

# 부여군 제3차 택시총량조사 및 중기공급계획

- 최종보고서 -

2014. 12



부 여 군



# 목 차

제1장 과업의 개요 .....	1
제1절 과업의 배경 및 목적 .....	3
제2절 과업의 범위 .....	3
1. 공간적 범위 .....	3
2. 시간적 범위 .....	3
3. 내용적 범위 .....	4
제3절 과업의 수행과정 .....	5
 제2장 부여군 일반현황 .....	 7
제1절 지역 현황 .....	9
1. 지리적 위치 및 행정구역 .....	9
2. 인구 및 세대수 .....	11
제2절 교통 현황 .....	15
1. 도로 현황 .....	15
2. 교통망 현황 .....	16
3. 주요 가로별 교통량 현황 .....	17
4. 버스 현황 .....	19
제3절 택시 현황 .....	20
1. 택시업체 및 대수 .....	20
2. 휴지차량 및 부제 현황 .....	20
3. 택시 교통사고 현황 .....	21
4. 콜택시 운영 현황 .....	21
5. 택시 운임·요금 현황 .....	22

제3장 장래 사회경제지표 전망 .....	23
제1절 사회경제지표 예측 .....	25
1. 인구수 .....	25
2. 취업자수 .....	26
3. 종사자수 .....	26
4. 수용학생수 .....	27
제2절 택시수요 예측 .....	28
1. 부여군 장래 목적별, 수단별 통행량 .....	28
2. 택시수요 영향요인 .....	30
3. 택시수요 예측 .....	31
제4장 택시 이용객 및 운전자 설문조사 .....	33
제1절 조사개요 .....	35
1. 조사 목적 .....	35
2. 조사 대상 및 방법 .....	35
3. 주요 설문 내용 .....	35
제2절 조사 표본의 구성 .....	36
1. 표본 수 .....	36
2. 택시 이용객 표본의 구성 .....	36
3. 택시 운전자 표본의 구성 .....	37
제3절 택시 이용객 설문조사 .....	38
1. 택시 이용 횟수 .....	38
2. 택시 이용 목적 .....	39
3. 택시 이용 이유 .....	40
4. 택시 이용 시간대 .....	40
5. 택시 이용 방법 .....	41
6. 택시 이용 시 동승 인원 .....	41
7. 택시 이용의 용이성 .....	42

8. 택시 대수의 적정성 .....	42
9. 택시 요금 수준 .....	43
10. 택시 콜 만족도 .....	43
11. 택시 기사 친절도 .....	44
12. 택시 청결도 .....	44
13. 택시 안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행 만족도 .....	45
14. 택시 운전자의 요금 징수 .....	46
15. 택시 이용 시 중점 사항 .....	47
16. 택시 정책 수립 시 중점 사항 .....	47
제4절 택시 운전자 설문조사 .....	48
1. 택시 운전자 근로 현황 .....	48
2. 택시 영업 방식 .....	49
3. 택시 공급 대수의 적정성 .....	50
4. 택시 총량제 시행에 대한 의견 .....	51
5. 택시 감차 시 효과적인 감차 방법 .....	52
6. 택시 감차 의향 .....	53
7. 택시 요금 수준 .....	54
8. 현행 택시 부제에 대한 의견 .....	55
9. 택시 정책 수립 시 중점 사항 .....	56
10. 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소 .....	57
11. 택시 운전자 적정 정년 나이 .....	58
제5절 종합 분석결과 .....	59
1. 택시 이용객 .....	59
2. 택시 운전자 .....	60
제5장 택시 운행실태 분석 .....	63
제1절 조사 개요 .....	65
1. 조사 시기 .....	65
2. 조사 내용 .....	66

3. 조사표본 선정과 규모 .....	68
제2절 택시 운행실태 조사 결과 .....	71
1. 실차율 산정 .....	71
2. 가동률 산정 .....	73
3. 실차율 및 가동률 산정결과(가중평균) .....	75
<b>제6장 택시 총량 산정 결과 .....</b>	<b>77</b>
제1절 택시 총량 산정 개요 .....	79
1. 택시 총량 산정 공식 .....	79
2. 현재 면허대수 .....	79
3. 실차율 산정 .....	79
4. 가동률 산정 .....	80
제2절 택시 총량 산정 결과 .....	82
1. 현재 면허대수 .....	82
2. 실차율 적용 변수 .....	82
3. 가동률 적용 변수 .....	83
4. 택시 총량 산정 결과 .....	83
<b>제7장 중기공급계획 .....</b>	<b>85</b>
제1절 감차계획 수립 방안 .....	87
1. 감차규모 .....	87
2. 감차계획 기간 .....	88
제2절 감차보상금과 재원조성 방안 .....	89
1. 감차보상금 .....	89
2. 감차재원 조성 .....	89
제3절 중기공급계획 .....	91
1. 계획 수립을 위한 기본사항 .....	91
2. 중기공급계획(5년 계획) .....	92
3. 중기공급계획(10년 계획) .....	94

제8장 택시산업 발전방안 .....	97
제1절 택시서비스 개선방안 .....	99
1. 안심택시 .....	99
2. 장애인택시 .....	100
제2절 택시관리 개선방안 .....	102
1. 택시 운전자 교육 .....	102
2. 택시 공급계획 수립과 실행 .....	102
3. 택시 경영 및 서비스 평가와 인센티브 제공 .....	103
부 록 .....	105
1. 택시 실차율 자료 .....	107
2. 조사날짜별 실제 운행대수 산정 자료 .....	109
3. 택시 조사표본 선정 및 조사계획 공문 .....	111

## 표 목 차

[표 2-1] 부여군 행정구역 .....	9
[표 2-2] 부여군 인구 및 세대수 .....	11
[표 2-3] 읍·면별 인구 및 세대수 .....	12
[표 2-4] 연령대별 인구 .....	13
[표 2-5] 부여군 자동차 등록대수 .....	14
[표 2-6] 부여군 도로 연장 .....	15
[표 2-7] 부여군 주요 일반국도 교통량 현황 .....	17
[표 2-8] 부여군 주요 지방도, 국지도 교통량 현황 .....	18
[표 2-9] 농어촌버스 일반현황 .....	19
[표 2-10] 농어촌버스 운행거리 분석결과 .....	19
[표 2-11] 부여군 택시 업체 및 대수 현황 .....	20
[표 2-12] 부여군 휴지차량 및 부제 현황 .....	20
[표 2-13] 부여군 택시 교통사고 발생현황 .....	21
[표 2-14] 부여군 콜택시 운영 현황 .....	21
[표 2-15] 부여군 택시요금 .....	22
[표 3-1] 부여군 인구수 예측 .....	25
[표 3-2] 부여군 취업자수 예측 .....	26
[표 3-3] 부여군 총 종사자수 예측 .....	26
[표 3-4] 부여군 3차 산업 종사자수 예측 .....	27
[표 3-5] 부여군 수용학생수 예측 .....	27
[표 3-6] 부여군 장래 목적별 통행량 .....	28
[표 3-7] 부여군 장래 수단별 통행량 .....	29
[표 3-8] 택시 통행량과 사회경제지표 간의 상관계수 .....	30
[표 3-9] 부여군 택시수요 원단위 산출 .....	31
[표 3-10] 부여군 장래 택시수요 예측 .....	32
[표 4-1] 설문조사의 주요 내용 .....	35
[표 4-2] 표본 수 .....	36



[표 4-3] 택시 이용객 표본의 구성 .....	36
[표 4-4] 택시 운전자 표본의 구성 .....	37
[표 4-5] 성별 평균 택시 이용 횟수(일주일 기준) .....	38
[표 4-6] 연령대별 평균 택시 이용 횟수(일주일 기준) .....	38
[표 4-7] 택시 이용 목적 .....	39
[표 4-8] 시간대별 통행목적별 택시 이용 빈도 .....	39
[표 4-9] 택시 이용 이유 .....	40
[표 4-10] 택시 이용 시간대 .....	40
[표 4-11] 택시 이용 방법 .....	41
[표 4-12] 택시 이용 시 동승 인원 .....	41
[표 4-13] 평소 택시 이용 용이 정도 .....	42
[표 4-14] 택시 대수의 적정성 .....	42
[표 4-15] 택시 요금 수준 .....	43
[표 4-16] 택시 콜 만족도 .....	43
[표 4-17] 택시 기사 친절도 .....	44
[표 4-18] 택시 청결도 .....	44
[표 4-19] 택시 안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행의 만족도 .....	45
[표 4-20] 택시 운전자의 요금 징수 .....	46
[표 4-21] 택시 이용시 가장 중요한 점 .....	47
[표 4-22] 향후 택시 정책 시 중점 사항 .....	47
[표 4-23] 택시 운전자 근로 현황 .....	48
[표 4-24] 택시 영업 방식 .....	49
[표 4-25] 택시 공급 대수의 적정성 .....	50
[표 4-26] 택시 총량제 시행에 대한 의견 .....	51
[표 4-27] 택시 감차 시 효과적인 감차 방법 .....	52
[표 4-28] 택시 감차 보상금 지급시 감차 의향 .....	53
[표 4-29] 택시 요금 수준 .....	54
[표 4-30] 현행 택시 부제에 대한 의견 .....	55
[표 4-31] 향후 택시 정책의 중점 사항 .....	56
[표 4-32] 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소 .....	57

[표 4-33] 택시 운전자 적정 정년 나이 .....	58
[표 5-1] 부여군 택시미터기 현황과 특징 .....	66
[표 5-2] 부여군 택시 조사 내용 .....	67
[표 5-3] 조사표본 .....	69
[표 5-4] 부여군 조사표본 선정 결과 .....	70
[표 5-5] 법인 택시 거리 및 시간 실차율 .....	72
[표 5-6] 개인 택시 거리 및 시간 실차율 .....	72
[표 5-7] 현재 가동률 산정 .....	74
[표 6-1] 도시규모별 목표 거리 및 시간 실차율 .....	80
[표 6-2] 부여군 택시 총량 산정 결과 .....	83
[표 7-1] 균일 감차계획에 의한 택시공급계획(5년 계획) .....	92
[표 7-2] 1차 함수 감차계획에 의한 택시공급계획(5년 계획) .....	93
[표 7-3] 균일 감차계획에 의한 택시공급계획(10년 계획) .....	94
[표 7-4] 1차 함수 감차계획에 의한 택시공급계획(10년 계획) .....	95
[표 8-1] 장애인 콜택시 운영기관 .....	101
[부록-1] 부여군 법인택시 거리, 시간 실차율 .....	107
[부록-2] 부여군 개인택시 거리, 시간 실차율 .....	108
[부록-3] 부여군 법인택시의 날짜별 실제 운행대수 산정 .....	109
[부록-4] 부여군 개인택시의 날짜별 실제 운행대수 산정 .....	110

## 그림 목 차

[그림 1-1] 과업의 수행과정 .....	5
[그림 2-1] 부여군 위치 및 행정구역 .....	10
[그림 2-2] 부여군 인구 및 세대수 .....	11
[그림 2-3] 부여군 읍·면별 인구 분포 .....	12
[그림 2-4] 부여군 연령대별 인구변화 추이 .....	13
[그림 2-5] 부여군 자동차 등록대수 .....	14
[그림 2-6] 부여군 도로 연장 .....	15
[그림 2-7] 부여군 도로망 현황 .....	16
[그림 3-1] 부여군 장래 총 목적통행량 .....	28
[그림 3-2] 부여군 장래 총 수단통행량 .....	29
[그림 3-3] 부여군 장래 택시수요 예측 .....	32
[그림 4-1] 택시 운전자 근로 현황 .....	48
[그림 4-2] 택시 영업 방식 .....	49
[그림 4-3] 택시 공급 대수의 적정성 .....	50
[그림 4-4] 택시 총량제 시행에 대한 의견 .....	51
[그림 4-5] 택시 감차 시 효과적인 감차 방법 .....	52
[그림 4-6] 택시 감차 보상금 지급시 감차 의향 .....	53
[그림 4-7] 택시 요금 수준 .....	54
[그림 4-8] 현행 택시 부제에 대한 의견 .....	55
[그림 4-9] 향후 택시 정책의 중점 사항 .....	56
[그림 4-10] 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소 .....	57
[그림 4-11] 택시 운전자 걱정 정년 나이 .....	58
[그림 8-1] 양산시 U-스마트 안심택시 .....	99



## 제1장 과업의 개요

제1절 : 과업의 배경 및 목적

제2절 : 과업의 범위

제3절 : 과업의 수행과정



## 제1장 과업의 개요

### 제1절 과업의 배경 및 목적

- 부여군의 택시는 농어촌버스와 함께 군민의 이동성을 도모하는 역할을 해왔으나 인구의 지속적인 감소, 승용차의 증가 등으로 애기치 못한 여건 변화 속에서 택시수요가 지속적으로 감소하고 있는 추세임
- 택시수요가 감소하고 있는 가운데 택시의 공급 대수는 줄지 않아 택시공급이 과잉된 상태이며, 수요와 공급의 불균형 상태가 지속되고 있음. 따라서 택시업계는 영업수익이 감소하고 경영의 어려움을 겪고 있는 실정임
- 이로 인해, 근로여건의 악화, 택시 서비스 수준의 저하로 택시이용자는 감소하고 악순환이 지속되면서 택시산업이 위기에 처해 있는 상황임
- 택시산업의 문제를 해결하기 위해서는 보다 합리적이고 체계적인 택시수급관리가 필요한 상황이며, 현실적인 택시제도의 개선 방안이 요구되고 있음
- 부여군의 택시공급량을 안정적으로 유지하고 택시산업의 건전한 발전을 유도하기 위해 제3차 택시총량계획수립(2015년~2019년) 기준에 의거하여 부여군 택시총량계획을 수립하는 데에 목적이 있음

### 제2절 과업의 범위

#### 1. 공간적 범위

- 부여군 전 지역을 공간적 범위로 하며, 부여군 내에 운행 중인 법인 및 개인택시를 대상으로 함(필요시, 인접 시·군을 포함함)

#### 2. 시간적 범위

- 기준연도 : 2014년 (※ 1차: 2006년, 2차: 2011년)
- 목표연도 : 2015~2019년 (※ 1차: 2007~2011년, 2차: 2012~2016년)

### 3. 내용적 범위

- 본 과업은 『택시 사업구역별 총량제 지침』(2014.01.24)에 의거하여 수행하며 내용적 범위는 다음과 같음

#### ■ 부여군 일반현황

- 지역 현황(지리적 위치 및 행정구역, 인구, 세대수, 자동차 등록대수 등)
- 교통 현황(도로, 교통망, 주요 가로별 교통량, 버스 등)
- 택시 현황(택시업체 및 대수, 휴지차량 및 부제, 교통사고, 콜택시, 요금 등)

#### ■ 장래 사회경제지표 전망

- 사회경제지표 예측(인구수, 취업자수, 종사자수, 수용학생수)
- 택시수요 예측(택시수요 영향요인, 장래 택시수요 예측)

#### ■ 택시 이용객 및 운전자 설문조사

- 조사 개요, 조사 표본의 구성
- 택시 이용객 설문조사(현황 및 만족도)
- 택시 운전자 설문조사(현황 및 만족도)
- 종합 분석결과(택시 이용객, 운전자)

#### ■ 택시 운행실태 분석

- 조사개요(조사 시기, 조사 내용, 조사 방법)
- 표본선정과 규모(조사업체 및 대수)
- 택시 운행실태 조사 결과(법인/개인택시의 실차율, 가동률 산정 결과)

#### ■ 택시 총량 산정 결과

- 택시 총량 산정 개요(총량 산정 공식 제시)
- 택시 총량 산정공식에 따른 적정 택시 총량
- 택시 총량의 과잉·과소 공급 규모 도출

#### ■ 중기공급계획

- 감차계획 수립 방안, 감차보상금과 재원조성 방안
- 균일, 선형 감차에 따른 중기공급계획 수립

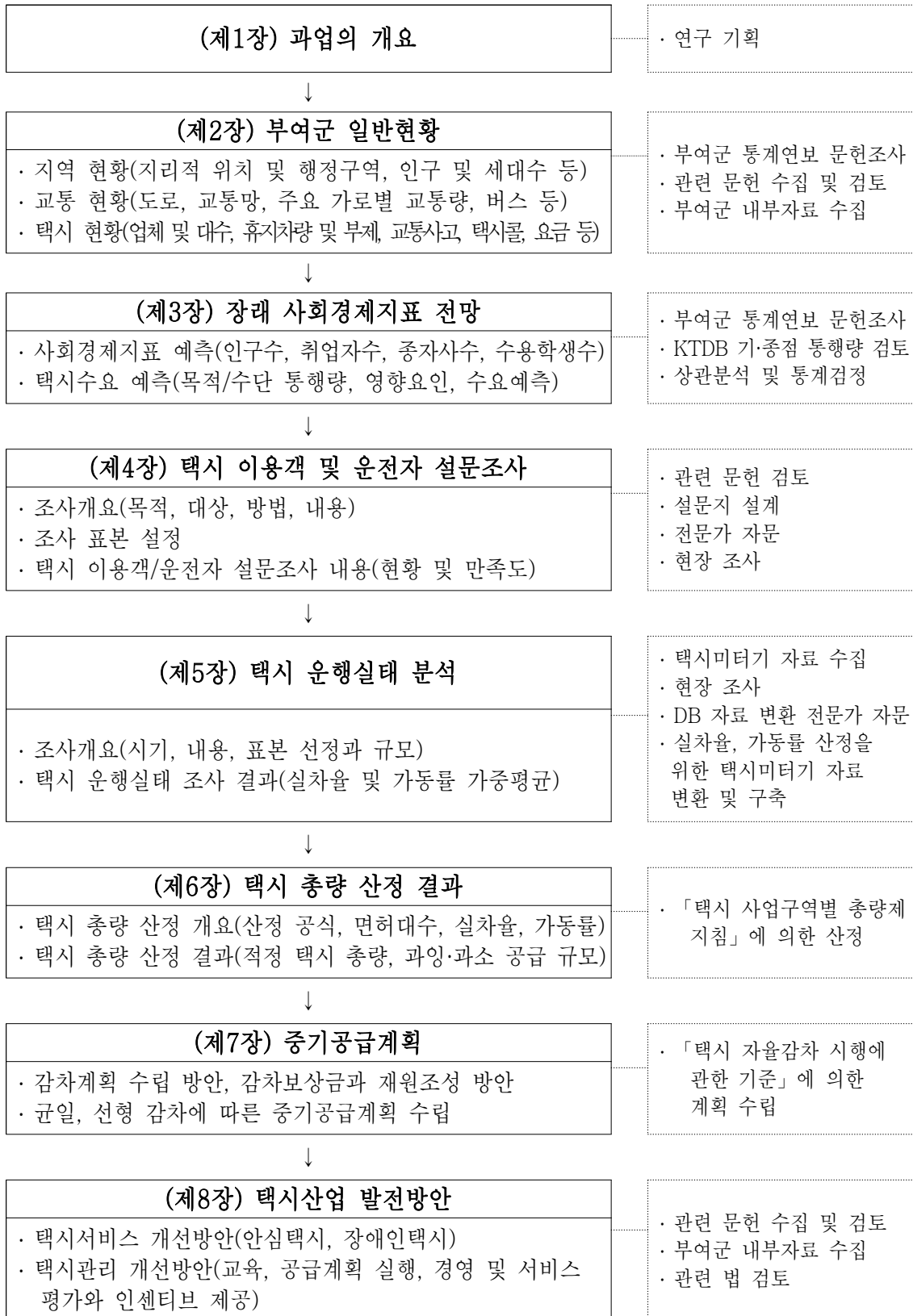
#### ■ 택시산업 발전방안

- 택시서비스, 택시관리 개선방안



### 제3절 과업의 수행과정

- 본 과업의 수행과정은 다음과 같음



[그림 1-1] 과업의 수행과정



## 제2장 부여군 일반현황

제1절 : 지역 현황

제2절 : 교통 현황

제3절 : 택시 현황



## 제2장 부여군 일반현황

### 제1절 지역 현황

#### 1. 지리적 위치 및 행정구역

##### 1) 지리적 위치

- 부여군은 충청남도의 남서부에 위치하며, 동쪽으로 논산시, 서쪽으로 보령시와 서천군, 북쪽으로 공주시와 청양군, 남쪽으로는 금강을 사이로 전라북도 익산시와 경계를 이루고 있음

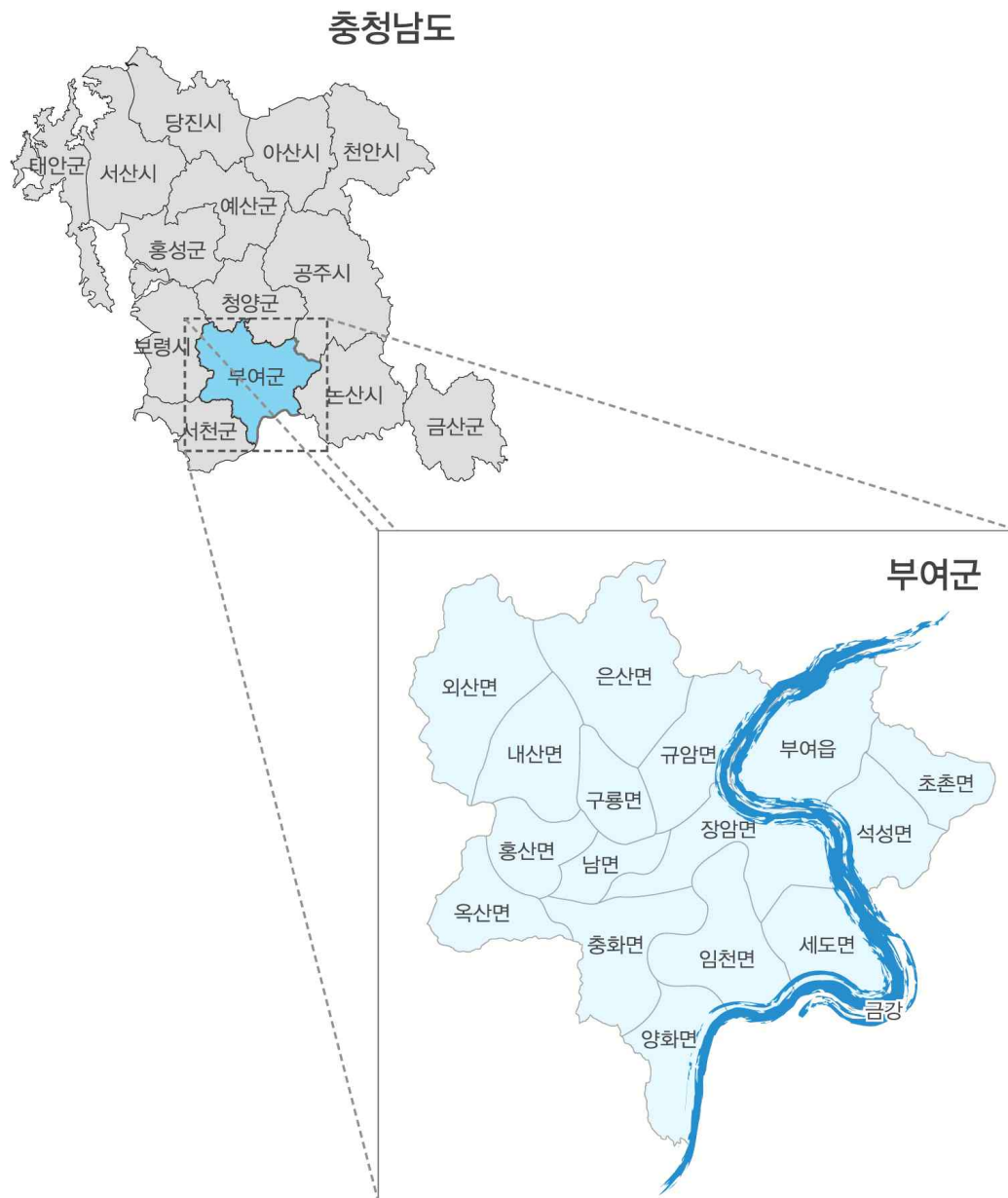
##### 2) 행정구역

- 부여군은 2012년을 기준으로 1개 읍, 15개 면, 433개 행정리, 1,692개 반으로 구성되며, 총 면적은 624.57km<sup>2</sup>로 충남 전체 면적(8,204.00km<sup>2</sup>)의 7.6%를 차지함
- 부여군의 은산면은 11.12%(69.45km<sup>2</sup>)로 가장 많은 면적을 차지하고 있으며, 그 다음 순으로는 부여읍 9.42%(58.86km<sup>2</sup>), 외산면 8.97%(56.03km<sup>2</sup>)로 나타남

[표 2-1] 부여군 행정구역

구분	읍/면			행정리	반	면적 및 구성비	
	계	읍	면			면적(km <sup>2</sup> )	구성비(%)
2008년	16	1	15	432	1,686	624.67	100.00
2009년	16	1	15	432	1,686	624.67	100.00
2010년	16	1	15	432	1,686	624.58	100.00
2011년	16	1	15	433	1,692	624.56	100.00
2012년	16	1	15	433	1,692	624.57	100.00
부여읍	1	1	0	53	262	58.86	9.42
규암면	1	0	1	33	199	46.53	7.45
은산면	1	0	1	27	107	69.45	11.12
외산면	1	0	1	23	46	56.03	8.97
내산면	1	0	1	24	50	40.45	6.48
구룡면	1	0	1	22	100	21.86	3.50
홍산면	1	0	1	25	105	23.90	3.83
옥산면	1	0	1	20	55	25.37	4.06
남면	1	0	1	25	92	20.99	3.36
충화면	1	0	1	22	61	37.08	5.94
양화면	1	0	1	27	97	32.78	5.25
임천면	1	0	1	33	124	43.12	6.90
장암면	1	0	1	24	116	47.70	7.64
세도면	1	0	1	30	109	41.92	6.71
석성면	1	0	1	22	90	30.58	4.90
초촌면	1	0	1	23	79	27.95	4.48

자료: 부여군 통계연보 (2012 기준)



[그림 2-1] 부여군 위치 및 행정구역

## 2. 인구 및 세대수

### 1) 부여군 인구 및 세대수

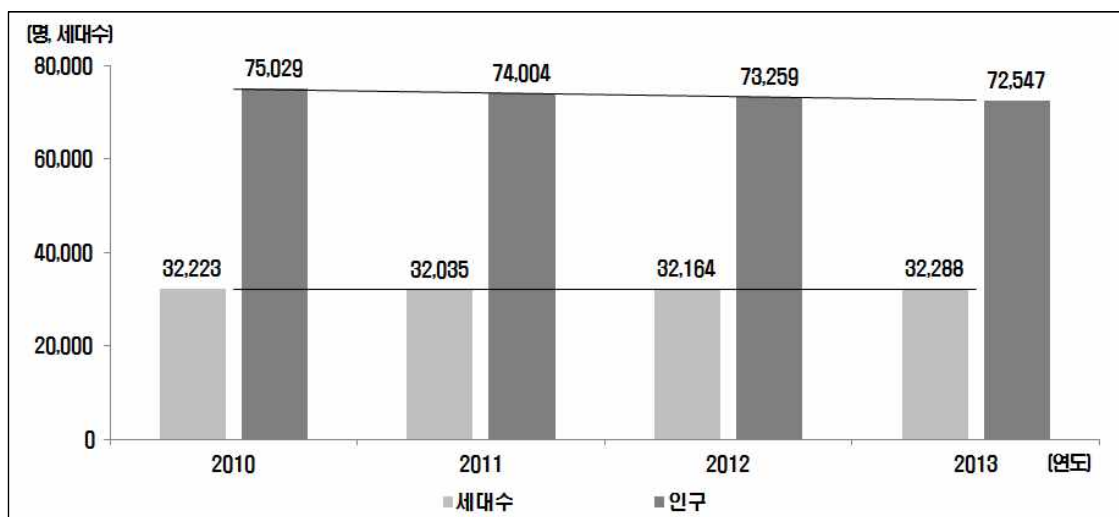
- 부여군 인구는 2010년 75,029명에서 2013년 72,547명으로 연평균 1.12% 감소 추세이며, 남자는 1.18%, 여자는 1.05% 감소하고 있음
- 또한, 부여군의 인구 밀도는 2010년과 2013년 사이에 연평균 1.11% 감소하는 것으로 나타남
- 세대수는 2010년 32,223세대에서 2013년 32,288세대로 0.07% 증가하는 추세인 반면, 세대당 인구수는 1.16% 감소하는 추세로 나타남

[표 2-2] 부여군 인구 및 세대수

구분	세대수 (세대)	인구(명)			인구밀도 (명/km <sup>2</sup> )	세대당 인구수 (명/세대)
		계	남	여		
2010	32,223	75,029	37,503	37,526	120.13	2.33
2011	32,035	74,004	36,945	37,059	118.49	2.31
2012	32,164	73,259	36,570	36,689	117.30	2.28
2013	32,288	72,547	36,193	36,354	116.16	2.25
연평균 증가율	0.07%	-1.12%	-1.18%	-1.05%	-1.11%	-1.16%

주: 1) 2010~2012년 인구는 부여군 통계연보(2012 기준) 활용

2) 2013년 인구는 2013.12월 기준 주민등록인구현황 활용



[그림 2-2] 부여군 인구 및 세대수

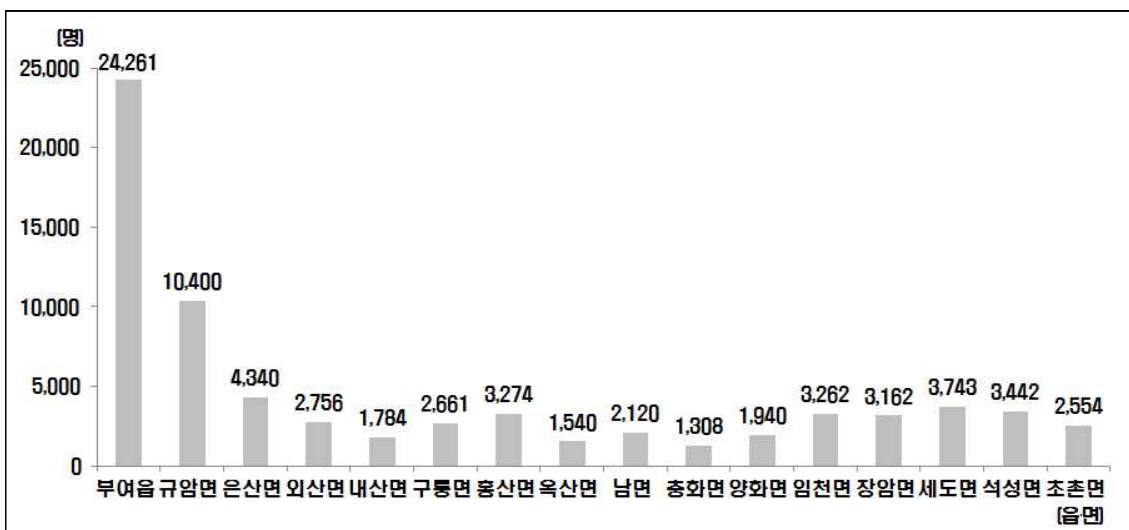
## 2) 읍·면별 인구 및 세대수

- 부여군민의 47.7%는 부여읍과 규암면에 거주하고 있으며, 부여읍에 33.4%인 24,261명, 규암면에 14.3%인 10,400명이 각각 거주하는 것으로 나타남
- 내산면, 옥산면, 충화면, 양화면은 모두 2,000명 이하의 인구가 거주하고 있는 것으로 나타남

[표 2-3] 읍·면별 인구 및 세대수

구분	세대수 (세대)	인구				인구밀도 (명/k㎡)	세대당 인구수 (명/세대)
		계		남(명)	여(명)		
		인구수(명)	구성비				
부여군	32,288	72,547	100.0%	36,193	36,354	116.16	2.25
부여읍	10,010	24,261	33.4%	12,132	12,129	412.20	2.42
규암면	4,235	10,400	14.3%	5,231	5,169	223.49	2.46
은산면	1,940	4,340	6.0%	2,162	2,178	62.49	2.24
외산면	1,340	2,756	3.8%	1,371	1,385	49.19	2.06
내산면	853	1,784	2.5%	894	890	44.10	2.09
구룡면	1,246	2,661	3.7%	1,280	1,381	121.73	2.14
홍산면	1,510	3,274	4.5%	1,604	1,670	136.99	2.17
옥산면	780	1,540	2.1%	740	800	60.69	1.97
남면	1,056	2,120	2.9%	1,011	1,109	101.00	2.01
충화면	658	1,308	1.8%	671	637	35.27	1.99
양화면	1,017	1,940	2.7%	931	1,009	59.19	1.91
임천면	1,681	3,262	4.5%	1,607	1,655	75.65	1.94
장암면	1,468	3,162	4.4%	1,582	1,580	66.29	2.15
세도면	1,778	3,743	5.2%	1,905	1,838	89.31	2.11
석성면	1,520	3,442	4.7%	1,801	1,641	112.56	2.26
초촌면	1,196	2,554	3.5%	1,271	1,283	91.38	2.14

자료: 2013.12월 기준 주민등록인구현황



[그림 2-3] 부여군 읍·면별 인구 분포



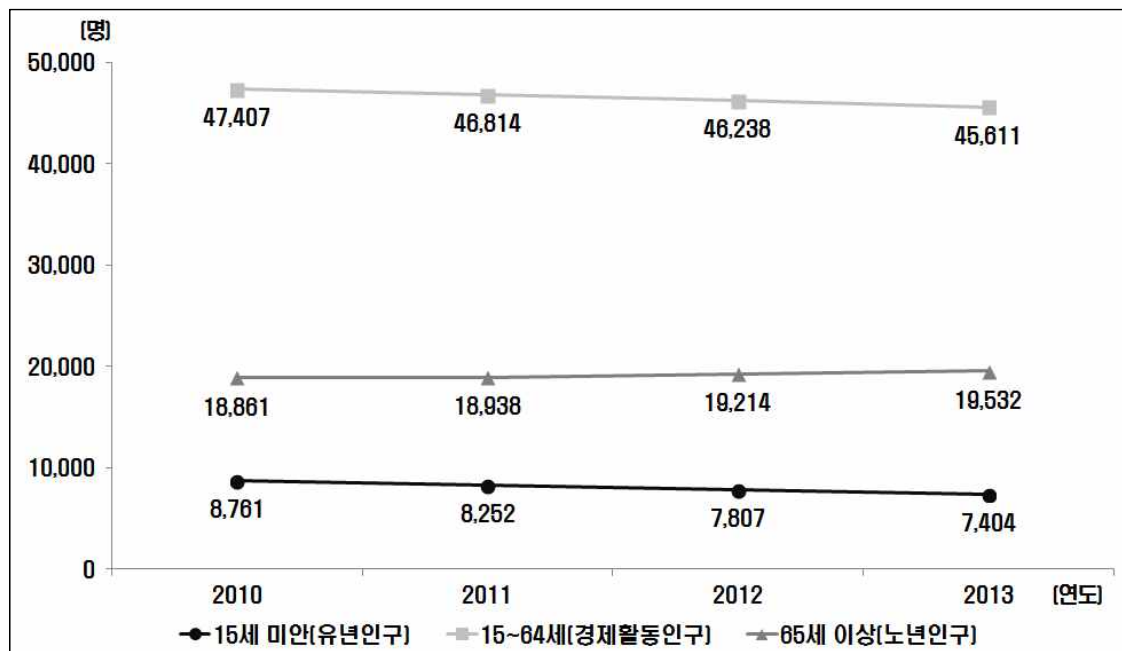
### 3) 연령대별 인구

- 부여군의 15세 이상 ~ 65세 미만의 경제활동 인구는 2010년과 2013년 사이에 지속적으로 감소하는 추세이고 연평균 1.28%의 감소율로 나타남
- 15세 미만의 유년인구는 연평균 5.46%로 감소하는 추세이나, 65세 이상의 노년인구는 연평균 1.17%로 증가하는 것으로 나타남. 그리고 2013년을 기준으로 부여군의 노년인구는 전체 인구 중 26.9%를 차지하고 있음

[표 2-4] 연령대별 인구

구분	인구수 (명)	연령대별 인구수(구성비)		
		15세 미만 (유년인구, 명)	15세 이상~65세 미만 (경제활동인구, 명)	65세 이상 (노령인구, 명)
2010	75,029	8,761(11.7%)	47,407(63.2%)	18,861(25.1%)
2011	74,004	8,252(11.2%)	46,814(63.3%)	18,938(25.6%)
2012	73,259	7,807(10.7%)	46,238(63.1%)	19,214(26.2%)
2013	72,547	7,404(10.2%)	45,611(62.9%)	19,532(26.9%)
연평균증가율	-1.12%	-5.46%	-1.28%	1.17%

주: 1) 2010~2012년 인구는 부여군 통계연보(2012 기준) 활용  
2) 2013년 인구는 2013.12월 기준 주민등록인구현황 활용



[그림 2-4] 부여군 연령대별 인구변화 추이

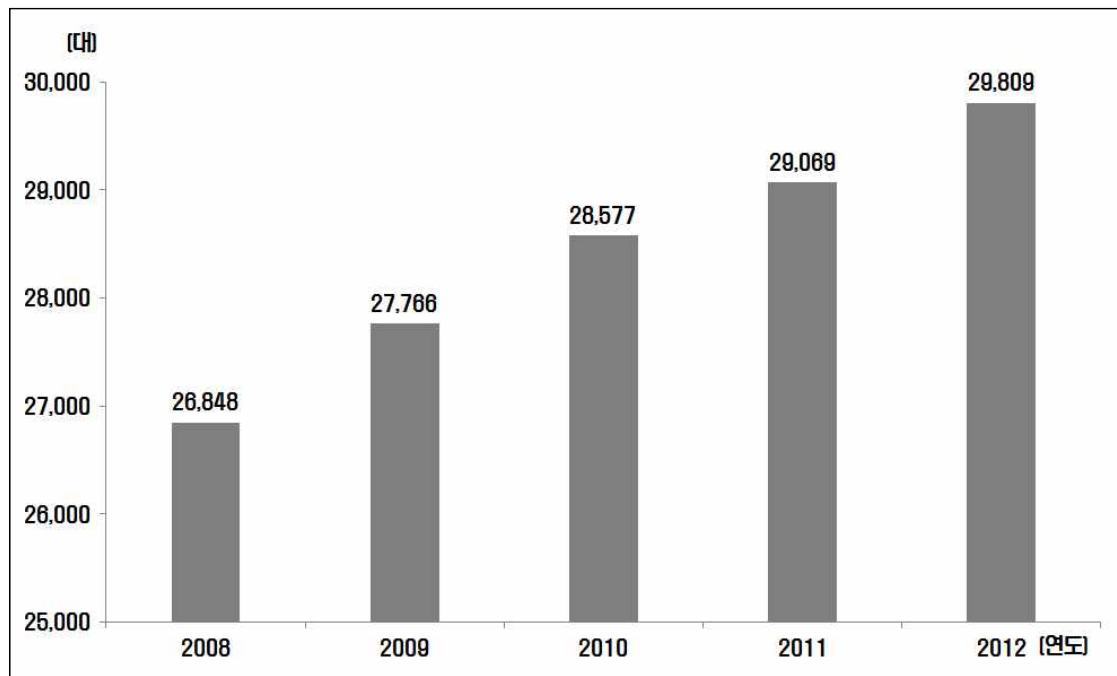
#### 4) 자동차 등록대수

- 최근 5년간(2008~2012년) 자동차 등록대수의 연평균 증가율은 2.25%이고 2012년에는 29,809대로 집계됨. 또한 세대당 차량대수의 연평균 증가율은 1.98%이고 2012년에는 0.93(대/세대)로 나타남
- 2012년 기준 차종별 등록대수는 승용차가 17,558대(58.9%)로 가장 많으며, 화물차 10,236대(34.3%), 승합차 1,953대(6.6%), 특수차 62대(0.2%)의 순으로 나타남

[표 2-5] 부여군 자동차 등록대수

구분	총계 (대)	세대당 대수	차종별 대수(구성비)			
			승용차(대)	승합차(대)	화물차(대)	특수차(대)
2008	27,267	0.86	15,329(56.2%)	2,059(7.6%)	9,823(36.0%)	56(0.2%)
2009	27,765	0.88	15,769(56.8%)	2,068(7.4%)	9,875(35.6%)	53(0.2%)
2010	28,577	0.89	16,431(57.5%)	2,048(7.2%)	10,045(35.2%)	53(0.2%)
2011	29,068	0.91	16,947(58.3%)	1,992(6.9%)	10,079(34.7%)	50(0.2%)
2012	29,809	0.93	17,558(58.9%)	1,953(6.6%)	10,236(34.3%)	62(0.2%)
연평균증가율	2.25%	1.98%	3.45%	-1.31%	1.03%	2.58%

자료: 부여군 통계연보 (2012 기준)



[그림 2-5] 부여군 자동차 등록대수

## 제2절 교통 현황

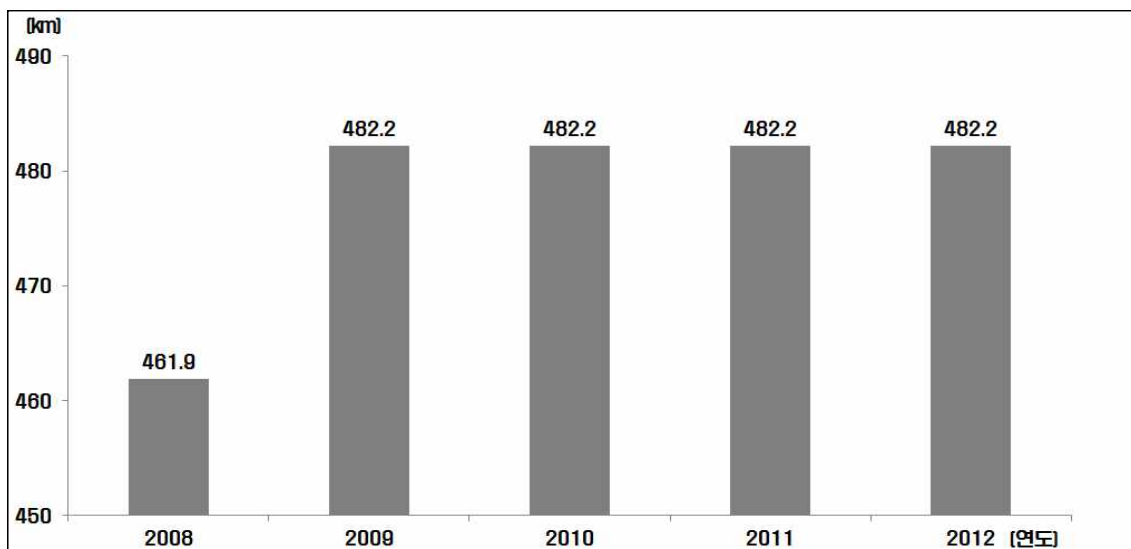
### 1. 도로 현황

- 부여군 도로의 총 연장은 2008년 461.9km에서 2012년 482.2km로 연평균 1.08% 증가하였음
- 부여군의 도로 종류별로 살펴보면, 2012년을 기준으로 시군도가 205.1km로 가장 많은 비율을 차지하였고 지방도 139.9km, 국도 115.7km, 고속국도 21.5km 순으로 나타남
- 고속국도의 연장은 부여군을 경유하는 서천-공주간 고속국도 개통(2009년 5월)으로 인하여 2008년 2.0km에서 2009년 21.5km로 증가함

[표 2-6] 부여군 도로 연장

구분	총 연장 (km)	도로 유형별 연장(구성비)			
		고속국도(km)	국도(km)	지방도(km)	시군도(km)
2008	461.9	2.0(0.4%)	114.9(24.9%)	139.9(30.3%)	205.1(44.4%)
2009	482.2	21.5(4.5%)	115.7(24.0%)	139.9(29.0%)	205.1(42.5%)
2010	482.2	21.5(4.5%)	115.7(24.0%)	139.9(29.0%)	205.1(42.5%)
2011	482.2	21.5(4.5%)	115.7(24.0%)	139.9(29.0%)	205.1(42.5%)
2012	482.2	21.5(4.5%)	115.7(24.0%)	139.9(29.0%)	205.1(42.5%)
연평균증가율	1.08%	81.07%	0.17%	0.00%	0.00%

자료: 부여군 통계연보 (2012 기준)



[그림 2-6] 부여군 도로 연장

## 2. 교통망 현황

- 부여군은 동·서축을 연계하는 국도 4호선, 40호선이 있으며, 남·북축은 서천-공주간 고속도로와 국도 29호선이 있음. 이러한 도로망은 부여군과 외부 지역을 연계하는 간선 교통축의 역할을 수행하고 있음
- 또한, 지방도 606호선, 611호선, 613호선, 625호선, 723호선, 799호선, 국지도 68호선 등의 7개 노선이 고속도로, 국도, 군도를 연계하는 지선 교통망의 역할을 수행하고 있음
- 부여군청이 소재하고 있는 부여읍의 가로망은 격자형이며, 외부 지역 간 간선 교통축인 국도 4호선, 40호선, 29호선과 연계되어 접근성 측면에서 다소 양호한 형태임



[그림 2-7] 부여군 도로망 현황

### 3. 주요 가로별 교통량 현황

- 최근 5년 동안(2009 ~ 2013년) 국도 4호선의 연평균 교통량 증가율은 6.7%로 분석되어 증가하는 것으로 나타남. 하지만 국도 29호선, 40호선의 증가율은 각각 -6.2%, -1.2%로 감소하는 것으로 나타남
- 2013년 기준으로 일반국도의 교통량 수준은 국도 4호선이 10,124(대/일)로 가장 많고 그 다음 순으로는 국도 40호선이 4,657(대/일), 국도 29호선이 3,331(대/일)로 나타남
- 전체적으로 부여군을 경유하는 일반국도의 교통량은 국도 4호선의 증가로 인하여 소폭으로 증가하는 추세임

[표 2-7] 부여군 주요 일반국도 교통량 현황

(단위 : km, 대/일)

노선명		지점번호	관측지점	연장	차로수	2009	2010	2011	2012	2013	증가율
일반국도	4호선	0403-1	판교~구룡	11.1	4	2,079	2,697	2,464	2,453	2,724	7.0%
		0403-2	홍산~부여	9.4	4	8,026	8,738	9,231	9,539	10,230	6.3%
		0403-3	홍산~부여	9.3	4	5,348	5,425	5,778	6,976	7,075	7.2%
		0404-2	부여~논산	6.8	4	11,120	12,348	13,401	13,169	13,726	5.4%
		0404-3	부여~논산	13.4	4	12,449	11,304	10,935	14,921	16,466	7.2%
		평균		50		7,814	7,959	8,110	9,425	10,124	6.7%
	29호선	2917-0	임천~규암	7.8	2	5540	5567	5517	5382	5,227	-1.4%
		2917-1	임천~장암	5.3	2	4016	4026	3686	3289	3,802	-1.4%
		2917-2	임천~양화	9.2	2	3345	2936	2478	2686	2,309	-8.8%
		2918-0	부여~금정	6.4	2	6871	6382	5554	5433	2,617	-21.4%
		2919-0	부여~금정	12.8	2	3094	3001	2785	3077	3,071	-0.2%
		평균		41.5		4,310	4,121	3,773	3,814	3,331	-6.2%
	40호선	4002-0	만수~구룡	12.8	2	4038	4016	3647	3901	4,165	0.8%
		4002-1	풍계~내산	4.4	2	3713	3627	3691	3682	3,615	-0.7%
		4002-3	풍계~내산	3.4	2	3820	3529	3516	3704	3,783	-0.2%
		4003-0	부여~이인	14.6	4	6227	6632	5556	5615	5,606	-2.6%
		평균		35.2		4,884	5,005	4,432	4,566	4,657	-1.2%

주: 1) 국토교통부, 2013 도로교통량통계연보, 24시간 통행량

2) 평균은 2개 이상의 관측지점에서 구간 연장과 교통량을 이용한 거리가중 평균을 의미함

- 최근 5년 동안(2009 ~ 2013년) 지방도의 교통량 증가율은 전체적으로 감소하는 추세로 나타남. 특히, 지방도 799호선의 '0799-07'지점이 가장 많이 감소하는 것으로 분석되며 이는 2009년 대비 2010년 교통량이 급격히 감소한 것에 기인함
- 국지도의 경우 68호선의 교통량 증가율은 8.8%로 분석되어 소폭으로 증가하는 것으로 나타남
- 전체적으로 지방도, 국지도의 교통량 변화는 2010년 이후에 큰 변화가 없이 일정한 수준을 유지하는 것으로 나타남

[표 2-8] 부여군 주요 지방도, 국지도 교통량 현황

(단위 : km, 대/일)

노선명		지점번호	관측지점	연장	차로수	2009	2010	2011	2012	2013	증가율
지방도	606호선	0606-02	성주∼구룡	14.1	2	1,833	1,867	1,807	1,933	1,804	-0.4%
	611호선	0611-01	임천∼규암	9.9	2	1,304	1,320	1,320	1,399	1,383	1.5%
		0611-03	마산∼홍산	10.9	2	1,109	1,137	1,085	1,053	1,040	-1.6%
		0611-04	규암∼임천	10.6	2	699	598	617	604	586	-4.3%
		평균		31.4		1,032	1,013	1,001	1,011	995	-0.9%
		613호선	0613-02	서천∼부여	9.2	2	737	690	716	742	779
	625호선	0625-01	구룡∼부여	25.5	2	3,809	4,461	4,196	4,170	4,127	2.0%
		0625-06	부여∼임천	7	2	1,750	1,674	1,686	1,748	1,765	0.2%
		평균		32.5		3,366	3,861	3,655	3,648	3,618	1.8%
		723호선	0723-01	입포∼한산	3.6	2	1,764	921	1,020	1,094	1,062
	0723-02		장암∼문산	16	2	322	416	470	474	467	9.7%
	0723-03		부여∼청양	6	2	2,033	2,227	2,316	2,376	2,325	3.4%
	평균		25.6		926	911	980	1,007	986	1.6%	
	799호선	0799-07	논산∼부여	3.9	2	3,579	1,413	1,598	1,684	1,557	-18.8%
		0799-08	부여∼논산	9.3	2	1,494	1,563	1,463	1,567	1,593	1.6%
		평균		13.2		2,110	1,519	1,503	1,602	1,582	-6.9%
국지도	68호선	68-01	칠산∼강경	5.5	2	2,245	2,515	3,019	3,193	3,144	8.8%

주: 1) 국토교통부, 2013 도로교통량통계연보, 24시간 통행량

2) 평균은 2개 이상의 관측지점에서 구간 연장과 교통량을 이용한 거리가중 평균을 의미함

## 4. 버스 현황

### 1) 농어촌 버스 현황

- 부여군 농어촌 버스의 상용대수는 총 39대이며, 일반버스 35대와 소형버스 4대로 구성됨

[표 2-9] 농어촌버스 일반현황

구분	일반버스 (21인승, 25인승)		소형버스 (15인승)		합계(대)
	경유	CNG	경유	CNG	
상용대수	35	-	4	-	39

자료: 부여군 대중교통기본계획(2012~2016)

### 2) 버스노선 및 운행현황

- 부여군 농어촌버스는 상용대수 39대로 총 66개 노선을 코스별로 운행하고 있음

┃ 총 66개 노선 중 벽지노선은 22개 노선(22개 구간)이 있음

┃ 코스별 운행은 1대 버스가 2개 이상의 노선을 운행하는 방식이며, 군내 37개 코스가 있음

- 코스별로 농어촌버스가 운행한 평균 운행거리(편도)는 약 42.3(km/대/일)임

┃ 1일 1대당 평균 운행횟수

$$= \text{1일 운행횟수} / \text{1일 운행대수}$$

┃ 1일 1대당 평균 운행거리(편도)

$$= \text{1일 운행거리(편도)} / \text{1일 운행대수}$$

[표 2-10] 농어촌버스 운행거리 분석결과

기준년도	1일 운행대수	1일 운행횟수	1일 운행거리(편도)	1일 1대당 평균 운행횟수	1일 1대당 평균 운행거리(편도)
2013년	37대	279회	1,566.4km	7.5회/대	42.3km/대

자료: 부여군 대중교통기본계획(2012~2016)

## 제3절 택시 현황

### 1. 택시업체 및 대수

- 부여군 택시 면허대수는 2014년 2월 기준으로 총 248대로 집계됨
  - 법인택시 : 106대(42.74%)
  - 개인택시 : 142대(57.26%)
- 법인택시 업체별로는 부여삼성운수(주)가 45대로 가장 많고 신일택시(합) 34대, 현대운수(합) 16대, 천일택시(합) 11대 순으로 나타남

[표 2-11] 부여군 택시 업체 및 대수 현황

(단위 : 대)

법인택시		개인택시 면허대수(대)	구성비	
회사명	면허대수(대)		법인택시	개인택시
부여삼성운수(주)	45	142	42.74%	57.26%
신일택시(합)	34			
현대운수(합)	16			
천일택시(합)	11			
소계	106	142		
총계	248			

자료: 부여군청 내부자료(2014년 2월)

### 2. 휴지차량 및 부제 현황

- 부여군 택시 중 휴지차량은 개인택시는 없으며, 법인택시는 총 106대 중 26.4%인 28대가 휴지차량으로 지정되어 있음
- 부여군의 택시 부제는 법인택시, 개인택시 모두 4부제로 운영되고 있음

[표 2-12] 부여군 휴지차량 및 부제 현황

(단위 : 대)

구분	총 대수	운행 대수	휴지 차량	휴지 차량 비율	부제
개인택시	142	142	0	0.0%	4부제
법인택시	부여삼성운수(주)	45	44	1	2.2%
	신일택시(합)	34	13	21	61.8%
	현대운수(합)	16	10	6	37.5%
	천일택시(합)	11	11	0	0.0%
	소계	106	78	28	26.4%
총계	248	220	28	-	-

자료: 부여군청 내부자료(2014년 4월)



### 3. 택시 교통사고 현황

- 최근 5년간 부여군 택시의 총 교통사고 발생건수는 21건이고 연평균 사고건수는 4.2건임
- 2011년에 사망자수 2명을 제외하고 나머지 연도는 대부분 중상자로 집계됨. 중상자수는 최근 5년간 총 15명이고 연평균 3명이 발생하는 것으로 나타남

[표 2-13] 부여군 택시 교통사고 발생현황

구분	발생건수(건)	사망자수(명)	중상자수(명)	치사율(%)
2009	2	0	3	0.00
2010	5	0	2	0.00
2011	7	2	2	28.57
2012	3	0	4	0.00
2013	2	0	4	0.00
합계(평균)	19(3.8)	2(0.4)	15(3)	-

자료: 교통안전공단 교통안전정보관리시스템(tmacs.ts2020.kr)

### 4. 콜택시 운영 현황

- 부여군의 브랜드 택시는 개인택시의 경우 ‘굿뜨래콜’이고 법인택시 중 부여삼성운수의 경우 ‘삼성콜’이 현재 운영 중임
- 법인택시의 경우, 부여삼성운수를 제외하고 나머지 3개 회사는 브랜드 택시로 운영되고 있지 않음

[표 2-14] 부여군 콜택시 운영 현황

구분		콜택시 명칭	비고	택시 대수
개인택시		굿뜨래콜	브랜드 택시	142대
법인택시	부여삼성운수(주)	삼성콜	브랜드 택시	45대
	신일택시(합)	-	-	34대
	현대운수(합)	-	-	16대
	천일택시(합)	-	-	11대

자료: 부여군청 내부자료

## 5. 택시 운임·요금 현황

- 부여군 택시 운임·요금에 대한 변경은 2013년 5월 28일에 고시되었음. 이에 따라 기본운임은 1.6km 이내에 2,800원이며, 이후의 거리운임은 90m당 100원, 시간운임은 30초당 100원임
- 또한, 심야운행과 사업구역 밖 요금은 20%가 할증되며, 호출요금은 1,000원임

[표 2-15] 부여군 택시요금

지자체	기본요금	주행요금	시간요금	할증		호출 요금
				심야	사업구역 밖	
천안시	2.0km까지 2,800원	115m당 100원	30초당 100원	20%	20%	1,000원
공주시	1.5km까지 2,800원	110m당 100원	40초당 100원	"	"	"
보령시	1.2km까지 2,800원	160m당 160원	41초당 160원	"	"	"
아산시	2.0km까지 2,800원	115m당 100원	30초당 100원	"	"	"
서산시	1.5km까지 2,800원	140m당 100원	30초당 100원	"	"	"
논산시	1.8km까지 2,800원	105m당 100원	37초당 100원	"	"	"
계룡시	1.8km까지 2,800원	105m당 100원	35초당 100원	"	"	"
당진시	1.4km까지 2,800원	95m당 100원	23초당 100원	"	"	"
금산군	1.5km까지 2,800원	87m당 100원	23초당 100원	"	"	"
부여군	1.6km까지 2,800원	90m당 100원	30초당 100원	"	"	"
서천군	1.5km까지 2,800원	87m당 100원	30초당 100원	"	"	"
청양군	1.5km까지 3,000원	90m당 100원	23초당 100원	"	"	"
홍성군	1.5km까지 2,800원	90m당 100원	25초당 100원	"	"	"
예산군	1.5km까지 2,800원	90m당 100원	25초당 100원	"	"	"
태안군	1.5km까지 2,800원	140m당 160원	35초당 160원	"	"	"

자료: 전국개인택시 운송사업 조합 연합회 (<http://개인택시.org>) (2014.1월 기준)

## 제3장 장래 사회경제지표 전망

제1절 : 사회경제지표 예측

제2절 : 택시수요 예측



## 제3장 장래 사회경제지표 전망

### 제1절 사회경제지표 예측

#### 1. 인구수

- 부여군 인구수는 2010년에 75,029(명), 2014년 8월에 71,805(명)으로 집계되어 지속적인 감소 추세로 나타남

┃ 2010-2014년 부여군 인구 증가율: -1.09%

- 국가교통DB(KTDB)의 부여군 장래 인구 예측치는 2015년에 74,978(명), 2020년에 80,699(명)으로 집계되어 증가하는 것으로 나타남

┃ 2015-2020년 부여군 인구 증가율: +1.48%

- 부여군 인구수 자료(2010-2014년)를 이용한 장래년도의 인구 추세는 지속적으로 감소하는 것으로 분석되나, 부여군에서 인구를 유발하는 장래 추진사업을 고려할 경우, 사회적 증가가 있을 것으로 예측됨

┃ 부여군 장래 추진 사업: 부여노인복합단지 조성사업, 백제문화관광단지 조성, 백제호관광단지 조성, 일반산업단지 조성, 은산2지구 농공단지조성 등

[표 3-1] 부여군 인구수 예측

구분	연도	인구 예측치(명) (A)	인구 추세 예측치(명) (B)	사회적 증가(명) (A)-(B)	증가율	비고
현황	2010	75,029	75,029	-	-1.09%	부여군 통계자료
	2011	74,210	74,210			
	2012	73,399	73,399			
	2013	72,598	72,598			
	2014	71,805	71,805			
예측	2015	74,978	71,021	3,957	+1.48%	국가교통DB (KTDB) 인구 예측치
	2016	76,089	70,245	5,843		
	2017	77,216	69,478	7,738		
	2018	78,360	68,720	9,640		
	2019	79,521	67,969	11,552		
	2020	80,699	67,227	13,472		

주: 1) 2010~2012년 인구는 부여군 통계연보(2012 기준)를 활용, 2013년 인구는 2013년 12월 자료 활용, 2014년 인구는 2014년 8월 자료 활용

2) 2015-2020년 장래 인구 예측치는 국가교통DB(KTDB)에서 배포된 장래사회경제지표 자료임(2012년 기준자료)

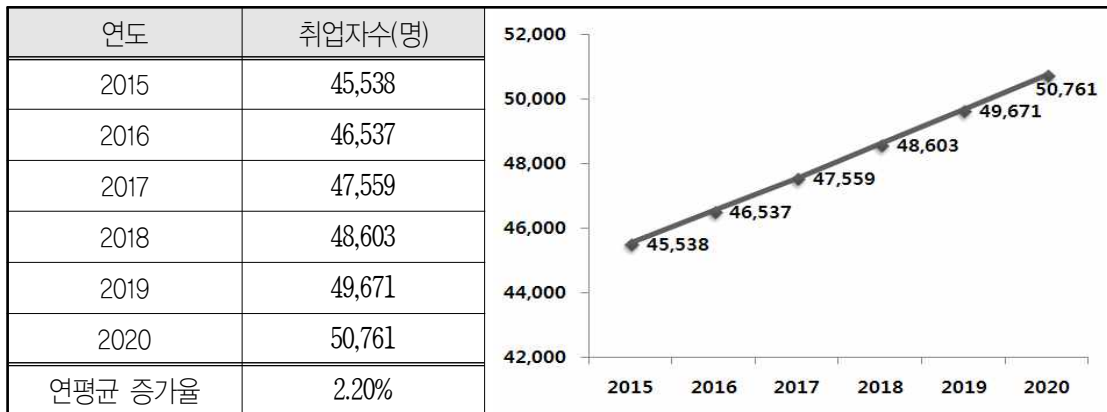
3) 인구 추세 예측치는 부여군 통계연보의 2010-2014년 인구수를 이용, 과거추세연장법(등비급수)으로 장래 연도(2015-2020년)의 인구수를 예측

## 2. 취업자수

- 부여군 취업자수는 2015년에 45,538(명), 2020년에 50,761(명)으로 나타나 증가하는 추세임

■ 2015-2020년 부여군 취업자수 증가율: +2.20%

[표 3-2] 부여군 취업자수 예측



주: 2015-2020년 예측치는 국가교통DB(KTDB)에서 배포된 장래사회경제지표 자료임(2012년 기준자료)

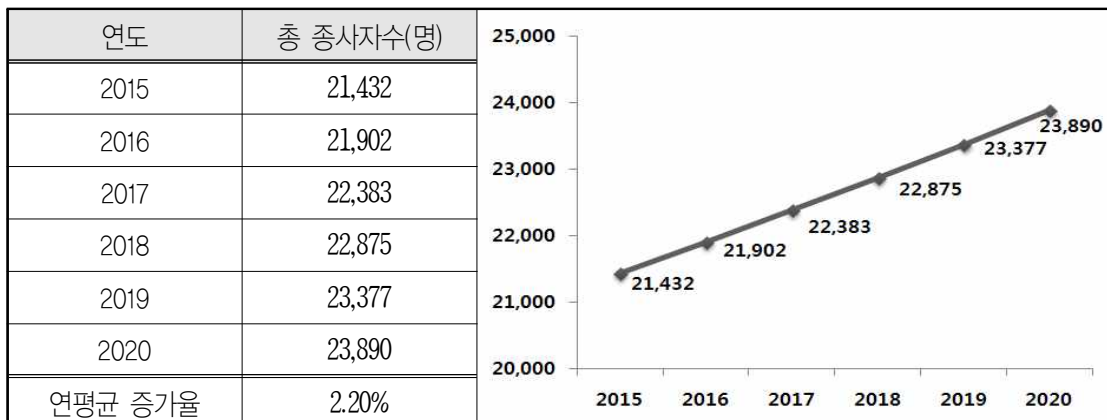
## 3. 종사자수

### 1) 총 종사자수

- 부여군 총 종사자수는 2015년에 21,432(명), 2020년에 23,890(명)으로 나타나 증가하는 추세임

■ 2015-2020년 부여군 총 종사자수 증가율: +2.20%

[표 3-3] 부여군 총 종사자수 예측



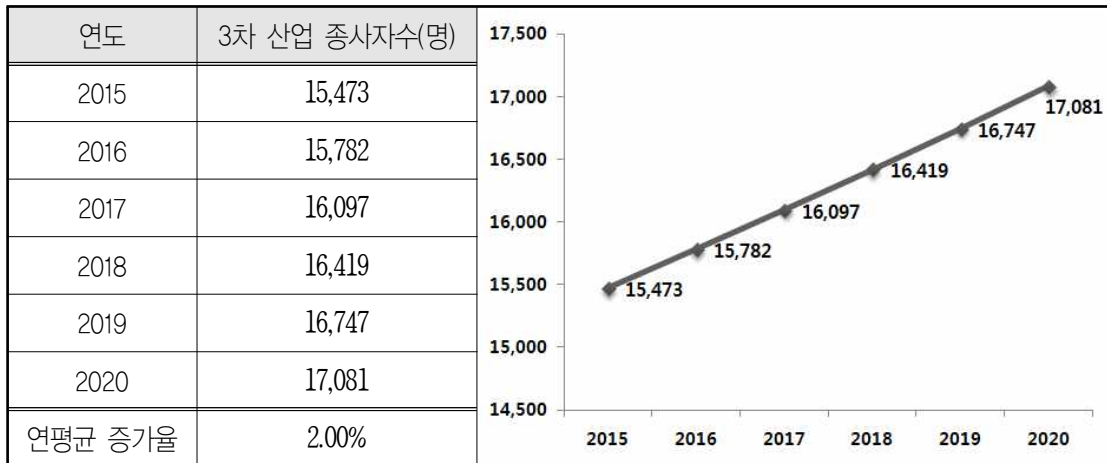
주: 2015-2020년 예측치는 국가교통DB(KTDB)에서 배포된 장래사회경제지표 자료임(2012년 기준자료)

## 2) 3차 산업 종사자수

- 부여군 3차 산업 종사자수는 2015년에 15,473(명), 2020년에 17,081(명)으로 나타나 증가하는 추세임

┃ 2015-2020년 부여군 3차 산업 종사자수 증가율: +2.00%

[표 3-4] 부여군 3차 산업 종사자수 예측



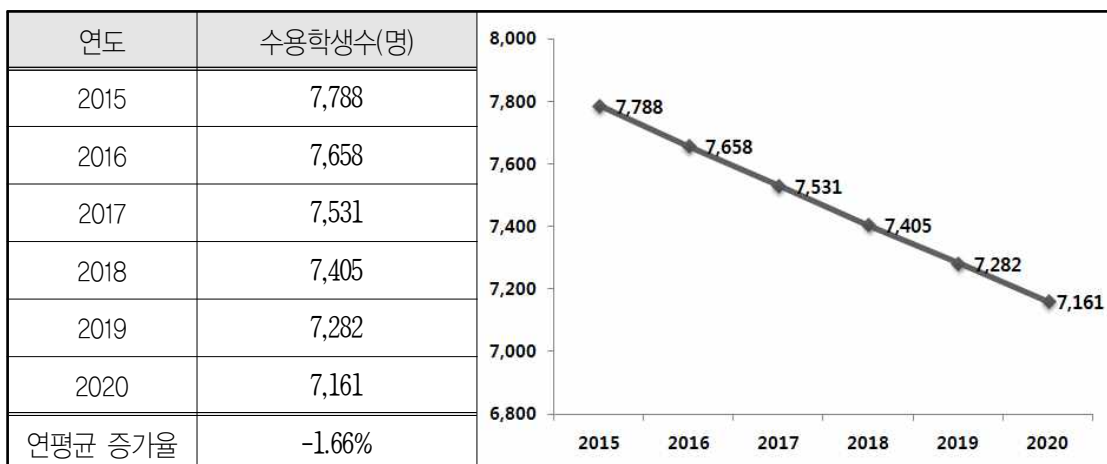
주: 2015-2020년 예측치는 국가교통DB(KTDB)에서 배포된 장래사회경제지표 자료임(2012년 기준자료)

## 4. 수용학생수

- 부여군 수용학생수는 2015년에 7,788(명), 2020년에 7,161(명)으로 나타나 감소하는 추세임

┃ 2015-2020년 수용학생수 증가율: -1.66%

[표 3-5] 부여군 수용학생수 예측



주: 2015-2020년 예측치는 국가교통DB(KTDB)에서 배포된 장래사회경제지표 자료임(2012년 기준자료)

## 제2절 택시수요 예측

### 1. 부여군 장래 목적별, 수단별 통행량

#### 1) 장래 목적별 통행량

- 부여군 총 목적통행량은 2014년에 129,940(통행/일), 2020년에 145,125(통행/일)로 나타나 지속적으로 증가하는 추세임
- 목적별 통행량의 연평균 증가율은 업무통행이 3.65%로 가장 높은 것으로 분석되며 총 목적통행량의 연평균 증가율은 1.86%로 분석됨

■ 부여군 2014-2020년 총 목적통행량은 지속적으로 증가(증가율: 1.86%)

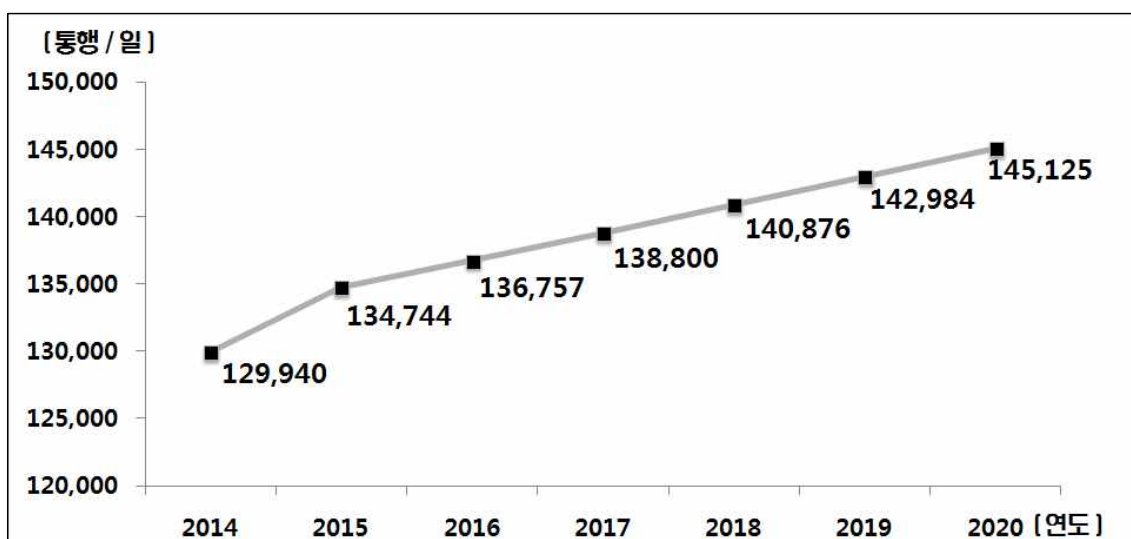
[표 3-6] 부여군 장래 목적별 통행량

(단위: 통행/일)

연도	업무	귀가	여가·친교·오락	기타	합계
2014	15,863	54,655	11,352	48,070	129,940
2015	17,595	55,938	11,727	49,484	134,744
2016	17,991	56,691	11,878	50,196	136,757
2017	18,396	57,454	12,032	50,919	138,800
2018	18,811	58,227	12,187	51,652	140,876
2019	19,234	59,010	12,344	52,395	142,984
2020	19,667	59,805	12,503	53,150	145,125
연평균 증가율	3.65%	1.51%	1.62%	1.69%	1.86%

주: 1) 2014년 통행량은 국가교통DB(KTDB, 2012년 기준자료)의 2012년과 2015년 목적별 통행량을 보간하여 산출

2) 2016-2019년 통행량은 국가교통DB(KTDB, 2012년 기준자료)의 2015년과 2020년 목적별 통행량을 보간하여 산출



[그림 3-1] 부여군 장래 총 목적통행량



## 2) 장래 수단별 통행량

- 부여군 총 수단통행량은 2014년에 129,949(통행/일), 2020년에 145,119(통행/일)로 나타나 지속적으로 증가하는 추세임
- 수단별 통행량의 크기는 승용차가 가장 많고 버스, 고속철도, 일반철도의 순으로 나타남. 수단별 연평균 증가율은 고속철도가 7.82%로 분석되어 장래 고속철도의 수요는 증가할 것으로 예측됨

▮ 부여군 2014-2020년 총 수단통행량은 지속적으로 증가(증가율: 1.86%)

▮ 부여군의 고속철도 수요는 지속적으로 증가(증가율: 7.82%)

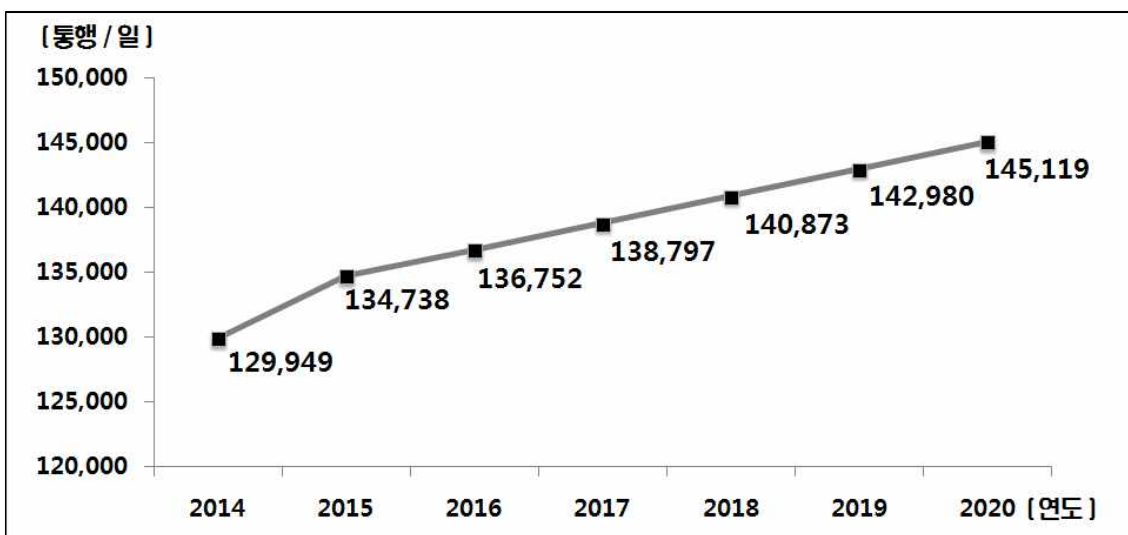
[표 3-7] 부여군 장래 수단별 통행량

(단위: 통행/일)

연도	승용차	버스	일반철도	고속철도	합계
2014	111,135	18,004	315	495	129,949
2015	115,126	18,542	315	755	134,738
2016	116,914	18,758	320	760	136,752
2017	118,730	18,978	325	764	138,797
2018	120,574	19,199	330	769	140,873
2019	122,447	19,424	335	774	142,980
2020	124,349	19,651	341	778	145,119
연평균 증가율	1.89%	1.47%	1.33%	7.82%	1.86%

주: 1) 2014년 통행량은 국가교통DB(KTDB, 2012년 기준자료)의 2012년과 2015년 수단별 통행량을 보간하여 산출

2) 2016-2019년 통행량은 국가교통DB(KTDB, 2012년 기준자료)의 2015년과 2020년 수단별 통행량을 보간하여 산출



[그림 3-2] 부여군 장래 총 수단통행량

## 2. 택시수요 영향요인

- 부여군 택시수요 예측에 앞서 택시 통행량과 연관성이 높은 사회경제지표를 파악하기 위하여 상관분석을 수행함
- 상관분석에 활용된 자료는 KTDB의 대전광역시권 교통수요분석 DB에서 충청남도 지역인 공주시, 논산시, 계룡시, 금산군의 자료를 이용하였음
- 분석에 활용된 읍·면·동 단위의 교통존 표본은 공주시 9개, 논산시 8개, 계룡시 3개, 금산군 6개로 총 26개 지역임
- 상관분석 결과, 택시 통행량과의 상관성이 가장 높은 사회경제지표는 인구수이며 상관계수는 0.76임. 또한, 상관계수의 통계적 검정 결과, 추정된 t-value는 5.76으로 도출되어 유의수준 5%(자유도 24)에서 상관성이 있는 것으로 도출됨

■ 택시 통행량과 인구수의 상관계수: 0.76 (t-value: 5.76)

[표 3-8] 택시 통행량과 사회경제지표 간의 상관계수

$X \backslash Y$	인구수	총 종사자수	3차 산업 종사자수	수용 학생수	택시 통행량
인구수	1.00				
총 종사자수	0.78	1.00			
3차 산업 종사자수	0.84	0.94	1.00		
수용학생수	0.54	0.76	0.77	1.00	
택시 통행량	0.76	0.67	0.72	0.67	1.00

※ 표본상관계수(sample correlation coefficient)

$$r = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{(n-1)s_x s_y} = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}}$$

여기서,

$\bar{x}$ : 표본집단  $X$ 의 평균  
 $\bar{y}$ : 표본집단  $Y$ 의 평균  
 $n$ : 표본수

$s_x$ : 표본집단  $X$ 의 표본 표준편차  
 $s_y$ : 표본집단  $Y$ 의 표본 표준편차

### 3. 택시수요 예측

#### 1) 2014년 부여군 1일 총 택시 통행량과 원단위 산출

- 부여군의 장래 택시수요 예측은 택시 통행량과 상관관계가 높은 인구수를 이용하고 원단위법을 적용함. 이에 따라 부여군 택시의 1일 실제 운행대수 산정, 총 택시 통행량 산정, 택시수요 원단위 산정 등의 분석을 수행함
- 부여군 택시의 1일 실제 운행대수 산정은 총 면허대수, 휴지차량, 택시의 가동률, 택시 부제 등을 고려한 결과, 총 131(대/일)로 산정됨
- 부여군 1일 총 택시 통행량 산정은 2014년 택시미터기 자료를 이용하여 해당 1일 평균 영업횟수를 산출, 설문조사를 통한 평균 택시 재차인원 산출, 그리고 1일 실제 운행대수를 고려하여 산출하였음. 분석 결과, 부여군의 1일 총 택시 통행량은 3,189(통행/일)로 산정됨
- 부여군 택시수요 원단위는 2014년을 기준으로 산출된 1일 총 택시 통행량과 인구수를 이용하여 산정하였고 0.0444(통행/인)로 분석됨

■ 2014년 1일 총 택시 통행량: 3,188(통행/일), 원단위: 0.0444(통행/인/일)

[표 3-9] 부여군 택시수요 원단위 산출

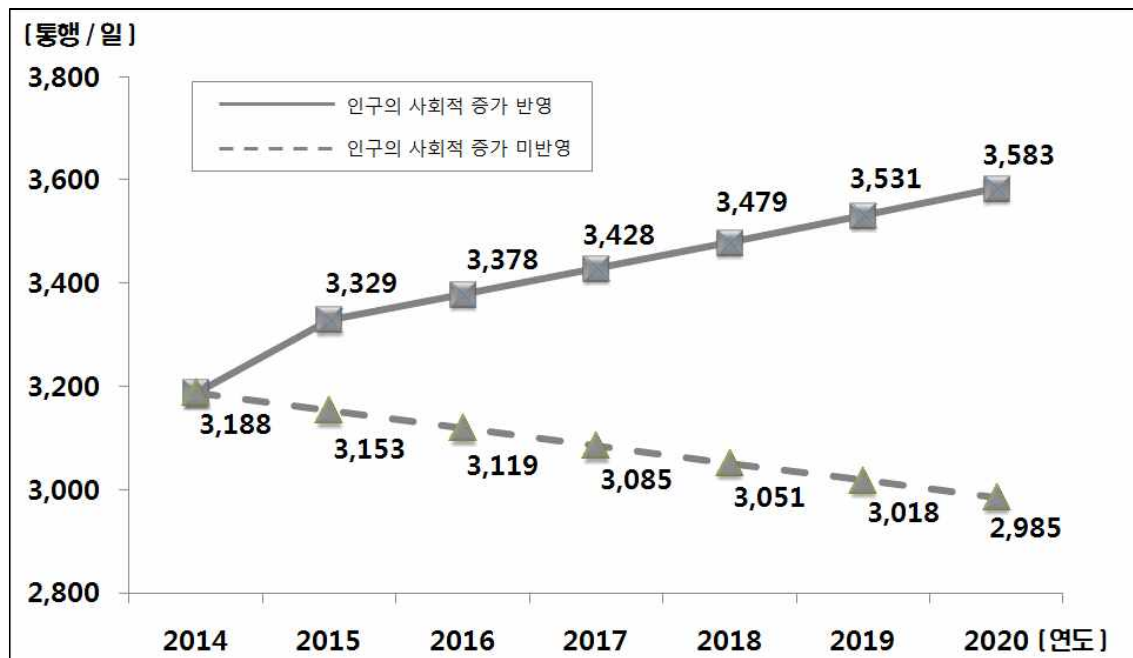
구 분		값	비 고
부여군 택시의 1일 실제 운행대수	운행 가능한 택시 대수(A)	220(대)	· 총 면허대수: 248(대) → 개인(142대), 법인(106대) · 휴지차량: 28(대)
	부여 택시 가동률(B)	79.57%	· 개인택시 가동률: 85.90% · 법인택시 가동률: 71.10% → 개인, 법인택시 가중평균
	택시 부제를 고려한 1일 실제 운행대수(C)	131(대)	· $C = A * B * 3/4$ (4부제 고려)
부여군 1일 총 택시 통행량 (2014년 기준)	대당 1일 평균 영업횟수(D)	14.66(회/일/대)	· 2014년 택시미터기 자료 활용 → 개인, 법인택시 가중평균
	평균 택시 재차인원(E)	1.66(인/회)	· 2014년 택시 설문조사 결과
	1일 총 택시 통행량(F)	3,188(통행/일)	· $F = C * D * E$
부여군 인구수	2014년 인구수(G)	71,805(인)	· 부여군 통계연보(2014년 8월)
택시수요 원단위 산정	부여군 인구 대비 택시 통행량(H)	0.0444 (통행/인/일)	· $H = F / G$

## 2) 장래 택시수요 예측

- 장래 택시수요 예측은 부여군 인구 예측치와 택시수요 원단위를 이용하여 분석함. 부여군 인구 예측은 인구의 사회적 증가를 고려한 예측치와 과거의 인구 증감패턴에 의한 예측치로 구분하여 각 시나리오별로 택시수요를 추정함
- 인구의 사회적 증가를 반영한 장래 택시수요는 2015년에 3,329(통행/일), 2020년에 3,583(통행/일)으로 추정되어 증가가 예상됨. 반면에, 인구의 사회적 증가를 미반영한 장래 택시수요는 2015년에 3,153(통행/일), 2020년에 2,985(통행/일)로 추정되어 감소가 예상됨

[표 3-10] 부여군 장래 택시수요 예측

연도	인구의 사회적 증가 반영		인구의 사회적 증가 미반영	
	인구 예측치(인) (사회적 증가 반영)	택시수요 예측치 (통행/일)	인구 추세 예측치(인) (과거 추세 연장법)	택시수요 예측치 (통행/일)
2014	71,805	3,188	71,805	3,188
2015	74,978	3,329	71,021	3,153
2016	76,089	3,378	70,245	3,119
2017	77,216	3,428	69,478	3,085
2018	78,360	3,479	68,720	3,051
2019	79,521	3,531	67,969	3,018
2020	80,699	3,583	67,227	2,985
연평균 증가율	1.97%		-1.09%	



[그림 3-3] 부여군 장래 택시수요 예측

## 제4장 택시 이용객 및 운전자 설문조사

제1절 : 조사 개요

제2절 : 조사 표본의 구성

제3절 : 택시 이용객 설문조사

제4절 : 택시 운전자 설문조사

제5절 : 종합 분석결과



## 제4장 택시 이용객 및 운전자 설문조사

### 제1절 조사개요

#### 1. 조사 목적

- 부여군의 택시 이용객과 운전자들에게 택시 이용 현황과 패턴, 택시 서비스 수준, 택시 정책의 중점 사항 등을 조사하여 향후 부여군의 효율적인 택시 정책 추진 시 기초 현황 자료로 활용하기 위함

#### 2. 조사 대상 및 방법

##### 1) 조사 대상

- 부여군 택시 이용객, 택시 운전자(법인·개인)를 대상으로 함

##### 2) 조사 기간

- 2014년 5월 18일 ~ 24일 (총 7일)

##### 3) 조사 방법

- 설문조사 요원이 택시 이용객과 운전자를 대상으로 1:1 면접조사 수행

#### 3. 주요 설문 내용

[표 4-1] 설문조사의 주요 내용

구분	주요 내용
택시 이용객	일반 사항(성별, 연령, 직업 등)
	택시 이용 현황과 패턴
	택시 서비스 만족 수준
	부여군 택시 정책의 중점 사항
택시 운전자	일반 사항(성별, 연령, 운전경력 등)
	택시 운행 현황(근로시간, 영업방식 등)
	부여군 택시 공급대수와 효과적인 감차방법에 대한 의견
	부여군 택시 정책의 중점 사항

## 제2절 조사 표본의 구성

### 1. 표본 수

- 조사의 표본 수는 택시 이용객 113명, 택시 운전자 100명으로 총 213명임.

[표 4-2] 표본 수

구분	표본 수
택시 이용객	113 명
택시 운전자	110 명(법인택시 운전자: 56명, 개인택시 운전자: 54명)
계	223 명

### 2. 택시 이용객 표본의 구성

- 택시 이용객의 표본 수는 남성이 57명(50.4%), 여성이 56명(49.6%)으며 다양한 직업이 포함될 수 있도록 표본 조사가 수행되었음
- 표본의 연령대는 20대 이상을 대상으로 하였고 60대 이상을 제외한 나머지 연령대의 표본의 비율은 20% 안팎으로 조사되었음

[표 4-3] 택시 이용객 표본의 구성

구분		표본 수 (명)	비율
성별	남성	57	50.4%
	여성	56	49.6%
	계	113	100.0%
연령	20대	21	18.6%
	30대	26	23.0%
	40대	24	21.2%
	50대	22	19.5%
	60대	17	15.0%
	70대	3	2.7%
	계	113	100.0%
직업	학생	10	8.8%
	전업주부/무직	17	15.0%
	전문직/기술직	10	8.8%
	행정/사무/관리직	17	15.0%
	판매직	14	12.4%
	서비스직	17	15.0%
	농업/어업/수산업	14	12.4%
	생산/운수/일반직	14	12.4%
	계	113	100.0%



### 3. 택시 운전자 표본의 구성

- 택시 운전자의 표본은 남성 운전자로 구성되어 있음. 그리고 연령대는 50대 (38.2%)와 60대(30.9%)가 전체 표본에서 69.1%로 가장 많이 차지함. 반면에 30대 이하의 운전자는 전체 표본에서 8.2%(30대 6.4%, 20대 1.8%)를 차지함
- 표본 운전자의 운전경력은 21~30년의 경력을 가진 운전자가 30.9%로 가장 많았으며 11년 이상의 운전경력을 가진 표본은 전체 표본에서 82.7%를 차지함

[표 4-4] 택시 운전자 표본의 구성

구분		법인 택시 운전자		개인 택시 운전자		택시 운전자	
		표본 수(명) (A)	비율	표본 수(명) (B)	비율	표본 수(명) (C=A+B)	비율
성별	남성	56	100%	54	100%	110	100%
	여성	0	0%	0	0%	0	0%
	계	56	100%	54	100%	110	100%
연령	20대	2	3.6%	0	0.0%	2	1.8%
	30대	6	10.7%	1	1.9%	7	6.4%
	40대	11	19.6%	2	3.7%	13	11.8%
	50대	22	39.3%	20	37.0%	42	38.2%
	60대	13	23.2%	21	38.9%	34	30.9%
	70대	2	3.6%	10	18.5%	12	10.9%
	계	56	100%	54	100%	110	100%
운전경력	3년 이하	2	3.6%	0	0.0%	2	1.8%
	4~5 년	3	5.4%	0	0.0%	3	2.7%
	6~10 년	12	21.4%	2	3.7%	14	12.7%
	11~15 년	9	16.1%	6	11.1%	15	13.7%
	16~20 년	18	32.1%	11	20.4%	29	26.4%
	21~30 년	7	12.5%	27	50.0%	34	30.9%
	31년 이상	5	8.9%	8	14.8%	13	11.8%
	계	56	100%	54	100%	110	100%

## 제3절 택시 이용객 설문조사

### 1. 택시 이용 횟수

- 일주일에 평균 택시 이용 횟수는 남·여 구분 없이 2.5(회/7일)로 분석됨. 남성의 경우 2.54(회/7일), 여성의 경우 2.45(회/7일)로 분석되어 남성과 여성의 택시 이용 횟수에는 큰 차이가 없는 것으로 판단되나 평균적으로 남성이 여성보다 택시 이용 횟수가 약간 높은 것으로 분석됨

[표 4-5] 성별 평균 택시 이용 횟수(일주일 기준)

구분	평균 택시 이용 횟수 (회 / 7일)	비고
남성	2.54	57 명
여성	2.45	56 명
평균	2.50	113 명

- 전체적으로 평균 택시 이용 횟수를 살펴보면, 연령이 높아질수록 택시 이용 횟수가 줄어드는 것으로 분석됨. 이는 고령자일수록 통행발생빈도의 횟수가 줄어드는 일반적인 통행패턴과 유사한 것으로 판단됨
- 평균 택시 이용 횟수를 연령대별로 살펴보면, 20대의 경우는 평균 2.7(회/7일), 30~50대의 경우는 평균 2.5(회/7일)로 분석되어 30~50대 사이의 연령대는 유사한 패턴으로 파악됨. 그러나 60대는 2.2(회/7일), 70대는 2.0(회/7일)로 나타나 60세 이상의 평균 택시 이용 횟수가 30~50대보다 낮은 것으로 분석됨

[표 4-6] 연령대별 평균 택시 이용 횟수(일주일 기준)

구분	평균 택시 이용 횟수 (회 / 7일)	비고
20대	2.7	21 명
30대	2.5	26 명
40대	2.5	24 명
50대	2.5	22 명
60대	2.2	17 명
70대	2.0	3 명
평균	2.5	113 명

## 2. 택시 이용 목적

- 택시를 이용하는 주요 목적은 “급한 용무처리”(47.8%)가 가장 많고 “출·퇴근”(18.6%), “여가”(11.5%), “방문”(11.5%), “쇼핑”(8.8%) 순으로 나타남. 이는 주어진 시간 내에 통행의 목적을 달성하기 위해서 택시 수단이 이용되는 것으로 분석됨

[표 4-7] 택시 이용 목적

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	
출·퇴근	21	18.6%	출·퇴근 18.6%
등·하교	2	1.8%	등·하교 1.8%
급한 용무처리	54	47.8%	급한 용무처리 47.8%
쇼핑	10	8.8%	쇼핑 8.8%
여가	13	11.5%	여가 11.5%
방문	13	11.5%	방문 11.5%
기타	0	0.0%	기타 0.0%

- 07~09시의 택시 이용 목적은 주로 “출근”(77.8%) 통행이 대부분이고 17~20시의 경우는 “급한 용무처리”(53.6%)나 “여가”(28.6%)의 목적으로 택시를 이용하는 것으로 분석됨

[표 4-8] 시간대별 통행목적별 택시 이용 빈도

구분	통행목적	택시 이용 빈도(명)	비율
07~09시	출근	14	77.8%
	등교	1	5.6%
	급한 용무처리	1	5.6%
	방문	2	11.1%
	소계	18	100.0%
17~20시	급한 용무처리	15	53.6%
	쇼핑	2	7.1%
	여가	8	28.6%
	방문	3	10.7%
	소계	28	100.0%

### 3. 택시 이용 이유

- 택시를 이용하는 이유는 “빠르고 편리해서”(54.0%)가 가장 많고 “대중교통 이용이 불편해서”(23.0%), “집 또는 건강이유로 거동이 불편해서”(18.6%) 순으로 나타남

[표 4-9] 택시 이용 이유

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	
빠르고 편리해서	61	54.0%	빠르고 편리해서 54.0%
대중교통 이용이 불편해서	26	23.0%	대중교통 이용이 불편해서 23.0%
요금이 저렴해서	0	0.0%	요금이 저렴해서 0.0%
다른 교통수단이 없어서	5	4.4%	다른 교통수단이 없어서 4.4%
집 또는 건강이유로 거동이 불편해서	21	18.6%	집 또는 건강이유로 거동이 불편해서 18.6%

### 4. 택시 이용 시간대

- 택시를 이용하는 시간대는 오후 시간대가 비교적 많은 것으로 나타남. 특히, “17~20시”(24.8%)가 가장 많고 “12~17시”(20.4%), “20~24시”(19.5%) 순으로 파악됨

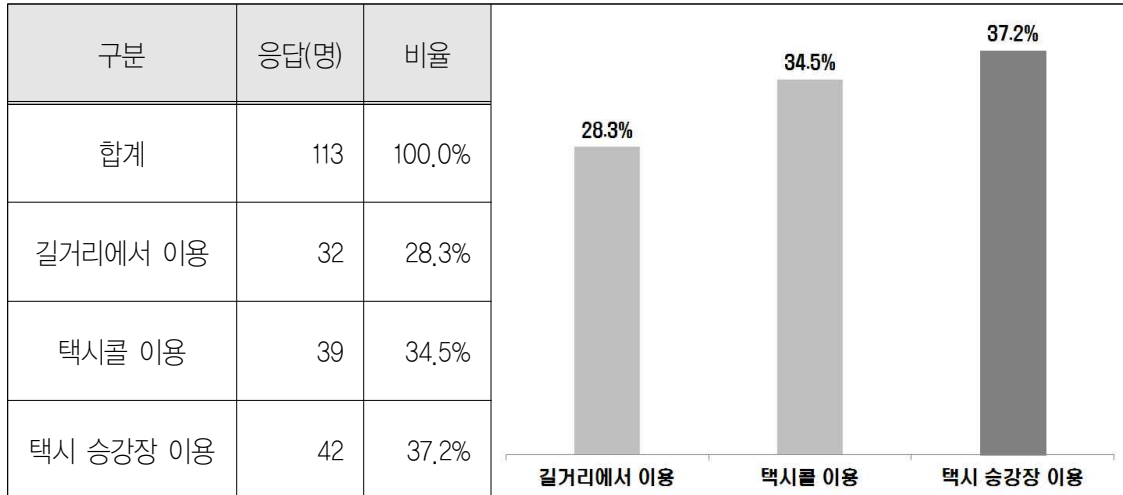
[표 4-10] 택시 이용 시간대

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	
7~9시	18	15.9%	7~9시 15.9%
9~12시	19	16.8%	9~12시 16.8%
12~17시	23	20.4%	12~17시 20.4%
17~20시	28	24.8%	17~20시 24.8%
20~24시	22	19.5%	20~24시 19.5%
24시 이후	3	2.7%	24시 이후 2.7%

## 5. 택시 이용 방법

- 택시를 이용하는 방법은 “택시 승강장 이용”(37.2%)이 가장 많고 “택시콜 이용”(34.5%), “길거리에서 이용”(28.3%) 순으로 나타남

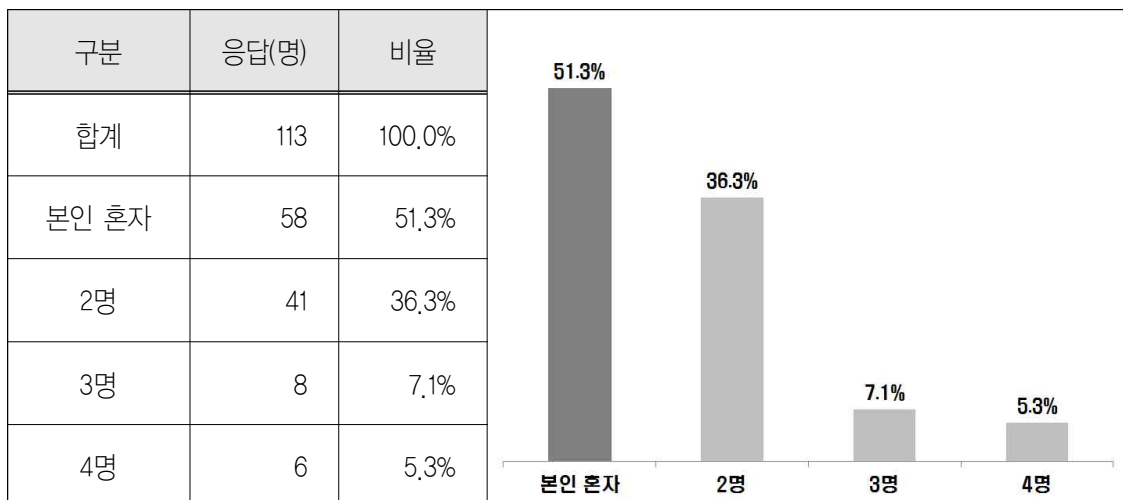
[표 4-11] 택시 이용 방법



## 6. 택시 이용 시 동승 인원

- 택시 이용 시에는 주로 “본인 혼자”(51.3%) 이용하는 것으로 조사되었고 동승 인원이 “2명”(36.3%), “3명”(7.1%), “4명”(5.3%) 순으로 나타남

[표 4-12] 택시 이용 시 동승 인원



## 7. 택시 이용의 용이성

- 평소에 택시 이용의 용이성에 대해서는 “매우 쉽다”(36.3%)와 “다소 쉽다”(51.3%)의 응답이 대부분이고 나머지는 “보통”(12.4%)으로 조사되었음. 그리고 택시 이용이 어렵다는 응답자는 없는 것으로 조사됨

[표 4-13] 평소 택시 이용 용이 정도

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 쉽다 36.3%
매우 쉽다	41	36.3%	다소 쉽다 51.3%
다소 쉽다	58	51.3%	보통 12.4%
보통	14	12.4%	다소 어렵다 0.0%
다소 어렵다	0	0.0%	매우 어렵다 0.0%
매우 어렵다	0	0.0%	

## 8. 택시 대수의 적정성

- 현재 부여군의 택시 대수는 “매우 많음”(31.9%), “약간 많음”(52.2%)으로 조사됨. 따라서 응답자의 84.1%는 부여군의 택시 수가 많다는 의식을 갖는 것으로 파악됨

[표 4-14] 택시 대수의 적정성

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 많음 31.9%
매우 많음	36	31.9%	약간 많음 52.2%
약간 많음	59	52.2%	적정 15.0%
적정하다	17	15.0%	약간 부족 0.9%
약간 부족	1	0.9%	매우 부족 0.0%
매우 부족	0	0.0%	

## 9. 택시 요금 수준

- 택시 요금 수준에 대해서는 “적정하다”(46.9%)가 가장 많음. 그러나 “다소 비싸다”(38.1%), “매우 비싸다”(3.5%)의 응답 결과로 미루어볼 때, 택시 이용객의 41.6% 정도는 부여군의 현행 택시 요금이 비싼 것으로 인식하고 있는 것으로 파악됨

[표 4-15] 택시 요금 수준

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 싸다 0.0%
매우 싸다	0	0.0%	조금 싸다 11.5%
조금 싸다	13	11.5%	적정하다 46.9%
적정하다	53	46.9%	다소 비싸다 38.1%
다소 비싸다	43	38.1%	매우 비싸다 3.5%
매우 비싸다	4	3.5%	

## 10. 택시 콜 만족도

- 택시 콜에 대해서는 응답자의 51.3% 정도(“매우 만족”(6.2%), “약간 만족”(45.1%))가 만족하는 것으로 나타남. 하지만 “보통”(45.1%)의 의견도 많은 점을 감안하여 택시 콜 서비스의 만족도 개선 방안도 필요함

[표 4-16] 택시 콜 만족도

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 만족 6.2%
매우 만족	7	6.2%	약간 만족 45.1%
약간 만족	51	45.1%	보통이다 45.1%
보통이다	51	45.1%	약간 불만족 3.5%
약간 불만족	4	3.5%	매우 불만족 0.0%
매우 불만족	0	0.0%	

## 11. 택시 기사 친절도

- 택시 기사의 친절도는 만족한다는 의견이 59.3%(“매우 만족”(6.2%), “약간 만족”(53.1%))이고 “보통이다”는 35.4%로 분석됨. 그리고 불만족한다는 의견이 5.3%(“약간 불만족”(4.4%), “매우 불만족”(0.9%))로 나타나 대부분의 응답자가 택시 기사의 친절도에 불만이 적은 것으로 파악됨

[표 4-17] 택시 기사 친절도

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 만족 6.2%
매우 만족	7	6.2%	약간 만족 53.1%
약간 만족	60	53.1%	보통이다 35.4%
보통이다	40	35.4%	약간 불만족 4.4%
약간 불만족	5	4.4%	매우 불만족 0.9%
매우 불만족	1	0.9%	

## 12. 택시 청결도

- 택시 청결도에 대해서는 “약간 만족”(53.1%), “매우 만족”(3.5%)으로 응답된 반면에 “불만족”에 대한 의견은 총 4.4%로 분석되어 응답자의 대부분은 택시의 청결도에 대하여 만족하는 것으로 파악됨

[표 4-18] 택시 청결도

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	매우 만족 3.5%
매우 만족	4	3.5%	약간 만족 53.1%
약간 만족	60	53.1%	보통이다 38.9%
보통이다	44	38.9%	약간 불만족 4.4%
약간 불만족	5	4.4%	매우 불만족 0.0%
매우 불만족	0	0.0%	



### 13. 택시 안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행 만족도

- 택시의 안전성에 대한 의견은 “매우 만족”(2.7%), “약간 만족”(46.0%), “보통이다”(41.6%)로 나타나 대부분 만족하는 것으로 분석됨
- 택시의 차선 및 신호위반에 대한 의견은 “매우 만족”(4.4%), “약간 만족”(38.9%), “보통이다”(41.6%)로 나타나 대부분 만족하는 것으로 분석됨. 하지만 응답자의 총 15% 정도가 불만족스럽다는 의견을 제시하였기 때문에 택시의 운행 질서에 대한 개선 방안이 필요한 것으로 판단됨
- 택시의 우회운행에 대해서도 대부분 만족하는 것으로 분석되나 응답자의 총 14.2%가 불만족스럽다는 의견이 조사됨

[표 4-19] 택시 안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행의 만족도

구분		응답(명)	비율
안전성	합계	113	100.0%
	매우 만족	3	2.7%
	약간 만족	52	46.0%
	보통이다	47	41.6%
	약간 불만족	11	9.7%
	매우 불만족	0	0.0%
차선 및 신호위반	합계	113	100.0%
	매우 만족	5	4.4%
	약간 만족	44	38.9%
	보통이다	47	41.6%
	약간 불만족	17	15.0%
	매우 불만족	0	0.0%
우회운행	합계	113	100.0%
	매우 만족	6	5.3%
	약간 만족	46	40.7%
	보통이다	45	39.8%
	약간 불만족	14	12.4%
	매우 불만족	2	1.8%

## 14. 택시 운전자의 요금 징수

- 택시 요금의 정확한 계산에 대한 의견은 “매우 만족”(8.8%), “약간 만족”(51.3%), “보통이다”(33.6%)로 나타나 대부분 만족하는 것으로 분석됨
- 택시 요금의 거스름돈에 대한 의견도 “매우 만족”(9.7%), “약간 만족”(47.8%), “보통이다”(38.9%)로 나타나 대부분 만족하는 것으로 나타남
- 택시 요금 정산 시 영수증 발행에 대한 의견은 대부분 만족하는 것으로 분석되나 응답자의 총 15.9%가 불만족스럽다는 의견으로 조사되어 이에 대한 개선이 필요하다고 판단됨

[표 4-20] 택시 운전자의 요금 징수

구분		응답(명)	비율
정확한 요금 계산	합계	113	100.0%
	매우 만족	10	8.8%
	약간 만족	58	51.3%
	보통이다	38	33.6%
	약간 불만족	7	6.2%
	매우 불만족	0	0.0%
정확한 거스름돈	합계	113	100.0%
	매우 만족	11	9.7%
	약간 만족	54	47.8%
	보통이다	44	38.9%
	약간 불만족	4	3.5%
	매우 불만족	0	0.0%
영수증 발행	합계	113	100.0%
	매우 만족	4	3.5%
	약간 만족	36	31.9%
	보통이다	55	48.7%
	약간 불만족	17	15.0%
	매우 불만족	1	0.9%

## 15. 택시 이용 시 중점 사항

- 택시 이용 시 가장 중요한 사항으로는 “안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행”(39.8%)으로 조사됨. 그 다음 순으로는 “차량의 청결과 쾌적성”(21.2%), “택시요금징수의 투명성”(20.4%), “운전기사의 적절한 응대와 친절”(18.6%)이 중요한 것으로 나타남

[표 4-21] 택시 이용시 가장 중요한 점

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	
운전기사의 적절한 응대와 친절	21	18.6%	운전기사의 적절한 응대와 친절 18.6%
차량의 청결과 쾌적성	24	21.2%	차량의 청결과 쾌적성 21.2%
안전성, 차선 및 신호 위반, 우회운행	45	39.8%	안전성, 차선 및 신호 위반, 우회운행 39.8%
택시요금징수의 투명성	23	20.4%	택시요금징수의 투명성 20.4%
기타	0	0.0%	기타 0.0%

## 16. 택시 정책 수립 시 중점 사항

- 향후 택시 정책 수립 시 중점 사항으로는 “운행질서 확립”(31.0%)과 “택시 이미지 개선”(21.2%)으로 조사됨. 그 다음 순으로는 “택시 유형 및 서비스 다양화”(17.7%), “택시요금 정책”(15.0%), “택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정”(11.5%) 등이 중요한 것으로 나타남

[표 4-22] 향후 택시 정책 시 중점 사항

구분	응답(명)	비율	
합계	113	100.0%	
택시 유형 및 서비스 다양화	20	17.7%	택시유형, 서비스 다양화 17.7%
운행질서 확립	35	31.0%	운행질서 확립 31.0%
택시 이미지 개선	24	21.2%	택시 이미지 개선 21.2%
택시요금 정책	17	15.0%	택시요금 정책 15.0%
택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정	13	11.5%	택시운행대수의 적정성 검토 및 조정 11.5%
기타(카드결제)	4	3.5%	기타(카드결제) 3.5%

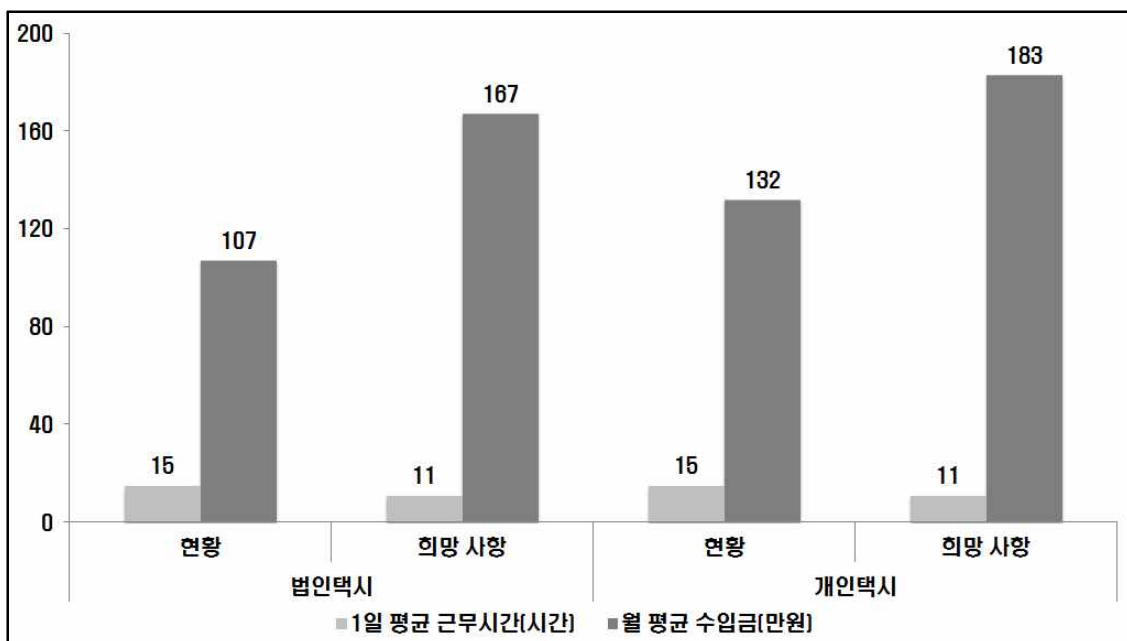
## 제4절 택시 운전자 설문조사

### 1. 택시 운전자 근로 현황

- 택시 운전자를 대상으로 설문조사한 결과, 1일 평균 근무시간은 법인택시와 개인택시 모두 약 15시간이며 희망 근무시간은 11시간으로 조사됨. 따라서 실제 근무시간은 희망 근무시간보다 평균 4시간 정도 많은 것으로 나타남
- 법인택시 운전자들의 월 평균 수입금 현황은 약 107(만원/월)이고 희망하는 최소 월 평균 수입금은 약 167(만원/월)로 조사되어 월 평균 60만원의 차이가 있는 것으로 조사됨
- 개인택시의 경우, 월 평균 수입금 현황은 132(만원/월)이고 희망하는 최소 월 평균 수입금은 약 183(만원/월)로 조사되어 월 평균 51만원의 차이가 있는 것으로 조사됨

[표 4-23] 택시 운전자 근로 현황

구분	법인택시		개인택시	
	현황	희망 사항	현황	희망 사항
1일 평균 근무시간	15 시간	11 시간	15 시간	11 시간
월 평균 수입금	107만원/월	최소한 167만원/월	132만원/월	최소한 183만원/월



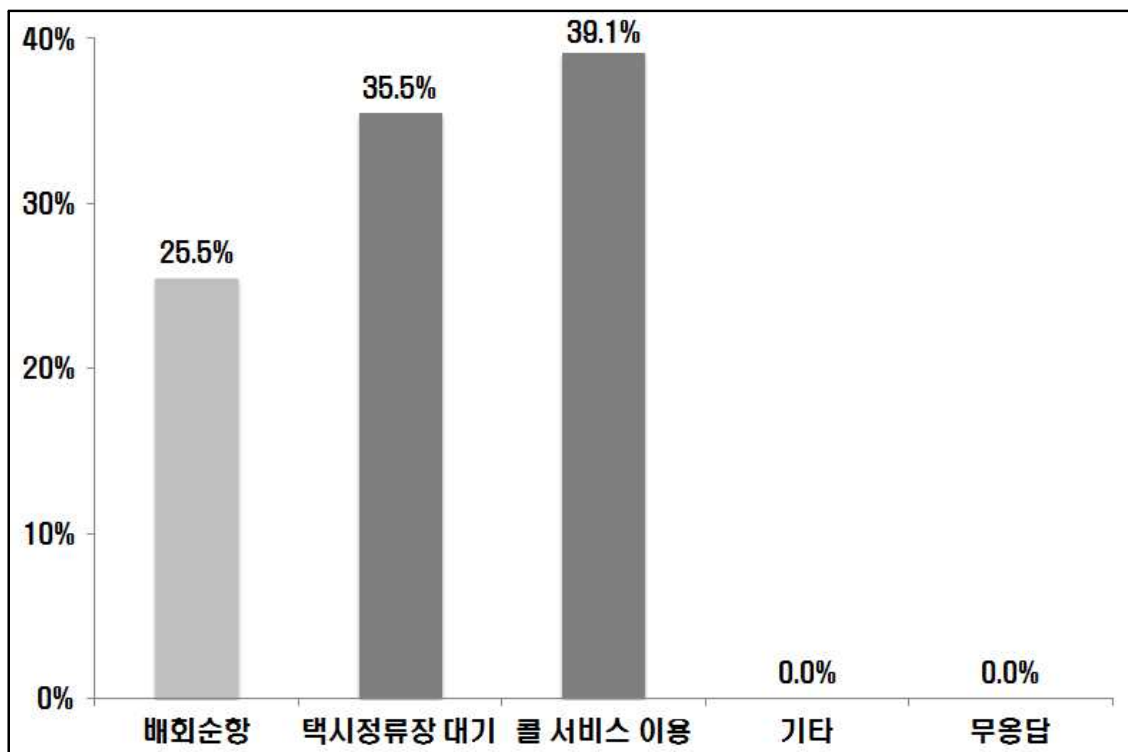
[그림 4-1] 택시 운전자 근로 현황

## 2. 택시 영업 방식

- 택시 운전자의 주된 영업 패턴은 대부분 “콜 서비스 이용”(39.1%)과 “택시정류장 대기”(35.5%)인 것으로 조사됨. 이는 택시 이용객이 주로 콜 서비스와 택시 승강장을 이용 것에 기인하는 것으로 판단됨

[표 4-24] 택시 영업 방식

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
배회순항	13	23.2%	15	27.8%	28	25.5%
택시정류장 대기	20	35.7%	19	35.2%	39	35.5%
콜 서비스 이용	23	41.1%	20	37.0%	43	39.1%
기타	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
무응답	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



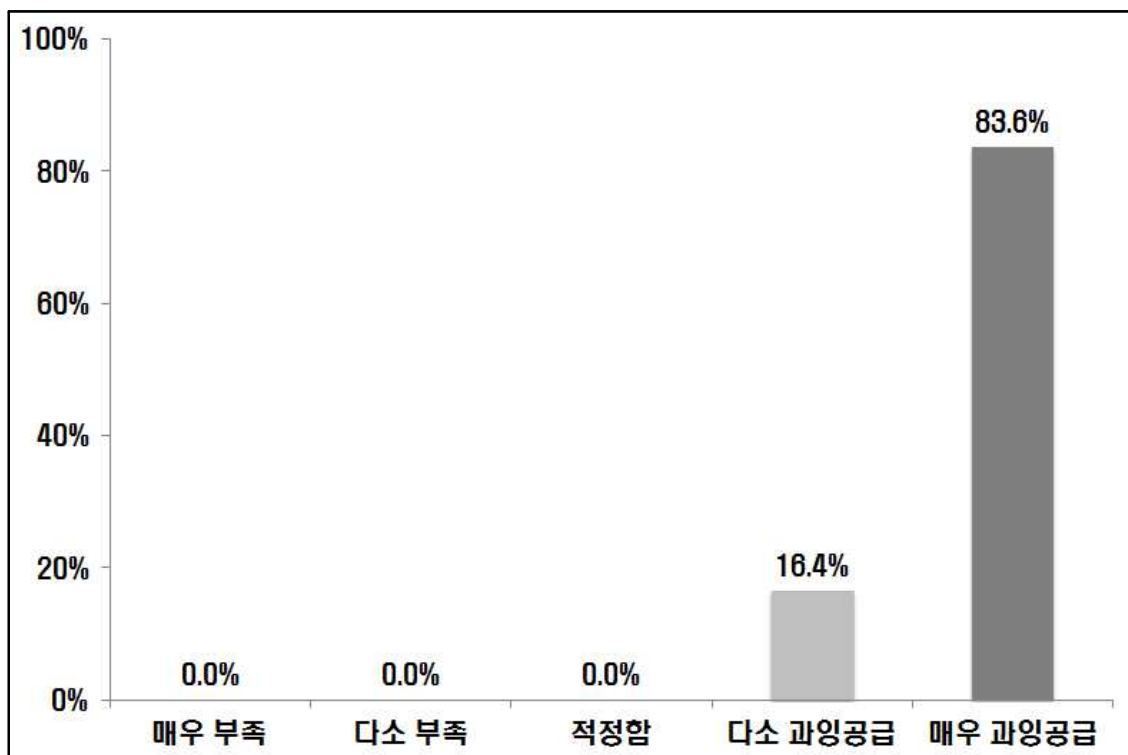
[그림 4-2] 택시 영업 방식

### 3. 택시 공급 대수의 적정성

- 택시 공급 대수의 적정성 여부에 대한 설문에서는 “매우 과잉공급”(83.6%), “다소 과잉공급”(16.4%)으로 조사되어 택시 운전자들의 대부분은 부여군의 택시 공급 대수가 과잉인 것으로 인식하고 있음

[표 4-25] 택시 공급 대수의 적정성

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
매우 부족	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
다소 부족	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
적정함	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
다소 과잉공급	10	17.9%	8	14.8%	18	16.4%
매우 과잉공급	46	82.1%	46	85.2%	92	83.6%



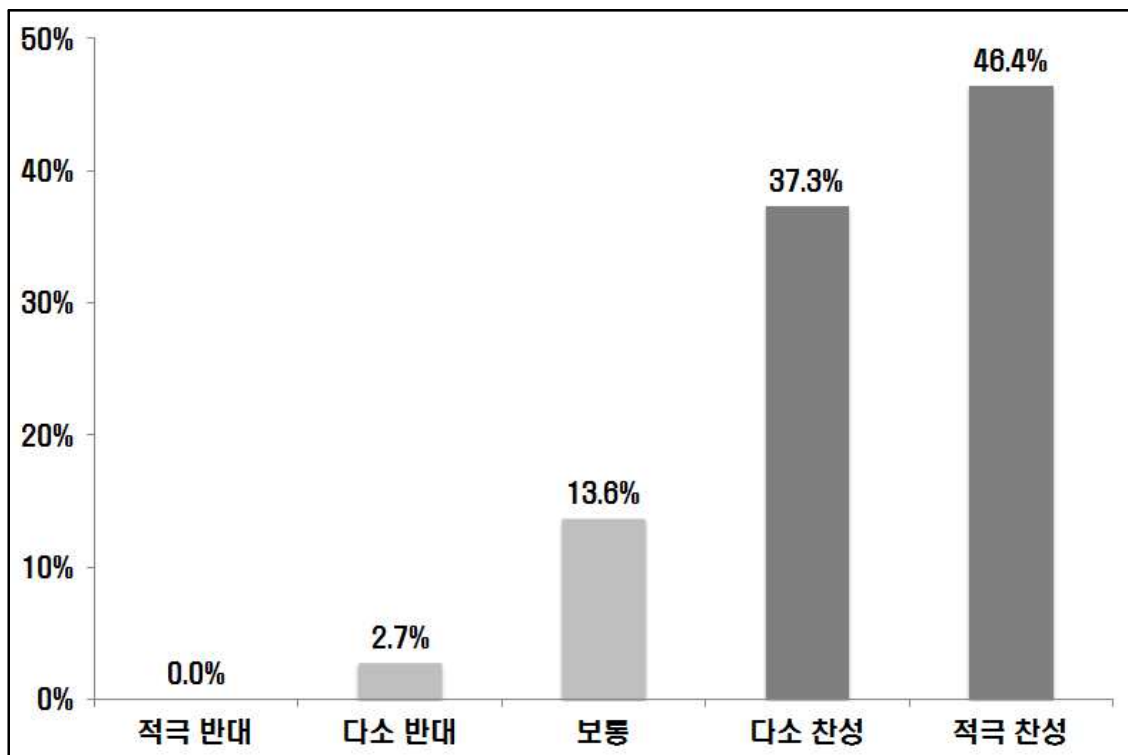
[그림 4-3] 택시 공급 대수의 적정성

#### 4. 택시 총량제 시행에 대한 의견

- 택시 총량제 시행에 대해서는 “적극 찬성”(46.4%), “다소 찬성”(37.3%)으로 조사되어 전체 응답자 중 83.7%가 찬성하는 것으로 나타남. 특히, “적극 찬성”의 응답에서는 개인택시(53.7%)가 법인택시(39.3%)보다 많이 조사되어 개인택시 운전자들의 택시 총량제 시행에 대해 적극적인 성향을 갖는 것으로 파악됨

[표 4-26] 택시 총량제 시행에 대한 의견

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
적극 반대	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
다소 반대	1	1.8%	2	3.7%	3	2.7%
보통	8	14.3%	7	13.0%	15	13.6%
다소 찬성	25	44.6%	16	29.6%	41	37.3%
적극 찬성	22	39.3%	29	53.7%	51	46.4%



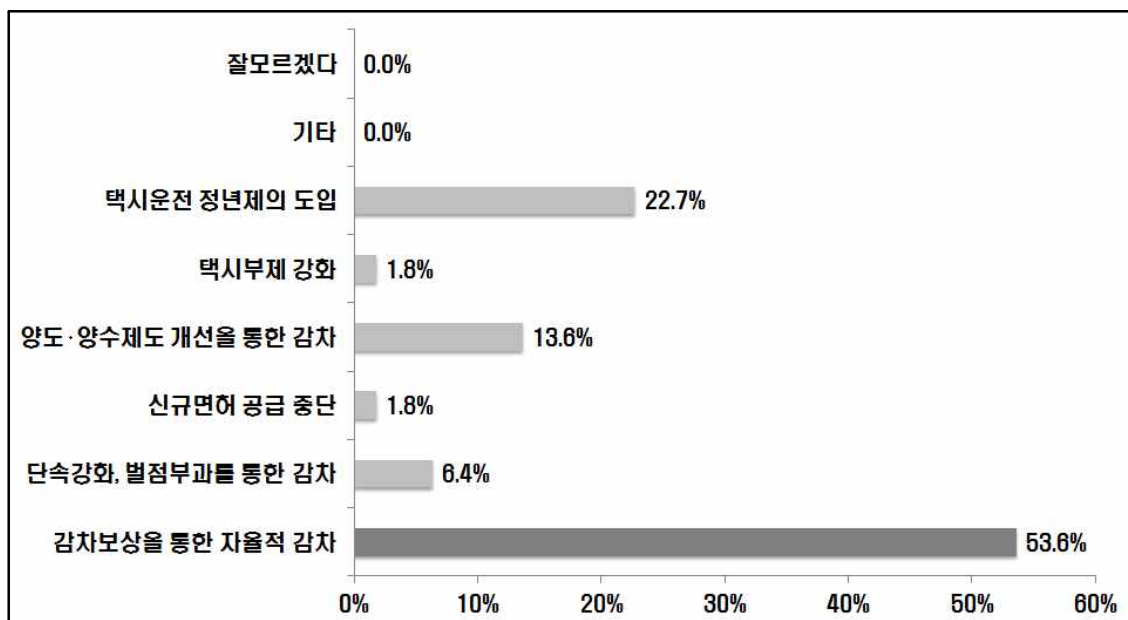
[그림 4-4] 택시 총량제 시행에 대한 의견

## 5. 택시 감차 시 효과적인 감차 방법

- 택시 감차 시 효과적인 감차 방법은 “감차보상을 통한 자율적 감차”(53.6%)가 가장 많이 선호되었음. 그 다음 순으로는 “택시운전 정년제의 도입”(22.7%), “양도·양수제도 개선을 통한 감차”(13.6%), “단속강화 및 벌점부과를 통한 감차”(6.4%)로 나타남. 그리고 기타 사항으로는 “신규면허 공급 중단”(1.8%), “택시부제 강화”(1.8%) 등이 있음

[표 4-27] 택시 감차 시 효과적인 감차 방법

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
감차보상을 통한 자율적 감차	31	55.4%	28	51.9%	59	53.6%
단속강화, 벌점부과를 통한 감차	3	5.4%	4	7.4%	7	6.4%
신규면허 공급 중단	0	0.0%	2	3.7%	2	1.8%
양도·양수제도 개선을 통한 감차	9	16.1%	6	11.1%	15	13.6%
택시부제 강화	0	0.0%	2	3.7%	2	1.8%
택시운전 정년제의 도입	13	23.2%	12	22.2%	25	22.7%
기타	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
잘모르겠다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



[그림 4-5] 택시 감차 시 효과적인 감차 방법

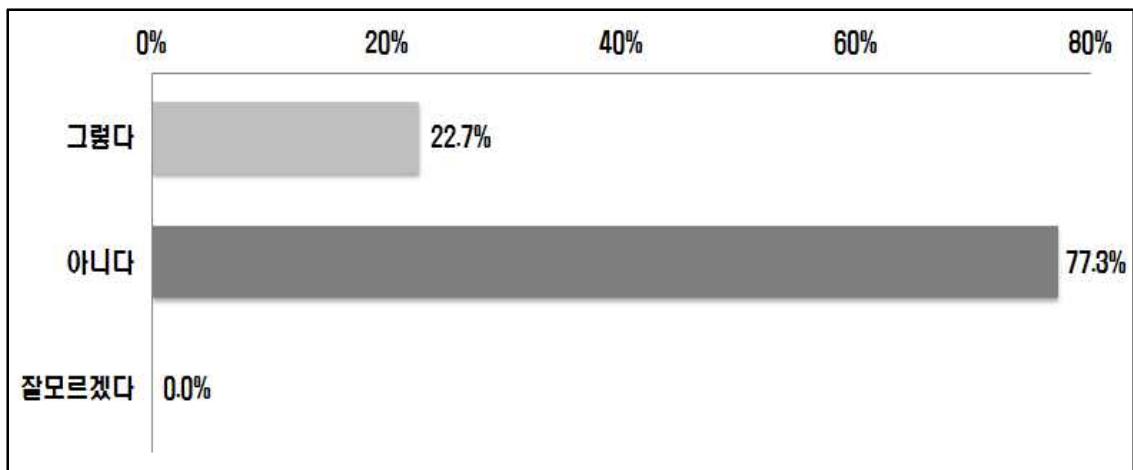


## 6. 택시 감차 의향

- 택시 감차 보상금을 지급할 경우에 면허를 반납하고 감차 정책에 동의할 의향을 설문한 결과, “아니다”(77.3%)가 “그렇다”(22.7%)라는 답변보다 많은 것으로 조사됨. 따라서 택시 운전자 개인적 측면에서는 택시 감차를 대부분 선호하지 않는 것으로 분석됨

[표 4-28] 택시 감차 보상금 지급시 감차 의향

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
그렇다	13	23.2%	12	22.2%	25	22.7%
아니다	43	76.8%	42	77.8%	85	77.3%
잘모르겠다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



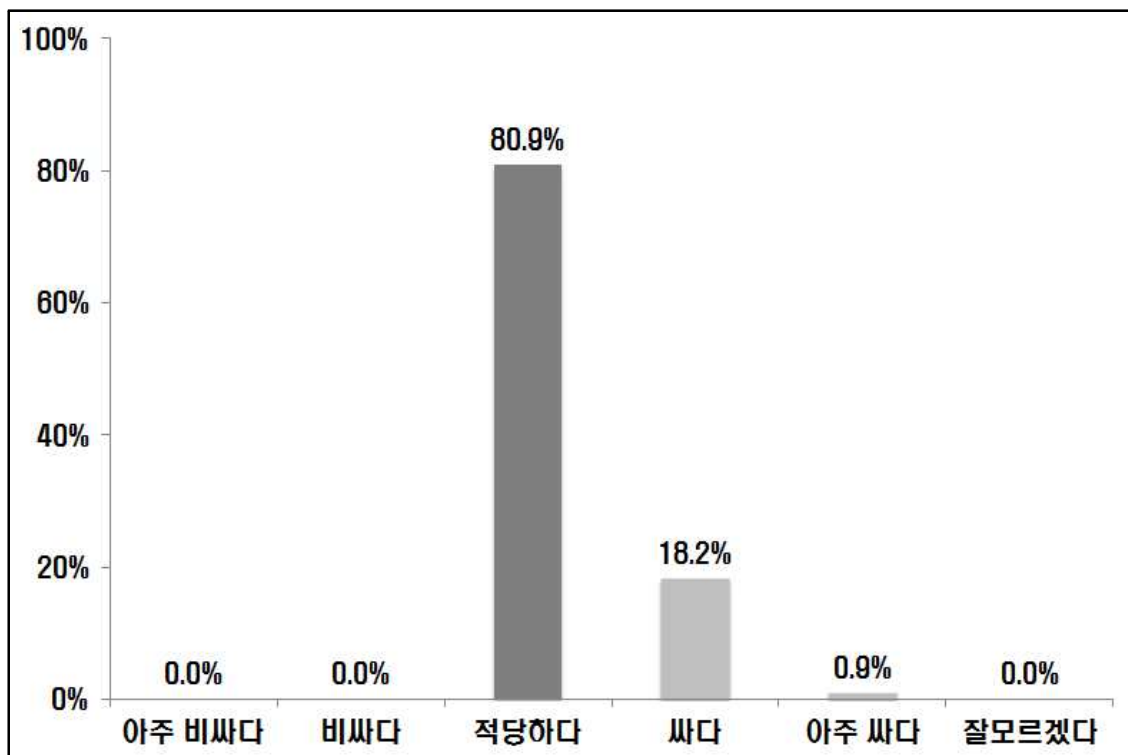
[그림 4-6] 택시 감차 보상금 지급시 감차 의향

## 7. 택시 요금 수준

- 부여군의 현행 택시 요금 수준에 대하여 택시 운전자에게 설문한 결과, 대부분 “적당하다”(80.9%)로 조사되었고 일부는 “싸다”(18.2%) 또는 “아주 싸다”(0.9%)로 파악됨

[표 4-29] 택시 요금 수준

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
아주 비싸다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
비싸다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
적당하다	46	82.1%	43	79.6%	89	80.9%
싸다	10	17.9%	10	18.5%	20	18.2%
아주 싸다	0	0.0%	1	1.9%	1	0.9%
잘모르겠다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



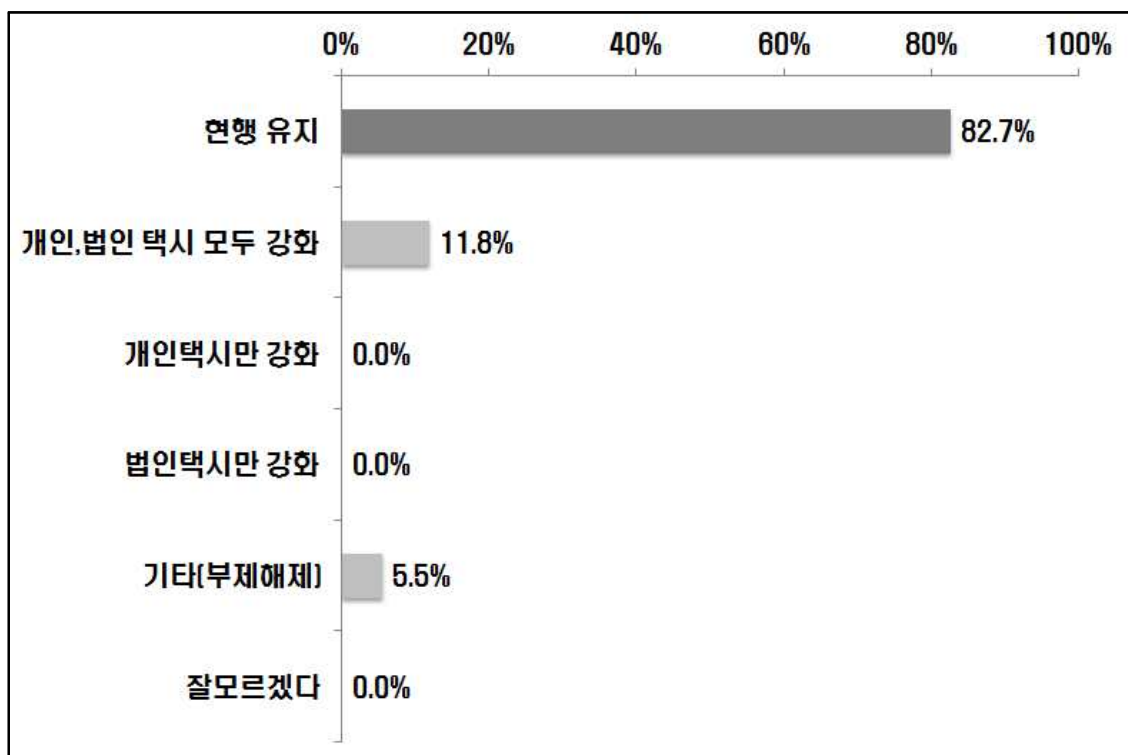
[그림 4-7] 택시 요금 수준

## 8. 현행 택시 부제에 대한 의견

- 부여군의 현행 택시 부제에 대하여 설문한 결과, 대부분 “현행 유지”(82.7%)에 대한 의견이 많았고 일부는 “(개인/법인) 택시 모두 강화”(11.8%)로 조사되었음. 따라서 대부분의 택시 운전자들은 현행 4부제 체제를 유지하는 것에 긍정적인 인식을 갖는 것으로 파악됨

[표 4-30] 현행 택시 부제에 대한 의견

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
현행 유지	45	80.4%	46	85.2%	91	82.7%
개인/법인 택시 모두 강화	6	10.7%	7	13.0%	13	11.8%
개인택시만 강화	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
법인택시만 강화	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
기타	5	8.9%	1	1.9%	6	5.5%
잘모르겠다	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



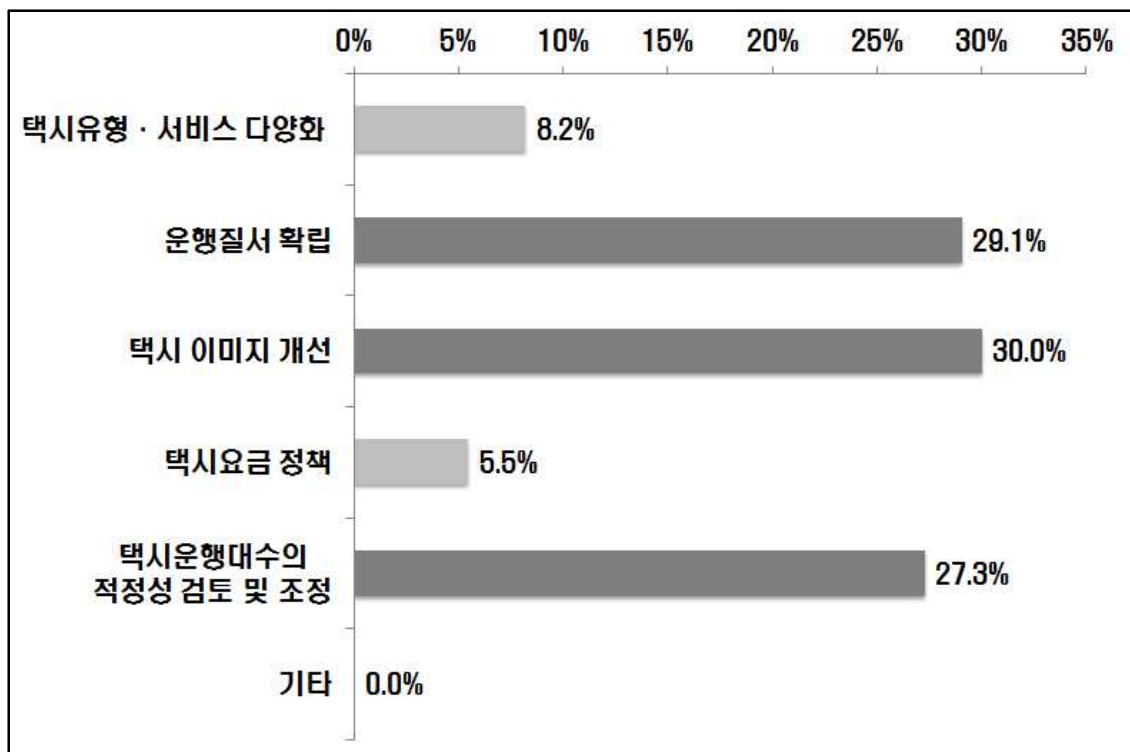
[그림 4-8] 현행 택시 부제에 대한 의견

## 9. 택시 정책 수립 시 중점 사항

- 향후 택시 정책 수립 시 중점 사항으로는 “택시 이미지 개선”(30.0%), “운행질서 확립”(29.1%), “택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정”(27.3%) 등으로 조사됨. 그 다음 순으로는 “택시 유형 및 서비스 다양화”(8.2%), “택시요금 정책”(5.5%) 등이 중요한 것으로 조사됨

[표 4-31] 향후 택시 정책의 중점 사항

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
택시 유형 및 서비스 다양화	4	7.1%	5	9.3%	9	8.2%
운행질서 확립	15	26.8%	17	31.5%	32	29.1%
택시 이미지 개선	21	37.5%	12	22.2%	33	30.0%
택시요금 정책	2	3.6%	4	7.4%	6	5.5%
택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정	14	25.0%	16	29.6%	30	27.3%
기타	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



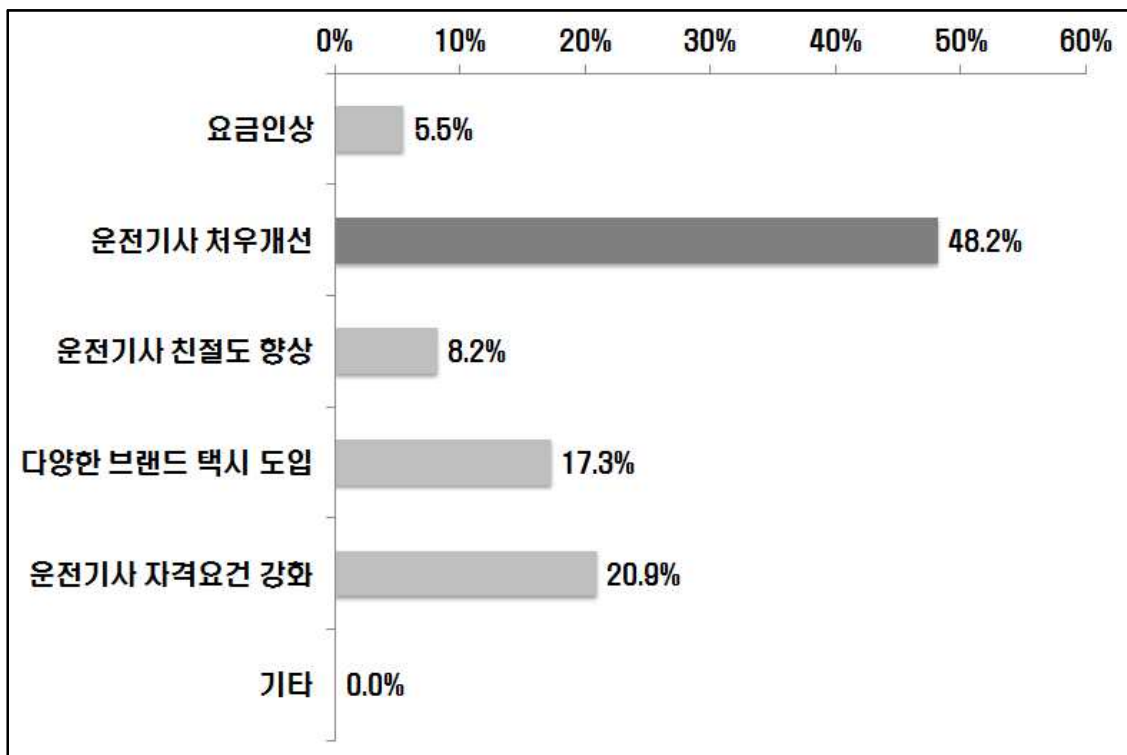
[그림 4-9] 향후 택시 정책의 중점 사항

## 10. 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소

- 택시 서비스 개선 방안에 대하여 설문한 결과, “운전기사 처우개선”(48.2%)에 대한 의견이 가장 많이 조사됨. 그 다음 순으로는 “운전기사 자격요건 강화”(20.9%), “다양한 브랜드 택시 도입”(17.3%), “운전기사 친절도 향상”(8.2%), “요금 인상”(5.5%) 등으로 조사됨

[표 4-32] 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
요금 인상	2	3.6%	4	7.4%	6	5.5%
운전기사 처우개선	28	50.0%	25	46.3%	53	48.2%
운전기사 친절도 향상	3	5.4%	6	11.1%	9	8.2%
다양한 브랜드 택시 도입	9	16.1%	10	18.5%	19	17.3%
운전기사 자격요건 강화	14	25.0%	9	16.7%	23	20.9%
기타	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%



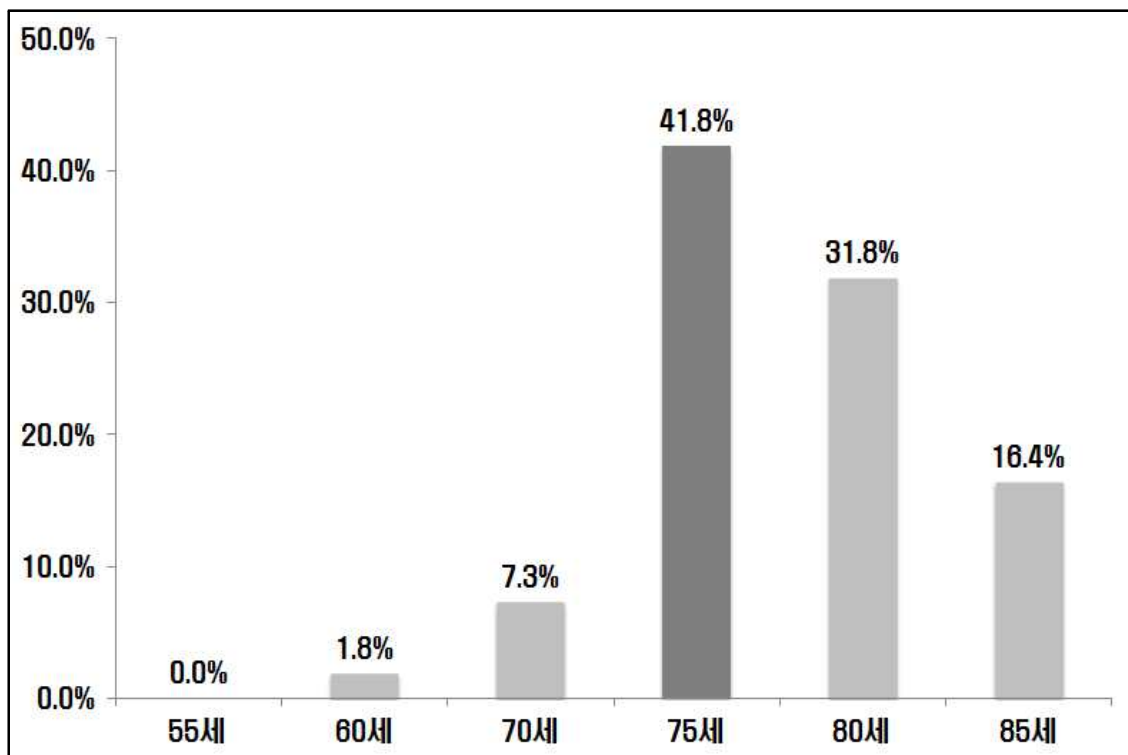
[그림 4-10] 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소

## 11. 택시 운전자 적정 정년 나이

- 택시 운전자의 적정 정년 나이에 대하여 설문조사한 결과, “75세”(41.8%)를 가장 많이 선호하는 것으로 조사됨. 그 다음 순으로는 “80세”(31.8%), “85세”(16.4%), “70세”(7.3%), “60세”(1.8%) 등으로 나타남

[표 4-33] 택시 운전자 적정 정년 나이

구분	법인택시		개인택시		전체	
	응답(명)	비율	응답(명)	비율	응답(명)	비율
합계	56	100.0%	54	100.0%	110	100.0%
55세	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
60세	2	3.6%	0	0.0%	2	1.8%
70세	7	12.5%	1	1.9%	8	7.3%
75세	29	51.8%	17	31.5%	46	41.8%
80세	13	23.2%	22	40.7%	35	31.8%
85세	5	8.9%	13	24.1%	18	16.4%



[그림 4-11] 택시 운전자 적정 정년 나이

## 제5절 종합 분석결과

### 1. 택시 이용객

#### 1) 택시 이용 현황

- 부여군의 평균 택시 이용 횟수는 2.5(회/7일)이며 연령대가 높아질수록 택시 이용 횟수가 줄어드는 것으로 나타남. 특히, 60세 이상의 연령대는 30~50대 보다 택시 이용 횟수가 낮은 것으로 분석됨
- 택시를 이용하는 주요 목적은 “급한 용무처리”로 조사되었고 07~09시는 “출·퇴근” 목적으로 대부분 이용되고 있음. 택시를 이용하는 이유로는 “빠르고 편리해서”, “대중교통 이용이 불편해서” 등의 이유가 가장 많은 것으로 조사됨. 그리고 택시의 이용 시간대는 17~20시가 가장 많았으며 “급한 용무처리”의 목적이 대부분임
- 택시는 대부분 동승 인원 없이 “본인 혼자” 이용하는 패턴으로 조사되었으며 주로 “택시콜 이용”과 “택시 승강장 이용”이 대부분임. 그리고 부여군의 택시 대수가 많다는 의견이 있었으며 이러한 이유로 택시의 이용에는 어려움이 없는 것으로 판단됨

#### 2) 택시 이용 만족도

- 현재 부여군의 택시 요금 수준은 “적정하다”라는 의견이 46.9%, “비싸다”라는 의견이 41.6%로 조사됨. 그리고 택시 콜의 만족도는 51.3%정도가 만족하는 것으로 조사되었으나 “보통이다”라는 의견도 45.1%로 조사되어 택시 콜 서비스 만족도를 개선할 수 있는 방안도 필요한 것으로 판단됨
- 택시 기사의 친절도, 택시의 청결도, 안전성, 우회운행 등에 대해서는 대부분 불만이 없는 것으로 조사되었으나 택시의 차선 및 신호위반, 택시 요금 정산 시 영수증 발행에 대해서는 불만족스럽다는 의견이 제시되어 이에 대한 개선이 필요한 것으로 판단됨
- 종합적으로, 택시 이용객이 택시를 이용 시 가장 중요하게 생각하는 사항으로는 “안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행”으로 조사되었고 그 다음 순으로는 “차량의 청결과 쾌적성”, “택시요금징수의 투명성”, “운전기사의 적절한 응대와 친절”이 중요한 것으로 조사됨

### 3) 부여군 택시 정책의 중점 사항

- 택시 이용객 측면에서 “운행질서 확립”과 “택시 이미지 개선”이 향후 부여군의 택시 정책의 중점 사항으로 조사되었으며 그 다음 순으로는 “택시 유형 및 서비스 다양화”, “택시요금 정책”, “택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정” 등으로 조사됨

## 2. 택시 운전자

### 1) 택시 운행 현황

- 부여군의 택시 운전자는 1일 평균 근무시간이 약 15시간이고 희망 근무시간이 11시간으로 조사됨. 따라서 평균 4시간 정도 희망 근무시간보다 많이 근무하는 것으로 조사됨. 또한, 희망하는 월 평균 수입금도 실제 수입금보다 평균 50~60만원정도 낮은 것으로 조사됨
- 택시 운전자의 주된 영업 패턴은 “콜 서비스 이용”(39.1%)과 “택시정류장 대기”(35.5%)인 것으로 조사되며 나머지는 “배회순항”(25.5%)으로 조사됨

### 2) 택시 공급대수와 효과적인 감차방법

- 택시 운전자는 대부분 부여군의 택시 공급 대수가 과잉인 것으로 인식하고 있으며 전체 응답자의 83.7%가 택시 총량제 시행에 찬성하는 것으로 조사됨. 특히, 개인택시 운전자들이 법인택시보다 총량제 시행에 대해서 적극적인 성향을 갖는 것으로 파악됨
- 택시를 감차할 경우 효과적인 감차 방법으로는 “감차보상을 통한 자율적 감차”가 가장 많이 선호되었음. 그 다음 순으로는 “택시운전 정년제의 도입”, “양도·양수제도 개선을 통한 감차”, “단속강화 및 벌점 부과를 통한 감차” 등으로 조사됨. 기타 사항으로는 “신규면허 공급 중단”과 “택시부제 강화”의 의견도 조사됨
- 택시 감차 의향에 대해서는 대부분의 경우, 운전자 개인적인 측면에서 면허를 반납하고 감차 정책에 참여하는 것을 선호하지 않는 것으로 조사됨



### 3) 택시 요금 수준 및 부제 운영

- 부여군의 현재 택시 요금 수준은 대부분 “적당하다”로 조사되었고 택시 부제에 대해서는 “현행 유지”에 대한 의견이 많은 것으로 조사됨. 따라서 대부분의 택시 운전자들은 현행 택시 요금 수준과 4부제 체제를 유지하는 것에 긍정적인 인식을 갖는 것으로 파악됨

### 4) 부여군 택시 정책의 중점 사항

- 택시 운전자 측면에서 “택시 이미지 개선”, “운행질서 확립”, “택시 운행대수의 적정성 검토 및 조정” 등이 향후 부여군의 택시 정책의 중점 사항으로 조사되었으며, 그 다음 순으로는 “택시 유형 및 서비스 다양화”, “택시요금 정책” 등으로 조사됨
- 택시 서비스 개선을 위한 필요 요소로는 “운전기사 처우개선”에 대한 의견이 가장 많이 조사됨. 그 다음 순으로는 “운전기사 자격요건 강화”, “다양한 브랜드 택시 도입”, “운전기사 친절도 향상”, “요금 인상” 등으로 조사됨
- 마지막으로 택시 운전자의 적정 정년 나이에 대하여 설문조사한 결과, 75세를 가장 많이 선호하는 것으로 파악됨



## 제5장 택시 운행실태 분석

제1절 : 조사개요

제2절 : 택시 운행실태 조사 결과



## 제5장 택시 운행실태 분석

### 제1절 조사 개요

#### 1. 조사 시기

- 『택시 사업구역별 총량제 지침』(국토교통부, 2014.01.24)에 의거하여 실차율, 가동률을 산정하기 데에 있어 자료의 수집 기간은 아래와 같음

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 실차율, 가동률 산정 시 자료의 시간적 범위

※ 실차율: 조사시행 이전 최소 2개월 이상의 자료를 사용하되 주말 실차율이 반영되도록 함

※ 가동률: 일반택시의 경우 최근 6개월의, 개인 택시의 경우 실차율 조사기간(2개월) 중 자료의 평균치를 반영하도록 함

※ 실차율, 가동률은 택시미터기 자료 활용

- 또한, 『택시 사업구역별 총량제 지침』(국토교통부, 2014.01.24)에서는 2014년 5월 총량제 계획 수립을 위해서 1~4월까지 시행토록 제시하고 있음
- 하지만 부여군의 법인택시 미터기 자료는 아래와 같은 사유로 인하여 지침 상에 제시된 최근 6개월 자료의 수집이 불가능하므로 2개월<sup>1)</sup> 자료를 조사하여 분석에 활용함
  - ┃ 부여군 법인택시인 부여삼성운수의 경우는 기존 1년간의 자료 손실, 택시미터기 제조사 폐업으로 자료 추출과 변환 상의 어려움 존재, DBMS(Database Management System) 전문가 섭외 문제 등이 있음
  - ┃ 또한, 법인택시 3개 업체(신일택시, 현대운수, 천일택시)의 경우는 택시미터기의 자료 저장 용량이 최대 15일이므로 기존 자료가 자동적으로 소멸되는 문제가 있음
- 따라서 택시미터기 자료의 시간적 범위는 개인택시, 법인택시 모두 2개월 자료임. 개인택시의 경우는 2014년 01월01일~02월28일, 법인택시의 경우는 03월01일~04월31일임

1) 『제3차 총량제 조사 관련 질의답변 내용』(국토교통부, 2014.04.15), 『부여군 질의서 답변내용』에 의거하여 2개월 간의 택시미터기 자료를 이용

## 2. 조사 내용

### 1) 부여군 택시미터기 현황과 특징

- 부여군의 개인·법인택시의 택시미터기의 현황과 특징은 아래와 같음

[표 5-1] 부여군 택시미터기 현황과 특징

택시유형	구분	내용
부여군 개인택시	○ 제품회사: 한국MTS(주)	
	○ 제품명	COMBO-9 Gold ( <a href="http://www.hkmeter.com/">http://www.hkmeter.com/</a> )
	○ 특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운행기록 추출방식: SD카드를 이용한 자료 추출</li> <li>· 자료 변환: 제품회사의 프로그램 이용(유료)</li> </ul>
부여군 법인택시 (신일,현대, 천일)	○ 제품회사: 한국무선통신(주) (=TMKC(주))	
	○ 제품명	드래곤-Gold ( <a href="http://www.tmkc.co.kr/">http://www.tmkc.co.kr/</a> )
	○ 특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운행기록 추출방식: RS232 통신포트를 이용한 자료 추출</li> <li>· 자료 변환: 제품회사의 프로그램 이용(무료)</li> <li>· 자료 저장 용량: 15일 (매일 24시간 운행 시)</li> </ul>
부여군 법인택시 (부여삼성 운수)	○ 제품회사: 광전정보통신(주)	
	○ 제품명	PHOENIX-9000
	○ 특징	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 운행기록 추출방식: 업체 컴퓨터 단말기에서 DB 추출 (※ 무선 데이터 전송 방식으로 업체 컴퓨터 단말기에 자동으로 저장)</li> <li>· 자료 변환: DBMS(Database Management System) 이용 (※ 제품회사 폐업으로 자료 변환을 위한 별도의 프로그램이 없음)</li> </ul>

## 2) 조사 내용

- 택시미터기 자료 조사는 기본적으로 조사 표본으로 선정된 택시에 한하여 수행되었음. 대부분 조사원이 직접 택시에서 자료를 추출하는 형식으로 진행되었으며, 법인택시 업체 내 컴퓨터 단말기에서 기존에 저장된 자료를 추출하는 것도 병행되었음

■ 조사 방법: 조사원이 직접 택시에서 자료 추출, 단말기 DB 추출

- 조사 기간은 개인택시의 경우 총 3일(2014년 4월 2일~2014년 4월 4일)동안 수행되었음. 그리고 법인택시는 15일 간격으로 약 1.5개월(2014년 3월 중순~2014년 5월 초)동안 조사가 지속되었음

[표 5-2] 부여군 택시 조사 내용

구분		내 용
법인 택시	조사 기간	· 2014년 3월 중순 ~ 5월 초 (15일 간격으로 약 2개월)
	조사 위치	· 부여군 법인택시 업체 방문, 운행차량 현장 조사
	조사 방법	[업체 방문] → 컴퓨터 단말기에서 운행기록 DB를 추출하고 DBMS(Database Management System)를 이용하여 자료 변환 [운행차량 현장 조사] → RS232 통신포트를 이용하여 택시 운행기록 DB를 조사원이 택시에서 직접 추출
	미터기 자료의 시간적 범위	· 2개월 (2014년 03월 01일 ~ 04월 31일, 총 61일)
개인 택시	조사 기간	· 2014년 4월 2일 ~ 4일 (3일)
	조사 위치	· 부여군 개인 택시 조합
	조사 방법	· SD카드를 이용하여 조사원이 개인택시 미터기 자료를 직접 추출
	미터기 자료의 시간적 범위	· 2개월 (2014년 01월 01일 ~ 02월 28일, 총 59일)

### 3. 조사표본 선정과 규모

#### 1) 조사업체 수

- 부여군은 택시 업체수가 5개 미만인 지역이므로 전 업체를 대상으로 함

▮ 부여군 조사 업체 선정 결과: 부여삼성운수, 신일택시, 현대운수, 천일택시

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 조사업체 선정

※ 조사업체 수: 실차율·가동률 조사업체는 그 지역 업체 수의 30%이상으로 하  
되 최소한 4개 이상 업체를 조사하고 업체수가 5개 미만인 지역은 전 업체  
대상 조사

#### 2) 조사대수

- 부여군의 인구는 100만 이하이므로 표본 조사대수는 전체 면허대수를 기준으로 10%이상 설정

▮ 표본 조사대수 선정 결과: 총 42대(표본율 17%)

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 조사대수 선정

※ 조사대수는 총 면허대수를 기준으로 하며, 면허대수 비율에 따라 개인·법인  
택시를 모두 포함하되, 표본율 적용결과 조사대수가 30대 미만인 경우에는  
최소 30대 조사

인구 규모	표본율
인구 300만 이상 도시	표본율 2% 이상
인구 100만~300만 도시	표본율 5% 이상
인구 100만 이하 도시	표본율 10% 이상

#### 3) 조사표본 선정

- 부여군의 조사표본의 선정은 군청에서 객관성, 공정성을 담보하기 위하여 무작위로 선정하였음
- 그리고 법인택시 업체와 개인택시 지부회에 택시미터기 조사 시 원활한 협조가 이루어 질 수 있도록 공문으로 통보하여 조사가 수행되었음



## 『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 조사표본 선정방법(조사대상 차량 및 업체)

※ 조사대상 차량: 동일차량으로 실차율과 가동률 조사

※ 사업구역별 지자체는 조사의 객관성 및 공정성을 확보하기 위해서 조사표본을 무작위로 선정하여 조사기관에 통보

- 무작위로 추출한 부여군 택시 표본 자료는 총 70대(개인택시 40대, 법인택시 30대)임. 이 중 택시미터기 기기 문제, 자료의 불량으로 오류데이터(운행기록 부재)가 포함된 조사표본은 배제하였고 다른 차량으로 대체조사<sup>2)</sup>하여 분석에 활용하였음

┃ 분석에 활용된 부여군 조사표본: 법인택시 18대, 개인택시 24대 (총 42대)

[표 5-3] 조사표본

택시 구분		오류데이터		온전한 표본 수(대)	조사 표본 수(대)	비고	
		구분	표본 수(대)				
개인택시		오류1(기기 고장)	6	24	40	공문통보	
		오류2(자료 불량)	10				
		소계 (A)	16	24	40		
법 인 택 시	신일택시	오류1(기기 고장)	1	4	5		대체조사
	현대운수	오류2(자료 불량)	1	3	4		
	천일택시	오류1(기기 고장)	1	2	4		
		오류2(자료 불량)	1				
	부여삼성 운수	오류2(자료 불량)	6	3	17		
		오류3(자료 추출 불가)	8				
		대체조사 표본	0	6	6		
	소계 (B)		18	18	36	—	
총계 (A+B)		34	42	76	—		

※ 오류1: 택시미터기 기기 문제로 SD카드(또는 RS232 통신포트)로 자료를 저장할 수 없는 표본

※ 오류2: 조사는 완료되었으나 데이터 전환 및 자료의 불량으로 운행기록이 없거나 많은 날짜의 운행기록 자료가 손실된 표본

※ 오류3: 택시의 운행기록 자료가 무선으로 업체 내의 컴퓨터 단말기에 저장되는 시스템에서 프로그램의 오류로 데이터 추출이 불가능한 표본

2) 『제3차 총량제 조사 관련 질의 답변 내용』(국토교통부, 2014.04.15)에 의거하여 오류자료(운행기록 부재) 발생 시 “다른 차량으로 대체조사”

#### 4) 표본선정 규모와 법인/개인택시 비율

- 부여군의 전체 택시 면허대수 현황은 총 248대이고 이 중 법인택시 106대, 개인택시 142대임
- 본 분석에 활용된 조사표본의 규모는 총 42대임. 이 중 법인택시는 휴지차량 4대가 포함된 18대, 개인택시는 24대로 선정됨

##### ■ 법인택시: 총 18대

- 부여삼성운수: 9대
- 신일택시: 4대 (운행차량 2대, 휴지차량 2대)
- 현대택시: 3대 (운행차량 1대, 휴지차량 2대)
- 천일택시: 2대

##### ■ 개인택시: 총 24대

- 따라서 분석에 활용된 조사표본의 법인택시와 개인택시의 비율은 부여군의 전체 면허대수에서 법인택시와 개인택시가 차지하는 비율과 동일함

##### ■ 표본선정 규모(비율): 법인택시 18대(43%), 개인택시 24대(57%)

[표 5-4] 부여군 조사표본 선정 결과

구분	조사표본				부여군 전체 면허대수 현황			
	조사대수		비율		면허대수		비율	
	법인	개인	법인	개인	법인	개인	법인	개인
부여삼성운수(주)	9	24	43%	57%	45	142	43%	57%
신일택시(합)	4(2/2)				34			
현대운수(합)	3(1/2)				16			
천일택시(합)	2				11			
소 계	18	24			106	142		
총 계	42				248			

※ 신일택시의 표본은 현재 운행차량 2대, 휴지차량 2대임. 현대운수의 표본은 현재 운행차량 1대, 휴지차량 2대임

## 제2절 택시 운행실태 조사 결과

### 1. 실차율 산정

#### 1) 실차율 산정 방법

- 실차율은 총 운행시간(거리) 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 시간(거리)의 비율을 의미함. 여기서 총 운행시간(거리)은 출고시간부터 입고시간의 시간(거리)를 적용하며 중간에 미터기를 꺼놓은 어떠한 시간도 제외하지 않음

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 실차율 산정 관련 사항

※ 실차율: 조사시행 이전 최소 2개월 이상의 자료를 사용하되 주말 실차율이 반영되도록 함

※ 실차율 정의: 총 운행시간(거리) 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한 시간(거리)의 비율

→ 거리 실차율:  $(\text{승객승차 운행거리} / \text{총 운행거리}) \times 100$

→ 시간 실차율:  $(\text{승객승차 운행시간} / \text{총 운행시간}) \times 100$

※ 총 운행시간(거리): 총 운행시간(거리)은 출고시간부터 입고시간의 시간(거리)을 적용. 중간에 식사 및 휴게시간 등 미터기를 꺼놓은 어떤 시간도 제외하지 않는 것으로 함 (출처: 『제3차 총량제 조사 관련 질의 답변 내용』 (국토교통부, 2014.04.15))

#### 2) 법인택시 실차율

- 법인택시의 실차율은 2개월의 운행기록 자료(2014년 03월 01일 ~ 04월 31일, 총 61일)를 이용하였음. 그리고 해당 기간에 주말의 운행기록 자료도 함께 포함하여 실차율 산정 시 반영되도록 하였음
- 실차율은 개별 조사표본 차량들의 거리 실차율과 시간 실차율을 산정한 후 조사기간 동안의 평균적인 실차율을 계산하여 산정함

┃ 법인택시 거리 실차율 : 41.01%

┃ 법인택시 시간 실차율 : 19.47%

[표 5-5] 법인 택시 거리 및 시간 실차율

No.	택시번호	거리 실차율	시간 실차율	No.	택시번호	거리 실차율	시간 실차율
1	충남39바1022	46.59%	15.95%	11	충남39바1146	30.93%	14.19%
2	충남39바1026	38.43%	8.41%	12	충남39바1208	28.34%	13.36%
3	충남39바1110	58.24%	38.20%	13	충남39바1305	41.17%	10.44%
4	충남39바1111	37.91%	17.68%	14	충남39바1308	44.69%	10.40%
5	충남39바1119	37.28%	23.33%	평균		41.01%	19.47%
6	충남39바1125	42.52%	23.68%				
7	충남39바1129	50.89%	39.59%	비고	충남39바1017	휴지차량1(신일택시)	
8	충남39바1135	47.82%	20.83%		충남39바1033	휴지차량2(신일택시)	
9	충남39바1139	29.30%	12.95%		충남39바1205	휴지차량3(현대운수)	
10	충남39바1143	39.97%	23.54%		충남39바1210	휴지차량4(현대운수)	

※ 단, 휴지차량은 총 운행거리(시간)와 승객승차 운행거리(시간)가 없으므로 평균 산출 시 제외함

### 3) 개인택시 실차율

- 개인택시의 실차율은 2개월의 운행기록 자료(2014년 01월 01일 ~ 02월 28일, 총 59일)를 이용하였음. 조사표본의 각 개별 차량들의 거리, 시간 실차율을 산정한 후 평균적인 실차율을 계산하여 산정함

┃ 개인택시 거리 실차율 : 39.81%

┃ 개인택시 시간 실차율 : 15.82%

[표 5-6] 개인 택시 거리 및 시간 실차율

No.	택시번호	거리 실차율	시간 실차율	No.	택시번호	거리 실차율	시간 실차율
1	충남59바1002	40.16%	12.56%	14	충남59바1067	42.63%	7.31%
2	충남59바1014	35.11%	12.89%	15	충남59바1070	64.36%	38.79%
3	충남59바1021	39.84%	10.98%	16	충남59바1083	41.56%	18.11%
4	충남59바1028	26.73%	9.57%	17	충남59바1097	46.53%	14.76%
5	충남59바1032	28.10%	10.73%	18	충남59바1098	39.30%	15.89%
6	충남59바1038	38.79%	15.05%	19	충남59바1114	22.25%	11.80%
7	충남59바1045	39.82%	14.04%	20	충남59바1120	30.91%	10.72%
8	충남59바1046	44.69%	13.65%	21	충남59바1133	36.37%	11.34%
9	충남59바1047	53.19%	27.21%	22	충남59바1141	40.50%	38.53%
10	충남59바1048	43.20%	12.62%	23	충남59바1145	31.54%	12.54%
11	충남59바1056	31.32%	11.64%	24	충남59바1146	48.17%	13.88%
12	충남59바1059	41.13%	15.16%	평균		39.81%	15.82%
13	충남59바1060	49.28%	20.01%				

## 2. 가동률 산정

### 1) 가동률 산정 방법

- 가동률은 사업구역별 전체 면허대수(부제차량제외) 가운데 실제 영업을 한 택시의 평균 비율을 의미함

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 가동률 산정 관련 사항

※ 가동률 정의: 사업구역별 전체 면허대수(부제 중인 차량 제외) 가운데 실제 영업을 한 택시의 평균 비율

$$\rightarrow (\text{실제 영업을 한 택시 대수} / \text{총 면허대수}) \times 100$$

※ 총 면허대수: 총량조사 시작 시점 당시 발급된 면허대수로서 조사시점별 부제 중인 차량은 제외

- 현재 가동률 산정 시 실제 운행대수를 산출하기 위하여 1일 대당 운행시간에 따른 운행대수를 아래와 같은 기준에 의거하여 산정함

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 1일 대당 운행대수 산정

※ 운행대수 산정 기준: 1일 대당 10시간 이상 운행한 경우를 1대로 산정하고 10시간 미만은 가중치를 부여하되, 3시간 미만 운행은 0대로 처리

※ 1일 대당 운행시간에 따른 가중치

4시간 미만: 0.125대,      5시간 미만: 0.250대,      6시간 미만: 0.375대,  
7시간 미만: 0.500대,      8시간 미만: 0.625대,      9시간 미만: 0.750대,  
10시간 미만: 0.875대

- 현재 가동률 산정은 『제3차 총량제 조사 관련 질의답변 내용』(국토교통부, 2014.04.15)에 의거하여 조사대상 차량에 한정하여 산출함

『제3차 총량제 조사 관련 질의답변 내용』 - 현재 가동률 산정 관련 사항

※ 현재 가동률 산정 방법: 일반 및 개인택시 실태조사를 기초로 하여 현재 면허대수(부제 차량 제외) 대비 실제 운행대수로 산정

$$\rightarrow \frac{\text{실제 운행대수}}{\text{현재 면허대수(부제 차량 제외)}} \times 100$$

※ ‘현재 면허대수’는 ‘조사차량(샘플) 대수’를 의미함

## 2) 현재 가동률 산정

- 택시 유형별 실제 운행대수는 택시미터기 운행기록 자료를 이용하였고 1일 해당 운행시간에 따른 운행대수 산정 기준을 적용하였음. 그리고 조사기간 동안의 택시 유형별 총 실제 운행대수를 산출하였음
- 현재 면허대수는 조사차량 대수(법인택시: 18대, 개인택시: 24대), 조사일수(법인택시: 61일, 개인택시: 59일), 그리고 택시부제 현황(부여군: 4부제) 등을 고려하여 산출하였음
- 따라서 현재 가동률은 조사차량(샘플)을 기준으로 산정하며, 조사기간 동안의 총 실제 운행대수를 현재 면허대수(부제차량제외)로 나누어 산출함

■ 법인택시 현재 가동률: 71.1%

■ 개인택시 현재 가동률: 85.9%

[표 5-7] 현재 가동률 산정

구분	법인택시	개인택시
조사차량(샘플) 대수 (A)	18 (대)	24 (대)
조사일수 (B)	61 (일) (2014.03.01~04.30)	59 (일) (2014.01.01~02.28)
현재 면허대수 (C) (부제 차량 제외)	824 (대)	1,062 (대)
실제 운행대수 (D)	586 (대)	912 (대)
현재 가동률 (E)	71.1 %	85.9 %

※ 조사기간 동안에 현재 면허대수(C)는 부여군 택시부제 현황(4부제)을 고려하여 산출함  $(C)=(A) \times (B) \times (3/4)$

※ 현재가동률(E)는 실제 운행대수(D)를 현재 면허대수(C)로 나누어 산출함  $(E)=(D)/(C)$

※ 실제 운행대수(D)는 조사기간 동안의 총 실제 운행대수임. 산출 내역은 부록을 참조

### 3. 실차율 및 가동률 산정결과(가중평균)

#### 1) 현재 거리, 시간 실차율 산정 결과

- 부여군의 택시 면허대수는 총 248대이며 개인택시, 법인택시의 면허대수와 비율은 아래와 같음

┆ 개인택시 면허대수: 142대(57.26%)

┆ 법인택시 면허대수: 106대(42.74%)

- 부여군의 택시 유형별 거리, 시간 실차율은 각각 아래와 같음

┆ 거리 실차율 → 개인택시: 39.81%, 법인택시: 41.01%

┆ 시간 실차율 → 개인택시: 15.82%, 법인택시: 19.47%

- 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따라 가중 평균한 거리, 시간 실차율은 각각 40.32%, 17.38%임

┆ 현재 거리 실차율: 40.32%

┆ 현재 시간 실차율: 17.38%

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 현재 거리, 시간 실차율 산정식(가중평균)

※ 현재 거리(시간) 실차율: 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균 값을 거리(시간) 실차율로 산정

$$\begin{aligned} \text{※ 현재 거리 실차율} &= \left( \text{개인택시 거리 실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &+ \left( \text{법인택시 거리 실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{※ 현재 시간 실차율} &= \left( \text{개인택시 시간 실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &+ \left( \text{법인택시 시간 실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

## 2) 가동률 산정 결과

- 부여군의 개인택시, 법인택시 현재 가동률은 각각 88.3%, 72.1%임

┃ 개인택시 현재 가동률: 85.9%

┃ 법인택시 현재 가동률: 71.1%

- 부여군 택시는 4부제이며 개인택시와 법인택시에 동일한 부제가 적용됨. 따라서 『택시 사업구역별 총량제 지침』(국토교통부, 2014.01.24)에 의거하여 부여군 택시의 안정적 가동률은 92%임

┃ 부여군 개인, 법인 택시의 안정적 가동률: 92% (3~5부제)

- 부여군 택시의 가동률은 택시 유형별 안정적 가동률 대비 현재 가동률을 각각의 면허대수 비율로 가중 평균하여 산정함

┃  $\frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} = 86.49\%$

『택시 사업구역별 총량제 지침』 - 가동률 산정(가중평균)

※ 일반·개인택시의 부제가 다른 경우, 각각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나눈 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정

$$\begin{aligned} \text{※ } \frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} &= \left( \frac{\text{개인택시 현재 가동률}}{\text{개인택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &+ \left( \frac{\text{법인택시 현재 가동률}}{\text{법인택시 안정적 가동률}} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

※ 안정적 가동률: 부제수준에 따라 탄력적으로 적용

→ 3~5 부제: 92%, 6~9 부제: 90%, 10부제 이상: 88%



## 제6장 택시 총량 산정 결과

제1절 : 택시 총량 산정 개요

제2절 : 택시 총량 산정 결과



## 제6장 택시 총량 산정 결과

### 제1절 택시 총량 산정 개요

#### 1. 택시 총량 산정 공식

- 택시 총량 산정 모형은 『택시 사업구역별 총량제 지침』(국토교통부, 2014.01.24)에 따라 실차율과 가동률을 고려한 산식으로 구성됨

┃ 실차율은 거리 실차율과 시간 실차율로 구분되며 각각 80%, 20%의 가중치가 부여됨

- 택시 총량 산정 공식은 아래와 같음

※ 택시 총량 =

$$\begin{aligned} & \text{현재 면허대수} \times \left\{ \left( \frac{\text{현재 거리실차율}}{\text{목표 거리실차율}} \times 0.8 \right) + \left( \frac{\text{현재 시간실차율}}{\text{목표 시간실차율}} \times 0.2 \right) \right\} \\ & \times \frac{\text{현재 가동률}}{\text{안정적 가동률}} \end{aligned}$$

#### 2. 현재 면허대수

- 현재 면허대수는 부여군에서 택시 면허를 받은 전체 택시대수(개인+법인)

#### 3. 실차율 산정

- 실차율은 총 운행거리(시간) 중 승객을 승차시킨 상태에서 운행한거리(시간)의 비율을 의미함

┃ 거리 실차율 : (승객승차 운행거리/ 총 운행거리) × 100

┃ 시간 실차율 : (승객승차 운행시간/ 총 운행시간) × 100

┃ 총 운행시간(거리): 총 운행시간(거리)은 출고시간부터 입고시간까지의 시간(거리)을 의미함

- 현재 거리 실차율 : 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균값을 거리 실차율로 선정
- 현재 시간 실차율 : 개인택시와 법인택시의 면허대수에 따른 가중 평균값을 시간 실차율로 선정

$$\begin{aligned} \text{※ 현재 거리 실차율} &= \left( \text{개인택시 거리 실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &\quad + \left( \text{법인택시 거리 실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ \text{※ 현재 시간 실차율} &= \left( \text{개인택시 시간 실차율} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &\quad + \left( \text{법인택시 시간 실차율} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

[표 6-1] 도시규모별 목표 거리 및 시간 실차율

구분	목표 거리 실차율	목표 시간 실차율
인구 500만 이상 도시	63%	50%
인구 100~500만 도시	61%	45%
인구 50~100만 도시	60%	38%
인구 20~50만 도시	59%	34%
인구 20만 이하 도시(군 지역 제외)	56%	25%
군 지역	55%	25%

#### 4. 가동률 산정

- 가동률은 사업구역별 전체 면허대수(부제 중인 차량 제외) 가운데 실제 영업을 한 택시의 평균 비율을 의미함

┃ 가동률 : (실제 영업을 한 택시 대수 / 총 면허대수) × 100

- 현재 가동률은 일반 및 개인택시 실태조사를 기초로 하여 현재 면허대수(부제 차량 제외) 대비 실제 운행대수로 산정

『제3차 총량제 조사 관련 질의답변 내용』 - 현재 가동률 산정

$$\text{※ 현재 가동률} = \frac{\text{실제 운행대수}}{\text{현재 면허대수(부제 차량 제외)}} \times 100$$

※ ‘현재 면허대수’는 ‘조사차량(샘플) 대수’를 의미함

- 현재 가동률 산정 시 실제 운행대수를 산출하기 위하여 1일 대당 운행시간에 따른 운행대수를 아래와 같은 기준에 의거하여 산정함

※ 운행대수 산정 기준: 1일 대당 10시간 이상 운행한 경우를 1대로 산정하고 10시간 미만은 가중치를 부여하되, 3시간 미만 운행은 0대로 처리

※ 1일 대당 운행시간에 따른 가중치

4시간 미만: 0.125대,      5시간 미만: 0.250대,      6시간 미만: 0.375대,  
7시간 미만: 0.500대,      8시간 미만: 0.625대,      9시간 미만: 0.750대,  
10시간 미만: 0.875대

- 일반·개인 택시의 부제가 다른 경우, 각각의 부제에 따라 현재 가동률을 산정하고 안정적 가동률로 나눈 값을 면허대수 비율에 따라 가중 평균하여 산정

$$\begin{aligned} \text{※ } \frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}} &= \left( \frac{\text{개인택시 현재가동률}}{\text{개인택시 안정적가동률}} \times \frac{\text{개인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \\ &+ \left( \frac{\text{법인택시 현재가동률}}{\text{법인택시 안정적가동률}} \times \frac{\text{법인택시 면허대수}}{\text{전체 면허대수}} \right) \end{aligned}$$

- 안정적 가동률은 부제수준에 따라 탄력적으로 적용함

┃ 3~5부제 : 92%

┃ 6~9부제 : 90%

┃ 10부제 이상 : 88%

## 제2절 택시 총량 산정 결과

### 1. 현재 면허대수

- 부여군 현재 면허대수: 248대
- 개인택시 면허대수: 142대(57.26%)
- 법인택시 면허대수: 106대(42.74%)

### 2. 실차율 적용 변수

#### 1) 목표 거리, 시간 실차율

- 목표 거리, 시간 실차율은 『택시 사업구역별 총량제 지침』(국토교통부, 2014.01.24)에 제시된 도시규모별 목표 실차율 중 부여군의 도시 규모에 맞게 군지역의 실차율을 적용함

- 목표 거리 실차율: 55%
- 목표 시간 실차율: 25%

#### 2) 택시 유형별 거리, 시간 실차율

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| ■ 개인택시 거리 실차율: 39.81% | ■ 개인택시 시간 실차율: 15.82% |
| ■ 법인택시 거리 실차율: 41.01% | ■ 법인택시 시간 실차율: 19.47% |

#### 3) 현재 거리, 시간 실차율

- 현재 거리 실차율: 40.32%
- 현재 시간 실차율: 17.38%

### 3. 가동률 적용 변수

#### 1) 안정적 가동률

■ 부여군 개인, 법인 택시의 안정적 가동률: 92% (3~5부제)

#### 2) 현재 가동률

■ 개인택시 현재 가동률: 85.9%

■ 법인택시 현재 가동률: 71.1%

#### 3) 안정적 가동률 대비 현재 가동률

■  $\frac{\text{현재가동률}}{\text{안정적가동률}} = 86.49\%$

### 4. 택시 총량 산정 결과

- 현재 면허대수, 실차율 적용 변수, 가동률 적용 변수를 고려한 택시 총량 산정식은 다음과 같음

$$\text{택시총량} = 248 \times \left\{ \left( \frac{40.32}{55.00} \times 0.8 \right) + \left( \frac{17.38}{25.00} \times 0.2 \right) \right\} \times 86.49 = 156$$

- 현재 부여군의 택시 총량을 산정한 결과, 현재 면허 대수는 총 248대이며, 156대가 적정 수준으로 분석되어 92대가 과잉으로 공급된 것으로 분석됨

[표 6-2] 부여군 택시 총량 산정 결과

구분	현재 면허대수(대) (A)	적정 택시 총량(대) (B)	과잉 공급 수준(대) (A)-(B)
금회 택시 총량 산정 결과 (2014년)	248	156	92
기 산정 결과(2012.02)	248	151	97





## 제7장 중기공급계획

제1절 : 감차계획 수립 방안

제2절 : 감차보상금과 재원조성 방안

제3절 : 중기공급계획



## 제7장 중기공급계획

### 제1절 감차계획 수립 방안

#### 1. 감차규모

- 사업구역별 택시 감차규모의 정의는 택시면허대수에서 택시 총량을 제외한 것으로 정의함

┃ 택시 감차규모의 정의: 사업구역의 택시면허대수 - 택시 총량

- 감차규모가 택시면허 대수의 20%를 초과할 경우, 시·도지사는 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차규모를 택시면허대수의 20%까지 조정할 수 있음. 이 경우 지자체장은 시·도지사에게 감차규모 조정에 관한 사항을 건의할 수 있음
- 2014년 기준으로 부여군의 현재 면허대수는 248(대)이고 택시 총량 산정 결과는 156(대)임. 따라서 감차규모는 92(대)로 총 택시면허대수의 37.1%를 차지함. 이는 부여군 택시면허대수의 20%를 초과하므로 감차규모에 대한 조정을 건의할 수 있음

┃ 감차규모가 택시면허대수의 20% 초과 → 20%까지 조정 가능

- 본 과업에서는 감차규모를 20%까지 조정 한 경우에 한하여 부여군의 택시 감차규모를 산출함

┃ 부여군 감차규모(총 면허대수의 20%): 50대 (※  $248 \times 20\% = 49.6(\text{대})$ )

『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 - 감차규모의 산정 및 배분

제4조(감차규모의 산정 및 배분) ① 사업구역별 감차규모는 해당 사업구역의 택시 면허대수에서 사업구역의 택시 총량을 뺀 대수로 한다. 다만, 사업구역별 감차규모의 100분의 10을 넘지 않는 범위 내에서 감차규모를 늘릴 수 있다.

② 시·도지사는 감차규모가 해당 사업구역별 택시면허 대수의 100분의 20을 초과할 경우에 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차규모를 택시면허 대수의 100분의 20까지로 조정할 수 있다. 이 경우 사업구역별 지방자치단체장은 시·도지사에게 감차규모 조정에 관한 사항을 건의할 수 있다.

- 연도별 감차규모는 전체 감차규모를 감차계획의 시행기간으로 나누어 정함. 그리고 업종별 감차규모는 감차위원회에서 자율적으로 정할 수 있으며, 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 감차규모를 업종별 택시 면허대수의 비율로 나누어 정함

#### 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 - 감차규모의 산정 및 배분

제4조(감차규모의 산정 및 배분) ③ 연도별 감차규모는 전체 감차규모를 감차계획의 시행기간으로 나누어 정한다. 다만, 법 제11조제7항에 따른 시범사업 감차규모는 해당 사업구역별 감차위원회에서 별도로 정할 수 있다.

④ 업종별 감차규모는 사업구역별 감차위원회에서 자율적으로 정하되, 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 감차규모를 업종별 택시 면허대수의 비율로 나누어 정한다(소수점 첫째자리에서 반올림한다).

## 2. 감차계획 기간

- 감차계획의 시행기간은 5년 이내임. 그리고 감차규모가 택시면허대수의 15%를 초과할 경우, 시·도지사는 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차계획의 시행기간을 10년 범위 내에서 정할 수 있음
- 부여군의 감차규모를 택시면허대수의 20%까지 조정한 경우, 감차규모가 택시면허대수의 15%를 초과하므로 감차계획의 시행기간을 10년 이내로 설정할 수 있음 (※ 단, 시·도지사가 국토교통부장관의 승인을 얻었을 경우에 한함)

■ 부여군 택시 감차계획의 기간: 5년 이내(또는 10년 이내)

#### 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 - 감차계획의 기간

제5조(감차계획의 기간) ① 사업구역별 감차계획의 시행기간은 5년 이내로 한다.

② 시·도지사는 감차규모가 해당 사업구역별 택시면허 대수의 100분의 15를 초과할 경우에 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차계획의 시행기간을 10년의 범위 내에서 정할 수 있다.

③ 제2항에 따른 사업구역별 감차계획 가운데 5년을 초과한 부분에 대해서는 사업구역별 감차계획을 확정된 이후에 5년마다 다시 수립되는 택시 총량제 계획을 반영하여야 한다. 이 경우 제3조에 따른 감차계획의 변경 절차를 따른다.

④ 시·도지사는 제3항 전단의 택시 총량제 계획을 수립한 결과 사업구역별 택시 면허대수가 총량보다 적은 것으로 나타난 경우에 즉시 해당 사업구역의 감차계획을 중지하고 그 사실을 즉시 공보에 고시하여야 하며, 고시한 날부터 7일 이내에 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

## 제2절 감차보상금과 자원조성 방안

### 1. 감차보상금

- 택시 감차보상의 대상은 택시운송사업의 면허임. 또한, 택시 업종별 감차보상금은 감차위원회에서 최근 2년 이내의 택시운송사업의 양도·양수 계약서 상의 매매가격 등을 고려하여 정할 수 있음
- 본 과업에서는 부여군의 택시업계별 감차보상 요구액(부여군 내부자료)에 의거하여 감차보상금을 설정함<sup>3)</sup>

┃ 부여군 개인택시 감차보상 요구액: 7,000 만원/대

┃ 부여군 법인(일반)택시 감차보상 요구액: 3,000 만원/대

『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 - 감차대상 및 보상금의 산정

제6조(감차대상 및 보상금의 산정) ① 택시 감차보상의 대상은 택시운송사업의 면허로 한다.

② 업종별 택시 감차보상금(2009년 11월 28일 이후에 면허를 받은 개인택시운송사업자를 포함한다)은 최근 2년 이내의 택시운송사업의 양도·양수 계약서 상의 매매가격 등을 고려하여 사업구역별 감차위원회가 정한다.

### 2. 감차자원 조성

- 택시 감차보상을 위한 자원 조성은 네 가지임. 이는 국비, 지방비, 택시운송사업자 출연금, 기타 출연금 등으로 구분됨<sup>4)</sup>

┃ 국가의 감차예산

┃ 지방자치단체의 감차예산

┃ 택시운송사업자로부터의 출연금

┃ 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금

3) 택시 업종별 감차보상금은 감차위원회에 의해 변동될 수 있음

4) 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』, 제7조 1항

- 국토교통부의 감차보상 지원기준은 택시 1대당 1,300만원<sup>5)</sup>으로 책정함. 이 중 국가 부담금액은 대당 390만원(30%에 해당), 지방자치단체 부담금액은 대당 910만원(70%에 해당)임

■ 국가 부담금액(국비): 390 만원/대 (비중: 30%)

■ 지방자치단체 부담금액(지방비): 910 만원/대 (비중: 70%)

- 택시운송사업자의 연도별 출연금 규모는 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제7조 제4항에 의거하여 감차위원회가 정한 대당 감차보상금에서 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준을 뺀 금액에 연도별 감차규모를 곱하여 정함. 그리고 출연금 징수방법은 감차위원회가 자율적으로 결정함
- 기타 법인·개인·단체의 출연금은 국토교통부장관이 정하는 별도의 기준에 따라 감차재원으로 사용함

#### 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 - 감차재원의 조성

제7조(감차재원의 조성 등) ① 감차보상을 위한 재원은 다음 각 호와 같다.

1. 국가의 감차예산
2. 지방자치단체의 감차예산
3. 택시운송사업자로부터의 출연금
4. 기타 개인·단체·법인으로부터의 출연금

② 국가는 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준 중 국가 부담금액과 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.

③ 사업구역별 지방자치단체는 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준 중 지방자치단체 부담금액과 사업구역의 연도별 감차규모를 고려하여 연도별 감차예산을 편성한다.

④ 택시운송사업자의 연도별 출연금 규모는 제6조제2항에 따라 감차위원회가 정한 대당 감차보상금에서 국토교통부장관이 정하는 대당 감차보상 지원기준을 뺀 금액에 연도별 감차규모를 곱하여 정한다. 이 경우 출연금의 징수방법은 사업구역별 감차위원회가 자율적으로 결정한다.

⑤ 제1항제4호에 따른 기타 법인·개인·단체의 출연금은 국토교통부장관이 정하는 별도의 기준에 따라 감차재원으로 사용한다.

⑥ 택시운송사업자가 정당한 사유 없이 제4항에 따른 출연을 하지 아니할 경우 국가 또는 지방자치단체는 택시운송사업자에 대한 보조나 용자를 정지할 수 있다.

5) 폐업지원금(2년간 영업이익 산정: 평균 950만원) + 차량잔존가액(감가상각 잔여가액: 평균 320만원)

## 제3절 중기공급계획

### 1. 계획 수립을 위한 기본사항

■ 부여군 현재 면허대수: 248대 (2014년 기준)

■ 택시 총량 산정 결과: 156대 (92대 과잉)

■ 부여군 감차규모: 50대 (면허대수의 20%에 해당)

⇒ 92대(37.1%)가 감차대상이나, 부여군 택시면허대수의 20% 초과

⇒ 따라서, 감차규모를 택시면허대수의 20%까지 조정

※ 시·도지사는 국토교통부장관의 승인을 얻어 감차규모를 20%까지 조정할 수 있음

※ 감차규모 조정에 관한 사항 건의(지방자치단체장 → 시·도지사)

※ 관련근거: 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제4조 2항

■ 택시 업종별 감차규모: 면허대수 비율에 의한 방법 적용

⇒ 면허대수 비율: 법인택시 42.7%(106대), 개인택시 57.3%(142대)

⇒ 법인택시: 감차규모(50대) × 법인택시 면허비율(42.7%) = 21대

⇒ 개인택시: 감차규모(50대) × 개인택시 면허비율(57.3%) = 29대

※ 업종별 감차규모는 감차위원회에서 자율적으로 정함. 하지만, 상호 합의에 이르지 못할 경우에는 면허대수의 비율로 나누어 정함

※ 관련근거: 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제4조 4항

■ 감차계획 기간: 5년 이내(또는 10년 이내)

⇒ 감차규모가 택시면허대수의 15%를 초과할 경우 10년 이내

※ 단, 시·도지사가 국토교통부장관의 승인을 얻었을 경우에 한함

※ 관련근거: 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제5조 1항, 2항

■ 감차보상금: 부여군 내부자료에 의거하여 설정

⇒ 부여군 개인택시 감차보상 요구액: 7,000 만원/대

⇒ 부여군 법인(일반)택시 감차보상 요구액: 3,000 만원/대

■ 감차재원 조성: 국비, 지방비, 택시운송사업자 출연금, 기타 출연금

⇒ 국토교통부 감차보상 지원기준: 1대당 1,300 만원

※ 국가 부담금액(국비): 390 만원/대

※ 지방자치단체 부담금액(지방비): 910 만원/대

## 2. 중기공급계획(5년 계획)

- 5년 간 중기공급계획은 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제5조 1항에 근거하여 감차계획의 시행기간을 5년으로 분할한 시나리오임
- 연도별 감차규모는 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제4조 3항에 근거하여 시행기간으로 나누어 정함. 본 과업에서는 균일 감차계획, 선형(1차 함수) 감차계획으로 구분하여 중기공급계획을 구상함

### 1) 균일 감차에 따른 택시공급계획

- 중기공급계획 기간(5년) 중 매년 균일한 감차대수와 감차비용이 소요됨
- 공급계획 내용

■ 총 소요예산: 2,660 백만원

(※ 국비/지방비: 650 백만원, 택시운송사업자 출연금: 2,010 백만원)

■ 총 감차대수: 50대 (2015~2019년: 매년 10대 감차)

■ 택시공급: 매년 10대씩 감차하여 2019년에 198대 공급을 목표로 함

[표 7-1] 균일 감차계획에 의한 택시공급계획(5년 계획)

연도	택시 공급 (대)	감차계획대수 (대)			소요예산 (백만원)			감차예산 (백만원)			
		계	법인	개인	계	법인	개인	국비/ 지방비	택시운송사업자 출연금		
									계	법인	개인
2015	238	10	4	6	540	120	420	130	410	68	342
2016	228	10	4	6	540	120	420	130	410	68	342
2017	218	10	4	6	540	120	420	130	410	68	342
2018	208	10	4	6	540	120	420	130	410	68	342
2019	198	10	5	5	500	150	350	130	370	85	285
총계		50	21	29	2,660	630	2,030	650	2,010	357	1,653

주: 1) 택시 업종별 대당 소요예산: 법인택시 3,000 만원/대, 개인택시 7,000 만원/대 (※부여군 내부자료)

2) 국비/지방비: 1,300 만원/대 (※국비 390 만원/대, 지방비 910 만원/대)

3) 법인택시 운송사업자 출연금: 3,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 1,700 만원/대

4) 개인택시 운송사업자 출연금: 7,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 5,700 만원/대



## 2) 선형(1차 함수) 감차에 따른 택시공급계획

- 중기공급계획 기간(5년) 중 매년 감차대수가 균일하게 증가함. 그리고 감차대수는 1차 함수 형태로 5년간 총 감차계획이 50대임
- 초기년도의 비용은 적으나 연도가 지남에 따라 택시감차 소요예산 확보에 대한 부담이 커지는 특징이 있음
- 공급계획 내용

■ 총 소요예산: 2,660 백만원

(※ 국비/지방비: 650 백만원, 택시운송사업자 출연금: 2,010 백만원)

■ 감차대수: 1차 함수에 따른 연도별 감차

⇒ 법인택시:  $y = 1.1x + 1.0$  ( $y$ : 감차대수,  $x$ : 2014년 대비 해당 연도 증가분)

⇒ 개인택시:  $y = 1.75x + 0.5$  ( $y$ : 감차대수,  $x$ : 2014년 대비 해당 연도 증가분)

■ 택시공급: 초기년도 4대 감차를 기준으로 균일하게 매년 감차대수를 증가시켜 2019년에 198대 공급을 목표로 함

[표 7-2] 1차 함수 감차계획에 의한 택시공급계획(5년 계획)

연도	택시 공급 (대)	감차계획대수 (대)			소요예산 (백만원)			감차예산 (백만원)			
		계	법인	개인	계	법인	개인	국비/ 지방비	택시운송사업자 출연금		
									계	법인	개인
2015	244	4	2	2	200	60	140	52	148	34	114
2016	237	7	3	4	370	90	280	91	279	51	228
2017	227	10	4	6	540	120	420	130	410	68	342
2018	214	13	5	8	710	150	560	169	541	85	456
2019	198	16	7	9	840	210	630	208	632	119	513
총계		50	21	29	2,660	630	2,030	650	2,010	357	1,653

주: 1) 택시 업종별 대당 소요예산: 법인택시 3,000만원/대, 개인택시 7,000만원/대 (※부여군 내부자료)

2) 국비/지방비: 1,300만원/대 (※국비 390만원/대, 지방비 910만원/대)

3) 법인택시 운송사업자 출연금: 3,000만원/대 - 1,300만원/대 = 1,700만원/대

4) 개인택시 운송사업자 출연금: 7,000만원/대 - 1,300만원/대 = 5,700만원/대

### 3. 중기공급계획(10년 계획)

- 5년 간 중기공급계획은 『택시 자율감차 시행에 관한 기준』 제5조 2항에 근거하여 감차규모가 15%를 초과하므로 감차계획의 시행기간을 10년으로 분할한 시나리오임

#### 1) 균일 감차에 따른 택시공급계획

- 중기공급계획 기간(10년) 중 매년 균일한 감차대수와 감차비용이 소요됨
- 공급계획 내용

■ 총 소요예산: 2,660 백만원

(※ 국비/지방비: 650 백만원, 택시운송사업자 출연금: 2,010 백만원)

■ 총 감차대수: 50대 (2015~2024년: 매년 5대 감차)

■ 택시공급: 매년 5대씩 감차하여 2019년에 198대 공급을 목표로 함

[표 7-3] 균일 감차계획에 의한 택시공급계획(10년 계획)

연도	택시 공급 (대)	감차계획대수 (대)			소요예산 (백만원)			감차예산 (백만원)			
		계	법인	개인	계	법인	개인	국비/ 지방비	택시운송사업자 출연금		
									계	법인	개인
2015	243	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2016	238	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2017	233	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2018	228	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2019	223	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2020	218	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2021	213	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2022	208	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2023	203	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2024	198	5	3	2	230	90	140	65	165	51	114
총계		50	21	29	2,660	630	2,030	650	2,010	357	1,653

주: 1) 택시 업종별 대당 소요예산: 법인택시 3,000 만원/대, 개인택시 7,000 만원/대 (※부여군 내부자료)

2) 국비/지방비: 1,300 만원/대 (※국비 390 만원/대, 지방비 910 만원/대)

3) 법인택시 운송사업자 출연금: 3,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 1,700 만원/대

4) 개인택시 운송사업자 출연금: 7,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 5,700 만원/대

## 2) 선형(1차 함수) 감차에 따른 택시공급계획

- 중기공급계획 기간(10년) 중 매년 감차대수가 균일하게 증가함. 그리고 감차대수는 1차 함수 형태로 10년간 총 감차계획이 50대임
- 초기년도의 비용은 적으나 연도가 지남에 따라 택시감차 소요예산 확보에 대한 부담이 커지는 특징이 있음
- 공급계획 내용

■ 총 소요예산: 2,660 백만원

(※ 국비/지방비: 650 백만원, 택시운송사업자 출연금: 2,010 백만원)

■ 감차대수: 1차 함수에 따른 연도별 감차

⇒ 법인택시:  $y = 0.38x$  ( $y$ : 감차대수,  $x$ : 2014년 대비 해당 연도 증가분)

⇒ 개인택시:  $y = 0.53x$  ( $y$ : 감차대수,  $x$ : 2014년 대비 해당 연도 증가분)

■ 택시공급: 초기년도 4대 감차를 기준으로 균일하게 매년 감차대수를 증가시켜 2019년에 198대 공급을 목표로 함

[표 7-4] 1차 함수 감차계획에 의한 택시공급계획(10년 계획)

연도	택시 공급 (대)	감차계획대수 (대)			소요예산 (백만원)			감차예산 (백만원)			
		계	법인	개인	계	법인	개인	국비/ 지방비	택시운송사업자 출연금		
									계	법인	개인
2015	246	2	1	1	100	30	70	26	74	17	57
2016	244	2	1	1	100	30	70	26	74	17	57
2017	241	3	1	2	170	30	140	39	131	17	114
2018	237	4	2	2	200	60	140	52	148	34	114
2019	232	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2020	227	5	2	3	270	60	210	65	205	34	171
2021	221	6	2	4	340	60	280	78	262	34	228
2022	214	7	3	4	370	90	280	91	279	51	228
2023	207	7	3	4	370	90	280	91	279	51	228
2024	198	9	4	5	470	120	350	117	353	68	285
총계		50	21	29	2,660	630	2,030	650	2,010	357	1,653

주: 1) 택시 업종별 대당 소요예산: 법인택시 3,000 만원/대, 개인택시 7,000 만원/대 (※부여군 내부자료)

2) 국비/지방비: 1,300 만원/대 (※국비 390 만원/대, 지방비 910 만원/대)

3) 법인택시 운송사업자 출연금: 3,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 1,700 만원/대

4) 개인택시 운송사업자 출연금: 7,000 만원/대 - 1,300 만원/대 = 5,700 만원/대



## 제8장 택시산업 발전방안

제1절 : 택시서비스 개선방안

제2절 : 택시관리 개선방안



## 제8장 택시산업 발전방안

### 제1절 택시서비스 개선방안

#### 1. 안심택시

- 부여군의 택시이용자 설문조사 결과를 살펴보면, 전체 시간대 중 17시 이후에 약 46.9%의 택시이용객이 집중되고 있음. 따라서 귀가 시간대에 택시를 이용하는 교통약자(노인, 여성 등)를 대상으로 안전한 귀가 서비스를 제공할 필요가 있음
- 택시를 타면 스마트폰을 통해 승객이 어디서 무슨 택시를 탔는지에 대한 정보를 받아 볼 수 있는 서비스임<sup>6)</sup>
- 시민들이 안심하고 택시를 이용할 수 있도록 스마트폰 NFC(Near Field Communication ; 근거리 무선통신) 기능을 활용하여 차량 내·외부에 큐알(QR:Quick Response)코드 또는 알리미 장치 등을 설치하여 승객에게 택시차량, 이용요금, 위치정보, 이동경로 등의 일반적인 정보를 제공함



[그림 8-1] 양산시 U-스마트 안심택시

6) [네이버 지식백과] 택시안심 귀가 서비스 (시사상식사전, 박문각)

## 2. 장애인택시

### ● 특별교통수단(STS : Special Transport Service)의 개념

- “특별교통수단<sup>7)</sup>”이란 이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량을 의미함
- 특별교통수단은 대중교통수단을 이용하기 힘든 중증장애인을 대상으로 하며, 편리함이 극대화 된다는 장점이 있는 반면에 도입 및 운영 시 많은 비용이 소요되는 단점이 있음
- 특별교통수단을 운행하는 운전자는 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 실시하는 교통약자서비스에 관한 교육을 받아야 함<sup>8)</sup>

### ● 특별교통수단 운행 대수<sup>9)</sup>, 이용대상자<sup>10)</sup>

#### ■ 운행대수

- 특별교통수단의 운행 대수는 「장애인 복지법」 제32조에 따라 등록된 제1급, 제2급 장애인 200명당 1대를 운행하도록 규정하고 있음

#### ■ 이용대상자(교통약자의 범위)

- 「장애인 복지법 시행 규칙」 제2조 제1항에 따른 1급 또는 2급 장애인으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
- 65세 이상의 사람으로서 버스·지하철 등의 이용이 어려운 사람
- 위의 두 가지 사항에 해당하는 교통약자에 준하는 사람으로서 지방자치단체의 조례로 정하는 사람
- 그리고 위의 세 가지 사항에 해당하는 교통약자를 동반하는 가족 및 보호자

#### ■ 특별교통수단으로 운행되는 차량의 종류

- 현재 위치에서 목적지까지의 이동을 지원하는 차량

7) 교통약자의 이동편의 증진법, 제2조(정의)

8) 교통약자의 이동편의 증진법, 제13조(교통사업자 등에 대한 교육)

9) 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 제5조

10) 교통약자의 이동편의 증진법 시행규칙, 제6조



- 정기적으로 지정된 노선을 순회 이동하는 차량

▮ 특별교통수단에는 교통약자가 휠체어를 탄 채 승차할 수 있는 휠체어 리프트 또는 휠체어 기중기 등의 승강설비, 휠체어 고정설비 및 손잡이를 설치하여야 함

● 부여군 현황

▮ 부여군 장애인 1·2급: 1,309명

▮ 부여군 법정대수: 7대, 부여군 운행대수(2013년): 1대

▮ 부여군 특별교통수단 도입률: 14.29%(충남 평균 34.07%)

- 부여군의 특별교통수단 도입률은 충남의 평균치보다 낮은 것으로 분석됨

[표 8-1] 장애인 콜택시 운영기관

구분	장애인 1·2급 (명)	법정대수 (대)	운행대수 (대)	도입률	이용대상
충청남도	27,074	135	46	34.07%	장애 1·2급 또는 교통약자
천안시	5,396	27	12	44.44%	장애 1·2급
공주시	2,424	12	2	16.67%	
보령시	1,813	9	1	11.11%	
아산시	3,096	17	9	52.94%	교통약자
서산시	1,974	10	6	60.00%	
논산시	2,579	13	1	7.69%	장애 1·2급
계룡시	257	1	1	100.00%	
당진시	1,818	9	3	33.33%	교통약자
금산군	944	4	0	00.00%	-
부여군	1,309	7	1	14.29%	교통약자
서천군	1,164	5	0	00.00%	-
청양군	560	3	3	100.00%	장애 1·2급
홍성군	1,348	7	3	42.86%	교통약자
예산군	1,435	7	3	42.86%	
태안군	957	4	1	25.00%	

주: 법정대수는 1·2급 장애인 200명당 1대

자료: 국토교통부, 2013년도 교통약자 이동편의 실태조사 연구(2014.1)

## 제2절 택시관리 개선방안

### 1. 택시 운전자 교육

- 부여군의 택시이용자 설문조사 결과를 살펴보면, 택시정책 수립 시 가장 중점 사항은 “운행질서 확립”(31.0%)이고 택시 이용 시 가장 중요한 사항으로는 “안전성, 차선 및 신호 위반, 우회운행”(39.8%)으로 조사되었음
- 이는 택시 운수종사자의 운행행태에 관련된 사항이므로 택시 운전자를 대상으로 교통안전 및 운행법규 준수, 운행습관 개선 등의 교육을 수행하고 잘못된 운행행태를 개선할 수 있는 기회를 제공할 필요가 있음
- 택시 운전자 교육의 실효성 제고를 위한 프로그램 개발
  - ┃ 인문학 교육, 동영상, 역할극, 체험학습 등 교육내용 강화
  - ┃ 운전자의 법규준수 경력에 따라 운전자들의 교육시간 및 내용 차등 시행
  - ┃ 안전체험교육 확대 및 운전습관 개선교육 시행

### 2. 택시 공급계획 수립과 실행

- 부여군의 택시 운행실태 현황을 미루어 볼 때, 택시수요 감소에 따라 택시의 실차율과 가동률이 국가에서 정한 적정 수준보다 낮은 것으로 분석됨. 그리고 택시총량산정 결과에 의해 부여군의 택시 총량은 과잉 상태로 분석됨
- 택시공급이 과잉됨에 따라 택시 수요와 공급이 불균형 상태에 이르게 되고 택시회사의 경영난을 초래할 수 있음. 또한, 이러한 택시경영의 어려움은 곧 운수종사자의 근로환경을 열악하게 만드는 원인으로 작용할 수 있음
- 특히, 근로시간은 택시 운수종사자들의 근로여건을 결정하는 주요 요인으로 작용함. 근로시간은 근로기준법에 의해 1주일에 40시간을 초과할 수 없고<sup>11)</sup> 특정한 주의 근로시간은 52시간을 초과하여 근무할 수 없도록 명시됨<sup>12)</sup>
- 하지만, 부여군의 택시운전자 설문조사 결과를 살펴보면, 개인 또는 법인 택시운전자의 1일 근무시간이 평균 15시간으로 조사됨. 따라서 근로기준법에서 제시된 1주일 40시간을 초과할 것으로 예상되므로 부여군 택시 운수종사자들의 근로여건은 열악한 것으로 고려됨

11) 근로기준법 제50조(근로시간)

12) 근로기준법 제51조(탄력적 근로시간제)

- 이는 부여군의 택시수요의 감소와 택시공급의 과잉으로 해석될 수 있음. 즉, 택시이용객을 유치하기 위해 개인 또는 법인 택시운전사의 근무시간이 경쟁적으로 길어진 것으로 판단됨
- 택시부제를 이용한 택시 공급량 감소 정책도 고려될 필요가 있음. 현재 국가에서는 감차보상금을 지급하고 택시면허대수를 줄이는 방안을 추진하고 있음. 하지만 감차보상금의 현실성 결여와 감차보상금을 마련하는 데에 출연금 확보에 대한 어려움이 존재함. 따라서 택시부제를 강화하여 부여군의 택시 공급량을 감소시키는 방안도 고려될 필요가 있음

### 3. 택시 경영 및 서비스 평가와 인센티브 제공

- 부여군 택시회사의 경영합리화와 택시서비스 개선을 유도하기 위해서 선도택시업체, 개인택시에 대해 행정적, 재정적 지원체계 구축
  - ┃ 택시의 경영과 서비스 분야로 구분하여 종합평가를 수행, 선도업체로 선정된 법인택시, 개인택시를 구분하고 인센티브 혜택 범위를 설정 및 제공
  - ┃ 법인택시의 경우, 부여군 내의 지가 상승으로 차고지 확보 및 유지에 어려움이 존재할 가능성이 있음. 따라서 저렴한 금액으로 차고지를 운영 및 유지할 수 있도록 행정적 또는 재정적 인센티브 제공
  - ┃ 개인택시의 경우 개인사업자 개념에 포함되므로 포상금 인센티브 제공
- 택시 경영분야 평가항목 개발
  - ┃ 법인택시를 기준으로 급여지급일 준수, 차량고급화/현대화율, 운전자 이직률, 재무적 건전성 등
- 택시 서비스분야 평가항목 개발
  - ┃ 이용객 설문조사: 택시운전기사의 친절성, 차량의 청결과 쾌적성, 운전자 운행행태(안전성, 차선 및 신호위반, 우회운행 등), 요금징수의 투명성 등
  - ┃ 업체 방문조사: 교통사고 발생현황, 운전자 교육, 고객서비스 개선 노력 등



## 부 록

1. 택시 실차율 자료
2. 조사날짜별 실제 운행대수 산정 자료
3. 택시 조사표본 선정 및 조사계획 공문



## 부 록

### 1. 택시 실차율 자료

#### 1) 부여군 법인택시 거리, 시간 실차율

- 법인택시의 조사표본 18대 중 휴지차량(4대)을 제외한 총 14대의 차량에 대하여 조사기간(2개월, 2014.03.01~04.31, 총 61일) 동안의 거리, 시간 실차율은 다음과 같음

[부록-1] 부여군 법인택시 거리, 시간 실차율

No.	택시번호	총 영업거리 (km)	총 운행거리 (km)	총 영업시간 (분)	총 운행시간 (분)	거리 실차율 (%)	시간 실차율 (%)
1	충남39바1022	4,050	8,692	6,284	39,396	46.6%	16.0%
2	충남39바1026	3,032	7,889	1,336	15,892	38.4%	8.4%
3	충남39바1110	5,218	8,960	15,149	39,657	58.2%	38.2%
4	충남39바1111	3,354	8,847	5,861	33,147	37.9%	17.7%
5	충남39바1119	2,302	6,176	5,716	24,504	37.3%	23.3%
6	충남39바1125	5,248	12,342	13,617	57,501	42.5%	23.7%
7	충남39바1129	4,995	9,815	21,149	53,422	50.9%	39.6%
8	충남39바1135	4,021	8,410	10,795	51,819	47.8%	20.8%
9	충남39바1139	2,917	9,957	5,347	41,292	29.3%	12.9%
10	충남39바1143	3,620	9,057	7,937	33,721	40.0%	23.5%
11	충남39바1146	3,299	10,667	5,889	41,510	30.9%	14.2%
12	충남39바1208	2,751	9,707	3,652	27,344	28.3%	13.4%
13	충남39바1305	1,568	3,807	2,324	22,262	41.2%	10.4%
14	충남39바1308	1,819	4,070	3,110	29,891	44.7%	10.4%
평균 실차율						41.01%	19.47%

## 2) 부여군 개인택시 거리, 시간 실차율

- 개인택시의 조사표본 24대의 차량에 대하여 조사기간(2개월, 2014.01.01 ~ 02.28, 총 59일) 동안의 거리, 시간 실차율은 다음과 같음

[부록-2] 부여군 개인택시 거리, 시간 실차율

No.	택시번호	총 영업거리 (km)	총 운행거리 (km)	총 영업시간 (분)	총 운행시간 (분)	거리 실차율 (%)	시간 실차율 (%)
1	충남59바1002	1,730	4,307	2,679	21,332	40.16%	12.56%
2	충남59바1014	2,854	8,130	5,296	41,078	35.11%	12.89%
3	충남59바1021	1,766	4,433	2,909	26,499	39.84%	10.98%
4	충남59바1028	1,962	7,339	3,378	35,285	26.73%	9.57%
5	충남59바1032	1,397	4,970	2,191	20,419	28.10%	10.73%
6	충남59바1038	1,710	4,408	3,055	20,293	38.79%	15.05%
7	충남59바1045	2,413	6,060	3,478	24,770	39.82%	14.04%
8	충남59바1046	2,343	5,243	5,059	37,049	44.69%	13.65%
9	충남59바1047	3,242	6,095	6,487	23,842	53.19%	27.21%
10	충남59바1048	3,187	7,376	4,282	33,925	43.20%	12.62%
11	충남59바1056	2,153	6,874	3,378	29,028	31.32%	11.64%
12	충남59바1059	3,304	8,033	6,516	42,990	41.13%	15.16%
13	충남59바1060	2,349	4,767	4,911	24,540	49.28%	20.01%
14	충남59바1067	1,061	2,488	1,850	25,323	42.63%	7.31%
15	충남59바1070	4,289	6,665	8,415	21,696	64.36%	38.79%
16	충남59바1083	2,145	5,161	5,375	29,681	41.56%	18.11%
17	충남59바1097	3,379	7,262	5,808	39,348	46.53%	14.76%
18	충남59바1098	4,117	10,476	6,571	41,355	39.30%	15.89%
19	충남59바1114	1,188	5,337	2,502	21,200	22.25%	11.80%
20	충남59바1120	1,793	5,801	3,068	28,617	30.91%	10.72%
21	충남59바1133	2,094	5,757	2,764	24,381	36.37%	11.34%
22	충남59바1141	3,757	9,276	17,764	46,101	40.50%	38.53%
23	충남59바1145	2,498	7,920	4,341	34,623	31.54%	12.54%
24	충남59바1146	1,976	4,102	3,487	25,129	48.17%	13.88%
평균 실차율						39.81%	15.82%



## 2. 조사날짜별 실제 운행대수 산정 자료

### 1) 법인택시 실제 운행대수 총계: 586 대 (2014.03.01 ~ 04.30)

[부록-3] 부여군 법인택시의 날짜별 실제 운행대수 산정

날짜	운행대수 (대)	날짜	운행대수 (대)
2014-03-01	9,000	2014-04-01	9,750
2014-03-02	8,500	2014-04-02	8,500
2014-03-03	9,250	2014-04-03	9,375
2014-03-04	11,000	2014-04-04	7,000
2014-03-05	11,500	2014-04-05	9,375
2014-03-06	11,750	2014-04-06	6,500
2014-03-07	10,500	2014-04-07	8,625
2014-03-08	9,125	2014-04-08	6,875
2014-03-09	10,750	2014-04-09	6,875
2014-03-10	9,625	2014-04-10	10,875
2014-03-11	8,250	2014-04-11	9,125
2014-03-12	9,375	2014-04-12	9,625
2014-03-13	11,125	2014-04-13	8,250
2014-03-14	11,000	2014-04-14	10,125
2014-03-15	9,375	2014-04-15	10,250
2014-03-16	9,000	2014-04-16	8,750
2014-03-17	11,125	2014-04-17	9,125
2014-03-18	11,375	2014-04-18	11,250
2014-03-19	7,250	2014-04-19	11,125
2014-03-20	10,250	2014-04-20	8,000
2014-03-21	12,375	2014-04-21	11,625
2014-03-22	10,625	2014-04-22	12,500
2014-03-23	7,375	2014-04-23	9,625
2014-03-24	9,000	2014-04-24	7,750
2014-03-25	10,750	2014-04-25	10,625
2014-03-26	9,000	2014-04-26	11,125
2014-03-27	8,125	2014-04-27	10,625
2014-03-28	8,875	2014-04-28	7,250
2014-03-29	11,375	2014-04-29	8,375
2014-03-30	9,625	2014-04-30	11,000
2014-03-31	9,875	실제 운행대수 총계	586,000

## 2) 개인택시 실제 운행대수 총계: 912 대 (2014.01.01 ~ 02.28)

[부록-4] 부여군 개인택시의 날짜별 실제 운행대수 산정

날짜	실제 운행대수 (대)	날짜	실제 운행대수 (대)
2014-01-01	11,375	2014-02-01	13,875
2014-01-02	18,750	2014-02-02	12,875
2014-01-03	17,125	2014-02-03	16,625
2014-01-04	14,500	2014-02-04	16,125
2014-01-05	12,625	2014-02-05	14,125
2014-01-06	16,750	2014-02-06	18,250
2014-01-07	14,875	2014-02-07	18,500
2014-01-08	12,125	2014-02-08	15,875
2014-01-09	19,625	2014-02-09	10,250
2014-01-10	18,750	2014-02-10	18,125
2014-01-11	16,375	2014-02-11	15,125
2014-01-12	12,750	2014-02-12	13,250
2014-01-13	19,125	2014-02-13	13,750
2014-01-14	15,000	2014-02-14	15,875
2014-01-15	14,875	2014-02-15	16,250
2014-01-16	17,875	2014-02-16	10,375
2014-01-17	20,250	2014-02-17	16,500
2014-01-18	14,875	2014-02-18	17,375
2014-01-19	12,375	2014-02-19	14,875
2014-01-20	16,875	2014-02-20	16,250
2014-01-21	15,125	2014-02-21	12,625
2014-01-22	14,375	2014-02-22	17,250
2014-01-23	12,750	2014-02-23	13,625
2014-01-24	16,500	2014-02-24	13,875
2014-01-25	17,750	2014-02-25	15,125
2014-01-26	11,875	2014-02-26	16,625
2014-01-27	18,125	2014-02-27	16,750
2014-01-28	13,500	2014-02-28	16,375
2014-01-29	19,500	실제 운행대수 총계	911,625 (≒ 912)
2014-01-30	17,125		
2014-01-31	11,625		



### 개인택시 관련 사항

1. 조사일정 : 2014년 04월 02일(수) ~ 04월 04일(금)

2. 개인택시 조사표본 선정 목록(총 40대)

순번	차량번호	순번	차량번호	순번	차량번호
1	충남59바1007	15	충남59바1034	29	충남59바1098
2	충남59바1016	16	충남59바1038	30	충남59바1101
3	충남59바1045	17	충남59바1043	31	충남59바1106
4	충남59바1069	18	충남59바1046	32	충남59바1107
5	충남59바1070	19	충남59바1047	33	충남59바1109
6	충남59바1027	20	충남59바1048	34	충남59바1114
7	충남59바1134	21	충남59바1051	35	충남59바1120
8	충남59바1028	22	충남59바1056	36	충남59바1133
9	충남59바1067	23	충남59바1059	37	충남59바1141
10	충남59바1002	24	충남59바1060	38	충남59바1145
11	충남59바1014	25	충남59바1063	39	충남59바1146
12	충남59바1018	26	충남59바1076	40	충남59바1147
13	충남59바1021	27	충남59바1083		
14	충남59바1032	28	충남59바1097		

### 법인택시 관련 사항

1. 자료 제출 기한 : 2014년 04월 15일(조사일정 회사 개별협의)
2. 제출 내용 : 택시 운행기록정보 (기간: 2013.09.01.~2014.02.28.) → 4번 참조
3. 법인택시 조사표본 선정 목록(총 30대)

순번	차량번호	운수회사	순번	차량번호	운수회사
1	충남39바1102	부여삼성 운수 (17대)	18	충남39바1010	신일택시 (5대)
2	충남39바1104		19	충남39바1017	
3	충남39바1107		20	충남39바1022	
4	충남39바1109		21	충남39바1026	
5	충남39바1110		22	충남39바1033	
6	충남39바1116		23	충남39바1205	현대운수 (4대)
7	충남39바1118		24	충남39바1208	
8	충남39바1122		25	충남39바1210	
9	충남39바1123		26	충남39바1215	
10	충남39바1128		27	충남39바1303	천일택시 (4대)
11	충남39바1132		28	충남39바1305	
12	충남39바1133		29	충남39바1306	
13	충남39바1134		30	충남39바1308	
14	충남39바1140				
15	충남39바1141				
16	충남39바1143				
17	충남39바1146				

#### 4. 법인택시 운행기록정보 제출내역

##### ① 택시 미터기 자료 내역

No.	항목	예시	비고
1	회사명		개인택시 제외
2	운행일자	2012-08-01	년, 월, 일
3	주야	주간 or 야간	
4	차량번호	50-2900	
5	출고시간	07-31 01:08	
6	입고시간	08-01 01:25	
7	운행거리(km)	208.5	(필수항목) 거리 실차율 관련 항목
8	영업거리(km)	132.6	
9	빈차거리(km)	75.9	
10	미터금액(원)		
11	운행시간	9시간 59분	(필수항목) 시간 실차율 관련 항목
12	영업시간	5시간 27분	
13	주행기본횟수(회)		비합중시간대 손님승차 횟수
15	합중기본횟수(회) (00시~04시)		합중시간대 손님승차 횟수

##### ② 택시 미터기 자료 수집 형태

⇒ 자료 포맷은 엑셀 자료로 수령하는 것을 원칙으로 함