



정책건의

- 본 연구는 택시 면허 대수의 효율적인 관리를 위해 택시 면허제도의 현황 및 문제점을 토대로 택시의 공급을 억제하면서 서비스 개선을 위한 합리적인 택시 면허제도의 개선방안들을 제시하였음
 - 택시 공급을 억제하기 위해 택시 총량제가 시행되고 있음에도 불구하고 택시 면허가 양도·양수되면서 택시 면허 대수는 계속해서 증가하고 있음
 - 택시 이용객 수는 감소하고 있지만, 택시 면허 공급은 계속해서 증가하고 있어 적정 택시 수급 상태를 유지하기 위한 택시 면허제도의 개선이 필요함
 - 본 연구를 통해 택시 대수의 효율적 관리를 위한 면허제도의 현황 및 문제점을 파악하고 택시 공급억제 및 서비스 개선을 위한 합리적인 택시 면허제도의 개선방안을 제공하여 택시 면허제도 관련 교통정책 수립 시 기초자료로 활용될 수 있도록 함
 - 택시 운수종사자 간 양도·양수 강화 및 택시 공급억제 방안 마련을 위해 법인택시 및 개인택시 운수종사자들의 의견을 수렴하였음

- 신규 개인택시 면허 양도조건을 강화하기 위해서는 양도 관련 제도개선이 필요함
 - 신규 개인택시 면허의 제한 없는 양도·양수 면허제도는 택시 수급을 조절하는데 장애 요인으로 작용할 수 있어 개선이 필요함
 - 2015년 이후 개인택시 양도·양수 금지를 완화했던 관련 법령을 개정하여 택시 면허의 양도·양수 억제 및 택시 과잉공급을 줄일 수 있도록 해야 함
 - 택시 수급실태를 택시 총량과 연계하여 감차가 필요한 지역에서 시·도 심의를 통해 개인택시 면허의 양도를 허용해 줄 필요가 있음
 - 시·군별로 택시 증차만 되고 감차가 수행되지 않아 도 차원에서 심의 절차 강화를 통해 택시 감차를 유도해야 함

- 경기도 시·군별 개인택시 면허발급 우선순위가 다양해서 도 차원에서의 일관된 기

준을 적용할 수 있도록 개인택시 면허발급 기준의 표준화가 필요함

- 개인택시 면허발급 1순위는 무사고 운전경력 기준이 최소 10~15년으로 설정되어 있어 도 차원에서 12년 이상으로 표준화 방안이 필요함
 - 각 시·군에서 신규 택시 면허발급의 1순위가 무사고 택시 운전경력이 대체로 10~12년 이상으로 정하고 있으며 대기하는 기간은 증가하는 추세에 있음
- 개인택시 양수 및 양도조건도 경기도 차원에서 표준화하여 일관된 기준에 의한 개인택시가 양수될 수 있도록 할 필요가 있음
 - 양수 조건 및 면허발급 기준을 표준화할 경우 개인택시 면허 대기자에게 일관된 기준을 적용할 수 있어 합리적인 것으로 기대됨
 - 개인택시 양도 자격 기준도 '택시 무사고 운전경력이 2년 6개월 이상인 자', '과태료 등 행정처분 3회 미만', '도로교통법 벌점 180점 이하인 자'로 표준화함

□ 택시 총량 산정 결과에 따른 택시사업구역 내 감차 지역과 증차지역 간 택시 면허를 통합하여 관리하는 방안이 필요함

- 감차 지역의 택시 면허를 증차지역의 택시 면허로 대체하여 공급함으로써 감차·증차지역 간 택시 면허의 통합적인 관리가 가능할 수 있음
 - 통합관리란 감차 지역에서 취소된 택시 면허대수 만큼 증차지역에서 해당 택시 운수종사자들에게 신규로 면허가 발급되도록 하는 방식임
- 택시 총량 산정 결과에 따라 택시 감차가 필요한 시·군은 합리적인 절차에 따른 택시 감차 계획 등을 심의하기 위한 택시감차위원회를 구성해야 함
 - 택시감차위원회는 공무원, 택시업계, 관련 전문가 등으로 구성하고 감차 대수, 감차 보상 수준, 감차 재원 등을 연도별 감차 계획을 심의할 수 있음

□ 택시 총량제 시행 이후 적극적인 택시 감차 계획 수립을 위해 관련 제도개선 및 택시 감차 재원 마련이 필요함

- 택시 감차가 필요한 시·군에서 연도별 감차 계획을 적극적으로 수립할 수 있도록 관련 제도 및 법령의 강화가 필요함
 - 감차 계획을 수립하지 않는 사업구역에 대해서는 상위 관할 기관과 감차 계획을 수

립할 수 있도록 제도 및 법령을 개선하여 단계적으로 감차 계획의 강화가 필요함

○ 택시 감차가 필요한 시군이 택시 감차 계획을 적극적으로 수립할 수 있도록 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 개정이 필요함

- 감차 계획이 미흡한 시·군의 경우 노후 택시 차량의 대·폐차를 제한하는 방법이 택시 증차 억제에 효과적일 수 있음

○ 택시사업구역별로 택시 감차를 효과적으로 추진하기 위해서는 택시 면허 실거래 시 세 50% 수준까지 공공이 감차 지원금을 지원해 줄 필요가 있음

- 개인택시는 6,000만 원, 법인택시는 3,000만 원까지 공공 지원금의 상향이 필요함

□ 법인택시 면허는 법령개정 및 행정처분 강화 등을 통해 택시 공급을 억제하는 방향으로 택시 면허 수를 조정할 수 있음

○ 법인택시의 감차를 유도하기 위해서는 법인택시 면허취소 요건을 완화하여 법인택시의 공급을 조절할 수 있음

- 중대한 사고, 승차 거부, 부당요금 요구, 택시 운수종사자 개선명령 및 준수사항 위반 등의 사항에 대해 지속적인 단속 필요

○ 택시 서비스와 관련하여 새롭게 사회적인 문제가 되는 사항들도 운수종사자 자격 취소요건에 포함하여 택시를 감차할 수 있도록 함

- 택시 운전 자격 취소요건에 특별한 재난 발생 시 택시 운수종사자가 서비스 개선명령을 이행하지 아니하거나 택시 차량을 가지고 범죄에 이용하는 경우 등을 포함함

□ 경기도 택시운송사업 면허제도 개선을 위한 방안으로 4가지 정책제언을 건의하였음

○ 택시 총량제와 연계한 택시 공급 관리방안으로 감차 지역/증차지역 간 택시 면허 대수를 통합하여 관리하는 방안이 필요함을 제안하였음

- 택시사업구역별 택시 총량에 따라 증차지역과 감차 지역 간 통행 특성이 비슷한 경우 두 지역의 택시 면허를 통합하여 관리하는 방안이 합리적일 수 있음

○ 택시 운수종사자가 중대한 교통사고를 발생하거나 운수종사자의 운전 자격 취소요건이 발생하면 해당 운전자의 행정처분 및 관리를 강화해야 함을 제안하였음

- 특별한 재난 또는 질병이 발생하였을 때 택시 운수종사자가 관할관청의 개선명령을

이행하지 아니한 경우, 차량을 범죄에 이용하거나 교통사고 후 피해자에게 응급조치를 이행하지 않으면 택시 면허 자격을 취소하는 규정 신설을 검토해야 함

- 택시 운수종사자 고령화 문제를 개선하기 위해 운수종사자들이 근무하는 나이를 제한하는 택시 운수종사자 정년제 도입을 제안함
 - 개인택시 운수종사자들이 인식하는 정년은 76.2세로 법인택시 운수종사자들이 생각하는 75.1세보다 약간 높은 나이이며 평균 75.8세를 정년 나이로 생각함
- 개인택시 면허발급의 우선순위에서 무사고와 성실의무를 이행한 택시 운전경력을 가진 운수종사자들을 우대하는 방향으로 면허발급 기준의 표준화를 검토해야 함
 - 택시 면허발급 1순위로 택시 무사고 운전경력을 12년 이상으로 정하고 1순위가 다수일 경우에는 무사고 운전경력이 많은 순서에 따라 택시 면허를 발급해야 함