

택시產業에 대한 政府規制의 改善方案

- 서울特別市를 中心으로 -

金 鍾 奭

우리나라 택시產業에 대한 政府規制는 크게 보아 料金規制, 免許制度 그리고 서비스關聯 規制로 나눌 수 있다. 정부규제에 의한 문제점으로서는 料金規制에 의한 超過需要의 존재와 제한적인 免許發給制度에 의해 발생한 면허에 대한 프리미엄과 이의 배분을 둘러싼 여러가지 非效率와 衡平의 問題라고 할 수 있다.

우리나라 택시產業은 非呼出方式의 路上誘客을 주로 하는 소위 巡航式(cruising)市場이기 때문에 自由競争의 상태에서는 市場情報傳達의 不完全性으로 인한 市場失敗의 可能性이 존재한다고 할 수 있다. 따라서 이것을 補正하기 위한 價格規制의 必要性은 인정할 수 있으나, 정부에 의한 제한적인 事業免許의 發給과, 임의적인 增車決定 및 配分方式은 그 正當性이 의문된다고 할 수 있다. 따라서 長期的으로 택시에 대한 免許制는 폐지되어야 할 것이다. 그러나 택시增車の 문제는 도시교통혼잡의 문제와 관련이 있으므로, 中·短期的으로는 現행의 直接規制方式을 개선하여 일정한 자격을 갖춘 出願者에게는 일정금액의 供託金만 납부하면 의무적으로 면허를 내어주는 間接規制方式으로의 전환을 고려해야 할 것이다. 또한, 台當 1日 乘客回轉率의 증가를 통한 乘車難緩和을 위해 現行 料金體系를 개선해야 할 것이다.

I. 序

1912년 영업용 택시가 서울에 최초로 등장

筆者: 本院 研究委員

* 筆者는 草稿를 읽고 유익한 助言을 해 주신 本院의 李奎億, 李元暎, 姜信逸, 劉承受 博士와 全國택시運送事業組合聯合會에 감사를 드리며, 資料의 蒐集과 原稿의 整理에 많은 도움을 준 鄭大溶 前研究員과 李仁燦 研究員에게도 謝意를 표하고자 한다.

한 이래 택시產業은 계속 政府의 規制를 받아 왔고, 특히 우리나라의 경우 택시가 가지는 大衆交通手段의인 性格 때문에 택시산업이 정부의 規制를 받는 것은 일반적으로 당연한 것으로 받아들여지고 있다. 그러나, 택시산업에 대한 政府規制의 必要性에 대하여 관계전문가들간의 견해가 반드시 일치하는 것은 아니며, 특히 規制手段의 改善에 관해서는 국내외의 전문가들간에 꾸준히 논의가 진행되어 오고 있다.

택시産業의 문제는 大都市 交通問題의 한 부분으로서 다른 부문의 문제와 종합적으로 검토되어야 하는 多次元의 문제이나, 本研究에서는 現行 政府規制에 초점을 맞추어, 특히 서울특별시 택시産業에 대한 政府規制의 影響과 問題點을 중심으로 분석하였다.

다음 章에서는 기존의 문헌을 중심으로 規制의 當爲性과 수단의 선택에 관한 學術的 論議를 정리하였으며, 第Ⅲ章에서는 택시産業의 現況과 政府規制의 問題點을 분석하였다. 第Ⅳ章에서는 제시된 문제점과 앞서의 이론적 분석을 토대로 改善方案을 제시하였다. 끝으로 第Ⅴ章에서는 이 연구를 요약하고 결론을 맺고자 한다.

Ⅱ. 택시規制의 理論

1. 既存의 研究

政府規制의 淵源에 관해서는 학자들간에 많은 異見이 있으나, 어느 特定産業에 대한 정부규제가 正當性을 가지려면, 그 산업이 자유 경쟁의 상태에서 有效競爭이 불가능하거나 市場失敗 등의 불완전한 市場成果를 나타내어야 할 것이다.

택시産業의 경우 다수의 供給者와 需要者가 존재하고, 市場에 대한 進入과 退出이 용이하

며, 製品의 差別化가 곤란하고, 생산에 있어서 規模의 經濟가 존재하지 않는 등의 산업조직상의 특징 때문에 많은 수의 경제학자들이 政府規制의 必要性에 의문을 표시하여 왔으며 정부규제는 일반적으로 요금을 상승시키고 택시공급을 제한하는 副作用을 초래하고 있다고 믿어 왔다¹⁾.

그러나 여기에 대하여 Douglas(1972)와 Shreiber(1975,1977,1987)는 巡航式(cruising) 택시市場에서 정부의 規制가 존재하지 않는다면 價格競爭이 발생하지 못하고 오히려 택시요금이 상승하는 경향을 나타내게 될 것이라고 주장하고 있다²⁾. 특히 Shreiber는 自由競爭狀態 아래서 순수한 순항식 택시시장이 어떤 均衡에 도달할 것인가를 분석하였는데, 그의 분석에 따르면 순항식 택시시장에서는 供給者와 消費者가 일정한 장소에서 반복하여 거래를 하게 되는 것이 아니고, 보통의 상품 거래에서 발생하는 소비자에 의한 價格·品質의 비교가 이루어지지 못하여 供給者가 消費者에 대해 일시적인 獨占力을 가지게 되기 때문에 供給者간의 價格競爭이 발생할 수 없다는 것이다. 또한 일부 택시업자들이 낮은 가격을 받고 있다는 것을 消費者가 알고 있더라도, 그러한 택시를 필요한 때 만나게 될 確率은 매우 낮을 것이고, 눈 앞의 빈 차를 지나쳐 버린 다음 빈 택시를 얼마나 더 기다려야 하며 그 택시가 어떤 가격을 요구하게 될지 불확실하기 때문에, 소비자로서는 첫번째 빈 택시를 이용하려는 誘因이 발생한다는 것이다. 또한 供給者의 입장에서도 일단 낮은 요금을 제시하더라도 그 승객을 계속적으로 다시 만나게 될 確率은 거의 없을 것이기 때문에 공급자로서 요금을 낮추어 얻을 수 있는 豫想利得이

1) Meyer, Kain, Wohl(1965)와 Frankena, Pautler(1984) 참조.

2) 巡航式 택시시장이란 택시가 呼出機能을 가지지 못하고, 오직 路上誘客行爲로써 영업을 행하여지는 시장을 이른다.

매우 작을 것이다. 그러므로, 개개의 택시업자가 느끼는 市場需要曲線은 價格彈力性이 매우 낮을 것이고, 따라서 공급자는 오히려 가격을 인상할 誘因을 갖게 된다는 것이다. 따라서 自由競争下에서의 순항식 시장은 요금의 점진적으로 상승하는 경향을 나타내게 되며, 料金上昇과 함께 超過利潤이 消盡될 때까지 新規進入이 계속 일어나, 궁극적으로는 매우 높은 空車率(vacancy rate)과 높은 料金水準에서 均衡에 도달할 것이라고 한다. 그리고 어느 수준이든지 택시요금의 결정되면 超過利潤이 증발할 때까지 진입이 진행되어 균형상태에 도달할 것이기 때문에, 요금이 下方硬直의이고 市場의 均衡이 가격의 조절보다는 供給의 調節에 의해 이루어져 價格競争이 발생하지 않는다는 것이다.

그러나, 이에 대해 Williams(1980a, b)는 택시市場의 구조적 조건들을 고려할 때, 규제받지 않고 있는 택시産業이 非效率的인 市場成果를 나타내어야 할 이유는 없다고 주장한다. 다만, Shreiber 모델에서 나타나는 시장의 不完全性은 완전경쟁의 필요조건 중의 하나인 情報의 完全性이 순수한 순항식 택시시장에서는 보장될 수 없기 때문에 발생한다는 것이다. 즉, 供給者는 요금을 낮추더라도 그것을 매출을 증가시키는 데 이용할 수 없고, 消費者는 수요가 발생하더라도 공급자간의 가격을 비교할 수 없기 때문에 有效價格競争을 기대할 수 없다는 것이다. 따라서 Williams는 이러한 情報傳達의 不完全性(imperfect signaling)만 제거할 수 있다면 有效價格競争이 가능하며, 순수한 순항식 시장이 아닌 시장이나 혹은 어떤 형태로든지 情報傳達機構를 갖추고 있는 시장에서는 반드시 政府에 의한 規制는

필요하지 않다고 주장하고 있다. 따라서, 순항식 영업이 주종을 이루고 있는 시장에서도 政府의 介入은 직접적인 규제방식보다는 情報의 흐름을 원활히 하는 차원의 정책이 되어야 한다는 것이다. 예컨대, 택시 정류장제도의 확대를 통해 공급자와 소비자를 일정한 장소에 모은다든지, 電話呼出方式에 의한 영업을 권장함으로써 소비자로 하여금 가격을 비교할 수 있는 기회를 제공할 수 있다는 것이다.

Coffman(1977)도 대규모 회사택시가 識別이 容易한 色相이나 文樣을 가지고 시장에 존재한다면 가격의 광고를 통해 경쟁을 유발할 수 있다고 주장하고 있다. 그는 또한 政府規制는 규제 자체의 維持와 執行에 많은 비용이 소모될 뿐 아니라 규제에 의한 資源配分의 歪曲까지 고려한다면, 정부의 개입이 반드시 社會의 效用을 증가시킨다고 볼 수 없다고 주장하고 있다.

그러나, Williams와 Coffman이 例示한 代案들은 우리의 현실에 비추어 다소의 문제가 있다고 하겠다. 우선, 택시정류장에서의 가격 비교는 택시에 대한 需要와 供給이 어느 정도 均衡에 도달해서 정류장에서 항상 여러 대의 택시가 대기하고 있는 상태여야 가능할 것이다. 그리고, 호출기능을 갖춘 택시의 공급확대는 인구밀도가 높고 택시가 大衆交通手段化되어 있는 상태에서는 어려움이 따를 것으로 보인다. 그리고 대규모 회사택시간의 價格競争은 각 회사의 市場占有率이 아주 높지 않으면 무의미할 것이며, 결국 寡占構造의 택시시장이 형성되더라도 價格競争이 반드시 발생하리라는 보장도 없는 것이다.

택시産業에 대한 政府規制가 다른 정책수단에 의해 효과적으로 대체될 수 있기 때문에

그 必要性이 疑問視된다는 앞서의 견해에 대해 Gallick-Sisk(1987)는 택시산업에 대한 價格規制와 進入制限은 經濟的 效率性을 제고시킬 뿐 아니라 相互補完的이라고 주장하고 있다. 그들에 의하면, 行先地에 따라 運送費用과 收益性이 각기 다를 것이기 때문에, 價格規制가 없는 상태에서는 같은 거리라도 行先地에 따라 다른 가격이 제시될 것이며, 같은 行先地라도 운전자간에 제시되는 가격이 다를 것이기 때문에, 소비자는 많은 不確實性을 맞게 되며 낮은 가격을 매번 찾아다녀야 하는 非效用을 가지게 된다는 것이다. 운전자도 매번 高率의 料金を 낼 用意가 있는 승객을 찾아다녀야 하며 택시간에 경쟁이 발생할 수 있는 불리한 상황을 늘 피해야 하는 經濟的 費用을 입게 될 것이다. 따라서 政府規制에 의한 획일적인 平均料金制度는 이러한 "去來費用(transaction cost)"을 제거해 주고, 승객과 택시간의 거래를 원활하게 촉진해 준다는 것이다. 그러나 그들에 따르면 이러한 획일적인 平均料金制가 실시되면 行先地에 따라 승객을 골라 태우려 할 것이고, 서비스의 質과 費用을 낮추어 收益性을 높이려는 나쁜 誘因(malincientive)이 발생하기 때문에 이러한 부작용을 방지하기 위하여 택시사업에 대한 特惠의인 免許制度가 필요하다는 것이다. 즉, 택시免許(medallion)는 私有財産權이라기보다는 정부규제를 준수하고 공익을 존중한다는 조건 아래서 발행된 條件附特惠라는 것이다. 따라서, 높은 시장가치를 지닌 특혜적인 면허 제도를 통해 平均料金制度下에서 발생할 수

있는 副作用을 抑制할 수 있으며, 이러한 택시면허제는 단순한 進入制限이라기보다는 일정한 사회적 순기능을 하는 平均料金制度에 불가결한 補助手段이라는 것이다. 또한 免許의 市場價値의 騰落을 시장조건을 파악하는 指標로 활용하여 택시需給의 均衡을 유지할 수 있다는 것이다.

Teal-Berglund(1987)는 美國內 몇 개의 大都市³⁾에서 실시된 택시規制緩和의 效果를 분석하고 당초 기대에 미치지 못하는 성과를 거두었다고 평가하였다. 대부분의 경우 예상대로 택시市場規模가 증가하고 乘車難이 해소되었으나, 택시料金の 하락과 택시서비스의 향상은 수반되지 못하였으며, 택시 1台當 生産性이 낮아지고 운전자들의 實質所得이 減少하였다고 분석하였다. 그 이유에 대해 여러가지를 제시하고 있으나 무엇보다도 대부분의 경우 有效한 價格競争이 발생하지 못하였다는 데에서 그 이유를 찾고 있으며, 당초에 規制解除의 근거가 되었던 이론적 분석들이 소비에 있어서의 情報傳達의 문제와 생산에 있어서의 範圍의 經濟(economies of scope) 등의 중요한 요소를 고려하지 않았다는 데 있다고 주장하였다. 그러나, 이들도 價格의 規制와 進入의 規制를 동시에 유지하는 것에 대하여는 懷疑的인 見解를 나타내고 있다.

이상과 같은 여러 학자들의 분석을 토대로 택시시장에 대한 政府規制와 그 改善에 관해 다음과 같이 정리할 수 있을 것이다.

택시産業에 대한 政府規制의 當爲性을 논의함에 있어서 非規制狀態의 택시시장에서 유효한 價格競争이 발생할 수 있는지의 여부가 문제의 핵심이라고 할 수 있겠다. 가격경쟁은 소비자가 複數의 供給者를 대상으로 價格과

3) 새크라멘토, 캔자스시티, 타코마, 샌디에이고, 시애틀, 오클랜드, 프레즈노, 피닉스, 투산 등의 자료가 사용되었다. Teal-Berglund의 論文은 朴秉皓(1988)에 번역, 수록되어 있음.

品質을 비교할 수 있을 때에 가능할 것이다. 巡航式 營業이 주종을 이루고 있는 우리나라의 경우에는 이 현상이 발생하기 곤란하다고 할 수 있으며, 이것은 결국 Williams가 지적한 바와 같이 情報傳達의 不完全性에 의한 市場失敗의 가능성을 의미하는 것이다.

이러한 시장의 실패는 구체적으로 택시의 승객에 대한 價格差別, 價格의 不確實性, 그리고 그에 따른 消費者 效用의 감소로 나타나게 될 것이다⁴⁾. 따라서, 우리나라와 같은 巡航式 택시시장에 대한 平均料金制 方式의 價格規制는 안전·서비스관련 규제와 함께 그 當爲性과 社會的 順機能을 인정해야 할 것이다.

그러나, 進入制限에 관해서는 일반적으로 어느 산업에 대해서든지 수반되는 副作用의 가능성 때문에 그 當爲性을 매우 制限的으로 인정해야 할 것이다. 進入障壁은 기업들을 경쟁의 위협으로부터 보호하여 기업의 費用節約과 技術革新 意志를 低下시키고, 결국 산업 전체의 競爭力과 自生力을 弱화시키게 되는 것이다. 특히, 택시시장의 경우 앞서의 많은 학자들이 지적하였듯이, 政府에 의한 進入制限은 일반적으로 택시供給의 不足과 料金의 上昇을 초래하며 市場進入이 市場原理가 아닌 人爲的 基準에 의하여 이루어지게 되어 가장 효율적인 사업자들만이 시장에 참여해야 한다는 資源配分의 基本原則이 지켜지지 못하게 될 것이고, 또한 택시에 대한 市場需要의 變化에도 효과적으로 대응할 수 없게 될 것이다. 아울러 市場進入 自體가 特惠化되어 이것의

배분과 관련하여 公平性의 問題도 야기하게 될 것이다. 따라서, 택시시장의 경우도 산업의 여러가지 특징을 고려해 볼 때, 進入制限이 정당화되기는 어렵다고 할 수 있을 것이다.

2. 料金水準과 實車率의 關係

택시시장에서는 다른 상품시장과 달리 통상의 需要·供給曲線에 의한 均衡價格 決定模型을 적용하기 어려운 점이 있다. 이것은 앞서 고찰한 바와 같이 순수한 巡航式 市場에서는 가격이 下方硬直의이고, 進入·退出이 용이하기 때문에 수급의 불균형이 가격변화보다는 實車率(occupancy rate)의 변화로 흡수되어, 가격보다는 供給의 變化에 의해 需給의 均衡이 이루어질 것이기 때문이다. 따라서, 여기에서는 進入에 대한 規制가 없는 경우 서울과 같은 巡航式 택시시장에서 택시의 供給과 그에 상응하는 實車率이 요금수준에 의해 어떻게 결정되는가를 간단한 數式으로 분석해 보고자 한다. 우선 단순화를 위해 모든 승객이 같은 거리를 1회 乘車하며 그 요금은 P 라고 하자. 그리고, 각 택시는 1회만 영업한다고 하자. 進入制限이 없다면 경제적 超過利潤이 발생할 수 없으므로 다음의 等式이 모든 P 에 대하여 성립할 것이다.

$$P \cdot D(P) = P_c \cdot X(P) \dots\dots\dots (1)$$

(1) 式은 다음과 같이 재구성할 수 있다.

$$\frac{D(P)}{X(P)} = \frac{P_c}{P} \leq 1 \dots\dots\dots (2)$$

$$\text{혹은, } X(P) = \left(\frac{P}{P_c}\right) D(P) \dots\dots\dots (3)$$

위에서, $D(P)$: 택시에 대한 需要(승객수)
 $X(P)$: 시장내 택시의 숫자

4) Zerbe(1983)에 의하면 美國 시애틀의 소비자들은 택시요금의 수준보다는 요금이 택시마다 다른 사실에 더 큰 불만을 표시하였다고 한다.

P_0 : 택시사업의 機會費用을 의미함.

式 (2)에서 $\frac{D(P)}{X(P)}$ 는 實車率을 의미함을 알 수 있으며, P 에 반비례하고 P_0 에 비례함을 알 수 있다⁵⁾. 즉, 면허가 개방된 상태에서 料金の 決定은 實車率의 決定도 의미함을 알 수 있다⁶⁾. 그러나, 택시공급은 반드시 요금수준에 비례하지 않는다. 택시供給의 增減 與否는 P_0 가 常數이므로 式 (3)에서 볼 수 있듯이 $D(P)$ 의 價格彈力性에 달려 있음을 쉽게 알 수 있다. 즉 $D(P)$ 가 彈力的(非彈力的)이라면 P 의 上昇은 $X(P)$ 의 減少(增加)를 가져올 것이다.

Ⅲ. 現況과 問題點

1. 市場現況

1988년 10월말 현재 서울 시내에서 운행중인 등록택시의 총 댓수는 49,027대로서 종류별 댓수는 <表 1>에 나타나 있는 바와 같으며, 이 중 個人택시는 3부제로 운영되고 있다. 외국과 비교하여 서울시 택시市場의 중요한 특징은 택시가 大衆交通手段으로서의 性格을 가지고 있다는 점이다. 1988년 현재 약 1,800萬 명으로 추정되는 서울시 1日 交通人口의 약

15%를 택시가 분담하고 있으며 이는 <表 2>에서 볼 수 있듯이 지하철의 하루 運送分擔率에 버금가는 수준이다⁷⁾. 또한 <表 3>에 나타나 있듯이 승객의 대부분이 出勤, 登校, 業務用의 목적으로 택시를 이용하고 있고, 月30~50萬원의 수입을 가지고 있다. 이러한 대중교통 수단적 특징 때문에 택시의 하루 平均走行距離는 474Km, 實車率(승객을 태우고 운행하는 시간의 비율)은 85.2%에 달하고 있다. 이는 東京의 경우 택시의 하루 주행거리가 평균 약 300Km이고 실차율이 60%정도인 것과 대비된다. 일반적으로 60%의 實車率을 소비자가 불편을 느끼지 않는 適正水準이라고 한다.

서울의 경우 합승행위, 승차거부 등의 不法行爲가 만연하고 있고 승객에 대한 輿論調査(表 4 참조)에서 볼 수 있듯이 乘車關係에 대한 不滿이 월등히 높은 것으로 나타나 있어 서울시 택시市場에서의 수급상황은 乘車難으로 지칭되는 超過需要狀態라고 할 수 있다.

서울의 경우 승객의 平均乘車距離는 약 8 Km로서 東京의 3.5Km와 대비되며 <表 5>에 나타난 바와 같이 승객 중 거의 절반이 10Km 이상의 비교적 장거리 승차경향을 보이고 있으며, 實車率이 비교적 일정한 수준에 있었음에도 불구하고, 台當 1日 運送乘客數는 1977년의 114人에서 점차 감소추세에 있어 현재 약 70人 수준이다(圖 1 참조). 여기에는 여러 가지 이유가 있을 수 있겠으나 平均乘車距離의 增加와 都市交通滯症을 중요이유로 생각할 수 있을 것이며, 台當 하루 乘客運送量의 減少를 택시乘車難 加重의 중요한 요인 중의 하나로 보아야 할 것이다.

5) 第Ⅳ章에서 後述하는 供託金の 부과는 P_0 를 높이는 효과를 나타낼 것이다.

6) Shreiber(1975)도 이와 유사한 결과를 다른 모델을 사용하여 유도하였다.

7) 1986년도 지하철 하루 平均輸送人員은 약 262萬명이며, 最大運送能力은 하루 약 500萬명이다. 孫奉均(1987) 참조.

〈表 1〉 서울특별시 種類別 택시現況

(1988. 10. 31 현재)

會社 택시		限時택시	個人택시	計
業體數 ¹⁾	保有台數			
276	20,859 (47,715)	52 (84)	28,116 (28,116)	49,027 (75,915)

註: 1) 콜 25社, 622대, 1,493명과 호텔 4社, 11대, 12명 포함.
()안은 운전자수

資料: 全國택시運送事業組合聯合會.

〈表 2〉 서울特別市 交通人口 運送負擔率

(1988. 6 현재)

버 스	지하철	택 시	자가용	기 타
54%	15.5%	15.1%	9.4%	6%

資料: 서울特別市 交通局.

〈表 3〉 서울特別市 택시乘客의 乘車目的

(단위: %)

出勤·登校	業務	歸家	쇼핑	旅行·出張	娛樂·親交	觀光	其他
26.3	29.3	15.5	6.7	7.4	3.0	2.4	9.4

註: 설문대상자 297명

資料: 全國택시運送事業組合聯合會, 『統計로 본 택시白書』, 1985.

2. 免許制度

가. 規制現況

택시事業을 하고자 하는 자는 交通部長官에게 事業免許를 신청하여야 하나 免許審査基準의 결정과 사업의 管轄權은 각 市·道知事에게 있다. 시설 등 회사택시업자가 갖추어야 할 면허의 기준은 〈附表 1〉에 나타난 바와 같다.

個人택시免許는 1982년 4월까지는 有資格者중 抽籤에 의해 배분하였으나 그 이후 長期無事故 運轉經歷者를 우대하는 優先順位制度로 바뀌었다. 1987년 9월부터 개인택시면허 기본 자격을 강화하여 연령은 30세이상으로, 무사고 운전경력은 사업용 자동차 5년이상, 자가용 자동차 10년이상으로 상향조정하였고 免許配分의 優先順位를 法施行規則에 〈附表 2〉와 같이 명문화하였다. 개인택시면허는 특별한 사정이 없는 한, 5년내에 타인에게 양도할

〈表 4〉 택시에 대한 不滿

	計		乘車關係				運轉技士關係							기타	
	應答者數	%	차잡기 힘들다	승차 거부	합승	小計	운전사의 불친절	난폭 운전	청소 불량	부당 요금 요구	교통 규칙 안지킴	과속	용모가 단정치 못함		小計
서울	295	100.0	30.2	21.7	9.8	61.7	15.6	4.4	5.4	0.7	3.7	1.7	3.4	34.9	3.4
釜山	551	100.0	40.8	14.0	8.3	63.1	9.6	6.2	3.3	0.7	4.7	6.0	2.9	33.4	3.4
大邱	259	100.0	31.7	3.5	5.4	40.6	15.4	9.7	10.0	1.9	7.3	5.8	6.9	57.0	2.3
光州	350	100.0	24.6	3.4	6.9	34.9	11.1	13.7	5.7	2.3	8.3	14.3	5.7	61.1	4.0

資料：全國택시運送事業組合聯合會，「統計로 본 택시白書」，1985.

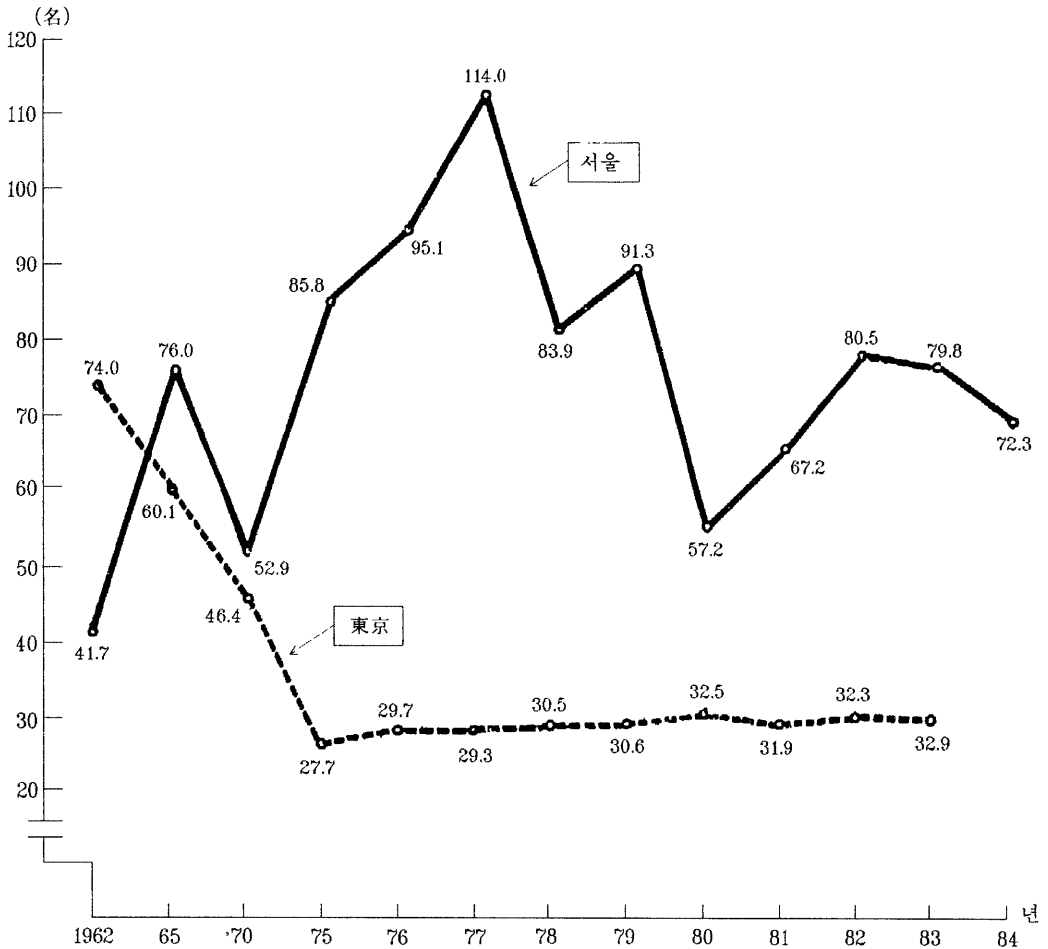
〈表 5〉 乘車距離

	計		4Km이내			4~10Km이내				10Km이상			
	應答者數	%	~2Km (600원)	~4Km (650~850원)	小計	~6Km (1,100원)	~8Km (1,350원)	~10Km (1,600원)	小計	~12Km (1,800원)	~14Km (2,100원)	~14Km이상 (2,100원 ~)	小計
6大都市計 (平均)	1,645	100.0	7.0	25.8	32.8	22.5	12.7	8.9	44.1	6.6	9.4	7.1	23.1
서울	215	100.0	3.3	7.9	11.2	14.4	14.0	11.2	39.6	8.4	21.8	19.0	49.2

(단위：名，%)

資料：全國택시運送事業組合聯合會，「統計로 본 택시白書」，1985.

[圖 1] 서울과 東京의 택시台當 1日運送量 推移



수 없으며 양도후에는 10년내에 개인택시면허를 재신청할 수 없다.

각 市·道에 대한 택시의 增車決定은 交通部에서 결정하는 「공급기준 책정요령」(교통부훈령 775호)에 의하여 각 市·道知事が 담당하며 免許發給의 推移는 <表 6>에 나타난 바와 같다. 공급기준은 각 市·道에서 年 1회 이상 실시하는 交通量調査結果에 따라 매년 10월 31일까지 翌年度 基準을 책정하도록 되어 있다(훈령 제6조). 前年度 免許台數의

110퍼센트 미만을 증차하고자 할 때는 長官의 사전승인을 받도록 하고 있는데, 이는 交通部의 大量增車政策을 반영한 것이다. 증차분 중 회사택시 증차분은 택시 「垂範業體選定制度」에 의해 垂範業體로 지정된 회사에 중점 증차허가를 내어주고 있다. 垂範業體選定制度는 1985년 4월부터 전개된 "택시선진화운동"의 일환으로 정부시책 순응도, 사고율, 차량청결도, 운전자복지수준 등을 종합적으로 고려하여 "타업체에 모범이 된 업체"를 선정해오고

〈表 6〉 택시의 增加推移

(1988. 10. 31 현재)

	登録台數(개인택시포함)		業體數	
	全 國	서 울	全 國	서 울
1963	5,387	2,926	149	56
1970	28,443	11,505	854	262
1977	34,798	16,680	761	222
1981	66,224	29,250	1,881	269
1984	92,156	34,522	2,012	286
1985	96,658	36,496	1,936	284
1988	127,336	49,027	1,845	276

資料：交通部, 「交通統計年報」, 各年度.

있다. 또한 事業의 無斷休止, 廢止를 할 수 없으며 회사택시업의 讓受, 讓渡, 合併은 交通部長官의 認可를 받도록 되어 있다.

나. 免許制度的 問題點

1988년 10월 현재 個人택시免許는 약 2,000萬원, 會社택시免許는 약 1,300萬원 수준에서

거래가 이루어지고 있다⁸⁾. 이는 무엇보다도 면허의 제한적 발급에 의한 결과로서 現行 料金體系와 현재의 實車率下에서 택시사업이 초과이윤을 누리고 있는 高收益의 事業임을 나타내는 것이라고 할 수 있을 것이다⁹⁾. 따라서 현재 상태에서 택시서비스의 供給은 고려되어야 할 다른 外部效果(externalities)가 존재하지 않는다면 국민경제적 관점에서 過少供給狀態에 있다고 할 수 있다.

또한, 현행과 같은 택시의 增車決定過程과 增車分의 配分方式은 경제적 효율성에 대한 아무런 고려가 없고 市場與件의 變化에 신중적으로 대처할 수 없어 많은 浪費와 非效率를 초래하고 있다. 특히 회사택시의 증차허가가 垂範業體들에게만 집중 배정되어, 수범업체로 선정되는 것 자체가 특혜화되어 이의 선정을 둘러싸고 職權濫用, 收賂 등의 잡음이 늘었으며 수범업체의 선정기준 자체가 前述한 바와 같이 효율적인 사업자의 선정과는 거리가 먼 것들이다¹⁰⁾.

個人택시免許의 發給에 있어서도 그간 優先順位의 質은 變更과 빈번한 特例의 인정 등으

8) 1988년 전반기에는 개인택시(회사택시)의 경우 약 1,500萬(1,000萬)원 수준이었으나, 올림픽 후 年末 項料金引上 가능성이 보도된 후부터 약 2,000萬(1,300萬)원線으로 상승되었다. 이는 면허에 대한 프리미엄이 택시産業의 豫想收益性에 민감하게 반응한다는 것을 나타내는 것으로 볼 수 있다.

9) Frankena와 Pautler(1984)는 택시면허에 高價의 市場價値가 발생하는 것은 택시사업이 獨占的 利潤을 누리는 外見上의(prima facie) 證據라고 보고 있다. Zerbe(1983)는 美國 시애틀에 존재하는 택시免許의 市場價値의 總合計를 구하여 택시요금 이 완전경쟁수준보다 單位距離當 5% 정도 높게 책정되어 있는 것으로 추정하였다. 서울의 경우 개인택시와 회사택시의 비율이 57대 43이고, 하루 평균 주행거리가 474Km인 것과, 한달 運行日數가 각각 20일과 28일이며 年利 10%의 資本費用을 가정하여 現행요금 이 완전경쟁수준보다 얼마나 높은가를 Zerbe방식으로 추정하면, 1Km당 약 12.17원을 추가로 부담하고 있는 것으로 나타난다. 이는 平均乘車料金 1,350원(8Km)을 기준으로 할 때 약 7.2%의 追加負擔인 셈이다.

10) 수범업체선정제도는 1989년 1월부터 폐지될 예정이다. 그러나, 회사택시에 대한 增車許可分의 配定은 이와 유사한 방식으로 계속될 것으로 보인다.

로 많은 副作用을 초래하여 왔으며, 이러한 말썽의 소지를 줄이기 위하여 1987년 9월부터는 個人택시免許의 發給要件을 法施行規則에 명문화하여 잦은 변경을 방지하고자 하였다. 그러나, 개인택시면허의 발급에 있어서도 <附表 2>에서 볼 수 있듯이 선행자, 표창자, 국가유공자, 군경력자 등의 특례가 인정되어, 서울시장의 표창장이 암거래되는 등의 副作用을 빚곤 하였다¹¹⁾.

3. 料金規制

가. 規制現況

全國市·도에 동일하게 적용되는 택시料金體系는 1988년 10월 현재 <表 7>에 나타난 바와 같다. 택시요금의 변경은 交通部長官의 認可事項이며 「물가안정 및 공정거래에 관한 법률」에 의거 사전에 經濟企劃院長官과 협의하도록 되어 있으며, 1962년 이후 택시요금의推移는 <表 8>에 나타난 바와 같다.

<表 9>에서 볼 수 있는 바와 같이 1970년 이후 料金の 上昇率과 消費者物價 上昇率이 거의 같아 實質料金は 사실상 지난 18년간 거의 不變이었음을 알 수 있다. 그러나, 그 기간 동안 서울시 實質家計所得은 2배 이상 증가하여 택시서비스가 소득수준에 비하여 상대적으로 저렴해지는 현상이 나타나고 있음을 알 수 있다.

11) 서울시가 제출한 1988년도 國政監査資料에 따르면 1982년 이후 발급된 10,921件的 개인택시면허 중 27.4%인 2,990명이 표창(2,302명), 훈장(414명), 군경력(274명) 등의 特例對象인 것으로 나타나 있다.

나. 料金規制의 問題點

현재의 料金體系가 需給의 均衡을 이루고 있지 못하여 乘車難으로 통칭되는 승차거부, 골라태우기, 합승행위 등의 不法行爲가 빈발하고 있다. 이러한 超過需要狀態下에서 資源配分の 非效率은 前述한 소비자 불만에 의한 效用의 減少에서 뿐만 아니라, 택시需要的 緩急 또는 서비스에 대한 支拂用意(willingness to pay)의 정도와 무관하게 무차별적으로 택시서비스의 配分이 이루어지는 데에서도 非效率이 招來되고 있다고 할 수 있다.

또한 앞에서 살펴본 바와 같이, 料金水準이 完全競争的 水準보다 높게 결정되어 있어 免許에 대한 프리미엄 발생의 한 要因이 되고 있다고 할 수 있으나, 다른 한편으로는 택시料金水準이 소득수준에 비해 상대적으로 低廉하여 "1回 自家用"으로서 高級交通手段의 機能을 하지 못하고 있는 점도 지적할 수 있다.

4. 서비스관련 規制

前述한 料金과 免許의 規制뿐 아니라, 택시産業은 승객의 보호와 교통안전의 유지를 위해 法規上 많은 規制를 받고 있다. 주지하는 바와 같이 부당한 요금의 징수나 승차거부행위, 합승행위를 할 수 없으며, 기타 차량의 청결유지, 종업원 후생복지시설 마련, 종업원 제복착용 등의 의무가 부과되어 있다. 일반적으로 가격이 규제받는 시장에서 供給者는 서비스의 質을 낮추어 利益을 增加시키고자 하는 誘因이 발생하기 때문에, 서비스관련 規制는 價格規制의 補助手段으로서의 機能을 담당한다고 할 수 있다.

〈表 7〉 택시料金體系

	料金種類	距離	金額(원)
一般택시	基本料金	2Km	600
	超過料金	400m마다	50
	待機料	10분마다	300
中型택시	基本料金	2Km	800
	超過料金	600m마다	100
호텔택시	基本料金	2Km	1,000
	超過料金	400m마다	100
	待機料	30분당	1,500
	專貫運賃	1시간당	5,000

註: 1) 일반택시의 경우 시속 15Km이하 96초마다 50원, 중형택시의 경우 시속 15Km이하 144초마다 100원씩 가산됨.
 2) 일반택시와 중형택시의 경우 深夜割増料금이 0시부터 4시 사이에 20% 가산됨.

〈表 8〉 一般택시運賃의 推移

	基本運賃額		加算運賃額		割増料
1962.	2Km	30원	500m마다	5원	
1966. 1. 16	"	60	"	10	
1970. 2. 14	"	80	"	10	
1972. 1. 16	"	90	"	20	
1974. 2. 4	"	160	"	30	
1975. 7. 1	"	200	"	30	
1978. 6. 13	"	250	400m마다	30	
1979. 12. 23	"	400	"	40	
1980. 6. 10	"	500	"	50	
1980. 12. 21	"	550	"	50	
1981. 6. 10	"	600	"	50	
1983. 2. 12	"	600	"	40	深夜割増 20%
1983. 12. 22	"	600	"	50	
1985. 11. 1	"	600	"	50	時間距離併算制 15Km/h이하 1분 36초마다 50원 加算

資料: 全國택시運送事業組合聯合會, 『統計로 본 택시白書』, 1985.

〈表 9〉 物價, 택시料金, 所得 推移

	CPI	FI	YI
1970	100.0	100.0	100.0
1971	112.5	100.0	116.3
1972	125.4	170.8	136.0
1973	129.5	170.8	143.8
1974	159.8	266.7	154.0
1975	202.8	283.3	209.5
1976	233.0	283.3	284.2
1977	257.1	283.3	347.5
1978	294.2	354.2	478.3
1979	347.3	416.7	633.5
1980	446.4	645.8	754.4
1981	541.5	666.7	875.4
1982	581.2	666.7	1,005.5
1983	601.8	666.7	1,167.9
1984	615.2	666.7	1,305.6
1985 ¹⁾	630.4	666.7	1,376.4
1986	645.5	666.7	1,487.2

註: CPI; 서울시 消費者物價指數(1970=100)

FI; 택시料金指數(1970=100): 10Km당 요금을 1970년도 基準指數로 換算

YI; 서울시 勤勞者 家口當 月平均 名目勤勞所得指數(1970=100)

1) 1985년부터 실시된 時間距離併算制에 의해 약 10%의 收入增加가 있었음.

5. 政府의 택시政策

1988년도 政府의 都市交通政策의 基本方向은 다음과 같이 요약할 수 있다¹²⁾.

- 路面交通中心에서 地下鐵, 電鐵을 근간으로 하는 體系로 전환
- 大衆交通의 便宜增進으로 소형차, 승용차에 대한 選好度 鈍化
- 교통애로지점의 우선해결로 都心地 交通滯症 緩和

· 既存 交通施設의 效率提高와 不足施設의 擴充

· 科學的인 交通管理體制의 導入

또한, 90년대말까지는 택시의 運送負擔率을 현재의 15%에서 10% 수준으로 낮추는 것을 목표로 하고 있다(表 10 참조). 그리고 1988년도 政府의 택시運營制度 改善方案에 따르면 業體의 大型化, 技士處遇改善을 통해 택시의 서비스를 개선하고, 1989년부터는 택시增車를 가급적 抑制하고 각 市·道知事가 지역실정을 감안 처리하도록 하며, 서울 등 6大都市에서 中型택시를 도입하여 장기적으로는 중형택시와 개인택시가 주종을 이루도록 한다는 것이다.

12) 交通新聞社, 『1988 交通年鑑』, 1988.

〈表 10〉 90년대말까지의 運送負擔率 計劃

(단위: %)

	1988년 현재	90년대말
지 하 철	15.5	30
시 내 버 스	54	40
택 시	15.1	10
자 가 용	9	15
기 타	6	5

資料: 交通新聞社, 「首都圈 交通改善 5個年計劃」, 『1988 交通年鑑』, 1988.

IV. 改善方案

1. 免許發給制度의 改善 : 間接規制方式으로의 轉換

앞에서 살펴본 바와 같이 도시 도로사정 등의 外部效果의인 制約이 없는 한 免許制度에 의한 進入制限은 그 正當性이 희박하다고 할 수 있으며, 장기적으로는 廢止되어야 할 것이다. 그러나, 중·단기적으로는 都市交通滯症의 문제와 택시에 대한 超過需要의 문제를 較量하여 어느 수준의 數量制限은 필요하다고 할 수 있을 것이다. 다만, 서울에서 택시의 하루 평균주행거리와 자가용승용차의 평균주행거리의 비율이 약 9대 1인 것을 고려하더라도, 〈表 11〉에서 볼 수 있듯이 최근 현저해지고 있는 都市交通滯症의 原因이 택시의 增車에 의한 것으로만 보기에는 문제가 있다고 하겠다. 따라서 도시교통체증 해결의 부담을 택시에게만 지울 수는 없으며 현재 나타나고 있는 택시에

대한 超過需要問題를 해결하기 위해서는 오히려 택시의 增車を 적극 검토해야 할 것이다.

그러나, 현행과 같은 任意的 基準에 의한 택시의 增車 및 配分은 많은 問題點을 나타내고 있으므로 현행의 직접적인 數量規制를 脫皮하여, 일정한 자격을 갖춘 出願者에게는 일정한 금액의 供託金만 납부하면 면허를 의무적으로 내어주고 면허를 반납할 때 供託金を 되찾아가는 間接規制方式으로의 轉換을 고려해야 할 것이다.

이 供託金制度는 다음과 같은 長點을 가지고 있다. 첫째, 현행제도에서는 市場需要의 變化에 따라 기존 택시사업자들의 收益率과 그에 따른 免許의 프리미엄만이 변화하였으나, 이 방식 아래서는 앞서의 第II章의 이론적 분석이 示唆하고 있는 바와 같이 프리미엄은 일정한 수준에 유지되면서 택시의 供給이 需要의 變化에 맞추어 자동적으로 市場機能에 의해 變化하게 될 것이다. 즉, 市場需要의 증가는 實車率의 上昇과 아울러 택시 台當 收益率의 증가를 가져올 것이다. 이것은 결국 新規事業者의 市場參與 또는 既存事業者의 增車등을 통하여 택시供給의 增加를 誘發하게 될 것

〈表 11〉 서울시 車種別 增加推移

(단위: 千台)

	全體車輛 台 數	非營業用 乘 用 車	營 業 用 乘 用 車	버 스	트 릭	其 他
1972	67.2(100)	28.7(100)	11.9(100)	5.5(100)	20.5(100)	0.6
1974	78.7(117)	32.8(114)	12.0(101)	6.3(115)	26.9(131)	0.7
1976	94.5(141)	42.6(148)	12.4(104)	7.1(129)	31.8(155)	0.6
1978	167.1(249)	80.8(282)	27.0(227)	8.7(158)	50.7(247)	0.7
1980	206.8(308)	102.6(358)	27.9(235)	12.1(220)	63.2(308)	0.9
1981	221.6(330)	111.1(387)	29.3(246)	64.8(269)	65.5(320)	1.0
1984	377.2(561)	213.1(743)	34.5(290)	36.9(671)	91.3(445)	1.5
1985	445.8(663)	259.8(905)	37.0(311)	44.3(805)	103.1(503)	1.6
1986	521.5(776)	308.5(1,075)	42.3(355)	52.3(950)	116.7(569)	1.8
1987	631.8(940)	387.7(1,351)	44.9(377)	64.5(1,173)	133.0(649)	1.6
1988	693.4(1,032)	432.7(1,507)	46.3(389)	72.1(1,310)	140.6(686)	1.7

註: () 안은 1972=100으로 했을 때 수치임.

1988년은 6월 30일 현재의 수치임.

資料: 交通部, 「交通統計年報」, 各年度.

이며, 택시需要의 減少 때에도 같은 이유로 택시공급의 감소를 가져올 것이다.

또한 택시면허라는 특혜에 의해서 발생한 高價의 프리미엄을 公益을 위해 政府가 흡수함으로써 면허발급을 둘러싼 잡음의 소지를 근본적으로 제거하여 衡平性을 제고할 수 있으며, 모아진 供託金과 그 收益은 택시運送業의 發展을 위해 사용할 수도 있을 것이다.

둘째, 이러한 간접규제 아래서 新規進入은 供託金 納入後에도 수익성을 확보할 수 있는 高效率의 택시사업자들에 의해서만 이루어질 것이고, 수익성이 낮은 限界事業者들은 자신

퇴거하게 되어 資源使用의 效率性도 提高하게 될 것이다.

前述한 바와 같이, 도로사정의 개선에 비례하여 장기적으로는 供託金 자체를 축소 폐지하여야 할 것이나, 중·단기적으로는 정책적 고려에 따라 供託金 水準을 조절하여 택시공급을 조절할 수 있을 것이다. 또한 第II章의 分析에서 살펴본 바와 같이 이 제도 아래서는 實車率이 供託金과 料金水準의 函數이므로 政府가 정책적 고려에 따라 가장 적절한 實車率의 수준을 선택할 수 있게 될 것이다.

기존의 免許에 대해서는 현행과 같이 轉賣를 허가함으로써 기존택시 사업자들의 피해를 극소화할 수 있을 것이며, 이미 상당기간 개인택시의 면허발급을 기다리고 있는 자들에 대하여서도 經過措置로서 善意의 被害者가 발생하지 않도록 해야 할 것이다¹³⁾.

13) 現行의 프리미엄 수준에서 供託金이 결정된다면 급격한 택시의 增車는 발생하지 않을 것이다. 事業 供託金制를 現行制度와 병행하여 일정한 資格을 갖춘 자들에게는 供託金을 輕減 또는 免除하여 주는 方案도 고려해 볼 수 있을 것이다. 물론 이 경우에도 資格條件은 經濟的 效率性과 衡平의 原則에 맞는 것이어야 하며, 免許의 轉賣는 許可하지 말아야 할 것이다.

2. 乘車難緩和를 위한 料金體系의 改善

우리나라의 택시는 특히 서울의 경우 도시 증산층의 주요교통수단으로서 택시요금의 인상은 國民生活과 物價에 큰 영향을 미치게 될 것이다. 또한 앞에서 지적한 바와 같이 택시 사업은 현행의 요금수준에서 이미 高收益性의 사업이기 때문에 요금의 인상은 면허에 대한 프리미엄만 더 상승시키고 資源의 흐름을 더욱 歪曲시키게 될 것이다. 따라서, 현재의 料金體系 아래서 택시에 대한 超過需要가 존재하는 것은 사실이나 이를 요금의 인상을 통해 해결하려는 것은 최선의 방안이 아니며 신중을 기해야 할 것이다. 기본적으로 우리나라의 택시요금이 다른 나라에 비해 낮은 이유는¹⁴⁾ 우리나라의 택시產業이 高效率의 산업으로서 택시서비스의 生産原價가 낮기 때문이며, 택시요금인상이 正當性을 가지려면 택시의 高級化, 賃金의 上昇, 實車率下落 등의 현저한 原價上昇要因이 수반되어야 할 것이다.

앞에서 지적한 바와 같이 1977년에 서울의 택시 台當 運送量이 하루 114人에 달하였으나 현재 약 70人 수준이다. 따라서, 台當 乘客의 回轉率을 높일 수 있다면 이는 乘車難의 緩和에 기여할 수 있을 것이다. 이를 위하여서는

- 14) 도시마다 料金의 體系가 상이하나 1987년말 현재 10Km를 기준으로 할 때 런던의 경우 서울의 약 3배, 파리는 약 2.7배, 東京은 약 6배, 프랑크푸르트는 약 6.2배의 수준이다. (資料: 全國택시運送事業組合聯合會)
- 15) 또한 料金體系의 改善과 관련하여 택시의 過速亂暴運轉을 抑制하기 위하여 택시의 走行速度가 일정 속도 이상 되는 경우 미터기가 作動을 안하도록 하는 방안도 고려해 볼 수 있을 것이다.

다음과 같은 料金體系의 改善을 고려해야 할 것이다.

- (1) 승객평균승차거리의 감소를 위하여 장거리 승차에 대한 割増料 賦課 : 이는 현재 약 10대 4인 "以後料金比率"의 不合理性 때문에 택시운전자들이 장거리 乘車를 기피하는 현상을 완화하는 데도 기여할 것이다. "以後料金比率"이란 기본요금이 1Km당 300원인 것에 비해 기본요금 이후에는 1Km당 125원인 것을 의미한다. 東京의 경우 이 비율이 10대 8이다.
- (2) 택시의 混雜地域進入을 억제하기 위하여 時間併算料率의 強化 : 현재는 택시收入의 약 10% 정도가 時間併算制에 의한 수입이라고 한다. 時間併算料率을 강화할 경우 混雜時間帶의 택시사용과 混雜地域進入에 대하여 자동적으로 價格差別의 효과를 기대할 수 있어 택시 서비스의 時間別, 地域間 合理的 配分을 기할 수 있을 것이다.
- (3) 基本料金의 上向調整으로 최단거리의 不要不急한 乘車의 抑制 : <表 5>에서 볼 수 있듯이, 승차거리 4Km(850원)이내의 승객이 약 11.2%를 점하고 있다. 특히 냉난방 좌석버스는 400원씩 받고 있어 2人 同行의 경우 택시기본요금보다 비싸게 되어 있다.

이러한 料金體系의 변화는 引上要因이 발생할 때마다 점차적으로 시행하여야 하며, 택시產業의 현재 收益率을 더 이상 높이지 않는 범위내에서 이루어져야 할 것이다¹⁵⁾.

3. 應急·高級需要 充足을 위한 豫約택시制度的 導入

앞에서 지적한 바와 같이 초과수요상태에서 발생하는 중요한 非效率은 需要의 緩急이나 서비스에 대한 支拂用意(willingness to pay)와 무관하게 서비스의 配分이 無作爲的으로 이루어진다는 데에 있다. 이를 해결하기 위해서는 현행의 콜택시제도를 개선하여 專賞豫約택시制度的 도입을 고려해야 할 것이다.

이는 현재 英國, 日本 등지에서 시행되고 있는 소위 "하이어(Hire)택시"제도와 같은 것으로 路上乘客誘致行爲를 절대로 할 수 없고, 반드시 전화호출에 의한 예약으로만 운행되는 택시제도이다. 따라서, 앞서 第Ⅱ章에서 고찰한 바와 같이 巡航式 택시市場에서 예상되는 市場情報傳達의 문제가 발생하지 않을 것이며 사업자간의 유효한 價格·서비스競争의 發生을 기대할 수 있을 것이다¹⁶⁾. 따라서 豫約택시市場은 政府에 의한 進入制限이나 價格統制가 전혀 필요없는 自由競争이 가능한 業態이며, 예로서 英國의 경우 "하이어"택시에 대하여는 路上乘客誘致行爲 禁止規程을 제외하고는 사실상 政府規制가 존재하지 않는다고 한다¹⁷⁾.

이 제도의 도입은 보통택시에 대한 超過需要의 일부를 吸收하는 효과뿐 아니라, 택시에 대한 應急需要에 대해 超過需要狀態에서 無作

爲的으로 서비스가 배분되는 非效率을 緩和할 수 있을 것이다.

V. 結 語

本稿에서는 서울特別市를 중심으로 택시産業에 대한 政府規制의 問題點과 改善方案을 분석하였다. 특히, 價格規制와 進入規制에 의한 超過需要와 免許發給過程의 非效率性을 중심으로 고찰해 보았다. 따라서 정부규제와 직접 관련이 없는 택시산업의 문제(예: 勞使問題, 運轉者 士氣問題, 亂暴運轉問題 등)는 이 연구에서는 論外로 하였다. 그러나, 이는 결코 그러한 문제들이 중요하지 않다는 것을 의미하는 것은 아니다.

長期的으로 도시도로사정의 개선에 따라 進入制限은 撤廢되어야 할 것이나 中·短期的으로는 免許發給制度를 改善하여, 현재의 수량 규제적인 직접규제에서 간접규제방식의 供託金制로 轉換하는 것을 적극 고려해야 할 것이다. 이는 交通혼잡이라는 外部效果를 矯正하기 위한 混雜稅(congestion tax)와 같은 개념으로 볼 수 있으며, 供託金の 수준은 交通혼잡의 다른 原因들과 社會的 限界費用을 較量하여 결정되어야 할 것이다.

택시에 대한 超過需要의 문제를 料金の 引上으로 해결하려는 것은 신중을 기해야 할 것이며, 가급적 택시供給의 增加를 적극적으로 고려해야 할 것이다. 그러나 택시증차문제는 都市交通滯症의 문제와 연결되어 고려되어야 하기 때문에 中·短期的으로는 料金體系의 改善를 통하여 乘車難의 緩和를 기해야 할 것이

16) 이와 類似한 營業이 이미 대도시의 乘用車 貸與業者들에 의해 일부 행하여지고 있다고 하며, 이들이 이 業種에 대하여 가장 용이하게 進入할 수 있는 사업자들로 예상된다.

17) 全國택시運送事業組合聯合會, 『歐洲地域 택시運送業 運營實態 및 規程』, 1988 참조.

다. 그 방안으로 乘客回轉率의 增加를 위한 長距離乘車에 대한 割増料의 賦課와 基本料金の 引上, 택시의 混雜地域 進入抑制와 混雜時間帶 使用抑制를 위한 時間併算料率의 強化를 제안하였다. 다만 이러한 料金體系의 變化는 소비자의 택시이용행태의 變化를 기대하는 것이기 때문에 變化에 적응할 때까지는 소비자로부터 다소의 저항과 불만을 예상해야 할 것

이다.

끝으로 應急·高級需要의 充足을 위한 豫約 택시제의 導入을 제안하였다. 이는 유효한 가격경쟁이 가능한 업종으로서, 市場進入과 價格決定에 정부의 規制가 필요하지 않을 것이며, 택시乘車難의 緩和에 기여할 수 있을 것이다.

▷ 參 考 文 獻 ◁

交通部, 『交通統計年報』, 各年度.

交通新聞社, 『交通年鑑』, 1988.

朴秉皓, 『交通事業의 規制緩和』, 交通開發研究院, 1988. 11.

孫奉均, 「都市交通의 政策方向」, 交通部 陸運局 都市交通課, 1987. 10.

愼富鏞, 「國民 生活向上을 위한 交通分野의 改善點」, 經濟構造調整諮問會議 討議資料, 1988. 7. 22.

元濟戊, 「大都市 交通問題 및 改善戰略」, 經濟構造調整諮問會議 討議資料, 1988. 9. 9.

全國택시運送事業組合聯合會, 『歐洲地域 택시運送業 運營實態 및 規程-런던, 파리, 프랑크푸르트를 中心으로』, 1988. 1.

_____, 『統計로 본 택시白書-運輸部門 成長의 발자취』, 1982, 1985.

_____, 『우리나라 택시의 問題點과 對策資料』, 1988. 10.

Coffman, Richard B., "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs: A Comment," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 11, Sep. 1977, pp. 288~297.

Douglas, G.W., "Price Regulations and Optimal Service Standards: The Taxicab Industry," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 6, May 1972, pp. 116~127.

Frankena, M. and P. Pautler, *An Economic Analysis of Taxicab Regulation*, Bureau of Economics, Federal Trade Commission, 1984.

Gallick, E.C. and D.E. Sisk, "A Reconsideration of Taxi Regulation," *Journal of Law, Economics, and Organization*, Vol. 3(1), Spring 1987, pp. 117~128.

Kitch E.W., M. Isaacson, and D. Kasper, "The Regulation of Taxicabs in Chicago," *Journal of Law and Economics*, Vol. 14, 1971, pp. 285~350.

Meyer, J.R., J.F. Kain, and M. Wohl, *The Urban Transportation Problem*, Harvard University Press, Cambridge, U.S., 1965.

Shreiber, Chanoch, "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs," *Journal of Transport*

- Economics and Policy*, Vol. 9, Sep. 1975, pp. 268~279.
- _____, "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs : A Rejoinder," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 11, Sep. 1977, pp. 298~304.
- _____, "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs : A Rejoinder," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 21, Jan. 1987, pp. 81~83.
- Teal, R. F. and M. Berglund, "The Impacts of Taxicab Deregulation in the U. S. A.," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 21, Jan. 1987, pp. 37~56.
- Williams, David J., "The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs : A Comment," *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 14, Jan. 1980a, pp. 105~112.
- _____, "Information and Price Determination in Taxi Markets," *Quarterly Review of Economics and Business*, Vol. 20, Winter 1980b, pp. 36~43.
- Zerbe, Richard O., "Seattle Taxis : Deregulation Hits a Pothole," *Regulation*, Nov./Dec. 1983, pp. 43~48.

〈附表 1〉 택시運送事業者가 갖추어야 할 施設 등의 基準

1. 면허 최저기준대수	
서울특별시 및 부산직할시	50대
기타의 직할시 및 시	30대
군지역	10대
2. 최저 자본금	
서울특별시 및 부산직할시	3억
기타의 직할시 및 시	2억
군지역	1억
3. 최저 보유차고 면적기준	
대당	13m ²
4. 부대시설 기준	
(사무실, 차고 및 차고부대시설, 휴게실 및 대기실, 숙소, 교육훈련 시설 등)	

資料：自動車運輸事業法 施行規則.

〈附表 2〉 個人택시 免許發給 優先順位

<p>1. 제 1순위</p> <p>가. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자로서 교통부장관이 지정하는 사업체(이하 "수범업체"라 한다)에 근무중인 자</p> <p>나. 택시를 15년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>다. 사업용자동차를 20년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>라. 면허신청일 현재 동일 택시회사에서 10년이상 근속중인 자</p> <p>마. 군복무기간중 군용차량을 16년이상 운전한 자</p> <p>2. 제 2순위</p> <p>가. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자로서 수범업체에 근무중인 자</p> <p>나. 택시를 10년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>다. 사업용자동차를 15년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>라. 내무부장관의 10년이상 무사고운전영년표시장을 받은 자 다만, 동 표시장을 받은 후 교통사고를 야기한 자를 제외한다.</p> <p>마. 면허신청일 현재 동일 택시회사에서 7년이상 근속중인 자</p> <p>바. 국가유공자 및 선행자</p> <p>(1) 상훈법에 의하여 훈·포장을 받은 자</p> <p>(2) 국가유공자 예우등에 관한 법률에 의한 국가유공자 및 그 유족</p> <p>(3) 대통령·국무총리·내무부장관 또는 교통부장관의 표창을 받은 자</p> <p>사. 군복무기간중 군용차량을 13년이상 운전한 자</p> <p>3. 제 3순위</p> <p>가. 택시를 5년이상 무사고로 운전한 자로서 수범업체에 근무중인 자</p> <p>나. 택시를 7년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>다. 사업용자동차를 10년이상 무사고로 운전한 자</p> <p>라. 면허신청일 현재 동일 택시회사에서 5년이상 근속중인 자</p> <p>마. 7년이상 모범운전자로 근속한 사업용자동차 운전자로서 관할 경찰서장의 추천을 받은 자</p> <p>바. 군복무기간중 군용차량을 10년이상 운전한 자</p> <p>사. 기타 개인택시운송사업면허의 요건을 갖춘 자</p>
--

資料：自動車運輸事業法 施行規則.