 연차별 투자계획 수립

- 택시운송사업을 위한 투자액의 추정은 인천광역시 '2023~2027년도 중기지방재정계획'의 예산 및 세부사업계획별 예산을 수용하였음
- 이를 바탕으로 실제 실행이 가능한 예산 범위내에서 시행계획을 수립함

[표 6-1] 인천광역시 재정계획 및 세부사업계획

(단위 : 백만원, %)

구분	계	2023년	2024년	2025년	2026년	2027년	비고
예산	83,972,008	15,801,364	16,441,492	16,665,587	17,395,234	17,668,331	2.8%
일반회계	54,871,729	10,332,398	10,636,225	10,908,598	11,192,423	11,802,085	3.4%
특별회계	22,318,465	4,004,643	4,549,362	4,456,519	4,896,693	4,411,249	2.4%
기금	6,781,814	1,464,324	1,255,905	1,300,470	1,306,119	1,454,997	0.2%

※ 일반회계

택시서비스 수준향상	240,013	48,403	47,903	47,903	47,903	47,903	-0.3%
택시정책 기반 조성	124,513	25,303	24,803	24,803	24,803	24,803	-0.5%
장애인 콜택시 지원업무	104,423	20,885	20,885	20,885	20,885	20,885	0.0%
특별교통수단 운영	10,590	2,118	2,118	2,118	2,118	2,118	0.0%
농촌형 교통서비스 제공사업	4,000	800	800	800	800	800	0.0%
노후 택시 대폐차 보조금 지원	5,500	1,500	1,000	1,000	1,000	1,000	-9.6%
택시운송사업지원	115,500	23,100	23,100	23,100	23,100	23,100	0.0%
택시운송사업자 유가보조금 지원	75,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	0.0%
택시교통카드 사용수수료 등 지원	29,000	5,800	5,800	5,800	5,800	5,800	0.0%
시민 택시아용 편의제공을 위한 콜비지원	5,500	1,100	1,100	1,100	1,100	1,100	0.0%
택시운수종사자 근로의욕 고취 지원	6,000	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	0.0%

※ 특별회계

택시서비스 수준향상	13,930	2,650	2,716	2,784	2,854	2,925	2.5%
운수사업체종사원 자질향상	13,930	2,650	2,716	2,784	2,854	2,925	2.5%
운수사업체종사원 교육시설운영 지원	13,930	2,650	2,716	2,784	2,854	2,925	2.5%
합계(일반회계 + 특별회계)	253,943	51,053	50,619	50,687	50,757	50,828	-0.1%

자료 : 2023~2027년도 중기지방재정계획(인천광역시)

[표 6-2] 세부사업별 시행계획

구분	세부사업내용	단기	중기	장기
		(~2025년)	(~2027년)	(2027년 이후)
택시 업계 경쟁력 강화	택시서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고 방안		지속사업	
	택시업계 경영구조 개선		지속사업	
	택시 리스제 도입			
	친환경택시(전기택시) 도입 및 인프라 구축		지속사업	
택시 운행 안전성 강화	택시 안전성 확보 방안		지속사업	
	사업용 자동차의 차령 연장 검토			
	고령 운전자 안전관리 대책		지속사업	
운수종사자 근로여건 개선	택시 운수종사자 근무시간 및 근무환경 개선			
	운수종사자 장려금 및 금융혜택 지원		지속사업	
	운송수입금 관리체계 안착			
	택시 운수종사자 다기능 복지센터 건립			
택시 서비스 고급화 및 다양화	택시 쉼터 활성화		지속사업	
	승객 니즈를 반영한 택시서비스 개선		지속사업	
	심야할증 시간대 조정		택시 요금·요율 산정 시	
	외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입		지속사업	
	택시환승제 도입			
	택시 승차대 운영 개선		지속사업	
인천 택시 정책 관련 공모 사업		지속사업		

2. 부문별 투자 사업비 산출

1) 택시 업계 경쟁력 강화

(1) 택시 서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고 방안

- 택시 서비스 평가 정례화 및 택시업계 참여율 제고를 위해 경영 및 서비스 평가 용역과 인센티브 지원을 계획에 반영
 - 「인천 택시 서비스 개선방안」(2023.01.12.)에서 제시한 '매년 평가'가 이루어 질 수 있도록 단기, 중기 계획 상 매년 실시하도록 계획
- 앱 활용, 택시 서비스 상시평가 기능 도입
- 평가 결과에 따른 우수업체 및 운수종사자에게 인증 마크 부여

[표 6-3] 택시 업계 경쟁력 강화 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 경영 및 서비스평가 용역	회	사업량	1	1	1	1	1
		사업비	60	60	60	60	60
인센티브(택시 경영서비스 평가)	회	사업량	1	1	1	1	1
		사업비	450	450	450	450	450
택시 서비스 상시평가 어플리케이션	회	사업량	1	-	-	-	-
		사업비	100	-	-	-	-
인증마크 부여	회	사업량	1	1	1	1	1
		사업비	2	2	2	2	2
합계			612	512	512	512	512

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출
 조달청 모바일 앱 용역비용을 참고하여 산출

(2) 택시업계 경영구조 개선

- 경영 및 서비스 평가에 의한 인센티브와 패널티를 통한 지속적인 경영구조 개선 유도
- 택시업체 대형화를 통한 원가절감 및 규모의 경제 기반으로 고급화, 다양화 추진, 이를 위한 경영선진화 방안 추진
- 택시업계 관리 강화, 면허 취소요건 및 단속으로 불법 사업자 면허 취소, 퇴출

(3) 택시 리스제 도입

- 개인택시와의 상생방안, 친환경차량 보급확대 방안, 차량관리 및 서비스품질 제고 방안 마련 필요
- 서울시와 서울 법인택시 운송조합이 추진하던 택시 리스제 실증 특례' 안건이 2022년 12월 9일 규제 샌드박스 심의에서 보류
 - 택시 리스제 도입을 위한 규제 샌드박스 심의 신청 필요

(4) 친환경택시(전기택시) 도입 및 인프라 구축

- 친환경택시(전기택시) 구입에 따른 보조금 확대 방안 검토

[표 6-4] 친환경택시(전기택시) 구입에 따른 보조금 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
친환경 택시 구입 보조금	대	사업량	444	444	444	444	444
		사업비	1,554	1,554	1,554	1,554	1,554
합계			1,554	1,554	1,554	1,554	1,554

자료 : 사업량은 인천광역시 도시교통 종합계획에서 제시된 수량 중 '단기+중기' 수량 참고
전기차 구매보조금(1,030만원=국비 680만원 + 시비 350만원(승용차 일반 기준), 전기택시 국비 200만원 추가

2) 택시 운행 안전성 강화

(1) 택시 안전성 확보 방안

- '인천e음' 앱 고도화 시 반영
 - 범죄예방시스템 도입 및 여성안심사업 확대
- 택시 내 최고속도 제한장치 설치

[표 6-5] 택시 안전성 확보 방안 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 내 최고속도 제한장치 설치 지원 지원	개	사업량	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
		사업비	465	465	465	465	465
합계			465	465	465	465	465

자료 : 속도제한장치 평균가격

(2) 사업용 자동차의 차령 연장

- 다양한 측면에서의 인천시 택시 운행 환경 분석 필요

[표 6-6] 사업용 자동차의 차령 연장 방안 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 운행 환경 분석	회	사업비	1	-	-	-	-
		사업량	50	-	-	-	-
합계			50	-	-	-	-

(3) 고령 운전자 안전관리 대책

- 고령운전자 면허 유지자격 강화 필요
- 교통안전교육 시 체험교육 확대
 - 도로교통공단(인천지부) 협조를 통한 주행 시뮬레이터 체험교육 확대
- 고령운전자 관리감독 강화를 통한 면허 양도 유도 및 조건부 면허제 도입

3) 운수종사자 근로여건 개선

(1) 택시 운수종사자 근무시간 및 근무환경 개선

- 「근로기준법」 제59조 개정 필요
- 운휴 중인 일반택시를 활용한 파트타임 근무 허용

(2) 운수종사자 장려금 및 금융혜택 지원

- 장기·성실 근무자 사기저하 방지 및 신규 종사자 유입 유도를 위한 장려금 지급

[표 6-7] 택시 운수종사자 근로의욕 고취 장려금 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 운수종사자 근로의욕 고취 장려금 지급	-	사업량	1	1	1	1	1
		사업비	2,400	2,400	2,400	2,400	2,400
합계			2,400	2,400	2,400	2,400	2,400

주 : 인천광역시 택시운수와 내부자료

(3) 운송수입금 관리체계 안착

- 택시운행정보와 수입금자료의 활용을 통한 운송수입금 전액관리체계 마련
- 전액관리제의 현실적인 정착을 위해 임금구조의 개선 필요
- 감독·처분 강화
- 택시 경영 및 서비스 평가 지표 항목

(4) 택시 운수종사자 다기능 복지센터(교통회관 등) 건립

- 인천시 내 운송관련 단체와 협의를 통해 인천시가 포함된 교통회관 건립 추진위원회 결성 필요
 - 추진위 결성 후 부지조성 및 건축계획 용역 발주 필요

[표 6-8] 택시 운수종사자 다기능 복지센터(교통회관등) 건립 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
다기능 복지센터(교통회관) 건립	회	사업량	1	1	-	-	-
		사업비	1,025	1,025	-	-	-
합계			1,025	1,025	-	-	-

주 : 인천광역시 택시운수와 내부자료(조달청 평균 공사비 적용)
인천시와 입주희망 단체의 매칭펀드

(5) 택시 쉼터 활성화 방안

- 기존 쉼터에 대한 지속적인 홍보 및 활성화 방안 모색

[표 6-9] 택시 쉼터 활성화 사업

(단위 : 억원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 쉼터 활성화 방안 검토	개소	사업량	1	1	-	-	-
		사업비	300	300	-	-	-
합계			300	300	-	-	-

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출

4) 택시 서비스 고급화 및 다양화

(1) 승객 니즈를 반영한 택시서비스 개선

- 택시 경영 및 서비스 평가에 민원 관련 지표 포함
- 지속적인 승객 니즈 파악 및 분석을 통한 서비스 개선방안 도출

(2) 심야할증 시간대 조정

- 차기 택시 운임·요율 조정 검토

[표 6-10] 심야할증 시간대 조정 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 운임·요율 조정	회	사업량	1	-	1	-	1
		사업비	150	-	150	-	150
합계			150	-	150	-	150

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출

(3) 외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입

- 외국어 능통 운수종사자 선발 및 인증 택시 인증 마크 부착
- 택시 불법영업에 대한 지속적인 단속 실시

[표 6-11] 외국어 능통 운수종사자 및 택시 인증제 도입 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
외국어 능통 운수종사자 선발 및 인증택시 인증마크 부착	개	사업량	1	1	1	1	1
		사업비	100	100	100	100	100
합계			100	100	100	100	100

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출

(4) 택시환승제 도입

- 지속적인 대중교통↔택시 간 환승실태 관련 모니터링 및 홍보

[표 6-12] 택시 환승제 도입 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 환승제 운영방안 용역	회	사업량	-	1	-	-	-
		사업비	-	80	-	-	-
합계			-	80	-	-	-

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출

(5) 택시 승차대 운영 개선

- 승차대 이용횟수, 이동거리 등 승차대 설치 적절성 평가 후 이설 및 철거

[표 6-13] 택시 승차대 이설 및 철거 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 승차대 이설 및 철거	개소	사업량	10	10	10	5	5
		사업비	100	100	100	50	50
합계			100	100	100	50	50

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출
개소당 1천만원

(6) 인천 택시 정책 관련 공모 사업

- 택시 정책 및 서비스 관련 시민 아이디어 공모전 개최

[표 6-14] 인천 택시 정책 관련 공모 사업 연차별 사업비

(단위 : 백만원)

시행계획	단위	연차별 계획					
		구분	2024	2025	2026	2027	2028
시민 아이디어 공모전	회	사업량	3	3	3	3	3
		사업비	30	30	30	30	30
합계			30	30	30	30	30

주 : 타 지자체의 사업비 원가를 참고하여 투자사업비를 산출

5) 부문별 투자 사업비 종합

○ 부문별 투자 사업비를 종합하면 다음과 같음

[표 6-15] 사업비종합(택시 업계 경쟁력 강화)

구분	연차별 계획					
	구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 경영 및 서비스평가 용역	사업량	1	1	1	1	1
	사업비	60	60	60	60	60
인센티브(택시 경영서비스 평가)	사업량	1	1	1	1	1
	사업비	450	450	450	450	450
택시 서비스 상시평가 어플리케이션	사업량	1	-	-	-	-
	사업비	100	-	-	-	-
인증마크 부여	사업량	1	1	1	1	1
	사업비	2	2	2	2	2
택시 경영 및 서비스평가 용역 결과 반영 상벌제도 도입	사업비	비예산사업				
	사업량					
택시업계 경영구조 개선	사업비	비예산사업				
	사업량					
택시리스제 도입	사업비	비예산사업				
	사업량					
친환경 택시 구입 보조금	사업량	444	444	444	444	444
	사업비	1,554	1,554	1,554	1,554	1,554
사업비 총계(단위 : 백만원)		2,166	2,066	2,066	2,066	2,066

[표 6-16] 사업비종합(택시 운행 안전성 강화)

구분	연차별 계획					
	구분	2024	2025	2026	2027	2028
안심귀가 서비스사업 고도화	사업량	비예산사업				
	사업비					
택시 내 최고속도 제한장치 설치 지원 지원	사업량	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	사업비	465	465	465	465	465
택시 운행 환경 분석	사업비	1	-	-	-	-
	사업량	50	-	-	-	-
교통안전교육시 체험교육 확대	사업량	비예산사업				
	사업비					
고령운전자 관리감독 강화	사업량	비예산사업				
	사업비					
사업비 총계(단위 : 백만원)		515	465	465	465	465

[표 6-17] 사업비종합(운수종사자 근로여건 개선)

구분	연차별 계획					
	구분	2024	2025	2026	2027	2028
근로기준법 개정	사업량	비예산 사업				
	사업비					
운휴 법인택시를 활용하여 파트타임 근무 허용	사업량	비예산 사업				
	사업비					
택시 운수종사자 근로의욕 고취 장려금 지급	사업량	1	1	1	1	1
	사업비	2,400	2,400	2,400	2,400	2,400
다가능 복지센터(교통회관) 건립	사업량	1	1	-	-	-
	사업비	1,025	1,025	-	-	-
택시 쉼터 활성화 방안 검토	사업량	1	1	-	-	-
	사업비	300	300	-	-	-
사업비 총계(단위 : 백만원)		3,725	3,725	2,400	2,400	2,400

[표 6-18] 사업비종합(택시 서비스 고급화 및 다양화)

구분	연차별 계획					
	구분	2024	2025	2026	2027	2028
택시 운임·요금 조정	사업량	1	-	1	-	1
	사업비	150	-	150	-	150
외국어 능통 운수종사자 선발 및 인증택시 인증마크 부착,	사업량	1	1	1	1	1
	사업비	100	100	100	100	100
택시 환승제 운영방안 용역	사업량	-	1	-	-	-
	사업비	-	80	-	-	-
택시 승차대 이설 및 철거	사업량	10	10	10	5	5
	사업비	100	100	100	50	50
시민 아이디어 공모전	사업량	3	3	3	3	3
	사업비	30	30	30	30	30
사업비 총계(단위 : 백만원)		380	310	230	180	180

제7장 부록

- 1. 국외출장
- 2. 참고문헌

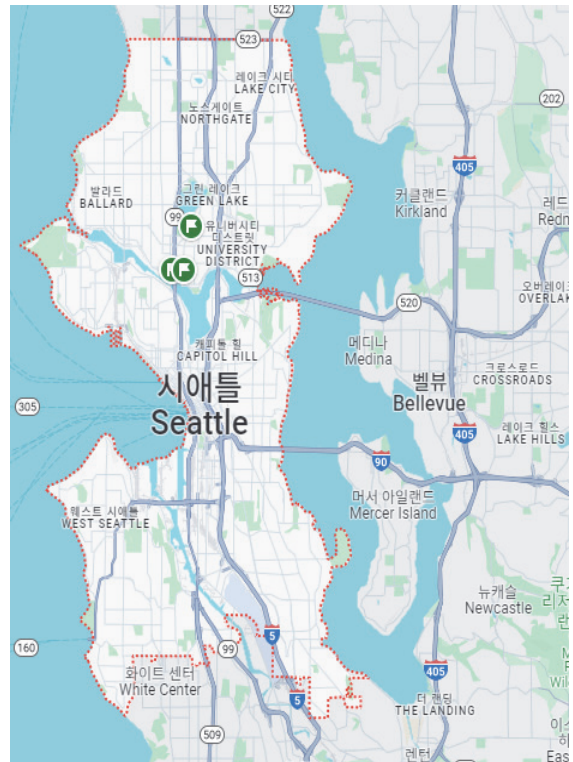


제7장 부록

1. 국외출장

■ 개요

- 시애틀 다운타운은 워싱턴주 시애틀의 중심 비즈니스 지구로 북쪽과 동쪽은 언덕으로 둘러싸여 있고, 서쪽은 엘리엇 베이, 남쪽은 한때 갯벌이었던 매립지로 둘러싸여 인천과 비슷한 지리적 특성을 띄고 있음
- 지리적 위치 때문에 미국 서부 해안의 다른 도시에 비해 상당히 밀집한 형태이며 북쪽은 데니 웨이에 의해 경계를 이루고, 동쪽은 센트럴 지구, 남쪽은 S 디어본 스트리트까지가 다운타운으로 불림
- 다운타운 중심부에는 금융 및 상업, 해양의 중심지이며, 쇼핑몰인 웨스트레이크 센터와 시애틀센터는 모노레일로 연결되어 있고, 워싱턴 대학교(University of Washington)도 위치함
- 주 관광지는 워터프론트 공원 인근에 위치한 파이크플레이스마켓, 아쿠아리움, 시애틀 아트 뮤지엄이 있으며 랜드마크로 스페이스니들, 스미스타워 등 유명함
- 관광지 근처에는 옐로우캡, 오렌지캡이 많이 보이며, 교통약자를 위한 Van형식의 택시도 종종 목격됨
- 벨뷰의 경우 옐로우캡과 같이 전통적인 택시는 거의 안보이며, 다운타운이라 불리우는 구역은 시애틀에 비해 작은 규모로 이는 건물이 크고 복합쇼핑몰적 성격을 띄어서 시애틀과는 다른 행태를 보여줌
- 시애틀은 동서는 짧고, 남북으로는 긴데 반해 남북을 연결하는 도로망은 부족해 인천과 유사한 형태를 가지고 있음
 - 또한, 동쪽에 위치한 벨뷰, 커클랜드 지역은 시애틀과의 통행이 많은 지역인데, 영종도와 같이 섬은 아니지만, 유료도로(교량)을 통해 통행시간 및 거리가 단축되기에 인천 내륙과 영종도의 관계와 유사함






■ 택시(Taxi, For-Hire)

- 시애틀이 위치한 킹카운티에 정식 등록된 택시업체는 다음과 같음
- 옐로우캡의 경우 앱이나 웹을 통한 예약이 가능하며, 항공편을 입력하는 등 여러 가지 서비스를 지원해주면서 과거에 비해 경쟁력을 갖춘 것으로 나타났으나, TNC(Transportation Network Companies) 보다 나은 점은 현금결제가 가능하다는 점과 요금 변동이 없다는 점임. 때때로 개인이 소유한 택시도 볼 수 있음
 - 킹카운티에서 운전자에게 발급되는 라이선스 번호와 시애틀에서 차량보증을 위한 번호가 일치하지 않을수도 있지만 대개는 같은 번호를 부여함
- 일반 택시의 경우 복지차원에서 휠체어 이용자를 위한 택시, 저소득층을 위한 스크립(금액권)을 판매하고 있음
 - 시애틀 시와 킹 카운티는 각각 휠체어 접근 가능 서비스(WAS) 기금을 조성하여 시와 카운티 전역에 교통약자 택시를 운영 중임.(SMC 6.310.175 및 KCC 6.64.111)
 - 휠체어 이용 가능 차량(WAV) 소유자 및 운전자에게 휠체어 이용 가능 렌터카 운송 서비스를 제공하는 데 드는 높은 운영 비용을 부담하는 것이며, 운행비, 인건비, 교육비, 구입 및 유지비를 환급
 - 스크립(Scrip)이라 불리는 선불권을 구매할 수 있는데 이를 저소득층 복지에 활용함. 킹카운티 메트로 택시 스크립 프로그램은 18세에서 64세까지의 저소득층 킹카운티 거주자 및 65세 이상의 장애인에게 서비스를 제공함. 전산에 등록을 마친 후에는 매달 메트로 스크립을 50% 할인된 가격으로 6장까지 구입할 수 있음(각 10.00달러의 스크립 장당 5달러씩)
- 그린캡의 경우 도요타 프리우스 하이브리드만 운용하는 것으로 알려져 있어, 친환경을 의미하는 초록색이 상징적임. 특히, 그린캡의 경우 우버 리프트와 유사한 앱 시스템을 초기에 활성화하여 상대적으로 경영에 타격이 적었음
- For-Hire차량의 경우 여러 종류가 있으며, One For-Hire, United For-Hire 등 옐로우캡과는 다르게 지역마다 세분화 되어있을 수 있으며 정식등록되지 않은 업체도 운영 중임
 - On-demand 프로그램은 2019년 5월부터 시범삼아 실행한 것으로 Port of Seattle(SeaTac공항 운영주체)와 계약한 택시로 몇 가지 서류심사를 통해 계약할 수 있음. 공항과 제휴를 맺은 택시라고 보면 되며, 기존의 공항-협회 계약형태에서 공항-운전자 계약형태로 바뀌었음. 운전자는 면허증부터 미터기, 타이어, 시트상태 등 차량점검을 의무로 하게 되어 자체관리를 통해 더 나은 서비스 제공을 하고자 노력함

- 노스엔드 택시는 킹 카운티의 북부 지역과 스노호미시 카운티 남부 지역으로 가는 택시를 운영하며 수요가 적은 그린 레이크, 월링포드, 피니 리지, 벨러드 지역도 포함됨
- TNC의 경우 우버, 리프트 등 다양한 형태가 존재하며 운전자들은 여러 앱에 걸쳐 등록을 해놓기도 함. 전자결제만 지원하며 시간에 따라 요금이 다를 수 있다는 특징이 있지만 접근성이 좋아 가장 많이 이용 중임
- 시애틀 페디캡(Pedicab)은 SODO~다운타운 중심지역까지 활동하며 삼륜자전거 형태로 관광 위주의 영업을 함
- 일부 택시/For-Hire운전자는 합법적 영업을 위해 메달리온을 소유할 수 있는데 일정 수수료와 주기적 갱신이 필요하며, 이것은 택시 라이선스와 다른 개념으로, 회사소속이거나 메달리온 소유만으로 영업을 가능함
- 메달리온은 비싼가격에 거래되며 소유자는 적절한 규제를 통해 서비스품질향상, 공정경쟁보장, 세금징수 등을 보장하는 법적 장치임

[표] 킹카운티 등록회사 리스트

<p>Taxi</p>		<p>Taxicabs are painted one solid color and can be hailed from the street or dispatched from a phone call. Fares are calculated based on time and distance, measured by a taximeter. Currently licensed providers:</p> <table border="0"> <tr> <td>A1 Seattle</td> <td>Cuddy's Taxi</td> <td>Farwest</td> </tr> <tr> <td>Green Cab</td> <td>Orange</td> <td>Yellow Cab</td> </tr> </table>	A1 Seattle	Cuddy's Taxi	Farwest	Green Cab	Orange	Yellow Cab
A1 Seattle	Cuddy's Taxi	Farwest						
Green Cab	Orange	Yellow Cab						
<p>For-Hire(Flat-rate)</p>		<p>Unlike taxis, for-hire vehicles charge a fixed fare per trip (based on pick up and drop off zip-codes in a published rate book) and are painted at least two colors. Currently licensed providers:</p> <table border="0"> <tr> <td>Apple For-Hire</td> <td>Green For-Hire</td> <td>One For-Hire</td> </tr> <tr> <td>United For-Hire</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Apple For-Hire	Green For-Hire	One For-Hire	United For-Hire		
Apple For-Hire	Green For-Hire	One For-Hire						
United For-Hire								
<p>TNC</p>		<p>TNCs are app-based ride services with fares set by the TNC. They connect riders with drivers, and accept only electronic payment, through a smartphone app. Currently licensed providers:</p> <table border="0"> <tr> <td>Hop, Skip, Drive</td> <td>Lyft</td> <td>Uber</td> </tr> <tr> <td>Zum</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	Hop, Skip, Drive	Lyft	Uber	Zum		
Hop, Skip, Drive	Lyft	Uber						
Zum								

자료 : <https://www.seattle.gov/business-regulations>

[그림] 시애틀 택시 종류



<옐로우캡 - 승용차, SUV>



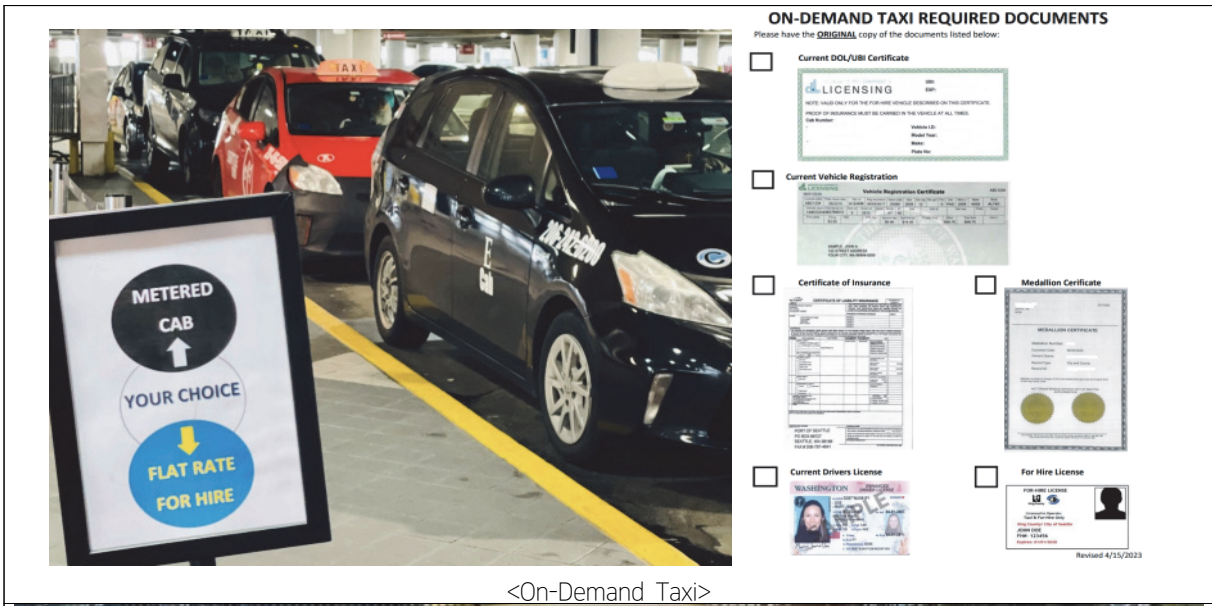
<오렌지캡, 그린캡>



<옐로우캡 - 교통약자(휠체어)를 위한 승합차>



<For Hire & 공항택시>



<On-Demand Taxi>



<TNC 차량 - Lyft & Uber>

자료 : 연구진 촬영

[표] 메달리온 리스트

data.seattle.gov

Notice of Medallion Transfers

Medallion Number	Medallion Holder Name	Application Date	Proposed Transf...
1106	GONI ABDIFATAH	2023-06-06T00:00:00...	2023-06-20T00:00:00...
255	ROBELE ABDULKADIR	2023-06-02T00:00:00...	2023-06-16T00:00:00...
720	WORKU GEREMEW	2023-05-30T00:00:00...	2023-06-13T00:00:00...
731	MARDAN RENTALS INC	2023-05-26T00:00:00...	2023-06-09T00:00:00...
507	NASSIR DAGNACHEW	2023-05-25T00:00:00...	2023-06-08T00:00:00...
39	HABTE EMMANUEL	2023-05-23T00:00:00...	2023-06-06T00:00:00...
896	JARRY SHAFI	2023-05-18T00:00:00...	2023-06-01T00:00:00...
2262	TURA HADI	2023-05-17T00:00:00...	2023-05-31T00:00:00...
2177	AHMED MOHAMED	2023-05-12T00:00:00...	2023-05-26T00:00:00...
192	NIRDOSH INDERPAL	2023-05-12T00:00:00...	2023-05-26T00:00:00...

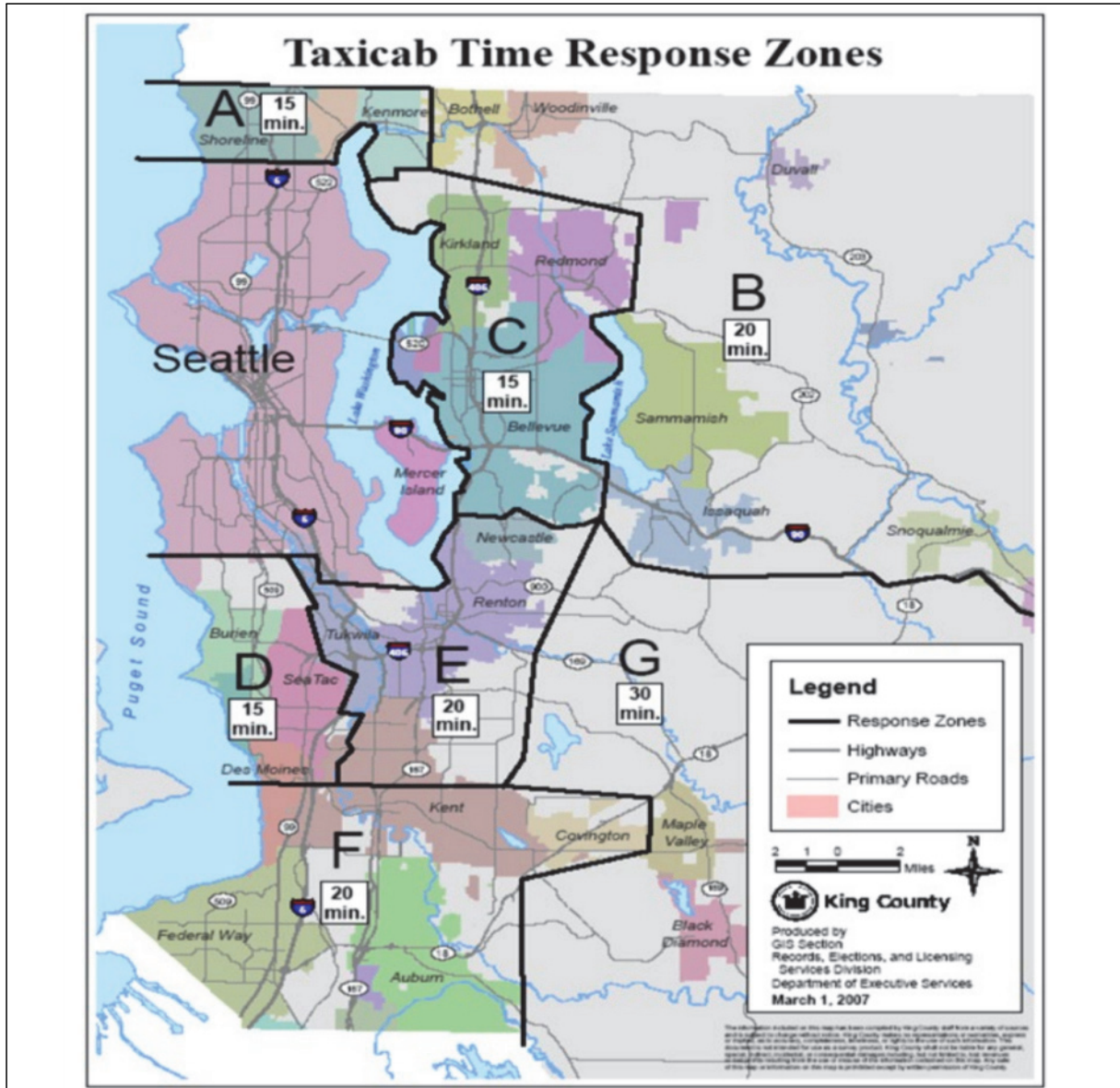
< Previous Next >

Showing Medallion transfers 1 to 100 out of 2,189

자료 : <https://www.seattle.gov/business-regulations>

- 서비스지역은 존별로 나뉘어져서 자격이 부여되는데 전역을 돌아다닐 수 있는 택시도 존재하며, 택시 호출 시 존별로 기준이 되는 호출 응답시간이 존재함

[그림] 킹카운티 택시 서비스지역 표



Zone	Service Area	Description
A	North City	Shoreline, Lake Forest Park, Kenmore, North County
B	Northeast County	Bothell, Woodinville, Fall City, Sammamish, Issaquah
C	Eastside	Bellevue, Kirkland, Redmond
D	South/Southwest County	White Center, Burien, Des Moines, West Kent, Airport (West of I-5)
E	North/Southeast County	Renton, Tukwila, May Creek, Newcastle, North Kent (east of I-5)
F	South County	Federal Way, Auburn, South Kent
G	Southeast County	Enumclaw, Black Diamond, Covington, Maple Valley
City	Seattle	All Seattle City Limits

* Taxicabs at Seattle-Tacoma International Airport are available on demand; therefore, the response time is zero and is not included in Zone D (the airport area).

자료 : 2022 King County For-Hire Transportation Annual Report

■ TNC - 우버(Uber), 리프트(Lyft)

- 우버 및 리프트의 존재는 택시회사들을 크게 위협했다고 하며, 특히 TNC가 설립하게 된 가장 큰 이유로, 택시회사의 빈틈을 공략당한 것이라고 함
- TNC는 호출 후 탑승까지 대기시간에서 나타나는데, 기존택시를 탑승하기까지 대기하는 시간보다 TNC 차량을 대기하는 시간이 훨씬 적은 것으로 나타났으며, 대기시간 안내의 신뢰도 또한 높은 것으로 평가받음
- 초기 TNC의 등장으로 인해 성급한 정책을 적용할 수가 없었으며, 양쪽의 균형을 찾는 것이 중요했으며, 노동자의 관점에서 노동의 가치가 점점 더 커지면 안되기 때문에 중립을 찾는데 많은 시간이 소요됨
- 특히 택시기사들은 규제없는 산업에 반발하고 있었으며, 택시가 대중교통 인프라의 하나로 인식하고 있어 옐로우캡의 경우 광고·홍보비용을 줄이며 경쟁력을 갖추려 노력함
- 플랫폼경제, 공유경제, 주문형경제 세가지 특징을 가진 TNC의 등장으로 인해 깃이코노미라 불리는 형태의 고용형태가 더욱 활성화 되었음
- 공항만 보더라도 택시는 거의 사라지고 우버를 찾는 여행객들이 많아지면서 배정받은 차량을 찾아가는 움직임이 많아지고 그에 따라 공항 앞은 더욱 붐비고 있으나, 붐비는 시간대 이외엔 그다지 혼잡하지 않아 아직까지 별다른 조치를 취하고 있지는 않음
 - 승객이 차량을 찾는 시간, 짐을 싣기 위해 차량이 대기하는 시간 등 우버 기사 입장에서는 불필요한 시간이 늘고 있다고 함
- 수요가 급증하는 Surge 지역은 요금이 올라 수익성이 좋으며, Surge지역이 발생하면 알람음이 온다고 하여 운전자들은 시간대별로 Surge지역을 알고 있음
- 전화로 예약하는 콜택시와는 다르게 앱을 통해 기사와 승객 간에 매칭이 되므로 미스매칭될 확률은 거의 없다고 함
 - 영어를 못하는 승객의 경우 전화통화를 통해 찾을 수 없는 불편함이 있다고 하며, 앱으로 매칭이 되므로 설명이 힘들고 GPS마저 오작동하거나 업데이트가 느릴 경우 오래 기다려서 운전자 입장에서는 수익성이 떨어진다고 함
 - 전화로 예약한 경우 호출자와 운전자가 엇갈리는 때가 빈번하게 일어나며 대부분 주택가가 아닌 도심지에서 발생한다고 함. 이 부분에 실망하고 택시에 대해 인식이 안좋아지는 주민들도 존재함

[그림] 공항 앞 Pick up&Go 존



<SeaTac공항 앞 - 주말 오후 12시>



<SeaTac공항 앞 - 평일 오전 11시>

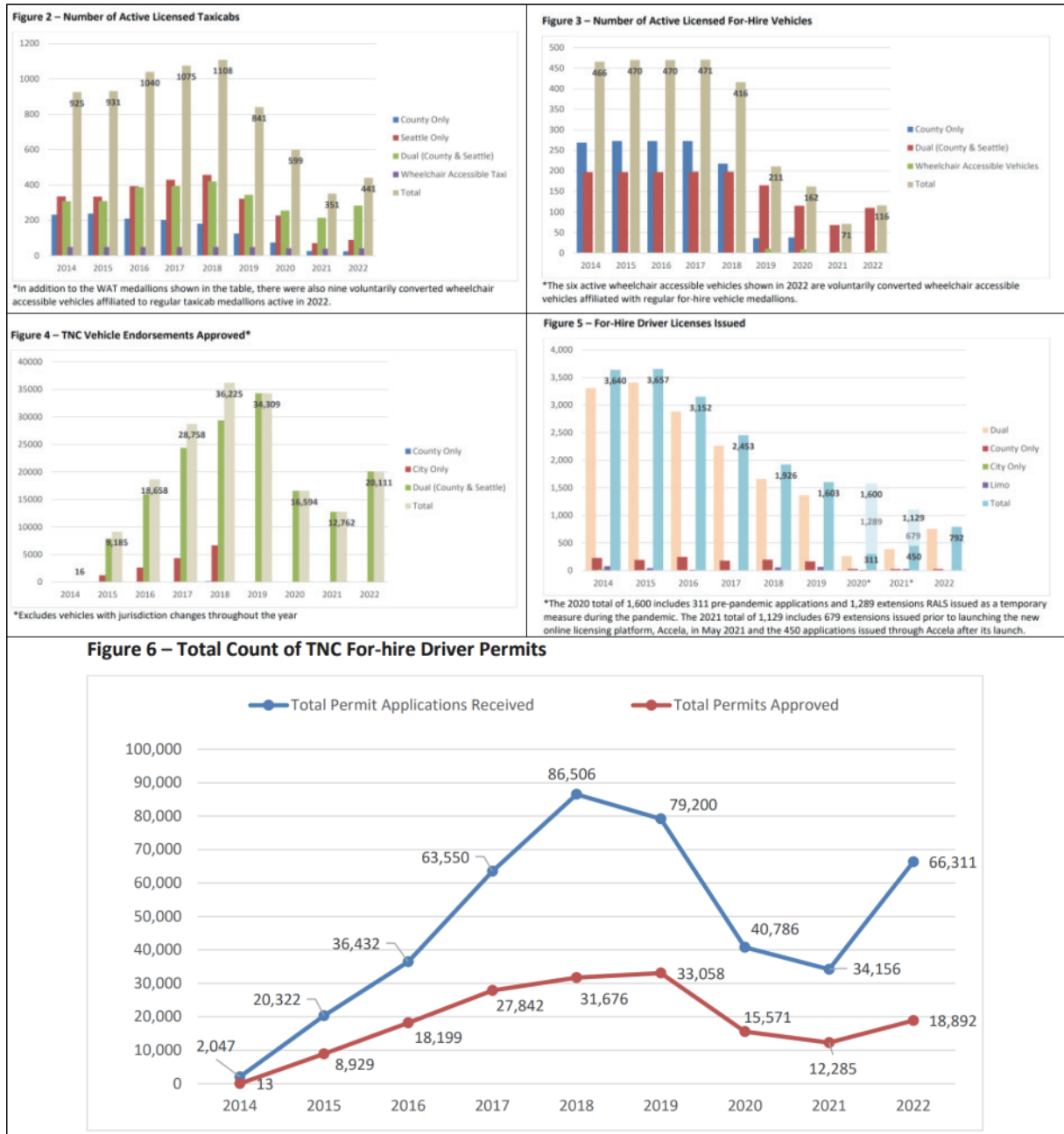
자료 : 연구진 촬영

■ 관련 법규

- 2014년 바뀐 법령에 의해 TNC 운전자는 해당 소속의 법인이 시애틀에 등록이 되어있어야하고 시애틀에서 발생한 운행 1회당 휠체어보조기금에 10센트씩 지불하게 되어있음
- 택시, For-Hire도 시애틀에서 발생한 운행 1회당 휠체어보조기금에 10센트씩 지불하게 되어있음
- 자격이 있는 회사 소속의 운전자들이 시에 등록할 수 있는데 FBI나 주경찰에 의해 신원조사가 필수이며, 시에서 승인한 차량점검 업체에 검사를 받아야함
 - 운전자들은 라이선스를 받기 위해 무조건 이수해야하는 교육⁴⁹⁾이 있으며, 커리큘럼은 매해 승인받아야하며 택시회사 For-Hire회사, TNC회사가 프로그램을 공유할 수 있음
- For-Hire, TNC드라이버들은 QDR(Qualified Driver Representative)라는 노동조합을 결성해 시와 정책적인 협의를 이끌어가고 있음
- 코로나로 인하여 한시적으로 해제되었던 차량제한 법령이 10년에서 15년으로 연장될 수 있도록 법안이 발의되었으며 2023년 말에 적용될 것으로 내다보고 있음

49) National Safety Council's Defensive Driving Course and at least one additional driving training program approved by the director of the Department of Finance and Administrative Services.

[그림] 킹카운티 택시 통계



자료 : 2022 King County For-Hire Transportation Annual Report

■ 요약 및 시사점

- 우버 등장 이후로 경쟁력이 약해진 택시와 Ride-Hailing Service간 균형을 맞추기 위해 TNC가 등장하였음
- 사실 시장경제에서 규제를 하기보다는 방목형에 가까우나, 택시 이용자들의 경쟁력이 크게 떨어져서 규제를 요구하고 나섰으며 이에 등장한 것이 TNC(Transportation Network Company)임

- 복지관점에서 보면 택시서비스 활성화를 위해 휠체어이용자를 위한 택시, 저소득층을 위한 스크립(금액권)을 판매하고 있으며, 이를 기간별로 구매할 수 있음
- 킹카운티에서 발간한 보고서에 따르면, 택시와 For-Hire의 운행대수가 2018년과 2019년 이후 크게 감소한 것을 알 수 있으며, 2022년에 반등하고 있고 택시에 비해 TNC의 회복추세가 가파른 것을 알 수 있음
- 1회 영업당 18센트(면허발급수수료 등 총당), 10센트(휠체어기금 조성)를 부과하여 시 재정에 활용하고 있음
- 현재 미국 대도시의 대부분은 코로나 이후 오피스 출근하는 경우가 이전과 유사한 것을 알 수 있으며, 금융·상업시설이 많은 다운타운에 오피스가 위치하는데 오피스로 출근이 꺼려지는 현상이 발생하고 있음
- 코로나 여파로 노숙자가 많아짐에 따라 길거리 치안이 안좋아지고 노동자 대부분이 재택근무를 선호하고 있으며, 보통 오피스 출근 주1회~2회하거나 아예 안하는 경우도 많다고 함.
- 2023년 들어 교통량 및 대중교통 이용량이 코로나 이전과 유사하게 회복된 한국과는 다르게 통행횟수 자체가 이전만큼 회복이 되지 않고 있으며, 자연스레 택시이용량이 과거에 비해 많이 떨어진 수준이고 코로나를 겪으면서 택시업계 종사자들이 많이 떠난 상황임
- 2022년부터 돌아오기 시작했으나 아직 2019년 수준에 못미치는 상황으로 TNC운전자들은 영업을 하기위해 시에 등록하는 절차를 거치는데 2021년에 비해 지원자 수가 기하급수적으로 증가하였음

2. 참고문헌

■ 단행본/연구보고서

- 2016년 택시 경영 및 서비스 평가 용역(경기도, 2021)
- 2018년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역(인천광역시, 2018)
- 2019년 성폭력 안전실태조사(여성가족부, 2019)
- 2021년 수도권 여객 기·종점통행량(O/D) 조사 및 현행화 공동사업(경기연구원, 서울연구원, 인천연구원, 2021)
- 2022년 인천광역시 택시운임·요금 산정용역(인천연구원, 2023)
- 경기도 택시운송사업 발전 종합계획 및 시행계획(경기연구원과 중앙경제연구원, 2017)
- 세종시 친환경차량 택시 도입여건 분석(대전세종연구원, 2019)
- 싱가포르의 택시현황 및 정책, 운수종사자 교육제도(서울연구원, 2019)
- 연령별 운전자 신체능력 설문조사(도로교통공단, 2018)
- 인천광역시 도시교통 종합계획(한국교통연구원, 2018)
- 인천광역시 전기택시 도입방안(인천연구원, 2019)
- 인천광역시 택시 운송사업 종합발전계획 및 시행계획(인천연구원, 2018)
- 인천광역시 택시환승제 운영방안(인천연구원, 2018)
- 인천광역시사회조사 결과보고서 - 2022 인천의 사회지표(인천광역시, 2022)
- 제1차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2016)
- 제2차 택시운송사업 발전 기본계획(국토교통부, 2022)
- 택시산업 활성화와 운수종사자 근로여건 개선 방안(부산발전연구원, 2017)
- 택시업종 최저임금 현장연구 및 제도개선 방안(고용노동부_한국노동연구원, 2015)
- 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술 용역(서울특별시, 2021)

■ 법률과 특허

- 「교통사고처리특례법」(약칭:교통사고처리법)[시행 2017. 12. 3.] [법률 제14277호, 2016. 12. 2., 일부개정]
- 「근로기준법」 [시행 2021. 11. 19.] [법률 제18176호, 2021. 5. 18., 일부개정]
- 「도로교통법」 [시행 2023. 10. 24.] [법률 제19745호, 2023. 10. 24., 일부개정]
- 「여객자동차 운수사업법」(약칭:여객자동차법)[시행 2023. 10. 19.] [법률 제19387호, 2023. 4. 18., 일부개정]
- 「인천광역시 택시운송사업 발전에 관한 조례」 [시행 2019. 6. 3.] [인천광역시조례 제6193호, 2019. 6. 3., 일부개정]
- 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(약칭:택시발전법) [시행 2022. 1. 28.] [법률 제18351호, 2021. 7. 27., 일부개정]
- 「택시운송수입금전액관리제시행요령」 [시행 2021. 8. 11.] [국토교통부훈령 제1419호, 2021. 8. 11., 일부개정]

■ 행정자료

- 1일 시민교통량 수송분담률 (KOSIS 국가통계포털, 2021)
- 2022 King County For-Hire Transportation Annual Report
- 2022~2023년 업무보고 자료(서울특별시, 부산광역시, 대전광역시, 울산광역시, 세종특별자치시, 창원특례시, 전라남도)
- 2023년 택시회사 경영 및 서비스 평가(서울특별시, 2023)
- 경찰청범죄통계(경찰청, 2017~2021)
- 국토교통통계연보(국토교통부, 2017~2021)
- 인천광역시 택시운수과 내부자료
- 인천광역시_택시승강장 사물주소 현황_20210219 (공공데이터포털)
- 인천광역시_택시승차대 관리현황_20221229 (공공데이터포털)
- 인천시의회 업무보고 (2018년~2023년)
- 택시승차대 위·수탁현황(연도별 위탁관리 개소수, 연도별 관리실적) (인천교통공사, 2023.01.31.)
- 택시운송사업 전액관리제 지침(국토교통부, 2019)

■ 보도자료/신문기사

- [2022 범죄인식조사] 누가 범죄로부터 더 안전한가?(한국리서치, 2022.08.09) <https://hrcopinion.co.kr/archives/23891>
- [단독] ‘가솔 초등학생 2명 강제추행’ 40대 남성 긴급체포…택시기사가 신고(KBS뉴스, 2023.12.07) <https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7836509>
- [단독] '5천억 가치' 교통회관 재건축 추진... "서울시 반대편 소송"(시장경제, 2019.06.18) <https://www.economynews.com/news/articleView.html?idxno=30840>
- [여성논단] 왜 택시기사 성폭력 사건은 끊이지 않는가(여성신문, 2020.06.22) <https://www.womennews.co.kr/news/articleView.html?idxno=200141>
- ‘우버-택시 갈등’ 해결법?...‘공항 앞 우버 금지’ 같은 ‘제한적 규제’(이코노미조선, 2022.12.19) https://economychosun.com/site/data/html_dir/2022/12/19/2022121900019.html
- ‘택시 승차대’ 관점 “승객→운전자로 바뀌야”(교통경제, 2022.02.21) <http://www.tbnews.co.kr/news/view.php?idx=2022&mcode=m214ymv>
- “택시 ↔ 버스·지하철 같이타면 혜택”...경기도 ‘환승할인제’ 연구 용역 착수(경향신문, 2022.10.25) <https://m.khan.co.kr/local/Gyeonggi/article/202210252133045>
- “하루 5명도 안 와요” 서울시내 이동노동자 쉼터의 현실(매거진한경, 2023.12.08) <https://magazine.hankyung.com/job-joy/article/202312083423d>

1년째 개점휴업' 택시쉼터, 사실상 무용지물(인천일보, 2021.05.24) <https://www.incheonilbo.com/news/articleView.html?idxno=1096548>

2021년 대구시 친절택시기사 선정을 위한 감동수기 공모(대구광역시 민원·공모 홈서비스, 2021.06.01) <https://minwon.daegu.go.kr/pssrp/2021193/view>

Uber Drivers Say They Are Struggling: 'This Is Not Sustainable'(The New York Times, 2023.01.12) <https://www.nytimes.com/2023/01/12/nyregion/cab-uber-lyft-drivers.html>

고령 운전자 시대, 대비 서둘러야(소셜포커스, 2023.02.13) <https://www.socialfocus.co.kr/news/articleView.html?idxno=15602>

급히 목적지 바꾸자 보이스피싱 직감...택시기사 '최다 신고'(YTN뉴스, 2022.06.29) https://www.ytn.co.kr/_ln/0103_202206291828032618

김포지역, 최초 범죄 의심 승객 신고 '그루택시 SOS' 본격 시행(파이낸셜뉴스, 2023.10.04) <https://www.fnnews.com/news/202310041048054720>

살인예비 피의자 검거, 알고보니 택시기사 덕분(제주의소리, 2013.05.08) <https://www.jejusori.net/news/articleView.html?idxno=129199>

서울시, 무차별범죄 대응 위해 여성안심사업 대대적 강화(굿포스트, 2023.09.20) <https://www.thegoodpost.co.kr/news/articleView.html?idxno=13223>

연말만 되면 알뜰교통카드 '혜택 축소' 불만 속출(해럴드경제, 2023.12.01) <https://news.heraldcorp.com/view.php?ud=20231201000262>

이동노동자 쉼터 '고양 휴다방' 인기 비결은?(MBC뉴스, 2023.12.18) https://imnews.imbc.com/replay/2023/nwtoday/article/6554062_36207.html

인천 'e음택시' 등록 미비... "홍보 방안 마련해야"(인천투데이, 2022.07.08) <https://www.incheontoday.com/news/articleView.html?idxno=219882>

전국 택시 민원 1위는 '불친절'...처벌은 대부분 주의·경고에 그쳐(교통경제, 2023.10.03) <http://www.tbnews.co.kr/news/view.php?idx=2855>

지하철·버스·택시 다 올라...운송서비스 16년만에 최대폭 상승(이데일리, 2023.11.12) <https://www.edaily.co.kr/news/read?newsId=01262806635805064&mediaCodeNo=257>

택시 리스제 '규제 샌드박스' 도입 보류(교통경제, 2022.12.09) <http://tbnews.co.kr/news/view.php?idx=2434>

혈세 쏟아부은 앱, 폐지되거나 외면받거나(KBS뉴스, 2023.11.01) <https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7807338>

■ 전자문서자료/홈페이지

2023~2027년도 중기지방재정계획(인천광역시) https://www.incheon.go.kr/open/OPEN020301/view?planSeq=DOM_0000000007689066&attachFileSeq=FILE_000000001019146&curPage=1&sr

chWorkFieldCd=&srchText=%EC%A4%91%EA%B8%B0%EC%A7%80%EB%B0%A9%EC%9E%AC%EC%A0%95%EA%B3%84%ED%9A%8D

Business Regulations – Taxis, for-hire vehicles and transportation network companies(Seattle Government) <https://www.seattle.gov/business-regulations/taxis-for-hires-and-tncs>

Cricklewood Carriers Company LTD. 홈페이지 <https://www.cricklewoodcarriers.co.uk/index.html>

NSC(National Safety Council)'s Defensive Driving Training <https://www.nsc.org/safety-training/defensive-driving>

TAAS 교통사고분석시스템(도로교통공단) <https://taas.koroad.or.kr/>

광명시청 홈페이지 <https://www.gm.go.kr/>

국가법령정보센터 <http://www.law.go.kr>

국토교통부_택시운행정보관리시스템_택시운영현황_영업통계_20221231(공공데이터포털, 2023.04.07) <https://www.data.go.kr/data/15065131/fileData.do?recommendDataYn=Y>

네이버블로그-택시채널 하기정TV(2023.09.06.) <https://blog.naver.com/kijungha3823/223203521597>

뉴욕시 택시 및 리무진 규정(NEW YORK CITY TAXI AND LIMOUSINE COMMISSION, 2021) https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/rule_book_current_chapter_58.pdf

동경택시센터 https://www.tokyo-tc.or.jp/business/corporate_activities.html
<https://www.tokyo-tc.or.jp/business/index.html#business5>

런던 교통국 택시면허(TfL, Transport for London) <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/licensing-information>

런던 택시 차량 Q&A(london City Hall, 2021.09.09.) <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/questions-mayor/find-an-answer/taxi-age-limit-4>

서울특별시 교통회관 홈페이지 <http://www.kyotong.or.kr/>

수원시 녹색교통회관 홈페이지 <http://rugby.sports.or.kr/>

안산시청 홈페이지 <https://www.ansan.go.kr/>

전국 개인택시 운송사업자 연령 분포 현황(한국교통안전공단 - 2023년 6월 말 기준) http://www.xn--h49al54beid46l.org/information/information_02_5.php

전국택시운송사업조합연합회 <http://www.taxi.or.kr>

제주글로벌택시 영어 홈페이지 <https://www.visitjeju.net/en/>

제주글로벌택시 홈페이지 <http://www.jeju.go.kr/globaltaxi/kor/news.htm?act=view&seq=1189457>

조달청 홈페이지 www.pps.go.kr

