

서울택시 고령자 현황과 개선방안 토론회

2022.11.23 (수) 14:00

서남권 서울특별시 노동자종합지원센터 대회의실
서울시 금천구 디지털로 207 G밸리 페트라힐스 4층



14:00 -14:50	사회	김병수 (서남권 서울특별시 노동자종합지원센터 정책연구팀장)
	개회사	임승운 (서남권 서울특별시 노동자종합지원센터 센터장)
15:00 -15:50	인사말	김현중 (한국노총 상임부위원장) 김동만 (한국플랫폼프리랜서 노동공제회 이사장) 이원형 (서울시의원, 기획경제위원회 위원 전택노련 서울본부 의장)
	발제	이문범 (노무사) “서울택시 고령화 현황과 개선방안”
	토론	좌장 : 배규식 박사 (전 경제사회노동위원회 상임위원, 전 한국노동연구원 원장) 이태경 (서울특별시 택시정책과 교통전문관) 안기정 (서울연구원 연구위원) 이상학 (노후희망유니온 자문위원) 김태항 (서울택시운송사업조합 노무상무) 오봉훈 (전택노련 서울본부 사무처장)
16:00	폐회	

Part
01

인사말씀

1. 임승운 센터장
2. 김현중 상임부위원장
3. 김동만 이사장
4. 이원형 서울시의원

임승운 서남권 서울시 노동자종합지원센터 센터장 인사말씀

안녕하십니까. 서남권 서울시 노동자종합지원센터 센터장 임승운입니다.

바쁘신 일정에도 불구하고 <서울택시 고령자 현황과 개선방안 토론회>에 참석해주신 내·외빈께 진심으로 감사의 인사를 드립니다. 또한 오늘 토론회 좌장과 발제, 토론을 맡아주신 각계 전문가 여러분께도 감사의 말씀을 드립니다.



신종 코로나바이러스 감염증(COVID-19)으로 인한 사회적 거리두기는 해제됐지만, 지난 2년 동안 매출 감소로 택시업계를 떠난 기사들의 빈자리는 여전합니다. 더 많은 돈을 벌 수 있는 택배·배달업계 등으로 이직한 택시 운전자들이 택시업계에 돌아오지 않고 있는 가운데, 이들의 빈자리를 고령 운전자들이 채우고 있는게 현실입니다.

국토교통부 '택시운송사업 연령별 종사자 현황'에 따르면 2017년부터 2021년까지 택시기사 중 가장 높은 비율을 차지하고 있는 50대 개인·법인 택시기사는 10만1055명에서 6만3221명으로 37.4% 감소했습니다. 같은 기간 4대 기사는 2만8037명에서 1만3914명으로 50.4% 줄었습니다. 반면 70대 이상 기사는 2만4168명에서 3만7337명으로 54.5% 증가했으며, 이중 80대 이상 초고령 운전자가 0.5%(120명)를 차지하는 것으로 나타났습니다.

이러한 고령택시 운전자의 경우 노화로 인한 신체기능, 인지능력 저하 등으로 인해 안전사고가 발생하고 있으며, 4차산업혁명 시대에 스마트 기기에 대한 운전조작 미숙 등의 문제들이 나타나고 있습니다. 이와 같은 고령택시 운전자의 안전문제는 현재 우리 사회의 새로운 화두로 떠오르고 있습니다.

작금의 상황에서 서남권 노동자종합지원센터에서는 서울택시 고령자 근무환경을 조사·분석하여 고령운전자의 일자리 안정성과 건강권 보장을 위한 개선방안을 도출하고자 했습니다.

‘하루아침에 피는 꽃은 없듯이’ 고령택시 운전자 근무환경도 하루아침에 좋아질 수 없을 것입니다. 이에 오늘 토론회에서 논의된 조언과 자문내용을 반영한 지속적인 연구를 통해 실효성있는 정책 방안을 도출할 수 있도록 노력하겠습니다.

다시한번 토론회에 참석해주신 여러분께 감사드리며, 건강과 행운이 늘 함께하기를 기원합니다. 감사합니다.

2022. 11. 23

서남권 서울시 노동자종합지원센터 임승운 센터장

김현중 한국노총 상임부위원장 인사말씀

안녕하십니까? 한국노총 상임부위원장 김현중입니다.

최근 심야에 택시잡기가 어렵다는 소식을 뉴스를 통해 자주 접하게 됩니다. 연말이 다가오면서 택시 부족현상은 더 가중될 것으로 예상합니다.

택시 부족사태의 원인은 여러곳에서 찾을 수 있습니다. 코로나19로 인한 사회활동 감소로 택시 이용이 줄면서 기존 노동자들이 최근 수요가 급증한 플랫폼 배달업계로의 이직, 택시 노동자들의 플랫폼 기반 시스템 운영의 어려움 증가, 사회 전체의 고령화로 실 노동자의 감소 등이 원인입니다.



최근, 택시 심야할증 시간대 확대 및 요금 인상, 택시부제 해제 등의 정부의 대책이 나오고 있지만 심야택시 부족사태가 쉽게 해결될지는 지켜봐야 합니다.

오늘 우리는 빠르게 인구 고령화가 진행되는 상황에서 택시산업의 지속가능한 발전과 시민의 이동편의강화를 위해 토론회를 준비했습니다. 현재 서울시 택시의 현황과 문제점을 확인하고 일본의 사례를 중심으로 대안을 찾아보고자 합니다.

새로운 산업의 발전으로 플랫폼 기반의 공유 차량, 렌트카, 콜밴, 대리운전 앱이 개발되면서 택시의 대체교통수단이 증가하고 있습니다. 택시요금 인상은 이용자의 감소로 이어져 요금 인상의 효과가 낮아지고, 최종적인 운송수입의 증가만이 노동자의 임금 인상으로 반영되는 임금구조가 택시노동자를 더욱 힘들게 합니다.

택시노동자의 노동조건악화는 신규노동자의 유입을 막고, 새로운 산업 시스템에 적응하지 못한 기존 고령노동자만 택시산업에 남게 되는 악순환이 반복되고 있습니다. 택시산업의 지속가능한 발전을 위해서는 점점 고령화되는 택시노

동자에 대한 지원이 필요합니다.

고령운전자에 대한 근무제도 개선 및 운송수입금 전액관리제의 차별 적용이 우선되어야 합니다. 임금제도 개편과 노동시간 단축을 통해 고용창출을 위한 부족한 재원의 정부보조가 전재 되어야 합니다. 시민의 이동 권리 강화와 취약 계층 노동자 지원은 정부의 지원의 이유로 충분하리라 생각합니다.

지난 6월 말, 법인택시 기사에 코로나19 지원금이 지급되었습니다. 그에 앞서 서울시에서도 한시고용지원금이 지급되었습니다. 한시적 지원과 함께 장기적, 근본적 택시산업 발전을 위한 법·제도 개선을 요구합니다. 장기적이고 근본적 문제 해결을 위한 정부의 계속적 관심을 요구합니다.

한국노총에서 서울시로부터 서울시 전역을 커버하는 4개의 권역별 서울특별시 노동자종합지원센터를 수탁하여 운영하고 있습니다. 권역별 센터는 서울시의 취약계층 노동자를 비롯한 도움이 필요한 모든 노동자를 지원하고 있습니다.

권역별 서울특별시 노동자종합지원센터는 서울시민과 서울시에서 노동하는 모든 사람을 위한 지원을 계속해 나가겠습니다. 또한, 한국노총은 권역센터 사업 추진의 든든한 지원군이 되겠습니다.

권역별 서울특별시 노동자종합지원센터의 사업에 많은 관심과 지원을 부탁드립니다.

감사합니다.

2022. 11. 23

한국노총 상임부위원장 김현중

김동만 한국플랫폼프리랜서 노동공제회 이사장 인사말씀

<서울택시 고령자 현황과 개선방안 토론회>에 함께 주신 여러분 진심으로 감사드립니다. 한국플랫폼프리랜서노동공제회 이사장 김동만입니다.

여러분, 택시업계에서 40대 운전자는 ‘보물’, 50대 운전자는 ‘청년’이라는 말이 생겨났습니다. 20대나 30대 운전자는 아예 언급조차 되지 않고 있습니다.



이는 통계를 통해서도 확인할 수 있습니다. 서울시가 발표한 자료에 따르면 65세 이상 택시 운전자는 약 45.5%로 절반에 가까운 비중을 차지하고 있습니다. 법인·개인 택시 운전자 가운데 20~30대 운전자는 0.5%에 그칩니다. 20~40대로 범위를 넓혀도 5.2%에 불과합니다.

사실 택시업계 고령화 현상은 신호탄일지도 모릅니다. 이미 카카오는 무료 중개 서비스로 시장을 지배한 후 유료서비스로 과도한 수수료를 받아 가고 있습니다. 또한 코로나19 시기 배달과 택배시장 호황은 젊은 택시운전자의 이탈을 가속화시켰습니다. 열악한 처우는 여전히 개선되지 않고 있어 2019년 50.4%였던 법인 택시 운행률은 올해 32%까지 떨어졌습니다.

이 문제는 정부의 일방적인 정책만으로는 해결하기 어렵습니다. 다양한 이해관계를 담아낼 수 있는 숙의의 장이 마련돼야 합니다. 그리고 중국에는 택시 운전자들의 처우 개선으로 이어지는 계기가 돼야 합니다.

그래서 저는 오늘 토론회가 더욱 뜻깊다고 생각합니다. 이 자리에서는 택시 노동운동에 헌신한 분들을 비롯한 노사정 전문가들이 모였습니다. 택시노동자 고령화 시대에 따른 대책과 택시노동자들의 노동환경 개선을 위한 방안이 무엇인지 폭넓게 논의하길 바랍니다.

끝으로 토론회가 열릴 수 있도록 노력해주신 ‘서남권 서울시노동자종합

지원센터' 임승운 센터장님과 좌장을 맡아주신 배규식 박사님, 발제를 해주신 이문범 노무사님께 감사의 말씀을 드립니다.

아울러 토론자로 참여해 주시는 이태경 서울시 택시정책과 교통전문관님, 안기정 서울연구원 연구위원님, 이상학 시니어노조 지도위원님, 김태항 서울택시운송사업조합 노무상무님, 오봉훈 전택노련 서울본부 사무처장님께도 고맙다는 인사를 드립니다.

마지막으로 이 자리를 위해 귀한 시간을 내어주신 모든 분의 가정에 건강과 평안을 기원합니다. 감사합니다.

2022. 11. 23

한국플랫폼프리랜서 노동공제회 이사장 김동만

이원형 서울시의회 기획재정위원회 의원 인사말씀

안녕하십니까!

서울시의회 기획경제위원회 이원형 시의원입니다.
먼저, “서울택시 고령자 현황과 개선방안 토론회”
개최를 진심으로 축하드립니다.



그리고 이 자리를 마련해 주신 임승운 서남권센
터장을 비롯한 관계자여러분께도 심심한 감사인
사 드립니다.

특히, 오늘 이 자리에는 어려운 연구를 해주신 이문범노무사님, 그리고 평소
존경하고 훌륭하신 배규식 선배님을 비롯한 안기정박사님, 김태황상무님, 이태
경교통전문관님, 이상학위원님, 오봉훈처장님등에게도 진심으로 감사드립니다.

오늘 훌륭하신 택시 노, 사, 정, 전문가들이 한자리에 모여서 플랫폼택시 고령
화에 따른 대책방안과 발전 방향을 모색하는 토론의 장이 될 것으로 확신합니
다.

잘알고 있듯이, 택시업계는 3년째 이어지는 코로나19로 인해 심각한 재정난에
직면해 있습니다. 택시업계는 코로나19 시점인 지난 2019년 12월 10만2천여
명이었던 법인택시 노동자가 올해 9월 약 7만3천여명으로 3년 여만에 28% 이
상 감소했다는 사실은 현상황이 얼마나 어려운지 말해 주고 있습니다.

더욱이 대기업이 플랫폼 택시산업을 주도하게 되면서 산업의 독과점 문제가
지적되었고, 독과점은 추후, 수수료의 과도한 인상 예상, 후발업체와의 공정경
쟁 문제로 확대될 우려를 낳고 있습니다.

이렇게 개발되어 적용하고 있는 플랫폼 택시 배차 알고리즘은 비공개로 되어
있어 어떤 원리로 작동하는지 쉽게 알수 없고, 유료회원에게 배차의 차별을 두
는 프로멤버십 제도는 업체의 수익만 극대화 하고 있습니다.

특히, 택시업계는 택시노동자들의 고령화가 사회적 문제로 대두되고 있습니다. 이미 오래전에 법인택시는 고령화가 발생되었음에도 불구하고, 현재 아무런 개선대책 방안이 없는 실정입니다.

따라서 오늘 토론회에서 고령화에 대한 대책과 제도, 그리고 근무 및 임금제도, 지원방안등 택시 고령노동자들의 실질적 보호와 택시산업 위기를 해결하기 위한 정책들이 마련되는 계기가 되길 바랍니다.

또한 이번 토론회에서 논의되는 고견들은 향후 택시업계 노동환경 개선정책에 반영될 수 있도록 서울시의회에서도 적극적으로 지원하겠습니다.

다시한번, 토론회 개최를 축하드리며, 앞으로도 택시업계의 지속가능한 발전에 지속적인 관심과 협력을 당부드립니다. 감사합니다.

2022. 11. 23.

서울시의회 기획재정위원회 의원 이원형

Part
02

발표 및 토론

<발표문 >

. 이문범 노무사

서울택시 고령자 현황과 개선방안

발표자 이문범 노무사

일시 2022.11.23. 14시

장소 서울시 서남권노동센터



CONTENTS

목차

01 연구배경과 내용

05 일본택시의 고령화 현황과 대책

02 택시문제와 고령화

06 서울택시 고령자 개선방안

03 서울택시 운전자 운행환경

04 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

서울택시 고령자 현황과 개선방안

2022
이문범노무사

I. 연구배경과 내용



1. 연구배경

- 코로나19로 운송수입 감소, 플랫폼 가맹택시 시행
- 고령층 심화, 전자기기 적응 못하는 경우가 많고 체력에 한계
- 고령층도 동일한 임금액과 근로시간으로 적응 힘들 --> 교통 사고 증가
- 노사 개선방안이 필요한 실정임

서울택시 고령자 현황과 개선방안

I. 연구배경과 내용



2. 연구내용

- 택시문제와 고령화
- 고령화 현황과 문제점(수입저하, 교통사고 증가, 근무제도 등)
- 일본택시의 고령화에 대한 대책과 제도(고령화에 따른 정책 및 임금 및 근무제도 등)
- 고령자 개선방안(근무제도, 임금제도, 지원방안 등)

서울택시 고령자 현황과 개선방안

I. 연구배경과 내용

3. 연구방법



* 자료조사 : 이전 연구 자료, 택시고령화 자료, 다른 고령화 실태 및 제도 운영방안, 교통안전공단, 교통사고관련 자료, 타코자료분석 등

* 설문조사 : 노사대표의 설문 --> 고령화의 근로조건, 고령자의 문제점, 고령자에 근무제도 개서, 지원방안 등
-노조대표자 71개, 회사 87개, 운전자 182개(60세이하 62개, 61-65세 61개, 66세이상 59개)

* 면접조사 : 고령자에 대한 현황 파악, 개선방안 등

서울택시 고령자 현황과 개선방안

II. 택시 문제와 고령화

1 서울 택시의 문제점

가. 대체교통수단의 발전과 택시역할의 축소

- 자가용증가와 대중교통 발전 그리고 렌트카, 콜밴, 대리운전 등 택시의 대체교통수단이 증가하면서 택시의 승객은 감소

나. 요금인상 효과 상쇄

- 택시 생산성의 중요소인 요금인상 효과 상쇄, 요금인상 --> 운송수입증가--> 노사배분 --> 승객증가 --> 운송수입증가
-노사배분 선순환구조에서 요금인상 --> 수입감소 ==> 노사배분 불가 --> 승객감소 --> 노사배분 불가

다. 택시 조절기구의 한계

- 서울시, 노사 모두 요금인상되면 운송수입이 증가한다는 전제하에 노사배분을 함. 따라서 요금인상효과가 없어서 고정급은 조금 인상되지만 개인수입이 감소해 운전자의 근로조건은 악화되는 양상을 보임

서울택시 고령자 현황과 개선방안

II. 택시 문제와 고령화

2 근로조건 악화와 이직을 심화 그리고 고령화

- 근로조건 악화로 2000년 이후 택시운전자는 이직하고 이직에 따른 공급대수 감소는 운전자의 수입이 보존되는 양상을 보임
- 운전자의 수입이 증가하지 않으면서 청장년층 유입감소와 고령층의 유입 등으로 고령화
- 특히 2010년이후 근로조건악화로 고령화 현상이 뚜렷해짐

서울택시 고령자 현황과 개선방안

II. 택시 문제와 고령화

3 플랫폼택시와 코로나19 그리고 고령운전자 근로조건 악화

- 코로나19로 승객이 감소하면서 운전자 수입감소
- 플랫폼 중계택시에 적응하기 힘들고, 가맹택시에는 체력저하로 적응하지 못함
- 건강한 중년층 다른 플랫폼시장(택배, 배민 등)으로 이전함
- 고령자 남아 있지만 플랫폼택시 진입 못하여 운송수입 감소하여 이전보다 더욱 어려운 상황으로 전환

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

1 운전자 근로환경

근무제도
(노사대표)

구분	구분	비율(%)
2교대	노조	67.4
	회사	64.3
1차제	노조	32.6
	회사	35.1

근무제도
(운전자)

구분	2교대	1차	무응답
60세이하	85.5%	14.5%	0.0%
61-65세이하	86.9%	11.5%	1.6%
65세초과	93.2%	5.1%	1.7%

오전반,오후반
전담근무제도
(노사)

구분	없다	있다
노조	5.6%	94.4%
회사	8.0%	92.0%

오전반,오후반
입급차이
(노사)

구분	1만오전 원미만	2만원미만	2만5천원 미만	2만5천원 이상
노조	4.2%	4.2%	64.8%	18.3%
회사	3.4%	9.2%	60.9%	16.1%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

1 운전자 근로환경

1일 근로시
간
(2교대) :
운전자

구분	출고- 입고①	운행준비, 정리시간 ②	식사 등 휴게시간 ③	근로시간 (=①+②-③)
60세이하	10.01	0.56	0.99	9.57
61-65세이하	9.65	0.55	1.15	9.05
65세초과	9.54	0.52	1.12	8.94
전체	9.73	0.54	1.09	9.18

2교대
만근일수
(운전자)

구분	만근일수	실근무일수
60세이하	25.3	24.3
61-65세이하	25.8	24.4
65세초과	25.5	24.4
전체	25.5	24.4

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

1 운전자 근로환경

근무제도별
근무일수
(노사)

구분	구분	만근일수	실근무일수
2교대	노조	25.5	23.9
	회사	25.7	23.8
1차제	노조	25.8	23.6
	회사	25.8	23.8

나. 운전자 수입

임금제도
및 임금
(노사)

구분		실시비율 (%)	기준액, 임금액 (만원)	고정급 (만원)	초과운송수입 운전자 몫
성과급제	노조	46.2	449.6	201.0	64%
	회사	68.3	451.4	200.0	64%
사납금제	노조	44.4	382.1	170.5	
	회사	29.3	352.7	157.3	
도급제	노조				
	회사	0.4			
비율제	노조	0.7			
	회사				

서울택시 고용자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

1 운전자 근로환경 나. 운전자 수입

1일 운송수입(운전자)

구분	60세이하	61-65세이하	65세초과	전체
1일 운송수입	186,094	190,491	174,296	183,569

연령대별
운송수입 및
운행시간
(메타기조사)

구분		1일운송수입(원)	운행시간	시간당수입(원)	시간당운행키로	
카카오	오전	60세이하	248,529	9.10	27,537	30.9
		61-65세이하	190,727	8.73	21,918	22.6
		65세초과	190,878	9.03	20,940	23.1
		평균	210,045	8.95	23,465	25.6
	오후	60세이하	269,319	10.42	26,132	27.3
		61-65세이하	221,075	8.13	27,366	29.3
		65세초과	268,094	9.60	27,983	30.0
		평균	252,829	9.38	27,160	28.9
일반	오전	60세이하	155,407	7.55	20,478	23.7
		61-65세이하	167,813	8.50	19,704	20.6
		65세초과	162,121	7.60	21,271	21.8
		평균	161,780	7.88	20,484	22.0
	오후	60세이하	202,670	8.92	23,105	28.6
		61-65세이하	202,948	8.93	22,744	29.7
		65세초과	231,517	9.30	24,935	26.8
		평균	212,378	9.05	23,595	28.3

서울택시 고용자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

1 운전자 근로환경 나. 운전자 수입

운전자 수입
(운전자): 단
위 만원

구분	고정급	성과급	계
60세이하	178.5	51.7	230.2
61-65세이하	174.6	58.0	232.7
65세초과	147.2	50.4	197.6
전체	166.6	53.4	219.9

카카오택시
와 일반택시
운항환경 비
교(메타기
조사)

구분	운송수 입	운영 시간	시간당 운송수 입	운영 키로	영업 키로	영업 회수	영업 률	1회당 수입	실차 률	
카 카 오	오전	210,045	8.95	23,465	25.6	17.9	2.3	69.9%	10,122	63.6%
	오후	252,829	9.38	27,160	28.9	20.6	2.4	71.3%	12,031	65.8%
	평균	231,437	9.17	25,313	27.2	19.2	2.4	70.6%	11,077	64.7%
일 반	오전	161,780	7.88	20,484	22.0	14.6	2.5	66.3%	8,507	62.3%
	오후	212,378	9.05	23,595	28.3	18.9	2.3	66.9%	13,234	62.6%
	평균	187,079	8.47	22,040	25.2	16.7	2.4	66.6%	10,871	62.4%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

2 운전자 운행현황 비교

가. 운행목적

운전목적
(운전자)

구분	생계유지	적성에 맞아	개인택시취득	임시방편으로	단기간 수입	정년퇴직후 일자리	소일거리로
60세이하	46.7%	12.3%	13.1%	9.8%	2.5%	9.0%	4.9%
61-65세이하	49.6%	11.1%	5.1%	6.0%	0.0%	21.4%	6.0%
65세초과	46.8%	12.8%	1.8%	6.4%	1.8%	23.9%	6.4%
전체	47.7%	12.1%	6.9%	7.5%	1.4%	17.8%	5.7%

나. 운행시 나타나는 문제

택시운행시
어려움
(운전자)

구분	장시간노동	교통사고	입금액 압박감	심신피로	승객마찰	⑥ 낮은 수입	직업에 대한 사회인식
60세이하	20.2%	9.7%	16.9%	12.1%	4.8%	22.6%	12.9%
61-65세이하	21.8%	5.0%	10.9%	8.4%	8.4%	26.1%	16.8%
65세초과	20.4%	5.3%	8.8%	13.3%	9.7%	21.2%	16.8%
전체	20.8%	6.7%	12.4%	11.2%	7.6%	23.3%	15.4%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

2 운전자 운행현황 비교

나. 운행시 나타나는 문제

승객과의
마찰
(운전자)

구분	취객주정	요금시비	인격모독	콜취소
60세이하	53.2%	14.5%	16.1%	14.5%
61-65세이하	49.2%	13.1%	27.9%	8.2%
65세초과	50.8%	22.0%	15.3%	5.1%
전체	51.1%	16.5%	19.8%	9.3%

승객과의
마찰
(운전자)

항목	1주에 1회 이상	1주에 1번 정도	1달에 1번 정도	3달에 1번 정도	없다
1. 인격을 무시하는 발언이나 반말	29.7%	22.5%	25.3%	14.3%	8.2%
2. 욕설	13.7%	19.2%	23.1%	15.9%	28.0%
3. 신체적 폭행 또는 폭행의 위협	11.5%	2.7%	12.6%	23.1%	50.0%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

2 운전자 운행현황 비교

다. 이직정도와 사유

택시이직률
(%)

구분	2015	2019	2020	2021
서울	64.1%	59.4%	90.2%	72.7%
전국	52.4%	50.3%	68.7%	52.8%

이직고려
(운전자)

구분	60세이하	61-65세이하	65세초과	전체
있다	85.5%	67.2%	57.6%	70.3%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

2 운전자 운행현황 비교

다. 이직경도와 사유

이직사유

구분	임금액이 높아	낮은임금수준	교통사고	장시간노동	승객의문제	체력에한계	운전에대한사회인식
60세이하	17.3%	32.7%	6.7%	18.3%	9.6%	1.9%	8.7%
61-65세이하	18.3%	23.2%	6.1%	8.5%	18.3%	7.3%	12.2%
65세초과	19.1%	19.1%	5.9%	4.4%	19.1%	16.2%	4.4%
전체	18.1%	26.0%	6.3%	11.4%	15.0%	7.5%	8.7%

서울택시 고령자 현황과 개선방안

III. 서울택시 운전자 현황

2 운전자 운행현황 비교

라. 업무만족도와 희망사항

업무만족도

운전자 희망사항

구분	1월근로시간	월간근로일수	월간근로시간	월간수입
60세이하	8.9	23.4	208.9	258.1
61-65세이하	8.8	23.9	209.5	247.2
65세초과	8.6	24.1	208.2	208.1

항목	60세이하	61-65세이하	65세초과	평균
1. 임금수준	2.1	2.0	2.3	2.2
2. 근로시간	2.2	2.1	2.4	2.3
3. 노동(운행)강도	2.1	2.1	2.5	2.2
4. 후생복지	2.4	2.5	2.8	2.6
5. 교육훈련	2.9	2.8	2.9	2.9
6. 동료관계	3.6	3.3	3.7	3.5
7. 경영진 및 관리자와의 관계	3.3	3.4	3.6	3.4
8. 일의 보람	2.7	2.7	2.7	2.7
9. 직업의 장래성	2.1	2.2	2.3	2.2
10. 직업에 대한 사회적 인식	1.9	2.0	2.0	2.0
평균	2.6	2.5	2.7	2.6

서울택시 고령자 현황과 개선방안



1 연령대별 현황

구분	2012		2019		2021		
	인원	비율	인원	비율	인원	비율	
서울	30세미만	36	0.1%	35	0.1%	12	0.1%
	30대	1,263	3.2%	243	0.8%	126	0.6%
	40대	9,186	23.1%	2,510	8.4%	988	4.8%
	50대	19,842	49.9%	11,256	37.7%	6,421	31.4%
	65세미만	5,825	14.7%	8,266	27.7%	6,009	29.4%
	65세이상	3,575	9.0%	7,541	25.3%	6,895	33.7%
	소계	39,727	100.0%	29,851	100.0%	20,451	100.0%
전국	30세미만	417	0.3%	219	0.2%	162	0.2%
	30대	6,641	5.4%	1,880	1.9%	815	1.1%
	40대	33,208	27.1%	12,568	12.5%	6,362	8.5%
	50대	59,429	48.6%	41,488	41.3%	26,801	35.9%
	65세미만	15,256	12.5%	25,520	25.4%	20,921	28.0%
	65세이상	7,400	6.0%	18,851	18.8%	19,605	26.3%
	합계	122,351	100.0%	100,526	100.0%	74,666	100.0%

(자료 : 한국교통안전공단)



2 고령자와 일반운전자 근로환경 비교

가. 근로일수와 근로시간

문항	응답자	예	아니오
일반운전자와 고령운전자의 만근일수가 동일하다	노조	93.0%	5.6%
	회사	96.6%	3.4%
고령운전자가 일반운전자보다 월간 실근무일수가 적다	노조	33.8%	66.2%
	회사	43.7%	55.2%
고령자는 주로 주간(오전반)근무를 선호한다	노조	81.7%	18.3%
	회사	79.3%	19.5%
고령운전자가 일반운전자보다 1일 운행시간이 짧다	노조	39.4%	60.6%
	회사	51.7%	47.1%
고령운전자는 일반운전자보다 운행중 휴게시간이 길다	노조	52.1%	47.9%
	회사	58.6%	39.1%

(자료 : 한국교통안전공단)

나. 운송수입과 고정급 수준

문항	응답자	예	아니오
고령운전자가 일반운전자보다 운송수입이 더 적다	노조	59.2%	40.8%
	회사	48.3%	51.7%
일반운전자와 고령운전자의 임금액(또는 기준액)이 동일하다	노조	97.2%	2.8%
	회사	97.7%	2.3%
일반근로자와 고령운전자의 고정급(임금)은 동일하다	노조	97.2%	2.8%
	회사	100.0%	0.0%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

다. 운행환경 등

문항	응답자	예	아니오
고령운전자가 일반운전자보다 교통사고가 더 많다	노조	69.0%	31.0%
	회사	79.3%	20.7%
고령운전자가 일반운전자보다 범칙금, 과태료 등이 더 적다	노조	22.5%	76.1%
	회사	26.4%	72.4%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

* 운전직 최고 연장자(노사)

구분	70세이하	71-75	76-80	81이상
노조	11.3%	26.8%	42.3%	14.1%
회사	17.2%	33.3%	39.1%	9.2%

2 고령자와 일반운전자 근로환경 비교

라. 플랫폼택시와 고령자 적합부분

문항	응답자	예	아니오
고령운전자가 일반운전자보다 카카오가맹택시 등 가맹택시 운행에 더 적합하다	노조	28.2%	70.4%
	회사	20.7%	77.0%
고령운전자가 일반운전자보다 카카오호출 등 호출영업에 더 적합하다	노조	38.0%	60.6%
	회사	25.3%	73.6%
고령운전자가 일반운전자보다 호출 등 기기작동에 더 능숙하다	노조	11.3%	87.3%
	회사	12.6%	86.2%

3 고령자 취업현황

가. 정년과 정년 이후 근무자 현황

* 단협상 정년(노사)

구분	60	61	62	63	64	65	67
노조	49.3%	11.3%	7.0%	9.9%	0.0%	9.9%	1.4%
회사	52.9%	12.6%	9.2%	6.9%	1.1%	10.3%	1.1%

* 정년이후 근무 나이(노사)

구분	60-61	62-63	64-65	66-67	68-69	70-72
노조	1.4%	4.2%	8.5%	5.6%	11.3%	63.4%
회사	1.1%	2.3%	2.3%	2.3%	21.8%	69.0%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

* 정년이후 계속 근무 비율(노사)

구분	30%이하	31-50%	51-70%	71-90%	90%이상
노조	0.0%	4.2%	21.1%	25.4%	45.1%
회사	1.1%	1.1%	16.1%	29.9%	49.4%

3 고령자 취업현황

가. 정년과 정년 이후 근무자 현황

* 정년이후 근무나이(노사)

구분	60-61	62-63	64-65	66-67	68-69	70-72
노조	1.4%	4.2%	8.5%	5.6%	11.3%	63.4%
회사	1.1%	2.3%	2.3%	2.3%	21.8%	69.0%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

* 정년이후 입사자 계약기간(노사)

구분	3-6개월	1년 계약직	1년초과 계약직	계약기간 없음
노조	5.6%	77.5%	4.2%	8.5%
회사	5.7%	83.9%	0.0%	9.2%

3 고령자 취업현황

나. 정년이후 계속 근무비율(노사)

1)정년 이후 신규 입사자

* 정년 신규 입사자 조건(노사)

구분	조건 없음	건강	교통사고	선발안함
노조	29.6%	40.8%	28.2%	0.0%
회사	24.1%	46.0%	28.7%	1.1%

* 정년이후 근로계약 방법(노사)

구분	정년없음	근로자의사 정년연장	축탁직	자동종료	조건충족되면 축탁직
노조	11.3%	16.9%	50.7%	0.0%	21.1%
회사	3.4%	20.7%	35.6%	0.0%	40.2%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

* 축탁직 근로조건(노사)

구분	불이익 없음	신규입사자	신규, 배차제한	<u>축탁직에 대한 별도 대우</u>
노조	76.1%	5.6%	1.4%	9.9%
회사	85.1%	5.7%	1.1%	8.0%

3 고령자 취업현황

다. 정년이후 축탁근로자

* 정년 이후 축탁계약기간

구분	<u>6개월미만</u>	<u>6개월-1년미만</u>	1년	건강상태에 따라 다름	정년 없음
노조	0.0%	38.0%	42.3%	7.0%	9.9%
회사	0.0%	40.2%	42.5%	10.3%	6.9%

* 축탁근로계약 갱신방식(노사)

구분	회사 권한	근로자유 의사	노사 협의	회사와 근로자 협의	노사 기준 만들어 회사평가
노조	28.2%	16.9%	26.8%	18.3%	5.6%
회사	21.8%	18.4%	31.0%	18.4%	9.2%



IV. 서울택시 고령운전자 현황과 문제점

* 축탁 근로 거부 운전자(노사)

구분	<u>교통사고 다발자</u>	<u>회사 불만자</u>	<u>음주등 불성실</u>	법규 위반	건강	종합적 고려
노조	30.0%	11.2%	13.5%	14.1%	21.2%	1.8%
회사	31.8%	6.5%	11.1%	15.7%	12.9%	18.9%

3 고령자 취업현황

다. 정년이후 축탁근로자

* 축탁근로 계약시 갈등정도(노사)

구분	매우 많다	많다	<u>어느정도</u>	거의 없음	없음
노조	1.4%	1.4%	31.0%	47.9%	12.7%
회사	1.1%	1.1%	13.8%	52.9%	29.9%

라. 고령자 사직이유

구분	질병	만근수 부담	운행시간, 임금액	교통사고	취객 운전	고령운자에 대한 차별	축탁 갱신 거부
노조	27.4%	20.8%	13.1%	18.5%	8.9%	4.2%	4.8%
회사	24.4%	29.0%	12.0%	21.2%	5.5%	7.4%	0.5%

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

1 일본택시 일반현황

* 법인택시 운송실적과 운송수입 등(개인택시 및 법인하이아, 환자수송제외)

구분	차량수 (대)	가동율 (%)	운행거리 (억km)	수송인원 (억명)	총운송수입 (억엔)
95年	209,607	-	148.5	23.4	24,268
2000年	210,028	84.2	130.2	19.5	20,565
05年	221,571	80.6	127.0	19.4	18,999
2010年	200,758	79.8	105.7	15.6	15,755
15年	190,127	73.0	90.9	14.2	15,019
19年	181,900	65.9	77.1	12.2	13,655
20年	177,367	56.0	50.9	7.5	840
2019/1995	-13.2%	-21.7%	-48.1%	-47.9%	-43.7%

자료: 全国自動車交通労働組合総連合会 <http://www.iikosoren.jp/>

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

1 일본택시 일반현황

* 운전자수, 1인당 운송수입 및 근로조건 추이

구분	운전자수	총종사자	운송수입(만엔)			연간		시간당 임금
			대당	운전자당	종업원당	임금(만엔)	근로시간	
95年	365,941	430,760	1,157.8	663.2	563.4	361.8	2,576.0	1,404.0
2000年	356,463	415,853	979.1	576.9	494.5	302.6	2,510.3	1,205.5
05年	357,794	411,879	857.5	531.0	461.3	269.7	2,438.6	1,106.0
2010年	353,595	398,420	784.8	445.6	395.4	244.9	2,397.4	1,021.5
15年	301,911	345,442	789.9	497.5	434.8	277.0	2,340.3	1,183.8
19年	261,671	304,833	751	522	448	307.7	2,324.1	1,324.0
20年	240,494	283,193	474	350	297	270.0	2,101.8	1284.5
2019/1995	-34.3%	-34.3%	-59.1%	-47.2%	-47.3%	-25.4%	-18.4%	-8.5%

자료: <http://www.iikosoren.jp/>

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

2 일본택시 운전자의 근로조건

* 일본택시의 연간 및 월간근로시간

구분	85年	90年	95年	2000年	05年	10年	15年	2019年	2020	85년/2019년
최소	2,496	2,472	2,160	2,136	1,968	2,016	1,980	1,860	1,656	-25.5%
최대	3,252	3,264	3,096	3,060	3,096	2,904	2,844	2,760	2,676	-15.1%
평균	2,800	2,769	2,576	2,510	2,439	2,397	2,340	2,324	2,102	-17.0%
최대(월)	271	272	258	255	258	242	237	230	223	-15.1%
평균(월)	233	231	215	209	203	200	195	194	175	-16.7%

자료: 厚生労働省「賃金センサス」에서 산출하여 정리

* 일본택시 월임금총액 추이(단위: 만엔)

구분	85年	1990年	95年	2000年	05年	2010年	15年	2019年	2020년	2019/1995
최소	202.0	261.5	233.8	189.9	179.9	154.2	200.3	205.3	161.2	-12.2%
최대	428.1	529.8	527.9	443.5	406.1	348.3	410.6	484.0	369.6	-8.3%
평균	284.9	354.6	361.8	302.6	269.7	244.9	277.0	307.7	270.0	-15.0%

자료: 厚生労働省「賃金センサス」에서 산출하여 정리

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

2 일본택시 운전자의 근로조건

* 일본택시 시간당 임금

구분	85年	90年	95年	2000年	05年	10年	15年	19年	20년
최소	650	837	969	808	751	636	818	965	839
최대	1,667	2,073	2,115	1,848	1,709	1,603	1,680	2,058	1,804
평균	1,017	1,281	1,404	1,205	1,106	1,022	1,184	1,324	1,284

자료: 厚生労働省「賃金センサス」에서 산출하여 정리

* 일본 남성노동자의 임금수준 비교

구분	タクシー労働者(男)				男子常用労働者				年収格差
	月額給与	年間給与	年間賞与	合計	月額給与	年間給与	年間賞与	合計	
2000	225,000	2,700,000	326,100	3,026,100	352,000	4,224,500	1,180,800	5,405,300	2,379,200
2019	244,800	2,938,000	139,100	3,077,100	342,200	4,106,800	944,600	5,051,400	1,974,300
2020	232,100	2,785,200	211,000	2,996,200	366,592	4,399,104	1,060,288	5,459,392	2,463,192
2019/2000	8.8%	8.8%	-57.3%	1.7%	-2.8%	-2.8%	-20.0%	-6.5%	-17.0%

자료: 労働省政策調査部「賃金センサス」、企業規模10人以上。

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

2 일본택시 운전자의 근로조건

* 일본 남성노동자와 근로시간 비교

구분	タクシー 근로시간		産業남자평균근로시간		연간 근로시간 格差	1시간당임금(엔)	
	月間	年間	月間	年間		タクシー	産業計男
2000	209	2,510	168	2,017	493	1,206	2,680
2019	194	2,324	179	2,145	179	1,324	2,355
2020	182	2,184	178	2,138	46	1,284	2,554
2019/2000	-7.3%	-7.4%	6.4%	6.3%	-63.6%	9.8%	-12.1%

자료: 労働省政策調査部「賃金センサス」、企業規模10人以上

* 일본택시 교통사고건수 추이 및 운전자당 사고율

구분	95年	2000年	05年	10年	15年	19年	20年
교통사고	18,756	25,694	25,110	21,843	14,776	10,904	7,388
운전자수	365,941	356,463	357,794	353,595	301,911	261,671	240,494
사고율	5.1%	7.2%	7.0%	6.2%	4.9%	4.2%	3.1%

자료: 国土交通省自動車局「自動車運送事業用 自動車事故統計年報」

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

가. 정시제(定時制) 도입배경

1) 정시제근무제도의 배경

지방에서 인력부족을 완화하기 위하여 시행, 동경은 1981년부터 일부 시행
 도입배경 : 주40시간제 시행에 따른 인력확보, 블루택시운행, 정년이후 고용연장, 고령자 및 여성 등 취약계층의 취업요청 등
 동경택시사업조합(一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会)은 지침과 취업규칙 모델 시달

2) 정시제 승무원 제도의 근무형태

격일제 11일 또는 12일 근무 --> 정시제 7일 또는 8일근무(대도시)
 주간, 야간 전담제 22-24일근무 --> 정시제 월간 13-17일 근무

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

3) 정시제 승무원의 고용관리 지침(1991년)

1. 노동기준법 제89조에 기초하여 정시제 기사에 적용하는 취업규칙을 작성할 것.
2. 신규고용에 있어서는 임금, 근로시간 등 주요 노동조건을 명확히 한 서면(신규고용 통지서)을 교부할 것(노동기준법 제15조, 시행규칙 제5조)
3. 채용기준은 당사 이외에 고용계약이 없을 것 및 자동차운전을 주업으로 하지 않을 것
4. 기타 연속근무, 과로예방방안 관점에서 부적절한 것은 채용하지 말 것(근로시간 통산을 필요로 하지 않을 것)
5. 입사시에 전항의 2항목에 해당되지 않는 점에 대해서 서약서를 제출토록 할 것.
6. 정시제 기사 정원은 가사 일반 기사 정수의 20% 정도로 한다.
7. 당사 기사로 정년이 된 자가 퇴직 후 정시제 기사를 희망할 경우 건강과 능력을 심사해 적당하다고 인정된 자는 우선적으로 채용한다.
8. 선임시의 교육을 확실히 실시 할 것.
9. 임금은 일반 기사 임금과 원칙적으로 동일수준으로 설정할 것.
현임 운전자교육은 일반 기사와 마찬가지로 월 1회로 한다.
10. 노동기준법 제 39조 제3항의 규정에 기초하여 연차유급휴가를 부여할 것.
11. 기사대장 및 승무기록(운전일보)에는 상부 우측상단에 <정시제>로 표기하거나 날인할 것.
12. 회원 회사는 1991년 이후 제도 실시 후, 정시제 기사에 대해 협회가 조사할 경우는 그 채용 상황을 보고 해야 한다.

4) 취업규칙 모델

* 취업규칙은 총칙, 근무, 임금 및 복리후생, 고양계약 해제, 부칙 5장으로 구성

제1장 총칙 : 단시간근로자 명시, 고용기간은 3개월 이상 0년으로 명시, 당사자 합의로 근로계약 갱신 가능, 정시제에서 일반기사로 이동 가능, 채용 서류 등

제2장 : 근로시간을 1주 또는 월단위로 정하도록 함, 근무형태 격일, 주간, 야간근무로 하고 근무형태별로 근로시간, 휴게시간, 휴일을 별도로 정하도록 하고 있음

제3장 : 임금은 1개월단위로 정산, 복리후생은 일반 근로자와 동일하게 적용

제4장 : 고용해지시 30일전에 통보, 자동갱신, 근로계약중 해지사유 명시

제5장 : 정규직과 정시제 기사의 적용부분 명시

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

나. 일본택시 정시제 도현황

* 일본택시운전자의 평균연령 및 근속년수

구분		2000	2005	2010	2015	2019	2021
연령	전국	52.7	55.5	57.8	59.0	60.0	60.7
	동경	52.3	53.8	54.4	57.6	56.8	57.1
근속년수	전국	10.0	9.9	9.6	9.9	10.6	8.3
	동경	10.1	10.0	8.0	8.8	10.8	10.5

자료 : 厚労省 「賃金センサス」 より

* 일본택시 정시제인원과 비율

구분	업체수			승무원수			업체별 정시제 평균인원
	응답업체	정시제 채용업체	정시제 채용비율	승무원수	정시제 승무원수	정시제 승무원비율	
2008	6,081	3,393	55.8%	329,484	57,402	17.4%	9.4
2012	5,647	3,630	64.3%	309,633	59,966	19.4%	10.6
2017	5,385	3,424	63.6%	266,003	51,376	19.3%	9.5
2019	5,188	3,394	65.3%	251,600	48,176	19.1%	9.3
2021	4,853	3,005	61.9%	240,494	41,096	17.1%	8.5

자료 : 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 (<http://www.taxi-japan.or.jp>)

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

나. 일본택시 정시제 도현황

* 정시제 연령대 분포도 추이

구분		60세미만	60-65세미만	65세이상	계
2008	인원	7,949	19,686	29,767	57,402
	비율	11.5%	28.6%	43.2%	100.0%
2012	인원	5,909	15,880	38,177	59,966
	비율	9.9%	26.5%	63.7%	100.0%
2017	인원	3,780	4,729	42,867	51,376
	비율	7.4%	9.2%	83.4%	100.0%
2019	인원	3,452	3,160	41,564	48,176
	비율	7.2%	6.6%	86.3%	100.0%
2021	인원	3,850	2,647	34,599	41,096
	비율	9.4%	6.4%	84.2%	100.0%

자료: 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会(<http://www.taxi-japan.or.jp>)

* 일본 정시제 연령별 분포도(2021년)

구분	55세미만	55-60세미만	60-65세미만	65-70세미만	70-75세미만	75세이상
인원	2,460	1,390	2,647	9,972	17,634	6,993
정시제 비율	6.0%	3.4%	6.4%	24.3%	42.9%	17.0%

자료: 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会(<http://www.taxi-japan.or.jp>)

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

나. 일본택시 정시제 도현황

* 정시제 연령대별 인원 비율(2019년)

구분		30세미만	40세미만	50세미만	60세미만	65세미만	70세미만	75세미만	75세이상	계
운전자 ①	인원	3,985	9,408	30,258	64,863	49,635	67,140	50,026	16,201	291,516
	비율	1.4%	3.2%	10.4%	22.3%	17.0%	23.0%	17.2%	5.6%	100.0%
정시제인원 ②		115	356	1,056	2,474	3,661	18,124	21,915	8,120	55,819
②/①		2.9%	3.8%	3.5%	3.8%	7.4%	27.0%	43.8%	50.1%	19.1%

자료: 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会(<http://www.taxi-japan.or.jp>)

* 일본 정시제의 지역적 비율(2021년)

구분	20시간미만	30시간미만	40시간미만	계	운전자중비율
도쿄(東京)	670	6,540	2,307	9,517	15.1%
카나가와(神奈川県)	487	1,708	1,149	3,344	22.3%
아이치(愛知)	616	1,594	630	2,840	29.0%
교토(京都)	229	565	193	987	14.4%
오사카(大阪)	198	1,323	999	2,520	13.4%
와카야마(和歌山)	42	90	63	195	17.1%
오키나와(沖縄)	57	109	114	280	5.0%
전국	5,777	22,661	12,658	41,096	17.1%

자료: 一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会(<http://www.taxi-japan.or.jp>)

V. 일본택시 고령화 현황과 대책 나. 일본택시 정시제 도현황

3 일본택시 고령자 제도

* 정시제의 소정근로시간 분포도

구분		20시간미만	30시간미만	40시간미만	계
2008	인원수	7,065	30,688	19,649	57,402
	비율	12.3%	53.5%	34.2%	100.0%
2012	인원수	6,176	36,427	17,363	59,966
	비율	10.3%	60.7%	29.0%	100.0%
2017	인원수	6,199	29,119	16,058	51,376
	비율	12.1%	56.7%	31.3%	100.0%
2019	인원수	6,074	26,014	16,088	48,176
	비율	12.6%	54.0%	33.4%	100.0%
2021	인원수	5,777	22,661	12,658	41,096
	비율	14.1%	55.1%	30.8%	100.0%

자료 : 一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会(<http://www.taxi-japan.or.jp>)

V. 일본택시 고령화 현황과 대책

3 일본택시 고령자 제도

나. 일본택시 정시제 도현황

* 일본택시 정사원과 정시제운 전직 만근일수 비교

지역	회사	정사원			정시제			출고 - 입고		
		격일	주간	야간	격일	주간	야간	격일	주간	야간
동경	大日本交通株式会社	11-13일	22-24	22-24	8	16	16	8 - 익일4시	7-19시	19-7시
	飛鳥交通株式会社	12일	22	22	8			7.5 - 0시45분		
	株式会社日の丸リムジン	12일	22	22	주30시간, 주20시간			8 - 익일2시	6-15시	19-4시
	日本交通株式会社	12일			8			7.5 - 익일2시		
	美松交通株式会社	12일			8			5.5 - 24시		
大阪市	駒姫タクシー株式会社	12일	24	24	8	17	17	10 - 익일2.5시	6-16시	18-3시
名古屋市	誠第一交通株式会社		23-24	23-24		13	13		7-17시	17-2시
和歌山県	和歌山第一交通株式会社		24	24		16	16		7-17시	18-4시
神奈川	ワールド交通株式会社	12일	24	24	8	16	16	8 - 익일 2시	8-16시	17-1시
	八幡交通株式会社	11-12일	23	23		16	16	8 - 익일1시	6-16시	17-3시
新潟県	新潟第一交通株式会社	12일	24	24	8	16	16	7 - 익일2시	7-17시	17-3시

자료 : <https://www.tenshokudou.com/>(일본 택시구인사이트)



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

가. 서울택시 고령운전자 근무환경

* 고령운전자 근무환경개선 요구사항

구분	입금액 감소	근무일수 단축	1일 운행시간 단축	야간운행제한	촉탁경신 공정	정년연장	서울시지원	책임수납제 개선	근로시간 단축
노조	10.4%	17.5%	6.0%	13.7%	4.9%	3.3%	26.8%	10.4%	7.1%
회사	5.0%	14.9%	3.2%	17.6%	2.3%	1.8%	33.9%	12.7%	8.6%
운전자	15.0%	18.2%	8.1%	4.1%	6.8%	11.5%	16.5%	9.8%	10.0%
운전자	60세이하	12.7%	21.0%	10.8%	7.0%	4.5%	10.2%	10.2%	10.8%
	61-65세이하	18.6%	16.0%	7.1%	3.2%	5.1%	9.6%	12.8%	10.9%
	65세초과	13.5%	17.4%	6.5%	1.9%	11.0%	14.8%	6.5%	8.4%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

나. 고령운전자 근무 개선방안

* 고령운전자에 대한 합당한 근무제도

구분	1일 2교대	격일제	1차제	2일근무1일휴무	
노조	56.3%	5.6%	4.2%	32.4%	
회사	49.4%	3.4%	21.8%	25.3%	
운전자	50.0%	8.8%	4.9%	35.7%	
운전자	60세이하	41.9%	11.3%	1.6%	45.2%
	61-65세이하	47.5%	9.8%	8.2%	34.4%
	65세초과	61.0%	5.1%	5.1%	27.1%

* 고령자 주간반 전담제도

구분	적극 찬성	찬성	그저그렇다	반대	적극반대	
노조	9.9%	31.0%	43.7%	11.3%	1.4%	
회사	9.2%	39.1%	43.7%	3.4%	2.3%	
운전자	11.0%	46.7%	22.5%	12.6%	7.1%	
운전자	60세이하	8.1%	38.7%	25.8%	14.5%	12.9%
	61-65세이하	9.8%	42.6%	26.2%	14.8%	6.6%
	65세초과	15.3%	59.3%	15.3%	8.5%	1.7%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

나. 고령운전자 근무 개선방안

* 고령운전자 적당한 근무일수

구분	일반운전자와 동일	75%정도	66%정도	50%정도	노사자율	
노조	19.7%	42.3%	2.8%	0.0%	32.4%	
회사	26.4%	31.0%	1.1%	1.1%	40.2%	
운전자	22.0%	34.1%	8.8%	5.5%	29.7%	
운전자	60세이하	19.4%	32.3%	8.1%	8.1%	32.3%
	61-65세이하	21.3%	41.0%	11.5%	4.9%	21.3%
	65세초과	25.4%	28.8%	6.8%	3.4%	35.6%

* 고령운전자 근무일수 단축시 근무환경 개선여부

구분	많이 개선	개선	약간 개선	개선 없음	수입감소로 악화
노조	26.8%	25.4%	28.2%	4.2%	12.7%
회사	29.9%	27.6%	21.8%	3.4%	17.2%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

나. 고령운전자 근무 개선방안

* 근무일수 감소와 임금감소(노사)

구분	노사 모두 찬성	회사찬성, 운전자 반대	회사 반대, 운전자 찬성	회사, 운전자 반대	모르겠음
노조	16.9%	21.1%	25.4%	14.1%	21.1%
회사	27.6%	8.0%	26.4%	12.6%	24.1%

* 근무일수 감소와 임금감소(운전자)

구분	적극찬성	찬성	그저그렇다	반대	적극반대
60세이하	4.8%	48.4%	27.4%	17.7%	1.6%
61-65세이하	8.2%	37.7%	29.5%	23.0%	1.6%
65세초과	11.9%	45.8%	27.1%	15.3%	0.0%
전체	8.2%	44.0%	28.0%	18.7%	1.1%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

다. 고용안정

* 65세로 정년연장 찬반여부

구분	적극 찬성	찬성	보통	반대	적극 반대	
노조	42.3%	29.6%	5.6%	16.9%	5.6%	
회사	26.4%	33.3%	26.4%	5.7%	8.0%	
운전자	18.1%	61.0%	12.6%	8.2%	0.0%	
운전자	60세이하	21.0%	53.2%	11.3%	14.5%	0.0%
	61-65세이하	13.1%	68.9%	9.8%	8.2%	0.0%
	65세초과	20.3%	61.0%	16.9%	1.7%	0.0%

* 2/3근무일수 감소시 근무기간 연장여부

구분	연장 없음	1년	2년	3년	4년	5년	6년	7년이상
노조	15.5%	14.1%	11.3%	39.4%	1.4%	12.7%	2.8%	2.8%
회사	19.5%	8.0%	13.8%	39.1%	2.3%	16.1%	1.1%	0.0%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

1 택시고령자 근무환경 개선 설문조사 결과

라. 서울택시 고령자 근무환경 개선 위원회 구성

* 고령자대책위원회 구성 필요성

구분	적극 찬성	찬성	보통	반대
노조	42.3%	42.3%	12.7%	0.0%
회사	40.2%	34.5%	23.0%	2.3%

* 고령자위원회 개선책 수용여부

구분	적극 시행	대체로 시행	일부 시행	시행 안함
노조	28.2%	43.7%	23.9%	0.0%
회사	33.3%	34.5%	31.0%	1.1%

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

가. 고령자 근무환경 개선의 필요성

- 서울 일반택시 운전자는 2012년 23.7%(60-65세미만 5825명, 65세이상 3,575명)에서, 2022년 11월 12일 현재 약 20,400명중 66.2%(60-65세미만 28.6% 65세이상 38.6)로 증가, 2021년 63.1%(60-65세미만 29.4%, 65세이상 33.7%)로 증가
- 일반운전자와 고령운전자는 체력적인 연건 다름에도 불구하고 근무제도와 임금액 동일하게 적용
- 노사대표자와 운전자 모두 고령자 근무자제 등 개선 필요성 제기
- 일본택시사업조합은 인력 부족을 보충하기 위하여 취약계층 근무제도 설계 운영 : 택시운전자의 약 17.1%정도 사용(2012년에는 19.4%적용)



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

나. 고령자에게 적합한 근무제도

- 고령운전자가 선택할 수 있도록 제도 설계
- 근무일수 단축 : 만근일수의 2/3로 2교대로 하면 18일, 또는 3조2교대(2교대 2일 일하고 1일 휴무)로 20일 등
- 주간반 전담제도 : 원하는 운전자 우선배차
- 근무일수 단축과 이에 비례한 임금 감소 : 현재 최저임금이 적용(또는 차이가 없으므로)되고 있으므로 이에 비례한 임금 지급



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

다. 고령자 고용안정

● 정년 연장

- 65세까지 정년 연장에 대하여 노조대표자 71.9%, 회사 59.7%, 운전자 79.1% 찬성하는 것으로 나타남
 - 일본도 정시제 시행과 같이 정년을 연장하여 근무시키거나 정년을 65세로 하는 경우가 많음
 - 60세이상인 2009년 11.3%(평균연령 50세)였으나 2022.11.현재 66.2%(평균연령 62.1세로 추정됨)에도 불구하고 단체협약상 정년은 2009년 60세까지 정년이 63.5%인데 이번조사에서도 60세의 정년이 노조 49.3%, 회사 52.9%로 큰 변동이 없으며, 65세이상 정년은 2009년도 조사에는 15.2%에서 2022년 11.3%로 오히려 65세이상 정년을 실시하는 택시회사는 감소한 것으로 나타남
- 따라서 정년을 65세로 연장하는 것이 필요함

● 고령자 근로계약 갱신시 공정성 확보

- 촉탁근로계약시 갈등이 어느정도 있다가 노조 33.8%, 회사 16.0%인 반면 없다가 노조 12.7%, 회사 29.9%로 촉탁근로 갱신시 어느정도 갈등이 있는 것으로 나타남
- 고령자 근로계약 갱신시 평가방법을 제시하여 공정성 확보하도록 함(중대한 교통사고, 다발자 민원발생자, 근태, 건강 등)

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

라. 서울시의 지원과 조례제정

● 서울시 재정지원

- 택시 운전자 고령취업 장려금
 - 2교대기준으로 20일이하 근무자 지급
 - 지급기간 : 취업일로부터 1년간
 - 5,000명 * 10만원 * 6월 = 30억원
- 운전자에게 직접지급

● 택시 고령운전자 고용안정과 안전을 위한 조례

- 조례제정 : 택시고령자 고용안정 조례
- 내용 : 정년 65세이상, 고령자 근무제도 시행, 고령자 재고용 등 규정

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

마. 서울택시 고령운전자 근로환경 개선을 위한 TF운영

- 서울시 교통국 산하에 설치
- 참석자 : 서울시, 서울시의회, 노조, 사업주, 전문가, 시민대표 등으로 구성
- 의제 : 고용안정, 운행안전, 근무제도 개선, 지원방안 등

바. 고령자 고용안정에 따른 고용창출의 효과

● 근무일수 단축에 따라 새로운 취약계층 고용창출

- 일본의 정시제비율은 동경 2021년 동경 15.1%, 아이치(愛知) 29.0% 등이며 전국 17.1% 고용하고 있음
- 서울의 경우 현재 20,400명이므로 동경과 같이 15%가 증가해도 약 33천명, 20%이면 약 4천명 등이 발생할 것으로 보임

서울택시 고령자 현황과 개선방안



VI. 서울택시 고령자 개선방안

2 서울 고령자 택시운전자 개선방안

바. 고령자 고용안정에 따른 고용창출의 효과

새로운 고용창출 효과(현재 20,400명 기준)

구분	10.0%	15.0%	20.0%	25.0%	30.0%
증가인원	2,040	3,060	4,080	5,100	6,120

● 근무일수 감소로 고용창출효과

- 이번 설문조사에서 근무일수 단축시 3년정도 더 근무할 것으로 보고 있음
- 현재의 인원 60-65세미만 5,833명, 65세이상 7,672명이 3년정도 더 근무한다면 이로인한 고용유지효과가 상당할 것임

서울택시 고령자 현황과 개선방안



THANK YOU
감사합니다.



● 발표자 이문범 노무사

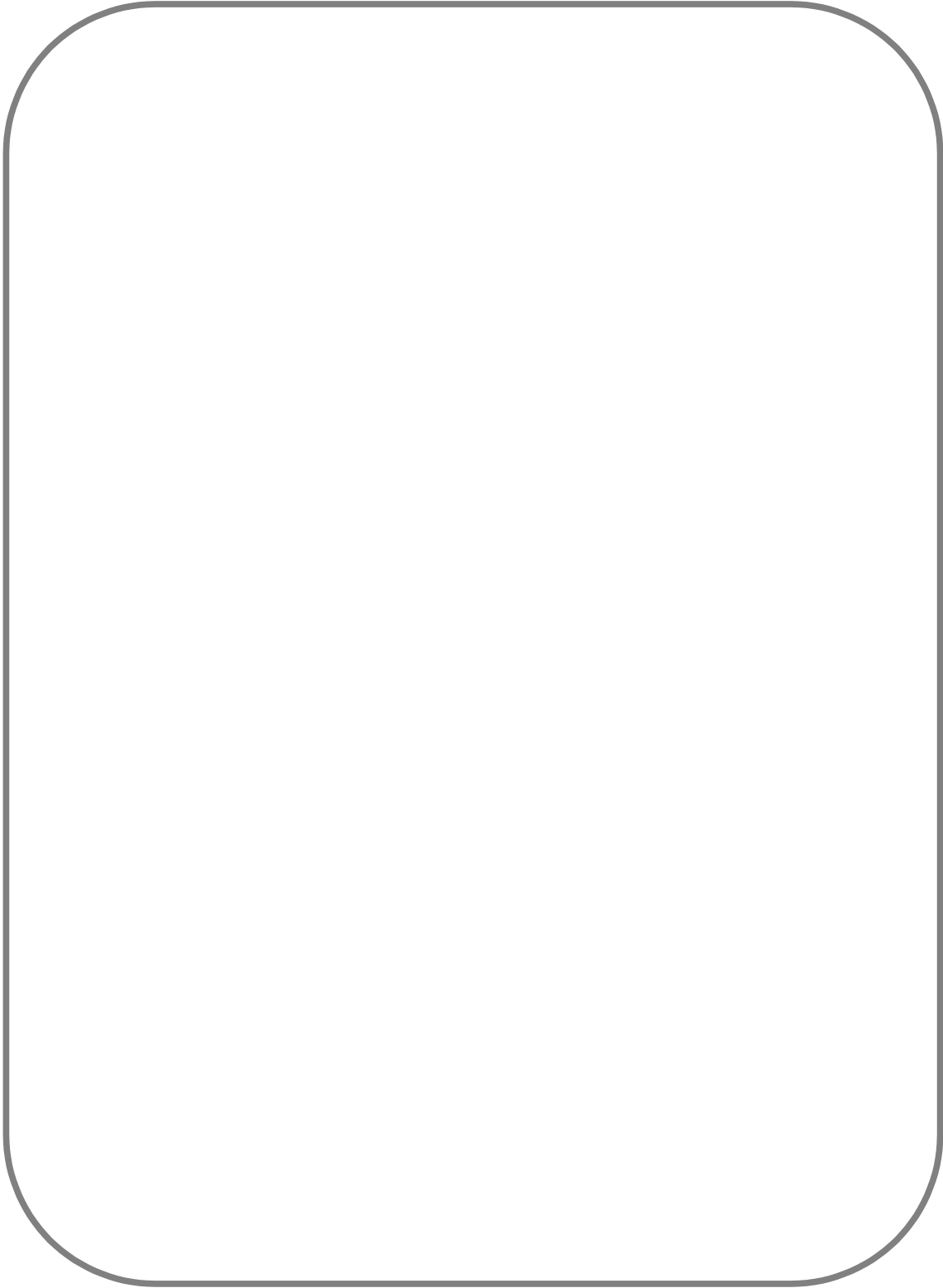
Part
02

발표 및 토론

<토론문>

1. 이태경 교통전문관
2. 안기정 연구위원
3. 이상학 자문위원
4. 김태황 노무상무
5. 오봉훈 사무처장

토론 1 : 서울특별시 택시정책과 이태경 교통전문관

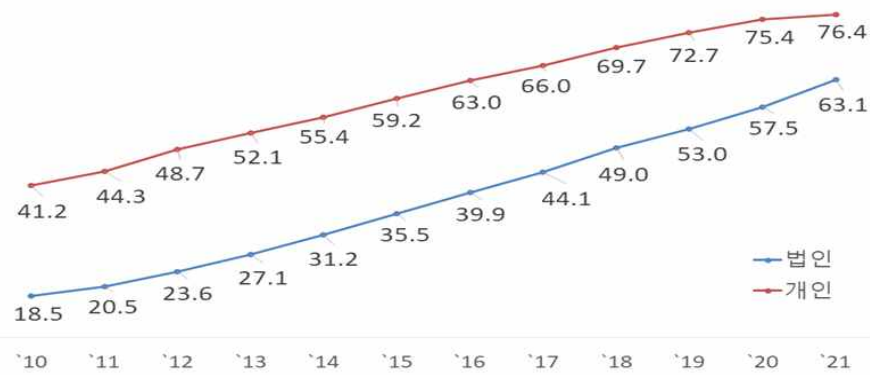


토론 2 : 서울연구원 안기정 연구위원

I. 서울시 택시의 고령화 현황

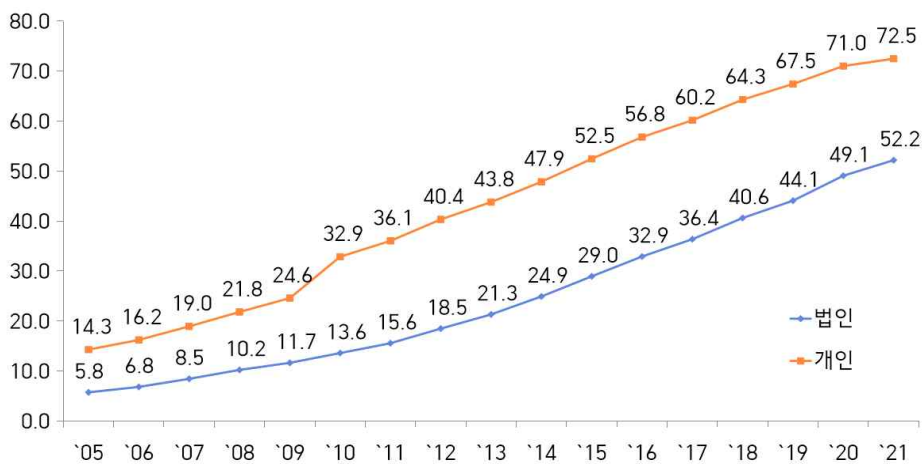
□ 법인택시 운수종사자의 고령화는 개인택시의 고령화 추세를 추종하면서, 심각한 수준

[그림] 법인택시와 개인택시 운수종사자의 고령화 현상의 유사성



□ 60대 이상의 법인택시 운수종사자의 비율은 전국 평균을 상회

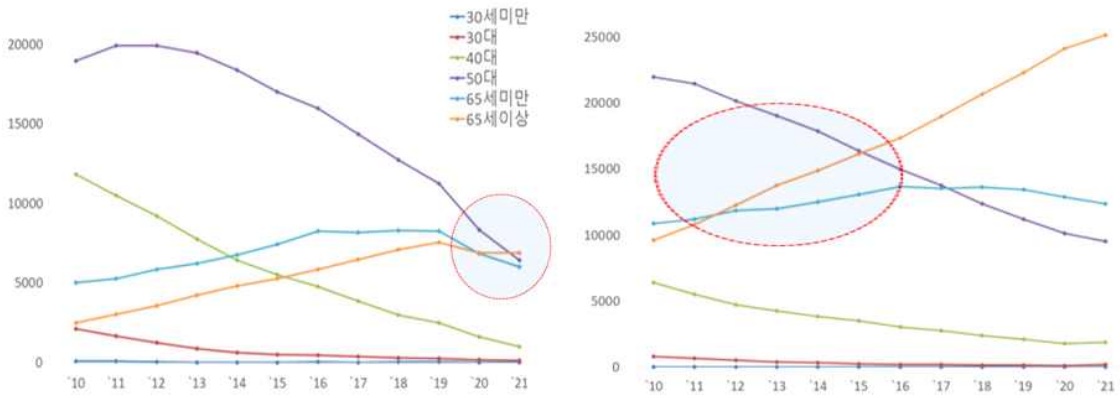
[그림1] 개인(위) 및 법인택시(아래) 고령운전비 비율의 추이



□ 더구나, 법인택시의 고령화 속도는 개인택시의 고령화 속도보다 더 가속화로 진행 중

- 법인택시 운수종사자의 주축이었던 50대는 2012년 이후 계속 감소 중

[그림2] 법인택시(좌)와 개인택시(우) 운수종사자의 고령화 현상의 유사성



II. 서울시 택시의 고령화의 문제점

1. 교통사고

□ 65세 이상의 법인택시 운수종사자의 100명당 교통사고 건수는 개인의 약 4배 수준

[표1] 2018년 기준 택시 운수종사자 100명당 교통사고 건수

구분	30세 미만	30대	40대	50대	65세 미만	65세 이상	계
개인	15.4	2.3	2.6	3.1	3.6	4.5	3.7
법인	32.4	12.8	10.8	12.5	14.7	19.3	14.0

출처: 한국교통안전공단 홈페이지

□ 60세 이상의 법인택시 운수종사자의 교통사고 건수는 평균을 상회

- 특히, 65세 이상의 교통사고 건수는 평균 보다 5%p 이상 상회

[표2] 2018년 기준 택시 운수종사자 100명당 교통사고 건수

구분	30세 미만	30대	40대	50대	65세 미만	65세 이상	계
2010	30.5	17.7	15.2	16.3	18.8	23.0	16.7
2012	31.1	16.5	14.7	16.5	18.4	20.7	16.6
2015	22.8	12.8	12.1	13.8	15.2	18.7	14.2
2018	32.4	12.8	10.8	12.5	14.7	19.3	14.0

출처: 한국교통안전공단 홈페이지

2. 택시 공급 제한

- 운수종사자의 고령화는 택시 공급을 제한하는 효과를 가져옴
 - 개인택시의 경우에도 고령화의 진전에 따라 주행시간, 영업시간, 영업건수 추세적 감소

[표3] 연도별 개인택시 운행 현황의 추이

연도	영업건수	영업시간	주행시간
2017	21.4	5.3	11.9
2018	20.6	5.2	11.6
2019	18.7	4.8	11.5
2020	16.4	4.2	10.9

- 법인택시도 고령화 진척에 따라 택시 심야공급 제한
 - 취객과의 마찰, 소득 조절(?) 등을 이유로 야간 운행 기피

III. 개선 방안에 대한 고려 사항

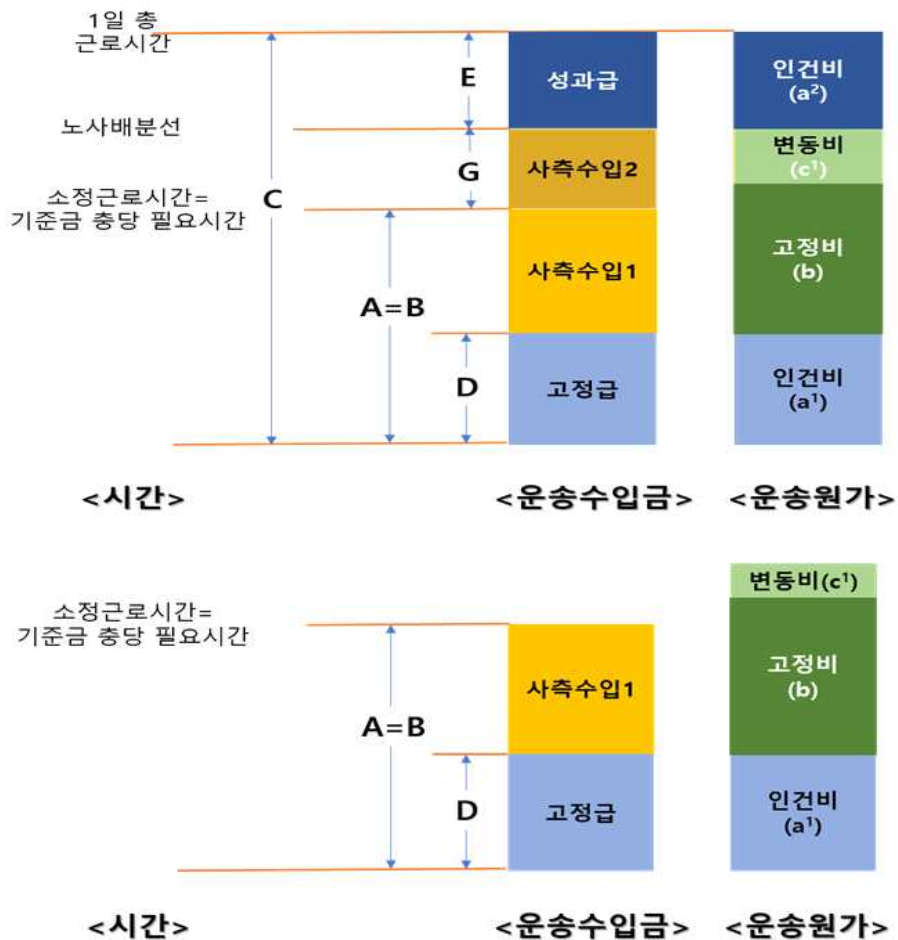
- 택시발전법과의 저촉 문제
 - 택시발전법 제11조의2의 택시운수종사자 소정근로시간 40시간
- 사납금제의 문제점 반복 위험성

- 사납금제하에서의 고정 인건비 부담을 줄이기 위한 편법적인 소정근로 축소 문제 재발 가능성
- 현실에서 편법적인 단시간 근로제의 운영을 관리, 감독 가능한지의 여부가 중요

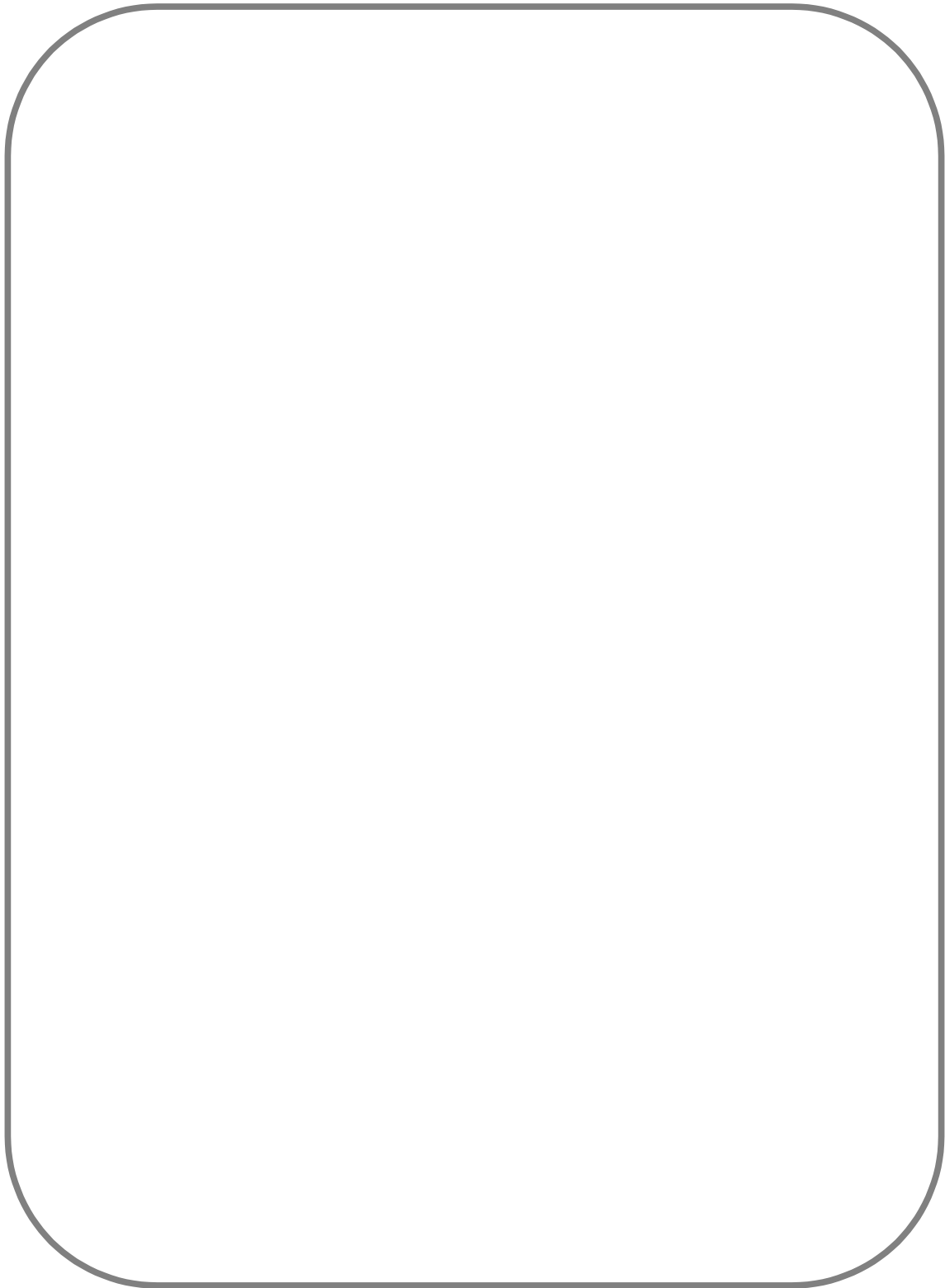
□ 신규 유입을 촉진하는 정책 필요

- 고령화는 신규 유입이 막혔기 때문에 더욱 심각해지는 현상
- 택시운전자가 직업으로서의 매력을 느끼게 할 수 있는 획기적 운송수입금 확보책 필요
- 정상적인 직업으로 정착할 수 있도록 요금결정의 총괄원가주의 탈피 필요

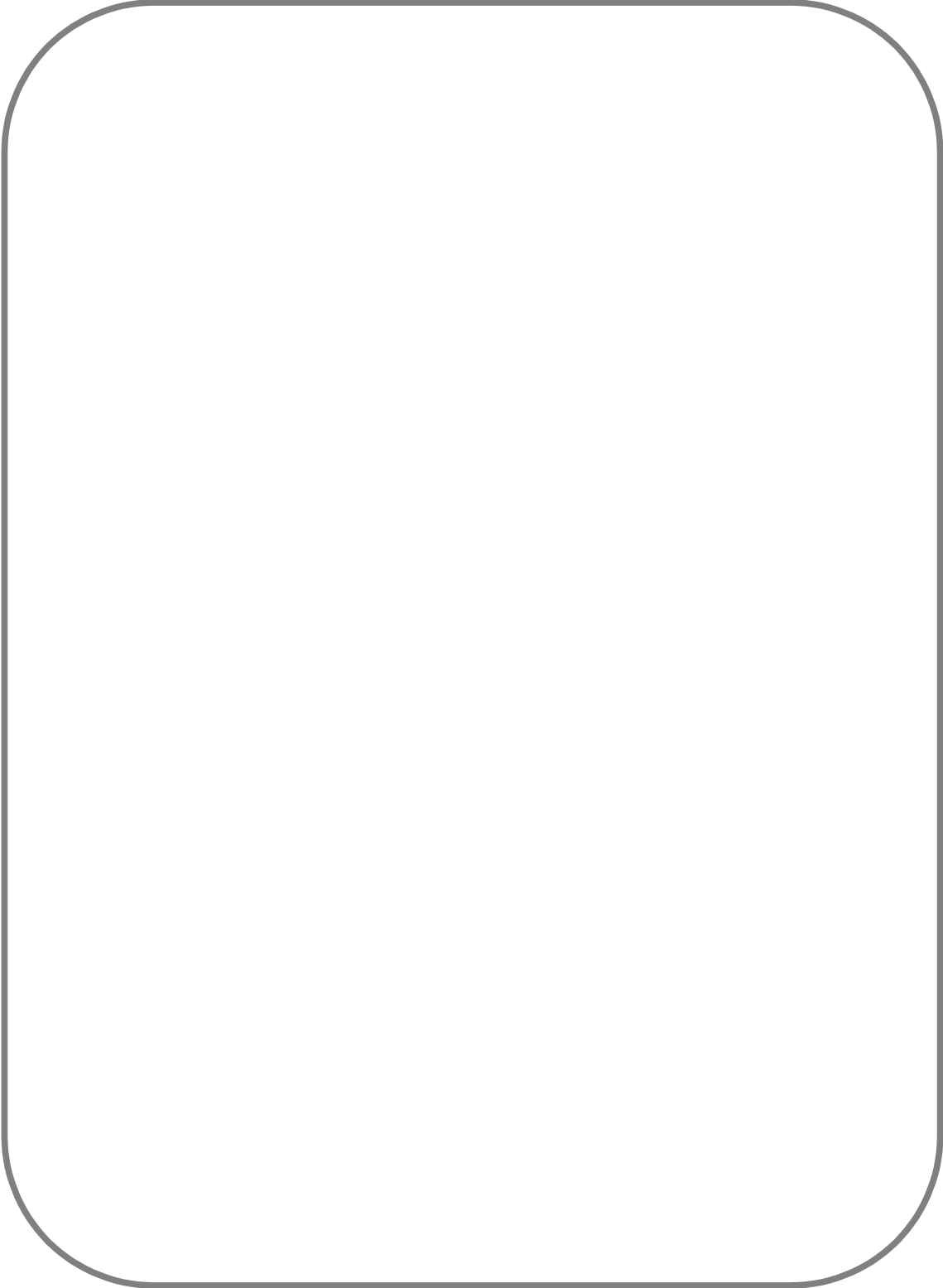
[그림3] 전액관리제하에서의 총괄원가주의 문제점



토론 3 : 노후희망유니온 이상학 자문위원



토론 4 : 서울택시운송사업조합 김태황 노무상무



토론 5 : 전택노련 서울본부 오봉훈 사무처장

