

배포 일시	2022. 10. 4.(화)		
담당 부서 <총괄>	종합교통정책관 모빌리티정책과	책임자	과 장 김종오 (044-201-3817) 팀 장 양찬윤 (044-201-4770)
		담당자	사무관 장상준 (044-201-4756) 사무관 성경림 (044-201-3813)
보도일시	2022년 10월 5일(수) 조간부터 보도하여 주시기 바랍니다. ※ 통신·방송·인터넷은 10. 4.(화) 12:00 이후 보도 가능		

## 택시 규제개혁, 모빌리티 혁신을 통한 「심야 택시난 완화 대책」

### ① 과감한 규제개혁을 통한 심야 택시공급 확대

- 50년간 유지된 강제 휴무제도인 '택시부제' 해제
- 중형→대형승합 택시 전환요건 폐지로 과거 타다 모델 활성화
- 법인택시 기사 출퇴근 편의를 위한 차고지 외 주차 및 근무교대 허용
- 법인택시 기사 '先운행 後자격취득' 제도화(범죄경력 등 검증 후 즉시 운행)
- 주행거리가 짧은 차량에 대한 차령기준 완화
- 자동차 품질향상 감안, 택시차량 교체 시 신차급 차량(등록 2년 내) 허용

### ② 택시 운영형태 개선 및 새로운 모빌리티 확대

- 법인택시 인력난 완화를 위해 파트타임 근로계약 허용
- 법인택시 리스제, 전액관리제 등 택시 운영형태 다양화 검토·논의
- '타다·우버' 모델을 제도화한 플랫폼 운송사업(Type1) 활성화
- 승차난이 심각한 도시에 실시간 호출형 심야버스(DRT) 도입 추진

### ③ 심야 대중교통 공급 확대를 통한 불편 최소화

- 서울시, 올빼미버스 증차, 심야버스 연장 운행(연말)
- 심야 광역버스 지속 운행, 수도권 전철 쏘 노선 01시까지 운행

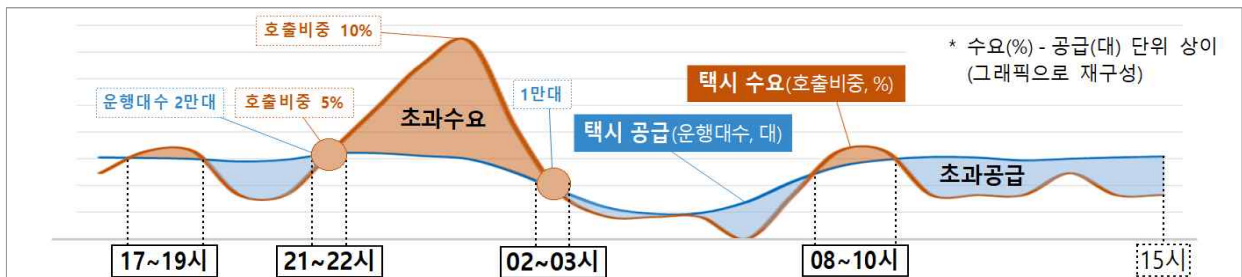
### ④ 수요-공급 대응형 심야 택시 서비스 다각화

- 승차거부 방지를 위해 증개콜 목적지 미표시(증개택시), 강제 배차(가맹택시)
- 심야 한정 탄력 호출료 확대(現 최대 3천원→ 최대 4~5천원, 수도권 시범운영)
- '사전확정 요금제', '사전 예약제', '구독 요금제' 등 맞춤형 서비스 확대

## 1. 대책 수립배경

- 국토교통부(장관 원희룡)는 당면한 심야 택시난으로 인한 국민 불편을 해소하기 위해, 국정현안관계장관회의(9.23) 및 당정협의(9.28), 고위당정협의(10.3) 등을 거쳐 「심야 택시난 완화 대책」을 발표하였다.
- 사회적 거리두기 해제(4.18) 이후 수도권을 중심으로 지속되어 온 심야 택시난으로 인해 국민 불편이 가중되고 있으며, 연말에는 심야 택시난이 더욱 심화될 것으로 전망되어, 금번 대책을 마련하였다.
- 거리두기 해제(4.18) 후 심야시간 택시수요는 급증(약 4배 증가)했으나, 법인 택시 기사는 수입이 높은 택배·배달 등 다른 업종으로 대거 이탈하고 개인 택시 기사는 심야운행을 기피함 따라 심야시간대 ‘택시 수요-공급 불일치’가 심각한 상황이다.
- OECD 평균 38%에 불과한 택시요금, 연료비 증가(35.7%, '19.2 比 '22.7) 등으로 인해, 택시기사 임금은 매우 열악한 수준이다. 이로 인해, 코로나 이후 전국 법인택시 기사는 10.2만명에서 7.4만명으로, 서울은 3.1만명에서 2.1만명으로 약 30% 감소한 실정이다.
- 이로 인해, 최근 서울에서 심야에 택시를 호출할 경우, “5번 중 4번은 실패”하고 있으며, 특히 장거리를 이동할 때 보다 중·단거리를 이동할 때 승차난은 2배 이상 가중되고 있다.

【 서울 시간별 택시 수요-공급 현황 / '22.6 】



【 시간별 배차성공률 / '22.6 】

심야시간(22시~03시)	낮시간(10시~13시)
15~28%	58~66%

【 심야시간 거리별 배차성공률 / '22.6 】

중단거리(5~15km)	장거리(30km 이상)
11~29%	37~53%

\* 배차성공률 개념: 호출앱을 이용한 택시 호출횟수 당 배차 성공 비율

## 2. 대책 주요내용

- 국토부는 <sup>1)</sup>과감한 택시 규제개혁, <sup>2)</sup>새로운 유형의 모빌리티 확대, <sup>3)</sup>심야 대중교통 확대, <sup>4)</sup>택시 서비스 활성화 등을 골자로 한 「심야 택시난 완화 대책」을 마련하였으며, 주요 내용은 다음과 같다.

### ① 과감한 규제개혁을 통한 심야택시 공급 확대

- ① (택시부제 해제) 지난 73년 도입된 택시부제\*는 고급택시 및 친환경택시 등에는 적용되지 않고 중형택시에 차별적으로 적용되고 있으며, 원활한 택시공급을 가로막고 있는 불필요한 규제로, 택시부제를 해제하여 택시 기사가 심야에 자유롭게 운행할 수 있는 여건을 조성한다.

- \* 택시를 주기적으로 강제 휴무시키는 제도로, 춘천시의 경우 택시부제 전면 해제(4.1) 후 개인택시 심야운행 약 30% 증가

- 앞으로 지자체의 부제\* 운영 결과를 심야 택시난 현황 등 택시 수급상황, 택시업계의 의견을 주기적으로(예시: 1년 또는 2년) 검토하여 택시정책심의위원회 심의를 통해 부제 연장 여부 등을 재검토할 계획이다.(국토부 훈령인 택시제도 운영기준에 관한 업무처리요령 개정, '22.下)

- \* (現) 지자체 권한(지자체 약 50% 부제 운영, 최근 경기도 의정부·양주시 등 전면 해제)  
(改) 택시정책심의위원회에서 주기적으로 지자체의 부제 연장 여부 등 심의

- 특히, 택시난이 심각한 서울시에는 택시부제 제도개선 전인 10월부터 해제하도록 권고할 예정이다.

- ② (택시 유형별 전환요건 폐지) 택시차량의 수송능력을 제고하고, 과거 타다 모델 등 다양한 유형의 택시 공급을 확대하기 위해, 중형→대형승합·고급 택시로의 전환 요건을 폐지한다.(여객자동차법 시행규칙 개정, '23.上)

- \* (現) 법인택시는 별도요건이 없으나, 개인택시는 전환 시 5년 무사고 필요  
(改) 개인택시 면허 발급 시 5년 무사고 요건이 있으므로 전환요건 폐지

- ③ (친환경 고급택시 공급 확대) 일정기준 이상의 전기차·수소차는 고급택시로 운행이 가능토록 개선하여 친환경 택시보급을 활성화한다.(택시 친환경차 고시 개정, '23.上)

④ (취업절차 간소화) 법인택시 기사 지원자에게 범죄경력 조회 등 필요한 절차만 이행하면 즉시 택시운전이 가능한 임시자격을 부여한다.(임시자격 부여 후 3개월 내 정식자격 취득 필요)

○ 임시자격은 규제 샌드박스로 우선 운영(~'23) 후 택시난 완화 효과 등을 고려하여 제도화할 계획이다.(여객자동차법 개정, '23)

⑤ (차고지 복귀·근무교대 규정 완화) 현재 다수의 차고지(택시회사)가 외곽 지역에 위치하고 있어 출퇴근이 어렵던 법인택시 기사의 편의를 제고하기 위해, 심야 운행 종료 후 기사의 차고지 복귀 의무를 완화한다.

○ 법인택시 기사가 동일한 차량을 2일 이상 운행하고 별도의 주차공간을 확보할 경우, 택시기사는 거주지 주변 등 차고지 밖에서도 주차 및 근무교대가 가능해진다.(여객자동차법 시행령 개정, '23.上)

\* (現) 심야 운행 종료 후 00시~04시까지 '택시회사 內 차고지' 주차 의무

⑥ (합리적인 차령제도 개선) 일정 사용연한에 도달하면 택시 운행이 금지되는 '차령제도'는 주행거리까지 고려하여 제도를 유연화한다.

○ 이를 통해, 택시가 일정 연한에 도달해도 주행거리가 짧을 경우 운행이 가능해진다.(여객자동차법 시행령 등 개정, '23.上)

⑦ (차량 충당연한 완화) 기존에는 차량 등록 후 1년 이내의 승용차를 택시 운수업에 활용해야 했으나,

○ 최근 자동차의 내구성·품질 향상 등을 고려, 차량 등록 후 2년 이내의 승용차도 택시로 활용될 수 있게 할 예정이다.

## ② 택시 운영형태 개선 및 새로운 모빌리티 확대

① (파트타임 근로 허용) 심야시간 등 특정시간에 택시기사가 부족한 점을 감안하여, 근로계약서 체결 및 회사의 관리 강화를 전제로 택시운전자격 보유자(범죄경력 조회 완료자)가 희망할 경우 파트타임 근로를 허용한다.(’22.10)

○ 이를 통해, 택시 수요가 몰리는 금요일·토요일 등 심야시간에 택시기사의 공급이 확대될 것으로 기대한다.

② (택시 운영형태 다양화) 법인택시 리스제(심야시간 한정), 전액관리제(월급제) 등 택시 운행형태에 대한 개선을 검토하고, 협의체 구성을 통해 논의한다.

③ (택시기사 처우 개선) 법인택시 기사의 소득 증대 등 처우 개선을 위해, T/F 구성을 통한 다양한 안건 발굴·개선한다.(예: 전액관리제 지침 재검토 등)

④ (타다·우버 모델(Type1) 활성화) 사회적 대타협을 거쳐 과거 타다·우버 모델을 제도화('21)한 플랫폼 운송사업(Type1)을 활성화해 나간다.

- 택시와 차별화된 심야 특화 서비스\*, 기업 맞춤 서비스 등 새로운 비즈니스 모델에 대해 적극 허가(기존 사업자 변경허가, 22.11~)하고, 플랫폼 운송사업의 수입 일부를 납부하는 기여금 완화도 검토할 계획이다.

\* 예: <sup>1)</sup>심야 안심귀가 서비스, <sup>2)</sup>심야 출퇴근 서비스, <sup>3)</sup>심야 수요대응형 모델 등

⑤ (실시간 호출형 심야버스 도입·활성화) 기존 버스처럼 획일적인 노선·시간을 정해놓지 않고, 수요가 있는 곳을 실시간으로 찾아가는 도시형 심야 DRT\* 시범도입(규제 샌드박스)을 적극 추진하여 심야 귀가가 어려운 종로·여의도 등 서울도심에서 외곽지역으로의 이동을 지원한다.

\* DRT: Demand Responsive Transport

: 버스 호출(앱) → 비슷한 장소로 이동하는 사람들 탑승 → 각각 목적지 하차

- 기존 DRT는 농어촌 등 교통 취약지역에 제한적 운영되었으나, 앞으로는 택시난이 심한 도시지역까지 확대하여 운행할 계획이다.(여객자동차법 개정, '23)

### ③ 심야 대중교통 공급 확대를 통한 불편 최소화

□ 택시난의 심각성을 고려하여, 서울시의 심야 전용 올빼미 버스(9개 → 14개 노선) 및 경기도 등의 서울~경기 광역버스(117개 노선)는 올해 5월~8월부터 12시 이후 심야운행을 이미 확대했으며,

- 코로나 이후 심야운행이 중단되었던 수도권 전철 전체 노선(22개 노선, ~01시)은 국토부·서울시 협조를 통해 8월부터 본격 운영을 재개하였다.

□ 서울시는 연말에 한시적으로, 강남·종로 등 주요 거점별 시내버스(약 90개 노선) 연장 운영을 실시하고, 심야 전용 올빼미 버스를 증차하여 배차간격을 단축할 계획이다.

- 또한, 국토부(대도시권광역교통위원회)는 광역버스 준공영제 노선을 중심으로 심야 운행시간 연장을 적극 검토하고, 경기도는 시군별 수요조사 등을 거쳐 심야 운행노선을 지속적으로 발굴할 예정이다.

#### ④ 수요-공급 대응형 심야 택시 서비스 다각화

① (심야 탄력 호출료 확대) 심야시간(22시~03시)에 한정하여, 현행 최대 3천원의 호출료를 최대 4천원(중개택시<sup>Type 3</sup>) 및 최대 5천원(가맹택시<sup>Type 2</sup>)으로 조정하는 방안을 연말까지 수도권에 시범 적용\*한다.

\* 수도권 이외에도 택시난이 심각한 지역은 지자체, 플랫폼, 택시업계 등의 요청시 반영 추진

- 심야 탄력 호출료 적용 여부는 승객의 의사에 따라 선택 가능하며, 현행 무료호출은 그대로 이용이 가능하다. 또한, 호출료는 상한 범위에서 택시 수요-공급에 따라 탄력적으로 적용\*된다.

\* 예: 택시수요 감소 → 호출료 하향 / 택시수요 증가 → 상한 범위에서 호출료 상승

\*\* 플랫폼별 다양한 호출료 운영(예: 승객 bidding, 호출료 상한 하향 조정, 배차 성공률에 따른 호출료 산정 등)을 유도하여 경쟁 제고, 소비자 선택권 확대

- 플랫폼 업체는 호출료의 대부분을 택시 기사에게 배분하여 기사의 처우 개선을 지원하며, 이를 통해 신규 기사 유입이 늘어나는 등 심야 택시 공급 증대 효과가 기대된다.

- 또한, 승객이 호출료를 지불하는 경우, 승객의 목적지를 미표시(중개택시<sup>Type3</sup>)하거나 강제 배차(가맹택시<sup>Type2</sup>)하여 승차거부로부터 소비자를 보호하고, 중단거리 배차도 원활해질 것으로 전망된다.

- 심야 탄력호출료는 부제 해제와 함께 10월 중순부터 플랫폼별로 순차 출시되며, 개인택시업계는 심야 운행조 편성·운영으로 택시공급 확대를 뒷받침할 예정이다.

- 다만, 서울시의 심야 할증이 확대되면 택시 수급상황, 국민 부담 등을 종합적으로 고려하여 탄력호출료 조정을 검토하고, 필요시 조정할 계획이다.

- 아울러, 플랫폼 업계 대상 자료제출 의무화 및 개선 명령을 제도화하여, 객관적인 데이터를 토대로 하여 호출료가 과도하게 책정되지는 않은지 점검해나갈 계획이다.(여객자동차법 개정, '23)

※ 모니터링 등을 통해 지역별 호출료 등 관련사무 지자체 위임도 검토 추진

② (맞춤형 택시 서비스 확대) 과거 단순한 택시 호출패턴(택시호출 → 장시간 대기 → 승차)에서 탈피하여, 소비자의 개별 수요에 따른 사전 확정 요금제, 사전 예약제\*, 구독 요금제\*\* 등 택시 서비스를 활성화한다.(’23)

\* 사전 예약제(예): 운행 개시 1~2시간 전 택시 예약 후, 탑승 시 확정요금 납부

\*\* 월 정액제(예): 월 일정액 납부 후, 택시 이용 시마다 할인된 택시요금 납부

③ (택시 표시등 장착 의무 완화) 과거 배회 영업을 전제로 설계된 ‘택시 표시등(갓등)’ 장착 의무를 완화\*하여 중형 가맹택시 서비스의 차별화·고급화 기반을 마련한다.

\* (現) 대형승합·고급택시만 의무 설치 예외 → (改) 중형 가맹택시까지 확대

### 3. 향후 추진계획

□ 국토교통부 원희룡 장관은 “당면한 심야 택시 승차난은 국민이 감내할 수 있는 수준을 넘어가고 있다”면서, “정부는 국민의 편의를 위해, 그동안 뿌리깊게 유지되었던 택시산업의 불합리한 규제 및 관행을 과감하게 철폐하겠다”고 강조하였다.

○ 아울러, “최저생계 수준에도 못 미치는 택시기사의 처우 개선은 불가피하고, 심야 탄력 호출료는 대부분 기사들에게 배분되도록 함으로써 열악한 임금수준이 개선될 것으로 기대한다”면서,

○ “택시업계에서도 택시난으로 인한 국민 불편이 조속 해결될 수 있도록, 심야 운행조 등에 적극 참여해 주시길 당부드린다”고 독려했다.

○ 또한, “배차 성공률 등 객관적인 데이터를 근거로 본 대책의 효과성을 검증하고 대외 공개하여, 정책의 신뢰도를 높여나갈 계획”이라고 밝혔다.

□ 앞으로, 국토교통부는 지자체와 협력하여 심야 택시공급 상황을 모니터링 하여, 부제 해제, 탄력 호출료, 기사 취업절차 간소화 등으로도 심야 택시공급이 충분치 않을 경우,

○ 타다·우버 모델의 Type1, 실시간 호출형 심야버스(도시형 심야 DRT) 등을 보다 활성화해 나갈 예정이다.

