

GRI 정책 Brief^{브리프}

“택시요금 조정 동향 및 개선방향”

송제룡 선임연구위원(휴먼교통연구실)
songjr@gri.re.kr, 031-250-3253

목차

- I. 배경 및 필요성
- II. 택시요금 현황 및 문제점
- III. 수도권 택시요금 조정 동향
- IV. 택시요금 조정 개선방향
- V. 시사점
- 부록. 수도권 시·도별 택시 운송원가

Brief 정책 브리핑

GRI 정책 Brief

도정 현안에 대한 정책제안을 신속하고 실용적으로
제시하기 위한 연구입니다.

정책브리핑에 게재된 내용은 경기연구원의 공식견해와
다를 수 있습니다.

인 쇄 2018. 12.

발 행 처 경기연구원

발 행 인 이한주

주 소 경기도 수원시 장안구 경수대로 1150

전 화 031-250-3114

홈페이지 www.gri.kr

□ 택시요금 관련 법령에 근거하여 택시 운송원가(인건비 및 유류비) 변동 사항을 고려하여 합리적인 택시요금 조정 검토가 필요한 시점임

- 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」 제4조에 근거하면, 매 2년마다 유류비, 인건비 등 운송원가 변동 사항 등을 고려하여 관할관청은 택시요금 조정 여부를 검토해야 함
- 2013년 이후 5년간 근로자들의 최저임금 인상과 택시 유류비 변화 등을 고려하여 시·도별로 새로운 운송원가를 토대로 합리적인 택시요금 조정이 필요한 시점임

□ 수도권은 시도별로 2018년에 택시요금 조정안을 마련하고 2019년 택시요금 인상을 목표로 제 각기 택시요금 조정 절차를 진행 중임

- 경기도는 근로자들의 최저임금 인상분(16.4%)을 고려해 중형택시 기준으로 기본요금을 3,500~3,800원, 이후 거리요금은 100원/135m씩 18.9%를 인상하는 안을 마련
- 서울시는 6.78%의 택시요금 인상 요인에 운수종사자들의 처우개선분을 반영하여 기본요금을 3,800원, 이후요금은 132m·31초 당 100원씩 현재보다 17.1%의 요금을 인상하는 안을 마련
- 인천시는 운전직 종사자들의 처우개선분 3.8~6.8%를 반영하여 중형택시의 기본요금을 3,500~3,800원 선, 이후요금은 135m·32초 당 100원씩 인상하는 안 마련

□ 택시요금 조정은 수익자부담원칙에 근거하여 운송원가 인상 요인을 택시요금 조정안에 적정하게 반영하고, 시도 간 동일한 택시요금 수준 및 인상시기 필요

- 지난 3년간(2016~2018년) 택시 LPG 유류비가 19.3% 인상되어 유류비가 상승하는 추세이고, 2018년 근로자들의 최저시급 인상률(16.4%, 7,530원) 등을 택시요금 조정에 반영 필요
- 택시 승객의 다수 또는 화물의 유무 등에 따라 택시요금이 할증되는 수익자부담원칙의 택시요금체계의 도입을 검토함
- 경기도·서울시·인천시 수도권은 상호 생활 의존도가 높은 교통생활권으로 택시 이용자들 간 요금조정에 따른 혼란을 최소화할 수 있도록 택시의 기본요금 수준 및 택시요금 인상시기를 동일하게 맞추는 게 합리적임

I. 배경 및 필요성

1. 택시요금 조정 배경 및 법적 근거

- 경기도를 포함한 수도권은 2013년 10월 경에 택시요금이 인상된 이후 지난 5년간 택시 운송원가가 변하여 이러한 변동 사항을 고려하여 택시요금 조정이 필요한 시점임
 - 택시요금 조정 관계 법령인 「여객자동차 운수사업법 운임·요금 등 조정요령」 제4조에 근거하면, 매 2년마다 의무사항으로 운송원가 변동 사항 등을 고려하여 택시요금 조정 여부를 검토해야 함
- 본 연구는 근로자들의 최저임금 인상, 택시 인건비, 유류비 등의 운송원가 실태 자료 등을 토대로 택시요금 조정의 필요성과 합리적인 택시요금 조정방향을 제시하고자 함
 - 택시요금 조정 시 시·도별로 제 각기 다른 택시 운송원가 및 인상시기 등으로 인하여 불합리한 택시요금체계와 이용자들에게 요금 관련 불편한 택시서비스가 제공될 수 있음

〈표 1〉 「여객자동차 운수사업법 시행령」 운임요금 등 조정 요령

제4조(운임·요금의 결정·조정원칙)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「여객자동차 운수사업법 시행령」(이하 "시행령"이라 한다) 제3조에 따른 시내버스·농어촌버스·시외버스운송사업 및 일반택시·개인택시운송사업에 대해 적절한 이윤을 포함한 적정원가를 보상할 수 있도록 하여야 한다. 다만, 시외버스운송사업 운임·요금은 운행형태별로 전체사업자의 총괄원가와 영업수입을 총평균하여 산정하는 것을 원칙으로 한다. 2. 이용시민이 기대하는 서비스 수준을 확보할 수 있도록 하여야 한다. 3. 도시교통난 완화차원에서 정부에서 수립·시행하는 대중교통정책과 연계하여야 한다. 4. 2개 이상 시·도를 걸쳐 운행하는 시내버스 또는 농어촌버스의 운임체계 또는 운임·요율은 관련 시·도와 협의하여야 한다. 5. 소형택시·중형택시·대형택시 및 모범택시는 각 기능 및 서비스 수준에 따라 운임·요금 수준에 적절한 차이를 두어야 하며 유류비 등 운송원가가 적절하게 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 조정 여부를 검토하여야 한다.
---------------------	---

2. 택시요금 조정의 필요성

- 저임금으로 장시간 노동을 요구하는 운전직 종사자들의 열악한 근무환경, 운전기사들의 잦은 이직, 불친절한 택시서비스의 문제점들을 개선하기 위해서는 적절한 운송원가가 반영된 택시요금 조정이 필요함
 - 적절한 운송원가가 반영되지 못한 불합리한 택시요금 수준은 운전직 종사자들의 열악한 근무환경과 불친절한 택시서비스 초래 및 택시산업 침체로 이어질 수 있음
 - 낮은 택시요금 수준은 택시를 편안한 문전앞(Door to Door) 서비스를 제공하는 고급 교통수단의 기능보다는 불특정 다수가 이용하는 있는 대중교통수단으로 전락시킬 수 있음
- 수도권 3개 시·도는 2019년에 택시요금을 인상하기 위해 택시요금 조정(안)을 마련 중에 있어, 택시요금 인상안이 적절한 운송원가 반영 및 합리적인 절차에 의해 조정되어야 함

II. 택시요금 현황 및 문제점

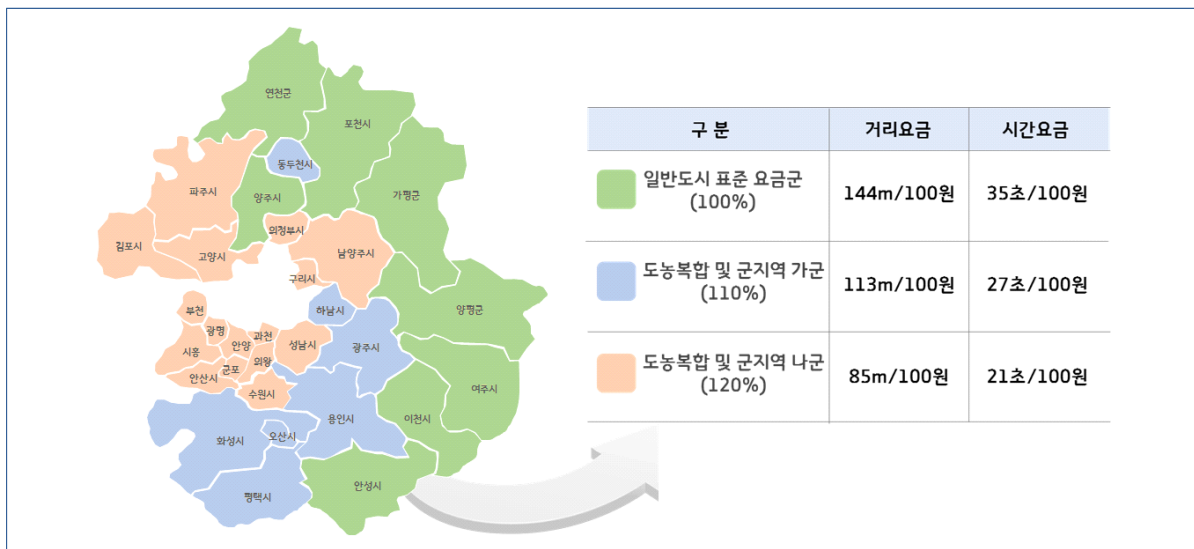
1. 택시요금 현황

- 경기도는 2013년 10월 19일 인건비 및 유류비 등 운송원가 상승에 따른 원가보전 및 운전직 종사자들의 처우개선을 위해 조정된 택시요금체계가 현재까지 지속됨
 - 경기도의 택시요금체계는 시·군별 택시 운송원가 및 운행 특성 등을 고려하여 3단계의 요금체제로 표준요금군, 도농복합요금 가군과 나군으로 구분되어 있음

〈표 2〉 경기도 택시 요금체계

구분			기본요금	이후요금		할증요금	
				거리요금	시간요금	시계	심야
일반도시	표준 요금군 (100%)	수원, 성남, 고양, 부천, 안양, 안산, 의정부, 시흥, 군포, 구리, 의왕, 과천, 남양주, 파주, 김포	3,000원/ 2.0km	100원/ 144m	100원/ 35초	20%	20%
				도농복합 및 군지역	가군 (110%)		
	나군 (125%)	이천, 안성, 포천, 양주, 여주, 양평, 가평, 연천		100원/ 85m	100원/ 21초		
모범·대형택시			5,000원/ 3.0km	200원/ 164m	200원/ 39초	없음	없음

〈그림 1〉 경기도 31개 시·군 요금체계 현황



2. 택시요금체계의 문제점

□ 택시요금 조정이 사전에 운송원가 보상 방식이 아닌 사후적으로 원가를 보상해주는 방식으로 운송원가 변동 사항이 적기에 택시요금에 반영되지 못하고 있음

- 과거 택시요금이 조정된 이후부터 발생한 택시 운송원가 인상 요인이 사후적으로 택시요금 조정에 반영됨으로써 유류비, 인건비 등의 원가 변동 사항이 적기에 택시요금에 반영되지 않아 택시 운송수지가 저하될 수 있음
 - 운송원가의 변동 사항을 적기에 반영하지 못한 택시요금은 불친절한 서비스, 택시 운수종사자들의 열악한 근무환경 초래 등으로 택시산업이 침체될 수 있음
- 선진 일본과 미국의 택시요금 수준은 우리나라보다 상대적으로 높은 택시요금 수준을 나타냄
 - 일본의 택시요금은 2km 기본요금이 780엔 수준으로 우리보다 2.5배, 뉴욕의 택시요금은 2배 높은 택시요금·요율 수준임

〈표 3〉 외국의 택시요금 수준과의 비교

구분	일본 동경 택시요금	미국 뉴욕 택시요금
기본요금	1.052km 410엔	탑승 시 2.5 달러 심야시간(20~06시) 3.0 달러 첨두시간(16~20시) 3.5 달러
이후요금	237m 당 80엔 10km/h 이하 저속 시 60초 당 80엔	1/5mile 당 50센트 정차 또는 12mile/h 저속 시 60초 당 50센트
할증요금	심야할증 시간 : 22~05시 20% 할증 장애인(장애인 증명서 요구) 10% 할인	심야할증 시간 : 20~06시 0.5 달러 첨두시 할증 04~20시 1.0 달러

□ 경기도 택시 운수종사자들의 평균 임금이 낮은 택시요금체계로 인해 타 여객자동차 근로자들보다 낮은 임금수준과 열악한 근무환경을 보여줌

- 택시 운전직 종사자들의 임금수준이 타 여객 운수종사자들보다 낮은 월평균 188만원 수준으로 택시 운전기사들의 처우가 저임금으로 인해 상대적으로 열악함을 시사함

〈표 4〉 여객자동차 운수종사자 월평균 임금수준 비교

구분	택시 운송업	도시철도 운송업	시내버스 운송업	시외버스 운송업
월 임금수준	188만 원	411만 원	305만 원	335만 원

자료 : 통계청, 국가통계포털(KOSIS) 운수업조사/시도별 산업별 종사자수 및 급여액/경기도 자료(2016년 기준), 택시운송업 급여는 경기도(2017), 경기도 택시운송사업 발전 종합계획 및 시행계획 조사지 분석자료.

III. 수도권 택시요금 조정 동향

1. 경기도 택시요금 조정(안)

- 경기도는 「경기도 택시요금 합리화 방안 연구용역」을 통해 중형택시의 기본요금을 현행 3,000원에서 3,500~3,800원 선으로 18.9%까지 인상하는 조정안을 마련하였음
 - 2013년 10월 19일 택시요금이 조정된 이후 중형택시(평균 영업거리 4.62km) 운송원가에서 14.29% 인상 요인이 발생하여, 원가인상분만 반영한 택시요금 조정안은 기본요금 3,500원, 이후 거리요금은 100원/130m 또는 기본요금 3,800원, 이후 거리요금은 100원/153m임
- 근로자들의 최저임금 인상분(16.4%)을 반영한 경기도 택시요금 인상안은 기본요금 3,800원, 이후 거리요금은 100원/135m으로 18.9% 인상하는 안임
 - 택시요금 인상으로 택시 운수종사자들의 1인당 인건비가 185~197만 원(최저임금 인상을 반영 시) 수준으로 높아져, 운수종사자들의 처우가 개선될 것으로 기대함
- 경기도는 택시요금 조정 후 6개월 간 운송수입기준금을 동결하고 택시요금 인상분을 택시운전기사 월 임금에 반영할 계획임

〈표 5〉 경기도 택시요금체계 조정(안)

구분	기본요금	이후요금		할증요금		인상률	
		거리요금	시간요금	시계	심야		
중형택시	3,500원/2.0km	100원/130m	100원/32초	20%	20% (23~04시 검토)	14.3%	
	3,800원/2.0km	100원/153m	100원/37초				
	최저임금인상률 반영한 조정안	3,800원/2.0km	100원/135m	100원/33초	20%	20% (23~04시 검토)	18.9%
모범택시	현재	5,000원/3.0km	200원/164m	200원/39초	없음	없음	-
	조정안	6,500원/3.0km	200원/151m	200원/36초	없음	없음	

자료 : 경기도(2018.11), 2018년 경기도 택시운임요금 정책의 합리화 방안 연구.

2. 서울시 택시요금 조정(안)

- 서울시는 2013년 이후 중형택시의 운송원가를 기준으로 6.78%의 요금인상 요인이 발생하였으나, 운수종사자들의 처우개선분을 반영하여 기본요금 3,800원으로 17.1%의 택시요금을 인상하는 것으로 택시요금 조정안을 마련하였음
 - 서울시 중형택시요금은 승객이 탑승 후 2km까지 기본요금 3,800원, 이후 요금으로 132m·31초 당 100원씩 요금을 부과하는 택시요금 조정안으로 계획
- 서울시 심야할증 택시요금체제도 조정하여 현재 기본요금 3,600원에서 4,600원으로 인상하고, 할증시간은 현재와 같이 심야 24~04시로 계획 중
 - 서울시 공청회(2018.10.24.) 때 택시요금 조정안은 심야시간에 기본요금을 5,400원, 기본거리를 2km → 3km로 연장하고, 이후 요금은 132m·31초 당 120원씩 요금이 조정되는 안임
 - 그러나 2018년 11월 26일 시의회 교통위원회에서 심야할증 기본요금을 4,600원으로 1,000원만 인상하고, 기본요금 거리와 적용시간대도 현재와 같이 동일하게 하는 것으로 수정 의결된 상태임
- 서울시는 택시 운전직 종사자들의 처우개선분을 포함한 요금인상안에 대하여 시의회 의견청취, 물가대책위원회 및 택시정책위원회의 심의를 거쳐 택시요금 인상을 확정할 계획함
 - 서울시는 택시운송원가 상승분에 운전자 처우개선분을 포함하여 택시요금 조정안을 마련하고 택시요금을 인상한 후에는 6개월 간 운전직 종사자들의 처우개선을 위해 운송수입기준금 동결 및 인상분의 80%를 운전기사들에게 배분하는 것으로 계획하고 있음

〈표 6〉 서울시 택시 요금체계 조정(안)

구분	기본요금	이후요금		할증요금		인상률	
		거리요금	시간요금	시계	심야		
중형택시	현행	3,000원/2.0km	100원/142m	100원/35초	20%	20% (24~04시)	-
	조정안	3,800원/2.0km	100원/132m	100원/31초	20%	20% (24~04시)	17.1%
심야택시	조정안	4,600원/2.0km	100원/132m	100원/31초	20%	20%	-

자료 : 서울특별시(2017). 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역.

3. 인천시 택시요금 조정(안)

- 인천시는 택시요금조정 공청회를 통해 중형택시 기본요금을 운전직 종사자들의 처우개선분으로 3.8~6.8% 추가 인상분을 포함하여 3,500~3,800원 선으로 현재 택시요금보다 15.0~18.0%까지 인상하는 택시요금 조정 안들을 제시하였음
 - 인천시 택시요금 조정안은 평균 택시 영업거리 5.30km를 기준으로 운송원가에서 11.2% 인상 요인이 발생하였으나, 운전자 처우개선분 6.8%를 택시요금 기본 조정안에 추가하여 기본요금 3,800원, 이후요금은 100원/135m·32초임
- 인천시 모범·대형택시의 조정안은 기본요금을 5,500~6,500원 수준으로 이후요금은 200원/147m·35초(기본 5,500원) 또는 200원/150m·36초(기본 6,500원)임
 - 인천시 모범·대형택시는 현재와 같이 시계 및 심야 할증요금이 없는 요금체계를 유지함
- 인천시는 택시 운송원가 인상요인에 추가적으로 가산된 운전직 종사자 처우개선분은 택시업계의 노·사 간의 합의에 따라 배분하고, 일정기간 동안 운송수입기준금을 동결할 계획임
 - 인천시는 택시요금 조정 후 6개월 간 운송수입기준금을 동결하고, 운전직 종사자들의 처우개선을 위한 인상분은 택시 운전기사들에게 돌아갈 수 있도록 유도할 계획임

〈표 7〉 인천시 택시 요금체계 조정(안)

구분	기본요금	이후요금		할증요금		인상률	
		거리요금	시간요금	시계	심야		
중형택시	처우개선분 3.8% 반영시	3,500원/2.0km	100원/128m	100원/31초	20%	30% (23~04시 검토)	15.0%
	처우개선분 4.8% 반영시	3,800원/2.0km	100원/141m	100원/34초			16.0%
	처우개선분 6.8% 반영시	3,800원/2.0km	100원/135m	100원/32초			18.0%
모범·대형택시	조정안	5,500원/3.0km	200원/147m	200원/35초	없음	없음	11.2%
		6,500원/3.0km	200원/150m	200원/36초			

자료 : 인천광역시(2018.11), 인천광역시 택시종합발전계획 및 택시요금조정 공청회 자료.

IV. 택시요금 조정 개선방향

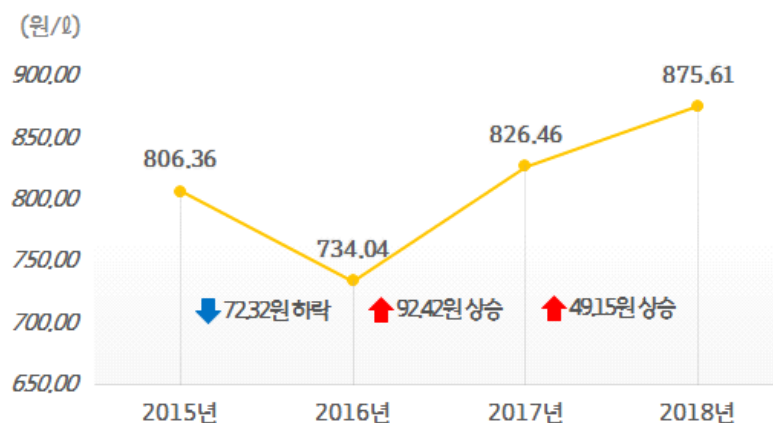
1. 적절한 택시 운송원가 인상요인을 반영한 택시요금 · 요율 결정

□ 택시 승객이 수익자부담원칙에 근거하여 적절한 택시 운송원가가 반영된 요금을 지불할 수 있도록 합리적인 택시요금 및 요율 조정이 필요함

- 2013년도에 택시요금 조정 시 택시 유류비 가격과 비교하여 2018년에 택시 유류비 인상 요인은 거의 없으나, 2016년 이후 LPG 가격이 상승하는 추이를 나타내고 있어 향후에 유류비가 택시 운송원가에 영향을 줄 수 있음
 - 2018년도 기준으로 택시 주 연료인 LPG 가격은 리터 당 875.61원으로 2016년의 리터 당 734.04원보다 19.3%가 상승되어 향후에 유류비가 택시요금 인상요인으로 작용할 수 있음

〈표 8〉 택시 LPG 유류비 변동 추이

구분	LPG 가격 (원/ℓ)	전년대비 요금변화 (원/ℓ)	전년대비 요금 인상률 (%)
2013년	1070.77	-	-
2014년	1051.22	-19.55	-1.8%
2015년	806.36	-244.86	-23.3%
2016년	734.04	-72.32	-9.0%
2017년	826.46	92.42	12.6%
2018년	875.61	49.15	5.9%



자료 : 국내 LPG 충전소 판매가격(www.petronet.co.kr).

2. 택시 근로자 처우개선분을 반영한 택시요금 조정

- 2018년도 기준으로 우리나라 근로자들의 최저시급이 시간당 7,530원으로 전년 대비 16.4% 인상되어, 택시 운전직 종사자들의 인건비가 지속적으로 상승하는 추세임
- 2019년에도 근로자들의 최소 생계를 위한 최저임금이 시간당 8,350원으로 2018년보다 10.9%가 인상되어 택시 운수종사자들의 처우개선을 위한 택시요금 조정이 필요함

〈표 9〉 연도별 최저 시급 및 인상률 변화

구분	시간급	일급 (8시간 기준)	월급 (209시간 기준)	인상률 (%)	인상액 (원)	결정고시일
'18.1.1~'18.12.31	7,530	60,240	1,573,770	16.4	1,060	2017.8.4
'17.1.1~'17.12.31	6,470	51,760	1,352,230	7.3	440	2016.8.5
'16.1.1~'16.12.31	6,030	48,240	1,260,270	8.1	450	2015.8.5
'15.1.1~'15.12.31	5,580	44,640	-	7.1	370	2014.8.4
'14.1.1~'14.12.31	5,210	41,680	-	7.2	250	2013.8.2
'13.1.1~'13.12.31	4,860	38,880	-	6.1	280	2012.8.1
'12.1.1~'12.12.31	4,580	36,640	-	6.0	260	2011.8.1

자료 : 최저임금위원회(www.minimumwage.go.kr).

3. 수익자부담원칙을 반영한 택시 할증요금제 검토

- 택시 승객의 다수 또는 화물의 유무 등에 따라 택시요금이 할증되는 수익자부담원칙의 요금체계의 도입이 필요할 수 있음
 - 현행 택시요금체계는 택시 승객의 인원수, 화물 유무 등에 관계없이 승객의 탑승지에서 하차지 까지 택시요금을 승객에게 부과하는 것으로, 이동 서비스의 편익이 택시요금에 적절하게 반영되지 못한 요금제로 개선이 필요함
- 수익자부담원칙의 요금제로 택시요금을 조정되기 위해서는 승객이 다수인 경우 또는 차량의 뒤 트렁크를 이용할 정도로 큰 짐이 있는 경우에 인원할증 또는 화물할증 요금제 도입을 검토해야 함
 - 탑승 승객이 2인을 초과한 경우 추가 1인 당 1,000원의 할증요금을 승객에게 부과하고, 승객이 화물을 가지고 탈 경우에도 수익자부담원칙의 인원·화물 할증요금제 도입을 검토할 필요가 있음

4. 시·도간 동일한 택시요금 인상 및 인상시기 검토

- 3개 시·도 간 택시요금 조정안들 간 운송원가 인상요인 및 인상률이 비슷할 경우, 택시 이용자들에게 요금혼란이 발생하는 것을 줄이기 위해 택시의 기본요금은 동일하게 하는 게 합리적임
- 수도권은 시·도 또는 시·군 간 상호 생활 의존도가 높은 교통생활권으로 택시 이용자들 간의 요금 혼란을 초래하지 않도록 동일한 택시요금체계가 필요함
 - 경기도와 인천시는 근로자들의 최저임금 인상에 따른 택시 운수종사자들의 처우개선분을 반영하여 다양한 요금 요율이 적용될 수 있으나, 택시 이용자의 요금혼란을 줄이기 위해 기본요금은 동일하게 맞추는 것이 필요함
- 서울시, 인천시, 경기도로 구성된 수도권은 상호 밀접하게 연계된 교통생활권임을 반영해서, 택시요금체계 외에도 요금을 인상하는 시기를 동일하게 맞출 필요가 있음
 - 2013년에 현행 택시요금으로 조정할 당시 시·도별로 택시요금 인상시기가 달라 요금관련 민원이 발생한 점을 감안하여, 앞으로 택시요금 조정은 택시 이용자와 택시 운수종사자들의 의견을 수렴하여 인상시기를 동일하게 하는 것이 합리적임

〈표 10〉 수도권 중형택시 요금체계 조정(안)의 비교

구 분	기본요금	이후요금		할증요금		인상률	
		거리요금	시간요금	시계	심야		
경기도	현행 (2013.10.19. 이후)	3,000원/2.0km	100원/144m	100원/35초	20%	20% (24~04시)	18.9%
	최저임금 인상안 반영 시	3,800원/2.0km	100원/135m	100원/33초	20%	20% (23~04시 검토 중)	
서울시	현행 (2013.10.12. 이후)	3,000원/2.0km	100원/142m	100원/35초	20%	20% (24~04시)	17.1%
	처우개선분 반영 시	3,800원/2.0km	100원/132m	100원/31초	20%	30% (24~04시)	
인천시	현행 (2013.12.9. 이후)	3,000원/2.0km	100원/144m	100원/35초	20%	20% (24~04시)	18.0%
	처우개선분 6.8% 반영 시	3,800원/2.0km	100원/135m	100원/32초	20%	30% (23~04시 검토 중)	

IV. 시사점

- **지난 5년(2013~2018)간 유류비 및 인건비 등 운송원가 변동사항이 발생하여 합리적인 택시요금 조정이 필요한 시점임**
 - 「여객자동차 운송사업 운임·요금 등 조정요령」 제4조에 근거하면, 매 2년마다 유류비, 인건비 등 운송원가 변동 사항 등을 고려하여 관할관청은 택시요금 조정 여부를 검토해야 함
 - 2013년 이후 5년간 근로자들의 최저임금 인상과 택시 유류비의 변화 등을 고려하여 시·도별로 새로운 운송원가를 토대로 합리적인 택시요금 조정이 필요한 시점임
- **수도권의 3개 시·도는 택시요금 조정(안)에 운전직 종사자들의 최저임금 인상분을 반영하여 정책적으로 높은 기본요금 및 이후요금 운임요율을 정하였음**
 - 경기도는 근로자들의 최저임금 인상분(16.4%)을 반영하여 중형택시의 기본요금을 3,500~3,800원, 이후 거리요금은 100원/135m씩 18.9%를 인상하는 안을 마련
 - 서울시는 6.78%의 택시요금 인상요인에 운수종사자들의 처우개선분을 반영하여 기본요금을 3,800원, 이후요금은 132m·31초 당 100원씩 현재보다 17.1%의 요금을 인상하는 안을 마련
 - 인천시는 운전직 종사자들의 처우개선분 3.8~6.8%를 반영하여 중형택시의 기본요금을 3,500~3,800원 선, 이후요금은 135m·32초 당 100원씩 인상하는 안 마련
- **택시요금 조정 시 택시 승객의 다수 또는 화물의 유무 등에 따라 수익자부담원칙을 반영한 합리적인 택시요금의 조정 필요**
 - 현행 택시요금체계는 택시 승객의 인원수, 화물 유무 등에 관계없이 승객의 탑승지에서 하차지 까지 택시요금을 승객에게 부과하는 요금제로 이동 서비스의 편익이 택시요금에 적절하게 반영되지 못하고 있음
 - 택시 탑승 승객이 2인을 초과한 경우 추가 1인 당 일반버스 요금 수준인 1,000원의 할증요금을 승객에게 부과하고 승객이 화물을 가지고 있는 여부에 따라 수익자부담원칙의 화물 할증요금제 도입을 검토할 필요가 있음

- 3개 시·도 간 택시 운송원가 인상요인이 비슷할 경우, 택시 이용자에게 요금혼란을 줄이기 위해 택시 기본요금 및 인상시기를 동일하게 하는 게 합리적임
 - 수도권은 시·도 또는 시·군 간 상호 생활 의존도가 높은 교통생활권으로 택시 이용자들 간의 택시요금 혼란이 발생하지 않도록 최소한 기본요금은 동일한 택시요금체제로 택시요금 조정이 필요함
 - 수도권은 상호 밀접하게 연계된 교통생활권임을 반영해서, 택시요금 조정 시는 택시 이용자와 택시 운수종사자들의 의견을 수렴하여 인상시기를 동일하게 하는 것이 합리적임

부록. 수도권 시·도별 택시 운송원가

1. 경기도 택시 운송원가

〈표 11〉 경기도 택시 운송원가(2018년 기준)

(단위 : 원/대, 원/km, %)

구분		대당 1일 운송원가	영업거리 km당 운송원가
운송 원가	1. 유류비	31,464	179.39
	2. 인건비(운전기사, 정비직)	133,832	763.01
	3. 복리후생비	8,273	47.16
	4. 차량유지비	7,207	41.08
	5. 감가상각비	9,615	54.82
	6. 차량보험료	9,514	54.24
	7. 카드수수료	1,183	6.74
	소계	201,088	1,146.44
일반관리비		32,147	183.28
영업외수익		-8,680	-49.49
총원가		224,555	1,280.23
적정이윤		5,867	33.45
부가가치세		15,930	90.82
총운송원가		246,352	1,404.50

자료 : 재단법인한국지식산업연구원(2018.11.05.). 2018년 경기도 택시운임요금 정책의 합리화방안 연구용역 최종보고회 자료.

2. 서울시 택시 운송원가

〈표 12〉 서울시 택시 운송원가(2015년 기준)

(단위 : 원/대, 원/km, %)

구분	원가항목		대당 1일 운송원가	영업거리 km당 실적 운송원가	비율
① 운행비	운전직 인건비	급여	102,747	385.98	36.8
		비공식수입	53,022	199.18	19.0
		퇴직급여	8,562	32.16	3.1
		법정복리후생비	10,823	40.66	3.9
		기타복리후생비	3,623	13.61	1.3
	유류비		33,750	126.79	12.1
	타이어비		1,364	5.12	0.5
② 차량관리비	정비직 인건비	급여	3,643	13.68	1.3
		퇴직급여	304	1.14	0.1
		법정복리후생비	384	1.44	0.1
		기타복리후생비	372	1.40	0.1
	차량유지비		7,403	27.81	2.7
	감가상각비		8,442	31.71	3.0
	차량보험료		11,168	41.96	4.0
	제세공과금		1,553	5.84	0.6
	차고지비		4,548	17.08	1.6
계(①+②)			251,709	945.56	90.2
③ 일반관리비	임직원 인건비	급여	11,674	43.85	4.2
		퇴직급여	973	3.65	0.3
		법정복리후생비	1,230	4.62	0.4
		기타복리후생비	830	3.12	0.3
	기타경비		8,367	31.43	3.0
계(③)			23,073	86.67	8.3
총원가(①+②+③)			274,782	1,032.24	98.4
적정이윤(④)			4,378	16.45	1.6
총운송원가(①+②+③+④)			279,160	1,048.69	100.0

자료 : 서울특별시(2017). 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역.

3. 인천시 택시 운송원가

〈표 13〉 인천시 택시운송원가(2018년 기준)

(단위 : 원/대, 원/km, %)

구분	원가항목	대당 1일 운송원가	영업거리 km당 실적 운송원가	구성비
운송원가	1. 인건비	56,894	518.06	37.98
	- 운전직	54,730	498.36	36.54
	- 정비직	2,164	19.70	1.44
	2. 복리후생비	6,316	57.52	4.22
	- 법정복리후생비(운전직+정비직)	5,427	49.42	3.62
	- 기타복리후생비(운전직+정비직)	889	8.10	0.59
	3. 유류비	27,344	248.99	18.26
	4. 타이어비	958	8.72	0.64
	5. 차량유지비	4,364	39.74	2.91
	6. 차량보험료	9,168	83.48	6.12
	7. 감가상각비	9,816	89.38	6.55
	소계	114,860	1,045.89	76.68
일반관리비	1. 인건비	9,333	84.98	6.23
	- 관리직	9,333	84.98	6.23
	2. 복리후생비	1,646	14.99	1.10
	- 법정복리후생비(관리직)	918	8.36	0.61
	- 기타복리후생비(관리직)	728	6.63	0.49
	3. 제세공과금	311	2.83	0.21
	4. 기타 경비	8,087	73.64	5.40
	소계	19,377	176.44	12.94
	영업외수익	-8,225	-74.89	-5.49
	총원가	126,012	1,147.44	84.13
	적정이윤	10,157	92.49	6.78
	부가가치세	13,617	123.99	9.09
	총 운송원가	147,786	1,363.92	100.00

현행 km당 운송원가	2018년 km당 운송원가	인상요인율
1,226.60원	1,363.92	11.20%

자료 : 인천광역시(2018.11.13). 인천광역시 택시종합발전계획 및 택시요금조정 공청회 자료.