

인천택시 근로조건 및 운영실태와 제도개선 연구

2010년 11월

연구기관: 한국노동사회연구소

**전국운수산업노동조합 민주택시 인천지역본부
인천광역시 택시운송사업조합**

제목 차례

제1장. 서론	8
1. 연구목적 및 내용	8
1) 연구목적	8
2) 연구내용 및 방법	9
2. 기존 연구 검토	10
제2장. 설문조사 분석결과	17
1. 조사개요	17
1) 조사배경과 목적	17
2) 자료구성과 방법	17
2. 택시노동자 설문분석	18
1) 응답자의 특성	18
2) 임금 및 근로조건	19
3) 택시노동자 건강	34
4) 산업정책	36
3. 택시사업체 설문분석	42
1) 택시사업체 기본 현황	42
2) 경영환경	46
3) 산업정책	49
4. 소결	52
제3장. 면접조사 결과분석	54
1. 개요	54

2. 택시 사업주	55
1) 경영상황	55
2) 운영실태	56
3) 개선방안	57
3. 택시 근로자	59
1) 취업실태	59
2) 임금 및 근무조건	59
3) 개선방안	60
4. 소결	61
제4장. 결론	63
1. 요약	63
2. 개선방안	64
참고문헌	69
설문지	70

표 차례

<표 1-1> 인천광역시 택시공급 추이	13
<표 1-2> 2005~2009년 인천광역시 택시 실차율 추이	13
<표 1-3> 인천광역시 택시업체 평균 월급수준	14
<표 1-4> 인천광역시 일반택시 1대당 평균 영업실태 현황	14
<표 1-5> 택시업체의 운전자 입·퇴사자 현황	14
<표 2-1> 설문조사 표본의 일반적 특징	19
<표 2-2> 근무형태	20
<표 2-3> 1일평균 구속시간 및 근로시간	20
<표 2-4> 1일 휴게시간	21
<표 2-5> 근속년수별 1일 평균 운행거리	21
<표 2-6> 임금형태	22
<표 2-7> 수입현황	23
<표 2-8> 구간별 월수입	23
<표 2-9> 인천지역 택시업체 평균 월급수준	24
<표 2-10> 연료 등의 부대비용 부담 주체	25
<표 2-11> 임금형태별 연료비 부담주체	25
<표 2-12> 과거 설문의 택시 운행 중 애로사항	28
<표 2-13> 서비스교육의 필요성	30
<표 2-14> 근무형태별 법규위반 현황	33
<표 2-15> 업무와 자신의 교육/기술 수준	34
<표 2-16> 건강상태	35
<표 2-17> 지난 1년간 증상 정도	36
<표 2-18> 증상과 임금제의 평균 차이	36
<표 2-19> 금액 정적성 만족도가 정책효과성 만족에 미치는 영향	40
<표 2-20> 사업체 현황	42
<표 2-21> 손익 및 실적	43
<표 2-22> 업체별 종업원 현황	43
<표 2-23> 차량 현황 및 이직율	43
<표 2-24> 업체별 근무형태	44
<표 2-25> 업체별 임금형태	44
<표 2-26> 임금지금액	45
<표 2-27> 부대비용 부담주체	45
<표 2-28> 택시노동자 지원제도	46

<표 2-29> 복지시설 현황	46
<표 3-1> 택시 사업주 면접조사 개요	54
<표 3-2> 택시 근로자 면접조사 개요	55

그림 차례

<그림 1-1> 인천지역 택시노동조합의 택시정책 요구안	15
<그림 2-1> 1일 운송수입금 중 원하는 임금(%)	24
<그림 2-2> 택시운전 선택 이유	26
<그림 2-3> 운송수입금 감소 원인	26
<그림 2-4> 택시운행 중 애로사항	27
<그림 2-5> 보상만족도	29
<그림 2-6> 시민친절 교육경험과 필요성	29
<그림 2-7> 업무만족도 종합	30
<그림 2-8> 근로조건 개선과제	31
<그림 2-9> 승객관련 애로사항	32
<그림 2-10> 월 평균 법규위반	32
<그림 2-11> 이직생각 여부	33
<그림 2-12> 이직을 생각하는 이유(단위: 명)	34
<그림 2-13> 장기복용 의약품 유무(좌) 및 입원경험(우) 유무	35
<그림 2-14> 전액관리제 미정착 책임주체	37
<그림 2-15> 지역별 총량제를 반대하는 이유	38
<그림 2-16> 인천광역시의 재정지원 사업의 효과만족도	38
<그림 2-17> 인천광역시의 재정지원 사업의 금액만족도	39
<그림 2-18> 택시산업 활성화를 위한 과제	40
<그림 2-19> 운송질서 확립과 이용자 안전강화를 위한 정책	41
<그림 2-20> 시설투자 및 확충	41
<그림 2-21> 택시산업 전망	47
<그림 2-22> 운송수입금 감소원인	48
<그림 2-23> 근로조건 개선사항	49
<그림 2-24> 전액관리제 미정착 책임주체	49
<그림 2-25> 인천광역시의 택시지원사업 효과만족도	50
<그림 2-26> 인천광역시의 택시지원사업 금액적정성	51
<그림 2-27> 택시산업 활성화과제	52

제1장. 서론

1. 연구목적 및 내용

1) 연구목적

택시는 도시에서 버스, 지하철과 함께 중요한 교통수단에 속한다. 시민들이 자주 이용하고 있기 때문에, 편의성 및 요금체계에 대한 관심이 높은 수준에 있다. 그런데 최근 들어 택시산업은 외부환경 변화에 의해 경영상황이 악화되고 있다. 유류비는 몇 배가 넘게 인상되었고 택시를 대신할 수 있는 교통수단(버스, 지하철 등)이 증가하고 있고 자가용 승용차도 늘어나고 있어 택시이용 승객이 감소하고 있는 추세이다. 여기에 수년 동안 지속되어 온 경기침체는 시민들이 택시이용을 자제하는 분위기를 만들었다.

택시산업 내부적으로도 그동안 꾸준히 택시대수가 증가하여 인천시에 적절한 수준보다 초과하여 공급됨으로써 더욱 택시 운송수입의 감소를 가져왔다. 택시근로자 차원에서도 택시업계의 소득수준이 점점 더 열악해짐으로써 신규 운전기사의 충원이 제대로 이루어지지 못하고 있다. 이런 내부적 외부적 요인들 때문에 택시산업 경영자는 지속적인 경영상황 악화에 시달리고 있고, 택시근로자는 저임금 및 근로조건 악화를 겪고 있다.

이 연구는 택시산업의 위기상황을 극복하기 위해 노사가 함께 개선방안을 마련하는 것으로 목적으로 한다. 즉 인천택시 노사가 모두 상생할 수 있는 파트너십을 구축하여 전반적인 택시운영이 활성화될 수 있도록, 택시제도 및 근로조건을 개선할 수 있는 방안을 마련하고자 한다. 인천택시 노사는 그동안 노사갈등도 있었지만, 위기상황을 계기로 택시 노사 모두가 성장할 수 있는 방법을 함께 모색하고자 한다.

인천택시의 발전을 위해서는 노사양측의 자구적 노력도 중요하지만 택시제도 개선의 필요성이 있으며, 운전자들의 근로조건과 임금제도를 개선할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있다. 이와 함께 열악한 택시근로자의 근로조건을 보완하기 위해 복지제도를 마련하는 방향을 고려할 필요도 있다. 복지제도에 대해서는 택시운전자들의 요구도 있었고 지자체 차원에서도 추진할 계획이 있으므로 합리적으로 실행될 수 있도록 복지제도 개선방향을 검토할 것이다.

이번 연구를 통해 인천지역 택시산업의 어려움을 극복할 수 있는 실질적인 방안을 마련하여, 인천지역 택시의 서비스 및 경영상태가 적절한 수준으로 향상될 수 있도록 할 것이다.

2) 연구내용 및 방법

연구내용은 택시 근로조건 및 운영실태, 개선방안을 다룰 것이다. 이를 위해 택시산업과 관련된 인천시와 택시산업 노사의 연구들을 분석하고, 현재 인천택시 근로조건 및 운영실태를 파악하기 위하여 인천택시 노사를 대상으로 설문조사와 면접조사를 실시하였다. 구체적 내용으로는 택시 임금제도, 근무형태, 복지제도, 운영실태, 개선방향을 중심으로 실태조사를 시행하고, 이를 토대로 현재의 문제점을 극복할 수 있는 개선방안을 모색하였다.

우선 인천택시 근로조건 및 운영실태, 개선방안과 관련하여 기존에 이루어진 연구 성과 및 현황 자료를 검토한다. 그동안 인천에서 노사가 진행했던 조사자료 및 정책방안을 검토하고, 인천시에서 연구한 보고서를 분석한다. 다음으로는 실태파악 및 개선방안을 마련하기 위해 택시근로자 및 사용자를 대상으로 설문조사를 진행하였다. 설문대상은 운전자의 여러 가지 특성(연령, 성별, 근속년수, 해당지역, 사업장 성격 등)을 고려하여, 공정하고 효과적인 설문조사가 이루어지도록 노력하였다.

다음으로 택시근로자와 사용자들 대상으로 현재 근로조건 및 운영실태, 개선방안 등에 대해 면접조사를 실시하였다. 면접조사는 주요 택시사업장에 속한 운전자들 및 사업자를 대상으로 진행하고, 가능한 한 주요 사업장이 포함되도록 추진하였다.

본 연구결과는 인천지역 택시운영의 현황을 파악하고 지역단위에서 체도를 합리화하고 근로조건을 개선하는 방향을 설정하는데 활용될 수 있을 것이다. 택시 노사가 자체 검토를 통해 현 문제점을 확인하고 공동으로 해결할 수 있는 동기를 부여하기도 하고 문제해결 방향에 대한 시사점을 제공할 수 있을 것이다.

또한 인천시의 경우 정책 수립 및 실행과정에서 중요한 참고자료로 활용할 수 있으며, 이를 통해 택시의 서비스기능을 향상시키는 방향을 모색할 수 있을 것이다. 택시 노사관계 차원에서도 본 연구를 통해 노사가 상호신뢰를 쌓아가고 참여와 혁신이 이루어질 수 있는 계기가 되어, 노사가 함께 승리하는 택시산업 노사관계로 거듭 발전할 수 있을 것이다.

2. 기존 연구 검토

인천택시의 운영현황에 대한 연구들은 대부분 택시산업의 경영상황 악화 및 택시근로자의 소득 감소에 대해 공감하고 있다. 이에 따라 이런 문제점을 해결하기 위해 택시제도를 어떻게 개선해야 되는지에 초점을 맞춘 연구 작업이 이루어지고 있다. 택시산업 연구들은 택시근로자의 임금 및 근로조건에 집중하는 경우가 있고(배규식 외, 2008; 한국근로기준협회, 2005), 택시산업 운영과 관련해서 택시의 수요공급 측면 및 택시제도 개선방안에 관심을 두는 연구가 있다(인천발전연구원, 2009; 중앙경제연구원, 2008).

한국근로기준협회(2005)는 현재 택시근로자의 근로조건, 근무방식, 임금 실태조사 등을 근거로 해서 근로조건에 대한 개선방안을 제시하고 있다. 기존에 노사정위원회, 전국택시노동조합연맹, 한국교통연구원에서 이루어졌던 실태조사결과를 요약하고 이에 대한 노사 간에 쟁점이 되는 사항들을 다루고 있다.

전국택시노동조합연맹의 의견은 다음과 같이 세 가지이다. 첫째, 운송수입금에 대한 전액관리제를 정착시켜 나가야 한다. 여객자동차운수사업법에 의거하여 운전자는 이용승객으로 받은 운임을 전액 납부하고 월급을 받아야 한다. 정액 사납금제는 폐지하고 전액관리제를 정착시켜야 한다는 것이다. 둘째, 근무시간과 관련하여, 근로기준법에 있는 근로시간 및 휴게시간의 특례에서 운수업을 삭제되어야 하고, 근무시간에 '입고시간'과 '출고시간'이 포함되어야 한다. 장시간 근로를 방지하기 위해 하루 10시간, 1주 56시간을 넘지 않도록 제한해야 한다. 셋째, 정액사납금제를 하는 경우에 사납금을 초과하는 개인수입을 최저임금 범위에 포함하는 것은 문제가 있다.

전국택시운송사업조합연합회는 이에 대해 다음과 같은 의견을 가지고 있다. 첫째, 운송수입금 전액관리제는 폐지되어야 한다고 주장하고 있다. 운송수입금 중에서 시도경계를 벗어나는 추가요금에 대해서는 파악하기 어렵고 기업의 임금관리에 대해서 정부가 개입하는 것은 불합리하기 때문에, 운송수입금의 관리방법은 노사가 자율적으로 정해야 한다고 주장하고 있다. 둘째, 최저임금 수준에 있어서 서울과 인천은 회사납입 기준액이 88,000원으로 지방보다 높기 때문에 맞출 수 있지만, 경상남도 지역과 같이 회사납입 기준액이 낮은 경우에는 최저임금을 맞출 수 없다는 것이다. 이에 따라 최저임금 수준에 대한 재고가 필요하다는 것이다. 셋째, 근무시간 산정에서 출고 시간을 포함하는 데에는 문제가 있다. 택시는 출고 후에 사용자의 지휘통솔에서 벗어나기 때문에, 근무를 하고 있는지 휴게를 하고 있는지를 알 수 없다는 것이다,

이런 노사 주장에 대하여 한국근로기준협회는 근무시간에 대해서는 구체적인 근로시간에 대한 세세한 분석을 통해 택시운전자의 근무시간에 대한 방안을 마련하는 것이 필요하다고 정리하고 있으며, 최저임금에 대해서는 최저임금 산정 시 ‘초과운송수입금’을 배제하는 것이 임금구조의 단순화와 투명화를 가져온다고 주장하고 있다. 결국 전액관리제가 택시운전자의 근로조건 개선 및 임금제도의 투명화를 가져온다는 것이다. 이를 위해 최저임금 도입에 대한 노사의 이해도를 높여 나가기 위해 노사협업체를 구성할 필요성을 제기하고 있다.

한편 최저임금 적용에 대한 연구에 집중되어 있는 배규식 외(2008)은 2009년 7월 1일 7대 도시부터 순차적으로 시행하기로 한 최저임금 시행과정에서 발생한 문제점을 해결하는 방안을 모색하고 있다. 택시산업에 최저임금을 적용하는 과정에 생길 수 있는 문제로 첫째, 택시산업의 최저임금 시행이 택시의 특수성을 반영하여 다른 산업과는 적용방법이 다르다는 점, 둘째, 택시 임금제도가 기본적으로 생산성에 기초한 임금제도이지만, 생산성에 기초한 임금을 최저임금 산정범위에서 제외하였다는 점, 셋째, 현재 택시의 임금제도가 다양하고 가장 대표적인 사납금제에서도 임금수준 및 임금액이 다양하고 복잡하다는 점, 넷째, 지역별로 시간당 운송수입금 차이가 커 최저임금을 적용하기에 어려운 지역도 있다는 점을 들고 있다. 중장기적으로는 상당수의 지역이 향후 최저임금 인상폭을 따라가기가 쉽지 않을 것으로 예상되는 점이다.

이런 상황에서 이 연구는 개선과제로서 첫째, 임금체계 개편을 통하여 최저임금 시행에 문제가 생기지 않도록 해야 한다. 둘째, 최저임금 시행에 있어 지역별로 편차가 존재하기 때문에 택시업계의 구조조정이 필요한 지역도 있고, 이런 지역에 대해서는 지역별 최저임금을 정해서 운영해야 한다. 셋째, 택시의 과잉증차에 따른 공급과잉과 택시수요의 감소라는 구조적인 문제를 해결할 수 있는 구조조정이 필요하다. 정책적으로 국토해양부에서 인위적인 구조조정을 시행해야 한다. 넷째, 정부의 지원방식에서도 일률적으로 부가세 감면, 유류보조금을 지원하는 것이 아니라 우수업체 지원으로 방향 전환하는 것이 필요하다. 결국 이 연구는 택시산업의 최저임금을 적용하는 과정에서는 업계의 특수한 상황을 반영하여 최저임금이 제대로 정착될 수 있도록 해야 한다는 주장을 하고 있는 것이다.

이처럼 택시산업의 근무시간, 최저임금 등에 관한 연구가 이루어진 것에 비해, 인천택시운송사업조합은 택시운임 정책의 합리화방안에 대한 연구를 진행하였다(중앙경제연구원, 2008). 중앙경제연구원(2008)은 택시산업을 둘러싼 환경변화로 인한 택시수요의 급격한 감소에 따른 대응 방법으로 택시의 현실적인 운임원가 보상체계에 대해 분석하였다.

이 연구에서는 택시요금 제도의 문제점으로 4가지를 들고 있다. 첫째, 택시요금은 물가안정을 중시하는 정책적 관허요금 성격을 갖는 사실상의 규제요금이다. 물가안정을 고려한 요금제도이기 때문에 업체의 이윤확보에 어려움이 있다. 둘째, 현행 요금체계는 다른 대중교통수단 요금보다 낮은 수준으로 택시서비스의 질과 유형을 고려하지 못하고 있다. 낮은 임금은 근본적으로 택시서비스의 양적·질적 발전을 저해하는 결과를 낳고 있다.

셋째, 다른 대중교통의 경우 공공성을 인정하고 수익을 보전해주는 차원에서 다양한 지원이 이루어지고 있지만, 택시의 경우는 일차적으로 업체 자구노력을 통해 경영측면의 수익성을 확보해야 하는 어려움이 있다. 넷째, 택시요금은 비정기적으로 요금조정이 이루어짐으로써 택시업계는 물론 시민들의 불만요인으로 작용하고 있다. 1995년, 1998년, 2002년, 2005년 등 3년마다 한 번씩 요금인상이 이루어짐으로써 인상금액이 높은 수준에 이르고 있다.

이런 요금체계를 개선하는 방안으로 적정 택시운임 수준은 이 연구에서 산정된 운송원가를 근거로 하며, 1회 평균 영업에 소요되는 총원가를 보상기준으로 정하여 운임체계 조정안을 제시하고 있다. 이에 따라 중형택시, 모범택시, 소형택시의 운임체계 조정안을 제시하고 있는데, 여기에서는 중형택시를 간단히 살펴보도록 한다. 택시 기본요금은 2,600원으로 하고, 거리요금은 126m당 100원, 시간요금은 31초당 100원으로 제시하고 있다. 한편 심야할증 시간대도 2시간 연장적용하고, 공휴일 운행시에도 할증적용을 할 것을 제안하고 있다. 카드사용 시에도 요금할인액을 4,000원 이하에서는 적용하지 않도록 하고, 운전자 장려금도 건당 100원에서 200원으로 인상하는 것이 바람직하다고 제안하고 있다.

중앙경제원(2008)은 택시요금 수준에 대한 연구로 당시까지 낮은 요금을 인상할 필요성을 제기하였다고 볼 수 있다. 택시요금은 그 이후인 2009년 6월 1일부터 기본요금 2,400원, 거리요금은 148m당 100원, 시간요금은 37초당 100원으로 인상되어 실시되고 있다. 택시업계는 2008년에 연구결과에서 제기한 요금수준에도 약간 미달하고 있고, 이제 기본요금 2,400원으로 실시한 지도 1년이 넘었기 때문에 아직도 택시요금이 충분히 높지 않다고 생각하는 경향이 있을 것으로 추측할 수 있다.

인천택시체계에 대해서 그동안 체계적으로 연구결과를 내놓았던 것은 인천시 산하 연구기관인 인천발전연구원이다. 인천택시제도 개선방안이나 인천택시중장기 공급계획에 대한 연구들을 정기적으로 하고 있기 때문이다(임성수, 2003; 인천발전연구원, 2009). 여기에서는 가장 최근 연구인 인천발전연구원의 결과를 간단히 살펴 보도록 한다.

우선 현재 택시교통체계의 문제점을 세 가지 정도로 요약하고 있다. 최근 들어 계속 문제가 되고 있는 공급위주의 택시교통정책이다. 인천시는 최근 10년 간 평균 284.1대씩 추가 공급을 해 왔고, 특히 2003년부터는 일반택시의 증차는 없이 개인택시의 증차만 이루어져 왔다(<표 1-1> 참고). 현재 인천택시는 총 14,279대(개인택시 8,894대, 일반택시 5,385대)이고, 이 중 지역별 총량제 기준으로 볼 때 4,051대가 공급과잉인 상황이다. 이 점을 감안하면 최근 10년 동안 거의 3,000대가 증차된 것은 정책적 문제가 아닐 수 없다.

<표 1-1> 인천광역시 택시공급 추이 (단위: 대)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	평균
개인 택시	증차	243	240	240	367	359	224	224	224	202	182	250.5
	면허 취소	20	22	8	11	8	8	5	14	14	7	11.7
일반 택시	증차	112	112	112	-	-	-	-	-	-	-	33.6
	면허 취소	-	-	-	-	-	-	-	89	-	-	8.9
계	증차	355	352	352	367	359	224	224	224	202	182	284.1
	면허 취소	20	22	8	11	8	8	5	103	14	7	20.6

자료: 인천발전연구원(2009)

인천택시의 공급과잉은 총 운행거리 중 실제 승객승차 운행거리 비율을 보여주는 실차율을 연도별로 보면 승객이 지속적으로 감소하고 있음을 알 수 있다. 2005년에 49.0%였던 실차율이 2007년에는 45.7%, 2009년에는 43.6%로 몇 %씩 줄어들고 있음을 알 수 있다(<표 1-2> 참고).

<표 1-2> 2005년~2009년 인천광역시 택시 실차율 변화

구분		2005년	2007년	2009년
전액관리제 지도·점검조사(일반택시)		44.5%	44.0%	43.1%
택시운행 기록지조사	일반택시	49.6%	49.5%	43.7%
	개인택시	-	-	39.3%
	평균	49.6%	49.5%	41.0%
특정지점(20개소) 교통량 조사	일반택시	52.8%	44.1%	47.6%
	개인택시	52.7%	43.2%	46.2%
	평균	52.8%	43.6%	46.7%
평균		49.0%	45.7%	43.6%

자료: 인천발전연구원(2009)

두 번째는 택시근로자의 근무여건이 열악하다는 점이다. 무엇보다도 택시업계를 둘러싼 환경의 영향으로 승객감소로 인한 택시근로자 월급수준이 상당히 낮다는 점이다. 2008년 현재 전산업 근로자의 평균 월급은 264만원인데 비해 택시근로자의 평균월급은 87만원 수준이기 때문이다(<표 1-3 참고>). 택시업체의 경영상태도 2007년 대비 2008년 매출액은 증가하였지만, 유가상승 등으로 인해 매출원가 또한 증가하여 매출총이익이 감소하였고, 영업이익, 경상이익, 세전이익, 당기순이익은 마이너스(-) 상태에 있다(<표 1-4> 참고).

<표 1-3> 인천광역시 택시업체 평균 월급수준

연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	연평균증가율
평균	822,867	831,531	834,334	833,579	849,116	869,188	1.10%

자료: 일반택시업체 설문응답 자료

<표 1-4> 인천광역시 일반택시 1대당 평균 영업실태현황

(단위: 백만원/년)

구분	매출액		매출원가		매출총이익		영업이익		경상이익		세전이익		당기순이익	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
평균	41.9	44	38.5	40.7	3.38	3.26	-2.6	-2.1	3.33	-0.8	3.28	-0.9	3.19	-1.9

자료: 일반택시업체 설문응답자료

택시업체의 이직률을 보면 38.35%로 매우 높게 나타나고 있다. 이 수치는 전산업 이직률이 2.30%인 것을 감안하면 매우 높은 수준이다(<표 1-5> 참고). 이렇게 택시근로자의 이직률이 높게 나타나는 이유는 낮은 월급 수준과 택시운전자 부족으로 인한 높은 노동강도가 큰 영향을 미치는 것이라고 추정할 수 있다. 택시운전자의 이직률이 높은 것은 택시업체가 실시하는 친절교육이 효과를 보기도 힘들고, 택시서비스의 질 향상에도 커다란 제약 요인으로 작용할 수밖에 없다.

<표 1-5> 택시업체의 운전자 입·퇴사자 현황(2008년 12월 31일 기준)

(단위: 명)

	운전자수	2008년 입사자수	2008년 퇴사자수	이직률(%)
30개업체 평균	105.49	40.05	43.36	38.35

주: 이직률(%) = (2008년 퇴사자수/2008년 입사자수)*100

자료: 인천발전연구원(2009)

인천발전연구원(2009)은 이런 문제점을 가지고 있는 부문별 개선대책으로 다음과 같은 것을 제시하고 있다. 첫째, 택시 공급 측면에서는 인천광역시의 택시불균형

으로 인해 당분간 공급을 동결하거나 감차해야 한다. 다만 개인택시는 최근까지 200대 가량 공급해왔기 때문에 1년에 100대 가량 시에서 양수하고 개인택시면허대 기자들에게 공급한다. 둘째, 택시승차대를 추가적으로 설치하고, 택시교통카드 이용을 활성화하도록 한다. 추가적으로 택시도 버스 및 지하철과 환승할인 방식(200원 할인)을 검토할 수 있다. 셋째, 택시근로자 처우개선을 위해서 장려금 지급 및 부가세 감면액의 투명성 확보, 운전기사 자질향상 교육프로그램 개발, 택시근로자 복리증진을 위한 종합복지센터 설치지원을 검토한다.

넷째, 브랜드 택시 활성화를 하도록 하고, 이를 위해 대 시민홍보 및 고객중심의 운영규약을 마련하도록 한다. 다섯째, 택시운송질서 확립 및 이용자 안전강화를 위해 면허벌점제 도입, 택시운행정보 기록기 실시 의무화, 과징금 사용용도 확대 및 단속 강화 방안을 마련한다. 여섯째, 택시운송사업 지원방안으로 택시 감차 보상, 일반택시 차고지 경감률 상향, 택시운전 가능연령 하향 조정, 합리적 재정지원체계를 확립한다.

한편 인천지역 택시노동조합에서는 2010년 지방선거를 계기로 ‘택시정책 요구안’을 만들었다. 그 주요 요구사항은 <그림 1-1>과 같다.

<그림 1-1> 인천지역 택시노동조합의 택시정책 요구안

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 택시운전자 쉼터 및 복지회관 건립 2. 택시 운전 근로자 생활자금 지원 및 업체 지원에 따른 고용안정 3. 브랜드 콜택시 활성화 4. 택시 교통카드 활성화 5. 운송질서 확립 및 이용자 안전 강화 <ol style="list-style-type: none"> 1) 면허벌점제 도입 2) 신고 포상금제 도입 3) 운송기록 장치 의무화 4) 과징금 및 과태료 사용용도 확대 6. 시설투자 및 확충 <ol style="list-style-type: none"> 1) 택시 승차대 증설 2) 택시 대기소(공영주차장) 권역별 설치 7. 택시 감차 및 공급정책 <ol style="list-style-type: none"> 1) 택시감차 보상 2) 개인택시 양도, 양수, 상속 개선 3) 자연감소 대수 공급 4) 감차 보상 대수 공급 8. 택시 가맹점 사업제도 9. 택시 우수업체 포상 지원 |
|--|

자료: 전국택시 인천지역본부·민주택시 인천지역본부(2010)

택시노동조합에서 요구하는 방안들은 기존에 인천광역시나 택시업계에서 주장하던 것과 유사한 방안들이 대부분이다. 중요하게 차이를 보이는 것은 두 번째로 제기하고 있는 ‘택시운전 근로자 생활자금 지원 및 업체 지원에 따른 고용안정’ 부분이다. 우선 택시근로자에 대해서는 수입 감소가 심각하기 때문에 4인 가구 최저생계비인 1,363,091원에 모자라는 월급 부분을 인천시에서 지원하는 것이 바람직하다는 것이다. 택시근로자 1인당 1달에 246,950원을 보조해 줄 것으로 제안하고 있다. 택시업체 지원 내용으로는 차량 가격(10% 지원) 및 폐차 비용(15% 지원)을 지원하고, 운송기록 장치 조직 정착을 위해 회사에 장착 비용을 지원(60업체 업체 지원할 경우, 30억 원)을 요구하고 있다.

택시 교통카드 활성화에서는 지속적으로 인천시에서 카드수수료 및 할인, 운전자 장려금을 지급하는 것이 바람직하고, 카드 사용 비중이 50%가 될 때까지는 지금과 같은 교통카드 지원이 계속 이루어져야 한다는 것이다.

지금까지 인천택시의 운영상황에 대한 여러 연구들을 검토하였다. 대부분의 연구에서 택시 과잉공급 문제, 택시근로자의 임금 및 근무조건이 낮은 수준, 택시업체의 경영악화, 택시 고객서비스의 부족 등에 대해 지적하면서 이에 대한 제도개선 방안으로 택시공급 구조조정, 택시근로자의 근무여건 개선 및 택시업체의 경영 호전을 위한 제도적 지원 방안에 대한 논의들이 있음을 알 수 있다. 택시근로자와 사업주의 입장에서는 열악한 근무조건을 개선하고 택시의 운송수입을 높이기 위한 방안이 주로 주목하면서 인천시의 택시업계에 대한 지원을 제안하고 있고, 인천시는 택시업계의 구조조정 및 택시운영의 효율성 강화, 서비스의 향상을 개선방안으로 생각하고 있는 상황에 있다.

제2장. 설문조사 분석결과

1. 조사개요

1) 조사 배경과 목적

인천광역시 택시 운송 사업은 택시 이용 승객의 감소와 유류비 및 각종 부대 비용의 증가로 인해 경영난이 가중되면서 실제 운전직에 종사하는 노동자들이 부담을 고스란히 떠안아야 하는 등 인천 택시 산업 전반에 대한 근본적인 대책이 필요한 시점이다.

본 설문조사는 민주택시 인천지역본부 소속 노동자와 이들이 소속된 사업체를 대상으로 노동자의 근로실태를 조사하고, 인천지역 택시 산업의 문제점 그리고 인천광역시의 택시 정책에 대한 만족도를 종합적으로 분석하여 현재의 위기를 극복하기 위한 대책을 마련하고자 한다.

2) 자료 구성과 방법

(1) 자료구성

본 설문조사는 택시 노동자와 사업체 조사로 나누어져 있다. 노동자 설문조사에는 △ 임금 및 근로실태 △ 건강실태 △ 인천 택시 산업 정책 △ 근무환경 등으로 구성되었고, 사업체용은 △ 업체 기본현황 △ 경영환경 △ 노사관계 △ 인천 택시 산업 정책으로 구성되었다.

(2) 변수 조작 및 설명

본 설문은 연구 분석의 편의성을 위해 응답자의 견해를 계수화(평균점수, 5점 척도)하여 변수들을 조작했다. 이 변수들을 조작한 설문 항목에서 해당 주체의 상대적 비중이 높거나 정(+)의 의견은 '4', '5'점을, 해당 주체의 상대적 비중이 낮거나 부(-)의 의견은 '1', '2'를, 중립적인 의견은 '3'을 주었다. 예를들어 보상만족도 질문에서 계수값은 '전혀그렇지않다=1', '그렇지 않은 편이다=4', '그저그렇다=3', '그런편이다=4', '매우그런편이다=5'를 주었다. 한편, 자료 분석시 활용한 설명 변수로는 연령, 근속년수, 임금제, 근무제를 문항의 성격에 따라 사용하였다. 또한 표본 수와 각 변수별 응답자 수의 차이(무응답)인 결측값(missing)은 제외하였다.

(3) 조사기간과 방법

노동자용 설문지는 2010년 9월 28일부터 10월13일까지 민주택시 인천지역본부 소속 노동자들을 대상으로 배포되었다. 총 1,200부를 배포하여 566부가 회수되었다. 자료 수집은 인천지역본부의 소속 노동조합에서 배포한 자기기입식 설문응답 자료였다. 이 가운데 신뢰도가 떨어지는 설문지를 제외하고 총 561부의 설문을 분석대상으로 삼았다. 그리고 사업체용 설문지는 인천지역본부 노동자가 소속된 22개 업체를 대상으로, 10월 18일부터 11월 11일까지 우편발송으로 이루어져 총 13부가 회수되었다.

2. 택시 노동자 설문 분석

1) 응답자의 특성

이 조사에 응답한 응답자의 특성을 인구학적 속성에 따라 살펴보면 다음과 같다. 응답자 대부분은 남성(98%)이었고, 주요 연령으로는 50대가 절반을 차지했다. 응답자의 83%가 결혼을 했으며, 2~4인 가족구성이 5명 중 4명꼴이고, 가구소득은 100~150만원 미만이 절반을 차지했다. 보건복지가족부가 발표한 2010년 월 최저생계비가 “4인 가구는 1,363,901원, 2인 가구 858,747원”임을 감안하면 대부분이 최저생계비 수준의 소득으로 살고 있다고 할 수 있다.

응답자의 근속년수 평균은 6.57년으로 1~5년 미만이 39%를 차지했다. 또한 택시경력 평균은 8.4년으로 근속년수 평균보다 높아 대부분이 응답자가 이직을 경험한 것으로 판단되는데, 응답자의 절반이 1~2회의 이직경험을 가진 것으로 확인되었다. 마지막으로 평균 수습기간은 6.6개월로 나타났는데, 최근 들어 수습기간이 3개월에서 6개월로 증가하고 있는 최근의 경향을 반영하고 있다.

<표 2-1> 설문조사 표본의 일반적 특징

변수	속성	응답자 수	비율(%)
성별	남성	544	98.0
	여성	12	2.0
연령	30대	39	7.0
	40대	210	37.7
	50대	277	49.7
	60대 이상	31	5.6
결혼여부	기혼	445	83.8
	미혼	52	9.8
	기타	34	6.4
가족수 (자신포함)	1인	49	9.0
	2-3인	224	41.3
	4인	192	35.4
	5인 이상	77	14.2
최종학력	중졸이하	73	13.3
	고졸	384	69.9
	대졸이상	92	16.8
월가구소득	100만원미만	57	11.0
	100-150만원미만	239	46.0
	150-200만원미만	88	16.9
	200만원 이상	136	26.2
근속년수	1-5년미만	218	39.2
	5-10년미만	184	33.1
	10-15년미만	124	22.3
	15년이상	30	5.4
택시경력	1-5년미만	132	24.0
	5-10년미만	201	36.5
	10-15년미만	170	30.9
	15년이상	48	8.7
수습기간(평균)	6.6개월		
이직횟수	0회	114	29.5
	1-2회	191	49.4
	2-3회	62	16.0
	4회이상	20	5.2
노동조합	조합원	503	89.7
	비조합원	57	10.2

2) 임금 및 근무조건

(1) 근무형태

응답자의 다수(77%)가 1일2교대제로 근무하고 있음을 알 수 있다. 그런데, 연령별로 보면 다른 연령대보다 30대 이하에서 격일제 근무가 약간 높게 나타났다. 근속년수별로 보면 5년 미만인 노동자들(30%)이 전체 평균(18.6%)보다 전일근무를 하는 경우가 높게 나타났다.

<표 2-2> 근무형태

(단위: 명, %)

항목		근무형태			전체
		1일2교대제	전일근무(1차)제	격일제	
전체		413(76.9)	100(18.6)	24(4.5)	537(100.0)
연령	30대이하	26(66.7)	6(15.4)	7(17.9)	39(100.0)
	40대	154(76.6)	37(18.4)	10(5.0)	201(100.0)
	50대	207(77.8)	53(19.9)	6(2.3)	266(100.0)
	60대이상	24(85.7)	3(10.7)	1(3.6)	28(100.0)
근속년수	5년미만	137(64.6)	64(30.2)	11(5.2)	212(100.0)
	5-10년미만	145(81.5)	22(12.4)	11(6.2)	178(100.0)
	10-15년미만	100(87.7)	12(10.5)	2(1.8)	114(100.0)
	15년이상	27(96.4)	1(3.6)	-	28(100.0)

(2) 구속, 근로시간 및 휴게시간

응답자의 1일 평균 구속시간은 약 13시간이고, 1일 평균 근로시간은 약 11시간 30분이었다. 30대 이하의 젊은 층에서 구속시간(15시간)과 근로시간(13시간) 모두 전체 평균보다 1~2시간 많음을 알 수 있다. 근로시간이 가장 짧은 연령은 50대(11시간)이었다.

임금형태별로 보면, 사납금제의 경우 월급제보다 1일 평균 근로시간이 2시간 정도 긴 것을 알 수 있는데, 1일 사납금을 채우기 위해서 근로시간을 늘리고 있는 현재의 실태가 반영된 것으로 보인다.

<표 2-3> 1일 평균 구속시간 및 근로시간

		구속시간		근로시간	
		평균	표준편차	평균	표준편차
전체		12.97	4.06	11.41	2.72
연령별	30대이하	15.20	5.76	12.66	4.36
	40대	13.03	4.00	11.38	2.86
	50대	12.63	3.71	11.24	2.27
	60대이상	12.26	3.65	11.31	2.19
근속년수	5년미만	13.79	4.76	11.92	2.98
	5-10년미만	12.71	4.10	11.41	2.89
	10-15년미만	12.41	2.90	10.71	1.96
	15년이상	11.92	2.21	10.67	1.11
임금형태	사납금제	16.10	5.61	12.51	3.37
	월급제	11.46	1.51	10.59	1.66
	기타	14.30	5.40	11.55	2.88

1일 휴게시간은 30분에서 1시간 사이가 38.5%로 가장 많았고, 1~2시간이 36.0%였다. 특이한 점은 60대 이상은 1~2시간 가량 쉬는 노동자가 8%에 불과한 반면, 30분~1시간 가량이 60%이라는 점이다.

이밖에 월평균 만근일수는 25일과 26일이 각각 56.5%와 34.2%를 차지했으며, 월평균 실근무일수의 경우는 24일 이하가 25%, 25일이 47%, 26일 이상이 28%였다.

<표 2-4> 1일 휴게시간 (단위: 명, %)

구분		휴게시간				전체
		30분미만	30분-1시간	1-2시간	2시간이상	
전체		61(12.8)	183(38.5)	171(36.0)	60(12.6)	475(100.0)
연령	30대이하	5(14.7)	14(41.2)	12(35.3)	3(8.8)	34(100.0)
	40대	20(11.3)	63(35.6)	66(37.3)	28(15.8)	177(100.0)
	50대	31(13.1)	91(38.6)	89(37.7)	25(10.6)	236(100.0)
	60대이상	5(20.0)	15(60.0)	2(8.0)	3(12.0)	25(100.0)
근속년수	1-5년미만	21(11.1)	69(36.5)	69(36.5)	30(15.9)	189(100.0)
	5-10년미만	15(10.0)	54(36.0)	59(39.3)	22(14.7)	150(100.0)
	10-15년미만	22(20.6)	47(43.9)	31(29.0)	7(6.5)	107(100.0)
	15년이상	2(8.3)	10(41.7)	11(45.8)	1(4.2)	24(100.0)
임금형태	사납금	24(13.4)	61(34.1)	68(38.0)	26(14.5)	179(100.0)
	월급제	34(12.6)	112(41.6)	93(34.6)	30(11.2)	269(100.0)

주: 식사시간과 승객대기시간 제외

(3) 운행거리

응답자 5명 중 4명은 250km 이하를 운행하고 있고, 44%의 응답자는 201-250km를 운행하고 있다. 근속년수 5년미만 노동자(28.1%) 중에서 250km 이상을 운행하는 경우가 전체 평균(22%)보다 많고, 사납금제의 경우 월급제보다 250km 이상을 운전하는 경우가 많았다.

<표 2-5> 근속년수별 1일 평균 운행거리 (단위: 명, %)

구분		운행거리				전체
		200km이하	201-250km	251-300km	300km초과	
전체		182(33.3)	245(44.8)	77(14.1)	43(7.9)	547(100.0)
근속년수	5년미만	54(25.2)	100(46.7)	41(19.2)	19(8.9)	214(100.0)
	5-10년미만	68(37.8)	70(38.9)	26(14.4)	16(8.9)	180(100.0)
	10-15년미만	49(41.2)	55(46.2)	7(5.9)	8(6.7)	119(100.0)
	15년이상	10(34.5)	16(55.2)	3(10.3)	-	29(100.0)
임금형태	사납금	36(17.8)	88(43.6)	43(21.3)	35(17.3)	202(100.0)
	월급제	139(44.1)	143(45.4)	28(8.9)	5(1.6)	315(100.0)

(4) 임금형태

임금형태는 응답자의 59%가 월급제이고, 38%가 사납금제였다. 근속년수별로는 5년미만의 경우 사납금과 월급제의 비중이 엇비슷했으나 근속년수가 높을수록 월급제의 비중이 높아짐을 알 수 있다.

근무형태별로는 뚜렷한 차이가 있는데 1일2교대제의 경우 70%가 월급제인 반면, 전일근무제의 70%가 사납금제였고, 특히 격일제의 경우 전원이 모두 사납금제였다.

<표 2-6> 임금형태(단위: 명,%)

구 분		임금형태						전체
		사납금		월급제		기타		
		인원	비중	인원	비중	인원	비중	
근속 년수	5년미만	100	48.3%	96	46.4%	11	5.3%	207(100.0)
	5-10년미만	66	36.7%	111	61.7%	3	1.7%	180(100.0)
	10-15년미만	30	25.9%	86	74.1%	0	0.0%	116(100.0)
	15년이상	6	22.2%	20	74.1%	1	3.7%	27(100.0)
근무 형태	1일2교대제	112	27.5%	286	70.3%	9	2.2%	407(100.0)
	전일근무제	66	69.5%	23	24.2%	6	6.3%	95(100.0)
	격일제	22	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	22(100.0)
전체		204	38.2%	315	59.0%	15	2.8%	534(100.0)

(5) 월평균수입

수입현황을 보면, 월평균수입은 1백5만7천원으로 나타났다. 월평균 고정급은 약 87만원 정도이며 고정급 외 수입은 47만원이었다. 또한 1일 총운송수입 평균은 11만5천원였는데, 사납금제의 경우 월급제보다 약 2만 8천원 정도 1일 운송수입이 높았다.

임금형태와 월평균수입에 관한 분산분석(ANOVA)을 해 보았다. 누진형 월급제와 사납금제의 평균 차이만이 유의미할 뿐 나머지는 통계적으로 유의미하지 않았는데, 월급제가 사납금제보다 약 7만원 정도 더 받는 것을 알 수 있다.

<표 2-7> 수입현황 (단위: 천원)

구분	월 평균수입	월 평균 고정급	월 고정급 외 수입	1일 사납금액	1일총운송수입
전체	1,057	872	476	-	115
사납금제	1,015	796	517	115	132
월급제	1,082	933	441	-	104

월수입을 구간별로 세분화하여 살펴보면, 택시 노동자들의 임금 상황이 얼마나 심각한지 드러난다. 응답자의 절반이 넘는 60% 가까이가 100만원 이하의 월수입을 받고 있으며, 37%가 100~150만원의 월급을 받고 있음을 알 수 있다.

그런데, 월수입을 임금형태별로 보면 사납금제와 월급제 사이에 차이점이 나타난다. 전체 응답자의 90% 이상이 150만원 미만의 월수입을 받지만, 사납금제에서는 70.8%가 100만원 미만이지만, 월급제에서는 52.8%로 더 적게 나타난다. 즉, 월급제가 택시노동자의 임금 불안정성을 차단하는 ‘보호 장치’의 구실을 하는 반면, 사납금을 채워야 수익이 발생하는 사납금제의 경우 일종의 ‘인건비 절감’ 효과를 낳고 있는 것으로 보인다.

<표 2-8> 구간별 월수입 (단위: 명, %)

		월수입				전체
		100만원 이하	100-150만원 이하	150-200만원 이하	200만원 초과	
임금 형태	사납금	138(70.8)	46(23.6)	8(4.1)	3(1.5)	195(100.0)
	월급제	163(52.8)	140(45.3)	6(1.9)	0(0.0)	309(100.0)
전체		301(59.7)	186(36.9)	14(2.8)	3(0.6)	504(100.0)

*chi제곱: 28.542, df=3, p<.05

또한, 인천지역 택시업체(40개 업체)의 평균 월급수준은 아래의 <표>와 같은데, 이번 설문조사의 월평균수입이 상대적으로 높은 것은 민주노총 소속 사업장이 대부분 월급제를 시행하고 있기 때문으로 추측된다.

<표 2-9> 인천지역 택시업체 평균 월급수준

연도	2004	2005	2006	2007	2008
40개 업체평균	83.1	83.4	83.4	85.0	87.0

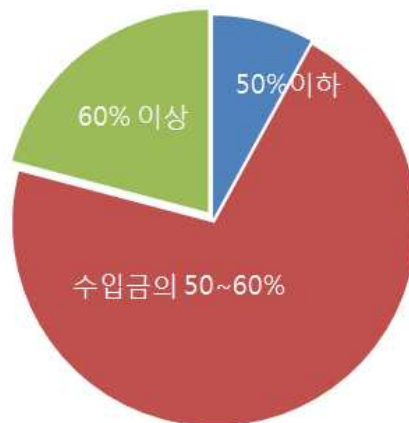
* 자료: 2010년 인천광역시 택시 정책보고서, 2010. 6

(6) 원하는 임금 비중(희망 월수입)

응답자들은 1일 운송수입금 가운데 자신의 임금으로 57%를 받기를 원했다. 총 응답자 388명 가운데 71%가 1일 운송수입금 가운데 50~60%를 임금으로 받길 원했다.

이를 토대로 ‘희망월수입’을 계산해보면, 1일 운송수입금의 평균이 약 11만 5천원 이므로, 이 금액의 57%는 6만 6천원이다. 이를 토대로 희망 월수입(66,000원*25.5일)을 추론해 보면 1,670,000원 가량이다. 응답자의 현재 월평균 수입이 105만원 정도임을 감안한다면 약 62만원 상승한 금액이다.

<그림 2-1> 1일 운송수입금 중 원하는 임금(%)



(7) 부대비용 부담 주체

연료비, 세차비 등의 비용에 대해서 회사가 얼마나 부담하고 있는지를 물어 보았

다. 연료의 경우, “회사가 부담한다”는 응답이 71%, “공동부담”이 20.7%, “본인부담”이 7.6%인 것으로 나왔다. 특히 공동부담의 경우 회사가 평균 37리터를 부담하고, 18리터는 택시 운전자가 부담하는 것으로 나왔다. 각각의 항목 가운데 본인 부담이 높은 것을 순위별로 보면 “세차비 > 공제조합비 > 사고처리비 > 연료(LPG) > 차량수리비” 순이었다.

<표 2-10> 연료 등의 부대비용 부담 주체 (단위: %)

	운송비용	① 회사	② 본인	③ 공동부담	④ 기타
1	연료(LPG)	71.0 (43.89 리터)	7.6 (44.93 리터)	20.7 (37.56 : 18.27)	0.2
2	세차비	52.8	41.3	5.7	0.2
3	차량수리비	86.5	5.1	8.2	0.2
4	사고처리비	54.3	23.6	18.7	3.5
5	공제 조합비	64.0	27.7	7.5	0.7

연료 부담의 경우, 임금형태에 따라 차이가 날 것이라는 추론 하에 실제로 차이가 있는지를 확인하기 위해서 카이제곱 검정을 해 보았다. <표10>에서 알 수 있듯이 임금형태와 연료비 부담 주체 사이에는 관련이 있는 것으로 드러났다. 사납금제의 경우 “회사부담”이 53%에 불과한 반면, “본인부담” 13.7%, “공동부담” 33%로 월급제에 비해 높게 나왔다.

<표 2-11> 임금형태별 연료비 부담 주체 (단위: 명, %)

			연료(LPG)			전체
			회사	본인	공동부담	
임금형태	사납금	빈도 비중	93 53.1%	24 13.7%	58 33.1%	175 100.0%
	월급제	빈도 비중	229 86.7%	6 2.3%	29 11.0%	264 100.0%
전체		빈도 비중	322 73.3%	30 6.8%	87 19.8%	439 100.0%

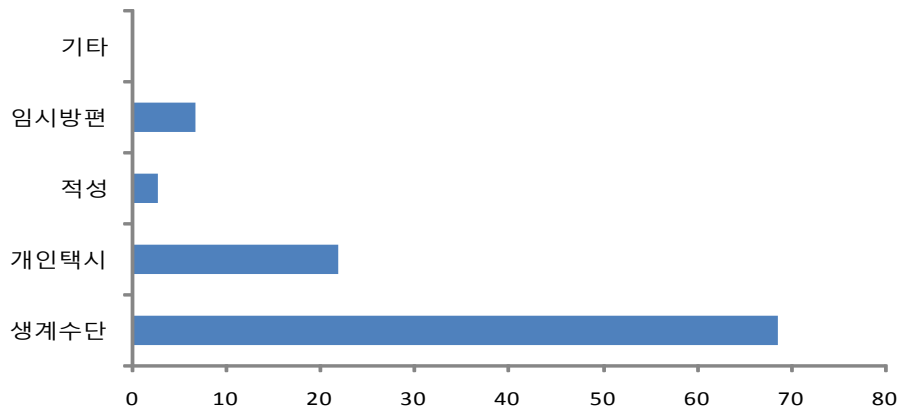
$\chi^2=62.430$, $df=2$, $p<0.001$

(8) 택시운전 선택 이유

응답자의 약 68%가 택시 운전을 선택한 이유로 “생계수단을 위한 직업적 선택”을 들었다. “개인택시를 취득할 목적”은 약 22%였고, 약 7%가 “다니던 직장이나

하던 일을 그만두어 임시방편”으로 택시운전을 한다고 답했다. 연령이나 근속년수, 임금형태별로 차이는 통계적으로 유의미하지 않았다.

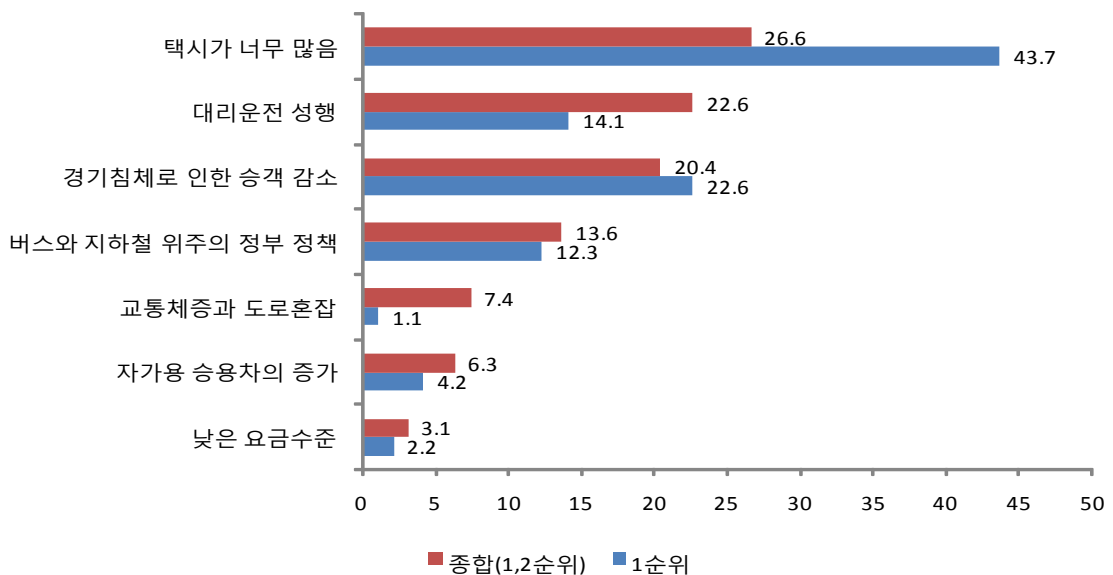
<그림 2-2> 택시운전 선택 이유



(9) 운송수입금 감소 원인

“2010년 인천광역시 택시 정책 보고서”의 설문 결과와 비교하면, 운송수입금 감소원인으로서 “택시가 너무 많음”이 이번에도 1위였지만, 당시에는 5위에 그쳤던 “대리운전 성행”이 이번 설문에서는 2위를 차지했다. “보고서”에서 2위였던 “경기침체로 인한 승객감소”는 3위였다.

<그림 2-3> 운송수입금 감소 원인 (단위: %)



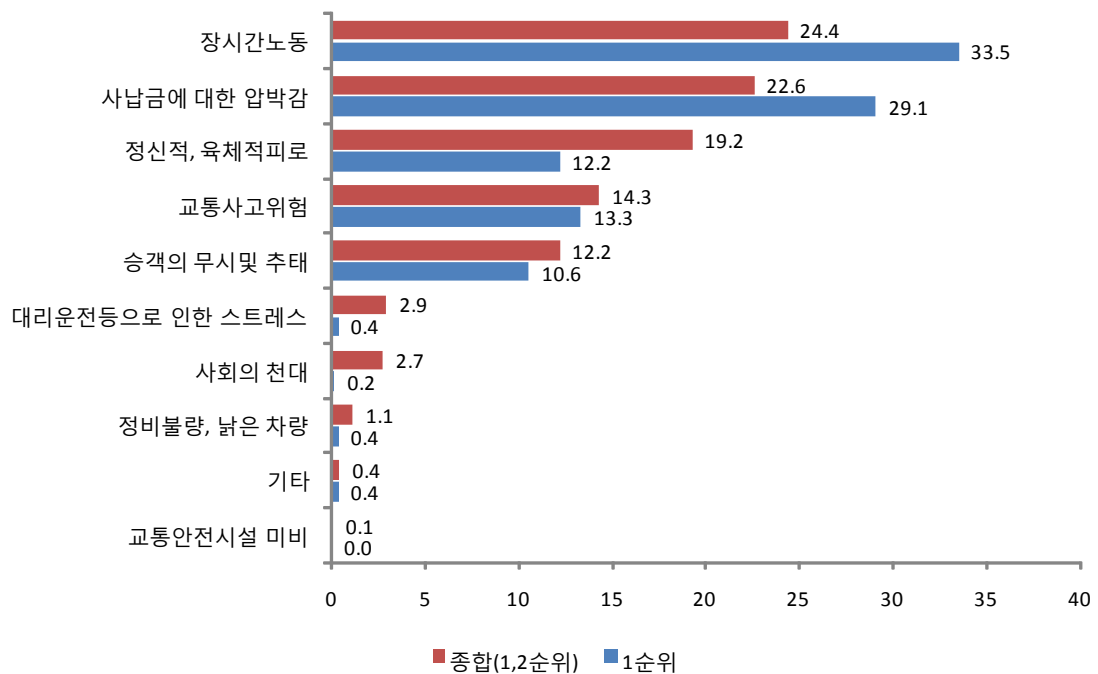
‘공급의 과잉과 수요의 감소’가 중층적으로 작용하고 있다고 대다수의 택시 운전자들은 의식하고 있다. 다만, 여기서 중요한 점은 경기침체로 인한 수요의 감소는 경기가 회복된다면 수요가 다시 늘어날 수 있는 가능성이 있지만, “대리운전”은 택시의 대체제로서 “구조적인 수요 감소”의 원인이 된다. 따라서 이에 대한 대책이 마련되지 않는다면 ‘수요의 회복’은 지체될 것으로 보인다.

또한 택시 공급의 과잉도 구조적인 문제이다. 공급 과잉을 해소하기 위한 대책이 현재도 이루어지고 있지만 이에 대한 보다 근본적인 접근이 요구된다고 할 것이다. 특히 이를 해결하기 위해서는 노, 사, 정 간에 대타협이 필요한 지점이라고 판단된다.

(10) 택시 운행 중 애로사항

택시 운행 중 애로사항의 1순위를 보면, “장시간노동”이 33.5%로 가장 많았고, “사납금에 대한 압박감”, “교통사고 위험”의 순으로 높았다. 2순위의 경우에는 “정신적, 육체적 피로”, “사납금에 대한 압박감”, “교통사고 위험”, “장시간 노동” 순이었다.

<그림 2-4> 택시 운행 중 애로사항



과거 조사의 애로사항과 비교해보면 변화한 점이 보이는데, 1, 2, 3 순위까지의 내용에서 변화는 없지만 순위에서 변동이 있음을 알 수 있다. 또한, “2010년 인천광역시 택시 정책 보고서”의 설문조사의 순위는 “사납금에 대한 압박감” > “지나치게 낮은 임금” > “높은 노동강도” > “정신적/육체적 피로” > “불규칙한 근무형태” > “교통사고에 대한 불안감” > “장시간 근로”의 순이었다.

이 같은 차이는 본 설문의 응답자들 가운데는 사납금제보다 월급제인 경우가 더 많기 때문이다. 이를 제외한다면, 2003년 조사시점부터 7년이 흘렀음에도 불구하고 애로사항에서 큰 변화가 없다는 것은 ‘택시 운행 중 애로사항’에 대한 대책이 없었거나 효과가 없었음을 반증하는 것으로 해석할 수 있을 것이다.

<표 2-12> 과거 설문의 택시 운행 중 애로사항 (단위: %)

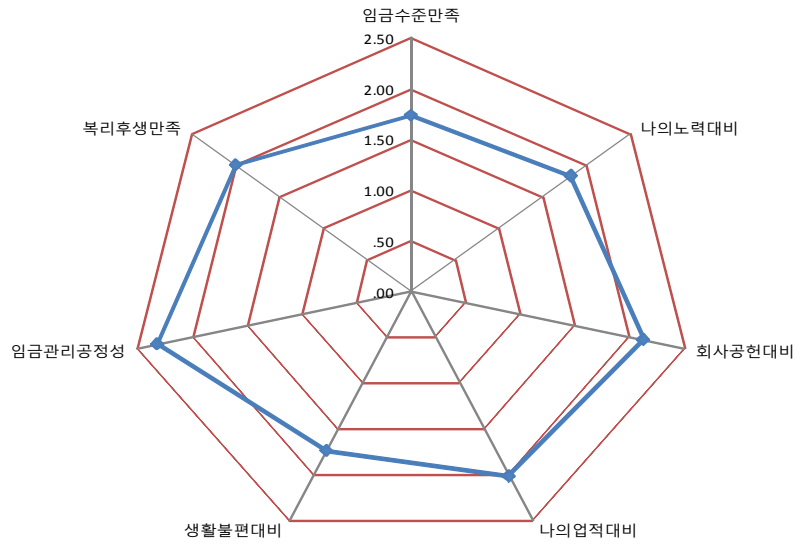
구분	사납금 압박	정신적, 육체적 피로	장시간 근로	교통사고 위험	사회의 천대	기타
노사정위	47.0	20.0	14.0	8.0	6.0	5.0
전택노련	52.8	41.0	39.9	20.7	17.1	-
한교연	53.6	14.2	14.0	5.2	4.3	1.7

자료: 1. 조준모 외 <<운수업 근로실태 개선방안>>, 노사정위원회, 2003. 12.23
 2. 전택노련, <<전국택시노동자 실태 및 의식조사>>, 2005. 6
 3. 이문범 외, <<택시운행 실태조사>>, 한국교통연구원, 2005. 8.

(11) 보상 만족도

보상에 대해서 얼마나 만족하고 있는지를 7개의 항목으로 나누어서 물어보았다. 7개 항목 전체 평균은 1.98로 ‘낮은 만족’을 나타내었다. 세부적으로 보면, “현재 나의 임금 수준에 만족한다”의 평균이 1.74로 가장 낮게 나왔고, “임금관리가 공정하다”는 응답이 2.32로 가장 높았다. 특히, 임금형태에 따라 평균에서 차이가 났는데, 사납금제(1.82)가 월급제(2.08)보다 낮게 나왔다. 3점이 “중간”임을 감안한다면 전반적으로 매우 낮은 만족도를 보이고 있음을 알 수 있다.

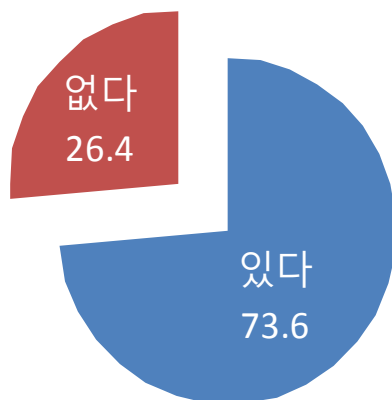
<그림 2-5> 보상만족도



(12) 친절서비스 교육 경험과 필요성

회사로부터 ‘시민친절 서비스’ 교육을 받아 본 적이 있느냐는 물음에 대해서 응답자의 73.6%가 “받아본 적이 있다”고 대답했다. 또한 “교육의 필요성”에 대한 응답을 보면, 응답자의 70% 이상이 “필요하다”고 응답을 하였다.

<그림 2-6> 시민친절 서비스 교육 경험



<표 2-13> 서비스 교육의 필요성

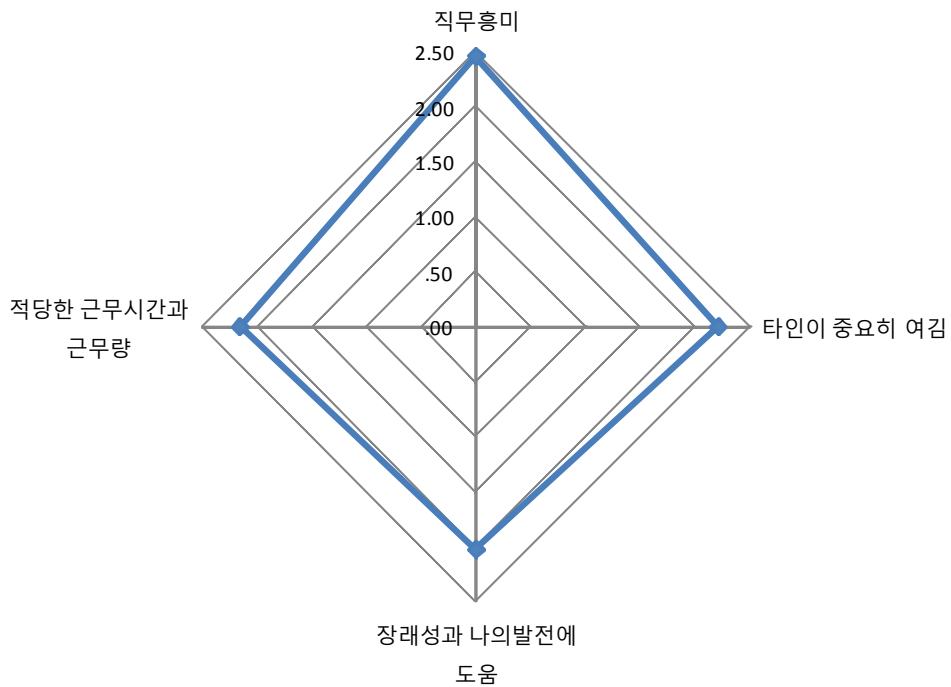
(단위: %)

구분	전혀필요없다	필요없는편	그저그렇다	필요한 편	반드시 필요
비중	5.3	7.6	16.0	48.4	22.7

(13) 업무만족도

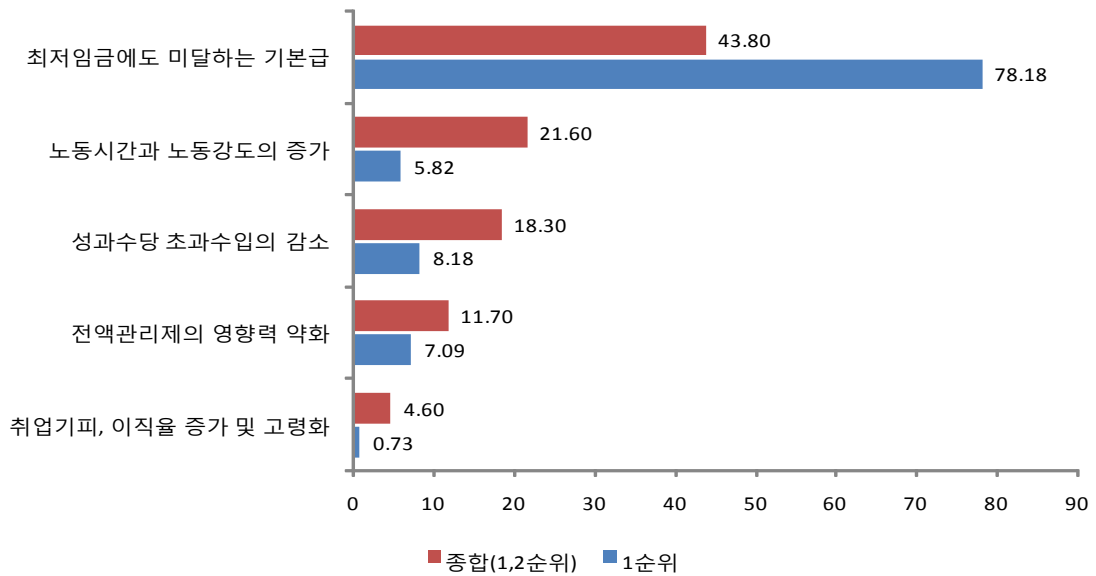
업무에 대한 만족도를 4개 항목으로 물어보았다. 전체 평균은 2.22로 보상만족도의 평균보다는 높았지만, 여전히 “중간”을 밀도는 평균 점수였다. 특히 “장래성이 있으며, 나의 발전에 도움이 된다”는 응답이 2.02로 4개 항목 가운데 가장 낮았다. 대부분의 응답자들이 자신의 업무에 대해서 매우 비관적으로 생각하고 있음을 보여주는 대목이다.

<그림 2-7> 업무만족도 종합



(14) 택시노동자의 근로조건 개선 사항

<그림 2-8> 근로조건 개선 과제



최저생계비에도 미달하는 월급, 장시간의 노동 등 열악한 근로조건에 처한 택시 노동자에게 근로조건을 개선하기 위해서 시급히 해결해야 할 과제가 무엇인지를 물어보았다.

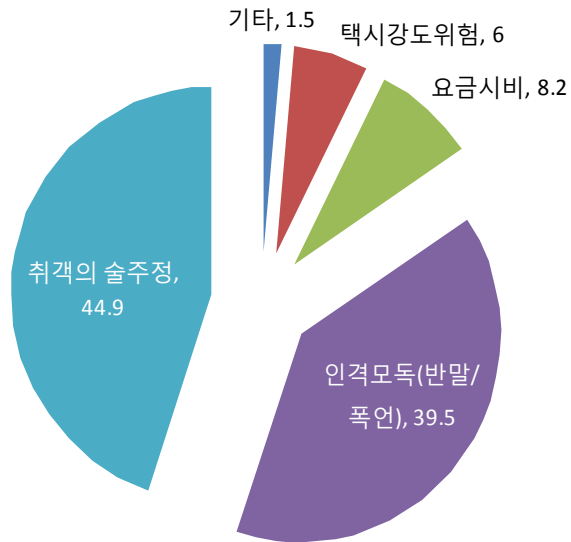
78%에 달하는 응답자가 1순위에서 “최저임금에도 미달하는 기본급”을 가장 시급히 개선해야 할 과제로 대답하였다. 그리고 2순위에서는 “노동시간과 노동강도의 증가”를 최우선으로 꼽았다. 이를 해석해보면, ‘저임금을 보충하기 위해서 노동시간을 늘리고 있는 택시 운전자들의 열악한 현실’을 그대로 보여주는 것이다.

(14) 승객 관련 애로사항

택시 운전자는 승객과의 상호작용(서비스) 과정에서 생산물을 생산한다. 이때 승객과 택시 운전자는 ‘직접적인 접촉’을 갖게 되는데, 이때 택시 운전자도 일종의 ‘감정노동’을 요구받게 되는 것이다. 항목 가운데 “택시강도 위험”을 제외한 “취객의 술주정”, “인격모독” 등은 택시운전자에게 정신적 스트레스를 높이는 요인이 될 가능성이 있다. 택시 운전자들은 야간의 취객들의 술주정을 가장 큰 스트레스로 꼽고 있다. 이밖에도 승객의 인격모독적 언사에도 스트레스를 받았다.

<그림 2-9> 승객관련 애로사항

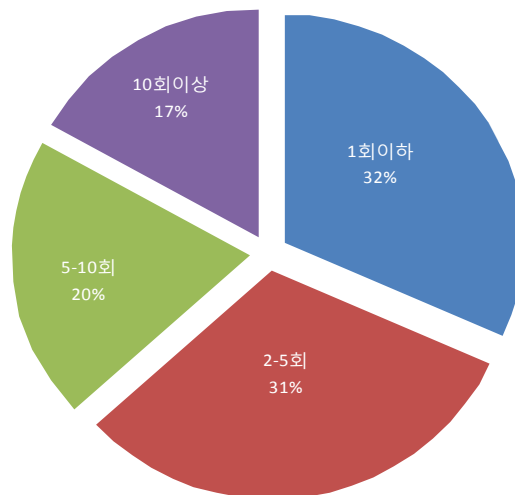
(단위: %)



(15) 법규 위반

응답자 3명 가운데 1명꼴로 월평균 5회 이상의 법규 위반을 하고 있었다. 1회 이하가 32%, 2~5회 미만이 31%였다.

<그림 2-10> 월 평균 법규위반 (단위: %)



근무형태별로 법규 위반에서 차이가 통계적으로 유의미하게 나타났다. 1일교대제에 비해서 전일근무제와 격일제가 월평균 법규 위반 횟수가 많았다.

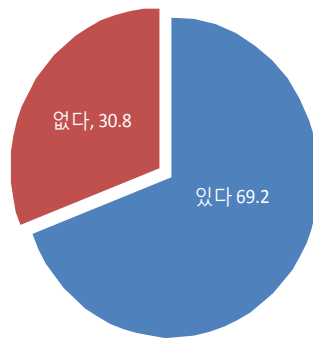
<표 2-14> 근무형태별 법규 위반 현황

	법규 위반 횟수				전체
	월1회이하	월2-5회미만	월5-10회미만	월10회이상	
1일교대제	33.3%	31.8%	17.9%	16.9%	100.0%
전일근무제	29.3%	23.2%	27.3%	20.2%	100.0%
격일제	8.3%	58.3%	25.0%	8.3%	100.0%
전 체	31.4%	31.4%	20.0%	17.1%	100.0%

(16) 이직의사

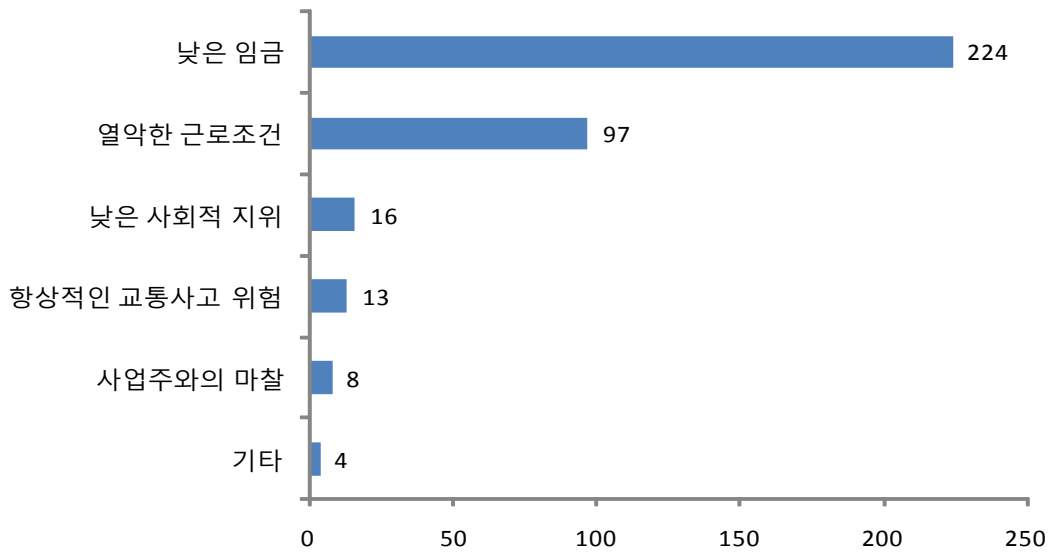
택시 산업의 이직율은 매우 높은 것으로 알려져 있다. 본 설문에서도 이를 파악하기 위해서 이직 생각 여부를 물어보았다. 응답자들 가운데 69%가 “최근 택시 일을 그만두는 것(이직)”에 대해서 생각해 본 적이 있다고 답을 했다.

<그림 2-11> 이직 생각 여부



또한, 이직을 생각해 본 응답자 362명 가운데 224명(61.9%)은 그 이유로써 “낮은 임금”을 꼽았으며, “열악한 근로조건”, “낮은 사회적 지위” 순으로 나타났다.

<그림 2-12> 이직을 생각하는 이유(단위: 명)



(17) 업무와 교육, 기술 적정성

택시 업무와 교육, 기술 수준의 적정성에 대한 설문에서 대부분의 응답자들이 자신의 교육수준과 기술 수준에 비해 택시 업무는 ‘수준이 낮다(각각 69.1%, 62.1%)’고 생각하고 있었다. 교육과 기술이 택시 업무에 있어서 많이 필요치 않다고 생각하는 것으로 봐서 택시 운전을 ‘숙련노동’이라기보다는 ‘저숙련’ 노동으로 간주하고 있다고 할 수 있다.

<표 2-15> 업무와 자신의 교육/기술 수준 비교 (단위: %)

	수준이 매우 낮다	수준이 낮다	수준이 알맞다	수준이 높다	수준이 매우 높다
교육수준	25.8	43.3	23.8	6.3	0.8
기술수준	20.5	41.6	27.9	9.4	0.6

3) 택시 노동자 건강

(1) 최근 건강상태

택시 운전자의 건강상태에 대하여 질문을 해 보았다. ‘보통’을 3점으로 했을 때 전체 평균은 “2.61”로 보통보다 다소 낮게 나왔다.

아래의 표에서 보듯이 ‘근로시간이 길수록’, ‘월급제보다는 사납금제’가, ‘1일2교대

제보다는 전일/격일제'일수록 건강상태가 나쁘다고 응답한 경우가 많았다.

<표 2-16> 건강상태

		건강상태				
		아주 좋지 않다	다소 좋지 않은 편	보통	다소 좋은 편	매우 좋다
일일 근로 시간	10시간미만	1.6%	23.0%	67.2%	8.2%	-
	10-12시간미만	8.4%	39.7%	40.7%	8.4%	2.8%
	12-14시간미만	4.3%	38.3%	46.8%	9.2%	1.4%
	14시간이상	5.0%	58.3%	30.0%	6.7%	-
	전 체	5.9%	39.5%	44.5%	8.4%	1.7%
임금 형태	사납금	5.4%	52.0%	35.6%	4.0%	3.0%
	월급제	6.4%	29.6%	52.4%	10.6%	1.0%
	전 체	6.0%	38.4%	45.8%	8.0%	1.8%
근무 형태	1일2교대제	6.1%	33.1%	50.0%	8.8%	2.0%
	전일근무	7.1%	56.6%	29.3%	6.1%	1.0%
	격일제		54.2%	37.5%	8.3%	
	전 체	6.0%	38.4%	45.6%	8.3%	1.7%

(2) 복용 의약품 및 입원 경험

10명 가운데 3명꼴로 장기복용 중인 의약품이 있었고, 응답자 중 40%는 작년에 교통사고로, 병원 혹은 의원에 입원한 적이 있었다. 평균 입원 횟수는 1.4회이고, 평균 입원기간은 14일이었다.

<그림 2-13> 장기 복용 의약품 유무(좌) 및 입원경험(우) 유무 (단위: %)



(3) 항목별 증상에 대한 자각 정도

응답자 가운데 절반 이상이 4가지 증상에 대해서 지난 1년 동안 가끔 이상을 느껴왔음을 알 수 있다. 만성피로(74.9%), 소화불량(60.2%), 요통및디스크(59.1), 두통(59.0%)의 순으로 많았다.

<표 2-17> 지난 1년간 증상 정도 (단위: %)

증세	①자주느낀다	②가끔느낀다	③그저그렇다	④별로느끼지않는다	⑤전혀느끼지않는다
두통	16.4	42.6	19.6	16.2	5.2
소화불량	21.9	38.3	24.5	11.7	3.6
만성피로	38.0	36.9	18.6	4.3	2.1
요통/디스크	24.7	34.4	23.3	12.3	5.3

위의 증상과 택시 업무의 관련성에 대한 질문에 대해서는 ‘다소 관련이 있다’고 응답한 운전자가 41.3%, ‘매우 관련이 있다’는 27.1%로 응답자의 절반 이상이 택시 업무와 관련이 있다고 느꼈다.

날마다 사납금을 맞춰야 하는 ‘사납금제’ 운전자가 월급제보다 더 많은 스트레스를 받을 것이라는 가설 하에 ‘증상과 임금제’간의 평균 간 차이를 확인하기 위해 T검정을 실시해 보았다. 큰 차이는 아니지만 월급제 운전자보다 사납금제 운전자가 증상에 대해서 더 자주 느끼고 있음을 알 수 있다.

<표 2-18> 증상과 임금제의 평균 차이

		응답자수	증상 평균	표준편차	평균의 표준오차
증상_all	사납금	197	2.1358	.83125	.05922
	월급제	296	2.3480	.89310	.05191

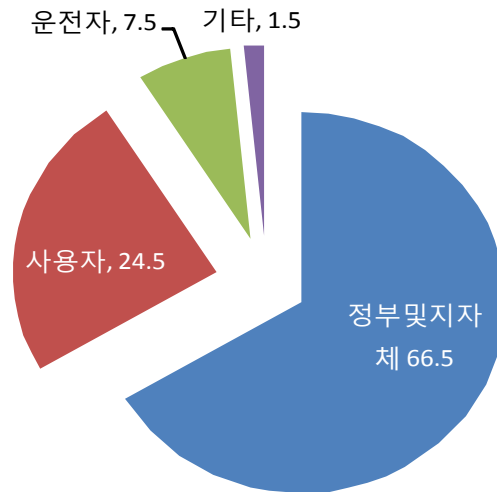
* p<.05에서 유의.

4) 산업 정책

(1) 전액관리제 미정착 책임 주체

전액관리제가 정착하지 못하는 데 대하여 가장 큰 책임에 누구에게 있는지 물어보았다. 응답자 가운데 66%가 정부 및 지자체의 책임이 가장 크다고 응답했다. 다음으로 는 사용자 (24.5%), 운전자(7.5)의 순이었다.

<그림 2-14> 전액관리제 미정착 책임 주체 (단위: %)



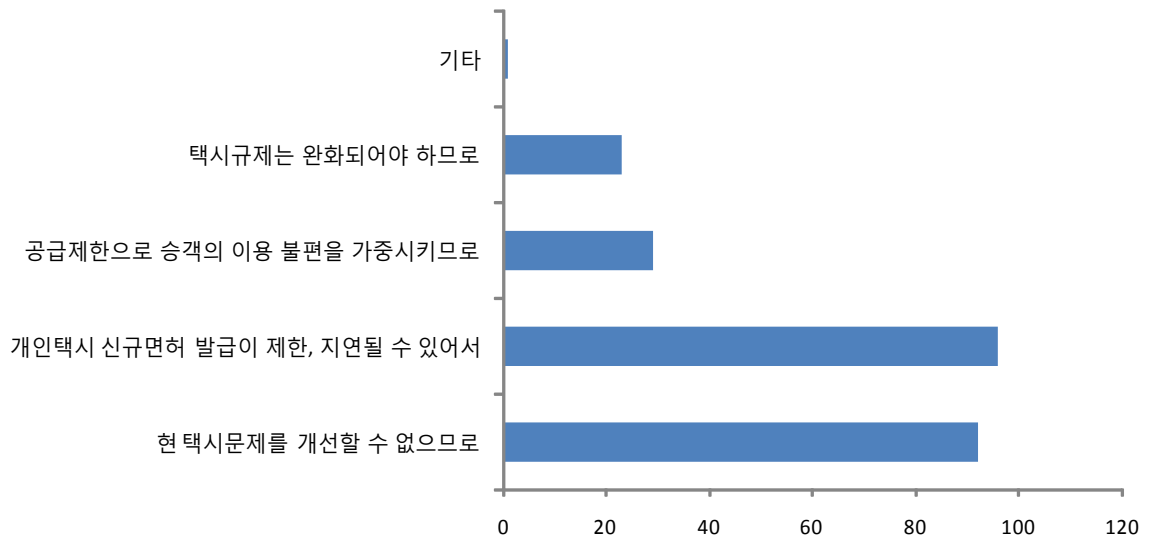
(2) 지역별 총량제 평가

지역별 총량제에 대해서는 ‘매우 반대한다’가 26.3%, ‘다소 반대한다’가 20.0%였고, ‘다소 찬성’ 14.7%, ‘매우 찬성’은 12.4%로 응답했다. 부정적 의견이 약 46%임을 알 수 있는데, 응답자의 속성에 따른 차이는 통계적으로 유의미하지 않았다.

또한, 반대한다고 응답한 운전자(241명)들은 그 이유를 ‘개인택시 신규면허 발급이 제한, 지연될 수 있기 때문에’라고 응답한 경우가 가장 많았고, ‘현 택시 문제를 개선할 수 없으므로’가 근소한 차이로 다음이었다.

<그림 2-15> 지역별 총량제를 반대하는 이유

(단위: 명)

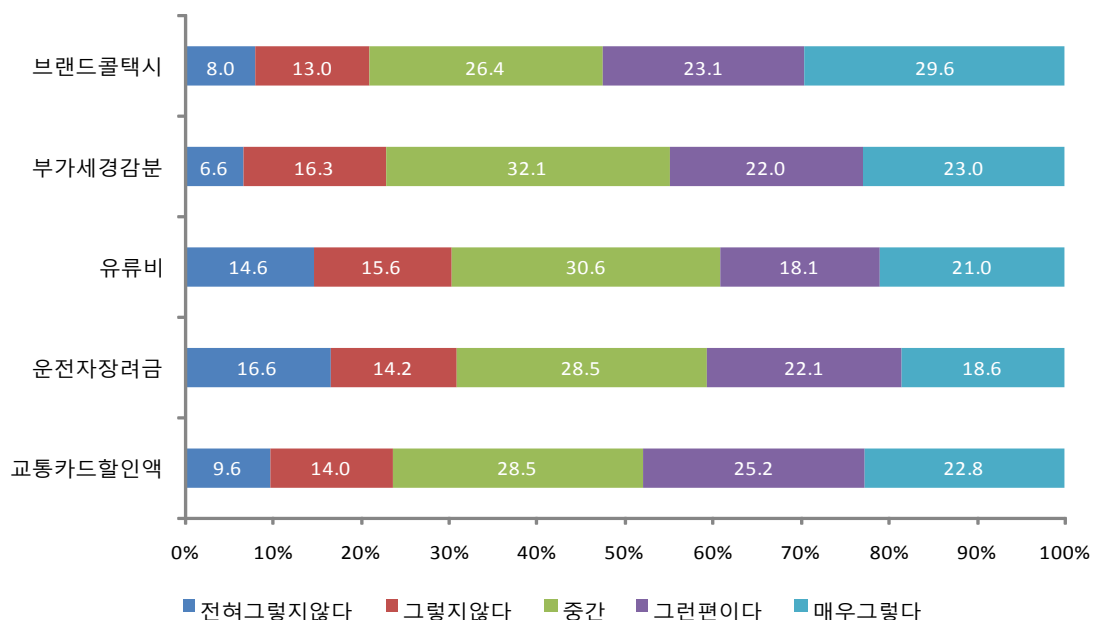


(3) 인천광역시의 택시 지원 사업 만족도

인천광역시에서 택시산업에 대한 재정 지원 만족도 평가에서 응답자들은 대부분 '중간'의 응답을 했다. 정책 효과성의 전체 평균은 3.3점이고, 5개 정책의 효과성 만족도 순위는, 브랜드콜택시(3.53), 부가세 경감분(3.39), 교통카드 할인액(3.38), 유류비(3.15), 운전자장려금(3.12) 이었다. 다만, 운전자 장려금 정책의 효과성을 가장 낮게 평가하고 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

<그림 2-16> 인천광역시의 재정 지원 사업의 효과 만족도

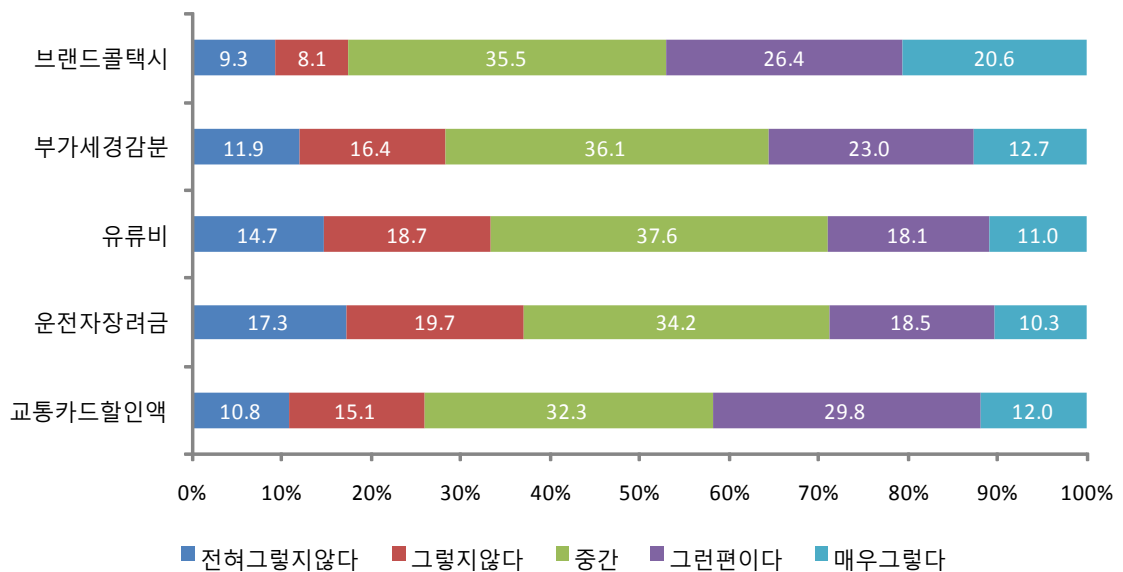
(단위: %)



반면, 재정지원 사업의 금액의 적정성에 대한 만족도는 3.0점으로 효과성보다 낮은 만족을 하고 있는 것으로 드러났다. 5개 정책의 순위를 보면, 브랜드 콜택시(3.41), 교통카드 할인액(3.17), 부가세 경감분(3.08), 유류비(2.92), 운전자장려금(2.85)의 순이었다. 금액의 적정성에서도 역시 ‘운전자 장려금’이 매우 낮게 나타난 것을 알 수 있다.

이처럼 인천광역시의 택시 지원 사업에 대한 만족도가 ‘중간’에 그치고 있는 원인은 무엇일까? 이것과 관련해서는 응답자들이 생각하는 “택시산업의 활성화 과제”가 무엇인지 살펴볼 필요가 있다.

<그림 2-17> 인천광역시의 재정 지원 사업의 금액 만족도 (단위: %)



인천시의 재정 지원 사업에 대한 만족도를 좀 더 분석해 보았다. 정책효과성 만족도에 대해서 금액적정성 만족도가 미치는 영향을 파악하기 위해서 ‘중다선형 회귀분석’을 하였다.

아래의 표를 보면, ‘표준화된 계수값’은 운전자 장려금이 0.253, 부가세경감분이 0.242, 유류비지원이 0.228, 브랜드콜택시가 0.219, 교통카드 할인액이 0.218로 나왔다. 즉, 정책효과성 만족도에 가장 영향을 미치는 것은 운전자 장려금, 부가세 경감분, 유류비지원, 브랜드콜택시, 교통카드 할인액 만족도의 순임을 알 수 있다.

따라서, 인천시 차원의 정책이 택시노동자로부터 ‘지지’를 얻기 위해서는 위의 순서를 참조하여 집중할 필요가 있다고 판단된다.

<표 2-19> 금액 적정성 만족도가 정책효과성 만족에 미치는 영향

	기울기(B)	표준오차	표준화된 B값(Beta)	t값	p값
상수	.220	.022		10.009	.000
교통카드할인액	.177	.009	.218	19.495	.000
운전자장려금	.197	.009	.253	20.890	.000
유류비지원	.178	.010	.228	18.677	.000
부가세경감분	.196	.010	.242	19.345	.000
브랜드콜택시	.171	.008	.219	22.163	.000

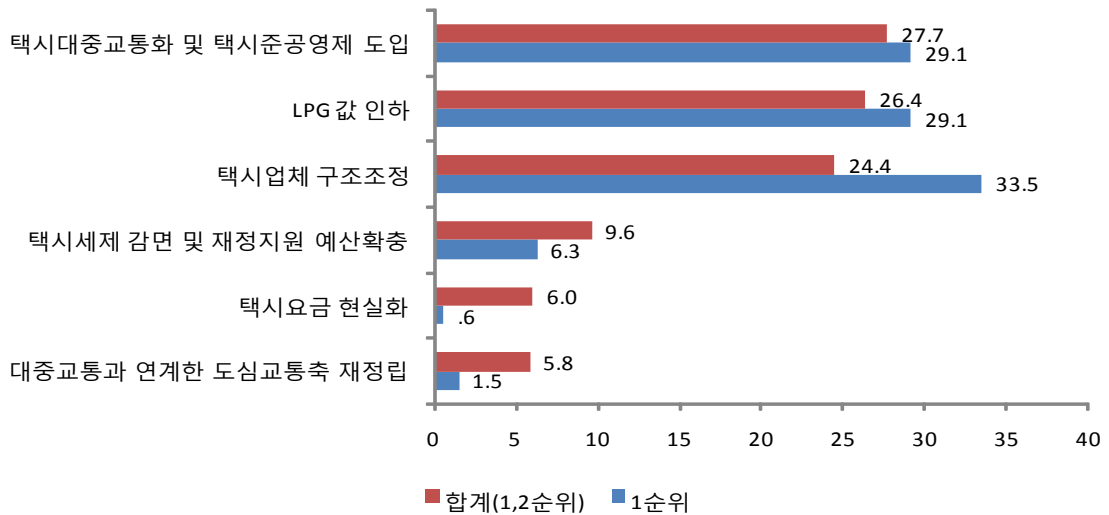
R²=0.977 F=4146.865***

종속변수: 정책효과성 만족도 ***p<0.001

(4) 택시 산업 활성화 과제

본 설문문의 응답자들이 인천광역시의 재정 지원 사업에 대해서 보통 이상의 만족을 갖지 못하는 까닭은 응답자들이 생각하는 택시 활성화 개선책과 인천시의 재정 지원 사업이 중첩되는 부분이 극히 작기 때문이다.

<그림 2-18> 택시 산업 활성화를 위한 과제(1, 2순위) (단위: %)



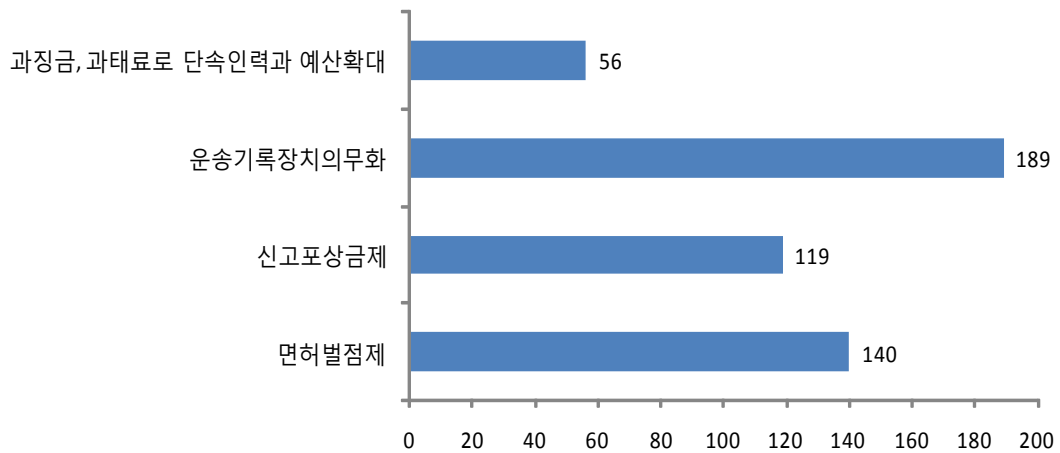
응답자, 즉 인천지역 택시 노동자들이 생각하는 택시산업 활성화 과제는 “택시업체 구조조정”, “LPG 값 인하”, “택시 대중교통화 및 택시준공영제의 도입” 순이었다. 종합순위에서는 ‘택시대중교통화 및 택시준공영제 도입’이 가장 높게 나타났지만, 2순위를 제외한 1순위만을 보면 ‘택시업체 구조조정’이 가장 높았음에 주목해야

한다. 인천광역시의 사업이 ‘재정지원’사업이 대부분인데 반해, 응답자들은 보다 ‘근본적인’ 대책을 요구하고 있다고 판단된다.

(5) 기타

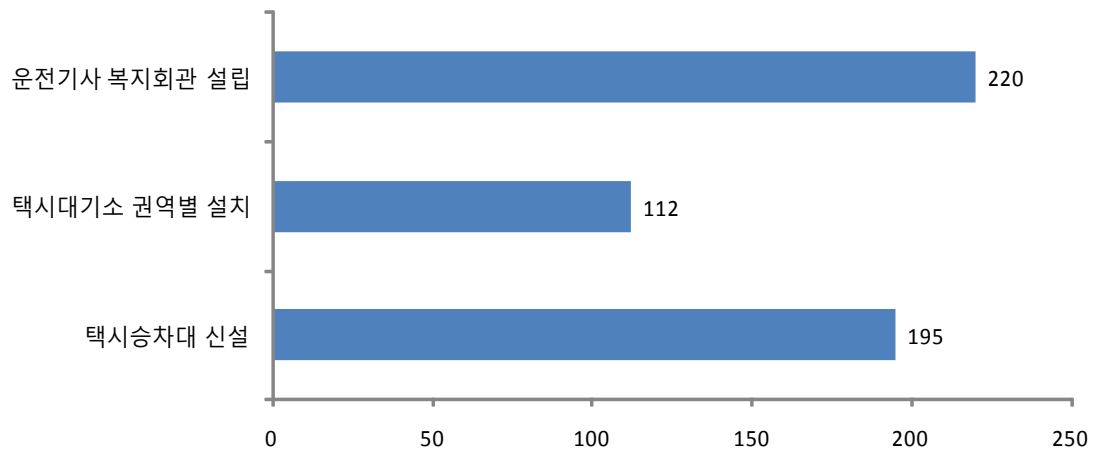
운송질서 확립과 이용자 안전 강화를 위한 정책적 과제에 대해서 물어 보았다. 응답자 가운데 다수가 “운송기록장치의 의무화”를 우선으로 꼽았다. 다음으로는 “면허벌점제”, “신고포상금제”의 순이었다.

<그림 2-19> 운송질서 확립과 이용자 안전 강화를 위한 정책(단위: 명)



이밖에 택시산업의 활성화를 위한 시설 투자 및 확충해야 할 것에 대해서는 “복지회관 설립”, “택시승차대 신설”, “택시대기소 권역별 설치”의 순이었다.

<그림 2-20> 시설 투자 및 확충 (단위: 명)



3. 택시 사업체 설문 분석

1) 택시 사업체 기본 현황

(1) 사업체 특성

사업체의 설립년도를 보면, 1961년에 설립된 회사부터 2004년에 설립된 회사까지 다양하다. 평균은 1985년으로 약 15년이다.

다음으로, 2009년 매출액 평균은 2,708백만원이고, 매출원가 평균은 2,465백만원으로 매출 총이익은 314백만원이다. “2010년 인천광역시 택시 정책 보고서”에서 조사한 인천지역 법인택시업체 평균 영업 실태 현황과 비교하면, 매출액의 경우 07년도에 3,195백만원, 08년에는 3,318백만원, 매출총이익은 각각 223백만원, 170백만원이었다. 매출액은 07년 08년 인천지역 평균보다 적지만, 매출총이익은 인천지역 평균보다 높은 것을 알 수 있다.

영업이익의 경우도 인천지역 평균이 07년 -172백만원, 08년 -219백만원이었던 반면, 본 조사의 사업체 09년 영업이익은 52백만원이고, 당기순이익의 경우에도 08년 -139백만원이 지역 평균인 반면 -29백만원으로 적자 폭이 줄었다. 전반적으로 인천지역 택시업체 평균보다는 본 설문에 응답한 사업체의 영업 현황이 상대적으로 좋은 것으로 판단된다.

<표 2-20> 사업체 현황

(단위: 년, 백만원)

	응답업체	최소값	최대값	평균	표준편차
설립년도	13	1961	2004	1985년	11.779
매출액	13	1794	4738	2708.46	846.028
매출원가	13	1463	4319	2465.31	814.349
매출총이익	12	76	509	314.75	144.312
영업이익	11	-294	444	52.55	179.879
경상이익	9	0	159	53.11	60.851
세전이익	11	0	176	54.36	58.202
당기순이익	13	-803	159	-29.38	247.722
총매출대비인건비비중	12	25%	51.3%	43.03%	8.8569

그러나 2009년 사업체의 손익에 대해서 응답한 결과를 보면, 11개의 업체가 응답하였는데, 3개 업체가 “이익을 보았다” 응답을 했고, 5개 업체가 “손실을 보았다”고 응답하였다. 따라서 절반에 약간 못 미치는 사업체가 작년에 ‘손실을 보았다’고 할 수 있다. 또한 08년 대비 09년 실적을 보면 64%의 기업이 “악화되었다”고 응답

하여 응답업체만을 본다면 경영 사정이 좋다고 할 수 없음을 알 수 있다.

<표 2-21> 손익 및 실적

2009년 손익		08년 대비 09년 실적	
이익	3(27.3)	호전	1(9.1)
손실	5(45.5)	악화	7(63.6)
수지균형	3(27.3)	비슷	3(27.3)

(2) 업체별 인력 및 차량 현황

2010년 10월 현재 업체별 인력 현황은 <표 2-20>과 같다. 총인원 평균은 96.92명이고, 업체별 기사 평균은 84.76명이다. 평균 등록기사는 62명이며, 평균 수습기사는 22명으로, 전체 기사 가운데 등록기사의 비중이 74%이다.

<표 2-22> 업체별 종업원 현황 (단위: 명)

		응답업체	평균	최소값	최대값
남자	등록	12	66.33	47	100
	수습	12	24.42	2	50
여자	등록	8	1.38	1	2
	수습	7	.29	0	1
관리		13	8.08	5	12
정비		13	2.46	1	4
기타		2	10.50	1	20
총인원		13	96.92	11	157

이밖에, 이직율 및 차량 현황을 보면, 차량보유대수 평균은 약 97대이고, 실제 운행하는 차량은 이 가운데서 91대이다.

이직율의 경우 16.96%인데, 이것은 08년 인천지역 39개 업체 평균인 38.35%에 비하면 낮은 비율이라고 할 수 있으나, 07년 전산업 평균 이직율이 2.30%인 것을 감안한다면 여전히 높은 수치라고 할 수 있다.

<표 2-23> 차량 현황 및 이직율

평균 차량보유 대수	평균 실제 운행대수	이직율(2009년)
96.69대	91.15대	16.96%

(3) 근무형태

업체별 운전자의 근무형태를 보면, 등록기사와 수습기사 모두에서 오로지 전일근무제를 하는 업체는 1곳 뿐이다. 대부분이 1일 2교대제를 하거나 1일 2교대제와 전일근무를 혼합하여 활용하고 있다.

<표 2-24> 업체별 근무형태

근무형태	등록기사	수습기사
1일2교대제	7(53.8)	5(38.5)
전일근무제	1 (7.7)	-
혼합형	5(38.5)	8(61.5)

수습기사가 등록기사가 되는데 걸리는 기간의 평균은 2.92개월이었다. 또한 09년도에 정식기사된 인원의 평균은 약 18명으로 응답하였다.

(4) 임금

업체별 임금지급 현황을 보면, 절반 가까이가 사납금제와 월급제를 혼용하고 있다. 등록기사는 월급제나 혼합형이 대다수인 반면, 수습기사는 사납금제와 혼합형이 대다수이다. 따라서 수습기사들의 경우 대부분 사납금제의 형태로 임금을 지급받고 있으며, 앞에서 택시노동자의 설문 조사 결과와 연관지어 본다면, 수습기사이면서 사납금제의 임금형태의 노동자들 대다수가 100만원 미만의 월수입을 받고 있다고 추론할 수 있다.

<표 2-25> 업체별 임금형태

임금형태	등록기사	수습기사
사납금제	1(7.7)	6(46.2)
월급제	5(38.5)	1(7.7)
혼합형	7(53.8)	6(46.2)

사납금제의 임금이 낮다는 것은 아래의 표에서 확인된다. 1일 사납금액 평균은 수습기사의 경우 84250원이고, 등록기사는 101,222원이다. 1년 미만 등록기사는 수습기사에서 갓 등록기사가 된 경우에 해당된다고 할 수 있는데, 이들의 월평균 급여는 약 87만원인 반면, 1년이상 등록기사는 약 95만원이다. 택시노동자 설문 결과와 비교해보면, 1일 사납금액이 11만 5천원으로 업체 설문결과보다 높았고, 월평균고정급의 경우 월급제 노동자가 약 93만원으로 비슷한 결과를 보이고 있다.

<표 2-26> 임금 지급액

(단위: 원)

		응답업체	최소값	최대값	평균	표준편차
1일 사납금액	수습기사	10	45,000	127,000	84,250.00	23538.680
	등록기사	9	90,000	127,000	101,222.22	11787.470
월급	1년미만(등록)	12	720,000	1,047,769	870,702.33	106784.635
	1년이상(등록)	12	811,130	1,122,319	952,498.17	98193.109

(5) 부대비용 부담 주체

업체별 부대비용 부담 주체에 대해서 질문해 보았다. 이 질문은 택시노동자와 동일한 설문인데, 매우 상이한 결과가 나왔다. 연료의 경우 응답한 12개 업체 모두 “회사”가 전적으로 부담한 것을 비롯하여, 대부분의 항목에 대해서도 비슷하였다.

22개 업체 가운데 13개 업체는 약 60%에 해당한다. 물론, 이 업체를 제외한 다른 업체의 부대비용 부담 주체가 응답결과와 전혀 다르다면 가능한 결과이지만, 그렇다고 해도 노동자들의 설문 결과와 업체의 설문결과에 너무 나 큰 차이가 있다. 이 부분에 대한 노와 사간의 투명성이 요구되는 부분이라고 판단된다.

<표 2-27> 부대비용 부담 주체

	운송비용	① 회사	② 본인	③ 공동부담	④ 기타
1	연료(LPG)	12(100.0)	-	-	-
2	세차비	12(92.3)	1(7.7)		-
3	차량수리비	12(92.3)	-	1(7.7)	-
4	사고처리비	13(100.0)	-	-	-
5	공제 조합비	13(100.0)	-	-	-

(6) 시민 서비스 교육 및 필요성

시민 친절 서비스 교육 등은 13개 업체 모두 “하고 있다”고 응답하였다. 교육의 필요성에 대해서도, “그저 그렇다”고 응답한 1개 업체를 제외한다면, 모두 긍정적으로 답했다. 또한 연간 교육 회수의 평균은 5회였다.

(7) 택시노동자 지원 제도

택시노동자의 생활비를 지원하기 위한 제도에 대해서 물어보았다. 자녀학자금 지원은 1개 업체를 제외하면 모든 업체가 갖추고 있었고, 경조비지원은 10개 업체가 갖추고 있는 반면, 금융공제제도는 1개 업체만 있고, 사내근로복지기금도 4개 업체

만 갖추고 있었다.

<표 2-28> 택시노동자 지원 제도

	유	무
자녀학자금 지원	12	1
경조비지원	10	3
금융공제제도	1	12
사내근로복지기금	4	9

(8) 복지시설

택시노동자를 위한 복지시설을 얼마나 갖추고 있는지에 대한 질문에 응답한 결과를 보면, 오락/휴게실의 경우 대부분 업체가 구비하고 있으나, 체육시설은 30%, 목욕탕/샤워장은 65.1%만이 구비하고 있었다. 택시노동자들을 대상으로 한 만족도 설문에서 복리후생 만족도가 2대였던 점을 감안하면 복지시설의 확충이 요구되는 지점이다.

<표 2-29> 복지시설 현황

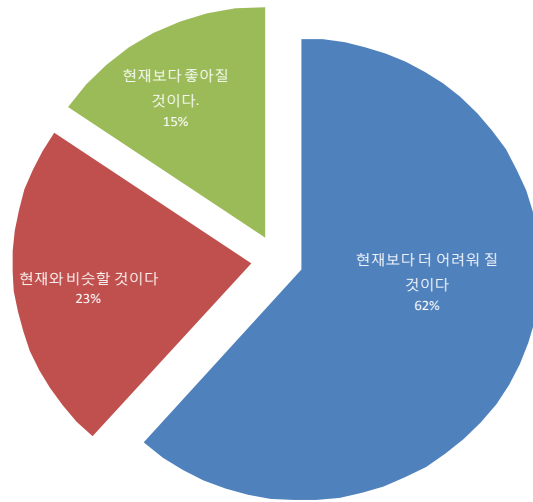
	유	무
오락/휴게실	11	2
도서실	0	13
체육시설(헬스, 족구장 등)	4	9
목욕탕/샤워장	8	5

2) 경영환경

(1) 택시산업 전망

택시산업 전망에 대해서 응답한 결과를 보면, 61%인 8개 업체가 “현재보다 더 어려워 질 것이다”라고 대답한 반면, “현재보다 더 좋아질 것이다”라고 응답한 업체는 2개 업체에 불과했다.

<그림 2-21> 택시산업 전망

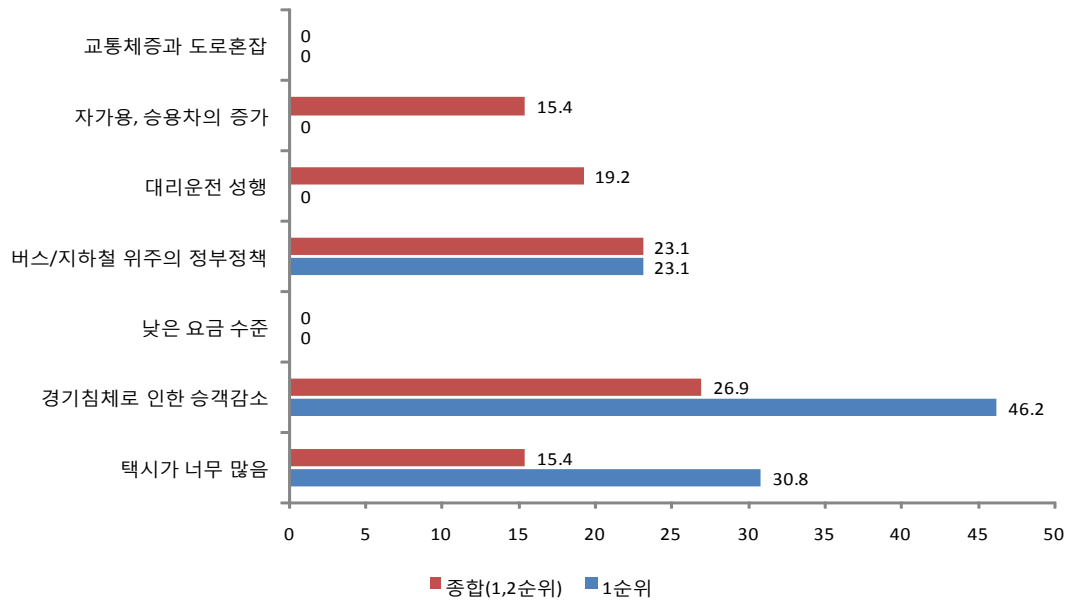


(2) 운송수입금 감소 원인

운송수입금 감소 원인에 대해서 1순위를 살펴보면 “경기침체로 인한 승객 감소”, “택시가 너무 많음”, “버스/지하철 위주의 정부 정책” 순이었다. 종합순위에서는 “경기침체로 인한 승객감소”, “버스/지하철 위주의 정부 정책”, 그리고 “택시가 너무 많음”의 순이었다.

이를 택시노동자들의 응답과 비교해 보면, ‘택시 공급 과잉’과 ‘수요의 감소’에 대해서는 노와 사 모두 공히 공감하는 바였고, 가장 큰 원인으로 지목하였다. 다만, 노동자는 ‘대리운전 성행’을 그 다음으로 지목하였으나, 사용자는 ‘정부정책’을 꼽아 시각 차이를 들어냈다. 이러한 차이는 노동자들이 도로 현장에서 주로 대리운전과 부딪친다면, 사용자들은 경영과 관련한 제반 정부 정책과 부딪치는 상황의 차이에서 비롯된 것으로 판단된다.

<그림 2-22> 운송수입금 감소원인

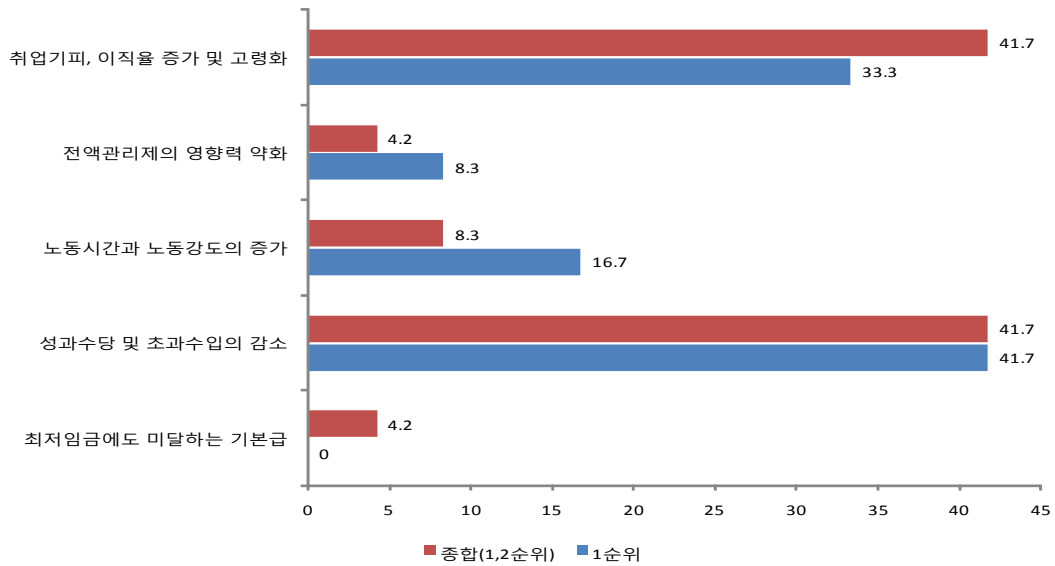


(3) 택시노동자의 근로조건 개선 사항

택시노동자의 근로조건 개선 사항에 대한 응답결과를 보면, 1순위로 “성과수당 및 초과수입의 감소”, “취업기피 및 이직율 증가 및 고령화”, “노동시간 및 노동강도의 증가”였다.

이 응답 결과 또한 택시노동자의 설문 조사 결과와는 뚜렷히 구분된다. 택시노동자들은 “최저임금에 미달하는 기본급”을 압도적으로 최우선 과제로 꼽은 반면, 사용자는 “수당과 초과 수입 감소” 그리고 “취업기피 및 이직율 증가, 고령화”를 시급히 해결할 과제로 꼽았다. “노동시간 및 노동강도의 증가”를 공통적으로 3위였다.

<그림 2-23> 근로조건 개선 사항

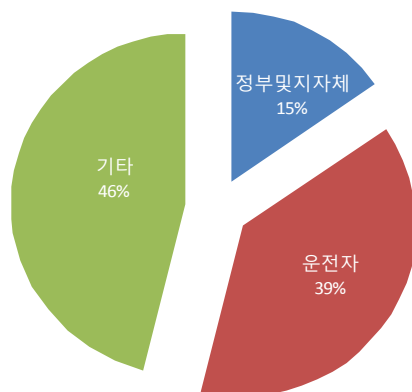


3) 산업정책

(1) 전액관리제 미정착 책임 주체

전액관리제 미정착 책임 주체에 대한 응답을 보면, 흥미롭게도 기타 답변이 가장 많았다. 그 내용을 보면, “현실에 부합하지 않는 제도(3)”, “경제상황이 어려워서”, “노사 모두 책임” 이었다. 즉, 전액관리제는 택시산업의 현실에 맞지 않는 제도로 판단하고 있는 것이다.

<그림 2-24> 전액관리제 미정착 책임 주체



(2) 지역별 총량제 평가

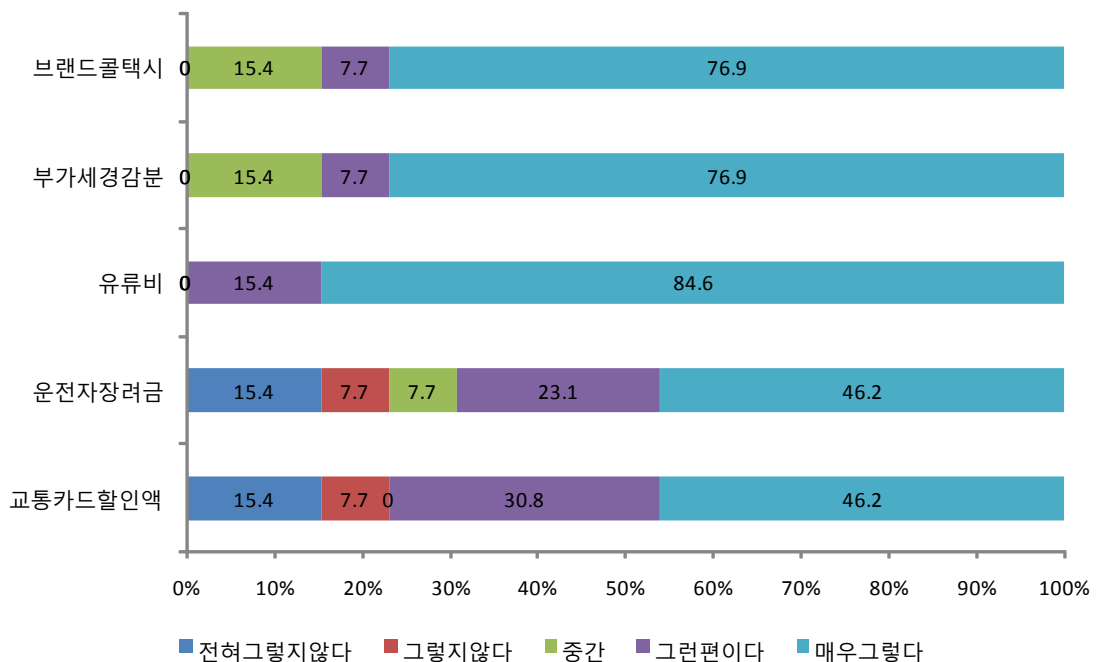
지역별 총량제에 대해서는 “반대한다”가 2곳, “그저그렇다” 2곳, “찬성하는 편이다” 3곳, “매우 찬성하는 편이다” 6곳으로, 부정적인 의견은 15%에 불과했다. 노동자 응답에서 부정적 의견이 46%였던 것과 비교하면, 사용자는 대체로 찬성하는 견해가 높다고 할 수 있다. 반대하는 이들의 의견은 “현 택시 문제를 해결할 수 없으므로”, “택시규제는 완화되어야 하기 때문”이었다.

(3) 인천광역시의 택시 지원 사업 만족도

인천광역시 택시 지원 사업 만족도에 대해서 사용자는 정책 효과성에 대해서는 평균 4.34로 효과가 클 것으로 보는 반면, 상대적으로 금액적정성에 대해서는 평균 3.09로 ‘중간’ 정도로 인식하고 있었다.

5개 정책의 효과만족도 순위는 “유류비지원(4.85)”, “부가세 경감분(4.62)”, “브랜드 콜택시(4.62)”, “교통카드 할인액(3.85)”, “운전자 장려금(3.77)”순이었다. 노동자 응답조사에서 3위였던 유류비지원이 사용자 조사에서는 1위로 올라간 반면, 운전자 장려금은 노와 사 모두 ‘가장 낮은 만족도’를 드러냈다.

<그림 2-25> 인천광역시의 택시지원사업 효과만족도

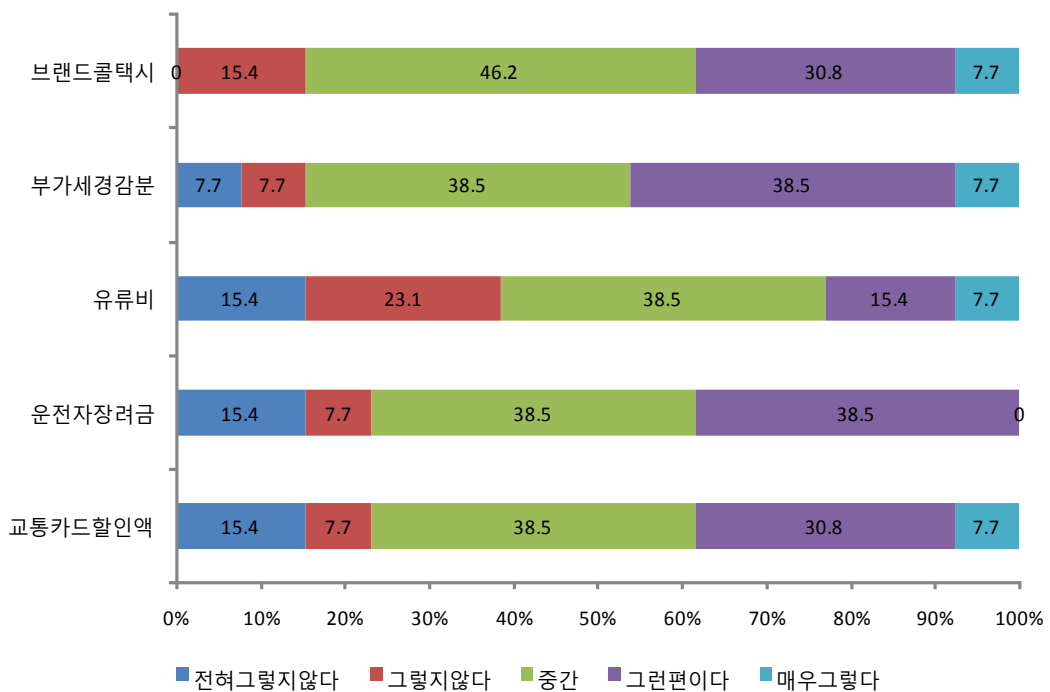


금액의 적정성 순위는 “부가세 경감분(3.31)”, “브랜드콜택시(3.31)”, “교통카드

할인액(3.08)”, “운전자 장려금(3.00)”, “유류비 지원(2.77)”로 나타났다. 유류비 지원이 효과 만족도는 1순위였음에도 불구하고, 금액 적정성에서 5위를 차지한 것은 “유류비 지원”에 대한 강한 요구를 드러내는 것으로 해석할 수 있을 것이다.

또한 노동자 응답 결과와 비교하면, 4, 5위의 순위만 뒤바뀌었을 뿐 노와 사 모두 자신의 이해관계와 직접적으로 연관된 것에 대한 금액 지원이 불만스러움을 표출하고 있는 것으로 해석된다.

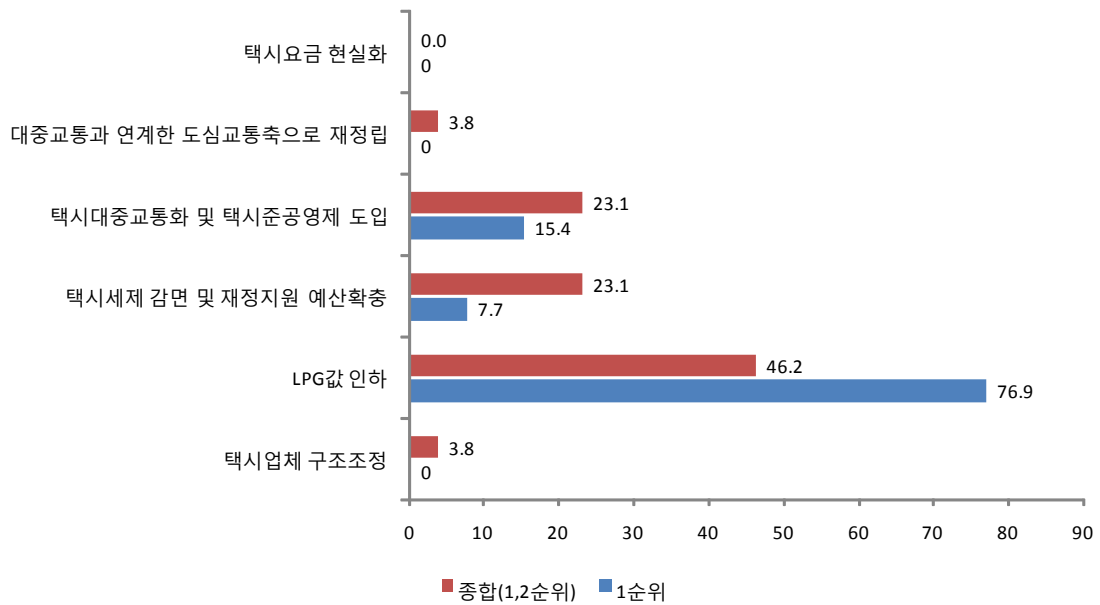
<그림 2-26> 인천광역시의 택시지원사업 금액적정성



(4) 택시산업 활성화 과제

택시산업 활성화를 과제에 대한 사용자 응답 결과를 보면, “LPG값 인하”가 76.9%로 가장 높게 나타났다. 다음으로는 “택시대중교통화 및 택시준공영제 도입”, “택시세제 감면 및 재정지원 예산 확충” 이었다.

<그림 2-27> 택시산업 활성화과제



이를 노동자 응답 결과와 비교하면, 매우 흥미로운 점은 노동자들은 “택시업체 구조조정”을 무엇보다도 택시 산업 활성화를 위한 ‘선결과제’로 꼽은 반면, 사용자 설문조사에서는 매우 낮은 순위를 기록했다는 점이다. 이를 제외한다면, 2, 3위는 노와 사 모두 공통적이다.

4. 소결

이상의 설문조사를 종합해 보면 다음과 같다. 노동자들의 임금과 근로조건은 매우 열악하다. 1일 평균 11시간의 노동을 하지만 월평균 수입은 1백5만원에 그칠 뿐 아니라 응답자의 60% 가까이가 100만원 이하의 월수입을 받고 있다.

이점에 있어서는 사용자들 또한 마찬가지이다. 2009년 당기순이익 평균은 -29백만원이며, 응답자 가운데 절반이 09년도에 손실을 보았다고 답했다. 또한 앞으로 택시산업의 전망에 대해서도 매우 어둡게 바라보고 있었다.

현재 인천지역 택시 산업이 ‘위기’라는 데에는 노와 사 공히 공감을 하고 있지만, 애석하게도 ‘문제원인’과 ‘해결책’에 있어서는 매우 상이한 견해를 갖고 있었다.

첫째, 운송수입금 감소 원인에 대해서 노동자는 “택시의 공급 과잉”, “대리운전성행”, “승객감소” 등을 지적한 반면, 사용자는 “택시의 공급 과잉”, “승객 감소”에는 공감하지만, ‘대리운전’보다는 “정부의 버스/지하철 위주의 정책”이 택시의 경영을 어렵게 하는 것으로 인식하고 있었다.

둘째, 택시노동자의 근로조건 개선 사항에 대해서도 견해를 달리했다. 노동자는 “최저임금에 미달하는 기본급”을 압도적으로 최우선 과제로 꼽은 반면, 사용자는 “수당과 초과 수입 감소” 그리고 “취업기피 및 이직율 증가, 고령화”를 시급히 해결할 과제로 꼽았다.

셋째, 인천시 재정 지원 사업의 만족도 평가에서도 노와 사는 자신의 직접적 이해관계에 따라 매우 상반된 만족도를 보였다. 노동자는 ‘운전지 장려금 지원’에 대해서 강한 불만족을 드러낸 반면, 사용자는 ‘유류비 지원’에 대해서 그러했다.

넷째, 택시 산업 활성화를 위한 과제에서도 큰 차이가 났다. 노동자들은 “택시업체 구조조정”을 무엇보다도 택시 산업 활성화를 위한 ‘선결과제’로 꼽은 반면, 사용자들은 LPG값 인하를 가장 우선 순위로 꼽았다.

택시 산업의 위기 돌파가 노와 사 어느 한 쪽의 힘만으로는 불가능하다면, 설문 결과에서 나타나는 쌍방의 이견을 정책 협의 과정을 통해서 조정하는 과정을 거쳐야 할 것으로 보인다.

제3장. 면접조사 결과분석

1. 개요

인천택시 노사관계 발전을 위해서 가장 중요한 과제는 사업주와 근로자 간의 대화라고 할 수 있다. 특히 2000년대 이후 택시사업을 둘러싼 경영환경의 어려움이 증가하고 있는 상황에서, 이를 극복하기 위해 택시 노사 당사자들 간의 협력과 이해가 더욱 중요해지고 있다.

이 상황을 구체적으로 보면, 사업주는 승객 감소, 유류비 증가 등으로 경영상황 악화를 경험하고 있으며, 근로자는 버스·지하철 환승제, 대리운전 이용의 증가로 고객이 감소하고 있음을 절감하고 있다. 결국 택시 노사는 비슷한 이유로 사업주는 수익의 감소를 겪고 있고, 근로자는 저임금에 시달리고 있다. 택시근로자는 업무 특성상 일단 차를 출고해서 영업을 가게 되면 사업주와 비슷한 입장에 놓이게 된다. 승객을 많이 태우면 태울수록 사업주에게 입금하는 금액도 증가하지만, 근로자의 월급도 올라하게 되어 있기 때문이다. 현재 택시업계를 둘러싼 위기상황을 극복하는 것은 어떤 측면에서는 노사 모두에 도움이 되는 길이라고 할 수 있다.

본 장에서는 택시 노사관계의 발전방안을 모색하기 위하여, 사업주와 근로자에게 경영상황, 근무시간 및 임금형태, 수익감소 요인, 택시제도 개선방안에 대해 면접조사를 진행하였다. 면접조사를 진행하기 전에 그동안 이루어졌던 보고서 및 관련 자료를 검토하여 택시산업의 근로조건 및 운영 실태를 알아보고, 앞으로의 개선방안에 대해 알아보았다.

최근 택시업계의 경영난에 대해서는 여러 보고서 및 언론을 통해 많이 알려져 있지만, 당사자인 택시 노사관계자들이 현 상황을 어떻게 생각하고 평가하는지를 알아보고자 하였으며, 더 나아가 이런 상황을 개선하기 위한 방안에는 어떤 것들이 있을지에 대해 살펴보았다.

<표 3-1> 택시 사업주 면접조사 개요

구분	택시 사업주 면접조사
조사목적	택시 경영상황, 운영 실태, 문제점, 개선방안
조사시기	2010년 10월
조사대상	인천광역시 일반택시 사업주, 택시운송사업조합
조사방법	대면 면접조사

<표 3-2> 택시 근로자 면접조사 개요

구 분	택시 근로자 면접조사
조사목적	택시 운행, 근무형태, 임금제도, 문제점, 개선방안
조사시기	2010년 10월
조사대상	인천광역시 일반택시 운전자
조사방법	대면 면접조사

이번 연구에서 진행한 택시 사업주와 택시 근로자의 면접개요는 <표 3-1>과 <표 3-2>과 같다.

2. 택시 사업주

1) 경영상황

택시회사는 2000년대 들어 수익이 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다. 무엇보다도 유류비가 지속적으로 인상된 것이 중요한 이유가 되고 있다. 여기에 최근 들어 택시이용을 대체할 수 있는 제도들이 확대되고 있는 점이 택시 승객들이 점차적으로 감소하는 데 기여하고 있다.

지하철도 늘어나고 있고 버스 환승제도 실시되고 있으며, 잠재적인 택시이용자라고 할 수 있는 대리운전 이용자도 늘어나고 있는 상황이다. 이전에는 마을버스가 다니는 정도 거리에는 택시를 이용하는 경우도 많이 있었고, 대리운전이 없던 시절에는 대부분 택시를 이용하는 승객이었다고 할 수 있기 때문이다.

유류비는 2000년에 300원이던 것이 현재는 940원 정도로 크게 증가한 상태에 있어서 무엇보다도 유류비 비중이 상대적으로 크게 상승한 상태이다. 현재도 지자체에서 유가보조금이 있긴 하지만 220원으로 최근에 인상된 유가인상분에 비해서 보면 택시운영에 크게 부족한 수준에 있다.

사업주가 부담하는 유류비의 비중이 대체로 전체 비용의 20~30%를 차지한다는 점에서, 유류비의 비중을 감소시키는 정책이 필요한 상황이다. 예를 들어, 택시근로자가 한 달에 300만원을 임금할 경우, 이 중 160만원은 임금으로 지급되고 105만원이 연료비로 지출되는 상황이고 이밖에 다른 부가 비용도 부담해야 되는 상황이기 때문에 경영이 매우 어려울 수밖에 없다. 사업주 입장에서는 연료비 가격이 약 500원 정도가 되는 것이 적절하다고 생각하며, 이를 초과하는 부분에 대해서는 시에서 유가보조금으로 지원하는 것이 바람직하다고 평가하고 있다.

일부 사업주의 경우는 택시요금을 카드로 지급하는 것에 대해서 부담감을 가지고 있다. 카드요금은 시에서 카드 수수료를 지원하고 있기는 하지만, 회사의 입장에서는 현금회전이 늦게 되는 문제가 있다고 어려움을 토로하고 있다. 현재는 카드 사용비중이 37~40% 정도 되는데, 이는 상당한 비중이어서 자금운용에 어려움을 가져오기도 하는 상황에 놓여 있다. 또한 카드 시스템 뿐만 아니라 그날그날 상황에 따라서 회사에 매일 입금되는 금액에 차이가 있어 계획적으로 재정을 운영하는 데 문제점을 불러오기도 한다.

택시 요금수준에 대해서도 좀더 적당한 수준으로 인상될 필요를 느끼고 있다. 택시 승객이 감소하고 있고 연료비는 증가하는 추세에서 이를 보완하기 위해서 택시 요금을 인상하는 것도 하나의 방법이라고 생각하고 있다. 현재 택시 요금수준이 상대적으로 낮다고 평가하고 있으며 기본요금이 3,000원 정도로 인상되는 것이 필요하다고 평가하는 것이 일반적이다.

구체적인 택시 요금인상 방법에 대해서는 매년 이루어지는 물가인상률 및 임금인상률과 비슷한 수준으로 매년 인상되는 것이 바람직하다는 의견도 존재한다. 일단 택시요금이 인상되면 승객들의 택시 이용이 일시적으로 줄어들 수 있지만, 대폭적으로 높은 요금인상이 아니면 3개월이 지나면 택시 이용 수준도 종전 상태로 복원되는 경향이 있기 때문이다.

택시 요금인상 수준 자체에 대해서는 너무 높은 요금인상 보다는 인천지역의 경제상황을 고려해서 적절한 인상이 이루어질 필요가 있다고 생각한다. 보통은 서울 택시 요금인상 수준에 따라 결정되는 경향이 있는데, 인천지역의 경제수준은 상대적으로 낮은 상태에 있기 때문에 서울택시 요금보다는 낮은 수준으로 인상되는 것이 좋은 것이다.

2) 운영실태

임금형태에서는 인천택시에서는 전액관리제를 실시하는 것이 원칙으로 되어 있지만, 현실에서는 회사마다 차이를 보이고 있다. 모범적으로 전액관리제를 실시하고 있는 회사에서도 정식기사에게만 적용하고, 수습기사에게는 종전의 사납금제를 적용하는 사례가 일반적이다. 결국 전액관리제를 실시하고 있는 업체는 많지 않다고 볼 수 있다.

전액관리제는 노동조합의 요구로 제기되었고, 2002년에 택시 노사합의에 의해 월급제 형태로 실시되고 있지만, 점차로 기존의 사납금제(또는 정액제)로 다시 회귀

하거나 부분적으로 사납금제를 실시하는 사업장이 다수 존재하고 있다. 전국택시에서는 거의 사납금제를 실시하고 있고, 민주택시 사업장에서도 전액관리제를 실시하고 있는 업체가 많지 않은 편이다.

사업주의 입장에서는 택시 근로자 중에서 정액제를 요구하는 경우가 있으며, 현실적으로 전액관리제와 정액제를 병행해서 실시하는 사례가 많다고 이야기한다. 일반적으로 사업주의 입장에서는 전액관리제보다 정액제를 선호하는 경향이 있다. 정액제는 매일 사납금 형태가 일정 금액이 입금되는 체계이기 때문에, 좀더 사업주에게 유리한 임금형태로 생각되고 있다. 이런 점 때문에 전액관리제가 제대로 실시되지 못하는 있다고 할 수 있다. 2000년대 초반에 전액관리제를 시행했던 택시회사에서도 다시 정액제로 전환하는 사례들이 하나 둘씩 늘어나면서 편법으로 운영되고 있는 상황이다.

이처럼 임금형태가 업체별로 다양해지는 상황이 늘어나면서, 일부 사업주는 같은 택시회사면 같은 임금형태를 지니고 동일한 조건에서 사업을 수행하는 것이 바람직하다고 생각하는 경우도 있다. 임금형태에 따라 택시근로자가 업체를 옮길 수도 있고, 임금형태가 다양해지다 보니 운영하는 사업주의 입장에서도 혼란스러울 때가 생기기 때문이다.

근무시간은 대부분의 경우 유사한 방식으로 운영되고 있다. 일반적으로 1일 2교대제로 운영되어 1일 12시간 근무하는 것으로 되어 있으며, 기점 시간은 약간 차이가 있기도 하지만 4시로 정해져 있다. 2000년대 초에는 1일 7~8시간만 근무해도 일정한 수입을 얻을 수 있었지만, 이제는 승객감소로 인해 10~12시간을 일해야 기대한 수입을 얻을 수 있는 상황에 놓여 있다.

근무형태 중에 1일 2교대제 외에 하루차(1인 1차제)라고 하는 전일근무제도 있다. 전일근무제는 택시근로자의 요구도 존재하고, 택시근로자의 공급이 부족한 상황에서 택시를 지속적으로 운영하기 위해 도입되고 있다.

3) 개선방안

현재 택시사업을 둘러싼 환경을 인정한 위에서 개선방안을 마련할 필요가 있다. 이를 위해서는 무엇보다도 시민들의 택시이용을 활성화하는 방안을 모색해야 한다. 택시 사업주와 근로자들은 서비스 질 향상을 위해 노력하고, 인천시에서는 택시이용에 대한 선전홍보 및 마케팅을 확대해야 한다.

택시 차량수준 및 세차수준은 종전에 비해 크게 좋아진 상태이기 때문에, 택시

근로자가 복장을 깨끗이 하고 친절한 서비스를 제공하는 길이 택시 승객을 증가시키는 한 방법일 수 있다. 인천시 차원에서는 지금까지 택시이용에 대한 시민들의 불편함이나 오해를 없앨 수 있는 방안을 추진하는 것이 필요하다. 택시기사 복장을 인천시 차원에서 통일시켜 지급하고, 차량디자인도 동일하게 하여 새로운 분위기를 만들어가는 것도 한 방법일 수 있다. 또한 택시 마케팅 부분도 시에서 적극적으로 나서서 시민들이 택시를 이용하는 것이 편리하다는 것을 알려야 한다.

이런 부분을 택시회사 전체 차원에서 추진하는 것은 현재로서는 사업주 능력상으로는 힘든 상황에 있다. 사업주 차원에서는 경영합리화를 위해 부분적인 노력을 할 수는 있을 것이다. 자동차 관련 타이어 및 부품을 공동구매하거나 공동 노력을 통해 교통사고를 줄일 수 있는 방법을 모색할 수도 있다.

택시근로자의 저임금 문제를 보완할 수 있는 복지제도도 만드는 것이 필요하다. 개별 회사에서는 하기 힘든 복지내용을 택시근로자에게 별도의 학자금 지원이나 복지지원이 이루어지도록 제도를 만들어가야 한다. 인천시에서 택시근로자의 저임금 문제를 해결할 수 있는 보이는 지원을 해야 한다. 추가적으로 택시근로자에 대한 친절도 및 성실도 평가를 통해 보상하는 방안도 생각해 볼만하다.

택시근로자의 채용에 있어서 자격적격을 판단할 수 있도록 제도적으로 보장해야 한다. 이 점은 택시근로자의 자질 향상 및 대 시민 서비스 향상을 위해 중요한 일이며 이에 대한 개선방안이 마련되어야 한다. 현재는 신입사원 채용 시 신원조회를 할 수 없어 제대로 된 자격심사가 되기 어려운 상황에 놓여 있다.

택시 지역총량제에 대해서는 현재 조금 많은 수준이라고 생각하고 있다. 택시 10,000대 정도가 적당하다고 생각한다. 택시가 과잉공급 상황에 있는 것도 문제이지만, 택시 영업률이 50% 정도 선에 머물고 있는 상태가 더 심각한 문제이다. 지역총량제도 중요하지만 영업률 자체를 높이기 위한 다양한 노력이 필요하다고 생각한다.

무엇보다 중요한 것은 택시업계의 발전을 위해 인천시 차원의 지원이 필요하다는 점이다. 택시의 어려운 점 및 중요한 교통수단임을 인정하여, 버스처럼 대중교통수단으로 인정하여 지원하던지, 좀더 확대된 택시 지원제도를 만들어가는 것이 필요하다. 현재로서는 무엇보다 유류비 부담이 크기 때문에, 유류보조금을 500원 수준이 되도록 인상하거나 택시요금을 적정 수준으로 올려야 한다. 이와 함께 택시근로자의 열악한 임금 및 근로조건을 개선하기 위한 복지제도를 확대하는 것도 중요하다. 결론적으로 보면 택시준공영제를 당장 도입하기 힘들다면 보조금 지원을 확대하는 것만이라도 시급히 이루어져야 한다.

3. 택시 근로자

1) 취업실태

택시 근로자의 공급이 현저하게 부족한 상황에서 현재 일하고 있는 택시 기사들의 취업경로를 알아보았다. 대부분의 경우 기존에 직장을 다니거나 자영업을 하다가 택시 기사로 입사하고 있는 양상을 보였다. 즉 택시회사에 취업하는 경우는 다른 일에 종사하다가 마지막으로 찾아가는 일자리라는 모습을 보이는 것이다.

택시업계를 선택한 이유는 상대적으로 취업하기가 쉬웠고 특별한 기술을 필요로 하지 않았기 때문이다. 직업전망으로서는 장기적인 전망을 갖기 보다는 일정 기간 동안 일하여 어느 수준의 수입을 얻어 다른 일로 전환하고자 하는 것이 대부분이다. 택시 기사 자체가 경력발전 경로나 새로운 비전을 제공해주지 못하기 때문이다.

상대적으로 근무를 오래 한 택시 근로자는 직업적 전망으로 개인택시로 나아가는 것이 일반적이다. 이런 발전경로도 구체적인 과정에서는 어려움에 직면하는 경우도 존재한다. 개인택시에 대한 전망 속에서 일해 온 택시 근로자는 개인택시 가격이 종전의 3,800만원 정도에서 5,600만원 정도로 인상이 되어 어려움을 겪고 있는 경우도 있다. 개인택시는 특별한 전망이라기 보다는 택시 근로자로 일해 왔던 경험 속에서 앞으로 노후에 경제생활을 위한 대안으로 생각하고 있음.

2) 임금 및 근무조건

택시 근로자의 근무시간은 1일 2교대 근무자가 많은 상황이다. 한 달에 25~26일 정도가 만근이며, 교대시간은 약간의 차이는 있지만 4시 기준으로 하고 있다. 하루 12시간 중에서 실제 근무시간은 9~10시간 정도 된다고 한다.

1인 1차제의 경우는 연차가 한 달에 한 번이고, 사납금이 높기 때문에 힘든 근무를 해야 한다. A회사의 경우 1인 1차제의 경우 사납금이 127,000원이고 교대차의 경우는 96,500원으로 1차제가 약 3만원 정도 높게 나타나고 있다. 근무시간이 많아서 업무가 힘들어도 불구하고 특수한 조건에서 1인 1차제를 선택하는 택시 근로자가 있고, 1인 1차제의 경우는 신차 위주로 배정되고 있기도 하다. A회사의 경우 1인 1차제의 비중이 약 30% 정도 되었다.

임금형태는 택시 노사 간 2002년 합의에 의해 전액관리제를 도입하였지만, 이제는 전액관리제를 실시하는 회사보다 정액제(사납금제)를 실시하는 회사가 더 많다

는 대답이 다수를 차지하였다. 임금형태에 관해서, 근로자의 입장에서는 전액관리제가 안정적이고 나중에 퇴직금 및 연금 등에서 좋은 임금형태라고 생각하고 있다. 정액제의 경우는 매일 일정한 사납금을 입금해야 하는 문제점이 있어서, 이 부분을 충분히 해결할 수 있는 근로자가 아닌 경우에는 어려움이 존재하는 상황이다.

현재 전액관리제는 월 225만원을 입금하면 110만원을 월급으로 받는 것으로 되어 있고, 225만원 이상을 입금할 경우 누진적으로 추가 부분을 더 받는 것으로 되어 있다. 평균적으로 260만원을 입금하여 약 125만원 정도를 월급으로 받으며, 이 월급에는 상여금이 포함되어 있다(연 180%). 최근에는 택시회사의 경영악화로 말미암아, 임금형태에 변화가 있기도 하였다. 월급 기준이 2009년에는 200만원, 상여금이 18만원이었는데, 2010년에는 월급 기준이 225만원, 상여금이 5만 9천으로 약화된 상태이다.

월급 이외에 복지제도는 거의 없는 상황이다. 다만, 분기별로 받을 수 있는 부가세 감면분이 1년에 총 37만원 정도 된다. 자녀 학자금 지원은 고등학교 또는 대학교 자녀에 대해 이루어지는 경우가 있는데, 이것도 택시사업체별로 차이를 보이고 있다. 전체적으로는 임금형태와 마찬가지로 복지수준이 낮아지는 추세에 있다.

정액제를 실시하는 택시회사가 많이 존재하는 상황이다. 정액제에 따른 사납금 수준은 회사마다 많은 차이가 있다. 예를 들어, C회사의 경우 근로자 모두 정액제를 실시하고 있으며, 사납금은 13만원이다. 이에 따른 기본 월급은 84만원이고, 여기에 성과급이 추가되는 형태로 임금이 지급되고 있다..

고용형태는 크게 보아 정식기사와 수습기사로 나누어진다. 정식기사는 조합원이고 수습기사는 비조합원인 상황이다. 수습기사는 고용안정 및 임금수준에서 열악한 위치에 놓여 있어서, 이에 대한 대책이 필요하다.

수습기사는 택시사업체마다 차이가 있지만, 정액제 형태로 운영되어 사납금을 1일에 10만 5천원 입금해야 하고, 기본 월급은 50~60만원 수준이다. 택시회사에 따라서는 수습기사가 정식기사보다 그 비중이 많은 사업체도 있다. B회사의 경우 정식기사는 70명인데 비해 수습기사는 120명이나 되는 상황이다. 정식기사와 수습기사의 비중은 택시회사에 따라 커다란 차이를 보이고 있다. 수습기사는 임금형태 외에도 연료비 지급수준에 있어서 차이가 있다. 정식기사는 연료비를 전부 지급하거나 충분히 지급하는 데 비해, 수습기사는 35리터 등으로 한계가 정해져 있는 경우가 많다.

3) 개선방안

택시근로자의 입장에서 가장 먼저 개선해야 할 점은 낮은 임금수준이다. 택시업계의 경영이 어려운 상황이기 때문에 현재로서는 인천시의 지원이 필수적이라고 생각하고 있다. 버스처럼 택시준공영제를 실시하여 시에서 택시업계에 충분한 지원을 해야 한다고 주장하고 있고, 그 중에서도 연료비가 너무 인상되어 적정한 수준으로 인하하는 것이 필요한 상황이라는 점에 공감대사 형성되어 있다.

택시사업체에서도 근로자의 입장을 충분히 이해하여 저임금 문제를 해결하려는 적극적인 노력을 보일 필요가 있다는 주장을 하는 경우도 있다. 일부 회사의 경우는 다른 사업에 투자하여 택시회사 경영에 어려움을 겪게 되는 사례도 있다. 이런 점을 감안하면 택시업체에서도 경영혁신이나 구조조정을 통해 경쟁력을 높이는 것이 필요하다.

택시 운송수입의 증가를 위해 이야기되는 택시요금 인상에 대해서는 반대 입장을 표명하고 있다. 택시요금 인상은 곧바로 3~4개월은 승객 감소로 이어질 것이고, 사납금도 요금이 인상된 만큼 증액될 것이기 때문에 택시근로자의 입장에서는 좋을 것이 하나도 없다. 택시요금 인상보다는 버스-지하철 환승처럼 택시에도 환승제도 도입하여 운영하면 어느 정도 승객이 늘어갈 것이라고 생각하고 있다.

택시 근로자를 위한 쉼터 또는 복지회관에 대해서는 필요성을 공감하고 있다. 인천시에서도 이 점에 대해서는 적극적으로 고려할 필요가 있다. 근로자 쉼터는 많은 택시기사가 이용할 수 있는 시내 중심가에 설치해야 하며, 적어도 구별로 1개씩 4~5개 정도는 있어야 현실적으로 이용할 수 있다고 평가하고 있다. 근로자 쉼터 이외에 택시운행 상 어려운 점은 택시 승차대가 별로 없는 점이다. 이 점은 시에서도 승차대 확충 계획이 있지만, 택시운행 필요 상 근로자 쉼터보다 더 시급하게 확대 설치될 필요가 있다고 생각하고 있다.

4. 소결

택시업계의 경영상황이 2000년대 들어 악화되고 있다는 점에서 노사 모두 느끼고 있다. 경영 악화 요인에 대해서도 비슷한 요인을 들고 있다. 유류비 증가, 버스·지하철 환승제, 경기 침체, 대리운전 증가가 주요한 요인으로 생각하고 있다. 이런 상황 때문에 택시 사업주는 수익이 감소하고 택시 근로자는 승객 감소로 인한 저임금에 시달리고 있다.

이런 상황 속에서 택시 근로자의 공급은 부족해지고 있고 이직률은 증가하며 고

용형태는 불안정해지고 있다. 택시 근로자의 공급 부족으로 사업주 입장에서는 1인 1차제 또는 수습기사를 활용하는 경향이 있으며, 이 때문에 근로자의 근무여건은 더욱 더 나빠지고 있으며, 특히 수습기사는 고용 및 보수 측면에서 정식기사에 비해 열악한 처지에 놓여 있다.

임금형태도 인천시에서는 전액관리제를 실시하고 있는 것으로 알려져 있지만, 실제로는 종전의 사납금제 형태인 정액제로 회귀한 회사가 많다. 사업주 입장에서는 택시업계의 경영조건이 악화되어 말미암아 정액제를 선호하는 경향이 있다. 근로자는 전액관리제를 선호하지만 기업 경영의 악화 속에서 단사 차원에서 정액제를 받아들일 수밖에 없는 입장이기도 하다.

택시업계의 침체상황이 단기적으로는 극복될 가능성이 별로 없기 때문에, 택시 노사는 모두 인천시의 지원이 필요하다고 생각하고 있다. 특히 버스처럼 택시준공영제를 도입하여 택시업계에 대한 인천시의 적극적인 지원이 불가피하다고 생각하고 있다. 택시준공영제는 아니더라도 유류비 지원비 증대, 택시사업 마케팅, 택시사업 활성화정책을 요구하고 있다.

택시 근로자를 위한 복지 차원에서도 근로자 쉼터 및 택시복지회관을 설치하고, 택시 근로자를 위한 복지제도(생활수준 보장, 자녀 학자금 지원 등)를 만들어서 열악한 근로자의 생활수준을 향상시켜 나가기를 기대하고 있다.

인천택시 노사는 함께 현재 경영상황의 어려움을 공감하면서 노사상생의 길을 모색하고 있는 상황이다. 이를 위해 노사가 여러 노력을 하고 있지만 더욱 더 노사 간 대화를 확대하여 서로의 입장 및 조건을 이해하고 문제점들을 함께 풀어나갈 필요가 있다.

제4장. 결론

1. 요약

인천택시 현황 및 문제점에 대한 연구는 그동안 많이 이루어졌다. 특히 택시는 지역의 중요 교통수단 중의 하나이기 때문에, 지자체 차원에서도 문제점을 개선하기 위한 노력을 매년 추진해왔다. 물론 2000년대 들어 유류비의 급속한 증가로 심각한 경영난 및 소득감소를 겪고 있는 인천택시 노사의 입장에서는 충분하지 않게 생각될 수도 있다.

이 과정에서 인천시가 택시공급을 무리하게 증가시키기도 하고 택시업계 자체 구조조정 및 개선 노력이 부족한 점도 있었다. 전체적으로 인천택시사업의 구조적 악순환은 택시공급 문제, 경영환경 변화, 승객 감소 등이 이어지면서 택시산업 관련해서 노사정이 모두 어려움에 직면해 있는 상황이다.

이 연구는 인천택시의 문제점에 대해서 주요 주체인 인천택시 사업주와 근로자에 대한 설문조사와 면접조사를 중심으로 살펴보았다. 인천택시 노사 주체들의 현황 인식 및 문제점에 대한 개선방안을 알아봄으로써, 현재 택시산업의 어려움을 극복하기 위해 어떤 방법이 필요한지를 찾아보려고 노력하였다. 결론부분에서는 앞선 설문조사와 면접조사 결과를 간단히 정리하고, 인천택시의 활성화를 위해 가능한 개선방안에 대해 알아보도록 한다.

우선 설문조사를 결과를 간단히 요약하면 다음과 같다. 인천택시 노동자들은 임금과 근로조건 면에서 매우 열악한 처지에 있고, 사용자는 경영성과 측면에서 어려움을 겪고 있으며 향후 택시산업의 전망에 대해서 밝은 전망을 갖지 못하고 있다. 택시 노사는 택시산업 문제점에 대해 상이한 견해를 보였다.

먼저, 택시 운송수입금 감소 원인에 대해 노동자는 “택시의 공급 과잉”, “대리운전 성행”, “승객감소” 등을 지적한 반면, 사용자는 “택시의 공급 과잉”, “승객 감소”에는 공감하지만, ‘대리운전’보다는 “정부의 버스/지하철 위주의 정책”이 택시의 경영을 어렵게 하는 것으로 인식하고 있었다. 둘째, 택시노동자의 근로조건 개선 사항에 대해서도 노동자는 “최저임금에 미달하는 기본급”을 압도적으로 최우선 과제로 꼽은 반면, 사용자는 “수당과 초과 수입 감소” 그리고 “취업기피 및 이직률 증가, 고령화”를 시급히 해결할 과제로 꼽았다.

셋째로, 인천시 재정 지원 사업의 만족도 평가에서도, 노동자는 ‘운전자 장려금 지원’에 대해서 강한 불만족을 드러낸 반면, 사용자는 ‘유류비 지원’에 대해서 불만도가 높았다. 넷째, 택시 산업 활성화를 위한 과제에서도 큰 차이가 났다. 노동자들은 “택시업체 구조조정”을 무엇보다도 택시 산업 활성화를 위한 ‘선결과제’로 꼽은 반면, 사용자들은 ‘LPG값 인하’를 최우선 순위로 꼽았다. 이처럼 인천택시 노사는 택시업계의 어려움에는 공감하면서도, 핵심적인 문제점이나 개선방안에서 각자의 입장에서 의견차이를 보였다.

다음으로 면접조사 결과를 간단히 정리하면 다음과 같다. 택시업계의 경영상황이 2000년대 들어 악화되고 있다는 점에서 노사 모두 느끼고 있다. 경영 악화 요인에 대해서는 유류비 증가, 버스·지하철 환승제, 경기 침체, 대리운전 증가를 주요 요인으로 들고 있다. 이런 상황 때문에 택시 사업주는 수익이 감소하고 택시 근로자는 승객 감소로 인한 저임금에 시달리고 있다. 택시 근로자의 공급 부족으로 사업주 입장에서는 1인 1차제 또는 수습기사를 활용하는 경향이 있으며, 이 때문에 근로자의 근무여건은 더욱 더 나빠지고 있으며, 특히 수습기사는 고용 및 보수 측면에서 정식기사에 비해 열악한 처지에 놓여 있다.

임금형태도 인천시에서 추진하고 있는 전액관리제가 제대로 정착되지 못하고 있고, 종전의 사납금제 형태인 정액제로 회귀한 회사가 많다. 사업주 입장에서는 택시업계의 경영조건의 악화로 말미암아 정액제를 선호하는 경향이 있다. 근로자는 전액관리제를 선호하지만 기업 경영의 악화 속에서 단사 차원에서 정액제를 받아들일 수밖에 없는 입장이기도 하다.

택시업계는 침체상황을 극복하기 위해 인천시의 지원이 필요하다고 생각하고 있다. 버스처럼 택시준공영제를 도입하여 택시업계에 대한 인천시의 적극적인 지원이 불가피하다고 생각하고 있다. 택시준공영제는 아니더라도 유류비 지원비 증대, 택시사업 마케팅, 택시사업 활성화정책을 요구하고 있다. 또한 택시 근로자를 위한 근로자 쉼터 및 택시복지회관을 설치하고, 택시 근로자를 위한 복지제도를 만들어서 열악한 근로자의 생활수준을 향상시켜 나가기를 기대하고 있다.

2. 개선방안

인천택시가 현재 당면하고 있는 어려움은 워낙 구조적이고 전반적인 문제를 포함하고 있어, 단기간 안에 쉽게 해결하기 어려운 상황에 놓여 있다. 이를 제대로 해결하기 위해서는 인천택시 관련 노사정이 함께 합리적인 대화를 통해 각자가 해야 할

역할을 제대로 수행하면서 문제를 풀어가는 과정이 필요하다. 이 점에 주목하면서 여기에서는 택시사용자, 택시근로자, 인천광역시가 택시산업 활성화를 위해 어떤 방향으로 나아가야 할지를 중심으로 알아본다.

1) 택시 노사

(1) 택시 사용자

사용자는 현재 택시산업을 둘러싼 경영환경 속에서 문제점을 해결하기 위해 우선적으로 회사 경영투명성을 높이고 구조조정 방향에 대해 추진할 필요가 있다. 인천 택시는 경영투명성의 측면에서 인천시나 택시기사로부터 많은 신뢰를 받지 못하고 있다. 근로자 고용형태에서도 정식 기사 및 수습 기사 등 복잡한 구조를 갖고 있고, 임금형태도 전액관리제, 정액제 등 다양한 체계를 지니고 있다. 이런 문제들이 좀더 명확한 체계로 자리 잡아서 택시업계가 합리적으로 운영되고 있는 모습을 보여줄 필요가 있다.

택시 구조조정 문제는 인천택시 공급이 초과인 상태에서 택시산업 사용자들이 함께 논의하여 택시 수요공급을 맞추는 방법을 마련하는 것이 중요하다. 이 점은 택시회사 간의 상황이 다를 수 있지만, 인천지역 택시사용자들이 함께 논의해서 제대로 된 택시공급대수에 대한 합의를 만들어 인천시와 택시근로자와 협의하는 방향으로 나아갈 필요가 있다.

또한 인천택시는 사용자들 간에 무리한 경쟁 탓으로 너무나 복잡한 임금 및 고용 관계가 이루어지고 있고, 택시업체들 간에 불신을 쌓기도 한다. 이렇게 개별적으로 문제를 해결하는 노력보다는 택시업체 들이 공동으로 택시 활성화를 위한 방안을 마련하는 방향을 모색해야 한다. 택시업체의 공동 노력으로 함께 비용을 절감하거나 택시이용을 활성화할 수 있는 홍보 및 마케팅 활동을 도모함으로써, 어려운 경영환경 속에서 주체적으로 노력하는 모습을 보이는 것이 많은 도움이 될 것이다. 이런 노력을 보일 때 택시근로자나 지자체에서도, 택시업계의 어려운 상황을 극복하기 위한 공동행동을 더 적극적으로 나설 수 있을 것이다.

(2) 택시 근로자

택시 근로자는 최근 들어 연료비 증가와 승객 감소로 인해 근본적인 소득 감소에 직면하고 있다. 기본적으로 근로자의 소득 감소가 택시산업을 둘러싼 여러 요인들이 악화되면서 이루어진 일이기 때문에, 이에 대한 개선방안을 근로자 스스로가 만 들어가기에는 쉽지 않다.

근로자는 어려운 조건 속에서 택시업체의 구조조정이나 인천광역시 연료비 지원 등에 대해 근로자를 대표하고 있는 택시노조의 역할을 기대할 수밖에 없는 상황이다. 택시노조는 전반적인 택시업체의 경영난 속에서 새로운 계기를 마련할 수 있는 방안을 모색하고, 인천시와의 대화 속에서 합리적인 택시산업의 발전방안을 만들어 가는 노력을 하는 것이 필요하다.

택시노조는 인천택시의 활성화를 위해 택시업체가 할 수 있는 방안과 인천시에서 할 수 있는 지원에 대해 충분한 조사연구를 통해 택시 노사정이 해결할 수 있는 개선방안을 만들어서, 노사정 대화를 통해 새로운 전기를 창출하는 노력이 필요하다. 이를 위해 노조 내부적으로도 개별택시 노조 간에 임금 및 고용구조, 경영방식에 대해 합리적인 방안을 제시하고 노조가 공동으로 인천택시 발전방향을 모색할 필요가 있다.

택시 근로자의 입장에서는 단기간 내에 택시 관련 경영환경이 개선되기 어려운 상황에서 택시 승객을 끌어들이 수 방안에 대해 구체적으로 실천해나가는 일이 필요하다. 무엇보다도 시민들이 가장 불만을 느끼는 택시서비스를 개선하기 위한 노력에 적극적으로 나서야 한다. 택시서비스 개선을 위해 택시업체나 인천시에서 지원받을 수 있는 부분에 대해서도 새로운 방안들을 고려해볼 필요가 있다.

2) 인천광역시

택시산업 활성화를 위해 택시 사용자와 근로자가 할 수 있는 일은 경영난과 소득 감소로 인해 상대적으로 제한되어 있다. 이 때문에 향후 몇 년 간은 인천광역시의 지원이 유지되거나 확대될 필요가 있다.

(1) 택시근로자 쉼터 및 복지회관 건립

우선 택시근로자는 열악한 임금 및 근로조건에 처해 있기 때문에 이를 보완하기 위한 복지제도의 하나로서 택시근로자를 위한 ‘쉼터 및 복지회관’이 건립될 필요가 있다. 택시운행 특성상 택시근로자를 위한 휴식공간이 존재하지 않고 택시기사들의 복지향상을 위한 시설이 필요하다고 할 수 있는 택시근로자 쉼터는 인천시에서도 추진 중에 있기 때문에 택시 근로자에게 좋은 공간으로 자리 잡을 필요가 있다.

‘택시근로자 쉼터’는 인천시가 예산을 지원하여 건립하고 그 운영을 전국택시 인천본부와 민주택시 인천본부에 위탁하여 운영하도록 하고, 택시근로자들이 휴식공간 및 정보교육, 문화요구 충족뿐만 아니라 택시근로자 자녀 및 가족들의 복지기관

으로 발전시키도록 한다. ‘택시근로자 쉼터’ 운영위원회는 인천시와 택시노조, 택시 운송사업조합으로 구성하여, 진정으로 택시근로자의 복지시설이 되도록 하는 방향으로 해야 한다.

(2) 택시 노사에 대한 지원

인천택시 노사는 앞의 설문조사와 면접조사 결과 2000년대 초반부터 지속되어 온 경기 침체 및 소득 감소로 인한 어려움에 직면해서, 택시도 버스처럼 준공영제로 운영되어야 한다고 주장하고 있다. 이 문제에 대해서는 인천시의 예산 및 지역 주민과의 합의가 이루어져야 할 문제이지만, 택시업계 노사에 대한 지원을 점진적으로 증가시키는 것은 필요한 것으로 생각된다.

택시 노사에게 당장 도움을 줄 수 있는 것은 비교적 큰 비용부담이 되는 연료비 지원비를 증액하여, 500원 정도로 비용부담이 감소될 수 있도록 할 필요가 있다. 이와 함께 택시근로자에게는 낮은 월급수준을 보완해주기 위해 현재 택시근로자가 받고 있는 임금의 일정 비율을 추가로 지원해주는 것을 고려해 보아야 한다. 택시근로자는 평균임금이 최저생계비에도 못 미치는 상황에 놓여 있기 때문에, 이에 대한 대책이 시급하다.

택시업체에 대해서는 차량과 관련한 지원을 할 필요가 있다. 차량 대차 및 폐차 비용 지원, 차량가격 지원, 운송기록장치 장착비용 지원이 이루어져, 택시업체의 경영개선을 도모해야 한다. 이를 통해 좋은 택시환경을 만들어 시민서비스에 어느 정도 도움이 될 수 있고, 운행기록 장치에 따른 관리가 철저하게 이루어질 수 있을 것이다.

(3) 브랜드 콜택시 활성화

인천에서 2009년에 새롭게 시행하고 있는 브랜드 콜택시는 운영에 많은 성과를 거두고 있다. 인천시는 브랜드 콜택시에 대해 단말기를 지원하고, 기지국 구축비 2억 원, 운영비 12억 원을 지원하고 있다. 택시근로자와 사용자는 브랜드 콜택시 운영에 대해 매우 긍정적인 평가를 하고 있고, 향후에도 더 지원이 계속되어야 한다고 생각하고 있다.

브랜드 콜택시는 택시업체 뿐만 아니라 택시를 이용하는 시민들도 호의적인 반응을 보이고 있고, 택시서비스의 발전에도 관련 효과를 많이 지니고 있다. 이런 점에서 현재 브랜드 콜택시의 문제점인 기기의 잦은 고장, 운전자의 자질향상 및 교육 프로그램의 부족, 관청들의 업무용 택시사용 부족 등을 해결해서 지속적으로 확대

할 필요가 있다. 이를 위해 브랜드 콜택시 운영위원회에 노사정 이해당사자들이 모두 참여하여 적극적으로 발전시키는 것이 바람직하다.

(4) 택시 교통카드 활성화

택시 교통카드는 시민들이 택시를 이용함에 있어서 카드를 사용할 수 있는 편리함을 제공함과 동시에 카드 이용 시 200원을 할인해 줌으로써 택시이용을 활성화할 수 있는 방안으로 2005년에 도입되었다. 할인액이 100원에서 200원으로 증가하기도 하고, 단말기를 교체비용을 시에서 부담하기도 하였다. 택시근로자에게도 운전자 장려금을 건당 100원씩 지급하기 때문에, 시민과 근로자 모두에게 도움이 되는 제도라고 할 수 있다.

인천시에서는 예산부족으로 내세워 지원금을 없애는 방안 등을 모색하고 있지만, 현재 인천택시 소득 감소가 심각한 상황에서는 택시카드 지원은 계속 이루어질 필요가 있다. 교통카드 사용은 인천택시 전체의 경영투명성을 높이는 데에도 기여할 수 있는 제도이기 때문에, 일정 수준 정도로 교통카드 이용률이 높아질 때까지 지속적으로 이루어질 필요가 있다.

이와 함께 현재 버스와 지하철 환승이 이루어지는 것처럼, 택시도 버스 및 지하철과 환승할인제도를 도입하여 교통카드 이용이 더욱 확대되도록 하는 방안을 모색해야 한다.

<참고문헌>

- 김형렬 외(2009), 『버스, 택시 운전노동자 정신건강 실태조사』, 공공운수연맹
- 조준모 외(2003), 『운수업 근로실태 개선방안』, 노사정위원회, 2003.12.23
- 전국운수산업노동조합 민주택시 인천지역본부·인천광역시 택시운송사업조합
(2010), 『2010년 인천지역 택시 노사대표자 워크숍 자료집』
- 전국택시 인천지역본부·민주택시 인천지역본부(2010), 『2010년 인천광역시 택시
정책보고서』
- 전택노련(2005), 『전국택시노동자 실태 및 의식조사』, 2005.6
- 이문범 외(2005), 『택시운행 실태조사』, 한국교통연구원, 2005.8
- 인천발전연구원(2009), 『인천광역시 택시중기공급계획: 2010~2014』
- 임성수(2003), 『인천시 택시제도 개선을 위한 정책방안』, 인천발전연구원
- 중앙경제연구원(2008), 『택시운임 정책의 합리화 방안에 관한 연구』, 인천광역시
택시살리기전국연대(2008), 『위기의 택시, 어떻게 살릴 것인가?』 토론회자료집
- 한국근로기준협회(2005), 『육상항공 운송업 종사자 근로실태조사 및 제도개선방
안』, 노동부
- 배규식 외(2008), 『택시최저임금제 적용에 관한 연구』 노동부

택시 노동자 근로실태 및 의식조사를 위한 설문지

이 설문조사는 전국운수산업노동조합 민주택시 인천지역본부와 인천광역시택시운송사업조합이 공동으로 주관하는 것으로서 인천지역 택시 노동자 근로실태와 의식 조사를 통해서 근로조건 및 복지 개선 그리고 택시 산업의 활성화를 위한 정책적 방안을 도출하기 위한 조사입니다.

설문지를 작성·완료하시는 데는 약 15분 정도가 소요되며, 설문에는 정답이나 오답이 없습니다. 단지 귀하의 개인적인 의견을 표현하는 것이므로 솔직하게 응답하여 주시기 바랍니다.

설문 조사는 무기명으로 귀하의 '개인적'인 응답내용은 '절대' 공개하지 않습니다.

또한, 이 설문지는 한국노동사회연구소 연구팀(책임자: 인수범 연구위원, 설문담당: 이명규 연구실장 02-393-1457)이 분석합니다.

♣ 먼저, 통계처리에 필요한 아래의 사항을 기록해 주시기 바랍니다.

(1) 성별	① 남성 ② 여성	(2) 연령	만 () 세
(3) 현 직장 입사년도	() 년도	(4) 결혼여부	① 기혼 ② 미혼 ③ 기타
(5) 택시경력	() 년	(6) 이직 횟수	() 회
(7) 가구인원 (자신제외)	① 없음 ② 1명 ③ 2명 ④ 3명 ⑤ 4명 ⑥ 5명이상		
(8) 월가구소득	귀하 가구의 월 소득은 총 얼마입니까? () 만원 (본인의 소득 외에 배우자나 자녀의 소득이 있다면 합산한 소득을 뜻함)		
(9) 최종학력	① 중졸이하 ② 고졸 ③ 2년제대학 ④ 4년제대학 ⑤ 석사이상		
(10) 노동조합	1. 조합원 여부 : ① 조합원 ② 비조합원		

SECTION 1**귀하의 근로조건 및 임금에 대해 여쭙겠습니다.**

문1-1. 귀하의 근무형태는? ()

- ① 1일 2교대제 ② 전일근무(1차)제 ③ 격일제 ④ 복격일제

문1-2. 귀하의 1일 평균 근로시간은 ? ()

1일 구속시간	1일 근로시간

*구속시간은 조합원이 출고 시부터 입고 시까지 차량을 소유한 시간을 기재한다.

문1-3. 귀하의 1일 휴게시간은? (식사시간과 승객 대기 시간을 제외한 시간임)

- ① 30분 미만 ② 30분~1시간 ③ 1~2시간 ④ 2시간 이상

문1-3. 귀하의 월평균 근무일수는?()

만근일수	실근무일수

문1-4. 귀하의 하루 평균 운행거리는 몇 KM입니까?()

- ① 120km 이하 ② 121-150km ③ 151-200km ④ 201-250km ⑤ 251-300km
 ⑥ 301-350km ⑦ 351-400km ⑧ 401-450km ⑨ 451-500km ⑩ 501km 이상

문1-5. 귀하는 어떤 형태로 임금을 받고 있습니까?()

- ① 사납금제 ② (누진형) 월급제 ③ 기타

문1-6. 귀하가 회사에서 받는 월평균 총수입은 얼마입니까? ()만원

문1-7. 귀하는 회사에서 지급받는 월간 고정급(기본급, 승무수당, 근속수당, 상여금,

야간근로수당 등)이 있다면 얼마나 되십니까?

()만원

문1-8. 월간 고정급 이외의 **각종 수입**(사납금을 제외한 개인수입, 성과수당, 합승수입, 팁 등 포함)은 얼마나 되십니까?

()만원

문1-9. (사납금제만 응답해 주세요) **사납금이 있다면** 귀하의 1일 사납금은 얼마입니까?

()원

문1-10. 귀하의 **1일 총 운송수입금**은 얼마입니까?

()만원

문1-11. 귀하는 1일 운송수입금 가운데 몇 %를 임금으로 받기를 원하십니까? 총수입금의

() %

문1-12. 귀하의 회사에서 다음의 각 비용은 누가 부담합니까? 체크(√)해 주세요

	운송비용	① 회사	② 본인	③ 공동부담	④ 기타
1	연료(LPG)	① 1일평균()리터	② 1일평균()리터	③ 회사:본인 (:)리터	④
2	세차비	①	②	③	④
3	차량수리비	①	②	③	④
4	사고처리비	①	②	③	④
5	공제조합비	①	②	③	④

문1-13. 귀하가 택시운전을 선택하신 가장 큰 이유는 무엇입니까?()

- ① 생계수단을 위한 직업적 선택
- ② 택시운전이 적성에 맞아서
- ③ 개인택시를 취득할 목적으로
- ④ 다니던 직장이나 하던 일을 그만두어 임시방편으로
- ⑤ 단기간에 돈을 많이 벌 수 있어서
- ⑥ 기타 ()

문1-14. 아래는 귀하의 보상에 대한 만족도입니다. 해당 항목에 체크(√)해 주시기 바랍니다.

	전혀 그렇지않다	그렇지 않은편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
나는 대체로 현재 나의 임금수준에 만족한다	①	②	③	④	⑤
나의 임금은 나의 노력과 비교해서 적정하다	①	②	③	④	⑤
나의 임금은 나의 회사에 대한 공헌도 비교시 적정하다	①	②	③	④	⑤
나의 임금은 나의 업적과 비교해서 적정하다	①	②	③	④	⑤
현재 내가 받고 있는 월급으로 생활하는데 불편이 없다	①	②	③	④	⑤
전반적으로 우리 회사의 임금관리는 공정하다	①	②	③	④	⑤
나는 대체로 회사의 복리후생에 만족한다	①	②	③	④	⑤

문1-15. 귀하는 택시 운행 중 가장 큰 애로사항이 무엇입니까? 1순위 (), 2순위 ()

- ① 장시간 노동 ② 교통사고 위험 ③ 사납금에 대한 압박감
 ④ 정신적·육체적 피로 ⑤ 정비불량, 낡은 차량 ⑥ 교통안전시설 미비
 ⑦ 승객의 무시 및 추태 ⑧ 대리운전 등으로 인한 스트레스 ⑨ 사회의 천대 ⑩ 기타

문1-16. 귀하의 회사의 배차에 대해서 어떻게 생각하십니까? ()

- ① 매우 불공정하다 ② 불공정하다 ③ 그저 그렇다 ④ 공정하다 ⑤ 아주 공정하다

문1-17. 귀하는 회사로부터 “시민 친절 서비스” 교육 등을 받아 보신 적이 있습니까?

- ① 있다. ② 없다.

문1-18. 귀하는 서비스 향상을 위한 서비스 교육이 얼마나 필요하다고 보십니까? ()

- ① 전혀 필요없다 ② 필요없는 편이다 ③ 그저그렇다 ④ 필요한 편이다 ⑤ 반드시 필요하다

문1-19. 아래는 귀하의 업무에 대한 만족도입니다. 해당 항목에 체크(√)해 주시기 바랍니다.

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
나는 나의 현 직무에 많은 흥미를 가지고 있다	①	②	③	④	⑤
나의 현 직무를 타인이 중요하게 여긴다고 생각한다	①	②	③	④	⑤
현 직무는 장래성이 있으며 나의 발전에 도움이 된다고 생각한다	①	②	③	④	⑤
나의 근무량과 근무시간은 나의 능력에 적당하다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤

문1-20. 귀하는 택시노동자의 근로조건 개선을 위하여 시급히 해결할 과제가 무엇이라고 생각하십니까? 1, 2순위를 체크해 주세요. 1순위 (), 2순위 ()

- ① 최저임금에도 미달하는 기본급 ② 성과수당 및 초과수입의 감소 ③ 노동시간과 노동강도의 증가 ④ 전액관리제의 영향력 약화 ⑤ 취업기피, 이직율 증가 및 고령화

문1-21. 귀하가 택시운행 중 승객과 관련하여 가장 큰 애로사항은 무엇입니까? ()

- ① 취객의 술주정 ② 택시강도 위험 ③ 요금시비 ④ 인격모독(반말과 폭언) ⑤ 기타

문1-22. 귀하는 택시 운행 중 월 평균 법규위반을 얼마나 하십니까? ()

- ① 월 1회 이하 ② 월 2~5회 미만 ③ 월 5~10회 미만 ④ 월 10회 이상

문1-23. 귀하는 최근 운송수입금 감소 원인이 무엇이라고 생각하십니까? 1, 2순위를 체크해 주세요.

1순위 (), 2순위 ()

- ① 택시가 너무 많음 ② 경기침체로 인한 승객감소 ③ 낮은 요금수준 ④ 버스/지하철

위주의 정부 정책 ⑤ 대리운전 성행 ⑥ 자가용 승용차의 증가 ⑦ 교통체증과 도로 혼잡

문1-24. '전액관리제'가 정착하지 못하는 데 대한 가장 큰 책임은 누구에게 있다고 생각하십니까?()

- ① 정부 및 지자체의 제도 정착 및 단속 의지가 미약해서
- ② 사용자가 법인세 등의 세금을 이유로 회피하므로
- ③ 운전기사가 소득이 투명해 지는 것을 원하지 않아서
- ④ 기타 ()

SECTION 2 귀하의 건강에 상태에 대해 여쭙겠습니다.

문2-1. 귀하는 최근 2-3개월 동안 건강상태가 어떠셨습니까?()

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

문2-2. 귀하는 현재 장기복용 중인 의약품이 있습니까(영양제 제외)? ()

- ① 있다 ② 없다.

문2-3. 귀하는 지난 1년 동안 택시 업무 중에 교통사고로 인하여 병원이나 의원에 입원하신 적이 있습니까? ()

- ① 있다. → 있다면, 몇 번? () . 입원기간은 총 () 일
- ② 없다.

문2-4. 귀하는 지난 1년 동안 다음의 증상을 얼마나 자주 느끼셨습니까? 체크(√)해 주시기 바랍니다.

증세	①자주느낀다	②가끔느낀다	③그저그렇다	④별로느끼지않는다	⑤전혀느끼지않는다
두통	①	②	③	④	⑤
소화불량	①	②	③	④	⑤
만성피로	①	②	③	④	⑤
요통, 디스크	①	②	③	④	⑤

문2-5. 귀하는 위의 질환이나 증상이 택시업무와 관련이 있다고 생각하십니까? ()

)

①전혀 관련이 없다. ② 다소 관련이 없다. ③그저 그렇다. ④ 다소 관련이 있다. ⑤ 매우 관련이 있다.

SECTION 3 정부 및 지자체의 택시 산업 정책에 대해서 여쭙겠습니다.

문3-1. 현재 정부는 택시의 적절한 수요 공급을 위해 지역별 총량제를 실시하고 있습니다. 귀하는 지역별 총량제에 대해서 어떻게 생각하십니까? ()

- ① 매우 반대한다(문3-2로)
- ② 다소 반대하는 편이다(문3-3로)
- ③ 그저 그렇다.
- ④ 다소 찬성하는 편이다
- ⑤ 매우 찬성한다

문3-2. (문3-1의 ①, ②로 응답한 경우) 귀하가 지역별총량제에 반대한다면 그 이유는 무엇입니까?()

- ① 지역별 총량제로는 현 택시 문제를 개선할 수 없으므로
- ② 개인택시 신규면허 발급이 제한-지연될 수 있기 때문에
- ③ 택시의 공급제한은 승객들의 택시 이용 불편을 가중시키기 때문에(승차난 심화)
- ④ 택시규제는 완화되어야 하기 때문에
- ⑤ 기타()

문3-3. 현재 인천광역시는 택시 산업에 대한 재정 지원으로 다음과 같은 5개의 항목에 대해서 지원을 하고 있습니다. 귀하는 이 정책의 추진이 택시산업 활성화를 위해 어느 정도 효과가 있다고 생각하십니까? 해당 항목에 체크(√)해 주시기 바랍니다.

항목	전혀 그렇지않다	그렇지 않은편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
교통카드 할인액 지원	①	②	③	④	⑤
운전자 장려금 지원	①	②	③	④	⑤
유류비 지원	①	②	③	④	⑤
부가세 경감분	①	②	③	④	⑤
브랜드콜택시 지원	①	②	③	④	⑤

문3-4. 현재 인천광역시는 택시 산업에 대한 재정 지원으로 다음과 같은 5개의 항목에 대해서 지원을 하고 있습니다. 귀하는 각각의 **지원 금액이 적정하다고** 생각하십니까?

항목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
교통카드 할인액 지원	①	②	③	④	⑤
운전자 장려금 지원	①	②	③	④	⑤
유류비 지원	①	②	③	④	⑤
부가세 경감분	①	②	③	④	⑤
브랜드콜택시 지원	①	②	③	④	⑤

문3-5. 귀하는 택시산업의 활성화를 위하여 무엇이 가장 시급하다고 생각하십니까?

1순위 (), 2순위

()

- ① 택시업체 구조조정 시행 ② LPG값 인하 ③ 택시세제 감면 및 재정지원 예산확충
- ④ 택시대중교통화 및 택시준공영제 도입 ⑤ 대중교통과 연계한 도심교통축으로 재정립 ⑥ 택시요금 현실화

문3-6. 귀하는 운송질서 확립 및 이용자 안전 강화를 위하여 우선 도입되어야 할 정책은 무엇이라고 생각하십니까?()

- ① 면허 별점제 ② 신고포상금제 ③ 운송기록장치 의무화 ④ 과징금/과태료로 단속 인력과 예산 확대

문3-7. 귀하는 택시산업의 활성화를 위한 시설 투자 및 확충으로 무엇이 시급히 필요하다고 생각하십니까? ()

- ① 택시승차대 신설 ② 택시대기소 권역별 설치 ③ 운전기사를 위한 복지회관

SECTION 4 귀하의 근무 환경에 대한 의식에 대해서 여쭙겠습니다.

문4-1. 아래는 귀하의 근무환경에 대한 전반적인 만족도입니다. 해당 항목에 체크해 주시기 바랍니다.

	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
우리 회사에 근무한다는데 자부심을 느낀다	①	②	③	④	⑤
우리 회사 발전을 위해 열심히 일할 것이다	①	②	③	④	⑤
우리 회사의 문제를 진정 나의 문제로 생각한다	①	②	③	④	⑤
타사에서 임금을 더 많이 준다 해도 옮길 생각이 없다	①	②	③	④	⑤
나는 우리 회사를 그만둘 생각을 자주 한다	①	②	③	④	⑤
나는 여건이 나빠지면 회사를 그만둘 것이다	①	②	③	④	⑤
나는 실제로 다른 직장을 알아보고 있다	①	②	③	④	⑤
이직을 한다면 현재의 직종/업종과 관련되지 않은 다른 분야로 가고 싶다	①	②	③	④	⑤
이직을 한다면 현재의 직종/업종에서 계속 일하지 않을 것이다.	①	②	③	④	⑤
우리 회사 경영진에 대해서 믿음이 간다	①	②	③	④	⑤
우리 회사 경영진이 하는 말은 믿을 수 있다	①	②	③	④	⑤
우리 회사 경영진이 내리는 결정은 믿을 수 있다	①	②	③	④	⑤
나는 동료들을 항상 신뢰하고 존중한다.	①	②	③	④	⑤
나의 동료들은 어려운 일이 발생하였을 때 서로 잘 도와준다.	①	②	③	④	⑤
나는 동료와 마음이 잘 맞는다고 생각한다.	①	②	③	④	⑤
노사는 서로 이해가 대립된다	①	②	③	④	⑤
나는 노사는 하나가 될 수 없다고 생각한다	①	②	③	④	⑤
사용자는 근로자의 처지를 이해하지 못한다	①	②	③	④	⑤
근로자의 권익 증진을 위해서 강한 노조가 필요하다	①	②	③	④	⑤
노조가 없으면 사용자는 근로자를 이용만 하게 된다	①	②	③	④	⑤

문4-2. 귀하는 최근 택시 일을 그만두는 것(이직)에 대해서 생각해 보신 적이 있습니까? ()

- ① 있다(문4-3으로) ② 없다(문4-4로)

문4-3. (이직을 생각해 본 경우) 귀하가 그렇게 생각하시게 된 가장 큰 이유는 무엇입니까? ()

- ① 낮은 임금 ② 열악한 근로조건 ③ 항상적인 교통사고 위험
 ④ 사업주와의 마찰 ⑤ 낮은 사회적 지위 ⑥ 기타 ()

문4-4. 귀하는 택시운행 업무 내용과 수준이 자신의 교육수준과 비교하여 어떻습니까?()

- ① 수준이 매우 낮다 ② 수준이 낮다 ③ 수준이 알맞다 ④ 수준이 높다 ⑤ 수준이 매우

높다

문4-5. 귀하는 택시운행 업무 내용과 수준이 자신의 기술(기능)과 비교하여 어떻습니까?()

① 수준이 매우 낮다 ② 수준이 낮다 ③ 수준이 알맞다 ④ 수준이 높다 ⑤ 수준이 매우 높다

문4-6. 귀하는 수습기사 기간을 얼마나 거치셨습니까? ()개월

문4-7. 귀하는 수습기사 기간 중에 이직을 하신 경험이 있습니까? ()

① 있다(문4-8로) ② 없다

문4-8. (수습시절 이직 경험이 있으시다면) 몇 개월 만에 이직을 하셨습니까?()개월

설문에 응답해 주셔서 감사합니다.

택시산업 경영 실태 및 제도 개선을 위한 설문지(사업체용)

이 설문조사는 전국운수산업노동조합 민주택시 인천지역본부와 인천광역시택시운송사업조합이 공동으로 주관하는 것으로서 인천지역 택시산업의 현황과 경영환경의 문제점을 파악하여 정부 및 지자체에 정책적 건의를 하기 위한 자료를 마련하는데 목적이 있습니다.

설문지를 작성·완료하시는 데는 약 15분 정도가 소요되며, 설문에는 정답이나 오답이 없습니다. 단지 귀하의 개인적인 의견을 표현하는 것이므로 솔직하게 응답하여 주시기 바랍니다.

설문 조사는 무기명으로 귀하의 '개인적'인 응답내용은 '절대' 공개하지 않습니다.

또한, 이 설문지는 한국노동사회연구소 연구팀(책임자: 인수범 연구위원, 설문담당: 이명규 연구실장 02-393-1457)이 분석합니다.

SECTION 1 귀 사업체의 기본 현황에 대해 여쭙겠습니다.

문1-1. 귀 사업장의 업체명과 설립년도는 언제입니까? 업체명 (), ()년

문1-2. 2009년 귀 사업체의 영업상태는 어떠했습니까?

매출액	백만원
매출원가	백만원
매출총이익	백만원
영업이익	백만원
경상이익	백만원
세전이익	백만원
당기순이익	백만원

문1-3. 2009년 귀 사업체의 손익은 어떠했습니까? ()

- ① 이익을 보았다 ② 손실을 보았다 ③ 대체로 수지균형이었다

문1-4. 손익을 기준으로 할 때 2009년 실적은 전년(2008년)에 비하여 어떻게 달라졌습니까? ()

- ① 호전되었다 ② 악화되었다 ③ 대체로 비슷하다

문1-5. 귀 업체의 총매출 대비 인건비 비중은? () %

문1-6. 귀 사업체의 종업원 수는 몇 명입니까? 2010년 10 월 현
재

	기사		관리	정비	기타 (임시직, 파트타임 등)
	등록	수습			
남	명	명	명	명	명
여	명	명			

문1-7. 귀 업체의 차량 현황을 적어 주십시오.

보유대수	실제 운행대수

문1-8. 종업원의 근로자세에 관하여 말씀해 주십시오.

지난달의 결근율은 () %이고, 2009년의 이직율(퇴직자수/운전자 수)은 () %

문1-9. 귀 업체 등록기사의 근무형태는? ()

- ① 1일 2교대제 ② 전일근무(1차)제 ③ 격일제 ④ 복격일제

문1-10. 귀 업체 수습기사의 근무형태는? ()

- ① 1일 2교대제 ② 전일근무(1차)제 ③ 격일제 ④ 복격일제

문1-11. 귀 업체의 수습기사가 정식기사가 되는데 소요되는 기간은 얼마입니까?
() 개월

문1-12. 귀 업체는 2009년도에 수습기사 중에 몇 명을 정식기사로 등록하였습니까?
() 명

문1-13. 귀 업체는 어떤 형태로 **등록기사**에게 임금을 지급하고 있습니까? ()

- ① 사납금제 ② (누진형) 월급제 ③ 사납금제/월급제 병용 ④ 기타

문1-14. 귀 업체는 어떤 형태로 **수습기사**에게 임금을 지급하고 있습니까? ()

- ① 사납금제 ② (누진형) 월급제 ③ 사납금제/월급제 병용 ④ 기타

문1-15. 귀 업체의 임금 지급액을 적어주십시오.

1일 사납금액		월급	
수습기사	등록기사	1년 미만(등록기사)	1년 이상(등록기사)
원	원	원	원

문1-16. 귀 업체에서 다음의 각 비용은 누가 부담합니까? 체크(√)해 주세요

	운송비용	① 회사	② 본인	③ 공동부담	④ 기타
1	연료(LPG)	① 1일평균()리터	② 1일평균()리터	③ 회사:본인 (:)리터	④
2	세차비	①	②	③	④
3	차량수리비	①	②	③	④
4	사고처리비	①	②	③	④
5	공제조합비	①	②	③	④

SECTION 2 귀 사업체의 경영환경에 대한 의식 및 노사관계에 대한 의식에 대해 여쭙겠습니다.

문2-1. 귀하는 택시산업의 전망을 현재와 비교해서 향후 5년간 어떻게 예상하십니까? ()

- ① 현재보다 어려워 질 것이다 ② 현재와 비슷할 것이다 ③ 현재보다 좋아질 것이다

문2-2. 귀하는 최근 운송수입금 감소 원인이 무엇이라고 생각하십니까? 1, 2순위를 체크해 주세요.

1순위 (), 2순위 ()

- ① 택시가 너무 많음 ② 경기침체로 인한 승객감소 ③ 낮은 요금수준 ④ 버스/지하철 위주의 정부 정책 ⑤ 대리운전 성행 ⑥ 자가용 승용차의 증가 ⑦ 교통체증과 도로혼잡

문2-3. 귀 사업체의 경영에서 가장 큰 애로사항이 무엇입니까? 1순위 (), 2순위 ()

- ① 장시간 노동 ② 교통사고 위험 ③ 사납금에 대한 압박감
④ 정신적·육체적 피로 ⑤ 정비불량, 낮은 차량 ⑥ 교통안전시설 미비

- ⑦ 승객의 무시 및 추태 ⑧ 대리운전 등으로 인한 스트레스 ⑨ 사회의 천대 ⑩ 기타

문2-4. 귀하는 택시산업의 활성화를 위하여 무엇이 가장 시급하다고 생각하십니까?

1순위 (_____), 2순위

(_____)

- ① 택시업체 구조조정 시행 ② LPG값 인하 ③ 택시세제 감면 및 재정지원 예산확충
- ④ 택시대중교통화 및 택시준공영제 도입 ⑤ 대중교통과 연계한 도심교통축으로 재정립 ⑥ 택시요금 현실화

문2-5. 귀하는 택시노동자의 근로조건 개선을 위하여 시급히 해결할 과제가 무엇이라고 생각하십니까? 1, 2순위를 체크해 주세요. 1순위 (_____), 2순위 (_____)

- ① 최저임금에도 미달하는 기본급
- ② 성과수당 및 초과수입의 감소
- ③ 노동시간과 노동강도의 증가
- ④ 전액관리제의 영향력 약화
- ⑤ 취업기피, 이직율 증가 및 고령화

문2-6. '전액관리제'가 정착하지 못하는 데 대한 **가장 큰 책임**은 누구에게 있다고 생각하십니까?(_____)

- ① 정부 및 지자체의 제도 정착 및 단속 의지가 미약해서
- ② 사용자가 법인세 등의 세금을 이유로 회피하므로
- ③ 운전기사가 소득이 투명해 지는 것을 원하지 않아서
- ④ 기타 (_____)

문2-7. 귀 업체는 "시민 친절 서비스" 교육 등을 하고계십니까?

- ① 하고 있다
- ② 과거엔 했지만 지금은 하고 있지 않다
- ③ 한 번도 한 적이 없다

문2-8. "서비스교육"을 하신 적이 있다면, 연간 몇 회의 교육을 실시하십니까? _____ 년 (_____) 회

문2-9. 귀하는 서비스 향상을 위한 서비스 교육이 얼마나 필요하다고 보십니까? (_____)

- ① 전혀 필요없다
- ② 필요 없는 편이다
- ③ 그저 그렇다
- ④ 필요한 편이다
- ⑤ 반드시 필요하다

문2-10. 귀 업체에서 근로자의 생활비를 지원하기 위한 다음과 같은 제도가 있습니까? 만일 있다면 ()안에 ○표해 주십시오.

- 1. 자녀학자금 지원 (_____)
- 2. 경조비 지원 (_____)
- 3. 금융공제제도 (_____)
- 4. 사내근로복지기금 (_____)
- 5. 기 타 (_____)

문2-11. 귀사업체에는 다음과 같은 복지시설이 있습니까? 만일 있다면 ()안에

○표해 주십시오.

1. 오락·휴게실 ()
2. 도서실 ()
3. 체육시설(헬쓰, 족구장 등) ()
4. 목욕탕·샤워장 ()

문2-12. 우리 회사의 전반적인 노사관계는 어떻다고 보십니까? ()

- ① 매우 협력적 ② 협력적 ③ 대립과 협력 ④ 대립적 ⑤ 매우 대립적

문2-13. 귀 업체의 노동조합 대표는 회사 장래에 대해 얼마나 걱정을 하고 있다고 생각하십니까?()

- ① 전혀 그렇지 않다 ② 별로 그렇지 않다 ③ 보통이다 ④ 대체로 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

문2-14. 귀 업체의 노동조합 대표와 회사의 장래에 대해서 얼마나 자주 대화(공식/비공식)를 하십니까?()

- ① 전혀 하지 않는다 ② 월 1-2회 이내 ③ 월 5회 이내 ④ 월 5회 이상

문2-15. 귀 업체의 노동조합 대표는 택시산업의 위기에 대해서 얼마나 심각하게 여기고 있다고 생각하십니까?()

- ① 전혀 그렇지 않다 ② 별로 그렇지 않다 ③ 그저 그렇다 ④ 대체로 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

문2-16. 귀 업체의 노동조합 대표는 회사 경영에 대해서 얼마나 협조적이라고 생각하십니까?()

- ① 전혀 그렇지 않다 ② 별로 그렇지 않다 ③ 모르겠다 ④ 대체로 그렇다 ⑤ 매우 그렇다

문2-17. 앞으로 우리 회사의 노사관계를 발전시키기 위해 가장 중요한 것은 무엇이라고 생각하십니까? ()

- ① 경영진의 노사관 변화 ② 노동조합의 노사관 변화 ③ 노사간 신뢰성 유지
- ④ 직원들의 경영참여 ⑤ 노사화합행사(문화·체육행사) 강화

SECTION 3

정부 및 지자체의 택시 산업 정책에 대해서 여쭙겠습니다.

문3-1. 현재 정부는 택시의 적절한 수요 공급을 위해 지역별 총량제를 실시하고 있습니다. 귀하는 지역별 총량제에 대해서 어떻게 생각하십니까? ()

- ① 매우 반대한다 ② 다소 반대하는 편이다 ③ 그저 그렇다.
④ 다소 찬성하는 편이다 ⑤ 매우 찬성한다

문3-2. (문1-16에서 ①, ②로 응답한 경우) 귀하가 지역별 총량제에 반대한다면 그 이유는 무엇입니까? ()

- ① 지역별 총량제로는 현 택시 문제를 개선할 수 없으므로
② 개인택시 신규면허 발급이 제한-지연될 수 있기 때문에
③ 택시의 공급제한은 승객들의 택시 이용 불편을 가중시키기 때문에(승차난 심화)
④ 택시규제는 완화되어야 하기 때문에
⑤ 기타()

문3-3. 귀하는 운송질서 확립 및 이용자 안전 강화를 위하여 우선 도입되어야 할 정책은 무엇이라고 생각하십니까?()

- ① 면허 별점제 ② 신고포상금제 ③ 운송기록장치 의무화 ④ 과징금/과태료로 단속 인력과 예산 확대

문3-4. 귀하는 택시산업의 활성화를 위한 시설 투자 및 확충으로 무엇이 시급히 필요하다고 생각하십니까? ()

- ① 택시승차대 신설 ② 택시대기소 권역별 설치

문3-5. 현재 인천광역시는 택시 산업에 대한 재정 지원으로 다음과 같은 5개의 항목에 대해서 지원을 하고 있습니다. 귀하는 이 정책의 추진이 **택시산업 활성화**를 위해 어느 정도 **효과**가 있다고 생각하십니까? 해당 항목에 체크해 주세요

항목	전혀 그렇지않다	그렇지 않은편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
교통카드 할인액 지원	①	②	③	④	⑤
운전자 장려금 지원	①	②	③	④	⑤
유류비 지원	①	②	③	④	⑤
부가세 경감분	①	②	③	④	⑤
브랜드콜택시 지원	①	②	③	④	⑤

문3-6. 현재 인천광역시는 택시 산업에 대한 재정 지원으로 다음과 같은 5개의 항목에 대해서 지원을 하고 있습니다. 귀하는 각각의 **지원 금액이 적정하다고** 생각하십니까?

항목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
교통카드 할인액 지원	①	②	③	④	⑤
운전자 장려금 지원	①	②	③	④	⑤
유류비 지원	①	②	③	④	⑤
부가세 경감분	①	②	③	④	⑤
브랜드콜택시 지원	①	②	③	④	⑤

문3-7. 현재 인천광역시는 택시 산업에 대한 재정 지원으로 다음과 같은 5개의 항목에 대해서 지원을 하고 있습니다. 귀하는 각 정책에 대해 어느 정도 만족하십니까?

항목	전혀 그렇지 않다	그렇지 않은 편이다	중간	그런 편이다	매우 그런 편이다
교통카드 할인액 지원	①	②	③	④	⑤
운전자 장려금 지원	①	②	③	④	⑤
유류비 지원	①	②	③	④	⑤
부가세 경감분	①	②	③	④	⑤
브랜드콜택시 지원	①	②	③	④	⑤

문3-8. 택시산업의 활성화를 위한 정부 및 지자체의 정책적 방안에 대해서 간략히 적어 주십시오.
