



기본 | 20-10

플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구

Policy Direction for Conflict Resolution between Taxi and Platform Service

최재성, 이순자, 김은란, 김광호, 백정환, 성태민

기본 20-10

플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구

Policy Direction for Conflict Resolution between Taxi and Platform Service

최재성, 이순자, 김은란, 김광호, 백정한, 성태민

■ 연구진

최재성 국토연구원 책임연구원(연구책임)
이순자 국토연구원 선임연구위원
김은란 국토연구원 연구위원
김광호 국토연구원 책임연구원
백정한 국토연구원 연구원
성태민 국토연구원 인턴

■ 외부연구진

박용신 미국 St. Edward's University 교수
조현지 영국 University of College London 박사
김재열 일본 Tokyo University 박사

■ 연구심의위원

문정호 국토연구원 부원장
오성호 국토연구원 국토인프라연구본부장
이백진 국토연구원 한반도·동아시아연구센터소장
김종학 국토연구원 스마트인프라연구센터장
서기환 국토연구원 연구위원
김경석 공주대학교 교수
하현구 인하대학교 교수
박효철 국토교통부 서기관

주요 내용 및 정책제안

FINDINGS & SUGGESTIONS



본 연구보고서의 주요 내용

- 1 (현황) 플랫폼 운송사업의 무분별한 확대로 택시 종사자와의 갈등이 국회 집회, 분신자살, 파업 등의 대결구도로 심화되므로 갈등완화를 위한 대안 마련이 필요한 상황
- 2 (갈등원인 분석) 플랫폼 도입에 따른 신규갈등 정리, 방송자료 텍스트마이닝 분석, 플랫폼 이용자/종사자 조사, 전문가 의견수렴 등의 단계적 절차를 적용해 갈등원인 도출
- 3 (해외사례 종합) 미국, 호주 등 TNC법 제정, 택시종사자 발전기여금 조성과 일본의 택시 부가서비스 활성화, 교통사업자협력형 방안 등의 국내 적용가능성을 분석
- 4 (정책대안 도출) 임금 및 근로여건, 면허가격, 택시경쟁력 하락에 대응해 플랫폼 규제·관리 법제도 개선, 택시보상, 시장이원화, 서비스 향상 및 신시장 개척방안 등을 도출

본 연구보고서의 정책제안

- 1 (TNC법 적용) 「여객자동차운수사업법, 시행령, 시행규칙」 등에 플랫폼의 사업종류, 자격 기준, 면허기준, 안전사항, 사회적기여금 등의 포괄/구체적 규제관리 사항을 도출
- 2 (택시종사자 발전기여금 조성) 재원조성 규모 및 플랫폼 규모 경제화 방안, 플랫폼 운영을 위한 공급자 지침 구축사항, 조직구성 등의 신규 제도 준비사항을 제시
- 3 (택시시장 이원화) 택시총량제를 유지하되 고령자의 개인택시 면허권을 주간/야간으로 이원화해 플랫폼 사업자가 야간 면허권을 취득해 사업을 확대하는 방안 도출
- 4 (택시경쟁력 증진) 택시요금·운임 설정기준 등과 관련해 규제 샌드박스 도입, 「물가안정에 관한 법률」 내 규정 폐지, 추진기구 및 관련 절차 구축 등의 개선사항 제시



1. 연구의 개요

□ 연구의 배경

- 타다 1심 무죄판결, 검찰 항소 등으로 택시와 플랫폼 운송사업 간 갈등이 계속 불거지다 「여객법 개정안」 국회 본회의 통과로 타다는 서비스를 철회한 상황
 - 정부가 발표한 「택시제도 개편방안」은 플랫폼 제도화 방안, 플랫폼 운송사업 규제 및 플랫폼 가맹사업, 플랫폼 중개사업의 규제완화 방안이 복합적으로 제시되나 정책 수용성 측면에서 공급자 이외 이용자 시각 반영은 미흡한 상황

□ 연구의 목적

- 플랫폼 운송사업 확대로 택시 생업에 부정적 영향이 예상되므로 갈등원인 분석해 사회가 어떻게 택시산업을 포용하고 신산업을 연착륙해 나가는 방안을 도출

□ 연구의 범위와 방법

- (범위) 정부에서 정의한 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중계사업 및 택시종사자, 이용자 등을 대상으로 분석하며 갈등이 증폭된 최근 년을 중심으로 연구
- (방법) 연구의 방법으로 국내·외 문헌고찰, 현지조사 및 설문조사, 심층면접조사, 정책 수용성 세미나 추진 등을 통해 정성 및 정량적 연구방법을 활용

그림 1 | 국내·외 택시종사자와 플랫폼 운송사업자 간 갈등

미국	영국	일본	한국
뉴욕 택시기사 우버&리프트 항의	런던 블랙캡 우버 항의	해외 배차앱, 택시회사 연합 대항	택시종사자 타다 반대 집회
			

자료: 구글 이미지(2019), Taxi Driver Strike, <https://www.google.co.kr/imghp?hl=ko>, 19.10.06.

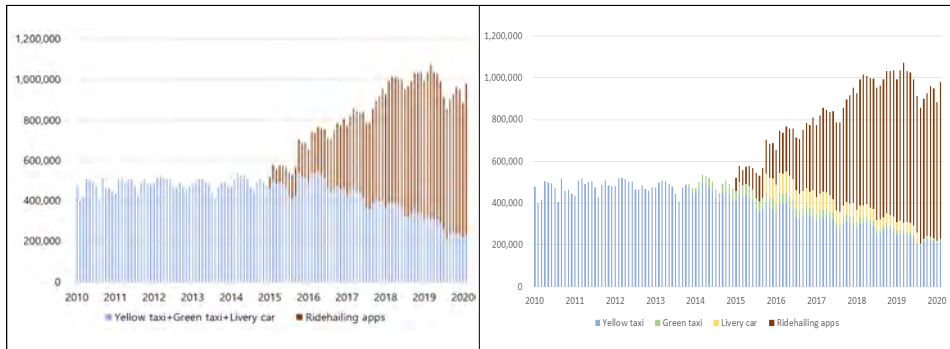
2. 대내외 변화요인 및 국내 정책동향

1) 플랫폼 운송사업 확대에 따른 택시산업 현황과 전망

□ 국외

- 미국은 우버와 리프트 등 플랫폼 운송사업(라이드소싱)이 빠르게 확대·성장한 반면 기존 택시산업은 파산 등의 구조조정 어려움에 직면
- 뉴욕시 Taxi&Limousine Commission(2020) 택시산업과 플랫폼 운송사업자 자료 분석결과, 택시의 일평균 운행횟수는 2010년 약 47.9만 회에서 2015년 플랫폼 운송사업이 시작된 이후 감소하더니 2020년 2월 약 23만 회로 급감
 - 여객운송 시장규모가 2010년 1월 약 47.9만 회에서 2020년 2월 약 98만 회로 약 2.04배 증가하였으나 증가한 여객운송 시장의 23.5%(약 23만회)를 택시산업이 차지하고 76.5%(약 74.9만회)를 플랫폼 운송사업자가 점유

그림 2 | 뉴욕시 택시 및 플랫폼 운송사업의 일평균 운행횟수

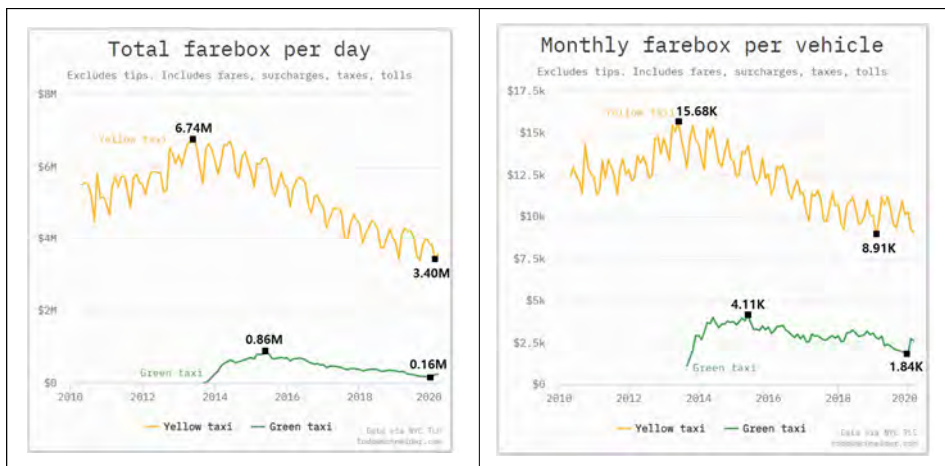


주: Yellow Taxi는 일반 택시; Green Taxi는 길거리에서 승객이 탑승하는 것이 허용된 사전고용차량(FHV-For Hire Vehicles)이지만 Manhattan South of East 96th Street or West 110th Street과 공항에서는 이용불가; Livery Car는 6인 미만의 승객을 태울 수 있도록 설계된 사전고용차량(FHV)으로 택시이용료를 존, 시간, 거리 등에 따라 고객이 합의하지만 일반택시는 미터기 방식으로 운임 부과; Ridehailing Apps는 우버, 리프트 등 플랫폼 운송사업을 의미

자료: NYC Taxi & Limousine Commission(TLC)의 데이터를 toddwschneider.com에서 가공한 것을 재분석, <https://toddwschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>, 20.03.26.

- 최근 10년간 뉴욕시 옐로우 택시와 그린 택시의 요금함 규모를 최고 및 최저 월 (Month) 기준 감소율로 산출하면 일평균 추정 시 약 49.6%와 81.4%로 각각 감소하였고 차량 한 대당 월평균 추정 시 각각 약 43.2%와 55.2%로 크게 감소

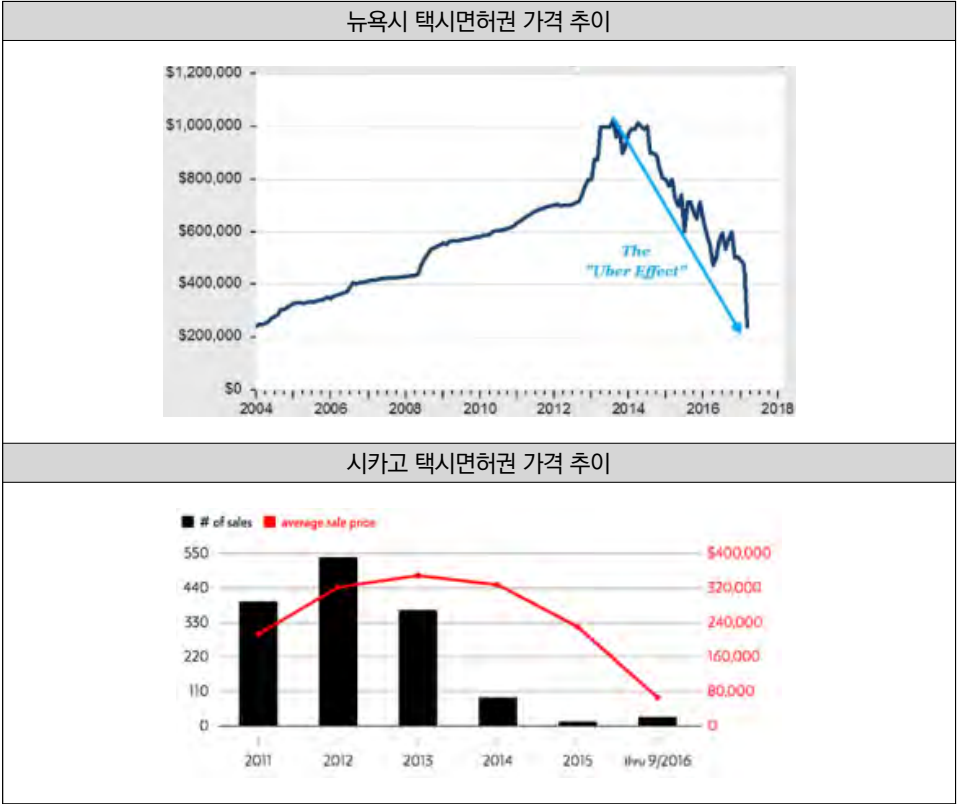
그림 3 | 뉴욕시 택시의 일평균 및 차량 당 월간 요금함 규모



자료: Todd W. Schneider(2020), Taxi and Ridehailing Usage in New York City
<https://toddschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>, 2020.03.30.

- 경제학 학자인 Mark J. P. (2018)는 뉴욕시의 택시면허권 가격 추이를 분석한 결과, '14년까지 1백만 달러 이상까지 상승하였으나 우버가 여객수송을 시작하면서 가격이 급락하더니 현재 20만 달러 수준 밑으로 급락하고 있는 상황
 - 샌프란시스코의 시장 가빈 뉴섬은 시의 재정이 악화되자 SFMTA(San Francisco Municipal Transportation Agency)를 통해 '10년부터 택시면허권을 25만 달러에 운전기사에게 매매하였으나 그 이후 우버 등의 플랫폼 운송사업이 확대되며 '16년 이후에는 단 하나의 택시면허권도 매매하지 못하고 있음(San Francisco Chronicle, 2019)

그림 4 | 택시면허권 가격 추이



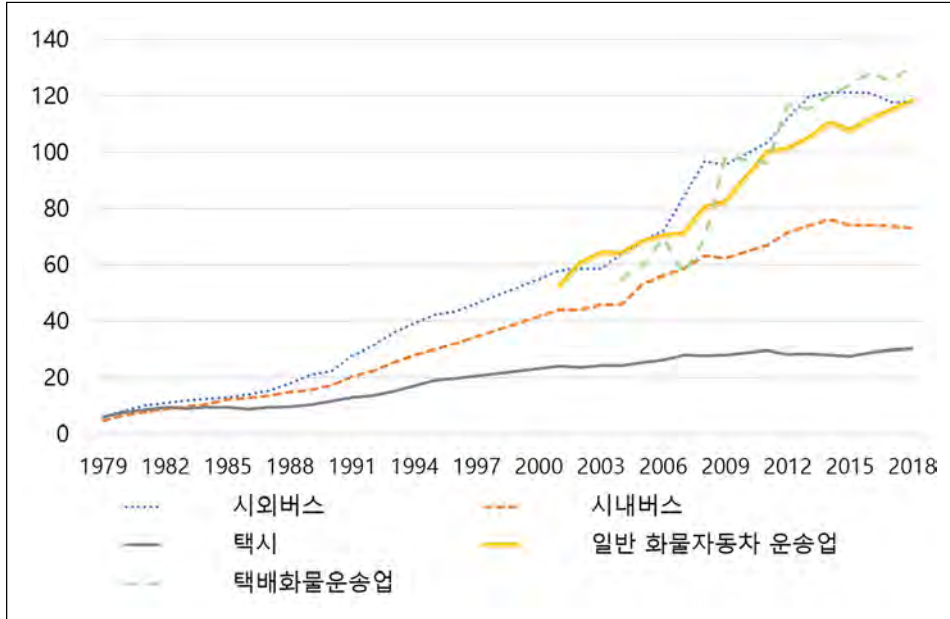
자료: Stecklow S. (2016), The Cabbie Conundrum,
<https://www.chicagomag.com/city-life/October-2016/Chicagos-Top-Cabbie/> 20.01.07.

□ 국내

- 통계청(2020) 통계포털의 「운수업조사」 자료를 분석한 결과, 택시종사자의 1인당 매출액은 과거 약 40년 기간 동안 지속적으로 상승해 왔으나 동기간 타 운송업 종사자 대비 1인당 매출액의 상승폭은 상대적으로 저조한 상황으로 보임
 - 택시 1인당 매출액은 약 3천만 원 수준인 반면, 택배화물은 13.1천만 원, 일 반화물은 11.1천만 원 등으로 높게 차이 발생

그림 5 | 운송 사업별 종사자 1인당 매출액 추이

(단위: 백만원)



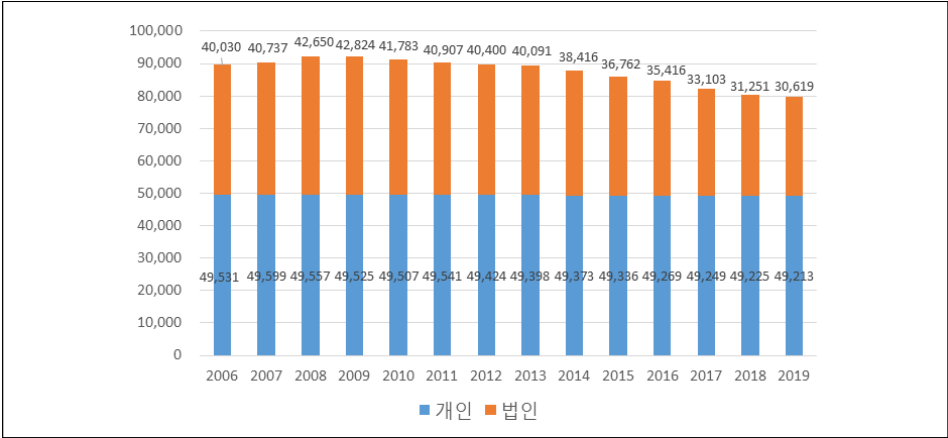
주: 1인당 매출은 전체 매출액에서 종사자 수를 나누어 산출; 시외버스의 '97년~'00년, '10년 자료는 부재; 시내버스와 택시의 '97년~'99년, '10년 자료는 부재; 일반 화물자동차 운송업의 '79년~'96년 자료는 부재; 택배화물운송업의 '79년~'03년 자료는 부재

자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~2018 : 10차 산업분류기준; 1997~2006 : 8차산업분류기준; 1979~1996 : 5차산업분류기준), 시도별/산업별 총괄, http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01#SelectStatsBoxDiv, 20.03.27.

- 전국택시운송사업조합연합회(2020)의 택시통계 내 서울시 운전자 현황자료 분석결과, '06년부터 개인택시 운전자 수는 '19년 9월말 까지 약 4.9 만 명을 일정하게 유지하고 있는 반면 법인택시 운전자 수는 동일기간 약 4만 명에서 최근 약 3만 명대로 감소하며 약 23.5% 법인택시 운전자가 회사를 그만두거나 이직
 - 서울시 택시운송업의 매출액, 영업비용, 부가가치 추이를 보면 부가가치와 영업비용의 격차가 '07년 대비 '18년 크게 증가하지 않고 매출액 역시 지난 약 10년 동안 증가 및 감소 등을 반복하며 일정 수준의 등락을 지속하며 성장 이 정체

그림 6 | 서울시 개인택시 및 법인택시 운전자 수 추이

(단위: 명)

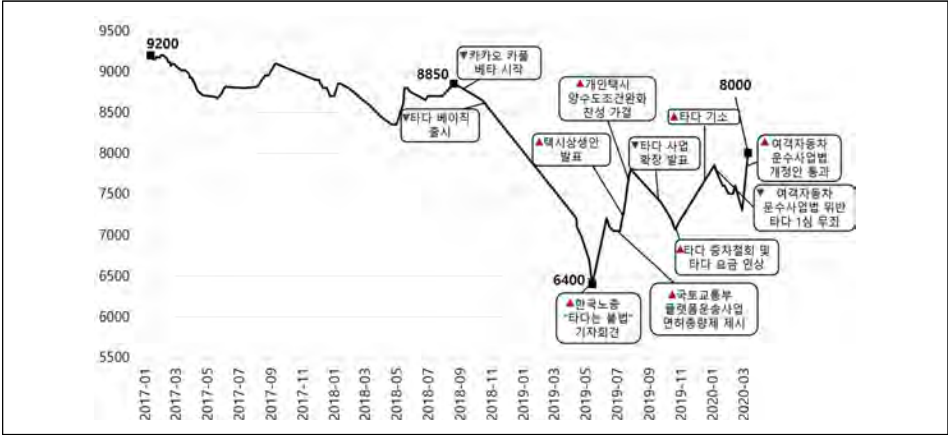


자료: 전국택시운송사업조합연합회(2020). 택시통계, <http://www.taxi.or.kr/04/01.php>, 20.01.15.

- 타다 등 플랫폼 운송사업 이용 증가로 개인택시 면허가격이 '17년 약 9 천만 원대에서 '19년 5월전까지 약 6.5 천만 원 대로 하락하였다가 「택시제도 개편방안」, 「여객법 개정안」의 국회 본회의 의결되면서 약 8,000만원 정도로 회복

그림 7 | 서울시 개인택시 면허권 가격 추이

(단위: 만원)



자료: 서울택시랜드(2020), 개인택시 시세 자료를 재구성, <http://www.car1588.co.kr/?c=26/41>, 20.03.27.

2) 갈등완화 법·제도 및 정책동향

□ 택시 사회적 대타협(19.03.07)

- 택시산업 갈등완화를 위해 더불어민주당, 정부, 택시·카풀업계 관련 이해당사자가 참여해 2019년 1월 22일 택시·카풀 사회적 대타협 기구를 출범하였으며, 2019년 3월 22일 ‘출퇴근 시간 한정 카풀 서비스 허용, 규제혁신형 플랫폼 택시 올해 상반기 중 출시, 택시노동자 월급제 도입’ 등을 내용으로 합의안 발표

표 1 | 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문

합의문 조항	
1	플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합하여 국민들에게 편리한 택시서비스를 제공함과 동시에 택시산업과 공유경제의 상생 발전을 도모한다.
2	국민들의 교통편의 향상 및 택시서비스의 다양화와 제1항의 이행을 위해 택시산업의 규제 혁파를 적극 추진하되 우선적으로 규제혁신형 플랫폼 택시를 금년 상반기 중에 출시할 수 있도록 한다.
3	카풀은 현행법상의 본래 취지에 맞게 출퇴근 시간(오전7시~9시, 오후6시~8시)에 허용하되, 토요일,일요일, 공휴일은 제외한다.
4	국민안전을 위해 초고령 운전자 개인택시의 다양한 감차 방안을 적극 추진한다.
5	택시노동자의 처우개선을 위해 근로시간에 부합하는 월급제를 시행한다.
6	택시 업체는 승차거부를 근절하고 친절한 서비스 정신을 준수하여 국민들의 교통편의를 높이기 위해 최선을 다한다.

자료: 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문, 2019.03.07.

□ 「택시제도 개편방안」(19.07.17)

- 2019년 7월 17일 ‘택시 사회적 대타협’을 골자로 한 택시 개편방안 「혁신성장 과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 국토교통부에서 발표

그림 8 | 택시-플랫폼의 혁신성장, 상생발전, 서비스혁신 추진과제



자료: 국토교통부(2019, p.3), 택시제도 개편방안 종합보고서 재구성

□ ‘여객자동차 운수사업법 개정안’ 국회 본회의 통과(20.03.06)

- 2020년 3월 6일 ‘여객자동차 운수사업법 개정안’ 이 국회 본회의에서 재석 185인 중 찬성 168인, 반대 8인, 기권 9인으로 통과
 - 플랫폼 운송사업자인 타다 측은 기존 시행하던 ‘타다 베이직’ 서비스를 2020년 4월 11일부터 잠정 중단

표 2 | 여객자동차 운수사업법 개정안 주요내용

법안 주요 내용
• 운송, 가맹, 중개로 구분한 여객운송 플랫폼 사업 신설 • 운송사업 전제 위한 차량 확보, 면허 총량의 허가방식 강제 • 11~15인승 승합차 임차 때 운전자 알선 요건을 축소하여 ‘대여 시간이 6시간이거나 대여 및 반납 장소를 공항이나 항만일 때’ 등으로 제한

자료: 머니투데이, 타다 금지? vs 상생?,,, ‘타다’ 갈등 쟁점별로 분석해보니...를 재구성. 2019.12.10

3. 갈등완화 사례 및 추진방향 검토

1) 교통부문 갈등관리 및 사례 검토

□ 프레임 갈등

- 타다 관련된 찬성 시각의 프레임은 혁신, 기득권 옹호, 택시 불친절, 타다 금지법, 공유경제 등으로 신산업의 긍정적 측면 또는 구산업의 부정적 측면이 강조된 반면 타다 반대 관련 프레임은 비혁신, 불법, 타다 상생법 등으로 타다의 면허권 없는 택시서비스 제공에 대한 불법적 측면을 부각

표 3 | 플랫폼 운송사업 관련 찬성 및 반대 입장의 프레임

시각	프레임	신문·방송/제목/날짜	내용
플랫폼 운송 사업 찬성	혁신	시사저널/‘타다 금지법’은 정말 타다를 멈춰 세웠을까/2020.03.05	• 타다 서비스는 혁신이며 정부 및 국회가 작성한 개정안은 혁신의 방해자임
	기득권 옹호	서울신문/‘실직 위기’ 타다 기사 1만 2000명 “택시만 살리나”/2020.03.05	• 개정안은 ‘타다’ 기사들의 일자리를 한꺼번에 잃게 만들고 기득권을 가진 택시산업만 살리는 것으로 주장
	택시 불친절	파이낸셜뉴스/‘타다’ 기소 독됐다? 다시 늘어나는 택시불편신고/2019.12.13	• 택시의 불친절한 서비스가 이어지고 잦은 승차거부와 난폭운전 등으로 인해 택시 불편신고가 다시 증가세로 돌아서는 상황
	(여객법 개정안) 타다 금지법	한국경제/‘타다 금지법’ 아니라는 김현미 장관의 항변/2020.03.07	• 여객자동차 운수사업법 개정안에 타다의 운영 조건 신설은 타다 운영의 금지 조항으로 작용
	공유경제	이코노믹리뷰/쏘카 VCNC는 공유경제 기업일까?/2020.01.17	• 타다는 가용 자원을 공동으로 소비하는 공유경제 측면의 경기 침체 극복 방안
플랫폼 운송 사업 반대	비혁신	오마이뉴스/공유경제? 혁신? 그저 ‘불법’ 택시영업이었을 뿐/2020.03.15	• 공유경제, 4차 산업혁명 프레임의 핵심 마케팅으로 활용하지만 택시사업을 한다는 점에서 우버와 근본적인 차이가 없음
	불법	디지털데일리/‘타다 살려내라’ vs ‘불법 잡은 것’…격렬하게 충돌하는 민심/2020.03.05	• 공유경제를 표방하지만 택시면허권 없이 택시와 동일 서비스를 제공하는 불법사업
	(여객법 개정안) 타다 상생법	한국경제/김현미 “타다 금지 아니다…제도권 안으로 들여오자는 것”/2020.03.06	• 여객자동차 운수사업법 개정안은 타다 금지법이 아닌 국내 모빌리티 업계에 플랫폼 사업이라는 업무 영역을 새로 만드는 상생방안

자료: 저자작성

□ 갈등관리 사례

- 갈등 주체들이 서로 협의하기 위해서 정부나 지자체가 제3자로 개입하여 중재해 갈등을 관리한 사례들이 대다수로 보이며, 갈등을 해결하는 과정에서 강압적 행정력 행사, 갈등주체 간의 서로 만족하는 원만한 타협 없이는 갈등이 심화되고 파행을 겪는 사례로 귀결

표 4 | 국내 교통부문 갈등관리 사례

• 김제공항건설을 둘러싼 갈등 ('96년~'08년) • '퀵서비스' 업계와 우체국의 갈등('07년~'10년) • 2008년 화물연대 파업 ('08년) • '서울시 심야버스 도입' 관련 택시업계와 서울시의 갈등('12년~'13년) • 택시업계와 '카카오모빌리티(카풀)' 갈등 사례 ('18년~'19년) • 버스업체 노조의 주 52시간제 도입에 따른 임금 인상 요구 파업 • '서울시 버스 노조'와 '서울시 버스 운송사업조합'의 갈등 ('19년) • 쿠팡 '로켓 배송'과 물류업계의 갈등 ('15년~'16년)
--

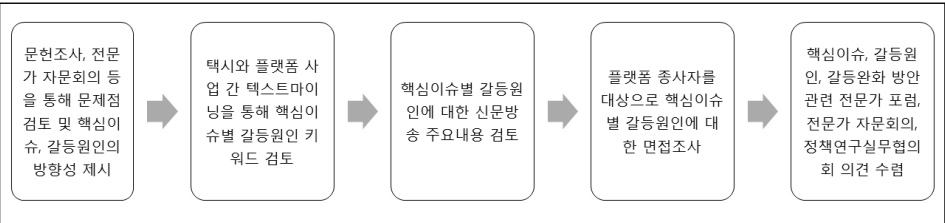
자료: 저자작성

4. 플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등원인 분석

1) 분석개요

- ‘기존 택시산업을 포용하고 연착륙해 나가는 대응방안 마련’의 연구목적을 중심으로 단계별 프로세스 구성을 통해 핵심이슈와 갈등원인을 도출

그림 9 | 갈등원인 분석을 위한 단계별 프로세스



자료: 저자작성

2) 핵심이슈별 갈등원인 도출

□ 문제점 분류

- 핵심이슈로 단기는 ‘택시종사자의 급여수준(면허가격 하락 포함), 근로여건 등 택시종사자 생존에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보이며, 중장기적으로 택시 산업의 고품격 서비스 확대에 경쟁력을 확보하고 택시 일자리가 소멸 될 수 있으므로 운송서비스 이외에 부가서비스 창출을 통한 새로운 시장 개척이 중요

□ 핵심이슈별 갈등원인 키워드 검토

- 네이버 신문방송의 빅데이터 자료의 단어상관분석 결과, 단기적으로 생존 문제인 ‘택시 임금 및 근로여건 악화’, ‘택시 면허가격 하락’, 중·장기적으로 지속가능성 문제인 ‘택시 경쟁력 미흡’의 단어빈도 상위 30개의 주요키워드를 도출

□ 언론매체 관련 주요내용 검토

- 단기적 생존문제인 ‘임금 및 근로여건 악화’ 경우, 택시산업은 타다 등의 플랫폼 운송사업 확대에 과다경쟁 인한 임금감소 및 장시간 노동환경 위기에 직면
- ‘면허가격 하락’ 경우, 타다 등의 플랫폼 운송사업의 지속가능성 유무가 택시 면허권 가격의 변동성에 부정적 영향을 미침
- 중장기적 지속가능성 문제의 ‘택시경쟁력 미흡’ 경우, 플랫폼 사업자 대비 택시서비스 양과 질적인 측면에서 다양한 혁신이 요구되고 경쟁력 미흡으로 운수 종사자 이탈의 반복으로 고령운전자 비중 증가의 안전 문제, 새로운 사업모델 개발을 통한 신규시장 개척 등을 위한 노력이 필요한 상황

□ 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업의 종사자 면접조사

- 플랫폼 운송사업 운전자도 타다 등 등장으로 택시의 단기 생존문제인 임금 및 근로여건 악화와 택시면허권 가격 하락에 대한 어려움을 공감하고 있는 상황
- 택시와 유사한 서비스를 제공하지만 택시면허권 없이 운행하는 상황에서 서비스 확대 등으로 택시면허권 가격 하락 및 택시 운전자와 갈등이 심화되는 양상

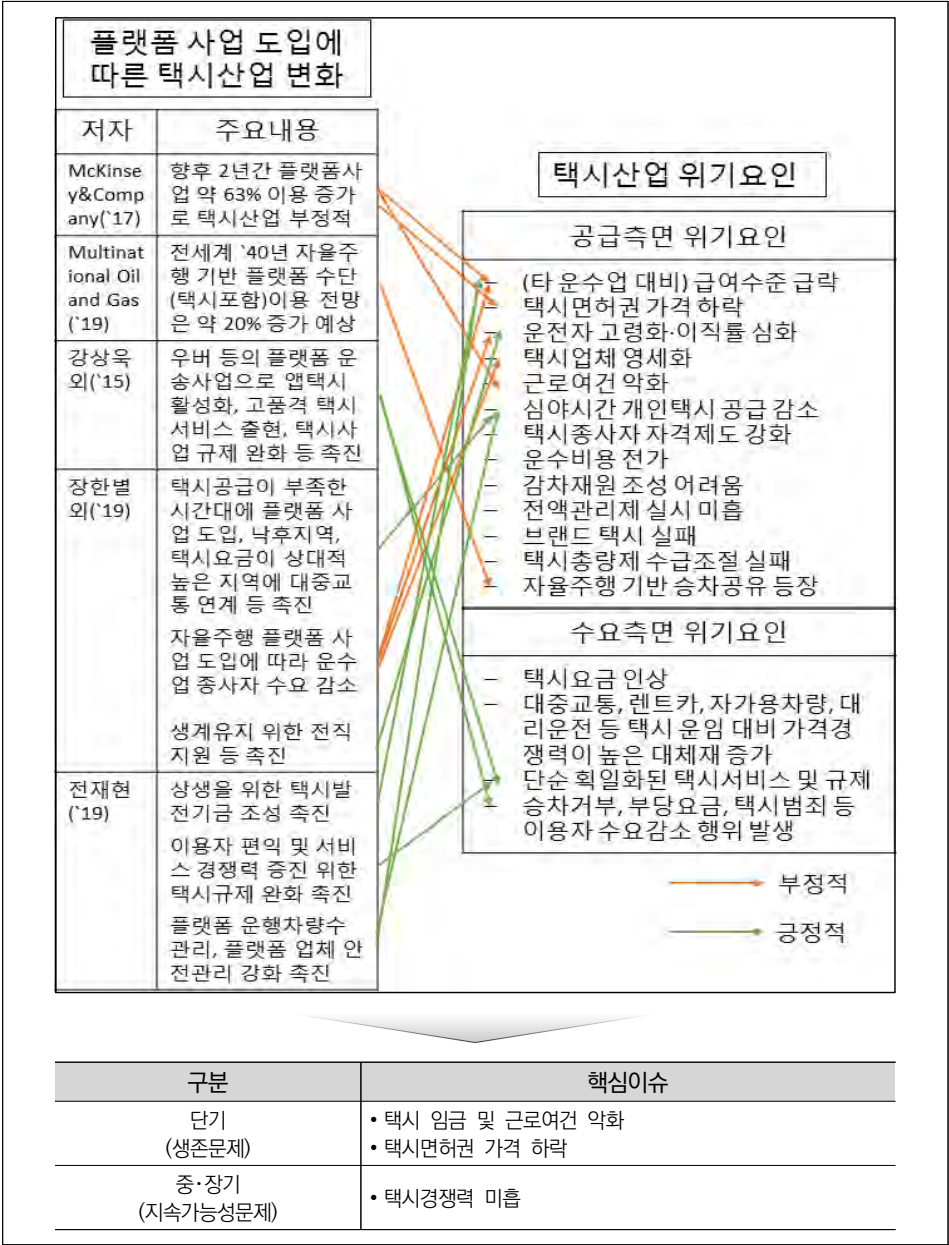
□ 전문가 자문회의, 전문가 포럼, 정책연구실무협의회를 통한 의견수렴

- 택시산업에 대한 구체적인 보상 방안, 플랫폼 운송사업과 택시 시장의 분리, 택시면허권의 가치 보존, 경직된 택시사업 규제 완화, 택시경쟁력 향상을 위한 택시업계의 자구책이 필요

3) 정리 및 종합

- 임금과 택시면허권 가격 하락의 단기적 핵심이슈와 택시서비스 악화의 중장기적 핵심이슈로 구분하여 국내의 연구문헌 및 언론매체 검토, 공급자 및 전문가 의견 등을 수렴하였고 대응방안 측면에서 해외 기 실시된 선행정책 검토 필요
- 플랫폼 종사자 및 전문가 의견, 해외사례 분석 등을 통해 도출된 플랫폼과 택시 갈등완화 대안에 대해 실제 플랫폼을 이용하는 사용자 측면의 인식조사 필요

그림 10 | 플랫폼 사업 도입에 따른 택시산업 변화를 기존 택시산업 위기로인과 연결



자료: 저자작성

5. 해외사례를 통해 본 갈등완화 정책방향

1) 사례개요

- ①임금 및 근로여건 악화, ②면허가격 하락의 생존문제와 ③국내 택시경쟁력 미흡과 관련된 지속성 문제 측면의 해외조사를 추진
- ②번의 경우 정부나 시에서 면허가격 보전 성격의 정책방안 마련 사례는 부재하고 플랫폼과 택시 시장을 면허제로 완전분리하고 사업구역 또는 운행시간대를 분리하여 운영을 추진한 사례는 존재하지 않음

표 5 | 해외사례 검토 방향

임금 및 근로여건 악화	택시면허권 가격 하락	택시경쟁력 미흡
• 플랫폼 운송사업이 활성화된 미국 사례를 중심으로 그 이외에 호주, 영국, 동남아시아 등은 특이사례 중심으로 검토	• 플랫폼 운송사업과 택시의 사업구역, 운행시간대를 분리한 사례는 비존재	• 택시산업의 택시서비스가 선진화되고 택시경쟁력이 우수한 일본 사례를 검토

자료: 저자작성

2) 해외사례

□ 임금 및 근로여건

- 미국은 플랫폼 운송사업의 무분별한 확대가 택시종사자의 임금 하락 및 파산, 자살 등의 사회적 문제로 불거지자 교통네트워크회사(TNC:Transportation Network Company) 법의 제정을 통해 플랫폼의 제도화 및 관리·운영을 추진
- 인도네시아, 말레이시아 등의 동남아시아 국가들도 그랩 등 플랫폼 운송사업의 급속한 운영 확대에 정부 규제를 도입해 기존 택시산업과의 마찰을 최소한 줄이되 신산업을 일정한 틀 안에서 성장시킬 수 있는 정책 대안을 모색
- 플랫폼 운송사업자에 대해 택시운전자, 택시산업과 유사한 수준의 관련 규제법 조항을 신설해 운영의 정당성 및 정부의 감시·감독 등의 권한을 확보

- 호주, 미국 내 일부 지역에서 택시종사자 발전기금 부담금 조성 사례가 존재
 - 미국의 매사추세츠 주에서는 탑승당 0.2달러의 부담금을 부과하고 그 중 25%를 택시산업 보조금으로 활용하고 있으며, 호주 뉴사우스웨일스주에서는 탑승당 1AUD를 5년간 한시적으로 부과해 택시발전기금을 조성하는 상황

표 6 | 호주 뉴사우스웨일스 주 플랫폼 운송사업 제도화

구분	주요내용
법적근거	• 주(主)법 「Point to Point Transport(Taxis and Hire Vehicles) Regulation 2017(‘17.12.1)」 개정 Point to Point 교통수단에 Ride-share service 추가
관리부서 및 담당업무	• 행정관청을 ‘Point Transport Commissioner’로 개편 • 택시 면허의 발급관리 • 택시사업자와 TNC 모두 1회 탑승 또는 1회 예약 당 약 1AUD(호주달러) 의 ‘The Passenger Service Levy’라는 부담금을 부과·징수 관리업무 추가
산업조정 보조기금 재원마련	• 택시사업자와 플랫폼 운송사업 부담금의 전부 또는 일부를 승객이 지불할 운임 또는 이용자들이 부담하는 수수료에 더해서 부과 • 택시와 렌터카 업계의 산업구조 변화를 돕기 위해 산업조정보조기금(NSW Government’s industry adjustment assistance package) 재원마련 * 최장 5년 동안, 최대 2억 5천만 호주달러(한화 약 2조원)까지 조성
산업조정 보조기금의 사용	• 택시면허 소유자들과 택시 훈련학교들을 위한 위로금(0.98 호주달러) • 일반 면허 1개당 2만 호주달러(한화 1,600만원 상당), 2개 면허 4만 호주달러를 지급 (2017년 4월 13일 까지 신청 가능) ⇒ 0.92억 호주달러가 4,000명 이상의 택시 면허 소유자와 택시 훈련학교에 이미 지급 • 종신 렌터카면허 소유자 면허를 되사는 재매각 프로그램 ‘Additional Assistance Payment Scheme’ (0.1억 호주달러) 지원 완료 • 향후 적립예정인 잔여기금인 1.42억 호주달러는 교통체계 개혁(Point to Point transport reforms)의 영향으로 재정적인 위기에 처한 택시기사들을 대상으로 한 지원금으로 쓰일 예정
갈등조정 기구	• NSW 정부가 임명하고 택시 및 렌터카업계 대표가 참여하는 〈The Taxi and Hire Vehicle Industries Assistance Panel〉을 구성해 지원방안 및 갈등관리업무 담당

자료: 임서현(2019, p.61), 플랫폼 기반 여객운송 서비스 발전방향, 교통 기술과 정책 16:57-63

표 7 | 동남아시아 국가별 플랫폼 운송사업 그랩(Grab)의 규제 내용

국가	규제 내용
인도네시아	• 2018년 12월부터 행정당국의 감시·보호·통제 등을 원활하게 하기위해 「특별임대교통의 운행에 관한 행정령」을 제정해 플랫폼 운송사업자 서비스 기준, 운행지역 설정, 기술기반 앱 이용 등에 관한 조항 신설 • 도시 내의 공항·항구 및 기타 교통결절점 간 이동으로 운행지역 한정 • ICT기술 기반의 앱으로만 호출과 요금 결정을 허가 • 정부의 운행허가를 받아야만 플랫폼 운송사업자 운영이 가능 • 정부가 설정한 요금 범위 내에서 운임 설정 (km당 3,500루피아(280원)~6,000루피아(480원))
싱가포르	• 사실상 일반택시와 동일한 규제를 적용받으며, 택시운전자의 직업면허(Taxi Driver's Vocational Licence, TDVL)와 플랫폼 운송사업 운전자 면허증(Private Hire Car Driver's Vocational Licence, PDVL)으로 구분해 발급. Grab 이용자는 택시 승차차장 사용이 불가능하며, 앱으로만 승차 예약을 통해 이용 가능 • 플랫폼 운송사업자는 자동차 총량의 규제를 동일하게 적용받으며 영업을 하기 위해서는 차량에 대한 운행권을 경매를 통해 매입해야 함 • 플랫폼 운송사업자 근로자는 택시종사자와 유사한 교육을 받고 택시운전면허에 준하는 자격시험을 통과해야 함
말레이시아	• 플랫폼 운송사업자에 대해 대중교통서비스 운행권 취득 및 플랫폼 운송사업자 등록 스티커 부착 의무화 (대중교통서비스 운행권 자격 요건 : 건강검진, 6시간의 운전 연수, 차량공유서비스용 자동차보험 가입, 3년 이상 운행한 차량은 정부가 지정한 차량점검정비소 검사 등의 절차 구축)
필리핀	• Grab을 운송네트워크차량서비스(TNVS)로 분류하여 필리핀 육상교통위원회(LTFRB)의 허가를 받도록 규정 • 운송네트워크회사(TNC)는 면허 취득과 운전사 목록 제출이 의무화, 1년마다 갱신 • 운전자는 직업운전면허증(NBI) 보유, 운영가능 차량은 제작일로부터 7년 이내 • 사전에 예약한 승객만 운송 가능, 공항에서 승객 수용은 원칙적으로 불가능

자료: 1) 서울연구원, 2019, 공유차량·택시 갈등, 수년간 협의 끝에 법제 마련, <https://www.si.re.kr/node/61125>, 20.03.20.; 2) 안기정(2019), 싱가포르의 택시현황 및 정책, 운수종사자 교육제도, 서울연구원; 3) 서울연구원, 2019, 공유차량도 택시처럼 운행권 의무화, <https://www.si.re.kr/node/62182>, 20.03.20.; 4) 공유허브, 2019, 동남아 국가의 승차공유 제도, http://sharehub.kr/sharestory/news_view.do?storySeq=2123, 20.03.20.; 5) Republic of the Philippines DOTC, 2015, Department Order No.2015-011

□ 택시서비스

- 일본에서는 자가용유상운송은 시정촌, NPO 등의 운영 주체를 통해서만 활용가능하고 미국의 우버 등 플랫폼 운송사업과 유사한 방식의 개인영업 법적 금지
- 일본 택시업계는 복지택시, 관광대절택시, 공항송영택시, 컨셉택시, 펫택시 등 이동수단 이외에 다양한 부가서비스를 제공해 경쟁력 강화를 추진

그림 11 | 일본의 택시서비스

복지택시	공항송영택시
컨셉택시	펫택시

자료: 안기정(2019), 택시의 현황과 정책 방향, 국토연구원 전문가포럼 발표자료

3) 종합 및 시사점

- 단기적 생존문제로 임금 및 근로여건 악화의 갈등을 완화 위해서는 플랫폼 운송 사업의 면허제, 운전 자격, 차량점검 등 동일선상에서 규제 및 관리 필요
- 또한 동일한 여객시장을 놓고 잣대와 기준이 적용되지 못한 채 신산업 진입으로 구산업의 금전적 피해가 발생하므로 갈등완화를 위한 발전기여금 조성 고려
- 면허가격 하락의 경우 플랫폼 운송사업이 자유롭게 활성화된 미국 경우에도 택시면허권 가격 하락에 대한 보상은 전무하고 택시종사자가 모든 피해를 부담하는 형국으로 국내에 유사한 상황이 전개될 경우 택시종사자의 생계위협, 파산 등이 발생할 가능성이 크므로 여객시장 분리 또는 공정하게 경쟁할 수 있는 상호 간 동일한 규제 적용을 고려
- 중장기적 지속가능성의 문제인 택시경쟁력의 경우 택시산업의 이용자 만족을 위한 지속적인 자구책 마련, 운송 이외에 다양한 신규 부가서비스를 개발하여 틈새시장 개척, 교통사업자협력형 유상운송 방안 마련 등의 신시장 개척 필요

표 8 | 해외 사례 종합 및 시사점

단기: 생존문제		중장기: 지속가능성 문제
임금 및 근로여건 악화	면허가격 하락	택시경쟁력 하락
• TNC 등 유사한 법제정을 통해 플랫폼 운송사업을 택시와 동일한 범주에서 규제·관리 • 신규산업 진입으로 구산업의 피해가 발생하므로 보상할 수 있도록 발전기여금 조성	• 플랫폼 운송사업이 활성화된 미국은 택시면허권 가격 하락에 대한 보상은 부재하고 택시종사자가 모든 피해를 부담하므로 국내에 유사상황이 전개될 경우 대비 택시종사자 생계위협, 파산 등 잠재적 위험발생에 대한 방안 필요	• 택시서비스 질 확대를 위한 택시산업 자구책 지속적 도출 • 택시의 운송서비스 이외에 다양한 부가서비스를 개발하여 틈새시장을 개척 • 택시 등의 교통사업자협력형 자가용유상여객운송 방안을 도출해 지방중소도시 및 산간 지역으로 시장을 확대

자료: 저자작성

- 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 3가지 규제 타입별 장단점을 검토한 결과, 한국은 ②플랫폼 운송사업과 택시 간 규제 절충형에 속하며 다음의 장단점을 내포
 - (장점) 기존 택시산업도 보호하고 신규 산업을 육성해 국민의 교통수단 선택 기회를 확대하여 편의 증대 및 국가의 신성장 동력으로 확보
 - (단점) 신산업 규제 및 구산업 규제 완화 수준에 따라서 신·구 간 산업의 생태계 조화가 결정되므로 제도화에 대한 신중한 접근이 요구
- ①택시 보존형의 경우 일본과 영국 런던 등의 일부 국가에서 시행 중이며, ③플랫폼 운송사업 도입에 대한 전면적인 자율형은 핀란드, 스웨덴 등의 북유럽 일부 국가에서 시행 중임
 - 소비자의 택시 이외의 다양한 통행수단 이용의 제한 또는 다양성 극대화 측면, 자국 내 택시산업 보호 또는 무한적인 완전경쟁 추구 등의 대립적인 방향성을 갖는 대안으로 국가별 경제, 사회 등의 여건 상황을 고려하여 적용이 필요

표 9 | 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 3가지 규제 타입별 장·단점 요약

구분	①택시 보존형	②플랫폼 운송사업과 택시 간 규제 절충형	③플랫폼 운송사업 도입의 전면 자율화형
국가	• 일본, 영국 런던(최근 우버 운행 중단한 상황) 등의 일부 국가	• 미국, 캐나다, 한국, 인도네시아, 싱가포르, 말레이시아, 인도, 스페인 등의 일부 국가	• 핀란드, 스웨덴 등 북유럽 일부 국가
장점	• 자국 내 택시산업을 보호해 일자리 유지 및 외국기업의 독점적 시장지배력 유지에 약화 • 이용자 불만을 최소화하기 위해 업계 자체적 택시서비스 강화를 추진하여 택시서비스 수준이 상당히 높은 수준	• 기존 택시산업도 보호하고 신규 산업을 육성하여 국민의 교통수단 선택 기회의 확대를 통한 편의 증대 및 국가의 미래성장 동력을 확보할 기회로 승화 • 주요 선진국 및 중진국 등에서 보편적으로 선택하는 대안	• 택시산업을 완전히 개방하여 신·구산업 간의 동일한 잣대에서 완전경쟁을 추구하므로 경쟁을 통한 산업생태계 조성 강화에 기여 • 소비자는 가장 다양하게 교통수단이용 취사편의 창출 가능
단점	• 이용자의 취사선택 권리 박탈 • 경쟁자 간 선의의 경쟁을 통한 산업자체의 발전 생태계 조성에 중장기적으로 부정적	• 신산업 및 구산업의 규제 완화 수준에 따라서 신·구 간 산업의 생태계 조화가 결정되므로 제도화에 대한 신중한 접근이 필요	• 기존 택시산업의 가격 카르텔 등의 부정적 효과를 상쇄할 수 있으나 구산업과 신규 진입자 간의 끊임없는 무한경쟁 발생

자료: 저자작성

6. 플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등완화 대안 분석

1) 이용자 측면 분석결과

□ 분석 개요

- 이용자 설문조사를 위해 택시이용 경험이 최근 1년간 있는 대상을 표본으로 519명의 유효표본을 확보하여 서울역을 중심으로 2월 10일부터 2월 14일까지 총 5일간 1:1 대면조사 방식의 설문조사를 수행

표 10 | 설문조사 표본 현황

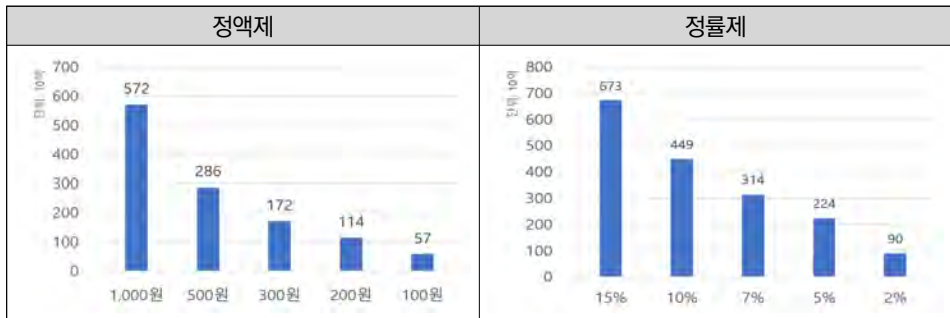
구분	10대 이하	20대	30대	40대	50대 이상	총계
표본 개수	14명	160명	140명	61명	144명	519명
표본 비중	2.69%	30.8%	26.9%	11.7%	27.7%	100%

자료: 저자작성

□ 분석 결과 – 임금 및 근로여건

- 이용자 설문조사 결과를 바탕으로 ‘택시종사자 발전기여금’의 조성 규모를 정액제와 정률제의 상위 5개 부과기준으로 분석해 다음의 결과를 도출
 - 정액제 방식으로 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중계사업에 대해 운행 건수 당 대략 1,000원 부과시 연간 5720억원, 500원 부과시 2860억원, 300원 부과시 1720억원, 200원 부과시 1140억원, 100원 부과시 570억원 조성으로 분석
 - 정률제 방식으로 이용요금에 비례해 발전기여금 부과할 경우 대략 15% 부과시 연간 약 6730억원, 10% 부과시 약 4490억원, 7% 부과시 3140억원, 5% 부과시 2240억원, 2% 부과시 900억원 조성으로 분석

그림 12 | 정액제 또는 정률제 방식에 의한 연간 택시종사자 발전기여금 규모



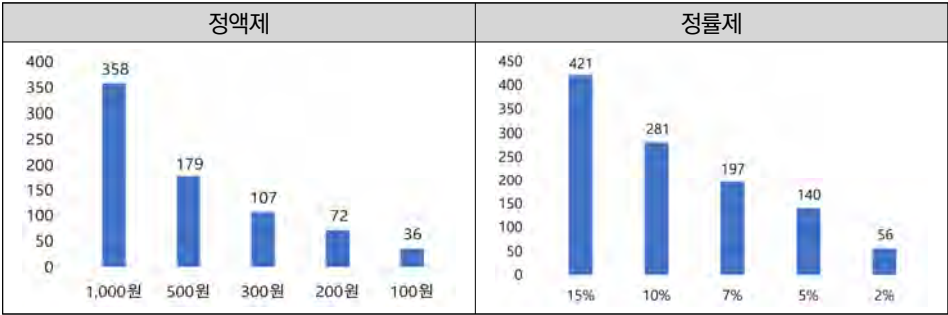
자료: 저자작성

- ‘택시종사자 발전기여금’의 일정 부분을 택시감차 사업에 이용해 현재 플랫폼 운송사업의 운행차량 가능대수를 증가시키는 방안을 병합하여 두 집단의 요구 사항을 충족하는 대안을 고려
 - 정액제 및 정률제 방식 부과해 마련하는 택시종사자 발전기여금의 50% 규모를 서울시의 개인 및 법인택시 종사자 1인당 금융지원 가능규모로 세분화하면, 총 5년간 300원~1000원 사이 부과 시 약 537만원~1790만원, 운임에 7%~15% 사이 부과 시 약 983만원~2106만원의 재정적 지원이 가능할 것으로 추정
 - 정액제 및 정률제 방식을 통한 연간 택시종사자 발전기여금 조성규모의 50%

를 택시감차에 활용하여 플랫폼 운송사업자의 사업가능 운행차량 대수를 분석하면 최대값의 경우 연간 1,000원 부과 시 3,575대, 운임에 15% 부과 시 4,206대, 최소값의 경우 연간 100원 부과 시 57대, 2% 부과 시 90대로 추정

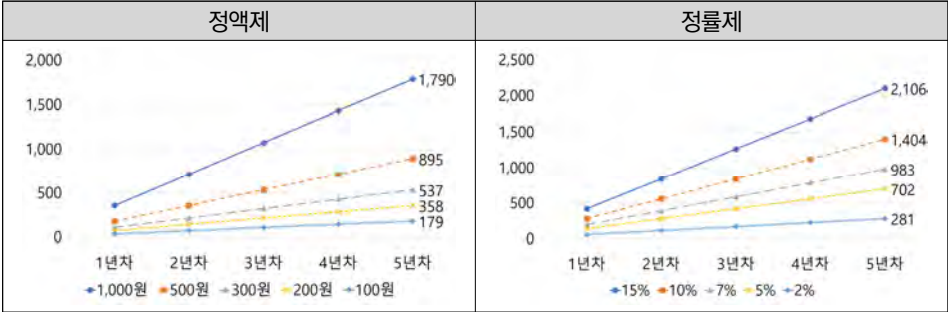
- 정부는 택시총량제 하에 택시 감차사업을 통해 감차 가능한 대수만큼 플랫폼 운송사업자의 사업가능 차량대수를 허가할 계획이므로 택시종사자 소득감소 보전, 교육훈련¹⁾, 재취업 지원, 택시감차 등 목적으로 조성되는 택시종사자 발전기여금을 감차사업 지원 목적에 연간 기여금의 50%를 활용한다고 가정

그림 13 | 택시종사자 발전기여금 조성을 통한 연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모 (단위: 만원)



자료: 저자작성

그림 14 | 택시종사자 발전기여금 조성을 통한 향후 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모 (단위: 만원)



자료: 저자작성

1) 고용노동부 직업능력개발 지원사업인 '국민내일배움카드'와 중첩되지 않는 프로그램을 운영하여 실익을 증가시킬 필요

그림 15 | 정액제 및 정률제 적용 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행차량 가능대수 규모

(단위: 만원)



주: 설문조사를 통해 조성된 정액제 및 정률제 방식의 택시종사자 발전기여금 50%를 택시감차 사업비로 활용하고 개인택시 면허권 가격(약 8,000만원)을 나누어 산출

자료: 저자작성

- 사회적 기여금 부과를 통한 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능대수 증가는 택시종사자 발전기여금 재원의 50%를 택시감차 사업에 활용해 운행차량 가능대수를 증가시키는 방안 보다 효과가 미비한 것으로 추정
 - 플랫폼 운송사업자는 규모의 경제 측면에서 운행차량 대수를 증가해 사업모델을 확대하기를 원하므로 사회적 기여금 부과뿐만 아니라 택시종사자 발전기여금의 일정 재원을 함께 활용해 택시 감차가능 대수를 확대하는 방안을 고려

표 11 | 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수 규모

(단위: 일 대수)

납부 기준 사회적 기여금	정액제					정률제				
	1,000원	500원	300원	200원	100원	0.15%	0.1%	0.07%	0.05%	0.02%
20만원	107.2	53.6	32.2	21.4	10.7	126.2	84.1	58.9	42.1	16.8
30만원	160.9	80.4	48.3	32.2	16.1	189.3	126.2	88.3	63.1	25.2
40만원	214.5	107.2	64.3	42.9	21.4	252.3	168.2	117.8	84.1	33.6
50만원	268.1	134.1	80.4	53.6	26.8	315.4	210.3	147.2	105.1	42.1

주: 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수는 정액제 및 정률제 방식의 연간 차량운행 가능 대수에 사회적 기여금을 연산한 후 최근의 개인택시 면허권 가격을 나누어 산출

자료: 저자작성

표 12 | 시나리오별 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
		사회적 기여금(월)						
정액제	1000원	20만원	3,575	7,257	10,942	14,627	18,312	21,997
		30만원	3,575	7,310	11,053	14,796	18,539	22,282
		40만원	3,575	7,364	11,166	14,969	18,772	22,574
		50만원	3,575	7,417	11,280	15,145	19,009	22,874
	500원	20만원	1,787	3,628	5,471	7,313	9,156	10,999
		30만원	1,787	3,655	5,527	7,398	9,270	11,141
		40만원	1,787	3,682	5,583	7,484	9,386	11,287
		50만원	1,787	3,709	5,640	7,572	9,505	11,437
	300원	20만원	1,072	2,177	3,283	4,388	5,494	6,599
		30만원	1,072	2,193	3,316	4,439	5,562	6,685
		40만원	1,072	2,209	3,350	4,491	5,631	6,772
		50만원	1,072	2,225	3,384	4,543	5,703	6,862
	200원	20만원	715	1,451	2,188	2,925	3,662	4,399
		30만원	715	1,462	2,211	2,959	3,708	4,456
		40만원	715	1,473	2,233	2,994	3,754	4,515
		50만원	715	1,483	2,256	3,029	3,802	4,575
	100원	20만원	357	726	1,094	1,463	1,831	2,200
		30만원	357	731	1,105	1,480	1,854	2,228
		40만원	357	736	1,117	1,497	1,877	2,257
		50만원	357	742	1,128	1,514	1,901	2,287
정률제	0.15%	20만원	4,206	8,537	12,873	17,209	21,544	25,880
		30만원	4,206	8,601	13,004	17,408	21,812	26,215
		40만원	4,206	8,664	13,137	17,611	22,085	26,559
		50만원	4,206	8,727	13,271	17,818	22,365	26,911
	0.1%	20만원	2,804	5,692	8,582	11,473	14,363	17,253
		30만원	2,804	5,734	8,669	11,605	14,541	17,477
		40만원	2,804	5,776	8,758	11,741	14,723	17,706
		50만원	2,804	5,818	8,848	11,879	14,910	17,941

납부기준		연차	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
		사회적 기여금(월)						
	0.07%	20만원	1,963	3,984	6,007	8,031	10,054	12,077
		30만원	1,963	4,014	6,069	8,124	10,179	12,234
		40만원	1,963	4,043	6,130	8,218	10,306	12,394
		50만원	1,963	4,072	6,193	8,315	10,437	12,559
	0.05%	20만원	1,402	2,846	4,291	5,736	7,181	8,627
		30만원	1,402	2,867	4,335	5,803	7,271	8,738
		40만원	1,402	2,888	4,379	5,870	7,362	8,853
		50만원	1,402	2,909	4,424	5,939	7,455	8,970
	0.02%	20만원	561	1,138	1,716	2,295	2,873	3,451
		30만원	561	1,147	1,734	2,321	2,908	3,495
		40만원	561	1,155	1,752	2,348	2,945	3,541
		50만원	561	1,164	1,770	2,376	2,982	3,588

주: n년차 감차 가능 대수는 다음과 같이 산정함. ‘(1년차 감차가능대수)×n+[(연간 사회적 기여금 합계)×(n-1년차 감차가능대수)÷현재 면허가액]’

자료: 저자작성

2) 종합 및 시사점

- 약 520개의 크지 않은 유효표본의 이용자 설문조사를 통한 모집단 대표성 추정과 핵심이슈별 연구에서 제시된 분석의 가정과 전제는 연구의 한계
- 설문응답자의 약 78%가 택시면허의 이원화를 통한 택시와 플랫폼 운송사업자의 시장분리를 통한 공생 방안에 긍정적인 것으로 보이며, 택시의 수요와 공급이 불일치하는 수도권 내에서 제도 정착의 가능성에 대한 면밀한 빅데이터 기반의 분석이 향후 연구과제로서 수행이 필요
- 앞으로 진행될 인구구조의 상당한 변화, 1인당 GDP 상승에 따른 여가·여행문화, 반려동물 산업 확대 등의 이용자 니즈 증가를 택시 신규서비스 개발에 적용해 이용자와 택시 종사자가 서로 상생할 수 있는 기회를 마련

7. 갈등완화 정책대안

1) 기본방향

- 핵심이슈별 갈등완화 정책방안 마련을 위해 3가지 핵심이슈별 주요 정책대안에 대한 법제도 개선 및 신규사항 도출, 이행을 위해 행정적 준비사항 등을 검토

표 13 | 핵심이슈별 갈등완화 정책방안의 기본방향

핵심이슈1: 임금 및 근로여건	핵심이슈2: 면허가격	핵심이슈3: 택시경쟁력
• TNC법 마련을 통한 플랫폼 운송사업 규제·관리방안 검토 • 택시종사자 발전기여금 조성방법 및 관련절차 마련	• 택시와 플랫폼 운송사업 시장이원화를 위한 법제도 검토 및 이행 위한 시범사업, 향후 연구분석 필요사항 제시	• 택시서비스 개선 및 이용자 맞춤형 신규서비스 개발 및 적용을 위한 법·제도 등의 개선사항 도출

자료: 저자작성

2) 핵심이슈별 정책대안

□ 플랫폼 운송사업의 규제 및 관리

- 미국, 호주 등에서는 플랫폼 운송사업에 대한 규제를 택시 수준과 유사하게 강화하는 반면 택시 규제를 완화해 택시와 플랫폼 간 경쟁할 수 있는 체계를 구축
- 미국 TNC의 규제 수준을 참고해 국내 플랫폼 교통서비스에 대해 「여객자동차 운수사업법」 내 제4장의 3을 신설해 여객자동차플랫폼사업 운영을 위한 법적 정의, 플랫폼 사업종류, 면허기준, 안전 사항 등의 포괄적인 규제 사항을 명시하고 시행령과 시행규칙 등에서 구체적 규제 사항을 정의하는 형태로 내용 구성

표 14 | 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 내 개정 및 신규 필요사항

여객자동차 운수사업법
• (플랫폼 운송사업 업무·역할 명시) TNC는 택시서비스를 제공하지 않는다는 조항을 만들고 온라인이나 스마트폰 앱 등을 통해 사전에 통행이 약속(Prearranged ride)된 경우에만 승객을 태워서 운행하며 길거리에서 예약 없이 승객을 태우는 행위는 불법적 행위로 법에 명시 • (용어 명확화) '여객자동차플랫폼운송가맹사업', '여객자동차플랫폼운송중개사업'의 용어를 운송이라는 단어를 삭제하여 '여객자동차플랫폼가맹사업', '여객자동차플랫폼중개사업'으로 변경

여객자동차 운수사업법 시행령

- (위원회 구성·운영) 플랫폼운송사업심의위원회 구성·운영에 필요한 사항은 「여객자동차 운수사업법 시행령」 내 사업구역심의위원회와 수급조절위원회 등과 유사하게 신규로 구성하되 시행령 내 사례를 검토
 - 제3조의3(사업구역심의위원회 구성 등), 제3조의4(위원의 제척·기피·회피), 제3조의5(위원의 해임 및 해촉), 제3조의6(위원장의 직무), 제6조의3(수급조절위원회 구성 및 심의사항 등), 제6조의4(수급조절위원회 위원장의 해임 및 해촉), 제6조의5(수급조절위원회 운영 등) 등을 검토해 구축

여객자동차 운수사업법 시행규칙

- (플랫폼 도안) 사업유형 구분과 이용자 안전 측면에서 도안(Decal)을 일정기준 하에 마련해 차량에 부착
- (보험 정책) 플랫폼 운송사업자의 자동차 보험가입 및 소비자 보호 측면 등과 관련해 보험 적용시간, 책임보험의 담보범위, 보험통계 분석 및 그와 관련된 내용의 연간보고서 발간을 고려
- (운임 정책) 수요가 공급 초과로 탄력운임제 도입 시 산출과정에 대한 소비자 정보 공개를 명확하게 규제
- (차량 점검) 플랫폼 운송사업자 차량의 안전점검 계획수립 및 연단위로 차량안전 점검을 의무화 추진
- (운전자 범죄경력 조회) 택시운전자격의 결격사유와 동일하게 마약, 음주운전, 성폭력 등의 범죄를 범해 실형을 선고 받은 사람에 대하여 운전업무 종사자격 취득을 금지하고 주기적으로 범죄경력을 조회
- (플랫폼 운전면허 자격증) 「택시제도 개편방안」에 제시한 플랫폼 운송사업자 차량 운전자를 택시기사 자격보유자로 한정하기 위해 시행규칙 내 관련 사항을 명문화 및 운수종사자 자격요건을 준수하게 제정
 - 택시와 동일하게 차량 내 이용자가 확인가능한 장소에 이름, 운전기사 사진, 차량번호판 등 정보 제시
- (운전자의 처벌규정) 의도적으로 플랫폼 운전면허 자격증을 타인에게 대여해 운행하다가 적발된 경우, 길거리에서 승객을 태우는 불법 행위 등에 대해 벌금 또는 징역형의 형벌 규정을 신설
- (정보의 요청·관리) 국토교통부 장관이 운전자의 운행기록, 사고기록, 탄력운임제 설정 등과 관련된 탑승정보, 불편사항 등을 조회 및 관리 할 수 있도록 연차 보고서 발행 및 데이터의 보유 관련 규정을 신설
 - 플랫폼 운송사업자가 불응하거나 일정기간 안에 정보제공 실패 시 사업자 면허 취소 등의 방안 고려
 - 이용자 불편사항 해결과정을 관리부처와 공유하며 범죄행위 관련된 정보는 검찰청 등의 사법기관 제공

자료: 저자작성

□ 택시종사자 발전기여금 조성

- 호주 뉴사우스웨일스주의 사례를 벤치마킹하여 온라인을 이용해 공급자가 부담금 관련 일정 기준의 정보를 제공하면 기여금을 산정 및 납부 등을 진행할 수 있는 온라인포털을 구축하고 그와 관련된 공급자 가이드라인 제시 필요
 - 택시종사자 발전기여금 정의, 부과지역 및 대상, 납부시한, 기여금이 면제되는 특별상황, 납부 불이행시의 처벌, 재산정시의 관련 절차 등의 사항을 준비
- 호주 뉴사우스웨일스주의 Point to Point Transport Commission의 사례처럼 국토교통부 내에 (가칭)플랫폼·택시발전추진단의 별도 전담조직을 구성해 면허관리, 사회적 기여금 및 택시종사자 발전기여금 등의 구축·관리 업무를 총괄하는 종합적인 컨트롤타워 마련을 고려

표 15 | ‘택시종사자 발전기여금’ 공급자 가이드라인 구축 시 반영 필요사항

• 택시종사자 발전기여금 정의, 언제까지 납부 • 플랫폼 운송사업체가 납세자로서 언제, 어떠한 방식 등으로 등록하는 지에 대한 방법 • 플랫폼 탑승 시 어떠한 방식으로 택시종사자 발전기여금이 부과되는 지를 설명 • 플랫폼 사업자가 택시종사자 발전기여금을 연간 얼마나 지불해야하는지의 계산방식 제시 • 기여금 납부에 실패할 경우의 문제 • 모든 지역에서 기여금이 부과되는지 결정 • 발전기여금 조성 규모를 주기적 데이터로 발간하여 모든 정보의 공개를 규정	• 플랫폼 공급자 중 어떤 종류, 규모 등을 가진 공급자가 지불하는지에 대한 규정 • 택시종사자 발전기여금이 부과되는 당사자가 이용자 또는 공급자인지를 설명 • 기여금이 면제되는 특별상황 범위를 제시 • 예약서비스, 왕복통행 등의 상황에 대해 기여금의 계산방식 설정 • 계산된 기여금 규모를 재평가 받고 싶다면 어떠한 절차가 필요한지에 대한 설명 • 고객이 택시종사자 발전기여금을 이해할 수 있도록 사회적 인식 캠페인 수행 여부
---	---

자료: NSW(2020), The Passenger Service Levy 내용을 바탕으로 재구성
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy#What is a passenger service transaction>. 20.04.17.

표 16 | 호주 뉴사우스웨일스주의 Point to Point Transport Commission

• 기관장: 호주 정부의 Transport and Roads 장관의 추천 받은자를 호주 NSW 주지사의 지명으로 Point to Point Transport Commissioner로 임명
• 역할: Act와 Regulation 내 플랫폼 운송사업, 택시 등의 면허허가와 규제사항을 행정적으로 관리하고 ‘승객서비스부담금’의 법적 이행을 위한 지원업무 등을 종합적으로 수행
• 관련법령: - 2016년: Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act를 제정 - 2017년: Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation을 제정

자료: NSW(2020), The Passenger Service Levy 내용을 정리해 작성
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy#What is a passenger service transaction>. 20.04.17.

□ 택시와 플랫폼 운송사업 시장이원화

- 「택시제도 개편방향」의 큰 방향과 유사하게 택시총량제 범위 안에서 플랫폼 운송사업을 제도권으로 흡수하고 현재의 택시수급이 불일치하는 시간과 지역 등을 중심으로 개인택시 면허권을 주간과 야간으로 이원화해 플랫폼 운송사업자가 야간 면허권을 취득하여 사업을 추가적으로 확대하는 방안을 고려

- 플랫폼 운송사업자도 개인택시 면허권 취득과 동일한 과정(건강진단서, 택시 운전자격증, 무사고 경력, 운전경험 등 면허신청 기준 보유)을 진행하고 지자체 또는 국가 차원에서 매도자(개인택시 기사)와 매수자(플랫폼 운송사업자)의 매매(Sell and Buy)를 매칭·지원하는 공공플랫폼과 전담조직 구축이 필요
- 과거 콜버스랩의 심야 콜버스 도입 등 유사 정책의 실패사례를 사전적으로 검토해 택시면허 주간과 야간으로 이원화 추진 시 정책 실효성 증진 방안을 모색

□ 부가서비스 개발 등의 택시경쟁력 강화

- 「물가안정에 관한 법률」에서 택시운임을 공공요금으로 관리하는 규제를 폐지하고 요금자유화를 추진하며, 이용자 맞춤형의 신규서비스 창출을 통한 택시경쟁력 향상을 위해 택시요금에 대한 가격 메커니즘을 시장에 자율적으로 맡기어 부가서비스 산업 생태계를 조성하는 방안 고려
- 택시의 신시장 개척을 위한 부가서비스 개발 및 활성화는 현행 「여객자동차 운수사업법」 등의 측면에서 이용자의 서비스 사용에 대한 가격을 측정하고 택시종사자가 서비스의 대가를 받는 것이 불가능한 구조적 문제에 봉착

3) 종합

- 핵심이슈별 정책대안의 실현을 통해 신·구 산업 간 다음 갈등완화에 기여
 - 플랫폼 운송사업자는 사업추진의 정당성을 확보하고 택시산업은 관련 법의 규제 완화를 통해 고질적 문제점인 택시경쟁력 강화를 도모
 - 택시종사자 발전기여금을 조성해 영업손실 및 출구전략 등에 활용하고 그 중의 일정 부분과 개인택시 면허권 이원화를 통해 플랫폼 운송사업자의 운행차량을 규모의 경제화하여 지속가능한 사업성을 유지
- 일부 정책 방안에 대해서는 전문가들 사이에서 이견이 존재해 향후 정책을 수립하고 실행화 과정에서 더 많은 의견수렴과 관련 종사자 및 전문가 협의 필요
 - 플랫폼 운송사업에 대한 규제 및 관리는 필요하나 역차별을 주의할 필요

- 향후 서울시 이외에 플랫폼 운송사업을 지방으로 확대해 택시종사자 발전기여금을 구축할 경우 수익 구조가 좋지 않은 지방지역의 제도 시행 시 반발과 그것을 통해 확보된 발전기여금의 관리 및 사용 방식 등에 대한 협의가 필요
- 개인택시 면허권의 주·야간 이원화는 찬성과 반대가 양분화되므로 정책대안 실현가능성을 증진시키기 위해 민·관과 산·학·연의 더 많은 의견조율 과정이 요구
- (가칭)택시요금·운임 정책조정위원회에서 택시업계 영향력을 배제해 운임·요금이 수립되는 체계를 마련하여 안전장치를 구축하는 방안 필요

표 17 | 정책대안별 택시산업과 플랫폼 운송사업자의 갈등완화 사항

핵심이슈별 정책대안	택시산업	플랫폼 운송사업자
플랫폼 운송사업 규제 및 관리	• 택시총량제 내에서 플랫폼 차량증대를 관리하여 여객운송 시장의 무한경쟁 피해를 최소화 • 「여객법」 등에 운행관리 규정을 마련하여 플랫폼 운송사업의 규제를 강화하고 택시의 규제는 완화해 서로 동등한 수준에서 경쟁하는 환경을 조성	• 「여객법 개정안」을 통해 법 조항 불확실성이 해소되 신규 사업자 등장 및 중장기적인 사업전략 수립 가능 • 택시와 동일하게 교통수단으로서 운영을 위한 법적 정당성을 확보
택시종사자 발전기여금 조성	• 택시종사자 영업손실 및 출구전략 등을 위해 재원을 조성해 구산업의 피해를 적정 수준에서 보상	• 택시종사자 발전기여금의 일정 부분을 택시감차 사업에 활용해 플랫폼 운송사업의 운행차량 기능대수를 증가시켜 1만대 이상 규모의 경제에 도달하는 것이 가능
개인택시 면허권 이원화	• 개인택시 운전기사의 고령화로 부제완화를 통한 공급증가 한계, 택시 사업구역 제도 등의 제약이 존재하므로 개인택시는 면허권의 주간을 운영하고 야간 면허권을 매매해 권리금을 취득	• 최대한 택시시장을 보존하면서 야간 면허권을 구입해 플랫폼 운송사업자의 사업영역을 확대하고 정당성을 확보
택시경쟁력 강화를 위한 운임·요금규제 등 개선	• 이용자 맞춤형 신규서비스 창출을 통한 택시경쟁력 향상을 위해 규제 샌드박스를 도입하여 택시요금에 대한 가격 메커니즘을 시장에 자율적으로 맡겨 부가서비스 산업 생태계를 조성	• 택시와 동일하게 운임·요금규제 등을 완화하고 향후 택시산업의 성공을 벤치마킹하여 부가서비스 시장의 산업 규모를 증대

자료: 저자작성

차례

CONTENTS

주요 내용 및 정책제안	i
요 약	iii

제1장 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적	3
2. 연구의 범위 및 방법	6
3. 선행연구와의 차별성	9
4. 연구의 기대효과	19
5. 연구수행 흐름도	19

제2장 대내외 변화요인 및 국내 정책동향

1. 플랫폼 운송사업 확대에 따른 택시산업 현황과 전망	23
2. 갈등완화 법·제도 및 정책동향	39

제3장 갈등완화 사례 및 추진방향 검토

1. 교통부문 갈등관리 및 사례 검토	51
2. 갈등완화 추진방향	63

제4장 플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등원인 분석

1. 분석개요	69
2. 핵심이슈별 갈등원인 도출	70

제5장 해외사례를 통해 본 갈등완화 정책방향

1. 사례개요	91
2. 해외사례	92
3. 종합 및 시사점	103

제6장 플랫폼 운송사업과 택시의 갈등완화 대안 분석

1. 분석방향	107
2. 이용자 측면 분석결과	108
3. 종합 및 시사점	129

제7장 갈등완화 정책대안

1. 기본방향	133
2. 핵심이슈별 정책대안	134

제8장 결 론

1. 연구의 종합	163
2. 연구의 의의	167
3. 향후 과제	167

참고문헌	169
------------	-----

SUMMARY	196
---------------	-----

부 록	199
-----------	-----

표차례

LIST OF TABLES

〈표 1-1〉 OECD ITF 공유교통 서비스 모델 구분	8
〈표 1-2〉 OECD 회원국 내 택시와 플랫폼 운송사업 규제 관련 논의 사항	11
〈표 1-3〉 택시 규제와 동향	14
〈표 1-4〉 공유경제형 교통서비스 도입을 위해 해결해야 할 문제	15
〈표 1-5〉 선행연구와의 차별성	18
〈표 2-1〉 택시 대비 타 운송 사업의 연도별 1인당 매출액 비교	31
〈표 2-2〉 부가가치 항목별 추이 및 연평균 증감률	34
〈표 2-3〉 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문	39
〈표 2-4〉 2018년 서울시 택시민원	40
〈표 2-5〉 택시기사 자격 보유 요건	44
〈표 2-6〉 현행 택시 자격유지검사 및 의료적성검사 기준	44
〈표 2-7〉 플랫폼 운송사업과 택시 갈등 관련 의안 현황	45
〈표 2-8〉 타다 1심 재판 주요 쟁점	46
〈표 2-9〉 여객자동차 운수사업법 개정안 주요내용	47
〈표 3-1〉 키워드별 네이버 신문방송의 기사 총계(20년 3월 23일 기준)	52
〈표 3-2〉 조지 레이코프의 ‘프레임(Frame)’ 정의 및 재구성	52
〈표 3-3〉 플랫폼 운송사업 관련 찬성 및 반대 입장의 프레임	53
〈표 3-4〉 타분야 프레임 연구 사례	54
〈표 3-5〉 갈등 성격 및 원인 분류	56
〈표 3-6〉 질적 연구와 양적 연구 비교	58
〈표 3-7〉 질적연구 방법 도입 비교	58
〈표 3-8〉 국내 교통부문 갈등관리 사례	59
〈표 3-9〉 택시와 플랫폼 운송사업 갈등으로 파생된 주체 간 갈등원인	64
〈표 4-1〉 기존 택시산업 연구자료 및 국가, 지자체 관련계획 중 문제점 요약	71

〈표 4-2〉 핵심이슈별 갈등원인에 대한 신문·방송 주요내용	78
〈표 4-3〉 플랫폼 종사자 면접조사 개요	80
〈표 4-4〉 플랫폼 사업별 종사자가 생각하는 이해당사자 갈등 원인	80
〈표 4-5〉 플랫폼 사업별 종사자가 생각하는 갈등완화 방안	82
〈표 4-6〉 갈등원인 전문가 의견수렴 결과	84
〈표 4-7〉 갈등완화 방안 전문가 의견수렴 결과	85
〈표 5-1〉 해외사례 검토 방향	92
〈표 5-2〉 TNC 법률의 정책 및 규정	94
〈표 5-3〉 호주 뉴사우스웨일스 주 플랫폼 운송사업 제도화	96
〈표 5-4〉 동남아시아 국가별 플랫폼 운송사업 그랩(Grab)의 규제 내용	96
〈표 5-5〉 전국하이어·택시연합회가 추진 중인 택시산업 활성화 방안	98
〈표 5-6〉 일본의 택시배차앱	99
〈표 5-7〉 해외 사례 종합 및 시사점	103
〈표 5-8〉 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 3가지 규제 타입별 장·단점 요약	104
〈표 6-1〉 국내·외 분석을 통한 주요 정책대안	107
〈표 6-2〉 설문조사 표본 현황	108
〈표 6-3〉 ‘택시종사자 발전기여금’의 산출 방식	112
〈표 6-4〉 택시종사자 발전기여금의 사용 비율별 택시종사자 금융지원 가능규모	114
〈표 6-5〉 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수 규모	120
〈표 6-6〉 시나리오별 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과	121

표차례

LIST OF TABLES

〈표 6-7〉 신규 부가서비스별 이용자 이용 인식에 대해 가장 높게 응답한 연령대	128
〈표 6-8〉 이용자가 생각하는 동반 성장을 위한 대응방안별 중요도	129
〈표 7-1〉 핵심이슈별 갈등완화 정책방안의 기본방향	134
〈표 7-2〉 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」 개정 주요내용 발췌	136
〈표 7-3〉 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 세부조건 위임사항	138
〈표 7-4〉 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 내 개정 및 신규 필요사항	143
〈표 7-5〉 매사추세츠 주의 택시종사자 발전기여금 조성	145
〈표 7-6〉 호주 뉴사우스웨일스주 승객서비스부담금의 플랫폼 사업자 납부기준	146
〈표 7-7〉 ‘택시종사자 발전기여금’ 공급자 가이드라인 구축 시 반영 필요사항	148
〈표 7-8〉 호주 뉴사우스웨일스주의 Point to Point Transport Commission	148
〈표 7-9〉 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 포함된 면허 관련 사항 발췌	150
〈표 7-10〉 콜버스랩의 ‘서울시 심야 콜버스’ 사례	151
〈표 7-11〉 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 상 운임 및 요금 관련 사항 발췌	153
〈표 7-12〉 일부 지자체별 장애인 콜택시의 65세이상 노인의 이용자격 조건 (20.03.19 기준)	155
〈표 7-13〉 장애인 콜택시의 장애등급 사항 발췌	155
〈표 7-14〉 일부 지자체별 등·하교택시 운영 현황 (20.03.19 기준)	156
〈표 7-15〉 택시서비스 및 부가서비스 개발을 위한 택시요금·운임 법제도 개선사항	157
〈표 7-16〉 지방물가 중점관리 품목 및 관할요금	158
〈표 7-17〉 자가용 자동차 유상운송 관련 사항 발췌	159

〈표 8-1〉 정책방안 시행 시 갈등완화 기여도	164
〈표 8-2〉 정책대안 별 전문가 주요의견	165
〈표 8-3〉 정책대안별 택시산업과 플랫폼 운송사업자의 갈등완화 사항	166

그림차례

LIST OF FIGURES

〈그림 1-1〉 이해관계자별 갈등동향	4
〈그림 1-2〉 국내·외 택시종사자와 플랫폼 운송사업자 간 갈등	5
〈그림 1-3〉 플랫폼 운송사업 향후 전망	7
〈그림 1-4〉 국내 분석대상	7
〈그림 1-5〉 유럽연합 7대 대도시 내 택시와 플랫폼 운송사업 선호사유 결과	12
〈그림 1-6〉 미국 내 지역별 인구 1인당 한달 동안 우버, 리프트 등의 이용률	12
〈그림 1-7〉 조정회의 진행과정	17
〈그림 1-8〉 연구수행 흐름도	20
〈그림 2-1〉 택시 운전기사 및 그 외 운전자 비중 추이	24
〈그림 2-2〉 뉴욕시 택시, 우버 및 리프트의 통행 및 공급대수 추이	24
〈그림 2-3〉 북아메리카 내 여행객의 육상교통 소비 비중 변화	25
〈그림 2-4〉 뉴욕시 택시 및 플랫폼 운송사업의 일평균 운행횟수	26
〈그림 2-5〉 뉴욕시 택시의 일평균 및 차량 당 월간 요금함 규모	27
〈그림 2-6〉 최고 및 최저점 기준 일평균 및 차량 당 월간 요금함 규모의 감소율	27
〈그림 2-7〉 런던 내 택시 및 플랫폼 운송사업 면허소지자 추이	28
〈그림 2-8〉 택시면허권 가격 추이	29
〈그림 2-9〉 운송 사업별 종사자 1인당 매출액 추이	31
〈그림 2-10〉 서울시 택시종사자 1인당 매출액 추이	32
〈그림 2-11〉 서울시 개인택시 및 법인택시 운전자 수 추이	33
〈그림 2-12〉 서울시 택시운송업의 매출액, 영업비용, 부가가치 추이	33
〈그림 2-13〉 서울시 택시운송업의 부가가치 총계에서 영업이익 비중 추이	34
〈그림 2-14〉 서울시 내 개인 및 법인택시 택시면허 대수 추이	35
〈그림 2-15〉 서울시 개인택시 면허권 가격 추이	36
〈그림 2-16〉 택시회사의 자체 택시앱 개발 및 보급	37

〈그림 2-17〉 택시운송 가맹사업을 통한 택시회사 서비스의 변화	38
〈그림 2-18〉 택시운송 가맹사업 사업전략	38
〈그림 2-19〉 개인택시 기사 연령별 비율 및 시간대별 택시 수급 상황	40
〈그림 2-20〉 택시-플랫폼의 혁신성장, 상생발전, 서비스혁신 추진과제	41
〈그림 2-21〉 규제 혁신형 플랫폼 택시 제도화	42
〈그림 2-22〉 규제 혁신형 플랫폼 택시 제도화	42
〈그림 2-23〉 법인택시 월급제 정착 법안 시행일정	43
〈그림 2-24〉 심사진행 단계	45
〈그림 3-1〉 갈등완화 추진방향	64
〈그림 4-1〉 갈등원인 분석을 위한 단계별 프로세스	70
〈그림 4-2〉 택시 서비스의 수요 및 공급 곡선 이동과 균형	71
〈그림 4-3〉 공급 및 수요 측면의 위기요인	71
〈그림 4-4〉 플랫폼 사업 도입에 따른 택시산업 변화를 기존 택시산업 위기요인과 연결	74
〈그림 4-5〉 핵심이슈별 갈등원인 단어상관분석 결과	76
〈그림 5-1〉 주별 TNC 법률 통과 현황	94
〈그림 5-2〉 도로운송법의 사업구분	98
〈그림 5-3〉 일본의 택시서비스	100
〈그림 5-4〉 교통사업자협력형 자가용유상운송여객운송제도의 개요	100
〈그림 5-5〉 효고현 야부시의 자가용유상운송여객운송	101
〈그림 5-6〉 자가용유상운송여객운송제도의 이용대상 명확화	102
〈그림 5-7〉 오키나와현 미야코시마시의 자가용유상운송여객운송	102
〈그림 6-1〉 최근 1년간 플랫폼 이용 경험 및 이용횟수	109

그림차례

LIST OF FIGURES

〈그림 6-2〉 플랫폼 사업별 이용률 및 이용경험 없는 응답자 비율	109
〈그림 6-3〉 ‘택시종사자 발전기여금’ 조성 방식	110
〈그림 6-4〉 ‘택시종사자 발전기여금’의 정액제 조사결과	111
〈그림 6-5〉 ‘택시종사자 발전기여금’의 정률제 조사결과	111
〈그림 6-6〉 정액제 또는 정률제 방식에 의한 연간 택시종사자 발전기여금 규모	113
〈그림 6-7〉 연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모	117
〈그림 6-8〉 향후 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모	117
〈그림 6-9〉 정액제 및 정률제 적용 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행차량 가능대수 규모	119
〈그림 6-10〉 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행차량 가능대수 규모	119
〈그림 6-11〉 택시 공급이 부족한 지역, 시간대에 한정해 플랫폼 운송사업의 면허 허가	123
〈그림 6-12〉 개인 택시면허의 주간/야간면허 이원화를 통한 택시의 수급 불일치 완화	124
〈그림 6-13〉 심야시간 택시 초과수요가 많은 지역(출발지 기준)	124
〈그림 6-14〉 특정지역 시간대별 택시 초과수요 분포	125
〈그림 6-15〉 택시이용 불만족 사항의 우선순위	126
〈그림 6-16〉 플랫폼 운송사업 대비 택시서비스 문제점의 심각성	126
〈그림 6-17〉 신규 부가서비스 이용에 대한 이용자 인식	127
〈그림 6-18〉 교통 낙후지역 및 교통약자 고객 대상 교통사업자 협력형 한정면허 허용	128
〈그림 7-1〉 「여객자동차운수사업법 일부개정법률안」 개정으로 변동사항	135

〈그림 7-2〉 콜로라도 및 매사추세츠 주의 TNC 법	144
〈그림 7-3〉 호주 뉴사우스웨일스주 택시종사자 발전기여금 부과 면제 지역	146
〈그림 7-4〉 호주 뉴사우스웨일스주 택시종사자 발전기여금 부과 관련 예시 사례 (사전예약 경우)	146
〈그림 7-5〉 호주 뉴사우스웨일스주 승객서비스부담금 사용자 지침서	147
〈그림 7-6〉 경직된 규제의 자발적 택시서비스 개선 방해 사례	152
〈그림 7-7〉 단계별 택시 운임·요금의 자율화 과정	157
〈그림 7-8〉 주요국별 전체인구 대비 65세 이상 고령인구 비율	159



CHAPTER 1

연구의 개요

- 1. 연구의 배경 및 목적 | 3
- 2. 연구의 범위 및 방법 | 6
- 3. 선행연구와의 차별성 | 9
- 4. 연구의 기대효과 | 19
- 5. 연구수행 흐름도 | 19

연구의 개요

1장은 플랫폼 운송사업과 택시 종사자 간의 갈등 현황을 중심으로 연구의 배경과 어떠한 방향으로 갈등완화를 추구하는지 연구목적을 기술하였다. 연구의 공간 범위는 타다 등 플랫폼 운송사업자의 주요 사업대상지인 서울을 중심으로 설정하였으며, 연구방법으로 국내외 문헌검토, 신문방송 빅데이터 분석, 공급자/이용자 조사, 전문가 의견수렴 등의 다양한 방법을 적용하였다. 기존 주요 선행연구 등을 종합적으로 검토해 연구의 최종적 틀(Frame)을 도출하였다.

1. 연구의 배경 및 목적

1) 연구 배경

타다, 차차 등 플랫폼 운송사업자의 사업 확대로 택시 산업과의 갈등이 택시종사자 국회 집회, 택시기사 분신자살, 파업 등의 대결구도로 심화되며 갈등완화를 위한 대안 마련이 시급한 상황이다. 정부에서는 4차 산업혁명을 통해 만들어지는 새로운 시장에 대한 혁신성장의 기회를 택시 제도권 안으로 끌어들여 문제를 해결해 가려고 하나 택시 종사자 입장에서는 서울시의 경우 평균 1억원 안팎의 개인택시 면허권을 구입하거나 사납금을 납부하는 법인택시 기사로서 면허제 시장에서 일하지만 실제 현장에서 일하며 낮은 수입에 힘들어하고 신규 경쟁자가 출현하면서 수익성은 악화되는 상황이다.

플랫폼 운송사업자 입장에서는 오래전에 만들어진 법과 제도의 예외조항 등을 이용해 새로운 기술과 서비스 모델을 접목해 시장에 출현해 영업하고 있으나 기존 산업에서의 강력한 반대로 지속적인 영업 활동을 위한 시장 불확실성이 커지는 상황이며, 이용자는 기존 택시에서의 승차거부, 불친절함, 불청결함 등의 택시서비스 만족도가 낮아

플랫폼 운송사업 및 가맹사업 서비스를 선호하고 이용을 확대하고 있다. 따라서, 갈등 완화를 위해 플랫폼 운송사업의 무분별한 확대에 대해 일정 수준의 규제가 필요하고 제도적 미비를 통해 발생한 피해에 대해 기존 집단의 손해를 일정부분 보상할 방안 마련이 요구된다. 또한, 현재 택시의 미흡한 사업경쟁력을 향상시켜 상생할 수 있도록 택시종사자 출구전략 및 중·장기적 시각의 대응방안 검토가 필요한 상황이다.

그림 1-1 | 이해관계자별 갈등동향

정부	택시업계	플랫폼 사업자 (대)
- 플랫폼 운송사업자를 택시운전 면허자격으로 한정해 택시 산업안에서 관리·성장 추진 - 택시제도 개편방안에서 1) 플랫폼형으로 택시를 제도화, 2) 택시산업 경쟁력 강화, 3)국민 요구에 부응하는 택시서비스 개선을 추진	- 타다 등 플랫폼 운송사업의 렌트카 기반 불법 유사운송으로 생존권이 위협되고 미국과 유사하게 시장 점유율 증대로 독과점 문제가 발생할 우려 - 여객자동차 운수사업법 등 관련 법률 둘러싼 불법적 사항 조치를 위해 관련 조항 삭제 요구 및 대규모 집회 등 추진	- 법적 예외 조항을 이용해 영업하므로 불법은 아니며 플랫폼 운송사업은 공유경제형 교통수단으로 국내 활성화 필요 - 다양한 서비스를 제공하고 승차거부 등 고질적 택시서비스 문제를 해결하며 사업확장 추진 및 이용자 이용 지속 증가
플랫폼 사업자 (중소)	이용자	
- 정부안 이후 발빠르게 거대자본이 택시회사를 인수하여 택시중개업 수준의 택시서비스를 제공하는 상황에서 중소기업의 경쟁은 어려운 상황 - 법적 분쟁의 갈등 상황에서 사업의 지속가능성에 의문	이용자는 플랫폼 운송사업 또는 택시서비스를 이용하던 출퇴근 시, 또는 필요시 승차거부 없이 깨끗하고 빠르게 편안하게 이용 가능한 교통수단을 원하는 데 현재의 제도개선이 그것을 담보할 수 있을지에 대해 의문	

자료: 저자작성

'19년 3월, 당·정과 민간으로 구성된 '택시·카풀 사회적대타협기구'는 플랫폼 서비스 관련 6가지 합의안¹⁾²⁾을 도출하였고, '19년 7월, 국토교통부는 「혁신성장과 상생 발전을 위한 택시제도 개편방안(이하 택시제도 개편방안)」 발표 등을 통해 플랫폼 운송사업을 제도권 안으로 규제해 갈등완화를 도모하고 있다. 최근 '20년 2월 타다 등의 플랫폼 운송사업자 1심 무죄판결, 검찰 항소 등으로 택시와 플랫폼 운송사업 간 갈등현상은 계속 불거지는 상황이었으나 「여객자동차 운수사업법 개정안」이 국회 본회의에서

1) 더불어민주당, 4개 택시업계 단체, 카카오모빌리티, 국토교통부가 합의문을 도출하였지만 카카오모빌리티 이외 중·소형 카풀업체 목소리 반영 미흡, 중구난방식의 플랫폼 구축 진행, 법인택시회사 완전월급제 운영 불가 등의 문제점 발생
2) 「여객자동차 운수사업법」 제81조 제1항 1호의 출퇴근 때 승용차를 함께 타는 경우 유사 운송용으로 제공 또는 임대할 수 있는 조항을 이용해 플러스 등의 카풀업체는 단력적으로 24시간제 출퇴근 시간을 규정하고 카풀서비스를 제공

통과되면서 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제18조 운전자 알선 허용 범위에 근거해 타다의 11인승~15인승 차량을 이용한 여객운송서비스 제공 관련 택시 종사자와 법적 갈등을 유발하는 플랫폼 운송사업자의 사업방식은 앞으로 불가능³⁾하게 되었다.

그러나, '19년 7월 정부가 발표한 「택시제도 개편방안」은 고질적인 택시 문제점에 대한 개선사항과 플랫폼 운송사업 제도화 방안, 그리고 플랫폼 운송사업 규제 및 플랫폼 가맹사업, 플랫폼 중개사업의 규제완화 방안이 복합적으로 제시되고 있으며, 정책 수용성 측면에서 공급자 이외 이용자 시각 반영은 미흡한 상황으로 보인다. 또한, '19년 9월, 2차 실무기구 논의에서 3개 택시단체가 참여하면서 택시 면허 총량, 렌터카 이용 영업, 플랫폼 기여금 등에 세부 방안에 대한 문제점 논의 및 협의를 추진 중이나 타다 등의 플랫폼 운송사업자와 증차관련 갈등이 심화되며 현재는 파행된 상태이다.

그림 1-2 | 국내·외 택시종사자와 플랫폼 운송사업자 간 갈등

미국	영국	일본	한국
뉴욕 택시기사 우버&리프트 항의	런던 블랙캡 우버 항의	해외 배차앱, 택시회사 연합 대항	택시종사자 타다 반대 집회
			

자료: 구글 이미지(2019), Taxi Driver Strike, <https://www.google.co.kr/imghp?hl=ko>, 19.10.06.

2) 연구 목적

앞으로 사회·기술 여건의 변화 상 타다, 차차 등의 새로운 플랫폼 운송사업 등장으로 택시의 생업에 부정적인 영향이 예상되므로 두 집단 간의 갈등원인을 공급자 및 이용자의 시각을 종합적으로 반영하고 국내외 정책적 사례 분석을 수행하여 향후 큰 틀에서 사회가 어떻게 기존 집단인 택시산업을 포용하면서 신산업을 연착륙해 나갈 수 있는지에 대한 정책적 대응방안을 종합적으로 도출하고자 한다.

3) '20년 2월 플랫폼 운송사업자의 기사를 포함한 렌터카 기반 호출 서비스 영업에 대한 여객자동차운수사업법위반 혐의가 1심에서 무죄로 판결되었으나 박홍근 의원이 대표 발의한 플랫폼 운송사업에 대한 규제를 담은 「여객자동차운수사업법 개정안」이 임시국회 본회의에서 '20년 3월 통과

2. 연구의 범위 및 방법

1) 연구 범위

□ 분석대상 및 시·공간적 범위

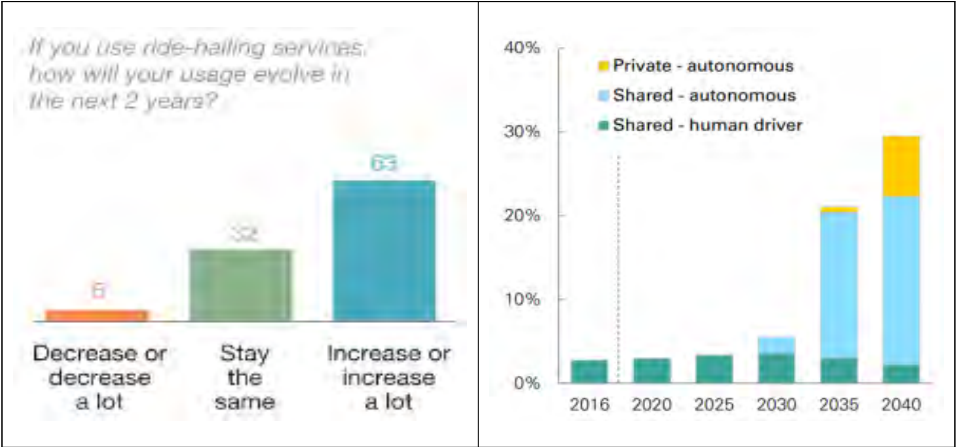
국내의 경우, 정부에서 정의한 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업 및 택시종사자, 이용자 등을 대상으로 분석하며 갈등이 증폭된 최근 년을 중심으로 연구한다. 승차공유 서비스는 OECD ITF의 공유교통 서비스 모델 정의처럼 카풀 등 유사한 운행경로를 희망하는 운전자와 승객을 연결하는 서비스를 의미(<표 1-1> 참고)하며, 승차공유 서비스는 국내에서 통용되는 렌터카 기반 호출·주선 방식의 운송서비스인 타다, 차차 등을 의미하는 용어로 통용되고 있으므로 국토교통부의 '19년 7월 「택시제도 개편방안」의 플랫폼 운송사업의 용어로 준용한다. 택시면허권을 가지고 운영하는 가맹형 프랜차이즈식의 플랫폼 가맹사업과 승객과 택시를 연결하는 플랫폼 중개사업과는 별도의 의미(<그림 1-4> 참고)를 내포한다.

국외의 경우, 미국, 영국, 일본, 호주 등의 주요선진국 택시종사자와 플랫폼 운송사업자 간의 갈등완화 과정이 분석대상이며, 갈등 시발 연도를 기준으로 수행하되 관련 과거 및 미래 시점을 폭넓게 활용한다. 미국의 플랫폼 운송사업자 규제를 위한 Transportation Network Company(TNC) Act의 제정 사례, 영국의 택시와 플랫폼 면허이원화를 통한 플랫폼 운송사업 규제, 호주의 여객서비스부담금(Passenger Service Levy) 조성을 통한 기존 택시산업의 피해 보상 사례, 일본의 택시경쟁력 확보를 위한 이용자 맞춤형 서비스 제공 사례 등을 다각적으로 검토하여 분석한다.

전 세계에서 택시와 반목하는 플랫폼 운송사업의 미래 성장 추세는 지속적일 것으로 보인다. McKinsey&Company(2017)의 '17년 소비자 설문조사에서는 앞으로 타다 등의 플랫폼운송사업 서비스가 약 67% 이상 이용이 증가될 것으로 조사되었고 British Multinational Oil and Gas Company(2018)에서는 앞으로 20년 동안 플랫폼 운송사업자의 총통행거리(Vehicle Km Traveled)가 약 3~4%를 차지하다가 '30년 자율주행

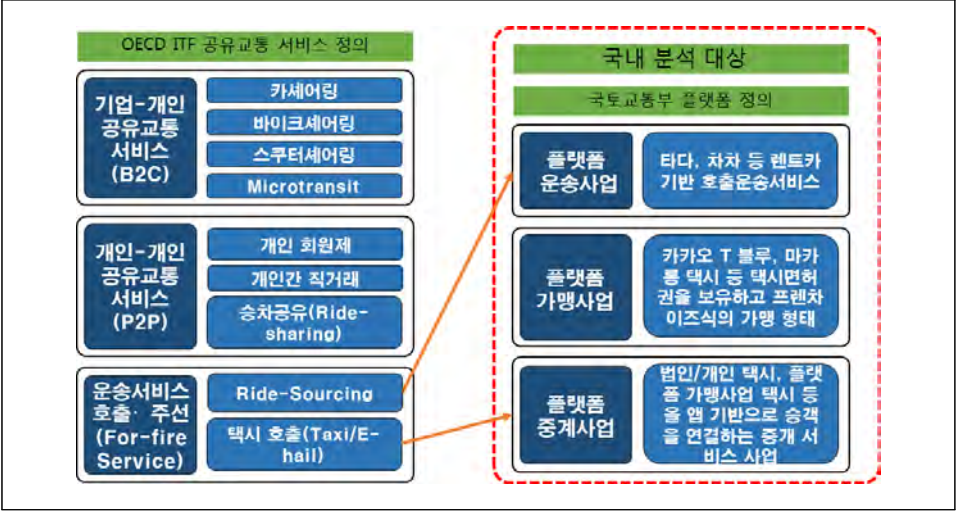
기술의 본격 도입으로 자율주행 기반의 플랫폼 운송사업이 약 2% 수준 이용에서 '40년 약 20% 수준으로 비중이 비약적으로 증가할 것으로 보고 있다.

그림 1-3 | 플랫폼 운송사업 향후 전망



자료: McKinsey&Company(2017), <https://www.mckinsey.com/industries>, 19.10.23.(왼쪽); British Multinational Oil and Gas Company(2018, p.38), BP Energy Outlook(오른쪽)

그림 1-4 | 국내 분석대상



자료: 저자작성

□ 내용적 범위

국내·외 문헌검토, 전문가 회의, 공급자 인터뷰 등을 통해 도출된 갈등원인과 갈등 완화 방안에 대해 이용자 측면의 정책수용성 및 도입영향 등을 종합적으로 분석하며, 핵심이슈별 정책방안에 대한 법제도 개선 및 신규사항 도출, 이행을 위한 행정적 사전 준비사항 등의 필수적인 요소를 포괄적으로 도출한다.

표 1-1 | OECD ITF 공유교통 서비스 모델 구분

서비스 구분	내용
기업-개인간 공유교통 서비스 (B2C)	• 카셰어링: 서비스 이용자에게 자가용 승용차의 이점을 제공하면서 구매, 유지비용은 줄여줌. 이용요금은 거리, 요금, 혹은 이를 조합하여 책정되며 왕복 혹은 편도운행이 가능함(예시: 쏘카, 그린카 등) • 바이크셰어링: 지역내 자전거보관소에서 필요로 할 때 이용할 수 있도록 하며 사업자는 자전거보관소에서의 자전거 유지관리, 보관, 주차관리 등을 수행함(예시: 따릉이, 어울링, 타슈, 피프틴) • 스쿠터셰어링: B2C 서비스 모델 중 가장 최근에 도입되었으며 왕복 및 편도서비스를 제공하며, 서비스에 따라 보험, 헬멧 등을 제공하기도 함(예시: Scoot Network(美), Scootaway(美), Motit(西), Enjoy(伊))
개인-개인간 공유교통 서비스 (P2P)	• Microtransit: Car-pooling과 달리 운전자를 고용하여 고정된 경로와 일정으로 소형 버스를 운행하거나, 각 이용자별 유사경로 및 목적지를 조합, 픽업하여 운행하는 등 다양한 형태의 사업 형태를 띄고 있음(예시: Chariot(美), Bridj(美), Via(美)) • 개인 회원제: 개인 또는 P2P 공유서비스 회원이 공동으로 이용할 수 있도록 개인차량을 고용하며, 보험은 P2P 공유서비스 사업자가 임대금액의 일부로 보험금을 총당함(예시: Turo(舊 RelayRides), Getaround, FilghtCar) • 개인간 직거래: 개인과 개인이 온라인에서 직접 교환이 가능하며, 계약조건은 거래당사자 간에 개별적으로 결정됨. 개인 회원제와는 달리 거래가 보험서비스 및 기술지원을 제공하지 않음 • 승차공유(Ride-sharing): 유사한 운행경로를 희망하는 운전자와 승객을 연결하는 서비스로 인원규모(차량크기)에 따라 구분될 수 있음. 이미 서로를 아는 사람들이 형성하는 지인기반, 온라인 혹은 어플리케이션을 통해 연결된 조직기반, 이용할 때 마다 조합되는 임시이용으로 구분될 수 있으며, 승객과 관계없이 통행이 매칭되며 이용자는 선호 출도착지를 설정하지만 운전자가 승객 픽업/하차 결정을 통제한다는 점에서 Uber나 Lyft 등의 Ride-Sourcing 서비스와는 구별됨
운송서비스 호출·주선 (For-hire Service)	• Ride-Sourcing: 전 세계로 가장 많이 확대된 서비스 유형으로 개인차량 운전자와 승객을 연결함으로써 사전 준비된 수요대응형 서비스를 제공하며, 일반적으로 모바일 어플리케이션을 통해 예약과 매칭이 이루어짐(예시: Lyft(美), Sidecar(美), Grab(동남아), Ola(印), Didi(中)) • 택시 호출(Taxi/E-hail): 운전자가 한명 이상의 승객을 태워주는 유료 서비스로 사전에 준비하거나 필요할 때 인터넷과 모바일 플랫폼을 통해 예약, 호출하여 이용할 수 있으며, 지역적으로 규제된 요금 체계를 준용하고 있음(예시: Arro, Curb, Flywheel, Hailo, iTaxi, 카카옴)

자료: International Transport Forum(2017), Shared Automated Vehicles; 재인용 임서현 외(2018, p.33), 자율주행과 공유교통시대의 대중교통서비스 제공방안

2) 연구 방법

본 연구 수행을 위해 문헌고찰, 현지조사 및 설문조사, 심층면접 조사, 전문가 자문 회의, 전문가포럼, 정책연구실무협의회 등을 통한 정책 수용성 세미나를 추진하였다.

관련된 국내외 문헌고찰을 위해 국·내외 플랫폼 운송사업 및 택시산업 동향, 갈등완화의 정책대안, 법제도 개선과정 관련 학술 연구논문, 연구보고서, 신문 및 방송 자료 등을 종합적 검토하였다. 또한, 택시 및 플랫폼 관련 국내 발표된 컨퍼런스, 세미나, 정부 보도자료 등을 검토하였다. 현지조사 및 설문조사를 위해 서울특별시 내 이용객 및 공급자 대상 현지조사, 택시와 플랫폼 간 갈등원인 및 갈등완화 대안별 선호도 분석 등을 위해 이용자 측면의 설문조사를 실시하였다.

택시와 플랫폼 종사자 면담조사를 추진해 국내·외 갈등완화 대응방안, 문제해결 관점, 법·제도적 개선 요청사항 등에 대한 의견수렴을 수행하였다. 또한, 플랫폼 제도개선 및 정책대안 등과 관련 주기적 회의 개최·참여 및 본 연구결과에 근거한 국민 및 이해관계자 등을 대상으로 정책 수용성 세미나를 추진하였다.

3. 선행연구와의 차별성

1) 선행연구 현황

플랫폼 운송사업이 먼저 활성화된 미국, 유럽 등에서는 기존 택시산업과 갈등완화를 위해 면허제도 마련, 보상체계 구축 등 플랫폼 운송사업을 규제하는 법·제도에 대한 연구가 수행되었다. Transportation Research Board(2016)에서는 플랫폼 운송사업과 택시종사자 간에 갈등해결 과정 상 운송네트워크회사(Transportation Network Companies) 설립, 플랫폼 운송사업 규제 체계, 노동자 처우, 승객안전, 보험 등의 이슈를 분석하였다. 특히, 정책제언으로 정책입안자는 TNC와 택시의 규제, 시장진입, 영업허가 지역, 서비스 유사성 등을 면밀히 재평가하고 운전자, 차량, 이용자 안전 등

을 포함해 공공의 안전이 최우선 될 수 있도록 지속적인 안전평가 추진을 제안하였다.

European Commission(2016)에서는 회원국 내 택시, 호출·주선 운송서비스인 라이드소싱(플랫폼 운송사업)⁴⁾에 대한 시장상황 분석, 면허 및 정부허가, 임금수준 등을 제시하고 7대 대도시의 사례분석을 실시하였다. 구체적으로, 회원국 내 런던 등의 7대 대도시에서 택시 이용자와 플랫폼 운송사업을 대상으로 이용현황, 서비스 만족도 조사, 2가지 이동수단의 선택 사유 등을 조사하였는데, 택시 선택의 주요 4가지 사유는 194명이 복수선택으로 예약 편리성(44%), 이용 안전성과 신뢰성(41%), 운전자의 길 지식(33%), 운임 가격(32%) 순이었으며, 플랫폼 운송사업의 경우 96명이 복수선택으로 운임 가격(84%), 예약 편리성(80%), 지불수단 편리성(73%), 차량예약하고서 도착시간 차이 적음(61%) 순서를 차지하였다.

Rahel S. (2016)은 우버 등 플랫폼 운송사업과 택시 수요·공급을 경제학적으로 분석하고 두 공급자 상생을 위한 T면허와 N면허 도입을 정책적 시사점으로 제안하였다. T면허는 지역에 따라 다르지만 연간 면허 비용이 1만~2만 달러(뉴욕 택시면허를 연간 비용으로 산정 시 약 3만 달러) 정도로 규제하고 길거리, 택시 승하차장, 앱 등을 모두 이용해 승객을 모집할 수 있는 반면, N면허는 0.25천~1천 달러로 오직 앱을 통해서만 승객을 모집하고 두 면허 모두 운전자의 지문검사와 마약검사 등을 통해 이용자의 안전을 도모하는 것을 추구하였다.

Conway et al. (2018)은 미국 국가가구통행조사(National Household Travel Survey) 자료를 이용해 우버, 리프트 이용현황을 분석한 결과, '09~'17년 시장점유율 2배 이상, 한달에 약 10%이상 이용이 증가하였으나 대도시 젊은 계층, 부유한 사람이 더 많이 이용해 계층 간 형평성 측면의 개선이 필요한 것으로 제시하였다. OECD(2018)에서는 각 회원국 내 택시산업 또는 플랫폼 운송사업 관련 현황을 검토하고 택시산업을 완전 자율화하는 곳과 규제하는 곳 등으로 분류해 분석하였는데 자세한 분석결과는 <표 1-2>로 정리되었다.

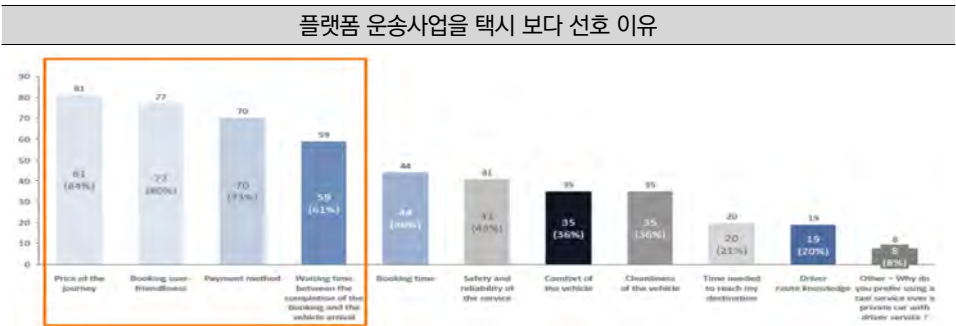
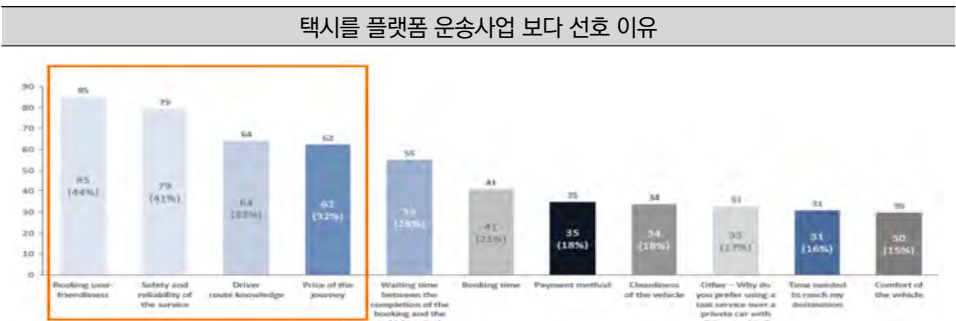
4) 한 회사가 렌터카 또는 차량을 소유하고 운전자를 고용하는 방식 또는 개인승용차 운전자가 영업하는 것

표 1-2 | OECD 회원국 내 택시와 플랫폼 운송사업 규제 관련 논의 사항

국가	주요 내용
캐나다	• '15년 Canada's Competition Bureau에서는 더 낮은 운임, 소비자 선택권 확대, 서비스 향상, 증가된 편의성 등을 위해 택시산업 규제를 현대화하기 위한 백서를 발간하고 정책결정자에게 다음의 정책적 사항을 당부: 1) 혼잡시간대, 주중·주말, 악천후 등에 차등 요금제도 도입 2) 택시면허제 총량 폐지, 택시 또는 플랫폼 운송사업 관계없이 길거리 등에서 승객 모집 허용
덴마크	• '17년 덴마크 택시서비스 규제 개정안이 '18년에 국회 승인 후 강제되어 택시면허 총량, 지리적 제약, 수요에 관계없는 24시간 영업 강제 등이 폐지되었으나 요금의 상한과 택시미터기, 좌석 센서 설치 등의 기술적 제약 사항은 그대로 존재 • 새로운 법안 도입 후 우버는 덴마크에서 영업을 철수하였고 MOOVE라는 덴마크 택시중개업이 우버를 대신하여 활성화
핀란드	• 과거 택시회사들이 공공부문의 택시이동 수단 계약을 체결할 때 담합을 통해 가격 카르텔을 형성하고 적발된 사례가 점진적으로 늘게 되면서 정부는 택시총량과 택시 운임의 상한선을 폐지하는 Transport Service법을 '18년에 시행
인도	• 올라(Ola), 우버가 각각 '10년, '13년에 택시 시장에 진입하였고 활동을 규제하기 위한 법률이 부재하여 플랫폼 운송사업 정의, 플랫폼 운송사업 면허증 이수조건 등에 대하여 '16년에 Motor Vehicles (Amendment) Bill을 통해 입안 중
노르웨이	• 도시, 지방에 따라 다르나 택시 서비스 규제가 상당히 높은 편이며 새로운 혁신적 기업 모델이 진입하기 어려운 상황을 정부가 인지하고 새로운 제도 변화를 준비 중
스페인	• National Commission on Markets and Competition(CNMC)에서는 공유경제와 새로운 택시 업체가 기존 택시시장에 진입하여 공정하게 경쟁 할 수 있도록 면허 등을 포함한 각종 규제를 개선하기 위해 현재 법원에서 관련 사항을 재판 중
스웨덴	• 택시 총량, 운임 규제가 없고 일반인이 택시운전의 직업 조건을 갖출 시 영업 가능
스위스	• 택시서비스를 공공서비스로 인식, 승객의 안전, 택시공급자와 수요자 사이의 정보 비대칭 등의 이유로 택시 산업을 규제
미국	• 45개 주정부가 우버, 리프트 사업자 규제 위해 Transportation Network Companies(TNCs) 설립 관련 법안을 통과시켰고 스마트폰을 통한 운임 결제 시 요금 조정 등의 각종 규제 완화

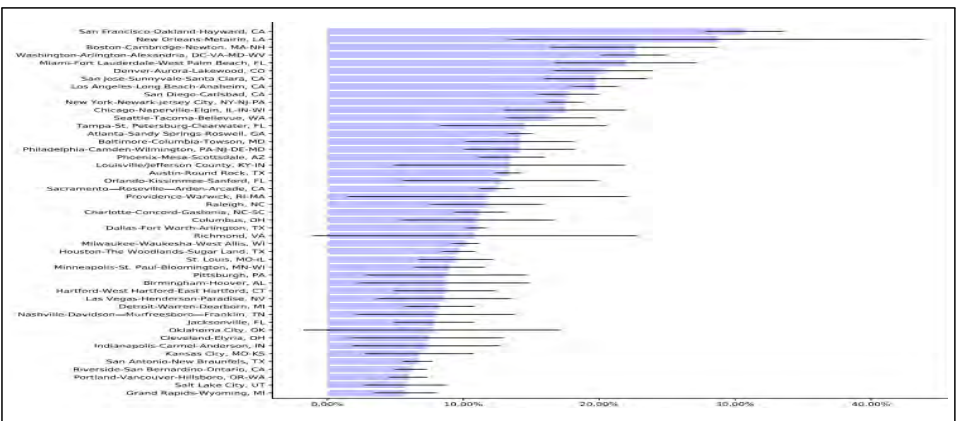
자료: OECD(2018, pp.6-29), Taxi, Ride-sourcing and Ride-sharing Services-Summaries of Contributions

그림 1-5 | 유럽연합 7대 대도시 내 택시와 플랫폼 운송사업 선호사유 결과



주: 위 그림의 응답자는 194명, 문항 복수선택 가능, 아래 그림의 응답자는 96명, 문항 복수선택 가능
자료: European Commission(2016, pp.143~147), Study on Passenger Transport by Taxi, Hire Car with Driver and Ridesharing in the EU

그림 1-6 | 미국 내 지역별 인구 1인당 한달 동안 우버, 리프트 등의 이용률 (검은색 선 95%신뢰구간)



자료: Conway et al.(2018, p.8), Trends in Taxi Use and the Advent of Ridehailing, 1995-2017

국내 플랫폼 운송사업 관련 연구는 '13년 우버가 도입되면서 택시 종사자와의 갈등이 가속화되면서 증가하고, 법·제도적인 문제점과 정책적 해결방안 제시 연구가 주를 이루고 있다. 한국교통연구원 강상욱·최은정(2010)은 차별화된 택시서비스 개발 및 규모의 경제를 통해 브랜드 택시 활성화, 강상욱 외(2013)는 외국의 택시운영, 요금, 서비스 유형 등 전반적 제도 검토를 통해 시사점을 도출하여 국내 택시문제 해결의 정책방안을 제안해 택시산업 활성화 관련 연구가 수행되었다.

이상민(2014)은 변화하는 정책 패러다임에서 기존 제도 틀을 존중하되 소비자의 다양하고 높아지는 서비스 니즈에 대한 정책 대응방안 마련이 필요한 시점을 강조하였다. 특히, 기존 택시의 승차거부, 안전사고, 구역별 시간대별 운행 제한 등 이용자 중심의 서비스와는 괴리되는 것에 개선이 필요하고 정부의 스마트폰과 교통카드를 이용한 광역 및 대중교통 통합시스템 구현 등의 교통신기술 기반 상생발전의 기초 유지가 필요한 것으로 도출되었다.

플랫폼 운송사업과 관련된 문제가 지속되자 강상욱 외(2015)는 우버가 택시시장에 미친 영향을 검토해 차별화된 다양한 서비스가 창출되도록 요금, 차량시설, 사업방식 등에 대한 규제 완화, 감차보상의 공급 측면과 사업규제 완화를 통한 수요 창출, 택시업 활성화를 통한 정책적 지원의 필요성 등의 대안 마련을 강조하였다. 특히, 우버의 성공요인으로 1)예약 전용 택시 서비스, 2)고급차를 통한 고품격 택시서비스, 3)승차거부, 불친절, 부당 요금 등 택시민원을 운전자 관리와 서비스 모니터링을 통한 차별화 등을 제시하였다.

김병오(2015)는 우버의 택시 적합성을 운전자 자격, 교육 준수 관련하여 검토하였는데 「택시운송사업의 발전에 관한 법」 제2조 2항, 4항에 택시운송사업면허 미소지 및 택시운전업무 종사자격 미보유, 「여객자동차 운수사업법」 제34조의 유상운송 금지, 제81조의 자가용 자동차의 유상운송 금지 등의 규정 위반, 택시운전자격 취득 시 범죄경력 조회를 조회하여 강도, 마약, 성폭행 등의 강력범죄 전과자의 자격 취득을 제한하였으나 관련 검증절차의 미비, 「여객자동차 운수사업법」 제2조의 운수종사자 교육 관련 의무사항 미준수 등의 현행법상 위반사항을 요약·정리하였다.

고준호(2015)는 서비스 수요자인 일반 시민의 입장에서 안전하며 경제적인 서비스 공급이 이루어져야 하고 공급자 입장에서 공공성 기여를 동시에 고려할 필요가 있다고 제시하였다. 특히, 개인정보 유출 차단, 서비스 평가 시스템 도입, 과도한 요금 책정 방지 등의 제도개선이 필요하고, 기존 시장과의 충돌을 완화하며 일정부분 공공성을 확보하기 위해 기존의 택시업체와 제휴를 통해 서비스를 제공, 플랫폼 운송사업 이용 관련 정보(승하차시간, 운행위치, 운행기간 등)를 지자체에 제공하여 관련 정책 수립에 활용, 청각장애인 운전자를 위한 우버앱 개발 등 다양한 사회계층이 참여하는 상생방향의 추진이 필요함을 역설하였다.

김병오(2018)는 우버 택시와 유사한 플랫폼 운송사업자가 영업을 진행하기 위해서는 기사등록제, 플랫폼 운송사업자의 영업면허 취득이 필요하다고 주장하였다. 일례로 미국의 캘리포니아는 공익위원회(California Public Utility Commission)를 통해 기사등록제를 도입해 합법화하고 교육, 신원조회, 보험 의무화 등을 추진하는 사례를 검토하였으며, 택시운송서비스는 기본적으로 운송업이므로 운수영업면허를 받거나 운수회사로 주체가 되어야 하므로 정부의 정식 운송영업허가를 맺은 업체와 제휴하여 법인택시를 리스해 개인택시 사업자처럼 운행하는 실행방안 등을 정책제언으로 도출하였다.

표 1-3 | 택시 규제와 동향

구분	도쿄	뉴욕	런던	파리	서울
인구수 (택시 1대당)	202	686	440	383	145
택시대수 (인구 1천명당)	4.9	1.7	2.2	2.6	6.9
기본요금	710엔 (2Km 기준)	2.5달러 (0.2마일 마다 요금가산)	2.2 파운드 (거리, 요일, 시간대에 따라 차등 적용)	2.2 유로 (거리에 따라 차등 적용)	중형 2,400원 (2Km 기준) 모범 4,500원 (3Km기준)
면허제도	진입 규제 폐지 후 부활	면허·요금에 대한 규제와 감독	블랙캡은 수량·서비스·안전 규제	진입 규제	진입 규제

자료: 서울시 택시물류과 보도자료, 2011. 7.21, 22면;재인용 김병오(2015, p.14), 우버택시와 적합성에 대한 연구

표 1-4 | 공유경제형 교통서비스 도입을 위해 해결해야 할 문제

공유경제형 교통서비스	법·제도 문제	서비스 플랫폼 문제	사회적 수용성 문제	기술적 문제
P2P형 카셰어링	○			
실시간 카풀	○	○		
자율주행 차량을 이용한 공유경제형 교통서비스	○	○	○	○

자료: 장원재&박준식(2015, p.107), 공유경제시대의 교통체계 기본구상.

우버 택시 이 외에 공유경제의 큰 틀에서 도시 내 활성화 방안, 광역교통 문제 해결, 플랫폼 운송사업과 기존 산업 간의 갈등과 해결방향 등에 대한 연구가 수행되었다. 김은란 외(2015)는 공유경제를 통해 도시공간에서 공유의 도시 정책적 의미, 국내의 공유경제 관련 정책 및 제도의 운용 현황, 도시정책 부문의 적용을 위한 공공의 역할과 법제도적 개선 사항을 종합적으로 도출하였으며, 장원재&박준식(2015)은 공유경제형 교통서비스 도입을 위해 풀어야 할 선결과제를 법·제도적 문제, 서비스 플랫폼 문제, 사회적 수용성 문제, 기술적 문제 4가지로 구분하며 플랫폼 운송사업은 기존 택시산업에 부정적인 영향을 미쳐 시급한 도입은 피하고 도입 초기에 서비스를 작게 제한하고 점진적인 범위 확대를 제안하였다.

이성엽(2016)은 공유경제 문제 해결을 위해 혁신과 규제의 균형이 중요하고 전통산업과 경쟁하는 대규모 공유경제 기업에 대해서는 기존 규제를 재검토·수정하여 제도권 내로 수용하되 그 외 소규모 개인적인 공유경제 기업에 대해서는 일정기간 규제를 유예하는 Wait and See 전략 내지 Negative 규제 시스템을 작동 시키는 것을 고려할 필요가 있다고 주장하였다. 김광호 외(2017)는 수도권 광역통행의 문제점을 개선하기 위하여 공유 모빌리티 수단별 특성과 모빌리티 허브의 유형을 구분하고 수단별 서비스 제공, 모빌리티 허브 유형별 시설도입, 모빌리티 활성화 추진주체별 협력 등의 개선방안을 제시하였다.

임서현 외(2018)는 4차 산업혁명으로 모빌리티 분야의 혁신이 일어날 것을 가정하고 자율주행기술과 공유교통 서비스를 토대로 미래 대중교통체계 변화에 영향을 미치는 요인을 시뮬레이션 분석을 통해 도시 유형별 정책방안을 도출하였다. 송운강&박용

숙은(2018)은 플랫폼 운송사업 확대로 기존 사업자와의 이해 충돌, 소수 글로벌 사업자에 의한 플랫폼 독점, 기존 제도 및 규제와의 충돌을 문제로 인식하며, 규제 도입 시에 현행 규제와의 관계, 법령적용의 명확화와 규제개혁, 정부에 의한 직접규제와 업계의 의한 자율규제 등의 고려가 필요함을 강조하였다. 일본을 사례 분석해 '14년부터 「산업경쟁력강화법」에 따라 그레이존 해소제도⁵⁾ 운영을 우수정책으로 검토하였다.

국토교통 부문의 공공정책 수립·시행 상 발생하는 갈등관리 연구가 다수 수행되었다. 조응래&이춘용(2005)은 도로건설 사업을 추진하면서 발생하는 갈등문제의 원인을 갈등 발생의 주체, 갈등내용 별로 분석하고 갈등문제를 최소화하는 사전적 예방방안과 사후적 관리방안을 제시하였다. 사전적 예방을 위해서 공공참여 제도에 대한 검토를 통해 도로 계획, 설계 및 건설 단계별로 공공참여가 이루어지도록 하여 갈등이 최소화될 수 있는 방안을 모색하였다. 또한 사후적 관리를 위해서 갈등관리 시각에서 사전적 주문공청회 개최를 위해 「건설기술관리법」, 「도로법」, 「환경정책기본법」 등 관련 법령 및 제도 정비의 필요성을 강조하였다.

박형서 외(2006)는 공공갈등관리의 특징과 기본원칙을 수립하고 공공정책과 관련된 다양한 갈등에 적용할 수 있는 갈등조정회의의 구성, 갈등조정 활용, 갈등관리 프로그램 구축, 조정회의, 합의이행의 구체적인 단계별 갈등 매뉴얼을 구축하여 일선 행정업무에 활용방안을 제시하였으며, 문정호 외(2008)는 정성적 연구방법을 이용해 국토 및 지역개발사업 분야의 법적 분쟁 실태를 290개 관련 판례를 수집해 분석하고 단기적으로 행정청의 대응시스템 정비, 중장기적으로 참여제도 및 사전 권리구제 강화, 계획법 규범 및 사법 심사 전문성 강화 등의 정책·제도적 대치방안을 도출하였다.

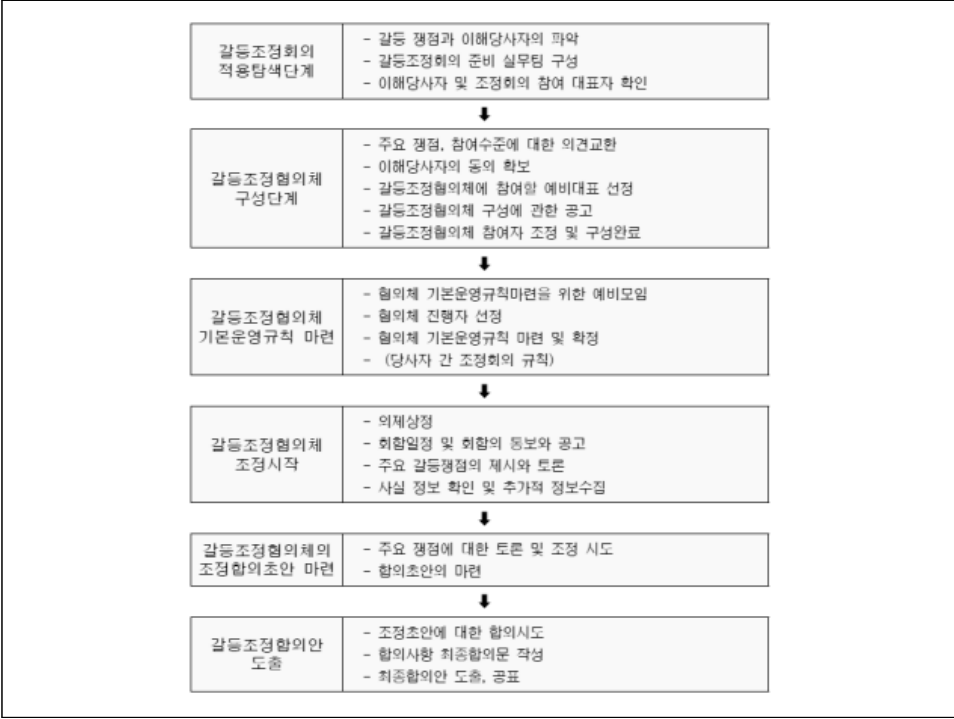
이순자 외(2011)는 지역개발 사업 관련 갈등사례를 대상으로 영향 요인을 종합적으로 규명하여 갈등관리 방안의 실효성을 제고하였다. 특히, 갈등의 사전예방을 위한 공공참여 확대, 계획의 투명성 확보를 위해 정보공개 의무화, 당사자 협상, 제3자 개입 등 대안적 분쟁해결 갈등관리방식의 활성화, 다양한 대화채널 확보 및 활용, 공공 갈등

5) 신규 사업 진출을 고려하는 기업을 위해 사업 주무장관이 규제 주무장관에게 요청하여 해당 사업의 규제 적용 유무를 미리 확인하는 제도를 도입

관리제도의 구속력 확보, 갈등관리 평가·환류시스템 구축, 갈등관리 매뉴얼의 활용성 증대 등을 정책적 대안으로 제시하였다.

황성수&신용호(2019)는 4가지 모빌리티 신산업의 동향, 쟁점사항 및 이슈를 검토하며 정부의 대안으로 갈등관리의 체계적 수행을 위한 「갈등관리기본법」 제정에 대해 제언하였다. 신산업에서 발생하는 이슈를 1)규제 및 갈등, 2)기존 사업자와의 이행충돌, 3)플랫폼 노동, 4) 지역 간 갈등 문제로 분류하고 다음의 사례를 분석하였다. 카카오택시 처럼 기존 산업 생태계 종사자의 극심한 저항, 우버의 유상운송 앞선 규정의 위반과 과기부 소관 위치정보관련 규정 위반 등의 복수개 이상의 법규규제, 최저임금에도 못 미치는 소득을 받고 근로계약 대신 위탁계약을 맺는 개인사업자 신분, 최근 버스파업 사태에서 서울과 경기도의 버스요금 인상 갈등 등을 다각적으로 검토하였다.

그림 1-7 | 조정회의 진행과정



자료: 박형서 외(2006, p.98), 건설교통관련 공공갈등 매뉴얼 구축 연구.

2) 선행연구와 본 연구와의 차별성

택시산업과 플랫폼 운송사업 간의 핵심이슈별 갈등원인을 이용자와 공급자 시각의 단계별 과정분석 및 해외의 정책사례 심층적 검토·적용을 통해 갈등완화를 위한 정책 방안을 도출하고 실효성 증대를 위한 법·제도 개선방안을 종합적으로 제시하였다.

표 1-5 | 선행연구와의 차별성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구목적	연구방법	주요연구내용
주요 선행 연구	1	• 과제명: 신교통 도입 방향 및 파급효과 분석 • 연구자: 장한별 외(2019) • 연구목적: 합리적인 승차공유 서비스의 도입방안을 제시하고 교통플랫폼사업자와 택시사업 종사자들 사이의 갈등관리 방안, 독과점 우려 해소의 제도 제안	• 선행연구 검토 및 문헌조사 - 택시산업 관련 통계 및 택시 서비스 개선방안 관련 논문 및 정책 보고서와 플랫폼운송사업 관련 보도자료 조사 • 국내 법 검토 및 판례 분석 • 미국, EU, 호주, 중국, 영국 등 신교통서비스가 활성화된 국가의 법령 및 자치규칙과 판례 조사	• 국내외 승차공유서비스 현황 및 국내도입여건 검토 • 승차공유서비스 제도화방안 관련 검토 • 신·구사업자 간 갈등관리사례 • 승차공유서비스 제도화방안 • 신교통서비스의 발전동향 조사 • 신교통서비스 도입 전망 • 신교통서비스 도입에 따른 대응방향
	2	• 과제명: 공유 모빌리티를 활용한 광역 대도시권의 접근성 개선방안 연구 • 연구자: 김광호 외(2017) • 연구목적: 공유 모빌리티 서비스를 활용해 대도시권 광역통행의 접근성을 개선방안 도출	• 국내·외 문헌 조사 • 이론 및 법제도 검토 • 민·관 면담조사 • R 통계패키지 분석, 설문조사 • 전문가 연구협의체 자문	• 공유 모빌리티 특성 및 정책동향 • 수도권 광역통행패턴, 대중교통 서비스 및 공유 모빌리티 현황 • 공유 모빌리티 도입을 위한 실증 분석으로 허브의 교통 접근성, 사회·경제적 특성, 유형 분석
	3	• 과제명: 앱택시 활성화 따른 택시 운행행태의 변화와 관리방안 • 연구자: 안기정·정상미(2016) • 연구목적: 앱택시 보급에 따른 택시 운행행태의 변화를 파악하고 이용실태를 조사하여 콜시장 관리에 대한 정책적 시사점 도출	• 서울택시정보시스템의 택시운행자료와 기사들의 앱택시 운행자료 비교·분석 • 서울시 앱택시 이용자 대상 설문조사 수행 • 운행일지 기록과 STIS 자료 검증 • 보도자료, 통계자료 분석	• 앱택시 보급현황 • 앱택시 이용에 따른 장단점 • 앱택시 운행행태 및 이용실태 조사 • 앱택시 보급이 가져온 변화 • 앱택시 이용 만족도 • 앱택시 제도의 관리방안 • 실차율 개념의 재정의
	4	• 과제명: Ridesharing Options Analysis and Practitioners' Toolkit • 연구자: U.S. DOT.(2010) • 연구목적: 승차공유 방안을 검토하고 새로운 서비스 제공을 위한 기술 및 정책 개발 검토	• 플랫폼운송사업 관련 국내·외 문헌검토 • 미국내 데이터베이스 자료 분석 • 편익 분석 • 이용자 설문조사, 전문가 연구자문	• 플랫폼운송사업에 대한 미국 연방교통부의 정책 방향 • 공공부문의 승차공유 재정지원 정책의 현실화 가능성 검토 • 플랫폼운송사업 기술, 협력체계 구축 등 효과적인 시행전략 검토
본 연구		• 과제명: 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구 • 연구목적: 플랫폼 운송사업자와 택시종사자 간의 갈등원인을 분석해 갈등완화를 위한 정책방안을 마련하고 실효성 증대를 위한 법·제도 개선방안을 도출	• 국내·외 문헌검토 • 주요국 현지전문가 연구협력 • 현장조사 및 공급자 인터뷰 • 이용자 설문조사 • 세미나 운영 및 포럼 개최 • 전문가 연구협의체 자문	• 국내·외 플랫폼 운송사업과 택시 이용 동향 및 정책방향 검토 • 플랫폼 운송사업 이용실태 현장조사 및 공급자 인터뷰 • 국내·외 사례분석을 통해 도출된 대안의 적용가능성 분석 • 법·제도 개선방안/정책대안 도출

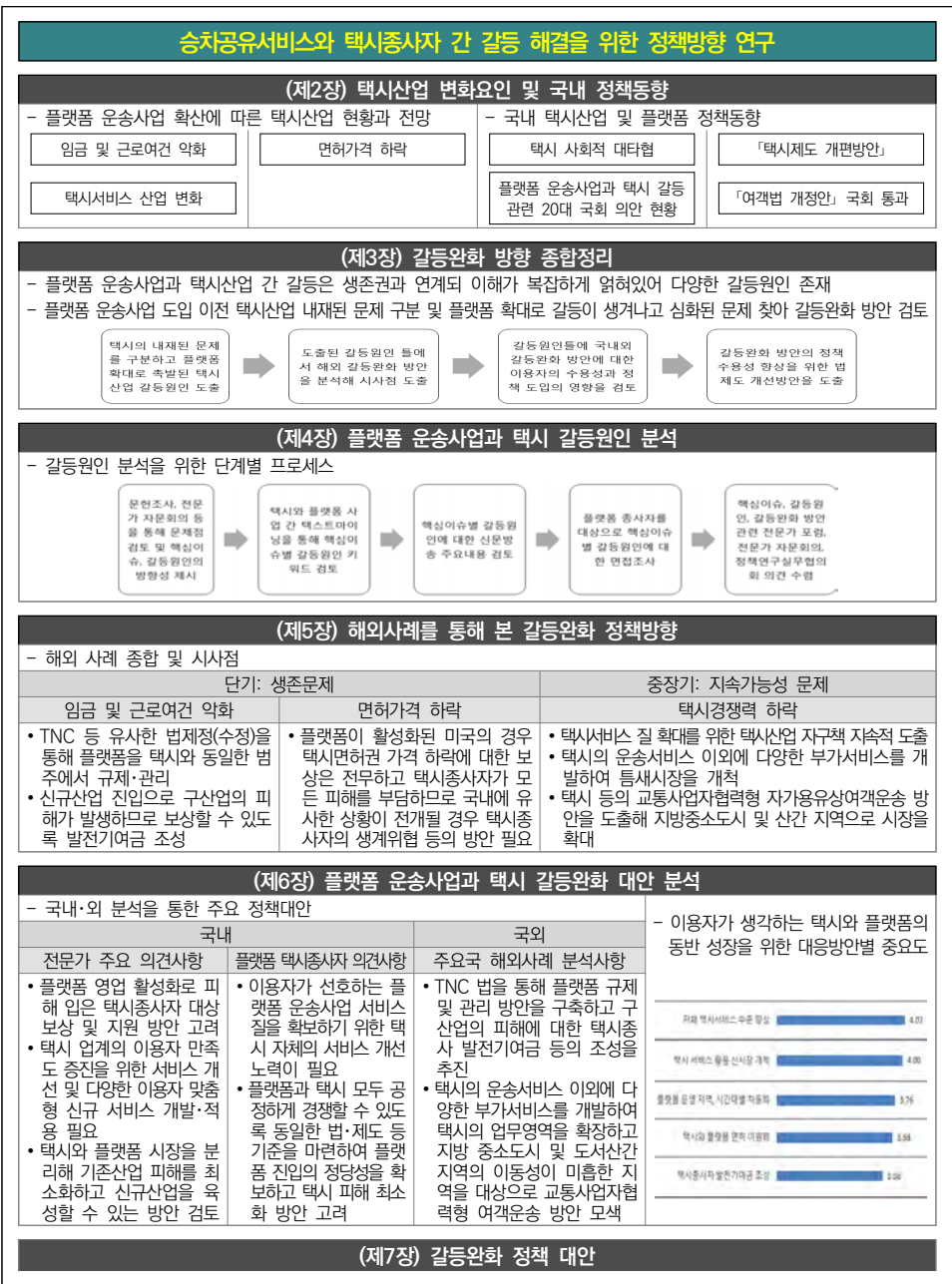
4. 연구의 기대효과

본 연구의 학술적 기여는 국내에 부재한 플랫폼 운송사업과 택시종사자 간 갈등원인과 갈등완화를 위한 단계별 분석절차를 체계적으로 구축하고 선행연구를 요약·정리하여 향후 후속적인 학술연구 발전에 기회를 제공할 수 있을 것으로 보인다. 정책적 측면에서는 핵심이슈별 기본방향 및 추진전략을 도출하고 주요 정책대안의 이행을 위한 조직, 행정적 준비사항, 법제도 개선 및 신규사항 등의 마련이 가능할 것으로 보인다.

5. 연구수행 흐름도

제2장에서는 택시산업의 변화요인 및 국내정책 동향을 검토하며, 플랫폼 운송사업 확산에 따른 임금 및 근로여건, 면허가격, 택시산업 서비스 변화의 현황과 전망을 검토한다. 제3장에서는 플랫폼 운송사업 도입 이전 택시산업 자체의 내구된 문제를 구분하고 플랫폼 운송사업 확대로 갈등이 생겨나고 심화된 문제를 찾기 위한 갈등완화의 방향성을 정리한다. 제4장에서는 5가지 단계적 프로세스를 도입해 플랫폼 운송사업과 택시의 갈등원인을 분석하고 제5장에서는 핵심이슈별 갈등원인에 대한 주요국의 해외사례를 종합하고 시사점을 도출한다. 제6장에서는 플랫폼 운송사업과 택시의 국내·외 분석을 통한 갈등완화 대안을 이용자 측면의 설문조사를 바탕으로 정책적 수용성과 정책 도입영향 등을 검토한다. 제7장에서는 3가지 핵심이슈별 주요 정책대안에 대한 법제도 개선 방안을 포괄적으로 분석해 제시한다.

그림 1-8 | 연구수행 흐름도



자료: 저자작성



CHAPTER 2

대내외 변화요인 및 국내 정책동향

1. 플랫폼 운송사업 확대에 따른
택시산업 현황과 전망 | 23
2. 갈등완화 법·제도 및 정책동향 | 39

대내외 변화요인 및 국내 정책동향

2장은 국내 플랫폼 운송사업 확대에 따른 택시산업의 임금, 택시면허권 가격 동향 등과 「택시제도 개편방안」, 「여객자동차 운수사업법 개정안」 등의 법·제도적인 추진방향을 검토하였다. 국외의 경우, 플랫폼 운송사업이 먼저 확대된 미국, 영국 등 주요국을 대상으로 플랫폼 운송사업 활성화에 따른 택시산업의 임금, 택시면허권 가격 등의 파급영향을 분석하였고 전반적인 대내외 변화요인과 국내 정책동향에 대한 시사점을 도출하였다.

1. 플랫폼 운송사업 확대에 따른 택시산업 현황과 전망

1) 국외

(1) 임금 및 근로여건

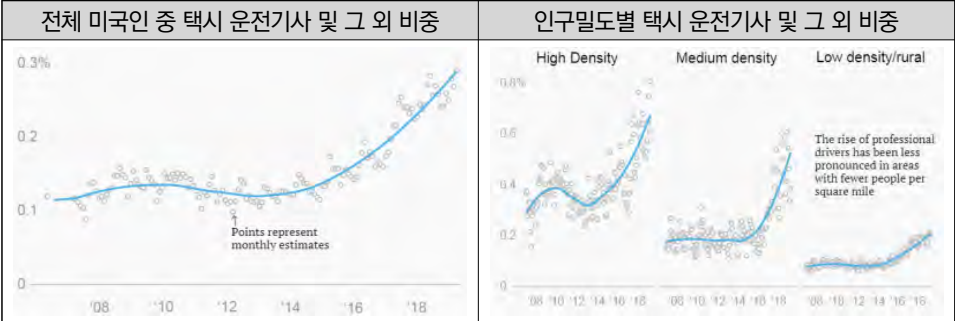
미국은 우버와 리프트 등 플랫폼 운송사업(라이드소싱)의 운전기사 공급이 빠르게 증가하며 기존 택시기사의 승객 모집을 위한 경쟁이 격화되고 수입에 부정적인 영향을 주고 있다. U.S. Bureau of Labor Statistics(2019)의 설문조사 중 ‘전체 성인 중 택시 운전기사 또는 그 외 운전기사가 본인 직업’으로 응답한 수가 지난 10년 대비 약 3배 증가하였으며, 택시면허제와 총량제 등을 고려 시 ’14년 우버가 사업을 본격적으로 확장한 ’14년 이후 급속하게 증가하고 있는 것으로 보인다(QUARTZ, 2019).

뉴욕시 내부 자료를 이용해 뉴욕시 택시기사의 월급을 ’13년 3월(\$14,400)과 ’19년 3월(\$9,100)을 비교·분석한 결과 지난 6년간 약 36% 급락(New York Daily News, 2019)하였으며, 우버나 리프트의 라이드소싱은 ’19년 1월 기준 일평균 각각 462, 113

운행, 149,142 운행한 반면 택시업체는 약 271,135운행으로 라이드소싱 업체 이용이 급격히 증가되는 추세로 보인다(Uber Revenue and Usage Statistics, 2019).

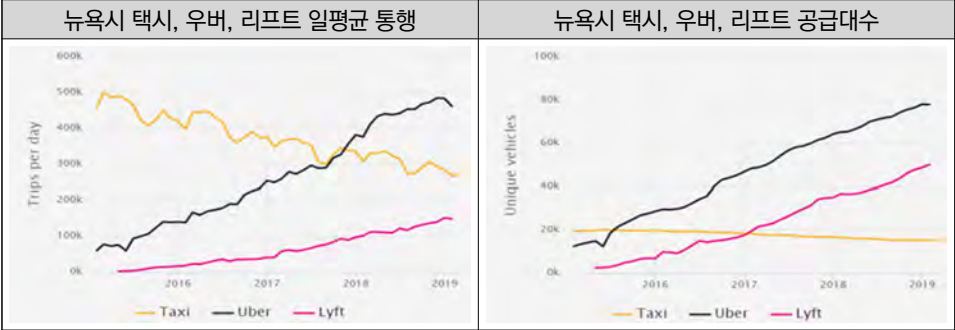
반대급부로 '18년 12월 뉴욕에서는 우버와 리프트 등의 라이드소싱 영업 증가로 영업 일수와 시간을 늘려도 기존 근로소득의 유지와 택시면허권에 지불한 채무 등을 갚을 수 없어 비판하며 자살하는 택시기사가 증가하고 있으며(The New York Times, 2018), 샌프란시스코의 경우 가장 규모가 큰 택시운영자 Yellow Cab Cooperative Inc. 은 우버, 리프트 등의 플랫폼 운송사업 확대로 '16년 파산 신청하였고 최근 '19년에는 SF Town Taxi Inc. 도 마찬가지로 택시사업에서 파산하였다(San Francisco Examiner, 2019).

그림 2-1 | 택시 운전기사 및 그 외 운전자 비중 추이



자료: U.S. Bureau of Labor Statistics(2019), Occupational Employment Statistics, <https://www.bls.gov/oes/current/oes533041.htm>, 19.10.17.

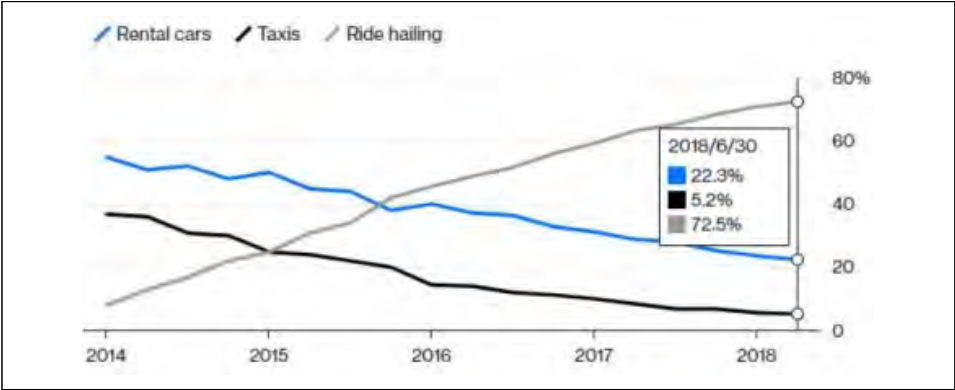
그림 2-2 | 뉴욕시 택시, 우버 및 리프트의 통행 및 공급대수 추이



자료: Uber Revenue and Usage Statistics(2019), <https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/> 20.01.04.

북아메리카 내 여행객들이 택시, 렌트카, 플랫폼 운송사업(우버, 리프트 등)의 육상 교통에 소비하는 비용의 규모를 비교해보면, 플랫폼 운송사업의 비중이 '14년 약 10% 수준에서 '18년 6월말 기준 72.5%까지 상승하며 택시(5.2%)와 렌트카(22.3%)를 압도하고 있는 것으로 보인다(Uber Revenue and Usage Statistics, 2019). '14년 약 40%에 육박했던 택시의 비중이 점점 감소하여 '18년 약 5% 수준으로 떨어지면서 택시종사자 수입 감소에 부정적 영향을 미치고 있다.

그림 2-3 | 북아메리카 내 여행객의 육상교통 소비 비중 변화



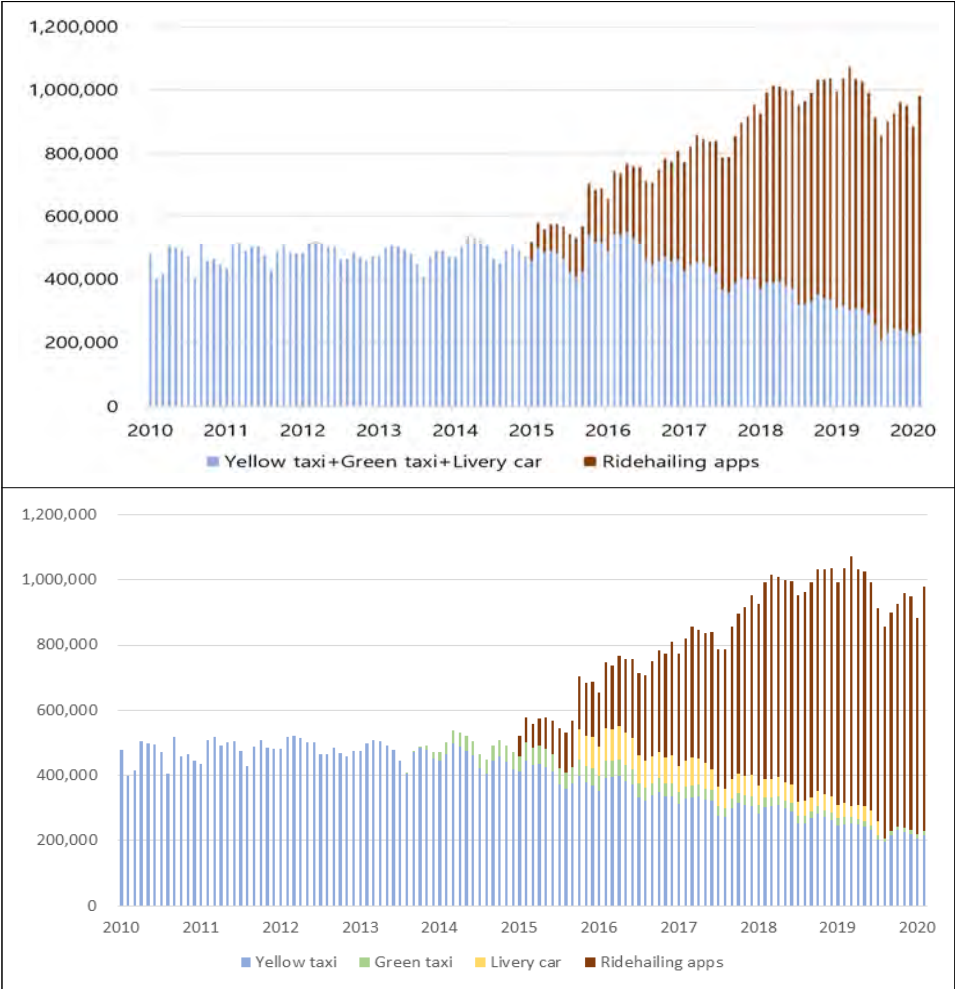
주: Ride hailing은 플랫폼 운송사업을 의미

자료: Uber Revenue and Usage Statistics(2019), <https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/> 20.01.07.

뉴욕시 Taxi&Limousine Commission(2020)의 택시산업과 플랫폼 운송사업자 자료를 심층적으로 분석한 결과, 택시의 일평균 운행횟수는 2010년 약 47.9만 회에서 2015년 플랫폼 운송사업이 시작된 이후 감소하더니 2020년 2월 약 23만 회로 급감하였고 플랫폼 운송사업의 일평균 운행횟수는 2015년 1월 약 6만 회에서 시작해 2020년 2월 약 74.9만회로 기하급수적으로 증가하며 택시의 일평균 운행횟수 감소에 큰 영향 요인으로 작용하였다. 구체적으로 여객운송 시장규모가 2010년 1월 약 47.9만 회에서 2020년 2월 약 98만 회로 약 2.04배 증가하였으나 증가한 여객운송 시장의 23.5% (약 23만회)를 택시산업이 차지하고 76.5%(약 74.9만회)를 플랫폼 운송사업자가 차

지하면서 신산업 사업은 크게 성장한 반면 기존 택시산업은 파산 등의 구조조정 어려움에 직면한 것으로 추정된다.

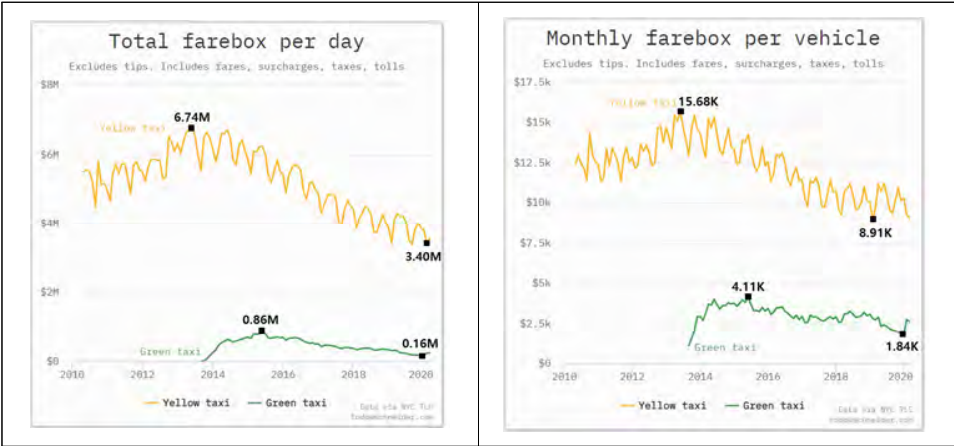
그림 2-4 | 뉴욕시 택시 및 플랫폼 운송사업의 일평균 운행횟수



주: Yellow Taxi는 일반 택시; Green Taxi는 길거리에서 승객이 탑승하는 것이 허용된 사전고용차량(FHV-For Hire Vehicles)이지만 Manhattan South of East 96th Street or West 110th Street과 공항에서는 이용불가; Livery Car는 6인 미만의 승객을 태울 수 있도록 설계된 사전고용차량(FHV)으로 택시이용료를 존, 시간, 거리 등에 따라 고객이 합의하지만 일반택시는 미터기 방식으로 운임 부과; Ridehailing Apps는 우버, 리프트 등 플랫폼 운송사업을 의미
자료: NYC Taxi & Limousine Commission(TLC)의 데이터를 [toddschneider.com](https://toddschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/)에서 가공한 것을 재분석, <https://toddschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>, 20.03.26.

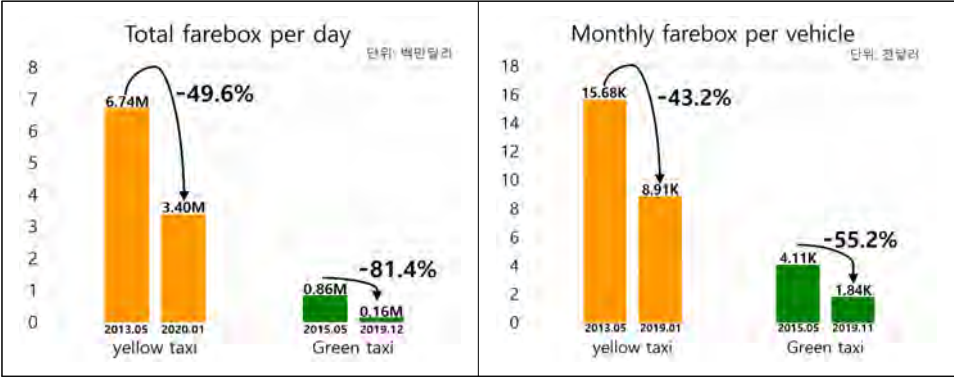
최근 10년간 뉴욕시의 옐로우 택시와 그린 택시의 요금함(Farebox) 규모를 최고 및 최저 월(Month) 기준으로 감소율을 산출하면 일평균으로 추정 시 약 49.6%와 81.4%로 각각 감소하였고 차량 한 대당 월평균으로 추정 시 약 43.2%와 55.2%로 각각 동기간 큰 폭으로 감소한 것으로 보인다.

그림 2-5 | 뉴욕시 택시의 일평균 및 차량 당 월간 요금함 규모



자료: Todd W. Schneider(2020), Taxi and Ridehailing Usage in New York City
<https://toddschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>, 2020.03.30.

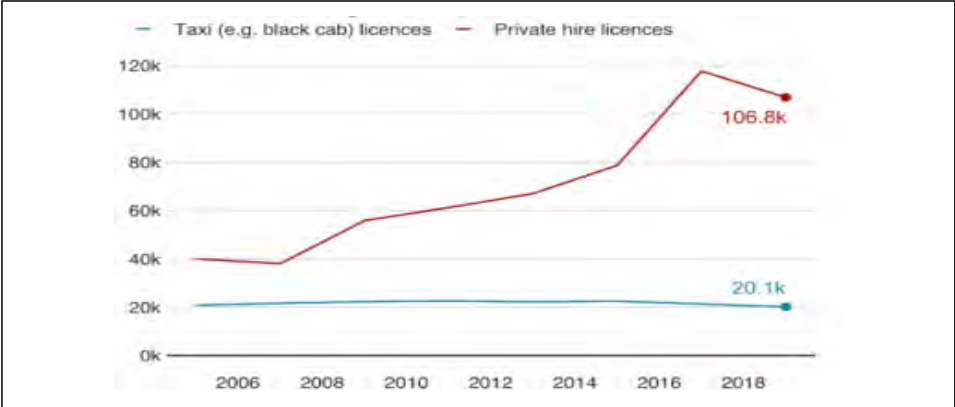
그림 2-6 | 최고 및 최저점 기준 일평균 및 차량 당 월간 요금함 규모의 감소율



자료: Todd W. Schneider(2020), Taxi and Ridehailing Usage in New York City의 자료를 분석
<https://toddschneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>, 20.03.30.

영국 런던은 우버 등 플랫폼 운송사업 면허소지자가 약 10.6 만명 이상 증가하였지만 블랙캡(Black Cab) 운전면허 수는 일정해 우버의 택시시장 내 유사영업으로 연간 택시기사 1인당 약 10,000 파운드(약1.5천만원) 손실을 보는 것으로 추정(The Guardian, 2018)된다. 최근, 우버는 '17년부터 2년간 한시적인 운송사업 면허를 받았으나 '19년 11월, 감독기관인 런던교통공사(Transport for London)로부터 무자격 운전자의 택시운전을 통한 이용객의 안전관련 규정 위반으로 면허를 취소당해 현재 항소 중인 상황으로 운영이 불투명한 상황이다.

그림 2-7 | 런던 내 택시 및 플랫폼 운송사업 면허소지자 추이



주: 빨간색은 플랫폼 운송사업, 청록색은 택시를 의미
 자료: BBC(2019), <https://www.bbc.com/news/business-50544283>, 20.01.04.

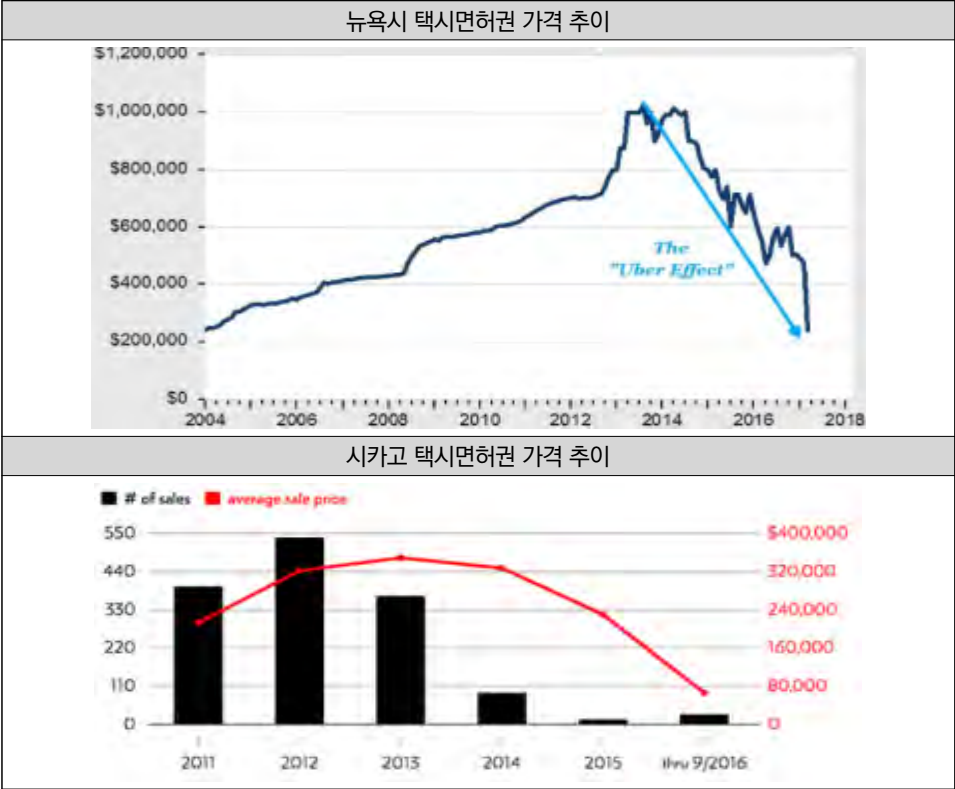
(2) 면허가격

경제학 학자인 Mark J. P. (2018)는 뉴욕시의 택시면허권 가격 추이를 분석한 결과, '14년까지 1백만 달러 이상까지 상승하였으나 우버가 여객수송을 시작하면서 가격이 급락하더니 현재 20만 달러 수준 밑으로 급락하고 있는 것으로 분석하였다. 샌프란시스코의 경우, 가빈 뉴섬 시장이 시의 재정이 악화되자 SFMTA(San Francisco Municipal Transportation Agency)를 통해 '10년부터 택시면허권을 25만 달러에 운전 기사에게 매매하였으나 그 이후 우버 등의 플랫폼 운송사업이 확대되며 '16년 이후에

는 단 하나의 택시면허권도 매매하지 못하고 있는 상황이다(San Francisco Chronicle, 2019). 택시기사는 택시면허권을 대출 통해 구입하는 경우가 많은데 플랫폼 운송사업이 확대되기 전에는 저리의 대출이자를 받았으나 경쟁이 격화되면서 신용저하로 고금리로 바뀌고 원리금을 내지 못하며 면허가 가압류되는 상황이 벌어지고 있다.

영국 런던의 경우, 블랙캡 면허는 운전면허시험 과정에 하나인 지식테스트(Knowledge of London)를 통과(런던 지리에 통달, 약 3~4년의 학습기간 필요)해야 하며, 운전자 간의 금전에 의해서 양수·양도가 되지 않기 때문에 미국과 달리 면허권에 가격이 존재하지 않는다.

그림 2-8 | 택시면허권 가격 추이



자료: Stecklow S. (2016), The Cabbie Conundrum, <https://www.chicagomag.com/city-life/October-2016/Chicagos-Top-Cabbie/> 20.01.07.

2) 국내

(1) 임금 및 근로여건⁶⁾

통계청(2020) 통계포털의 「운수업조사」 자료를 분석한 결과, 공간적 범위를 전국⁷⁾으로 택시종사자의 1인당 매출액은 과거 약 40년 기간 동안 지속적으로 상승해 왔으나 동기간 타 운송업 종사자 대비 1인당 매출액의 상승폭은 상대적으로 저조한 상황으로 보인다. 실제 통계청(2020)에서 급여액 기준으로 통계자료를 제공('16년 약 1인당 5.6백만 원 연봉)하나 소정근로시간을 통한 임금협정 등으로 현실의 택시종사자 급여액을 반영하기에는 현실성이 떨어지므로 급여액 수준을 추정하기 위해 매출액 자료를 사용하되 급여액과 매출액을 동일하게 보는 것은 과대추정의 오류가 발생할 수 있으므로 그림과 표 등 뿐만 아니라 본문의 내용 이해를 참고할 필요가 있다.

구체적으로, 1인당 매출액을 연평균으로 보면, 약 40년 기간을 대상으로 타 운송사업인 시외버스, 시내버스는 각각 7.9%, 7.4%, 약 20년의 기간(이용가능 데이터의 제약)을 대상으로 일반 화물자동차 운송업, 택배화물운송은 각각 4.9%, 6.4%로 성장해온 반면 택시 운송사업은 그 보다 낮은 연평균 4.3%로 성장하였다. 또한, 택시 대비 타 운송사업의 연도별 1인당 매출액의 비교 결과를 보면, 약 40년 전 '79년에는 시내버스가 오히려 0.78배 수준으로 낮았고 시외버스는 1.04배 수준으로 유사하였으나 최근 2018년 기준으로 시내버스는 2.41배, 일반화물은 3.89배, 시외버스는 3.88배, 택배화물은 4.33배로 택시 대비 타 운송사업의 1인당 매출액 격차가 심각해지고 있는 상황⁸⁾이다.

6) 플랫폼 운송사업과 택시산업의 임금자료는 기업의 내부자료로 구득이 어려운 상황으로 택시산업에 대한 통계자료 기반의 임금영향 분석은 간접적으로 국가 공인통계인 통계청 자료의 확보를 통해 가능해 볼 수 있으나 '18년 10월, 타다 등 플랫폼 운송사업의 서비스가 시작된 이후 통계청의 택시산업 연도별 1인당 매출액 등의 관련 통계자료가 '20년 4월 23일 기준 '18년 통계자료가 최신이라는 한계로 임금에 대한 파급영향 추정은 현재 어려운 상황

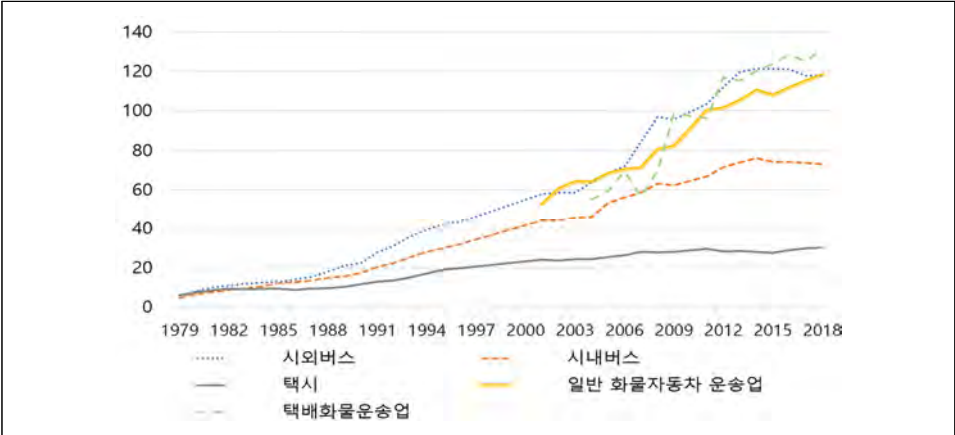
7) 운수업조사의 5차산업분류기준(1979~1996)의 경우 시도와 산업별 기준으로 동시에 분류 가능한 데이터가 부재하고 시도 또는 산업별 기준으로만 분리된 데이터만 구득이 가능해 전국 단위로 구축된 산업별 기준을 사용하여 검토

8) 예를 들어, 2018년 기준 전국을 공간적 대상으로 택시 1인당 매출액은 약 3천만원 수준인 반면, 택배화물은 13.1천만원, 일반화물은 11.1천만원 등으로 높게 차이남

결과적으로 택시 운송사업의 경우 타 운송사업 대비 1인당 매출액 상승폭이 상당히 낮아 임금 형성 수준이 낮은 상황으로 전문 운송인력의 유입을 통한 시장 성장에는 한계가 있는 것으로 보인다.

그림 2-9 | 운송 사업별 종사자 1인당 매출액 추이

(단위: 백만 원)



주: 1인당 매출은 전체 매출액에서 종사자 수를 나누어 산출; 시외버스의 '97년~'00년, '10년 자료는 부재; 시내버스와 택시의 '97년~'99년, '10년 자료는 부재; 일반 화물자동차 운송업의 '79년~'96년 자료는 부재; 택배화물운송업의 '79년~'03년 자료는 부재

자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~2018 : 10차 산업분류기준; 1997~2006 : 8차산업분류기준; 1979~1996 : 5차산업분류기준), 시도별/산업별 총괄, http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01#SelectStatsBoxDiv, 20.01.15.

표 2-1 | 택시 대비 타 운송 사업의 연도별 1인당 매출액 비교

산업 \ 연도	1979	1984	1989	1994	2003	2008	2014	2018
시내버스	0.78	1.12	1.5	1.65	1.89	2.27	2.71	2.41
일반화물	-	-	-	-	2.64	2.89	3.92	3.89
시외버스	1.04	1.33	2.03	2.3	2.41	3.48	4.31	3.88
택배화물	-	-	-	-	-	2.5	4.27	4.33

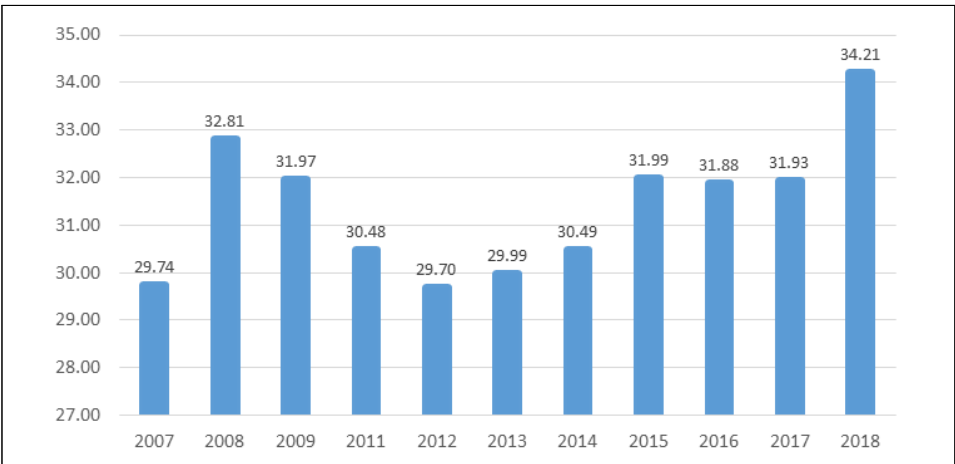
주: 1인당 매출액 비교 값은 타 운송사업의 1인당 매출액에서 택시의 1인당 매출액을 나누어 산출; 일반화물과 택배화물의 '79,'84,'89,'94년과 택배화물의 '03년 자료는 부재;

자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~2018 : 10차 산업분류기준; 1997~2006 : 8차산업분류기준; 1979~1996 : 5차산업분류기준), 시도별/산업별 총괄, http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01#SelectStatsBoxDiv, 20.01.15.

통계청(2020) 통계포털의 「운수업조사」 자료를 분석한 결과, 서울시 택시종사자의 1인당 매출액은 '07년 연간 약 2.9 천만원, '17년 약 3.1천만원 수준에서 등락을 반복하다 '18년 약 3.4 천만원 수준으로 월 단위로 전환 시 약 2.85 백만원 수준으로 분석되었다.

그림 2-10 | 서울시 택시종사자 1인당 매출액 추이

(단위: 백만원)



주: 1인당 매출은 전체 매출액에서 종사자 수를 나누어 산출

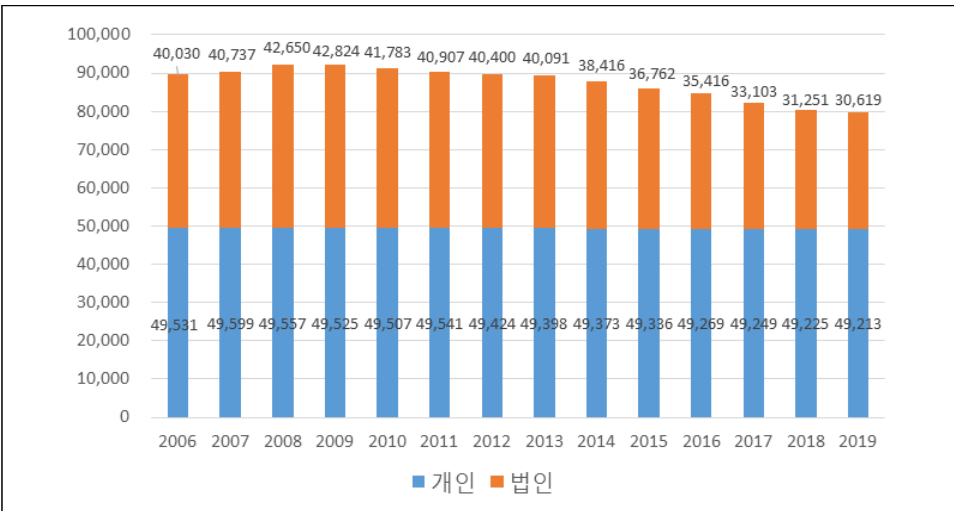
자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~ : 10차 산업분류기준), 시도별/산업별 총괄

http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01, 20.03.26.

전국택시운송사업조합연합회(2020) 택시통계 내 서울시 운전자 현황 자료를 분석한 결과, '06년부터 개인택시 운전자 수는 '19년 9월말 까지 약 4.9 만 명을 일정하게 유지하고 있는 반면 법인택시 운전자 수는 동일기간 약 4만 명에서 최근 약 3만 명대로 감소하며 약 23.5% 법인택시 운전자가 회사를 그만두거나 다른 직종으로 이직한 것으로 보인다. 추가적으로 서울시 택시운송업의 매출액, 영업비용, 부가가치 추이를 보면 부가가치와 영업비용의 격차가 '07년 대비 '18년 크게 증가하지 않고 매출액 역시 지난 약 10년 동안 증가 및 감소 등을 반복하며 일정 수준의 등락을 지속하며 성장이 정체되고 있는 것으로 분석된다.

그림 2-11 | 서울시 개인택시 및 법인택시 운전자 수 추이

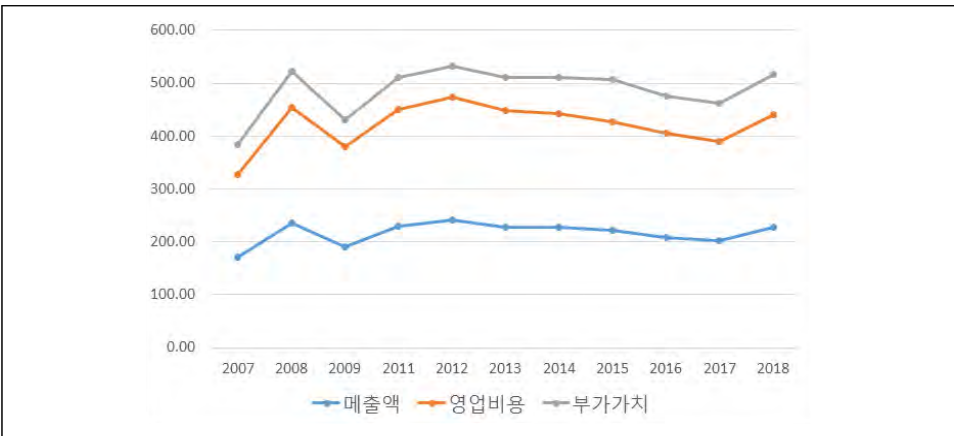
(단위: 명)



자료: 전국택시운송사업조합연합회(2020). 택시통계, <http://www.taxi.or.kr/04/01.php>, 20.01.07.

그림 2-12 | 서울시 택시운송업의 매출액, 영업비용, 부가가치 추이

(단위: 백만원)



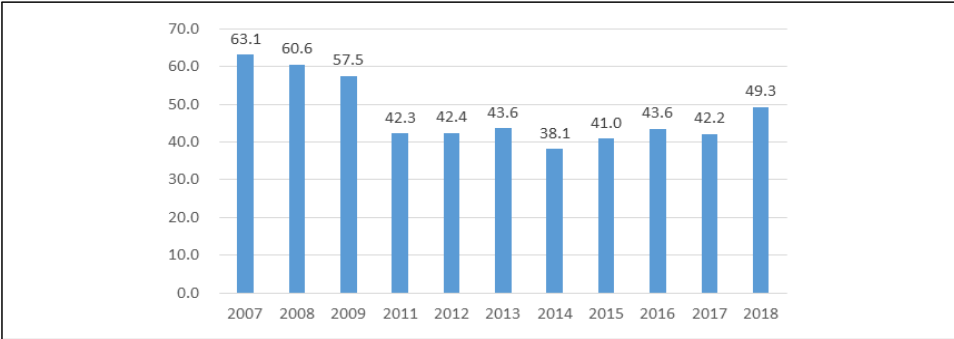
주: 매출액: 제품이나 서비스 등을 제공하고 얻은 대가; 영업비용: 급여, 임대료, 마케팅비 등 제품이나 서비스제공에 직접적으로 관련된 비용; 부가가치: 생산활동을 통해 생산물에 신규 부가된 가치

자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~ : 10차 산업분류기준)
http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&wcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01, 20.01.15.

부가가치에서 차지하는 항목별 비중이 수익 보다는 비용 부분의 비중이 점점 높아지고 있기 때문에 택시산업 경쟁력이 악화되고 순이익 창출의 선순환 구조가 불안정한 상황이며, 부가가치 합계에서 영업이익의 비중은 '07년 약 63%에서 '14년 약 38%까지 하락하였다가 '18년 약 49%로 증가하고 있지만 비용 부분의 인건비, 임차료, 세금과 공과금, 감가상각비 등이 전반적으로 계속 증가하고 있는 부정적인 상황이다.

그림 2-13 | 서울시 택시운송업의 부가가치 총계에서 영업이익의 비중 추이

(단위: %)



자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~ : 10차 산업분류기준) 영업이익 자료를 이용해 저자가 산출

표 2-2 | 부가가치 항목별 추이 및 연평균 증감률

(단위: 백만원, %)

연도 \ 항목	합계	인건비	임차료	세금과 공과금	감가 상각비	영업이익	부가 가치세
2007	1,794,366	497,538	13,272	29,481	92,096	1,132,613	29,221
2008	1,743,727	528,235	10,122	24,641	98,494	1,056,062	26,150
2009	1,883,230	621,983	12,473	25,013	111,614	1,083,161	21,508
2011	1,656,276	705,121	15,798	55,756	154,702	701,256	21,440
2012	1,642,016	707,703	21,264	81,714	123,220	695,810	12,287
2013	1,658,778	699,740	17,399	74,589	128,229	723,363	15,407
2014	1,631,014	725,896	11,212	72,279	152,229	622,046	19,447
2015	1,844,408	797,432	13,376	82,160	177,317	755,316	18,773
2016	1,905,445	795,794	19,811	76,601	175,351	830,323	7,565
2017	1,841,132	802,579	19,090	77,615	140,400	776,729	24,718
2018	2,058,861	745,386	18,905	89,711	169,250	1,015,557	20,053
연평균 증감률	1.26%	3.74%	3.27%	10.65%	5.69%	-0.99%	-3.36%

주: 세금과공과금은 지난 1년간 영업활동을 통해 납무한 각종 세금과 공과금을 의미; 영업이익은 매출액에서 매출원가(비용)를 제외한 매출총이익에서 판매비와 관리비 등을 뺀 금액

자료: 통계청(2020), 통계포털-운수업조사(2007~ : 10차 산업분류기준)

http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&wcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01, 20.01.15.

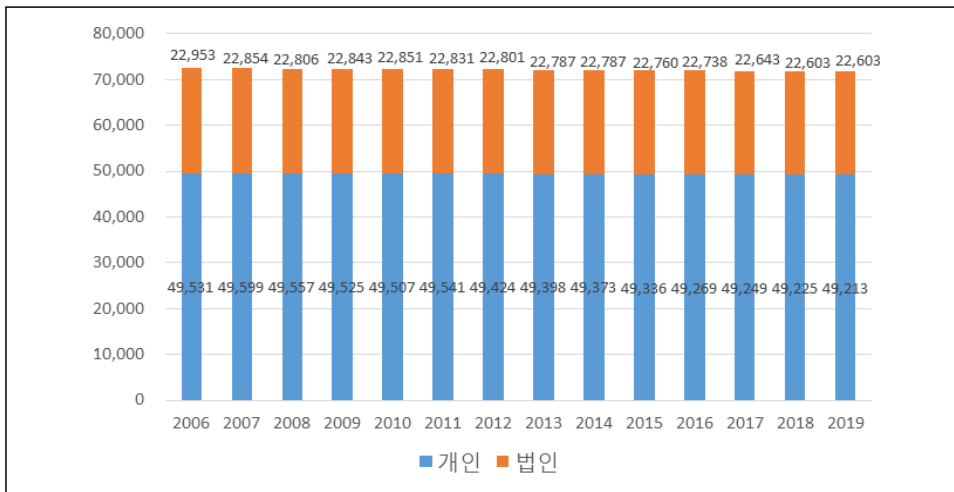
(2) 면허가격

서울시 내 개인 및 법인 택시의 면허권 총계는 '06년 약 7.24만개에서 '19년 9월말 기준 약 7.18만개로 소폭 감소하였는데, 구체적으로 개인택시는 약 4.95만개에서 4.92만개로, 법인택시는 약 2.29만개에서 2.26 만개로 감소하였다.

미국 뉴욕시의 우버 등 플랫폼 운송사업 운행 확대와 유사하게 서울시 내 개인택시 면허가격은 타다 등의 플랫폼 운송사업 이용 증가⁹⁾로 개인택시 면허권 가격이 '17년 약 9 천만 원 대에서 '19년 5월전까지 약 6.5 천만 원 대로 하락하였다가 이후 플랫폼 운송사업을 택시산업의 제도권 안으로 규제하는 방향의 「택시제도 개편방안」, 박홍근 의원의 11인승 이상 15인승 이하의 승합차 단기 대여를 금지하는 「여객자동차 운수사업법 개정안」이 국회 본회의에 의결되면서 약 8,000만원 정도로 회복된 상황이다.

그림 2-14 | 서울시 내 개인 및 법인택시 택시면허 대수 추이

(단위: 개)



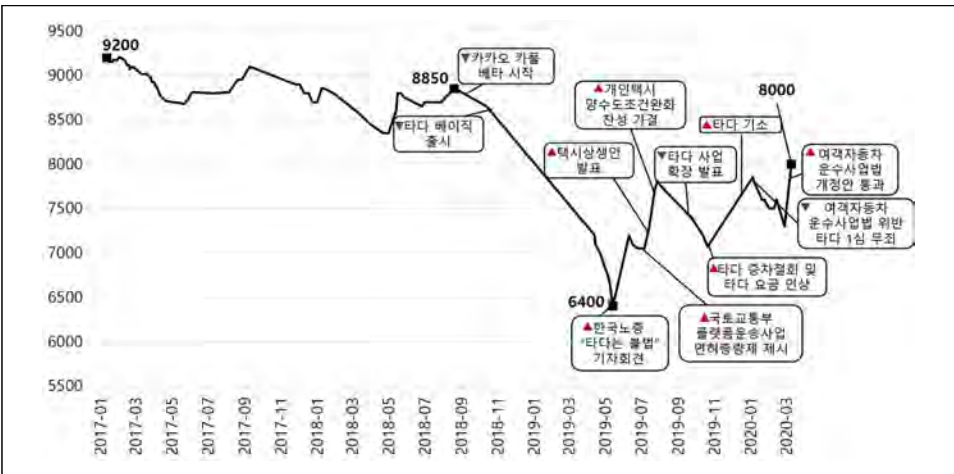
주: 2019년 9월말 기준

자료: 전국택시운송사업조합연합회(2020) 택시통계, <http://www.taxi.or.kr/04/01.php>, 20.01.15.

9) 타다 등 플랫폼 운송사업자 경우 '19년 10월 기준, 1년 만에 가입회원 125 만명, 차량대수 약 1.5천대, 운전기사 약 9천명으로 증가, Si기반 호출서비스를 통해 예상 도착시간 26% 감소, 1대당 호출횟수를 113% 증가시키며 성장하는 상황(소비자 경제, 2019)

그림 2-15 | 서울시 개인택시 면허권 가격 추이

(단위: 만원)



자료: 서울택시랜드(2020), 개인택시 시세 자료를 재구성, <http://www.car1588.co.kr/?c=26/41>, 20.03.27.

(3) 택시산업 서비스의 변화

과거 이동성만을 중요시한 택시 서비스 대비 타다 등 플랫폼 운송사업의 차별화된 서비스를 학습하고 ICT 플랫폼 기업과 협업해 택시산업이 경쟁력을 갖기 위한 변화를 시작하고 있다. 카카오 T, T map 택시 등의 택시앱 성공사례를 학습해 4개 택시단체가 티원모빌리티와 협업하여 티원 택시앱을 '19년 상반기에 출시하였고 승객의 목적지가 나타나지 않고 자동배차 되어 승차거부를 막는 방안을 제시하였다. 또한, '안심귀가 기능'을 사용해 택시 차량정보, 승하차 위치, 시간 등을 문자로 제공하며, '반려동물 동반 기능'을 만들어 함께 탑승을 허용하고 있으나, 카카오 T를 이용하는 이용자가 많아서 티원 택시앱의 콜수신 시장지배력은 낮은 상황으로 보인다.

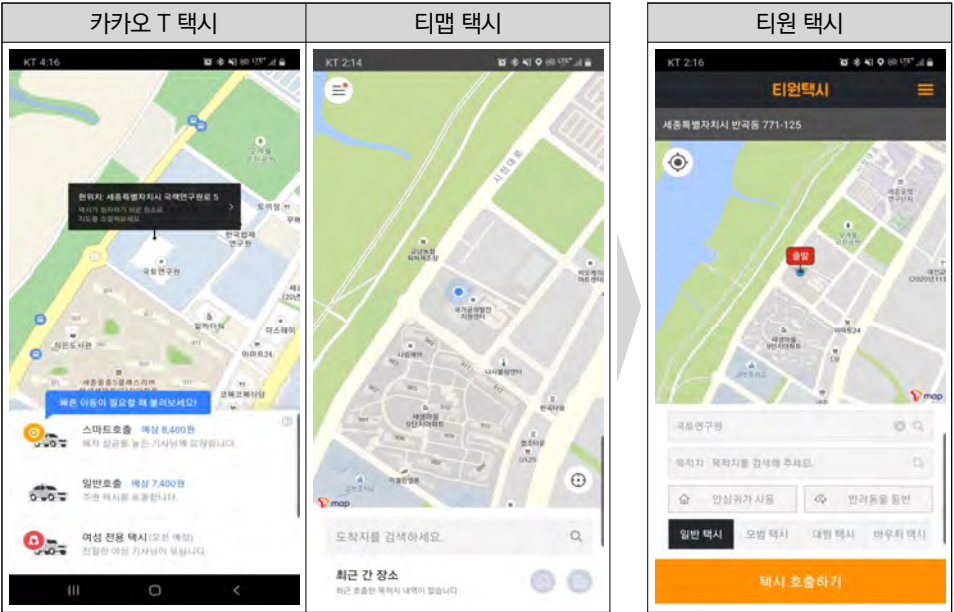
「여객자동차 운수사업법」 제49조의2에 따라 택시운송가맹사업¹⁰⁾을 이용해 개인 및 법인 택시가 가맹택시로 가입해 다양한 부가서비스를 승객에게 제공하여 고객 서비스 품질 향상과 수익성 향상을 도모하고 있다. 예를 들어, KST 모빌리티의 마카롱 브랜

10) 일반택시보다 외관 및 요금 규제를 덜 받으며 다양한 택시회사가 동일한 브랜드에 소속되어 운행되는 프랜차이즈 방식

드택시는 GPS 기반, 빅데이터를 활용해 AI 배차시스템을 운영해 택시공차를 줄여 기회비용을 감소시키고 통학, 관광, 임산부, 노약자 등 목적별 운송 부가서비스를 제공(이용요금+수수료)하는 사업을 계획 중이다. 또한, 카카오모빌리티의 카카오T 브랜드택시는 차량외관을 카카오프렌즈 캐릭터로 디자인하고 내부에 공기청정시스템 등을 구비하며 카카오 T 앱에서 주변에 이용가능하면 자동 배차되고 운임과 서비스 이용료를 동시에 부과하는 시스템을 제공하고 있는 데 향후 기업의 업무이동 지원을 위해 비즈니스 목적별 기업 상황에 맞는 출발/도착지, 호출조건 등의 설정을 통해 맞춤형 최적의 택시공급을 제공할 계획이다.

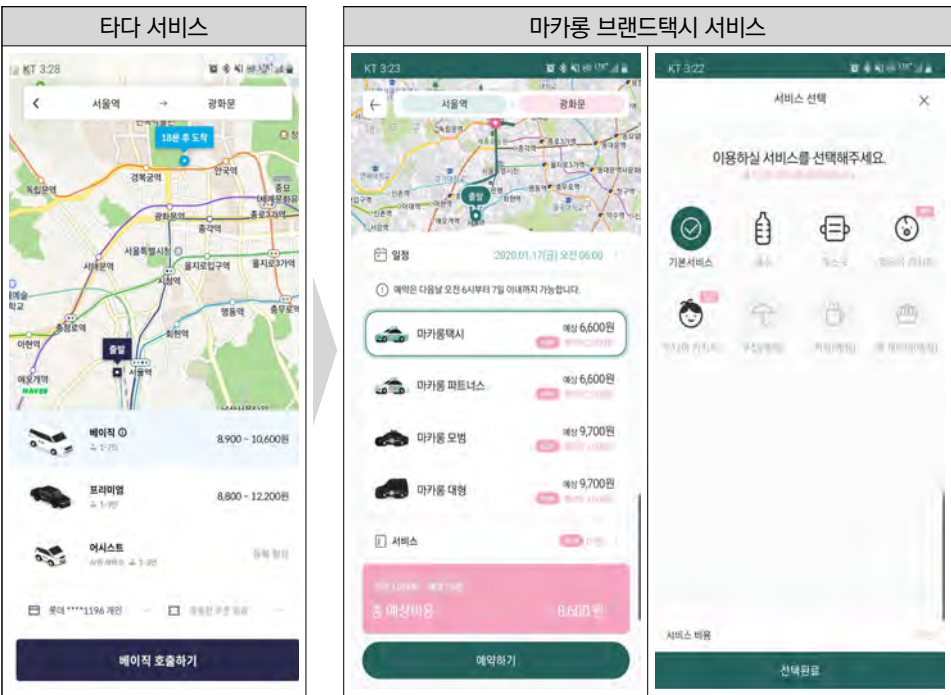
박홍근 의원의 「여객자동차 운수사업법 개정안」이 시행되어 타다 등 플랫폼 운송사업은 현재와 같은 운행방식이 불가(기여금 납부, 택시면허권 구입/대여 등 필요)하여 택시운송 가맹사업이 확대되면서 택시 서비스의 품질 강화 및 택시 이용수요의 증대가 예상되고 있는 상황이다.

그림 2-16 | 택시회사의 자체 택시앱 개발 및 보급



자료: GooglePlay(2020), 카카오 T, T Map, 티원택시 검색, <https://play.google.com/store?hl=ko>, 20.01.16.

그림 2-17 | 택시운송 가맹사업을 통한 택시회사 서비스의 변화



자료: GooglePlay(2020), 타다, 마카롱 택시 검색, <https://play.google.com/store?hl=ko>, 20.01.16.

그림 2-18 | 택시운송 가맹사업 사업전략 (예시: 마카롱 택시)



자료: KST Mobility(2020), 마카롱택시 홈페이지 <http://www.macaront.com/franchise>, 20.04.23.

2. 갈등완화 법·제도 및 정책동향

1) 택시 사회적 대타협(19.03.07)

택시산업의 지속적 갈등을 해결하기 위해 더불어민주당, 정부, 택시·카풀업계 관련 이해당사자들이 참여해 2019년 1월 22일 택시·카풀 사회적 대타협 기구를 출범하였으며, 2019년 3월 22일 ‘출퇴근 시간 한정 카풀 서비스 허용, 규제혁신형 플랫폼 택시 올해 상반기 중 출시, 택시노동자 월급제 도입’ 등을 내용으로 합의안을 발표하였다. 합의안 이행을 위해 국회 소관 법률안을 조속히 통과시키며, 당정과 업계가 참여하는 실무 논의기구를 즉각 구성하였고 4개 택시업계가 정상화에 협조하였다.

표 2-3 | 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문

합의문 조항	
1	플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합하여 국민들에게 편리한 택시서비스를 제공함과 동시에 택시산업과 공유경제의 상생 발전을 도모한다.
2	국민들의 교통편의 향상 및 택시서비스의 다양화와 제1항의 이행을 위해 택시산업의 규제 해파를 적극 추진하되 우선적으로 규제혁신형 플랫폼 택시를 금년 상반기 중에 출시할 수 있도록 한다.
3	카풀은 현행법상의 본래 취지에 맞게 출퇴근 시간(오전7시~9시, 오후6시~8시)에 허용하되, 토요일,일요일,공휴일은 제외한다.
4	국민안전을 위해 초고령 운전자 개인택시의 다양한 감차 방안을 적극 추진한다.
5	택시노동자의 처우개선을 위해 근로시간에 부합하는 월급제를 시행한다.
6	택시 업체는 승차거부를 근절하고 친절한 서비스 정신을 준수하여 국민들의 교통편의를 높이기 위해 최선을 다한다.

자료: 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문, 2019.03.07.

2) 「택시제도 개편방안」(19.07.17)

2019년 7월 17일 ‘택시 사회적 대타협’을 골자로 한 택시 개편방안 「혁신성장과 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」을 국토교통부에서 발표하였다. 불친절, 승차거부 등 기존 택시의 저품질 서비스로 인해 택시 이용자의 불만이 누적된 상황에서 플랫폼과 택시 및 플랫폼 서비스 등의 유기적인 결합으로 ‘우버’, ‘타다’, ‘카카오택시’ 등의 플랫폼 기반 개인운송 서비스의 제도화를 시작하였다.

택시업계는 플랫폼 운송사업을 택시와 동일한 서비스를 제공하지만 규제는 없어 생존권 위협 요인으로 인식해 플랫폼 운송사업과 택시가 상생이 아닌 극단적 대립구도를 형성하였으며, 국토교통부는 사회적 대타협(3월 7일) 이후에 택시와 플랫폼 운송사업자의 현황 검토와 국민이 공감할 수 있는 혁신성과 상생발전을 위한 택시제도 개편 방안을 마련하였다.

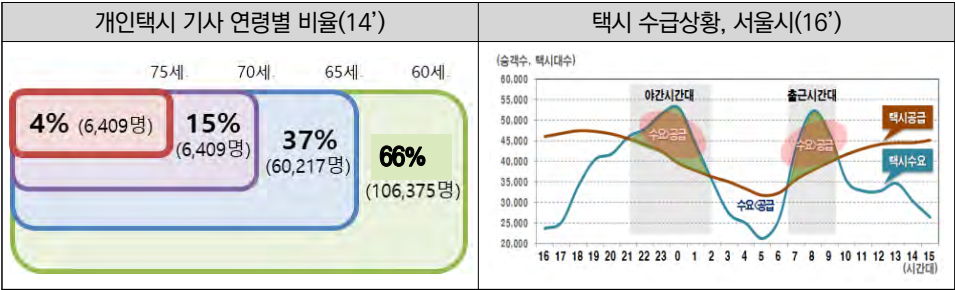
현행 제도 하 혁신시도 한계로 택시는 제한적인 플랫폼 사업만 가능(택시 간 중개 서비스, 가맹사업과 제휴)하여, 사업모델 구현의 한계가 있었고 타다 등의 플랫폼 운송사업자는 현행법상 예외규정을 활용한 사업모델 출시로 인해 기존 업계와 갈등 유발 및 플랫폼의 혁신시도가 위축되고 있는 문제가 발생하였다. 또한 구조적 문제와 획일적 규제로 인한 택시 경쟁력 약화로 택시의 불친절, 승차거부, 고령화 등의 문제가 지속되고 사납금제도¹¹⁾와 면허제도의 경직성¹²⁾이 대두되었다.

표 2-4 | 2018년 서울시 택시민원

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

자료: 국토교통부(2019, p.2), 택시제도 개편방안 종합보고서

그림 2-19 | 개인택시 기사 연령별 비율 및 시간대별 택시 수급 상황



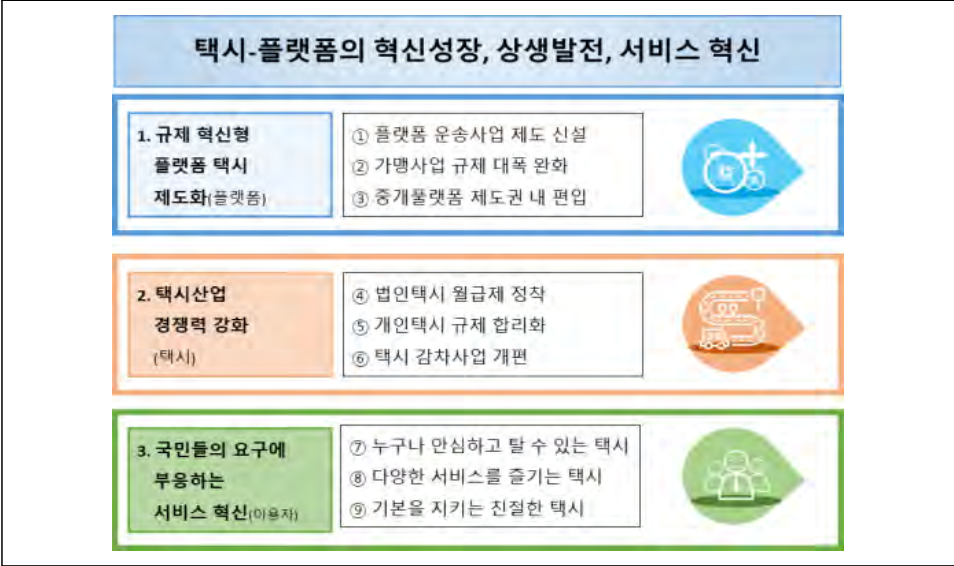
자료: 국토교통부(2019, p.3), 택시제도 개편방안 종합보고서

11) 법인택시의 사납금(서울시 13.5만원) 제도로 종사자의 열악한 근무환경과 사업자의 경영개선 의지 부족 문제 발생

12) 개인택시 진입장벽 등으로 인한 개인택시 기사들의 고령화 및 택시 공급에 악영향

플랫폼 운송사업, 택시, 이용자 측면의 3가지 관점 택시제도 개편방안을 발표하였으며 플랫폼 운송사업은 혁신을 위한 제도적 공간 마련, 택시는 규제 완화 및 노동환경 개선, 이용자는 이용편의, 안전 개선 등을 기본방향으로 제시하였다.

그림 2-20 | 택시-플랫폼의 혁신성장, 상생발전, 서비스혁신 추진과제



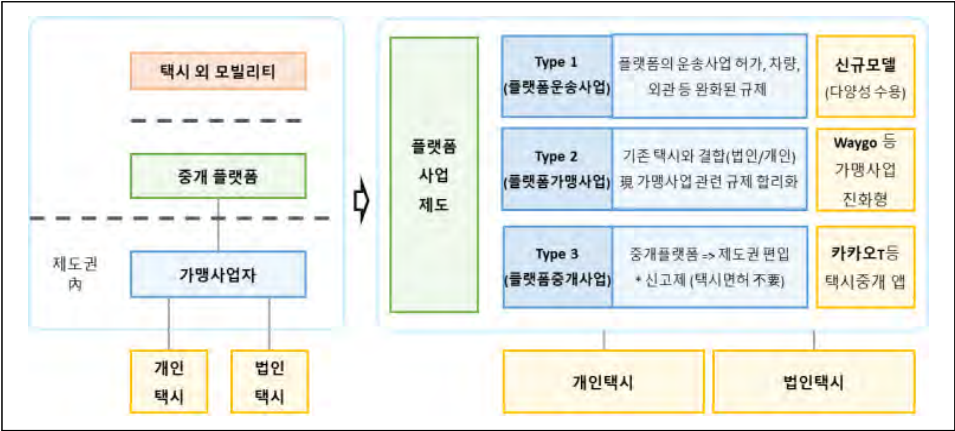
자료: 국토교통부(2019, p.3), 택시제도 개편방안 종합보고서 재구성

규제 혁신형 플랫폼 택시의 제도화 경우 첫째, 택시면허권 제도를 근간으로 하여 플랫폼 업계가 다양한 혁신을 시도할 수 있는 제도적 공간을 마련할 계획이다. 플랫폼 사업자가 혁신적 서비스를 통한 사회적기여를 제도권 내에서 할 수 있도록 택시와 협업 체계를 구축하며, 정부는 일정 요건 하에서 플랫폼 운송사업자에 대해 플랫폼 운송사업을 허가하고 플랫폼 운송사업자는 일정 기준에 따라 수익금 중 일부를 사회적 기여금으로써 납부하여 기존택시 면허권 매입, 택시 종사자 복지 등에 활용할 계획이다.

둘째, 가맹사업의 규제를 대폭 완화하여 기존 운행중인 법인 및 개인택시 가맹사업자의 진출 및 플랫폼 결합서비스를 제공할 수 있도록 규제 완화 등을 제도적으로 지원한다. 가맹사업은 초기진입 장벽을 현행기준 1/4수준으로 완화하여 점차 규모의 경제

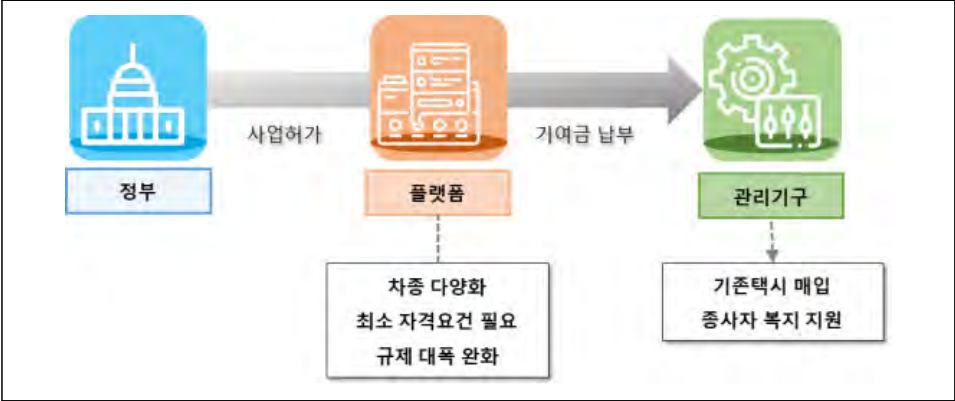
화를 통해 브랜드 택시로 성장을 유도하며, 택시의 규제사항 또한 플랫폼 사업의 차량 수준으로 완화한다. 셋째, 승객-택시 중개앱 플랫폼 사업을 제도권으로 편입하는 데 단순 중개뿐만 아닌 다양하고 혁신적인 사업모델 개발로 새로운 서비스를 제공하고 앱 미터기 등과 같은 다양한 기술과 빅데이터 분석 등 플랫폼과 택시와의 결합을 통한 새로운 산업을 육성할 계획이다.

그림 2-21 | 규제 혁신형 플랫폼 택시 제도화



자료: 국토교통부(2019, p.5), 택시제도 개편방안 종합보고서

그림 2-22 | 규제 혁신형 플랫폼 택시 제도화



자료: 국토교통부(2019, p.5), 택시제도 개편방안 종합보고서 재구성

택시산업 경쟁력 강화의 경우 기존 택시의 경쟁력 강화를 위해 구조개혁과 규제개선을 병행한다. 첫째, 법인택시의 월급제 정착을 위해 택시 노동자의 임금구조를 월급제로 개편해 법인택시 기사의 처우개선 및 불친절, 승차거부 문제를 해결하고 사업자에게 운행정보관리시스템(TIMs)보급, 가맹사업 컨설팅 등 다양한 지원을 추진한다. 둘째, 개인택시 규제 완화로 개인택시에 청장년층이 유입될 수 있도록 사업용 차량 경력요건의 완화방안을 검토하고 택시 수요가 공급을 초과하는 시간대와 시기에 개인택시 부제 자율화를 추진한다. 셋째, 택시 감차사업 개편으로 기존 감차 방안을 지속 추진하고 지역편중 및 법인 위주 문제 해결과 동시에 플랫폼 기여금을 75세 이상 운전자에게 연금 형태로 지급해 노후 기반을 마련할 계획이다.

그림 2-23 | 법인택시 월급제 정착 방안 시행일정



자료: 국토교통부(2019, p.8), 택시제도 개편방안 종합보고서

국민 요구에 부응하는 서비스 혁신을 위해 안전하고 다양하며 친절한 택시 서비스를 제공한다. 첫째, 누구나 안심하고 탈 수 있는 택시를 제공하기 위해 운행요건 강화, 운전자 신원조회 실시, 고령운전자 안전운전 강화, 자동차보험 가입 의무화 등을 추진한다. 둘째, 새롭고 다양한 서비스를 합리적인 요금으로 제공하기 위해 여성전용, 실버케어, 자녀통학 등 다양한 유형의 서비스 제공 및 플랫폼의 과도한 인상을 관리하기 위한 시스템을 구축한다. 셋째, 기본을 지키는 친절한 택시를 위해 택시종사자에게 강화된 안전교육, 월급제 도입을 통한 승차거부 해소, 플랫폼 활성화로 강제배차 강화, 지자체별 택시 서비스 평가를 통한 인센티브 지원 등의 제도개선을 추진할 계획이다.

표 2-5 | 택시기사 자격 보유 요건

운전 면허	연령/ 운전경력	검사/시험	범죄경력 조회 (취득불가 기간)	신규교육
1종 2종	20세 이상/ 1년 이상	운전정밀검사 운전자격시험	살인, 성폭력 등 : 20년 마약 범죄 : 10 ~ 20년 상습절도 : 18년 음주운전 면허취소 : 5년	서비스 및 교통안전 수칙 등 16시간

자료: 국토교통부(2019, p.10), 택시제도 개편방안 종합보고서

표 2-6 | 현행 택시 자격유지검사 및 의료적성검사 기준

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

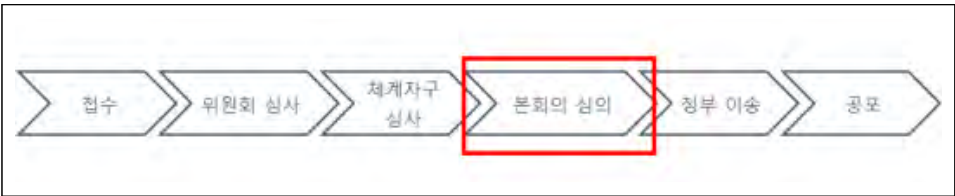
자료: 국토교통부(2019, p.11), 택시제도 개편방안 종합보고서

3) 플랫폼 운송사업과 택시 갈등관련 20대 국회에서 본회의 심의 계획(20.02.25)

제371회 국회 제7차 국토교통위원회('19. 12. 06)는 플랫폼 운송사업 규제 관련 2건의 개정안을 심사해 본회의에서 토의사항 없는 위원회 대안¹³⁾으로 정하였고 수정된 「여객자동차 운수사업법」 법률안을 본회의의 처리법안으로 상정해 안건을 심의하였다. 택시운송업과 유사한 서비스를 제공하면서 현행법상 예외규정을 이용해 사업을 추진하는 방식을 제한하기 위해 여객자동차운송플랫폼사업 정의, 대여자동차 운전자 알선 경우를 상향, 11인승 이상 15인승 이하 승합자동차 임차를 대여시간 6시간 이상과 대여와 반납을 공항 또는 항만으로 제한하는 개정을 추진하였다.

13) 플랫폼 운송사업 규제 관련 박홍근의원 등 10인의 의안(번호:2023008)과 김경진의원 등 10인의 의안(번호:2021423)을 수정해 대안을 구성

그림 2-24 | 심사진행 단계 ('20.02.25 기준)



주: 체계자구 심사는 다른 상임위와 겹치거나 많은 예산이 소요되는 법안은 재심 등을 통해 법안의 완결성을 높임
자료: 의안정보시스템(2020), <http://likms.assembly.go.kr/bill/main.do>, 20.02.25.

표 2-7 | 플랫폼 운송사업과 택시 갈등 관련 의안 현황

발의 연월일	여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(국토교통위원장)
2019.07.12 (본회의 처리 완료)	• 유상카풀이 허용되는 출퇴근 시간을 오전 7시부터 9시까지, 오후 6시부터 8시까지로 하고 토요일, 일요일, 공휴일을 제외하도록 명시함으로써 법률 해석상의 혼란을 방지 • 운송사업자의 준수사항과 운수종사자의 준수사항에 운송수입금 전액관리제를 명시하여, 전액 납부와 전액 관리가 철저하게 이뤄질 수 있는 법적 근거를 마련
2019.12.06 (위원회 대안)	• 여객자동차운송플랫폼사업을 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업으로 구분하여 각 사업의 세부적인 사항 규정 • 대여자동차의 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향 규정 • 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 관광목적으로서 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 제한
발의 연월일	여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(박홍근 의원 대표발의)
2019.10.24. (위원회 대안 후 폐기)	• 여객자동차운송플랫폼사업을 여객자동차플랫폼운송사업, 여객자동차플랫폼운송가맹사업, 여객자동차플랫폼운송 중개사업으로 구분해 사업 추진을 위한 세부사항을 규정하고 기존 여객자동차운송가맹사업을 여객자동차플랫폼운송가맹사업으로 개편 • 11인승~15인승 이하 승합자동차를 임차할 때에는 관광목적의 대여시간 6시간 이상이거나 대여와 반납이 공항 또는 항만인 경우에만 운전자를 알선 가능 • 자동차 임차인이 임차 후 임대차계약서상 운전자가 주취나 신체부상 등의 사유로 직접 운전이 불가능한 경우에만 대리운전 용역을 제공하는 자를 알선하는 자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하도록 하여 예외규정에 따른 운전자 알선 범위를 명확화
발의 연월일	여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김경진 의원 대표발의)
2019.07.12 (위원회 대안 후 폐기)	• 현재 대통령령에서 정하고 있는 운전자를 알선할 수 있는 경우를 법률로 상향하고 특히 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 때에는 단체관광이 목적인 경우에만 운전자를 알선할 수 있도록 하여 자동차대여사업용 자동차를 임차하는 경우 운전자를 알선할 수 있는 범위를 명확하게 하여 벌금형에 대한 하한선을 규정하여 불법 여객운송행위에 대한 처벌의 실효성을 확보

자료: 의안정보시스템(2020), <http://likms.assembly.go.kr/bill/main.do>, 20.02.25.

4) 타다 1심 무죄 판결(20.02.19)

콜택시 영업에 대해 ‘여객자동차운수사업위반’ 혐의로 기소된 타다 측이 ’20년 2월 19일 1심에서 무죄 판결을 받았고 재판부는 타다의 영업은 주문형 렌터카 서비스를 제공하는 것이며 고객 편의를 위한 운전자 알선은 여객운송 행위가 아니라고 판결하였다. 과거 타다 측이 출범을 앞두고 로펌 등으로부터 적법성 검토를 받았고 국토교통부와 수시로 협의한 만큼 불법을 저지를 의도가 있었다고 보긴 어렵다는 설명과 택시보다 요금이 높음에도 타다 이용자가 늘어나는 건 시장의 선택이라는 의견을 덧붙였다.

타다는 법원이 미래로 가는 길을 선택했다며 앞으로 더 많은 사람들이 공유하는 가치를 만들어가는 플랫폼이 되겠다는 입장을 밝혔으나, 택시업계는 타다의 명백한 유사 택시 영업에 대해 면죄부를 준 것이라며 이용자들이 쏘카의 차량을 대여한다는 인식이 없음에도 이를 임대차 계약이 성립한 것으로 인정한 것에 대해 법원의 판단을 수용할 수 없다는 입장이었다. 또한 이번 법원 판결이 타다 만 문제로 국한될 수 없으며 전반적인 여객운송의 질서가 무너지는 것이라고 비판하며 총파업 및 총궐기를 예고하였다.

표 2-8 | 타다 1심 재판 주요 쟁점

	검찰의 주장	법원의 판단
타다를 바라보는 관점	• 택시와 영업 형태 동일 • 불법 콜택시	• 모바일 혁신 플랫폼 • 합법적 운전기사 있는 렌터카
고객의 지위	• 택시 승객	• 렌터카 임차인
드라이버의 지위	• 쏘카 실질적 지휘 및 감독 받음	• 쏘카와 계약을 맺은 용역업체의 지휘 감독을 받음

자료: 동아일보, ‘타다’ 손 들어준 법원 “건설적 해결책 찾아라”를 재구성 2020.02.20.

5) ‘여객자동차 운수사업법 개정안’ 국회 본회의 통과(20.03.06)

’20년 3월 6일 「여객자동차 운수사업법 개정안」이 국회 본회의에서 재석 185인 중 찬성 168인, 반대 8인, 기권 9인으로 통과하였다. 개정안에는 11인승 이상 15인승 이하 승합차 임차의 경우 ‘관광목적으로 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가

공항 또는 항만인 경우'로 제한하는 내용이 담겨있어 운전기사가 포함된 11인승 승합차를 호출하는 '타다 베이직 서비스'는 유예기간 1년 6개월 이후 금지될 예정이다.

플랫폼 운송사업자인 타다 측은 서비스를 계속 운영하려면 운송사업자로 면허를 받아 국토교통부에 기여금을 내고 허가 범위 내에서 차량 대수를 늘릴 수 있는 택시 총량제를 준수해야 되나 허가될 면허의 총량이나 기여금의 규모를 전혀 예측하기 어려운 상황이므로 '타다 베이직' 서비스를 '20년 4월 11일부터 잠정 중단할 것을 선언¹⁴⁾하였다. 택시 업계는 환영의 목소리를 내는 반면 이용객들은 개정안의 통과로 인해 승객의 이동선택권이 줄어들게 되었다는 의견이 표출되었다.

표 2-9 | 여객자동차 운수사업법 개정안 주요내용

법안 주요 내용
• 운송, 가맹, 중개로 구분한 여객운송 플랫폼 사업 신설 • 운송사업 전개 위한 차량 확보, 면허 총량의 허가방식 강제 • 11~15인승 승합차 임차 때 운전자 알선 요건을 축소하여 '대여 시간이 6시간이거나 대여 및 반납 장소를 공항이나 항만일 때'등으로 제한

자료: 머니투데이, 타다 금지? vs 상생?,,, '타다' 갈등 쟁점별로 분석해보니...를 재구성. 2019.12.10

6) 소결

4차 산업혁명 시대에 공유경제가 중요한 가치로 주목받고 있는 현대사회에서 시대흐름에 부합하는 다양한 서비스들이 소비자에게 제공되고 있으며, 한국에서도 다양한 분야의 스타트업 중심의 기업들이 생겨나면서 시장이 점진적으로 확대되는 상황이다. 그러나, 세계적으로 새로운 교통서비스가 제공됨에 따라 기존 산업과 상충하는 부분이 발생하여 서로 간 이해관계가 충돌되는 사회적 현상이 발생하고 있는 추세이다.

국내 플랫폼 운송사업도 마찬가지로 기존 산업의 영역을 침범하며 서로 이해관계가 충돌해 극심한 갈등이 발생하고 있는 상황으로 해결 방안을 강구하기 위해 여러 방안을

14) 국토교통부는 여객법 개정안을 통해 타다가 제도권 내에서 영업할 수 있게 되어 1년 6개월의 유예기간 내에 타다가 현행 방식을 고수하지 않고 사업 계획을 수정하면 충분히 사업을 이어갈 수 있다는 의견을 제시하였고 정부와 타다가 '타다 베이직 서비스'의 중단이 부담스러운 상황이었어서 이후 기여금 납부 방식을 조율하는 등의 협상이 이뤄질 가능성이 남아 있었으나 결국 '타다 베이직 서비스'는 '20년 4월 중단됨

검토하여 다양한 정책을 시도하려고 노력하고 있는 상황이다. 소비자에게 다양한 서비스를 누릴 수 있는 권리를 제공하고 서로의 사업이 상생 및 발전하기 위해 소통과 협업을 바탕으로 장기적인 관점에서 시장을 바라보는 시각이 필요 할 것으로 보이며, 이러한 과정에서 정부의 역할과 정책이 중요할 것으로 판단된다.

단기적으로 택시업계와 플랫폼 운송사업 간 갈등 완화를 위해 택시운전자의 안정적인 생활을 위한 경제·제도적 장치 확립과 동시에 택시·플랫폼 사업의 유기적 결합을 통한 택시서비스를 구현하는 정책방안 마련이 필요하며 플랫폼의 승객·택시의 단순 중계 사업을 넘어선 수익모델 구현 및 사회기여금 납부를 통한 택시 종사자의 복지 확대가 고려되어야 한다.

「여객자동차 운수사업법」 일부 개정 법률안이 본회의 통과 후 공포되었으므로 법률에서 포괄적 정의 또는 시행령, 시행규칙으로 양도한 사항(플랫폼운송사업 한정 면허 기간 및 갱신사항, 보험가입 등 허가기준, 기여금 규모, 납부, 집행 및 관리기관 등)에 대한 대안 마련이 시급히 요구되는 상황이다.



CHAPTER 3

갈등완화 사례 및 추진방향 검토

- 1. 교통부문 갈등관리 및 사례 검토 | 51
- 2. 갈등완화 추진방향 | 63

갈등완화 사례 및 추진방향 검토

3장은 교통부문 갈등관리 및 선행연구 검토를 위해 국내의 플랫폼 운송사업과 택시 간의 ‘혁신’과 ‘반혁신’ 등의 프레임 갈등 동향을 정리하였고 국내 연구자들의 교통부문 갈등관리 연구들을 종합적으로 검토하였다. 실제 국내에서 발생한 교통부문 갈등관리 사례별 현황, 갈등완화 방안 등을 다각적으로 검토해 본 연구의 갈등완화 추진방향의 마중물로 살펴보았다.

1. 교통부문 갈등관리 및 사례 검토

1) 프레임 갈등

플랫폼 운송사업과 택시 갈등은 ‘혁신’과 ‘반혁신’, ‘신산업’과 ‘구산업’ 등의 프레임 구성을 통해 이해관계자 간의 갈등이 첨예하게 대립 심화되고 있다. 프레임 연구 관련 석학인 조지 레이코프는(2015, pp. 9~13) 프레임(Frame)이 사회 정책과 그 정책을 실행하기 위해 만드는 제도를 형성하기에 프레임을 바꾸면 사회가 변화한다고 정의하며, 모든 단어는 프레임과 연관되 정의되므로 특정 단어를 들으면 뇌 속에서 관련 프레임이 활성화되 언어와 소통은 프레임 재구성의 필요조건임을 강조하였다.

국내의 프레임 논란의 경우, '20년 3월 23일 기준 대표적 플랫폼 운송사업자인 타다 관련된 네이버 신문·뉴스기사 자료 건수 62,873건을 검토한결과 그 중 타다가 혁신이라는 프레임 관련된 방송 자료는 10,382건(약 16.5%)을 차지하는 반면 타다가 반혁신이라는 프레임은 19건(약 0.03%)을 차지하며 극명한 차이를 보이고 있는 상황이다. 플랫폼 운송사업자 관련 긍정적 논조인 타다 혁신의 프레임 보도건수는 상당히 많

은 반면, 반혁신 프레임은 그렇지 않은 상황으로 보이며, 플랫폼 운송사업자 시각의 ‘(반)혁신’ 등의 언어를 사용해서 택시 측에서 의견을 반박함으로써 상대방의 프레임이 더 활성화되고 택시의 시각은 약화되는 상황이 반복되고 있다.

“프레임 구성이 여론 조작이나 속임수가 아닌 정직성과 도덕성에 기초에 내면의 신념을 이해하고 그 신념에 따라 행동할 수 있도록 해야 하며, 프레임 재구성은 하루아침에 일어나지 않고 반복된 과정과 집중·헌신이 필요한 것으로 보인다(조지 레이코프, 2015, pp. 12~13).”

표 3-1 | 키워드별 네이버 신문방송의 기사 총계(20년 3월 23일 기준)

타다		62,873건	
타다 혁신	10,382건	타다 반혁신	19건
타다 합법	3,551건	타다 불법	8,149건
타다 금지법	4,662건	택시 기득권	4,622건

자료: 네이버, 뉴스, <https://news.naver.com/>, 20.03.23.

표 3-2 | 조지 레이코프의 ‘프레임(Frame)’ 정의 및 재구성

프레임 정의
• 프레임이란 우리가 세상을 바라보는 방식을 형성하는 정신적 구조물임. 인지적 무의식(cognitive unconscious: 의식적인 접근이 불가능하지만 결과물로 존재 여부 파악이 가능한 뇌 속 구조물)의 일부이며, 이는 우리의 무의식적 프레임에서 나오는 추론들이 우리의 상식을 형성함을 의미 • 프레임은 사람들의 목적이나 계획, 행동 방식, 행동 결과의 성과를 결정 • 정치에서 프레임은 사회 정책과 그 정책을 실행하기 위해 만드는 제도를 형성하며, • 프레임을 바꾸면 모든 것이 바뀜. 즉, 프레임의 재구성은 곧 사회 변화를 의미
프레임 재구성
• 인간은 언어를 통해 프레임을 인식함. 모든 단어는 개념적 프레임과 관련지어 정의되고 우리가 어떤 단어를 들으면 뇌 속에서 관련 프레임이 활성화됨. 특정 프레임을 부정할 때 그 프레임은 활성화 되고 프레임을 인식시키고 프레임을 활성화 시키는 것은 언어임. 즉, 프레임 재구성을 위한 필요조건은 새로운 언어와 커뮤니케이션 체계의 확보

자료: 조지 레이코프(2015, pp.9~13), 꼬끼라는 생각하지 마

’20년 3월 23일 기준 ‘타다 택시 프레임’ 키워드의 네이버 검색 결과, 125건 신문 방송 자료가 검색되었고 그 중 플랫폼 운송사업자인 타다 관련된 찬성 시각의 프레임은 혁신, 기득권 옹호, 택시 불친절, 타다 금지법, 공유경제 등으로 신산업의 긍정적 측면

또는 구산업의 부정적 측면이 강조된 반면 타다 반대 관련 프레임은 비혁신, 불법, 타다 상생법 등으로 타다의 면허권 없는 택시서비스 제공에 대한 불법적 측면이 부각되었다. 예를 들어, 타다 찬성 측은 타다의 서비스는 혁신이고 정부·국회가 작성한 개정안은 혁신의 방해자로 치부하지만 타다 반대 측은 공유경제, 4차 산업혁명 프레임을 핵심 마케팅으로 활용하며 택시와 동일한 사업을 한다는 점에서 우버와 근본적인 차이가 없는 비혁신의 프레임을 제시하였다.

표 3-3 | 플랫폼 운송사업 관련 찬성 및 반대 입장의 프레임

시각	프레임	신문·방송/제목/날짜	내용
플랫폼 운송사업 찬성	혁신	시사저널/‘타다 금지법’은 정말 타다를 멈춰 세웠을까/2020.03.05	• 타다 서비스는 혁신이며 정부 및 국회가 작성한 개정안은 혁신의 방해자임
	기득권 옹호	서울신문/‘실직 위기’ 타다 기사 1만 2000명 “택시만 살리냐”/2020.03.05	• 개정안은 ‘타다’ 기사들의 일자리를 한꺼번에 잃게 만들고 기득권을 가진 택시산업만 살리는 것으로 주장
	택시 불친절	파이낸셜뉴스/‘타다 기소 독됐다?’ 다시 늘어나는 택시불편신고/2019.12.13	• 택시의 불친절한 서비스가 이어지고 잦은 승차거부와 난폭운전 등으로 인해 택시 불편신고가 다시 증가세로 돌아서는 상황
	(여객법 개정안) 타다 금지법	한국경제/‘타다 금지법’ 아니라는 김현미 장관의 항변/2020.03.07	• 여객자동차 운수사업법 개정안에 타다의 운영 조건 신설은 타다 운영의 금지 조항으로 작용
	공유경제	이코노믹리뷰/쏘카 VCNC는 공유경제 기업일까?/2020.01.17	• 타다는 가용 자원을 공동으로 소비하는 공유경제 측면의 경기 침체 극복 방안
플랫폼 운송사업 반대	비혁신	오마이뉴스/공유경제? 혁신? 그저 ‘불법’ 택시영업이었을 뿐/2020.03.15	• 공유경제, 4차 산업혁명 프레임을 핵심 마케팅으로 활용하지만 택시사업을 한다는 점에서 우버와 근본적인 차이가 없음
	불법	디지털데일리/‘타다 살려내라’ vs ‘불법 잡은 것’...격렬하게 충돌하는 민심/2020.03.05	• 공유경제를 표방하지만 택시면허권 없이 택시와 동일 서비스를 제공하는 불법사업
	(여객법 개정안) 타다 상생법	한국경제/김현미 “타다 금지 아니다...제도권 안으로 들여오자는 것”/2020.03.06	• 여객자동차 운수사업법 개정안은 타다 금지법이 아닌 국내 모빌리티 업계에 플랫폼 사업이라는 업무 영역을 새로 만드는 상생방안

자료: 저자작성

타 분야의 프레임 관련 연구사례를 보면 소득주도성장, 충청 대망론, 북핵 실험 및 미사일 발사, 미디어 관련법, 집시법, 고위공직자 후보 검증, 트위터 관련 시각, 용산 참사, 취재지원 시스템, 원자력 발전, 핵폐기장 등의 주제에 대해 언론사 등의 이해관계자 가치관, 시각 등에 부합하는 언어를 구성해 프레임을 형성하고 활성화를 추진하고 있으며, 대립갈등, 책임귀인, 지역발전, 경제적 중요성, 개혁개선 등의 프레임이 적용되고 있는 것으로 보인다.

표 3-4 | 타분야 프레임 연구 사례

연구자 및 제목	내용 요약
김은정 외(2019), 국내 신문의 문재인정부 소득주도성장에 대한 뉴스보도 프레임 유형 분석	• 국내 주요일간지와 경제전문지의 소득주도성장 관련 이슈를 보도할 때 사용한 프레임을 분석함. 보수지와 경제지는 소득주도성장에 관해 부정적 프레임을 사용하여 소득주도성장의 실패 강조, 진보지는 긍정적 프레임을 사용하여 보수 단체·경제학자 비판
임연희(2017), 충청 대망론에 대한 보도프레임 분석	• 대전지역 신문들의 '충청 대망론'보도 관련 논조, 기사 유형, 프레임을 분석함. 대전 신문사 3곳이 모두 긍정적 프레임(선거전망프레임, 지역발전프레임)이 가장 많고 부정적 프레임(이슈정책프레임)은 한 건도 없어 객관적인 보도가 부족해 지역주의를 선동하고 있음
김동윤(2015), 정권시기별 '북핵 실험 및 미사일 발사' 관련 보도양상과 프레임	• 북한의 1,2,3차 핵 실험과 미사일 발사 국면에 대한 한국 신문의 보도양상과 미디어 프레임을 분석함. 정권의 대외론 정책의 내용과 강도가 보도 내용에 큰 영향을 미치고 이데올로기적 정파성을 적용하는 방식에 전국지와 지역지 사이에 일정한 차이가 있음. 정파성이 외형적 전략보다는 내용적인 보도 전략을 통해 적극적으로 적용됨
유영돈, 마정미(2015), 세종시 갈등에 대한 뉴스 프레임 연구	• 일간지가 10여년간 세종시 갈등 문제 관련 보도에서 형성한 뉴스프레임을 분석함. 각 신문사들은 대립갈등 프레임, 책임귀인 프레임, 지역발전 프레임, 경제적 중요성 프레임, 개혁개선 프레임 등으로 분류되어 각 프레임을 중시해 보도
손지형 외(2013), '미디어 관련법' 보도의 뉴스 프레임 연구	• '미디어 관련법'에 대한 언론사별 뉴스보도의 비교분석으로 이념적 성향에 따른 뉴스프레임의 차이를 분석함. 보수신문, 진보신문은 정보원 활용, 주요 이슈에서 차이를 보이며 보수신문은 일화적 프레임을, 진보신문은 주제적 프레임을 더 많이 사용함. 각 신문사는 미디어 관련법 보도에 있어서 다양한 시각, 의견을 미반영
안병규(2013), 고위 공직자 후보 검증보도에 관한 뉴스 프레임 비교분석	• 2010년 '8개각'을 둘러싼 조선일보, 한겨레의 고위 공직자 후보 검증보도에 대한 뉴스 프레임을 귀납적 방식을 통해 비교·분석함. 조선일보는 주로 정부·여당에 우호적인 프레임을 사용해 보도한 반면 한겨레는 비판적인 프레임을 사용해 자질 부족과 책임을 부각
이수범, 강연곤(2013), 국내 일간지의 트위터 이슈에 관한 보도 프레임 분석	• 국내 일간지의 트위터 관련 시각 및 프레임을 분석함. 보수 신문은 트위터에 대해 부정적 보도태도(괴담·루머 프레임)를, 진보 신문은 긍정적 태도(투표 독려 프레임)를 견지

연구자 및 제목	내용 요약
이재진, 유승관(2010), '집시법'상의 야간숙외집회 관련 조항에 관한 신문보도 경향과 프레임 연구	• 집시법에 대해 신문들의 보도 내용에서 나타난 프레임들을 분석함. 신문사들은 야간 집회에 대해 양적, 질적으로 차이를 보이며 강조하는 프레임 선택을 통해 의견을 전달함. 이는 가치 전달 시 사실과 의견을 분리할 수 있지만 일반 수용자적 측면에서 이슈에 대해 편향된 시각 배양 가능성 있음
임양준(2009), 집단적 갈등 이슈에 대한 방송뉴스 프레임 비교연구	• 뉴스가 용산참사의 갈등집단으로 철거민과 경찰 간의 대립에 대한 보도 방식의 차이와 프레임을 분석함. 보도뉴스는 사건중심에 초점을 맞추고 텔레비전 뉴스는 경찰·검찰 측 주장 옹호자의 의견을 보도하여 보수적 성향 가치관을 보임. 단순내용 전달 프레임으로 권력이 있는 엘리트의 입장을 보도
김춘식, 이영화(2008), 참여정부의 언론정책에 관한 뉴스 프레임 연구	• '취재지원시스템 선진화방안'에 관한 신문 뉴스 내용을 분석함. 정책이 내포한 문제점 지적, 정부와 언론의 관계를 부정적으로 평가하여 비판적 보도가 과반 수 차지. 신문에 따라 프레임의 유형 차이가 다소 있음
김원용, 이동훈(2005), 언론보도의 프레임 유형화 연구	• 1950년대 이후 국내 원자력관련 보도를 프레임을 분석함. 조선일보와 중앙일보에서는 정황프레임, 배경프레임, 귀인프레임의 비중이 높았으며 한겨레에서는 가치프레임의 비중이 높음
나미수(2004), 핵폐기장 유치에 대한 텔레비전 뉴스 프레임 분석	• 핵폐기장 유치 이슈에 관한 텔레비전 뉴스보도의 시각을 해석, 평가하여 성격에 대한 규정을 분석함. 텔레비전 뉴스보도에서는 갈등의 원인과 해결보다는 사회적 혼란을 부각하여 본질적인 사안을 다루지 않음. 국가 정책적 이슈보다는 지역 내 집단간 분쟁으로 성격을 규정함
박경숙(2002) 집단 갈등 이슈의 방송 뉴스 프레임 분석	• 2000년 이후의 의약 분업 문제를 보도한 뉴스 프레임을 분석함. '권위주의 정책 뉴스 프레임'과 '대항적 뉴스 프레임'이 가장 많이 검색되고 정부의 권위주의적 정책 시행을 무비판적으로 보도하여 복합적 고려 결여

자료: 저자작성

2) 교통부문 갈등관리

갈등관리 관련 선구적 연구로 김용웅&차미숙(1997)은 갈등 성격을 이익과 권한 갈등, 원인을 경제 요인 등으로 분류하였는데, 갈등 성격을 가지고 현재의 택시 종사자와 플랫폼 운송사업 간의 갈등을 분류하면 이익갈등 중 피해유발분쟁, 권한 갈등 중 인·허가분쟁에 가깝고 갈등의 원인은 경제적 요인에 가장 관련성이 높고 정치적 요인, 행정·제도적 요인, 심리·문화적 요인이 일부 관련 있는 것으로 보인다.

교통부문의 경우, 권영인&박정욱(2004)는 선진국에서 도로 및 철도 부문의 사업을 추진함에 갈등관리 방안인 시민참여형 교통계획으로 불리는 시민참가(Public Involvement) 제도 도입과 관련된 운영실태와 사례조사 등을 통해 국내에 시사점을

제시하였다. 교통부문의 갈등의 발생사례, 원인, 시민참가 제도에 대한 의식구조 등과 관련해 설문조사, 미국 및 일본의 시민참가 제도의 해외사례 분석, 정부의 갈등관리대책, 갈등관리 사전예방체계, 매뉴얼 개발방안 등의 법제도 개선방안을 도출하였다.

또한, 조응래&이춘용(2005)은 도로건설 사업을 추진하면서 발생하는 갈등문제의 발생 원인을 갈등참여주체, 내용별로 파악하고 갈등문제를 최소화하기 위한 선진국의 공공참여제도 등을 통한 사전적 예방방안과 사후적 관리방안을 모색하였으며, 김연구 &김현(2007)은 철도사업 관련 갈등발생 예방 및 관리하기 위해 선진국에서 시행하는 갈등예방을 위한 법제도 내용을 고찰해 대규모 교통사업 갈등관리 방안을 도출하였다. 구체적으로 철도사업의 갈등예방체계 구축은 계획결정행위의 정당성 확보를 위해 철도계획의 정당성과 계획절차의 정당성의 상호관계에 근거해 작성이 필요하고 철도계획시행, 기술검토, 의견수렴 절차 등의 갈등예방체계 구축을 위한 기본체계에 근거해 철도사업 시행 절차와 의견수렴 절차의 재정립 방안의 제시가 필요함이 강조되었다.

모창환 외(2010)는 사회적 배제와 갈등관리 방안을 중심으로 교통부문의 사회적 통합을 위한 추진방안과 법·제도 정비방안을 제시하였다. 연구의 방법으로 사회적 배제, 갈등, 통합 등에 대한 문헌조사, 사회적 배제 및 갈등의 동태적 분석을 위해 설문조사, 조사대상 지역의 조사대상자에 대한 면접조사, 갈등의 현황과 문제점 등에 대한 정책대안 마련 자문회의, 정책세미나 등을 추진하여 연구를 수행하였다.

표 3-5 | 갈등 성격 및 원인 분류

갈등 성격 의한 분류		
구 분		갈등 성격
이익 갈등	기피 분쟁	손실을 이유로 기피
	유치 분쟁	유치경쟁
	피해유발 분쟁	사업으로 손실 발생
	공익적가치 추구 분쟁	환경 등 차세대 이익
권한 갈등	인허가 분쟁	인허가에 대한 권한의 귀속 여부 및 적정성
	관리 분쟁	시설관리 및 운영
	비용 분쟁	직간접적인 비용부담과 보상
	협의 분쟁	상호협력을 위한 업무조정

갈등 원인 분류	
경제적 요인	재산적 피해와 경제적 외부효과에 의한 지역사회에 미치는 직·간접적 피해(개인재산 침해, 집단 간/지역 간 편익과 손실 배분 형평성 결여)
기술적 요인	기술수준이 낮거나 기술적인 결함으로 인하여 부정적 파급효과를 충분히 해소할 수 없는 경우
정치적 요인	의사결정과정에서 합리성 및 투명성 결여, 하향적 계획논리에 의거한 일방적 의사 결정
행정·제도적 요인	갈등관리의 행정적 협의조정 미흡, 제도적 기반과 수단이 결여
심리·문화적 요인	비합리적인 요구나 주장, 막연한 거부감, 이해당사자 간 신뢰성 결여

자료: 김용웅&차미숙(1997), 국토개발관련 분쟁의 발생 실태와 조정방안에 관한 연구; 재인용 권영인&박정욱(2004, p.30), SOC사업 추진 상의 사회적 갈등 해소방안.

이윤정(2016)은 주로 국내 문헌자료를 이용해 제주 제2공항 건설을 둘러싼 갈등 사례를 생성 및 잠복기, 표면화기, 확산기, 완화기, 해결기의 다섯단계 갈등주기를 설정하여 분석하였다. 손상훈&홍창유(2019)는 우도의 렌트카 등의 일부자동차 운행제한 사례로 현지 주민과의 갈등을 Thomas-Kilmann Conflict Mode의 5가지 갈등관리 구조로 분류하고 갈등 요소 분류에 따른 Pros&Cons 방식을 통해 연구를 수행하였다. 갈등 구조를 2사분면 구조로 도식화해 X축은 협력성, Y축은 주장성으로 구성해 그 안에서 경쟁적 갈등 구조, 수시변통형 갈등 구조, 문제회피형 갈등 구조, 절충적 갈등 구조, 협력적 갈등 구조로 세분화하였다.

최근 플랫폼 운송사업과 택시 관련 연구로 장한별 외(2019)는 플랫폼 운송사업자의 노동권 보호방안, 서비스 이용자의 개인정보 보호방안, 플랫폼의 법제화 방안 등의 플랫폼의 제도화 방안을 다양하게 제시하였으나 과업종료의 일정 상 '19년 7월 국토교통부의 「택시제도 개편방안」의 제도화 방향과는 달리 새로운 시각으로 분석·제시되었다. 연구에서 제시된 플랫폼의 제도화 방안으로는 당사자간 계약에 의한 재단법인 설립·출연, 목적세 신설 및 특별회계 운영, 기금 신설 후 운임에 부과, 부담금 신설 후 운임 부과를 제시하였고 플랫폼 사업자의 독과점 방지 방안을 함께 제시하였다. 추가적으로 명묘희 외(2019)는 국내 플랫폼 운송사업과 택시와의 갈등원인, 국내외 차량 및 플랫폼 운송사업 현황, 미국, 캐나다, 호주 등의 플랫폼 운송사업 관련 법제도 사향을 정리해 국내에 법제도가 부재한 사항들을 대조하여 요약·정리 제시하였다.

연구의 질적 방법론으로 주수영(2005)은 연구논문에서 질적 연구의 특징으로 현상 기술을 위해 숫자 대신 언어 사용, 역동적인 현실변화 반영, 대상자 관점에서 세상 반영, 목적은 예측이 아니라 이해, 인간 경험의 주관적 측면 강조, 무작위 표본이 아닌 유의 표본 사용, 상대적 작은 표본 사용 등으로 본 연구와 유사한 연구방법의 특징에 대해 요약·기술하였다.

문헌검토 결과, 국내에서는 「택시제도 개편방안」 이후 플랫폼 관련 갈등원인과 연계된 갈등완화를 위한 정책 연구는 미흡한 상황이며, 유사한 교통부문 갈등관리 연구사례들을 다양하게 검토하였을 때 양적연구 보다는 문헌검토, 국내외 사례분석, 설문·면접 조사 등의 질적연구를 통한 정책 대응방안 마련과 원인과 연계된 대응방안 도출을 통해 실효성 증진을 위한 법제도 개선방안 마련에 집중할 필요가 있는 것으로 보인다.

표 3-6 | 질적 연구와 양적 연구 비교

구분	질적 연구	양적 연구
특징	정확도, 타당도	신뢰도
	자료의 일차적 의미 파악	일반화에 유용
	비표준화	표준화
	연구대상을 총체적으로 파악	특정변수의 효과 분리
	사례사, 관찰, 면접	상관성, 인과성

자료: 주수영(2005, p.3) 질적 연구 방법론 - 1:1 심층면접을 중심으로

표 3-7 | 질적연구 방법 도입 비교

저자 및 주제	문헌조사	설문조사	면접조사	전문가·정책세미나
김영웅&차미숙(1997), 분쟁실태와 조정방안	포함	포함		포함
권영인&박정욱(2004), 교통부문 갈등관리	포함	포함		포함
조응래&이춘용(2005), 도로사업 갈등관리	포함			포함
김연규&김현(2007), 철도사업 갈등예방체계	포함	포함		포함
모창환 (2009), 교통투자사업 갈등관리	포함			포함
모창환 외(2010), 교통부문 사회적 통합	포함	포함	포함	포함
이운정(2016), 공항건설 갈등사례 분석	포함			포함
손상훈&홍창유(2019), 교통인프라 갈등관리	포함		포함	포함

자료: 저자작성

3) 사례 검토

〈표 3-8〉을 검토한 결과, 갈등 주체들이 서로 협의하기 위해 정부나 지자체가 제3자로 개입하여 중재해 갈등을 관리한 사례들이 대다수로 분석된다. 관련 법이나 지자체 조례 등을 개정하여 규제를 완화해 신규 사업추진 지원, 금전적 보상, 서비스나 처우 개선, 데이터 기반 연구분석 결과의 활용, 주민투표 방식 도입, 협의체 구축 등을 통해 갈등완화에 기여하는 방식을 활용하고 있으며, 퀵서비스 업계와 우체국 갈등, 화물연대 파업, 성남시 경차택시, 버스업체 파업 등 다양한 교통부문 갈등관리 사례가 검토되었다. 그러나 갈등을 해결하는 과정에서 강압적 행정력 행사, 갈등주체 간 서로 만족하는 원만한 타협 없이는 갈등이 심화되고 파행을 겪는 사례가 존재하는 것으로 보인다.

표 3-8 | 국내 교통부문 갈등관리 사례

김제공항건설을 둘러싼 갈등 ('96년~'08년)
갈등상황
1998년 8월 전라북도의 강력한 의지로 신공항건설을 추진하지만 신공항입지가 김제지역으로 선정되자 소음문제 등으로 김제 주민 반발. 주민의 정서를 바탕으로 김제시장, 김제시 의원 등이 반대의를 표명하면서 전북도지사과 갈등을 겪음. 김제시는 전라북도의 상호 협의 없는 일방적인 '밀어붙이기 식' 추진에 반발하였고, 전라북도는 이러한 김제시의 반대를 '소지역이기주의' 라고 비판
갈등 완화 방안
(강압적 행정력 행사) 건설교통부가 전라북도와 김제시 간 갈등을 조정하기 위해 공항건설환경영향평가 공청회를 추진해 주민의사를 수렴하고 김제공항건설을 위한 기본계획을 고시해 사업 추진을 계획했으나 공항건설 추진 실패 (금전적 보상 시도) 전라북도와 공항부지 주민 간에 감정평가 절차 및 보상에 관한 간담회를 개최하고 보상 금액에 대해 지속적 논의하였으나 감사부의 수요과다 예측 지적, 시민단체, 주민 반대 등 사업추진 중단
'퀵서비스' 업계와 우체국의 갈등('07년~'10년)
갈등상황
과거 우편사업은 「우편법」을 통해 국가 독점을 명확히 규정하였지만 카드나 상품 카탈로그를 보낼 때나 거래처에 급하게 서류를 보내야 할 때 대부분 우체국이 아니라 사송업체에 맡기는 상황. 법과 현실의 괴리가 존재해 퀵서비스 관련 업계와 국민들의 반발이 지속적으로 발생. 한·미 자유무역협정(FTA)에 따라 우편시장 개방은 피할 수 없는 선택이라며 의견을 표출
갈등 완화 방안
(법개정을 통한 시장 개방 및 규제 완화) 정보통신부 우정사업본부는 우편법 개정안을 마련하여 법을 현실에 맞게 정비함. 신문, 정기간행물, 서적, 상품 안내서는 허용하도록 개정안을 변경하였으며 무게가 350g 이상 나가거나 요금 2500원 이상인 우편물은 민간 서비스를 허용

2008년 화물연대 파업 ('08년)

갈등상황

- 2008년 화물연대는 유류비의 대폭적인 인상을 이유로 들어 40% 운송비 인상, 표준요금제 시행, 유류비 인하, 면세유 지원 등을 요구하며 전국 주요 철강생산 거점인 포항, 광양, 부산, 당진을 비롯해 철강물류 거점지역인 부산, 마산, 평택, 당진, 경인지역에서 파업 시행

갈등완화 방안

- (시장구조 개선) 화물운송시장 과잉공급을 조기에 해소하고 적절한 운임형성을 위해 정부가 화물차 감차 추진, 다단계 거래구조와 지입제를 개선
- (비용부담 완화) 경유 화물차를 LNG화물차로 개조하는 비용 약 2,000만원 지원 및 고속도로통행료 심야할인 대상범위를 현행 10톤 이상에서 10톤 이하 화물차까지 확대
- (표준운임제 도입) 화물운임관리위원회를 총리실에 구성하고 관련 세부시행방안에 대한 연구용역을 착수한다는 계획 발표

성남시 '경차택시 도입' 갈등('10년~'12년)

갈등상황

- 성남시가 전국 최초로 '경차 택시'를 도입. 경차택시는 중형택시의 77% 수준의 저렴한 요금이라는 장점을 지님. 택시기사들은 안전성과 수익성 하락 우려로 경차 택시 도입에 강력 반발. 경차 택시와 일반 택시는 운송수입에서 차이가 날 수밖에 없고, 기사에 대한 급여 역시 차별화해야 하는데 이를 해결하기 쉽지 않다는 의견

갈등완화 방안

- (사업 효과성 재검증) 국토부가 교통연구원에 의뢰한 경차택시 활성화 방안 연구용역 결과 경차택시 사업에 따른 효과가 미미. 사업에 참여하겠다는 지자체나 택시업체가 없으며 사업성 대비 효과 등을 고려하였을 때 임의적으로 경차 택시사업을 끌고 나가기 어려운 것으로 분석

'서울시 심야버스 도입'관련 택시업계와 서울시의 갈등('12년~'13년)

갈등상황

- 2013년 1월, 서울시는 심야시간 택시수급 불균형을 해소하기 위한 방안으로 '심야버스 8개 노선 운행 계획'을 발표. 택시업계는 심야시간대 독점 이동수단으로서 지위를 잃게 되어 반발

갈등완화 방안

- (시민들의 정책 지지 강화 및 공론화) 서울시는 심야버스 도입에 적극 반대하는 택시 업계를 설득하기보다는 먼저 우호적인 시민들의 지지를 강화하는 전략을 채택. 이를 위해 언론보도를 통해 심야버스에 대한 공론화를 시작하였으며, 촉진자로서 박원순 시장은 본인의 SNS에 심야버스 도입을 서울시 정책으로 표명하여 시민들의 지지를 유도
- (빅데이터 적극 활용) 서울시는 KT와 업무협약을 체결해 KT고객의 위치정보를 활용해 기존에 확정한 심야버스의 일부 노선을 조정하는 등 시민들의 수요를 기반으로 보다 정확한 심야버스 노선을 수립. 이후 2개 노선에 대해 시범운행을 추진하여 본 사업 추진의 정당성을 강화
- (다른 이슈를 연계해 협상을 확대) 택시 요금인상 이슈, 택시운수종사자 처우 및 택시서비스 개선 등을 연계한 포괄적 협상 전략을 논의

택시업계와 '카카오모빌리티(카풀)' 갈등 사례 ('18년~'19년)

갈등상황

- '카카오모빌리티'가 2018년 12월 7일, 2019년 1월 9일 각각 1차, 2차 카풀 시범 서비스를 시작. 하지만 카카오가 서비스 발표를 한 직후(2018년 12월 10일, 2019년 1월 10일) 택시기사 두 명이 분신해 목숨을 잃으며 택시업계와 '카카오모빌리티'의 갈등이 악화. 택시업계는 '카카오모빌리티'가 법을 위반하고 자신들의 생존권을 위협하고 있으며, 정부가 '택시 총량제'를 시행하고 있음에도 카풀 규제를 풀어주는 것은 모순이라고 주장하며, 총 3차례 파업 시도. 2019년 1월 15일 카카오 모빌리티가 시범서비스를 중단하고 정식서비스 출시를 무기한 연기

갈등 완화 방안

- (사회적 대타협기구 운영) 택시-카풀 TF위원회가 발족되고 이를 토대로 2019년 1월 22일 국토교통부, 택시업계, 카풀업계 등이 참여한 '사회적 대타협기구'가 발족됨. 사회적 대타협 기구는 택시 산업과 공유경제의 상생발전을 위해 플랫폼 기술을 자가용이 아닌 택시와 결합하여 국민들에게 편리한 택시 서비스를 제공할 것을 요청
- (명료하게 법조문 개정) 카풀은 출퇴근 시간인 오전 7시부터 9시, 오후 6시부터 8시에 허용하되 토요일, 일요일, 공휴일은 제외하도록 법조문을 명확히 함
- (택시기사 처우개선과 택시서비스 향상) 택시 노동자의 처우개선을 위해 근로시간에 부합하는 월급제를 시행하는 방안을 제시. 택시업계에 승차거부를 근절하고 친절하고 친절 서비스 정신을 준수하여 국민들의 교통 편의를 높이기 위해 최선을 다할 것을 요청

'대구경북 통합 신공항' 사례('18년~'20년)

갈등상황

- 2016년, K2 공군기지와 민간공항의 통합이전을 추진하겠다는 국방부의 방침 등장. 2018년, 이전부지 후보지가 단독 후보지인 '군위군 우보면'과 공동후보지인 '군위군 소보면', '의성군 비안면'으로 좁혀지면서 군위군과 의성군의 갈등이 심화. 사업비가 9조원에 달하고, 이해관계가 복잡하게 얽혀있는 만큼 최종 후보지 결정은 계속해서 난항을 겪음

갈등완화 방안

- (주민투표 방식 도입) 국방부는 주민투표 방법으로 신공항 이전부지 관련 의성군과 군위군의 갈등 해결을 시도. 주민투표의 공정성과 투명성을 확보하기 위해, 군위군과 의성군 주민 각각 100명씩으로 구성된 시민참여단을 구성. 이후 이들이 2박 3일간의 합숙·토론을 하고 기존 지자체간 논의된 4개 주민투표 및 부지선정 방식(국방부 용역안, 4개 지자체 구두 합의안, 대구시 중재안, 대구시 중재안+여론조사) 중 하나를 선택하게 하는 방식으로 투표방식 선정과정에 참여시킴, 2020년 1월 21일 진행된 주민투표에는 6만 여명의 군위, 의성군민이 참여. 투표결과 국방부는 '의성군 비안면'이 참여율과 찬성률이 가장 높아, 이 지역이 포함된 '의성 비안, 군위 소보'가 이전부지로 사실상 결정되었다고 밝힘

버스업체 노조의 주 52시간제 도입에 따른 임금 인상 요구 파업 '서울시 버스 노조'와 '서울시 버스 운송사업조합'의 갈등 ('19년)

갈등상황

- 2019년 5월 9일, 서울을 포함한 전국 9개 지역의 버스노조가 파업을 결의하며 버스업체 노조는 2019년 7월부터 시행되는 주 52시간제 도입에 따른 임금 감소분 보전과 인력 총원 등을 요구. 파업에 의한 교통 혼란이 예상되었으나 버스업체나 지자체들은 재정 부담을 이유로 난색을 보임. 이 중 서울시 버스업체는 임금 인상을 5.9%와 정년을 63세로 연장할 것을 요구했고, 사측은 임금인상을 2.5%, 연장된 정년 2년에 대한 임금피크제를 주장하며 대립

갈등 완화 방안

- (노사안을 중재하여 타협) 파업 돌입 90분을 앞두고 임금 3.6% 인상, 2021년 까지 정년 만 61세에서 63세로 단계적 연장, 학자금 등 복지기금 5년 연장 등에 합의하며 파업 중지

강원대 통과 버스노선 갈등 해결 ('19년)

갈등상황

- 강원대학교 학생들의 꾸준한 요청으로 인해 강원시는 2019년 9월 시행 목표로 강원대학교 캠퍼스를 통과하는 이른바 시내버스의 '청춘 노선' 개설을 추진. 춘천 택시업계는 운행 수입 손실을 이유로 반발. 택시업계가 집회를 하며 반발하자, 강원대 학생들은 기자회견을 갖고, 학내 통과 노선 개설의 당위성을 주장하는 등 택시업계와 대립

갈등완화 방안

- (택시업계에 보상 및 타협) 택시업계 수익 보장을 위해 마을 지역에 들어가는 희망택시를 3배로 늘리고 종사자들의 시설, 장비, 서비스를 지원하는 조례 등을 민관협력 TF에서 검토해 추진

쿠팡 '로켓 배송'과 물류업계의 갈등 ('15년~'16년)

갈등상황

- 2014년 3월 쿠팡은 '로켓배송'을 처음 도입함. 로켓배송이란 소비자가 쿠팡에서 상품을 9,800원 이상 구매하면 쿠팡의 자체배송인력을 통해 고객이 주문한 상품을 무상으로 배송 해주는 자체배송시스템을 뜻함
- 2015년 1월 한국통합물류협회는 쿠팡의 '로켓배송' 서비스는 사실상 택배업이라 할 수 있으며 일반 택배업체들은 화물자동차운수사업법에 따라 노란색 번호판을 단 영업용 차량으로 택배 사업을 하는 반면 쿠팡은 하얀색 번호판인 자가 차량을 임의로 운용하는 등 편법으로 배송하고 있다며 국토교통부에 문제를 제기함. 이에 쿠팡 측은 로켓배송은 무상운송 서비스이기 때문에 운송사업자에 해당하지 않으며 이에 따라 관련법을 적용 받지 않는다고 적극적으로 항변함
- 2015년 3월 한국통합물류협회는 국토교통부에 로켓배송이 화물자동차운수사업법을 위반한다는 위법성에 대한 유권해석을 요청하였고, 4월에 국토교통부는 로켓배송의 위법을 판단하기에는 근거가 부족하다고 하다고 언급하면서 9,800원 미만의 상품에 배송비를 부과하는 쿠팡의 행위에 대해서는 위법이라고 해석함. 이에 따라 5월 쿠팡은 9,800원 미만 상품에 대한 로켓 배송을 중단하였지만 이후에도 한국통합 물류협회는 쿠팡의 위법성을 문제 삼으며 고발장 접수 및 민·형사 소송 등을 제기하였고 쿠팡 역시 단호히 대응하겠다는 입장을 밝히며 논란 계속됨

갈등완화 방안

- (기존 규제 폐지 및 신규서비스 합법화) 2016년 8월, 국토교통부는 '화물운송시장 발전방안'을 발표해 지난 12년간 유지해 온 소형 화물차 수급조절제를 폐지 및 화물운송의 증차와 신규허가 또한 허용한다고 발표함. 지난 2004년 소형 화물차량의 무분별한 공급을 방지하기 위해 화물차 수를 제한, 개인사업자의 영업용 화물차 등록을 허용할 뿐 대형업체의 영업용 화물차 수를 증대시키지는 않았지만, 국토부는 매년 늘어나는 택배 물량에 비해 화물차가 턱없이 부족한 현 상황을 개선하기 위해 이와 같은 방안을 제시함. 따라서 국토부의 결정에 따라 쿠팡은 영업용 차량등록만 한다면 위법성 논란으로부터 자유로워지게 됨
- (시장 개방) 1.5톤 이하 영업용 소형 화물차의 증차와 신규 허가를 허용함에 따라 쿠팡뿐만 아니라 대형마트 같은 유통업체도 등록만 하면 자유로운 자가 배송을 할 수 있게 됨
- (증차의 불평등 문제 해결) '화물운송시장 발전방안'에 명시된 국토부의 결정에 따라 택배업계 발전 장애요인 중 하나였던 증차의 불평등성 문제의 해결에도 도움이 되었다는 의견 존재

국내 택배업 시장 개방을 둘러싼 한국과 미국의 갈등 ('07년)

갈등상황

- 미국은 과거부터 한국이 미국 업체의 한국 소형 화물 택배업 진출을 허가 해주지 않아 미국의 업체들이 차별을 받고 있다며 한국 측에 이와 관련하여 개선을 요청함. 요청이 받아들여지지 않자 2007년 한미 FTA 협상에서도 미국은 미국업체의 한국 소형 화물 택배업 진출 허가 요청을 포함하여 '국내 택배서비스에 대한 양허', '화물자동차 운송업 시장진입 완화', '제 3자 물류시장 개방', '종합물류업의 제3자 물류업의 확대' 등을 요구하여 해당 갈등이 심화됨
- 하지만 한국 물류산업은 운송 분야에서 단위수송비가 높은 도로수송 의존율이 높아 미국에 비해 상대적 높은 물류비 구조를 보이고 있으며, 물류산업에서 긍정적인 효과가 크다고 분석되는 아웃소싱에 있어서도 한국의 보관·창고부문 아웃소싱 비중은 36.4%(2003)로, 미국 보관·창고부문 (Warehousing) 아웃소싱 비중인 73.7%(2001)보다 현저히 낮은 수치를 기록
- 이처럼 당시 한국은 기업물류비 중 운송비가 46.5%, 보관·재고관리비가 41.3%를 점유하는 등 (대한상공회의소, 2002) 운송비와 보관·재고관리비가 물류비의 대부분을 차지하여 미국보다 물류산업 경쟁력이 취약하다고 분석됨. 이러한 상황에서 국내 육상운송시장 개방은 국내 물류업체의 경쟁력 약화 측면만이 아니라 기업경영과 관련된 물류시장 재편에도 상당한 파급 효과를 야기할 것이라는 전망이 존재. 이런 이유로 한국은 미국과의 FTA 국내 소형 화물 택배업 시장 개방 정책을 놓고 미국과 의견을 대립함

갈등완화 방안

- (미국 측의 양보) 한국 측의 반대와 미국 측의 양보로 인하여 한국 소형 화물 택배업을 개방하지 않기로 최종 합의함. 따라서 일반화물을 이용한 택배 화물운송 서비스 부문에서는 한국의 현행제도가 그대로 유보됨. 이에 따라 DHL, FedEx 등 미국의 대형 택배 화물업체들은 기존에 요청하던 킥 서비스와 같은 국내 특송 허용에 대해 더 이상 요청하지 않기로 하였으며, 이번 합의 통해 미국 대형 택배 화물업체들은 추후 국내 소형 화물 택배시장에 진출할 수 없게 됨

자료: 1) 강인호, 안병철 (2005). 지방정부간 갈등과 협력요인: 공항건설갈등사례를 중심으로, 한국지방정부학회 학술대회 자료집 2) 디지털타임스, 설 앞두고 '킥서비스' 합법화 여론 높아져, 2003.01.23.; 3) 주간경향, [우정이야기] 킥서비스 '불법의 굴레' 벗다, 2007.10.18.; 4) 철강금속신문, 철강 화물연대 운송파업, 8일만에 타결, 2008.06.20.; 5) 중앙일보, 애플단지 '성남 경차택시' 역사속으로, 2012.09.13.; 6) 정석호, 이정욱 (2019), 서울시 심야버스 정책은 어떻게 성공적으로 도입되었는가?: 정치적 관리의 관점을 중심으로. 지방정부연구; 7) YTN, [현장영상] 택시-카풀 사회적 대화 타결...결과 발표, 2019.03.07.; 8) 조선비즈, 카카오톡이 "카풀 시범 서비스 중단...출시 백지화도 염두", 2019.01.15.; 9) 매일신문, '신공항 이전부지 선정방식은?'...시민참여단 오늘부터 논의 시작, 2019.11.22.; 10) 뉴시스, "군민들의 승리다"...신공항 유치에 의성군 축제분위기, 2020.01.30.; 11) 중앙일보, 국방부 "대구신공항 의성 비안·군위 소보로...주민투표 존중", 2020.01.29.; 12) mbc, 협상 '극적 타결'...버스 노조 파업 철화·유보 2019.05.15.; 13) 뉴스1코리아, " 시내버스 강원대 교내통과 안된다"...택시업계 재검토, 2019.06.12.; 14) 강원일보TV, [춘천] 강원대 통과 버스노선 갈등 해결 주목, 2019.6.19.; 15) BBS뉴스, 강원대 통과 시내버스 노선 추진... 갈등 일단락 2019.06.21.; 16) 박정선&이태희. 2016. 소셜커머스 배송전쟁에 따른 택배업계의 장애요인: 쿠팡 로켓배송 사례를 중심으로. 경영컨설팅연구; 17) 조선비즈, 쿠팡 '불법 배송' 오명 벗는 다...택배차 증차규제 12년 만에 폐지, 2016.8.30.; 18) 김경석 외. 2006. 물류분야 서비스 개방 정책방향 연구. 공주대학교; 19) MBN, 한미 FTA 협상 첫날 '소형 택배시장' 보호, 2007.02.12.; 20) 파이낸셜뉴스, 한미 FTA 첫날 협상...택배시장 개방 않기로 합의, 2007.2.12.; 21) MBC, FTA협상 첫날, 이번주가 분수령, 2007.2.12.; 22) YTN, 한미 FTA 7차 협상 첫날...여전히 안개 속, 2007.2.12

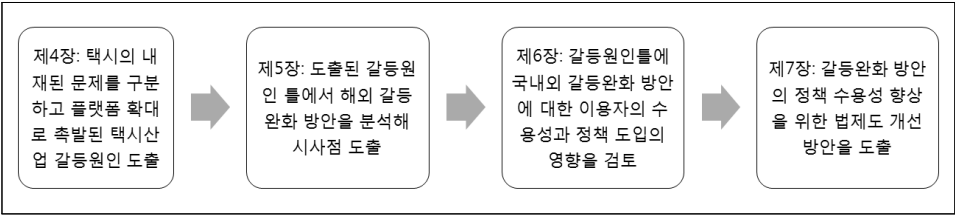
2. 갈등완화 추진방향

교통부문 갈등관리 사례에서 검토되었듯이 사례마다 갈등원인과 완화하는 방식이 다르며, 중·장기간이 소요되거나 이해관계가 해결되지 못하는 경우가 발생한다. 플랫폼 운송사업과 택시와의 갈등은 생존권과 연결되어 이해관계자가 복잡하게 얽혀있는 상황이고 이해관계자별로 다양한 갈등원인이 존재(<표 3-9> 참고)하는 것으로 보인다. 구체적으로 택시와 플랫폼 갈등으로 파생된 주체 간 갈등원인으로 택시는 법령해석 상충, 수익성 악화, 면허가격 급락, 일자리 감소, 플랫폼의 독점 문제가 있으며, 카풀은 수익성 악화, 플랫폼 운송사업은 법령해석 상충, 운영방식 미흡, 면허제도 제한, 고용형태 등의 갈등원인이 존재한다. 택시호출은 중소택시 업체 경쟁력 악화, 앱사용 부당 행위 발생, 자료제공 거부 등의 갈등원인이 있고 이용자 갈등원인은 서비스 미흡 및

불법 행위, 플랫폼 운송사업 이용지역 한정, 이용자 중심 대안마련 미흡, 정부 측면은 중장기적 시각부족이 갈등원인으로 도출되었다.

따라서, 플랫폼 운송사업 도입 이전에 택시산업 자체의 내재된 문제를 구분하고 플랫폼 운송사업의 확대로 갈등이 생겨나고 심화된 문제를 찾아 갈등을 완화하는 방안의 검토가 필요하다. 갈등완화의 추진방향으로 제4장에서는 플랫폼 운송사업의 확대로 촉발된 택시산업 갈등원인 분석, 제5장은 구축된 갈등원인 틀에서 해외사례의 갈등완화 방안 분석, 제6장은 도출된 갈등완화 방안에 대한 이용자 측면의 수용성과 정책도입의 영향 검토, 제7장은 갈등완화 방안의 정책 수용성 향상을 위한 법제도 개선방안을 종합적으로 도출한다.

그림 3-1 | 갈등완화 추진방향



자료: 저자작성

표 3-9 | 택시와 플랫폼 운송사업 갈등으로 파생된 주제 간 갈등원인

주체	분류	주요 내용
택시	법령해석 상충	• 택시업계는 「여객자동차 운수사업법」 제34조 유상운송 금지로 타다 등의 플랫폼 운송사업의 제공은 불법이지만 플랫폼 운송사업자는 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제18조 전자 알선 허용범위를 근거로 합법 주장
	수익성 악화	• '16년의 서울지역 택시노동자 노동실태조사 결과를 보면 1인 2교대하는 법인택시기사의 순수입(총수입-운행지출경비)은 월평균 약 254시간을 근로하고서 약 1.66백만원의 수입을 벌며 장시간 저임금에 시달리고 있으나 택시와 유사한 유상운송 서비스 증가로 월평균 수입은 지속적 감소 예상 * 김재민 외(2016), 서울시 택시기사의 노동실태와 지원방안의 분석 자료 인용
	면허가격 급락	• 플랫폼 운송사업자의 유상운송 활성화로 서울 개인택시 면허가격은 '17년 약 9천만원대에서 '19년 약 6~7천만원대로 하락 * 서울택시랜드(2020), 개인택시 시세 자료
	일자리 감소	• 플랫폼 운송사업 이용 확대로 택시 탑승이 감소하여 기존 택시종사자의 일자리 유지에 위협

주체	분류	주요 내용
	플랫폼 독점	• 카카오 택시, 티맵 택시 등 독점적 시장지배력을 바탕으로 거대자본을 가진 대기업의 이용자 플랫폼 독점 현상 발생
카풀	수익성 악화	• 제81조 자가용 자동차의 유상운송 금지로 오전 7-9시, 오후 6-8시 이외의 카풀 서비스 제공이 불법으로 규정되어 운행시간 급락으로 인한 수익성 악화로 영업 지속성 불확실
플랫폼 운송사업	법령해석 상충	• 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제18조 운전자 앞선 허용범위를 근거로 합법적 영업을 진행 중이지만 플랫폼 운송사업자인 타다의 현재 검찰에 기소되어 1심에 무죄판결을 받았으나 2심, 3심의 결과는 불명확
	운영방식마련 미흡	• '19년 7월 「택시제도 개편방안」에서 방안으로 제시한 미국의 「Transportation Network Company Act」처럼 플랫폼 운송사업을 허가할 계획이나 플랫폼 운송사업자에 대한 운영요건, 보험, 규제 적용, 사회적 기여금 납부 등과 관련된 사항의 구체적인 사업운영 방식 마련 미흡
	면허제도 제한	• 미국의 TNC Act처럼 택시면허와 플랫폼 운송사업 면허를 이원화 한 것이 아닌 택시기사 자격 보유자만 기사로 인정하는 개편방안으로 기사자격을 제한해 플랫폼 운송사업 운영에 제약
	고용형태문제	• 운전기사의 경우 대부분이 개인사업자인 프리랜서로 구성되며 4대보험, 퇴직금 등이 보장되지 않고 일부 파견노동자의 경우 2년 이상 고용 후 직접고용 가능성도 불확실한 상황
택시호출	중소택시업체 경쟁력 악화	• 카카오 택시, 티맵 택시 등의 대기업 택시호출앱의 독점적 시장지배와 케이애플리케이션의 택시회사 인수를 통해 택시중개업을 넘어 택시회사를 설립해 운영하는 방식을 취하며 기존 중소 택시업체들의 시장에서 경쟁력 악화
	앱사용 부당행위 발생	• 앱택시의 기사 및 승객이 호출을 해놓고 일방적인 취소하거나 나타나지 않는 경우 또는 승차 거부 부당행위가 종종 발생하여 앱 사용의 신뢰도 하락 * 안기정 외(2017) 앱택시 활성화 따른 택시 운행형태의 변화와 관리방안
	자료제공 거부	• 일부 앱 플랫폼 사업자가 등록기사, 면허번호, 배차기록, 평가기록 등 관련 자료를 지자체 택시운행관리시스템에 제공 거부 * 안기정 외(2017). 앱택시 활성화 따른 택시 운행형태의 변화와 관리방안. 서울연구원.
이용자	서비스 미흡 및 불법 행위	• 택시 승차거부, 불친절 등 택시 서비스의 소비자 불만 지속 및 운전기사의 탈법적 행위 발생
	플랫폼 운송사업 이용지역한정	• 다양한 플랫폼 운송사업에 대한 소비자 수요는 증가하고 있지만 불법으로 제도화함으로써 다양한 국민계층, 특히 서울을 제외한 국토공간에서 이용을 확대하기에는 어려운 상황
	이용자 중심 대안마련미흡	• 이용자의 편익 증진이 가장 우선시되는 원칙이 되어야 하나 정부주도의 택시-플랫폼 실무 논의기구 등에서는 이용자를 대표하는 주체가 없고 실제 이용자의 의견을 반영해 정책을 제도화 할 수 있는 방안이 부재
정부	중장기적 시각부족	• 혁신성장과 규제혁신의 변화하는 경제사회 환경과 국민 니즈에 부응하는 중장기적 대응정책과 고용정책 마련 등 부족

자료: 저자작성



CHAPTER 4

플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등원인 분석

1. 분석개요 | 69

2. 핵심이슈별 갈등원인 도출 | 70

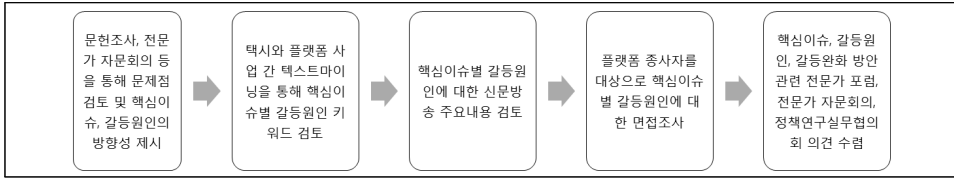
플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등원인 분석

4장은 플랫폼 운송사업과 택시산업의 갈등원인 분석을 위해 5가지 단계별 절차를 구축하였다. 첫째, 택시산업 내재된 문제 대비 플랫폼 운송사업 도입에 따른 신규 갈등상황을 문헌검토, 전문가 회의 등을 통해 핵심이슈를 도출하였다. 둘째, 텍스트마이닝 기법을 이용해 핵심이슈별 키워드를 검토하였고 셋째, 도출된 키워드를 중심으로 신문방송의 주요내용을 검토·요약하였다. 넷째, 플랫폼 종사자를 대상으로 심층면접 조사를 실시해 핵심이슈별 갈등원인에 대한 의견을 수렴하였고 다섯째, 전문가의 심층적 의견을 반영해 갈등원인의 분석결과를 종합하였다.

1. 분석개요

‘기존 택시산업을 포용하고 연착륙해 나가는 대응방안 마련’의 연구목적을 중심으로 단계별 연구방법 구축을 통해 핵심이슈와 갈등원인을 도출한다. 첫째, 택시산업의 내재된 문제점과 플랫폼 운송사업 도입에 따른 갈등의 심화 사향을 문헌조사, 전문가 자문회의 등을 통해 검토하고 핵심이슈와 갈등원인의 방향성을 제시한다. 둘째, 택시와 플랫폼 운송사업 간 핵심이슈별 신문·방송 자료를 텍스트마이닝 기법의 빅데이터 분석을 이용해 갈등원인별 키워드를 검토한다. 셋째, 도출된 키워드를 참고해 갈등원인에 대한 신문방송의 주요내용을 검토·요약한다. 넷째, 플랫폼 운송사업과 택시 종사자 간 핵심이슈별 갈등원인에 대해 플랫폼 종사자를 대상으로 면접조사를 실시하여 의견을 종합적으로 수렴한다. 다섯째, 핵심이슈, 갈등원인, 갈등완화 방안을 위한 전문가 자문회의, 전문가 포럼, 정책연구실무협의회를 개최하여 전문가의 심층적 의견을 수렴하여 갈등원인 분석결과를 도출한다.

그림 4-1 | 갈등원인 분석을 위한 단계별 프로세스



자료: 저자작성

2. 핵심이슈별 갈등원인 도출

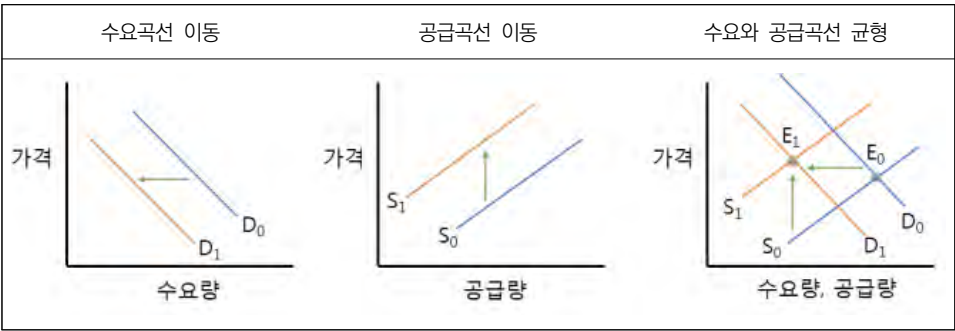
1) 문제점 분류

(1) 택시산업 문제점

〈표 4-1〉의 택시산업 문제점 관련 최근 10년간의 연구보고서, 각종 정부 및 지자체 계획 내 주요내용을 검토한 결과, 택시 운임(가격)의 증가는 수요곡선(D0) 위에서 택시 이용자의 수요 감소, 택시업체의 공급곡선(S0) 위에서 택시공급 증가를 의미하는데 가격과 관련된 공급과 수요 측면의 택시산업 위기(〈그림 4-2〉)가 존재한다. 가격 자체의 변화 이외에 수요와 공급 곡선의 이동에 의한 수요량과 공급량의 부정적 위기로 인이 존재하며 주요사항을 요약(〈그림 4-3〉 참고)하면 다음과 같다.

수요측면(가격 이외 수요곡선 이동)의 경우 택시 이용의 대체재 증가, 택시서비스 획일화로 소비자 만족도 저하, 승차거부, 부당요금 징수, 택시범죄 등 택시수요에 부정적이다. 공급측면(가격 이외 공급곡선 이동)의 경우 타 운수업 대비 택시기사 급여수준 급락, 택시운전자 고령화 및 이직률 심화, 택시업체 영세화, 택시근로자 근로여건 악화, 심야시간 공급저하, 택시종사자 자격제도 강화, 운수비용 전가, 감차재원 조성 미흡, 전액관리제 미흡, 브랜드 택시 실패 등 택시공급에 부정적인 것으로 보인다. 결국, 수요 및 공급 측면의 부정적 위기로 인이 발생하면 기존 균형점 E0에서 신규 균형점 E1로 이동하여 택시 수요 및 공급량은 감소하고 가격은 증가하는 것으로 검토된다.

그림 4-2 | 택시 서비스의 수요 및 공급 곡선 이동과 균형



자료: 저자작성

그림 4-3 | 공급 및 수요 측면의 위기요인

공급측면의 위기요인	수요측면의 위기요인
- 타 운수업 대비 택시기사 급여수준 급락 - 택시면허권 가격 하락 - 택시운전자의 고령화·이직률 심화 - 규모의 경제 보단 택시 업체의 영세화 - 저임금, 장시간 운행 등 근로여건 악화 - 개인택시 공급의 심야시간 감소 - 택시종사자의 자격제도 강화 - 콜 확인 과정에서의 교통사고 위험 - 연료비, 교통사고 비용 등 운수비용 전가 - 정부 및 지자체 감차예산, 운송사업자 출연금 등을 통해 감차재원 조성 - 전액관리제 실시 미흡 - 브랜드 택시 실패 - 자율주행 기반의 승차공유 서비스 도래 - 택시총량제의 면허제 하에서도 불량사업자 관리감독 미흡, 택시감차사업 미흡 등으로 수급조절 실패	- 물가상승률 보다 높은 택시요금 인상 - 대중교통, 렌트카, 자가용차량, 대리운전업 증가 등 택시 운임 대비 가격경쟁력이 높은 대체재 증가 - 단순 획일화된 택시서비스 및 요금, 차량 등의 규제로 자발적 서비스 개선 불가 - 단거리 승차거부, 부당요금, 범죄, 심야시간·변두리 지역의 애타시 기반 이용 불가 등 승객의 수요감소 행위 발생

자료: 저자작성

표 4-1 | 기존 택시산업 연구자료 및 국가, 지자체 관련계획 중 문제점 요약

연구자 및 제목	문제점 요약
강상욱(2019), 택시산업의 위기와 대응	• 택시의 여객수요 감소, 택시요금 인상의 한계, 타 운수업 대비 택시종사자의 급여수준 급락, 택시운전자의 고령화·이직률 심화, 규모의 경제가 아닌 (100대 이하 규모) 영세 규모 택시업체, 단순 획일화된 택시서비스, 경직된 규제로 자발적 서비스개선 불가
장한별 외(2019), 신교통 도입 방향 및 파급효과 분석	• 택시운전자 고령화, 저임금 및 장시간 운행, 개인택시 공급은 심야시간에 감소하지만 법인택시는 시간과 관계없이 일정

연구자 및 제목	문제점 요약
경기연구원&중앙경제연구원(2017), 경기도 택시운송사업 발전 종합계획 및 시행계획	• 장시간 고강도 근무 및 타 운송 사업에 비해 낮은 임금수준, 민원건수 증가 및 이용자 서비스 수준 저하, 경영여건 및 운전자 근로여건 악화, 택시이용 승객 감소와 운송비용 증가
한국교통안전공단(2017), 택시종사자 자격제도 개선방안 연구	• 자격시험 공정성, 운전적성 정밀검사와 자격시험 이원화 등 택시종사자 자격 제도의 문제점 도출
한국교통연구원(2017), 제3차 택시 총량제 수립기준 보완 및 개선방안 연구	• 목표 실차율의 과도한 상향수준 적용, 거리·시간 실차율 기준 및 적용 상의 문제점 등 택시총량제 산정 및 운영상의 문제점 발생
안기정, 정상미(2016), 오픈택시 활성화 따른 택시 운행행태의 변화와 관리방안	• 택시기사가 선호하는 콜을 선택 가능해 단거리 승차 거부, 심야시간, 변두리 지역 등의 특정기간·장소는 앱을 이용한 택시 예약 불가, 승객의 도착시간 확인 메시지 답장 늦을 시 콜이 취소되어 운전 중 확인시 사고위험, 이용자의 일반적인 콜 취소 문제점 발생
강상욱, Naoyuki Tomari (2015), 한국과 일본의 택시정책 비교 연구	• 국내는 진입규제를 하나 제도적 문제로 택시공급 심화, 택시 서비스 수요 감소, 경영기반 및 운수종사자 근로여건 악화 문제 발생
강상욱 외(2015), 브랜드 택시 활성화 방안 연구	• 1)해외 주요국과 다르게 예약전용 택시와 순환식 택시 ¹⁵⁾ 구분 없는 택시서비스; 2)심야시간, 출퇴근 시간 택시 공급 부족; 3)법과 규제로 맞춤형 택시 서비스 제공 한계; 4)승차거부, 부당 요금, 택시범죄, 분실물 유실 등의 민원으로 이용자 불만 지속; 5)요금, 차량 등 규제 경직화로 경쟁발생의 어려움
국도교통부(2015), 제1차 택시운송사업 발전 기본계획(안)	• 택시 수요의 감소, 대중교통수단, 렌트카, 대리운전업 확산 등 대체교통수단의 확대, 모바일 앱 기반의 소비자 기호 변화, 자발적인 경영개선 보다는 정부정책에 의존 경향, 경직된 사업규제, 면허제 하에도 공급과잉 심화
한국교통연구원(2015), 제3차 택시 총량제 계획 검증에 관한 연구	• 기존 택시총량제의 조사절차, 방법, 총량산정 지침준수 여부 등 검증기준 및 절차상의 문제점 발생
안기정 외(2015), 일반택시 경영 및 서비스평가 연구	• CS 포트폴리오 분석 결과 안전운행, 최적 경로 선택, 적법 운행 항목의 운행상태 차원과 카드결제 수용 항목의 요금 결제 차원이 중점 개선영역의 문제로 도출
조성오 외(2015), 택시운송수입금 전액관리제 실태조사 및 정착방안연구	• 전액관리제와 관련된 문제로 운송수입 전액, 택시총량제, 운수비용 전기금지 등과 관련된 문제점 도출
배규식, 이문범(2015), 택시업종 최저임금 현장연구 및 제도 개선 방안	• 도로여객수송에서 택시 비중의 점차 감소, 개인교통수단 증가 등 택시서비스 수요감소와 택시대수 증가 등 과잉공급, 총운송수입 증가에 비해 1인당 운송수입 증가폭 감소, 연료비 인상 문제
안기정 외(2014), 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구	• 택시총량제 감차 시 첨두시간대와 심야 시간대에 택시 승차난 심화, 교통약자 등 공공성 확보를 위한 수요대응형 다양한 복지택시 부족, 정부 및 지자체 감차예산, 운송사업자로부터의 출연금 등을 통한 감차재원 조성 방안의 비현실성
한창인(2014), 서울시 택시운사업의 경영개선방안에 관한 연구	• 1)택시시장: 경기침체 장기화, 대중교통 확대, 자가용 및 대리운전 증가, 앱택시 확산, 택시 수입 불균형, 운전자와 이용자의 1회성 거래로 양질의 서비스 제공 불가; 2)정부: 과도한 규제로 시장기능 위축, 낮은 요금정책, 불법·탈법 운행에 대한 사후관리 부족, 선심성 증차로 공급과잉; 3)택시 운수사업체: 서비스 개선 노력 미흡, 방만한 인력관리 및 불법 영업, 경영난 심화, 경영자의 도덕적 해이와 준법의무 결여; 4)택시 근로자: 과로근무, 낮은 임금수준, 성과급 위주 임금체계, 근무환경 열악

연구자 및 제목	문제점 요약
강상욱 외(2009), 브랜드 택시 활성화 방안 연구	• 1)서비스 측면: 콜 서비스만 제공할 뿐 특화된 서비스 부재, 출퇴근, 심야시간대 배차능력 부족; 2)운영 측면: 시와 택시조합 간의 운영협약, 콜센터는 택시조합과 콜센터와 협약으로 운영되어 사업주체와 브랜드의 분리 및 콜업체 난립; 3)운전자 및 콜센터 관리감독 법규 부재; 4)운전자에게만 보조금 지급 방식의 문제점 발생
안기정 외(2009), 서울지역 택시총량제 계획 수립 및 운영방안 연구	• '04년 대중교통체계 개편 후 택시의 대체제인 대중교통의 편의성 증가, 자가용승용차 보급 및 이용 증가, 대리운전업의 가격경쟁력 및 영업활동 증가, 택시요금 인상을 문제점으로 제시

자료: 저자작성

(2) 방향성 요약

플랫폼 운송사업 도입에 따라 택시산업 본연의 문제점이 심화된 경우와 이용자 편익 증가 및 서비스 증진 등의 긍정적 영향으로 작용한 경우(<그림 4-4> 참고)로 분류되며, 상호 간의 개연성이 미흡한 경우도 다수 존재한다.

택시산업의 공급과 수요측면의 위기요인을 플랫폼 사업 도입에 따라 상호 긍정적 또는 부정적 영향을 받은 사항으로 분류해보면 다음과 같다. 우선 긍정적 영향은 타다 등 플랫폼 운송사업 등장으로 앱기반 택시 호출산업 활성화, 고품격 택시서비스 등장, 규제 완화 등의 축진은 단순 획일화된 택시서비스 및 규제, 승차거부, 부당요금 등 이용자 수요감소 행위 발생의 개선에 긍정적 변화로 작용하였고 택시공급이 부족한 시간대 플랫폼 운송수단 도입, 낙후지역, 택시요금이 상대적 높은 지역에 대중교통 연계 등 축진은 심야시간 개인택시 공급 감소로 인한 수요공급 불일치 문제를 보완하였다.

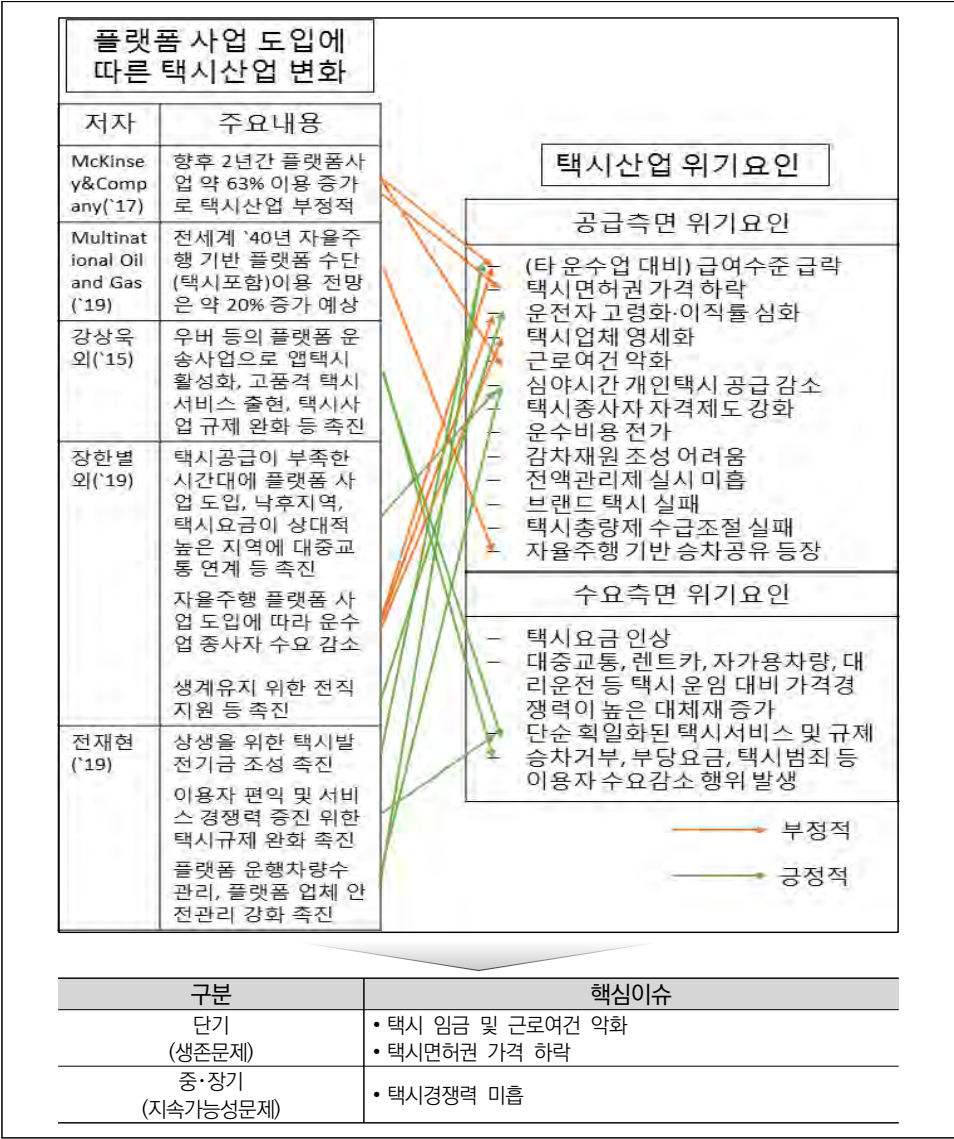
부정적 영향은 <그림 4-4>의 국외 플랫폼 운송사업의 미래 전망치 관련 선행 연구결과를 보면 플랫폼 운송사업 또는 자율주행차와 결합된 이용 증가로 단순 이동수단으로서의 택시산업의 기능은 쇠퇴할 것으로 예상된다.

핵심이슈로 단기는 택시종사자의 급여수준(면허가격 하락 포함), 근로여건 등 택시 종사자의 생존에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보이며, 중장기적으로 택시 산업의 고

15) 예약전용 택시는 길거리에서 승객을 승차 할 수 없고 오직 콜, 스마트폰 예약에 의해 승객을 모집하지만 순항식 택시는 일반적으로 거리에서 보는 택시의 형태로 길거리에서 승객 모집이 가능하고 예약제도 모두 가능한 형태

품격 서비스수준 확대로 경쟁력을 확보하고 택시 일자리가 소멸 될 수 있으므로 운송서비스 이외에 부가서비스 창출을 통한 새로운 시장의 개척이 중요할 것으로 보인다.

그림 4-4 | 플랫폼 사업 도입에 따른 택시산업 변화를 기존 택시산업 위기로인인과 연결



자료: 저자작성

2) 핵심이슈별 갈등원인 키워드 검토

네이버 신문방송의 빅데이터 자료를 이용해 단어상관분석 결과, 단기적으로 생존 문제인 ‘택시 임금 및 근로여건 악화’는 <그림 4-5>의 단어빈도 상위 30개 주요키워드를 도출하였다. 정부, 규제, 경제가 가장 많이 동시에 출현하였으며, 규제와 인상이 동시에 출현하며 빈도가 높게 나타난 것은 국내 저성장 상황과 택시의 운임상승은 정부 및 지자체 규제가 심한 사항으로 이러한 패턴을 반영한 것으로 추정된다.

추가적으로 단기적인 생존문제인 ‘택시 면허가격 하락’은 <그림 4-5>의 단어빈도 상위 30개의 주요키워드를 도출하였는데 신문·방송에 면허를 취득한 택시와 비면허로 렌터카를 대여하여 영업하는 타다, 차차 등과의 갈등이 가장 많이 동시에 출현하고 빈도가 높은 것으로 보인다. 국회, 「여객자동차운수사업법 개정안」 등의 주요 키워드의 빈도가 높게 동시에 출현하였는 데 면허를 대표하는 택시와 비면허를 기반으로 여객운송을 하는 타다 관련된 이슈가 법제도적 쟁점 사항의 중심으로 보인다.

중·장기적인 지속가능성 문제인 ‘택시 경쟁력 미흡’은 <그림 4-5>의 단어빈도 상위 30개의 주요키워드 분석결과, 택시, 규제, 혁신이 가장 많이 동시에 출현하고 빈도가 높은 것으로 보이며, 택시, 플랫폼, 타다의 단어가 동시에 빈도가 높게 출현하였다. 결과적으로 최소한 타다 등의 플랫폼 운송사업과 유사한 수준으로 택시서비스의 혁신이 필요하다는 분석으로 추정된다.

단기(생존 문제): 택시 임금 및 근로여건 악화

단기(생존 문제): 택시면허권 가격 하락

중장기(지속가능성 문제): 택시경쟁력 미흡

76

3) 언론매체 관련 주요내용 검토

핵심이슈인 단기적 생존문제의 ‘임금 및 근로여건 악화’의 경우, 기존 택시산업은 타다 등의 플랫폼 운송사업 확대로 과다경쟁으로 인한 임금감소 및 장시간 노동 환경 위기에 직면하고 있다. 최근 택시요금 인상으로 수입이 일부 증가하였으나 동일한 여객운송 시장에 경쟁업체의 등장으로 기대치에 미치지 못하였고 플랫폼 운송사업의 요금설계 비규제로 택시보다 평균운임이 높아 앞으로 경쟁이 더욱 치열해질 상황이다. 또한, 타다 등 플랫폼 운송사업자가 확대되자 낮은 임금에 장시간 근로가 가중되며 어려움을 겪고 있는 택시업계는 생존권을 위협 받는다고 강하게 반발하고 있다.

핵심이슈인 단기적 생존문제의 ‘면허가격 하락’의 경우, 타다 등의 플랫폼 운송사업의 지속가능성 유무가 택시면허권 가격의 변동성에 부정적 영향을 미치고 있다. 택시와 유사한 타다 등의 플랫폼 운송사업을 위해 면허가격 부담 없이 시장에 진입해 공급이 계속 늘어나 택시면허권 구입에 대한 매력이 하락하고 있으며, 플랫폼 운송사업의 법정 공방 속에서 불확실성으로 택시면허권 가격의 등·하락이 계속되었다.

핵심이슈인 중장기적 지속가능성 문제의 ‘택시경쟁력 미흡’의 경우, 플랫폼 사업자 대비 택시서비스 양과 질적인 측면에서 다양한 혁신이 요구되고 경쟁력 미흡으로 운수종사자 이탈의 반복으로 고령운전자 비중 증가의 안전 문제, 새로운 사업모델 개발을 통한 신규시장 개척 등을 위한 노력이 필요한 상황이다. 편의성, 쾌적성, 신뢰성 등의 다양한 항목에서 택시서비스의 개선이 필요한 상황이며, 택시종사자 직업의 기피로 운전자 고령화가 계속되어 승객의 안전운전과 관련된 잠재적 문제가 주요한 갈등의 축으로 직면하고 있다. 플랫폼 가맹사업을 통해 일부 택시사업자는 타다 등과 유사한 택시 서비스 수준 이외에 다양한 부가서비스 개발을 통해 신시장 개척을 추진할 계획이다.

표 4-2 | 핵심이슈별 갈등원인에 대한 신문·방송 주요내용

핵심 이슈	갈등 원인	신문·방송/제목/날짜	주요내용
단기: 생존 문제	임금 및 근로 여건 악화	서울경제, '타다 프리미엄' 일반택시 보다 월 100만원 더 벌어...억대 연봉자도, '19.11.07.	타다 베이직은 약 450만원의 월평균 매출(하루 12건, 25일 운행), 타다 프리미엄의 경우 기본요금은 택시 3,800원 보다 높은 5,000원으로 운행 1건당 평균 운임은 일반택시 2배, 시간당 평균 운임 1.3~1.4배 높음
		머니투데이, 타다 금지? vs 상생?... '타다' 갈등 쟁점으로 분석해보니... '19.12.10.	타다 측은 서울시 정보공개 청구자료를 인용해 "지난 10월 서울 개인택시 운행수입이 2018년, 2017년보다 각각 8%, 15% 증가한 1692억원"이라며 "타다 사용자도 택시탈 때 택시타고, 타다가 필요할 땐 타다 탄다. 도대체 누가 피해를 본다는 말이나"고 따졌으나 택시 수입의 가장 큰 요인으로 꼽히는 요금 인상 효과를 반영하지는 않음. 서울시는 올 2월부터 중형택시 기본요금을 3000원에서 3800원으로 800원 인상 및 심야(0~4시) 기본요금은 3600원에서 4600원으로 1000원 인상. 그러나 요금 인상에 따른 운행수입 증가세는 기대치에 미치지 못하는 것으로 추정
		제주일보, 플랫폼 택시 '합법화'...기존 업계 반발 심화 '19.07.17	저임금, 장시간 근로, 수입 감소 등으로 어려움을 겪고 있던 택시 업계는 타다 등 차량과 기사를 함께 호출하는 모빌리티 서비스가 속속 등장하자 생존권을 위협 받는다면 강하게 반발하고 있음
	면허 가격 하락	JTBC뉴스, '타다' 때문에 면허 값 하락? 택시 과잉이 문제?...해법은, '19.05.27.	서울시에 요청한 결과 타다가 나오면서 개인택시를 사려는 사람이 줄어 '18년에 9000만원 내외였던 면허가격이 '19년에는 6000만원대에서 하락하여 거래
		SBS CNBC, ['차량 공유' 혁신 논쟁은 왜 일어났나] 3. 평행선 달리는 택시-타다, 해법은? '19.06.01	플랫폼 사업 이슈가 본격적인 수면 위로 떠오르면서 하락. 약 1억원에 육박했던 면허 가격은 타다가 시범서비스를 시작했던 '18년 9월 8800만원대를 보임. 지난해 10월 타다가 본격 출시되면서 급격히 하락해 5월에는 6400만원까지 하락
		YTN, 타다 vs 택시 "타다는 위법" vs "이메일·퀵서비스도 초기엔 법 위반" '19.10.31	운수 사업권을 취득하기 위한 비용으로 택시 대당 법인이든, 개인이든 7000만 원에서 1억까지 투자를 해야하며 타다의 경우 그 가치를 0으로 계산하고 사업을 시작한 것 자체가 사업 설계를 잘못된 것으로 보임
		머니투데이, 6300만원→8100만원... 널뛰는 '개인택시 값' 왜? '20.01.15	개인택시 번호판 가격 변동성이 커진 건 타다와 택시업계 간 갈등이 본격적으로 시작된 2018년부터이며, 전문가들은 타다와 택시업계 간 갈등은 계속되며 택시 시세 변동성도 커질 것으로 의견. 예를 들어, 타다 영입이 활발하게 이뤄지며 개인택시 시세는 2018년 말 8000만원에서 2019년 5월 6300만원까지 떨어졌으나, 타다 대표의 불구속 기소 소식에 2019년 12월 8000만원선 초과
		중앙일보, "타다와 쌍둥이, 역시도 불법" 월600억 시장 부산택시 들끓는다 '20.01.16	"박시는 택시면허를 받지 않은 운전자가 앱을 통해 연결된 승객을 태우고 요금을 받는 형태다"며 "타다의 일란성 쌍둥이나 다름없다"고 보고 있으며, 택시업계는 박시가 사업을 개시하면 매출의 10~20% 감소할 것으로 예상.(부산 택시업계 종사자는 2만5000명으로 부산 택시 시장 규모는 월 600억원으로 추산). 또한 택시 매출

핵심 이슈	갈등 원인	신문·방송/제목/날짜	주요내용
			이 줄어들면 개인택시 면허가격이 내려갈 수밖에 없으며 법인 택시보다 개인 택시업자의 반발 심화 예상
중장기: 지속 가능성 문제	택시 경쟁력 미흡	연합뉴스, [영상] '타다를 타봤습니다'...앱 설치에서 탑승까지, '19.06.11	편안한 좌석, 넓은 공간(11인승), 많은 인원 탑승 가능, 먼저 말을 걸거나 농담을 하지 않는 등의 타다 드라이버에 대한 매뉴얼 존재, 휴대폰 충전 및 와이파이 사용가능, 100m를 가도 승차거부가 없음. 공기의 질을 위해 HEPA 필터와 디퓨저를 구비해 차량내부 쾌적함
		ZD Net Korea [핫문쿨답] 택시 이용불만 뭐?...“불필요한 대화” 1위 '19.06.12	지금까지 택시를 이용하면서 가장 불편했던 경험을 최대 2개 골라달라는 질문: ①기사와의 불필요한 대화(38.0%)가 가장 많은 선택, ②과속, 끼어들기 등 난폭운전(35.4%), ③승차거부(34.2%), ④담배 등 거북한 냄새(32.4%), ⑤목적지 돌아가기(25.6%), ⑥라디오 등 듣고 싶지 않은 소리(6.0%). 설문 응답자들은 기타 의견으로 “짧은 거리에 대한 부담”, “택시 잡는 데 오래 걸리는 시간”, “카드 결제 시 눈치 줌”, “냉난방 제대로 안 틀어줄 때” 등이 있음
		뉴시스, 80대 택시운전자, 4년새 280% 증가...고령화 문제 심각, '19.11.06	서울시 택시운전자 중 80대 택시운전자, 4년새 280% 증가. 70대 택시운전자 74% 증가, 60세 이상 고령운전자도 30% 증가. 고령 택시운전자 안전대책을 위해 마련된 '자격유지검사' 시행률은 현재 까지 9%에 그침.고령택시에 대한 시민들의 불안이 계속되 불신 되지 않도록 최소한 장치인 자격유지검사가 조속히 시행될 수 있게 서울시와 택시 관계자 모두가 노력과 관심 필요
		아이뉴스24,가맹 택시 '카카오T 블루' 전국으로 확장 '20.01.29	'타다금지법'이 소관 국회 상임위원회를 통과하며 가맹형 택시가 대안 중 하나로 부상. 카카오T 블루 등은 이용자에게 승차거부가 없고 친절할 고품격 택시서비스를 제공하도록 기획. 최대 3천원을 더 내면 자동배차 서비스를 제공하며, 카카오 캐릭터를 활용한 차량 외관, 자체 교육을 이수한 기사들만 택시를 운행. 다양한 편의서비스 등을 제공하고 중장기적으로 기본적인 운송서비스 이외에 부가서비스 개발을 확대해 수익 창출 추진

자료: 저자작성

4) 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중계사업의 종사자 면접조사

약 30명 미만의 플랫폼 종사자를 대상으로 핵심이슈별 갈등원인 및 완화방안을 인터뷰하였다. 플랫폼 운송사업 운전자도 타다 등의 등장으로 택시의 단기적 생존문제인 임금 및 근로조건 악화와 택시면허권 가격 하락에 대한 어려움을 공감하고 있는 상황이며, 택시와 유사한 서비스를 제공하지만 택시면허권이 없이 운행하는 상황에서 서비스 확대 등으로 택시면허권 가격 하락 및 택시 운전자와 갈등이 심화되는 양상이다. 플랫폼 가맹사업과 중개사업자는 플랫폼 운송사업자에게 규제되지 않는 면허, 요금, 서비스 등이 택시와 형평성의 문제를 일으키는 주요한 갈등의 원인으로 보고 있다.

표 4-3 | 플랫폼 종사자 면접조사 개요

플랫폼 종류	대상 플랫폼 운전자	총계
플랫폼 운송사업	• 타다 운전자 등	8명
플랫폼 가맹사업	• 마카롱 택시, 카카오 T 블루 운전자 등	6명
플랫폼 중개사업	• 카카오 택시앱, 티원 택시앱 운전자 등	13명
주요내용	• 단기 및 중장기 핵심이슈별 갈등원인에 대해 플랫폼 운전자와 인터뷰 - 택시종사자 수익성 악화, 택시면허권 가격 하락, 형평성의 문제 등	
기간 및 장소	• '20년 02월 10일~'20년 2월 14일, 서울특별시 일대	

자료: 저자작성

표 4-4 | 플랫폼 사업별 종사자가 생각하는 이해당사자 갈등 원인

플랫폼 종류	플랫폼 명칭	종사자가 생각하는 갈등 원인
플랫폼 운송사업	타다 등	• '타다'가 택시면허 없이 사업을 시행한 것 - 택시면허 없이 택시와 유사한 서비스를 제공하는 것이 갈등의 원인 • '타다'로 인한 택시업계의 수익성 악화 - '타다'의 등장이 택시업계의 수익을 침범했기 때문에 갈등이 발생한 것 - 최근 택시 내부적으로도 경쟁이 심화되고 있었는데, '타다'라는 새로운 형태의 경쟁 이동수단이 등장 • 택시면허권 가격의 하락 - 택시업계의 가장 큰 반발 원인은 택시면허권 가격의 하락이라는 의견 • '타다'의 중차 계획 발표 - 과거 '타다'측에서 당시 총 1,500대 운영하던 타다 차량 수를 10,000대로 증차할 것이라고 발표했었는데, 이 사건이 택시와 타다의 갈등이 심화된 계기라는 의견
플랫폼 가맹사업	마카롱 택시, 카카오 T 블루 등	• 택시면허가 없는 '타다'는 택시의 사업영역을 침범 - 타다는 원래 렌트카의 개념인데, 택시면허도 없이 택시와 유사하게 사업을 운영하여 택시 사업의 영역을 침범한 것이 문제 • 택시와 '타다'의 형평성 문제 - 택시기사는 택시면허를 취득하려면 일정 자격을 취득해야하고, 영업을 할 때도 다양한 규제를 받지만, '타다'는 그런 규제가 없음 - 택시는 11인승으로 영업하는 것이 보통 제한되는데, '타다'는 규제가 없어 11인승으로 운행하여 택시보다 더 승객 유치에 유리 - 요금 측면에서 규제가 명확한 택시와 달리 '타다'는 보통 택시보다 더 높은 요금을 받고 있음
플랫폼 중개사업	카카오 택시 등	• '타다'와 택시의 형평성 문제 - 택시기사들은 택시면허를 취득하는 과정에서 충족해야 될 조건들이 있고, 영업 시 법적 규제 사항이 많지만, '타다'는 그렇지 않음 • '타다'는 불법 - 타다는 영업용 차량이 아니기 때문에 일반 자가용으로 영업하는 것과 마찬가지로 불법 • '타다'의 등장으로 인한 매출 하락 - 타다의 등장으로 택시의 수익이 줄었다는 의견 존재

플랫폼 종류	플랫폼 명칭	종사자가 생각하는 갈등 원인
		• 택시면허권 가격 하락 - ‘타다’ 등장으로 택시면허권 매매 수요가 줄어 택시면허권 가격이 하락 • ‘타다’는 혁신이 아님 - ‘타다’가 생기기 이전에도 유사한 서비스와 기술들이 존재해 택시업계에서도 도입하고 있었음

자료: 저자작성

플랫폼 종사자는 갈등 완화의 방안을 다음과 같이 제시하였다. 우선, 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업 종사자 모두 현재 국내의 택시경쟁력이 미흡하기 때문에 택시 경쟁력 향상의 필요성에 동의하였다. 플랫폼 운송사업 운전자는 자유 시장경제에서 경쟁은 반드시 필요하며, 택시는 서비스 개선 등을 통해 자체적으로 택시경쟁력을 향상시켜야 된다는 의견이었다. 플랫폼 가맹사업의 운전자는 택시의 사납금 축소 등 구조적인 문제를 개선하고 국가차원에서 개인택시별 서비스 등급을 책정하여 차등적으로 보조금을 지원하면 개인택시의 서비스가 개선될 것 이라는 의견이었다. 추가적으로, 플랫폼 중개사업 운전자의 의견은 택시경쟁력 미흡에 공감하며, 택시업계에서 시행 중인 고령 택시운전자의 주기적 자격검사에 협조적인 태도가 필요하다고 주장하였다.

‘타다’ 폐지에 대한 플랫폼 운송사업 운전자와 플랫폼 중개사업 운전자의 상반된 의견이 존재하는 데, 플랫폼 운송사업 운전자는 ‘승객 불편 초래’, ‘타다 운전자들의 실직 문제’, ‘대형 운송수단의 감소’ 등 ‘타다’ 폐지 시 발생할 사회적 문제를 우려하였고 플랫폼 중개사업 운전자는 ‘타다’가 사업방식이 바뀌지 않는다면 사업 전면 폐지 말고는 다른 방안이 없다는 의견이었다.

플랫폼 사업별 운전자들이 생각하는 택시와 ‘타다’의 갈등 완화방안은 다음과 같다. 플랫폼 가맹사업과 중개사업 운전자는 ‘타다’가 택시면허권을 매입하여 합법적인 테두리 내에서 사업을 운영하는 것이 바람직하다는 의견이고 플랫폼 운송사업 운전자는 현재 적자인 ‘타다’가 택시면허권을 매입해 사업을 운영하는 것은 비현실적이며, 택시면허권을 가진 기사들을 영입하고 이들에게 ‘타다’의 시스템을 도입하는 것이 해결방안이 될 수 있을 거라는 상반된 의견을 제시하였다.

추가적으로 플랫폼 가맹사업 운전자는 택시의 피해를 줄이기 위해 ‘타다’의 사업 규제 필요하며, ‘타다’가 지금의 사업 방식대로 계속 운영할 수 있도록 허용한다면 ‘타다’의 유사서비스들이 등장하여 택시의 피해는 더욱 커질 것이라고 주장하였다. 플랫폼 중개사업 운전자는 택시의 승차난 문제의 대안으로 ‘타다’를 허용하자는 의견은 바람직하지 않다고, 승차난 문제는 택시의 영업일수 규제를 폐지하면 해결이 가능할 것이라는 의견을 제시하였다.

표 4-5 | 플랫폼 사업별 종사자가 생각하는 갈등완화 방안

플랫폼 종류	플랫폼 명칭	종사자가 생각하는 갈등완화 방안
플랫폼 운송 사업	타다, 차차 등	• 택시의 요금 인상을 통한 택시 서비스 품질의 개선 필요 - 국내의 택시 요금이 저렴한 편, 택시의 요금을 올려서 택시 서비스를 향상시키는 것을 고려 • 자유시장 경제에서 경쟁은 필요 - 한국은 자유시장경제인 만큼 택시 스스로의 발전이 필요하다고 생각함. 현재는 택시가 독과점하고 있으므로 ‘타다’와 같은 경쟁서비스 등장이 필요 • ‘타다’가 택시면허권을 매입하는 것은 비현실적인 방안 - 현재 적자를 보고 있는 ‘타다’의 상황을 볼 때, 타다가 택시면허권을 매입해서 사업을 진행하는 방법은 현실성이 없어 보임 • ‘타다’의 폐지는 승객들의 불편을 초래할 것 - 타다를 폐지하면 택시기사들은 환영하겠지만, 승객들은 ‘타다’를 원하는 상황이므로 승객들이 불편을 겪을 것 - 갈등 해결에 접근할 때, 정지권에서 표를 얻기 위해 접근하면 안 됨. ‘타다’를 폐지하면 택시기사 표는 얻을 수 있겠지만 승객들의 지지는 잃을 것 • ‘타다’와 같은 대형 운송수단의 공급이 필요 - 정부에서 ‘타다’와 같은 대형자동차 운송 산업을 활성화 시켜야 할 필요가 있음. 현재 대형택시는 공항에만 집중되어 있어 대형자동차로 이동하려는 승객들이 서비스를 이용하는데 어려움을 겪음 • ‘타다’ 사업 폐지 시 타다 운전기사들의 실직 문제발생 • 택시면허권을 가진 기사들을 영입하여 사업 운영 - ‘타다 프리미엄’과 같이 기존 택시면허권을 가진 운전기사들을 영입해 그들에게 ‘타다’의 시스템을 도입하는 것도 해결방안이 될 수 있다고 생각함
플랫폼 가맹 사업	마카롱 택시, 카카오 T 블루 등	• 택시의 서비스 향상이 필요 - 현재 택시의 승차거부로 인해 택시에 대한 고객 불만이 심화되어 ‘타다’로의 수요 이동이 되는데, 택시의 ‘승차거부’ 문제를 해결하려면 법인택시의 사납금제도를 폐지해야 됨 - 택시의 승차난 문제를 해결하기 위해서는 ‘타다’를 허용하기 보단 택시 영업일수 규제를 없애는 것이 효과적인 것 - 국가에서 택시의 서비스 등급을 나누어 차등적으로 보조금을 주는 방식으로 택시서비스를 관리해야 됨. 나누어진 택시 서비스 등급을 소비자가 볼 수 있도록 공시해서 소비자가 직접 택시를 부를 수 있도록 하면 택시 내부에서 경쟁구도가 형성되어 효과적으로 택시의 서비스가 향상 될 것

플랫폼 종류	플랫폼 명칭	종사자가 생각하는 갈등완화 방안
		• ‘타다’ 등에 시장을 개방하기 보다는 먼저 택시업계에게 서비스 개선의 기회를 주는 것이 바람직 • ‘타다’도 ‘카카오’처럼 택시면허권을 매입하여 사업을 하는 것이 바람직 • 택시업계의 피해를 줄이기 위해 ‘타다’의 규제가 필요 - ‘타다’가 지금의 사업 방식 그대로 계속 운영할 수 있도록 놔두면 ‘타다’와 유사한 서비스들이 많이 생겨 택시업계의 피해는 더욱 커질 것 • 타다가 택시면허권을 매입해 합법적인 테두리 내에서 사업을 운영해야 됨
플랫폼 중개 사업	카카오 택시, 티원택시 등	• ‘타다’의 사업 전면 폐지 - ‘타다’가 지금의 사업방식에서 바뀌지 않는다면 ‘타다’의 사업을 완전히 폐지하는 것 말고는 방법이 없음 • 국가차원에서 불법 교통수단을 명시 - 운수업 법에 지정된 교통수단 외에 ‘타다’와 같은 운송수단은 불법이라고 국가에서 법에 명시해야 됨. 예외가 발생할 수 있는 경우를 없애야 함 • 택시의 서비스 향상 필요 - 택시의 서비스 경쟁력 강화를 위해 고령화 운전기사에 대한 주기적 자격 검사 제도 등이 필요함 • ‘타다’의 택시면허권 매입 - ‘타다’도 ‘카카오’처럼 택시면허권을 매입하여 운영하면 됨 • 택시의 승차난 문제는 택시 내부에서 해결 가능 - 택시의 영업일수 규제를 풀면 승차난 문제는 해결될 것. ‘타다’와 같은 신규서비스를 도입할 필요는 없음

자료: 저자작성

5) 전문가 자문회의, 전문가 포럼, 정책연구실무협의회를 통한 의견수렴

단기 및 중·장기적 핵심이슈의 갈등원인과 갈등완화 방안에 대한 전문가 의견수렴 결과는 다음과 같으며(부록 2 참고), 택시와 플랫폼 운송사업 간의 갈등원인을 다음과 같이 제시하였다. 플랫폼운송사업 등장으로 인한 택시의 수익 감소와 기존 택시의 독점시장에서 여객운송 패러다임 변화가 발생하여 갈등이 발생하였고 플랫폼 운송사업 등장으로 개인택시 면허권 가격 하락 및 택시면허를 보유하지 않고 택시와 유사한 서비스를 운영하는 플랫폼 운송사업자에 대한 형평성 문제로 택시업계의 반발이 발생하였다. 또한, 고령 택시기사 증가, 법인택시의 운전기사 구인난 및 이직률 심화, 여객수요 감소, 요금인상의 한계, 경직된 택시 사업규제 등의 택시의 내부적인 문제점들로 인한 택시경쟁력 미흡이 문제점으로 제시되었다.

표 4-6 | 갈등원인 전문가 의견수렴 결과

핵심 이슈	갈등 원인	주요내용
단기: 생존 문제	임금 및 근로 여건 악화	- 플랫폼 운송사업 도입에 따른 택시의 수익성 악화 - 플랫폼 운송사업자의 제도권 편입, 앱 플랫폼 간 회사의 경쟁 등으로 택시의 수익성이 악화됨 - 택시시장의 파이는 한정되나 진입장벽이 낮고 승차공유 관련 빠른 기술 변화로 여객 운송의 패러다임이 변화 - 택시 독점시장에 렉시, 카풀, 타다 등의 카풀과 플랫폼 운송사업 도전
	면허 가격 하락	- 택시업계는 플랫폼 운송사업 등장으로 인한 개인택시 프리미엄 하락에 반발 - 플랫폼 운송사업자와 택시업계의 형평성 문제 '타다'는 기존에 택시기사들이 택시면허를 취득했듯 이에 상응하는 무언가를 지불하는 것이 마땅하다는 의견 - 플랫폼 운송사업자가 택시 면허를 적절한 비용을 지불하고 구입해서 영업을 하는 것이 필요
중장기: 지속 가능성 문제	택시 경쟁력 미흡	- 택시의 내부적 문제점 - 고령운전자의 증가로 인한 심야시간 택시 수급 불균형 문제 - 법인택시의 운전자 구인난 및 이직률 심화 등 운수종사자 급격한 감소로 인한 택시 운행건수 감소 문제 - 택시종사자의 급여수준 급락 문제 100대 이하의 택시업체 규모 영세화가 보편화 - 여객수요 감소, 요금인상의 한계, 경직된 택시 사업규제 등 다양한 문제점에 직면 - 승객 관점에서의 택시의 문제점 - 승차거부 발생 및 앱 택시의 승객을 골라 태우는 행위 등의 문제 - 불친절, 난폭운전, 불필요한 잡담 등의 이용자 서비스 측면 저하 문제 - 특정시간대의 승차난이 존재하며, 플랫폼 운송사업자는 부제가 없는 반면 법인 및 개인택시는 부제가 존재 - 획일화된 택시서비스

자료: 저자작성

전문가 의견수렴 결과, 택시와 플랫폼 업계의 갈등완화 방안으로 다음의 사항이 제시되었는데 우선 택시산업에 대한 구체적인 보상 방안 제시가 필요한 것으로 보인다. 플랫폼 운송사업의 수익 일부가 택시산업 지원 예산으로 확보되도록 법 개정 및 신설이 필요하며, 플랫폼 운송사업으로 연계 될 국가적 이익을 조사하여 택시산업에 보상할 수 있는 구체적 근거 마련 및 제시하는 과정이 필요하다. 둘째, 플랫폼 운송사업과 택시 시장의 분리가 필요한데 플랫폼 운송사업 시장의 수요가 기존 택시나 대중교통의 시장 수요가 이동하는 것이 아닌 개인자동차 이용자의 수요 등으로 신규 수요를 창출하는 방향으로 변화하는 패턴이 되어야 갈등이 완화 될 수 있다.

셋째, 택시면허권의 가치 보존을 위한 방안 마련이 필요한 데, 정부가 개인택시 면허권을 더 이상 발급하지 않겠다고 선언하고 앞으로 면허를 일정기간 단위로 한정면허 형태로 발급하는 방법을 고려해야 하며 성공적인 택시 총량제의 시행을 위해 감차보상비 확대가 필요한 것으로 보인다. 넷째, 경직된 택시사업 규제의 완화가 필요한데, 택시서비스 향상 및 택시기사의 고령화 문제해결 등을 위해 택시의 요금 및 신규서비스 발굴을 위한 규제 완화가 필요하고 택시업계의 자구책이 병행되어 택시경쟁력 향상을 도모해야 한다.

표 4-7 | 갈등완화 방안 전문가 의견수렴 결과

핵심 이슈	갈등 원인	주요내용
단기: 생존 문제	임금 및 근로 여건 악화	• 택시산업에 대한 보상 방안 구체화의 필요성 - 부담금 관리법을 개정하여 부담금 신설 후, TNC 탑승자에 운임을 부과해 택시산업을 지원하는 방안 고려 - 플랫폼 산업 이용으로부터 기여금 조성은 일몰제로 지원하되 끝나는 상황을 봐서 계속 연장 또는 중지를 결정 - 정부가 플랫폼 사업으로 인해 얻게 될 국가적 이익을 조사하여 수치화하는 작업을 해서 만들어진 자료를 통해 기존 택시 업계에 보상할 수 있는 구체적인 근거를 마련하는 하는 과정이 필요
		• 택시 완전월급제의 성공적 도입을 위해 국가차원 관리의 필요성 - 중소 택시업체들의 완전월급제 운영관리를 위해 관제시스템 지원을 고려 • 플랫폼 운송사업과 택시의 시장 분리의 필요성 및 장애물 - 플랫폼 운송사업 시장의 수요가 기존 택시이용자나 대중교통 이용자의 수요가 이동하는 것이 아닌 개인자동차 이용자의 수요가 이동하는 패턴으로 바뀌어야 함
	면허 가격 하락	• 택시면허권의 가치 보존을 위한 방안 - 정부가 택시면허권의 가치 보존을 위해 개인택시 면허권을 더 이상 발급하지 않겠다고 선언하고 앞으로는 면허를 일정기간 단위로 한정면허 형태로 발급하는 방법을 고려 - 조세특례제한법의 법인택시의 부가가치세 납부세액 중 5% 감차재원 비율을 증가시켜 정부가 감차할 수 있는 비율을 증가시키는 방법을 고려 - 법인택시 회사의 택시서비스 미흡 시 행정처분을 활성화하여 감차 시행
중장기: 지속 가능성 문제	택시 경쟁력 미흡	• 택시 요금 인상의 필요성 - 운수종사자 처우 개선 및 택시 서비스 향상을 위해 요금 조정 필요 - 전반적으로 해외보다 국내의 택시요금 규제가 심한 상황 - 택시기사의 열악한 처우로 인해 젊은 사람들이 기피하고 고령의 운전자만이 시장에 남는 악순환이 반복 되어 택시서비스 개선의 어려움 - 현재는 택시 요금 인상을 지자체 장에게 위임하여 선거 등의 정치적인 문제로 물가 인상 수준으로만 인상하게 되는 것이 문제

핵심 이슈	갈등 원인	주요내용
		• 택시 업계의 다양한 서비스 제공의 필요성 - 다양한 택시 서비스 제공을 위해 민관과 전문가 등이 협업하고 지속적인 준비와 개선 논의 추진이 필요 - 택시 서비스 개발을 추진할 때, 앱 택시 활성화에 따른 실차율 산정을 제고하고 인구구조, 이용자 행태를 고려 - 인공지능, ICT 등의 기술을 접목하고 택시장점을 살린 부가서비스 창출이 필요. 업계는 연대해 R&D 연구역량을 증대 필요 - 택시서비스의 예로 복지택시, 임산부 및 영유아택시, 관광대절택시, 공항운송택시, (광고시청을 통한 운임무료) 컨셉 택시, 노선승합택시 등이 가능하며 실제 열거된 대다수의 서비스를 일본에서는 시행 중. 또한 특별행사 등에 배차를 늘리는 인공지능 택시, 키즈 택시, 펫택시, 관광투어 택시, 긴급출동 택시(알래스카) 등의 방안이 해외에는 현재 도입 중 • 택시의 경쟁력 향상을 위한 경쟁상대 및 가맹사업자의 역할의 중요성 - 과거의 '마카롱 택시', '카카오 택시' 등의 사례를 볼 때, 택시서비스 향상을 위한 노력은 택시업계 스스로 한 것이 아니라 가맹사업자가 이끌고 간 사례가 상당수 차지 • 택시업계의 자체적인 서비스 개선 노력의 필요성 - 중국의 경우, 택시업계에서 서비스 향상을 위한 자체적인 노력을 해옴. 차량을 전기차로 바꿔서 가격경쟁력을 향상시키고, 대형차량으로 변경하여 고객에게 더 나은 편의를 제공함. 이 밖에도 차에서 담배를 피우지 않고, 손님에게 먼저 말을 걸지 않는 등 서비스 향상을 도모함 • 택시 경쟁력 제고를 위한 규제 개선의 필요성 - 경직된 택시 사업규제에 의한 택시의 경쟁력 약화의 문제점이 발생함 - 택시산업은 정부의 각종 규제, 제도를 따라가고 있지만, 최근 규제, 제도 밖의 타다 등의 이동수단이 생겨나면서 문제가 발생 - 일본의 경우, 운임(원가 대비 운행비용)을 규제하되 요금(우산대여 등 추가 서비스) 관련해서는 규제 혁신하며 성장하고 있는 상황 • 이원화 면허(주간면허와 야간면허)를 통한 특정시간대 택시수급 부족 문제 해결 방안 고려 - 주간면허와 야간면허 이원화는 현재 택시기사의 고령화로 인한 심야택시 운행 차량 감소의 문제점을 해결 가능할 것 - 이원화면허를 도입할 때 플랫폼 택시 업계의 수익률 문제를 고려하여 검토하는 것이 필요. 과거 사업성 부족으로 인한 '심야 콜 버스'의 실패사례 존재함. 또한 플랫폼은 단기적 이윤창출 보다는 진입장벽을 만들어 장기적 이윤 독점을 추구하는 사업모델로 아마존, 구글, 쿠팡 등의 사례가 존재하며 이와 관련해 독점을 규제하는 방안 모색이 사전적으로 필요 • 면허발급을 광역지자체 급으로 변경해 특정시간대 택시공급과 수요 불일치의 수급 부족 문제를 해결하는 방안 고려

자료: 저자작성

6) 정리 및 종합

택시의 내재된 문제와 플랫폼 운송사업 등장으로 악화된 문제를 구분해 핵심이슈를 제시하였다. 임금과 택시면허권 가격 하락의 단기적 핵심이슈와 택시서비스 악화의 중장기적 핵심이슈로 구분하여 국내의 연구문헌 및 언론매체 검토, 공급자 및 전문가 의견 등을 수렴하였고 대응방안 측면에서 해외 주요국의 기 실시된 선행정책의 검토가 필요하다. 특히, 플랫폼 운송사업이 활성화된 미국, 캐나다, 호주 등의 주요국 플랫폼 규제를 검토해 국내에 벤치마킹할 수 있는 사례를 검토하고 다양한 이용자 맞춤형 택시 서비스를 제공하는 일본의 사례의 검토가 필요하다.

또한, 플랫폼 종사자 및 전문가 의견, 해외 사례결과 등을 통해 도출된 플랫폼과 택시의 갈등완화 대안에 대해 플랫폼을 이용하는 사용자 입장이 반영된 정책설계를 고려하기 위하여 실제 플랫폼을 이용하는 사용자 측면의 인식조사 등의 분석이 요구된다.



CHAPTER 5

해외사례를 통해 본 갈등완화 정책방향

- 1. 사례개요 | 91
- 2. 해외사례 | 92
- 3. 종합 및 시사점 | 103

해외사례를 통해 본 갈등완화 정책방향

5장은 3가지 단기 및 중장기 핵심이슈별 갈등상황에 대하여 해외의 정책사례를 검토하였다. 첫째, 임금 및 근로여건 악화의 경우 플랫폼 운송사업이 활성화된 미국 사례를 중심으로 그 이외에 호주, 동남아시아 등은 특이사례를 중심으로 TNC법 적용을 살펴보았다. 둘째, 택시면허권 가격 하락의 경우 정부나 지자체에서 직접적인 면허가격권 보전 성격의 정책방안 마련 사례는 부재한 것으로 검토되었다. 마지막으로 택시경쟁력 미흡의 경우 택시산업의 택시서비스가 선진화되고 택시 경쟁력이 우수한 일본 사례를 살펴보았고, 종합 및 시사점을 제시하였다.

1. 사례개요

플랫폼 운송사업과 택시 종사자 간 갈등의 핵심이슈인 1)임금 및 근로여건 악화, 2)면허가격 하락의 생존문제, 3)국내 택시경쟁력 미흡과 관련된 지속성 문제 측면에서 해외사례를 검토하였다. 1)번의 갈등을 완화하기 위해 플랫폼 운송사업 운영에 규제를 가하고 플랫폼 이용 건수 당 부담금을 부과해 택시종사자 발전기여금을 조성하는 사례를 검토하였으며, 3)번의 갈등원인에 해당하는 정책대응 사례를 살펴보기 위해 택시서비스 수준이 높고 이용자 맞춤형 다양한 서비스를 제공하는 일본 사례를 분석하였다.

2)번 관련 국내외 문헌검토 결과, 정부나 지자체에서 직접적인 면허가격권 보전 성격의 정책방안 마련 사례는 부재하였으며 플랫폼과 택시시장을 면허제로 완전분리하여 사업구역 또는 운행시간대를 분리해 시장을 이원화한 사례는 존재하지 않았다. 그러나 그와 성격이 약간 유사한 사례로 호주 뉴사우스웨일스주는 택시종사자 기여금 중 일부를 면허소지자에게 일시금으로 위로금 지급, 시애틀은 플랫폼 운송사업의 차량운행 대

수 제한 및 하루 총 운영시간 제한, 뉴욕 맨해튼 중심가 내 플랫폼 운영의 공차 증가로 운행시간 제한 등의 일부 사례가 존재하였다.

표 5-1 | 해외사례 검토 방향

임금 및 근로여건 악화	택시면허권 가격 하락	택시경쟁력 미흡
플랫폼 운송사업이 활성화된 미국 사례를 중심으로 그 이외에 호주, 영국, 동남아시아 등은 특이사례 중심으로 검토	플랫폼 운송사업과 택시의 사업구역, 운영시간대를 분리한 사례는 비존재	택시산업의 택시서비스가 선진화되고 택시경쟁력이 우수한 일본 사례를 검토

자료: 저자작성

2. 해외사례¹⁶⁾

1) 임금 및 근로여건

미국은 택시와 경쟁관계인 플랫폼 운송사업의 무분별한 확대가 택시종사자의 임금 하락 및 택시회사/기사 파산, 자살 등의 사회적 문제로 불거지자 교통네트워크회사(TNC: Transportation Network Company) 법의 제정을 통해 플랫폼의 제도화 및 관리운영을 추진하였다. 캘리포니아 공공 유틸리티 위원회(CPUC: California Public Utilities Commission)에서는 '13년 플랫폼 운송사업자를 교통네트워크회사 라는 신규 카테고리 분류·운영하고 합법화하였다.

'14년도에 콜로라도는 미래의 시와 군 규정을 우선시 하는 규제를 통해 TNC에 권한을 부여하는 법률을 통과하는 최초의 주가 되었고 버몬트 주는 6월에 법안을 통과시키고 주 전역에 걸쳐 균일하게 규제를 시행하였다. '17년에 48개 주와 워싱턴 D.C는 TNC 규정 중 일부만 법안으로 통과, 이 밖에 뉴욕, 펜실베이니아, 메릴랜드 및 네바

16) 미국 TNC 사례의 일부분은 St. Edward's University 박용신 교수, 영국 블랙캡 면허 관련 사례의 일부분은 University of College London 조현지 박사, 일본 택시산업의 교통사업자 협력형 자가용유상운송 관련 사례는 Tokyo University 김재열 박사의 원고의뢰 결과를 반영해 작성

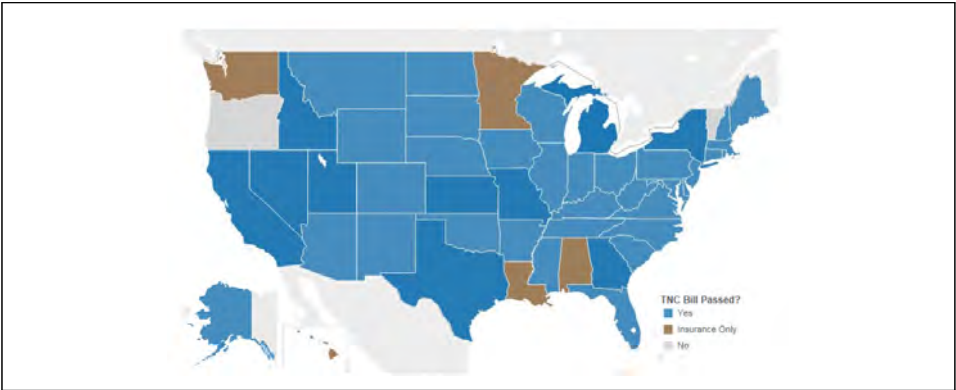
다의 TNC 규정에도 각각의 도시에 대한 특정 규제 기관을 포함, 알래스카와 앨라배마 주에서는 지방자치 단체나 카운티는 TNC 규제를 원하지 않는 경우 비규제 가능하도록 규제하였다¹⁷⁾. 플랫폼 운송사업 규제에 대해 법률로 제정된 주는 아리조나, 알칸사스 등 32개주, 법이 제정 되지 않은 주는 알라바마, 델라웨어 등 13개주, 재정 중인 주는 미주리, 뉴저지 등 6개 주가 포함된다.

뉴욕시의 경우, 택시 및 리무진 위원회(Taxi Limousine Commission)는 우버와 리프트를 통한 택시시장이 과포화 되는 것을 방지하기 위해 플랫폼 서비스 관련 규제를 시행하였다. 뉴욕시는 우버와 리프트 등 플랫폼 운송사업자의 사업을 인정하고 운행 차량수를 제한하는 규제를 도입하였고 동시에 Yellow Cab의 등록기준과 규제를 완화 하였다. 플랫폼 운송사업의 규제를 위해 리프트는 법에 따라 수요가 적을 시 드라이버 잠금 방식으로 앱을 설정하고, 맨하튼의 96번가 남쪽을 승객없이 순항하는 걸 금지하며 차량의 과도한 분산과 교통혼잡을 차단하기 위한 목표를 수립하였다. '20년 8월부터 우버, 리프트 등 플랫폼 운송사업자는 맨하튼 96번가 남쪽에서 운전 시 승객의 탑승 시간을 최소 69% 이상 유지하도록 의무화하는 시스템을 설정하였고, 한 달을 기준으로 회사 측의 차량이 31% 이상 승객 없이 순회 할 경우 플랫폼 운송사업자는 규정에 따라 처벌 규제를 받게 되었다.

시카고의 경우는 '16년 6월 , 수개월 간의 논쟁 끝에 우버와 리프트 등 TNC 산업에 대한 규제를 완화시키고 플랫폼 운송사업에 관한 규칙을 통과시켰다. 시의회 투표결과 (36대12), 새롭게 생긴 법제정 내용은 TNC 회사에서 면허를 취득한 후, 운전자 배경 점검, 운전자 교육, 차량의 안전검사, 보험가입 및 운임가격 급등, 안전정보의 승차공유 앱에 포함 등을 규제하였으며, 플랫폼 운송사업 운전자는 온라인 수업을 통해 특별 라이선스를 취득, 반년마다 차량 테스트의 통과, 운전자는 6년 이상된 차량을 사용하지 않아야 한다 등을 규제하게 되었다.

17) 미국 주요도시의 TNC 관련 주요 규정 사항은 부록3을 참고

그림 5-1 | 주별 TNC 법률 통과 현황



주: 진한 파란색 음영은 TNC Bill 청구가 승인된 주를 나타냄
자료: Texas A&M(2017, p.18), Policy Implications of Transportation Network Companies

표 5-2 | TNC 법률의 정책 및 규정

정책 분야	참여 주 수	참여주 퍼센트
TNC 관련 규제 입법	44	100%
허가 및 수수료		
TNC 회사 정의	41	93%
TNC 허가 요구	36	82%
TNC 순이익 펀딩 설립	12	27%
TNC 운전자 면허 요구	6	5%
보험 및 책임		
TNC 운전자의 보험 충족	44	100%
근로자의 보상 체계 확립	17	40%
운전자 및 차량 요구		
배경점검	43	98%
운전자 요구사항 충족 / 지원	42	95%
TNC 운전자 나이 제한	40	91%
약물/알코올 사용 자체	38	86%
차량 안전 테스트	35	80%
운전자 훈련 프로그램	3	7%
운영 요구사항		
승객에게 모든 운임 및 요금 공개	41	93%
운전자 정보 공개	39	89%

정책 분야	참여 주 수	참여주 퍼센트
전자 영수증 제공	37	84%
길거기 픽업 방지	36	82%
현금지불 방지	26	59%
차량에 트레이드 드레스, 로고 또는 엠블럼 표시	19	43%
운전자 운전시간 제한	6	14%
긴급상황 시 유동가격 측정 제한	7	16%
유동 가격 공개 및 승객의 확인 필요	4	9%
승객 보호		
차별금지 정책 채택	37	84%
휠체어승객 승차가능 기회 제공	24	55%
승객의 개인식별 정보보호	18	41%
접근가능한 승차요청에 대한 데이터 수집	5	11%
데이터 기록		
운전자 및 운행 기록 유지	34	77%
추가 보고 요구 사항 준수	6	14%
규제 및 규칙 결정 권한		
TNC 규제 선제지역 기관 선취	40	91%
공항 자치 규제 강화	23	52%
에이전시 자치 규제 강화	18	41%

자료: MoranMaarit (2017, p.20), Policy Implications of Transportation Network Companies

택시종사자 발전기금 조성을 위해 부담금을 조성하는 사례가 존재(<부록 5를 참고>하는 데 미국의 매사추세츠 주에서는 탑승당 0.2달러의 부담금을 부과하고 그 중 25%를 택시산업 보조금으로 활용하고 있으며, 호주 뉴사우스웨일스주에서는 탑승당 1AUD를 5년간 한시적으로 부과해 택시발전기금을 조성하는 상황이다. 미국 시애틀에서는 플랫폼 총량을 300대로 제한하고 주당 16시간 운영을 허용하며, 탑승당 0.1달러의 규제 부담금을 시정부에 납부하고 있다(임서현, 2019, p. 61). 그 외 미국 뉴욕에서는 택시서비스를 보호하기 위해 플랫폼 운송사업자의 승하차 지점을 별도 지정하거나 캐나다 퀘백의 경우 플랫폼 운송사업의 규제를 택시와 동일하게 적용하는 사례가 존재한다(명묘희 외, 2019, p. 27).

표 5-3 | 호주 뉴사우스웨일스 주 플랫폼 운송사업 제도화

구분	주요내용
법적근거	주(主)법 「Point to Point Transport(Taxis and Hire Vehicles) Regulation 2017(‘17.12.1)」 개정 Point to Point 교통수단에 Ride-share service 추가
관리부서 및 담당업무	- 행정관청을 ‘Point Transport Commissioner’로 개편 - 택시 면허의 발급관리 - 택시사업자와 TNC 모두 1회 탑승 또는 1회 예약 당 약 1AUD(호주달러) 의 ‘The Passenger Service Levy’라는 부담금을 부과·징수 관리업무 추가
산업조정 보조기금 재원마련	- 택시사업자와 플랫폼 운송사업 부담금의 전부 또는 일부를 승객이 지불할 운임 또는 이용자들이 부담하는 수수료에 더해서 부과 - 택시와 렌터카 업계의 산업구조 변화를 돕기 위해 산업조정보조기금(NSW Government’s industry adjustment assistance package) 재원마련 * 최장 5년 동안, 최대 2억 5천만 호주달러(한화 약 2조원)까지 조성
산업조정 보조기금의 사용	- 택시면허 소유자들과 택시 훈련학교들을 위한 위로금(0.98 호주달러) - 일반 면허 1개당 2만 호주달러(한화 1,600만원 상당), 2개 면허 4만 호주달러를 지급 (2017년 4월 13일 까지 신청 가능) ⇒ 0.92억 호주달러가 4,000명 이상의 택시 면허 소유자와 택시 훈련학교에 이미 지급 - 종신 렌터카면허 소유자 면허를 되사는 재매각 프로그램 ‘Additional Assistance Payment Scheme’ (0.1억 호주달러) 지원 완료 - 향후 적립예정인 잔여기금인 1.42억 호주달러는 교통체계 개혁(Point to Point transport reforms)의 영향으로 재정적인 위기에 처한 택시기사들을 대상으로 한 지원금으로 쓰일 예정
갈등조정 기구	NSW 주정부가 임명하고 택시 및 렌터카업계 대표가 참여하는 〈The Taxi and Hire Vehicle Industries Assistance Panel〉을 구성해 지원방안 및 갈등관리업무 담당

자료: 임서현(2019, p.61), 플랫폼 기반 여객운송 서비스 발전방향, 교통 기술과 정책 16:57-63

인도네시아, 말레이시아 등의 동남아시아 국가들은 그랩(Grab) 등 플랫폼 운송사업의 급속한 운영 확대에 정부 규제를 도입해 기존 택시산업과의 마찰을 최소한으로 줄이되 신산업을 일정한 틀 안에서 성장시킬 수 있는 정책 대안을 모색하고 있다. 즉, 플랫폼 운송사업자에 대해 택시산업과 유사한 수준의 관련 규제 법 조항을 신설해 운영의 정당성 및 정부의 감시·감독 등의 권한을 확보하고 있는 상황이다.

표 5-4 | 동남아시아 국가별 플랫폼 운송사업 그랩(Grab)의 규제 내용

국가	규제 내용
인도네시아	2018년 12월부터 행정당국의 감시·보호·통제 등을 원활하게 하기위해 「특별임대교통의 운행에 관한 행정령」을 제정해 플랫폼 운송사업자 서비스 기준, 운행지역 설정, 기술기반 앱 이용 등에 관한 조항 신설 - 도시 내의 공항·항구 및 기타 교통결절점 간 이동으로 운행지역 한정

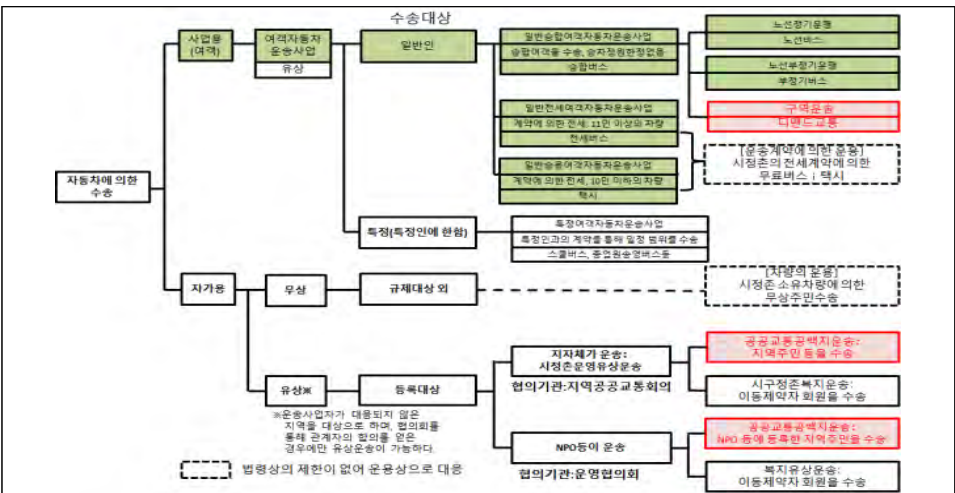
국가	규제 내용
	• ICT기술 기반의 앱으로만 호출과 요금 결정을 허가 • 정부의 운행허가를 받아야만 플랫폼 운송사업자 운영이 가능 • 정부가 설정한 요금 범위 내에서 운임 설정 (km당 3,500루피아(280원)~6,000루피아(480원))
싱가포르	• 사실상 일반택시와 동일한 규제를 적용받으며, 택시운전자의 직업면허(Taxi Driver's Vocational Licence, TDVL)와 플랫폼 운송사업 운전자 면허증(Private Hire Car Driver's Vocational Licence, PDVL)으로 구분해 발급. Grab 이용자는 택시 승차장 사용이 불가능하며, 앱으로만 승차 예약을 통해 이용 가능 • 플랫폼 운송사업자는 자동차 총량의 규제를 동일하게 적용받으며 영업을 하기 위해서는 차량에 대한 운행권을 경매를 통해 매입해야 함 • 플랫폼 운송사업자 근로자는 택시종사자와 유사한 교육을 받고 택시운전면허에 준하는 자격시험을 통과해야 함
말레이시아	• 플랫폼 운송사업자에 대해 대중교통서비스 운행권 취득 및 플랫폼 운송사업자 등록 스티커 부착 의무화 (대중교통서비스 운행권 자격 요건 : 건강검진, 6시간의 운전 연수, 차량공유서비스용 자동차보험 가입, 3년 이상 운행한 차량은 정부가 지정한 차량점검정비소 검사 등의 절차 구축)
필리핀	• Grab을 운송네트워크차량서비스(TNVS)로 분류하여 필리핀 육상교통위원회(LTRFB)의 허가를 받도록 규정 • 운송네트워크회사(TNC)는 면허 취득과 운전자 목록 제출이 의무화, 1년마다 갱신 • 운전자는 직업운전면허증(NBI) 보유, 운영가능 차량은 제작일로부터 7년 이내 • 사전에 예약한 승객만 운송 가능, 공항에서 승객 수용은 원칙적으로 불가능

자료: 1) 서울연구원, 2019, 공유차량·택시 갈등, 수년간 협의 끝에 법제 마련, <https://www.si.re.kr/node/61125>, 20.03.20.; 2) 안기정(2019), 싱가포르의 택시현황 및 정책, 운수종사자 교육제도, 서울연구원; 3) 서울연구원, 2019, 공유차량도 택시처럼 운행권 의무화, <https://www.si.re.kr/node/62182>, 20.03.20.; 4) 공유허브, 2019, 동남아 국가의 승차공유 제도, http://sharehub.kr/sharestory/news_view.do?storySeq=2123, 20.03.20.; 5) Republic of the Philippines DOTC, 2015, Department Order No.2015-011

2) 택시서비스

일본에서는 자가용유상운송은 시정촌, NPO 등의 운영 주체를 통해서만 활용가능하고 미국의 우버, 리프트 등의 플랫폼 운송사업과 유사한 방식의 개인영업은 법적으로 불가능한 상황이다. 플랫폼 운송사업은 이용자와 택시를 연결해주는 택시배차앱 수준으로 이용되고 있으며, 도쿄 등 대도시를 중심으로 택시배차앱의 경쟁이 격화되고 있어 서비스 개선, 외국인 관광객 유치를 위한 이업종, 외국계기업과의 얼라이언스 사례가 증가하는 추세이다.

그림 5-2 | 도로운송법의 사업구분



자료: 국토교통성 큐슈운수국, 도로운송법의 사업구분과 커뮤니티버스 도입의 포인트 자료를 가공해 저자 작성

일본 택시업계는 불법 자가용유상운송의 확산, 자율주행기술의 발달 등으로부터 택시산업을 보호하고 시장을 활성화시키기 위해서 협회를 중심으로 자구적인 노력을 실시하고 있으며, 전국하이어·택시연합회는 자가용유상운송에 대응하고 서비스 개선을 위해서 '17년에 11개 항목, '19년에 9개 항목을 발표해 택시업체가 적극적 대응하고 있다. 최근 플랫폼 운송사업의 장점을 반영하여 자가용유상운송을 택시회사 등이 운영·관리 할 수 있도록 법제도를 정비하는 안을 국회에 제안한 상황이다.

표 5-5 | 전국하이어·택시연합회가 추진 중인 택시산업 활성화 방안

2016년 10월에 설정된 11개 항목	2019년 6월에 추가된 9개 항목
① 기본요금 인하 ② 합승요금 ③ 사전확정 운임 ④ 가변적 가격 책정 ⑤ 정액 운임 ⑥ 상호 평가 ⑦ 유니버설디자인 택시 ⑧ 택시 전면 광고 ⑨ 제2종 면허의 완화 ⑩ 개인·고급 리무진 ⑪ 승합택시(디맨드교통)	① MaaS에 적극적인 참여 ② 자율주행기술의 활용방안 검토 ③ 현금없는 결제의 도입 촉진 ④ 육아를 지원하는 택시 보급 ⑤ 유니버설디자인 택시, 복지택시의 배치체계 구축 ⑥ 「운전자 근무환경 양호도 인증」 제도의 보급 촉진 ⑦ 노동력 확보대책의 추진 ⑧ 대규모 재해시의 긴급수송에 관한 지방자치단체와의 협정 등의 체결 추진 ⑨ 택시산업의 국내외 홍보 추진

자료: 일반사단법인 전국하이어·택시연합회 홈페이지(2019)의 내용을 가공해 저자 작성

표 5-6 | 일본의 택시배차업

서비스 제공업체	서비스의 특징
	• 2018년에 500만 다운로드를 돌파한 택시배차앱 • 자사 내에 있던 시스템부문을 2015년 Japan Taxi주식회사로 상호를 변경하여 시스템 개발과 서비스 개발을 가속화시킴 • 2019년 현재, 전국 889개 사업체 62,320대의 택시 이용 가능 • 2018년에 카카오모빌리티와 15억 엔 자본연계계약 체결
	• 2018년 4월에 카나가와현택시협회와 협력하여 정식으로 서비스를 발표하고, 협회에 가입한 82개 사업자에 도입 • 2019년에는 「0엔 택시」 서비스도 발표하고, 스폰서와 택시의 광고선전비로 택시요금을 지불
	• 2018년에 소니주식회사와 소니페이먼트서비스주식회사가 중심이 되어 민나노 택시를 설립 • 전국 운행 중인 개인택시 22,000대 도입을 목표로 프로모션 중
	• 2018년 6월에 소프트뱅크의 출자 하에 DiDi모빌리티재팬을 설립 • 2018년 9월에 일본 최대 택시업체인 다이치교통과 연계하여 오사카, 도쿄를 시작으로 전국으로 확대
	• 2016년에 교탄고초의 과소지역 대상으로 운행하는 자가용 유상운송의 배차앱으로 활용 • 2018년에 효고현 아와지마를 시작으로 본격적 시장 진출 • 2019년 3월에 일본 최대 택시업체인 다이치교통과 전략적 파트너십 체결 후 전국적으로 서비스 확대

자료: 각 회사의 홈페이지에 게재된 자료를 가공해 저자 작성

일본 택시업계는 복지택시, 임산부 및 영유아 택시, 관광대절택시, 공항송영택시, 컨셉택시, 펫택시 등 이동수단 이외에 다양한 부가서비스를 제공해 경쟁력을 강화하고 있다. 복지택시의 경우, 예약을 기본으로 시간제 요금 또는 이중 요금을 적용하며, 단순한 이동서비스 이외에 진료행위를 위한 병원에 모셔가고 다시 집으로 모셔가는 전과정의 수발 서비스를 포함한다. 임산부 택시의 경우, 출산율 저하 상황에서 임산부 및 영아를 동승하는 주부의 이동성을 지원하며 복지택시와 유사하게 병원 예약 또는 시간대절에 사용한다. 공항송영 택시의 경우, 사전예약제로 공항에서 손님 픽업이 필요한 이용자를 대상으로 다양한 수준의 서비스를 제공하고 있으며, 관광대절택시의 경우, 미터기 요금제를 탈피하여 의료, 쇼핑관광 등을 시간제 요금을 통해 기사 서비스를 제공하고 있다. 컨셉택시는 스폰서 기업과 연계하여 다양한 광고를 할수 있는 요금 0원의 택시서비스를 제공하고 있다.

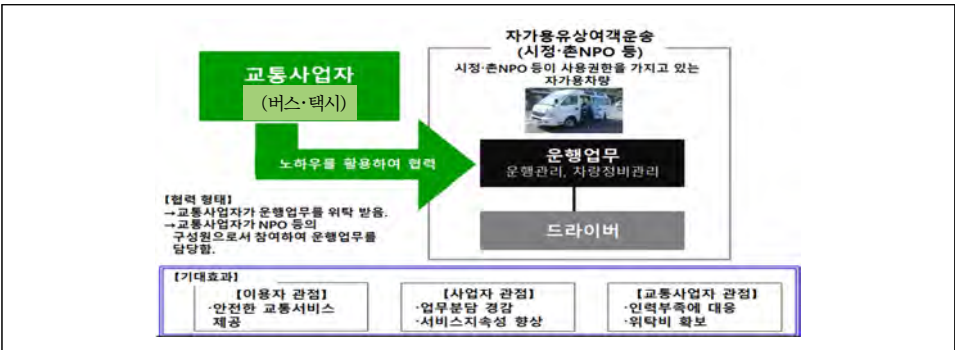
그림 5-3 | 일본의 택시서비스



자료: 안기정(2019, pp.33, 37~38), 택시의 현황과 정책 방향, 국토연구원 전문가포럼 발표자료

일본 국토교통성은 2020년 택시 등의 교통사업자가 자가용유상여객운송의 위탁을 받아 실시주체에 참여하고, 운행관리를 포함한 운행업무를 담당할 수 있도록 「교통사업자협력형 자가용유상운송여객운송제도」를 창설하여 합의형성 절차 및 신청 절차를 간략화 할 수 있는 특례조치를 실시할 예정이다.

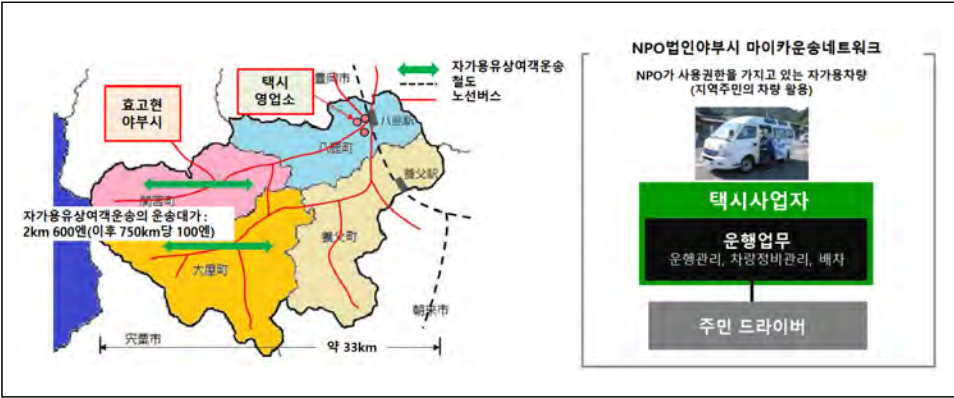
그림 5-4 | 교통사업자협력형 자가용유상운송여객운송제도의 개요



자료: 국토교통성, 자가용유상여객운송 제도의 재검토에 대해서, <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf>. 20.02.15.

효고현 야부(養父)시에서는 '18년 5월부터 지역 내의 택시사업자가 자가용유상여객운송을 운영하고 있는 NPO법인의 운행관리업무에 참여하여 택시와 자가용유상운송의 배차를 일원화하고, 지역의 이동수요에 맞추어 지역교통의 역할분담을 도모하고 있다.

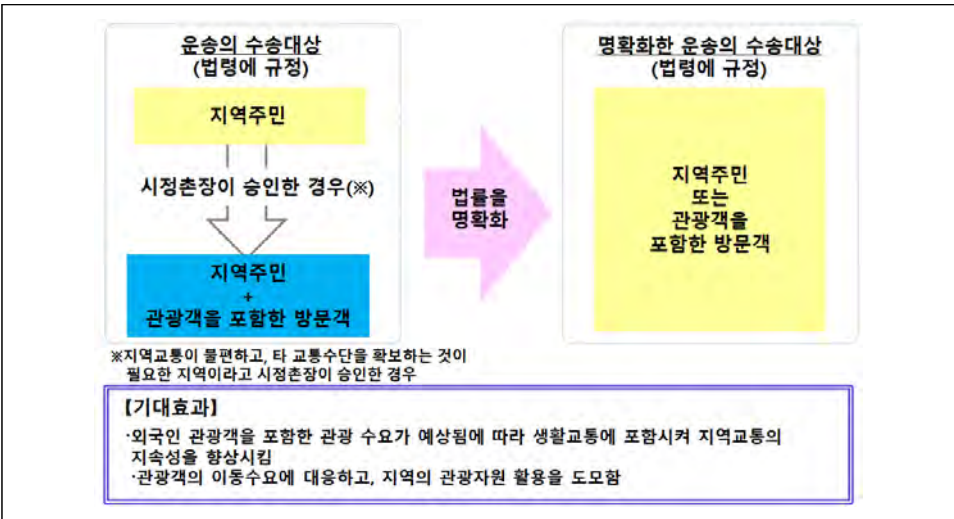
그림 5-5 | 효고현 야부시의 자가용유상운송여객운송



자료: 국토교통성, 자가용유상여객운송 제도의 재검토에 대해서, <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf>. 20.02.15.

국토교통성은 자가용유상여객운송의 이용대상을 지역주민 뿐만 아니라 관광객을 포함한 방문객도 이용이 가능하도록 다음과 같이 법률상으로 명확화 하는 것을 검토하고 있다. 예를 들어, 오키나와현 미야코시마(宮古島)시에서는 2018년 9월부터 시가 운영하고 있는 자가용유상여객운송을 미야코시마 택시사업협동조합이 운행위탁을 받아 차량이 부족한 지역과 시간대(관광객을 중심으로 한 히라라(平良)항과 시 중심부 간을 소형버스로 수송)를 고려하여 배차함과 동시에 이용대상은 미야코시마시 주민뿐만 아니라 대형크루즈의 관광객까지 확대하는 상황이다.

그림 5-6 | 자가용유상운송여객운송제도의 이용대상 명확화



자료: 국토교통성, 자가용유상여객운송 제도의 재검토에 대해서,
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf>. 20.02.15.

그림 5-7 | 오키나와현 미야코시마시의 자가용유상운송여객운송



자료: 국토교통성, 자가용유상여객운송 제도의 재검토에 대해서,
<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf>. 20.02.15.

3. 종합 및 시사점

단기적 생존문제의 핵심이슈인 임금 및 근로여건 악화의 갈등을 완화하기 위해서는 플랫폼 운송사업과 택시가 면허제, 운전 자격, 차량점검 등 동일선상에서 규제 및 관리가 필요하다. 또한 동일한 여객시장을 놓고 동일한 잣대와 기준이 적용되지 못한 채 신산업의 진입으로 구산업의 금전적 피해가 발생하므로 갈등완화를 위한 발전기여금 조성을 고려해야 한다.

면허가격 하락의 경우 플랫폼 운송사업이 자유롭게 활성화된 미국의 경우에도 택시 면허권 가격 하락에 대한 보상은 전무하고 택시종사자가 모든 피해를 부담하는 형국으로 국내에 유사한 상황이 전개될 경우 택시종사자의 생계위협, 파산 등이 발생할 가능성이 크므로 여객시장 분리 또는 공정하게 경쟁할 수 있는 상호 간 동일한 규제 적용을 고려할 필요가 있다.

중장기적 지속가능성의 문제인 택시경쟁력의 경우 택시산업의 이용자 만족을 위한 지속적인 지구책 마련, 운송 이외에 다양한 신규 부가서비스를 개발하여 틈새시장 개척, 교통사업자협력형 유상운송 방안 마련 등의 신시장 개척을 위한 다방면의 노력이 필요할 것으로 보인다.

표 5-7 | 해외 사례 종합 및 시사점

단기: 생존문제		중장기: 지속가능성 문제
임금 및 근로여건 악화	면허가격 하락	택시경쟁력 하락
- TNC 등 유사한 법제정을 통해 플랫폼 운송사업을 택시와 동일한 범주에서 규제·관리 - 신규산업 진입으로 구산업의 피해가 발생하므로 보상할 수 있도록 발전기여금 조성	플랫폼 운송사업이 활성화된 미국은 택시면허권 가격 하락에 대한 보상은 부재하고 택시종사자가 모든 피해를 부담하므로 국내에 유사상황이 전개될 경우 대비 택시종사자 생계위협, 파산 등 잠재적 위험발생에 대한 방안 필요	- 택시서비스 질 확대를 위한 택시산업 지구책 지속적 도출 - 택시의 운송서비스 이외에 다양한 부가서비스를 개발하여 틈새시장을 개척 - 택시 등의 교통사업자협력형 자가용유상여객운송 방안을 도출해 지방중소도시 및 산간 지역으로 시장을 확대

자료: 저자작성

플랫폼 운송사업과 택시산업 간 3가지 규제 타입별 장단점을 요약하면 다음과 같다. 우선 택시 보존형의 경우, 일본, 영국 런던 등에서 취하는 대안으로 자국 택시산업 보호 및 외국계 기업의 시장지배력 약화 등에 장점이 있지만 이용자의 선택권한 제한, 선이의 경쟁을 통한 시장투명성 및 경쟁력 증진에는 단점이 있을 것으로 보인다. 둘째, 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 규제 절충형은 미국, 캐나다, 동남아시아 국가 등의 주요 선진국 및 중진국에서 가장 많이 선택하는 대안으로 기존 택시산업도 보호하고 신규산업을 육성하여 소비자 이용 편의 증대 및 국가의 신성장 동력 확보 차원에서 유용한 전략이지만 신·구 산업 간의 규제의 조화가 성공의 주요한 요소이므로 제도화에 대한 신중한 접근이 필요할 것으로 보인다. 셋째, 플랫폼 운송사업 도입의 전면 자율화는 핀란드, 스웨덴 등의 일부 북유럽 국가에서 취하는 대안으로 택시산업을 완전 개방해 신·구 산업 간의 완전경쟁을 통해 산업생태계 강화를 추진하며 소비자 선택 편의를 가장 다양하게 보장할 수 있겠으나 신·구 산업 간의 무한경쟁에 돌입해 산업 생태계가 파괴되는 단점을 내포하고 있다.

표 5-8 | 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 3가지 규제 타입별 장·단점 요약

구분	① Taxi 보존형	② 플랫폼 운송사업과 택시 간 규제 절충형	③ 플랫폼 운송사업 도입의 전면 자율화형
국가	• 일본, 영국 런던(최근 우버 운행 중단한 상황) 등의 일부 국가	• 미국, 캐나다, 한국, 인도네시아, 싱가포르, 말레이시아, 인도, 스페인 등의 일부 국가	• 핀란드, 스웨덴 등 북유럽 일부 국가
장점	• 자국내 택시산업을 보호해 일자리 유지 및 외국기업의 시장지배력 약화 • 이용자 불만을 최소화하기 위해 업계 자체적 택시서비스 강화를 추진하여 택시서비스 수준이 상당히 높은 수준	• 기존 택시산업도 보호하고 신규 산업을 육성하여 국민의 교통수단 선택 기회의 확대를 통한 편의 증대 및 국가의 미래성장 동력을 확보할 기회로 승화 • 주요 선진국 및 중진국 등에서 보편적으로 선택하는 대안	• 택시산업을 완전히 개방하여 신·구산업 간의 동일한 잣대에서 완전경쟁을 추구하므로 경쟁을 통한 산업생태계 조성 강화에 기여 • 소비자는 가장 다양하게 교통수단이용 취사편의 창출 가능
단점	• 이용자의 취사선택 권리 박탈 • 경쟁자 간 선이의 경쟁을 통한 산업자체의 발전 생태계 조성에 향후 부정적	• 신산업 규제 및 구산업 규제 완화 수준에 따라서 신구 간 산업의 생태계 조화가 결정되므로 제도화에 대한 신중한 접근이 필요	• 기존 택시산업의 가격 카르텔 등의 부정적 효과를 상쇄할 수 있으나 구산업과 신규 진입자 간의 끊임없는 무한경쟁 발생

자료: 저자작성



CHAPTER 6

플랫폼 운송사업과 택시의 갈등완화 대안 분석

- 1. 분석방향 | 107
- 2. 이용자 측면 분석결과 | 108
- 3. 종합 및 시사점 | 129

플랫폼 운송사업과 택시의 갈등완화 대안 분석

6장은 국내·외 분석을 통해 도출된 주요 정책대안들에 대하여 이용자 측면의 수용성 분석을 추진하였다. 플랫폼 이용 현황, 택시종사자 발전기여금, 택시시장 이원화를 통해 플랫폼 운송사업자와 사업영역 분리, 택시산업의 신규 부가서비스 창출 가능성, 갈등완화를 위해 도출된 정책대안의 우선순위 등에 대해 이용자의 의견을 수렴하였고 종합 및 시사점을 기술하였다.

1. 분석방향

핵심이슈별 갈등원인의 갈등완화 방안으로 국내 전문가 회의 및 플랫폼, 택시 종사와 인터뷰 등과 해외 주요국의 사례분석 결과를 바탕으로 이용자 분석 항목을 도출하였다. 플랫폼 운송사업 등장으로 생업에 부정적인 영향이 예상되는 택시산업을 포용하고 연착륙해 나가는 정책방안에 대해 실제 플랫폼을 이용하는 국민을 대상으로 국가정책 방향에 대한 수용성 및 대안의 실현가능성, 정책도입 영향 등을 조사·분석하였다.

표 6-1 | 국내·외 분석을 통한 주요 정책대안

국내		국외
전문가 주요 의견사항	플랫폼 및 택시종사자 의견사항	주요국 해외사례 분석사항
- 플랫폼 운송사업 활성화로 피해를 입은 택시종사자 대상 보상 및 지원 방안 고려 - 택시 업계의 이용자 만족도 증진을 위한 서비스 개선 및 다양한 이용자 맞춤형 신규 서비스 개발·적용 필요 - 택시와 플랫폼 간 시장을 분리해 기존산업의 피해를 최소화하고 신규산업을 육성할 수 있는 방안을 검토	- 이용자가 선호하는 플랫폼 운송사업 서비스 질을 확보하기 위한 택시 자체의 서비스 개선 노력이 필요한 상황 - 플랫폼 운송사업과 택시 모두 공정하게 경쟁하도록 동일한 법·제도 등 기준을 마련하여 플랫폼 운송사업 진입 정당성을 확보하고 택시 피해를 최소화하는 방안 고려	- TNC 법을 통해 플랫폼 운송사업 규제·관리 방안을 구축하고 구산업 피해에 대한 발전기여금 등의 조성을 추진 - 택시의 운송서비스 이외에 다양한 부가서비스를 개발하여 택시의 업무영역을 확장하고 지방 중소도시 및 도서산간지역의 이동성이 미흡한 지역을 대상으로 교통사업자협력형 여객운송 방안 모색

자료: 저자작성

2. 이용자 측면 분석결과

1) 분석 개요

이용자 설문조사를 위해 택시이용 경험이 최근 1년간 있는 대상을 표본으로 519명의 유효 표본을 확보하여 서울역을 중심으로 2월 10일부터 2월 14일까지 총 5일간 1:1 대면조사 방식의 설문조사를 수행하였다. 동기간 연구진 현장조사 결과, 서울역 주변에는 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업 형태의 다양한 플랫폼이 여객운송 서비스를 제공하는 것을 확인하였으며, (주)리서치테라, 대전리서치 등의 설문조사 경험 15년 이상의 설문조사 전문가들로부터 작성된 설문조사지(<부록 6을 참고>)를 검토·수정 후 설문조사를 진행하였다.

연령별 표본 수 확보는 한국교통연구원의 '15년 「교통수단 이용실태 조사」의 택시 이용 자료를 바탕으로 인구비례 할당방식의 샘플 비율을 구성하였으며, 조사결과 10대 이하가 약 2.7%, 20대가 약 30.8%, 30대가 27.7%, 40대가 11.3%, 50대 이상 27.5%로 연령대별 유효표본을 확보하였다.

표 6-2 | 설문조사 표본 현황

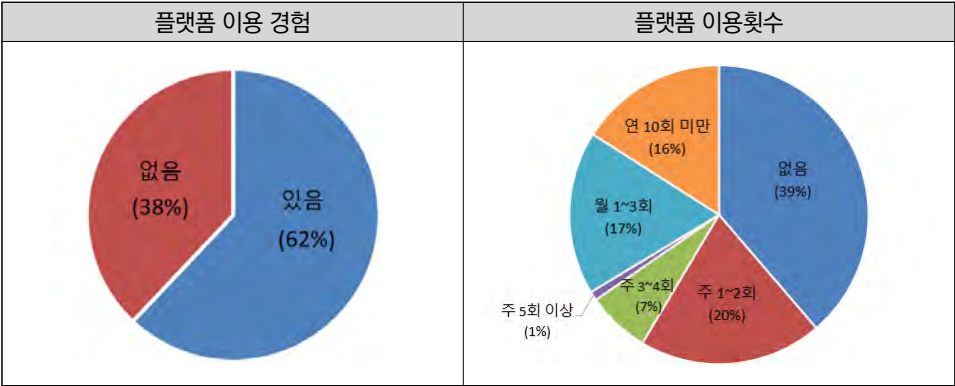
구 분	10대 이하	20대	30대	40대	50대 이상	총계
표본 개수	14명	160명	140명	61명	144명	519명
표본 비중	2.69%	30.8%	26.9%	11.7%	27.7%	100%

자료: 저자작성

설문응답자의 약 62% 정도가 플랫폼을 이용한 경험이 있는 것으로 조사되었으며, 그 중 주1~2회가 약 20%, 월 1~3회가 약 17%, 연 10회 미만이 약 16%로 분석되었다. 플랫폼 사업별 이용률은 중개사업이 96.4%로 가장 높았으며, 플랫폼 운송사업이 2.7%, 플랫폼 가맹사업이 0.9%로 그 뒤를 이었으며, 응답자의 대부분이 플랫폼 중개사업을 이용하는 것으로 조사되었다.

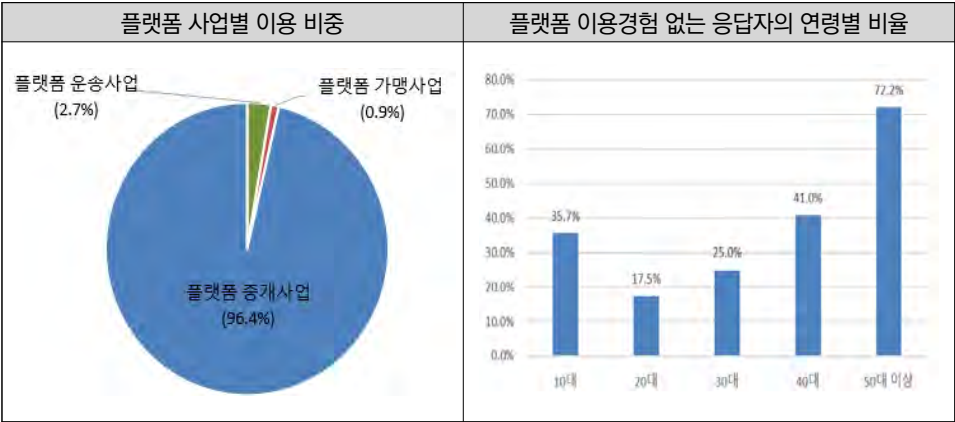
비교적 연령대가 높아 신기술에 서툰 40대, 50대 이상이 플랫폼 이용경험이 없는 사람의 비율이 높았으며, 상대적으로 경제력이 부족한 10대가 그 다음 순으로 높았다. 플랫폼 이용경험이 전혀 없다고 응답한 비율이 높은 집단은 50대(72.2%), 40대(41.0%), 10대(35.7%), 30대(25.0%), 20대(17.5%) 순으로 집계되었다.

그림 6-1 | 최근 1년간 플랫폼 이용 경험 및 이용횟수



자료: 저자작성

그림 6-2 | 플랫폼 사업별 이용률 및 이용경험 없는 응답자 비율



자료: 저자작성

2) 분석 결과

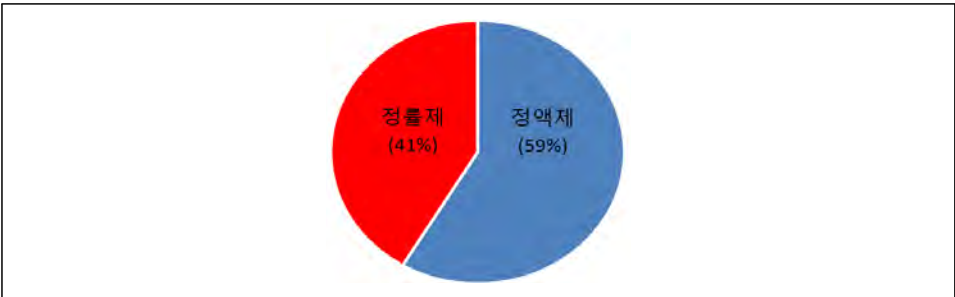
(1) 임금 및 근로여건

‘택시종사자 발전기여금¹⁸⁾’ 조성을 통한 택시종사자 보상 및 지원 정책의 국민수용성을 검토하였다. 미국, 호주 등의 국가에서 플랫폼(우버, 리프트 등) 운송사업 활성화로 택시종사자의 임금 및 근로여건이 악화되고 심지어 자살 등의 사회적 문제가 발생하고 있다. 대응방안 중에 하나로 플랫폼 이용요금에 추가적으로 특정기간 한시적으로 일정금액을 부과해 재원을 마련하는 ‘택시종사자 발전기여금’ 조성에 응답자의 약 55%가 찬성하였다. 구체적으로 플랫폼 이용 경험이 있는 집단의 찬성 비율이 약 59%로 더 높은 반면, 플랫폼 이용 경험이 없는 집단은 찬성 비율이 약 47%로 떨어지는 것으로 조사되었다.

플랫폼 이용요금에 정액제(플랫폼 사업 이용건수 당 일정금액)가 59% 또는 정률제(운임에 일정비율)가 41% 찬성하는 것으로 분석되었다. 예를 들어, 정액제는 500원(34.5%), 300원(18.5%), 100원(12.5%), 200원(10.7%), 1000원(8.9%) 순으로 높게 나타났으며, 정률제는 10%(37.3%), 5%(28.0%), 2%와 7%(11.0%), 15%(7.6%) 순으로 높게 조사되었다.

그림 6-3 | ‘택시종사자 발전기여금’ 조성 방식

(단위: %)

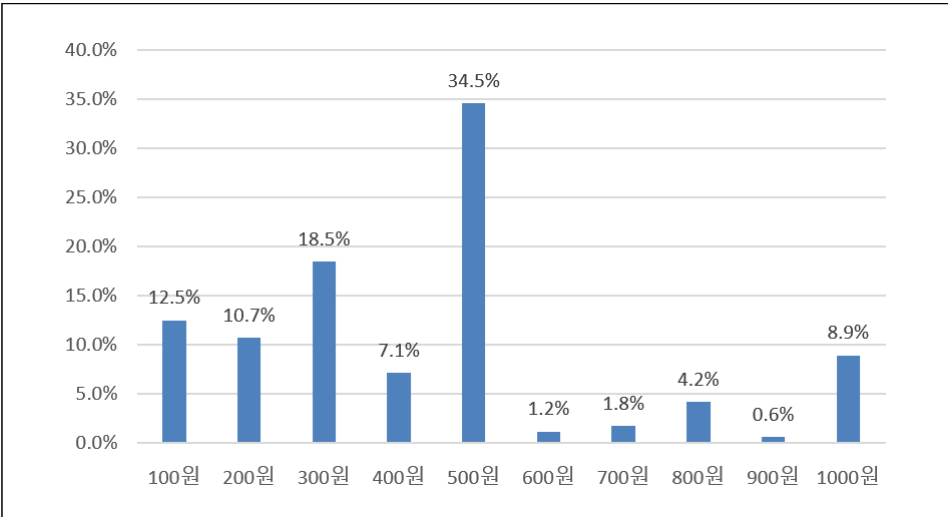


자료: 저자작성

18) 택시종사자 발전기여금 및 택시면허권 이원화의 개념도는 부록 7을 참고

그림 6-4 | '택시종사자 발전기여금'의 정액제 조사결과

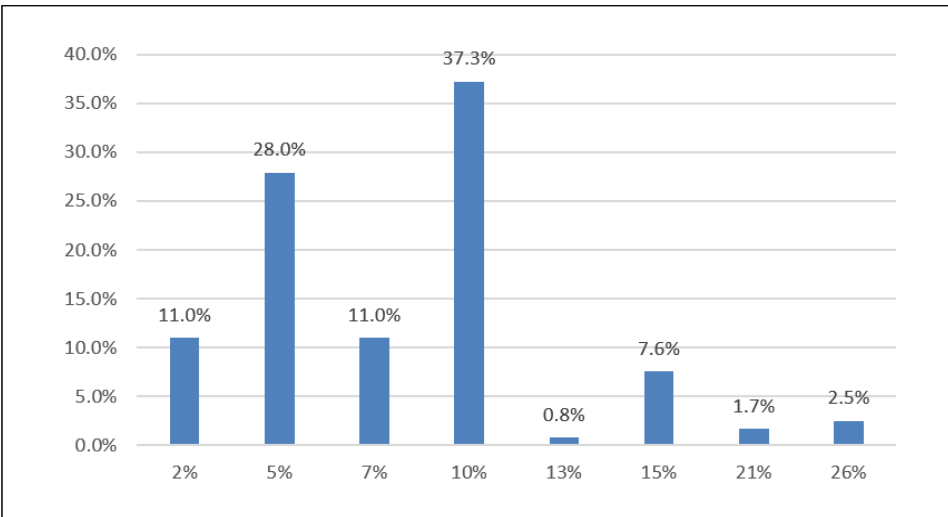
(단위: %)



자료: 저자작성

그림 6-5 | '택시종사자 발전기여금'의 정률제 조사결과

(단위: %)



자료: 저자작성

이용자 설문조사 결과를 바탕으로 ‘택시종사자 발전기여금’의 조성 규모를 정액제와 정률제의 상위 5개 부과기준으로 분석해 다음의 결과를 도출하였다. 정액제 방식을 도입하면 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중계사업에 대해 운행 건수 당 대략 1,000원 부과 시 연간 5720억원, 500원 부과시 2860억원, 300원 부과시 1720억원, 200원 부과시 1140억원, 100원 부과시 570억원 조성으로 분석되었다. 정률제 방식인 이용요금에 비례해 발전기여금을 부과시 대략 15% 부과시 연간 약 6730억원, 10% 부과시 약 4490억원, 7% 부과시 3140억원, 5% 부과시 2240억원, 2% 부과시 900억원 조성으로 분석되었다.

표 6-3 | ‘택시종사자 발전기여금’의 산출 방식

플랫폼 운송사업	플랫폼 가맹사업+중개사업
가정 및 전제	가정 및 전제
• 플랫폼 운송사업의 기사 1인당 일평균 앱 호출 건수 15건, 2교대 운영을 가정 • 차량대수는 1,000대를 가정 • 요금은 택시보다 20% 정도 높은 수준을 가정	• 플랫폼 택시의 면접조사(’02.10~’02.14) 시 약 $\frac{9}{10}$ 정도 승객이 앱을 이용해 예약하는 상황을 반영해 조사결과와 보정계수로 사용 - (서울)법인택시 승객 탑승 횟수 22회/일, 개인택시 21회/일 * 자료: 이충신(2019), 심야 1~2시 개인택시 10대 중 2대만 운행...수급 불균형 주범, 한겨레 • 전국택시운송사업조합연합회 운전자수 현황 - (서울)법인택시 30,658명, 개인택시 49,204명 • 서울시 택시정보시스템의 법인택시 승객이 지불하는 1회 평균 요금 6,000원을 가정 * 자료: 박정양(2013), 서울시민 평균 6000원 택시요금 지불, 뉴스1
산출 방식	산출 방식
= (정액제) 플랫폼 운송사업 차량 공급대수×전체운행 건수×정액기여금 = (정률제) 플랫폼 운송사업 차량 공급대수×전체운행 건수×이용요금×정률제 비율	= (정액제) 개인/법인 택시종사자 수×앱을 이용한 개인/법인 택시 이용횟수×정액기여금 = (정률제) 서울시 내 개인/법인 택시종사자 수×앱을 이용한 법인 및 개인/법인택시 이용횟수×이용요금×정률제 비율

자료: 저자작성

그림 6-6 | 정액제 또는 정률제 방식에 의한 연간 택시종사자 발전기여금 규모



자료: 저자작성

‘택시종사자 발전기여금’을 택시종사자의 금융지원에 100% 활용하는 방안이 존재하나 그 중 일정 부분을 택시감차 사업에 이용해 현재 플랫폼 운송사업의 운행차량 가능대수를 증가시키는 방안을 병합해 두 집단의 요구사항을 충족하는 대안을 고려하였다. 그 이유는 택시종사자 영업손실 및 출구전략 등을 위해 재원을 조성해 구산업의 피해를 적정 수준에서 보상하고 실제 택시감차 대수만큼 플랫폼 운송사업자에게 면허를 허용하는 방식을 적용해 서로 상생할 수 있는 방안을 제시하고자 하였기 때문이다.

따라서, 두 집단의 이해관계를 고려해 택시종사자에게 절반 또는 그 이상으로 활용하는 방안이 존재하며, 그 중 50:50 비율로 택시종사자에게 직접 금융지원과 플랫폼 운송사업자의 운행차량 증대 관련 택시감차 사업에 활용하는 방안을 심층적으로 검토하였다. 택시종사자 금융지원에 활용하는 비율을 최저 50%로 했을 때 택시종사자 금융지원 최고 가능액은 연간 약 4.2백만원, 총 5년간 약 21백만원이며, 90%까지 증대하면 연간 약 7.5백만원, 총 5년간 약 37.9백만원까지 증가하였다. 동일한 택시종사자 금융지원 활용비율을 적용하였을 때 택시종사자 금융지원 최저 가능액은 연간 약 35.8만원, 5년간 총 1.7백만원이며, 90%까지 증대하면 연간 약 64.4만원, 총 5년간 3.2백만원으로 분석되었다.

표 6-4 | 택시종사자 발전기여금의 사용 비율별 택시종사자 금융지원 가능규모

(단위: 원)

택시종사자 발전기여금 중 사용 비율	발전기여금 납부 기준		연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액	총 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액
10%	정액제	1,000원	716,172	3,580,859
		500원	358,086	1,790,430
		300원	214,852	1,074,258
		200원	143,234	716,172
		100원	71,617	358,086
	정률제	15%	842,581	4,212,907
		10%	561,721	2,808,605
		7%	393,205	1,966,023
		5%	280,860	1,404,302
		2%	112,344	561,721
20%	정액제	1,000원	1,432,344	7,161,718
		500원	716,172	3,580,859
		300원	429,703	2,148,516
		200원	286,469	1,432,344
		100원	143,234	716,172
	정률제	15%	1,685,163	8,425,814
		10%	1,123,442	5,617,209
		7%	786,409	3,932,047
		5%	561,721	2,808,605
		2%	224,688	1,123,442
30%	정액제	1,000원	2,148,516	10,742,578
		500원	1,074,258	5,371,289
		300원	644,555	3,222,773
		200원	429,703	2,148,516
		100원	214,852	1,074,258
	정률제	15%	2,527,744	12,638,721
		10%	1,685,163	8,425,814
		7%	1,179,614	5,898,070
		5%	842,581	4,212,907
		2%	337,033	1,685,163
40%	정액제	1,000원	2,864,687	14,323,437
		500원	1,432,344	7,161,718
		300원	859,406	4,297,031

택시종사자 발전기여금 중 사용 비율	발전기여금 납부 기준		연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액	총 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액
		200원	572,937	2,864,687
		100원	286,469	1,432,344
	정률제	15%	3,370,326	16,851,628
		10%	2,246,884	11,234,419
		7%	1,572,819	7,864,093
		5%	1,123,442	5,617,209
		2%	449,377	2,246,884
50%	정액제	1,000원	3,580,859	17,904,296
		500원	1,790,430	8,952,148
		300원	1,074,258	5,371,289
		200원	716,172	3,580,859
		100원	358,086	1,790,430
	정률제	15%	4,212,907	21,064,535
		10%	2,808,605	14,043,023
		7%	1,966,023	9,830,116
		5%	1,404,302	7,021,512
		2%	561,721	2,808,605
60%	정액제	1,000원	4,297,031	21,485,155
		500원	2,148,516	10,742,578
		300원	1,289,109	6,445,547
		200원	859,406	4,297,031
		100원	429,703	2,148,516
	정률제	15%	5,055,488	25,277,442
		10%	3,370,326	16,851,628
		7%	2,359,228	11,796,140
		5%	1,685,163	8,425,814
		2%	674,065	3,370,326
70%	정액제	1,000원	5,013,203	25,066,015
		500원	2,506,601	12,533,007
		300원	1,503,961	7,519,804
		200원	1,002,641	5,013,203
		100원	501,320	2,506,601
	정률제	15%	5,898,070	29,490,349
		10%	3,932,047	19,660,233
		7%	2,752,433	13,762,163

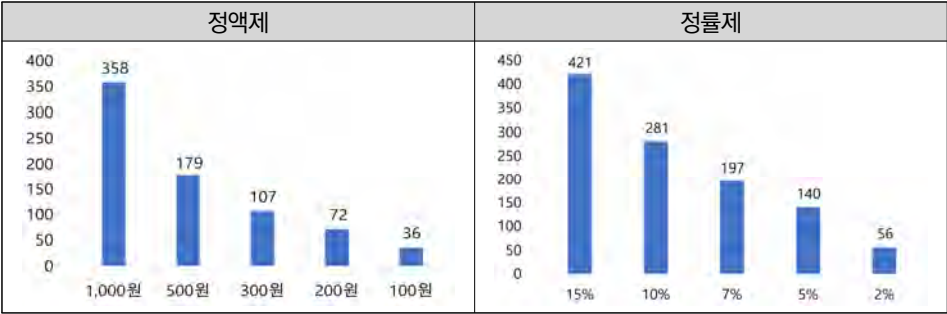
택시종사자 발전기여금 중 사용 비율	발전기여금 납부 기준		연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액	총 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능액
80%		5%	1,966,023	9,830,116
		2%	786,409	3,932,047
	정액제	1,000원	5,729,375	28,646,874
		500원	2,864,687	14,323,437
		300원	1,718,812	8,594,062
		200원	1,145,875	5,729,375
		100원	572,937	2,864,687
	정률제	15%	6,740,651	33,703,256
		10%	4,493,767	22,468,837
		7%	3,145,637	15,728,186
		5%	2,246,884	11,234,419
		2%	898,753	4,493,767
90%	정액제	1,000원	6,445,547	32,227,733
		500원	3,222,773	16,113,867
		300원	1,933,664	9,668,320
		200원	1,289,109	6,445,547
		100원	644,555	3,222,773
	정률제	15%	7,583,233	37,916,163
		10%	5,055,488	25,277,442
		7%	3,538,842	17,694,209
		5%	2,527,744	12,638,721
		2%	1,011,098	5,055,488
100%	정액제	1,000원	7,161,718	35,808,592
		500원	3,580,859	17,904,296
		300원	2,148,516	10,742,578
		200원	1,432,344	7,161,718
		100원	716,172	3,580,859
	정률제	15%	8,425,814	42,129,070
		10%	5,617,209	28,086,047
		7%	3,932,047	19,660,233
		5%	2,808,605	14,043,023
		2%	1,123,442	5,617,209

자료: 저자작성

정액제 및 정률제 방식을 부과 마련하는 택시종사자 발전기여금의 50% 규모를 서울시의 개인 및 법인택시 종사자 1인당 금융지원 가능 규모로 세분화하면, 총 5년간 300원~1000원 사이 부과 시 약 537만원~1790만원, 운임에 7%~15% 사이 부과 시 약 983만원~2106만원의 재정적 지원이 가능할 것으로 추정되었다. 연간으로 산출하면 300원~1000원 사이 부과 시 약 107만원~358만원, 운임에 7%~15% 사이 부과 시 약 197만원~421만원의 재정적 지원이 가능할 것으로 분석되었다.

그림 6-7 | 연간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모

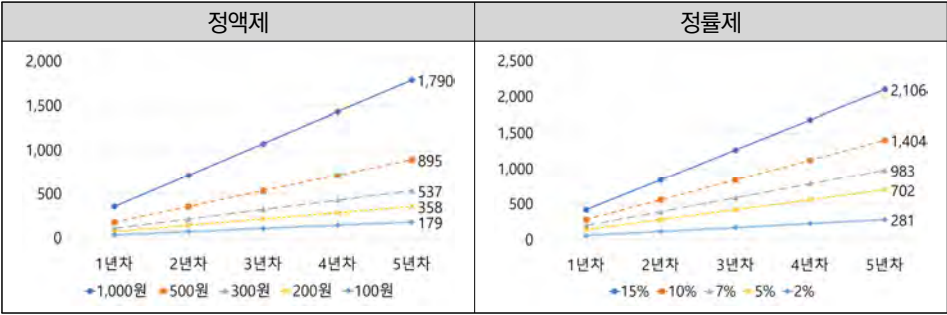
(단위: 만원)



자료: 저자작성

그림 6-8 | 향후 5년간 택시종사자 1인당 금융지원 가능규모

(단위: 만원)



자료: 저자작성

정액제 및 정률제 방식을 통한 연간 택시종사자 발전기여금 조성규모의 50%를 택시 감차에 활용하여 플랫폼 운송사업자의 사업가능 운행차량 대수 분석결과, 최대값의 경

우 연간 1,000원 부과 시 3,575대, 운임에 15% 부과 시 4,206대, 최소값의 경우 연간 100원 부과 시 57대, 2% 부과 시 90대로 추정되었다. 정부는 택시총량제 하에 택시 감차사업을 통해 감차 가능한 대수만큼 플랫폼 운송사업자의 사업가능 차량대수를 허가할 계획이므로 택시종사자 소득감소 보전, 교육훈련¹⁹⁾, 재취업 지원, 택시감차 등 목적으로 조성되는 택시종사자 발전기여금을 감차사업 지원 목적에 연간 기여금의 50%를 활용한다고 가정되었다.

정부가 계획 중인 사회적 기여금을 월 단위로 부과 시 추가적인 플랫폼 운송사업자의 사업가능 운행차량 대수를 분석하면, 30만원 부과 시 20만원 대비 약 50%, 40만원 부과 시 30만원 대비 약 33%, 50만원 부과 시 40만원 대비 약 25% 이상 사업가능 운행차량이 증가하였다. 구체적으로 20만원 부과 시 정액제 1000원 또는 정률제 15%를 고려할 경우 최대 범위로 약 107~126대, 100원 또는 2%를 고려 시 최소 범위로 약 10~16대가 추정되었다. 30만원 부과 시 정액제 1000원 또는 정률제 15%를 고려할 경우 최대 범위로 약 160~189대, 100원 또는 2%를 고려 시 최소 범위로 약 16~25대가 분석되었다. 40만원 부과 시 정액제 1000원 또는 정률제 15%를 고려할 경우 최대 범위로 약 214~252대, 100원 또는 2%를 고려 시 최소 범위로 약 21~33대가 추정되었다. 50만원 부과 시 정액제 1000원 또는 정률제 15%를 고려할 경우 최대 범위로 약 268~315대, 100원 또는 2%를 고려 시 최소 범위로 약 26~42대가 분석되었다.

사회적 기여금 부과를 통한 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능대수 증가는 택시종사자 발전기여금 재원의 50%를 택시감차 사업에 활용해 운행차량 가능대수를 증가시키는 방안 보다 효과가 미비하고 플랫폼 운송사업자는 규모의 경제 측면에서 운행차량 대수를 증가해 사업모델을 확대하기를 원하므로 사회적 기여금 부과뿐만 아니라 택시종사자 발전기여금의 일정 재원을 함께 활용해 택시 감차가 가능 대수를 확대하는 방안을 고려²⁰⁾하였다. 정책효과의 극대화 추구 시 정액제 1000원 또는 정률제 15% 부과를

19) 고용노동부 직업능력개발 지원사업인 '국민내일배움카드'와 중첩되지 않는 프로그램을 운영하여 실익을 증가시킬 필요

20) 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 활용되는 비중이 10%~100% 변화에 따라 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능대수 규모변화의 연간 및 향후 5년간 추정결과는 부록 8과 부록 9를 참고

통해 택시종사자 발전기여금 조성의 50%를 재원화 하는 방식은 플랫폼 운송사업자가 3575대 또는 4206대가 연간 운행허가가 가능하나 사회적 기여금 방식은 최대 50만원 부과 시 268대 또는 315대 증가에 그치는 상황이다.

그림 6-9 | 정액제 및 정률제 적용 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행차량 가능대수 규모

(단위: 일 대수)

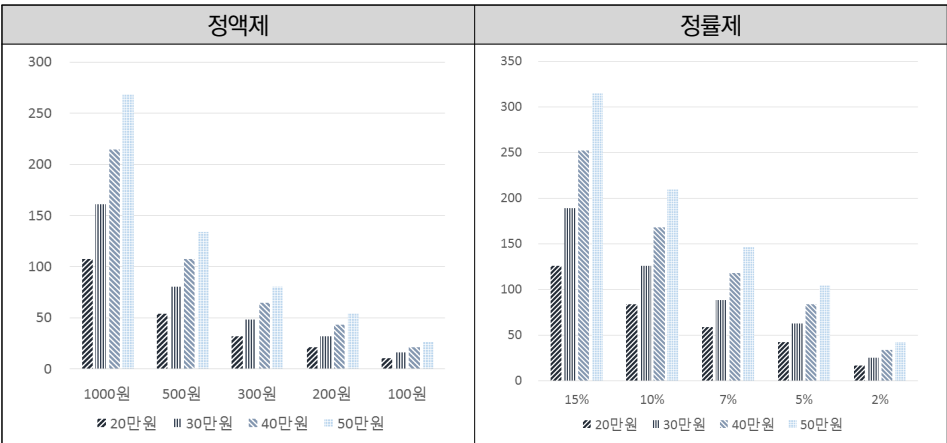


주: 설문조사를 통해 조성된 정액제 및 정률제 방식의 택시종사자 발전기여금 50%를 택시감차 사업비로 활용하고 개인택시 면허권 가격(약 8,000만원)을 나누어 산출

자료: 저자작성

그림 6-10 | 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행차량 가능대수 규모

(단위: 일 대수)



주: 택시종사자 발전기여금의 50%를 택시감차 사업에 이용하고 정액제 및 정률제 적용 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수에 사회적 기여금을 연산한 후 개인택시 면허권 가격(약 8,000만원)을 나누어 산출

자료: 저자작성

표 6-5 | 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수 규모

(단위: 일 대수)

사회적 기여금	납부 기준		정액제					정률제				
	1,000원	500원	300원	200원	100원	0.15%	0.1%	0.07%	0.05%	0.02%		
20만원	107.2	53.6	32.2	21.4	10.7	126.2	84.1	58.9	42.1	16.8		
30만원	160.9	80.4	48.3	32.2	16.1	189.3	126.2	88.3	63.1	25.2		
40만원	214.5	107.2	64.3	42.9	21.4	252.3	168.2	117.8	84.1	33.6		
50만원	268.1	134.1	80.4	53.6	26.8	315.4	210.3	147.2	105.1	42.1		

주: 사회적 기여금 부과 시 플랫폼 운송사업자의 연간 운행가능 차량대수는 정액제 및 정률제 방식의 연간 차량운행 가능 대수에 사회적 기여금을 연산한 후 최근의 개인택시 면허권 가격을 나누어 산출

자료: 저자작성

택시종사자 발전기여금을 조성하는 대표적인 사례로 호주 뉴사우스웨일스 주와 미국 매사추세츠 주에서는 한시적으로 5년간 재원을 조성하므로 벤치마킹의 방향으로 유사하게 5년의 시한을 제한하여 발전기여금을 조성할 경우 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 정액제 및 정률제 방식과 사회적 기여금 방식을 결합하여 연간 운행가능 차량대수의 규모를 추정하면, 1만대 이상 규모의 경제²¹⁾에 도달하기 위해서는 택시종사자 사회적 기여금의 50%를 재원화하고 정액제 방식의 1000원, 500원 및 정률제 방식 15%, 10%, 7% 중의 한 가지를 부과 시 최종 달성할 수 있을 것으로 분석되었다.

예를 들어, 택시종사자 발전기여금을 조성하기 위해 운행건수 당 정액제 방식의 500원을 부과하고 그것의 50% 재원을 택시감차 사업에 활용해 1년차 연말에는 플랫폼 운송사업자의 운행가능 차량대수가 1787대가 구축된다. 이 후 1787대를 1년 동안 운영하여 월간 사회적 기여금 20만원을 부과해 마련된 재원을 다시 택시감차 사업에 활용하고 연도별 택시종사자 발전기여금 재원 50%를 다시 적용해 2년차 연말에는 3628대의 플랫폼 운송사업자의 운행가능 차량대수가 조성된다. 이러한 과정을 계속 거쳐 6년차 말에는 택시종사자 발전기여금 정액제 500원 및 사회적 기여금 20만원 부과 시 플랫폼 운송사업자의 운행가능 차량대수는 10999대로 증가할 것으로 분석되었다.

21) 플랫폼 운송사업자 타다는 플랫폼 운송차량 규모의 경제 규모로 1만대 증차 계획을 '19년 10월 계획한 사례가 있음

현재의 추정결과는 거시적·총량적 접근으로 분석하여 도출된 것으로 미시적 자료 기반의 분석, 택시면허권 가격 기준의 변화 등의 다양하게 산출에 영향을 미치는 요인들로 인해 분석결과의 수치가 변화할 수 있다. 예를 들어, 실제 플랫폼 운송사업자의 운행차량은 일간, 월간으로 증가하므로 택시종사자 발전기여금 조성의 규모는 연간 단위 적용 시 보다 더욱 증가할 수 있으며 사회적 기여금의 부과도 월간으로 적용할 경우 연말의 감차대상 확보를 통한 운행가능 차량대수 확보 보다 사전에 진행되어 감차사업의 재원확보가 현재 보다 증가하므로 추정 결과보다 높은 수치의 결과가 나올 수 있다.

그러나, 대규모로 택시감차 사업을 통해 개인택시 면허권을 매매할 경우 현재 8,000만원으로 적용되 산출된 택시면허권 가격이 수요와 공급의 법칙에 의해 가격이 상승하게 되고 따라서 택시감차 가능대수가 현재 추정치 보다 감소하여 플랫폼 운송사업의 운행가능 차량대수가 감소할 수 있다. 현재 개인택시 면허권을 매매하는 방향으로 고려하였으나 플랫폼 운송사업자가 개인택시 면허권 시세 보다 저렴한 법인택시 면허권을 매수하는 방향으로 전환 시 택시 감차사업 가능 대수가 증가해 플랫폼 운행가능 차량대수는 현재 추정치 보다 증가하는 결과가 도출될 수 있으므로 다양한 파급요인에 대한 복합적인 증가와 감소 효과가 영향을 미칠 것으로 보인다.

표 6-6 | 시나리오별 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
		사회적 기여금(월)						
정액제	1000원	20만원	3,575	7,257	10,942	14,627	18,312	21,997
		30만원	3,575	7,310	11,053	14,796	18,539	22,282
		40만원	3,575	7,364	11,166	14,969	18,772	22,574
		50만원	3,575	7,417	11,280	15,145	19,009	22,874
	500원	20만원	1,787	3,628	5,471	7,313	9,156	10,999
		30만원	1,787	3,655	5,527	7,398	9,270	11,141
		40만원	1,787	3,682	5,583	7,484	9,386	11,287
		50만원	1,787	3,709	5,640	7,572	9,505	11,437
	300원	20만원	1,072	2,177	3,283	4,388	5,494	6,599
		30만원	1,072	2,193	3,316	4,439	5,562	6,685

납부기준		연차	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
		사회적 기여금(월)						
		40만원	1,072	2,209	3,350	4,491	5,631	6,772
		50만원	1,072	2,225	3,384	4,543	5,703	6,862
	200원	20만원	715	1,451	2,188	2,925	3,662	4,399
		30만원	715	1,462	2,211	2,959	3,708	4,456
		40만원	715	1,473	2,233	2,994	3,754	4,515
		50만원	715	1,483	2,256	3,029	3,802	4,575
	100원	20만원	357	726	1,094	1,463	1,831	2,200
		30만원	357	731	1,105	1,480	1,854	2,228
		40만원	357	736	1,117	1,497	1,877	2,257
		50만원	357	742	1,128	1,514	1,901	2,287
정률제	0.15%	20만원	4,206	8,537	12,873	17,209	21,544	25,880
		30만원	4,206	8,601	13,004	17,408	21,812	26,215
		40만원	4,206	8,664	13,137	17,611	22,085	26,559
		50만원	4,206	8,727	13,271	17,818	22,365	26,911
	0.1%	20만원	2,804	5,692	8,582	11,473	14,363	17,253
		30만원	2,804	5,734	8,669	11,605	14,541	17,477
		40만원	2,804	5,776	8,758	11,741	14,723	17,706
		50만원	2,804	5,818	8,848	11,879	14,910	17,941
	0.07%	20만원	1,963	3,984	6,007	8,031	10,054	12,077
		30만원	1,963	4,014	6,069	8,124	10,179	12,234
		40만원	1,963	4,043	6,130	8,218	10,306	12,394
		50만원	1,963	4,072	6,193	8,315	10,437	12,559
	0.05%	20만원	1,402	2,846	4,291	5,736	7,181	8,627
		30만원	1,402	2,867	4,335	5,803	7,271	8,738
		40만원	1,402	2,888	4,379	5,870	7,362	8,853
		50만원	1,402	2,909	4,424	5,939	7,455	8,970
	0.02%	20만원	561	1,138	1,716	2,295	2,873	3,451
		30만원	561	1,147	1,734	2,321	2,908	3,495
		40만원	561	1,155	1,752	2,348	2,945	3,541
		50만원	561	1,164	1,770	2,376	2,982	3,588

주: n년차 감차 가능 대수는 다음과 같이 산정함. ‘(1년차 감차가능대수)×n+[(연간 사회적 기여금 합계)×(n-1년차 감차 가능대수)÷현재 면허가액]’

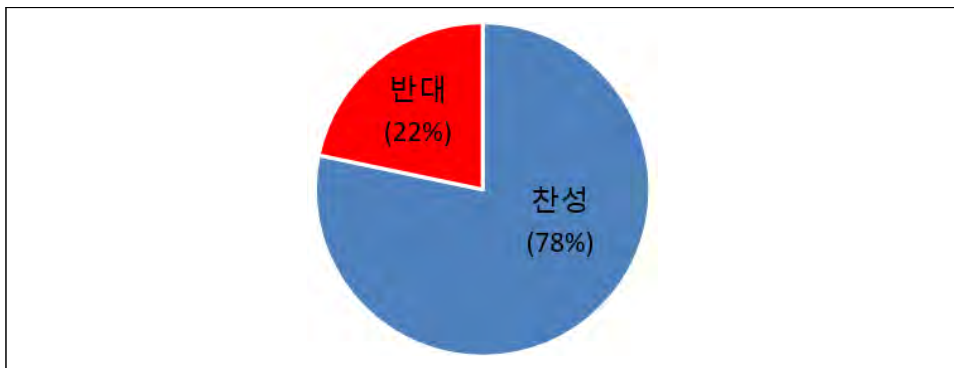
자료: 저자작성

(2) 택시면허권 가격

택시와 플랫폼 운송사업의 운영 시간·지역을 구분해 시장을 이원화하는 방식을 검토하였다. 미국의 뉴욕, 샌프란시스코에서는 우버, 리프트 등 플랫폼 운송사업 활성화로 택시종사자의 생계유지 곤란, 택시면허권 가격이 구입 당시 대비 1/10 수준으로 폭락하면서 택시종사자의 파산 등으로 경제적 어려움이 가중되고 있는 상황이다. 해결을 위해 택시 수요가 높지만 공급이 부족한 지역과 시간대를 한정해 타다 등의 플랫폼 운송사업 면허를 허가하는 방식 도입 시 응답자 약 78%가 긍정적인 것으로 조사되었다.

그림 6-11 | 택시 공급이 부족한 지역, 시간대에 한정해 플랫폼 운송사업의 면허 허가

(단위: %)

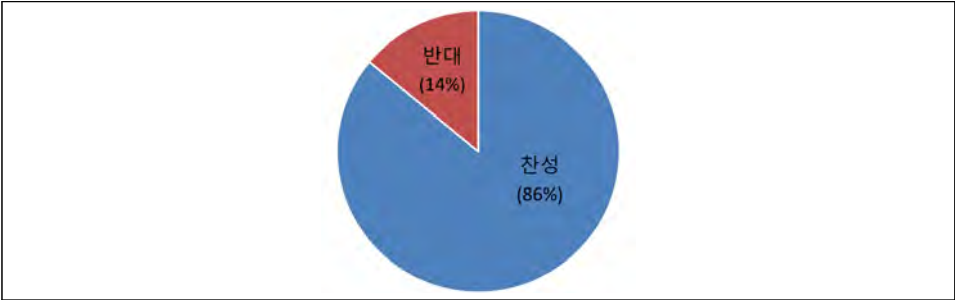


자료: 저자작성

전국 개인택시 기사의 평균연령이 '18년 기준, 62세로 고령화 인해 야간 교통사고 발생 가능성 증대와 신체적 쇠퇴 등으로 운행을 기피해 야간의 택시공급이 감소하고 있는 상황으로 개인택시 면허를 주간과 야간의 면허로 이원화해 기존 고령의 택시기사는 주간면허를 보유하고 야간면허는 면허권 가격의 절반 정도에 플랫폼 운송사업에 판매해 플랫폼 운영을 증가시켜 심야시간에 여객수요 초과, 택시공급 부족의 문제점을 해결하는 대안에 응답자의 약 86%가 긍정적인 것으로 조사되었다.

그림 6-12 | 개인 택시면허의 주간/야간면허 이원화를 통한 택시의 수급 불일치 완화

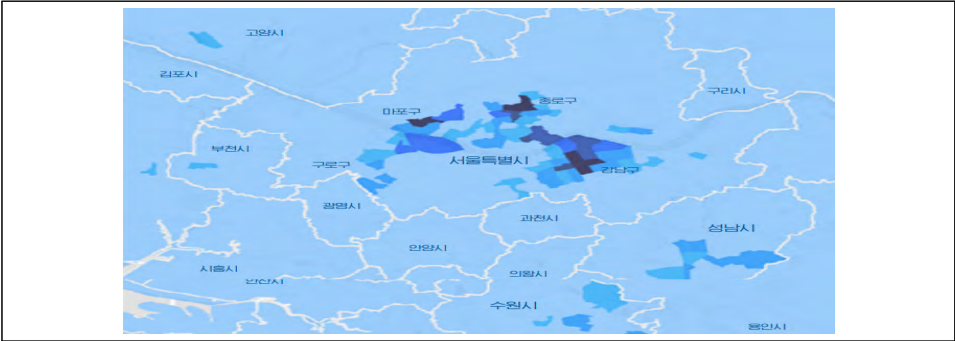
(단위: %)



자료: 저자작성

카카오 모빌리티 리포트(2019) 빅데이터 분석결과를 살펴보면, 심야시간 택시 초과 수요가 많은 지역이 상당수 존재하므로 향후 플랫폼 운송사업과 택시 간 시장 이원화를 통해 영업시장으로의 사업진출 가능성을 검토해 볼 필요가 있다. 고령자 개인택시의 심야영업 운행 저하, 사업구역 내 운송사업자 일정 수준의 소득 보장을 위한 택시 사업구역 제도로 택시 공급량 증가에는 한계가 있으므로 2가지 경쟁수단의 시장을 분리해 상생할 수 있는 측면의 고려가 가능하다. 실제 수도권은 역삼, 논현, 서초, 압구정, 청담, 광화문, 종로, 서교, 이태원 등을 중심으로 업무, 유흥, 쇼핑의 중심지에서 심야시간에 택시 초과수요가 많고 그 이외 성남, 수원 등의 경기도 지역도 유사한 패턴이다.

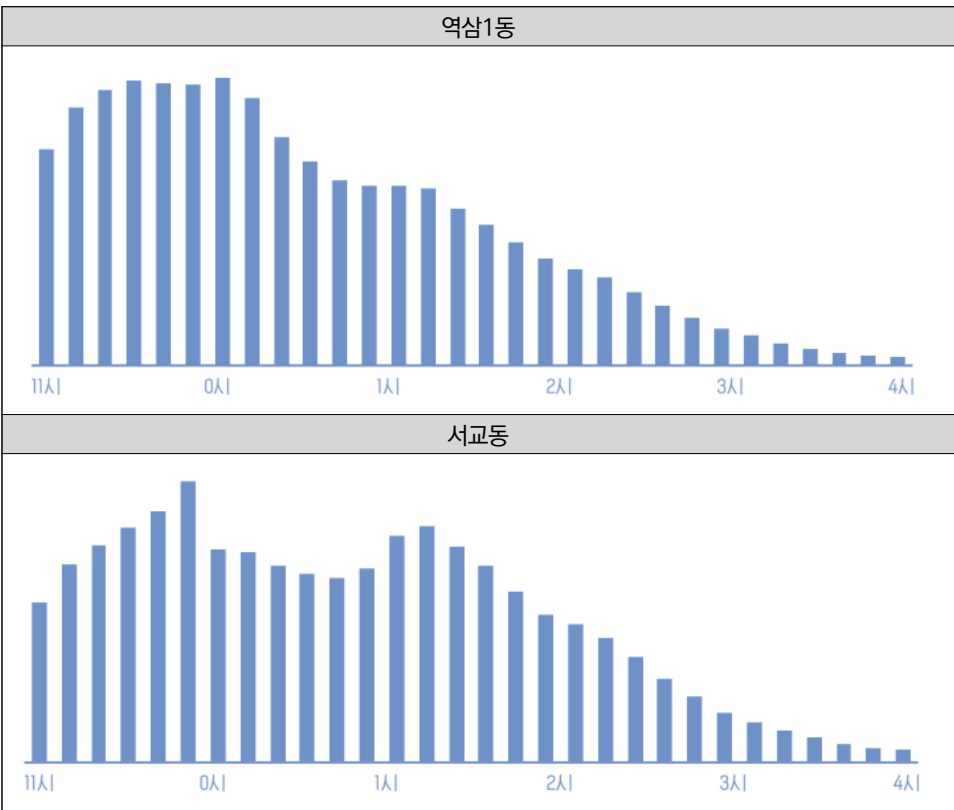
그림 6-13 | 심야시간 택시 초과수요가 많은 지역(출발지 기준)



주: 검은색에 가까워질수록 초과수요가 심하게 발생, 2018년 7월~2019년 6월 평일기준

자료: 정주환·류금선(2019, p.49), 카카오 모빌리티 리포트

그림 6-14 | 특정지역 시간대별 택시 초과수요 분포



자료: 정주환·류금선(2019, pp.50-51), 카카오 모빌리티 리포트

(3) 택시서비스

택시서비스의 개선이 필요한 사항을 분석하고 신규 부가서비스 및 신사업영역 개척을 통한 택시산업의 성장방향을 검토하였다. 택시서비스 자체의 이용자 불편 사항을 조사한 결과는 다음과 같은데, 택시 잡는 것의 어려움(승차거부 포함)(34.7%), 대중교통 대비 비싼 이용 요금(34.4%), 택시기사의 불친절한 태도(14.3%), 과속, 난폭 운전 등의 안전운전 결여(8.8%), 택시내부의 청결 미흡(6.6%), 운전기사의 승객 성희롱, 성추행 발생 (1.3%) 순으로 높게 조사되었다.

그림 6-15 | 택시이용 불만족 사항의 우선순위

(단위: %)

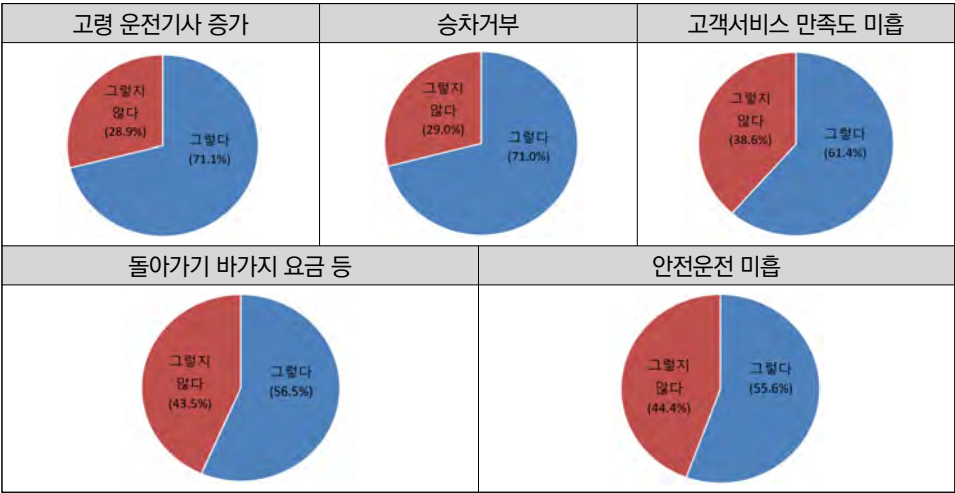


자료: 저자작성

플랫폼 운송사업과 비교하여 택시이용자가 택시서비스의 문제점이 있다고 여기는 항목을 조사한 결과, 택시의 고령 운전기사 증가(71.1%), 승차거부(71.0%), 고객서비스 만족도 미흡(61.4%), 돌아가기, 바가지 요금 등의 신뢰하락(56.5%), 안전운전 미흡(55.6%) 순으로 문제점이 높게 나타났다.

그림 6-16 | 플랫폼 운송사업 대비 택시서비스 문제점의 심각성

(단위: %)

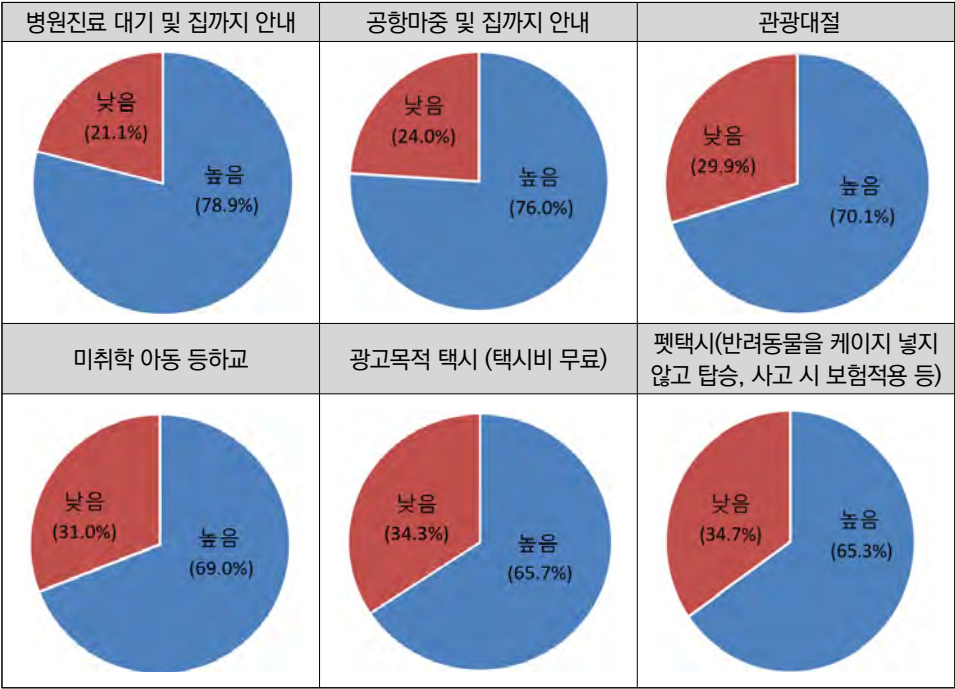


자료: 저자작성

운송서비스 이외에 택시의 새로운 부가서비스 창출에 이용자는 연령대 별로 자신들의 관심사와 필요서비스에 따라 부가서비스 확대를 통한 택시산업의 성장가능성 인식의 차이가 발생하였으나 신규서비스 이용에 대한 이용자 인식은 높은 것으로 분석되었다. 전체 연령별로 보면, 노인, 임산부 병원 진료 대기 및 집까지 안내(78.9%), 공항마중 및 집까지 안내(76.0%), 관광대절(50대 이상, 52.8%), 미취학 아동 등하교(69.0%), 광고목적 택시(65.7%), 펫택시(65.3%) 순으로 이용가능성이 높을 것으로 조사되었다. 연령 구간별로 보면, 노인, 임산부 병원 진료 대기 및 집까지 안내(40대, 68.9%), 공항마중 및 집까지 안내(50대, 64.3%), 관광대절(70.1%), 미취학 아동 등하교(10대, 57.1%), 광고목적 택시(20대, 44.7%), 펫택시(30대, 51.4%) 순으로 이용가능성이 높을 것으로 분석되었다.

그림 6-17 | 신규 부가서비스 이용에 대한 이용자 인식

(단위: %)



자료: 저자작성

표 6-7 | 신규 부가서비스별 이용자 이용 인식에 대해 가장 높게 응답한 연령대

(단위: %)

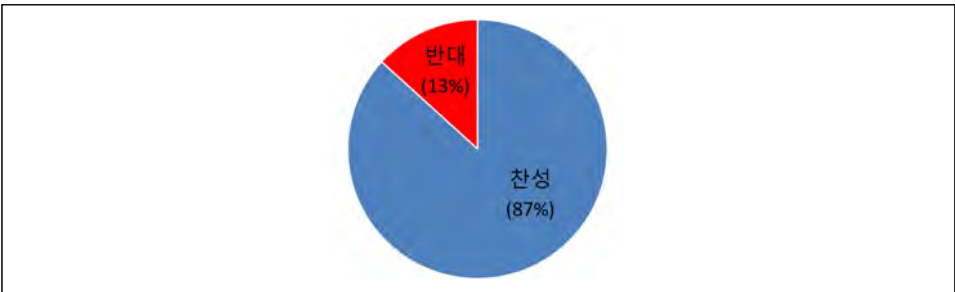
구 분	해당 부가서비스 성장가능성에 대해 가장 높게 선호한 연령대
노인, 임산부 병원진료 대기 및 집까지 안내	40대 (68.9%)
미취학 아동 등하교	10대 (57.1%)
공항마중 및 집까지 안내	50대 (64.3%)
관광대절	50대 이상 (52.8%)
반려동물 케이지 넣지 않고 탑승, 사고 시 보험적용 등 펫택시	30대 (51.4%)
광고목적 택시(택시비 무료)	20대 (44.7%)

자료: 저자작성

「여객자동차 운수사업법 제34조」에서는 일반인의 자가용 기반 유상운송이 금지되어 있으나 서울특별시 및 5대 광역시 이외 중·소도시 또는 도서 산간 지역에 택시, 대중교통 등 서비스 공급이 미흡한 지역에 제한적으로 교통사업자 협력형 한정면허를 허가해 취학아동 통근, 고령자 및 임산부 병원진료 등의 이동성 향상에 활용하는 정책방안 도입에 대해 응답자의 약 87%가 긍정적으로 분석되었다.

그림 6-18 | 교통 낙후지역 및 교통약자 고객 대상 교통사업자 협력형 한정면허 허용

(단위: %)



자료: 저자작성

주요 5가지 정책대안에 대해 택시와 플랫폼 운송사업 간 동반 성장을 위해 이용자는 택시 자체의 서비스 수준 향상(4.07점)과 택시 서비스를 활용 신시장 개척(4점) 등의

택시 스스로의 자구책 마련과 노력을 가장 중요하게 생각하였으며, 그 다음 우선순위로 플랫폼 운송사업과 택시시장의 분리(3.68~3.76점), 택시산업 피해에 대한 발전기여금 보상(3.36점) 등의 택시산업 지원방안 마련이 필요하다고 조사되었다.

표 6-8 | 이용자가 생각하는 동반 성장을 위한 대응방안별 중요도 (단위: 5점 만점)

핵심이슈	대응방안	중요도
택시 경쟁력	자체 택시서비스 수준 향상	4.07
	택시 서비스 활용 신시장 개척	4.00
택시 면허가격	플랫폼 운영 지역, 시간대별 차등화	3.76
	택시와 플랫폼 면허 이원화	3.68
택시 임금 및 근로조건	택시종사자 발전기여금 조성	3.36

자료: 저자작성

3. 종합 및 시사점

약 520개의 크지 않은 유효표본의 이용자 설문조사를 통한 모집단 대표성 추정과 핵심이슈별 연구에서 제시된 여러 가지 분석의 가정과 전제는 연구의 한계로 분명하다. 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업의 민간 영업자료, 서울시 택시정보시스템의 이용 제한 등 한계로 실제 과급영향에 대한 정확도 높은 분석을 위해서는 향후 연구에서 관련된 빅데이터 등의 확보를 통한 협의가 필요할 것으로 보인다. ‘택시종사자 발전기여금’의 경우 플랫폼 가맹사업과 중개사업의 앱을 이용한 택시영업 횟수 추정 및 플랫폼 운송사업의 앱 호출건수와 이용요금 등을 최근에 플랫폼 운송사업자 및 택시영업 신문방송 자료 및 현장조사 결과 등을 근거로 추정하였으므로 실제 데이터를 적용하면

그 규모는 달라질 수 있다. 예를 들어, 연구진이 앱 택시 관련 현장조사 결과 택시기사가 말하는 길거리 택시의 이용률은 10건 중에 1건 정도 사이로 이용자의 대부분이 앱 기반의 택시를 이용하는 상황을 반영하였다.

택시종사자 발전기여금을 통한 종사자 처우 개선을 위한 보상가능 수준은 호주 등의 1\$ 부과와 유사하게 1,000원 정도의 정액제 부과 방식을 도입하였을 경우, 전체 법인 및 개인 택시기사(약 7.9만명) 한 명당 연간 약 3.5백만 원, 총 5년 간 17.5백 원 수준의 금융 지원이 가능할 것으로 추정되었다.

설문응답자의 약 78% 이상(<그림 6-11> 참고)이 택시면허의 이원화를 통한 택시와 플랫폼 운송사업자의 시장분리를 통한 공생 방안에 긍정적인 것으로 응답하며, 택시의 수요와 공급이 불일치하는 수도권 내에서 제도 정착의 가능성에 대한 면밀한 빅데이터 기반의 분석이 향후 연구과제로서 수행이 필요하다. 직원 및 차량대수 규모, 차량운행 지역 및 시간 운영현황, 차량운행비, 감가상각비, 인건비 등의 직·간접비와 수익 자료 등을 택시와 플랫폼 운송사업자에게 연구 목적에 국한해 민·관·연이 정보공개를 협의·구득해 택시면허권 구매 시의 매몰비용 회수 시점 분석, 운영 시간·지역별 기준 산정 등의 추가적 분석이 요구된다.

앞으로 진행될 인구구조의 상당한 변화, 1인당 GDP 상승에 따른 여가·여행문화, 반려동물 산업 확대 등의 이용자 니즈 증가를 택시 신규서비스 개발에 적용해 이용자와 택시 종사자가 서로 상생할 수 있는 기회의 마련이 필요하다. 그 동안 택시서비스의 불만족 사항들에 대한 업계의 자구적 노력이 시급하고 이용자 연령대별 선호하는 신규 부가서비스를 개발해 틈새시장 공략을 추진해야한다.

일본사례의 택시 교통사업자 협력형 사업모델을 벤치마킹하여 민관이 함께 중·소도시 또는 도서 산간 지역에 이동성 공급이 미흡한 지역을 자가용 유상운송 시장의 택시를 통한 선제적 대응방안 마련의 기회를 중장기적 도입 검토가 필요하다. 신규서비스 도입 시 신규 또는 기존 이용자가 어느 정도 수준의 통행을 증가시킬지에 대한 파급영향 연구를 향후 과제로 수행하여 민간의 신규시장 진출을 독려하고 성장시켜 국내에 부족한 일자리 증대와 경제 활성화의 기회로 승화할 수 있을 것으로 보인다.



CHAPTER 7

갈등완화 정책대안

- 1. 기본방향 | 133
- 2. 핵심이슈별 정책대안 | 134

갈등완화 정책대안

7장은 단기(임금 및 근로여건/택시 면허권가격) 및 중장기(택시 경쟁력)의 3가지 핵심이슈에 대해 국외 TNC법과 유사한 맥락에서 국내 택시 및 플랫폼과 관련해 「여객법 개정안, 시행령, 시행규칙」 등에서 보완이 필요한 사항을 기술하였다. 택시종사자 발전기여금의 경우 제도 구축을 위해 필요한 지침 사항, 효과분석 결과, 운영조직 등에 대해 전반적으로 검토하였다. 추가적으로 택시면허권 가격 하락에 대한 방안으로 택시시장 이원화와 중장기적으로 택시 부가서비스 활성화를 통한 택시경쟁력 제고를 위한 구축절차 및 필요사항 등을 종합적으로 기술하였다.

1. 기본방향

핵심이슈별 갈등완화 정책방안 마련을 위해 3가지 핵심이슈별 주요 정책대안에 대한 법제도 개선 및 신규사항 도출 등을 포괄적으로 제시하였다. 핵심이슈 1 임금 및 근로여건에 대하여 TNC 제도 구축을 통해 플랫폼 운송사업 발전을 도모하되 운용관리 등에 규제를 가해 택시업체와 동반성장하는 방안과 해외의 택시종사자 발전기여금 조성 사례를 국내 법제도에 벤치마킹하는 방안을 분석하였다. 핵심이슈 2 면허가격에 대하여 개인택시 면허권을 주간과 야간으로 이원화해 플랫폼 운송사업자가 야간면허권을 구매하여 사업을 추가적으로 확대하는 방안과 관련하여 초과수요량 분석, 이원화 면허권 가격 도출 등의 제도적 준비사항을 제시하였다. 핵심이슈 3 택시경쟁력에 대하여 택시산업 경쟁력 제고를 위해 택시업의 과감한 규제 개선 사항과 택시장점을 살린 신규 서비스 발굴을 위한 전략적 지원 및 필요 사항 등을 분석하였다.

표 7-1 | 핵심이슈별 갈등완화 정책방안의 기본방향

핵심이슈1: 임금 및 근로여건	핵심이슈2: 면허가격	핵심이슈3: 택시경쟁력
• TNC법 마련을 통한 플랫폼 운송사업 규제·관리방안 검토 • 택시종사자 발전기여금 조성방법 및 관련절차 마련	• 택시와 플랫폼 운송사업 시장이원화를 위한 법제도 검토 및 이행 위한 시범사업, 향후 연구분석 필요사항 제시	• 택시서비스 개선 및 이용자 맞춤형 신규서비스 개발 및 적용을 위한 법·제도 등의 개선사항 도출

자료: 저자작성

2. 핵심이슈별 정책대안

1) 핵심이슈1: 임금 및 근로여건

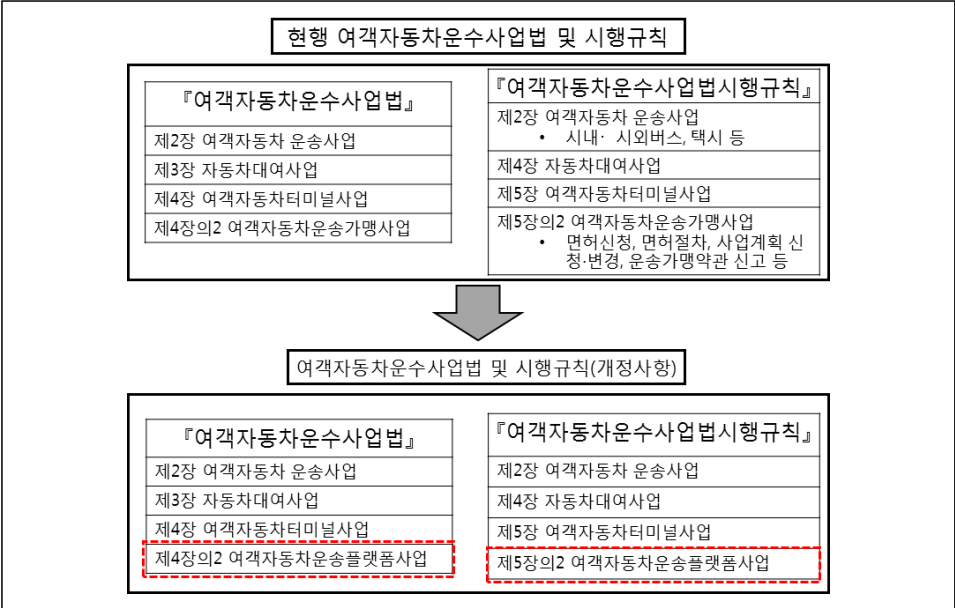
(1) 플랫폼 운송사업의 규제 및 관리

미국, 호주 등에서는 플랫폼 운송사업에 대한 규제를 택시 수준과 유사하게 강화하는 반면 택시 규제를 완화해 택시와 플랫폼 운송사업 간 경쟁할 수 있는 체계를 구축하고 있다. 플랫폼 운송사업에 허가 및 수수료, 보험 및 재정적 책임, 운전자 및 차종 요구사항, 운영에 관한 요구사항, 소비자 보호, 데이터에 관한 신고사항, 규제권한 등과 관련해 택시와 유사한 수준의 이용자 보호제도 규제를 실시하고 있는 상황이다.

본 연구에서는 미국 TNC의 규제 수준을 참고하여 국내 플랫폼 교통서비스에 대해 「여객자동차운수사업법」 내 제4장의 3을 신설해 여객자동차플랫폼사업 운영을 위한 법적 정의, 플랫폼 사업종류, 면허기준, 안전 사항 등의 포괄적인 규제 사항을 명시하고 시행령과 시행규칙 등에서 구체적 규제 사항을 정의하는 형태로 내용 구성을 제안하였다. 즉, 미국의 TNC 제도를 벤치마킹하여 플랫폼 운송사업의 발전을 도모하되 운용·관리 등에 규제를 가해 택시산업과 동반성장하는 방안을 마련하였는데 큰 기본방향은 '20년 3월 국회 본회의를 통과한 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」에서 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업 운영을 위한 관련 사항을 법률에 규정하였으나 해외의 법 사례와 국내 여건변화 등을 종합적으로 고려해 수정이 필요한 부분에 대한 개선안과 신규로 대안 마련이 필요한 사항을 검토해 제시하였다.

현재 국회는 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」 시행을 위해 1년 6개월의 유예기간을 부과하였으며, 주요 변경내용으로 여객자동차운송가맹사업을 여객자동차운송플랫폼사업으로 수정, 기존 여객법에서 플랫폼 운송사업자의 11인승 이상 15인승 이하의 렌트카 기반 호출·주선서비스의 법적 합법성으로 사용되던 조항을 이용시간, 대여·반납장소를 구체화함으로써 유상운송 서비스의 운영 요건을 강화하였다. 또한 '19년 7월 「택시제도 개편방안」 정부안을 반영해 플랫폼 사업 종류, 플랫폼 운송사업 허가기준, 플랫폼운송사업심의위원회 구성, 기여금의 목적, 납부 당위성, 전문기관 위탁 등과 관련한 사항, 플랫폼 운수종사자의 준수사항, 플랫폼 운송사업의 준용규정, 여객자동차플랫폼운송가맹점과 여객자동차운송중개사업의 신설, 운임·요금 신고 사항, 준용규정 사항 등을 기존 여객법 조항에 부합하게 변경 및 신설을 제안하였으나 법률 성격 상 플랫폼 운송, 가맹, 중개 사업을 위해 필요한 개략적 항목 등의 위주로 개정되고 주요 관련내용은 대통령령과 시행규칙 등을 통한 구축으로 이전된 상황이다.

그림 7-1 | 「여객자동차운수사업법 일부개정법률안」 개정으로 변동사항



자료: 저자작성

표 7-2 | 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」 개정 주요내용 발췌

제1장 총칙
• 제2조(정의) 제2호 중 여객자동차운송가맹사업을 여객자동차운송플랫폼사업으로 변경
제3장 자동차대여사업
• 제34조(유상운송의 금지 등) 제2항 중 바. 관광을 목적으로 승차정원 11인승 이상 15인승 이하인 승합자동차를 임차하는 사람. 다만 대여시간이 6시간 이상이거나 대여 또는 반납장소가 공항 또는 항만인 경우로 한정하는 내용으로 변경
제4장의2 여객자동차운송플랫폼사업
• 제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류)로 변경 - 여객자동차플랫폼운송사업 : 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 여객을 유상 운송 - 여객자동차플랫폼운송가맹사업 : 운송플랫폼을 확보하여 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송 - 여객자동차플랫폼운송중개사업 : 운송플랫폼을 통해 자동차를 사용한 여객운송을 중개 • 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)으로 변경 - 플랫폼운송사업의 허가기준 : 사업계획이 수송 수요와 택시 총량 등을 고려, 새로운 운송수요를 창출하고 차별화된 서비스를 제공, 최저 허가기준 대수, 운송시설, 보험가입 등은 국토교통부령에 정하는 기준에 적합해야함 - 플랫폼운송사업을 허가하려는 경우 플랫폼운송사업심의위원회의 심의를 거쳐야함 - 국토교통부장관은 플랫폼운송사업의 총 허가대수를 관리할 수 있으며, 필요한 경우 허가대수를 배분하는 방식으로 허가 - 사업계획을 변경 시 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가가 필요 - 허가기간이 만료된 후 계속하여 플랫폼운송사업을 경영하고자 하는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 허가 갱신이 필요 • 제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회)로 변경 - 국토교통부장관을 위원장으로 한 10인 이내의 위원회를 구성하여 플랫폼운송사업 허가에 관한 사항을 심의 • 제49조의5(기여금의 납부 등)로 변경 - 플랫폼운송사업자는 여객자동차운송시장안정기여금을 납부해야함 - 국토교통부장관은 기여금을 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 따른 택시 감차, 택시운수종사자의 근로여건 개선 등의 목적으로 사용 - 플랫폼운송사업자는 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에는 대통령령으로 정하는 비율로 계산한 연체료를 납부 - 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 국토교통부령으로 정하는 기관에 위탁이 가능 - 플랫폼운송사업의 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려한 기여금의 산정방법, 납부주기, 납부방법, 집행방법과 그 밖에 기여금의 납부와 집행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정함 • 제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등)으로 변경 - 플랫폼운송사업자는 운임·요금을 정하거나 변경 시 국토교통부장관에게 신고해야 함. 신고 범위 내에서 운임이나 요금을 고지 • 제49조의7(플랫폼운송사업의 개선명령)로 변경 - 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자에게 사업계획의 변경, 운임·요금 또는 이의 징수방식 개선, 자동차·운송시설의 개선, 보험 가입, 플랫폼운수종사자에 대한 주기적 교육 등을 명할 수 있음 • 제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항)로 변경 - 플랫폼운수종사자는 여객을 중도하차, 부당 운임·요금 징수, 일정장소 장기정차 및 배회를 통한 여객 유치 활동, 영수증 발급 또는 카드결제 거절, 승·하차하기 전 자동차 출발, 차량 내 흡연 등의 부당행위를 해서는 안됨 • 제49조의9(플랫폼운송사업의 준용규정) 신설 - 제6조(결격사유), 제9조(운송약관), 제12조(명의이용 금지 등), 제14조(사업의 양도·양수 등) 일부, 제16조(여객자동차사업의 휴업·폐업) 일부, 제19조(사고 시의 조치 등), 제21조(운송사업자의 준수 사항) 일부, 제25(운수종사자의 교육 등) 일부, 제27조(사고기록의 유지관리 등) 일부, 제88조(과징금 처분) 등의 조항을 준용해야함

- 제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등) 신설
 - 플랫폼가맹사업자는 사업계획을 수립하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사(플랫폼가맹사업이 2개 이상의 시·도에 걸치는 경우에는 국토교통부장관)에게 면허를 받아야 함. 사업계획을 변경할 시 인가를 받아야함
- 제49조의11(여객자동차플랫폼운송가맹점) 신설
 - 운송사업자는 운송가맹점으로 가입하여 여객 운송 및 서비스 제공이 가능
 - 운송사업자는 둘 이상의 운송가맹점에 가입 불가
- 제49조의12(플랫폼가맹사업자 및 운송가맹점의 역할 등) 신설
 - 플랫폼가맹사업자는 운송가맹점에 대한 여객의 공정한 배정, 효율적인 여객 배정기법의 개발 및 보급, 여객의 원활한 운송을 위한 공동전산망의 설치·운영, 여객운송 부가서비스의 신규개발을 성실히 이행해야하며, 운송가맹점은 플랫폼가맹사업자가 정한 기준에 적합한 운송서비스를 제공하며 차량위치를 통지해야함
- 제49조의13(플랫폼가맹사업의 운임·요금) 신설
 - 운송가맹점이 운임·요금을 정하거나 변경 시 시·도지사(2개 이상 시·도에 걸치는 경우 국토교통부장관)에게 신고해야함
- 제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령) 신설
 - 국토교통부 및 시·도지사는 플랫폼가맹사업자에게 신고된 가맹약관의 변경, 여객의 안전운송을 위한 조치, 운송가맹점이 받는 운임·요금의 조정, 계약 갱신 등의 통지 등을 명할 수 있음
- 제49조의15(플랫폼가맹사업의 면허취소 등) 신설
 - 운전업무 종사자격이 없는 자에게 여객을 운송하게 한 경우, 부정한 방법으로 면허 취득, 부정한 방법이나 변경 신고를 하지 않은 사업계획의 변경, 면허 기준 미달, 개선명령 미이행 등의 경우 사업을 정지 또는 면허를 취소할 수 있음
- 제49조의16(플랫폼가맹사업의 준용규정) 신설
 - 플랫폼가맹사업의 결격사유, 플랫폼가맹약관, 명의이용 금지, 사업의 양도·양수 및 법인의 합병, 상속, 사업의 휴업·폐업, 과징금의 부과 등에 관하여는 기존 여객법 준용
- 제49조의17(「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」의 준용) 신설
 - 플랫폼가맹사업자와 운송가맹점 간의 정보의 제공, 가맹금의 반환, 가맹계약 등에 관하여는 「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」을 준용
- 제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록) 신설
 - 플랫폼중개사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 등록해야함. 등록 사항 변경 및 말소 시 국토교통부장관에게 신고해야함
- 제49조의19(플랫폼운송중개요금) 신설
 - 플랫폼중개사업자는 플랫폼 이용자에게 요금을 받을 수 있음. 요금 산정 시 국토교통부장관에게 신고해야함

자료: 1) 국토교통위원회(2019), 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」; 2) 국가법령정보센터, 「여객자동차 운수사업법」, <http://www.law.go.kr/>, 20.03.24.

「일부개정법률안」에서 대통령령과 국토교통부령으로 세부조건이 위임된 사항을 검토·선별한 후 미국, 호주 사례 등을 바탕으로 시행령, 시행규칙 등과 관련된 개선방안을 제시하였다. 대통령령으로 위임된 사항은 기존 여객자동차운송사업과 차별화된 서비스를 제공하는 내용 기준, 플랫폼운송사업심의위원회 구성·운영, 여객자동차운송시장안정기여금 납부, 연체료 계산 비율 산정, 미납 기간, 허가 취소 및 사업정지 명령, 기여금의 납부와 진행에 필요한 사항, 여객자동차플랫폼운송가맹사업자 선정, 서비스 개선을 위해 필요 사항, 면허취소 등으로 검토되었다.

국토교통부령으로 위임된 사항은 여객자동차플랫폼 운송사업의 사업계획, 업무 기간 및 이외 조건, 대통령령에서 다루지 않는 플랫폼 운송사업의 허가기준, 사업변경 통지 기간, 기여금 납부의 위탁기관, 플랫폼 운송사업자 운임·요금 신고, 플랫폼 운수 종사자가 여객 편의 및 안전을 위해 지켜야 하는 사항, 사업계획서를 작성하여 면허 취득을 위해 필요한 사항, 사업계획 변경 관련 인가, 신고수리 기간, 플랫폼가맹사업의 운임·요금 신고수리 기간, 여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록·신청 기준 등으로 분석되었다.

〈표 5-2〉 TNC 법률의 정책 및 규정에 미국의 대다수 주에서 참여하는 항목이 「일부개정법률안」에 구성되어 있으나 운영 요구사항 중 차량에 엠블럼 표시, 운전자 운전 시간 제한, 승객보호를 위한 개인식별 정보보호 등의 내용은 부재한 것으로 보인다. 또한 「일부개정법률안」의 용어 중 ‘여객자동차플랫폼운송가맹사업’, ‘여객자동차플랫폼운송중개사업’은 여객자동차가 ‘운송’의 의미를 포함하고 ‘여객자동차플랫폼운송사업’ 용어와 혼동되지 않게 각각 운송이라는 단어를 삭제하여 ‘여객자동차플랫폼가맹사업’, ‘여객자동차플랫폼중개사업’으로 변경해 「택시제도 개편방안」에서 제시한 플랫폼 종류의 용어와 통일성 확보가 필요하다.

표 7-3 | 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 세부조건 위임사항

대통령령(시행령)
· 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등) 제3항 제2호 - 플랫폼운송사업의 허가기준에서 기존 여객자동차운송사업과 차별화된 서비스를 제공할 수 있는 내용의 기준은 대통령령으로 정함 · 제49조의4(플랫폼운송사업심의위원회) 제5항 - 이 법에서 규정한 사항 외에 플랫폼운송사업심의위원회의 구성·운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정함 · 제49조의5(기여금의 납부 등) - 제1항, 플랫폼운송사업자가 여객자동차운송시장안정기여금을 국토교통부장관에게 납부하는 것은 대통령령으로 정함 - 제3항, 플랫폼운송사업자가 기여금을 납부기한까지 납부하지 아니한 경우에 연체료의 납부를 위한 계산 비율은 대통령령으로 정함 - 제5항, 국토교통부장관은 플랫폼운송사업자가 기여금(연체료 포함)을 납부하지 않는 경우에 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 때의 미납부 기간과 허가 취소 및 사업 정지 명령은 대통령령으로 정함 - 제6항, 플랫폼운송사업의 허가대수 또는 운행횟수 등을 고려한 기여금의 산정방법, 납부주기, 납부방법, 집행방법과 절차 그 밖에 기여금의 납부와 집행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정함

- 제49조의11(여객자동차플랫폼운송가맹점) 제1항
 - 플랫폼가맹사업자의 가맹점으로 가입하여 영업표지의 사용권을 부여받고 가맹사업자로부터 여객을 배정받아 여객을 운송하거나 서비스를 제공할 수 있는 운송사업자는 대통령령으로 정함
- 제49조의14(플랫폼가맹사업의 개선명령) 제5호
 - 그 밖에 플랫폼가맹사업의 서비스 개선을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정함
- 제49조의15(플랫폼가맹사업의 면허취소 등) 제2항
 - 제1항에 따른 면허취소·사업정지 명령의 기준·절차, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정함

국토교통부령(시행규칙)

- 제49조의3(여객자동차플랫폼운송사업의 허가 등)
 - 제1항, 여객자동차플랫폼 운송사업을 경영하려는 자가 사업계획을 작성하여 국토교통부장관의 허가는 국토교통부령으로 정함
 - 제2항, 국토교통부장관은 제1항에 따라 플랫폼운송사업을 허가하는 경우 업무의 기간을 한정하여 허가하거나 질서 확립을 위해 필요한 조건을 붙일 때 기간과 조건은 국토교통부령으로 정함
 - 제3항 제3호, 플랫폼운송사업의 허가기준에서 최저 허가기준 대수, 차고지 등 운송시설, 보험가입 외의 기준은 국토교통부령으로 정함
 - 제 6항, 플랫폼운송사업자가 사업계획을 변경하고자 할 때 국토교통부장관의 인가는 국토교통부령으로 정함. 경미한 사항을 변경 시 국토교통부장관에게의 신고는 국토교통부령으로 정함
 - 제7항, 국토교통부장관이 제6항 단서에 따라 변경신고를 받은 날부터 신고 수리 여부를 신고인에게 통지하여야 하는 기간은 국토교통부령으로 정함
 - 제9항, 플랫폼운송사업의 허가기간이 만료된 후에 허가의 갱신은 국토교통부령으로 정함
- 제49조의5(기여금의 납부 등) 제4항
 - 국토교통부장관이 기여금 및 연체료 수납 업무, 기여금의 집행 업무를 위탁 가능한 기관은 국토교통부령으로 정함
- 제49조의6(플랫폼운송사업 운임·요금의 신고 등)
 - 제1항, 플랫폼운송사업자가 운임·요금을 산정하거나 변경할 시 국토교통부장관에게의 신고는 국토교통부령으로 정함
 - 제2항, 국토교통부장관이 제1항에 따라 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 하는 기간은 국토교통부령으로 정함
- 제49조의8(플랫폼운수종사자의 준수사항) 제1항 제7호
 - 그 밖에 플랫폼운수종사자가 안전운행과 여객의 편의를 위하여 지켜야하는 사항은 국토교통부령으로 정함
- 제49조의10(여객자동차플랫폼운송가맹사업의 면허 등)
 - 제1항, 플랫폼가맹사업자가 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사(2개 이상의 시·도에 걸치는 경우 국토교통부장관)에게 면허를 받아야 함
 - 제2항, 플랫폼가맹사업자가 사업계획을 변경하고자 할 때 국토교통부장관(시·도지사)에게의 인가는 국토교통부령으로 정함. 경미한 사항을 변경할 때 경미한 사항의 기준 및 국토교통부장관(시·도지사)에게의 신고는 국토교통부령으로 정함
 - 제3항, 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제2항에 따른 변경인가의 신청, 변경신고를 받은 날부터 변경인가 또는 신고수리 여부를 신청인 또는 신고인에게 통지하여야하는 기간은 국토교통부령으로 정함
 - 제5항, 제1항 및 제2항 본문에 따른 플랫폼가맹사업의 면허 또는 사업계획의 변경 시 기준은 국토교통부령으로 정함
- 제49조의11(여객자동차플랫폼운송가맹점) 제3항
 - 운송가맹점으로 가입한 운송사업자가 자기의 상호를 플랫폼가맹사업자의 운송가맹점으로 변경하여 시·도지사에게의 신고는 국토교통부령으로 정함
- 제49조의13(플랫폼가맹사업의 운임·요금) 제2항
 - 국토교통부장관 또는 시·도지사가 제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 받은 날부터 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야하는 기간은 국토교통부령으로 정함

-
- 제49조의18(여객자동차플랫폼운송중개사업의 등록)
 - 제1항, 플랫폼운송중개사업자가 국토교통부장관에게의 등록은 국토교통부령으로 정함
 - 제3항, 국토교통부장관이 제2항에 따른 신고를 받은 날부터 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야하는 기간은 국토교통부령으로 정함
 - 제5항, 제1항 및 제2항에 따른 등록 및 신고의 기준과 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정함
-

자료: 국토교통위원회(2019), 「여객자동차 운수사업법 일부개정법률안」의 내용을 재구성

미국 콜로라도(Colorado) 주, 매사추세츠(Massachusetts) 주의 TNC 관련법을 면밀히 검토하여 법, 시행령, 시행규칙 등에 적용이 필요한 사항을 도출하였다. 콜로라도 주는 TNC 법이 미국에서 가장 먼저 제정된 주이며, 매사추세츠 주는 플랫폼 이용요금의 일정 부분을 발전기여금 형태로 부과하는 사례가 존재한다. 업무·역할 명시 항목의 경우 플랫폼 운송사업은 택시서비스를 제공하지 않으며 온라인이나 스마트폰 앱을 통해 사전에 통행이 약속된 경우에만 승객을 태워서 운행하고 길거리에서 예약 없이 승객을 태우는 행위는 불법적인 행위로 법에 명시할 필요가 있다.

플랫폼 도안의 경우 법에 정의된 사업유형 구분과 이용자 안전 측면에서 플랫폼 운송사업자 도안(Decal)을 일정기준 하에 차량 전방 또는 후방 유리에 명확하게 부착하는 것을 고려할 필요가 있다. 자동차 보험기간의 경우 플랫폼 운송사업자에 소속되어 일하는 운전사의 자동차 보험 적용은 운송플랫폼(Digital Network)을 통해 승객을 태워서 서비스를 제공하는 시간 이외에 일의 시작과 종료 전까지의 전 기간을 보장하는 방식을 고려해야 한다.

보고서 발간의 경우 보험위원회(Insurance Commission)를 구성해 플랫폼 운송사업자의 자동차 보험 가입 및 소비자 보호 측면 등과 관련된 연간 보고서 발간을 고려할 필요가 있다. 미국의 매사추세츠 주 등을 포함한 많은 주(State)에서는 사망, 부상, 대물피해 등을 위한 사고 한 건당 자동차 책임보험(Liability Insurance)의 담보범위(Coverage)를 최소한 백만 달러 이상으로 법적 규제하고 있다. 따라서, 보험통계(보험료율, 보험 위험률 등을 산정)를 이용해 책임보험 수준이 이용자와 플랫폼 운송사업에 충분한 피해 보상을 제공, 백만 달러의 담보범위를 보장하는 보험에 가입하는 것이 플랫폼 운송사업자의 사업운영에 타당성(Feasible)이 있는지, 대인·대물피해(각각 5

만 또는 3만 달러 이상) 등의 최소 담보범위 상향이 필요한지 등에 대해 조사·분석하는 사항의 마련이 필요하다.

요금 정책의 경우, 수요가 공급을 초과하는 시간대에 택시 이용에 대한 탄력운임제 운영을 허가하나 이용 전 예상 운임과 산출의 근거를 소비자에 명확하게 제공할 필요가 있다. 전자영수증, 사전 통행예정 승·하차 장소, 거리·통행시간, 운임 및 부가요금 등을 명시해 승객의 권리 및 편의성을 향상해야 한다. 차량 점검의 경우, 플랫폼 운송사업자는 이용객의 안전을 위해 운행에 제공되는 차량의 브레이크, 전조등, 조종 장치, 범퍼, 서스펜션 시스템, 안전벨트 등의 점검대상에 대한 안전계획을 수립하고 일년에 최소한 1번 이상 차량 점검을 추진해야 한다.

운전자 범죄경력 조회의 경우 「택시제도 개편방안」의 택시운전자격의 결격사유와 동일하게 마약, 음주운전, 성폭력 등의 실형을 선고 받은 사람의 취득불가 기간을 적용하고 연간 2회 또는 주기적으로 범죄경력을 조회하는 항목을 구성해야 한다. 플랫폼 운전면허 자격증의 경우, 유사하게 플랫폼 운송사업자 차량의 운전자를 택시기사 자격 보유자로 한정하기 위해 시행규칙 내 관련 사항을 법 조항 내 명문화하여 제50조(운전자격의 취득), 제51조(운전자격 시험의 시행 및 공고) 등의 운수종사자 자격요건을 준수하게 제정할 필요가 있으며, 1년 이상의 운전경력, 20세 이상의 나이 제한 등의 자격관리 사항을 명시해야 한다.

운전자의 처벌규정으로 의도적으로 플랫폼 운전면허 자격증을 타인에게 대여하여 대리 차량을 운행하다가 적발될 경우, 플랫폼이 아닌 길거리에서 승객을 태우는 불법 행위에 대하여 벌금 또는 징역형 등의 형벌 규정을 신설해야 한다. 예를 들어, 매사추세츠 주는 첫 번째 위반의 경우 \$500, 두 번째 \$750, 세 번째 부터는 \$1,000 또는 6개월의 징역형을 부과할 수 있는 조항을 제정하였으며, 플랫폼 예약 방식이 아닌 길거리 배회를 통해 승객 탑승 시 \$500 벌금을 부과하고 있다.

이용자 차별금지의 경우, 미국 등의 많은 주에서는 플랫폼 운송사업자에게 장애인, 휠체어 이용자의 이용을 보장할 수 있는 차량을 확보하여 서비스를 제공하도록 법에서 강제하나 현재 국내에서는 지자체에서 운임 보조를 통해 장애인 등의 교통약

자를 위한 콜택시를 제공하고 있지만 지역별 운영 규정의 차이, 이용을 위한 배차 시간 확보의 어려움 등으로 국내 실정 상 미국처럼 법에서의 최소 구비요건 강제 보다는 시장 수요를 바탕으로 부가서비스 형식의 요금 부과를 고려하는 형태로 추진하는 것이 현실성이 높다. 과거 휠체어 이용 장애인 등의 장애인 복지카드 소지자를 대상으로 플랫폼 운송사업자인 타다가 ‘타다 어시스트’를 운영한 사례가 국내에 존재한다.

정보 요청 및 관리의 경우, 국토교통부 장관이 운전자의 운행기록, 사고기록, 탄력 운임제 및 접근성 등과 관련된 탑승 정보, 불편사항 등을 조회 및 관리 할 수 있도록 연차 보고서 발행 및 관련 데이터를 일정기간(매사추세츠는 약 7년 이상) 이상 보유하도록 규정을 신설할 필요가 있다. 플랫폼 운송사업자가 요청에 불응하거나 일정기간 안에 정보제공에 실패 시 사업자 면허 취소 등의 강제력 있는 방안을 고려하고 이용자 불편사항 등에 대해 어떻게 해결했는지에 대한 정보를 관리부처와 공유하며 범죄행위 등과 관련된 정보는 검찰청 등의 사법기관의 요청 시 운전자 및 이용자의 통행경로, 위치정보, 운전자 및 이용자의 개인정보 등을 제공해야한다.

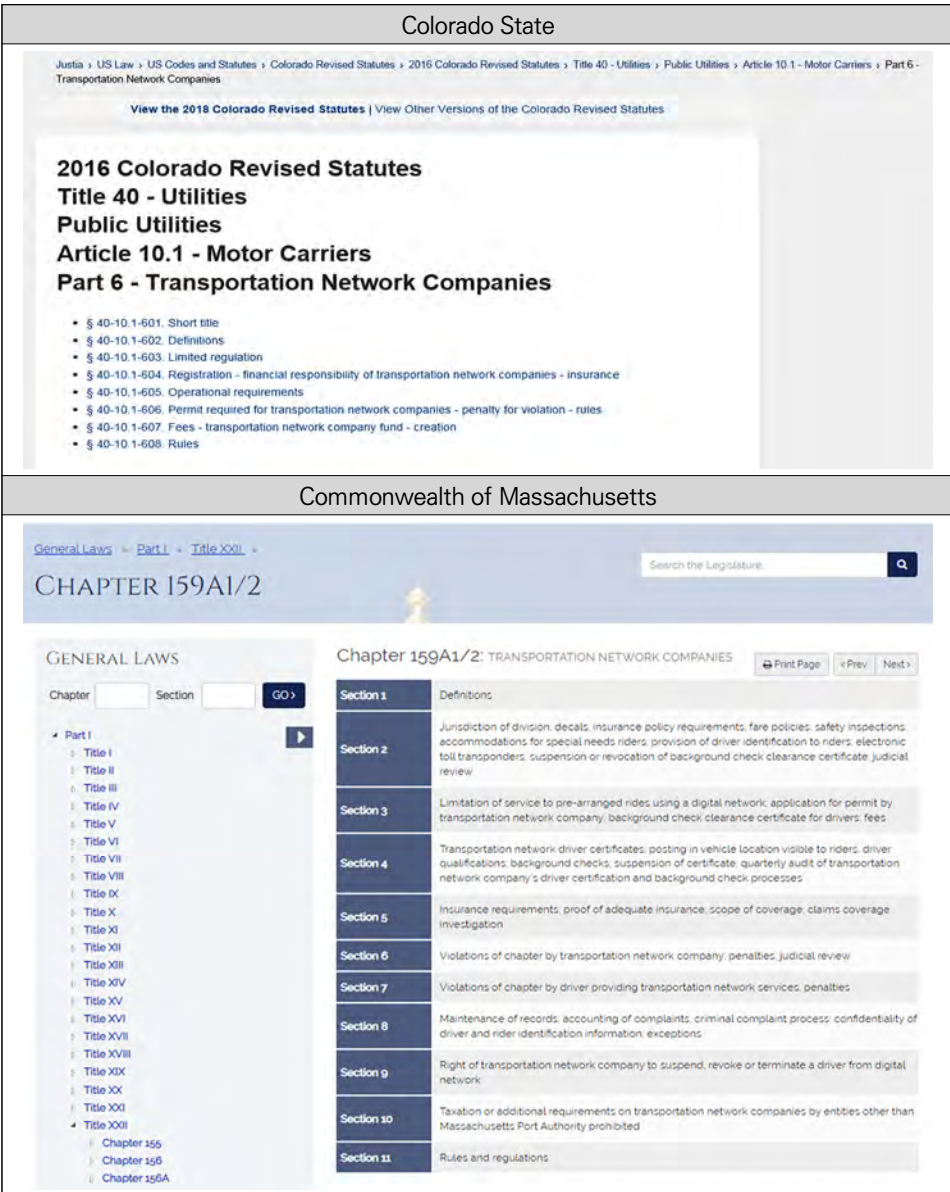
면허 발급, 관리 비용 및 사회적 기여금의 경우, 미국은 주정부의 TNC 면허 발급·관리 차원에서 비용 상쇄를 위해 일정금액의 사용료를 부과하므로 국내에서도 주무부처의 면허 발급·관리 차원의 비용보전을 위해 사용료 도입을 고려할 수 있다. 그러나 국내에서는 플랫폼 운송사업자에게 사회적 기여금을 부과를 계획이므로 관련 비용이 이 대안에 포함시키되 한시적 성격인 택시종사자 발전기여금 조성과는 별도 대안으로 가는 것을 고려할 필요가 있다. 현재 미국 콜로라도 주는 TNC 면허 발급·관리의 직·간접비용으로 TNC 회사별 111,250 달러를 연간 비용으로 청구하며, 걷어 들인 세금의 미 소진 시 일반회계로 넘어가지 않고 TNC 계정에 상존시켜 다음 회계연도에서 연속적으로 사용하고 있다.

표 7-4 | 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 내 개정 및 신규 필요사항

여객자동차 운수사업법
• (플랫폼 운송사업 업무·역할 명시) TNC는 택시서비스를 제공하지 않는다는 조항을 만들고 온라인이나 스마트폰 앱 등을 통해 사전에 통행이 약속(Prearranged ride)된 경우에만 승객을 태워서 운행하며 길거리에서 예약 없이 승객을 태우는 행위는 불법적 행위로 법에 명시 • (용어 명확화) '여객자동차플랫폼운송가맹사업', '여객자동차플랫폼운송중개사업'의 용어를 운송이라는 단어를 삭제하여 '여객자동차플랫폼가맹사업', '여객자동차플랫폼중개사업'으로 변경
여객자동차 운수사업법 시행령
• (위원회 구성·운영) 플랫폼운송사업심의위원회 구성·운영에 필요한 사항은 「여객자동차 운수사업법 시행령」 내 사업구역심의위원회와 수급조절위원회 등과 유사하게 신규로 구성하되 시행령 내 사례를 검토 - 제3조의3(사업구역심의위원회 구성 등), 제3조의4(위원의 제척·기피·회피), 제3조의5(위원의 해임 및 해촉), 제3조의6(위원장의 직무), 제6조의3(수급조절위원회 구성 및 심의사항 등), 제6조의4(수급조절위원회 위원)의 해임 및 해촉), 제6조의5(수급조절위원회 운영 등) 등을 검토해 구축
여객자동차 운수사업법 시행규칙
• (플랫폼 도안) 사업유형 구분과 이용자 안전 측면에서 도안(Decal)을 일정기준 하에 마련해 차량에 부착 • (보험 정책) 플랫폼 운송사업자의 자동차 보험가입 및 소비자 보호 측면 등과 관련해 보험 적용기간, 책임보험의 담보범위, 보험통계 분석 및 그와 관련된 내용의 연간보고서 발간을 고려 • (운임 정책) 수요가 공급 초과로 탄력운임제 도입 시 산출과정에 대한 소비자 정보 공개를 명확하게 규제 • (차량 점검) 플랫폼 운송사업자 차량의 안전점검 계획수립 및 연단위로 차량안전 점검을 의무화 추진 • (운전자 범죄경력 조회) 택시운전자격의 경력사유와 동일하게 마약, 음주운전, 성폭력 등의 범죄를 범해 실행을 선고 받은 사람에 대하여 운전업무 종사자격 취득을 금지하고 주기적으로 범죄경력을 조회 • (플랫폼 운전면허 자격증) 「택시제도 개편방안」에 제시한 플랫폼 운송사업자 차량 운전자를 택시기사 자격보유자로 한정하기 위해 시행규칙 내 관련 사항을 명문화 및 운수종사자 자격요건을 준수하게 제정 - 택시와 동일하게 차량 내 이용자가 확인가능한 장소에 이름, 운전기사 사진, 차량번호판 등 정보 제시 • (운전자의 처벌규정) 의도적으로 플랫폼 운전면허 자격증을 타인에게 대여해 운행하다가 적발된 경우, 길거리에서 승객을 태우는 불법 행위 등에 대해 벌금 또는 징역형의 형벌 규정을 신설 • (정보의 요청·관리) 국토교통부 장관이 운전자의 운행기록, 사고기록, 탄력운임제 설정 등과 관련된 탑승정보, 불편사항 등을 조회 및 관리 할 수 있도록 연차 보고서 발행 및 데이터의 보유 관련 규정을 신설 - 플랫폼 운송사업자가 불응하거나 일정기간 안에 정보제공 실패 시 사업자 면허 취소 등의 방안 고려 - 이용자 불편사항 해결과정을 관리부처와 공유하며 범죄행위 관련된 정보는 검찰청 등의 사법기관 제공

자료: 저자작성

그림 7-2 | 콜로라도 및 매사추세츠 주의 TNC 법



자료: 1) Justia US Law(2016), 「Colorado Revised Statutes」, <https://law.justia.com/codes/colorado/2016/title-40/public-utilities/article-10.1/part-6/> 20.04.13. 2) Commonwealth of Massachusetts, 「TRANSPORTATION NETWORK COMPANIES(159A1/2)」, <https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws/PartI/TitleXXII/Chapter159A1~2>, 20.04.13.

(2) 택시종사자 발전기여금 조성

해외의 미국, 호주 등의 택시종사자 발전기여금 조성 부과사례를 검토해 부과대상, 부과지역 기준, 부과방법 등과 관련해 국내 법제도에 벤치마킹 할 수 있는 방안을 제시하였다. 미국은 유일하게 매사추세츠 주 내에서 우버나 리프트 등 플랫폼 운송사업자에게 이용건수 당 5 Cents를 부과해 발전기여금을 조성하며 규모는 연간 약 1.5억 달러(한화 가치 약 1.8천억 원)로 추정된다. 부과지역은 전체 주 내이고 플랫폼 운송업체의 이용건수 당 정액제 부과 방식을 적용해 발전기여금을 조성하고 있으며 기간은 2022년까지 한시적으로 적용하는 상황이다.

표 7-5 | 매사추세츠 주의 택시종사자 발전기여금 조성

동향	• Charlie Baker 주지사는 2016년 7월 31일 법안(House, No.4570)에 서명함으로써 2022년까지 플랫폼 이용건수 당 20 Cents의 세금을 부과
목적	• 5 Cents는 택시산업의 발전기여금 조성에 사용되고 나머지 15 Cents는 주정부 및 지방정부 등의 교통부문 투자 및 유지관리에 이용
조성규모	• 매사추세츠 주에서 우버나 리프트의 한 달 이용건수는 약 2.5백만 건 이상이므로 연간 약 1.5억 달러(한화 약 1.8천억원) 기금이 조성되는 것으로 추정

자료: 1) Commonwealth of Massachusetts(2016), Bill H.4570: An Act Regulating Transportation Network Companies <https://malegislature.gov/Bills/189/House/H4570>, 20.04.13; 2) David Ingram, Massachusetts to Tax Ride-hailing Apps, Give the Money to Taxis, <https://www.reuters.com/article/us-massachusetts-uber/massachusetts-to-tax-ride-hailing-apps-give-the-money-to-taxis-idUSKCN10U1ST>, 20.04.14.

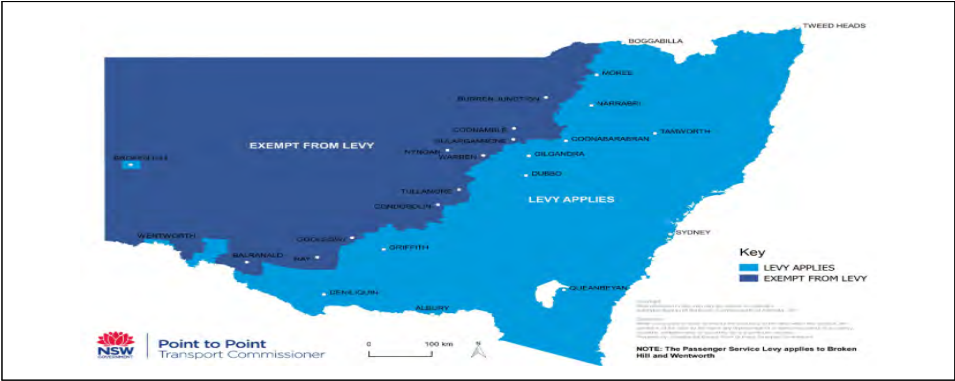
호주 뉴사우스웨일스 주에서는 「Point to Point Transport(Taxis and Hire Vehicles Regulation 2017」 등을 제정하고 '18년 2월부터 한시적으로 5년간 약 2.5억 펀드 조성을 위해 플랫폼 이용건수당 '승객서비스부담금(Passenger Service Levy)²²⁾'을 부과하고 있다. 허가된 플랫폼 공급자는 온라인 산업포털²³⁾(Industry Portal) 통해 영업개시 후 7일 이내 Revenue NSW에 납세자로 등록해야 되며, 사용자 지침서를 제

22) 호주 뉴사우스웨일스 주에서는 '승객서비스부담금'을 공급자에게 부과하나 공급자가 소비자에게 그 비용을 전가하는 것을 허용하고 있음. 그러나 국내에 벤치마킹 시 공급자에게만 부과, 소비자에게 전가 허용, 공급자와 소비자가 공동 부담 등의 다양한 대안을 고려하여 국내 실정에 부합하도록 민·관과 전문가가 협의를 통해 시스템을 구축할 필요

23) <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/portal.pointtopoint.nsw.gov.au/industryportal/s/index>

공 중이다. 주요내용으로 용어정의, 부과대상, 사용 및 납부 방법, 부담금 면제 대상 등의 정보를 제공하고 연간 600개를 초과하는 이용자 거래 발생 시 거래 한 건당 1\$ 부과금을 부과하며, 1명의 승객을 초과하는 사람이 탑승해 다른 목적지를 정차할 경우, 왕복의 이용자 거래 등의 특수한 경우 등에 대해서도 부과 기준을 마련하였다. 또한, 면제대상으로는 지자체 계약 의한 공동체 교통계약, 병원업무 목적이동 등으로 구체화해 제시하며, 교통 소외지역 등에 부담금 부과를 면제하고 있다.

그림 7-3 | 호주 뉴사우스웨일스주 택시종사자 발전기여금 부과 면제 지역



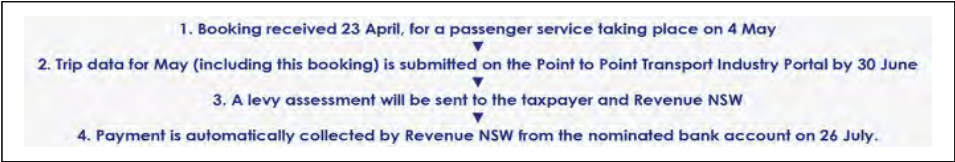
자료: NSW(2020), <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy> 20.02.24.

표 7-6 | 호주 뉴사우스웨일스주 승객서비스부담금의 플랫폼 사업자 납부기준

연간 1-150개 이용건수 발생	\$0, 연간 납부가능
연간 151-400개 이용건수 발생	\$150, 연간 납부가능
연간 401-600개 이용건수 발생	\$400, 연간 납부가능
연간 600개 초과 이용건수 발생	이용건수 한 건당 \$1, 월간 납부만 가능

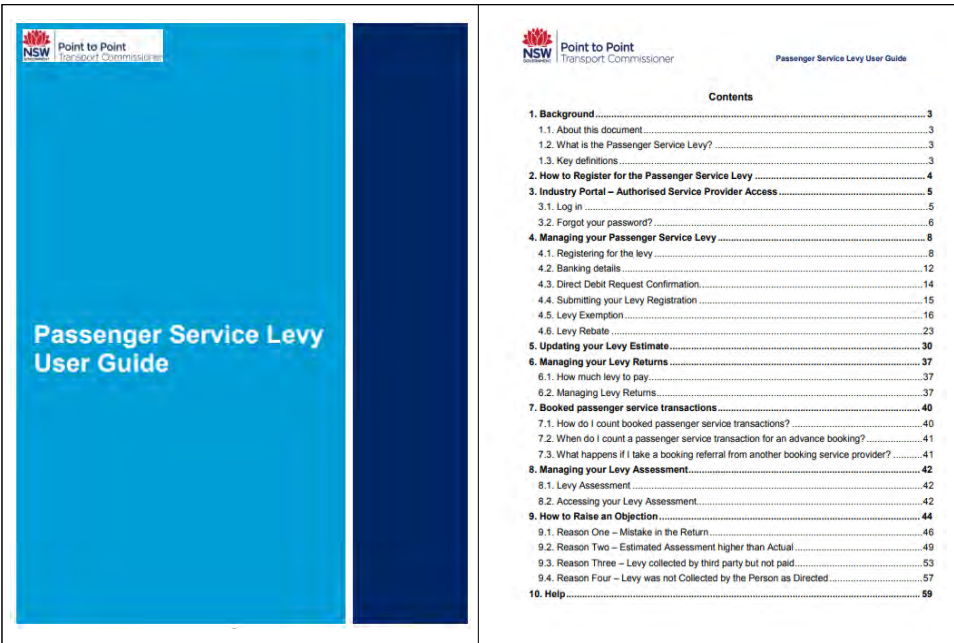
자료: NSW(2020), <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy> 20.02.24.

그림 7-4 | 호주 뉴사우스웨일스주 택시종사자 발전기여금 부과 관련 예시 사례(사전예약 경우)



자료: NSW(2020), <https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy> 20.02.24.

그림 7-5 | 호주 뉴사우스웨일스주 승객서비스부담금 사용자 지침서



자료: NSW(2020), Passenger Service Levy User Guide,
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/files/passenger-service-levy-user-guidepdf-0>. 20.02.24.

호주 뉴사우스웨일스주의 사례를 벤치마킹해 온라인을 이용해 공급자가 부담금 관련 일정 기준의 정보를 제공하면 기여금을 산정 및 납부 등을 진행할 수 있는 온라인포털을 구축하고 그와 관련된 공급자 가이드라인을 구축하여 상세한 사항들을 마련할 필요가 있다. 구체적으로 택시종사자 발전기여금 정의, 부과지역 및 대상, 납부시한, 기여금이 면제되는 특별상황, 납부 불이행시의 처벌, 재산정시의 관련 절차 등의 사항을 준비해야 한다.

또한, 현재 플랫폼과 택시 관련해 도시교통과, 신교통개발과 등의 국토교통부 담당 조직이 협업하여 택시와 신교통 업무 관련 행·재정적 정부정책을 수립·추진하고 있으나 호주 뉴사우스웨일스주의 Point to Point Transport Commission의 사례처럼 국토교통부 내에 (가칭)플랫폼·택시발전추진단²⁴⁾의 별도 전담조직을 구성해 면허관리, 사

회적 기여금 및 택시종사자 발전기여금 등의 구축·관리 업무를 총괄하는 종합적인 컨트롤타워 마련을 고려할 필요가 있다. 호주 NSW에서는 Point to Point Transport Commission을 통해 플랫폼 운송사업, 택시 등의 면허허가와 규제사항을 행정적으로 관리하고 ‘승객서비스부담금’의 법적 이행을 위한 지원업무 등을 종합적으로 수행하는 기관을 운영 중이므로 이를 참고할 필요가 있다.

표 7-7 | ‘택시종사자 발전기여금’ 공급자 가이드라인 구축 시 반영 필요사항

• 택시종사자 발전기여금 정의, 언제까지 납부 • 플랫폼 운송사업체가 납세자로서 언제, 어떠한 방식으로 등록하는 지에 대한 방법 • 플랫폼 탑승 시 어떠한 방식으로 택시종사자 발전기여금이 부과되는 지를 설명 • 플랫폼 사업자가 택시종사자 발전기여금을 연간 얼마나 지불해야하는지의 계산방식 제시 • 기여금 납부에 실패할 경우의 문제 • 모든 지역에서 기여금이 부과되는지 결정 • 발전기여금 조성 규모를 주기적 데이터로 발간하여 모든 정보의 공개를 규정	• 플랫폼 공급자 중 어떤 종류, 규모 등을 가진 공급자가 지불하는지에 대한 규정 • 택시종사자 발전기여금이 부과되는 당사자가 이용자 또는 공급자인지를 설명 • 기여금이 면제되는 특별한 상황 범위를 제시 • 예약서비스, 왕복통행 등의 상황에 대해 기여금의 계산방식 설정 • 계산된 기여금 규모를 재평가 받고 싶다면 어떠한 절차가 필요한지에 대한 설명 • 고객이 택시종사자 발전기여금을 이해할 수 있도록 사회적 인식 캠페인 수행 여부
---	--

자료: NSW(2020), The Passenger Service Levy 내용을 바탕으로 재구성
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy#What is a passenger service transaction.>
 20.04.17.

표 7-8 | 호주 뉴사우스웨일스주의 Point to Point Transport Commission

• 기관장: 호주 정부의 Transport and Roads 장관의 추천 받은자를 호주 NSW 주지사의 지명으로 Point to Point Transport Commissioner로 임명
• 역할: Act와 Regulation 내 플랫폼 운송사업, 택시 등의 면허허가와 규제사항을 행정적으로 관리하고 ‘승객서비스부담금’의 법적 이행을 위한 지원업무 등을 종합적으로 수행
• 관련법령: - 2016년: Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Act를 제정 - 2017년: Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Regulation을 제정

자료: NSW(2020), The Passenger Service Levy 내용을 정리해 작성
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy#What is a passenger service transaction.>
 20.04.17.

24) 전담조직이 한시적일지 또는 상설조직으로 적합할지는 정부의 미래 정책기조와 추진단 관련 업무의 지속성(예: 택시종사자 발전기여금의 5년 일몰제를 연장) 등의 다양한 요인을 종합적으로 고려하여 조직 구축 시 결정

2) 핵심이슈2: 면허가격

국내 플랫폼 운송사업의 운영 및 관리를 미국의 TNC법과 유사한 수준으로 설계하되 「택시제도 개편방향」의 큰 방향과 유사하게 택시총량제 범위 안에서 플랫폼 운송사업을 제도권으로 흡수하고 현재의 택시수급이 불일치하는 시간과 지역 등을 중심으로 개인택시 면허권을 주간과 야간으로 이원화해 플랫폼 운송사업자가 야간 면허권을 취득하여 사업을 추가적으로 확대하는 방안을 고려할 필요가 있다. 개인택시 운전기사의 고령화로 실제 부제완화를 통한 공급증가 한계, 택시 사업구역 제도 등의 제약이 존재하므로 현재의 개인택시면허권을 주·야간으로 이원화해 매매할 수 있는 시스템을 구축해 최대한 택시의 영업시장을 보존하고 플랫폼 운송사업자의 사업영역의 정당성을 확보하는 방안을 고려해야 한다.

카카오 모빌리티, 서울시 택시정보시스템 등 민관의 관련 빅데이터를 기반으로 택시 사업 구역 내 택시의 수요와 공급이 불일치하는 시공간적 분석, 신규 수익창출 규모 및 가능성 분석, 개인택시 면허권의 주·야간 면허권 가격 도출 및 적정 플랫폼 운송사업자 수를 산정하기 위한 관련 연구 및 제도적 준비사항 등의 검토가 필요하다. 서울 R&D지원센터 등 지자체 연구개발 사업기관의 테스트베드 방식 기술분석 및 서비스 상용화 지원 등을 이용해 실증사업의 기회 마련을 고려해 볼 수 있다.

개인택시 면허권을 주간과 야간으로 이원화해 야간 면허권을 플랫폼 운송사업자가 취득해 운영하는 방안 마련을 위해서는 플랫폼 운송사업자도 개인택시 면허권 취득과 동일한 과정(건강진단서, 택시운전자격증, 무사고 경력, 운전경험 등 면허신청 기준 보유)을 진행하되 지자체(Local) 또는 국가(Nationwide) 차원에서 매도자(개인택시기사)와 매수자(플랫폼 운송사업자)의 매매(Sell and Buy)를 매칭·지원하는 공공플랫폼과 전담조직 구축이 필요할 것으로 보인다.

「여객자동차 운수사업법」 제4조(면허 등)에서는 국토교통부령으로 면허 관련 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위한 필요조건을 지정할 수 있다고 명시하고 제14조(양도·양수 등)에서는 지자체 조례의 의해 개인택시사업자가 면허의 양도·양수 등이 가능하므로 플랫폼 운송사업자 택시 야간 면허권을 매수 할 수 있도록 「여객자동차 운수사업법, 시행령,

시행규칙」과 지자체 조례에 관리·운용을 위한 전담기관, 야간 면허권 가격규정, 매수 방법 등과 관련한 조항을 신설 또는 기존 면허기준 조항 등을 개정하는 방안을 마련해야 한다.

표 7-9 | 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 포함된 면허 관련 사항 발췌

여객자동차 운수사업법
• 제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다. ② 제1항에 따른 면허나 등록을 하는 경우에는 제3조에 따른 여객자동차운송사업의 종류별로 노선이나 사업구역을 정하여야 한다. ③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따라 면허나 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 등록하는 경우에 필요하다고 인정하면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송할 여객 등에 관한 업무의 범위나 기간을 한정하여 면허를 하거나 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다. • 제5조(면허 등의 기준) 3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것 • 제14조(사업의 양도·양수 등) ① 여객자동차운송사업을 양도·양수하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 질서를 확립하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 양도·양수의 지역적 범위를 한정할 수 있다. ② 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 양도·양수하려면 제1항에도 불구하고 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 인가를 받아야 한다. 이 경우 국토교통부장관 또는 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 일정 기간 동안 여객자동차운송사업의 양도·양수를 제한할 수 있다. ③ 제2항에 따라 인가를 받아야 하는 운송사업자 중에서 대통령령으로 정하는 자는 그 사업을 양도할 수 없다. 다만, 사업구역별로 사업면허의 수요·공급 등을 고려하여 관할 지방자치단체의 조례로 달리 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
여객자동차 운수사업법 시행령
• 제5조(운전경력 등 별도의 면허기준이 요구되는 여객자동차운송사업) 법 제5조제1항제3호에 따른 운전 경력 등의 면허기준이 적용되는 여객자동차운송사업은 개인택시운송사업으로 한다. • 제10조의2(운송사업의 양도·상속의 제한) ② 법 제14조제3항 본문 및 제15조제2항 본문에서 “대통령령으로 정하는 자” 및 “대통령령으로 정하는 운송사업자”란 각각 개인택시운송사업자를 말한다.
여객자동차 운수사업법 시행규칙
• 제18조(개인택시운송사업의 면허신청) 법 제4조제1항에 따라 개인택시운송사업의 면허를 받으려는 자는 관할관청이 공고하는 기간 내에 별지 제7호서식의 개인택시운송사업 면허신청서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다. • 제19조(개인택시운송사업의 면허기준 등) ① 제18조에 따라 개인택시운송사업의 면허를 받으려는 자는 제14조제1항에 따른 시설 등의 기준 외에 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다. 다만, 관할관청은 필요하다고 인정할 때에는 다음 각 호의 요건을 2분의 1의 범위에서 완화하여 적용할 수 있다. • 제20조(개인택시운송사업 면허의 특례) ① 개인택시운송사업자는 범죄신고, 범인체포 협조 등에 따른 신변보호의 필요성이 있거나 택시운송사업의 수급조절을 위하여 필요한 경우 등 관할관청이 특히 필요하다고 인정하는 사유로 면허를 받은 사업구역이 아닌 곳에서 개인택시운송사업을 하려는 경우에는 그 사업구역의 관할관청에 개인택시운송사업면허를 신청할 수 있다. • 제21조(개인택시운송사업의 대리운전) ① 영 제3조제2호라목 전단에 따라 개인택시운송사업자가 직접 운전을 하지 아니하고 다른 사람으로 하여금 대리운전을 하게 할 수 있는 경우는 다음 각 호의 어느 하나와 같다.

자료: 국가법령정보센터, <http://www.law.go.kr/>, 20.03.20

과거 콜버스랩의 서울시 내 심야 콜버스 도입 등의 유사 정책의 실패사례를 사전적으로 검토해 택시면허의 주간과 야간으로 이원화 추진 시 정책의 실효성 증진 방안을 모색해야한다. 콜버스랩 사례의 경우, 이용자의 심야 시간대 수요를 바탕으로 콜버스 사업을 시작하였으나 택시 종사자의 반대 총파업에 직면하였다. 심야 시간대(오후 11시~오전 4시)에 강남 3개 구에서만 운행하게 하고 차종도 11인승 이상 13인승 이하 차량으로 제한하며 상생 방안을 모색하고 사업도 택시업계가 운영하고 콜버스랩이 협력사로 참여하는 형태를 대안으로 추진하였으나 택시업계가 신규 13인승 승합차 구입과 낮 시간 수익성 불확실성 등으로 최종 사업에 참여하지 않아 실패하게 되었다.

따라서 택시면허권의 주간과 야간 이원화 시 면허운영 시간구분(예시, 주간: 06~18시, 야간: 18시~06시 등), 각각의 면허가격(예, 주간: 택시면허권 가격 시세 50%, 야간: 택시면허권 가격 시세 50%) 등과 관련해 제도 설계 착수 과정상에서부터 택시 사업자와 플랫폼 사업자 간의 원만한 합의가 우선적 고려되어 추진될 필요가 있다.

표 7-10 | 콜버스랩의 '서울시 심야 콜버스' 사례

사업 내용
- 이용객들이 스마트폰 앱을 통하여 15인승 이상 버스를 호출하면, 호출한 이용객들의 경로를 파악하여 목적지와 경로가 비슷한 승객을 모아 운송하는 버스 - 대중교통이 끊긴 새벽 시간에 스마트폰 앱을 통해 같은 방향으로 귀가하는 사람들을 모아 미니 버스에 태워주는 일종의 '카풀' 서비스 - 일요일과 공휴일을 제외한 심야 시간대(밤 11시~새벽 4시)에 이용 가능 - 기본요금은 3km당 3,000원이므로 택시보다 저렴하며, 이후 3~10km 구간은 km당 800원, 10km 이상 구간은 km당 600원의 요금이 추가로 부과되며, 기존 중형택시 심야할증 요금의 70% 선
심야콜버스 사업 전개
2015년 7월 서울시에 한정면허를 받아 콜버스랩이 심야 콜버스 시범사업을 시작. 출범 당시 택시 보다 저렴한 가격에 승차거부도 없어 하루 평균 이용객이 400명을 넘길 정도로 인기 - 택시 승차 거부에 시달리던 승객들의 환영은 받았지만, 2015년 11월 콜버스가 출시된 지 3개월 만에 택시업계는 '콜버스 반대 총파업'을 예고함 - 택시의 반발에 국토부와 서울시청은 심야 콜버스를 심야시간대(오후 11시~오전 4시)에 강남 3개 구에서만 운행하게 하고 차종도 11인승 이상 13인승 이하 차량으로 제한함 - 결정적으로 국토교통부는 2016년 2월 '심야 콜버스 도입 정책'을 내놓으면서 택시회사와 노선버스 사업자에게만 심야 콜버스의 운행 면허 자격을 부여함 - 면허를 못받은 콜버스랩이 사업을 접어야 할 상황이 되면서 비판 여론이 드세졌고, 이에 국토부는 택시조합 측을 압박해 콜버스랩과 공동 사업을 하도록 종용함. 콜버스랩은 택시업계와 손잡고 별도로 차량을 개조 13인승 승합차를 도입해 2016년 5월 강남지역부터 시범 운행하여 7월에 서울 전역으로 확장운영 하는 것으로 합의하였고, 이에 따라 콜버스랩은 택시업계의 심야 콜버스 사업에 스마트폰 앱과 시스템을 운영하는 협력사로 참여하게 됨

심야콜버스 사업의 실패 원인

- 택시업계는 국토부가 마련한 심야 콜버스와의 중재 자리에서 콜버스 250대를 구입하여 운영하는 계획을 약속하였지만 콜버스 운영시 6,000만원 가량의 비싼 13인승의 승합차가 필요하다는 점과 낮 시간 수익성에 대한 불확실성 문제 등으로 택시업계의 심야 콜버스 참여율은 저조. 결국 처음 17대로 시작한 심야 콜버스는 이후 1대도 증차하지 못하는 등 사업 확장에 실패하였고 결국 운영 수익 부진 등의 문제로 심야 콜버스 사업에서 철수함

자료: 1)조선비즈, '눈속임 규제 개혁' 논란 콜버스, 택시업자 기득권 지키기로 끝나, 2016.3.7.; 2) SBS CNBC, [뉴스&화제] 심야콜버스용 승합택시, 낮에는 왜 운행을 안할까?, 16.10.28

3) 핵심이슈 3: 택시경쟁력

택시의 신시장 개척을 위한 부가서비스 개발 및 활성화는 현행 「여객자동차 운수사업법」 등의 측면에서 이용자의 서비스 사용에 대한 가격을 측정하고 택시종사자가 서비스의 대가를 받는 것이 불가능한 구조적 문제에 봉착하고 있다. 택시운임(이동성 제공에 대한 보상가격)은 미터기 단위로 측정하여 거리에 기반에 사용료를 부과하나 부가서비스 요금(이동성 이외에 부가서비스, 용역 등 제공에 대한 보상가격)은 규정이 없어서 도입 자체가 불가능한 상황이다.

그림 7-6 | 경직된 규제의 자발적 택시서비스 개선 방해 사례



자료: 강상욱(2019, p.10), 택시산업의 위기와 대응, 전문가포럼 발표자료

택시산업 종사자의 삶의 질 및 서비스 향상을 위해 「물가안정에 관한 법률」에서 택시운임을 공공요금으로 관리하는 규제를 폐지하고 요금자유화를 추진하며, 이용자 및

층형의 신규서비스 창출을 통한 택시경쟁력 향상을 위해 택시요금에 대한 가격 메커니즘을 시장에 자율적으로 맡기어 부가서비스 산업 생태계를 조성하는 방안을 고려해야 한다. 선행연구 성격으로 이우승(2006)은 물가안정을 위한 공익성 차원의 정책적 관허요금 체계, 택시서비스의 품질 및 유형을 고려하지 않는 획일적 낮은 요금체계 등의 문제점을 택시의 운임·요금의 자율화를 도입해 가격경쟁을 통한 택시산업 내 시장경쟁의 원리를 도입하자는 의견을 제시하였다.

택시산업의 부가서비스 요금은 일정거리 기반의 운임 산정과 동일선상에서 규제할 대상이 아니나 동일하게 규제해 부가서비스 산업 생태계가 성장하지 못하는 문제점이 발생하고 있다. 수발서비스, 등하교 서비스, 관광대절 서비스, 펫택시 서비스, 광고목적(택시비 무료) 서비스 등은 지역별, 시간대별 서비스 제공자별 보상가격이 다를 것이고 시장에 참여하는 사업자가 다양한 사업성을 판단해 사업을 추진할 수 있어야 하나 현재의 법제도상에서는 국토교통부 장관이나 시도지사가 정하는 요금 기준을 따르거나 자체 산정 시 시도지사에게 산출근거의 증빙자료와 함께 신고, 변경 시에도 신고가 필요한 상황²⁵⁾²⁶⁾이다.

표 7-11 | 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 상 운임 및 요금 관련 사항 발췌

여객자동차 운수사업법
• 제8조(운임·요금의 신고 등) ① 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다. ② 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허나 등록을 받은 자로서 대통령령으로 정하는 자는 제1항에도 불구하고 운임이나 요금을 정하려는 때에는 시·도지사에게 신고하여야 한다. 운임이나 요금을 변경하려는 때에도 또한 같다. • 제77조(운임·요금의 기준과 요율 등에 관한 협의) 제75조제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 제8조의 운임·요금의 기준 및 요율의 결정에 관한 권한을 위임받은 시·도지사가 운임·요금의 기준 및 요율을 정한 경우에는 「물가안정에 관한 법률」 제4조제2항에 따라 기획재정부장관과 협의한 것으로 본다.

25) 「여객자동차 운수사업법 시행령」 제7조를 보면, 현재 플랫폼 운송사업자는 규제받고 있지 않으나 일반택시사업자와 개인택시사업자는 대형 승합자동차 또는 고급형 택시를 운행하는 경우 요금·운임 산정의 신고 등 규제를 받는 상황

26) 「여객자동차 운수사업법」 제8조(운임·요금의 신고), 제 77조(운임·요금의 기준과 요율 등에 관한 협의), 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제27조(운임·요금의 기준 및 요율의 결정), 제28조(운임·요금의 신고), 제108조의 2(규제의 재검토) 등을 보면 요금을 운임과 동일한 측면에서 관리·감독해 규제

여객자동차 운수사업법 시행령

- **제7조(운임·요금을 신고하여야 하는 여객자동차운송사업자)** 법 제8조제2항에서 “대통령령으로 정하는 자”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다. 2. 제3조제2호다목에 따른 일반택시운송사업의 면허를 받은 자 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 택시운송사업을 경영하는 자 3. 제3조제2호 라목에 따른 개인택시운송사업의 면허를 받은 자 중 대형(승합자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 또는 고급형으로 구분된 택시운송사업을 경영하는 자 4. 제4조제2항에 따른 마을버스운송사업의 등록을 한 자

여객자동차 운수사업법 시행규칙

- **제27조(운임·요금의 기준 및 요율의 결정)** ① 국토교통부장관, 대도시권광역교통위원회 또는 시·도지사는 법 제8조제1항에 따라 운임·요금의 기준 및 요율을 정하려는 경우에는 운송사업자(제17조제1항제1호가목부터 다목까지의 규정에 해당하여 한정면허를 받은 운송사업자는 제외한다), 조합 또는 법 제59조에 따른 연합회(이하 “연합회”라 한다)로 하여금 원가계산이나 그 밖의 운임 및 요금액 산출의 기초가 되는 내용을 적은 서류를 제출하게 할 수 있다. ② 여객자동차운송사업의 운임·요금의 기준 및 요율의 결정에 관하여 법 또는 이 규칙에서 규정하지 아니한 사항에 관하여는 국토교통부장관이 따로 정하는 바에 따른다.
- **제28조(운임·요금의 신고)** ① 법 제8조제1항 및 제2항에 따라 여객자동차운송사업의 운임·요금의 신고 또는 변경신고를 하려는 자는 별지 제12호서식의 여객자동차운송사업 운임·요금 신고 또는 변경신고서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 관할관청에 제출하여야 한다. 1. 운임·요금표 및 그 신·구 대비표(신·구 대비표는 운임·요금을 변경하는 경우에만 첨부한다) 2. 택시요금미터 변경계획에 관한 서류[경형, 소형, 중형, 대형(승용자동차를 사용하는 경우로 한정한다) 및 모범형 택시운송사업의 경우에만 첨부한다] 3. 운임구간을 표시한 서류(구간제 운임의 경우에만 첨부한다)
- **제108조의2(규제의 재검토)** 국토교통부장관은 다음 각 호의 사항에 대하여 2017년 1월 1일을 기준으로 3년마다(매 3년이 되는 해의 1월 1일 전까지를 말한다) 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다. 11. 제28조에 따른 운임·요금의 신고

자료: 국가법령정보센터, 여객자동차 운수사업법, 시행규칙, <http://www.law.go.kr/>, 20.03.19.

고령자의 복지택시 수발서비스와 등하교 택시 등의 국내 사례를 검토한 결과, 현재 택시산업은 정부나 지자체의 재정지원을 받고 교통 소외지역에 이동성을 지원하는 택시운임 관련 사례가 대부분이며 신시장 개척을 통한 새로운 성장 기회 마련을 위해서는 택시의 부가서비스 활성화가 필요한 상황이다. 펫택시 경우에도 택시시장으로서 수요 창출 가능성은 충분하나 택시의 부가서비스로 제도화되지 못해 현재 개인사업자가 펫택시 앱, 카톡 등을 통해 개인용 차량운전자와 반려동물이 있는 주인을 연결해 이동 서비스를 제공하는 상황이다.

고령 이용자 대상의 복지택시 수발서비스와 유사한 개념은 현재 각 지자체에서 장애인콜택시의 대상을 대중교통 이용이 어렵다는 의사진단서, 장기요양인정서(1-3급) 등을 보유한 노인을 대상으로 확대해 예약제 방식을 적용 중이나 집-병원-병원진료 전체 수발-병원-집의 전 과정의 서비스 제공 보다는 일회성, 편도성의 집-병원, 또는 병원

-집으로 이동수단을 제공하는 현재의 택시 이동성 수준에 그치고 있다. 버스운행이 어려운 읍면동의 교통소의 지역에 한정해 지자체에서 운영 중인 수요응답형 ‘100원 택시 (희망택시)’ 경우도 이동성을 제공하는 기능에 한정하고 있다.

일부 지자체별로 대중교통 이용이 어려운 교통소의 지역에 거주하는 학생을 대상으로 등·하교 택시를 매일 운영하고 있으나 시군구의 재정상황에 따라 운영을 하지 못하는 곳이 많다. 서비스 활성화 규모경제를 통해 부가서비스 제공가격을 낮출 수 있으며 대도시권의 경우 등하교 택시의 도입가능성은 상대적으로 더 높을 것으로 판단된다.

표 7-12 | 일부 지자체별 장애인 콜택시의 65세이상 노인의 이용자격 조건 (20.03.19 기준)

지역 구분	서울	인천	대전	청주	광주	전주	부산	울산	대구	제주
장애인	장애의 정도가 심한 장애인(기준 장애등급 1~3등급)									
65세 이상 노인	불가능	진단서 제출	진단서 제출	장기요양 인정서 제출	진단서 제출	진단서 제출	진단서 제출, 장기요양 인정서 제출	불가능	진단서 제출	진단서 제출

자료: 1) 서울시설공단, 2020, 서울특별시 장애인콜택시 이용기준; 2) 인천교통공사, 2020, 인천광역시 장애인콜택시 이용기준; 3) 대전교통약자지원센터, 2020, 대전광역시 장애인콜택시 이용기준; 4) 청주시시설관리공단, 2020, 청주시 해피콜 이용기준; 5) 광주광역시교통약자지원센터, 2020, 광주광역시 새빛콜 이용기준; 6) 전주시시설관리공단, 2020, 전주시 이지콜 이용기준; 7) 부산시설공단, 2020, 부산광역시 두리발 이용기준; 8) 울산광역시장애인복지서비스지원협회, 2020, 울산광역시 부르미 이용기준; 9) 대구시설공단, 2020, 대구광역시 나드리콜 이용기준; 10) 제주특별자치도 교통약자지원센터, 2020, 제주특별자치도 장애인콜택시 이용기준; URL은 참고문헌 참고

표 7-13 | 장애인 콜택시의 장애등급 사항 발췌

장애인복지법 시행규칙 부칙
• 제2조(장애 정도에 관한 경과조치) ① 이 규칙 시행 당시 종전의 규정에 따라 장애등급이 제1급부터 제3급까지의 장애인 또는 장애등급이 제1급부터 제3급까지에 해당하는 사람은 제2조 및 별표 1의 개정규정에 따른 장애의 정도가 심한 장애인으로 본다. ② 이 규칙 시행 당시 종전의 규정에 따라 장애등급이 제4급부터 제6급까지의 장애인 또는 장애등급이 제4급부터 제6급까지에 해당하는 사람은 제2조 및 별표 1의 개정규정에 따른 장애의 정도가 심하지 않은 장애인으로 본다.

자료: 국가법령정보센터, 장애인복지법 부칙, [http://www.law.go.kr/법령/장애인복지법시행규칙/\(00628,20190604\),20.03.18](http://www.law.go.kr/법령/장애인복지법시행규칙/(00628,20190604),20.03.18).

표 7-14 | 일부 지자체별 등·하교택시 운영 현황 (20.03.19 기준)

지역 구분	강원도 접경지역							전라북도 일부지역				
	고성	인제	춘천	양구	화천	철원	연천	남원	완주	진안	장수	순창
운영여부	×	×	○	교통비 지원 예정	×	×	×	○	○	○	○	○

지역 구분	전라남도교육청		경상북도 일부지역					경상남도 일부지역			
			상주	영주	영천	칠곡	예천	의성	창녕	거창	함안
운영여부	○		×	×	×	×	×	×	○	×	×

자료: 시군별 홈페이지에서 등·하교 택시 관련 주요 키워드 검색을 통해 검토, 1) 고성군청, 2020; 2) 인제군청, 2020; 3) 춘천시청, 2020; 4) 양구군청, 2020; 5) 양구군의회 공고 제2020-3호, 2020, 양구군 학생 통학 교통비 지원 조례안 입법예고문 ;6) 화천군청, 2020; 7) 철원군청, 2020; 8)연천군청, 2020; 9) 남원시청, 2020; 10) 완주군청, 2020; 11) 진안군청, 2020; 12) 장수군청, 2020; 13) 순창군청, 2020; 14) 전라남도교육청, 2020 15) 상주시청, 2020; 16) 영주시청, 2020; 17) 영천시청, 2020; 18) 칠곡군청, 2020; 19) 예천군청, 2020; 20) 의성군청, 2020; 21)창녕군청, 2020; 22) 거창군청, 2020; 23) 함안군청, 2020; URL은 참고문헌 참고

택시서비스 개선 및 이용자 맞춤형 부가서비스 개발을 위해 택시요금·운임 측면에서 규제 샌드박스 도입²⁷⁾, 공공요금 성격의 물가 규제 폐지, 정책 추진기구 및 관련 절차 구축을 위한 법제도 개선사항 마련이 필요하다. 「여객자동차운수사업법, 시행규칙」 내에 택시요금·운임의 설정기준,요율결정, 신고의무 등과 관련 규제 샌드박스를 도입하고 국회 본회의를 통과한 「여객자동차운수사업법 개정안」 내 부가서비스 요금 규제 관련 내용을 개정해야한다.

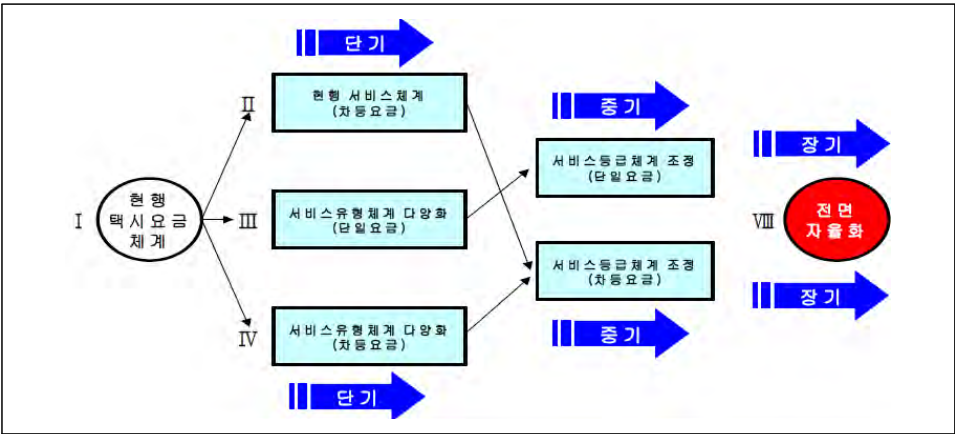
서울특별시 및 광역시 경우 버스 준공영제 도입을 통해 시내버스가 공공재 성격에 부합하나 택시요금·운임은 그러한 성격의 이동수단과는 차별화되므로 현재의 「물가안정에 관한 법률」의 지방물가 중점관리품목의 공공요금 대상 중 택시료 부문 폐지를 추진²⁸⁾해야한다. 또한, 시도 내 택시업체, 택시이용자, 관련 민간 및 학계, 연구기관 등의 전문가 및 시의원 등으로 구성된 택시요금·운임 정책조정위원회(가칭)을 구성해 택시요금·운임의 자율화에 대한 의견수렴 및 협의를 바탕으로 단계별 적용방안, 추진 시기 등에 대한 가이드라인을 구축해야한다.

27) 작년 7월 코나투스(택시동승 앱)는 심야시간(오후 10시~새벽 4시)에 서울 일부 지역을 대상으로 택시 합승을 중개하는 사업을 2년으로 한정해 규제 샌드박스를 통과한 사례가 존재(매일경제, 2020)

28) 자치단체장이 지방물가심의위원회 심의를 통해 택시요금·운임을 결정하는 상황

택시 운임·요금의 완전 자율화는 장기적 과제의 성격으로 운임·요금의 일정구간, 단계별로 진행하는 부분적 운임·요금 자율화 혹은 선택 운임·요금제를 시범적으로 실시한 후 전면 확대하는 방안의 방식 추진을 고려할 필요가 있다(이우승, 2006, p. 7). 특히, 기준요금, 운임·요금 범위와 단계, 운임·요금제 식별과 표시, 행정 절차 및 조직, 제도적 지원 등의 법·제도적 보완책을 종합해 실행방안을 마련해야한다.

그림 7-7 | 단계별 택시 운임·요금의 자율화 과정



자료: 이우승(2006, p.7), 서울시 택시요금제도 개선방안

표 7-15 | 택시서비스 및 부가서비스 개발을 위한 택시요금·운임 법제도 개선사항

택시요금·운임의 설정기준, 요율결정, 신고의무 등과 관련 규제 샌드박스 도입 - 여객자동차운수사업법 제8조, 시행규칙 제27조, 제28조의 국토교통부 장관 또는 시도지사의 요금·운임의 기준 설정 또는 운송사업자가 공급가격 결정시 신고의무, 제108조 2의 3년마다 재검토 사항 등의 기존 공급가격 규제를 탄력적으로 면제·유예하는 방식을 도입하고 문제발생 시 사후규제 방식 도입 - 본회의를 통과한 여객자동차운수사업법 일부개정법률안의 제49조 13의 플랫폼가맹사업의 부가서비스 요율 결정, 변경사항 신고 의무를 위와 같이 면제·유예하는 방식을 도입해 사후규제 방식 도입
「물가안정에 관한 법률」에서 택시요금·운임의 공공요금 성격의 규제 폐지를 고려 물가안정에 관한 법률 제4조의 공공요금 및 수수료의 결정에서 지방물가 중정관리항목으로 관리되는 택시요금·운임에 대한 규제를 폐지
정책 추진기구 및 관련 절차 구축 시도 내 택시업체, 이용자, 관련 민·관 전문가 및 시의원 등으로 구성된 택시요금·운임 정책조정위원회(가칭)를 구성해 의견수렴 및 협의를 바탕으로 단계별 적용방안, 추진시기 등에 대한 가이드라인 구축

자료: 저자작성

표 7-16 | 지방물가 중점관리 품목 및 관할요금

지방물가 중점관리품목			
구 분		품목수 (55종)	관 리 품 목
개인 서비스 (45)	외식비	25종	설령탕, 냉면, 비빔밥, 갈비탕, 삼계탕, 김치찌개백반, 된장찌개백반, 불고기, 등심, 돼지갈비, 삼겹살, 자장면, 짬뽕, 탕수육, 돈가스, 생선초밥, 튀김달, 햄버거, 피자, 칼국수, 라면, 김밥, 커피, 국산차, 생맥주
	기타 서비스	20종	세탁료, 의복수선료, 공동주택관리비, 택배이용료, 수영장·볼링장·골프연습장·당구장·노래방이용료, PC방이용료, 영화관람료, 사진촬영료, 사진인화료, 숙박료(호텔, 여관), 콘도미니엄이용료, 이용료, 미용료, 목욕료, 찜질방이용료, 운동경기관람료
공공요금(10)		10종	상수도료, 쓰레기봉투료, 도시가스료, 전철료, 시내버스료, 택시료, 하수도료, 정화조청소료, 공연예술관람료, 납입금(고등학교)
광역-기초 관할요금			
구 분		광역(도/시)	기초(시/군/구)
도		시내버스, 택시료, 도시가스료	상수도료, 하수도료, 정화조청소료, 쓰레기봉투료, 공연예술관람료
특별·광역시		상수도료, 하수도료, 전철료, 시내버스료, 택시료, 도시가스료, 공연예술관람료	쓰레기봉투료, 정화조청소료

자료: 행정안전부, 지방물가 관리, 지방물가 중점관리품목, <https://www.mois.go.kr/ft/sub/a06/b07/localPrice/screen.do>, 20.03.20.

일본사례의 택시 교통사업자 협력형 사업모델을 고령자가 많아 이동성 공급이 제한된 중·소도시 또는 도서 산간 지역 등에 자가용 유상운송 시장의 관리운영을 통한 택시 업무영역의 확장 도입을 고려할 수 있겠으나 현재 한국 고령자 밀도의 인구구조 상 제도 도입의 고려가 시기적 측면에서 시기상조 일 수 있으므로 제도 시행을 위한 적정 타임을 분석·검토하고 소규모 시범사업을 통해 사업 효과성을 검증한 후 전면시행을 고려할 필요가 있다.

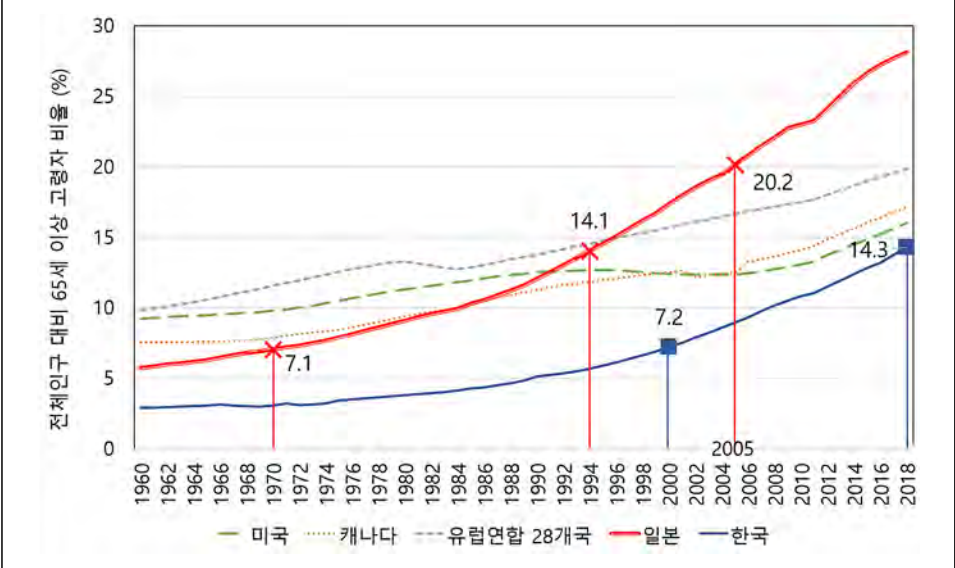
실제 한국은 유럽연합 및 북아메리카 선진국 등이 고령화사회(전체인구 대비 65세 이상 비중이 7%)에서 고령사회(전체인구 대비 65세 이상 비중이 14%)로의 진입소요 기간이 약 50년 이상, 일본은 약 24년 소요되었던 것과 대조적으로 약 17년의 초단기간에 고령사회로 2018년 빠르게 진입(최재성, 2018, p. 111) 하였으나 일본은 2005년부터 이미 초고령사회(전체인구 대비 65세 이상 비중이 20%)로 진입하며 약 15년 전부터 65세 이상 고령인구 밀도가 상당히 높아 교외지역에 버스운전사, 택시운전사 등 전문인력 확보가 점점 어려워진 상황을 이해할 필요가 있다.

표 7-17 | 자가용 자동차 유상운송 관련 사항 발췌

여객자동차 운수사업법
• 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) ① 사업용 자동차가 아닌 자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 아니되며, 누구든지 이를 알선하여서는 아니 된다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 유상으로 운송용으로 제공 또는 임대하거나 이를 알선할 수 있다. 1. 출·퇴근시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지)를 말하며, 토요일, 일요일 및 공휴일인 경우는 제외한다) 승용자동차를 함께 타는 경우 2. 천재지변, 긴급 수송, 교육 목적을 위한 운행, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당되는 경우로서 시장·군수·구청장의 허가를 받은 경우
여객자동차 운수사업법 시행규칙
• 제103조(자가용자동차의 유상운송 등의 허가요건) 법 제81조제1항제2호에 따라 자가용자동차를 유상(有償)으로 운송용으로 제공하거나 임대할 수 있는 경우는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로 한다. 1. 천재지변이나 그 밖에 이에 준하는 비상사태로 인하여 수송력 공급의 증가가 긴급히 필요한 경우; 2. 사업용자동차 및 철도 등 대중교통수단의 운행이 불가능하여 이를 일시적으로 대체하기 위한 수송력 공급이 긴급히 필요한 경우; 3. 휴일이 연속되는 경우 등 수송수요가 수송력 공급을 크게 초과하여 일시적으로 수송력 공급의 증가가 필요한 경우; 4. 학생의 등·하교나 그 밖의 교육목적을 위하여 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차를 운행하는 경우; 4의2. 어린이(13세 미만의 사람을 말한다)의 통학이나 시설이용을 위하여 다음 각 목의 요건을 갖춘 자동차를 운행하는 경우

자료: 국가법령정보센터, 「여객자동차 운수사업법, 시행규칙」
<http://www.law.go.kr/%EB%B2%95%EB%A0%B9/%EC%97%AC%EA%B0%9D%EC%9E%90%EB%8F%99%EC%B0%A8%EC%9A%B4%EC%88%98%EC%82%AC%EC%97%85%EB%B2%95>, 20.03.24.

그림 7-8 | 주요국별 전체인구 대비 65세 이상 고령인구 비율



자료: OECD, Elderly Population 데이터를 가공, <https://data.oecd.org/pop/elderly-population.htm>, 20.03.24.



CHAPTER 8

결론

- 1. 연구의 종합 | 163
- 2. 연구의 의의 | 167
- 3. 향후 과제 | 167

결론

8장은 플랫폼 운송사업과 택시 종사자 간 갈등완화 정책방안을 중심으로 본 연구의 주요내용을 요약하고 전문가 의견수렴을 통해 정책대안의 갈등완화 기여도 우선순위, 정책대안별 주의사항 등을 기술하였다. 연구추진을 통해 성과물 성격으로 도출된 본 연구의 의의와 한계사항을 분명히 기술하였고 개선을 위한 향후 연구과제를 도출하였다.

1. 연구의 종합

신·구 산업 간의 갈등완화를 위해 플랫폼 운송사업의 규제 및 관리 관련 여객자동차 운수사업법, 시행령, 시행규칙 등에 필요한 신규 및 개선 사항을 종합적으로 도출하였고 택시종사자 발전기여금, 개인택시 면허권 이원화, 운임·요금 관련 개선 사항을 도출하여 택시 산업의 피해를 완화하고 구산업의 미래 발전방향을 제시하였다. 택시종사자 발전기여금의 일정 재원을 택시종사자의 감차사업에 확대 적용하여 플랫폼 운송사업자가 목표하는 운용가능 차량대수 증차에 적용해 규모의 경제를 이끌어 두 집단 간 상생할 수 있는 대안의 분석결과를 함께 도출하였다.

택시와 플랫폼 관련 전문가들로 구성된 정책연구실무협의회('20. 04. 22.)를 개최²⁹⁾하여 핵심이슈별 정책방안과 찬반 사항 등에 대해 포괄적으로 논의하였고 연구에서 제시한 정책방안이 전반적으로 갈등완화에 긍정적 영향을 미칠 수 있을 것으로 보이나 일부 정책 방안에 대해서는 전문가들 사이에서 이견이 존재하여 향후 정책을

29) 최근 코로나(Coronavirus Pandemic) 사태로 정부 방역지침에 따라 대면회의 대신 서면회의로 대체해 수행하였으며, 자세한 전문가 의견 사항은 부록 2를 참고

수립하고 실행화 과정에서 더 많은 의견수렴과 관련 종사자 및 전문가와 협의가 필요하다.

특히, 플랫폼 운송사업에 대한 규제 및 관리는 필요하나 역차별을 주의할 필요가 있으며, 향후 서울시 이외에 플랫폼 운송사업을 지방으로 확대해 택시종사자 발전기여금을 구축할 경우 수익 구조가 좋지않은 지방지역의 제도 시행 시 반발과 그것을 통해 확보된 발전기여금의 관리 및 사용 방식 등에 대한 협의가 필요하다. 또한, 개인택시 면허권의 주·야간 이원화는 찬성과 반대가 양분화되므로 정책대안 실현가능성을 증진시키기 위해 민·관과 산·학·연의 더 많은 의견조율 과정이 요구된다.

제안된 정책방안이 신·구 산업 간의 갈등완화 기여도 평가결과를 보면 택시 운임·요금 자율화를 통한 다양한 택시서비스 도입 및 경쟁력 개선에 전문가들은 대체로 높게 긍정적이나 대중교통이 발달하지 않은 지방으로 확대 시 (가칭)택시요금·운임 정책조정위원회에서 택시업계 영향력을 배제해 운임·요금이 수립되는 체계를 마련하여 안전장치를 구축하는 방안이 필요할 것으로 보인다.

표 8-1 | 정책방안 시행 시 갈등완화 기여도

(단위: 5점 만점)

핵심이슈	정책방안	갈등완화 기여도
임금 및 근로여건	플랫폼 운송사업의 규제 및 관리	3.83
	택시종사자 발전기여금 조성	3.5
면허가격권	개인택시 면허권 이원화	3.17
택시경쟁력	택시경쟁력 강화를 위한 운임·요금규제 등 개선	4.33

주: 정책연구실무협의회('20.04.22)에 참석해 평가한 전문가들의 갈등완화 기여도를 평균화해 산출
자료: 저자작성

표 8-2 | 정책대안 별 전문가 주요의견

핵심이슈별 정책대안	전문가 주요의견
플랫폼 운송사업의 규제 및 관리	• 여객자동차 운수사업법 시행규칙 내용은 필요성이 높음 • 플랫폼 운송사업의 운전자도 택시와 같은 자격조건을 유지하고 택시운전자 수준의 관리가 필요 • 플랫폼택시와 일반택시 종사자에 대한 차별화 필요 • 대형 플랫폼 기업에 대한 견제 필요
플랫폼 운송사업자에 대한 규제 과도화를 경계할 필요	
택시종사자 발전기여금 조성	• 택시종사자 발전기여금 조성의 취지는 바람직한 것으로 판단되며, 다만 수익구조가 좋지 않은 여건에서의 반발과 확보된 기여금의 사용처에 대한 더 많은 협의가 필요 • 플랫폼 운송사업자의 택시발전기여금을 부과할 경우 정률이나 정액의 방식으로 부과할 것으로 예상되는바, 플랫폼 운송사업자의 운행이력을 관리할 수 있도록 서울택시정보시스템과 연계시키고 재무제표 및 결산자료도 제출하도록 의무화
개인택시 면허권 이원화	• 택시종사자 발전기여금과 면허권의 주·야간 이원화는 양자택일 사항이며, 면허권의 주·야간 이원화가 플랫폼운송사업 차량 면허의 시장 내 공급에 대한 반발을 완화할 수 있는 대안이 될 수 있음 • 택시 면허권의 이원화는 제도적인 개선과 관계 민·관 기관 간의 협의가 필요
면허권의 이원화 전략은 수익이 보장되지 않는 시간대에 면허가 남발되는 부분에 대한 대처방안도 같이 고려되어야 하고, 택시면허권의 가격하락에 대한 저항도 발생될 것으로 예상	
개인택시 면허 이원화는 실현가능성이 떨어질 수 있으며 다른 갈등의 불씨는 남길 수 있는 민감한 문제	
택시경쟁력 강화를 위한 운임·요금규제 등 개선	• 다양한 서비스의 기능이 제공되는 택시발전방향은 매우 고무적인 정책으로 여길 수 있으며 경쟁력 강화를 위한 요금·요금 규제 등 개선은 필요 • 요금제도를 대폭적으로 규제 완화가 필요하며, 기본적으로 총괄원가주의로부터의 탈피가 필요 • 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등으로 인한 경쟁구조는 지속적인 택시산업의 침체를 초래할 수 있어 택시 서비스를 향상하면서 다양한 부가서비스의 제공이 필요 • 획일적 요금보다는 시간대, 서비스의 질에 따른 차등요금 방안 마련
택시 운임·요금의 완전 자율화는 장기적 과제이며 부작용 존재	
기타 의견	• 문헌조사, 전문가 자문회의, 면접조사 등을 토대로 플랫폼 운송사업과 택시산업 간의 갈등구조 완화를 위한 정책적인 제언을 제시한 본 연구의 방법론은 합리적인 • 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등의 핵심이슈인 택시운수종사자들의 임금 및 근무환경 악화를 해소하기 위하여 관련 법령 개선과 발전기여금 조성 방안은 현실적인 대안

자료: 저자작성

〈표 8-3〉의 핵심이슈별 정책대안의 실현을 통해 신·구 산업 간 다음의 갈등완화에 기여할 수 있을 것으로 보인다. 첫째, 플랫폼 운송사업자는 사업추진의 정당성을 확보하고 택시산업은 관련 법의 규제 완화를 통해 고질적 문제점인 택시경쟁력 강화를 도모할 수 있다. 둘째, 택시종사자 발전기여금을 조성해 택시의 영업손실 및 출구전략 등에 활용하고 그 중의 일정 부분과 개인택시 면허권 이원화를 통해 플랫폼 운송사업자의 운행차량을 규모의 경제화하여 지속가능한 사업성의 확보가 가능할 것으로 보인다.

표 8-3 | 정책대안별 택시산업과 플랫폼 운송사업자의 갈등완화 사항

핵심이슈별 정책대안	택시산업	플랫폼 운송사업자
플랫폼 운송사업 규제 및 관리	• 택시총량제 내에서 플랫폼 차량증대를 관리하여 여객운송 시장의 무한경쟁 피해를 최소화 • 「여객법」 등에 운행관리 규정을 마련하여 플랫폼 운송사업의 규제를 강화하고 택시의 규제는 완화해 서로 동등한 수준에서 경쟁하는 환경을 조성	• 「여객법 개정안」을 통해 법 조항 불확실성이 해소되 신규 사업자 등장 및 중장기적인 사업전략 수립 가능 • 택시와 동일하게 교통수단으로서 운영을 위한 법적 정당성을 확보
택시종사자 발전기여금 조성	• 택시종사자 영업손실 및 출구전략 등을 위해 재원을 조성해 구산업의 피해를 적정 수준에서 보상	• 택시종사자 발전기여금의 일정 부분을 택시감차 사업에 활용해 플랫폼 운송사업의 운행차량 가능대수를 증가시켜 1만대 이상 규모의 경제에 도달하는 것이 가능
개인택시 면허권 이원화	• 개인택시 운전기사의 고령화로 부제완화를 통한 공급증가 한계, 택시 사업구역 제도 등의 제약이 존재하므로 개인택시는 면허권의 주관을 운영하고 야간 면허권을 매매해 권리금을 취득	• 최대한 택시시장을 보존하면서 야간 면허권을 구입해 플랫폼 운송사업자의 사업영역을 확대하고 정당성을 확보
택시경쟁력 강화를 위한 운임·요금규제 등 개선	• 이용자 맞춤형 신규서비스 창출을 통한 택시경쟁력 향상을 위해 규제 샌드박스를 도입하여 택시요금에 대한 가격 메커니즘을 시장에 자율적으로 맡겨 부가서비스 산업 생태계를 조성	• 택시와 동일하게 운임·요금규제 등을 완화하고 향후 택시산업의 성공을 벤치마킹하여 부가서비스 시장의 산업 규모를 증대

자료: 저자작성

2. 연구의 의의

본 연구는 택시산업과 플랫폼 운송사업 간 첨예한 갈등을 완화하는 대안마련을 위해 실제 이용자와 공급자의 의견을 설문조사 및 인터뷰를 통해 수렴하고 해외의 시행 중인 ‘택시종사자 발전기여금’ 및 국내 ‘플랫폼 운송사업차량 대수의 규모경제화’ 등을 위한 정량적 효과를 시나리오별 결과로 제시하였으며 해외의 TNC 관련 법을 벤치마킹해 국내에 법 제정 진행 상황 상 미흡하고 보완이 필요한 부분에 대해 실질적으로 필요한 구체적 사항을 도출해 제시하였다는 점에서 정부 정책과 연계성이 높다고 볼 수 있다.

3. 향후 과제

본 연구는 사용가능한 공개적인 데이터 구득의 제약 상 설문조사 자료 및 공급자 인터뷰 자료 등을 사용해 택시종사자 발전기여금 규모, 플랫폼 운송사업차량 대수 추정 등의 정량적 분석 결과들을 도출하였으나 향후 플랫폼 운송사업자의 영업자료, 서울시 택시정보시스템 자료 구득 등을 통해 가정과 전제 보다는 면밀한 빅데이터 기반의 세밀한 효과분석을 연구과제로 수행하여 정책실행의 효과성을 증진할 필요가 있다.

연구에서 설문 조사된 이용자 니즈 증가를 반영한 복지택시, 임산부 택시, 관광대절 택시, 등하교 택시 등의 택시 신규서비스 개발은 현재 레드마켓인 택시산업을 블루마켓으로 변환 가능할 것으로 보이며, 이를 위한 이용자와 택시 종사자가 서로 상생할 수 있는 중장기적인 기회의 마련의 심층적 연구가 추가적으로 요구된다.

현재 사회적 기여금 부과, 택시감차 사업만큼으로 한정된 플랫폼 운행차량 대수 제약, 택시면허권 구비 등으로 사업성이 불확실하여 플랫폼 운송사업자인 타다의 사업이 중단되었으나 향후 본 연구의 연구결과를 바탕으로 제2의 플랫폼 운송사업자를 여객운송시장에 유인하고 현재 준비 중인 「여객자동차 운수사업법 개정안, 시행령, 시행규칙」 등에서 미흡하고 부재한 사항을 보완하기 위한 전반적인 플랫폼·택시 발전 제도마련 보완의 후속적 연구가 시급히 수행될 필요가 있는 것으로 보인다.

참고문헌

REFERENCE



【인용문헌】

- 강상욱. 2019. 택시산업의 위기와 대응. 국토연구원 포럼 발표자료. 19. 12. 23.
- 강상욱, 임삼진, 최은정. 2015. 브랜드 택시 활성화 방안 연구. 한국교통연구원.
- 강상욱&Naoyuki Tomari. 2015. 한국과 일본의 택시정책 비교 연구. 한국교통연구원.
- 강상욱, 박정욱, 구세주, 박상준, 최은정. 2013. 외국의 택시제도 운영사례와 시사점. 한국교통연구원: 수시과제.
- 강상욱, 서영욱, 이민호. 2015. 우버의 출현과 택시시장의 변화. 한국교통연구원: 수시과제.
- 강상욱&최은정. 2010. 브랜드 택시 활성화 방안 연구. 한국교통연구원: 수시과제.
- 강인호, 안병철. 2005. 지방정부간 갈등과 협력요인: 공항건설갈등사례를 중심으로, 한 국지방정부학회 학술대회자료집
- 거창군청. 2020. <http://www.geochang.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 경기연구원&중앙경제연구원. 2017. 경기도 택시운송사업 발전 종합계획 및 시행계획.
- 고성군청. 2020. <https://www.gwgs.go.kr/kor/index.do>. (2020년 03월 19일 접속).
- 고준호. 2015. 우버의 영향과 공유교통 서비스 발전방향. 월간교통, 12-17.
- 공유허브. 2019. 동남아 국가의 승차공유제도
http://sharehub.kr/sharestory/news_view.do?storySeq=2123 (2020년 03월 20일 접속).
- 광주광역시교통약자이동지원센터. 2020. 광주광역시 새빛콜 이용기준.
<http://gitsc.com/%EC%9D%B4%EC%9A%A9%EC%95%88%EB%82%B4/%EC%B0%A8%EB%9F%89-%EC%9D%B4%EC%9A%A9%EC%95%88%EB%82%B4/>. (2020년 03월 18일 접속).

구글이미지. 2019. Taxi Driver Strike.

<https://www.google.co.kr/imghp?hl=ko>. (2019년 10월 06일 접속).

국가법령정보센터, <http://www.law.go.kr/>, (2019년 10월 10일 접속).

국가법령정보센터.

[http://www.law.go.kr/법령/장애인복지법시행규칙/\(00628,20190604\)](http://www.law.go.kr/법령/장애인복지법시행규칙/(00628,20190604)). (2020년 03월 18일 접속)

국가법령정보센터. <http://www.law.go.kr/법령/여객자동차운수사업법>. (2020년 03월 24일 접속).

국가법령정보센터.

<http://www.law.go.kr/법령/여객자동차운수사업법시행규칙>. (2020년 03월 24일 접속).

국토교통부. 2015. 제1차 택시운송사업 발전 기본계획(안).

국토교통부. 2019. 택시제도 개편방안 종합보고서

국토교통성. 2019. 자가용유상여객운송 제도의 재검토에 대해서.

<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001314096.pdf> (2020년 02월 15일 접속).

국토교통성 큐슈운수국 공공교통정책부. 2012. 도로운송법의 사업구분과 커뮤니티버스 도입의 포인트.

국토교통위원회. 2019. 「여객자동차 운수사업법 및 일부개정법률안」

권영인&박정욱. 2004. SOC사업 추진 상의 사회적 갈등 해소방안. 한국교통연구원: 기본과제.

김광호, 오성호, 윤서연, 박종일. 2017. 공유 모빌리티를 활용한 광역 대도시권의 접근성 개선방안 연구. 국토연구원: 기본과제.

김경석. 2006. 물류분야 서비스 개방 정책방향 연구. 공주대학교.

김동윤. 2015. 정권시기별 ‘북핵 실험 및 미사일 발사’ 관련 보도양상과 프레임:보수지와 진보지. 그리고 지역지간 비교를 중심으로. 언론과학연구. 15(1):48-87.

- 김병오. 2018. 우버택시와 면허제도에 대한 연구. 기업법연구 31(1): 309-334.
- 김병오. 2015. 우버택시와 적합성에 대한 연구. 법학연구 46:99-134.
- 김연규&김현. 2007. 철도사업의 갈등예방체계 구축방안 연구. 한국교통연구원.
- 김용웅&차미숙. 1997. 국토개발관련 분쟁의 발생 실태와 조정방안에 관한 연구.
- 김원용&이동훈. 2005. 언론보도의 프레임 유형화 연구:국내 원자력관련 신문보도를 중심으로. 한국언론학보 49(6):166-197.
- 김은란, 차미숙, 김상조, 박미선. 2015. 공유경제 기반의 도시공간 활용 제고방안 연구. 국토연구원: 기본과제.
- 김은정, 유홍식, 한규준. 2019. 국내 신문의 문재인정부 소득주도성장에 대한 뉴스보도 프레임 유형 분석. 한국언론정보학보 96:7-36.
- 김재민, 이문범, 이지웅. 2016. 서울시 택시기사의 노동실태와 지원방안의 분석. 서울 노동권익센터
- 김춘식&이영화. 2008. 참여정부의 언론정책에 관한 뉴스 프레임 연구: '취재지원시스템 선진화방안' 보도 분석을 중심으로. 한국언론학보 52(2):303-327.
- 나미수. 2004. 핵폐기장 유치에 대한 텔레비전 뉴스 프레임 분석:KBS, MBC의 전국 및 지역(전북지역) 뉴스를 중심으로. 한국언론정보학보 2004, 8:157-208.
- 남원시청. 2020. <http://www.namwon.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 네이버. 2020. 뉴스, <https://news.naver.com/>. (2020년 03월 23일 접속).
- 대구시설공단. 2020. 대구광역시 나드리콜 이용기준.
<http://nadricall.dgsisul.or.kr/html/sub.php?mnucode=0201>. (2020년 03월 18일 접속).
- 대전교통약자이동지원센터. 2020. 대전광역시 장애인콜택시 이용기준.
<http://www.djcall.or.kr/information.php>. (2020년 03월 18일 접속).
- 문정호, 이순자, 이춘용, 윤영모, 장은교. 2008. 국토 및 지역개발사업에 대한 법적분쟁의 실태와 대처방안. 국토연구원: 기본과제.
- 모창환. 2009. 대규모 교통투자사업의 갈등관리방안 연구. 한국교통연구원: 수시과제.

-
- 모창환, 황상규, 권영종. 2010. 교통부문의 사회적 통합방안. 한국교통연구원: 기본과제.
- 명묘희, 전재현, 최미선. 2019. 공유교통 확산에 대비한 관련 정책 개선방안 연구. 도로교통공단 교통과학연구원.
- 박경숙. 2002. 집단 갈등 이슈의 방송 뉴스 프레임 분석:의약 분업 뉴스 프레임을 중심으로. 한국언론학보. 46(2):310-340.
- 박정선&이태희. 2016. 소셜커머스 배송전쟁에 따른 택배업계의 장애요인: 쿠팡 로켓배송 사례를 중심으로. 경영컨설팅연구.
- 박형서, 김선희, 정윤희. 2006. 건설교통관련 공공갈등 매뉴얼 구축 연구. 국토연구원: 기본과제.
- 배규식&이문범. 2015. 택시업종 최저임금 현장연구 및 제도 개선 방안. 노동연구원.
- 부산시설공단. 2020. 부산광역시 두리발 이용기준.
http://www.duribal.co.kr/info/price_info.html. (2020년 03월 18일 접속).
- 상주시청. 2020. <https://www.sangju.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 서울택시랜드. 2020. 개인택시 시세 자료.
<http://www.car1588.co.kr/?c=26/41>. (2020년 03월 27일 접속).
- 서울시설공단. 2020. 서울특별시 장애인콜택시 이용기준.
https://www.sisul.or.kr/open_content/calltaxi/introduce/receipt.jsp. (2020년 03월 18일 접속).
- 서울시. 택시물류과 보도자료, 2011. 8. 21, 22면.
- 서울연구원. 2019, 공유차량·택시 갈등, 수년간 협의 끝에 법제 마련.
<https://www.si.re.kr/node/61125> (2020년 03월 20일 접속).
- 서울연구원. 2019. 공유차량도 택시처럼 운행권 의무화.
<https://www.si.re.kr/node/62182> (2020년 03월 20일 접속).
- 손상훈&홍창유. 2019. 도서지역 교통인프라 갈등의 유형 및 관리 방안. 한국지적정보학회지 23(2):120-139.
- 손지형, 하승태, 이범수. 2013. ‘미디어 관련법’ 보도의 뉴스 프레임 연구. 지역과 커뮤니케이션.
-

니케이션. 17(2):89-116.

송운강&박용숙. 2018. 공유경제의 규제방법 모색을 위한 시론적 연구. 강원법학 55:353-401.

순창군청. 2020. <http://www.sunchang.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

안기정. 2019. 택시의 현황과 정책 방향, 국토연구원 전문가포럼 발표자료.

안기정, 강태석, 김범식. 2015. 일반택시 경영 및 서비스평가 연구. 서울연구원.

안기정, 김범식, 남대식. 2014. 제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구. 서울연구원.

안기정&신성일. 2009. 서울지역 택시총량제 계획 수립 및 운영방안 연구. 서울연구원.

안기정. 2019. 싱가포르의 택시현황 및 정책, 운수종사자 교육제도. 서울연구원

안기정&정상미. 2016. 앱택시 활성화 따른 택시 운행형태의 변화와 관리방안.

안병규. 2013. 고위 공직자 후보 검증보도에 관한 뉴스 프레임 비교분석: 2010년 8.8개 각에 대한 조선일보와 한겨레 보도를 중심으로. 지역과 커뮤니케이션. 17(2):117-157.

양구군청. 2020. <https://www.yanggu.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

양구군의회 공고 제2020-3호. 2020. 양구군 학생 통학 교통비 지원 조례안 입법예고문
연천군청. 2020. <https://www.yeoncheon.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

영주시청. 2020. <http://www.yeongju.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

영천시청. 2020. <https://www.yc.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

예천군청. 2020. <http://www.ycg.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

완주군청. 2020. <http://www.wanju.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

울산광역시장애인복지서비스지원협회. 2020. 울산광역시 부르미 이용기준.

<https://www.xn-2w2b29bt7ai2ft5j.com:8019/>. (2020년 03월 18일 접속).

유영돈&마정미. 2015. 세종시 갈등에 대한 뉴스 프레임 연구: 7개 전국 일간지 기사 분석을 중심으로. 한국언론학보. 59(3):29-59.

의성군청. 2020. <https://www.usc.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

의안정보시스템. 2020. <http://likms.assembly.go.kr/bill/main.do>, (2020년 02월 25일 접속).

-
- 이상민. 2014. 우버, 유사택시인가 새로운 교통서비스인가. 월간교통, 58-59.
- 이성엽. 2016. 공유경제에 대한 정부규제의 필요성. 행정법연구 44:19-41.
- 이수범&강연곤. 2013. 국내 일간지의 트위터 이슈에 관한 보도 프레임 분석:정치적 소
통과 여론 형성이라는 관점을 중심으로. 한국언론학보. 57(1):28-53.
- 이순자, 박형서, 문정호, 장은교. 2011. 공정사회를 향한 지역개발사업 갈등관리 실태
평가 및 실효성 제고방안 연구. 국토연구원: 기본과제.
- 이우승. 2006. 서울시 택시요금제도 개선방안. 서울연구원.
- 이윤정. 2016. 제주 제2공항 건설을 둘러싼 갈등 사례 분석.
- 이재진&유승관. 2010. '집시법' 상의 야간옥외집회 관련 조항에 관한 신문보도 경향과
프레임 연구. 언론과법. 9(2):237-286.
- 인제군청. 2020. <http://www.inje.go.kr/portal/main/index.htm>. (2020년 03월 19일 접속).
- 인천교통공사. 2020, 인천광역시 장애인콜택시 이용기준.
https://www.intis.or.kr/mbshome/mbsh/calltaxi/subview.do?id=calltaxi_010100000000. (2020년 3월 18일 접속).
- 일반사단법인 전국하이어·택시연합회. 2019. <http://www.taxi-japan.or.jp/> (2019년
09월 15일 접속)
- 임서현. 2019. 플랫폼 기반 여객운송 서비스 발전방향. 교통 기술과 정책 16:57-63
- 임서현, 장원재, 탁세현, 박태운. 2018. 자율주행과 공유교통시대의 대중교통서비스 제
공방안. 한국교통연구원: 기본과제.
- 임양준. 2009. 집단적 갈등 이슈에 대한 방송뉴스 프레임 비교연구:용산참사에 대한
MBC, KBS, SBS 저녁뉴스를 중심으로. 한국언론학보. 53(5):55-79 .
- 임연희. 2017. 충청 대망론에 대한 보도프레임 분석: 대전지역 일간지를 중심으로. 사회
과학연구. 28(2):19-39.
- 장수군청. 2020. <http://www.jangsu.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 장원재&박준식. 공유경제시대의 교통체계 기본구상. 한국교통연구원: 기본과제.
- 장한별, 안근원, 임서현, 우승국, 김준혁, 송태진, 김범일, 김연웅. 2019. 신교통 도입

-
- 방향 및 파급효과 분석. 한국교통연구원.
- 전국택시운송사업조합연합회. 2020. 택시통계.
<http://www.taxi.or.kr/04/01.php> (2020년 01월 07일 접속).
- 전라남도교육청. 2020. <http://www.jne.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 전주시시설관리공단. 2020. 전주시 이지콜 이용기준.
https://jjss.or.kr/index_9is?contentUid=ff8080816c5f9de6016cb2b6bac4008c&subPath=&subPath=. (2020년 03월 18일 접속).
- 정석호&이정욱. 2019. 서울시 심야버스 정책은 어떻게 성공적으로 도입되었는가? : 정치적 관리의 관점을 중심으로. 지방정부연구
- 정주환&류금선. 2019. 카카오 모빌리티 리포트
- 제주특별자치도 교통약자이동지원센터. 2020. 제주특별자치도 장애인콜택시 이용기준.
<http://jejuhappycall.com/useinfo1.do>. (2020년 03월 18일 접속).
- 조성오, 이문범, 유충권, 이선미. 2015. 택시운송수입금 전액관리제 실태조사 및 정착 방안연구. 국토교통부
- 조응래&이준용. 2005. 공공참여를 통한 도로사업의 갈등관리방안. 국토연구원: 수시과제.
- 조지 레이코프. 2015. 코끼리는 생각하지마. 와이즈베리.
- 주수영. 2005. 질적 연구 방법론 - 1:1 심층면접을 중심으로
- 진안군청. 2020. <https://www.jinan.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 창녕군청. 2020. <http://www.cng.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 청주시시설관리공단. 2020. 청주시 해피콜 이용기준.
<https://www.cjsisul.or.kr/reserve/sub.do?menukey=240>. (2020년 3월 18일 접속).
- 철원군청. 2020. <http://www.cwg.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 춘천시청. 2020. <http://www.chuncheon.go.kr/index.chuncheon>. (2020년 03월 19일 접속).
- 칠곡군청. 2020. <http://www.chilgok.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).

-
- 최재성. 2018. 고령운전자 연령구간별 사망사고 발생위험도와 사고비용 분석 연구. 한
국안전학회지 33(4):111-118.
- 통계청. 2020. 통계포털-운수업조사(2007~ : 10차 산업분류기준)
http://kosis.kr/statisticsList/statisticsListIndex.do?menuId=M_01_01&vwcd=MT_ZTITLE&parmTabId=M_01_01 (2020년 01월 15일 접속).
- 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의문. 2019. 03. 07
- 한국교통안전공단. 2017. 택시종사자 자격제도 개선방안 연구.
- 한국교통연구원. 2017. 제3차 택시 총량제 계획 검증에 관한 연구.
- 한창인. 2014. 서울시 택시운사업의 경영개선방안에 관한 연구. 중앙대학교 석사학위논문.
- 함안군청. 2020. <https://www.haman.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 행정안전부. 2020. 지방물가 관리.
<https://www.mois.go.kr/firt/sub/a06/b07/localPrice/screen.do>. (2020년 03월 20일 접속).
- 화천군청. 2020. <http://www.ihc.go.kr/>. (2020년 03월 19일 접속).
- 황성수&신용호. 2019. Mobility 신산업 동향 및 쟁점, 그리고 정부의 역할 : O2O, 승차
공유, 택배, 물류 분야의 전망 및 규제연구를 중심으로, 정보화정책 26권2
호:3-23.
- British Multinational Oil and Gas Company. 2018. BP Energy Outlook
- Commonwealth of Massachusetts, 2016, Bill H.4570: An Act regulating
transportation network companies
<https://malegislature.gov/Bills/189/House/H4570>, (2020년 04월 13일 접속).
- Conway M. W., Salon D., King D. A. 2018. Trends in Taxi Use and the Advent
of Ridehailing, 1995-2017.
- European Commission. 2016. Study on Passenger Transport by Taxi, Hire Car
with Driver and Ridesharing in the EU.
- GooglePlay, 2020. 카카오 T, T map, 티원택시, 타다, 마카롱 택시 검색,

<https://play.google.com/store?hl=ko>, (2020년 1월16일 접속).

International Transport Forum. 2017. Shared Automated Vehicles: Review of Business Model.

JUSTIA US LAW. 2019. <https://law.justia.com> (2019년 10월 18일 접속).

KST Mobility(2020), 마카롱택시 홈페이지
<http://www.macaront.com/franchise> (2020년 04월 23일 접속).

McKinsey&Company. 2017. <https://www.mckinsey.com/industries> (2019년 10월 23일 접속)

MoranMaarit, 2017, Policy Implications of Transportation Network Companies. :20 NSW. 2020. The Passenger Service Levy User Guide
<https://www.pointtopoint.nsw.gov.au/passenger-service-levy>, (2020년 02월24일 접속).

OECD. Elderly population.
<https://data.oecd.org/pop/elderly-population.htm>. (2020년 03월 24일 접속).

OECD. 2018. Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services-Summaries of ContributionsPHC Magazine,
<https://www.phcmag.com/long-hours-low-pay/uber-is-modern-slavery/>, (2019년 10월17일 접속).

QUARTZ. 2019. The number of American taxi drivers has tripled in a decade, <https://qz.com/1647247/more-americans-are-driving-taxis-thanks-to-uber-and-lyft/> (2020년 01월 04일 접속).

Rahel S. 2016. Economics of the Taxi Industry: An Uber Shake-up.

Republic of the Philippines DOTC. 2015. Department order No.2015-011

San Francisco Examiner. 2019.
<https://www.sfexaminer.com/news/report-when-lyft-and-uber-decrease-pay-driver-health-suffers/>

-
- Stecklow S. (2016), The Cabbie Conundrum,
<https://www.chicagomag.com/city-life/October-2016/Chicagos-Top-Cabbie/>
(2020년 01월 07일 접속).
- Texas A&M, 2017. Policy Implications of Transportation Network Companies .
College Station: Texas A&M Transportation Institute.
- Todd W Schneider. 2020. Taxi and Ridehailing Usage in New York City
<https://toddwshneider.com/dashboards/nyc-taxi-ridehailing-uber-lyft-data/>.
(2020년 03월 26일 접속).
- Transportation Research Board. 2016. Between Public and Private Mobility:
Examining the Rise of Technology-Enabled Transportation Services.
- Transport for London. 2019. Licensing.
<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing?intcmp=3521>
(2020년 01월07일 접속).
- Uber Revenue and Usage Statistics, 2019.
<https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/> (2020년 01월 04일 접속).
- U.S. Bureau of Labor Statistics. 2019. Occupational Employment Statistics,
<https://www.bls.gov/oes/current/oes533041.htm> (2020년 01월 04일 접속).

【보도자료】

- 강원일보TV, 2019. [춘천] 강원대 통과 버스노선 갈등 해결 주목
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=087&aid=0000759898> (2020년 01월 31일 접속).
- 뉴스시스, 2019. 80대 택시운전자, 4년새 280% 증가…고령화 문제 심각
http://www.newsis.com/view/?id=NISX20191106_0000821378&cID=14001&pID=14000 (2020년 01월 17일 접속).
- 뉴스시스, 2020. “군민들의 승리다”…신공항 유치에 의성군 축제분위기

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=003&aid=0009674619](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=003&aid=0009674619) (2020년 01월 31일 접속).

뉴스1, 2013. 서울시민 평균 6000원 택시요금 지불.

<https://www.news1.kr/articles/?1187056>

뉴스1코리아, 2019. “시내버스 강원대 교내통과 안된다”.. 택시업계 재검토

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=421&aid=0004036731](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=421&aid=0004036731) (2020년 01월 31일 접속).

동아일보, 2020. ‘타다’ 손 들어준 법원 “건설적 해결책 찾아라”.

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=020&aid=0003270660](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=020&aid=0003270660) (2020년 02월 24일 접속).

디지털데일리, 2020. ‘타다 살려내라’ vs ‘불법 잡은 것’…격렬하게 충돌하는 민심

<http://www.ddaily.co.kr/news/article/?no=192629> (2020년 03월 23일 접속).

디지털타임스, 2003. 설 앞두고 ‘퀵서비스’ 합법화 여론 높아져

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=029&aid=0000014482](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=029&aid=0000014482) (2020년 01월 31일 접속).

매일신문, 2019. ‘신공항 이전부지 선정방식은?’…시민참여단 오늘부터 논의 시작

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=088&aid=0000621568](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=088&aid=0000621568) (2020년 01월 31일 접속).

머니투데이, 2019. 타다 금지? vs 상생? … ‘타다’ 갈등 쟁점별로 분석해보니...

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=008&aid=0004323017](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=008&aid=0004323017) (2020년 01월 17일 접속).

머니투데이, 2020. 6300만원→8100만원...날뛰는 ‘개인택시 값’ 왜?

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=008&aid=0004340222](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=008&aid=0004340222) (2020년 01월 17일 접속).

서울경제, 2019. ‘타다 프리미엄’ 일반택시보다 월 100만원 더 벌어...억대 연봉자도.

<https://m.sedaily.com/NewsView/1VQPG9XB2U> (2020년 01월 02일 접속).

서울신문, 2020. ‘실직 위기’ 타다 기사 1만 2000명 “택시만 살리나”

https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20200305002038&wlog_tag3=naver (2020년 03월 23일 접속).

시사저널, 2020. ‘타다 금지법’은 정말 타다를 멈춰 세웠을까

<http://www.sisajournal.com/news/articleView.html?idxno=197009> (2020년 03월 23일 접속).

아이뉴스24, 2020. 가맹 택시 ‘카카오T 블루’ 전국으로 확장

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=031&aid=0000521770> (2020년 01월 29일 접속).

연합뉴스, 2019. [영상] ‘타다를 타봤습니다’...앱 설치에서 탑승까지

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=001&aid=0010882855> (2020년 01월 17일 접속).

오마이뉴스, 2020. 공유경제? 혁신? 그저 ‘불법’ 택시영업이었을 뿐

http://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg.aspx?CNTN_CD=A0002620088&CMPT_CD=P0010&utm_source=naver&utm_medium=newsearch&utm_campaign=naver_newsW (2020년 03월 23일 접속).

이코노믹리뷰, 2020. 쏘카 VCNC는 공유경제 기업일까?

<http://www.econovill.com/news/articleView.html?idxno=383008> (2020년 03월 23일 접속).

제주일보, 2019. 플랫폼 택시 ‘합법화’...기존 업계 반발 심화

<http://www.jejuilbo.net/news/articleView.html?idxno=125910> (2020년 01월 29일 접속).

주간경향, 2007. [우정이야기] 퀵서비스 ‘불법의 굴레’ 벗다

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=033&aid=0000012365> (2020년 01월 31일 접속).

조선비즈, 2019. 카카오모빌리티 “카풀 시범 서비스 중단·출시 백지화도 염두”

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=366&aid=0000424586](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=366&aid=0000424586) (2020년 01월 31일 접속).

조선비즈, 쿠팡 ‘불법 배송’ 오명 벗는다…택배차 증차규제 12년 만에 폐지

https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/08/30/2016083001792.html
(2020년 03월 03일 접속).

조선비즈, ‘눈속임 규제 개혁’ 논란 콜버스, 택시업자 기득권 지키기로 끝나

https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2016/03/16/2016031603577.html
(2020년 03월 3일 접속).

중앙일보, 2020. 국방부 “대구신공항 의성 비안·군위 소보로·주민투표 존중”

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=025&aid=0002971065](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=025&aid=0002971065) (2020년 01월 31일 접속).

중앙일보, 2020. “타다와 쌍둥이, 벽시도 불법” 월600억 시장 부산택시 들끓는다

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=025&aid=0002968170](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=025&aid=0002968170) (2020년 01월 17일 접속).

중앙일보, 2012. 애물단지 ‘성남 경차택시’ 역사속으로

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=103&oid=003&aid=0004712603](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=103&oid=003&aid=0004712603) (2020년 01월 31일 접속).

철강금속신문, 2008 철강 화물연대 운송파업, 8일만에 타결

[https://www.snmnews.com/news/articleView.html? idxno=200522](https://www.snmnews.com/news/articleView.html?idxno=200522) (2020년 01월 31일 접속).

파이낸셜뉴스, 2019. ‘타다 기소 독됐나?’ 다시 늘어나는 택시불편신고

<https://www.fnnews.com/news/201912131034028171> (2020년 03월 23일 접속).

파이낸셜뉴스, 한미 FTA 첫날 협상…택배시장 개방 없기로 합의

<https://www.fnnews.com/news/200702121435565793? t=y> (2020년 01월 31일 접속).

한겨레, 2019. 심야 1~2시 개인택시 10대 중 2대만 운행…수급 불균형 주범

http://www.seoul.go.kr/artsociety/society_general/4625.html

한국경제, 2020. 김현미 “타다 금지 아니다…제도권 안으로 들여오자는 것”
<http://www.wowtv.co.kr/NewsCenter/News/Read?articleId=A202003060281&t=NN> (2020년 03월 23일 접속).

한국경제, 2020. ‘타다 금지법’ 아니라는 김현미 장관의 항변
<https://www.hankyung.com/politics/article/202003062262i> (2020년 03월 23일 접속).

BBC, 2019. Uber loses licence to operate in London,
<https://www.bbc.com/news/business-50544283> (2020년 01월 04일 접속).

BBS뉴스, 2019. 강원대 통과 시내버스 노선 추진… 갈등 일단락
<http://news.bbsi.co.kr/news/articleView.html?idxno=940574> (2020년 01월 31일 접속).

David Ingram, Massachusetts to tax ride-hailing apps, give the money to taxis.
<https://www.reuters.com/article/us-massachusetts-uber/massachusetts-to-tax-ride-hailing-apps-give-the-money-to-taxis-idUSKCN10U1ST> (2020년 04월 14일 접속).

JTBC, 2019. ‘타다’ 때문에 면허 값 하락? 택시 과잉이 문제? …해법은
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=437&aid=0000211132> (2020년 01월 17일 접속).

MBC, 2019. 협상 ‘극적 타결’…버스 노조 파업 철회·유보
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=214&aid=0000948403> (2020년 1월 31일 접속).

MBC, FTA협상 첫날, 이번주가 분수령
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=115&oid=214&aid=0000032301> (2020년 03월 03일 접속).

MBN, 한미 FTA 협상 첫날 ‘소형 택배시장’ 보호

[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=115&oid=057&aid=0000050870](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=115&oid=057&aid=0000050870) (2020년 03월 03일 접속).

New York Daily News, 2019. Taxi driver earnings have dropped by 36% since 2013.
<https://www.nydailynews.com/new-york/ny-taxi-limousine-data-uber-lyft-20190530-r6oczif2hzbtnmqjtgxg4j7t7u-story.html>(2020년 01월 04일 접속).

San Francisco Chronicle, 2019. We cannot make a living: SF cabdrivers' debts mount amid Uber, Lyft battle.
<https://www.sfchronicle.com/business/article/We-cannot-make-a-living-SF-cabdrivers-14371923.php> (2020년 01월 04일 접속).

SBS CNBC, [뉴스&화제] 심야콜버스용 승합택시, 낮에는 왜 운행을 안할까?
[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LSD&mid=sec&sid1=115&oid=374&aid=0000115675](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=115&oid=374&aid=0000115675) (2020년 03월 03일 접속).

SBS CNBC, 2019. [‘차량 공유’ 혁신 논쟁은 왜 일어났나] 3. 평행선 달리는 택시-타다, 해법은?
[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LPOD&mid=tvh&oid=374&aid=0000185498](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LPOD&mid=tvh&oid=374&aid=0000185498) (2020년 01월 17일 접속).

The Guardian, 2018. London's black-cab drivers consider suing Uber for £1bn
<https://www.theguardian.com/technology/2018/jul/24/londons-black-cab-drivers-consider-suing-uber-for-1bn>(2020년 01월 04일 접속).

The New York Times, 2018. Why Are Taxi Drivers in New York Killing Themselves?
<https://www.nytimes.com/2018/12/02/nyregion/taxi-drivers-suicide-nyc.html> (2020년 01월 04일 접속).

YTN, 2007. 한미 FTA 7차 협상 첫날... 여전히 안개 속
[https://news.naver.com/main/read.nhn? mode=LPOD&mid=tvh&oid=052&aid=0000142256](https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LPOD&mid=tvh&oid=052&aid=0000142256) (2020년 03월 03일 접속).

-
- YTN, 2019. 타다 vs 택시 “타다는 위법” vs “이메일·퀵서비스도 초기엔 법 위반”
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=052&aid=0001360471> (2020년 01월 17일 접속).
- YTN, 2019. [현장영상] 택시-카풀 사회적 대화 타결... 결과 발표
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=052&aid=0001262498> (2020년 1월 31일 접속).
- ZD Net Korea, 2019. [핫문쿨답] 택시 이용불만 뭐? ... “불필요한 대화”1위
<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=092&aid=0002163944> (2020년 01월 17일 접속).

【관련문헌】

- 국제신문. 2019. ‘타다’ 6개월만에 50만 회원... 준프리미엄 택시 출시 임박.
<http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0800&key=20190502.99099001050> (2020년 02월 03일 접속).
- 국토교통부. 2019. 플랫폼 택시의 첫 번째 모델, 타고솔루션즈의 웨이고 블루·레이디 출시
- 국토교통성 종합정책국 공공교통정책부. 2019. 도시부 및 지방부의 지역교통의 현황.
- 국토교통성. 2019. 지역공공교통형성계획 및 지역공공교통개편실시계획 작성을 위한 지침의 책정에 대해서.
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html(2019년 09월 15일 접속).
- 경향신문. 2019. 인기 높아지니 못 탄다, 승합차호출 ‘타다’.
http://biz.khan.co.kr/khan_art_view.html?artid=201901020600005&code=920501 (2020년 02월 03일 접속).
- 김재열. 2018. 일본의 여객화물혼재서비스. 한국교통연구원 월간교통 vol. 246, 59.
- 나승권, 김은미, 최은혜. 2017. 국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점. 대외경제정책

연구원

노컷뉴스, 2019. 서울 택시 80대 기사 급증…승객은 안전할까

<https://www.nocutnews.co.kr/news/5238997> (2020년 01월 20일 접속).

노컷뉴스, 2019. 택시속 담배 짚은 내… “슬며시 창 열고 하늘만 봐요”

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=079&aid=0003298737> (2020년 01월 20일 접속).

다이치교통산업그룹, 2019. <http://www.daiichi-koutsu.co.jp/> (2019년 09월 15일 접속).

데일리팝, 2019. 택시보다 20% 비싸도 잘 나네... ‘타다’의 운명은?

<http://www.dailypop.kr/news/articleView.html?idxno=37414> (2020년 01월 20일 접속).

대한교통학회, 2019. 차량공유서비스 설문조사 내부자료.

디지털타임스, 2018. 규제 해커톤 또 무산위기.. 카풀업계 속앓이.

<https://news.v.daum.net/v/20180122180644864> (2020년 01월 17일 접속).

마크로밀 엠브레인, 2018. 택시이용 및 카풀 서비스 관련 인식 조사.

모리빌딩주식회사, 2019. <https://www.mori.co.jp/> (2019년 09월 15일 접속).

매일경제, 2019. 이번엔 택시 vs 타다...공유車 갈등 2라운드.

<https://www.mk.co.kr/news/economy/view/2019/02/99300/> (2020년 1월 31일 접속).

매일경제, 2020. 김기동 코나투스 대표 “택시가 모빌리티 혁신의 큰 퍼즐... 합승 플랫폼 개발한 이유죠”

<https://www.mk.co.kr/news/it/view/2020/01/42529/> (2020년 04월 23일 접속).

머니투데이, 2018. [MT리포트] 밤12시 택시 못잡는 이유... “콜 거부는 승차거부 아니다?”

<https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2018090318585916733> (2020년 01월 20일 접속).

머니투데이, 2019. “택시, 이랬으면 좋겠어요”...바라는 것들

<https://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2019022608553052108> (2020년 01월 20일 접속).

블로터. 2018. 플러스 ‘출퇴근 시간선택제’ 도입…서울시 “고발하겠다” 맞붙.

<http://www.bloter.net/archives/294033> (2020년 1월 31일 접속).

사이타마현 코노스시. 2019. <http://www.city.kounosu.saitama.jp/> (2019년 9월 15일 접속).

서울경제, 2019. 자동차 수리는 서비스 ‘최악’, 택시는 안전성 ‘최악’

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=011&aid=0003645255> (2020년 01월 20일 접속).

서일본철도주식회사. 2019. <http://www.nishitetsu.co.jp/> (2019년 9월 15일 접속).

소비자경제. 2019. 논란의 ‘타다’…내년 말 1만대 돌파 드라이버 5만 늘린다.

<http://www.dailycnc.com/news/articleView.html?idxno=98834> (2020년 01월 04일 접속).

일반사단법인 신경제연맹. 2018. 라이드쉐어신법의 제안.

일본 쉐어링에코노미 랩. 2019. 쉐어링에코노미의 기본 비즈니스모델과 서비스내용

<https://sharing-economy-lab.jp/> (2019년 9월 15일 접속).

아이뉴스 21. 2020. ‘타다금지법’ 통과…현대차, 모빌리티 사업 탄력 받나.

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=031&aid=0000529364> (2020년 03월 13일 접속).

조선비즈. 2019. 중소 카풀업체 “카풀 합의안 거부”…24시간 카풀서비스 강행.

http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2019/03/13/2019031302928.html (2020년 01월 17일 접속).

조선비즈. 2019. 카카오모빌리티, 국내 최대 택시가맹사업자 타고솔루션즈 인수.

http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2019/09/17/2019091700656.html (2020년 01월 31일 접속)

조선일보. 2019. [기자수첩] ‘타다’의 위법성 논란, 누구 말이 맞을까.

http://it.chosun.com/site/data/html_dir/2019/05/21/2019052100446.html

(2020년 01월 17일 접속).

중앙일보. 2018. 카카오택시 ‘카풀 앱’ 인수에…택시업계 “카풀 확대시 가만 안 있어”.

<https://news.joins.com/article/22371557> (2020년 01월 31일 접속).

중앙일보. 2019. ‘차량공유, 갈등 있더라도 미래 먹거리 위해 필요’

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=102&oid=025&aid=0002917322> (2020년 02월 07일 접속).

전자신문. 2020. 타다금지법 국회 본회의 통과…타다, 이제 ‘불법’.

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=030&aid=0002871329> (2020년 03월 13일 접속).

쿠키뉴스, 2020. 타다vs택시, 뭐가 더 편할까? 직접 체험해 보니

<http://www.kukinews.com/news/article.html?no=738056> (2020년 01월 20일 접속).

코리아스타트업포럼. 2018. 공유경제 기반 교통서비스 이용자 인식조사.

타다 공식 홈페이지. <https://tadatada.com/>

티티카카 공식 페이스북. <https://www.facebook.com/pg/tica.brand/posts/>

풀러스 공식 홈페이지. <https://www.poolus.kr/>

한국경제. 2019, [이슈+]정말 ‘타다’는 택시의 생존권을 위협하나.

<https://www.hankyung.com/it/article/201905162095g> (2020년 01월 31일 접속).

한국경제. 2019, [일지] 카풀·택시 사회적 대타협기구 출범부터 합의 도출까지.

<https://www.hankyung.com/society/article/201903072339Y> (2020년 01월 31일 접속).

한국경제. 2020. [종합] ‘타다’ 결국 멈췄다…‘타다 금지법’ 국회 통과.

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=105&oid=015&aid=0004302682> (2020년 03월 13일 접속).

한겨레. 2020. 시동 끄는 ‘타다’…베이직 서비스 4월11일부터 잠정 중단.

-
- <http://www.hani.co.kr/arti/economy/it/932130.html> (2020년 03월 13일 접속).
- 현대자동차. 2019. 자율주행 로드맵.
<https://www.hyundai.co.kr/TechInnovation/Autonomous/Roadmap.hub>
(2019년 10월 03일 접속).
- 후지쯔주식회사. 2019. <https://www.fujitsu.com/jp/> (2019년 09월 15일 접속).
- _____. 2015. 자가용유상여객운송 사무 실시 매뉴얼.
- _____. 2018. 자가용유상여객운송핸드북.
- AI은행버스. 2019. <https://yokohama.ai-bus.jp/> (2019년 09월 15일 접속).
- ALAMY STOCK PHOTO, A placard, critical of Mayor Sadiq Khan,
<https://www.alamy.com/> (2019년 10월 11일 접속).
- Berg, Austin. 2016. Chicago passes new rules on Uber and Lyft. 06 22.
<https://www.illinoispolicy.org/chicago-passes-new-rules-on-uber-and-lyft/>
- Baptista, P., Melo, S. and Rolim, C. 2014. Energy, Environmental and Mobility Impacts of Carsharing Systems. Results from Lisbon, Portugal, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, pp. 28-37.
- Berger, T., Frey, C.B., Levin, G. and Danda, S.R., 2018. Uber Happy? Work and Well-being in the “Gig Economy”. *Economic Policy*.
- Booth, R. 2016. Uber drivers stage go-slow protest through central London, *The Guardian*, London. 22 November. Available at:
<https://www.theguardian.com/technology/2016/nov/22/uber-drivers-go-slow-protest-central-london-minimum-wage-guarantee> (2019년 09월 29일 접속).
- Butcher, L. 2018. Taxi and private hire vehicle licensing in England, Briefing Paper, CBP 2005, House of Commons Library, UK Parliament, London, 29 January 2018.
- Butler, S. 2019. Uber drivers in UK cities strike over pay and conditions, *The Guardian*, London, 8 May. Available at:

-
- <https://www.theguardian.com/technology/2019/may/08/uber-drivers-in-uk-cities-strike-over-pay-and-conditions> (2019년 09월 29일 접속).
- CBA Chicago, 2017.
- <https://www.cbsnews.com/news/how-much-is-a-nyc-taxi-medallion-worth-these-days/> (2019년 09월 29일 접속).
- CBS Chicago, 2017. How Bad Is Chicago's Cab Market? Plunging Taxi Medallion Prices Tell The Tale,
- <https://chicago.cbslocal.com/2017/04/13/chicago-taxi-medallion-prices-plunge/> (2020년 01월 06일 접속).
- Corporation, American Legal Publishing. 2019. Municipal Code of Chicago. 03 13.
- [http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates\\$fn=default.htm\\$3.0\\$vid=amlegal:chicago_il](http://library.amlegal.com/nxt/gateway.dll/Illinois/chicago_il/municipalcodeofchicago?f=templates$fn=default.htm$3.0$vid=amlegal:chicago_il)
- Coleman, C. 2019. Uber drivers claim discrimination over London congestion plan, BBC News, London, 1 March. Available at:
- <https://www.bbc.co.uk/news/uk-47360402> (2019년 09월 29일 접속).
- Cannon, M. 2019. Clean air zones: Where will UK drivers pay for polluting? , BBC News, 12 April. Available at:
- <https://www.bbc.co.uk/news/uk-47389830> (2019년 09월 29일 접속).
- Chan, K. 2019. London keeps Uber on short license as it scrutinizes firm , abcNews, 24 September. Available at: h
- <https://abcnews.go.com/Technology/wireStory/london-uber-short-license-scrutinizes-firm-65817071> (2019년 09월 29일 접속).
- DfT 2017. Taxi and Private Hire Vehicle Statistics: England 2017, Statistical Release, Department for Transport, London, 7 September.
- DiDi모빌리티재팬주식회사. 2019. <https://didimobility.co.jp/> (2019년 09월 15일 접속).
- _____. 2018. Taxi and Private Hire Vehicle Statistics: England

-
- 2018, Statistical Release, Department for Transport, London, 25 September.
- _____. 2010. Taxi and Private Hire Vehicle Licensing: Best practice guidance, Department for Transport, London.
- Emanuel, Mayor Rahm. 2017. "TRANSPORTATION NETWORK PROVIDERS," Chicago.
- Enoch, M. 2018. Taxis and private hire vehicles in the UK transport system: how and why are they changing? Future of Mobility: Evidence Review. Foresight, Government Office for Science.
- Field, M. 2018. Report reveals Uber drivers make £11 per hour, £4 less than company's claim before driver costs, The Telegraph, London, 27 September. Available at:
<https://www.telegraph.co.uk/technology/2018/09/27/report-reveals-uber-drivers-make-11-per-hour-less-company-previously/> (2019년 09월 29일 접속).
- Gerretsen, I, & Townsend M. 2016. Black cabs blame Uber for rise in attacks on London's taxi drivers, The Guardian, London, 21 May. Available at:
<https://www.theguardian.com/technology/2016/may/21/uber-taxi-london-crime> (2019년 09월 29일 접속).
- Gonzalez. 2019. Assembly Bill NO.5. California Legislative Information.
- Harding, S., Kandlikar, M. and Gulati, S. 2016. Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 88, pp. 15-25.
- JapanTaxi주식회사. 2019. <https://japantaxi.co.jp/> (2019년 09월 15일 접속).
- Jin, S. T., Kong, H., Wu, R. and Sui, D. Z. 2018. Ridesourcing, the sharing economy, and the future of cities, Cities, Volume 76, June 2018, Pages 96-104.

-
- JTBC뉴스, 2019. ‘택시 사납금’ 내년부터 폐지…출퇴근 시간엔 카풀 허용.
<https://www.youtube.com/watch?v=3KsCnEmetaY> (2020년 01월 03일 접속).
- KBS뉴스, 2019. 지원 없는 ‘월급제’ 안 된다던 택시들, 수익금 보나…
<https://www.youtube.com/watch?v=88vOuIHRQ8k> (2020년 01월 02일 접속).
- KEVIN J. FROST, 2019, ALAMY STOCK PHOTO
- Legiscan. 2017. Texas House Bill 100. 05 29.
<https://legiscan.com/TX/bill/HB100/2017>. (2019년 09월 26일 접속).
- Martin, S. 2015. Boris Johnson Says Uber ‘Breaking The Law’, Grazia, 6 October. Available at:
<https://graziadaily.co.uk/life/real-life/boris-johnson-says-uber-breaking-law/>
(2019년 09월 29일 접속).
- Mazareanu, E. 2019. Ridesharing services in the U.S. – Statistics & Facts. Statista.
- movmi. 2019. SHARED MOBILITY THOUGHTS. <http://movmi.net/about-2/>
(2019년 09월 25일 접속).
- Measure, Second. 2019. Uber vs. Lyft: Who’s tops in the battle of U.S. rideshare companies.
<https://secondmeasure.com/datapoints/rideshare-industry-overview/>. (2019년 09월 25일 접속).
- MONET Technologies. 2019. <https://www.monet-technologies.com/> (2019년 09월 15일 접속).
- MOV. 2019. <http://m-o-v.jp/> (2019년 09월 15일 접속).
- NYC. 2019. TLC Rules and Local Laws.
<https://www1.nyc.gov/site/tlc/about/tlc-rules.page> (2019년 08월 08일 접속).
- Powley, T., Murgia, T., Wright, R., & Hook, L. 2017. ‘How Uber and London ended up in a taxi war’, Financial Times, London, 28 September. Available

at: <https://www.ft.com/content/41a0ff40-a383-11e7-9e4f-7f5e6a7c98a2>
(2019년 09월 29일 접속).

Rayle, L., Dai, D., Chan, N., Cervero, R. and Shaheen, S. 2016. Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing in San Francisco, *Transport Policy*, 45, pp. 168-178.

Saunt, R. 2019. This is why you might struggle to get an Uber in Birmingham today, *Birmingham Live*, Birmingham. 8 May. Available at:
<https://www.birminghammail.co.uk/news/midlands-news/you-might-struggle-uber-birmingham-16244127> (2019년 09월 29일 접속).

SBS·CNBC뉴스, 2019. 타다와 닮은듯 다른듯...카카오 대형택시 '벤티' 달린다.
<https://www.youtube.com/watch?v=VWtklNoY32E> (2020년 01월 04일 접속).

Shaheen, S., Chan, N., & Rayle, L. 2017. Ridesourcing's Impact and Role in Urban Transportation, *Access*, 51, Spring. Available at:
<https://www.accessmagazine.org/spring-2017/ridesourcings-impact-and-role-in-urban-transportation/> (2019년 09월 29일 접속).

Simpson, F. 2017. Sadiq Khan tells Londoners 'direct your anger at Uber' as 500k back calls for ban to be reversed. *Evening Standard*, 23 September. Available at:
<https://www.standard.co.uk/news/london/sadiq-khan-tells-customers-direct-your-anger-at-uber-as-500k-back-calls-for-ban-to-be-reversed-a3641911.html> (2019년 09월 29일 접속).

Statista. Ride Sharing: Revenue.
<https://www.statista.com/outlook/368/109/ride-hailing/united-states#market-globalRevenue> (2019년 09월 29일 접속).

Skok, W. and Baker, S., 2018. Evaluating the impact of Uber on London's taxi service: A strategic review. *Knowledge and Process Management*, 25(4),

pp. 232-246.

S. RIDE. 2019. <https://www.sride.jp/> (2019년 9월 15일 접속).

Taxi and Private Hire 2016. Black cabs and Minicabs Customer Satisfaction Survey. TNS.

Taylor, J. 2019. Taxi drivers plan EIGHT more go-slow protests in Birmingham after rush-hour gridlock. Birmingham Live, Birmingham. 23 April. Available at: <https://www.birminghammail.co.uk/news/midlands-news/taxi-drivers-plan-eight-more-16167171> (2019년 09월 29일 접속).

Telegraph. 2015. Anti-Uber protests around the world, in pictures. Available at: <https://www.telegraph.co.uk/technology/picture-galleries/11902080/Anti-Uber-protests-around-the-world-in-pictures.html> (2019년 09월 29일 접속).

Telegraph staff. 2015. 'Proof that Uber costs less than black cabs', The Telegraph, London, 30 September. Available at: <https://www.telegraph.co.uk/technology/uber/11902613/Proof-that-Uber-costs-less-than-black-cabs.html> (2019년 09월 29일 접속).

TfL 2015a. Private Hire Regulations Review Consultation, Available at: <https://consultations.tfl.gov.uk/tph/private-hire-regulations-review/> (2019년 09월 29일 접속).

_____. 2015b. Private Hire Regulations Review: Response to Consultation and further Proposals. Available at: <http://web.archive.org/web/20160113142219/http://consultations.tfl.gov.uk/tph/private-hire-proposals> (2019년 09월 29일 접속).

_____. 2018a. Apply for a taxi driver licence. Available at: <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/apply-for-a-taxi-driver-licence> (2019년 09월 29일 접속).

_____. 2018b. English language requirement. Available at:

-
- <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/english-language-requirement> (2019년 09월 29일 접속).
- Topham, G. 2018. Uber wins 15-month probationary licence to work in London, The Guardian, London, 26 June. Available at:
<https://www.theguardian.com/technology/2018/jun/26/uber-case-licence-london> (2019년 09월 29일 접속).
- _____. 2019. Uber survives legal challenge brought by London cabbies, The Guardian, London, 26 June. Available at:
<https://www.theguardian.com/technology/2019/feb/26/uber-survives-legal-challenge-london-black-cab-drivers> (2019년 09월 29일 접속).
- Uber 2015. High Court rules that Uber's app is not a taximeter. Available at:
<https://www.uber.com/en-GB/blog/london/high-court-rules-that-ubers-app-is-not-a-taximeter/> (2019년 09월 29일 접속).
- _____. 2018. English Language Requirement. Available at:
<https://www.uber.com/en-GB/drive/resources/english-language-requirement/> (2019년 09월 29일 접속).
- Uber Japan. 2019. <https://www.uber.com/ja-JP/newsroom/> (2019년 09월 15일 접속).
- U.S. Department of Transportation. 2010. Ridesharing Options Analysis and Practitioners's Toolkit..
- Wallsten, S. 2015. The competitive effects of the sharing economy: How is Uber changing taxis? . Technology Policy Institute.
- Williams. R. 2019. Uber set to raise the prices of rides in London on 16 January 2019, INews, 6 September. Available at:
<https://inews.co.uk/news/technology/uber-set-to-rise-prices-in-london-on-16-january-2019-156651> (2019년 09월 29일 접속).
- Walker, W. E. & Marchau, V. (2017). Dynamic adaptive policymaking for the
-

sustainable city: The case of automated taxis, International Journal of Transportation Science and Technology, 6, pp. 1-12.

YTN. 2014. [한컷] “우버택시 반대”...택시업계 ‘빨랐다’.

<http://m.news.zum.com/articles/17733042> (2020년 02월 07일 접속).

YTN. 2020. “‘타다’ 제도권 안착” vs “정부와 국회는 죽었다”.

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=052&aid=0001411127> (2020년 03월 13일 접속).

YTN. 2019. [현장영상] 택시-카풀 사회적 대화 타결... 결과 발표.

<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=052&aid=0001262498> (2020년 01월 31일 접속).

Zhang, Y., Guo, H., Lia, C., Wang, W., Jiang, X. and Liu, Y. (2016). Which one is more attractive to the traveller, taxi or tailored taxi? An empirical study in China, Procedia Engineering, 137, pp. 867-875.

SUMMARY



Policy Direction for Conflict Resolution between Taxi and Platform Service

Jaesung Choi, Soonja Lee, Eunnan Kim, Kwangho Kim, Junghan Baek, Taemin Seong,
Yongshin Park, Hyunji Cho, Jaeyoul Kim

Key words: Conflict Resolution, Cooperation Fund, Taxi Industry, TNC, Platform Service

The current situation of the entry of ride sharing platform services is one of unchecked growth. This has caused conflict with the existing taxi industry, more specifically, the taxi unions. This disruptive entrance into the market has sparked conflicts such as protests at the National Assembly, strikes and even in some extreme cases, self-immolation. All these incidents are aggravating confrontations and fomenting further future discord. Measures to mitigate future conflicts are needed urgently.

When analyzing this conflict, new sources of friction pertaining to the entry of ride sharing platforms can be understood through media text mining, ride sharing platform user and driver surveys, and the gathering of expert opinions. This stage by stage, methodical process is done in order to deduce the origins and specific factors that give rise to this current conflict.

This analysis is not limited to just the domestic environment, case studies from abroad are also taken into consideration. The United States and Australia both utilize the Transportation Network Company Act (TNC). This act

contributes funds to the retraining of taxi drivers in order to facilitate a smoother transition for those in the industry due to the entry of ride sharing platforms. In Japan, efforts to reinvigorate the taxi industry is done by offering additional services. Analyzing the possibility of adapting these cases in a transportation industry cooperation method for the domestic market is being considered.

Analyses and cases studies, however, are just the beginning of this process. Concrete measures that address political aspects of this issue are needed as well. These issues range from wages and work conditions, license cost, the compensation of workers in the taxi industry, market dualization, and service improvement. Additionally, the creation of measures to address the reduced competitiveness in the taxi industry is needed by way of regulation and administrative legal system reforms, specifically pertaining to ride sharing platforms and their entry into the market.

Legal reform to address the disruption in the market, can be done through the application of the TNC Law. Although existing laws and regulations exist, addressing and managing comprehensive and specific regulations are needed. Additional clauses to the Passenger Transport Service Act that deal with ride sharing platform classification, qualification standards, license standards, safety concerns, and social contribution funds need to be appended to the Passenger Transport Service Act. To practically carry out these changes, enforcement ordinances and regulation enforcement are also advised.

In addition to the creation of taxi operator development funds, establishing the scope of the finances and creating effective economies of scale in ride sharing platforms are also important. Furthermore, the creation of guidelines for managing ride sharing platform suppliers is also required. Anticipating possible issues that need preparation should be done, in order to formulate

new systems such as the composition of the organization.

Organizational changes that facilitate a dualization in the taxi industry will also need to be carried out. Existing taxi licenses quotas will be maintained while drawing up measures to split the license rights of senior taxi operators into, day time operations and night time operations. This is done in order that ride sharing platform businesses can obtain night time license rights as a means to expand their business.

Finally, to increase taxi competitiveness in the market, a regulatory sandbox dealing with the setting taxi fares standards will be introduced. This means the elimination of specific clauses within the Price Stabilization act. In order to do this, establishing promotional organization and other related procedures is advised.

부 록

APPENDIX



1. 국토교통부 「택시제도 개편방안」 세부 추진계획

부록 그림 1-1 | 국토교통부 「택시제도 개편방안」 세부 추진계획

추진과제	조치사항	추진일정	비고
1. 규제혁신형 플랫폼 택시 제도화			
① 플랫폼 운송사업 제도 신설 (Type 1)			
◇ 플랫폼 운송사업 제도	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
◇ 사회적 기여 구조	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
◇ 차량, 외관 등 규제	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
② 가맹사업 규제 대폭 완화 (Type 2)			
◇ 가맹사업 기준 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 6외2
◇ 규제 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 4
③ 중개 플랫폼 제도권 내 편입 (Type 3)			
◇ 제도적 근거 마련	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
◇ 창의적인 모델 개발	규제 샌드박스	수시	
◇ 앱티커기 도입	자동차관리법 시행규칙 개정	'19.9	제94, 95조 개정
	자동차경사 시행규칙 개정고시	'19.9	제25, 26조 개정
2. 기존 택시산업의 경쟁력 강화			
① 법인택시 월급제 정착			
◇ 월급제 정착	여객운수사업법 개정	상임위 통과	제21, 26조 개정
	택시발전법 개정	상임위 통과	제11조의2 신설
◇ TTM8 확대 보급	차량법 TTM8 단말기 부착	'20.12 완료	지자체, 업체 협의
② 개인택시 규제 합리화			
◇ 연허 양수조건 완화	여객법 시행규칙 개정	'19.12	제19조 개정
◇ 부제 완화	지자체 사업 개선명령	'19.12	지자체 협의
③ 택시 감차사업 개편			
◇ 감차 효율화	감차제원 사용기준 지침 제정	'19.12	제정
◇ 연금식 도입	택시연금 관리 지침 제정	'19.12	제정
3. 대국민 서비스 제고 및 안전 강화			
① 누구나 안심하고 탈 수 있는 택시			
◇ 운수종사자 자격관리	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
◇ 자격시험 이관	여객법 시행규칙 개정	'19.12	제50조 개정
◇ 범죄 예방	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	제24조 개정
◇ 자격유지점사	외국력성점사 기준 고시	'19.9	제정
◇ 보형처리 강화	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
② 다양한 서비스를 즐기는 택시			
◇ 합리적 요금관리 등	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	규정 신설
규제개선	여객법 시행규칙 개정	'19.12	별표 개정
③ 기본을 지키는 친절한 택시			
◇ 서비스 평가 의무화	여객운수사업법 개정	'19.9 발의	제20조 개정
◇ 서비스 표준 내실화	표준 프로그래밍 개선	'19.12	지자체 협의

자료: 국토교통부(2019, p.14), 「혁신성장 및 상생발전을 위한 택시제도 개편방안」

2. 전문가 의견수렴 회의결과 보고(안)

부록 그림 2-1 | 2019.11.26. 전문가 자문회의 결과 보고(안)

전문가 자문회의 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 승차공유 서비스의 갈등완화 정책방안 논의
- ☐ 일시 : 2019.11.26.(화) 10:30-12:00
- ☐ 장소 : 서울연구원 3-17 회의실
- ☐ 참석자 (총 4명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (2명)	최재성, 김광호 책임연구원
서울연구원 (2명)	안기정, 유경상 연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 서울시 내 택시시장의 파이는 한정되나 진입장벽이 낮고 승차공유 관련 빠른 기술 변화로 여객운송의 패러다임 변화 중
 - 실제 승차공유 서비스와 택시 시장의 교집합 부분이 어느 정도 되는지 국내 현황 파악이 우선 필요할 것으로 보임
 - 승차공유 서비스 시장이 갈등을 완화하며 성장하기 위해서는 기존 택시이용자나 대중교통 이용자의 수요가 이동하는 것이 아닌 개인자동차 이용자의 수요가 이동하는 패턴으로 바뀌어야 함
 - * 그러나 자가용 운전자의 대중교통 수요는 비탄적으로 승차공유 서비스 시장으로 수요를 이동시키는 것은 한정적일 것으로 보는 견해 존재
 - 실제 동남아시아 등의 대중교통 또는 택시서비스의 수준이 낮은 지역에서 그랩, 우버 등의 승차공유 서비스가 활발히 성장 중이기 때문에 한국, 미국 등의 교통선진국에서의 승차공유 성장은 앞으로 임계점에 도달할 것으로 보는 견해를 제시
- ☐ 국내에서는 「여객자동차 운수사업법」에서 운송면허 취득자 이외

- 의 유상운송을 금지하나 일괄적으로 전국에 도시규모를 고려하지 않고 법적용을 하는 것이 맞는 것인지에 대해 논의
- 「도시교통정비촉진법」에 의하면 지자체 장은 교통수요관리 측면에서 카풀 이용을 허가할 수 있으나 국가에서 갈등관련 쟁점 사항을 지자체에 떠넘긴다는 부정적 의견이 존재
 - 오히려 택시, 대중교통 등의 서비스 공급이 미흡한 도서 산간 지역이나 중소 도시에 자가용 기반의 유상운송 서비스를 한정적으로 허가해 취학아동 통근, 고령자 및 임산부 등의 병원진료 이동에 도입해 이동성 및 접근성 개선의 대체방안으로 활용 가능성을 논의
 - 런던, 파리 등 해외사례처럼 대도시권에 혼잡통행료를 부과하여 승용차 이용을 억제해 승차공유, 대중교통, 택시이용에 대한 수요를 확대할 수 있는 방안을 고려
- 해외 주요국별 승차공유 서비스 규제나 비규제의 현황이 다르므로 각국의 사회경제적 여건에 따라서 대응방안 고려를 참고
- 싱가포르의 경우 도시국가의 특성상 자동차 총량 자체를 한정하므로 택시를 포함해 일반 승용차, 승차공유 서비스 면허를 구매하는 상황
 - 미국의 경우, TNC Act를 통해 택시면허와 승차공유 면허를 이원화하여 관리 운영하는 방식으로 제도권 내로 승화시키고 있음
- 택시 서비스의 수요와 공급이 불일치하는 구간에 승차공유 서비스의 공급을 증가시키고 택시 서비스 자체의 개선 필요
- 택시 공급의 지역, 시간(심야시간, 출퇴근 시간 등) 등이 매칭되지 못하는 문제를 해소하기 위해 활용하고 택시 요금 인상을 지자체 장에게 위임하니 선거 등의 정치적 문제로 불가 인상 수준으로만 인상하게 되므로 택시 서비스 개선이 어려운 상황
 - 택시기사 처우가 나쁘니 젊은 사람들이 기피하고 고령의 운전자만이 시장에 남는 악순환이 반복 되 택시서비스 개선이 어려운 상황
- 완전월급제 시행이 곧 예정되는 데 관련 중소 택시업체들의 운영관리를 위해 공공부문에서 관제시스템 지원이 필요

전문가 포럼 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 승차공유 서비스와 택시산업 간 법제도 쟁점사항 및 완화방안 포럼 개최
- ☐ 일시 : 2019.12.18.(수) 10:30-12:00
- ☐ 장소 : 국토연구원 6-1 회의실
- ☐ 참석자 (총 8명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (7명)	이순자 선임연구위원, 임영태 연구위원, 최재성, 김광호 책임연구위원, 백정한 연구위원, 김우형 인턴, 최정일 파견
교통연구원 (1명)	장한별 변호사/부연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 승차공유 서비스 도입에 따른 택시 종사자의 소득보전을 통한 출구전략을 진행해 구산업의 급속한 몰락방지 및 대안마련 필요
 - 택시산업 지원을 위해 플랫폼 산업 이용으로부터 기여금 조성은 일몰제로 지원하되 끝나는 상황을 봐서 계속 연장 또는 중지를 결정
- ☐ 승차공유 서비스 이용의 한정면허의 경우 국토부와 타다 등의 이용자 입장이 상반되는 것으로 보임
 - 타다 등은 규모의 경제를 통한 시장지배력 강화를 위해 짧은 시간안에 많은 한정면허를 발급받고 싶어하나 국토부 입장은 면허가격 상승이 일어나 택시감차 대수가 상대적으로 줄어드는 것을 염려
- ☐ 「여객자동차 운수사업법」 제34조 유상운송금지와 「동법 시행령」 제18조의 11인승 이상 15인승 이하 운전자 알선행위의 상충원인에 대한 전문가 의견을 개진
 - 의안정보시스템에서 시행령 개정 당시의 상황을 보면 외국인 여행 수요를 고려해서 운전자 포함한 렌트카 대여를 가능하게 한 것으로

현재의 타다 등의ライド소싱에서 국내 이용객을 대상으로 영업하려는 목적과는 상반된 것으로 의견

□ 개인 택시면허의 양수도 한계와 향후 방향에 대해 논의

- 「택시발전법」에 제11조에 따라 09년 11월 27일 이전에 면허를 받은 개인택시운송사업자의 양수도 횟수 제한을 추진하고 택시면허 시세에 준하는 보상을 통해 감차를 실시. 그 이외 기간에 양수도한 택시면허는 이용기간을 한정하는 면허를 발급해 양수양도에 제약을 가하여 지자체가 실질적인 공급과 수요를 관리할 수 있는 방안을 마련

□ 승차공유 서비스 합법화 방안을 다각적으로 검토한 결과 부담금 관리법을 개정하여 부담금 신설 후 TNC 탑승자에 운임을 부과해 택시산업을 지원하는 방안을 고려

□ TNC 제도설계 시, 범죄경력조회, 면허 취득요건 설정, 승객안전 확보방안, 탄력요금제 및 옥외 광고표시, TNC 드라이버 구속계약 금지, 휴게시간 보장, 보험사항, 운행기록 제출의무, 차량 운행허용 기준 등을 다각적으로 고려 필요

□ 입법화 방안으로 여객자동차법 제4장의 3에 여객자동차운송주선업을 신설하여 규율 및 시행령, 시행규칙에 기술하는 방안과 제4장의 3에 신설하되 구체적 내용은 조례 위임하는 방안을 고려

3. 회의 사진



전문가 포럼 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 승차공유 서비스 진입에 따른 택시산업 갈등원인 및 발전 방향 포럼 개최
- ☐ 일시 : 2019.12.23.(월) 15:00-17:00
- ☐ 장소 : 국토연구원 6-3 회의실
- ☐ 참석자 (총 8명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (7명)	김은란, 임영태 연구위원, 최재성 책임연구원, 백정한 김민영 연구원, 김우형 인턴, 서진영 사무원
교통연구원 (1명)	강상욱 명예연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 각론의 분석들에 대한 연구 보다는 숲을 보는 연구로 택시산업 변화에 대한 연착륙 방안에 대한 연구 수행을 고려
- ☐ 과거 택시산업은 정부의 각종 규제, 제도를 따라가면 시기별로 요금 인상, 세금 인하 등의 금전적 방안이 나타났으나 현재 규제, 제도 밖의 타다 등의 교통수단이 생겨나면서 문제가 발생
 - 일본의 경우, 운임(원가 대비 운행비용)을 규제하되 요금(우산대여 등 추가 서비스) 관련해서는 규제 혁신하며 성장하고 있는 상황
 - 현재 타다 등의 승차공유 서비스 선호현상은 기존 택시의 승차거부, 요금, 서비스 등의 문제에 따른 불신의 영향이 큰 것으로 의견
- ☐ 택시 산업이 직면한 현실로 여객수요 감소, 요금인상의 한계, 운수업 종사자의 급여수준 중 택시종사자의 급여수준 급락, 운전자 고령화·이직률 심화, 영세한 택시업체, 획일화된 택시서비스, 경

직된 사업규제 등의 문제 발생

- '12년 이후 물가지수 보다 높은 요금인상, 근로시간은 늘지만 수입은 감소, 65세 이상 고령운전자의 지속적 증가, 규모의 경제 보다는 100대 이하의 택시업체 규모 영세화가 보편, 일본처럼 우수업체 인증제 등이 없고 오는 순서대로 승차, 100원 안마기, 차량외벽 콜번호 서비스 등 신규서비스 도입은 정부 규제로 불가능
- 우버, 타다 등의 쇼크로 인해 택시산업의 격변화는 시작
 - 택시 독점시장에 렉시, 카풀, 타다 등의 승차공유 서비스업 도전
- 택시산업 위기 탈출을 위해서는 인공지능, ICT 등의 기술접목, 택시 장점을 살린 부가서비스 창출, 업체는 연대해 R&D 연구역량을 증대
 - 특별행사 등에 배차를 늘리는 인공지능 택시, 키즈 택시, 펫택시, 관광투어 택시, 긴급출동 택시(알래스카) 등의 방안이 해외에는 현재 도입 중
- 현재의 승차공유 서비스와 택시 논란이 증폭되는 이유
 - 이용자는 택시서비스 불만, 다양한 서비스 선택기회 등으로 찬성, 택시업체는 개인택시 프리미엄 하락, 택시시장 침체 등으로 반대, 정부 정책은 세분화된 업종관리와 규제, 정치권의 이해관계로 혼란
- 해법으로 2가지 방안으로 택시산업 경쟁력 제고를 위한 규제를 개선하고 승차공유 산업에 테스트베드, 원스탑 서비스, 규제샌드박스 마련 등의 전략적 지원을 적극적 추진

3. 회의 사진



전문가 포럼 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 승차공유 서비스 진입에 따른 서울시 택시산업 현황, 문제점 및 발전방향 포럼 개최
- ☐ 일시 : 2020.01.03.(금) 10:30-16:00
- ☐ 장소 : 국토연구원 6-1 회의실
- ☐ 참석자 (총 15명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (14명)	이순자 선임연구위원, 김은란, 임영태 연구위원, 김광호, 최재성, 김상록, 안종욱 책임연구위원, 백정한 임현섭 이다희 남문우 이기영 연구원, 김우형 인턴, 서진영 사무원
서울연구원 (1명)	안기정 연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 주요 택시산업 환경변화로 택시규제의 완화, 승차공유 업계의 제도권 편입, 앱 플랫폼 간 회사의 경쟁이 심화
 - 운임 규제, 부가서비스, 배차수수료, 예약서비스 요금 규제 완화, 타다의 고급택시 연계, 면허총량제, 기여금 제도 추진 등을 통해 승차공유 제도권 편입, 앱 플랫폼 회사 간 경쟁 심화 등 발생
- ☐ 택시종사자 고령화, 법인택시 업계의 운전자 구인난 심화 및 운수종사자 급격한 감소, 승차거부, 불친절, 난폭운전, 불필요한 잴담 등의 이용자 서비스 불만 심화와 같은 택시환경 어려움 직면
 - 특정시간대의 승차난은 고령화, 앱 택시의 골라태우기, 법인택시 운전직 구인난이 원인으로 보임

- 서울택시정보시스템(Seoul Taxi Information System)의 택시 영업건수는 '13년 137만건/일에서 '19년 110만건/일로 약 19.7%로 감소하였으며 주요한 원인으로 법인택시 종사자의 감소가 큰 것으로 논의
- 택시산업 정책의 발전방향으로 요금 규제 완화, 합리적인 증차와 감차, 다양한 서비스 개발 등을 논의
 - 운수종사자 처우 개선을 위해 요금 조정이 필요하고 전반적인 해외 사례의 비해 국내의 획일적 요금 규제에 대한 조정이 필요
 - 앱택시 활성화에 따른 실차율 산정을 제고하고 인구구조, 이용자 행태를 고려한 다양한 택시 서비스 개발을 추진
 - 택시서비스의 예로 복지택시, 임산부 및 영유아택시, 관광대절택시, 공항운송택시, 컨셉택시, 노선승합택시 등이 가능하며 실제 열거된 대다수의 서비스를 일본에서는 시행 중임
- 승차공유 서비스 확대에 따라 택시산업은 다양한 서비스 제공을 통해 발전 자구책 마련을 위해 민관과 전문가 등이 협업하고 지속적인 준비와 개선 논의를 추진

3. 회의 사진



전문가 포럼 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 갈등관리 관점의 승차공유 서비스 갈등완화 정책방향 포럼
- ☐ 일시 : 2020.01.08.(수) 11:00-16:00
- ☐ 장소 : 국토연구원 6-1 회의실
- ☐ 참석자 (총 13명)

소속	참석자(적합 포함)
국토연구원 (12명)	오성호, 이순자 선임연구위원, 김은란, 서기환 연구위원, 김광호, 최재성 책임연구위원, 백정한 이다희 남문우 위눈솔 연구원, 김우형 인턴, 서진영 사무원
단국대 분쟁해결연구센터 (1명)	김강민 교수

2. 주요 결과(안)

- ☐ 갈등영향분석을 추진(갈등의 생성기, 표면화기)하고 갈등조정협의체를 구성(갈등의 고조기, 완화기)해 정책수행에 대한 합의형성 과정을 도출하여 갈등관리 추진을 고려
 - 법적인 차원에서 결정되는 것은 갈등관리 관점에서 해결 불가
 - 택시라는 교통수단의 등장은 이용자 편의를 향상시키기 위한 것이지 기득권의 이윤을 창출하기 위해서는 아니며 승차공유가 공유경제인지에 대한 개념 정립 우선 필요
 - 일반택시, 법인택시의 기사 의견이 다르고 임원과 기사의 의견이 다르듯이 방송, 언론에서 공개된 표면적 갈등이유 뿐만 아니라 심층적 갈등이유를 함께 발굴하기 위한 방안 필요
 - 국토교통부 내 갈등관리심의위원회에 상정해 논의 필요
 - 이해관계자들에게 이슈를 설문조사 추진, (예) 법안, 개정안 등

- ‘공공기관의 갈등예방과 해결에 관한 규정’ 이 ‘17년 5월 시행령으로 공표되었으므로 공공갈등관리 시스템을 적극 활용
- 예방영역, 대응영역으로 분류되며 각각 크게 갈등영향분석 실시와 갈등조정협의체 구성으로 나뉨
 - 갈등영향분석을 통해 개인들의 정리된 이해관심사에 대한 정보공유와 이해관계에 대한 현실적인 부분을 고려
 - 각각 이해관계자들의 쟁점우선순위를 조사하여 추후 갈등조정협의체 및 각종협의체 과정에서 협상전략과 수준을 결정
 - 갈등조정협의체 구성 시 이해관계자들의 대표성확보, 조정환경, 순환적 의사소통 출구, 주민설명회, 현장방문 등을 진행시 사전적 감정대응 자제 등을 고려
 - 이해당사자 개별면담, 사전회의 및 문제해결의 과정설계, 문제해결절차 설계(안) 논의 및 동의 여부 확인, 문제해결절차 진행, 합의결과 이행 및 여부확인의 절차 흐름을 숙지해 갈등관리 추진 필요

3. 회의 사진



정책연구실무협의회 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 승차공유 서비스 확대에 따른 택시산업 갈등요인 검토 및 향후 정책방향 논의
- ☐ 일시 : 2020.01.21.(화) 15:30-17:00
- ☐ 장소 : 서울역 KTX3 회의실
- ☐ 참석자 (총 8명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (4명)	김광호, 최재성 책임연구원, 백정한 연구원, 성태민 인턴
한국교통대학교 (1명)	진장원 교수
한국교통연구원 (1명)	우승국 연구위원, 장한별 부연구위원
경기연구원 (1명)	송제룡 선임연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 우리나라는 과거부터 택시 총량을 규제해오고 있지만 그 성과는 미미한 수준으로 너무 작은 감차 보상비가 원인. 감차 보상비 확대가 필요한 상황
- ☐ 정부가 택시면허의 가치를 위해 개인택시면허를 더 이상 발급하지 않겠다는 선언이 필요하고 면허를 일정기간 단위로 한정면허 형태로 발급하는 것이 방법 고려
- ☐ 개인택시면허를 야간과 주간 면허로 이원화하여 운영하자는 의견
 - 택시면허를 주간면허와 야간면허증으로 이원화해 기존 택시기사는 둘 중 하나만 보유하고 나머지 하나는 절반의 가격에 판매하도록 유도하는 방법. 고령화로 인한 심야택시 운행 차량 감소의 문제점 해결
- ☐ 정부의 플랫폼운송사업(약1,000대)에 대한 월 40만원 기여금을 공

- 공적 가치가 높은 부문에 서비스를 제공하는 업체는 면제 고려
- ☐ 법인/ 개인택시 부제가 있는데 플랫폼 운송사업자는 부제가 없음
 - ☐ 조세특례제한법의 법인택시의 부가가치세 납부세액 중 5% 감차 재원 비율을 증가시켜 정부가 감차할 수 있는 비율을 증가시킴
 - ☐ 택시감차를 활성화하기 위해 법인택시 회사의 택시서비스 미흡시 실제 행정처분을 활성화하여 감차 시행
 - ☐ 면허발급을 광역지자체 급으로 변경하여 통합해서 관리하며, 택시서비스가 부족한 지역에 우버와 같은 서비스가 꼭 필요
 - ☐ ‘플랫폼 택시공사’와 같은 공공기관을 설립하여 플랫폼 택시의 운영을 국가에서 맡는 방법 고려
 - ☐ ‘타다’는 기존에 택시기사들이 택시면허를 취득했듯 이에 상응하는 무언가를 지불하는 것이 마땅함. 플랫폼 사업자가 택시 면허를 적절한 비용을 지불하고 구입해서 영업을 하는 것도 방법
 - ☐ 택시업계의 자체적인 서비스 개선의 노력 필요
 - 중국의 경우, 택시업계에서 서비스 향상을 위한 자체적인 노력을 해옴. 차량을 전기차로 바꿔서 가격경쟁력을 향상시키고, 대형차량으로 변경하여 고객에게 더 나은 편의를 제공함. 이 밖에도 차에서 담배를 피우지 않고, 손님에게 먼저 말을 걸지 않는 등 서비스 향상 도모
 - ☐ 정부가 플랫폼 택시사업으로 인해 얻게 될 국가적 이익을 조사하여 수치화하는 작업을 해서 만들어진 자료를 통해 기존 택시 업계에 보상할 수 있는 구체적인 근거를 마련하는 하는 과정이 필요하다는 의견

3. 회의 사진



정책연구실무협의회 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목 적 : 승차공유 서비스 확대에 따른 택시산업 갈등요인 검토 및 향후 정책방향 논의
- ☐ 일 시 : 2020.01.22.(수) 09:30-11:00
- ☐ 장 소 : 서울역 KTX3 회의실
- ☐ 참석자 (총 8명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (4명)	김은란 연구위원, 최재성, 김광호 책임연구원, 성태민 인턴
한국교통연구원 (1명)	임서현 부연구위원(국토부 '택시-플랫폼 실무논의기구' 위원)
국토교통부 (1명)	박효철 서기관(도시교통과)
서울연구원 (1명)	안기정 연구위원
인하대학교 (1명)	하현구 교수(국토부 '택시-플랫폼 실무논의기구' 위원장)

2. 주요 결과(안)

- ☐ 기존에 나와 있는 사회 갈등이론을 적용하여 시장에 새로 들어오려는 집단과 기존에 있던 집단 간에 갈등이 어떻게 일어나고 어떻게 해소되는지 파악하는 연구방향을 검토
- ☐ 과거의 사례를 볼 때, 택시의 경쟁력 향상은 택시업계 스스로에 맡기기 보다는 경쟁상대 또는 가맹사업자의 역할이 중요
 - 기존 '마카롱 택시', '카카오 택시' 등의 사례를 보면 택시서비스 향상을 위한 노력은 택시업계 스스로 한 것이 아니라 가맹사업자가 이끌고 간 사례가 대부분
- ☐ 택시업계에 대한 '타다'의 오만한 행태도 갈등의 큰 요인

- 타 플랫폼 택시 업체들은 택시와 대립하는 것이 아니라 협력을 해보려는 노력을 보이는 반면 ‘타다’는 그러한 노력이 보이지 않아 갈등이 심화되고 있는 상황
- 기존 택시와 플랫폼 택시의 영업시간을 이원화하자는 주장은 플랫폼 택시 업계의 수익률 문제를 고려하여 검토
 - 과거 심야시간에만 한정적으로 운영했던 ‘심야 콜 버스’는 사업 승인을 받았음에도 불구하고, 사업성이 미미하여 지속되지 못하였고 플러스 등의 카풀업체들도 24시간 영업에서 출퇴근 시간대 총 4시간으로 운영시간이 제약되면서 회사운영이 어려워진 과거의 성공하지 못한 사례가 존재. 영업시간을 제한하는 한정면허로 추진해야 된다는 대안에 대해 이러한 정책의 실효성 측면의 공감대에 대한 언급 필요
 - 플랫폼은 단기적 이윤창출 보다는 진입장벽을 만들어 장기적 이윤독점을 추구하는 사업모델로 아마존, 구글, 쿠팡 등의 사례가 있음
- 빠른 시일 내에 플랫폼 택시시장의 독과점 관련 규제 디자인을 제시하는 것 필요
 - 한 플랫폼 택시 업체가 시장을 독점하기 전에 규제 디자인이 필요하며, 어느 정도로 어떻게 규제할 것인지 구체적으로 제시해야 됨. 지금 규제를 하지 않으면 플랫폼이 독점된 후에는 더욱 규제하기 힘들 것으로 전문가 의견이 있으며 법적으로 데이터 공유문제 해결 필요
- 연구를 할 때 택시업계, 승차공유서비스 업계, 소비자 등 이해관계자의 주체별로 요구사항이나 불만사항들을 검토하여 파악하는 것이 중요한데 관련하여 보고서에 정리가 필요
- 국내 유사 갈등해결의 사례 등의 검토를 통한 시사점 도출
- ‘혁신 대 반혁신’의 컨셉에 대해서 전문가들 사이에 의견이 엇갈리고 있는 상황. 이러한 전문가들의 갈등 양상(근거 등)을 분석할 필요가 있다는 의견

정책연구실무협의회 결과 보고(안)

1. 회의개요

- ☐ 목 적 : 플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등완화 정책방안 논의
- ☐ 일 시 : 2020.04.22.(수)
- ☐ 장 소 : 서면자문
- ☐ 참석자 (총 7명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (1명)	최재성 책임연구원
서울연구원 (1명)	안기정 연구위원
한국교통연구원 (1명)	장한별 부연구위원
충남연구원 (1명)	김원철 연구위원
대전발전연구원 (1명)	이정범 책임연구위원
경기연구원 (1명)	송제룡 선임연구위원
한국교통대학교 (1명)	진장원 교수

2. 주요 결과(안)

(1) 플랫폼 운송사업의 규제 및 관리

▶ 찬성

- ☐ 여객자동차 운수사업법 시행규칙 내용(플랫폼 도안, 운전자 범죄경력 조회, 운전자의 처벌규정, 정보의 요청·관리)은 필요성이 높음
- ☐ 플랫폼 운송사업의 운전자도 택시와 같은 자격조건을 취함은 물론, 운전자에 대한 관리도 필요
- ☐ 플랫폼 운송사업자가 납부하는 기여금은 면허 임대료와 더불어 향후 택시 감차사업(그리고 경우에 따라서는 택시연금)과 연계된 형식으로 운영될 것으로 예상되며, 따라서 기여금의 납부 기한을 정할 필요는 없음

☐ 플랫폼택시와 일반택시 종사자에 대한 차별화 필요

- 플랫폼 콜의 경우 일반 택시에 비해 콜 접수를 5분정도 늦춰서 시간이 충분한 사람은 플랫폼택시를 이용하고 그렇지 않은 사람은 바로 택시를 이용할 수 있도록 차별화를 두는 방안을 제안

☐ 대형 플랫폼 기업에 대한 전제 필요

- 현재 대전시와 같이 카카오와 제휴를 맺은 택시에 콜을 우선 배정함으로써 기존 택시 콜과의 차별화를 두어 일반택시가 상대적으로 우선배차를 못하여 경쟁력이 떨어져 근로여건이 악화되는 사례도 있어 이에 대한 대책도 필요함

▶ 반대

☐ 플랫폼 운송사업자에 대한 규제가 너무 과도함

- 플랫폼 운송사업의 이익률을 고려할 때 자칫하면 플랫폼 운송 운전자에게 역차별이 될 수 있음
- 기여금 납부의 경우 사업자에 대한 세제 감면 혜택을 추가
- 기여금은 택시 운전자뿐만 아니라 플랫폼 운전자에게도 쓰이도록 함

[2] 택시종사자 발전기여금 조성

▶ 찬성

☐ 택시종사자 발전기여금 조성의 취지는 바람직한 것으로 판단되며, 다만 수익구조가 좋지 않은 여건에서의 반발(지방지역)과 확보된 기여금의 사용처(지역내에서의 순환 등)에 대한 고민이 필요할 것으로 판단됨

☐ 플랫폼 운송사업자의 택시발전기여금을 부과할 경우 정률(매출의 몇 %)이나 정액(1회 영업당 얼마)의 방식으로 부과할 것으로 예상되는바, 플랫폼 운송사업자의 운행이력을 관리할 수 있도록 현재의 TIMS와 연계시키고, 재무제표 및 결산자료도 제출하도록 의무화

[3] 개인택시 면허권 이원화

▶ 찬성

☐ 택시종사자 발전기여금과 면허권의 주·야간 이원화는 양자택일 사항이며, 면허권의 주·야간 이원화가 플랫폼운송사업 차량 면허의 시장 내 공급에 대한 반발을 완화할 수 있는 방안

- 19. 7. 17. 국토교통부가 발표한 택시제도 개편방안과 2020. 4. 7. 개정되어 2021. 4. 8. 시행예정인 여객자동차법 시행에서 가장 문제되는 부분은 감차되는 택시면허와 증차되는 플랫폼운송사업차량의 비율인데 기존 택시사업자들은 1대1을 주장하고 있음
- 택시총량제도를 존치하고 있는 상황에서 택시를 감차해야 하는데 기본적으로 여객을 운송하는 구역운송사업 차량이라는 점에서 사업모델이 유사한 플랫폼운송사업 차량의 면허를 1대1 이상의 교환비로 허가할 경우 시장에 운수사업 차량 공급이 증가하기 때문에 택시사업자들의 수입 감소 우려로 인한 반발이 격심할 수밖에 없음
- 19. 7. 17. 국토교통부가 발표한 택시제도 개편방안과 2020. 4. 7. 개정되어 2021. 4. 8. 시행예정인 여객자동차법 시행에서 가장 문제되는 부분은 감차되는 택시면허와 증차되는 플랫폼운송사업차량의 비율인데 기존 택시사업자들은 1대1을 주장하고 있음.
- 택시총량제도를 존치하고 있는 상황에서 택시를 감차해야 하는데 기본적으로 여객을 운송하는 구역운송사업 차량이라는 점에서 사업모델이 유사한 플랫폼운송사업 차량의 면허를 1대1 이상의 교환비로 허가할 경우 시장에 운수사업 차량 공급이 증가하기 때문에 택시사업자들의 수입 감소 우려로 인한 반발이 격심할 수밖에 없음
- 면허권의 주·야간 이원화는 기존에 통으로만 양수도할 수 있었던 택시면허를 부분적으로 현금화할 수 있도록 하여 1일 실제 운행시간이 조합규약에 따라 제한되는 개인택시 사업자들의 실소득에는 지장이 적고 야간 면허 매각으로 인한 일시적인 매각대금 수입을 기대할 수 있게 하여 정책에 대한 지지를 이끌어 낼 수 있음. 서울의 개인택시 면허대수가 49,084대임을 고려할 때 이 중 20%에 해당하는 1만대가 야간 면허를 매각한다고 하더라도 심야시간대 서울지역 택시공급 부족 문제를 해결할 수 있음.
- 서울 개인택시 기사의 평균연령이 61.4세이고, 서울특별시의 경우 전체 개인택시 기사의 1/3이 65세 이상으로 개인택시 기사의 고령화가 심각한 상황에서 어차피 건강 문제로 심야 운행이 어려운 개인택시 면허 보유자들에게 한정하여 야간 면허를 택시운전면허 자격을 취득한 자에게 양도할 수 있도록 하면 젊은 법인 택시 기사들이 야간 면허를 매수하여 심야 운행을 통해 높은 소득을 올릴 수 있고, 심야시간대 개인 택시 공급 면허 부족 현상도 해결할 수 있음.
- 플랫폼 택시 사업자들의 경우 정오와 같은 심야가 아닌 21:00~24:00 사이의 승객 수요가 많은 시간대부터 야간 면허의 개시를 요청할 가능성이 높고, 이러한 플랫폼운송사업자의 사업수익성도 고려해야지 사업모델이 지속가능하다는 점을 고려할 때 주간 면허의 경우 10:00~22:00으로 12시간, 야간 면허의 경우 22:00~익일 10:00으로 12시간 이내에서 운행할 수 있도록 하고, 외관상 주간 개인택시 면허 차량과 야간 면허를 갖춘 플랫폼운송 차량을 구분할 수 있도록 외관규제를 신설할 필요가 있음
- 플랫폼운송사업자가 야간운송 면허로 영업을 할 경우 요금에 대한 할증규제를 완화하여 영업시간의 제약으로 인한 사업성 악화문제를 해결 가능

- ☐ 택시 면허권의 이원화는 제도적인 개선과 관계 기관 간의 협의가 요구될 수 있음

▶반대

- ☐ 면허권의 이원화 전략은 수익이 보장되지 않는 시간대에 면허가 남발되는 부분에 대한 대처방안도 같이 고려되어야 하고, 택시면허의 가격하락에 대한 저항도 발생될 것으로 예상
- ☐ 개인택시 면허 이원화는 현실적 실현가능성도 떨어지고, 또 다른 갈등의 불씨는 남길 수 있는 민감한 문제
 - 플랫폼 운송사업자에 대해 주간과 야간을 구별하여 한정 면허를 내줄 필요는 없으며, 플랫폼 운송사업자가 새로운 사업을 신청할 경우, 인가를 해주면 그 사업영역에 따라 영업시간은 자율적으로 조정이 될 것으로 판단

[4] 택시경쟁력 강화를 위한 운임·요금규제 등 개선

▶찬성

- ☐ 다양한 서비스의 기능이 제공되는 택시발전방향은 매우 고무적인 정책으로 여길 수 있으며 경쟁력 강화를 위한 요금·요금 규제 등 개선은 필요할 것으로 사료
- ☐ 요금제도를 대폭적으로 규제 완화가 필요하며, 기본적으로 총괄원가주의로부터의 탈피가 필요
 - 물가안정에 관한 법률의 대상에서 택시는 제외하여야 하며, 현재 시도지사에게 위임되어 있는 요금 결정권을 국토교통부에서 환수
 - 현재 택시 요금이 4~5년이라는 긴 간격으로 조정되고, 고급교통수단에 걸맞지 않은 낮은 요금이 유지될 수밖에 없는 이유는 시도지사의 정치적인 고려가 주 원인
 - 국토교통부는 각시도의 사업자 대표들이 제출하는 자료를 근거로 시간거리요금을 설정하되, 원가에 30%정도 더한 price-cap으로 요금 인가하고, 택시는 기본요금이 이후 요금을 차창에 이용자가 쉽게 식별할 수 있도록 표시
 - 일반택시의 시간대절제, 예약제, 계약제 요금제도 마련
 - 플랫폼 가맹사업에 대한 요금은 신고제 원칙 철저히 준수
- ☐ 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등으로 인한 경쟁구조는 지속적인 택시산업의 침체를 초래할 수 있어 택시 서비스를 향상하면서 다양한 부가서비스의 제공이 필요함

- 택시산업의 침체를 완화하면서 택시 운수종사자들의 근무환경 개선을 위해 택시 산업의 다양한 부가서비스 제공과 편하고 친절한 서비스를 위한 택시업계의 노력이 요구
- **확일적 요금보다는 시간대, 서비스의 질에 따른 차등요금 방안 마련**
- 택시의 수익구조를 높이기 위해서는 수요가 적은 지역과 시간대에 차별화된 요금을 받거나 시민이 요구하는 서비스를 대행함으로써 서비스에 대한 요금을 받을 수 있는 요금 자율화를 시행

▶ **반대**

- **택시 운임·요금의 완전 자율화는 장기적 과제이며 부작용 존재**
- 택시 운임·요금의 완전 자율화는 과제에서도 언급한 바와 같이 장기적 과제임. 대중교통이 발달하지 않은 지방도시에서는 택시요금이 자율화 될 경우 의존승객의 경우 어쩔 수 없이 높은 가격의 택시를 이용하게 될 것임(안전장치 필요)
- 택시요금·운임 정책조정위원회(가칭)는 택시업계의 입김이 많이 작용할 것이므로 형식화 될 수도 있을 우려 따라서 택시업체는 배제하는 것 고려

(5) 기타

- **문헌조사, 전문가 자문회의, 면접조사 등을 토대로 플랫폼 운송사업과 택시산업 간의 갈등구조 완화를 위한 정책적인 제언을 제시한 연구 방법은 합리적임**
- **플랫폼택시발전추진단이라는 별도의 임시전담기구를 둘 것이 아니라, 상시적으로 관련업무를 전담하는 상설기구를 설치해야 함**
- **플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등의 핵심이슈인 택시운수종사자들의 임금 및 근무환경 악화를 해소하기 위하여 관련 법령 개선과 발전기여금 조성 방안은 현실적인 대안이 될 수 있음**
- 택시 수요 대비 공급이 과잉 상태인 택시산업 시장에서 택시산업이 플랫폼운송사업 간 경쟁이 심화할 경우 택시 근로자들의 운송수입금 축소로 근무 환경이 더욱 악화할 수 있음

공유 모빌리티 상생과 혁신을 위한 정책세미나 회의결과(안)

1. 회의개요

- ☐ 목적 : 공유 모빌리티 상생과 혁신을 위한 정책세미나 의견수렴
- ☐ 일시 : 2020.06.17.(수) 14:00-16:00
- ☐ 장소 : 3층 대회의실
- ☐ 참석자 (총 15명)

소속	참석자(직함 포함)
국토연구원 (10명)	오성호 본부장, 김종학, 고웅식 센터장, 임영태 연구위원, 김광호, 최재성, 이재현 책임연구원, 이다희, 위눈솔, 남문우, 김성훈, 김민영 연구원 등
국토교통부 (1명)	박효철 도시교통과 서기관
서울대학교 (1명)	김동규 건설환경공학부 교수
한국교통연구원 (1명)	장한별 부연구위원
서울연구원 (1명)	유경상 연구위원
대전세종연구원 (1명)	이정범 책임연구위원

2. 주요 결과(안)

- ☐ 토론자 1 의견수렴
 - 플랫폼운송사업과 택시산업의 갈등은 국토교통부 입장에서 교통과 관련된 주요 이슈이며, 정부는 작년 7월에 ‘택시제도개편 방안’을 통해 플랫폼 사업의 사업제도를 제도화, 올해 3월 국회를 통과하였고 내년 3월부터 시행 예정
 - 표면적으로는 카풀, 타다 등과 택시와의 갈등을 해결하기 위한 과 동시에 시대의 흐름을 반영하여 플랫폼 운송사업을 받아들임

- 소비자의 관점에서 보았을 때 새로운 서비스들이 국민들의 호응을 얻고 택시가 제공하지 않았던 서비스를 제공함으로써 정부는 제도권 내에서 신산업을 받아들이려고 함
- 미국의 샌프란시스코의 경우 국내 서울시 택시 운행대수 보다 상대적으로 많지 않고 서비스가 미흡하여 우버에 대한 호응이 좋았으나 국내는 미국과 달리 준대중 교통수단으로 활용되고 과잉공급 수준이라는 교통특수성의 여러가지 상황을 감안하여 신산업 적용을 고려해야 함
- 택시의 경쟁력 부분에서 택시 산업이 쇠퇴할지 신서비스로 발돋움할지에 대한 지속적 관심 필요
- 택시의 부가서비스는 중요하지만 현재 법, 제도와 택시 회사의 입장을 생각해볼 때 부가서비스를 제공하는 것은 어려움이 있음
- 플랫폼 운송사업의 혁신적인 측면도 중요하지만 택시산업과의 상생도 함께 매우 중요함
- 정부에서는 어느 한쪽 편을 들기보다는 앞으로 택시와 플랫폼 운송사업이 서로 간의 경쟁구도로 함께 성장하는 방향을 모색

□ 토론자 2 의견수렴

- 택시라는 기존 산업 속에서 새로운 모빌리티에 대한 이슈들이 등장하면서 이것이 혁신인지 비혁신인지에 대한 갈등이 심화
- 우리나라는 플랫폼운송사업의 규제 타입에서 절충형이라고 하였지만 택시 보존형에 치우쳐져 있다는 의견
 - 면허권을 보존하고 기여금에 대한 것에서 택시 보존형에 가까움
- 택시와 플랫폼운송사업 중 선택하는 것보다는 우리나라가 지향하는 이동권이 무엇이며 어디까지 서비스를 제공할 것인지에 대한 조직체계 구성이 필요
- 기여금을 사용할 때 택시종사자를 위한 활용도 중요하지만 대중교통을 위한 활용도 필요하다는 의견
 - 보편적인 대중교통 서비스가 미흡한 지역에서 택시운송을 할 수 있도록 해야 한다는 의견

- 기여금을 언제까지 얼마나 받을지도 중요
- 면허권 가격이 떨어지는 이유는 택시 경쟁력이 신산업보다 떨어지기 때문
- 택시의 경쟁력이 높았다면 면허권 가격이 하락하지 않았을 것으로 보임
- 환승형 택시 개념을 고려하여 시간·지역별 택시 이용의 한계를 해결하는 새로운 비즈니스 모델을 창출

□ 토론자 3 의견수렴

- 과거 교통연구원 연구에서 플랫폼 운송사업에 대해 기여금으로 보상해주는 방안 제시
- 공유교통 특성 상 사람들이 많이 이용해야 효과가 있는데 택시를 감차하는 대수 만큼 운행차량 증가가 가능하기 때문에 플랫폼 운송사업의 정착에 어려움이 있을 것이라는 의견
- 택시면허의 주야간 이원화는 현재 야간에 택시의 공급이 부족하다는 점에서 좋은 방안
 - 단, 주야간 전환시점을 정할 때 택시산업과의 협의 필요
- 과거 우리나라의 컨테이너 물류산업의 기계화 관련 갈등관리 사례 참고
 - 과거 퇴직 위로금과 기여금(톤당 금액)으로 갈등관리 사례 있음
- 법인택시의 차가 차고지에서 미운행 상태로 대기 중인 차량이 많기 때문에 개인택시 면허권 이원화 이외 이 부분도 중장기적으로 고려가 필요

□ 토론자 4 의견수렴

- 플랫폼운송사업은 혁신인가 기존시장에 손가락 없기인가에 대한 갈등 존재
- 카카오 택시는 택시와의 갈등이 없었으며 카카오 카풀 때 갈등이 심화되었음
- 뉴욕처럼 플랫폼 운송사업을 들여와도 전체 시장의 파이가 급

격히 증가하지 않을 것으로 보임

- P2P 서비스(우버 등)를 대도시권이 아닌 교통소외 지역에 한하여 제공하는 것을 허용하자는 의견을 제시

□ 토론자 5 의견수렴

- 최근 코로나19 때문에 공유교통이 위축된 것은 사실이지만 방향성 자체는 옳바름
 - 앞으로 공유교통은 대세가 될 것으로 보임
- 신산업의 시작은 시민의 불편함에서 시작하였으며 어디까지 허용할 것인지가 이슈
 - 현재 법의 유연화가 필요하다는 의견
- 정부 측에서도 택시의 경쟁력이 미흡하다는 것을 감안하여 택시산업의 손을 들어준 것으로 보임
- 신산업이 많아질수록 관의 적극적인 지원이 필요
- 택시종사자의 임금이 월급제로 바뀌면서 오히려 월급이 줄어든 경우가 발생하였으므로 임금 악화 관점에서 검토 필요
- 택시면허권은 택시총량제가 시행되면서 과거 1억이 넘게 올랐지만 현재 안정된 추세
 - 택시 경쟁력의 미흡으로 인해 앞으로 계속 떨어질 것으로 보임
- 현재 플랫폼 가맹사업의 수익구조가 좋음
 - 플랫폼가맹사와 택시의 독점 협약으로 인하여 상호간 이익 증대
 - 택시 입장에서는 해당 플랫폼과 독점 계약을 통해 우선배차로 수익 증대, 플랫폼가맹사 입장에서는 독점 계약을 통해 택시 확보
- 일반택시와 플랫폼운송사업의 시간차 배차 고려
 - 급한 사람은 일반 택시를 이용하고 시간적 여유가 있는 사람은 저렴한 가격에 플랫폼운송사업을 이용하는 식으로 차별화를 통한 갈등해소 고려

□ 토론자 6 의견수렴

- 토론자 2가 제시한 대중교통에 지원이 필요하다는 것 동의

-
- 현재 복지 관련 기금은 지원금과 같은 용어로 사용하는데 대중교통에서는 손실액으로 사용하여 개념 자체를 복지차원에서 정립할 필요
 - 외국 사례에서 공유교통을 지원하는 곳은 코로나19 사태가 심하고 반대하는 곳은 잦아드는 것을 볼 때 공유라는 것이 감염에 취약하다는 의견
 - IT기반 공유서비스는 앞으로 계속 발전할 것으로 보이나 택시 산업을 없앨 수 없기 때문에 과도기에 많은 신규정책, 제도 필요

붙임. 공유 모빌리티 상생과 혁신을 위한 정책세미나 사진



3. 미국 TNC 관련 주요 규정사항

부록 표 3-1 | 미국 TNC 관련 주요 규정사항

구분		샌프란시스코	뉴욕	시애틀	시카고	보스턴
규제·관리 기관		캘리포니아 공공 유틸리티 위원회 (PUC)	뉴욕 택시·리무진 위원회 (T&LC)	TNC 시조례로 규정	TNC 시조례로 규정	메사추세츠 공공 유틸리티부(DPU)
안전 규정	운전자 확인	운전자 배경 확인 (자동차국의 운전 자 목록 (Employer Pull Notice) 프로그램 조회)	운전자 배경 확인 (지문조회), 연간 약물 테스트	운전자 배경 확인 (지문조회 및 다른 국가 데이터베이스 조회)	운전자 배경 확인 (지문조회, TNC는 모든 운전자 기록을 획득해야 함)	운전자 배경 확인 (주(state) 간 범죄 기록 및 운전기록 데이터베이스 조회)
	차량 검사	서비스 전과 연간 또는 주행거리 50,000 마일당 차량검사(19개 항목)	4개월마다 차량 검사	서비스 전 차량 검사	차량 운행기간 6년 이하는 연간, 6년 초과는 6개월마다 차량 검사(21개 항목)	연간 차량검사와 배기가스 배출량 검사
	운전자 안전	운전자 교육프로그램 구축, 운행시간 제한 (일 최대 10시간, 8시간 휴식 후 재운행)	3년마다 방어운전 주행 코스 교육, 운행시간 제한 (일 최대 10시간, 8시간 휴식 후 재운행, 주 최대 60시간)	방어운전주행코스 교육, 운행시간 제한(일 최대 12시간, 10시간 휴식 후 재운행)	운전자 교육 시행, 운행시간 제한(일 최대 10시간)	운전자 교육의무는 없음, 운행시간 제한 (일 최대 10시간)
	이용자 안전	약물과 음주 운전에 대한 무관용 정책	약물과 음주 운전 무관용 정책은 명시하지 않음. 단, 음주나 다른 약물로 인해 제 기능을 못할 때 운전불가	약물과 음주 운전에 대한 무관용 정책	약물과 음주 운전에 대한 무관용 정책	약물과 음주 운전 무관용 정책은 명시하지 않음. 단, 음주나 다른 약물로 인해 제 기능을 못할 때 운전불가
	보행자 (자전거) 안전	휴대폰은 핸드프리형태 이용, 이중주차 및 횡단보도 내 정지 금지	휴대폰은 핸드프리형태 이용, 이중주차 및 횡단보도 내 정지 금지, 차량 내 안전운행 상기 스티커 부착	휴대폰은 핸드프리형태 이용, 이중주차 및 횡단보도 내 정지 금지	휴대폰은 핸드프리형태 이용, 이중주차 및 횡단보도 내 정지 금지	휴대폰은 핸드프리 형태 이용, 이중주차 및 횡단보도 내 정지 금지, 'safety zone' 내 운행 금지
	보험	TNC는 이용자가 승차할 동안 보험 혜택 제공 (승차요청, 요청 수락, 승차 단계 포함)	TNC와 운전자들은 이용자가 승차할 동안 보험혜택 제공(승차요청, 요청 수락, 승차 단계 포함)	TNC는 이용자가 승차할 동안 보험 혜택 제공 (승차요청, 승차단계 포함)	TNC는 이용자가 승차할 동안 보험 혜택 제공 (승차요청, 요청수락, 승차 단계 포함)	TNC는 이용자가 승차할 동안 보험 혜택 제공(승차요청, 요청수락, 승차 단계 포함)

구분		샌프란시스코	뉴욕	시애틀	시카고	보스턴
책임 의무 규정	면허· 등록	TNC 신청요건 충족 (3년 허가제), 지역 운전자 사업면허 필요, 공항운행은 별도제한	TNC 허가 및 면허요건충족, TNC 차량은 뉴욕주 T&LC 면허 번호판 부착	TNC 허가 및 면허요건 충족, TNC 운전자는 대여사업면허요건 충족	TNC 허가 및 면허요건 충족, TNC 운전자 면허요건 충족	TNC 허가 및 면허요건 충족, TNC 운전자 면허요건 충족
	운행 보고	연간 운행보고 의무	실시간 운행보고 의무	분기별 운행보고 의무	요청시 운행보고 의무	연간, 월별 운행보고 의무
비용 규정	등록비	TNC 초기 등록비 \$1,000 (갱신비용 연간 \$100)	TNC 초기 등록비 \$500 (갱신비용 3년 마다 \$500), 운전자 면허 비용 \$252 (갱신비용 3년 마다 \$252)	TNC 신청 및 면허비용은 운행당 부과 수수료로 총당 (수수료는 시애틀시와 워싱턴주 킹카운티에서 책정)	TNC 등록비 연간 \$10,000	TNC 등록비는 비용 회수 모델에 의해 산정
	운행 수수료	통행당 수수료 부과 - 총 운행수입의 0.33% (매년 공공유틸리티 관할 표준 수수료 요율 결정 적용, PUC 교통 상환계정으로 사용) - 모든 통행당 추가 \$0.1 (휠체어 차량 접근서비스 개선 기금으로 사용)	통행당 수수료 부과 - 통행당 수입의 2.5% (Black Car 기금으로 사용)	통행당 수수료 부과 - 외부 발생통행 \$0.35 - 내부 발생통행 \$0.14 - 모든 통행당 추가 \$0.1 (휠체어 차량 접근서비스 개선 기금으로 사용)	통행당 수수료 부과 - 시카고시 통행 \$0.4 - 공항/ 대회장/교각 연계 통행 \$5.4 - 행정 비용 추가 \$0.02 - 모든 통행당 추가 \$0.1 (휠체어 차량 접근서비스 개선 기금으로 사용)	통행당 수수료 부과 - 모든 통행당 \$0.2 (교통인프라 개선 기금으로 사용)

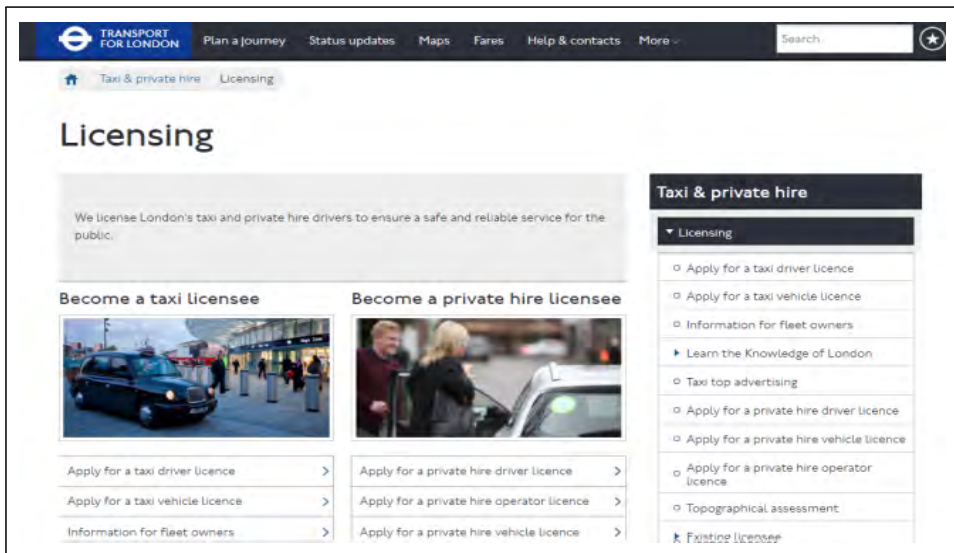
자료: 공유통 교통 확산에 대비한 관련 정책 개선방안 연구, 명묘희 외(2019, pp.21-22),

4. 런던의 플랫폼 운송사업 규제 동향

□ 런던은 런던교통공사(TfL)에서 라이드소싱을 택시와 동일하게 면허제도를 구축해 규제

- 택시에 대해 운전기사면허, 차량면허, 택시사업자로 나누어 규제하는 것과 동일하게 우버 등 라이드소싱도 운전기사면허, 차량면허, 운영자면허로 규제
 - 라이드소싱 운전기사면허(Private Hire Driver License)에 대한 취득 또는 갱신 방법, 범죄경력 조회, 의학적 충분조건, 지형학 기술평가(Topographical skills assessment) 실시 등과 관련된 정보 제공 및 관리
 - 라이드소싱 차량면허(Private Hire Vehicle License)는 차량검사, 배출가스 조건 충족여부, 면제사항 등과 관련된 정보 제공 및 관리
 - 라이드소싱 운영자면허(Private Hire Operator License)는 승객의 차량 예약을 배치하는 등 운영·관리하는 역할을 하는 데 승객이 운전기사 또는 차량을 믿고 신뢰할 수 있도록 면허를 발급해 관리

부록 그림 4-1 | 런던교통공사 택시와 라이드소싱 면허제도 운영·관리 홈페이지



자료: Transport for London (2019), Licensing,

<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing?intcmp=3521>, 20.01.07. 접속

5. 미국 주요 도시 및 주정부 TNC 부담금 부과기준 및 사용처

부록 표 5-1 | 미국 주요 도시 및 주정부의 TNC 부담금 부과기준 및 사용처

지역	TNC 세금 또는 부담금	부과시점	적립금 사용처
市	시카고	탑승당 0.67달러	2018. 1. 0.02달러는 소비자보호 0.10달러는 장애인이동권보호 기금 0.55달러는 일반회계
	뉴올리언스	시 내부에서 출발하는 탑승당 0.5달러	2015. 4. 안전 및 허가국 운영비용
	뉴욕	전체 운임의 8.875%	2014 51%는 시 일반회계 45%는 주 일반회계 4%는 광역교통국 예산
		탑승당 2.75달러 및 카풀 승객 1인당 0.75달러	2019. 1 100% 광역교통국 예산
	필라델피아	시 내부에서 출발하는 운행 에 한하여 총운임의 1.4%	2016. 11 펜실베이니아주법에 따라 2/3는 시립학교 자원 1/3은 시 주차장관리국
	포틀랜드	운행당 0.5달러	2015. 12 100% 시 교통국 예산
	시애틀	시 내부에서 출발하는 운행에 한하여 운 행당 0.24달러	2014. 7. 0.14달러는 재무관리국 예산 0.10달러는 휠체어탑승 장애인 이동권 기금
州	워싱턴DC	총 운임의 6%	2018. 8 17%는 장애인 이동권보장기금 83%는 워싱턴 광역교통관리국 예산
	앨라배마	총운임의 1%	2018.2. 50%는 대중교통관리국 50%는 출발지 기초자치체 수입
	캘리포니아	TNC 총수입의 0.33%	2013. 9. 100% 주 교통특별회계
	코네티컷	탑승당 0.25달러	2018. 1. 일반회계
	하와이	총 운임의 4%	2018. 1. 일반회계
	메릴랜드	카운티 및 시장부가 정하는바에 따라 탑 승당 최대 0.25 달러	2015. 7. 100% 주 교통특별회계
	매사추세츠	탑승당 0.20달러	2016. 8. 50% 출발지 기초자치체 투자자원 25% 택시산업 보조금 25% 대중교통기금

지역	TNC 세금 또는 부담금	부과시점	적립금 사용처
네바다	총 운임의 3%	2015. 5.	100% 주고속도로기금(2년간 500만 달러를 상한으로 하고, 이후 주 일반회계로 전입)
뉴욕	뉴욕시 밖에서 출발하는 운행에 한하여 총운임의 4%	2017. 6.	100% 주 일반회계
	총 운임의 2.5%	2014.	100% TNC 운전자 범죄경력조회비용, 안전교육비용 및 산재 보험기금
로드아일랜드	총 운임의 7%	2016. 7.	일반회계
남캐롤라이나	총 운임의 1%	2015. 6.	1% 사무관리비용 99% 주신탁계좌 및 기금
사우스다코타	총 운임의 4.5%	2017.10.	일반회계
와이오밍	총 운임의 4%	2017. 5.	69% 주 일반회계 31% 기초지방자치단체

자료: 장한별 외(2019, p.92-93), 신통도입 방향 및 파급효과 분석

6. 택시 및 플랫폼에 관한 이용자 설문조사지

부록 그림 6-1 | 택시 및 플랫폼에 관한 이용자 설문조사지

통계법 33조(비밀의 보호)에 의거 본 조사에서 개인의 비밀에 속하는 사항은 엄격히 보호됩니다.

KRIHS 국토연구원

ID

택시 및 플랫폼에 관한 인식조사

안녕하십니까? 국토연구원에서는 택시와 타다 등 플랫폼 간 사회적 갈등문제를 완화하기 위한 정책방향 연구를 수행하며 그와 관련하여 택시 및 플랫폼 사업에 대한 인식조사를 실시하고 있습니다. 국가의 택시와 플랫폼 사업의 정책수립에 도움이 될 수 있도록 바쁘시겠지만 적극적인 협조를 부탁드립니다. 아울러 작성해 주신 자료는 반드시 조사와 연구에 관련된 목적에만 사용될 것이며, 통계법 33조에 의하여 비밀은 철저히 보장될 것임을 약속드립니다.

설문조사에 응해주셔서 대단히 감사드리며, 귀 데의 평안과 번창하심을 기원합니다.

2020년 2월

□ 연구책임자 : 국토연구원 최재성 책임연구원 (044-960-0346)

A. 인적사항

※ 다음은 인구통계학적 질문입니다. 자료 분류에만 이용되니 해당 번호에 응답하여 주십시오.

A1. 성 별	① 남 성 ② 여 성
A2. 연 령	① 10대 ② 20대 ③ 30대 ④ 40대 ⑤ 50대 이상
A3. 거 주 지	① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남/세종 ⑫ 전북 ⑬ 전남 ⑭ 경북 ⑮ 경남 ⑯ 제주
A4. 플랫폼 이용횟수 (최근 1년 이내) 【보기카드-1 제시】	① 없음 ② 주 1~2회 ③ 주 3~4회 ④ 주 5회 이상 ⑤ 월 1~3회 ⑥ 연 10회 미만
A5. 출퇴근시 이용하는 주요 교통수단 (한가지만 선택)	① 버스 ② 지하철 ③ 자가용 ④ 자전거 ⑤ 택시 ⑥ 플랫폼 ⑦ 오토바이 ⑧ 도보 ⑨ 기타()
A6. 택시이용경험 (최근 1년 이내)	① 있 음 ② 없 음

B. 택시 및 플랫폼 서비스 이용

B1. 택시를 이용하면서 가장 안 좋았던 경험은 다음 중 무엇입니까?

(우선순위를 2개까지 적어 주십시오)

사 유	우선순위	기입예시
① 대중교통 대비 비싼 이용요금		
② 택시 잡는 것의 어려움(승차거부 포함)		2
③ 택시기사의 불친절한 태도		
④ 과속, 난폭운전 등의 안전운전 결여		1
⑤ 택시내부의 청결 미흡		
⑥ 운전기사의 승객 성희롱, 성추행 발생		
⑦ 기타()		

B2. 현재 정부에서는 택시서비스를 플랫폼 사업체로 개편하고 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업으로 분류하고 있습니다. 선생님께서는 국내에서 플랫폼을 이용한 경험이 있습니까?

→ 【 보기카드-1 제시 】

- ① 예 [☞ 문B2-1로 가세요] ② 아니오 [☞ 문B2-3로 가세요]

B2-1. 선생님께서는 지난 1년간의 플랫폼 이용건수 중 평균적으로 각 플랫폼 운송사업, 가맹사업, 중개사업의 이용 비중이 어떻게 되십니까? (복수응답 가능, 합계 100%)

플랫폼 운송사업	플랫폼 가맹사업	플랫폼 중개사업
타다, 파파, 차차 등	카카오 T 블루, 마카롱 택시, 웨이고 블루, 카카오 T 벤티 등	카카오 택시, 티맵 택시, 티원택시 등
예시) 30%	20%	50%

B2-2. 만약 선생님께서 플랫폼 운송사업 또는 가맹사업을 길거리 택시 보다 주로 이용한다고 가정한다면 그 이유는 다음 중 무엇입니까? (우선순위를 2개까지 적어 주십시오)

사 유	우선순위	기입예시
① 승차대기(택시잡는) 시간 절약		
② 택시의 승차거부 경험		2
③ 목적지를 따로 얘기 안 해도 됨		
④ 안전할 거 같음		1
⑤ 차량 내 서비스가 좋고 쾌적함		
⑥ 운전기사가 말을 걸지 않음		
⑦ 택시승강장(또는 택시 타기가 수월한 장소)까지 이동해야 하는 번거로움이 없음		
⑧ 기타()		

B2-3. 선생님께서 플랫폼 운송사업 또는 플랫폼 가맹사업을 이용하지 않는 이유가 무엇입니까?
(우선순위를 2개까지 적어 주십시오)

사 유	우선순위	기입예시
① 길거리에서 잡는 택시 보다 비싼 운임		
② 승차거부 발생		2
③ 스마트폰 앱을 통한 플랫폼 이용방법의 어려움		
④ 플랫폼 기사의 불친절한 태도		1
⑤ 과속, 난폭운전 등의 안전운전 결여		
⑥ 플랫폼 내부의 청결 미흡		
⑦ 플랫폼 기사의 승객 성희롱, 성추행		
⑧ 개인정보 유출		
⑨ 목적지 거리에 대한 플랫폼 기사의 불만 제기		
⑩ 지리정보가 없는 기사 배정(주변지리를 잘 모름)에 따른 불편함		
⑪ 기타()		

C. 택시 및 플랫폼 제도개선에 대한 인식

C1. 미국, 호주 등의 국가에서는 플랫폼(우버, 리프트 등) 활성화로 택시종사자의 임금 및 근로여건이 악화되고 심지어 자살 등의 사회적 문제가 발생하고 있습니다. 대응방안 중에 하나로 플랫폼 이용요금에 추가적으로 특정기간 동안(예: 5년) 일정금액을 부과해 재원을 마련하는 '택시종사자 발전기여금'을 조성하고 있는데 선생님께서는 이 제도의 국내 도입에 찬성하십니까?

- ① 예 [문C1-1로 가세요] ② 아니오 [문C1-4로 가세요]

C1-1. 선생님께서는 플랫폼 사업 이용 시 택시종사자 발전기여금 조성을 위해 플랫폼 이용요금에 정액제(플랫폼 사업 이용건수 당 일정금액) 또는 정률제(운임에 일정비율) 부과 중 어느 것에 찬성하십니까?

- ① 정액제 [문C1-2로 가세요] ② 정률제 [문C1-3로 가세요]

C1-2. 만약 정액제 방식으로 부과 시 운행 한 건당 어느 정도 금액이 적당한지 응답해 주시기 바랍니다.(서울시 택시기본요금은 3,800원 참고)

100원	200원	300원	400원	500원	600원	700원	800원	900원	1000원
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩

C1-3. 만약 정률제 방식으로 부과 시 전체 운임 중 어느 정도 차지하는 비중이 적당한지 응답해 주시기 바랍니다.

2%	5%	7%	10%	13%	15%	18%	21%	23%	26%
①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩

C1-4. 만약 기존 택시서비스의 수준이 향후 제도개선을 통해 타다 등의 플랫폼 운송사업자와 동등한 수준 이상으로 향상된다면 앞서 '택시종사자 발전기여금' 조성에 찬성하십니까?

- ① 예 ② 아니오

① 예 ② 아니오

→ 【 보기카드-2 제시 】

플랫폼사업 대비 택시의 문제점		그렇다	그렇지 않다
안전성	안전운전 미흡		
	고령운전기사 증가		
이용성	승차거부		
친절성	고객서비스 만족도 미흡		
신뢰성	돌아가기, 바가지 요금 등		

부가서비스	낮음	높음
노인·임산부 병원진료 대기 및 집까지 안내		
미취학 아동 등·하교		
공항미중 및 집까지 안내		
관광대절		
반려동물 케이지 설치 않고 탑승, 눈치주는 것 없음, 사고 시 보험 적용 등의 펫택시 부가서비스		
광고목적 택시(택시비 무료)		
기타 부가서비스 의견사항		

찬성	반대

C6. 전국의 개인택시 기사 평균연령이 '18년 기준, 62세로 고령화 인해 야간의 교통사고 발생 가능성 증대와 신체적 쇠퇴 등으로 운행을 기피해 야간의 택시공급이 감소하고 있습니다. 따라서, 개인 택시 면허를 주간과 야간의 면허로 이원화해 기존 고령의 택시기사는 주간면허를 보유하고 야간 면허는 택시면허 가격의 절반 정도에 플랫폼에 판매해 플랫폼 운영을 증가시켜 심야시간에 여객 수요 초과, 택시공급 부족의 문제점을 해결하는 방법에 대해 선생님께서는 어떻게 생각하십니까?

찬성	반대

C7. 앞으로 사회 및 기술 여건 변화상 타다 등 새로운 플랫폼의 등장으로 자살, 파산 등 택시종사자의 생업에 부정적인 영향이 예상되고 있습니다. 향후 큰 틀에서 사회가 기존 집단인 택시산업을 부드럽게 포용하기 위해 다음 대응방안이 얼마나 중요하다고 생각하십니까?

대응방안 중요성		전혀 중요치 않음	약간 중요치 않음	보통	약간 중요	매우 중요
택시임금 및 근로여건 악화	택시종사자 발전기여금 조성	①	②	③	④	⑤
	플랫폼 운영 지역·시간대별 차등화	①	②	③	④	⑤
면허가격하락		①	②	③	④	⑤
택시경쟁력 미흡	자체 택시서비스 수준 향상	①	②	③	④	⑤
	택시 서비스 활용 신시장 개척	①	②	③	④	⑤

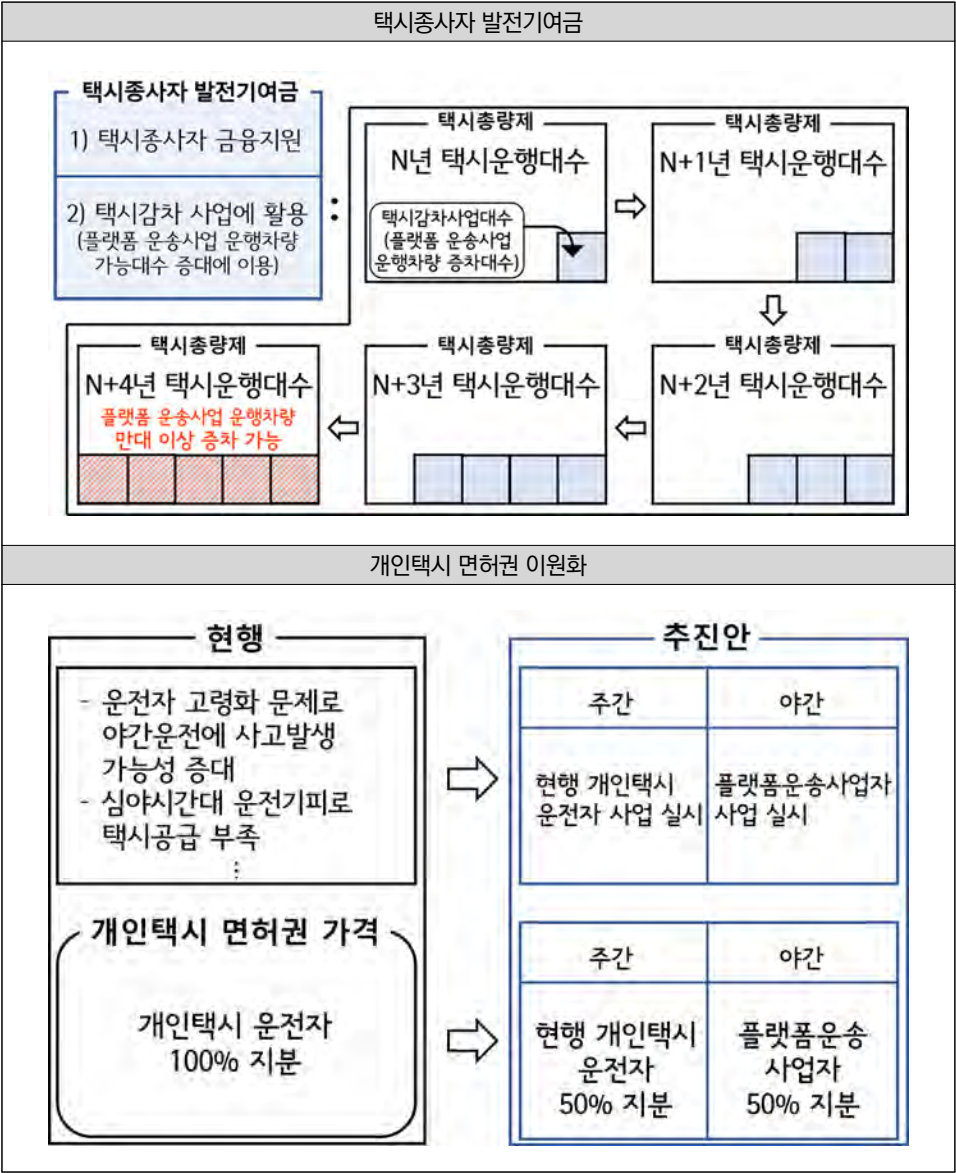
C8. 아래 각 방법이 택시의 산업경쟁력을 강화하는데 얼마나 영향을 미친다고 생각하십니까?
(1~5점 척도)

대응방안		평가기준				
		매우 부정	약간 부정	보통	약간 긍정	매우 긍정
C8_1	택시종사자 발전기여금 조성	①	②	③	④	⑤
C8_2	플랫폼 운영 지역·시간대별 차등화	①	②	③	④	⑤
C8_3	택시와 플랫폼 면허 이원화	①	②	③	④	⑤
C8_4	자체 택시서비스 수준 향상	①	②	③	④	⑤
C8_5	택시 서비스 활용 신시장 개척	①	②	③	④	⑤

면접원 이름	
응답일시	2020년 2월 ____ 일 오전/오후 ____시
응답자 이름	(이름을 밝히기 꺼리면 성만 응답해도 됨)
응답자 연락처	

7. 택시종사자 발전기여금 및 택시면허권 이원화 개념도

부록 그림 7-1 | 택시종사자 발전기여금 및 택시면허권 이원화 개념도



자료: 저자작성

8. 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중 별 연간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

부록 표 8-1 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중 별 연간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

납부기준	택시감차 사용비중									
	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
정액제	1000원	1,430	2,145	2,860	3,575	4,290	5,005	5,719	6,434	7,149
	500원	357	1,072	1,430	1,787	2,145	2,502	2,860	3,217	3,575
	300원	214	643	858	1,072	1,287	1,501	1,716	1,930	2,145
	200원	143	429	572	715	858	1,001	1,144	1,287	1,430
	100원	71	214	286	357	429	500	572	643	715
정률제	15%	841	1,682	2,523	3,365	4,206	5,047	5,888	6,729	7,570
	10%	561	1,122	1,682	2,243	2,804	3,365	3,925	4,486	5,047
	7%	393	785	1,178	1,570	1,963	2,355	2,748	3,140	3,533
	5%	280	561	841	1,122	1,402	1,682	1,963	2,243	2,523
	2%	112	224	336	449	561	673	785	897	1,009

주: 연간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모는 택시종사자 발전기여금에서 택시감차 사업에 사용되는 비중(10%~100%)을 곱한 후 택시면허가격으로 나누어 산출
자료: 저자작성

9. 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

부록 표 9-1 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 10%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	715	1,451	2,188	2,925	3,662	4,399
		30만원	715	1,462	2,211	2,959	3,708	4,456
		40만원	715	1,473	2,233	2,994	3,754	4,515
		50만원	715	1,483	2,256	3,029	3,802	4,575
	500원	20만원	357	726	1,094	1,463	1,831	2,200
		30만원	357	731	1,105	1,480	1,854	2,228
		40만원	357	736	1,117	1,497	1,877	2,257
		50만원	357	742	1,128	1,514	1,901	2,287
	300원	20만원	214	435	657	878	1,099	1,320
		30만원	214	439	663	888	1,112	1,337
		40만원	214	442	670	898	1,126	1,354
		50만원	214	445	677	909	1,141	1,372
	200원	20만원	143	290	438	585	732	880
		30만원	143	292	442	592	742	891
		40만원	143	295	447	599	751	903
		50만원	143	297	451	606	760	915
	100원	20만원	71	145	219	293	366	440
		30만원	71	146	221	296	371	446
		40만원	71	147	223	299	375	451
		50만원	71	148	226	303	380	457
정률제	0.15%	20만원	841	1,707	2,575	3,442	4,309	5,176
		30만원	841	1,720	2,601	3,482	4,362	5,243
		40만원	841	1,733	2,627	3,522	4,417	5,312
		50만원	841	1,745	2,654	3,564	4,473	5,382
	0.1%	20만원	561	1,138	1,716	2,295	2,873	3,451
		30만원	561	1,147	1,734	2,321	2,908	3,495
		40만원	561	1,155	1,752	2,348	2,945	3,541
		50만원	561	1,164	1,770	2,376	2,982	3,588
	0.07%	20만원	393	797	1,201	1,606	2,011	2,415
		30만원	393	803	1,214	1,625	2,036	2,447
		40만원	393	809	1,226	1,644	2,061	2,479
		50만원	393	814	1,239	1,663	2,087	2,512
	0.05%	20만원	280	569	858	1,147	1,436	1,725
		30만원	280	573	867	1,161	1,454	1,748
		40만원	280	578	876	1,174	1,472	1,771
		50만원	280	582	885	1,188	1,491	1,794
	0.02%	20만원	112	228	343	459	575	690
		30만원	112	229	347	464	582	699
		40만원	112	231	350	470	589	708
		50만원	112	233	354	475	596	718

주: 1) 택시종사자 발전기여금의 일정 비중과 플랫폼 운송사업자의 사회적 기여금을 함께 고려해 결과 산출; 2) n년차 감차 가능 대수는 다음과 같이 산정함. '(1년차 감차가능대수)×n÷[(연간 사회적 기여금 합계)×(n-1년차 감차가능대수)÷현재 면허가격]

자료: 저자작성

부록 표 9-2 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 20%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	1,430	2,903	4,377	5,851	7,325	8,799
		30만원	1,430	2,924	4,421	5,918	7,416	8,913
		40만원	1,430	2,946	4,466	5,987	7,509	9,030
		50만원	1,430	2,967	4,512	6,058	7,604	9,150
	500원	20만원	715	1,451	2,188	2,925	3,662	4,399
		30만원	715	1,462	2,211	2,959	3,708	4,456
		40만원	715	1,473	2,233	2,994	3,754	4,515
		50만원	715	1,483	2,256	3,029	3,802	4,575
	300원	20만원	429	871	1,313	1,755	2,197	2,640
		30만원	429	877	1,326	1,776	2,225	2,674
		40만원	429	884	1,340	1,796	2,253	2,709
		50만원	429	890	1,354	1,817	2,281	2,745
	200원	20만원	286	581	875	1,170	1,465	1,760
		30만원	286	585	884	1,184	1,483	1,783
		40만원	286	589	893	1,197	1,502	1,806
		50만원	286	593	902	1,212	1,521	1,830
	100원	20만원	143	290	438	585	732	880
		30만원	143	292	442	592	742	891
		40만원	143	295	447	599	751	903
		50만원	143	297	451	606	760	915
정률제	0.15%	20만원	1,682	3,415	5,149	6,884	8,618	10,352
		30만원	1,682	3,440	5,202	6,963	8,725	10,486
		40만원	1,682	3,465	5,255	7,044	8,834	10,624
		50만원	1,682	3,491	5,309	7,127	8,946	10,764
	0.1%	20만원	1,122	2,277	3,433	4,589	5,745	6,901
		30만원	1,122	2,293	3,468	4,642	5,816	6,991
		40만원	1,122	2,310	3,503	4,696	5,889	7,082
		50만원	1,122	2,327	3,539	4,751	5,964	7,176
	0.07%	20만원	785	1,594	2,403	3,212	4,022	4,831
		30만원	785	1,605	2,427	3,249	4,071	4,894
		40만원	785	1,617	2,452	3,287	4,123	4,958
		50만원	785	1,629	2,477	3,326	4,175	5,023
	0.05%	20만원	561	1,138	1,716	2,295	2,873	3,451
		30만원	561	1,147	1,734	2,321	2,908	3,495
		40만원	561	1,155	1,752	2,348	2,945	3,541
		50만원	561	1,164	1,770	2,376	2,982	3,588
	0.02%	20만원	224	455	687	918	1,149	1,380
		30만원	224	459	694	928	1,163	1,398
		40만원	224	462	701	939	1,178	1,416
		50만원	224	465	708	950	1,193	1,435

자료: 저자작성

부록 표 9-3 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 30%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	2,145	4,354	6,565	8,776	10,987	13,198
		30만원	2,145	4,386	6,632	8,878	11,124	13,369
		40만원	2,145	4,418	6,700	8,981	11,263	13,545
		50만원	2,145	4,450	6,768	9,087	11,406	13,724
	500원	20만원	1,072	2,177	3,283	4,388	5,494	6,599
		30만원	1,072	2,193	3,316	4,439	5,562	6,685
		40만원	1,072	2,209	3,350	4,491	5,631	6,772
		50만원	1,072	2,225	3,384	4,543	5,703	6,862
	300원	20만원	643	1,306	1,970	2,633	3,296	3,960
		30만원	643	1,316	1,990	2,663	3,337	4,011
		40만원	643	1,325	2,010	2,694	3,379	4,063
		50만원	643	1,335	2,030	2,726	3,422	4,117
	200원	20만원	429	871	1,313	1,755	2,197	2,640
		30만원	429	877	1,326	1,776	2,225	2,674
		40만원	429	884	1,340	1,796	2,253	2,709
		50만원	429	890	1,354	1,817	2,281	2,745
	100원	20만원	214	435	657	878	1,099	1,320
		30만원	214	439	663	888	1,112	1,337
		40만원	214	442	670	898	1,126	1,354
		50만원	214	445	677	909	1,141	1,372
정률제	0.15%	20만원	2,523	5,122	7,724	10,325	12,927	15,528
		30만원	2,523	5,160	7,802	10,445	13,087	15,729
		40만원	2,523	5,198	7,882	10,566	13,251	15,935
		50만원	2,523	5,236	7,963	10,691	13,419	16,147
	0.1%	20만원	1,682	3,415	5,149	6,884	8,618	10,352
		30만원	1,682	3,440	5,202	6,963	8,725	10,486
		40만원	1,682	3,465	5,255	7,044	8,834	10,624
		50만원	1,682	3,491	5,309	7,127	8,946	10,764
	0.07%	20만원	1,178	2,390	3,604	4,818	6,032	7,246
		30만원	1,178	2,408	3,641	4,874	6,107	7,340
		40만원	1,178	2,426	3,678	4,931	6,184	7,437
		50만원	1,178	2,443	3,716	4,989	6,262	7,535
	0.05%	20만원	841	1,707	2,575	3,442	4,309	5,176
		30만원	841	1,720	2,601	3,482	4,362	5,243
		40만원	841	1,733	2,627	3,522	4,417	5,312
		50만원	841	1,745	2,654	3,564	4,473	5,382
	0.02%	20만원	336	683	1,030	1,377	1,724	2,070
		30만원	336	688	1,040	1,393	1,745	2,097
		40만원	336	693	1,051	1,409	1,767	2,125
		50만원	336	698	1,062	1,425	1,789	2,153

자료: 저자작성

부록 표 9-4 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 40%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	2,860	5,805	8,753	11,702	14,650	17,598
		30만원	2,860	5,848	8,842	11,837	14,831	17,826
		40만원	2,860	5,891	8,933	11,975	15,017	18,060
		50만원	2,860	5,934	9,024	12,116	15,207	18,299
	500원	20만원	1,430	2,903	4,377	5,851	7,325	8,799
		30만원	1,430	2,924	4,421	5,918	7,416	8,913
		40만원	1,430	2,946	4,466	5,987	7,509	9,030
		50만원	1,430	2,967	4,512	6,058	7,604	9,150
	300원	20만원	858	1,742	2,626	3,510	4,395	5,279
		30만원	858	1,754	2,653	3,551	4,449	5,348
		40만원	858	1,767	2,680	3,592	4,505	5,418
		50만원	858	1,780	2,707	3,635	4,562	5,490
	200원	20만원	572	1,161	1,751	2,340	2,930	3,520
		30만원	572	1,170	1,768	2,367	2,966	3,565
		40만원	572	1,178	1,787	2,395	3,003	3,612
		50만원	572	1,187	1,805	2,423	3,041	3,660
	100원	20만원	286	581	875	1,170	1,465	1,760
		30만원	286	585	884	1,184	1,483	1,783
		40만원	286	589	893	1,197	1,502	1,806
		50만원	286	593	902	1,212	1,521	1,830
정률제	0.15%	20만원	3,365	6,830	10,298	13,767	17,236	20,704
		30만원	3,365	6,880	10,403	13,926	17,449	20,972
		40만원	3,365	6,931	10,509	14,089	17,668	21,247
		50만원	3,365	6,981	10,617	14,254	17,892	21,529
	0.1%	20만원	2,243	4,553	6,866	9,178	11,490	13,803
		30만원	2,243	4,587	6,935	9,284	11,633	13,982
		40만원	2,243	4,621	7,006	9,392	11,779	14,165
		50만원	2,243	4,654	7,078	9,503	11,928	14,353
	0.07%	20만원	1,570	3,187	4,806	6,425	8,043	9,662
		30만원	1,570	3,211	4,855	6,499	8,143	9,787
		40만원	1,570	3,234	4,904	6,575	8,245	9,915
		50만원	1,570	3,258	4,955	6,652	8,349	10,047
	0.05%	20만원	1,122	2,277	3,433	4,589	5,745	6,901
		30만원	1,122	2,293	3,468	4,642	5,816	6,991
		40만원	1,122	2,310	3,503	4,696	5,889	7,082
		50만원	1,122	2,327	3,539	4,751	5,964	7,176
	0.02%	20만원	449	911	1,373	1,836	2,298	2,761
		30만원	449	917	1,387	1,857	2,327	2,796
		40만원	449	924	1,401	1,878	2,356	2,833
		50만원	449	931	1,416	1,901	2,386	2,871

자료: 저자작성

부록 표 9-5 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 50%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	2,145	4,354	6,565	8,776	10,987	13,198
		30만원	2,145	4,386	6,632	8,878	11,124	13,369
		40만원	2,145	4,418	6,700	8,981	11,263	13,545
		50만원	2,145	4,450	6,768	9,087	11,406	13,724
	500원	20만원	1,072	2,177	3,283	4,388	5,494	6,599
		30만원	1,072	2,193	3,316	4,439	5,562	6,685
		40만원	1,072	2,209	3,350	4,491	5,631	6,772
		50만원	1,072	2,225	3,384	4,543	5,703	6,862
	300원	20만원	643	1,306	1,970	2,633	3,296	3,960
		30만원	643	1,316	1,990	2,663	3,337	4,011
		40만원	643	1,325	2,010	2,694	3,379	4,063
		50만원	643	1,335	2,030	2,726	3,422	4,117
	200원	20만원	429	871	1,313	1,755	2,197	2,640
		30만원	429	877	1,326	1,776	2,225	2,674
		40만원	429	884	1,340	1,796	2,253	2,709
		50만원	429	890	1,354	1,817	2,281	2,745
	100원	20만원	214	435	657	878	1,099	1,320
		30만원	214	439	663	888	1,112	1,337
		40만원	214	442	670	898	1,126	1,354
		50만원	214	445	677	909	1,141	1,372
정률제	0.15%	20만원	2,523	5,122	7,724	10,325	12,927	15,528
		30만원	2,523	5,160	7,802	10,445	13,087	15,729
		40만원	2,523	5,198	7,882	10,566	13,251	15,935
		50만원	2,523	5,236	7,963	10,691	13,419	16,147
	0.1%	20만원	1,682	3,415	5,149	6,884	8,618	10,352
		30만원	1,682	3,440	5,202	6,963	8,725	10,486
		40만원	1,682	3,465	5,255	7,044	8,834	10,624
		50만원	1,682	3,491	5,309	7,127	8,946	10,764
	0.07%	20만원	1,178	2,390	3,604	4,818	6,032	7,246
		30만원	1,178	2,408	3,641	4,874	6,107	7,340
		40만원	1,178	2,426	3,678	4,931	6,184	7,437
		50만원	1,178	2,443	3,716	4,989	6,262	7,535
	0.05%	20만원	841	1,707	2,575	3,442	4,309	5,176
		30만원	841	1,720	2,601	3,482	4,362	5,243
		40만원	841	1,733	2,627	3,522	4,417	5,312
		50만원	841	1,745	2,654	3,564	4,473	5,382
	0.02%	20만원	336	683	1,030	1,377	1,724	2,070
		30만원	336	688	1,040	1,393	1,745	2,097
		40만원	336	693	1,051	1,409	1,767	2,125
		50만원	336	698	1,062	1,425	1,789	2,153

자료: 저자작성

부록 표 9-6 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 60%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	4,290	8,708	13,130	17,552	21,975	26,397
		30만원	4,290	8,772	13,264	17,755	22,247	26,739
		40만원	4,290	8,837	13,399	17,962	22,526	27,089
		50만원	4,290	8,901	13,536	18,174	22,811	27,449
	500원	20만원	2,145	4,354	6,565	8,776	10,987	13,198
		30만원	2,145	4,386	6,632	8,878	11,124	13,369
		40만원	2,145	4,418	6,700	8,981	11,263	13,545
		50만원	2,145	4,450	6,768	9,087	11,406	13,724
	300원	20만원	1,287	2,612	3,939	5,266	6,592	7,919
		30만원	1,287	2,632	3,979	5,327	6,674	8,022
		40만원	1,287	2,651	4,020	5,389	6,758	8,127
		50만원	1,287	2,670	4,061	5,452	6,843	8,235
	200원	20만원	858	1,742	2,626	3,510	4,395	5,279
		30만원	858	1,754	2,653	3,551	4,449	5,348
		40만원	858	1,767	2,680	3,592	4,505	5,418
		50만원	858	1,780	2,707	3,635	4,562	5,490
	100원	20만원	429	871	1,313	1,755	2,197	2,640
		30만원	429	877	1,326	1,776	2,225	2,674
		40만원	429	884	1,340	1,796	2,253	2,709
		50만원	429	890	1,354	1,817	2,281	2,745
정률제	0.15%	20만원	5,047	10,245	15,448	20,651	25,853	31,056
		30만원	5,047	10,321	15,605	20,889	26,174	31,458
		40만원	5,047	10,396	15,764	21,133	26,502	31,871
		50만원	5,047	10,472	15,926	21,381	26,837	32,293
	0.1%	20만원	3,365	6,830	10,298	13,767	17,236	20,704
		30만원	3,365	6,880	10,403	13,926	17,449	20,972
		40만원	3,365	6,931	10,509	14,089	17,668	21,247
		50만원	3,365	6,981	10,617	14,254	17,892	21,529
	0.07%	20만원	2,355	4,781	7,209	9,637	12,065	14,493
		30만원	2,355	4,816	7,282	9,748	12,214	14,681
		40만원	2,355	4,852	7,357	9,862	12,368	14,873
		50만원	2,355	4,887	7,432	9,978	12,524	15,070
	0.05%	20만원	1,682	3,415	5,149	6,884	8,618	10,352
		30만원	1,682	3,440	5,202	6,963	8,725	10,486
		40만원	1,682	3,465	5,255	7,044	8,834	10,624
		50만원	1,682	3,491	5,309	7,127	8,946	10,764
	0.02%	20만원	673	1,366	2,060	2,753	3,447	4,141
		30만원	673	1,376	2,081	2,785	3,490	4,194
		40만원	673	1,386	2,102	2,818	3,534	4,249
		50만원	673	1,396	2,123	2,851	3,578	4,306

자료: 저자작성

부록 표 9-7 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 70%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	5,005	10,159	15,318	20,478	25,637	30,796
		30만원	5,005	10,234	15,474	20,715	25,955	31,195
		40만원	5,005	10,309	15,632	20,956	26,280	31,604
		50만원	5,005	10,384	15,792	21,203	26,613	32,023
	500원	20만원	2,502	5,080	7,659	10,239	12,819	15,398
		30만원	2,502	5,117	7,737	10,357	12,977	15,598
		40만원	2,502	5,155	7,816	10,478	13,140	15,802
		50만원	2,502	5,192	7,896	10,601	13,306	16,012
	300원	20만원	1,501	3,048	4,596	6,143	7,691	9,239
		30만원	1,501	3,070	4,642	6,214	7,786	9,359
		40만원	1,501	3,093	4,690	6,287	7,884	9,481
		50만원	1,501	3,115	4,738	6,361	7,984	9,607
	200원	20만원	1,001	2,032	3,064	4,096	5,127	6,159
		30만원	1,001	2,047	3,095	4,143	5,191	6,239
		40만원	1,001	2,062	3,126	4,191	5,256	6,321
		50만원	1,001	2,077	3,158	4,241	5,323	6,405
	100원	20만원	500	1,016	1,532	2,048	2,564	3,080
		30만원	500	1,023	1,547	2,071	2,595	3,120
		40만원	500	1,031	1,563	2,096	2,628	3,160
		50만원	500	1,038	1,579	2,120	2,661	3,202
정률제	0.15%	20만원	5,888	11,952	18,022	24,092	30,162	36,232
		30만원	5,888	12,041	18,206	24,371	30,536	36,702
		40만원	5,888	12,129	18,391	24,655	30,919	37,183
		50만원	5,888	12,217	18,580	24,945	31,310	37,676
	0.1%	20만원	3,925	7,968	12,015	16,062	20,108	24,155
		30만원	3,925	8,027	12,137	16,247	20,357	24,468
		40만원	3,925	8,086	12,261	16,437	20,613	24,788
		50만원	3,925	8,145	12,387	16,630	20,874	25,117
	0.07%	20만원	2,748	5,578	8,410	11,243	14,076	16,908
		30만원	2,748	5,619	8,496	11,373	14,250	17,127
		40만원	2,748	5,660	8,583	11,506	14,429	17,352
		50만원	2,748	5,701	8,671	11,641	14,612	17,582
	0.05%	20만원	1,963	3,984	6,007	8,031	10,054	12,077
		30만원	1,963	4,014	6,069	8,124	10,179	12,234
		40만원	1,963	4,043	6,130	8,218	10,306	12,394
		50만원	1,963	4,072	6,193	8,315	10,437	12,559
	0.02%	20만원	785	1,594	2,403	3,212	4,022	4,831
		30만원	785	1,605	2,427	3,249	4,071	4,894
		40만원	785	1,617	2,452	3,287	4,123	4,958
		50만원	785	1,629	2,477	3,326	4,175	5,023

자료: 저자작성

부록 표 9-8 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 80%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	5,719	11,611	17,507	23,403	29,300	35,196
		30만원	5,719	11,696	17,685	23,674	29,663	35,652
		40만원	5,719	11,782	17,865	23,950	30,034	36,119
		50만원	5,719	11,868	18,049	24,232	30,415	36,598
	500원	20만원	2,860	5,805	8,753	11,702	14,650	17,598
		30만원	2,860	5,848	8,842	11,837	14,831	17,826
		40만원	2,860	5,891	8,933	11,975	15,017	18,060
		50만원	2,860	5,934	9,024	12,116	15,207	18,299
	300원	20만원	1,716	3,483	5,252	7,021	8,790	10,559
		30만원	1,716	3,509	5,305	7,102	8,899	10,696
		40만원	1,716	3,535	5,360	7,185	9,010	10,836
		50만원	1,716	3,560	5,415	7,269	9,124	10,979
	200원	20만원	1,144	2,322	3,501	4,681	5,860	7,039
		30만원	1,144	2,339	3,537	4,735	5,933	7,130
		40만원	1,144	2,356	3,573	4,790	6,007	7,224
		50만원	1,144	2,374	3,610	4,846	6,083	7,320
	100원	20만원	572	1,161	1,751	2,340	2,930	3,520
		30만원	572	1,170	1,768	2,367	2,966	3,565
		40만원	572	1,178	1,787	2,395	3,003	3,612
		50만원	572	1,187	1,805	2,423	3,041	3,660
정률제	0.15%	20만원	6,729	13,660	20,597	27,534	34,471	41,408
		30만원	6,729	13,761	20,806	27,852	34,898	41,945
		40만원	6,729	13,862	21,019	28,177	35,336	42,494
		50만원	6,729	13,963	21,234	28,509	35,783	43,058
	0.1%	20만원	4,486	9,107	13,731	18,356	22,981	27,606
		30만원	4,486	9,174	13,871	18,568	23,266	27,963
		40만원	4,486	9,241	14,013	18,785	23,557	28,330
		50만원	4,486	9,308	14,156	19,006	23,856	28,705
	0.07%	20만원	3,140	6,375	9,612	12,849	16,087	19,324
		30만원	3,140	6,422	9,710	12,998	16,286	19,574
		40만원	3,140	6,469	9,809	13,149	16,490	19,831
		50만원	3,140	6,516	9,909	13,304	16,699	20,094
	0.05%	20만원	2,243	4,553	6,866	9,178	11,490	13,803
		30만원	2,243	4,587	6,935	9,284	11,633	13,982
		40만원	2,243	4,621	7,006	9,392	11,779	14,165
		50만원	2,243	4,654	7,078	9,503	11,928	14,353
	0.02%	20만원	897	1,821	2,746	3,671	4,596	5,521
		30만원	897	1,835	2,774	3,714	4,653	5,593
		40만원	897	1,848	2,803	3,757	4,711	5,666
		50만원	897	1,862	2,831	3,801	4,771	5,741

자료: 저자작성

부록 표 9-9 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 90%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	6,434	13,062	19,695	26,329	32,962	39,595
		30만원	6,434	13,158	19,895	26,633	33,371	40,108
		40만원	6,434	13,255	20,099	26,944	33,789	40,634
		50만원	6,434	13,351	20,305	27,261	34,217	41,173
	500원	20만원	3,217	6,531	9,848	13,164	16,481	19,798
		30만원	3,217	6,579	9,948	13,317	16,685	20,054
		40만원	3,217	6,627	10,049	13,472	16,894	20,317
		50만원	3,217	6,676	10,152	13,630	17,108	20,586
	300원	20만원	1,930	3,919	5,909	7,899	9,889	11,879
		30만원	1,930	3,948	5,969	7,990	10,011	12,032
		40만원	1,930	3,976	6,030	8,083	10,137	12,190
		50만원	1,930	4,005	6,091	8,178	10,265	12,352
	200원	20만원	1,287	2,612	3,939	5,266	6,592	7,919
		30만원	1,287	2,632	3,979	5,327	6,674	8,022
		40만원	1,287	2,651	4,020	5,389	6,758	8,127
		50만원	1,287	2,670	4,061	5,452	6,843	8,235
	100원	20만원	643	1,306	1,970	2,633	3,296	3,960
		30만원	643	1,316	1,990	2,663	3,337	4,011
		40만원	643	1,325	2,010	2,694	3,379	4,063
		50만원	643	1,335	2,030	2,726	3,422	4,117
정률제	0.15%	20만원	7,570	15,367	23,171	30,976	38,780	46,584
		30만원	7,570	15,481	23,407	31,334	39,261	47,188
		40만원	7,570	15,595	23,646	31,699	39,753	47,806
		50만원	7,570	15,708	23,889	32,072	40,256	48,440
	0.1%	20만원	5,047	10,245	15,448	20,651	25,853	31,056
		30만원	5,047	10,321	15,605	20,889	26,174	31,458
		40만원	5,047	10,396	15,764	21,133	26,502	31,871
		50만원	5,047	10,472	15,926	21,381	26,837	32,293
	0.07%	20만원	3,533	7,171	10,813	14,455	18,097	21,739
		30만원	3,533	7,224	10,923	14,622	18,322	22,021
		40만원	3,533	7,277	11,035	14,793	18,551	22,310
		50만원	3,533	7,330	11,148	14,967	18,786	22,605
	0.05%	20만원	2,523	5,122	7,724	10,325	12,927	15,528
		30만원	2,523	5,160	7,802	10,445	13,087	15,729
		40만원	2,523	5,198	7,882	10,566	13,251	15,935
		50만원	2,523	5,236	7,963	10,691	13,419	16,147
	0.02%	20만원	1,009	2,049	3,090	4,130	5,171	6,211
		30만원	1,009	2,064	3,121	4,178	5,235	6,292
		40만원	1,009	2,079	3,153	4,227	5,300	6,374
		50만원	1,009	2,094	3,185	4,276	5,367	6,459

자료: 저자작성

부록 표 9-10 | 택시종사자 발전기여금 중 택시감차 사업에 사용되는 비중이 100%일 때 향후 5년간 플랫폼 운송사업자의 운행차량 가능규모 추정결과

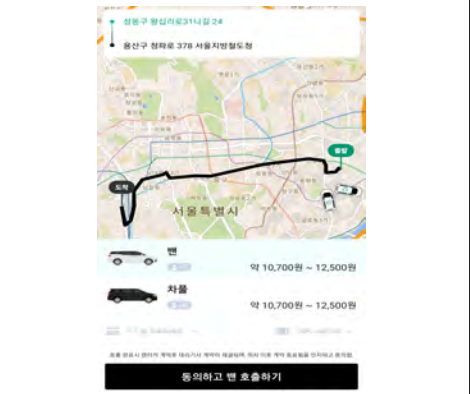
(단위: 일 대수)

납부기준		연차 사회적 기여금(월)	1년차	2년차	3년차	4년차	5년차	6년차
정액제	1000원	20만원	7,149	14,513	21,883	29,254	36,624	43,995
		30만원	7,149	14,620	22,106	29,592	37,078	44,565
		40만원	7,149	14,728	22,332	29,937	37,543	45,149
		50만원	7,149	14,835	22,561	30,290	38,019	45,748
	500원	20만원	3,575	7,257	10,942	14,627	18,312	21,997
		30만원	3,575	7,310	11,053	14,796	18,539	22,282
		40만원	3,575	7,364	11,166	14,969	18,772	22,574
		50만원	3,575	7,417	11,280	15,145	19,009	22,874
	300원	20만원	2,145	4,354	6,565	8,776	10,987	13,198
		30만원	2,145	4,386	6,632	8,878	11,124	13,369
		40만원	2,145	4,418	6,700	8,981	11,263	13,545
		50만원	2,145	4,450	6,768	9,087	11,406	13,724
	200원	20만원	1,430	2,903	4,377	5,851	7,325	8,799
		30만원	1,430	2,924	4,421	5,918	7,416	8,913
		40만원	1,430	2,946	4,466	5,987	7,509	9,030
		50만원	1,430	2,967	4,512	6,058	7,604	9,150
	100원	20만원	715	1,451	2,188	2,925	3,662	4,399
		30만원	715	1,462	2,211	2,959	3,708	4,456
		40만원	715	1,473	2,233	2,994	3,754	4,515
		50만원	715	1,483	2,256	3,029	3,802	4,575
정률제	0.15%	20만원	8,411	17,075	25,746	34,418	43,089	51,760
		30만원	8,411	17,201	26,008	34,815	43,623	52,431
		40만원	8,411	17,327	26,273	35,222	44,170	53,118
		50만원	8,411	17,453	26,543	35,636	44,729	53,822
	0.1%	20만원	5,608	11,383	17,164	22,945	28,726	34,507
		30만원	5,608	11,467	17,339	23,210	29,082	34,954
		40만원	5,608	11,551	17,516	23,481	29,446	35,412
		50만원	5,608	11,636	17,695	23,757	29,819	35,882
	0.07%	20만원	3,925	7,968	12,015	16,062	20,108	24,155
		30만원	3,925	8,027	12,137	16,247	20,357	24,468
		40만원	3,925	8,086	12,261	16,437	20,613	24,788
		50만원	3,925	8,145	12,387	16,630	20,874	25,117
	0.05%	20만원	2,804	5,692	8,582	11,473	14,363	17,253
		30만원	2,804	5,734	8,669	11,605	14,541	17,477
		40만원	2,804	5,776	8,758	11,741	14,723	17,706
		50만원	2,804	5,818	8,848	11,879	14,910	17,941
	0.02%	20만원	1,122	2,277	3,433	4,589	5,745	6,901
		30만원	1,122	2,293	3,468	4,642	5,816	6,991
		40만원	1,122	2,310	3,503	4,696	5,889	7,082
		50만원	1,122	2,327	3,539	4,751	5,964	7,176

자료: 저자작성

10. 플랫폼 운송사업, 중개사업, 가맹사업 등 현장조사

부록 그림 10-1 | 플랫폼 운송사업, 중개사업, 가맹사업 등 현장조사

플랫폼 운송사업(타다, 차차, 파파 등)	
타다	
	
차차	
	
플랫폼 중개사업(카카오 택시, 티맵 택시 등)	
1. 카카오가 운영하는 택시회사 택시차량	
	

2. 카카오 택시 앱을 사용하는 개인·법인 택시차량



플랫폼 가맹사업(마카롱 택시 등)

마카롱택시 승용



마카롱택시 SUV



서울역 택시승강장 주변 배회택시 모습



자료: 저자작성

기본 20-10

플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구

연구진 최재성, 이순자, 김은란, 김광호, 백정한, 성태민

발행인 강현수

발행처 국토연구원

출판등록 제2017-9호

인쇄 2020년 6월 26일

발행 2020년 6월 30일

주소 세종특별자치시 국책연구원로 5

전화 044-960-0114

팩스 044-211-4760

가격 7,000원

I S B N 979-11-5898-536-3

홈페이지 <http://www.krihs.re.kr>

© 2020, 국토연구원

이 연구보고서를 인용하실 때는 다음과 같은 사항을 기재해주시시오.

최재성, 이순자, 김은란, 김광호, 백정한, 성태민. 2020. 플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구. 세종: 국토연구원.

이 연구보고서의 내용은 국토연구원의 자체 연구물로서 정부의 정책이나 견해와는 상관없습니다.

이 연구보고서는 한국출판인협회에서 제공한 KoPub 서체와 대한인쇄문화협회가 제공한 바른바탕체 등이 적용되어 있습니다.

플랫폼 운송사업과 택시산업 간 갈등완화를 위한 정책방향 연구

Policy Direction for Conflict Resolution between Taxi and Platform Service



제1장 연구의 개요

제2장 대내외 변화요인 및 국내 정책동향

제3장 갈등완화 사례 및 추진방향 검토

제4장 플랫폼 운송사업과 택시산업 갈등원인 분석

제5장 해외사례를 통해 본 갈등완화 정책방향

제6장 플랫폼 운송사업과 택시산업의 갈등완화 대안 분석

제7장 갈등완화 정책대안

제8장 결론



KRIHS 국토연구원

(30147) 세종특별자치시 국책연구원로 5 (반곡동)

TEL (044) 960-0114 FAX (044) 211-4760

