
경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

2022. 9.



경 상 남 도
[교통정책과]

提出文

경상남도지사 귀하

귀 기관으로부터 의뢰받은 『경상남도 택시 운임의 기준 및
요금 조정 검증용역』의 최종보고서를 제출합니다.

2022. 9.

(사)21세기산업연구소 대표이사 이성민

研究參與者

연구책임 이성민 (사)21세기산업연구소 책임연구원

연구원 안석훈 (사)21세기산업연구소 연구원

연구원 김민석 (사)21세기산업연구소 연구원

- 목 차 -

제1장 연구의 개요	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	1
제2절 과업의 범위	2
제2장 택시 운송사업 현황	7
제1절 경상남도 일반 현황	7
제2절 전국 및 경상남도 택시 현황	12
1. 전국 택시 현황	12
2. 경상남도 택시 현황	33
3. 관련 법령 및 제도	50
제3장 택시 운행실태 조사 및 분석	59
제1절 택시 운행실태 조사	59
1. 조사 개요 및 방법	59
2. 경영실태 및 운행실태 조사	60
제2절 택시 운행실태 분석	61

1. 가동률 분석 결과	61
2. 운행실태 종합 분석 결과	63
3. 일반택시 시·군별 운행실태 분석 결과	65
4. 개인택시 시·군별 운행실태 분석 결과	66
제4장 운송사업체 수익 규모 및 근로환경 분석	71
제1절 회사 수익 규모 분석	71
제2절 운수종사자 근로 여건 현황	72
제3절 산업계 임금별 비교 분석	76
제5장 타 시도 유사 사례	81
제1절 타 시도 연구사례	81
1. 서울특별시	81
2. 전라북도	85
제2절 타 시도 운임·요금 조정 동향	89
제6장 운송원가 산정 검증	93
제1절 원가 산출 분석	93
1. 운송원가 산정 개요	93
2. 운송원가 기본 변수 산정	94
3. 원가 산정 항목 분류	96

제2절 항목별 운송원가 산정	98
1. 유류비	98
2. 인건비	102
3. 복리후생비	113
4. 차량 유지비	122
5. 감가상각비	125
6. 차량 보험료	127
7. 사고 보상비	129
8. 카드 수수료	131
9. 제세공과금	133
10. 기타경비	135
11. 영업 외 수익	139
12. 적정이윤	141
13. 부가가치세	147
제3절 2021년·2022년 원가표	149
1. 2021년 실적 원가표(부가가치기준 적정이윤 적용)	149
2. 2022년 표준원가표(부가가치기준 적정이윤 적용)	152
3. 2021년 실적 원가표(적정 투자보수기준 적정이윤 적용)	155
4. 2022년 표준원가표(적정 투자보수기준 적정이윤 적용)	158

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정	165
제1절 적정 운임·요금 산출	165
1. 택시 운임체계	165
제2절 택시 운임·요금 검증	170
1. 연구소 검토안(상승률 반영 시)	170
2. 연구소 검토안(기본요금만 인상 시)	173
3. 연구소 대안 - 2022년 표준원가 및 타 시도 사례	176
제3절 경형·소형·모범·대형택시 운임·요금 조정안	186
1. 요금체계 조정 개요	186
2. 경형 택시 운임 요금 신설안	187
3. 소형택시 운임 요금 조정안	189
4. 모범·대형택시 운임 요금 조정안	191
제4절 택시업계 운전직 근로자 적정 임금 산정	193
1. 적정 임금 산정 개요	193
2. 적정 임금 산정	196
3. 적정 임금 반영 운임·요금 조정	203
제5절 할증요금 조정 방안	207
1. 경상남도 할증 제도 현황	207

2. 할증 제도 개선 필요성	208
3. 할증 제도 관련 경남 택시 업체 의견	209
4. 기존 할증 제도 검토안	211
5. 추가 할증 제도 검토안	217

- 표 목 차 -

[표 2-1] 경상남도 지리적 위치	7
[표 2-2] 경상남도 행정구역 현황	9
[표 2-3] 경상남도 인구 추이	10
[표 2-4] 경상남도 시·군별 인구 현황	11
[표 2-5] 전국 택시 등록 대수 및 유형별 등록 대수	12
[표 2-6] 택시 면허 대수 및 운전자 수 현황	13
[표 2-7] 전국 택시운송사업 업체 수	14
[표 2-8] 전국 택시 운전자 수	15
[표 2-9] 전국 보유 대수 규모별 업체 수	16
[표 2-10] 전국 종사원 규모별 업체 현황	17
[표 2-11] 시도별 택시 부제 현황	18
[표 2-12] 시도별 일반택시 부제 현황	19
[표 2-13] 시도별 개인 택시 부제 현황	20
[표 2-14] 유형별 택시요금 체계	22
[표 2-15] 특별·광역시 중형 택시 요금 체계	23
[표 2-16] 지방 지역 중형 택시 요금 체계	24
[표 2-17] 모범·대형 택시 요금 체계	25

[표 2-18] 경형 택시 요금 체계	26
[표 2-19] 특별·광역시 소형 택시 요금 체계	26
[표 2-20] 지방지역 소형 택시 요금 체계	27
[표 2-21] 시도별 요금 조정 추이 (1)	28
[표 2-22] 시도별 요금 조정 추이 (2)	29
[표 2-23] 시도별 요금 조정 추이 (3)	30
[표 2-24] 교통수단별 수송 분담률	31
[표 2-25] 연도별 전국 여객 수송 분담률	32
[표 2-26] 경상남도 택시 등록 대수	33
[표 2-27] 경상남도 택시 면허 및 운전자 수	33
[표 2-28] 시·군별 면허 대수 및 업체 수	34
[표 2-29] 시·군별 면허 대수 규모별 업체 현황	35
[표 2-30] 경상남도 택시 증차 현황	36
[표 2-31] 경상남도 택시 부제 현황	36
[표 2-32] 경상남도 택시 요금 체계	37
[표 2-33] 경상남도 시·군별 택시 요금 체계	38
[표 2-34] 창원시 할증 체계	39
[표 2-35] 창원시 할증 적용기준	39
[표 2-36] 김해시 할증 체계	40

[표 2-37] 양산시 할증 체계	40
[표 2-38] 양산시 오지 지역 및 적용방법	40
[표 2-39] 진주시 할증 체계	41
[표 2-40] 거제시 할증 체계	41
[표 2-41] 통영시 할증 체계	41
[표 2-42] 사천시 할증 체계	42
[표 2-43] 밀양시 할증 체계	42
[표 2-44] 함안군 할증 체계	42
[표 2-45] 의령군 할증 체계	43
[표 2-46] 창녕군 할증 체계	43
[표 2-47] 고성군 할증 체계	43
[표 2-48] 남해군 할증 체계	43
[표 2-49] 하동군 할증 체계	44
[표 2-50] 산청군 할증 체계	44
[표 2-51] 함양군 할증 체계	44
[표 2-52] 거창군 할증 체계	44
[표 2-53] 합천군 할증 체계	45
[표 2-54] 경상남도 중형 택시 요금체계 변화	45
[표 2-55] 시·군별 5km 당 택시요금 비교	46

[표 2-56] 경상남도 택시 운전자 연령대별 현황	47
[표 2-57] 경상남도 택시 운전자 경력별 현황	48
[표 2-58] 경상남도 운송업 종사자 평균 급여액	49
[표 2-59] 경상남도 택시 교통사고 현황	49
[표 2-60] 택시운송사업의 발전에 관한 법률	50
[표 2-61] 택시운송사업의 발전에 관한 법률	51
[표 2-62] 여객 자동차 운수사업 법 시행규칙 제27조	51
[표 2-63] 여객 자동차 운수사업 법 시행규칙 제3조, 제4조, 제12조 ..	52
[표 2-64] 운송수입금 전액 관리제에 관한 법률	53
[표 2-65] 경남 택시 총량제 현황	54
[표 3-1] 경영실태조사 업체 현황	60
[표 3-2] 운행실태조사 택시 현황	60
[표 3-3] 경상남도 일반택시 가동률	61
[표 3-4] 경상남도 시 지역 일반택시 가동률	62
[표 3-5] 일반택시·개인택시 운행실태 종합결과	63
[표 3-6] 시·군지역별 일반택시 운행실태 종합결과	64
[표 3-7] 시·군지역별 개인택시 운행실태 종합결과	64
[표 3-8] 시·군별 일반택시 운행실태 분석 결과	65
[표 3-9] 시·군별 개인택시 운행실태 분석 결과	66

[표 4-1] 시·군별 회사 수익	71
[표 4-2] 고용 형태별 인원	72
[표 4-3] 고용 형태별 근로시간	73
[표 4-4] 하루 및 시간당 임금	74
[표 4-5] 월 근로자 임금	74
[표 4-6] 월 급여 상세사항 및 전년도 연간 특별급여	75
[표 4-7] 직종별 월 임금	76
[표 4-8] 서비스업별 월 임금	77
[표 5-1] DTG(디지털 운행 기록계) 자료구조	82
[표 5-2] 택시 운송원가 항목	83
[표 5-3] 원가 형태에 따른 운송원가 구분	84
[표 5-4] 실적 운송원가 기본 변수(2인 1차 기준)	84
[표 5-5] 실태조사서 및 설문서 회수율	87
[표 5-6] 원가구성요소	88
[표 5-7] 타 시·도 운임·요금 조정 동향	89
[표 6-1] 경영 실태조사 분석 대상	94
[표 6-2] 운송원가 기본 변수	94
[표 6-3] 시 지역 기준 운송원가 기본 변수	95
[표 6-4] 군 지역 기준 운송원가 기본 변수	95

[표 6-5] 경상남도 임금 상승률과 물가 상승률, LPG 평균단가	96
[표 6-6] 택시 운송원가 항목별 산정기준	97
[표 6-7] 2021년 LPG 비용 산정	98
[표 6-8] 2021년 시·군별 LPG 비용 산정 값 비교	99
[표 6-9] 2022년 LPG 비용 산정	99
[표 6-10] 2021년 잡유비 산정	100
[표 6-11] 2021년 시·군별 잡유비 비교	100
[표 6-12] 2022년 잡유비 산정	101
[표 6-13] 2022년 시·군별 잡유비 비교	101
[표 6-14] 운전직 1인당 월평균 임금산정표	102
[표 6-15] 운행 대당 운전직 소요인원 산정	103
[표 6-16] 2021년 운전직 인건비 산정	103
[표 6-17] 2021년 시·군별 운전직 인건비 비교	104
[표 6-18] 2022년 운전직 인건비 산정	104
[표 6-19] 2022년 시·군별 운전직 인건비 비교	105
[표 6-20] 정비직 1인당 월평균 임금 산정 표	106
[표 6-21] 운행 대당 정비직 소요 인원 산정	107
[표 6-22] 2021년 정비직 인건비 산정	107
[표 6-23] 2022년 정비직 인건비 산정	108

[표 6-24] 관리직 1인당 월평균 임금 산정 표	109
[표 6-25] 운행 대당 관리직 소요 인원 산정	109
[표 6-26] 2021년 관리직 인건비 산정	110
[표 6-27] 2021년 시·군별 관리직 인건비 비교	110
[표 6-28] 2022년 관리직 인건비 산정	111
[표 6-29] 2022년 시·군별 운전직 인건비 비교	112
[표 6-30] 2021년, 2022년 법정 부담 비율	113
[표 6-31] 2021년 운전직 법정 복리후생비 산정	114
[표 6-32] 2021년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교	114
[표 6-33] 2022년 운전직 법정 복리후생비 산정	115
[표 6-34] 2022년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교	115
[표 6-35] 2021년 정비직 법정복리후생비 산정	116
[표 6-36] 2022년 정비직 법정 복리후생비 산정	116
[표 6-37] 2021년 관리직 법정 복리후생비 산정	117
[표 6-38] 2021년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교	117
[표 6-39] 2022년 관리직 법정 복리후생비 산정	118
[표 6-40] 2022년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교	118
[표 6-41] 2021년 운전·정비직 기타 복리후생비 산정	119
[표 6-42] 2022년 운전·정비직 기타 복리후생비 산정	120

[표 6-43]	2021년 시·군별 운전직 기타 복리후생비 비교	120
[표 6-44]	2021년 관리직 기타 복리후생비 산정	121
[표 6-45]	2022년 관리직 기타 복리후생비 산정	121
[표 6-46]	2021년 타이어비 산정	122
[표 6-47]	2022년 타이어비 산정	122
[표 6-48]	2021년 시·군별 타이어비 비교	123
[표 6-49]	2021년 정비비 산정	123
[표 6-50]	2022년 정비비 산정	124
[표 6-51]	2021년 시·군별 정비비 비교	124
[표 6-52]	사업용 자동차의 차령	125
[표 6-53]	영업용 차량 취득 가액	125
[표 6-54]	2021년 감가상각비 산정	126
[표 6-55]	2022년 감가상각비 산정	126
[표 6-56]	시·군별 감가상각비 비교	126
[표 6-57]	2021년 차량 보험료 산정	127
[표 6-58]	2022년 차량 보험료 산정	128
[표 6-59]	시·군별 차량 보험료 비교	128
[표 6-60]	2021년 사고 보상비 산정	129
[표 6-61]	2022년 사고 보상비 산정	130

[표 6-62] 시·군별 사고 보상비 비교	130
[표 6-63] 2021년 카드 수수료 산정	131
[표 6-64] 2022년 카드 수수료 산정	132
[표 6-65] 시·군별 카드 수수료 비교	132
[표 6-66] 2021년 제세공과금 산정	133
[표 6-67] 2022년 제세공과금 산정	134
[표 6-68] 시·군별 제세공과금 비교	134
[표 6-69] 항목별 기타경비 연간 지출액	135
[표 6-70] 시·군별 기타경비 연간 지출액 비교	136
[표 6-71] 2021년 기타경비 산정	137
[표 6-72] 2022년 기타경비 산정	137
[표 6-73] 시·군별 기타경비 비교	138
[표 6-74] 2021년 영업 외 수익	139
[표 6-75] 2022년 영업 외 수익 산정	140
[표 6-76] 2021년, 2022년 시·군별 영업 외 수익	140
[표 6-77] 2021년 적정이윤(부가가치)	141
[표 6-78] 2022년 적정이윤(부가가치)	141
[표 6-79] 시 지역 2021년 적정이윤(부가가치)	142
[표 6-80] 시 지역 2022년 적정이윤(부가가치)	142

[표 6-81] 군 지역 2021년 적정이윤(부가가치)	142
[표 6-82] 군 지역 2022년 적정이윤(부가가치)	142
[표 6-83] 2021년 적정 투자보수율 산정	143
[표 6-84] 2021년 적정 투자보수 산정	144
[표 6-85] 2021년 시 지역 적정 투자보수 산정	145
[표 6-86] 2021년 군 지역 적정 투자보수 산정	146
[표 6-87] 2021년 부가가치세	147
[표 6-88] 2022년 부가가치세	147
[표 6-89] 시 지역 2021년 부가가치세	148
[표 6-90] 시 지역 2022년 부가가치세	148
[표 6-91] 군 지역 2021년 부가가치세	148
[표 6-92] 군 지역 2022년 부가가치세	148
[표 6-93] 2021년 실적 원가표(부가가치기준)	149
[표 6-94] 2021년 시 지역 실적 원가표(부가가치기준)	150
[표 6-95] 2021년 군 지역 실적 원가표(부가가치기준)	151
[표 6-96] 2022년 표준원가표(부가가치기준)	152
[표 6-97] 2022년 시 지역 표준원가표(부가가치기준)	153
[표 6-98] 2022년 군 지역 표준원가표(부가가치기준)	154
[표 6-99] 2021년 실적 원가표(적정 투자보수기준)	155

[표 6-100] 2021년 시 지역 실적 원가표(적정 투자보수기준)	156
[표 6-101] 2021년 군 지역 실적 원가표(적정 투자보수기준)	157
[표 6-102] 2022년 표준원가표(적정 투자보수기준)	158
[표 6-103] 2022년 시 지역 표준원가표(적정 투자보수기준)	159
[표 6-104] 2022년 군 지역 표준원가표(적정 투자보수기준)	160
[표 7-1] 경상남도 현행 택시 운임	165
[표 7-2] 운임체계 산정식	167
[표 7-3] 운행 거리별 요금추정 산정식	168
[표 7-4] 2022년 택시 운송원가 수지 분석	169
[표 7-5] 2021년 대비 2022년 운송원가 상승률	170
[표 7-6] 기본요금 상승률	170
[표 7-7] 택시 운임체계 검토안	171
[표 7-8] 운행 거리별 운행요금 추정	171
[표 7-9] 2022년 표준 운송원가와 2021년 택시 1일 대당 평균 운행현황	172
[표 7-10] 대안별 표준운송원가 대비 손익 결과	172
[표 7-11] 2021년 대비 2022년 운송원가 상승률	173
[표 7-12] 기본요금 상승률	173
[표 7-13] 택시 운임체계 검토안	174
[표 7-14] 운행 거리별 운행요금 추정	174

[표 7-15]	2022년 표준 운송원가와 2021년 택시 1일 대당 평균 운행현황 ...	175
[표 7-16]	대안별 표준운송원가 대비 손익 결과	175
[표 7-17]	택시 운임체계 대안	176
[표 7-18]	운행 거리별 운행요금 추정(대안)	176
[표 7-19]	현행 운임체계 대비 2022년 운송원가 상승률	177
[표 7-20]	경상남도 월평균 임금 상승률 기준 기본요금	177
[표 7-21]	택시 운임체계 제1안	178
[표 7-22]	운행 거리별 운행요금 추정(제1안)	178
[표 7-23]	경상남도 중형 택시 요금 체계 변화	179
[표 7-24]	2022년 표준원가 기준 상승률	179
[표 7-25]	택시 운임체계 제2안	180
[표 7-26]	운행 거리별 운행요금 추정(제2안)	180
[표 7-27]	전국 중형택시 운임체계 상승률	181
[표 7-28]	2022년 9월 기준 타 시·도 운임·요금 조정 동향	182
[표 7-29]	2022년 표준원가 기준 상승률	183
[표 7-30]	택시 운임체계 제3안	183
[표 7-31]	운행 거리별 운행요금 추정(제3안)	183
[표 7-32]	2022년 표준원가 기준 상승률	184
[표 7-33]	2022년 표준원가 기준 상승률	184

[표 7-34] 택시 운임체계 제4안	185
[표 7-35] 운행 거리별 운행요금 추정(제4안)	185
[표 7-36] 지역별 경형 택시 요금 현황	187
[표 7-37] 타 광역단체 경형 택시 요금 및 적용 요금	187
[표 7-38] 경형 택시 운임 요율 제시안	188
[표 7-39] 경형 택시 운행 거리별 요금 추정	188
[표 7-40] 기존 경상남도 소형택시 운임 요율	189
[표 7-41] 경상남도 소형택시 거리 원가와 상승률	189
[표 7-42] 소형택시 운임체계 검토 안(상승률 반영)	190
[표 7-43] 상승률 반영 시 소형택시 운행 거리별 운행요금 추정	190
[표 7-44] 소형택시 운임체계 검토 안(기본운임만 인상)	190
[표 7-45] 기본금만 인상 시 소형택시 운행 거리별 운행요금 추정	190
[표 7-46] 기존 경상남도 모범·대형택시 운임 요율	191
[표 7-47] 경상남도 모범·대형택시 거리 원가와 상승률	191
[표 7-48] 모범·대형택시 운임체계 검토안(상승률 반영)	192
[표 7-49] 상승률 반영 시 모범·대형택시 운행 거리별 운행요금 추정	192
[표 7-50] 모범·대형택시 운임체계 검토안(기본운임만 인상)	192
[표 7-51] 기본금만 인상 시 모범·대형택시 운행 거리별 운행요금 추정	192
[표 7-52] 회사 수익 고려 운전직 근로자 임금 산정 변수	193

[표 7-53]	택시업계 운전직 근로자 임금 산정 항목별 산정기준	194
[표 7-54]	근로자 처우개선을 위한 인건비 적용기준	195
[표 7-55]	2022년 중위소득 50% 적용 인건비 산정표	196
[표 7-56]	2022년 최저임금 적용 인건비 산정표	197
[표 7-57]	2022년 경상남도 생활임금 적용 인건비 산정표	197
[표 7-58]	방안별 법정 복리후생비	198
[표 7-59]	운전직 2022년 기준 중위소득 50% 적용 택시 운송원가	199
[표 7-60]	운전직 최저임금 적용 택시 운송원가	200
[표 7-61]	운전직 경상남도 생활임금 적용 택시 운송원가	201
[표 7-62]	대안별 수지 분석	202
[표 7-63]	대안별 2021년 운송원가 대비 증감률	202
[표 7-64]	대안별 수지 분석	203
[표 7-65]	중위소득 50% 기준(2인 가구) 운임체계 검토안	204
[표 7-66]	중위소득 50% 기준(2인 가구) 운임체계 요금추정	204
[표 7-67]	2022 최저임금 기준 운임체계 검토안	205
[표 7-68]	2022년 최저임금 기준 운임체계 요금추정	205
[표 7-69]	2022 경상남도 생활임금 기준 운임체계 검토안	206
[표 7-70]	2022년 경상남도 생활임금 기준 운임체계 요금추정	206
[표 7-71]	경상남도 시·군별 할증제도 현황	207

[표 7-72] 김영구 씨 제시 시외지역 실 운행 시 택시요금	209
[표 7-73] 부산, 울산 경남 심야 및 시계 외 할증현황	211
[표 7-74] 심야할증 해외 적용 사례	212
[표 7-75] 경상남도 택시요금 심야 할증제 개선방안	213
[표 7-76] 경상남도 택시요금 심야 할증제 개선방안	213
[표 7-77] 시계 외 운행 시 발생하는 복귀 비용과 순이익	214
[표 7-78] 경상남도 택시요금 시계 외 할증제 개선방안	215
[표 7-79] 시계 외 인상 시 발생하는 복귀 비용과 순이익	215
[표 7-80] 경상남도 택시요금 복합 할증제 개선방안	216
[표 7-81] 경상남도 택시요금 인원 할증제 도입방안	217
[표 7-82] 해외 화물할증 사례	218
[표 7-83] 화물할증 요금제도 제안	218
[표 7-84] 주말 및 공휴일 할증요금 적용 사례	219

- 그림목차 -

[그림 2-1] 경상남도 지리적 위치	8
[그림 2-2] 경상남도 행정구역 지도	9
[그림 2-3] 전국 택시운송사업 업체 수	14
[그림 2-4] 전국 교통수단별 수송 분담률	31
[그림 2-5] 경상남도 택시 운전자 연령대별 현황	47
[그림 2-6] 경상남도 택시 운전자 경력별 현황	48
[그림 3-1] 경상남도 시·군별 가동률	62
[그림 5-1] 서울연구원의 택시요금 산정 연구 과정	81
[그림 5-2] 전북대학교 산학협력단의 택시요금 산정 연구 과정	86

1

연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

제2절 연구의 범위

제1장 연구의 개요

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 도지사는 「여객자동차 운수사업법」 제8조, 「여객자동차 운수사업법 시행규칙」 제27조 제2항 및 여객자동차운송사업 운임·요금 등 조정요령(국토교통부 훈령 제1509호) 제4조 제5호에 의해 운송원가가 적절히 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 택시운임·요율의 결정 및 조정 여부를 검토하여야 함
- 2019년 조정 이후 택시 운임·요금 조정 검토 시기가 도래함에 따라 운임·요금 산정의 기초자료 조사 원가계산 및 분석 택시 운임·요금 조정 여부 검토 등 연구 필요

2. 연구의 목적

- 택시운송사업의 경영환경 변화를 반영, 서비스를 향상할 수 있는 적정요금 산정을 위한 택시운송사업 운송원가 조사 분석 및 택시요금 조정에 대한 객관성을 확보하여 적정요금 산정 및 요금체계 개선을 위한 기초자료 확보를 목적으로 두고 있음

제2절 과업의 범위

- 공간적 범위
 - 경상남도 18개 시·군

- 대상적 범위
 - 법인 택시 및 개인택시

- 시간적 범위
 - 기준연도 : 2020~2021년
 - 목표연도 : 2022년

- 내용적 범위
 - 택시운송 사업 현황 및 운행실태 조사·분석
 - 운송 사업체 경영 실태 및 근로환경 분석
 - 표준운송원가 분석
 - 택시요금의 적정 운임·요율 산출 및 조정 방안 제시
 - 타 시도 유사 사례 조사·분석

2

택시 운송사업 현황

제1절 경상남도 일반 현황

**제2절 전국 및 경상남도 택
시 현황**

제2장 택시 운송사업 현황

제1절 경상남도 일반 현황

□ 지리적 위치

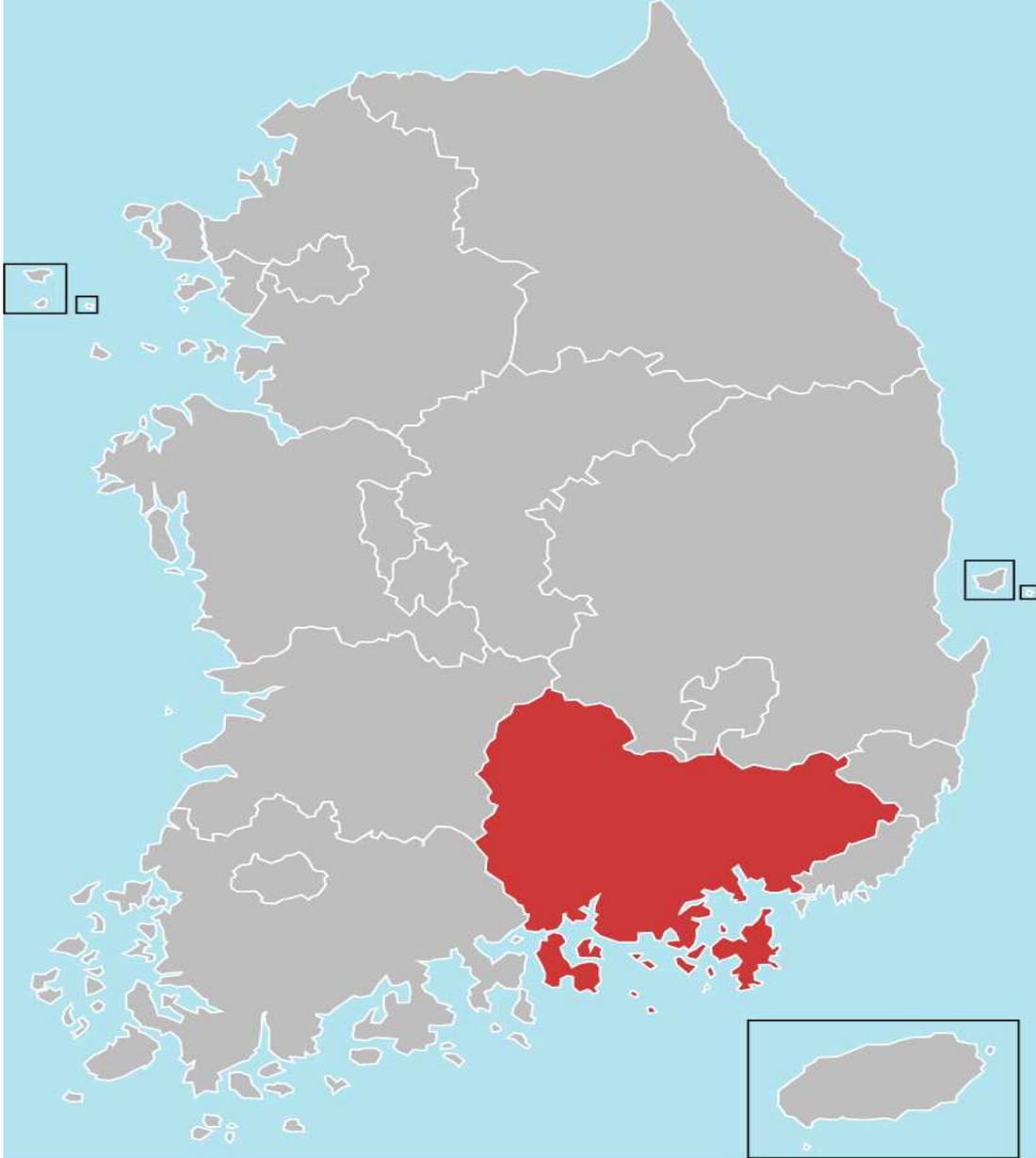
- 경상남도는 한반도의 동남단에 위치하여 동쪽으로는 부산·울산광역시와 남쪽으로는 남해와 접해 있으며, 북쪽으로는 대구광역시의 달성, 경북의 청도, 고령, 성주, 김천과 접해 있고, 서쪽으로는 소백산맥을 경계로 전라북도의 무주, 장수, 남원, 전라남도의 구례, 광양과 접해 있다. 경상남도의 지리적 좌표는 북위 34도 29분에서 35도 54분, 동경 127도 34분에서 129도 13분에 걸쳐 있다.

[표 2-1] 경상남도 지리적 위치

구분	경도와 위도의 극점	
	지명	극점
남단	남해군 상주면 상주리 산442	동경 128도 05분, 북위 34도 29분
북단	거창군 고제면 봉계리 산17	동경 127도 53분, 북위 35도 54분
동단	양산시 웅상읍 용당리 산66	동경 129도 13분, 북위 35도 24분
서단	하동군 화개면 범왕리 산372	동경 127도 34분, 북위 35도 18분

자료 : 경남도청(<https://www.gyeongnam.go.kr>)

[그림 2-1] 경상남도 지리적 위치



자료 : 위키피디아(<https://ko.wikipedia.org/wiki>)

□ 행정구역 현황

○ 경상남도는 2022년 6월 기준 8개 시와 10개 군으로 구성되었으며, 총면적은 10,540.55km²인 것으로 나타남

[표 2-2] 경상남도 행정구역 현황

(단위 : km², 개)

구분	면적	구분				
		시군		읍·면·동		
		시	군	읍	면	행정(동)
2012	10,534.80	8	10	20	177	121
2013	10,537.32	8	10	20	176	119
2014	10,537.97	8	10	20	176	119
2015	10,538.84	8	10	21	175	119
2016	10,539.56	8	10	21	175	118
2017	10,539.77	8	10	21	175	112
2018	10,540.09	8	10	21	175	112
2019	10,540.37	8	10	21	175	112
2020	10,540.55	8	10	21	175	109

자료 : KOSIS 국가통계포털(<https://kosis.kr>), 2020년 12월 말 기준

[그림 2-2] 경상남도 행정구역 지도



자료 : 위키피디아(<https://ko.wikipedia.org/wiki>)

□ 인구 현황

- 경상남도 인구는 2012년 3,297,113명에서 2021년 3,301,135명으로 연평균 0.01% 증가하는 추세임
- 경상남도 세대수는 2012년 1,280,759세대에서 2021년 1,494,636세대로 연평균 1.73%의 증가세를 보이며, 세대당 인구수는 2012년 2.57명에서 2021년 2.21명으로 연평균 1.66% 감소하고 있음

[표 2-3] 경상남도 인구 추이

(단위 : 세대, 명, %)

구분	세대	인구			세대당 인구
		계	남	여	
2012년	1,280,759	3,297,113	1,658,666	1,638,447	2.57
2013년	1,300,881	3,312,399	1,667,127	1,645,272	2.55
2014년	1,324,771	3,329,670	1,676,113	1,653,557	2.51
2015년	1,347,980	3,343,927	1,683,960	1,659,967	2.48
2016년	1,366,374	3,352,576	1,687,932	1,664,644	2.45
2017년	1,387,721	3,360,084	1,690,671	1,669,413	2.42
2018년	1,407,154	3,353,810	1,686,844	1,666,966	2.38
2019년	1,433,030	3,342,706	1,681,702	1,661,004	2.33
2020년	1,467,769	3,321,362	1,671,807	1,649,555	2.26
2021년	1,494,636	3,301,135	1,661,208	1,639,927	2.21
연평균 증가율	1.73	0.01	0.02	0.01	-1.66

자료 : 행정안전부 주민등록 인구통계(<https://jumin.mois.go.kr>)

- 2022년 5월 기준 경상남도 시·군별 인구를 살펴보면 창원시가 1,027,429명으로 가장 많았고 경상남도 전체 인구에 30.09%를 차지하고 있으며, 인구가 가장 적을 기초 자치단체는 의령군으로 인구는 26,359명이고 경상남도 내에서 차지하는 비율은 1.00%를 차지함

[표 2-4] 경상남도 시·군별 인구 현황

(단위 : 세대, 명, %)

구분	세대	인구수			세대당 인구	비율
		총인구	남자 인구	여자 인구		
경상남도	1,514,453	3,298,016	1,660,600	1,637,416	2.18	100.00
창원시	455,747	1,027,429	520,548	506,881	2.25	30.09
진주시	158,477	345,463	170,712	174,751	2.18	10.46
통영시	59,782	124,346	62,420	61,926	2.08	3.95
사천시	54,176	109,474	55,205	54,269	2.02	3.58
김해시	227,699	536,340	271,285	265,055	2.36	15.04
밀양시	53,306	103,293	50,756	52,537	1.94	3.52
거제시	103,590	238,822	124,993	113,829	2.31	6.84
양산시	154,571	353,939	177,337	176,602	2.29	10.21
의령군	15,130	26,359	13,026	13,333	1.74	1.00
함안군	30,960	62,078	31,646	30,432	2.01	2.04
창녕군	32,575	59,568	29,724	29,844	1.83	2.15
고성군	26,261	50,018	25,099	24,919	1.9	1.73
남해군	22,918	42,128	20,439	21,689	1.84	1.51
하동군	23,751	43,036	21,532	21,504	1.81	1.57
산청군	19,627	34,205	16,906	17,299	1.74	1.30
함양군	20,975	38,269	18,515	19,754	1.82	1.38
거창군	30,697	60,689	29,829	30,860	1.98	2.03
합천군	24,211	42,560	20,628	21,932	1.76	1.60

자료 : 행정안전부 주민등록 인구통계(<https://jumin.mois.go.kr>)

제2절 전국 및 경상남도 택시 현황

1. 전국 택시 현황

□ 택시 등록 현황

- 전국 택시 등록 대수는 2022년 5월 기준 총 226,138대가 등록되어 있으며, 그중 개인택시가 160,627대(71.03%), 일반택시가 65,511대(28.97%) 등록됨
- 택시 형태별로 등록 대수는 중형 택시가 98.051%를 차지하고 있으며, 고급택시 0.002%, 모범택시 0.005%, 승합 택시 0.004%, 대형택시 0.008% 순으로 등록되어 운행하고 있음

[표 2-5] 전국 택시 등록 대수 및 유형별 등록 대수

(단위 : 대, %)

구분	등록 대수			유형별 등록 대수						
	일반	개인	계	소형	중형	모범	대형	고급	승합	계
7대 도시	37,103	92,422	129,525	-	129,525	1,017	1,646	201	973	133,362
지방 도시	28,408	68,205	96,613	-	96,613	237	161	239	22	97,272
총계	65,511	160,627	226,138	-	226,138	1,254	1,807	440	995	230,634
비율	28.97	71.03	100.00	-	98.051	0.005	0.008	0.002	0.004	100.00

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

* 7대 도시 : 서울, 인천, 부산, 대구, 대전, 광주, 울산

* 지방 도시 : 경기, 강원, 충남, 충북, 세종, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주

□ 택시 면허 대수 및 운전자 수 현황

- 전국 택시운송 사업 면허 대수는 2022년 5월 기준, 총 249,667대로 나타나며, 일반택시 85,008대(34.05%), 개인택시 160,627대(64.34%)로 나타남
- 전국 택시운송 사업 운전자 수는 총 239,195명으로 일반택시 운전자 수가 74,536명(31.16%), 일반택시 운전자 수는 160,627명(67.15%)으로 조사됨

[표 2-6] 택시 면허 대수 및 운전자 수 현황

(단위 : 대, 명, %)

구분	면허 대수			운전자 수		
	일반	개인	계	일반	개인	계
7대 도시	52,449	92,422	148,173	43,131	92,422	138,855
지방 도시	32,559	68,205	101,494	31,405	68,205	100,340
전국	85,008	160,627	249,667	74,536	160,627	239,195
비율	34.05	64.34	100.00	31.16	67.15	100.00

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

* 7대 도시 : 서울, 인천, 부산, 대구, 대전, 광주, 울산

* 지방 도시 : 경기, 강원, 충남, 충북, 세종, 전북, 전남, 경북, 경남, 제주

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 택시 운송사업체 및 각 시도별 운전자 수

○ 전국 택시운송 사업 업체는 2022년 3월 기준 1,658개 업체가 있으며, 지역별로 서울이 254개로 가장 많고 이어서 전남, 경기, 경남 순으로 조사됨

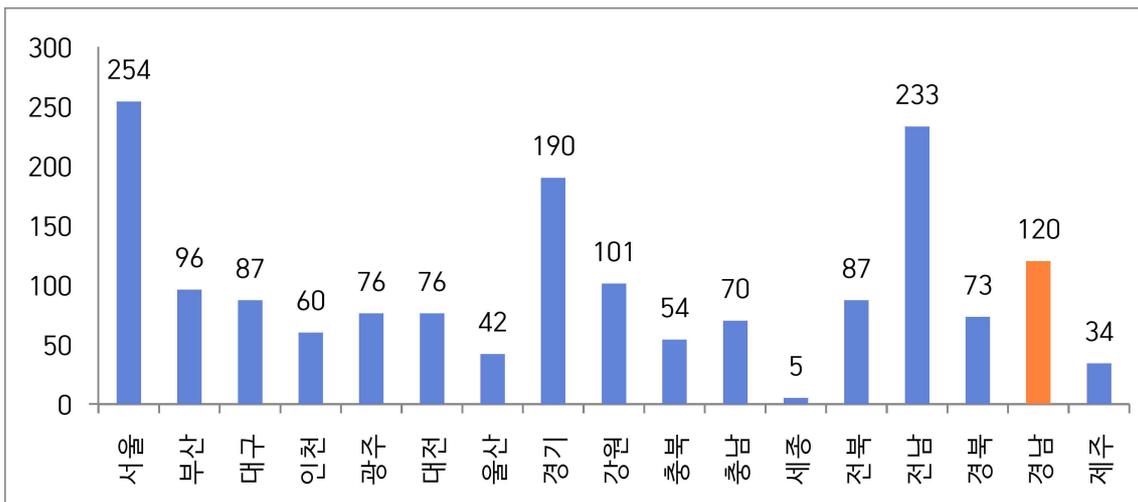
[표 2-7] 전국 택시운송사업 업체 수

(단위 : 개)

구분	전국	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산		
업체 수	1,658	254	96	87	60	76	76	42		
구분	경기	강원	충북	충남	세종	전북	전남	경북	경남	제주
업체 수	190	101	54	70	5	87	233	73	120	34

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

[그림 2-3] 전국 택시운송사업 업체 수



- 전국 택시 운전자 수는 2022년 5월 기준 총 235,163명이며, 이 중에서 서울은 총 69,872명으로 전국 광역자치단체에서 가장 많았고 이어서 경기, 부산, 대구 순으로 많은 것으로 조사됨

[표 2-8] 전국 택시 운전자 수

(단위 : 개)

구분		일반택시			개인택시	
		업체 수	면허 수	운전자 수	면허 수	운전자 수
7대 도시	서울	254	22,603	20,710	49,162	49,162
	부산	96	10,061	7,215	13,831	13,831
	대구	87	5,656	3,796	9,954	9,954
	인천	60	5,385	4,469	8,971	8,971
	광주	76	3,364	2,778	4,780	4,780
	대전	76	3,312	2,494	5,324	5,324
	울산	42	2,068	1,669	3,608	3,608
	소계	691	52,449	43,131	92,422	92,422
지방 도시	경기	190	10,618	11,074	26,752	26,752
	강원	100	2,872	2,555	4,704	4,704
	충북	54	2,426	1,917	4,309	4,309
	충남	70	2,139	2,484	4,099	4,099
	세종	5	134	166	216	216
	전북	87	2,864	2,328	5,631	5,631
	전남	233	2,758	2,675	3,805	3,805
	경북	73	3,091	2,436	6,815	6,815
	경남	119	4,213	4,427	8,106	8,106
	제주	34	1,444	1,343	3,768	3,768
	소계	965	32,559	31,405	68,205	68,205
전국		1,656	85,008	74,536	160,627	160,627

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 보유 대수 규모별 업체 현황

- 2022년 3월 기준 보유 대수별 업체 현황을 살펴보면 51~100대 규모를 보유한 업체의 비중이 36.58%로 가장 많았고 다음으로 31~50대를 보유한 업체가 25.44%로 나타남

[표 2-9] 전국 보유 대수 규모별 업체 수

(단위 : 개, %)

시·도	10대 이하	11 ~ 30대	31 ~ 50대	51 ~ 100대	101 ~ 200대	201 ~ 300대	301대 이상	계
서울			2	211	39	2		254
부산			5	49	37	3	2	96
대구		3	25	54	3	2		87
인천		1	1	46	12			60
광주		4	54	17	1			76
대전		6	56	14				76
울산			28	13	1			42
경기	1	22	76	75	14	2		190
강원	7	50	37	7				101
충북	2	18	14	19	1			54
충남	3	44	18	10				75
전북	18	38	10	19	2			87
전남	170	37	13	13				233
경북	5	18	31	14	5			73
경남	15	38	33	34				120
제주		3	27	4				34
계	221	282	430	599	115	9	2	1658
비율	13.33	17.01	25.93	36.13	6.94	0.54	0.12	100.00

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

□ 종사원 규모별 업체 현황

- 택시업체 종사원 규모를 살펴보면 21~50명 규모의 업체가 39.54%로 가장 많은 것으로 보이며, 다음으로 20명 미만 규모의 업체가 26.22%로 나타남

[표 2-10] 전국 종사원 규모별 업체 현황

(단위 : 명, %)

도	20명 미만	21~ 50명	51~ 100명	101~ 200명	201~ 300명	301~ 400명	계
서울	4	28	160	61	1	-	254
부산	5	75	24	14	1	1	120
대구	20	39	25	1	2	-	87
인천	2	-	30	28	-	-	60
광주	3	64	9	-	-	-	76
대전	9	60	7	-	-	-	76
울산	5	29	8	-	-	-	42
경기	11	87	71	20	1	-	190
강원	42	52	7	-	-	-	101
충북	19	21	14	-	-	-	54
충남	30	31	10	4	-	-	75
전북	38	39	10	-	-	-	87
전남	188	36	9	-	-	-	233
경북	20	39	12	2	-	-	73
경남	43	38	39	-	-	-	120
제주	2	27	5	-	-	-	34
계	441	665	440	130	5	1	1,682
비율	26.22	39.54	26.16	7.73	0.30	0.06	100.00

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 세종시는 택시운송사업조합 측에서 미집계

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 시도별 택시 부제 현황

○ 시도별, 일반 또는 개인택시 부제 현황은 아래 표와 같이 운영되고 있음

[표 2-11] 시도별 택시 부제 현황

지역	일반	개인												
서울		3	연천군			천안시			담양군		6	예천군	10	6
부산	6	3	가평군			공주시			곡성군			봉화군	10	6
대구	6	3	양평군			보령시			구례군	6		울진군	10	10
인천	12	3	강원도			아산시			고흥군			울릉군		
광주	6	3	춘천시	3	3	서산시			보성군					
대전	6	3	원주시	3	3	논산시	6	6	화순군			경상남도		
울산	6	3	강릉시	3	3	계룡시	6		장흥군			창원시	5	3
			동해시	3	3	당진시			강진군	6		진주시	5	3
경기도			태백시	3	3	세종시			해남군	6		통영시	3	3
수원시	10	3	속초시	4	4	금산군			영암군			사천시	6	4
성남시	10	3	삼척시	3	3	부여군	4	4	무안군			김해시	9	5
의정부시	6	3	홍천군	5	5	서천군	6	6	함평군			밀양시	6	6
안양시	10	3	횡성군			예산군			영광군			거제시	6	6
부천시	10	4	영월군	3	3	홍성군			장성군			양산시	10	5
광명시		3	평창군	6	6	청양군	6		완도군	6		의령군	6	6
평택시			정선군	3	7	태안군			진도군			함안군		
동두천시	6	3	철원군	7	7	전라북도			신안군			창녕군		
안산시			화천군	5	4	전주시	6	3	경상북도			고성군		
고양시			양구군	4	6	익산시	5	3	포항시	6	5	남해군		
과천시	10	3	인제군			군산시	6	4	경주시	6	6	하동군	6	5
구리시			고성군			정읍시	6	5	김천시	5	4	산청군		
남양주시			양양군	4	4	남원시	6	6	안동시	6	5	함양군		
오산시						김제시			구미시	8	6	거창군		
시흥시			충청북도			완주군			영주시	8	6	합천군		
군포시	10	3	청주시	6	3	무주군			영천시	10	6			
의왕시	10	3	충주시	6	5	진안군			상주시	8	6			
하남시			제천시	5	5	장수군			문경시	6	6	제주도		
용인시			보은군			임실군			경산시	10	6	제주시	5	5
파주시			옥천군			순창군			군위군			서귀포시	5	5
이천시			영동군			고창군			의성군	20				
안성시			진천군			부안군			청송군					
김포시			괴산군			전라남도			영양군					
양주시	10	10	음성군			목포시	6	4	영덕군	10	10			
포천시			단양군			여수시	6	6	청도군	10	6			
화성시			증평군			순천시	6	6	고령군					
광주시						나주시	6	6	성주군	3	4			
여주시			충청남도			광양시			칠곡군	10	6			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 세종시는 택시부제 미운영

□ 시도별 일반택시 부제 현황

- 162개 사업구역 중 일반택시 부제를 시행하는 구역은 76개이며, 시행하지 않는 구역은 86개로 나타남
- 택시 부제는 6부제를 운영하는 구역이 31개로 가장 많으며, 서울특별시는 미운영, 인천은 12부제 나머지 광역시는 6부제를 운영 중임

[표 2-12] 시도별 일반택시 부제 현황

구분	7대 도시	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	합계
3부제			춘천 원주 강릉 동해 태백 삼척 영월 정선					성주	통영		10
4부제			속초 양구 양양		부여						4
5부제			홍천 화천	제천		익산		김천	창원 진주	제주 서귀포	9
6부제	부산 대구 광주 인천 울산	의정부 동두천	평창	청주 충주	논산 계룡 서천 청양	전주 군산 정읍 남원	목포 여수 순천 나주	포항 경주 인동 문경	사천 밀양 거제 하동 의령		31
7부제			철원								1
8부제								구미 영주 상주			3
10부제		수원 성남 안양 부천 과천 군포 의왕 양주						영천 경산 영덕 청도 칠곡 예천 봉화 울진			16
12부제	인천										1
20부제								의성			1
합계	6	10	15	3	5	5	4	18	8	2	76

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요금 조정 연구용역

□ 시도별 개인택시 부제 현황

- 162개 사업구역 중 개인택시 부제를 하는 구역은 82개이며, 시행하지 않는 구역은 80개로 나타남
- 택시 부제는 3부제를 운영하는 구역이 29개로 가장 많으며, 서울특별시 및 6개 광역시는 모두 3부제를 운영하고 있음

[표 2-13] 시도별 개인 택시 부제 현황

구분	7대 도시	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주	합계
3부제	서울 부산 인천 대구 광주 대전 울산	수원 성남 의정부 안양 광명 동두천 과천 군포 의왕	춘천 원주 강릉 동해 태백 삼척 영월	청주		전주 익산			창원 진주 통영		29
4부제		부천	속초 화천 양양		부여	군산	목포	김천 성주	사천		10
5부제			홍천	충주 제천		정읍		포항 안동	김해 양산 하동	제주 서귀포	11
6부제			평창 양구		논산 서천	남원	여수 순천 나주 담양 구례 강진 해남 완도	경주 구미 영주 영천 상주 문경 경산 청도 칠곡 예천 봉화	밀양 거제		26
7부제			정선 철원						의령		3
10부제		양주						영덕 울진			3
합계	7	11	15	3	3	5	9	17	10	2	82

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

□ 전국 택시요금 현황

○ 택시 요금 제도 개요

- 요금 제도는 1997년 말 자동차 운수사업 법이 여객 자동차 운수사업 법으로 개정되면서 인가제에서 신고제로 변경되었으며, 택시요금은 여객 자동차 운수사업 법에 의해 규제되며 같은 법 제8조에 의해 1994년 7월 1일 택시 요금 조정 권한이 건설교통부 장관에서 시·도지사가 정한 기준 및 효율의 범위 안에서 운임 또는 요금을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 하는 신고제가 시행되었음
- 시도지사가 정한 기준 및 효율의 범위 안에서 운송 사업자가 요금 변경을 신고할 수 있고, 관할관청은 신고한 내용이 운임·요금의 기준 및 효율에 적합한 경우 7일 이내에 그 사실을 운송 사업자에게 통지하여야 하며, 적합하지 아니한 경우에는 운송 사업자에게 보완을 요구해야 함
- 택시 요금 조정은 국토교통부 훈령 제1272호 「여객 자동차 운송 사업 운임·요금 등 조정 요령」에 의해 이루어지며, 동 요령을 관할관청이 택시 등의 운송요금·효율을 결정 및 조정할 때 적용할 수 있음
- 소형택시, 중형 택시, 대형택시, 모범 및 고급택시는 각 기능 및 서비스 수준에 따라 운임·요금 수준에 적정한 차이를 두어야 하며 유류비 등 운송원가가 적절하게 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 조정 여부를 검토하여야 함

○ 택시 요금 체계

- 택시 요금 체계는 거리요금제, 시간·거리 상호 병산제, 시간·거리 동시 병산제가 있음
- 거리요금제는 기본거리까지 일정한 기본요금을 부과하고 이후에 거리에 비례해 요금을 계산하는 방식
- 시간·거리 상호 병산제는 시간·기본요금 후 특정 속도 이상이면 거리 요금을 적용하고 특정 속도 미만이면 시간 요금만 계산하는 방식
- 시간·거리 동시 병산제는 이후 요금에서 특정 속도 이상이면 거리 요금을 계산하나 특정 속도 미만이면 시간·거리 요금을 동시에 계산하는 방식임

[표 2-14] 유형별 택시요금 체계

구분	요금체계	특징
거리요금제	- 기본요금 + 이후 요금 - 이후 요금은 거리에만 비례하여 증가	-거리 체감적 요금 -부담 효과가 나타남
시간·거리 상호병산제	- 기본요금 + 이후 요금 - 시속 15km 이상일 경우는 거리 요금만 계산	-거리 체감적 특징이 완화
시간·거리 동시 병산제	- 기본요금 + 이후 요금 - 시속 15km 이상일 경우는 거리 요금만 계산 - 시속 15km 미만일 경우는 시간·거리 요금 모두 계산	-장거리·체증 지역의 요금 부담 증가

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

- 우리나라의 택시요금 제도는 '94년 7월 1일 자동차 운수 사업법이 개정되어 택시요금 조정 권한이 처음으로 국토교통부에서 시·도지사에게 위임되어 현재 국토교통부 훈령 제352호 「여객자동차 운수사업 운임, 요금 등 조정 요령」에 따라 시·도지사가 자율적으로 요금을 지역 실정에 맞게 조정할 수 있게 되어 있으며, 이에 따라 택시 요금 체계는 지역별 다소 차이가 나타남

○ 중형 택시 요금 체계

[표 2-15] 특별·광역시 중형 택시 요금 체계

조합 / 구분		기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고
서울	종전	3,000원	142m당	35초당		'19.02.16.	18.6% 인상
	조정	기본 : 3,800원 심야 : 4,200원	132m당	31초당			
부산	종전	3,300원	133m당	34초당	심야 20% 사업구역 외 30% 복합 40%	'21.12.15.	12.31% 인상
	조정	3,800원	133m당	34초당			
대구	종전	2,800원	144m당	34초당	40% 중복할증	'18.11.01.	14.1% 인상
	조정	3,300원	134m당	32초당			
인천	종전	3,000원	144m당	35초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.03.09.	17.8% 인상
	조정	3,800원	135m당	33초당			
광주	종전	2,800원	145m당	35초당	심야 20% 사업구역 외 35% 복합 40%	'19.01.10.	13.86% 인상
	조정	3,300원	134m당	32초당			
대전	종전	2,800원	140m당	34초당	심야 20% 사업구역 외 30% 복합 40%	'19.01.01.	17.86% 인상
	조정	3,300원	133m당	34초당			
울산	종전	2,800원	125m당	30초당	심야 20% 사업구역 외 30% 복합 시계 30% 심야 20%	'19.01.01.	13.44% 인상
	조정	3,300원	125m당	30초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

[표 2-16] 지방 지역 중형 택시 요금 체계

조합 / 구분		기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고
경기 (표준형)	종전	3,000원	144m당	35초당	20% 할증	'19.05.04	20.05% 인상
	조정	3,800원	132m당	31초당			
강원	종전	3,300원	133m당	33초당	20% 할증	'22.04.25.	11.22% 인상
	조정	3,800원	133m당	33초당			
충북	종전	2,800원	143m당	34초당	20% 할증	'19.03.23.	13.2% 인상
	조정	3,300원	137m당	34초당			
충남	종전	2,800원	150m당	37초당	20% 할증	'19.06.01	17.13% 인상
	조정	3,300원	131m당	37초당			
전북	종전	2,800원	148m당	35초당	심야 20% 사업구역 외 20% 복합 107%	'19.05.01	14.47% 인상
	조정	3,300원	137m당	33초당			
전남	종전	2,800원	146m당	35초당	심야 20%, 사업구역 외 35% ↓	'19.04	15.46% 인상
	조정	3,300원	134m당	32초당			
경북	종전	2,800원	139m당	33초당	심야 20% 사업구역 외 20%	'19.03.01.	12.5% 인상
	조정	3,300원	134m당	33초당			
경남	종전	2,800원	143m당	34초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.04.11	14.56% 인상
	조정	3,300원	133m당	34초당			
제주	종전	2,800원	144m당	35초당	심야 20%	'19.07.15	16.27% 인상
	조정	3,300원	126m당	30초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주1 : 15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산

주2 : 제주도는 장거리(20km 이상) 168m당 120원

주3 : 2022년 8월 1일 기준

○ 모범·대형 택시 요금체계

[표 2-17] 모범·대형 택시 요금 체계

조합 / 구분		기본요금 (3km까지)	주행요금 (200원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 200원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고
서울	종전	5,000원	164m당	39초당		'19.02.16.	18.6% 인상
	조정	6,500원	151m당	36초당			
부산	종전	5,000원	141m당	34초당		'21.12.15.	
	조정	6,000원	141m당	34초당			
대구	종전	4,000원	150m당	36초당	심야 20% 심야 사업구역 외 중복할증 40%	'18.11.01.	24.6% 인상
	조정	4,500원	114m당	27초당			
인천	종전	5,000원	164m당	39초당		'19.03.09.	11.2% 인상
	조정	6,500원	151m당	36초당			
광주	종전	3,200원	172m당	41초당		'19.01.10.	14.53% 인상
	조정	3,900원	156m당	36초당			
대전	종전	-	-	-		'19.01.01.	신설
	조정	5,000원	111m당	27초당			
경기	종전	5,000원	164m당	39초당		'19.05.04	19.54% 인상
	조정	6,500원	148m당	36초당			
강원	종전	5,000원	115m당	28초당		'22.04.25.	13.16% 인상
	조정	5,500원	96m당	23초당			
충북	종전	4,000원	150m당	36초당		'19.03.23.	7.8% 인상
	조정	4,300원	138m당	36초당			
충남	종전	3,500원	163m당	39초당		'19.06.01	47.48% 인상
	조정	5,000원	109m당	27초당			
전북	종전	3,800원	180m당	41초당		'19.05.01	6.49% 인상
	조정	4,200원	168m당	40초당			
전남	종전	4,200원(2km)	125m당	30초당		'19.4월	15.46% 인상
	조정	4,800원(2km)	106m당	25초당			
경북	종전	4,000원	150m당	36초당		'19.03.01.	10.4% 인상
	조정	4,500원	138m당	33초당			
경남	종전	3,500원	174m당	42초당		'19.04.11	14.56% 인상
	조정	4,500원	160m당	38초당			
제주	종전	3,800원(2km)	150m당	36초당		'19.07.15	15.13% 인상
	조정	4,500원(2km)	133m당	33초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주1 : 15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산

주2 : 강원도는 15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산이 없음

주3 : 2022년 8월 1일 기준

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

○ 경형 택시 요금체계

[표 2-18] 경형 택시 요금 체계

지역	기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고	
대구	종전	2,000원	180m당	43초당	심야 20% 심야 사업구역 외 중복할증 40%	'18.11.01	14.7% 인상
	조정	2,200원	143m당	34초당			
인천	종전	1,900원	160m당	38초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.03.09	
	조정	2,100원 (3km)	145m당 (200원)	35초당 (200원)			
경기	종전	2,300원	193m당	46초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.05.04 표준형 기준	14.29% 인상
	조정	2,600원	165m당	40초당			
강원	종전	1,900원	169m당	41초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'22.04.25	13.16% 인상
	조정	2,200원	157m당	38초당			
충북	종전	-	-	-	심야 20% 사업구역 외 30%	'13.02.15	신설
	조정	1,600원	173m당	41초당			
경북	종전	2,000원	180m당	43초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.03.01	6.9% 인상
	조정	2,200원	182m당	44초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

○ 소형 택시 요금체계

[표 2-19] 특별·광역시 소형 택시 요금 체계

지역	기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고	
서울	종전	2,100원	155m당	37초당	20% 할증	'13.10.12	동결
	조정	2,100원	155m당	37초당			
부산	종전	900원	210m당	51초당	심야 20% 사업구역 외 30% 복합 20%	'09.01.01 (종전 '94.02.15)	
	조정	1,800원	159m당	38초당			
대구	종전	2,200원	170m당	41초당	심야 20% 심야 사업구역 외 중복할증 40%	'18.11.01	14.2% 인상
	조정	2,400원	136m당	33초당			
인천	종전	2,300원	170m당	41초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.03.09	
	조정	2,500원 (3km)	184m당 (200원)	44초당 (200원)			
광주	종전	-	-	-	심야 20% 사업구역 외 35% 복합 40%	'08.12.29	신설
	조정	1,900원	185m당	44초당			
대전	종전	1,900원	162m당	38초당	심야 20% 사업구역 외 30% 복합 40%	'19.01.01	15.1% 인상
	조정	2,400원	169m당	41초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 부산광역시는 종전 이후 요금단위 50원

[표 2-20] 지방지역 소형 택시 요금 체계

지역		기본요금 (2km까지)	주행요금 (100원)	시간요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행일자	비고
경기	종전	2,400원	174m당	42초당	20% 할증	'19.05.04 표준형 기준	4.29% 인상
	조정	2,700원	148m당	36초당			
강원	종전	2,200원	135m당	32초당	"	'22.04.25	
	조정	2,500원	120m당	29초당			
충북	종전	-	-	-	"	'13.02.15	신설
	조정	2,000원	187m당	45초당			
충남	종전	1,800원	175m당	45초당	"	'19.01.09	57.59% 인상
	조정	2,200원	69m당	17초당			
전북	종전	2,000원	171m당	40초당	심야 20% 사업구역 외 20% 복합 107%	'19.05.01	9.04% 인상
	조정	2,200원	167m당	40초당			
전남	종전	2,000원	119m당	29초당	심야 20% 사업구역 외 35% 이내	'19.04	15.46% 인상
	조정	2,300원	103m당	24초당			
경북	종전	2,200원	170m당	41초당	20% 할증	'19.03.01	12.5% 인상
	조정	2,500원	157m당	38초당			
경남	종전	1,500원	176m당	43초당	심야 20% 사업구역 외 30%	'19.04.11	14.56% 인상
	조정	2,000원	199m당	48초당			
제주	종전	2,200원	170m당	40초당	20% 할증	'19.07.15	3.13% 인상
	조정	2,300원	168m당	40초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주1 : 경상남도는 종전 이후 요금단위 50원

주2 : 제주도는 장거리(20km 이상) 126m당 120원

주3 : 2022년 8월 기준

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

○ 시도별 요금 조정 추이

- 각 시도별 중형 택시를 기준으로 택시요금 조정 현황은 다음 표와 같음

[표 2-21] 시도별 요금 조정 추이 (1)

(단위 : %)

구분	시행일	기본요금	주행요금	시간 요금 (15km/h 이하 시)	인상률	평균 인상률	최근 5회 평균 인상률
서울	98.02.20	2km 1,300원	210m당 100원	51초당 100원	23.06	18.00	16.99
	01.09.01	2km 1,600원	168m당 100원	45초당 100원	25.28		
	05.06.01	2km 1,900원	144m당 100원	35초당 100원	17.52		
	09.06.01	2km 2,400원	144m당 100원	35초당 100원	12.64		
	13.10.12	2km 3,000원	142m당 100원	35초당 100원	10.9		
	19.02.16	2km 3,800원	132m당 100원	31초당 100원	18.6		
부산	98.03.01	2km 1,300원	210m당 100원	51초당 100원	23.06	16.53	14.80
	01.07.02	2km 1,500원	172m당 100원	42초당 100원	18.69		
	05.08.17	2km 1,800원	169m당 100원	41초당 100원	11.29		
	08.10.01	2km 2,200원	143m당 100원	34초당 100원	20.46		
	13.01.01	2km 2,800원	143m당 100원	34초당 100원	16.23		
	17.09.01	2km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	13.72		
	21.12.15.	2km 3,800원	133m당 100원	34초당 100원	12.31		
대구	98.02.26	2km 1,300원	215m당 100원	54초당 100원	22	17.66	16.79
	02.02.05	2km 1,500원	177m당 100원	43초당 100원	17.98		
	06.02.04	2km 1,800원	159m당 100원	38초당 100원	15.88		
	09.03.31	2km 2,200원	150m당 100원	36초당 100원	16.2		
	13.01.01	2km 2,800원	144m당 100원	34초당 100원	19.77		
	18.11.01	2km 3,300원	134m당 100원	32초당 100원	14.1		
인천	98.03.20	2km 1,300원	210m당 100원	51초당 100원	23.12	19.18	18.39
	05.05.10	2km 1,500원	170m당 100원	41초당 100원	20.99		
	06.02.24	2km 1,900원	159m당 100원	39초당 100원	17.55		
	09.06.01	2km 2,400원	148m당 100원	37초당 100원	18.29		
	13.12.09	2km 3,000원	144m당 100원	35초당 100원	17.31		
	19.03.09	2km 3,800원	135m당 100원	33초당 100원	17.8		
광주	98.03.25	2km 1,300원	215m당 100원	51초당 100원	22.51	17.54	16.55
	02.04.01	2km 1,500원	176m당 100원	43초당 100원	19.5		
	05.12.01	2km 1,800원	173m당 100원	41초당 100원	11.78		
	08.12.29	2km 2,200원	150m당 100원	36초당 100원	20		
	13.03.29	2km 2,800원	145m당 100원	35초당 100원	17.6		
	19.01.01	2km 3,300원	134m당 100원	32초당 100원	13.86		
대전	98.03.23	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	22.6	18.22	17.34
	02.05.10	2km 1,500원	176m당 100원	43초당 100원	18.52		
	05.12.12	2km 1,800원	174m당 100원	42초당 100원	12.7		
	08.11.15	2km 2,300원	153m당 100원	36초당 100원	20.72		
	13.01.15	2km 2,800원	140m당 100원	34초당 100원	16.9		
	19.01.01	2km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	17.86		

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>), 2022년 기준

[표 2-22] 시도별 요금 조정 추이 (2)

(단위 : %)

구분	시행일	기본요금	주행요금	시간 요금 (15km/h 이하 시)	인상률	평균 인상률	최근 5회 평균 인상률
울산	98.04.25	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	21.7	17.53	16.7
	02.05.06	2km 1,500원	182m당 100원	44초당 100원	16.56		
	05.12.15	2km 1,800원	167m당 100원	40초당 100원	13.88		
	08.11.01	2km 2,200원	141m당 100원	34초당 100원	20.41		
	13.01.01	2km 2,800원	125m당 100원	30초당 100원	19.19		
	19.01.01	2km 3,300원	125m당 100원	30초당 100원	13.44		
경기	98.03.01	2km 1,300원	210m당 100원	51초당 100원	25.6	19.85	18.7
	01.12.29	2km 1,500원	171m당 100원	41초당 100원	19		
	05.12.30	2km 1,900원	164m당 100원	39초당 100원	17.97		
	09.08.01	2km 2,300원	144m당 100원	35초당 100원	18.77		
	13.10.19	2km 3,000원	144m당 100원	35초당 100원	17.7		
	19.05.04	2km 3,800원	132m당 100원	31초당 100원	20.05		
강원	02.05.15	2km 1,500원	175m당 100원	42초당 100원	18.08	16.90	16.66
	06.04.10	2km 1,800원	171m당 100원	41초당 100원	14.98		
	09.05.06	2km 2,200원	165m당 100원	40초당 100원	17.26		
	13.05.15	2km 2,800원	152m당 100원	40초당 100원	23.17		
	19.04.18	2km 3,300원	133m당 100원	33초당 100원	16.67		
	22.04.25	2km 3,800원	133m당 100원	33초당 100원	11.22		
충북	98.04.10	2km 1,300원	216m당 100원	52초당 100원	21.68	18.53	17.9
	02.04.15	2km 1,500원	176m당 100원	42초당 100원	18.4		
	06.03.01	2km 1,800원	175m당 100원	42초당 100원	17.08		
	09.04.13	2km 2,200원	150m당 100원	36초당 100원	21.3		
	13.02.15	2km 2,800원	143m당 100원	34초당 100원	19.5		
	19.03.23	2km 3,300원	137m당 100원	34초당 100원	13.2		
충남	98.05.11	2km 1,300원	216m당 100원	52초당 100원	22.24	18.01	17.16
	02.07.13	2km 1,500원	177m당 100원	41초당 100원	17.89		
	06.05.16	2km 1,800원	174m당 100원	41초당 100원	13.2		
	09.04.29	2km 2,300원	163m당 100원	39초당 100원	21.79		
	13.01.09	2km 2,800원	150m당 100원	37초당 100원	15.8		
	19.06.01	2km 3,300원	131m당 100원	37초당 100원	17.13		
전북	98.04.01	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	23.1	16.57	15.26
	02.06.10	2km 1,500원	178m당 100원	43초당 100원	18		
	06.05.01	2km 1,800원	178m당 100원	43초당 100원	13.8		
	09.03.02	2km 2,200원	150m당 100원	26초당 100원	13.8		
	13.03.01	2km 2,800원	148m당 100원	35초당 100원	16.21		
	19.05.01	2km 2,800원	148m당 100원	35초당 100원	14.47		
전남	98.04.28	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	22.5	17.97	17.06
	02.05.25	2km 1,500원	176m당 100원	43초당 100원	17.03		
	06.05.01	2km 1,800원	173m당 100원	41초당 100원	11.78		
	09.01.15	2km 2,300원	164m당 100원	39초당 100원	22.51		
	13.04.05	2km 2,800원	146m당 100원	35초당 100원	18.5		
	19.04	2km 3,300원	134m당 100원	32초당 100원	15.46		

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>), 2022년 기준

경상남도 택시 운임의 기준 및 요금 조정 연구용역

[표 2-23] 시도별 요금 조정 추이 (3)

(단위 : %)

구분	시행일	기본요금	주행요금	시간 요금 (15km/h 이하 시)	인상률	평균 인상률	최근 5회 평균 인상률
경북	98.04.10	2km 1,300원	215m당 100원	51초당 100원	23	17.62	16.55
	02.05.01	2km 1,500원	177m당 100원	42초당 100원	17.94		
	06.04.30	2km 1,800원	170m당 100원	41초당 100원	13		
	09.03.31	2km 2,200원	145m당 100원	35초당 100원	21.3		
	13.02.20	2km 2,800원	139m당 100원	33초당 100원	18		
	19.03.01	2km 3,300원	134m당 100원	33초당 100원	12.5		
경남	98.04.30	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	24.6	18.50	17.27
	02.02.01	2km 1,500원	172m당 100원	42초당 100원	18.57		
	06.05.11	2km 1,800원	169m당 100원	41초당 100원	15.39		
	08.12.29	2km 2,200원	143m당 100원	34초당 100원	20.88		
	13.07.01	2km 2,800원	143m당 100원	34초당 100원	16.97		
	19.04.11	2km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	14.56		
제주	98.04.13	2km 1,300원	213m당 100원	52초당 100원	23	18.44	17.53
	01.12.26	2km 1,500원	176m당 100원	43초당 100원	17.54		
	06.02.01	2km 1,800원	174m당 100원	42초당 100원	14.4		
	09.05.01	2km 2,200원	146m당 100원	38초당 100원	20.43		
	13.07.01	2km 2,800원	144m당 100원	35초당 100원	19		
	19.07.15	2km 3,300원	126m당 100원	30초당 100원	16.27		
합계 평균						17.89	16.91

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>), 2022년 기준

□ 교통수단별 수송 분담률 현황

- 버스, 택시, 지하철 기준 2019년 교통수단별 수송 분담률은 버스가 44.93%, 택시가 26.35%, 지하철이 28.72% 순으로 높게 나타남

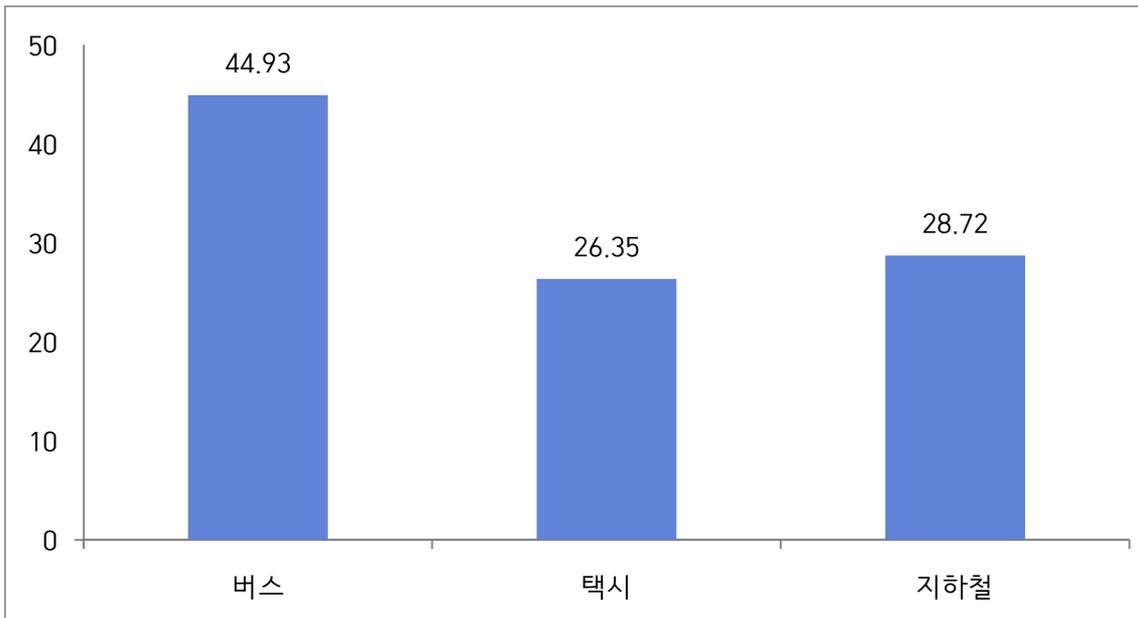
[표 2-24] 교통수단별 수송 분담률

(단위 : %)

구분	수송분담률(2019년)	비고
버스	44.93	시내, 시외, 고속, 전세버스를 통합한 수치
택시	26.35	
지하철	28.72	
계	100.00	

자료 : 2021년도 국토교통 통계연보, 국토교통부

[그림 2-4] 전국 교통수단별 수송 분담률



경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 연도별 수송 분담률 현황

- 2015년부터 2019년까지 5년간 동향을 살펴보면 버스는 2016년부터 감소세로 접어들어 2015년 49.89%에서 2019년 44.93%를 차지했으며 지분은 4.96% P 감소함
- 택시 수송 분담률은 2016년부터 감소세에 접어들어 2015년 29.82%에서 2019년 26.35%로 3.47% P 감소함

[표 2-25] 연도별 전국 여객 수송 분담률

(단위 : 명, %)

구분		버스	택시	지하철	총계
2015	인원	6,213,734,507	3,718,130,493	2,522,900,417	12,454,765,417
	분담률	49.89	29.85	20.26	100.00
	증가율	0.69	0.96	-0.13	0.60
2016	인원	6,047,367,766	3,617,189,936	3,572,126,844	13,236,684,546
	분담률	45.69	27.33	26.99	100.00
	증가율	-2.68	-2.71	41.59	6.28
2017	인원	5,968,577,185	3,519,691,507	3,604,711,728	13,092,980,420
	분담률	45.59	26.88	27.53	100.00
	증가율	-1.30	-2.70	0.91	-1.09
2018	인원	5,835,522,477	3,503,996,790	3,618,351,700	12,957,870,967
	분담률	45.03	26.88	27.53	100.00
	증가율	-1.30	-2.70	0.91	-1.09
2019	인원	5,794,025,556	3,397,893,188	3,705,150,240	12,897,068,984
	분담률	44.93	26.35	28.72	100.00
	증가율	-0.01	-0.03	0.02	0.00

자료 : 2021년도 국토교통 통계연보, 국토교통부

2. 경상남도 택시 현황

□ 경상남도 택시 등록 대수 현황

- 2022년 5월 기준으로 경상남도 전체 택시 등록 대수는 11,486대로 이 중에서 개인택시는 8,135대(70.83%)로 나왔고, 중형 택시는 11,459대(99.76%)로 결과가 도출됨

[표 2-26] 경상남도 택시 등록 대수

(단위 : 대, %)

구분	등록 대수			유형별 등록 대수						
	일반	개인	계	소형	중형	모범	대형	고급	승합	계
경남	3,333	8,133	11,466	-	11,439	-	-	27	-	11,466
비율	29.07	70.93	100.00	-	99.76	-	-	0.24	-	100.00

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>), 2022년 기준

□ 경상남도 택시 면허 대수 및 운전자 수 현황

- 2022년 5월 기준 경상남도 내 택시 면허는 12,401개로 이 중에 개인 면허가 8,106개(65.85%)를 차지하며, 택시 운전자 수는 12,615명으로 이 중에 개인택시 운전자는 8,106명(64.68%)으로 나타남

[표 2-27] 경상남도 택시 면허 및 운전자 수

(단위 : 대, 명, %)

구분	면허 대수			운전자 수		
	일반	개인	계	일반	개인	계
경남	4,213	8,188	12,401	4,427	8,188	12,615
비율	33.97	66.03	100.00	35.09	64.91	100.00

자료 : 전국개인택시운송사업조합연합회(<http://www.개인택시.org>), 2022년 기준

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 경상남도 시·군별 면허 대수 및 업체 수 현황

- 2022년 3월 기준 시·군별 면허 대수를 살펴보면, 창원시가 5,047개(40.63%)로 가장 많았고 이어서 진주시 1,701대(13.72%), 김해시 1,541대(12.43%) 순으로 나타남
- 시·군별 업체 수는 창원시 35개 업체(29.17%), 진주시 15개 업체(12.50%), 사천시 7개 업체(5.83%)로 나타남

[표 2-28] 시·군별 면허 대수 및 업체 수

(단위 : 대, 개, %)

구분	합계		개인 면허 대수	일반		
	면허 대수	비율		면허 대수	업체 수	업체 비율
합계	12,419	100.00	8,190	4,229	120	100.00
창원시	5,047	40.63	3,329	1,718	35	29.17
진주시	1,701	13.72	1,006	695	15	12.50
통영시	660	5.32	385	275	5	4.17
사천시	498	4.02	325	173	7	5.83
김해시	1,541	12.43	1,162	379	6	5.00
밀양시	405	3.27	261	144	6	5.00
거제시	642	5.18	457	185	4	3.33
양산시	776	6.26	523	253	5	4.17
시 소계	11,270	90.82	7,448	3,822	83	69.17
의령군	65	0.52	46	19	4	3.33
함안군	128	0.95	98	30	2	1.67
창녕군	178	1.44	107	71	6	5.00
고성군	138	1.11	92	46	4	3.33
남해군	123	0.99	83	40	4	3.33
하동군	103	0.83	74	29	3	2.50
산청군	66	0.53	48	18	3	2.50
함양군	90	0.73	50	40	3	2.50
거창군	161	1.30	68	93	5	4.17
합천군	97	0.78	76	21	3	2.50
군 소계	1,149	9.18	742	407	37	30.83

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)
공공데이터포털(<https://www.data.go.kr>)

□ 경상남도 시·군별 업체 규모 현황

- 각 시·군 면허 대수 규모별 업체 수를 살펴보면 11~30대의 면허 대수를 가진 업체가 37개 업체(31.09)로 가장 많았으며, 뒤이어서 51~100대 보유 36개 업체(30.25%), 31~50대 보유 32개 업체(26.89%), 10대 이하 보유 14개 업체(11.76%)로 나타남

[표 2-29] 시·군별 면허 대수 규모별 업체 현황

(단위 : 대, 개, %)

구분	10대 이하	11~30대	31~50대	51~100대	101~200대	201~300대	301대 이상	합계
합계	14	37	32	36	-	-	-	119
비율	11.76	31.09	26.89	30.25	-	-	-	100.00
창원시	-	2	15	17	-	-	-	34
진주시	-	6	2	7	-	-	-	15
통영시	-	-	2	3	-	-	-	5
사천시	-	6	2	-	-	-	-	8
김해시	-	-	-	6	-	-	-	6
밀양시	-	3	3	-	-	-	-	6
거제시	-	-	3	1	-	-	-	4
양산시	-	-	3	2	-	-	-	5
시 소계	-	17	30	36	-	-	-	83
의령군	2	2	-	-	-	-	-	4
함안군	-	2	-	-	-	-	-	2
창녕군	3	2	-	-	-	-	-	5
고성군	-	3	1	-	-	-	-	4
남해군	2	2	-	-	-	-	-	4
하동군	2	1	-	-	-	-	-	3
산청군	2	1	-	-	-	-	-	3
함양군	-	3	-	-	-	-	-	3
거창군	-	4	1	-	-	-	-	5
합천군	3	-	-	-	-	-	-	3
군 소계	14	20	2	-	-	-	-	36

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)
공공데이터포털(<https://www.data.go.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 경상남도 택시 증차 현황

- 2018년 12,258대에서 2022년 11,456대로 802대가 감소하였음
- 2019년에는 68대 증차로 증가세를 보였으나 2020년부터 40대 감차를 시작으로 이후 감차 증세를 보임

[표 2-30] 경상남도 택시 증차 현황

(단위 : 대)

연도	합계	일반택시		개인택시	
		차량 수	증감	차량 수	증감
2018	12,258	4,125	-137	8,133	48
2019	12,213	4,012	-113	8,201	68
2020	11,898	3,737	-275	8,161	-40
2021	11,555	3,438	-299	8,148	-13
2022	11,456	3,351	-87	8,135	-13

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 2022년은 3월 기준임

□ 경상남도 택시 부제 현황

- 2022년 기준 경상남도에서는 총 10개의 지자체가 택시 부제를 운영하고 있고 개인택시는 10개 지자체, 일반택시는 8개 지자체에서 운영하고 있음

[표 2-31] 경상남도 택시 부제 현황

구분	개인택시	일반택시
3부제	창원, 진주, 통영	통영
4부제	사천	-
5부제	김해, 양산, 하동	창원, 진주
6부제	밀양, 거제	사천, 밀양, 거제, 하동, 의령
7부제	의령	-

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

□ 경상남도 택시요금 현황

○ 2019년 4월 11일부터 시행되는 택시 요금 체계는 다음과 같음

- 2013년 7월 1일 이후 전 택시가 이전 대비 14.56% 인상
- 기본요금은 종류별로 중형 택시 3,300원, 모범 및 대형택시 4,500원, 소형택시 2,000원으로 나눔
- 주행 요금은 100원으로 택시 종류별 미터 거리는 중형 택시 133m, 모범 및 대형택시 160m, 소형택시 199m로 나타냄
- 시간 요금은 100원으로 택시 종류별 초별 기준은 중형 택시 34초, 모범 및 대형택시 38초, 소형택시 48초로 나눔

[표 2-32] 경상남도 택시 요금 체계

구분		기본요금	주행 요금 (100원)	시간 요금 (15km/h 이하 주행 시 100원)	심야(0시~4시) 및 사업구역 외 운행	시행 일자	비고
중형택시	종전	2,800원	143m당	34초당	심야 20%, 사업구역 외 30%	'19.04.11 (14.56% 인상)	15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산
	조정	3,300원	133m당	34초당			
모범·대형 택시	종전	3,500원	174m당	42초당		'19.04.11 (14.56% 인상)	15km/h 이하 주행 시 시간 거리 동시 병산
	조정	4,500원	160m당	38초당			
소형택시	종전	1,500원	176m당	43초당	심야 20%, 사업구역 외 30%	'19.04.11 (14.56% 인상)	종전 이후 요금 단위 50원
	조정	2,000원	199m당	48초당			

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 시·군별 택시요금 현황

- 경상남도 택시요금은 2019년 요금 인상 후 기본요금은 2km 당 3,300원, 거리 요금 133m 당 100원, 시간 요금은 34초당 100원을 적용함
- 군 지역은 군 지자체의 상황에 따라 요금 체계가 다름

[표 2-33] 경상남도 시·군별 택시 요금 체계

구분	기본요금	거리요금	시간 요금	심야할증
창원시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
진주시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
통영시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
사천시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
김해시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
밀양시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
거제시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
양산시	2.0km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	20%
의령군	2.0km 4,700원	133m당 150원	34초당 150원	20%
함안군	2.0km 4,500원	133m당 150원	34초당 150원	20%
창녕군	2.0km 4,000원	133m당 150원	34초당 150원	20%
고성군	2.0km 4,300원	133m당 150원	34초당 150원	20%
남해군	2.0km 4,000원	143m당 150원	34초당 150원	20%
하동군	2.0km 4,000원	143m당 150원	34초당 150원	20%
산청군	2.0km 4,700원	133m당 150원	34초당 150원	20%
함양군	2.0km 4,700원	133m당 150원	34초당 150원	20%
거창군	2.0km 4,200원	133m당 150원	34초당 150원	20%
합천군	2.0km 4,800원	133m당 150원	34초당 150원	20%

자료 : 경남도청(<https://www.gyeongnam.go.kr>)

□ 시·군별 할증요금 현황

○ 경상남도 내 각 시·군별 할증요금 산정은 다음과 같음

- 창원시

[표 2-34] 창원시 할증 체계

구분	증가비율	비고
심야	20%	00:00~04:00 시 사이
시계 외 운행	30%	
동 → 읍·면	20%	
읍·면 간, 면·면 간	40%	

자료 : 창원시청(<https://www.changwon.go.kr>)

[표 2-35] 창원시 할증 적용기준

구분	북면	동읍	구산면	진동, 진북, 진전면
할증 지점	지개2교(대한마을 방향) 화천교(승산마을 방향) 월천교(월백리 방향) 신천2교(국도 79호선) 행복한 요양병원 앞 무동리 신한철강 앞 (외감, 감계, 화천, 동전, 무동 제외)	용강고개	가포고개 (가포, 현동제외)	밤밭고개, 쌀재터널, 마창대교

자료 : 창원시청(<https://www.changwon.go.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요금 조정 연구용역

■ 김해시

[표 2-36] 김해시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	40%	

자료 : 김해시청(<https://www.gimhae.go.kr>)

주 : 김해시의 복합할증은 동 및 주촌면 선천지구, 진영읍 원도심(진영리, 여래리 일부), 진영읍 신도시(진영리, 여래리, 본산리 일부)를 제외한 읍면지역은 40% 복합할증이 적용됨

■ 양산시

[표 2-37] 양산시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
오지 할증	20%	

자료 : 양산시청(<https://www.yangsan.go.kr>)

[표 2-38] 양산시 오지 지역 및 적용방법

구분	상세내용
오지 지역	하북면, 원동면, 상북면 일부(천주교공원묘원, 좌삼뒷마을, 외석, 좌삼부대, 석계공원묘원, 내석)
적용방법	<ul style="list-style-type: none"> - 오지 지역(원동 제외)은 기본요금(2km)까지는 3,800원 수수 - 오지 지역 중 원동면은 경계지점부터 20% 주행 할증 - 하북면 지역은 하북지역 내 운행 시만 오지 지역 요금 적용 - 상북면 석계리 일부 지역(삼계 1, 삼계 2, 윗반회)에서 오지 지역으로 운행할 시에는 오지 지역 요금을 적용하며, 귀로 시에는 오지 지역 요금을 적용하지 않음 - 원동면(에덴밸리 포함)으로 운행 시 경계지점(원동면 경계, 어곡초 오거리)

자료 : 양산시청(<https://www.yangsan.go.kr>)

- 진주시

[표 2-39] 진주시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	35%	동 → 읍·면, 읍·면 간 운행

자료 : 진주시청(<https://www.jinju.go.kr>)

주 : 읍면지역에서 호출하여 운행 시 탑승 시점에서 복합 할증을 적용하고 복합 할증 시점에서 해제 조치

- 거제시

[표 2-40] 거제시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	35%	동 → 면, 면 → 동 운행

자료 : 거제시청(<https://www.geoje.go.kr>)

- 통영시

[표 2-41] 통영시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	31%	복합할증 경계지점부터 도착지까지 이동거리

자료 : 통영시청(<https://www.tongyeong.go.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요금 조정 연구용역

■ 사천시

[표 2-42] 사천시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	30%	동 → 읍·면 운행 : 경계지점부터 적용 읍·면 간 운행 : 2km 초과 시 적용 읍·면·동 간 운행 : 2km 초과 및 경계지점부터 적용

자료 : 사천시청(<https://www.sacheon.go.kr>)

■ 밀양시

[표 2-43] 밀양시 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00
복합 할증	40%	

자료 : 밀양시청(<https://www.miryang.go.kr>)

■ 함안군

[표 2-44] 함안군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 함안군청(<https://www.haman.go.kr>)

- 의령군

[표 2-45] 의령군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 의령군청(<http://www.uiryeong.go.kr>)

- 창녕군

[표 2-46] 창녕군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 창녕군청(<https://www.cng.go.kr>)

- 고성군

[표 2-47] 고성군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 고성군청(<https://www.goseong.go.kr>)

- 남해군

[표 2-48] 남해군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	20%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 남해군청(<https://www.namhae.go.kr>)

■ 하동군

[표 2-49] 하동군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 하동군청(<https://www.hadong.go.kr>)

■ 산청군

[표 2-50] 산청군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 산청군청(<https://www.sancheong.go.kr>)

■ 함양군

[표 2-51] 함양군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 함양군청(<https://www.hygn.go.kr>)

■ 거창군

[표 2-52] 거창군 할증 체계

구분	요금	비고
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 거창군청(<https://www.geochang.go.kr>)

■ 합천군

[표 2-53] 합천군 할증 체계

구분	요금	비고
시계 외 할증	30%	
심야 할증	20%	심야 : 00:00~04:00

자료 : 합천군청(<https://www.hc.go.kr>)

□ 경상남도 택시요금 조정 추이

- 경상남도 기본요금의 상승률은 평균 18.5%로 나타남
- 시간 요금은 2008년 12월 29일 34초당 100원으로 적용한 이후
시간 축소는 없음

[표 2-54] 경상남도 중형 택시 요금체계 변화

(단위 : %)

구분	기본요금	주행요금	시간요금	기본 요금 상승률	평균 상승률
98.04.30	2km 1,300원	215m당 100원	52초당 100원	24.6	18.5
02.02.01	2km 1,500원	172m당 100원	42초당 100원	18.57	
06.05.11	2km 1,800원	169m당 100원	41초당 100원	15.39	
08.12.29	2km 2,200원	143m당 100원	34초당 100원	20.88	
13.07.01	2km 2,800원	143m당 100원	34초당 100원	16.97	
19.04.11	2km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	14.56	

자료 : 전국택시운송사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 시간요금은 15km/h 이하 시 적용

□ 현행 택시 요금 체계 문제점

○ 군 지역의 높은 기본요금

- 시 지역의 평균 기본요금은 3,300원이나 군 지역의 평균 기본요금은 4,440원으로 시 지역보다 평균 금액이 1,140원이 높음
- 특히 합천군은 기본요금이 4,800원으로 도내에서 가장 높은 기본요금을 가지고 있음

○ 군 지역의 높은 거리 요금과 시간 요금

- 거리 요금 133m, 시간 요금 34초 기준 시 지역은 각 요금금액이 100원인데 반해 군 지역은 150원을 받고 있음

□ 군 지역의 특성상 대중교통 상태가 열악하여 요금을 높게 책정했으며, 이는 군 지역 주민들의 교통수단 이용에 상당한 부담을 줌

[표 2-55] 시·군별 5km 당 택시요금 비교

(단위 : 원, %)

구분	시 지역 기본요금	군 지역 평균
기본요금	3,300	4,440
거리 요금	100	150
시간 요금	100	150
택시요금(5km당)	5,500	7,740
기본요금 대비	100.00	140.73

자료 : 경남도청(<https://www.gyeongnam.go.kr>)

□ 경상남도 택시운송 사업 운전자 연령대별 현황

- 경상남도 운전자 연령대별 현황을 살펴보면 65세 이상이 37.63%로 가장 많이 차지하며, 이어서 60세 이상~65세 미만이 28.05%, 50대가 27.29% 순으로 차지하는 거로 나타남

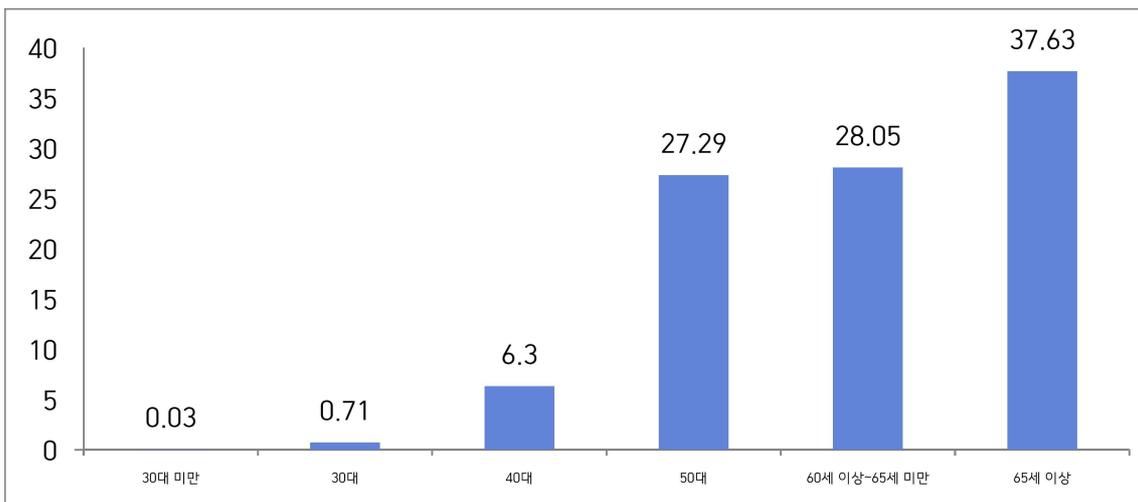
[표 2-56] 경상남도 택시 운전자 연령대별 현황

(단위 : 명, %)

구분	일반		개인		합계	
	인원	비율	인원	비율	인원	비율
30대 미만	4	0.09	0	0.00	4	0.03
30대 미만	54	1.22	35	0.43	89	0.71
40대	446	10.05	348	4.26	794	6.30
50대	1,589	35.81	1,852	22.66	3,441	27.29
60세 이상~ 65세 미만	1,288	29.03	2,249	27.51	3,537	28.05
65세 이상	1,056	23.80	3,690	45.14	4,746	37.63
합계	4,437	100.00	8,174	100.00	12,611	100.00

자료 : 교통안전 정보관리시스템(<https://tmacs.kotsa.or.kr>)

[그림 2-5] 경상남도 택시 운전자 연령대별 현황



□ 경상남도 택시운송 사업 운전자 경력별 현황

- 경력별 운수종사자를 살펴보면 15년 이상 운전을 한 운수종사자가 전체의 66.45%를 차지하고 있으며, 다음으로 10~15년 미만 13.41%, 5~10년 미만 11.18%를 차지함

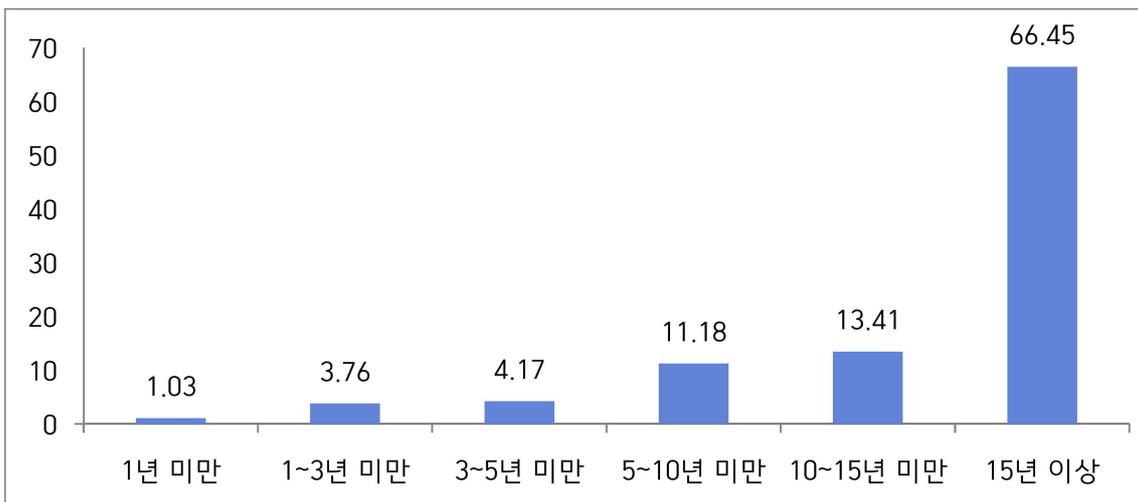
[표 2-57] 경상남도 택시 운전자 경력별 현황

(단위 : 명, %)

구분	운수종사자	
	인원	비율
1년 미만	130	1.03
1~3년 미만	474	3.76
3~5년 미만	526	4.17
5~10년 미만	1,410	11.18
10~15년 미만	1,691	13.41
15년 이상	8,380	66.45
합계	12,611	100.00

자료 : 교통안전 정보관리시스템(<https://tmacs.kotsa.or.kr>)

[그림 2-6] 경상남도 택시 운전자 경력별 현황



□ 경상남도 운송 사업 임금수준

- 2020년 경상남도 법인 택시 종사자의 급여액은 월평균 80만 원으로 시내버스 종사자 월평균 급여액의 22.96% 수준임

[표 2-58] 경상남도 운송업 종사자 평균 급여액

구분	시내버스 운송업	시외버스 운송업	택시 운송업
합계	359만 원	338만 원	80만 원

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

□ 교통사고 현황

- 2021년 기준, 일반택시의 교통사고 발생비율이 개인택시보다 높음
- 일반택시의 면허 대수 대비 사고 발생 건수는 4.85%, 개인택시의 면허 대수 대비 사고 발생 건수는 2.22%로 일반택시 사고 발생비율이 개인택시보다 2배 이상 높음

[표 2-59] 경상남도 택시 교통사고 현황

(단위 : 건, 대 %)

구분	발생 건수	면허 대수	비율
일반택시	205	4,229	4.85
개인택시	180	8,105	2.22
전체	385	12,334	3.12

자료 : 교통안전 정보관리시스템(<https://tmacs.kotsa.or.kr>)

3. 관련 법령 및 제도

□ 택시운송 사업 관련 법률

○ 여객 자동차 운수사업 법

- 「여객 자동차 운수사업 법」은 여객 자동차 운수사업에 관한 질서를 확립하고 여객의 원활한 운송과 여객 자동차 운수사업의 발달을 도모하여 공공복리를 증진하는 것을 목적으로 하고 택시운송 사업의 면허 등의 기준, 운임·요금의 신고 운수종사자의 교육 및 준수사항 법률 위반 시 벌칙 등을 규정하고 있음

[표 2-60] 택시운송사업의 발전에 관한 법률

구분	기준	
일반택시운송 사업 지역별 자동차 면허 기준	특별시	50대 이상
	광역시	30대 이상
	시	30대 이상
	군	10대 이상
보유 차고의 면적 기준	일반택시	13㎡ ~ 15㎡
	개인택시	10㎡ ~ 13㎡

자료 : 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>) 여객자동차 운수사업법 제5조, 같은 법 시행규칙 제14조 제1항[별표2]

주 : 부산광역시의 자동차 면허 기준은 50대 이상

○ 택시운송 사업의 발전에 관한 법률

- 「택시운송 사업의 발전에 관한 법률」은 재정 지원 사업 구역별 택시 총량의 산정 운송비용 전가 금지 등을 규정함으로써 택시운송 사업의 발전을 도모하여 택시 운수업 종사자의 복지 증진과 국민의 교통 편의 제고에 이바지함을 목적으로 함

[표 2-61] 택시운송사업의 발전에 관한 법률

구분	내용
제7조 (재정 지원)	구조조정 또는 경영개선 사업, 택시 총량을 초과한 차량의 감차 사업, 택시운송 사업의 서비스 향상을 위한 시설·장비의 확충·개선·운영사업, 택시공영차고지 설치에 필요한 자금 등 택시운송 사업의 발전을 위하여 조례로 정하는 바에 따라 지원할 수 있음
제9조 (사업구역별 택시 총량의 산정 등)	시·도지사는 국토 교통부령으로 정하는 사업구역별로 택시의 적정 공급 규모를 산정하여야 함
제12조 (운송비용 전가 금지 등)	대통령령으로 정하는 사업구역의 택시운송 사업자는 택시의 운행에 드는 택시 구입비, 유류비, 세차비, 택시운송 사업자가 차량 내부에 붙이는 장비의 설치비 및 운영비 등을 택시 운수종사자에게 부담시켜서는 아니 됨
제14조 (조세의 감면)	지방자치단체는 택시운송 사업자가 차량 제한을 이유로 택시를 구입, 친환경 택시를 구입하는 경우 취득세를 감면할 수 있으며, 조세특례 제한법에 따라 국가는 택시운송 사업자가 납부하는 부가가치세, 택시에 공급되는 석유 가스 중 부탄에 대해서는 개별소비세를 감면할 수 있음
제15조 (택시운수종사자 복지금의 설치 등)	택시운송 사업자단체 또는 택시 운수종사자 단체는 택시 운수 종사의 근로조건 개선 등을 위하여 복지 기금을 설치할 수 있으며, 기금은 택시운송종사자의 건강관리 서비스 지원, 택시 운수종사자 자녀에 대한 장학사업 등에 용도로 사용함

자료 : 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>)

□ 택시 운임·요율의 결정에 관한 법률

- 택시 운임·요율은 「여객 자동차 운수사업 법 시행규칙」 과 국토교통부 훈령 「여객 자동차 운송 사업 운임·요율 등 조정 요령」 에 따라 일반·개인택시 운송 사업에 대한 운임의 기준 및 요율을 결정·조정하거나 그 시기를 정할 때 적용할 세부 기준을 정함

[표 2-62] 여객 자동차 운수사업 법 시행규칙 제27조

구분	내용
제27조 (운임·요금의 기준 및 요율의 결정)	<p>① 국토교통부 장관, 대도시권 광역교통위원회 또는 시도지사는 법 제8조 제1항에 따라 운임요금의 기준 및 요율을 정하려는 경우에는 운송사업자(제17조 제1항 제1호가 목부터 다목까지의 규정에 해당하여 한정면허를 받은 운송 사업자는 제외한다), 조합 또는 법 제59조에 따른 연합회(이하 "연합회"라 한다)로 하여금 원가계산이나 그 밖의 운임 및 요금 산출의 기초가 되는 내용을 적은 서류를 제출하게 할 수 있다.</p> <p>② 여객 자동차 운송 사업의 운임요금의 기준 및 요율의 결정에 관하여 법 또는 이 규칙에서 규정하지 아니한 사항에 관하여는 국토교통부 장관이 따로 정하는 바에 따른다.</p>

자료 : 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

[표 2-63] 여객 자동차 운수사업 법 시행규칙 제3조, 제4조, 제12조

구분	내용
제3조 (운임·요율 체계 등)	<p>관할관청은 다음에 따라 운임·요율을 정한다 택시(대형(승합자동차를 사용하는 경우에 한정한다)과 고급형 택시는 제외한다)가. 운임·요율은 기본운임·거리운임·시간 운임을 기본체계로 하고 운행형태, 지역적 특성 및 서비스 수준에 따라 구간 정액 운임제(특정 구간에 대해 택시운송의 대가를 정액으로 수수하는 운임제를 말한다. 이하 같다.), 시간 정액 운임제(특정 시간 동안 택시 사용의 대가를 정액으로 수수하는 운임제를 말한다. 이하 같다.) 등 별도의 운임체계를 정할 수 있다.</p> <p>나. 운임·요율의 세부산정기준, 시계 외 할증, 운행시간대별 할인·할증, 복합할증 등이 요령에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 관할 관청이 따로 정하여 시행할 수 있다.</p>
제4조 (운임·요율의 결정·조정요령)	<p>관할 관청은 운임·요율을 결정·조정하고자 할 때에는 다음 각 호에 의한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「여객 자동차 운수사업 법 시행령」(이하 "시행령"이라 한다) 제3조에 따른 시내버스·농어촌버스·시외버스운송 사업 및 일반택시·개인택시운송 사업에 대해 적절한 이윤을 포함한 적정원가를 보상할 수 있도록 하여야 한다. 다만, 시외버스운송 사업 운임·요금은 운행형태별로 전체 사업자의 총괄원가와 영업수입을 총 평균하여 산정하는 것을 원칙으로 한다. 2. 이용시민이 기대하는 서비스 수준을 확보할 수 있도록 하여야 한다. 3. 도시교통난 완화 차원에서 정부에서 수립·시행하는 대중교통정책과 연계하여야 한다. 4. 2개 이상 시·도를 걸쳐 운행하는 시내버스 또는 농어촌버스의 운임체계 또는 운임·요율은 관련 시·도와 협의하여야 한다. 5. 소형택시·중형 택시·대형택시(승합자동차를 사용하는 경우는 제외한다) 및 모범택시는 각 기능 및 서비스 수준에 따라 운임·요율 수준에 적절한 차이를 두어야 하며 유류비 등 운송원가가 적절하게 반영될 수 있도록 2년마다 의무적으로 조정 여부를 검토하여야 한다. 6. 시내버스·농어촌버스·시외버스는 유류비 등 원가 인하 또는 인상 요인을 종합적으로 감안하여, 버스 운임 유지·인상·인하 여부 등을 2년마다 검토하여야 한다. 7. 택시사업구역이 통합된 경우에는 관할 관청 간에 협의·조정하여 당해 사업구역을 관할하는 관할 관청이 공동명의로 운임을 신고 수리하여야 한다. 8. 시내버스·농어촌버스운송 사업 및 일반택시·개인택시운송 사업의 운임·요율을 조정·결정하는 때에는 객관성과 투명성 등을 확보하기 위하여 제16조에 준하는 심의 기관 등을 설치·운영하여야 한다.
제12조 (택시운임의 적용)	<p>① 제3조 제3호가 목에 따른 택시의 기본운임·거리운임 및 시간 운임 등은 다음 각 호의 기준에 의한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 관할 관청이 정한 일정 거리까지 운행 시 일정액의 기본운임을 적용한다. 2. 기본운임이 적용되는 기본 운행거리 이상 운행 시 운행거리를 기준으로 하여 매 기준거리까지 일정액의 거리운임을 적용한다. 3. 기준속도를 정하여 기준속도 이하로 주행한 소요시간을 기준으로 매 기준 시간까지 일정액의 시간 운임을 적용할 수 있다. <p>② 관할 관청은 사업구역 내 공항, 항만 및 고속철도역 등 주요 교통 거점시설 및 여객 이동빈발 구간 등을 대상으로 구간 정액 운임제, 시간 정액 운임제 등의 별도의 운임 체계를 적용할 수 있다</p>

자료 : 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>)

□ 운송수입금 전액 관리제에 관한 법률

- 전액 관리제는 운수종사자가 여객을 운송한 대가로 여객으로부터 받은 운임과 요금 운송수입금의 전액을 운송 사업자에게 내고 운송 사업자는 운수종사자가 이용자로부터 받은 운송수입금의 전액을 운수종사자로부터 수납하는 것을 말함

[표 2-64] 운송수입금 전액 관리제에 관한 법률

관련 법률	내용
제21조 제1항 (운송 사업자 준수 사항)	운송 사업자는 운수종사자가 이용자에게서 받은 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무 종료 당일 수납할 것
제26조 제2항 (운수종사자 준수 사항)	운수종사자는 운송수입금의 전액에 대하여 근무 종료 당일 운송 사업자에게 납부할 것
제85조 제1항 제19호 (면허취소 등)	제21조 제1항에 따른 준수 사항을 위반하여 과태료 처분을 받은 날로부터 1년 이내에 3회 이상 위반한 경우 면허 또는 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명하거나 감차 등이 따르는 사업 계획 변경을 명할 수 있음
제87조 제1항 제5호 (자격취소 등)	제26조 제2항에 따른 준수 사항을 위반하여 과태료 처분을 받은 날로부터 1년 이내에 3회 이상 위반한 경우 자격취소 또는 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있음
제94조 제1항 (과태료)	제21조 제1항에 따른 운송수입금의 전액에 대한 준수 사항을 위반한 자는 1천만 원 이하의 과태료를 부과함
제94조 제3항 (과태료)	제26조 제2항을 위반한 자는 50만 원 이하의 과태료를 부과함

자료 : 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>)

□ 택시 사업구역별 총량제 지침

○ 택시 총량제는 대중교통의 확충·자가용 자동차 증가 등으로 택시의 수요는 지속해서 감소했으나 면허제의 특성·개인택시 대기자 증가 등의 영향으로 택시 공급이 과잉된 상태에 따라 무분별한 택시 공급을 억제하고 적정 공급량의 안정적 유지를 통하여 택시 사업의 건전한 발전 유도를 위한 정책임

○ 경상남도 사업구역별 택시 총량

- 경남도청 도시교통국 교통정책과에서는 「여객 자동차 운수사업 법」 제5조 제3항, 「택시운송 사업의 발전에 관한 법률」 제9조 및 「택시 사업구역별 총량제 지침(국토교통부, 2019.2.28.)」에 따라 2020년부터 5년간의 택시 총량 계획을 다음과 같이 고시함

[표 2-65] 경남 택시 총량제 현황

(단위 : 대, %)

구분	택시 총량	실태조사 기준 면허 대수	감차 대상	과잉비율
합계	10,251	12,765	2,514	24.52
창원시	4,198	5,192	994	23.68
진주시	1,473	1,701	228	15.48
통영시	573	660	87	15.18
사천시	379	513	134	35.36
김해시	1,509	1,544	35	2.32
밀양시	268	428	160	59.70
거제시	644	617	-27	-4.19
양산시	756	775	19	2.51
의령군	26	86	60	230.77
함안군	66	139	73	110.61
창녕군	33	196	163	493.94
고성군	64	182	118	184.38
남해군	56	135	79	141.07
하동군	38	110	72	189.47
산청군	36	83	47	130.56
함양군	18	103	85	472.22
거창군	80	186	106	132.50
합천군	34	115	81	238.24

자료 : 경남도청(<https://www.gyeongnam.go.kr>)

3

**택시 운행실태 조사
및 분석**

제1절 택시 운행실태 조사

제2절 택시 운행실태 분석

제3장 택시 운행실태 조사 및 분석

제1절 택시 운행실태 조사

1. 조사 개요 및 방법

- 택시 운임 산정에 관한 조사에 있어서 원가와 관련된 기초자료를 수집하는 과정에 정확성을 기하기 위하여 원가 발생 상황 등을 중심으로 회계장부 및 증빙을 위주로 하였으며, 재무제표 분석을 통해 업계의 투명성에 대한 비중을 고려했고, 택시 운행 기록지(타코 자료)에 의한 보완자료 수집·조사 등 연구의 객관성과 합리성을 확보하기 위해 다각적인 조사 방법으로 자료를 수집
- 일반택시 사업체와 개인택시 사업자를 대상으로 벌인 실태조사는 운행 형태와 관련하여 가동률, 주행거리, 영업 거리, 영업률, 영업 횟수 및 운송수입금 등을 조사
- 택시 운행실태를 분석하기 위해 한국교통안전공단에 일반택시와 개인택시의 운행현황을 받아 운행실태와 관련해 주행거리, 영업 거리, 영업 횟수, 영업률, 운송수입금 등을 조사함
- 실태조사표를 통해 조사한 자료의 정확성을 기하기 위해 회계장부와 대조 실사작업을 통하여 증빙하였으며, 운행 기록지 분석으로 운행실태 등을 객관성과 합리성을 확보하기 위해 다각적인 조사 자료를 확보

2. 경영실태 및 운행실태 조사

1) 경영실태조사 대상

- 경영 실태조사표를 기준으로 확인 및 대조할 수 있는 재무제표 및 증빙 서류 첨부 분석
- 일반택시운송 사업자 41개 업체와 1,559대 기준

[표 3-1] 경영실태조사 업체 현황

구분	값	비고
총 업체 수	120개 회사	
조사 업체 수	41개 회사	
조사 업체 차량 보유 대수	1,559대	
조사비율	34.17%	

2) 운행실태조사 대상

- 택시의 운행실태를 파악하기 위해 타코 운행 기록지 분석

[표 3-2] 운행실태조사 택시 현황

구분	일반	개인	합계	비고
총 택시 대수	4,232대	8,191대	12,423대	
조사대 수	3,559대	7,535대	11,094대	
조사비율	84.10%	91.99%	89.30%	

제2절 택시 운행실태 분석

1. 가동률 분석 결과

- 경상남도 월별 일반택시 가동률을 분석한 결과 69.96%로 분석되었으며, 가동률이 가장 높은 달은 2월로 70.80%의 수치를 보였으며, 가동률이 가장 낮은 달은 8월로 68.38%의 수치를 나타냄
- 가동 대수가 가장 많은 달은 1월로 35,204대로 가장 많았으며 가동 대수가 가장 적은 달은 2월로 31,996대로 나타남

[표 3-3] 경상남도 일반택시 가동률

구분	등록 대수	가동대수	가동률	비고
2021년 1월	50,165대	35,204대	70.18%	
2021년 2월	45,192대	31,996대	70.80%	
2021년 3월	49,665대	34,741대	69.95%	
2021년 4월	48,074대	33,883대	70.48%	
2021년 5월	49,733대	34,862대	70.10%	
2021년 6월	48,090대	33,691대	70.06%	
2021년 7월	49,353대	34,912대	70.74%	
2021년 8월	49,215대	33,654대	68.38%	
2021년 9월	47,625대	33,078대	69.46%	
2021년 10월	49,048대	34,303대	69.94%	
2021년 11월	47,340대	33,323대	70.39%	
2021년 12월	48,422대	33,458대	69.10%	
합계	581,922대	407,105대	69.96%	

주 : 경상남도 41개 업체의 경영실태 조사결과

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 시·군별 택시 가동률을 살펴보면 군 지역의 가동률이 시 지역의 가동률보다 2.16%가 높은 것으로 나왔음

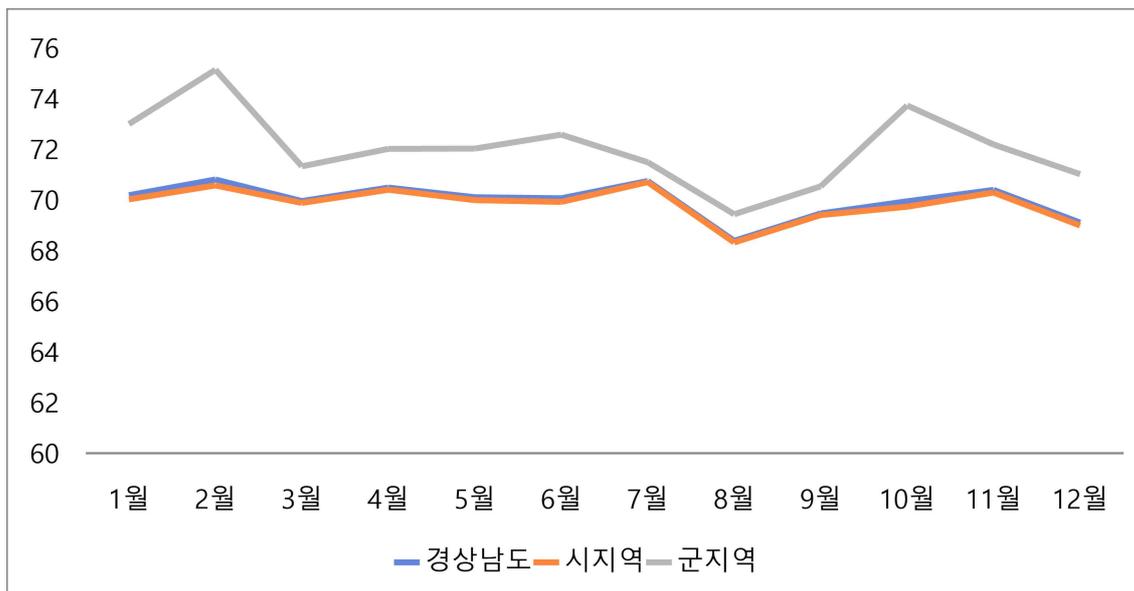
[표 3-4] 경상남도 시 지역 일반택시 가동률

(단위 : 대, %)

구분	시 단위			군 단위		
	등록 대수	가동대수	가동률	등록 대수	가동대수	가동률
2021년 1월	47,592	33,326	70.02%	2,573	1,878	72.99%
2021년 2월	42,868	30,250	70.57%	2,324	1,746	75.13%
2021년 3월	47,092	32,906	69.88%	2,573	1,835	71.32%
2021년 4월	45,584	32,090	70.40%	2,490	1,793	72.01%
2021년 5월	47,160	33,009	69.99%	2,573	1,853	72.02%
2021년 6월	45,600	31,884	69.92%	2,490	1,807	72.57%
2021년 7월	46,811	33,095	70.70%	2,542	1,817	71.48%
2021년 8월	46,673	31,889	68.32%	2,542	1,765	69.43%
2021년 9월	45,165	31,343	69.40%	2,460	1,735	70.53%
2021년 10월	46,537	32,452	69.73%	2,511	1,851	73.72%
2021년 11월	44,910	31,569	70.29%	2,430	1,754	72.18%
2021년 12월	45,911	31,675	68.99%	2,511	1,783	71.01%
합계	551,903	385,488	69.85%	30,019	21,617	72.01%

주 : 경상남도 41개 업체의 경영실태 조사결과

[그림 3-1] 경상남도 시·군별 가동률



2. 운행실태 종합 분석 결과

- 경상남도 일반택시와 개인택시의 운행실태 종합결과는 다음과 같음
 - 일반택시 1일 대당 평균 수치를 분석한 결과 근무 시간은 10시간 9분으로 영업시간은 2시간 58분, 주행거리는 203.26km, 영업 거리는 88.82km, 운송수입금은 129,882원, 영업 횟수는 22회, 1회 평균 영업 거리는 4.10km로 나타남
 - 개인택시의 경우 근무 시간은 8시간 6분, 영업시간은 2시간 21분, 주행거리는 150.07km, 영업 거리는 64.60km, 운송수입금은 95,943원, 영업 횟수는 16회, 1회 평균 영업 거리는 4.04km로 나타남

[표 3-5] 일반택시·개인택시 운행실태 종합결과

구분	일반택시	개인택시	비고
가동률	69.96%	-	
근무 시간	10시간 9분	8시간 6분	
영업시간	2시간 58분	2시간 21분	
주행거리	203.26km	150.07km	
영업 거리	88.82km	64.60km	
영업률(실차율)	43.70%	43.05%	
수입금	129,882원	95,943원	
영업 횟수	22회	16회	
1회 평균 영업 거리	4.10km	4.04km	

자료 : 한국교통안전공단

주 : 1일 1대당 평균 수치

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 시·군별 일반택시와 개인택시의 운행실태 종합결과는 다음과 같음
 - 시·군별 일반택시 결괏값 차이 비교 결과 가동률과 1회 평균 영업 거리를 제외한 나머지 항목들은 시 지역이 수치가 높으며 가동률과 1회 평균 영업 거리의 값 차이는 가동률 2.16%, 1회 평균 영업 거리 0.2km가 군 지역이 높은 것으로 나타남

[표 3-6] 시·군지역별 일반택시 운행실태 종합결과

구분	시 지역	군 지역	값 차이
가동률	69.85%	72.01%	▼ 2.16%
근무 시간	10시간 29분	6시간 45분	▲ 3시간 44분
영업시간	3시간 9분	1시간 8분	▲ 2시간 1분
주행거리	207.44km	160.62km	▲ 46.82km
영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업률(실차율)	45.17%	24.28%	▲ 20.89%
수입금	135,503원	72,596원	▲ 62,907원
영업 횟수	23회	9회	▲ 14회
1회 평균 영업 거리	4.09km	4.39km	▼ 0.20km

주 1 : 1일 1대당 평균 수치

2 : 시 지역 - 군 지역 = 값 차이

- 개인택시의 경우 1회 평균 영업 거리를 제외한 나머지 값은 시 지역이 높으며 1회 평균 영업 거리는 군 지역이 2.49km 더 많은 것으로 나타남

[표 3-7] 시·군지역별 개인택시 운행실태 종합결과

구분	시 지역	군 지역	값 차이
근무 시간	8시간 24분	5시간 15분	▲ 3시간 9분
영업시간	2시간 30분	55분	▲ 1시간 35분
주행거리	150.16km	149.23km	▲ 0.93km
영업 거리	67.98km	33.78km	▲ 34.2km
영업률(실차율)	45.27%	22.63%	▲ 22.54%
수입금	100,220원	59,896원	▲ 40,324원
영업 횟수	17회	5회	▲ 12회
1회 평균 영업 거리	3.96km	6.45km	▼ 2.49km

주 1 : 1일 1대당 평균 수치

2 : 시 지역 - 군 지역 = 값 차이

3. 일반택시 시·군별 운행실태 분석 결과

□ 경상남도 시·군별 일반택시 운행실태 종합결과는 다음과 같음

[표 3-8] 시·군별 일반택시 운행실태 분석 결과

(단위 : 시:분, km, %, 원)

구분	근무시간	영업시간	주행거리	영업거리	실차율	수입금	영업횟수
창원시	10:28	3:04	206km	92km	44.7%	127,157원	21회
진주시	10:18	3:24	214km	101km	47.2%	142,557원	25회
통영시	9:07	2:53	194km	81km	41.9%	120,321원	24회
사천시	11:37	2:41	215km	86km	39.9%	134,758원	26회
김해시	11:15	3:51	218km	105km	48%	161,478원	26회
밀양시	8:27	1:37	163km	51km	31.5%	81,300원	14회
거제시	11:34	3:18	220km	110km	50.1%	155,755원	25회
양산시	11:08	3:27	212km	103km	48.4%	165,999원	26회
의령군	4:28	1:01	166km	33km	20%	54,291원	3회
함안군	7:28	1:15	160km	47km	29.4%	81,927원	8회
창녕군	6:48	0:45	134km	27km	19.9%	45,046원	4회
고성군	4:35	1:21	140km	48km	34.6%	88,900원	10회
남해군	8:27	1:06	191km	42km	22.1%	74,693원	9회
하동군	6:23	0:36	176km	24km	13.6%	36,822원	3회
산청군	5:42	1:31	171km	66km	38.3%	96,259원	5회
함양군	6:04	0:49	167km	30km	17.7%	59,213원	7회
거창군	6:54	1:28	151km	44km	29.1%	92,981원	15회
합천군	5:24	1:04	166km	38km	22.5%	64,494원	5회
평균	10:09	2:58	203.26km	88.82km	43.17%	129,882원	22회

자료 : 한국교통안전공단

주 : 평균 값은 조사된 택시의 평균으로 환산함

4. 개인택시 시·군별 운행실태 분석 결과

□ 경상남도 시·군별 일반택시 운행실태 종합결과는 다음과 같음

[표 3-9] 시·군별 개인택시 운행실태 분석 결과

(단위 : 시:분, km, %, 원)

구분	근무시간	영업시간	주행거리	영업거리	실차율	수입금	영업횟수
창원시	8:41	2:41	154km	72km	46.9%	100,675원	17
진주시	7:23	2:16	141km	62km	44.4%	90,425원	16
통영시	7:45	2:24	165km	67km	40.6%	96,209원	18
사천시	8:15	1:39	136km	49km	36.2%	79,020원	16
김해시	8:31	2:44	146km	69km	47.7%	111,684원	18
밀양시	7:56	1:43	139km	50km	36.3%	81,064원	16
거제시	8:49	2:23	160km	71km	44.4%	103,566원	18
양산시	9:04	2:37	148km	73km	49.5%	119,290원	19
의령군	4:08	0:50	152km	34km	22.3%	55,694원	4
함안군	5:59	1:21	155km	47km	30.1%	82,053원	8
창녕군	6:10	0:47	148km	29km	19.7%	47,367원	4
고성군	7:06	1:17	152km	42km	27.8%	76,823원	8
남해군	4:33	0:39	131km	27km	20.4%	43,732원	4
하동군	3:50	0:35	157km	24km	15%	34,631원	2
산청군	4:07	1:24	165km	56km	33.6%	87,599원	7
함양군	4:54	0:36	138km	24km	17.2%	40,682원	3
거창군	5:37	1:05	134km	33km	24.8%	62,133원	9
합천군	4:37	0:35	162km	23km	14%	36,201원	2
평균	8:06	2:21	150.07km	64.6km	43.17%	95,943원	16

자료 : 한국교통안전공단

주 : 평균값은 조사된 택시의 평균으로 환산함

4

**운송사업체 수익 규모
및 근로환경 분석**

제1절 회사 수익 규모 분석

제2절 운수종사자 근로 여건
현황

제3절 산업계 임금별 비교 분석

제4장 운송사업체 수익 규모 및 근로환경 분석

제1절 회사 수익 규모 분석

- 2021년 기준 조사된 경남 41개 중 수익 확인이 가능한 38개 택시 회사 수익은 각 시·군별로 나누어 분석함
 - 38개 회사 조사 결과 매출액은 41,500,309,459원이고 매출원가는 42,611,536,986원이며 매출 손해 비용은 1,111,227,527원으로 나옴
 - 시 지역 32개 택시회사 매출액은 40,590,753,828원이고 매출원가는 41,319,252,001원이며 매출 손해 비용은 728,498,173원으로 나옴
 - 군 지역 6개 택시회사 매출액은 909,555,631원이고 매출원가는 1,292,284,985원이며 매출 손해 비용은 382,729,354원으로 나옴

- 경상남도 내 38개 회사 택시회사의 매출액 대비 매출원가 비율은 102.68%로 시 지역과 군 지역을 나누어 분석해 보면 각각 101.79%, 142.08%로 군 지역이 시 지역보다 40.29% P 높음

[표 4-1] 시·군별 회사 수익

(단위 : 원, %)

지역	매출액	매출원가	매출 손해 비용	매출액 대비 매출원가 비율
경상남도	41,500,309,459원	42,611,536,986원	1,111,227,527원	102.68%
시 지역	40,590,753,828원	41,319,252,001원	728,498,173원	101.79%
군 지역	909,555,631원	1,292,284,985원	382,729,354원	142.08%

제2절 운수종사자 근로 여건 현황

□ 고용 형태

- 전국운수종사자 수는 89만 명 중 정규직 근로자 62만 6천 명 (70.34%) 비정규직 근로자 26만 4천 명(29.66%)으로 정규직 근로자 인원이 비정규직 근로자보다 2배 많은 거로 밝혀짐

[표 4-2] 고용 형태별 인원

(단위 : 천명, %)

구분	총근로자	정규직 근로자	비정규직 근로자
직원 수	890	626	264
비율	100.00%	70.34%	29.66%

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

□ 고용 형태별 근로 시간 현황

- 운수종사자의 총 근로 일은 21.1일로 정규직 근로자의 총 근로 일자는 21.6일이고 비정규직 근로자의 총 근로 일은 18.6일로 정규직 근로자의 근로 일이 비정규직 근로자보다 3일 더 많이 일하는 것으로 나타남
- 총 근로시간은 전체 근로자 169.1시간을 일했고 정규직 근로자는 174.2시간, 비정규직 근로자는 143.1시간으로 나왔으며 근로 시간 차이는 정규직 근로자가 31.1시간 더 일한 것으로 결과가 나옴
- 소정근로시간은 전체 근로자 159.1시간을 일했고 정규직 근로자는 164.4시간, 비정규직 근로자는 132.3시간으로 나왔으며 근로 시간 차이는 정규직 근로자가 32.1시간 더 일한 것으로 결과가 나옴

제4장 운송사업체 경영실태 및 근로환경 분석

- 초과근로시간은 10시간으로 정규직 근로자의 초과근로시간은 9.8시간 비정규직 근로자의 초과근로시간은 10.8시간으로 비정규직 근로자가 정규직 근로자보다 1시간 더 초과근로를 하는 것으로 나타남
- 휴일근로시간은 2.5시간으로 정규직 근로자의 휴일근로시간은 2.5시간이고 비정규직 근로자의 휴일근로시간은 2.2시간으로 나타남
- 정규직 근로자와 비정규직 근로자의 총 근로시간 중 초과근로시간 비중을 살펴보면 정규직 근로자는 전체 근로 시간 중 5.62%가 초과근로시간이고 비정규직 근로자는 전체 근로 시간 중 7.55%가 초과근로시간으로 나왔으며, 비율 차이는 비정규직 근로자가 정규직 근로자보다 1.93% P 더 많은 것으로 나타남

[표 4-3] 고용 형태별 근로시간

(단위 : 시간)

구분	하루 근로시간	총근로시간	소정 근로시간	초과 근로시간	휴일 근로시간
전체근로자	21.1시간	169.1시간	159.1시간	10시간	2.5시간
정규직 근로자	21.6시간	174.2시간	164.4시간	9.8시간	2.5시간
비정규직 근로자	18.6시간	143.1시간	132.3시간	10.8시간	2.2시간

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 임금 현황

- 2021년 기준 운수종사자의 시간당 임금 총액은 20,019원으로 정규직은 20,955원, 비정규직은 15,303원을 받는 것으로 나타났으며 두 고용 유형별 시간당 임금 차이는 정규직이 비정규직보다 5,652원 더 많이 받는 것으로 나옴

[표 4-4] 하루 및 시간당 임금

(단위 : 원)

구분	시간당 임금총액	시간당 정액 급여	하루 임금
전체근로자	20,019원	17,618원	160,152원
정규직	20,955원	18,227원	167,640원
비정규직	15,303원	14,547원	122,424원

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

주 : 하루 임금 = 시간당 임금총액 * 8시간

- 월 근로자 임금을 살펴보면 정규직 근로자의 월 임금 총액은 비정규직 근로자보다 8만 9천 원 더 많이 받으나 월 급여액은 비정규직 근로자가 정규직 근로자보다 25만 2천 원 더 많이 받는 것으로 나타남

[표 4-5] 월 근로자 임금

(단위 : 원)

구분	전체근로자	정규직 근로자	비정규직 근로자
월 임금총액	3,540,000원	3,562,000원	3,473,000원
월 급여액	3,265,000원	3,203,000원	3,455,000원

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

제4장 운송사업체 경영실태 및 근로환경 분석

- 월 근로자 급여에 대한 상세사항을 보면 정규직 근로자의 정액 급여 비중은 92.19%를 차지하고 비정규직 근로자의 정액 급여 비중은 95.96%를 차지하고 있음
- 연간 특별급여 차이는 비정규직 근로자의 연간 특별급여는 정규직 근로자의 연간 특별급여의 4.9% 정도 받음
- 전년도 대비 연간 특별급여 변화는 정규직 근로자는 전년도 대비 0.12%가 감소했으나 비정규직 근로자는 전년도 대비 2.31%나 증가함

[표 4-6] 월 급여 상세사항 및 전년도 연간 특별급여

구분	전체근로자	정규직 근로자	비정규직 근로자
정액 급여	3,042,000원	2,953,000원	3,316,000원
초과급여	223,000원	250,000원	139,000원
전년도 연간 특별급여	3,300,000원	4,308,000원	216,000원
연간 특별급여	3,296,000원	4,303,000원	221,000원
연간 특별급여 증가세	-0.12%	-0.12%	2.31%

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

제3절 산업계 임금별 비교 분석

□ 직종 간 비교

- 운수 및 창고업 종사자의 월 임금 총액은 333만 1천 원으로 직종 중 5번째로 높은 것으로 나타남
- 운수 및 창고업 종사자는 전 직종보다 연간 특별급여를 25만 1천 원 더 받는 것으로 나왔고 증가세는 전 직종보다 0.04% P 낮은 것으로 나타남

[표 4-7] 직종별 월 임금

(단위 : 천원, %)

직종별	월 임금총액	월급여액	정액 급여	초과급여	전년도 연간 특별급여	연간 특별급여	증가세
전 직종	3,250	2,967	2,817	150	3,396	3,399	0.09%
운수 및 창고업	3,331	3,026	2,780	247	3,648	3,650	0.05%
관리자	10,947	9,630	9,480	150	15,804	15,804	0.00%
전문가 및 관련 종사자	3,848	3,475	3,340	135	4,464	4,467	0.07%
사무 종사자	3,905	3,503	3,399	104	4,824	4,822	-0.04%
서비스 종사자	1,689	1,656	1,593	63	396	398	0.51%
판매 종사자	2,721	2,585	2,532	52	1,632	1,631	-0.06%
농림·어업 숙련 종사자	2,180	2,091	2,005	86	1,056	1,060	0.38%
기능원 및 관련 기능 종사자	2,896	2,691	2,536	155	2,448	2,451	0.12%
장치·기계 조작 및 조립 종사자	3,441	3,056	2,626	430	4,620	4,623	0.06%
단순 노무 종사자	1,901	1,849	1,729	121	612	613	0.16%

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

제4장 운송사업체 경영실태 및 근로환경 분석

□ 서비스업 간 비교

- 운수 및 창고업 종사자는 서비스업 평균 월 임금보다 7만 4천 원을 더 많이 받는 것이 나타남
- 운수 및 창고업 종사자의 연간 특별급여는 서비스업 평균보다 28만 원 덜 받으나 증가세는 0.06% P 높게 나온 것으로 나타남

[표 4-8] 서비스업별 월 임금

(단위 : 천원, %)

산업분류별	월 임금총액	월급여액	정액 급여	초과급여	전년도 연간 특별급여	연간 특별급여	증가세
전 직종	3,250	2,967	2,817	150	3,396	3,399	0.09%
운수 및 창고업	3,331	3,026	2,780	247	3,648	3,650	0.05%
숙박 및 음식점업	1,600	1,575	1,528	47	288	294	2.08%
정보통신업	4,358	3,990	3,862	127	4,428	4,422	-0.14%
금융 및 보험업	6,042	4,596	4,460	136	17,340	17,345	0.03%
부동산업	2,612	2,456	2,409	48	1,872	1,869	-0.16%
전문, 과학 및 기술 서비스업	4,536	4,004	3,875	129	6,372	6,377	0.08%
사업시설 관리, 사업 지원 및 임대 서비스업	2,960	2,749	2,610	138	2,532	2,532	0.00%
교육 서비스업	3,037	2,862	2,820	43	2,100	2,098	-0.10%
보건업 및 사회복지서비스업	2,603	2,502	2,406	96	1,212	1,208	-0.33%
예술, 스포츠 및 여가 관련 서비스업	2,320	2,210	2,115	94	1,320	1,320	0.00%
협회 및 단체, 수리 및 기타 개인 서비스업	2,502	2,349	2,295	54	1,836	1,832	-0.22%
서비스업 평균	3,257	2,929	2,838	91	3,930	3,930	-0.01%

자료 : 국가통계포털(<https://kosis.kr>)

5

타 시도 유사 사례

제1절 타 시도 연구사례

제2절 타 시도 운임·요금

조정 동향

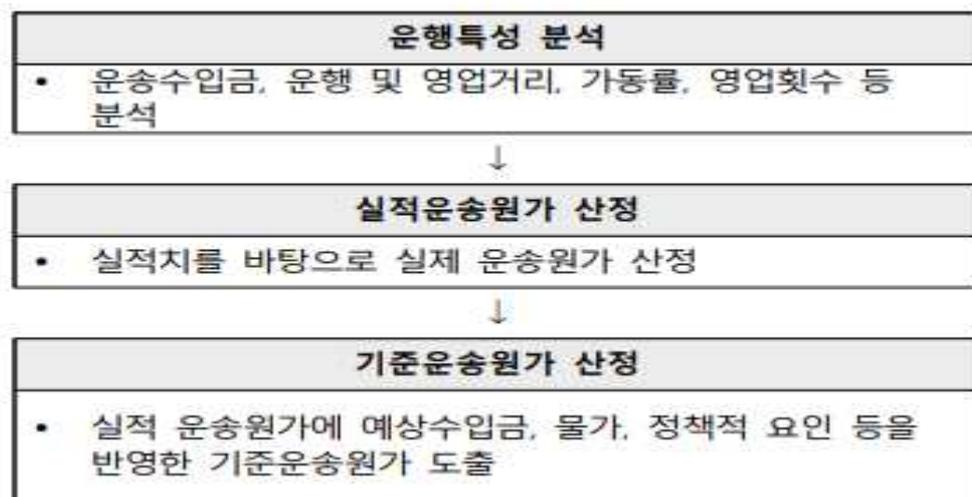
제5장 타 시도 유사 사례

제1절 타 시도 연구사례

1. 서울특별시

- 택시 운송원가 분석 및 요금 체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원
 - 운행실태조사, 재무제표, 결산서 등의 자료를 이용하여 운행 특성과 실적 운송원가를 분석하고, 2015년 실적 운송원가 중 실적치 기준으로 산정한 항목에 대해 물가상승률을 반영하여 2016년 기준 운송원가를 정함

[그림 5-1] 서울연구원의 택시요금 산정 연구 과정



자료 : 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원

○ 운행 특성 분석

- 택시 운행 특성은 서울시가 요금 미터기와 디지털 운행 기록 장치에 실시간 정보를 수집하는 서울시 택시 정보시스템(STIS)을 이용하여 택시 정보를 수집해 연구·분석함
- 연구는 택시 유형별, 시간대별로 기준을 잡아, 분석했으며, 주요 분석 항목은 운행 및 영업 거리, 영업 횟수, 운행률, 결제금액, 대당 운송수입금을 분석함

[표 5-1] DTG(디지털 운행 기록계) 자료구조

항목	설명
구분	개인, 법인을 구분
수집 일시	정보 수집 시간
교통사업자 ID	9자리 숫자
차량 ID	12자리 숫자
승차 시각	승차 시각
하차 시각	하차 시각(결제 시각)
영업 거리	승객이 탑승한 시간 동안 이동한 거리(m)
금액	미터 요금(원)
결제 구분	현금거래/신용 카드 거래/선불카드 거래
공차 거리	승객 하차 시점부터 다음 승객 승차 때까지 이동한 거리(m) 또는 출고 시부터 승객 승차까지 이동한 거리(m)
할증	일반(0)/야간(1)/식(3)/시계+야간(7)

자료 : 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원

○ 실적 운송원가

- 실적 운송원가는 사업 기간 1년(2015년) 동안 실제 발생하여 지급된 평균 소요량 또는 평균 비용을 산정하여 적용함을 원칙으로 두고 있음
- 2인 1차를 기준으로 해당 연간, 월간 및 1일 비용을 산정하며, 1일 평균 영업 거리로 나누어 영업 km당 원가를 산출하였으며, 주 내용은 예비율, 적정이윤, 부가가치세가 있음

[표 5-2] 택시 운송원가 항목

항목		세부 항목	
운행비	운전직 인건비	급여	운전직 고정급(기본급, 제 수당, 상여금), 비공식 수입
		퇴직급여	퇴직급여
		법정 복리후생비	건강보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험, 장기 요양 보험
		기타 복리후생비	경조사비, 휴가비, 무사고 격려금, 피복비, 기타
	유류비	LPG 연료비(유가보조금 차감 후 금액)	
	타이어비	타이어비	
차량관리비	정비직 인건비	급여	정비직 급여
		퇴직급여	퇴직급여
		법정 복리후생비	건강보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험, 장기 요양 보험
		기타 복리후생비	식대, 피복비, 기타
	차량 유지비	정비비	부품비, 수리비, 기타 부품비, 기타 수리비
		잡유비	엔진오일, 기어오일, 브레이크 오일, 부동액, 기타 잡유비
	차량 감가상각비	택시 감가상각비(취득원가 기준)	
	차량 보험료	책임보험료, 종합보험료	
	제세공과금	세금과 공과	
	차 고지비	임차 차고지 임차료	
일반관리비	임직원 인건비	급여	임원 및 관리직 급여
		퇴직급여	임원 및 관리직 퇴직급여
		법정 복리후생비	건강보험, 국민연금, 산재보험, 고용보험, 장기 요양 보험
		기타 복리후생비	식대, 피복비, 기타
기타경비	지급수수료, 수도 광열비, 사무용품비, 도서 인쇄비, 소모품비, 교통통신비, 광고선전비, 교육훈련비		
적정이윤	자산 기준 보수율의 적용 방식		

자료 : 택시운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원

[표 5-3] 원가 형태에 따른 운송원가 구분

구분	원가 동인	항목	세부 항목
변동비	운행 대수	유류비(LPG 보조금 제외)	운행 거리가 증가하면 LPG 가용량 증가
		타이어비	운행 거리가 증가하면 타이어 소모량 증가
		차량 유지비	운행 거리가 증가하면 차량 유지비 증가
고정비	등록 대수	차량 감가상각비	운행 거리와 상관없이 원가 발생
		차량 보험료	
		제세공과금	
		임직원 인건비	
	기타경비		
면허대수	차 고지비	운행 거리와 상관없이 계약 등으로 원가 발생	

자료 : 택시운송원가 분석 및 요금 체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원

- 항목별 원가 산정의 기준이 되는 가동률, 주행거리, 영업 거리 등 기본 변수는 DTG 분석으로 제공한 값을 적용함

[표 5-4] 실적 운송원가 기본 변수(2인 1차 기준)

(단위 : %, km, 원)

가동률	주행거리	영업거리	영업률	운송수입금(VAT 포함)
76.6	398.3	266.2	66.8	326,900

자료 : 택시 운송원가 분석 및 요금체계 개선 학술용역, 2017, 서울연구원

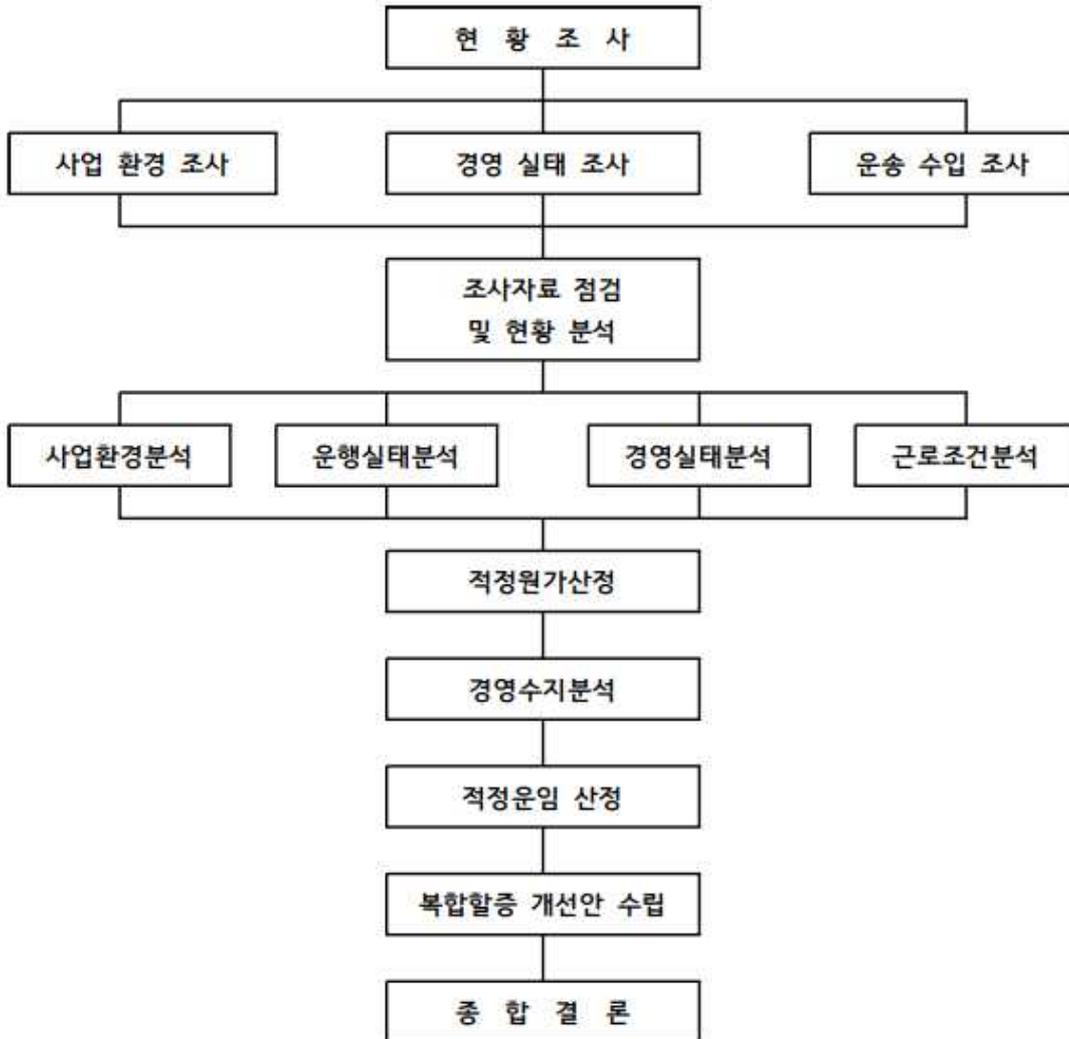
비고 : 운송수입금은 DTG 자료 기준으로 운행 시간 21시간 이상, 운행 거리 350km 이상, 영업률 50% 이상 세 가지 조건을 모두 만족하는 차량을 2인 1차 운행으로 간주하여 분석한 값임

- 기준 운송원가
 - 2016년 기준 운송원가는 2015년 실적 운송원가 중 실적치 기준으로 산정 항목에 대해 물가 상승률을 반영하여 산정함
 - 이처럼 실적 운송원가에 나온 항목들을 작년 대비를 통행해 가격을 산정하여 반영 및 적용함

2. 전라북도

- 전라북도 택시 운임·요금 조정 용역, 2018, 전북대학교 산학협력단
 - 운행실태는 사업자에 대한 조사표를 작성했고 조사표 내용을 간접 확인하기 위해 태코미터 자료를 활용하고, 관계 전문가와 심층 인터뷰함
 - 원가계산은 영업 거리 1km에 대한 단위 원가를 산출하여 진행했고 환경 여건은 전라북도 지역을 3개의 지역으로 나누어서 구분함
 - 일반 분석은 2009년에서 2016년을 기준으로 했고 원가 분석은 2016년에서 2017년을 기점으로 잡음

[그림 5-2] 전북대학교 산학협력단의 택시요금 산정 연구 과정



자료 : 전라북도 택시 운임·요율 조정 용역, 2018, 전북대학교 산학협력단

○ 운행실태

- 실태조사는 실태조사표를 이용한 조사, 현장 방문 조사 법인 업체가 보유한 태코미터 기록 분석으로 시도함
- 개인택시 사업자 500매 택시 소비자 500매 총 1,000매를 조사 하여 설문지를 배포·조사함

[표 5-5] 실태조사서 및 설문서 회수율

(단위 : 매, %)

구분	배부	회수	회수율	분석활용
개인택시 사업자	500	500	100	500
소비자	500	458	91.6	458

자료 : 전라북도 택시운임·요금 조정 용역, 2018, 전북대학교 산학협력단

○ 원가계산

- 원가계산은 전국 택시운송 사업조합이 작성한 ‘택시 운임 업무 지침서’ 를 기준으로 산출하여 조사하며, 필요시에 회계원 칩을 보충적으로 적용함
- 지역에 따라 도시 조건이 달라 지역별로 원가 기준을 상정하여 작성했으며, 지역 구분은 전주, 군산·익산, 기타 지역으로 구분함

[표 5-6] 원가구성요소

구분		내용
운송원가	유류비	LPG 비, 잡유비
	인건비	운전기사, 정비관리자, 정비원
	복리후생비	운전기사, 정비관리자, 정비원
	차량 유지비	타이어비, 정비·수리비(부품, 외주수리비 등)
	감가상각비	사업용 차량의 감가상각비
	차량 보험료	사업용 차량의 책임, 대인, 대물보험료
	제세공과금	자동차세, 차량 검사료, 사업소세, 조합 회비, 기타
일반관리비	인건비	임직원의 인건비
	복리후생비	임직원의 법정 및 기타 복리후생비
	기타 경비	여비교통비, 통신비, 수도·광열비, 소모품비, 지급수수료, 보험료(기타 차량), 차량 유지비(기타 차량), 수선유지비, 감가 상각비(기타 고정 자산), 도서 인쇄비, 기타
적정이윤	(운송원가-유류비-차량 유지비+일반관리비)*10%	
총원가	운송원가+일반관리비+적정이윤	
부가가치세	총 원가의 10% 계상	
km당 원가	km당 총원가 + km당 부가가치세	

자료 : 전라북도 택시 운임·요율 조정 용역, 2018, 전북대학교 산학협력단

제2절 타 시도 운임·요금 조정 동향

- 2022년 9월 기준 택시 운임·요금 조정을 시행 중이거나 시행 완료된 곳은 13곳(경남 제외)으로 요금 인상이 결정된 곳은 부산, 강원, 세종 총 3곳으로 나옴

[표 5-7] 타 시·도 운임·요금 조정 동향

구분	운임·요금 조정 여부	비고
서울	시행 예정	기본요금 3,800→4,800원 등(19.3% 인상안) 심야 24~04시 → 10~04시 확대, 할증률 20 → 20~40%
부산	시행(2021년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지 2023년 연구용역 추진 계획
대구	시행중	연구용역 추진 중(2022.6~9월)
인천	미시행	2023년 연구용역 발주 방안 검토 중
광주	시행중	2022년 7월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
대전	시행중	연구용역 추진 중(2022.7~10월)
울산	시행중	연구용역 추진 중(2022.4~9월)
경기	미시행	2023년 연구용역 추진계획
강원	시행(2022년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지
충북	시행중	2022년 2월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
충남	시행중	2021년 2월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
세종	시행(2022년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지
전북	시행중	연구용역 추진 중(2022.5~10월)
전남	시행중	연구용역 추진 중(2022.9~12월)
경북	시행(2021년)	현행 요금 기준 유지 2023년 연구용역 추진 계획
제주	미시행	2022년 9월 연구용역 추진 계획

주 : 2022.9. 기준

6

운송원가 산정 검증

제1절 원가 산출 분석

제2절 항목별 운송원가 산정

제3절 2021년 · 2022년 원가표

제6장 운송원가 산정 검증

제1절 원가 산출 분석

1. 운송원가 산정 개요

□ 원가 산정 기준 설정

- 2021년 재무제표에 의한 운송원가는 1년 동안의 실 발생 지급된 소요량과 비용을 적용함을 원칙으로 함
- 운행차량 1대당 1일 평균 비용을 산정하였으며, 이를 최종적으로 1일 평균 영업 거리로 나누어 영업 km당 원가를 산출
- 2022년 운송원가는 2021년 운송원가에 임금 상승률 및 물가 상승률 등을 감안하여 산정(2021년 7월부터 2022년 6월까지 평균 물가 상승률은 3.25%)

□ 운임 산정 기본 전제

- 운행실태 자료
 - 운행 기록지 분석 : 2021년 1월~12월(1년간)
 - 주행거리, 영업 거리, 실차율, 영업 횟수, 운행 시간, 영업시간, 운송수입금 등
- 운송원가 자료
 - 2021년 재무제표를 기준으로 분석하되 다음과 같은 변수는 실제 발생 비율 및 법적 기준 적용(4대 보험료율, 퇴직금, 감가상각비 등)

2. 운송원가 기본 변수 산정

- 경상남도 내 택시업체 실태 조사 결과 총 업체 120개 업체 중 41개의 업체가 답변함

[표 6-1] 경영 실태조사 분석 대상

구분	업체 총수	조사업체	보유 차량 대수	비율	비고
업체 수	120개 회사	41개 회사	1,559대	34.17%	2021년 1월~12월

주 : 시 지역 택시회사는 35곳이며 군 지역 택시회사는 6곳을 조사함

- 단위당 운송원가를 산출하면서 가장 기본이 되는 변수인 1일 운행 실태(주행거리, 영업 거리, 실차율)와 수입 변수(수입금, 유류 사용량), 물가 지표 변수를 기본 변수로 산정

1) 운행실태 기본 변수

- 운행실태 기본 변수를 산정한 결과는 다음과 같음

[표 6-2] 운송원가 기본 변수

구분	값	비고
가동률	69.96%	-
주행거리	203.26km	-
영업 거리	88.82km	-
실차율	43.17%	-
영업횟수	22회	-
운송수입금	129,882원	-
1회 평균 영업 거리	4.10km	-

□ 시 지역과 군 지역의 구분을 위해 시·군 지역의 운행실태 기본 변수는 아래와 같음

[표 6-3] 시 지역 기준 운송원가 기본 변수

구분	값	비고
가동률	69.85%	-
주행거리	207.44km	-
영업 거리	93.71km	-
실차율	45.17%	-
영업횟수	23회	-
운송수입금	135,503원	-
1회 평균 영업 거리	4.09km	-

[표 6-4] 군 지역 기준 운송원가 기본 변수

구분	값	비고
가동률	72.01%	-
주행거리	160.62km	-
영업 거리	39.01km	-
실차율	24.28%	-
영업횟수	9회	-
운송수입금	72,596원	-
1회 평균 영업 거리	4.39km	-

2) 물가 지표 기본 변수

물가 적용기준은 다음과 같음

- 소비자물가조사의 소비자물가 등락률(총 지수)은 2021년 7월부터 2022년 6월까지의 평균값으로 적용
- 임금 상승률은 2020년, 2021년 경상남도 평균 임금 상승률을 적용
- LPG 평균단가는 부가가치세를 제외한 2021년 7월부터 2022년 6월까지의 평균값으로 적용

항목별 물가 지표 기본 변수는 다음과 같음

[표 6-5] 경상남도 임금 상승률과 물가 상승률, LPG 평균단가

구분	치수
임금 상승률	3.25%
물가 상승률	3.8%
LPG 평균단가	930.96원

자료 : KOSIS 국가통계포털(<https://kosis.kr>)
한국석유공사 오피넷(<https://www.opinet.co.kr>)

3. 원가 산정 항목 분류

운송원가 분류체계

- 운송원가 분류체계는 업체의 특성과 작성 목적에 따라 달리할 수 있는바
본 연구에서는 운송원가 산정 시 일반적으로 적용하는 분류체계를 준용
- 대상 연도 : 2021년 기준
- 계산 단위 : 1일 1대당
- 계산 범위 : 2021년 운송원가 및 기타 원가

○ 계산 방법

- 제공된 재무제표상 표시된 실제 발생 운송원가 집계를 기초로 했음
- 일부 항목(퇴직금, 감가상각비 등)에 대해서 법적 기준을 토대로 일괄 산정
- 이유 : 미지급, 회계연도 불일치, 계상 누락, 계산방식 불일치

□ 운송원가 분류체계

○ 운송원가 분류체계는 업체의 특성과 작성 목적에 따라 달리할 수 있는바 본 연구에서는 운송원가 산정 시 일반적으로 적용하는 분류체계를 준용함

[표 6-6] 택시 운송원가 항목별 산정기준

대분류	중분류	소분류	내용
인건비	직접 인건비	운전직	임금 대장에 의한 실 발생한 금액 반영
		정비직	임금 대장에 의한 실 발생한 금액 반영
	간접 인건비	관리직	임금 대장에 의한 실 발생한 금액 반영
복리후생비	법정 복리후생비		법정 4대 보험 요율 적용
	기타 복리후생비		2021년에 조사된 발생 금액 적용
유류비	LPG 비, 잡유비		업체별 유류사용금액 및 사용량 반영
차량 유지비	타이어비, 정비비		재무제표상 발생된 금액 적용
	차량 보험료		재무제표상 발생된 금액 적용
차량 감가상각비			차량 감가상각비 명세서를 바탕으로 평균 차량 취득 가액에 5년의 내용연수를 적용하여 정액법으로 산정
사고 보상비			재무제표상 발생된 금액 적용
제세공과금			재무제표상 발생된 금액 적용
기타경비			재무제표상 실 발생금액을 적용하되, 사별로 계정 과목이 다른 부분을 같이 계정 분류 시킨 후 적용
적정이윤			1. 국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행규칙 제8조를 준용하여 부가가치의 10%를 적정이윤으로 산정
			적정이윤 = (직접원가+일반관리비-외부 가치 창출 비용)*0.1
			2. 투자보수율(적정 원가 및 투자에 대한 기회비용 산정)
			적정이윤 = 요금기저 × 적정 투자보수율
부가가치세			부가가치세 = (총 원가 + 적정이윤)*0.1

제2절 항목별 운송원가 산정

1. 유류비

1) LPG 비용 산정

2021년 유류비

- 업체별 유류 사용량을 근거로 하여 1일 대당 LPG 사용량을 산출하였으며, LPG 단가는 평균 판매단가를 적용함

[표 6-7] 2021년 LPG 비용 산정

구분	값	비고	산정식
1일 1대당 LPG 사용량	37.92ℓ		
단가	826.45원	2021년 평균단가 (부가세 제외)	
1일 1대당 LPG 비용	31,339원		1일 1대당 LPG 사용량 × 단가
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 LPG 비용	353원		1일 1대당 LPG 비용 ÷ 1일 평균 영업 거리

자료 : 한국석유공사 오피넷(<https://www.opinet.co.kr>)

□ 2021년 시·군별 유류비 비교

- 시·군별 비교결과 LPG 사용량과 평균 영업 거리 에서는 시 지역이 높았으나 영업 km당 LPG 비용은 군 지역이 247원 더 높음것 으로 나타남

[표 6-8] 2021년 시·군별 LPG 비용 산정 값 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 1대당 LPG 사용량	38.50ℓ	27.68ℓ	▲ 10.82ℓ
단가	826.45원	826.45원	-
1일 1대당 LPG 비용	31,814원	22,876원	▲ 8,938원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.70km
영업 km당 LPG 비용	339원	586원	▼ 247원

자료 : 한국석유공사 오피넷(<https://www.opinet.co.kr>)

□ 2022년 유류비

- 2022년 LPG 비용은 부가가치세를 제외한 2021년 7월부터 2022년 6월까지의 평균값으로 적용

[표 6-9] 2022년 LPG 비용 산정

구분	값	비고
영업 km당 LPG 비용	397원	1일 1대당 LPG 사용량 × 2022년 1월부터 6월까지 평균단가 ÷ 1일 평균 영업 거리
시 지역 영업 km당 LPG 비용	383원	
군 지역 영업 km당 LPG 비용	661원	

주 : 군 지역의 영업 km당 LPG 비용이 278원 더 높음

2) 잡유비 비용 산정

□ 2021년 잡유비

- 잡유비는 엔진오일, 기어오일, 브레이크 오일, 부동액, 윤활유 및 기타 주류로서 재무제표상의 실 발생한 자료를 기준으로 산정

[표 6-10] 2021년 잡유비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 잡유비	304,715,669원	분석 대상 업체의 실 지급액 적용	
운행 대수	1,091대		보유 대수×가동률
1일 1대당 잡유비	765원		2021년 잡유비 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업거리	88.82km		
영업 km당 잡유비	9원		1일 평균 영업 거리 ÷ 영업 km당 잡유비

□ 2021년 시·군별 잡유비 비교

- 1일 대당 잡유비 차이는 시 지역이 군 지역보다 522원이 많으나 영업 km당 잡유비는 1원이 차이가 나와 군과 시 지역의 km당 잡유비는 큰 차이가 없음

[표 6-11] 2021년 시·군별 잡유비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 1대당 잡유비	793원	271원	▲ 522원
1일 평균 영업거리	93.71km	39.01km	▲ 54.70km
영업 km당 잡유비	8원	7원	▲ 1원

□ 2022년 잡유비

○ 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-12] 2022년 잡유비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 잡유비	765원		
물가 상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 잡유비	794원		2021년 1일 1대당 잡유비×(1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 잡유비	9원		2022년 1일 1대당 잡유비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 시·군별 잡유비 비교

○ 2022년 시·군별 잡유비는 1일 대당 기준과 영업 km당 잡유비 모두 시 지역이 높고 금액은 각각 522원, 2원이 높음

[표 6-13] 2022년 시·군별 잡유비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
2021년 1일 1대당 잡유비	793원	271원	▲ 522원
물가 상승률	3.8%	3.8%	-
2022년 1일 1대당 잡유비	823원	281원	▲ 542원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.70km
영업 km당 잡유비	9원	7원	▲ 2원

2. 인건비

1) 운전직 인건비

□ 운전직 1인당 월평균 임금

- 인건비의 범위는 기본급, 제 수당 및 상여금을 합한 월평균임금을 기준으로 하며, 퇴직금을 가산한 것을 총 인건비로 산정
- 운전직의 기본급 등의 임금은 실 임금대장을 근거로 산정했으며, 퇴직급여는 「근로자 퇴직급여 보장 법」 제2항에 따라 퇴직급여 기준인 임금 총액 1/12(8.33%)의 금액으로 산정
- 2021년 운전직의 1인당 월평균 임금은 다음과 같음

[표 6-14] 운전직 1인당 월평균 임금산정표

구분		가격	시 지역	군 지역	비고
임금	기본급	582,528원	609,139원	513,260원	
	제 수당	26,876원	28,104원	0원	
	소계	609,404원	637,243원	513,260원	
상여금		39,763원	41,115원	10,172원	
퇴직급여		54,097원	56,530원	43,619원	(임금 소계+상여금)/12
인건비 총액		703,264원	734,888원	567,051원	

□ 운행차량 1대당 운전직 소요 인원

[표 6-15] 운행 대당 운전직 소요인원 산정

구분	값	비고	산정식
운전직 인원수	1,976명	시 지역 : 1,898명 군 지역 : 78명	
운행 대수	1,091대	시 지역 : 1,033대 군 지역 : 58대	차량 보유 대수 × 가동률
운행 대당 소요 인원	1.8112명	시 지역 : 1.8391명 군 지역 : 1.3448명	운전직 직원 수 ÷ 운행 대수

□ 2021년 운전직 인건비

- 운전직의 월평균임금과 운행차량 1대당 소요 인원을 기준으로 운전직 인건비 산정

[표 6-16] 2021년 운전직 인건비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	703,264원		
운행 대당 소요 인원	1.8112명		
1대당 월평균 인건비	1,273,740원		1인당 월평균 인건비 × 운행 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	41,876원		1대당 월평균 인건비 × 12개월 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 운전직 인건비	471원		1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2021년 시·군지역 운전직 인건비 비교

- 1대당 일평균 인건비는 시 지역이 19,364원이 많으나 영업 km 당 인건비는 군 지역의 인건비가 169원 높게 나옴

[표 6-17] 2021년 시·군별 운전직 인건비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	734,888원	567,051원	▲ 167,837원
운영 대당 소요 인원	1.8391명	1.3448명	▲ 0.4943명
1대당 월평균 인건비	1,351,567원	762,586원	▲ 588,981원
1대당 일평균 인건비	44,435원	25,071원	▲ 19,364원
1일 평균 영업 거리	93,71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 운전직 인건비	474원	643원	▼ 169원

□ 2022년 운전직 인건비

- 2021년 실적원가를 기준으로 경상남도의 임금 상승률을 적용하여 산정

[표 6-18] 2022년 운전직 인건비 산정

구분	값	산정식
2021년 1인당 월평균 인건비	703,264원	
임금 상승률	3.25%	
2022년 1인당 월평균 인건비	726,120원	2021년 1인당 월평균 인건비 × (1+임금 상승률)
운영 대당 소요 인원	1.8112명	
1대당 월평균 인건비	1,315,136원	2022년 1인당 월평균 인건비 × 운영 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	43,237원	1대당 월평균 인건비 ÷ 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km	
영업 km당 운전직 인건비	487원	1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 시·군별 운전직 인건비 비교

- 2022년 1인당 월평균 인건비는 시 지역이 19,993원이 더 높으나
영업 km당 인건비는 군 지역이 174원 더 높게 나옴

[표 6-19] 2022년 시·군별 운전직 인건비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
2021년 1인당 월평균 인건비	734,888원	567,051원	▲ 167,837원
임금 상승률	3.25%	3.25%	-
2022년 1인당 월평균 인건비	758,772원	585,480원	▲ 183,292원
운행 대당 소요 인원	1.8391명	1.3448명	▲ 0.4943명
1대당 월평균 인건비	1,395,493원	787,370원	▲ 608,123원
1대당 일평균 인건비	45,879원	25,886원	▲ 19,993원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 운전직 인건비	490원	664원	▼ 174원

2) 정비직 인건비

정비직 1인당 월평균 임금

- 정비직은 정비관리자, 정비원으로 구분되어 있으며, 임금대장에 의한 실 발생한 금액 기준 급여와 월평균 임金的 1/12(8.33%)에 해당하는 퇴직급여를 가산하여 정비직 인건비 산정
- 2021년 정비직의 1인당 월평균 임금은 다음과 같음

[표 6-20] 정비직 1인당 월평균 임금 산정 표

구분	값	비고	산정식
2021년 정비직 급여	1,266,644,661원	-	
실 지급 인원	446명	-	
1인당 월평균 급여	2,840,010원	-	2021년 정비직 급여 ÷ 실 지급 인원
퇴직급여	236,668원	-	1인당 월평균 급여 ÷ 12개월
1인당 월평균 인건비	3,076,678원	-	1인당 월평균 급여 + 퇴직급여

2021년 시·군지역 정비직 인건비 비교

- 정비직은 조사를 한 업체 기준으로 시 지역에만 존재하기 때문에 비교 분석 미시행

- 운행차량 1대당 정비직 소요 인원
 - 41개 업체의 정비직 직원은 35명

[표 6-21] 운행 대당 정비직 소요 인원 산정

구분	값	비고	산정식
정비직 인원수	35명	-	
운행대수	1,091대	차량 보유 대수 × 가동률	
운행 대당 소요 인원	0.0321명	-	정비직 인원수 ÷ 운행 대수

- 2021년 정비직 인건비
 - 정비직의 월평균임금과 운행차량 1대당 소요 인원을 기준으로 정비직 인건비 산정

[표 6-22] 2021년 정비직 인건비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	3,076,678원		
운행 대당 소요 인원	0.0321명		
1대당 월평균 인건비	98,702원		1인당 월평균 인건비 × 운행 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	3,245원		1대당 월평균 인건비 × 12개월 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 정비직 인건비	37원		1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 정비직 인건비

- 2021년 실적원가를 기준으로 경상남도의 임금 상승률을 적용하여 산정

[표 6-23] 2022년 정비직 인건비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1인당 월평균 인건비	3,076,678원		
임금 상승률	3.25%		
2022년 1인당 월평균 인건비	3,176,670원		2021년 1인당 월평균 인건비 × (1+임금 상승률)
운영 대당 소요 인원	0.0321명		
1대당 월평균 인건비	101,910원		2022년 1인당 월평균 인건비 × 운영 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	3,350원		1대당 월평균 인건비 × 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 정비직 인건비	38원		1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

3) 관리직 인건비

□ 관리직 1인당 월평균 임금

- 관리직은 임원, 안전관리자, 사무관리직, 기타 인원 등으로 구분되어 있으며, 임금대장에 의한 실 발생한 금액 기준 급여와 월평균 임금이 1/12(8.33%)에 해당하는 퇴직급여를 가산하여 관리직 인건비 산정
- 2021년 관리직의 1인당 월평균 임금은 다음과 같음

[표 6-24] 관리직 1인당 월평균 임금 산정 표

구분	값	비고	산정식
2021년 관리직 급여	5,005,519,300원		
실 지급 인원	1,701명		
1인당 월평균 급여	2,942,692원		2021년 관리직 급여 ÷ 실 지급 인원
퇴직급여	245,224원		1인당 월평균 급여 ÷ 12개월
1인당 월평균 인건비	3,187,916원		1인당 월평균 급여 + 퇴직급여

□ 운행차량 1대당 관리직 소요 인원

- 41개 업체 중 관리직은 146명
- 관리직은 일반 관리 원가에 해당하므로 차량 보유 대수로 대당 소요 인원을 계산함

[표 6-25] 운행 대당 관리직 소요 인원 산정

구분	값	비고	산정식
관리직 인원수	146명	시 지역 : 139명 군 지역 : 8명	
보유 대수	1,559대	시 지역 : 1,033대 군 지역 : 58대	
보유 대당 소요 인원	0.0936명	시 지역 : 0.0940명 군 지역 : 0.0988명	관리직 인원수 ÷ 운행 대수

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2021년 관리직 인건비

- 관리직의 월평균임금과 운행차량 1대당 소요 인원을 기준으로 관리직 인건비 산정

[표 6-26] 2021년 관리직 인건비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	3,187,916원		
운행 대당 소요 인원	0.0936명		
1대당 월평균 인건비	298,548원		1인당 월평균 인건비 × 보유 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	9,815원		1대당 월평균 인건비×12개월÷일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 관리직 인건비	111원		1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년 시·군별 관리직 인건비 비교

- 1대당 일평균 관리직 인건비는 시 지역이 19,364원이 많으나
영업 km당 인건비는 군 지역의 인건비가 169원 높게 나옴

[표 6-27] 2021년 시·군별 관리직 인건비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	3,146,071원	1,593,540원	▲ 1,552,531원
운행 대당 소요 인원	0.0940명	0.0988명	▼ 0.0048명
1대당 월평균 인건비	295,876원	157,387원	▲ 138,489원
1대당 일평균 인건비	9,727원	5,174원	▲ 4,553원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 운전직 인건비	104원	133원	▼ 29원

□ 2022년 관리직 인건비

- 2021년 실적원가를 기준으로 경상남도의 임금 상승률을 적용하여 산정

[표 6-28] 2022년 관리직 인건비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1인당 월평균 인건비	3,187,916원		
임금 상승률	3.25%		
2022년 1인당 월평균 인건비	3,291,524원		2021년 1인당 월평균 인건비 × (1+임금 상승률)
운영 대당 소요 인원	0.0936명		
1대당 월평균 인건비	308,251원		2022년 1인당 월평균 인건비 × 보유 대당 소요 인원
1대당 일평균 인건비	10,134원		1대당 월평균 인건비 × 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 관리직 인건비	114원		1대당 일평균 인건비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 시·군별 관리직 인건비 비교

- 2022년 1인당 일평균 관리직 인건비는 시 지역이 4,701원이 더 높으나 영업 km당 인건비는 군 지역이 30원 더 높게 나옴

[표 6-29] 2022년 시·군별 운전직 인건비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
2021년 1인당 월평균 인건비	3,146,071원	1,593,540원	▲ 1,552,531원
임금 상승률	3.25%	3.25%	-
2022년 1인당 월평균 인건비	3,248,319원	1,645,331원	▲ 1,602,988원
운행 대당 소요 인원	0.0940명	0.0988명	▼ 0.0048명
1대당 월평균 인건비	305,491원	162,502원	▲ 142,989원
1대당 일평균 인건비	10,044원	5,343원	▲ 4,701원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 운전직 인건비	107원	137원	▼ 30원

3. 복리후생비

1) 법정 복리후생비

- 법정 복리후생비의 범위는 국민연금, 건강보험, 산재보험, 고용보험, 장기 요양보험을 포함하며, 월평균임금(퇴직금 제외)을 기준으로 법정 부담비율을 일률적으로 적용하여 산정

[표 6-30] 2021년, 2022년 법정 부담 비율

구분	수치		비고
	2021년	2022년	
국민연금	4.500%	4.500%	
건강보험	3.430%	3.495%	
장기요양	0.395%	0.429%	2021년 건강보험료의 11.52% 2022년 건강보험료의 12.27%
고용보험	0.800%	0.900%	종사자 150인 미만 업체 기준
산재보험	1.900%	1.900%	육상 및 수상운송업 기준(업종별 산재보험료율+출퇴근 재해 요율)
합계	11.025%	11.224%	

자료 : 한국민간위탁경영연구소(<https://kcomi.re.kr>)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2021년 운전직 법정 복리후생비

- 2021년 운전직 급여(퇴직금 제외)에 법정 효율을 반영하여 법정 복리후생비 산정

[표 6-31] 2021년 운전직 법정 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	649,167원		
법정 요율	11.025%		
월 복리후생비	71,570원		1인당 월평균 인건비× 법정 요율
운영 대당 소요 인원	1.8112명		
1일 1대당 법정 복리후생비	4,262원		월 복리후생비×12개월÷일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	48원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교

- 1일 대당 법정 복리후생비 값은 시 지역이 1,971원 더 높으나
영업 km당 법정 복리후생비는 군 지역이 17원 더 높음

[표 6-32] 2021년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	678,358원	523,432원	▲ 154,926원
법정 요율	11.025%	11.025%	-
월 복리후생비	74,789원	57,708원	▲ 17,081원
운영 대당 소요 인원	1.8391명	1.3448명	▲ 0.4943명
1일 1대당 법정 복리후생비	4,522원	2,551원	▲ 1,971원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 법정 복리후생비	48원	65원	▼ 17원

□ 2022년 운전직 법정 복리후생비

- 2021년 운전직 급여에 임금 상승률, 법정 요율을 반영하여 법정 복리후생비 산정

[표 6-33] 2022년 운전직 법정 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2022년 1인당 월평균 인건비	670,265원		
법정 요율	11.224%		
월 복리후생비	75,230원		2022년 1인당 월평균 인건비 × 법정 요율
운영 해당 소요 인원	1.8112명		
1일 1대당 법정 복리후생비	4,480원		월 복리후생비 × 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	50원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교

- 1일 대당 법정 복리후생비 값은 시 지역이 2,071원 더 높으나 영업 km당 법정 복리후생비는 군 지역이 18원 더 높음

[표 6-34] 2022년 시·군별 운전직 법정 복리후생비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	700,405원	540,443원	▲ 159,962원
법정 요율	11.224%	11.224%	-
월 복리후생비	78,613원	60,659원	▲ 17,954원
운영 해당 소요 인원	1.8391명	1.3448명	▲ 0.4943명
1일 1대당 법정 복리후생비	4,753원	2,682원	▲ 2,071원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 법정 복리후생비	51원	69원	▼ 18원

- 2021년 정비직 법정 복리후생비
 - 2021년 정비직 급여(퇴직금 제외)에 법정 효율을 반영하여 법정 복리후생비 산정
 - 정비직은 시 지역에만 존재하여 시·군별 비교 분석에서 제외

[표 6-35] 2021년 정비직 법정복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	2,840,010원		
법정 요율	11.025%		
월 복리후생비	313,111원		1인당 월평균 인건비 × 법정 요율
운영 해당 소요 인원	0.0321명		
1일 1대당 법정 복리후생비	330원		월 복리후생비 × 12개월 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	4원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

- 2022년 정비직 법정 복리후생비
 - 2021년 정비직 급여에 임금 상승률, 법정 효율을 반영하여 법정 복리후생비 산정

[표 6-36] 2022년 정비직 법정 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2022년 1인당 월평균 인건비	2,932,311원		
법정 요율	11.224%		
월 복리후생비	329,123원		2022년 1인당 월평균 인건비 × 법정 요율
운영 해당 소요 인원	0.0321명		
1일 1대당 법정 복리후생비	347원		월 복리후생비 × 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	4원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년 관리직 법정 복리후생비

- 2021년 관리직 급여(퇴직금 제외)에 법정 효율을 반영하여 법정 복리후생비 산정

[표 6-37] 2021년 관리직 법정 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
1인당 월평균 인건비	2,942,692원		
법정 효율	11.025%		
월 복리후생비	324,432원		1인당 월평균 인건비 × 법정 효율
운영 담당 소요 인원	0.0936명		
1일 1대당 법정 복리후생비	999원		월 복리후생비 × 12개월 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	11원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교

- 1일 대당 법정 복리후생비 값은 시 지역이 463원 더 높으나 영업 km당 법정 복리후생비는 군 지역이 2원 더 높음

[표 6-38] 2021년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	2,904,066원	1,470,960원	▲ 1,433,106원
법정 효율	11.025%	11.025%	-
월 복리후생비	320,173원	162,173원	▲ 158,000원
운영 담당 소요 인원	0.0940명	0.0988명	▼ 0.0048명
1일 1대당 법정 복리후생비	990원	527원	▲ 463원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 법정 복리후생비	11원	613원	▼ 2원

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 관리직 법정 복리후생비

- 2021년 관리직 급여에 임금 상승률, 법정 요율을 반영하여 법정 복리후생비 산정

[표 6-39] 2022년 관리직 법정 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2022년 1인당 월평균 인건비	3,038,330원		
법정 요율	11.224%		
월 복리후생비	341,022원		2022년 1인당 월평균 인건비 × 법정 요율
운영 해당 소요 인원	0.0936명		
1일 1대당 법정 복리후생비	1,050원		월 복리후생비 × 12개월 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 법정 복리후생비	12원		1일 1대당 법정 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교

- 1일 대당 법정 복리후생비 값은 시 지역이 487원 더 높으나 영업 km당 법정 복리후생비는 군 지역이 3원 더 높음

[표 6-40] 2022년 시·군별 관리직 법정 복리후생비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1인당 월평균 인건비	2,998,448원	1,518,767원	▲ 1,479,681원
법정 요율	11.224%	11.224%	-
월 복리후생비	336,546원	170,466원	▲ 166,080원
운영 해당 소요 인원	0.0940명	0.0988명	▼ 0.0048명
1일 1대당 법정 복리후생비	1,041원	554원	▲ 487원
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
영업 km당 법정 복리후생비	11원	14원	▼ 3원

2) 기타 복리후생비

- 기타 복리후생비는 식대(비급여성에 한함), 피복비, 경조비 등 종사자들에게 지급하는 복리후생을 위한 비용임
- 결산서 상에 부가세 경감분이 복리후생비로 처리된 경우는 제외하는 것으로 하며, 기타 복리후생비는 지급액은 실태조사표 기준 지급 실적을 분석하여 산정하였음
- 2021년 운전·정비직 기타 복리후생비
 - 운전·정비직의 2021년 지급 실적을 기준으로 기타 복리후생비 산정

[표 6-41] 2021년 운전·정비직 기타 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 기타 복리후생비	1,798,087,674원		
운영 대수	1,091대	보유 대수 × 가동률	
1일 1대당 기타 복리후생비	4,515원		2021년 기타 복리후생비 ÷ 운영 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 기타 복리후생비	51원		1일 1대당 기타 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 운전·정비직 기타 복리후생비

○ 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-42] 2022년 운전·정비직 기타 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 기타 복리후생비	4,515원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 기타 복리후생비	4,687원		2021년 1일 1대당 기타 복리후생비 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 기타 복리후생비	53원		2022년 1일 1대당 기타 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년 시·군별 운전·정비직 기타 복리후생비 비교

○ 군 지역은 정비직 인원이 존재하지 않는 상황을 고려하고 계산함

○ 2022년 기준 1일 대당 법정 복리후생비 값은 시 지역이 4,401원
더 높고 영업 km당 법정 복리후생비 역시 시 지역이 43원 높음

[표 6-43] 2021년 시·군별 운전직 기타 복리후생비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71	39.01	▲ 54.7km
2021년 1일 1대당 기타 복리후생비	4,729원	328원	▲ 4,401원
2021년 영업 km당 기타 복리후생비	51원	8원	▲ 42원
2021년 1일 1대당 기타 복리후생비	4,909원	341원	▲ 4,568원
2021년 영업 km당 기타 복리후생비	51원	9원	▲ 43원

□ 2021년 관리직 기타 복리후생비

- 관리직의 2021년 지급 실적을 기준으로 기타 복리후생비 산정

[표 6-44] 2021년 관리직 기타 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 기타 복리후생비	217,239,755원		
보유 대수	1,559대		
1일 1대당 기타 복리후생비	382원		2021년 기타 복리후생비 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 기타 복리후생비	4원		1일 1대당 기타 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 관리직 기타 복리후생비

- 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-45] 2022년 관리직 기타 복리후생비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 기타 복리후생비	382원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 기타 복리후생비	396원		2021년 1일 1대당 기타 복리후생비 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 기타복 리후생비	4원		2022년 1일 1대당 기타 복리후생비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 군 지역의 관리직 기타 복리후생비는 존재하지 않아 시·군별 비
교분석에서 제외

4. 차량 유지비

1) 타이어비 산정

2021년 타이어비 산정

- 타이어비는 재무제표 및 실태조사표를 기준으로 1일 대당 비용 및 km당 원가를 산정함

[표 6-46] 2021년 타이어비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 타이어비	299,353,908원		
운행 대수	1,091대	보유 대수 × 가동률	
1일 1대당 타이어비	752원		2021년 타이어비 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 타이어비	8원		1일 1대당 타이어비 ÷ 1일 평균 영업 거리

2022년 타이어비 산정

- 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-47] 2022년 타이어비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 타이어비	752원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 타이어비	780원		2021년 1일 1대당 타이어비 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 타이어비	9원		2022년 1일 1대당 타이어비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 시·군별 타이어비 비교

- 타이어비는 1일 대당 타이어비는 시 지역 값이 비싸나 영업 km 당 타이어비는 시와 군이 타이어비가 같음

[표 6-48] 2021년 시·군별 타이어비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
2021년 1일 1대당 타이어비	776원	328원	▲ 447원
2022년 1일 1대당 타이어비	805원	341원	▲ 464원
2021년 영업 km당 타이어비	8원	8원	-
2022년 영업 km당 타이어비	9원	9원	-

2) 정비비 산정

□ 2021년 정비비 산정

- 정비비는 재무제표상의 부품비, 소모품비, 외주 수리비, 점검 검사비, 기타 정비비 등의 지출액을 기준으로 1일 대당 비용 및 영업 km당 정비비를 산정하였음

[표 6-49] 2021년 정비비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 정비비	부품비	819,502,293원	
	수선비	1,632,974,208원	
	계	2,452,476,501원	
운영 대수	1,091대	보유 대수×가동률	
1일 1대당 정비비	6,159원		2021년 정비비 ÷ 운영 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 정비비	69원		1일 1대당 정비비 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 정비비 산정

- 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-50] 2022년 정비비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 정비비	6,159원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 정비비	6,393원		2021년 1일 1대당 정비비 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 정비비	72원		2022년 1일 1대당 정비비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 시·군별 정비비 비교

- 정비비는 1일 대당 정비비는 시 지역 값이 비싸나 영업 km당 타이어비는 군 지역이 높음

[표 6-51] 2021년 시·군별 정비비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
2021년 1일 1대당 정비비	4,444원	2,612원	▲ 1,832원
2022년 1일 1대당 정비비	4,612원	2,712원	▲ 1,900원
2021년 영업 km당 정비비	47원	67원	▼ 20원
2022년 영업 km당 정비비	49원	70원	▼ 21원

5. 감가상각비

- 41개 업체의 차량에 대한 취득가액을 여객 자동차 운수사업 법상의 내용연수인 4년(48개월), 잔존가치 0원으로 하여 정액법으로 상각한 후 1일 대당 원가 및 km당 원가 산정
- 「여객 자동차 운수사업 법 시행령」, [별표 2] ‘사업용 자동차의 차령과 그 연장 조건’ 을 기준으로 내용연수 설정

[표 6-52] 사업용 자동차의 차령

차종	사업의 구분		차령
승용 자동차	여객 자동차 운수사업용	일반택시(경형·소형)	3년 6개월
		일반택시(배기량 2,400cc 미만)	4년
		일반택시(배기량 2,400cc 이상)	6년
		일반택시(환경친화적 자동차)	6년

자료 : 「여객자동차 운수사업법 시행령」, [별표 2]

[표 6-53] 영업용 차량 취득 가액

구분	차량 대수	총취득가액
전체	1,559대	29,598,025,918원
시 지역	1,478대	28,116,075,250원
군 지역	81대	1,431,950,668원

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

2021년 감가상각비 산정

- 차량 감가상각비는 운행차량에 관련 없이 보유한 차량에 대해 발생하는 비용으로 운행차량 기준이 아닌 보유 차량 기준으로 원가 산정
- 영업용 차량의 총 취득가액을 기준으로 2021년 감가상각비 산정

[표 6-54] 2021년 감가상각비 산정

구분	값	비고	산정식
총취득가액	29,598,025,918원		
보유 대당 차값	18,985,263원		총취득가액 ÷ 1,559대
내용연수	4년		
연간 감가상각비	4,746,316원		보유 대당 차값 ÷ 내용연수
1일 1대당 감가상각비	13,004원		연간 감가상각비 ÷ 365일
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 감가상각비	146원		1일 1대당 감가상각비 ÷ 1일 평균 영업 거리

2022년 감가상각비 산정

- 2022년 감가상각비는 전년도 실적원가 적용

[표 6-55] 2022년 감가상각비 산정

구분	값	비고
영업 km당 감가상각비	146원	

- 시·군별 감가상각비는 시 지역의 1일 대당 감가상각비는 921원 더 많지만, 영업 km당 감가상각비는 군 지역이 171원 더 많음

[표 6-56] 시·군별 감가상각비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
1일 1대당 감가상각비	13,029원	12,108원	▲ 921원
영업 km당 감가상각비	139원	310원	▼ 171원

6. 차량 보험료

□ 차량 보험료에는 책임보험료가 포함되어 있으며, 종합보험료의 경우 대인, 대물, 자손 보상 등 부분 범위에 따라 납부액에 큰 차이가 있으며, 업체 사고율에 따라 보험률이 차별화되어 있음

□ 2021년 차량 보험료 산정

- 재무제표상의 보험료 가액을 기준으로 운행차량이 아닌 보유 차량 기준으로 원가 산정

[표 6-57] 2021년 차량 보험료 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 차량 보험료	5,770,084,108원		
보유 대수	1,559대		
보유 대당 차값	3,701,114원		2021년 차량 보험료 ÷ 보유 대수
1일 1대당 차량 보험료	10,140원		
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 차량 보험료	114원		1일 1대당 차량 보험료 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 차량 보험료 산정

○ 2022년 차량 보험료는 전년도 실적원가 적용

[표 6-58] 2022년 차량 보험료 산정

구분	값	비고
영업 km당 차량 보험료	114원	

□ 시·군별 차량 보험료는 시 지역의 1일 대당 차량 보험료는 2,937원 더 많지만, 영업 km당 차량 보험료는 군 지역이 79원 더 많음

[표 6-59] 시·군별 차량 보험료 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
1일 1대당 차량 보험료	10,293원	7,356원	▲ 2,937원
영업 km당 차량 보험료	110원	189원	▼ 79원

7. 사고 보상비

□ 사고 보상비는 교통사고 시 가입 보험의 부분 범위를 초과하거나, 보험 가입이 안 된 차량의 경우 또는 보험료율 할증을 피하고자 쌍방 간 합의 지급된 항목

□ 2021년 사고 보상비 산정

[표 6-60] 2021년 사고 보상비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 사고보상비	578,569,254원		
운영 대수	1,091대	보유 대수 × 가동률	
1일 1대당 사고보상비	1,453원		2021년 사고보상비 ÷ 운영 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 사고보상비	16원		1일 1대당 사고보상비 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

2022년 사고 보상비 산정

○ 2022년 사고 보상비는 전년도 실적원가 적용

[표 6-61] 2022년 사고 보상비 산정

구분	값	비고
영업 km당 사고 보상비	16원	

시·군별 사고 보상비는 시 지역의 1일 대당 사고 보상비는 351원 더 많지만, 영업 km당 사고 보상비는 군 지역이 13원 더 많음

[표 6-62] 시·군별 사고 보상비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
1일 1대당 사고 보상비	1,472원	1,120원	▲ 351원
영업 km당 사고 보상비	16원	29원	▼ 13원

8. 카드 수수료

□ 카드 수수료는 카드 결제 시 카드사에 지불하는 수수료로 실제 업체에서 지급된 근거 치수로 적용하여 산정

□ 2021년 카드 수수료 산정

○ 카드 수수료는 카드 결제 시 카드사에 지불하는 수수료로 실제 업체에서 지급된 근거치로 적용하여 산정

[표 6-63] 2021년 카드 수수료 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 카드 수수료	955,814,425원		
운행 대수	1,091대	보유 대수 × 가동률	
1일 1대당 카드 수수료	2,400원		2021년 카드 수수료 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 카드 수수료	27원		1일 평균 영업 거리 ÷ 영업 km당 카드 수수료

□ 2022년 카드 수수료 산정

○ 2022년 카드 수수료는 전년도 실적원가 적용

[표 6-64] 2022년 카드 수수료 산정

구분	값	비고
영업 km당 카드 수수료	27원	

□ 시·군별 카드 수수료는 시 지역이 1일 대당 카드 수수료와 영업 km 당 카드 수수료 모두 군 지역보다 큰 수치를 나타냄

[표 6-65] 시·군별 카드 수수료 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
1일 1대당 카드 수수료	2,518원	311원	▲ 2,207원
영업 km당 카드 수수료	27원	8원	▲ 19원

9. 제세공과금

제세공과금은 사업용 차량에 대한 공과금으로서 자동차세, 면허세, 조합비 등을 말하며 재무제표상 발생한 금액을 기준으로 산출함

2021년 제세공과금 산정

제세공과금은 운행차량에 관련 없이 보유한 차량에 대해 발생하는 비용으로 운행차량 기준이 아닌 보유 차량 기준으로 원가 산정

[표 6-66] 2021년 제세공과금 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 제세공과금	429,907,586원		
운행 대수	1,559대		
1일 1대당 제세공과금	756원		2021년 제세공과금 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 제세공과금	9원		1일 1대당 제세공과금 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 제세공과금 산정

○ 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-67] 2022년 제세공과금 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 제세공과금	756원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 제세공과금	784원		2021년 1일 1대당 제세공과금 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
2021년 영업 km당 제세공과금	9원		2022년 1일 1대당 제세공과금 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 시·군별 카드 수수료는 시 지역이 1일 대당 카드 수수료와 영업 km 당 카드 수수료 모두 군 지역보다 큰 수치를 나타냄

[표 6-68] 시·군별 제세공과금 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
2021년 1일 1대당 제세공과금	775원	404원	▲ 371원
2022년 1일 1대당 제세공과금	804원	419원	▲ 385원
2021년 영업 km당 제세공과금	8원	10원	▼ 2원
2022년 영업 km당 제세공과금	9원	11원	▼ 2원

10. 기타경비

- 기타경비는 수도·광열비, 사무용품비, 비사업용 차량 유지비, 감가상각비, 도서 인쇄비, 기타 제잡비 등 사업용 차량을 운영하기 위하여 간접적인 지원에 의한 비용을 말하며, 이는 업체별로 회계 처리 방식이 상이한 부분이 있어 주요 항목만 통합하여 제시하고 나머지 항목은 제잡비 계정으로 분류하여 나타냈으며 실제 업체에서 지급된 근거 치수로 적용하여 산정

[표 6-69] 항목별 기타경비 연간 지출액

구분		금액	비고
지급수수료		1,867,721,715원	
수도·광열비		87,418,451원	
접대비		136,463,739원	
사무용품비		39,550,153원	
도서 인쇄비		13,576,388원	
일반 상각비		1,373,232,616원	
기타 잡비	지급 임차료	263,755,772원	
	소모품비	193,490,869원	
	교통·통신비	262,517,402원	
	기타 제잡비	195,589,997원	
합계		4,433,017,102원	

□ 시·군별 기타경비 항목별 금액은 다음과 같음

[표 6-70] 시·군별 기타경비 연간 지출액 비교

구분		시 지역 금액	군 지역 금액	비고
지급수수료		1,839,088,555원	28,633,160원	
수도·광열비		84,092,728원	3,325,723원	
접대비		131,330,809원	5,132,930원	
사무용품비		39,054,334원	495,819원	
도서 인쇄비		12,909,206원	667,182원	
일반 상각비		1,362,695,524원	10,537,092원	
기타 잡비	지급 임차료	261,055,772원	2,400,000원	
	소모품비	178,614,644원	14,876,225원	
	교통·통신비	248,054,316원	14,463,086원	
	기타 제잡비	189,448,013원	6,141,984원	
합계		4,346,343,901원	86,673,201원	

□ 2021년 기타경비 산정

- 기타경비는 업체 운영에 관한 비용으로 운행차량에 관련 없이 보유한 차량에 대해 발생하는 비용이므로 운행차량 기준이 아닌 보유 차량 기준으로 원가 산정

[표 6-71] 2021년 기타경비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 기타경비	4,433,017,102원		
운행 대수	1,559대		
1일 1대당 기타경비	7,790원		2021년 기타경비 ÷ 운행 대수 ÷ 일수
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 기타경비	88원		1일 1대당 기타경비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2022년 기타경비 산정

- 2021년 실적원가를 기준으로 소비자물가 상승률을 적용하여 산정

[표 6-72] 2022년 기타경비 산정

구분	값	비고	산정식
2021년 1일 1대당 기타경비	7,790원		
물가상승률	3.8%		
2022년 1일 1대당 기타경비	8,086원		2021년 1일 1대당 기타경비 × (1+물가상승률)
1일 평균 영업 거리	88.82km		
2022년 영업 km당 기타경비	91원		2022년 1일 1대당 기타경비 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 시·군별 기타경비 비교

- 기타경비는 시 지역이 1일 대당 기타경비와 영업 km당 기타경비 모두 군 지역보다 큰 수치를 나타냄

[표 6-73] 시·군별 기타경비 비교

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 차이
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
2021년 1일 1대당 기타경비	8,057원	2,931원	▲ 5,125원
2022년 1일 1대당 기타경비	8,363원	3,043원	▲ 5,319원
2021년 영업 km당 기타경비	86원	75원	▲ 11원
2022년 영업 km당 기타경비	89원	78원	▲ 11원

11. 영업 외 수익

- LPG 사용량에 비례하여 리터당 LPG 보조금 지급명세를 산출하여 이를 영업 외 수익 항목으로 분류하여 산정함
- 2021년 LPG 보조금은 리터당 221.36원(개별소비세, 교육세, 석유 판매 부과금)을 면세 받고 있음
 - 2022년 5월부터 LPG 보조금이 184.37원이 부과됨
- 2021년 영업 외 수익 산정

[표 6-74] 2021년 영업 외 수익

구분	값	비고	산정식
1일 1대당 LPG 사용량	37.92ℓ		
ℓ당 LPG 보조금 단가	-221.36원		
1일 1대당 LPG 보조금	-8,394원		1일 1대당 LPG 사용량 × ℓ당 LPG 보조금 단가
1일 평균 영업 거리	88.82km		
영업 km당 LPG 보조금	-95원		1일 1대당 LPG 보조금 ÷ 1일 평균 영업 거리

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 영업 외 수익 산정

○ 2022년 영업 외 수익은 2022년 LPG 보조금을 반영하여 계산

[표 6-75] 2022년 영업 외 수익 산정

구분	값	비고	산정식
영업 km당 LPG 보조금	-79원		1일 1대당 LPG 사용량 × 2022년 LPG 보조금 ÷ 1일 평균 영업 거리

□ 2021년, 2022년 시·군별 영업 외 수익은 다음과 같음

[표 6-76] 2021년, 2022년 시·군별 영업 외 수익

구분	시 지역 값	군 지역 값	값 비교
1일 1대당 LPG 사용량	38.50ℓ	27.68ℓ	▲ 10.82ℓ
1일 평균 영업 거리	93.71km	39.01km	▲ 54.7km
2021년 ℓ당 LPG 보조금 단가	-221.36원		-
2021년 1일 1대당 LPG 보조금	-8,522원	-6,127원	▼ 2,395원
2021년 영업 km당 LPG 보조금	-91원	-157원	▲ 66원
2022년 ℓ당 LPG 보조금 단가	-184.37원		-
2022년 1일 1대당 LPG 보조금	-7,098원	-5,103원	▼ 1,995원
2022년 영업 km당 LPG 보조금	-76원	-131원	▲ 55원

12. 적정이윤

□ 부가가치 기준 적정이윤 산정

- 이윤 산정 방법은 여러 방법이 있으며, 부가가치 방식은 총원가 중 외부 조달 원가를 제외한 내부에서 창출한 부가가치를 기준으로 적정이윤을 산출하는 방법임
- 적정이윤은 부가가치에 대한 10%의 비율을 적용
- 부가가치 = (운송원가 + 일반관리비) - (유류비 + 차량 유지비)

□ 2021년 실적원가와 2022년 표준원가를 기준으로 적정이윤 산정

[표 6-77] 2021년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	120,240원	1,353원
유류비	32,104원	362원
차량 유지비	6,910원	77원
일반관리비	19,742원	222원
영업 외 수익	-8,394원	-95원
부가가치	100,967원	1,136원
적정이윤	10,097원	114원

[표 6-78] 2022년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	122,747원	1,422원
유류비	36,112원	406원
차량 유지비	7,173원	81원
일반관리비	20,451원	230원
영업 외 수익	-6,991원	-79원
부가가치	99,913원	1,165원
적정이윤	9,991원	117원

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 시·군별 2021년과 2022년 적정이윤은 다음과 같음

[표 6-79] 시 지역 2021년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	122,603원	1,308원
유류비	32,607원	348원
차량 유지비	5,219원	56원
일반관리비	19,952원	213원
영업 외 수익	-8,521원	-91원
부가가치	104,729원	1,118원
적정이윤	10,473원	112원

[표 6-80] 시 지역 2022년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	124,971원	1,334원
유류비	36,660원	382원
차량 유지비	5,417원	58원
일반관리비	20,669원	221원
영업 외 수익	-7,097원	-76원
부가가치	103,563원	1,105원
적정이윤	10,356원	111원

[표 6-81] 군 지역 2021년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	75,318원	1,931원
유류비	23,147원	593원
차량 유지비	2,941원	75원
일반관리비	9,036원	232원
영업 외 수익	-6,127원	-157원
부가가치	58,266원	1,494원
적정이윤	5,827원	149원

[표 6-82] 군 지역 2022년 적정이윤(부가가치)

구분	1일 1대당	km당
운송원가	79,120원	2,028원
유류비	26,050원	668원
차량 유지비	3,053원	78원
일반관리비	9,358원	240원
영업 외 수익	-5,103원	-131원
부가가치	59,376원	1,522원
적정이윤	5,938원	152원

□ 자산 기준 적정이윤 산정(적정 투자보수 산정)

- 적정 투자보수 산정은 사업자가 운송 서비스를 제공하기 위하여 직접 공여하고 있는 진실하고 유효한 자산에 대한 적정한 보수를 산정하는 방식으로 특정 자산에 일정률의 보수율을 적용함
- 산출방식은 다음과 같음
 - 적정 투자보수 = 요금 기저 × 적정 투자보수율
 - 요금 기저 = 순 가동 설비자산액 + 무형자산(영업권 제외) + 운전자금
 - 적정 투자보수율 = (자기자본 투자보수율 × 자기자본 구성 비율) × (타인자본 투자보수율 × 타인자본 구성 비율)
 - 자기자본 투자보수율 = 2021년 연평균 3년 만기 국채 평균 수익률 및 3% 리스크 프리미엄 적용
 - 타인자본 투자보수율 = 2021년 12월 시중은행별 보증서 및 물적 담보대출의 평균 대출금리 × (1-법인세율)
- 적정 투자보수율은 다음과 같음

[표 6-83] 2021년 적정 투자보수율 산정

구분	비율	비고
① 자기자본비율	36.03%	2021년 기업경영분석에서 운수·창고업을 기준으로 함
② 부채비율	73.97%	
③ 자기자본비용	1.39%	2021년 연평균 3년 만기 국채 평균 수익률 및 3% 리스크 프리미엄 적용
④ 타인자본 비용	3.17%	2021년 12월 시중은행별 보증서 및 물적 담보대출의 평균 대출금리
⑤ 법인세율	20%	
⑥ 적정 투자보수율	2.38%	① × ③ + ② × ④ × (1-⑤)

자료 : 한국은행(<https://www.bok.or.kr>)
 은행연합회 소비자포털(<https://portal.kfb.or.kr>)
 e-나라지표(<https://www.index.go.kr>)
 국세청(<https://www.nts.go.kr>)

○ 적정 투자보수는 다음과 같음

[표 6-84] 2021년 적정 투자보수 산정

구분		산출명세	비고
A. 요금 기저	A1. 순 가동 설비자산액	22,122,054,131원	
	A2. 무형자산액	5,946,140원	
	A3. 운전자금	-10,087,627,353원	
	소계	12,040,372,918원	A1+A2+A3
B. 적정 투자보수율		2.38%	
C. 연간 투자보수		286,560,875원	$C=A \times B$
D. 차량등록 대수		1,559대	
E. 운행 대당 연간 투자보수		183,810원	$E=C \div D$
F. 운행 대당 1일 금액		504원	$F=E \div 365$
G. 1일 평균 영업 거리		88.82km	
H. 영업 km당 투자보수		6원	$H=F \div G$

□ 시·군별 적정투자보수는 다음과 같음

[표 6-85] 2021년 시 지역 적정 투자보수 산정

구분		산출명세	비고
A. 요금 기저	A1. 순 가동 설비자산액	21,217,396,785원	
	A2. 무형자산액	5,946,140원	
	A3. 운전자금	-5,889,522,482원	
	소계	15,333,820,443원	A1+A2+A3
B. 적정 투자보수율		2.38%	
C. 연간 투자보수		364,944,927원	$C=A \times B$
D. 차량등록 대수		1,478대	
E. 운행 대당 연간 투자보수		246,918원	$E=C \div D$
F. 운행 대당 1일 금액		676원	$F=E \div 365$
G. 1일 평균 영업 거리		93.71km	
H. 영업 km당 투자보수		7원	$H=F \div G$

[표 6-86] 2021년 군 지역 적정 투자보수 산정

구분		산출명세	비고
A. 요금 기저	A1. 순 가동 설비자산액	904,657,346원	
	A2. 무형자산액	-	
	A3. 운전자금	-4,198,104,871원	
	소계	-3,293,447,525원	A1+A2+A3
B. 적정 투자보수율		2.38%	
C. 연간 투자보수		-78,384,051원	$C=A \times B$
D. 차량등록 대수		81대	
E. 운행 대당 연간 투자보수		-967,704원	$E=C \div D$
F. 운행 대당 1일 금액		-2,651원	$F=E \div 365$
G. 1일 평균 영업 거리		39.01km	
H. 영업 km당 투자보수		-68원	$H=F \div G$

13. 부가가치세

□ 부가가치세는 총 원가와 적정이윤의 10%의 비율로 산정

○ 부가가치세 = (총 원가 + 적정이윤) × 0.1

□ 2021년 실적원가와 2022년 표준원가를 기준으로 부가가치세 산정

[표 6-87] 2021년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	131,588원	131,588원	1,480원	1,480원
적정이윤	10,097원	504원	114원	6원
부가가치세	14,168원	13,209원	159원	149원

[표 6-88] 2022년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	136,207원	136,207원	1,573원	1,573원
적정이윤	9,991원	504원	112원	6원
부가가치세	14,620원	13,671원	169원	158원

[표 6-89] 시 지역 2021년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	134,034원	134,034원	1,430.30원	1,430.30원
적정이윤	10,473원	676원	111.76원	7.21원
부가가치세	14,451원	13,471원	154.21원	143.75원

[표 6-90] 시 지역 2022년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	136,688원	136,688원	1,459원	1,459원
적정이윤	10,356원	676원	111원	7원
부가가치세	14,704원	13,736원	157원	147원

[표 6-91] 군 지역 2021년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	78,227원	78,227원	2,005원	2,005원
적정이윤	5,827원	-2,651원	149원	-68원
부가가치세	8,405원	7,558원	215원	194원

[표 6-92] 군 지역 2022년 부가가치세

구분	1일 1대당		km당	
	부가가치 기준	적정 투자보수 기준	부가가치 기준	적정 투자보수 기준
총원가	83,375원	83,375원	2,137원	2,137원
적정이윤	5,938원	-2,651원	152원	-68원
부가가치세	8,931원	8,072원	229원	207원

제3절 2021년 · 2022년 원가표

1. 2021년 실적 원가표(부가가치기준 적정이윤 적용)

[표 6-93] 2021년 실적 원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	32,104	362
		LPG	31,339	353
		잡유비	765	9
	2.	인건비	45,121	508
		운전직	41,876	471
		정비직	3,245	37
	3.	복리후생비	9,107	103
		법정 복리후생비	4,592	52
		기타 복리후생비	4,515	51
	4.	차량 유지비	6,910	77
		타이어비	752	8
		정비비	6,159	69
	5.	감가상각비	13,004	146
	6.	차량 보험료	10,140	114
	7.	사고 보상비	1,453	16
	8.	카드 수수료	2,400	27
	소계	120,239	1,353	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	9,815	110
	2.	복리후생비	1,381	15
	3.	제세공과금	756	9
	4.	기타경비	7,790	88
		소계	19,742	222
영업 외 수익		-8,394	-95	
총원가		131,587	1,480	
적정이윤		10,097	114	
부가가치세		14,168	159	
총 운송원가		155,852	1,753	

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

[표 6-94] 2021년 시 지역 실적 원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	32,607	348
		LPG	31,814	339
		잡유비	793	8
	2.	인건비	47,866	511
		운전직	44,435	474
		정비직	3,431	37
	3.	복리후생비	9,600	102
		법정 복리후생비	4,871	52
		기타 복리후생비	4,729	50
	4.	차량 유지비	5,219	56
		타이어비	776	8
		정비비	4,444	47
	5.	감가상각비	13,029	139
	6.	차량 보험료	10,293	110
	7.	사고 보상비	1,472	16
	8.	카드 수수료	2,518	27
소계		122,603	1,308	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	9,727	104
	2.	복리후생비	1,393	15
	3.	제세공과금	775	8
	4.	기타경비	8,057	86
	소계		19,952	213
영업 외 수익		-8,521	-91	
총원가		134,034	1,430	
적정이윤		10,473	112	
부가가치세		14,451	154	
총 운송원가		158,957	1,696	

[표 6-95] 2021년 군 지역 실적 원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	23,147	593
		LPG	22,876	586
		잡유비	271	7
	2.	인건비	25,071	643
		운전직	25,071	643
		정비직	-	-
	3.	복리후생비	3,263	84
		법정 복리후생비	2,551	65
		기타 복리후생비	711	18
	4.	차량 유지비	2,941	75
		타이어비	328	8
		정비비	2,613	67
	5.	감가상각비	12,108	310
	6.	차량 보험료	7,356	189
	7.	사고 보상비	1,120	29
	8.	카드 수수료	311	8
소계		75,318	1,931	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	5,174	133
	2.	복리후생비	527	13
	3.	제세공과금	404	10
	4.	기타경비	2,932	75
	소계		9,036	232
영업 외 수익		-6,127	-157	
총원가		78,227	2,005	
적정이윤		5,827	149	
부가가치세		8,405	215	
총 운송원가		92,459	2,370	

2. 2022년 표준원가표(부가가치기준 적정이윤 적용)

[표 6-96] 2022년 표준원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분			가격	
			1일 1대당	km당
운송원가	1.	유류비	36,112	406
		LPG	35,318	397
		잡유비	794	9
	2.	인건비	46,588	525
		운전직	43,237	487
		정비직	3,350	38
	3.	복리후생비	9,514	107
		법정 복리후생비	4,827	54
		기타 복리후생비	4,687	53
	4.	차량 유지비	7,173	81
		타이어비	780	9
		정비비	6,393	72
	5.	감가상각비	13,004	146
	6.	차량 보험료	10,140	114
	7.	사고 보상비	1,453	16
	8.	카드 수수료	2,400	27
소계		126,384	1,422	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	10,134	114
	2.	복리후생비	1,446	16
	3.	제세공과금	784	9
	4.	기타경비	8,086	91
	소계		20,451	230
영업 외 수익		-6,991	-79	
총원가		139,844	1,573	
적정이윤		9,991	112	
부가가치세		14,984	169	
총 운송원가		160,818	1,854	

[표 6-97] 2022년 시 지역 표준원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	36,660	391
		LPG	35,837	382
		잡유비	823	9
	2.	인건비	49,421	527
		운전직	45,879	490
		정비직	3,542	38
	3.	복리후생비	6,161	66
		법정 복리후생비	5,120	55
		기타 복리후생비	1,041	11
	4.	차량 유지비	5,417	58
		타이어비	805	9
		정비비	4,612	49
	5.	감가상각비	13,029	139
	6.	차량 보험료	10,293	110
	7.	사고 보상비	1,472	16
8.	카드 수수료	2,518	27	
	소계	124,971	1,334	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	10,044	107
	2.	복리후생비	1,459	16
	3.	제세공과금	804	9
	4.	기타경비	8,363	89
		소계	20,669	221
영업 외 수익		-7,097	-76	
총원가		138,543	1,478	
적정이윤		10,356	111	
부가가치세		14,890	159	
총 운송원가		163,789	1,748	

[표 6-98] 2022년 군 지역 표준원가표(부가가치기준)

(단위 : 원)

구분			가격	
			1일 1대당	km당
운송원가	1.	유류비	26,050	668
		LPG	25,769	661
		잡유비	282	7
	2.	인건비	25,886	664
		운전직	25,886	664
		정비직	-	-
	3.	복리후생비	3,235	83
		법정 복리후생비	2,682	69
		기타 복리후생비	554	14
	4.	차량 유지비	3,053	78
		타이어비	341	9
		정비비	2,712	70
	5.	감가상각비	12,108	310
	6.	차량 보험료	7,356	189
	7.	사고 보상비	1,120	29
8.	카드 수수료	311	8	
소계		79,120	2,028	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	5,343	137
	2.	복리후생비	554	14
	3.	제세공과금	419	11
	4.	기타경비	3,043	78
	소계		9,358	240
영업 외 수익		-5,103	-131	
총원가		83,375	2,137	
적정이윤		5,938	152	
부가가치세		8,931	229	
총 운송원가		98,244	2,518	

3. 2021년 실적 원가표(적정 투자보수기준 적정이윤 적용)

[표 6-99] 2021년 실적 원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분			가격	
			1일 1대당	km당
운송원가	1.	유류비	32,104	362
		LPG	31,339	353
		잡유비	765	9
	2.	인건비	45,121	508
		운전직	41,876	471
		정비직	3,245	37
	3.	복리후생비	9,107	103
		법정 복리후생비	4,592	52
		기타 복리후생비	4,515	51
	4.	차량 유지비	6,910	77
		타이어비	752	8
		정비비	6,159	69
	5.	감가상각비	13,004	146
	6.	차량 보험료	10,140	114
	7.	사고 보상비	1,453	16
	8.	카드 수수료	2,400	27
	소계		120,239	1,353
	인건관리비	1.	인건비(관리직)	9,815
2.		복리후생비	1,381	15
3.		제세공과금	756	9
4.		기타경비	7,790	88
소계		19,742	222	
영업 외 수익		-8,394	-95	
총원가		131,587	1,480	
적정이윤		504	6	
부가가치세		13,209	149	
총 운송원가		145,300	1,635	

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

[표 6-100] 2021년 시 지역 실적 원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	32,607	348
		LPG	31,814	339
		잡유비	793	8
	2.	인건비	47,866	511
		운전직	44,435	474
		정비직	3,431	37
	3.	복리후생비	9,600	102
		법정 복리후생비	4,871	52
		기타 복리후생비	4,729	50
	4.	차량 유지비	5,219	56
		타이어비	776	8
		정비비	4,444	47
	5.	감가상각비	13,029	139
	6.	차량 보험료	10,293	110
	7.	사고 보상비	1,472	16
	8.	카드 수수료	2,518	27
소계		122,603	1,308	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	9,727	104
	2.	복리후생비	1,393	15
	3.	제세공과금	775	8
	4.	기타경비	8,057	86
	소계		19,952	213
영업 외 수익		-8,521	-91	
총원가		134,034	1,430	
적정이윤		676	7	
부가가치세		13,471	144	
총 운송원가		148,181	1,581	

[표 6-101] 2021년 군 지역 실적 원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	23,147	593
		LPG	22,876	586
		잡유비	271	7
	2.	인건비	25,071	643
		운전직	25,071	643
		정비직	-	-
	3.	복리후생비	3,263	84
		법정 복리후생비	2,551	65
		기타 복리후생비	711	18
	4.	차량 유지비	2,941	75
		타이어비	328	8
		정비비	2,613	67
	5.	감가상각비	12,108	310
	6.	차량 보험료	7,356	189
	7.	사고 보상비	1,120	29
	8.	카드 수수료	311	8
	소계	75,318	1,931	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	5,174	133
	2.	복리후생비	527	13
	3.	제세공과금	404	10
	4.	기타경비	2,932	75
		소계	9,036	232
영업 외 수익		-6,127	-157	
총원가		78,227	2,005	
적정이윤		-2,651	-68	
부가가치세		7,558	194	
총 운송원가		83,134	2,131	

4. 2022년 표준원가표(적정 투자보수기준 적정이윤 적용)

[표 6-102] 2022년 표준원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분			가격	
			1일 1대당	km당
운송원가	1.	유류비	36,112	406
		LPG	35,318	397
		잡유비	794	9
	2.	인건비	46,588	525
		운전직	43,237	487
		정비직	3,350	38
	3.	복리후생비	9,514	107
		법정 복리후생비	4,827	54
		기타 복리후생비	4,687	53
	4.	차량 유지비	7,173	81
		타이어비	780	9
		정비비	6,393	72
	5.	감가상각비	13,004	146
	6.	차량 보험료	10,140	114
	7.	사고 보상비	1,453	16
	8.	카드 수수료	2,400	27
소계		126,384	1,422	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	10,134	114
	2.	복리후생비	1,446	16
	3.	제세공과금	784	9
	4.	기타경비	8,086	91
	소계		20,451	230
영업 외 수익		-6,991	-79	
총원가		139,844	1,573	
적정이윤		504	6	
부가가치세		14,035	158	
총 운송원가		154,383	1,737	

[표 6-103] 2022년 시 지역 표준원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분		가격		
		1일 1대당	km당	
운송원가	1.	유류비	36,660	391
		LPG	35,837	382
		잡유비	823	9
	2.	인건비	49,421	527
		운전직	45,879	490
		정비직	3,542	38
	3.	복리후생비	6,161	66
		법정 복리후생비	5,120	55
		기타 복리후생비	1,041	11
	4.	차량 유지비	5,417	58
		타이어비	805	9
		정비비	4,612	49
	5.	감가상각비	13,029	139
	6.	차량 보험료	10,293	110
	7.	사고 보상비	1,472	16
	8.	카드 수수료	2,518	27
	소계	124,971	1,334	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	10,044	107
	2.	복리후생비	1,459	16
	3.	제세공과금	804	9
	4.	기타경비	8,363	89
		소계	20,669	221
영업 외 수익		-7,097	-76	
총원가		138,543	1,478	
적정이윤		676	7	
부가가치세		13,922	149	
총 운송원가		153,141	1,634	

[표 6-104] 2022년 군 지역 표준원가표(적정 투자보수기준)

(단위 : 원)

구분			가격	
			1일 1대당	km당
운송원가	1.	유류비	26,050	668
		LPG	25,769	661
		잡유비	282	7
	2.	인건비	25,886	664
		운전직	25,886	664
		정비직	-	-
	3.	복리후생비	3,235	83
		법정 복리후생비	2,682	69
		기타 복리후생비	554	14
	4.	차량 유지비	3,053	78
		타이어비	341	9
		정비비	2,712	70
	5.	감가상각비	12,108	310
	6.	차량 보험료	7,356	189
	7.	사고 보상비	1,120	29
8.	카드 수수료	311	8	
소계		79,120	2,028	
일반관리비	1.	인건비(관리직)	5,343	137
	2.	복리후생비	554	14
	3.	제세공과금	419	11
	4.	기타경비	3,043	78
	소계		9,358	240
영업 외 수익		-5,103	-131	
총원가		83,375	2,137	
적정이윤		-2,651	-68	
부가가치세		8,072	207	
총 운송원가		88,797	2,276	

택시요금의 적정 운임 ·

요금 산출 및 조정

제1절 적정 운임 · 요금 산출

제2절 적정 운임 · 요금 검증

제3절 경형 · 소형 · 모범 ·

대형택시 운임 · 요금

조정안

제4절 택시업계 운전직 근로자

적정 임금 산정

제5절 할증요금 조정 방안

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정

제1절 적정 운임·요금 산출

1. 택시 운임체계

1) 운임체계 조정 개요

- 경상남도의 택시 운임체계는 기본운임 2km까지 3,300원이며, 이후 운임은 거리 운임 133m 당 100원, 한계속도 15km/h 이하에서 거리 운임에 병산되는 시간 운임은 34초당 100원임

[표 7-1] 경상남도 현행 택시 운임

구분		중형택시	
운임의 조정 결정권자		경상남도지사	
운임조정 시행일		2019.04.11.	
운임체계	기본운임		3,300원(2km)
	이후 운임	거리 운임	100원 (133m 당)
		시간 운임	100원 (34초당)
운임 체감률		45.57%	

2) 운임체계 조정안 산정의 기본 전제

- 적정 택시 운임 수준은 본 연구에서 산정된 1회 평균 영업에 드는 총 원가를 합리적으로 보상하도록 하여야 함
 - 총원가 = 1회 평균 영업거리 × 영업 km당 원가

- 현행 요금체계의 기본운임 거리(2km)와 시간 요금 기준속도(한계속도 15km/h)는 유지되는 것으로 가정

- 적정 운임체계를 산정하면서 기본적으로 설정되는 1회 평균 영업 거리, 거리·시간 병산 효과율은 다음과 같음
 - 1회 평균 영업 거리 : 4.10km
 - 거리·시간 병산 효과율 : 22.82%

- 거리·시간 동시 병산제에 따른 거리·시간 병산 효과율은 실제 요금에서 평균 주행거리 요금을 빼고 난 값에 평균 주행거리 요금을 나눈 값으로 산정함

- 2022년 표준원가와 상승률을 반영한 기본요금을 토대로 대안별 기본요금을 산정하고, 기본요금에 따른 이후 거리에 대한 거리 요금과 시간 요금을 제시

3) 운임체계 대안 산정 방식

- 1회 평균 영업에 드는 총 원가를 합리적으로 보상하도록 해야 하며, 1회 평균 영업 거리(4.10km)는 고정으로 km당 원가에 따라 상승률 보장
- 적정 운임체계를 결정하기 위한 대안 산정은 다음과 같이 산정
 - 경상남도 현행 운임체계를 기준으로 산정식 검토

[표 7-2] 운임체계 산정식

구분		산정식
1번	1회 평균 영업 총원가	총원가 = 영업 km당 운송원가 × 1회 평균 영업 거리 5,993원 = 1,462.31원 × 4.10km
2번	1회 평균 영업 거리 원가	거리 원가 = 총원가 ÷ (1+시간·거리 병산 효과율) 4,879원 = 5,993원 ÷ (1+22.82%)
3번	기본운임, 거리 운임 기준 설정	기본운임 : 3,300원 거리운임 : 2km
4번	이후 운임 배분 거리	이후 운임 배분 거리 = 1회 평균 영업 거리 - 기본운임 거리 2,100m = 4,100m - 2,000m
5번	이후 운임 배분 원가	이후 운임 배분 원가 = 거리 원가 - 기본운임 금액 1,579원 = 4,879원 - 3,300원
6번	이후 운임 적용 단위 거리	단위 거리 = 이후 운임 배분 거리 ÷ (이후 운임 배분 원가 ÷ 이후 운임 단위 금액) 133m = 2,100m ÷ (1,579원 ÷ 100원)
7번	이후 운임 적용 단위시간	단위시간 = 이후 운임 단위 거리 × (3,600초 ÷ 15,000m) 32초 = 133m × (3,600초 ÷ 15,000m)
8번	체감률	체감률 = (1m당 이후 운임 ÷ 1m당 기본운임) × 100 46% = (100원 ÷ 133m) ÷ (3,300원 ÷ 2,000m) × 100

주 : 현행 운임체계의 km당 운송원가는 대안 산정식의 역산(1,462.31원/km)

4) 요금 추정

- 기본요금 및 거리 요금에 거리 시간 병산 효과율을 적용하여 산출

- 택시운임 = 기본요금 + 이후 운임 거리 요금 + 이후 운임 시간 요금
 - 거리 요금 = 이후 운임 배분 거리 ÷ 단위 거리 × 단위 요금
 - 시간 요금 = (기본요금 + 거리 요금) × 시간·거리 병산 효과율

- 운행 거리별 요금 추정을 위한 산정식은 다음과 같음
 - 경상남도 현행 운임체계를 기준으로 산정식 검토
 - 운임체계 산정식의 항목별 계산방식에 따라 역산하여 요금 추정

[표 7-3] 운행 거리별 요금추정 산정식

구분	산정식
기본요금	기본운임 : 3,300원
운임체계 산정식 3번	거리 운임 : 2km
거리 요금	이후 운임 배분 원가 =
운임체계 산정식 6번	이후 운임 배분 거리 ÷ 단위 거리 × 이후 운임 단위 금액 1,579원 = 2,100m ÷ 133m × 100원
시간 요금	시간 운임 = 거리 원가(기본요금 + 거리 요금) × 시간거리 병산 효과율
운임체계 산정식 2번	1,114원 = 4,879원 × 22.82%
운행요금	운행요금 = 기본요금 + 거리 요금 + 시간 요금 5,993원 = 3,300원 + 1,579원 + 1,114원

주 : 1회 평균 영업 거리(4.1km), 시간·거리 병산 효과율(22.82%) 기준

5) 수지 분석

- 2022년 운송원가와 운송수입금을 분석하여 수지율을 산출함
 - 운행실태 분석에 따른 시간·거리 병산 효과율을 산출하여 요금 체계에 적용하여 영업 km당 운송수입금을 산정함
 - 시간·거리 병산 효과율은 22.82%로 산출됨
 - 영업 km당 운송수입금은 소수점 반올림하여 산정
 - 현행 운임체계 운송원가와 2022년 운송원가를 비교했을 때 부가가치 기준과 적정 투자보수 기준을 적용하여 각각 26.81%, 18.80%씩 증가했음
 - 이와 같은 원인은 유류값의 인상으로 인하여 운송원가 증가로 이어지는 요인으로 볼 수 있음

[표 7-4] 2022년 택시 운송원가 수지 분석

구분	적정이윤 부가가치 기준		적정이윤 적정 투자보수 기준	
	1일 대당 원가	영업 km당 원가	1일 대당 원가	영업 km당 원가
운송수입금	129,882	1,462	129,882	1,462
운송원가	149,835	1,685	140,348	1,579
부가가치세	14,984	112	14,035	158
총 운송원가	160,818	1,854	154,383	1,737
운송수지	-30,936	-392	-24,501	-275
수지율	26.81%		18.80%	

제2절 택시 운임·요금 검증

1. 연구소 검토안(상승률 반영 시)

1) 요금 인상률 개요

연구소에서 선정한 요금 인상률은 다음과 같음

[표 7-5] 2021년 대비 2022년 운송원가 상승률

구분	영업 km당 운송원가	2022년 km당 운송원가	상승률
값	1,462원	1,737원	18.80%

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

2) 기본요금 설정

연구소에서 산정한 기본요금은 다음과 같음

- 1안 기본요금 : 3,300원 × (1+15.15%) = 3,800원 ≒ 3,800원
- 2안 기본요금 : 3,300원 × (1+24.24%) = 4,100원 ≒ 4,100원
- 3안 기본요금 : 3,300원 × (1+33.33%) = 4,400원 ≒ 4,400원
- 4안 기본요금 : 3,300원 × (1+42.42%) = 4,700원 ≒ 4,700원

[표 7-6] 기본요금 상승률

구분	기본요금	1안	2안	3안	4안
상승률	-	15.15%	24.24%	33.33%	42.42%
기본요금	3,300	3,800	4,100	4,400	4,700

3) 운임체계 선정 및 요금 추정

□ 본 연구소에서 검토한 2022년 표준원가 km당 원가를 기준으로 산정한 택시 운임체계 산정 결과는 다음과 같음

[표 7-7] 택시 운임체계 검토안

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	3,300원	3,800원	4,100원	4,400원	4,700원
거리 운임	133m	105m	124m	150m	191m
시간 운임	34초	25초	30초	36초	46초
체감률	45.57%	52.83%	39.42%	30.23%	22.28%
상승률	-	18.80%			

□ 본 연구소에서 검토한 2022년 표준원가 km당 원가를 기준으로 산정한 택시 운임체계 산정 결과는 다음과 같음

[표 7-8] 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,400	5,800	6,000	6,200	6,400
4.1km	6,000	7,100	7,100	7,100	7,100
5km	6,800	8,200	8,000	7,900	7,700

4) 요금 대안별 회사 수익 추정

- 2022년 1일 대당 표준 운송원가와 2021년 택시 운행현황을 바탕으로 회사 손익을 추정함

[표 7-9] 2022년 표준 운송원가와 2021년 택시 1일 대당 평균 운행현황

구분	값
평균 주행거리	203.26km
평균 영업거리	88.82km
영업횟수	22회
평균 주행거리	4.1km
시간·거리 병산 효과율	22.82%
영업거리 실차율	43.7%
월평균 근무 일수	19일
2022년 1일 대당 운송원가	154,383원

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

- 2021년 경남 38개 업체 2022년 연평균 운송원가 1,289,406,816원 기준 대안별 손익 값은 각각 1안 19,504,593원, 2안 18,048,629원, 3안 19,504,593원, 4안 19,386,439원으로 나옴

[표 7-10] 대안별 표준운송원가 대비 손익 결과

구분	1안	2안	3안	4안
기본운임	3,800원	4,100원	4,400원	4,700원
거리 운임	105m	124m	150m	191m
시간 운임	25초	30초	36초	42초
연평균 예상 수익	1,308,911,409원	1,307,455,445원	1,308,911,409원	1,308,793,255원
연평균 운송원가	1,289,406,816원			
연간 손익	19,504,593원	18,048,629원	19,504,593원	19,386,439원

2. 연구소 검토안(기본요금만 인상 시)

1) 요금 인상률 개요

연구소에서 선정한 요금 인상률은 다음과 같음

[표 7-11] 2021년 대비 2022년 운송원가 상승률

구분	영업 km당 운송원가	2022년 km당 운송원가	상승률
값	1,462원	1,737원	18.80%

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

2) 기본요금 설정

연구소에서 산정한 기본요금은 다음과 같음

- 1안 기본요금 : 3,300원 × (1+15.15%) = 3,800원 ≒ 3,800원
- 2안 기본요금 : 3,300원 × (1+24.24%) = 4,100원 ≒ 4,100원
- 3안 기본요금 : 3,300원 × (1+33.33%) = 4,400원 ≒ 4,400원
- 4안 기본요금 : 3,300원 × (1+42.42%) = 4,700원 ≒ 4,700원

[표 7-12] 기본요금 상승률

구분	기존요금	1안	2안	3안	4안
상승률	-	15.15%	24.24%	33.33%	42.42%
기본요금	3,300원	3,800원	4,100원	4,400원	4,700원

3) 운임체계 선정 및 요금 추정

□ 본 연구소에서 검토한 2022년 표준원가 km당 원가를 기준으로 산정한 택시 운임체계 선정 결과는 다음과 같음

[표 7-13] 택시 운임체계 검토안

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	3,300원	3,800원	4,100원	4,400원	4,700원
거리 운임	133m	133m			
시간 운임	34초	33초			
체감률	45.57%	39.57%	36.68%	34.18%	32.00%
상승률	-	10.24%	16.38%	22.53%	28.68%

□ 본 연구소에서 검토한 2022년 표준원가 km당 원가를 기준으로 산정한 택시 운임체계 선정 결과는 다음과 같음

[표 7-14] 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,400	5,600	6,000	6,300	6,700
4.1km	6,000	6,600	7,000	7,300	7,700
5km	6,800	7,400	7,800	8,200	8,500

4) 요금 대안별 회사 수익 추정

- 2022년 1일 대당 표준 운송원가와 2021년 택시 운행현황을 바탕으로 회사 손익을 추정함

[표 7-15] 2022년 표준 운송원가와 2021년 택시 1일 대당 평균 운행현황

구분	값
평균 주행거리	203.26km
평균 영업거리	88.82km
영업횟수	22회
평균 주행거리	4.1km
시간·거리 병산 효과율	22.82%
영업거리 실차율	43.7%
월평균 근무 일수	19일
2022년 1일 대당 운송원가	154,383원

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

- 2021년 경남 38개 업체 2022년 연평균 운송원가 1,289,406,816원 기준 대안별 손익 값은 각각 1안 -75,516,199원, 2안 -7,813,885원, 3안 59,888,429원, 4안 105,023,305원으로 나옴

[표 7-16] 대안별 표준운송원가 대비 손익 결과

구분	1안	2안	3안	4안
기본운임	3,800원	4,100원	4,400원	4,700원
거리 운임	133m			
시간 운임	33초			
연평균 예상수익	1,213,890,617원	1,281,592,931원	1,349,295,245원	1,394,430,121원
연평균 운송원가	1,289,406,816원			
연간 손익	-75,516,199원	-7,813,885원	59,888,429원	105,023,305원

3. 연구소 대안 - 2022년 표준원가 및 타 시도 사례

- 중형 택시 운임체계의 타 시도 기준과 사례 등으로 5가지 대안 산정
 - 제1안 : 2022년 표준원가 기준 및 경상남도 월평균 임금 상승률을 적용한 기본요금 기준
 - 제2안 : 경상남도의 최근 5번의 택시 운임체계 평균 상승률 기준
 - 제3안 : 경상남도를 제외한 타 시도의 중형 택시 운임체계 평균 상승률 기준
 - 제4안 : 기본요금을 900원 인상만 하는 방안

[표 7-17] 택시 운임체계 대안

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	3,300원	3,800원	4,000원	3,800원	4,200원
거리 운임 (100원)	133m	105m	122m	115m	133m
시간 운임 (100원)	34초	25초	29초	28초	34초
체감률	45.57%	50.13%	40.98%	45.77%	35.80%
상승률	-	18.80%	17.27%	15.18%	18.44%

- 중형 택시 운임체계 대안 5가지의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-18] 운행 거리별 운행요금 추정(대안)

구분	현행요금	(단위 : 원)			
		1안	2안	3안	4안
3km	4,300	5,800	5,900	5,700	6,100
4.1km	6,000	7,100	7,000	6,900	7,100
5km	6,800	8,200	7,900	7,900	7,900

1) 제1안 : 2022년 표준원가 및 경상남도 월평균 임금 상승률(기본요금 설정 기준)

현행 운임체계 대비 2022년 운송원가 상승률은 15.78%

[표 7-19] 현행 운임체계 대비 2022년 운송원가 상승률

구분	영업 km당 운송원가	2022년 km당 운송원가	상승률
값	1,462원	1,737원	18.80%

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

제1안의 기본요금 설정은 경상남도 월평균 임금 상승률을 반영하여 기준 설정

○ 기본요금은 2017년부터 2021년까지 5개년 간 월평균 임금의
임금 상승률을 반영하여 기본요금을 책정함

2017년 대비 2021년 경상남도 월평균 임금 상승률을 반영하여 기본요금 산정

○ 경상남도 임금 상승률 적용 = 3,300원 × (1+15.49%) = 3,811원 ≒ 3,800원

[표 7-20] 경상남도 월평균 임금 상승률 기준 기본요금

구분	임금 상승률	비고
상승률	15.49%	
기본요금	3,800원	3,300원 × (1+15.49%)

주 : 경상남도 월평균 임금 상승률(2017년 : 2,943,459원, 2021년 : 3,399,502원)

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 2022년 표준원가와 경상남도 월평균 임금 상승률(기본요금)을 기준으로 산정한 운임체계는 다음과 같음

[표 7-21] 택시 운임체계 제1안

구분	현행요금	검토안	
		1안	
		100원	200원
기본운임	3,300원	3,800원	
거리 운임	133m	105m	210m
시간 운임	34초	25초	50초
체감률	45.57	50.13%	
상승률	-	18.80%	

- 중형 택시 운임체계 대안 중 제1안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행 요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-22] 운행 거리별 운행요금 추정(제1안)

(단위 : 원)

구분	현행요금	검토안	
		1안	
3km	4,300	5,800	
4.1km	6,000	7,100	
5km	6,800	8,200	

2) 제2안 : 경상남도 운임체계의 최근 5년 평균 상승률 적용

□ 경상남도 택시의 최근 5년 운임체계는 약 4년에서 6년 주기로 변화하고 있으며, 최근 5년 운임체계의 평균 상승률은 약 17.27%로 나타남

[표 7-23] 경상남도 중형 택시 요금 체계 변화

구분	기본요금	주행 요금	시간 요금	기본요금 상승률	평균 상승률
02.02.01	2km 1,500원	172m당 100원	42초당 100원	18.57%	17.27%
06.05.11	2km 1,800원	169m당 100원	41초당 100원	15.39%	
08.12.29	2km 2,200원	143m당 100원	34초당 100원	20.88%	
13.07.01	2km 2,800원	143m당 100원	34초당 100원	16.97%	
19.04.11	2km 3,300원	133m당 100원	34초당 100원	14.56%	

자료 : 전국 택시운송 사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>)

주 : 시간 요금은 15km/h 이하 시 적용

□ 현행 운임체계 대비 전국 운임체계 평균 상승률은 다음과 같음

○ 현행 운임체계 대비 상승률은 17.27%

[표 7-24] 2022년 표준원가 기준 상승률

구분	현행 운임체계	2022년 km당 운송원가	상승률
값	1,462원	1,715원	17.27%

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 경상남도 택시의 최근 5년 운임체계의 평균 상승률을 바탕으로 산정한 운임체계는 다음과 같음

[표 7-25] 택시 운임체계 제2안

구분	현행요금	검토안	
		2안	
		100원	200원
기본운임	3,300원	4,000원	
거리 운임	133m	122m	244m
시간 운임	34초	29초	58초
체감률	45.57%	40.98%	
상승률	-	17.27%	

- 택시 운임체계 대안 중 제2안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-26] 운행 거리별 운행요금 추정(제2안)

(단위 : 원)

구분	현행요금	검토안	
		2안	
3km	4,300	5,900	
4.1km	6,000	7,000	
5km	6,800	7,900	

3) 제3안 : 전국 운임체계 평균 상승률 적용

□ 전국 중형 택시 운임체계 현황으로 2019년 시행한 경상남도 상승률을 제외한 운임체계 상승률은 15.18%

[표 7-27] 전국 중형택시 운임체계 상승률

구분	시행일	기본요금 (2km)	주행 요금 (100원)	시간 요금 (100원)	상승률 (%)
서울	19.02.16	3,800원	132m당	31초당	18.60%
부산	21.12.15	3,800원	133m당	34초당	12.31%
대구	18.11.01	3,300원	134m당	32초당	14.10%
인천	19.03.09	3,800원	135m당	33초당	17.80%
광주	19.01.10	3,300원	134m당	32초당	13.86%
대전	19.01.01	3,300원	133m당	34초당	17.86%
울산	19.01.01	3,300원	125m당	30초당	13.44%
경기	19.05.04	3,800원	132m당	31초당	20.05%
강원	22.04.25	3,800원	133m당	33초당	11.22%
충북	19.03.23	3,300원	137m당	34초당	13.20%
충남	19.06.01	3,300원	131m당	37초당	17.13%
전북	19.05.01	3,300원	147m당	33초당	14.47%
전남	19.04.	3,300원	134m당	32초당	15.46%
경북	19.03.01	3,300원	134m당	33초당	12.50%
경남	19.04.11	3,300원	133m당	34초당	14.56%
제주	19.07.15	3,300원	126m당	30초당	16.27%

□ 단 2020년 이후 요금 인상을 결정 한 곳이 전국 지자체에서 3곳만 존재 하므로 본 안의 요금 인상 검토는 추후 전국 지자체에서 요금 인상 용역 결과가 확정 이 된다면 본 안의 요금 인상안을 검토하는 것이 좋음

경상남도 택시 운임의 기준 및 요금 조정 연구용역

[표 7-28] 2022년 9월 기준 타 시·도 운임·요금 조정 동향

구분	운임·요금 조정 여부	비고
서울	시행 예정	기본요금 3,800→4,800원 등(19.3% 인상안) 심야 24~04시 → 10~04시 확대, 할증률 20 → 20~40%
부산	시행(2021년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지 2023년 연구용역 추진 계획
대구	시행중	연구용역 추진 중(2022.6~9월)
인천	미시행	2023년 연구용역 발주 방안 검토 중
광주	시행중	2022년 7월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
대전	시행중	연구용역 추진 중(2022.7~10월)
울산	시행중	연구용역 추진 중(2022.4~9월)
경기	미시행	2023년 연구용역 추진계획
강원	시행(2022년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지
충북	시행중	2022년 2월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
충남	시행중	2021년 2월 용역 결과 도출 후 2023년에 인상 검토
세종	시행(2022년)	기본요금 500원 인상 및 거리 시간 운임 유지
전북	시행중	연구용역 추진 중(2022.5~10월)
전남	시행중	연구용역 추진 중(2022.9~12월)
경북	시행(2021년)	현행 요금 기준 유지 2023년 연구용역 추진 계획
제주	미시행	2022년 9월 연구용역 추진 계획

주 : 2022.9. 기준

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

현행 운임체계 대비 전국 운임체계 평균 상승률은 다음과 같음

○ 현행 운임체계 대비 상승률은 15.18%

[표 7-29] 2022년 표준원가 기준 상승률

구분	현행 운임체계	전국 운임체계 평균 상승률 기준 운송원가	상승률
값	1,462원	1,684원	15.18%

전국 운임체계 평균 상승률을 기준으로 산정한 운임체계는 다음과 같음

[표 7-30] 택시 운임체계 제3안

구분	현행요금	검토안	
		4안	
		100원	200원
기본운임	3,300원	3,800원	
거리 운임	133m	115m	231m
시간 운임	34초	28초	56초
체감률	45.57%	45.77%	
상승률	-	15.18%	

택시 운임체계 대안 중 제3안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-31] 운행 거리별 운행요금 추정(제3안)

(단위 : 원)

구분	현행요금	검토안	
		3안	
3km	4,300	5,700	
4.1km	6,000	6,900	
5km	6,800	7,900	

4) 제4안 : 기본요금만 900원 인상(기본요금 4,200원)하는 방안

- 기존 기본요금 3,300원에서 900원 인상한 4,200원 인상 시 기본요금은 이전보다 27.27%가 인상한 수치임

[표 7-32] 2022년 표준원가 기준 상승률

구분	현행 운임체계 기본요금	변경된 기본요금	상승률
값	3,300원	4,200원	27.27%

- 현행 운임체계 대비 기본요금 900원 만 인상 시 원가 상승률은 다음과 같음
- 현행 운임체계 대비 상승률은 18.44%

[표 7-33] 2022년 표준원가 기준 상승률

구분	현행 운임체계	2022년 km당 운송원가	상승률
값	1,462원	1,731원	18.44%

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

- 기본요금 900원 만 인상하는 안을 바탕으로 산정한 운임체계는 다음과 같음

[표 7-34] 택시 운임체계 제4안

구분	현행요금	검토안	
		5안	
		100원	200원
기본운임	3,300원	4,200원	
거리 운임	133m	133m	266m
시간 운임	34초	34초	68초
체감률	45.57%	35.80%	
상승률	-	18.44%	

- 택시 운임체계 대안 중 제4안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-35] 운행 거리별 운행요금 추정(제4안)

(단위 : 원)

구분	현행요금	검토안	
		4안	
3km	4,300	6,100	
4.1km	6,000	7,100	
5km	6,800	7,900	

제3절 경형·소형·모범·대형택시 운임·요금 조정안

1. 요금체계 조정 개요

- 2022년 7월 기준 현재 경상남도 요금체계는 소형택시 및 모범·대형택시의 요금체계가 정립되어 있으나 실제 경상남도 내에서는 중형택시만 운행하고 있으며 소형·모범·대형택시는 운행하지 않음
- 각 유형의 택시별 운행실태 조사와 원가 산정을 실시하는 게 바람직하나 현재 운행을 하지 않는 상황에서 이러한 인상안 적용은 어려움
- 특히 경형 택시는 경상남도 내에서는 운임 요금이 존재하지 않아 타 지자체의 사례를 바탕으로 신설하는 방안을 제시함
- 연구소는 소형·모범·대형택시에 3km, 4.1km, 5km당 택시 요금을 산정하고 중형택시와 같은 인상률을 적용하는 요금 인상안과 기본요금만 인상하는 방안 그리고 연구소 대안을 적용하여 운임 요금을 산정함

2. 경형 택시 운임 요금 신설안

- 2022년 7월 기준 현재 경형 택시 운임 요율을 산정한 광역자치단체는 6곳으로 2018년 이후에 인상한 자치단체를 기본 자료로 반영함

[표 7-36] 지역별 경형 택시 요금 현황

(단위 : 원)

지역	기본운임 (2km까지)	거리 운임	시간 운임	할증	시행 일자
대구	2,200원	143m당	34초당	심야 20%, 심야 사업구역 외 중복할증 40%	18.11.01
인천	2,100원	145m당	35초당	심야 20%, 사업 구역 외 30%	19.03.09
경기	2,600원	165m당	40초당	심야 20%, 사업 구역 외 30%	19.05.04
강원	2,200원	157m당	38초당	심야 20%, 사업 구역 외 30%	22.04.25
충북	1,600원	173m당	41초당	심야 20%, 사업 구역 외 30%	13.02.15
경북	2,200원	182m당	44초당	심야 20%, 사업 구역 외 30%	19.03.01

주 1 : 충북은 2013년 첫 재정 이후 변경이 없어 평균 산정에서 제외

2 : 인천은 기본요금 3km, 주행요금과 시간요금은 200원으로 산정하여 계산 편의를 위해 기본요금 2km, 주행요금과 시간요금은 100원으로 가정하고 계산함

[표 7-37] 타 광역단체 경형 택시 요금 및 적용 요금

구분	값	근거
기본운임 평균	2,260원	충북 제외 5개 광역단체 기본운임 평균
거리 운임 평균	158.4m	충북 제외 5개 광역단체 거리 운임 평균

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

2022년 경형 택시요금 제시안은 아래와 같음

[표 7-38] 경형 택시 운임 요율 제시안

구분	요금체계 신설안 결과
기본운임 (2km당)	2,300원
거리 운임 (100원)	158m
시간 운임 (100원)	38초
체감율	55.04%

산정 결과 기본요금은 2km에 2,300원, 거리 운임 158m당 100원, 시간 운임은 15km/h 이하 주행 시 38초당 100원으로 나옴

3km, 4.1km, 5km당 택시 요금은 다음과 같음

[표 7-39] 경형 택시 운행 거리별 요금 추정

(단위 : 원)

구분	요금
3km	3,600원
4.1km	4,500원
5km	5,200원

3. 소형택시 운임 요금 조정안

- 경상남도의 소형택시 운임 요금은 기본운임이 2,000원, 거리 운임이 199m당 100원 시간 운임은 48초당 100원으로 책정함

[표 7-40] 기존 경상남도 소형택시 운임 요금

구분		소형택시
운임 조정 결정권자		경상남도지사
운임 조정 시행일		2019.04.11.
운임체계	기본운임	
	이후 운임	거리 운임
		시간 운임
		2,000(2km) 199m당 100원 48초당 100원

- 경상남도 소형택시 요금체계는 존재하나 실제 운행은 하지 않음
 - 소형택시의 미운행으로 원가 산정에 큰 어려움이 존재하여 중형택시 상승률을 적용해 대안을 제시
 - 4.1km 주행 시 나오는 기존 운임체계 요금을 계산하여 총원가를 계산하고 이후 18.8%를 증가한 값으로 km당 원가를 산정함

[표 7-41] 경상남도 소형택시 거리 원가와 상승률

(단위 : 원)

구분	km당 원가	상승률
현행 요금체계	915원	-
2022년 km당 원가	1,087원	18.80%

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 기존 소형택시 운임 요율에 상승률을 적용하여 소형택시 운임체계를 산정하였으며 상승률을 반영하는 경우와 기본운임만 인상하는 경우에서 4가지 안을 제시하여 운임 요율을 산정함

[표 7-42] 소형택시 운임체계 검토 안(상승률 반영)

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	2,000원	2,500원	2,700원	2,900원	3,100원
거리 운임	199m	186m	226m	288m	397m
시간 운임	48초	45초	54초	69초	95초
체감률	50.25%	43.00%	32.76%	23.93%	16.24%
상승률	-	18.80%			

[표 7-43] 상승률 반영 시 소형택시 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	3,100원	3,700원	3,900원	4,000원	4,100원
4.1km	3,800원	4,500원	4,500원	4,500원	4,500원
5km	4,300원	5,100원	4,900원	4,800원	4,700원

[표 7-44] 소형택시 운임체계 검토 안(기본운임만 인상)

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	2,000원	2,500원	2,700원	2,900원	3,100원
거리 운임	199m	199m			
시간 운임	48초	48초			
체감률	50.25%	40.20%	37.22%	34.66%	32.42%
상승률	-	16.37%	22.91%	29.46%	36.00%

[표 7-45] 기본금만 인상 시 소형택시 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	3,100원	3,700원	3,900원	4,200원	4,400원
4.1km	3,800원	4,400원	4,600원	4,900원	5,100원
5km	4,300원	4,900원	5,200원	5,400원	5,700원

4. 모범·대형택시 운임·요금 조정안

- 경상남도의 모범·대형택시 운임·요율은 기본운임이 4,500원, 거리 운임이 160m당 200원 시간 운임은 38초당 200원으로 책정함

[표 7-46] 기존 경상남도 모범·대형택시 운임·요금

구분		소형택시
운임 조정 결정권자		경상남도지사
운임 조정 시행일		2019.04.11.
운임체계	기본운임	
	이후 운임	거리 운임
		시간 운임
		4,500(3km) 160m당 200원 38초당 200원

- 경상남도 모범·대형택시 요금체계는 존재하나 실제 운행은 하지 않음
- 모범·대형택시의 미운행으로 원가 산정에 큰 어려움이 존재하여 중형택시 상승률을 적용해 대안을 제시
 - 모범·대형택시는 다른 유형의 택시와 다르게 기본요금 거리는 3km로 하고 시간 및 거리 운임은 200원으로 책정함
 - 4.1km 주행 시 나오는 기존 운임체계 요금을 계산하여 총원가를 계산하고 이후 18.8%를 증가한 값으로 km당 원가를 산정함

[표 7-47] 경상남도 모범·대형택시 거리 원가와 상승률

(단위 : 원)

구분	km당 원가	상승률
현행 요금체계	1,760원	-
2022년 km당 원가	2,091원	18.80%

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 기존 소형택시 운임 요율에 상승률을 적용하여 소형택시 운임체계를 산정하였으며 상승률을 반영하는 경우와 기본운임만 인상하는 경우에서 4가지 안을 제시하여 운임 요율을 산정함

[표 7-48] 모범·대형택시 운임체계 검토안(상승률 반영)

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	4,500원	5,500원	5,700원	5,900원	6,100원
거리 운임	160m	149m	172m	204m	282m
시간 운임	38초	36초	41초	49초	68초
체감률	83.33%	73.36%	61.22%	49.90%	34.29%
상승률	-	18.80%			

[표 7-49] 상승률 반영 시 모범·대형택시 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,500원	5,500원	5,700원	5,900원	6,200원
4.1km	7,200원	8,600원	8,600원	8,600원	8,600원
5km	8,600원	10,100원	9,900원	9,700원	9,400원

[표 7-50] 모범·대형택시 운임체계 검토안(기본운임만 인상)

구분	현행요금	검토안			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	4,500원	5,300원	5,800원	6,300원	6,800원
거리 운임	160m	160m			
시간 운임	38초	38초			
체감률	83.33%	68.18%	65.79%	63.56%	60.48%
상승률	-	17.02%	20.43%	23.83%	28.94%

[표 7-51] 기본금만 인상 시 모범·대형택시 운행 거리별 운행요금 추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,500원	5,500원	5,700원	5,900원	6,200원
4.1km	7,200원	8,400원	8,700원	8,900원	9,300원
5km	8,600원	9,800원	10,100원	10,300원	10,700원

제4절 택시업계 운전직 근로자 적정 임금 산정

1. 적정 임금 산정 개요

1) 임금 산정 적용 기본 변수 산정

- 현재 택시업체의 매출액 대비 매출원가 비율은 102.68%로 적자를 기록하여 회사 경영에 차질을 빚지 않도록 운전직 근로자 임금 산정이 필요할 것으로 판단됨
- 택시회사에서 조사된 차량 가동률을 바탕으로 실제 차량을 운전하면서 근로를 하는 것으로 판단해 각 운전직 근로자 임금 대안 금액에 가동률을 곱하여 임금을 산정함
 - 경상남도 일반택시 차량 가동률은 69.96%
- 회사 수익 적자를 고려해 적정이윤은 적정 투자보수 기준으로 하여 산정

[표 7-52] 회사 수익 고려 운전직 근로자 임금 산정 변수

구분	값
가동률	69.96%
영업 거리	88.82km
1일 대당 적정이윤	504원
시간·거리 병산 효과율	22.82%

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

- 택시업계 운전직 근로자의 처우개선을 위한 원가 산정 기본 변수는 다음과 같음

[표 7-53] 택시업계 운전직 근로자 임금 산정 항목별 산정기준

대분류	중분류	소분류	내용
인건비	직접 인건비	운전직	대안에 적용된 월 임금에 가동률을 곱해 산정
		정비직	임금대장에 의한 실 발생한 금액 반영
	간접 인건비	관리직	임금대장에 의한 실 발생한 금액 반영
복리후생비	법정 복리후생비		법정 4대 보험료를 적용
	기타 복리후생비		2021년에 조사된 발생 금액 적용
유류비	LPG 비, 잡유비		업체별 유류 사용 금액 및 사용량 반영
차량 유지비	타이어비, 정비비		재무제표상 발생한 금액 적용
차량 보험료			재무제표상 발생한 금액 적용
차량 감가상각비			차량 감가상각비 명세서를 바탕으로 평균 차량 취득 가액에 5년의 내용연수를 적용하여 정액법으로 산정
사고 상비			재무제표상 발생한 금액 적용
제세공과금			재무제표상 발생한 금액 적용
기타경비			재무제표상 실 발생 금액을 적용하되, 사별로 계정 과목이 상이한 부분을 동일하게 계정분류 시킨 후 적용
적정이윤			적정이윤 = 요금기저 × 적정 투자보수율
부가가치세			부가가치세 = (총 원가 + 적정이윤) × 0.1

주 : 요금기저 = 순 가동 설비자산액 + 무형자산(영업권 제외) + 운전자금

2) 운전직 근로자 임금 대안 제시

- 운전기사 처우개선을 위한 원가 산정 시 인건비 적용기준은 다음과 같음
 - 대안 1 : 2022년 2인 가구 기준 기본 중위소득 50%
 - 대안 2 : 2022년 최저임금 기준 월 급여 적용
 - 대안 3 : 경상남도 2022년 생활임금 적용

- 2022년 최저임금 기준 월급여액(주 소정근로시간 40시간, 주휴 시간 8시간 포함, 한 달 근무 시간 209시간 기준)은 1,914,440원으로 운전기사 처우개선을 위하여 1인당 최저임금 월급여액 수준을 보장한다고 가정함

- 생활임금은 최저임금 이상으로 노동자의 인간적, 문화적 생활을 가능하게 할 목적으로 생활임금 심의위원회의 심의를 거쳐 도지사가 매년 결정함

- 2022년 기준 경상남도 생활임금은 10,700원이며 월급여액을 환산하면 2,236,330원임

[표 7-54] 근로자 처우개선을 위한 인건비 적용기준

(단위 : 원)

구분	금액	적용기준
대안 1	1,630,043	2022년 기준 중위소득 50%(2인 가구)
대안 2	1,914,440	2022년 최저임금 월 급여
대안 3	2,236,300	2022년 경상남도 생활임금 수준

2. 적정 임금 산정

1) 인건비

- 운전직 인건비는 2022년 기준 중위소득 50%, 최저임금, 경상남도 생활임금을 적용하여 운전직 인건비를 산정함
 - 중위소득은 2인 가구를 기준으로 산정함
 - 최저임금 및 경상남도 생활임금의 근로 시간은 월 209시간을 기준으로 임금을 산정함

- 2022년 최저임금 월 급여 수준을 적용하여 나온 결과는 다음과 같음

[표 7-55] 2022년 중위소득 50% 적용 인건비 산정표

구분		금액	비고
1인 월평균 인건비		1,630,043원	
가동률		69.96%	
가동률 적용 월평균 인건비		1,140,378원	
대당 소요 인원		1.8112명	
대당 인건비	월간	2,065,452원	월간 대당 인건비 × 12개월 ÷ 365일
	일간	67,905원	
1일 평균 영업 거리		88.82km	
영업 km당 운전기사 인건비		765원	

주 : 2인 가구 기준으로 산정함

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

□ 2022년 최저임금 수준을 적용하여 나온 결과는 다음과 같음

[표 7-56] 2022년 최저임금 적용 인건비 산정표

구분	금액	비고
1인 월평균 인건비	1,914,440원	
가동률	69.96%	
가동률 적용 월평균 인건비	1,339,342원	
대당 소요 인원	1.8112명	
대당 인건비	월간	2,425,817원
	일간	79,753원
1일 평균 영업 거리	88.82km	
영업 km당 운전기사 인건비	898원	

□ 2022년 경상남도 생활임금 수준을 적용하여 나온 결과는 다음과 같음

[표 7-57] 2022년 경상남도 생활임금 적용 인건비 산정표

구분	금액	비고
1인 월평균 인건비	2,236,300원	
가동률	69.96%	
가동률 적용 월평균 인건비	1,564,515원	
대당 소요 인원	1.8112명	
대당 인건비	월간	2,833,650원
	일간	93,161원
1일 평균 영업 거리	88.82km	
영업 km당 운전기사 인건비	1,049원	

2) 법정 복리후생비

□ 복리후생비 산정

○ 방안별 법정 복리후생비 산정명세는 다음과 같음

[표 7-58] 방안별 법정 복리후생비

구분	2022년 2인 가구 중위소득 50%	최저임금 월 급여(2022년)	경상남도 2022년 생활임금	비고
1인당 월평균 인건비	1,140,378원	1,339,342원	1,564,536원	
대당 소요 인원	1.8112명			
가동률	69.96%			
월간 대당 인건비	2,065,433원	2,425,793원	2,833,661원	
법정 효율	11.224%			
월 복리후생비	231,824원	272,271원	318,050원	
일 복리후생비	7,621원	8,951원	10,456원	
1일 평균 영업 거리	88.82km			
영업 km당 법정 복리후생비	86원	101원	118원	

주 : 1인당 월 임금 총액은 퇴직금을 제외한 금액임

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

□ 운송원가 집계표

○ 2022년 중위소득 50% 수준 적용 운송원가 집계

[표 7-59] 운전직 2022년 기준 중위소득 50% 적용 택시 운송원가

(단위 : 원)

구분		1일 대당 금액	km당 운송원가
운송원가	유류비	36,112	407
	인건비	71,255	803
	복리후생비	12,655	143
	차량 유지비	7,173	81
	차량 보험료	10,140	114
	감가상각비	13,004	146
	사고 보상비	1,453	16
	카드 수수료	2,400	27
	소계	154,192	1,737
일반관리비	인건비	10,134	114
	복리후생비	1,446	16
	제세공과금	784	9
	기타경비	8,086	91
	소계	20,450	230
영업 외 수익		-6,991	-79
총원가		167,651	1,888
적정이윤		504	6
부가가치세		16,816	189
총 운송원가		184,971	2,083

주 1) 2인 가구 기준으로 산정함

2) 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

○ 2022년 최저임금 월 급여 수준 적용 운송원가 집계

[표 7-60] 운전직 최저임금 적용 택시 운송원가

(단위 : 원)

구분		1일 대당 금액	km당 운송원가
운송원가	유류비	36,112	407
	인건비	83,103	936
	복리후생비	13,985	158
	차량 유지비	7,173	81
	차량 보험료	10,140	114
	감가상각비	13,004	146
	사고 보상비	1,453	16
	카드 수수료	2,400	27
	소계	167,370	1,885
일반관리비	인건비	10,134	114
	복리후생비	1,446	16
	제세공과금	784	9
	기타경비	8,086	91
	소계	20,450	230
영업 외 수익		-6,991	-79
총원가		180,829	2,036
적정이윤		504	6
부가가치세		18,133	204
총 운송원가		199,466	2,246

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

○ 2022년 경상남도 생활임금 월 급여 수준 적용 운송원가 집계

[표 7-61] 운전직 경상남도 생활임금 적용 택시 운송원가

(단위 : 원)

구분		1일 대당 금액	km당 운송원가
운송원가	유류비	36,112	407
	인건비	96,511	1,087
	복리후생비	15,490	175
	차량 유지비	7,173	81
	차량 보험료	10,140	114
	감가상각비	13,004	146
	사고 보상비	1,453	16
	카드 수수료	2,400	27
	소계	182,283	2,053
일반관리비	인건비	10,134	114
	복리후생비	1,446	16
	제세공과금	784	9
	기타경비	8,086	91
	소계	20,450	230
영업 외 수익		-6,991	-79
총원가		195,742	2,204
적정이윤		504	6
부가가치세		19,625	221
총 운송원가		215,871	2,431

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

3) 운전직 인건비 대안별 수지 분석

운전직 인건비 대안별 운송원가와 운송수입금을 분석하여 수지율을 산출함

[표 7-62] 대안별 수지 분석

(단위 : 원, %)

구분	2022년 중위소득 50% 기준	2022년 최저임금 기준	2022년 경상남도 생활임금 기준
영업 km당 운송수입금	1,440원	1,440원	1,440원
영업 km당 운송원가	2,083원	2,246원	2,431원
영업 km당 운송수지	643원	806원	991원
수지율	44.65%	55.97%	68.82%

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

4) 2021년 기준 운송원가 대비 대안별 운송원가 비교

2021년 기준 운송원가 대비 인건비 대안별 대당 운송원가 비교 결과, 2021년 기준 운송원가 대비 대안별 운송원가는 모두 증가한 것으로 보임

[표 7-63] 대안별 2021년 운송원가 대비 증감률

구분	구분	1일 대당	비고
2022년 중위소득 50% 기준	2021년 기준 운송원가	145,301원	
	2022년 운송원가	184,971원	
	증감률	27.30%	
2022년 최저임금 기준	2021년 기준 운송원가	145,301원	
	2022년 운송원가	199,466원	
	증감률	37.28%	
2022년 경상남도 생활임금 기준	2021년 기준 운송원가	145,301원	
	2022년 운송원가	215,871원	
	증감률	48.57%	

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

3. 적정 임금 반영 운임·요금 조정

1) 운임체계 조정 개요

- 2022년 운송원가를 근거로 하여 운임체계를 대안별로 제시
- 현행 운임체계의 근간인 기본거리(2km)는 변동이 없는 것을 전제로 함
- 2021년도 운송원가 대비 운송원가 상승률을 산출하여 요금 인상률을 적용함
 - 투자자산에 대한 이윤 보장으로 이론적 근거가 명확한 자산 기준(적정 투자보수)의 적정이윤을 산정하여 적용한 운송수지률 기준으로 운임체계 대안을 제시함
 - 대안별 운송원가의 운송수지률 바탕으로 각 운임체계 대안을 제시함
 - 택시 운임·요금 조정 수준은 1회 평균 영업 거리에 드는 총원가 보상을 기준으로 함

[표 7-64] 대안별 수지 분석

구분	2022년 중위소득 50% 기준	2022년 최저임금 기준	2022년 경상남도 생활임금 기준
2021년 영업 km당 운송원가	1,636원	1,636원	1,636원
2022년 영업 km당 운송원가	2,083원	2,246원	2,431원
영업 km당 운송수지 인상률	-447원 27.32%	-610원 37.29%	-795원 48.59%

주 : 적정이윤 적정 투자보수 기준 2022년 km당 운송원가 산정

2) 운임체계 조정 요율 및 요금

□ 중위소득 50%(2인 가구) 적용 시 요금 안은 다음과 같음

[표 7-65] 중위소득 50% 기준(2인 가구) 운임체계 검토안

구분	현행요금	중위소득 50%(2인 가구)			
		1인	2인	3인	4인
기본운임	3,300원	4,200원	4,400원	4,600원	4,800원
거리 운임	133m	104m	116m	130m	149m
시간 운임	33초	25초	28초	31초	36초
체감률	45.57%	45.64%	39.23%	33.39%	28.02%
상승률	-	27.32%			

□ 중위소득 50%(2인 가구)를 적용한 운임 요율 각 대안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-66] 중위소득 50% 기준(2인 가구) 운임체계 요금추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1인	2인	3인	4인
3km	4,300	6,300	6,500	6,600	6,700
4.1km	6,200	7,600	7,600	7,600	7,600
5km	6,800	8,700	8,600	8,500	8,300

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

□ 2022년 최저임금 적용 시 요금 안은 다음과 같음

[표 7-67] 2022 최저임금 기준 운임체계 검토안

구분	현행요금	2022 최저임금			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	3,300원	4,400원	4,600원	4,800원	5,000원
거리 운임	133m	91m	100m	111m	124m
시간 운임	33초	22초	24초	27초	30초
체감률	45.57%	49.76%	43.46%	37.68%	32.36%
상승률	-	37.29%			

□ 2022년 최저임금 적용한 운임 요금 각 대안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리 별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-68] 2022년 최저임금 기준 운임체계 요금추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,300	6,800	6,900	7,000	7,100
4.1km	6,200	8,200	8,200	8,200	8,200
5km	6,800	9,500	9,300	9,200	9,100

경상남도 택시 운임의 기준 및 요율 조정 연구용역

□ 2022년 경상남도 생활임금 적용 시 요금 안은 다음과 같음

[표 7-69] 2022 경상남도 생활임금 기준 운임체계 검토안

구분	현행요금	2022 경상남도 생활임금			
		1안	2안	3안	4안
기본운임	3,300원	5,000원	5,200원	5,400원	5,600원
거리 운임	133m	93m	102m	113m	127m
시간 운임	33초	22초	25초	27초	31초
체감률	45.57%	42.87%	37.55%	32.64%	28.07%
상승률	-	48.59%			

□ 2022년 경상남도 생활임금을 적용한 운임 요율 각 대안의 3km, 4.1km, 5km 운행 거리별 운행요금 추정 금액은 다음과 같음

[표 7-70] 2022년 경상남도 생활임금 기준 운임체계 요금추정

(단위 : 원)

구분	현행요금	1안	2안	3안	4안
3km	4,300	7,500	7,600	7,700	7,800
4.1km	6,200	8,900	8,900	8,900	8,900
5km	6,800	10,100	10,000	9,900	9,800

제5절 할증요금 조정 방안

1. 경상남도 할증 제도 현황

□ 경남의 할증 제도 현황은 다음과 같음

[표 7-71] 경상남도 시·군별 할증제도 현황

구분	심야	시계 외	복합
경상남도	20%	30%	-
창원시	20%	30%	20% → (동 → 읍·면) 40% → (읍·면 간)
진주시	30%	20%	35%
통영시	30%	20%	31%
사천시	30%	20%	30%
김해시	30%	20%	40%
밀양시	30%	20%	40%
거제시	30%	20%	35%
양산시	30%	20%	20%
의령군	30%	20%	-
함안군	30%	20%	-
창녕군	30%	20%	-
고성군	30%	20%	-
남해군	20%	20%	-
하동군	30%	20%	-
산청군	30%	20%	-
함양군	30%	20%	-
거창군	20%	-	-
합천군	30%	20%	-

자료 : 각 시·군 홈페이지

2. 할증 제도 개선 필요성

- 경상남도의 할증 제도는 심야 할증과 시계 외 할증만 시행하고 있고 복합할증은 시 지역에서만 시행하고 있음
- 요금 인상에서 2022년 운송원가를 적용하여 요금을 인상하면 급격한 요금 인상으로 시민들의 반발이 심할 것으로 예상하며, 할증 제도 개선을 통하여 요금 인상을 하는 것이 현실적으로 가능할 것으로 보임
- 경상남도는 인원 할증이나 화물 할증 제도가 없어 이러한 상황을 고려하여 할증 부과를 하는 것을 검토해 볼 필요가 있음
- 주말이나 공휴일에 근무하는 상황을 판단하여 주말 및 공휴일 할증 제도를 도입해 운전직 근로자의 근무 여건을 개선하고 업무 편의를 향상할 것으로 보임
- 할증 적용에 있어 출발지부터 적용하는 것은 시민들의 택시 이용에 대해 불신과 저항이 거셀 것으로 판단되어 할증 지점을 지나가는 순간 할증을 적용하는 것이 가장 중요하다고 판단됨

3. 할증 제도 관련 경남 택시 업체 의견

- 할증 제도와 관련하여 택시업계에 다양한 의견이 존재해 아래와 같이 의견을 남겼음

1) 경남 택시 운전직 근로자 의견

- 일반택시(일신 교통) 노조위원장 김상두
 - 현행 30% 시외요금 할증 요금 체계 아래에서는 시외 운행이 시내 주행보다 시간당 운송수익이 적음. 시계 외 할증요금을 40%로 인상할 필요가 있음
- 개인택시 운송 사업자 김영구
 - 시외 운행 시에는 사업 구역으로 복귀하여야 하므로 왕복으로 운행하게 되나, 시외 할증 요율이 매우 낮게 책정되어 있어 시내 주행보다 거리 당 운임이 매우 낮은 실정임. 이에 따라 현행 시계 외 할증 요율의 현실화가 필요하며, 할증 적용 시점을 시군 경계가 아닌 탑승지부터 적용토록 할 필요가 있으며 기본요금 또한 물가 상승에 반영하여 현실화해야 함

[표 7-72] 김영구 씨 제시 시외지역 실 운행 시 택시요금

구분	출발지	목적지	요금	거리	비고
시외	김해 읍하	부산 하단동	21,500원	22km	
		부산 화명동	32,000원	30km	
		창원 성주동	15,000원	15km	
시내		김해 장유 무계	5,100원	3.4km	

□ 개인택시 운송 사업자 조역제

- 현재의 낮은 시계 외 할증 하에서는 시외 운행이 시내 운행보다 매우 불리하여 시외지역 운행을 피하고 있음. 시외 운행 시 왕복으로 운행해야 하므로 시계 외 할증률을 50%로 인상하여야 함

2) 경남 택시 일반택시, 개인택시 운수 조합 의견

□ 경상남도 개인택시운송 사업조합 총무부장 최원익

- 택시업계 상황을 고려해 요금 인상을 하면 주민들의 반발이 심해 할증요금을 개선하여 요금 인상이 필요하다고 판단됨. 이에 각 할증요금을 10%씩 인상하여 운임·요율을 산정할 필요가 있다고 생각함

□ 경상남도 택시운송 사업조합 사무부장 이순권

- 할증을 적용하려면 최근 물가 가격에 따라 적용하는 게 적절하다고 생각함. 할증은 할증 기준을 넘어가면 바로 적용하고 시계 외 할증은 타는 순간부터 적용해 승객들에게 할증에 대해 혼란이 오지 않도록 해야 함. 택시업계 내외적으로 요금 인상을 하려면 시계 외 할증을 40%로 인상하는 게 맞다 생각함

4. 기존 할증 제도 검토안

1) 기존 할증 제도 개요

- 현재 경상남도외 접한 부산광역시, 울산광역시의 심야 할증요금과 시계 외 할증요금은 각각 20%, 30%로 경상남도외 같은 할증요금 체계를 갖추고 있음
- 부산광역시의 복합할증은 40%를 적용함
- 울산광역시의 복합할증은 심야 할증과 시계 외 할증 비중을 곱하여 적용함

[표 7-73] 부산, 울산 경남 심야 및 시계 외 할증현황

구분	심야 할증	시계 외 할증	복합할증
부산광역시	20%	30%	40%
울산광역시	20%	30%	심야 할증 20% × 시계 외 할증 30%
경상남도	20%	30%	기초 자치단체별 자율 적용

자료 : 전국 택시운송 사업조합연합회(<http://www.taxi.or.kr>), 2022년 기준

2) 심야 할증 개선방안

- 현재 경상남도 심야 할증은 20%를 추가하는 방식으로 24:00~04:00까지 총 4시간을 적용하고 있음
- 그러나 현재 운영하는 심야할증 제도는 운전직 근로자에게 부담감이 되고 택시회사 운영에 큰 지장을 주고 있음
- 해외에서는 심야할증 시간을 대부분 23:00~06:00로 심야할증 제도를 도입하고 있으며 비중은 20%로 경상남도과 동일

[표 7-74] 심야할증 해외 적용 사례

구분	적용 시점	할증요금
이탈리아 로마	22:00~06:00	기본요금 3.5유로 정액 할증 (평일 기준)
호주 시드니	22:00~06:00	미터 운임 20% 할증
일본 도쿄	23:00~05:00	미터 운임 20% 할증
독일 프랑크푸르트	23:00~06:00	1km 1.25유로 할증

자료 : 2018년 인천광역시 택시 운임·요율 산정용역 결과보고서, 경기산업연구원

- 해외 사례를 봤을 때 경상남도의 심야할증 적용 시간은 4시간으로 해외보다 3시간 적게 적용하고 있어 심야할증 시간 범위 확대가 필요함

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

- 해외 사례 중 이탈리아 로마의 사례를 바탕으로 20% 할증 대신 기본요금만 증가하는 방식을 채택함
- 평일, 공휴일 상관없이 적용함

[표 7-75] 경상남도 택시요금 심야 할증제 개선방안

구분	기존내용	개선내용
적용 시점	24:00~04:00	23:00~06:00
미터 운임	택시 미터기 요금 20% 할증	기본요금 4,500원

- 변경된 심야 할증제 적용 시 다음과 같음
 - 적용 운행 거리는 3km, 4.1km 5km
 - 시계 외 운행이 없다는 가정하에 적용
 - 시간 요금과 거리요금은 각각 133m, 34초 당 100원

[표 7-76] 경상남도 택시요금 심야 할증제 개선방안

(단위 : 원)

운행거리	현행 요금	기존 심야 할증 적용 시	변경된 심야 할증 적용 시
3km	4,300	5,200	6,500
4.1km	6,200	7,400	7,500
5km	6,800	8,200	8,300

3) 시계 외 할증 개선방안

- 경상남도 시계 외 할증은 미터기 요금의 30%를 추가하는 방식으로 시계 외 할증을 적용하고 있으며, 적용 기준은 경상남도 사업 범위를 벗어난 시점부터 적용함
- 시계 외 할증은 장거리 이동이 대부분으로 이것은 택시 근로자의 피로도와 근로 부담의 가중으로 시계 외 지역 운행에 큰 부담을 주며 특히 주 업무지에 대한 유류값의 부담은 택시 근로자가 떠안게 되는 상황이 되어 시계 외 할증의 개선이 필요함
- 시계 외 운행 시 발생하는 손해비용은 다음과 같으며 결과 산출의 기본값은 아래와 같음
 - 유류비 : 2022년 표준원가 기준 km당 397원
 - 시계 외 할증 적용은 시계를 벗어난 시점에서 산정
 - 심야 할증 시간 (24:00~04:00) 운행이 없다는 가정하에 적용
 - 기본요금은 3,300원으로 적용
 - 시간 요금과 거리요금은 각각 133m, 34초당 100원

[표 7-77] 시계 외 운행 시 발생하는 복귀 비용과 순이익

(단위 : 원, km)

구분	요금	운행 거리	근무지역까지 복귀 거리	소요 유류비용	순이익
김해시청~김해공항	14,400	14km	11km	4,367	10,033
성산구청~김해 서부 문화센터	13,300	12km	9.7km	3,851	9,449
진주역~사천 터미널	11,300	11km	5.7km	2,263	9,037

주 : 복귀 거리 기준은 이전 도착지에서 근무 지역에 들어올 때까지의 거리임

제7장 택시요금의 적정 운임·요금 산출 및 조정방안

- 특히 타 지자체에서 승객을 태우고 복귀한다면 사업 구역 위반으로 인한 벌금 40만 원을 내야 하는 상황이기에 택시 근로자에게 시계 외 운행이 부담이 큰 상황임
- 이것에 대한 방안으로 연구소 측은 현행 시계 외 할증 30%에서 35%로 인상을 검토하여 적용하는 것을 제안함
- 변경된 시계 외 요금 적용 시 다음과 같음
 - 유류비 : 2022년 표준원가 기준 km당 397원
 - 시계 외 할증 적용은 시계를 벗어난 시점에서 산정
 - 적용 운행 거리는 3km, 4.1km 5km
 - 심야 할증 시간 (24:00~04:00) 운행이 없다는 가정하에 적용
 - 기본요금은 3,300원으로 적용
 - 시간 요금과 거리요금은 각각 133m, 34초당 100원

[표 7-78] 경상남도 택시요금 시계 외 할증제 개선방안

(단위 : 원)

운행 거리	현행 요금	기존 시계 외 할증 적용 시	변경된 시계 외 할증 적용 시
3km	4,300	5,600	5,800
4.1km	6,200	8,100	8,400
5km	6,800	8,800	9,200

[표 7-79] 시계 외 인상 시 발생하는 복귀 비용과 순이익

(단위 : 원, km)

구분	요금	운행 거리	근무지역까지 복귀 거리	소요 유류비용	순이익
김해시청~김해공항	18,700	14km	11km	4,367	14,333
성산구청~김해 서부 문화센터	16,400	12km	9.7km	3,851	12,549
진주역~사천 터미널	13,300	11km	5.7km	2,263	11,037

주 : 복귀 거리 기준은 이전 도착지에서 근무 지역에 들어올 때까지의 거리임

4) 복합 할증 개선방안

- 경상남도의 복합할증 제도는 시·군별로 자율적으로 지정하고 있으며 시·군별 복합할증이 통일되지 않아 혼란을 가중함
- 특히 복합할증이 적용되는 지역은 차량이 다니기 험지이고 이후 업무에 큰 부담감을 가중해 이에 대한 손실 보상을 위해 기존 요금에 45% 할증하여 산정함
- 변경된 심야 할증제 적용 시 다음과 같음
 - 적용 운행 거리는 3km, 4.1km, 5km
 - 시계 외 운행과 심야 운행은 없다는 가정하에 적용
 - 기본요금은 3,300원으로 적용
 - 시간 요금과 거리요금은 각각 133m, 34초당 100원
- 김해시 기존 복합할증과 비교하면 결과는 다음과 같음
 - 김해시 복합할증은 운행요금에 40% 더 받음

[표 7-80] 경상남도 택시요금 복합 할증제 개선방안

(단위 : 원)

운행 거리	기존 요금	김해시 복합 할증	변경된 복합 할증 적용 시
3km	4,300	6,000	6,200
4.1km	6,200	8,700	9,000
5km	6,800	9,500	9,900

5. 추가 할증 제도 검토안

1) 인원 할증

- 현행 택시 운행에서 종종 발생하는 택시 운전자의 서비스 기피 현상은 다수인원 승객에 대한 승차 거부가 대표적으로, 운전자들은 1~2명의 승차 인원을 선호하고 있어 다수인원 이용자들도 편리하게 이용할 수 있는 제도적 개선방안이 필요함
- 창원시 기준 시내버스 성인 버스카드 요금은 1,450원으로 3명 이상 인원이 택시를 이용한다면 버스보다 택시를 저렴하게 이용할 수 있는데 이것은 택시 이용에 따른 편의와 이동 효율성, 신속성을 고려할 시 바람직하지 않은 현상이라 판단됨
 - 현행 택시 기본요금 3,300원, 창원시 시내버스 성인 3명 요금 4,350원
- 인원 요금 산정 시 기준 인원은 2인으로 두며 3명 이상일 경우 성인 기준 1명당 1,000원의 요금을 가산하는 인원 할증제 도입을 제안함
 - 청소년(만 13세 이상 ~ 만 19세 미만)은 600원 적용
 - 어린이(만 13세 미만)는 400원 적용

[표 7-81] 경상남도 택시요금 인원 할증제 도입방안

(단위 : 원)

기준	연령대	요금
3명 이상 탑승할 경우	성인	1,000
	청소년	600
	어린이	400

2) 화물 할증

- 화물 할증 요금 제도는 화물을 운송함에 따른 택시 서비스의 보상 측면과 승객 이동 및 화물 운반이 동시에 일어나는 부분에 대한 효용 증대의 일부분을 승객이 부담하는 개념임
- 2개 이상의 화물을 소지하는 승객에 대해 할증요금 제도가 없으면 따라 승객에 대한 서비스 저하와 승차 거부의 가능성이 큼
- 부피가 큰 화물을 소지하거나 하중이 큰 화물을 소지한 승객에게 트렁크를 이용해야 하는 경우 화물 개수 당 일정 금액을 지급하는 제도를 도입해야 할 필요가 있음
- 해외 사례로 다음과 같음

[표 7-82] 해외 화물할증 사례

지역	할증요금
프랑스 파리	수하물이 2개 이상 일시 두 번째 수하물부터 1유로 추가 요금 부과
캐나다 오타와	수하물 크기에 따라 4개 이상일 경우 개당 0.5 캐나다 달러씩 부과하며 최대 3 캐나다 달러까지 부과함

자료 : 2020년 충청남도 택시 운임·요율의 합리화 방안 연구, (주)와이비에스 컨소시엄

- 프랑스 파리의 사례를 바탕으로 트렁크에 들어가는 화물 개당 1,000원씩 받아 화물 할증 제도를 도입하는 게 적합하다고 판단됨

[표 7-83] 화물할증 요금제도 제안

구분	적용기준	금액
화물 할증 적용기준	트렁크 사용이 필요한 화물	1,000원

3) 주말 및 공휴일 할증

- 운전직 근로자들은 대부분 근로자와 다르게 주말이나 공휴일 근무에 대한 체계적인 보상이 없는 것을 고려할 때, 휴일 근무에 대한 업무환경 개선이 필요함
- 주말 및 공휴일 할증요금을 도입하여 휴일 택시 운행에 대한 최소한의 보상이 이루어질 수 있도록 한다면, 휴일 운행 기피 현상이 감소하여 승객의 휴일 택시 이용에 대한 편의도 향상될 것으로 보임
- 주말 및 공휴일 할증요금을 도입하여 휴일 택시 운행에 대한 최소한의 보상이 이루어질 수 있도록 한다면, 휴일 운행 기피 현상이 감소하여 승객의 휴일 택시 이용에 대한 편의도 향상될 것으로 보임
- 해외에서 적용한 주말 및 공휴일 할증은 다음과 같음

[표 7-84] 주말 및 공휴일 할증요금 적용 사례

지역	적용 시점	할증요금
이탈리아 로마	월요일~토요일	기본요금 3.0유로
	일요일, 공휴일	기본요금 4.5유로
프랑스 파리	월요일~토요일	이후 요금 km당 0.96유로
	일요일	이후 요금 km당 1.21유로

자료 : 2018년 인천광역시 택시운임·요금 산정 용역 결과 보고서, 경기산업연구원

- 주말 및 공휴일 할증의 경우 업체, 시민의 의견을 수렴 후 의견 결과를 토대로 다음 용역 검증에 판단이 필요한 문제임