

碩士學位 請求論文

택시제도의 효율적인
운영 방안에 관한 研究

-경주시를 중심으로-

A study on an efficient operating plan
of the taxi system

-Focused on the city of Gyeongju-

慶州大學校大學院

都 市 工 學 科

孔 杓 德

指導教授 朴 昌 洙

2004年 2月

택시제도의 효율적인
운영 방안에 관한 研究

慶州大學校大學院

都 市 工 學 科

孔 杓 德

이 論文을 碩士學位 論文으로 提出함

指導教授 朴 昌 洙

2003年 12月

孔杓德의 碩士學位論文을 認准함

審 査 委 員 長 _____인

審 査 委 員 _____인

審 査 委 員 _____인

慶州大學校大學院

2003年 12月

택시제도의 효율적인 운영 방안에 關한 研究

지도교수 : 박 창 수

경주대학교 대학원

도시공학과

공 표 덕

우리나라 택시의 경우, 이용측면에서나 수송분담률측면에서 볼 때 대중교통에 가까운 역할을 담당하고 있다고 할 수 있으나, 적정 택시대수를 산정하는 모형이 정립되지 않아 택시증차규모 결정시 이해관계자들의 마찰로 사회적 물의를 일으키며 이를 조정하는데 행정력이 낭비되고 있는 실정이다. 이에 본 연구에서는 택시 이용자와 업체 그리고 운전기사의 입장이 반영된 적정 실차율, 교통여건, 이용객수의 변화들을 고려한 택시 증차대수 산정을 위한 합리적 기준을 제시하고자 하다.

따라서 본 연구의 주요 목표는 다음과 같이 요약될 수 있다.

- 첫째, 택시 본래의 기능 회복을 위한 방안의 제시.
- 둘째, 우수 적격자 선별을 위한 개인택시면허 신청기준의 재조정.
- 셋째, 택시사업의 건전한 발전방안 모색.
- 넷째, 면허신청 준비자들에 대한 집단민원해소방안의 제시.
- 다섯째, 경주시의 적정한 택시대수를 위한 부제의 조정.

이러한 방안들이 개인택시면허발급 우선순위를 강화하여 면허발급 대기자의 불만을 해소하며, 서비스의 질적 향상 및 안전성을 문제삼아 경주시를 찾는 관광객들 및 개인택시 면허발급을 기다리는 대기자들의 불만을 해소하여 보다 나은 경주시를 만들어 관광 도시로서의 면모를 찾고 불법적으로 거래되는 택시문제를 문제삼아 법적 근거를 확고히 하는 한편 활증제도에 대한 다른 도시와 비교하여 문제시되는 부분을 고칠 수 있는 방안을 제안하고자 한다.

<제 목 차 례>

I. 서 론	1
1.1 연구 목적	1
1.2 연구 범위	3
1.3 연구 방법	3
II. 경주시 현황조사 자료수집 및 분석	5
2.1 권역설정 및 자료항목	5
2.2 자료수집 및 분석	6
III. 개인택시 제도상의 문제점 분석 및 개선방안	14
3.1 택시 운영상의 문제점	14
3.2 현 면허제도상의 문제점	27
3.2.1 경주시 개인택시 운송사업 면허 업무 처리 규정	28
3.2.2 유사 도시 비교	30
3.3 외국도시의 개인택시 운영사례 비교	37
3.4 개선방안	40
3.4.1 제도 개선 정책목표 기본방향 설정	40
3.4.2 면허제도개선방안의 정립	41
3.4.3 현행제도와 개선방안의 비교	43
IV. 적정 택시 공급 산정 방안	50
4.1 국내·외 택시증차 산정 방법	50
4.1.1 '95년 이전 건설교통부훈령에 의한 증차기준	50
4.1.2 '95년 건설교통부훈령에 의한 증차기준	51
4.1.3 택시의 잠재수요를 고려한 증차기준	52
4.1.4 적정 실차율에 기초한 증차기준	53
4.1.5 이용객수에 기초한 증차기준	56

4.1.6	교통여건을 고려한 증차기준	57
4.1.7	외국의 택시증차기준	60
4.2	택시 운영 현황을 통한 증차 산정	63
4.2.1	택시 부제현황	63
4.2.2	도시 기능별 부제 현황	64
4.2.3	인구 및 인구당 택시 현황	70
4.3	경주시 사례연구	72
V.	택시 요금제도	84
5.1	택시요금제도의 현황 및 비교분석	84
5.1.1	우리나라 택시요금제도 현황	84
5.1.2	타도시의 택시 요금 현황	87
5.1.3	외국의 택시요금제도 현황	89
5.1.4	외국도시와의 택시요금수준 비교	92
5.2	경주시 택시 요금제도 및 서비스 다양화의 필요성 제기 ..	93
5.2.1	경주시 택시 요금제도	93
5.2.2	경주시 택시서비스의 다양화	94
5.3	경주시 요금제도 및 서비스유형에 관한 적용방안	95
5.3.1	경주시 택시요금제도	96
5.3.2	택시서비스유형의 다양화	98
5.3.3	택시사업자와 이용객 및 운전자의 편의제고	101
VI.	종합결론	102
6.1	결론	102
6.2	종합건의	105
6.2.1	개인택시 면허제도 개선방안	106
6.2.2	적정 택시 공급 산정 방안	110
6.2.3	택시 요금제도 및 서비스 다양화 방안	112
VII.	부록	

<표 차례>

<표1-1>	연구범위 구분	3
<표2-1>	경주시 권역별 인구 밀도 분포표(단위 : 인 km ² , 인/km ²)	7
<표2-2>	택시의 수송분담율 변화	9
<표2-3>	경주시택시운영현황	10
<표2-4>	경주시 권역별 택시운영 분포표	11
<표2-5>	경주시 인구밀도 및 택시운행분포	13
<표3-1>	현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본방향.....	16
<표3-2>	타 교통수단에 비하여 현행 택시요금 수준은?	16
<표3-3>	회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망	17
<표3-4>	회사택시 운전자의 개인택시 면허신청계획여부	18
<표3-5>	택시 운전직을 기피하는 이유	19
<표3-6>	개인택시 운전자 운전경력	19
<표3-7>	택시운전직을 기피하는 이유(개인택시 운전자)	20
<표3-8>	이용자의 불편사항	21
<표3-9>	택시 이용의 선호 정도	22
<표3-10>	택시 이용 목적	22
<표3-11>	택시를 이용하는 이유	23
<표3-12>	택시 이용 시간대	23
<표3-13>	택시를 기다리는 시간	24
<표3-14>	경주시 개인택시 면허발급 우선 순위	30
<표3-15>	면허제도 우선 순위 비율	31
<표3-16>	관광도시 면허제도 우선 순위 비율	32
<표3-17>	인구분포가 유사한 도시의 면허제도 우선 순위 비율 ...	33
<표3-18>	면허 발급 배정 비율	34

<표3-19>	경주시 개인택시 면허발급 우선 순위 등급 구분	36
<표3-20>	운전자의 조사내용	37
<표3-21>	외국대도시의 개인택시 운영사례비교	38
<표3-22>	면허제도개선대안	43
<표3-23>	개인택시 면허제도 개선방안 주요내용	43
<표3-24>	관광도시 면허제도의 주요 우선순위	44
<표3-25>	개인택시 면허제도 자격기준의 개선방안 비교	45
<표3-26>	현행개인택시면허제도와 개선대안 비교	47
<표3-27>	개선방안의 항목별 기대효과와 예상되는 문제점	47
<표3-28>	개인택시 면허제도 자격기준 우선순위 최종(안)	48
<표4-1>	적정 실차율 산정방법	56
<표4-2>	시·군별 택시 부제 현황	64
<표4-3>	도시 기능별 부제 현황	65
<표4-4>	개인택시 부제현황	66
<표4-5>	법인택시 부제현황	67
<표4-6>	경주시와 유사한 도시 기능을 가진 도시의 부제현황	67
<표4-7>	경주시와 유사한 인구(±5만)분포 도시의 부제현황	68
<표4-8>	경주시 부제 개선(안)	69
<표4-9>	시·군별 인구당 택시 현황	70
<표4-10>	경주시와 유사한 인구(±5만)분포 도시의 인구당 택시 현황	71
<표4-11>	경주시와 유사한 도시 기능을 가진 도시의 인구당 택시 현황 ...	71
<표4-12>	용강동의 시간대별 차량기준 실차율	75
<표4-13>	용강동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교	75
<표4-14>	충효동의 시간대별 실차율	76
<표4-15>	충효동 법인택시 및 개인택시의 실차율 비교	77
<표4-16>	금장교앞의 시간대별 실차율	78

<표4-17>	금장교앞 법인택시 및 개인택시의 실차율 비교	79
<표4-18>	용강동·충효동·금장의 시간대별 실차율	80
<표4-19>	증차 대수 산정 방법	80
<표4-20>	3가지 산정 방법에 의한 증차 대수	81
<표4-21>	회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망	82
<표4-22>	적정 택시증차 대수	83
<표4-23>	택시 증차 방법	83
<표5-1>	택시 요금 구조	84
<표5-2>	택시 운송비용의 종류	85
<표5-3>	택시 요금 결정 방법	86
<표5-4>	교통수단별 요금인상을 비교	87
<표5-5>	우리나라 각 도시별 택시요금 - 중형택시 -	88
<표5-6>	우리나라 각 도시별 택시요금 - 대형·모범택시 -	89
<표5-7>	외국주요도시 택시요금제도의 개요	90
<표5-8>	외국도시와의 택시요금 수준비교	92
<표5-9>	규제완화	99
<표5-10>	각 지역별의 택시서비스유형의 적용방안	100
<표6-1>	개인택시 면허제도 개선방안 주요내용	107
<표6-2>	현행 개인택시 면허제도와 개선대안 비교	107
<표6-3>	개선방안의 항목별 기대효과와 예상되는 문제점	108
<표6-4>	개인택시 면허제도 자격기준 우선순위 최종(안)	109
<표6-5>	증차 대수 산정 방법	111
<표6-6>	3가지 산정 방법에 의한 증차 대수	112

<그림차례>

<그림1-1>	연구수행과정	4
<그림2-1>	경주시 택시 조사 권역 구분도	5
<그림2-2>	경주시 권역별 인구 밀도 분포도	8
<그림2-3>	경주시 권역별 인구밀도 분포도	8
<그림2-4>	경주시 택시운영분포도	12
<그림2-5>	경주시 택시운영 분포	12
<그림3-1>	현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본방향	16
<그림3-2>	타 교통수단에 비하여 현행 택시요금 수준	16
<그림3-3>	택시운전직을 기피하는 이유	19
<그림3-4>	개인택시 운전자 운전경력	20
<그림3-5>	택시운전직을 기피하는 이유(개인택시 운전자)	20
<그림3-6>	이용자의 불편사항	21
<그림3-7>	택시 이용 목적	22
<그림3-8>	택시를 이용하는 이유	23
<그림3-9>	택시 이용 시간대	24
<그림3-10>	택시를 기다리는 시간	24
<그림4-1>	시간대별 차량기준 실차율 조사지점	74
<그림4-2>	용강동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교	76
<그림4-3>	충효동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교	77
<그림4-4>	금장입구 법인택시와 개인택시의 실차율 비교	79
<그림4-5>	회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망	83
<그림4-6>	적정 택시증차 대수	83
<그림5-1>	용강동, 금장, 충효동의 4km 적용 범위	98

I. 서론

1.1 연구 목적

택시는 본래 고급 교통수단으로 분류되어야 하는 것으로 우리나라에서는 급격한 도시화 과정과 경제발전에 따른 국민소득수준의 향상으로 '70년대 이후 높은 이용수요의 증가를 보여왔다. 그리고 기능적으로는 Door-to-Door 서비스를 제공하는 것으로서 편리성, 안전성, 신속성을 요구하는 이용자들의 이동욕구를 충족시킬 수 있는 교통수단이었으나 최근 계속되는 교통여건의 악화로 서비스의 질이 저하되고 있고 택시운전자의 열악한 근로조건으로 인하여 택시관련 종사자뿐만 아니라 택시를 운영하는 회사 및 이용자들의 불만은 계속 높아지고 있는 실정이다.

경주시의 현황을 살펴보면 1995년 경주군과 도·농 통합으로 전국시(市) 중 2번째로 넓은 1,323.84km² 면적에 4개읍, 8개면, 13개 동에 상주인구 288,915명(2001년 12월 기준)이 거주하고 있으나, 대중교통수단은 버스 171대, 택시 1,089대 뿐인 상황이다. 특히, 택시공급대수는 택시 1대당 인구수가 267명으로 유사 인구규모의 춘천시 201명(252,896명), 원주시 199명(275,217), 익산시 196명(339,723명), 군산시 178명(378,524), 순천시 248명(272,511)에 비해 택시대수가 절대적으로 적은 편이며, 또한 유사 관광도시인 제주시의 택시 1대당 인구수가 59명(285,097)에 비해서는 무려 4.5배나 적은 편이다. 그리고 경주시는 경주군과 도·농 통합되면서 택시사업구역 또한 통합운영하고 있으나 택시이용수요가 많은 도시지역과 상대적으로 이용수요가 적은 농어촌지역간 택시서비스공급의 불균형은 물론 현행 일률적으로 시행되고 있는 개인 및 법인택시의 6부제 운행으로 택시이용에 많은 불편을 초래하고 있는 실정이다.

또한 택시와 관련된 문제로 운전자들의 저임금(택시운임의 문제)과 제도상의 결함(개인택시 면허제도의 문제) 등도 지적할 수 있다. 이러한 운전자들의 불만을 해소하고, 택시 본래의 기능을 회복하여 변화하는 수요에 대응하는 편안하고 신속한 택시서비스를 제공하기

위한 제도적 개선이 절실히 필요하다고 사료된다.

이에 본 연구는 택시승객서비스의 질적 향상에 부응하기 위한 교통개선책의 일환으로 개인택시 면허제도의 문제점 분석을 통해 적절한 면허기준을 제시함은 물론 택시의 제반 문제 해결을 전제로 한 합리적이고 효율적인 개인택시면허제도의 개선방안을 도출함은 물론이고, 택시의 수요와 공급의 적정성을 유지하기 위한 택시부제를 검토하여 택시사업의 건전한 발전방안을 검토하는데 연구의 목적이 있다.

좀더 구체적으로 본 연구는 다음의 문제들에 대한 해답을 얻는데 중점을 두고자 한다.

- 현재 택시의 가장 큰 문제점은 무엇인가?
- 개인택시의 면허 증대가 경주의 택시운영에 얼마만큼 기여할 것인가?
- 새로운 대안을 어떻게 개발할 것인가?
- 대안은 누구의 이익을 증대하고 누구의 이익을 침해하게 될 것인가?

따라서 본 연구의 주요 목표는 다음과 같이 요약될 수 있다.

- 택시 본래의 기능 회복을 위한 방안의 제시.
- 우수 적격자 선별을 위한 개인택시면허 신청기준의 재조정.
- 택시사업의 건전한 발전방안 모색.
- 면허신청 준비자들에 대한 집단민원해소방안의 제시.
- 경주시의 적정한 택시대수를 위한 부제의 조정.

1.2 연구 범위

본 연구는 경주에서 운행중인 택시(개인택시 및 회사택시)를 대상으로 기존 택시의 운영실태 및 운행특성을 이해하고, 이에 따른 제반 문제점을 분석한 후, 개인택시의 적절한 면허제도 개선 안을 제시하고자 하며 주요 연구범위는 <표1-1>에서 보는 바와 같다.

<표1-1> 연구범위 구분

지역적 범위	대상적 범위	내용적 범위
경주시	법인택시	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 택시의 운행특성 및 이용실태분석 ◦ 문헌 및 인터뷰를 통한 면허기준 고찰 ◦ 기존 개인택시 면허제도의 문제점 분석 ◦ 면허제도 개선방안의 대안설정
	개인택시	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 개인택시 면허제도의 합리적 개선방안도출 ◦ 적정한 택시 공급을 위한 개인택시 및 법인택시의 부제 선정 ◦ 최적개선안 수립 ◦ 경주시 택시교통의 발전 방향 ◦ 경주시 택시요금제도 및 개선방안 ◦ 경주시 택시의 효율적인 운영 개선방안

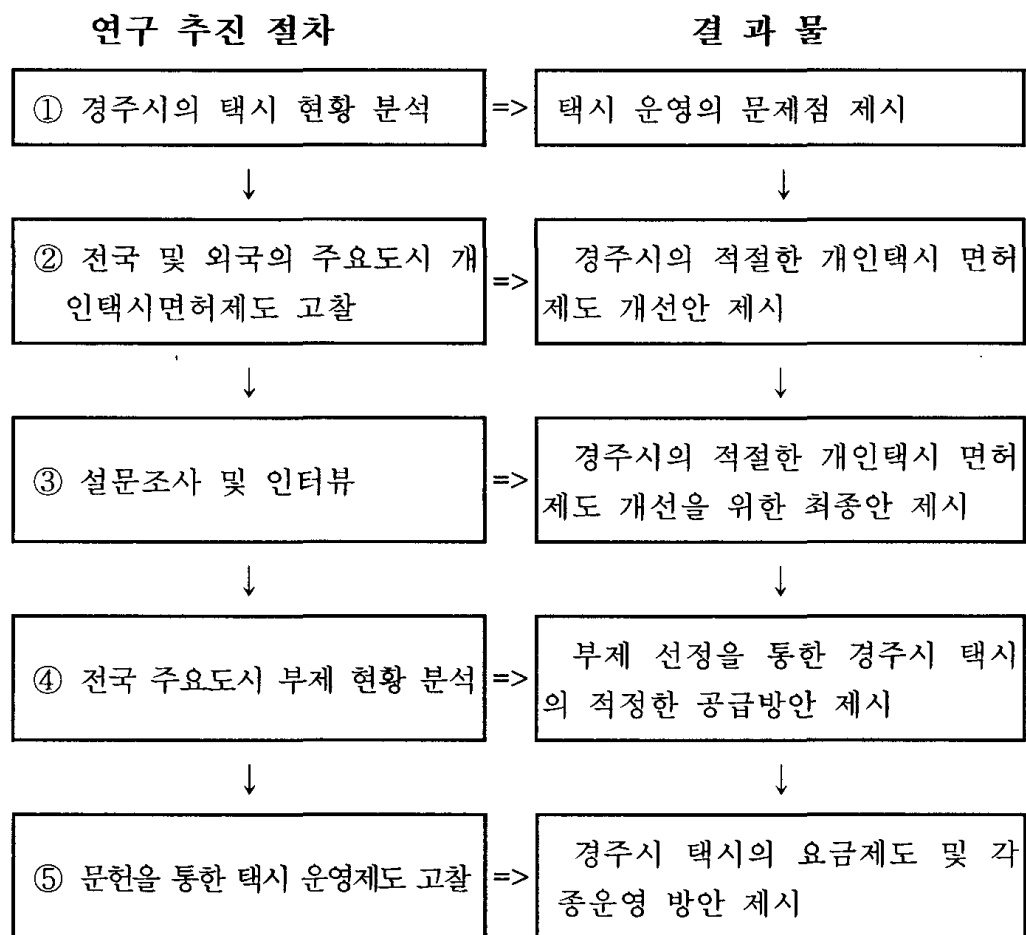
1.3 연구 방법

본 연구를 수행하기 위한 자료수집은 건설교통부, 전국 주요도시 교통기획과, 경주시 교통행정과, 택시연합회 및 관련기관에서 발행되는 자료를 대상으로 수집하였으며, 미흡한 자료는 현장조사 및 설문 등을 통한 자료로 보완하였다.

수집한 자료와 현장조사 자료를 근거로 택시의 운행특성과 실태를 파악하고 이를 근거로 하여 현행 개인택시 면허제도에 대한 문제점

을 도출한 뒤 외국제도와와의 비교를 통해 우리의 실정에 맞는 면허 제도 개선방안을 제시하고, 다음으로는 적절한 택시의 공급을 위하여, 전국 주요도시, 관광도시 및 경주시와 유사한 규모의 도시를 대상으로 자료를 수집하여 적정 택시 공급 규모를 분석하고, 이를 경주시에 접목하여 현재 경주시의 택시 공급의 문제점을 해결하는 방안을 제시하고자 한다.

<그림1-1>에서 본 연구의 연구수행과정을 보여주고 있다.

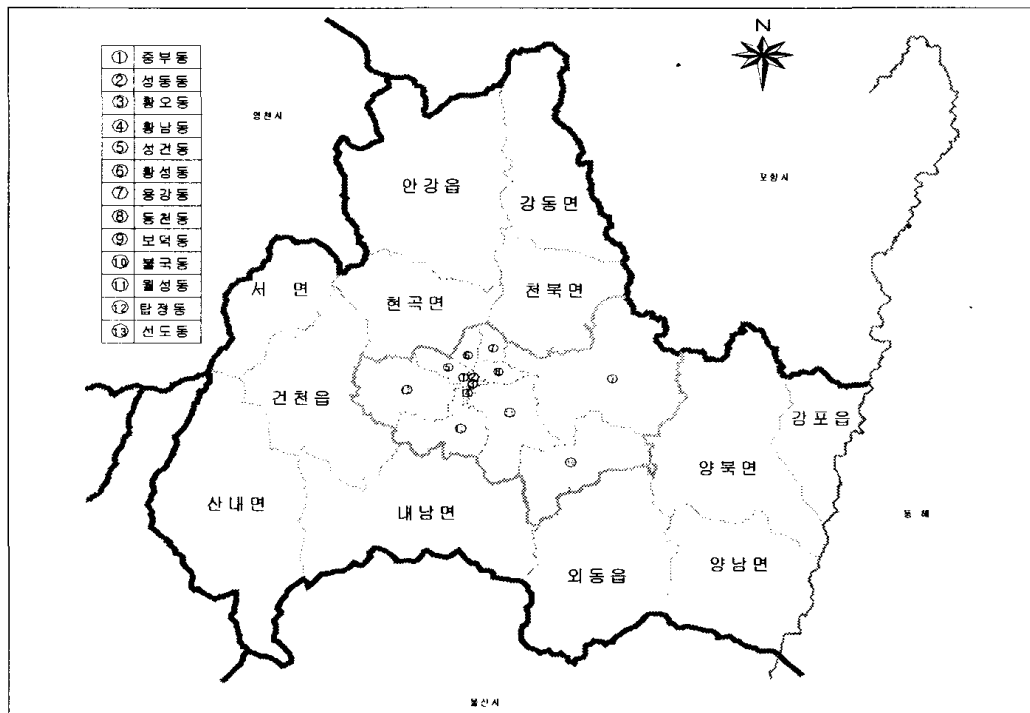


<그림1-1> 연구수행과정

II. 경주시 현황조사 자료수집 및 분석

2.1 권역설정 및 자료항목

본 연구에서는 '98 경주시 도시기본계획에서 제시되어 있는 13개 동과 4개 읍, 8개 면으로 분류된 내용을 참고하여 총 25개의 권역을 설정하였으며, 이를 <그림2-1>과 같이 도면화 하였다.



<그림2-1> 경주시 택시 조사 권역 구분도

이를 바탕으로 본 연구에서는 경주시 인구밀도 현황을 조사한 다음 택시운영형태 분포를 분석함으로써 현재 경주시에 적용되고 있는 운영분포 형태를 알 수 있다.

여기에 좀더 구체적으로 택시관련 종사자 및 경주시민을 대상으로 설문조사를 통해, 경주시의 제반 택시제도 및 택시운영에 관하여 세부적인 내용을 조사하여, 경주시의 택시제도, 운영의 문제점 및 개

선방안을 제시하고자 한다.

조사항목을 열거하면 다음과 같다.

- 인구밀도조사
- 택시운영분포조사
- 택시의 시간대별 차량기준 실차율조사
- 택시서비스 설문조사

2.2 자료수집 및 분석

1. 인구밀도 조사

경주시는 시·군 통합을 하기 이전인 1989년부터 시·군 통합을 통해 도시 체계가 갖추어진 2002년 현재의 인구는 288,915인으로 1989년의 277,973인에 비해 10,942인이 증가하여 년 평균 0.33%의 증가율을 나타내고 있다.

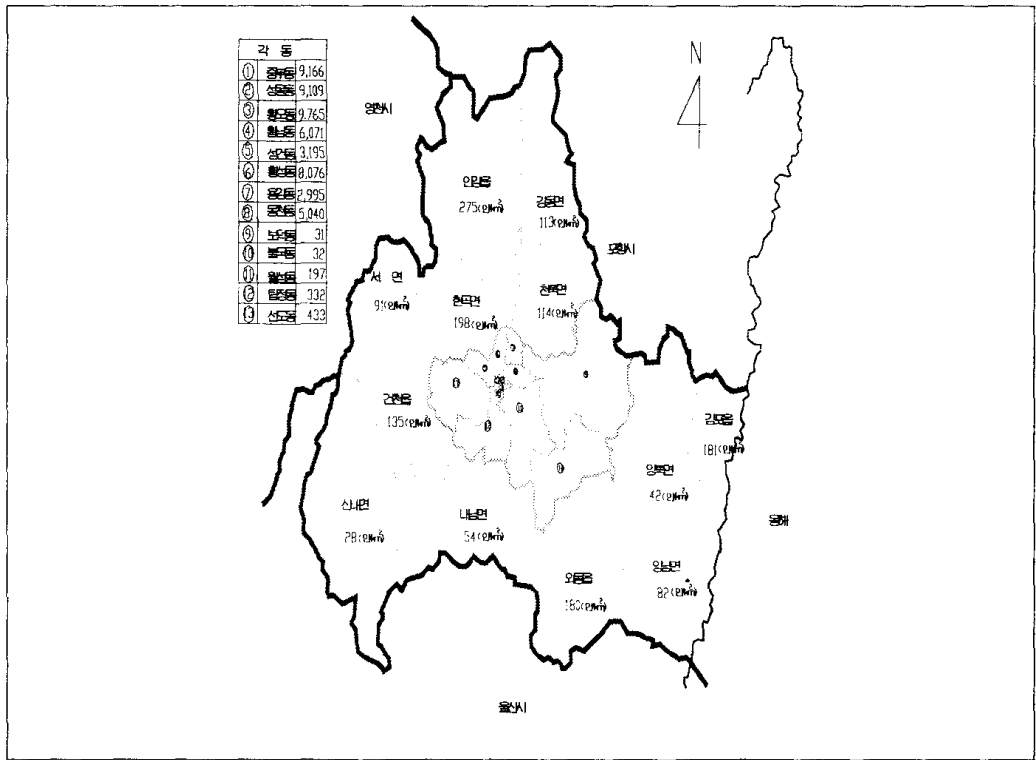
경주시는 읍·면·동 지역을 포함한 경주시 전체면적은 1323.75km²로써 경주시 평균 인구밀도는 218인/km²이다. 그리고 인구밀도는 각 권역별(읍·면·동)로 구분하여 볼 때 황오동이 9,765인/km²로 가장 높으며, 산내면이 28인/km²로 가장 낮게 나타났다.

이러한 경주시 권역별 인구 밀도분포는 다음의 <표2-1>에 자세히 나타내고 있다.

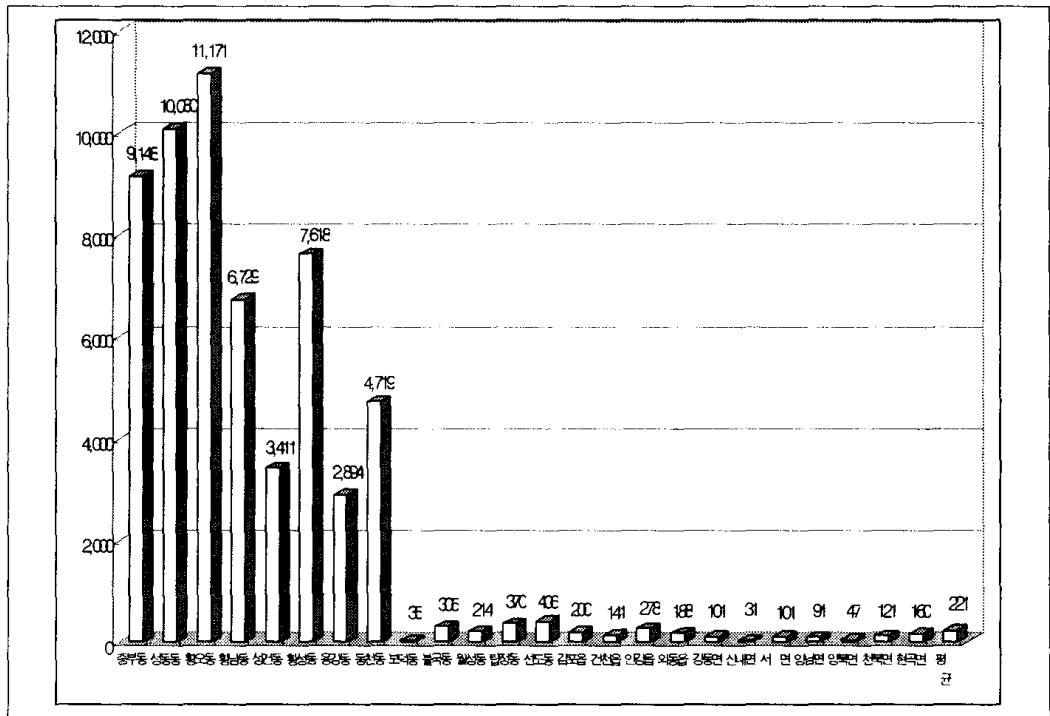
<표2-1> 경주시 권역별 인구 밀도 분포표(단위 : 인, km², 인/km²)

구 분	인 구	면 적	밀 도
중부동	8,524	0.93	9,166
성동동	5,830	0.64	9,109
황오동	6,783	0.69	9,765
황남동	5,039	0.83	6,071
성건동	20,513	6.42	3,195
항성동	31,012	3.84	8,076
용강동	15,158	5.06	2,995
동천동	25,707	5.10	5,040
보덕동	2,497	80.94	31
불국동	8,891	30.55	32
월성동	7,514	38.16	197
탑정동	6,538	19.67	332
선도동	12,132	28.02	433
감포읍	8,106	44.72	181
건천읍	12,479	92.42	135
안강읍	38,173	138.66	275
외동읍	19,740	109.78	180
강동면	9,243	81.48	113
산내면	4,038	142.54	28
서 면	4,717	52.12	91
양남면	6,981	85.07	82
양북면	4,991	120.06	42
천북면	6,648	58.19	114
현곡면	11,048	55.87	198
내남면	6,613	121.98	54
평 균	288,915	1,323.75	218.25

자료 : 경주시 통계연보, 2002



<그림2-2> 경주시 권역별 인구 밀도 분포도



<그림2-3> 경주시 권역별 인구밀도 분포도

앞의 <그림2-2>에서 보는 바와 같이 경주시 인구밀도는 대체적으로 남북으로 축을 이루어 인구밀도가 높게 나타나며, 이는 산업도로인 7번 국도의 연계로 볼 수 있다. 읍·면 지역에서는 대체적으로 안강읍이 가장 높은 275인/km²로 나타났다. 그리고 경주시동에서는 보덕동의 인구밀도(31인/km²)가 가장 낮게 나타났으며, 이는 토함산 국립공원을 포함한 방대한 면적을 차지하는 반면에 실제로 거주하는 거주지면적이 상대적으로 적기 때문이다.

2. 택시운행분포 조사

경주시는 2002년 12월 현재 택시의 운영현황은 개인 643(59%)대, 법인 446(41%)대로 총 1,089대의 택시가 운영되고 있다.

경주시의 택시 수송 분담률이 전국평균{19개의 다른 도시 서울(11.8%), 부산(18.9%), 광주(23.2%), 동경(5.2%), 런던(4.0%) 등} 34.9%로, 경주시의 수송분담율은 25%-30%로 상위권에 있다.

<표2-2> 택시의 수송분담율 변화

년도	1997	1998	1999	2000	2001
분담률(%)	24.5	12.5	13.5	26.3	26.2

주) 경주시 통계연보

현재 도심에서 운영되는 택시는 법인 총 8개 업체 414대와 개인택시 592대로 총 운영대수 1,089대의 약 92.4%인 1,006대가 운영되고 있다. 읍·면 지역에서 운영되는 택시는 법인택시가 1개 업체 32대와 개인택시 51대로 총 83대의 택시가 운영되고 있으며, 다음의 <표 2-3>은 경주시에서 운영되고 있는 택시운영 분포를 나타낸 것이다.

<표2-3> 경주시택시운영현황

(단위 : 대)

구 분	법 인	개 인	계
도심지(각 동지역)	414	592	1,006
읍·면 지역	32	51	83
합 계	446	643	1,089

자료 : 경주시 내부자료, 경주시개인택시연합

<표2-3>과 같이 경주시의 농어촌 지역은 법인택시(32대)에 비해 상대적으로 개인택시(51대)가 많이 운영되고 있으며, 택시운영영향권 또한 상대적으로 넓은 것으로 나타나고 있다.

경주시 택시운영분포 조사는 권역별로 분포를 나타냄에 있어서 경주시 전체를 시내(동 지역 : 13개 권역)·외(읍·면 : 12개 권역) 지역으로 나누어 택시운영분포 및 택시운영영향권을 도식화하여 나타낸 것이 다음의 <그림2-5>에 잘 나타나 있다.

경주시 택시운영분포는 각 권역별로 등록되어 운영되는 것을 다음의 <표2-4>에서 자세히 나타나고 있다.

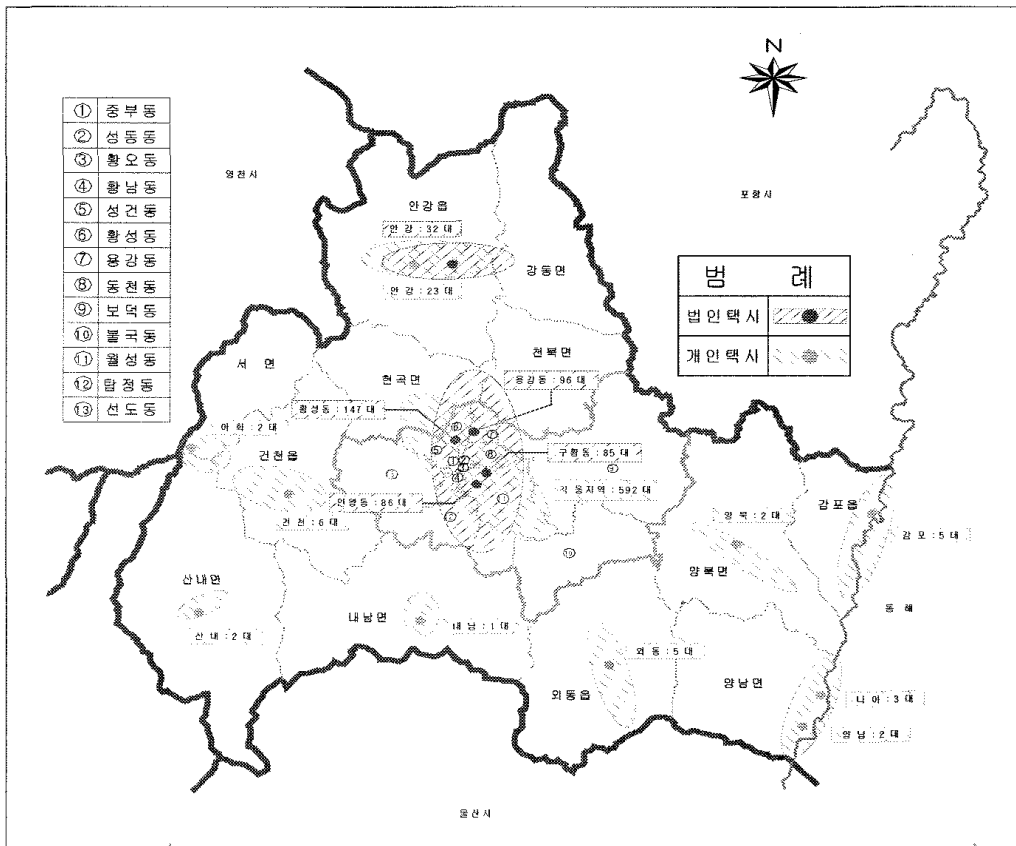
<그림2-4>에서 보는 바와 같이 경주시 법인 택시는 주로 경주시 각 동과 안강읍에 분포되어 있으며, 개인택시의 분포도 주로 각 동과 안강읍에 분포되어 있고, 각 읍·면에는 소규모로 분포되어 있는 실정이며, 반면 안강읍에는 상대적으로 분포밀도가 높게 나타났다.

<표2-4> 경주시 권역별 택시운영 분포표

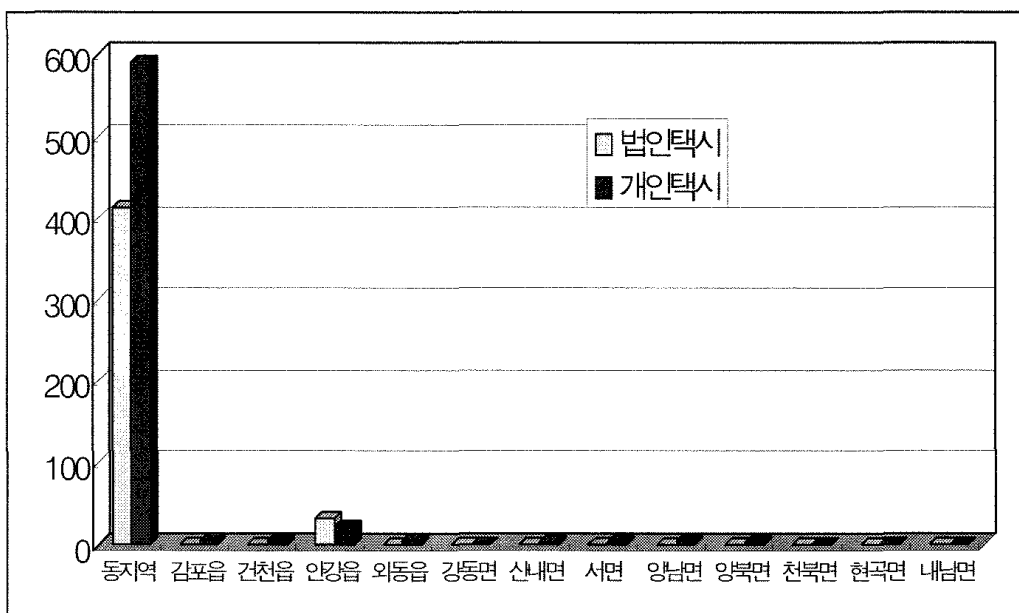
구 분	법인택시	개인택시	합 계	비 고
중부동	-	592	1,006	
성동동	-			
황오동	-			
황남동	-			
성건동	-			
황성동	147			
용강동	96			
동천동	-			
보덕동	-			
불국동	-			
월성동	171			구황동:85 인왕동:86
탑정동	-			
선도동	-			
감포읍	-	5	5	
건천읍	-	6	6	
안강읍	32	23	55	
외동읍	-	5	5	
강동면	-	-	0	
산내면	-	2	2	
서 면	-	2	2	아화리:2
양남면	-	5	5	양 남:2 나아리:3
양북면	-	2	2	
천북면	-	-	0	
현곡면	-	-	0	
내남면	-	1	1	
합 계	446	643	1,089	

자료: 경주시 내부자료, 2002, 경주시 개인택시연합, 2002

경주시의 택시운영분포는 <그림2-4>에서 보는 것과 같이 도심권 집중화로 나타나고 있으며, 각 읍·면 지역은 주로 개인택시의 운행으로 범위는 넓으나 운행되는 차량의 대수가 적은 편이다.



<그림2-4> 경주시 택시운영분포도



<그림2-5> 경주시 택시운영 분포

3. 인구밀도와 대중교통 및 택시 분포와의 관계

인구밀도에 따른 버스운영분포와의 관계, 인구밀도와 택시운영분포의 관계, 인구밀도와 버스·택시운영분포와의 관계를 알아봄으로써 경주시 전역에 대한 각각의 운행분포 및 서비스 수준을 나타낼 수 있다. <표2-5>은 경주시 읍·면·동 지역의 인구밀도 및 준·대중교통운행분포를 나타내고 있다.

<표2-5> 경주시 인구밀도 및 택시운행분포

구 분	인 구 밀 도		택시운행현황	
	밀도	비율(%)	운영대수	비율(%)
동지역	4,392	73.33	1,006	92.38
감포읍	200	3.38	5	0.46
건천읍	141	2.39	6	0.55
안강읍	278	4.70	55	5.05
외동읍	188	3.18	5	0.46
강동면	101	1.71	0	0.00
산내면	31	0.52	2	0.18
서 면	101	1.71	2	0.18
양남면	91	1.54	5	0.46
양북면	47	0.80	2	0.18
천북면	121	2.05	0	0.00
현곡면	160	2.71	0	0.00
내남면	58	0.98	1	0.09
총 계	평균:221	100	1,089	100.00

주) 경주시 통계연보

<표2-5>에서 보는 바와 같이 동지역의 인구밀도와 택시의 운영분포가 높게 나타났다. 그 외 안강읍의 인구밀도와 택시운영분포가 상대적으로 높게 나타났으며, 이에 반해 비교적 인구밀도가 높은 감포

읍, 건천읍, 외동읍, 현곡면은 택시의 운행분포가 매우 낮게 나타나고 있다.

이와 같은 내용으로 알 수 있듯이 경주시는 전형적인 도·농통합형 도시로서 각 동지역을 제외하고는 인구밀도가 낮으며, 안강읍을 제외한 읍·면지역의 준·대중교통(택시 및 버스)의 혜택이 적은 것을 알 수 있다.

III. 개인택시 제도상의 문제점 분석 및 개선방안

3.1 택시 운영상의 문제점

택시는 본래 1회용 자가용으로 편리성·신속성·안락성을 가진 고급교통수단이지만 대중교통수단이 상호보완적으로 발달하지 못하고 취약함에 따라 고급교통수단으로서의 고유의 기능을 망각한 채 전체 교통인구의 통행서비스 상당부분을 담당함으로서 대중교통수단으로 정착되어 있는 것이 현실이다.

개인택시는 법인택시의 운행과 밀접한 관련을 맺고 있으며 상호영향을 주고 있기 때문에 개인택시 문제해결은 항상 법인택시의 문제에 대한 해결 없이 이루어 질 수는 없는 것이다.

이러한 총괄적인 문제중에서 특히 개인택시와 관련된 문제를 지적하면 크게 4가지로 구분하여 살펴볼 수 있다. 즉 정책당국으로서 안고 있는 문제, 개인택시를 운행하는 운전자가 당면하고 있는 문제, 그리고 앞서 언급한 바와 같이 개인택시문제는 법인택시와 서로 관련성이 있기 때문에 법인택시의 문제도 함께 거론되어야 하므로 택시 운행상의 문제를 크게 4가지로 정리하여 문제점을 살펴보도록 하겠다.

1. 정책당국의 문제

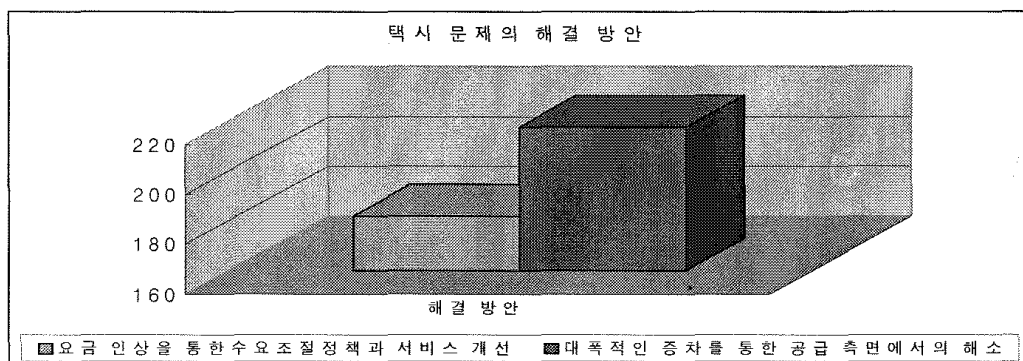
개인택시 면허와 관련하여 정책당국이 당면하고 있는 주요한 문제 영역을 요약하면 다음과 같다.

- 면허의 프리미엄화 심각
- 면허신청의 급증 - 1순위에서 끝남
- 대리운전의 규제 애로
- 효율적 관리체계의 미비
- 법인택시의 쇠퇴 - 개인택시 증가하면 운전기사 부족
- 면허요건의 복잡성

이러한 개인택시 운영과 관련하여 경주시 당국이 안고있는 문제는 면허, 요금제도, 공급기준등에 걸쳐 다양하게 나타나며 또한 모두가 단순히 해결할 수 없는 성격의 문제들이다. 면허의 프리미엄화를 방지하기 위하여 면허제도를 완화하여 개인택시 공급을 늘림으로서 문제를 해결하는 방안이 있을 수 있다. 그러나 단순히 공급을 늘린다면 택시업계의 수입은 줄어들어, 법인택시 및 개인택시 모두 경영에 어려움을 호소할 것이다. 이렇게 볼 때 공급증가 가 궁극적으로는 수입감소와 서비스악화를 가져오게 되는 것이다. 결국 면허제도와 택시공급 기준들이 맞물려 승차난이라든가 서비스수준의 저하 같은 문제들이 연관되어 발생하게 되는 것이다. 따라서 택시공급량, 서비스, 수요 등을 조화롭게 조정하는 택시 정책이 마련되어야 한다. 택시이용객들에게 설문지를 통하여 택시요금과 서비스에 관하여 설문한 결과 다음표와 같다. 특히 택시 이용객 400명에게 설문 조사한 결과 <표3-1>과 같이 택시 문제를 해결하기 위해서 취해야 할 정책으로 요금의 인상을 통한 수요조절정책과 서비스 개선보다는 증차를 통한 공급측면에서의 해소를 원하는 것으로 나타났다.

<표3-1> 현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본방향

항 목	항 목	항 목(%)
택시 문제의 해결 방안	요금의 인상을 통한	182
	수요조절정책과 서비스 개선	(45.5%)
	대폭적인 증차를 통한	218
	공급측면에서의 해소	(54.5%)

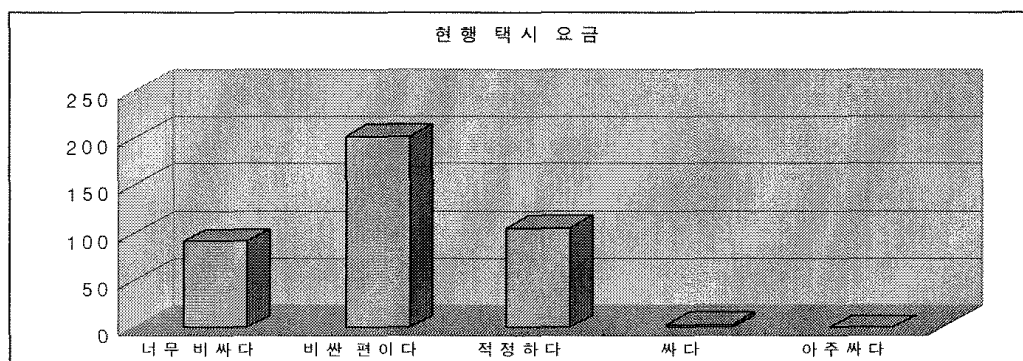


<그림3-1> 현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본방향

그리고 <표3-2>와 같이 현행 택시요금은 이용객의 73%가 서비스에 비해서 요금이 비싸다고 간주하고 있다.

<표3-2> 타 교통수단에 비하여 현행 택시요금 수준은?

항 목	항 목	항 목(%)
현행 택시 요금	너무 비싸다	91 (23%)
	비싼 편이다	201 (50%)
	적정하다	105 (26%)
	싸다	3 (1%)
	아주싸다	0 (0%)



<그림3-2> 타 교통수단에 비하여 현행 택시요금 수준

2. 운전자 측면의 문제

개인택시제도가 안고 있는 가장 큰 문제중의 하나가 개인택시 면허 대기자들의 불만에서 비롯된다고 볼 수 있으며 그 외 부제운행의 문제 등이 가장 절실히 느끼는 문제로 파악된다. 이처럼 개인택시문제는 운전자 측면의 문제 해결 없이는 어려운 것이다.

본 연구를 위해 회사택시를 운행하는 운전자 150명을 대상으로 실시한 면접조사에 따르면 <표3-3>에서 보는 바와 같이 응답자의 83%가 개인택시의 증차를 희망하고 있다. 이는 개인택시 운전자의 대부분이 증차를 반대하고 있음을 고려해 볼 때 현행 개인택시면허제도는 바로 회사택시 운전자들의 주관심사임을 알 수 있다.

<표3-3> 회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망

항 목	항 목	항 목(%)
개인택시의 증차	그렇다	125 (83%)
	아니다	-
	현재보다 감소	25 (17%)

또한 회사택시를 운전하는 자의 대부분(91%)이 개인택시면허를 신청할 계획으로 있으며 현재의 면허자격요건은 완화되어야 하고, 자격순위도 완화해야 한다고 생각하고 있다. 조사자의 65%가 5년 이상의 운전경력을 가지고 있음을 볼 때 회사택시를 운전하는 대부분의 유일한 희망이 개인택시의 면허획득에 있음을 느낄 수 있다. 이러한 경향이 바로 택시회사의 경영문제를 야기하는 원인이 될 뿐만 아니라 바로 경주시 당국의 부담으로 이어지게 되는 것이다. 그리고 현재의 면허자격요건 및 우선순위제도는 대부분의 운전자가 시정되어야 한다고 생각하고 있다.

<표3-4> 회사택시 운전자의 개인택시 면허신청계획여부

항 목	응 답	빈 도 수 (%)
개인면허자격	준비중	137 (91%)
	아니다	9 (9%)
운전경력	1년 미만	7 (5%)
	2년	11 (7%)
	3년	19 (13%)
	4년	16 (10%)
	5년	27 (18%)
	6년	18 (12%)
	7년	21 (14%)
	8년	11 (7%)
	9년	10 (7%)
	10년 이상	10 (7%)
개인면허자격 요건 타당성	적합하다	15 (10%)
	그저 그렇다	58 (39%)
	시정되어야 한다	77 (51%)
자격순위개선	현행순위유지	-
	현행순위개선	150 (100.0%)

운전자측면에서 문제를 정리하면 다음과 같다.

- 부제운행의 문제 : 6일 근무 - 1일 휴무
- 관광철에는 오히려 교통혼잡으로 인한 운행수입의 감소
- 열악한 노동환경과 노후대책의 불비
- 교통사고 증가로 인한 보험료 부담 증가

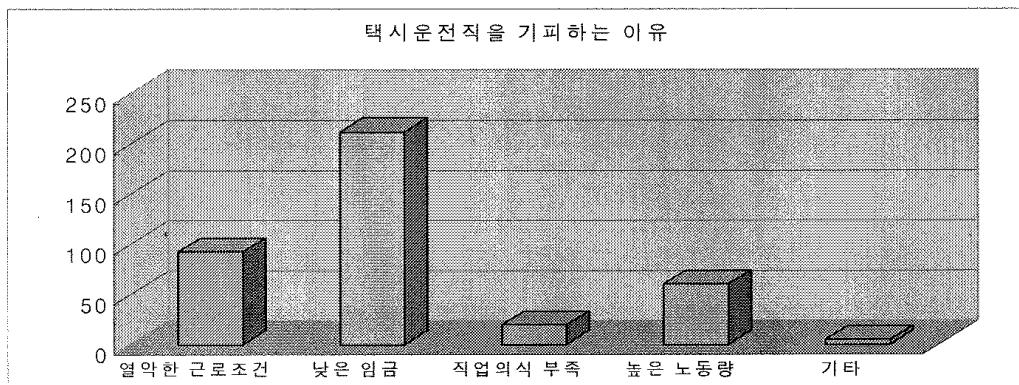
이러한 현실 속에서 운전자들은 다른 산업의 근로자에 비해 저임금에 혹사당하고 있다고 생각하고 있으며, 근로조건의 악화, 사회적 인식, 노후 대책 등에 압박 받고 있는 것으로 판단된다. 또한 법인택시 운전자의 부족 현상은 택시운전자의 이직영향 때문으로 이를 충당하기 위해 운전경력 1년 미만의 택시운전자가 많은 것이 현실이다. 개인택시와 법인택시 운전자들의 근로조건에 대한 면접조사에서 얻은 내용은 다음과 같다.

1) 법인택시 운전자의 문제

현재의 근로조건에서는 운전기사 평균임금이 산업체 평균에 비해 턱없이 낮기 때문에 근로수입의 획기적 증가 없이는 이직현상이 지속될 것이다.

<표3-5> 택시 운전직을 기피하는 이유

항 목	항 목	항 목(%)
택시 운전직을 기피하는 이유	열악한 근로조건	93 (24%)
	낮은 임금	212 (55%)
	직업의식 부족	20 (5%)
	높은 노동량	6 (15%)
	기타	5 (1%)



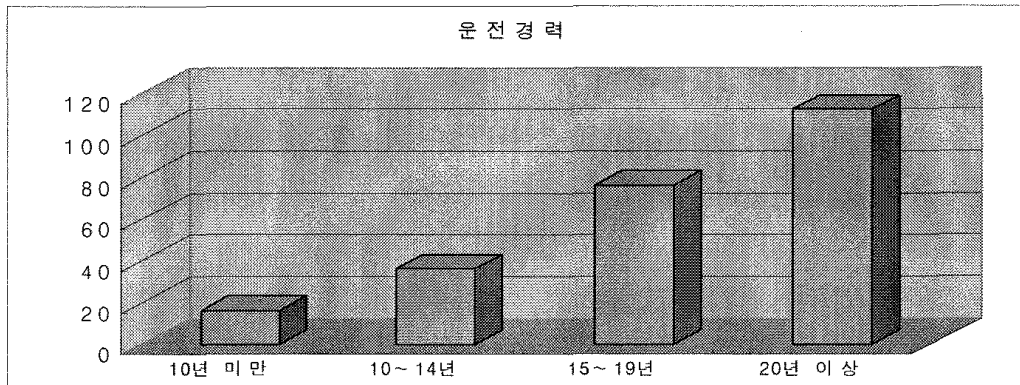
<그림3-3> 택시운전직을 기피하는 이유

2) 개인택시 운전자의 문제

전체의 90%이상의 운전자가 10년 이상의 운전경력 소지자였다. 이들의 대부분은 1일 12시간 이상의 근로시간에 비해 수익성이 낮다고 생각하고 있다.

<표3-6> 개인택시 운전자 운전경력

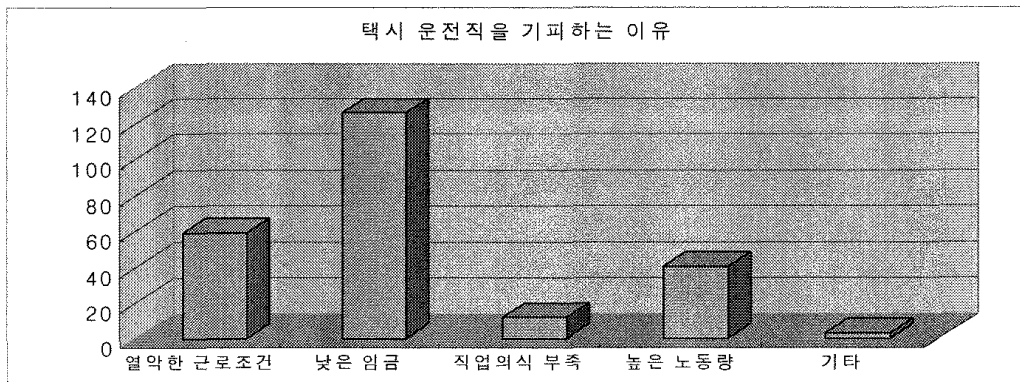
항 목	항 목	항 목(%)
운전 경력	10년 미만	16 (7%)
	10 ~ 14년	36 (12%)
	15 ~ 19년	76 (32%)
	20년 이상	112 (46%)



<그림3-4> 개인택시 운전자 운전경력

<표3-7> 택시운전직을 기피하는 이유(개인택시 운전자)

항 목	항 목	항 목(%)
택시 운전직을 기피하는 이유	열악한 근로조건	59 (25%)
	낮은 임금	126 (52%)
	직업의식 부족	12 (5%)
	높은 노동량	40 (17%)
	기타	3 (1%)



<그림3-5> 택시운전직을 기피하는 이유(개인택시 운전자)

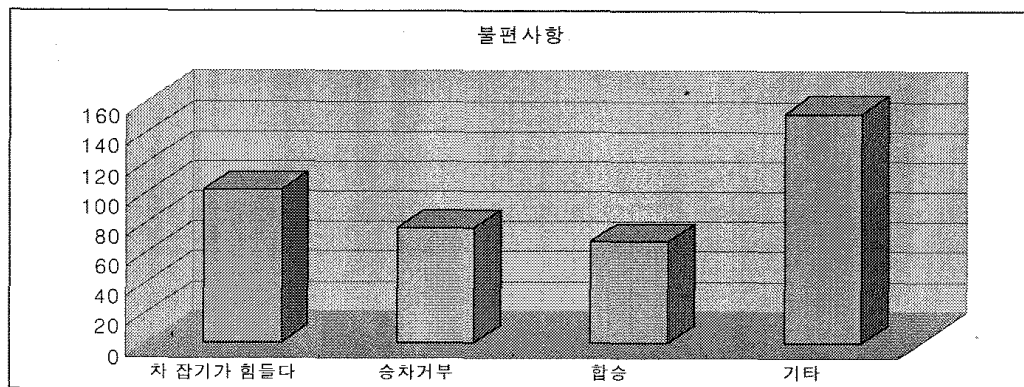
3. 이용자 측면의 문제

택시를 이용하는 시민의 입장에서 보는 문제영역으로 이들은 택시 문제를 택시행포로 요약하고 있으며, 부당요금, 불친절, 승차감 결여 등 택시에 대한 불만은 높아가고 있지만 현재의 근로조건에서는 불

법적 영업행위가 불가피하다는 운전기사의 합리화 주장과, 법인측의 노사문제 등 운영상의 어려움을 이유로 택시서비스 수준은 계속 저하되고 있는 실정이다.

<표3-8> 이용자의 불편사항

항 목	항 목	항 목(%)
불편사항	차 잡기가 힘들다	102 (26%)
	승차거부	77 (19%)
	합승	68 (17%)
	기타	153 (38%)



<그림3-6> 이용자의 불편사항

또한 소득의 증대에 따른 택시이용 인구는 날로 증가하나 운전기사의 서비스개선에 관한 의식이 미약한 실정이며, 택시 이용자들이 택시문제의 상당부분이 법인택시에 의한 것으로 생각하고 있기 때문에 택시 선호는 법인택시에 비해 개인택시가 높은 것으로 조사결과 나타났다. <표3-9>에서 보는 바와 같이 개인택시를 선호하는 비율이 법인택시에 비해 약 2배 이상 높은 경향을 보이는 것을 볼 때 이러한 개인택시의 선호경향은 법인택시보다 개인택시의 운전자가 좀더 서비스 의식이 높다고 인식하고 있기 때문인 것으로 판단된다. 따라서 앞으로의 정책방향은 개인택시의 양적 증대와 함께 법인택시에 관한 개선방안도 함께 병행되어야 함을 보여준다 하겠다.

<표3-9> 택시 이용의 선호 정도

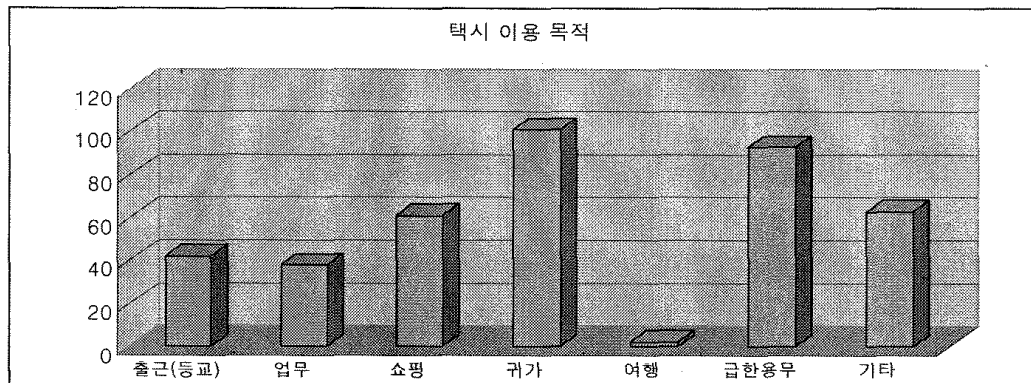
구 분	개인택시	법인택시	구분 없다
선호도(%)	91(23%)	41(10%)	268(67%)

주)응답자수 : 400명

이용자들의 택시 이용목적에 설문한 결과 다음 <표3-10>과 같다.

<표3-10> 택시 이용 목적

항 목	항 목	항 목(%)
택시 이용 목적	출근(등교)	42 (11%)
	업무	38 (10%)
	쇼핑	61 (15%)
	귀가	101 (25%)
	여행	2 (1%)
	급한 용무	93 (23%)
	기타	63 (15%)



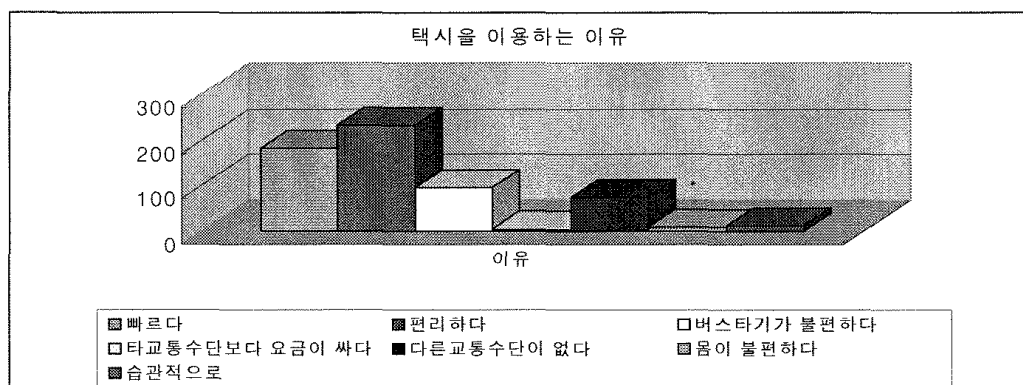
<그림3-7> 택시 이용 목적

<그림3-7>에서 보는 바와 같이 택시를 이용하는 목적을 살펴보면 귀가가 전체 25%를 차지하는 것을 볼 수가 있다. 이는 <그림3-9>에서 보는 바와 같이 대부분의 이용객이 저녁시간에 다른 교통수단이 없어 택시를 이용하는 것으로 조사되었으며, 다음으로는 급한용무, 쇼핑, 출근 순으로 조사되었다.

택시를 이용하는 이유를 설문한 결과는 다음 <표3-11>과 같다.

<표3-11> 택시를 이용하는 이유

항 목	항 목	항 목(%)
택시를 이용하는 이유	빠르다	181 (30%)
	편리하다	231 (38%)
	버스 타기가 불편하다	94 (16%)
	타교통수단보다 요금이 싸다	4 (1%)
	다른 교통수단이 없어서	75 (12%)
	몸이 불편해서	9 (1%)
	습관적으로	12 (2%)



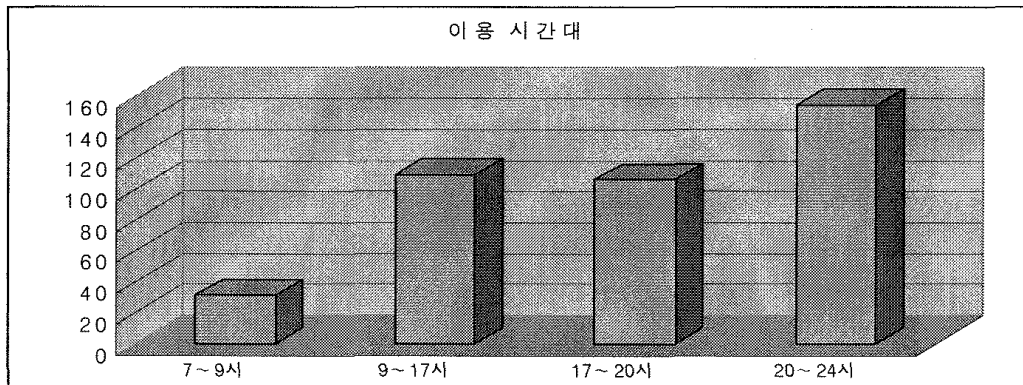
<그림3-8> 택시를 이용하는 이유

택시를 이용하는 이유로는 주로 편리함과 다른 타교통수단에 비해 빠르다는 점을 <그림3-8>에서 볼 수가 있다. 이는 앞에서 언급한 바와 같이 신속성·편리성 때문에 택시를 이용하는 것으로 조사되었고, 다음으로는 버스타기가 불편하여 택시를 이용하는 것으로 조사되었다.

이용자들의 택시 이용 이용시간대는 다음과 같다.

<표3-12> 택시 이용 시간대

항 목	항 목	항 목(%)
이용 시간대	7 ~ 9시	31 (8%)
	9 ~ 17시	109 (27%)
	17 ~ 20시	106 (27%)
	20 ~ 24시	154 (39%)

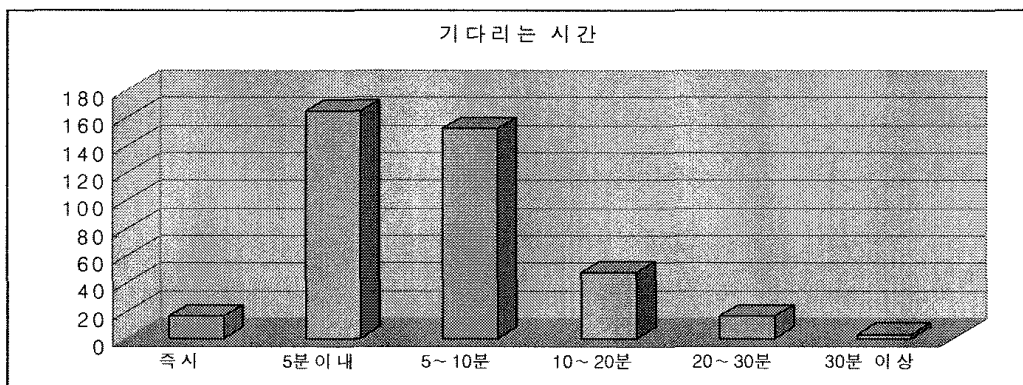


<그림3-9> 택시 이용 시간대

설문결과 택시 이용을 위해서 기다리는 시간은 다음과 같이 5분 이상이 전체의 55%를 점유하고 있다.

<표3-13> 택시를 기다리는 시간

항 목	항 목	항 목(%)
기다리는 시간	즉시	16 (4%)
	5분 이내	165 (41%)
	5 ~ 10분	152 (38%)
	10 ~ 20분	48 (12%)
	20 ~ 30분	16 (4%)
	30분 이상	3 (1%)



<그림3-10> 택시를 기다리는 시간

택시를 기다리는 시간이 <표3-13>에서 보는 바와 같이 5분 이상이 전체의 55%을 차지하는 이유로는 택시운전자들이 특정시간, 특정지

역에 편중해서 운행하기 때문에 이용자가 택시를 선택하기보다는 택시가 이용자를 선택하는 형태가 되고 있다. 이러한 형태는 택시 이용이 불편하고 서비스를 저하시키는 요인이 되고 있다.

4. 법인경영측면의 문제

개인택시와 균형을 이루어야 할 법인택시의 경영난은 날로 악화되고 있어 이에 대한 개선이 시급한 실정이다. 법인경영의 측면에서 본 주요 문제영역은 다음과 같다.

1) 경영 악화

저 운임, 운전자의 지속적인 임금인상압력과 취업기피 및 이직 등이 계속 택시업체의 재무구조를 악화시키는 원인이다. 수입의 감소 및 지출증가에 따른 재정상의 문제와 함께 노사간의 문제와 경영관리의 비효율화에 따른 운영상의 문제점등이 경영압박의 주 요인으로 작용하고 있다. 이를 다시 정리하면 다음과 같다.

① 수입감소

- 취업기피와 이직으로 인한 운·휴 차량증가
- 낮은 요금수준

② 지출증가

- 차고지 및 부대시설의 개인소유 유지비 과다
- 교통사고의 증가로 인한 보험료의 부담 증가
- 과중한 유류세 증가 및 세금부담

③ 노사간 문제

- 노사분규의 정례화
- 이직현상의 지속

④ 경영관리의 비효율화

- 업체의 비적정 보유대수로 인한 손실초래 - 규모의 적정화 필요
- 전근대적 경영으로 인한 비용의 과다 지출

또한 수입금을 벌어드리는 운전자와 법인측이 운행 수입금과 재정 운영을 서로 믿지 않는 고질적인 불신감도 경영을 어렵게 하는 요인이다(완전 월급제 미시행 요인).

2) 불법 운영

택시의 무질서한 운행이 불법운영에 의해 이루어지는 경우가 많다. 이는 택시법인의 합리적 경영포기와 함께 안일하게 일을 처리코자하는 사회적 분위기에 편승된 결과로 파악된다. 현행 운수사업법에서 금지되어 있는 지입제, 도급제, 임대제등이 경영수지압박해소 등의 이유로 성행하고 있다.

① 지입제

형식적으로 차를 회사가 소유한 것처럼 하고 개인에게 프리미엄을 받고 운영권을 팔아 법인명의로 차량을 개인이 운영하고, 매월 보험료, 세금, 관리비등을 명목으로 일정금액을 개인이 법인에 지입료로 내는 방식이다.

② 도급제

임금이 없는 택시 기사가 운행후 일정한 사납금을 법인에 입금하고 잔액을 운전기사가 차지하는 임금제도로써 정액 사납금제나 일당식 도급제 같은 불법 변태영업이 성행하고 있는 실정이다.

③ 임대제

택시임대제가 불법으로 은밀하게 진행되고 있다. 택시임대제는 지입제나 도급제와는 다른 새로운 방법으로 자가용렌트카 형태의 영업용 택시임대제도를 의미한다. 임대제에 의한 택시운행은 운전경험이 적은 운전자가 주로 대상이 되어 택시운행상의 많은 문제점을 발생하는 원인을 제공하게 된다.

3) 임금제도

개인택시와는 달리 법인택시는 '86년 이후 월급제도를 택하고 있으며 교통부의 기본원칙인 운송수입금전액을 수납하고 수납액에 상응하는 임금수준을 결정 지급하는 성과급제도가 아직 정착되지 못한

실정이며 이는 타교통수단에 종사하는 운전자의 임금수준 및 산업 평균임금에 비교해도 현저히 낮은 것으로 이에 대한 대책이 시급함을 알 수 있다. 이는 임금의 안정성을 결여하기 때문에 이들의 생계가 불법운행에 의한 수입으로 충당할 수밖에 없는 근본원인으로 지적할 수 있다. 월급체계를 개선하여 임금제를 완전 월급제로 전환할 필요가 있으나, 성실근무자가 줄어들 우려와 수익금 감소로 인한 경영악화에 대한 우려가 있어 부담은 결국 시민에 전가되는 악순환의 어려움도 있다.

4) 택시 운영 제도의 문제

택시업계의 가장 큰 문제점은 택시요금이 소득수준에 비해 상대적으로 저렴한 요금으로 이용이 가능해서 고급교통수단으로서의 본래 기능을 상실하여 대중교통수단으로 전락하고 있다는 점이다. 물가안정이라는 단순한 경제적 논리로서 수급의 균형측면을 무시한 운임의 통제는 택시의 경영난 악화를 초래하고 있다.

택시요금의 조정을 교통정책의 측면보다 물가안정에 우선적 비중을 두는 인위적 억제정책으로는 효율적인 교통수단으로 유지하기에 한계가 있으며, 교통서비스 수준에 대한 고려를 하지 않고 낮은 운임수준을 최우선으로 하는 기존의 요금체계는 근본적인 택시문제 해결에 장애가 될 뿐이라고 많은 교통전문가들은 의견을 제시하고 있다.

5) 이직율 증가

택시법인의 경영을 어렵게 하는 이직원인 및 이직현황을 구체적으로 살펴보면 먼저 이직의 원인으로서는 저임금, 장시간 노동, 그리고 근로여건의 악화 등을 들 수 있으며, 단순히 개인택시면허를 얻기 위해 대기하는 운전자도 상당수 있다.

3.2 현 면허제도상의 문제점

택시의 면허제도는 과거의 제도를 그대로 답습하여 부분적으로

변경보완 하는 제도운영을 해오고 있는 실정이며, 특히 택시가 안고 있는 제도적인 문제는 관계기관의 택시관련업무, 정책운영의 혼재 및 종합조정기능의 부재 등을 들 수 있다.

3.2.1 경주시 개인택시 운송사업 면허 업무 처리 규정

1. 경주시 개인택시 증차기준

- ① 개인택시는 시민의 택시이용 예상도, 관광객 유·출입, 외곽 지주민 교통편의 등을 감안하여 증차하되 관내 택시면허대수의 10%이내로 증차한다.
- ② 법인택시는 법규위반, 행정처분 및 지사 등에 따라 성실한 업체에 대하여 증차하되 개인택시와 법인택시 6:4의 비율이 유지될 때까지 개인택시 증차대수의 10%이내로 증차한다. 다만, 관할관청이 사회여건과 지역실정에 따라 조정·제한할 수 있다.

2. 우선 순위

경주시의 개인택시 면허발급 우선 순위를 보면 3순위 20개 향<표 3-5참조>으로 이루어져 있으며, 면허신청자중 제7조의 자격을 자격요건을 갖춘 자에 대하여 [표3-4]에 의해 제3조(증차기준)의 범위 안에서 면허를 하고 있다. 단, 제3조 제2항은 관할관청이 지역실정에 따라 제한할 수 있으며, 우선 순위에서 경합시에는 "기본경력"을 제외한 나머지 무사고 운전경력(타법인 무사고운전경력 인정)이 많은 자를 우선으로 하고 있다.

3. 개인택시 양도·양수

개인택시 면허를 받은자가 여객자동차운수사업법 제15조의 규정에 의하여 사업을 양도하고자 할 때에는 동법시행규칙 제17조제6항의 자격요건을 갖추어야 하며, 개인택시양수자는 제7조의 자격요건을 갖추어야 한다.

4. 신청자격요건

면허를 신청하고자 하는 자는 다음 각호의 요건에 적합하여야 한다.(양수자 포함)

- ① 여객자동차운수사업법 제7조에 의한 결격사유가 없는 자
- ② 여객자동차운수사업법 시행규칙 제17조에 의한 자격요건에 적합한 자
- ③ 면허신청공고일 현재 개인용달 또는 개별화물운송사업을 갖고 있지 않는 자
- ④ 면허신청공고일 현재 2년 이상 경주시에 거주하고 있거나, 경주시 관내의 운전경력이 3년 이상 있는 자.
- ⑤ 면허신청공고일 현재 택시운전자격증을 취득한 자.
- ⑥ 기타 관계법령 등에 결격사유가 없는 자

5. 기타

면허 특례에 대한 사항은 많이 있으나, 면허 자격 심사가 형식적으로 이루어지고 있고, 면허 경신 기간도 없으며, 정비 능력 및 건강, 사고 및 법규위반자에 대한 제재가 없다.

<표3-14>에서 보는 바와 같이 경주시 개인택시 면허발급 우선순위는 3순위 20개의 항으로 이루어져있다.

<표3-14> 경주시 개인택시 면허발급 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	택시를 11년 이상 무사고로 운전한 자.
	나	면허신청일 현재 동일택시회사에서 10년 이상 근속한자로서 5년 이상 무사고 운전한 자 및 동일 시내버스회사에서 12년 이상 근속한자로서 8년 이상 무사고 운전한자, 15년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 단, 영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨 자는 제외한다.
	다	사업용 자동차를 14년 이상 무사고로 운전한 자.
	라	국가유공자 예우 등에 관한 법률에 의한 국가유공자 그 유족.
	마	군 복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 16년 이상 운전한 자. (단, 군무원은 제외)
2 순 위	가	택시를 7년 이상 무사고로 운전한자로서 동일 택시회사에서 5년 이상 근속중 인 자.
	나	택시를 9년 이상 무사고로 운전한 자.
	다	10년 이상 무사고운전 영년표시장을 받은 자. 다만, 영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨 자는 제외한다.
	라	사업용 자동차를 11년 이상 운전한 자.
	마	사업용 자동차 운전자로 2회 이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속 유죄 판결을 받게한자. 다만, 중요범인은 강력범, 소매치기, 약취유인, 마약사범 사망사고후 도주차량을 검거케한자에 한한다.
	바	면허신청일 현재 동일택시회사 운전자로 7년 이상 근속한 자.
	사	상훈법에 의한 훈·포장을 받은 자.
	아	대통령·국무총리·내무부장관 또는 건설교통부장관의 표창을 받은 자.
	자	군 복무기간중 군용차량을 13년 이상 운전한 자.
3 순 위	가	택시를 5년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시법인에서 3년 이상 근속 중인 자.
	나	택시를 6년 이상 무사고로 운전한 자.
	다	사업용 자동차를 8년 이상 무사고로 운전한 자.
	라	군 복무기간중 군용차량을 10년 이상 운전한 자.
	마	기타 개인택시 운송사업의 요건을 갖춘 자.

3.2.2 유사 도시 비교

1. 개인택시 면허제도 우선 순위

63개 도시 및 군을 대상으로 면허제도 우선 순위를 조사한 결과 각 순위 각 항목에 대한 비율이 아래<표3-15>와 같이 조사되었다.

<표3-15> 면허제도 우선 순위 비율

순 위		내 용	해당 도시수	비율 (%)
1 순 위	가	택시무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	59	94
	나	버스무사고운전자로서 동일 버스회사 근무자	43	68
	다	택시·버스 무사고운전자	42	67
	라	사업용 자동차운전자	54	83
	마	현재 동일 택시·버스회사에 근속증인자	25	40
	바	국가유공자	35	56
	사	군·관용차량운전자	49	78
2 순 위	가	택시·버스무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	56	89
	나	택시·버스무사고운전자	45	71
	다	사업용 자동차운전자	39	62
	라	중요범인 2회 이상 신고 또는 검거자	34	54
	마	영년표시장상·동표시장 수상자	40	63
	바	국가유공자 및 선행자	43	68
	사	군·관용차량운전자	35	56
3 순 위	아	경찰서장 추천자	31	49
	가	택시·버스 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	56	89
	나	택시·버스 무사고운전자	39	62
	다	사업용 자동차 운전자	46	73
	라	현재 동일 택시 회사에 근속증인자	21	33
	마	군용차량운전자	33	52
기 타	바	기타 개인택시운송사업면허의 요건을 갖춘 자	39	62
	부산시	전체면허대수 5% 범위 내에서 시장이 따로 정하여 제1순위에 우선하여 면허할 수 있다.		
	광주시	광주민주유공자, 여성운전자		
	대전시	모범운전자, 노사화합에 공이많은자		
	울산시	국가유공자가우선(택시, 버스, 사업용자동차, 군·관용)		
	동두천시	동일회사 장기근속경력운전자(택시, 버스, 사업용자동차순), 연장자순		
	원주시	장애인(당해 연도 면허 총대수가 35대미만인 경우는 적용하지 않는다)		
군산시	여성운전자. 택시 10년 이상 무사고, 버스 13년 이상 무사고			

조사한 자료를 살펴보면 1, 2, 3순위 “가” 항목은 무사고 운전자로서 동일 회사에 근무자가 가장 우선 순위가 되는 것으로 조사되었고, 다음으로 무사고 운전자, 사업용 자동차 운전자 순으로 조사되었다. 특이한 점은 기타 내용에서 볼 수 있듯이 각 “시”에 공이 많은 자와 장애인, 여성운전에 대하여도 우선 순위를 부여하고 있다는 사실이다.

2. 관광도시의 면허제도 우선 순위

63개의 시·군중 관광도시로는 경주·서귀포·제주·남제주군·북제주군·안동·정선·부여(8개 도시)등이 있으며, 개인택시면허제도 우선 순위를 조사한 결과 각 순위 각 항목에 대한 비율이 아래<표 3-16>과 같이 조사되었다.

<표3-16> 관광도시 면허제도 우선 순위 비율

순 위	내 용	해당 도시수	비율 (%)
1 순 위	가 택시무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	8	100
	나 버스무사고 운전자로서 동일 버스 회사근무자	7	88
	다 택시·버스무사고 운전자	4	50
	라 사업용 자동차운전자	7	88
	마 현재 동일 택시·버스회사에 근무중인자	2	25
	바 국가유공자	7	88
	사 군·관용차량운전자	8	100
2 순 위	가 택시·버스무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	8	100
	나 택시·버스무사고운전자	8	100
	다 사업용 자동차운전자	3	38
	라 중요범인 2회 이상 신고 또는 검거자	3	38
	마 영년표시장상·동표시장상 수상자	8	100
	바 국가유공자 및 선행자	3	38
	사 군·관용차량운전자	3	38
3 순 위	아 경찰서장 추천자	3	38
	가 택시·버스무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	7	88
	나 택시·버스무사고 운전자	3	38
	다 사업용 자동차운전자	4	50
	라 현재 동일 택시 회사에 근무중인자	1	13
	마 군용차량운전자	3	38
	바 기타 개인택시 운송사업면허의 요건을 갖춘 자	4	50

조사한 자료를 살펴보면 63개 시 군과 유사하게, 1, 2, 3순위 “가” 항목은 무사고 운전자로서 동일 회사에 근무자가 가장 우선 순위가 되는 것으로 조사되었고, 다음으로는 무사고 운전자, 사업용 자동차 운전자 순으로 조사되었다. 특이한 점은 관광도시에는 군·관용차량 운전자와 국가유공자 및 영년표시장상·동표시장상 수상자가 우선 순위에 포함되고 있다는 것이다.

3. 경주시와 유사한 인구(±5만)분포 도시의 면허제도 우선 순위

63개의 시·군중 경주시와 유사한 인구를 가진 시로는 광명시·군포시·춘천시·원주시·목포시·순천시·여주시·제주시(8개 도시) 등이 있으며, 개인택시면허제도 우선 순위를 조사한 결과 각 순위 각 항목에 대한 비율이 아래<표3-17>과 같이 조사되었다.

<표3-17> 인구분포가 유사한 도시의 면허제도 우선 순위 비율

순 위	내 용	해당 도시수	비율 (%)
1 순 위	가 택시무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자.	8	100
	나 버스무사고 운전자로서 동일 버스 회사근무자.	8	100
	다 택시·버스무사고 운전자.	7	88
	라 사업용 자동차운전자.	5	63
	마 현재 동일 택시·버스회사에 근무중인자.	3	38
	바 국가유공자	7	88
	사 군·관용차량운전자	7	88
2 순 위	가 택시·버스무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	8	100
	나 택시·버스무사고운전자	8	100
	다 사업용 자동차운전자	5	63
	라 중요범인 2회 이상 신고 또는 검거자	3	38
	마 영년표시장상·동표시장상 수상자	6	75
	바 국가유공자 및 선행자	6	75
	사 군·관용차량운전자	7	88
3 순 위	아 경찰서장 추천자	5	63
	가 택시·버스무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	7	88
	나 택시·버스무사고 운전자	3	38
	다 사업용 자동차운전자	7	88
	라 현재 동일 택시 회사에 근무중인자	3	38
	마 군용차량운전자	5	63
	바 기타 개인택시 운송사업면허의 요건을 갖춘 자	5	63

조사한 자료를 살펴보면 63개 시 군과 유사하게, 1, 2, 3순위 “가” 항목은 무사고 운전자로서 동일 회사에 근무자가 가장 우선 순위가 되는 것으로 조사되었고, 다음으로는 택시·버스 무사고 운전자 순으로 조사되었다. 특이한 점은 인구 규모가 유사한 도시에서도 군·관용차량 운전자와 국가유공자 및 영년표시장상·동표시장상 수상자, 사업용자동차 무사고 운전자가 우선 순위에 포함되고 있다는 것이다.

4. 개인택시면허 발급 배정 비율

63개 조사 도시중 17개 도시에서 면허 발급 배정 비율이 나타나 있었다. 이는 <표3-5>의 기타 부분에 대하여 우선적으로 면허를 배부한 다음 각 순위 각 항목으로 면허를 배정하는 것으로 파악된다.

면허 발급 배정 비율에서 볼 수 있듯이 기타 사항 및 국가유공자에 관한 조항을 제외하고는 택시 및 버스 무사고 운전자가 대부분으로 조사되었고, 각 순위 “가”, “나”항목에서 대부분의 면허가 발급되어진 것으로 조사되었다.

<표3-18> 면허 발급 배정 비율

도시명	배 정 비 율 (100%)						기 타(%)
	택시무사고 운전자(%)	버스무사고 운전자(%)	사업용자동차 운전자(%)	기타 (%)	영년표시장상 수상자(%)	국가 유공자(%)	
부산시	93					7	
대구시	85		3			12 (장애인)	
인천시	80	7	7			3 (장애인)	3 (중요법인검 거유공자)
광주시	80	7	5			5	2 (광주민주유공자) 1 (여성운전자)
대전시	84	5	7			4	1명 (모범운전자 관할경찰서별포) 1명 (노사 화 합 단체에서)
울산시	84.5	10.5	3				2 (군·관용자동차)
성남시	우선순위						5 (장애인)
의정부시	우선순위					5	
원주시	87	7	4	1			1 (장애인)
포항시	74	8	10			7	1 (군·관용)
구미시	85	7	4 (군용차량)			4	
영주시	85	8	5			2	
청주시	85	12	2			공급대수의 5%	1명 (모범운전자 로서 동·서부경 찰서에서)
익산시	88	4	4			4	
군산시	90	3	2			3	2 (여성운전자)
전주시	74	18	4			4	
목포시	국가유공자 배정후 85	국가유공자 배정후 10	국가유공자 배정후 5			5	

택시운전기사의 대부분은 생활안정과 노후보장 측면에서 개인택시 면허 취득을 목표로 운전하고 있다. 이와 같은 택시운전기사들의 개인택시 선호로 인하여 양질의 회사택시기사가 대부분 개인 택시로 유출되므로 회사택시 운전기사의 질적 수준 저하를 초래하여 회사택시의 서비스 수준 악화, 교통사고의 위험, 기사부족난등의 고질적인 택시문제로 야기된다.

운전면허의 사후관리 측면에서 자동차운수규칙 제 30조에 의하면 사업용자동차운전자의 자격요건은 21세 이상인 자로서 운전경력 1년 이상인자와 교통부장관이 정하는 운전정밀검사기준에 적합한 자등으로 규정되어 있으며, 사후관리는 자동차운수규칙 제 30조 2항의 규정에 의해, 중상 이상의 인명사고를 일으킨 자와 과거 1년간 도로교통법시행규칙에 의한 운전면허행정처분기준에 의해 산출된 누산점수가 81점 이상인자는 사업용자동차를 운전할 수 없도록 하고 있다. 자동차운송사업 조합연합회에서 사고기록의 관리 및 운전자에 관한 사항을 관리하도록 법적으로 규정하고 있다(자동차운수규칙 제 31조).

이와 관련하여 현행 면허제도상의 문제점으로 지적할 수 있는 것은 다음과 같이 요약할 수 있다.

- 1) 불필요한 면허자격요건 등급의 세분화가 문제점으로 지적될 수 있다.
<표3-19>에서 보는 바와 같이 현행면허자격의 등급은 무사고 관련 등급이 7개나 있으며, 근속조항이 4개, 그리고 특혜 조항이 7개나 있는 실정이다. 따라서 이러한 복잡한 등급조항을 단순화할 필요가 있다.
- 2) 택시회사 장기 근속자 3개 등급과 택시 장기 무사고자 3개 등급등 택시회사의 근무자와 관련된 등급이 6개 등급으로 분할되어 있어 이해갈 등 및 첨예한 대립이 있는 실정이다. 예를 들면 특히, 동일 택시회사 5년 이상 근속증인자는 2순위에 책정되어 있지만 택시를 6년 이상 무사고로 운전한자는 3순위로 되어 있어 무사고 우선순위가 변질되어있다.

3) 군인, 훈포장자 및 대통령 국무총리 장관 표창등 공로성 특혜조항이 많아 순위간 갈등요인이 내재하고 있다.

<표3-19> 경주시 개인택시 면허발급 우선 순위 등급 구분

등급 구분	등급 개수	내 용
무사고	7	택시 - 3개 등급(11, 9, 6년) 사업용자동차 - 3개등급(14, 11, 8), 중요범인 신고 2회 이상자
근속	4	동일택시회사 10, 5, 3년 근속 동일버스회사 12년 이상 근속이며 8년 이상 무사고운전자
특혜	7	국가 유공자 및 가족 훈·포장, 표창장을 받은 자 군 운전자(공공기관) - 3개 등급(16, 13, 10년) 영년표시장을 받은 자
기타	2	10년 이상 모범운전자(관할 경찰서장의 추천을 받은 자) 개인택시 면허요건을 갖춘 자

4) 과거의 면허발급과정을 보면 개인택시운수사업면허신청시 적용한 사실이 없는 불필요한 3순위 면허등급이 그대로 방치되고 있는 실정이다.

5) 회사택시의 쇠퇴원인이 개인택시의 증차에서 비롯되고 있다. 모범적인 회사택시 운전자의 이직으로 사실상 회사택시가 개인택시운전을 위한 훈련장으로 전락하고 있다. 이는 결국 앞서 언급한 바와 같이 운전자 부족현상 가중으로 경영난이 악화 (매년 개인택시신규 면허자 98%가 회사택시 운전자임) 되고 있다. 설문조사에 의한 운전자들의 불만을 분석해 본 결과 대부분의 응답자들은 개인택시 면허의 문제점으로서 장기근속(38.5%)과 무사고 기간(23.0%)을 지적하고 있으며 개선방안으로 근속 및 무사고 기간의 축소(53.8%)를 제시하고 있다.

<표3-20> 운전자의 조사내용

조사 내용	응답 내용	빈도수(%)
개인택시 면허의 문제	- 장기근속	38.5
	- 무사고 연한	23.0
	- 면허순번 정제	7.7
	- 택시기사 이외의 사람에게 면허	15.4
	- 신고제	15.4
개선 방안	- 근속, 무사고연한 축소	53.8
	- 신고제 전환	30.8
	- 무조건 발급	15.4
기타 사항	- 간담회 통한 근로자 심정 파악	14.3
	- 과잉 단속 자제	14.3
	- 간섭이 심하다	14.3
	- 면허 양수양도 금지	14.3
	- 면허정년제도	28.5
	- 면허취소제도	14.3

이러한 점에서 개인택시 면허규정의 정밀분석을 통해 운전경력산정과 무사고 경력의 문제, 국가유공자의 면허자격문제, 택시기사 및 버스기사의 우대방안의 검토 등이 해결해야 할 주요 문제영역이 아닌가 생각된다.

3.3 외국도시의 개인택시 운영사례 비교

택시의 제도적 문제라든가 수급의 문제는 여타 외국의 도시와 비교하여 볼 때 현재 우리의 수준은 미흡한 실정이다. 또한 외국대도시의 개인택시 운영 사례를 비교하여 보면<표3-21>과 같이 수급판단에 있어서 뉴욕, 런던등 영미계 국가의 도시는 시의회에서 그리고 동경에서는 중앙정부에서 관할하는 것이 나타났다. 파리의 경우 경찰장관이 면허권자이며 수급판단도 경찰장관의 권한인 반면 프랑크푸르트의 경우 시와 택시협회가 공동으로 택시의 수급관리를 맡고 있다. 특히 파리를 제외한 대부분의 외국도시에서는 면허의 갱신기간을 두고 있는 게 특징이다.

<표3-21> 외국대도시의 개인택시 운영사례비교

구분	면허 권자	운전자 규칙	수급 판단	양도여부	유효 기간	운임
뉴 욱	TLC 위원회	교통규제 지리, 영어 시험필기, 구두시험	시의회	가능	1년 (경신가)	<ul style="list-style-type: none"> - 업계일괄계상신청 - TLC원가제 - 공창회 - 시의회 승인 필요 - 동일지역동일운임
런 던	경시청	지리, 실기시험	시의회 경시청	가능	1년 (경신가)	<ul style="list-style-type: none"> - 업계일괄신청 - 운수대신이 확정액 결정 - 동일지역동일운임
파 리	경찰장관	법령, 지리시험	경찰장관	가능 (경찰장관 승인요함)	· 없음	<ul style="list-style-type: none"> - 업계일괄신청 - 택시부의 자문 받아 지사가 확정 - 하이어 규제 없음
프랑크 푸르트	지자체장	지리, 실기시험	시 택시협회	가능	4년 (경신가)	<ul style="list-style-type: none"> - 업계일괄시장, 춘장에 신청 - 업계, 상공회의소의견 청취후 확정
동 경	운수성 관동육운 국장	법규, 지리시험	운수성 동경육운 지국장	가능 (엄격적용)	3년 (경신가)	<ul style="list-style-type: none"> - 업계일괄신청 - 물가대책자료협의회회부, 경제기획청 협회 - 운수성이 결정

한편 외국인을 위한 택시티켓제가 제도화된 나라도 있다. 주로 동남아 지역에서 행하며 일정한 지역에서 미리 티켓을 구입하여 사용하도록 하며 위반시 면허취소와 함께 강력한 행정규제를 통해 제도를 활성화시키고 있다.

영국의 경우는 엄격한 면허발급제도를 취하고 있으며 공무원 시험과 비슷한 시험제도를 통해 유자격자를 선별하고 있으며 합격후, 2년간 연수 기간을 거친 후 정식 면허를 발급하며 지리시험이 상당히 어려운 편이다.

일본의 경우 증차하는 수요, 공급상황을 고려하여 운수성에서 결정

하며 개인택시와 회사택시에 적절히 배분하는 정책을 취하고 있다. 1958년 소위 총알택시에 의해 동경대학학생이 사망한 이후 법인택시와 경쟁시키고 법인택시의 열악한 서비스를 개선할 필요성에 의해 1961년에 개인택시 제도가 실시되었다 그 후 회사택시의 서비스 환경이 개선됨으로 인하여 1975년 이후엔 개인택시의 증차가 불필요하게 되었다. 경찰과 택시협회가 불법운행택시를 강력히 단속하고 있으며 위반시 택시의 번호판을 확인하여 회사에 경고하거나 행정 조치하여 신문에 명단을 공개하는 제도를 취하고 있다. 현재 우리가 직면한 택시문제를 일본에서는 60년대에 겪었으며, 요금자율화, 경영개선 그리고 적극적인 택시정책으로 실마리를 찾았다고 볼 수 있다. 택시 문제가 점차 사회문제화 되자 먼저, 동경, 오사카등 6대 대도시의 택시요금을 지방자치단체별로 자율화하고 70년대 제정한 “택시업무 적정화 임시조치법”을 근거로 동경에 택시 근대화 센터를 설립했다 택시근대화센터는 행정권을 위임받아 운전기사 등록 및 지도단속, 이용객의 고충처리, 신규운전자교육, 지리시험, 복리후생, 이용자 의식조사 등의 홍보활동, 우수택시종사자 표창 등의 업무를 맡아 현재 동경의 택시 서비스 수준을 최고로 올려놓았다. 일본의 개인택시 자격조건은 우리나라와 비슷하나 심사기준은 더욱 강하다 특히 일본의 증차기준은 실차율 53% 이상일 때 증차하므로써 허가기준에 있어서는 우리나라보다 더욱 완화되어있다.

동경의 택시수송 분담률은 5% 수준으로 면허발급과정을 보면 동경 육운지국에 신청을 하면 관동육운국에서 심사를 하여 관동육운국장이 면허를 발급한다. 중앙정부가 택시면허를 담당하고 있는 것이 우리나라와 다른 점의 하나이다. 원칙적으로 68세 이상이면 개인택시의 양도, 양수를 허용하나 68세 이하라도 건강상의 이유일 때는 양도양수가 허가된다.

대체적으로 볼 때 외국의 경우 면허발급은 엄격히 하되 유자격자에 대해서는 면허를 제한 없이 발급해주는 제한적 면허개방의 형태를 취하고 있다. 이후의 경우 택시(Taxicabs)는 오늘날 대부분의 도시에서 엄격히 규제되고 있으며, 면허가 법률의 규정에 따르며 택시대수, 면허의 종류, 운임, 승객수등을 규제하고 심지어 택시색상과

로고까지 규제하고 있다. 전통적으로 덜 규제적인 도시들은 택시 수가 많은 편이며 Washington D.C., Atlanta, Honolulu 등이 자율화되어 있다. 이상에서 살펴본 바와 같이 외국의 택시정책은 다양하지만 대부분의 국가에서 적극적으로 승객서비스개선을 목표로 택시정책에 깊이 관여하고 있음을 알 수 있다. 이러한 외국의 택시제도의 사례를 통해 우리의 실정에 맞는 제도의 개발이 필요하다고 본다.

3.4 개선방안

3.4.1 제도 개선 정책목표 기본방향 설정

1. 제도개선 기본 목표

택시의 고유기능을 전제로 택시를 타고 싶을 때 탈 수 있고 타고 가는 중에도 쾌적하고 안락감을 느낄 수 있고 자기가 가고자 하는 도착지까지 '편안히 갈 수 있는' 택시서비스가 궁극적인 택시제도 개선의 정책목표가 되어야 한다. 바람직한 택시상에 따른다면 승차장에서 택시가 승객을 기다리고 승객은 원하는 택시를 골라 탈 수 있어야 하므로 이는 택시의 수급조절과 함께 적정요금의 책정으로 가능하다고 생각된다.

지금까지는 개인택시면허제도에 관한 뚜렷한 목표가 설정되어 있지 않아 택시의 본래 기능조차 흔들리게 된 점을 부인할 수는 없다. 면허기준을 개선하고 새로운 제도개선방안을 제기하기에 앞서 단·장기적인 목표를 설정하고 임기 웅변적인 제도가 아닌 실질적인 계획이 될 수 있도록 하기 위해, 특히 택시가 대중교통수단인지 아니면 고급교통수단인지를 명확히 밝히는 것이 급선무라고 생각된다. 이러한 방향 아래 현재의 개인택시면허제도의 적절한 개선방안이 제시되어야 한다.

개인택시면허제도의 개선은 다음과 같은 기본 정책목표를 우선적으로 충족시킬 수 있어야 할 것이다.

- 시민에 교통편의 제공 교통약자 교통수단
- 편리하고 안락한 고급의 교통서비스
- 무사고 운전자 우대-생활안정 도모
- 개인택시사업의 건전한 발전

경주시의 택시정책은 안전, 서비스 수준 및 시민의 욕구 측면에서 시민의 보호와 편리성에 우선을 두어야 하며 개방화, 민주화시대의 진입에 따른 변화에 능동적으로 대처해야 할 것이다. 규제일변도의 행정관리체계를 개편하여 자유경쟁 또는 시장원리의 개념을 적용하여 개방과 자율경쟁을 유도하는 기본원칙이 정립되어야 한다. 택시의 적정대수를 기준으로 택시통행분담율 수준 및 적절한 회사택시대 개인택시의 비가 유지되도록 택시수요에 대처하는 제도개선이 요망된다.

2. 제도개선의 기본방향 설정

택시 서비스의 질적 향상 필요에 부응하기 위한 교통수단 개선책의 일환으로 전체 택시의 약60%를 차지하는 개인택시의 적절한 면허기준을 제시함은 물론 택시의 제반문제 해결과 합리적이고 효율적인 면허제도를 추진함으로써 택시 본래의 기능을 회복하기 위한 제도개선의 기본 방향은 다음과 같다.

- 면허 자격 기준 강화
- 면허 우선 순위의 단순화
- 특혜 제도의 제한
- 수급관리-택시 본래의 기능 회복
- 개인택시 공급 기준의 적정화-장래수송분담율 및 실차율 기준
- 점진적인 수준 향상(고급화)

3.4.2 면허제도개선방안의 정립

본 연구에서 도출하는 개선안은 택시의 수요와 공급의 일치에 목

표를 두며, 수요관리와 면허자격기준의 강화 등을 통한 공급조절정책을 그 기본전제로 하며, 예측된 장래 수송분담율을 담당할 수 있는 범위 내에서 수립하도록 한다.

최적안을 설정하기 위해 3가지 대안을 설정하여 각 대안을 먼저 분석할 필요가 있다. <표3-22>에서 보는 바와 같이 현재의 제도를 그대로 두는 경우(대안1), 완전히 면허제도를 철폐하고 자율화하는 방안(대안2), 그리고 전국 주요도시 및 유사도시의 제도를 분석하여 개발한 새로운 대안(대안3)으로 요약될 수 있다. 그러나 현재의 제도(대안1)는 앞서 분석한 바와 같이, 불필요한 면허자격요건 등급의 세분화 및 특혜조항이 많고, 과거 적용한 사실이 없는 불필요한 3순위 면허등급의 방치, 무사고 운전 및 운전경력이 우대되어야 하나 현재의 면허기준은 이와 동시에 불필요한 동일회사의 장기근속 우대 조항 등 문제를 가지고 있기 때문에 어떤 형태로든 변경이 있어야 함은 의문의 여지가 없다. 또한 면허를 완전 개방하는 방안(대안2)은 공급을 극대화함으로써 승객의 승차난을 해소하는데 도움을 줄지 모르지만, 택시관리능력의 상실, 무질서한 운행, 교통사고의 증대 우려, 택시회사 도산의 문제와 함께 개인택시의 운행 수입의 감소 등 현재의 제도보다 더 많은 문제를 야기할 우려가 있다. 안전(safety)과 서비스(service)기준에서 볼 때 완전면허개방의 경우 문제가 많은 것이다. 이러한 문제해결을 위해 시당국에서 적정필요대수의 산정과 최저서비스기준을 설정하여 면허를 규제한다면 완전개방의 개념과 상충되는 경우가 불가피하게 생기게 된다. 완전개방의 경우 인구 기준 적정대수를 초과하여 공급과잉상태가 되어 기존 면허권자가 반발하게 되고 시장원리에 따라 운행중지 또는 운행포기까지 발생하게 되며 그 후 점차적으로 신청자수가 감소하게 되고 기존 면허권자도 면허를 포기하는 경우가 생기게 된다.

<표3-22> 면허제도개선대안

구 분	면 허 제 도 개 선 대 안
대안 (1)	현재의 제도를 그대로 두는 방안
대안 (2)	완전히 면허제도를 철폐하고 자율화하는 방안
대안 (3)	전국적인 추이와 관광도시의 특징을 고려한 새로운 대안

그러나 대안(3)은 면허기준이나 자격요건을 강화하여 적격자에 한해 제한적으로, 즉 신청자를 대상으로 안전과 최저서비스조건을 충족하는 자에게 면허를 발급하도록 한다.

이러한 관점에서 기존의 제도상 문제점을 해소하고 장기적으로 택시를 고급교통수단화 할 수 있도록 일정한 자격을 갖춘 자에게 제한적으로 면허를 허용케 하는 방안이 가장 적절한 대안일 것으로 판단됨에 따라 현재의 면허제도를 골격으로 한 새로운 개인택시 면허제도를 외국도시 및 우리나라 도시의 면허제도를 참고로 하여 <표3-23>에서 보는바와 같이 제시할 수 있다.

<표3-23> 개인택시 면허제도 개선방안 주요내용

구 분	개 선 내 용
면허자격순위제	- 자격순위의 단순화 - 택시 우선 순위에서 버스 및 사업용 자동차 운전자에게도 비율로 배분 - 현재의 순위제도를 차종별로 분리
면허기준	면허자격기준의 강화
사업용 운전자 및 국가유공자 처리	사업용 운전자 및 국가유공자 우대

3.4.3 현행제도와 개선방안의 비교

앞서 언급한 바와 같이 개인택시의 면허제도의 골격은 면허기준을 강화하는 대신에 항목을 축소하는데 주안점을 두고있다. 현행제도와 개선방안을 비교해 보면 다음과 같다.

1. 면허자격기준

앞에서 분석한 바와 같이 현재의 면허자격요건은 3순위 20개항으로 되어있지만 실제 면허를 발급하는 대상은 1순위에서 끝나는 경우가 대부분이었기 때문에 세분화된 면허자격기준을 단순화하고, 차종별(택시, 버스, 사업용자동차 및 기타, 국가유공자, 훈포상자 등)로 분류하여 분야별로 배정비율을 설정하여 면허를 부여할 수 있도록 하는게 바람직하겠다. 그리고 관광도시의 주요 우선순위 <표3-24>의 항목을 경주시 면허제도 우선순위에 우선적으로 배정하고, <표3-25>와 같은 기본개념을 토대로 대안을 설정하였다.

2. 사업용 운전자 및 국가유공자 우대

사업용 운전자를 우대한다는 차원에서 개선대안에서는 택시 및 사업용 운전자를 우대하였으며 대신 국가유공자 및 그 가족에 대해 면허발급순위를 상향조정하였다.

<표3-24> 관광도시 면허제도의 주요 우선순위

순 위	등 급	내 용	해당 도시수	비율(%)
각 순 위	각 등 급	택시 무사고 운전자.	8	100%
		- 무사고로 동일택시회사에서 근속한 자 - 동일 시내버스회사에서 근속한자 - 15년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 단, 영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨자는 제외한다.	8	100%
		사업용 자동차를 무사고로 운전한 자.	7	88%
		국가유공자 그 가족	7	88%
		군용차량 및 공공기관에서 근속 운전한 자	8	100%

<표3-25> 개인택시 면허제도 자격기준의 개선방안 비교

현 재	개 선 (안)
각 순위(1,2,3)내에 등급(가,나,다,라 등)으로 분류	차종분류(택시, 버스, 사업용자동차, 국가유공자 등)를 우선하고, 차종분류 내부에 우선순위 배정
1순위 무사고 택시 운전자에게 100% 배정	분류별로 비율을 정하여 배정
국가유공자 및 훈포상자에게 현실적으로 면허 배정 어려움	국가유공자 및 훈포상자에게 비율을 정하여 배정
무사고에 대한 고려 없이 동일회사 근속 경력 우대 (동일택시회사 7년 이상 근속)	무사고를 고려한 동일회사 근속 경력 우대 삭제
택시(5년)와 버스(8년)의 무사고 경력 상이하게 배정	택시와 버스의 무사고 경력 동일(5년)하게 배정
각종 특례조항 과다	각종 특례조항 축소

3. 면허자격심사의 적격화

자격해당여부만을 조사하는 현재의 형식적인 자격심사제도를 주관적인 요건까지도 심사하도록 면허자격심사위원회를 구성하여 실질적인 심사를 할 수 있도록 제도를 개선하였다. 면허신청의 심사의 주요항목은 다음과 같으며 이러한 항목을 전제로 하여 종합적으로 판단하여 이러한 기준에 적합한 적격자만이 개인택시면허를 주도록 한다.

- 자동차, 차고, 영업소등 제시설
- 정비능력
- 인물, 일반교양, 준법정신
- 건강

4. 면허반납제도의 시행

현행제도에 의해서는 양도양수가 사실상 허용되고 있음에 따라 개인택시면허를 재산권화하고 있는 실정에 비추어 새로운 대안은 양도 양수 허가요건을 강화하여 개인택시면허를 가진 자가 택시운행을 할 수 없는 경우에는 면허를 반납하도록 함으로서 면허의 재산권화를 방지하고 면허를 효율적으로 활용할 수가 있다. 다만 운전자의 정년제가 필요하다는 전제하에서 65세 이상인 경우에 자유로이 양도양수가 가능하도록 하고 사업목적을 수행키 어려운 정당한 사유나 건강상의 타당한 이유가 있을 때만 양수인이 신청하여 면허기준적격여부를 심사한 후 한정적으로 허용하도록 한다.

5. 면허갱신제도의 시행

현행제도에서는 면허갱신제도가 없기 때문에 사후관리가 상당히 부실한 실정이므로 면허갱신제도를 두어 사고 및 법규위반자에 대한 재제수단으로 면허갱신에 제한을 두도록 하는 등 사안별 면허갱신기간을 유동화하여 면허발급후에도 엄격한 사후관리를 통해 부적격자를 걸러낼 수 있도록 하였다. 면허기간을 두고 특별한 사정이 없는 한 갱신이 가능하도록 하지만 행정처분받은자와 일반형법에 저촉되는 자는 갱신부적격자로 간주한다.

6. 건강에 대한 규제의 강화

현행제도에 따르면 형식적인 건강에 대한 심사가 있을 뿐이지만 건강한 신체에 양질의 서비스가 나온다는 전제 하에서 개선안에는 건강에 대한 규제를 엄격히 적용하기로 한다.

<표3-26> 현행개인택시면허제도와 개선대안 비교

구 분	현행 제도	개선 대안
면허기준	3순위 20개항	차종별 순위 선정
면허특례	해당사항 많음	축소-사업용 운전자 우대
면허자격심사	형식적	실질적
양도, 양수	허가	허가요건강화
면허경신기간	없음	사안별 면허경신기간 자동화
건강	제한 없음	규제강화
사고 및 법규위반자에 대한 제재	제재 없음	면허경신, 양도/양수에 제한

한편 개선방안의 시행으로 기대되는 효과와 나타날 문제점을 주요 항목별로 요약하면 <표3-27>에서 보는 바와 같다.

<표3-27> 개선방안의 항목별 기대효과와 예상되는 문제점

개선항목	기대효과	문제점
면허기준강화	- 차종별 조정이 용이	- 택시 종사자 면허대기자의 불만
면허특례축소	- 일반운전자의 면허획득기회 증대	- 특례대상자의 반발
양도,양수제한	- 면허대기자의 불만해소	- 기존면허권자의 재산권 침해
면허경신	- 부적격자의 도태가능 - 이용자에게 안정감부여	- 행정업무의 과다 - 운전자의 반발

<표3-28>은 현재의 경주시 개인택시 면허제도 자격기준 우선순위를 차종별로 분류하였으며, 현재의 공급대수에 대한 신청자수를 감안하면, 1순위 가등급 이외에는 해당사항이 없기 때문에 차종별로 면허를 배정하는 제도를 채택하였다. 기존의 타도시에 의하면 1순위의 가등급 및 나등급의 근속 택시 운전자에게 85%, 1순위 나등급의 버스운전자에게 5%, 1순위 다등급의 사업용차량 운전자에게 5%, 2순위 국가유공자 및 훈포장자에게 5% 정도로 배정되어있다. 따라서 경주시 개정(안)에도 우선순위별로 개인택시 면허를 배정하고, 해당사항이 없으면, 상위순위 우선으로 배정한다.

<표3-28> 개인택시 면허제도 자격기준 우선순위 최종(안)

분야	순위	내용	면허비율
택시	1	택시를 11년 이상 무사고로 운전한 자	85%
	2	면허신청일 현재 동일회사에서 10년 이상 근속한 자로서 5년 이상 무사고 운전한 자	
	3	택시를 7년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 5년 이상 근속중인 자	
	4	택시를 9년 이상 무사고로 운전한 자	
	5	택시를 5년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 3년 이상 근속중인 자	
	6	택시를 6년 이상 무사고로 운전한 자	
시내 버스	1	동일회사에서 10년 이상 근속한 자로서 5년 이상 무사고 운전한 자	5%
	2	버스를 7년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 5년 이상 근속중인 자	
사업용 자동차 및 기타	1	사업용자동차를 14년 이상 무사고로 운전한 자	5%
	2	군복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 16년 이상 운전한 자 (단, 군무원은 제외)	
	3	사업용자동차를 11년 이상 무사고로 운전한 자	
	4	군복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 13년 이상 운전한 자	
	5	사업용자동차를 8년 이상 무사고로 운전한 자	
국가 유공자 및 훈·포 상자	1	국가유공자 예우 등에 관한 법률에 의한 국가유공자 그 유족	5%
	2	15년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 낸 자는 제외한다.	
	3	10년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 낸 자는 제외한다.	

주)개선안은 2년 동안의 유예기간을 두고 3년 이후 시행을 원칙으로 작성되었음

<비 고>

- 가. 개인택시 신규면허발급은 분류별로 배정비율에 의한다.
- 나. 동일 분류내에서 고순위자 순으로 하고 동일순위 내에서 경합이 있을 때에는 당해 분류별 해당 자동차의 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 이때에도 경합이 있을 때에는 연장자 순으로 한다.
- 다. 분류별상 “ 시내버스, 국가유공자 및 훈포상자, 사업용자동차 및 기타”에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여대수를 분류별상 “택시”에 포함한다.
- 라. 분류별상 “택시”에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여대수를 분류별 “ 시내버스, 국가유공자 및 훈포상자, 사업용자동차 및 기타”순으로 포함한다.
- 마. 분류별 배정대수는 당해년도 면허대수에서 배정비율을 곱하여 소수점 이하는 사사오입하여 산정 한다.
- 바. 분류별상 “ 시내버스, 국가유공자 및 훈포상자, 사업용자동차 및 기타”의 산정대수가 1대미만일 경우에는 1대로 배정한다. 이 경우 면허대수 초과분에 대해서는 분류별상 택시로부터 1대씩 제하여 전체 면허대수 범위에서 조정한다.
- 사. 특례사항 : 분류별상 국가유공자는 국가유공자 예우에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족을 말하며, 동일 순위내에서 경합이 있을 때에는 사업용자동차 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 그래도 경합이 있으면, 연장자 순으로 한다.

IV. 적정 택시 공급 산정 방안

4.1 국내·외 택시증차 산정 방법

4.1.1 '95년 이전 건설교통부훈령에 의한 증차기준

'95년 이전에는 실차율 조사치와 추정된 적정 실차율의 차이를 이용해 연도별 공급대수를 결정해 왔으며, 증차대수의 산정은 다음과 같다.

1. 적정 실차율 추정

적정 실차율은 법인택시의 운행기록을 기준으로 산출하였으며, 산출방법은 기준 년도의 실차율을 조사하고 여기에 과년도의 인구증가율, 유동인구증가율, 도로증가율과 개인택시 적체율의 지표를 적용하는 다음과 같은 공식을 사용하였다.

$$O_a = O + (P + P_m + t_a + r) \quad (1)$$

여기서, O_a : 적정 실차율

O : 실차율

P : 인구증가율

P_m : 유동인구증가율

t_a : 개인택시 적체율

r : 도로증가율

2. 택시증차대수 산정

택시의 추가 공급대수는 위의 식(1)에서 구한 적정실차율과 조사된 실차율 그리고 현재 택시운행대수를 이용하여 결정되었으며, 산정공식은 아래의 식(2)와 같다.

$$N = \frac{(t \times O)}{O_a} - t \quad (2)$$

여기서, N : 택시 추가공급대수

t : 운행대수

O : 실차율

O_a : 적정 실차율

이 방법은 적정 실차율을 택시의 바람직한 운영상태를 가름하는 척도가 아니라 인구 증가율, 개인택시 적체율 및 도로증가율에 따라 증감하는 것으로 규정하고 있다 택시의 이용자 및 공급자에게 가장 큰 영향을 미치는 실차율은 공공교통수단으로서의 택시의 위상에 따라 일정한 값을 유지하여야지 인구증가율; 개인택시 적체율 등에 따라 실차율을 증가시키는 것은 합리적이지 않다.

'95년 이전의 건설교통부훈령에 의한 택시증차방법의 문제점을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 적정 실차율 추정방법이 합리성을 결여하고 있다.

둘째, 택시교통량 조사가 법인택시 위주로 시행되는 이유로 전체 택시대수의 절반이상을 차지하고 있는 개인택시의 자료가 반영되지 않고 있다.

셋째, 앞에서 언급했듯이 적정 실차율 산정시 고려하는 도로증가율이 실차율과 직접적인 관계를 보이지 않고 있으며 신뢰성 있는 유동인구의 추정이 불가능한 실정이다.

4.1.2 '95년 건설교통부훈령에 의한 증차기준

'96. 7. 13일부로 개정된 건설교통부의 '택시제도운영기준에 관한 업무처리요령'에 관한 훈령에서는 면허기준, 택시부제, 택시운송사업의 양도 양수, 증차기준 등에 관한 사항을 규정하고 있다. 이들의 세부사항들은 대부분 지방자치단체에 위임이 된 상태이며, 이 훈령에서 택시의 증차기준에 관한 사항은 다음과 같다.

첫째, 관할관청은 지역실정에 적합한 택시증차기준을 마련하여 시행하되, 택시의 실차율 및 수송분담률과 이용수요의 변화 등을 감안하여야 한다.

둘째, 관할관청은 일반택시운송사업자에게 증차를 인가함에 있어 관할구역내 모든 사업자의 차량 보유대수를 10%, 안전운행 관리상태를 50%, 지시사항 이행 등 실적을 40%로 하여 환산한 점수에 따라 처리하되, 경영상태가 건전한 사업자가 우선하여 증차받을 수 있도록 하고, 규정을 위반한 사실이 있거나 과다하게 행정처분을 받은 사업자 또는 빈번하게 사고를 발생시킨 사업자 등은 증차대상에서 배제하여야 한다.

셋째, 특별시장 또는 광역시장은 관할지역내 전체 택시대수의 50% 이상이 모범택시로 운행될 수 있도록 하여야 하며, 모범택시가 50%미만인 때에는 증차요인이 발생하거나 사업용 자동차의 변경등록의 경우 등에 모범택시로 우선 충당하도록 하여야 한다.

이 훈령의 첫 번째 항에서의 수송분담률과 이용객수요의 변화는 이용객수의 변화를 의미하므로, 첫째 항은 적정 실차율과 이용객수의 변화를 감안하도록 규정하고 있다. 그러나, 실차율에 있어서 합리적인 새로운 기준을 마련하지 못하여 대부분의 지방자치단체에서는 '95년 이전의 기준을 사용하고 있는 실정이다.

4.1.3 택시의 잠재수요를 고려한 증차기준

Cheslow(1967)는 잠재수요를 "현재에는 발생하지 않지만 가구특성(혹은 공급특성)에 변화가 있을 경우 발생할 수 있는 수요"라고 정의하고 있다

사회정의 측면에서의 교통수요추정상의 중요한 과제는 실제 통행에서 관찰된 행태보다는 통행할 수 있는 기회 또는 가능성이다. 이에 대해 Ruciman(1967)은 "사람들은 기회의 균등보다는 기회의 이용가능성에 더욱 민감하다"고 주장하며 이용가능성을 강조하였다. 택시의 수요예측은 이러한 이용가능성의 파악에 기초한 잠재수요가

고려되어야 하므로, 택시의 정확한 수요예측은 현시수요 외에 잠재수요를 추정함으로써 가능할 것이다. 잠재수요 또는 초과수요는 공급과잉으로 야기되는 문제를 방지하기 위한 시장규제시 필연적으로 존재하는 수요로 택시를 이용할 의사는 있으나, 실제로 택시를 이용하지 못하는 수요라고 할 수 있다. 이러한 택시시장의 잠재수요 추정은 교통개발연구원에서 그 모형을 제시하고 있으며, 아래와 같다.

$$D_T = \sum_{i=\alpha}^{\beta} (Q_{T_{1i}} + Q_{T_{2i}} + Q_{T_{3i}}) \times 0.3469 + Q_{S_i} \times 0.02 + K \quad (3)$$

여기서, D_T : 1일 총택시수요

$Q_{T_{1i}}$: i시간대의 출근통행량

$Q_{T_{2i}}$: i시간대의 퇴근통행량

$Q_{T_{3i}}$: i시간대의 기타통행량

Q_{S_i} : i시간대의 등·하교통행량

K : 23시대~05시대까지의 택시 통행량

α : 05시대

β : 22시대

4.1.4 적정 실차율에 기초한 증차기준

1. 이용자편의를 고려한 실차율 추정

이용자들의 편의는 그 기준을 정하기 어려워 시민들을 대상으로 현재의 택시이용 용이성 및 대기시간과 적정하다고 생각하는 대기시간을 조사하여 택시이용의 용이성을 평가하고자 하였다. 즉, 현재 대기시간과 적정 대기시간과의 차이를 비교함으로써 택시이용객들이 인지하는 택시이용 용이성을 파악할 수 있을 것으로 예상된다.

적정 대기시간에 의한 적정 실차율 산정시, 현재대기시간과 적정 대기시간이 동일한 경우와 그렇지 않을 경우로 구분할 수 있다. 전자의 경우는 현재 실차율이 적정 실차율이 되나 후자의 경우는 택시 승차난과 관련한 문제가 있는 경우로 적정 대기시간을 유지하기 위해 추가 증차 또는 감차가 필요할 것이다.

택시이용객들은 그들의 적정 대기시간을 현재의 대기시간을 기준으로 산정하므로 적정 대기시간은 현재와 같거나 짧을 것이다. 후자의 경우는 현재의 대기시간이 적정 대기시간보다 큰 것을 의미하므로 현재의 대기시간 t_c 와 적정 대기시간 t_0 의 차이를 보정하기 위해 공차를 추가 공급하여야 하며 공차의 추가공급은 증차를 의미한다. 공차의 추가 공급대수의 비율, R_t 는 다음 식에 의하여 산정된다.

$$R_t = \left(\frac{1}{t_0} - \frac{1}{t_c} \right) / \frac{1}{t_c} \quad (4)$$

여기서, t_c : 현재 대기시간(분)

t_0 : 적정 대기시간(분)

위의 식(4)은 현재 공차대수에 대하여 적정 공차대수와 현재 공차대수와의 차이를 보정하는 식으로, 이식에 의해 산정된 비율만큼 공차의 추가 공급이 요구된다.

2. 택시업체의 수입을 고려한 실차율 추정

택시의 1일 주행거리가 일정할 경우 택시업체의 수입은 실차율에 비례한다. 실차율이 높을 경우 택시업체의 수입은 증가하나 택시승차난을 초래한다.

운행중인 택시의 대당 일 평균수입과 택시업체의 경영측면에서 요구되는 대당 일수입을 비교함으로써 현 실차율의 적정성을 평가할 수 있으며 택시업체의 수입을 고려한 적정 실차율, O_c 는 다음 식에 의하여 산정될 수 있다.

$$O_c = \frac{I_0}{I_a} \times O \quad (5)$$

여기서, I_0 : 경영측면에서 대당 일 수입

I_a : 대당 일 평균수입

O : 현재 실차율

3. 운전자의 근로조건을 고려한 실차율 추정

택시 운전자의 주요 근로조건은 일 근무시간과 수입이다. 시간대별 택시이용객의 수요가 일정한 경우 근무시간의 단축은 수입의 감소를 가져오므로 법정근로시간에서 적정 수입을 보장할 수 있는 실차율이 요구된다. 한 시민단체에서 제시한 자료에 의하면 택시운전자의 8시간 노동(식사, 휴식, 교대를 위한 10시간기준), 26일 만근을 기준으로 할 경우 월 150만원의 생활급이 보장되어야 한다고 주장하고 있다. 이를 기준으로 운전자의 일 적정 운행거리와 생활급을 보장할 수 있는 실차율을 산정할 수 있다.

한 도시의 택시운행실태조사에서 주당 평균근로시간, 일평균운행거리 및 월평균수입을 조사하였을 경우 적정근로시간을 주당 44시간으로 가정한 다음 식에 의하여 운전자의 근로조건을 고려한 적정 실차율, O_l 가 산정될 수 있다.

$$D_0 = \frac{44}{T_w} \times D_a \quad (6)$$

여기서, D_0 : 일 적정 운행거리

D_a : 일 평균 운행거리

T_w : 주당 평균 근무시간

$$O_l = O \times \frac{D_a}{D_0} = O \times \frac{T_w}{44} \quad (7)$$

여기서, O : 현재 실차율

4. 적정 실차율 추정

택시증차대수 산정을 위한 최종 적정 실차율은 앞에서 언급된 부도심 가로상에서의 택시 운행실태조사를 통한 대상 도시의 현재 차량기준 실차율에 이용객, 택시업체 그리고 운전기사의 입장을 반영한 아래표의 방법에 의한 산정이 제안된다.

<표4-1> 적정 실차율 산정방법

고려항목	적정실차율	현재실차율	가중치	실차율 조정치
이용객편의	O_u	O	h_1	$(O_u - O) \times h_1$
택시업체 수입	O_i	O	h_2	$(O_i - O) \times h_2$
운전기사 근로조건	O_l	O	h_3	$(O_l - O) \times h_3$

택시증차시 이용자와 공급자의 이해관계를 고려하는 항목간의 비중은 이 모형의 마산시에의 적용과정에서는 전문가 및 관계자들과 협의한 결과 택시이용객과 공급자 측에 동일한 가중치를 부여하는 안의 지지가 많아 (표4-2)의 가중치 h_i 로 택시 이용객의 적정대기 시간에 의한 실차율에 0.5, 택시업체 수입과 운전기사 근로조건에 의한 적정 실차율에 각각 0.25씩 부여하였다. 그러나 보다 합리적인 가중치의 적용을 위해서는 전국의 교통전문가를 대상으로 한 Delphi기법을 통한 연구가 필요하다.

4.1.5 이용객수에 기초한 증차기준

택시이용객수의 추정을 위하여는 수단분담률에 의한 추정방법과 택시이용객수 변화율에 의한 방법, 그리고 교통개발연구원에서 제시한 잠재수요에 의한 방법이 이용될 수 있다. 시정개발연구원의 연구에 따르면 수단분담률에 의한 방법으로 택시 이용객 수를 추정할 경우 실제보다 과다하게 추정될 수 있다고 지적하고 있으며, 교통개발연구원의 분담률에 기초한 잠재수요에 의한 이용객수 추정은 추정항목이 세분화되어 있으며 더욱이 시간대별로 각 항목을 정확히 추정하기가 어렵다. 따라서, 본 연구에서는 자료의 이용이 용이한 택시이용객수 증가율을 추정하여 택시이용객수를 추정하는 방법을 검토하였다.

1. 택시이용객 추정

한 도시의 1일 택시 이용객수는 매년 지방자치단체에서 실시하는 택시운행실태 조사자료를 이용하여 식(8)에 의해 추정될 수 있다.

$$P = P_n \times N_t = p \times n \times N_t \quad (8)$$

여기서, P : 1일 택시이용객수

N_t : 총 일운행대수

P_n : 해당 일평균승차인원

p : 택시의 1회 평균승차인원

n : 해당 일평균 영업회수

2. 택시증차대수 산정

위의 식(8)에서 추정된 이용객들에게 현재와 동일한 탑승기회를 제공하기 위해 해당 일평균 승차인원은 일정하다는 가정 하에 다음의 공식에 의해 목표 년도의 증차대수를 결정할 수 있다. 아래 식에서의 목표 년도의 이용객수는 과년도의 증가율을 적용하여 추정될 수 있으나 급속한 변화가 예상되는 도시에서는 다른 변수에 의해 추정될 수 있다.

$$N_u = \frac{(P_f - P_p)}{P_n} = \frac{\alpha P_p}{P_n} \quad (9)$$

여기서, N_u : 택시 이용객수에 기초한 증차대수

P_f : 목표 년도 일이용객수

P_p : 기준 년도 일이용객수

P_n : 해당 일평균승차인원

α : 목표 년도 이용객수 증가율

4.1.6 교통여건을 고려한 증차기준

목표 년도 교통여건 변화가 택시수송 실적에 영향을 미칠 것으로 보고 택시증차시 이를 반영 하고자 하였다.

1. 교통여건 변화와 택시운행 실적

도로주행속도는 택시 수송실적에 가장 큰 영향을 미치는 교통여건이다. 도로주행속도의 저하는 택시의 대당 1일 운행거리를 단축시켜 필연적으로 수송실적의 감소를 가져오게 될 것이며, 이는 택시의 승차난으로 연결된다.

교통량에 따른 택시의 주행속도를 산출하기 위한 주행시간과 교통량의 관계로 본 연구에서는 대구시가지내의 신호교차로와 연결된 간선도로상에서의 시험차량주행 실험에 의하여 그 적합도가 검증된 식(10)을 사용하였다. 그러나 중소도시에 범용적으로 사용될 수 있는 모형의 개발이 필요하다.

$$T = T_0 \left[1 + 2.43 \left(\frac{V}{C} \right)^{2.40} \right] \quad (10)$$

여기서, T : 부하된 차량들이 링크를 주행하는데 소요되는 시간(분)

T_0 : 통행량이 없을 때의 링크를 주행하는데 소요되는 시간(분).

T_0 는 차량이 도로용량에 도달했을 때를 기준으로 하여 0.87을 곱하여 산출

V : 교통량

C : 도로용량

택시증차가 이루어지는 목표 년도 택시운행패턴이 현재와 같고 목표 년도까지 도로시설의 공급이 이루어지지 않는다면 목표 년도 주행시간 T_f 는,

$$T_f = T_0 \left[1 + 2.43 \left(\frac{V_f}{C} \right)^{2.40} \right] \quad (11)$$

여기서, T_f : 목표년도에 부하된 차량들이 링크를 주행하는데 소요되는 시간(분)

V_f : 목표년도 교통량

목표년도 까지의 교통량 증가율이 a 이면 목표년도의 교통량

$V_f = (1 + \alpha)V$ 이고, 현재의 속도에 대한 목표년도 속도의 비 R_v 는 아래 식으로 나타낼 수 있으므로 현재의 교통량 대 용량비와 목표년도까지의 교통량의 증가율을 추정할 수 있을 경우 현재의 속도에 목표년도의 속도의 비를 산출할 수 있다.

$$R_v = \frac{U_f}{U} = \frac{1}{T_f} / \frac{1}{T} = \frac{1.2.43 \left(\frac{V}{C}\right)^{2.40}}{1 + 2.43 (1 + \alpha)^{2.40} \left(\frac{V}{C}\right)^{2.40}} \quad (12)$$

여기서, R_v : 현재 대비 목표년도 속도비

U : 현재 평균주행속도

U_f : 목표년도의 평균주행속도

2. 택시증차대수 산정

목표년도 택시이용객의 통행량(인-km)이 동일하다고 가정한다면 목표년도 첨두시간에 일어나는 교통체증으로 인해 택시수송실적이 감소하므로 동일한 통행량을 수송하기 위해 택시의 추가공급이 요구된다.

목표년도의 택시의 운행패턴이 현재와 같다면 목표년도의 영업거리 감소로 인한 개별택시의 현재 대비 목표년도 영업거리손실비, R_d 는 다음 식과 같이 산정 된다.

$$R_d = \frac{D - D_f}{D} = 1 - \frac{D_f}{D} \quad (13)$$

여기서, R_d : 현재 대비 목표년도 영업거리손실비

D : 현재의 첨두시 영업거리

D_f : 목표년도의 첨두시 영업거리

위의 식(13)에 현재 운행대수를 곱하여 목표년도에의 교통체증으로 인한 영업거리 손실을 보정할 증차대수 N_v 를 산정할 수 있다.

$$N_v = N R_d \quad (14)$$

여기서, N_v : 목표년도의 영업 주행거리 손실 보정을 위한 증차대수
 N : 현재 1일 영업 택시대수

위의 식(13)과 식(14)은 속도, 거리의 관계식을 이용하여 아래와 같이 정리될 수 있다.

즉,

$$\frac{D_f}{D} = \frac{U_f}{U} \quad (15)$$

이므로, 위 식과 식(12)에서 구한 속도의 비를 이용하거나 현재 주행 속도에 대한 목표년도 주행속도의비를 추정하여 목표년도 주행속도의 감소에 따른 증차대수를 산정할 수 있다.

$$N_v = N R_d = N(1 - \frac{D_f}{D}) = N(1 - \frac{U_f}{U}) = N(1 - R_v) \quad (16)$$

4.1.7 외국의 택시증차기준

본 연구에서는 세계각국의 현재 택시공급기준과 택시정책에 대한 현황을 파악하기 위하여 세계 각국의 택시업체나 교통기관 종사자들에게 E-mail을 통하여 질의문을 발송하였으며, 그 회신결과를 요약하면 아래와 같다.

1. 세계 주요도시의 택시증차기준

대체적으로 세계 여러 도시의 택시증차기준은 자유시장경제에 의존하고 있는 추세였으며, 그 중에서도 참고할 만한 몇몇 도시의 증차기준을 소개하면 다음과 같다.

(1) 이탈리아의 Sanremo

이탈리아의 Sanremo 택시협회(E-mail address:etabeta@sistel.it)에서는 택시공급대수 산정시 아래의 식을 사용하고 있다.

$$\text{택시대수} = \frac{\text{Residential people}}{2.0} + \frac{\text{Touristic people}}{60.0} \quad (17)$$

여기서, *Residential people* : Sanremo의 상주인구

Touristic people : Sanremo를 방문한 호텔 투숙객

택시협회에서 택시공급대수를 결정하지만 실제 택시 증차시에는 위의 식(17)에서 계산된 택시대수에 여유 택시분 8대를 추가로 공급하고 있다. 예를 들어, 식(17)에서 40대가 산출되었다면 실제 공급되는 택시대수는 48대가 되는 것이다.

위의 택시대수 산출방식을 사용하기 이전에는 고급호텔에 묵는 관광객 위주로 좀더 구체적인 택시공급대수 산출 방식을 사용하기도 하였는데, 아래와 같다.

$$\text{택시대수} = \frac{\text{Residential people}}{2.0} + \frac{\text{Touristic people}}{60.0} + \frac{\text{Cheaper Hotels Guests}}{100.0} \quad (18)$$

(2) 도쿄와 싱가포르

도쿄의 경우 이용률을 조사하여 택시공급규모를 결정하며, 이용률은 가로상의 택시교통량을 조사하여 공차비율이 35%이하일 경우 택시 잡기가 어렵다고 판단하고 증차를 실시하거나 요금을 인상하여 수요를 낮추는 방법을 적용하고 있다.

싱가포르에서는 각 택시회사에서 일정한 면허대수를 보유하고 있으며 수요와 공급간의 균형이 맞지 않을 경우에 다시 보유대수를 조절하는 방식을 채택하고 있다. 만일 택시공급대수가 적을 경우, 택시회사에 택시증차를 요구할 수 있는데 적정이윤이 보장되는 수준에서 증차를 시행한다. 물론 싱가포르에서는 택시요금과 공급대수를 규제하고 있으며 면적 640km²에 인구 3백만명의 싱가포르에서 현재 운행되고 있는 택시대수는 18,000대 수준이다.

(3) 영국

영국의 택시면허 발급은 1985년에 통과된 법안에 의해 지방 면허당국이 주도하며, 특히 택시의 초과수요가 현저하게 많을 경우에 매

년 모든 면허신청자들을 대상으로 면허를 발급하고 있다. 그리고 택시증차를 결정하기 위해 여러 조사방법을 채택하고 있으며 노상에서 택시를 기다리는 택시이용객의 대기행렬이나 택시를 이용하려고 기다리는 이용객수를 조사하여 수요를 추정 한다.

Cardiff에서는 승객의 대기행렬 조사를 매년 7월중 한 주를 택해서 실시하는데 승객의 평균 대기시간을 초과수요의 주 척도로 사용하고 있다.

2. 우리나라와 세계각국의 택시정책 비교

세계 여러 국가의 택시운영제도와 공급기준들을 우리나라의 경우와 비교해 볼 때, 운영면에서의 차이점은 과거부터 엄격한 규제가 적용되어 온 우리나라와는 달리 비교적 시장경제원리를 적용하여 운영하였다는 점이다. 특히, 스웨덴의 경우, 엄격한 규제가 없는 상황에서 우리의 경우와는 달리 택시가 사회적 문제가 되지 않고 있었다.

택시의 공급 규모 면에서는 다른 국가들에 비해서 우리나라가 비교적 많은 편이지만, 다른 나라의 택시가 택시 고유의 목적에 맞는 역할을 수행하고 있다고 한다면 우리나라에서는 택시가 거의 대중교통수단으로 운영되고 있어 오늘날 택시 승차난이나 증차문제가 사회적 문제에까지 이르게 된 것으로 판단된다.

4.2 택시 운영 현황을 통한 증차 산정

4.2.1 택시 부제현황

우리나라에서 택시부제가 처음 실시된 것은 1965년에 운행 택시 대수에 비하여 이용승객이 적고 당시만 해도 시발택시 등 조립차량이 대다수인 데다가 대부분의 도로가 포장되지 않았기 때문에 업계의 요구에 따라 5~6일마다 정비를 하기 위해 자율적으로 부제운행을 실시하였다고 하나 구체적 근거는 없는 형편이고 현재와 같은 택시부제가 실시된 것은 1970년대 초 유류파동으로 유류절약을 위하여 택시의 부제가 실시된 것을 부제실시의 기원으로 잡고 있다.

서울의 개인택시는 계속 3부제로 운행하게 되었고, 부산은 회사택시 10부제·개인택시 4부제, 인천은 회사택시 12부제·개인택시 3부제, 대구는 회사택시 8부제·개인택시 4부제, 광주·전주는 회사택시 8부제·개인택시 3부제, 대전은 회사택시 6부제·개인택시 3부제로 회사택시 부제가 유리하게 조정되고 개인택시는 극히 불리한 부제운행을 하게 되었던 것이 현재까지 그 상태대로 운행되고 있는 것이다.<표4-2참조>

1995년 7월 13일 건설교통부훈령 제88호로 개정된 택시제도운영기준에관한업무요령 제9조(택시부제) 제1항에서 관할관청은 차량정비 및 운전자의 과로방지등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 택시에 부제를 두어 정기적으로 운휴하도록 할 수 있게 규정하고 있으며, 경주시는 개인택시 및 법인택시를 6부제로 운영하고 있어 5일 근무 후 하루를 쉬고 있다.

<표4-2> 시·군별 택시 부제 현황

지역	회사	개인	지역	회사	개인	지역	회사	개인
서울시	0	3	경상북도	회사	개인	경상남도	회사	개인
부산시	10	4	영천시	10	6	마산시	8	3
대구시	8	4	포항시	8	6	진주시	5	3
인천시	12	3	김천시	5	4	진해시	4	3
광주시	8	3	구미시	8	6	사천시	6	4
대전시	6	3	안동시	8	6	창원시	8	3
울산시	6	3	문경시	10	6	양산시	10	5
경기도	회사	개인	상주시	8	6			
수원	10	3	영주시	8	6	전라북도	회사	개인
성남	10	3	경주시	6	6	남원시	8	8
의정부	6	3	울진군	10	8	익산시	8	5
안양시	10	3	영덕군	10	5	군산시	8	6
부천시	10	3	청송군	8	5	전주시	8	4
광명시	15	3	충청북도	회사	개인	전라남도	회사	개인
파주시	3	3	청주시	6	3	순천시	6	6
동두천시	6	3	제천시	6	6	나주시	6	6
군포시	10	3	충주시	6	5	목포시	6	6
강원도	회사	개인	충청남도	회사	개인	여수시	6	6
춘천시	3	3	보령시	12	6	제주도	회사	개인
원주시	3	3	아산시	15	5	서귀포시	5	5
강릉시	3	3	공주시	9	6	제주시	5	5
동해시	3	3	부여군	4	4	남제주군	5	5
삼척시	3	3	서천군	6	6	북제주군	5	5
정선군	6	6	홍성군	6	4			
홍천군	5	3						
평창군	6	6						

4.2.2 도시 기능별 부제 현황

도시기능이란 도시가 지역적으로 수행하는 역할과 활동을 말하는 것으로, 각 도시는 각 도시가 가지는 주된 기능에 따라 공업도시, 상업도시, 교통도시, 관광도시, 행정도시 등으로 분류하는데, 대구·신의주 등은 상업 도시이고, 부천·구미·포항·안산·안양·마산·울산·창원 등은 공업 도시이며, 부산·대전·익산·제천·영주·김천 등은 교통의 결절점에 형성된 교통 도시들이다, 서울·부산·대구·청주·대전·전주·광주 등의 대도시는 행정 중심지를 이루지

만, 상공업 기능도 함께 수행하기 때문에 종합 기능의 성격이 강하며, 경주·서귀포·제주·안동·정선·부여 등은 자연 자원과 문화재를 기반으로 발달한 관광 도시에 해당한다. 이들 각 도시의 부제 현황을 살펴보면 다음 <표4-3>와 같고, 관광도시의 부제는 일반적으로 개인택시와 법인택시의 부제를 동일하게 사용하고 있다. 따라서 경주시의 택시 부제는 관광도시의 특성을 고려한 것으로 분석되어진다.

<표4-3> 도시 기능별 부제 현황

도시의 유형	도시	부제 현황	
		회사	개인
상업도시	대구시	8	4
공업도시	부천시	10	3
	구미시	8	6
	포항시	8	6
	안산시	15	5
	안양시	10	3
	마산시	8	3
	울산시	6	3
	창원시	8	3
관광도시	경주시	6	6
	제주시	5	5
	서귀포시	5	5
	안동시	8	6
	정선군	6	6
	부여군	4	4
교통도시	부산시	10	4
	제천시	6	6
	영주시	8	6
	김천시	5	4
	대전시	6	3
	익산시	8	5
종합도시	서울시	0	3
	대구시	8	4
	청주시	6	3
	대전시	6	3
	전주시	8	4
	광주시	8	3

개인택시, 법인택시 종류별로 부제현황을 살펴보면 다음과 같다.

<표4-4> 개인택시 부제현황

부제현황	6부제 미만	6부제	6부제 이상
도시명 (63개 도시)	서울시(3), 부산시(4), 대구시(4), 인천시(3) 광주시(3), 대전시(3), 울산시(3), 수원시(3) 성남시(3), 의정부(3), 안양시(3), 부천시(3) 광명시(3), 파주시(3), 동두천(3), 군포시(3) 춘천시(3), 원주시(3), 강릉시(3), 동해시(3) 삼척시(3), 홍천군(3), 김천시(4), 영덕군(5) 청송군(5), 청주시(3), 충주시(5), 아산시(5) 부여군(4), 홍성군(4), 마산시(3), 진주시(3) 진해시(3), 사천시(4), 창원시(3), 양산시(5) 익산시(5), 전주시(4), 서귀포(5), 제주시(5) 남제주군(5), 북제주군(5)	정선군, 평창군 영천시, 포항시 구미시, 안동시 문경시, 상주시 경주시, 영주시 제천시, 보령시 공주시, 서천군 군산시, 순천시 나주시, 목포시 여주시	울진군(8) 남원시(8)
비율	67%(42개 도시)	30% (19개 도시)	3% (2개 도시)
평균	4부제	6부제	8부제

63개 도시중 개인택시 부제 현황이 6부제 미만인 도시는 전체의 67%(42개 도시)을 차지하고 있으며, 대부분의 도시가 3부제를 시행하고 있다, 특히 제주시·서귀포시·남제주군·부제주군·익산시·아산시·충주시·청송군·영덕군에서는 5부제를 시행하고 있고, 경주시외 18개도시(30%)는 6부제를 시행중이며, 울진군·남원시는 8부제를 시행하고 있다.

<표4-5> 법인택시 부제현황

부제현황	6부제 미만	6부제	6부제 이상
도시명 (63개 도시)	서울시(0), 파주시(3) 춘천시(3), 원주시(3) 강릉시(3), 동해시(3) 삼척시(3), 홍천군(5) 김천시(5), 부여군(4) 진주시(5), 진해시(4) 서귀포시(5) 제주시(5) 남제주군(5) 북제주군(5)	대전시, 울산시 의정부, 동두천 정선군, 평창군 경주시, 청주시 제천시, 충주시 서천군, 홍성군 사천시, 순천시 나주시, 목포시 여주시	부산시(10), 대구시(8), 인천시(12) 광주시(8), 수원시(10), 성남시(10) 안양시(10), 부천시(10), 광명시(15) 군포시(10), 영천시(10), 포항시(8) 구미시(8), 안동시(8), 문경시(10) 상주시(8), 영주시(8), 울진군(10) 영덕군(10), 청송군(8), 보령시(12) 아산시(15), 공주시(9), 마산시(8) 창원시(8), 양산시(10), 남원시(8) 익산시(8), 군산시(8), 전주시(8)
비율	25%(16개 도시)	27% (17개 도시)	48%(30개 도시)
평균	4부제	6부제	10부제

법인택시의 부제 현황을 살펴보면 서울시의 법인택시 부제는 1988년 12월 31일 폐지 되었으며, 서울시를 제외한 나머지 15개 도시의 법인택시 부제 현황은 3~5부제를 시행하고 있고, 경주시외 16개 도시는 6부제, 부산시의 29개 도시는 8~15부제를 시행하고 있다.

경주시와 유사한 도시 기능을 가진 도시(강릉시, 동해시, 안동시, 공주시, 익산시, 서귀포시, 제주시)의 부제 현황을 살펴보면 아래의 표와 같다.

<표4-6> 경주시와 유사한 도시 기능을 가진 도시의 부제현황

지역	회사	개인
강릉시	3	3
동해시	3	3
안동시	8	6
공주시	9	6
익산시	8	5
서귀포시	5	5
제주시	5	5
평균	6부제	5부제

경주시와 유사한 인구(± 5 만)분포 도시(광명시, 군포시, 춘천시, 원주시, 목포시, 순천시, 여주시, 제주시)의 부제 현황을 살펴보면 아래의 표와 같다.

<표4-7> 경주시와 유사한 인구(± 5 만)분포 도시의 부제현황

지역	회사	개인
광명시	15	3
군포시	10	3
춘천시	3	3
원주시	3	3
목포시	6	6
순천시	6	6
여주시	6	6
제주시	5	5
평균	7부제	4부제

1991년 12월 30일 교통부는 시내버스·택시종합개선대책을 각 시·도 및 관련단체에 통보하면서 개선대책의 승차난 해소방안에서 회사택시는 원칙적으로 폐지하며, 일부 부제폐지로 공급과잉 우려시에는 지역실정을 감안하여 단계적으로 폐지하고 개인택시는 운행특성을 감안하여 부제를 완화 조정하여 시행하도록 하였다. 이로 인하여 서울의 개인택시는 계속 3부제로 운행하게 되었고, 부산은 회사택시 10부제·개인택시 4부제, 인천은 회사택시 12부제·개인택시 3부제, 대구는 회사택시 8부제·개인택시 4부제, 광주에는 회사택시 8부제·개인택시 3부제, 대전은 회사택시 6부제·개인택시 3부제로 회사택시 부제가 유리하게 조정되고 개인택시는 극히 불리한 부제운행을 하게 되었던 것이 현재까지 그 상태대로 운행되고 있는 것이다.

1994년에는 개인택시 업계에서 뚜렷한 법적근거 없이 부제를 실시하면서 회사택시는 유리하게 운영되고 상대적으로 개인택시에게는 불리하게 운영되는 부제를 전면 폐지해 줄 것을 교통부에 강력하게 건의하게 되었고, 이때 교통부에서는 부제폐지는 하지 않고 법적근

거를 만든 것이 1994년 12월 12일 교통부 훈령 제 1032호로 제정된 택시제도운영기준에 관한 업무처리요령 제9조(택시부제)에서 관할관청은 지역 교통여건 등을 고려하여 증차가 필요하다고 인정되는 대수 중 일부를 부제의 완화 또는 폐지로 대신할 수 있다고 하였고, 1995년 7월 13일 건설교통부훈령 제88호로 개정된 택시제도운영기준에 관한 업무요령 제9조(택시부제) 제1항에서 관할관청은 차량정비 및 운전자의 과로방지등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 택시에 부제를 두어 정기적으로 운휴하도록 할 수 있게 규정하고, 제2항에서는 “관할관청은 지역여건 등을 고려하여 증차가 필요하다고 인정되는 경우 증차하여야 할 대수의 일부를 부제의 완화 또는 폐지로 대신할 수 있다” 라고 규정하였다.

법인택시의 부제실시는 노사가 자율적으로 합의하여 운행일수를 결정할 근로조건에 관한 사항을 지자체가 규제를 하고 있는 것이며, 개인택시는 지자체가 무사고 운전경력 등의 자격을 갖춘 자에 대하여 사업면허를 하고 있고 이러한 자격을 갖춘 개인택시의 교통사고율은 법인택시에 비하여 사고율이 월등히 낮은 것이 사실이다. 이와 같은 상황을 고려해볼때 경주시의 택시부제는 경주시의 개인택시 면허대기자의 문제를 해결하고, 개인택시와 법인택시의 형평성을 고려하여 현재의 동시 6부제를 개인, 법인 동시 5부제로 운영하는 것이 타당할 것으로 간주된다.

<표4-8> 경주시 부제 개선(안)

부제현황		현재	개선안
택시 종류별	개인택시	6	5
	법인택시	6	5

4.2.3 인구 및 인구당 택시 현황

<표4-9> 시·군별 인구당 택시 현황

*2002년 통계청 자료

지역	인구 (명)	택시 (대)	인구당택시 (명/대)	지역	인구 (명)	택시 (대)	인구당택시 (명/대)
서울시	10,331,244	72,274	143	경상북도			
부산시	3,801,530	24,347	156	영천시	119,077	340	350
대구시	2,554,065	17,051	150	포항시	518,113	2,600	199
인천시	2,615,475	12,279	213	김천시	152,670	489	312
광주시	1,391,155	7,936	175	구미시	352,819	1,346	262
대전시	1,414,454	9,884	143	안동시	183,082	664	217
울산시	1,065,138	4,932	216	문경시	89,377	293	305
경기도				상주시	122,507	322	380
수원시	982,503	5,724	172	영주시	128,924	447	288
성남시	942,780	3,021	312	경주시	288,915	1,089	266
의정부	370,635	1,214	305	울진군	66,068	101	654
안양시	596,294	2,566	232	영덕군	49,755	96	518
부천시	790,417	2,746	288	청송군	33,568	61	550
광명시	337,981	1,033	241	충청북도			
파주시	226,858	412	551	청주시	596,928	3,589	166
동두천시	77,132	519	149	제천시	145,317	669	217
군포시	270,326	808	335	충주시	216,823	972	223
강원도				충청남도			
춘천시	252,896	1,257	201	보령시	116,786	308	379
원주시	275,217	1,380	199	아산시	188,372	821	229
강릉시	232,664	1,525	153	공주시	134,788	382	353
동해시	104,296	599	174	부여군	90,762	258	352
삼척시	79,954	287	279	서천군	73,019	201	363
정선군	49,111	162	303	홍성군	93,790	375	341
홍천군	74,224	197	377	전라북도			
평창군	46,650	132	353	남원시	104,198	391	266
경산남도				익산시	339,723	1,737	196
마산시	434,912	1,813	240	군산시	378,524	1,563	178
진주시	340,669	919	371	전주시	625,511	3,594	174
진해시	135,539	557	243	전라남도			
사천시	119,555	291	411	순천시	272,511	1,100	248
창원시	532,236	1,438	370	나주시	106,155	599	174
양산시	204,895	439	467	목포시	245,988	1,495	165
				여수시	320,994	1,333	241
제주도							
서귀포시	85,511	516	149	남제주군	78,173	275	284
제주시	285,097	4869	59	북제주군	100,208	666	150

경주시는 시·군 통합을 하기 이전인 1989년부터 시·군 통합을 통해 도시 체계가 갖추어진 2001년 12월 현재의 인구는 288,915인으로 순천시, 원주시, 군산시, 여주시, 광명시, 익산시와 비슷한 인구분포율을 보이고 있으며, 인구 266명당 1대의 택시를 보유하고 있다.

경주시의 택시 대수가 적정한가를 분석하기 위하여 우선 경주시와 유사한 인구($\pm 50,000$)를 가진 도시를 조사하여 보면 다음<표4-10>과 같다. 이를 인구당 택시 대수로 산정하면 170명당 1대로 분석되어진다.

<표4-10> 경주시와 유사한 인구(± 5 만)분포 도시의 인구당 택시 현황

지역	인구(명)	택시(대)	인구당택시(명/대)
광명시	337,081	1,033	241
군포시	270,326	808	335
춘천시	252,896	1,257	201
원주시	275,217	1,380	199
목포시	245,988	1,495	165
순천시	272,511	1,100	248
여주시	320,994	1,333	241
제주시	285,097	4,869	59

그리고 경주시와 도시기능이 같은 관광도시를 분석하면 <표4-11>와 같다.

<표4-11> 경주시와 유사한 도시 기능을 가진 도시의 인구당 택시 현황

지역	인구(명)	택시(대)	인구당택시(명/대)
강릉시	232,664	1,525	153
동해시	104,296	599	174
안동시	183,082	664	217
공주시	134,788	382	353
익산시	339,723	1,737	196
서귀포시	85,511	516	149
제주시	285,097	4,869	59

경주시와 유사한 기능을 가진 관광도시의 인구당 택시 대수는 약 133명당 1대로 경주시와 유사한 인구규모의 도시 170명당 1대보다 인구당 택시 보유 대수가 많은 것으로 분석되어졌다. 이는 관광객들의 이용으로 인해 타도시보다는 택시수요가 상대적으로 많기 때문이다. 따라서 현재의 경주시 266명당 1대는 다른 관광도시의 평균에 비해 현저하게 택시 보유 대수가 적은 것으로 사료된다. 실차율을 고려하지 않고 여타의 관광도시와 단순 비교한다면 경주시의 적정 택시 대수는 현재의 2배로 증가하여도 가능할 것으로 분석된다. 현재 경주시의 개인택시 프리미엄은 타도시에 비해 높게 책정되어 있어, 이를 적정하게 하향시키기 위해서도, 택시간의 적절한 서비스 경쟁을 통해서 승객들에게 높은 수준의 서비스를 제공하기 위해서도, 택시업의 제한적인 적절한 자유경쟁체제를 도입하기 위해서도 택시 보유대수의 증가가 필요하다고 사료된다.

4.3 경주시 사례연구

본 보고서에서는 적정 실차율 산정을 위해 이용자와 택시업체, 운전기사의 입장을 반영하기로 하였으며 다음의 과정을 통해 적정 실차율을 도출하였다.

1. 실차율조사

현재 국내에서의 택시 실차율조사는 택시운전자에게 운행일지를 기록하게 하여 거리기준으로 조사되고 있다. 그러나 운전자의 운행일지 기록에 의한 조사는 첩두시와 같이 교통량이 많은 시간에 영업실적을 정확하게 기록하지 않는 운전자가 많을 뿐만 아니라 기록시의 오차, 시외 장거리 영업시에는 징수된 요금에 따른 영업거리 기록 등 거리기준 실차율 자료의 신뢰성에 문제점이 많다.

본 연구에서는 이러한 문제점을 극복하고 조사비용을 절약하고자 도쿄와 영국에서의 택시이용률 조사방법을 원용하여 한 도시의 택시운행 실태를 대표적으로 나타낼 수 있는 부도심의 주가로 상에서

의 차량기준 실차율 조사를 실시하였으며 그 결과를 운전자의 기록에 의한 거리기준 실차율과 비교함으로써 그 적용성을 검토하였다.

(1) 조사방법 및 조사지점 선정

본 연구에서 제안하는 차량기준 실차율 조사방법은 부도심의 주가로 상에 조사지점을 선정하고 각 조사지점에서 공차와 실차의 택시대수를 관측한 후 다음 식에 의하여 실차율을 계산한다.

$$O_i = \frac{t_i}{T_i} \quad (19)$$

여기서, O_i : i시간대 실차율

t_i : i시간대 실차대수

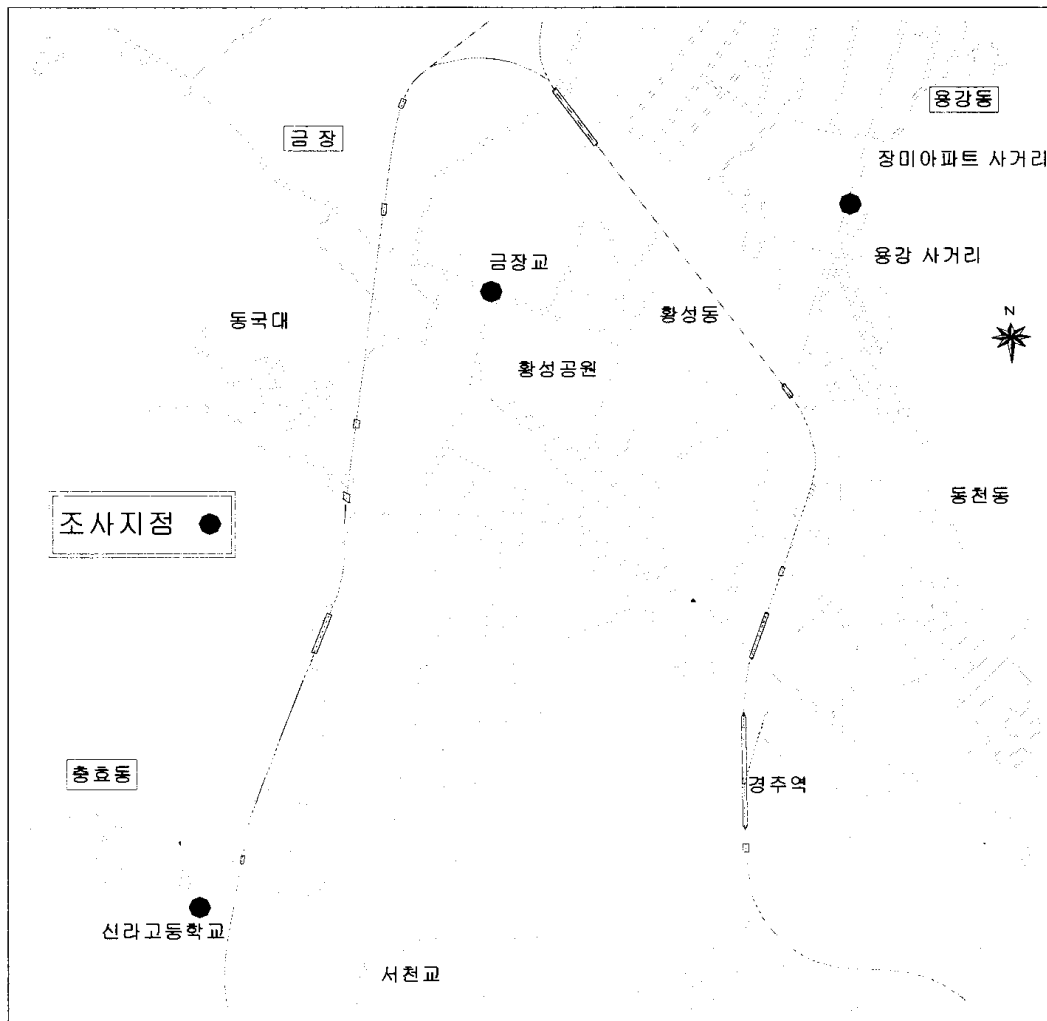
T_i : i시간대 총 통과대수(공차+실차대수)

(2) 거리기준 및 차량기준 실차율의 비교

본 연구에서는 시간대별 차량기준 실차율은 2003년 07월에 각 지역 용강동, 성건동-현곡면(금장), 선도동(충효동)의 주진입 가로지점에 실차율 조사를 위해 07시부터 19시까지 12시간동안 시간대별 교통량을 조사하였다.

조사지점은 다음의 <그림4-1>에서 나타내는 3곳으로 하였다.

- 용강동(용강사거리~장미아파트입구사거리 중간가로지점)
- 충효동(서천교~신라고등학교 중간가로지점)
- 금장(금장교 입구지점)



<그림4-1> 시간대별 차량기준 실차율 조사지점

(가) 조사내용

a) 용강동 (용강사거리~장미아파트사거리 중간가로지점)

용강동의 가로조사에서 구한 내용은 총통과 대수 2,203대중 공차 대수 930대, 실차대수 1,273대로 57.8%의 실차율을 나타냈다. 조사내용에서 볼 수 있듯이 오전이나 낮 시간의 실차율은 높은 편이 아니었으며, 오후시간대의 실차율이 대체로 높게 나타났다.

다음의 <표4-12>에서 시간대별 차량기준 실차율표 내용이 잘 나타나있다.

<표4-12> 용강동의 시간대별 차량기준 실차율

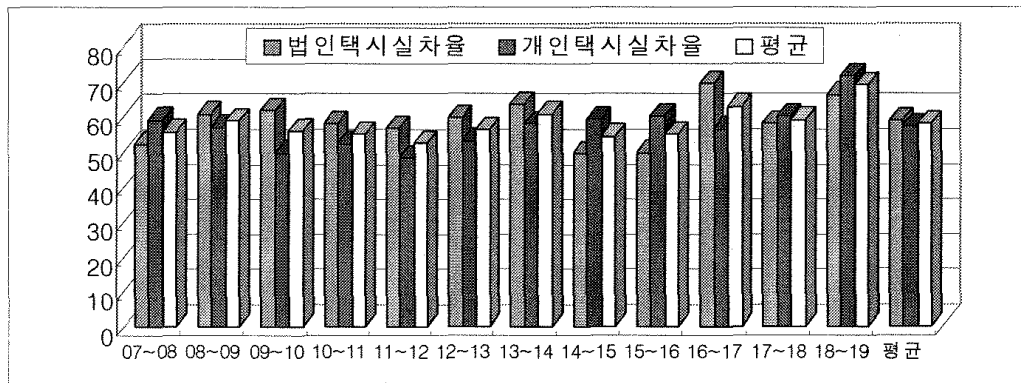
구 분	공차대수	실차대수	총통과대수	실차율(%)
07~08시	77	93	170	54.7
08~09시	97	136	233	58.4
09~10시	83	101	184	54.9
10~11시	70	82	152	53.9
11~12시	65	69	134	51.5
12~13시	82	104	186	55.9
13~14시	63	96	159	60.4
14~15시	76	93	169	55.0
15~16시	94	116	210	55.2
16~17시	74	119	193	61.7
17~18시	80	114	194	58.8
18~19시	69	150	219	68.5
계	930	1,273	2,203	57.8

다음은 법인택시와 개인택시의 실차율을 비교한 것으로 이 지역의 실차율에서 50%미만의 시간대가 종종 보여주고 있다.

아래의 표와 그림은 용강동의 가로지점에서 조사된 법인택시와 개인택시의 실차율과 평균 실차율에 관한 내용이다.

<표4-13> 용강동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교

구 분	법인택시실차율	개인택시실차율	실차율(%)
07~08시	52.0	58.8	54.7
08~09시	60.6	56.7	58.4
09~10시	61.7	49.5	54.9
10~11시	57.7	52.0	53.9
11~12시	56.4	48.1	51.5
12~13시	59.5	52.9	55.9
13~14시	63.2	57.8	60.4
14~15시	49.3	59.1	55.0
15~16시	49.5	60.0	55.2
16~17시	69.1	56.3	61.7
17~18시	57.7	60.0	58.8
18~19시	66.1	71.2	68.5
평 균	58.6	56.9	57.8



<그림4-2> 용강동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교

b) 충효동 (서천교~신라고등학교 중간가로지점)

충효동의 가로조사에서 구한 내용은 총통과대수 2,167대중 공차대수 627대, 실차대수 1,540대로 71.1%의 실차율을 나타냈다. 조사내용에서 볼 수 있듯이 오전시간의 실차율은 낮은 편이었으며, 낮이나 오후시간대의 실차율이 대체로 높게 나타났다.

다음의 <표4-14>에서 시간대별 차량기준 실차율표 내용이 잘 나타나있다.

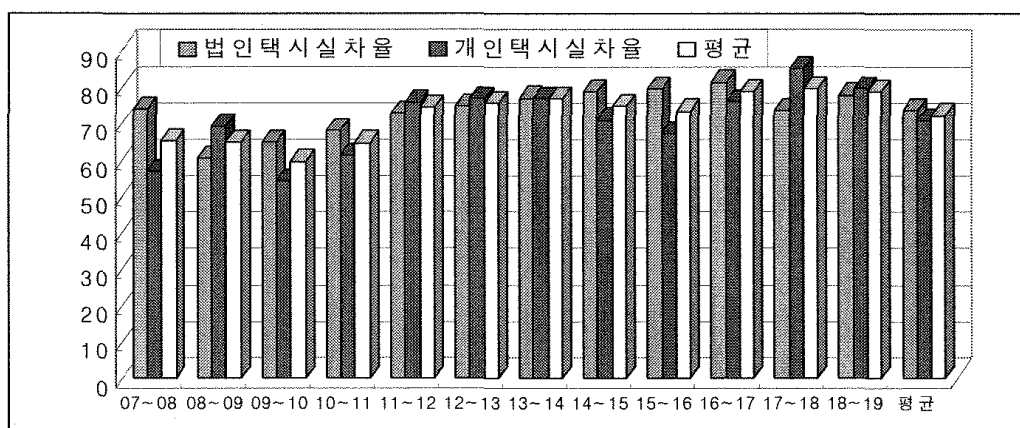
<표4-14> 충효동의 시간대별 실차율

구 분	공차대수	실차대수	총통과대수	실차율(%)
07~08시	43	84	127	66.1
08~09시	69	130	199	65.3
09~10시	114	160	274	58.4
10~11시	92	162	254	63.8
11~12시	62	180	242	74.4
12~13시	49	154	203	75.9
13~14시	36	120	156	76.9
14~15시	32	96	128	67.5
15~16시	30	80	110	72.7
16~17시	39	136	175	77.7
17~18시	27	111	138	80.4
18~19시	34	127	161	78.9
계	627	1,540	2,167	71.1

이 지역의 택시승차는 매우 높게 나타났다. 그리고 이 지역은 학교
 군이 형성되어 있어 학생의 택시이용율이 높게 나타났다. 다음은
 법인택시와 개인택시의 실차율을 비교한 것으로 이 지역은 70~80%
 대의 높은 실차율 분포를 보여주고 있다. 아래의 표와 그림은 충효
 동의 가로지점에서 조사된 법인택시와 개인택시의 실차율과 평균
 실차율에 관한 내용이다.

<표4-15> 충효동 법인택시 및 개인택시의 실차율 비교

구 분	법인택시실차율	개인택시실차율	실차율(%)
07~08시	73.9	56.9	65.4
08~09시	60.4	69.4	64.9
09~10시	64.9	54.0	59.5
10~11시	68.1	61.3	64.7
11~12시	72.7	75.8	74.3
12~13시	74.7	76.7	75.7
13~14시	77.0	76.8	76.9
14~15시	78.8	71.0	74.9
15~16시	79.6	67.2	73.4
16~17시	81.4	75.9	78.7
17~18시	73.7	85.2	79.5
18~19시	77.8	79.6	78.7
평 균	73.6	70.8	71.1



<그림4-3> 충효동 법인택시와 개인택시의 실차율 비교

c) 금장 (금장교 입구)

금장의 가로조사에서 구한 내용은 총 통과대수 1,064대중 공차대수 388대, 실차대수 676대로 63.5%의 실차율을 나타냈다. 조사내용에서 볼 수 있듯이 낮 시간의 실차율은 낮은 편이었으며, 오전이나 오후 시간대의 실차율이 대체로 높게 나타났다.

다음의 <표4-16>에서 시간대별 차량기준 실차율표 내용이 잘 나타나있다.

<표4-16> 금장교앞의 시간대별 실차율

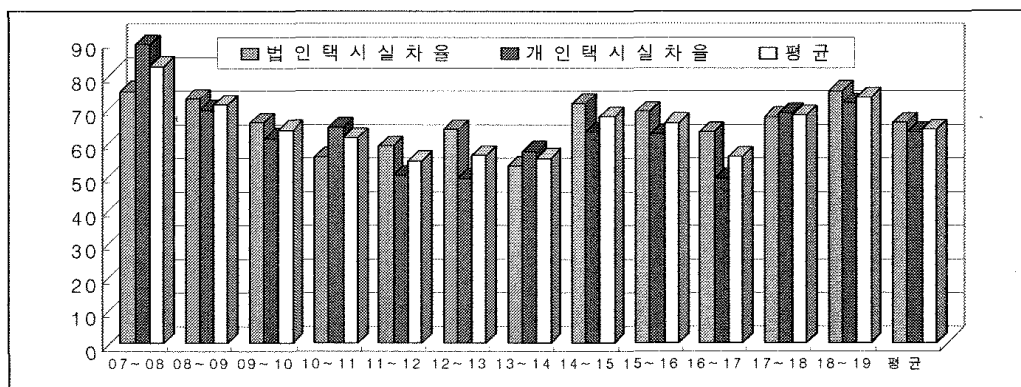
구 분	공차대수	실차대수	총통과대수	실차율(%)
07~08시	9	42	51	82.4
08~09시	20	49	69	71.0
09~10시	36	61	97	62.9
10~11시	40	63	103	61.2
11~12시	48	57	105	54.3
12~13시	41	52	93	55.9
13~14시	36	44	80	55.0
14~15시	25	52	77	67.5
15~16시	30	57	87	65.5
16~17시	41	51	92	55.4
17~18시	34	72	106	67.9
18~19시	28	76	104	73.1
계	388	676	1,064	63.5

이 지역의 택시의 운행대수가 적게 나타났으며, 피크시간대에 차량 정체가 심하게 나타나는 현상을 보여주고 있다. 다음은 법인택시와 개인택시의 실차율을 비교한 것으로 이 지역의 실차율에서는 개인택시의 실차율이 균등하지 못한 40~80%의 격차를 보여주고 있다.

아래의 표와 그림은 금장교 앞에서 조사된 법인택시와 개인택시의 실차율과 평균 실차율에 관한 내용이다.

<표4-17> 금장교앞 법인택시 및 개인택시의 실차율 비교

구 분	법인택시실차율	개인택시실차율	실차율(%)
07~08시	75.0	88.9	82.4
08~09시	72.7	69.4	71.0
09~10시	65.8	61.0	63.4
10~11시	55.6	64.2	61.2
11~12시	58.8	50.0	54.3
12~13시	63.6	49.0	55.9
13~14시	52.6	57.1	55.0
14~15시	71.4	62.9	67.5
15~16시	69.0	62.2	65.5
16~17시	62.8	49.0	55.4
17~18시	67.3	68.4	67.9
18~19시	75.0	71.2	73.1
평 균	65.8	62.8	63.5



<그림4-4> 금장입구 법인택시와 개인택시의 실차율 비교

(나) 분석

가로조사에서 구한 내용은 총 통과대수 5,434대중 공차대수 1,945대, 실차대수 3,489대로 64.2%의 실차율을 나타냈다. 조사내용에서 볼 수 있듯이 실차율이 60%를 초과하고 있으며, 이는 경주시의 택시이용객이 그 만큼 많다는 증거가 될 것이다. 이곳의 실차율은 대체적으로 오후의 실차율 빈도가 높게 나타나는 편이었다. 그리고 역추정해보면 시가지의 실차율은 이보다 높다고 단언할 수 있다.

다음의 <표4-18>에서 시간대별 차량기준 실차율표 내용이 잘 나타나있다.

<표4-18> 용강동·충효동·금장의 시간대별 실차율

구 분	공차대수	실차대수	총통과대수	실차율(%)
07~08시	129	219	348	62.9
08~09시	186	315	501	62.9
09~10시	233	322	555	58.0
10~11시	202	307	509	60.3
11~12시	175	306	481	63.6
12~13시	172	310	482	64.3
13~14시	135	260	395	65.8
14~15시	133	241	374	64.4
15~16시	154	253	407	62.2
16~17시	154	306	460	66.5
17~18시	141	297	438	67.8
18~19시	131	353	484	72.9
계	1,945	3,489	5,434	64.2

각 지역의 시간대별 실차율 조사분포는 16시 이후부터는 크게 나타났으나, 그 이전은 기폭 없이 안정된 분포를 보여주고 있다.

(다) 택시 증차 대수 산정

택시 증차 대수를 산정하기 위하여 본 연구에서는 <표4-19>와 같이 3가지의 방법을 사용하였다.

<표4-19> 증차 대수 산정 방법

구분	방 법
적정 실차율	$N = \frac{(t \times O)}{O_a} - t$ <p> N: 택시 추가공급대수 t: 운행대수 O: 실차율 O_a: 적정 실차율 </p>
상주인구당 택시 대수	<p>경주시와 유사한 인구수준의 인구당 택시 보유 대수</p> <p>경주시와 유사한 도시기능의 인구당 택시 보유 대수</p>

첫째, 앞에서 조사한 실차율을 통하여 경주시의 적정 택시 추가 공급대수를 산정하면 다음과 같다. 증차를 위한 적정 실차율은 나라와 지역에 따라 상이하나 일본의 53%가 일반적인 기준치이므로, 이를 적정실차율로 사용하였다.

$$N = \frac{(1089 \times 64)}{53} - 1089 = 1315 - 1089 = 226 \text{대를 추가 공급 가능하다.}$$

둘째, 경주시와 유사한 기능을 가진 관광도시의 인구당 택시 대수는 약 133명당 1대이고, 경주시의 인구가 2002년 기준으로 288,915명이므로, 이것을 인구당 택시 비율(133명/대)로 산정하면, 2172대로 1083대를 추가로 공급이 가능하다.

셋째, 경주시와 유사한 인구규모의 도시는 170명당 1대를 보유한 것으로 분석되어, 유사 인구규모도시의 인구당 택시비율(170명/대)로 산정하면 1700대로 611대를 추가로 공급이 가능하다. 그러나 이는 도시에 따라 특성이 다르고 특히 제주시의 택시 공급량이 전체에 미치는 영향이 크게 작용하였기 때문에 경주시에 적용하기에는 다소 무리가 따르므로, 실차율에 의한 추가 택시 공급량이 가장 적절한 것으로 사료된다.

<표4-20> 3가지 산정 방법에 의한 증차 대수

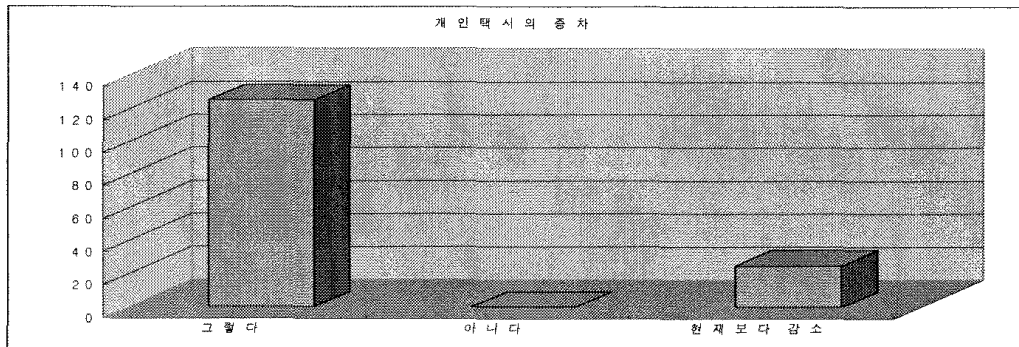
구분	방법
적정 실차율	226대
경주시와 유사한 인구수준의 인구당 택시 보유 대수	611대
경주시와 유사한 도시기능의 인구당 택시 보유 대수	1083대

(라) 택시 증차 방법

설문조사 결과 개인택시운전자들은 대부분이 택시의 증차를 반대하였으며 현재의 택시도 많다고 오히려 택시 감소를 주장하고 있었다. 만일 택시를 증차하려고 하면 현재 운행중인 회사택시를 감소하고 <표4-21>과 같이 개인택시를 증차하여야 된다고 하였다. 그리고 경주시는 도·농 통합으로 주위에 있는 읍·면에서 운영하는 택시도 경주시가지로 운행을 하고 있어 경주시는 지금 포화 상태라고 하고 있다. 비록 경주시가 관광도시라고는 하지만 다른 대도시(부산, 울산, 대구)와 거리가 멀지 않아 대부분이 자가용을 이용하고 있고, 시민들 역시 대부분이 자가용을 소지하고 있어 영업에 많은 어려움이 있다고 하고 있다. 그리고 회사택시운전자들은 현재 택시 기사의 부족으로 많은 어려움이 있다고 하였는데, 즉 현재 경주시는 10개의 회사 택시가 있는데 실제 운행율은 회사마다 차이가 조금씩 있지만 50~80%정도 밖에 되지 않는다고 하고 있다. 그리고 관광객을 비롯한 이용자들이 서비스가 상대적으로 좋은 개인택시를 선호하는 경향이 있다. 따라서 고정되어 있는 배정비율(개인택시대법인택시 비율 6:4)을 개정하여 제한을 폐지하고, 법인택시는 규모의 경제를 유지하기 위하여 현재의 법인수를 3개로 통합하여 운영하고, <표4-17> 설문조사 결과와 같이 개인택시는 해마다 20여대 이상씩의 증차를 계속하는 것이 바람직한 것으로 사료된다.

<표4-21> 회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망

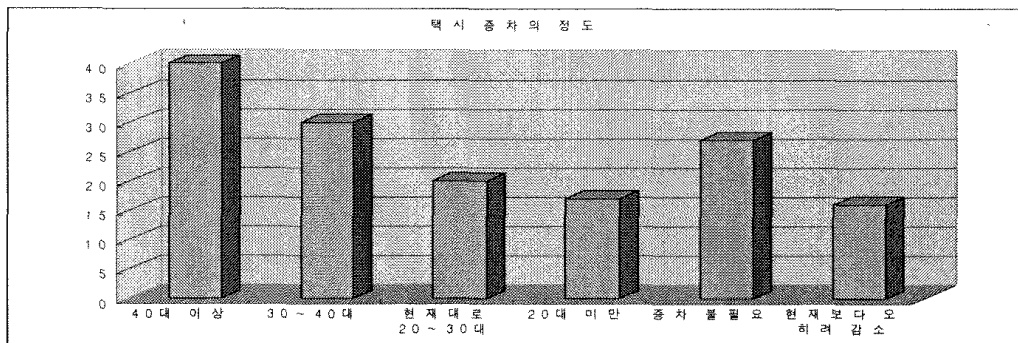
항 목	항 목	항 목(%)
개인택시의 증차	그렇다	125 (83.0%)
	아니다	-
	현재보다 감소	25 (17.0%)



<그림4-5> 회사택시 운전자의 개인택시 증차에 대한 희망

<표4-22> 적정 택시증차 대수

항 목	항 목	항 목(%)
택시 증차의 정도	40대 이상	40 (27.0%)
	30~40대	30 (20.0%)
	현재대로 20~30대	20 (13.0%)
	20대 미만	17 (11.0%)
	증차 불필요	27 (18.0%)
	현재보다 감소	16 (11.0%)



<그림4-6> 적정 택시증차 대수

위의 논의되어진 사항들을 정리하면 <표4-23>와 같다.

<표4-23> 택시 증차 방법

분류	현행	개선
개인택시 대 법인택시 비율	6 : 4	제한없음
법인수	과다(규모의 경제 유지 곤란, 경영난 심각)	3개로 축소
증차	6 : 4의 비율로 개인 대 법인 증차	개인택시만 증차

V. 택시 요금제도

5.1 택시요금제도의 현황 및 비교분석

5.1.1 우리나라 택시요금제도 현황

1. 택시요금 구조의 종류

택시요금체계는 이용자가 승차한 거리를 기준으로 하는 방법, 승차한 시간을 기준으로 하는 방법, 승차거리와 승차시간을 합산하는 방법, 승차시간대 및 화물의 크기, 무게, 수량 등에 따라 요금에 차이를 두는 방법 등 다양한 방법이 있다.

<표5-1> 택시 요금 구조

구 분	요 금 체 계	특 징
거리요금제	기본요금+이후요금 이후요금은 거리에만 비례하여 증가	거리체감적 요금부담 효과가 나타남
시간거리 상호병산제	기본요금+이후요금 1) 시속 15km 이상일 경우는 거리 요금 만 계산 2) 시속 15km 미만일 경우는 시간 요금 만 계산	거리체감적 특징이 완화
시간거리 동시병산제	기본요금+이후요금 1) 시속 15km 이상일 경우는 거리 요금 만 계산 2) 시속 15km 미만일 경우는 시간-거리요금을 모두 계산	장거리 체증지역의 요금부담 증가

2. 현황 및 문제점

우리나라는 현행 새로 도입된 택시요금신고제 하에서 택시운임조정 지침을 조속하게 마련할 필요성이 크며, 택시서비스 다양화를 통해 시민들의 편의를 증진시키고 관광객에게 편리한 서비스를 제공하기 위해서 기존의 택시 요금체계에 대한 근본적 수정이 필요하다.

일반 대도시권을 제외한 도·농이 통합된 도시는 택시요금의 범위가 심야할증 운행시간이 24:00~04:00로 비교적 적은 시간대이나, 기본구간 이상인 구간인 경우는 대부분 할증이 붙으며, 경주시는 조흥은행 사거리에서 반경 4km이상인 지역을 운행 할 경우 약 63%의 할증이 그리고 대부분의 도·농이 통합된 도시도 23%~63%의 할증이 붙고 있다.

<표5-3> 택시 요금 결정 방법

현 황		문 제 점
요 금 체 계	조정 제도	- '98.6.14 여객자동차운수사업법 제 9조, 동시행규칙 제25, 제26의 개정으로 신고제로 전환 - 신고제에 의한 요금결정의 전례가 없음 - 기존의 단일요금체계로는 택시서비스의 다양화에 어려움 - 물가관리에 의거한 요금결정
	기본 요금	- 일반택시 1,600원(2km, 서울기준) - 모범택시 4,000원(3km, 서울기준) - 일반택시의 기본거리가 길어서 상대적으로 단거리승객에게 요금부담이 크다.
	이후 요금	- 일반택시 168m/41초/100원 (서울 2001, 09) - 모범택시 205m/50초/200원 (서울2001, 09) - 거리 대비 시간요금 비율이 낮아서 혼잡구간 운행기피
	할증 요금	- 심야할증(24:00-04:00) 20% - 시계외할증 23%~63% (도·농통합 도시기준, 2~10km 이후부터) - 콜 요금부과(1,000원) 가능 - 시계외 할증요금의 과다로 인해 장거리 승객들이 택시 기피현상 및 불신초래 - 화물소지자, 다승자 등에 대한 승차거부 부당요금 사례 나타남
	할인 요금	- 카드/승차권 사용 불가(일부지역 사용 : 서울등 대도시권지역) - 장애인, 노약자에 대한 할인혜택이 없어서 공익사업의 사회형평성에 대한 기여도가 낮음
요 금 결 정 방 식	요금 산정 원칙	- 원가보상주의에 따라 km당 원가 배분법에 따라 요금결정 - 서비스의 질을 고려한 실차율(60%)에 의한 요금조정이 배제되고 있음 - 평균영업거리의 차이에 따라 원가차이
	대상 사업자	- 대상사업자의 무작위 선정 - 개인택시사업자의 포함 - 대상사업자의 무작위선정으로 오차발생 - 소규모사업자 선정 시 고정비 과다 산정우려
	원가 산정 기준	- 사후원가보상 - 실적원가에 기초하여 원가산정 - 사후보상으로 현실적 원가보상 곤란 - 운송비용산정시 실적원가 반영으로 원가과소 또는 과대계상 소지
	조정 시기	- 비정기적 - 적기에 요금조정이 이루어지지 않아서 서비스 질 악화 및 경영악화 우려

택시는 고급교통수단이나 물가안정을 위한 정부의 지속적인 요금 억제 정책으로 '81년 이후 택시요금은 4차례에만 걸쳐 인상된 결과 연평균 4.5%의 인상률을 나타내고 있어 소비자물가상승률(5.0%)이나 타교통수단 요금인상율(7.8% - 12.5%)에 비해 인상효과가 미흡한 실정으로 이러한 격차는 공공교통 수단별 요금의 형평성과 택시사업의 합리적인 경영을 위해서도 교통정책의 정책적 제고의 필요성이 대두되고 있다.

<표5-4> 교통수단별 요금인상율 비교

구분	택시	시내버스	지하철	소비자 물가	국민소득
연평균 증가율	4.5%	7.8%	10.6%	5.0%	12.5%

자료: 택시운영제도 개선방안, 1995, 행정쇄신위원회

5.1.2 타도시의 택시 요금 현황

우리나라 택시요금은 현재 각 시도별로 다양한 요금안이 나타나며, 요금체계는 기본적으로 기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임을 채택하고 있다.

택시요금은 2003년 현재 각 도시마다 요금안이 상이하게 나타나고 있으며, 각 대도시는 요금안을 약 18.8~25.28%를 인상하고 있다.

각 시의 택시요금안은 다음의 <표5-5>에 나타난 것과 같이 다양한 형태로 택시요금이 채택되어 있다.

<표5-5> 우리나라 각 도시별 택시요금 - 중형택시 -

구 분 시 도		기본 요금 (2km까지)	주행 요금 (100원)	시간요금 (15km/h이하 주행시100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역외운행	시행일자	비 고
서 울	종전	1,300원	210m당	51초당	20% 할증	'01. 9. 1	14.75km/h 이하주행시
	조정	1,600원	168m당	41초당		(25.28%인상)	
부 산	종전	1,300원	210m당	51초당	"	'01. 7. 2	
	조정	1,500원	172m당	42초당		(18.69%인상)	
대 구	종전	1,300원	215m당	54초당	"	'02. 2. 5	
	조정	1,500원	177m당	43초당		(17.98%인상)	
인 천	종전	1,300원	210m당	51초당	"	'02. 5.10	
	조정	1,500원	170m당	41초당		(20.99%인상)	
광 주	종전	1,300원	215m당	51초당	"	'02. 4. 1	
	조정	1,500원	176m당	43초당		(19.5%인상)	
대 전	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 5. 10	
	조정	1,500원	176m당	43초당		(18.52%인상)	
울 산	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 5. 6	
	조정	1,500원	182m당	44초당		(16.56%인상)	
경 기	종전	1,300원	210m당	51초당	"	'01. 12.29	
	조정	1,500원	171m당	41초당		(19.00%인상)	
강 원	종전	1,300원	213m당	52초당	"	'02. 5. 15	
	조정	1,500원	175m당	42초당		(18.08%인상)	
충 북	종전	1,300원	216m당	52초당	"	'02. 4. 15	
	조정	1,500원	176m당	42초당		(18.39%인상)	
충 남	종전	1,300원	216m당	52초당	"	'02. 7.13	
	조정	1,500원	177m당	43초당		(17.89%인상)	
전 북	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 6.10	
	조정	1,500원	178m당	43초당		(18.00%인상)	
전 남	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 5.25	
	조정	1,500원	176m당	43초당		(17.08%인상)	
경 북	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 5. 1	
	조정	1,500원	177m당	42초당		(17.94%인상)	
경 남	종전	1,300원	215m당	52초당	"	'02. 2. 1	
	조정	1,500원	172m당	42초당		(18.57%인상)	
제 주	종전	1,300원	213m당	52초당	"	'01. 12.26	
	조정	1,500원	176m당	43초당		(17.54%인상)	

※ 승객이 택시를 호출하는 경우 1회당 1,000원, 유료도로(시설) 통행시 승객이 실비부담

<표5-6> 우리나라 각 도시별 택시요금 - 대형·모범택시 -

구 분	기본요금	주행요금	시간요금 (15km/h이하)	비 고
서 울	3km 4,000원	205m당 200원	50초당 200원 <14.76km/h이하>	'01.9.1 <25.28%인상>
인 천	3km 4,000원	205m당 200원	50초당 200원	'02.5.10 <25.28%인상>
대 구 광 주	2km 2,500원	221m당 200원	54초당 200원	대구 '02.2.5, 광주 4.1 <각 17.98%,18.5%인상>
경 기	3km 4,000원	215m당 200원	52초당 200원	'01.12.29 <25.6%인상>
부 산	2km 2,000원	250m당 200원	60초당 200원	

자료 : 각 시 내부자료

앞의 표에서 보는 바와 같이 택시 할증요금은 각 시도별로 다양한 형태의 요금 체계가 이루어지고 있다. 이는 대도시의 경우에는 택시가 시가지를 순회하면서 어디서든 승객을 태울 수 있어서 빈 택시가 거의 적은 반면, 중소도시의 경우에는 승객이 목적지에 하차한 후에는 거의 빈 택시로 순회하는데 따른 일종의 손해를 보전해 주기 위한 제도이다.

5.1.3 외국의 택시요금제도 현황

외국의 택시요금제도의 현황은 외국의 주요도시를 기준으로 하여 표로 나타내었다. 아래의 표와 같이 각 도시마다 가격규제나 요금 산정방식이 다르며, 요금체계는 기본적으로 기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임을 채택하며, 그 외 일부분은 다르게 나타내고 있다.

<표5-7> 외국주요도시 택시요금제도의 개요

항목	동경	뉴욕	런던
구성	법인 63% 개인 37%	법인 42% 개인 58%	법인 57% 개인 43%
가격 규제	구간요금제 (일종의 신고제) 2001년에 신고제로 전환	순항식 택시는 요금규제를 받지만, 예약식택시(하이어)는 요금규제 대상에서 제외	요금상한제, 매년 요금조정검토, 하이어 차량 규제 없음
요금 산정 방식	-총괄원가방식 -능률적인 사업자중에서 표본추출하여 수지에 의해 운임개정을 하는 평균원가방식	-사업체에서 택시요금 인상 요청 -서비스질, 수입, 비용, 이윤 등을 감안하여 공청회를 거쳐 요금결정	-운영비용의 항목마다 index를 만들어, 해마다 이 비율의 인상여부를 조사하여 인상을 결정 -개인택시 및 개별업체의 원가는 조사하지 않음
담당 기관		Taxi and Limousine Commission	Dept. of Transport, Environment and Region
요금 체계	기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임 기본거리단축가능 심야할증운임(23-05) 장애인 할인 택시쿠폰 할인	기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임 심야할증운임(20-06)	기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임 인원, 화물의 수에 비례한 가산운임 야간(20-06), 휴일 할증

항목	파리	Los Angeles	San Francisco
구성	법인 59% 개인 41%		
가격 규제	현지사가 조례에 의 해 결정		
요금 산정 방식	-총괄원가방식 -대장성이 전년의 비용 상승을 고려하여 산정 한 운임을 최고 개정 율로 산정하여 도지사 가 개정을 결정	-사후원가보상주의 -최종가격결정은 단 위운행에 대한 수지 비율의 차이를 인상 기준으로 하는 원가 보상율법에 따라 이 루어짐	-총괄원가방식 -회사규모를 3개로 나 누어 원가표본추출 -그러나 요금인상을 은 인플레이나 CPI에 의해 최종결정
담당 기관		Board of Commissioners of LA Dept. of Transportation	SF 경찰국
요금 체계	-기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임 -화물, 인원 할증운임, -야간할증(19-07), 휴 일할증	-기본운임+거리 또는 시간에 의한 가산운임 -공항승차할증 -공항-> 시내, 시내->시 내 단일요금	

자료 : 택시서비스 다양화를 위한 연구(요약), 서울시정개발연구원

파리는 권역별, 시간대별 차등요금제를 실시하고 있으며, 권역을 파리중심권, 부심권, 외곽권의 3구역으로 구분하여 수요가 안정적인 파리중심권의 요금은 낮게 책정하고 수요가 낮은 외곽으로 갈수록 높게 책정되어 있다. 또한 시간대별로 일과시간과 비 일과시간으로 나누어 택시수요가 높은 일과시간에는 낮게 책정하고 택시수요가 낮은 비 일과시간에는 추가하여 높게 책정하고 있다.

5.1.4 외국도시와의 택시요금수준 비교

다음은 경주와 외국 주요도시의 택시요금 수준을 비교한 것으로 경주를 비교지수 100으로 기준을 정하고 다른 타 도시를 비교 한 것이다. 기본요금은 뉴욕이 231로 가장 높게 나타났으며, 싱가포르가 가장 낮은 56으로 나타났다. 또한 이후의 요금에서는 동경이 159로 높게 책정되었으며, 싱가폴은 전체적으로 낮게 운임요금이 적용되고 있다.

<표5-8> 외국도시와의 택시요금 수준비교

구분		기본요금	이후요금
경주	기준	1500원/2km	100/177m
	비교지수	100	100
동경	기준	650엔/2km	80엔/280m 22-05시 까지는 2-3할 추가
	비교지수	128	159
뉴욕	기준	15달러/322m	0.25달러/322m
	비교지수	231	55
런던	기준	1.4파운드/600m 1.4파운드/53초	20펜스/258m 20펜스/53초(2명) 1명 추가시 30펜스 2ft이상 화물 1개당 10펜스 평일 20-24시 40펜스 추가 토 18-20시 40펜스 추가 0-6시 60펜스 추가 X-mas, 연말연시 2파운드추가
	비교지수	111	96
파리	기준	10프랑/1회승차	A지구: 2.62프랑/km B지구: 4.08프랑/km C지구: 5.54프랑/km
	비교지수	125	73
싱가폴	기준	자유화	요금조정시 1개월 전 요금조정 계획서를 정부에 통보만하고 시행
	비교지수	56	23

자료 : 동경승용여객 자동차협회, 세계택시회의 보고서, 1990.7

자료의 내용중 각 도시별 기준연도의 차이가 있음

주 : 비교지수 = 각국 단위 km당 요금(원) ÷ 각국GNP = 경주 100 기준

외국주요도시의 사례조사결과 다음과 같은 주요 사항들을 알 수 있었다.

- 택시요금에 대한 규제가 점차적으로 완화되고 있으며, 순항식이 아닌 예약식 택시의 경우 가격규제를 거의 받지 않고 있다.
- 대부분 원가보상주의에 근거하여 요금조정을 시행하고 있으나, 정확한 원가산정을 위해 표준업체선정, 업체규모별 표본선정, 개인택시제외, 항목별 가격 index 작성 등의 방법을 이용하고 있다.
- 최종 인상률의 결정을 위해서는 계산된 원가에만 의존하지 않고, 수지비율, 서비스개선여부, 인플레이, CPI 등도 함께 고려하여야 한다.
- 다양한 할인, 할증제도가 있어서 택시수요의 다양성에 효과적으로 대처하고 있는 것으로 나타나고 있다.
- 현재의 경주시 택시요금은 외국의 대도시에 비해 상대적으로 기본요금은 낮게, 주행요금은 높게 책정되어 있다. 이에 대한 개선책이 필요하다.

5.2 경주시 택시 요금제도 및 서비스 다양화의 필요성 제기

5.2.1 경주시 택시 요금제도

경주시는 현재 택시의 요금은 기본구간 1,500원(2km), 177m/42초당 100원(시간-거리병산 요금)으로 운행되고 있으며 조흥은행 사거리로부터 반경 4km이상일 경우 63%의 할증이 붙고 있다. 그런데 경주시는 관광도시임에도 불구하고 관광객을 위한 수송교통수단이 버스나 렌트카 또는 일부 개인택시의 관광가이드에 의한 것이 고작이며 제대로 된 관광교통수단의 활용이 이루어지지 못하고 있다. 따라서 경주시를 찾는 일부 관광객들은 타도시보다 택시의 이용이 상대적으로 많다.

또한 경주시는 도·농통합의 도시이므로 외곽지의 주민들은 교통수단의 혜택이 적어 이동의 제약을 많이 받고 있다.

경주시는 일정지역(조흥은행 사거리 중심 반경 4km)이후의 63%의

할증요금을 받고 있으나 이는 경주시민과 관광객들에게 불만을 초래하여 경주에 대한 부정적인 이미지를 초래하고 있다.

특히 반경 4km를 초과하지만 교통수요가 많은 대학교 또는 보문단지, 불국사 같은 주요관광지간에도 할증요금을 부과하고 있어 관광객과 시민의 불만을 사고 있다. 이에 대한 적절한 대응책을 강구할 필요성이 있다.

5.2.2 경주시 택시서비스의 다양화

우리나라의 전체대중교통의 여객수송인원의 현황에서 택시의 분담률이 1998년 현재 36.4%로 버스의 45.6% 다음으로 중요한 대중교통수단으로 분류되어 있다.

경주시는 2002년 현재 택시의 운전면허현황은 개인 : 643대, 법인 : 446대로 총 1,089대의 택시면허가 있으며, 이런 상황하에서도 개인 택시의 유자격자의 면허요구(증차)민원은 계속되어 택시서비스의 다양화를 통한 새로운 면허정책의 필요성이 대두되고 있으며, 경주시의 경우는 국제적인 관광도시로서의 기능과 도·농통합으로 인한 시가지와 농어촌과의 연계, 농어촌과 농어촌의 연계, 시가지와 관광지간의 연계 및 관광지와 관광지의 연계 등을 수행하기 위한 교통수단이 부족하다.

지금 현재 시행되고 있는 일반택시와 콜택시, 관광순환택시 등 일부가 분리 시행되고 있으나 이것은 전체 택시 이용자들의 서비스를 제대로 받지 못하고 있다. 이러한 제도의 효율적인 운영을 위해서는 더욱 세분화된 요금체계와 다양한 서비스 형태를 갖춰져야 할 것이다. 이는 외국의 여러 타 도시의 서비스 형태를 미루어 볼 때 경주시는 현재 단일 서비스 형태를 취하고 있어서 다양한 택시수요의 필요성에 부응하지 못하고 있어서 경주시민과 경주를 찾는 관광객들이 불편을 느끼고 있는 상태이다.

외국 주요 도시의 택시 서비스 유형을 살펴보면, 공항이나 호텔등 지정된 장소에서 서비스하는 택시, 심야합승택시, 구급택시, 관광택시, 운전대행 택시, 하이어 택시 등 이용자의 수요에 부응하여 매우

세분화되어 있다.

그러나 우리나라 주요도시는 이러한 순환 체계가 확립되어 있지 아니며, 대부분 콜택시에 의존하고 있는 실정이다.

택시 사업이 선진화된 여러 나라 도시의 본보기를 경주시 실정에 맞게 설정, 개선해 나갈 필요가 있으며, 특히 경주시는 관광지, 호텔 등의 택시수요가 많은데 이에 적합한 택시 서비스의 공급이 필요하다.

이러한 다양한 형태의 택시운행을 경주시에 맞게 적용함에 있어 그 동안의 택시가 타 교통수단의 틈새수요로 운행되어 왔던 범위에서 벗어나 경주시민이나 국내외 관광객 및 몸이 불편한 장애인, 농어촌지역 주민, 노약자 등 여러 사람들에게 욕구를 충족시킬 수 있을 것이다.

5.3 경주시 요금제도 및 서비스유형에 관한 적용방안

경주시의 택시요금(할증)제도와 경주시 택시서비스 유형에 관한 경주시의 적용방안으로 경주시의 인구밀도와 대중교통 운행 현황분포 및 택시운행분포, 차량대비 실차율조사를 파악하였으며, 다른 타도시의 사례를 분석한 내용을 참고하여 경주시의 택시요금의 적절한 적용안을 제시하는 바이다. 그리고 경주시 택시요금제도와 택시서비스유형에 관한 설문조사에서 나온 결과를 앞에서 언급한 경주시 인구밀도와 준·대중교통과의 연계 및 타도시(외국사례)와의 비교연구를 통한 적용방안을 제시한다.

먼저 비합법적이지만 현실적으로 적용이 되고 있는 구간요금은 거리제 기본요금의 상한/하한을 책정하여 택시간 가격경쟁으로 서비스의 질적 향상을 도모하게 하여 다양한 계층의 수요가 확보되도록 하여야 한다. 그러나 이러한 경우 요금에 대한 택시 외부표시가 제대로 되어야 마찰이 적을 것이다.

현재 동일시 적용되고 있는 일반택시의 기본거리의 축소 또는 확대가 필요로 하다. 도심지의 거리가 짧은 곳을 축소 운행 할 수 있는 택시가 확보되어야 하며, 도심과 부도심으로 연결되는 지역은 택시의 기본거리가 확대되어 이용자의 요금부담이 경감되어야 할 것

이다. 이럴 경우에 회사의 경영수지가 악화되고 버스의 이용이 감소하는 단점이 있다. 또한 기본거리 이후의 요금대비 비율이 1:1의 요금이 적용되어 장거리 이용객의 요금부담을 덜어 주어 경주를 찾는 관광객이 도심에서 근교의 사적지와 관광지의 연계가 잘 이뤄져 경주의 이미지 제고가 잘되고, 시민의 주거지와 업무간의 연계가 잘 이뤄져야 할 것이다.

현재 일괄적으로 적용되고 있는 할증제도를 좀더 세분화하고, 적용범위의 재조정이 이뤄져야 할 것이다. 적정실차율이 50-60%수준이상의 지역에 대해서는 할증료를 부과하지 말아야 할 것이며, 이런 곳에서의 비할증지역 포함은 택시이용 승객을 좀더 증가시키게 되어 적정실차율의 증가가 이루어지게 될 것이다. 그리고 현재의 할증범위를 화물과 승객인원과 야간할증시간의 연장 등으로 확대 세분화할 필요가 있다. 화물의 이용은 승객이 트렁크 사용시 일정액을 부과토록 하며, 2인 이상의 승객이 탑승할 경우 일정액의 비율만큼 할증하여 부과하는 시스템을 구축하여 택시재정의 악화를 억제할 필요가 있다. 또한 현재 야간할증시간의 범위를 연장 확대하여 야간의 택시회사 경영수지 개선이 이루어지도록 하여야 하며, 이렇게 되면 야간시간대의 택시 잡기가 좀더 쉬어질 것이다. 그러나 이러한 할증은 승객의 요금부담이 증가하므로 이에 대한 적절한 택시의 증차가 이루어져야 하며, 질적 서비스 또한 향상되어야 할 것이다.

그리고 경주시는 택시요금 할인적용 방안에 대하여 심도 있게 생각해야 할 것이다. 장애자의 택시이용과 택시할인쿠폰제도 등의 도입을 통하여 공익과 사회의 형평성에 기여하고, 기업의 이미지를 개선할 필요성이 있으며, 이용자의 부담을 줄이고 수요증대 효과를 기할 필요가 있다. 장애인 할인은 수입의 급감소가 이뤄지겠지만, 이에 대한 복지차원의 시보조금이나 후원사업이 활발히 이뤄져야 할 것이다.

5.3.1 경주시 택시요금제도

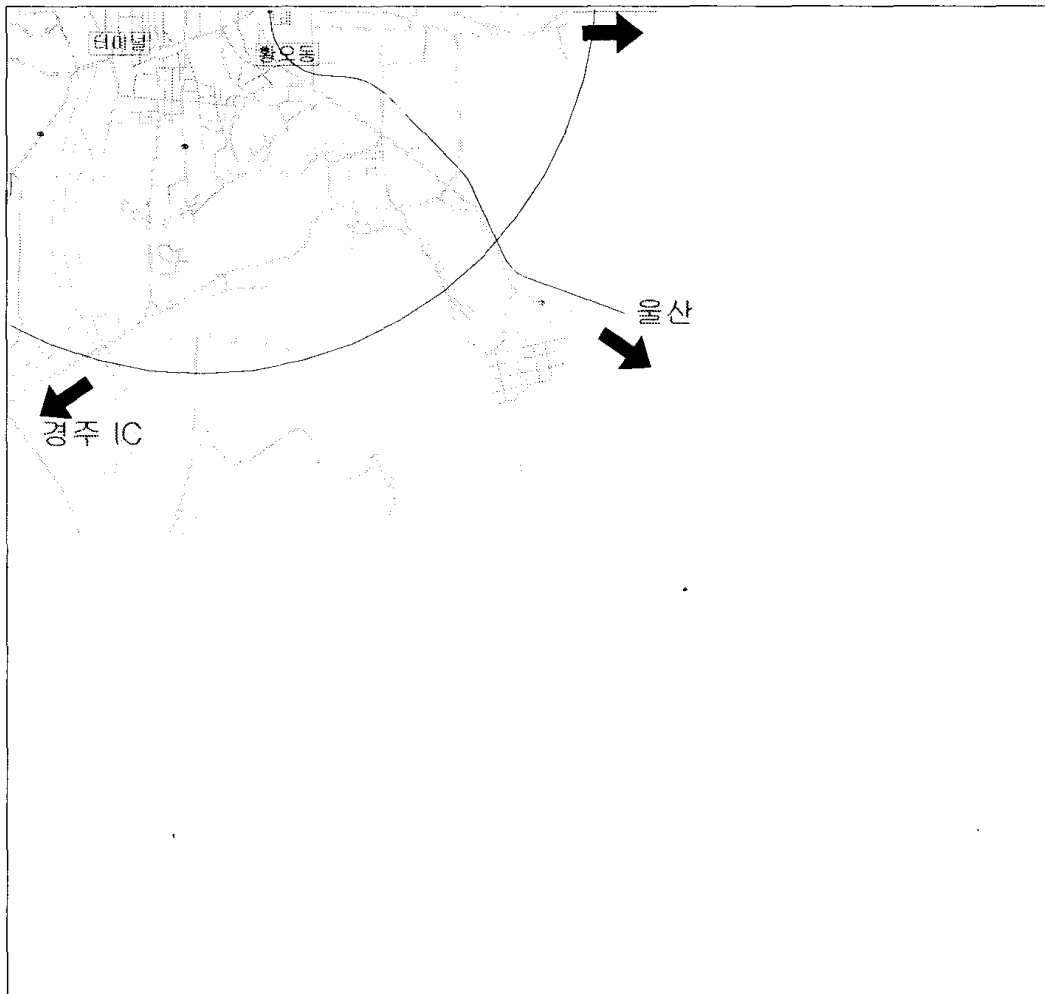
앞서 설명된 경주시의 가장 큰 문제점으로 인식하고 있는 경주시

의 할증제도에 관한 내용으로 다음의 내용으로 살펴봄으로서 할증 구역의 재조정을 위한 현장조사자료와 문헌조사자료를 참고로 알아 낸 결과로 다음과 같은 의견을 제시하는 바이다.

현재 경주경찰서를 중심으로 4km이상 주행시 부과되는 할증요금을 비록 4km이상 주행하더라도 적정 실차율 60%가 확보되는 곳은 할증요금부과를 재조정해야 한다.

'98년 이후 도·농통합으로 인한 택시 요금의 합리화를 위해 택시 요금은 관할관청의 운영형태개선에서 운영자의 적자를 생각한 택시의 할증료 부과에서 시행되었지만, '98년 이후 새로이 개발되고 있는 충효동 일대 특히 대량 교통유발시설인 대학교와, 불국사 보문단지 등 관광지역은, 비할증지역으로 재조정 할 필요가 있다. 이곳의 할증료 부과는 타 지역보다 높은 요금을 내기 때문에 택시승차시 흥정하는 일이 많으며, 또한 높은 요금 때문에 택시의 이용을 주저하는 경우가 많다. 그러나 이곳의 택시승차율이 적정 실차율에 임박하며, 할증료 부과가 미 시행될 경우 이곳의 실차율은 상대적으로 높게 나타날 것이다.

이러한 점을 비취 이곳의 4km이상 할증은 재고할 필요성이 있으며, 적정 실차율이 보장되고 인구밀도가 높은 이곳의 할증료 부과보다는 기본요금 구간으로 지정할 지역으로 본다. 다음의 그림에서는 각 지역의 4km범위를 나타낸 것으로 이것을 바탕으로 <그림5-1>과 같은 적용안을 제시한다.



<그림5-1> 용강동, 금장, 충효동의 4km 적용 범위

경주시는 도심의 공간적 구조가 황오동을 중심으로 북서쪽의 개발정도가 높으며, 남동쪽의 공간이 인구밀도와 사적지의 분포로 개발의 정도가 미약하다.

인구의 밀도가 크며, 적정 실차율이 보장되는 북서지역의 대량 교통 유발 시설이 있는 지역, 남동쪽의 보문단지는 택시요금에 대한 할증료부과는 시기를 두고 검토할 필요가 있다.

5.3.2 택시서비스유형의 다양화

본 연구의 과업으로 다양한 택시서비스의 유형 개발에서 운수사업

의 규제완화라는 세계적인 조류와 정부에서 추진하고 있는 규제개혁의 맥락 속에서 택시서비스유형이 검토될 필요성이 있다. 따라서 경주시의 역할은 규제의 완화와 사업의 장을 확대하고, 다양하고 차별화된 서비스로 경쟁력을 통한 택시산업의 선진화에 공헌하도록 유도할 필요성이 있으며, 규제의 완화는 다음과 같다.<표5-9>

<표5-9> 규제완화

항 목	내 용	관 련 법 규
· 서비스의 종류의 규제완화	· 경주시의 택시서비스유형이 필요하다고 예상되는 택시 종류에 대한 규제를 두는 것이 아니라 수요에 따른 업체의 자율적인 신고만으로 공급량을 결정하도록 규제를 완화할 필요성이 있다.	· 없음
· 영업 형태에 대한 규제완화	· 수요에 따른 합승이 필요하다는 지역에 대한 합승을 허용하는 방안과 공항이나 관광에 따른 요금에 비해 수요가 많은 곳의 합승을 허용하여 재정력 강화할 필요가 있다.	· 없음
· 요금 체계의 규제완화	· 새로이 도입되는 택시서비스종류에 따른 요금의 자율적 신고에 인한 택시서비스와 경쟁력을 강화할 필요성이 있다.	· 여객자동차 운수사업법 제 2장 9조 및 시행규칙 제 25조, 26조
· 차종의 규제완화	· 현재의 인원 4인승으로 제한된 서비스에서 최대탑승인원을 7~10인승까지 확대하여 서비스에 따라 중·대형 차량의 택시시장에 참여할수 있도록 부여하는 방안을 강구할 필요가 있다.	· 여객운송사업용 자동차구조 등의 기준에 관한 규칙 제4장 18조
· 사업자 단체 구성의 규제완화	· 사업자가 단체결정에 관한 규제를 완화하여 서비스 및 요금의 다양화를 유도한다.	· 여객자동차 운수사업법 제 5장 55조
· 사업의 다각화허용	· 택시회사의 규모의 경제를 극대화하기 위해서 추가적인 부대사업을 수행할 수 있도록 규제를 완화한다.	· 없음
· 택시 진입규제 완화의 장기적 검토	· 현재택시는 순항식 택시위주이고, call-service는 초보적 단계이다. 따라서 현단계에서 진입규제 완화의 검토는 어렵다.	· 개인택시 자격요건 - 여객자동차운수사업법 시행규칙 제1장 16조 · 사업구역-여객자동차 운수사업법 시행규칙 제 1장 8조 · 양도조건-여객자동차 운수사업법 시행규칙 제 1장 16조

자료 : 택시서비스다양화를 위한 연구(요약보고용), 서울시정개발연구원, 2001년3월

이상의 규제완화는 택시서비스 다양화를 위한 기본적 방안으로, 이러한 규제 완화는 새로운 택시서비스유형의 결정에 필수 불가결하며, 이는 또한 경주시의 다양한 택시수요의 확보와 경쟁력의 확보 등으로 기대된다.

그리고 경주시의 다양한 수요에 따른 택시서비스 유형의 결정방안 모색으로 경주시의 각 권역 및 지역의 택시서비스 유형은 다음의 4 곳을 중심으로 적용안을 제시한다.

<표5-10> 각 지역별의 택시서비스유형의 적용방안

지 역	택시유형	적 용 방 안
· 도심지역	· 일반택시 · 기본거리 단축택시 · 복지택시 · 심야합승택시	· 경주도심지의 순환체계를 요일이나 시간대별로 택시의 운행방향을 제시 · 짧은 거리의 이용률을 높일 수 있는 택시 운행 · 장애자와 몸이 불편한 사람에 대한 복지차원 택시 운행 · 심야의 늦은 시간의 먼 거리의 승객을 위한 심야합승택시의 운행으로 장거리 승객의 확보
· 관광지내부	· 관광택시 · 호텔전용택시 · 공항전용택시 · 대형택시	· 관광지내부의 순환체계를 형성 · 호텔과 공항-역-터미널간의 연계 · 가족, 친목 단위의 다량의 사람이 이용할 수 있는 대형택시 운행
· 고속철도역사 및 터미널	· 일반택시 · 대형택시 · 호텔전용택시 · 관광택시	· 승강장의 설치 및 개선으로 편안한 대기공간 조성 · 많은 인원이나 화물로 인한 택시수요 필요 · 관광객을 위한 호텔이나 관광지의 순환운행 · 도심지역과 관광지의 순환체계 운영
· 대중교통빈도가 낮은 곳 (농어촌지역)	· 농어촌합승택시 · 심야합승택시 · 대형택시 · 복지택시	· 대중교통의 빈도가 적은 곳의 순환형태 운행 · 도심과 농어촌의 심야 연계운행 · 다량의 인원과 화물을 위한 택시 운행 · 몸이 불편한 사람을 위한 복지차원의 콜택시 운행

5.3.3 택시사업자와 이용객 및 운전자의 편의제고

경주시의 택시서비스는 사업자와 이용객, 그리고 운전자로 형성된다. 여기서 사업자는 이윤을 목적으로 운영하며, 이용자는 택시의 이용으로 편리한 교통활동을 할 수 있는 수단으로 형성된다. 그리고 운전자는 생계의 수단적 목적으로 사업자와 고용관계로 형성된다. 경주시는 10개의 법인업체와 각 개인의 택시운영으로 택시서비스를 제공하고 있다. 여기서 본 연구는 사업자와 이용객, 운전자의 편의 제공에 대하여 논의한다.

먼저 택시운영자의 측면에서 살펴보자.

경주시는 요금에 대한 합리적인 조정절차가 필요하며, 시, 업계, 시민, 전문가 등이 모여 요금조정위원회를 구성하여 합리적인 택시요금의 결정절차를 마련한다. 그리고 택시사업자는 매년 정기적으로 요금조정위원회나 자치단체장에게 표준양식에 의한 업체별 원가보고서를 제출하여 무작위 표본추출을 통한 택시회사의 원가보고서 등을 기초로 요금조정을 결정함으로써, 택시요금의 현실화와 적정요금수준을 유지하여야 한다.

택시사업자는 다양한 요금체제와 서비스형태를 결정하여 차등화된 구조를 시도하여야 하며, 이에 대한 관련법규의 조정이 필요하다.¹⁾

다음으로 택시의 이용자의 측면에서 살펴보자.

택시이용자는 택시이용에 있어 값싸고 다양한 서비스를 요구할 것이며, 편리한 교통활동이 이들의 바람일 것이다.

이는 택시의 콜기능 및 차량의 무선시스템의 확보가 되어있어 이용객 대기시간을 축소할 수 있고, 택시요금 지불방법의 다양화로 현재의 현금지불방법에 국한된 경주시의 요금지불방안을 신용카드, 할인쿠폰, 택시카드 등의 편리한 요금지불을 사용할 수 있도록 해야 한다.

1) 자료 : 여객자동차 운수사업법 제 2장 9조 및 시행규칙 제 25조, 26조

복지와 관련한 복지택시의 운영이 조기에 시행되어 대중교통의 이용이 불편한 사람을 원활한 교통활동을 할 수 있게 차량에 대한 법적 제재가 풀려야 하며, 운영상의 경비에 대하여 공공적 기능을 부과하여 시의 보조금 또는 후원금으로 운영을 하는 방안을 시도해야 할 것이다.

대중교통체계가 잘 정비되어 택시와의 연계운영이 이루어져야 하며, 택시요금의 현실화를 적극 유도해야 할 것이다.

그리고 마지막으로 택시운전자에 대하여 알아보자

택시운전자는 현재 시행되고 있는 불법, 변태영업, 사납금제도에 대하여 불만적으로 인식하고 있으며, 고정적 월급제의 시행으로 운송수입금에 대한 전액관리가 시행되어 택시운전자에 대한 적정임금을 보장하여야 한다.

현재 경주시 택시운전자는 현재의 요금체계에 대하여 불만족이며, 할증의 시행으로 인한 손님과의 마찰로 스트레스를 자주 받고 있다. 경주시는 단계적 택시요금의 상·하향조정이 필요하며, 적정 실차율이 보장되는 지역에 대한 할증제도의 시정이 되어야 할 것이다.

VI. 종합결론

6.1 결론

결론적으로 본 연구에서 제시된 제도 개선 내용에 따라 택시의 잠재적 역할을 변화시켜가야 하며 두가지 기본방향을 정립하여 택시산업을 육성해 나가야 한다.

1. 자유기업(free enterprise/deregulated operator)으로 육성해 나가면서 궁극적으로는 면허를 전면 개방한다. 경제학적인 관점에서 이익추구를 위한 자유경쟁은 더 좋고 더 효율적인 서비스를 마련한다고 본다.

2. 공공서비스의 개념을 전제로 정부와의 계약에 의해 사부문이 담당토록 하는 계약운영방식이 적용되도록 한다. 대중교통이 지역적으로 서비스하기가 곤란하거나 한계계층을 위해 사회형평성의 관점에서 공공서비스를 제공해야 할 필요가 생기기 때문에 이는 정부로부터의 보조금이 투입될 수 있는 논리적 근거가 된다.

본 연구에서 제시된 대로 택시제도의 규제완화를 통해 택시서비스를 활성화함으로써 도시지역의 교통서비스의 양과 질 적인 잠재력을 개발할 수가 있다고 보기 때문에 택시사업의 자율화방안을 검토하여 다양한 택시서비스의 개발을 통해 궁극적으로 도시의 교통수요를 충족시키는데 기여 할 수 있는 방안을 강구해야 할 것으로 생각된다.

또한 본 연구에서 지적된 택시의 문제를 고려해 볼 때 개인택시면허발급을 무리하게 억제하는 것은 오랜 세월 개인택시면허를 위해 성실하게 무사고 운전을 해 온 대기자들의 기대를 저버리고 택시기사들이 수행해온 공공적 서비스에 대한 적절한 보상을 외면하는 것이 되고 또한 택시의 승차난 해소에도 역행하는 것으로 사료되며 이의 개선이 요구된다.

그러나 개인택시의 대폭적인 공급증가는 안 그래도 어려운 기존 택시업계의 영업악화를 초래하게 된다는 우려가 발생된다. 그러나 실차율이 현재같이 높고 개인교통수단에 대한 선호가 높은 상황, 개인택시의 6부제 영업, 개인택시기사들이 자유로이 영업시간을 선택할 수 있다라는 요인들을 고려해볼 때 단기적으로 예년 평균 수준의 면허발급이 문제를 급격히 악화시킨다고 보기에는 어렵다.

따라서 본 연구에서 제시한 새로운 면허제도개선 방안을 사전 예시하여 단계적 절차에 따라 시행토록 해야한다. 결국 택시를 자유기업으로 육성해 가면서 새로운 제도에 따라 자격을 가진 자에게는 면허를 제한적으로 개방하고 수급의 균형은 양도, 양수 요건강화, 면허경신제도 도입 및 자유 시장기능에 맡기는 것이 합리적일 것으로 판단된다.

실제 택시에 관련된 정책은 상호영향관계가 상존하는 정책부문이

다. 즉 운행되는 택시의 수가 많을수록 서비스는 개선되나 택시경영의 문제가 심각해질 우려가 있는 반면에 승객수가 많을수록 서비스는 악화되나 문제는 완화될 가능성이 있다. 따라서 택시의 경우 묘한 딜레마에 빠질 우려가 있다. 즉 택시이용자의 승차문제를 해결하기 위해서는 면허의 완전개방이 바람직하고 서비스개선을 위해 고급택시의 서비스를 확대해야 하지만 이로 인해 야기되는 택시경영수입상의 문제점을 요금의 획기적 인상 없이 해결하기는 어렵다. 전통적으로 볼 때 택시문제는 재정문제에서 근본적으로 기인한다. 운전자의 문제 뿐 아니라 이용자가 겪는 불만사항도 궁극적으로는 택시부문의 재정문제에서 파생되고 있음을 간과할 수는 없다.

향후 우리나라 택시정책의 기본방향은 다음의 6가지 핵심적인 요소에 초점을 맞추어야 한다고 생각된다.

1. 행정관리체계의 개편(Administration)

- 택시관련 제도 및 행정체계의 재검토
- 교통전문요원의 확충
- 면허관리체계의 구축

2. 기업의 활성화, 대규모화(Business)

- 택시회사의 육성
- 택시회사의 대형화
- 세제, 금융상의 혜택
- 개인택시와 경쟁관계정립

3. 홍보 및 사회분위기 조성(Campaign)

- 택시서비스 및 운전에 대한 홍보
- 교통의식전환 캠페인의 전개
- 대중교통이용 캠페인 전개

4. 운전자의 자질 확립(Driver)

- 운전자의 자질향상
- 운전자의 근로조건 개선

- 운전자의 자긍심 고취
- 서비스정신의 함양

5. 교육홍보의 활성화(Education)

- 운수업 종사자의 직업관 확립
- 운전기사의 교육프로그램의 개발
- 개인택시 면허제도의 엄격화 교육

6. 재정제도의 보완(Financing)

- 경영개선을 위한 사업의 개발- 예: 광고수입/ 정부보조
- 운임수준의 적정화/ 운임체계개편

6.2 종합건의

택시문제가 날로 심각해지고 있으며 택시운전자의 근로조건도 날로 악화되고 있으며 따라서 현행 개인택시면허제도의 개선과 함께 전반적인 택시정책의 재검토가 필요하다고 보고 이러한 정책의 시행을 통해 쾌적한 교통환경의 조성에 기여해야 한다. 이에 올해 신규면허 공급을 앞둔 개인 택시 면허제도 방안에 관하여 정책 건의를 하면 다음과 같다.

- 높은 실차율, 증가된 면허대기자수를 고려 단기적으로는 면허대수를 이전의 평균수준으로 유지함을 건의함.
- 경주시는 인위적으로 공급대수를 억제하지 말고 개선된 제도 및 시장기능에 의해 조정되도록 유도시킴을 건의함.
- 개인택시 위주로 증차를 허용하고 장기적으로 택시 수요변화, 실차율에 따라 개선된 제도를 이용함을 건의함.
- 제도의 합리적인 도입을 위해 2년 간의 유예기간을 두고 올해

면허 신청공고시 앞으로 시행할 새로운 제도의 내용도 함께 공포함을 건의함.

더불어 운전기사의 처우개선과 기업의 경영난 완화에 기여하는 균형 있는 제도의 개선과 택시사업자위주의 정책, 임시방편식 정책변경을 지양하고 정부당국자도 공익성만을 강조하여 일방적인 규제나 지시 등을 행할 것이 아니라 운수사업자의 상호협조 속에 육성방안을 마련하고 역할 분담을 하는 제도의 변화가 요망된다.

경주시의 경우 개인택시와 회사택시제도로 이원화하여 이윤추구의 경쟁적 기업경영이 궁극적으로 더 좋은 더 효율적인 서비스를 마련해야 하며 본 연구에서 제시된 면허제도의 개선방안은 기존의 문제점을 해결하고 궁극적으로 승객서비스의 질을 향상시킨다는 관점에서 조속히 시행되어야 하며 앞으로 이러한 제도 개선과 더불어 택시문제 해결에 필요한 방안 등을 다음과 같이 요약하여 제시될 수 있다. 이에 더 정밀한 검토와 함께 앞에서 건의된 정책사항과 병행 실시되기를 요망한다.

- 택시 사업의 근대화 방안의 정립
- 심야 승합택시제도의 도입
- 택시 복지 센터의 건립
- 택시 승강장의 효율적 이용방안 연구
- 장애인 할인 제도의 검토
- 영수증 자동 발행기 부착
- 택시 쿠폰 발행
- 택시 카드제 도입
- 개인택시 조합의 활성화방안 연구
- 운수근로자의 주택공급확대방안의 적극적 추진

6.2.1 개인택시 면허제도 개선방안

본 연구에서 도출하는 개선안은 택시의 수요와 공급의 일치에 목

표를 두며, 수요관리와 면허자격기준의 강화 등을 통한 공급조절정책을 그 기본전제로 하며, 예측된 장래 수송분담율을 담당할 수 있는 범위 내에서 수립하도록 한다.

이러한 관점에서 기존의 제도상 문제점을 해소하고 장기적으로 택시를 고급교통수단화 할 수 있도록 일정한 자격을 갖춘 자에게 제한적으로 면허를 허용케 하는 방안이 가장 적절한 대안일 것으로 판단됨에 따라 현재의 면허제도를 골격으로 한 새로운 개인택시 면허제도를 외국도시 및 우리나라 도시의 면허제도를 참고로 하여 <표6-1>, <표6-2>에서 보는바와 같이 제시할 수 있다.

<표6-1> 개인택시 면허제도 개선방안 주요내용

구 분	개 선 내 용
면허자격순위제	- 자격순위의 단순화 - 택시 우선 순위에서 버스 및 사업용 자동차 운전자에게도 비율로 배분 - 현재의 순위제도를 차종별로 분리
면허기준	면허자격기준의 강화
사업용 운전자 및 국가유공자 처리	사업용 운전자 및 국가유공자 우대

<표6-2> 현행 개인택시 면허제도와 개선대안 비교

구 분	현행 제도	개선 대안
면허기준	3순위 20개항	차종별 순위 선정
면허특례	해당사항 많음	축소-사업용 운전자 우대
면허자격심사	형식적	실질적
양도, 양수	허가	허가요건강화
면허경신기간	없음	사안별 면허경신기간 자동화
건강	제한 없음	규제강화
사고 및 법규위반자에 대한 제재	제재 없음	면허경신, 양도/양수에 제한

한편 개선방안의 시행으로 기대되는 효과와 나타날 문제점을 주요 항목별로 요약하면 <표6-3>에서 보는 바와 같다.

<표6-3> 개선방안의 항목별 기대효과와 예상되는 문제점

개선항목	기대효과	문제점
면허기준강화	- 차종별 조정이 용이	- 택시 종사자 면허대기자의 불만
면허특례축소	- 일반운전자의 면허획득기회증대	- 특례대상자의 반발
양도,양수제한	- 면허대기자의 불만해소	- 기존면허권자의 재산권 침해
면허경신	- 부적격자의 도태가능 - 이용자에게 안정감부여	- 행정업무의 과다 - 운전자의 반발

<표6-4>는 현재의 경주시 개인택시 면허제도 자격기준 우선순위를 차종별로 분류하였으며, 현재의 공급대수에 대한 신청자수를 감안하면, 1순위 가등급 이외에는 해당사항이 없기 때문에 차종별로 면허를 배정하는 제도를 채택하였다. 기존의 타도시에 의하면 1순위의 가등급 및 나등급의 근속 택시 운전자에게 85%, 1순위 나등급의 버스운전자에게 5%, 1순위 '다' 등급의 사업용차량 운전자에게 5%, 2순위 국가유공자 및 훈포장자에게 5% 정도로 배정되어있다. 따라서 경주시 개정(안)에도 우선순위별로 개인택시 면허를 배정하고, 해당사항이 없으면, 상위순위 우선으로 배정한다.

<표6-4> 개인택시 면허제도 자격기준 우선순위 최종(안)

분야	순위	내용	면허비율
택시	1	택시를 11년 이상 무사고로 운전한 자	85%
	2	면허신청일 현재 동일회사에서 10년 이상 근무한 자로서 5년 이상 무사고 운전한 자	
	3	택시를 7년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 5년 이상 근무중인 자	
	4	택시를 9년 이상 무사고로 운전한 자	
	5	택시를 5년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 3년 이상 근무중인 자	
	6	택시를 6년 이상 무사고로 운전한 자	
시내 버스	1	동일회사에서 10년 이상 근무한 자로서 5년 이상 무사고 운전한 자	5%
	2	버스를 7년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 5년 이상 근무중인 자	
사업용자 동차 및 기타	1	사업용자동차를 14년 이상 무사고로 운전한 자	5%
	2	군복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 16년 이상 운전한 자 (단, 군무원은 제외)	
	3	사업용자동차를 11년 이상 무사고로 운전한 자	
	4	군복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 13년 이상 운전한 자	
	5	사업용자동차를 8년 이상 무사고로 운전한 자	
국가 유공자 및 훈·포상 자	1	국가유공자 예우 등에 관한 법률에 의한 국가유공자 그 유족	5%
	2	15년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 낸 자는 제외한다.	
	3	10년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 낸 자는 제외한다.	

주)개선안은 2년 동안의 유예기간을 두고 3년 이후 시행을 원칙으로 작성되었음

<비 고>

- 가. 개인택시 신규면허발급은 분류별로 배정비율에 의한다.
- 나. 동일 분류내에서 고순위자 순으로 하고 동일순위 내에서 경합이 있을 때에는 당해 분류별 해당 자동차의 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 이때에도 경합이 있을 때에는 연장자 순으로 한다.
- 다. 분류별상 “ 시내버스, 국가유공자 및 혼포상자, 사업용자동차 및 기타 ”에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여대수를 분류별상 “ 택시 ”에 포함한다.
- 라. 분류별상 “ 택시 ”에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여 대수를 분류별 “ 시내버스, 국가유공자 및 혼포상자, 사업용자동차 및 기타 ” 순으로 포함한다.
- 마. 분류별 배정대수는 당해년도 면허대수에서 배정비율을 곱하여 소수점 이하는 사사오입하여 산정 한다.
- 바. 분류별상 “ 시내버스, 국가유공자 및 혼포상자, 사업용자동차 및 기타 ”의 산정대수가 1대미만일 경우에는 1대로 배정한다. 이 경우 면허대수 초과분에 대해서는 분류별상 택시로부터 1대씩 제하여 전체 면허대수 범위에서 조정한다.
- 사. 특례사항 : 분류별상 국가유공자는 국가유공자 예우에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족을 말하며, 동일 순위내에서 경합이 있을 때에는 사업용자동차 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 그래도 경합이 있으면, 연장자 순으로 한다.

6.2.2 적정 택시 공급 산정 방안

택시 증차 대수를 산정하기 위하여 본 연구에서는 <표6-5>와 같이 3가지의 방법을 사용하였다.

<표6-5> 증차 대수 산정 방법

구 분	방 법
적정 실차율	$N = \frac{(t \times O)}{O_a} - t$ <p> N: 택시 추가공급대수 t: 운행대수 O: 실차율 O_a: 적정 실차율 </p>
상주인구당 택시 대수	경주시와 유사한 인구수준의 인구당 택시 보유 대수 경주시와 유사한 도시기능의 인구당 택시 보유 대수

첫째, 4장에서 조사한 실차율을 통하여 경주시의 적정 택시 추가 공급대수를 산정하면 다음과 같다. 증차를 위한 적정 실차율은 나라와 지역에 따라 상이하나 일본의 53%가 일반적인 기준치이므로, 이를 적정실차율로 사용하였다.

$$N = \frac{(1,089 \times 64)}{53} - 1,089 = 1,315 - 1,089 = 226 \text{대를 추가 공급 가능하다.}$$

둘째, 경주시와 유사한 기능을 가진 관광도시의 인구당 택시 대수는 약 133명당 1대이고, 경주시의 인구가 2001년 기준으로 288,915명이므로, 이것을 인구당 택시 비율(133명/대)로 산정하면, 2,172대로 1,083대를 추가로 공급이 가능하다.

셋째, 경주시와 유사한 인구규모의 도시는 170명당 1대를 보유한 것으로 분석되어, 유사 인구규모도시의 인구당 택시비율(170명/대)로 산정하면 1,700대로 611대를 추가로 공급이 가능하다. 그러나 이는 도시에 따라 특성이 다르고 특히 제주시의 택시 공급량이 전체에 미치는 영향이 크게 작용하였기 때문에 경주시에 적용하기에는 다소 무리가 따르므로, 실차율에 의한 추가 택시 공급량이 가장 적절한 것으로 사료된다.

<표6-6> 3가지 산정 방법에 의한 증차 대수

구	분	방	법
적정 실차율		226대	
경주시와 유사한 인구수준의 인구당 택시 보유 대수		611대	
경주시와 유사한 도시기능의 인구당 택시 보유 대수		1,083대	

6.2.3 택시 요금제도 및 서비스 다양화 방안

1. 택시요금제도

경주시의 택시요금(할증)제도와 경주시택시서비스유형에 관한 적용을 주된 내용으로 하는 택시요금할증제도의 경주시의 적용방안으로 경주시의 인구밀도와 대중교통운행현황분포 및 택시운행분포, 차량대비 실차율조사를 파악하였으며, 다른 타도시의 사례를 분석한 내용을 참고하여 경주시의 택시요금의 적절한 적용안을 제시하는 바이다. 그리고 경주시 택시요금제도와 택시서비스유형에 관한 설문조사에서 나온 결과를 앞에서 언급한 경주시인구밀도와 준·대중교통과의 연계 및 타도시(외국사례)와의 비교연구를 통한 적용방안을 제시한다.

먼저 구간요금의 거리제 기본요금의 상한/하한을 책정하여 가격경쟁으로 서비스의 질적 향상을 보여 다양한 이용자의 수요가 확보되어야 한다. 그러나 이러한 경우 요금에 대한 택시외부표시가 제대로 되어야 마찰이 적을 것이다.

현재 동일시 적용되고 있는 일반택시의 기본거리의 축소 또는 확대가 필요로 한다. 도심지의 거리가 짧은 곳의 거리의 축소 운행을 할 수 있는 택시가 확보되어야 하며, 도심과 부도심으로 연결되는 지역은 택시의 기본거리가 확대되어 이용자의 요금부담이 경감되어야 할 것이다. 이럴 경우에 회사의 경영수지가 악화되고 버스의 이용이 감소하는 단점이 있다. 또한 기본거리 이후의 요금대비 비율이 1:1의 요금이 적용되어 장거리 이용객의 요금부담이 덜어 주어 경주

를 찾는 관광객이 도심에서 근교의 사적지와 관광지의 연계가 잘 이뤄져 경주의 이미지 제고가 잘되며, 시민의 주거지와 업무간의 연계가 잘 이뤄져야 할 것이다.

현재 일괄적으로 적용되고 있는 할증제도를 좀더 세분화하고, 적용 범위의 재조정이 이뤄져야 할 것이다. 적정실차율이 50-60%수준이상의 지역에 대한 할증료를 부과하지 말아야 할 것이며, 이런 곳의 택시이용은 승객의 확보가 좀더 증가하게 되어 적정실차율의 증가가 이루어 질 것이다. 현재의 할증범위를 화물과 승객인원과 야간할증시간의 연장 등으로 확대 세분화 할 필요가 있다. 화물의 이용은 승객의 트렁크 사용시 일정액의 부과를 하며, 2인 이상의 승객이 탑승할 경우 일정액의 비율만큼 할증하여 부과하는 시스템을 구축하여 택시재정의 악화를 억제할 필요가 있다. 그리고 현재 야간할증시간의 범위를 연장 확대하여 야간의 택시회사의 경영수지개선이 이뤄져야 하며, 야간시간대의 택시 잡기가 쉬어진다. 그러나 이러한 할증은 승객의 요금부담이 증가하므로 이에 대한 적절한 택시의 증차요구가 있어야 하며, 질적 서비스 또한 향상되어야 할 것이다.

경주시는 택시할인적용 방안에 대하여 심도 있게 생각해야 할 것이다. 장애자의 택시이용과 택시할인쿠폰제도의 시행으로 따른 새로운 서비스로 인한 공익과 사회의 형평성기여 및 기업의 이미지를 개선할 필요성이 있으며, 이용자의 부담을 줄이고 수요증대효과를 할 필요가 있다. 장애인 할인은 수입의 급감소가 이뤄지겠지만, 이에 대한 복지차원의 시보조금이나 후원사업이 활발히 이뤄져야 할 것이다.

2. 택시서비스유형의 다양화

경주시의 다양한 수요에 따른 택시서비스유형의 결정방안의 모색으로 경주시의 각 권역 및 지역의 택시서비스유형은 다음의 4곳을 중심으로 적용안을 제시한다.

그리고 경주도심과 농어촌간의 연계, 농어촌과 농어촌간의 연계, 관

광지와 도심과 농어촌간의 연계를 살펴보도록 한다.

첫째, 경주도심과 농어촌간의 연계는 일반적으로 낮 시간대의 운행이 대부분이며, 낮 시간의 운행 또한 일부 노선의 운행으로만 이뤄져 있다. 그래서 버스의 운행종착지역과 그 주위의 농어촌간의 연계할 수 있는 미니버스나 합승택시, 대형택시의 운행이 필요하다.

둘째, 농어촌 버스는 대부분 노선의 한계와 운영상의 한계로 운행대수가 매우 열악하다. 이러한 열악한 조건에 맞춰 대중교통이 소화할 수 없는 곳에 준 대중교통의 비 중복적 패턴의 운행이 이뤄져야 할 것이다.

셋째, 경주시는 도심뿐만 아니라 외곽지로의 사적지와 관광지가 뻗어 있으나 관광객의 수요에 맞게 공급이 이뤄주지 못하며, 노선의 한계로 관광의 이미지가 낮아지고 있다. 이러한 문제점의 개선 방안으로 관광택시의 적극 도입과 대형택시의 운행 및 미니관광버스의 운행이 시행되어야 할 것이다.

<참고문헌>

원제무, 도시교통론, 박영사, 1995

2016 경주시 도시기본계획, 경주시, 1996

서울시 버스 및 택시 요금수준 결정연구,

택시서비스개선종합대책, 건설교통부-육상교통부, 2000.6

교통공학원론(上·下), 도철웅

전국택시운송사업조합연합회, 택시업계의 실상과 개선방향, 1992

재단법인 운수경제연구센터, 하이어. 택시사업의 고도화에 관한 조사보고서, 1993

택시운행제도 개선방안, 행정쇄신위원회, 1995.8

중소도시에서의 적정 택시 대수 산정, 대한교통학회지, 1998

택시서비스다양화를 위한 연구(요약 최종보고용), 서울시정개발연구원, 1999

경주시 택시 다양화 및 요금 할증제 개선방안, 박창수, 2002

경주연구 학술 심포지움, 경주시, 2002

2003년 시내버스 운임조정에 관한 건, 경주시, 2003

건설통계연보, 건교부, 2002

경주시 통계연보, 경주시, 2002

전국 시·군 통계연보, 통계청, 2002

전국 시·군 지방 자치법규, 2002

<http://www.sdi.re.kr>

<http://kor-kst.or.kr>

<http://www.kyongju.kyongbuk.kr>

<http://www.kyongju.kyongbuk.kr/administration/tonggye/>

<http://city.pohang.kyongbuk.kr/>

<http://kyongsan.kyongbuk.kr/>

<http://www.taxi.or.kr/>

빈

면

Ⅶ. 부록

<부록 1>

- 설문지 -

택시 이용객 실태조사

안녕하십니까?

본 설문조사는 경주시에서 날로 증가하는 개인택시 증차(2003년 36대 증차)에 따른 현행 면허제도의 문제점을 파악하고, 그 개선책을 마련하여 보다 안전하고 편리하게 택시를 이용할수 있도록 택시이용자의 의견을 조사하고 있는 것입니다. 여러분의 진지한 협조는 더 나은 택시정책수립의 귀중한 자료가 되오니 성심 성의껏 응답하여 주시면 본 연구내용에 좋은 자료로 사용하겠습니다. 아울러 응답해 주신 자료는 무기명으로 처리되며 순수한 학문적인 연구목적 이외의 다른 용도로는 일체 사용하지 않을 것입니다.

감사합니다.

1. 귀하의 성별은? ①남 ②여

2. 귀하의 연령은?
① 20-24 ② 25-29 ③ 30-34 ④ 35-39 ⑤ 40-44세
⑥ 45-49 ⑦ 50-54 ⑧ 55-59 ⑨ 60세 이상

3. 귀하여 직업은?
① 사무직 ② 기술직 ③ 개인사업 ④ 공무원 ⑤ 학생 ⑥ 주부 ⑦ 기타()

4. 귀하여 월평균 소득은?
① 40만원 이하 ② 40-60만원 ③ 60-80만원 ④ 80-100만원
⑤ 100만원 이상 ⑥ 무소득(용돈)

5. 귀하는 일주일에 택시를 몇 번정도 이용하십니까?
① 이용안함 ② 1-2번 ③ 3-4번 ④ 5-6번
⑤ 7-8번 ⑥ 9-10번 ⑦ 10번이상

6. 주로 어떤 목적으로 택시를 이용하십니까?
① 출근(등교) ② 업무 ③ 쇼핑 ④ 귀가
⑤ 여행 ⑥ 급한용무 ⑦ 기타()

택시운전기사 대상설문

*개인택시()

*회사택시()

1. 현재 경주시는 개인택시 면허 대기자의 과다로 인해서 해마다 개인택시를 20~30여 대씩 증차하고 있습니다. 앞으로도 이 같은 추세가 계속되어야 한다고 생각하십니까?
① 그렇다 ② 아니다(현 상태유지) ③ 현재보다 감소
2. 그럼 연간 몇 대 정도의 증차가 타당하다고 생각하십니까?
① 40대 이상 ② 현재대로 30-40대 유지 ③ 20 - 30대
④ 20대 미만 ⑤ 증차 불필요 ⑥ 현재보다 오히려 감소
3. 현재 본인은 개인면허 자격을 위하여 준비중에 있습니까?(회사택시의 경우)
① 그렇다 ② 아니다
4. 본인이 개인면허 허가 자격이 된다면 응시할 생각이십니까?(회사택시의 경우)
① 물론이다. ② 잘 모르겠다. ③ 안 할 것이다.
5. 현재 택시를 운전하신 지 몇 년째이십니까?
() 년
6. 현재의 개인면허 자격요건이 타당하다고 생각하십니까?
① 적합하다 ② 그저 그렇다 ③ 시정 되어 한다
7. 자격 순위제를 개선해야 한다는데 대한 귀하의 의견은?
① 강화해야 한다 ② 완화해야 한다
8. 현재의 임금제도에 대한 귀하의 의견은?(회사택시의 경우)
① 그대로가 좋다
② 업적급을 줄이고 기본급을 높여야 한다
③ 기본급을 줄이고 업적급을 높여야 한다
④ 고정 월급제의 형태로 전환해야 한다
⑤ 완전 업적급제도로 전환하여야 한다

9. 현행 택시는 개인 및 회사에 있어 면허제로 운영되고 있습니다. 제도적 개선에 관한 귀하의 의견은?

- ① 기존 면허제도의 합리적 활용을 통한 요금조정 및 증차정책
- ② 회사택시는 면허제, 개인택시는 등록제로 전환(개인택시의 증차)
- ③ 회사택시는 등록제, 개인택시는 면허제
- ④ 회사 및 개인택시 모두 등록제로 전환하여 대폭적 택시증차 정책 실시
- ⑤ 택시증차 불필요
- ⑥ 잘 모르겠다

10. 현행 개인택시는 상당액수의 프리미엄이 붙어 양도, 양수가 되고 있습니다. 이의 해결책으로 어느 것이 적합하다고 생각하십니까?

- ① 신규면허 개인택시의 양도, 양수금지(즉, 본인이 운전할 수 없거나 운전하지 않기를 희망하는 경우 구가에 반납)
- ② 신규면허는 물론 기존 개인택시로 양도, 양수 금지
- ③ 현행대로
- ④ 개인택시의 대량 증차로 프리미엄 요인을 제거
- ⑤ 잘 모르겠다

11. 현행 택시문제를 해결하기 위해 앞으로 취해야 할 정책의 기본 방향은 ?

- ① 요금의 인상을 통한 수요조절정책과 서비스 개선
- ② 대폭적인 증차를 통한 공급 측면에서의 해소

12. 택시업계 노사분규의 근본원인이 어디에 있다고 보십니까 ?

- ① 현행 임금제도(수준)
- ② 경영자의 경영관 미흡
- ③ 나쁜 근로조건
- ④ 운전기사의 자질 문제

13. 택시운전직을 기피하는 이유가 무엇이라고 생각하십니까 ?

- ① 열악한 근로조건()
- ② 낮은 임금()
- ③ 직업의식 부족()
- ④ 높은 노동량()
- ⑤ 기타()

< 부 록 2 > 전국 개인택시 면허 발급 우선순위

서울시 개인택시 운전면허 우선 순위

순 위	내 용
제 1 순 위	가 택시를 10년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 7년이상 근속중인 자
	나 시내버스를 12년 이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 7년이상 근속중인자
	다 택시를 12년 이상 무사고로 운전한 자
	라 사업용자동차를 16년 이상 무사고로 운전한 자
	마 면허신청공고일 현재 동일 택시회사에서 10년이상 근속중인자로서 7년이상 무사고로 운전한 자
	바 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 (1)사업용자동차를 5년이상 무사고로 운전한 자 (2)자가용자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자
	사 군복무기간중 군용차량 또는 주한미군부대에서 16년이상 무사고로 운전한 자
제 2 순 위	가 택시7년 또는 시내버스를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 면허신청공고일 현재 동일 회사에 5년이상 근속중인 자
	나 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자
	다 사업용자동차를 14년이상 무사고로 운전한 자
	라 택시운전자등 사업용자동차 운전자로 2회 이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자. 다만, 중요범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 악취유인에 한한다.
	마 내무부장관의 10년 이상 무사고 영년표시장을 받은후 1년이 경과한 자. 다만, 등 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 자는 제외한다.
	바 면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 7년이상 근속중인 자로서 5년이상 무사고로 운전한 자
	사 국가유공자 및 선행자 (1)국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 (2)상훈법에 의하여 훈·포장을 받은 자 (3)대통령, 국무총리, 내무부장관 또는 교통부장관의 표창을 받은자로서 택시운송 사업운전자중 소속회사 기사 수의 1%이내에서 사업주의 추천을 받은자. (단, 소속정원이 100명 이하인 업체는 1명으로하되 소숫점 이하는 버린다.) (4)대통령, 국무총리, 내무부장관 또는 교통부장관의 표창을 받은자
제 3 순 위	아 군복무 기간중 군용차량 또는 주한미군부대에서 13년이상 무사고로 운전한 자
	자 10년이상 모범운전자로 근속한 사업용자동차 운전자로서 관할 경찰서장의 추천을 받은 자
	가 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 3년이상 근속중인 자
	나 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자
	다 사업용자동차를 9년이상 무사고로 운전한 자
	라 면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 6년이상 근속중인 자
	마 7년이상 모범운전자로 근속한 사업용자동차 운전자로서 관할 경찰서장의 추천을 받은자
제 3 순 위	바 군복무기간중 군용차량을 10년이상 무사고로 운전한 자
	사 기타 개인택시운송사업 면허의 요건을 갖춘 자

부산시 개인택시운송사업면허 우선 순위

순위	내 용	비고
제1순위	택시를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 면허신청공고일 현재 동일한 택시회사에 7년이상 근무중인 자	전체 면허 대수의 7% 범위 내
제2순위	1999년 이후 친절시내버스 운전기사로 선정되어 부산광역시 표창을 받은 자로서 시내버스를 7년이상 무사고로 운전중인 자	
제3순위	국가유공자등예우 및 지원에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족으로서 부산광역시 지역안에 소재하는 택시회사에서 택시를 10년이상 무사고로 운전중인 자	
제4순위	면허신청공고일 현재 부산광역시 지역안에 소재한 동일한 택시회사에서 택시를 7년이상 무사고로 운전중인 자로서, 부산광역시장이 지정한 외국어 교육기관에서 일정기간 교육을 이수하고 외국어 봉사단원으로 지정되어 1년이상 활동중인 자	

- <비고> 1. 우선군내에서 경합이 있을 때에는 다음과 같은 순으로 우선 면허한다.
- 가. 해당순위 차종의 장기무사고 운전자
 - 나. 제2군, 제4군 해당자는 활동기간이 오래된 자
 - 다. 모범택시 운전경력이 많은 자
 - 라. 연장자
2. 제2군, 제3군, 제4군의 면허대수는 전체 면허대수의 7% 범위내에서 시장이 따로 정하여 면허할 수 있다.

대구광역시 개인택시운송사업면허 우선 순위

항별	내 용	경력 우선기준	비율 (100%)	비 고
1	가. 대구시내 택시 또는 시내버스를 11년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 11년이상 근무중인 자	무 사 고 운전경력	85%	1항내에서 배분 비율에 의거 가,나,다호의 면허대수를 정하여 공급하고 가호에 공급대수가 남을 경우 나에 1, 다에 2의 비율로 배분 공급한다
	나. 대구시내 택시 또는 시내버스를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 7년이상 근무중인 자	무 사 고 운전경력	5%	
	다. 대구시내 동일택시회사 또는 동일 시내버스회사에서 12년이상 근무중인 자로서 무사고 운전경력이 7년이상인 자	동일회사 근무경력	10%	
2	사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자	무 사 고 운전경력	3%	
3	가. 국가유공자로 또는 선행자로서 ① 택시를 8년이상 ② 시내버스를 8년6월이상 ③ 사업용자동차를 10년이상 ④자가용자동차에 고용되어 21년(18년)이상 무사고로 운전한 자 ※ 국가유공자는 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족을 말하며, 본인이 국가 유공자일 경우 가호의 각 세항에서 우선면허하며, 선행자는 상훈법에 의한 훈·포장을 받은 자와 운전경력 기간중에 대통령 · 국무총리 · 행정자치부장관 · 건설교통부장관 · 노동부장관, 경찰청장(뺑소니차량 검거자에 한함)의 표창을 받은 자로서 표창은 운전업무에 종사한 기간중에 받은 것임. 나. 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속되게 한 자로 사업용자동차 무사고운전경력이 8년이상인 자 (중요범인은 강력범, 조직폭력범, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한함) 다. 군복무기간중 군용차량을 21년이상 무사고로 운전한 자 (군무원은 해당없음)	무 사 고 운전경력	12%	

- <기 타> 1. 증차대수를 정한 경우 면허대상자 선정은 면허예정대수를 각 항별로 배분비율별
에 의거 면허대수 결정후 각항별 경력우선자(무사고, 근속)로 결정하며, 경력이
동일할때는 무사고 경력 우선항에서는 동일회사 근속경력, 연령이 높은 순으로,
근속경력 우선항에서는 무사고운전경력, 연령이 높은순으로 함
2. 배분비율에 의거 각항별 면허대수가 결정되면 1항은 각호의 정한 배분비율에 의
하여 면허대수를 정하여 공급하고, 3항은 각호별로 접수된 인원내 비례 배분하여
면허대수를 정하고 3항 가호의 세항도 이와같이 비례 배분하며, 각항, 각호, 각
세항별로 신청한 사항은 변동할 수 없음.
3. 총 면허 예정대수에 각 항별 면허(배분)비율을 환산한 결과 소수점 이하는 조정
배정할 수 있다.

인천광역시 개인택시 운전면허 우선 순위

■ 택시 운전경력자(80%)

- ☐ 제 1순위 - 동일택시회사에 7년이상 근속중인 자로서 택시를 12년이상 무사고로 운전한 자
- ☐ 제 2순위 - 동일택시회사에 10년이상 근속중인 자로서 과거 6년간 무사고 운전경력 5년이상인 자
- ☐ 제 3순위 - 동일택시회사에 4년이상 근속중인 자로서 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자
- ☐ 제 4순위 - 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자

■ 시내버스 운전경력자(7%)

- ☐ 제 1순위 - 동일 시내버스회사에서 4년이상 근속중인 자로서 시내버스를 10년이상 무사고로 운전한 자
- ☐ 제 2순위 - 동일 시내버스회사에서 10년이상 근속중인 자
- ☐ 제 3순위 - 시내버스를 7년이상 무사고로 운전한 자

■ 국가유공자 및 장애인등(3%)

- ☐ 제 1순위 - 국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족과 장애인복지법에
의한 장애인으로 등록된 자로서 다음에 해당하는 자. 단, 취업 등록전에 장애인으로
등록된 자에 한함.

- 가. 택시를 6년이상 무사고로 운전한 자
- 나. 시내버스를 7년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자

- ☐ 제 2순위 - 국가유공자 및 선행자

- 가. 국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족
- 나. 상·훈법에 의하여 훈·포장을 받은 자
- 다. 대통령, 국무총리, 행정자치부장관, 건설교통부장관의 표창을 받은자

■ 사업용차 및 영년표시장 수상자(4%)

- ☐ 제 1순위 - 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자
- ☐ 제 2순위 - 행정자치부장관 또는 경찰청장의 사업용자동차 10년이상 무사고운전 영년표시장을 받
은 후 1년이상 경과된 자로서 사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자. 다만, 동
표시장을 받고 교통사고를 야기한 자는 제외

■ 중요범인 검거유공자(3%) - 사업용자동차 운전자로서 중요범인을 신고하거나 검거하여 유죄판결을 받게 한 자로서 과거 6년간 무사고운전경력 5년이상인 자. 다만, 중요범인은 강 력범, 조직폭력, 약취유인, 소매치기, 마약사범, 뺑소니범에 한한다.

- 가. 택시운전경력자
- 나. 버스운전경력자
- 다. 기타 사업용자동차운전경력자

■ 기 타(3%)

- 제 1순위 - 관용차량 또는 군 장기복무자 및 군무원으로 군용차량을 18년이상 무사고로 운전한 자. 단, 미군부대 고용원은 제외
- 제 2순위 - 10년이상 모범운전자로 근무하여 경찰서장의 추천을 받은 자로서 과거 6년간 무사고 운전경력이 5년이상인 자

광주광역시 개인택시운송사업면허 우선 순위

분야	순위	내용	비고
국가유공자		○ 광주광역시 택시를 8년이상 무사고로 운전중인 자 ○ 광주광역시 시내버스를 10년이상 무사고로 운전중인 자 ○ 사업용자동차를 12년이상 무사고로 운전중인 자	5%
광주민중 유공자		○ 광주광역시택시를 8년이상 무사고자로서 운전중인자 ○ 광주광역시 시내버스를 10년이상 무사고로 운전중인자 ○ 사업용자동차를 12년이상 무사고로 운전중인 자	2%
택시 운전자	1	○ 10년이상 무사고자로서 광주광역시 동일회사에서 8년이상 근속하여 운전중인 자 ○ 17년이상 무사고자로서 광주광역시 운수회사에서 10년 이상 운전중인 자	80%
	2	10년이상 무사고자로서 광주광역시 동일회사에서 3년 이상 근속하여 운전중인 자	
	3	8년이상 무사고자로서 광주광역시 동일회사에서 5년 이상 근속하여 운전중인 자	
시내버스 운전자	1	광주광역시 시내버스 동일회사에서 14년이상 근속한 자로서 시내버스를 14년 이상 무사고로 운전중인 자	7%
	2	광주광역시 시내버스 동일회사에서 13년이상 근속한 자로서 시내버스를 13년 이상 무사고로 운전중인 자	
	3	광주광역시 시내버스 동일회사에서 12년이상 근속한 자로서 시내버스를 12년 이상 무사고로 운전중인 자	
사업용자동차 및 기타 운전자	1	사업용자동차를 17년 이상 무사고로 운전중인 자	5%
	2	○ 10년이상 무사고영년표시장 수상자로서 표시장을받은 날부터 1년 이상 경과하여 운전중인 자(수상 후 교통사고자 제외) ※ 정하여진 무사고년도는 표시장 받은날까지의 경력에 1년을 합산한 기간임 ○ 사업용자동차를 6년이상 무사고로 운전한자로서2회이상 주요 범인을 신고 또는 검거하여 유죄판결을 받게 하거나 뺑소니 차량의 신고 또는 검거로 경찰청장의 표창을 받은 자로서 운전중인 자	
	3	○ 국가 또는 지방자치단체의 기관에서 관용차량을 15년 이상 무사고로 운전한 자 ○ 군복무기간 또는 공무원으로 군용차량을 15년 이상운전 작중에서 무사고로 운전한자	
	4	다른사람에게 고용되어 자가용자동차를 무사고로운전 한 경력이 26년 이상인 자	
여성운전자		○ 광주광역시 택시를 8년이상 무사고로 운전중인 자 ○ 광주광역시 시내버스를 10년이상 무사고로 운전중인자 ○ 사업용자동차를 12년이상 무사고로 운전중인 자	1%

대전광역시 개인택시운송사업면허 우선 순위

분야	순위	내용	면허비율
택시	1	택시를 무사고로 10년이상 운전한 자로서 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자	84%
	2	택시를 무사고로 13년이상 운전한 자	
	3	동일택시회사에서 10년이상 근속중인 자로서 택시를 무사고로 5년이상 운전한 자	
	4	택시를 무사고로 6년이상 운전한 자로서 동일 회사에서 5년이상 근속중인 자	
시내버스	1	시내버스를 무사고로 10년이상 운전한 자로서 동일회사에서 5년이상 근속중인 자	5%
	2	시내버스를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 3년이상 근속중인 자	
사업용자동차 및 기타	1	사업용자동차를 무사고로 15년이상 운전한 자	7%
	2	· 경찰청장(행정자치부장관)의 10년이상 무사고 영년표시장을 받은 자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 낸 자는 제외한다. · 군복무기간중 군용차량을 무사고로 15년이상 운전한 자	
국가유공자	1	택시를 무사고로 5년이상 운전한 자	4%
	2	사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자	
모범운전자		사업용차량을 무사고로 6년이상 운전하고 3년이상 모범운전자로 근속한 운전자로서 관할경찰서장의 추천을 받은자	관할경찰서 별로1명
노사화합에 공이많은자		택시를 6년이상 무사고로 운전하고 3년이상 택시노조대전지부(지역본부)에 조합원으로 등록된 자로서 대전지방노동청장의 추천을 받은 자	단체별 1명

울산광역시 개인택시운송사업면허 우선 순위

분류별	순위	내용	배정비율
택시	1	국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족으로서 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 3년 이상 근속중인 자	84.5%
	2	택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 7년이상 근속중인 자	
	3	택시를 13년이상 무사고로 운전한 자	
	4	○ 동일택시회사에서 10년이상 근속중인 자로서 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자 ○ 14년이상 택시를 운전한 자로서 5년이상 무사고로 운전한 자로 울산 소재 택시회사에서 5년이상 운전을 하고, 3년이상 동일택시회사에서 근속중인 자	
	5	택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 울산소재 택시회사에서 5년 이상 운전을 하고 동일택시회사에서 3년이상 근속중인 자	
	6	택시를 10년이상 무사고로 운전한 자	
	7	택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 3년이상 근속중인 자	
버스	1	국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족으로서 울산시내버스를 8년이상 무사고로 운전한 자	10.5%
	2	울산시내버스를 14년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 9년 이상 근속중인 자	
	3	사업용버스(시내 · 시외)를 16년 이상 무사고로 운전한 자	
	4	○ 울산시내버스를 동일회사에서 10년이상 근속중인 자로서 사업용자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자 ○ 울산시내버스를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 15년 이상 근속중인 자	
	5	울산시내버스를 9년이상 무사고로 운전한자로서 동일회사에서 8년 이상 근속중인 자	
	6	울산시내버스를 7년이상 무사고로 운전한자로서 동일회사에서 6년 이상 근속중인 자	
	7	울산시내버스 운전자중 사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한자	

사업용 화물 자동차	1	국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족으로서 사업용화물자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자	3%
	2	○사업용자동차를 16년이상 무사고로 운전한 자	
	3	10년이상 무사고 운전 영년표시장을 받은후 1년이상 경과한 자. 다만, 동표시장을 받은후 교통사고를 일으킨 자는 제외한다.	
	4	○사업용화물자동차를 12년이상 무사고로 운전한 자 ○사업용자동차를 6년이상 무사고로 운전한 자로서 2회이상 주요범인을 신고 및 검거하여 유죄판결을 받게 한 자. 다만, 주요범인은 강력범, 조직폭력범, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다.	
	5	사업용자동차와 자가용자동차를 합산하여 12년이상 무사고로 운전한 자(자가용자동차의 무사고 운전경력은 2분의1로 환산하여 합산한다)	
군·관 용 자동차	1	국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족으로서 관용차량을 12년이상 무사고로 운전한 자	2%
	2	관용차량을 13년이상 무사고로 운전한 자로서 운전경력중에 상훈법에 의한 훈·포장 및 대통령·국무총리·행정자치부장관·건설교통부장관 표창을 받은 후 1년이상 경과한 자	
	3	군복무 기간중 군용차량을 16년이상 무사고로 운전한 자 및 관용차량을 16년이상 무사고로 운전한 자	
	4	군복무 기간중 군용차량을 10년이상 무사고로 운전한 자 및 관용차량을 10년이상 무사고로 운전한 자	

광명시 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	경 령	비고
1	택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 성실의무를 이행한 자	
2	택시를 13년이상 무사고로 운전하였거나 시내버스·시외버스 및 택시의 합산 무사고운전경력이 15년 이상인자.	
3	사업용자동차를 16년이상 무사고로 운전한자.	
4	면허신청공고일 현재 광명시소재 동일 회사에서 10년이상 계속 취업중 인자.	
5	관용차 또는 군용차를 18년이상 무사고로 운전한 자.	
6	택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 성실의무를 이행한 자.	
7	택시를 10년이상 무사고로 운전하였거나 시내버스·시외버스 및 택시의 합산 무사고운전경력이 12년 이상인자.	
8	사업용자동차를 13년이상 무사고로 운전한자.	
9	행정자치부장관 또는 경찰청장으로부터 10년이상 사업용자동차의 무사고운전 영년표시장을 받은 자. 다만, 영년표시장을 받은 후 교통사고를 낸 자는 제외한다.	
10	사업용자동차운전자로서 2회이상 중요범죄자를 신고하거나 검거하여 구속 또는 유죄판결을 받게 한 자. 다만, 중요범죄자는 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다.	
11	면허신청공고일 현재 광명시소재 동일회사에서 7년이상 계속 취업중인 자.	
12	관용차 또는 군용차를 15년이상 무사고로 운전한 자.	
13	택시를 4년이상 무사고로 운전한 자로서 성실의무를 이행한 자.	
14	택시를 7년이상 무사고로 운전하였거나 시내버스·시외버스 및 택시의 합산 무사고운전경력이 9년 이상인 자	
15	사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한자.	
16	면허신청공고일 현재 광명시소재 동일 택시회사에서 4년이상 계속 취업중인 자.	
17	기타 개인택시운송사업 면허조건을 갖춘 자.	

춘천시 개인택시 운전면허 우선 순위

제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 회사에서 5년 이상 근속중인 자
- 나. 면허신청공고일 현재 동일 택시회사에서 9년 이상 근속중인 자로 5년 이상 무사고 운전자 및 버스를 15년 이상 무사고로 운전하고 공고일 현재 관내 사업체에서 5년 이상 근속 중인 자, 사업용자동차를 16년 이상 무사고로 운전하고 공고일 현재 관내사업체에서 7년 이상 근속 중인 자 또는 화물자동차운송사업 등록제 (99. 07. 01)이후 화물자동차 등록자는 25년이상 무사고 운전경력이 있는자.
- 다. 택시를 8년 이상 무사고로 운전한자, 사업용 자동차를 14년 이상 무사고로 운전한자 및 화물자동차운송사업등록제(99. 07. 01)이후 화물자동차 등록자는 20년이상 무사고로 운전한 자
- 라. 국가유공자예우에관한법률에 의한 국가유공자 또는 유가족이 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로 3년 이상 동일회사에 근속중인 자.
- 마. 군복무기간 중 군용차량을 20년이상 무사고로 운전하고 전역한자 및 관용차량을 20년 이상 무사고 운전경력이 있는 자

제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시 회사에서 3년 이상 근속 중인 자
- 나. 다른 사람에게 고용되어 사업용 자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자, 자영 사업용 자동차를 16년이상 무사고로 운전한 경력이 있는 자 및 경찰청장(행정자치부장관)의 10년이상 무사고 영년표시장을 받은 자(다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 자 는 제외한다)
- 다. 면허신청일 현재 동일 택시에서 7년이상 근속중인 자로서 3년이상 무사고 운전자
- 라. 관용차량을 16년이상 무사고로 운전한 경력이 있는 자
- 마. 국가유공자 및 선행자
 - 1) 상훈법에 의한 훈·포장을 받은 자
 - 2) 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 유족
 - 3) 대통령, 국무총리, 내무부 또는 건설교통부장관의 표창을 받은 자
- 바. 택시운전자 등 사업용 자동차 운전자로서 2회 이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게 한 자 (다만, 중요 범인 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약치유인, 마약사범에 한한다)

원주시 개인택시 운전면허 우선 순위

분류별	순위	내 용	배정비율
택시	1	택시를 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 5년이상 근속중인 자.	87%
	2	택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 10년이상 근속중인 자.	
	3	택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 8년이상 근속중인 자.	
	4	택시를 11년이상 무사고로 운전한 자.	
	5	택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 2년이상 근속중인 자.	
버스	1	시내버스를 14년 9월이상 무사고로 운전한 자.	7%
	2	시외(고속)버스를 15년이상 무사고로 운전한 자.	
	3	버스(특수여객 포함)내 복합경력으로 15년 3월이상 무사고로 운전한 자.	
	4	전세버스를 15년 3월이상 무사고로 운전한 자.	
화물	1	화물자동차를 16년이상 무사고로 운전한 자.(화물자동차등록제(1997.7.1)시행 이후에 등록된 자영업자를 제외한다)	4%
	2	화물, 기타사업용자동차 복합경력이 15년 3월이상 무사고로 운전한 자.	
	3	화물자동차를 14년이상 무사고로 운전한 자.	
	4	화물자동차등록제(1999.7.1)시행 이후 사업용(자영업)으로 등록한 후 20년이상 무사고로 운전한 자.	
	5	화물 자동차를 11년 이상 무사고로 운전한 자.	
장애인	1	장애인복지법에 의한 1급, 2급, 3급으로 등록된 장애인에 한하여, 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 4년이상 근속중인 자, 10년이상 버스를 무사고로 운전한 자, 13년이상 기타 사업용자동차를 무사고로 운전한 자.	1%
기타	1	국가유공자예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 유족으로서 1인에 한하여 택시는 7년, 버스는 10년, 기타 사업용자동차는 13년이상 무사고로 운전한 자.	1%
	2	관용차량 및 군용차량을 18년이상 무사고로 운전하고 퇴직(전역)예정자 및 퇴직한 자.(관용차량이라 함은 정부부처, 도, 시, 군, 구청을 말한다)	
	3	택시 운전자 등 사업용 자동차 운전자로서 2회 이상중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자.(다만, 중요 범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범, 뺑소니 사고 사범에 한한다.)	

< 비 고 >

※ 배정비율 적용방법

1. 분류별상 버스, 화물, 장애인, 기타 등의 대상자가 없을 시 해당 산정대수를 택시에 포함한다.
2. 분류별상 해당대수는 당해 연도 면허 총 대수에서 분류별 배정비율을 곱하여 산정하되 소수점 이하는 절사한다.
3. 장애인의 산정대수가 1대 미만인 경우에는 1대로 배정한다. 다만, 당해 연도 면허 총대수가 35대 미만인 경우는 적용하지 아니한다.
4. 장애인 배정 및 소수점 이하 절사 등의 모든 조정은 최상위 분류인 택시대수에서 증·감하여 조정한다.
5. 분류별상 장애인, 기타가 경합이 있을 때 면허우선순위는 택시, 버스, 화물 순위로 면허하고 택시, 버스, 화물의 종류별 운전경력에 경합이 있을 때에는 장기 무사고 경력자를 우선하며, 그래도 경합이 있으면 연장자 순위로 한다.

강릉시 개인택시 운전면허 우선 순위

1. 제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한자로서 동일회사에서 5년이상 근속중인자 및 버스를 17년이상 무사고로 운전한 자 및 기타 사업용자동차를 19년이상 무사고로 운전한자로서 최근 동일회사에서 5년이상 근속한 자.
- 나. 면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 8년이상 근속중인자로 4년이상 무사고 운전자 및 버스를 13년 무사고로 운전한 자 및 기타 사업용자동차를 15년 이상 무사고로 운전한 자.
- 다. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자.
- 라. 군 복무 기간중 군용차량을 18년이상 무사고로 운전하고 전역한 자 및 관용차량을 18년 이상 무사고 운전경력이 있는 자.

2. 제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한자로서 동일택시회사에서 3년이상 근속중인자.
- 나. 사업용자동차를 11년이상 무사고 운전한자 및 경찰청장(내무부장관)의 10년이상 무사고로 영년표시장을 받은 자.(다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 자는 제외한다)
- 다. 면허신청공고일 현재 동일택시 회사에서 7년이상 근무중인자
- 라. 국가유공자 및 선행자
 - 1) 상훈법에 의한 훈·포장을 받은자.
 - 2) 국가유공자 예우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 유족.
 - 3) 대통령, 국무총리, 내무부 또는 교통부장관의 표창을 받은 자.
- 마. 택시운전자등 사업용자동차 운전자로서 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자.(다만, 중요범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 양취유인, 마약사범에 의한다.)

3. 제3순위

- 가. 택시를 5년이상 무사고로 운전한자로서 동일택시회사에서 2년이상 근속중인 자
- 나. 사업용자동차를 7년이상 무사고로 운전한 자.
- 다. 면허신청공고일 현재 동일택시 회사에서 5년이상 근속중인자 및 모범운전자로서 7년이상 근속한 사업용자동차 운전자로 관할 경찰서장의 추천을 받은 자.
- 라. 군복무기간중 군용차량을 10년이상 운전한 자 및 관용차량을 12년이상 무사고로 운전하고 퇴직한 자.
- 마. 기타 개인택시 운송사업 면허의 요건을 갖춘자.

동해시 개인택시 운전면허 우선순위

제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자 또는 버스를 13년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사 11년이상 근속중인 자, 사업용자동차를 20년이상 무사고로 운전한 자
- 나. 동일 택시회사에서 10년이상 근속하고 5년이상 무사고로 운전한 자 또는 버스를 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 회사에서 10년이상 근속중인 자, 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 면허신청일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자로서 5년이상 무사고로 운전한 자, 버스를 10년이상 무사고로 운전한 자, 사업용자동차를 14년이상 무사고로 운전한 자
- 라. 택시를 12년이상 운전한 자로서 5년이상 무사고로 운전한 자
- 마. 관용차량을 15년이상 또는 군용차량을 18년이상 무사고로 운전하고 퇴직(전역) 예정자 및 퇴직(전역)한 자

제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 3년이상 근속중인 자
- 나. 사업용자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자 및 경찰청장(행정자치 부장관)의 10년이상 무사고

- 영년 표시장을 받은 자 (다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한자는 제외한다.)
- 다. 면허신청 공고일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자
 - 라. 국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 유족(유공자 또는 유족 중 1인에 한함)
 - 마. 택시운전자, 사업용자동차 운전자로서 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자(다만, 중요범인은 강력범, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범, 뺑소니사고 사범에 한한다)

제3순위

- 가. 택시를 6년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 2년이상 근속중인 자
- 나. 사업용자동차를 7년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 면허신청 공고일 현재 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자 및 모범운전자로서 7년이상 근속한 사업용자동차 운전자로 관할 경찰서장의 추천을 받은 자
- 라. 군복무기간중 군용차량을 10년이상 운전한 자 및 관용차량을 12년이상 무사고로 운전하고 퇴직(전역)한 자
- 마. 기타 개인택시운송사업면허의 요건을 갖춘 자

정선군 개인택시 운전면허 우선 순위

제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 5년이상 근속 중인 자
- 나. 면허신청일 현재 동일택시회사에서 10년이상 근속중인 자로 5년이상 무사고 운전자 및 버스(시·내외버스, 전세버스에 한함)를 15년이상 무사고로 운전한 자 및 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 택시를 11년이상 무사고로 운전한 자
- 라. 국가유공자등예우에관한법률에 의한 국가유공자 또는 유가족이 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로 3년이상 동일회사에 근속중인 자 및 버스를 10년이상 동일회사에서 무사고로 운전한 자
- 마. 군복무 기간중 군용차량을 18년이상 무사고로 운전하고 전역한 자 및 관용차량을 18년이상 운전 경력이 있는 자 및 사업용차량을 14년 이상 무사고로 운전한 자

제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시 회사에서 3년이상 근속 중인 자
- 나. 사업용 자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자 및 경찰청장(내무부장관)의 10년이상 무사고 영년 표시장을 받은 자(다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 자는 제외한다.)
- 다. 면허신청일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자
- 라. 군복무 기간중 군용차량을 15년이상 무사고로 운전하고 전역한 자 및 관용차량을 15년이상 운전한 경력이 있는 자
- 마. 국가 유공자 및 선행자
 - 1)상훈법에 의한 훈·포장을 받은 자
 - 2)국가유공자등예우에관한법률에 의한 국가유공자 및 유족
 - 3)대통령, 국무총리, 내무부 또는 건설교통부장관의 표창을 받은 자
- 바. 택시운전자등 사업용자동차 운전자로서 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자(다만, 중요범인인 강력범 (강도, 강간, 살인범), 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다)

제3순위

- 가. 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 2년이상 근속 중인 자
- 나. 사업용 자동차를 7년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 군복무기간중 군용차량을 11년이상 운전한 자 및 관용차량을 11년이상 무사고로 운전하고 퇴직한 자
- 라. 기타 개인택시운송사업면허의 요건을 갖춘 자

포항시 개인택시 운전면허 우선 순위

분류별	순위	내 용	배정비율
택시	1	가. 포항시내 택시를 11이상 무사고로 운전한 자. 나. 면허신청공고일 현재 동일 택시회사 운전자로 14년이상 근속중인 자로서 8년이상 무사고로 운전한 자.	74%
	2	면허신청공고일 현재 동일 택시회사 운전자로 10년이상 근속중인 자.	
	3	면허신청공고일 현재 동일 택시회사 운전자로 7년이상 근속중인 자로서 7년이상 무사고로 운전한 자.	
	4	택시를 9년이상 무사고로 운전한 자.	
	5	면허신청공고일 현재 동일 택시회사에 7년이상 근속중인 자.	
	6	면허신청공고일 현재 동일 택시회사에 5년이상 근속중인 자.	
시내 버스	1	포항시내버스를 15년이상 무사고로 운전한 자.	8%
	2	면허신청 공고일 현재 동일 포항시내 버스회사에 12년이상 근속중인 자로서 10년이상 무사고로 운전한 자.	
	3	면허신청 공고일 현재 동일 포항시내 버스회사에 9년이상 근속중인 자로서 7년이상 무사고로 운전한 자.	
	4	시내버스를 10년이상 무사고로 운전한 자.	
	5	면허신청 공고일 현재 동일 시내버스회사에 5년이상 근속중인 자.	
사업용 자동차	1	사업용 자동차를 15년(영년장 수상자는 13년)이상 무사고로 운전한 자.	10%
	2	행정자치부장관 또는 경찰청장의 10년이상 무사고운전 영년표시장을 받은 자. 다만, 영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨 자는 제외한다.	
	3	사업용자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자.	
	4	사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자.	
	5	사업용자동차운전자로 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하게 하여 유죄판결을 받게 한 자. 다만, 중요범인은 강력범, 조직폭력배, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다.	
국가유공자	1	택시를 8년이신 무사고 또는 사업용 자동차를 12년(영년장 수상자는 11년)이상 무사고로 운전한 자.	7%
	2	택시를 7년이상 근속하여 운전중인 자로서 6년이상 무사고로 운전한 자 또는 사업용 자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자.	
	3	택시를 5년이상 무사고로 운전한 자 또는 사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자.	
	4	기타 개인택시 운송사업의 요건을 갖춘 자	
군관용	1	군복무 기간중 군용차량을 16년이상 운전한 자 및 관용차량을 18년이상 운전한 자.	1%
	2	군복무 기간중 군용차량을 13년이상 운전한 자 및 관용차량을 15년이상 운전한 자.	
	3	군복무 기간중 군용차량을 10년이상 운전한 자 및 관용차량을 12년이상 운전한 자.	

<비 고>

가. 개인택시 신규면허발급은 분류별로 배정비율에 의한다.

나. 동일 분류내에서 고순위자 순으로 하고 동일순위 내에서 경합이 있을 때에는 당해 분류별 해당 자동차의 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 이때에도 경합이 있으면 연장자 순으로 한다.

다. 분류별상 "국가유공자"에 해당되는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여대수를 분류별상 "택시"에 70% "사업용자동차"에 30% 배분하고, 분류별상 "군·관용 자동차"에 해당되는 대상자가 없을 시에는 해당 배정비율(1%)을 분류별상 "택시"에 포함하고, 분류별상 "시내버스" 및 "사업용자동차"에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여대수를 분류별상 "택시"에 포함한다.

- 라. 분류별상 "택시"에 해당하는 대상자가 없을 시에는 해당 잔여 대수를 분류별 " 시내버스", "사업용자동차", "국가유공자", "군·관용자동차" 순으로 포함한다.
- 마. 운전경력중에 받은 훈·포장 및 교통 관련 표창수상자에 대해서는 동일 분류별 등 순위내에서만 다음과 같이 무사고 운전경력을 추가한다. 단, 신청자에게 유리한 1개에 한하여 인정한다.
- 1) 상훈법에 의한 훈·포장 수상자 : 4개월
 - 2) 대통령, 국무총리 표창자 : 3개월
 - 3) 장관, 경찰청장, 경상북도지사 표창자 : 2개월
 - 4) 포항시장 표창자 : 1개월
- 바. 1985년 5월31일 이전에 국무위원의 표창을 받은 자는 마호의 장관 표창을 받은 자로 본다.
- 사. 분류별상 "사업용자동차" 2순위의 영년표시장은 받은 후 면허 신청공고일 현재 1년을 경과하여야 한다.
- 아. 분류별 배정대수는 당해년도 면허대수에서 분류별 배정비율을 곱하여 소수점 이하는 사사오입하여 산정한다.
- 자. 분류별상 "군·관용자동차"의 산정대수가 1대미만일 경우에는 1대로 배정한다. 이 경우 면허대수 초과분에 대해서는 상위 분류별부터 1대씩 제하여 전체 면허대수 범위에서 조정한다.
- 차. 특례사항 : 분류별상 "국가유공자"는 국가유공자에우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족을 말하며, 비고 나호 및 마호의 적용을 받지 아니하며 우선순위에 의거 고순위자 순으로 하고, 동일 순위내에서 경합이 있을 때에는 사업용자동차 장기무사고 운전경력자를 우선하며, 그래도 경합이 있으면, 연장자 순으로 한다. 단, 사업용자동차란 택시, 버스, 화물자동차를 말한다.

안동시 개인택시 운전면허 우선 순위

제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자
- 나. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로써 면허공고신청일 현재 동일 택시회사에서 10년이상 근속중인 자
- 다. 사업용자동차(시내·외버스)를 13년(영년수상자 12년)이상 무사고로 운전한 자
- 라. 사업용자동차(화물 : 기타)를 15년(영년수상자 14년)이상 무사고로 운전한 자
- 마. 국가유공자에우등에우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 가족중에서 사업용자동차를 6년이상 무사고로 운전한 자
- 바. 군복무 기간중 군용차량을 20년이상 운전한 자 또는 안동시내 소재기관(국가기관 또는 지방자치단체)에서 20년이상 무사고로 운전한 자

제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로써 동일택시회사에서 5년이상 근속중인 자
- 나. 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 경찰청장의 10년이상 무사고운전 영년표시장을 받은 자 다만 영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨 자는 제외한다.
- 라. 사업용자동차를 11년이상 무사고로 운전한 자
- 마. 사업용자동차 운전자로 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속·유죄판결을 받게한 자. 다만, 중요범인은 강력범·조직폭력·소매치기·약취유인·마약사범에 한한다.
- 바. 면허신청공고일 현재 동일 택시회사 7년이상 근속중인 자
- 사. 운전업무와 관련한 상훈법에 의한 훈포장을 받은 자
- 아. 대통령, 국무총리, 행정자치부장관 또는 건설교통부장관의 표창을 받은 자(운전업무관련) <2002.07.12>

제3순위

- 가. 택시를 5년이상 운전한 자로써 동일택시회사에 3년이상 근속한 자
- 나. 택시를 6년이상 무사고로 운전한 자
- 다. 사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자
- 라. 기타 개인택시운송사업의 요건을 갖춘 자

경주시 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	택시를 11년이상 무사고로 운전한 자.
	나	면허신청일 현재 동일택시회사에서 10년 이상 근속한자로서 5년이상 무사고 운전한 자 및 동일 시내버스회사에서 12년이상 근속한자로서 8년이상 무사고 운전한자, 15년 이상 무사고 운전 영년표시장을 수상한 자. 단,영년표시장을 받은 후 교통사고를 일으킨자는 제외한다.
	다	사업용 자동차를 14년 이상 무사고로 운전한 자.
	라	국가유공자 예우 등에 관한 법률에 의한 국가유공자 그 유족.
	마	군 복무기간중 군용차량 또는 경주시내 공공기관에서 16년 이상 운전한 자. (단, 군무원은 제외)
2 순 위	가	택시를 7년이상 무사고로 운전한자로서 동일 택시회사에서 5년이상 근속중 인 자.
	나	택시를 9년 이상 무사고로 운전한 자.
	다	10년이상 무사고운전 영년표시장을 받은자. 다만, 영년표시장을 받은후 교통사고를 일으킨자는 제외한다.
	라	사업용 자동차를 11년 이상 운전한 자.
	마	사업용 자동차 운전자로 2회 이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속 유죄 판결을 받게한자. 다만, 중요범인은 강력범, 소매치기, 약취유인, 마약사범 사망사고후 도주차량을 검거케한자에 한한다.
	바	면허신청일 현재 동일택시회사 운전자로 7년이상 근속한 자.
	사	상훈법에 의한 훈·포장을 받은자.
	아	대통령·국무총리·내무부장관 또는 건설교통부장관의 표창을 받은자.
	자	군 복무기간중 군용차량을 13년 이상 운전한 자.
3 순 위	가	택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에서 3년 이상 근속중인 자.
	나	택시를 6년 이상 무사고로 운전한 자.
	다	사업용 자동차를 8년이상 무사고로 운전한 자.
	라	군 복무기간중 군용차량을 10년 이상 운전한 자.
	마	기타 개인택시 운송사업의 요건을 갖춘자.

공주시 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	택시를 10년이상 무사고로 운전한 사람으로서 면허신청공고일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 사람
	나	택시를 13년이상 무사고로 운전한 사람.
	다	사업용버스(사내, 농어촌, 시외)를 14년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일회사에서 10년이상 근속중인 사람
	라	사업용자동차를 16년이상 무사고로 운전한 사람.
	마	면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 10년이상 근속중인 사람
	바	군복무기간중 군용차량 16년이상 무사고 운전한 사람이나 관용차량을 20년이상 무사고 운전한 사람
2 순 위	가	택시를 7년이상 무사고로 운전한 사람으로서 면허신청공고일 현재 동일 택시 회사에서 5년이상 근속중인 사람
	나	택시를 10년이상 무사고로 운전한 사람.
	다	사업용버스(사내, 농어촌, 시외)를 10년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일회사에서 5년이상 근속중인 사람
	라	사업용자동차를 13년이상 무사고로 운전한 사람
	마	행정자치부장관 또는 경찰청장은 10년이상 무사고 영년표시장을 받은 사람. 다만, 동 표시장을 받은후 교통사고를 야기한사람은 제외한다.
	바	사업용자동차를 운전한 사람으로서 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구소 유죄판결을 받게한사람. 다만, 중요범인의 범위는 강력범, 조직폭력, 소매치기, 마약사범, 약취유인에 한한다.
	사	면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 7년이상 근속중인 사람
	아	국가에 공이 있는 사람 및 선행한 사람 ① 상훈법에 의한 훈·포장 받은 사람 ② 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가에 공이 있는 사람 및 유족 ③ 대통령, 국무총리, 행정자치부장관, 건설교통부장관, 경찰청장(교통사고야기 도주차량 검거유공)의 포장을 받은 사람. ④도지사표창(교통관련 유공)을 받은사람
	자	군복무기간중 군용차량을 13년이상 운전한 사람과 관용차량을 15년이상 운전한 사람
	차	10년이상 모범운전자로 근속한 사업용자동차 운전자로서 관할 경찰서장의 추천을 받은 사람
3 순 위	가	택시를 5년이상 무사고로 운전한 사람으로서 면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 3년이상 근속중인 사람
	나	택시를 7년이상 무사고로 운전한 사람
	다	사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한 사람
	라	군복무기간중 군용차량을 10년이상 무사고 운전한 사람이나 관용차량 10년이상 무사고 운전한 사람
	마	용달화물 및 개별화물의 면허를 소지한 사람
	바	기타 개인택시운송사업 면허의 요건을 갖춘 사람

부여군 개인택시 운전면허 우선 순위

제1순위

- 가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자
- 나. 사업용버스(고속, 시외, 사내, 농어촌)를 13년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에서 10년이상 근속중인 자
- 다. 택시를 12년이상 무사고로 운전한 자
- 라. 사업용 자동차를 16년이상 무사고로 운전한 자
- 마. 면허 신청공고일 현재 동일 택시회사에서 10년, 동일 버스회사에서 15년이상 근속중인 자
- 바. 군복무기간중 군용차량을 16년이상 운전한 자와 관용차량을 20년 이상 운전한 자

제2순위

- 가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자
나. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자
다. 사업용버스(고속, 시외, 시내, 농어촌)를 10년이상 무사고로 운전한 자
라. 사업용자동차를 13년이상 무사고로 운전한 자
마. 내무부장관 또는 경찰청장의 10년 무사고 영년표시장을 받은 자. 다만 동 표시장을 받은후 교통사고를 야기한자는 제외한다.
바. 범죄신고 검거자 및 동일 택시회사 7년이상 근속중인 자
- (1) 사업용자동차 운전자로서 2회이상 중요범인을 신고하거나 검거하여 구속, 유죄판결을 받게한 자. 다만, 중요 범인의 범위는 강력법, 조직폭력, 소매치기, 약취유인, 마약사범에 한한다.
(2) 면허신청공고일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자
- 사. 국가유공자 및 선행자
- (1) 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유가족중 1명(유가족의 범위는 본인, 배우자, 직계존속비속)
(2) 상훈법에 의하여 훈·포장을 받은 자
(3) 대통령, 국무총리, 내무부장관, 건설교통부장관의 표창을 받은 자와 교통사고 야기 도주차량 검거 유공자로 경찰청장의 표창을 받은 자
- 아. 군복무기간중 군용차량을 13년이상 운전한자와 관용차량을 18년이상 운전한 자
자. 10년이상 모범운전자로 근무한 사업용자동차운전자로 관할 경찰서장의 추천을 받은 자제3순위
가. 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일 택시회사에서 3년이상 근속중인 자
나. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자
다. 사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자
라. 면허신청공고일 현재 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자
마. 군복무기간중 군용차량을 10년이상 운전한 자와 관용차량을 15년이상 운전한 자
바. 기타 개인택시 운송사업면허 요건을 갖춘 자

분류별	순위	내 용	배정비율	
택시	1	택시를 11년이상 무사고로 운전중인 자로 동일택시회사에서 7년이상 근속중인 자.	88%	
	2	택시를 13년이상 무사고로 운전중인 자.		
시	3	택시를 11년이상 무사고로 운전중인 자로 동일택시회사에서 5년이상 근속중인 자.	4%	
시내버스	1	시내버스를 13년이상 무사고로 운전중인 자로 동일회사에서 8년이상 근속중인자.		
	2	시내버스를 11년이상 무사고로 운전중인 자로 동일회사에서 5년이상 근속중인자.		
	3	시내버스를 10년이상 무사고로 운전중인 자.		
사업용 자동차 및 기타	1	사업용자동차를 14년이상 무사고 운전중인 자로 동일업종에서 7년이상 근속중인자.		4%
	2	사업용자동차를 15년이상 무사고로 운전중인 자.		
	3	군용 또는 관용차량을 무사고로 18년이상 운전중인 자. 경찰청장의 10년이상의 무사고 영년 표시장을 받은 자.		
국가 유공자	1	택시를 8년이상 무사고로 운전중인 자.	4%	
	2	사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전중인 자.		
		※ 국가유공자는 국가유공자등 예우 및 지원에 관한법률 제4조내지 제5조의 규정을 적용하 되 동일순위내에서 경력경합에 앞서 다음 각호의 순서를 우선하여 적용한다. 1.국가유공자(당사자) 2.국가유공자의 처 3.국가유공자의 자녀		
1. 공급대수는 업종별 배정비율에 따라 업종별로 면허대수를 산정하며 배정한다.				
2. 업종별 면허대수 산정시 소수점이하는 사소오입하여 산정한다. 이때 잔여비율이 있으면 택시에 우선 배정한다.				

순천시 개인택시면허 발급 우선 순위

순위	등급	내 용
제 1 순위	가	택시를 13년 이상 무사고로 운전한 사람으로서 순천시내에서 계속 5년 이상 운전중인 사람
	나	택시를 10년 이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일택시회사에서 7년이상 무사고로 근속 운전중인 사람
	다	사업용자동차를 15년 이상 무사고로 운전한 사람
	라	면허신청일 현재 동일택시회사에서 8년 이상 무사고로 근속운전중인 사람
	마	군용 차량을 16년 이상 또는 관용차량을 20년 이상 무사고로 운전한 사람
제 2 순위	가	택시를 10년 이상 무사고로 운전한 사람
	나	택시를 7년 이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일택시회사에서 5년이상 무사고로 근속 운전한 사람
	다	10년이상 무사고로 행정자치부장관 또는 경찰청장의 영년표시장을 받은 사람(다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 사람은 제외한다). 또는 사업용자동차를 12년 이상 무사고로 운전한 사람
	라	면허신청일 현재 동일택시회사에서 6년 이상 무사고로 근속 운전중인 사람
	마	국가유공자 및 선행자 ① 국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 ② 상훈법에 의하여 훈·포장을 받은 사람 ③ 대통령, 국무총리, 행정자치부장관, 건설교통부장관 또는 경찰청장(평소니 검거 유공자에 한함)의 표창을 받은 사람
	바	10년 이상 모범운전자로 근속한 사업용 자동차 운전자로서 관할경찰서장의 표창을 받은 사람 중 추천된 사람
	사	군용차량을 13년 이상 또는 관용차량을 17년 이상 무사고로 운전한 사람
제 3 순위	가	택시를 7년 이상 무사고로 운전한 사람
	나	택시를 5년 이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일택시회사에서 3년이상 무사고로 근속 운전중인 사람
	다	사업용자동차를 8년 이상 무사고로 운전한 사람
	라	면허신청일 현재 동일택시회사에서 4년 이상 무사고로 근속 운전중인 사람
	마	군용 차량을 10년 이상 또는 관용차량을 14년 이상 무사고로 운전한 사람
	바	기타 개인택시운송사업면허의 요건을 갖춘 사람

목포시 개인택시면허 발급 우선 순위

구 분	순위별	내 용	배정비율
택 시 운 전 자	1순위	택시를 13년이상 무사고로 운전한 사람으로서 사업구역에서 5년이상 운전한 사람	국가유공자 배정 후 85%
	2순위	택시를 10년이상 무사고로 운전한 사람으로서 목포소재 동일회사에서 7년이상 무사고로 근속운전중인 사람	
	3순위	택시를 8년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일회사에서 6년이상 무사고로 근속운전중인 사람	
	4순위	택시를 10년이상 무사고로 운전한 사람	
버 스 운 전 자	1순위	목포 시내버스를 13년이상 무사고로 운전한 사람	국가유공자 배정 후 10%
	2순위	버스를 13년이상 무사고로 운전한 사람	
	3순위	버스를 11년이상 무사고로 운전한 사람	
사업용자동차 및 기타 운전자	1순위	화물을 16년이상 무사고로 운전한 사람	국가유공자 배정 후 5%
	2순위	사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 사람	
	3순위	군용차량 및 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 사람	
	4순위	사업용자동차를 15년이상 무사고로 운전한 사람	
국가유공자		국가유공자등예우및지원에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 유가족중 1명(유가족의 범위는 배우자 및 직계 비속)	공급대수의 5% 우선배정
	1순위	택시를 8년이상 무사고로 운전한 사람	
	2순위	버스를 10년이상 무사고로 운전한 사람	
	3순위	사업용자동차를 12년이상 무사고로 운전한 사람	
	4순위	택시를 6년이상 무사고로 운전한 사람	

여수시 개인택시면허 발급 우선 순위

순위	등급	내 용
제 1 순 위	가	택시를 13년 이상 무사고로 운전한 사람
	나	국가유공자로서 택시를 11년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일 택시회사에서 9년이상 근속 운전중인 사람 또는 국가유공자로서 시내버스를 18년이상 무사고로 운전한 사람으로서 여수소재 동일 시내버스회사에서 12년 이상 근속 운전중인 사람
	다	시내버스를 18년 이상 무사고로 운전한 사람으로서 여수소재 동일 시내버스회사에서 12년 이상 근속 운전중인 사람(다만, 개인택시 증차대수의 5% 배정하며 소숫점인 경우에는 반올림한다)
	라	택시를 11년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일 택시회사에서 9년 이상 근속 운전 중인 사람
	마	군용차량을 20년이상 또는 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 사람
	바	면허신청 공고일 현재 동일 택시회사에서 8년이상 무사고로 근속 운전중인 사람
제 2 순 위	가	택시를 10년이상 무사고로 운전한 사람
	나	사업용 자동차를 10년이상 무사고로 운전하고 경찰청장의 영년표시장을 받은 사람(다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 사람은 제외한다)또는 사업용자동차를 13년이상 무사고로 운전한 사람
	다	택시를 7년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일택시회사에서 5년이상 근속 운전 중인 사람
	라	국가유공자 및 선행상 1. 국가유공자에우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족 2. 상훈법에 의하여 훈,포장을 받을 사람 3. 대통령,국무총리,행정자치부장관,건설교통부 장관 또는 경찰청장(뺑소니검거 유공자에 한 함)의 표창을 받은사람
	마	10년이상 모범운전자로 근속한 사업용자동차 운전자로서 관할 경찰서장의 표창을 받은 사람중 추천된 사람
	바	군용차량을 13년 이상 또는 관용차량을 17년이상 무사고로 운전한 사람
제 3 순 위	가	택시를 7년이상 무사고로 운전한 사람
	나	택시를 5년이상 무사고로 운전한 사람으로서 동일택시회사에서 3년이상 근속 운전 중인 사람
	다	사업용자동차를 8년이상 무사고로 운전한 사람
	라	면허신청공고일 현재 동일택시회사에서 4년이상 무사고로 근속 운전중인 사람
	마	군용차량을 10년이상 또는 관용차량을 14년이상 무사고로 운전한 사람
	바	기타 개인택시 운송사업면허의 요건을 갖춘 사람.

서귀포시 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	면허신청공고일현재 택시 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 3년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일현재 택시 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 7년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일현재 시내·외버스를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
	라	면허신청공고일현재 전세버스를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
	마	면허신청공고일현재 시내·외버스를 11년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 9년이상 근속중인 자.
	바	면허신청공고일현재 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 10년이상 근속중인 자.
	사	면허신청공고일현재 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사 5년이상 근속중인 자.
	아	면허신청공고일현재 군용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	자	면허신청공고일현재 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	차	국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 3년이상 근속중인 자.
2 순 위	카	국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 시내·외버스 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 3년이상 근속중인 자. ※ 국가유공자는 국가유공자예우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 가족을 말하고, 선행자는 상훈법에 의한 훈·포장을 받은 자와 5년 이내에 대통령, 국무총리, 내무부(행정자치부), 교통부(건설교통부), 노동부장관, 제주도지사의 표창을 받은 자로서 수상후 1년이상 경과한 자를 말하며, 단, 도지사표창은 운수사업체 종사자로서 교통 및 노동분야 공적으로 받은 표창이어야 하며, 면허신청 공고일로부터 과거 3년 이내에 여객자동차운수사업법 시행규칙 [별표 3] 제2호에 해당하는 위반사항이 1회이상 발생하여 처분받은 사실이 있을 경우에는 이를 적용하지 아니한다.
	가	면허신청공고일현재 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 5년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일현재 시내·외버스를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일현재 전세버스를 13년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
특례조항 : 면허신청공고일현재 만50세이상인 택시 또는 시내·외버스운전경력자와만53세이상인 전세버스운전경력자로서 10년이상 운전한 자중 5년이상 무사고로 동일회사에 5년이상 근속조건을 충족하는 자에 대하여는 면허발급하는 대상자의 수의 20% 범위내에서 연장자 순으로 면허한다.		

< 비 고 >

1. 면허공급량은 택시는 1순위 해당자에게 면허하고, 그 면허대수를 기준하여 2001년도와 2002년도인 경우 버스는 1순위 해당자에 한하여 매년 도 전체 25대까지 면허하고, 기타는 2%로 하되 2003년도부터는 버스 13% 기타 2%로 한다.(개정 2001. 7. 13)
2. 면허는 우선순위등급에 의하고 동일등급이 2인 이상일 때에는 무사고 운전경력, 사업용자동차 운전경력, 동일회사 근속년수, 연장자 순으로 한다.
3. 제주도 전입자는 도내 동일회사에서 3년이상 근속중인 자로 한다.(개정 2001. 7. 13)

제주시 개인택시 운전면허 우선 순위

- ① 면허신청공고일 현재 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 3년이상 근속중인 자
 - ② 면허신청공고일 현재 택시를 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 7년이상 근속중인 자
 - ③ 면허신청공고일 현재 시내·시외버스를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자
 - ④ 면허신청공고일 현재 전세버스를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자
 - ⑤ 면허신청공고일 현재 시내·시외버스를 11년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 9년이상 근속중인 자
 - ⑥ 면허신청공고일 현재 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 10년이상 근속중인 자
 - ⑦ 면허신청공고일 현재 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사에 5년이상 근속중인 자
 - ⑧ 면허신청공고일 현재 군용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자
 - ⑨ 면허신청공고일 현재 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자
 - ⑩ 국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자 중 동일택시회사에 3년이상 근속중인 자
 - ⑪ 국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 시내·외버스를 10년이상 무사고로 운전한 자 중 동일회사에 3년이상 근속중인 자
- ※ 국가유공자는 국가유공자 예우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 가족을 말하고, 선행자는 상훈법에 의한 훈표장을 받은 자와 5년 이내에 대통령, 국무총리, 내무부(행정자치부), 교통부(건설교통부), 노동부장관, 제주도지사의 표창을 받은 자로서 수상후 1년이상 경과한 자를 말한다. 단, 도지사표창은 운수사업체 종사자로서 교통 및 노동분야 공적으로 받은 표창이어야 하며, 면허신청 공고일로부터 과거 3년 이내에 여객자동차운수사업법 시행규칙(별표 3) 제2호에 해당하는 위반사항이 1회이상 발생하여 처분 받은 사실이 있을 경우에는 이를 적용하지 아니한다.

[특례조항]

면허신청일현재 만 50세이상인 택시 또는 시내·외버스 운전경력자와 만 53세이상인 전세버스운전경력자로서 10년이상 운전자 중 5년이상 무사고로 동일회사에 5년이상 근속조건을 충족하는 자에 대하여는 면허발급하는 대상자의 수의 20% 범위내에서 연장자 순으로 면허한다

※ 비 고

1. 면허공급량은 택시는 1순위 해당자에게 면허하고, 그 면허대수를 기준하여 2001년도와 2002년도인 경우 버스는 1순위 해당자에 한하여 매년 도전체 25대까지 면허하고, 기타는 2%로 하되, 2003년도부터는 버스13% 기타는2%로 한다.
2. 면허는 우선등급에 의하고 동일등급이 2인 이상일때에는 무사고 운전 경력,사업용자동차 운전경력,동일회사 근속년수, 연장자 순으로 면허 한다.
3. 제주도 전입자는 도내 동일회사에서 3년이상 근속중인 자로 한다.

남제주군 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	면허신청공고일현재 택시 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 3년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일현재 택시 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 7년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일현재 시내·외버스를 12년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
	라	면허신청공고일현재 전세버스를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
	마	면허신청공고일현재 시내·외버스를 11년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 9년이상 근속중인 자.
	바	면허신청공고일현재 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 10년이상 근속중인 자.
	사	면허신청공고일현재 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일회사 5년이상 근속중인 자.
	아	면허신청공고일현재 군용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	자	면허신청공고일현재 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	차	국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사 3년이상 근속중인 자.
2 순 위	가	면허신청공고일현재 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 5년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일현재 시내·외버스를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일현재 전세버스를 13년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
<p>특례조항 : 면허신청공고일현재 만50세이상인 택시 또는 시내·외버스운전경력자와만53세이상인 전세버스운전경력자로서 10년이상 운전한 자중 5년이상 무사고로 동일회사에 5년이상 근속조건을 충족하는 자에 대하여는 면허발급하는 대상자의 수의 20% 범위내에서 연장자 순으로 면허한다.</p>		

< 비 고 >

1. 면허공급량은 택시는 1순위 해당자에게 면허하고 그 면허대수를 기준하여 2001년도와 2002년도인 경우 버스는 1순위 해당자에 한하여 매년 도 전체 25대까지 면허하고, 기타는 2%로 하되, 2003년도부터는 버스13% 기타 2%로 한다
2. 동일등급이 2인 이상일때에는 무사고운전경력, 사업용자동차운전경력, 동일회사 근속년수, 연장자 순으로 면허한다.
3. 제주도 전입자는 도내 동일회사에서 3년이상 근속중인자로 한다.

복제주군 개인택시 운전면허 우선 순위

순위	등급	내 용
1 순 위	가	면허신청공고일 현재 택시 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 3년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일 현재 택시 9년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 7년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일 현재 시내·외버스를 12년이상 무사고로 운전한자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
	라	면허신청공고일 현재 전세버스를 18년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 5년이상 근속중인 자.
	마	면허신청공고일 현재 시내·외버스를 11년이상 무사고로 운전한자로서 동일버스회사에 9년이상 근속중인 자.
	바	면허신청공고일 현재 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 10년이상 근속중인 자.
	사	면허신청공고일 현재 사업용자동차를 18년이상 무사고로 운전한자로서 동일회사에 5년이상 근속중인 자.
	아	면허신청공고일 현재 군용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	자	면허신청공고일 현재 관용차량을 20년이상 무사고로 운전한 자.
	차	국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 택시를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 3년이상 근속중인 자.
	카	국가유공자 및 선행자로서 면허신청공고일 현재 시내·외버스 10년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사에 3년이상 근속중인 자. ※ 국가유공자는 국가유공자에우등에관한법률에 의한 국가유공자 및 그 가족을 말하고, 선행자는 상훈법에 의한 훈·포장을 받은자와 5년 이내에 대통령, 국무총리, 행정자치부, 건설교통부, 노동부장관, 제주도지사의 표창을 받은 자로서 수상후 1년이상 경과한 자를 말한다. 단, 도지사표창은 운수사업체 종사자로서 교통 및 노동분야 공적으로 받은 표창이어야 하며, 면허신청공고일로부터 과거 3년 이내에 여객자동차운수사업법 시행규칙 [별표 3] 제2호에 해당하는 위반사항이 1회이상 발생하여 처분 받은 사실이 있을 경우에는 이를 적용하지 아니한다.
2 순 위	가	면허신청공고일 현재 택시 7년이상 무사고로 운전한 자로서 동일택시회사에 5년이상 근속중인 자.
	나	면허신청공고일 현재 시내·외버스를 8년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
	다	면허신청공고일 현재 전세버스를 13년이상 무사고로 운전한 자로서 동일버스회사 5년이상 근속중인 자.
특례조항 : 면허신청공고일 현재 만50세이상인 택시 또는 시내·외버스 운전경력자와 만 53세이상인 전세버스 운전경력자로서 10년이상 운전한자중 5년이상 무사고로 동일회사에 5년이상 근속조건을 충족하는 자에 대하여는 면허발급하는 대상자의 수의 20%범위내에서 연장자 순으로 면허한다.		

< 비 고 >

1. 면허공급량은 택시는 1순위 해당자에게 면허하고, 그 면허대수를 기준하여 2001년도와 2002년도인 경우 버스는 1순위 해당자에 한하여 매년도 전체 25대까지 면허하고, 기타는 2%로 하되, 2003년도부터는 버스 13%, 기타 2%로 한다.
2. <삭제 2001. 7. 14>
3. 면허는 우선순위등급에 의하고 동일등급이 2인 이상일 때에는 무사고 운전경력, 사업용자동차운전경력, 동일회사 근속연수, 연장자 순으로 면허한다.
4. 제주도 전입자는 도내 동일회사에서 3년이상 근속중인 자로 한다.

< 부 록 3 >

1) 부제 현황

지역	회사	개인	지역	회사	개인	지역	회사	개인
서울시	0	3	경상북도	회사	개인	경상남도	회사	개인
부산시	10	4	영천시	10	6	마산시	8	3
대구시	8	4	포항시	8	6	진주시	5	3
인천시	12	3	김천시	5	4	진해시	4	3
광주시	8	3	구미시	8	6	사천시	6	4
대전시	6	3	안동시	8	6	창원시	8	3
울산시	6	3	문경시	10	6	양산시	10	5
경기도	회사	개인	상주시	8	6			
수원	10	3	영주시	8	6	전라북도	회사	개인
성남	10	3	경주시	6	6	남원시	8	8
의정부	6	3	울진군	10	8	익산시	8	5
안양시	10	3	영덕군	10	5	군산시	8	6
부천시	10	3	청송군	8	5	전주시	8	4
광명시	15	3	충청북도	회사	개인	전라남도	회사	개인
파주시	3	3	청주시	6	3	순천시	6	6
동두천시	6	3	제천시	6	6	나주시	6	6
군포시	10	3	충주시	6	5	목포시	6	6
강원도	회사	개인	충청남도	회사	개인	여주시	6	6
춘천시	3	3	보령시	12	6	제주도	회사	개인
원주시	3	3	아산시	15	5	서귀포시	5	5
강릉시	3	3	공주시	9	6	제주시	5	5
동해시	3	3	부여군	4	4	남제주군	5	5
삼척시	3	3	서천군	6	6	북제주군	5	5
정선군	6	6	홍성군	6	4			
홍천군	5	3						
평창군	6	6						

2) 면허제도(우선순위)

① 현재의 순위별 우선순위(전체 시·군)

순위	내 용	도 시 명	비 고	비율
제 1 순 위	가 택 시 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	서울, 부산, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 익산, 군산, 전주, 순천, 나주, 목포, 여수, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	59	94%
	나 버 스 무사고운전자로서 동일 버스회사 근무자	서울, 대구, 인천, 광주, 대전, 울산, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 영천, 포항, 구미, 상주, 영주, 경주, 울진, 청송, 청주, 충주, 공주, 서천, 부여, 익산, 군산, 전주, 나주, 목포, 여수, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	43	68%
	다 택시·버스 무사고운전자	서울, 울산, 수원, 성남, 의정부, 부천, 광명, 군포, 원주, 강릉, 동해, 정선, 평창, 영천, 포항, 김천, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 제천, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 익산, 군산, 전주, 순천, 목포, 여수	42	67%
	라 사업용 자동차 운전자	서울, 인천, 광주, 울산, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진해, 사천, 창원, 익산, 군산, 전주, 순천, 나주, 목포, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	52	83%
	마 현재 동일 택시·버스 회사에 근속중인자	서울, 대구, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 파주, 군포, 정선, 제천, 충주, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진해, 사천, 창원, 양산, 순천, 나주	25	40%
	바 국가유공자	서울, 인천, 광주, 대전, 수원, 성남, 군포, 의정부, 안양, 부천, 춘천, 원주, 정선, 영천, 포항, 구미, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 청주, 사천, 창원, 양산, 익산, 군산, 전주, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	35	56%
	사 군·관용차량 운전자	서울, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 충주, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 익산, 순천, 나주, 여수, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	49	78%

순위	내용	도시명	비고	비율
제 2 순위	가 택시·버스 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	서울, 인천, 광주, 광주, 대전, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 익산, 군산, 전주, 순천, 나주, 목포, 여수, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	56	89%
	나 택시·버스 무사고운전자	서울, 대전, 울산, 수원, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 정선, 영천, 김천, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 군산, 전주, 순천, 나주, 목포, 여수, 서귀포	45	71%
	다 사업용 자동차 운전자	서울, 대구, 광주, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 영천, 포항, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 익산, 전주, 목포	39	62%
	라 중요범인 2회이상 신고 또는 검거자	서울, 대구, 인천, 울산, 수원, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여	34	54%
	마 영년표시장상 · 동표시장 수상자	서울, 부산, 인천, 수원, 성남, 의정부, 군포, 안양, 동해, 삼척, 홍천, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 양산, 군산, 나주, 여수, 서귀포	40	63%
	바 국가유공자 및 선행자	서울, 부산, 대구, 인천, 대전, 수원, 안양, 부천, 파주, 군포, 춘천, 강릉, 동해, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 순천, 나주, 여수	43	68%
	사 군·관용 차량운전자	서울, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 춘천, 정선, 포항, 김천, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 나주, 여수	35	56%
	아 경찰서장 추천자	서울, 인천, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 강릉, 정선, 평창, 영천, 김천, 문경, 경주, 울진, 영덕, 청송, 청주, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 순천, 나주, 여수	31	49%

순위	내용		도시명	비고	비율
제 3 순위	가	택시·버스 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	서울, 부산, 인천, 광주, 광주, 대전, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 원주, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 구미, 안동, 문경, 상주, 영주, 경주, 울진, 영덕, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 사천, 창원, 양산, 익산, 군산, 순천, 나주, 목포, 여수, 제주, 남제주, 북제주	56	89%
	나	택시·버스 무사고운전자	서울, 울산, 수원, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 원주, 동해, 삼척, 평창, 영천, 김천, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 사천, 창원, 양산, 군산, 순천, 나주, 목포, 여수	39	62%
	다	사업용 자동차 운전자	서울, 광주, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 부천, 광명, 파주, 군포, 원주, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 평창, 영천, 포항, 김천, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 충주, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 사천, 창원, 양산, 전주, 순천, 나주, 목포, 여수	46	73%
	라	현재 동일 택시 회사에 근속중인자	서울, 울산, 수원, 성남, 의정부, 안양, 광명, 파주, 군포, 삼척, 홍천, 포항, 부여, 마산, 진주, 사천, 창원, 양산, 군산, 순천, 나주	21	33%
	마	군용차량운전자	서울, 대구, 인천, 울산, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 영천, 포항, 김천, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 충주, 보령, 아산, 서천, 홍성, 부여, 마산, 진주, 사천, 창원, 양산, 순천, 나주, 여수	33	52%
	바	기타 개인택시운송 사업면허의 요건을 갖춘자	서울, 수원, 성남, 의정부, 안양, 광명, 파주, 군포, 강릉, 동해, 삼척, 정선, 홍천, 영천, 포항, 김천, 안동, 문경, 상주, 경주, 울진, 영덕, 청송, 제천, 보령, 아산, 공주, 서천, 홍성, 부여, 진주, 진해, 사천, 창원, 양산, 전주, 순천, 나주, 여수	39	62%

주) 각 지방 자치 법규 참조(2001년 12월 현재)

< 비 교 >

⇒ 총 63개도시 및 군을 조사

⇒ 1) 각 순위 무사고운전자로서 동일회사 근무자

- 1순위 : 택시(10이상), 버스(12이상), 동일회사(7년 이상)
- 2순위 : 택시(7년이상), 버스(12이상), 동일회사(5년 이상)
- 3순위 : 택시(5년이상), 동일회사(3년 이상)

2) 각 순위 무사고운전자

- 1순위 : 택시(12년이상)
- 2순위 : 택시(10년이상)
- 3순위 : 택시(7년이상)

3) 사업용자동차 무사고운전자

- 1순위 : 택시(16년이상)
- 2순위 : 택시(13년이상)
- 3순위 : 택시(9년이상)

4) 군·관용차량 운전자

- 1순위 : 택시(16년이상)
- 2순위 : 택시(13년이상)
- 3순위 : 택시(10년이상)

5) 시 내·외버스, 택시 합산 무사고 운전경력

- 1순위 : 택시(15년이상)
- 2순위 : 택시(12년이상)
- 3순위 : 택시(9년이상)

6) 국가유공자

택시(8년), 버스(10년), 사업용자동차(13년)이상 무사고 운전자

< 기 타 >

도시명	내 용	비고
부산시	전체면허대수 5% 범위내에서 시장이 따로 정하여 제1순위에 우선하여 면허할수 있다	
광주시	광주민주유공자, 여성운전자	
대전시	모범운전자, 노사화합에 공이많은자	
울산시	국가유공자가우선(택시, 버스, 사업용자동차, 군·관용)	
동두천시	동일회사 장기근속경력운전자(택시, 버스, 사업용자동차순), 연장자순	
원주시	장애인(당해 연도 면허 총대수가 35대미만인 경우는 적용하지 않는다.)	
군산시	여성운전자, 택시 10년이상 무사고, 버스 13년이상 무사고	

② 도시규모별 우선순위

▶ 인구 20 ~ 40만명(17개 시지역)

인구 (명)	순 위	내 용	도 시 명	비고	비율
20 ~ 40 만명	1 순 위	가 택시 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	의정부, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 익산, 군산, 순천, 목포, 여수	16	94%
		나 버스 무사고 운전자로서 동일 버스 회사근무자	의정부, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 익산, 군산, 목포, 여수	13	76%
		다 택시·버스 무사고 운전자	의정부, 광명, 군포, 원주, 강릉, 경주, 진주, 양산, 익산, 군산, 순천, 목포, 여수	13	76%
		라 사업용 자동차 운전자	의정부, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 익산, 군산, 순천, 목포	13	76%
		마 현재 동일 택시·버스 회사에 근속중인자	의정부, 파주, 군포, 충주, 양산, 순천	6	35%
		바 국가유공자	군포, 의정부, 춘천, 원주, 경주, 양산, 익산, 군산	8	47%
		사 군·관용차량 운전자	의정부, 광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 익산, 순천, 여수	14	82%
	2 순 위	가 택시·버스 무사고 운전자로서 동일 택시회사 근무자	의정부, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 익산, 군산, 순천, 목포, 여수	15	88%
		나 택시·버스 무사고운전자	광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 경주, 충주, 진주, 목포, 여수	10	59%
		다 사업용 자동차 운전자	의정부, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 익산, 목포	12	70%
		라 중요범인 2회이상 신고 또는 검거자	광명, 파주, 군포, 춘천, 원주, 강릉, 경주, 충주	8	47%
		마 영년표시장상·동표시장 수상자	의정부, 군포, 경주, 충주, 진주, 양산, 군산, 여수	8	47%
		바 국가유공자 및 선행자	파주, 군포, 춘천, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 순천, 여수	10	59%
		사 군·관용차량운전자	광명, 파주, 군포, 춘천, 경주, 충주, 진주, 양산, 여수	9	53%
	3 순 위	아 경찰서장 추천자	광명, 파주, 군포, 강릉, 경주, 충주, 진주, 순천, 여수	9	53%
		가 택시·버스 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	의정부, 광명, 파주, 군포, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 익산, 군산, 목포, 여수	14	82%
		나 택시·버스 무사고 운전자	광명, 파주, 군포, 원주, 경주, 충주, 진주, 양산, 군산, 순천, 목포, 여수	12	70%
		다 사업용 자동차운전자	의정부, 광명, 파주, 군포, 원주, 강릉, 경주, 충주, 진주, 양산, 순천, 목포, 여수	13	76%
		라 현재 동일 택시 회사에 근속중인자	의정부, 광명, 파주, 군포, 진주, 양산, 군산, 순천	8	47%
		마 군용차량운전자	충주, 진주, 양산, 순천, 여수	5	29%
		바 기타 개인택시 운송사업면허의 요건을 갖춘자	의정부, 광명, 파주, 군포, 강릉, 경주, 진주, 양산, 순천, 여수	10	59%

③ 관광도시 우선순위(8개 시·군 지역)

도시형태	순 위	내 용	도 시 명	비 고	비 율
관광도시	1 순 위	가 택시 무사고 운전자로서 동일 택시회사 근무자	정선, 안동, 경주, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	8	100%
		나 버스 무사고 운전자로서 동일 버스 회사근무자	정선, 경주, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	7	88%
		다 택시·버스 무사고 운전자	정선, 안동, 경주, 부여	4	50%
		라 사업용 자동차 운전자	정선, 안동, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	7	88%
		마 현재 동일 택시·버스 회사에 근무중인자	정선, 부여	2	25%
		바 국가유공자	정선, 안동, 경주, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	7	88%
		사 군·관용차량 운전자	정선, 안동, 경주, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	8	100%
	2 순 위	가 택시·버스 사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	정선, 안동, 경주, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	8	100%
		나 택시·버스 무사고운전자	정선, 안동, 경주, 부여, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	8	100%
		다 사업용 자동차 운전자	안동, 경주, 부여	3	38%
		라 중요범인 2회이상 신고 또는 검거자	정선, 경주, 부여	3	38%
		마 영년표시장상·동표시장 수상자	정선, 경주, 부여, 안동, 서귀포, 제주, 남제주, 북제주	8	100%
		바 국가유공자 및 선행자	정선, 경주, 부여	3	38%
		사 군·관용 차량운전자	정선, 경주, 부여	3	38%
		아 경찰서장 추천자	정선, 경주, 부여	3	38%
	3 순 위	가 택시·버스 무사고운전자로서 동일 택시회사 근무자	정선, 안동, 경주, 부여, 제주, 남제주, 북제주	7	88%
		나 택시·버스 무사고 운전자	안동, 경주, 부여	3	38%
		다 사업용 자동차운전자	정선, 안동, 경주, 부여	4	50%
		라 현재 동일 택시 회사에 근속중인자	부여	1	13%
		마 군용차량운전자	정선, 경주, 부여	3	38%
		기 타 개인택시 운송사업면허의 요건을 갖춘자	정선, 안동, 경주, 부여	4	50%

A study on an efficient operating plan of the taxi system

-Focused on the city of Gyeongju-

Supervised by Professor park chang su, Ph.D

submitted by Gong, Pyo Deok

Department of Urban Engineering

The Graduate School, Kyongju University

The traffic sharing rate of taxies almost plays the same role as the mass transportation but there are public troubles and wasteful expenditure because of the friction between the parties concerned who decide the number of taxies.

This study presents a proper standard for the rate of the taxies which have passengers, transportation condition, computing an appropriate raising number of taxies.

The purpose of this study is to show a traffic improvement plan - a reasonable standard for the taxi license system and to solve general problems related the system.

The details are as follows.

First, a plan to recover the taxi original functions

Second, the modulation of the application standard to select better drivers

Third, searching methods to improve taxi business

Fourth, a better civil affairs administration for the applicants

Finally, looking for methods for computing a proper number of taxies

The methods above strengthen the issuing system of the taxi driver's license to settle the complaints from the applicants who wait for the licence and they improve the safety as well as the quality of the taxi service to make the tourism city of Gyeongju better.

Furthermore, the methods have a base role to prevent illegal taxi trade and examine the taxi's extra charge system different from other cities.

감사의 글

여러 고마운 분들의 도움으로 미약하지만 이 논문을 마무리하면서 그동안 보살펴 주신 많은 분들께 고마움을 전하고자 합니다.

우선 논문이 나오기까지 오랫동안 학문의 길을 열어주시고 이끌어 주신 박창수교수님께 깊이 감사 드립니다. 반드시 학기가 끝날 때 논문을 작성하도록 격려해주시고 지도해주신 덕분에 이 논문이 작성됨을 다시 한번 고개숙여 감사 드립니다.

그리고 가까이서 대학원 생활동안 용기를 북돋아 주시고 지도를 아끼지 않으신 김경대 교수님, 정현 교수님께도 진심으로 감사 드립니다.

항상 곁에서 나를 아껴주신 정위 행님, 영원한 허접들인 우영, 진혁, 재규, 성규까지 모두에게 고마움을 표하며, 어려울 때마다 나를 도와준 경훈, 창섭, 박동진샘, 김수희샘, 지정은샘, 그리고 규샘, 봉샘 모두에게 너무 많은 도움을 받은 것 같아 진심으로 감사 드립니다. 그리고 선배가 힘들어 할 때마다 옆에서 격려를 해준 상길, 동국, 창섭에게도 감사드리고, 멀리서도 항상 격려해준 성민, 연정, 종백선배, 경애, 종복, 창환, 창범, 성홍, 태성에게도 감사 드립니다.

학부 생활을 마치고 대학원에 새롭게 시작하는 우리 후배들 종환, 필재 등 모두에게 열심히 공부할수 있도록 격려해주고 싶습니다.

함께 졸업하는 우리 친구들 재근, 병태, 용준 모두들 사회에 잘 적응하여 부끄럽지 않는 대학원 생활이 되었음 한다.

무엇보다도 어려운 가정형편에서 대학원까지 보내시느라 고달픈 몸으로 자식들을 위하여 지금도 일을 하시면서 사랑과 희생으로 보살펴주신 어머님과 아버지 그리고 두 동생 선미, 은미에게 이 모든 것을 다바치고 싶습니다.

끝으로 나를 알고 있는 모든 분들에게 이 논문을 바치며, 항상 건강하고 행복한 시간이 되었으며 합니다.

표덕(근우)