

제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역

2019. 12

제 출 문

서울특별시시장 귀하

서울특별시시장으로부터 의뢰 받은 「제4차 서울특별시 택시총량제 산정을 위한 학술연구용역」의 최종보고서를 다음과 같이 제출합니다.

2019. 12.

서울연구원

서왕진 원장

참 여 연 구 진

연 구 책 임

연 구 위 원

안 기 정

연 구 원

김 영 범

목 차

제1장 과업의 개요	1
제1절 과업의 배경 및 목적	2
1. 과업의 배경	2
2. 과업의 목적	4
제2절 과업의 범위	5
1. 공간적 범위	5
2. 시간적 범위	5
3. 내용적 범위	6
제2장 서울시 현황 및 전망	7
제1절 현황 및 전망 개요	8
제2절 서울시 택시 일반현황	9
1. 택시 운영 현황	9
2. 서울시 택시 부제 및 요금 현황	14
제3절 사회·경제지표 현황 및 전망	16
1. 서울시 사회·경제지표 현황	16
2. 서울시 사회·경제지표 전망	25



제4절 교통 현황 및 전망 30

1. 기본 전제 30
2. 주요 교통 지표 현황 31
3. 대중교통 운행실태 38
4. 장래 통행수요 전망 44

제3장 관련 법규 및 사례 검토 47

제1절 관련 법규 검토 개요 48

1. 다른 법령 및 관련 계획과의 관계 48

제2절 관련 법규 상세 검토 49

1. 여객자동차 운수사업법 49
2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 51
3. 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부 훈령 제83호) 52
4. 택시 자율감차 시행에 관한 기준 52
5. 서울특별시 택시 기본 조례 53

제4장 서울시 택시 운행 실태 분석 55

제1절 분석개요 56

1. 조사 대상 및 분석자료 56

제2절 서울시 택시 운행실태조사 결과 60

1. 서울시 택시 가동률 60
2. 거리실차율 산정 67

제5장 서울시 택시총량 산정	73
제1절 택시 총량산정 개요	74
제2절 지침에 따른 택시 총량산정 결과	76
제3절 변화된 영업방식을 고려한 택시 총량 산정	78
1. 택시 영업방식의 변화에 따른 실차율 차이	78
2. 앱택시 운행실태 조사	84
3. 앱 택시 영업을 고려한 택시 총량 산정	90
제6장 결론 및 정책제언	91
제1절 결 론	92
제2절 감차 계획 수립	93
1. 관련 기준 검토	93
2. 서울시 택시 감차계획(안)	94
제3절 정책제언	105
1. 총량산정 방식의 개정방안	105
2. 총량 산정에서 특수 목적 택시를 제외한 감차방안	109
부 록 (관련 규정 및 지침)	113
참고문헌	144



표 목 차

[표 2-1] 서울시 택시 면허 현황	10
[표 2-2] 주요 지자체별 부제 운영 현황	15
[표 2-3] 서울시 택시요금 추이(중형택시 기준)	15
[표 2-4] 시도별 인구수	17
[표 2-5] 서울시 행정구별 인구수	18
[표 2-6] 시도별 종사자 수	19
[표 2-7] 시도별 학생 수	20
[표 2-8] 시도별 승용차 등록대수	21
[표 2-9] 서울시 토지이용현황	22
[표 2-10] 서울시 용도지역현황	23
[표 2-11] 서울시 용도별 건축물 현황	24
[표 2-12] 시도별 장래 인구수 전망	25
[표 2-13] 시도별 장래 종사자수 전망	26
[표 2-14] 시도별 장래 취업자 수 전망	27
[표 2-15] 시도별 장래 학생 수 전망	28
[표 2-16] 시도별 장래 승용차 등록대수 전망	29
[표 2-17] 서울시 관련 목적통행량 변화(2006년~2016년)	31
[표 2-18] 서울시 관련 수단통행량 변화(2006년~2016년)	31
[표 2-19] 서울시 목적통행 지표 (2016년)	33
[표 2-20] 서울시 수단통행 지표(2016년)	33
[표 2-21] 서울시 도로 공급현황	34
[표 2-22] 서울시 지점별 교통량	34
[표 2-23] 연도별 통행속도 변화	35
[표 2-24] 연도별 도로기능별 전일 평균통행속도 추이	35
[표 2-25] 지역별 평균통행속도 추이	35
[표 2-26] 서울시 주요 가로별 통행속도 (10차로 이상)	36
[표 2-27] 서울시 버스 운행 현황	38
[표 2-28] 서울시-수도권 운행 버스 노선 현황	38
[표 2-29] 서울시 버스 평균 운행시간 및 배차간격	39

[표 2-30] 서울시 버스전용차로 운영 현황	39
[표 2-31] 서울시 버스 이용객수 현황	40
[표 2-32] 서울시 도시철도 노선 현황	41
[표 2-33] 서울시 도시철도 운행 현황	42
[표 2-34] 서울시 도시철도 이용객수 현황	42
[표 2-35] 서울시 출퇴근시 도시철도 차내 혼잡도	43
[표 2-36] 수도권 장래 목적통행량 예측 결과(관련통행)	44
[표 2-37] 서울시 관련 장래 목적통행량 분포	44
[표 2-38] 수도권 장래 총 주수단통행량 예측	45
[표 2-39] 수도권 장래 수단별 통행량	45
[표 2-40] 서울시 장래 통행유형별 수단별 통행량	46
[표 4-1] 서울시 택시 면허대수 현황	56
[표 4-2] DTG 자료 데이터클리닝 기준	57
[표 4-3] DTG 자료 구조	57
[표 4-4] 조사 표본 수집률	59
[표 4-5] 현재 가동률 산정 결과	60
[표 4-6] 시간대별 영업대수	62
[표 4-7] 시간대별 영업건수	63
[표 4-8] 요일별 평균 가동률	64
[표 4-9] 주중/주말 평균 가동률	65
[표 4-10] 월별 평균 가동률	66
[표 4-11] 현재 거리실차율 산정 결과	67
[표 4-12] 시간대별 거리실차율	68
[표 4-13] 요일별 평균 거리실차율	69
[표 4-14] 주중/주말 평균 거리실차율	70
[표 4-15] 월별 평균 거리실차율	71
[표 5-1] 택시 총량제 산정기준 주요 변경사항	74
[표 5-2] 주민등록인구에 따른 지역별 택시 목표실차율	75
[표 5-3] 지침에서의 지표별 서울시 적용 기준	76
[표 5-4] 서울시 택시의 가동률 및 실차율 산정결과	76
[표 5-5] 서울시 택시 총량 산정 결과	77
[표 5-6] 앱 택시 현황	78
[표 5-7] 운행활동당 소요시간	85



[표 5-8] 택시 앱 활용 여부	86
[표 5-9] 카카오T택시 및 티맵택시 영업횟수	86
[표 5-10] 교대시간에 따른 영업활동 주기	87
[표 5-11] 교대당 택시앱 이용 영업횟수의 분포	87
[표 5-12] 카카오T택시 이용 영업횟수	88
[표 5-13] STIS 상의 2019년 7월 4일부터 7월 6일까지 운행 이력 분석	88
[표 5-14] 앱 영업에 따른 추가 주행거리 산정 결과	89
[표 5-15] 서울시 택시 총량 산정 결과(변화된 영업 방식 고려 시)	90
[표 6-1] 서울시 택시 과잉공급규모 산정결과	96
[표 6-2] 연차별 감차방식의 시나리오 분석	99
[표 6-3] 업종별 택시 감차시 장단점	99
[표 6-4] 감차보상금 재원 규모	101
[표 6-5] 시나리오별-연차별 감차보상금 규모 산정	102
[표 6-6] 서울시 고급택시 현황	109
[표 6-7] 서울시 고급택시 종류	110

그림 목 차

〈그림 1-1〉 서울시 택시총량제 산정을 위한 연구개요	4
〈그림 1-2〉 서울시 택시 총량제 산정의 공간적 범위	5
〈그림 2-1〉 서울시 택시 총량 추이	9
〈그림 2-2〉 서울시 택시 면허/대수 추이	10
〈그림 2-3〉 택시 수단분담률 추이	11
〈그림 2-4〉 서울시 법인택시 업체별 면허 보유대수	11
〈그림 2-5〉 서울시 택시 운수종사자 수 추이	12
〈그림 2-6〉 서울시 법인택시 대당 운전직 확보율 추이	12
〈그림 2-7〉 서울시 법인택시 대당 운전직 확보율 추이	13
〈그림 2-8〉 서울시 지역 현황	16
〈그림 2-9〉 서울시 인구 추이	17
〈그림 2-10〉 서울시 행정구역별 인구 분포	18
〈그림 2-11〉 서울시 종사자 수 추이	19
〈그림 2-12〉 서울시 학생 수 추이	20
〈그림 2-13〉 서울시 승용차 등록 대수 추이	21
〈그림 2-14〉 서울시 토지이용현황(2018년 기준)	22
〈그림 2-15〉 서울시 용도지역현황(2018년 기준)	23
〈그림 2-16〉 서울시 용도별 건축물 현황(2018년 기준)	24
〈그림 2-17〉 시도별 장래 인구 예측	25
〈그림 2-18〉 시도별 장래 종사자 수 예측	26
〈그림 2-19〉 시도별 장래 취업자 수 예측	27
〈그림 2-20〉 시도별 장래 학생 수 예측	28
〈그림 2-21〉 시도별 장래 승용차 수 예측	29
〈그림 2-22〉 총 통행량 및 수단분담률	32
〈그림 2-23〉 통행별 수단분담률	32
〈그림 3-1〉 서울시 택시 총량제 관련 법규 및 계획	48
〈그림 4-2〉 시간대별 영업대수	61
〈그림 4-3〉 시간대별 영업건수	62
〈그림 4-4〉 요일별 평균 가동률	64



<그림 4-5> 주중/주말 평균 가동률	65
<그림 4-6> 월별 평균 가동률	66
<그림 4-7> 시간대별 거리실차율	68
<그림 4-8> 요일별 평균 거리실차율	69
<그림 4-9> 주중/주말 평균 거리실차율	70
<그림 4-10> 월별 평균 거리실차율	71
<그림 5-1> 순항배회 영업하에서 택시 수배 형태	79
<그림 5-2> 앱택시 영업하에서 택시 수배 형태	80
<그림 5-3> 앱 택시 영업 시의 실차 개념과 실차율 산정 개요	81
<그림 5-4> 택시 앱 활용 운전자의 영업 형태	82
<그림 5-5> 택시 앱 미 활용자의 영업 형태	82
<그림 6-1> 서울시 고급택시 종류	110
<그림 6-2> 서울의 특수목적 택시(돌봄택시)	111
<그림 6-3> 특수목적택시의 일반택시로부터 분리를 통한 감차	112

제 1 장

과업의 개요

1. 과업의 배경 및 목적
2. 과업의 범위

제1장 과업의 개요

제1절 과업의 배경 및 목적

1. 과업의 배경

- 2000년대 이후 대중교통의 확충·자가용 자동차 증가 등으로 택시의 수요는 지속 감소한 반면, 택시는 면허제의 특성·개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 택시공급이 과잉되어 있는 상태임.
 - 이에 따라, 무분별한 택시 공급을 억제하고 적정 공급량의 안정적 유지를 통하여 택시사업의 건전한 발전 유도가 필요함.
 - 서울시는 2005년 제1차 증기5개년 택시총량제 계획('06~'10), 제2차 택시총량계획('10~'14), 제3차 택시총량계획('15~'19)을 수립하고 시행함
 - 택시사업의 발전을 위한 택시 공급의 적정 공급량 산정과 관련한 근거는 다음과 같음.
 - 「여객자동차운수사업법」 제5조
 - 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」제9조
 - 「택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령」제6조
 - 「택시운송사업의 발전에 관한 법률(제12378호, 2014.1.28)」 부칙 제6조
- [참고: 택시운송사업의 발전에 관한 법률]
제6조(사업구역별 택시 총량의 산정에 관한 경과조치) 이 법 공포 후 시행 전에 시·도지사가 「여객자동차 운수사업법」 제5조제3항에 따라 수송력 공급계획을 수립·공고하고 국토교통부장관이 인정한 경우 이 법 제9조제2항에 따른 택시 총량을 산정한 것으로 본다.
- 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부 훈령)
- 여객자동차운수사업법 제5조는 시·도지사에게 택시에 대한 수송력 공급계획을 수립하도록 의무화하고 있음.
 - 해당 법령에서 제시한 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등)에 따라 사업구역별로 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 5년마다 택시의 적정 공급규모(사업구역별 택시 총량)를 산정하도록 하고 있음



여객자동차운수사업법 제5조(면허 등의 기준)

- ① 여객자동차운수사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.
 1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
 2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
 3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운수사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
- ② 국토교통부장관은 제1항제1호의 수송력 공급에 관한 산정기준(대통령령으로 정하는 여객자동차운수사업의 경우로 한정한다)을 정하여 시·도지사에게 통보할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.>
- ③ 제2항에 따라 수송력 공급에 관한 산정기준을 통보받은 시·도지사는 5년마다 수송력 공급계획을 수립·공고하고, 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다. <신설 2009. 5. 27., 2013. 3. 23.>
- ④ 시·도지사는 「**택시운송사업의 발전에 관한 법률**」 제9조에 따라 사업구역별 택시 총량의 산정 또는 재산정이 있거나 수송 수요의 급격한 변화 등 국토교통부령으로 정하는 사유로 제3항의 수송력 공급계획을 변경할 필요가 있는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 이를 변경할 수 있다. 다만, 사업구역별 택시 총량의 재산정으로 인하여 공급계획을 변경하는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받지 아니하고 수송력 공급계획을 변경할 수 있다.>
- ⑤ 여객자동차운수사업의 등록기준이 되는 최저 등록기준 대수, 보유 차고 면적, 부대시설, 수송력 공급계획의 수립·공고, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

택시운송사업의 발전에 관한 법률 제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등)

- ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.
- ② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.
 1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
 2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
 3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 제2항에 따라 사업구역별 택시 총량을 산정한 시·도지사는 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 시·도지사가 보고한 사업구역별 택시 총량이 제9항에 따른 산정기준 및 절차에 부합하지 아니하다고 판단할 경우 위원회의 심의를 거쳐 재산정을 요구할 수 있다.
- ⑤ 시·도지사는 제4항에 따라 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구받은 경우 이에 따라야 한다.
- ⑥ 국토교통부장관은 시·도지사가 제5항에 따른 재산정 요구를 따르지 아니하는 경우 사업구역별 택시 총량을 재산정하여야 한다.
- ⑦ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량을 산정(제5항에 따라 재산정한 경우를 포함한다)한 경우 이를 시·도의 공보에 고시하여야 한다.
- ⑧ 국토교통부장관이 제6항에 따라 사업구역별 택시 총량을 재산정한 경우 이를 관보에 고시하여야 한다.
- ⑨ 제1항부터 제6항까지의 규정에 따른 실태조사의 방법·절차, 사업구역별 택시 총량 산정을 위한 기준·절차, 사업구역별 택시 총량의 보고, 재산정 요구의 기간·절차 및 재산정 방법·절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

- 관련법에 근거하여, 제4차 지역별 택시총량제 적용기한(2020년~2024년)에 대비하여 2014년 이후 5년이 경과한 2019년 기준의 서울특별시 택시총량을 재산정하고자 함.
 - 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침1)」에서 제시한 사업구역별 택시 총량 산정방식에 따라 서울시의 적정 택시총량을 산정함

1) 2019.2.28. 개정된 지침(국토교통부 고시 제2019-101호)을 적용

2. 과업의 목적

- 본 과업은 택시산업의 건강한 발전을 위해 서울시 택시의 적정 공급 규모(택시 총량)을 산정하고 이를 토대로 2020년 이후 택시감차보상제 등 서울시 택시정책 수립의 근거로 활용하고자 함.
- 서울시의 적정 택시공급대수 규모는 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침」에 의거하여 객관적인 운행 자료를 바탕으로 산정함.
 - 서울시 택시 운행현황 분석을 위해 서울시 택시정보시스템(STIS)의 디지털운행기록계(Digital Tachograph)로부터 실제 운행자료를 추출하여 분석함
 - 운행정보 분석을 통해 거리 실차율, 가동률 등을 산정하고 국토교통부의 총량 산정식에 반영하여 서울시의 적정 택시총량을 산정함

서울시 현황 및 전망 분석	○ 사회·경제적 변화 검토 및 장래 예측 검토
서울시 택시 산업 여건 분석	○ 서울시 사회·경제적 변화에 따른 택시 산업 영향 검토 ○ 변화된 택시 산업 환경 검토 ○ 장래 예측 및 변화 여건을 고려한 택시 산업 예측
총량제 지침 검토	○ 제4차 택시총량제 수립지침 변경 사항 검토 ○ 제4차 택시총량제 수립지침 주요 사항 확인
택시 운행실태 분석	○ 운수 종사자, 운영대수 및 면허대수, 가동률, 실차율 등 서울시 택시 운행실태 분석
서울시 택시 총량 산정	○ 현재 거리실차율 산정 ○ 현재 가동률 산정 ○ 총량제 지침에 의거한 택시 총량 산정 ○ 앱택시 이용을 고려한 택시 총량 산정 ○ 적정 택시 총량과 감차 대수 산정
택시 감차 계획 등 서울시 택시 정책방향 수립	○ 연차별 감차 계획 수립 ○ 서울시 택시 정책방안(안) 마련

〈그림 1-1〉 서울시 택시총량제 산정을 위한 연구개요

제2절 과업의 범위

1. 공간적 범위

- 본 과업의 공간적 범위는 서울특별시 전역 및 수도권 일대로 함.
 - 서울시를 중심으로 한 인천시, 경기도를 포함한 택시 통행이 가능한 교통권역을 대상으로 함
- 서울시에서 운행 중인 면허대수 기준 개인택시 49,214대와 법인택시 22,603대 총 71,817대를 대상으로 함.
 - 택시 면허 대수의 기준일은 2019년 7월 기준임
 - 분석 자료가 되는 택시 DTG가 2019년 4월부터 2019년 7월로 4개월 자료를 활용하였으며, 분석 자료의 마지막 달인 7월을 면허대수 기준 월로 산정함



〈그림 1-2〉 서울시 택시 총량제 산정의 공간적 범위

2. 시간적 범위

- 기준연도 : 2019년
 - 택시 사업구역별 총량제 지침에서 제시하고 있는 조사 시행시기 기간인 2019년 1월부터 8월까지 조사를 대상으로 하며, 조사자료는 조사시행 시점 이전 3개월 이상 자료를 활용함.
 - 조사자료는 2019년 4월~7월(4개월)까지임
- 목표연도 : 2020년~2024년
 - 다만, 감차기간은 관련지침에 의거하여 향후 20년간으로 적용함

3. 내용적 범위

- 서울특별시의 일반현황 및 향후 전망 예측
 - 서울특별시의 위치 및 면적, 인구 수, 가구 수, 자동차 등록대수, 주요도로의 교통량 및 통행속도 추이 및 현황 등을 파악하고 장래 사회경제 지표를 전망함
- 서울특별시 택시 운행현황 분석
 - 현재 서울시 택시 공급 규모와 법인 택시 업체 현황, 면허 부제, 운수종사자 수, 요금 현황 등 택시산업 여건 분석을 수행함
 - 이외 서울시 택시의 공급 및 수요측면에 영향을 미치는 환경 분석을 수행함
- 서울특별시 택시 디지털 운행기록계 운행정보 분석
 - 서울택시정보시스템(STIS)의 서울시 택시의 운행정보를 분석하여 택시 운영 환경을 분석하고 가동률 및 실차율을 산정함
- 서울특별시 제4차 택시 총량 재산정
 - 국토교통부의 총량 산정식에 따라 서울시 택시 총량을 산정함
- 서울특별시 제4차 택시 총량제 관련 정책 방향 수립
 - 제4차 택시 총량 재산정에 따른 감차계획 수립
 - 서울시의 여건에 적합한 총량제 정책방향을 제시하도록 함

제 II 장

서울시 현황 및 전망

1. 현황 및 전망 개요
2. 서울시 택시 일반현황
3. 사회·경제지표 현황 및 전망
4. 교통 현황 및 전망

제2장 서울시 현황 및 전망

제1절 현황 및 전망 개요

- 본 계획 수립을 위해 그간의 여건변화를 파악하기 위해 서울특별시의 최상위계획에 해당하는 『2030 서울도시기본계획(2030 서울플랜)』과 분야별 종합계획의 사회·경제지표 현황 및 전망을 참고하였으며, 관련계획이 수립 이후 3년 이상 경과된 사항에 대해서는 통계청 자료 등에서 본 계획의 지표를 가장 잘 보여 줄 수 있는 최신 자료 등 공신력 있는 자료를 적용함.
- 해당 도시권역의 일반현황 특성을 파악하기 위해 인구 수, 지역별 인구분포, 자동차 보유대수, 토지이용(밀도) 등의 사회·경제 지표를 정리함.
 - 사회·경제지표는 국가교통DB 등 공식적으로 제공하는 최신 자료적용을 원칙으로 함
- 또한, 장래 도시지표는 도시기본계획, 도시재정비계획, 장기발전계획, 도시교통정비 기본계획, 도시교통정비중기계획 등 관련 상위계획에서 제시한 예측치를 수용함.
- 현황 분석을 위한 분석범위는 서울시를 비롯하여 인천시, 경기도를 포함하였으며, 분석년도는 최근 5년~10년간의 변화를 파악 가능하도록 2018년 말²⁾ 기준으로 자료 구득이 가능한 범위 내에서 분석을 수행하였으며, 서울시의 내부 현황을 대표하는 지표에서는 최신의 서울시 통계정보를 우선적으로 적용함.
 - 교통부에서 연도별 현황파악 및 사회·경제지표를 수도권(서울시, 인천시, 경기도)을 대상으로 전문적으로 조사 후, 현행화를 통해 향후 사회·경제지표를 예상하는 「수도권 여객기·종점 통행량 현행화 공동사업, 수도권교통본부」와 국가교통DB의 최신자료를 적용함
- 사회·경제지표 전망은 상위계획 및 관련계획의 자료와 이외 전문기관(통계청 등)에서 수행한 향후 예측치를 반영하였음.
 - 향후 서울시의 사회·경제지표 전망 자료는 국가교통DB의 자료를 활용하되, 국가교통DB 구축을 위한 수도권교통본부의 현행화 보고서와 통계청의 전문 자료 중 해당 사항에 적합한 자료를 반영함

2) 2018년 말 기준으로 발간된 보고서 및 통계자료를 기준으로 최근의 자료를 적용함(2018년 자료 검토를 기준으로 하되, 각 지표별 자료 구득에 따라 일부 기준년도 상이함)



제2절 서울시 택시 일반현황

1. 택시 운영 현황

- 서울시는 1999년부터 택시총량제를 실시하였으며, 2001년부터 택시 적정대수를 약 70,000대로 설정하였으나 개인택시운송사업 보충면허대상자의 장기 대기시간이 문제가 되어 2003년부터 한시적으로 면허를 추가 발급하였음.
 - 서울시는 1993년 서울연구원의 연구결과를 바탕으로 2001년도부터 택시 적정대수를 70,000대로 설정함
 - 1999년 개인택시운송사업 보충면허대상자를 공고하면서 서울시 택시 7만여대 중 감차분에 한해 개인택시운송사업 면허를 발급하였으나, 이들 보충면허예정자들의 대기시간이 장기화되는 등의 문제가 발생함
 - 2003년 6월 보충면허예정자를 대상으로 6개월마다 500명씩 개인택시운송사업면허를 발급하였으며, 이로 인해 서울시 택시는 2005년 서울시 택시가 72,500대까지 증가함
- 국토교통부에서는 2004년 택시공급의 적정수준유지를 위한 지침을 재정함 이후 2009년부터 개정된 「여객자동차 운수사업법」에 의거하여 각 지자체별로 5년마다 택시 공급계획을 수립·공고하도록 함.
 - 2009년 수립된 제2차 택시총량계획('10~'14)에서는 서울시의 택시 총량 산정결과, 3,500대가 과잉공급되어 있는 것으로 산정됨
 - 2014년 수립된 제3차 택시총량계획('15~'19)에서는 서울시의 택시 총량 산정결과, 11,831대가 과잉공급되어 있는 것으로 산정됨
 - 제3차 택시 총량제 수립 이후('15~'19) 서울시는 총 74대(법인 24대, 개인 50대) 감차함



〈그림 2-1〉 서울시 택시 총량 추이

- 서울시의 택시 면허는 총 71,817대로(2019년 7월말 기준), 이 중 법인택시 면허는 22,603대(전체 택시 대수 중 31.5%), 개인택시 면허는 49,214대(전체 택시 대수 중 68.5%)임.

- 서울시 택시면허는 2005년 72,500대 이후 지속적으로 감소하고 있으며, 최근 2010년 이후부터 서울시 택시 면허 대수는 매년 소폭 감소하는 추세임

[표 2-1] 서울시 택시 면허 현황

(단위 : 대)

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년
법인	대수	22,851	22,831	22,801	22,787	22,787	22,760	22,738	22,643	22,603
	비율	31.6%	31.6%	31.6%	31.6%	31.6%	31.6%	31.6%	31.5%	31.5%
개인	대수	49,507	49,451	49,424	49,398	49,373	49,336	49,269	49,249	49,225
	비율	68.4%	68.4%	68.4%	68.4%	68.4%	68.4%	68.4%	68.5%	68.5%
계		72,358	72,282	72,225	72,185	72,160	72,096	72,007	71,892	71,817

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 2019

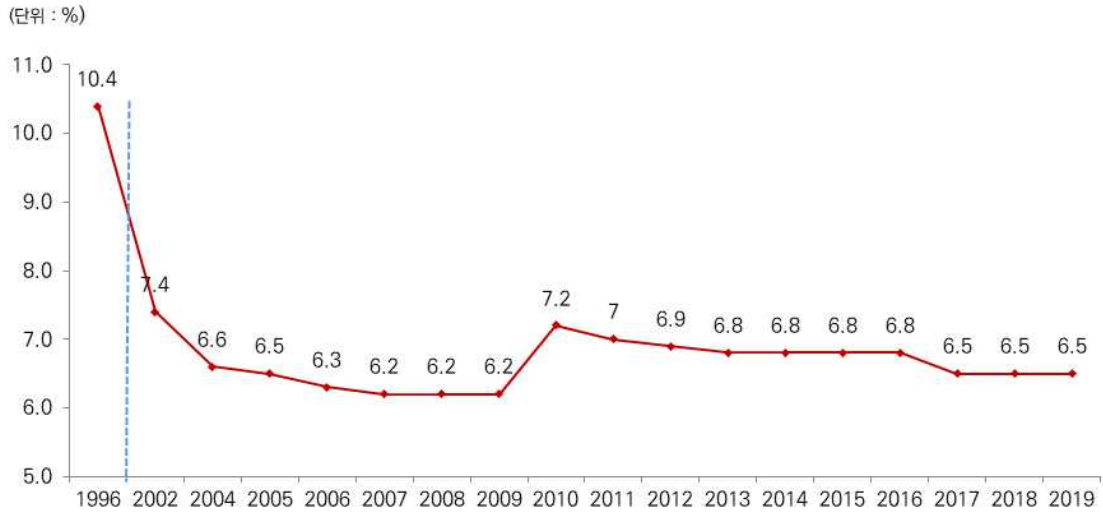


자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 2019

<그림 2-2> 서울시 택시 면허/대수 추이



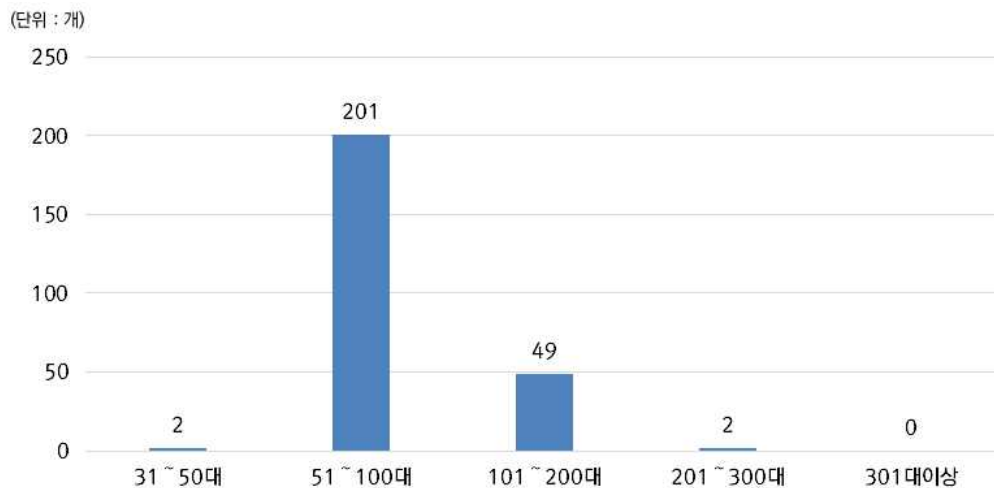
- 서울시의 2018년 택시 수단분담률은 6.5%수준으로 나타남.
 - 대중교통 65.0%(버스 25.1%, 지하철 39.9%) > 승용차 24.4% > 택시 6.5% > 기타 4.1% 순으로 수단분담률을 분담하고 있음



자료 : 서울특별시

〈그림 2-3〉 택시 수단분담률 추이

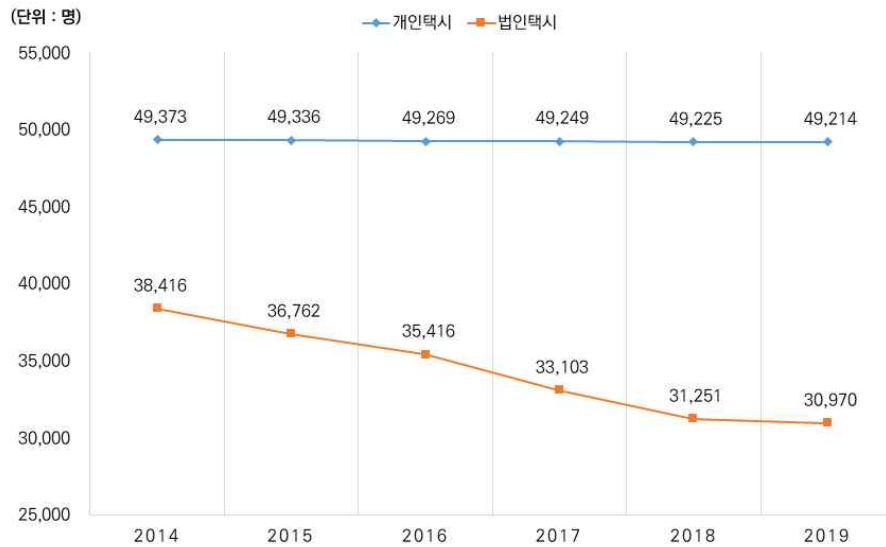
- 서울시 법인택시는 총 254개 업체이며, 업체별 평균 면허대수는 약 100대 수준으로 대부분 51대~100대 미만의 면허를 보유하고 있음.
 - 51대~100대 미만 82.4%, 101대 이상~200대 미만 20.1%, 50대미만 0.8%, 200대 이상 0.8% 순으로 나타남
 - 서울시의 경우 여객자동차운수사업법 시행규칙의 면허기준 대수에 따라 특별시의 경우 50대 이상의 택시를 보유하고 있어야 하는데, 최소 기준만 충족하는 업체도 존재함



자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 2019

〈그림 2-4〉 서울시 법인택시 업체별 면허 보유대수

- 서울시의 택시(법인)의 운수종사자 수는 2019년 7월 기준 30,970명으로 법인 택시 1대당 1.37명 수준임.
 - 법인택시의 운수종사자 수는 최근 5년간 연평균 4.22% 감소, 2014년의 80% 수준으로 감소함
 - 개인택시의 운수종사자 수는 최근 5년간 159명 감소하여, 법인택시 대비 소폭만 감소한 것으로 나타남



자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 각 년도별

〈그림 2-5〉 서울시 택시 운수종사자 수 추이

- 특히, 법인택시의 운수종사자 수는 2010년 이후 크게 감소하여, 이로 인하여 2010년 대당 운전직 확보율이 2.16명/대에서 2017년 1.64명/대로 약 24% 감소함.

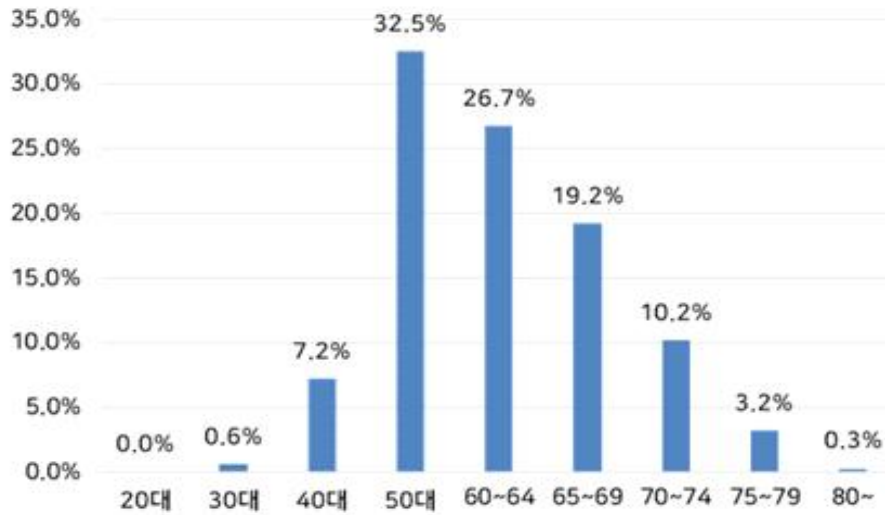


자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 각 년도별

〈그림 2-6〉 서울시 법인택시 대당 운전직 확보율 추이



- 또한, 고령화의 진행속도가 매우 빨라짐에 따라 서울시 택시 운수종사자의 고령화도 가속화되고 있으며, 서울시 택시의 대부분은 50대 이상 69세 이하가 약 78%로 대부분을 차지함.
 - 서울시 택시 운수종사자 중 고령자에 속하는 65세 이상은 32.9%, 75세 이상은 3.5% 수준이며, 상대적으로 40대 이하는 8.0% 미만에 불과함



자료 : 서울특별시 내부자료

〈그림 2-7〉 서울시 법인택시 대당 운전직 확보율 추이

2. 서울시 택시 부제 및 요금 현황

(1) 서울시 택시 부제

- 택시는 여객자동차운수사업법에 따라 부제운영을 실시하고 있으며, 서울시는 개인택시에 대해 부제를 적용하여 운영하고 있음.

- 서울시의 택시부제는 1973년 제1차 오일쇼크 발생에 따라 유류절감의 목적을 위해 최초 실시(개인택시 10부제, 법인택시 8부제)되었으며, 1978년 개인택시는 3부제로 변경되었으며, 1988년 법인택시는 부제가 폐지됨
- 2014년 이후 개인택시 부제 내 일요일에 정기적으로 쉬되 둘째, 넷째주에 금요일에 쉬는 심야운행을 전담하는 '라조'를 추가하여 4부제로 운영 중임
- 여객자동차운수사업법 제23조(여객자동차운송사업의 개선명령) 제1항 제9호의 안전운송의 확보 및 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치에 해당함

여객자동차운수사업법 제23조(여객자동차운송사업의 개선명령 등)

- ① 국토교통부장관 또는 시·도지사(제10호의 경우 대통령령으로 정하는 운송사업에 대하여는 시장·군수를 말한다)는 여객을 원활히 운송하고 서비스를 개선하기 위하여 필요하다고 인정하면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

… (중 략) …

9. 안전운송의 확보와 서비스의 향상을 위하여 필요한 조치

- 택시제도운영기준에 관한 업무처리요령 제9조(택시부제)에서도 택시부제 시행에 대한 근거를 제시하고 있음

택시제도운영기준에 관한 업무처리요령 제9조(택시부제)

- ① 관할관청은 차량정비 및 운전자의 과로방지 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 택시에 부제를 두어 정기적으로 운휴토록 할 수 있다. 다만, 일시적인 교통수요의 증가 등이 예상되는 경우에는 기간을 정하여 이를 해제할 수 있다.
- ② 관할관청은 지역교통여건 등을 고려하여 증차가 필요하다고 인정되는 경우에도 증차하여야 할 대수의 일부를 부제의 완화 또는 폐지로 대신할 수 있다.

- 서울시는 법인택시에 대해서는 타 지자체와 다르게 부제를 적용하고 있지 않음.

- 일부 업체 일요일 휴무로 사실상 6부제로 운영 중에 있음
 - 서울시는 별도의 단체협약이나 임금형정에 의해 근로일수가 정해지고 이에 따라 법인택시 운영이 이루어지고 있으며, 법인택시 운수종사자의 근로기준시간범위 내에서 택시업체는 운수종사자가 확보될 경우 부제 없이 운영이 가능함



[표 2-2] 주요 지자체별 부제 운영 현황

구분	서울특별시	인천광역시	부산광역시	울산광역시	광주광역시	대구광역시	대전광역시
개인택시	4	3	3	3	3	3	3
법인택시	-	12	6	6	6	6	6

자료 : 전국택시운송사업조합연합회, 2019

- 2012년 12월 도입된 서울시의 심야전용택시(9조)는 기존 택시와 다르게 7부제로 운영되고 있음.
 - 심야전용택시(9조)는 출근시간대와 심야시간대에 집중되는 택시수요를 감당하고 택시 수급 불균형 문제를 해소하기 위해 2012년에 도입되어 운영되고 있음
 - 심야전용택시(9조)의 경우 야간(21:00)부터 익일 오전(09:00)까지 운행하며, 월요일부터 일요일 오전까지 운행하고 일요일 야간부터 월요일 오전까지는 운행하지 않는 7부제로 운행됨
- 이외 대형택시와 모범택시의 경우 별도의 부제 없이 운행되고 있음.

(2) 서울시 택시 요금

- 서울시 택시요금은 과거 2001년부터 2013년 까지 4년 주기로 인상되었으며, 최근 2019년 2월에 요금이 인상됨.
 - 택시 요금의 인상의 주요 원인은 물가인상, 국제 유가 상승, 인건비 증가 등으로 인한 운송사업자의 경영난 해소를 들 수 있음
- 2019년 현재 서울시 택시 기본요금은 3,800원이며, 운행거리에 기반한 거리요금은 132m당 100원, 운행시간에 기반한 시간요금은 31초당 100원으로 시간·거리병산제를 적용하고 있음.
 - 서울시 택시요금은 시간·거리병산제로 운행거리에 따라 요금이 책정되지만 속도가 15km/h 이하일 경우 시간요금을 적용하는 방식임
 - 2019년 2월 이전에는 택시 기본요금은 3,000원, 거리요금은 142m당 100원, 시간요금은 35초당 100원이었음

[표 2-3] 서울시 택시요금 추이(중형택시 기준)

시행 연도	기본요금 (2km 이내)	이후 요금			
		추가거리	거리요금	기준시간	시간요금
2001	1,600원	168m	100원	41초	100원
2005	1,900원	144m		35초	
2009	2,400원	144m		35초	
2013	3,000원	142m		35초	
2019	3,800원	132m		31초	

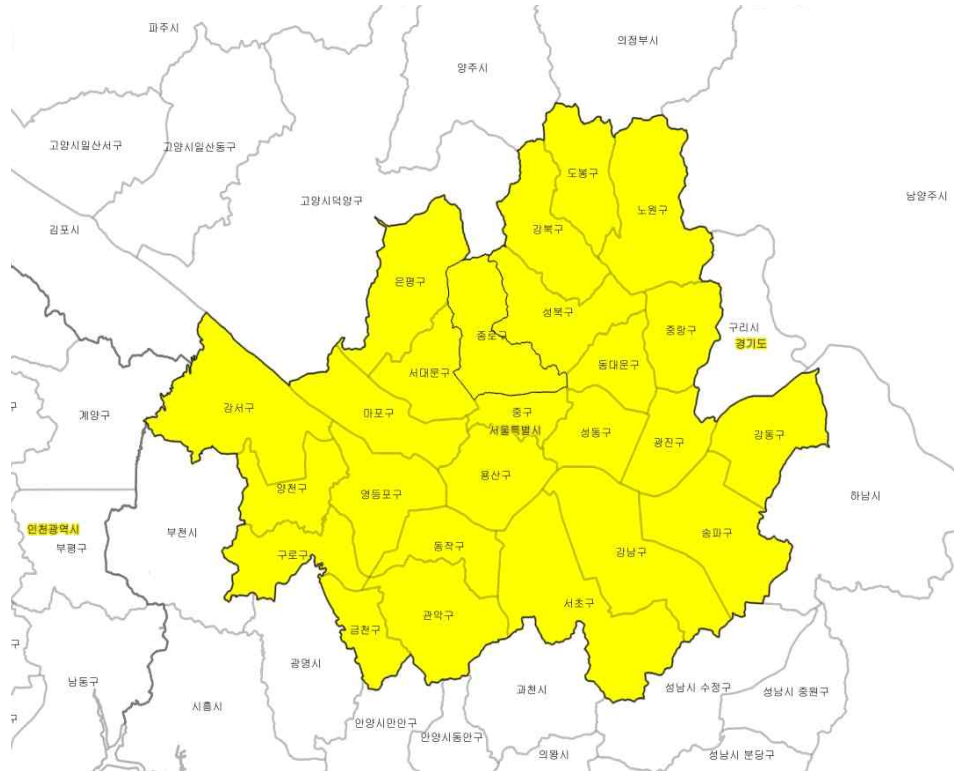
자료 : 서울특별시 택시물류과

제3절 사회·경제지표 현황 및 전망

1. 서울시 사회·경제지표 현황

(1) 위치 및 면적

- 서울특별시는 대한민국의 수도이자 최대 도시로서 한반도 중앙에 위치하고 있으며, 한강을 기준으로 남북으로 펼쳐져 있음.
 - 행정구역으로 종로구, 중구, 용산구 등 25개의 자치구, 423개 행정동(467개 법정동)이 있음
- 서울특별시의 면적은 약 605.25km^2 으로 전국 면적의 약 0.6%에 해당하며, 남북간 30.3km, 동서간 36.78km임.



〈그림 2-8〉 서울시 지역 현황



(2) 인구 수 현황³⁾

- 서울시의 인구는 2011년 이후 점차 감소하는 추세로 2011년부터 2018년까지 서울시의 인구는 연평균 0.68%의 감소율을 보임.

[표 2-4] 시도별 인구수

(단위 : 만인, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	증가율
서울	1,025	1,020	1,014	1,010	1,002	993	986	977	-0.68
인천	280	284	288	290	293	294	295	295	0.75
경기	1,194	1,209	1,223	1,236	1,252	1,272	1,287	1,308	1.31
계	2,499	2,513	2,525	2,536	2,547	2,559	2,568	2,580	0.46

자료 : 통계청, 주민등록인구현황

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



<그림 2-9> 서울시 인구 추이

(3) 인구분포 현황

- 서울시는 25개의 행정구로 이루어져 있으며, 인구가 많은 구는 송파구, 노원구, 강서구 순이며, 상대적으로 인구가 적은 구는 중구, 종로구, 금천구 순으로 나타남.
 - 서울시의 구별 평균 인구수는 2011년 410 천인에서 2018년 391 천인으로 연평균 0.71% 감소하였음

3) 인구 수 현황 자료는 통계청의 “주민등록인구: 전국 지자체별 주민등록(거주자)이 되어있는 자의 인구” 기준을 적용함

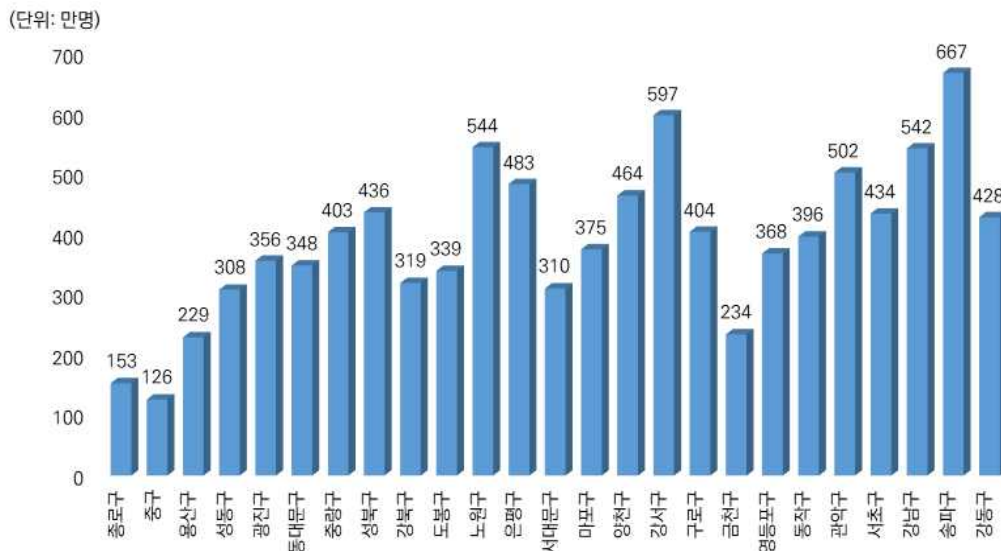
[표 2-5] 서울시 행정구별 인구수

(단위 : 천인, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	증가율
종로구	168	165	160	157	155	153	155	153	-1.33
중구	133	133	130	128	126	125	126	126	-0.77
용산구	247	243	240	236	233	230	229	229	-1.08
성동구	301	300	299	296	297	299	305	308	0.33
광진구	372	371	369	363	360	357	358	356	-0.63
동대문구	365	363	364	364	360	355	351	348	-0.68
중랑구	424	419	417	419	414	411	408	403	-0.72
성북구	485	482	477	467	459	450	444	436	-1.51
강북구	345	343	339	335	331	327	324	319	-1.11
도봉구	366	362	359	354	351	348	344	339	-1.09
노원구	604	597	590	583	575	568	554	544	-1.48
은평구	494	501	504	499	498	491	487	483	-0.32
서대문구	315	315	314	310	312	314	313	310	-0.23
마포구	389	385	382	385	388	380	375	375	-0.52
양천구	500	496	493	486	485	478	471	464	-1.06
강서구	569	567	569	585	589	595	602	597	0.69
구로구	427	428	425	426	422	418	411	404	-0.79
금천구	243	243	241	238	236	235	235	234	-0.54
영등포구	397	391	386	382	379	371	369	368	-1.08
동작구	401	405	411	407	401	401	396	396	-0.18
관악구	526	523	518	513	510	507	503	502	-0.66
서초구	434	435	442	450	447	447	441	434	0.00
강남구	566	564	564	578	576	567	556	542	-0.62
송파구	682	673	668	665	660	658	664	667	-0.32
강동구	495	488	483	477	459	444	436	428	-2.06
계	10,248	10,192	10,144	10,103	10,023	9,929	9,857	9,765	-0.69
평균	410	408	406	404	401	397	394	391	-0.71

자료 : 서울특별시, 서울시 주민등록인구 (구별) 통계

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



<그림 2-10> 서울시 행정구역별 인구 분포



(4) 종사자 수 현황

- 서울시의 총 종사자 수는 2011년 4,498 천인에서 2017년 5,120 천인으로 연평균 2.18%의 증가율을 나타내며, 연평균 3.07%의 증가율로 증가한 것으로 분석됨.

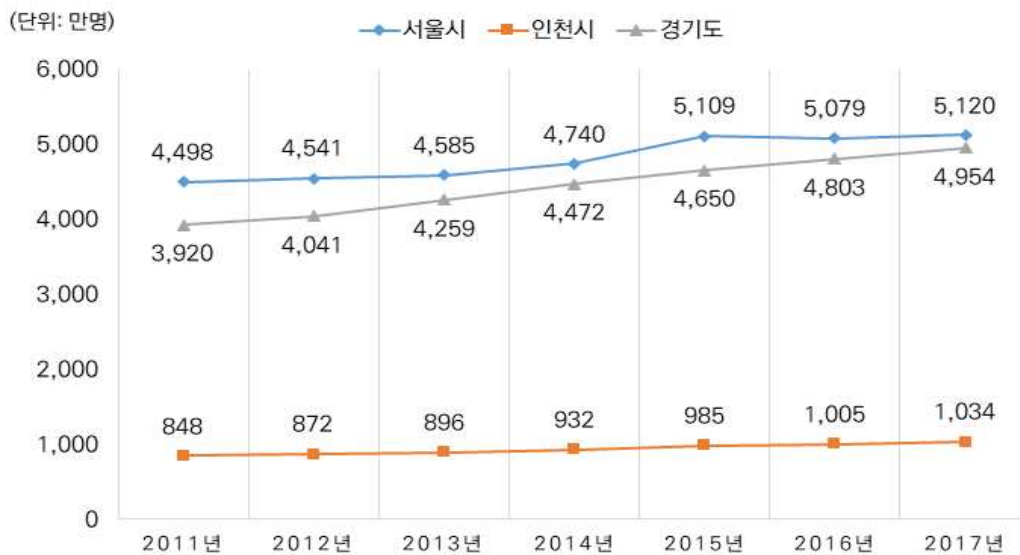
[표 2-6] 시도별 종사자 수

(단위 : 천인, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
서울시	4,498	4,541	4,585	4,740	5,109	5,079	5,120	2.18
인천시	848	872	896	932	985	1,005	1,034	3.36
경기도	3,920	4,041	4,259	4,472	4,650	4,803	4,954	3.98
계	9,266	9,454	9,740	10,144	10,744	10,887	11,108	3.07

자료 : 통계청, 연도별 사업체기초통계조사

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



〈그림 2-11〉 서울시 종사자 수 추이

(5) 학생 수 현황

- 서울시의 학생 수 현황을 살펴보면 2011년 1,980 천인에서 2017년 1,727 천인으로 연평균 2.25%의 감소를 보임.

[표 2-7] 시도별 학생 수

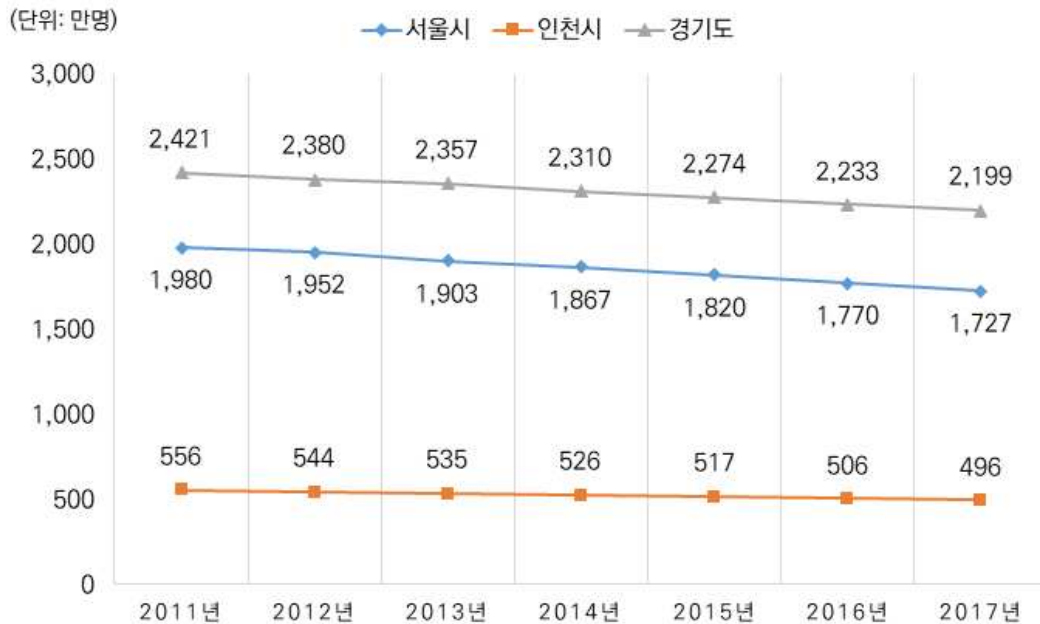
(단위 : 천인, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	증가율
서울시	1,980	1,952	1,903	1,867	1,820	1,770	1,727	-2.25
인천시	556	544	535	526	517	506	496	-1.89
경기도	2,421	2,380	2,357	2,310	2,274	2,233	2,199	-1.59
계	4,957	4,876	4,795	4,703	4,611	4,509	4,422	-1.89

주1 : 학생 수는 유치원생, 초·중·고교생, 대학생을 포함하며, 대학원은 포함하지 않음.

주2 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100

자료 : 한국교육개발원, 「교육통계연보」, 각 연도



<그림 2-12> 서울시 학생 수 추이



(6) 승용차 등록대수 현황

- 서울시 승용차 등록대수는 2011년 2,443 천대에서 2018년 2,659 천대로 연평균 1.22% 증가함.

[표 2-8] 시도별 승용차 등록대수

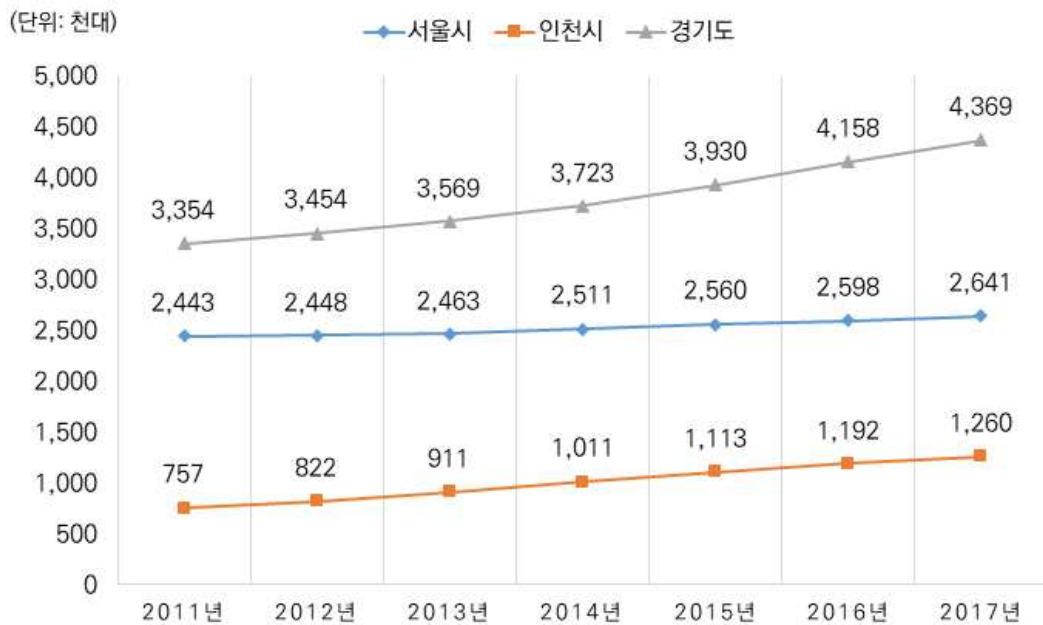
(단위 : 천대, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	증가율
서울시	2,443	2,448	2,463	2,511	2,560	2,598	2,641	2,659	1.22
인천시	757	822	911	1,011	1,113	1,192	1,260	1,325	8.33
경기도	3,354	3,454	3,569	3,723	3,930	4,158	4,369	4,585	4.57
계	6,554	6,724	6,943	7,245	7,603	7,948	8,270	8,569	3.90

자료 : 국토교통부, 자동차등록현황보고.

주1 : 지자체별 해당년도 12월 기준.

주2 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



〈그림 2-13〉 서울시 승용차 등록 대수 추이

(7) 토지이용 및 건축물 연면적 현황

- 서울시의 지목별 토지이용현황은 2018년 기준 대지(36.2%), 임야(23.0%), 기타(하천 등, 23.5%) 순으로 이용되고 있는 것으로 나타나며, 서울시 개발정책과 이미 도시 개발이 완료된 서울시의 특성으로 인해 토지 이용 형태의 증가는 적은 것으로 나타남.
- 서울시의 용도지역현황은 2017년 기준 주거지역(53.8%), 녹지지역(38.7%), 상업지역(4.2%), 공업지역(3.3%)로 조사되었으며, 인천시와 경기도에 비해 주거지역의 비율이 높은 것으로 나타남.

[표 2-9] 서울시 토지이용현황

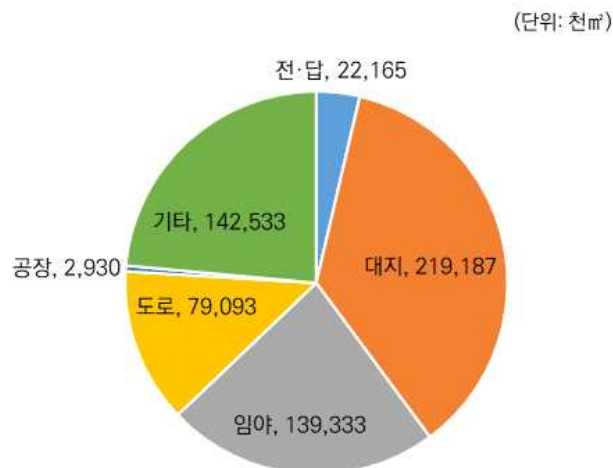
(단위 : 천㎡, %)

구분	전·답	대지	임야	도로	공장	기타	계
2011년	27,485	216,538	145,624	77,153	2,922	135,486	605,208
2012년	26,542	216,300	144,150	77,671	2,948	137,568	605,177
2013년	25,266	216,996	142,808	78,164	2,932	139,038	605,204
2014년	23,918	217,731	141,690	78,397	2,970	140,503	605,210
2015년	23,663	217,958	141,031	78,516	2,960	141,123	605,251
2016년	23,542	217,938	140,529	78,596	2,971	141,619	605,196
2017년	22,654	218,594	139,958	78,815	2,939	142,283	605,243
2018년	22,165	219,187	139,333	79,093	2,930	142,533	605,239
비율	3.7	36.2	23.0	13.1	0.5	23.5	100.0
증가율	-3.03	0.17	-0.63	0.36	0.04	0.73	-

자료 : 서울특별시, 서울시 토지현황(지목별) 통계

주1 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100

주2 : 비율은 해당 자료의 최신 연도 기준의 비율을 나타냄



〈그림 2-14〉 서울시 토지이용현황(2018년 기준)



[표 2-10] 서울시 용도지역현황

(단위 : km², %)

구분	주거지역	상업지역	공업지역	녹지지역	계
2011년	309.35	26.13	27.65	242.83	605.96
2012년	309.62	25.97	27.65	242.72	605.96
2013년	312.66	25.95	27.52	239.83	605.96
2014년	312.11	25.93	27.59	240.33	605.96
2015년	325.7	25.31	19.98	234.61	605.6
2016년	316.29	26.16	22.35	241.32	606.12
2017년	325.93	25.30	19.98	234.40	605.61
2018년	326.02	25.50	19.98	234.10	605.60
비율	53.8	4.2	3.3	38.7	100.0
증가율	0.75	-0.35	-4.54	-0.52	-0.01%

자료 : 국토교통부, 각 광역지자체 용도지역 현황

주1 : 비율은 해당 자료의 최신 연도 기준의 비율을 나타냄

주2 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100

(단위: km²)

〈그림 2-15〉 서울시 용도지역현황(2018년 기준)

- 서울시는 2018년 기준으로 총 건물은 604,726동으로 그 중 주거용(75.2%), 상업용(21.0%), 문화사회용(2.7%)순으로 조사되었으며, 2011년 대비 연평균 1.07% 감소한 것으로 나타남.
- 세부 용도별로 살펴보면, 2011년 이후 연평균 1.11%, 2.95% 증가한 문교사회용과 기타(공공용, 농수산용)를 제외한 주거용, 상업용, 공업용 건축물의 동수는 연평균 감소하였음.
 - 건축물이란 토지에 정착하는 공작물중 지붕과 기둥 또는 벽이 있는 것과 이에 부수되는 시설물, 지하 또는 고가의 공작물에 설치하는 사무소, 공연장, 점포, 차고, 창고, 기타 대통령령이 정하는 것으로 정의됨

[표 2-11] 서울시 용도별 건축물 현황

(단위 : 동, %)

기간	계	용도별				
		주거용	상업용	공업용	문교사회용	기타(공공용 등)
2011	651,990	492,054	138,436	3,177	15,070	3,253
2012	646,891	494,704	129,391	3,117	15,562	4,117
2013	640,239	488,833	128,451	3,062	15,767	4,126
2014	634,201	483,411	127,780	3,008	15,940	4,062
2015	628,947	478,197	127,678	2,957	16,065	4,050
2016	620,838	470,404	127,423	2,856	16,125	4,030
2017	611,368	461,294	127,080	2,761	16,209	4,024
2018	604,726	454,822	126,950	2,681	16,285	3,988
비율	100.0	75.2	21.0	0.4	2.7	0.7
증가율	-1.07	-1.12	-1.23	-2.40	1.11	2.95

자료 : 국토교통부, 국토교통 통계누리 「건축물통계」

주1 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100

주2 : 해당년도 12월 기준.

비율은 해당 자료의 최신 연도 기준의 비율을 나타냄

건축물의 용도 : 건축물의 종류(단독주택, 공동주택 등)를 유사한 구조, 이용목적 및 형태별로 묶어 분류한 것을 말함

주거용 : 공동주택, 단독주택

상업용 : 판매및영업시설, 제1종근린생활시설, 제2종근린생활시설, 판매시설, 운수시설, 업무시설, 숙박시설, 위락시설, 위험물저장및처리시설, 자동차관련시설, 야영장시설

농수산용 : 동, 식물관련시설

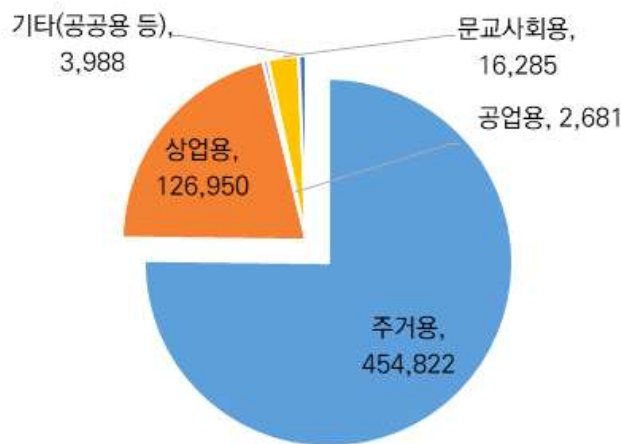
공업용 : 공장

공공용 : 공공용시설, 교정및군사시설, 방송통신시설, 발전시설

문교사회용 : 교육연구및복지시설, 문화및집회시설, 종교시설, 의료시설, 교육연구시설, 노유자시설, 수련시설, 운동시설, 묘지관련시설, 관광휴게시설, 장례시설

기타 : 기타, 창고시설, 분뇨.쓰레기처리시설, 가설건축물시설, 자원순환관련시설

(단위: 동)



〈그림 2-16〉 서울시 용도별 건축물 현황(2018년 기준)



2. 서울시 사회·경제지표 전망

1) 장래 인구수⁴⁾ 전망

- 서울시의 경우 2015년 이후 점차 감소하여 2045년에는 881 만인 수준으로 감소할 전망이다(연평균 0.40% 감소).

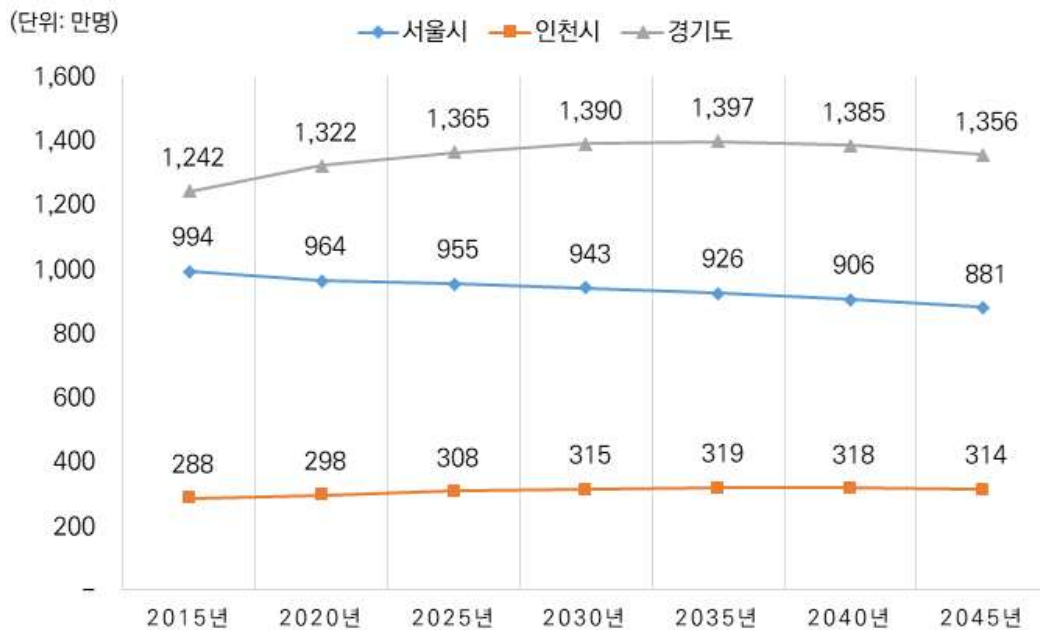
[표 2-12] 시도별 장래 인구수 전망

(단위 : 만인, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시	994	964	955	943	926	906	881	-0.40
인천시	288	298	308	315	319	318	314	0.29
경기도	1,242	1,322	1,365	1,390	1,397	1,385	1,356	0.29
계	2,524	2,584	2,628	2,648	2,642	2,609	2,551	0.04

자료 : 통계청, 장래인구추계 시도편 : 2015~2045년, 2017.

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



〈그림 2-17〉 시도별 장래 인구 예측

4) 통계청의 장래인구추계는 인구센서스에 의한 통계를 활용하여 작성되며, 주민등록인구현황 자료의 통계와는 조사방법이 다름. 이에 따라, 앞에서 현황으로 제시한 2015년 서울시의 인구 수와 차이가 발생함.

2) 장래 종사자 수 전망

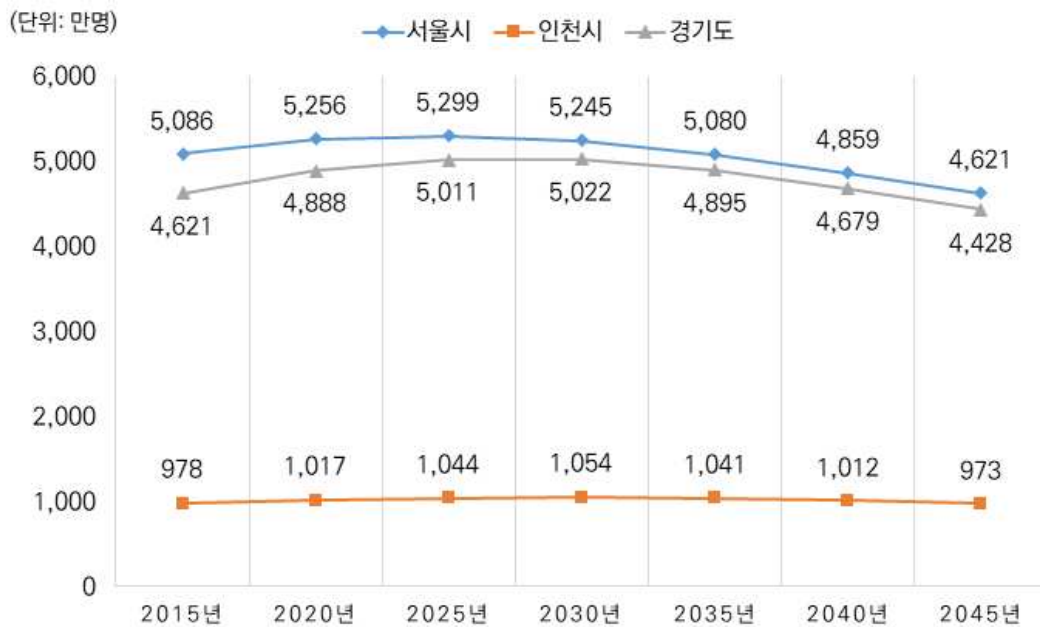
- 서울시의 장래 종사자 수는 2016년부터 2030년까지 증가한 뒤 이후 감소하여 2045년에는 4,621천인 수준으로 감소할 것으로 예측됨(연평균 0.40% 감소).

[표 2-13] 시도별 장래 종사자수 전망

(단위 : 천인, %)

구분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시	5,086	5,256	5,299	5,245	5,080	4,859	4,621	-0.40
인천시	978	1,017	1,044	1,054	1,041	1,012	973	-0.02
경기도	4,621	4,888	5,011	5,022	4,895	4,679	4,428	-0.18
계	10,686	11,161	11,354	11,321	11,015	10,551	10,022	-0.27

자료 : 수도권교통본부, 「2017년도 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권)」, 2017.12

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100

〈그림 2-18〉 시도별 장래 종사자 수 예측



3) 장래 취업자 수 전망

- 서울시는 2016년 4,679 천인에서 2045년 3,844 천인으로 835 천인으로 감소하는 것으로 예측됨(연평균 0.82% 감소).

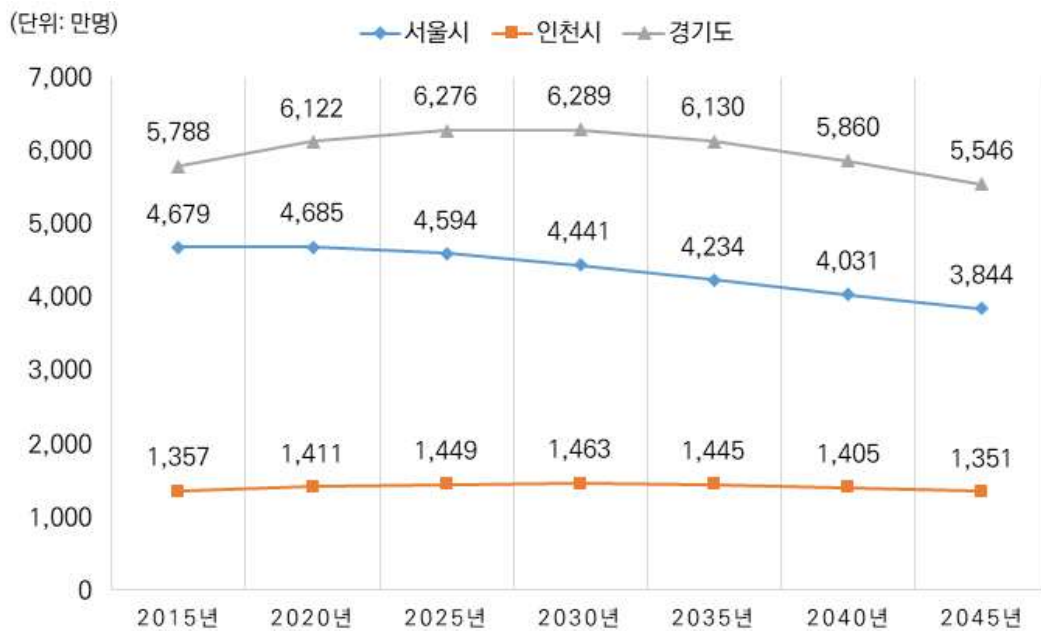
[표 2-14] 시도별 장래 취업자 수 전망

(단위 : 천인, %)

구분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시	4,679	4,685	4,594	4,441	4,234	4,031	3,844	-0.82
인천시	1,357	1,411	1,449	1,463	1,445	1,405	1,351	-0.02
경기도	5,788	6,122	6,276	6,289	6,130	5,860	5,546	-0.18
계	11,824	12,218	12,319	12,193	11,808	11,296	10,741	-0.40

자료 : 수도권교통본부, 「2017년도 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권)」, 2017.12

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100



〈그림 2-19〉 시도별 장래 취업자 수 예측

4) 장래 학생 수 전망

- 서울시의 장래 학생 수는 2015년 1,508 천인에서 지속적으로 감소하여 2025년까지 1,308 천인까지 감소하다가 이후 소폭 증가한 후 2040년 1,263 천인 수준으로 감소하여 연평균 0.74% 감소할 것으로 예측됨.

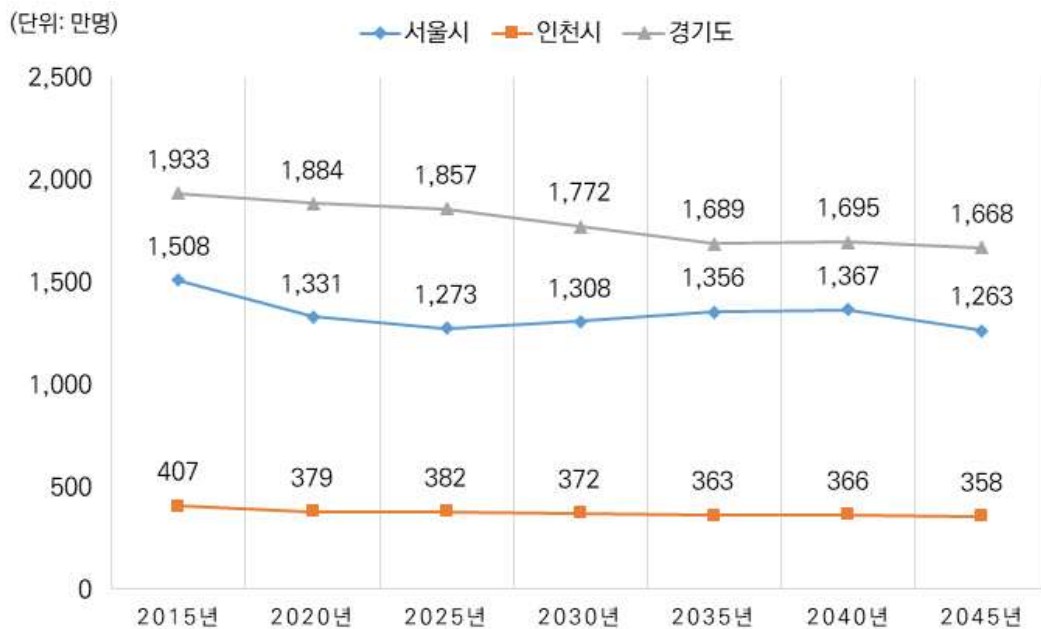
[표 2-15] 시도별 장래 학생 수 전망

(단위 : 천인, %)

구분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시	1,508	1,331	1,273	1,308	1,356	1,367	1,263	-0.74
인천시	407	379	382	372	363	366	358	-0.54
경기도	1,933	1,884	1,857	1,772	1,689	1,695	1,668	-0.61
계	3,849	3,593	3,512	3,453	3,408	3,428	3,289	-0.65

자료 : 수도권교통본부, 「2017년도 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권)」, 2017.12

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준연도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100



〈그림 2-20〉 시도별 장래 학생 수 예측



5) 장래 승용차 등록대수 전망)

- 서울시의 장래 승용차 등록대수는 2015년 2,721 천대에서 2040년 3,334 천대까지 지속적으로 증가할 것으로 예측됨.

[표 2-16] 시도별 장래 승용차 등록대수 전망

(단위 : 천대, %)

구분	2015년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	증가율
서울시	2,721	2,947	3,131	3,255	3,323	3,334	0.82
인천시	852	949	1,027	1,083	1,120	1,141	1.18
경기도	4,090	4,688	5,131	5,421	5,601	5,670	1.32
계	7,663	8,584	9,289	9,759	10,044	10,145	1.13

자료 : 수도권교통본부, 「여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사」, 2012.4

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{(1/(전체연도 수 - 1))} - 1] × 100

〈그림 2-21〉 시도별 장래 승용차 수 예측

- 5) 수도권교통본부, 「여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사」, 2012.4., 이후 향후 자동차 등록대수 전망을 공식적으로 수행한 계획은 없으며, 대부분의 가정사항이 크게 변동된 사항이 없고 기 수행된 전망기간이 본 계획의 수립기간을 포함함에 따라 향후 전망치로 활용함

제4절 교통 현황 및 전망

1. 기본 전제

- 해당 도시권역의 일반현황 특성을 파악하기 위해 관련 지침 및 계획 등에 따라 도시교통현황을 정리하여야 함.
 - 도시교통현황에는 통행실태, 대중교통운행실태, 주요 가로 및 교차로 소통실태, 교통시설물 이용실태 등을 포함
- 이에 관련된 서울시의 도시교통정비기본계획, 도시교통정비중기계획, 대중교통기본계획, 교통현황조사 등의 관련 계획과 국가통계자료 등 해당 지표를 객관적으로 나타내는 자료를 활용하여 분석을 수행하여야 함.
- 또한, 장래 도시지표는 도시기본계획, 도시재정비계획, 장기발전계획, 도시교통정비기본계획, 도시교통정비중기계획 등 관련 상위계획에서 제시한 예측치를 수용하여야 함.
 - 관련 상위계획을 수립한 연도가 3년 이상 경과되었을 경우, 최근의 조사치와 상위계획에서 제시한 예측치와의 차이를 비교 분석하여 장래 도시성장지표를 조정 적용함.
- 본 계획 수립을 위해 그간의 여건변화를 파악하기 위해 서울특별시의 최상위계획에 해당하는 『2030 서울도시기본계획(2030 서울플랜)』과 분야별 종합계획의 사회·경제 지표 현황 및 전망을 참고하였으며, 관련계획이 수립 이후 3년 이상 경과된 사항에 대해서는 통계청 자료 등에서 본 계획의 지표를 가장 잘 보여 줄 수 있는 최신 자료 등 공신력 있는 자료를 적용함.
- 현황 분석을 위한 분석범위는 서울시를 비롯하여 인천시, 경기도를 포함하였으며, 분석년도는 최근 5년~10년간을 기준으로 자료 구득이 가능한 범위 내에서 분석을 수행하였으며, 서울시의 내부 현황을 대표하는 지표에서는 최신의 서울시 통계정보를 우선적으로 적용함.
 - 교통부문에서 연도별 현황파악 및 사회·경제지표를 수도권(서울시, 인천시, 경기도)을 대상으로 전문적으로 조사 후, 현행화를 통해 향후 사회·경제지표를 예상하는 「수도권 여객기·중점 통행량 현행화 공동사업, 수도권교통본부」와 국가교통DB의 최신자료를 적용함.
- 본 계획 수립과정에서 향후 서울시의 도시교통 여건 및 전망 자료는 국가교통DB의 자료를 활용하되, 서울시 교통통계와 국가교통DB 구축을 위한 수도권교통본부의 현행화 보고서와 이외 통계청의 자료 중 해당 사항에 적합한 자료를 반영함.



2. 주요 교통 지표 현황

1) 총 통행량 및 수단분담률

- 서울시 관련 목적통행량은 2016년 30,317천 통행으로 2010년 대비 1,182천 통행 증가, 2006년 대비 3,747천 통행 증가하였음.

[표 2-17] 서울시 관련 목적통행량 변화(2006년~2016년)

(단위 : 천 통행/일)

구분	출근	등교	업무/귀사	쇼핑	여가/오락	기타	귀가	합계	
2006년	통행량	5,012	1,964	10,411	2,875	1,091	1,088	4,129	26,570
	비율	18.9%	7.4%	39.2%	10.8%	4.1%	4.1%	15.5%	100.0%
2010년	통행량	5,924	2,096	12,211	2,892	1,031	960	4,022	29,135
	비율(a)	20.3%	7.2%	41.9%	9.9%	3.5%	3.3%	13.8%	100.0%
2016년	통행량	6,765	1,726	13,131	2,898	1,176	917	3,703	30,317
	비율(b)	22.3%	5.7%	43.3%	9.6%	3.9%	3.0%	12.2%	100.0%
증감률(b/a)		2.0%	-1.5%	1.4%	-0.3%	0.4%	-0.3%	-1.6%	0.0%

기타 : 배웅, 여가, 외식, 친지방문, 기타

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

[표 2-18] 서울시 관련 수단통행량 변화(2006년~2016년)

(단위 : 천 통행/일)

구분	승용차	대중교통			택시	기타	합계	
		소계	버스	지하철/철도				
2006년	통행량	8,189	19,456	8,616	10,839	1,959	1,529	31,196
	비율	26.3%	62.4%	27.6%	34.7%	6.3%	5.1%	100.0%
2010년	통행량	7,501	20,035	8,745	11,289	2,236	1,382	31,155
	비율(a)	24.1%	64.3%	28.1%	36.2%	7.2%	4.4%	100.0%
2016년	통행량	7,858	20,995	8,430	12,566	2,122	1,332	32,306
	비율(b)	24.3%	65.0%	26.1%	38.9%	6.6%	4.1%	100.0%
증감률(b-a)		0.2%	0.7%	-2.0%	2.7%	-0.6%	-0.3%	0.0%

주 : 1) 도보 및 자전거 제외 / 지하철간 환승 포함

2) 서울시 관련 통행량 : 서울↔서울, 서울↔시의 통행량

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

- 2016년 평일 기준 서울시 내부통행은 지하철, 버스, 승용차 순으로 통행량이 많은 것으로 검토되었으며, 서울 내부구간에서는 대중교통(지하철과 버스)가 승용차 및 택

시 보다 상대적으로 경쟁력을 확보한 것으로 나타남.

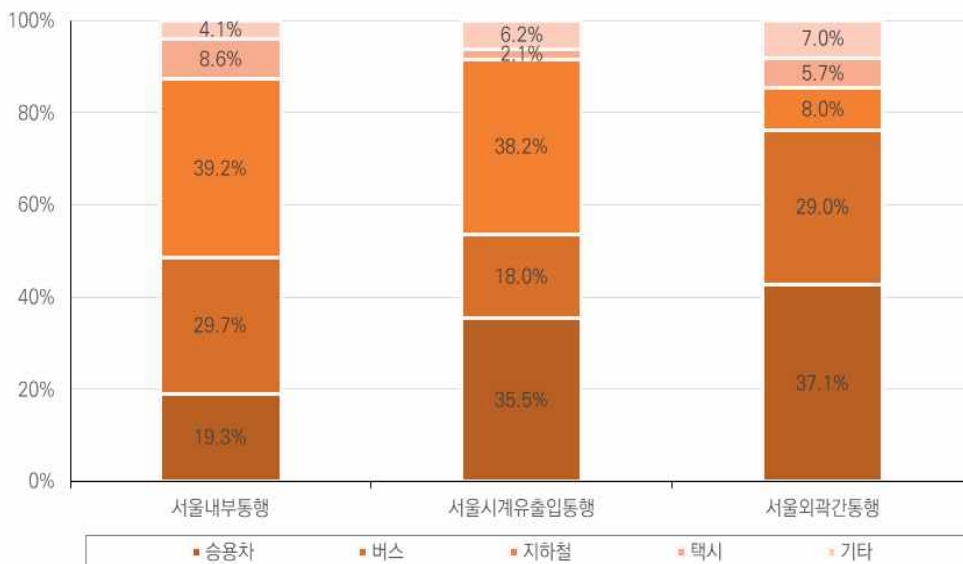
- 서울시를 포함한 수도권의 일일 총 통행은 총 5,714만 통행/일이며, 서울시 관련 통행은 총 3,231만 통행/일로 약 57%를 차지함

일일 총 통행 5,714만 통행/일 (100.0%)	서울 내부 통행 (서울↔서울) 2,228만 통행/일 (39.0%)	1. 승 용 차: 19.3% 2. 버 스: 29.7% 3. 지 하 철 / 철 도: 39.2% 4. 택 시: 8.6% 5. 기 타: 4.1%	○ 중·단거리 통행 ○ 지하철과 버스의 높은 경쟁력 ○ 승용차의 상대적 저조
	서울시계 유출입통행 (서울↔시외) 1,003만 통행/일 (17.6%)	1. 승 용 차: 35.5% 2. 버 스: 18.0% 3. 지 하 철 / 철 도: 38.2% 4. 택 시: 2.1% 5. 기 타: 6.2%	○ 중·장거리 통행 ○ 승용차와 지하철의 높은 경쟁력
	서울 외곽간 통행 (시외↔시외) 2,483만 통행/일 (43.5%)	1. 승 용 차: 37.1% 2. 버 스: 29.0% 3. 지 하 철 / 철 도: 8.0% 4. 택 시: 5.7% 5. 기 타: 7.0%	○ 장거리 통행 ○ 승용차와 버스의 높은 경쟁력 ○ 지하철의 상대적 저조

주 : 1) 도보 및 자전거 제외 / 지하철간 환승 포함
2) 기타는 화물, 오토바이, 항공, 선박, 기타

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

〈그림 2-22〉 총 통행량 및 수단분담률



〈그림 2-23〉 통행별 수단분담률



2) 목적통행지표 현황

- 2016년 수도권 관련 총 목적통행량은 총 61,103천 통행으로 검토되었으며, 이 중 서울시 관련 통행은 30,317천 통행으로 약 49.6%를 차지함.
- 서울시 관련 통행 중 목적별로 비교하면 업무/귀사통행 비중이 43.3%로 가장 높으며, 귀가 12.2%, 쇼핑 9.6% 순으로 조사됨.

[표 2-19] 서울시 목적통행 지표 (2016년)

(단위 : 천 통행/일)

구분	출근	등교	업무/귀사	쇼핑	여가/오락	기타	귀가	합계
서울시	6,765	1,726	13,131	2,898	1,176	917	3,703	30,317
관련계	22.3%	5.7%	43.3%	9.6%	3.9%	3.0%	12.2%	100.0%
서울↔서울	4,408	1,367	9,509	2,077	1,054	820	3,033	22,268
	19.8%	6.1%	42.7%	9.3%	4.7%	3.7%	13.6%	100.0%
시외↔서울	2,358	359	3,622	821	122	97	671	8,049
	29.3%	4.5%	45.0%	10.2%	1.5%	1.2%	8.3%	100.0%
시외↔시외	6,110	2,353	13,199	2,573	1,271	1,093	4,188	30,787
	19.8%	7.6%	42.9%	8.4%	4.1%	3.6%	13.6%	100.0%
합계	12,875	4,079	26,330	5,471	2,448	2,010	7,891	61,103
	21.1%	6.7%	43.1%	9.0%	4.0%	3.3%	12.9%	100.0%

주1) 기타: 배웅, 여가/오락/외식/친지방문, 기타

주2) 업무: 귀사포함

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

3) 수단통행지표 현황

- 2016년 수도권 관련 총 수단통행량은 57,139천 통행으로 검토되었으며, 이 중 서울시 관련 총 통행은 32,306천 통행으로 약 57%를 차지함.
- 서울시 관련 통행 중 수단별로 비교하면, 지하철/철도 통행 비중이 38.9%, 버스 비중 26.1%, 승용차 비중 24.3% 순으로 대중교통의 비중이 전체 65.0%로 과반수 이상을 차지함.

[표 2-20] 서울시 수단통행 지표(2016년)

(단위 : 천 통행/일)

구분	승용차	대중교통			택시	기타	합계
		소계	버스	지하철/철도			
서울시 관련계	7,858	20,995	8,430	12,566	2,122	1,332	32,306
	24.3%	65.0%	26.1%	38.9%	6.6%	4.1%	100.0%
서울↔서울	4,301	15,362	6,626	8,736	1,909	706	22,278
	19.3%	69.0%	29.7%	39.2%	8.6%	3.2%	100.0%
시외↔서울	3,557	5,633	1,804	3,829	212	625	10,028
	35.5%	56.2%	18.0%	38.2%	2.1%	6.2%	100.0%
시외↔시외	11,126	12,458	9,207	7,213	1,994	1,750	24,832
	44.8%	50.2%	37.1%	29.0%	8.0%	7.0%	100.0%
합계	18,984	33,453	17,637	19,779	4,115	3,082	57,139
	33.2%	58.5%	30.9%	34.6%	7.2%	5.4%	100.0%

주 : 1) 도보 및 자전거 제외 / 지하철간 환승 포함

2) 기타는 화물, 오토바이, 항공, 선박, 기타

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

4) 서울시 도로 교통 현황

(1) 서울시 도로 공급현황

- 서울시 도로 공급현황은 2017년 기준 총 8,243.06km로 기능별로 분류하여 살펴보면, 도시고속도로는 189.46km, 주간선도로 426.27km, 보조간선도로 602.75km, 이외 도로 7,024.58km임.

[표 2-21] 서울시 도로 공급현황

구분	노선수(개)	연장(km)	연장구성비(%)
도시고속도로	8	189.46	2.30
주간선도로	26	426.27	5.17
보조간선도로	144	602.75	7.31
보조간선 이하 도로	-	7,024.575	85.22
총계	-	8,243.055	100.00

자료 : 서울특별시, 특별시도 인정노선 현황, 2017

(2) 서울시 도로 교통량

- 서울시 주요 지점(도심, 시계, 교량, 간선, 도시고속도로 지점에서 조사)에 대한 교통량은 전년 대비 다소 감소하는 추세를 보임(양방향 기준 129개 지점, 3.0% 감소).

[표 2-22] 서울시 지점별 교통량

(단위 : 천대/일)

구분	2017년			2018년			증감		
	양방향	유입	유출	양방향	유입	유출	양방향	유입	유출
계 (129개 지점)	10,475	5,238	5,237	10,160	5,054	5,106	-3.0%	-3.5%	-2.5%
도심 (24개 지점)	1,154	578	576	1,107	549	558	-4.1%	-5.0%	-3.1%
시계 (34개 지점)	2,599	1,265	1,334	2,601	1,273	1,328	0.1%	0.6%	-0.4%
교량 (20개 지점)	2,083	1,047	1,036	2,028	1,011	1,017	-2.6%	-3.4%	-1.8%
간선 (43개 지점)	3,245	1,653	1,592	3,062	1,542	1,520	-5.6%	-6.7%	-4.5%
도시고속 (8개 지점)	1,394	695	699	1,362	679	683	-2.3%	-2.3%	-2.3%

자료 : 서울특별시, 「2018 서울특별시 교통량 조사자료」, 2019

주 : 전년대비 증가율은 동일 조사지점으로 산출

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



(3) 서울시 도로 평균 통행속도

- 2013년부터 2016년까지 서울시 도로의 평일 전일 기준 평균 통행속도는 약 23~26km/h로 속도 변화가 크지 않으며, 매년 감소하는 추세임.

[표 2-23] 연도별 통행속도 변화

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
도심평균(km/h)	18.7	17.4	17.9	19.0	19.0	
외곽평균(km/h)	26.6	26.0	25.4	24.3	24.2	

자료 : 서울특별시, 2017년도 서울시 차량통행속도, 2018

- 서울시내 도로기능별 승용차 평균통행속도를 살펴보면, 2013년에서 2017년까지 연평균 2.15%의 감소 추이를 보이며, 특히 도시고속도로 및 간선도로의 속도감소 폭이 큰 것으로 분석됨.

[표 2-24] 연도별 도로기능별 전일 평균통행속도 추이

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	증가율
전체	26.4	25.7	25.2	24.2	24.2		-2.15
도시고속도로	59	58.3	56.6	53.2	53.3		-2.51
주간선도로	26.6	24.8	25	24.6	24.5		-2.03
보조간선도로	23.6	22.9	23.2	22.4	22.3		-1.41
집산도로이하	21.9	22	22.2	20.8	20.6		-1.52

(단위 : km/h, %)

자료 : 서울특별시, 2017년도 서울시 차량통행속도, 2018

- 지역별 평균 통행속도 추이를 살펴보면, 전체 지역의 2013년 26.4km/h에서 2017년 24.2km/h로 연평균 2.15% 감소하였으며, 도심의 경우 2013년 18.7km/h에서 2017년 19.0km/h로 연평균 0.40% 증가한 반면, 외곽의 경우 2013년 26.6km/h에서 2017년 24.2km/h로 연평균 2.34% 감소함.

[표 2-25] 지역별 평균통행속도 추이

구 분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	증가율
전체	26.4	25.7	25.2	24.2	24.2		-2.15
도심평균	18.7	17.4	17.9	19.0	19.0		0.40
도심(동서간)	19.1	17.8	18.2	19.4	19.3		0.26
도심(남북간)	18.3	16.7	17.4	21.3	18.5		0.27
외곽평균	26.6	26	25.4	24.3	24.2		-2.34
도시고속도로	59	58.3	56.6	53.2	51.8		-3.20
방사선형 도로	26.3	24.6	24.7	23.9	23.9		-2.36
기타도로	23.9	23.3	23.5	22.5	22.4		-1.61

(단위 : km/h, %)

자료 : 서울특별시, 2017년도 서울시 차량통행속도, 2018

- 서울시 주요 가로(10차로 이상) 2017년 통행속도는 다음과 같음.

[표 2-26] 서울시 주요 가로별 통행속도 (10차로 이상)

(단위 : 대/일)

연번	도로명	연장 (m)	폭원 (m)	방향	통행속도				2016년 전일	2016년 대비
					오전	낮	오후	전일		
1	강남대로	7816	50	양방향	26.4	20.5	17.6	21.4	21.5	-0.1
				SB	26.2	19.5	16.7	20.6	22.5	-1.9
				NB	26.5	21.7	18.8	22.3	20.7	1.6
2	강변북로	30,221	40	양방향	55.5	58.9	39.9	53.2	52.6	+0.6
				EB	53.3	57.2	39.5	51.8	51.5	+0.3
				WB	58.3	61.5	40.8	55.4	54.8	+0.6
3	개화동로	5,807	30	양방향	36.8	38.6	29.2	36.5	38.3	-1.8
				SB	38.3	36.4	33.5	37.0	39.1	-2.1
				NB	35.9	41.3	26.3	36.7	38.1	-1.4
4	경부고속도로	15,486	22.4	양방향	59.4	54.5	39.2	53.6	54.0	-0.4
				SB	58.4	51.6	39.4	53.0	56.4	-3.4
				NB	62.6	59.4	40.4	55.9	53.5	+2.4
5	경인로	9,536	35	양방향	21.7	20.3	17.6	19.9	20.0	-0.1
				EB	18.6	19.1	19.0	18.9	18.9	0.0
				WB	26.4	21.7	16.5	21.5	21.6	-0.1
6	고산자로	5,648	30	양방향	24.8	22.9	19.8	22.7	22.4	+0.3
				SB	28.7	24.3	20.2	24.2	21.4	+2.8
				NB	22.2	21.7	19.6	21.7	24.1	-2.4
7	남부순환로	32,092	40~50	양방향	29.6	28.4	23.2	27.5	27.1	+0.4
				EB	28.6	28.1	23.8	27.4	27.1	+0.3
				WB	30.8	28.8	22.7	27.7	27.2	+0.5
8	도산대로	3,279	50	양방향	27.1	19.6	16.4	20.6	20.9	-0.3
				EB	27.5	20.4	18.1	21.7	21.6	+0.1
				WB	26.8	18.9	15.2	19.8	20.3	-0.5
9	마포대로	2,794	40~0	양방향	27.2	23.4	22.2	24.4	24.2	+0.2
				SB	25.1	21.5	24.0	23.5	25.7	-2.2
				NB	30.0	25.7	21.1	25.8	23.4	+2.4
10	사직로	1,867	30~40	양방향	29.2	27.5	25.0	27.6	27.6	0.0
				EB	27.8	27.1	25.9	27.4	27.7	-0.3
				WB	30.8	28.2	24.3	27.9	27.6	+0.3
11	세종대로	2,219	100	양방향	25.0	21.4	19.0	21.9	21.8	+0.1
				SB	25.2	21.5	18.5	21.7	22.4	-0.7
				NB	24.8	21.5	19.9	22.3	21.4	+0.9

자료 : 서울특별시, 「2017년도 서울시 차량통행속도」, 2018



[표 계속] 서울시 주요 가로별 통행속도 (10차로 이상)

(단위 : 대/일)

연번	도로명	연장 (m)	폭원 (m)	방향	통행속도				2016년 전일	2016년 대비
					오전	낮	오후	전일		
12	송파대로	7,362	50	양방향	27.5	24.6	19.8	24.2	24.1	+0.1
				SB	28.7	25.2	19.7	24.6	24.4	+0.2
				NB	26.4	24.2	20.0	24.0	23.9	+0.1
13	시흥대로	6,833	50	양방향	26.0	24.1	19.4	23.4	23.0	+0.4
				SB	26.8	25.2	18.6	23.7	22.9	+0.8
				NB	25.4	23.2	20.6	23.3	23.3	0.0
14	신반포로	3,475	30	양방향	25.3	19.0	14.8	19.5	18.9	+0.6
				EB	24.3	16.8	14.7	18.3	17.8	+0.5
				WB	26.5	22.0	15.2	21.3	20.5	+0.8
15	양재대로	17,101	50	양방향	29.4	27.6	22.9	27.0	28.1	-1.1
				SB	30.4	27.5	23.3	27.3	27.7	-0.4
				NB	28.6	27.7	22.5	26.8	28.5	-1.7
16	영동대로	5,740	50~70	양방향	29.3	26.6	21.7	26.3	27.4	-1.1
				SB	28.7	26.0	21.2	25.8	28.3	-2.5
				NB	30.0	27.3	22.4	26.9	26.6	+0.3
17	위례성대로	2,664	70	양방향	33.1	30.9	28.8	31.1	31.1	0.0
				EB	34.3	31.2	28.8	31.5	31.5	0.0
				WB	32.0	30.5	28.8	30.8	30.9	-0.1
18	의사당대로	1,474	50~100	양방향	22.6	21.5	19.5	21.6	21.3	+0.3
				SB	22.6	21.0	20.0	21.5	21.5	0.0
				NB	22.9	22.2	19.2	21.7	21.4	+0.3
19	자유로	466	51	양방향	60.6	68.2	53.3	62.8	73.7	-10.9
				EB	54.5	72.5	53.7	62.9	73.5	-10.6
				WB	75.9	66.2	58.1	67.5	77.2	-9.7
20	천호대로	14,738	50	양방향	29.0	26.6	22.4	26.3	26.4	-0.1
				EB	29.0	26.1	22.4	26.2	26.3	-0.1
				WB	29.0	27.2	22.4	26.5	26.6	-0.1
21	테헤란로	4,059	50	양방향	26.0	19.5	15.8	20.2	20.0	+0.2
				EB	27.6	20.7	16.4	21.4	21.2	+0.2
				WB	24.7	18.5	15.4	19.4	19.2	+0.2
22	한강대로	4,182	40	양방향	25.5	21.9	18.7	22.3	22.5	-0.2
				SB	25.0	22.7	22.9	23.8	21.7	+2.1
				NB	26.3	21.3	16.0	21.5	24.0	-2.5

자료 : 서울특별시, 「2017년도 서울시 차량통행속도」, 2018

3. 대중교통 운행실태

1) 버스 운영 현황

(1) 버스 노선 현황

- 2017년 3월 기준, 서울시 시내버스(간선, 지선, 광역, 순환, 심야버스)는 65개 업체가 운영 중이며, 총 351개의 노선을 7,421대의 차량이 운행 중임.
 - 시내버스 : 65개사 7,421대 (일반 61개사 7,257대, 면허전환 4개사 164대)
- 총 351개의 노선은 간선버스 122개, 지선버스 207개, 광역버스 10개, 순환버스 3개, 심야버스 9개 노선으로 구성되어 있음.

[표 2-27] 서울시 버스 운행 현황

구분		회사수	노선수	인가대수	운행차량	예비차량
시내버스	전체	65	351	7,421	6,951	470
	간선버스	56	123	3,687	3,473	214
	지선버스	59	207	3,403	3,170	233
	광역버스	5	10	247	225	22
	순환버스	1	3	14	13	1
	심야버스	16	9	70	70	0

자료 : 서울특별시 버스정책과, 2017 (2017.3 기준)

주 : 회사 수는 노선 구분에 따른 회사별 중복으로 인한 차이 발생

- 서울과 수도권을 운행하는 노선(서울시 ↔ 경기/인천 운행)은 총 446개, 7,188대가 운행 중(경기도 면허 노선은 전체의 75%를 차지)임.

[표 2-28] 서울시-수도권 운행 버스 노선 현황

구분(면허지역)	운행지역	노선수			등록대수		
		계	광역	일반	계	광역	일반
경기도	서울시↔경기도	342	158	184	5,051	2,164	2,887
인천시	서울시↔인천시	26	22	4	348	310	38
소계		368	180	188	5,339	2,474	2,925
서울시	서울시↔경기도	78	11	67	1,789	249	1,540
	서울시↔인천시	-	-	-	-	-	-
소 계		78	11	67	1,789	249	1,540

출처 : 수도권교통조합, 경기도 제공자료, 서울시 면허, '16.3월말 기준



- 평일 서울시 버스의 평균 배차간격은 11.3분이며, 간선버스 9.6분, 지선버스 11.3분, 광역버스 14.8분, 순환버스 17.0분, 심야버스 29.4분의 순으로 나타남.

[표 2-29] 서울시 버스 평균 운행시간 및 배차간격

구분	전체	간선버스	지선버스	광역버스	순환버스	심야버스
평균 운행 대수 (대/노선)	19.5	28.2	15.3	22.5	4.3	7.8
평균 운행횟수 (회/일)	120.9	139.0	118.8	120.6	48.7	8.2
평균 운행시간 (분)	144.2	185.5	116.5	180.6	55.0	230.6
평균 배차간격 (분)	11.3	9.6	11.3	14.8	17.0	29.4

자료 : 서울시 교통정보센터, 서울시 시내버스 인가현황, 2015

(2) 버스 전용차로 현황

- 서울시 버스전용차로는 총 53개 구간의 216.84km 연장이 운영 중이며, 이 중 경부고속도로를 제외한 서울시내 중앙버스전용차로는 총 12개 도로축의 119.3km 연장이 운영 중임.

[표 2-30] 서울시 버스전용차로 운영 현황

구분		운영 구간	연장 (km)	비고
가로변 버스전용차로	전일제	23개 구간	46.1	-
	시간제	17개 구간	44.6	-
	소계	40개 구간	90.7	-
중앙 버스전용차로	전일제	12개 도로축	119.3	-
	기타	1개 구간	6.8	경부고속도로(한남대교~양재IC)
	소계	13개 구간	126.1	
계		53개 구간	216.8	-

자료 : 서울특별시 도시교통실 교통운영과, 2017

2) 버스 이용 현황

- 2016년 서울시 버스의 일 이용객수는 약 549만명이며, 이 중에서 시내버스를 약 428만명, 마을버스를 약 1121만명이 이용하는 것으로 나타남.
- 버스 이용객수 추이를 살펴보면, 연평균(2007~2016년) 증가율이 -0.22%로 버스 이용객수 변화가 미미한 수준임.

[표 2-31] 서울시 버스 이용객수 현황

(단위 : 천인/일)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	증가율
시내버스	4,583	4,617	4,613	4,599	4,652	4,580	4,548	4,574	4,404	4,280	- 0.76%
마을버스	1,020	1,047	1,077	1,124	1,152	1,168	1,200	1,222	1,196	1,212	1.93%
계	5,603	5,664	5,690	5,723	5,804	5,748	5,748	5,796	5,600	5,492	- 0.22%

자료 : 서울시 교통정책과, 2017

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100

3) 도시철도 운영현황

(1) 도시철도 운영 현황

① 도시철도 노선 현황

- 서울시는 2018년 말 기준 도시철도는 1~9호선과 우이신설선이 운영 중에 있으며, 총 연장 352.3km(328개 역사, 중복포함) 이고 시내 국철구간(1호선, 중앙선 등 121.7km) 포함 시 474.0km의 도시철도망을 갖추고 있음
 - 1974년 지하철 1호선의 개통을 시작으로 1980년대에 1기 지하철(1~4호선, 현재 총 연장 137.9km)이 신설됨
 - 그 후, 1990년대에 2기 지하철(5~8호선, 현재 총 연장 162.2km)이 신설되어 서울시 도시철도망을 강화함
 - 2009년에는 서울 3기 지하철의 과거 계획 노선 중 하나였던 9호선이 개통됨
 - 2017년 서울시 최초 경전철 우이신설선이 개통되었고, 2018년 말 9호선이 추가 연장됨



[표 2-32] 서울시 도시철도 노선 현황

구분	노선	구간	연장 (km)	역수 ^{주*} (개소)	최초 개통일	운영기관	
1기 지하철	1호선	서울역~청량리	7.8	10	'74.08.15	서울교통공사	
	2호선	순환	성수~성수	48.8	43		'80.10.31
		지선	신설동~성수	5.4	4		
			신도림~까치산	6.0	3		
	3호선	지축~오금	38.2	34	'85.07.12		
4호선	당고개~남태령	31.7	26	'85.04.20			
2기 지하철	5호선	방화~상일동/마천	52.3	51	'95.11.15	서울9호선운영(주)	
	6호선	응암~봉화산	35.1	38	'00.08.07		
	7호선	장암~부평구청	57.1	51	'96.10.11		
	8호선	암사~모란	17.7	17	'96.11.23		
3기 지하철	9호선	개화~종합운동장	31.7	30	'09.07.24	서울9호선운영(주)	
경전철	우이신설선	북한산우이~신설동	11.4	13	'17.09.02	우이신설경전철운영(주)	
연장	9호선 3단계 연장	종합운동장 ~중앙보훈병원	9.1	8	'18.12.01	서울9호선운영(주) 서울교통공사	
소계(10개 노선)			352.3	328			

주 : 2018년 12월 말 기준

주* : 역수는 도시철도(지하철)역 수로 시내 국철역을 제외한 도시철도 노선별 역수임(중복 포함)

② 도시철도 운행 현황

- 서울시 지하철은 1편성당 4~10량의 차량이 운영되고 있으며, 2018년 1월 평일 기준으로 총 4,384회(1~9호선⁶⁾) 운행 중임.
 - 배차 간격은 평균 RH(출근시) 2.5~6.7분, NH(평시) 5.0~13.0분임.
 - 소요시간은 가장 짧은 1호선 18분부터 운영구간이 가장 긴 7호선 104.5분으로 운영되고 있음
- 서울시 지하철의 표정속도는 평균적으로 26.0~36.0km/h이며, 별도의 급행 서비스를 운영하고 있는 9호선의 경우 급행 차량이 40.9km/h(완행 29.0km/h)의 속도로 운행되고 있음.
 - 서울시 1~8호선 도시철도의 1일 열차운행거리는 110,156.5km/일 이며, 열차 편성은 1편성당 4량~10량으로 운영되고 있음

6) 서울교통공사에서 운영(위탁포함)한 운행현황으로 우이신설선은 제외한 값임.

[표 2-33] 서울시 도시철도 운행 현황

노선	편성당 량수 (량)	운행횟수(평일) (회/일)	소요시간 (분)	배차간격 (분)		표정속도 (km/h)
				RH	NH	
1호선	10	517	16	3.0	5.0	26.0
2호선	10	986	90	2.5	5.5	36.0
3호선	10	398	67.5	3.0	6.5	34.0
4호선	10	474	53	2.5	5.5	35.9
5호선	8	448	83.5~87.5	2.5	6.0	32.6
6호선	8	356	69.3	3.5~4.0	8.0	30.4
7호선	8	441	104.5	2.5~3.0	6.0~12.0	33.6
8호선	6	306	31.5	4.5	8.0	33.7
9호선	6(4)	458	일반 83.5 (급행 54.0)	3.5~5.5	10	일반 29.0(급행 40.9)

주 : 1) 2018년 1월 기준, 2) RH는 출근시, NH는 평시, 3) 2호선은 순환선 기준

자료 : 서울교통공사 홈페이지, 서울9호선운영(주) 홈페이지

(2) 도시철도 이용 현황

① 도시철도 이용객수

- 서울시 도시철도 일 이용객수는 순승차 기준으로 1일 약 512만 이용하며, 도시철도 이용자 수는 2011년 이후 2014년까지 증가하다가 이후 감소하는 추세를 보임.
 - 2011년에 이후 도시철도 이용객수가 연평균 0.42% 증가하고 있음
 - 동일 기간동안 시내버스는 연평균 1.85%의 감소, 마을버스는 연평균 0.39% 증가함
 - 대중교통 전체의 순승차는 2011년 10,770 천인/일에서 2018년 10,374 천인/일로 연평균 0.53% 감소한 것으로 분석됨

[표 2-34] 서울시 도시철도 이용객수 현황

(단위 : 천인/일)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	증가율
대중교통 전체	10,770	10,751	10,885	10,979	10,744	10,606	10,500	10,374	-0.53%
마을버스	1,152	1,165	1,200	1,222	1,196	1,212	1,198	1,176	0.29%
시내버스	4,647	4,565	4,548	4,574	4,404	4,280	4,200	4,079	-1.85%
도시철도	4,971	5,021	5,137	5,183	5,144	5,114	5,103	5,119	0.42%

자료 : 서울특별시 교통정책과, 2018년 12월 31일 기준

주 : 순승차 기준

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^(1/(전체연도 수 - 1)) - 1] × 100



② 도시철도 혼잡도 현황

- 서울시 도시철도는 출퇴근시간에 승객이 몰리면서 역사와 차내 혼잡도가 높아져, 국토교통부의 차내 혼잡도 권고 기준인 150%를 크게 상회하고 있음.
 - 국토교통부의 「도시철도의 건설과 지원에 관한 기준(2009)」에서 제시하고 있는 도시철도의 객차당 수송용량은 150%임
 - 차내 혼잡도는 침두시 최대 혼잡시 1편성의 정원 대비 재차인원의 비율로, 차량당 재차인원(용량)은 중량전철 시 열차 1량당 160명 정원 기준으로 산출됨
- 2009년부터 출퇴근시 평균 도시철도 혼잡도는 개선되고 있으나 여전히 평균 혼잡도는 권고 혼잡도인 150%를 넘으며, 2015년 기준 2호선은 192%, 9호선 급행이 205%로 매우 혼잡한 실정임.

[표 2-35] 서울시 출퇴근시 도시철도 차내 혼잡도

구분	전체	1호선	2호선 (순환선)	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선	
										일반	급행
2009년	165	122	202	122	172	168	177	179	176	-	
2011년	164	144	196	149	180	170	143	182	147	-	
2013년	158	144	202	147	169	154	130	172	139	115	196
2015년	152	106	192	134	176	149	121	165	123	114	205

주 : 9호선의 혼잡도는 목측 조사결과로 전체 노선의 평균 혼잡도 산출시 제외
 자료 : 서울특별시, 서울 지하철 혼잡도 통계, 2017

4. 장래 통행수요 전망

1) 장래 총 목적통행

- 서울시 관련 장래 목적통행량은 2016년부터 2045년까지 연평균 0.40%로 점차 감소할 것으로 예측되며, 수도권 전체는 연평균 0.27% 감소할 것으로 전망됨.

[표 2-36] 수도권 장래 목적통행량 예측 결과(관련통행)

(단위 : 만 통행/일)

구 분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시관련	2,948	2,990	2,942	2,925	2,874	2,787	2,675	-0.40%
인천시관련	731	732	736	745	741	732	716	-0.09%
경기도관련	3,059	3,217	3,245	3,252	3,190	3,095	2,988	-0.10%
수도권관련계	5,936	6,081	6,050	6,038	5,930	5,770	5,569	-0.27%

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100

- 서울시 관련 총 목적통행량은 기준년도 2016년 2,948만 통행/일로 나타났으며, 서울 내부통행은 2,185만 통행/일, 지역간통행은 700만 통행/일로 예측됨.
 - 2045년 총 목적통행량은 2,675만 통행/일로 나타났으며, 서울 내부통행은 1,915만 통행/일, 지역간 통행은 702만 통행/일 예측됨

[표 2-37] 서울시 관련 장래 목적통행량 분포

(단위 : 만 통행/일)

구 분	2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
전체	2,948.0	2,989.9	2,942.4	2,925.4	2,873.6	2,787.1	2,674.6	-0.40%
지역내	2,185.4	2,174.9	2,116.1	2,090.0	2,049.1	1,992.9	1,915.2	-0.55%
지역간	699.2	751.1	762.6	772.4	762.9	734.3	701.6	0.01%
외부	63.4	64.0	63.6	63.0	61.6	59.9	57.7	-0.39%

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100



2) 장래 수단통행

- 서울시 관련 총 주수단통행량은 2016년 2,948만통행, 2020년 2,990만통행으로 증가하다가, 2025년 2,942만통행, 2045년 2,675만통행으로 감소하는 것으로 예측됨.

[표 2-38] 수도권 장래 총 주수단통행량 예측

(단위 : 만 통행/일)

구분		2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
수도권	합계	5,936	6,081	6,050	6,038	5,930	5,770	5,569	-0.27%
	수도권↔수도권	5,770	5,913	5,879	5,866	5,761	5,604	5,409	-0.27%
	수도권↔외곽	166	168	171	172	170	166	160	-0.15%
서울시	서울관련	2,948	2,990	2,942	2,925	2,874	2,787	2,675	-0.40%
	서울내부	2,185	2,175	2,116	2,090	2,049	1,993	1,915	-0.55%
	서울-인천경기	699	751	763	772	763	734	702	0.01%
	서울-외곽	63	64	64	63	62	60	58	-0.39%

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

주 : 비기관수단 통행량 포함

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100

- 서울시 관련 총 수단통행량은 2016년 29,480 천 통행에서 2021년 29,899 천 통행으로 증가하다가 이후 다소 감소하여 2045년 26,746 천 통행으로 예측됨.
 - 서울시 관련 수단별 통행량은 2016년 지하철(37.9%), 버스(26.5%), 승용차(25.5%) 순에서 2036년 지하철(39.8%), 승용차(25.5%), 버스(24.7%) 순으로 지하철통행 비중이 증가하나 버스통행 비중은 다소 감소되는 것으로 나타남.
 - 택시의 수단통행은 2016년 2,057 천 통행/일에서 2045년 1,852 천 통행/일로 약 10% 감소할 것으로 나타남

[표 2-39] 수도권 장래 수단별 통행량

(단위 : 천 통행/일)

구분		2016년	2020년	2025년	2030년	2035년	2040년	2045년	증가율
서울시 관련	도보/자전거	7,241	6,849	6,566	6,548	6,516	6,412	6,197	-0.65%
	기타	1,643	1,657	1,634	1,618	1,581	1,529	1,467	-0.47%
	승용차	7,675	8,090	8,143	8,087	7,926	7,686	7,410	-0.15%
	택시	2,057	2,102	2,071	2,055	2,007	1,939	1,852	-0.44%
	버스	4,018	3,993	3,815	3,797	3,725	3,596	3,426	-0.66%
	지하철	4,521	4,812	4,921	4,888	4,773	4,591	4,376	-0.14%
	버스+지하철	2,326	2,396	2,273	2,262	2,210	2,118	2,018	-0.59%
	계	29,480	29,899	29,424	29,254	28,736	27,871	26,746	-0.40%

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

주 : 비기관수단 통행량 포함 / / 기타는 도보 및 자전거를 제외한 오토바이, 화물차, 특수차

주 : 연평균 증가율 = [(최종연도/기준년도)^{1/(전체연도 수 - 1)} - 1] × 100

- 서울시 장래 통행유형별 수단별 통행량은 2016년 승용차(34.5%), 지하철(20.3%), 버스(18.1%), 버스+지하철(10.5%), 택시(9.0%) 순에서 2045년 승용차(35.8%), 지하철(21.4%), 버스(16.8%), 버스+지하철(9.9%), 택시(9.0%) 순으로 승용차 통행이 증가하며, 지하철통행 비중이 증가하나 버스통행, 택시관련 통행 비중은 다소 감소 할 것으로 예측됨.

[표 2-40] 서울시 장래 통행유형별 수단별 통행량

(단위 : 만 통행/일)

구분	승용차	택시	버스	지하철	버스+지하철	기타	합계	
2016년	서울↔서울	414	185	317	331	133	84	1,465
	서울→시외	342	10	85	121	99	40	696
	시외→서울	11	11	0	1	1	39	63
	서울시 관련 계	767 (34.5%)	206 (9.2%)	402 (18.1%)	452 (20.3%)	233 (10.5%)	164 (7.4%)	2,224 (100.0%)
2020년	서울↔서울	438	189	310	339	134	83	1,494
	서울→시외	360	10	89	141	105	43	748
	시외→서울	11	11	0	2	0	39	64
	서울시 관련 계	809 (35.1%)	210 (9.1%)	399 (17.3%)	481 (20.9%)	240 (10.4%)	166 (7.2%)	2,305 (100.0%)
2025년	서울↔서울	438	187	295	336	127	81	1,463
	서울→시외	365	10	87	154	100	43	759
	시외→서울	11	11	0	1	0	39	63
	서울시 관련 계	814 (35.6%)	207 (9.1%)	382 (16.7%)	492 (21.5%)	227 (9.9%)	163 (7.1%)	2,286 (100.0%)
2030년	서울↔서울	430	185	290	330	124	80	1,439
	서울→시외	367	10	89	157	102	43	769
	시외→서울	11	11	0	2	0	38	63
	서울시 관련 계	809 (35.6%)	205 (9.0%)	380 (16.7%)	489 (21.5%)	226 (10.0%)	162 (7.1%)	2,271 (100.0%)
2040년	서울↔서울	418	180	284	320	120	79	1,401
	서울→시외	363	10	89	155	101	42	759
	시외→서울	11	11	0	1	0	37	61
	서울시 관련 계	793 (35.7%)	201 (9.0%)	372 (16.8%)	477 (21.5%)	221 (9.9%)	158 (7.1%)	2,222 (100.0%)
2045년	서울↔서울	405	174	275	309	115	77	1,355
	서울→시외	353	9	84	149	96	40	731
	시외→서울	11	10	0	1	0	36	60
	서울시 관련 계	769 (35.8%)	194 (9.0%)	360 (16.8%)	459 (21.4%)	212 (9.9%)	153 (7.1%)	2,146 (100.0%)

자료 : 수도권교통본부, 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 2017

제 III 장

관련 법규 및

사례 검토

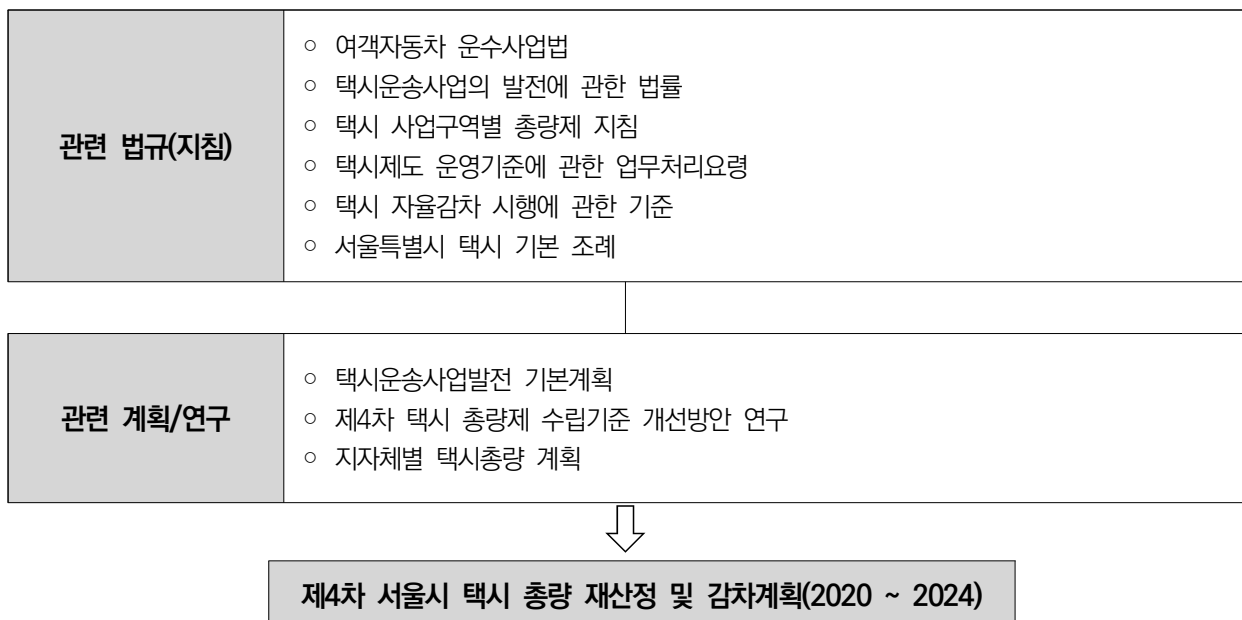
1. 관련 법규 검토 개요
2. 관련 법규 상세 검토
3. 택시 총량 산정 관련 사례 검토

제3장 관련 법규 및 사례 검토

제1절 관련 법규 검토 개요

1. 다른 법령 및 관련 계획과의 관계

- 지자체의 택시 총량제 산정과 관련하여 기본적으로 「여객자동차 운수사업법」과 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」을 바탕으로 하며, 「택시 사업구역별 총량제 지침」에서 제시한 기준 및 산정방식을 적용함,
- 이에 따라, 「여객자동차 운수사업법」, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에서 명시하고 있는 사항 이외에 중앙정부의 택시 관련 계획 또는 해당 내용이 포함된 상위계획과 관련 계획을 추가 검토하여 반영토록 함.
 - 상위계획 : 택시운송사업발전 기본계획 등
 - 서울시 및 인접 시도 계획 : 택시 총량계획 등



〈그림 3-1〉 서울시 택시 총량제 관련 법규 및 계획



제2절 관련 법규 상세 검토

1. 여객자동차 운수사업법

- 여객자동차 운수사업법 제5조는 면허의 기준을 제시하고 있으며, 국토교통부가 정한 수송력 공급에 관한 산정기준에 따라 5년마다 시·도지사가 수송력 공급계획을 수립하여야 함.
- 여객자동차 운수사업이란, 여객자동차 운수사업법 시행령 제6조에 의거하여 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업을 의미함.

- 여객자동차 운수사업법 제5조(면허 등의 기준)
 - ② 국토교통부장관은 제1항제1호의 수송력 공급에 관한 산정기준(대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 경우로 한정한다)을 정하여 시·도지사에게 통보할 수 있다.
 - ③ 제2항에 따라 수송력 공급에 관한 산정기준을 통보받은 시·도지사는 5년마다 수송력 공급계획을 수립·공고하고, 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- 여객자동차 운수사업법 시행령 제6조(수송력 공급에 관한 산정기준을 정할 수 있는 여객자동차운송사업)
 - 법 제5조제2항에서 “대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업”이란 일반택시운송사업 및 개인택시운송사업을 말한다.

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제22조의2는 수송력 공급계획의 변경 사유를 제시하고 있음.
 - 특히 국토교통부장관이 택시운송사업용 자동차의 적정 수요와 공급유지를 위하여 필요하다고 인정하는 경우, 수송력 공급계획을 변경할 수 있다고 명시하고 있음
- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제24조의2에서는 시·도지사가 수송력 공급계획을 수립한 경우 택시운송사업용 자동차의 총대수 및 연도별 택시운송사업용 자동차의 공급계획을 공보에 게시하도록 규정하고 있음.

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제22조의2(수송력 공급계획의 변경 사유)
 - 법 제5조제4항에서 “수송 수요의 급격한 변화 등 국토교통부령으로 정하는 사유”란 다음 각 호의 사항을 말한다.
 1. 택지가 개발되어 대규모의 인구유입이 발생한 경우
 2. 제10조제1항에 따른 사업구역의 통합으로 별도의 수송력 공급계획의 수립이 필요한 경우
 3. 국토교통부장관이 택시운송사업용 자동차의 적정 수요와 공급유지를 위하여 필요하다고 인정하는 경우

- 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제24조의2(수송력 공급계획의 공고)
 - 법 제5조제5항에 따라 시·도지사가 수송력 공급계획을 수립한 경우에는 다음 각 호의 사항을 공보에 게시하여야 한다.
 1. 사업구역별 택시운송사업용 자동차의 총대수
 2. 사업구역별·연도별 택시운송사업용 자동차의 공급계획



2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률

- 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제9조는 시·도지사가 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하도록 규정하고 있음.
 - 특히 총 운행거리 중 영업거리의 비율과 전체 택시 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율, 그리고 택시운행실태 및 향후 택시수요 등을 반영하여 택시의 적정 공급 규모를 산정하도록 함

○ 제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등)

- ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사를 실시하여야 한다.
- ② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.
 1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
 2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
 3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 제2항에 따라 사업구역별 택시 총량을 산정한 시·도지사는 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ⑦ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량을 산정(제5항에 따라 재산정한 경우를 포함한다)한 경우 이를 시·도의 공보에 고시하여야 한다.
- ⑨ 제1항부터 제6항까지의 규정에 따른 실태조사의 방법·절차, 사업구역별 택시 총량 산정을 위한 기준·절차, 사업구역별 택시 총량의 보고, 재산정 요구의 기간·절차 및 재산정 방법·절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 부칙 제6조(사업구역별 택시 총량의 산정에 관한 경과조치)

이 법 공포 후 시행 전에 시·도지사가 『여객자동차 운수사업법』제5조제3항에 따라 수송력 공급계획을 수립·공고하고 국토교통부장관이 인정한 경우 이 법 제9조제2항에 따른 택시 총량을 산정한 것으로 본다.

3. 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령(국토교통부 훈령 제83호)

- 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령 제3조는 택시제도 운영에 관한 계획을 수립 하도록 규정하고 있음.

- 운영계획에는 차종 및 운행형태별 운행대수 및 운행시기, 적정 실차율 및 수송분담율 수준 설정을 포함하며, 그 외에도 택시운송사업의 건전한 육성 및 서비스 증진을 위한 사항을 포함하도록 함

○ 제3조(운영계획의 수립)

- ① 관할관청은 택시제도 운영에 관한 계획(이하 "운영계획"이라 한다)을 수립·시행 하여야 하며, 운영 계획에는 다음 사항이 포함되어야 한다.

1. 차종 및 운행형태별 운행대수 및 운행시기
2. 적정 실차율 및 수송분담율 수준 설정
3. 기타 택시운송사업의 건전한 육성 및 서비스 증진을 위해 관할관청 이 필요 하다고 판단하는 사항

○ 제4조(지도·조정)

- 시·도지사는 제3조의 규정에 의하여 시장 등이 수립 한 운영계획과 관할지역내의 택시제도 운영상황 전반에 대하여 종합적으로 지도·조정하여야 한다.

4. 택시 자율감차 시행에 관한 기준

- 택시운송사업의 발전에 관한 법률 제11조 및 같은 법 시행령 제10조에 따라 택 시 자율감차에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 함.

○ 제3조(감차계획의 수립 및 변경)

- ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제10조제1항제3호에 해당하는 사업구역별 지방자치단체장(이하 "사업구역별 지방자치단체장"이라 한다) 은 사업구역별 택시 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 소속 감차위원회의 심의를 거쳐 다음 각 호 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하여야 한다.

1. 과잉공급 규모
2. 연도별·업종별 감차 규모
3. 감차보상금의 수준
4. 연도별 감차소요 금액
5. 연도별 감차재원 규모
6. 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 규모
7. 감차계획 시행기간
8. 사후관리 방안
9. 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안
10. 연도별 감차 기대효과



5. 서울특별시 택시 기본 조례

- 서울특별시 택시기본 조례 제7조는 시장이 택시산업의 중장기 정책목표 및 방향을 설정하고 종합적인 계획을 수립하도록 규정하고 있음.

○ 제7조(종합계획 수립)

시장은 택시산업의 중장기 정책 목표 및 방향을 설정하고 종합적인 계획을 수립하여야 하며, 해당 종합 계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되도록 한다.

1. 택시정책의 비전과 기본목표 및 추진방향
2. 현 택시산업의 실태 및 문제점
3. 기존 택시정책의 추진실적 평가
4. 연차별 주요 추진과제와 그 추진방법
5. 필요한 재원의 규모와 조달방안
6. 그 밖에 택시 서비스 개선과 택시산업 활성화를 위해 필요하다고 인정되는 사항

〈편집 상 여백〉

제 IV 장

서울시 택시 운행 실태 분석

1. 분석 개요
2. 관련 법규 상세 검토
3. 택시 총량 산정 관련 사례 검토

제4장 서울시 택시 운행 실태 분석

제1절 분석개요

1. 조사 대상 및 분석자료

- 제4차 서울특별시 택시총량 산을 위해서 「택시 사업구역별 총량제 지침」에서 사업구역별 총량제 산정을 위한 조사방법에서 제시하고 있는 사항 적용을 원칙으로 함.
- 서울시는 택시 요금미터기와 디지털 운행기록장치에 저장된 정보를 실시간으로 수집·관리할 수 있는 시스템(이하, 서울시택시정보시스템(STIS))을 2012년 12월 이후 지속적으로 구축하였음.
 - 서울시 택시운행정보관리시스템(STIS)은 (주)한국스마트카드사에서 카드단말기의 통신기능을 활용하여 택시 운행정보, 수입금, 위치정보 등을 수집·관리하고 있음
 - 서울시의 법인택시는 2012년, 개인택시는 2013년까지 디지털통합기록계 장착이 완료되었음
- 이에 따라, 서울시는 개인 및 법인택시 전체에 대해 운행기록이 전수조사 되어 있음에 한국스마트카드에서 이를 제공받아 활용하여 분석함.
 - 분석항목: 일자별 영업 건수, 공차거리, 영업거리, 운행시간 등
- 현재 서울시의 택시 면허대수는 총량조사 시작 시점 당시에 사업구역 내에서 면허받은 전체 택시대수(개인+일반)를 기준으로 산정함.
 - 사업구역을 통합운영하고 있거나 통합하고자 하는 경우, 전체를 동일 사업구역으로 간주하여 산정

[표 4-1] 서울시 택시 면허대수 현황

(단위: 대)

구분	면허대수	등록대수
개인택시	49,214	49,214
법인택시	22,603	19,383
전체	71,817	68,597

자료 : 2019년 7월 기준



- 본 연구에서 택시운행실태 분석을 위한 DTG자료의 데이터클리닝 기준은 다음과 같음.
 - DTG 자료의 논리적 오류 및 이상치를 제거하고 이를 통해 분석결과의 타당성을 확보하고자함
 - 기존 분석과 동일하게 시각오류, 시간오류, 금액오류, 결제오류 등 오류형태를 정의하고 기준적용이유에 대해 객관적인 기준을 정립하여 적용함

[표 4-2] DTG 자료 데이터클리닝 기준

항 목	기 준	기준 적용이유
시각오류	· 1일 기준 분류 시, 해당 일자와 상이한 자료 등	시간계산 불가 및 시간대별 자료 분석불가
시각오류	· 하차시각이 승차시각보다 앞서는 경우 · 시각오류로 인하여 운행시간 계산이 불가능한 경우 등	시간계산 불가 및 시간대별 자료 분석불가
금액오류	· 3,800원 미만 혹은 10만원 초과 미터요금 · 운행거리(시간)대비 요금이 비정상적인 경우 등	이상치이므로 제거
결제오류	· 현금, 신용카드, 선불카드외의 수단의 결제취소 등	온라인결제취소는 취소금액이 입력된 자료임

- DTG 자료는 각 통행건(결제건)에 대해 승하차시각을 포함하고 있으며, 본 연구에서는 수집일시(결제시각)를 기준으로 하여 분석을 수행하였음.
 - DTG자료의 구조는 11개 항목의 세부사항으로 구성되며 다음과 같음

[표 4-3] DTG 자료 구조

항 목	설 명
구분	개인, 법인을 구분
수집일시	정보수집시간
교통사업자ID	9자리 숫자
차량ID	12자리 숫자
승차시각	승차시각
하차시각	하차시각(=결제시각)
영업거리	승객이 탑승한 시간동안 이동한 거리(m)
금액	미터요금(원)
결제구분	현금거래/신용카드거래/선불카드거래
공차거리	승객하차시점부터 다음승객 승차때까지 이동한 거리(m) 또는 출고시부터 승객승차까지 이동한 거리(m)
할증	일반(0)/야간(1)/시계(3)/시계+야간(7)

(1) 조사 시행 시기

- 관련지침에 의거하여 2019년 1월부터 8월까지 조사를 완료하되 조사 자료는 조사시행 시점 이전 3개월 이상 자료를 활용하도록 함.
 - 제4차 서울특별시 택시 총량산정을 위한 조사 자료의 기간은 2019년 4월, 5월, 6월, 7월 간 총 4개월 자료를 활용함
 - 해당 기간 중 주중, 주말 실차율이 반영될 수 있도록 연속성 있게 적용함

(2) 조사 표본

- 서울시 택시 총량을 산정하기 위한 조사 표본은 7월 기준 총 면허 대수인 전체 71,817대(개인택시 49,214대, 법인택시 22,603대)를 대상으로 함.
 - 관련 지침에서는 조사업체수는 해당 지역 업체수의 30%이상, 최소 4개 업체 이상을 조사하도록 하며, 조사대수는 총 면허대수 기준 표본율 2%이상(인구 300만 이상 도시)을 원칙으로 하고 있음
- 다만, 조사 표본은 해당 조사기간(4월~7월)에 1회 이상 운행한 실질 운행대수를 기준으로 STIS에 수집된 차량에 대해서 택시미터기 자료를 활용한 분석을 수행함.
 - 일별 법인택시 및 개인택시의 결제건수가 가장 적은 오전 4시 ~ 익일 오전 4시를 기준으로 1일을 규정함
 - 1일 대당 10시간 이상 운행한 경우를 1대로 산정하고 10시간 미만은 가중치를 부여하되, 3시간 미만 운행은 0대로 처리함
 - 가동률은 일반·법인택시대수의 비율에 따른 가중평균으로 적용함

〈 운행시간에 따른 가중적용 〉

4시간미만 : 0.125대, 5시간미만 : 0.250대, 6시간미만 : 0.375대, 7시간미만 : 0.500대,
8시간미만 : 0.625대, 9시간미만 : 0.750대, 10시간미만 : 0.875대

- 개인택시의 표본은 1일 기준으로 총 면허대수 중 부제를 고려하였으며, 해당 기간 중 1회 이상 운행 이력이 있는 일당 평균 23,935대로 샘플 비율은 90.2%에 해당함
- 또한, 법인택시의 표본은 1일 기준으로 총 면허대수 중 해당 기간 중 1회 이상 운행 이력이 있는 일당 평균 17,195대로 샘플 비율은 88.7%에 해당함

7) 『택시운송원가분석 및 요금체계연구, 2013』과 『제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구, 2014』의 1일 기준과 동일함



[표 4-4] 조사 표본 수집률

(단위: 대, %)

구분	면허대수(A)	부제반영 면허대수 ^{주1)}	등록대수	휴지차량 ^{주2)}	유효샘플(B)	샘플 비율(B/A)
개인택시	49,214	26,545	49,214	-	23,935	90.2
법인택시	22,603	22,603	19,383	3,220	17,195	88.7
전체	71,817	49,148	68,597	3,220	41,130	89.6

주1 : 서울시 개인택시 3부제(가/나/다조 반영), 법인택시 부제 없음

주2 : 법인택시 중 휴지차량은 법적 처벌로 인한 미운행 및 운전자 미확보에 따른 미운행에 따른 각 회사별 미운행 택시의 계임

자료 : 2019년 7월 기준

- 지침에서는 조사 표본은 면허대수에 관계없이 개인, 일반택시를 각각 50:50 비율로 표본을 선정하되 표본을 적용결과 조사대수가 30대 미만인 경우에는 최소 30대 조사하도록 되어있음.
 - 이에 따라, 서울시는 1일 운행하는 개인택시와 법인택시의 실제 운행대수가 차이가 존재함에 따라 1일 기준 실제 1회 이상 운행하는 전체 운행 택시를 표본으로 산정함

(3) 조사 표본 선정방법(조사대상 차량 및 업체)

- 지침에 따라 조사대상 차량은 동일차량으로 실차율과 가동률을 조사하도록 함에 따라 1일 기준 1회 이상 운행한 모든 택시를 실차율과 가동률을 산정함.
- 사업구역별 지자체는 조사의 객관성 및 공정성을 확보하기 위해 조사 표본을 무작위로 선정하여야 됨에 따라 서울시 택시정보시스템에서 운행기록을 가진 전체 표본을 적용함.

제2절 서울시 택시 운행실태조사 결과

1. 서울시 택시 가동률

- 가동률은 DTG상에 기록된 일자별(오전 04:00 ~ 익일 04:00, 24시간) 중 각 택시별 첫 승차시간과 마지막 하차시간을 이용하여 산정함.
 - 가동률 : (실제 영업을 한 택시 대수/총 면허대수) × 100
 - 총 면허대수 : 총량조사 시작 시점 당시 발급된 면허대수로서 조사시점별 부제 중인 차량은 제외
- 가동률 분석 결과, 서울시 개인택시는 76.5%, 법인택시는 67.9%의 가동률을 보이며, 개인택시가 법인택시에 비해 높은 가동률을 보임.
 - 제3차 택시총량제에서 산정된 개인택시 76.6%, 법인택시 80.2%의 가동률과 비교해 보면, 개인택시는 거의 유사한 반면 법인택시의 가동률은 약 12.3% 감소한 것으로 나타남
 - 이는 법인택시 운수종사자 감소로 인해 면허 대수 대비 실제 운행대수의 감소로 인해 가동률이 크게 감소한 것으로 보임
- 개인택시 및 법인택시 모두 지침에서 제시하는 안정적 가동률보다는 낮게 나타남.
 - 총량제 지침에서 제시하고 있는 안정적 가동률은 3부제로 운행 중인 개인택시의 경우 92%, 부제가 없는 법인택시의 경우 88%임
 - 개인택시의 현재 가동률은 76.5%로 총량제지침에서 제시하고 있는 안정적 가동률 92% 대비 약 15.5% 낮으며, 고령화 등의 영향으로 보임
 - 법인택시의 현재 가동률은 67.9%로 총량제지침에서 제시하고 있는 안정적 가동률 88% 대비 약 12.1% 낮으며, 운수종사자 수부족에 따른 영향으로 보임
- 개인택시와 법인택시의 가동률을 가중 평균은 서울시의 현재 가동률은 73.8% 임.

[표 4-5] 현재 가동률 산정 결과

구 분	개인택시	법인택시
가동률	76.5%	67.9%
가중평균 가동률	73.8%	
안정적 가동률	92.0%	88.0%

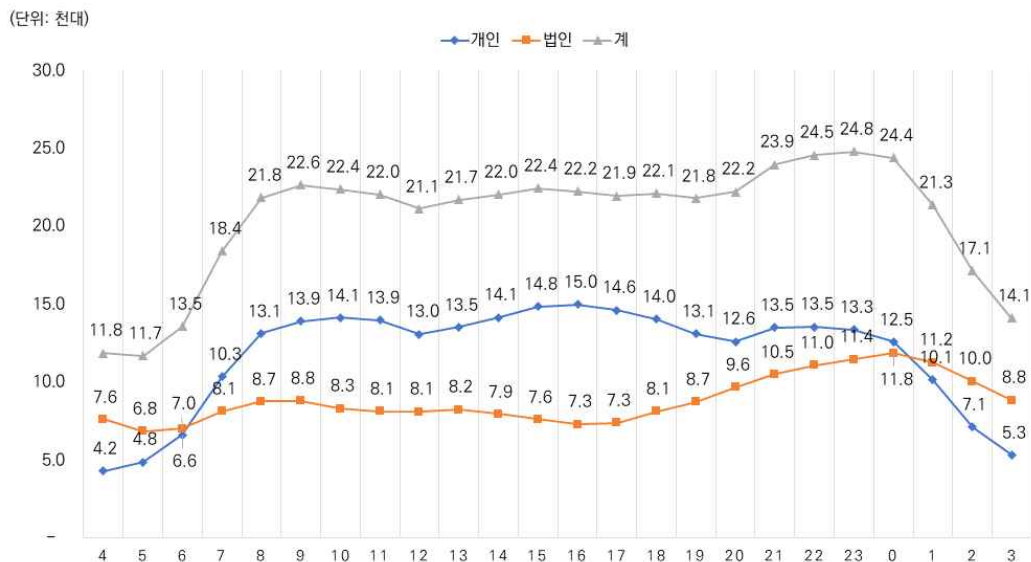
주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



1) 시간대별 운행대수 및 운행비율

- 시간대별 결제가 이루어진 운행대수를 기준으로 분석한 결과, 서울시의 시간대별 택시 운행대수는 약 20,500대 수준이며, 개인택시가 약 11,700 여대(57%), 법인택시가 8,700 여대(43%)로 운행하고 있음
- 개인택시는 심야시간 가동대수가 현저히 적어지는 것으로 나타나 주로 07:00~24:00 사이에 운행되고 있음.
 - 오전 4시에는 약 4.2 천대의 개인택시가 운행하는 것으로 조사되었으며 이는 3부제를 감안한 일평균 총 운행대수 약 2만 9천대의 약 14% 수준임
 - 오전 8시부터 오후 12시 사이에 약 1.4만대가 운행되고 있어 일평균 총 운행대수 약 2만 9천대의 약 50% 이상이 해당시간에 운행하고 있는 것으로 나타남
- 법인택시는 오전(출근)·오후(심야)의 쌍봉형태를 보이며, 오전/오후 교대근무의 특성을 반영하고 있음.
 - 오전 4시에는 7.6천대의 법인택시가 운행하고 있어 개인택시보다 높은 운행대수를 보이며, 이는 일평균 총 운행대수 약 1.7만대의 약 44% 수준임
 - 법인택시는 오후 8시 이후부터 다음날 오전 7시까지의 운행대수가 많으며, 특히 오후 8시부터 익일 오전 3시까지 시간당 평균 약 11,000대가 운행하며 이는 일평균 총 운행대수 약 1.7만대의 60% 이상이 해당시간에 운행하고 있는 것으로 나타남.



〈그림 4-2〉 시간대별 영업대수

[표 4-6] 시간대별 영업대수

(단위: 천 대, %)

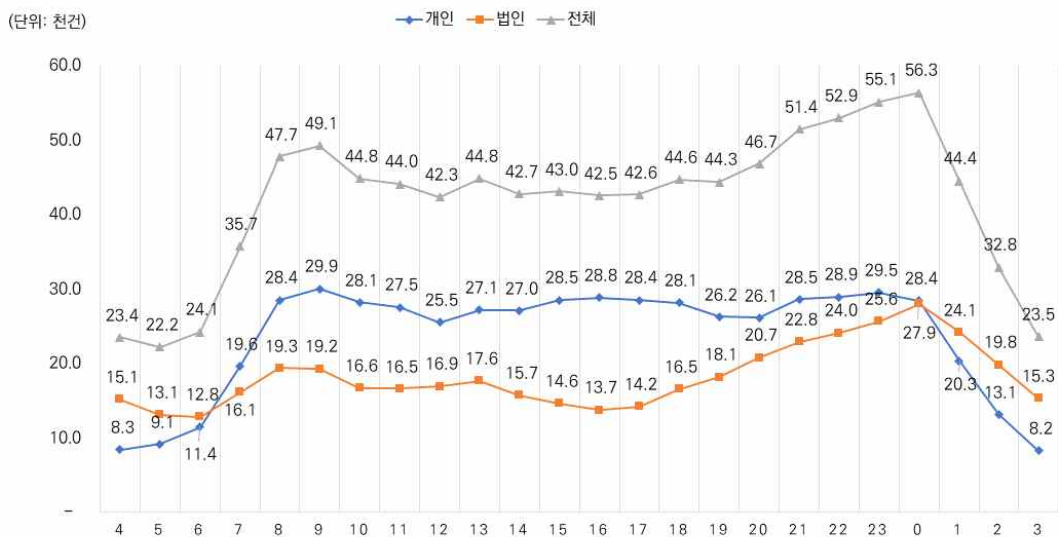
시간대	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
개인택시	4.2	4.8	6.6	10.3	13.1	13.9	14.1	13.9	13.0	13.5	14.1	14.8
법인택시	7.6	6.8	7.0	8.1	8.7	8.8	8.3	8.1	8.1	8.2	7.9	7.6
소계	11.8	11.6	13.6	18.4	21.8	22.7	22.4	22	21.1	21.7	22	22.4
시간대	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
개인택시	15.0	14.6	14.0	13.1	12.6	13.5	13.5	13.3	12.5	10.1	7.1	5.3
법인택시	7.3	7.3	8.1	8.7	9.6	10.5	11.0	11.4	11.8	11.2	10.0	8.8
소계	22.3	21.9	22.1	21.8	22.2	24	24.5	24.7	24.3	21.3	17.1	14.1

주1 : 서울시 개인택시 3부제(가/나/다조 반영), 법인택시 부제 없음

주2 : 시간대별 영업 실적(결제 건수)이 있는 택시를 대상으로 분석함

- 시간대별 영업건수를 기준으로 살펴보면, 서울시는 시간당 평균 41,708건의 택시 영업이 이루어지고 있으며, 개인택시는 시간당 23,500여 건(56%), 법인택시는 시간당 18,000여 건(44%)을 담당하고 있음.

- 시간대별 결제건수를 살펴보면 서울시의 택시 영업은 오전·오후 쌍봉형태를 보이나 오전 10시와 오후 10시 사이의 택시 이용건수도 일정 수준 이상으로 나타남
- 오전 24:00을 기준으로 법인택시의 결제건수가 개인택시보다 많아지며, 이는 익일 오전 6시까지 유지됨



<그림 4-3> 시간대별 영업건수



[표 4-7] 시간대별 영업건수

(단위: 천 건, %)

시간대	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
개인택시	8.3	9.1	11.4	19.6	28.4	29.9	28.1	27.5	25.5	27.1	27.0	28.5
법인택시	15.1	13.1	12.8	16.1	19.3	19.2	16.6	16.5	16.9	17.6	15.7	14.6
소계	23.4	22.2	24.2	35.7	47.7	49.1	44.7	44.0	42.4	44.7	42.7	43.1
시간대	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
개인택시	28.8	28.4	28.1	26.2	26.1	28.5	28.9	29.5	28.4	20.3	13.1	8.2
법인택시	13.7	14.2	16.5	18.1	20.7	22.8	24.0	25.6	27.9	24.1	19.8	15.3
소계	42.5	42.6	44.6	44.3	46.8	51.3	52.9	55.1	56.3	44.4	32.9	23.5

주1 : 서울시 개인택시 3부제(가/나/다조 반영), 법인택시 부제 없음

주2 : 시간대별 영업 실적(결제 건수)이 있는 택시를 대상으로 분석함

2) 요일별 가동률

- 서울시 개인 및 법인택시의 요일별 가동률 패턴은 유사하게 나타나며, 대체로 일요일의 가동률이 낮으며 금요일의 가동률이 높은 것으로 나타남.

[표 4-8] 요일별 평균 가동률

구분	개인택시					법인택시				
	4	5	6	7	평균	4	5	6	7	평균
일	66.0%	65.6%	66.3%	66.6%	66.1%	52.2%	53.2%	53.6%	53.8%	53.2%
월	79.0%	73.4%	78.6%	78.6%	77.5%	63.8%	62.4%	65.4%	65.0%	64.2%
화	78.9%	80.2%	79.0%	79.8%	79.5%	66.5%	69.0%	69.1%	69.9%	68.6%
수	80.9%	77.3%	80.8%	79.7%	79.5%	68.6%	64.4%	72.3%	71.2%	69.0%
목	80.6%	80.7%	76.4%	80.0%	79.5%	70.0%	71.4%	70.8%	72.0%	71.1%
금	84.3%	84.3%	82.9%	82.4%	83.5%	73.2%	73.5%	74.4%	74.5%	73.9%
토	74.3%	74.8%	74.7%	75.2%	74.8%	69.8%	71.3%	71.2%	71.6%	71.0%

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



〈그림 4-4〉 요일별 평균 가동률



- 개인택시의 주중가동률은 평균 79.3%, 주말가동률은 평균 69.8%이며, 법인택시의 주중가동률은 평균 69.9%, 주말가동률은 평균 62.7%임.
- 4월의 가동률이 가장 높은 것으로 나타났으며, 7월, 6월 5월 순으로 분석됨

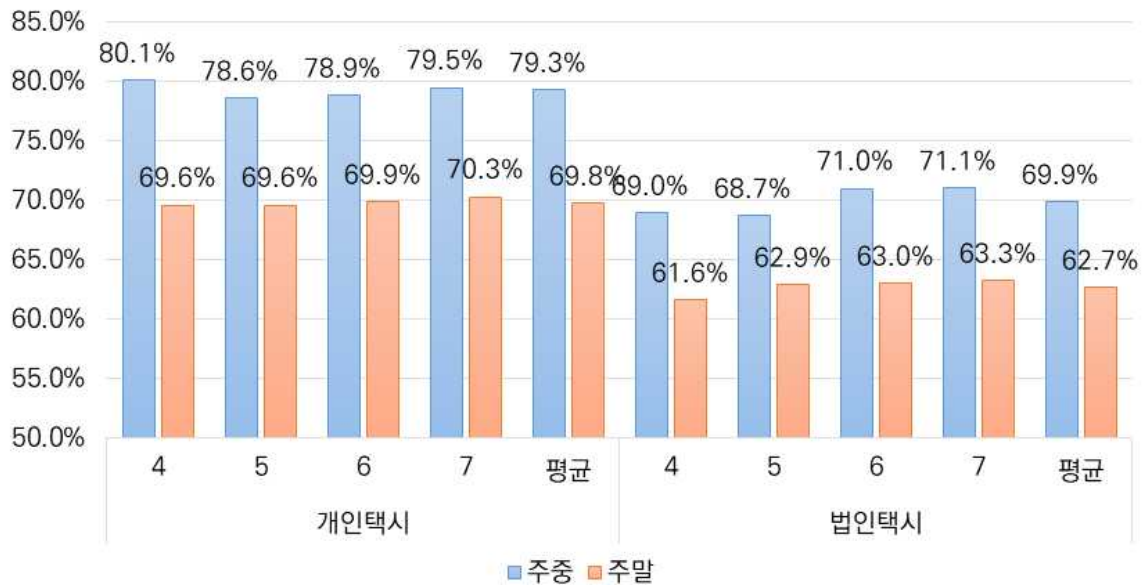
[표 4-9] 주중/주말 평균 가동률

구분	개인택시					법인택시				
	4	5	6	7	평균	4	5	6	7	평균
주중	80.1%	78.6%	78.9%	79.5%	79.3%	69.0%	68.7%	71.0%	71.1%	69.9%
주말	69.6%	69.6%	69.9%	70.3%	69.8%	61.6%	62.9%	63.0%	63.3%	62.7%

주: 주중(월,화,수,목,금), 주말(토,일)

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



<그림 4-5> 주중/주말 평균 가동률

3) 월별 가동률

- 서울시 택시의 4~7월의 월별 평균 가동률은 71.8%로 분석되었으며, 개인택시 76.4%, 법인택시 67.1%로 분석됨.
 - 개인택시는 4월의 가동률이 가장 높은 반면, 법인택시는 7월의 가동률이 가장 높은 것으로 나타남
 - 개인택시의 월별 평균 가동률은 법인택시 대비 약 10% 수준 높은 것으로 분석됨
- 개인택시 가동률은 4월 가동률 약 77.0%로 분석기간 중 가장 낮은 6월 가동률 75.7% 대비 1.3%로 높음.
- 법인택시 가동률은 7월 가동률 약 68.1%로 분석기간 중 가장 낮은 달인 4월 가동률 66.0% 대비 2.1% 높음.

[표 4-10] 월별 평균 가동률

구 분	4월	5월	6월	7월	4~7월 평균
개인택시	77.0%	76.2%	75.7%	76.8%	76.4%
법인택시	66.0%	66.6%	67.5%	68.1%	67.1%
가중평균 가동률	71.5%	71.4%	71.6%	72.5%	71.8%

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



〈그림 4-6〉 월별 평균 가동률



2. 거리실차율 산정

1) 거리 실차율 산정 결과

- 거리실차율은 DTG상에 기록된 각 영업주행거리와 공차거리를 합산하여 산정하며 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율임.
 - 거리실차율 : (승객승차 운행거리/총 운행거리) × 100
 - 총 운행거리 : 출고(영업개시)부터 입고(영업종료)까지의 거리를 말함
 - 현재 거리실차율 : 개인택시와 일반택시의 평균 거리실차율
 - 현재 거리실차율 = $\frac{(\text{개인택시 거리실차율} + \text{일반택시 거리실차율})}{2}$
- 거리실차율 분석결과 개인택시는 57.6%, 법인택시는 62.6%로 법인택시가 개인택시보다 높은 거리실차율을 보임.
 - 개인택시와 법인택시 모두 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침」에서 제시한 목표 거리 실차율 63%에 미치지 못함
- 서울시 전체 택시의 현재 거리실차율은 60.1%로 분석되었으며, 이는 목표 거리실차율 63.0%에 비해 2.9% 미치지 못함.

[표 4-11] 현재 거리실차율 산정 결과

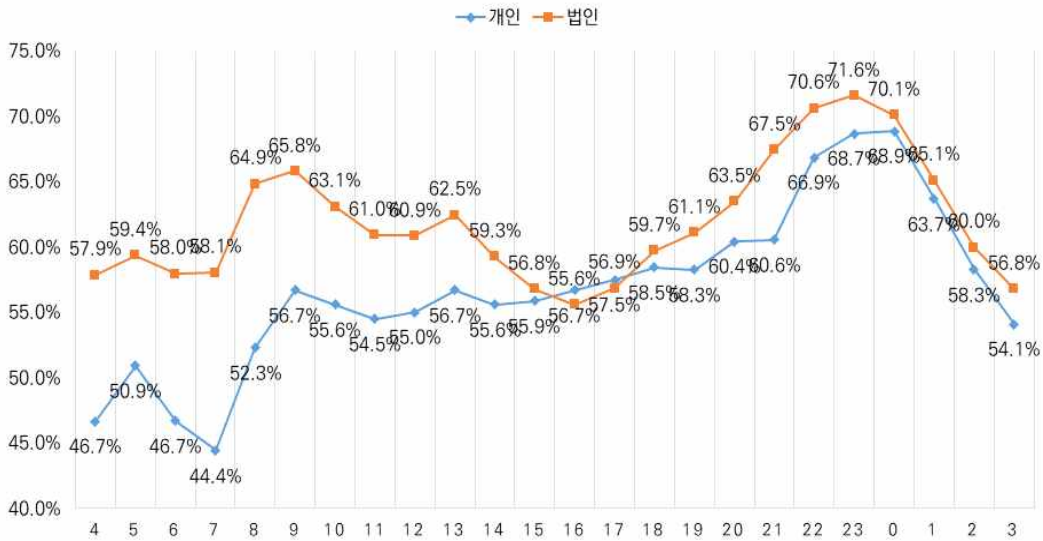
구 분	개인택시	법인택시
거리실차율	57.6%	62.6%
현재 거리실차율	60.1%	
목표 거리실차율	63.0%	

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시

2) 시간대별 거리실차율

- 시간대별 영업거리 기준 거리실차율을 살펴보면 서울시의 시간대별 평균 거리실차율은 60.1% 수준이며, 시간대별 영업대수를 고려한 평균 거리실차율은 개인택시는 57.6%, 법인택시는 62.6%로 나타남.



〈그림 4-7〉 시간대별 거리실차율

〔표 4-12〕 시간대별 거리실차율

(단위: %)

시간대	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
개인택시	46.7	51.0	46.7	44.4	52.3	56.7	55.6	54.5	55.1	56.8	55.6	55.9
법인택시	57.9	59.4	58.0	58.0	64.8	65.8	63.1	61.0	60.9	62.5	59.3	56.8
평균	52.3	55.2	52.4	51.2	58.5	61.3	59.4	57.8	58.0	59.6	57.5	56.4
시간대	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
개인택시	56.7	57.5	58.5	58.3	60.5	60.6	66.9	68.7	68.9	63.7	58.3	54.1
법인택시	55.6	56.9	59.8	61.2	63.6	67.5	70.6	71.6	70.1	65.2	60.0	56.8
평균	56.2	57.2	59.1	59.7	62.0	64.1	68.8	70.2	69.5	64.5	59.2	55.5

주1 : 서울시 개인택시 3부제(가/나/다조 반영), 법인택시 부제 없음

주2 : 시간대별 영업 실적(결제 건수)이 있는 택시를 대상으로 분석함



3) 요일별 거리실차율

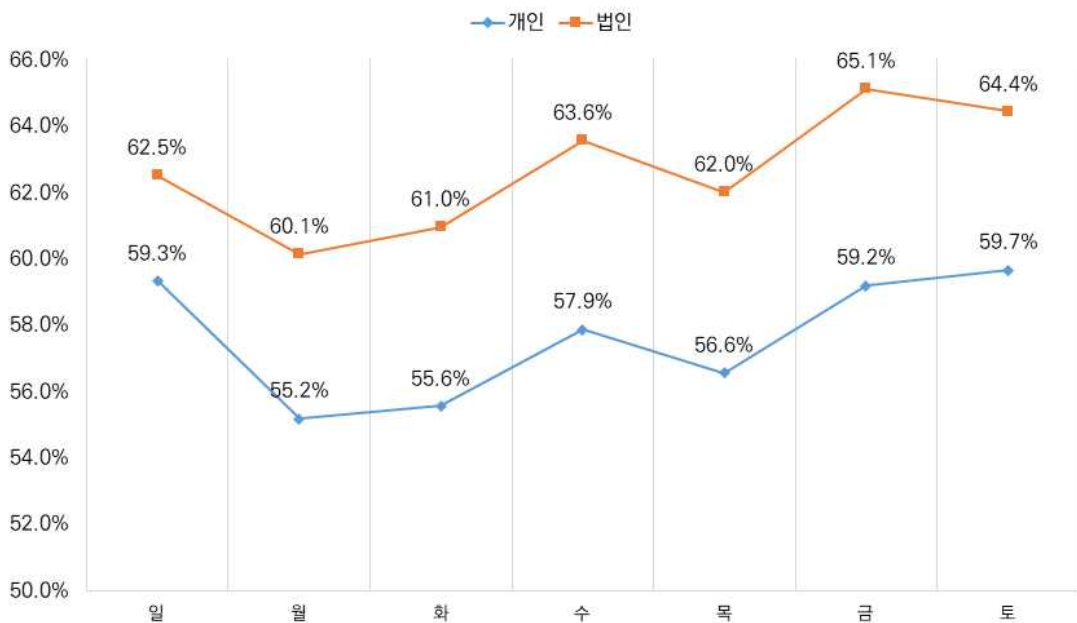
- 요일별로는 월요일부터 목요일까지 개인택시와 법인택시 모두 비슷한 추세를 보이거나 법인택시는 60~65%수준의 거리실차율을 보이며, 개인택시는 55%~60%수준의 거리실차율을 보임.
 - 요일별로는 법인택시의 경우 금요일이 65.1%로 가장 높으며, 개인택시는 토요일이 59.7%로 거리실차율이 높은 것으로 나타남

[표 4-13] 요일별 평균 거리실차율

구분	개인택시					법인택시				
	4	5	6	7	평균	4	5	6	7	평균
일	58.7%	60.7%	59.0%	58.9%	59.3%	62.0%	64.1%	62.0%	61.9%	62.5%
월	54.6%	55.1%	55.2%	55.8%	55.2%	59.8%	59.7%	60.2%	60.8%	60.1%
화	55.8%	55.0%	55.8%	55.6%	55.6%	60.8%	60.4%	61.5%	61.1%	61.0%
수	58.0%	58.2%	57.6%	57.6%	57.8%	62.7%	63.3%	64.2%	64.0%	63.5%
목	56.8%	56.6%	55.8%	57.0%	56.6%	62.0%	61.9%	61.4%	62.7%	62.0%
금	59.1%	59.1%	58.4%	60.1%	59.2%	64.9%	64.9%	64.6%	66.0%	65.1%
토	60.1%	59.9%	59.7%	58.9%	59.7%	64.8%	65.0%	64.2%	63.7%	64.4%

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



<그림 4-8> 요일별 평균 거리실차율

- 주중/주말 평균 거리실차율은 개인택시의 경우 주말 평균이 59.5%로 주중 대비 약 2.6% 높으며 법인택시도 주말 63.5%로 주중 대비 약 1.2% 높은 것으로 나타남.
 - 주말보다 주중에 거리실차율이 상대적으로 낮은 것으로 분석됨
 - 개인택시 대비 법인택시의 주중/주말 거리실차율은 높은 것으로 나타남

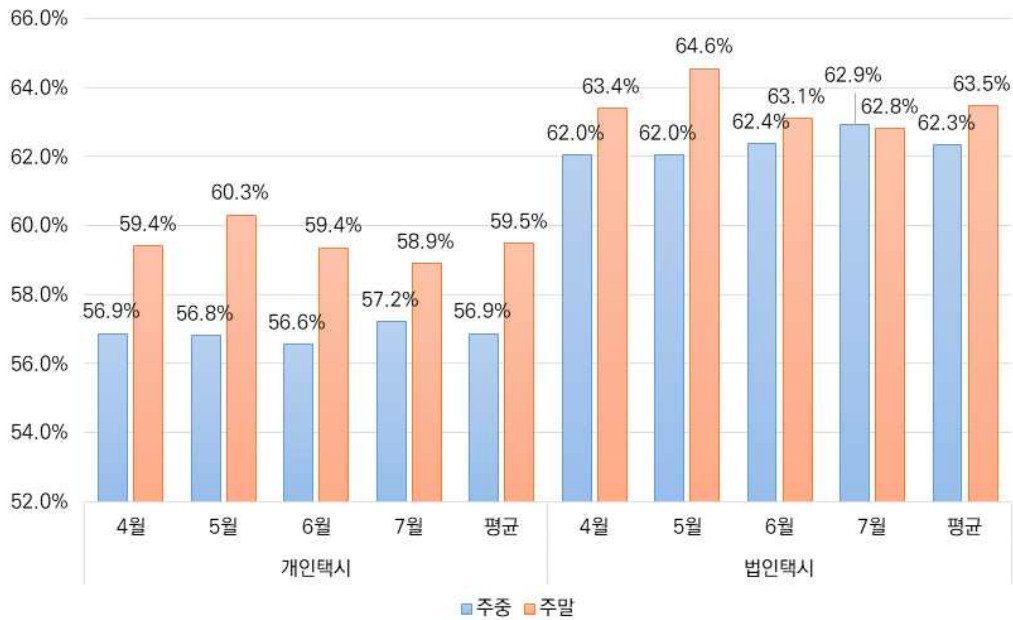
[표 4-14] 주중/주말 평균 거리실차율

구분	개인택시					법인택시				
	4	5	6	7	평균	4	5	6	7	평균
주중	56.9%	56.8%	56.6%	57.2%	56.9%	62.0%	62.0%	62.4%	62.9%	62.3%
주말	59.4%	60.3%	59.4%	58.9%	59.5%	63.4%	64.6%	63.1%	62.8%	63.5%

주: 주중(월,화,수,목,금), 주말(토,일)

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



<그림 4-9> 주중/주말 평균 거리실차율



4) 월별 거리실차율

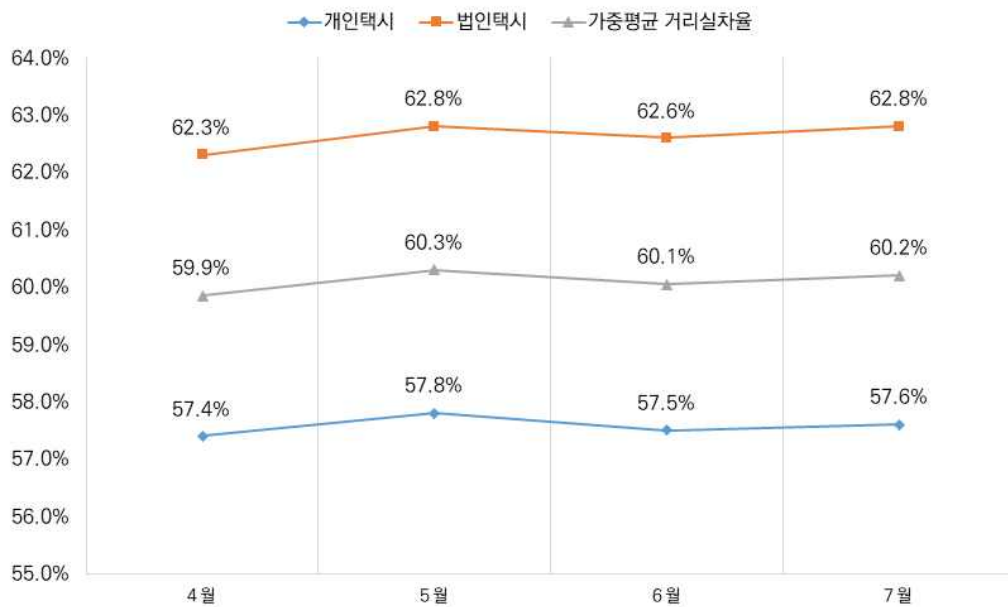
- 월별 평균 거리실차율은 4~7월까지의 개인택시 57.6%, 법인택시 62.6%로 서울시 전체 평균은 60.1%로 분석됨.
- 4월의 거리실차율이 59.9%로 가장 낮으며, 5월이 60.3%로 가장 높은 것으로 나타남.

[표 4-15] 월별 평균 거리실차율

구 분	4월	5월	6월	7월	4~7월 평균
개인택시	57.4%	57.8%	57.5%	57.6%	57.6%
법인택시	62.3%	62.8%	62.6%	62.8%	62.6%
가중평균 거리실차율	59.9%	60.3%	60.1%	60.2%	60.1%

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



<그림 4-10> 월별 평균 거리실차율

〈편집 상 여백〉

제 V 장

서울시 택시총량 산정

1. 택시 총량산정 개요
2. 지침에 따른 택시 총량산정 결과
3. 변화된 영업방식을 고려한
택시 총량 산정 결과

제5장 서울시 택시총량 산정

제1절 택시 총량산정 개요

- 제4차 서울특별시 택시총량 산정은 2019년 개정된 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침(국토교통부 고시 제2019-101호(2019.2.28.))」에서 제시한 총량산정 방식을 따름.
 - 2014년의 제3차 택시 총량 산정의 방식에서 시간실차율 항목이 제외되었으며 일부 산정 공식이 상이하며, 개정 전후의 주요 차이점은 다음과 같음
 - (실차율 개선) 개인택시(총택시 70%)의 경우 미터기의 운행정보가 부정확하게 관리되어 통계 산출이 곤란, 시간실차율을 삭제
 - (조사방법 개선) 조사가 단기간(1월~3월)이어서 관광성수기(하계휴가) 등 지역별 특수여건 반영에 미흡, 조사시기를 연장(1~8월)
 - 조사표본 선정시 종전은 면허대수 비율에 따른 표본율을 적용했으나, 실제 운행률을 고려하여 표본선정 비율 개선(법인:개인=50:50)

[표 5-1] 택시 총량제 산정기준 주요 변경사항

구분	제3차 총량산정지침 (2014)	제4차 총량산정지침 (2019)	비고
실차율 반영	거리실차율 80%, 시간실차율 20% 반영	거리실차율만 반영	시간실차율 삭제
목표 거리실차율	63% (500만명 이상 도시)		인구규모에 따른 목표실차율 6개 등급으로 세분화
목표 시간실차율	50%	없음	시간실차율 반영에 따른 신설
실차율 조사기간	조사시행 이전 최소 2개월, 주말 반영	1~6월, 주말반영	조사기간의 연장
가동률 조사기간	법인 : 최근 6개월 개인 : 실차율 조사기간 (2개월) 평균	조사시행 시점 이전 3개월 이상 자료 활용	개인 및 법인 가동률 조사기 및 활용자료의 일치화
운행시간에 따른 가동률 산정기준	10시간 이상 1대, 3시간 미만 0대		정상근로시간을 8시간에서 10시간으로 연장, 매 1시간마다 가중치 제시
조사표본	표본률 2% 이상 지자체에서 조사표본 무작위 선정 후 조사기관에 통보	표본률 2% 이상 면허대수에 상관없이 개인/법인 택시 각각 50:50 비율로 선정 (인구 300만 이상)	표본률 증가, 실제 운행률을 고려한 표본산정 방법 변경



○ 택시 총량 산정공식은 실차율과 가동률에 따른 산식에 의거하여 산정됨.

$$- \text{택시총량} = \text{현재 면허대수} \times \left(\frac{\text{현재 거리실차율}}{\text{목표 거리실차율}} \right) \times \left(\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} \right)$$

- 현재 서울시의 총 면허대수는 분석자료의 마지막 달인 2019년 7월 기준으로 총 71,817대(개인 49,214대, 법인 22,603대)를 반영함.
- 서울시의 인구는 약 1천만명으로 목표 거리 실차율은 지침에서 제시한 인구 500만 이상 도시에 해당하는 63%를 기준으로 반영함

[표 5-2] 주민등록인구에 따른 지역별 택시 목표실차율

주민등록인구	목표실차율
500만 이상	63%
100만이상 ~ 500만 이하	61%
50만이상 ~ 100만 이하	60%
20만이상 ~ 50만 미만	59%
20만 미만 (군 지역 제외)	56%
군 지역	55%

- 지침에서는 안정적 가동률을 부제수준에 따라 탄력적으로 적용하도록 명시하고 있음
 - 3~5부제 92%, 6~9부제 90%, 10부제 이상 88%을 적용하도록 명시함
 - 서울시의 경우, 법인택시는 부제를 운영하지 않고 있으므로 지침의 10부제 이상 안정적 가동률인 88%를 적용하며, 개인택시는 3부제(또는 4부제)로 운영되고 있으므로 지침의 3~5부제의 안정적 가동률인 92%를 적용함
- 지침에서 개인택시와 법인택시의 부제가 다른 경우에 각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나눈 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정하도록 하고 있으며, 그 식은 다음과 같음.

$$\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} = \left(\frac{\text{현재 개인택시 가동률}}{\text{개인택시}} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) + \left(\frac{\text{현재 일반택시 가동률}}{\text{일반택시}} \times \frac{\text{일반택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right)$$

- 조사자료는 앞장에서 제시한 바와 같이 서울시에서 운행 중인 개인택시와 법인택시의 전수조사를 2019.4월~7월, 총 4개월의 연속적인 자료를 이용함.
 - 모든 자료는 서울시택시정보시스템(STIS)에서 수집된 택시 DTG 자료를 기반으로 함

제2절 지침에 따른 택시 총량산정 결과

- 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침」에 따라 서울시에 해당하는 기준(목표)은 다음과 같음.

[표 5-3] 지침에서의 지표별 서울시 적용 기준

구 분	목표 거리실차율	안정적 가동률	
		개인택시	법인택시
서울시 (인구 500만 이상, 개인택시 3부제/법인택시 부제없음)	63%	92%	88%

- 서울시의 실제 운행 중인 택시 실차율과 가동률을 산정한 결과, 서울시의 택시 가동률은 73.8%, 거리실차율은 60.1%인 것으로 분석됨.
 - 택시유형별 가동률은 개인택시 76.5%, 법인택시 67.9%로 나타났으며, 개인택시와 법인택시 모두 지침에서 제시한 안정적 가동률에 미치지 못하여 택시 총량 산정식에 따라 감차 요인이 될 것으로 판단됨.
 - 제3차 서울시 택시 총량 산정에서 산정한 가동률인 개인택시 76.6%, 법인택시 80.2%에서 개인택시는 거의 유사하지만 법인택시의 경우 약 12% 수준 가동률이 저하되었으며, 이는 법인택시의 운수종사자의 감소와 연관성이 매우 큰 것으로 보임
 - 택시유형별 거리실차율은 개인택시 57.6%, 법인택시 62.6%로 분석되었으며, 지침에서 제시한 현재 거리실차율 산정식을 반영한 결과 60.1%로 산정되어 목표 거리실차율인 63%에 미치지 못하여 택시 총량 산정식에 따라 감차 요인이 될 것으로 판단됨
 - 제3차 서울시 택시 총량 산정에서 산정한 거리실차율인 개인택시 64.1%, 법인택시 65.1%와 비교하면 약 3~6% 수준의 거리실차율이 저하되었는데 이는 서울시가 2019년 2월에 시행한 택시 요금 인상의 영향으로 판단됨

[표 5-4] 서울시 택시의 가동률 및 실차율 산정결과

구 분	개인택시	법인택시
가동률	76.5%	67.9%
가중평균 가동률	72.2%	
안정적 가동률	88.0%	92.0%
거리실차율	57.6%	62.6%
현재 거리실차율	60.1%	
목표 거리실차율	63.0%	

주: 2019.4.1.~2019.7.31.(서울시 택시의 총 122일간 운행실적 분석 결과)

주: 개인택시(가/나/다조), 법인택시



- 앞서 산정된 실차율과 가동률을 이용하여 국토교통부의 지침에 따라 서울시의 적정 택시총량을 산정함.
 - 국토교통부의 사업구역별 총량 산정방식에서는 실차율과 가동률을 이용하도록 명시되어 있음
- 서울시 택시총량을 산정하기 위해 우선적으로 현재 거리실차율과 가동률을 택시유형별 가중평균하여 산정하며, 그 산정식 및 결과는 다음과 같음.
 - 현재 거리실차율 = $\frac{(57.6\% + 62.6\%)}{2} = 60.1\%$
 - 현재 가동률 = $(76.5\% \times \frac{49,214\text{대}}{71,817\text{대}}) + (67.9\% \times \frac{22,603\text{대}}{71,817\text{대}}) = 73.8\%$
 - 택시 총량 = $71,817\text{대} \times (\frac{60.1\%}{63.0\%}) \times (\frac{76.5\%}{92.0\%} \times \frac{49,214\text{대}}{71,817\text{대}} + \frac{67.9\%}{88.0\%} \times \frac{22,603\text{대}}{71,817\text{대}})$
- 현 지침에 따른 서울시 택시총량 산정결과, 서울시의 적정 택시 대수는 55,647대로 현재 서울시의 택시 면허대수 71,817대 대비 16,170대(전체 면허대수의 약 22.5%)의 감차 수요가 있는 것으로 나타남.
 - 다만, 현 지침의 택시 적정 총량 산정과정에서 변화된 택시 영업환경 변화에 따른 실차율의 차이를 반영하지 못하고 있음

[표 5-5] 서울시 택시 총량 산정 결과

서울시 적정 택시 총량	감차 분량	전체 면허 대비 감차 분량
55,647대	16,170대	22.5%

제3절 변화된 영업방식을 고려한 택시 총량 산정

1. 택시 영업방식의 변화에 따른 실차율 차이

1) 택시 영업 방식의 변화

- 2012년 이후부터 스마트 앱을 이용한 앱 택시가 급속히 보편화되었으며 이지택시를 시작으로 다양한 택시 앱이 등장함.
 - 특히, 2015년 서비스를 시작한 ‘카카오 T택시’는 2018년 12월 기준 하루 평균 호출건수 165만 건, 가입한 택시기사도 전국 택시기사의 85% 수준인 23만 명 수준임
- 2015년부터 카카오택시와 티맵택시등 택시앱 이용이 활성화되었으며, 과거 전화에 의한 콜영업과 택시앱을 활용한 콜영업은 콜에 의한 영업이라는 점에서 영업행태가 비슷함.
 - 그러나 양자 간의 확연한 차이점은 배차의 편이성이 후자가 훨씬 컸고, 따라서 이용자의 활용도가 후자의 경우가 매우 높다는 점임
 - 앱 택시의 활성화는 스마트 폰의 보급에 따라 스마트 폰만 소지하고 있으면 택시 앱을 통해 이용이 용이함에 따라 지속적으로 이용이 증가하고 있으며, 택시운전사 입장에서는 주행거리를 단축하고 승객을 선택할 수 있어 앱택시 영업을 하는 비율이 지속적으로 증가하고 있음
- 서울시 영업건수의 대략 30% 정도가 택시앱을 활용해 이용되고 있다는 점은 이를 택시앱 보급의 파급력을 증명함.

[표 5-6] 앱 택시 현황

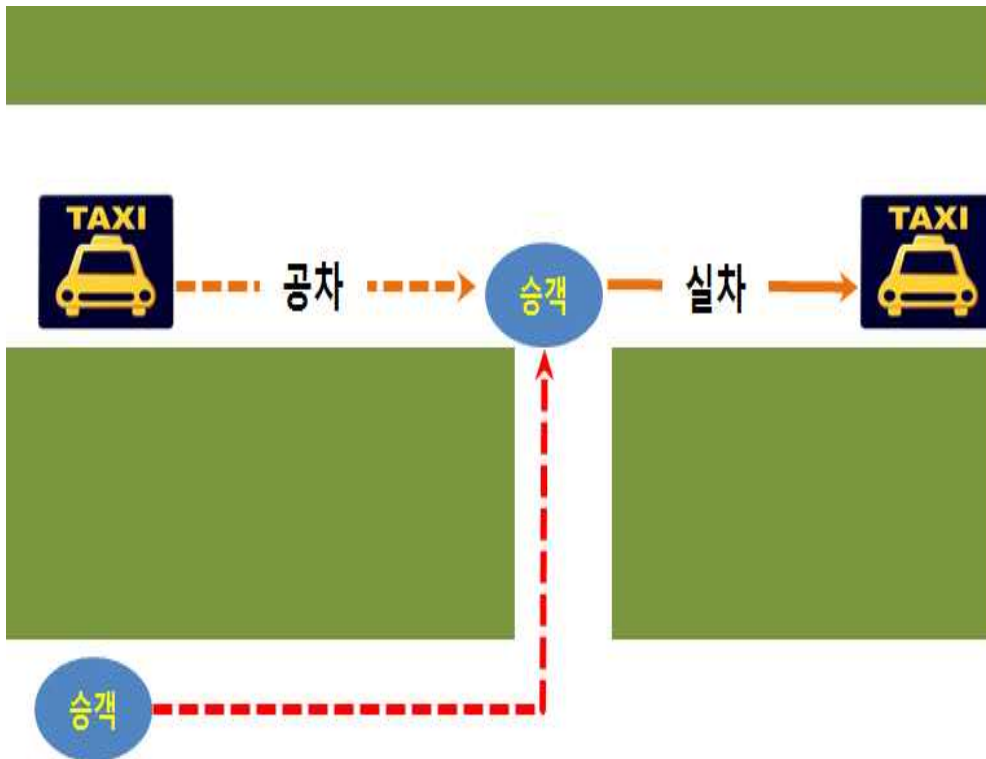
구분	운영사
카카오택시	카카오모빌리티
웨이고블루	타고솔루션즈, 카카오모빌리티
티맵택시	SK텔레콤
티원택시	서울법인택시조합

- 2016년 수행된 서울연구원의 연구결과⁸⁾에 따르면 앱택시 보급 이전에는 콜에 의한 수배비율이 미비하여 실차율의 반대 의미로 공차율을 정의해도 문제가 없었으나 앱택시 이용이 활성화되어 급증함에 따라 실차율의 반대 의미만으로 공차율을 정의하는 것은 합리적이지 않은 것으로 판단하고 있음.

8) 앱택시 활성화에 따른 택시 운행행태의 변화와 관리방안, 2016, 서울연구원

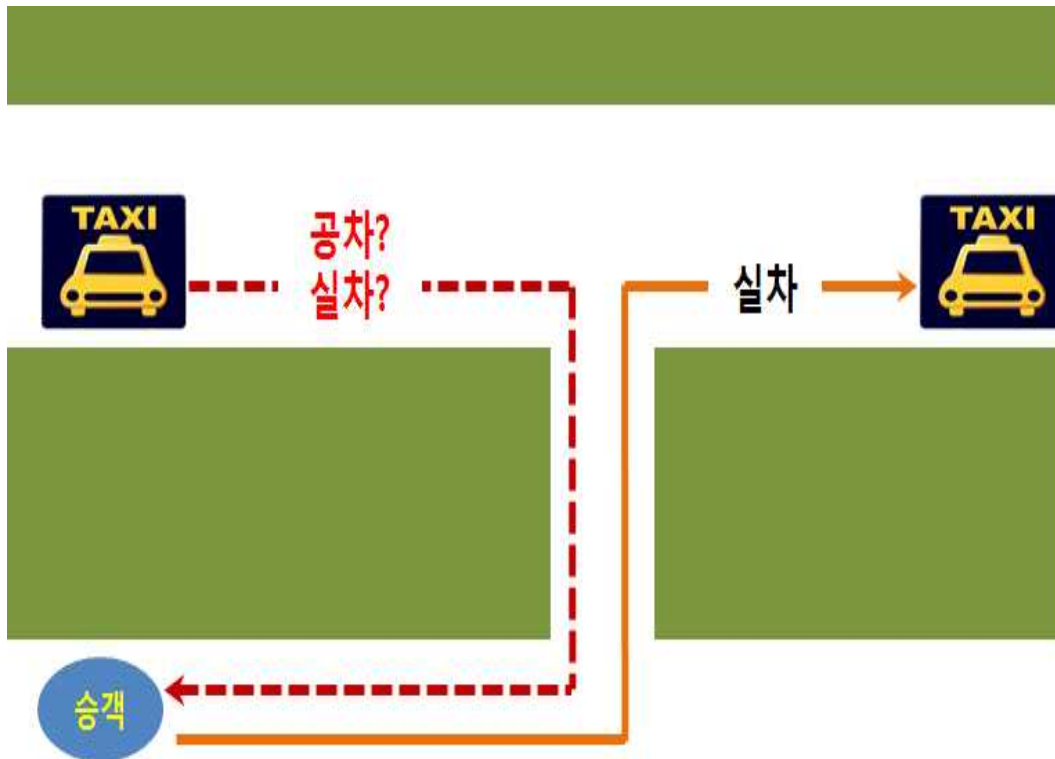


- 실제 기사가 호출을 수락한 이후부터는 다른 승객을 태우지 못하기 때문에 앱에 의한 택시 배차(호출 수락) 이후부터 승객 승차까지의 거리 또는 시간은 실차시간으로 보아야 함
- 해당 연구에서 운행일지자료를 조사하여 분석한 결과, 국토교통부 지침상의 실차율 대비 실제 실차율은 개인택시 2.0%, 법인택시 2.5% 실차율이 증가하는 것으로 나타남
- 카카오택시와 티맵택시 등의 앱을 이용한 콜영업의 활성화는 기존의 실차율 산정 방식에 심각한 문제점을 야기한다. 이를 이해하기 위해서는 먼저 기존의 순항배회영업 행태와 새로운 앱택시 영업 행태의 차이점은 다음과 같음.
- 아래의 <그림 5-1>은 기존 순항배회영업에서의 택시 수배 형태를 보여주고 있으며 승객이 택시를 잡기 위해서는 택시가 많이 다니는 대로로 직접 접근해야 하고, 그곳에서 손님을 찾아 배회를 하는 택시 잡아 목적지를 향하는 형식임.
 - 이때는 공차와 실차의 개념이 명확하다. 승객이 택시에 승차하기 전에는 공차, 승객이 승차하고 하차할 때까지는 실차로 취급해도 문제가 없음



<그림 5-1> 순항배회 영업하에서 택시 수배 형태

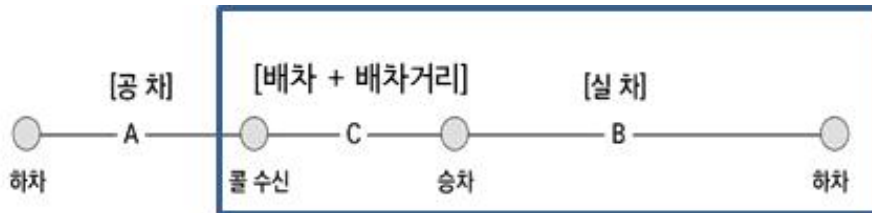
- 앱택시 이용 시의 택시 수배 형태는 승객의 이동이 최소화되고 있으며, 이를 도식화한 <그림 5-2>를 살펴보면, 승객은 택시를 잡기 위해 대로로 나갈 필요가 없어지고 바로 출발하려는 위치에서 앱을 이용해 택시를 수배하며, 이때 택시가 콜을 수락하면 택시가 승객을 태우기 위해 승객이 있는 위치까지 이동하고, 그 위치에서 승객을 승차시키고 목적지까지 운행하게 됨.
- 이에 따라, 승객을 태우고 목적지까지 가는 동안 택시는 다른 영업을 할 수 없는 명백한 실차 상태임.
 - 그러나 문제가 택시 기사가 승객의 콜을 수락하고 승객을 승차시키려 승객이 있는 위치까지 가는 거리와 시간을 산정하고 해당 사항을 거리실차율에 반영하기에는 일부 제약이 존재함
 - 콜 수락 후 승차까지의 거리와 시간은 현재 지침 상으로는 공차 상태로 취급하지만, 사실은 실차 상태로 보아야 함
 - 이는 기사가 콜을 수락한 상태로는 다른 승객이 택시를 잡을 수 없으며, 만약 다른 손님을 태우기 위해 콜을 취소했다면 사실상 승차거부에 해당하기 때문이며, 즉 택시를 호출한 승객을 위해 공회한 시간과 거리가 되는 것임



<그림 5-2> 앱택시 영업하에서 택시 수배 형태

2) 앱 이용 영업에 따른 콜 수락 후 승차까지의 시간과 거리 산정 개요

- 앞서 언급한 바와 같이 앱택시 이용 활성화 등 이용자와 공급자의 변화를 고려하여 실제 영업거리 뿐만 아니라 앱 택시 수배 후 승객 탑승 전까지의 거리는 실제 영업 시간으로서 다른 이용자가 택시를 이용하지 못함에 따라 기존 공차로 반영되었으나 실제로는 실차율로 반영이 필요함.
- 제4차 택시총량제 산정 지침에서 시간실차율 반영이 제외되고 거리실차율만을 반영함에 따라 해당 콜 수락 후 승차까지의 시간을 운행일지 자료를 조사하여, 배차 후 승차까지의 시간을 산정하고 이를 거리로 환산하여 반영함.
- 아래의 <그림 5-3>은 현재 지침상의 실차율 산정방식과 앱택시 영업으로 인한 실제 실차율의 산정방식을 나타내며, 이로 인한 차이를 보여줌.
 - 현재 지침상의 거리실차율은 콜 수신 후 승차(C)까지의 거리를 공차거리로 반영하고 있으나 실제로는 다른 이용자가 이용 할 수 없는 실질적인 실차거리임

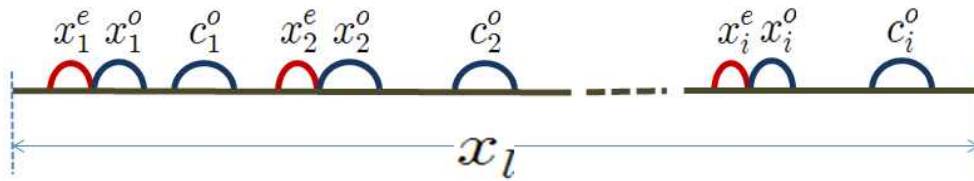


$$\text{현재 지침상 실차율} = \frac{\text{승객 승차 운행거리}}{\text{총 운행거리}} = \frac{B}{A+B+C}$$

$$\text{앱 택시 이용시, 실제 실차율} = \frac{\text{영업거리 + 배차거리}}{\text{총 운행거리}} = \frac{B+C}{A+B+C}$$

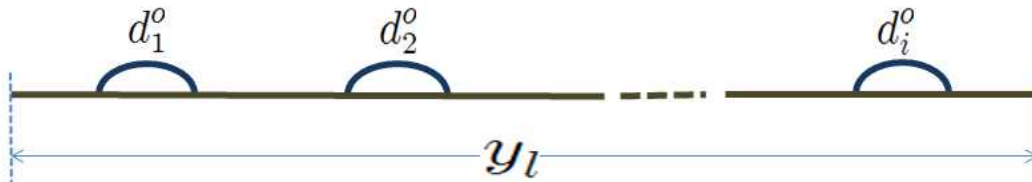
<그림 5-3> 앱 택시 영업 시의 실차 개념과 실차율 산정 개요

(1) 택시 앱 이용 영업 형태와 미 이용 영업 형태의 차이



〈그림 5-4〉 택시 앱 활용 운전자의 영업 형태

- x_i^e : 앱영업 콜수락~승차 거리(시간),
- x_i^o : 앱영업 승차~하차 거리(시간)
- c_i^o : 순항배회영업 승차~하차 거리(시간)
- x_l : 총 주행거리(시간)



〈그림 5-5〉 택시 앱 미 활용자의 영업 형태

- d_i^o : 순항배회영업 승차~하차 거리(시간)
- y_l : 총 주행거리(시간)

○ 택시앱을 활용하는 택시의 경우의 실차율(L^a)은 다음과 같이 나타낼 수 있음.

$$- L^a = \left\{ \frac{\Sigma(x_i^e + x_i^o) + \Sigma c_i^o}{x_l} \right\} \times 100$$

○ 택시앱을 활용하지 않는 택시의 실차율(L^b)은 다음과 같음.

$$- L^b = \left\{ \frac{\Sigma d_i^o}{y_l} \right\} \times 100$$



- 택시 앱 활용자와 미활용자의 비율을 각각 α, β 라 하고, $\alpha + \beta = 1$ 이라 하면, 총 실차율(L^t)은 다음과 같음.

$$- L^t = \alpha \left\{ \frac{\Sigma(x_i^e + x_i^o) + \Sigma c_i^o}{x_l} \right\} \times 100 + \beta \left\{ \frac{\Sigma d_i^o}{y_l} \right\} \times 100$$

- 한편, 현재 국토교통부 택시 총량제 지침 상의 실차율(L^{tt})은 다음과 같음.

$$- L^{tt} = \alpha \left\{ \frac{\Sigma x_i^o + \Sigma c_i^o}{x_l} \right\} \times 100 + \beta \left\{ \frac{\Sigma d_i^o}{y_l} \right\} \times 100$$

- 따라서 택시 앱 활용자를 고려한 총 실차율과 국토교통부 택시 총량제 지침 상의 실차율과의 차이는 결국 다음과 같은 식으로 단순화시킬 수 있음.

$$- L^t - L^{tt} = \alpha \left\{ \frac{\Sigma x_i^e}{x_l} \right\} \times 100$$

- 위의 식은 택시 앱을 고려할 경우 실차율은 $L^t - L^{tt}$ 만큼 증가하며, 증가한 실차율의 수준은 택시 앱 이용자의 비율(α), 콜수락 시부터 승객 승차 시까지의 걸리는 시간(x_i^e), 대당 1일 총 주행거리(x_l)를 알 경우, 추정할 수 있음을 의미함.

2. 앱택시 운행실태 조사

1) 앱택시 운행실태 조사 개요

- 법인택시 운전자들의 앱 택시 활용실태를 파악하기 위해 법인택시회사를 방문, 법인택시 기사의 카카오T 택시와 티맵 택시 운행현황을 파악함.
 - 조사 대상 일자는 주중과 주말의 운행실태를 고루 파악하기 위해 2019년 7월 4일(목)부터 7월 6일(토)의 3일로 선정하였으며, 조사대상 표본 수는 법인택시 운전자를 기준으로 200명임
 - 카카오T 택시의 경우 운전자 애플리케이션 상에 날짜별 운행이력, 운행시간뿐만 아니라 콜 수락 시간, 승차시간, 하차시간이 다 표출되기 때문에 부록의 조사표의 양식으로 일자, 배차시간, 승차시간, 하차시간으로 모두 조사함
 - 티맵택시의 경우 일자와 차량번호 승차시간이나 하차시간은 표출되지만 배차시간(콜수락부터 승차까지의 시간)은 표출되지 않는 관계로, 해당 날짜의 티맵을 이용한 운행건수만 파악함
- 이들 운행기록은 서울시택시정보시스템(STIS) 상의 일반택시 운행 이력과 비교하여 앱택시 운행이 거리실차율에 산정에 미치는 영향을 파악함.
 - 앱을 이용해 영업에서 총 배차시간(콜수락부터 승차까지의 시간)은 현재의 적정택시 총량대수 산정의 기준이 거리 기준으로 되어 있는 관계로 이를 거리 단위로 환산할 필요성이 있음
 - 택시의 1일 1교대당 총 주행시간, 총 주행거리, 총 배차시간을 파악할 경우, 총 배차시간의 주행거리는 자동적으로 도출됨



2) 앱택시 운행실태 조사 결과

(1) 영업활동별 소요시간

- 택시 앱 이용자의 평균 운행활동별 실적을 운행실적 조사표를 통해 파악함.
 - 택시의 콜 영업회당 운행활동은 크게 콜 수락부터 승객 승차의 배차활동과 승객 승차부터 하차까지의 영업활동으로 나누어지며, 이를 합계하면 회당 운행시간을 파악할 수 있음
- 법인택시 기사의 앱이용 이력을 조사한 결과 회당 평균 운행시간(콜수락부터 하차까지)은 20.5분으로 파악되었음.
 - 조사 총 횟수에서 콜수락부터 승객 승차까지의 소요된 시간(배차시간)은 8,210분으로서, 이를 조사된 운행횟수인 2,155회로 나누면 평균 3.8분을 얻을 수 있음.
 - 한편, 조사 총 횟수에서 승객 승차부터 하차까지 소요된 시간(영업시간)은 52,314분으로서, 이를 조사된 운행횟수인 2,155로 나누면 평균 20.5분을 얻을 수 있음.

[표 5-7] 운행활동당 소요시간

(단위: 분)

구분	콜수락~승차 (A)	승차~하차 (B)	콜수락~하차 (C)	A/C (%)
총 시간	8,210	44,104	52,314	15.6
1회 평균 소요 시간	24.3	3.8	20.5	15.6

- 이는 결국 콜영업시 실질적으로 실차로 간주해야 하는 시간의 비율이 약 15.6%임을 나타냄.

(2) 카카오택시와 티맵택시 이용 건수

- 조사표본의 총 운행이력 건수는 택시기사의 콜영업은 카카오택시에 의해서만 하는 것이 아니라 티맵택시 등을 통해서도 이루어짐.
 - 따라서 택시 앱을 이용하는 영업건수를 파악하기 위해서는 카카오T택시앱과 더불어 티맵택시를 통해 이루어진 영업건수도 파악을 해야 함
 - 다만 티맵택시의 경우 배차시간에 대한 정보를 알 수 없는 관계로 해당일자에 운행건수만을 파악하여 택시기사가 앱을 통해 영업한 총횟수를 파악할 때 보조자료로 활용함
- 법인택시 운전자 설문조사와 택시 앱 운행 일지조사를 통해 각각의 대해 다음과 같이 α 는 0.93임.
 - 법인택시 기사 설문조사 결과 영업에 있어서 택시 앱을 활용한다고 응답한 운전자의 비율은 93.0%로 나타났음.

[표 5-8] 택시 앱 활용 여부

구분	그렇다	아니다
택시 앱 활용 여부	93.0%	7.0%

- 조사대상 기간에 카카오T택시를 통해 영업한 횟수는 2,151건으로 조사되었으며, 티맵택시를 통해 영업한 횟수는 230건으로 파악됨.
 - 따라서 전체 택시앱 이용 영업횟수에서 카카오T택시의 이용 비율은 90.3%인 것으로 추정됨

[표 5-9] 카카오택시 및 티맵택시 영업횟수

구분	카카오택시	티맵택시	소계
이용건수	2,151	230	2,381
비율(%)	90.3	9.7	100.0

(3) 1교대 당 운전자 앱택시 이용 건수

- 조사표본에 포함된 교대주기는 법인택시의 운행특성, 교대시간을 고려했을 때, 1일 포함되는 시간대는 3기로 구분됨.
 - 1기는 00시부터 04사이로 야간시대이고, 2기는 04~16시까지의 주간시간대, 16~24시는 3기이며 3기 시간대는 익일 04시로 이어짐
 - 개념적으로 교대시간 주기를 기초로 1교대당 운행활동은 다음과 같이 나타낼 수 있음



[표 5-10] 교대시간에 따른 영업활동 주기

구분	1야	1주	2야	2주	3야	3주	4야
시간대	0시~4시	4시~16시	16시~4시	4시~16시	16시~4시	4시~16시	16시~00시

- 이렇게 교대시간대 별로 택시앱 이용 현황을 파악하는 이유는 앱택시 운행정보는 택시에 대한 정보가 아니라 운전자에 대한 정보이기 때문임.
- 주간시간대의 운행이력은 그대로 취합, 기록하고, 조사기간대에 중간에 걸치는 야간 시간대의 운행이력 또한 그대로 취합, 기록하지만, 조사기간 첫날과 마지막날의 파편적 정보라는 한계가 있음.
 - [표 5-10]에서 1주, 2야, 2주, 3야, 3주는 그대로 취합, 1교대당 택시앱 이용 영업횟수로 간주하지만, 1야와 4야는 합산하여 1교대로 간주하여 취합, 통계 분석을 시도함
- 1교당 앱택시 영업횟수의 분포는 다음과 같음.
 - 조사된 교대 수는 총 351교대로 나타났으며, 교대당 카카오T택시를 이용해 콜영업을 한 횟수의 분포는 다음의[표 5-11]와 같음
 - 분포를 분석한 결과, 1교대 당 3~5회를 영업한 표본이 전체의 43.2%로 나타났으며, 다음이 6~10회(25.5%), 2회 이하(19.7%) 인 것으로 나타남
- 16회 이상으로 택시앱에 대한 의존도가 높은 표본도 3.9%를 차지한 것으로 나타남.

[표 5-11] 교대당 택시앱 이용 영업횟수의 분포

구분	빈도	비율(%)
2회 이하	79	19.7
3~5회 이하	143	43.2
6~10회 이하	90	25.5
11~15회 이하	26	7.7
16~20회 이하	10	3.1
21회 이상	3	0.8
계	351	100.0

- 카카오T택시를 이용한 분석 대상 교대 내에서 운행한 총 영업횟수는 1,964로 이를 교대빈도 351로 나누면 1교대당 평균 카카오T택시를 이용한 영업횟수는 5.6회로 분석됨.

[표 5-12] 카카오택시 이용 영업횟수

구분	총운행횟수	교대 빈도	1교대당 평균 영업횟수
분석결과	1,964	351	5.60

- 이를 카카오T택시와 티맵택시의 이용 비율(카카오T택시 90.3%, 티맵택시 9.7%)을 고려할 경우, 평균 택시업을 이용한 1교대당 운행횟수는 6.28회로 추정됨.

(4) STIS 자료와의 비교

- 7월 4일~6일의 STIS 상의 법인택시 운행 이력은 다음 [표 5-13]과 같음.

[표 5-13] STIS 상의 2019년 7월 4일부터 7월 6일까지 운행 이력 분석

구분	7/4 주간	7/4~5 야간	7/5 주간	7/5~6 야간	7/6 주간	평균
영업대수	15,258	16,498	15,633	16,964	16,035	16,078
평균영업시간 (시)	7.1	8.2	7.3	8.7	6.8	7.6
총주행거리 (km)	138.9	195.0	142.7	204.4	138.2	163.8
총주행거리/시간 (km/h)	19.4	23.8	19.7	23.4	20.2	21.3
총영업거리 (km)	82.9	125.0	88.1	139.7	84.1	103.9
총공차거리 (km)	56.0	70.0	54.6	64.7	54.2	59.9
평균영업건수 (회)	13.2	15.2	14.0	17.6	12.7	14.6
평균영업거리 (km/회)	7.6	9.0	7.6	8.9	8.3	8.3
평균영업시간 (분/회)	15.2	15.9	15.4	16.6	14.9	15.6



- STIS상의 1교대당 평균 주행거리는 163km, 주행시간은 459.1분으로 이는 주행시간 1분을 0,357km로 환산할 수 있음을 의미함
 - 택시 앱 이용자의 1교대당 카카오T택시와 티맵택시를 이용한 영업횟수 6.28회로 추정되며, 1일 교대 주행시간에 콜수락에서 하차까지 걸리는 총시간은 23.9분(6.17회×3.8분)으로 추정됨
 - 이를 거리로 환산하면 8.51km로 이는 1일 총 주행거리의 5.22%에 해당함
- 이를 앱 영업 이용비율($\alpha=0.93$)을 고려하여 최종 주행거리를 실차율로 환산하면 4.85%로 추정됨.

[표 5-14] 앱 영업에 따른 추가 주행거리 산정 결과

주행시간	주행거리	총 콜수락~승차 시간	총 콜수락~승차 거리	추가 거리실차율
459.1	163.8	23.4	8.4	4.85%

3. 앱 택시 영업을 고려한 택시 총량 산정

- 앞서 산정된 실차율과 가동률을 이용하여 실제 영업 형태인 앱 택시 영업을 반영하여 서울시의 적정 택시총량을 산정함.

- 표본 조사된 자료를 통해 실제 수배 후 탑승 전까지의 실차거리를 반영함

- 앞 절에서 산정된 현재 거리실차율에 앱 택시 영업에 따른 거리실차율 4.85%를 추가로 고려하면 다음과 같음

- 현재 거리실차율 = $\frac{(57.6\% + 62.6\%)}{2} = 60.1\% + 4.85\% = 64.95\%$

- 현재 가동률 = $(76.5\% \times \frac{49,214\text{대}}{71,817\text{대}}) + (67.9\% \times \frac{22,603\text{대}}{71,817\text{대}}) = 73.8\%$

- 택시 총량 = $71,817\text{대} \times (\frac{64.95\%}{63.0\%}) \times (\frac{76.5\%}{92.0\%} \times \frac{49,214\text{대}}{71,817\text{대}} + \frac{67.9\%}{88.0\%} \times \frac{22,603\text{대}}{71,817\text{대}})$

- 앱택시 영업을 고려한 서울시 택시총량 산정결과, 서울시의 적정 택시 대수는 60,139대로 현재 서울시의 택시 면허대수 71,817대 대비 11,678대(전체 면허대수의 약 16.3%)의 감차 수요가 있는 것으로 나타남.

- 본 계획에서 변화된 택시 영업환경을 고려하여 현재 거리실차율을 보정한 산정방식을 반영하여 최종적인 서울시의 적정 택시 총량을 산정하고 이에 대한 감차계획을 수립함

[표 5-15] 서울시 택시 총량 산정 결과(변화된 영업 방식 고려 시)

서울시 적정 택시 총량	감차 분량	전체 면허 대비 감차 분량
60,139대	11,678대	16.3%

제 VI 장

결론 및 정책제언

1. 결 론
2. 감차 계획 수립
3. 정책 제언

제6장 결론 및 정책제언

제1절 결론

- 제4차 서울특별시 택시 총량 산정은 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침에
서」 제시한 가동률과 거리실차율 모형을 적용하여 서울시의 적정 택시 총량을 산정
함.
 - 가동률과 거리실차율 등 택시 총량 산정에 관한 항목 및 기준은 국토교통부의 지침에 따라
산정하였으며, 목표 실차율과 안정적 가동률 또한 동 지침에 근거하여 적용함
- 지침에 따른 거리실차율 산정결과, 서울시 택시의 현재 거리실차율은 60.1%로 목표
거리실차율 63.0% 보다 낮게 나타났지만 변화된 택시 영업 환경인 앱 이용에 따른
보정 시 64.95%로 목표거리 실차율보다 1.95% 높은 것으로 나타남.
 - 지침에서 제시하고 있는 기준으로 거리실차율은 산정 결과, 개인택시는 57.6%, 법인택시
는 62.6%로 법인택시가 약 5.0% 높은 것으로 분석되었으며, 면허택시 대수 비율을 고려
하여 가중평균한 결과 서울시 전체 택시의 현재 거리실차율은 60.1%로 산정됨
 - 앱 이용에 따른 콜 수락 후 실 탑승까지의 시간을 거리로 환산한 결과 추가되는 거리 실차
율은 4.85%로 산정됨
- 지침에 따른 가동률 산정결과, 개인택시는 76.5%, 법인택시는 67.9%로 각 안정적
가동률인 개인택시 92%(3부제), 법인택시 88%(부제없음)보다 낮은 것으로 나타남.
- 본 계획에서 택시 적정 총량 산정결과, 서울시의 적정 택시 총량은 지침 기준
55,647대 이지만 변화된 택시 영업환경을 고려 시 60,139대로 산정됨.
- 이에 따라, 현재 서울시의 총 면허대수는 71,817대(2019년 7월 기준)로 서울시의
적정 택시 총량인 60,139대 대비 11,678대(16.3%)를 감차해야하는 것으로 나타남.



제2절 감차 계획 수립

1. 관련 기준 검토

- 감차계획 및 감차위원회 설치와 관련하여 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제11조에 의거하며 이외 관련 기준 및 규정을 적용함.
 - 택시 자율 감차 시행에 관한 기준
 - 택시 감차위원회 설치 및 운영에 관한 규정

제11조(감차계획의 수립 및 시행 등)

- ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다. 이 경우 시·도지사와 소속 시장·군수는 택시운송사업자의 감차보상금 산정 등 감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 공무원, 택시운송사업자, 전문가 등으로 구성된 감차위원회를 둔다.
- ② 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자는 감차보상의 대상에 포함한다. 다만, 감차보상액 등 구체적인 사항은 감차위원회가 정한다.
- ③ 제10조 제1항 제3호의 사업구역 내에 있는 다음 각 호의 택시운송사업자는 제1항의 감차계획에 따른 감차보상을 신청하는 외에 택시운송사업을 양도할 수 없다. 다만, 제1항의 감차계획이 수립되지 아니하거나 감차계획을 달성한 경우, 국가나 지방자치단체에서 감차예산을 확보하지 못하는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ④ 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다. 이 경우 택시운송사업자는 감차위원회가 정한 금액을 출연하여야 한다.
- ⑤ 택시운송사업자가 대통령령으로 정하는 정당한 사유 없이 제4항에 따른 출연을 하지 아니할 경우 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자에 대한 보조나 용자를 정지할 수 있다.
- ⑥ 감차계획 수립의 기준 및 절차, 감차규모의 산정방식, 감차위원회의 구성, 감차재원 조성절차 및 관리주체, 감차보상의 사업구역별 시행기간 등 감차계획의 수립 및 시행을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ⑦ 국토교통부장관은 제1항에 따른 감차계획을 효과적으로 시행하기 위하여 시행방식을 미리 검증할 필요가 있는 경우 직권으로 또는 시·도지사의 요청에 따라 시범사업 지역을 지정하여 시범사업을 시행하도록 할 수 있으며 이 경우 재정·행정·기술 등 필요한 지원을 할 수 있다. 시범사업의 기간(1년의 범위에서 정한다) 및 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

2. 서울시 택시 감차계획(안)

- 서울시 택시 감차계획은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에 의거하여 관련 규정 및 기준에 따라 계획을 수립함을 원칙으로 함.
- 또한, 「여객자동차운수사업법」에 따라 사업구역별(지자체) 적정 택시 총량산정 결과와 감차규모를 적용함.

1) 택시 감차의 주체 및 역할

- 서울특별시의 택시 감차 주체는 관련 규정에 의거하여 서울특별시 감차위원회가 담당하며, 감차위원회는 국토교통부의 「택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관한 규정」 제3조에 따라 위원장 1인을 포함하여 7명의 위원으로 구성함.
 - 서울특별시 감차위원회는 위원장 1명, 서울시 공무원 1명, 법인(일반)택시운송사업자 대표 1명, 개인택시운송사업자 대표 1명, 택시노동조합 대표 1명, 기타 전문가 2명으로 구성됨
 - 택시운송사업자(법인택시, 개인택시)의 대표는 감차방안 및 감차보상금 징수에 대한 택시업계의 합의를 이끌어내야 함
 - 서울시 공무원 및 기타 전문가는 감차보상액의 적절성 및 감차효과를 판단하여야 함
- 서울특별시 감차위원회는 「택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관한 규정」 제5조에 따라 다음과 같은 사항을 심의함.
 - 감차보상금의 수준
 - 연도별·업종별 감차 규모
 - 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 산정의 적법성
 - 감차사업 시행기간
 - 분기별 감차재원 집행내역 결산
 - 감차재원 관리주체 감독
 - 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안
 - 연도별 감차계획의 시행결과
 - 이외, 사업구역별 감차계획의 법령 및 기준 준수 여부, 사업구역의 연도별 감차계획 시행 결과, 법 제10조 제1항 제3호의 사업구역이 아닌 사업구역에서 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안을 심의함



2) 감차계획의 수립

- 서울특별시 택시 감차계획은 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제3조에 따라 택시 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 서울시 감차위원회의 심의를 거쳐 수립함.
- 「제4차 서울특별시 택시총량제 산정」과 관련한 감차계획은 다음과 같은 사항을 포함함.
 - 과잉공급 규모
 - 연도별·업종별 감차 규모
 - 감차보상금의 수준
 - 연도별 감차소요 금액
 - 연도별 감차재원 규모
 - 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 규모
 - 감차계획 시행기간
 - 사후관리 방안
 - 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안
 - 연도별 감차 기대효과
- 감차위원회의 회의는 「택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관한 규정」 제7조에 의거하여 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결하되, 가부동수인 경우에는 위원장이 결정함.
 - 감차위원회 의원은 그가 소속한 기관 또는 단체 등의 직원에게 위원회의 출석을 위임할 수 있으며, 이 경우 대리인은 동 규정의 별지 서식에 의한 위원의 위임장을 위원장에게 제출하여야 함
- 이외 사항은 「택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관한 규정」에 의거함.

3) 감차계획 세부사항(안)

(1) 과잉공급 규모

- 2019년 기준 국토교통부의 「택시 사업구역별 총량제 지침」에 따라 서울시의 적정 택시 총량을 산정함.

※ 「택시 사업구역별 총량제 지침」의 택시총량 산정공식

$$\text{택시총량} = \text{현재 면허대수} \times \left(\frac{\text{현재 거리실차율}}{\text{목표 거리실차율}} \right) \times \left(\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} \right)$$

- 국토교통부의 현 지침에 따른 서울시의 적정 택시총량은 55,647대로 산정됨
 - 현재 거리실차율 : 60.09%
 - 현재 가동률 : 73.8%
- 변화된 택시 영업환경으로 인해 추가적으로 앱 택시 영업을 고려하여 서울시의 적정 택시총량을 산정한 결과, 60,139대로 산정됨
 - 현재 거리실차율 : 64.95% (앱 영업을 따른 거리실차율 4.85% 상향)
 - 현재 가동률 : 73.8%

※ 「택시 사업구역별 총량제 지침」에 따라, 목표 거리실차율은 63%(인구 500만 이상 도시), 안정적가동률은 개인택시 92%, 법인택시 88%를 적용하여 가중평균함

- 2019년 7월 기준 서울시의 총 면허대수는 71,817대(개인택시 49,214대, 법인택시 22,603대)임.
- 「제4차 서울특별시 택시총량제 산정」에서 산정된 적정 택시총량에 따른 과잉공급규모는 11,678대로 총 면허대수 대비 16.3%임.

[표 6-1] 서울시 택시 과잉공급규모 산정결과

구분	현재 거리 실차율	현재 가동률	적정 총량	총 면허 대수	과잉공급 규모
분석 결과	64.95%	73.8%	60,139대	71,817대	11,678대 (16.3%)

주: 서울시의 경우, 앱을 활용한 택시영업이 활발함에 따라 앱 택시영업으로 인해 발생하는 배차 후 실제 승차까지의 거리도 실차율로 반영하여야 함.



(2) 감차계획 시행기간

- 택시 감차계획의 시행기간은 관련 기준에 의거하여 5년 이내로 함을 원칙으로 하나, 서울시는 1만대가 넘는 감차규모와 출연금 등을 고려하여 감차기간을 10년과 20년으로 중기계획(10년)과 장기계획(20년) 시행기간을 구분함.

※ 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제5조

- ① 사업구역별 감차계획의 시행기간은 5년 이내로 한다.
- ② 제1항에도 불구하고 해당 사업구역별 감차위원회는 연도별 감차규모, 택시운송사업자의 출연금 상황 등을 고려하여 감차기간을 20년 이내로 정할 수 있다.
- ③ 제2항에 따른 사업구역별 감차계획 가운데 5년을 초과한 부분에 대해서는 사업구역별 감차계획을 확정된 이후에 5년마다 다시 수립되는 택시 총량제 계획을 반영하여야 한다. 이 경우 제3조에 따른 감차계획의 변경 절차를 따른다.
- ④ 시·도지사는 제3항 전단의 택시 총량제 계획을 수립한 결과 사업구역별 택시 면허대수가 총량보다 적은 것으로 나타난 경우에 즉시 해당 사업구역의 감차계획을 중지하고 그 사실을 즉시 공보에 고시하여야 하며, 고시한 날부터 7일 이내에 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

(1) 연도별·업종별 감차규모

① 사업구역별 감차규모

- 관련 기준에 따라 서울시의 감차규모는 택시 면허대수에서 사업구역의 택시 총량을 뺀 대수(과잉 공급규모) 11,678대임.

② 연도별 감차규모

- 연도별 감차규모는 전체 감차규모 11,678대를 감차계획의 시행기간을 20년으로 구분하여 적용함.
 - 감차계획 시행기간 20년 적용 시: 연도별 평균 584대
 - 다만, 시범사업 감차규모는 서울특별시 감차위원회에서 별도로 정한 사항을 따름.
- 연도별 감차규모는 급격한 감차로 인한 반발 및 실행가능성을 고려하여 초기년도에는 감차비율을 낮게 설정하고 점차적으로 늘려가는 방식으로 감차를 추진하는 방안도 고려함.

③ 업종별 감차규모

- 업종별 감차규모는 사업구역별 감차위원회에서 자율적으로 정하도록하고 있으나 개인택시와 법인택시 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 감차규모를 업종별 택시 면허대수의 비율로 나누어 정함을 원칙으로 함.
- 업종별 감차규모를 면허대수의 비율로 정할 경우, 총 면허대수 71,817대 중 개인택시 49,214대(68.5%), 법인택시 22,603대(31.5%)를 반영한 감차대수는 개인택시 8,003대, 법인택시 3,675대임.

※ 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제4조(감차규모의 산정 및 배분)

- ① 사업구역별 감차규모는 해당 사업구역의 택시 면허대수에서 사업구역의 택시 총량을 뺀 대수로 한다. 다만, 사업구역별 감차규모의 100분의 10을 넘지 않는 범위 내에서 감차규모를 늘릴 수 있다.
- ② 시·도지사는 감차규모가 해당 사업구역별 택시면허 대수의 100분의 20을 초과할 경우에 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차규모를 택시면허 대수의 100분의 20까지로 조정할 수 있다. 이 경우 사업구역별 지방자치단체장은 시·도지사에게 감차규모 조정에 관한 사항을 건의할 수 있다.
- ③ 연도별 감차규모는 전체 감차규모를 감차계획의 시행기간으로 나누어 정한다. 다만, 법 제11조 제7항에 따른 시범사업 감차규모는 해당 사업구역별 감차위원회에서 별도로 정할 수 있다.
- ④ 업종별 감차규모는 사업구역별 감차위원회에서 자율적으로 정하되, 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 감차규모를 업종별 택시 면허대수의 비율로 나누어 정한다(소수점 첫째자리에서 반올림한다).

- 연도별 감차규모를 다음과 같이 2개의 시나리오로 구분하여 20년 단위 감차계획을 수립함.
 - 시나리오 1: 매년 총 감차규모의 5%씩 감차(동일 감차)
 - 시나리오 2: 감차 초기에는 소규모로 감차하고, 매년 규모를 늘리는 방식의 감차(매년 증가 감차)
 - 감차계획기간 중 5년차까지는 1% 수준, 6년차부터 5% 수준에서 추가적으로 규모를 늘리는 방식의 감차(5년 후 증가)으로 감차 예산 및 감차 추진의 실효성 제고를 위한 해당 지자체 적정 택시 총량 재검토 기간인 5년을 우선 고려한 방식



[표 6-2] 연차별 감차방식의 시나리오 분석

(단위: 대)

연차	시나리오 1				시나리오 2			
	감차율	개인	법인	계	감차율	개인	법인	계
1년차	0.8%	400	183	583	0.14%	69	31	100
2년차	0.8%	400	183	583	0.14%	69	31	100
3년차	0.8%	400	183	583	0.14%	69	31	100
4년차	0.8%	400	183	583	0.14%	69	31	100
5년차	0.8%	400	183	583	0.14%	69	31	100
6년차	0.8%	400	184	584	0.70%	343	157	500
7년차	0.8%	400	184	584	0.70%	343	157	500
8년차	0.8%	400	184	584	0.70%	343	157	500
9년차	0.8%	400	184	584	0.70%	343	157	500
10년차	0.8%	400	184	584	0.70%	343	157	500
11년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	273	867
12년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	273	867
13년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	273	867
14년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	273	867
15년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	273	867
16년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	274	868
17년차	0.8%	400	184	584	1.21%	594	274	868
18년차	0.8%	401	184	585	1.21%	595	274	869
19년차	0.8%	401	184	585	1.21%	595	274	869
20년차	0.8%	401	184	585	1.21%	595	274	869
소계	16.3%	8,003	3,675	11,678	16.3%	8,003	3,675	11,678

주: 면허대수의 비율로 연차별 감차대수를 적용한 것으로 개인택시와 법인택시의 상호협약에 따라 최종 확정함을 원칙으로 함

- 개인택시와 법인택시의 상호협약결과에 따라 각 업종별 감차대수를 최종적으로 정하며, 각 업종별 감차시 다음과 같은 장점과 단점을 고려하여야 함.

[표 6-3] 업종별 택시 감차시 장단점

구분		내용
개인택시 감차	장점	○ 실질적 감차효과가 즉시 발생하여 감차 사업의 취지에 부합
	단점	○ 면허 프리미엄이 법인택시보다 높아 많은 출연금이 소요 ○ 감차에 대한 많은 반발과 비적극적 참여로 인해 감차에 대한 실효성 제약
법인택시 감차	장점	○ 면허 프리미엄이 개인택시와 대비하여 상대적으로 낮아 적은 출연금 소요 ○ 실제 운행 중인 택시 감차 시 개인택시보다 감차효과가 일부 큼
	단점	○ 초기에는 운휴차량 감차로 인해 실질적 감차효과가 적어 감차 사업의 취지 미부합 ○ 노조 반발 가능성이 있으며, 심야시간대 택시공급난 심화 가능

(2) 감차보상금의 수준

- 택시 감차보상금의 수준은 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제6조에 의거하여 업종별 택시 감차보상금은 최근 2년 이내의 택시운송사업의 양도·양수 계약서 상의 매매가격 등을 고려하여 사업구역별 감차위원회에서 정하도록 함.
 - 서울시의 택시 면허 프리미엄은 개인택시는 약 7,000~9,000만원, 법인택시는 약 5,000~7,000만원 수준임
 - 감차보상금 산정시에는 실거래가를 기준으로 하는 것이 원칙으로 함

※ 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제6조(감차대상 및 보상금의 산정)

- ① 택시 감차보상의 대상은 택시운송사업의 면허로 한다.
- ② 업종별 택시 감차보상금(2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자를 포함한다)은 최근 2년 이내의 택시운송사업의 양도·양수 계약서 상의 매매가격 등을 고려하여 사업구역별 감차위원회가 정한다.

- 감차위원회에서 감차보상금을 낮게 책정할 경우 감차 신청률이 떨어질 수 있으며 반대로 높게 책정할 경우 감차보상금을 각 택시업계에서 부담해야 되므로 감차위원회에서는 적절한 감차보상금을 산정해야 함.
 - 감차위원회의 구성원 중 학계의 전문가, 시민단체대표, 서울시 공무원은 감차보상금 산정액의 적정성을 검토하여 감차보상금을 산정하여야 함
- 감차에 대한 형평성 및 초기 감차 신청률 제고를 위해 감차계획 기간 중의 감차보상금 수준을 동결함을 원칙으로 함.



(3) 연도별 감차소요 금액 및 감차재원 규모 산정

- 감차재원의 조성은 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제7조에 의거하여 국가 및 지방자치단체의 감차예산과 택시운송사업자로부터의 출연금, 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금이 있음.
 - 현재 국토교통부의 택시 1대당 감차보상 지원기준은 국토교통부의 ‘택시 감차보상사업 시행계획, 2013’에 따라 국비 30%(390만원)와 지방비 70%(910만원)으로 국비와 시비를 합하여 총 1,300만원이며 초과 되는 나머지 금액은 택시운송사업자의 출연금 등으로 충당함

※ 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제7조(감차재원의 조성 등)

- ① 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다.
 1. 국가의 감차예산
 2. 지방자치단체의 감차예산
 3. 택시운송사업자로부터의 출연금
 4. 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금
- ② 국가는 국토교통부장관이 정하는 해당 감차보상 지원기준 중 국가 부담금액과 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.
- ③ 사업구역별 지방자치단체는 국토교통부장관이 정하는 해당 감차보상 지원기준 중 지방자치단체 부담금액과 사업구역의 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.
- ④ 택시운송사업자의 연도별 출연금 규모는 제6조제2항에 따라 감차위원회가 정한 해당 감차보상금에서 국토교통부장관이 정하는 해당 감차보상 지원기준을 뺀 금액에 연도별 감차규모를 곱하여 정한다. 이 경우 출연금의 징수방법은 사업구역별 감차위원회가 자율적으로 결정한다.
- ⑤ 제1항 제4호에 따른 기타 법인·개인·단체의 출연금은 국토교통부장관이 정하는 별도의 기준에 따라 감차재원으로 사용한다.
- ⑥ 택시운송사업자가 정당한 사유 없이 제4항에 따른 출연을 하지 아니할 경우 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자에 대한 보조나 용자를 정지할 수 있다.

[표 6-4] 감차보상금 재원 규모

(단위: 만원/대)

구분	개인택시	법인택시
국가	390	390
지방자치단체	910	910
택시 운송사업자 등	6,700	4,700
계	8,000	6,000

주: 개인택시 면허 프리미엄 8,000만원, 법인택시 면허 프리미엄 6,000만원 적용 시

- 연도별 감차규모를 고려한 서울시의 향후 20년간 감차보상금 지급액수를 산정한 결과는 다음과 같음.
 - 서울시의 총 감차대수인 11,678대에 대해 소요되는 총 감차보상금의 규모는 약 8,607억 원이며, 정부 455억 원, 지자체 1,063억 원, 개인택시운송사업조합 5,362억 원, 법인택시운송사업조합 1,727억 원씩 분담하여야 함.

[표 6-5] 시나리오별-연차별 감차보상금 규모 산정

(단위: 억원)

연차	시나리오 1					시나리오 2				
	정부	지자체	개인	법인	계	정부	지자체	개인	법인	계
1년차	23	53	268	86	430	4	9	46	15	74
2년차	23	53	268	86	430	4	9	46	15	74
3년차	23	53	268	86	430	4	9	46	15	74
4년차	23	53	268	86	430	4	9	46	15	74
5년차	23	53	268	86	430	4	9	46	15	74
6년차	23	53	268	86	430	20	46	230	74	370
7년차	23	53	268	86	430	20	46	230	74	370
8년차	23	53	268	86	430	20	46	230	74	370
9년차	23	53	268	86	430	20	46	230	74	370
10년차	23	53	268	86	430	20	46	230	74	370
11년차	23	53	268	86	430	34	79	398	128	639
12년차	23	53	268	86	430	34	79	398	128	639
13년차	23	53	268	86	430	34	79	398	128	639
14년차	23	53	268	86	430	34	79	398	128	639
15년차	23	53	268	86	430	34	79	398	128	639
16년차	23	53	268	86	430	34	79	398	129	640
17년차	23	53	268	86	430	34	79	398	129	640
18년차	23	53	269	86	431	34	79	399	129	641
19년차	23	53	269	86	431	34	79	399	129	641
20년차	23	53	269	86	431	34	79	399	129	641
소계	455	1,063	5,362	1,727	8,607	455	1,063	5,362	1,727	8,607

주: 면허대수의 비율로 연차별 감차대수를 적용한 것으로 개인택시와 법인택시의 상호협약에 따라 최종 확정함을 원칙으로 함
개인택시 면허 프리미엄 8,000만원, 법인택시 면허 프리미엄 6,000만원 적용함



(4) 사후관리 방안

- 서울시 감차계획의 사후관리 방안은 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」의 제13조에 의거하여 관리함을 원칙으로 하며, 이 중 감차보상금의 국가 분담금 교부금은 이월하여 사용할 수 없으므로 감차계획 집행 시 유의하도록 함.
- 재원의 관리는 서울특별시 택시감차위원회의 협의를 거쳐 서울특별시 택시운송사업조합에 위임하되, 운송사업조합은 사업구역별 계좌를 별도로 개설·관리하여야 하며, 감차계획과 연동한 감차예산을 매년 편성하고 분기별로 집행내역을 공개함을 원칙으로 함.
 - 서울특별시 공무원은 재원에 대한 감독의 의무를 지니며, 감차예산의 부정사용 등을 감사함
 - 서울특별시 택시운송사업조합(법인택시 운송사업조합, 개인택시 운송사업조합)은 감차재원 조성 및 관리를 별도로 실시하며, 조성한 기금은 감차보상 외 다른 사업에 사용 할 수 없음
- 운송사업조합은 분기별로 감차에 소요되는 택시업계 자체부담금을 지자체로 지급하며, 유가보조금을 통한 감차재원 조성 시에는 목표 재원에 도달할 경우 감차재원 징수를 중지함.

※ 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」 제13조(사후관리)

- ① 감차보상금의 교부신청, 교부결정(취소, 변경 포함)·확정 및 집행잔액의 반납 등에 대하여는 「국가재정법」과 「보조금 관리에 관한 법률」 등이 정하는 바에 따른다.
- ② 감차보상금의 국가 분담금 교부금은 이월하여 사용할 수 없다.
- ③ 사업구역별 지방자치단체장은 해당 연도의 감차보상사업이 완료된 경우에는 소속 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 다음 해 1월까지 시·도지사에게 감차보상사업의 완료보고를 하여야 한다.
- ④ 사업구역별 감차보상사업의 완료보고를 받은 시·도지사는 사업구역별 감차보상사업의 완료보고를 취합하여 다음 해 2월까지 국토교통부장관에게 시·도 감차보상사업의 완료보고를 하여야 한다.
- ⑤ 사업구역별 지방자치단체장은 감차보상사업의 추진과 관련된 서류를 감차보상사업을 완료한 후 5년간 보관하여야 한다.

(5) 2009년 11월 29일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안

- 업종별 택시 감차 계획 및 보상과 관련하여 「택시 자율감차 시행에 관한 기준」의 제 3조와 제6조에 의거하여 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자를 포함하고 계획 및 보상금을 산정하도록 하고 있음.
- 다만, 서울시는 2009년 11월 28일 이후 신규 개인택시운송사업에 대한 면허 발급이 없어 해당사항이 없음.

(6) 감차 기대효과

- 서울시의 택시 수요는 택시 감차와는 관계없이 지난 5년간 감소하여, 2019년 기준 약 100만 건/일로 현재 수준의 택시 수요가 고정적으로 유지된다는 가정하에서는 택시 감차를 통해 적정 택시 공급대수를 유지할 필요가 있음.
- 이를 통해, 택시의 수요와 택시 공급을 적정수준 유지함으로써 수급일치를 통한 택시 운수종사자의 전반적인 운송수입을 증대시켜 근로자의 처우가 개선되고 이에 따른 택시 서비스가 제고되는 선순환 구조가 될 것으로 기대됨.
 - 현재의 수요, 가동률, 거리실차율을 고려한 서울시의 적정 택시총량 수준으로 감차가 이루어지면 1일 영업거리, 가동률, 실차율, 1일 평균 대당 수입 등의 택시 운행실적이 개선될 것으로 예상됨
 - 택시를 감차할 경우, 해당 감차 대수 만큼의 일평균 운행거리 감소로 교통량이 감소하여 혼잡한 서울시 도로교통이 일부 개선될 것으로 보이며, 전반적인 통행속도가 증가하게 되어 도시교통난 해소의 하나의 일환이 될 수 있을 것으로 예상됨.
- 다만, 감차 계획 상 초기에는 운휴차량 중심으로 이루어질 경우 감차사업의 본래 취지에 부합하기에는 제약이 많을 것으로 예상되며, 감차에 따른 택시 이용자의 서비스 대기시간 증가, 첨두시간의 수요-공급 문제 등이 발생할 가능성이 있음.
- 또한, 택시 감차로 인한 영향을 검토하기 위해서는 감차로 인한 타 교통수단으로의 전환과 도로교통에 미치는 영향 정도를 세밀히 분석하여야 하지만, 감차 대수가 서울시 전체의 교통수단에서 차지하는 비율이 매우 미미함으로써 목표한 감차가 모두 이루어질 때까지 과거 자료 조사 및 축적이 이루어져야 하지만 해당 효과만을 산정하기에는 제약이 많은 실정임.
- 감차 기대효과를 실증적으로 분석하기 위해서 본 계획이 시행되는 시점부터 매년 택시정보시스템을 활용하여 택시운행실태를 분석하고 자료화하여 감차효과 분석을 위한 기초자료로 활용하여야 함.



제3절 정책제언

1. 총량산정 방식의 개정방안

1) 현 택시 총량제 지침의 제약사항

- 현재 국토교통부의 총량제 지침 상의 적정택시 공급대수를 다음과 같은 시간 실차율 모델을 기반으로 함.

$$\text{적정택시공급대수} = \text{현재택시대수} \times \frac{\text{실적실차율}}{\text{적정실차율}} \times \frac{\text{실적가동률}}{\text{적정가동률}}$$

- 그러나 현재의 총량제산식은 실차율과 가동률 정의에 문제점이 일부 존재하며, 첫 번째 적정실차율을 어떤 수준으로 정하느냐는 문제, 적정가동률을 또한 어느 수준으로 정하느냐의 문제가 있으며 두 번째 적정가동률은 요금수준과 밀접한 관련이 있어 택시회사가 적정이윤을 보장받으며 영업을 할 수 있는 수준은 요금 수준과 관련이 있기 때문임.
- 요금 수준이 충분히 높다면 적정가동률을 낮게 잡아도 택시회사 입장에서는 충분히 회사를 운영할 수 있으나, 반대의 경우에는 충분히 높아야 함.
- 그러나 국토부가 제시한 산정 기준에는 이에 대한 고려가 포함되어 있지 않다. 더욱이 현 지침에서는 가동률을 주행시간 기준으로 가중치를 두는데 그 한계는 10시간으로 되어 있음
 - 즉, 10시간 이상 가동했다면, 예를 들어 22시간 운행되었어도 10시간 운행한 차량과 똑같이 취급하여 산정하도록 되어 있음
- 이는 결국 가동률이 실제 가동한 시간과 반드시 비례하지 않음을 의미하며, 더 나아가 가동률의 왜곡이 발생하게 됨.
- 지역의 사정에 따라 택시 한 대 당 1명의 운전자밖에 확보하지 못하는 곳과 택시 한 대 당 1.5명의 운전자를 확보하는 곳의 가동률이 똑같이 나올 수가 있고 경우에 따라서 전자가 후자보다 가동률이 더 높게 산정될 수도 있음.

2) 현 택시 총량제 지침의 개선방안 1 - 운전직 확보율 기준 적용

- 앞서 언급한 현 지침상의 제약을 감안하여 현실적으로 적용할 수 있는 방식은 가동률의 정의를 시간을 기준으로 하는 것이 아닌 운전직 확보율로 기준을 대체하는 것이 하나의 방안임.
- 이러한 가동률의 정의의 변경은 현재의 가동률 정의로부터 발생하는 왜곡을 방지할 수 있을뿐만 아니라 운전자의 육체적 노동 능력의 한계를 감안했을 때 더 합리적이라 말할 수 있음.
- 예를 들어 2교대제라 하더라도 운전직이 많은 서울의 경우 주야 2교대를 원칙으로 하지만, 운전직 확보가 어려운 지방의 경우 대체로 격일제 2교대제를 운영하고 있음.
 - 이 경우 택시의 운행가능시간(가동시간)을 구해 보면, 서울의 경우 1일 약 20시간 이상의 가동시간을 확보할 수 있으나, 지방의 경우 1일 15시간 이상의 가동시간을 확보하는 것이 불가능함
- 운전직 확보율을 고려하여 적정택시대수를 산정하는 식은 다음과 같음.

$$\text{적정택시공급대수} = \text{현재택시대수} \times \frac{\text{실적실차율}}{\text{적정실차율}} \times \frac{\text{실적운전직확보율}}{\text{적정운전직확보율}}$$



3) 현 택시 총량제 지침의 개선방안 2 - 실제 영업시간 기준 적용

- 현재의 국토교통성의 총량산정 지침은 현실적인 가동률을 고려하지 못하는 단점을 안고 있으며, 따라서 가동률 높은 사업구역은 가동률이 축소되고 반대로 낮은 사업구역은 과대 추정될 가능성을 안고 있어 이를 보완할 수 있는 것이 바로 영업시간 모델임.
- 영업시간의 모델의 근거는 다음과 같다. 우선 국토교통부 지침상의 산정식을 다시 쓰면 다음과 같음.

$$\text{적정택시공급대수} = \text{현재택시대수} \times \frac{\text{실적실차율}}{\text{적정실차율}} \times \frac{\text{실적가동률}}{\text{적정가동률}}$$

- 위의 식을 다시 쓰면 다음과 같이 표현할 수 있음.
 - 단, 실차율을 거리실차율이 아닌 시간실차율로 정의하며, 가동률의 기준을 현재 지침과는 달리 24시간을 기준으로 정의함

$$\text{적정택시공급대수} = \text{현재택시대수} \times \frac{\left(\frac{\text{실적영업시간}}{\text{실적주행시간}}\right)}{\left(\frac{\text{적정영업시간}}{\text{적정주행시간}}\right)} \times \frac{\left(\frac{\text{실적주행시간}}{24\text{시간}}\right)}{\left(\frac{\text{적정주행시간}}{24\text{시간}}\right)}$$

- 위의 산 식은 다음과 같이 식으로 다시 정리함.
 - 적정택시공급대수 = 현재택시대수 $\times \frac{\text{실적영업시간}}{\text{적정영업시간}}$
- 이와 같이 실차율을 시간실차율로 정의하고 가동시간을 현재의 최대 10시간이 아닌 실질적으로 운행가능한 24시간으로 바꾸면, 적정택시공급대수는 영업시간이라는 하나의 지표로 표현할 수 있음을 의미함.
- 영업시간을 기준으로 택시 총량을 산정하게 되면 실제로 정확한 자료를 얻기 어려운 주행시간을 고려할 필요도 없으며, 택시 가동시간을 10시간으로 제약함으로 인해 생기는 가동률의 산정의 왜곡을 방지할 수 있다는 점이 장점 존재함.
- 또한, 이 지침을 준용할 경우 국토교통부에서는 단지 적정 영업시간만을 제시하면 됨.

4) 현 택시 총량제 지침의 개선방안 3 - 앱택시 이용 비율 반영 기준

- 택시 총량제 산정과 관련하여 가장 현실적인 모델의 기본 틀은 다음과 같음.
 - 우선 현재의 택시앱 이용 활성화를 반영하여 택시가 콜수락 시점부터 승객 승차 시점까지의 시간을 반영함
 - 두 번째, 가동률의 왜곡이 생기지 않도록 가동가능한 시간의 기준을 10시간에서 24시간으로 확대함
 - 세 번째로, 실차율 등에서의 거리 기준을 시간 기준으로 함
 - 네 번째로, 적정영업시간을 기준으로 제시한다면, 현재의 인구 기준은 적용할 필요가 없으며, 따라서 인구기준은 적용치 않음
- 위와 같은 기본 틀을 바탕으로 제시할 수 있는 적정택시대수 산정식은 다음과 같음.
 - 산정 식에서 실적실차가정 영업시간이라 함은 타코 상의 영업시간에 콜수락부터 승객 승차까지의 시간을 고려한 영업시간임.
 - 즉, 콜 수락부터 승객 승차까지의 시간까지도 고려한 영업시간
- 적정택시공급대수 = 현재택시대수 × 앱택시 이용자 비율

$$\times \left(\frac{\text{실적실차가정 영업시간}}{\text{적정영업시간}} \right)$$

$$\times \text{앱택시 미이용자 비율} \times \left(\frac{\text{실차영업시간}}{\text{적정영업시간}} \right)$$



2. 총량 산정에서 특수 목적 택시를 제외한 감차방안

- 일반적인 택시와 달리 고급택시, 교통약자, 해외관광객 등 특수계층을 대상으로 한 택시는 일반택시와 이용자의 성격이 상이하므로 적정택시대수 산정에서 제외가 필요함.
 - 고급택시는 여객자동차운수사업법 시행규칙 제9조에 명시된 택시 종류 중 하나이며, 배기량 2,800CC 이상의 차량으로만 운행 가능. 영업용 택시의 택시 표시가 없으며, 고급택시 교육과정 16시간 이수 필요함
- 고급택시는 2015년 11월부터 운영을 시작하여, 카카오택시, 우버블랙, 리모블랙, 타다 프리미엄 등이 있어, 일반택시보다 고급수요계층을 대상으로 영업을 하고 있음.
 - 고급택시는 주로 on-demand의 형식으로 앱에 의한 콜수배의 형태로 운행하고 있으나, 이벤트, 행사 등의 예약의 형태로도 운영되고 있음
 - 앱에 의한 on-demand의 형식으로 운영되는 경우 주로 승차난이 심한 시간에 일반택시의 대체재로 이용한다는 의식이 있으나, 요금이 일반 택시 요금의 2~3배이며, 따라서 이용계층이 일반 택시 이용객과 성격이 같다고 할 수 없는 측면이 존재함
 - 또한 예약제로 운영하는 경우 이벤트, 접대 등의 성격이 강해 일반택시 이용객과 수요가 겹치지는 않음
 - 더 나아가 향후 이용자의 기호의 다양성 등으로 고급택시의 수요는 증가할 가능성이 적지 않음
 - 따라서 향후 일반택시면허에서 전환된 고급택시의 경우 일반택시 감차대상에서 제외하거나, 제공서비스의 기준을 정하여 일정 부분을 감차대상에 제외해야 함

[표 6-6] 서울시 고급택시 현황

(단위: 대)

구분	개인택시	법인택시	계
서울시	426	53	479

주: 2019년 10월 말 기준

자료: 전국택시운송사업조합연합회



〈그림 6-1〉 서울시 고급택시 종류

[표 6-7] 서울시 고급택시 종류

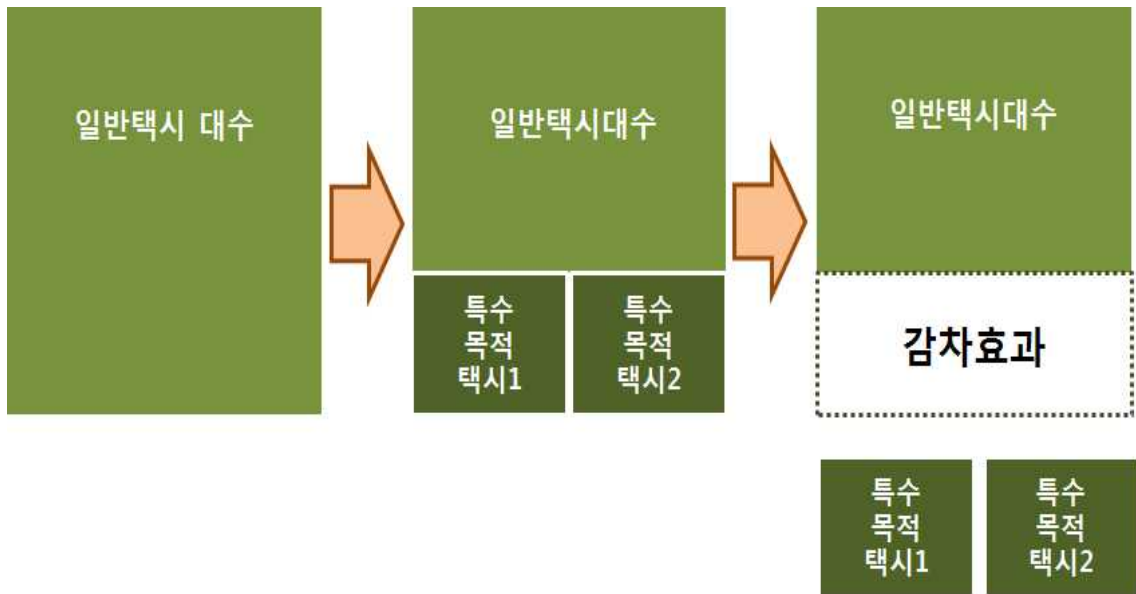
구분	카카오 블랙	우버블랙	리모블랙	타다 프리미엄
개시일	'15.11월~	'15.12월~	'16.1월~	'19.7월~
운행 차종	벤츠 E300, 렉서스 ES350, K9 등	K9 등	현대 에쿠스 리무진, 쌍용 체어맨 리무진 등	K7·그랜저 등
요금 체계	시간·거리 완전 동시병산	시간·거리 완전 동시병산	시간·거리 완전 상호병산, 미터요금 할증 없음	시간·거리 부분 동시병산
	- 기본요금: 6,000원 - 거리요금: 100원/71.4m - 시간요금: 100원/15초 ※ 구간 및 대절요금제 운영 탄력할증: 최대 4배 이내	- 기본요금: 5,000원 - 거리요금: 100원/71.4m - 시간요금: 100원/15초 ※ 탄력할증: 최대 4배 이내	- 기본요금: 8,000원 - 거리요금: 100원/71.4m - 시간요금: 100원/15초 ※ 대절요금제 운영	- 기본요금: 5,000원/2km - 거리요금: 122원/100m - 시간요금: 154원/30초 ※ 탄력할증: 최대 4배 이내

- 향후 급속히 진전되는 고령화를 맞이하여 일본의 복지택시와 같은 고령자나 장애인 등 교통약자를 대상으로 한 복지 택시가 출현할 것으로 예상됨.
 - 복지택시는 '특수 지역형'과 '특수 계층형'으로 나눌 수 있으며, 실제 일본에서도 이를 '농촌형 복지택시'와 '도시형 복지택시'로 구별하여 취급하고 있음
 - 현재 수용응답형택시로 지방자치단체로 100원 택시의 형태로 복지택시를 운영하고 있으나, 이는 대중교통기반이 취약한 지역에 교통서비스를 제공한다는 측면에서 특수 지역형이라 말할 수 있음
 - 서울의 경우 산간, 벽지 등 교통소외지역이 별로 없으며, 향후 특수 계층형 복지택시가 사업모델로 계속 등장할 것으로 예상됨
- 현재 서울시택시운송사업조합에서 시범사업으로 보건복지부와 같이 운영하고 있는 돌봄택시는 일반 택시 이용자가 아닌 고령자 및 장애인을 대상으로 하고 있으며, 향후 이들을 택시 적정택시대수 산정에서 제외되어야 할 것임.
 - 2019년 6월 50대로 시범운영하고 있음



〈그림 6-2〉 서울의 특수목적 택시(돌봄택시)

- 또한, 관광객을 대상으로 하는 관광택시의 경우도 일반택시와 이용자의 성격이 상이하므로 적정택시대수 산정에서 제외가 필요함.
 - 서울시의 외국인 관광택시는 콜을 받아 배차되며, 일반요금의 20%의 할증요금을 받는 구조로 되어 있음
 - 이들 외국인관광택시는 일반적인 시민을 운송하는 것이 아니라 우리나라를 찾는 외국인을 대상으로 하는 만큼 외국인관광택시 대수가 적어지면 이들이 불편을 겪게 되고, 그만큼 우리나라를 찾는 외국인들의 한국에 대한 이미지를 손상시킬 우려 존재함
 - 따라서 외국인관광택시는 적정택시대수 산정에서 제외하여, 적정 공급대수가 유지될 수 있도록 하여야 함
- 현재 외국인관광택시는 일반인도 이용할 수 있으나, 외국인에 대한 배차 내역은 콜센터를 통해 확인할 수 있으며, 따라서 외국인 관광객들이 택시를 이용한 만큼 적정택시대수 산정에서 제외할 수 있을 것임.



〈그림 6-3〉 특수목적택시의 일반택시로부터 분리를 통한 감차

- 향후 특수계층을 이용한 택시 서비스가 점차 출시된다는 점, 그리고 감차사업이 많은 재원을 소요함으로써 적지 않은 제약이 존재한다는 점을 고려하면 이들을 현재 일반 택시대수 산정에서 제외함으로써 재원을 소요하지 않으면서 감차 사업을 효과를 얻어낼 수 있을 것임.

부 록

관련규정 및 지침

부 록 (관련 규정 및 지침)

1) 택시운송사업의 발전에 관한 법률, 법률 제15741호

제1조(목적) 이 법은 택시운송사업의 발전에 관한 사항을 규정함으로써 택시운송사업의 건전한 발전을 도모하여 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "택시운송사업"이란 「여객자동차 운수사업법」 제3조제1항제2호에 따른 구역(區域) 여객자동차운송사업 중 다음 각 목의 여객자동차운송사업을 말한다.
 - 가. 일반택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업 구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업
 - 나. 개인택시운송사업: 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업 구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업
2. "택시운송사업면허"란 택시운송사업을 경영하기 위하여 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 받은 면허를 말한다.
3. "택시운송사업자"란 택시운송사업면허를 받아 택시운송사업을 경영하는 자를 말한다.
4. "택시운수종사자"란 「여객자동차 운수사업법」 제24조에 따른 운전업무 종사자격을 갖추고 택시운송사업의 운전업무에 종사하는 사람을 말한다.
 - 4의2. "택시운수종사자단체"란 택시운수종사자가 조직하는 단체로서 대통령령으로 정하는 바에 따라 등록된 단체를 말한다.
5. "택시공영차고지"란 택시운송사업에 제공되는 차고지(車庫地)로서 특별시장·광역시



장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다. 이하 같다)이 설치한 것을 말한다.

6. "택시공동차고지"란 택시운송사업에 제공되는 차고지로서 2인 이상의 일반택시운송사업자가 공동으로 설치 또는 임차하거나 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따른 조합 또는 같은 법 제59조에 따른 연합회가 설치 또는 임차한 차고지를 말한다.

제3조(국가 등의 책무) 국가 및 지방자치단체는 택시운송사업의 발전과 국민의 교통편의 증진을 위한 정책을 수립하고 시행하여야 한다.

제4조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 택시운송사업에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

- ② 택시운송사업 및 택시운수종사자에 관하여 이 법에서 정한 사항 외에는 「여객자동차 운수사업법」에 따른다.

제5조(택시정책심의위원회) ① 택시운송사업에 관한 중요 정책 등에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 택시정책심의위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다.

② 위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 택시운송사업의 면허제도에 관한 중요 사항
2. 사업구역별 택시 총량에 관한 사항
3. 사업구역 조정 정책에 관한 사항
4. 택시운수종사자의 근로여건 개선에 관한 중요 사항
5. 택시운송사업의 서비스 향상에 관한 중요 사항
6. 이 법 또는 다른 법률에서 위원회의 심의를 거치도록 한 사항
7. 그 밖에 택시운송사업에 관한 중요한 사항으로서 위원장이 회의에 부치는 사항

③ 위원회는 위원장 1명을 포함한 10명 이내의 위원으로 구성한다.

④ 위원회의 위원은 택시운송사업에 관하여 학식과 경험이 풍부한 전문가 중에서 국토교통부장관이 위촉한다.

⑤ 이 법에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성·운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제6조(택시운송사업 발전 기본계획의 수립) ① 국토교통부장관은 택시운송사업을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 교통편의 증진을 위하여 관계 중앙행정기관의 장 및 시

· 도지사의 의견을 들어 5년 단위의 택시운송사업 발전 기본계획(이하 이 조에서 "기본 계획"이라 한다)을 5년 마다 수립하여야 한다.

② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

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

③ 국토교통부장관은 기본계획의 수립에 필요한 기초자료를 수집하기 위하여 관계 중앙 행정기관의 장, 시·도지사 및 택시운송사업자에게 자료의 제출을 요구할 수 있다. 이 경우 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 및 택시운송사업자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

④ 국토교통부장관은 위원회의 심의를 거쳐 기본계획을 확정한다.

⑤ 국토교통부장관은 택시운송사업 여건의 급격한 변화 등 국토교통부령으로 정하는 사유로 인하여 기본계획을 변경할 필요가 있는 경우에는 위원회의 심의를 거쳐 이를 변경할 수 있다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 위원회의 심의를 거치지 아니하고 이를 변경할 수 있다.

⑥ 시·도지사는 기본계획을 시행하기 위하여 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년 단위의 시행계획을 수립한 후 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

⑦ 시·도지사는 시행계획을 수립하려는 경우에는 「국가통합교통체계효율화법」 제110 조에 따른 지방교통위원회의 심의를 거쳐야 한다.

⑧ 시·도지사가 시행계획을 변경하려는 경우에는 제5항을 준용한다. 이 경우 "기본 계획"은 "시행계획"으로, "위원회"는 "지방교통위원회"로 본다.

제7조(재정 지원) ① 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다)는 택시운송사업의 발전을 위하여 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(제4호의



2에 따른 사업을 실시하는 경우로 한정한다)에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업에 대하여 조례로 정하는 바에 따라 필요한 자금의 전부 또는 일부를 보조 또는 융자할 수 있다.

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

4. 택시운송사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영 사업

4의2. 서비스 교육 등 택시운수종사자에게 실시하는 교육 및 연수 사업

5. 그 밖에 택시운송사업의 발전을 위한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 사업

② 국가는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자금의 전부 또는 일부를 시·도에 지원할 수 있다. <개정 2015. 8. 11., 2018. 8. 14.>

1. 시·도가 제1항에 따라 택시운송사업자 또는 택시운수종사자단체(이하 "택시운송사업자등"이라 한다)에 보조한 자금. 다만, 제1항제4호에 따른 시설·장비의 운영 사업에 보조한 자금은 제외한다.

2. 택시공영차고지 설치에 필요한 자금

제8조(보조금의 사용 등) ① 제7조에 따라 보조를 받은 택시운송사업자등은 그 자금을 보조받은 목적 외의 용도로 사용하지 못한다. <개정 2018. 8. 14.>

② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제7조에 따라 보조를 받은 택시운송사업자등이 그 자금을 적정하게 사용하도록 감독하여야 한다. <개정 2018. 8. 14.>

③ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시운송사업자등이 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제7조에 따른 보조금을 교부받거나 목적 외의 용도로 사용한 경우 택시운송사업자등에게 보조금의 반환을 명하여야 한다. <개정 2018. 8. 14.>

④ 국토교통부장관은 택시운송사업자등이 제3항에 따른 명령을 받고 보조금을 반환하지 아니하는 경우에는 국세 또는 지방세 체납처분의 예에 따라 이를 징수하여야 한다. <개정 2018. 8. 14.>

제9조(사업구역별 택시 총량의 산정 등) ① 시·도지사는 택시운송사업의 건전한 발전을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 5년마다 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태 조사를 실시하여야 한다.

- ② 시·도지사는 제1항의 실태조사 결과와 다음 각 호의 사항을 고려하여 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별로 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.
1. 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 비율
 2. 사업구역별 전체 보유대수 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율
 3. 그 밖에 택시운행실태 및 향후 택시를 이용한 수송 수요의 변경과 관련된 것으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ③ 제2항에 따라 사업구역별 택시 총량을 산정한 시·도지사는 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 시·도지사가 보고한 사업구역별 택시 총량이 제9항에 따른 산정기준 및 절차에 부합하지 아니하다고 판단할 경우 위원회의 심의를 거쳐 재산정을 요구할 수 있다.
- ⑤ 시·도지사는 제4항에 따라 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구받은 경우 이에 따라야 한다.
- ⑥ 국토교통부장관은 시·도지사가 제5항에 따른 재산정 요구를 따르지 아니하는 경우 사업구역별 택시 총량을 재산정하여야 한다.
- ⑦ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량을 산정(제5항에 따라 재산정한 경우를 포함한다)한 경우 이를 시·도의 공보에 고시하여야 한다.
- ⑧ 국토교통부장관이 제6항에 따라 사업구역별 택시 총량을 재산정한 경우 이를 관보에 고시하여야 한다.
- ⑨ 제1항부터 제6항까지의 규정에 따른 실태조사의 방법·절차, 사업구역별 택시 총량 산정을 위한 기준·절차, 사업구역별 택시 총량의 보고, 재산정 요구의 기간·절차 및 재산정 방법·절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(신규 택시운송사업면허의 제한 등) ① 다음 각 호의 사업구역에서는 「여객자동차 운수사업법」 제4조에도 불구하고 누구든지 신규 택시운송사업면허를 받을 수 없다.

1. 제9조제2항에 따른 사업구역별 택시 총량을 산정하지 아니한 사업구역
2. 제9조제4항에 따라 국토교통부장관이 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구한 사업구역
3. 제9조제7항 또는 제8항에 따라 고시된 사업구역별 택시 총량보다 해당 사업구역 내의 택시의 대수가 많은 사업구역. 다만, 해당 사업구역이 제11조에 따른 연도별



감차 규모를 초과하여 감차 실적을 달성한 경우 그 초과분의 범위에서 관할 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 신규 택시운송사업면허를 받을 수 있다.

- ② 제1항 각 호의 사업구역에서 일반택시운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제10조에 따라 사업계획을 변경하고자 하는 경우 증차를 수반하는 사업계획의 변경은 할 수 없다.

제11조(감차계획의 수립 및 시행 등) ① 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사는 소속 시장·군수의 의견을 들어 다음 각 호의 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하고 시행하여야 한다. 이 경우 시·도지사 및 소속 시장·군수는 택시운송사업자의 감차보상금 산정 등 감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 소속 공무원, 택시운송사업자, 전문가 등으로 구성된 감차위원회를 둔다.

1. 과잉 공급 규모
2. 연도별 감차 규모
3. 감차보상금의 수준
4. 연도별 감차소요 금액
5. 연도별 감차재원 규모
6. 기타 감차계획에 관하여 대통령령으로 정하는 사항

- ② 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자는 감차보상의 대상에 포함한다. 다만, 감차보상액 등 구체적인 사항은 감차위원회가 정한다.

- ③ 제10조제1항제3호의 사업구역 내에 있는 다음 각 호의 택시운송사업자는 제1항의 감차계획에 따른 감차보상을 신청하는 외에 택시운송사업을 양도할 수 없다. 다만, 제1항의 감차계획이 수립되지 아니하거나 감차계획을 달성한 경우, 국가나 지방자치단체에서 감차예산을 확보하지 못하는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 일반택시운송사업자
2. 2009년 11월 27일 이전에 면허를 받은 개인택시운송사업자
3. 제2호에 해당하는 개인택시운송사업자로부터 「여객자동차 운수사업법」에 따라 면허를 양수하거나 상속받은 개인택시운송사업자

- ④ 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다. 이 경우 택시운송사업자는 감차위원회가 정한 금액을 출연하여야 한다.

1. 국가의 감차예산
 2. 지방자치단체의 감차예산
 3. 택시운송사업자로부터의 출연금
 4. 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금
- ⑤ 택시운송사업자가 대통령령으로 정하는 정당한 사유 없이 제4항에 따른 출연을 하지 아니할 경우 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자에 대한 보조나 용자를 정지할 수 있다.
- ⑥ 감차계획 수립의 기준 및 절차, 감차규모의 산정방식, 감차위원회의 구성, 감차재원 조성절차 및 관리주체, 감차보상의 사업구역별 시행기간 등 감차계획의 수립 및 시행을 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ⑦ 국토교통부장관은 제1항에 따른 감차계획을 효과적으로 시행하기 위하여 시행방식을 미리 검증할 필요가 있는 경우 직권으로 또는 시·도지사의 요청에 따라 시범사업 지역을 지정하여 시범사업을 시행하도록 할 수 있으며 이 경우 재정·행정·기술 등 필요한 지원을 할 수 있다. 시범사업의 기간(1년의 범위에서 정한다) 및 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 제12조(운송비용 전가 금지 등) ① 대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송사업자는 택시의 구입 및 운행에 드는 비용 중 다음 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 부담시켜서는 아니 된다. <개정 2017. 11. 28.>
1. 택시 구입비(신규차량을 택시운수종사자에게 배차하면서 추가 징수하는 비용을 포함한다)
 2. 유류비
 3. 세차비
 4. 택시운송사업자가 차량 내부에 부착하는 장비의 설치비 및 운영비
 5. 그 밖에 택시의 구입 및 운행에 드는 비용으로서 대통령령으로 정하는 비용
- ② 택시운송사업자는 소속 택시운수종사자가 아닌 사람(형식상의 근로계약에도 불구하고 실질적으로는 소속 택시운수종사자가 아닌 사람을 포함한다)에게 택시를 제공하여서는 아니 된다.
- ③ 택시운송사업자는 택시운수종사자가 안전하고 편리한 서비스를 제공할 수 있도록 택시운수종사자의 장시간 근로 방지를 위하여 노력하여야 한다.
- ④ 시·도지사는 1년에 2회 이상 대통령령으로 정하는 바에 따라 택시운송사업자가 제



1항 및 제2항을 준수하고 있는지를 조사하고, 그 조사 내용과 조치결과를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

제13조(택시 운행정보의 관리) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시정책을 효율적으로 수행하기 위하여 「교통안전법」 제55조제1항에 따른 운행기록장치와 「자동차관리법」 제47조제1항에 따른 택시요금미터를 활용하여 국토교통부령으로 정하는 정보를 수집·관리하는 시스템(이하 이 조에서 "택시 운행정보 관리시스템"이라 한다)을 구축·운영할 수 있다.

- ② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 택시 운행정보 관리시스템을 구축·운영하기 위한 정보를 수집·이용할 수 있다.
- ③ 택시 운행정보 관리시스템으로 처리된 자료(이하 이 조에서 "전산자료"라 한다)는 교통사고 예방 등 공공의 목적을 위하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공동 이용할 수 있다.
- ④ 택시 운행정보 관리시스템의 구축·운영, 전산자료의 공동 이용 대상 및 범위 등에 관한 구체적인 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제14조(조세의 감면) ① 지방자치단체는 택시운송사업자가 「여객자동차 운수사업법」 제84조에 따른 차령 제한을 이유로 택시를 구입하는 경우 「지방세특례제한법」에 따라 취득세를 감면할 수 있다.

- ② 지방자치단체는 택시운송사업자가 친환경 택시를 구입하는 경우 「지방세특례제한법」에 따라 취득세를 감면할 수 있다.
- ③ 국가는 택시운송사업자가 납부하는 부가가치세를 「조세특례제한법」에 따라 경감할 수 있다.
- ④ 국가는 택시에 공급되는 석유가스(액화한 것을 포함한다) 중 부탄에 대해서는 「조세특례제한법」에 따라 개별소비세를 감면할 수 있다.

제15조(택시운수종사자 복지기금의 설치 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따른 택시운송사업자단체 또는 택시운수종사자단체는 택시운수종사자의 근로여건 개선 등을 위하여 택시운수종사자 복지기금(이하 이 조에서 "기금"이라 한다)을 설치할 수 있다. <개정 2018. 8. 14.>

② 기금은 다음 각 호의 재원을 수입으로 한다. <개정 2015. 12. 31.>

1. 출연금(개인·단체·법인으로부터의 출연금에 한정한다)
2. 기금운용 수익금

3. 「액화석유가스의 안전관리 및 사업법」 제28조 단서에 따라 액화석유가스를 연료로 사용하는 차량을 판매하여 발생한 수입 중 일부로서 택시운송사업자가 조성하는 수입금
 4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 수입금
- ③ 기금은 다음 각 호의 용도로 사용한다.
1. 택시운수종사자의 건강검진 등 건강관리 서비스 지원
 2. 택시운수종사자 자녀에 대한 장학사업
 3. 기금의 관리·운영에 필요한 경비
 4. 그 밖에 택시운수종사자의 복지향상을 위하여 필요한 사업으로서 국토교통부장관이 정하는 사업
- ④ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 기금이 적정하게 사용될 수 있도록 감독하여야 한다.
- ⑤ 기금의 관리·운영·감독 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제16조(택시운수종사자의 준수사항 등) ① 택시운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 정당한 사유 없이 여객의 승차를 거부하거나 여객을 중도에서 내리게 하는 행위
 2. 부당한 운임 또는 요금을 받는 행위
 3. 여객을 합승하도록 하는 행위
 4. 여객의 요구에도 불구하고 영수증 발급 또는 신용카드결제에 응하지 아니하는 행위(영수증발급기 및 신용카드결제기가 설치되어 있는 경우에 한정한다)
- ② 국토교통부장관은 택시운수종사자가 제1항 각 호의 사항을 위반하면 「여객자동차운수사업법」 제24조제1항제3호에 따른 운전업무 종사자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다.
- ③ 제2항에 따른 처분의 기준과 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제17조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제8조제2항에 따른 감독을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 택시운송사업자등에 대하여 제7조에 따른 보조금의 사용내역 등에 관한 사항을 보고하게 하거나 관련 서류의 제출을 명할 수 있다.

〈개정 2018. 8. 14.〉



② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제8조제2항에 따른 감독을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 소속 공무원이 택시운송사업자등의 장부·서류, 그 밖의 물건을 검사하게 하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. <개정 2018. 8. 14.>

③ 제2항에 따라 검사 또는 질문을 하는 해당 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.

~제18조(택시운송사업면허의 취소 등) ① 국토교통부장관은 택시운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 택시운송사업면허를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 감차 등이 따르는 사업계획 변경을 명할 수 있다.

1. 제12조제1항 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 전가시킨 경우

2. 제12조제2항을 위반하여 택시를 소속 택시운수종사자가 아닌 사람에게 제공한 경우

3. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 개인택시운송사업자를 대리하여 운전하는 자가 제16조제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우. 다만, 택시운송사업자가 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

4. 택시운송사업자가 채용한 택시운수종사자가 제16조제1항을 위반하여 이 법에 따른 처분을 받은 경우. 다만, 택시운송사업자가 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

5. 3회 이상 제17조제1항에 따른 보고나 서류제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 경우

6. 제17조제2항에 따른 검사를 정당한 사유 없이 거부·방해 또는 기피한 경우

② 제1항에 따른 처분의 기준 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제19조(청문) 국토교통부장관은 제16조제2항 및 제18조제1항에 따라 운전업무 종사자 격이나 택시운송사업면허를 취소하려면 청문을 하여야 한다.

제20조(권한의 위임) ① 제16조제2항, 제18조 및 제23조제3항에 따른 국토교통부장관의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있다.

② 시·도지사는 제1항에 따라 국토교통부장관으로부터 위임받은 권한의 일부를 국토교통부장관의 승인을 받아 시장·군수·구청장에게 다시 위임할 수 있다.

제21조(업무의 위탁) 제13조에 따른 국토교통부장관 또는 시·도지사의 업무는 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 대통령령으로 정하는 교통 관련 전문기관에 위탁할 수 있다.

제22조(별칙 적용 시의 공무원 의제) 제21조에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단 또는 교통 관련 전문기관의 임직원은 「형법」 제129조부터 제132조까지의 규정에 따른 별칙을 적용하는 경우 공무원으로 본다.

제23조(과태료) ① 제12조제1항 각 호의 비용을 택시운수종사자에게 전가시킨 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1백만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제16조제1항에 따른 택시운수종사자 준수사항을 위반한 자
2. 제17조제1항에 따른 보고나 서류제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자
3. 제17조제2항에 따른 검사를 정당한 사유 없이 거부·방해 또는 기피한 자

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관이 부과·징수한다.

부칙 <제15741호, 2018. 8. 14.>

이 법은 공포 후 10개월이 경과한 날부터 시행한다.



2) 택시운송사업의 발전에 관한 법률 시행령, 대통령령 제29848호

제1조(목적) 이 영은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제1조의2(택시운수종사자단체의 등록요건 등) ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제2조제4호의2에 따라 택시운수종사자가 조직한 단체가 택시운수종사자단체로 등록하려면 다음 각 호의 요건을 모두 갖추어 국토교통부장관 또는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)에게 신청해야 한다.

1. 「비영리민간단체 지원법」 제4조에 따라 등록된 단체일 것
 2. 단체 회칙의 사업범위에 법 제7조제1항제4호의2에 따른 서비스 교육 등 택시운수종사자에게 실시하는 교육 및 연수 사업이 포함되어 있을 것
 3. 최근 1년간 제2호에 따라 소속 택시운수종사자에게 실시한 교육 및 연수 사업의 실적이 있을 것
- ② 제1항에 따른 택시운수종사자단체의 구체적인 등록기준 및 등록절차는 국토교통부령으로 정한다.

제2조(택시정책심의위원회의 구성 등) ① 법 제5조제1항에 따른 택시정책심의위원회(이하 "위원회"라 한다)의 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 전문분야와 성별 등을 고려하여 국토교통부장관이 위촉한다. <개정 2019. 6. 11.>

1. 택시운송사업에 5년 이상 종사한 사람
 2. 교통관련 업무에 공무원으로 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람
 3. 택시운송사업 분야에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람
- ② 위원회의 위원장(이하 "위원장"이라 한다)은 위원 중에서 호선(互選)한다.
- ③ 위원의 임기는 2년으로 한다.

제2조의2(위원의 해촉) 국토교통부장관은 제2조제1항에 따른 위원이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 위원을 해촉(解囑)할 수 있다.

1. 심신장애로 인하여 직무를 수행할 수 없게 된 경우
2. 직무와 관련된 비위사실이 있는 경우
3. 직무태만, 품위손상이나 그 밖의 사유로 인하여 위원으로 적합하지 아니하다고 인정되는 경우

4. 위원 스스로 직무를 수행하는 것이 곤란하다고 의사를 밝히는 경우

제3조(위원회의 회의 등) ① 위원장은 위원회를 대표하고, 위원회의 업무를 총괄한다.

② 위원장은 위원회의 회의를 소집하고 그 의장이 된다.

③ 위원장이 부득이한 사유로 그 직무를 수행할 수 없을 때에는 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.

④ 위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의(開議)하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

⑤ 위원회는 안건 심의와 그 밖의 업무수행을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 이해관계인 또는 관련 전문가를 출석하게 하여 의견을 듣거나 의견 제출을 요청할 수 있다.

⑥ 제1항부터 제5항까지에서 규정한 사항 외에 위원회 운영에 필요한 사항은 위원회의 의결을 거쳐 위원장이 정한다.

제4조(간사) ① 위원회의 사무를 처리하기 위하여 위원회에 간사 1명을 둔다.

② 간사는 국토교통부 소속 공무원 중에서 국토교통부장관이 지명한다.

제5조(택시운송사업 발전 기본계획의 내용 등) ① 국토교통부장관은 법 제6조제1항에 따라 택시운송사업 발전 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하였을 때에는 관보에 그 내용을 고시하고, 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하여야 한다.

② 법 제6조제2항제9호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 택시운송사업에 사용되는 자동차(이하 "택시"라 한다) 수급실태 및 이용수요의 특성에 관한 사항
2. 차고지 및 택시 승차대 등 택시 관련 시설의 개선 계획
3. 기본계획의 연차별 집행계획
4. 택시운송사업의 재정 지원에 관한 사항
5. 택시운송사업의 위반실태 점검과 지도단속에 관한 사항
6. 택시운송사업 관련 연구·개발을 위한 전문기구 설치에 관한 사항

제6조(택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사의 방법 및 절차 등) ① 법 제9조제1항에 따른 택시의 적정 공급 규모에 관한 실태조사(이하 "실태조사"라 한다)에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 국토교통부령으로 정하는 사업구역(이하 "사업구역"이라 한다)별 전체 택시 보유대



수(이하 "전체 택시 보유대수"라 한다)

2. 사업구역별 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리
 3. 사업구역별 총 운행시간 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 시간의 비율(이하 "시간실차율"이라 한다)
 4. 전체 택시 보유대수 중 실제 영업을 하고 있는 택시의 대수
- ② 시·도지사는 택시운송사업에 관한 전문성을 갖춘 연구기관·법인 또는 단체에 실태 조사를 의뢰하여 실시할 수 있다.
 - ③ 시·도지사는 실태조사를 실시할 때 조사의 일시, 취지 및 내용 등을 포함한 조사계획을 조사 대상자에게 미리 알려야 한다.
 - ④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 실태조사의 방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

제7조(사업구역별 택시 총량의 산정기준 및 절차 등) ① 시·도지사는 실태조사를 마친 후 1개월 이내에 법 제9조제2항에 따른 사업구역별 택시의 적정 공급 규모(이하 "사업구역별 택시 총량"이라 한다)를 산정하여야 한다.

- ② 법 제9조제2항제3호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
 1. 사업구역별 총 운행거리 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 거리의 목표 비율(이하 "목표 거리실차율"이라 한다)
 2. 사업구역별 총 운행시간 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 시간의 목표 비율(이하 "목표 시간실차율"이라 한다)
 3. 전체 택시 보유대수(부제의 시행으로 영업을 하지 아니하는 택시는 보유대수에서 제외한다) 중 실제 영업을 한 택시의 평균 비율(이하 "가동률"이라 한다)로서 사업구역별 운행형태를 고려한 적정 운행 수준의 가동률(이하 "안정적 가동률"이라 한다)
- ③ 사업구역별 택시 총량의 산정기준은 별표 1과 같다.
- ④ 시·도지사는 법 제9조제2항에 따라 사업구역별 택시 총량을 산정한 경우에는 즉시 법 제9조제7항에 따라 그 내용을 고시하여야 하고, 고시한 날부터 1주일 이내에 법 제9조제3항에 따라 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 사업구역별 택시 총량의 산정을 위한 기준 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.

제8조(사업구역별 택시 총량의 재산정 방법 및 절차 등) ① 시·도지사는 법 제9조제4항에 따라 국토교통부장관으로부터 사업구역별 택시 총량의 재산정을 요구받은 경우에는 3개월 이내에 법 제9조제2항 및 별표 1에 따라 사업구역별 택시 총량을 재산정하여야 한다.

② 시·도지사는 법 제9조제5항에 따라 사업구역별 택시 총량을 재산정한 경우에는 즉시 법 제9조제7항에 따라 그 내용을 고시하여야 하고, 고시한 날부터 1주일 이내에 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

제9조(감차계획의 수립 및 변경 절차) ① 법 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시·도지사[사업구역이 다른 시 또는 군이 있는 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 "시·도"라 한다)의 시·도지사는 제외한다]가 법 제11조제1항에 따라 사업구역별 감차계획을 수립하려는 경우에는 제11조제2항에 따른 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 법 제9조제7항 또는 제8항에 따라 사업구역별 택시 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 하여야 한다. 사업구역별 감차계획을 변경하려는 경우에도 또한 같다.

② 법 제10조제1항제3호의 사업구역을 관할하는 시장·군수(사업구역이 다른 시 또는 군이 있는 시·도의 시·도지사 소속 시장·군수를 말한다. 이하 같다)는 법 제11조제1항에 따라 사업구역별 감차계획안을 작성하여 제11조제2항에 따른 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 법 제9조제7항 또는 제8항에 따라 사업구역별 택시 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 관할 시·도지사에게 제출하여야 한다. 사업구역별 감차계획안을 변경하는 경우에도 또한 같다.

③ 제2항에 따라 사업구역별 감차계획안을 제출받은 시·도지사는 제11조제2항에 따른 시·도 감차위원회의 심의를 거쳐 사업구역별 감차계획안을 제출받은 날부터 7일 이내에 사업구역별 감차계획을 수립·확정하여야 한다. 이 경우 제출받은 사업구역별 감차계획안을 수정하려는 경우에는 소속 시장·군수의 의견을 들어야 한다.

④ 시·도지사는 제1항 및 제3항에 따라 사업구역별 감차계획을 수립·확정한 경우에는 이를 시·도의 공보에 고시하여야 하고, 고시한 날부터 7일 이내에 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

제10조(감차계획의 내용) 법 제11조제1항제6호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.

1. 법 제2조제1호 각 목에 따른 택시운송사업의 종류별(이하 "업종별"이라 한다) 감차 규모
2. 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 규모



3. 감차보상의 사업구역별 시행기간
 4. 감차 후 사업구역별 택시 총량의 유지 등 사후관리 방안
 5. 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자에 대한 감차보상 방안
 6. 그 밖에 감차계획의 효율적 시행을 위하여 국토교통부장관이 정한 사항
- 제11조(감차위원회의 구성 등) ① 법 제11조제1항 각 호 외의 부분 후단에 따른 감차위원회는 사업구역별로 두며, 사업구역이 다른 시 또는 군이 있는 시·도의 경우에는 해당 시·도에 별도로 두어야 한다.
- ② 제1항에 따라 사업구역별로 구성된 감차위원회(이하 "사업구역별 감차위원회"라 한다) 및 시·도에 별도로 구성된 감차위원회(이하 "시·도 감차위원회"라 한다)는 각각 위원장 1명을 포함한 10명 이내의 위원으로 구성한다.
- ③ 감차위원회의 위원장은 다음 각 호의 구분에 따른 사람이 된다.
1. 사업구역별 감차위원회
 - 가. 사업구역이 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도인 경우: 소속 4급 이상 공무원 중에서 시·도지사가 임명하는 사람
 - 나. 사업구역이 시·군인 경우: 소속 5급 이상 공무원 중에서 시장·군수가 임명하는 사람
 2. 시·도 감차위원회: 소속 4급 이상 공무원 중에서 시·도지사가 임명하는 사람
- ④ 감차위원회의 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람 중에서 관할 시·도지사 또는 시장·군수가 임명하거나 위촉한다.
1. 소속 공무원 중 택시 관련 업무 담당 공무원
 2. 사업구역 내 일반택시운송사업자의 대표자
 3. 사업구역 내 개인택시운송사업자의 대표자
 4. 사업구역 내 택시운수종사자의 대표자
 5. 택시운송업무에 관하여 학식과 경험이 풍부한 사람으로서 전문가 단체나 시민단체 등에서 추천하는 전문가
- ⑤ 위촉위원의 임기는 2년으로 한다. 다만, 보궐위원의 임기는 전임자 임기의 남은 기간으로 한다.
- 제12조(감차위원회의 심의사항) ① 사업구역별 감차위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.

1. 감차보상금의 수준
 2. 연도별·업종별 감차 규모
 3. 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금
 4. 감차보상의 사업구역별 시행기간
 5. 분기별 감차재원 집행내역 결산
 6. 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자에 대한 감차보상 방안
 7. 연도별 감차계획 시행 결과
 8. 그 밖에 감차보상에 관한 사항
- ② 시·도 감차위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
1. 사업구역별 감차계획의 법령 및 기준 준수 여부
 2. 사업구역의 연도별 감차계획 시행 결과
 3. 소속 시·군 중에서 법 제10조제1항제3호의 사업구역과 해당 사업구역이 아닌 사업구역 간의 감차 대상의 조정을 위하여 법 제10조제1항제3호의 사업구역이 아닌 사업구역에서 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자에 대한 감차보상 방안

제13조(감차위원회의 회의 등) ① 감차위원회의 위원장은 감차위원회를 대표하고, 감차위원회의 업무를 총괄한다.

- ② 감차위원회의 위원장은 감차위원회의 회의를 소집하고 그 의장이 된다.
- ③ 감차위원회의 위원장이 부득이한 사유로 그 직무를 수행할 수 없을 때에는 감차위원회의 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.
- ④ 감차위원회의 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결한다.

제14조(택시운송사업 양도의 예외 사유) 법 제11조제3항 단서에서 "제1항의 감차계획이 수립되지 아니하거나 감차계획을 달성한 경우, 국가나 지방자치단체에서 감차예산을 확보하지 못하는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 사업구역별 감차계획이 수립되지 아니한 경우
2. 사업구역별 감차계획을 달성한 경우
3. 국가나 지방자치단체가 감차예산을 확보하지 못한 경우



제15조(감차재원의 조성 및 관리 등) ① 법 제11조제4항제3호에 따른 택시운송사업자로부터의 출연금은 사업구역별 감차보상을 위한 재원(감차위원회가 정한 감차보상금에 연도별 감차 규모를 곱하여 산정한 금액을 말한다)에서 법 제11조제4항제1호·제2호 및 제4호에 해당하는 재원을 뺀 금액으로 한다.

② 제1항에 따른 택시운송사업자로부터의 출연금은 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따라 설립된 시·도 택시운송사업자단체가 별도의 계좌를 설치하여 관리하여야 한다.

③ 법 제11조제5항에서 "대통령령으로 정하는 정당한 사유"란 천재지변이나 파산으로 인하여 택시운송사업자가 출연금을 낼 수 없는 경우를 말한다.

제16조(감차 규모의 산정방식) ① 법 제11조제6항에 따른 사업구역별 감차 규모는 전체 택시 보유대수에서 사업구역별 택시 총량을 뺀 대수로 산정한다. 다만, 시·도지사는 사업구역별 감차 규모의 100분의 10 범위에서 감차 규모를 늘릴 수 있다.

② 시·도지사는 제1항에 따른 사업구역별 감차 규모가 전체 택시 보유대수의 100분의 20을 넘는 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 사업구역별 감차 규모를 전체 택시 보유대수의 100분의 20까지로 조정할 수 있다.

제17조(감차보상의 사업구역별 시행기간) 법 제11조제6항에 따른 감차보상의 사업구역별 시행기간은 5년 이내로 한다. 다만, 시·도지사는 해당 사업구역별 감차규모 및 택시운송사업자의 출연금 상황 등을 고려하여 필요하다고 인정하는 경우에는 해당 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 감차보상의 사업구역별 시행기간을 20년 이내로 정할 수 있다. <개정 2015. 9. 1.>

제18조(감차보상 시범사업의 기간 및 절차 등) ① 법 제11조제7항 후단에 따른 감차보상 시범사업의 기간은 9개월로 한다.

② 법 제11조제7항에 따라 국토교통부장관이 감차보상 시범사업 지역(이하 "시범사업 지역"이라 한다)을 지정할 때에는 다음 각 호의 사항을 우선적으로 고려하여야 한다.

1. 해당 사업구역의 전체 택시 보유대수
2. 해당 사업구역의 택시 과잉 공급 규모

③ 국토교통부장관은 시범사업 지역에 대하여 다음 각 호의 사항을 우선적으로 지원할 수 있다.

1. 법 제7조제1항제3호에 따른 친환경 택시로의 대체 사업
2. 법 제7조제2항제2호에 따른 택시공영차고지의 설치

3. 법 제13조에 따른 택시 운행정보 관리시스템의 구축
 4. 그 밖에 택시운송사업의 발전을 위한 사업으로서 택시 표시등(택시의 윗부분에 설치된 택시임을 알리는 등화를 말한다)을 이용한 광고사업(이하 "택시 표시등 이용 광고사업"이라 한다) 등 국토교통부령으로 정하는 사업
- ④ 제1항부터 제3항까지에서 규정한 사항 외에 감차보상 시범사업 지역의 지정 및 감차보상 시범사업의 시행 등에 필요한 사항은 국토교통부장관이 정하여 고시한다.
- 제19조(운송비용 전가 금지 등) ① 법 제12조제1항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송사업자"란 군(광역시외의 군은 제외한다) 지역을 제외한 사업구역의 일반택시운송사업자를 말한다.
- ② 법 제12조제1항제4호에서 "대통령령으로 정하는 비용"이란 사고로 인한 차량수리비, 보험료 증가분 등 교통사고 처리에 드는 비용(해당 교통사고가 음주 등 택시운수종사자의 고의·중과실로 인하여 발생한 것인 경우는 제외한다. 이하 "교통사고 처리비"라 한다)을 말한다.
- ③ 법 제12조제4항에 따른 조사는 매년 상반기와 하반기에 각각 1회 이상 실시하여야 한다.
- ④ 시·도지사는 법 제12조제4항에 따른 조사 결과 위법사항이 발견된 경우에는 법 제18조에 따라 택시운송사업면허 취소 등의 조치를 하고, 1개월 이내에 그 조사 내용과 조치결과를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- 제20조(택시운수종사자 복지기금의 관리·이용 및 감독 등) ① 「여객자동차 운수사업법」 제53조 또는 제59조에 따라 설립된 택시운송사업자단체가 법 제15조제1항에 따라 택시운수종사자 복지기금(이하 "기금"이라 한다)을 설치한 경우에는 기금관리기관(이하 "기금관리기관"이라 한다)을 별도로 설립하여 기금을 관리·이용하도록 하여야 한다.
- ② 기금관리기관은 법인으로 한다.
- ③ 기금관리기관은 다음 연도의 기금운용계획안을 수립하여 매년 5월 20일까지 다음 각 호의 구분에 따른 자(이하 "기금관할관청"이라 한다)에게 제출하여야 한다.
1. 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따라 설립된 조합이 설치한 기금의 경우: 시·도지사
 2. 「여객자동차 운수사업법」 제59조에 따라 설립된 연합회가 설치한 기금의 경우: 국토교통부장관
- ④ 기금관리기관은 회계연도마다 기금의 결산 보고서를 작성하여 다음 연도 2월 20일



까지 기금관할관청에 제출하여야 한다.

⑤ 기금관리기관은 다음 각 호의 서류를 분기 말 현재를 기준으로 작성하여 분기 종료 후 15일 이내에 기금관할관청에 제출하여야 한다.

1. 대차대조표
2. 손익계산서
3. 수입과 지출계산서
4. 기금운용현황보고서

⑥ 기금관리기관에 관하여 이 영에서 규정한 것 외에는 「민법」 중 재단법인에 관한 규정을 준용한다.

⑦ 법 제15조제2항제3호에서 "대통령령으로 정하는 수입금"이란 택시 표시등 이용 광고사업에 따라 발생하는 광고 수입 중 택시운송사업자가 조성하는 수입금을 말한다. 제21조(택시운송사업면허 취소 등의 처분기준) 법 제18조제1항에 따른 택시운송사업면허 취소 등의 처분기준은 별표 2와 같고, 그 처분유형은 다음 각 호의 구분에 따른다.

1. 택시운송사업면허의 취소
2. 사업전부정지: 사업면허 전부의 정지
3. 사업일부정지: 위반행위와 직접 관련된 택시 대수의 2배수(위반행위와 직접 관련된 택시가 없을 때에는 택시의 보유대수가 1대인 경우에는 해당 택시, 그 밖의 경우에는 택시운송사업자가 보유한 택시 중 5대의 택시를 말한다)에 대한 사용정지
4. 운행정지: 위반행위를 한 택시의 사용정지
5. 감차명령: 면허를 받은 택시 중 일부에 대한 감차명령

제22조(민감정보 및 고유식별정보의 처리) 국토교통부장관 또는 시·도지사(법 제20조 및 제21조에 따라 권한의 일부를 위임 또는 재위임받거나 업무의 일부를 위탁받은 자를 포함한다)는 다음 각 호의 사무를 수행하기 위하여 불가피한 경우에는 「개인정보 보호법 시행령」 제18조제2호에 따른 범죄경력자료에 해당하는 정보나 같은 영 제19조제1호, 제3호 또는 제4호에 따른 주민등록번호, 운전면허의 면허번호 또는 외국인등록번호가 포함된 자료를 처리할 수 있다.

1. 법 제9조에 따른 실태조사, 사업구역별 택시 총량 산정 및 재산정에 관한 사무
2. 법 제11조제1항에 따른 사업구역별 감차계획의 수립에 관한 사무
3. 법 제12조제4항에 따른 택시운송사업자의 준수사항 조사 및 보고에 관한 사무

4. 법 제13조에 따른 택시 운행정보 관리시스템의 구축·운영 및 공동 이용에 관한 사무
5. 법 제15조제4항에 따른 기금 사용의 감독에 관한 사무
6. 법 제16조에 따른 운전업무 종사자격 취소, 효력 정지 등에 관한 사무
7. 법 제17조에 따른 보고, 검사 등에 관한 사무
8. 법 제18조에 따른 택시운송사업면허의 취소 등에 관한 사무

제23조(권한의 위임) 국토교통부장관은 법 제20조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 시·도지사에게 위임한다.

1. 법 제16조제2항에 따른 운전업무 종사자격의 취소 및 효력 정지
2. 법 제18조에 따른 택시운송사업면허의 취소, 사업정지명령 및 감차 등 사업계획 변경명령
3. 법 제19조에 따른 청문
4. 법 제23조제3항에 따른 과태료의 부과·징수

제24조(업무의 위탁) 국토교통부장관 또는 시·도지사는 법 제21조에 따라 다음 각 호의 업무를 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단에 위탁한다.

1. 법 제13조제1항에 따른 택시 운행정보 관리시스템의 구축·운영
2. 법 제13조제2항에 따른 택시 운행정보 관리시스템의 구축·운영을 위한 정보 수집·이용
3. 법 제13조제3항에 따른 전산자료의 공동 이용

제25조(과태료의 부과기준) 법 제23조제1항 및 제2항에 따른 과태료의 부과기준은 별표 3과 같다.

부칙 <제29848호, 2019. 6. 11.>

이 영은 2019년 6월 15일부터 시행한다.



3) 택시 자율감차 시행에 관한 기준, 국토교통부 고시 제2017-583호

제1조(목적) 이 규정은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제11조 및 같은 법 시행령 제10조에 따라 택시 자율감차에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "사업구역별 감차위원회"란 택시운송사업의 각 사업구역별 지방자치단체장 소속의 감차위원회를 말한다.
2. "시·도 감차위원회"란 관내에 택시운송사업의 사업구역을 달리하는 시 또는 군(법 제 10조 제1항 제3호의 사업구역에 한한다)이 있는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 소속의 감차위원회를 말한다.

제3조(감차계획의 수립 및 변경)

① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제10조 제1항 제3호에 해당하는 사업구역별 지방자치단체장(이하 "사업구역별 지방자치단체장"이라 한다)은 사업구역별 택시 총량이 고시된 날부터 30일 이내에 소속 감차위원회의 심의를 거쳐 다음 각 호 사항을 포함한 사업구역별 감차계획을 수립하여야 한다.

1. 과잉공급 규모
 2. 연도별·업종별 감차 규모
 3. 감차보상금의 수준
 4. 연도별 감차소요 금액
 5. 연도별 감차재원 규모
 7. 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 규모
 8. 감차계획 시행기간
 9. 사후관리 방안
 10. 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안
 11. 연도별 감차 기대효과
- ② 시·도지사(관내에 법 제2조에 따른 사업구역을 달리하는 시 또는 군이 있는 시·도지사)에 한한다) 소속의 시·군 단위 사업구역별 지방자치단체장은 제1항에 따라 수립된 감차계획을 관할 시·도지사에게 즉시 제출해야 한다.
- ③ 시·도지사는 제2항의 감차계획이 제출된 날로부터 7일 이내에 소속 시·도 감차위원회의 심의를 거쳐 확정하여야 한다.

- ④ 시·도지사는 제2항에 따라 제출된 감차계획을 수정하고자 할 경우에는 소속 지방자치단체장의 의견을 청취하여야 한다.
- ⑤ 시·도지사는 제1항 및 제3항에 따라 사업구역별 감차계획을 확정된 경우 이를 시·도의 공보에 고시하여야 하며, 고시한 날부터 7일 이내에 이를 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.
- ⑥ 시·도지사는 확정된 사업구역별 감차계획을 변경할 필요가 있을 경우 해당 지방자치단체장에게 제1항 및 제2항에 따라 감차계획을 변경·수립하여 제출할 것을 요구할 수 있고, 이 경우 해당 지방자치단체장은 이에 따라야 한다.
- ⑦ 시·도지사는 사업구역별 택시 총량의 산정 결과 감차규모가 해당 사업구역별 택시면허 대수의 100분의 5 이하일 경우에 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차계획을 수립하지 않을 수 있다. 이 경우 사업구역별 지방자치단체장은 시·도지사에게 감차계획을 수립하지 않겠다는 것을 건의할 수 있다.
- ⑧ 확정된 사업구역별 감차계획을 변경할 경우에는 제1항부터 제7항까지의 절차에 따른다.

제4조(감차규모의 산정 및 배분)

- ① 사업구역별 감차규모는 해당 사업구역의 택시 면허대수에서 사업구역의 택시 총량을 뺀 대수로 한다. 다만, 사업구역별 감차규모의 100분의 10을 넘지 않는 범위 내에서 감차규모를 늘릴 수 있다.
- ② 시·도지사는 감차규모가 해당 사업구역별 택시면허 대수의 100분의 20을 초과할 경우에 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차규모를 택시면허 대수의 100분의 20까지로 조정할 수 있다. 이 경우 사업구역별 지방자치단체장은 시·도지사에게 감차규모 조정에 관한 사항을 건의할 수 있다.
- ③ 연도별 감차규모는 전체 감차규모를 감차계획의 시행기간으로 나누어 정한다. 다만, 법 제11조 제7항에 따른 시범사업 감차규모는 해당 사업구역별 감차위원회에서 별도로 정할 수 있다.
- ④ 업종별 감차규모는 사업구역별 감차위원회에서 자율적으로 정하되, 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 감차규모를 업종별 택시 면허대수의 비율로 나누어 정한다(소수점 첫째자리에서 반올림한다).

제5조(감차계획의 기간)

- ① 사업구역별 감차계획의 시행기간은 5년 이내로 한다.
- ② 제1항에도 불구하고 해당 사업구역별 감차위원회는 연도별 감차규모, 택시운송사업



자의 출연금 상황 등을 고려하여 감차기간을 20년 이내로 정할 수 있다.

- ③ 제2항에 따른 사업구역별 감차계획 가운데 5년을 초과한 부분에 대해서는 사업구역별 감차계획을 확정된 이후에 5년마다 다시 수립되는 택시 총량제 계획을 반영하여야 한다. 이 경우 제3조에 따른 감차계획의 변경 절차를 따른다.
- ④ 시·도지사는 제3항 전단의 택시 총량제 계획을 수립한 결과 사업구역별 택시 면허대수가 총량보다 적은 것으로 나타난 경우에 즉시 해당 사업구역의 감차계획을 중지하고 그 사실을 즉시 공보에 고시하여야 하며, 고시한 날부터 7일 이내에 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

제6조(감차대상 및 보상금의 산정)

- ① 택시 감차보상의 대상은 택시운송사업의 면허로 한다.
- ② 업종별 택시 감차보상금(2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자를 포함한다)은 최근 2년 이내의 택시운송사업의 양도·양수 계약서 상의 매매가격 등을 고려하여 사업구역별 감차위원회가 정한다.

제7조(감차재원의 조성 등)

- ① 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다.
 1. 국가의 감차예산
 2. 지방자치단체의 감차예산
 3. 택시운송사업자로부터의 출연금
 4. 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금
- ② 국가는 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준 중 국가 부담금액과 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.
- ③ 사업구역별 지방자치단체는 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준 중 지방자치단체 부담금액과 사업구역의 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.
- ④ 택시운송사업자의 연도별 출연금 규모는 제6조제2항에 따라 감차위원회가 정한 대당 감차보상금에서 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준을 뺀 금액에 연도별 감차규모를 곱하여 정한다. 이 경우 출연금의 징수방법은 사업구역별 감차위원회가 자율적으로 결정한다.
- ⑤ 제1항 제4호에 따른 기타 법인·개인·단체의 출연금은 국토교통부장관이 정하는 별도의 기준에 따라 감차재원으로 사용한다.

- ⑥ 택시운송사업자가 정당한 사유 없이 제4항에 따른 출연을 하지 아니할 경우 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자에 대한 보조나 용자를 정지할 수 있다.

제8조(택시운송사업자 출연금의 관리)

- ① 제7조제4항에 따른 택시운송사업자의 출연금은 「여객자동차 운수사업법」 제53조에 따른 시·도의 택시운송사업자단체(이하 "시·도 택시운송사업자단체"라 한다)가 별도의 계좌를 설치하여 관리해야 한다.
- ② 시·도 택시운송사업자단체는 분기별로 별지 제1호서식의 사업구역별 감차재원 집행내역 결산보고서를 작성하여 다음 분기 종료 30일 전까지 시·도지사에게 보고하여야 하며, 시·도지사는 소속 사업구역별 지방자치단체장에게 감차재원 집행내역 결산보고서를 즉시 통보하여야 한다.
- ③ 사업구역별 지방자치단체장은 감차재원 집행내역 결산보고서를 소속 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 확정한다.
- ④ 사업구역별 지방자치단체장은 감차재원의 집행에 하자가 있다고 판단할 경우에 감차재원의 집행에 대한 감사를 실시할 수 있으며, 감사 결과 하자가 있다고 판단될 경우에는 해당 시·도 택시운송사업자단체에 시정을 요구할 수 있다. 이 경우 시·도 택시운송사업자단체는 이를 따라야 한다.

제9조(연도별 감차보상사업계획의 공고 및 감차대상자 모집)

- ① 시·도지사가 제3조제5항에 따라 사업구역별 감차계획을 확정·고시한 경우에 사업구역별 지방자치단체장은 다음 각 호의 사항을 포함한 연도별 감차보상사업계획을 공고하여 감차신청자를 모집하여야 한다.
 1. 해당 연도 업종별 감차규모
 2. 업종별 감차보상금의 수준
 3. 감차보상사업의 신청 절차
 4. 감차보상사업의 구비서류
- ② 감차신청자는 별지 제2호서식의 감차보상 신청서를 작성한 후 다음 각 호의 구비서류를 첨부하여 관할 사업구역별 지방자치단체장에게 제출하여야 한다.
 1. 택시운송사업면허 취소(감차) 동의서(별지 제3호서식) 1부
 2. 일반(개인)택시운송사업면허증 사본 1부
 3. 감차보상금을 입금받을 통장 사본 1부



4. 그 밖에 지방자치단체장이 감차사업에 필요로 하는 서류

제10조(감차보상계약의 체결)

- ① 사업구역별 지방자치단체장은 제9조제2항에 따른 각종 신청서류의 내용을 검토·확인한 후 이상이 없다고 판단되는 경우에 감차신청자를 감차대상자로 선정하고 이를 감차신청자에게 서면 또는 공고 등의 방법으로 즉시 공지하여야 한다. 이 경우 사업구역별 지방자치단체장은 감차대상자에게 감차보상계약 체결에 필요한 사항을 함께 안내하여야 한다.
- ② 사업구역별 지방자치단체장은 제1항에 따라 선정된 감차대상자와 별지 제4호서식의 감차보상 계약서를 작성하여 택시운송사업면허 감차보상에 대한 계약을 체결하여야 한다.
- ③ 감차신청자 또는 감차대상자의 사망으로 인하여 택시운송사업이 상속된 경우에는 상속인이 감차신청자 또는 감차대상자로서의 피상속인의 지위를 승계한 것으로 본다.

제11조(감차보상금의 집행)

- ① 사업구역별 지방자치단체장은 별지 제5호 서식의 감차보상 계약자 내역을 작성하여 매월 20일 전까지 관할 시·도지사에게 감차보상금 가운데 국가 분담금에 대한 지원을 신청하여야 하며, 시·도지사는 소속 사업구역별 지방자치단체의 신청을 취합하여 국토교통부장관에게 재신청하여야 한다.
- ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 신청을 받은 경우 별지 제5호서식의 감차보상 계약자 내역을 검토·확인한 후 이상이 없다고 판단되는 경우에 국가 분담금을 관할 시·도지사에게 교부하고, 국가 분담금을 교부받은 시·도지사는 즉시 소속 사업구역별 지방자치단체장에게 이를 재교부하여야 한다.
- ③ 제2항에 따라 국가 분담금을 교부받은 사업구역별 지방자치단체장은 별지 제5호서식의 감차보상 계약자 내역을 첨부하여 즉시 관할 시·도 택시운송사업자단체에게 감차보상금 가운데 택시운송사업자 분담금의 집행을 요청하여야 한다.
- ④ 제3항에 따라 택시운송사업자 분담금의 집행을 요청받은 시·도 택시운송사업자단체는 별지 제5호서식의 감차보상 계약자 내역을 검토·확인한 후 이상이 없다고 판단되는 경우에 택시운송사업자 분담금을 감차대상자가 제출한 통장 계좌를 통해 지급하고, 즉시 그 지급 내역을 관할 사업구역별 지방자치단체장에게 통보하여야 한다.
- ⑤ 제4항에 따라 택시운송사업자 분담금의 지급 내역을 통보받은 사업구역별 지방자치단체장은 나머지 감차보상금의 국가 분담금과 지방자치단체 분담금을 감차대상자가 제출한 통장 계좌를 통해 지급하여야 한다.

제12조(택시운송사업면허의 취소 또는 감차) 사업구역별 지방자치단체장이 제11조에 따라 감차보상금을 감차대상자에게 지급한 경우에는 즉시 해당 감차대상자의 택시운송사업면허를 취소하거나 해당 차량을 감차하여야 한다.

제13조(사후관리)

- ① 감차보상금의 교부신청, 교부결정(취소, 변경 포함)·확정 및 집행잔액의 반납 등에 대하여는 「국가재정법」과 「보조금 관리에 관한 법률」 등이 정하는 바에 따른다.
- ② 감차보상금의 국가 분담금 교부금은 이월하여 사용할 수 없다.
- ③ 사업구역별 지방자치단체장은 해당 연도의 감차보상사업이 완료된 경우에는 소속 사업구역별 감차위원회의 심의를 거쳐 다음 해 1월까지 시·도지사에게 감차보상사업의 완료보고를 하여야 한다.
- ④ 사업구역별 감차보상사업의 완료보고를 받은 시·도지사는 사업구역별 감차보상사업의 완료보고를 취합하여 다음 해 2월까지 국토교통부장관에게 시·도 감차보상사업의 완료보고를 하여야 한다.
- ⑤ 사업구역별 지방자치단체장은 감차보상사업의 추진과 관련된 서류를 감차보상사업을 완료한 후 5년간 보관하여야 한다.

제14조(재검토기한) 국토교통부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 고시에 대하여 2017년 8월 1일 기준으로 매3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.



4) 택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관한 규정, 국토교통부 고시 제 2014 - 358호

제1조(목적) 이 규정은 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제11조 및 같은 법 시행령 제9조, 제10조 및 제12조 제5항에 따라 택시 감차위원회의 설치 및 운영에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(설치)

- ① 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제10조 제1항 제3호의 사업구역별 지방자치단체장은 감차보상금의 산정 등 자율감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 사업구역별 감차위원회를 설치·운영한다.
- ② 사업구역을 달리하는 시 또는 군(법 제10조 제1항 제3호의 사업구역에 한한다)이 있는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)는 자율감차에 관한 사항을 심의하기 위하여 시·도 감차위원회를 설치·운영한다.

제3조(사업구역별 감차위원회 구성)

- ① 사업구역별 감차위원회는 위원장 1인을 포함한 7명의 위원으로 구성한다.
- ② 사업구역별 감차위원회의 위원장은 해당 사업구역이 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도인 경우에는 4급 이상 공무원 중에서 시·도지사가 정하고, 시·군인 경우에는 5급 이상 공무원 중에서 시장·군수가 정한다.
- ③ 사업구역별 감차위원회의 위원은 다음 각 호의 자 중에서 사업구역별 지방자치단체장이 임명 또는 위촉한다.
 1. 해당 사업구역 소속 공무원 1명
 2. 일반택시운송사업자의 대표 1명
 3. 개인택시운송사업자의 대표 1명
 4. 택시노동조합의 대표 1명
 5. 변호사, 공인회계사, 감정평가사 등 전문가 단체나 시민단체 등에서 추천하는 기타 전문가 2명
- ④ 사업구역별 감차위원회의 위원장은 위원이 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 경우 사업구역별 지방자치단체장에게 위원의 해촉을 건의할 수 있으며 해촉을 건의 받은 사업구역별 지방자치단체장은 위원을 해촉할 수 있다.
 1. 위원이 정당한 사유 없이 위원회에 참석하지 않거나, 위원회 회의의 진행을 고의적으로 방해한다고 판단될 경우
 2. 위원이 사망·질병·형사사건 기소 등의 사유로 직무를 수행하기가 곤란하다고 판단될 경우

- ⑤ 제3항 제2호부터 제4호까지의 위원의 임기는 2년으로 하되 연임할 수 있다. 다만, 보궐위원의 임기는 전임자의 잔임기간으로 한다.

제4조(시·도 감차위원회 구성)

- ① 시·도 감차위원회는 위원장 1인을 포함한 7명의 위원으로 구성한다.
- ② 시·도 감차위원회의 위원장은 해당 지방자치단체의 4급 이상 공무원 중에서 시·도지사가 정한다.
- ③ 시·도 감차위원회의 위원은 다음 각 호의 자 중에서 시·도지사가 임명 또는 위촉한다.
 - 1. 해당 사업구역 소속 공무원 1명
 - 2. 일반택시운송사업자의 대표 1명
 - 3. 개인택시운송사업자의 대표 1명
 - 4. 택시노동조합의 대표 1명
 - 5. 변호사, 공인회계사, 감정평가사 등 전문가 단체나 시민단체 등에서 추천하는 기타 전문가 2명
- ④ 시·도 감차위원회 위원의 해촉 및 임기에 관하여는 제3조제4항 및 제5항을 준용한다.

제5조(기능)

- ① 사업구역별 감차위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
 - 1. 감차보상금의 수준
 - 2. 연도별·업종별 감차 규모
 - 3. 연도별·업종별 택시운송사업자의 출연금 산정의 적법성
 - 4. 감차사업 시행기간
 - 5. 분기별 감차재원 집행내역 결산
 - 6. 감차재원 관리주체 감독
 - 7. 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안
 - 8. 연도별 감차계획의 시행결과
- ② 시·도 감차위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다.
 - 1. 사업구역별 감차계획의 법령 및 기준 준수 여부
 - 2. 사업구역의 연도별 감차계획 시행결과
 - 3. 법 제10조 제1항 제3호의 사업구역이 아닌 사업구역에서 2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자 감차보상 방안



제6조(위원장의 직무)

- ① 위원장은 회의를 총괄하고, 위원회를 대표한다.
- ② 위원장은 감사위원회의 회의를 소집하고, 그 의장이 된다.
- ③ 위원장이 부득이한 사유로 그 직무를 수행할 수 없을 때에는 위원장이 미리 지명한 위원이 그 직무를 대행한다.

제7조(감차위원회의 회의)

- ① 위원장은 회의개최 7일 전까지 안건 및 일정에 관한 사항을 각 위원에게 통보하여야 한다. 다만, 긴급한 사안의 경우에는 그 기일을 단축할 수 있다.
- ② 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고, 출석위원 과반수의 찬성으로 의결하 되, 가부동수인 경우에는 위원장이 결정한다.
- ③ 제3조 제3항 제2호·제3호 또는 제4조 제3항 제2호·제3호의 위원은 그가 소속한 기관 또는 단체 등의 직원에게 위원회의 출석을 위임할 수 있다. 이 경우 대리인은 별 지 서식에 의한 해당 위원의 위임장을 위원장에게 제출하여야 한다.

제8조(의견청취 등) 위원장은 필요하다고 인정할 때에는 관계공무원 또는 전문가를 위원회에 참석하게 하여 의견을 청취하거나 관계공무원이나 전문가에게 필요한 자료의 제출을 요구할 수 있다.

제9조(간사) 사·도·지사 또는 시장·군수는 위원회의 사무를 처리하기 위하여 소속 공무원 중에서 간사 1명을 둔다.

제10조(회의록) 간사는 회의 종료 후 다음 각 호의 사항을 회의록으로 작성하여 보관하여야 한다.

1. 일시 및 장소
2. 심의안건
3. 심의결과
4. 참석위원 서명
5. 그 밖의 중요한 사항

제11조(수당) 회의에 참석한 공무원이 아닌 위원에 대해서는 예산의 범위 내에서 수당을 지급할 수 있다.

제12조(재검토기한) 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」(대통령 훈령 제248호)에 따라 이 고시 발령 후의 법령이나 현실여건의 변화 등을 검토하여 이 고시의 폐지, 개정 등의 조치를 해야 하는 기한은 2017년 7월 78일까지로 한다.

참고문헌

1. 경기연구원, 2016, “택시총량 운영제도의 문제점 및 개선방안 연구”
2. 국토교통부, 2018, “제4차 택시 통량제 수립 기준 개선 방안 연구“
3. 국토교통부, 각 연도별, ”자동차등록현황보고“
4. 서울특별시, 2013, ”2030 서울도시기본계획(2030 서울플랜)“
5. 서울특별시, 2014, “제3차 서울특별시 택시총량제 산정 연구”
6. 서울특별시, 2019, “2019년 택시서비스 시민만족도 조사 용역”
7. 수도권교통본부, 2012“, 여객 기종점통행량(O/D) 전수화 및 장래수요예측 공동조사“
8. 수도권교통본부, 2017, “2017년도 전국 여객 O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권)”
9. 통계청, 2017, “장래인구추계 시도편 : 2015~2045년”
10. 통계청, 각 연도별, “사업체기초통계조사”
11. 한국교육개발원, 각 연도별, “교육통계연보”
12. <http://law.go.kr/>(국가법령정보센터 홈페이지)
13. <https://www.ktdb.go.kr/>(국가교통DB 홈페이지)
14. <http://stat.molit.go.kr/>(국토교통 통계누리 홈페이지)
15. <http://www.molit.go.kr/>(국토교통부 홈페이지)
16. <http://news.seoul.go.kr/traffic/>(서울특별시 교통분야 정보 홈페이지)
17. <https://data.seoul.go.kr/>(서울열린데이터광장 홈페이지)
18. <http://www.taxi.or.kr/>(전국택시운송사업조합연합회 홈페이지)
19. <http://www.개인택시.org/>(전국개인택시운송사업조합연합회 홈페이지)
20. <http://www.stj.or.kr/>(서울특별시택시운송사업조합 홈페이지)
21. <http://kostat.go.kr/>(통계청 홈페이지)