

취약계층 노동자 노동실태 조사  
서울시 택시기사의  
노동실태와 지원방안

김재민 · 이문범 · 이지웅



## 발 간 사

2015년 서울시는 택시 노사민전정 협의체를 통해 ‘서울형 택시발전모델’을 발표하고 택시 경영·서비스평가를 실시하였습니다. 이를 통해 서울시는 택시산업을 합리화하고 서울시민의 택시서비스 만족도를 높이고자 하고 노력하고 있습니다.

서울형 택시발전모델의 주요 과제 중 하나는 서울시 택시노동자의 처우 개선입니다. 서울시 택시노동자들은 장시간 노동에 시달리고 있음에도 불구하고 최저임금을 받고 있는 열악한 환경에 처해 있습니다.

2016년 서울노동권익센터는 상반기 연구과제로 서울시 택시노동자의 노동실태를 조사하였습니다. 본 연구는 택시노동환경 개선을 위해 현장 택시노동자의 요구를 듣고 이를 정책에 담아내고자 노력하였습니다. 본 책자가 발간되기까지 노고를 아끼지 않은 공동연구진께 감사드립니다.

이문범 노무사는 택시노동 운동가 출신 전문 연구자로서 설문조사를 설계하고 분석하였습니다. 고려대학교 박사과정 이지웅 연구원은 기존 연구자료 및 택시노동자 인터뷰를 꼼꼼하게 정리하여 연구에 보탬이 되었습니다. 전국택시노동조합연맹 서울지역본부 이현영 노사대책부장과 전국민주택시노동조합연맹 서울지역본부 신주하 조직국장은 설문조사 진행과 면담자 섭외, 노동조합의 활동자료 제공 등 조사를 위한 토대를 구축하는데 중요한 역할을 맡아주었습니다.

무엇보다 중요한 역할을 해 주신 분들은 서울시 택시노동자입니다. 바쁜 와중에도 설문에 응답하고 연구진과 면담하여 현장의 목소리를 들려주었기 때문에 실태를 제대로 파악하고 대안을 마련할 수 있었습니다. 지면을 통해 다시 한 번 깊이 감사드립니다.

본 연구가 제시하고 있는 정책을 통해 택시노동자들이 보다 개선된 노동환경에서 일하고, 택시를 이용하는 시민들도 더욱더 나은 서비스를 받을 수 있길 바랍니다. 아울러 서울노동권익센터도 택시노동 문제를 지속적으로 점검하고 정책을 제안하는 역할을 이어나갈 것입니다.

2016년 12월  
서울노동권익센터  
소장 문 종 찬

근무  
제도

1일 2교대

93%



1인 1차

7%



응답자 중 50대이상

83.7%



조사대상 : 서울 법인택시 소속 노동자 / 응답자 : 704명, 만족도 95%, 표본오차 ±3.6%

서울지역

# 택시노동자 노동실태조사

## 근로시간과 휴식시간

서울지역 택시노동자는 장시간 노동과 저임금에 시달리고 있다.

응답자 중 73.5%  
운행시 하루  
1시간 미만 휴식

하루평균 근로시간

28.6<sup>h</sup>  
초과

하루이동거리

232.7km



하루평균 근로시간

87.4<sup>h</sup>  
초과

하루이동거리

268.3km

## 월평균 수입



택시노동자와 유사하게 간헐적 대기시간이 있는 단속적 근로자(보일러 기사, 전용운전원 등)의 경우 최저 임금은 2016년 현재 07~19시 근무일 때 2,017,537원, 19~07시 근무일 때 1,650,712원으로 제시된다(단, 1일 2교대제/시급 6,030원/야간휴게시간 4시간 부여 기준 적용, 고용노동부, 2016)

## 택시 노동자가 이직을 원하는 이유

\*중복응답

낮은 임금

86.5%

장시간 노동에 따른 피로도

56.0%



임금  
제도

정액 사납금제

43.8%



책임만근제

42.6%



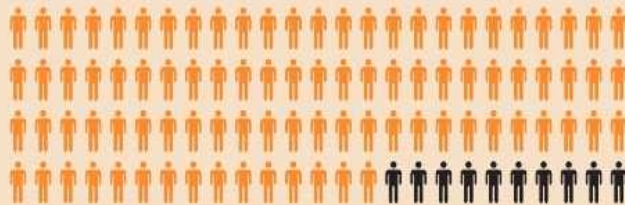
성과급식 월급제(5.5월급제)

11.9%



운행 중 승객 폭언·폭력 경험 여부

택시노동자 10명 중 9명,  
3개월에 한 번 이상 승객의 폭언·폭행 경험



택시노동자의 애로사항



휴식 시 필요한 시설



택시노동자 노동환경 개선을 위한 정책방안

01

택시 노사민정 거버넌스  
설치 및 운영

02

운행중 폭력행사 시  
가중처벌 홍보

03

택시 간이쉼터 설치

04

찾아가는  
복지 상담서비스 시행

## < 목 차 >

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| 연구 요약 .....                       | xiv       |
| <b>I. 서론 .....</b>                | <b>1</b>  |
| 1. 연구배경 및 목적 .....                | 1         |
| 2. 연구방법 및 연구내용 .....              | 3         |
| <b>II. 택시노동 일반 현황 .....</b>       | <b>5</b>  |
| 1. 선행연구 검토 .....                  | 5         |
| 2. 택시 관련 법 및 정책현황 .....           | 8         |
| 1) 택시 관련 법 현황 .....               | 8         |
| 2) 택시 정책 현황 .....                 | 11        |
| 3. 택시산업 및 노동현황 .....              | 15        |
| 1) 택시산업 환경의 변화 .....              | 5         |
| 2) 택시업체 현황 .....                  | 23        |
| 3) 택시노동자 현황 .....                 | 25        |
| 4. 시사점 .....                      | 33        |
| <b>III. 서울지역 택시기사의 노동실태 .....</b> | <b>35</b> |
| 1. 조사개요 .....                     | 35        |
| 2. 응답자의 일반적 특성 .....              | 39        |
| 3. 근로환경 .....                     | 43        |
| 1) 운행거리 및 운송수입 .....              | 43        |
| 2) 근로시간 .....                     | 44        |
| 3) 임금 .....                       | 45        |
| 4) 승무 중 애로사항 .....                | 50        |

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 5) 운행 중 법규 위반과 발생원인 .....  | 6  |
| 6) 교육 .....                | 53 |
| 4. 택시노동과 안전 .....          | 55 |
| 1) 교통사고 발생현황 .....         | 5  |
| 2) 택시 교통사고의 발생원인 .....     | 8  |
| 3) 교통사고 배상비 현황 .....       | 6  |
| 5. 택시노동자의 직무만족도와 이직률 ..... | 70 |
| 1) 입사 이유와 이직 .....         | 0  |
| 2) 직무만족도 .....             | 2  |
| 6. 택시기사의 건강실태 .....        | 73 |
| 1) 주관적 건강평가 .....          | 4  |
| 2) 택시기사가 앓고 있는 질환 .....    | 5  |
| 3) 건강 관련 습관 .....          | 77 |
| 4) 건강증진 활동과 여가 .....       | 8  |
| 7. 시사점 .....               | 82 |

#### **IV. 서울지역 택시기사의 정책수요 ..... 5**

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| 1. 택시노동환경 개선을 위한 수입금 전액관리제 실시 ..... | 85  |
| 1) 수입금 전액관리제 시행에 대한 선호도 .....       | 58  |
| 2) 운송비용 전가금지와 수입금 전액관리제 시행 .....    | 88  |
| 3) 운송수입금 감소와 택시 과잉 공급 억제 .....      | 88  |
| 2. 운행 중 ‘쉼’ 환경 조성 .....             | 89  |
| 3. 운행 시 안전 확보 .....                 | 95  |
| 4. 일상적 ‘쉼’환경 조성 .....               | 97  |
| 5. 고령 택시기사 관리 강화 .....              | 102 |
| 6. 택시 노사민정 간 소통 활성화 .....           | 103 |
| 7. 시사점 .....                        | 105 |

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| V. 서울지역 택시기사 노동환경 개선을 위한 정책제언 ..... | Ⅰ   |
| 1. 노동환경 개선을 위한 정책방향 .....           | 107 |
| 2. 노동환경 개선을 위한 정책과제 .....           | 108 |
| 3. 세부 정책과제 .....                    | 111 |
| 1) 노동친화적 택시산업 .....                 | 111 |
| 2) 안전한 운행환경 조성 .....                | 116 |
| 3) 운행 중 쉼 환경 조성 .....               | 120 |
| 4) 일상적 쉼 환경 조성 .....                | 123 |
| 5) 택시노동자 복지 제공 .....                | 127 |
| 참고문헌 .....                          | 129 |
| <부록> 실태조사 설문지 .....                 | 133 |

## <표 목차>

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| <표 II-1> 택시노동자 처우 관련 법률 및 주요 내용 .....                  | 01  |
| <표 II-2> 택시산업 발전 종합대책 주요 내용 .....                      | 11  |
| <표 II-3> 서울형 택시발전모델 주요내용 .....                         | 21  |
| <표 II-4> 택시쉼터 운영현황 .....                               | 3   |
| <표 II-5> 도로 수송인원 및 거리(2014년 현재) .....                  | 6   |
| <표 II-6> 연도별 서울지역 시민교통량과 증감률 .....                     | 81  |
| <표 II-7> 서울지역 택시 차량대수 .....                            | 8   |
| <표 II-8> 연도별 택시요금 인상률 추이(서울지역 기준) .....                | 91  |
| <표 II-9> 서울지역 영업거리에 따른 평균 운송수입 .....                   | 02  |
| <표 II-10> 연도별 서울지역 법인택시 운송수입 추이 .....                  | 12  |
| <표 II-11> 실태조사 결과에 따른 총 운송수입 비교 .....                  | 22  |
| <표 II-12> 택시노동자의 수입 추이 .....                           | 2   |
| <표 II-13> 연도별 일반택시 운송업의 연료비 비중 추이 .....                | 32  |
| <표 II-14> 서울시 법인택시 보유대수 규모별 현황 .....                   | 42  |
| <표 II-15> 연도별 서울시 법인택시 면허대수, 등록대수, 종사자수 추이 .....       | 5 2 |
| <표 II-16> 서울지역 법인택시 입사자 현황 .....                       | 7   |
| <표 II-17> 서울 회사택시 이직률 현황 .....                         | 8   |
| <표 II-18> 연도별 서울지역 법인택시 노동자의 평균 근로시간과<br>근무일수 추이 ..... | 9   |
| <표 II-19> 연도별 서울지역 법인택시 노동자의 평균 임금 .....               | 92  |
| <표 II-20> 택시와 전 산업의 월 평균 근로시간과 임금 비교 .....             | 03  |
| <표 II-21> 연도별 서울지역 교통 불편 민원신고 현황 .....                 | 23  |
| <표 II-22> 주요 업종별 서울지역 교통사고 추이 .....                    | 33  |
| <표 II-23> 계약대수 및 운전자 수에 대한 사고율 추이(2000, 2014) .....    | 33  |

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| <표 III-1> 주요 설문내용 .....                      | 3  |
| <표 III-2> 근로제도별 응답자 수 및 비율 .....             | 6  |
| <표 III-3> 서울 택시 노동자 FGI 주요 내용 .....          | 7  |
| <표 III-4> 택시노동자 FGI 참여자 특성 .....             | 8  |
| <표 III-5> 응답자의 일반적 특성 .....                  | 4  |
| <표 III-6> 서울택시 운행거리와 영업률 .....               | 44 |
| <표 III-7> 서울지역 택시노동자의 근로시간 .....             | 54 |
| <표 III-8> 응답자의 평균 임금 .....                   | 4  |
| <표 III-9> 근무형태별 승무 중 애로사항(순위별) .....         | 05 |
| <표 III-10> 교육의 수준과 효과 .....                  | 4  |
| <표 III-11> 교육 실시로 인한 애로사항 .....              | 5  |
| <표 III-12> 연도별 서울지역 택시 사고율 .....             | 6  |
| <표 III-13> 택시 가해사고 건수 및 사고율 .....            | 7  |
| <표 III-14> 연도별 택시 교통사고 보상비 추이 .....          | 26 |
| <표 III-15> 연도별 운전자 1인 당 보험료 추이 .....         | 26 |
| <표 III-16> 운전자별·사고건수별 가해 교통사고 시 자부담 비율 ..... | 36 |
| <표 III-17> 근무제도별·사고유형별 자부담 처리 현황 .....       | 36 |
| <표 III-18> 가해 교통사고 시 평균 자부담 금액 .....         | 46 |
| <표 III-19> 공제조합 접보 시 자부담 정도 .....            | 6  |
| <표 III-20> 자동차수리비 부담 .....                   | 6  |
| <표 III-21> 가해 교통사고 시 산재처리 여부 .....           | 86 |
| <표 III-22> 피해 교통사고 발생 현황 .....               | 6  |
| <표 III-23> 근로계약 체결 .....                     | 6  |
| <표 III-24> 정기적인 약 복용 .....                   | 7  |
| <표 III-25> 음주 횟수 .....                       | 8  |
| <표 III-26> 1회 음주 시 음주량 .....                 | 8  |
| <표 III-27> 운행 중 식사시간 .....                   | 8  |

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| <표 III-28> 건강증진을 위한 습관과 사회적 네트워크 여부 .....       | 08 |
| <표 III-29> 쉬는 날 여가활동 .....                      | 8  |
| <표 IV-1> 노동환경 개선을 위해 필요한 택시정책(우선순위별) .....      | 58 |
| <표 IV-2> 수입금 전액관리 미 시행 이유 .....                 | 68 |
| <표 IV-3> 전액관리 시행 예상효과(순위별) .....                | 78 |
| <표 IV-4> 운송비용 전가금지가 수입금 전액관리에 미치는 영향 .....      | 88 |
| <표 IV-5> 운송수입금감소 원인(순위별) .....                  | 98 |
| <표 IV-6> 운행 중 설 때 애로사항 .....                    | 9  |
| <표 IV-7> 운행 중 설 때 필요한 쉼터 유형 .....               | 29 |
| <표 IV-8> 쉼터 설치 적합 위치 .....                      | 9  |
| <표 IV-9> 운행 중 승객으로부터 반말, 욕설, 폭행 등을 당하는 회수 ..... | 69 |
| <표 IV-10> 아플 때 도움을 청할 수 있는 사회적 네트워크 여부 .....    | 79 |
| <표 IV-11> 사회적 네트워크 유무와 주거 형태 .....              | 0  |
| <표 IV-12> 사회적 네트워크와 쉬는 날 여가활동 .....             | 0  |
| <표 V-1> 택시노동자 노동환경 개선을 위한 정책제안 .....            | 10 |
| <표 V-2> 경영평가 지표 개선안의 예 .....                    | 15 |
| <표 V-3> 고령자 근무시간 단축 모델안 .....                   | 15 |

## [그림 목차]

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| [그림 I -1] 연구추진체계 .....                             | 4  |
| [그림 II-1] 연도별·교통수단별 여객수송인원 구성비율 추이 .....           | 51 |
| [그림 II-2] 연도별·교통수단별 서울시 수송 분담률 추이(1990-2014) ..... | 71 |
| [그림 II-3] 서울지역(1리터 당) LPG가격 변동추이 .....             | 32 |
| [그림 II-4] 종사원 규모별 택시업체 현황(2016년 현재) .....          | 42 |
| [그림 II-5] 연도별·연령별 서울지역 택시 노동자 구성 추이 .....          | 62 |
| [그림 II-6] 연도별 서울지역 택시 노동자의 근속년수 구성 비율 .....        | 72 |
| [그림 III-1] 응답자의 연령별 특성 .....                       | 9  |
| [그림 III-2] 현 회사 근속 년수 .....                        | 2  |
| [그림 III-3] 현 회사 외 운수업 경력 .....                     | 2  |
| [그림 III-4] 근무제도별 임금제도 .....                        | 6  |
| [그림 III-5] 운행 중 평균 손실임금 .....                      | 9  |
| [그림 III-6] 운전 중 법규위반에 대한 주관적 인식 .....              | 15 |
| [그림 III-7] 운행 중 법규위반의 원인 .....                     | 3  |
| [그림 III-8] 연간 교육 횟수 .....                          | 3  |
| [그림 III-9] 회사의 교육내용(중복응답) .....                    | 4  |
| [그림 III-10] 택시 교통사고 발생원인: 교통인프라(중복응답) .....        | 95 |
| [그림 III-11] 택시 교통사고 발생원인: 근로환경(중복응답) .....         | 06 |
| [그림 III-12] 택시 교통사고 발생원인: 교통문화(중복응답) .....         | 06 |
| [그림 III-13] 교통사고의 가장 큰 원인 .....                    | 6  |
| [그림 III-14] 교통사고 발생 시 자부담으로 처리한 이유 .....           | 46 |
| [그림 III-15] 입사 이유 .....                            | 7  |
| [그림 III-16] 택시노동자의 이직희망률과 이직 원인(중복응답) .....        | 27 |

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| [그림 III-17] 근무형태별 평균 직무만족도 .....  | 37 |
| [그림 III-18] 주관적 건강 나쁨 비율 비교 ..... | 47 |
| [그림 III-18] 근무제도별 발생 질환 비율 .....  | 67 |
| [그림 III-19] 음주 횟수*음주량 교차 빈도 ..... | 97 |
| [그림 IV-1] 택시 아차사고 빈도 .....        | 9  |
| [그림 V-1] 택시노동자 보호격벽 .....         | 19 |

## 연구 요약문

- 본 연구는 서울지역 법인택시노동자에 대한 설문조사와 면접조사를 통해 노동실태, 건강실태, 정책수요를 분석함.
- 설문조사는 서울시 법인택시노동자 704명을 대상으로 실시하였음. 법인택시노동자의 현황을 파악하기 위해 1일 2명이 교대로 일하는 2교대제(93.0%)노동자와 1명이 하루에 1차를 운행하는 1차제(7.0%) 노동자로 나누어 노동실태를 비교분석함.
- 조사결과 1인 1차제 노동자의 노동환경이 더 열악한 것으로 나타남. 1일 2교대제 노동자의 월평균 근로시간은 256.4시간으로 1일 평균 9.9시간 일하지만 1인 1차제 노동자의 월평균 근로시간은 313.4시간으로 1일 평균 11.7시간 일하는 것으로 나타남.
- 1차제 노동자는 2교대제 노동자 보다 평균 근로시간이 더 길지만 임금은 낮았음. 1인 2교대제 노동자의 월평균 임금은 166만원인 것으로 조사되었으나 1인 1차제 노동자의 월평균 임금은 157만원이었음.
- 운행 중 법규 위반으로 발생하는 손실임금도 1차제 노동자가 훨씬 더 많았음. 2교대제 노동자는 1년에 손실임금이 30만원 이상 발생하는 비율이 4.8% 불과하지만 1차제 노동자는 무려 18.4%에 달함.
- 택시 노동자 근무 중 임금제도를 살펴본 결과 2교대제 노동자는 정액사납금제 43.9%, 책임만근제 42.9%로 나타났고, 1차제 노동자는 정액사납금제 42.9%, 책임만근제 57.1%로 응답자가 소속된 기업 대부분이 사납금제를 실시하고 있었음. 특히 운전자에게 가장 불리하다고 알려진 1차제의 경우 책임만근제 비율이 2교대제 보다 15.4%p 높았음.

- 사납금 부담에 따른 장시간 노동과 낮은 임금은 택시노동자 이직률을 높이는 원인이었음. 택시노동자들은 생계수단(79.3%)으로 택시업을 선택하였으나 대부분 이직을 원함(75.2%). 이직을 원하는 이유는 낮은 임금(95.0%)과 장시간 노동(77.5%) 때문이었음.
- 택시노동자 애로사항을 순위별로 살펴본 결과 2교대제 노동자는 장시간 노동(43.8%), 임금액 압박감(27.6%), 낮은 사회적 인식(23.7%)에 따른 고충을 겪고 있는 것으로 나타났음. 1차제 노동자는 장시간 노동(38.8%), 임금액 압박감(28.6%), 정신·육체적 피로(26.5%) 순으로 응답함. 응답자의 90%가 3개월에 한 번 이상 승객의 폭언·폭력을 당한 경험이 있음.
- 실태조사 분석결과를 바탕으로 본 연구는 다음과 같이 택시노동 개선 정책을 제시함. 노동환경 개선을 위해 서울시에서는 노동친화적 관점에서 택시업체 평가체계를 강화하여 사납금을 폐지하고 수입금 전액관리제 도입을 할 수 있도록 택시산업을 구조조정 해야 함. 또한 지역별 택시 노사민정 거버넌스를 구축하여 현장과 상시소통을 하여 정책 체감도를 높여야 할 것임.
- 택시노동자의 장시간 노동환경을 개선하기 위해 운행 중 쉴 수 있는 쉼 환경을 조성하여야 함. 기존 공공기관과 공원의 주차장을 이용하여 택시노동자 간이쉼터를 도시에 설치해야 함.
- 운행 중 택시노동자가 안전할 수 있도록 택시기사에 대한 폭력 행사 시 가중처벌을 받을 수 있음을 홍보하고, 택시노동자 대상 안전교육, 시민 대상 감정노동 홍보, 차내 CCTV 녹음기능 보강, 운전석 보호막 설치 확대를 제안함.
- 1인 가구와 고령 택시노동자가 점차 증가하고 있음에 따라 일상에서 이들에 대한 주거와 건강 지원이 필요함. 또한 택시노동자 복지기금을 조성하여 복지 지원이 현실화 되어야 할 것임.

# I. 서론

## 1. 연구배경 및 목적

우리나라 택시산업은 일제강점기부터 시작된 산업으로, 주로 개인이 사업면허를 받은 택시기업이나 소유주에게 택시를 빌려 영업하는 지입제 방식으로 운영이 되는 방식이었다. 1960년대 정부는 증가하는 택시공급을 체계적으로 관리하고, 불법 지입제 운영을 막기 위해 택시기업화 정책을 시행하였다. 1961년 교통부 고시 제 654호에 의하면 자동차 운수업 사업자는 면허대수 소유, 일정 기준에 따른 제반 설비 등을 갖추도록 하였다. 1965년에는 교통부 고시 1,111호에 의해 자동차 운수업의 직영화를 통한 경영 합리화를 시행하였고, 1976년에는 교통부 행정지시에 의해 직영화 조치 완료 및 주식회사의 요건을 갖추도록 하였다(정찬혁, 2005). 정부의 택시기업화 정책은 택시노동자 수를 증가시키는 원인이 되었다. 1980년대 말까지 택시노동은 숙련노동 중 하나였고 임금수준 또한 비교적 높은 편이었기 때문에 택시노동자의 수급도 원활하였다.

1990년대 말부터 택시업은 지하철 및 시내버스, 마을버스 등의 대중교통 발달과 자가용의 증가로 수요가 점차 감소하기 시작했다. 그럼에도 불구하고 정부와 지방자치단체는 2000년대 중반까지 법인택시 장기근속노동자와 개인택시 사업자의 요구에 따라 택시를 증차하였다(배규식, 2012). 택시수요 감소가 감소함에도 불구하고 택시가 과잉증차 되면서 택시업 종사자의 노동환경이 열악해지게 되었다. 수요감소와 과잉증차에 따른 경쟁심화 속에서 택시업에 종사하는 노동자들은 휴일이 없이 8시간 이상 장시간 근로에 시달리고 있고 임금은 최저임금에 미치지 못하는 것으로 알려진다. 또한 열악한 처우로 인해 신규로 유입되는 택시노동자는 감소하고 있으며 신규로 유입되는 택시노동자도 청년층이 아닌 고령층이다. 심지어 택시노동자의 고령화로 인한 교통사고 증가가 사회문제로 제기되고 있는 실정이다.<sup>1)</sup>

택시노동의 특성을 살펴보면 택시노동은 다른 산업분야와 달리 공공의 통제를 받는 공공성의 특성을 가진다. 택시는 공공 교통수단으로 인식되기 때문에 면허제도를 통해 노동자의 진입이 규제되고, 택시 수요나 정부의 택시요금 인상과 같

---

1) “서울 택시 절반은 ‘고령기사’...사고도 늘다.” SBS 2015년 3월 9일자 기사.

은 외부적 요인에 의해 생산성이 결정된다. 하지만 정부의 택시요금 인상 억제 정책은 택시공급의 과잉과 택시이용 수요의 감소라는 상황 속에서 택시의 생산성을 악화하는 요인이 되고 있다. 반면에 택시노동은 사업주의 관리에서 상대적으로 자유롭게 운행을 한다는 점에서 노동집약적이고 자영업과 유사한 특성을 가진다. 택시사업주는 요금을 마음대로 인상할 수 없고 택시노동자의 노동통제가 어렵기 때문에 운송수입금을 편리하게 관리할 수 있는 제도를 선호하였다. 일부 택시노동자도 월급제를 통한 안정적 수입을 올리기 보다는 단기간에 장시간 노동을 수행하여 많은 수입을 올리고자 하는 관행을 선호하였다. 그 결과 사업주가 정해진 금액을 갖고 남은 수익은 노동자가 갖는 정액사납금제가 고착화 되는 원인이 되었다(배규식 외, 2012). 경영자가 우위를 차지하는 노사관계에서 정액사납금 제도는 택시노동자의 처우를 열악하게 만드는 원인이 되고 있다.

2015년 2월 서울시는 과잉공급된 택시산업 구조조정과 서비스의 질제고를 위해 ‘서울형 택시발전모델’을 발표하였다. 서울형 택시발전모델의 기본방향은 평가를 통한 택시시장의 구조조정, 택시총량 감소, 업체 관리감독을 통한 택시노동자 처우 개선, 택시서비스 제고를 위한 관리감독 강화 등을 제시하고 있다. 특히 서울시는 택시업계 경영 합리화와 평가를 통한 택시업체 차등 지원이 택시노동자 처우 개선에 기여할 것으로 내다본다(서울시, 2015). 그러나 택시업계 구조조정과 평가를 통한 노동자 처우 개선 정책이 실효성을 거두기 위해서는 현장에서 택시노동자들이 겪고 있는 고충이 무엇이고 이를 개선하기 위해 어떤 방식의 구조조정과 평가가 진행되어야 하는지 살펴봐야 한다.

1997년 시행된 운송수입금 전액관리제는 택시운행 수입금 전액을 택시업체가 관리함으로써 운송수입기준액(사납금)을 중심으로 급여가 결정되었던 사납금제도를 폐지하고 완전월급제 도입을 통해 택시노동자 처우를 개선하고자 한 제도이다. 그러나 2016년 현재까지도 운송수입금을 전액을 관리하는 택시업체는 많지 않고 여전히 사납금제와 유사한 제도를 통해 임금을 지급하고 있는 것이 현실이다. 택시노동자들은 사납금 부담으로 인해 점점 더 열악한 노동환경에 처해 있는 실정이다.

서울시 「2013년 민선5기 서울시장 공약사업 실천계획」에 의하면 서울시는 “택시 운수종사자 휴게공간(복지쉼터)의 활성화”를 실천 과제로 제시하고 있다. 하지만 택시노동자의 요구를 수렴하지 않고 설치한 택시복지쉼터는 수입금 전액관리제와 마찬가지로 2012년 서울시 택시복지쉼터 폐쇄 사례와 같은 결과를

내을 위험이 있다. 서울시 택시노동자의 처우개선 정책이 실효성을 거두기 위해서는 정책에 대한 현장 택시노동자의 요구와 현실을 고려하여 집행해야 가능하다.

이러한 문제의식 속에서 본 연구는 우선 서울시 법인 택시 노동자의 노동실태를 분석하고, 현장의 목소리를 반영한 서울시 택시노동 개선방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 둘째, 본 연구는 향후 서울시 택시노동자 처우개선을 위한 실태기초자료를 제시하고자 한다.

## 2. 연구방법 및 연구내용

서울시 택시노동자 노동실태조사를 위한 연구방법과 연구과정을 설명하면 다음과 같다.

우선 본 연구는 택시노동에 대한 기존 연구와 정책현황을 분석하는 문헌연구를 실시하였다. 문헌연구는 택시노동에 대한 기존 연구 및 실태조사, 중앙정부 및 서울시 택시노동 관련 국내외 정책 및 제도를 검토하여 본 연구에 대한 시사점을 제시하였다.

둘째, 본 연구는 택시노동실태를 파악하기 위해 서울지역 법인택시기사 704명을 설문조사하였다. 주요 조사내용은 크게 세 부분으로, 근로시간, 근로제도, 승무 중 애로사항 등을 파악하는 노동실태, 택시노동 시 발생하는 주요 질환 및 증상 등을 파악하는 건강실태, 택시노동 문제 개선에 대한 정책수요로 구성되어 있다.

셋째, 본 연구는 택시노동조합 및 현장 노동자, 협동조합 조합원을 대상으로 총 5회에 걸친 초점집단면접조사(Focus Group Interview)를 실시하였다. 초점집단면접조사를 통해 설문조사로 알기 어려운 택시노동자의 노동실태와 건강실태, 정책수요를 파악하고자 하였다.

본 연구의 구성은 다음과 같다.

I 장에서는 연구목적, 연구내용, 연구추진체계 등을 서술하였다.

II 장에서는 택시노동자 노동실태 관련 기존 연구, 택시노동 관련 통계 등을 분석하여 택시노동의 현황과 문제점이 무엇인지 검토하고, 이와 관련된 중앙정부 및 서울시 정책을 살펴보았다.

III 장에서는 서울시 법인택시 노동자 노동실태 및 건강실태조사 결과를 제시하

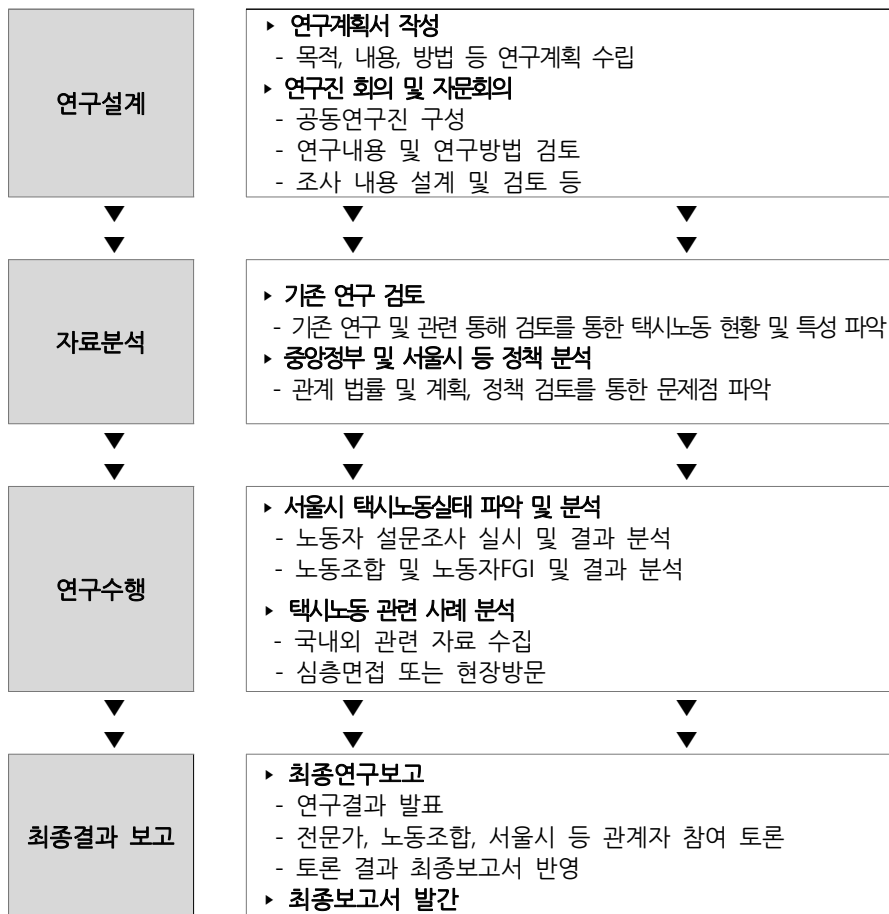
고, 택시노동자의 노동과 건강에 어떤 문제점이 있는지 분석하였다.

IV장에서는 서울시 택시노동자 정책수요 조사 결과를 분석하여 쉼터 등 서울시 택시노동 정책의 필요성, 택시노동자 처우개선을 위한 정책 선호도는 어떠한지 살펴보고있다.

V장에서는 서울시 택시노동 정책의 기본방향과 택시노동자 노동환경 개선을 위한 정책과제를 제안하였다.

본 연구의 연구추진체계는 다음의 [그림 I -1]과 같다.

[그림 I -1] 연구추진체계



## Ⅱ. 택시노동 일반 현황

### 1. 선행연구 검토

1990년 후반 택시산업이 사양화되고 택시노동자의 처우가 열악해 지면서 택시노동실태를 파악하고 개선하기 위한 연구가 활발하게 진행되었다. 기존 택시노동 연구는 학술연구 보다는 택시노동 정책의 근거와 그 대안을 제시하는 정책연구의 비중이 높은 편이다. 택시노동 관련 기존 연구는 택시노동이 다른 산업과 구별되는 고용관계, 노동형태, 임금제도의 특성을 파악하고, 택시업계의 경영합리화와 제도 개선에 따른 택시노동자 처우개선 연구가 주류를 이루고 있다. 그 밖에 택시노동자 건강실태 및 문제점에 대한 연구, 택시노동자 복지실태 및 지원방안 연구 등이 있다.

우선 경영합리화와 제도 개선에 따른 택시노동자 처우개선 관련 기존 연구를 살펴보면 택시업체 구조조정에 따른 경영합리화와 수입금 전액관리제 시행에 따른 임금제도 개선이 택시노동자의 처우개선을 할 수 있다고 공통적으로 말한다. 수입금 전액관리제의 도입이 택시노동자의 근본적인 처우개선에 가장 많이 기여할 수 있다고 말한다. 배규식 외(2001)는 택시노동자 처우개선이 택시서비스 제고로 나타날 수 있다고 지적한다. 배규식 외 연구는 택시노동자 처우개선을 위한 정부의 역할로 택시업체의 수입금전액관리제 실시를 통한 사납금제에서 성과월급제 전환 유도, 택시경영평가기관 설치를 통한 택시업체 경영평가와 서비스평가 실시를 제안하고 있다. 한국근로기준협회(2005) 연구는 택시노동자의 노동실태조사와 노사 간 쟁점 사항 조사를 근거로 해서 택시노동에 대한 개선방안을 제시하고 있다. 택시노동자 처우개선을 위한 노동시간 감축과 수입금 전액관리제 도입이 택시운전자의 노동조건 개선 및 임금제도 투명화를 가져온다고 말한다.

일부 연구는 수입금 전액관리제 도입을 위해서는 노사 간 노사협의체를 구성할 필요성을 제기한다. 배규식 외(2008)는 2009년 7월부터 시행되는 택시 최저임금제도로 인해 발생할 수 있는 문제점들을 검토함으로써 수입금 전액관리제가 제대로 정착될 수 있는 방안을 제시한다. 연구결과 현행 임금제도에 의하면 대부분 택시노동자는 최저임금에 미달하기 때문에 개인수입 등도 최저임금

에 포함하는 등 전면적인 임금제도를 개편해야 한다. 또한 택시 과잉공급으로 경영난이 가중되고 있기 때문에 택시업체 구조조정과 연계하여 일정 기간 동안 최저임금 적용을 달리하거나 지역 간 택시운송수입 편차를 감안하는 지역별 최저임금제 시행을 주장한다.

안기정(2013)의 연구는 대중교통 수단의 발달로 인해 영업환경 악화와 서비스 질 저하가 악순환 되고, 불투명한 경영구조를 가진 서울지역 택시산업의 문제점을 지적하고 택시노동자 처우개선을 포함하는 택시 경영합리화 방안을 제안한다. 서울지역 택시산업은 정액사납금제도 유지, 표준회계 지침 부재, 회계처리 방식의 불명확, 택시 수요 감소와 요금 동결, 납입 기준금을 매개로 한 운수종사자에 대한 금전적 통제로 인해 택시기사 처우가 악화되고 있음을 지적한다. 이로 인해 택시노동자는 장시간 노동, 저임금에 시달리고 있으며 종사자를 위한 사내 복지시설 및 복지프로그램이 열악하고 외부 복지시설(강서구 택시쉼터)의 실효성도 떨어지고 있다. 노사관계도 현재 산별노조의 지회 내지 분회에 대한 통제력이 약화되고 있고 사업장 단위의 보충협약이 산별협약 보다 우선 적용되고 있어 산별협약에 비해 실제 처우는 더 열악하다. 이 연구는 서울시에서 추진할 수 있는 경영개선 방안과 택시노동자 처우개선 방안, 제도적 개선방안을 다음과 같이 제안한다. 첫째 경영개선방안으로서 택시운송업 표준회계처리지침 도입을 통한 지출구조 투명화, 업체평가를 통한 인센티브제도 도입, 택시업체 대형화를 통한 효율화를 통해 택시업체의 경영개선을 제시하였다. 둘째 택시노동자 처우개선 방안으로 기본급 인상, 유류지급 합리화, 식대지급, 비공식 소득 노출을 통한 임금 인상, 운행비용 전가 금지, 임금체계 개편, 중앙임단협 효력을 강화의 필요성을 주장하였다. 셋째 복지협동조합과 복지기금 설립으로 택시노동자의 복지수준을 향상을 제시하고 있다. 마지막으로 공공형 택시 도입을 통한 수입·지출 구조 파악, 택시경찰 도입을 통한 서비스관리 실시, 택시 전담기구를 통한 택시관련 업무 및 서비스관리 실시, 처벌기준 및 처벌의 강화, 서비스 다양화를 통한 수요 창출을 제안한다.

이문범(2015)은 1990년대 이후 정착되지 못한 운송수입금전액관리제 시행이 가능하다고 말한다. 이 연구는 운송수입금전액관리제 정착이 반드시 필요하다고 주장하는데, 운송수입금전액관리를 통한 경영운영자금 관리는 택시업계 경영합리화와 임금제도 개편이 가능하여 택시노동자의 열악한 근로조건 및 교통사고 증가 문제를 해결할 수 있다. 또한 운송수입금 전액관리제 시행이 가능할 수 있는 이유는 운송비용전가금지와 카드사용 증가 등으로 운송수입금전액관

리제의 기반이 조성되었기 때문이라고 말한다.

택시노동자 연구 중 활발하게 진행되는 연구 분야 중 하나는 택시기사의 건강실태에 대한 연구이다. 택시노동자 건강에 대한 기존 연구에 의하면 장시간과 저임금의 노동조건이 택시노동자의 건강에 악영향을 끼치고 있는 것으로 알려진다. 그러나 택시노동자의 건강이 운행 시 안전에 영향을 끼치고 있음에도 불구하고 택시노동자의 건강에 대한 관리 및 산업보건 교육이 이루어지지 않는 실정이다. 한국노동사회연구소(2010) 연구에 의하면 1일 2교대제에 비해 1일 1차제/격일제 노동자일수록 사납금제 노동자 일수록 본인 건강이 나쁘다고 평가하였다. 임상혁(2005)의 연구에 의하면 저임금, 장시간 노동, 교대근무, 운행환경 등 택시 노동조건이 교통사고, 근골격계질환, 뇌심혈관질환, 직무스트레스, 정신질환, 호흡기질환, 만성피로의 원인이 되고 있으나 뇌심혈관계 질환은 사회적으로 산재로 인정되지 않고 있음을 지적한다. 배규식 외(2012)는 택시노동 시 진동 노출을 평가한 결과 만성피로도와 근골격계 질환이 증가하고 있으며 장시간 노동이 택시노동자의 건강을 악화시키고 있는 원인이라고 말한다. 이문범 외(2012) 연구는 택시노동자의 임금 및 근무형태 등 근로조건, 질병발생 현황 등 안전보건, 그리고 택시 운전 환경평가와 택시회사의 안전보건 관리수준을 조사하였다. 그 결과 택시업체에서는 건강검진을 시행하고 있으나 결과표 제공 외에 사후 관리를 시행하지 않고 있으며, 산업보건 교육이 제대로 시행되지 않고 있다.

최근에는 택시노동자를 위한 복지 지원 연구가 진행되고 있는데, 택시노동자를 위한 복지제도 확충과 복지센터 설치를 위한 연구가 있다. 강상욱 외(2011) 연구는 2011년 7월 복수노조의 본격 시행을 앞두고 예상되는 버스, 택시 등 운수업 분야의 노사관계의 전망 속에서 택시노동자 처우를 개선할 수 있는 방안을 제안한다. 택시업계의 노-노 간, 노-사 간 갈등을 해소할 수 있는 갈등해결시스템 구축, 교통 공공성 강화를 위한 준공영제 등 관련 제도 개선, 택시업계 공동 복지제도 마련을 제시하고 있다. 원제무 외(2011)연구는 수원지역 택시센터 설치를 위한 조사를 진행하였는데 택시노동자 대부분이 운행 중 잠시 휴식을 취할 수 있는 센터 설치를 선호하였다. 또한 각 지방자치단체의 주도로 택시 노동자를 위한 복지센터 설치가 점차 확대되고 있는 것으로 알려진다.<sup>2)</sup>

택시 노동자 처우 개선을 위한 최근 정책연구 경향을 살펴본 결과 택시노동자의 처우를 개선하기 위해서는 사양화되고 있는 택시공급과잉에 따른 택시산업의 구조

2) 수원, 성남, 부산, 광주 등에 설치되었다고 알려진다.

조정 실시, 운송수입금 전액관리 도입을 통한 경영투명화와 월급제 도입, 노사관계 정립과 정부의 관리를 통한 산별 단체협약 효력 확산, 택시전담기구 설립과 복지 기금 등을 통한 복지제도 확충, 택시노동자 건강관리 및 안전보건교육 실시, 운행 시 쉴 수 있는 쉼터 확보를 대안으로 제시하고 있다.

기존 연구를 검토한 결과 택시노동자 처우개선을 위해서는 1997년 도입된 수입금 전액관리제 실시에 대한 요구가 공통적으로 제시된다. 수입금 전액관리제는 법에 근거하고 있는 제도이고, 월급제를 통해 택시노동자의 처우 개선을 할 수 있으며 카드사용 증가로 운송수입금의 투명한 관리가 가능하지만 택시 업계에 왜 아직까지 수입금전액관리제가 자리 잡지 못하고 있다. 수입금 전액관리제가 자리 잡지 못하는 원인에 대한 심층 분석이 요구된다. 또한 기존 연구에 의하면 택시노동자의 장시간 노동환경 개선과 복지제도 확충은 택시노동자 건강문제를 해결할 수 있는 대안이다. 이와 관련하여 현장 택시노동자들의 요구에 의해 각 지역에서 택시복지쉼터가 지속적으로 설치되고 있으나 실제 이용률은 떨어지는 것으로 나타났다. 택시노동자들의 택시쉼터 이용률이 떨어지는 이유에 대한 심층 분석이 필요하다.<sup>3)</sup>

## 2. 택시 관련 법 및 정책현황

### 1) 택시 관련 법 현황

택시산업과 관련하여 중앙정부와 지방자치단체는 택시산업의 구조조정과 택시종사자 처우개선을 위해 법제도 및 정책을 도입하였다. 이 중 택시노동자의 처우와 관련된 법은 「여객자동차 운수사업법」과 관련 법령, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」과 관련 법령, 「최저임금법」과 관련 법령이 있다. 서울시의 경우에는 「서울특별시 택시기본 조례」와 시행규칙, 「서울특별시 택시운수종사자 복지시설 설치 및 운영에 관한 조례」와 시행규칙이 있다(<표 II-1> 참조).

택시노동자의 처우개선과 관련하여 「여객자동차 운수사업법(이하 ‘운수사업법’)」은 택시면허 자격규정, 운수종사자시스템 운영, 수입금전액관리제, 경영평가를 시행하도록 하여 택시회사의 수입을 투명화하고, 대시민 서비스의 질제

---

3) “기사들은 안 보이는 '택시 쉼터'?”, 2016년 12월 15일 JTBC보도 기사 참조.

고와 경영 합리화라는 측면에서 택시산업을 관리하고자 하였다. 즉 직접적으로 택시노동자의 처우개선에 목적을 두기 보다는 택시산업을 투명화 및 합리화시킴으로서 택시노동자의 처우를 개선하고자 하는 목적이 있다. 또한 운수사업법은 시내버스 운전자 보호격벽에 관한 설치 기준을 마련하여 시내버스 운전자를 보호하고 있으나 택시노동자는 해당되지 않는다.

택시노동자의 처우개선을 목적으로 명시한 법은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 ‘택시발전기본법’)이다. 택시발전기본법은 대중교통의 발달과 과잉 증차된 택시공급을 감량하여 택시산업을 구조조정하기 위한 법이지만 택시산업의 합리적인 구조조정을 통해 택시노동자의 처우 개선을 목적으로 한다.

「근로기준법」은 택시노동자를 보호하기 위해 택시업을 근로시간 특례 업종으로 지정하고 있으나 실제로는 임금인상을 억제하는데 활용되고 있는 실정이다. 「근로기준법」 제58조(근로시간 계산의 특례)에 따르면 택시업은 소정근로시간<sup>4)</sup>을 노사 간 합의에 의해 1일 8시간 이하, 주 40시간 이하로 조정할 수 있다.<sup>5)</sup> 하지만 택시노동자는 실제로 8시간 이상 장시간 근무하고 있음에도 불구하고, 노사 간 합의로 인해 단시간제 혹은 최단시간제 노동자가 된다(한인상, 2013). 또한 택시 노사가 소정근로시간을 8시간미만으로 정하여 임금이 낮추는 관행이 지속적으로 나타나 논란이 되고 있다.

「최저임금법」도 택시노동자의 처우를 개선하기 위해 택시노동자의 초과수입을 최저임금의 산입범위에서 제외하도록 규정하여 논란이 되고 있다. 「최저임금법」에서 택시노동자의 초과수입을 임금에서 제외한 목적은 장시간 노동에 시달리는 택시노동자의 임금을 최저임금 수준 이상으로 높여 최소한의 삶을 보장하기 위함이다. 그러나 사측은 경영의 어려움을 호소하며 초과 소득을 급여에 포함하여 임금을 산정하여 이에 대한 노사 간 찬반이 첨예한 상황이다.<sup>6)</sup> 최근 택시회사에 사납금을 내고 남은 수입을 갖도록 하되 별도의 기본급은 받지 못했던 도급제 택시노동자에게 사측이 최저임금 이상의 월급을 지급해야 한다는 판결 사례가 있고,<sup>7)</sup> 전액관리제를 시행하는 회사가 기준급 부족을 이유로 부족

4) 소정근로시간이란 법에 의해 법정근로시간 내에서 근로자와 사용자가 취업규칙이나 단체협약을 통해 정한 근로시간을 의미한다.

5) 근로시간 계산 특례가 적용이 되는 업종은 택시업처럼 주로 사업장 외부에서 일하는 시간이 많아 근로시간 산정이 어려운 업종이다.

6) 경영계에서는 「최저임금법」에 의해 생산고에 따른 임금을 제외할 경우, 사용자는 노동비용이 급증하여 운송수입금 납입액을 인상할 가능성이 있고 최저임금액 결정·고시 때마다 이를 둘러싼 노사의 분쟁이 빈발할 뿐 아니라 기업의 도산사태가 발생할 가능성이 있다고 우려한다.

한 자금원을 택시노동자의 임금에서 공제하는 것은 부당하다는 판결사례도 있다.<sup>8)</sup> 초과임금에 대한 규정은 향후 택시노동자의 임금 처우개선에 도움이 되겠지만 여전히 택시노동에 대한 최저임금 논란은 끊이지 않을 전망이다.

택시노동자 처우 개선과 관련된 법제도를 살펴 본 결과 택시노동자의 처우를 개선할 수 있는 기본적인 법과 제도는 갖추고 있었다. 그러나 실제 택시 노동현장에서는 수입금전액관리제를 시행하지 않거나 특례조항 등을 이용해 지급해야 할 임금을 제공하지 않고 있다. 택시업계가 택시노동자 처우개선을 위한 법을 준수할 수 있도록 하는 제도적 보완이 필요한 시점이다.

〈표 II-1〉 택시노동자 처우 관련 법률 및 주요 내용

| 구분                                   | 택시노동자 처우 관련 주요내용                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 「여객자동차 운수사업법」 및 관계법령                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>운송수입금 전액관리제 시행</li> <li>운전자 운전적성 검사 및 관리, 시내버스 운전자 보호격벽 설치, 운수종사자 관리시스템 운영</li> </ul>                                                               |
| 「택시 운송사업의 발전에 관한 법률」 및 관계법령          | <ul style="list-style-type: none"> <li>택시 관련 시설 개선 등을 논의하는 택시정책심의위원회 구성·운영</li> <li>택시 구조조정 및 택시운수종사자 근로여건 개선사업 등 재정 지원</li> <li>택시 운송비용 운전자 전가 금지</li> <li>택시 운수종사자 복지기금 관리·운영</li> </ul> |
| 「근로기준법」 및 관계법령                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>근로시간을 산정하기 어려운 경우 노사 간 서면합의를 통해 근로시간을 정함</li> <li>운수업의 경우 노사 간 서면합의에 의해 주 12시간 이상 초과근무가 가능하며, 휴게시간을 변경할 수 있음</li> </ul>                             |
| 「최저임금법」 및 관계법령                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>일반택시운송사업 운전 근로자의 경우 “소정근로시간 또는 소정의 근로일에 대하여 지급하는 임금 외 임금”과 “근로자의 생활보조와 복리후생을 위해 지급하는 임금”은 임금에 포함되지 않음</li> </ul>                                    |
| 「서울특별시 택시 기본 조례」                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>시장의 의무: 종사자 안정적인 수급, 교육프로그램 개발 지원, 복지시설 확충 및 개발 지원 등 종사자 처우 개선과 수준 향상</li> <li>운송사업자의 의무: 종사자 처우 개선</li> <li>택시 종사자 의무: 택시서비스 개선</li> </ul>         |
| 「서울특별시 택시 운수종사자 복지시설 설치 및 운영에 관한 조례」 | <ul style="list-style-type: none"> <li>복지시설에 식당, 휴게실, 매점, 사무공간 설치</li> <li>비영리 법인 또는 단체에 운영 위탁</li> <li>복지시설 운영재정 마련 위한 수익사업 가능</li> </ul>                                                 |

주. 1. 국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>)

2. 서울특별시 법무행정서비스(<http://legal.seoul.go.kr>)

7) 「대법원 “도급 택시노동자도 ‘최저임금’ 이상의 월급’ 받아야”, 『경향신문』, 2016년 11월 27일 기사.

8) 군산지방법원 재판장 김태훈, 2015가단 56715 미지급 임금청구 소송.

## 2) 택시 정책 현황

국토교통부는 2015년 8월에 시행한 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」를 근거로 “택시산업 발전 종합대책”을 제시하고 있다. 종합대책은 택시 수급조절 관리 강화, 택시기사 근로조건 개선, 택시산업 경쟁력 향상, 택시 서비스 개선을 제시하고 있다. 근로조건 개선을 위한 방안으로는 운송수입금 전액관리제 실시, 운송비용 전가 금지, 택시복지기금 조성 및 복지재단 설립, 법인택시 부가세 경감확대를 택시운송종사자 처우개선을 위한 세부과제로 제시하고 있다.

택시산업발전 종합대책 중 택시노동자의 근로조건 개선에 기여할 수 있는 세부과제를 살펴보면 택시 수급관리 정책은 과잉 공급된 택시를 줄여 택시회사 및 택시노동자의 수익을 일정 정도 보장하는 것이 가능하다. 운행정보 실시간 관리시스템의 도입은 운행 및 수입금 정보를 투명화 하여 택시업체의 전액관리제 도입과 택시업체의 수입구조 투명성을 확보할 수 있는 기반이 된다. 그러나 1997년 도입된 수입금전액관리제가 여전히 일선 현장에서 정착이 되지 않고 있다는 점에서 이를 보완할 수 있는 정책과제가 필요해 보인다.

〈표 II-2〉 택시산업 발전 종합대책 주요 내용

| 정책과제        | 세부 사업                                                                                                                                                                |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 수급조절 관리 강화  | 택시 면허총량제도 엄격 시행 : 택시발전법령 제정(면허제한), 여객법 개정(국토부 총량계획 수립), 감차재원을 조성을 통한 감차, 법인택시 우수업체 육성기반 마련                                                                           |
| 근로조건 개선     | 전액관리제 실효성 확보 : 운행정보 관리시스템 구축, 여객법 개정(처벌 강화), 운송비용의 운수종사자 전가 금지, 운수종사자 복지기금 조성 : 복지기금 적립, 복지재단 설립, 법인택시 부가세 경감 확대 : 조세특례제한법 개정(경감 확대), 부가세 지급지침 개정(절차 개선)             |
| 택시산업 경쟁력 향상 | 요금조정 예측가능성 제고 : 운임·요금 조정요령 개정, CNG 전환 지원 : 시범사업 실시(1개 광역시), 충전소 입지 관계법령 개정, 경유택시 유가보조금 지급, 택시 공영차고지 건설 지원 : 발제한구역법령 개정, 공영차고지 건설비용 지원, 택시 차령제도 합리화 : 여객법 시행령(별표2) 개정 |
| 서비스 개선      | 심야시간 승차거부 근절 : 택시발전법령 제정(처벌 강화), 전국 택시 통합콜센터 : 1단계 구축 및 시험운영(2개 광역시), 2~2단계 구축 및 전국 확대·운영, 택시 운행정보 관리시스템 구축, 운수종사자 정보관리시스템 개선                                        |

주: 국토교통부([http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m\\_35769/DTL.jsp](http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35769/DTL.jsp))

서울시는 2015년 2월 택시업계의 합리화와 택시노동자의 처우개선을 위한 “서울형 택시발전모델”을 발표하였다. 서울형 택시발전모델은 3대 정책과제와 18개 세부 사업을 제시한다. 3대 정책과제는 택시서비스 혁신, 종사자 처우 및 경영 개선, 택시 자율성 강화 및 수급조절이다. 이 중 종사자 처우 개선 관련 정책과제는 우수종사자 수입금 배분을 향상 지급, 임대주택 가점 부여, 택시회사평가 실시, 택시공영차고지 신설, 우수택시 인증제, 택시운송약관 개정이다. 서울형 택시발전모델은 서울지역 택시 노(勞)·사(使)·민(民)·전(專)·정(政)협의체가 6개월 동안 13회를 모여 협의한 결과라는 점에서 택시노동자의 처우를 개선하는데 실효성이 있을 것으로 보인다. 그러나 택시노동자의 처우개선을 위해서는 근본적으로 저임금 장시간 노동을 규제해야 함에도 불구하고, 이를 구체적으로 규제할 수 있는 구체적인 제도나 기준 마련은 미흡해 보인다. 일본의 경우 근로기준법에 의한 근로시간 규제만으로는 한계가 있다는 것을 인정하고 자동차 운수업의 특수성을 고려하여 택시의 구속시간<sup>9)</sup>과 차고지 대기 시간, 휴식시간 기준을 도입하여 장시간 노동을 규제하고 있다(국토교통부, 2015). 또한 현재 택시업계가 직면하고 있는 고령종사자의 증가와 운행 시 장시간 노동에 따른 노동 강도 심화에 대응할 수 있는 방안도 필요하다.

〈표 II-3〉 서울형 택시발전모델 주요내용

| 정책과제             | 세부 사업                                                                                                              |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 택시서비스 혁신         | 택시 민원 50% 감축, 택시승차대 운영개선, 모바일앱 택시서비스 제공, 운수종사자 복장 개선, 예약전용 고급택시 시범 운영, 택시 내부 통합안내판 설치, 친절택시기사 선정, 고령택시 운전자 자격유지 검사 |
| 종사자 처우 및 경영 개선   | 우수종사자에 대한 수입금 배분을 통한 처우개선, 택시운수종사자 임대주택 가점부여, 택시회사 평가 실시, 택시 공영차고지 신설, 우수택시 인증제(등급제), 택시운송약관 개정                    |
| 택시 자율성 강화 및 수급조절 | 택시요금 다양화 추진, 택시 리스운전 자격제 노선택시 도입 추진, 택시센터 설립·운영, 택시총량제 및 감차                                                        |

주: 서울(<http://traffic.seoul.go.kr/files/2015/02/54e2ec21143dc6.63061580.pdf>)

9) 사용자에게 구속되는 시간을 의미한다. 보통 노동시간, 휴게시간, 기타 사용자에게 포함되는 시간을 의미한다.

한편 최근 택시노동자 처우개선과 관련하여 각 지방자치단체에서는 운행 중 택시노동자의 쉼을 보장하기 위해 택시쉼터 설치 정책을 추진하고 있다. 서울시의 경우에도 공약사업 실천계획으로 택시쉼터 설치를 제시하고 있다.<sup>10)</sup> 그러나 택시쉼터 운영현황을 살펴본 결과 일부 쉼터를 제외하고는 대부분 택시쉼터 운영에 문제가 발생하고 있었다. 각 지역별 택시복지쉼터 운영현황은 다음의 <표 II-4>와 같다.

쉼터 운영현황을 살펴본 결과 수원 쌍우물택시쉼터와 같이 이용률이 높은 쉼터도 있으나 대부분 이용률이 저조한 것으로 나타났다. 택시쉼터 이용률이 저조한 이유는 택시노동자들이 운행 중 이용하기 어려운 곳에 있기 때문이었다. 수원의 쌍우물택시쉼터는 수원역 인근에 있어 많은 택시노동자들이 이용하기 편한 것으로 나타났다. 서울수도 2010년 강서구에 1개소를 설치하였으나 택시노동자들이 이용하기 어려운 곳에 설치하여 이용률이 저조하였고 현재는 운영이 중단되었다. 또한 홍보 부족으로 인해 이용률이 저조한 경우도 있었다. 대전과 인천, 서울시 관악구 교통문화교육원 안에 있는 택시쉼터는 택시노동자들조차 있는지 모르는 것으로 알려졌다. 또한 수원의 원천택시쉼터와 같이 지역주민과의 갈등이 있는 곳도 있었다. 원천택시쉼터는 공영주차장에 설치되었으나 주차난 및 불법주차로 인해 지역주민과 갈등이 발생하여 다른 곳으로 이전하기로 결정하였다. 성남택시쉼터의 경우에는 이용률이 저조한 쉼터 주차장을 인근 주민이 이용 허가를 요구하고 있었다.

택시노동자의 처우개선을 위해서는 쉼터 설치가 필요하지만 설치 시 발생할 수 있는 다양한 문제를 검토하여 설치해야지만 효율적인 쉼터운영이 될 것이다. 기존 쉼터 사례분석 결과 택시노동자들의 운행이 뜸한 외곽 지역에 설치한 쉼터, 주차장이 협소한 쉼터, 홍보가 제대로 되지 않은 쉼터, 지역주민과 갈등을 유발하는 쉼터는 이용률이 낮았다.

<표 II-4> 택시쉼터 운영현황

| 지역 | 운영현황                                                                                                                                                              | 비고                                                            |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 서울 | <ul style="list-style-type: none"> <li>강서구, 관악구 2개소</li> <li>샤워실, 식당, 휴게실, 복지매장, 식당 설치</li> <li>운행 중 쉼터 접근성이 나빠 이용률 저조</li> <li>강서구의 경우 주차장은 2대만 이용 가능</li> </ul> | 강서구 서울택시운수종사자 복지쉼터의 경우 운영평가 결과 쉼터로 적합하지 않아 운영중단 <sup>1)</sup> |

10) 서울특별시(2013). 민선5기 제35대 서울시장 공약사업 실천계획-교통분야“.

| 지역  | 운영현황                                                                                                                                                                                               | 비고                                                                                                                                               |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 인천  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 남동구 논현동에 콜대기소 및 택시쉼터 1개소 설치</li> <li>- 휴게실, 사무실, 회의실 설치</li> </ul>                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 외진 곳 설치 및 홍보 부족으로 택시쉼터 이용률 저조</li> <li>- 휴게시설 외 대부분 시설 이용이 어려움</li> </ul>                               |
| 대전  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2010년 개관 1개소</li> <li>- 헬스장, 화장실, 사무실, 샤워실 설치</li> <li>- 10대 주차 가능</li> <li>- 잘 알려지지 않아 이용률 저조</li> </ul>                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 모범운전자 위주 운영</li> </ul>                                                                                  |
| 대구  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 망우공원 내 쉼터 1개소, 승강장 방식의 5개 간이쉼터 운영</li> <li>- 망우공원 쉼터는 휴게음식점, 휴게실, 북카페 등 설치</li> </ul>                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 간이쉼터의 경우 택시노동자들이 자주 모이는 곳을 위주로 설치</li> </ul>                                                            |
| 수원  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 팔달구, 권선구, 영통구 4개소 설치</li> <li>- 24시간 운영</li> <li>- 샤워실, 안마실, 수면실, 매점, 북카페 설치</li> <li>- 원천 택시쉼터는 공영주차장 활용</li> <li>- 쌍우물 택시쉼터는 이면도로 주차 가능</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수원역 근처에 있는 쌍우물 택시 쉼터의 경우 이용률이 가장 높은 쉼터로 알려짐</li> <li>- 원천쉼터는 지역주민들이 주차난 및 불법주차를 이유로 쉼터 이전 요구</li> </ul> |
| 성남  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수정구 태평동 1개소 설치</li> <li>- 주차공간, 휴게실, 탕비실, 샤워실, 정보검색 공간 설치</li> </ul>                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 이용률 저조</li> <li>- 지역주민이 비어 있는 주차장 이용 요구</li> </ul>                                                      |
| 경기도 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 고양, 구리, 오산, 파주, 이천 등 5개 지역별 택시쉼터 건립 계획</li> <li>- 수면시설, 샤워시설, 화장실, 식당 기타 편의시설 설치 계획</li> </ul>                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2018년까지 16개소로 확장 예정</li> </ul>                                                                          |
| 부산  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사상구에 1개소 설치</li> <li>- 휴게실, 화장실, 자판기, 휴게의자, 식당 설치</li> <li>- 8대 주차장 가능</li> <li>- 모범운전자 중심 자율운영</li> <li>- 24시간 연중무휴 개방, 200명 택시운전자로 주로 새벽에 이용</li> </ul> |                                                                                                                                                  |

주: 1. 원제무 외(2011) 자료 및 최근 설치된 택시쉼터 현황을 포함하여 재구성.  
 2. “[밀착카메라] 기사들은 안 보이는 '택시 쉼터?'”, 2016년 12월 15일 자 JTBC 기사

11) 서울특별시(2012). “『택시운수종사자 복지쉼터』 운영평가 결과보고”.

### 3. 택시산업 및 노동현황

#### 1) 택시산업 환경의 변화

##### (1) 이용 수요의 감소와 택시 과잉 공급

##### 가. 택시의 여객 수송 감소

한국의 여객수송은 주로 공로(도로)가 담당하였으며, 해운과 항공, 철도는 보조적인 수단이었다.<sup>12)</sup>

[그림 Ⅱ-1] 연도별·교통수단별 여객수송인원 구성비율 추이

(단위: %)



주: 국토교통부, 『통계연보』, 각 년도.

1985년 당시 여객수송은 공로의 비중이 높은 편이었다. 이 중에서 버스가 전체 수송인원의 66.3%를 차지하는 것으로 나타났으며 택시도 26.4%를 차지할 정도로 중요하였다. 1980년대 중반 이후 택시는 급격한 경제성장으로 자가용 등 개인교통수단과 버스 등 대중교통수단의 발달로 수송인원 비율이 감소하기 시작하였다. 2000년 이후 지하철, 광역철도, 버스승객은 증가한 반면에 2000년까지

12) 이 글에서의 여객수송이라 함은 면허와 요금을 정부규제를 받고 있는 교통수단, 즉 공공 교통수단을 의미한다고 볼 수 있다.

공급이 증가했던 택시는 승객이 점차 감소하기 시작하였다. 그 결과 2014년 현재 2000년 수송인원 50억 명보다 약 26% 감소된 약 37억 명을 수송하여 택시 업계가 위축되었다.

2014년 현재 도로에서의 여객수송(승용차 수송 제외) 현황을 살펴보면 아래의 <표 II-5>와 같다. 수송인원은 시내버스가 도로 수송인원의 57.1%, 택시 37.4%로 전체 94.5%를 차지한다. 수송거리가 가장 긴 교통수단은 전세버스로 수송거리 중 차지하는 비율이 38.4%에 달한다. 그 다음 시내버스 28.9%, 시외버스 14.2%, 택시 11.6% 순이었다. 1인당 수송거리는 고속버스가 232.3km로 가장 길고, 이어 전세버스 162.5km, 시외버스 72.9km, 시내버스 6.1km, 택시 3.8km 순으로 나타난다. 따라서 장거리에는 고속버스와 전세버스를, 중거리는 시외버스를, 단거리는 시내버스와 택시를 주로 이용하고 있는 것으로 나타났다. 이와 같이 시내버스와 택시가 수송인원의 94.5%를 차지하지만, 수송거리는 38.0%를 차지하고 있는 것은 시내버스와 택시가 주로 단거리 수송을 담당하기 때문이다. 특히 택시의 경우 택시요금에 부담을 느낀 승객이 1회당 이용거리를 줄이면서 택시의 운송수입이 더욱 감소한다고 볼 수 있다.

<표 II-5> 도로 수송인원 및 거리(2014년 현재)

| 구분               | 고 속   | 시 내     | 시 외    | 전 세    | 택 시     | 계<br>(평균) |
|------------------|-------|---------|--------|--------|---------|-----------|
| 수송인원<br>(백만명)    | 34.9  | 5,624.0 | 231.8  | 280.5  | 3,682.9 | 9,854.1   |
| %                | 0.4   | 57.1    | 2.4    | 2.9    | 37.4    | 100.0     |
| 수송거리<br>(백만km)   | 8,107 | 34,397  | 16,910 | 45,577 | 13,836  | 118,826   |
| %                | 6.8   | 28.9    | 14.2   | 38.4   | 11.6    | 100.0     |
| 1회당 이용거리<br>(km) | 232.3 | 6.1     | 72.9   | 162.5  | 3.8     | (95.5)    |

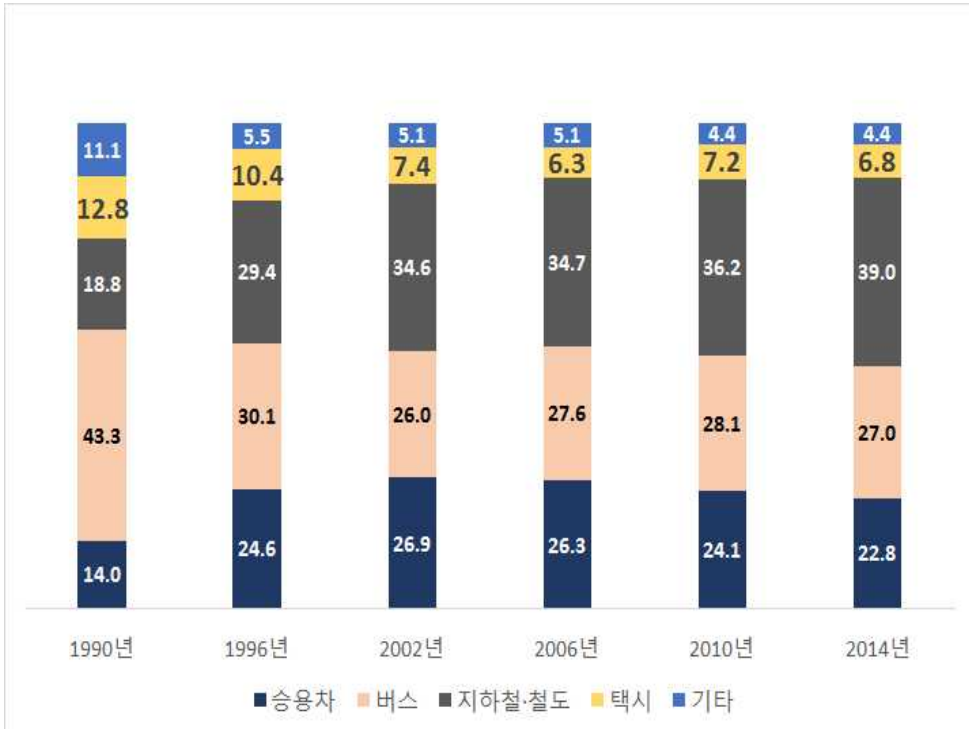
자료: 국토교통부, 『통계연보』, 각 년도.

#### 나. 서울의 택시 수송 분담률 감소

다른 시도와 달리 서울은 인구집중도가 높아 버스, 지하철 등 대중교통이 일찍부터 발달하였고, 소득이 높아지면서 자가용 보급률도 높은 편이다. 서울의 택시의 수송 분담률은 다른 지역에 비해 상대적으로 낮다고 볼 수 있다.

다음의 [그림 II-2]에 의하면 1990년 택시의 수송분담률은 12.8%에 달했으나 2014년 택시의 수송분담률은 6.8%로 감소했다. 택시와 기타 교통수단을 제외한 개인교통수단(승용차 22.8%)과 대중교통수단(버스 17.0%, 지하철 39.0%)소송분담률은 무려 88.8%에 육박하였다.

[그림 II-2] 연도별·교통수단별 서울시 수송 분담률 추이(1990-2014)



주: 1. 국토교통부, 『통계연보』, 각 년도.  
2. 서울통계, 각 년도.

1990년까지 서울시는 개인교통이 크게 발달하면서 버스와 택시 수송인원이 감소하였다면 이후에는 서울시 지하철이 단계적으로 완공되면서 버스와 택시의 승객이 지속적으로 감소하였다. 연도별 서울지역 시민교통량과 1990년 대비 교통량 증감률을 살펴보면 1990년 대비 2014년 총 시민교통량은 32.6%나 증가하였으나 택시교통량은 -29.6%, 버스의 교통량은 -17.4%가 감소하였다. 택시 비해 승용차는 116.3%, 지하철·철도는 175.1%가 증가하였다(<표 II-6> 참조).

〈표 II-6〉 연도별 서울지역 시민교통량과 증감률

| 연도                         | 승용차   | 버스     | 지하철·<br>철도 | 택시    | 기타    | 총계     |
|----------------------------|-------|--------|------------|-------|-------|--------|
| 1990                       | 3,449 | 10,688 | 4,632      | 3,154 | 2,735 | 24,658 |
| 1996                       | 6,829 | 8,358  | 8,183      | 2,901 | 1,529 | 27,800 |
| 2002                       | 7,983 | 7,705  | 10,285     | 2,195 | 1,513 | 29,680 |
| 2008                       | 8,235 | 8,824  | 11,097     | 1,961 | 1,587 | 31,705 |
| 2014                       | 7,461 | 8,831  | 12,741     | 2,219 | 1,437 | 32,690 |
| ‘90년 대비 ‘14년<br>통행량 증감률(%) | 116.3 | -17.4  | 175.1      | -29.6 | -47.5 | 32.6   |

주: 서울시 교통정책과. 공표순연(전전년도) 통계. 각 년도.

#### 다. 택시 공급과잉 현상

앞에서 살펴본 바와 같이 서울지역 택시는 지하철·버스 등 대중교통 수단의 발달과 자가용 등 개인교통 수단의 발달로 택시수요 감소를 경험했다. 그럼에도 불구하고 택시 공급은 지속적으로 증가했다.

〈표 II-7〉에 의하면 법인택시 차량대수는 1995년까지 증가하였으나 이후 감소하여 2016년 7월 현재 22,738대로 1990년 대비 1.4% 증가하였다. 개인택시의 경우에도 2000년대 까지 증가한 것으로 보이나 2016년 현재 49,327대로 1990년에 비하여 49.9%가 증가하였다. 따라서 택시대수는 1990년부터 2016년까지 총 30.2%가 증가한 반면, 택시 승객은 1990년에서 2014년 사이에 29.6%가 감소하여 택시수요와 공급 사이에 불균형이 발생하였다.

〈표 II-7〉 서울지역 택시 차량대수

| 구분   | 1990년  | 1995년  | 2000년  | 2005년  | 2010년  | 2016년<br>(7월 현재) | ‘90년<br>대비<br>증감율<br>(%) |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|--------------------------|
| 회사수  | 276    | 260    | 259    | 255    | 255    | 255              | -7.6                     |
| 법인택시 | 22,430 | 23,370 | 23,177 | 22,859 | 22,851 | 22,738           | 1.4                      |
| 개인택시 | 32,934 | 44,841 | 46,847 | 49,545 | 49,507 | 49,327           | 49.9                     |
| 계    | 55,364 | 68,211 | 70,024 | 72,404 | 72,358 | 72,065           | 30.2                     |

주: 배규식 외(2015) 자료와 전국택시운송사업조합연합회 자료 재구성.

(2) 운송수입의 감소와 택시 운송비용 증가

가. 운송수입 감소

택시의 총 운송수입은 승객 증가(또는 요금인상 없는 연도는 승객 1회 당 운송거리가 증가함)와 택시요금 인상에 의하여 가능하다. 운전자의 운송수입 증가는 택시공급대수 감소, 1인당 근로시간 증가에 의하여 가능하다. 따라서 택시 승객의 증감, 택시요금 인상에 의하여 택시의 총수입이 결정되고, 1인당 운송수입은 택시의 운행대수의 증감과 운전자의 근로시간 증감에 따라 증가되기도 하고 감소되기도 한다.

나. 택시 요금인상

택시요금은 1995년부터 건설교통부에서 광역자치단체로 택시요금 인상권한이 이관된 이후 지방자치단체별로 인상하였다. 다음의 <표 II-8>에 의하면 서울의 택시요금은 1985년부터 2013년까지 11차례 인상되어 2013년 현재 628%가 누적 인상되었다. 기간 별로 살펴보면 1994년 중형택시 전환 시기 대폭 인상되었고, 1998년까지 평균 2년에 한 번 꼴로 인상되었다.

<표 II-8> 연도별 택시요금 인상률 추이(서울지역 기준)

| 구분               | 1985 | 1988               | 1989 | 1991 | 1992 | 1994               | 1995 | 1998 | 2001 | 2005 | 2009 | 2013       |
|------------------|------|--------------------|------|------|------|--------------------|------|------|------|------|------|------------|
| 1회<br>인상률<br>(%) | -    | 33.0 <sup>1)</sup> | 11.1 | 7.1  | 12.0 | 42.1 <sup>2)</sup> | 10   | 23.1 | 25.3 | 17.5 | 12.6 | 10.9       |
| 누적<br>인상률<br>(%) | 100  | 133                | 148  | 159  | 178  | 252                | 278  | 242  | 428  | 503  | 566  | <b>628</b> |

주: 1. 중형택시 전환 시기.  
 2. 시간거리 동시병산제 실시.  
 3. 배규식 외(2015: 12) 재인용.

요금인상은 운송수입의 증가로 나타났다. 1988년 영업거리 1km당 운송수입은 195원이었으나 2014년 영업거리 1km당 운송수입은 1,207원으로 518.4%로 증가한 것으로 나타났다. 운송수입증가율은 1988년부터 2013년 사이 택시요금 누적인상률

528%와 유사하다. 반면에 택시수요의 감소와 택시 공급의 증가로 인해 1일 영업거리가 1988년 408km에서 2014년 257km로 37.1%가 감소하였다. 그 결과 1일 운송수입은 1988년 1대 당 1일 79,604원에서 2014년 309,491원으로 288.8%만 증가한 것으로 나타난다. 시간당 수입금은 1988년 4,975원에서 2014년 16,289원으로 227.4%증가에 그쳤다(배규식 외, 2015).

<표 II-9> 서울지역 영업거리에 따른 평균 운송수입

| 구분                 | 1988   | 1996    | 2003    | 2007    | 2014    | 운송수입증가율<br>(‘88년 대비’14년, %) |
|--------------------|--------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|
| 주행거리(km)           | 480    | 394     | 420     | 420     | 407     | -15.3                       |
| 영업거리(km)           | 408    | 287     | 258     | 258     | 257     | -37.1                       |
| 영업률(%)             | 85     | 73      | 62      | 61      | 63      | -26.1                       |
| 운송수입금(원)           | 79,604 | 155,088 | 230,072 | 264,000 | 309,491 | 288.8                       |
| 영업거리km당<br>운송수입(원) | 195    | 541     | 892     | 1,023   | 1,207   | 518.4                       |
| 운행거리km당<br>운송수입(원) | 166    | 394     | 548     | 629     | 761     | 359.1                       |
| 1km당<br>운송수입(원)    | 195    | 541     | 892     | 1,023   | 1,207   | 518.4                       |

주: 1. 한국생산성본부(1988), 한국산업경영연구소(1996; 2003), 서울택시운송사업조합(2007), 법무법인 이산(2014)에서 재구성한 결과임.

2. 배규식 외(2015: 41) 재인용.

#### 다. 총 운송수입 현황

서울지역 법인택시의 운송수입은 2000년 9,535억원이었고, 2005년에는 8,344억원으로 감소하였다가 2011년 1조 2,472억원으로 증가하였다. 2014년에는 1조 2,541억원인 것으로 나타나 2000년 대비 31.5% 증가하였다. 하지만 차량은 2000년 23,246대에서 2014년 22,669대로 2.5%가 감소하였다. 차량이 감소한 결과 1대 당 운송수입은 2000년 4,101.8만원에서 2014년 5,532.2만원으로 34.9%가 증가하였다. 또한 1인당 운송수입은 종사자수가 27.3% 감소하게 되면서 2000년 1,730.8만원에서 2014년 3,128.8만원으로 81.0%가 증가하였다.<sup>13)</sup>

13) 2009년, 2013년 요금인상에 따라 요금인상분 만큼 사납금이 인상되었다. 그러나 요금인상 효과가 없어 운전자의 고정급 인상에도 개인수입이 대폭 감소하여 운전자의 총수입이 감소하는 결과로 이어졌다. 이러한 결과는 운송수입 감소 시에도 고정된 사납금으로 인해 피해를 운전자가 떠안아야 하는 사납금제의 병폐 때문이다.

1인당 운송수입이 81.0% 증가함에 따라 1인당 급여액도 68.2%가 인상되어 나타났다. 또한 이 기간 동안 요금인상도 83.9% 이루어졌기 때문에 이로 인한 운송수입 증가가 1인당 운송수입에 그대로 반영된 것으로 보인다. 그러나 통계청에서 산정한 운송수입은 회사가 운전자로부터 받은 수입으로 회사에 입금된 사납금을 의미한다. 따라서 통계분석을 어떻게 하느냐 따라 수입증가율은 달라질 수 있다.

<표 II-10> 연도별 서울지역 법인택시 운송수입 추이

| 연도                     | 운송수입<br>(억원) | 장비대수<br>(대) | 종사자수<br>(명) | 급여액<br>(억원) | 대당운송<br>수입<br>(만원) | 1인당<br>운송수입<br>(만원) | 1인당<br>인건비<br>(만원) |
|------------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|---------------------|--------------------|
| 2000                   | 9,535        | 23,246      | 55,089      | 4,946       | 4,101.8            | 1,730.8             | 897.8              |
| 2005                   | 8,344        | 22,339      | 41,096      | 4,254       | 3,735.2            | 2,030.4             | 1,035.1            |
| 2011                   | 12,472       | 24,189      | 45,454      | 6,120       | 5,156.1            | 2,743.9             | 1,346.4            |
| 2014                   | 12,541       | 22,669      | 40,031      | 6,045       | 5,532.2            | 3,132.8             | 1,510.1            |
| '00년 대비<br>'14년<br>증감율 | 31.5%        | -2.5%       | -27.3%      | 22.2%       | 34.9%              | 81.0%               | 68.2%              |

주: 통계청. 『운수사업보고서』. 각 년도.

아래의 <표 II-11>과 같이 2000년 1일 1인당 운송수입은 96,282원이었고, 2014년에는 154,745원으로 60.7%가 증가하였다. 서울택시운송사업조합 자료에 따르면 운전자수는 2000년 55,390명에서 2014년 38,416명으로 30.6%로 감소한 것으로 나타났다. 택시노동자는 1일 2교대로 보통 6일 근무하고 1일이 휴무일이다. 따라서 실제 근무자를 1일 운송수입에 곱하여 산정해보면, 2000년 1일 총 운송수입은 45.7억 원이고 2014년에는 51억 원으로 추정되어 총 운송수입은 11.5%가 증가한 것에 그치는 것으로 나타났다.

조사결과 총 운송수입은 11.5% 증가했지만 택시노동자가 회사에 납입한 임금액이 81.0%로 증가할 수 있었던 이유는 1일 사납금이 2000년 74,000원에서 2014년 133,500원으로 80.4%가 인상되었기 때문이다. 결국 사납금 인상은 운전자가 30.6% 감소하고 1일 운행시간이 증가했기 때문에 가능했다.

〈표 II-11〉 실태조사 결과에 따른 총 운송수입 비교

| 구분     | 1인당 운송수입①             | 운전자수   | 1일 근무자수<br>(=운전자수<br>/7*6)② | 총 운송수입(억원)<br>(=①*②) |
|--------|-----------------------|--------|-----------------------------|----------------------|
| 2000년  | 96,282 <sup>1)</sup>  | 55,390 | 47,477                      | 45.7                 |
| 2014년  | 154,745 <sup>2)</sup> | 38,416 | 32,928                      | 51.0                 |
| 증감률(%) | 60.7%                 | -30.6% | -30.6%                      | 11.5%                |

주: 1. 서울시립대학교 도시과학연구원(2000), 『택시운송수입금 산정을 위한 연구』.

2. 법무법인이산(2015), 『택시운송수입금 전액관리제 실태조사 및 정착방안연구』.  
재구성.

아래의 표와 같이 2000년부터 2014년까지 1일 운송수입은 60.7% 증가하였지만 1일 입금액은 80.4% 증가하였고 고정급여는 입금액 증가율에 못 미치는 68.2% 증가하였다. 게다가 운전자의 개인수입이 입금액의 지나친 증가로 개인수입은 4.7%로 감소하면서 운전자의 부담은 가중되었다고 볼 수 있다.

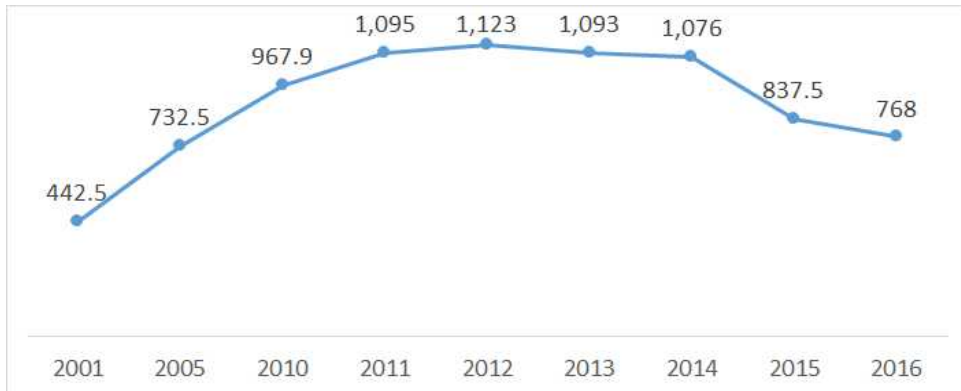
〈표 II-12〉 택시노동자의 수입 추이

| 구분        | 1일 운송수입① | 1일 사납금액② | 개인수입<br>(=①-②) |
|-----------|----------|----------|----------------|
| 2000      | 96,282   | 74,000   | 22,282         |
| 2014      | 154,745  | 133,500  | 21,245         |
| 2014/2000 | 60.7%    | 80.4%    | -4.7%          |

#### 라. 연료비 인상

2000년 이후 택시 승객의 감소로 운송수입 또한 감소하는 상황에서 2001년 이후 택시연료인 LPG의 가격이 인상되면서 택시업체의 부담은 가중되었다. 2001년 서울지역 LPG가격은 1리터 당 442.5원원이었으나 지속적인 인상으로 2012년에는 1,123원으로 인상되었다가 2013년부터 LPG가격이 다시 인하하고 있는 상황이다 ([그림 II-3] 참조).

[그림 II-3] 서울지역(1리터 당) LPG가격 변동추이



주: 1. 한국석유공사, 각 년도.  
2. 서울지역자동차부탄 평균 가격(부가세 포함).

연료비가 택시경영에 어느 정도 부담이 되는지 살펴보고자 1999년 연료비 부담과 2014년 법인택시 연료비 부담을 비교하였다. 그 결과 1999년 법인택시 연료비 비중은 12.1%, 1인당 연간 연료비는 194.7만원으로 나타난다. 그러나 2014년 1인당 법인택시는 연료비는 연간 764.6만원으로 운송수입에서 차지하는 비율은 26.6%로 1999년에 비해 14.5%p가 증가하였다.

<표 II-13> 연도별 일반택시 운송업의 연료비 비중 추이

| 구분          | 1999년   | 2014년   |
|-------------|---------|---------|
| 매출액(억원)     | 27,613  | 33,644  |
| 연료비(억원)     | 3,339   | 8,946   |
| 운전자수        | 171,447 | 117,006 |
| 연료비/매출액     | 12.1%   | 26.6%   |
| 1인당 연료비(만원) | 194.7   | 764.6   |

주: 1. 통계청 운수업조사보고서, 각 년도.  
2. 1999년도 자료는 배규식 외(2015:16)에서 재인용.

## 2) 택시업체 현황

서울시에는 택시업체가 255개소가 있다. 종사자 규모별로 살펴보면 101명~200명의 중소 규모 택시업체(205개소)가 가장 많은 것으로 나타났다. 전국과 비교했

을 때 전국은 51~100명 규모의 소규모 업체(555개소)가 더 많은 것으로 나타났다. 서울의 경우 300명 이상 종사하는 대형택시 업체는 2개소(전국 6개소)였다.

[그림 II-4] 종사원 규모별 택시업체 현황(2016년 현재)



주: 전국택시운송사업조합연합회 자료.

보유대수별 택시업체 규모를 살펴보면 255개소 중 51~100대를 보유한 택시업체가 199개소로 가장 많았으며, 그 다음으로 101~200대를 보유한 업체가 52개소로 나타났다.

택시업체의 근무 제도를 1일 2교대제로 가정한다면 1차 당 최소 2명 이상의 종사자가 필요하다. 그러나 종업원 수가 200~300명에 달하는 택시업체는 11개소에 불과하지만 101~200대를 보유한 업체는 무려 52개소이다. 따라서 일부 업체는 택시기사 확보가 어려워 보유만 하고 가동하지 않는 택시가 많을 수 있다.

<표 II-14> 서울시 법인택시 보유대수 규모별 현황

| 구분   | 30대 이하 | 31~50대 | 51~100대 | 101~200대 | 201대 이상 |
|------|--------|--------|---------|----------|---------|
| 보유대수 | 0      | 2      | 199     | 52       | 2       |

주: 1. 전국택시운송사업조합연합회 홈페이지.

2. 각 년도 12. 31 기준.

다음의 <표 II-15>는 연도별로 서울시 법인택시 면허대수와 등록대수, 종사

자수 추이를 보여준다. 2006년에는 서울지역 법인택시의 면허대수가 22,953대, 등록대수가 21,874대, 종사자수는 40,030명에 달했다. 그러나 지난 5년간 지속적으로 감소하여 2016년 6월 현재 면허대수는 22,738대로 215대가 감소하였고, 등록대수는 21,174대로 700대가 감소하였다. 종사자수는 2016년 현재 36,024명으로 무려 4,006명이 감소하였다. 서울지역은 택시업체 규모에 비해 택시기사가 급격히 감소하면서 택시업체의 보유택시 가동률이 낮다. 또한 택시업체는 계속해서 영업적자를 기록하고 있어 수익성도 지속적으로 악화되고 있다. 최근 3년간 일반택시 운송업의 영업이익은 2012년 -328,010백만원, 2013년 -291,144백만원, 2014년 -300,983백만원으로 영업적자를 기록하고 있다.<sup>14)</sup>

〈표 II-15〉 연도별 서울시 법인택시 면허대수, 등록대수, 종사자수 추이

| 연도       | 면허대수   | 등록대수   | 종사자수(명) |
|----------|--------|--------|---------|
| 2006     | 22,953 | 21,874 | 40,030  |
| 2012     | 22,801 | 21,326 | 40,400  |
| 2013     | 22,787 | 21,271 | 40,091  |
| 2014     | 22,787 | 21,440 | 38,416  |
| 2015     | 22,760 | 21,285 | 36,762  |
| 2016년 6월 | 22,738 | 21,174 | 36,024  |

주: 1. 전국택시운송사업조합연합회([http://t.sncci.net/04/01\\_view.php?no=112](http://t.sncci.net/04/01_view.php?no=112))

2. 각 년도 12. 31 기준.

### 3) 택시노동자 현황

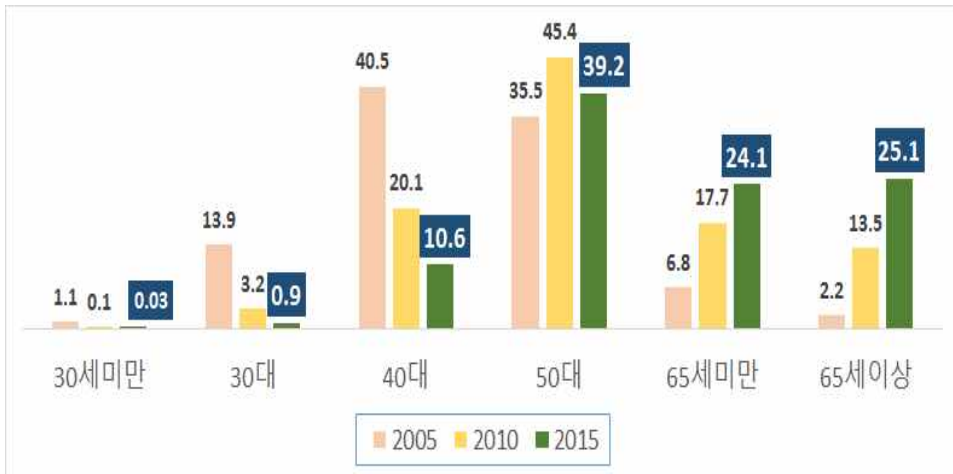
최근 택시노동자를 둘러싼 노동환경이 열악해지면서 고령화, 신규입사자 감소, 이직률 심화, 장기근속자 증가, 1인 가구의 증가와 같은 변화가 나타났다. 또한 경영악화를 이유로 세차나 정비를 외주하는 경우가 증가하고 있고, 운전자를 직접 관리하는 노무, 배차, 총무 등의 인원도 이전에 비하여 많이 감소하고 있는 것으로 알려진다(배규식 외, 2015). 이 장에서는 기존 자료를 바탕으로 서울지역 택시노동자의 현황을 살펴보고 어떤 문제가 있는지 파악하고자 한다.

#### (1) 서울지역 택시노동자의 고령화

14) 통계청, 『운수업조사보고서』, 각 년도.

서울지역 택시노동자의 연령별 구성비율을 살펴보면 2005년에는 40대가 40.5%로 가장 많은 것으로 나타났다. 그러나 2010년에는 50대가 45.4%로 가장 많았으며 2015년에는 60대 이상이 49.2%(65세 이하 24.1%, 65세 이상 25.1%)를 차지할 정도로 급속히 고령화가 이루어지고 있다. 그러나 고령자가 급증하고 있음에도 고령자에 맞는 근무제도가 마련되지 않아 교통사고가 증가하고 있는 것으로 알려진다.

[그림 II-5] 연도별·연령별 서울지역 택시 노동자 구성 추이



주: 교통안전공단, 『교통안전정보 관리시스템』, 각 년도.

## (2) 신규입사자 감소와 장기 근속자의 증가

택시노동시장은 과거와 달리 신규입사자가 감소하고 있다. 이전에는 버스 등 사업용 차량 노동시장에서의 인력 이동이 활발하였고, 운수업 이외 다른 산업에서 이전해오는 사례도 있었다. 그러나 택시 노동환경이 악화되면서 택시로 새롭게 진입해 오는 인력은 절대적으로 감소하는 반면에 택시업 경력자의 재입사 비율은 상당히 증가하고 있다. 서울지역 입사자 현황을 살펴보면 1999년에는 35,534명이 입사하였고, 이중 18,773명이 신규입사자로 재입사자보다 많은 것으로 알려진다. 하지만 2014년 신규입사자는 총 입사자 20,144명 중 2,227명으로 11.1%에 불과하였으나 택시영업 경력이 있는 재입사자의 비율은 급속히 증가하고 있어 택시 노동시장의 폐쇄성은 점점 더 심화되는 경향을 보인다. 또한 신규 및 재입사자를 포함한 총 입사자도 1999년에는 35,534명이었으나 2014년에는 20,144명으로 지속적으로 감소하고 있다.

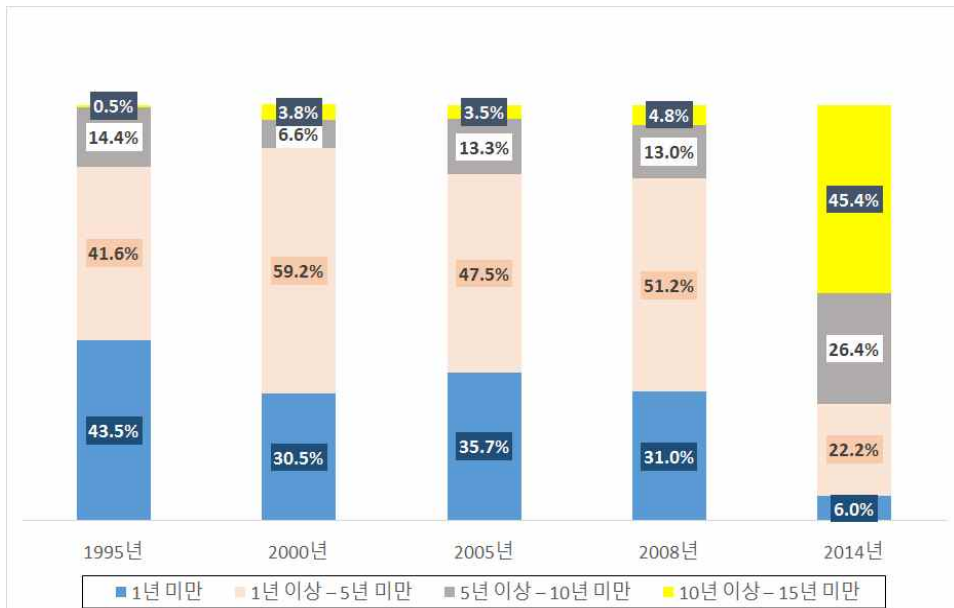
〈표 II-16〉 서울지역 법인택시 입사자 현황

| 구 분      | 1999년  | 2005년  | 2011년  | 2014년  |
|----------|--------|--------|--------|--------|
| 신규취업자(명) | 18,773 | 9,422  | 6,235  | 2,227  |
| 재취업자(명)  | 16,761 | 12,412 | 13,875 | 17,917 |
| 총 입사자    | 35,534 | 21,834 | 20,110 | 20,144 |

주: 서울특별시택시운송사업조합 내부 자료.

한편 택시업계는 장기근속자의 비율이 높아지고 있다. 다음의 [그림 II-6]을 보면 서울지역의 경우도 2005년에는 10년 이상 종사자 3.5%에 불과했으나 2008년에는 4.8%, 2014년에는 무려 45.4%로 급격히 증가하였다. 반면에 1년 미만 경력자는 1995년 43.5%였지만 점차 감소하여 2014년 현재 6.0%로 감소하였다. 택시노동자의 노동환경이 좋지 않음에도 장기근속을 하게 되는 이유는 법적 은퇴연령인 60세 이후에도 축탁직으로 일할 수 있고, 택시를 하다가 다른 직장으로 이직하기 어렵기 때문이다. 또한 신규 운전자는 사납금 부담으로 인해 퇴사하는 경우가 많은 것으로 알려졌다.

[그림 II-6] 연도별 서울지역 택시 노동자의 근속년수 구성 비율



자료 : 서울특별시택시운송사업조합 내부 자료.

### (3) 이직률 심화

택시노동자 이직률은 근로조건이 악화되면서 2000년 이후 점차 높아지고 있다. 아래의 표<Ⅱ-17>에 의하면 2002년 택시노동자 이직률은 57.7%로 상당히 높았다. 하지만 2005년 72.1%로 가장 높은 이직률을 보인 후 다소 낮아지다가 2014년에는 다시 66.8%로 이직률이 높아지는 양상을 보인다.

<표 Ⅱ-17> 서울 회사택시 이직률 현황

| 구 분     | 2002년  | 2005년  | 2009년  | 2014년  |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 운전자수(명) | 51,376 | 37,136 | 42,605 | 38,416 |
| 퇴직자(명)  | 29,641 | 26,773 | 22,911 | 25,677 |
| 이직율     | 57.7%  | 72.1%  | 53.8%  | 66.8%  |

자료: 서울특별시택시운송사업조합 내부 자료.

### (4) 택시기사의 노동조건

개인수입을 포함한 운전자의 수입과 근로시간 추이를 살펴보기 위하여 기존 서울지역 택시노동자 실태조사 자료를 비교하였다. 우선 근로시간을 살펴보면 2003년에는 평균 8.3시간을 근무했지만 2014년에는 9.5시간을 근무한 것으로 나타나 2003년에 비해 2014년에는 1.2시간을 더 근무하는 것으로 보인다. 근무일수는 2003년 23.8일 근무했으나 2014년에는 24.6일로 0.8일 정도 더 근무한 것으로 나타난다. 월 평균 근로시간을 살펴보면 2003년에는 월평균 197.1시간을 일했지만 2014년에는 월 평균 233.7시간을 더 일하는 것으로 나타나 10년 사이에 36.6시간을 더 일하고 있었다. 즉 택시노동자의 노동시간이 점차 길어지고 있음을 알 수 있다(<표 Ⅱ-18> 참조).

<표 II-18> 연도별 서울지역 법인택시 노동자 평균 근로시간과 근무일수 추이

| 연도   | 1일 평균 근로시간 | 근무일수(일) | 월평균 근로시간 |
|------|------------|---------|----------|
| 2003 | 8.3        | 23.8    | 197.1    |
| 2005 | 9.2        | 25.3    | 231.9    |
| 2008 | 9.7        | 24.6    | 238.6    |
| 2011 | 9.5        | 23.3    | 221.4    |
| 2014 | 9.5        | 24.6    | 233.7    |

주: 1. 교통노동부 연구용역 실태조사(2001,2008,2011,2012), 한국교통연구원(2005) 자료 재구성.  
2. 근무제도는 2교대 기준임.

다음의 <표 II-19>는 연도별로 서울지역 법인택시 노동자의 평균 임금 추이를 보여준다. 2003년의 경우 1시간 당 평균 수입은 7,112원에 불과했다. 2005년에는 수입이 감소하였다가 2008년에는 189만원으로 다시 증가하였고, 시간당 수입도 7,932원으로 증가했다. 그러나 2014년에는 총수입이 177.1만원으로 다시 감소하였고 시간당 운전자수입도 7,610원으로 감소하였다. 2003년에 비해 2014년 운전자 임금은 증가하였지만 시간 당 임금은 오히려 유사한 것으로 나타난다. 즉 2014년에는 근로시간이 증가하여 총 수입이 증가했지만 실제 임금은 증가하지 않은 것이다(<표 II-20> 동시 참조).

게다가 법인택시 임금제도는 대부분 사납금제로 사납금을 제때에 내지 못하거나 결근할 경우 임금액에서 임금을 공제한다. 따라서 시간 당 수입이 낮은 상황에서는 장시간 일하거나 휴일에도 일을 하여 사납금을 채울 수밖에 없게 된다.

<표 II-19> 연도별 서울지역 법인택시 노동자의 평균 임금

| 연도   | 고정급(원)    | 개인수입(원)   | 총 수입(원)   | 시간 당 수입(원) |
|------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 2003 | 915,298   | 487,228   | 1,402,526 | 7,112      |
| 2005 | 904,113   | 558,640   | 1,462,753 | 6,308      |
| 2008 | 871,353   | 1,021,151 | 1,892,504 | 7,932      |
| 2011 | 1,017,762 | 783,216   | 1,800,978 | 8,134      |
| 2014 | 1,179,589 | 598,903   | 1,778,492 | 7,610      |

주: 1. 노동부 연구용역 실태조사(2001, 2008, 2011, 2012), 한국교통연구원(2005) 자료 재구성.  
2. 근무제도는 2교대 기준임.

서울지역 법인택시 노동자의 근로조건을 다른 산업과 비교하면 실질임금은 훨씬 더 낮은 것으로 나타난다. 다음의 <표 II-20>에 의하면 전체 산업은 주 40시간제 시행으로 근로시간이 단축되고 있는 것으로 나타난다. 하지만 택시의 근로시간은 점차 증가하는 것으로 나타난다. 택시산업은 2003년 전 산업 월 평균 근로시간 보다 월 1시간 적게 근무했으나, 2014년에는 월 56.6시간을 더 근무하는 것으로 나타났다. 2003년 전 산업의 월 평균 근로시간은 198.2시간 이었으나 2014년 177.1시간으로 10.4%가 감소하였다. 그러나 서울지역 택시노동자는 2003년 197.2시간에서 2014년 233.7시간으로 18.6%가 증가하였다. 임금의 경우도 전 산업의 월 평균 임금은 2003년 212.7만원에서 2014년 337.5만원으로 60.5%가 증가하였으나, 서울지역 택시노동자는 2003년 140.2만원에서 2014년 177.8만원으로 26.8% 증가에 그쳤다. 따라서 2003년 서울지역 택시노동자의 월 평균 임금은 전 산업의 월 평균 임금보다 월 82.6만원이 적었으나 2014년에는 160만원이나 적었다. 즉 서울지역 택시노동자들의 장시간 근로와 저임금 문제가 점차 심화되고 있는 것으로 보인다.

<표 II-20> 택시와 전 산업의 월 평균 근로시간과 임금 비교

| 구분                          | 월평균 근로시간 |       | 임금    |       |
|-----------------------------|----------|-------|-------|-------|
|                             | 전 산업     | 서울택시  | *전 산업 | 서울택시  |
| 2003                        | 198.2    | 197.1 | 212.7 | 140.2 |
| 2008                        | 184.8    | 238.6 | 280.2 | 189.2 |
| 2014                        | 177.1    | 233.7 | 337.8 | 177.8 |
| 2003년 대비<br>2014년<br>증감률(%) | -10.4%   | 18.6% | 60.5% | 26.8% |

- 주: 1. 전 산업은 고용노동부, 『사업체노동력조사보고서』, 각 년도.  
 2. 전 산업은 상용근로자 5인 이상 사업체 종사 사용근로자 분석결과임.  
 3. 전 산업 2008~2010년은 추정방법 변경 및 산업분류 개편에 따라 재 산출.

택시노동자들은 장시간 저임금의 열악한 근로상황으로 인하여 정상적인 일상생활을 유지하기 어려운 경우가 많다. 또한 신용불량자나 독신자의 비율이 상당히 높은 것으로 알려지고 있으나 정확한 조사는 이루어지지 않고 있다. 열악한 근로환경과 경제적 어려움으로 인한 가족해체, 신용불량의 3중고로 인해 이들 중 상당수는 삶의 의욕 상실로 근로의욕이 감퇴하여 성실근로를 하지 않고 있는 것으로 알려져 취약계층노동자로서 빈곤의 악순환이 반복되고 있다.

### (5) 택시서비스와 안전

택시는 승객을 직접 수송하는 서비스이다. 따라서 운행 시 시민에 대한 승무 서비스와 안전 문제가 중요하여 일선 행정기관에서는 대한 택시서비스에 대한 행정명령 및 법적 통제를 해왔다. 과거에는 교통법규 위반, 승차거부 등 승객에 대한 서비스의 질이 고질적 문제로 인식되었으나 현재는 승객감소로 서비스의 질에 대한 문제제기가 많이 줄었다. 그러나 안전 문제는 택시노동자의 근로환경 악화로 오히려 심각한 문제로 대두되고 있다.

#### 가. 택시서비스의 질

택시는 승객이 감소하기 시작하면서 승차거부, 부당요금수수, 합승 등 서비스 문제는 이전에 비하여 많이 개선되었다. 아직도 일부 지역의 특정시간대에는 승차거부, 부당요금수수, 불친절 등의 문제가 발생하고 있는 것으로 알려졌다. 택시서비스의 질 문제는 택시기사가 사납금의 부담으로 제한된 운행시간 내에 수익을 더 높이하고자 하는 목적에서 발생하지만 시민이 더 나은 서비스를 요구하여 문제가 되는 측면도 있다.

지난 5년 간 서울지역 교통 불편 신고 통계를 살펴보면 서비스 문제로 인한 신고 건수가 2010년 40,550건에서 2015년 25,104건으로 감소했다. 2015년 현재 민원 불편 신고가 가장 많은 건은 ‘불친절’로 무려 8,638건으로 나타났다. 그 다음 택시서비스의 고질적 문제인 ‘승차거부’가 7,760건, 부당요금 징수 4,928건순으로 나타났다. 그러나 서울의 서비스 문제는 주로 특정한 시간대와 일부 택시 운행 집중 지역에서 주로 발생하고 있으며, 서울시에서 의지를 가지고 단속하며 업체에서도 지속적으로 관리하고 있기 때문에 점차 개선되고 있는 것으로 알려진다(<표 II-21> 참조).

<표 II-21> 연도별 서울지역 교통 불편 민원신고 현황

| 구 분       | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 승차거부      | 15,165 | 15,482 | 16,699 | 14,718 | 9,477  | 7,760  |
| 불친절       | 10,581 | 11,036 | 11,371 | 10,748 | 8,760  | 8,638  |
| 장기정차 여객유치 | 3,553  | 2,557  | 1,890  | 2,150  | 751    | 357    |
| 부당요금징수    | 5,466  | 5,116  | 4,932  | 4,969  | 5,121  | 4,928  |
| 난폭운전      | 25     | 20     | 11     | 1      | 2      | 2      |
| 도중하차      | 1,860  | 1,895  | 1,803  | 1,761  | 1,404  | 1,275  |
| 사업구역 외 영업 | 1,754  | 1,459  | 1,532  | 1,629  | 1,047  | 806    |
| 기 타       | 2,146  | 1,715  | 1,724  | 1,894  | 1,494  | 1,338  |
| 계         | 40,550 | 39,280 | 39,962 | 37,870 | 28,056 | 25,104 |

주: 서울시 교통지도과 자료.

#### 나. 교통사고

택시의 노동환경이 열악해지고 고령층 노동자가 증가하면서 택시 안전이 문제로 대두되고 있다. 서울지역 법인택시 사고건수는 감소하고 있는 것으로 보이지만 여전히 다른 여객 교통수단에 비해 사고율이 높았다.

서울지역의 업종별 교통사고 현황을 살펴보면 2010년 교통사고는 법인택시에 의한 교통사고가 8,433건으로 가장 많았으며 그 다음 개인택시(1,955건), 시내버스(1,110건), 마을버스(213건) 순이었다. 2015년의 경우 법인택시의 교통사고 건수(5,879건)는 2010년에 비해 감소하였으나 여전히 가장 많은 교통사고가 발생한 것으로 나타난다. 각 업종별 사고율을 비교하여 살펴 본 결과 법인택시의 사고율이 2010년(21.0%)과 2015년(16.4%) 모두 가장 높은 것으로 나타났으며, 그 다음 마을버스(8.5%, 7.6%), 시내버스(6.4%, 4.3%), 개인택시(3.9, 3.6%) 순이었다(<표 II-22> 참조).

<표 II-22> 주요 업종별 서울지역 교통사고 추이

| 구 분     | 발생 건수 |       | 운수종사자 수 |        | 사고율<br>(교통사고 건수/운전자수) |       |
|---------|-------|-------|---------|--------|-----------------------|-------|
|         | 2010  | 2015  | 2010    | 2015   | 2010                  | 2015  |
| 시내(외)버스 | 1,110 | 771   | 17,446  | 17,909 | 6.4%                  | 4.3%  |
| 마을버스    | 213   | 233   | 2,511   | 3,046  | 8.5%                  | 7.6%  |
| 전세버스    | 82    | 89    | 2,189   | 3,250  | 3.7%                  | 2.7%  |
| 법인택시    | 8,433 | 5,879 | 40,103  | 35,849 | 21.0%                 | 16.4% |
| 개인택시    | 1,955 | 1,787 | 49,709  | 49,452 | 3.9%                  | 3.6%  |

주: 1. 교통안전공단, 『교통안전정보관리시스템』, 각 년도.

다음의 <표 II-23>은 계약대수 및 운전자에 따른 사고율 추이를 보여준다. 2000년 대비 2014년 현재 택시계약대수에 따른 사고율은 서울의 경우 3.5%가 감소했지만 전국의 경우 10.9%가 증가했다. 또한 운전자에 따른 사고율은 2000년 대비 2014년 현재 53.1%(전국은 75.3% 증가)가 증가한 것으로 나타난다.

<표 II-23> 계약대수 및 운전자 수에 대한 사고율 추이(2000, 2014)

| 구분 | 계약대수에 따른 사고율<br>(사고건수/계약대수) |       |           | 운전자에 따른 사고율<br>(사고건수/운전자수) |       |           |
|----|-----------------------------|-------|-----------|----------------------------|-------|-----------|
|    | 2000                        | 2014  | 2014/2000 | 2000                       | 2014  | 2014/2000 |
| 서울 | 46.7%                       | 45.1% | -3.5%     | 17.1%                      | 26.2% | 53.1%     |
| 전국 | 37.8%                       | 41.9% | 10.9%     | 17.5%                      | 30.7% | 75.3%     |

주: 전국택시공제조합 내부 자료.

현재 법인택시 업계는 대중교통 이용에 따른 승객의 감소로 수익성이 악화되었지만 사납금의 부담이 높아지면서 장시간 노동과 저임금으로 인해 택시 노동환경이 열악해진 상황이다. 이러한 상황 속에서 택시업계는 신규입사자가 줄어들고, 택시종사자의 고령화가 진행되면서 교통사고는 줄어들고 있지만 법인택시에 의한 교통사고 비율은 가장 높은 것으로 나타났고, 택시운전자에 따른 사고율 또한 증가하고 있는 실정이다. 택시를 이용하는 시민의 안전을 지키기 위해서도 택시업계 노동환경 개선과 관련 지원방안 마련이 시급한 실정이다.

## 4. 시사점

II장에서는 택시노동 관련 기존 연구, 택시노동 관련 법제 및 정책현황, 기존 통계 자료를 살펴보았다. 그 결과 본 연구는 택시노동을 둘러싼 문제점을 다음과 같이 파악할 수 있었다.

우선 택시노동자의 처우개선 관련 정책의 효율성이 제고되어야 한다. 택시 관련 기존 연구와 정책 현황을 살펴본 결과 중앙정부와 서울시 모두 택시노동자의 처우를 개선하기 위해 법과 제도를 갖추고 있었다. 또한 택시노동자의 처우를 개선하기 위해 쉼터를 설치하는 등 다양한 정책을 시행하고 있었다. 그러나 택시노동자의 현실을 고려하지 않고 정책을 시행하는 경우 실효성이 떨어지는 것으로 나타났다. 1990년대에 도입된 수입금 전액관리제는 아직까지 대부분의 택시업체에서 시행이 되지 않고 있으며 택시노동자의 처우를 근본적으로 개선할 수 있는 월급제 또한 시행되지 않고 있다. 근로기준법의 근로시간 계산 특례 조항은 택시노동자의 임금을 최저 수준에 맞추는데 이용되고 있었다. 택시쉼터 또한 택시노동자의 현장 수요를 세밀하게 고려하지 않는 경우에는 쉼터 이용률이 낮아졌다. 택시쉼터의 경우 막대한 예산이 소요되는 만큼 이용률을 고려하여 신중하게 설치되어야 한다. 다른 지역과 달리 서울은 과밀도시로 주차장 자체가 협소하고 주변 주민과의 갈등이 있을 수 있기 때문에 이를 고려한 쉼터 설치되지 않는다면 예산에 비해 쉼터 이용률이 떨어질 수 있다.

마지막으로 택시노동자의 처우개선은 기존 택시업계의 수익구조가 바뀌어야 가능하다. 택시업계는 대중교통의 발달에 따라 교통수요가 감소하여 운송수입이 감소했음에도 불구하고 택시를 과잉 증차하여 수익성이 악화되었다. 그 결과 택시노동자의 수입은 감소될 수밖에 없었고, 택시노동자의 수도 감소하였다. 택시업체는 사납금 제도를 통해 수익을 보존하였고, 택시노동자들은 사납금 부담으로 인해 임금이 더 낮아질 수밖에 없었다. 결국 택시노동자들이 낮은 임금을 보충하기 위해 장시간 노동을 수행하게 되자 서비스의 질이 낮아지고 무리한 운전으로 인해 교통사고와 같은 안전문제가 심각하다. 따라서 택시안전과 서비스 질제고가 이루어지기 위해서는 우선 택시노동자의 처우개선이 이루어져야 한다. 또한 택시노동자 처우개선을 위해서는 택시업계의 불투명한 수익구조를 바꾸도록 유도하는 방안이 필요한 시점이다.

### Ⅲ. 서울지역 택시기사의 노동실태

#### 1. 조사개요

Ⅲ장은 서울지역 택시노동자의 운행실태, 근로조건, 직무만족, 교육, 건강과 안전, 택시정책 수요조사 결과를 분석하였다. 조사방법은 서울지역 법인택시 기사에 대한 설문조사와 집단초점면접조사(FGI:Focus Group Interview)조사를 실시하였다. 택시노동자에 대한 주요 설문내용은 다음의 <표 Ⅲ-1>과 같다. 설문조사 문항은 이문범 외(2012)연구에서 활용된 설문지를 기초로 하여 구성하였으며 그 밖에 서울시에 대한 택시정책 수요를 묻는 문항을 포함하여 조사하였다.

<표 Ⅲ-1> 주요 설문내용

| 영역                | 주요 내용                                                                                       |
|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. 일반적 특성         | - 연령, 성별, 학력, 부채 여부, 주거형태, 거주지 등                                                            |
| II. 근로환경일반        | - 근속년수, 운전경력, 근로계약형태, 근무형태, 근로시간, 입출고시간, 휴게시간, 근무일수, 운행거리, 임금형태, 근무기간, 업무만족도, 운행비용 등        |
| III. 운행환경         | - 교통법규 위반 여부, 승무 서비스 시 고객과 애로사항<br>- 교통사고 산재처리, 연간 교통사고 발생 건수 및 원인, 교통사고 비용부담 여부, 교통사고 개선방안 |
| IV. 직무만족 및 이직     | - 직무만족도, 이직 선호 여부 및 이유, 원하는 급여수준 및 노동시간                                                     |
| V. 교육             | - 교육 횟수, 교육내용, 교육만족도                                                                        |
| VI. 건강            | - 주관적 건강평가, 의약품 복용 여부, 병원 방문 여부, 현재 주요 병증, 사회적 네트워크, 건강증진을 위한 노력                            |
| VII. 택시쉼터 및 복지서비스 | - 승무 중 휴게시간 시 애로사항, 쉼터 운영 형태, 쉼터 운영 지역, 쉼터 설치 시설, 필요복지서비스                                   |
| VIII. 택시정책        | - 노동환경 개선 방안, 운송수입금 감소 및 수입금전액관리제에 대한 의견 등<br>- 기타 택시노동 환경 개선을 위한 의견                        |

설문조사는 2016년 4월부터 준비하여 5월에 노사의 의견수렴을 거쳤고 6월에 실시하였다. 설문지 수거율은 전국택시노동조합연맹 서울지역 본부(이하 ‘전택’)와 전국민주택시노동조합연맹 서울지역 본부(이하 ‘민택’)의 조합원 비율을 고려하여 전택 600부, 민택 100부를 예상했으나 실제로는 전택 595부, 민택 109부로 총 704부가 수거되어 이를 주요 분석대상으로 하였다. 교통안전공단 통계에 의하면 2016년 현재 서울시 택시회사 종사자는 전체 84,818명으로, 설문조사 응답자수는 모집단의 0.8%에 해당한다.

분석방법은 근무제도에 따라 근로시간 등 근로조건에 차이가 많이 나고 있을 것으로 예상하여 1일 2교대제(이하 ‘2교대제’)와 1인 1차제(이하 ‘1차제’)를 비교하였다. 다른 지역과 달리 서울지역의 경우 서울시에서 장시간운행에 따른 교통사고위험을 방지하기 위하여 차량 출고 후 12시간 이내에 입고하도록 1차제에 대해 개선명령을 하고 있다. 그러나 실제로는 운전자가 부족한 강서지역을 중심으로 1차제가 운행되고 있으며 그 비중은 다른 지역에 비하여 적은 편이지만 점차 증가하고 있는 것으로 알려진다. 따라서 1차제를 운행하는 운전자와 2교대제를 운행하는 운전자 간의 운행환경과 근로조건 등을 비교분석하는 것은 현재의 문제점과 향후 개선방향을 정립하는데 그 의미가 있다고 하겠다. 이번 분석에 사용된 설문지는 2교대제 택시노동자 655부, 1차제 택시노동자 49부이며 각 항목에 대한 빈도분석과 일부 교차분석을 시행하였다.

〈표 III-2〉 근로제도별 응답자 수 및 비율

| 구분       | 응답 수(명) | 비율(%) |
|----------|---------|-------|
| 2교대제 노동자 | 655     | 93.0  |
| 1차제 노동자  | 49      | 7.0   |
| 전체       | 704     | 100   |

본 실태조사는 설문조사에서는 파악하기 어려운 서울시 택시노동자의 노동실태와 정책수요를 파악하기 위해 서울시 소재 법인택시노조 간부, 1인 가구 택시 노동자, 택시협동조합 조합원을 대상으로 FGI를 실시하였다. 남성 1인 가구 택시노동자를 FGI 대상으로 선정한 이유는 현장에서 남성 1인 가구 택시노동자가 증가하고 있으며, 1인 가구 택시노동자의 노동실태 및 생활실태가 훨씬 더 열악한 것으로 연구자 및 노조간부가 지적했기 때문이다. 다만 본 연구는 서울시 택시노동자의 노동실태를 주로 다루고 있기 때문에 설문에서는 1인 가

구 실태 조사에 중점을 두지 않았다. 그러나 1인 가구 노동자의 비율이 높은 택시노동자의 경우 가구 구성원 수나 혼인 여부를 묻는 설문 자체에 응답을 거부하는 경우가 많아 설문조사가 제대로 되지 않는 경우가 많은 것으로 알려졌다. 따라서 설문조사에서는 가구원수 및 혼인 여부를 묻기 보다는 사회적 네트워크 단절 여부를 묻는 문항만 추가하고 대신 FGI를 통해 1인 가구의 현황과 문제점을 파악하였다. 그 외 서울택시협동조합 조합원을 대상으로 FGI를 실시하였다. 서울택시협동조합은 2015년에 설립되어 노동환경이 개선된 것으로 알려지고 있다. 서울시 택시협동조합 조합원 FGI를 통해서 이전에 근무했던 법인택시업체의 노동환경이 어떠했는지 자세히 들을 수 있었다.

〈표 Ⅲ-3〉 서울 택시 노동자 FGI 주요 내용

| 구 분                  | 내용                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I. 일반적 사항            | - 면접대상자 소개, 연령, 현재 소속 근속년수, 노동조합 간부로서 하고 있는 일, 택시업종에 종사하게 된 이유                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| II. 노동실태 현황          | - 회사 규모 정도 및 조합원 상황, 회사 내 1인 가구 비율 현황, 택시노동자 처우 개선 관련 조합 활동 현황, 노동환경 개선사항<br>- 회사 복지, 배차, 업무 전환 등 회사 운영 현황, 근무제도, 정규직 여부, 정년연한과 정년 이후 고용계약, 사납금 부담 여부, 근로현황, 운행비용 현황<br>- 승무서비스 제공 시 애로사항(고객, 운행 시 안전 등)교통사고 현황, 교통사고 비용 처리 및 노사 간 협의 현황, 임금(급여)수준과 만족 정도, 노동자의 업무량과 만족 수준, 근로환경에서 개선해야할 점(노동시간, 업무강도 등)<br>- 기타 법인택시 노동환경 경험 등 |
| III. 택시노동자 건강 및 휴게실태 | - 정기적인 건강진단 여부, 택시로 인해 주로 발생하는 질병 및 관리 여부, 건강증진을 위해 필요한 사항<br>- 운행 시간 시 휴게시간 및 식사시간, 택시쉼터에 대한 의견, 쉼터 유형, 제공 필요한 사항<br>- 택시노동자 고령화, 1인 가구 증가에 따른 지원 정책                                                                                                                                                                           |
| IV. 서울시 정책수요         | - 택시종사자가 원하는 복지서비스 및 시설<br>- 서울시 택시총량제(감차) 및 수입금전액관리제, 운행비용 전가금지 제도, 택시서비스 개선 정책 등에 대한 의견                                                                                                                                                                                                                                       |

서울지역 택시노동자 FGI는 총 17명이 참여하였다. 앞에서도 언급했지만 택시노동조합 간부, 1인 가구 노동자, 협동조합 조합원으로 나누어 FGI를 진행하였다. 참여자 연령은 40~60대이며 모두 남성이었다. 1인 가구의 경우 택시노동자들이 본인의 처지를 드러내기 꺼려하여 처음에 섭외된 1인 가구 노동자에게 소개를 받아 진행할 수 있었다.<sup>15)</sup>

〈표 III-4〉 택시노동자 FGI 참여자 특성

| 구분   | 성별 | 연령 | 소속 또는 지위              | FGI 시기   |
|------|----|----|-----------------------|----------|
| 사례1  | 남  | 56 | A상급단체 소속 “가” 기업 노조 간부 | 2016년 7월 |
| 사례2  | 남  | 66 | A상급단체 소속 “나” 기업 노조 간부 |          |
| 사례3  | 남  | 54 | A상급단체 소속 “다” 기업 노조 간부 |          |
| 사례4  | 남  | 44 | A상급단체 소속 노조 간부        |          |
| 사례5  | 남  | 54 | B상급단체 소속 “라” 기업 노조 간부 | 2016년 7월 |
| 사례6  | 남  | 58 | B상급단체 소속 “마” 기업 노조 간부 |          |
| 사례7  | 남  | 52 | B상급단체 소속 “바” 기업 노조 간부 |          |
| 사례8  | 남  | 46 | B상급단체 소속 “사” 기업 노조 간부 |          |
| 사례9  | 남  | 52 | B상급단체 소속 노조 간부        | 2016년 6월 |
| 사례10 | 남  | 65 | C협동조합 소속 조합원          |          |
| 사례11 | 남  | 63 | C협동조합 소속 조합원          |          |
| 사례12 | 남  | 57 | C협동조합 소속 조합원          |          |
| 사례13 | 남  | 47 | C협동조합 소속 조합원          | 2016년 6월 |
| 사례14 | 남  | 52 | 1인 가구                 |          |
| 사례15 | 남  | 62 | 1인 가구                 | 2016년 7월 |
| 사례16 | 남  | 49 | 1인 가구                 |          |
| 사례17 | 남  | 58 | 1인 가구                 |          |

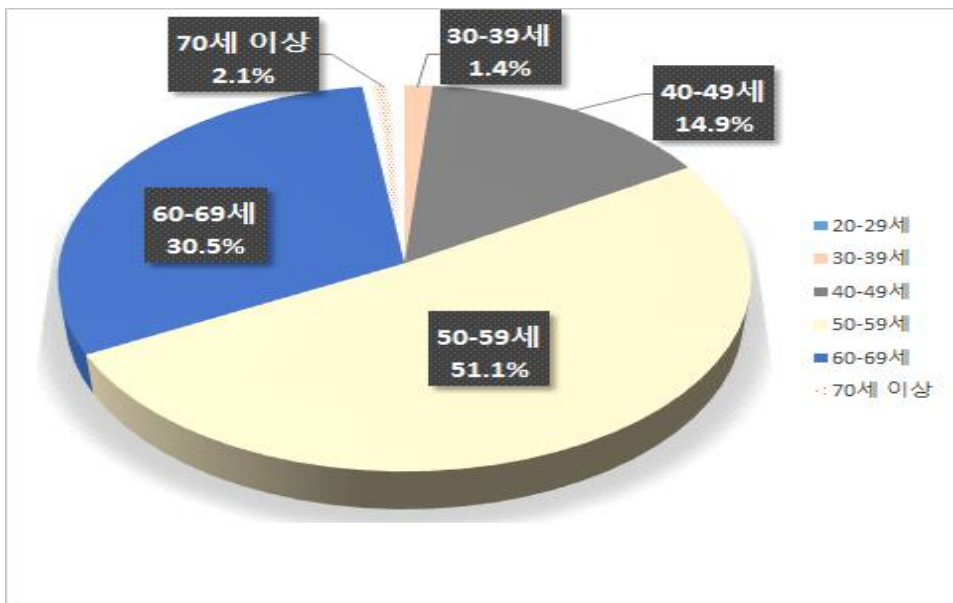
15) 이번 조사에서 가장 아쉬웠던 점은 연구 초점, 시간과 예산 한계로 인해 택시노동 내 성별 연구를 진행하지 못했다는 점이었다. 1인 가구나 여성 택시노동자의 안전이나 노동환경은 더욱더 열악할 것으로 예측되었지만 택시산업 내 소수노동자이고 접촉하기 어려워 차후 연구과제로 추진되어야 할 것이다.

## 2. 응답자의 일반적 특성

설문응답자의 연령별 특성을 살펴보면 30세 이하는 1.4%, 40대는 14.9%, 50대 51.1%, 60세 이상은 32.6%로, 응답자 중 50~60대 남성이 83.7%로 가장 많음을 알 수 있다. 참고적으로 한국교통안전공단의 서울시 택시회사 종사자의 연령별 현황과 비교하여 살펴보면 30대는 0.8%, 40대는 9.7%, 50대는 37.4%, 60대 이상은 52.0%(65세 이하 25.2%, 65세 이상 26.8%)로, 택시업 종사자는 60대가 가장 많은 것으로 나타났다. 이번 설문조사에서도 택시노동자의 고령화 현상을 확인할 수 있었다. 다만 60대 이상 택시노동자가 가장 많음에도 설문조사에서 50대의 응답 비율이 60대 보다 높은 이유는 상대적으로 60대 이상 택시노동자들이 설문에 응답하지 않는 경우가 많았기 때문인 것으로 보인다.

[그림 Ⅲ-1] 응답자의 연령별 특성

(N=699)



고령택시노동자 증가 이유에 대해 노조간부들은 장시간 저임금으로 인해 택시 노동환경이 열악해서라고 생각하였다.

“택시는 나이 들어오는 사람이 많고, 젊은 사람은 희망이 없어(경제적 어려움 등) 오는 사람이 많아요.”

(사례 1, 법인택시 노동조합 간부)

“택시기사는 최하의 직업이 되었어요. 1인 가구는 말할 것도 없고 (집이 없어서) 집에서 잠도 못자는 사람도 많아요. 몸 불편한 사람까지도 마지막으로 일하는 곳이 이 곳이죠. 오죽했으면 그랬겠어요? …(중략)… 택시에 40대 이하가 없어요. (저희 회사는) 차량이 77대이고 예전에는 140~150명 있었어야 했는데, 지금은 근로자가 100명도 안돼요. 50대 이상이 80~90%예요. 이런 업종이 도대체 어디에 있어요? 일반적인 직장을 벗어난 곳이죠.”

(사례 3, 법인택시 노동조합 간부)

응답자의 성별로 살펴보면 남성은 692명(99.0%), 여성은 7명(1.0%)이 응답하였다.<sup>16)17)</sup> 학력별로 살펴보면 법인택시 종사자 중 고졸(66.0%)이 가장 많았고, 그 다음으로 중졸 이하(12.0%), 대졸(10.6%) 순이었다. 법인택시 소속 응답자의 59.7%는 부채가 ‘있다’고 응답했으며, 평균 부채 금액은 7,937만원이었다.

법인택시 종사자들은 거주지역이 대부분 서울(86.1%)이었다. FGI 조사결과에 의하면 심층면접 조사결과 법인택시 종사자들은 주로 택시회사와 가까운 곳에서 거주하고 있다고 응답하였다. 택시회사 주변에서 근무하는 이유는 근무 특성상 새벽 교대시간에 교대가 가능해야 하기 때문이다.(<표 III-5> 참조.)

“우리 입장에서 (싼)임대주택 같은 게 있어도 직장에서 너무 동떨어져 있는 경우 문제가 있어요. 새벽 4시에 출근해야 하는데 (집이) 너무 멀면 (출퇴근)이 불가능합니다.”

(사례 16, 1인 가구)

법인택시 종사자의 주거형태는 주로 월세(33.2%)형태가 가장 많았고, 그 다음으

---

16) 교통안전공단 통계에 의하면 2016년 현재 서울지역 여성 택시기사는 784명(0.9%)이고, 남성은 84,034명(99.1%)으로 나타난다.

17) “여성운전자들은 택시를 거의 안 해요. 택시가 굉장히 힘들기 때문이죠. 오히려 버스 운전은 좀 해요. (여성 택시기사들이) 서비스적 차원에서는 더 나오니까 운전할 수 있도록 지원이 좀 있었으면 좋겠어요.” (사례 7, 택시노동조합 간부)

로 전세(32.2%), 자가(24.3%)순 이었다.

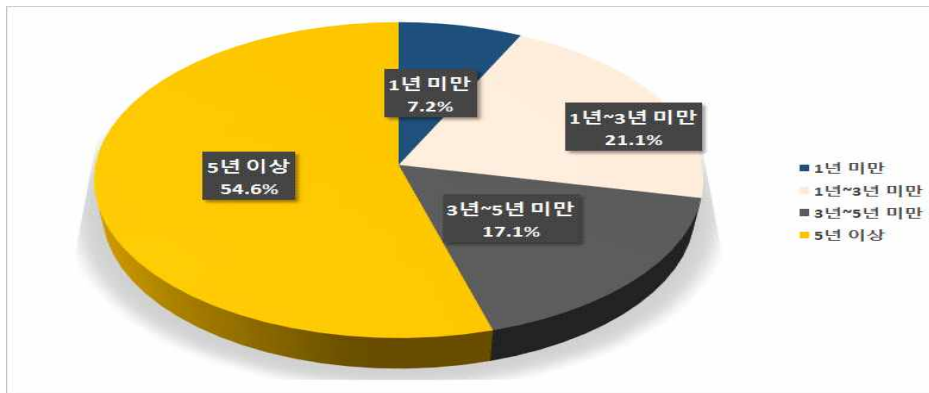
〈표 Ⅲ-5〉 응답자의 일반적 특성

| 구분     |        | 응답수<br>(명) | 비율(%) | 구분                         |      | 응답수<br>(명) | 비율(%) |
|--------|--------|------------|-------|----------------------------|------|------------|-------|
| 성<br>별 | 여성     | 7          | 1.0   | 거<br>주<br>지                | 서울   | 600        | 86.1  |
|        | 남성     | 692        | 99.0  |                            | 기타지역 | 97         | 13.9  |
|        | 합계     | 699        | 100.0 |                            | 합계   | 697        | 100.0 |
| 학<br>력 | 중졸 이하  | 82         | 12.0  | 주<br>거<br>형<br>태           | 월세   | 228        | 33.2  |
|        | 고졸     | 453        | 66.0  |                            | 전세   | 221        | 32.2  |
|        | 전문대졸   | 71         | 10.3  |                            | 영구임대 | 39         | 5.7   |
|        | 대졸     | 73         | 10.6  |                            | 자가   | 167        | 24.3  |
|        | 대학원 이상 | 7          | 1.0   |                            | 기타   | 31         | 4.5   |
|        | 합계     | 686        | 100.0 |                            | 합계   | 686        | 100.0 |
| 부<br>채 | 없다     | 274        | 40.3  | 근<br>로<br>계<br>약<br>형<br>태 | 정규   | 569        | 87.5  |
|        | 있다     | 406        | 59.7  |                            | 계약   | 77         | 11.8  |
|        | 합계     | 680        | 100.0 |                            | 기타   | 4          | 0.6   |
|        | 평균     | 7,937만원    |       |                            | 전체   | 650        | 100.0 |

법인택시 종사자의 현 회사 근속년수를 살펴보면 5년 이상 근속자가 54.6%로 가장 많았다. 그에 비해 1년 미만 근속자는 7.2%, 1년~3년 미만 종사자도 21.1%에 불과하였다.

[그림 Ⅲ-2] 현 회사 근속 년수

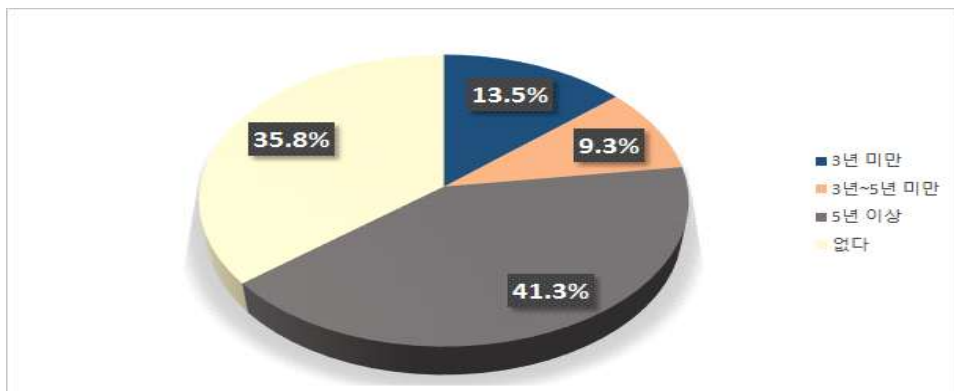
(N=678)



택시기사의 경우 이직률이 높은 편이다. 그러나 한번 들어온 경우 장기 근속하는 경우도 상당히 많았다. 설문응답자의 영업용 운전경력을 살펴보면 5년 이상 경력자가 무려 41.3%로 나타난다. 이와 비교하여 영업용 운전경력이 없는 노동자도 35.8%에 달한다. 그러나 3년 미만 종사자는 13.5%, 3년 이상 5년 미만 종사자는 9.3%에 불과하다. 즉 기존 연구결과에서도 볼 수 있듯 영업용 운전 노동시장에는 신규로 유입되는 종사자가 많지만 열악한 근로환경을 못 버티고 1~3년 내에 떠난다. 하지만 계속 일하는 경우에는 5년 이상 장기근속 하는 특성을 보인다. 심층면접 조사 결과에 따르면 택시회사의 경우 이직률이 높지만 이와 별도로 한 회사에서 장기 근속하는 택시기사들도 상당히 많음을 알 수 있다.

[그림 Ⅲ-3] 현 회사 외 운수업 경력

(N=665)



신규 유입된 노동자 대부분이 장기근속을 하지 않지만 일부 노동자는 10년 가까이 장기근속 하는 이유는 무엇인가? 심층면접조사에 의하면 이직률이 높은 이유는 장시간 노동에 비해 수입이 적기 때문이었다. 즉 노동환경이 열악하기 때문에 신규 노동자가 유입이 되지 않거나 일을 하다가 그만두게 된다. 그러나 일부 기사들이 택시업에서 장기근속하거나 다시 돌아오는 이유는 다른 기술을 배우기가 쉽지 않거나 안정적인 직장으로 이직하기 어렵기 때문이었다.

“이직률이 높아요. 근로하기 편하고 임금이 나은 곳으로 몰리는 편이죠. 사납금제 시행하는 곳에서 이직을 많이 하는 편이에요. 우리 회사는 이직률이 높은 편이에요. (그에 비해) 장기근속자가 좀 많은 편이에요. 15년 이상 하신 분들 20여 명 있어요.”

(사례 7, 택시노동조합 간부)

“(사람들이 택시에 취업을 안 하는 이유는?)노동시간에 비해 수입이 너무 적어요.”

(사례 15, 1인 가구)

“이직하기 힘들어요. 별다른 기술이 없으니까. 91년부터 택시를 했는데 중간에 건축 일을 몇 년 하다가 음주운전으로 면허가 취소되었죠. 그러다 다시 입사한 건데 여기 다시 온지 7년 정도 되었어요.”

(사례 17, 1인 가구)

### 3. 근로환경

#### 1) 운행거리 및 운송수입

서울지역 1일 평균운행거리를 살펴본 결과 2교대제가 232.2km이고 영업거리는 152.4km로 영업률은 65.6%로 나타난다. 이에 비해 1차제는 평균운행거리가 268.3km이고 영업거리는 173.0km로 영업률은 64.5%로 나타난다. 1차제 노동자의 영업률이 1%p 근소한 차이로 낮은 것으로 나타난다.

택시노동자의 1일 운송수입은 2교대제가 15.2만원으로 조사되었고, 이보다 운행거리가 긴 1차제는 17.7만원으로 조사되어 예상보다는 1차제의 운송수입이

높지 않은 것으로 나타났다. 1차제의 운송수입이 예상보다 적은 것은 체력적으로 운행시간에 한계가 있어 휴식시간이 발생하는 등 시간당 수입금이 2교대제보다 적기 때문인 것으로 보인다.

〈표 III-6〉 서울택시 운행거리와 영업률

| 구분   | 운행거리(km) | 영업거리(km) | 영업률(%) | 운송수입(만원) |
|------|----------|----------|--------|----------|
| 2교대제 | 232.2    | 152.4    | 65.5   | 15.2     |
| 1차제  | 268.3    | 173.0    | 64.5   | 17.7     |

## 2) 근로시간

서울 법인택시 노동자들은 장시간 근무하고 있는 것으로 알려진다. 이번 조사에서 2교대제의 경우 1일 입출고에 소요되는 시간(운행 전 준비시간과 운행 후 정리시간으로 배차, 안전점검, 세차, 입금 등)은 약 0.5시간이다. 또한 회사 차고지 출고에서 입고까지 소요되는 시간은 10.3시간인데, 이 중 휴게시간으로 소요되는 0.8시간을 제외하면 운행시간(대기시간 포함)은 약 9.5시간이다. 따라서 1일 근로시간은 입출고 소요시간과 운행시간을 합산한 9.9시간으로 나타났다. 2교대제의 평균근무일수는 25.6일로 조사되었기 때문에 월 운행시간은 243.2시간이고 출고소요시간을 합한 월 근로시간은 254.6시간이었다.

1차제의 경우 입출고에 소요되는 시간이 약 0.6시간으로 나타났다. 또한 출고에서 입고까지의 시간이 11.9시간인데, 이중 휴게시간으로 소요되는 0.8시간을 제외하면 운행시간(대기시간 포함)은 약 11.1시간인 것으로 나타났다. 따라서 1일 근로시간은 입출고시간과 운행시간을 합산한 11.7시간으로 나타났다. 1차제의 평균근무일수가 26.7일로 조사되었기 때문에 월 운행시간은 296.3시간, 월 근로시간은 313.4시간이다.

2교대제의 경우 월 최대 근로시간인 226시간(주40시간제에 따른 월 근로시간 174시간+월 연장근로시간 52시간)을 28.6시간 초과하고, 1차제의 경우 87.4시간을 초과하고 있는 것으로 장시간 일하고 있는 것으로 나타난다.

심층면접 조사 결과 택시기사들이 장시간 일하는 이유는 사납금에 대한 부담이 있으며 사납금을 채우고 수익을 올리기 위해 휴일근무도 마다하지 않는 것으로 나타난다. 평균 26일 일한다고 응답하였고 주중에 쉬는 경우 일요일에 일을 하여 보

충하는 경우도 있었다. 특히 1차제 제도 아래서는 훨씬 더 많은 시간을 일했다.

〈표 Ⅲ-7〉 서울지역 택시노동자의 근로시간

| 구분   | 구속시간<br>(A) | 출고에서<br>입고까지<br>시간<br>(A-C) | 입출고<br>필요시간<br>(C) | 휴게시간<br>(D) | 근로시간<br>(E=A-D<br>+C) | 근무일수<br>(F) | 월 평균<br>근로시간<br>(E×F) |
|------|-------------|-----------------------------|--------------------|-------------|-----------------------|-------------|-----------------------|
| 2교대제 | 10.8        | 10.3                        | 0.5                | 0.8         | 9.9                   | 25.6        | <b>254.6</b>          |
| 1차제  | 12.6        | 11.9                        | 0.6                | 0.8         | 11.7                  | 26.7        | <b>313.4</b>          |

“근무일에 누구를 만나고 그런 건 못해요. 그러면 사납금 14만원을 물어내야 하니까. 그리고 일요일이 쉬는 날이지만 수입 별충을 위해 일을 하게 되면 쉬지도 못해요.”

(사례 15, 1인 가구)

“주중에 전혀 안 쉴 수는 없으니까 빠질 때가 2번 정도 있어요. 그러면 일요일에 보충할 수밖에 없어요. 잘 쉬지 못하죠.”

(사례 17, 1인 가구)

“우리는 입금 때문에 무조건 26일을 일해 줘야 해요.”

(사례 16, 1인 가구)

“(이전에)1인 1차제였어요.…(중략)… 25만원을 벌려면 하루에 쉬지 않고 16시간 일해야 했어요.”

(사례 12, 택시협동조합 조합원)

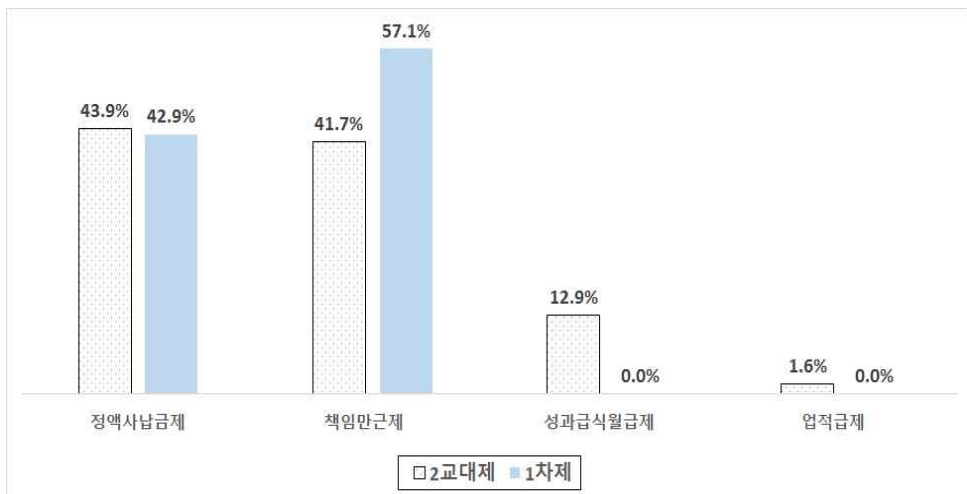
### 3) 임금

법인택시업체의 임금제도는 전액관리제에 따른 임금제도로써 성과급식 월급제와 업적급제가 있고 이외에도 정액사납금제, 책임만근제, 도급제 등 다양하다. 서울의 경우 1980년 대 말까지 업적급제가 대부분이었으나 우수수범업체가 폐지되면서 점차 사납금제가 급속히 증가하였다. 사납금제는 다시 근무일수에 따라 사납금을 입

금하는 정액사납금제와 월간 임금액을 정해놓고 이를 책임 임금하는 책임만근제로 나뉜다. 이번 조사에서도 전체 응답자의 86.4%는 소속 택시업체가 사납금제(정액 사납금제 43.8%, 책임만근제 42.6%)로 운영되고 있다고 응답하였다. 응답자 중 성과급식 월급제는 11.9%, 업적급제는 1.6%에 불과했다. 2교대제의 경우에도 정액사납금제 43.9%, 책임만근제 42.9%로 대부분 사납금제를 실시하고 있었다. 반면 성과급식 월급제 12.9%와 업적급제는 1.6%로, 수입금 전액관리제에 따른 임금제도를 실시하고 있는 곳은 14.5%에 불과했다. 1차제의 경우에는 정액사납금제 42.9%, 책임만근제 57.1%로, 전액관리에 따른 임금제도를 실시하는 비율은 0%로 조사되었다. 특히 1차제 노동자의 경우 운전자에게 가장 불리한 책임만근제<sup>18)</sup>의 비율은 57.1%로, 2교대제 응답자보다 15.4%p 높았다.

[그림 III-4] 근무제도별 임금제도

(N=629, 49)



한편 택시기사의 수입은 사납금과 같은 택시업 특유의 임금제도로 인해 산출하기가 용이하지 않은 편이다. 수입은 사납금에 따른 고정급과 사납금을 초과한 개인수입으로 구성되는데, 개인수입에서 운행 중 필요한 식사비, 음료수비, 담배비

18) 책임만근제는 월 30일 또는 31일 중 25~26일에 대한 만근 책임사납금만을 납부하면 나머지 5~6일을 택시노동자가 운송경비를 부담하고 돈을 벌 수 있는 제도이다. 이 때 사용하는 5~6일은 도급의 한 형태로써 불법이다. 또한 택시기사들은 휴일로 사용하지 못하는 경우가 많아 사고율이 높아질 수밖에 없다.

등을 제외한 수입이 실제 개인수입이 되므로 개인의 특성에 따라 차이가 크기 때문이다.

2교대제 응답자의 평균 임금을 산출한 결과 고정급이 129.6만원이고 개인수입이 37.1만원으로 월수입은 166.7만원으로 나타났다. 여기에 운행 시 비용으로 사용하는 월비용 33.1만원을 합산하면 운전자의 총수입은 199.8만원이다. 1차제의 경우 고정급이 123.8만원이고 개인수입이 33.1만원으로 월수입은 157.6만원으로 나타났다. 여기에 운행 시 비용으로 사용하는 월비용 39.2만원을 합산하면 운전자의 총수입은 196.8만원이다. 따라서 1차제의 근로시간이 2교대보다 한 달에 약 60시간 길지만 총수입은 오히려 약 3만원 적은 것으로 나타났다. 실태조사 결과에 의하면 택시노동자들은 실질 수입은 점차 하락하고 있는 것으로 나타난다. 택시노동자들은 대중교통의 발달과 승객의 감소, 사납금 제도에 대한 부담으로 인해 낮은 임금을 받고 있었다. 특히 이들의 노동시간이 대부분 8시간을 넘는다는 점을 고려한다면 실제 임금은 최저임금에도 못 미치는 것으로 보인다.<sup>19)</sup> 특히 1인 1차제의 경우 노동시간에 비해 임금이 높지 않았다.

〈표 Ⅲ-8〉 응답자의 평균 임금

| 구분   | 고정급<br>(만원, A) | 개인수입<br>(만원, B) | 월간수입<br>(만원,<br>A+B) | 1일 경비<br>(만원, C) | 월평균<br>근무일수<br>(일, D) | 월간비용<br>(만원,<br>E=C×D) | 월간총수입<br>(만원,<br>A+B+E) |
|------|----------------|-----------------|----------------------|------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|
| 2교대제 | 129.6          | 37.1            | 166.7                | 1.3              | 25.6                  | 33만원 <sup>1)</sup>     | 199.8                   |
| 1차제  | 123.8          | 33.9            | 157.6                | 1.5              | 26.7                  | 39.2만원 <sup>2)</sup>   | 196.8                   |

주: 1. 2교대인 경우 1일 경비 1.3만원에 근무일수 25.6일을 곱하여 산출.

2. 차제인 경우 1일 경비 1.5만원에 근무일수 26.7일을 곱하여 산출.

“물가가 오르면서 임금액도 올라가고… 우리는 최저임금이라고 생각하고 있어요.”

(사례 14, 1인 가구)

“기본급은 최저임금도 안돼요. 맞춰서 준다고 하는데 부가가치세 포함해서 최저임금을 맞춘 것이죠. 원래 그거 포함하면 안돼요.”

19) 참고적으로 고용노동부는 택시노동과 유사한 간헐적 대기시간이 있는 단속적 근로자(보일러 기사, 전용운전원 등)의 최저임금을 07~19시 근무 시 2,017,537원, 19~07시 근무 시 1,650,712원으로 제시한다. 단 1일 2교대제 시 시급 6,030원일 때 조건이며, 야간근무의 경우에는 4시간 휴게시간을 부여한다(고용노동부, 2016).

(사례 17, 1인 가구)

“28년 전과 현재 택시산업은 확연하게 다르죠. (28년 전과) 비교하면 (택시 수입은) 약 40-50% 떨어진 것 같아요. 왜냐하면 당시는 택시 증가의 시기이고, 대중교통 수단이 발달하지 않았고, 승객이 많았기 때문이죠. 그래서 택시기사들은 밥 먹을 시간도 없이 수익을 올렸어요....(중략)...지금은 승객을 찾아다녀야 하는 상황입니다. 임금이 최저임금에 미달하거나 겨우 충족하고 있어요. 별도의 음성적인 수입도 발생하고 있지 않죠. 그러다보니 이직률이 높아요.”

(사례 7, 택시노동조합 간부)

“(1인 1차제의 경우) 사납금이 일단 훨씬 높죠(20만원). 게다가 가스도 10리터 덜 줘요. 입금 후 5만원 정도 가져갔는데 25만원을 벌려면 하루에 쉬지 않고 16시간 일해야 했어요. 그렇게 해서 가져간 돈이 겨우 200(만원) 정도.”

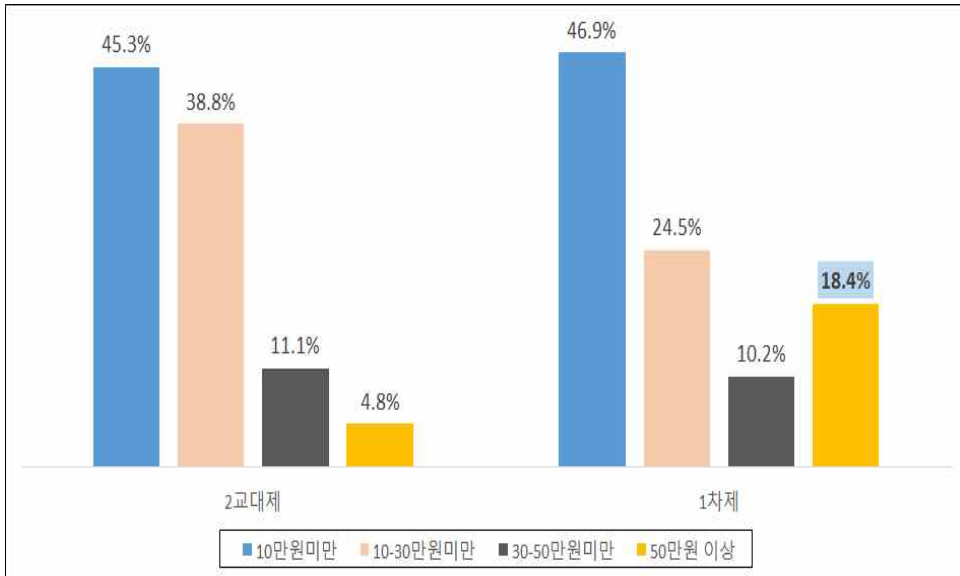
(사례 12, 택시협동조합 조합원)

한편 택시 등 운수업 종사자는 운행 중 발생하는 법규위반으로 범칙금, 과태료 등을 부담하게 되는데, 이를 손실임금이라고 한다. 설문조사를 통하여 지난 1년간 발생한 손실임금이 어느 정도 인지 조사한 결과 손실임금이 30만원 미만이라고 응답한 2교대제 노동자는 82.4%, 1차제 노동자는 71.4%로 나타났다. 손실임금이 30만원이 넘는다고 응답한 노동자는 2교대제 15.6%, 1차제 28.6%로 나타났다. 특히 1차제 노동자의 경우 1년 간 평균 손실임금이 50만원이 넘는다고 응답한 노동자가 무려 18.4%로 나타났다.

심층면접 결과 택시기사들은 과속이나 법규위반이 문제가 있다는 것을 알고 있으나 사납금 부담으로 인해 어쩔 수 없게 하게 된다고 응답하였다. 또한 택시기사가 잘못하지 않았는데도 택시민원이 발생하면 무조건 구청에 출석하는 방식의 행정 처리는 영업에 지장을 주어 택시기사의 사납금 부담을 가중시키는 원인이었다. 물론 택시기사의 법규위반은 강력히 제재해야 하지만 시민들의 과도한 교통민원으로 인해 소진되지 않도록 하는 방안도 필요하다.

[그림 Ⅲ-5] 운행 중 평균 손실임금

(N=640, 49)



“택시기사를 봐주지 않아요. 과태료도 범칙금도 우리가 잘못된 부분도 있지만 좀 봐줬으면 좋겠어요.”

(사례 17, 1인 가구)

“다산콜 120에 택시 문제를 모두 신고하게 되어 있는데 객관적 검증 전에 기사에게 무조건 연락해서 구청으로 오라고 해요. 이러면 일을 못하게 되어 사납금을 채우기 힘들어져요. 게다가 나중에 기사 잘못이 아닌 경우도 발생하죠.”

(사례 2, 택시회사 노조 간부)

“(다산콜 120에) 주로 심야시간에 취객들이 많이 신고하는데 번호판을 오인하거나 자기에겐 원인이 있으면서 택시기사 잘못으로 신고하는 경우가 많아요. 그래서 억울한 사례가 많고 판정도 그렇게 나는 경우가 많죠. 그런데 택시기사가 신고 때문에 소요해야만 하는 시간이 많아요. 수입을 올려야 하는 시간에 거기에 매달려 있어야 해요. 특히 무혐의면 억울하니까 돈 못 버는 부분에 대해서 대책을 세워줘야 해요.”

(사례 4, 택시상급단체 노조 간부)

#### 4) 승무 중 애로사항

택시는 승객을 수송하는 것이 주요 업무이기 때문에 택시를 운행하는 시간이 길어지면 피로도가 심화되어 교통사고의 위험이 증가하게 된다. 그리고 버스와 달리 임금이 수입금에 비례하기 때문에 사납금에 대한 부담도 존재한다.

2교대제 응답자의 경우에는 승무 중 애로사항에 대해 1순위 장시간 노동(43.2%), 2순위 사납금 부담(26.7%), 3순위 택시운전에 대한 낮은 사회적 인식(22.6%)을 꼽았다. 1차제 응답자 또한 사납금에 대한 부담(38.8%)과 장시간노동을(38.8%)을 동시에 1순위로 꼽았고, 그 다음 임금액 압박감(28.6%), 정신적·육체적 피로(26.5%)순으로 꼽고 있다.

〈표 III-9〉 근무형태별 승무 중 애로사항(순위별)

| 구분   | 1순위    |         | 2순위     |        |           | 3순위    |           |
|------|--------|---------|---------|--------|-----------|--------|-----------|
|      | 장시간 노동 | 임금액 압박감 | 임금액 압박감 | 장시간 노동 | 정신·육체적 피로 | 사회적 천시 | 정신·육체적 피로 |
| 전체   | 43.5%  | 27.3%   | 27.6%   | 11.6%  | 18.2%     | 23.7%  | 20.6%     |
| 2교대제 | 43.2%  | 26.0%   | 26.7%   | 10.1%  | 18.0%     | 22.6%  | 18.9%     |
| 1차제  | 38.8%  | 38.8%   | 28.6%   | 26.5%  | 12.2%     | 20.4%  | 26.5%     |

운송수입 감소에 따른 사납금 부담과 부족한 운송수입을 보충하기 위한 장시간 노동은 정신적·육체적 피로를 유발한다는 점에서 서로 밀접하게 연관되어 있다. 또한 1차제 노동자는 임금액에 대한 압박감을 장시간 노동과 함께 애로사항으로 꼽고 있다. 이는 2교대제 택시기사 보다 1차제 택시기사의 사납금액이 4만원 더 높다고 알려져 있고, 이로 인해 1일 2시간 이상을 더 근무해서 나타난 결과로 볼 수 있다.

#### 5) 운행 중 법규 위반과 발생원인

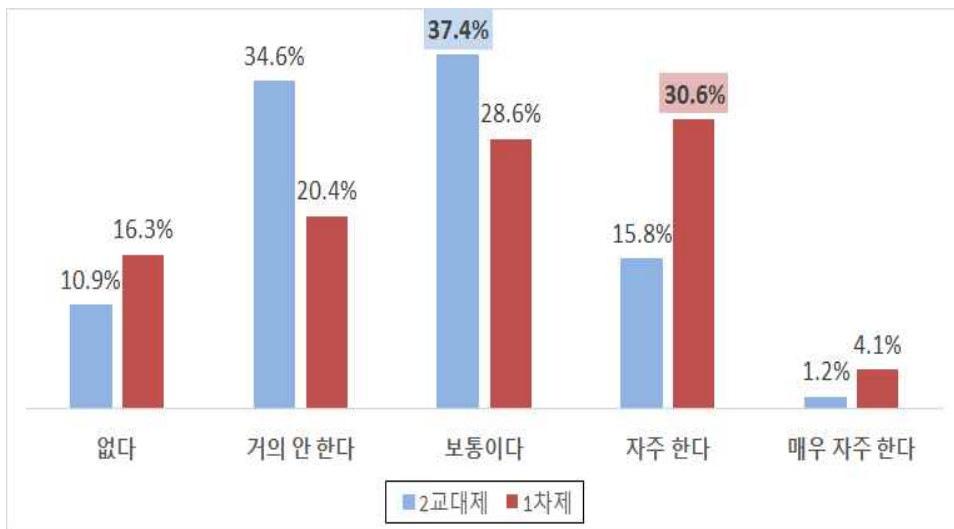
일반시민의 입장에서는 도로에서 사업용 차량의 난폭운전 등 법규위반 운전이 문제로 인식되는 경우가 많은데, 특히 택시의 경우 더욱 심한 것으로 알려진다. 택시운전자의 법규위반에 대한 인식 정도와 그 원인에 대하여 살펴보면 다음의 [그

림 Ⅲ-6]과 같다.

조사결과 1차제 응답자들은 스스로 운행 중 법규위반을 2교대제 응답자 보다 더 많이 한다고 인식하고 있었다. 운전 중 법규위반 정도에 대한 주관적 인식에 대하여 2교대제 응답자는 ‘거의 안 한다’의 비율이 45.5%(안 한다 10.9%, 거의 안 한다 34.6%)로 나타났으나 1차제 응답자는 36.7%(안 한다 16.3%, 거의 안 한다 20.4%)로 나타났다. 법규위반을 ‘많이 한다.’의 비율이 2교대제의 경우 17.0%(자주 한다 15.8%, 매우 자주 한다 1.2%)에 불과했으나 1차제 응답자의 경우 34.7%(자주 한다 30.6%, 매우 자주 한다 4.1%)로 응답하였다. 1차제 응답자는 교통법규 위반을 많이 한다고 응답한 비율이 2교대제에 비해 훨씬 높았다.

[그림 Ⅲ-6] 운전 중 법규위반에 대한 주관적 인식

(N=650, 49)



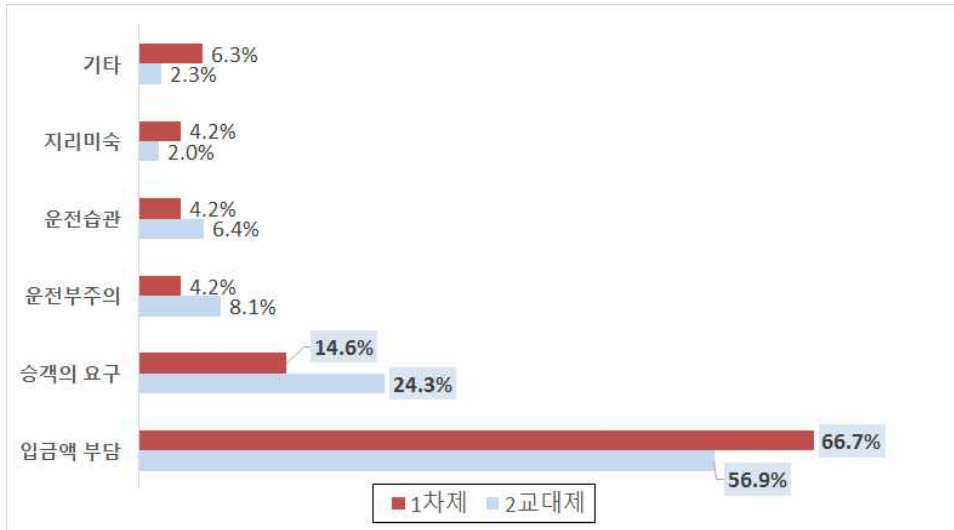
그렇다면 왜 이렇게 교통법규를 위반하게 되는 것일까? 운행 중 법규위반의 원인에 대하여 응답자들은 ‘입금액에 대한 압박감’ 때문이라는 응답이 2교대제 56.9%, 1차제 66.7%로 대부분을 차지하고 있고, 그 다음으로 ‘승객의 요구’ 때문이라는 응답이 2교대제 24.3%, 1차제 14.6%로 조사되어 입금액에 대한 압박감과 승객의 요구가 법규위반의 중요 원인인 것으로 나타났다([그림 Ⅲ-7] 참조).

심층면접 조사결과에 의하면 택시기사들은 사납금을 마련해야 함에도 불구하고 승객의 감소로 영업 시 무리한 과속운전이나 법규를 위반 하는 경우가 많다. 또한

승객이 과속운전으로 빨리가기를 요구하는데도 교통법규를 준수하면 오히려 불친절로 신고 되는 사례도 발생했다. 택시의 법규위반을 줄이기 위해서는 사납금제의 개선과 함께 승객의 의식이 전환되어야 함을 의미한다.

[그림 III-7] 운행 중 법규위반의 원인

(N=645, 48)



“과속하고 위반해야 사납금을 겨우 마련하는데 너무 단속만 해요.”

(사례 3, 택시회사 노조 간부)

“실제로 손님 태우는 시간은 3~4시간이고 대부분 손님을 찾아다니는 시간 이에요....(중략)...교통사고 줄이려면 승객들도 바뀌어야 해요. 맨날 빨리 가자고 해요. 신호를 지키면 불친절로 신고하는 경우도 있어요....(중략)... 120번에서도 신고를 무조건 받지 말고 객관적으로 검증을 해야 해요. 교대시간이라 승차 못한 건데 승차 거부로 신고당하기도 하고, 서울시에서도 자치구의 행정처분(적발 실적)이 적다고 압박하기도 한데요. 이러면 기사들은 반발해요.”

(사례 8, 택시회사 노조 간부)

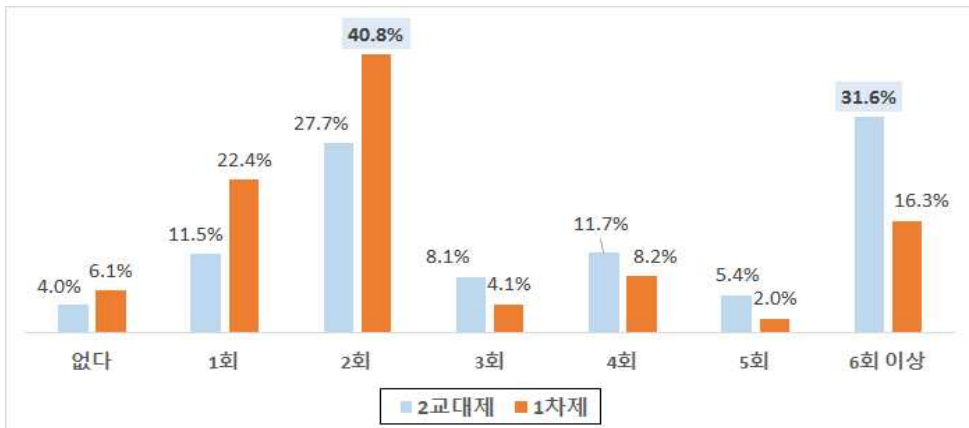
## 6) 교육

인건비 비율이 높은 산업이나 업종일수록 교육훈련의 중요성은 강조된다. 택시업은 운송수입의 약 55%가 인건비로 지출되고 있을 정도로 노동집약적인 산업이기 때문에 운전자에 대한 관리와 교육훈련이 필요한 업종이다(통계청, 2014).

조사결과 근무제도가 열악할수록 서비스의 질을 높일 수 있는 연간 교육을 받는 횟수는 적은 것으로 나타났다. 2교대제 택시노동자의 연간 교육 횟수를 살펴보면 교육이 ‘없다’고 응답한 비율이 4.0%, 1년에 1회 11.5%, 2회 27.7%, 3회 8.1%로, 분기에 1회도 교육을 하지 않은 회사의 비율이 51.3%인 것으로 나타났다. 하지만 1차제의 경우 분기별 교육도 하지 않는 경우가 무려 73.4%에 달했다. 또한 2교대제 응답자는 연 4회 교육 11.7%, 5회 5.4%, 연 6회 이상 교육받는 비율이 31.6%로 조사되어 분기에 1회 이상 회사에서 교육을 받는 비율은 48.7%로 나타났다. 그에 비해 1차제 노동자가 연 4회 이상 교육받는 비율은 26.5%에 불과했다([그림 III-8] 참조).<sup>20)</sup>

[그림 III-8] 연간 교육 횟수

(N=643, 49)



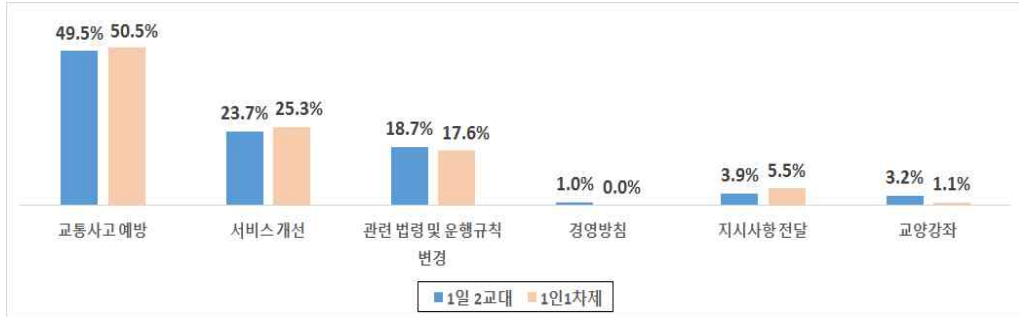
교육내용을 살펴보면 1순위에서 교통사고 예방 교육이 2교대제 49.5%, 1차제 50.5%로 나타나 교통사고의 심각성이 크다는 것을 보여준다고 할 수 있다. 그

20) 1차제는 교대가 없는 근무제이므로 운전자가 회사에 정기적으로 들어갈 필요가 없어 고의로 교육을 참석하지 않은 경우도 있을 수 있다.

다음 2순위는 서비스개선 교육으로 각각 23.7%, 25.3%, 3순위는 관련법령 개정 사항으로 각각 18.7%, 17.6%로 나타나 근무제도에 따라 교육내용이 차이가 나는 것은 없는 것으로 볼 수 있다.

[그림 III-9] 회사의 교육내용(중복응답)

(N=1267, 91)



교육내용의 수준과 효과에 대해 물어본 결과 근무제도별로 보면 1차제는 교육내용이 시기적절하다는 응답이 21.3%로 2교대제(40.5%)의 약 절반에 불과한 반면, 형식적인 내용은 38.3%, 지시사항 전달 위주가 29.8%로 2교대제(각각 31.5%, 21.9%) 보다 교육내용에 대한 불만이 더 큰 것으로 나타났다. 교육의 효과는 효과가 있다고 한 응답은 55.5%인 반면 효과가 없다는 응답은 17.3%로 나타나 대체로 교육의 효과는 있는 것으로 조사되었다. 근무제도별로 보면, 2교대제가 효과 있다가 57.4%, 효과 없다가 16.8%, 1차제가 각각 29.3%, 25.5%로 나타나 2교대제가 1차제보다 교육효과가 높은 것으로 나타났다.

<표 III-10> 교육의 수준과 효과

| 구분              | 교육 수준  |         |          |       | 교육효과  |       |       |
|-----------------|--------|---------|----------|-------|-------|-------|-------|
|                 | 형식적 내용 | 지시사항 전달 | 시기적절한 내용 | 모르겠다  | 효과 있음 | 약간 효과 | 효과 없음 |
| 계<br>(N=692)    | 31.9%  | 22.4%   | 39.2%    | 6.5%  | 55.5% | 27.1% | 17.3% |
| 2교대제<br>(N=645) | 31.5%  | 21.9%   | 40.5%    | 6.2%  | 57.4% | 25.8% | 16.8% |
| 1차제<br>(N=47)   | 38.3%  | 29.8%   | 21.3%    | 10.6% | 29.3% | 44.7% | 25.5% |

한편 택시회사 교육은 일반적으로 교대시간에 이루어지고 있다. 따라서 오전 조는 1시간 일찍 회사로 복귀해 교육을 받은 후 퇴근하고, 오후 조는 반대로 1시간 일찍 출근하여 교육을 받고 근무를 하고 있다. 현재 교육방식에 대한 애로사항을 조사한 결과, 업무 중 교육으로 입금액에 도움이 안 된다는 의견이 57.9%로 가장 높았다. 이는 교육 참여를 위해 조기 입고하는 경우 운송수입 감소하기 때문인 것으로 보인다. 다음으로 휴무시간에 교육을 하여 부담이 된다는 답변이 27.0%로 나타났다. 이는 휴식시간에 교육을 하여 충분한 휴식을 보장받지 못하기 때문인 것으로 보인다. 따라서 대부분 교육으로 인한 운송수입과 휴식시간 감소를 문제로 인식하고 있었다. 한편 교육이 아예 업무에 도움이 안 된다는 답변은 9.9%로 나타났다.

〈표 Ⅲ-11〉 교육 실시로 인한 애로사항

| 구분              | 휴식시간<br>교육으로 부담 | 업무에 도움<br>안됨 | 입금을 채우는데<br>지장을 받음 | 기타   |
|-----------------|-----------------|--------------|--------------------|------|
| 계<br>(N=634)    | 27.0%           | 9.9%         | 57.9%              | 5.2% |
| 2교대제<br>(N=593) | 26.6%           | 10.3%        | 57.1%              | 4.9% |
| 1차제<br>(N=41)   | 31.7%           | 4.9%         | 61.0%              | 2.0% |

#### 4. 택시노동과 안전

운행 중 택시노동자의 안전은 매우 중요하다. 택시노동자의 교통사고는 택시노동자 자신뿐만 아니라 택시회사, 승객 등에게 직·간접적으로 위험이 발생할 수 있기 때문이다. 현재 택시노동자에게 발생할 수 있는 저해요인은 다음과 같다. 첫째, 택시노동자의 안전을 가장 많이 저해하는 요인은 교통사고이다. 교통사고는 직접적인 정신적 충격과 신체적 부상을 입게 될 뿐만 아니라 이로 인한 형사처벌, 면허정지, 징계에 따른 고용불안 문제도 부담한다. 택시노동자들이 교통사고를 은폐하기 위해 교통사고 처리비용을 자부담하는 경우가 증가하고 있는데, 이는 고용 안정이나 개인택시 양도를 위한 자구책으로 볼 수 있다. 둘째, 승무서비스 제공 과정에서 택시운전자의 안전이 위협당하고 있다. 승객을 가장한 택시강도, 취중승객과의 시비, 승객의 폭언·폭행 등이 빈번하게 발생하는 것으

로 알려졌다. 셋째, 차량의 문제로 택시노동자의 안전문제가 발생한다. 이전에 비하여 차량 안전성은 많이 개선되었지만 차량의 노후화나 차량정비 불량으로 택시의 교통사고 위험이 증가하여 안전을 저해하는 요인으로 작용한다.

택시기사의 안전은 택시회사, 승객 등 택시당사자들에게도 영향을 미친다는 점에서 운행 시 필수적으로 보장되어야 한다. 택시기사의 안전이 보장되지 않을 경우 이용자인 시민의 입장에서는 택시 교통사고로 인해 사고 위험에 대한 스트레스 등으로 인한 정신적 피해뿐만 아니라 더 나아가 생명과 재산을 위협받게 된다. 택시회사의 입장에서는 교통사고로 보험료와 사고처리비용이 증가되어 경영의 어려움을 겪게 된다. 경영에 위험을 겪게 되는 경우 택시노동자의 처우는 더 열악해질 수밖에 없으며 다시 교통사고의 위험이 높아지는 악순환에 빠지게 된다. 본 연구에서는 교통사고와 택시 승객에 의해 발생하는 택시기사의 안전 문제에 초점을 맞추어 실태를 살펴보고자 한다.

### 1) 교통사고 발생현황

이 장에서는 실태조사 결과를 분석하기 전에 서울지역 법인택시회사의 교통사고 현황을 살펴보기 위하여 전국택시공제조합 자료를 분석하였다. 전국택시공제조합 자료에 따르면 2000년은 9,414건의 교통사고가 발생하여 63명이 사망하고 14,173명이 부상을 당했지만 2005년에는 13,214건의 교통사고가 발생하여 56명이 사망하고 19,720명이 부상을 당하는 등 사고가 급속히 증가하였다. 이후 택시사고는 점차 감소하여 2014년에는 10,055건의 교통사고가 발생하여 37명이 사망하고 15,303명이 부상당한 것으로 나타난다.

〈표 III-12〉 연도별 서울지역 택시 사고율

| 구분   | 계약대수   | 사고건수   | 사망인원 | 부상인원   | 운전자수   | 대당 사고율 | 운전자당 사고율 |
|------|--------|--------|------|--------|--------|--------|----------|
| 2000 | 20,167 | 9,414  | 63   | 14,173 | 55,390 | 46.7%  | 17.0%    |
| 2005 | 22,334 | 13,214 | 56   | 19,720 | 38,042 | 59.2%  | 34.7%    |
| 2010 | 22,329 | 11,781 | 48   | 18,561 | 41,783 | 52.8%  | 28.2%    |
| 2014 | 22,312 | 10,055 | 37   | 15,303 | 38,416 | 45.1%  | 26.2%    |

주: 전국택시공제조합 자료.

연도별 서울지역 택시 교통사고는 2000년 이후 점차 증가했다는 점에서 심각한 상황이다. 서울지역 택시의 대당 사고율은 2000년 46.7%에서 2014년 45.1%로 약간 감소했지만 운전자 당 사고율은 2000년 17.0%에서 2014년 26.2%로 54.1%가 증가한 것으로 나타났다.

전국택시공제조합에 의한 사고건수와 사고율은 공제조합에 접수한 교통사고만을 합산한 것이므로 실제 은폐 처리된 사고건수를 알 수 없다는 문제점이 있다. 이 점은 설문조사를 통해 보완하고자 하였다.

다음의 <표 Ⅲ-13>은 근무제도별 가해교통사고 비율을 조사하였다. 조사 결과 2교대제 택시노동자의 가해교통사고율이 상대적으로 높은 것으로 나타났다. 실제 사고건수는 이보다 훨씬 많은 것으로 나타났다. 전체적으로 2교대제는 사고율이 64.0%이고 1차제는 42.9%로 사고율이 대단히 높았다. 사고율은 2교대제가 1차제보다 21.1%p 더 높았다.

세부적으로 대인사고의 경우 2교대제는 경상 142건(사고율 21.7%), 중상 16건(사고율 2.4%)이 발생하였고, 1차제는 경상 3건(사고율 6.1%), 중상 2건(사고율 4.1%)이 발생하였다. 대물사고의 경우 2교대제는 접촉사고 192건(사고율 29.3%), 자차파손사고 69건(사고율 10.5%)이 발생하였고, 1차제는 접촉사고 12건(사고율 24.5%), 자차파손사고 4건(사고율 8.2%)이 발생하였다. 중상자 사고를 제외하면 모든 항목에서 2교대제가 1차제보다 더 높은 사고율을 보였다.

<표 Ⅲ-13> 택시 가해사고 건수 및 사고율

| 구분   |     | 계     | 경상    | 중상   | 접촉    | 파손    |
|------|-----|-------|-------|------|-------|-------|
| 계    | 건수  | 440   | 145   | 18   | 204   | 73    |
|      | 사고율 | 62.5% | 20.6% | 2.6% | 29.0% | 10.4% |
| 2교대제 | 건수  | 419   | 142   | 16   | 192   | 69    |
|      | 사고율 | 64.0% | 21.7% | 2.4% | 29.3% | 10.5% |
| 1차제  | 건수  | 21    | 3     | 2    | 12    | 4     |
|      | 사고율 | 42.9% | 6.1%  | 4.1% | 24.5% | 8.2%  |

주: 응답자의 가해사고율(%)=사고건수/응답자수×100

서울지역 택시노동자의 경우 2교대제 응답자의 사고건수가 1차제 보다 훨씬 높다는 점은 지금까지 살펴본 결과와 배치되는 결과를 보여준다. 즉 앞의 조사결과에 의하면 1차제는 2교대제에 비하여 임금액에 대한 압박감과 장시간 노동에 의한

피로도가 심하고 법규위반도 더 많이 하는 것으로 나타났다. 사고율이 2교대제보다 높아야 하지만 오히려 1차제 사고율이 더 낮다. 따라서 이번에 조사된 서울택시의 1차제 사고율은 응답자 수(49명)가 적어 현실을 제대로 반영하고 있지 못한 것으로 보인다.

## 2) 택시 교통사고 발생원인

교통사고는 한 가지 요인보다 시설물, 교통문화, 운행환경 등 다양한 요인이 복합적으로 결합하여 발생한다. 교통사고는 운전자의 부주의에 의해 발생하기도 하고, 어느 정도 운전자의 과실이 택시 교통사고에 영향을 미치기 때문에 운전자가 교통사고의 책임에서 자유롭지 않다. 그러나 택시 교통사고 원인을 택시기사의 책임으로만 돌리는 것은 택시 사용자 입장과 피해자 입장에서만 교통사고 원인을 찾는 것이다. 따라서 이 조사는 택시노동자들이 생각하는 교통사고 원인을 유형별로 나누어 구체적으로 살펴보고자 한다.

본 조사는 택시노동자의 입장에서 교통사고 발생 원인을 3가지로 분류하여 살펴보았다. 첫 번째 원인은 기존에 구축되어 있는 교통 인프라로 인해 야기되는 교통사고 원인이 무엇인지 알아보았다. 인프라로 야기되는 원인은 신호체계, 도로확장, 버스정류장 위치, 불법 주·정차, 택시정류장 위치와 같이 기존 시설물로 인해 발생하는 교통사고 등으로 구성된다. 두 번째 원인은 택시 교통문화로 인한 사고원인이 무엇인지 파악해 보았다. 이는 택시운전기사의 운행패턴, 승객의 안전의식, 보행자의 보행방식, 다른 차량운전자의 잘못된 운행패턴 등 택시 운행 과정 중에 나타나는 행위와 운전습관 등으로 구성된다. 세 번째 원인은 현재 택시 근로환경으로 인해 사고 발생 이유가 무엇인지 살펴보았다. 이는 회사 내의 노사가 결정한 근로조건과 회사가 노동자에게 부여하는 운행환경이 사고발생에 어떤 영향을 끼치는지를 의미한다. 이는 회사입금액에 대한 부담감, 정신적·육체적 피로, 과도한 운행시간, 노동자의 낮은 수입을 보충하기 위한 무리한 운전, 안전교육 부족, 관리자의 관리감독 소홀 등으로 구성된다.

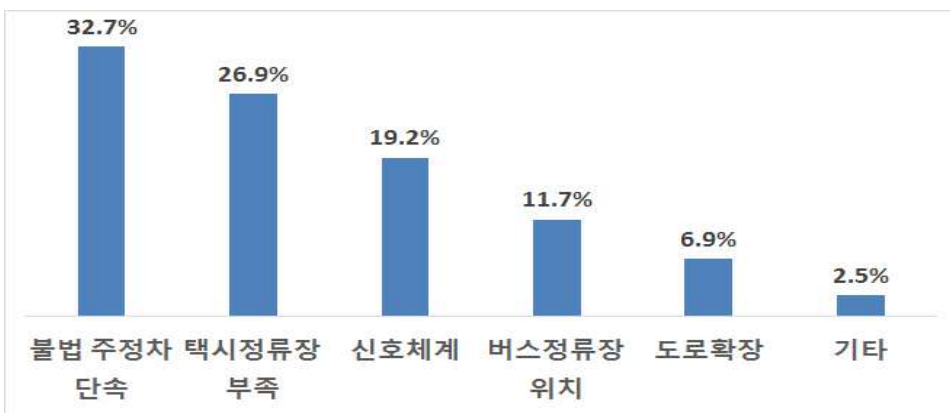
우선 택시기사들이 기존 교통 인프라로 인한 교통사고 원인으로 가장 많이 지목하고 있는 1순위는 불법 주정차 단속(32.7%) 이었다. 2순위는 택시정류장 부족(26.9%), 신호체계 개선(19.2%) 필요를 꼽았다. 무리한 불법 주정차 단속은 장시간 노동으로 인해 쉬고자 하나 쉬지 못하는 택시노동자의 피로감을 가중시켜 교통사고의 원인이 될 수 있다. 택시정류장 부족은 승객 감소로 인해 순

환식 영업에서 대기식 영업으로 전환해야 함에도 택시정류장이 부족하여 불완전한 주정차나 배회영업을 많이 하게 되면서 교통사고의 가능성이 높아진다. 신호체계의 경우 연동신호가 잘 작동이 안 되고 버스전용차선에 의해 좌회전 등 신호 허용이 안 되는 지역이 많아 졌기 때문인 것으로 보인다([그림 Ⅲ-10] 참조).

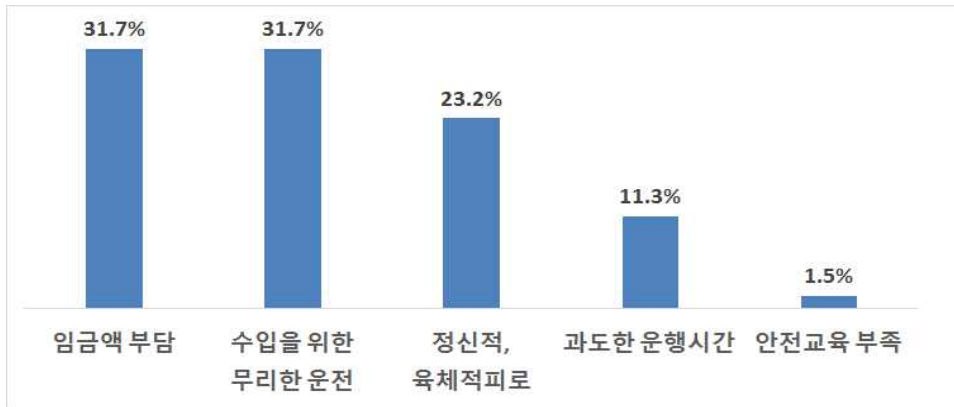
둘째, 근로환경으로 인해 발생하는 택시 교통사고 원인 대해 응답자들은 1순위로 입금액 부담감(31.7%), 2순위로 무리한 운전(31.7%)을 꼽았다. 즉 입금액 부담이 원인이 되는 이유는 승객감소, 요금인상 등으로 택시노동자의 운송 수입은 증가하지 않은 반면 사납금은 대폭 인상되면서 입금액에 대한 부담이 증가했기 때문으로 볼 수 있다. 또한 운전자는 입금액을 넘어서는 개인수입을 올려야 낮은 수입을 벌충할 수 있어 무리한 운행을 할 수밖에 없다. 이는 교통문화에서 교통사고 원인이 택시운전자의 운행패턴에 있다고 답변한 것으로도 확인할 수 있다. 그 외 정신·육체적 피로가 3순위(23.2%)로 나타났다([그림 Ⅲ-11] 참조).

셋째, 교통문화에 따른 교통사고 원인 조사 결과 ‘택시노동자의 운행패턴’라는 응답이 1순위에서 34.1%로 높게 나타났고, 그 다음 타 차량의 잘못된 운행패턴(23.3%), 보행자의 보행의식(22.3%), 승객의 안전의식(20.4%) 순으로 나타났다. 따라서 교통사고의 원인이 승객이나 보행자보다 운전자에게 있다고 인식하였다([그림 Ⅲ-12] 참조).

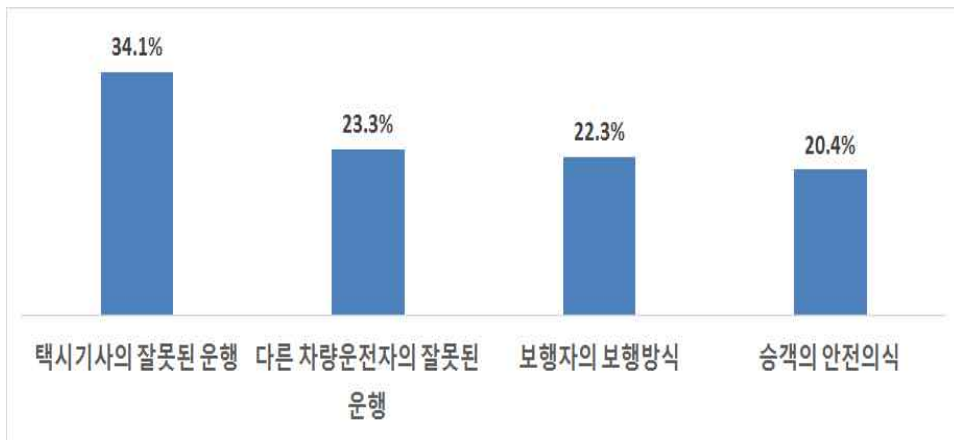
[그림 Ⅲ-10] 택시 교통사고 발생원인: 교통인프라(중복응답)



[그림 III-11] 택시 교통사고 발생원인: 근로환경(중복응답)



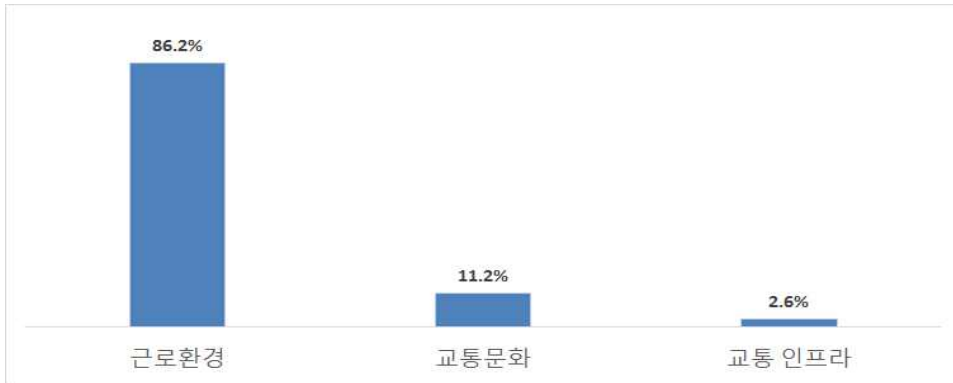
[그림 III-12] 택시 교통사고 발생원인: 교통문화(중복응답)



마지막으로 응답자에게 교통인프라, 근로환경, 교통문화 중 택시 교통사고에 가장 영향을 끼치는 원인이 무엇이라고 생각하는지 물어보았다. 조사 결과, 열악한 근로환경(86.3%)이 교통사고의 주요 원인이라는 인식이 압도적이었다. 따라서 택시노동자의 근로환경이 바뀌지 않는 한 교통사고는 감소되기 어려운 것으로 보인다. 심층면접 결과에서도 나타나듯 사납금제도 아래서 장시간 일해야 최저임금을 면할 수 있는 상황 속에서 조금이라도 더 벌기 위해 일하다가 사고발생이 많아진다고 말한다([그림 III-13] 참조).

[그림 Ⅲ-13] 교통사고의 가장 큰 원인

(N=696)



“기사들의 압박은 사납금 압박이 제일 크고, 그래서 사고율이 높아지는 거예요. …(중략)…택시 기사들은 다 착한데 운전대만 잡으면 다들 악해져요. 버스 기사들은 그냥 승객만 태우면 되는데, 택시는 사납금 때문에 조급증이 생겨요.”

(사례 8, 택시회사 노조 간부)

“수입이 250~300만원 되는 기사들도 있어요. 그런데 이런 사람들은 사고율이 높아요. 수입이 높을수록 사고율이 높은 추세가 존재해요. 물론 운전 잘해서 사고 안 나는 베테랑도 있지만 택시가 버스보다 사고율이 높아요. (열악한) 근무형태로 인해 그렇게 될 수밖에 없어요.”

(사례 14, 1인 가구)

### 3) 교통사고 배상비 현황

#### (1) 교통사고 보상비 및 보험료 증가

택시 교통사고가 증가함에 따라 교통사고 보상비도 증가하고 있다. 전국택시공제조합 자료에 따르면 2000년에는 229,839백만원을 보상하였으나 2010년에는 280,660백만원을 보상하여 50,830백만원이 증가하였다. 2014년에는 246,455백만원으로 2010년에 비해 감소하였다. 택시 1대당 보상비용은 2000년부터 2014년까지 5.2%가 증가하여 큰 변동이 없었다. 그러나 운전자 1인당 부담액은 2000년 124만

원에서 2010년 217.8만원으로 증가했다. 2014년 현재 207.2만원으로 약간 감소하였으나 2000년에 비해 67.1%나 증가한 것으로 나타났다. 즉 전반적으로 보험료 비중의 증가 폭은 크지 않지만 1인당 운송원가에서 차지하는 비율은 이전에 비하여 월등히 높아져 택시회사 경영을 어렵게 만드는 요인으로 작용한다.

<표 III-14> 연도별 택시 교통사고 보상비 추이

| 구 분                  | 2000    | 2005    | 2010    | 2014    | 2014/2000 |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 보상금액(백만원)            | 229,839 | 253,393 | 280,669 | 246,455 | 7.2%      |
| 택시 1대 당 보상비(만원)      | 269.2   | 279.8   | 306.4   | 283.3   | 5.2%      |
| 운전자 1인 당 보상액<br>(만원) | 124     | 189     | 217.8   | 207.2   | 67.1%     |

주: 전국택시공제조합 내부자료.

총 운송수입이 증가하지 않은 상태에서 보험료의 인상은 회사경영의 압박 요인 중 하나이다. 다음의 <표 III-15>는 연도별 택시 교통사고 보상비 변화 추이를 보여준다. 1999년 대비 2014년 현재 총 운송수입은 21.8% 증가하는데 그쳤지만 1인당 부담액은 60.5%가 인상되었다. 이는 연료비 증가와 함께 사납금 인상 요인이 된다. 당시 1인당 운송수입(사납금)은 1999년 1654.3만원에서 2014년에는 2875.4만원으로 73.8% 증가한 것으로 알려진다.

<표 III-15> 연도별 운전자 1인 당 보험료 추이

| 구분        | 보험료<br>(백만원) | 운전자수<br>(명) | 1인당 부담액<br>(만원) | 총 운송수입<br>(백만원) |
|-----------|--------------|-------------|-----------------|-----------------|
| 1999      | 235,285      | 166,921     | 141             | 2,761,347       |
| 2003      | 228,189      | 143,527     | 159             | 3,017,231       |
| 2009      | 275,689      | 130,951     | 211             | 3,134,340       |
| 2011      | 278,058      | 123,564     | 225             | 3,345,345       |
| 2014      | 264,652      | 117,006     | 226             | 3,364,399       |
| 2014/1999 | 12.5%        | -29.9%      | 60.5%           | 21.8%           |

주: 통계청. 『운수업조사보고서』. 각 년도.

(2) 가해사고 시 자부담 증가

이번 설문조사에서는 가해사고 경험 여부와 가해사고 발생 시 자부담을 한 적이 있는지 조사하였다. 그 결과 가해 택시기사 322명 중 116명(전체 36.0%)이 자부담으로 처리한 경험이 있는 것으로 나타났다. 사고발생건수로 보면 440건 중 192건을 자부담으로 처리하였다.

〈표 Ⅲ-16〉 운전자별·사고건수별 가해 교통사고 시 자부담 비율

| 구분      | 교통사고 발생 빈도 | 교통사고 자부담 처리 빈도 | 자부담비율 |
|---------|------------|----------------|-------|
| 택시기사(명) | 322        | 116            | 36.0% |
| 사고(건)   | 440        | 192            | 43.6% |

사고유형별 자부담 처리현황을 살펴보면 2교대제는 대인사고 158건 중 67건(42.4%)을 자부담으로 처리하였고, 대물사고는 261건 중 113건을 자부담으로 처리하였다. 대인사고의 경우 1차제는 5건 중 3건을 자부담으로 처리했고, 대물사고는 16건 중 9건을 자부담 처리하여 전체 57.1%를 자부담으로 처리하고 있는 것으로 나타났다. 따라서 전체 440건의 교통사고 중 192건(43.6%)이 자부담으로 처리한 것으로 나타나 자부담 처리 비율이 상당히 높다고 볼 수 있다. 또한 2교대제의 자부담 처리비율(43.0%)보다 1차제의 자부담 처리비율(57.1%)이 높은 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-17〉 근무제도별·사고유형별 자부담 처리 현황

| 구분  | 전체        |            |                  | 대인        |            |                  | 대물        |            |                  |
|-----|-----------|------------|------------------|-----------|------------|------------------|-----------|------------|------------------|
|     | 사고<br>(건) | 자부담<br>(건) | 자부담<br>비율<br>(%) | 사고<br>(건) | 자부담<br>(건) | 자부담<br>비율<br>(%) | 사고<br>(건) | 자부담<br>(건) | 자부담<br>비율<br>(%) |
| 계   | 440       | 192        | 43.6             | 163       | 70         | 42.9             | 277       | 122        | 44.0             |
| 2교대 | 419       | 180        | 43.0             | 158       | 67         | 42.4             | 261       | 113        | 43.3             |
| 1차제 | 21        | 12         | 57.1             | 5         | 3          | 60.0             | 16        | 9          | 56.3             |

평균 자부담 처리 금액은 평균 71만 8천원으로 나타났다. 2교대제 택시노동자는

자부담 처리 시 평균 71만 6천원, 1차제 노동자는 평균 75만 7천원을 부담하는 것으로 나타나 1차제 노동자의 자부담 금액이 약간 높았다.

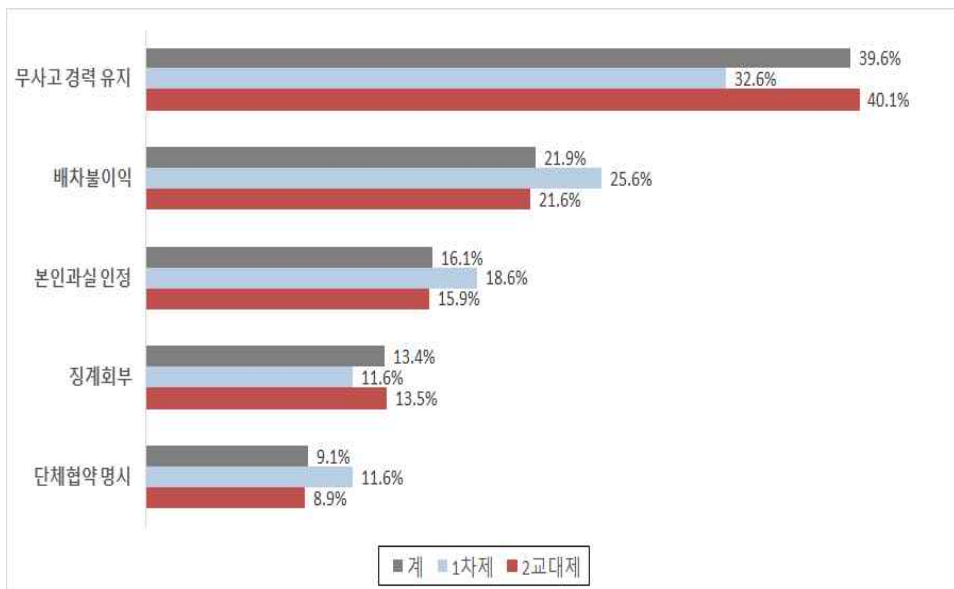
〈표 III-18〉 가해 교통사고 시 평균 자부담 금액

| 구분   | 자부담 택시기사(명) | 보상금액(만원) |
|------|-------------|----------|
| 계    | 124         | 71.8     |
| 2교대제 | 117         | 71.6     |
| 1차제  | 7           | 75.7     |

택시노동자들이 가해 교통사고 발생 시 자부담으로 처리한 이유는 ‘개인택시 취득을 목적으로 무사고 경력을 유지하기 위하여’가 39.6%로 가장 높게 나타났고, ‘배차 불이익 등 부당한 처우 때문에’가 21.9%, ‘징계를 면하기 위하여’가 11.1% 순으로 나타나 대부분 본인이 자부담으로 처리하지 않을 경우 당할 불이익 때문에 자부담으로 처리하는 것으로 나타났다. 반면 ‘본인 과실로 인한 자부담’이라는 의견은 16.1%에 불과했다([그림 III-14] 참조).

[그림 III-14] 교통사고 발생 시 자부담으로 처리한 이유

(N= 584, 541, 43)



심층면접 조사 결과 택시회사에서 사고 발생 시 택시기사에게 자부담 시키는 이유는 사고로 인한 보험료 인상률이 회사 경영에 지장을 줄 정도로 상당히 높기 때문이었다. 택시사고 발생 원인은 사납금 부담으로 인한 무리한 운전으로 인한 것임에도 불구하고 대부분 택시기사에게 부담을 전가하고 있었다. 사고비용을 부담하게 되면서 택시노동자의 근로조건은 더욱더 열악해지는 악순환이 반복되고 있었다.

“교통사고로 법인(회사)의 택시보험료가 200%로 오르면 아무 것도 할 수 없게 되요. 회복하는 데에 최하 3년 걸리죠. 법인택시 수입이 다 보험료로 나가요. 그러다 보면 회사에서 기사에게 뭘 해줄 생각(복지 등)을 못하게 되요.…(중략)…부담이 많으면 회사가 기사들에게 사납금이든 뭐든 어떤 형태로 부담을 시켜요. 아니면 사고 때문에 보험료가 높아지니까 사고를 은폐처리 해요. 또는 근로자에게 사고가 나지 않도록 쪼는 거죠.”

(사례 4, 상급단체 노조 간부)

“1년에 심한 경우 (보험료를) 1대 당 600만원 내는 회사도 있는 것으로 알고 있어요.”

(사례 1, 택시회사노조 간부)

“택시기사에게 (운행)비용을 전가하지 못한다는 조항이 있는데 보험료 나갈 때가 되는 12월에는 회사에게 기사들을 엄청나게 쪼아대요. (운송비)전가금지법은 좋은데 실제 현장에서는 기사들에게 전가될 수밖에 없는 구조죠.”

(사례 2, 택시회사노조 간부)

### (3) 공제조합 접보비 부담

택시업종은 일반적으로 사고를 대비하기 위해 공제조합에 가입되어 있으며 서울지역의 경우 보험에서 교통사고 접수 시 공제조합에서 일명 접수 보험비(이하 ‘접보비’)를 받고 있다. 접보비란 경찰에 미신고된 대물교통사고에 대해 사업주가 택시공제조합에서 택시기사의 과실을 책임지는 일종의 부담금을 의미한다. 하지만 접보비는 공제조합 가입 주체인 택시회사가 부담하는 것이 원

척임에도 불구하고, 운전자가 이를 부담하지 않으면 사고 접보를 지연시키는 등 불이익을 주는 방법으로 운전자에게 부담을 전가한다.

택시노동자의 공제조합 접보비 부담 실태를 알아보기 위해 사고가 났을 때 공제조합 접보비를 누가 부담하는지 조사했다. 조사 결과, 2교대제는 운전자부담이 26.5%, 회사전액 부담이 41.1%로 나타난 반면, 1차제의 경우 운전자부담이 44.7%, 회사부담이 27.2%로 나타났다. 따라서 교통사고 시 공제조합 접보비를 운전자가 부담하는 경우는 1차제가 훨씬 높은 것으로 나타났다. 반면 ‘회사와 노동자가 반반씩 부담한다.’는 2교대제 5.2%, 1차제 4.3%로 거의 비슷하고, ‘사고유형에 따라 부담을 달리한다.’는 2교대제 26.9%, 1차제 23.4%로 큰 차이가 없는 것으로 조사되었다.

〈표 III-19〉 공제조합 접보 시 자부담 정도

(N= 618, 47)

| 구분   | 회사전액부담 | 운전자부담 | 반반부담 | 사고유형에 따라 |
|------|--------|-------|------|----------|
| 계    | 40.5%  | 27.8% | 5.1% | 26.6%    |
| 2교대제 | 41.4%  | 26.5% | 5.2% | 26.9%    |
| 1차제  | 27.7%  | 44.7% | 4.3% | 23.4%    |

택시교통사고의 절대적인 원인은 열악한 근로환경에 있으며 지속적으로 사고가 증가하는 실정이다. 그럼에도 불구하고 택시회사는 근로환경 개선 없이 교통사고 처리비와 공제조합 접보비 등을 운전자에게 부담시키고 이를 거부하는 경우 징계까지 하는 등 사고 책임을 운전자에게 전가하고 있다. 이러한 현실은 택시노동자의 사납금 부담과 더불어 비용 부담을 높여 교통사고를 감소시키지 못하고 오히려 증가시키는 원인이 되고 있다. 택시회사는 사고비용 부담으로 택시노동자의 부담을 가중시키기 보다는 택시교통사고의 근본적인 원인인 근로환경 개선하는 것이 바람직하다.

#### (4) 자동차 수리비 부담

법인택시기업은 공제조합에 가입되어 있는데 주로 대인사고와 대물사고 손실만 가입이 되어있고 자동차 수리는 가입되지 있지 않다. 따라서 사고 시 차량수리는 회사에서 수리하거나 외부 정비소에 외주를 주어야 한다. 이에 대한 비용을 누가

부담하느냐가 현장에서 쟁점이 되고 있다.

다음의 <표 Ⅲ-20>은 자동차수리비 부담을 누가 하는지 보여준다. 사고유형에 따라 회사와 택시노동자가 달리 부담하는 방식은 2교대제의 경우 33.3%, 1차제의 경우 63.0%로 1차제가 2교대제보다 두 배 가까이 높았다. 자동차수리비를 운전자 전액 부담한다고 응답한 비율은 2교대제 4.0%, 1차제 2.2%, 부품비만 운전자 부담은 각각 6.3%, 8.7%, 자동차수리비 운전자 절반부담이 9.0%, 8.2%로 큰 차이가 없었다. 자동차수리비를 회사가 전액 부담한다고 응답한 비율은 2교대제가 49.0%로 1차제(17.4%)보다 상대적으로 높았다.

<표 Ⅲ-20> 자동차수리비 부담

(N= 630, 46)

| 구분   | 회사부담  | 운전자부담 | 부품비<br>운전자 부담 | 부품비 회사<br>부담 | 반반부담 | 사고유형에<br>따라 부담<br>달리함 |
|------|-------|-------|---------------|--------------|------|-----------------------|
| 계    | 46.9% | 3.8%  | 6.5%          | 0.1%         | 9.3% | 33.3%                 |
| 2교대제 | 49.0% | 4.0%  | 6.3%          | 0.2%         | 9.4% | 63.0%                 |
| 1차제  | 17.4% | 2.2%  | 8.7%          | 0.0%         | 8.7% | 31.1%                 |

#### (5) 교통사고 시 산재처리

택시노동자가 피해를 당한 교통사고는 가해차량으로부터 피해보상을 받지만 가해교통사고는 부상 등으로 승무하지 못하는 경우에 산재보험을 통해 보상받아야 한다. 그러나 일부 가해 교통사고는 산재처리를 못하는 경우가 발생하고 있다.

본 설문조사에 의하면 가해교통사고가 났다고 응답한 226명 중 산재 처리가 필요한 가해 교통사고를 경험한 응답자는 총 111명이었다.<sup>21)</sup> 따라서 본 조사에 따른 가해 교통사고 산재 처리비율은 15.8%(전체 설문 응답자 704명)로 볼 수 있다.

산재처리가 필요한 가해 교통사고를 경험한 응답자 111명 중 정상적으로 산재처리를 한 경우는 25.2%인 것으로 나타났다. 반면 생계문제로 산재처리를 하지 못한 경우가 43.2%, 회사불이익이 예상되어 산재요구를 못한 경우가 19.8%, 회사에 산재처리를 요구하였으나 회사의 거부로 산재처리를 하지 못한 경우가 11.7%로 대다수가 산재처리를 하지 못한 것으로 나타났다(<표 Ⅲ- 21> 참조).

한편 지난 1년 간 가해교통사고로 인한 구속, 부상, 징계, 사고조사 등으로

21) 사고가 경미한 수준이기 때문에 산재처리를 하지 않았다고 응답한 115명은 제외하였다.

승무하지 못한 운전자는 24명(가해사고 교통사고 응답자의 8.1%)으로 나타났으며 승무하지 못한 평균일수는 2교대제 6.3일, 1차제 5.5일로 나타났다. 승무를 하지 못하면 회사에서 임금을 지급하지 않기 때문에 사고가 발생하면 택시노동자의 처우는 더욱더 열악해진다.

택시의 가해 교통사고는 회사의 보험료와 교통사고 처리비용 증가 등 회사 경영에 대한 압박요인으로 작용한다. 하지만 가해 교통사고는 운전자 과실도 있지만 현행 택시노동환경도 큰 영향을 끼치고 있기 때문에 가해 교통사고 책임을 운전자에게만 부담 지우는 것은 문제가 있다.

〈표 III-21〉 가해교통사고 시 산재처리 여부

| 구분   |    | 산재처리 | 산재거부 | 생계문제로 산재처리 못함 | 회사불이익 예상되어 산재처리 못함 | 계     |
|------|----|------|------|---------------|--------------------|-------|
| 계    | 빈도 | 28   | 13   | 48            | 22                 | 111   |
|      | %  | 25.2 | 11.7 | 43.2          | 19.8               | 100.0 |
| 2교대제 | 빈도 | 25   | 13   | 47            | 20                 | 105   |
|      | %  | 23.8 | 12.4 | 44.8          | 19.0               | 100.0 |
| 1차제  | 빈도 | 3    | 0    | 1             | 2                  | 6     |
|      | %  | 50.0 | 0.0  | 16.7          | 33.3               | 100.0 |

택시회사에서는 산재 처리의 경우에도 비용 부담으로 인해 택시기사들에게 산재처리 비용을 전가시키고 있었다. 심층면접 결과 택시기사의 산재처리 승인 비율은 상당히 낮은 것으로 알려졌다. 그럼에도 불구하고 택시기사들이 산재처리를 하려 하면 회사에서 방해하였고, 산재처리를 한 경우에도 회사에서 근무하지 못해 결국 생계를 위해 자부담으로 처리할 수 밖에 없었다.

“사고가 났는데 산재처리 안하고 회사가 안 하게 유도해요. 대다수는 산재처리를 하면 할증료가 보험에 붙기 때문에 회사가 회피하려고 하죠.”

(사례 9, 상급단체 노조 간부)

“기사 한 분이 돌아가셨는데 산재처리가 안 되었어요. 솔직히 기사들에게 산재는 저 위에 있는 것 이에요. 체감이 안돼요.”

(사례 8, 택시회사 노조 간부)

“산재라는 개념에 대한 정립부터 해야 해요. 업무상 사고가 났을 때 본인의 부주의든 뭐든 어쨌든 조치를 해야 하는 것 아닌가요. 그리고 조사 신청을 하면 시일이 걸리는데 조사하는 과정에서 사용자가 방해해요. 사용자는 산재처리하면 보험료가 상당히 비싸지기 때문에 산재처리 하는 것을 꺼려요. 또 대부분 (산재처리 비용을) 택시기사에게 전가해요. 산재신청을 못하는 이유는 하게 되면 그 회사에서 근무를 못하게 되기 때문이에요. 다른 회사도 못 가게 되요.”

(사례 7, 택시회사 노조 간부)

#### (6) 피해 교통사고

택시기사가 피해 당한 교통사고는 설문응답자의 31.7%인 223명이 경험하였다고 응답하였다. 피해 교통사고를 당한 건수를 집계하면 총 309건으로 피해 발생 건수를 전체 설문응답자로 나눈 피해 교통사고율은 43.9%로 나타난다. 그러나 이는 응답자의 가해 교통사고율 62.5%(앞의 표<Ⅲ- 13> 참조.)로 피해 교통사고율 보다 훨씬 낮은 수치이다. 가해 교통사고율이 피해 교통사고율 보다 훨씬 높다는 의미는 운행 중 다른 운전자에 의해 피해를 입기 보다는 택시 노동자가 사납금 부담 등으로 인한 무리한 운행으로 가해 교통사고를 더 많이 일으킨다는 것을 의미한다.

<표 Ⅲ-22> 피해 교통사고 발생 현황

| 구분   |    | 없다   | 1건   | 2건  | 3건   | 4건  | 계     |
|------|----|------|------|-----|------|-----|-------|
| 계    | 빈도 | 461  | 149  | 63  | 10   | 1   | 684   |
|      | %  | 67.3 | 21.2 | 8.9 | 1.4  | 0.1 | 100.0 |
| 2교대제 | 빈도 | 427  | 142  | 59  | 9    | 0   | 637   |
|      | %  | 67.0 | 22.3 | 9.3 | 1.4% | 0.0 | 100.0 |
| 1차제  | 빈도 | 34   | 7    | 4   | 1    | 1   | 49    |
|      | %  | 72.3 | 14.9 | 8.5 | 2.1  | 2.1 | 100.0 |

주: 응답자의 피해 교통사고율=교통건수/응답자수×100

## 5. 택시노동자의 직무만족도와 이직률

1980년대 까지 택시업은 수입도 높았고, 7년 정도 무사고로 근무하면 개인택시로 영업할 수 있는 인기직종이었다. 그러나 1990년대 택시업은 대중교통의 발달로 수요가 감소하여 택시기사의 수입이 줄고, 개인택시를 받는 것도 이전보다 어려워졌다. 특히 우수수범업체 제도가 폐지되면서 복지후생제도도 열악해졌기 때문이다. 그럼에도 불구하고 2000년까지는 택시를 운행하여 생계를 유지할 수 있었다. 이직자도 많았지만 지속적으로 택시업에 종사하기 위해 택시자격증을 취득하려는 인력도 많아 신규입사자가 전체 입사자의 절반에 달했다. 특히 IMF 구제 금융시기에는 약 1만여 명이 입사하였고, 5만 5천명이 근무해도 생계유지가 가능했다. 그러나 2000년 이후 택시업은 신규입사자가 감소하고 재입사자가 많아지는 특성을 보인다.

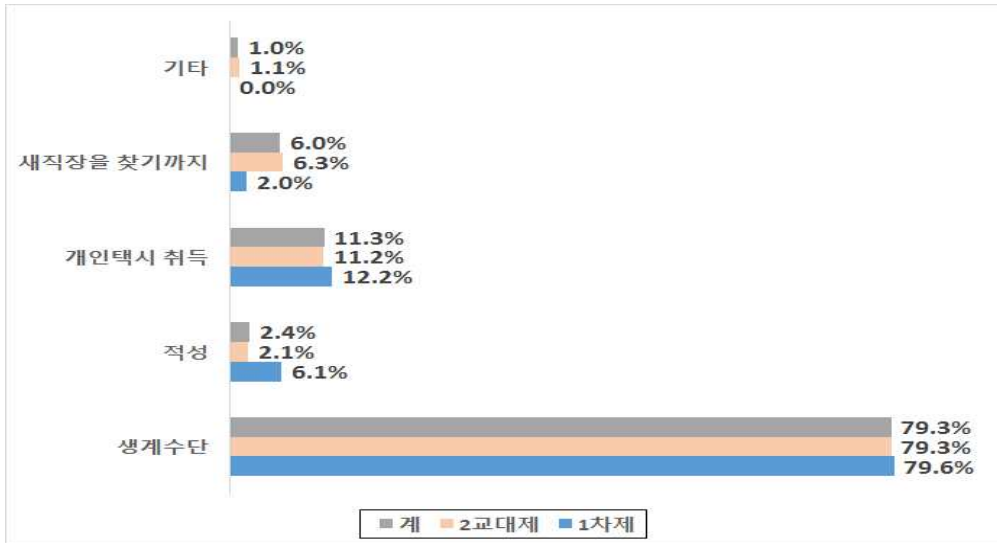
현재 택시업의 신규입사자는 택시노동을 다른 일자리를 찾기 위해 잠깐 일하는 임시직으로 생각하는 경향이 높아지는 것으로 알려진다. 즉 현재 택시노동은 과거에 비하여 점점 외면 받는 직업으로 전락하고 있는데, 그 원인은 택시의 열악한 근로환경이 주원인이다. 다음 장에서는 현재의 근무자가 택시업을 직업으로서 어떻게 인식하고 있는지를 입사이유와 이직 원인, 희망임금, 직무만족도 등을 중심으로 살펴보기로 한다.

### 1) 입사 이유와 이직

조사 결과에 의하면 택시회사 입사 목적은 현재 경제적 어려움을 타개하기 위한 ‘생계수단’(79.3%)이 압도적인 것으로 나타났다. 또한 ‘새직장을 찾기까지 임시방편’으로 입사한 경우가 6.0%로 나타났다. 반면에 ‘개인택시 취득’은 11.3%, ‘적성에 맞아서’는 2.4%에 불과했다. 대부분 택시노동자들은 택시업에서 전망을 찾기 보다는 경제적 문제를 해결하기 위한 수단으로 택시운전을 하게 된 것으로 조사되었다. 근무제도별로는 별 차이가 없으나, 1차제의 경우 적성에 맞아 입사했다는 답변이 6.1%로, 2교대제 2.1%에 비하여 상대적으로 높은 것으로 나타났다.

[그림 Ⅲ-15] 입사 이유

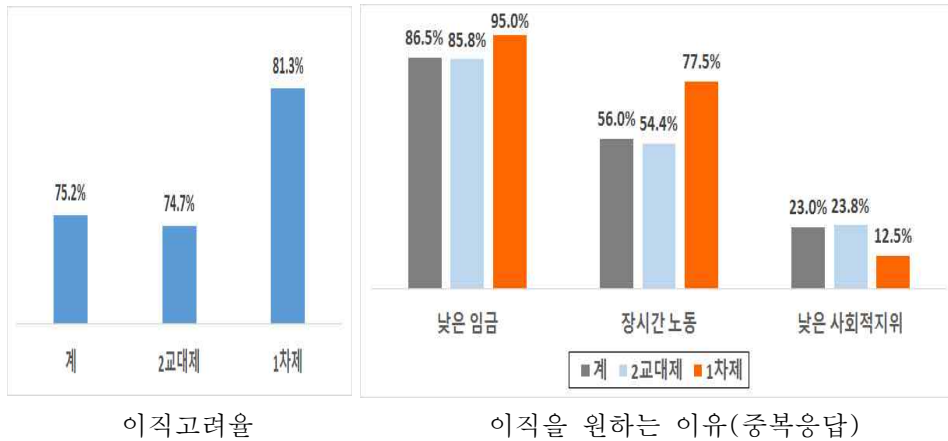
(N=701, 652, 49)



택시업에 종사하는 택시 노동자의 절대 다수는 생계를 위하여 입사했음에도 불구하고 대부분 이직을 고려하고 있었다. 이직을 고려하고 있다는 답변이 2교대제 74.7%, 1차제 81.3%로 나타나 절대 다수가 이직하기 원하였다. 이직을 고려하고 있다고 응답한 응답자를 대상으로 이직 고려 이유를 조사한 결과 1순위 낮은 임금(전체, 86.5%, 2교대 85.8%, 1차제 95.5%)로 나타나 최저임금에 못 미치는 임금이 압도적인 이직 원인임을 알 수 있었다. 이직을 고려하는 두 번째 이유는 장시간노동에 따른 피로도 심화(전체 56.0%, 2교대제 54.4%, 1차제 77.5%)로 나타났다. 특히 1차제에서 낮은 임금과 장시간 노동에 대한 응답비율이 더 높은 이유는 2교대제보다 근무시간이 길지만 실제 수입은 2교대 보다 적기 때문인 것으로 보인다. 세 번째 이유는 낮은 사회적 지위(전체 23.0%, 2교대제 23.8%, 1차제 15.4%)로 나타났다. 1970년대까지는 “할 일 없으면 탄광으로 가지”라고 말했다면 2000년대 이후 택시노동자들은 “할 일이 없으면 택시나 하지”로 바뀌었다고 말한다.

[그림 III-16] 택시노동자의 이직희망률과 이직 원인(중복응답)

(N=685, 637, 48)



택시업의 저임금과 장시간노동 관행은 이직의 가장 큰 사유라는 점에서 저임금과 장시간노동 문제를 해소하기 위한 정책적 지원이 다각적으로 필요하다. 택시노동자들이 원하는 근로조건 개선방안을 조사한 결과 택시운전자가 희망하는 근로시간은 1일 8.9시간, 희망하는 월 근무일수는 23.7일(따라서 월 근로시간은 약 211시간에 해당), 희망임금은 월 평균 204.8만원을 원하고 있는 것으로 나타난다. 전 산업의 평균 임금이 350만원을 넘고, 월 근로시간이 약 190시간이라는 점을 감안한다면 택시기사의 희망은 현재 택시가 얼마나 열악한 환경에 놓여 있는지 잘 보여준다.

## 2) 직무만족도

서울지역 택시기사의 직무만족도를 알아보기 위해 총 10개 항목으로 분류하여 5점 척도 기준으로 조사하였다. 조사결과 전체 직무만족도는 2.4(2교대제 2.4점, 1차제 2.2점)에 불과했으며 평균 만족도가 가장 낮은 항목은 ‘직업에 대한 사회적 인식’으로 2교대제는 1.7점, 1차제는 1.5점으로 나타났다. ‘택시직업의 장래성’도 2교대제 1.8점, 1차제 1.6점으로 만족도가 상당히 낮은 것으로 나타났다. ‘택시운전에 대한 보람’도 각각 2.4점, 2.2점으로 사회적 인식과 장래성 보다는 높았지만 대체로 낮은 것으로 나타났다.

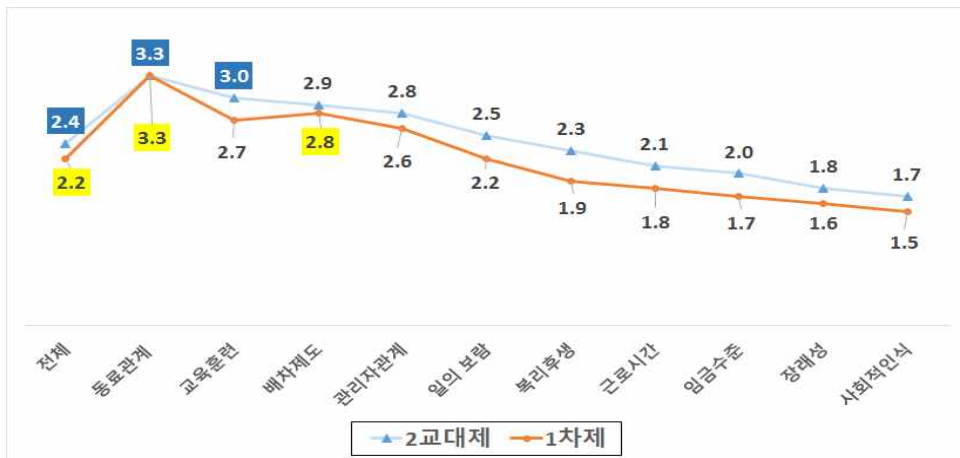
근로조건의 경우 임금수준은 2교대제 2.0점, 1차제 1.7점, 근로시간은 각각 2.1

점, 1.8점으로 만족도가 낮게 나타났다. 복리후생의 경우에도 각각 2.3점, 1.9점으로 낮았으며, 직장 내 교육훈련에 대한 만족도는 2교대제 3.0점, 1차제 2.7점, 배차제도에 대한 만족도도 각각 2.9점, 2.8점으로 교육훈련과 배차제도에 대한 만족도가 보통 이하였다.

그나마 직장 내 동료관계는 2교대제와 1차제 모두 3.3점으로 비교적 높게 나타났다지만 직장 내 경영진 및 관리자와의 관계는 각각 2.8점, 2.6점으로 보통 이하로 나타난다. 전반적으로 항목에서 1차제의 만족도가 2교대보다 더 낮은 것으로 나타났다.

[그림 Ⅲ-17] 근무형태별 평균 직무만족도

(N=632, 48)



## 6. 택시기사의 건강실태

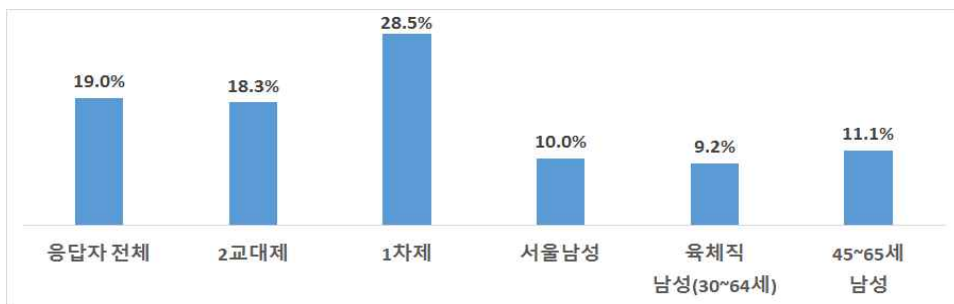
택시노동은 장시간 동안 제한된 동작(운전)을 수행하는 노동이다. 이러한 노동의 특성으로 인해 택시노동자들은 스트레스, 불규칙한 식사습관, 장시간 운전 전에 따른 활동 부족 등 다양한 질병 발생 요인에 노출되고 있다(Backman, 1983). 택시 노동자들이 주로 겪는 질병 증상은 심혈관 질환, 위장장애, 피로, 근골격계 질환, 고혈압, 신경장애, 치질, 전립선염, 배뇨장애 등으로 알려졌다(Backman, 1983; Belkic et al., 1983; Lyons, 2002; Netterstrom&Juel, 1990; 오경진 외, 2004).

우리나라의 경우 택시노동자의 산재가 승인된 업무상 질병의 대부분은 뇌심혈관계 질환, 근골격계 질환인 것으로 나타난다. 또한 호흡기계 질환, 정신건강 등 다양한 형태의 질병이 나타나고 있는 것으로 알려졌다. 지난 2004년 건강조사 이후 2012년에도 택시노동자 건강실태 조사를 실시하였으나 여전히 나아지지 않고 있는 것으로 알려졌다(이문범·임상혁, 2012). 게다가 택시노동자의 고령화는 택시노동자 건강이 나빠지는데 영향을 끼쳤을 것으로 예상된다. 본 연구는 서울지역 택시기사의 건강실태를 조사하기 위해 현재 앓고 있는 질환, 음주문화, 건강습관, 여가활용 등을 조사하였다.

### 1) 주관적 건강평가

주관적 건강평가는 특정 인구집단의 건강상태를 파악하는 대표적인 지표이다. 설문조사결과 응답자의 주관적 건강 나쁨 비율<sup>22)</sup>은 19.0%로 나타났다. 근무제도로 보면 1차제의 건강 나쁨 비율은 28.5%로, 2교대제에 비해 무려 10.2%p가 높은 것으로 나타났다. 또한 택시노동자의 건강 나쁨 비율은 서울지역 남성(10%), 서울지역 육체직 남성(9.2%), 서울지역 45~65세 남성(11.1%)에 높은 것으로 나타나 서울지역 시민에 비해 서울시 택시노동자의 주관적 건강이 좋지 않다. 심층면접 결과 택시기사들은 사납금 부담과 장시간 노동이 건강에 안좋은 영향을 끼치고 있다고 인식하였다.

[그림 III-18] 주관적 건강 나쁨 비율 비교



주: 1. N= 123, 119, 14.

2. 서울남성, 육체직 남성, 45~65세 남성 주관적 건강 나쁨 비율은 서울시 보건의료정책과, 『서울시 건강격차 모니터링 결과(2014)』.

22) 주관적 건강 나쁨 비율이란 평소에 자신의 건강이 나쁘거나 매우 나쁘다고 응답한 사람의 비율을 의미한다.

“법인에서 일할 때 1일 1차제로 하루에 1일 16시간씩 일했어요. 하루에 회사 납입금을 채우는 것 자체가 스트레스였어요. 운동을 전혀 하지 못해 건강상태도 너무 안 좋아졌어요. 그래서 (택시회사를) 그만 두었죠.”

(사례 12, 택시협동조합 조합원)

“(건강을 위해서) 운동을 해야 하는데 솔직히 시간이 없어요. 12시간 일하고 잠자기 바빠요. 하루 빠지면 사납금을 메꿔야하기 때문에 그렇게 하기(운동) 힘들어요.”

(사례 17, 1인 가구 법인택시 노동자)

## 2) 택시기사가 앓고 있는 질환

택시노동 시 발생 질환 중 가장 많이 발생한다고 응답한 질환은 만성피로(75.1%)로 나타났다. 그 다음 시력장애(63.0%), 수면장애(61.2%), 성욕감퇴(55.2%), 소화불량(52.0%), 두통(46.9%), 고혈압(40.3%), 기관지 질환(37.2%), 전립선염(33.2%), 당뇨(24.6%), 치질(22.8%), 방광염(21.8%) 순으로 나타났다. 따라서 운전자 절반 이상이 장시간 근로시간, 주야간 2교대 운행 등 근무환경과 직접적으로 관련 있는 질병에 걸린 것으로 조사되었다.

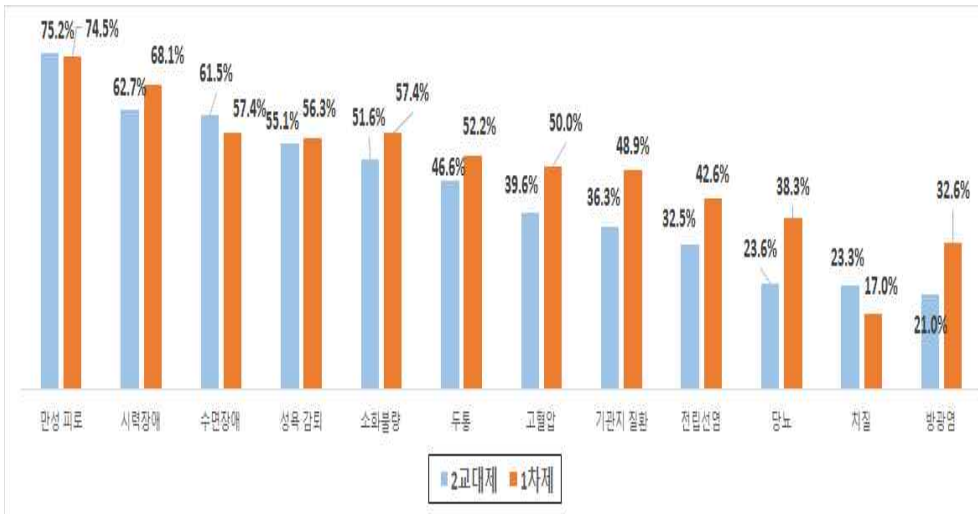
다음의 [그림Ⅲ-19]는 근무제도별 발생질환 응답률을 나타낸 결과이다. 1차제 노동자가 2교대제 노동자 보다 당뇨 14.7%p, 기관지질환 12.6%p, 고혈압 10.4%p, 방광염 11.6%p, 전립선염 10.1%p, 소화불량 5.8%p, 시력장애 5.4%p, 두통 5.6%p, 성욕감퇴 1.2%p 질환을 더 가지고 있다고 응답하였다. 반면에 2교대제 노동자가 1차제에 비해 치질(6.3%p), 수면장애(4.1%p), 만성피로(0.7%p) 질환은 더 가지고 있다고 응답하였다. 전반적으로 1차제 노동자가 2교대제 노동자보다 질환이 있다고 응답한 비율이 더 높았다.

택시노동자는 좁은 장소에서 앞을 주시하며 제한된 반복동작을 해서 근골격계 질환이 많다. 특히 택시기사의 고령화로 인해 근골격계 문제가 더 심각해졌을 것으로 예상된다. 조사결과 허리통증은 2교대제 67.2%, 1차제 68.8%로 나타났다. 어깨·목 등 상반신 근육통증은 각각 73.0%, 75.0%로 나타났으며, 무릎·발 등 하반신 근육통증은 64.7%, 70.8%로 나타나 1차제가 2교대제 보다 근골격계 질환 비율이 더 높은 것으로 나타났다(<표 Ⅲ-23> 참조).

상반신, 허리, 하반신의 근골격계 질환이 업무와 관련이 있는지에 대해서 허리통

증은 2교대제 73.0%, 1차제 68.1%, 상반신의 경우 2교대제 72.6%, 1차제 70.2%, 하반신의 경우 각각 67.4%, 68.1%가 관련이 있다고 답변하고 있어 택시의 노동환경에 의해 근골격계 질환이 발생하는 것으로 인식하였다.

[그림 III-19] 근무제도별 발생 질환 비율



<표 III-23> 근골격계 질환

| 증상                    | 증상이 있음 |       | 업무 관련이 있음 |       |
|-----------------------|--------|-------|-----------|-------|
|                       | 2교대제   | 1차제   | 2교대제      | 1차제   |
| 허리통증                  | 67.2%  | 68.8% | 73.0%     | 68.1% |
| 어깨, 목, 팔 등의 근육통       | 73.0%  | 75.0% | 72.6%     | 70.2% |
| 엉덩이, 다리, 무릎, 발 등의 근육통 | 64.7%  | 70.8% | 67.4%     | 68.1% |

이외에도 정기적인 약물 복용 여부로 건강상태를 확인할 수 있는데, 조사 결과 정기적으로 만성질환 등에 의해 약물을 복용하는 비율은 42.8%인 것으로 나타났다. 2교대제는 42.3%, 1차제는 49.0%로 1차제가 2교대제보다 건강상태가 좋지 않은 것으로 나타났다. 대다수 택시노동자의 건강이 좋지 않음에도 불구하고 병원에 방문하여 병을 치료하는 것은 쉽지 않았다. 심층면접 조사 결과 택시기사들은 회사에서 실시하는 건강검진 만으로는 질환을 발견하기에 부족하다고 인식하였고, 또한 병원을 방문하려 해도 병원비 부담으로 인해 병원을 방문하기 쉽지 않았으며

그나마 저렴하게 이용할 수 있는 병원은 장시간 노동으로 인해 방문하기 어려운 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-24〉 정기적인 약 복용

| 구분   | 정기적으로 복용함 |
|------|-----------|
| 계    | 42.8%     |
| 2교대제 | 42.3%     |
| 1차제  | 49.0%     |

“회사에서 1년에 한 번씩 건강검진을 하는데 너무 형식적이죠. 사실 고령자에 한해서는 정말 건강검진이 필요해요. 혈액 정말 검사 같은 거 해줘야 하는데 요새는 심전도 검사도 사라졌어요. (건강검진을 하기 쉽지 않기 때문에)무료로 해줘야 하는데…….”

(사례 2, 법인택시 회사 노동조합 간부)

“상급단체에서 정해진 병원이 있긴 한데 (집에서) 너무 멀어서 가기가 쉽지 않아요. (가까운데서 비용부담 없이 이용할 수 있는) 병원이 주변에 많았으면 좋겠어요.”

(사례 16, 1인 가구 택시노동자)

“이번에 임플란트를 하려고 마음먹었는데 너무 비싸서 못하고 있어요. 여기 치과 가고 싶어도 못 가는 사람이 많아요.”

(사례 14, 1인 가구 노동자)

“치아가 튼튼한 분도 많지만 빠진 사람들도 많아요. 그런데 택시 수입금으로 해결할 수가 없어요.”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

### 3) 건강 관련 습관

택시기사의 경우 대부분 장시간 노동하고 승객으로부터 스트레스를 많이 받는 직업이기 때문에 음주를 많이 하는 것으로 알려지고 있다. 하지만 과도한 음주습

관은 택시노동자의 운행환경에 직간접적으로 나쁜 영향을 미칠 수 있으며, 특히 운행 전 음주는 차고지에서 관리하고 있을 만큼 엄격히 제한하고 있다. 따라서 설문조사를 통해 얼마나 자주 음주를 하는지 조사했다. 조사 결과, ‘음주 안함’은 20.9%, ‘한 달에 한 번’은 8.3%, ‘한 달에 2-4회’는 26.6%로, 55.8%는 평균 주 1회 이하로 음주하는 것으로 나타났다. 그러나 주 2-4회 음주는 29.5%, 거의 매일 음주하는 경우는 무려 14.6%에 달했다. 택시노동자는 출근부터 퇴근까지 노동시간이 길고 수면시간을 제외하면 거의 여가 시간이 없는 상태이다. 그럼에도 불구하고 거의 매일 음주한다는 것은 택시기사의 일상생활이 택시운전 → 음주 → 수면 → 택시운전이라는 것을 보여주고 있다고 할 수 있다.

〈표 III-25〉 음주 횟수

(N=700, 652, 48)

| 구분   | 없다    | 한 달에 한번 | 한 달에 2-4회 | 주 2-4회 | 거의 매일 |
|------|-------|---------|-----------|--------|-------|
| 계    | 20.9% | 8.3%    | 26.6%     | 29.7%  | 14.6% |
| 2교대제 | 21.0% | 8.3%    | 26.4%     | 29.4%  | 14.9% |
| 1차제  | 18.8% | 8.3%    | 29.2%     | 33.3%  | 10.4% |

음주량을 물어 본 결과 소주 1병이 37.0%로 가장 많았고, 소주 2병이 6.7%, 소주 3병 이상 음주한다는 응답도 0.9%로 나타났다.

〈표 III-26〉 1회 음주 시 음주량

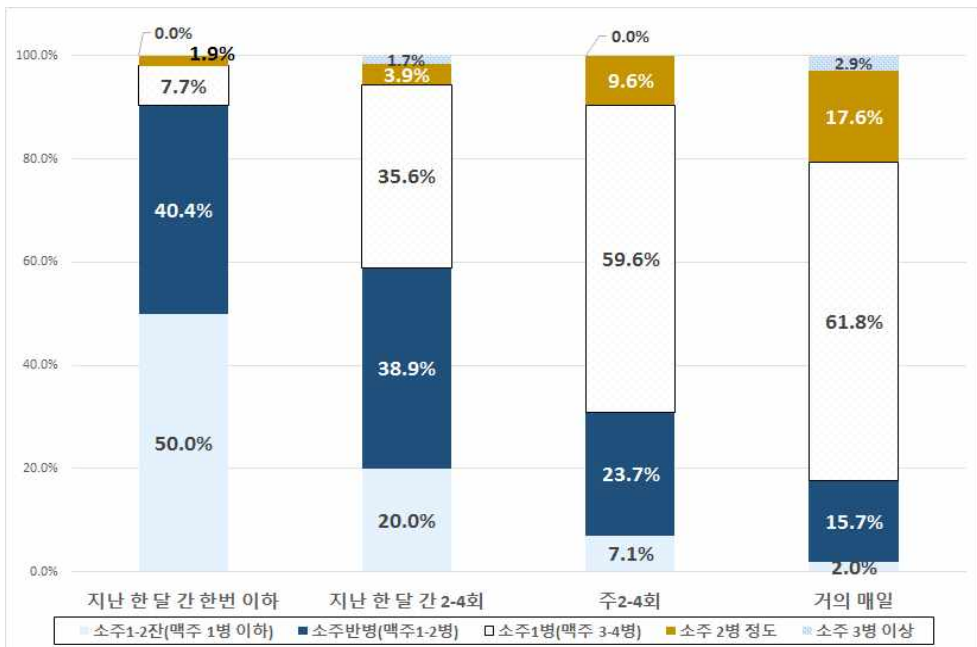
(N=673, 626, 47)

| 구분   | 소주 1-2잔 | 소주 반병 | 소주 1병 | 소주 2병 | 소주 3병 이상 |
|------|---------|-------|-------|-------|----------|
| 계    | 14.7%   | 23.3% | 37.0% | 6.7%  | 0.9%     |
| 2교대제 | 8.5%    | 21.3% | 36.4% | 6.7%  | 1.0%     |
| 1차제  | 14.3%   | 23.2% | 44.7% | 6.4%  | 0.0%     |

음주횟수와 1회 음주량을 교차분석한 결과 지난 한 달 간 한 번 이하로 음주를 하는 경우 음주량이 소주 1-2잔(맥주 1병 이하)인 경우(50.0%)가 가장 많았다. 지난 한 달 간 2-4회 마시는 경우는 소주 반 병(맥주 1-2병)마시는 경우가 가장 많았다. 그러나 1주일에 2-4회 마시는 경우는 음주량이 소주1병(맥주

3-4병)인 경우가 59.6%, 거의 매일 마시는 경우 음주량이 소주1병인 경우가 무려 61.8%에 달했다. 남성의 경우 음주 횟수가 많아지고, 음주량이 증가할수록 비만이 되는 경우가 많다(김정현 외, 2014). 현재 택시회사 자체의 엄격한 관리로 택시기사의 음주운전 문제는 거의 없는 것으로 알려졌다. 하지만 장시간노동으로 인해 피로한 상황에서 설 때 지속적으로 음주를 하는 경우 택시기사의 건강에 악영향을 미칠 수 있다. 따라서 택시기사의 건강을 증진하기 위한 적절한 절주 교육이 필요해 보인다(그림 Ⅲ-19).

[그림 Ⅲ-20] 음주 횟수\*음주량 교차 빈도



주: 지난 한 달 간 음주횟수를 물어본 문항 중 “술을 마시지 않았다.”와 1회 음주량에서 “안 마신다.” 제외.  $p < 0.01$

택시 운행 시 평균 식사시간은 어떠한가? 식사시간은 기본적으로 건강을 위해 최소 30분 정도 필요하다. 택시노동자의 경우 식사시간이 운행 중 휴게시간이기 때문에 피로회복을 위해서도 충분히 가질 필요가 있다. 조사결과 운행 중 식사를 하지 않는다는 답변은 무려 3.6%에 달했다. 또한 운행 중 휴식시간을 포함한 식사시간은 30분을 넘지 않는다는 응답이 무려 51.9%(30분 이내 36.4%, 20분 이내 11.4%, 10분 이내 4.1%)에 달했다. 30분 이상 휴식 시간을 갖는 경

우는 44.5%에 불과했다.

〈표 III-27〉 운행 중 식사시간(휴식시간 포함)

(N=700, 652, 48)

| 구분   | 운행 중<br>식사 안함 | 10분 이내 | 20분 이내 | 30분 이내 | 40분 이내 | 1시간 이내 |
|------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 계    | 3.6%          | 4.1%   | 11.4%  | 36.4%  | 21.6%  | 22.9%  |
| 2교대제 | 3.5%          | 4.0%   | 11.7%  | 35.7%  | 22.5%  | 22.5%  |
| 1차제  | 4.2%          | 6.3%   | 8.3%   | 45.8%  | 8.3%   | 27.1%  |

#### 4) 건강증진 활동과 여가

건강은 충분한 휴식시간을 갖고 운동을 해야 증진될 수 있다. 그러나 택시기사는 장시간 노동으로 건강증진을 위해 투자할 시간과 여가가 부족할 수 있다. 이에 본 연구는 택시기사의 건강증진을 위한 활동 현황을 살펴보기 위해 운동, 수면, 여가활동을 조사하였다.

우선 평소 건강을 위한 습관 실천에 대한 조사 결과 ‘주3회 규칙적인 운동을 한다’는 응답은 30.3%(2교대제 31.0%, 1차제 20.8%), ‘식이요법 실천’은 17.4%(2교대제 17.6%, 1차제 14.6%)에 불과했다. 7시간 이상 숙면을 하는 비율은 48.6%(2교대제 49.1%, 1차제 41.7%)로 절반 이상이 충분한 숙면을 하지 못하고 있는 것으로 조사되었다. 전체적으로 봤을 때 1차제 운전자가 2교대제 운전자보다 평소 건강증진 습관 실천이 부족한 것으로 나타났다. 심층면접조사 결과 택시노동자들은 장시간 노동으로 인해 운동 등 건강증진을 위한 습관을 실천하기 어렵다고 호소하였다.

〈표 III-28〉 건강증진을 위한 습관과 사회적 네트워크 여부

| 구 분                      | 계     | 2교대제  | 1차제   |
|--------------------------|-------|-------|-------|
| 주 3회 이상 규칙적으로 운동한다.      | 30.3% | 31.0% | 20.8% |
| 식이요법을 실천하고 있다.           | 17.4% | 17.6% | 14.6% |
| 하루 평균 7시간 이상 수면을 취하고 있다. | 48.6% | 49.1% | 41.7% |

“법인에서 일할 때는 1인 1차제(근무)였기 때문에 하루 16시간 이상 일을 했고 한 달에 하루 쉬었어요. 입금을 해야 하니까 스트레스가 엄청 났죠. 운동을 전혀 하지 못해서 건강 상태도 매우 안 좋아졌어요. 그래서 그만뒀죠.”

(사례 12, 협동조합 조합원)

“운동을 해야 하는데 솔직히 시간이 없어요. 12시간 일하고 잠자기 바쁘죠. (운동한다고) 하루를 빠지면 사납금 13만원을 메꿔야 하기 때문에 그렇게 하기 힘들어요.”

(사례 17, 1인 가구 노동자)

“항상 운동 생각은 하는데 아침에 들어가서 하려고 해도 하다보면 피곤해서 또 자게 되죠. (앉아서만 일하는) 근로형태에 비해 운동량이 많이 부족해요.”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

한편 택시노동자의 여가활용 조사 결과 쉬는 날에 잠을 잔다는 응답이 48.8%(2교대제 48.4%, 1차제 54.2%)로 가장 높았고, 그 다음으로 TV시청이 23.7%(2교대제 24.3%, 1차제 14.6%)이었다. 택시노동자 대부분이 휴일에 집에서 잠을 자거나 TV시청을 하면서 여가를 활용하였다. 반면 등산 등 스포츠 활동은 15.5%, 친목모임 등 나들이는 9.1%로 야외에서 여가활동을 즐기는 운전자는 24.6%에 불과하였다. 이와 같이 택시노동자들이 여가시간에 주로 잠을 자는 이유는 평일 장시간 노동으로 피로도가 높기 때문이었다.

〈표 Ⅲ-29〉 쉬는 날 여가활동

(N=689, 641, 48)

| 구분   | TV시청  | 잠을 잠  | 친목모임<br>또는 나들이 | 등산 등<br>스포츠 활동 | 게임   | 기타   |
|------|-------|-------|----------------|----------------|------|------|
| 계    | 23.7% | 48.8% | 9.1%           | 15.5%          | 0.6% | 2.3% |
| 2교대제 | 24.3% | 48.4% | 8.6%           | 15.9%          | 0.5% | 2.3% |
| 1차제  | 14.6% | 54.2% | 16.7%          | 10.4%          | 2.1% | 2.1% |

## 7. 시사점

Ⅲ장에서는 서울시 택시노동자의 노동실태와 건강실태를 설문조사와 집단초점면접조사 결과를 통해 살펴보았다. 그 결과는 다음과 같다.

첫째 1인 1차제 노동자의 노동환경은 1일 2교대제 노동자보다 더 열악하였다. 조사 결과 1일 2교대 노동자는 평균 9.9시간 정도 일하지만 1인 1차제 노동자는 평균 11.7시간 일하는 것으로 나타났다. 또한 임금도 2교대제 노동자는 월평균 199.8만원을 받고 있지만 1차제 노동자는 월평균 196.8만원에 불과했다. 1차제 노동자는 2교대 노동자보다 노동시간은 길지만 임금은 낮았다.

둘째 택시노동자들은 여전히 사납금 부담으로 인해 열악한 노동환경에서 일하고 있었고, 열악한 노동환경은 택시서비스의 질을 낮추고 안전을 위협하는 요인이 되고 있었다. 대부분의 택시업체들은 여전히 사납금 제도를 운영하여 택시노동자들은 사납금을 채우기 위해 쉬는 날도 없이 장시간 노동을 수행하는 경우가 많았다. 운행 중 법규 위반하게 되는 이유도 사납금을 채우기 위함이었다. 이로 인해 택시노동자 뿐만 아니라 고객의 안전도 위협받고 있었다. 또한 택시노동자들은 사납금을 채우기 위해 무리한 운전으로 교통사고가 나는 경우 사고비용을 전액 또는 일부 부담하는 경우가 많아 근로조건이 더욱더 열악해지는 경우가 많았다. 열악한 근로조건으로 인해 택시노동자들은 이직률 및 이직희망률이 높은 것으로 나타났으나 장기간 택시노동을 수행한 경우에는 특별한 기술이 없어 다른 직종으로 이직하기 쉽지 않았다.

셋째 택시노동자 대다수가 건강이 좋지 않은 것으로 나타나 이에 대한 지원이 필요하다. 택시노동자의 주관적 건강 나쁨 비율은 서울시민 평균보다 높았다. 택시노동자 대다수는 장시간 운전과 관련이 있는 만성피로, 시력장애, 수면장애 등 각종 질환에 시달리고 있는 것으로 나타났다. 사납금으로 인한 부담으로 운행 시 쉬는 시간이 30분 이상 쉬기 어려웠다. 또한 1차제 노동자의 질환 발생비율이 2교대제 노동자에 비해 더 높았다. 대다수 노동자들은 질환이 있는 것을 알고 있음에도 불구하고 장시간 근무로 인해 병원을 방문하기 어려운 것으로 알려졌다. 건강 관련 습관의 경우에도 음주횟수가 증가할수록 음주량이 증가하는 것으로 나타났다. 택시노동자 대다수가 건강이 좋지 않음에도 의식적으로 건강을 위해 실천하는 습관이 있는 노동자는 많지 않았다.

조사결과 서울시 택시노동자들의 노동환경은 여전히 열악하며 건강 또한 좋지 않은 것으로 파악된다. 특히 택시노동자의 사납금 부담은 노동환경과 건강

을 악화시키는 직접적 원인이므로 사납금 부담을 해소할 수 있는 제도개선 뿐만 아니라 장시간 노동시간을 해소할 수 있는 서울시 차원의 방안 마련이 필요하다. 특히 택시노동자의 건강은 운행 시 승객의 안전과 직접 연관이 있다는 점에서 택시노동자의 노동환경을 개선 외에 건강 증진을 위한 다양한 방안 마련이 시급하다.



## IV. 서울지역 택시기사의 정책수요

### 1. 택시노동환경 개선을 위한 수입금 전액관리제 실시

#### 1) 수입금 전액관리제 시행에 대한 선호도

응답자들이 뽑은 택시정책 선호도 1순위는 전액관리에 따른 성과급식 월급제 시행(50.2%)이었고, 그 다음 최저임금제 실시(15.2%)를 꼽았다. 2순위에서는 운송비용 전가금지 실시가 24.4%로 가장 높게 나타났고, 그 다음 최저임금제 실시(13.7%)로 나타났다. 3순위는 택시쉼터 등 복지시설 확충(27.5%)이 가장 높게 나타났고, 그 다음 택시요금 인상 및 고급화(18.3%)를 요구하였다. 수입금 전액관리제 실시에 대한 선호도가 가장 높은 이유는 사납금에 대한 부담해소를 가장 원하고 있고, 수입금전액 관리를 통한 성과급식 월급제 실시, 최저임금제 실시, 운송비용전가금지가 가능하다고 인식하기 때문인 것으로 풀이된다.

〈표 IV-1〉 노동환경 개선을 위해 필요한 택시정책(우선순위별)

| 구분   | 1순위    |        | 2순위       |        | 3순위         |               |
|------|--------|--------|-----------|--------|-------------|---------------|
|      | 월급제 실시 | 최저 임금제 | 운송비용 전가금지 | 최저 임금제 | 택시쉼터 등 복지시설 | 택시요금 인상 및 고급화 |
| 계    | 50.2%  | 15.2%  | 24.4%     | 13.7%  | 27.5%       | 18.3%         |
| 2교대제 | 50.1%  | 15.0%  | 24.2%     | 13.8%  | 27.3%       | 17.6%         |
| 1차제  | 52.1%  | 18.8%  | 27.1%     | 12.5%  | 31.1%       | 26.7%         |

그렇다면 1990년대 후반부터 도입된 운송수입금 전액관리제가 시행되지 못하는 이유는 무엇인가? 수입금 전액관리제가 시행되지 못하고 있는 이유에 대해 택시노동자들은 ‘정부 및 서울시의 의지가 부족하기 때문’(68.6%)이라고 가장 많이 응답하였다. 반면에 ‘회사에 책임’이 있다는 응답은 20.8%(회사의 비용 증가에 따른 반대 14.2%, 회사관리 강화에 따른 부담감 6.6%), 운전자에 책임이 있다는 입장은 10.6%(회사관리 강화에 따른 운전자의 거부감 8.1%, 운전자

수입 감소 반대 2.5%)에 불과했다. 따라서 수입금 전액관리제 미시행의 책임은 주로 정부 및 지자체에 있다고 보는 인식이 압도적이었고, 다음으로 사업주 책임, 운전자 책임 순이었다.

심층면접조사에 의하면 법인택시노조 간부들은 현재 택시업체 경영이 투명하게 운영되어야 할 필요가 있으며 이를 통해 택시노동자의 처우개선이 될 수 있다고 말한다. 앞의 설문조사 결과와 마찬가지로 중앙정부와 지방자치단체의 엄격한 관리감독이 필요하며 실제 효과도 있었던 것으로 나타났다. 택시노조 간부들은 2013년 서울시 택시 요금인상 시 택시회사 사납금 제도에 대한 서울시의 단속이 실시되었는데, 단속이 쉽지 않고 일부 업체는 여전히 같은 임금제도를 활용하고 있었지만 그럼에도 불구하고 택시노동자들의 처우가 개선되는 결과로 나타났다고 이야기 하였다. 현장에서 수입금 전액관리제도가 뿌리내릴 수 있도록 정부와 서울시 차원에서 수입금전액관리제도 정착 방안을 강구하는 것이 필요하다.

〈표 IV-2〉 수입금 전액관리 미 시행 이유

(N=678, 630, 48)

| 구분   | 정부의<br>의지부족 | 회사의<br>비용증가 | 운전자의<br>수입 감소 | 회사의 관리<br>부담감 | 운전자의<br>회사관리<br>거부감 |
|------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------------|
| 계    | 68.6%       | 14.2%       | 2.5%          | 6.6%          | 8.1%                |
| 2교대제 | 68.4%       | 14.3%       | 2.4%          | 6.8%          | 8.1%                |
| 1차제  | 70.8%       | 12.5%       | 4.2%          | 4.2%          | 8.3%                |

“택시는 경영투명화가 이루어지지 않는 편이에요.”

(사례 1·2·3, 택시노조 간부)

“택시는 법인택시 사업주가 내야 되는 부가세의 95%를 감면해줘요. 그 중에서 90%는 기사들에게 현금으로 주고 5%는 차량감차를 위한 재원으로 만들죠. 그런데 문제는 다른 산업은 부가세를 낼 때 매출대비 매입 비율이 28%가 나와요. 매출에서 매입을 빼면 그게 부가세가 되는 것인데 매입비율이 높아지면 부가세 자체가 작아지고 그러면 감면도 작아져요. 택시는 (부가세 감면 비율이) 다른 산업보다 높아요. 44%가 나와요.

16%의 갭이 있는데 그러면 택시가 매입이 왜 이렇게 높아야 하는가… (중략)…이 부분이 투명해졌으면 해요. 택시부가세 감면 감독은 시청이나 구청이 6개월에 한 번씩 사업장에 실사 나와야 하는데 안하죠.”

(사례 4, 택시상급단체 간부)

“2013년 요금인상이 있었고 당시 서울시에서 제안했던 임금제도로 전부 통일시키려고 했어요. 준수하면 인센티브 안 하면 제재 방식이죠. 억지로 몇 번 끌고 가서 우리는 그 덕을 봤어요. 그 과정에서 서울시 공무원들이 많이 힘들어 했지만……. 그럼에도 불구하고 업주들이 제도를 빠져 나가면서 아직도 임금제도가 통일이 안 되고 있어요.”

(사례 4, 택시상급단체 간부)

한편 수입금 전액관리제가 시행되면 발생할 예상효과에 대해 응답자들은 1순위로 월급제 시행으로 인한 근로조건 개선(79.6%)을 꼽았다. 2순위는 교통사고 예방(39.0%), 3순위는 회사경영 투명화(25.0%)로 응답하였다. 응답에서 알 수 있듯 택시노동자들은 수입금 전액관리제 시행을 통해 사납금제에 따른 불규칙한 수입과 임금에 대한 압박감에서 벗어나는 것이 근로환경을 개선할 수 있는 근본적인 방안이라고 인식하고 있었다. 또한 III장의 실태조사 결과에서도 알 수 있듯 교통사고의 가장 큰 원인도 사납금 부담이었다. 수입금 전액관리제가 정착되면 성과급식 월급제 시행으로 사납금 제도가 없어지고, 택시노동자의 부담이 줄어들어 무리한 운전을 하지 않아 교통사고를 예방할 수 있을 것이다.

〈표 IV-3〉 전액관리 시행 예상효과(순위별)

| 구분   | 1순위                 |                  | 2순위              |          |
|------|---------------------|------------------|------------------|----------|
|      | 월급제 시행으로<br>근로조건 개선 | 안전운행으로<br>교통사고예방 | 안전운행으로<br>교통사고예방 | 회사경영 투명화 |
| 계    | 79.6%               | 9.3%             | 39.0%            | 25.0%    |
| 2교대제 | 79.6%               | 9.3%             | 39.3%            | 24.8%    |
| 1차제  | 79.2%               | 10.4%            | 36.2%            | 27.7%    |

## 2) 운송비용 전가금지와 수입금 전액관리제 시행

2016년 10월 1일부터 택시운송사업 발전에 관한 법률(일명 택시발전법)에 의해 운송비용 전가금지가 시행되었다. 유류비, 세차비, 사고처리비 등 택시사업주가 부담해야할 운송비용을 택시노동자에게 부담시키는 관행은 최근까지 택시노동자 처우를 열악하게 만드는 원인이었다. 하지만 운송비용 전가금지에 따라 단속이 강화되면 사업주는 운송수입금을 직접 부담하기 위해 정확한 수입금을 파악하여 월급을 지급하는 수입금 전액관리제를 시행해야 한다. 택시노동자들 또한 운송비용 전가금지 시행이 수입금 전액관리제 시행에 영향을 미칠 것으로 생각하였다. 많은 영향을 미칠 것으로 생각하는 비율은 59.6%(상당히 많은 영향 39.3%, 많은 영향 20.3%)인 반면, 영향이 없다고 생각하는 비율은 13.1%(거의 영향이 없다 7.9%, 전혀 영향 없다 5.2%)로 나타났다. 따라서 택시기사들은 운송비용 전가금지가 전액관리제 시행에 많은 영향을 미칠 것으로 예상하고 있었다. 따라서 운송비용 전가금지법 위반에 대한 중앙정부와 지방자치단체의 지속적인 관리가 필요한 시점이다.

〈표 IV-4〉 운송비용 전가금지가 수입금 전액관리에 미치는 영향

(N=670, 623, 47)

| 구분   | 상당히 많은 영향 | 많은 영향 | 어느 정도 영향 | 거의 영향 없음 | 전혀 영향 없음 |
|------|-----------|-------|----------|----------|----------|
| 계    | 39.3%     | 20.3% | 27.3%    | 7.9%     | 5.2%     |
| 2교대제 | 38.4%     | 20.7% | 27.6%    | 7.9%     | 5.5%     |
| 1차제  | 51.1%     | 14.9% | 23.4%    | 8.5%     | 2.1%     |

## 3) 운송수입금 감소와 택시 과잉 공급 억제

운송수입금 감소 원인은 사납금 제도 하에서 택시업체와 택시노동자에게 민감한 문제이다. 운송수입금 감소 원인에 대해서 응답자들은 1순위에서는 택시가 과잉공급 되고 있다는 답변이 56.8%로 가장 많았고, 그 다음 경기침체로 인한 승객감소(17.8%), 대중교통의 발달(11.4%) 순으로 응답하였다. 2순위에서는 대중교통의 발달(26.6%), 경기침체(24.6%), 대리운전(13.2%)으로 나타났다. 택시노동자들은 운송

수입금의 감소가 과잉 공급된 택시와 대중교통의 발달에 따른 택시산업의 구조적 문제에 있다고 생각했다. 예상과 달리 대리운전의 증가가 운송수입금 감소의 주요 원인이라고 생각하지 않았다. 따라서 택시의 과잉 공급을 줄이는 것이 운송수입금 감소 문제를 해결할 수 있는 방안 중 하나이다.

〈표 IV-5〉 운송수입금감소 원인(순위별)

| 구분   | 1순위        |                     |            | 2순위        |                     |       |
|------|------------|---------------------|------------|------------|---------------------|-------|
|      | 택시과잉<br>공급 | 경기침체로<br>인한<br>승객감소 | 대중교통<br>발달 | 대중교통<br>발달 | 경기침체로<br>인한<br>승객감소 | 대리운전  |
| 계    | 56.8%      | 17.8%               | 11.4%      | 26.6%      | 24.6%               | 13.2% |
| 2교대제 | 57.5%      | 17.0%               | 11.1%      | 26.1%      | 25.2%               | 12.5% |
| 1차제  | 47.9%      | 29.2%               | 14.6%      | 33.3%      | 16.7%               | 22.9% |

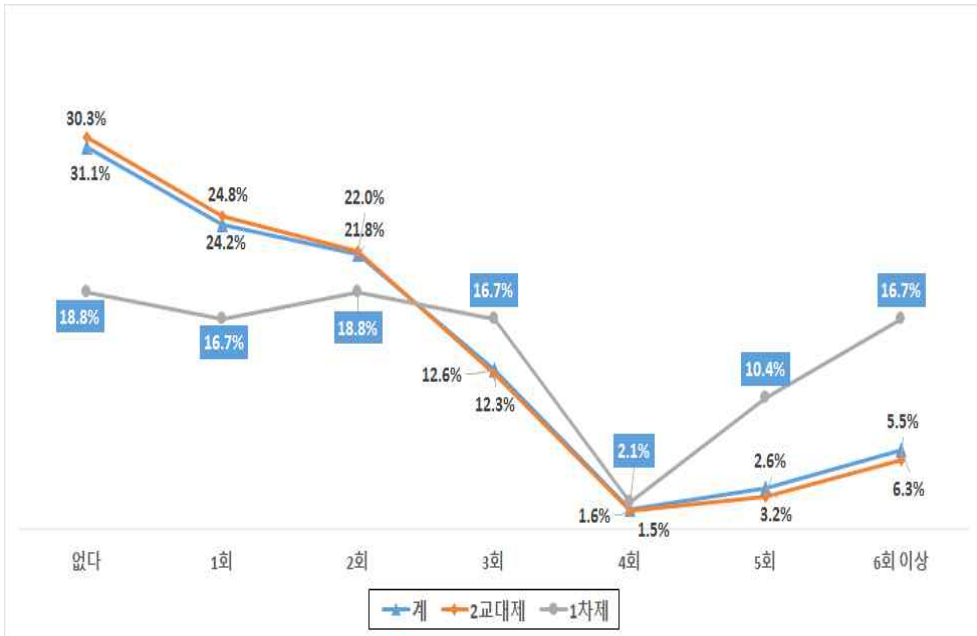
## 2. 운행 중 ‘쉽’ 환경 조성

운행 중 택시노동자의 쉽 환경 필요성을 논하기 위해서는 먼저 택시노동자들의 운행환경이 어떠한지 간략히 살펴볼 필요가 있다. 앞서서도 언급하였지만 택시노동자들은 장시간 노동을 수행하고 있다. 하지만 장시간 운전은 집중력 부족을 유발하여 졸음운전의 원인이 된다. 이 때 아차사고가 발생할 수 있는데, 아차사고란 졸음운전과 피로로 인해 사고가 날 뻔 했던 상황을 말한다. 택시노동자의 장시간 노동에 따른 피로도의 누적은 잦은 아차사고 원인이 되고 있으며 아차사고 발생이 높아지면 운행 중 안전도 위협 받을 수밖에 없다.

택시노동자에게 지난 1개월 동안 아차사고 발생 여부를 조사한 결과 응답자의 69.7%가 아차사고가 발생한 경험이 있었다. 즉 택시노동자의 대부분이 장시간 운전 따른 피로로 인해 교통사고의 위험도 높았다. 구체적으로 아차사고 발생횟수 별 비율을 살펴보면 1달에 3회 이하가 58.6%로 나타났고, 4회 이상인 경우도 무려 11.1%로 나타났다. 특히 1차제 노동자는 아차사고가 1개월에 4회 이상 발생하는 비율이 29.2%로, 2교대제(9.5%)에 비해 급격히 높아지는 것으로 나타났다.

[그림 IV-1] 택시 아차사고 빈도(1개월)

(N=697, 649, 48)



아차사고 없는 택시 운행이 위해서는 택시노동자가 피로할 때 쉴 수 있는 ‘쉼’환경이 곳곳에 조성되어야 한다. 그러나 서울지역에서 택시기사가 쉬기는 쉽지 않다. 운행 중 쉴 때 애로사항이 무엇인지 조사한 결과 응답자 대부분이 주차장이 없어 쉬기가 어렵다는 경우가 무려 66.4%에 달했다. 그 다음으로 화장실 시설 열악(28.4%), 스트레칭 할 곳이 없음(2.6%) 순이었다(<표 IV- 6> 참조). 심층면접조사 결과에서도 택시노동자들은 쉴 때 마음 놓고 주차할 수 있는 주차장이 확보되어 있지 않아 주차장을 찾느라 밥을 제시간에 먹기 어려웠고, 차를 세워놓아도 주차단속 때문에 밥을 제대로 먹기도 어려웠다. 그 결과 소화불량과 같은 위장질환에 시달리고 있었다. 또한 주차장이 있는 식당에 어렵게 주차해도 차별을 받는 사례도 있었다. 앞에서 검토한 기존 택시복지센터 운영사례에 의하면 택시주차장이 확보되지 않는 경우 택시쉼터 이용이 저조한 것으로 나타났다.<sup>23)</sup>

23) 강서구에서 운영되었던 택시쉼터는 2011년 운영을 중단했는데 택시주차장이 2대 밖에 확보되지 않아 사실상 2명 이상 이용하기 어렵다. 택시기사를 위해 운영한 식당 또한 주변 외부인이 주로 이용했던 것으로 알려졌다.

〈표 Ⅳ-6〉 운행 중 실 때 애로사항

(N=694, 646, 48)

| 구분   | 주차장 없음 | 화장실 시설 열악 | 편의점 등에서 구매 힘들 | 스트레칭 할 곳 없음 |
|------|--------|-----------|---------------|-------------|
| 계    | 66.4%  | 28.4%     | 0.7%          | 2.6%        |
| 2교대제 | 66.4%  | 28.2%     | 0.8%          | 2.6%        |
| 1차제  | 66.7%  | 31.3%     | 0.0%          | 2.1%        |

“택시기사들의 점심시간은 보통 9시 30분에서 11시 사이예요. 그 때를 넘기면 (빨리 돈 벌어야 하니까) 굶습니다.”

(사례 13, 협동조합 조합원)

“운전을 하다보면 11시~1시 사이에 식사를 하게 되는데 주정차 딱지를 끊고 있어요. 기사식당은 주차 공간이 부족해서 대로변에 세우는데 불안해서 식사를 할 수가 없어요.”

(사례 16, 1인 가구 노동자)

“(식사시간이) 상당히 불규칙해요. 승객이 많으면 식사하고 나서 태울 수 있겠죠. 하지만 지금은 승객이 많지 않아 그럴 수 없어요. (오후) 4~5시에 먹는 경우도 많아요.…(중략)…대부분 위장병이 있죠.”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

“밥을 먹으려면 주차장이 있는 식당에 들어가면 되는데 거기서 택시는 빼라고 해요. 똑같은 손님인데도 그러는 경우가 많아요.”

(사례 11, 협동조합 조합원)

전국적으로 설치되고 있는 택시쉼터는 택시노동자가 운행 중 쉴 수 있는 적절한 대안이 될 수 있다. 그렇다면 서울지역 택시노동자는 운행 중 쉴 때 어떤 방식으로 쉬기를 원하는가? 조사 결과 잠깐 쉬다가 바로 운행할 수 있는 형태의 승강장 방식(76.5%)의 간이쉼터를 가장 원하는 것으로 나타났다. 성남, 수원 등과 같이 고정된 택시쉼터에 대한 선호도(18.4%)는 낮은 것으로 나타났다. 심층면접 조사 결과에서도 나타나듯 법인 택시기사들은 시 외곽이나 주요 영업지역을 벗어나 설치된 고정쉼터에서는 사납금 부담 때문에 자율운행이 보장된

개인택시기사가 아닌 이상 마음 놓고 쉴 수 있는 여유가 없다고 진술하였다. 즉 승강장 형태의 쉼터를 선호하는 이유는 운행 중 쉬고 싶지만 사납금 부담으로 영업 집중지역 아닌 곳에 위치한 고정 쉼터로 이동하는 것을 원치 않기 때문이라 볼 수 있다. 따라서 택시쉼터를 설치 시 주차공간 확보는 필수적이다. 또한 모든 편의시설을 갖춘 고정된 복합시설을 설치하기 보다는 영업집중 지역에서 운행 시 주변에서 잠시 편하게 이용할 수 있는 쉼터를 만드는 쉼환경을 조성하는 것이 바람직하다.

〈표 IV-7〉 운행 중 쉴 때 필요한 쉼터 유형

(N=695, 647, 48)

| 구분   | 운행 중 주차, 화장실 이용 등 잠시 쉴 수 있는 승강장 형태 | 한 지역에 고정적으로 설치된 고정 쉼터 형태 | 택시 회사 내 휴게실 확대 | 기타   |
|------|------------------------------------|--------------------------|----------------|------|
| 계    | 76.5%                              | 18.4%                    | 4.3%           | 0.7% |
| 2교대제 | 76.2%                              | 19.0%                    | 4.0%           | 0.8% |
| 1차제  | 81.3%                              | 10.4%                    | 8.3%           | 0.0% |

“개인택시는 그나마 쉴 여유나 있어요. 법인택시는 (사납금 부담 때문에) 없어요. 주유소 앞에 세우고 화장실 갈 때도 비상등 켜고 가요.”

(사례 3, 법인택시 노조간부)

“(법인)택시기사는 쉼터 있어도 (사납금 부담으로 인해) 편히 쉴 수 없어요. 쉼터라고 해서 (법인)택시기사가 많이 찾을 거 같지 않아요.”

(사례 17, 1인 가구 택시 노동자)

그렇다면 택시노동자는 서울시 어느 지역 택시쉼터를 설치하기 원하는가? 설문조사 결과 택시 승객이 많은 서울 중구, 종로구, 영등포구, 강남구 지역에서 쉼터 설치를 원하는 것으로 나타났다.<sup>24)</sup> 쉼터 설치를 원하는 지역 조사 결과 응답자(504

24) 안기정(2014)의 연구에 의하면 서울지역 택시 승차수요는 출퇴근시간에는 종로구, 중구, 강남구, 영등포구에서 많았고, 심야시간에는 강남역, 종각역 등 주요 지하철역 주변에서 승차하는 경우가 많았다. 또한 대부분 승객들이 4km 이내로 단거리 이용을 하는 경우가 가장 많았다.

명)의 대다수가 동남권역의 강남·서초(42.1%)지역을 선호하였다. 그 다음 종로, 중구, 용산구가 있는 도심권역(19.8%), 동대문, 동북 성북 등 동북권역(8.9%), 영등포, 강서, 양천, 금천 등 서남권역(8.7%)순으로 선호하였다. 응답 수가 많지 않지만 25개 구 또는 서울시 전역(8.1%)에 설치해달라는 응답도 있었다. 기존 택시쉼터 운영사례도 마찬가지로 택시승객이 많은 수원역 인근에 설치된 쌍우물쉼터 외에는 택시쉼터 이용이 활발하지 않았다.

쉼터가 설치되면 적합하다고 생각하는 장소는 중심가 주변 도로변(72.5%)이라는 응답이 압도적으로 많았다. 하지만 서울시내 중심가 주변 도로변은 건물이 밀집되어 있고 만성적인 주차난을 겪고 있어 승강장 형태가 아닌 이상 택시기사들이 쉴 수 있는 주차장을 확보할 수 있는 고정쉼터 공간을 확보하기 어렵다. 이와 관련하여 택시노동조합 간부 및 택시노동자들은 택시쉼터는 시내 중심가에서 용이한 접근성이 있어야 하고 주차장과 같은 기본 인프라가 확보되지 않는 이상 활용성이 떨어진다고 하였다. 또한 이들은 택시회사 주차장을 활용한 쉼터, 주차장이 있는 식당과 결합한 택시쉼터를 제안하였다. 또한 택시기사들이 식사를 하거나 주유소 화장실 이용 시 편하게 이용할 수 있게 하고 주차단속을 유예하는 방안 등을 제안하기도 하였다. 특히 쉼터를 설치할 때는 늦더라도 현장 요구를 반영한 쉼터 구성이 필요하다는 의견을 피력했다.

따라서 택시쉼터 설치 시에는 외곽지역에 고정쉼터를 마련하기 보다는 택시기사의 영업집중 지역에서 잠깐이라도 차를 세우고 화장실을 갈 수 있도록 하는 간이쉼터를 많이 배치하는 것이 오히려 택시기사의 쉼에 도움이 될 수 있다. 또한 택시쉼터를 설치할 때는 사전에 설치 지역에서 주로 일하는 현장 택시노동자의 의견을 듣고 이를 요구에 반영하는 소통과정이 필요하다. 설치 대상 지역의 택시노동자들에게 기존에 쉼터처럼 사용했던 곳은 어디이고 이 시설을 활용할 수 있는지, 어디에 설치하면 좋은지, 어떤 편의시설을 설치하는 게 좋은지, 이용 시 주차장을 확보할 수 있는지, 주차장이 없다면 이면도로에 주차를 편하게 할 수 있는 지역인지 등과 같은 정보는 그 지역에서 일하는 택시노동자가 아니고서는 알기 어렵다. 그 외에도 기존 택시쉼터 사례에서 볼 수 있듯 쉼터를 설치한 지역에서 주민과의 갈등이 많이 발생하고 있었다. 쉼터 설치 시 지역 주민과 갈등을 최소화 할 수 있도록 지역주민의 의견을 수렴하고 쉼터의 필요성을 설득하는 사전 공론화 과정도 필요하다.

〈표 IV-8〉 심터 설치 적합 위치(장소)

(N=692, 644, 48)

| 구분   | 고객이 많은 시내 | 중심가 주변 도로변 | 택시 회사 내 | 충전소   | 기타   |
|------|-----------|------------|---------|-------|------|
| 계    | 10.7%     | 72.5%      | 8.2%    | 5.8%  | 2.7% |
| 2교대제 | 10.7%     | 73.0%      | 12.5%   | 10.4% | 0.0% |
| 1차제  | 10.4%     | 66.7%      | 7.9%    | 5.4%  | 3.0% |

“심터는 접근성이 용이하고 주차시설이 확보되어야 합니다. 그런데 시내에 만드는 건 예산이 많이 들어서 시 외곽에 짓게 되죠. 그러면 접근성이 떨어지고요. 차라리 기존에 있는 회사 시설을 개선하는 게 더 좋은 방법입니다.”

(사례 4, 상급단체 노조 간부)

“공항처럼 택시심터 만들면 사실 (자유롭게 운행할 수 있는)개인택시는 도움이 될지 몰라도 법인택시는 도움이 안돼요. (고정)택시심터는 (주차장 없이) 실효성이 없어요. 가장 좋은 방법은 주차시설이 있는 기사식당 같은 게 필요해요.”

(사례 11, 협동조합 조합원)

“OO구처럼 핸드폰으로 사전에 주정차 단속 문자 알림 서비스를 하면 좋겠어요. 식사할 때 주차해도 덜 불안하고…….”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

“개인택시는 실 여유가 있지만 법인택시는 없어요. 화장실도 주유소 앞에 비상 깜빡이 켜고 가요. 그럴 때 주차위반 딱지나 떼지 말았으면 해요.”

(사례 2, 법인택시 노조 간부)

“예전에는 자치구에서 노조위원장들과 간담회도 하고 그랬죠.…(중략)… 사실 (심터나 애로사항을 들을 때) 같이 간담회도 하고 의견도 수렴하고 그래야 하지 않습니까? 설문지 말고 직접 택시회사 현장에 와서 조사했으면 좋겠어요.”

(사례 3, 법인택시 노동조합 간부)

### 3. 운행 시 택시노동자 안전 확보

운행 중 택시노동자들의 누적된 피로를 해소하기 위해서는 ‘섬’환경 조성이 필요하지만 승객의 폭언·폭력 등에서 보호받을 수 있는 안전한 운행환경 조성도 필요하다. 조사결과 택시노동자들은 운행 중 승객의 반말, 욕설, 폭력으로 인해 심한 스트레스를 받고 안전도 위협받고 있는 것으로 나타났다. 승객으로부터 폭언·폭력 등을 당한 경험 여부와 횟수를 묻는 질문에 응답자의 46.5%는 1주일에 1회 이상 반말, 욕설, 폭행 등에 노출되고 있어 문제가 심각하였다. 폭언·폭력 등을 1달에 1회 이하로 경험했다고 응답한 비율은 44.6%(3개월에 1회 13.8%, 한 달 1회 30.8%)로 나타났다. 승객의 폭언 등이 없었다는 응답은 겨우 5.6%에 불과했다. 특히 1차제 노동자의 경우에는 한 주에 2회 이상 당하는 경우가 무려 45.8%에 달해 노동시간이 길수록 승객의 폭언 등에 더 노출되는 것으로 보인다(<표 IV-9>참조).

승객의 반말, 욕설, 폭행 문제는 승차거부 등 택시서비스 문제가 항상 먼저 부각되면서 이슈로 부상하지 못하고 있다. 그러나 택시노동자는 일반적인 감정노동자에 비해 폭행노출 위험이 6배나 높았고, 택시운전자 절반 이상이 정신불건강 문제가 있다고 보고되고 있을 정도로 문제가 심각하다(이복임, 2016).<sup>25)</sup> 또한 승객의 폭언 등으로 인해 유발된 택시노동자 스트레스는 운행에 직접적으로 영향을 미쳐 택시노동자 건강을 저해하고 운행 시 안전에 영향을 미칠 수 있어 개선방안이 시급히 모색되어야 한다. 심층면접 조사 결과에 의하면 택시노동자의 대부분이 승객으로부터 폭언·폭력을 당한 경우가 많았으며 특히 야간에는 취한 승객에 의한 폭언·폭력 경험이 많았다. 그러나 현행법상 택시는

25) 이복임(2016)의 연구결과에 따르면 택시 기사의 정신 불건강 유병률은 56.3%로, 20대를 제외한 모든 연령대에서 정신 불건강 유병률이 50% 이상으로 나타났다. 그 중에서 40대 택시 기사가 68.9%로 가장 높았다. 택시기사의 학력이 높을수록 정신 불건강 유병률이 높아졌다. 대졸 기사가 63.5%로 가장 높았고 중졸 기사가 53.7%로 최저를 기록했다. 일반적으로 학력이 높을수록 근로자가 우울할 확률은 낮아지는 것으로 알려지고 있으나 택시기사에서는 정반대로 나타났다. 이는 학력과 스킬이 일치하지 않아 직업 만족도가 떨어진 결과로 논문에서는 해석한다. 또한 택시기사의 정신 불건강 유병률은 법인택시기사 60%, 개인택시기사 52.7%로, 법인택시기사의 정신 불건강 유병률이 더 높았다. 그 밖에도 월수입이 100만원 대 택시기사(64.3%), 승객으로부터 언어폭력을 당한 기사(65.3%), 위협·굴욕적 행동을 경험한 기사(63.6%) 신체적 폭력을 당한 기사(75.6%)의 정신 불건강 유병률이 높았다. 논문에 의하면 택시 기사의 평균 정신 불건강 유병률(56.3%)은 2015년 발표된 국내 대인(對人) 서비스 업종 종사자의 정신 불건강 유병률(39.6~43.1%)보다 높았던 것으로 나타난다. 특히 기분장애와 정신 병리적 이상 유병률은 각각 43.6%, 45.6%로 조사된 나이지리아 택시기사보다 높았다.

내부에만 CCTV를 설치할 수 있고 영상 외에 음성녹음은 불법이기 때문에 외부에서 당하는 폭행이나 폭언은 기록할 수 없었다. 또한 폭언·폭행을 당해도 오히려 가해자로 몰리는 경우도 많아 운행 중 택시노동자를 보호하기 위한 대안 마련이 요구된다.

〈표 IV-9〉 운행 중 승객으로부터 반말, 욕설, 폭행 등을 당하는 회수  
(N=697, 649, 48)

| 구분   | 없다   | 3개월 1회 | 한 달 1회 | 한 주 1회 | 한 주 2회 이상 | 기타   |
|------|------|--------|--------|--------|-----------|------|
| 계    | 5.6% | 13.8%  | 30.8%  | 23.1%  | 23.4%     | 3.3% |
| 2교대제 | 6.0% | 14.3%  | 31.0%  | 23.6%  | 21.7%     | 3.4% |
| 1차제  | 0.0% | 6.3%   | 29.2%  | 16.7%  | 45.8%     | 2.1% |

“취객에 의한 폭언/폭행이 많이 발생해요. 택시기사들이 심야시간대에 종로 등지에 진입을 안 하는 이유가 이것 때문 이예요. (젊은 층의)택시 진입을 촉진하려면 택시기사를 보호하는 제도가 완비되어야만 해요. (현재 택시는) 블랙박스를 설치해놓고 개인정보보호법에 위배된다고 녹음을 허용하고 있지 않아요. 그런데 개인적으로 그렇게 하는 개인택시 기사들은 제재하지 않으면서 법인 택시기사들은 서울시에서 제재해요. 형평성에 문제가 있다고 봅니다. 또한 최근에 (택시 내) 녹음이 법률적으로 타당하다는 판결이 나오고 있어요. 허용해야죠.”

(사례 4, 상급단체 노조 간부)

“여성승객이 자느라 일어나지 않아서 손을 댈 수도 없고 해서 큰소리로 일어나라고 했어요. 그러자 여성이 욕을 했어요. 120번에 전화거니 경찰 불러서 처벌하라고 안내했죠. 그런데 음성 녹음이 안 되니 문제예요. 승객들은 경찰이 오면 발뺌을 하죠. 경찰이 와도 요금 내고 빨리 가라고만 처리하죠. 그러다보니 마음껏 욕을 해요. 반면 개인택시에서는 녹음이 되는 것을 승객들이 아니까 안 해요. 법인택시도 기사 보호를 위해 음성 녹음까지 되도록 해야 해요. 야간뿐만 아니라 대낮에서 하루에 3~4번씩 그런 일이 발생해요.”

(사례 8, 택시업체 노조 간부)

#### 4. 일상적 ‘쉽’ 환경 조성

법인 택시기사들은 평소에 장시간 노동에 시달리고 있고 운행 중 제대로 된 휴식조차 취하기 어려운 실정이다. 그렇다면 운행 중이 아닐 때 일상에서의 ‘쉽’이라도 제대로 해야 할 것이다. 일상적 쉽이 가능하다는 것은 아플 때 도움을 받을 수 있는 사회적 네트워크가 있고, 쉴 수 있는 적절한 주거환경이 갖춰져 있으며 자유로운 여가활동을 할 수 있어야 한다.

우선 택시노동자의 사회적 네트워크 현황은 어떠한지 살펴보았다. 사회적 네트워크란 유사 시 가족/지인으로부터 돌봄을 받을 수 있는 네트워크를 말한다. 본 설문조사는 택시노동자에게 아플 때 주변에 가족(또는 지인)에게 도움을 받을 수 있는지 여부를 물어보았다. 이 문항에서 도움 청할 가족/지인이 없다고 응답한 경우 사회적 네트워크가 단절된 것으로 규정하였다. 이를 통해 혼자 고립되어 생활하고 있는 택시노동자의 규모를 대략적으로 파악할 수 있을 것으로 예상하였다.<sup>26)</sup> 사회적 네트워크에 대한 설문조사 결과 응답한 법인택시 노동자의 36.0%에 해당하는 250명이 아플 때 주변에 있는 가족(또는 지인)에게 도움을 청하기 쉽지 않다고 응답하였다. 남성 1인 가구 택시노동자 FGI결과에 의하면 혼자 사는 택시노동자인 경우 가족과 거의 연락하지 않는 경우가 많았다. 또한 이들은 사회적 네트워크 단절에 따른 사회적 고립, 경제적 어려움, 건강에 대한 두려움을 토로하였다. 그 밖에 사회적 네트워크가 단절된 1인 가구 택시노동자 중에는 고령자도 상당수 있으며 집에서 홀로 고독사하는 사례도 있었다. 그러나 이에 대한 적절한 대안이 없어 불안감을 호소하고 있었다.

〈표 IV-10〉 아플 때 도움을 청할 수 있는 사회적 네트워크 여부

| 응답 문항                            |     | 법인택시노동자 |        |
|----------------------------------|-----|---------|--------|
|                                  |     | 응답수     | 비율     |
| 아플 때 주변에서 가족(또는 지인)의 도움을 받을 수 있다 | 예   | 445     | 64.0%  |
|                                  | 아니요 | 250     | 36.0%  |
|                                  | 계   | 695     | 100.0% |

26) 부산지역에서 혼자 살다가 죽은 고독사 99명에 대한 사회적 연결망 분석결과 남성의 고독사 유발요인은 이혼, 질병, 생활고, 가족단계 단절, 알콜 중독으로 알려졌다(『국제신문』, 2013년 11월 26일).

“친인척 왕래를 안 해요. 회사 사람들 밖에 없어요.…(중략)…여유가 없으니까 일 없으면 회사 사람들이랑 술 마시고 같이 놀고 그래요.”

(사례 14, 1인 가구 노동자)

“경제적으로 힘들죠. 나이가 들고 혼자다 보니 미래가 두려워요. 한 달에 100만원 저축하겠다고 하는데 생각보다 쉽지 않죠. 택시라는 것이 열심히 일한 만큼 내 몸이 망가지니까. 그러면 또 초조해지고 어디 특별히 아프진 않은데 몸이 많이 상하죠.(연락하는 사람은?) 노모가 있고 (그래도)두 아들과 전화통화는 하고 살죠.”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

“(응급상황에 도와줄 사람은 있는지요?) 우리는 젊으니까 괜찮은데 더 나이 드신 분들은 어떨지 모르겠어요. (지난번에 택시) 일하다가 자기 집에서 잤는데, (혼자) 죽는 사람도 봤으니까.”

(사례 17, 1인 가구 노동자)

“(가족과) 떨어져 있는데 아프면 오지 않을까요? (응급상황 시) 도와줄 사람이 있는지 물어보니까 (갑자기) 뜨끔하긴 하네요.”

(사례 16, 1인 가구 노동자)

한편 이번 설문조사는 1인 가구 택시기사가 주요 조사대상이 아니기 때문에 1인 가구 여부를 묻는 질문은 포함하지 않았다. 하지만 택시 관련 전문가들에 따르면 1인 가구 택시노동자가 기하급수적으로 증가하고 있고 대부분 사회적으로 고립된 경우가 많다고 알려진다. 법인택시 노동조합 간부 및 1인 가구FGI 결과에 의하면 각 택시회사별 1인 가구 택시노동자 비율은 다양한 것으로 나타났으며 1인 가구 택시노동자 비율이 무려 50%에 달하는 곳도 있었다. 하지만 1인 가구 택시노동자는 신용불량, 가족해체 등으로 인한 수치심으로 인해 밝히지 않는 경우가 많아 정확한 현황 파악이 어려운 것으로 알려진다.

“우리 회사는 전체 136명 중에 40~50가구 정도가 1인 가구로 알고 있어요.”

(사례 5, 법인택시 노동조합 간부)

“우리(회사)는 1인 가구는 많지 않아요. 10% 내외입니다.”

(사례 6, 법인택시 노동조합 간부)

“총원 91명인데 혼자 사는 인원이 45명이에요.”

(사례 7, 법인택시 노동조합 간부)

“조합원이 120명인데 1인 가구는 1/3 이상 인 거 같아요.”

(사례 1, 법인택시 노동조합 간부)

“우리 회사는 대략 15~20% 되는 거 같아요.”

(사례 14, 1인 가구 노동자)

“택시를 막장 직업이라고 생각하는 사람들이 많아요. 그러다 보니 나이 드신 분들이 혼자서 어렵게 사는 분들이 많죠. 떠돌이 생활을 하는 분들이 많아요. 그런데 (1인 가구라고) 밝히지 않아요.”

(사례 16, 1인 가구 노동자)

둘째, 사회적 네트워크가 단절된 택시노동자의 경우 주거환경이 더 취약한 것으로 나타난다. 다음의 <표 IV-11>은 사회적 네트워크 유무에 따라 주거형태가 어떠한지 교차하여 분석하였다. 아플 때 도움을 청할 지인/가족이 없는 노동자의 경우 월세 비율은 무려 42.9%인 것으로 나타났다. 이는 아플 때 도움을 청할 지인/가족이 있는 노동자에 비해 무려 14.9%p나 높았다. 반면에 아플 때 도움을 청할 지인/가족이 있는 노동자의 경우 전세 비율은 34.7%, 자가 비율은 28.7%로, 아플 때 도움을 청할 지인/가족이 없는 노동자에 비해 각각 11.6%p, 8.2%p 높은 것으로 나타났다. 사회적 네트워크가 있는 택시노동자는 사회적 네트워크가 없는 택시노동자에 비해 목돈이 많이 드는 전세, 자가 비율이 훨씬 높다는 점에서 사회적 네트워크가 있는 노동자의 주거상황이 좀 더 경제적 여건이 낫다고 추측해 볼 수 있다.

심층면접 결과에 의하면 1인 가구 택시노동자 중 일부는 고시원, 찜질방, 고시텔 등 주거가 불안정한 곳에서 살고 있었다. 주거가 불안정해진 이유는 취업 실패, 사업실패 등으로 인한 경제적 문제 때문이었고, 본인이 혼자 사는 것을 주변에 알리지 않기를 위해 주변과 네트워크를 단절하고 사는 경우가 많았다.

〈표 IV-11〉 사회적 네트워크 유무와 주거 형태

| 구분   | 아플 때 도움을 청할<br>지인/가족이 있는<br>법인택시 노동자 |       | 아플 때 도움을 청할<br>지인/가족이 없는<br>법인택시 노동자 |       |
|------|--------------------------------------|-------|--------------------------------------|-------|
|      | 응답수                                  | 비율    | 응답수                                  | 비율    |
| 월세   | 121                                  | 28.0% | 105                                  | 42.9% |
| 전세   | 150                                  | 34.7% | 65                                   | 26.5% |
| 영구임대 | 20                                   | 4.6%  | 19                                   | 7.8%  |
| 자가   | 124                                  | 28.7% | 42                                   | 17.1% |
| 기타   | 17                                   | 3.9%  | 14                                   | 5.7%  |
| 합계   | 432                                  | 100%  | 245                                  | 100%  |

가장 문제가 되고 있는 것은 1인 가구 택시노동자가 빈곤이 악순환에 갇히게 되는 것이었다. 처음에 1인 가구 택시노동자는 경제적 실패로 인해 신용불량자가 되고, 이혼 등으로 가족이 해체되고 주변과 단절되는 과정에서 경제적 어려움으로 인해 찜질방 등을 전전하면서 전문적인 기술을 요하지 않는 택시업에 종사한다. 하지만 택시업체 노동환경이 열악하여 1년 근무 후 퇴직금과 같이 목돈이 생기면 퇴직하게 된다. 주거가 불안정한 상황에서 퇴직금을 다 쓴 후에는 다시 택시업에 종사하지만 경제적 여건은 나아지지 않는 상황이 반복될 수밖에 없다. 심층면접 조사에서 택시노동자들은 1인 가구를 위한 가장 시급한 지원은 임대아파트와 같은 주거 지원이라고 공통적으로 지적하였다.

“혼자 사는 사람이 많아서 인지 신용불량자도 많고 그래요. (신용불량으로 인해) 통장으로 월급을 못 받는 경우가 한 50% 되는 거 같아요. 신용불량자들이 마지막에 하는 일이 택시예요.”

(사례 14, 1인 가구 노동자)

“(1인 가구라 해도) 우리는 젊으니까 괜찮은데 더 나이 드신 분들은 어떨지 모르겠어요....(중략)... 택시를 막장 직업이라고 생각하는 사람들이 많아요. 나이 드신 분(택시노동자)들 중에 혼자 어렵게 사세요. (집이 없어)떠돌이 생활 하는 분들 많죠.”

(사례 16, 1인 가구 노동자)

“주거문제 이야기 하려고 했는데……. (1인 가구) 사람들이 프라이버시 때문에 말은 안하지만 고시원 생활 하는 분들도 많아요.”

(사례 15, 1인 가구 노동자)

“택시 기사 중에 이혼하신 분이 70~80% 되는 거 같아요. 고시원, 고시텔에서 많이 사는데 안정된 주거를 못 갖는 이유가 1년만 되면 퇴직금을 받아서 퇴사하고 돈 다 쓰고 다시 입사하기 때문이죠.”

(사례 8, 법인 택시회사 노동조합 간부)

“택시업은 1인 가구도 많고 노인들도 많아요. 제일 중요한 건 주거인데 택시 노동자의 20~30%가 신용불량자예요. 대출도 못 받죠. 마지막에 택시업체로 오는데 임대아파트 지원이 절실해요.”

(사례 7, 1인 가구 노동자)

셋째, 휴일 여가활동 문항과 사회적 네트워크 여부를 교차분석한 결과 주변에 가족과 지인과의 네트워크가 있는 노동자(46.5%)와 없는 노동자(53.1%) 모두 여가활동으로 잠을 잔다고 가장 많이 응답하였다. 수면은 사회적 네트워크를 하지 않는 여가활동이다. 그러한 점에서 사회적 네트워크가 있는 노동자에 비해 없는 노동자가 여가활동으로 잠을 잘 확률이 6.6%p나 높았다. 사회적 네트워크 활동으로 보기 어려운 TV시청의 경우에도 사회적 네트워크가 없는 노동자가 있는 노동자에 비해 2.9%p 높았다. 반면에 사회적 네트워크 활동이 높은 여가활동인 “친목모임 또는 나들이”활동은 네트워크가 있는 노동자(11.4%)에 비해 네트워크가 없는 노동자(5.3%)가 6.1%p 낮았다. 마찬가지로 사회적 네트워크가 있는 등산 등 스포츠 활동의 경우에도 사회적 네트워크가 있는 노동자(13.1%)가 있지 않는 노동자(17.2%)에 비해 4.1%p가 낮은 것으로 나타났다. 사회적 네트워크가 단절된 노동자일수록 사회적 네트워크와 관련이 있는 일상적 ‘쉽’인 여가활동을 상대적으로 덜 하는 것을 알 수 있었다.

택시노동자의 일상적 쉽을 위해서는 장시간 노동 관행을 개선해야할 뿐만 아니라 사회적 네트워크 단절 예방, 증가하고 있는 1인 가구 노동자의 불안정한 주거환경 개선과 빈곤의 악순환 방지, 자유로운 여가활동을 보장하는 지원이 필요하다.

〈표 IV-12〉 사회적 네트워크와 쉬는 날 여가활동

| 구분          | 아플 때 도움을 청할<br>지인/가족이 있는<br>법인택시 노동자 |        | 아플 때 도움을 청할<br>지인/가족이 없는<br>법인택시 노동자 |        |
|-------------|--------------------------------------|--------|--------------------------------------|--------|
|             | 응답수                                  | 비율     | 응답수                                  | 비율     |
| TV시청        | 98                                   | 22.4%  | 62                                   | 25.3%  |
| 잠을 잠        | 203                                  | 46.5%  | 130                                  | 53.1%  |
| 친목모임 또는 나들이 | 50                                   | 11.4%  | 13                                   | 5.3%   |
| 등산 등 스포츠 활동 | 75                                   | 17.2%  | 32                                   | 13.1%  |
| 게임          | 3                                    | 0.7%   | 1                                    | 0.4%   |
| 기타          | 8                                    | 1.8%   | 7                                    | 2.9%   |
| 계           | 437                                  | 100.0% | 245                                  | 100.0% |

## 5. 고령 택시기사 관리 강화

현재 택시업계는 고령층이 없으면 인력을 구하기 어려울 정도로 60대 이상 고령 노동자가 많다. 하지만 고령의 택시노동자 증가로 인해 안전을 우려하는 목소리가 높다. 이러한 현상에 대해 택시노동자들은 스스로 어떻게 생각하는가? 심층면접조사에 참여한 택시노동자들은 고령 택시기사 증가에 대해 부정적인 측면과 긍정적인 측면을 동시에 지적하였다. 고령 택시기사 증가는 택시 운행 시 안전을 위협하는 요인이 되고 있으나 현실적으로는 택시업계 인력 부족을 해소하는 해결책이었고, 고령층에게는 일자리를 제공하는 효과도 있었다. 심층면접에 참여한 이들은 고령 택시노동자를 무조건 제한하기 보다는 안전운행을 할 수 있도록 노동환경을 개선하고 건강관리 지원 방안을 내오는 것이 현실적으로 바람직하다고 지적하였다.

“노사 간에서도 고령자가 입사하면 굉장히 눈여겨봐요. 잦은 사고가 나면 그만두라고 부추기기도 해요. 특히 보험료 때문에 더 조심스럽죠.”

(사례 3, 택시노동조합 간부)

“(고령 취업자 문제를) 법인택시에 한정되어서 볼 문제는 아니죠. 일단

택시업체가 고령자 취업에 기여하고 있는 것을 인정받아야 한다고 생각합니다. 고령자라고 해서 무조건 사고를 내는 것은 아니에요. 만약 그렇다면 객관적으로 측정을 할 수 있어야 하고요. 그렇지 않고 고령자에게 책임을 전가하는 식은 안돼요. 일정 연령 이상이더라도 운전엔 문제가 없다는 관측이 않나요? 고령 운전자를 위한 파트타임 제도 연구도 있고, 사내 개인 택시 제도도 존재하는데 현행법이 문제라 시행이 잘 되지 않고 있어요.”

(사례 4, 택시노동조합 간부)

“고령자에 한해서는 정밀 건강검진이 필요한 거 아닌가. 혈액 정밀 검사 같은 것을 넣어줘야 하는데…(중략)…노인성 병에 대해서는 정밀 검사가 필요해요. 간단한 소변, 엑스레이, 혈액 등 기본적인 것을 해주고 있는데 심전도와 혈액 정밀 검사를 무료로 해줘야 해요.”

(사례 2, 택시노동조합 간부)

## 6. 택시 노사민정 간 소통 활성화

기존 정책을 검토했을 때 택시노동자 처우개선을 위한 법과 제도가 갖춰지지 않은 것은 아니었다. 그러나 20년 전에 도입된 운송수입금 전액관리제는 여전히 현장에서 도입되지 않고 있고 택시노동자들은 여전히 사납금의 부담으로 장시간 노동에 시달리고 있었다. 이러한 현상이 나타나는 원인에 대해서는 현장에서 어떻게 생각하는지 살펴볼 필요가 있다.

심층면접조사 결과 택시노동조합 간부와 노동자들은 서울시, 자치구와 상시적으로 소통하는 과정이 줄어들고 있다고 지적하였다. 이들은 택시노동자의 환경개선과 관련하여 매년 설문조사를 시행하고 있으나 현장에서 나타나는 변화는 없고, 의견수렴을 위한 창구인 간담회도 많이 사라졌다고 말한다. 실제로 자치구의 경우 택시와 관련하여 행정 처분 심의위원회에 노조위원장들이 참여하여 상시적으로 소통하고 택시노동자 입장을 대변하였으나 현재는 심의위원회에 참여하지 못해 소통 창구는 점점 줄어들었다고 이야기하였다.

서울시 택시정책의 체감도를 높이기 위해서는 택시노동조합, 택시업체, 서울시 및 자치구, 전문가, 시민들과 함께 협력하여 상시적 소통의 장을 만드는 것이 필요하다. 서울시의 경우에도 노사민정정협의회를 통해 서울형택시발전모델

을 협의하는 성과를 내오기도 하였다. 그러나 서울시의 노력에도 불구하고 여전히 택시노동자들은 서울시 및 자치구가 택시노동자와 소통의지가 낮다고 인식하고 있었다. 이에 행정에서는 자치구 노사민정위원회와 같이 서울지역 택시노동자들과의 소통체감도를 높일 수 있는 다양한 소통 창구에 대한 고민이 필요하다.

“예전에는 자치구에서 노조위원장들과 간담회도 하고 그랬죠. 현재는 많이 없어졌어요.…(중략)… 사실 (쉼터 만들 때나 애로사항을 해소할 때) 같이 간담회도 하고 의견도 수렴하고 그래야 하지 않습니까? 설문지 말고 직접 택시회사 현장에 와서 조사했으면 좋겠어요.”

(사례 3, 법인택시 노동조합 간부)

“우린 좀 소외되는 거 같아요. 예전보다 달라지긴 했는데 그래도 공무원들이 (우리랑 소통할 때) 공정하게 대해 주었으면 좋겠어요.”

(사례 9, 상급단체 소속 노조간부)

“구별로 (행정처분 관련) 심의위원회가 있는데 거기에 노조위원장이나 전문가가 왜 못 들어가나요? 원래 들어갔는데 3년 전에 지침에서 못 들어가게 했어요. 그런데 그렇게 한 이유가 어이없는 게 택시노조위원장이 위원회에 들어가니까 행정처분 건수가 너무 줄었다는 거였어요. 그럼 빠진 후에 행정처분 건수가 증가했는가 하면 그것도 아니죠. 다시 우리가 심의위원회에 참여해 (택시노동자의 입장에서) 의견을 낼 수 있는 것이 필요해요.”

(사례 4, 상급단체 소속 노조간부)

## 7. 시사점

택시노동자의 근로환경 개선에 대한 정책 수요조사 결과 택시노동자들은 수입금 전액관리제 시행이 가장 시급하다고 생각하였다. 수입금 전액관리제의 실시는 근로환경을 개선할 수 있는 근본적인 개선책이었다. 그 밖에 택시쉼터 설치 등을 통한 운행 중 ‘쉼’환경 조성, 운행 중 승객의 폭력·폭언에서의 보호를 통한 운행 중 안전 확보, 증가하는 1인 가구 택시노동자의 주거불안정과 빈곤문제 해결, 안정적인 택시인력 확보와 고령자 일자리 문제 해결을 위한 고령택시기사 관리 강화를 요구하고 있었다.

이번 정책수요 조사에서 택시노동자들이 가장 인상적인 조사결과 중 하나는 서울시, 자치구와의 상시적 소통 창구의 마련이었다. 서울시와 자치구에서 택시노동자를 위한 정책을 수행할 때 수시로 현장의 요구를 듣고 그에 맞는 정책을 기획하고 집행하지 않으면 택시노동자의 처우개선은 이루어지지 않는다는 것이었다. 마찬가지로 택시쉼터를 설치할 때도 현장 택시노동자의 요구를 듣지 않고 설치한다면 이용률이 저조할 수밖에 없다. 택시노동자 처우개선을 위한 법과 제도가 제대로 작동하기 위해서는 서울시와 자치구 모두 상시적으로 택시산업의 이해관계자인 노사민정 간 소통이 필요하고, 소통을 통해 택시노동정책의 체감도를 높일 수 있는 방안을 지속적으로 고민해야 한다.



## V. 서울지역 택시기사 노동환경 개선을 위한 정책제언

### 1. 노동환경 개선을 위한 정책방향

본 연구는 택시산업 구조 변화와 택시정책 현황 속에서 서울시 법인 택시노동자의 노동과 건강실태를 살펴보고, 분석 결과를 바탕으로 택시노동자의 노동환경 개선 정책을 발굴하고자 하였다. 분석 결과 택시노동자의 노동환경 개선을 위한 법과 제도가 있음에도 불구하고, 환경변화에 따른 택시산업의 수익성 악화와 그로 인한 사납금 압박으로 인해 택시노동자들은 여전히 저임금과 장시간 노동에 시달리고 있음을 파악할 수 있었다. 또한 택시노동자들은 장시간 노동 속에서 수익을 올리려다 교통법규 위반을 하게 되면서 승객서비스의 질이 낮아지는 문제가 발생하였다. 택시노동자는 운행 중 일부 승객의 폭언·폭력으로 인해 운행 중 안전을 위협받았다. 택시업계의 저임금과 장시간 노동관행은 택시노동자의 건강과 승객의 안전을 위협하는 요인이 되고 있었다.

택시노동자의 노동환경이 악화되는 가장 큰 요인은 사납금 부담이었다. 따라서 사납금 부담을 감소시킬 수 있도록 택시산업의 구조 개선을 유도하는 방안이 필요하다. 또한 운행 중 택시노동자가 승객의 폭언·폭행으로부터 안심하고 운전해야 택시서비스의 질도 제고될 수 있다. 그 밖에 택시노동자들이 운행 중 충분히 쉴 수 있도록 하여 건강을 증진하는 방안도 필요하다. 1인 가구 택시노동자는 주거가 취약한 것으로 나타났는데, 이들이 빈곤의 악순환에 빠지지 않고 일상적인 삶을 영위할 수 있도록 하는 지원이 필요하다.

택시노동자 처우개선을 위해서는 무엇보다도 상시적으로 택시노동자와 소통하여 현장맞춤형 정책을 펼치는 것이 필요하다. 현재 택시노동자 처우개선을 위한 제도가 중앙정부와 지방자치단체에 있으나 실제 현장에서의 실효성이 떨어지는 것으로 나타나며 현장에서는 소통하지 않는다는 생각이 많았다. 이에 행정에서는 택시노동자와 소통할 수 있는 방안을 마련하여 택시노동자 처우개선 정책의 체감도가 높아질 수 있는 방안을 강구해야 할 것이다.

## 2. 노동환경 개선을 위한 정책과제

본 연구는 택시노동자의 노동환경 개선을 위한 지원 정책으로 노동환경 개선을 위한 구조조정 지원, 안전한 운행환경 조성, 운행 중 쉼 환경 조성, 일상적 쉼을 위한 환경 조성, 택시 서비스의 질제고의 측면에서 정책과제를 도출하였다.

첫 번째 정책과제인 ‘노동친화적 택시산업’은 서울시 차원의 노동친화적 평가를 통한 관리 강화와 노동환경 개선을 통한 택시산업 구조조정을 정책과제로 제시하였다. 노동친화적 평가체계 마련은 수입금 전액관리제 시행 여부를 위한 모니터링 실시, 현재 실시되고 있는 경영평가 항목에 노동환경 개선 지표 적용을 세부과제로 제시하였다. 노동환경을 위한 개선을 통한 구조조정의 세부과제는 택시업계 구조조정이 노동환경 개선과 연계될 수 있도록 하고자 하였다. 세부과제는 고령 택시노동자의 건강과 안전을 고려한 노동시간 단축모델 개발, 택시최저임금제 실시를 통한 택시공급 감소, 구조조정 시 택시노동자 및 이해관계자와 상시적으로 소통하고 협의할 수 있는 창구로서 지역별 택시 노사민정 거버넌스 운영을 제시하였다.

두 번째 ‘안전한 운행환경 조성’은 택시노동에 대한 이해 제고, 내·외부 안전시설 설치를 주요 과제로 제시하였다. 설문조사와 FGI조사에서 나타났듯 승객의 폭력으로 인해 운행 중 안전을 위협받는 택시기사가 많았다. 또한 택시기사도 사납금을 채우기 위해 운행 중 무리한 운전을 하는 경우가 많아 택시노동자와 승객의 안전 모두 위협받는 것으로 나타났다. 따라서 운행 중 택시노동자의 안전이 승객의 안전임을 이해할 수 있도록 시민 대상 택시노동자 감정노동 캠페인 실시, 안전운전을 위해 택시노동자 대상 안전교육 진행을 세부과제로 제시하였다. 또한 유사시 택시노동자에 대한 폭력행사 시 보호받을 수 있도록 택시 내·외부 CCTV 설치 및 음성녹음 추진, 택시 내 택시노동자 보호격벽 설치 확대를 세부과제로 제시하였다.

‘운행 중 쉼 환경 조성’은 저임금 장시간 노동으로 인해 안전을 위협받고 있는 택시노동자들이 잠시라도 쉴 수 있도록 하는 택시노동자 쉼을 위한 간이쉼터 설치와 택시쉼터 운영을 위한 인프라 조성을 정책과제로 제시하였다. 설문조사 결과 택시노동자들은 서울 시내나 외곽에 찾아가기 어려운 고정쉼터 보다는 운행하다가 바로 주차하여 화장실, 편의점과 같은 편의시설을 잠깐이라도 이용할 수 있는 간이쉼터를 더 선호하였다. 택시노동자들은 운행 중에 대부분

승객의 목적지로 이동하기 때문에 특정한 곳에 설치한 고정쉽터로 가기 쉽지 않다. 따라서 1~2곳에 다양한 편의시설을 설치한 대형 고정쉽터를 추진하기 보다는 주차장을 무료로 이용할 수 있는 간이쉽터를 서울시내 곳곳에 배치하여 이들이 잠깐이라도 쉴 수 있도록 하는 쉽터 조성이 오히려 유용한 것으로 판단된다. 이에 쉽터 설치를 위한 세부과제로 공공시설과 공원과 같이 주차장이 있는 곳에서 잠시 택시를 세워놓고 쉴 수 있도록 하는 택시쉽터 설치를 제안하였다. 또한 택시노동자를 위한 간이쉽터가 설치되는 경우 이를 관리할 수 있는 인프라 조성이 필요하다. 따라서 서울시 공공일자리 창출 사업인 뉴딜일자리 사업을 활용하여 쉽터를 관리하는 방안을 세부과제로 제시하였다.

‘일상적 쉼 환경 조성’은 택시노동자의 건강증진 지원과 1인 가구 택시노동자 지원 방안 마련을 주요과제로 제시하였다. 조사결과 저임금 장시간 노동에 시달려 제대로 쉬지 못하는 택시노동자가 가장 취약한 부분이 건강인 것으로 나타났다. 특히 택시노동자는 운행 중 쉬지 못해 방광염 등 많은 질환에 시달리는 것으로 나타났다. 60대 이상 고령노동자가 과반수이상인 상황에서 대부분 병원을 방문하여 진료를 받는 것이 쉽지 않은 것으로 나타났다. 따라서 택시노동자를 위한 찾아가는 건강증진 사업을 세부정책과제로 제시하였다. 1인 가구 택시노동자 지원은 실태조사 결과 택시노동자 중 1인 가구 비율이 상당히 높고 경제적으로 취약한 것으로 나타났다. 따라서 1인 가구 택시노동자를 위한 세부정책과제로 1인 가구 택시노동자의 실태 파악, 주거 지원, 복지상담 지원을 제안하였다.

마지막으로 ‘택시서비스 질제고’는 서울시 택시 노사정이 택시노동자 복지기금 조성하고 복지사업을 운영하여 택시노동자의 노동환경 개선을 세부과제를 제시하였다. 택시서비스의 질이 개선되기 위해서는 택시노동을 수행하는 노동자 삶의 질이 개선되어야 한다. 현재 수익성이 악화되어 있는 택시회사에서 복지제도를 운영하기는 쉽지 않지만 노사정 모두가 참여하여 택시기금을 조성하고 투명하게 운영하면 서울시 택시노동자를 지원하는 복지 사업이 가능할 것이다. 이를 위해서 택시기금을 조성하고 택시노동자 복지를 지원할 수 있는 민간기구인 서울시택시센터(가칭) 설립을 세부과제로 제안하였다.

〈표 V-1〉 택시노동자 노동환경 개선을 위한 정책제안

| 분 야                      | 정책과제                              | 세부 과제                                                                                                                                                  |
|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.<br>노동<br>친화적<br>택시산업  | 1-1. 노동친화적<br>평가체계 마련             | <input type="checkbox"/> 수입금전액관리제 시행 확대를 위한 모니터링 실시<br><input type="checkbox"/> 택시노동자 노동환경 개선을 위한 지표 적용                                                |
|                          | 1-2. 노동환경<br>개선을 통한<br>구조조정       | <input type="checkbox"/> (가칭)고령 택시노동자 노동시간 단축모델 개발<br><input type="checkbox"/> 택시최저임금제 실시를 통한 택시 공급 감소<br><input type="checkbox"/> 지역별 택시 노사민정 거버넌스 운영 |
| 2.<br>안전한<br>운행환경<br>조성  | 2-1. 택시노동 이해제고                    | <input type="checkbox"/> 택시노동자에 대한 폭력행사 시 가중처벌 홍보<br><input type="checkbox"/> 택시노동 감정노동 캠페인 및 안전교육 진행                                                  |
|                          | 2-2. 택시 내·외부<br>안전시설 설치           | <input type="checkbox"/> 택시 내·외부 CCTV 설치 및 음성녹음 추진<br><input type="checkbox"/> 택시 내 택시노동자 보호격벽 설치 확대                                                   |
| 3.<br>운행 중<br>쉽 환경<br>조성 | 3-1. 택시노동자<br>쉽을 위한 쉽터<br>설치      | <input type="checkbox"/> 공공시설 화장실을 이용한 택시노동자 간이쉽터 설치<br><input type="checkbox"/> 공원 주차장과 화장실을 활용한 간이쉽터 설치                                              |
|                          | 3-2. 택시노동자<br>쉽터 운영을 위한<br>인프라 조성 | <input type="checkbox"/> “택시노동자 쉽터 지킴이” 뉴딜일자리 개발<br><input type="checkbox"/> 택시단속 예고제 실시                                                               |
| 4.<br>일상적<br>쉽 환경<br>조성  | 4-1. 택시노동자<br>건강증진 지원             | <input type="checkbox"/> 찾아가는 택시노동자 건강지원 사업 추진                                                                                                         |
|                          | 4-2. 1인 가구<br>택시노동자<br>지원방안 마련    | <input type="checkbox"/> 1인 가구 택시노동자 실태조사 실시<br><input type="checkbox"/> 1인 가구 택시노동자 주거복지 사업 운영<br><input type="checkbox"/> 1인 가구 택시노동자 복지상담 시행        |
| 5.<br>택시<br>노동자<br>복지 제공 | 5-1. 택시복지기금<br>조성 및 복지사업<br>운영    | <input type="checkbox"/> 서울시택시센터(가칭) 설립                                                                                                                |

### 3. 세부 정책과제

#### 1) 노동친화적 택시산업

##### (1) 노동친화적 평가체계 마련

☐ 수입금전액관리제 시행 확대를 위한 모니터링 실시

##### ○ 추진배경

- 여객자동차 운수사업법 제21조(운송사업자의 준수 사항)
- 2012년 디지털운행기록계 장착에 따라 운행기록이 기록되고 있으며, 티머니, 신용카드의 사용에 따른 수입금(70%)이 투명화
- 2012년 서울시 서비스평가 결과 수입금전액관리제 실시업체 7개소 중 2개소가 우수업체로 선정되는 성과가 나옴

##### ○ 대 상

- 서울시 법인택시회사 255개소 중 수입금전액관리제 미시행 업체

##### ○ 주요내용

- 디지털운행기록계, 티머니 및 신용카드 수입금 점검, 월급제 실시 여부 현장 점검 및 계도
- 수입금전액관리제 시행 확대를 위한 모니터링 실시
- 경영평가 및 서비스평가 반영을 통한 차등 지원

##### ○ 추진방법

- 택시업계 모니터링을 위해서는 미실시 업체에 대한 지속적인 실사 실시
- 여객자동차 운수사업법에 따른 수입금전액관리제를 시행하도록 모니터링 하고 일정기간(6개월~1년) 동안 계도 및 컨설팅 진행
- 모니터링 기간이 지난 후에는 경영평가 지표에서 수입금전액관리제 시행 여부 비율을 높여 경영평가에 따른 차별 지원 또는 결제수수료 지원 제한
- 지속적인 차등 지원으로 우수업체는 육성하고 부실업체는 퇴출 유도
- 일부 퇴출된 부실업체의 경우 택시노동자들이 인수하도록 지원하여 택시노동자협동조합(가칭)으로 육성

□ 택시노동자 노동환경 개선을 위한 지표 적용

○ 추진배경

- 현재 택시업체는 2012년부터 서비스평가 및 경영평가를 실시하고 있음
- 택시업체의 노동환경 개선을 위한 지표는 현재 포함되고 있지 않음
- 일본의 경우 노동국에서 과로 방지 평가 시행
- 현재 택시경영평가에서는 지표로 운수종사자 임금비율, 운수종사자 확보율을 포함하고 있어 확대할 경우 노동환경 개선에 도움이 될 수 있음

○ 대 상

- 서울시 법인택시업체 255개소

○ 주요내용

- 택시업체 경영평가 택시노동환경 개선 지표 개발
- 경영평가에 택시노동환경 개선 지표 적용
- 택시업계 노동환경 개선 이행 유도

○ 추진방법

- 택시노동자 노동실태조사 결과 등을 활용한 지표 개발
  - 운송비용 전가금지 시행 여부
  - 1차 2교대제 또는 3교대제 실시, 평균 주행거리 및 노동시간, 노동시간 감축을 위한 제도 시행 여부
  - 수입금전액관리제 시행 및 반영 시 가산점 부여 비율 정도
  - 고객 폭력 대응을 위한 안전체험교육 실시 여부
  - 교통사고 발생 시 개인부담율 정도
  - 택시노동자의 회사 복지 및 후생만족도, 이직계획 여부 등
- 택시서비스 평가 시 택시 노동자 감정노동 수행 정도 및 소진 정도에 따른 택시회사의 택시노동자 감정노동 지원 여부를 지표로 포함
- 차기년도 이행실적 점검을 통한 가산점 부여

〈표 V-2〉 경영평가 지표 개선안의 예

| 구분        | 2015년 경영평가 항목안<br>(서울시 택시물류과, 2015) |                                  |                                                                                    | 노동자 처우개선 지표 포함의 예  |                                                                                                                                             |
|-----------|-------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|           | 평가부문                                | 평가항목                             |                                                                                    | 평가부문               | 평가항목                                                                                                                                        |
| 경영<br>평가  | 운수종사자<br>처우                         | -노동자와 회사<br>간 수익 배분율             |  | 운수종사자<br>처우        | -노동자와 회사 간 수<br>익배분율<br>-노동시간 감축<br>-1인 1차제 실시 금지<br>-전액관리제 실시 여부<br>-운송비용 부담율<br>-사내 복지 제도 만족도<br>-택시노동자 안전 교육<br>-택시 내·외부 안전을<br>위한 시설 설치 |
|           | 경영관리                                | -민원신고 건수<br>-행정처분 건수             |                                                                                    | 경영관리               | -회사 회계 투명성<br>-민원신고 건수<br>-행정처분 건수                                                                                                          |
|           | 교통사고                                | -교통사고 발생<br>률<br>-교통사고 피해<br>보상액 |                                                                                    | 교통사고               | -교통사고 발생률<br>-교통사고 피해보상액<br>중 택시노동자 부담<br>정도                                                                                                |
| 서비스<br>평가 | 기사서비스                               | -택시서비스 실<br>천<br>-복장상태           |                                                                                    | 기사서비스              | -택시서비스 실천<br>-복장상태                                                                                                                          |
|           | 차량 상태                               | -차량 내·외부 청<br>결도                 |                                                                                    | 차량 상태              | -차량 내·외부 청결도<br>-운전자격증 및 차량<br>부착물 게시 상태                                                                                                    |
|           |                                     | -운전자격증 및 차<br>량부착물 게시 상<br>태     |                                                                                    |                    |                                                                                                                                             |
|           | 운행 상태                               | -운행태도                            |                                                                                    | 운행 상태              | -운행태도                                                                                                                                       |
|           |                                     | -안전운행                            |                                                                                    |                    | -안전운행                                                                                                                                       |
|           |                                     | -적법운행                            |                                                                                    |                    | -적법운행                                                                                                                                       |
|           | 요금                                  | -부당요금의 청<br>구 여부                 |                                                                                    | 요금                 | -부당요금의 청구 여부<br>-영수증 발행                                                                                                                     |
|           |                                     | -영수증 발행                          |                                                                                    |                    |                                                                                                                                             |
|           |                                     |                                  |                                                                                    | 감정노동<br>실태 및<br>지원 | -서비스 제공에 따른<br>소진 정도(우울증, 스<br>트레스)<br>-고객 폭언·폭행 피해<br>-감정노동 소진 예방<br>지원 여부                                                                 |

## (2) 노동환경 개선을 통한 구조조정 시행

### □ (가칭)고령 택시노동자 노동시간 단축모델 개발

#### ○ 추진배경

- 택시업계는 50~60대 이상 고령자가 증가하고 있으며, 신규노동자가 유입되지 않는 상황에서 이들의 대부분이 장기근속을 하는 경우가 많음
- 실제 택시노동자의 1일 평균근로시간은 10.8시간이며, 휴게시간은 1시간 미만으로 장시간 노동
- 고령의 택시기사가 장시간 노동을 수행하여 교통사고 등 안전문제, 건강문제, 서비스의 질 저하 발생
- 택시노동자의 부족 문제, 고령 노동자의 유입 통제 어려움, 지속가능한 좋은 일자리 제공, 택시업 과잉공급 조정을 동시에 해결하기 위해서는 고령 택시노동자를 위한 노동시간 단축 모델 개발 필요

#### ○ 대 상

- 서울시 만 60세 이상 택시노동자

#### ○ 주요내용

- 서울형 고령 택시노동자 노동시간 단축모델 개발
- 경영평가 지표 도입을 통한 단축모델 적용 및 확산

#### ○ 추진방법

- 택시 255개소 기초현황, 근무형태, 업무, 노동시간 자료 분석, 고령 택시노동자의 노동시간 실태 및 정책수요 조사 실시
  - ※ 조직현황, 인력구조, 근무형태, 임금, 휴일휴가, 노동시간 등
- 적정 근무시간, 근무제도, 휴무일, 임금산정방안 제시
- 노동시간 단축모델의 단계적 적용 방안 개발 및 적용
  - ※ 예를 들어 고령 택시노동자 근로단축모델은 60세 이상 고령자 중 건강상태에 따라 1일 2교대제나 오전 전담반으로 배치하고, 단계적으로 최저 13일~최대 22일 근무하는 방식으로 조정할 수 있음(이문범, 2010). 단 연장근로를 금지함(<표 V-3> 참조.)

- 우수사업장 중 시범사업장을 선정하여 인센티브 제공 및 모델 적용
- 국토교통부 및 국회에 운수업을 노사 간 서면합의에 따른 근로시간, 휴게시간 변경할 수 있는 업종으로 규정한 근로기준법 제59조(근로시간 및 휴게시간의 특례) 개정 건의

〈표 V-3〉 고령자 근무시간 단축 모델안

| 근무일수    | 1일<br>(시간) | 근무제 유형안     | 비고           |
|---------|------------|-------------|--------------|
| 13일 근무제 | 8          | 1일 근무 1일 휴무 |              |
|         |            | 2일 근무 3일 휴무 |              |
| 15일 근무제 | 8          | 1일 근무 1일 휴무 | 휴무일 중 1일 주휴일 |
|         |            | 2일 근무 2일 휴무 |              |
| 18일 근무제 | 8          | 3일 근무 2일 휴무 | 휴무일 중 1일 주휴일 |
|         |            | 2일 근무 1일 휴무 |              |
| 20일 근무제 | 8          | 2일 근무 1일 휴무 | 휴무일 중 1일 주휴일 |
|         |            | 4일 근무 2일 휴무 |              |
| 22일 근무제 | 8          | 5일 근무 1일 휴무 | 휴무일 중 1일 주휴일 |
|         |            | 3일 근무 1일 휴무 |              |

주: 이문범(2010) 자료에서 발췌.

☐ 지역별 택시 노사민정 거버넌스 운영

○ 추진배경

- 서울형 택시발전 모델은 서울시 노·사·민·정·전(전문가)이 참여하는 협치에 의해 도출한 모델이었음
- 하지만 조사결과 현장 택시노동자들은 자신들의 의견이 반영되지 않는다고 느끼고 있었으며 상시적으로 서울시 및 자치구와 소통하기 원함

- 지역별로 노사민정이 모여 상시적으로 소통하는 과정 속에서 수입금전 액관리제, 운송비용 전가금지의 시행, 택시총량제 시행, 서비스의 질 개선, 지역 택시사업장 이전, 택시민원 등과 같은 택시 이해관계자 간 갈등의 소지가 있는 문제를 상시적인 소통을 통해 해결방안 마련 및 시행방안 협의 필요

○ 주요내용

- 택시사업장이 집중되어 있는 자치구를 중심으로 택시 노사민정 거버넌스 운영
- 지역별로 상시위원회를 설치하여 교통, 서비스, 민원, 주차 등 관련 노동환경 문제 및 해결방안 협의

○ 추진방법

- 강서구(35개소), 도봉구(23개소), 송파구(18개소), 중랑구(22개소) 등 택시사업장이 집중되어 있는 서울시 4개 권역에 택시 노사민정 거버넌스 시범 운영
- 1년에 최소 6회 이상 운영
- 지역구 택시노동조합 대표, 택시회사 대표, 마을공동체, 자치구청 참여
- 지역의 택시교통문제, 서비스의 질 문제, 택시노동자 환경 개선을 위한 아이디어 및 정책제안 등 논의

## 2) 안전한 운행환경 조성

### (1) 택시노동 이해 제고

☐ 택시노동자에 대한 폭력행사 시 가중처벌 홍보

○ 추진배경

- 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제5조 10항에 의하면 운행 중(여객의 승하차 시 일시 정차한 경우에도 포함) 자동차의 운전자를 폭행하거나 협박한 사람은 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하 벌금을 내야 함
- 최근 3개월 내 운행 중 승객의 폭언·폭력을 당한 경우가 90.5%에 달함

○ 대 상

- 시민, 개인택시 및 법인택시 노동자

○ 주요내용

- 택시노동자에 대한 폭력 시 특정범죄 가중처벌을 받을 수 있음을 알리는 홍보물 부착

○ 추진방법

- 서울시 법인택시 및 개인택시 72,156대(2015년 기준) 전체에 택시노동자 폭력행사 시 가중처벌 안내 스티커 배포
- 운전자 조수석 뒷면에 “운행 중 택시노동자 폭력 시 가중처벌 안내” 스티커 부착

□ 택시노동 감정노동 캠페인 및 안전교육 진행

○ 추진배경

- 택시노동자도 감정노동을 수행하는 노동자임을 알리고 좋은 서비스를 제공받기 위해서는 택시노동자의 감정노동을 존중해야 함을 인식하는 캠페인 필요
- 택시노동자 스스로 감정노동자임을 인식하고, 승객의 택시노동자에 대한 폭력 행사 시 대응할 수 있는 교육을 실시하여 택시노동자에 대한 안전교육 실시

○ 대 상

- 서울시민, 택시노동자

○ 주요내용

- 시민 대상 택시노동자 감정노동 존중 캠페인 진행
- 택시노동자 안전 교육 실시

○ 추진방법

- 감정노동 전국네트워크, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹과 연계한 택시노동자 감정노동 보호 캠페인 실시 및 지원
- 법인택시 및 개인택시 노동자를 대상으로 차내에서 승객 폭언·폭력 발

생 시 대응방법, 감정노동으로 인한 소진 시 해소 및 도움을 받는 방법, 가중처벌법에 따른 승객처벌 내용 교육

## (2) 택시 내·외부 택시노동자 보호를 위한 시설 설치

### ☐ 택시 내·외부 CCTV 설치 및 음성녹음 추진

#### ○ 추진배경

- 조사결과 승객의 폭언·폭력은 차량 내·외부 공간에서 다양하게 발생하여 택시노동자들은 택시 외부교통 상황을 찍는 CCTV외에도 내부에 CCTV 설치 및 음성녹음이 필요하다고 말함
- 2013년 모 택시노동자가 택시 내 인터넷생방송 진행을 하면서 승객의 동의를 받지 않고 음성을 내보내 통신비밀보호법 위반으로 처벌받은 사례가 있어 음성녹음을 하지 못함(Internet&Security Focus, 2013 10월호)
- 택시차량의 내·외부에서 심각한 폭력사건이 발생하고 있는 상황이고, 이를 입증하기 쉽지 않은 상황에서 개인정보보호법, 통신비밀보호법 위반하지 않고 택시노동자를 보호할 수 있는 CCTV설치 및 음성녹음 필요

#### ○ 대 상

- 서울시 법인택시 중 설치를 원하는 회사

#### ○ 주요내용

- 택시 내부에 택시노동자가 주로 폭언·폭행을 당하기 쉬운 곳을 중심으로 CCTV 설치 및 음성녹음 가능하도록 추진

#### ○ 추진방법

- 택시 내부에서 음성녹음이 가능하도록 국토교통부에 건의
- 택시 내부는 CCTV를 택시노동자 위주로 설치하고 CCTV촬영 공지
- 음성녹음은 녹음을 사전 고지하고 바로 녹음할 수 있도록 설치
- 시범으로 설치한 후 반응이 좋은 경우 확대하거나 개선하여 서울시 전역에 확대하여 설치
- 서울시에서 설치 시 설치비 지원

□ 택시 내 택시노동자 보호격벽 설치 확대

○ 추진배경

- 2014년 서울시는 택시노동자 보호를 위한 여성 운전자 운전석에 시범적으로 보호격벽을 설치함. 그러나 50%를 부담해야 하기 때문에 보호격벽 설치 확대가 어려움
- 서울시 시내버스의 경우에는 여객자동차운수사업법 제21조에 따라 보호격벽 설치가 의무화 되고 있음. 택시 노동자에 대한 폭력문제로 인한 안전 문제가 심각한 만큼 택시도 보호격벽 설치를 의무로 확대되어야 할 필요가 있음

○ 대 상

- 서울시 법인택시 업체

○ 주요내용

- 우수업체 및 우수노동자 대상 보호격벽 설치 지원
- 서울시내 택시에 보호격벽 설치 의무화

○ 추진방법

- 경영평가 및 서비스평가 우수업체 및 우수노동자, 차량감량 우수업체 중심으로 택시노동자 보호격벽 시범 설치
- 택시업체 설치비용 부담 비율은 50%에서 40~30%로 낮추고 저금리로 대출을 받아 설치할 수 있도록 지원
- 서울시내 택시 보호격벽 설치 위한 법률 국회 건의 및 조례 제정
- 승객친화적 보호격벽 개발

[그림 V-1] 택시노동자 보호격벽



### 3) 운행 중 쉼 환경 조성

#### (1) 택시노동자 운행 중 쉼을 위한 쉼터 설치

☐ 공공시설 화장실을 이용한 택시노동자 간이쉼터 설치

##### ○ 추진배경

- “서울특별시 택시운수종사자 복지시설 설치 및 운영에 관한 조례”
- “공중화장실 등에 관한 법률” 제9조 제2항
- “서울특별시 개방화장실 운영·지원 등을 위한 조례” 제3조, 제4조에 의하면 서울시장은 시민이 자유롭게 이용할 수 있는 개방화장실을 지정하고 지원·운영비를 지원해야 함
- 택시 노동자의 96.1%가 운행 중 일부러 소변을 참음
- 택시노동자가 운행 중 쉬기 어려운 이유는 주차장 부족(66.5%)과 화장실 열악함(28.3%)

##### ○ 대 상

- 서울시내 주차가 가능한 주유소 및 공공시설, 민간시설

##### ○ 주요내용

- 서울시내 주차가 가능한 주유소(2016년 현재 568개소)/공공시설/민간시설 중심으로 각 구별로 개방화장실 설치

##### ○ 추진방법

- “서울특별시 택시운수종사자 복지시설 설치 및 운영에 관한 조례”에 택시노동자 건강 및 복지증진을 위한 간이쉼터 설치 및 관리운영비 지원 근거를 마련하도록 개정
- 서울시, 구청이 협의하여 각 구별로 기존 개방공중화장실 및 개방을 원하는 곳 중 주차가 용이한 주유소, 공공시설, 민간시설 파악
- 화장실 소유자가 자발적으로 화장실을 개방할 수 있도록 독려하고 주차가 가능한 개방화장실로 지정한 경우 관리운영비 지원
- 각 구별로 택시노동자가 주차할 수 있는 개방화장실을 안내 및 홍보

- 정기 모니터링을 통해 청결을 유지 못하거나 개방하지 않는 경우 차량의 주차를 막는 경우 관리운영비 회수
- 카카오택시 등을 통해 이용할 수 있는 간이택시쉼터 정보를 등록하여 홍보
- 택시노동자가 주차장 주차 시 30분 무료주차 지원
- 택시노동자 잠시 휴식 시 시민들이 배려할 수 있도록 차 앞에 “더 나은 서비스를 위해 잠시 쉬겠습니다.” 팻말 제작 및 배포

☐ 공원 주차장과 화장실을 활용한 간이 쉼터 설치

○ 추진배경

- “서울특별시 택시운수종사자 복지시설 설치 및 운영에 관한 조례”
- “공중화장실 등에 관한 법률” 제9조 제2항
- 택시 노동자의 96.1%가 운행 중 일부러 소변을 참음
- 택시노동자가 운행 중 쉬기 어려운 이유는 주차장(66.5%)과 화장실(28.3%) 부족

○ 대 상

- 택시노동자

○ 주요내용

- 서울시 공원주차장 주변에 간이쉼터로 컨테이너를 설치하여 시범 지원

○ 추진방법

- 서울지역 내 주차장을 확보할 수 있는 보라매공원, 북서울꿈의 숲, 월드컵공원, 여의도 공원 주변에 주차장 유휴공간을 검토하여 택시노동자들이 30분 내외로 무료로 이용할 수 있도록 함
- 일부 공원은 택시노동자를 위한 담소 및 식사를 위한 공간, 자판기, 운동기구, 흡연실 설치
- 공원 관리운영비 지원을 통한 지속적인 관리 지원
- 뉴딜일자리를 통한 쉼터 지킴이 배치를 통한 프로그램 운영 및 관리 지속 지원

## (2) 택시노동자 쉼터 운영을 위한 인프라 조성

### ☐ 고령자 대상 “택시노동자 쉼터 지킴이” 뉴딜일자리 창출

#### ○ 추진배경

- 최근 여성안심귀가 스카우트 등 다양한 형태로 시민의 편의를 도모하는 뉴딜일자리가 개발되고 있음
- 2010년 운영되었던 택시복지쉼터의 경우 다양한 편의시설을 제공함으로써 상주관리주체가 필요했으나 상주 관리주체가 없어 운영에 실패하였음
- 이에 서울특별시에서 운영하는 고령자를 위한 뉴딜일자리 개발을 통해 각 쉼터를 관리하고 운영하는 주체를 배치함으로써 택시노동자가 쉼터를 편하게 이용할 수 있도록 하고, 새로운 일자리 창출이 되도록 함

#### ○ 대 상

- 만 60세 이상 남성

#### ○ 주요내용

- 뉴딜일자리 사업을 활용한 택시간이쉼터 관리 지킴이 일자리 창출
- 60대 이상 중고령자 또는 택시노동 경험자 활용
- 안정적인 택시간이쉼터 유지 및 운영

#### ○ 추진방법

- 만 60세 이상 전직 택시노동자를 우선 우대
- 개방화장실로 설치한 택시간이쉼터 운영현황 순환 모니터링
- 공원에 설치한 쉼터의 경우 자판기 등 시설 점검, 화장실 청소 등을 담당, 일부 시설의 경우 기능에 따라 격일제로 상주하여 택시노동자 쉼 지원

### ☐ 택시단속 예고제 실시

#### ○ 추진배경

- 택시노동자의 경우 식사 시간은 1시간 미만이며 식사를 하는 과정에서 주차단속으로 인해 제대로 식사를 못하거나 규칙적으로 하지 못하거나

체대로 쉬지 못하는 경우가 많음

- 광진구의 경우 택시주차 단속 20분 전에 예고 메시지를 문자로 보내 택시노동자들이 안심하고 식사 및 휴식을 할 수 있도록 함

○ 대 상

- 서울시 택시노동자, 각 구청 주정차단속 담당 부서

○ 주요내용

- 택시노동자 식사시간(11:00~13:00) 시 주정차 단속 시 예고제 실시

○ 추진방법

- 택시 노동자 주요 식사시간(11:00~13:00)에 한해 택시 주차 단속 예고제 시행
- 주차단속 20분 전 앱으로 주차단속 예고 메시지 발송
- 택시노동자들이 20분 안에 식사 및 휴식을 마무리 할 수 있도록 지원

#### 4) 일상적 쉼 환경 조성

##### (1) 택시노동자 건강증진 지원

###### ☐ 찾아가는 택시노동자 건강지원 사업 추진

○ 추진배경

- 조사결과 택시노동자에 대한 직장 건강검진이 미흡하다고 느끼고 있고 교대제 및 장시간 노동으로 인해 병원 방문이 어려움
- 택시노동자가 부족한 상황에서 고령화로 인해 건강에 취약함에도 불구하고 이를 제대로 관리할 수 있는 시스템 부재
- 60세 이상 택시 노동자가 50%가 넘는데도 택시노동자의 고령화를 관리하지 않을 경우 택시노동자와 승객 모두 안전하지 않을 수 있음

○ 대 상

- 서울시 택시노동자

○ 주요내용

- 서울근로자건강센터 및 지역 보건소 등과 협력하여 찾아가는 건강검진 및 상담 서비스 지원
- 고령택시노동자 정기건강관리

○ 추진방법

- 서울근로자건강센터, 강서구 등 택시회사 집중 지역 보건소와 연계
- 정기적으로 택시회사 방문하여 고령자 질환 및 건강관리
- 고령자 만성 질환 관련 건강상담 진행

(2) 1인 가구 택시노동자 지원방안 마련

□ 1인 가구 택시노동자 생활실태조사 실시

○ 추진배경

- 1인 가구 택시노동자가 점차 증가하고 있음에도 불구하고 그 규모 및 실태가 파악되지 않고 있음
- 심층면접 조사 결과 각 회사 별로 10~50%가 있는 것으로 알려지고 있으나 확실한 규모는 파악되지 않음
- 1인 가구 택시노동자는 대부분이 고령이고 가족해체, 경제적 어려움, 주거 불안정, 사회적 고립과 같은 문제에 직면하고 있으나 지원시스템이 부재
- “서울시 사회적 가족도시 구현을 위한 1인 가구 지원 기본 조례” 제정

○ 대 상

- 서울시 법인택시노동자 1인 가구 전수조사 실시

○ 주요내용

- 1인 가구 택시노동자 실태조사를 통한 정책지원 방안 마련
- 노동실태, 생활실태, 건강실태, 정책수요 조사
- 1인 가구 택시노동자 지원을 위한 기초자료로 활용

○ 추진방법

- 1인 가구 설문조사 및 심층면접조사 진행
- 정책수요 파악을 통한 1인 가구 택시노동자 지원 방안 마련

□ 1인 가구 택시노동자 주거복지 사업 운영

○ 추진배경

- 1인 가구 택시노동자가 가장 많이 겪는 어려움은 “주거불안정”
- 일부 택시노동자는 경제적 어려움으로 인해 찜질방, 고시원을 전전하는 것으로 알려짐
- 가족해체 등으로 인한 사회적 고립 방지를 위한 방안 마련 필요

○ 대 상

- 비거주 시설에서 거주하는 서울시 1인 가구 택시노동자

○ 주요내용

- 1인 가구 택시노동자 중 주거 불안정자를 위한 협동조합 또는 사회적기업에 위탁하는 임대주택 시범 사업 진행

○ 추진방법

- 서울시에서 SH공사의 매입형 임대주택 중 신용불량 및 주거불안정으로 인한 1인 가구 택시노동자를 위한 주택 확보
- 임대주택은 강서구, 노원구, 도봉구 등 택시업체 밀집지역 부터 확보
- 이를 관리 운영할 수 있는 사회적기업, 협동조합에 위탁하여 시범 운영
- 쪽방 및 고시원 등 비주택시설에서 3개월 이상 장기 거주하고 소득 50% 이하의 1인 가구 택시 노동자를 우선 입주 대상자로 선정
- 사회적 고립을 방지하기 위한 커뮤니티 공간 등 공동생활 공간 운영

□ 1인 가구 택시노동자 복지를 위한 찾아가는 상담서비스 시행

○ 추진배경

- 조사 결과 1인 가구 택시노동자는 경제적 몰락 → 신용불량자 또는 파산 → 이혼 등 가족해체 → 가족, 주변 지인으로부터 사회적 고립 → 택시 노동시장 유입 → 장시간 노동과 저임금 → 고시원, 찜질방을 전전하는 주거 불안정 → 건강 악화 → 경제적 몰락 경험
- 1인 가구 택시노동자가 빈곤의 악순환을 끊을 수 있도록 하는 서비스 필요

○ 대 상

- 서울시 1인 가구 택시노동자 및 법인 택시노동자

○ 주요내용

- 1인 가구 택시노동자를 위한 주거, 금융, 법률, 가족, 건강 상담서비스 사업 제공
- 택시운송자사업조합, 전국택시노동조합연맹 서울지역본부, 전국민주택시노동조합연맹 서울지역본부와 협력하여 택시회사에 정기적으로 방문하는 찾아가는 상담 사업 진행

○ 추진방법

- 주거상담서비스 제공: 지역 주거복지센터, SH센터와 상담 사업 연계
- 법률상담서비스 제공: 자치구 노동복지센터에서 법률구제 상담 사업 연계
- 금융상담서비스: 서울시복지재단 서울금융복지상담센터와 상담 사업 연계
- 가족상담서비스: 서울시 건강가정지원센터와 상담 사업 연계

## 5) 택시노동자 복지 제공

### (1) 택시복지기금 조성 및 복지사업 운영

#### ☐ 서울시택시센터(가칭) 설립

##### ○ 추진배경

- 택시노동문제를 개선하기 위해서는 택시 노사민정의 의견을 수렴하여 택시정책을 수행할 수 있는 독립적인 기구가 필요
- 일본은 택시와 관련된 비영리재단을 설립하여 택시정책 수립과 집행 담당하여 처우 개선 및 서비스 관리를 하고 있음. 미국 뉴욕의 TLC, 영국 런던의 PCO도 그와 같은 기능을 담당
- 택시운송사업의 발전에 관한 법률(제15조 운수종사자 복지기금의 설치 등)에 의하면 운수종사자의 처우개선을 통한 복지기금 설치 가능

##### ○ 주요내용

- 서울시 택시물류과, 자치구, 사업자조합, 노조가 수행하고 있는 기능을 센터로 이관하여 전문적인 택시정책을 수행
- 택시복지기금을 조성하여 택시노동자를 위한 복지사업 운영

##### ○ 추진방법

- 면허 및 자격관리, 경영 및 서비스 평가, 민원담당 및 단속의 기능 수행
- 센터 운영 재원은 요금에 반영하여 업체 및 사업자가 부담
- 센터 운영비 외 분담금은 운수종사자 복지기금, 평가 인센티브, 개인택시 양수의 용자, 택시연금, 1인 가구 택시노동자 및 고령 택시노동자 복지 서비스 등에 사용하여 택시노동자 처우 개선



## 참고문헌

- 강상옥·한국갈등해결센터. 2011. 『버스 및 택시업 노사관계 선진화 방안』. 한국갈등해결센터.
- 강상옥·박정옥·구세주·박상준·최은정. 2013. 『외국의 택시제도 운영사례와 시사점』. 한국교통연구원.
- 국토교통부. 2015. 『택시운송수입금 전액관리제 실태조사 및 정착방안 연구』. 법무법인 이산.
- 김정현·천성수. 2014. “한국인의 음주빈도, 음주량, 폭음빈도 및 알코올사용장애와 비만과의 관련성 연구”. 『대한보건연구』. 40권 1호: 99-108.
- 배규식. 2012. “최저임금제의 취지를 왜곡한 택시의 최저임금 적용”. 『월간 노동리뷰』. 10월호: 76-90.
- 배규식·이문범. 2001. 『택시업종의 바람직한 임금제도 연구』. 고용노동부·한국노동연구원..
- 배규식·이문범. 2008. 『택시최저임금제 적용에 관한 연구』. 고용노동부·한국노동연구원.
- 배규식·이문범. 2012. 『택시업종 최저임금제도 개선방안 연구』. 고용노동부·한국노동연구원.
- 배규식·이문범. 2015. 『택시업종 최저임금 현장연구 및 제도 개선 방안』. 고용노동부·한국노동연구원.
- 배규식·이문범·강승규. 2011. 『택시운전근로자 최저임금 산입범위 개정에 따른 적용실태 및 효과분석』. 고용노동부·한국노동연구원.
- 배규식·이문범·문정혜. 2012. 『택시 장시간노동 개선을 통한 사회공공성 강화 방안 연구』. 전국택시노동조합연맹·한국노동연구원.
- 배규식·이문범·박명준. 2013. 『택시업종 최저임금제도 개선방안 연구』. 고용노동부·한국노동연구원.
- 안기정. 2013. 『택시업체 경영합리화 방안』. 서울연구원.
- 안기정. 2014. 『통합형 디지털운행기록계 자료를 통한 택시 이용 및 운행 행태 분석』. 서울연구원.
- 원제무 외. 2011. 『수원시 택시 선진화 방안 연구』. 수원시.
- 윤간우·이상윤·임상혁. 2006. “일부 법인 택시노동자의 교통사고와 불안전운전행동

- 에 미치는 인적요인”. 『대한산업의학회지』 . 대한산업의학회. 18(4):307-317.
- 윤준병. 2014. 『서울을 바꾼 교통정책 이야기』 . 21세기북스.
- 오경진·오봉렬·류수방. 2004. “택시운전 직업군에서 전립선과 관련된 요로증상에 관한 연구”. 『대한비뇨기과학회지』 . 45(2):125-129.
- 이문범. 2010. 『서울법인택시 노사관계와 고령자고용 개선방안』 . 전국택시노동조합연맹 서울지역본부 용역보고서.
- 이문범. 2015. 『택시운송수입금 전액관리제 실태조사 및 정착방안연구』 . 국토교통부.
- 이문범·임상혁. 2012. 『택시노동자 안전과 건강 개선방안』 . 전국택시노동조합연맹·노동환경건강연구소.
- 이복임. 2016. “택시운전원의 고객응대 노동이 정신건강에 미치는 영향”. 『한국직업건강간호학회지』 . Vol. 25 No. 2. 한국직업건강학회: 108-117.
- 임상혁. 2005. 『택시 노동자 건강조사 사업보고서』 . 원진노동건강연구소.
- 정찬혁. 2005. “자동차운수노동자의 임금 및 노동실태 변화와 그에 영향을 미친 요인”. 고려대학교 노동대학원 석사학위논문.
- 한국근로기준협회. 2005. 『육상항공 운송업 종사자 근로실태조사 및 제도개선방안』 . 노동부.
- 한국노동사회연구소. 2010. 『인천택시 근로조건 및 운영실태와 제도개선 연구』 . 한국노동사회연구소.
- 한국산업안전공단 산업보건국. 2008. 『근골격계 질환 예방관리 프로그램 운영매뉴얼』 . 한국산업안전공단.
- 한신노무법인. 2007. 『한국과 일본 택시의 고용관계 비교연구』 .
- 한인상. 2013. 『「최저임금법」 제6조제5항(택시근로자 최저임금 산입범위)에 대한 입법영향분석』 . 국회입법조사처.
- 한인상. 2014. “택시근로자의 주요 근로조건 보호를 위한 입법과제: 임금 및 근로시간 보호를 중심으로”. 『노동법논총』 . 제30호. 한국비교노동법학회:1-32.
- Backman AL. 1983. “Health survey of professional drivers” *Scan J Work Environ Health*, 9:30-5.
- Belkic K, Emdad R, Theorell T. 1998 “Occupational profile and cardiac risk: Possible mechanism and implications for professional drivers” *Int J Occup Med Environ Health* 1998;11:37-57.

- Lyons J. 2002 “Factors contributing to low back pain among professional drivers: a review of current literature and possible ergonomic controls” *Work* 19(1):95-102.
- Netterstrom B, Juel K. 1990 “Peptic ulcer among urban bus drivers in Denmark” *Scand J Soc Med* 18(2):97-102.

고용노동부. 『근로환경조사』 .  
고용노동부. 『매월노동통계조사』.  
고용노동부. 『사업체근로실태조사』.  
국토교통부. 『통계연보』 .  
통계청. 『경제총조사』.  
통계청. 『운수업 조사 보고서』 .

국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr/>)

서울특별시 법무행정 서비스(<http://legal.seoul.go.kr/>)

서울통계(<http://stat.seoul.go.kr/>)



## <부록> 실태조사 설문지

### 서울시 택시노동자 노동실태조사 설문지

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br><b>서울노동권익센터</b><br>ID <span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 30px; height: 20px; vertical-align: middle;"></span>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>서울시 택시종사자<br/>근로실태조사</b>                                                                                                                                       | 본 조사의 결과는 통계법 제33조 및 제34조에 의거하여 절대 비밀이 보장됩니다. 설문에 대한 모든 응답과 개인정보는 철저한 무기명으로 처리되며, 통계분석의 자료 분류의 목적 이외에는 절대 사용되지 않습니다. |
| <p>안녕하십니까?</p> <p>서울노동권익센터는 일하는 서울시민의 사회·경제적 권리 향상과 복지 증진을 위해 서울에서 설립하고 (사)한국비정규노동센터가 위탁 운영하는 기관입니다.</p> <p>본 조사는 서울노동권익센터가 서울지역 택시종사자의 근로실태 및 애로사항을 파악하고, 이에 따른 개선과제를 도출하기 위해 실시하는 조사입니다. 번거로우시더라도 잠시만 시간을 내셔서 설문조사에 협조해 주시면 감사하겠습니다.</p> <p>본 조사의 결과는 통계/연구 목적의 자료로만 사용되며, 소속업체를 비롯한 개인정보는 외부로 유출하지 않을 것을 약속드립니다. 설문조사에 응해주셔서 다시 한 번 감사드립니다.</p> <p style="text-align: center;">2016년 5월</p> <p>※ 서울노동권익센터는 일하는 서울시민의 사회·경제적 권리 향상과 복지 증진을 위해 서울에서 설립하고 (사)한국비정규노동센터가 위탁 운영하는 기관입니다.</p> <p>※ 설문내용에 의문이 있을 때는 아래의 연락처로 문의하시면 바로 응답해드리겠습니다.</p> |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                      |
| 수<br>행<br>기<br>관                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <br><b>서울노동권익센터</b><br>www.laborers.or.kr 02-6925-4349<br>무료노동법률상담 02-376-0001 | <b>조사담당자</b><br>서울노동권익센터 정책연구팀<br>김제민 연구위원<br>(070-4610-2279, jeminic@laborers.or.kr)                                |
| <b>I. 일반사항</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                   |                                                                                                                      |
| 연 령                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 만 (            ) 세                                                                                                                                                |                                                                                                                      |
| 성 별                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ① 남            ② 여                                                                                                                                                |                                                                                                                      |
| 최종학력                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ① 중졸이하    ② 고졸    ③ 전문대졸    ④ 대졸    ⑤ 대학원 이상                                                                                                                      |                                                                                                                      |
| 부 채                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ① 없다        ② 있다        평균(            )만원                                                                                                                        |                                                                                                                      |
| 주거형태                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | ① 월세        ② 전세        ③ 영구임대    ④ 자가        ⑤ 기타(            )                                                                                                  |                                                                                                                      |
| 거주지(구)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1) 서울 (            )구<br>2) 기타지역(            )                                                                                                                    |                                                                                                                      |

|                                                      |                                                                          |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| 사업장 소재지                                              | ( )구                                                                     |
| 노조 상급단체                                              | ① 전택노련 ② 민주택시노조 ③ 없다 ④ 기타( )                                             |
| 현 회사<br>근속년수                                         | ① 1년 미만 ② 1~3년 미만 ③ 3~5년 미만<br>④ 5~10년 미만 ⑤ 10~15년 미만 ⑥ 15년 이상           |
| 택시회사<br>취업 전 영업용<br>운전경력<br>(버스 등<br>택시 이외 경력<br>포함) | ① 3년 미만 ② 3년 이상~5년 미만<br>③ 5년 이상~10년 미만 ④ 10년 이상~20년 미만<br>⑤ 20년 이상 ⑥ 없다 |
| 근로계약형태                                               | ① 정규직 ② 1년 계약직 ③ 기타( )                                                   |

## II. 근로환경 일반

### 1. 귀하의 근무제도 및 시간에 대한 질문입니다.

1-1) 귀하의 사업장에서 다수를 이루는 근무형태는 무엇입니까?

- ① 1일 2교대(2인 1차제) ② 1인1차제

1-2) 회사에 출근하여 퇴근하기까지 하루 근무시간은 평균 몇 시간입니까?

- ① 7시간 미만 ② 7-8시간 미만 ③ 8-9시간 미만  
④ 9-10시간 미만 ⑤ 10-11시간 미만 ⑥ 11-12시간 미만  
⑦ 12-14시간 미만 ⑧ 14-16시간 미만

1-3) 1일 입출고(배차 및 차량 점검시간, 입금시간, 회사 내에서 세차하는 경우 세차소요시간 포함)에 소요되는 시간은 1일 평균 어느 정도입니까?

- ① 10분 미만 ② 10분~20분 미만 ③ 20분~30분 미만  
④ 30분~40분 미만 ⑤ 40분~50분 미만 ⑥ 50분~1시간 이상

1-4) 1일 운행 중 휴식시간, 식사시간 및 개인용무 등에 사용하는 시간은 평균 몇 시간입니까?

- ① 30분 미만 ② 30분 이상~1시간 미만  
③ 1시간 이상~1시간 30분 미만 ④ 1시간 30분 이상~3시간 미만  
⑤ 3시간 이상

1-5) 월간 실제 운행일수는 며칠입니까? (책임만근제의 경우 자율운행 포함)

\* 월간 실제 운행일수 ( )일

2. 귀하의 1일 운행거리에 관한 질문입니다.

2-1) 1일 운행거리(1일 2교대는 오전, 오후 평균)는 몇 km정도 됩니까?

\* 1일 평균 ( )km

2-2) 1일 영업거리(승객을 태운거리)는 몇km정도 됩니까?

\* 1일 평균 ( )km

3. 귀하의 임금제도 및 수입에 관련된 질문입니다.

3-1) 실제 임금제도는 무엇입니까?

- ① 성과급식 월급제(55월급제) --> 예) 고정급 + 성과수당
- ② 업적급제 --> 예) 고정급 + 임금액 기준 초과액 60%는 운전자 수입
- ③ 정액사납금제 --> 예) 근무일수에 따라 임금
- ④ 책임만근제 --> 예) 26일 사납금 책임수납, 월간 2일 이상 자율운행
- ⑤ 도급제 --> 예) 고정급이 없고 개인수입만이 운전자 수입

3-2) 1일 메타기 상 총 운송수입금은 얼마입니까(연료비 및 운행경비 사용하기 전 금액)?

\* 1일 평균 운송수입금은 ( )원

3-3) 1일 평균적으로 사용하는 운행에 따른 비용(식사, 음료수, 담배, 커피, 장갑 등의 비용 포함)은 얼마입니까?

\* 1일 평균 운행비용은 ( )원

3-4) 회사에서 받는 월간 고정급(세금 제하기 전, 기본급, 승무수당, 근속수당, 상여금, 야간근로 수당 등)은 얼마입니까?

① 없다                      ② 있다 (월 평균 고정급:                      만                      천원)

3-5) 위의 월간 고정급 이외의 각종 수입(사납금을 제외한 개인수입, 업적급, 성과수당, 합승수입, 팁 등 포함)은 얼마입니까?

① 없다                      ② 있다 (월 평균 각종수입금:                      만                      천원)

3-6) 지난 1년간 과태료, 범칙금, 자격정지 등에 의한 손실임금은 평균 얼마입니까?

- ① 10만원 미만              ② 10-30만원 미만              ③ 30-50만원 미만
- ④ 50-70만원 미만              ⑤ 70-90만원 미만              ⑥ 90만원 이상

### III. 운행환경

4. 귀하의 운행환경에 관련된 질문입니다.

4-1) 승무 중 심각하다고 생각하는 애로사항은 무엇입니까? 세 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

(1순위 :                   , 2순위 :                   , 3순위 :                   )

- |                        |                          |
|------------------------|--------------------------|
| ① 장시간 노동에 따른 피로        | ② 안전시설 미비 등에 의한 교통사고의 위험 |
| ③ 회사입금액에 대한 압박감        | ④ 정신적, 육체적 피로            |
| ⑤ 교통안전시설 미비            | ⑥ 정비 불량 및 낡은 차량          |
| ⑦ 빈차운행에 대한 스트레스        | ⑧ 운전직에 대해 낮게 평가하는 사회적 인식 |
| ⑨ 타 시도 택시 영업으로 인한 스트레스 | ⑩ 승객과의 갈등                |

4-2) 운행 중 최근 1달 간(2016년 5월 기준) 하루에 평균 어느 정도 법규위반을 한 적이 있습니까?

- ① 없다                  ② 거의 안 한다                  ③ 보통이다  
④ 자주 한다              ⑤ 매우 자주 한다

4-3) 운행 중 교통법규 위반을 하게 되는 가장 큰 원인은 무엇입니까?

- ① 운전 경력부족으로 인한 지리미숙      ② 회사입금액에 대한 부담감  
③ 운전 부주의                                  ④ 평소 운전습관  
⑤ 승객의 무리한 요구                        ⑥ 기타 ( )

4-4) 운행 중 승객으로부터 인격을 무시하는 발언, 반말이나 욕설 그리고 폭행 등을 당한 적은 어느 정도 있습니까?

- ① 없다                      ② 3개월에 1회                      ③ 한 달에 1회  
④ 한 주에 1회                      ⑤ 한 주에 2회 이상                      ⑥ 기타(                      )

4-5) 이전에 비하여 운행 중 승객서비스(친절, 안전운행, 승차거부 등)는 많이 개선되었지만 아직도 부족하다는 의견에 대해 어떻게 생각하십니까?

- ① 근로조건 개선 없는 서비스 개선은 어려움
- ② 시민 의식이 바뀌지 않으면 서비스 개선이 어려움
- ③ 현재 요금 수준으로는 서비스 개선이 어려움
- ④ 승차거부 등 업계 관행이 개선되지 않으면 서비스 개선이 어려움
- ⑤ 현재 질 높은 서비스를 제공하고 있기 때문에 개선은 필요 없음

5. 귀하의 운행 중 교통사고와 관련된 질문입니다.

5-1) 지난 1년 간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 몇 건의 가해교통사고(보험 미처리 포함)가 발생했습니까?

- ① 없다 (☞ 문 5-2)로 이동)  
② 있다

| 대인사고 |      | 대물사고(자차 포함) |      |
|------|------|-------------|------|
| 경상   | 중상이상 | 접촉          | 파손   |
| ( )건 | ( )건 | ( )건        | ( )건 |

5-2) 지난 1년 간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 교통사고 중 공제 및 보험처리를 하지 않은 사고는 몇 건입니까?

- ① 없다                  ② 있다 (대인사고        건, 대물사고        건)

5-3) 지난 1년간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 몇 건의 피해교통사고(보험미치리 포함)를 당했습니까?

- ① 없다      ② 1건      ③ 2건      ④ 3건      ⑤ 4건      ⑥ 5건 이상

5-4) 지난 1년간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 가해 교통사고(구속, 부상, 징계, 사고조사 등으로)로 승무하지 못한 일이 있습니까?

- ① 없다(☞ 5-5) 로)                      ② 있다(                      )일(☞ 5-4-1) 로)

5-4-1) 위의 1년간 가해교통사고 시 부상을 당한 경우 산재처리를 하였습니까?

- ① 산채치리를 함
- ② 부상이 심하지 않아 산채치리하지 않음
- ③ 회사에서 산채치리를 거부하여 하지 못함
- ④ 생계를 위하여 계속 일을 해야 하기에 산채치리를 하지 못함
- ⑤ 회사에서 받을 불이익 때문에 산채치리를 하지 못함

5-5) 본인 또는 주변에서 교통사고 시 대부분 자치수리비는 누가 부담합니까?

- ① 회사 전액부담                      ② 운전자 전액부담  
③ 부품비만 운전자 부담            ④ 부품비만 회사 부담  
⑤ 회사, 운전자 절반씩 부담        ⑥ 사고유형에 따라 운전자의 부담을 달리함

5-6) 차량사고로 공제조합 접보 시 자부담금은 어떻게 부담합니까?

- ① 회사전액 부담                      ② 운전자 전액 부담  
③ 회사, 운전자 반반 부담          ④ 사고 유형에 따라 다름

5-7) 지난 1년간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 가해교통사고로 본인이 부담한 사고비용(대인, 대물, 자차수리비) 총액은 얼마입니까?

- ① 없다                      ② 있다. (                      )만원

5-8) 본인 또는 주변에서 가해 사고가 발생하는 경우 대인, 대물, 자차수리비 등을 개인이 부담하게 되는 이유는 무엇입니까?

- ① 단체협약에 교통사고 시 변상하도록 하기 때문에
- ② 수리비 등을 부담하지 않을 경우 해고 등의 징계를 하기 때문에
- ③ 회사의 배차배제 등 부당한 처우가 예상되기 때문에
- ④ 내 잘못으로 사고가 발생하여 이를 보상하는 것이 합당하다고 생각하기 때문에
- ⑤ 무사고 경력을 유지하여야 개인택시 신규면허(혹은 개인택시 양수)를 받기 때문에

5-9) 다음 근로환경 중 교통사고의 주원인이 무엇이라고 생각하십니까? 두 가지만 순위별로 선택  
해 주십시오.

(1순위 :                      , 2순위 :                      )

- |                 |                              |
|-----------------|------------------------------|
| ① 회사입금액에 대한 부담감 | ② 정신적, 육체적 피로                |
| ③ 과도한 운행시간      | ④ 운전자의 낮은 수입을 보충하기 위한 무리한 운전 |
| ⑤ 안전교육 부족       | ⑥ 관리자의 관리감독 소홀               |

5-10) 교통시설 중 교통사고 감소를 위해 가장 시급히 개선해야 할 것이 무엇이라고 생각하십니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오. (1순위 : \_\_\_\_\_, 2순위 : \_\_\_\_\_)

니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오. (1순위 : \_\_\_\_\_, 2순위 : \_\_\_\_\_)

- |               |              |
|---------------|--------------|
| ① 신호체계 개선     | ② 도로확장       |
| ③ 버스정류장 위치 개선 | ④ 불법 주·정차 단속 |
| ⑤ 택시정류장 확대    | ⑥ 기타( )      |

5-11) 교통문화 중 교통사고 감소를 위하여 가장 시급히 개선해야 할 것이 무엇이라고 생각하십니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

(1순위 :                      , 2순위 :                      )

- ① 택시운전기사의 잘못된 운행패턴      ② 승객의 안전의식  
③ 보행자의 보행방식      ④ 다른 차량운전자의 잘못된 운행패턴

5-12) 교통사고의 가장 큰 원인이 어디에 있다고 보십니까?

- ① 운송수입 감소, 임금예 압박, 장시간근로, 운전자의 피로 등 근로환경
- ② 본인 및 다른 운전자 잘못된 운행 특성과 보행자의 잘못된 교통문화
- ③ 교통시설(도로, 신호 등) 미비 등 도로교통 시설물 미비

## IV. 직무만족 및 이직

## 6. 귀하의 직무 만족에 대한 질문입니다.

6-1) 다음의 사안에 대해서 얼마나 만족하시고 계십니까? 해당되는 번호를 아래의 보기에서 골라 해당번호에 체크(✓)하여 주시기 바랍니다.

| 설 문 항 목           | 매우불만 | 불만 | 보통 | 만족 | 매우만족 |
|-------------------|------|----|----|----|------|
| 1. 교육훈련           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 2. 임금수준           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 3. 복리후생           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 4. 근로시간           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 5. 동료관계           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 6. 경영진 및 관리자와의 관계 | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 7. 배차제도           | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 8. 일의 보람          | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 9. 장래성            | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |
| 10. 직업에 대한 사회적 인식 | ①    | ②  | ③  | ④  | ⑤    |

## 6-2) 택시운전을 선택하신 가장 큰 이유는 무엇입니까?

- ① 생계수단을 위한 직업적 선택                      ② 택시운전이 적성에 맞음  
 ③ 개인택시 취득 목적                                  ④ 새 직장을 찾기 위한 임시방편  
 ⑤ 단기간에 돈을 많이 벌 수 있음                      ⑥ 기타(                      )

## 6-3) 최근 택시 일을 그만두는 것(이직)에 대해 생각해 보신 적이 있으십니까?

- ① 없다 (☞ 문 6-4)로 이동)                                  ② 있다 (☞ 문 6-3-1)로 이동)

6-3-1) 택시 일을 그만두는 것(이직)을 생각해 본 경우(문 6-3)에서 ②로 응답한 경우) 귀하가 그렇게 생각하게 된 가장 큰 이유는 무엇입니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

(1순위 :                      , 2순위 :                      )

- |                |                              |
|----------------|------------------------------|
| ① 낮은 임금        | ② 장시간 노동에 따른 피로도             |
| ③ 상시적인 교통사고 위험 | ④ 주야간 교대근무의 어려움              |
| ⑤ 사업주와의 마찰     | ⑥ 낮은 사회적 지위                  |
| ⑦ 더 나은 직장으로 이직 | ⑧ 자영업으로 전환                   |
| ⑨ 동료와의 갈등      | ⑩ 기타(                      ) |

## 6-4) 택시의 경우 현실적으로 얼마나 일하고 얼마나 버는 것이 적당하다고 생각하십니까?

(예를 들어) 1일 9시간 일하고 월 24일 근무하고 월 180만원의 수입

※ 1일 (                      )시간 운행하고, 월(                      )일 근무하고, 월(                      )만원의 수입

## V. 교육

### 7. 귀하의 교육과 관련된 질문입니다.

7-1) 현재 회사에서 자체적으로 하는 운전기사에 대한 교육은 연 간 몇 회입니까?

- ① 없다                      ② 연1회                      ③ 연2회                      ④ 연3회  
⑤ 연4회                      ⑥ 연5회                      ⑦ 연6회 이상

7-2) 회사에서 자체적으로 하는 교육은 주로 어떠한 내용입니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

- (1순위 :                      2순위 :                      )  
① 교통사고 예방교육                      ② 관련법령(도로교통법, 운수사업법) 개정사항  
③ 승객집대 서비스 개선                      ④ 경영방침  
⑤ 지시사항 전달                      ⑥ 교양강화

7-3) 회사에서 실시하는 교육의 수준은 어느 정도입니까?

- ① 매번 반복되는 형식적인 내용                      ② 지시사항 전달 위주의 교육  
③ 시기적절하게 필요한 내용                      ④ 모르겠다

7-4) 회사에서 실시하는 교육의 효과는 어떻습니까?

- ① 상당한 효과가 있다                      ② 어느 정도 효과 있다  
③ 약간의 효과가 있다                      ④ 효과가 거의 없다  
⑤ 효과가 전혀 없다

7-5) 회사에서 실시하는 교육과 관련하여 가장 큰 애로사항은 무엇입니까?

- ① 교육을 근무시간에 하지 않아 부담이 됨  
② 교육이 실제 업무에 도움이 되지 않음  
③ 업무 중 교육으로 인해 회사입금에 지장을 받음  
④ 기타(                      )

## VI. 건강

### 8. 귀하의 건강과 관련된 질문입니다.

8-1) 평소 건강상태는 어떠한 편입니까?

- ① 매우 좋다                      ② 다소 좋은 편이다                      ③ 보통이다  
④ 다소 좋지 않은 편이다                      ⑤ 아주 좋지 않다

8-2) 현재 의사의 진단에 따라 정기적으로 복용 중인 약(영양제 제외)이 있습니까?

- ① 없다                      ② 있다

8-3) 지난 한 달 동안 최소한 술을 한잔이라도 마신 날은 며칠이나 됩니까?

- ① 없다                      ② 지난 한달 간 한번 이하                      ③ 지난 한 달 간 2-4회  
④ 주 2-4회                      ⑤ 거의 매일

8-4) 술은 대체로 한 번에 어느 정도 드셨습니까?

- ① 소주1-2잔(맥주 1병 이하)                      ② 소주 반병(맥주 1-2병)  
③ 소주 1병(맥주 3-4병)                      ④ 소주 2병 정도  
⑤ 소주 3병 이상                      ⑥ 안 마신다

8-5) 택시 운전을 하면서 다음과 같은 건강 문제가 발생하였습니까?

| 증상        | 있다 | 없다 | 증상       | 있다 | 없다 |
|-----------|----|----|----------|----|----|
| 1) 소화불량   | ①  | ②  | 7) 치질    | ①  | ②  |
| 2) 두통     | ①  | ②  | 8) 성욕 감퇴 | ①  | ②  |
| 3) 기관지 질환 | ①  | ②  | 9) 만성 피로 | ①  | ②  |
| 4) 고혈압    | ①  | ②  | 10) 수면장애 | ①  | ②  |
| 5) 당뇨     | ①  | ②  | 11) 시력장애 | ①  | ②  |
| 6) 방광염    | ①  | ②  | 12) 전립선염 | ①  | ②  |

8-6) 아래의 해당하는 란에 기입하거나 V표시해 주십시오.

| 증상                                   | 있다 | 없다 |
|--------------------------------------|----|----|
| 1) 운행시간 중 일 때문에 소변을 참는 경우가 있다.       | ①  | ②  |
| 2) 화장실에 자주 가게 될까봐 일부러 물 등 음료를 안 마신다. | ①  | ②  |

8-7) 지난 1년 간(2015년 6월 ~ 2016년 5월) 아래와 같은 건강상의 문제가 있었습니까? 귀하가 하시는 일 때문에 발생한 것입니까?

| 증상                       | 건강문제 |    | 업무 관련 여부 |    |
|--------------------------|------|----|----------|----|
|                          | 있다   | 없다 | 있다       | 없다 |
| 1) 허리통증                  | ①    | ②  | ①        | ②  |
| 2) 어깨, 목, 팔 등의 근육통       | ①    | ②  | ①        | ②  |
| 3) 엉덩이, 다리, 무릎, 발 등의 근육통 | ①    | ②  | ①        | ②  |

8-8) 본인의 건강증진과 관련하여 해당하는 란에 기입하거나 V표시해 주십시오.

| 구 분                                      | 그렇다 | 아니다 |
|------------------------------------------|-----|-----|
| 1) 주 3회 이상 규칙적으로 운동한다.                   | ①   | ②   |
| 2) 식이요법을 실천하고 있다.                        | ①   | ②   |
| 3) 하루 평균 7시간 이상 수면을 취하고 있다.              | ①   | ②   |
| 4) 몸이 아플 때, 주변에서 가족(또는 지인)의 도움을 받을 수 있다. | ①   | ②   |

8-9) 운행 중 식사 시간(쉬는 시간까지 포함)은 평균 어느 정도 걸립니까?

- ① 운행 중 식사안함                      ② 10분 이내                      ③ 20분 이내  
④ 30분 이내                      ⑤ 40분 이내                      ⑥ 1시간 이내

8-10) 최근 1개월 간 택시운행 도중 졸림 또는 피로로 인해 교통사고가 날 뻔 상황(아차사고)이 몇 번이나 있었습니까?

- ① 없다                      ② 1회                      ③ 2회                      ④ 3회  
⑤ 4회                      ⑥ 5회                      ⑦ 6회 이상

8-11) 쉬는 날에 가장 많이 하는 활동은 무엇입니까?

- ① TV시청                      ② 잠을 잡  
③ 친목모임 또는 나들이                      ④ 등산 등 스포츠 활동  
⑤ 게임                      ⑥ 기타(                      )

## VII. 택시업터 및 복지서비스

9. 귀하의 운행 중 택시업터와 관련된 질문입니다.

9-1) 운행 중 쉴 때, 가장 큰 애로사항은 무엇입니까?

- ① 차를 세워 둘 주차장이 없음  
② 화장실 시설이 열악함  
③ 편의점, 매점 등에서 식사를 구매하기 쉽지 않음  
④ 스트레칭을 할 수 있는 곳이 없음  
⑤ 기타(                      )

9-2) 택시 노동자를 위한 쉼터를 설치한다면 어떠한 형태로 운영되는 것이 가장 바람직하다고 생각하십니까?

- ① 운행 중 주차하여 화장실 등을 이용하고 잠시 쉴 수 있는 승강장 형태  
② 한 지역에서 고정적으로 설치하여 안정적으로 쉴 수 있는 고정 쉼터 형태  
③ 택시 회사 내 설치한 휴게실을 확대한 형태  
④ 기타(                      )

9-3) 택시 노동자를 위한 쉼터를 설치한다면 어떤 곳에 설치하는 것이 가장 적합하다고 생각하십니까?

- ① 고객이 많은 시내                      ② 중심가 주변 주차가능 도로변  
③ 택시회사 내                      ④ 충전소  
⑤ 기타(                      )

9-4) 운행 중 화장실 등을 잠시 이용하고 쉴 수 있는 택시 간이 쉼터를 설치한다면 서울시 어떤 지역에 설치하는 것이 가장 적합하다고 생각하십니까?(예: 강남구 교보문고 사거리 근처)  
(                      ) 구 (                      ) 지역

9-5) 택시 노동자를 위한 쉼터에 꼭 필요한 시설은 무엇이라고 생각합니까? 두 가지만 순위 별로 선택하여 주세요.

(1순위: , 2순위 )

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| ① 화장실 등 편의시설         | ② 식당    |
| ③ 매점, 자판기 등 간식식 판매시설 | ④ 주차장   |
| ⑤ 마사지 기기 및 운동시설      | ⑥ 기타( ) |

9-6) 택시 노동자를 위한 휴게시설 외에 택시 노동자 복지를 위해 제공되었으면 하는 서비스는 무엇이라고 생각합니까? 두 가지만 순위 별로 선택하여 주세요.

(1순위: , 2순위 )

- |                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| ① 금융 관련 상담 서비스          | ② 주거 안정을 위한 서비스  |
| ③ 건강 증진을 위한 의료서비스       | ④ 이직 등 직업 관련 서비스 |
| ⑤ 교통사고 처리 등 노동고충 관련 서비스 | ⑥ 기타( )          |

## VIII. 택시정책

### 10. 택시 정책과 관련된 질문입니다.

10-1) 서울택시 노동자의 노동환경 개선을 위하여 시급히 시행되어야 할 것은 무엇이라고 생각하십니까? 세 가지만 순위 별로 선택하여 주세요.

(1순위 , 2순위 , 3순위 )

- |                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| ① 수입금전관리와 이에 따른 성과급식 지급제 실시           | ② 택시업체 경영합리화와 및 투명성 제고 |
| ③ 택시최저임금제 실시                          | ④ 택시총량제 실시(택시감축)       |
| ⑤ 택시운송비용 전가금지(연료비, 세차비 등 회사부담 법으로 실시) | ⑥ 장시간 근로 강요 1인 1차제 금지  |
| ⑦ 택시운행시간 조정, 택시정류장 설치, 신호체계 개선 등      | ⑧ 택시쉼터 등 택시운전자 복지시설 확대 |
| ⑨ 택시요금인상 및 서비스 고급화                    | ⑩ 기타 ( )               |

10-2) 수입금 전액을 관리하는 성과급 월급제도가 실제 정착하지 못하는데 대한 가장 큰 원인은 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 정부 및 서울시의 제도 정착 및 단속 의지 미약
- ② 회사의 비용증가 및 투명경영에 대한 조세 부담
- ③ 운전기사가 소득이 투명해 지는 것을 원하지 않음
- ④ 운전자 관리(불성실근로자 제재 등)에 대한 회사의 부담감
- ⑤ 회사의 운전자의 관리(불성실근로자 제재 등)에 대한 운전자의 거부감

10-3) 최근 운송수입금 감소 원인이 무엇이라고 생각하십니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

(1순위 , 2순위 )

- |              |                  |
|--------------|------------------|
| ① 택시가 너무 많음  | ② 경기침체로 인한 승객감소  |
| ③ 낮은 요금수준    | ④ 버스/지하철 대중교통 발전 |
| ⑤ 내리운전 성행    | ⑥ 자가용 승용차의 증가    |
| ⑦ 교통체증과 도로혼잡 | ⑧ 기타 ( )         |

10-4) 실질적인 '수입금전액관리제'가 시행되면 가장 개선되는 부분이 무엇이라고 생각하십니까? 두 가지만 순위별로 선택해 주십시오.

(1순위 , 2순위 )

- |                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| ① 완전 성과급 월급제 시행으로 근로조건 개선 | ② 안전운행으로 교통사고 예방 |
| ③ 회사의 경영 투명화              | ④ 부가세 등 세금 탈루 방지 |
| ⑤ 택시민 서비스 개선              | ⑥ 기타 ( )         |

10-5) 2016년 10월 1일 대도시, 2017년 10월 1일 도 지역 중소도시에서 운송비용전가금지에 관한 법이 시행됩니다. 운송비용전가금지법이 시행되면 실질적인 수입금전액관리제 시행에 어느 정도 영향을 미칠 것으로 생각하십니까?

- ① 상당히 많은 영향을 미칠 것이다
- ② 많은 영향을 미칠 것이다
- ③ 어느 정도 영향을 미칠 것이다
- ④ 거의 영향을 미치지 못할 것이다
- ⑤ 전혀 영향을 미치지 않을 것이다

※ 마지막으로 택시노동자 노동환경 개선과 관련하여 의견이 있으시면 적어주시길 부탁드립니다.

---

---

---

---

---

---

---

---

끝까지 응답해주셔서 감사합니다. 좋은 자료로 쓰겠습니다.

◎ 집필진

- 김재민(서울노동권익센터 연구위원)
- 이문범(법무법인 이산 노무사)
- 이지웅(고려대학교 대학원 박사과정)

〈연구보고서 2016-03〉

서울 택시기사의 노동실태와 지원방안

- 발행연월일      2016년 12월 31일
- 발행인            문종찬
- 발행처            서울노동권익센터  
서울시 종로구 율곡로 56 운현하늘빌딩 10층  
02)6925-4349, [www.labors.or.kr](http://www.labors.or.kr)

ISBN 979-11-87917-02-1

(비매품)