

택시 심야할증 및 기본요금 조정(안)에 대한 의견청취안

검 토 보 고

1. 제안경위

가. 제 출 자 : 서울특별시장

나. 의안번호 : 제210호

다. 제출일자 : 2022. 8. 29.

라. 회부일자 : 2022. 9. 2.

2. 제안사유

- 코로나19 감염증 확산에 따른 영업제한 등 사회적 거리두기 조치로 인하여 택시운송수입이 23% 감소하였으며, 택시기사 1만명이 배달 앱, 택배 등 타 산업으로 이직하여 택시업계 경영상황이 지속적으로 악화되었음
- '22.4월 일상회복 조치에 따라 심야 택시 이용수요가 급증한 반면, 심야시간 택시 공급대수는 '19.4월 동기간 대비 7천여대가 부족하여 시민의 불편을 초래함
- 이에 심야 개인택시 부제해제, 심야 전용택시 확대, 법인택시 주간조의 야간조 전환, 심야 올빼미 버스 확대 및 막차시간 연장, 지하철 막

차시간 연장 등 가용 자원을 총동원하여 심야 택시 이용수요를 대응하였지만, 여전히 택시 공급은 5천대 가량 부족하여 시민의 택시이용 불편이 계속되고 있음

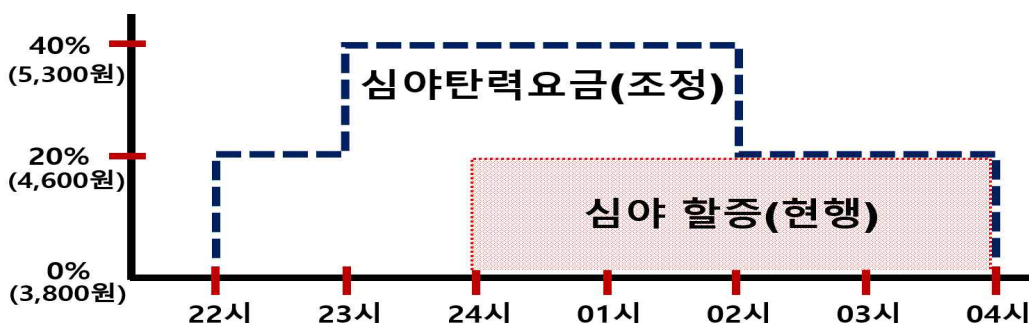
- 덧붙여 '21년 택시운송원가를 분석한 결과, '19년 대비 LPG가격 35.7% 증가, 누적 물가가 9.5% 증가하는 등 운송원가 영향요인의 큰 변화가 발생함
- 40년간 획일적으로 적용되고 있는 심야 할증 체계에 대한 변화가 없으면 심야 택시 이용수요 대응에 한계가 있으며, 어려운 택시업계의 현실을 감안할 때 양질의 택시서비스 제공에 한계가 있어 금번 요금조정안을 마련하고, 이를 『서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례』 제10조 규정에 의거 시의회 의견을 청취코자 함

3. 주요내용

가. 요금조정안 세부내용

[중형 택시]

- 심야 탄력요금제 도입 : 5.2% ↑
- 현 행 : 24~04시, 20% 할증, '82년 이후 전국 동일 적용
- 조 정 : (시간) 24→22시 심야 2시간 확대, (할증률) 20%→20~40%



□ 택시 기본요금 등 조정 : 14.1% ↑

○ 현 행 : 기본요금 3,800원/2km, 132m 및 31초당 100원 등

○ 조 정 : 단거리 승차거부 완화 차원으로 기본요금 위주 요금 조정

구 분	현 행	조 정(안)
기본요금	3,800원	4,800원(1,000원 ↑)
기본거리	2,000m	1,600m(400m ↓)
거리요금	132m 100원	131m(1m ↓) 100원
시간요금	31초 100원	30초(1초 ↓) 100원
시계외 할증	시계외 벗어나는 지역부터 20%	현행 유지

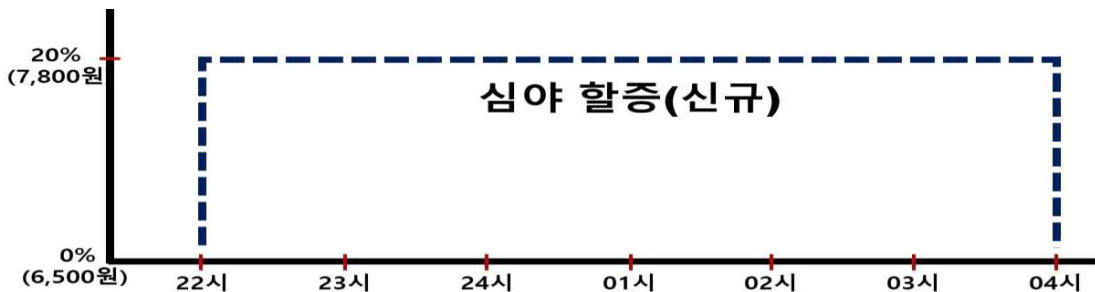
※ 심야 탄력요금제와 시계외 할증 중복 적용 가능

[모범 · 대형(승용)택시]

□ 심야 할증 신규 도입 : 8.0% ↑

○ 현 행 : 심야 및 시계외 할증 없음

○ 조 정 : (시간) 미적용 → 22~04시, (할증율) 미적용 → 20%



□ 택시 기본요금 등 조정 : 3.6% ↑

○ 현 행 : 기본요금 6,500원/3km, 151m 및 36초당 200원 등

○ 조 정 : 단거리 승차거부 완화 차원으로 기본요금 위주 요금 조정

구 분	현 행	조정(안)
기본요금	6,500원	7,000원(500원 ↑)
기본거리	3,000m	3,000m(-)
거리요금	151m당 200원	151m당 200원(-)
시간요금	36초당 200원	36초당 200원(-)
시계외 할증	미적용	시계외 할증 20% 신규도입 ※ 시계를 벗어나는 지역부터 적용

[외국인관광택시]

- 현 행 : 미터요금, 구간요금, 대절요금으로 구성
 - 미터 요금 : 중형, 모범·대형(승용) 미터요금의 20% 추가 할증 적용
 - 구간 요금 : 인천공항 ↔ 서울지역 운행시는 정해진 구간요금 적용
 - 대절 요금 : 외국인 관광 등의 목적시 3~24시간 대절 요금 적용
- 조 정 : 구간 및 대절요금만 조정(0.5 ~ 1.0만원 인상)

현 행

구 분		요 금 부 과 기 준	중형택시	대형·모범택시
구간 요금	A지역 (평균 50km)	강서	65,000원	95,000원
	B지역 (평균 60km)	양천, 구로, 영등포, 마포, 은평, 서대문	70,000원	100,000원
	C지역 (평균 65km)	금천, 관악, 동작, 용산, 중구, 종로	80,000원	110,000원
	D지역 (평균 70km)	서초, 강남, 성동, 동대문, 성북, 강북	85,000원	120,000원
	E지역 (70km 이상)	송파, 강동, 광진, 중랑, 노원, 도봉	90,000원	130,000원

구 분		3시간	5시간	8시간	10시간	24시간
대 절 요 금	중 형	60,000원	100,000원	150,000원	180,000원	230,000원
	대형·모범	80,000원	120,000원	170,000원	200,000원	250,000원

조 정 안

구 분		요 금 부 과 기 준	중형택시	대형·모범택시
구간 요금	A지역 (평균 50km)	강서	70,000원	100,000원
	B지역 (평균 60km)	양천, 구로, 영등포, 마포, 은평, 서대문	75,000원	110,000원
	C지역 (평균 65km)	금천, 관악, 동작, 용산, 중구, 종로	85,000원	120,000원
	D지역 (평균 70km)	서초, 강남, 성동, 동대문, 성북, 강북	90,000원	130,000원
	E지역 (70km 이상)	송파, 강동, 광진, 중랑, 노원, 도봉	95,000원	140,000원

구 분		3시간	5시간	8시간	10시간	24시간
대 절 요 금	중 형	70,000원	110,000원	160,000원	190,000원	240,000원
	대형·모범	90,000원	130,000원	180,000원	210,000원	260,000원

[기타 부가요금]

- **호출료** : '21.4월 플랫폼중개요금 제도 시행에 따른 관리 일원화를 위해
플랫폼 호출료 기준을 우리시 기준에서 삭제
 - 다만, 전화호출만으로 운영되는 경우 시도지사 호출료 기준이 적용되므로
일반호출료는 전화호출로만 운영하는 사업에 한정하여 적용토록 함

구 분	현 행		조 정	
	일반 호출료	플랫폼 호출료	일반 호출료	플랫폼 호출료
주간(심야할증 비적용 시간)	1,000원	2,000원	1,000원	삭 제
야간(심야할증 시간)	2,000원	3,000원	2,000원	

- **통행료** : 승객의 요구(수락)에 따라 유료도로 통행시 승객이 실비부담

나. 택시요금 단계별 시행 계획

- 연말연시 심야 승차난을 대비하면서 시민의 요금부담을 완화하기 위해
택시요금조정을 단계적으로 시행

구 분	1단계 (’22.12월 초)	2단계 (’23.2월 중)
중형택시	심야 탄력요금제 도입	기본요금, 거리 및 시간요금 조정
모범·대형(승용)택시	심야 탄력요금제 도입 시계의 할증 도입	기본요금 조정
외국인관광택시	-	구간, 대절요금 조정
기타 부가요금	플랫폼 호출료 삭제	-

4. 참고사항(관련법령)

1) 여객자동차 운수사업법 제8조(운임·요금의 신고 등)

- ① 여객자동차운송사업의 면허를 받은 자는 국토교통부장관 또는 시·도지사가 정하는 기준과 요율의 범위에서 운임이나 요금을 정하여 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하여야 한다.

2) 여객자동차 운송사업 운임·요율 등 조정요령 제3조(운임·요율 체계 등) 제3호

가. 운임·요율은 기본운임·거리운임·시간운임을 기본체계로 하고 운행 형태, 지역적 특성 및 서비스 수준에 따라 구간 정액운임제, 시간 정액운임제 등 별도의 운임체계를 정할 수 있다.

나. 운임·요율의 세부산정기준, 시계외 할증, 운행시간대별 할인·할증, 복합할증 등 이 요령에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 관할관청이 따로 정하여 시행할 수 있다.

3) 서울시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례 제10조(의견청취)

- ① 시장은 제3조 제2항 제1호의 규정에 의한 사항을 위원회에 상정하기 전에 미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 시의회의 의견을 들어야 한다.

5. 검토의견(수석전문위원 장훈)

가. 의견청취안의 개요

- 동 의견청취안은 심야시간대 승차난 해소를 위해 할증 시간 및 요율을 조정·신설하는 “심야탄력요금제”와 택시 영업수입 개선을 위한 “기본요금 인상” 등이 반영된 서울시 택시요금 조정안을 「서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례」 제10조에 따라 물가대책위원회 상정 이전에 서울시의회의 의견을 듣고자 하는 것임

※ 참고 : 서울특별시 물가대책위원회 설치 및 운영에 관한 조례

<p><u>제3조(기능)</u> ② 위원회는 시장이 결정·관여하는 요금 중 다음 각 호의 사항을 심의한다.</p> <p>1. <u>교통요금</u>(시내버스·마을버스요금, 고급형 택시를 제외한 <u>택시요금</u> 및 도시철도요금)</p> <p><u>제10조(의견청취)</u> ① 시장은 <u>제3조제2항제1호의 규정에 의한 사항을 위원회에 상정하기 전에</u> 미리 공청회와 토론회 등을 개최해 시민의 의견을 수렴한 후 <u>시의회의 의견을 들어야 한다.</u></p>
--

나. 검토의견

■ 서울시 택시요금 조정 기본방향

- 2019년부터 진행된 코로나19에 따른 사회적 거리두기가 지난 4월 18일 해제¹⁾됨에 따라 영업시간 및 사적모임이 늘어나면서 심야시간대 택시 이용수요가 늘어난 반면 택시공급은 오히려

1) 보건복지부 보도자료, 「사회적 거리두기 조치 약 2년 1개월만에 해제 손씻기, 환기·소독 등 일상 속 감염 차단을 위한 생활방역 수칙 준수 더욱 중요」, 2022.4.15.

- 4월 18일(월)부터 사회적 거리두기 모든 조치 해제, 마스크 착용에 대해서는 2주 후 조정 여부 다시 논의
- 운영시간, 사적모임, 행사·집회, 기타(종교 활동, 실내 취식금지 등) 조치를 모두 해제
- 실내 취식금지는 보다 안전한 취식 재개 방안 마련 등을 위해 1주 간의 준비기간을 거쳐 4.25.(월)부터 해제

줄어들어 이용자들의 승차난 급증이 사회적 문제로 거론되고 있음

- 서울시는 이러한 심야시간대 택시 승차난을 해소하고자 지난 4월과 5월에 개인택시 부제해제²⁾, 심야전용택시 확대³⁾ 등 택시공급 확대 정책을 펼쳐왔고 지하철심야연장운행 및 올빼미버스 추가 운영 등에도 불구하고 여전히 심야시간대 운행되는 택시는 코로나19 이전인 '19년과 비교할 때 4~5천대 부족한 상태임⁴⁾
- 서울시는 그간의 택시공급 확대 등 심야승차난 해소를 위한 다양한 노력에도 불구하고 가시적 효과가 미미한 이유에 대해서 코로나19의 영향 등으로 영업 수입은 감소한 것에 반해 물가와 LPG 연료비는 상승⁵⁾하는 한편 택배 등 배달서비스 인력수요 증가로 택시 운수 종사자들이 영업기피에 따른 것으로 분석함

2) 서울시 보도자료, 「서울시, 사회적 거리두기 해제에 따른 심야 택시승차난 해소대책 발표」, 2022. 4. 19
 - 개인택시 부제해제 : 내일(4. 20.)부터 별도 통보시까지 현재 3부제로 운영되는 개인택시의 부제를 21시~다음 날 새벽 4시까지 일시적으로 해제

- 일평균 약 2,000대의 개인택시가 추가 공급될 것으로 기대

3) 서울시 보도자료, 「서울시, 택시 승차난 해소 추가대책 즉시 추진...부제해제 효과 더해 공급 5천대↑」, 2022. 5. 4

- 심야전용택시 확대 2,700대

· 운 행 일 : (기존) 월~토, 주6일 → (변경) 월~일(주7일)

· 운행시간 : (기존)21:00~익일 09:00 → (변경)17:00~익일 09:00

4) 서울시 자료, 「서울시 택시요금정책 개선 공청회」, 2022.9.5.

- 코로나19 전후 택시운행대수

구분	목표 ('19.4)	일상회복 이전 ('22. 4. 18 이전)	'22년			
			4월	5월	6월	7월
택시운행 대수	24,333대	17,205대	20,569대	20,820대	19,544대	19,277대

5) 서울시 자료, 「서울시 택시요금정책 개선 공청회」, 2022.9.5.

- 연도별 물가상승률(19년 이후 누적물가상승률) 및 LPG 연료비(리터당)

	'19.2	'20.2	'21.2	'22.2	'22.7
물가상승률(%)	0.0	0.6	2.1	5.4	9.5
LPG 연료비(원)	844	929	907	1,110	1,146

- 이에 따라 서울시는 택시공급 확대를 위해 기존의 심야할증 시간과 요율을 확대·조정하는 “심야탄력요금제”를 도입하고 물가와 연료비 상승에 따른 운송수지 적자를 개선하고자 “기본요금 조정”을 추진하고자 하는 것이고 참고로 그동안 택시요금 조정 현황은 다음과 같음

※ 참고 : 과거 택시 요금 조정내역 비교

구분	'05년	'09년	'13년	'19년	'22년(안)
요금인상율	17.5%	12.6%	10.9%	18.6%	19.3%
기본요금(2km)	1,900원(300원↑)	2,400원(500원↑)	3,000원(600원↑)	3,800원(800원↑)	4,800원(1,000원↑) (1.6km)
거리요금(100원)	144m(24m↓)	144m(-)	142m(2m↓)	132m(10m↓)	131m(1m↓)
시간요금(100원)	35초(6초↓)	35초(-)	35초(-)	31초(4초↓)	30초(1초↓)

■ 금번 서울시 택시요금 조정 필요성

1) 심야 승차난 해소를 위한 인력수급 필요

- 서울시는 심야시간대 택시 공급부족의 주요 원인으로 코로나19로 인한 영업수입 감소로 다수의 법인택시 종사자들이 배달앱, 택배 등 유사 업종으로 이직한 것에 따른 것으로 분석하고 있음
- 서울시 자료에 따르면 법인택시 운송수입금은 '21년 158,847원으로 코로나19 발생 이전인 '19년 170,019원 대비 6.57%(11,172원) 감소한 것으로 나타나고
법인택시 운수종사자의 경우 '21년 20,888명으로 '19년 30,527명

대비 14.18%(9,639명) 감소하였으며 법인택시 가동률도 '22년 32.8%로 '19년 50.3% 대비 감소하여 '22년 현재는 3대당 1대만 운영 중인 걸로 나타남

※ 참고 : 법인택시 대당 운송수입금, 운수종사자(법인), 가동률 분석결과

구분	2019년	2020년	2021년
운송수입금	170,019원	158,825원	158,847원
운수종사자수(법인)	30,527	24,507	20,888
가동률	50.3%	34.5%('21년)	32.8%('22년)

- 금번 요금조정안은 심야시간대 할증 요금 개편과 기본요금 인상으로 택시 영업수입을 늘려 수입 감소로 이탈된 운수종사자를 다시금 유입시켜 택시 공급을 늘리고자 한다는 점에서 택시 요금 인상 필요성은 이해된다 할 것임

2) 운송원가 상승에 따른 운송수지 적자 개선

- 서울연구원에서 발표한 「'21년 택시운송원가 분석 결과」에 따르면 택시 한 대당 일일 66,879원의 운송적자가 발생하는 것으로 나타나고 그로 인한 인상요인은 19.5%로 분석됨

※ 참고 : 2021년 택시운송원가 분석 주요결과

구분	운송수입 ①	운송원가 ②	운송수지 ③ = ① - ②	인상요인률 ③ / ①
1일 대당(VAT 제외)	342,695원	409,574원	-66,879원	19.5%

- 자료에 따르면 2021년 택시 한 대당 운송비용(운송원가)은 409,574원으로, 2018년도(331,618원)에 비해 93,284원 (23.5%) 증가한 것으로 분석되고

그에 따른 대당 운송수지는 2021년 1일 대당 66,879원 손실로 산정되었으며 '18년 대비 운송수지 적자가 36.1% 증가한 것으로 나타나는 등⁶⁾ 늘어나는 운송원가와 수입감소 따른 운송수지 적자가 늘어나는 가운데 적자를 줄이기 위한 대책이 필요함

- 서울시는 동 요금조정안을 추진할 경우 중형택시 기준으로 심야탄력 요금제(5.2%), 기본요금 인상 등(14.1%) 19.3%의 인상요인율을 나타낼 것으로 예상되는 바, 운송수지 적자 해소에 도움이 될 것으로 보임
- 다만, 택시 운수종사자와 사업자 입장에서 금번 요금조정안이 영업 수입 인상이 아닌 기존 수입회복으로 비춰져 자칫 요금인상을 하고도 인상폭에 대한 불만과 함께 이용자가 느끼는 운행서비스 개선이 미흡할 우려가 있는 바, 서울시는 이러한 문제가 발생하지 않도록 노력해야 할 것임

6) 서울연구원 보고서, 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역, 2021. 12
- 서울시 법인택시의 1일 대당 운송수지

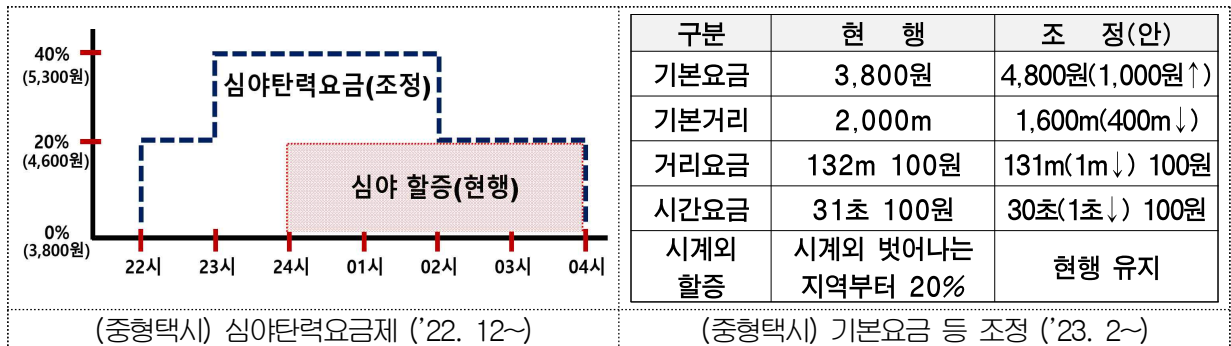
구분	'18년	'21년	증감율
원가	331,618원	409,574원	23.5%
수입	282,487원	342,695원	21.3%
수지	-49,131원	-66,879원	36.1%

■ 요금조정안에 대한 검토의견

1) 중형택시

- 서울시는 심야시간대 극심한 승차난을 해소하고자 그간 중형택시에 적용된 심야할증(24~04시까지 요금의 20% 할증)을 22시~04시로 2시간 확대하고 할증률은 시간대별로 20~40% 늘리는 한편 기본요금 또한 현행 3,800원(2km기준)에서 4,800원(1.6km기준)으로 조정하고자 함

※ 참고 : 중형택시 요금제 개편안



- 심야탄력요금제는 24시부터 04시까지 일률적으로 적용된 심야할증을 시간과 요율을 늘려 늦은 심야시간대 택시공급을 확대하기 위한 정책으로 영업수입이 증가에 따라 그간 문제가 되고 있는 심야 승차난 해소에 일부 도움이 될 것으로 보이나

최대 40% 인상되는 심야 기본요금(5,300원)의 경우에는 현재 기본요금(3,800원)과 1,500원 밖에 차이가 나지 않지만 거리비례 요금에 따라 장거리 노선일수록 요금차이가 클 것으로 예상되는 바, 자칫

운수종사자가 장거리 운행을 더욱 선호할 우려가 있어 이에 대한 대책이 필요할 것으로 보임

- 또한, 중형택시 기본요금을 1,000원 인상하는 것은 택시 운수 종사자와 사업자 입장에서는 그간의 물가 및 연료비 상승분을 고려할 때 부족하다 느낄 수 있지만 '05년 이후 택시요금인상 이래 최대 인상율이라는 점과 기본거리가 400m 감소한다는 점에서 최근의 어려운 경제여건을 고려할 때 이용자 입장에서 불만을 나타낼 수 있을 것으로 보임

2) 모범·대형(승용)택시

- 서울시는 모범·대형(승용)택시의 경우 현재 중형택시와 같이 22~04시까지 요금의 20%를 할증하는 심야할증제도를 신규 도입하고 기본요금도 현행 6,500원(3km기준)에서 500원 인상된 7,000원(3km기준)로 조정하고자 함

※ 참고 : 모범·대형(승용)택시 요금제 개편안

구분	현행	조정(안)
기본요금	6,500원	7,000원(500원↑)
기본거리	3,000m	3,000m(-)
거리요금	151m당 200원	151m당 200원(-)
시간요금	36초당 200원	36초당 200원(-)
시계외 할증	미적용	시계외 할증 20% 신규도입

(모범·대형(승용)택시) 심야할증 신규 도입('22. 12~)	(모범·대형(승용)택시) 기본요금 등 조정 ('23. 2~)
------------------------------------	-----------------------------------

- 기본요금의 경우에는 500원 인상으로 '19년 1,500원 보다 인상폭은 다소 적지만 그동안 모범택시와 대형(승용)택시에는 적용하지 않았던 할증요금이 신규 도입되어 중형택시에 비해 기본요금이 높다는 점을 감안할 때,

심야시간 할증요금 적용은 모범택시와 대형(승용)택시 이용 시민 입장에서는 실질적인 인상폭이 크게 느껴질 수 있을 것임

3) 외국인관광택시

- 현행 외국인관광택시는 구간요금과 대절요금의 정액요금제와 미터요금제로 운영하고 있으며, 구간요금은 인천국제공항을 기점으로 거리(50km·60km·70km)에 따라 3개 권역으로 구분하고, 대절요금은 대절시간(3시간·5시간·8시간·10시간·1일)에 따라 5개의 시간대로 구분하여 운영 중임
- 서울시는 금번 요금조정을 통해 외국인관광택시 구간요금의 경우 구간별로 나눈 5개 지역구간요금을 적게는 5천원, 많게는 1만원까지 요금을 인상하고 대절요금의 경우 시간대별로 1만원씩 요금을 인상하고자 함
- 외국인관광택시의 경우 중형, 모범·대형택시 요금인상에 맞추어 구간 및 대절요금을 인상한 것은 이해되는 측면이 있으나

최근에도 외국인에 대한 바가지요금⁷⁾ 등 불법요금, 고의적인 장거리 우회 통행이 여전히 논란이 되고 있는 바, 요금인상과 별개로 이러한 불법행위의 근절방안 마련이 필요할 것임

※ 참고 : 외국인관광택시 현행 및 요금조정안

현행

구분		요금부과기준			중형택시	대형·모범택시
구간 요금	A지역 (평균 50km)	강서			65,000원	95,000원
	B지역 (평균 60km)	양천, 구로, 영등포, 마포, 은평, 서대문			70,000원	100,000원
	C지역 (평균 65km)	금천, 관악, 동작, 용산, 중구, 종로			80,000원	110,000원
	D지역 (평균 70km)	서초, 강남, 성동, 동대문, 성북, 강북			85,000원	120,000원
	E지역 (70km 이상)	송파, 강동, 광진, 중랑, 노원, 도봉			90,000원	130,000원

구분		3시간	5시간	8시간	10시간	24시간
대 절 요 금	중형	60,000원	100,000원	150,000원	180,000원	230,000원
	대형·모범	80,000원	120,000원	170,000원	200,000원	250,000원

조정안

구분		요금부과기준			중형택시	대형·모범택시
구간 요금	A지역 (평균 50km)	강서			70,000원	100,000원
	B지역 (평균 60km)	양천, 구로, 영등포, 마포, 은평, 서대문			75,000원	110,000원
	C지역 (평균 65km)	금천, 관악, 동작, 용산, 중구, 종로			85,000원	120,000원
	D지역 (평균 70km)	서초, 강남, 성동, 동대문, 성북, 강북			90,000원	130,000원
	E지역 (70km 이상)	송파, 강동, 광진, 중랑, 노원, 도봉			95,000원	140,000원

구분		3시간	5시간	8시간	10시간	24시간
대 절 요 금	중형	70,000원	110,000원	160,000원	190,000원	240,000원
	대형·모범	90,000원	130,000원	180,000원	210,000원	260,000원

7) 뉴스1 보도자료, “‘택시 5분 탔는데 2만3800원’...외국인에 ‘바가지’ 씌운 택시기사’, 2022. 9. 8

4) 기타 부가요금 조정안

- 호출료의 경우 2021년 4월 국토교통부가 운송 플랫폼 사업을 제도화 하기 위해 「여객자동차 운수사업법」을 개정⁸⁾함에 따라 플랫폼중개사업을 별도로 구분하여 관리 일원화를 위해 서울기준을 삭제하는 것으로

「여객자동차 운수사업법」 제49조의19에서 플랫폼중개사업자가 운송플랫폼 이용에 따른 요금을 받을 때에는 국토부장관에 신고 하도록 법령이 개정된 사항을 반영한 것임

※ 참고 : 기타 부가요금 조정안

구 분	현 행		조 정	
	일반 호출료	플랫폼 호출료	일반 호출료	플랫폼 호출료
주간 (심야할증 비적용 시간)	1,000원	2,000원	1,000원	삭 제
야간 (심야할증 시간)	2,000원	3,000원	2,000원	

5) 단계별 요금 조정안 시행

- 서울시는 금번 요금인상안 중 심야탄력요금제는 '22.12월 초에, 기본요금 인상은 '23.2월에 단계별로 시행하는 계획을 세우고 있음
- 연말연시 심야 승차난 대비와 동시에 시민의 요금부담을 최소화

8) 국토교통부 보도자료, 「모빌리티 혁신의 발걸음이 빨라집니다. - 운송 플랫폼사업 제도화를 위한 여객자동차법 개정안 4월 8일부터 시행-」, 2021.4.7

하기 위해 단계별로 요금조정을 시행하는 불가피성은 이해된다 할 것이나 연말 시행될 심야탄력요금제의 택시 공급확대 효과가 미비할 경우 2월 시행될 요금인상안에도 영향을 미칠 우려가 있고 자칫 일반 시민에게는 각각 2차례의 요금인상으로 비취질 우려가 있는 바, 심야탄력요금제 효과에 대한 모니터링과 함께 단계별 요금인상을 시행하는 것에 대한 홍보 또한 지속적으로 해나가야 할 것임

※ 참고 : 택시요금 단계별 시행 계획

구 분	1단계 (’22.12월 초)	2단계 (’23.2월 중)
중형택시	심야 탄력요금제 도입	기본요금, 거리 및 시간요금 조정
모범·대형(승용)택시	심야 탄력요금제 도입 시계외 할증 도입	기본요금 조정
외국인관광택시	-	구간, 대절요금 조정
기타 부가요금	플랫폼 호출료 삭제	-

■ 택시요금 조정 주요쟁점

1) 택시요금 인상하면 택시 공급이 늘어날지 여부

- 서울시는 금번 요금조정을 통해 택시 운수종사자의 영업수익을 증대시켜 유사업종으로 이직한 운수종사자의 재유입을 통해 택시 가동률을 높이고자 하나, 심야 승차난을 야기한 택시공급 저해 요인은 다양한 것으로 분석됨

○ 서울시 자료에 따르면 서울시 택시의 68%를 차지하는 개인택시의 운수종사자 중 절반 이상이 65세 이상⁹⁾이고 연도별 개인택시 운행시간도 줄어들고 있는 추세¹⁰⁾를 볼 때 고령화된 운수종사자가 일평균 44천원정도¹¹⁾의 수입증대를 위해 심야시간대 택시 운영을 늘릴지에 대한 논의가 필요할 것으로 보임

○ 법인택시의 경우에는 「여객자동차 운수사업법」 개정¹²⁾을 통해 '20년 1월부터 시행된 전액관리제로 인해 아무리 많은 영업수익을

9) 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 용역(2021.12)

- 2021년 서울시 개인/법인택시 운전자 연령대 분포

(단위: 명, %)

구분	20대	30대	40대	50대	60~64세	65~69세	70~74세	75~79세	80세이상	총계
법인	25	152	1,193	7,150	6,428	4,368	1,999	509	67	21,891
	0.11	0.69	5.45	32.66	29.36	19.95	9.13	2.33	0.31	
개인	3	174	1,825	9,602	12,674	13,405	8,069	2,835	473	49,060
	0.01	0.35	3.72	19.57	25.83	27.32	16.45	5.78	0.96	
합계	28	326	3,018	16,752	19,102	17,773	10,068	3,344	540	70,951
	0.04	0.46	4.25	23.61	26.92	25.05	14.19	4.71	0.76	

10) 서울시 자료, 「서울시 택시요금정책 개선 공청회」, 2022.9.5.

- 연도별 개인택시 운행시간 추이

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

11) 서울시 자료

- 택시요금조정 효과 (택시수입증가)

구분		택시 1대당 수입 증대	
		낮 시간(6시간 운행기준)	심야 시간(6시간 운행기준)
1단계 조정시 (심야탄력요금제)	중형	-	13천원
	모범·대형	-	40천원
1,2단계 조정시 (심야탄력요금제+기본요금인상)	중형	17천원	44천원
	모범·대형	4천원	47천원

12) 여객자동차운수사업법 제21조(운송사업자의 준수 사항) ① 대통령령으로 정하는 **운송사업자는 운수종사자가 이용자에게서 받은 운임이나 요금(이하 “운송수입금”이라 한다)의 전액에 대하여 다음 각 호의 사항을 준수**하여야 한다.

1. 1일 근무시간 동안 택시요금미터(운송수입금 관리를 위하여 설치한 확인 장치를 포함한다. 이하 같다)에 기록된 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무종료 당일 수납할 것
2. 일정금액의 운송수입금 기준액을 정하여 수납하지 않을 것
3. ~ 5. (생략)

내더라도 기준운송수입금을 초과한 수입을 택시회사와 나누게 되어 실질적 수익증가폭이 낮은 현 제도하에서는 택시운수종사자 유입이 어려울 수 있음

- 또한, 과거에는 법인택시 등 최근 6년내 사업용 자동차를 5년동안 무사고로 운행해야만 개인택시 면허를 양수할 수 있었으나 '20년 4월 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」이 개정¹³⁾되면서 이제는 5년이상 국내 무사고 운전경력과 양수교육만으로 개인택시 영업을 가능해져 개인택시 영업을 위한 법인택시 경력 이점이 사라진 것도 법인택시 운수종사자 감소에 영향을 끼친 것으로 보임

※ 개인택시 양수조건 (법 개정 전후)

개정 전	개정 후('20.4)
최근 6년 내 사업용자동차 등 5년 무사고 운전경력	최근 6년 내 사업용자동차 등 5년 무사고 운전경력
	과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력 + 한국교통안전공단에서 시행하는 교통안전교육 이수

- 따라서, 심야시간대 공급을 늘리기 위해서는 현재의 요금인상만으로는 어렵다는 점을 인지하고 현재 한시적으로 시행 중인 개인택시

13) 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 ⑨ 개인택시운송사업 면허를 양수하려는 자가 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 경우에는 제1항제1호의 요건을 갖춘 것으로 본다. 다만, 관할관청은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1호의 요건을 2분의 1 범위에서 완화하여 적용할 수 있다.

1. 양도·양수 인가신청일부터 계산하여 과거 5년 이상 국내에서 무사고로 운전한 경력이 있는 자일 것. 다만, 외국에 거주한 기간이 있을 경우 출국 전의 운전기간과 귀국 후의 운전기간을 연결하여 합산하되, 귀국 후의 무사고 운전경력이 1년 이상이어야 한다.

2. 「한국교통안전공단법」에 따른 한국교통안전공단(이하 “한국교통안전공단”이라 한다)이 교통안전체험, 교통사고 대응요령과 여객자동차 운수사업법령 등에 관하여 실시하는 이론 및 실기교육(이하 “교통안전교육”이라 한다)을 이수할 것

부제 해제와 더불어 법인택시 공급확대를 위한 전액관리제 제도 개선 등 보다 다각적인 대책 마련을 검토해야 할 것임

- 특히, 과학기술정보통신부 규제샌드박스(실증특례)를 통해 서울시가 추진 중인 법인택시 리스제¹⁴⁾ 도입을 비롯하여 운수종사자에게 실질적으로 지원되는 유가보조금¹⁵⁾ 확대 등 심야시간대 택시공급 확대를 위한 다양한 정책이 함께 검토 되어야 할 것임

2) 플랫폼택시 승객콜라 태우기 우선 개선 여부

- 「여객자동차운수사업법」 개정¹⁶⁾과 함께 신설된 운송플랫폼 사업은

14) 서울시 자료

- 리스제 개념 : 택시운전 자격을 갖춘 종사자가 택시회사에 일정액의 대여료를 지불하고 택시를 임차하여 영업 수입금을 종사자가 취하는 형태
- 도입방법 : 리스제 신속도입을 위한 규제샌드박스(실증특례) 신청
- 운영규모 : 법인택시 면허대수 30% 이내
- 운영내용 : 운휴 법인택시를 심야전용택시(17:00~익일 09:00)로 공급

15) 「여객자동차 유가보조금 지급지침」 제8조(유가보조금 지급 대상) ① 제3조제1호가목의 유가보조금은 「여객자동차 운수사업법」에 따라 여객자동차운송사업 면허를 받거나 등록된 자동차의 다음 각 호의 연료 사용분에 대하여 지급한다.

1. 노선버스에 사용되는 경유, 천연가스(CNG), 액화석유가스(LPG), 수소
2. 전세버스에 사용되는 천연가스(CNG), 수소

3. 택시에 사용되는 경유, 액화석유가스(LPG)

16) 「여객자동차 운수사업법」 제49조의2(여객자동차운송플랫폼사업의 종류) 여객자동차운송플랫폼사업의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 여객자동차플랫폼운송사업: 운송플랫폼과 자동차를 확보(자동차대여사업자의 대여사업용 자동차를 임차한 경우를 포함하며, 이 경우 제34조제1항은 적용하지 아니한다)하여 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 여객을 운송(운송플랫폼을 통해 여객과 운송계약을 체결하는 경우에 한정한다)하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
2. 여객자동차플랫폼운송가맹사업: 운송플랫폼을 확보하여 다른 사람의 수요에 응하여 제49조의11에 따른 소속 여객자동차플랫폼운송가맹점에 의뢰하여 여객을 운송하게 하거나 운송에 부가되는 서비스를 제공하는 사업
3. 여객자동차플랫폼운송중개사업: 다른 사람의 수요에 응하여 운송플랫폼을 통하여 자동차를 사용한 여객운송을 중개하는 사업

플랫폼 운송·가맹·중개 3가지 유형으로 구분되고 서울시는 현재 카카오모빌리티를 비롯하여 우티, 온다택시 등 다수의 플랫폼 가맹, 중개택시가 운영되고 있음

- 이중 전체 플랫폼택시 시장의 대부분을 차지하는 카카오모빌리티의 카카오택시의 경우에는 서울시의회 행정사무감사¹⁷⁾ 기간을 비롯하여 여러 언론매체를 통해 목적지 표시에 따른 승객 골라태우기 문제를 지적받은 바 있음

※ 서울시 내 영업 중인 택시호출앱 상위 5개 현황('22.7월 기준)¹⁸⁾

구 분	카카오 모빌리티	우티	타다	마카롱	티머니
가맹사업 (서울기준)	카카오T블루 (11,914대)	UT (1,538대)	타다라이트 (567대)	마카롱M (621대)	-
중개사업	카카오벤티(789대) 카카오일반(60,000대)	우티택시 (30,000대)	-	마카롱일반 (9,000대)	온다택시 (17,000대)

- 서울시가 시행한 실태조사¹⁹⁾에 따르면 평일 밤 도심에서 비도심 단거리 호출성공률 23%로 동일조건외의 장거리 호출(54%)의 절반정도 수준인 것으로 나타나는 등 단거리 콜거부 및 승객 골라태우기의 정황이 확인된 바 있음을 감안할 때,

금번 요금조정으로 심야시간대 택시 공급이 늘어나도 장거리 위주의 승객 골라태우기가 지속될 경우 이용자가 체감하는 실질 택시 공급율이 향상되지 못할 것이고 요금인상에 대한 부정적 인식만 커질 우려가 있는 바, 이러한 승객 골라태우기가 여전히 발생하지

17) 2018년도, 2021년도 서울시 교통위원회 행정사무감사

18) 서울시 자료, 택시 총괄 현황표, '22.7월 기준

19) 서울시 보도자료, 플랫폼택시의 장거리 손님 골라태우기 진짜일까? 서울시, 실태조사 결과 공개, 2022.2.23

않도록 서울시는 목적지 미표시 등 단거리 콜거부를 막기 위한 보다 구체적 대안을 제시하고 이를 관철시켜 나가야 할 것임

■ 종합의견

- 동 의견청취안은 지난 4월부터 시행된 코로나19 거리두기 해제 이후 발생한 심야시간대 택시 승차난이 서울시의 여러 노력에도 불구하고 공급부족에 따른 한계가 있어

기존 야간 할증시간 및 요율을 확대하는 심야탄력요금제와 물가·연료비 등을 감안한 택시 기본요금 인상안에 대한 서울시의회의 의견을 듣고자 하는 것임

- 서울시는 금번 요금 조정을 통해 중형택시와 모범·대형(승용)택시 심야할증시간과 요율 조정 및 기본요금을 올리고 외국인택시의 요금을 일부 인상한 것은 운행수입 증가를 통해 택시공급을 늘려 심야시간대 승차난을 해소하고자 한다는 점에 요금 조정이 필요성이 이해된다 할 것임

- 다만, 심야탄력요금제는 단거리에 비해 장거리 노선일수록 요금 인상률이 증가하여 이용자 입장에서는 요금부담이 크고 운수종사자는 장거리 노선 선호로 이어질 우려가 있을 것으로 보이는 바 시행 후 지속적인 모니터링이 필요할 것으로 보임

- 또한, 서울시는 요금조정 외에도 운수종사자 고령화 및 전액관리제에 따른 운수종사자의 실질 수익문제, 플랫폼택시의 장거리 골라태우기 등의 해결방안을 모색할 필요가 있고

현재 한시적으로 추진중인 개인택시 부제 해제를 비롯하여 법인택시 리스제 및 유가보조금 확대 등 다양한 개선 방안을 마련함으로써 택시승차난 해소를 위해 지속적으로 노력해야 할 것임

- 특히, 이용시민들은 요금 조정안에 회의적 의견을 가질 수 있으나 대기시간 단축을 위한 택시공급 확대에 필요성을 느낄 수 있는 만큼 요금인상 후 택시 승차난이 어느 정도 해소될 것으로 기대할 것이나 요금조정 이후에도 이용자가 실질적으로 느끼는 택시공급 확대가 이루어지지 않을 경우에는 택시공급 확대를 위한 요금인상의 당위성을 잃을 우려가 있다는 점을 인식해야 할 것임

- 끝으로, 택시 요금조정 이후 마찬가지로 영업수입 감소 및 운송원가 증가로 운영에 어려움을 겪고 있으며 '15년 이후 7년간 요금인상이 이루어지지 않은²⁰⁾ 지하철, 마을버스 운영사업자 등의 요금인상 요구가 이어질 수 있고

택시에 이어 대중교통 요금 인상이 연쇄적으로 일어날 경우 시민 부담이 상당할 것으로 예상되는 바, 서울시는 대중교통 요금조정에 대한 보다 명확한 기준을 가지고 정책을 추진해야 할 것임

20) 서울시 대중교통 요금조정 시기

- 택시 : '19. 2. 16 - 버스, 지하철 : '15. 6. 27