

택시노동환경의 經營的 分析

李奎昌*

目	次
I. 序 論	3-2 管理戰略의 特性
II. 交通環境과 택시運送事業	IV. 택시運送事業의 外的環境과 課題
2-1 交通環境의 變化推勢	4-1 택시運送政策과 經營
2-2 택시運送事業의 特性	4-2 택시料金政策과 經營
2-3 택시運送事業의 經營構造	4-3 油價政策과 經營
III. 택시運送事業의 管理戰略과 課題	4-4 租稅政策과 經營
3-1 택시運送事業의 經營構造	V. 結 論

I. 序 論

우리나라의 경우 都市交通問題中에서도 택시交通의 問題는 經濟發展에 따른 人口의 都市集中과 廣域化에 對應한 都市交通시스템이 이루어지지 못한 여건속에서 날로 심각도를 더하여 가고 있다. 그중에서도 특히 택시事故의 發生率은 <表 1> 1982年 責任保險發生狀況에서 보이다시피 8.56%. 萬臺當事故發生比率에서 볼때 3,649로 市內버스 10,823의 다음 比率을 이루고 있다.

이리하여 택시가 주는 文化的便宜보다 否定的側面이 더욱 露呈되므로서 그대로 방관만 할수 없는 時點에 다다르고 있다. 이러한 交通事故와 연관되는 問題點을 解決하기 위한 一般的인 方法이란 事故에 대한 處罰이었다. 그러나 經驗에 의하건대 罰則에 의한 處罰主義는 그 問題를 根本的으로 解決할수 있는 方策은 아니었다. 택시交通의 경우에 있어서도 事後的인 處罰보다는 事前對策이 무엇보다 重要하다. 왜냐하면 특히 택시交通事故를 위시한 交通事故의 原因이란 運輸者의 機械에 대한 畧지 못한 盲目적 依存과 不注意에서 야기됨을 볼때 이들 運輸者들에 대한 人間的側面에서의 理解와 올바른 管理만이 事故를 豫防하는 길이기 때문이다.

특히 우리나라와 같이 大部分이 淸부제적 包括的逆算賃金制下에서 택시運送에 종사하고 있는 勤勞者들은 自由勞動의特性을 바탕으로 他産業部門의 從事者와는 상이한 意識과 慣行을 가지고 있다. 따라서 이들에 대한 올바른 理解가 없는 處罰主義的 交通事故豫防策은 재고 되어져야 한다. 이러한 觀點에서 本論文에서는 우리나라의 택시運送從事者들이 雇傭되어있는 택시運送事業의 經營環境을 살펴보고 이로부터 提起되는 어떠한 問題點들이 事故原因의 要因으로 作用하는가를 살펴보고자 한다.

* 本 研究所 研究員, 檀國大 商經大 教授

<表 - 1 >

1982 年 責任保險 事故發生狀況

人的被害

區 分	平均有效臺數		事 故 發 生			死 亡 者			負 傷 者		
車 種	臺 數	%	件 數	%	發生比率 (萬臺當 比率)	死亡 者數	%	死亡者比率 (萬臺當 比率)	負傷 者數	%	負傷者比率 (萬臺當 比率)
市內버스 (大·中型)	臺 17,599	% 2.28	件 19,049	% 22.49	件 10,823	名 868	% 14.76	名 493	名 31,152	% 26.50	名 17,701
市外버스	9,449	1.23	4,103	4.84	4,342	528	8.98	558	10,005	8.51	10,588
專賞버스 (大·中型)	3,068	0.40	472	0.56	1,538	69	1.17	225	1,987	1.69	6,476
高速버스	1,430	0.19	202	0.24	1,413	48	6.82	335	906	0.77	6,335
택 시	66,022	8.56	24,090	28.44	3,649	790	13.43	119	29,126	24.78	4,111
貨物(大· 中·小型)	58,260	7.56	8,910	10.52	1,529	1,138	19.35	195	11,648	9.91	1,999
葬 儀 車	545	0.07	31	0.04	568	11	0.18	201	93	0.08	1,706
特 殊 車	401	0.05	31	0.04	773	6	0.10	149	42	0.04	1,047
小 計	156,774	20.34	56,888	67.17	3,628	3,458	58.79	220	84,959	72.28	5,419
버 스 (大·中型)	26,115	3.39	1,615	1.91	618	180	3.06	69	2,977	2.53	1,140
乘 用 車	213,425	27.69	9,876	11.66	462	454	7.72	21	11,662	9.92	546
貨物(大· 中·小型)	192,767	25.01	12,845	15.17	666	1,470	24.99	76	14,608	12.43	757
二 輪 車	179,572	23.29	2,432	2.87	135	162	2.75	9	2,408	2.05	134
特 殊 車	2,224	0.29	81	0.09	364	13	0.22	58	108	0.09	485
小 計	614,106	79.66	26,849	31.70	437	2,279	38.75	37	31,763	27.02	517
保 不			951	1.13		145	2.46		824	0.70	
計	770,880	100.00	84,688	100.00	1,098	5,882	100.00	76	117,546	100.00	1,524
日 平 均			232件			16.1名			322名		

<資料> 한국자동차보험(주)

Ⅱ. 交通環境과 택시運送事業

2-1 交通環境의 變化推勢

우리나라 택시의 交通量은 제 1 차 5 個年經濟開發 計劃이 시작되었던 1962 年에 비하여 제 5 차 5 個年計劃이 시작되는 해인 1982 年에는 <표 2> 택시의 交通量 增加推移에서와 같이 7,690 萬名에서 23 億 0,642 萬名으로 約 30 배가 增加하고 있다. 그런데 이 期間에 있어서의 人口數는

<表 2>

택시의 交通量增加 推移

年 度	人 口 數	總택시交通量	總交通量 構 成 比	1 日 平 均 交 通 量	人 口 千 名 當 1 日 交 通 量
1962	2,628 萬名	7,690 萬名	11.5 %	21 萬名	8 名
1982	3,933	23 億 0,642	2.19	632	160
伸張率	(倍) 1.49	29.99		30.09	20.0

1.49 배가 增加하였다. 이것은 1日 平均 21 萬名에서 632 萬명 즉 30 배의 增加率이며 人口千名當 1日交通量 8名에서 160名으로 20 배의 增加率이다. 더우기 KAIST의 추계에 따르면 서울의 경우 1日當 택시利用 人口는 262 萬名으로 특히 大都市의 경우 大衆交通手段으로 되고있다. 一般的으로 交通需要란 個人的需要와 産業에 의한 生産流通을 위한 産業需要에 따르게 되는데 個人的需要에 依存하는 택시의 경우에 있어 이렇듯 需要가 增大하였던바는 人口의 增加와 可處分所得의 增加가 그 原因이었다. 그러나 또하나 그대로 지나쳐 버릴수 없었던 바로는 産業化에 따른 異常的인 都市肥大化에 步調를 같이하지 못한 都市交通全般에 대한 非計劃과 非시스템化가 가져온 異常現狀이라고 하는 점이다.

어떻든 이렇듯 增大하여온 택시의 交通量은 1982 年度에 <表 3>에서와 같이 전국에서 1 兆 1,008 億 69 百萬원의 賣出額을, 그리고 1日平均 30 億 16 百萬원의 實績을 보이고있다. 이것을 利用者의 月世帶當 平均負擔額으로 換算하면 全國平均 1 萬 0,898 원 서울은 2 萬 0,659 원이다. 서울의 경우 이것을 市外버스 市內버스 觀光 專賃 및 地下鐵等에 지급한 세대당 月平均 交通費 3 萬 7,632 원에 비하면 54.9%에 이르고 있다. 이러한 추세를 日本의 경우와 比較하여보면 <表 4>에서와 같이 1962 年에 우리나라는 2,628 萬名の 人口로서 年間 택시輸送量 年 90 萬名, 1人當 택시승차회수 3 회였다. 그러나 日本의 경우 1965 年에 9,920 萬名の 人口에 年間 26 億 2,700 萬名을 택시가 輸送하여 人口1人當 平均 26 회의 利用率을 보이고 있다. 그러나 1982 年에는 우리나라의 경우 人口1人當 택시승차회수 59 회인데 비하여 日

<表 3>

市道別 택시運送收入(利用者負擔額)狀況

1982

市 道 別	運 送 收 入		利 用 者 負 擔 額	
	年間總額	1 日 平 均 運送收入額	世 帶 數	世帶當月平均 負擔額
計 (全 國)	억	억	千戶	원
	11,008.69	30.16	8,418	10,898
서울	4,960.63	13.59	2,001	20,659
釜山	1,370.18	3.75	735	15,535
大邱	750.41	2.06	438	14,277
仁川	331.84	91	266	10,396
京畿	568.68	1.55	913	5,191
江原	337.05	.92	382	7,353
忠北	174.14	48	296	4,903
忠南	447.83	1.23	599	6,230
全北	353.49	97	461	6,390
全南	741.28	2.03	776	7,960
慶北	271.71	74	687	3,296
慶南	565.06	1.55	753	6,407
濟州	136.38	37	110	10,337

<資料> 경제기획원조사통계국 : 운수업통계조사보고서 1983, pp.290-291.

본의 경우 1981년에 30회가 되어 역전현상을 보이고 있다. 이러한 日本의 현상은 택시人口를 地下鐵과 버스등에 의한 大量輸送體로 機能的으로 轉換하였던 점과 自家用이 吸收하여 交通環境이 質적으로 改善되었음을 보여주는 것이다. 그러나 우리나라의 경우는 아직까지 이러한 都市交通體制的 整備가 갖추어지지 못하므로써 택시依存度는 높아지게되고 都市交通체증의 原因이 되고 있다.

2-2 택시運送事業의 特性

택시는 어디나갈수있고 어디서나 탈수가 있으며 어디서나 내릴수 있다고 하는 機動性 場所의 不制限性 및 隨時性 그리고 必要한 場所까지 프라이버시를 確保하면서 빨리갈수 있다고하는 高級財

<表 4>

韓日버스·택시·자가용 승용차의 수송량 추이의 비교

구 분		버 스		택 시		자가용승용차	
		한 국	일 본	한 국	일 본	한국 1971	일 본
1962 (일본) 1965	인 구 수	만명 2,628	만명 9,920	만명 2,628	만명 9,920	만명 3,195	만명 9,920
	수 송 량 총 수	만명 59,017	만명 1,002,900	만명 7,690	만명 262,700	만명 2,048	만명 167,900
	인구 1인당평균 년 수 송 량	회 22	회 101	회 3	회 26	회 0.6	회 17
1982 (일본) 1981	인 구 수	만명 3,933	만명 11,179	만명 3,933	만명 11,179	만명 3,933	만명 11,179
	수 송 량 총 수	만명 695,282	만명 811,200	만명 230,642	만명 340,800	만명 57,749	만명 2,026,500
	인구 1인당평균 년 수 송 량	회 177	회 82	회 59	회 30	회 15	회 181

의性格¹⁾으로 하여 大衆의인 交通手段으로 利用되고있다. 따라서 택시運送事業은 이러한 性格을 바탕으로 다른 運送事業과는 特異한 性格을 形成하게 된다.

첫째로 택시運送事業은 機動性和 不制限性으로하여 터미날設備가 必要없다. 따라서 固定設備에 대한 큰 投資가 要求되지 않는다.

둘째로 택시運送事業의 生産形態는 市場生産의樣相을 띠면서도 顧客이 지정하는 地點까지 用役을 提供하여야 하기 때문에 注文生産의性格을 갖는다. 특히 注文生産이기는 하나 顧客에 따른 行先地, 時間, 거리 및 顧客數가 상이하기 때문에 顧客의 需要를 豫想하고 顧客을 찾아다니는 行商과 또한 유사한 性格을 갖고있다. 그러나 行商의 경우와 상이한것은 行商은 販賣 못한 商品을 在庫로 保管할 수 있지만 택시의 경우는 顧客을 찾아 空車로 달릴경우 交通用役은 그대로 소모되어 지기 때문에 空車의 步行距離에 대한 費用의 회수가 不可能하게된다. 이러한 特性이 택시運送事業에 있어 請負制의 勞務管理慣行을 낳게한 理由이다.

세째로 지적할바는 交通의 大衆性和 이것이 미치는 日常的影響에서 볼때 택시運送事業은 公共의性格을 질게하고 있다. 그러나 택시運送事業은 어디까지나 個別的運送契約에 의한 交通用役生産의 實體로서 利潤追求를 目的으로하는 私企業인 것이다. 이러한 점에서 택시運送事業이 가지고

1) 小泉貞三, タクシ問題の研究, 所書店, 1975年, p.10.

있는 公共性과 私의企業의 性格의二重性을 어떻게 調和할 것인가의 課題가 주어진다. 그럼에도 不拘하고 우리나라 택시運送事業의 경우 아직까지 經營構造的 前近代性에서 벗어나고 있지 못할뿐만 아니라 이로 因한 높은 交通事故率發生의 原因을 야기하고 있다.

<表 5>

택시運送事業과 택시臺數의 增加推移

年 度	人 口 數	택 시 運 輸 業 體 數		택 시 臺 數		
		業 體 數	增 加 率	臺 數	增 加 率	臺當人口數
1962	2,628萬名	201業所	1倍	7,204臺	1倍	3,648名
1983	4,000	1,991個所	9.9倍	78,561臺	10.9倍	26,265名 (7.2倍)

<資料> 전국택시사업연합회

2-3 택시運送事業의 經營構造

다음의 <표 5> 택시運送事業과 택시臺數의 推移에서와 같이 우리나라의 경우 1962년에 비하여 1983年現在 택시運送事業體數로는 9.9배 택시臺數로는 10.9배 택시臺當 人口數는 7.7배의 伸張率을 보이고 있다. 이렇듯 增加하고 있는 택시의 運營類型을 보면 <표 6> 運營種類別 택

<表 6>

運營種類別 택시分布狀況

1983

區 分	택 시 臺 數 및 構 成 比		備 考
	臺 數	構 成 比	
計	78,567	100.0	
會 社 택 시	37,255	47.4	52.6 %
個 人 택 시	30,242	38.5	
限 時 택 시	11,070	14.1	

<資料> 전국택시사업조합연합회

(주) 會社택시에는 콜택시·호텔택시가 포함되어 있음

시分布狀況에서와같이 회사택시 3萬7,255臺(47.4%). 個人택시 3萬0,242臺(38.5%) 그리고 한시택시는 1萬1,070臺(14.1%)이다. 여기에서 유의할바는 個人 및 한시택시가 차지하고 있는 52.6%의 比重이다. 왜냐하면 個人택시나 한시택시란 회사택시로부터 제기되는 問題

點을 임시적으로 解決코저한 變則的運營方式으로 이것은 회사택시의 經營不實로 부터 派生된 것이기 때문이다. 따라서 經營의 規模化에 따른 택시運送事業의 近代化라고 하는 課題와는 逆行되는 것이라 할수있다.

한편 회사택시라 하더라도 그 經營規模에서 볼때 零細性에서 벗어나고 있지 못함을 알수있다. 즉 1991社의 택시會社에 속하여있는 3萬7,255臺의 車輛을 會社數로 나누어보면 平均18.7臺에 지나지 못한다.

한편 5臺 이하 보유가 215個社(11.2%), 10臺 以下 601社(31.3%), 11臺~30臺가 729社(38.0%) 31臺~50臺(17.2%) 그리고 51~90臺 44社(2.3%)였다.

財務構造面에서 보더라도 固定資産構成比率에 있어 차량이 90.4%, 토지 3.5%, 建物 4.2% 기계장치 1.9%였다. 또한 車庫等の 所有狀態를 보면 法人所有는 6.0%에 지나지 못하며 代表理事의 所有를 임대사용 하는것이 51.1% 他人의 土地를 임대사용하는것이 42.9%였다.²⁾ 이러한 事實은 택시事業의 零細性이라고 하는 問題만 아니라 차량관리를 위한 車庫等 施設 및 勞務管理를 위한 적절한 厚生福祉施設을 위한 空間의 마련에 無關心함을 나타내는 것이라 할수있다. 뿐만아니라 代表理事所有土地의 賃貸는 賃貸收入만 아니라 不動産保有에서 오는 收益을 目的하므로서 정상적인 經營活動은 부수적인 經營目標인것같은 인상마저 질게하고 있다.

Ⅲ. 택시運送事業의 管理戰略과 課題

3-1 택시運送事業의 經營環境

前節에서도 言及하였었던바 택시運送事業은 公益性和 私的資本의 結合이라고 하는 特性을 가지고 있기 때문에 行政當局에 의한 統制를 다른 私企業보다 더 받게된다. 따라서 運送事業의 亂立으로 연유할 競爭을 抑制하고 安全을 유지하기 위하여 資格과 業體數를 정하여 事業免許制度를 實施하고 있다. 여기에다 規模, 料金 使用燃料에 이르기까지 行政官廳의 統制를 받게되어 있다. 이러한 事實은 택시運送事業이 대단히 制約되어진 속에서 經營되어져야 한다고 하는 經營行動의 限界性을 意味케된다. 뿐만 아니라 車輛이 일단 車庫에서 나가게되면 택시는 一定한 路線을 運行하는것이 아니기때문에 運轉者의 임의에 맡겨질수 밖에 없다. 이러한 事實은 一般企業에서의 경우와는 달리 택시交通用役의 生産이 대단히 管理하기 어려움을 뜻하는것이 된다. 세째로 地域別로 택시市場의 性格이 대단히 상이하다.

2) 서울택시事業組合의 1983年5月現在 調査內容

<表 7>

市道別 택시料金 負擔隔差狀況

1982

市 道 別	利用者負擔額 및 比率	
	世帶當月平均負擔額	比 率
計 (全 國)	10,898 원	100.0 %
서울	20,659	189.6
釜 山	15,535	142.5
大 邱	14,227	130.5
仁 川	10,396	95.4
京 畿	5,191	47.6
江 原	7,353	67.5
忠 北	4,903	44.9
忠 南	6,230	57.2
全 北	6,390	58.6
全 南	7,960	73.0
慶 北	3,296	30.2
慶 南	6,407	58.8
濟 州	10,337	94.8

<資料> 表 3 에서 作成함.

예컨대 <표 7> 市道別택시料金負擔隔差狀況에서와 같이 都市規模 市民의 生活水準에 따라 많은 差異가 있음을 보게된다. 즉 서울은 全國平均 100에 대하여 189.6%의 높은 水準이다. 이것을 地域間으로 비교하여보면 서울을 基準으로 할때 慶北은 서울의 6.3분의 1. 忠北은 4.2분의 1 경기는 3.9분의 1이다. 또한 각지역마다의 交通量과 交通시스템의 程度에 따라 交通勞動의 環境이 상이하여진다. 이러한 事實들은 택시運送事業이 經營戰略을 樹立함에 考慮되어야할 經營環境의 特性이라 할수있다.

3-2 管理戰略의 特性

우리나라 택시運送事業의 管理戰略을 한마디로 표시한다면 正常的택시經營管理의 範圍를 벗어난 非正常的인 것이라고 밖에는 表現할바 없다. 이러한 實相을 交通部가 택시運送事業의 經營資料를 얻기 위하여 1983年 2月부터 運營하여왔던 “示範택시”에서 보기로한다. “示範택시”의

收支狀況을 보기 위하여 國會에 報告한 내용을 정리한것이 다음의 <표 8> 示範택시 收支狀況 分析이다. 이 資料에 따르면 臺當 月收入은 192 萬 8,200 원 (月 27 日가동 1 日 7 萬 1,415) 원의 수입이 되고있다. 이때 支出은 月臺當 189 萬 9,800 원으로 (1 臺當 7 萬 0,362 원)으로 月臺當 2 萬 8,400 원 (1 日 1,053 원) 인 1.5 %의 利益率을 보이고 있다. 이것은 1 日平均 504.5 km를 주행하여 얻은 수입으로 주행 km當으로 환산하면 $71,415 \text{ 원} \div 504.5 \text{ km} = 141.56 \text{ 원}$ 이된다.

<表 8>

示範택시 收支狀況 分析

(50 臺基準)

區 分		3 月分收支	分 析		備 考
			臺當月收支	臺當日收支	
收 入		千 원	千 원		
		96,411	1,928.2	71,415	
支 出	油 類 費	28,870	577.4	26,385	
	整 備 費	1,608	32.2	1,693	
	人 件 費	37,229	744.6	27,578	
	減 價 償 却 費	5,556	111.1	4,115	
	保 險 料	5,360	107.2	3,970	
	事 務 費 其 他	3,286	65.7	2,433	
合 計	小 計	81,909	1,638.2	60,674	
	附 加 稅	5,939	118.8	4,456	
	計	87,848	1,757.0	65,074	
	未 支 給	7,140	142.8	5,288	賞與金 3,729千 원 退職充當金 3,411 "
	合 計	94,988	1,899.8	70,362	
損 益		1,423	28.4	1,053	

<資料> 交通安全振興公園 : 示範택시會社 設立運營狀況 1983.4. p.6 에서 作成함

(註) 10 臺當 平均 504.5 km (營業距離 428 km) 19 時 27 分 走行基準 택시收入 66,560 원

이것을 서울의 경우와 比較하여보면 서울의 경우 交通規則을 完全히 지킨다는 전제하에³⁾ 주 행한다고 假定할때 이러한 安全運行下에서의 收入은 $141.56 \text{ 원} \times 420 \text{ km} = 59,454 \text{ 원}$ 이 된다.

3) 이때 서울의 경우 1 日에 400 km ~ 420 km가 限界이다.

여기에서 示範택시의 경우 보았던바 例에 따라 運送費用 70,362 원 - 1,053 원 (利益控除) = 69,309 원을 쓰면 결국 赤字를 免치 못함을 알수있다.

이러함에도 불구하고 택시運送事業의 新規免許時에 엄청난 競争率을 보이고 있음이 우리나라 택시運送事業이 노리는 經營戰略上的 特性을 理解케하는 要點이 되고있다. 예컨대 1980年 6月에 경기도가 실시한 45개업체에 대한 택시 380臺의 新規免許 公募時에 있었던 競争率은 安養의 경우 64.6臺1, 富川市가 37臺1 그리고 富平은 5.9臺1로서 22.6臺1의 극심한 競争을 보이고있다.⁴⁾

이러한 엄청난 競争은 택시運送事業免許의 副레미엄과 잇따른 保有車輛의 轉賣利益에 目的이 있다. 예컨대 水原의 경우 택시臺當 2,400 萬원, 安養 富川이 1,200 萬원에서 1,500 萬원 城南등지가 1,000 萬원 前後의 副레미엄으로 去來되고 있다.⁵⁾ 따라서 水原의 경우 10臺規模의 免許를 얻는다고 하는 事實은 2億4,000 萬원의 利益을 그냥 얻을수 있음을 뜻하는 것이다. 따라서 1984年初에는 浮動資金이 流入되어 택시에 投機붐이 이는⁶⁾ 기현상을 야기하고 있다.

이러한 현상은 交通部가 모범적인 기업이라고 하여 장려하기 위하여 추진하고 있는 “優秀業體指定” 制度에서도 보게된다. 즉 “優秀業體”로 指定되면 增車가 許容된다고 하는 利點을 노린 施設投資가⁷⁾ 빛는 不作用인 것이다.

그러한 事實은 다음과 같은 事實에서 알수있다. 즉 1982年度 優秀業體指定會社 263 個社와 1983年度에 指定받고져하는 1,233 個社가 車庫 및 施設改善을 위하여 固定資産部門에 投資한 額數는 모두 899 億원으로 1企業當 7,291 萬원의 投資를 하고있다. 위에서 이미 살펴본바 1日 臺當 9,855 원의 赤字運營을 免치 못하고 있는 택시運送事業의 경우 이렇듯 固定資産에 投資하게되는 理由는 土地等 固定資産의 價格上昇과 더불어 위에서 言及한바 莫大한 副레미엄에 있었던 것이다. 이러한 經營戰略은 結局 우리나라의 택시運送事業이 合理的인 交通用役의 生産에 의한 利潤追求보다 다른곳에 더큰 目的을 두고 있음을 立證하는 것이된다.

여기에서 또하나 管理戰略의 特性으로 지적할바는 社納金制度이다.⁸⁾ 이는 택시運送事業이 自己의 赤字危險을 최저로 줄이기 위하여 택시運送에 있어서의 모든 經費와 적당한 利潤을 包含한 一定額의 金額을 會社에 納入할것을 條件으로 運轉士에게 都給하는 制度이다. 이러한 都給制의

4) 交通新報, 1983年 6月 20日 字 記事

5) 東亞日報, 1983年 6月 22日, 택시웃돈 2000 萬원

6) 東亞日報, 1984年 2月 16日, 택시에 投機열풍

7) 交通新報, 1983年 6月 23日 記事

8) 이 制度를 勞動組合에서는 日日單位로 都給한다 하여 1日都給制로 한다.

實相을 보면 다음과 같다.⁹⁾ 1981年度 서울의 경우 社納金은 1日 6萬7,100원이었다. 이를 分析하여 볼때 이 金額은 LPG값 2萬0,883원, 運轉士 日當 1萬2,650원 그리고 殘額3萬3,567원이 運送事業體의 經費 및 利潤이다.

여기에서 注目을 요하는 바는 當日의 收入이 6萬7,100원을 超過하는가 또는 未達하는가에 있다. 未達된다면 未達分은 運轉士의 日當으로 부터 控除하고 超過하면 超過分은 運轉士의 收入이 된다. 또하나 留意할바는 日當 1萬2,650원中에는 食代등 運行雜費 約 3,000원과 社納金을 채우기 위한 過度走行에 따른 LPG 不足量 補充 約2,000원이 包含된다. 따라서 運轉士의 收入은 $12,650원 - (3,000원 + 2,000원) = 7,650원$ 이다. 그런데 서울의 경우 택시는 10부제이므로 月平均 勤勞日數는 13.5일이다. 따라서 運轉士의 月收入은 $7,650원 \times 13.5일 = 10萬3,275원$ 에 지나지 못한다. 이러한 事實을 前提로 할때 우리나라 運轉士가 最低生計費를 確保하기 위하여 취할수있는 方法이란 合乘 및 交通法規를 무시한 無理한 運行밖에는 없게된다.

이러한 事實은 結果的으로 우리나라 택시運轉士들로 하여금 自己職業에 대하여 否定的 意識을 갖게하는 要因이되고 交通事故의 原因으로 作用케한다.

<表 9>

택시運轉技士의 職業에 대한 評價

(單位: %)

區 分	肯 定 的 評 價				否 定 的 評 價			其 他
	돈벌수 있다	사회공익에 기여한다	금지를 가진다	計	危險하고 고되다	별로인정 받지못한 직업이다	計	
運 轉 技 士 計	3.1	5.0	8.8	16.9	46.4	30.6	77.0	6.1
택 시 運 轉 技 士	2.9	3.7	10.4	17.0	49.6	28.9	78.5	4.5
市內버스運轉技士	1.2	1.6	5.4	8.2	62.4	24.8	87.2	4.6

<資料> 金堦東, 조합원 근로실태와 의식구조에 관한 조사연구보고서 (전국 자동차노동조합연맹) 1981. 9.

한 調査에 의하면 <표 9>에서와 같이 택시運轉技士의 78.5%가 자기직업에 대하여 否定的 反應을 보이고 있고(危險하고 고되다 49.6% 별로 인정받지 못한 직업이다. 28.9%)肯定的인 反應은 17%에 지나지 못한다. 또 <표 10>에서와 같이 택시運轉技士의 65.2%가 기회만 있으면 전직하겠다고, 20.7%가 생계유지를 위해 계속하겠다고 하며 天職으로 알고 계속하겠다고 8.9%에 지나지 않고있다. 따라서 택시運轉 아닌 생계유지책이 있다면 85.9%가 다른 직

9) 張炳和, 交通事故의 源泉의 要因分析과 그 對策, (交通安全振興公団, 1982年, pp.62-64)에서 引用

<표 10>

택시운전기술의 轉職希望

區 分	天職으로 알고 계속하겠다.	生計維持를 위해 계속하겠다	機會만있으면 전직하겠다	기 타
運 轉 技 士 計	9.9 %	20.7 %	65.2 %	4.5 %
택 시 운 전 기술	8.9	20.7	65.2	5.2
市內버스運轉기술	5.4	25.2	65.6	4.4

<資料> 金瓊東, 上揭 調查報告書

업으로 轉職하겠다는 것이된다. 또한 택시운전기사들의 사장에 대한 평가는 <表 11>에서와 같이 61.5%가 自己利益만 생각하는 사람이라고 나쁘게 보고 있으며 16.0%가 自己利益과 종업원의 利益을 함께 생각하는 사람, 13.3%가 종업원을 위한 사람으로 보고 있는 것이다.

<表 11>

택시운전기술의 對社長觀

區 分	從業員을 위 하는 사람	自己利益만 생 각하는 사람	自己利益과從業員의利 益을함께생각하는사람	모르겠다.
運 轉 技 士 計	8.9 %	49.3 %	32.8 %	10.6 %
택 시 운 전 기술	13.3	61.5	16.0	
市內버스運轉기술	5.1	53.2	32.8	8.9

<資料> 金瓊東, 上揭 調查報告書

이와같은 우리나라 택시運送事業에 있어서의 經營者의 경영합리화에 대한 인식부족과 企業의 영세성 赤字要因을 運轉기술에게 전가하는 下都給制, 그리고 종업원인 택시運轉기술의 자기 職業에 대한 否定的인 態度, 企業에의 歸屬感 결여에 의한 다른 직업에의 轉職希望, 또 사장에 대한 나쁜 의식등은 改善하여야할 커다란 課題들이다.

IV. 택시運送事業의 外的環境과 課題

4-1 택시運送經營

택시運送事業의 公共的特性으로 하여 事業免許를 위시하여 여러면에서 行政上의 規制와 統制

를 하고 있음은 이미 言及한바 있다. 따라서 택시運送事業은 그 自體만으로서의 興件과 意思決定만으로 經營할수 없는 制約性을 갖게된다. 이러한 점에서 먼저 택시運送政策이 經營에 미치는바 內容과 問題點을 살펴보고자한다. 먼저 지적할수 있는바는 우리나라의 택시運送政策에 있어 택시運送事業의 發展과 存續基盤을 어디다 둘것인가에 대한 明白한 基準을 考慮코져하는 배려가 보이지 않는다고 하는 점이다. 우리나라의 自動車運送事業法과 日本의 관계법에 있어서의 運賃과 料金에 관한 條項을 살펴보면 <表 12>에서와 같이 뚜렷하여진다.

<表 12>

自動車運送料金에 대한 韓日法條文比較

區 分	韓 國	日 本
法 律 名	自動車運輸事業法	道路運送法
條 文	第 8 條 (運賃과 料金の 認可)	第 8 條 (運賃및料金の 認可)
法條文內容	自動車運送事業者는 運賃과 料金を 定하여 交通部長官의 認可를 얻어야 한다. 이를 變更하고자 할때에도 또한 같다.	1. 一般自動車運送事業을 經營하는 者는 旅客 또는 貨物の 運賃 기타 運輸에 관한 料金を 定하여 運輸大臣의 認可를 받지 아니하면 아니된다. 2. 運輸大臣은 前項의 認可를 하고자할 때는 다음의 基準에 의하여 이를 하지 아니하면 아니된다. 즉 能率의인 經營下에 있어서 適正한 原價를 보상하고 그리고 適正한 利潤을 包含할것

즉 日本의 도로운송법에서는 운임 (또는 요금)의 認可는 「...적정한 原價를 보상하고... 적정한 利潤이 包含되어야...」하는것이 運輸大臣 (교통부장관)의 責任으로 明示되어 있다. 그러나 우리나라의 법에는 이와같은 규정을 볼 수 없다. 이러한 事實은 行政的 干涉만 있지 經營的 側面에서의 관심은 도외시한 것이라 할수있다. 더 나아가 企業의 資本金과 企業規模등의 적정화는 企業經營에 있어 무엇보다 重要한 要件임에도 불구하고 交通部는 自動車運輸事業法 제 6조에서 규정한 「...장기 經營에 적합할 것... 해당사업에 必要한 能力을 가질 것...」등을 심사할 基準인 資本金의 下限線規定 (交通部令으로 제정된 자동차운수사업법 施行規則 第 13 條 ②項)을 削除하여 自動車運送事業者가 갖추어야할 施設基準을 없앴다. 이리하여 法第 6 條를 死文化하므로써 資本金이 없는 부실업자→지입제→한시택시를 남겨하는 結果를 자초했다.

또 交通部는 79年 5月 交通部令 第 620號로 自動車運輸事業法 施行規則 第 13條 ①項 <別表 1>을 개정하여 自動車免許 最低基準臺數를 서울, 釜山 50臺, 기타 시소재지 20臺를 서울·釜山 20臺, 기타 시소재지 10臺로 크게 下向調整하여 適正企業規模에서 逆行하고 있다. 이 보다 앞서 交通部는 79年 4月 所謂 <택시직영화특별 보안조치>라 하여 ...분리독립을 希望할 때에는 이를 許容한다고 하여 交通部政策으로 추진하여왔던 適正規模에 의한 택시運送事業經營 合理化施策에 一貫性を 잃고 있음을 보게된다. 따라서 經營도 業體當 平均 18.7臺라는 零細性 속에서 택시運送經營 外의方法에 의한 非正常的 利潤追求에 더한 관심을 기울린다.

4-2 택시料金政策과 經營

택시料金の 決定은 自動車運輸事業法 第 8條에 의거하여 交通部長官의 인가사항이나 “物價安定 및 공정거래에 관한 法律” 第 4條에 依據하여 “運賃을 認可하고자 할때는 사전에 經濟企劃院長官의 協議”를 얻도록 되어있다. 原則論에서 본다면 택시등의 交通料金は 運輸業體의 原價보상 및 適正利潤과 이용시민의 負擔能力을 절충하여 결정되어야 하나 우리나라의 택시料金は 物價施策에 치우쳐 現實을 무시한 過低料金 體系를 이룩하고 있다. 이러한 택시交通料金政策에 따른 赤字壓迫을 회피하기 위한 方策이 社納金制에 의한 都給雇傭이었다.

이렇듯 우리나라에 있어서의 택시料금이 어느 程度 낮은가 하는것은 <표 13>의 택시料金等の 國際比較에서 뚜렷하여진다. 우리나라의 경우 2km 走行의 基本料금이 600원 매 400m 추가 走行에 50원이 加算된다. 따라서 5km일때 1,000원이 된다. 그러나 東京의 경우 小型車일때 2km 走行에 410圓, 435m의 추가주행에는 80圓이 加算되어 5km 走行일때 우리나라 돈으로 3,210원이된다. 따라서 우리나라 택시料金の 3.21배가 된다.

뉴욕의 경우 2.55배, 파리 3.99배 런던은 4.1의 높은 倍率을 보이고있다. 한편 油價面

<表 13>

택시料金등의 外國과의 比較

區 分	택시料金 (주간 5km)		揮發油價 (普通 1ℓ)	
	料 金 額	倍 率	價 格	倍 率
서 울	1,000 원	1.00 倍	660 원	1.00 倍
東 京 (日 本)	3,210	3.21	490	0.74
뉴 욕 (美 國)	2,553	2.55	261	0.39
파 리 (프랑스)	2,988	3.99	477	0.72
밀라노 (이태리)	3,402	3.40	510	0.77
런 던 (英 國)	4,098	4.1	435	0.66

<資料> 全國택시事業組合聯合會: 統計로 본 택시白書 1982, p.61.

(주) 揮發油價引下로 倍率도 조정하였음

에서 불패에도 LPG의 경우 우리나라가 ㄹ當 371원인데 비하여 日本은 ㄹ當 200원이다. 따라서 油價面에서도 우리나라의 택시運送事業은 不利한 立場에 놓여있는 것이다.

한편 이러한 情況下에서의 택시運行狀況을 日本의 경우와 비교하면 <표 14> 韓國과 日本의 택시運行狀況 比較와 같다. 이 <표 14>에 따르면 稼動率에 있어서는 兩國이 모두 同一하나 輸送量에 있어서는 韓國이 日本의 1.58 배에 이르고 있다. 1日走行量도 서울이 52.7 km인데 비하여 東京은 31.1 km로서 日本의 1.69 배, 乘客을 승차시키고 走行한 實走行km도 서울은 東京의 2.83 배 및 營業수입은 서울이 택시 대당 70,560원인데 비해 東京은 우리나라의 돈으로 145,657원(서울은 東京의 0.48)로 나타나고 있다.

<表 14>

韓國과 日本의 택시 運行狀況 比較

區 分		韓 國 (서울)	日 本 (東京)	韓 · 日 比較 (韓國/日本)
稼 動 率 (%)		95.0	95.1	1.00
一 日 臺 當	輸 送 量 (名)	87	55	1.58
	走 行 量 (km)	527	311	1.69
	實 走 行 (km)	453	160	2.89
	實 車 率 (%)	85.9	51.4	1.67
	輸送回數 (回)	61	37	1.65
	營業收入 (원)	70,560	145,657 (42,672)	0.48

<資料> 韓國; 서울택시事業組合 1983.5.

日本; 東京のタクシー 資料編, 東京乗用旅客自動車協會, 1983.3, pp. 8~9.

(주) 日本의 營業收入 42,672 圓은 84.1.31 基準換率 日本 100 圓: 韓貨 341.34 원으로 計算했음.

특히 우리나라(서울)의 택시料金は 거리와 時間과의 乖離狀態에 있다. 즉 자동차노조 서울 택시협의회가 調査한 서울택시의 運行狀況을 보면 <表 4-9>와 같이 울지로, 종로가 소통사정이 나빠 시속 3.8 km~6.0 km로 보이고 있다. 반면 고속터미널→연희동間은 51.6 km/H로 走行할 수 있으며 신림동→영등포는 32.3 km, 반포→종로1가는 34.0 km/H로 走行하고 있다. 이렇게 차량소통사정이 고루지 못할 경우 택시料金を 이에 對應시키기 위해 “時間距離併算制”를 採擇한다. 日本의 경우 <표 16>와 같이 거리제요금과 시간제요금, 거리·시간의 병산제의 三

<表 15>

서울의 택시運行狀況

運行日字	運 行 區 間		距 離 及 料 金		運 行 時 間			走行速度 (時速)
	出發地	到着地	距 離	料 金	出發時間	到着時間	所要時間	
83.1.12	광 화 문→중 로 4		1.8 km	600 원	9:52	10:10	18	6.0
	중 로 4→대학병원		1.5	600	11:50	11:58	8	11.3
	반 포→중 로 1		10.2	1,600	15:20	15:38	18	34.0
	중 로 1→응 암 동		10.5	1,650	15:38	16:05	27	23.3
	남 대 문→미 아 리		9.3	1,800	20:15	20:40	25	22.3
	고속터미널→연 회 동		17.2	2,450	22:30	22:50	20	51.6
1.14	서 울 역→서 소 문		2.0	600	8:10	8:15	5	24.0
	을지로 3→시 경		2.4	650	12:05	12:43	38	3.8
	청계천 6→중 암 동		4.9	950	14:47	15:02	15	19.6
	신 립 동→영 등 포		8.6	1,400	16:45	17:01	16	32.3
	무 교 동→청 량 리		8.0	1,350	19:06	19:36	30	16.0
	미 아 리→정 능		3.4	750	23:40	23:52	12	17.0

<資料> 全國自動車勞組 서울택시協議會(이영득)調査

(주) 走行速度는 筆者가 算出하였음.

元制 그리고 都市別 隔差制度를 採擇하여 變化있는 車輛의 소통사정에 對應한 料金制度를 실시하고있다. 그러나 우리나라의 경우는 距離單一制 全國單一制로 料金體系에 있어서의 經濟성을 면치 못하고 있는 形便이다. 이에 따라 택시運送事業의 經營 역시 經濟化 現象에서 벗어나지 못하고 部門別 經營管理의 실시가 거이 不可能하게 된다.

4-3 油價政策과 經營

우리나라 택시運送事業은 動力資源部가 다루고있는 油價政策에 커다란 影響을 받게된다. 그러나 實際面에서 볼때 公共性을 주장하고 있다. 事業임에도 不拘하고 油價面에서도 우리나라의 경우 不利한 與件임을 볼수있다. 앞의 <표 13>에서와 같이 택시가 使用하고 있는 揮發油 또는 LPG에 있어 揮發油의 경우 美國의 2.53배 日本의 1.35배이며 LPG의 경우는 우리나라가 ㄹ당 371원인데 비하여 日本에서는 ㄹ당 200원으로 日本에 비해 1.86배 비싼 價格의 LPG를 사용하고 있다.

<表 16>

日本에 택시料金制度

地域 區分	車種	距離制料金		時間距離 併算制料金	時間制料金	割増制
		基本料金	走行料金			
東京	中型	2 km 430 圓	405 m 80 圓	時速 10 km 以下 2 分 30 秒마다 80 圓	30 分마다 圓	深夜早期 (23時~5時) 20 %加算
	小型	2 km 410 圓	435 m 80 圓	時速 10 km 以下 2 分 40 秒마다 80 圓		
福岡	大型	1.6 km 450 圓	380 m 80 圓	時速 9 km 以下 2 分 40 秒마다 70 圓	30 分마다 1,700 圓	" (22時~5時) 20 %加算 寢臺車 20 %加算
	中型	1.6 km 420 圓	390 m 70 圓	時速 9 km 以下 2 分 40 秒마다 70 圓	30 分마다 1,500 圓	
	小型	1.6 km 390 圓	495 m 70 圓	時速 9 km 以下 3 分 20 秒마다 70 圓	30 分마다 1,200 圓	
札幌	大型	1.6 km 550 圓	305 m 90 圓	時速 10 km 以下 1 分 50 秒마다 90 圓	30 分마다 3,000 圓	" (23時~5時) 20 %加算 寢臺車 20 %加算
	中型	1.6 km 410 圓	415 m 80 圓	時速 10 km 以下 2 分 30 秒마다 80 圓	30 分마다 2,000 圓	
	小型	1.6 km 400 圓	435 m 70 圓	時速 10 km 以下 2 分 40 秒마다 70 圓	30 分마다 1,700 圓	

<資料> 全國乗用車連合會：全國ハイヤ・タクシー運賃の現況 1982年版 p.1,24,71.

(주) ① 日本의 車種區分은 大型車 乗車定員 7 名以上, 中型車 4.6 m×1.6 m 定員 6 名
以下 小型車 4.6 m 未滿 定員 5 名以下

② 韓國포니 4.03 m×1.57 m, 스테라 4.41 m×1.78 m

③ 東京의 時間制料金は 없음

이와같이 고가한 油類를 使用하지 않으면 양되는 理由는 揮發油의 경우 關稅·방위세·特別
消費稅등에 107.5 %와 石油事業基金으로 그리고 L P G 의 경우에는 關稅·방위세·特別消費稅등
22.5 %와 석유사업기금 188 弗 / 톤 (83.11 까지는 169 弗 / 톤) 을 부담하고 있기 때문이다. 이
리하여 L P G 의 경우는 페르사만產 (FOB 價格) 이 稅前 21.61 弗 / B 인데 비하여 우리나라 精油
工場稅前價格은 이보다 2.28 배 비싼 49.33 弗 / B 에 맞추려는 歪曲된 施策의 結果라 보여진다.

원래 石油製品은 連產品이므로 유종별 제조원가는 동일한 것이다. 그럼에도 不拘하고 揮發油 및 LPG등이 국제가격 보다 비싼것은 油類需給의 不均衡을 해소 시키려는 政策에서 揮發油에 100%의 特別消費稅, LPG에 188弗/톤에 이르는 石油事業基金을 부가시키므로써 揮發油의 소비를 抑制하고 揮發油와 대체관계에 있는 부탄의 高價維持 施策에서 연유한다.

이러한 우리나라의 揮發油 및 LPG에 대한 高價政策은 택시運送事業의 原價에 지대한 壓迫要因으로 作用하고 있다. 이리하여 서울택시의 경우 LPG등 燃料代의 원가비중은 28.3%에 이르고 있으며 이로 인해 運轉技士등의 人件費는 상대적으로 낮아져 38.5%에 이르고 있다. 이것을 日本 택시의 경우와 비교하여 보면 燃料費의 원가비중은 9.2%, 運轉士등의 人件費는 72.8%에 이르고 있음을 보게된다. 이러한 日本의 燃料費의 低原價, 人件費의 높은 水準은 결국 택시運送事業의 경영합리화 나아가서 안전운전, 교통사고방지등에 크게 寄與하게하는 要因들임에 留意하여야 한다.

4-4 租稅政策과 經營

租稅政策의 側面에서 보더라도 우리나라의 경우 택시運送事業의 大衆性과 公共의性格을 감안할때 有利한 環境에 있는것이라고 만은 할수없다. 즉 같은 交通産業部門에 있어서도 <表 17>에서의 같이 航空 海運等에 惠澤을 주는 石油類에 대한 免稅措置가 陸運部門에서는 外面되고 있음에서도 알수있다.

또한 110원인 市内버스에 사용하는 輕油에 課稅하면서 서울에서 濟州間(料金 26,500원)의 航空에 使用하는 航空機에 免稅石油을 許容하고 있음은 非同一性에 대한 差等處遇라고만도 할 수는 없다.

<表 17>

石油類의 特別消費稅의 課稅 및 免稅狀況

區 分	陸 軍				航 空	海 運		漁 業
	택 시	L P G	버 스	貨 物	航空機	外航船舶	內航船舶	遠洋 및 沿岸漁船
油 種	揮發油	L P G	輕 油	輕 油	石油類	石油類	石油類	石油類
稅 率	$\frac{100}{100}$	$\frac{10}{100}$	$\frac{9}{100}$	$\frac{9}{100}$	免 稅	免 稅	免 稅	免 稅

(주) ① 稅率-特別消費稅法 第1條

② 航空機, 外航船舶, 遠洋漁業船舶團石油免稅-特別消費稅法第18條

③ 內航船舶, 沿岸漁船用石油免稅, 租稅減免規制法 第78條

이와같은 현상은 交通料金에 대한 附加價值稅에서도 엿볼 수 있다. 즉 <표 18>에서 보는바와 같이 市内버스 및 市外버스의 요금과 鐵道料金에는 부가가치세가 免除된다. 여기서 철도요금 중 새마을호의 料金에 까지 (서울↔부산 14,300 원) 免稅하면서 택시料金 600 원에 10/100의 부가가치세가 과세됨은 공정과세라 하기는 困難하다. 더 나아가 동일한 택시에 대하여도 企業택시의 料金에 대하여는 10/100, 限時택시 및 個人택시의 料金에 대하여는 2/100를 과세함은 택시라는 同一性에 대한 公平處遇라고 하는 公正課稅原則에서 볼때 問題가 있다.

<表 18>

交通料金에 대한 附加價值稅의 課稅·免除狀況

區 分	택 시			버 스			航空機	鐵 道
	企業택시	限時택시	個人택시	市内및市外 버스	高速버스	專貴버스	航空機	鐵 道
稅 率	$\frac{10}{100}$	$\frac{2}{100}$	$\frac{2}{100}$	免 除	$\frac{10}{100}$	$\frac{10}{100}$	$\frac{10}{100}$	免 除

(주) 稅率-附加價值稅法 第 14 條, 第 25 條

免稅- " 第 12 條

더우기 政府는 65 年부터 택시運送事業등 自動車運輸業을 企業化로 유도한다 하면서 稅制는 企業택시에 중과세하고 한시택시, 個人택시등 非企業化택시에 경과세 함으로써 交通政策과 租稅上的 모순을 야기하고있다.

이와같이 不公正하고 모순된 택시에 대한 重課稅 施策은 택시運送事業의 經營을 歪曲시켜 經營의 赤字要因→下都給→交通規則 위반 (合乘·過速·不當料金) 등의 악순환의 原因이 되고 있다.

V. 結 論

交通用役을 生産하는 産業分野에서 市民의 日常生活과 가장 密接한 관계에 있는 택시運輸事業에 대한 經營의 實相을 택시勞動의 觀點에서 살펴보았다. 그 目的은 人口의 都市集中化와 所得의 向上에 따른 交通需要의 増大추세속에서 날로 増加하고 있는 택시人口의 増加에 따른 供給體制의 未備가 市民에게 주는 바람직하지 못한 不作用要因을 除去하는 方策을 마련하고 또한 世界都市中에서 가장 事故率이 높은 택시交通事故率을 낮추기 위한 豫防的 方案을 모색키 위한 것에 있었다. 勿論 이러한 課題를 解決하기 위하여서는 都市交通과 연관되는 모든 分野의 學際

의 연구와協력이 綜合的으로 이루어진 후에야 可能한 일이다. 그러나 本論文에서는 論議의 範圍를 限定하여 택시의 경우 問題가 過速, 合乘 및 不親切等에 있다고 前提하고 이러한 行爲가 誘發하게 되는 택시運送事業에 있어서의 否定的要因이 經營環境의 어디 있는가에 焦點을 두었다.

이러한 觀點에 따라 우리나라 택시運送事業의 經營을 分析하여 보았던바 다음과 같은 점들을 發見할수 있었다.

첫째 經營의 零細性이었다.

둘째 택시運送業者들의 관심은 交通用役生産의 合理性에서 發生하는 利潤보다는 택시運送事業을 經營함에 의하여 주어지는 附帶的 利得에 더한 관심이 주어지고 있다.

셋째 經營의 損失을 다른곳에 轉嫁하기 위한 社納制라고 하는 請負雇傭制를 실시하고 있다.

이러한 經營의 特徵은 結果的으로 우리나라 택시運送事業의 경우 아직까지도 前近代性에서 벗어나지 못하게 하는 要因들이며 이것이 結果的으로 運轉者로 하여금 여러 問題를 惹起케하는 根源이 되고있다.

한편 택시運送事業의 外的環境要因으로서의 諸施策을 보면 첫째로 택시運送事業을 現代化하기 위한 諸施策에 一貫性이 결여되어있다. 또한 택시運送事業의 公共性이란 側面에서 行政官廳의 介入이 不得已하다고는 하나 이를 育成하고 合理化하기 위한 料金, 油價 및 租稅政策上的 綜合的인 配慮가 制度的으로 보이지 않는다.

둘째로 行政部門間에 있어서의 制度的 施行이 統合的으로 調整되지 못하므로서 相互矛盾되는 行政干涉이 이루어지고 있기도 한다.

이러한 면에서 볼때 택시運送事業에 從事하는 運轉者가 職業으로서의 義務를 顧客이나 企業에 다할수 없게된다.

왜냐하면 政策的인 側面에서 다른 交通用役生産者보다 差別받고 있으며 올바른 經營管理를 外面하고 있는 現在의 택시運送事業이 결코 올바른 勞務管理를 할수 없기 때문이다. 따라서 여기에서 發生한 請負雇傭制에 의해서 每日 一定金額을 社納시키는 無理한 走行의 強要에 의한 方式이 變則的인 勞務管理로 慣行化되어있다. 이것이 結局 택시運送事業이 惹起하는 問題의 源泉이다. 그러므로 이러한 問題를 解決하기 위하여서는 택시運送事業의 經營構造의 改善이 무엇보다 먼저 이루어져야한다. 즉 適正한 車輛臺數를 保有하여야 하고 常傭人員을 確保하여 固定給支給制度가 確立되어야한다. 또한 車庫施設과 整備設備를 갖추어 올바른 交通用役의 生産管理가 이루어져야한다. 택시運送事業者도 企業의 經營合理化에 源泉을 둔 利益概念의 轉換을 하여야 할것이다. 勿論 우리나라 택시運送事業의 經營構造로 보아 한번에 이를 達成하거나 單獨으로 추진하기는 어려운 일이다. 이를 위한 政府의 더깊은 配慮와 政策的인 뒷받침이 要求되어지고 택시運送事業에 從事하는 運轉者들도 좀더 協力的이어야 할 것이다.