
제2차 택시운송사업 발전 기본계획

2022. 7.

국 토 교 통 부
(교 통 물 류 실)



목 차



I. 계획의 개요	1
II. 제1차 기본계획의 성과	3
III. 택시 현황 · 문제점 및 전망	6
IV. 제2차 기본계획의 목표 및 추진과제	10
V. 부문별 추진계획	11
VI. 소요자원 추정	17

I. 계획의 개요

□ 수립목적 및 법적근거

- (수립목적) 택시산업을 체계적으로 육성·지원하고 일반 국민의 택시이용 편의와 안전 제고
- (법적근거) 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 제6조
 - * 중앙정부는 5년단위 기본계획 수립(법 제6조제1항), 광역시·도는 5년 단위 시행계획 수립 후 국토부장관에게 제출(법 제6조제6항)

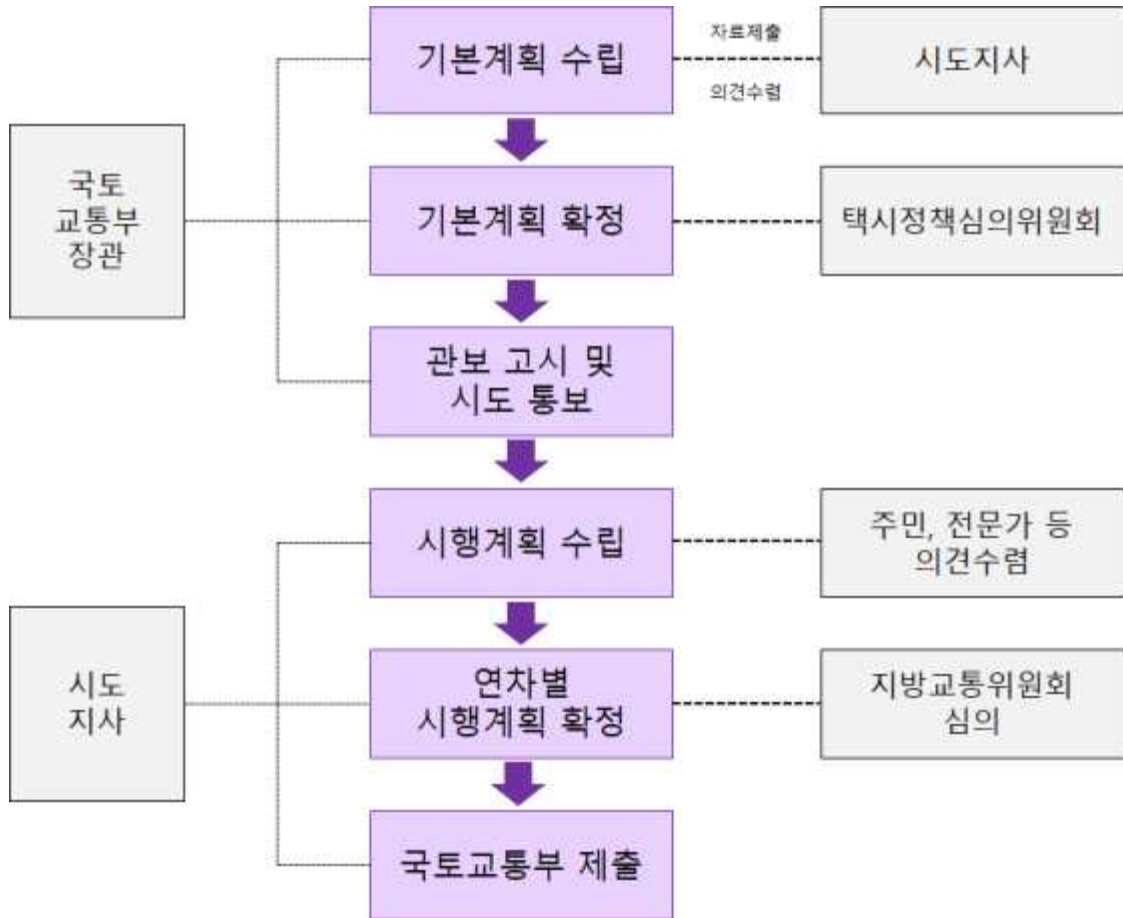
□ 계획의 범위

- (시간적 범위) 2021~2025(5개년 계획)
- (공간적 범위) 전국을 공간적 범위로 함
- (내용적 범위) 택시산업의 발전 및 서비스개선 등을 위한 내용 전반

「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 상 기본계획에 포함이 필요한 사항

- 택시운송사업 정책의 기본방향에 관한 사항
- 택시운송사업의 여건 및 전망에 관한 사항
- 택시운송사업면허 제도의 개선에 관한 사항
- 택시운송사업의 구조조정 등 수급조절에 관한 사항
- 택시운수종사자의 근로여건 개선에 관한 사항
- 택시운송사업의 경쟁력 향상에 관한 사항
- 택시운송사업의 관리역량 강화에 관한 사항
- 택시운송사업의 서비스 개선 및 안전성 확보에 관한 사항
- 택시운송사업에 사용되는 자동차 수급실태 및 이용수요 특성에 관한 사항
- 차고지 및 택시 승차대 등 택시 관련 시설의 개선 계획
- 기본계획의 연차별 집행계획
- 택시운송사업의 재정 지원에 관한 사항
- 택시운송사업의 위반실태 점검과 지도단속에 관한 사항
- 택시운송사업 관련 연구개발을 위한 전문기구 설치에 관한 사항

□ 계획 수립절차



□ 추진경위

- '13. 12 : 「택시운송사업의 발전에 관한 법률안」 국회 본회의 의결
- '13. 12 : 「택시산업발전 종합대책」 수립 확정 발표
- '14. 01 : 「택시운송사업의 발전에 관한 법률·시행령·시행규칙」 공포·시행
- '16. 11 : 제1차 택시운송사업 발전 기본계획 확정·고시
- '20. 06 : 제2차 택시운송사업 발전 기본계획 수립 연구용역
- '20. 09 : 제2차 택시운송사업 발전 기본계획 연구용역 중간보고회
- '20. 11 : 제2차 택시운송사업 발전 기본계획 수립을 위한 전문가 지문회의
- '22. 06 : 택시정책심의위원회 심의

II. 제1차 기본계획의 성과

1. 제1차 기본계획의 내용

- (비전·목표) “안전하고 편리한 고품격 택시 서비스 구현” 비전 설정
 - 과잉공급 완화, 산업경쟁력 제고, 종사자 소득증대, 서비스 만족도 향상의 4대 목표 설정

<제1차 기본계획의 비전 및 목표>



- (추진과제) 5개 추진방향 및 13개 세부추진과제 설정

< 제1차 기본계획의 세부추진과제 >

추진 방향	추진 과제
1. 택시 과잉공급 완화	가. 선택과 집중을 통한 자율감차 추진 나. 법인택시 부실업체 퇴출 및 우수업체 육성 다. 개인택시 양도·상속제도 개선 검토
2. 서비스 고급화·다양화	가. 고품격 택시 서비스 활성화 나. 요금제도 개선으로 다양한 서비스 창출
3. 택시산업 경쟁력 향상	가. 이용자 편의 향상을 위한 앱 미터기 도입 나. 친환경 차량 도입 및 연료 다양화 지속 다. 택시 차고지 확보 및 차령제도 개선
4. 종사자 근로여건 개선	가. 법인택시 임금제도 합리적 개편 나. 운수종사자 복지기금 조성 다. 운송비용 전가 금지 단계적 시행
5. 택시 안전관리 강화	가. 고령운전자 안전관리 대책 수립 나. 불법 운행 택시 단속 강화

2. 부문별 성과 및 한계

□ 택시 과잉공급 완화

- (자율감차 추진) 택시감차보상재원 관리기관을 설립('15)한 이후 '15~'21년 동안 총 5,393대 감차실적 달성
 - * 제4차 총량제 산정결과에 따른 초과대수(약 4.9만대) 대비 감차실적 11.0%
- (법인택시 부실업체 퇴출 및 우수업체 육성) 일부 특·광역시 위주로 경영 및 서비스 평가를 실시하여 인센티브 지급
 - 평가가 의무가 아닌 임의사항으로 규정되어 있어 실시하지 않는 지자체가 많으며, 평가를 통한 부실업체 퇴출이라는 목표달성은 미흡
- (개인택시 양도제도 개선 검토) 청장년층 유입 촉진을 위하여 양도·양수 기준 및 면허조건 완화*
 - * 5년 간 무사고 운전경력이 있는 경우, 사업용 자동차(여객·화물차, 건설기계) 및 자가용 운전자 고용 경력요건 충족으로 간주(교통안전교육 등 이수요건 부여)

□ 서비스의 고급화·다양화

- (고품격 택시 서비스 활성화) 고급·대형택시 사업구역 광역화, 중형에서 고급·대형으로 전환 시 규제완화 등의 제도개선 실시
 - * ('16.1) 고급 166대, 대형 364대 ⇨ ('22.3) 고급 1,707대(10.3배 ↑), 대형 1,281대(3.5배 ↑)
- 플랫폼 기반 택시의 등장으로 사전예약, 앱결제 등 서비스 편의성 증가, 택시 가맹사업 면허요건 완화*로 브랜드 택시 확산 추세
 - * 진입장벽을 종전의 1/8로 대폭 완화(특·광역시 4천대→5백대)하여 활성화 유도
- (요금제도 개선으로 다양한 서비스 창출) 고급·대형택시의 요금 신고제 도입, 규제샌드박스를 통한 합승요금·탄력요금제 등 허용
 - 플랫폼 가맹사업(플랫폼가맹사업자가 확보한 운송플랫폼을 통해 여객운송 계약을 체결한 경우로 한정) 요금 신고제 도입(여객법 개정, '21.4.8~)
 - 다만, 택시 운임의 경우 지자체에서 운임을 2년 주기로 조정하지 않고 있으며, 여전히 경직적으로 운영(인상주기 4~6년)

□ 택시산업 경쟁력 향상

- (이용자 편의 향상을 위한 애플리케이션 도입) 규제 샌드박스를 통한 애플리케이션 임시허가 시행, 일부 기업의 시범운영 실시
- (친환경 차량 도입 및 연료 다양화 지속) 구매비 지원, 부세 제외, 세제 혜택 등을 통해 전기택시 등 친환경택시 운행 확대
 - * 5년간('16~'20) 서울(783대), 대구(401대), 경북(56대) 등 총 1,428대 도입 지원(지자체 취합)
- (택시차고지 확보 및 차령 개선) 개발제한구역을 택시차고지로 활용하는 방안은 환경단체 반대 등으로 시행에 어려움
 - * 「개발제한구역의 지정 및 관리에 관한 특별조치법」 시행령 개정으로 지자체 설치 택시공영차고지의 입지는 허용되었으나, 재원확보 어려움 등으로 실제 설치 사례 없음
- 차령제도는 안전에 대한 객관성이 확보되어야 하므로 신중히 추진

□ 종사자 근로여건 개선

- (법인택시 임금제도 합리적 개편) 안정적인 기본급 보장과 함께 종사자의 영업 부담 완화를 위하여 전액관리제 시행
- (종사자 복지기금 조성) 일반택시 운수종사자 복지재단 설립('17.9), 건강관리, 자녀 학자금 지원, 생계지원 등 복지사업 등 실시
- (운송비용 전가금지 단계적 시행) 운송비용 전가금지 법제화(택시발전법 개정, '17) 및 운송비용 전가 단속에 따른 과태료 처분 실시
 - * 5년간('16~'20) 전국 단속실적 총 306건 중 서울시 252건으로 서울 외 지자체 실적 미흡

□ 택시운행 안전관리 강화

- (고령운전자 안전관리) 고령운전자 자격유지검사 제도 시행('19) 및 운전면허 자율반납, 고령스티커 부착 등 교통사고 예방(조례제정)
- (불법운행 단속) 지자체-경찰 합동으로 승차거부·부당요금 부과 등 불법운행택시 단속 강화, 일부 지자체는 단속실적이 없어 지역간 격차

III. 택시 현황, 문제점 및 전망

1. 일반현황

□ (택시종류) 업종별로 법인택시(10~50대 이상)와 개인택시로 구분

* 배기량 크기별로 경형·소형·중형·대형·모범·고급형으로 구분

□ (면허발급) 156개 사업구역별로 총량 산정 및 면허 발급

< 전국 택시 면허대수 및 종사자 수('21) >

구 분	일반택시			개인택시	합계	
	업체 수	면허대수	종사자 수	면허대수	면허대수	종사자 수
서울	254	22,603	23,285	49,170	71,773	72,455
전국	1,661	86,264	82,098	164,798	251,062	246,896

□ (요금체계) 156개 사업구역별로 지자체가 요금 상한을 결정하고, 사업자는 상한 범위 내에서 요금 신고 (전국, 기본요금 2,800~3,800원)

< 서울 택시요금 현황('19.02~) >

구 분	기본(2km)	주행(15km/h 초과)	시간(15km/h 이하)
중형	3,800원(주), 4,600(야)	100원/132m	100원/31초
모범·대형	6,500원	200원/151m	200원/36초
고급형	업체별 상이 (탄력요금제)	1,400원/1km	300원/1분

□ (일반택시 운송수입금) 일반택시 평균 1대당 운송수입금 약 4.2백만원 수준

< 법인택시 1대당 평균 운송 수입금 비교 >

구 분	전국	서울	부산	인천	기타
'19.8월	4.9	6.8	4.1	4.5	4.0
'21.4월	4.2	5.4	2.9	4.0	3.9

※ 출처 : 한국교통안전공단 TIMS 및 서울시 STIS

2. 서비스·산업·일자리 측면의 현황 및 문제점

□ 서비스(수요자) 측면

- (플랫폼 기반 서비스) 플랫폼과 택시를 결합한 모델을 제도화하기 위한 여객자동차법이 개정('21.4 시행) 되었으나,
 - 배회영업을 전제로 한 서비스의 규제 개선과 플랫폼택시 호출시장 독과점 방지를 위한 제도개선* 등은 지속 요구되고 있는 상황
 - * 제한적 택시합승 허용, 택시사업구역 유연화, 법인택시 복수가맹점 가입 허용 등
- (이동약자 등 편의) 대중교통 이용이 어려운 지역주민을 대상으로 공공형 택시 사업을 지원 중이나, 정산방식* 등 일부 보완 필요
 - * 전국 공공형 택시 시행지역(141개) 중 72개(51.1%) 지역에서만 정산시스템을 도입·운영, 69개(48.9%) 지역은 여전히 수기정산 중
 - 「교통약자 이동편의 증진법」에 따라 지자체별로 운영 중인 장애인 콜택시 등 특별교통수단에 대한 공급 확충 등 필요
- (이용자 안전·서비스 만족도) 현행 여객자동차법은 운수사업자의 경영·서비스 평가가 임의규정으로 되어 있어 실질적 평가에 한계*
 - * 일부 지자체(부산·광주·대전 등)만 평가 실시, 평가 내용·주기·공개여부 등도 상이
 - 승객보호를 위하여 음주운전자, 성폭력 범죄자 등에 대한 택시 운수종사자격 취득·유지의 엄격한 제한 필요
- (총량관리) 신도시 지역 등의 인구증가 요인, 플랫폼 택시 수요 등 특수 여건의 반영을 위해 택시총량지침 개정 등 제도개선 요구

□ 산업 경쟁력(사업자) 측면

- (운임·요금체계) 관련 규정*에도 불구하고, 실제 지자체별 요금 조정은 평균 5년 주기로 실시되고 있는 실정으로, 조정의 실효성 강화 필요
 - * 지자체는 2년마다 운임요율의 조정여부 검토 의무(여객법 운임·요율 등 조정요령)
 - 또한, 택시 부가·중개서비스에 대한 요금설정의 탄력성을 강화하여 소비자 선택권을 넓힐 수 있도록 제도를 운영할 필요

- (친환경 택시) 탄소 배출 감축에 대한 사회적 요구 등에 부응하여 수소·전기택시 등 친환경 택시 도입의 확대 필요
- (수익성 개선) 코로나19로 인한 경영난, 승객감소 등 사회여건 변화에 따라 택시업계의 경영을 개선할 수 있는 다양한 방안 마련 요구

□ 일자리(종사자) 측면

- (급여체계) 종사자의 근로여건 개선 및 증진을 위하여 월급제와 전액관리제의 안정적인 현장 정착 필요
 - * 전액관리제는 '20.1월부터 시행 중. 월급제는 '21년 서울지역부터 우선 시행하고 5년 이내에 서울 외 지역에 확대 시행방안 마련
- (택시 고령화 문제) 고령 운전자에 대한 안전관리 강화, 고령 택시기사에 대한 출구전략 마련 등을 통하여 고령화 해소 요구
- (종사자 보호) 택시 내 격벽설치 등 안전장치 검토 필요

3. 택시산업여건 전망

<택시 산업 SWOT 분석>



< 참고 : 주요 국가별 택시제도 현황 비교 >

(2019년)

구 분		한국(서울)	영국(런던)	프랑스(파리)	미국(뉴욕)	일본(도쿄)
택시 현황	대수	71,781대	70,600대	18,000대	13,587대	35,000대
	인구	9,602천명	8,982천명	2,161천명	8,419천명	37,435천명
	1대당 인구	133명	127명	120명	619명	1,069명
진입 규제	종사자격	○	○	○	○	○
	운송사업	면허	허가	면허	면허	허가
영업 규제	배회영업		(black cap) 배회·예약		(Medallion) 배회 전용	× (자유)
	예약영업	× (자유)	(PHV) 예약 전용	× (자유)	(FHV) 예약 전용 ① livery ② Black car ③ Limousine	(하이야택시) 예약 전용
요금 규제	제도	상한 신고제	승인제 (PHV 자율요금제)	상한 지정제	승인제 (FHV 자율신고제)	인가제 (하이야 자율신고제)
	주체	자치단체장 (시도지사) 상한 지정	런던교통국 (TfL) 승인	경제부장관 상한 지정 → 경시청 요율 지정	택시·리무진 위원회(TLC) 승인	국토교통성 장관 인가
	체계	단일 거리·시간 병산제	3종(시간) 거리·시간 병산제	3종(권역) 거리·시간 병산제	단일 거리·시간 병산제	단일 거리·시간 병산제
	기본요금 (22)	\$2.66	\$3.78	\$3.76	\$2.87	\$6.59
	8Km 주행요금	\$8.21	\$18.40	\$19.58	\$17.19	\$27.63
	GNI대비 운임비중	0.026% (100)	0.04% (157.7)	0.05% (188.5)	0.03% (107.7)	0.075% (288.5)
임금 제도	제도	사납금제 성과급제	성과급제	임대제 성과급제	임대제	성과급제
	월 소득	129만원	288만원	238만원	287만원	237만원
	GNI대비 소득비중	41%	73%	60%	47%	61%

- 자료 : 1. 주요 도시의 인구는 통계청 “국제통계연감”의 주요도시인구 자료 활용
 2. 택시 관련 통계자료 : 해외 주요도시 택시제도 비교
 3. 월소득자료: (서울시)택시운송사업조합, (해외) <http://www.salaryexplorer.com>
 4. 택시요금통계: Numbeo, Worldbank(2022.02)

VI. 제2차 기본계획의 목표 및 추진과제

비 전

모빌리티 시대를 선도하는 택시서비스 실현

목 적

**이용자 중심의 혁신적인 서비스 구현
및 택시업계 경쟁력 향상**

**3대
목표**

**10개
세부
추진
과제**

안전하고 편리한 택시

- ① 플랫폼 기반 서비스 활성화
- ② 소외없는 택시서비스 제공
- ③ 이용자 안전 및 서비스 만족도 제고
- ④ 수요 기반 총량관리체계 도입

경쟁력 있는 택시

- ① 운임·요금 체계 합리화 및
애크터 이용 활성화
- ② 친환경 택시 활성화
- ③ 수익성 개선을 위한 방안 마련

일하기 좋은 택시

- ① 안정적 급여지급 체계 정착
- ② 택시업계 고령화 해소 및
출구전략 마련
- ③ 종사자 보호 및 교육체계 선진화

VII. 부문별 추진계획

1

안전하고 편리한 택시

1. 플랫폼 기반 서비스 활성화

□ 플랫폼기반 택시서비스 활성화를 위한 규제 혁신

- (합승규제 완화) 승객의 자발적 합승 선택 기능, 승객 안전조치* 등의 요건을 플랫폼 상에 갖춘 경우에 한해 합승서비스 허용
 - * 이용자 실명가입, 탑승사실 지인알림, 자리지정 기능, 24시간 불만 접수·체계 운영 등
- (차고지 밖 교대 허용) 운수종사자들의 건강상태·음주여부 등을 플랫폼을 통해 확인 가능한 경우, 차고지 밖 종사자 교대 허용 검토
- (사업구역 유연화) 승객 편의 등을 고려하여 생활권을 감안한 유연한 사업구역 적용 시범사업* 검토(해당 구역의 택시사업자 동의 등 선행)
 - * 플랫폼 가맹사업에 시범사업으로 우선 추진 후 효과를 보아가며 법령 개정 등 검토
- (복수가맹 허용) 택시가맹 시장의 독점화 방지와 다양한 사업자의 진입 허용을 위해 법인택시 차량단위의 가맹계약을 허용

□ 운송플랫폼 기준 마련 및 다양한 운송서비스 유형 발굴

- (운송플랫폼 기준 법제화) 승객 안전보장, 시스템 안정성 확보, 운행관리 등에 필요한 사항*을 여객자동차법령 상에 법제화
 - * 운행관리 및 결제처리 기능, 서비스 평가기능, 시스템·통신설비, 개인정보보호 기준 등
- (다양한 운송서비스) 플랫폼가맹·중개사업을 이용하여 관광형·비즈니스용 등 다양한 택시 특화서비스가 개발·출시될 수 있도록 지원
 - * (관광형) 대절형 요금제, 복수 택시 사업구역 운행 등을 위한 제도 완화 검토 필요
 - (비즈니스) 법인사업자 전용 고급형 사업모델 제공을 위해 고급택시 제도 활용

- 지자체 별 특성을 고려하여 고안된 특화 서비스를 규제샌드박스 제도를 통해 개별 실증특례 지원 후 제도개선 여부를 검토

고급형 사업모델(예시)



관광형 택시(로이쿠)



합승택시(반반택시)



2. 소외없는 택시 서비스 제공

□ 공공형 택시 활성화를 위한 관리 및 시스템 활용 강화

- (정산시스템 의무화) 공공형택시 사업의 체계적이고 투명한 관리를 위해 정산·관리 시스템이 갖춰진 지자체에 대하여 국비 지원 검토
 - * 지자체 별도 시스템 구축이 어려운 경우 한국교통안전공단의 DRT 시스템 활용 가능
- (이용 편의성 증진) 지자체에서는 투명한 정산과 이용자 편의 증진 등을 위하여 필요시 전용 교통카드 발급 등 실시

□ 교통 취약지역 및 이동약자 대상 택시 서비스 지원 확대

- (지역·대상별 특화 플랫폼 택시) 플랫폼 가맹·중개 사업자, 택시 사업자 등이 교통 취약지역 또는 이동약자에 대한 특수 서비스 제공 시, 지자체 재정 보조 지원 등의 인센티브 제공 방안 검토
- (특별교통수단* 확대) 교통약자의 이동편의성 확대를 위하여 공공에서 주로 제공 중인 특별교통수단을 민간(택시사업자 등)까지 확대**
 - * 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량
 - ** 휠체어 탑승이 가능한 일반 대형택시 보급 추진 등

3. 이용자 안전 및 서비스 만족도 제고

□ 전국 택시 서비스 평가 의무화

- 서비스 평가의 실효성 강화를 위해 국가·지자체의 주기적(예: 2년) 평가 후 공개를 의무화하고 평가체계·대상을 개편 검토

* 현재는 시·도지사가 필요한 경우 일반택시에 한해 2년 단위 서비스 평가 중

< 택시 서비스 평가 시스템 개편(안) >

- ◆(평가체계) 지자체 1차 평가, 국토부 최종 평가로 실시, 평가결과를 국토부에서 최종 공개(연도별 홈페이지 게재, 보도자료 배포 등)
- ◆(평가대상) 택시사업자(법인·개인), 플랫폼 사업자(가맹·중개) 등

□ 음주운전자 및 성범죄자 택시 운수종사자격 취득 제한

- (음주운전) 운전면허 정지의 경우에도 면허 취소와 마찬가지로 택시 운수종사자격 취소 및 일정기간 자격 취득 제한

* 음주운전 적발 회수에 따른 자격 취득제한기간 차등 적용, 사업용 운전자의 음주운전 처벌기준을 일반운전자보다 더 엄격하게 적용하는 방안 등도 추가 검토

- (성폭력범죄) 택시운전자격 취득제한 범죄 대상에 성폭력처벌법 상 불법촬영 및 촬영물 등을 이용한 협박 등도 포함토록 개선

4. 수요 기반 택시총량 관리

□ 택시 대비 인구규모 등 총량 보완지표 도입

- 인구급증 지역 등의 택시 실수요를 택시 총량에 반영할 수 있는 총량 관리체계 보완지표를 마련하여 소비자가 체감 가능한 공급수준 검토

* 기존의 시간·거리 실차율과 가동률에 인구증가율, 택시 대당 인구수, 택시 대당 주행거리를 보완지표로 활용하여 실수요를 반영

- 지역별 특수성에 따라 필요한 경우에는 총량범위 내에서 운행의 범위, 면허의 기간 등을 한정하는 한정면허를 부여하는 방안도 고려

1. 운임·요금체계 합리화 및 애플미터 이용 활성화

- **운임·요금 조정 실효성 제고 및 부가·중개서비스의 요금탄력성 강화**
 - (조정의 실효성 강화) 지자체별 2년 주기 운임·요금 조정 검토* 결과 및 조정을 하지 않는 경우 그 사유를 국토부에 제출토록 의무화
 - * 여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령에 따라 2년 주기 검토 의무(지자체)
 - (서비스의 요금 탄력성 강화) 소비자가 다양한 부가·중개서비스를 이용할 수 있도록 적정 수준의 요금 책정을 독려하는 등 탄력적 운영
 - 수요·공급을 실시간으로 반영하는 플랫폼택시 탄력요금 확산, 시간대별 할증요금 확대 등 현실 여건을 감안하여 요금체계 유연화
- **애플미터 이용활성화 및 애플미터를 활용한 다양한 요금제 출시**
 - (검정기준) 전기식미터와 같이 제작·수리·사용 검정체계는 유지하되, 소프트웨어 방식인 애플미터에 적합한 별도의 검정기준 마련
 - (법제화) 단기적으로 「자동차관리법 시행규칙」에 택시미터 종류에 애플미터 추가, 장기적으로는 관련 내용의 「택시발전법」 이관 검토

2. 친환경 택시 활성화

- **수소 연료 보조금 도입 및 충전 인프라 확대 지원**
 - (수소연료 보조금) 수소연료 보조금 지원 대상(운송사업자)에 일반택시운송사업자와 개인택시운송사업자를 포함
 - 수소 연료 가격 수준의 변동 상황*, LPG 등 기존 유가보조금 수준과의 형평성** 등을 고려해 적정 보조 수준을 주기적 산정
 - * 수소충전기격 약 3,000원/kg('40년 기준, '19년 대비 약 1/3 수준) 목표(수소경제로드맵, '19년)
 - ** 운행거리 당 연료비, 타 연료 차량의 연료비 등을 종합적으로 고려하여 단가 결정

- (공동차고지 확대) 도심 내 차고지난 완화를 위해 GB 내 조합·연합회의 공동차고지 설치 확대 독려(개발제한구역법 시행령 개정, '22.5)

□ 친환경 택시 보급에 대한 관리기능 강화

- (통합 실적평가) 지자체별로 추진 중인 친환경 택시 보급사업의 실적 평가를 국토부에서 통합 실시 후 추가인센티브 부여 등 검토

□ 친환경 모범형·고급형 택시 확대를 위한 출력기준 개선

- 친환경차 기술이 발달함에 따라 다양한 모델을 모범형·고급형으로 활용하도록 출력기준을 개선하여 친환경택시 활성화 및 서비스 품질 제고
 - * (예시) 모범형 출력기준 하향(최고출력 190kw→160kw)으로, 아이오닉 5의 롱레인지 AWD 모델(225kw) 뿐만 아니라 롱레인지 모델(160kw)도 모범형 가능

3. 수익성 개선을 위한 방안 마련

□ 옥외광고 확대

- (시범사업 활용) 시범사업*을 통해 설치수량과 설치지역을 확대 추진, 운영효과 분석** 후 분석결과에 따라 정규 제도화 검토
 - * 옥외광고물법령상 교통수단 이용 광고물에는 전기 사용과 발광방식의 조명 사용을 금지하고 있으나, 옥외광고물법 시행령을 개정('14.8)하여 '24.6월까지 시범사업 중
 - ** 인천지역 택시 대상 조사결과, 택시 1대당 하루 평균 6.4만명 노출, 인구 천 명당 광고비 630원으로 산출(디지털택시표시등광고의 효과측정에 대한 연구, 2020.)
- 다른 교통수단에 비해 차체가 낮고 차량 크기가 상대적으로 작은 택시는 규제대상에서 제외 또는 광고면적을 확대하는 방안 검토

□ 기타 수익 확보 방안 마련

- (부가서비스 다양화) 플랫폼 중개·가맹사업 제도를 활용하여, 다양한 택시 부가서비스*를 개발·출시하는 방식으로 수익성 강화
 - * 펫택시, 여성전용 택시, 관광 전용택시, 외국인 전용 택시 등
- (공공사업 참여) 공공형 택시·이동약자 서비스 등 공익성 사업에 참여, 정부·공공기관의 보조금 수급 또는 위·수탁 계약을 통한 수익 보전

1. 안정적 급여지급 체계 정착

□ 전액관리제 시장안착을 위한 관리감독 실시

- (관리 강화) 전액관리제의 안정적 정착을 위해서는 전액관리제 불이행 또는 편법행위에 대해 보다 강화된 관리감독
 - 지속적인 실태조사와 지도점검을 실시하고, 위반 시 행정처분 등 강력 조치

□ 월급제 단계적 시행을 위한 검토

- (확대방안 마련) 서울지역 월급제 시행성과 결과와 지역별 운송 수입금 등 도입여건을 분석
 - 이해관계자·전문가 등의 의견 수렴을 통해 단계적 정착방안 마련

2. 택시업계 고령화 해소 및 출구전략 마련

□ 고령운전자에 대한 안전관리 강화 실시

- (자격유지검사제도 등 강화) 고령운전자에 대한 자격유지검사제도 강화, 정기적인 체험교육 의무화 등 실시
 - 현행 자격유지검사 및 의료적성검사의 기준 재검토, 고령운전자의 안전성확보에 큰 영향을 미치는 검사항목 및 검사기준 개발 등
- (제재처분 강화) 한국교통안전공단에서 자격유지검사 미수검자 및 부적합자 현황을 면밀하게 관리, 지자체는 제재처분 엄격 실시

□ 고령 개인택시 운전자에 대한 출구 지원

- (초고령 개인택시 위주 감차사업) 승객 안전 등을 고려하여 75세 이상 초고령 개인택시 위주로 감차사업을 집중하는 방안 검토
 - 75세 이상의 초고령 개인택시에는 대당 재정지원 예산(현재 1,300만원)과 감차재단의 지원금액 상향 등 검토

- (여객자동차운송시장안정기여금 활용) 플랫폼운송사업자가 납부하는 기여금*을 현행 감차예산과 결합하여 감차사업 실효성 강화
- * 플랫폼운송사업자는 매출액의 5% 해당 월 40만원, 운행횟수당 800원 중 택하여 납부 의무

3. 종사자 보호 및 교육체계 선진화

□ 택시 내 종사자 안전장치 지원

- (보호칸막이 설치) 택시 내 보호칸막이 설치를 지원하여 운행 과정에서 안전한 근로환경 조성 및 종사자 보호
- (택시안전시스템 장착) 차량에 차로이탈방지장치 및 전후방추돌방지 시스템 등 안전장치 설치를 지원하여 택시운행의 안전성 제고

□ 운행정보를 활용한 체험형 안전교육 확대

- (교육과정) 강의 위주의 법정 의무 과정을 지역 및 업체별 운행기록 분석자료 등을 활용한 실질적 체험 중심의 안전교육으로 전환
 - 체험교육 이수자를 대상으로 사고 및 운행정보 모니터링을 실시하여 프로그램별 교육효과 분석 및 활용
- (시설확대) 교통안전공단의 체험교육센터 추가 구축, 민영 드라이빙센터 등을 체험교육기관으로 지정하는 등 충분한 시설 확보

VIII. 소요재원 추정

- [소요재원 추정] 제2차 계획('21~'25) 기간 동안 투입 국비(지자체 예산 별도 확보)

< 연차별 재원조달 계획 >

(단위 : 억원)

구 분	연차별 소요재원 (국비)						비고
	계	'21	'22	'23	'24	'25	
계	657	119	102	116	168	152	
택시산업지원	409	65	54	60	123	107	
공공형택시지원	248	54	48	56	45	45	

* '22년 중기재정계획 기준(예산확보 및 정책변화 상황에 따라 변동될 수 있음)