

이 과제는 한국노동연구원이 2008년 노동부의 노동정책연구에 관한 학술연구용역사업의 일환으로 연구하였으며, 본 연구의 내용은 노동부의 입장과 일치하지 않을 수 있음.

택시최저임금제 적용에 관한 연구

2008. 12.

연구기관 : 한국노동연구원

노 동 부

제 출 문

노동부 장관 귀하

본 보고서를 노동부 수탁연구과제 『택시최저임금제 적용에 관한 연구』에
대한 최종보고서로 제출합니다.

2008. 12.

한국노동연구원

원장 박 기 성

연구진

연구책임자 : 배규식(한국노동연구원 선임연구위원)

참여연구자 : 이문범(한신노무법인)

목 차

I. 서론	1
1. 연구배경 및 필요성	1
2. 연구대상 및 방법	2
3. 연구내용	2
II. 택시운송업 현황	4
1. 택시운송업 일반현황	4
2. 법인택시업체 및 인적자원의 특성	9
3. 택시의 문제점과 원인	16
III. 택시의 운행 및 근로조건 실태조사	28
1. 조사범위 및 내용	28
2. 운행실태 등	29
3. 근로조건 등	35
IV. 근무 및 임금제도의 문제	46
1. 근무제도	46
2. 임금제도	51
V. 최저임금 산정에 포함되는 임금의 범위	54
1. 7대도시의 임금구성 항목	54
2. 택시 최저임금에 산입하는 임금의 범위 판단기준	57
3. 택시 최저임금 산입판단에 따른 임금	58
VI. 최저임금의 향후 적용 문제	61
1. 임금체계의 변환	61
2. 근로시간 단축에 따른 문제	66
3. 운송수입의 지역별 차이와 감소의 문제	68
VII. 택시 최저임금의 적용을 위한 개선과제와 대안	72
1. 연구내용 요약	72
2. 개선과제와 택시 최저임금제 시행에 따른 문제점 대응방안	74
참고문헌	77
【부록】 각 회사 메타기 출력자료 요약	78

표목차

<표 II-1> 연도별 법인택시현황	4
<표 II-2> 택시 수송거리	5
<표 II-3> 6대도시 택시수송인원의 변화	6
<표 II-4> 택시총대수 증가율	6
<표 II-5> 법인택시 및 개인택시 증가현황	7
<표 II-6> 택시총량제이후 택시증가현황	8
<표 II-7> 서울 법인택시의 운행현황	9
<표 II-8> 법인택시 자본금 규모	10
<표 II-9> 차량보유대수 추이	10
<표 II-10> 차량 평균보유대수	11
<표 II-11> 종사자 규모별 추이	11
<표 II-12> 법인택시 매출액 규모	12
<표 II-13> 택시 직종별 근로자수 추이	13
<표 II-14> 운전직원의 근속년수 추이	13
<표 II-15> 택시운전경력 추이	14
<표 II-16> 운전직원의 연령별 추이	15
<표 II-17> 운전직원의 성별 추이	15
<표 II-18> 운전직원의 학력추이	16
<표 II-19> 법인택시 대당 운전자 추이	17
<표 II-20> 서울법인택시와 전산업근로시간 비교	18
<표 II-21> 서울법인택시와 전산업 임금비교	18
<표 II-22> 서울법인택시 이직률	19
<표 II-23> 교통사고 일반현황	20
<표 II-24> 운전자 1인당 사고건수 및 사고율(2002~2006년)	21

<표 II-25> 서울시 택시불친절에 대한 교통민원 관련 신고현황	22
<표 II-26> 인구, 택시대수, 택시승객 비교(1994, 2004년)	23
<표 II-27> 도시인구/택시기사수 비교	23
<표 II-28> 택시수송인원	25
<표 II-29> 서울택시의 시간당 수입금 비교	26
<표 III-1> 조사지역 및 근무제도 및 임금제도	29
<표 III-2> 1인2교대 및 격일제 거리실차률 현황	30
<표 III-3> 1인1차제 거리실차률 현황	31
<표 III-4> 1일2교대 등 시간실차률 현황	31
<표 III-5> 1인1차제 시간실차률 현황	32
<표 III-6> 1일2교대 등의 운송수입금 등	33
<표 III-7> 1인1차제의 운송수입금 등	33
<표 III-8> 근로시간 1시간당 운송수입	34
<표 III-9> LPG연비	35
<표 III-10> 임금협정서상의 근로시간	36
<표 III-11> 근무일수	38
<표 III-12> 1일2교대 등의 구속시간과 근로시간	39
<표 III-13> 1인1차제의 구속시간과 근로시간	40
<표 III-14> 임금제도 및 임금액과 연료지급량	41
<표 III-15> 임금협정서상의 임금구성(1년근속기준)	42
<표 III-16> 임금대장상 평균 고정급	43
<표 III-17> 1일2교대 등의 운전자 업체별 총수입 비교	45
<표 III-18> 1인1차제의 지역별 총수입 비교	45
<표 IV-1> 택시의 근무제도	46
<표 IV-2> 근무제도별 평균 근로시간	48
<표 IV-3> 근무제도별 임금지급시간	48
<표 IV-4> 1일 근로시간 증가에 따른 임금증가 추이	49
<표 IV-5> 1인1차제와 1일2교대(울산은 격일제)의 근로시간 및 수입 비교	50

<표 IV-6> 임금산정시간 동안의 운송수입과 사납금 비교	50
<표 IV-7> 임금제도의 변화 추이	51
<표 V-1> 7대도시 임금구성 항목	54
<표 V-2> 임금협정서상의 최저임금 산입임금과 고정급, 최저임금 비교	59
<표 VI-1> 임금 10만원을 추가지급하기 위한 운송수입금 반영금액	64
<표 VI-2> 임금인상시 사납금인상 필요금액	65
<표 VI-3> 지역별 시간당 운송수입 비교	68
<표 VI-4> 일본택시 운송수입, 수송인원, 수송거리	69

I. 서론

1. 연구배경 및 필요성

택시업종의 임금제도는 근로시간에 따른 임금이 존재한다고 하더라도 기본적으로 일정한 기준에 따른 고정급이 있고, 한편으로는 운송실적(생산성)에 따른 변동급이 존재한다는 점에서 생산고에 따른 임금제도라고 할 수 있다.

그러나 택시업종에 최저임금을 적용하는 데 있어 성과급(개인수입, 업적급, 성과수당 등)을 개인별로 측정하기 어렵고, 시기별로 다르며, 또한 주간 및 야간근무시간에 따라 상당한 편차를 보인다는 점에서 최저임금 위반을 판단하기 어렵다는 문제점이 존재하였다. 따라서 최저임금 위반여부를 놓고 택시노사간의 분규원인으로 작용하여 왔고, 노조측의 주장을 어느 정도 반영하여 생산고에 따른 임금을 최저임금산정에서 제외하는 방향으로 입법이 추진되었다.

결국 많은 우여곡절을 겪은 끝에 2007년 12월 말 공포된 최저임금법 개정은 생산고에 따른 임금은 최저임금산정 범위에서 제외하기로 하면서 최저임금 산정에 포함되는 임금의 범위는 시행령으로 정하기로 하고 2009년 7월 1일 7대도시부터 순차적으로 시행하기로 하였다.

택시에 대한 최저임금적용 문제는 첫째, 택시업종에서는 사실상 처음으로 최저임금이 적용된다는 점에서, 둘째, 새롭게 시행하는 택시의 최저임금시행이 택시의 특수성을 반영하여 다른 업종 및 산업과 그 적용방법이 다르다는 점에서, 셋째, 택시의 임금제도가 기본적으로 생산성에 기초한 임금제도이지만 생산성에 기초한 임금을 최저임금 산정 산입범위에서 제외하였다는 점에서, 넷째, 현재 택시의 임금제도가 근무제도가 다양하고, 가장 대표적인 사납금제에서도 임금수준 및 임금액이 다양하고 복잡하다는 점에서, 다섯째, 지역별(사업구역별)로 시간당 운송수입금 차이가 커 최저임금을 적용하기에 용이한 사업장이 있기도 하지만 일부는 최저임금을 적용하기에 어려운 지역도 있으며, 향후 중장기적으로는 상당수의 지역이 최저임금 인상폭을 따라가기가 쉽지 않을 것으로 예상되는 점 등을 고려할

때 택시최저임금 산정범위에 산입할 임금에 대한 충분한 검토가 필요하며, 아울러 택시업종에 최저임금이 정상적으로 적용할 수 있는 현실적인 방안을 강구할 필요성이 있다.

이번 연구는 2009년 7월부터 택시업종에 대한 최저임금제도를 시행하는데 있어 많은 문제점이 발생할 것으로 예상하여, 이에 대한 해결방안을 마련하여 택시의 최저임금이 정상적으로 시행하게 하는데 일조하고자 하는 목적이 있다.

따라서 법인택시의 임금 및 근로시간 실태조사를 통하여 최저임금 산입범위에 포함되는 임금의 범위를 정하여 이에 대한 노사간의 이견을 줄이고자 한다.

또한 법인택시의 운송수입 등의 실태조사를 통하여 최저임금 시행에 적합한 임금제도 및 근무제도를 검토하는데 그 목적이 있으며, 지역적 편차가 큰 택시업종에서 이러한 편차를 고려하여 최저임금이 정상적으로 정착할 수 있는 방안을 검토하고 마련하는데 그 목적이 있다.

2. 연구대상 및 방법

연구대상은 7대도시에서 2009년 7월 1일부터 최저임금이 시행되므로 서울, 부산 등 7대 도시를 연구대상지역으로 하였다.

서울은 3개회사, 그 외 광역시는 각 2개회사, 총15개 회사를 선택하여 1주일(7일)간의 정상운행한 운행기록기(타코메타기, 이하 ‘메타기’) 및 임금대장을 분석하여 운송수입, 운행내역, 임금 및 근로시간을 조사하였으며, 지역별로 임금제도별, 근무제도별 차이를 고려하여 임금대장, 임금협정서 및 단체협약서에 대한 추가분석을 통하여 최저임금산정 범위 포함여부를 검토하였다.

또한 관련 문헌연구를 통하여 택시관련 통계 및 기존 연구자료 등을 조사하고, 이어 노사 면담 및 전문가 간담회를 통하여 심층적인 분석이 되도록 하였다.

3. 연구내용

이하의 연구내용은 다음의 다섯 가지 측면으로 구성되어 있다.

첫 번째로 택시업종에 대한 일반현황 조사를 통해 택시운송업의 발전과정과 택시노사의 특성 그리고 택시문제와 그 원인을 조사하여 택시의 현재의 모습과 향후 모습을 조명하도록 하였다.

두 번째로 택시의 운행현황은 메타기조사를 통하여 운행거리, 영업거리, 운행시간, 운송수입 등을 조사하였으며, 임금대장, 임금협정서, 단체협약서 등의 조사를 통하여 근무제도, 임금제도와 임금구성항목, 임금수준 등을 조사하였다.

세 번째로 택시의 근무제도와 임금제도 연구를 통하여 최저임금에 합당한 근무제도 및 임금제도를 검토하였다.

네 번째로 택시의 최저임금 적용에 있어 최저임금산정에 포함하는 임금의 범위에 대한 검토를 하였다.

다섯 번째로 택시에 있어 최저임금 합리적 적용을 향후 택시산업의 전망과 관련하여 예측 가능한 사항에 대한 검토를 하였다.

II. 택시운송업 현황

1. 택시운송업 일반현황

가. 일반현황

법인택시는 외형적으로는 급속한 성장을 하였다. 1980년 28,365대에서 2002년 등록대수가 97,437대로 244%증가하였고, 2002년 운송수입도 1980년에 비하여 724% 증가한 3조 2,383억원이었다.

그리고 법인택시 종사자도 1980년 48,379명에서 2000년도에는 19만3천명을 고용할 정도로 성장하였다.

〈표 II-1〉 연도별 법인택시현황

연도	기업체수 (개)	종사자수 (명)	급여액 (억원)	장비대수 (수)	운송수입 (억원)①	운송비용 (억원)②	① -②
1980	241	48,379	688	28,365	3,965	3,356	609
2000	1,788	192,970	16,414	97,437	32,658	32,383	275
2003	1,779	159,383	14,691	92,213	30,172	31,014	-842
2004	1,768	147,313	12,857	90,862	27,035	28,951	-1,916
2005	1,765	146,366	12,638	90,478	27,134	29,297	-2,163
2006	1,754	145,756	13,105	91,417	28,466	30,638	-2,171
2007	1,752	141,496	13,078	91,389	28,627	30,714	-2,087

자료 : 통계청, 운송업통계조사보고서

그러나 이러한 외형적 성장에도 불구하고 법인택시 대당 연간 운송수입은 1980년 1,400만원에서 2002년에는 3,352만원으로 약 140%증가하는데 그쳐 운송수입 증가는 동 기간 동안의 물가인상률에도 미치지 못하였다.

이러한 불균형 현상은 택시요금이 물가인상률보다 많이 인상되었음에도 택시승객 감소와 이에 따른 택시운휴를 증가에 따른 것이다.

특히 2001년 이후 급격한 택시승객 감소는 운송수입 감소와 이에 따른 운휴차량 증가를 가져왔고, 여기에 택시 연료인 LPG에 특별소비세 부과로 2003년부터 택시회사는 영업손실이 발생할 수밖에 없는 상황이 되었다.

따라서 2003년 842억원, 2006년에는 2,171억원, 2007년에는 2,087억원의 영업손실이 발생하였으며, 연간 대당 240만원의 영업손실을 보고 있는 것으로 나타났다.¹⁾

또한 택시종사자의 1인당 연평균급여액은 2003년 922만원, 2005년 863만원으로 감소하였다가 2007년에는 요금인상으로 924만원으로 회복되었다.²⁾

법인택시와 개인택시의 수송거리를 합산한 택시수송거리는 1980년 약 63억km에서 1992년 180억km로 수송거리가 증가하다, 이후 점차 감소하여 2006년에는 147억km를 수송하여 1992년에 비하여 약 18.3%가 감소하였다. 이러한 수송거리의 감소는 택시승객의 감소와 1회당 영업거리의 감소에 따른 것으로 분석된다.

〈표 II-2〉 택시 수송거리

(단위 : 억km)

연도	1980	1985	1990	1992	1995	2000	2006
수송거리	63	100	149	180	162	176	147
택시승객	19	30	45	55	49	50	40

자료 : 건설교통부, 통계연보

택시승객도 수송거리와 마찬가지로 1980년 19억명 수송 이후 급격히 증가하여 1992년에 약 55억명 수송을 정점으로 점차 감소하기 시작하여 2006년에는 약 40억명을 수송하여 1992년에 비하여 약 30%정도 감소한 것으로 나타났다.

1) 법인택시에 영업손실이 있다고 하더라도 당기순손실로 나타난 것은 아니다. 법인택시의 경우 1995년 부가세가 50% 감면되었고, 2001년부터 유류보조금이 지급되고 있으므로 2005년 2,163억원의 영업손실이 있다고 하더라도 부가세감면분과 유류보조금 등 영업외 수입이 있으므로 당기순손실로 보기 어렵다. 또한 택시의 경우 경영의 투명성이 문제되고 있어 운송수입이 정상적으로 산출되었다고 보기 어려운 측면이 있다. 그러나 이전에 비하여 이윤이 적어졌다는 것은 부인하기는 어렵다.

2) 이러한 임금은 택시에서 고정급을 의미하고 운전자의 소위 개인수입은 포함되어 있지 않다. 대부분의 임금제도가 사납금제(정액제)이기 때문에 사납금에 비례하여 고정급을 지급받고 있고, 개인수입은 운송수입 중 사납금과 운전자의 연료비부담분을 제외한 금액이다. 따라서 운송수입이 감소하면 운전자는 고정된 사납금을 납입하여야 하기 때문에 운송수입 감소에 대한 전적인 책임은 운전자가 감수할 수밖에 없으며, 연료비 상승시에도 운전자가 부담하는 연료비가 상승하므로 운전자의 개인수입은 감소할 수밖에 없다. 2001년 이후 지역적 편차는 있지만 운송수입 감소가 나타나고 있고 이러한 운송수입 감소를 운전자가 전적으로 부담하게 됨에 따라 운전자의 개인수입이 지속적으로 감소하는 것으로 나타나고 있다.

그러나 이러한 택시승객의 감소는 지역별 편차를 보이고 있다. <표 II-3>과 같이 서울의 경우 택시승객이 43.6%가 감소하였지만 인천은 6.1%감소에 그쳤다. 한편으로 경기도, 충청도, 강원도 등은 1992년과 비교하여 택시승객이 증가한 경우도 있다.³⁾

이와 같이 지역별로 인구수, 교통수단의 발달정도에 따라 택시승객의 감소여부는 많은 차이를 보이고 있으나, 특히 대도시의 택시승객 감소가 두드러진다.

<표 II-3> 6대도시 택시수송인원의 변화

(단위 : 백만명)

구분	서울	부산	대구	인천	광주	대전
1992	1,686	550	323	261	160	232
2006	951	324	197	246	104	121
증감률	-43.6%	-41.0%	-39.1%	-6.1%	-34.7%	-47.6%

자료 : 건설교통부, 통계연보

나. 택시대수

택시대수의 증감을 살펴보면 <표 II-4>와 같이 1980년대에 급속히 증가하여 1991년에는 1981년에 비하여 139%증가한 158,719대로 급속한 증가를 보였으나 이러한 증가세는 점차 둔화되는 양상을 보이고 있다. 2007년에는 250,096대로 1981년 대비하여 총 277.4%증가하였다.

<표 II-4> 택시총대수 증가율

(단위 : 대)

연도	1981	1986	1991	1996	2001	2007	2006/1981
택시총대수	66,264	107,571	158,719	205,901	224,157	250,096	277.4%증가

자료: 건교부, 통계연보

3) 이와 같이 지역별편차가 발생하는 것은 6대도시의 경우 1992년을 전후하여 승객이 감소추세로 접어들었지만 지방의 경우는 1990년 중반이나 2000년 초에 택시승객이 정점에 이르렀기 때문이다. 즉 대도시는 자가용, 도시철도, 마을버스 등이 택시수요를 대체하였지만, 중소도시의 경우에는 자가용 외에는 택시수요를 감소시킬 다른 교통수단이 없기 때문에 지방의 택시 승객이 절대적으로 감소하는 것은 대도시보다는 시기적으로 늦을 수밖에 없었다. 따라서 지방중소도시의 택시문제는 택시승객의 감소보다는 택시의 과잉공급에서 그 원인을 찾을 수 있다고 할 수 있다

1980년까지는 법인택시와 개인택시 대수가 비교적 균등하였으나 1990년부터는 개인택시 위주로 택시가 증차되었다. 따라서 1991년부터 2007년까지 택시 증가현황을 보면 총 55.1%가 증가하였으나, 법인택시는 19.3% 증가한데 반하여 개인택시는 85.9%증가한 것으로 나타났다.

이러한 개인택시 위주의 증차는 법인택시는 이미 공급과잉으로 유휴차량이 발생하고 있었고, 개인택시면허의 발급권자가 지방자치단체장인만큼 지자체 선거와 밀접한 관련이 있다고 보여진다.

이 기간 동안 법인택시 업체수는 1991년 1,843개에서 2007년 1,752개로 4.6%감소하여 1991년 업체당 평균보유대수가 42대에서 2007년 52대로 증가하였다.

〈표 II-5〉 법인택시 및 개인택시 증가현황

(단위 : 대)

구분		1991년	2007년 12월	증감율(2007/1991)
법인택시	업체수	1,843	1,752	-4.6%
	차량수	77,113	91,389	18.5%
개인택시	차량수	81,606	158,707	94.5%
차량총계		158,719	250,096	57.6%

자료 : 건설교통부

공급과잉이 문제가 되자 이를 개선하고자 2004년 11월 교통개발연구원(현 한국교통연구원)에서 택시의 지역별 총량제 도입방안이 마련되어 2005년부터 증차에 대한 통일적인 제도가 마련되어 임의적인 택시증차가 제한되었다.

그간 택시증차는 1995년 이전에는 현재실차율과 목표실차율의 차이를 이용해 공급대수를 결정하였으나, 1995년 이후에는 건설교통부 훈령에 의하여 택시기준을 정할 경우에는 “택시의 실차율, 수송분담율, 이용수요변화 등”을 고려할 것을 규정하여 지방자치단체는 실차율, 인구비례, 이용수요 중 한가지를 기준으로 택시대수를 정하거나 복합적으로 적용하는 등 임의로 택시증차를 함으로써 공급과잉을 초래하게 되었다⁴⁾.

따라서 이러한 무분별한 증차를 막기 위하여 건설교통부는 실차율을 기본으로 한 통일적인 증차지침을 마련하여 택시대수를 증차하도록 하였다. 따라서 총량제를 검토하기 시작

4) 지자체의 증차는 증차대수를 미리 정해놓고 다른 지자체의 자료, 즉 인구비례 택시대수를 산출하여 증차하는 방식을 사용하였다. 따라서 인구증가, 대중 및 개인교통의 발달, 산업의 발달정도 등을 고려한 전문가의 연구결과에 따른 택시증차는 아니었다.

하는 시기인 2004년부터는 택시의 증차는 크게 감소되기 시작하여 2005년 0.8%, 2006년 0.7%, 2007년 1.9%로 이전에 비하여 증가폭이 급속히 감소되는 경향을 보이고 있다.⁵⁾

〈표 II-6〉 택시총량제이후 택시증가현황

연도	총계		법인택시			개인택시	
	택시	증감률	업체	차량	증감률	차량	증감률
2003	241,081	3.5%	1,779	92,572	1.1%	148,509	5.0%
2004	244,192	1.3%	1,768	92,476	-0.1%	151,716	2.2%
2005	246,251	0.8%	1,758	92,027	-0.5%	154,224	1.7%
2006	247,886	0.7%	1,758	92,135	0.1%	155,751	1.0%
2007	250,096	0.9%	1,752	91,389	-0.8%	158,707	1.9%

자료 : 건설교통부, 통계년보

다. 법인택시 운행실태

법인택시의 운행거리를 알아보기 위하여 비교적 정확한 자료가 있는 서울의 운행실태를 조사하였다.

서울의 경우 1988년 주행거리는 480.1km, 영업거리 408.0km로 영업률이 85.1%이었지만 1996년에는 영업률이 72.8%로 감소하였다.

2007년의 주행거리는 420km, 영업거리는 258.0km로 영업률은 60.5%로 나타나 1996년에 비하여 주행거리는 증가하고 반대로 영업거리는 감소한 것으로 나타났다.⁶⁾

5) 그러나 이러한 건교부의 택시총량제에도 불구하고 지자체는 택시증차를 임의로 하고 있다. S시의 경우 2005년 지자체 선거를 앞두고 택시증차를 위한 연구용역을 연구기관에 주었다. 그러자 개인택시는 택시증차를 반대하며 연구기관에 타코메타 출력을 거부하였고, 법인택시업체에서는 영업률이 높은 택시의 타코메타만 출력하여 제출하였고, 연구기관은 이를 근거로 산정하였다. 특히 한 회사의 영업률이 60%를 넘자 이 업체를 상위그룹으로 하여 중위그룹과 하위그룹의 평균치와 단순평균하여 증차대수를 산출하려다 이것이 문제되자 이를 철회하는 등 진통을 겪다 결국 S시가 요구한 만큼 택시증차가 필요하다는 연구결과를 내놓았고 S시는 이를 근거로 택시를 증차하고 있다.

6) 이와 같이 1996년에 비하여 2007년 주행거리가 증가한 것은 운전자자 운송수입을 높이기 위하여 운행시간을 증가하였기 때문이다.

〈표 II-7〉 서울 법인택시의 운행현황

구분	1988년	1996년	2003년	2007년	2007/1988
주행거리(km)	480.1	393.6	419.7	420.0	-12.5%
영업거리(km)	408.0	286.7	258.0	258.0	-37.8%
영업률(%)	85.1	72.8	61.7	60.5	-28.9%
운송수입금(원)	79,604	155,088	230,072	264,000	231.6%
km당 수입(원)	195	541	892	1,039	432.8%
영업회수(회)	52.9	50.8	51.8	54	2.1%
1회당 영업거리(km)	7.7	5.6	5.0	4.7	-39.0%
영업 1회당 수입(원)	1,501.5	3,029.6	4,460	4,889	225.6%

자료 : 한국생산성본부(1988), 한국산업경영연구소(1996, 2003), 서울택시운송사업조합(2007)

이 기간 동안 운송수입금은 1988년 79,604원에서 2007년 264,000원으로 131.6%증가하는데 그쳤다. 그러나 이용객의 입장에서는 1988년 1km당 195원에서 1996년에는 541원, 2003년에는 892원, 2007년에는 1,039원으로 택시요금이 인상되어 택시를 이용하는데 부담을 느끼게 되었으며, 따라서 1회당 영업거리 감소가 나타난다.

<표 II-7>과 같이 1988년에는 1회당 영업거리가 7.7km였으나 1996년에는 5.6km로 감소하였고, 2003년에는 5.0km, 2007년에는 4.7km로 감소하였다. 이와 같이 대당 영업회수의 감소는 2.1%에 불과하지만 1회당 영업거리는 35.9%감소하여, 1988년 1회당 영업수입은 1,501.5원에서 2007년에는 4,889원으로 225.6%증가하는데 그친 것으로 나타났다.

2. 법인택시업체 및 인적자원의 특성

가. 법인택시업체의 특성

(1) 자본금 규모

법인택시업체의 자본금규모는 1985년에는 약 87.8%가 1억원미만이였다. 그러나 택시 증가가 지속적으로 이루어지면서 자본금규모도 커져 1990년에는 1억원미만이 57.2%로 감소하였으며, 2005년에는 36.9%로 감소하였다. 그리고 자본금 10억원이상의 업체는 1985년에는 1개회사였으나 2005년에는 23개로 증가하는 등 자본금규모는 크게 증가하는 경향을 보

였으나 이후에는 자본금이 증가하기도 하고 감소하기도 하는 등 일률적인 양상을 보이고 있지는 않다. 그러나 2007년에도 1억원미만의 택시회사도 632개나 될 정도로 자본금 규모가 작다.

〈표 II-8〉 법인택시 자본금 규모

구분	1985년	1990년	1995년	2000년	2005년	2007년
1억원미만	1,364	922	689	589	615	632
5억원미만	188	679	953	980	985	969
10억원미만	1	9	16	24	43	66
10억원이상	1	2	6	2	23	19
사업체수	1,554	1,612	1,664	1,595	1,666	1,685

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서

(2) 차량보유대수

〈표 II-9〉 차량보유대수 추이

구분	1980년	1985년	2000년	2005년	2007년
4대 이하	129	203	61	91	116
5 ~ 9	293	324	139	114	100
10 ~ 19	494	467	162	166	142
20 ~ 49	476	695	611	553	548
50 ~ 99	147	265	640	686	682
100 ~ 199	10	14	142	146	157
200 ~ 299		14	6	7	4
300대 이상			3	3	3
계	1,549	1,948	1,764	1,765	1,752

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서

법인택시업체의 차량보유대수는 1980년 50대미만 회사가 89.9%이었지만 택시의 기업화 정책으로 점차 규모가 커져 2000년에는 55.1%로 감소하였고, 2007년에는 51.7%가 되었다. 그러나 아직도 약 10%만이 100대이상의 규모를 유지하고 있어 절대다수의 업체가 100대 미만의 소규모업체이다.

〈표 II-10〉 차량 평균보유대수

구분	1980년	1985년	1990년	1995년	2000년	2005년	2007년
회사수	1,476	1,936	1,839	1,829	1,792	1,758	1,752
평균대수	25.3	24.6	38.8	47.8	50.8	52.3	52.7

자료 : 전국택시운송사업조합연합회 자료로 산출

법인택시는 급속한 증차와 더불어 회사보유대수가 급속히 증가하였다. 1980년 업체당 평균 25.3대였지만 1990년에는 38.8대로 급속히 성장하였고, 1995년에는 47.88대로 회사 보유 차량이 급속히 증가하였고, 이후에는 증가폭이 둔화되어 2007년에는 52.7대가 되었고, 따라서 전반적으로 택시업체는 규모면에서 영세하다고 할 수 있다.

(3) 종사자 규모

1980년 이후 택시의 종사자 규모는 급속히 성장하였다. 그러나 2000년 이후에는 반대로 종사원 규모가 감소하는 양상을 보이고 있다.

2000년 택시회사의 고용규모는 비교적 대기업이라고 할 수 있는 300인 이상 업체는 전체 1,752개 업체 중 48개 업체에서 2007년에는 7개로 감소하였고, 100인 이상 300인 미만 업체도 2000년 750개 업체에서, 2007년 565개 업체로 대폭 감소하였다. 반면 종사원이 소규모인 업체는 반대로 증가하였다. 이와 같이 종사자 규모가 적어지고 있는 것은 운전자 부족에 따른 것이다.

〈표 II-11〉 종사자 규모별 추이

구 분	1980년	1990년	2000년	2007년
5 - 9 인	684	127	168	211
10 - 19인		145	134	112
20 - 49 인	687	410	222	343
50 - 99 인		487	442	514
100 - 199인	167	469	750	565
200 - 299 인	11	142		
300 - 499 인		24	42	4
500 - 999인		6	6	3
계	1,549	1,810		1,752

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서

(4) 매출액 규모

택시의 매출액은 전적으로 택시운송수입에 의존하고 있다. 50억원이상의 매출액을 올린 업체가 2000년에는 65개업체였으나 2004년에는 22개업체로 감소하기도 하였지만, 2005년 요금인상으로 다시 35개업체로 증가하였다. 업체의 대다수가 연간 10억에서 50억원의 매출액을 올리고 있으며 전반적으로 2000년이후 2번에 걸친 요금인상이 있음에도 불구하고 매출액이 전반적으로 감소하고 있는 것은 운전자의 부족으로 가동률이 낮아지고 있기 때문이다. 업체당 연평균 매출액은 약 17억5천만원으로 매출액도 영세성을 면치 못하고 있다.

〈표 II-12〉 법인택시 매출액 규모

구분	2000년	2002년	2004년	2006년	2007년
50백만원 미만	23	34	51	74	89
50 ~ 100	65	62	82	80	70
100 ~ 500	342	301	341	288	263
500 ~ 1,000	258	276	281	286	282
1,000 ~ 5,000	1,011	1,044	989	991	1,012
5,000 ~ 10,000	60	66	18	31	31
10,000백만원이상	5	5	4	4	4
총계	1,764	1,788	1,768	1,754	1,751

자료 : 통계청, 운수업통계조사보고서

나. 인적자원의 특성

(1) 직종별 인력 추이

법인택시의 운전자는 택시의 증차정책으로 2001년까지 지속적인 증가추세를 보였다. 그러나 2001년이후 운전직과 정비직의 대폭감소 그리고 사무행정직의 소폭감소로 전체적으로 30%가 감소한 것으로 나타났다. 특히 정비직 및 기타직의 감소의 폭이 큰데, 이는 아웃소싱이 많아졌기 때문이다.

〈표 II-13〉 택시 직종별 근로자수 추이

구분	차량대수	운전자	정비	기타	사무행정	총 인원
1987년	55,062	118,949	3,972	4,312	9,699	136,932
1991년	78,387	149,075	4,310	3,325	9,469	166,179
1996년	84,799	151,486	4,034	2,282	8,821	166,623
2001년	101,569	185,405	4,118	478	10,436	200,437
2005년	90,478	133,494	3,042	408	9,289	146,233
2007년	91,389	129,889	2,718	355	8,547	141,419

통계청 : 운수업통계조사보고서

(2) 운전직 근속년수

법인택시의 운전직원의 평균근속년수는 2002년 약3년에서 2007년 약4년으로 약간 증가하는 경향을 보이고 있다. 이러한 근속년수의 증가는 경기침체로 다른 직장으로 이직하기가 용이하지 않기 때문이다.

특히 근속년수 추이는 3~5년사이의 비중이 급격히 감소하는 경향을 보이고 있으며 이러한 변동은 개인택시구입과 관련된 것으로 볼 수 있다. 그리고 5년이상 근속자의 경우 이직이 높지 않은데 이는 5년이상 되면 다른 직장으로 이직하기가 용이하지 않기 때문이다. 따라서 택시업체 운전직의 근속년수는 위가 가느다란 호리병형태인 것으로 나타나고 있다.

〈표 II-14〉 운전직원의 근속년수 추이

구 분	2002년		2007년	
	인원수	%	인원수	%
1년미만	39,480	24.7%	34,298	25.2%
1-3년미만	49,918	31.2%	43,236	31.8%
3-5년미만	29,768	18.6%	20,536	15.1%
5-10년미만	28,275	17.7%	24,846	18.3%
10-15년미만	10,032	6.3%	9,306	6.8%
15년이상	2,456	1.5%	3,878	2.8%
계	159,929	100.0%	136,100	100.0%

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

(3) 택시운전경력

택시운전경력 5년미만자는 2002년 37.2%에서 2007년 29.3%로 오히려 감소추세에 있는 것으로 나타나고 있어 신규인력이 택시에 진입하는 비율이 감소하고 있는 것으로 나타났다.

반면 택시운전경력 5년미만자는 2002년 37.2%에서 29.3%로 오히려 감소추세에 있는 것으로 나타나고 있어 신규인력이 택시에 진입하는 비율이 감소하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 II-15〉 택시운전경력 추이

구 분	2002년		2007년	
	인원수	%	인원수	%
3년미만	59,564	37.2%	39,941	29.3%
3-5년미만	29,072	18.2%	20,267	14.9%
6-10년미만	41,344	25.9%	38,475	28.3%
10-15년미만	19,582	12.2%	20,750	15.2%
15년이상	10,367	6.5%	16,667	12.2%
계	159,929	100.0%	136,100	100.0%

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

(4) 연령 구성

운전자의 평균연령은 2002년 43세에서 2007년 48세로 매년 평균연령이 1세 증가한 것으로 나타나고 있다. 1980년대에는 30대가 대부분이었고 2002년에도 30대, 40대가 대부분이었으나 2007년에는 40대, 50대가 절대다수를 차지하고 있다. 그리고 60대도 2002년 3.0%에서 2007년 8.1%로 급속히 증가하여 일본의 경우와 같이 한국의 택시 운전자도 급격히 고령화되고 있는 것으로 나타났다.

〈표 II-16〉 운전직원의 연령별 추이

구분	2002년		2007년	
	인원수	%	인원수	%
20-29세	7,531	4.7%	1,963	1.4%
30-39세	46,111	28.8%	20,168	14.8%
40-49세	70,209	43.9%	55,146	40.5%
50-59세	31,267	19.6%	47,802	35.1%
60세이상	4,811	3.0%	11,021	8.1%
계	159,929	100.0%	136,100	100.0%

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

(5) 성별

택시는 전통적으로 남성 사업장이며, 이러한 특성은 장시간노동과 심야시간 운행 등 여성으로 감당하기 어려운 점이 있기 때문이고, 일본이나 기타 다른 나라의 경우도 마찬가지이다. 2002년 여성운전자는 1.5%에서 2007년에는 1.9%로 증가하였으나 아직도 절대적인 비중은 남성운전자가 차지하고 있다.

〈표 II-17〉 운전직원의 성별 추이

구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
남성	157,497	143,625	128,147	129,756	133,430	133,544
여성	2,432	2,434	2,362	2,415	2,549	2,556
계	159,929	146,059	130,509	132,171	135,979	136,100

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

(6) 학력

운전직원의 학력은 국졸, 중졸은 급속히 감소하고 있으며, 반대로 고졸이상은 증가하는 추세를 보이고 있는 등 학력이 높아지는 추세다. 특히 학력에 대한 무응답이 2002년 8,301명에서 2007년 15,445명으로 급속히 증가하고 그 비중이 11.3%로 높아지고 있으며, 고학력일수록 무응답이 높다는 점에서 이전에 비하여 고학력자의 유입이 더욱 증가하고 있는 것으로 보인다.

〈표 II-18〉 운전직원의 학력추이

구분	국졸이하	중졸이하	고졸이하	전문대졸이하	대졸이하	대학원졸	기타	계
2002년	4,252	31,848	106,243	3,083	6,173	29	8,301	159,929
	2.7%	19.9%	66.4%	1.9%	3.9%	0.0%	5.2%	100.0%
2007년	3,204	23,445	84,715	2,663	6,594	34	15,445	136,100
	2.4%	17.2%	62.2%	2.0%	4.8%	0.0%	11.3%	100.0%

자료 : 전국택시운송사업조합연합회

3. 택시의 문제점과 원인

가. 택시의 문제점

택시문제는 시기적으로 내용을 달리하여 지속적으로 사회문제화되었다. 1970년대는 지입제, 도급제 등의 문제로 택시의 기업화문제가 대두되었고, 1980년대와 1990년대는 택시서비스와 운전자의 근로조건 등이 문제되었다. 2000년대 들어와서는 택시는 수요감소와 과잉공급이라는 구조적인 원인에 의한 문제가 나타나기 시작하였다.

(1) 가동율 저하

1987년 법인택시는 대당 운전자가 2.16명으로 100%가동되었다. 그러나 이후 법인택시의 급속한 증차와 교통체증 등으로 운송수입이 감소하게 되었고, 다른 한편으로 택시보다 더 좋은 일자리가 창출되면서 입사자보다는 퇴사자가 증가함에 따라 택시의 운휴율이 증가하게 되었다.

따라서 1992년에는 대당 운전자가 1.86명, 1997년에는 1.8명으로 감소하다, 1998년 IMF 경제위기로 일시적으로 대당인원수는 2000년 1.85명으로 증가하였다.

그러나 2001년 이후 지하철의 단계적인 완공 등 대중교통수단이 정비되고 경기침체가 이어져 택시수요가 감소하면서 운전자의 이직이 심화되어 2005년에는 대당 운전자가 1.47명으로 감소하였고, 이후 감소세는 둔화되어 2007년에는 대당 1.45명으로 나타났다.

1987년에는 100%운행을 하는데 있어 대당 2.16명이 필요하였다는 점을 감안한다면 2005년이후 약 30%정도 운휴차량이 발생하여 가동률이 크게 저하되고 있음을 알 수 있다. 이러한 운휴차량은 지역별로 차이를 보이며 1990년 이후부터 서울을 비롯하여 대도시 중

심으로 운휴차량이 발생하기 시작하여, 2000년 이후에는 대도시 외의 지역도 운전자 부족으로 운휴차량이 발생하고 있다.

〈표 II-19〉 법인택시 대당 운전자 추이

구분	운전자수(명)	차량수(대)	대당인원(명)
1987년	118,949	55,062	2.16
1992년	147,790	79,332	1.86
1997년	156,422	86,842	1.80
2000년	168,988	91,246	1.85
2001년	185,405	101,569	1.83
2003년	143,527	92,213	1.56
2005년	133,494	90,748	1.47
2007년	132,962	91,389	1.45

자료 : 통계청, 운송업통계조사보고서

이러한 운휴차량의 증가는 택시업체에게는 구인난과 함께 운송수입의 감소를 초래하여 경영상 어려움을 발생시켰고, 운휴차량을 줄이기 위하여 대부분의 지역에서 1인1차제 근무제도가 1일2교대에 이어 근무제도의 중심으로 자리잡기 시작하였다.⁷⁾

(2) 근로조건의 악화와 이직률 심화

운송수입의 증가가 둔화되고, 이를 보충하기 위하여 법인택시 운전자는 지속적으로 운행시간을 증가시켜 왔고 대부분 1일 12시간씩 맞교대를 하여, 더 이상 근로시간을 증가할 수 없게 되자, 1인1차제로 운행하기도 하는 등 운전자의 근로시간은 지속적인 증가추세를 보이고 있다.

7) 1인1차제는 1995년 부산에서 시행하기 시작하여 영남지역을 중심으로 확산되었고, 2000년 이후에는 1인1차제를 시행하지 아니하는 지역이 거의 없을 정도로 확산되었다. 초기 1인1차제는 근로시간을 늘려 부족한 수입을 보충하거나, 택시회사로부터 원거리지역에 거주하는 운전자가 출퇴근의 어려움으로 이를 선호하는 경향이 있었다. 그러나 2003년 이후의 1인1차제가 중심 근무형태로 자리잡은 지역에서 입사시 1인1차제 입사를 원칙으로 하여 1인1차제가 확산되고 있으며 대구의 경우 약 87%, 대전, 부산의 경우 최소 50%이상이 1인1차제를 하고 있는 것으로 나타나고 있다. 2008년 전택노련에서 조사한 바에 의하면 1일 2교대 37%, 1인1차제 33%로 나타나 1인1차제가 중요한 근무제도로 정착되었음을 보여주고 있다.

서울법인택시 근로자의 근로시간은 1988년 주당 54.1시간이었으며 당시 비농전산업근로시간은 주당 51.1시간으로 주당 법인택시 운전자가 3시간 더 근로하는 것으로 나타났다.

그러나 2005년에는 택시의 주당근로시간은 62.7시간으로 전산업 주당근로시간 45.1시간보다 17.6시간이 더 긴 것으로 조사되었다. 택시는 비교기간 동안 근로시간이 15.9% 증가했지만, 비농전산업근로시간은 11.7% 감소하였기 때문이다.

〈표 II-20〉 서울법인택시와 전산업근로시간 비교

구분	1988년	2005년 5월	증감률
택시 1주 근로시간	54.1	62.7	15.9%증가
전산업 1주 근로시간	51.1	45.1	11.7%감소

자료: 택시 1988(한국생산성본부), 2005(한국교통연구원), 전산업(노동부 매월노동통계)

그러나 임금을 살펴보면 1988년 서울법인택시 근로자의 월간수입은 전산업평균임금과 446,000원정도로 거의 비슷했다. 여기에 1988년 당시의 합승수입을 포함한다면 전산업평균임금보다 33만원정도 많았던 것으로 나타났다.

2005년도 임금을 비교해보면 유류보조금을 포함해도 택시의 임금은 약 146만원으로 227%증가한 반면 전산업평균임금은 466%증가한 약 253만원으로 나타나 택시는 전산업평균임금의 58%에 불과한 것으로 나타났다.

따라서 근로시간은 주당 17.6시간을 더 근무하면서 임금은 58% 수준에 불과한 실정으로 법인택시의 경우 사실상 직장으로써의 기능을 상실하였으며, 이후에도 이러한 근로조건은 개선되기 힘들다는 점이 문제이다.

〈표 II-21〉 서울법인택시와 전산업 임금비교

구분	1988년	2005년 5월	증가율(2005/1988)
택시 월간 수입	446,667원	*1,462,753원	227%
택시 합승포함	774,819원	*1,462,753원	89%
전산업 월간 임금	446,000원	2,525,000원	466%

자료 : 택시 1988(한국생산성본부), 2005(한국교통연구원), 전산업(노동부 매월노동통계)

* 유류보조금 포함

이와 같이 장시간근로와 저임금으로 인해 택시의 이직률은 심각하다. 서울 법인택시의 경우 2002년 51,376명이었던 운전자수는 2005년 37,136명으로 감소하였다. 그리고 2002년의 이직률이 57.7%, 2003년 62.8%, 2004년 64.3%, 2005년에는 72.1%로 이직률이 급속히 증가하여 직장이라기보다는 아르바이트장소로 전락하였다. 2006년에는 이직률이 52.9%로 감소하였지만 여전히 높은 수치이다.⁸⁾

〈표 II-22〉 서울법인택시 이직률

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
신규취업자(명)	12,062	9,911	10,122	9,422	9,795
재취업자(명)	13,617	13,328	12,974	12,412	13,353
퇴직자(명)	29,641	28,931	27,041	26,773	21,162
증감(명)	-3,664	-5,692	-3,969	-4,939	1,986
보유대수(대)	23,167	23,134	23,134	23,075	
운전자수(명)	51,376	46,044	42,075	37,136	40,030
퇴직/운전자수 (이직률)	57.7%	62.8%	64.3%	72.1%	52.9%

자료 : 서울특별시택시운송사업조합 사업보고서

한편 운전자 감소와 더불어 신규취업자의 수도 줄고 있다. 1998년 경제위기여파로 22,432명의 신규취업자를 기록한 이래 매년 15,000명 내외의 신규취업자가 있었지만 2002년에는 12,062명이었지만 2005년에는 9,422명, 2006년에는 9,795명으로 감소하였다⁹⁾.

이에 반해 주로 업체 간 이동 또는 택시를 그만두었다가 다시 택시로 입사하는 재취업자의 수는 1만 2~3천명선을 유지하고 있어 감소되는 신규취업자에 비해 중요한 택시취업자로 자리매김하고 있다.

8) 택시의 이직률은 지역별 택시운송사업조합 자료를 근거로 하고 있다. 원칙적으로 택시업체는 사업조합에 운전자를 등록하여야만 택시운전을 시킬 수 있으며 운전자가 퇴직하면 퇴직 보고를 하여야 한다. 그러나 택시업체는 입퇴사자 보고를 정확히 하지 않고 있다. 따라서 지역별 사업조합에서 관리하고 있는 입퇴사자 현황보다 이직률은 훨씬 더 심각할 것이다.

9) 택시에 취업하기 위해서는 택시운전자격 시험에 합격하고 소정의 교육을 이수하고 택시운전자격증을 받아야 한다. 따라서 택시운전자격증 응시자수 추이를 보면 새로이 택시에 진입하려는 근로자가 어느 정도 인지 알 수 있다. 그러나 2007년도에 들어와 택시운전자격증 응시자수가 급격히 감소하는 경향을 보이고 있다. 2006년 1월부터 7월까지 총응시자수가 13,191명이었지만 2007년 1월부터 7월까지 총응시자수는 9,786명으로 약 25% 감소한 것으로 나타나고 있어 신규입사자는 지속적으로 감소할 전망이다.

이와 같이 택시는 장시간근로와 저임금으로 이직률이 심화되고 있으며 신규택시인력 진입이 점차 감소하는 추세에 있다.

(3) 교통사고

택시의 또 다른 문제는 교통사고이다. 교통안전진흥공단의 교통사고 통계는 경찰서에 신고된 교통사고를 집계하고 있어 실제적인 교통사고 건수와는 차이가 있다.

<표 II-23>과 같이 1990년에 비하여 2005년의 자동차대수는 354.3%증가하였다. 한편 교통사고건수는 사업용자동차가 21.3%, 비사업용 자동차가 1.7%감소하여 전체 사고건수는 7.5%감소하였다.

그러나 법인택시는 1990년에 비하여 2005년도 사고건수가 26,139건으로 23.1% 증가하였고, 특히 1995년 사고건수 15,392건에 비하면 2005년 사고건수는 약 70%증가하였다.

개인택시도 1990년에 비하면 2005년도 교통사고 건수는 12%감소한 것으로 나타났으나, 1995년 사고건수 2,330건에 비하면 2005년 사고건수는 약 92%증가하는 등 1995년부터 택시교통사고가 급속히 증가하고 있음을 알 수 있다.

<표 II-23> 교통사고 일반현황

구분		1990년	1995년	2000년	2005년	증감률 (2005/1990)
사업용 자동차	사업용자동차	66,260	42,593	51,467	52,119	-21.3%
	법인택시	21,226	15,392	21,938	26,139	23.1%
	개인택시	5,090	2,330	3,650	4,478	-12.0%
비사업용자동차		159,758	183,835	216,568	157,047	-1.7%
총계		226,018	226,428	268,035	209,166	-7.5%
자동차대수(만대)		339	847	1,206	1,540	354.3%

자료 : 교통안전진흥공단

공제조합에 가입된 택시의 교통사고건수도 심각한 상황이다. 2002년 사고율이 31.9%에서 매년 약 5%씩 높아져 2006년에는 사고율이 47.4%로 약 50%가량 증가하였다.

〈표 II-24〉 운전자 1인당 사고건수 및 사고율(2002-2006년)

구 분		2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
사고건수		28,775	32,736	37,000	41,165	42,938
택시차량수에 의한 사고율(%)	택시차량수	90,120	90,184	90,442	90,519	90,561
	사고율(%)	31.9	36.3	40.9	45.5	47.4
운전자수에 의한 사고율(%)	운전자수	185,405	178,159	143,527	134,047	133,494
	사고율(%)	15.5%	18.4%	25.8%	30.7%	32.2%

자료 : 운전자수 - 통계청, 사고건수 - 공제조합

운전자수에 따른 사고율을 보면 2002년 15.5%에서 점차 증가하여 2006년에는 32.2%로 100%이상 증가한 것으로 나타나 교통사고의 심각성을 단적으로 보여주고 있다. 이러한 교통사고의 증가는 수입금보충을 위하여 급차선 변경과 장시간운행 그리고 이직을 심화로 직업에 대한 소명의식이 부족하기 때문이다.¹⁰⁾

(4) 대시민서비스

1990년 초반까지 택시는 불친절의 대명사로 불리울 정도로 승차거부, 부당요금징수, 합승 등이 성행하였다.

따라서 1994년에 서울시에 접수된 택시관련 교통민원 사례만도 8,804건에 이를 정도로 심각하였으며, 특히 승차거부가 4,455건으로 전체 민원건수의 절반에 이를 정도였다.

그러나 1998년 경제위기로 택시 취업이 증가하여 택시가동률이 높아지고, 반대로 택시승객이 감소하면서 이러한 불친절 사례는 4,541건으로 약 절반정도 감소하였으며, 특히 승차거부, 부당요금징수, 합승 등이 50%이상 감소하였다.

이러한 교통민원은 다시 2002년 6,333건, 2006년 6,240건, 2007년에는 11,586건으로 급증하였다.

10) 2006년 공제조합 자료에 따르면 사고율은 47%를 넘는 것으로 나타났다. 따라서 공제조합의 경영수지도 서울, 부산, 대구가 적자 상태이며, 특히 서울의 경우 2006년말 현재 약 215억원 적자상태다. 또한 2006년 16개지부중 13개지부가 경영수지 적자를 기록하였다. 따라서 경영수지의 악화를 이유로 서울 등 9개지부가 분담금을 인상하였고, 나머지 7개지부는 보유금이 줄고 있어 조만간 분담금을 인상할 것으로 보여, 택시업체의 경영에 부담감으로 작용하고 있다.

〈표 II-25〉 서울시 택시불친절에 대한 교통민원 관련 신고현황

구분	1994년	1998년	2002년	2006년	2007년
승차거부	4,455	2,167	3,005	2780	4,228
불친절	951	955	1,097	1353	2,174
부당요금징수	1,145	605	1,134	1127	1,562
합승	1,549	489	466	259	319
도중하차	583	309	610	387	471
장기정차	121	16	21	334	2,832
계	8,804	4,541	6,333	6,240	11,586

자료 : 서울시의 자료를 재구성

이와 같이 택시수요가 감소하고 있음에도 택시불친절에 대한 교통민원이 감소되지 않는 것은 2가지 이유에서이다.

첫 번째로 승객의 권리의식 향상이다. 승객들은 그동안 택시요금이 많이 올랐지만 그에 걸맞게 서비스 개선이 뒤따르지 못한다고 느끼는 것이다. 현실적으로 이전에 비해 택시타기가 훨씬 쉬워졌음에도 승차거부 신고건수가 크게 감소하지 않은 점, 불친절에 대한 신고건수가 증가한 점 등은 시민의 권리의식 향상에 따른 것이라고 볼 수 있다.

두 번째로 근로조건의 악화이다. 2001년부터 악화되기 시작한 근로조건은 운전자로 하여금 조금이라도 운송수입을 올리기 위하여 서비스는 뒷전일 수밖에 없었다. 그리고 근로조건악화로 인한 이직률심화는 택시가 더 이상 직장이라는 의식을 상실하게 했다. 아울러 회사의 운전자에 대한 관리포기로 이어졌다. 따라서 현 상황에서 운전자에게 서비스개선을 바라는 것은 현실적으로 어려울 수밖에 없다.

나. 택시문제의 원인

(1) 공급과잉과 수요감소

택시문제의 가장 큰 원인은 공급과잉이다. 택시공급의 증가는 인구증가나 경제활동, 대중교통의 발달정도 등과 연관성이 있어야 한다.

그러나 1994년부터 2006년까지의 6대도시 인구증가와 택시승객을 살펴보면 택시는 이와는 무관하게 과도하게 증가되었음을 알 수 있다.

<표 II-26>과 같이 1994년에 비하여 2004년 서울과 부산의 인구는 5%내외에서 감소하였고, 택시승객은 29%와 33.2%가 감소하였다.

그러나 택시는 인구와 택시승객이 감소하였음에도 불구하고 서울은 7.6%, 부산은 10.2% 증차되었다. 이와 같이 인구와 택시수요가 감소하고 있음에도 공급은 지속적으로 증가하였던 것이다.

<표 II-26> 인구, 택시대수, 택시승객 비교(1994, 2004년)

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전
인구증가율	-5.4%	-4.5%	7.8%	17.2%	10.1%	17.1%
택시승객수	-29.0%	-33.2%	-43.6%	-13.1%	-47.3%	-43.1%
택시증가율	7.6%	10.2%	18.6%	48.6%	24.1%	18.8%

자료: 인구-주민등록상의 인구(지자체 홈페이지 참조), 택시증가율과 택시승객 (건설교통부 통계 참조하여 구성)

특히 대구, 광주, 대전의 경우는 비록 인구가 증가한 점을 고려하더라도 택시승객수가 40%이상 대폭 감소하였음에도 택시대수는 20%내외에서 증가하였다.

인천의 경우는 인구가 17.2%증가하여 택시승객의 감소가 13.1%로 비교적 적었지만 택시대수는 48.6%증가하여 다른 도시와 마찬가지로 과잉증차가 이루어진 것으로 볼 수 있다.

이와 같이 택시의 증차는 인구증가나 택시수요의 증가 등의 요인에 의한 것이 아니라 법인택시 사업자와 운전자의 요구 그리고 지방자치단체장의 선심성 정책에 의하여 이루어진 것이다.

<표 II-27> 도시인구/택시기사수 비교

구분	*뉴욕	*파리	*동경	**서울
도시인구①	735만명	218만명	1,164만명	1,076만명
택시기사수②	40,000명	16,500명	99,112명	114,479명
①/②	183명	132명	117명	94명

주: * 산업경영연구원(1997)

** 서울(2005년, 서울시, 건설교통부 자료)

택시의 공급초과정도는 택시가 경기변동에 민감하기 때문에 정확히 측정하기는 어려우나 외국의 다른 도시와의 비교를 통하여 상대적으로 추정이 가능하다. 이러한 비교는 택시운전도 직업이며 생계를 유지할 정도의 수입을 올려야 한다는 점에서, 그리고 개인택시와 법인택시의 운행거리 등이 다르다는 점에서 비교대상 도시의 인구와 택시운전자 수를 비교하는 것은 어느 정도 타당성이 있다.

위의 <표 II-27>과 같이 도시인구대비 택시기사수가 뉴욕은 182명당 1명이고, 파리는 132명당 1명, 동경은 117명당 1명이다. 그러나 서울은 94명당 한명으로 뉴욕에 비하여는 약 100%정도 택시운전사가 많으며, 파리에 비해서는 50%, 그리고 동경에 비해서는 25%정도 많은 것으로 나타났다.

이와 같이 택시운전자는 법인택시이건, 개인택시이건 실제 운전애 종사하고 있다는 면에서 서울의 택시운전자의 수가 다른 비교도시에 비하여 많으며 동경과 비교해도 최소 약 25%이상의 택시가 과잉 공급되어 있음을 알 수 있다¹¹⁾.

택시 공급과잉과 더불어 문제가 되는 것은 택시수요의 감소이다.

1992년 54.6억명을 수송한 택시는 1999년까지 약 49억명 내외를 수송하면서 거의 고정적인 인원을 수송하였다.¹²⁾ 따라서 비사업용 차량이 1992년 588만대에서 2000년 1,144만대로 증가하였다고 하더라도 새로운 수요창출로 택시승객의 급격한 감소는 없었다.

그러나 1998년 경제위기이후 2000년 50.4억명을 수송했던 택시는 이후 급속히 감소하여 2006년에 40.5억명을 수송하여, 수송인원이 19.7%가 감소하였다.¹³⁾

11) 일본의 택시대수나 운전자는 다른 선진국가에 비하여 많은 편이다. 비교적 통계가 정확한 일본에 비추어 한국의 과잉증차정도를 살펴보면 한국의 경우 인구 약 4천8백만명에 택시차량대수 246,251대이고 일본은 약 1억 3천만명에 273,184대로 인구대비 차량대수로는 한국이 약 2.44배가량 많은 것으로 나타났다. 또한 운전자수는 한국의 경우 1985년부터 2005년까지 92.3%증가한 285,717명이며 일본은 2.6%감소한 410,585명이다. 따라서 인구대비 운전자는 한국이 약 168명당 1명이고, 일본은 317명당 1명으로, 한국의 택시운전자가 약1.9배가량 많은 것으로 나타났다.

12) 1998년 경제위기시기에도 택시수송인원은 약 48억명으로 1997년에 비하여 약 4천만명 감소에 그쳤다. 따라서 이 시기의 운송수입감소는 실업자가 택시로 유입되어 법인택시 가동율이 높아졌기 때문이다.

13) 서울의 경우에는 이 기간동안 급격히 택시 수요가 감소하는데 이는 2단계 도시철도의 단계적인 완공과 마을버스의 확대에 따른 것이다. 그리고 지방의 경우 이 기간동안 택시승객이 감소하는데 이는 전적으로 자가용의 증가와 인구감소에 의한 것이다.

〈표 II-28〉 택시승승인원

(단위 : 백만명)

구분	7대도시	기타지역	2004/2000
2000년	2,823	2,216	5,039
2006년	1,996	2,052	4,048
증감률	-29.3%	-7.4%	-19.7%

자료 : 건설교통부

이러한 택시승객의 감소는 지역적 차이가 있다. 전국의 7대도시의 택시승객이 같은 기간에 29.3% 감소한 반면에 7대도시를 제외한 지역은 7.4% 감소하여 택시수요의 감소에도 지역적 편차가 있다.

택시수요의 감소원인은 기본적으로 자가용 증가에 있지만 다른 요인도 중요하게 작용하고 있다.

첫 번째로 2000년 자가용차량이 1,139만대에서 2006년 1,502만대로 약 40%증가하였고, 기본적으로 자가용 차량증가가 택시승객을 감소시키는 요인으로 작용하였다.

두 번째는 대도시의 경우 도시철도와 마을버스의 운행 등 대중교통체계의 발달이 택시수요를 감소시키는 요인이다. 도시철도의 경우 서울은 제2기 지하철이 완공되었으며, 부산, 대구, 인천, 대전, 광주에도 도시철도가 완공되어 운영되고 있어 택시승객 감소의 직접적인 원인이 되고 있다. 그리고 마을버스도 지하철 노선을 중심으로 운영하여 택시의 단거리 수송인원을 잠식하고 있다. 특히 서울의 경우 약 1,200대의 마을버스가 운영되어 단거리 택시승객을 급속히 잠식하였다.

세 번째로 대리운전, 렌트카, 콜밴 등의 성행이다. 대리운전은 전국적인 양상이며, 렌트카는 소도시와 제주도를 중심으로, 그리고 콜밴은 일부지역에서 택시승객을 잠식하고 있다.

이와 같이 대도시지역의 택시수요 감소는 자가용의 급속한 증가와 도시지역의 대중교통수단의 정비, 대리운전의 성행 등으로 볼 수 있으며, 대도시 이외의 지역에서는 자가용의 급속한 증가와 대리운전, 콜밴, 렌트카 등의 운행으로 택시수요가 감소하고 있는 것으로 나타났다.

(2) 낮은 생산성

택시의 요금인상은 물가인상률보다 높지만 택시의 공급확대는 실차량을 낮추었고 따라서 시간당 운송수입금은 1988년 4,415원에서 2005년 5월 11,555원으로 162%증가하는데 그쳤다. 이러한 증가폭은 1988년부터 2005년까지의 전산업명목노동생산성이 291%증가하였다는 것과 비교할 때 택시의 생산성 증가는 전산업 노동생산성의 60%에도 미치지 못하고 있음을 알 수 있다.

따라서 일반적으로 택시운전자는 낮은 생산성을 높이기 위하여 근로시간을 증가시키고 이것은 장시간 근로로 인한 교통사고라는 또 다른 문제를 야기시키고 있다.¹⁴⁾

〈표 II-29〉 서울택시의 시간당 수입금 비교

구분	1988년	2005년 5월	2005/2005
시간당 수입금	4,415원	11,555원	162%증가

자료 : 1988(생산성본부), 2005(한국교통연구원)

(3) 정부정책의 한계

택시에 대한 정부정책의 문제는 공급위주의 정책과 선심성 정책이다.

첫 번째로 정부의 택시정책의 문제는 공급주의 정책이다. 특히 법인택시 운휴차량이 존재하고 있는 상황에서 이를 가동시키는 정책을 실시했어야 함에도 오히려 개인택시 증차가 지속적으로 이루어졌다.

이러한 택시증차는 택시수요를 택시공급으로 문제를 주로 해결하려고 하였기 때문이다. 일본이 택시수요증가를 주로 요금인상으로 조절하였고, 부가적으로 택시공급정책을 사용하였다는 점에서 한국의 택시정책은 일본과 정반대의 정책을 실시한 것이다.

14) 서울은 비교적 시간당 수입금이 높은 지역이다. 지방에는 2005년, 2006년 택시요금인상이 이루어졌음에도 시간당 수입이 만원내외인 지역이 많다, 이런 지역의 경우 주 40시간제를 정확히 시행한다고 한다면 월간 소정근로시간이 174시간이므로 이에 따른 운송수입은 174만원이다, 이러한 수입은 운전자가 다 가져가도 정상적인 생활을 하는데 어려움이 존재한다. 그럼에도 이 운송수입을 노사가 배분하여야 하므로 노사의 어려움이 존재하며, 따라서 운전자는 근로시간 증가, 난폭운전 등으로 부족한 운송수입을 보충하고 있는 형편이다.

따라서 한국의 공급주의 정책은 단기적인 정책으로, 중장기적으로 개인교통 및 대중교통 발달로 택시수요가 감소될 경우 과잉증차된 택시를 어떻게 할 것인가에 대한 종합적인 고려가 전혀 없었던 것이다.

두 번째로 지자체의 선심성정책이다. 택시의 증차는 지자체에 권한이 있어 지자체의 의사에 따라 택시를 증차할 수 있다. 그러나 택시의 증차를 인구, 경제활동, 대중교통, 개인교통 등의 요소를 종합적으로 고려하여야 함에도 불구하고, 택시증차 문제를 개인택시 대기자와 법인택시 사업자의 민원을 해결하는 것으로 인식하여 왔다는 것이다.

특히 지자체장의 선거전후로 개인택시 증차가 많았다는 점에서 그리고 특정행사를 이유로 택시공급을 많이 하였다는 점에서, 공급과 수요를 통한 조절보다는 선심성 정책으로 택시공급을 확대하여 택시문제가 악화시켜왔던 것이다.¹⁵⁾

15) 이러한 증차는 주로 행사와 관련되어 있다. 전국체전, 엑스포, 비엔날레 등의 행사시 집중적인 증차가 이루어지며, 이러한 행사가 없다고 하더라도 지자체선거를 앞두고 개인택시 대기자의 민원이 심화되면 증차계획을 세워 증차하였다. 이와 같은 증차는 행사 등이 끝나면 증차한 차량을 해결할 방법이 없다는 점에서 큰 문제로 남는다.

그리고 1992년 이후 택시 승객이 감소하고 있는 상황에서 그리고 법인택시의 운휴차량이 증가하고 있는 속에서 증차의 목적이 무엇인가라는 문제가 있다. 일본이 규제완화의 일환으로 시행되고 있는 증차는 경쟁을 통하여 조금 더 질 높은 서비스를 제공하고, 시민에게는 좀 더싼 요금으로 택시를 이용케 하자는 데 있다. 그러나 한국의 증차는 개인택시대기자의 집단행동과 이를 지자체단체장이 수용한 선심성정책 이상의 것은 아니다. 즉 민원 해결차원이며, 이후의 어떠한 문제가 발생할지에 대하여는 어떠한 예측이나 방법을 모색하지 않았다는 것이다. 혹자는 이렇게 택시를 증차하여 택시타기가 좋아졌다고 주장하지만 택시를 증차하지 않고도 법인택시 가동률을 높인다든지, 아니면 다른 교통수단의 대체방법 등의 택시수요를 조절할 수 있다는 점에서 운휴차량의 증가에도 불구하고 지속적인 택시증차는 이해할 수 없는 선심성 정책의 일환이라고 할 수 있다.

Ⅲ. 택시의 운행 및 근로조건 실태조사

1. 조사범위 및 내용

택시의 최저임금 시행방안을 연구하기 위하여 영업거리 등의 운행실태 조사 및 임금 및 근로시간 등의 조사를 함께 실시하였다.

조사방법은 타코메타기에서 출력된 운행기록지와 임금대장, 임금협정서, 단체협약서 등을 분석하였으며, 현황 파악 등을 위한 노사당사자 면담조사도 병행하였으며 조사내용은 다음과 같다.

첫 번째로 2009년 7월 1일부터 최저임금이 시행되는 서울 등 7대 도시지역을 조사하였다. 서울은 3개업체, 나머지 6개 광역도시는 2개업체를 조사하여 총 15개업체를 조사하였다.

두 번째로 아래의 <표 Ⅲ-1>와 같이 근무제도는 1일 2교대 10개업체, 1인1차제 8개업체, 격일제 1개업체를 조사하였으며, 임금제도는 가감누진형 성과수당제 1개업체, 업적급제 2개업체, 사납금제 13개업체를 조사하였다.

세 번째로 운행실태와 관련해서 운행거리, 영업거리, 영업시간, 운행시간, 운행회수, LPG 소비량 등을 조사를 통하여 영업률, 실차률, 시간당 수입금, 영업거리당 수입금 등을 조사하였다.

네 번째로 임금협정, 단체협약 및 면담조사를 통하여 협정서상의 기본, 연장, 야간 등의 근무시간과 만근일수와 인정근로일수의 범위 등을 조사하고, 이어 임금액, 연료지급량과 임금구성 항목별 임금수준을 조사하였다.

다섯 번째로 임금대장 등을 통하여 업체별 고정급 수준을 조사하였고, 수입금전액관리를 하는 업체의 경우에는 업적급 및 성과수당을 별도로 조사하였다.

〈표 Ⅲ-1〉 조사지역 및 근무제도 및 임금제도

구 분		근무제도			임금제도		
		1일2교대	1인1차제	격일제	가감누진형	업적급제	사납금제
서울	A	0					0
	B	0					0
	C	0	0				0
부산	D	0	0				0
	N		0				0
대구	E	0					0
	F		0				0
인천	G	0				0	
	H	0	0		0		0
광주	I	0				0	
	J	0					0
대전	K	0	0				0
	O		0				0
울산	L			0			0
	M		0				0
계	15	10	8	1	1	2	13

2. 운행실태 등

가. 실차량

(1) 거리 실차량

① 1일 2교대, 격일제

먼저 주행거리는 광주가 225.5km로 가장 많은 거리를 운행하고 있으나 영업거리는 서울이 134.3km로 가장 길다. 반면 대전의 경우 주행거리 및 영업거리가 모두 짧은 특색을 보이고 있다.

〈표 Ⅲ-2〉 1인2교대 및 격일제 거리실차률 현황

구분	주행거리	영업거리	거리실차률	기본회수	1회당 영업거리
서울	217.1	134.3	61.8%	24.5	5.5
부산	200.6	109.2	54.4%	26.0	4.2
대구	229.5	112.1	48.8%	28.5	3.9
인천	197.6	102.3	51.8%	26.2	3.9
광주	225.5	126.0	55.9%	30.8	4.1
대전	188.9	97.0	51.3%	26.4	3.7
*울산	333.8	184.2	55.2%	47.3	3.9

자료: 메타기조사

주: * 울산은 격일제 근무이며 나머지 도시는 1일2교대 근무지역임

도시별 거리실차률은 서울이 61.8%로 가장 높고, 대구가 48.8%로 가장 낮으며 나머지 도시들은 50~56%의 거리실차률을 보이고 있어 서울과 상당한 차이를 보이고 있다.

1회당 영업거리는 서울이 5.5km로 가장 길고 나머지 도시는 3.7~4.2km로 서울에 비하여 20%이상 짧은 것으로 조사되었다.

② 1인1차제 근무제도

1인1차제 운행거리는 서울과 대구가 290km를 넘는 경우도 있지만 부산과 같이 주행거리가 223km로 짧은 경우도 있어 도시간 편차가 큰 것으로 나타났다.

영업거리는 서울이 175.3km로 가장 길어 거리실차률이 60.2%로 나타나 1일2교대에 비하여 약간 거리실차률이 낮은 것으로 조사되었다.

다른 도시들도 거리실차률이 48.6~55.7%로 1일2교대와 약간의 차이가 있는 것으로 조사되었고, 1회당 영업거리도 서울이 5.2km로 가장 길고 다른 도시는 4.0~4.3km로 1일2교대와 별다른 차이가 없는 것으로 조사되었다.

〈표 Ⅲ-3〉 1인1차제 거리실차률 현황

구분	주행거리	영업거리	거리실차률	기본회수	1회당 영업거리
서울	291.4	175.3	60.2%	34.0	5.2
부산	222.9	121.9	54.7%	28.4	4.3
대구	294.8	143.2	48.6%	35.0	4.1
인천	266.2	148.3	55.7%	35.9	4.1
대전	253.5	130.7	51.5%	32.5	4.0
울산	255.1	136.0	53.3%	34.0	4.0

자료 : 메타기조사

(2) 시간 실차률

① 1일2교대 등

1일2교대 등의 출고에서 입고까지의 운행시간은 광주가 11시간3분으로 가장 길고 대전이 9시간 48분으로 가장 짧은 것으로 나타났다. 그리고 승객을 태운시간인 영업시간은 서울이 4시간 57분으로 가장 길고, 대전이 3시간 34분으로 가장 짧은 것으로 조사되었다.

따라서 실차률은 서울 45.8%로 가장 길고 격일제인 울산이 31.9%로 시간 실차률이 가장 낮은 것으로 조사되었다.

〈표 Ⅲ-4〉 1일2교대 등 시간실차률 현황

구분	운행시간 (출고 - 입고)	영업시간	시간 실차률
서울	10:48	4:57	45.8%
부산	10:56	3:58	36.3%
대구	10:09	4:09	41.0%
인천	10:41	4:44	44.4%
광주	11:03	4:46	43.2%
대전	9:48	3:34	36.5%
울산	20:50	6:29	31.9%

자료 : 메타기조사

② 1인1차제

1인1차제의 운행시간은 울산 14시간 34분, 대구 14시간 20분으로 나타나 비교적 긴 것으로 조사되었으며, 부산은 12시간 40분으로 상대적으로 짧은 것으로 조사되었다.

영업시간은 서울이 6시간 7분으로 가장 길고, 부산이 4시간 31분으로 가장 짧은 것으로 나타났다.

따라서 1인1차제의 시간 실차률도 서울이 43.9%로 가장 높고 이어 인천이 42.2%로 나타났으며 부산 등의 5개도시는 35%내외인 것으로 조사되었다.

〈표 III-5〉 1인1차제 시간실차률 현황

구분	운행시간 (출고 - 입고)	영업시간	시간 실차률
서울	13:56	6:07	43.9%
부산	12:40	4:31	35.7%
대구	14:20	5:29	38.3%
인천	13:43	5:47	42.2%
대전	13:24	4:44	35.4%
울산	14:34	4:53	33.5%

자료 : 메타기조사

(3) 운송수입금 등

① 전형적인 근무제도(1일2교대, 격일제)

1일2교대의 운송수입은 서울이 137,664원으로 가장 높고 인천이 103,530원으로 가장 적은 것으로 나타났다. 서울이 인천보다 1일 약 24,000원의 운송수입이 많은 것으로 나타나 월간 운송수입 차이는 624,000원으로 상당한 격차가 있는 것으로 조사되었다.

또한 운행거리 1km당 운송수입은 서울이 634원, 울산 624원인 반면 대구는 472원, 광주가 503원으로 나타나 서울에 비하여 운행거리 1km당 운송수입이 약 20%이상 적어 운송원가 압박의 요인으로 작용할 것으로 보인다.

영업거리 1km당 운송수입은 부산 1,105원, 대전 1,141원, 울산 1,131원으로 2008년 10월과 11월 요금인상의 효과로 비교적 높은 것으로 나타났지만 광주의 경우 901원으로 영업거리1km당 운송수입이 가장 낮은 지역으로 나타났다.

1회당 영업수입도 1회당 영업거리가 긴 서울이 5,614원으로 가장 높았으며 이어 2008년 요금인상이 된 부산이 1,644원, 울산 4,404원, 대전 4,187원이며, 이외의 지역은 4천원 이하인 것으로 조사되었다.

〈표 Ⅲ-6〉 1일2교대 등의 운송수입금 등

구분	운송수입금	운행거리 1km당 운송수입	영업거리1km당 운송수입	1회당 영업수입
서울	137,664	634	1,025	5,614
부산	120,654	602	1,105	4,644
대구	108,435	472	968	3,799
인천	103,775	525	1,014	3,964
광주	113,530	503	901	3,691
대전	110,639	586	1,141	4,187
울산	208,300	624	1,131	4,404

자료 : 메타기조사

② 비전형적인 근무제도 (1인1차제)

1인1차제의 운송수입은 서울이 176,931원으로 가장 높았고 이어 울산이 153,428원으로 높았고, 부산이 135,566원으로 가장 낮은 것으로 조사되었다.

〈표 Ⅲ-7〉 1인1차제의 운송수입금 등

구분	운송수입금	운행거리 1km당 운송수입	영업거리 1km당 운송수입	1회당 영업수입
서울	176,931	607	1,009	5,211
부산	135,566	608	1,112	4,772
대구	139,855	474	976	3,998
인천	149,129	560	1,005	4,157
대전	145,241	573	1,112	4,473
울산	153,428	602	1,129	4,507

자료 : 메타기조사

운행거리 1km당 운송수입은 부산이 608원으로 서울의 607원과 거의 비슷하였다. 부산이 운행거리 1km당 운송수입이 높은 것은 2008년 10월 요금인상 효과에 따른 것이며, 요금인상이 있었던 울산 602원, 대전 573원도 마찬가지다. 대구의 경우 474원으로 가장 낮은 것으로 나타나 운송수입이 상대적으로 적은 것으로 나타났다.

영업거리 1km당 운송수입도 1일2교대와 마찬가지로 요금인상이 있었던 부산과 대전이 1,112원, 울산 1,129원으로 요금인상이 없는 서울 1,009원 인천 1,005원, 대구 976원에 비하여 상대적으로 높았다.

1회당 영업수입은 서울이 5,211원으로 가장 많고, 부산은 4,772원이며, 대구의 경우 3,998원으로 가장 적은 것으로 조사되었다.

(4) 택시의 시간당 수입금(생산성)

1일2교대 등의 근로시간 1시간당 운송수입은 서울이 14,192원으로 가장 높았고, 울산이 13,059원이었으며 가장 낮은 인천의 경우 1시간당 10,866원으로 서울과 약 3,300원정도 차이가 있는 것으로 나타났다. 따라서 1일 10시간을 근무한다면 1일 33,000원, 월간 858,000원 정도의 운송수입차이가 나 서울보다 인천의 어려움이 심할 것으로 예측된다.

1인차제의 경우도 서울이 1시간의 근로시간 수입이 15,497원으로 나타나 시간당 수입이 가장 높은 것으로 조사되었으며, 특히 1일2교대의 시간당 수입금인 14,192원보다 약 1,300원정도 높은 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-8〉 근로시간 1시간당 운송수입

구분	1일 2교대 등		1인1차제	
	근로시간	1시간당 수입금	근로시간	1시간당 수입금
서울	9:42	14,192	11:25	15,497
부산	9:35	12,590	10:54	12,437
대구	8:32	12,707	12:01	11,638
인천	9:33	10,866	12:23	12,042
광주	9:53	11,487		
대전	9:15	11,961	12:27	11,665
울산	15:57	13,059	11:49	12,984

자료 : 메타기조사

이와 같이 1인1차제의 시간당 수입금이 높은 것은 1인1차제가 주로 택시승객이 많은 오후부터 새벽시간대에 운행하기 때문이다. 대구와 대전의 시간당 운송수입은 11,600원대로 서울과 시간당 약 5,000원의 차이를 보이고 있는 것으로 조사되었다.

(5) LPG연비

LPG 연비는 각 지역의 교통여건에 따라 차이를 보이고 있으며, 또한 개인적인 운전습관에 따라 조금씩 차이를 보이고 있다. 메타기에 LPG 사용량이 입력된 1일2교대 5개 업체, 1인1차제 2개 업체를 대상으로 주행거리와 연료사용량을 측정한 결과는 아래의 <표 III-9>와 같다.

<표 III-9> LPG연비

구분	1일2교대				1인1차제		평균
업체	A	B	C	H	C	H	
주행거리	209.9	222.2	219.2	199.9	291.4	266.2	234.0
연료소모량	33.6	34.7	33.2	32.0	44.8	46.0	37.4
연비(Km/L)	6.2	6.4	6.6	6.2	6.5	5.8	6.3

자료: 각 업체 메타기조사

1일2교대의 경우 연비가 1L당 6.2~6.6Km로, 1인1차제는 1L당 6.5Km와 5.8Km가 나왔다. 그리고 전체 평균한 결과는 1리터당 6.3Km인 것으로 조사되었다.

3. 근로조건 등

가. 근로시간

(1) 임금협정서상의 근로시간

임금협정서상의 만근일수는 서울, 인천, 대전은 근무제도와 관계없이 26일 만근제를, 대구도 근무제도와 관계없이 25일 만근제를 시행하고 있다. 부산은 1일 2교대제의 경우 25일

만근제를 1인1차제의 경우 23일 만근제를 시행하고 있다. 울산의 경우 격일제는 14일 만근제를 1인1차제는 24일 만근제를 시행하고 있으며, 일부이지만 1일 2교대의 경우는 25일 만근제를 시행하고 있다.

1일 기본근로시간은 대부분의 업체가 6시간 40분제를 채택하여 주40시간제를 시행하고 있으며, 울산의 격일제는 1일 기본 근로시간을 7시간20분으로 하고 있고 월 만근일수가 14일이므로 주40시간제 미만으로 되어 있고, 1인1차제를 하는 회사의 경우 1일 기본근로시간을 4시간으로 정한 경우도 있다.

〈표 III-10〉 임금협정서상의 근로시간

구분		근무제도	만근일수	1일기준근로시간	월간기본	연장	월 근로시간	월야간근로시간
서울	A	1일2교대	26	6.67	173.42		173.42	52
	B	1일2교대	26	6.67	173.42		173.42	52
	C	1일2교대	26	7.33	190.58		190.58	52
		1인1차	26	7.33	190.58		190.58	52
부산	D	1일2교대	25	6.67	166.67	16.67	183.33	50
		1인1차	23	6.67	153.33	38.33	191.67	92
	N	1일2교대	25	6.67	166.67	16.67	183.33	50
		1인1차	23	6.67	153.33	38.33	191.67	92
대구	E	1일2교대	25	6.67	166.67		166.75	33.33
	F	1인1차	25	6.67	166.67		166.75	33.33
인천	G	1일2교대	26	6.67	173.42		173.42	52
	H	1일2교대	26	7.33	190.58		190.58	52
		1인1차	26	6.67	173.42		173.42	52
광주	I	1일2교대	25	6.67	173.42		173.42	26
	J	1일2교대	26	6.95	173.75		173.75	25
대전	K	1일2교대	26	6.67	173.42		173.42	60.67
		1인1차	26	6.67	173.42		173.42	60.67
	O	1인1차	26	6.67	173.42		173.42	60.67
울산	L	격일제	14	7.33	102.62	56	158.62	28
	M	1인1차	24	4.00	96.00		96.00	

자료: 각 업체 임금협정서

그리고 일부 사업장은 주 44시간제의 임금협정을 사용하고 있어 1일 기본근로시간이 7시간20분인 사업장이 서울 및 인천에 각각 1개 사업장인 것으로 조사되었다. 광주의 경우는 1일 기본근로시간을 6시간 57분으로 하여 주40시간제를 시행하는 경우도 있다.

따라서 대부분의 업체가 근무제도와 관계없이 1일 6시간 40분, 월간 26일 근무제로 월간 기본근로시간은 173.4시간으로 나타났으며, 대구와 부산의 1일 2교대는 월 166.67시간이며 울산의 경우 격일제를 시행하는 업체는 102.6시간, 1인1차제는 96시간으로 나타났다.

협정서상으로 연장근로를 인정한 임금협정은 부산의 1일 2교대 업체가 1일 40분, 월간 16.67시간, 1인1차제가 1일 1시간 40분, 월간 38.33시간을 인정하여 주고 있고, 울산의 격일제 업체는 1일 4시간 월간 56시간을 연장근로로 인정하고 있다.

협정서상 야간근로시간은 오후반에 한하여 1일 4시간 야간근로시간을 인정하는 업체가 대부분이며, 대구의 경우 오후반에 한하여 1일 2시간 40분을 인정하고, 광주의 경우 오후반에게 2시간을 야간근로로 인정하고 있다. 대전의 경우는 매일 2시간 20분을 인정하여 월 60.67시간을 야간근로시간으로 인정하고 있다.

(2) 월간 근무일수

다른 산업이나 업종은 주 40시간제로 대부분 주5일 근무를 원칙으로 하고 있고, 연차사용 및 유급휴일 등으로 월간 20일정도를 근무하고 있다.

그러나 택시는 월 만근일수도 길지만 실제 근무일수도 다른 산업에 비하여 많은 것으로 나타났다.

월간 실근무일수가 1일2교대의 경우 최소 23일 이상 실제 근무하고 있는 것으로 조사되었으며, 25일이상을 근무하는 경우도 있는 것으로 나타났다.

1인1차제의 경우에도 최소 23일 이상 근무하면서 오히려 1일 2교대보다 더 많은 근무를 하는 경우도 있다.

부산의 경우 1일 2교대와 1인 1차제 모두 만근일수를 초과하여 근무하는 경우도 발생하기도 한다.

또한 연차 등 인정근무일수가 1일 이상인 업체가 5개이고 10개업체가 1일 미만 인정근무일수가 발생할 정도 휴가나 결근 등도 적은 것으로 나타났다.

이와 같이 실근무일수가 많고, 휴가 등의 사용이 적은 것은 수입감소로 인하여 근무일수와 1일 근로시간을 늘려 수입을 보충하려하고 있기 때문이다.

〈표 Ⅲ-11〉 근무일수

구분		근무제도	만근일수①	실근무일수	인정근무일수	월간 근무일수②	① - ②
서울	A	1일2교대	26	23.85	1.55	25.40	-0.60
	B	1일2교대	26	24.76	1.24	26.00	0.00
	C	1일2교대, 1인1차	26	25.23	0.63	25.85	-0.15
부산	D	1일2교대	25	25.01	0.03	25.04	0.04
		1인 1차	23	25.37	0.10	25.47	2.47
	N	1일2교대	25	24.67	0.23	24.90	-0.10
		1인 1차	23	24.73	0.06	24.79	1.79
대구	E	1일2교대	25	22.98	1.78	24.76	-0.24
	F	1인 1차	25	23.50	0.26	23.76	-1.24
인천	G	1일2교대	26	24.25	1.08	25.33	-0.67
	H	1일2교대	26	25.29	0.57	25.86	-0.14
		1인 1차	25	25.47	0.03	25.50	0.50
광주	I	1일2교대	26	24.64	1.39	26.02	0.02
	J	1일2교대	25	24.65	0.25	24.89	-0.11
대전	K	1일2교대	26	24.19	0.73	24.93	-1.07
	O	1인 1차	26	25.26	0.18	25.44	-0.56
울산	L	격일제	14	14.21	0.00	14.21	0.21
	M	1인 1차	24	23.00	0.80	23.80	-0.20

자료: 각 업체 임금대장 및 임금협정서

(3) 구속시간과 근로시간

1일의 구속시간은 대전의 경우 9시간 48분으로 가장 짧고, 광주가 11시간 6분으로 가장 길다. 1일 근로시간은 광주의 J업체가 10시간 2분으로 가장 길고 대구가 8시간 32분으로 가장 짧다.

월간 구속시간은 서울이 277시간 36분으로 가장 길고 대구가 233시간 23분으로 가장 짧다. 근로시간은 대구가 196시간 5분으로 가장 짧고, 광주 J업체가 247시간 41분으로 가장 길다.

주 40시간제의 경우 월간 기본근로시간이 174시간이므로 대구의 경우 22시간 5분을 연

장근로한 것으로 나타나고 있고, 광주 J업체의 경우 73시간 41분을 연장근로한 것으로 나타나 장시간 근로가 심각한 것으로 나타났다.

1인1차제의 1일 구속시간은 12시간 40분부터 14시간 34분까지로 도시별로 약 2시간 정도 차이가 나는 것으로 나타났다.

〈표 III-12〉 1일2교대 등의 구속시간과 근로시간

구분		구속시간	휴게시간	근로시간	실근무일수	월간구속시간	월간근로시간
서울	A	10:45	1:09	9:36	23.85	256:33	229:04
	B	10:41	0:43	9:57	24.76	264:32	246:33
	C	11:00	1:25	9:34	25.23	277:36	241:34
부산	D	10:56	1:21	9:35	25.01	273:36	239:44
대구	E	10:09	1:37	8:32	22.98	233:23	196:05
인천	G	11:04	1:34	9:30	24.25	268:39	230:27
	H	10:19	0:43	9:36	25.29	260:54	242:45
광주	I	11:06	1:22	9:43	24.64	273:31	239:32
	J	11:00	0:57	10:02	24.65	271:23	247:41
대전	K	9:48	0:32	9:15	24.19	237:06	224:03
울산	L	20:50	4:52	15:57	14.21	296:03	226:44

자료: 메타기조사

또한 1일의 근로시간은 10시간 54분에서 12시간 27분으로 1시간 30분정도 도시별 편차가 있는 것으로 조사되었다.

월간 구속시간은 321시간에서 349시간으로 나타나 1인1차제의 운전자는 월간 총시간의 절반 가까이 택시운행 등으로 자유스러운 시간을 보내지 못하는 것으로 조사되었다.

1인1차제의 월간 근로시간은 271시간에서 315시간으로 나타났으며 따라서 97시간에서 139시간정도 연장근로를 하는 것으로 조사되어 장시간 근무를 하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 III-13〉 1인1차제의 구속시간과 근로시간

구분		구속시간	휴게시간	근로시간	실근무일수	월간구속시간	월간근로시간
서울	C	13:56	2:30	11:25	25.23	351:45	288:07
부산	D	12:40	1:43	10:54	25.37	321:44	276:44
대구	F	14:20	2:19	12:01	23.50	336:50	282:23
인천	H	13:43	1:19	12:23	25.47	349:41	315:45
대전	K	13:24	0:57	12:27	25.26	338:52	314:46
울산	M	14:34	2:45	11:49	23.00	335:21	271:52

자료: 메타기조사

나. 임금

임금협정서 등을 분석하여 임금제도와 1일 임금액 및 월간 임금액 그리고 연료지급량을 조사하였다.

(1) 임금제도 등

조사대상 15개업체중 1일2교대를 하는 업체중 수입금전액관리를 하는 업체는 광주의 1개업체와 인천의 2개업체이며, 나머지는 사납금제를 시행하고 있다.

그리고 1인1차제를 시행하는 업체는 전부 사납금제를 시행하고 있으므로 조사대상 업체의 절대 다수가 사납금제를 시행하고 있었다.

사납금은 임금 그리고 연료지급량과 비례하고 있다. 따라서 회사에서 지급하는 임금이 많거나 연료지급량이 많으면 사납금이 높고 임금이나 연료지급량이 적으면 사납금이 적어지는 경향이 있다.

1일2교대에서 사납금이 가장 적은 광주의 J업체의 경우 사납금이 69,000원으로 가장 적지만 LPG지급이 없는 것으로 나타나고 있으며, 서울의 경우 사납금이 92,000원이지만 회사에서 지급하는 임금이 1년차 기준으로 약 100만원이 될 정도로 다른 지역보다 임금이 월등히 많다.

〈표 Ⅲ-14〉 임금제도 및 임금액과 연료지급량

구분		근무제도	임금제도	만근일수	1일 임금액	월간 임금액	LPG
서울	A	1일2교대	사납금제	26	92,000	2,392,000	25
	B	1일2교대	사납금제	26	92,000	2,392,000	25
	C	1일2교대	사납금제	26	83,000	2,158,000	27
		1인1차	사납금제	26	115,000	2,990,000	27
부산	D	1일2교대	사납금제	25	77,000	1,925,000	30
		1인1차	사납금제	23	105,700	2,431,100	35
	N	1일2교대	사납금제	25	77,000	1,925,000	30
		1인1차	사납금제	23	105,700	2,431,100	35
대구	E	1일2교대	사납금제	25	82,000	2,050,000	전량
	F	1인1차	사납금제	25	107,000	2,675,000	전량
인천	G	1일2교대	업적급제	26	81,900	2,129,400	전량
	H	1일2교대	성과수당제	26			전량
		1인1차	사납금제	26	128,000	3,328,000	전량
광주	I	1일2교대	업적급제	26	78,000	2,028,000	전량
	J	1일2교대	사납금제	25	69,000	1,725,000	0
대전	K	1일2교대	사납금제	26	75,000	1,950,000	27
		1인1차	사납금제	26	94,000	2,444,000	27
	O	1인1차	사납금제	26	78,000	2,028,000	27
울산	L	격일제	사납금제	14	133,000	1,862,000	45
	M	1인1차	사납금제	24	80,000	1,920,000	25

자료: 각 업체 임금협정서

택시의 경우 회사에 납입하는 임금액, 가스지급량, 임금 등을 종합적으로 분석하여야 한다. 1일2교대의 월간 임금액은 1,725,000원에서 2,392,000원으로 월간 약 65만원정도 차이가 나고 있으며, LPG지급량도 대구의 경우 전액지급하는 경우도 있지만 광주는 일체의 연료지급이 없는 경우도 있으며 보편적으로 25리터 내외를 회사에서 지급하고 있다.

수입금전액관리를 하는 업체의 경우는 운전자가 사용하는 연료일체를 회사에서 지급하고 있다.

1인1차제의 경우 1일2교대보다 임금액만 차이가 있고 LPG지급량과 회사에서 지급하는 임금이 동일한 경우가 대부분이다. 서울은 1일2교대와 비교해서 32,000원 정도 임금액이 높고, 대전 29,000원, 대구 25,000원의 차이가 있지만 임금, 근무일수 등은 1일2교대와 동일

한 것으로 나타났다.

그러나 부산은 근무일수, 임금, 연료지급량에 차이를 두고 있으며, 1인1차제의 특성을 어느 정도 반영하고 있다고 볼 수 있다.

(2) 협정서상의 임금과 임금대장상의 임금수준

〈표 Ⅲ-15〉 임금협정서상의 임금구성(1년근속기준)

구분		근무제도	기본급	주휴수당	근속수당	승무수당	연장	야간	장려수당 등	상여금(월)	계
서울	A	1일2교대	578,639		22,803	84,636		77,031	37,000	192,879	992,988
	B	1일2교대	578,639		22,803	84,636		77,031	37,000	192,879	992,988
	C	1일2교대	431,850		15,000	148,391		52,809		149,950	798,000
		1인1차	431,850		15,000	148,391		52,809		149,950	798,000
부산	D	1일2교대	400,400		8,000	51,550	56,925	57,500		133,467	707,842
		1인1차	409,200		8,000	51,589	134,240	107,824		136,400	847,253
	N	1일2교대	400,400		8,000	51,550	56,925	57,500		133,467	707,842
		1인1차	409,200		8,000	51,589	134,240	107,824		136,400	847,253
대구	E	1일2교대	489,320		7,000	121,360		53,490	18,000	122,330	811,500
	F	1인1차	489,320		7,000	121,360		53,490	18,000	122,330	811,500
인천	G	1일2교대	500,000		10,000	120,533		81,967		187,500	900,000
	H	1일2교대	480,000		10,000	94,160		69,040	100,000	180,000	933,200
		1인1차	500,000		10,000	72,404		68,822	50,000	187,500	888,726
광주	I	1일2교대	467,995		15,384	164,050		30,000	30,000	155,998	863,427
	J	1일2교대	467,995		15,950	185,004		28,480	10,000	155,998	863,427
대전	K	1일2교대	337,520		6,505	123,220		63,375	14,000	84,380	629,000
	O	1인1차	337,520		6,505	123,220		63,375	14,000	84,380	629,000
울산	L	1인1차	233,464	72,464	7,000	10,000	191,100	31,850		50,000	595,878
	M	격일제	272,640	48,912	10,000				13,398	45,440	380,390

자료 : 각 업체 임금협정서

협정서상의 임금은 울산을 제외하고는 기본급에 주휴수당을 포함하여 산정하고 있으며 서울이 578,639원으로 가장 높고, 울산이 주휴수당을 포함한다고 하더라도 약 30만원에 불과한 것으로 나타났다.

근속수당은 1년이상 근속자에게 근속년수에 따라 차등 지급하고 있으며 서울이 1년차가 22,803원으로 가장 높고 대전의 경우 6,505원으로 가장 낮은 것으로 나타났다.

협정서상 임금총액은 서울이 992,988원으로 가장 높은 것으로 나타났으며, 울산의 M업체는 380,878원으로 가장 낮은 것으로 조사되었다.

〈표 Ⅲ-16〉 임금대장상 평균 고정급

구분		근무제도	실근무일수	고정급	성과수당	업적급	계
서울	A	1일2교대	23.85	952,676			952,676
	B	1일2교대	24.76	947,946			947,946
	C	1일2교대, 1인 1차	25.23	713,437			713,437
부산	D	1일2교대	25.01	677,868			677,868
		1인 1차	25.37	898,414			898,414
	N	1일2교대	24.67	699,554			699,554
		1인 1차	24.73	869,054			869,054
대구	E	1일2교대	22.98	771,648			771,648
	F	1인 1차	23.50	710,285			710,285
인천	G	1일2교대	24.25	863,669		228,438	1,092,106
	H	1일2교대	25.29	941,063	473,616		1,414,678
		1인 1차	25.47	742,765			742,765
광주	I	1일2교대	24.64	873,421		342,463	1,215,883
	J	1일2교대	24.65	865,838			865,838
대전	K	1일2교대, 1인 1차	24.19	677,222			677,222
	O	1인 1차	25.26	599,982			599,982
울산	L	격일제	14.21	661,574			661,574
	M	1인 1차	23.00	365,662			365,662

자료: 각 업체 임금대장

임금대장상의 임금은 협정서상의 임금보다 약간 적어지는 경향이 있다. 이는 택시 운전직의 경우 1년이상 근속자의 경우 조건이 충족되면 상여금이 지급되고, 근속년수에 따라 근속수당이 차등하여 지급되고 있기 때문이고, 따라서 1년미만자의 경우 상여금과 근속수당을 지급받지 못하는데 1년미만자의 비중이 전체운전직의 약 25%정도이고 상여금의 비율은 임금총액에서 차지하는 비율이 약 20%정도가 되기 때문이다.

또한 결근이나 연차휴가 등을 사용하여 1년이상자라도 조건이 충족되지 못한 경우 상여금을 지급받지 못하는 운전자도 있기 때문이다.

회사에서 지급하는 임금수준은 수입금전액관리를 하는 업체가 높다. 수입금전액관리를 하는 경우 운송수입을 전액입금시키고 업적급의 경우 기준입금액 이상의 금액중 60%를 업적급으로 하여 지급하고 있고, 가감누진형 성과수당제는 월 기준입금액의 기준에 따라 가감누진하여 성과수당을 지급하고 있기 때문에 회사에서 지급하는 임금총액이 많기 때문이다.

따라서 성과수당제를 실시하는 인천의 H업체는 성과수당을 포함하여 1,414,678원을 지급하고 있으며, 인천의 G업체와 광주의 I업체는 업적급을 포함하여 1,092,106원과 1,215,883원을 임금으로 지급하고 있다.

(3) 운전자의 총수입

총수입을 산출하기 위하여 사납금제로 근무하는 운전자의 개인수입을 산출하였다. 산출방식은 1일 운송수입을 실근무일수로 곱하고 실근무일수에 해당하는 사납금을 공제하여 개인수입을 산출한 후, 운전자가 부담하는 LPG량을 산출하고 이에 따른 연료비 부담액을 산출하여 그 금액을 개인수입에서 제외하여 실질적인 운전자 개인수입을 산출하였다. 여기서 운전자의 LPG부담정도는 주행거리를 연비(1리터당 6.3km)로 나누어 회사지급량을 뺀 나머지 운전자의 부담분으로 하였다. 그리고 LPG 1리터당 가격은 유류세액이 면세된 2008년 4월부터 10월까지 평균금액에서 유류세액을 공제한 금액인 827원으로 계산하였다.

총수입 산출결과 서울의 경우는 고정급과 개인수입을 합하여 180만원이상부터 200만원까지로 산출되어 다른 지역에 비하여 수입이 많은 것으로 조사되었다. 그리고 부산이 187만원, 울산이 163만원, 대전이 148만원, 대구가 138만원, 광주가 137만원으로 나타났다.

수입금전액관리를 시행하는 업체는 인천이 109만원과 148만원으로 나타났고, 광주가 121만원으로 조사되어 수입금전액관리를 시행하는 업체의 운전자 총수입이 상대적으로 적은 것으로 조사되었다.

1인1차제를 시행하는 업체의 운전자의 총수입은 서울의 경우 187만원, 울산이 176만원, 부산이 약 165만원, 대전이 162만원, 대구가 148만원이고 인천이 128만원으로 가장 적은 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-17〉 1일2교대 등의 운전자 업체별 총수입 비교

구분		운송수입금	실근무일수	임금액	LPG	고정급	개인수입등	운전자총수입
서울	A	134,548	23.85	92,000	25	952,676	850,763	1,803,439
	B	143,100	24.76	92,000	25	947,946	1,054,932	2,002,879
	C	135,344	25.23	83,000	27	713,437	1,157,757	1,871,194
부산	D	120,654	25.01	77,000	30	677,868	1,053,691	1,731,559
대구	E	108,435	22.98	82,000	전량	771,648	607,424	1,379,072
인천	G	103,529	24.25	81,900	전량	863,669	228,438	1,092,106
	H	104,021	25.29		전량	941,063	473,616	1,414,678
광주	I	106,649	24.64	78,000	전량	873,421	342,463	1,215,883
	J	120,410	24.65	69,000	0	865,838	503,593	1,369,431
대전	K	110,639	24.19	75,000	27	677,222	802,623	1,479,846
울산	L	208,300	14.21	133,000	45	661,574	975,982	1,637,556

자료: 각 업체 메타기, 임금협정, 임금대장

1일2교대와 1인1차제를 비교해 본다면 1일2교대제의 수입이 서울은 약2만5천원, 부산은 약8만원, 인천은 약13만원정도 더 높은 것으로 나타났고 대구의 경우 월간 약10만원, 대전 약13만원, 울산의 경우 약12만원정도 수입이 많은 것으로 나타났다.

1인1차제의 근무시간이 1일2교대보다 최소40시간에서 최대90시간 정도 길다는 점을 감안할 때 1일2교대제의 수입이 오히려 더 많다는 것은 1인1차제의 문제점이 분명하게 나타나는 조사결과라고 하겠다.

〈표 Ⅲ-18〉 1인1차제의 지역별 총수입 비교

구분		운송수입금	실근무일수	임금액	LPG	고정급	개인수입등	운전자수입
서울	C	176,931	25.23	115,000	27	713,437	1,160,698	1,874,135
부산	D	135,566	25.37	105,700	35	898,414	749,742	1,648,156
대구	F	139,855	23.50	107,000	전량	710,285	772,093	1,482,378
인천	H	149,129	25.47	128,000	전량	742,765	538,118	1,280,884
대전	K	145,241	25.26	94,000	27	599,982	1,017,734	1,617,715
울산	M	153,428	23.00	80,000	25	365,662	1,394,246	1,759,907

자료: 각 업체 메타기, 임금협정서, 임금대장

IV. 근무 및 임금제도의 문제

1. 근무제도

가. 택시의 근무제도

택시의 근무제도는 과거에는 복격일제 근무가 주류를 이루었다. 그러나 1970년대 택시업체의 기업화가 이루어지면서 도시규모가 클수록 1일 근무 1일 휴무하는 격일제 근무제도로 전환되어 1985년까지 격일제가 중요한 근무제도였고, 소도시나 군지역이 주로 복격일제 근무를 하였다.

1985년 1일2교대제가 도입되면서 1990년대 중반까지 주로 대도시에서는 1일2교대를, 중도시에서는 격일제와 1일2교대를, 소도시와 군지역은 주로 복격일제가 일반적이었다.

이와 같은 근무제도의 변화는 1일의 근무시간이 줄어들고 월간 근무일수도 줄어드는 점을 반영한 것으로 택시의 기업화와 노조의 조직강화 및 이를 바탕으로 한 단체교섭의 발전에 따른 것이다.

〈표 IV-1〉 택시의 근무제도

구분	1일 근로시간	근무일수	현재 실시지역	비고
격일제	약 18-20시간	월 13-15일	울산, 중도시	과거의 근무방식
복격일제	약 12시간내외	월 20일	소도시, 군지역	과거의 근무방식
1일2교대	약 10시간내외	월 24-26일	대도시, 중도시	1985년이후 근무방식
1인1차제	약 12-13시간	월 24-26일	대도시, 중도시, 소도시	1995년이후 근무방식

그러나 부산에서 1995년 운전자 부족으로 1인1차제가 도입된 이후 운전자가 부족한 지역으로 급속히 확산되어 현재는 1인1차제가 중요한 근무제도가 되었다.

1인1차제의 확산이유는 2003년 이전에는 차고지에서 원거리에 있는 운전자의 출퇴근문제나 운전자가 많은 수입을 올리기 위하여 원하는 경우가 있었고, 사업주의 입장에서는 운

휴차를 줄일 수 있다는 점에서 선호하였다.

도입 초기에는 1인1차제는 선택의 문제였다. 그러나 운전자부족이 심화되자 이제 1인1차제는 선택의 문제가 아니라 입사시 강하게 권유를 하거나, 아니면 아예 입사조건이 되어 1인1차제 근로계약을 하지 않으면 입사하기 힘든 회사도 생기고 있다. 따라서 1인1차제는 급속히 확산되고 있으며 대구의 경우 약 90%, 부산, 대전의 경우 60%이상 등 대부분의 지역에서 중요한 근무제도로 확산되고 있다.

1일2교대는 과거에는 오전반은 06시에 배차 받아 16시까지 10시간 배차를 받았고, 오후반은 16시부터 익일 02시까지 배차를 받았다. 그러나 운송수입이 감소하고, 심야시간의 활동인구가 증가하면서 운송수입을 보충하기위하여 교대자간에 시간을 정하여 12시간씩 맞교대를 하고 있으며 아직까지도 대표적인 근무제도이다. 12시간 맞교대를 하더라도 12시간 근무를 하는 경우는 드물고 휴게시간을 제외하면 약 10시간 내외를 근무하고 있다.

격일제도 1990년 초까지는 배차시간이 오전 6시이고 입고시간이 익일 2시가 일반적이었다. 그러나 1일2교대와 마찬가지로 다음 교대자와 24시간 맞교대를 하는 양상이 되었다. 그러나 장시간 연속적인 근무로 1일2교대, 2일 연속근무한 것보다는 운송수입이나 근로시간이 적은 경향이 있다. 따라서 운송수입이 적어지면서 일부 지역은 1일2교대나 1인1차제로 전환하는 경우가 많이 발생하여 격일제 근무자는 이전에 비하여 많이 감소하였다. 격일제의 평균근로시간은 17~18시간정도이다.

복격일제는 일반적으로 오전 7시에 배차를 받아 오후 22시까지 근무하는 것이 일반적이다. 그러나 현재 복격일제의 경우 심야시간까지 근무시간을 연장하는 경우가 있으며, 따라서 1일째는 12시간, 2일째에는 16시간이상을 근무하는 경우도 있다. 그리고 운송수입이 비교적 좋은 지역은 심야시간만 전담으로 운행하는 근로자를 채용하는 경우도 있다, 이 경우 심야시간 근무자는 22시부터 06시까지 근무하고 있다. 복격일제의 평균근무시간은 12~13시간이다.

1인1차제는 차량을 혼자서 1달간 운행하는 제도이다. 그리고 임금액도 1일 2교대보다 25,000원내외의 차이가 나고, 추가적인 운행에 따른 연료비도 운전자가 전적으로 부담하여야 하기 때문에 1일 운행시간이 1일2교대보다 최소 2시간이상 길어야 한다.

1인1차제의 운행형태는 3가지이다. 첫 번째 유형은 오전에 나와서 오후까지 근무하는 방식이고 밤에는 휴식을 취하는 경우이다. 두 번째 유형은 오후에 나와 새벽까지 운행하는 방식으로 1일2교대의 오후반보다 근로시간이 2시간정도 긴 근무형태이다. 세 번째는 오전의 출근시간대에 일하고 휴식을 취하다 오후에 근무를 시작하여 밤 12시경에 근무를 마치는 경우이다.

대도시나 중도시에서는 주로 두 번째, 세 번째 유형이 많고 특히 두 번째 유형이 많은 것으로 나타나고 있다. 그리고 소도시에서는 첫 번째 유형과 두 번째 유형이 많은 것으로 나타났다. 1인1차제의 평균근로시간은 12~13시간이다.

나. 최저임금에 따른 적절한 근무제도

이번 조사에서 1일2교대, 1인1차제, 격일제 근무제도의 근로시간을 산출한바 있다. 이를 근무제도별로 평균을 내면 아래의 <표 IV-2>와 같다.

<표 IV-2> 근무제도별 평균 근로시간

구분	근로시간	실근무일수	월간근로시간
1일2교대	9:32	24.5	233:34
격일제	15:57	14.2	226:45
1인1차제	11:50	24.6	291:39

따라서 이를 정상적으로 환산하여 임금지급시간을 산정하면 아래의 <표 IV-3>과 같다

<표 IV-3> 근무제도별 임금지급시간

구분	월간근로시간	기준근로시간	연장근로시간	연장 * 1.5	야간근로	야간*0.5	임금지급시간
1일2교대	233:34	174:00	59:34	89.35	49	24.5	287.9
격일제	226:45	174:00	52:45	79.125	56.8	28.4	281.5
1인1차제	291:39	174:00	117:39	176.475	98.4	49.2	399.7

첫 번째로 2009년도 최저시급이 4,000원으로 결정된 만큼 탄력적 근로시간제를 도입한다고 하더라도 1일2교대의 경우 약115만원, 격일제의 경우 113만원, 1인1차제의 경우 160만원 정도의 임금이 지급되어야 한다.

이와 같이 1인1차제의 임금이 많아지는 것은 1인1차제의 경우 아래의 <표IV-4>와같이 연장 및 야간 근로수당이 급속히 증가하기 때문이며, 근로시간 증가에 따라 정상적으로 임금을 지급한다면 운송수입의 약 60%정도가 임금으로 나가 기타비용 등을 감안한다면 회사에게 돌아가는 수입이 없어질 것이다.

<표 IV-4> 1일 근로시간 증가에 따른 임금증가 추이

1일기준	1일기준*26	기준	연장	연장*1.5	야간*0.5	계	계*4,000
7	182.0	174	8.0	12	13	199	796,000
7.5	195.0	174	21.0	31.5	13	218.5	874,000
8	208.0	174	34.0	51	13	238	952,000
8.5	221.0	174	47.0	70.5	19.5	264	1,056,000
9	234.0	174	60.0	90	19.5	283.5	1,134,000
9.5	247.0	174	73.0	109.5	19.5	303	1,212,000
10	260.0	174	86.0	129	26	329	1,316,000
10.5	273.0	174	99.0	148.5	26	348.5	1,394,000
11	286.0	174	112.0	168	26	368	1,472,000
11.5	299.0	174	125.0	187.5	26	387.5	1,550,000
12	312.0	174	138.0	207	52	433	1,732,000
12.5	325.0	174	151.0	226.5	52	452.5	1,810,000
13	338.0	174	164.0	246	52	472	1,888,000

주: * 야간근로시간은 1일 8시간 까지는 1일 1시간 10시간 이전까지는 1시간 30분, 12시간이전까지는 1일 2시간 12시간부터는 1일 4시간을 적용

두 번째로 근로시간과 임금과의 관계에서 1인1차제가 너무 불합리하다는 것이다. 아래의 <표 IV-5>와같이 서울의 경우 1인1차제가 약 46.5시간을 더 근무하지만 수입은 2,941원이 더 많을 뿐이다. 그리고 부산의 1일2교대보다 1인1차제가 37시간을 더 근무하지만 오히려 운전자의 수입은 약 8만3천원 적은 것으로 나타났다. 반면 대전, 대구의 경우 운전자의 수입이 10~13만원정도 많은 것으로 나타났으나 1일2교대에 비하여 근로시간이 86~90시간정도 더 긴 것으로 조사되었다. 울산의 경우도 격일제가 상대적으로 근로시간이 적고 따라서 수입이 적다는 것이 반영되었기 때문에 상대적으로 차이가 적게 난 것이다.

〈표 IV-5〉 1인1차제와 1일2교대(울산은 격일제)의 근로시간 및 수입 비교

구분	근로시간			운전자의 수입		
	1일 2교대 월간근로시간	1인1차제 월간근로시간	차이	1일 2교대 운전자수입	1인 1차제 운전자수입	차이
서울	241:34	288:06	46:34	1,871,194	1,874,135	2,941
부산	239:45	276:45	37:00	1,731,559	1,648,156	-83,403
대구	196:06	282:24	86:18	1,379,072	1,482,378	103,306
인천	242:45	315:46	73:00	1,414,678	1,280,884	-133,795
대전	224:03	314:46	90:43	1,479,846	1,617,715	137,870
울산	226:44	271:53	45:08	1,637,556	1,759,907	122,351

세 번째로 이와 같이 1인1차제의 근로시간이 길고 반대로 수입이 적은 것은 사납금과 임금간의 모순이 있기 때문이다.

아래의 <표 IV-6>과같이 1일2교대는 임금산정 시간에 4개 도시 모두 사납금을 채우는데 문제가 없다. 그러나 1인1차제의 경우 임금산정시간에 사납금을 채우기가 부족하다. 특히 대구와 대전의 경우는 임금산정시간보다 2시간정도 더 근무해야만 사납금을 채울 수 있는 실정이다.

〈표 IV-6〉 임금산정시간 동안의 운송수입과 사납금 비교

구분	1일 2교대				1인1차제			
	1시간당 수입금	임금산정 시간	1시간수입금* 임금산정시간	사납금	1시간당 수입금	임금산 정시간	1시간수입금* 임금산정시간	사납금
서울	14,192.20	7.33	104,028.8	83,000	15,497.60	7.3	113,132.5	115,000
부산	12,590.00	7.33	92,284.7	77,000	12,437.20	8.33	103,601.9	105,7000
대구	12,707.20	6.67	84,757.02	82,000	11,638.40	6.67	77,628.13	107,000
대전	11,961.00	6.67	79,779.87	75,000	11,665.90	6.67	77,811.55	94,000

따라서 1인1차제의 경우에는 임금산정시간 동안에 정상적으로 사납금을 채울 수 없으며, 사납금을 채울 수 있는 근로시간 만큼도 임금을 주지않고 있다는 문제점이 발생한다.

만약 최저임금이 택시에 새로이 적용될 경우 1인1차제는 연장근로 및 야간근로의 증가에 따른 임금부담이 가중된다는 점, 현재의 임금수준이 사납금에 따른 정상적인 임금을 지급하지 못하고 있다는 점, 1인1차제는 1일2교대보다 근로시간이 길지만 수입은 1일2교대보

다 못하다는 모순이 존재하고 있다는 점, 이로 인해 교통사고, 산업재해가 많이 발생한다는 점 등을 고려할 때 택시에 최저임금이 적용되는 경우에는 1일2교대제의 시행이 바람직하다고 하겠다.

2. 임금제도

가. 임금제도의 변화

택시의 임금제도는 가감누진형 월급제, 업적급제, 정액사납금제, 도급제로 분류하고 있으며, 이러한 임금제도는 본질적으로 운송수입에 따른 임금이므로 성과급제이다.¹⁶⁾

〈표 IV-7〉 임금제도의 변화 추이

구분	실시	운전자의 수입	수입안정성	연료비 부담	시행근거
도급제	1960년대	개인수입	불안정	본인 부담	
사납금제	1982년	고정급 + 개인수입	불안정	회사 및 본인부담	우수업체
업적급제	1985년	고정급 + 업적급	약간 안정	회사부담	수범업체
가감누진월급제	1999년	고정급 + 성과수당	약간 안정	회사부담	후속지침

먼저 도급제는 1970년대까지 중요한 임금제도이었다. 도급제는 택시운전자가 택시사업주에게 일정한 도급료를 지불하고, 사업주로부터 받는 임금이 전혀 없고, 연료비 등 운행에 필요한 일체의 경비(교통사고 비용 포함)를 운전자가 부담하는 것이다. 따라서 운전자의 임금은 도급료, 연료비 등 운행에 필요한 경비 등을 제외한 금액을 제외한 금액이 운전자의 임금(혹은 수입)이 된다. 현재 대도시 등에서 사납금제 다음으로 많이 시행되고 있으며 특히 소도시나 군지역에 많다.

사납금제는 1973년 말 서울에 법인택시 면허조건으로 처음 도입되었다. 그리고 서울에서 1976년 12월 고정월급제를 시행하도록 하였고 부분적으로 직영화된 회사에서 이를 실시하였다. 그리고 이러한 사납금제가 본격화된 것은 1982년에 우수업체제도를 도입하면서 심사대상에 이를 포함시킴으로써 전국적으로 실시되는 계기가 되었다. 사납금제는 사납금

16) 이외에도 임대제, 지입제가 있으나 이를 운행하는 운전자는 근로자성이 부인되고 있으므로 이들의 수입을 임금이라고 보기는 어렵고 따라서 지입제 등을 임금제도에 포함시키는 것은 한계가 있다.

에 상응한 고정적인 급여와 일정한 연료량이 지급되고, 사납금초과액의 운송수입은 운전자의 수입으로 하되, 회사에서 지급하는 연료량 이상을 사용하는 경우에는 운전자의 부담으로 하고 있는 것으로 1990년 이후 다시 대표적인 임금제도가 되고 있다.

업적급제는 사납금제를 시행하면서 사납금의 임의적인 인상, 사고비용 운전자 부담, 결근시 임금에서 사납금 공제 등으로 운전자의 안정적인 생계가 보장되지 못하는 문제를 해결하기 위해 마련된 것으로 1984년 대구의 차량시위가 계기가 되었다.

1984년 5월 대구에서 사납금 분쟁에 따른 자연발생적인 대규모 시위가 발생함으로써 택시임금제도에 근본적인 대책이 요구되었다. 따라서 여러 가지 논의 끝에 1984년 12월 ‘택시운전자 월급제 지침’을 확정하여 이 지침을 적용하여 1985년 서울이 먼저 시행하였고 1986년 수범업체제도를 실시하면서 우선순위로 업적급제 실시를 명시하면서 6대도시의 임금제도로 자리잡게 되었던 것이다.

업적급제는 운송수입금을 전액 회사에 납입하고 일정한 고정급을 보장하고, 운송수입금 기준액을 초과하는 운송수입의 60%를 운전자에게 업적급으로 지급하는 제도이다. 따라서 연료비를 회사가 전액부담하고, 과징금 및 교통사고시 피해액 운전자 전가 금지 등이 포함되어 있다. 현재 대도시중 일부 업체에서 시행중이다.

가감누진형 성과급식 월급제는 1997년 7월부터 여객자동차운수사업법에 의하여 운송수입금전액관리제가 시행되면서 파생된 임금제도이다. 운송수입금전액관리제가 법제화된 것은 1988년 올림픽이 끝나고 수범업체제도가 폐지되면서 급속히 사납금제도로 급속히 후퇴하였고, 당시 택시노조에서 이에 대한 대응방안으로 수입금전액관리를 법으로 명시할 것을 요구한데 따른 것이다.

노사간에 수입금전액관리에 따른 임금제도가 문제화되면서 1998년 8월 운송수입금전액관리제 시행방안 후속지침에 따른 임금제도가 발표되었다. 주요내용은 운송수입을 전액회사에서 관리하고, 연료를 전액지급하며, 평균운송수입의 50%를 임금으로 하고, 임금 중 80%를 고정급으로 하고 20%를 성과급으로 한다는 내용이다. 따라서 이에 근거하여 1999년 2월 경기지노위의 중재와 3월, 4월 서울지노위의 중재재정으로 ‘후속지침’에 의한 임금제도가 확립되었다.

이러한 임금제도는 운송수입금의 기준액을 없앴고, 소정의 근로시간을 근무했을 경우 고정급을 전액지급한다는 점에서 기존의 임금제도와 다른 점이 있다. 그러나 근본적으로는 성과에 따른 임금제도로 운송수입에 의하여 운전자를 통제한다는 점에서 그리고 성실근무 등이 강화되고 타코메타에 의하여 운전자를 통제한다는 점에서 여전히 이전의 임금제도와

유사한 점이 존재한다.

이러한 임금제도는 2000년 9월 ‘후속지침’이 폐지되면서 확대되지 못하고 현재 일부 업체에서만 시행하고 있다.

나. 택시임금제도와 최저임금제도

택시의 임금제도는 근로시간에 따른 임금이 존재한다고 하더라도 기본적으로 일정한 기준액에 따른 고정급¹⁷⁾이 있고, 또한 생산성에 따른 변동급이 존재한다는 점에서 생산고에 따른 임금제도와 할 것이다.

그러나 택시업종에 최저임금을 적용하는데 있어 성과급(개인수입, 업적급, 성과수당 등)을 개인별로 측정하기 어렵고, 시기별로 다르며, 또한 주야간에 상당한 편차를 보인다는 점에서 최저임금 위반을 판단하기가 어렵다는 문제점이 존재하여 택시노조의 주장을 반영하여 생산고에 따른 임금을 최저임금산정에서 제외하도록 입법화되었다.

현행 택시의 임금제도중 도급제는 생산고에 따른 변동급 임금외에는 고정급이 없으므로 도급제는 최저임금에 적합하지 않은 임금제도이다.

그러나 사납금제인 경우 고정급 + 개인수입, 업적급제인 경우 고정급 + 업적급, 가감누진형 성과급식 월급제는 고정급 + 성과수당으로 구성되어 있어 기본적으로 임금제도의 성격이 고정급 + 인센티브제라는 생산고에 따른 성과급제라는 점에서 유사하다.

단지 운송수입을 전액 회사가 관리하느냐 아니면 일부 관리하느냐, 임금제도에 근로시간에 따른 임금제, 즉 생산성과 관계없는 시간급의 성격이 얼마나 가미되어 있느냐의 차이가 있을 뿐이다.

따라서 2009년 7월부터 시행하는 택시의 최저임금제에서 개인수입, 업적급, 성과수당 등의 생산고에 따른 변동급이 제외되고, 고정급을 기준으로 최저임금 위반여부를 판단하게 될 것이므로 사납금제, 업적급제, 가감누진형 성과식 월급제가 다 유효하다고 할 수 있다.

17) 택시의 고정급은 통상임금에서 말하는 고정적인 임금개념과는 완전히 다르다. 택시의 고정급은 임금협정상에 지급률, 지급시기, 지급조건 등이 정해져있는 임금을 의미한다. 따라서 운송수입에 따라 변동되는 개인수입 등의 변동급과 대비되는 급여이다.

V. 최저임금 산정에 포함되는 임금의 범위

1. 7대도시의 임금구성 항목

서울 등 7대도시의 임금협정에 있는 임금항목을 도표로 만들면 아래와 같이 보통 8개정도의 임금항목으로 구성되어 있다. 지역별로 항목별 특성을 보면 <표 V-1>과 같다.

<표 V-1> 7대도시 임금구성 항목

구분		기본급	주휴수당	근속수당	승무수당	연장수당	야간수당	장려수당 등	상여금
A	1일2교대	0		0	0		0	0	0
B	1일2교대	0		0	0		0	0	0
C	1일2교대	0		0	0		0		0
	1인1차	0		0	0		0		0
D	1일2교대	0		0	0	0	0		0
	1인1차	0		0	0	0	0		0
N	1일2교대	0		0	0	0	0		0
	1인1차	0		0	0	0	0		0
E	1일2교대	0		0	0		0	0	0
F	1인1차	0		0	0		0	0	0
G	1일2교대	0		0	0		0		0
H	1일2교대	0		0	0		0	0	0
	1인1차	0		0	0		0	0	0
I	1일2교대	0		0	0		0	0	0
J	1일2교대	0		0	0		0		0
K	1일2교대	0		0	0		0	0	0
O	1일2교대	0		0	0		0	0	0
L	격일제	0	0	0		0	0	0	0
M	1인1차	0	0	0				0	0

자료 : 임금협정 분석

첫 번째로 서울 등 6개도시는 기본급에 주휴수당이 포함되어 있지만 울산은 기본급과 주휴수당을 분리하여 산정하고 있다. 이러한 기본급은 전액지급이 원칙이나 무단결근, 중

간입퇴사자 등은 기본급을 일할정산하도록 하고 있다. 울산의 경우 유계결근 여부와 관련 없이 결근인 경우 기본급 일할계산이 원칙인 업체도 있다¹⁸⁾.

두 번째로 근속수당의 경우 1년이상자에게 근속년수에 따라 비례하여 지급하고 있으며, 특별한 조건없이 근속수당을 지급하면서 통상임금에 산입하고 있다. 그러나 울산 L회사의 경우 격일제 근무일수 9일이상의 근무자에게 근속수당을 지급하고 있고, 따라서 통상임금에서도 근속수당을 제외하고 있는 등 다른 업체와 다르게 근속수당을 운영하고 있다.

세 번째로 울산은 제외한 6대도시가 승무일수에 비례하여 승무수당을 지급하고 있으나, 울산의 경우 승무수당이 없다.¹⁹⁾ 서울, 광주의 경우 승무수당이 통상임금에 포함시키지 않고 있으나, 부산, 대구, 인천, 대전은 승무수당을 통상임금을 포함하고 있다.

네 번째로 1년이상의 근속자에게 7대도시 모두 상여금을 지급하고 있으나 지급방식이나 조건 등은 다양하다.

상여금은 임금협정상 1년이상자에게 지급하고 있다. 단 운전자 부족으로 비공식적으로 1년미만자에게 상여금을 지급하는 경우도 있으며, 공식적으로 1년미만자에 대하여 보조금 등의 명목으로 수당을 지급하는 경우도 있다.²⁰⁾

상여금은 연간 기준으로 정하여져 있고 그 상여금 산정은 대부분 기본급으로 하고 있으나 울산의 L업체는 정액(연간 600,000원)으로 정하고 있다.

상여금 지급방식은 지역이 서울, 인천, 대구, 대전, 광주가 매월 분할하여 지급하고 있으나, 울산의 경우 구정과 추석 2회에 걸쳐 지급하고 있다. 부산의 경우 연 300%는 매월분할 지급하고, 100%는 구정과 추석에 분할 지급하고 있다.

일정한 근무일수를 채워야만 상여금이 지급되고 근무일수에 따라 상여금 지급액이 차등 지급하는 것이 대부분이지만, 대전과 인천의 H업체의 경우 근무일수에 따라 차등지급하고 있으며, 울산의 M업체는 근무일수에 따른 지급제한이 없는 업체도 있다.

근속년수 및 근무일수외에도 지급제한 조항은 다양하다. 서울의 경우 불법영업행위와 과징금 처분이 없고, 교통사고 및 근로시간미달 그리고 운송수입금 미달 등도 상여금 지급제

18) 울산이 서울 등 6대도시와 근무제도와 임금체계가 다른 것은 서울 등 6대도시는 2004년 월급제 지침에 의하여 임금체계 등이 동일하게 적용되었던 경험이 있어 유사하지만 울산은 월급제 지침이 적용된 경험 이 없었기 때문이다. 따라서 울산은 격일제가 중요한 근무제도였으며 기본급과 주휴수당이 분리되고, 승무수당이 없는 등 서울 등 6대도시와 차이점이 존재한다.

19) M업체는 승무수당이 없고, L업체의 경우 승무수당이라는 명칭의 임금으로 월 10,000원을 지급하고 있으나 9일이상이상자에게만 지급하고 있어 승무에 따른 임금이 아니라 성과급의 성격이라고 할 수 있다.

20) 서울의 경우 1년 미만자가 만근한 경우 월 2만원씩 숙달보조금으로 지급하고 있다.

한 조건으로 있으며, 이러한 내용은 부산, 광주, 대구지역과 인천 G업체도 동일하거나 비슷한 내용의 상여금 지급제한 조항으로 있다. 반면 대전의 경우 과징금을 받은 경우만 상여금 지급을 제한하고 있으며, 울산과 인천의 H업체의 경우에는 근속년수와 근무일수 외에는 상여금지급 조건이 없는 것으로 나타났다.

다섯 번째로 주 40시간제가 되면서 임금수준을 보존하기 위하여 수당이 신설되기도 하고, 성실근무를 위한 장려수당 성격의 수당이 운영되고 있다. 먼저 서울의 경우 2개업체에는 주 40시간제에 따라 근로장려금으로 37,000원을 근무일수에 따라 차등 지급되고 있지만 나머지 1개업체에는 이러한 수당이 없다. 대구의 경우 성실수당으로 월 18,000원을 3개월 이상 근속자중 만근자에게 지급하고 있으며, 인천의 H업체는 성실수당으로 월 26일 실근로만근시(월 만근일이 25일 경우에는 월 25일) 10만원, 25일 실근로일 경우 50,000원, 24일 실근로 30,000원을 지급하고 있다. 대전의 경우 만근시 지급하는 만근수당을 월 14,000원 지급하고 있으며, 광주의 I업체의 경우 20,000원의 장려수당을 지급하고 있고, 울산의 L업체의 경우 격일제 9일이상자의 근무자에게 지급하는 월 10,000원을 승무수당으로 지급하고 있다.

여섯 번째로 연장근로수당과 야간근로수당이다. 연장근로수당은 부산과 격일제를 하는 울산의 L업체가 있지만 나머지 지역은 연장근로수당이 없다. 보통적으로 오후반 근무가 심야시간까지 이어지기 때문에 야간근로시간을 인정하고 있다. 야간근로인정시간은 오후반에 한하여 4시간이 많으며, 이외에도 2시간, 1시간을 인정하는 경우도 있다.

일곱 번째로 가족수당으로 광주의 경우 부양가족 2인까지 1인당 5천원씩매월 가족수당으로 지급하고 있다.

여덟 번째로 운송수입에 따른 변동급여가 있다. 서울, 인천, 대구, 대전의 경우 사납금제로 초과운송수입금중 연료비를 제외하고 남은 운송수입금인 개인수입²¹⁾과 업적급제에 의한 업적급이나 가감누진형성과급제하의 성과수당이라는 변동급여가 있다,

21) 일반적으로 사납금제(형식적 전액관리제 포함)하에서의 기준사납금을 초과하는 “초과운송수입금”에 대하여는 사업주의 지배 가능성 및 관리가능성이 있는 경우 “생산고에 따른 임금”으로 보아 최저임금의 산입범위에 포함하는 것으로 보고 있다.(임금정책과-3261, 2005.8.30) 또한 이러한 임금은 평균임금으로 보아 퇴직금산정에 포함하여야 한다는 것이 판례의 입장이다.

2. 택시 최저임금에 산입하는 임금의 범위 판단기준

최저임금에 포함되는 임금은 최저임금법 제6조 제4항에 규정하고 있다.

매월 1회이상 정기적으로 지급되는 임금이어야하며, 「근로기준법」 제2조제1항 제7호에 따른 소정(所定)근로시간(이하 “소정근로시간”이라 한다) 또는 소정의 근로일에 대하여 지급하는 임금이어야 하며, 이러한 임금중에도 노동부장관이 최저임금액에 산입하는 것이 적당하지 아니하다고 인정한 경우에는 최저임금의 적용을 위한 임금에 산입하지 못한다²²⁾.

그리고 미리 정하여진 지급조건과 지급률에 따라 소정근로(도급제의 경우에는 총근로)에 대하여 매월 1회 이상 정기적·일률적으로 지급하는 임금 또는 수당이 명칭여하와 관계없이 최저임금산정을 위한 산입하는 임금에 해당한다.

그러나 택시의 경우 최저임금법 제6조 제5항에 의거하여 생산고에 따른 임금은 최저임금 산정을 위한 최저임금산정범위에서 제외하되 최저임금법 제6조 제4항과는 별도로 대통령령으로 정하는 임금으로 하도록 하고 있다.

따라서 택시의 최저임금적용을 위한 임금에 산입하는 임금의 범위는 대통령에 의하여 자유롭게 정할 수 있다. 그러나 택시에 대하여 최저임금법 산정범위의 임금을 제한없이 정할 수 있는 것은 아니며, 따라서 다음 3가지 조건중 하나라도 조건이 맞으면 택시 최저임금 산정범위에 산입하지 않는 것이 필요하다.

첫 번째로 최저임금법 제6조 제5항에 규정되어 있는 것과 같이 생산고에 따른 임금은 최저임금산정범위에 포함시킬 수 없다.

두 번째로 소정의 근로에 대하여 일률적, 정기적으로 지급하는 임금 또는 수당이 아니라면 택시의 최저임금 산정범위 임금에 포함될 수 없다. 조건이 있는 임금은 소정근로일수에 비례하여 지급하는 임금이 아니고 일정한 조건을 충족되어야 임금을 지급하며, 그 조건을 충족하지 못하면 그 임금을 지급받지 못한다²³⁾. 따라서 이러한 임금을 최저임금 산정범위 임금에 포함시킨다고 하더라도 조건을 충족시키지 못할 경우 최저임금 위반의 문제가 발생할 소지가 있기 때문이다²⁴⁾.

22) 최저임금 산입에 포함하지 않는 임금은 가족수당·급식수당·주택수당·통근수당 등 근로자의 생활을 보조하는 수당 또는 식사, 기숙사·주택제공, 통근차운행 등 현물이나 이와 유사한 형태로 지급되는 급여 등 근로자의 복리후생을 위한 성질이 있는 임금이다.(최저임금법 시행규칙 제2조의 별표 1 참조)

23) 여기서 조건이란 택시의 경우 일정근무 이상을 근무하여야만 수당을 지급하는 임금외에도 무사고와 불법영업행위 등을 하지 않을 것을 조건으로 하여 임금지급 유무를 결정하는 하는 경우 등 다양하다. 즉 근무일수와 비례하여 지급하지 않고 일정한 조건의 충족이 임금지급 유무의 조건으로 되는 경우를 말한다,

세 번째로 1개월을 초과하는 기간을 정하여 지급하는 임금도 택시 최저임금에서 제외되어야 한다. 그렇지 않고 임금산정기간이 1개월을 초과하여 지급되는 임금은 최저임금 산정에 산입할 경우 택시의 임금산정기간은 1개월이고 따라서 최저임금 산정기간과의 불일치 문제가 발생할 수 밖에 없다. 판례도 최저임금제도는 근로자에 대해 임금의 최저수준을 보장하여 근로자의 생활안정과 노동력의 질적 향상을 기하고자 하는 데 그 목적이 있고(최저임금법 제1조), 임금은 원칙적으로 매월 1회 이상 일정한 기일을 정하여 지급하여야 하는 것인 점(근로기준법 제43조 제2항 본문) 등에 비추어 볼 때 최저임금의 적용을 위한 임금산정 기준기간은 특별한 사정이 없는 한 1개월을 초과할 수 없다고 보아야 한다고 하고 있다²⁵⁾.(대법 2004다48836, 2007.6.29. 참조)

또한 1개월을 초과하여 산정되는 임금을 매월 분할하여 지급하는 임금이라도 1월을 초과하는 기간에 걸친 사유에 의하여 지급되는 임금으로 1개월 임금산정 기준기간의 근로에 따라 지급된 임금이 아니므로 최저임금산정에 포함시키기 어렵다²⁶⁾.

3. 택시 최저임금 산입판단에 따른 임금

임금협정서상 최저임금 산정에 산입되는 임금과 고정급을 합산하여 최저임금을 비교하면 <표 V-2>와 같다,

24) 예를 들어 기본급이 60만원이고 기본급 산정시간이 200시간(주휴수당 포함)일 경우 24일 이상 근무자와 무사고를 충족한 경우에만 20만원의 성실수당을 지급한다고 할 경우 교통사고로 20만원을 지급받지 못하면 시급이 3천원이므로 최저임금 위반이 된다. 그리고 이와 같은 조건을 충족시키지 못하여 임금을 지급받지 못한 것은 최저임금법 제6조 6항에 따른 ‘자기 사정으로 근로하지 못한 경우가 아니며’, 또한 ‘사용자가 정당한 이유로 근로자에게 소정근로시간 또는 소정의 근로일의 근로를 시키지 아니한 경우’에 해당되지 않기 때문에 최저임금 위반에 해당된다.

25) 택시는 생산고에 따른 임금제이지만 작업시간이 1일 2교대의 경우 1일 12시간이내, 격일제 및 1인1차제, 복격일제의 경우 24시간 이내로 1일 근로에 대한 기간 산정이 명확하고, 임금액이 1일 단위로 정하여져 있다는 점에서 월 단위로 임금산정하는데 아무 문제가 없고 따라서 임금산정기간이 1개월로 정해져있다. 따라서 최저임금산정기준기간을 1개월을 초과할 특별한 사유가 있다고 할 수 없다. 1개월을 초과하는 특별한 경우는 도급제로 어떤 목적물의 완성이 1개월을 초과하는 경우로 한정된다고 하겠다.

26) 상여금은 통상지급액 등이 연간을 단위로 정하여지고 1임금산정기간을 넘어서 지급되는 등의 성격을 가지고 있으므로 비록 매월 분할하여 지급된다 하더라도 당초의 상여금 성격을 가지고 있는 한 최저임금 산입을 위한 임금에 포함되지 않는다(임금 사이버민원, 2002. 5. 6).

<표 V-2> 임금협정서상의 최저임금 산입임금과 고정급, 최저임금 비교

구분		*합계①	**고정급 총합②	***기본급산 정시간	기본급산정시 간 × 4000③	① - ②	① - ③
A	1일2교대	686,078	915,957	203.0	812,000	-125,922	103,957
C	1일2교대	595,241	745,191	203.3	812,000	-216,759	-66,809
	1인1차	595,241	745,191	203.0	812,000	-216,759	-66,809
D	1일2교대	459,950	593,417	200.0	800,000	-340,050	-206,583
	1인1차	468,789	605,189	200.0	800,000	-331,211	-194,811
E	1일2교대	617,680	758,010	200.0	800,000	-182,320	-41,990
F	1인1차	617,680	758,010	200.0	800,000	-182,320	-41,990
G	1일2교대	630,533	818,033	205.8	823,200	-192,667	-5,167
H	1일2교대	584,160	864,160	200.0	800,000	-215,840	64,160
	1인1차	582,404	819,904	200.0	800,000	-217,596	19,904
I	1일2교대	647,429	833,427	202.8	811,200	-163,771	22,227
J	1일2교대	668,949	834,947	205.4	821,600	-152,651	13,347
K	1일2교대	467,245	565,625	200.0	800,000	-332,755	-234,375
	1인1차제	467,245	565,625	200.0	800,000	-332,755	-234,375
L	격일제	312,928	352,928	134.5	537,840	-224,912	-184,912
M	1인1차	331,552	390,390	113.3	453,320	-131,768	-62,930

주: * 합계는 기본급, 승무수당, 근속수당을 합산한 것임

** ①과 상여금, 성실수당 등을 합한 금액. 단 연장 및 야간근로수당은 제외

*** 협정서상 기본급산정시간(주휴수당 포함)임

위의 <표 V-2>와같이 택시의 통상적인 기본급산정시간인 200시간 혹은 203시간 외에 기본급 산정시간이 L업체 134.5시간과 M업체의 113.3시간을 인정하라고 하더라도 7대도시 15개업체 모두가 적게는 125,922원 많게는 340,050원이 최저임금에 미달되어 2009년 7월부터 최저임금법 위반이라 하겠다.

또한 연장 및 야간 근로수당을 제외한 임금협정서의 고정급의 총액을 최저임금과 비교해보면 서울, 광주, 인천의 경우에만 80만원을 초과하고 있고 나머지 지역은 80만원 미만으로 최저임금에 미달하고 있다²⁷⁾.

27) 문제는 1인1차제를 하면서도 1일 근로시간 4시간, 월간 근로시간 96시간을 협정서상 인정하고 있는 울산의 M업체는 고정급이 390,390원이므로 최저임금 453,320원으로 최저임금과 62,930원 차이밖에 나지 않는다. 따라서 실근로시간이 1일 11시간 30분이 넘음에도 불구하고 협정서상 1일 근로시간을 4시간으로 할

따라서 택시의 경우는 상여금 등의 수당을 소정근로 또는 소정근로시간에 따른 임금으로 전환한다고 하더라도 부산, 대구, 대전, 울산은 최저임금법 위반이 될 수밖에 없다.

결국 개인수입 등을 어느 정도 최저임금 산정 범위에 포함시켜야만 최저임금법 위반에서 벗어날 수 있다.

경우, 부연하자면 실근로시간과 실제근로시간의 격차를 벌리는 방법으로 최저임금위반을 피하게 하고 있는 것이다.

VI. 최저임금의 향후 적용 문제

1. 임금체계의 변환

위에서 살펴본 바와 같이 택시의 최저임금 산정에 포함되는 임금의 합은 2009년 월간 최저임금 80만원에 미달되고 있다. 따라서 고정급중 최저임금 산입에 포함되지 않는 임금을 최저임금 산정임금에 편입하고, 또한 대구 등의 지역은 개인수입 등을 최저임금 산정에 포함되는 임금으로 전환하는 것이 필요하다. 이 경우 발생하는 문제는 3가지이다.

첫 번째로 상여금 등을 기본급화시키거나 아니면 최저임금 산정에 포함되는 임금으로 전환할 경우 상여금 등의 감소가 최저임금을 이유로 임금수준을 감소시킨 것에 해당되는가의 문제이다.

두 번째로 임금수준 저하가 아니라면 개정방식의 문제이다.

세 번째로 개인수입 등의 고정급화 할 경우 이에 대한 부가세 등 간접비용의 문제이다.

가. 임금구성 항목의 변경시 문제와 방법

(1) 임금수준의 저하문제

최저임금법 제6조 제2항에는 사용자는 이 법에 따른 최저임금을 이유로 종전의 임금수준을 낮추어서는 아니 된다고 하고 있다. 따라서 최저임금 산입범위에 포함되지 않는 임금을 최저임금 산정범위의 임금으로 변경하였을 경우 제6조 제2항의 위반여부가 문제시 된다²⁸⁾.

이에 대하여 노동부는 최저임금제도업무처리지침을 통하여 ‘기존의 임금수준이 저하되지 않도록 한다’는 것은 기본급, 각종수당, 상여금 등을 포함한 종전에 지급받아 왔던 임금의

28) 위반이라는 주장의 근거는 최저임금이 인상된 만큼 상여금 등의 임금을 줄이고 그 줄인 임금을 소정근로에 비례한 수당을 신설한 경우 사용자는 임금인상을 하지 않았고 최저임금위반이 안된다는 점에서 임금수준 저하는 임금 항목별로 보아야 한다는 주장이다.

수준을 저하시키지 않아야 한다는 의미라고 해석하고 있다.

또한 근로자의 임금이 최저임금에 미달하지는 않더라도 사용자가 최저임금을 이유로 그 수준을 저하시킨 경우에는 임금수준 저하금지 위반에 해당한다는 입장이다. (임금근로시간 정책팀-3468, 2007. 11. 26. 참조)

감사·단속 근로자에 대한 최저임금 적용관련 사례에서도 종전의 임금총액은 그대로 유지한 채 임금체계 및 구성항목을 조정하여 최저임금 산입범위에 포함되지 않은 임금(예컨대, 상여금, 급식비 등)을 최저임금 산입범위에 포함되는 임금(예컨대, 기본급 등)으로 변경한 경우라도 이는 종전의 임금수준을 저하시킨 것으로 볼 수 없다는 입장이다. (임금근로시간정책팀-3700, 2006.12.7. 참조)

따라서 임금총액을 그대로 유지하면서 임금구성 항목의 조정·변경을 통해 상여금을 통상임금화 하였다면 최저임금 산입임금에 포함됨은 물론 야간근로 가산수당이 높아지므로 반드시 근로자에게 불이익한 변경으로는 보기 어렵고, 임금체계를 변경하는 경우, 관련 규정(단체협약, 취업규칙, 근로계약 등) 모두를 변경하는 것이 필요하다는 것이다(임금근로시간정책팀-188, 2008.1.18)

따라서 임금총액의 저하가 되지 않는 한 최저임금 산정범위에 포함되지 않는 상여금 등의 임금을 최저임금 산정에 포함하는 임금으로 전환하더라도 이는 최저임금법위반이 아니며, 이러한 변경은 노사간 변경시 구성항목 변경 등을 명확히 할 필요가 있다고 하겠다.²⁹⁾

(2) 임금구성 항목의 변경 방법

임금구성 항목의 조정 변경은 상여금 등 최저임금산정범위에 포함되지 않는 택시의 고정급을 최저임금 산정임금에 산입시키는 것과 개인수입 등 변동급을 최저임금 산정 범위

29) 노사간 약정시 구성항목 등을 명확해야 한다. 단순히 최저임금에 산입되지 않은 임금을 최저임금미달시 이 임금으로 보전하기로 한다는 약정은 결과적으로 최저임금산정에 포함되지 않은 임금을 최저임금 산정에 포함시킨 결과가 되므로 이러한 약정은 무효가 될 수밖에 없다. 이에 대한 판례는 최저임금법 제6조제3항은 ‘최저임금의 적용을 받은 근로자와 사용자 사이에 최저임금액에 미달하는 임금을 정한 근로계약은 그 부분에 한하여 이를 무효로 하며, 무효로 된 부분은 이 법에 의하여 정한 최저임금액과 동일한 임금을 지급하기로 정한 것으로 본다.’고 규정하고 있고, 같은 조 제4항 및 같은 법 시행규칙 제2조에서 ‘비교대상 임금에 산입되지 않는 임금 또는 수당’을 정하고 있음은 앞서 본 바와 같으므로, 근로자와 사용자 사이에 ‘비교대상 임금에 산입되지 않는 임금’을 비교대상 임금의 범위에 산입함으로써 최저임금에 미달하는 부분을 보전하기로 하는 약정이 있었다 하더라도 그와 같은 임금약정은 위와 같은 최저임금법 규정에 반하는 것으로 무효라 할 것이다. (대법 2006다64245, 2007.1.11.)

의 임금으로 전환하는 것이다.

먼저 상여금, 성실수당 등 택시의 고정급 중 최저임금 산정범위에 포함되지 않는 임금을 포함시키는 것은 임금총액수준이 저하되지 않는 한 최저임금법 제6조 2항의 문제는 발생하지 않는다.

또한 이러한 전환은 기본급 등에 합산시키거나 새로이 수당을 신설하는 것이 필요하다. 따라서 결과적으로 기본급 등에 합산시키던, 새롭게 수당을 신설하던 소정근로에 비례하여 1개월을 초과하지 않고 정기적으로 지급하는 임금으로 전환되어야 한다.

이와 같은 임금체계의 변화는 1년미만자에게도 상여금에 해당하는 임금이 증가한다는 점에서 그리고 1년이상자는 이전에는 조건충족여부에 따라서 차등하여 지급받거나 아니면 아예 지급받지 못하던 임금을 고정적으로 지급받을 수 있다는 점에서 근로조건의 불이익한 변경이라고 할 수 없다.

따라서 이러한 내용을 취업규칙 변경을 통하여 개정할 경우에는 근로기준법 제94조 제1항에 따른 노동조합 또는 근로자 과반수이상의 동의를 받을 필요는 없다.

그러나 택시는 대부분 근로자 과반수이상으로 노동조합이 결성되어 있고, 임금에 관한 규정이 임금협정으로 문서화되어 있고, 임금에 관련한 내용이 취업규칙에 명시되어 있지 않고, 임금협정에 따른다고 하고 있으므로 취업규칙 변경만으로는 가능하지 않으므로 임금협정 개정을 통하여야 한다³⁰⁾.

다음으로 개인수입, 업적급, 성과수당 등을 최저임금 산정임금에 포함하는 문제이다.

개인수입의 경우는 사납금의 인상, 업적급은 1일 기준액 혹은 월간 기준액의 인상, 성과수당은 월간 평균운송수입금의 조정이 필요하다.

따라서 노동조합이 있는 사업장은 노사간 단체교섭을 통한 합의를 통하여, 노동조합이 없는 사업장의 경우는 취업규칙 등의 변경에 관한 당사자 합의가 필요하다고 하겠다.

나. 비용추가 문제

(1) 고정급의 최저임금산정 임금으로 전환시 필요한 비용

지급률, 지급조건, 지급시기가 정해진 임금 중 소정근로에 따른 임금이 아닌 임금중 가

30) 그렇다고 노동조합이 없거나 아니면 조합원이 전체 근로자의 과반수가 안 되는 업체의 비조합원에게는 취업규칙 변경을 통하여도 가능하다고 하겠다.

장 큰 비중을 차지하는 임금이 상여금이다.

상여금을 제외한 근로장려금 등의 수당은 일정한 근무일수를 충족한 운전자에게 지급하고 있으나 대부분의 근로자가 만근을 하고 있다는 점에서, 또한 인천의 성실수당을 제외하면 그 금액이 크지 않다는 점에서, 그리고 근속년수와 관계없이 지급하고 있다는 점에서 추가적으로 부담하는 비용은 크지 않을 것이다.

그러나 울산을 제외하면 상여금이 임금에서 차지하는 비중이 높고³¹⁾, 또한 상여금을 지급받지 못한 1년미만자의 비중이 전체근로자의 약 25%정도이므로 상여금이 최저임금산입 범위에 포함되는 임금으로 전환할 경우 그 부담이 적지 않을 것이다.

(2) 변동급의 최저임금산정 임금으로 전환시 필요한 비용

고정급 중 최저임금산입범위의 임금이 최저임금에 미달하는 경우에는 사납금 조정 등을 통하여 임금을 인상할 수밖에 없다. 이럴 경우 아래의 <표VI-1>과 같이 약31.4%의 간접 비용이 추가적으로 필요하다.

<표 VI-1> 임금 10만원을 추가지급하기 위한 운송수입금 반영금액

항목	적용률(%)	임금10만원당 추가비용(원)	비고
임금인상액(a)	100.00	100,000	
국민연금	4.50	4,500	
의료보험	2.54	2,540	
장기요양보험	0.10	103	의료보험료의 4.05%
고용보험-실업급여	0.45	450	
고용보험-고용안정	0.45	450	300인 이상 0.6% 150인 이상 0.45% 150인 이하 0.25%
산재보험	2.54	2,450	업종별 요율적용
사업소세	0.50	500	
퇴직금	8.33	8,330	
(b) (소계)	19.41	19,413	
부가세<(a+b)+10%>	11.9	11,941	
합계(a+b+c)	131.35	131,354	

31) 울산을 제외하면 고정급 총액중 상여금이 13~20%를 차지하고 있다.

이와 같은 간접비용은 수입금전액관리를 정상적으로 하는 업체라면 업적급 및 성과수당 등의 변동급을 최저임금 산정에 편입하는 임금으로 전환하는 것이기 때문에 추가적인 부담은 없다고 하겠다.

문제는 대부분의 업체가 사납금제를 시행하고 있고, 사납금제를 시행하는 업체에서 사납금을 인상하고 최저임금 산정에 필요한 임금으로 전환하는 경우 간접비용을 누가 부담하느냐가 노사간의 쟁점으로 부각될 소지가 있다고 하겠다.

<표 VI-2> 임금인상시 사납금인상 필요금액

임금인상(원)	사납금인상 (간접비용 포함)	25일 만근	26일 만근
100,000	131,354	5,254	5,052
150,000	197,031	7,881	7,578
200,000	262,708	10,508	10,104
250,000	328,385	13,135	12,630
300,000	394,062	15,762	15,156
350,000	459,739	18,390	17,682
400,000	525,416	21,017	20,208
450,000	591,093	23,644	22,734
500,000	656,770	26,271	25,260

만약 운전자가 임금인상에 따른 사납금인상분을 전부 부담한다면 위의 <표 VI-2>와같이 사납금이 인상되어야 할 것이다. 울산의 경우 기본급 산정시간을 정상적인 산정시간인 200시간으로 한다면 최저임금산정 범위에 포함하는 임금이 약50만원이 인상되어야 하며 따라서 임금인상에 따른 부가적인 비용을 포함한다면 월간 656,770원의 사납금을 인상하여야 하고 1일 약 27,000원의 임금액을 인상하여 1일 사납금이 10만7천원이 되어야 할 것으로 예측된다. 따라서 운전자의 입장에서 단순히 계산하여 월 656,770원을 추가 임금시키고 50만원의 고정급이 증가하게 되지만 총수입은 156,770원이 감소하였다고 느낄 수 있다³²⁾.

32) 운전자의 음성수입이 월간 120만이었다고 고정급은 약 30만원이었다고 하면 이 운전자의 월간 총수입은 150만원이다. 최저임금에 맞게 고정급을 80만원으로 인상한다면 50만원의 고정급 인상이 필요하고, 고정급인상에 필요한 부가비용은 <표 VI-1>에서 임금 10만원을 추가인상하기위하여 약 31,354원이 필요하고, 따라서 50만원에 대한 부가비용으로 156,770원이 필요하다. 따라서 이를 사납금인상으로 충당한다면

2. 근로시간 단축에 따른 문제

가. 실근로시간과 협정서상의 근로시간 차이³³⁾

첫 번째로 실근로시간과 협정서상의 근로시간과의 차이가 크게 나타난다.

<표 III-10>의 임금협정상의 월 임금산정 근로시간과 <표 III-12>, <표 III-13>의 월간 실근로시간과의 차이를 보면 1일2교대제의 경우 월간 29.3~73.9시간으로 나타났고, 1인1차제의 경우 85.1~175.9시간으로 나타나, 이 차이만큼 임금산정에 포함되지 않고 있는 형편이다.

특히 울산의 M사의 경우 임금협정서의 임금산정시간은 1일 4시간, 월 96시간이지만 실근로시간은 271.9시간으로 나타나 175.9시간의 임금이 산정되지 않고 있으며, 야간근로수당도 지급하지 않고 있다.

그리고 이러한 약정근로시간과 실근로시간의 차이는 운전자의 개인수입으로 충당하도록 근로자에게 맡기고 있으며, 문제는 1인1차제의 경우 개인수입으로도 연장, 야간근로수당에 해당하는 임금수준에 미달하는 상황이 발생하고 있다.

이와 같은 실근로시간과 협정서상의 임금산정 시간과의 차이는 운전자의 근로시간이 길어지면서, 그리고 1인1차제가 확대되면서 더욱 확대되는 양상이며, 최저임금이 시행되면 이러한 문제는 더욱 심각해질 것이다.

월간 656,770원의 사납금인상이 필요하고 이는 곧 운전자의 개인수입 감소로 이어진다. 따라서 고정급은 30만원에서 80만원으로 인상되었지만, 개인수입은 120만원에서 656,770원이 감소한 543,220원으로 운전자의 총수입은 1,343,230원이 되어 월 156,770원의 수입이 감소하였다고 느낄 수 있다.

33) 일반적으로 실근로시간은 실제로 근로자가 근로한 총근로시간을 의미하므로 법정기준근로시간과 회사에서 인정한 연장근로시간을 합산한 시간을 의미하며, 실근로시간에 따라 임금을 산정하는 것이 일반적인 임금산출방식이다.

그러나 택시의 경우는 협정서상의 근로시간만 근로시간으로 인정하고 협정서상의 근로시간을 초과하여 근무한다고 하더라도 근로시간으로 인정하지 않고 있어 회사에서 임금지급 의무가 없으며, 따라서 협정과 근로시간에 대한 임금은 개인수입에서 충당하도록 하고 있다. 따라서 택시의 실근로시간은 협정서상의 근로시간과 운전자가 임의적으로 추가적인 수입을 위하여 협정서상의 근로시간을 초과한 근로시간을 합산한 시간이다.

이와 같이 다른 산업에 비하여 근로시간산정을 달리하고 있는 것은 ① 임금제도가 기본적으로 생산고에 따른 임금제라는 점에서, ② 택시는 대부분 사납금제로 사납금에 비례하여 임금(고정급)이 정해지고 사납금이외의 운송수입은 운전자의 개인수입으로 한다는 점에서 기인한 것이다.

따라서 택시의 경우에는 협정서상의 근로시간을 초과한 근로시간에 대한 임금은 개인수입(업적급은 업적급, 성과수당제는 성과수당)으로 충당한다는 암묵적인 동의가 존재한다고 할 수 있다.

두 번째로 기준근로시간과 사납금과의 관계이다.

<표 IV-6>에서 보듯이 1일2교대제는 1일 기준근로시간내에 사납금을 채우는데 문제가 없다. 그러나 1인1차제의 경우 임금산정시간으로 사납금을 채울 수 없다는 문제가 발생한다.

이후 최저임금이 시행되면 1인1차제는 1일 기준근로시간 내에 사납금을 채우는 것이 더욱 힘들어질 것이고, 1일2교대제도 일부지역의 경우 기준근로시간 내에 사납금을 채우지 못하는 경우가 확대될 것이다.

나. 협정서상의 근로시간 단축

택시의 경우 실근로시간은 계속적으로 증가하여 왔지만 반대로 협정서상의 근무일수는 고정되어왔고, 기준근로시간은 감소되어 왔다.

다시 말하면 주48시간제에서 주40시간제로 법정근로시간이 감축하였지만 1일 기준근로시간을 8시간에서 7시간 20분, 6시간 40분으로 감축하면서 주 근로일수를 6일로 하여 주44시간, 주40시간인 법정근로시간을 맞추면서 연장근로를 인정하지 않았기 때문이다.

서울의 예를 보면 1980년 중반이후 출고부터 입고까지의 시간이 10시간이었고 이중 식사 및 휴게시간 각 1시간을 제외한 1일 8시간을 근로시간으로 인정하였다. 그러나 현재 서울의 임금협정서의 경우 이전과 마찬가지로 1일 10시간을 배차시간으로 하고 있지만 1일 6시간 40분만을 근로시간으로 인정하고 있으며, 3시간 20분을 휴게시간 등의 자유시간으로 인정하고 있어 결국 휴게시간을 넓혀 1일 기준근로시간을 감소시키고 있는 것이다³⁴⁾.

특히 이러한 편법은 울산의 경우가 대표적인데 위에서 살펴본 바와 같이 1인1차제에서 실근로시간이 월271시간임에도 월96시간을 임금산정시간으로 인정하고 있을 뿐이다.

이전에 비하여 현재의 노사관계나 노사역량의 차이로 인하여 협정서상의 근로시간, 즉 임금산정시간을 줄이는 방법으로 최저임금을 피하는 경우가 나타날 수 있다.

34) 서울이 1일 출고부터 입고까지 10시간을 정해놓고 이중 6시간 40분만을 근로시간으로 인정하는 임금협정서에 문제가 있다는 지적이다. 이러한 주장은 1일 근로시간이 택시의 경우 평균적인 근무시간이 약 10시간정도임에도 이를 협정서상으로 근로시간 인정을 제한한 협정서상의 근로시간은 효력을 갖기 어렵다는 입장이다. 또한 이와 같이 약정근로시간이 인정되기 위하여는 근로기준법 제58조(근로시간 계산의 특별)에 의한 인정근로시간제의 요건에 맞아야 하지만 그 요건을 갖추지 못했으며, 또한 택시의 근로시간 측정은 가능하다는 점이다. 사업장 밖에서 근로를 하여 사용자의 통제를 벗어나 근로시간 측정이 용이하지 않다는 주장도 있지만, 반대로 운행기록장치의 부착은 운전자의 운행실태를 정확히 알 수 있다는 점에서, 그리고 운행시간과 운송수입금의 관계는 정비례하고 있다는 점에서 근로시간 측정이 충분히 가능하다는 점이다.

실제로 2008년 12월 부산에서는 기준근로시간 단축, 연장근로시간 불인정, 야간근로시간 단축 등 협정서상의 근로시간 단축과 상여금, 연장근로 및 야간근로수당의 기본급 및 승무수당화를 통하여, 그리고 부가세감면분을 통상임금으로 편입하고, 사납금인상을 통하여 통상시급이 1일2교대가 약 4,294원, 1인1차제는 4,546원이 되도록 하였다.

3. 운송수입의 지역별 차이와 감소의 문제

가. 지역별 시간당 운송수입의 차이

앞에서 살펴 본 바와 같이 지역별로 고정급과 근로시간에서 많은 차이가 나고 있다. 이러한 차이는 최저임금이 시행된다고 하더라도 운송수입이 많다면 노사간의 합의를 통하여 근로시간 및 임금체계 변경을 통하여 최저임금에 맞는 제도를 만들 수 있다.

그러나 운송수입이 적다면 회사의 운송비용에서 차이가 거의 없다는 점을 고려할 때 근로자와 사용자간의 이익분쟁이 더욱 심각해질 수밖에 없다.

따라서 현재의 1일의 운송수입 그 중에서도 1시간당 운송수입이 어느 정도이냐가 중요한 문제이고, 또한 시간당 운송수입 비교를 통하여 그 지역의 실정을 알아볼 수 있다고 하겠다.

<표 VI-3> 지역별 시간당 운송수입 비교

구 분	근로시간	1시간당 운송수입	1일 임금액	6시간 40분 운송수입	월 230시간
서 울	9:42	14,192	92,000	94,613	3,264,160
부 산	9:35	12,590	77,000	83,933	2,895,700
대 구	8:32	12,707	82,000	84,713	2,922,610
인 천	9:33	10,866	81,990	72,440	2,499,180
광 주	9:53	11,487	78,000	76,580	2,642,010
대 전	9:15	11,961	75,000	79,740	2,751,030
울 산	15:57	13,059	80,000	87,060	3,003,570

<표 VI-3>과 같이 시간당 운송수입은 서울이 14,192원으로 가장 높고 인천이 시간당 10,866원으로 가장 낮다.

1일 기준근로시간에 대한 운송수입이 서울은 94,613원인데 비하여 인천은 72,440원으로 약 22,000원 차이가 있으며, 월간 230시간을 근무했을 경우에는 서울과 인천의 운송수입차이는 1인당 약 76만원이 난다.

이러한 운송수입의 차이는 지역별로 운송비용에 있어서는 거의 차이가 없다는 점을 고려하면 월간 1인당 76만원중 상당부분을 운전자의 임금 등으로 충당할 수 있다.

실제로 서울의 경우 <표 III-17>와 같이 1인당 총수입이 약 190만원정도인데 비하여 인천은 약 125만원정도로 약 65만원정도의 총수입이 차이가 있다. 또한 위의 <표 VI-3>와 <표 III-17>을 비교해 보면 시간당 수입금이 높은 지역이 운전자의 총수입이 높은 경향이 있다³⁵⁾.

수입금이 높고 비교적 고정급이 많은 지역이라면 최저임금 도입이 용이하지만 반대로 고정급이 적거나 시간당 수입이 적은 지역은 최저임금 도입이 쉽지 않아 최저임금 도입에 있어서도 지역별 편차가 발생할 것이다.

나. 운송수입의 감소문제

1991년이후 일본택시는 수송인원, 수송거리, 운송수입 모두 감소하기 시작하였다. 따라서 일본의 지방자치단체는 지속적인 운송수입 감소를 반전시키고자 요금인상을 하였으나 아래의 <표 VI-4>와 같이 계속적으로 운송수입은 감소하였다.

<표 VI-4> 일본택시 운송수입, 수송인원, 수송거리

구분	1985년	1991년	2001년	2005년	2005/1991
수송인원(백만명)	3,257	3,177	2,344	2,217	-30.2%
수송거리(백만km)	19,249	19,755	16,091	15,263	-22.7%
운송수입(억엔)	23,313	27,570	21,523	20,867	-24.3%

자료: 国土交通省 『陸運統計要覧』에서 산출

이와 같이 일본의 택시가 어려움을 겪는 것은 일본이 장기불황을 겪은 것도 원인이 되겠지만, 구조적으로 대도시 지역 등은 대중교통수단 및 개인교통수단의 발달로, 지방은 개

35) 물론 운전자의 수입은 시간당 운송수입만으로 결정되는 것은 아니고 근로시간도 많이 좌우한다, 그러나 동일한 시간을 근무한다고 했을 때는 시간당 운송수입이 절대적인 요인으로 작용하고 있다.

인교통수단의 발달로 택시 수요가 지속적으로 감소하고 있기 때문이다.³⁶⁾

한편 일본택시의 사례를 한국택시와 비교해 보면서 한국택시의 과잉정도는 어느 정도인지, 운송수입이 감소하는 시점이 언제부터인가라는 문제에 간접적인 시사점을 찾을 수 있을 것이다.

첫 번째로 한국택시의 차량대수의 과잉정도는 어느 정도인가이다.

일본택시는 <표 II-28>에서 살펴 본 바와 같이 다른 외국에 비하여 택시대수가 많은 편이다. 현재 일본택시는 운송수입의 감소로 운휴차가 증가하고 지방택시의 경우 심각한 경영압박으로 구조조정 중에 있다. 이러한 일본의 상황과 비교할 때 한국의 경우 인구 약 4천8백만명에 택시차량대수 246,251대이고, 일본은 인구 약 1억3천만명에 택시차량대수 273,184대로 인구대비 차량대수로는 한국이 일본보다 약 2.44배가량 많은 것으로 나타나고 있다.

그리고 운전자수로 비교해 보면 한국의 경우 1985년부터 2005년까지 92.3%증가한 285,717명이며 일본은 2.6%감소한 410,585명이다.

인구대비 운전자는 한국이 약 168명당 1명이고, 일본은 317명당 1명으로, 한국의 택시가 약1.9배가량 많은 것으로 나타났다.

따라서 한국의 택시는 버스, 지하철 등의 대중교통과 자가용 등의 개인교통수단이 발달할수록 일본택시보다 훨씬 심각한 구조조정 과정을 겪을 수밖에 없다.

두 번째로 절대적인 택시운송수입의 감소 시점이 언제 부터인가이다.

요금인상이 된다고 하더라도 요금인상률 이상으로 승객이 감소하면 택시요금인상의 효과는 상실되는데 한국의 경우 2001년 이후부터 이러한 현상이 발생하기 시작한 것으로 보인다³⁷⁾.

36) 일본도 1990년 이후 장기불황이었지만 중간중간 기간은 길지 않지만 경기회복기도 있었고, 특히 2005년 이후 호황기도 있었다. 그러나 예외없이 지속적으로 운송수입이 감소하였다. 1990년 이후 경제가 최대 호황이었던 2007년 10년만에 택시요금을 인상하였으나 결과는 운송수입이 감소하였다. 이러한 결과는 택시 승객감소현상이 경기침체의 영향보다는 대중 및 개인교통수단의 발달로 인한 구조적인 요인으로 택시수요가 감소하기 때문이다.

37) 운송수입 감소는 지방이 특히 심각하다. 그러나 이를 입증할 만한 신뢰성있는 통계자료는 없다. 통계청 자료는 택시업체가 보고한 운송수입은 회사에 입금한 운송수입, 즉 사납금을 의미하므로 총운송수입에 대한 자료가 되지 못한다. 따라서 면담을 통해 전반적으로 2000년 이후 운송수입이 감소하여 개인의 수입이 감소하였다는 점은 확인되었으나 운휴차량의 증가, 1인1차제 전환 등으로 정확한 운송수입을 산출하기는 어렵다. 따라서 택시문제 해결을 위하여 정확한 데이터 산출이 급선무다.

운송수입의 감소는 법인택시 운전자의 감소로 나타날 수밖에 없으며, 2001년 185,405명에서 2007년 129,899명으로 법인택시 운전자수가 감소한 것으로 나타났다.

따라서 일본과 마찬가지로 한국도 총체적인 구조조정의 단계로 돌입한 것으로 보인다.

즉 2000년 이전에는 요금인상 ⇨ 실차률 소폭저하, 운송수입금증가 ⇨ 실차률 증가, 운송수입금증가 ⇨ 지속적인 노사배분이라는 선순환이 가능하였다. 그러나 2001년 이후에는 요금인상 ⇨ 실차률 급격한 저하, 운송수입 감소 ⇨ 실차률 저하, 운송수입감소 ⇨ 노사배분 불가능 ⇨ 경영악화, 근로조건 악화의 악순환이 현실화되고 있다.

따라서 향후 최저임금의 인상에 따라 개인수입 등이 최저임금 산정 범위 임금으로 전환되는 것이 필요함에도 앞으로 운송수입 증가가 극히 불투명하다는 점에서 최저임금제의 시행은 지역별 편차와 경영여건악화와 맞물려 어려움이 예상된다.

VII. 택시 최저임금의 적용을 위한 개선과제와 대안

1. 연구내용 요약

지금까지 택시에서 최저임금제의 시행을 둘러싸고 고려할 조건이나 발생할 수 있는 문제점, 그에 대한 대응방안에 관해 연구 내용을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 택시는 1980년 이후 수요의 급속한 증가에 따라 외형적으로 급속히 성장하였지만, 1990년 이후부터 지하철 개통, 자가용 증가 그리고 택시증차에 따라 택시서비스의 수요와 공급이 바뀌면서 내부적으로는 많은 문제점이 발생하였다.

1980년대는 택시서비스의 늘어난 수요에 비해 부족한 공급에 따른 승차난과 낮은 서비스 질, 1990년대는 택시서비스에 대한 수요는 정체 혹은 저하되는 가운데 공급이 늘어나자 임금체계가 과거로 돌아가면서 근로조건이 악화되고 서비스는 더욱 낮아졌다.

2000년대는 이런 추세가 더욱 심화되어 택시의 근로조건은 더욱 열악해지고 생활수준이 저하되면서 택시기사들의 공급이 부족하게 되었고 그에 따라 1인1차제가 확산되고 교통사고가 더욱 많이 발생하게 되었다.

특히 2000년 이후 택시의 가장 큰 문제는 외형적인 성장이 한계에 도달하였으며, 내부적으로도 장시간 근로와 저임금 등 열악한 근로조건으로 인해 이직률이 지속적으로 높아지고 택시기사들의 공급이 절대적으로 부족하여 면허받은 차량 가운데 운휴되는 차량이 늘어나고, 교통사고가 급증하여 사회적으로 시민의 안전문제가 커다란 이슈로 제기되고 있다.

둘째, 이러한 택시문제의 원인은 택시서비스에 대한 수요의 감소와 택시의 과잉공급의 문제이다. 수요 감소는 지하철, 버스 등 대중교통의 발달과 자가용 등 개인교통의 증가에 따른 것이며, 또한 대리운전 등 유사택시가 성행하여 택시서비스 수요를 잠식하고 있기 때문이다.

택시의 과잉공급은 1980년대와 1990년대초 택시서비스의 수요증가, 그 이후 수요감소를 요금 등의 수요조절, 중장기적인 수급 균형 정책보다는 택시의 공급을 수요와 관계없이 지속적으로 확대해 온 정책 때문이다. 그리고 택시 수요가 감소하고 면허받은 택시 가운데

택시기사 부족으로 운휴차가 존재함에도 택시공급이 계속 늘어난 것은 지방자치단체의 선심성 정책과 중앙 정부의 지방자치단체의 택시증차 정책에 대한 무대책으로부터 비롯된 것이다.

셋째, 실태조사 결과 7대 도시는 운행시간 및 영업시간, 운행거리 및 영업거리가 상당한 차이를 보이고 있으며 또한 거리 및 시간 실차률도 차이가 많이 나는 것으로 나타났다. 이는 7대 도시 사이에 택시 서비스의 수요와 공급 사이의 불균형, 즉 과잉공급의 정도에서 일정한 차이가 있음을 의미하는 것이다. 따라서 도시 간 운송수입금 편차가 크며 따라서 근로시간과 운전자의 수입도 차이가 많이 나는 것으로 조사되었다. 그리고 지역별 임금교섭의 관행과 노사 간의 역학관계의 차이, 다른 지역별 특성으로 임금에서 지역별로 고정급의 편차도 큰 것으로 나타났다.

넷째, 택시에서 최저임금제를 시행하는 경우 택시 최저임금에 산입되는 임금은 법령에 따라 생산고에 따른 임금이 아니며, 소정근로 및 근로시간에 비례하여 일률적으로 지급되고, 임금 산정기간이 1개월을 초과하지 않아야 한다. 7대 도시에서 최저임금제 시행 시 근무를 하는 근로자에게는 누구에게나 고정적으로 지급되는 임금이 최저임금 수준에 훨씬 미달하게 되어 최저임금제를 시행할 때 상여금, 성실수당 및 일부 개인수입을 고정급화하는 조치를 취할 필요가 있는 것으로 나타났다.

다섯째, 최저임금제를 시행할 때 바람직한 근무제도는 1일 2교대제인 것으로 나타나고 있다. 1인 1차제나 격일제 근무 시 시간당 최저임금에 기준하여 연장, 야간 근로수당을 지급해야 하기 때문에 최저임금제를 시행할 때 현재의 임금수준에 비추어 임금을 인상해야 하는 폭이 매우 커 임금비용이 급증하게 될 것이다. 1일 2교대는 연장근로수당이 없이 오후반에만 야간근로수당을 지급하고 있어 최저임금제 시행시 비용의 별다른 증가를 수반하지 않기 때문에 합당한 근무제도인 것으로 나타났다. 임금제도는 사납금이 매우 낮은 대신 임금이 없이 개인수입에만 의존하는 도급제를 제외하고, 사납금제, 업적급제, 가감누진형성과수당제 모두 최저임금법을 시행하는데 유효한 것으로 나타났다.

이제부터는 택시에 최저임금제를 적용할 때 적용 상 고려해야 할 점, 발생할 수 있는 문제점에 대해 정리해 보자.

우선, 노조가 있는 사업장은 노사 간 단체교섭을 통하여 임금협정 등의 개정이 필요하다. 그러나 조합원이 총근로자의 과반수 미만이거나 노조가 없는 사업장은 고정급의 최저임금으로의 전환은 근로조건의 불이익이라고 볼 수 없으므로 취업규칙 등의 개정을 통해서도 가능하지만 개인수입을 최저임금산정 임금으로 전환할 경우에는 사납금 등의 변동과

연동되므로 근로자의 동의절차를 밟는 것이 필요하다.

또한 상여금, 각종 수당 및 개인수입 등을 지급조건을 바꾸어 최저임금 산정 범위의 임금으로 조절할 경우 발생할 비용부담의 문제이다. 성실수당 등은 대부분의 근로자가 만근으로 근무하고 있다는 점에서 최저임금산정범위에 포함한다고 하더라도 비용이 별로 발생하지 않는다. 그러나 1년 미만 근속자, 기타 조건을 충족시키지 못했던 근로자에게 지급하지 않았던 상여금은, 현재 1년 미만 근속자가 약 25% 수준이고 기타 조건 미충족자에게도 지급해야 하는 경우, 회사의 부담액이 현재 상여금 지급액에서 적어도 약 1/3 가량이 추가로 늘어날 것으로 보인다. 그리고 정액사납금제의 경우 그동안 사납금액을 상대적으로 낮게 받으면서 운송수입금 가운데 사납금 초과분을 택시근로자의 개인수입으로 가져가는데, 고정급 지급 수준을 최저임금 수준에 맞추려면, 이들 개인수입 중 일부를 최저임금 산정범위의 임금으로 전환해야 한다. 이와 같은 정액사납금 제의 경우 고정급 수준의 최저임금 수준으로 인상에 따라 부가가치세, 4대 보험, 퇴직금 등으로 최대 약 31.5%의 추가비용이 필요하다.

오는 2009년 7월 1일부터 최저임금제를 시행할 때 지역별 택시수급 불균형의 차이에 따른 택시운송수입금에서의 차이, 기존 임금체계와 임금수준의 차이 때문에 최저임금제의 시행에서 지역별로 어려움의 정도가 다를 것으로 보인다. 운송수입이 높고, 사납금액이 비교적 높아 고정급이 많을수록 최저임금시행은 쉽지만 반대의 경우 최저임금제의 시행에 어려움이 있을 것이다.

마지막으로 최저임금제의 적용에 따라 택시의 고정급 인상이 필요하고 이를 위해 상여금과 각종 수당, 개인수입 등을 최저임금 산정 범위의 임금으로 전환하는 것이 필요함에도 앞으로 운송수입 증가가 불투명하다는 점에서 최저임금제의 시행은 지역별 큰 편차가 존재하고 경기악화로 택시경영여건의 악화와 맞물리면서 어려움이 예상된다.

2. 개선과제와 택시 최저임금제 시행에 따른 문제점 대응방안

가. 임금체계 개편

7대 도시 모두 현재 지급하고 있는 상여금, 몇 개의 수당 등 최저임금에 포함되지 않는 임금을 최저임금에 포함해야 고정임금을 최저임금 수준에 맞출 수 있으며, 또한 대전 등은 상여금 등을 최저임금산정 범위의 임금으로 포함시켜도 최저임금에 위반되므로 개인수입

등도 최저임금에 포함하는 등의 전면적인 임금체계의 개편이 필요하다.

임금체계 개편은 상여금 등의 임금과 개인수입 등을 최저임금 산정 범위의 고정임금으로 바꿀 때, 우선 현재의 기본급 수준에서 명목 근로시간 연장(가령 현재의 6시간 40분을 8시간으로 하는 경우)에 따른 기본급 증가분과 야간근로시간 연장에 따른 야간근로수당 추가분의 재원으로 삼되, 그래도 남는 금액은 승무수당에 합산하거나 소정근로에 비례하여 지급할 수 있는 새로운 수당을 신설할 수 있다. 이러한 과정은 단체교섭을 통한 임금협정 등의 개정이 필요할 것인데, 개인수입을 고정임금으로 변화시키는 경우 기존 사납금액의 인상, 특히 오후반 사납금액의 인상 등이 함께 뒤따라야 할 것으로 보인다.

나. 택시 최저임금제 변경 보완

택시의 생산성 지표인 운송수입은 요금인상이 있다고 하더라도 택시가 과잉공급인 상황에서 운송수입금 증가로 이어질 지가 불투명하다. 그리고 택시회사도 운휴차량의 증가 등으로 과거 보다 경영의 어려움이 존재하고 있다. 여기에 최저임금제 시행에 따라 요구되는 임금체계 개편, 고정임금인상으로 적지 않은 비용이 소요되므로 택시업체의 경영 어려움은 가중될 것으로 보인다. 일례로 서울과 같은 지역은 최저임금시행에 별다르게 큰 문제가 없겠지만 대전, 대구 등은 구조조정이 이루어져 운송수입이 증가하지 않는 한 최저임금제 시행이 상당한 어려움에 봉착할 수도 있다.

따라서 택시의 구조조정 기간과 연계하여 일정기간 택시의 최저임금을 달리 적용하는 것을 검토할 필요가 있다. 또한 지역 간 택시운송수입의 편차가 큰 만큼 지역별 최저임금도 검토해 볼 필요가 있다.³⁸⁾

다. 구조조정의 강화

택시의 경우 과잉증차에 따른 공급과잉과 택시수요의 감소라는 구조적인 문제에 직면하

38) 일본택시의 최저임금은 지역별로 편차를 보이고 있지만, 일반 업종에 포함되어 있어 다른 산업과 최저임금 수준은 동일하다. 일본도 변동급을 제외하고 주로 기본급 등으로 최저임금을 산정하고 있고 상여금은 제외하고 있다. 동경의 경우 최저임금은 2003년 최저임금이 708엔이며, 2004년 월간 소정근로시간이 176시간이지만 동경택시의 임금총액은 251,200엔이고, 시급은 1,256원으로 최저임금에서 크게 벗어나 있다. 택시에게 적용되는 2003년 일본 전체의 평균 최저임금은 639엔(최고 708엔 최저 605엔)이고, 택시 전체 평균 시급은 832엔이며 3개 지역만이 최저임금에 위반되었던 것으로 나타났다.

고 있다. 따라서 인위적인 구조조정이 절실히 요구되고 있는 실정이다. 그리고 택시의 수요와 공급이 상대적으로 균형된 지역의 운송수입이 훨씬 높고, 또한 가동률도 높아 회사의 경영도 상대적으로 양호한 것으로 나타났다.

따라서 자연적인 구조조정보다는 인위적인 구조조정으로 방향을 정하고 정책을 실시하는 것이 구조조정기간을 단축하고, 긍정적인 효과를 가져올 것으로 보인다. 이런 점에서 택시 최저임금제 시행과 직접적인 관련은 없어 보이지만, 국토해양부에서 택시 최저임금제 시행을 계기로 택시의 구조조정을 본격화하기 위한 대책을 세우는 것이 동시에 필요하다.

라. 정부의 지원방식 전환

그동안 정부는 지속적으로 부가세감면, 유류보조금 등을 택시에게 지원하였다. 그러나 이처럼 막대한 지원에도 불구하고 택시업체의 경영난과 운전자의 장시간노동과 저임금의 고착화, 교통사고 급증에 따른 시민의 안정성 저해 등 택시의 문제점이 오히려 악화되고 있다.

이러한 결과는 정부의 재정적 지원이 일률적, 획일적 방식으로 이루어졌기 때문이다. 따라서 추후 정부지원은 우수업체 지원으로 부실업체를 도태시키거나 아니면 구조조정비용 등 본질적인 택시문제를 해결할 수 있는 방향으로 전환하는 것이 필요하다고 하겠다.

향후 부가세 감면과 유류세 지원을 최저 임금제를 제대로 실시하는 업체에 한정하는 것도 검토해 볼만하다고 하겠다.

마. 관리감독의 강화

택시업계가 그간 법정근로시간 단축 시 근무일수 감소없이 1일 근로시간을 단축했던 사례에 비추어 보아 오는 2009년 7월 1일부터 7대 도시의 택시 최저임금제의 시행 때에도 1일 명목상 근로시간 단축을 통하여 최저임금 시행에 대응할 것으로 보인다.

1일 2교대나 1인 1차제나 협정근로시간과 실근로시간의 격차가 확대되고 있다. 이러한 문제를 한 번에 해결한다는 것은 어렵지만 월 만근일수를 현재의 26일에서 25일, 24일로 단계적으로 줄이고 근로시간 규제와 연계하여 현실화하도록 지도하는 것이 필요하다.

참고문헌

- 서울택시운송사업조합. 각년도 사업보고서 및 내부자료
전국택시운송사업조합연합회 내부자료
통계청, 각년도, 운수업통계조사보고서
한국교통연구원, 2005, 택시운행 및 근로실태 조사보고서
한국노동연구원. 2001. 택시업종의 바람직한 임금제도에 관한 연구
한국산업경영연구소. 1996. 서울시 운임수준 및 체계개선방안에 관한 연구
한국생산성본부. 1988. 택시운임정책의 합리화에 관한 연구
한신노무법인, 2008, 한국과 일본택시의 고용관계 비교 연구
국토해양부, 노동부, 교통안전진흥공단, 서울시, 한국노동연구원 홈페이지 자료
7대도시 15개업체 단체협약, 임금협정, 임금대장 등

【부록 1】 각 회사 메타기 출력자료 요약

〈A회사〉

1일2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	10:13	1:06	9:07	4:20	105,835	174.1	98.2	26.4	29.6
11월11일	10:03	1:20	8:42	4:11	105,564	170.7	99.6	24.8	28.1
11월12일	10:28	1:02	9:26	4:28	111,049	179.6	103.3	27.3	29.2
11월13일	10:32	1:14	9:18	4:33	113,344	184.4	109.1	24.8	30.2
11월14일	10:18	1:00	9:18	4:30	107,895	174.2	99.7	26.9	29.3
11월15일	10:25	1:02	9:23	4:55	114,186	176.4	105.8	27.1	29.6
평균	10:20	1:07	9:12	4:29	109,646	176.6	102.6	26.2	29.3

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	10:59	1:14	9:45	4:45	143,935	225.1	136.8	28.9	36.6
11월11일	11:26	0:58	10:28	5:20	160,840	247.8	155.5	28.3	39.7
11월12일	10:58	1:04	9:54	4:51	152,625	275.8	148.0	27.3	37.8
11월13일	11:03	1:04	9:59	5:09	155,668	237.2	150.8	28.4	37.7
11월14일	11:24	1:09	10:14	5:57	177,098	255.0	170.1	30.3	39.5
11월15일	11:09	1:31	9:37	6:04	166,537	218.3	153.0	30.8	36.5
평균	11:10	1:10	9:59	5:21	159,451	243.23	152.4	29.0	38.0

〈B회사〉

1일2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	9:23	0:49	8:33	3:40	105,531	169.4	104.9	17.9	25.9
11월11일	9:17	0:44	8:32	4:18	107,797	168.8	103.5	25.4	26.2
11월12일	9:15	0:41	8:34	4:18	108,320	166.7	104.4	24.4	26.8
11월13일	9:14	0:50	8:24	4:24	108,306	169.9	105.8	22.6	26.2
11월14일	9:31	0:52	8:39	4:22	108,914	168.7	104.7	24.3	26.8
평균	9:20	0:47	8:32	4:13	107,774	168.7	104.7	22.9	26.4

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	12:15	0:44	11:30	5:37	172,216	272.0	172.2	20.5	43.0
11월11일	11:38	0:31	11:06	5:41	166,899	265.3	165.5	19.6	40.6
11월12일	12:18	0:46	11:31	5:44	175,505	278.4	174.9	19.9	43.1
11월13일	11:49	0:41	11:07	5:57	183,220	276.5	182.2	21.4	45.6
11월14일	12:08	0:33	11:34	6:27	194,292	286.1	189.8	21.1	43.2
평균	12:01	0:39	11:22	5:53	178,426	275.7	176.9	20.5	43.1

<C회사>

1일 2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	10:20	1:32	8:47	4:04	109,147	191.2	110.1	21.6	30.0
11월11일	10:34	1:12	9:21	4:28	111,477	185.4	109.6	23.6	30.0
11월12일	10:47	1:08	9:38	4:40	115,847	197.5	115.2	25.0	29.9
11월13일	10:24	1:16	9:07	4:21	109,584	190.7	110.1	22.4	29.5
11월14일	10:48	1:32	9:16	4:20	107,495	192.5	105.6	23.7	28.7
11월15일	10:48	1:35	9:13	4:22	114,718	201.4	115.4	21.9	30.6
11월 16일	10:13	1:35	8:37	4:02	120,132	224.1	121.6	23.4	32.4
평균	10:33	1:24	9:09	4:20	112,628	197.5	112.5	23.1	30.1

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	11:32	1:36	9:56	4:44	141,309	231.8	141.5	23.1	35.6
11월11일	11:13	1:16	9:57	5:22	157,250	237.3	156.3	23.0	36.8
11월12일	11:18	1:17	10:00	5:13	157,830	244.0	157.6	24.7	37.7
11월13일	11:33	1:28	10:05	5:22	161,737	249.1	162.8	25.9	37.4
11월14일	11:40	1:23	10:16	5:59	172,596	256.5	168.2	25.5	36.1
11월15일	11:34	1:39	9:55	5:53	166,131	239.1	162.2	26.1	34.9
11월16일	11:14	1:26	9:48	5:24	149,566	228.9	146.3	29.5	34.8
평균	11:26	1:26	10:00	5:25	158,060	240.9	156.4	25.4	36.2

1인1차

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
11월10일	11:01	1:17	9:44	5:07	148,504	256.4	147.4	26.9	35.6
11월11일	14:44	2:56	12:07	6:52	190,042	309.2	189.3	31.8	36.8
11월12일	14:01	2:38	11:23	5:25	163,272	268.6	159.4	30.1	37.7
11월13일	15:56	2:55	13:01	6:47	194,300	319.7	193.2	30.9	37.4
11월14일	14:13	1:40	12:32	7:20	214,787	320.1	209.9	35.4	36.1
11월15일	13:13	2:08	11:05	6:09	177,584	278.9	179.8	54.0	34.9
11월16일	14:25	4:00	10:24	5:08	150,029	286.8	148.1	28.6	34.8
평균	13:56	2:30	11:25	6:07	176,931	291.4	175.3	34.0	36.2

<D회사>

1일2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월14일	10:44	1:32	9:12	3:36	107,153	188.7	97.5	24.2
11월15일	11:07	1:29	9:38	3:21	106,981	199.8	102.1	23.2
11월16일	10:28	1:21	9:06	3:52	117,827	204.4	112.5	25.2
11월17일	10:21	1:36	8:45	3:35	119,229	203.4	113.2	25.9
11월18일	10:07	1:38	8:28	3:15	95,747	187.1	87.3	22.1
11월19일	10:14	1:11	9:03	3:25	98,175	178.5	91.0	22.2
11월20일	10:38	1:16	9:21	3:29	103,562	184.2	93.5	24.4
평균	10:31	1:26	9:05	3:31	106,953	192.3	99.6	23.9

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월14일	11:43	1:47	9:55	4:20	133,215	208.0	117.4	27.9
11월15일	11:52	1:20	10:31	5:01	153,124	228.2	137.6	30.1
11월16일	11:28	1:17	10:10	5:17	160,146	224.3	141.1	32.2
11월17일	10:30	1:19	9:10	3:52	120,137	193.5	107.7	25.2
11월18일	11:35	1:03	10:32	4:10	130,335	210.6	116.2	27.3
11월19일	11:10	0:58	10:11	4:12	122,910	200.8	106.6	27.0
11월20일	11:06	1:02	10:03	4:05	120,618	196.7	105.3	27.2
평균	11:21	1:15	10:05	4:25	134,355	208.9	118.9	28.1

1인1차

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월14일	14:16	3:14	11:41	4:30	137,382	249.1	124.6	28.8
11월15일	12:07	1:29	10:38	4:42	140,184	218.2	126.0	27.5
11월16일	11:53	1:14	10:38	5:16	164,350	231.9	147.7	32.2
11월17일	12:38	1:19	11:19	4:45	137,883	234.4	127.0	29.2
11월18일	12:28	1:58	10:29	4:17	127,311	213.0	115.4	27.2
11월19일	12:57	2:10	10:47	3:57	118,496	211.1	105.4	25.8
11월20일	12:23	0:36	10:46	4:10	123,355	202.8	107.4	28.2
평균	12:40	1:43	10:54	4:31	135,566	222.9	121.9	28.4

<E회사>

1일2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월21일	9:37	1:23	8:14	3:54	98,850	209.2	106.1	27.3
11월22일	9:20	1:47	7:32	4:12	104,620	216.2	111.5	26.8
11월23일	10:24	1:21	9:03	4:30	128,800	271.1	145.9	32.0
11월24일	10:37	0:55	9:42	3:38	84,070	182.0	88.6	22.5
11월25일	9:01	2:42	6:19	3:09	79,887	195.9	83.6	23.7
11월26일	9:57	1:32	8:25	4:49	96,684	213.0	100.0	25.6
11월27일	9:33	2:33	6:59	3:17	87,245	212.3	90.6	25.7
평균	9:47	1:45	8:02	3:56	97,165	214.2	103.7	26.2

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월21일	10:52	1:08	9:43	5:02	134,010	256.0	134.5	35.2
11월22일	10:23	1:15	9:08	5:05	132,500	240.2	129.6	33.8
11월23일	10:37	1:36	9:00	4:56	139,573	304.6	149.2	33.0
11월24일	10:04	1:01	9:03	3:39	101,884	218.5	97.2	28.4
11월25일	9:54	0:55	8:59	3:28	96,255	211.4	97.1	24.5
11월26일	11:09	3:18	7:50	4:27	118,065	241.4	119.4	29.5
11월27일	10:38	1:11	9:26	4:03	115,643	241.5	115.7	31.7
평균	10:31	1:29	9:01	4:23	119,704	244.8	120.4	30.9

<F회사>

1인1차제

입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
14:20	2:19	12:01	5:29	139,854	294.8	143.2	35.0

<G회사>

1일 2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월10일	11:10	1:39	9:31	3:45	93,560	192.8	91.2	24.4
11월11일	10:53	1:49	9:04	3:49	96,743	192.1	96.0	24.7
11월12일	11:01	1:48	9:12	3:50	99,229	197.3	99.3	24.2
11월13일	10:32	1:41	8:50	4:03	98,160	180.4	93.9	25.5
11월14일	10:49	1:30	9:18	3:51	99,715	197.1	97.9	26.9
11월15일	10:42	1:43	8:59	4:10	101,927	189.8	100.4	26.7
11월16일	10:43	1:51	8:52	3:54	104,433	204.7	109.4	24.5
평균	10:50	1:43	9:07	3:54	99,110	193.5	98.3	25.3

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월10일	11:14	1:25	9:49	4:06	103,971	199.8	103.3	23.8
11월11일	11:22	1:01	10:20	4:34	113,650	206.7	112.3	27.3
11월12일	11:17	1:33	9:44	4:03	98,394	188.0	95.5	23.7
11월13일	11:30	1:25	10:04	4:15	106,437	197.6	104.4	24.3
11월14일	11:25	1:31	9:53	4:31	111,411	186.9	106.7	26.8
11월15일	11:16	1:21	9:55	4:34	112,562	195.2	107.9	27.5
11월16일	11:05	1:40	9:25	4:26	109,214	204.4	111.3	27.1
평균	11:18	1:25	9:53	4:21	107,948	196.9	105.9	25.8

<H회사>

1일2교대(오전, 오후 평균)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
10월25일	10:13	0:35	9:38	4:27	113,417	206.8	107.2	28.9	34.1
10월26일	10:23	0:56	9:27	3:57	110,758	205.1	113.7	28.3	32.3
10월27일	10:22	0:35	9:47	4:05	104,473	197.4	102.7	26.9	31.9
10월28일	10:29	0:51	9:37	3:53	98,938	192.4	97.7	24.9	30.7
10월29일	10:09	0:39	9:30	3:40	96,672	205.9	98.1	23.9	31.8
10월30일	10:10	0:51	9:19	3:45	96,765	193.0	94.4	26.5	30.7
10월31일	10:24	0:32	9:51	4:16	107,127	199.0	104.3	28.4	32.4
평균	10:19	0:43	9:36	4:00	104,021	199.9	102.6	26.8	32.0

1인1차

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수	연료사용
10월25일	12:58	1:12	11:46	5:49	147,845	257.1	145.8	35.0	42.4
10월26일	14:19	1:31	12:48	6:02	158,136	290.6	166.4	36.2	47.1
10월27일	12:52	1:20	11:32	5:07	132,074	246.9	128.8	32.6	44.6
10월28일	12:35	1:12	11:22	5:04	132,562	241.3	132.3	31.7	47.6
10월29일	13:19	1:15	12:04	5:21	137,864	258.7	136.3	33.0	48.5
10월30일	14:49	1:33	13:16	6:07	151,455	276.2	149.7	37.9	45.3
10월31일	15:11	1:15	13:56	6:59	183,966	292.9	178.9	44.6	46.9
평균	13:43	1:19	12:23	5:47	149,129	266.2	148.3	35.9	46.0

<회사>

1일 2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월24일	10:32	1:28	9:03	4:08	96,955	193.9	107.5	26.9
11월25일	10:43	1:36	9:06	4:01	100,475	195.3	116.2	27.3
11월26일	11:11	1:23	9:48	4:15	98,778	202.4	110.6	27.8
11월27일	11:12	1:24	9:47	4:23	100,713	200.4	112.1	26.7
11월28일	11:25	1:31	9:54	4:33	104,430	208.2	114.4	29.7
11월29일	11:33	1:12	10:21	5:19	120,677	209.6	128.9	32.2
11월30일	10:43	1:36	9:06	4:01	100,475	195.3	116.2	27.3
평균	11:03	1:27	9:35	4:23	103,215	200.7	115.1	28.3

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월24일	10:37	1:10	9:27	3:55	103,458	216.7	116.6	27.3
11월25일	11:13	1:19	9:53	3:50	103,658	218.5	114.8	28.0
11월26일	10:56	1:26	9:29	3:36	100,248	216.1	115.4	26.1
11월27일	11:10	1:11	9:59	4:17	113,207	218.1	110.4	29.8
11월28일	11:17	1:29	9:48	3:50	103,327	221.1	116.2	27.0
11월29일	11:27	1:09	10:17	4:37	127,724	261.0	145.0	33.1
11월30일	11:20	1:17	10:02	3:56	118,967	253.8	135.2	30.8
평균	11:08	1:17	9:51	4:00	110,084	229.3	121.9	28.9

〈J회사〉

1일2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월11일	10:35	1:01	9:34	4:00	106,094	227.1	121.9	29.3
11월12일	10:36	0:58	9:38	4:19	110,894	226.3	124.7	32.5
11월14일	10:41	0:58	9:42	4:00	103,831	230.3	117.6	29.9
평균	10:37	0:59	9:38	4:06	106,940	227.9	121.4	30.6

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월11일	11:20	1:04	10:16	4:59	128,425	237.7	138.4	33.7
11월12일	11:34	0:53	10:41	4:55	131,304	244.9	142.5	36.1
11월14일	11:14	0:49	10:25	5:42	141,911	249.7	155.3	36.2
평균	11:23	0:55	10:27	5:12	133,880	244.1	145.4	35.3

〈K회사〉

1일 2교대(오전)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월27일	10:47	0:43	10:04	4:05	123,753	226.4	108.0	29.8
11월28일	10:00	0:59	9:01	3:08	100,288	184.1	89.8	24.3
11월29일	8:15	0:20	7:54	3:19	100,948	163.4	91.1	24.2
11월30일	8:26	0:25	8:01	2:38	83,480	165.2	76.0	21.2
12월1일	8:52	0:23	8:29	3:07	90,348	161.7	80.0	22.4
12월2일	10:18	0:43	9:35	3:17	107,127	191.4	95.7	25.4
12월3일	9:23	0:35	8:47	3:11	97,642	179.6	86.9	23.4
평균	9:26	0:35	8:50	3:15	100,512	181.7	89.6	24.4

1일2교대(오후)

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월27일	10:41	0:37	10:04	4:01	122,914	203.5	104.6	29.8
11월28일	9:21	0:29	8:51	3:59	122,492	184.4	107.2	27.2
11월29일	9:17	0:26	8:51	4:07	123,460	175.1	105.0	28.7
11월30일	10:22	0:23	9:58	3:57	123,738	207.7	109.5	29.2
12월1일	10:29	0:32	9:56	3:32	115,549	211.0	98.5	27.3
12월2일	10:30	0:31	9:58	3:40	115,605	194.8	102.0	26.8
12월3일	10:25	0:21	10:04	3:58	121,603	195.9	103.2	30.3
평균	10:09	0:28	9:40	3:53	120,766	196.1	104.3	28.5

1인1차제

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월27일	12:53	1:01	11:52	4:43	141,691	247	130.4	31.9
11월28일	13:36	1:04	12:31	5:07	156,730	274	143.1	33.6
11월29일	12:53	0:45	12:08	5:19	164,435	260	149.8	33.6
11월30일	13:29	0:52	12:37	4:35	143,293	249	121.4	33.9
12월1일	14:03	0:51	13:11	4:41	140,729	245	123.3	33.2
12월2일	13:49	1:01	12:47	4:22	134,255	249	117.0	31.3
12월3일	13:08	1:04	12:04	4:24	135,554	250.6	129.7	29.8
평균	13:24	0:57	12:27	4:44	145,241	253.5	130.7	32.5

〈L회사〉

격일제

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월10일	21:10	5:30	15:40	6:26	198,609	324.1	173.0	46.1
11월11일	19:46	4:17	15:28	6:02	189,881	306.9	165.0	43.3
11월12일	20:40	4:27	16:13	7:05	212,647	340.9	189.9	48.0
11월13일	20:34	4:34	15:59	6:20	200,648	320.4	176.0	46.2
11월14일	21:48	4:47	17:01	6:14	222,886	351.8	197.2	49.2
11월15일	20:20	5:26	14:54	6:45	216,081	329.1	193.0	47.7
11월 16일	21:32	5:06	16:26	6:34	217,344	363.1	195.5	50.5
평균	20:50	4:52	15:57	6:29	208,300	333.8	184.2	47.3

〈M회사〉

1인1차제

구분	입출고	휴게시간	근로시간	영업시간	운송수입금	주행거리	영업거리	기본회수
11월10일	14:12	2:50	11:21	4:49	145,452	254.9	254.9	136.4
11월11일	14:12	2:44	11:27	5:08	155,655	267.5	267.5	136.2
11월12일	14:21	2:39	11:41	4:42	146,261	240.1	240.1	129.4
11월13일	15:15	2:36	12:39	5:32	179,228	264.2	264.2	153.7
11월14일	15:12	2:46	12:26	4:40	150,759	247.6	247.6	130.7
11월15일	14:15	2:52	11:20	4:27	143,213	256.2	256.2	129.2
11월16일	14:34	2:45	11:49	4:53	153,428	255.1	255.1	136.0
평균	14:34	2:45	11:49	4:53	153,428	255.1	255.1	136.0