

**택시노동자 방영환의 염원 :**  
**택시노동자 노동권과**  
**이용 시민의 안전을 위한**  
**택시월급제 시행 사업장 증언대회**

날짜 | 2023년 11월 1일(수) 14:00

장소 | 국회의원회관 제4간담회의실

주관 | 방영환열사대책위

주최 | (더불어민주당) 권인숙의원  
(정의당) 이은주의원, 심상정의원  
(진보당) 강성희의원



## 순서

### 인사말

- 권인숙국회의원(더불어민주당)
- 심상정국회의원(정의당)
- 이은주국회의원(정의당)
- 강성희국회의원(진보당)

### 택시노동자 증언

- 전주 대림교통 고영기 택시노동자  
: 전액납부제 투쟁, 5년간 진행하면서 변화된 내용
- 의정부 의성운수 최명규 택시노동자  
: 변형된 사납금제도의 문제, 제대로 월급제를 이행하지 못하면서 변하지 않은 현실
- 파주 승진운수 이영길 택시노동자  
: 월급제, 2교대 전환이 택시노동조건에 미치는 장점  
(피로도, 사고, 서비스, 가족관계등)
- 제주 성원택시 강순수 택시노동자  
: 월급제 전환이 택시노동조건에 미치는 장점  
(젊은 택시노동자, 이직을 감소, 사고감소, 고정급여로 생활안정 등)

### 전문가토론

- 이영수(사회공공연구원 선임연구위원)  
: 버스타кси 노동조건과 교통사고 간의 관련성과 안전운임제 효과
- 이나래 (한국노동안전보건연구소 상임활동가)  
: 운전노동자의 장시간 노동이 건강과 사고에 미치는 영향

### 대책위 요구

- 전장호 노동당 서울시당 위원장  
<첨부자료: 서울시 전액관리제 시행실태 평가의 문제점>





더불어민주당 권인숙 국회의원

안녕하십니까, 더불어민주당 국회의원 권인숙입니다.

보름 전 행안위 국정감사에서 故 방영환 님 사건을 다루며, 택시노동자분들이 얼마나 열악한 상황에서 버티고 계시는지 살펴보게 되었습니다. 국회에서 개정된 여객자동차법·택시발전법이 제대로 시행되기는커녕 개악이 되어 택시노동자 여러분께 더욱 큰 짐이 되고 있었다는 데에 송구한 마음이 앞섭니다.

법이 개정되어 시행된 지 2, 3년이 지났지만, 택시월급제·전액관리제는 아직 제대로 정착되지 못하고 있습니다. 현장에서 법망을 피해 사실상 사납금제를 그대로 운용하고 있다는 것이 공공연하게 알려져 있습니다. 하지만 관리주체인 서울시는 사업장에서 이 제도가 어떻게 악용되고 있는지 제대로 지도·감독하고 있지 않은 상황입니다.

서울시는 「택시운송수입금 전액관리제 시행요령」에 따라 택시업체에 대한 전액관리제 이행실태를 점검하고, 불법행위에 대한 철저한 지도·감독을 하도록 되어 있습니다. 하지만 살펴보니 서울시는 2021년 이후 지금까지 관내 총 254개 사업장 중에서 34개의 업체에만 현장점검을 나갔습니다. 전체의 13%에 불과합니다.

더 뼈아픈 것은 2021, 2022년도에 적발된 업체 중에故방영환님이 계셨던 업체와 계열사 관계인 회사 2곳이 포함돼 있었다는 사실입니다. 적어도 해당 업체 사업주가 운영하는 업체들에 대해서도 철저한 점검이 필요했지만, 서울시는 사실상 손을 놓고 있었습니다. 그 사이에 택시노동자 분들은 외로이 1인시위를 하던 동료를 잃었고, 누군가는 아버지를 잃었습니다.

국정감사를 통해 서울시에 전수조사를 요구했고, 서울시로부터 철저한 전수조사를 하겠다는 답변을 받았습니다. 말에 그치지 않도록 챙기겠습니다. 전수조사는 시작일 뿐, 갈 길은 멉니다. 면밀한 조사와 엄정한 법 집행이 필요하고, 월급제와 전액관리제가 현장에 안착될 수 있도록 지도·감독이 상시적으로 이뤄져야 합니다.

오늘 증언대회에서 발표되는 월급제 사례들이 좋은 본보기가 되길 바랍니다. 완전월급제가 시행되었을 때 택시노동자분들의 안전과 삶의 질이 어떻게 올라가는지, 그것이 결과적으로 택시사업장과 지자체에도 좋은 변화를 가져올 수 있다는 사실이 서울시 전체로 공유되고, 나아가 전국으로 확대되길 기대합니다.

뜻깊은 자리를 마련해 주신 공공운수노조 방영환 열사 공대위에 감사드리고, 함께 뜻을 모아주신 심상정, 이은주, 강성희 의원님께도 감사드립니다. 이 자리가 마중물이 되어 택시노동자 여러분께서 보다 안전하고 안정된 삶을 보장받을 수 있기를 기원하며, 국회의 할 일을 찾아 함께하겠습니다. 감사합니다.



정의당 심상정 국회의원

지난달 택시 노동자 방영환 열사가 운명하셨습니다. 있는 법 지키라고 외치다 스스로 목숨을 끊었습니다. 참담하고 송구스럽습니다. 정치인의 한 사람으로서 무거운 책임감을 느낍니다.

고인이 요구한 ‘택시 완전 월급제’는 택시 노동자들이 87년부터 30년 넘게 요구해온 것입니다.

불친절과 승차 거부, 난폭운전과 높은 교통사고 위험. 시민들이 택시에 대해 갖는 모든 불만의 원인으로 지목되었던 것이 ‘택시 사납금제’였습니다. 영업에 따른 모든 위험을 택시 노동자들에게 전가하고 사업주에게는 안정적인 수입을 보장하는 봉건적인 제도입니다. 택시 노동자들이 생존을 위해 시민 안전과 운송 질서를 지킬 수 없도록 하는 원흉이었습니다.

지난 19년 어렵게 국민적 합의로 사납금제를 금지하고 택시 월급제를 위한 ‘운송수입금 전액관리제’가 도입되었습니다. 30년 넘는 기간이 지나고서야 겨우 마련된, 택시 노동자들의 고용안정과 친절한 택시, 시민안전을 위한 법입니다.

그러나 법이 시행되고 나서도 완전 월급제를 위한 사납금제는 근절되지 않고 있

습니다. 변형된 형태로 이어지고 있습니다. 택시 사업자들은 ‘기준운송수입금’을 정상 근로시간 운행으로 채울 수 없도록 높게 책정하여 사납금과 똑같이 운영하고 있습니다. 기본급을 낮게 유지하기 위해 소정근로시간을 법정노동시간인 주당 40시간보다 낮게 책정하는 편법을 동원하고 있습니다.

사업자들은 편법·불법 운영으로 기사들 수입을 줄여놓고, 기사들 불만을 이유로 사납금제 회귀를 주장하고 있습니다. 그러나 오늘 발표될 택시 노동자 증언들은 왜 완전 월급제가 필요한지를 생생히 보여줄 것입니다. 완전 월급제가 시행되는 사업장의 사례들은 노동자들의 삶의 질과 교통안전 등에서 뚜렷한 변화를 보여줄 것입니다.

우선 택시 월급제, 전액관리제가 제대로 시행되기 위해서는 정부와 지자체의 엄격한 관리 감독이 필요합니다. 국토교통부와 고용노동부는 주기적으로 업체에 대해 자료를 제출토록 하여 전액관리제가 적정하게 시행되고 있는지 검토해야 할 것입니다. 만약 제출된 자료에 문제가 있다면 지자체로 하여금 실사를 하도록 하여, 위반에 대해 과태료와 과징금을 부과하고 시정하도록 해야 합니다.

또한 노동자와 회사가 단체 협상을 통해 소정근로시간과 기준운송수입금을 합리적으로 산정할 수 있도록 해야 합니다. 이를 위해 국토교통부 택시운행정보관리시스템(TIMs)과 서울시 택시운행정보시스템(STIS)의 자료를 공개할 필요가 있습니다. TIMs와 STIS에는 총수입금, 평균 수입금 및 미터기 작동시간 당 수입금, 거리 실차율 같은 택시 운행정보가 실시간으로 수집되기 때문에 수집된 자료는 단체 협상에서 유익하게 활용될 수 있을 것입니다.

마지막으로 서울시에서 진행할 예정인 택시 사업장 전수조사를 앞당기고, 전수조사 항목에 월급제 시행 사업장의 성과를 담아낼 수 있도록 해야 합니다. 모범적인 성과는 다른 지역으로 확대되도록 해야 할 것입니다.



아무쪼록 오늘 증언대회에서 발표되는 월급제 사례들이 좋은 본보기가 되길 바라며 국토교통위원으로서 24년 8월 이전 제대로 된 전액관리제와 주 40시간 노동이 자리잡을 수 있도록 최선을 다하겠습니다. 뜻깊은 자리를 마련해 주신 공운수노조 방영환 열사 공대위에 감사드리며, 함께 뜻을 모아주신 권인숙, 이은주, 강성희 의원님께도 감사드립니다. 삼가 고인의 명복을 빕니다.



정의당 이은주 국회의원

정의당 국회의원 이은주입니다.

부당노동행위에 맞서 227일 동안 처절하게 싸우다가 억울하게 스스로 생을 달리한 한 택시노동자, 고 방영환을 기억합니다.

택시발전법을 지키라고, 근로기준법을 지키라고, 택시 완전월급제를 실시하라는 그의 요구는 수많은 택시노동자들의 노동권과 안전을 위한 정치의 책임과 역할을 다하라는 마지막 부탁이 되었습니다.

오늘 방영환 열사 공대위와 함께 마련한 <택시월급제 경험 증언대회>에서 전달되는 현장의 목소리가 제도 개선의 분명한 방향을 제시해 줄 것입니다. 오늘 증언대회를 통해 완전월급제가 노동자의 삶의 질, 노동시간, 운전 수익, 안전 사고 등에 어떤 변화를 가져왔는지, 그 경험과 사례를 통해 사납금 제도 폐지, 택시노동자 처우 개선 등 좋은 해법을 만들어가는 계기가 되길 바랍니다.

저와 정의당은 조속한 택시사업장 전수조사를 비롯하여 서울시가 완전월급제의 합리적 기준을 마련하도록 하겠습니다. 택시노동자들의 노동권과 안전을 보장하는 완전월급제와 주 40시간 노동이 정착될 수 있도록 국회에서 할 수 있는 모든 노력을 다하겠습니다.

삼가 고인의 명복을 빌며, 정치의 책임을 다하겠다는 다짐을 드립니다.



진보당 강성희 국회의원

끝내 택시노동자 방영환 동지가 영면하셨습니다. 해성운수의 악질적인 부당 노동행위에 오랜 시간 맞서 싸우다 분신하신 고인의 죽음에 애통한 마음을 금할 길이 없습니다. 삼가 고인의 명복을 빕니다.

열사의 요구는 이미 있는 택시발전법과 근로기준법을 ‘있는 그대로 지키라’는 것이었습니다. 이를 위해 노동자가 목숨까지 던져야 하는 대한민국 현실에 분노합니다. 위법과 꼼수, 그리고 온갖 악랄한 괴롭힘으로 열사를 죽음으로 내몬 해성운수는 ‘살인기업’입니다. 이들의 패악질을 방치하고, 눈감았던 고용노동부와 서울시청도 공범입니다. 끝까지 책임을 묻겠습니다.

오늘 증언대회는 현장 택시노동자들의 생생한 목소리를 통해 ‘택시 완전월급제’의 정당성과 절박함을 밝히는 자리입니다. ‘택시 완전월급제’는 택시노동자와 시민 모두의 안전을 위한 길이자, 방영환 열사의 염원입니다. 정부와 서울시는 철저하고 신속하게 전수조사하고, 현장에서 엄정하게 법이 집행되도록 만전을 기해야 할 것입니다.

진보당은 방영환 열사의 투쟁정신을 기억하겠습니다. 열사의 뜻 이어받아 ‘택시 완전월급제’를 현장에서 실현하고, 택시노동자들의 삶을 지키기 위해 모든 노력을 다하겠습니다. 다시 한번 삼가 고인의 명복을 빕니다.

<현장증언>

## 전액납부제 투쟁, 5년간 진행하면서 변화된 내용

고영기 택시노동자(17년차)

### <현장발언문>

- 2014년부터 전주시청 앞에서 전액관리제를 시행하지 않는 사업장에 대해 엄하게 처벌해 달라는 농성을 하였었다. 2017년에 김재주 전 지부장이 고공농성을 진행하며 본격화 되었다. 2009년부터 파업을 두 차례 진행하면서 노측에게 힘이 많이 실렸다. 사측과 노측이 만족할 만한 안을 제시 달라고 노동위원회 공익위원에게 조정을 신청하였다. 오늘로 전액관리제 시행 한 지 만 5년이 되었다. 그 모범안을 받아들인 사업주는 전주시가 처벌을 하지 않았고, 받아들이지 않았던 사업주에 대해 전주시청이 1차, 2차 등 계속 처벌을 하였다.
- 전액 관리제 이후 변화된 내용과 사고율에 대해 얘기 하겠다. 월급제 시행 이전 12시간 2교대제로 한 달 25일 노동을 하였었다. 급성심근경색으로 돌아가신 분이 세 분이고 완치되지 않은 분이 두 분이다. 다른 사업장에서는 심지어 운행 중에 돌아가신 분도 있었다. 과거에는 돈을 한푼이라도 더 벌기 위해 목숨을 걸고 질주를 하였었다. 전액관리제 이후 훨씬 편해진 마음으로 운전과 승객에게 집중하고 운전을 하게 되었다. 손님을 가족으로 생각하고 대하면서 택시노동자로서 큰 보람을 느끼며 택시 노동을 하는 이유를 찾을 수 있었다. 택시 손님을 돈이 아니라 사람으로 보는 순간 참된 노동이 되었다. 5년 사이에 조합원들의 일상 생활이 많이 긍정적으로 바뀌었다고 한다. 말 뿐이 아니라 마음에 우러나와 승객에게 친절을 베풀게 되었다. 심지어 나이가 많은 손님이 무거운 짐을 들고 탑승 했을 때 아파트 단지 안 까지 직접 짐을 들어 드린 적도 있었다. 이상까지 얘기한 것처럼 완

전월급제 시행 이후 직업적 보람을 느낀 것이 가장 큰 변화였다.

- 월급제를 악용해 대충 일하는 노동자는 없다. 전주시에서 제정한 1일 수익 기준금이 있으며 그 기준을 채우지 못하면 징계를 받게 된다. 그리고 택시 노동자들은 그 이상의 이윤을 창출해 주고 있다. 이에 대해 사업주들이 매우 오해하고 있다. 현재 차량에 탑재된 타코미터가 허술하지 않다. 현재 택시노동자들은 놀면서 일했다는 거짓말을 할 수 없다.
- 과거 사납금제 시절 12시간 일 했을 때 10시간이 넘어가면 집중도가 많이 떨어졌었다. 그 이후 반 졸음운전이었다.
- 사납금제 당시 1인당 1년 1.5건 사고가 발생한다. 다른 사업장에 비하면 적은 것이다. 전액관리제 이후 남아있는 조합원의 5년 동안 사고 기록을 보면 1인당 1년 0.2건 이었다. 그것도 큰 사고가 아니라 단순한 접촉 사고였다. 사고는 택시를 이용하는 손님과 택시노동자의 생명이 큰 위협이 되는 것이다. 전액관리제 이후 5년의 시간동안 더 안전하게 일 할 수 있게 되었다.
- 오세훈 시장은 수백명의 국회의원이 머리를 싸메 만든 법을 시행하도록 해야 한다. 실제 전액관리제 입법 당시 국민의 힘의 전신도 찬성 했었다. 시청은 입법 기관이 아니다. 그 법에 강제성을 가지고 집행과 처벌을 하는 곳이다. 이미 만든 법에 대해 집행기관이 아직이르다며 월가알부 하는 것은 있을 수 없는 일이다. 서울시장에게 문제의 발언에 대해 사과 받았으면 한다.

#### ○ 역사

- 2017년 공공운수노조 택시지부 전주시청 고공농성
- 지역 모범을 만들기 위해서 20여개 사업장 전액관리제(월급제) 시행을 합의
- 2018년 1월 1일 지역 전체 시행(미이행시 처벌)
- 월급제 + 성과급제로 운영되면서 변형된 사납금과 비슷하게 운영

#### ○ 사고율(월급제 시행 5년)

- 월급제 : 5년간 1명당 1건의 사고(연간 0.2건)
- 월급제 + 성과급 : 회사가 자료를 주지않아 확인할 수 없음.  
<2012년 사고다발에 대한 사측 안내문 첨부 /60여대 운영>

○ 변화

- 시간에 쫓기지 않고 안전운행 가능
- 금요일, 토요일 등 손님 많은 시간에 한 사람 더 태우려고 과속했는데 그러지 않음. 신호위반 할 필요 없음
- 택시노동에 보람을 느낌 : 손님을 안전하고 편안하게

예) 먼저 “아 !에까지 들어가드릴까요?” 라고 물을 수 있다

예전이라면 ‘여기서 내리지 왜 아파트 안까지 들어가자고 그래’라고 불평

예) 짐이 많은 경우 내려서 신는 것을 도울 수 있다

예) 손님을 돈(사납금)으로 보다가 사람으로 보이고 친절하게 됨

○ 노동자들이 사납금제를 선택(당?)하는 이유

사측은 노동자들이 사납금제를 원한다고 하지만 월급제를 요구하면 다양한 탄압을 자행함.

# 알림

천일교통 종사원 여러분 연일 계속되는 업무에 노고가 많으십니다.

그동안 종사원 여러분 들께서 여러 가지 사항에 적극적으로 협조하여 주신데 진심으로 감사드립니다.

허나 일부종사원들께서 과거에 이행하지 못한 사항을 가지고 지금 문제를 해결하라고 하고 있습니다. 물론 이행하여야 할 것이 있으며 이행하여야 하겠지만 방법이 이런 식은 아리라 봅니다. 이런 한 방식은 노·사 모두에게 출혈이 너무도 크고 상처를 너무 받을 수 있습니다.

종사원 여러분들께서 현명한 판단과 결단이 여러분을 구하고 회사를 구할 수 있을 것입니다.



종사원 여러분!

금년 들어 현재까지 사고가 100건이 넘어 서 습니다.

사고는 회사나 여러분들이나 아무런 도움이 되지 않을 뿐이며, 압과 같은 존재일 것입니다.

회사는 지난2월에 이어 10월26일13시부터14시까지 1시간가량 안전벨트차용 및 사고를 예방하기위한 교육(영상)을 실시 하고자 합니다.

<현장증언>

## 변형된 사납금제도의 문제, 제대로된 월급제를 이행하지 못하면서 변하지 않은 현실

최명규 택시노동자(14년차)

### <현장발언문>

- 경기도 의정부의 경우 월급제가 법 시행일인 20년 1월부터 시작이 되었음. 하지만 막상 시작을 해 보니 1일 기준인 19만 8천원에 미달되었으며 사측은 불성실 근로자로 징계를 내렸음. 변형된 사납금이 현재 현장에서 공공연히 사용되고 있음. 관리 감독해야 하는 관청들이 이 문제를 알고 있을까 의문임.
- 전액관리제에서 기준금은 사실 불법임. 하지만 교묘하게 회사 운영을 빌미로 기준금을 설정하였음. 관청에서도 과도한 것이냐 적당한 것이냐 논란이 큼. 노동지청에 가서 물어봤지만 지청은 역으로 회사를 대변해 줬음. 약 20만원에 육박하는 기준금이 택시 노동자에게 큰 부담임.
- 또한 카카오 가맹 사업을 하고 있음. 최초 시행시 가맹 사업장이 지역에 많지 않았음. 카카오의 경우 수수료로 3.3%를 공제하는데 카카오 콜로 발생된 수익금에만 수수료를 부여 해야 하지만 전체 수익금을 기준으로 수수료를 책정 함. 이는 부당하다고 생각 됨. 3개월 미만의 기간에 해지하려 할 경우 30만원의 위약금이 발생
- 성과급의 경우 회사의 이익보장을 위해 6:4, 7:3의 비율로 형태를 변경했음.
- 65세 이상 된 노동자가 많음. 12시간 2교대제 26일 근무일수를 채우기가 쉽지 않음. 노동자가 많은 것처럼 보이지만 가동률이 높은 것은 아님. 젊은 노동자가 유입이 되며 직업적 자부심을 가져야 할 택시가 장시간 노동의



상징으로 전락하고 있음.

- 노동청과도 대화를 나누었지만 적극성을 보이지 않음. 의정부에 택시사업체가 15개가 있는데 아무런 관심을 두지 않음. 어떤 지역의 경우 도급제, 리스제를 공용해서 쓰고 있음. 공표되진 않지만 노동자들끼리 정보 교환을 하고 있음. 어떤 회사는 매출의 33.3%를 가져가며 월급제의 의미를 무시하고 있음. 실로 현장에서 천차만별로 변형된 사납금제가 만연되고 있음. 법은 만들어지고 시행하라고 되어 있지만 관리감독이 되지 않은 이 상황에서 전액관리제로의 진도가 더 나갈 수 있는지 의문임.
- 본인은 현재 지노위에서 근로자 위원으로 활동중임. 택시사업주는 실 근로시간 즉, 손님을 태운 시간만을 노동시간이라고 얘기하고 있음. 실제로 손님이 타는 시간은 4시간 정도임. 이를 봤을 때 전액관리제는 철저한 관리감독하에 실현이 가능하다고 생각함
- 법정공휴일 휴식을 취하면 결근으로 보고 무임금 처리 함. 노동청에 얘기한적이 있지만 아직 감감무소식임.

### ○ 형태

- 월급제 + 성과급

\*성과급은 회사의 이익보장을 위해 6:4, 7:3, (성과급 전액지급) 형태로 변경함

- 2020년 1월 법시행일부터 실시

- 모든 노동자에게 적용

- 기준금 198,000원(지역에서 가장 높은 기준금) : 기준금 못 채우면 불성실근로자 및 저성과자로 징계 진행

\*카카오택시 사업장의 경우 : 시간당 2만원 운행수익, 기준금 채우려면 평균 10시간 이상 운행시 기준금 달성이 가능한 것이 현실

\*12시간(2교대)중 최소한 식사와 신변처리를 제외하고 운전을 해야만 가능한 금액

\*과속, 불법, 과로를 해야만 기준금 입금 가능한 현실에서 위험운전은 필수

○ 변형된 사납금제 유지

- 현행 기준금 5,148,000원 → 노동자 202만원 급여지급

- 월 25일, 26일 근무일수를 채우지 못하는 경우

예시) 법정휴일, 연차 사용시 무노동 무임금으로 간주 각종 수당 삭감(일용직 노동자와 같음)

예시) 법정휴일, 연차 등으로 운행하지 않는 날은 최저임금 시급이 아닌 통상 임금으로 지급 (월 최저임금 미달)

<현장증언>

## 월급제, 2교대 전환이 택시노동조건에 미치는 장점

이영길 택시노동자(13년차)

### <현장발언문>

- 경기도 파주에서 일하고 있음. 실질적인 기본급이 떨어지고 있다. 실제로 택시노동자들의 임금은 10년 전에 머물러 있다. 우리의 가장 큰 성과가 택시발전법 11조의 2를 입법시킨 것인데 크게 달라질 것으로 기대했다. 하지만 코로나가 터지면서 다시 과거인 사납금제로 돌아간 것이다.
- 파주의 경우 격일제 근무였음. 밤 10시 정도 되면 인간의 한계를 느끼게 됨. 손님을 태우고 가다가 신호대기 중에 존 적도 있음. 이후 1일 12시간 주 6일 주야 맞교대 근무제로 바뀌면서 어느 정도 개선은 되었음. 사납금제 시절 1일 임금이 4만 2천원 이었음. 올해 단협은 7만 5천원이 넘음. 따라서 과거와 달리 연차를 쓰는 것에 대한 부담이 적어짐. 올해 추석, 택시노동자가 된 지 13년 만에 처음으로 연차를 사용해 추석 연휴를 가족과 제대로 보냈었음. 짧고 집중적으로 일 하니 운송 수입금이 더 늘어 났음. 하지만 주 6일 근무에 대한 부담은 있음.
- 택시를 담당하는 지자체의 주무관이 2년마다 교체 됨. 업무의 연속성이 없어 소통이 힘들. 노동청도 다르지 않음. 심지어 노동지청에 진정을 놓고 조사를 받으러 가면 근로감독관도 택시 임금에 대한 이해가 없어 역으로 가르쳐 주고 옴. 관공서의 전문성이 너무 떨어짐. 경기도 전체 운수종사자의 1년간 사고 통계를 보고 싶음. 고령자들의 사고가 줄지 않음. 대책 마련이 필요해 보임. 또한, 택시 사업장을 경쟁력 있는 일자리로 만들면 많은 것이 해결 될 것으로 생각 됨. 나아가 근로시간특례업종 제외도 필요함.

안녕 하십니까?

경기 승진운수에서 2010~현재까지 13년차 택시노동자로 근무하고 있는 이영길입니다.

○ 근무형태

제가 근무하고 있는 사업장의 형태는 월급제(203시간)+성과급(100%)입니다.

근로시간은 일6시간40분 주6일 월26일 만근입니다.

공공운수노조 택시지부 조합원만 개별교섭 하여 7명이 월급제 시행하고 있습니다.

2022~2024 단협 교섭 당시 조합원 23명 이었으나 2022년8월 최저임금 소송제 기이후 사측과의 갈등으로 현재 조합원 7명입니다.

○ 전액관리제 이후 변화

파주지역은 제가 근무하기 이전부터 오랜 기간 24시간 격일제 근무로 인한 업무 피로도가 상당히 높습니다. 밤10이후(할증시간에 운송수입금 높음)부터는 졸음운전과의 싸움입니다.

저희조합원들은 현재 12시간 주.야 2교대로 근무하고 있습니다.

일평균 최저임금 만 으로는 생활이 어려워 성과급을 벌기위해 10시간정도 운행을 하는데 이전과 비교하면 피곤하고 졸릴 쯤 이면 업무가 끝나 사고 위험이 많이 줄어 들었고 업무집중력이 좋아져 운송수입금이 30%이상 늘었습니다.

단점이라면 26일 만근이라 6일 승무에 1일 휴무라 근무일수에서 오는 피로가 많습니다.

이는 4일승무후 1일 휴무(월24일만근) 또는 주5일 근무형태로 전환해야 될 것 같습니다.

장점은 완전월급제 203시간의 임금으로 사납금때 보다 1일 임금이 42000원에서 75000원(주휴포함)으로 높아져 법정공휴일 휴무와 연차사용시 임금손실이 적어 부담이 많이 줄었습니다.

지난 추석에 13년만에 10월1일 일요일 연차(주휴일이 평일) 사용하여 6일 쉬면

서 가족과 좋은 시간을 보내 너무나 만족 했습니다.

○ 전액관리제 이후 사고

회사 전체 사고율은 알수 없으나(아직도 사고비용전가 및 음성처리) 조합원 모두 현재까지 무사고입니다.

○ 요구

경기도 전체 운수종사자의 1년간 사고율(연령대별)을 알고 싶습니다.

현재 전국에 203시간의 소정근로 시간을 적용하는 사업장 대부분이 26일 만근인 것으로 알고 있는데 1일 8시간 월209시간의 형태로 완전월급제를 정착해야 합니다.

이를 위해서는 법개정을 통해 근로시간 특례업종에서 제외되는 것이 좋은 방법이라 생각합니다. 또한 최저임금법 시행 이후 한번도 제대로된 임금을 받지 못해 510일간의 고공농성으로 만들어낸 택시발전법 11조의2를 2024년에는 반드시 전국으로 시행하기 바라며 최저임금이 아닌 생활 임금을 적용해 인간다운 삶과 정부의 고민인 고령화된 택시종사자들의 세대교체(고령자교통사고)가 이루어 지길 바랍니다.

제가 말씀드린 내용 들은 택시사업장을 경쟁력 있는 일자리로 만들면 모두 해결되리라 봅니다. 이명박 정부때 택시를 대중교통으로 편입하는 법률안이 국회에서 통과되었으나 대통령 거부권행사로 무산된 바 있습니다

이를 다시 적극 검토해 주시기 바랍니다

<현장증언>

## 월급제 전환이 택시노동조건에 미치는 장점

강순수 택시노동자(10년차)

### <현장발언문>

- 2022년부터 교섭을 시도했었으나 결렬되었음. 마지막에 노동위원회의 조정안을 노사가 수용하여 전액관리제에 따른 완전월급제 임단협을 체결하였음. 2022년 11월부터 완전월급제가 시행 되었음. 조합원만 해당되는 사항임. 비 조합원에게 적용되는 기준금액은 19만 2천원 인데 이는 12시간을 일했을 때 가능한 금액임. 즉, 비조합원은 하루에 19만 2천원을 채워야지 월급을 받을 수 있는 것임. 회사가 기사에게 기준금이 미달해도 통장으로 최저임금을 넣어주고 별도로 기준금이 미달되었다고 개별 통보 해줌. 그 금액만큼 회사에 입금 해야 함. 결국 변형된 사납금제로 운영되고 있는 것임.
- 조합원의 경우 고정된 임금을 받기 때문에 계획된 삶을 어느정도 살 수 있음. 사납금에 대한 압박감이 없어 안전 운행을 할 수 있음. 단협 이후 월급제를 적용받는 조합원들의 사고율은 0%임. 제주도의 특징이 제주도 전체에서 영업을 할 수 있음. 1인 1차제 이기 때문에 주간 근무만도 가능 함. 최근 저녁이 있는 삶을 가족과 함께 즐기고 있음. 삶의 질이 높아지니 손님에게 마음에서 우러나는 서비스를 제공할 수 있게 됨. 심지어 비오는 날 손님의 집 앞까지 자발적으로 모셔다드린 적도 있음. 또한, 조합원이 비조합원에 비해 평균연령이 10살이 어림. 비교적 젊은 노동자들이 감명 받고 가입하는 경우가 생김
- 전액관리제를 토대로 한 완전월급제가 서울에서 이행되기 위해서는 노동조합의 투쟁력도 필요하지만 노동청, 시청 등의 관공서의 관리가 필요함.

○ 형태

- 완전월급제(203시간 × 최저임금) : 조합원만 적용  
(비조합원은 개별 근로계약을 통해 기준금 192,000원이상/일 임금)
- 2022년 11월 1일부터 시행 : 노사합의
- 1인1차제로 운영
- (조합원) 내가 원하는 시간에 7~8시간 (일 6시간 40분, 주 40시간), 26일 운행하고 전액임금
- (비조합원) 월급제(약 200만원) 수익을 올리기 위해서는 하루 12시간 이상 운전해야 함. 전액임금을 하지 않고 있음(카드는 회사로 입금, 현금 미입금)

○ 변화

- 소액이라도 고정급여로 인한 생활안정
- 사납금 부담이 없어 마음의 여유를 갖고 운전 : 무사고(전체 조합원), 과속, 신호위반, 과로가 없어짐
- 손님들에게 친절하고 노약자에 대한 배려 : 손님을 돈으로 보던 사납금제와 달리 질 좋은 서비스 가능
- 운전시간 축소로 다음날 운전에 대한 부담감 덜함
- 저녁이 있고 사람다운 삶을 살게 됨 : 본인이 필요한 시간에 운전가능. 애경사와 모임 등 참여
- 이직율 감소 : 조합원 퇴사하지 않음.
- 조합원 평균연령이 비조합원에 비해 10살 이상 낮음 : 택시 고령화(평균 택시노동자 62세) 현상을 막을 수 있음

○ 사고

- (정확한 통계는 없으나) 조합원 모두 무사고 : 다른 노조 조합원은 사고 있음

<전문가토론>

## 운전노동자의 장시간 노동이 건강과 사고에 미치는 영향

이나래(한국노동안전보건연구소 상임활동가)

### 한 택시노동자의 죽음의 의미

주 40시간 근무 그리고 월 100여만 원의 월급. 고 방영환 택시노동자를 죽음에 몰고 간 숫자들입니다. 이는 단순한 숫자가 아닙니다. 노동자로서 성실히 일해왔지만, 인정받지 못한/부정 당해 온 삶의 가치였습니다. 바로 회사로부터, 정부로부터 말입니다. 이런 부당함을 바꾸고자 고인은 노동조합을 만들었고, 장시간 노동·저임금을 비롯한 택시노동자 노동조건에 부조리함을 밝히는 행동을 해왔습니다.

이번 증언대회 발표에서 강조하고 싶은 것은 노동시간이 단순히 임금, 수당 등의 영역만이 아니라, 일하는 사람의 건강(권)과 삶에 직결되는 매우 중요한 사항이란 점입니다. 그런 점에서 현재 한국의 노동시간은 노동자의 건강을 훼손할 정도로 매우 길고, 불규칙합니다. 특히 택시를 포함한 운전노동자들의 장시간 노동으로 인한 건강 문제는 매우 심각합니다. 이는 산업재해 측면과 함께 시민의 안전과도 연결되어 있어 사회적 논의와 실천이 매우 중요, 시급합니다.

상상해봅니다. 고인을 비롯해 수많은 택시노동자가 오랫동안 요구해온 택시 완전월급제가 현장에서 제대로 자리 잡아 주 40시간 일하며 안정적 월급을 받는다면, 허겁지겁 밥을 먹거나 끼니를 거르지 않아도 되는 식사시간·휴게시간이 보장된다면, 노동조합 활동을 보장받을 수 있다면 그것이야말로 노동자의 몸과 삶이 기준인 일터의 모습일 것입니다.



## 법인택시 운전기사들의 높은 사고율이 말해주는 것

장시간노동, 교대근무로 인한 수면 저하는 업무수행 능력, 각성도 저하로 이어져 안전에 심각한 위협을 줍니다. 새벽에 억지로 깨보려고 해도 눈이 저절로 감기는 경험을 누구나 해본 적 있을 것입니다. 그만큼, 개인의 의지로 극복할 수 있는 문제가 아니기 때문에 노동자-시민 안전 측면에서 예방 체계가 반드시 필요합니다.

2020년에 발표한 경기연구원의 ‘택시 운수종사자 처우개선 지원을 위한 기초연구’ 결과를 보면 2019년 기준 경기도 법인택시 10,555대의 교통사고 건수는 1년간 1,288건으로 100대 당 12.2건, 개인택시 27.062대의 교통사고 건수는 1년간 1,028건으로 100당 3.8건으로 법인택시 교통사고가 개인택시보다 3.2배 높은 것으로 나타났습니다.

법인택시 운전기사들의 높은 사고율이 말해주는 것은 노동강도와 근무환경, 조건이 불안정하고 열악하다는 점입니다. 특히 법인택시 운전기사들이 택시회사에 수납해야 하는 기준운송수입금(기존의 사납금과 유사한 제도)을 확보하기 위한 부담감과 높은 노동강도로 인해 교통사고 발생이 많을 수 있다고 연구진도 지적했습니다.

결국 회사에 수납해야 하는 기준금을 채우기 위해 스스로 노동시간을 늘리고, 아파도 쉴 수 없고, 과속운전을 할 수밖에 없는 조건은 노동자 본인과 시민의 안전을 기준으로 운전하기 어렵게 만듭니다.

도로교통법 제45조에서도 과로한 때 등으로 정상 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 운전을 해서는 안된다고 명시하고 있지만, 오히려 운전노동자 스스로 법을 어기면서까지 소위 ‘도로의 무법자’ 취급을 받고 있습니다.

실제 경기도 법인택시 운전기사들의 근무형태는 노동강도가 심한 1인1차제(1일 동안 운전기사 교대 없이 운행), 격일제(택시 1대당 2명의 운전기사가 격일로 교

대하며 운행), 복격일제(2일 근무한 후 1일 쉬는 근무형태) 등으로 매일 장시간 근무하는 경향이 있으며, 1인2교대제(택시 1대당 2명의 운전기사가 배정되어 2교대로 운행) 법인택시 운전기사들은 1일 평균 9~12시간씩 근무하거나, 1인1차제 운전기사들은 12시간 이상 근무에 시달리고 있습니다.

또 다른 연구 결과<sup>1)</sup>를 살펴보면 택시노동자의 택시 입출고시간과 운행 중 휴식 시간, 식사시간 등을 제외한 일평균 순수 실 운행시간은 10.2시간에 달하며 이 연구에서도 1인1차제의 경우 장시간 운행 경향이 더 높음을 시사했습니다. 이미 여러 연구와 조사에서 택시노동자들이 장시간 노동과 불규칙적인 근무, 그로 인한 불건강한 상태가 드러났습니다.

## **장시간 노동, 노동자의 건강과 삶에 좋지 않아**

한국에서 주 40시간 제도는 2004년부터 시행되기 시작했습니다. 그나마 모든 사업장에 적용된 게 겨우 2011년입니다. 그로부터 13년의 시간이 흘렀지만, 여전히 많은 노동자가 장시간 노동, 불규칙 근무를 비롯 높은 노동강도에 시달리고 있습니다.

장시간 노동은 당연히 건강에 좋지 않습니다. 많이 알려진 사실은 바로 교대제는 발암물질이란 것입니다. 2007년 국제암연구소(IARC)는 교대제와 그로 인해 생체주기가 파괴되는 현상을 발암성 추정물질로 분류했습니다. 교대근무 자체가 충분한 수면을 취해 피로를 푸는 것을 방해하기 때문에 필연적으로 생체리듬의 혼란을 동반할 수밖에 없습니다.

또한 심장질환, 뇌혈관질환뿐만 아니라 정신질환, 사고, 자살, 간질환, 갑상선기능저하증, 비만, 고혈압, 당뇨 등과의 관련성에 대해 국내외 일관된 연구 결과가 있습니다.

---

1) 한국노총중앙연구원, <택시노동자 노동환경 개선과 건강권 확보>, 2020.09.24.

장시간노동과 업무 부하로 인한 재해는 산업재해로 예방과 보상 측면에서도 중요하게 다뤄지고 있습니다. 산업재해보상보험법은 장시간 노동과 과로사 질병인 뇌혈관, 심장질환과의 관련성을 인정해 일정 시간 이상 근무한 노동자에게 이러한 질병이 발생할 경우 직업병으로 인정하고 있습니다.

국내의 관련된 연구<sup>2)</sup>에서도 주당 52시간 이상 근무자의 경우 급성심근경색이 발생할 가능성이 3.29배 높아지고, 한달 내 주당 60시간 근무자의 경우 4.5배 발생 위험이 증가하는 것으로 나타났습니다. 또한 40시간 이하 노동자에 비해 40시간 초과, 50시간 초과, 60시간 초과 노동자들이 우울증에 걸릴 위험이 각각 2.08배, 2.79배, 4.09배 높으며, 자살 생각 역시 1.98배, 3.48배, 5.30배 증가하는 것으로 확인됐습니다.

노동시간이 길수록 우울증상이 증가하는데, 비정규직일수록 더 심각합니다. 이는 고용 안정화, 임금의 수준 등 일터에서 노동자의 권리 보장이 건강에까지 미치는 영향을 절대 간과해서는 안된다 것을 시사합니다. 문제는 자살 생각이 생각에만 멈추지 않을 수 있다는 것입니다. 실제 자살로까지 이어지는 경우도 많은데, 35~44시간 근무자와 비교했을 때 45~52시간 근무한 사람이 3.89배, 52시간 초과 근무자에서 3.74배 자살에 의한 사망 위험이 증가합니다.

좀 더 확대해 논의가 필요한 부분은 운전노동자의 장시간 노동은 신체적 건강만이 아니라 정신적·사회적 건강까지도 훼손한다는 사실입니다. 세계보건기구(WHO)는 건강의 정의를 ‘건강은 단지 질병이 없는 상태를 의미하는 것이 아니라 신체적, 정신적, 사회적으로 완전한 상태이다’라고 했습니다. 장시간 노동 자체가 스트레스 요인으로 작용해 자율신경계, 내분비계교란, 면역기능에도 큰 영향을 미칩니다. ‘스트레스가 만병의 근원’이라고 하는 말이 그냥 생겨난 말이 아닌 것입니다.

---

2) 쿠팡노동자의건강한노동과인권을위한대책위원회, 택배노동자과로사대책위원회, 한국노동안전보건연구소 노동시간센터, <노동자 건강을 위협하는 근로시간 개편안 - 유가족, 전문가 기자회견담화> 자료집, 2023.03.28. 재인용.

운전, 특히 택시운전 노동의 특징은 차량에서 혼자 일하기도 하지만, 하루에 여러 명의 불특정 승객을 만난다는 점에 있습니다. 어떤 승객을 만날지도 모른다는 사실은 택시노동자들의 긴장도를 매우 높입니다. 택시노동자의 폭력 경험은 매우 심각한 수준인데, 2017년에 진행한 연구 결과<sup>3)</sup> 전체 응답자 중 지난 1년간 폭행 20.2%, 욕설 등 언어폭력 62.1%, 신체접촉 및 성희롱 13.5%, 위협 및 괴롭힘 38.3% 경험한 것으로 나타났습니다. 주간 운행보다 야간 운행 때 폭력을 당한 비율이 더 높았는데, 노동시간이 길면 길수록 폭력 경험에 노출될 확률이 높아집니다.

이는 당연히 정신 건강에도 부정적 영향을 미칩니다. 교통사고 이후의 외상후 스트레스 문제도 눈여겨 봐야하는데, 폭력과 교통사고를 경험할수록 외상 후 스트레스가 높는데 이런 문제적 상황에 택시노동자를 포함한 운전노동자들이 방치되지 않도록 하는 것이 매우 중요한데도 관련된 노동안전보건 관련 예방조치가 잘 작동되지 않고 있는 것으로 보입니다.

이뿐만 아니라 생활 습관 측면에서도 금연을 어렵게 하고, 과도한 음주, 수면장애, 식습관에 안좋은 영향을 미쳐 심혈관계 질환을 유발하며, 더 나아가서는 친구/가족 등 사회생활에까지 영향을 미쳐 일과 삶을 균형을 무너트리게 됩니다. 노동시간이 만약 동일하더라도 한 달에 4일 이상 주말근무를 한 경우 남자는 45%, 여성은 36%가 우울증상이 증가한다는 연구 결과도 있습니다. 장시간 노동도 문제지만, 교대제와 같은 불규칙 근무로 인해 친구/가족과 보내는 시간이 단절되고 충분한 휴식 시간을 가질 수 없어 외로움과 고단함을 느끼고 사회 관계가 무너진 노동자들은 이미 너무나 많습니다.

여기에 더해 노동조합 탄압 역시 노동자 건강(권) 측면에서 근절되어야 합니다. 지난 6월 13일에 발표된 ‘노조탄압과 국가폭력으로 인한 심리적 위기 긴급점검 실태조사 결과’를 보면 건설노조 조합원 응답자 295명 중 30.8%는 최근 2주간

3) 한국노총, 전국택시노동조합연맹, 한국노동안전보건연구소, 가톨릭대서울성모병원 직업환경의학과, <택시 노동자의 노동조건과 건강실태 연구>, 2017.

차라리 죽거나 자해할 생각을 했다고 응답했으며, 45.1%는 검사나 진료가 필요한 우울 증상을 보였습니다. 고 방영환 택시노동자의 경우도 노동조합을 통해 부당한 것들을 바꿔나가는 활동들을 해왔지만, 해성운수는 부당노동행위를 일삼았을 뿐입니다.

## 운전노동자-모든 노동자의 장시간노동, 이제는 끝내야

의학적 측면에서 야간노동에 종사하는 시간(기간)을 줄이지 않는 한, 교대근무를 순환식으로 하건 고정적으로 하건, 그 어떤 변화로도 해악을 줄일 수 없다. 가족과 사회생활을 잘할 수 있도록 교대근무 스케줄을 조정하는 방법은 하루 노동시간을 줄이는 것이다. 아무리 노동시간을 줄인다고 해도 생리학적인 관점에서 볼 때는 야간 노동을 하면서도 건강을 해치지 않기 위한 대안은 없다.<sup>4)</sup>

국제노동기구(ILO)

장시간 노동, 야간노동, 교대근무 등을 하면서 건강과 삶을 지킬 수 있는 방법은 없습니다. 운전노동자의 장시간 노동, 그로 인한 건강 문제는 개인의 문제가 아니라 일터의 노동조건에서부터 시작됩니다. 따라서 노동조건 개선이 건강(권)을 향상시킬 수 있는 중요한 대안입니다.

택시업계의 고질적 문제였던 사납금을 폐지하고, 법인택시 기사가 월급을 받을 수 있도록 한 '택시 완전월급제'는 단지 임금 보전 측면에서만 의미가 있는 것이 아니라 노동자의 건강과 삶에도 매우 중요한 조건이라 할 수 있습니다.

사납금 제도는 택시노동자들에게 굴레와도 같습니다. 사납금을 내고 남는 돈으로 생활임금을 벌기 위해 더 많은 시간 노동하고, 더 많은 날 일하고 있습니다. 여기에 안전은 없습니다. 점점 더 심해지는 교통난, 복잡해지는 신호체계, 승객들의 서비스 요구, 택시업계의 과도한 경쟁 속에서 더욱 택시노동자들은 어려워지고 있습니다.

대안은 명확합니다. 택시노동자들의 건강을 위협하는 극도의 장시간노동, 야간노

4) 한국노동안전보건연구소, <좋은 교대제는 없다, 우리가 꼭 알아야 할 교대제 이야기>, 2015.

동을 없애고 줄여야 합니다. 간주 노동을 없애고, 주 40시간 노동을 지켜야 합니다. 2017년 연구소가 함께 수행한 택시노동자 건강 연구에서 듣고, 목격했던 사납금제의 폐해가 여전합니다. 완전월급제 쟁취는 택시노동자의 건강을 지키는 일이라는 것, 더 나아가 전체 운전노동자들의 장시간 노동을 근절하는 방향의 사회적 논의와 실천이 그 어느때보다 필요합니다.

<전문가 토론>

## 버스타็กซี่ 노동조건과 교통사고 간의 관련성과 안전운임제 효과 정리

이영수(사회공공연구원 선임연구위원)

○ 국내외 많은 연구에서 운수업 노동자들의 장시간 노동과 저임금 등의 노동조건이 교통사고에 많은 영향을 미치고 있다는 사실을 지적하고 있음. 이미 오래 전부터 유럽과 북미의 선진국들은 도로교통 안전 영역에서 법률과 규정 등의 사회적 규제를 통해서 운수업 운전자의 노동시간 관리를 중요하게 다루고 있음.

○ 한국도 2019년에 노선버스의 주 52시간 도입 확대가 시작되었고, 2020년 1월에는 화물의 안전운임제가 도입되기도 했음. 하지만 안전운임제는 다시 폐지되었고 버스는 여전히 격일제와 복격일제 근무가 많으며, 택시 또한 월급제가 정착되지 못하고 열악한 노동조건에서 교통사고 등의 사회적 비용을 지속적으로 양산하고 있음.

○ 이에 버스타็กซี่의 근로조건과 교통사고 관련한 국내 연구 논문의 내용과 안전운임제의 실시 효과를 살펴보면 여객화물운수업의 임금보장과 노동조건 규제 필요성을 제기.

### 1. 버스타็กซี่ 노동조건과 교통사고 간의 관련성 연구 정리

□ 노선버스 운송업종별 운전자의 근로여건 및 사고 분석: DTG 데이터를 활용하여(권영민 외, 2019년 한국ITS학회 발표)

- 연구 방법 : 국내 271개 버스회사에 대한 2017년 1월~12월까지의 운행기록계 자료 및 업체 정보(업종구분, 근로 형태)를 수집하여 통계 분석

- 주요 연구내용 : 버스운전자의 근로조건에 따른 사고빈도 및 운행환경의 차이가 통계적으로 유의미한 것으로 나타났다. 특히, 격일제 근무 형태를 따르는 시내버스(특광역시 제외)에서 교통사고가 비교적 빈번히 발생함. 버스 주행거리 당 사고 수를 분석한 결과, 격일제로 근무하는 운전자들의 100만km 당 사고 수는 4.23회로 1일2교대 1.96건 보다 2배 이상 높았음. 본 연구를 통하여 특·광역시 지역의 운수종사자의 근로환경이 가장 우수한 것으로 확인되었으며, 1일2교대제를 시행하는 근로조건 하에서 사고가 상대적으로 적게 발생함을 확인할 수 있었음.

□ 택시 운수업체의 교통안전수준 영향요인 분석: 운전자의 근무 및 복지 환경을 중심으로(조은솔 외, 2020 대한교통학회 발표)

- 연구 방법 : 89개 업체의 교통안전담당자 89명과 운수종사자 993명 등 총 1,082명을 대상으로 법인택시 안전복지 실태조사하여 안전복지 실태자료를 수집. 수집된 자료를 다중선형 회귀분석, 이항 로지스틱 회귀분석, 랜덤 포레스트 분석에 적용하여 법인택시 운수업체 교통안전수준에 미치는 영향요인을 도출

- 주요 연구내용 : 분석결과 피로관리를 위한 근무여건 등과 관련된 제도 개선, 개인용무 사용시간, 좁은 차량 내부로 인한 직무 스트레스, 운수종사자의 지인 유무, 생활만족도, 사고차량 관리정도, 승객의 무리한 요구로 인한 법규위반, 일주일 평균 운행일수, 일주일 근로시간, 여가활동 중 TV시청, 사고주원인 중 신체적·정신적 피로, 위험운전행동점수가 법인택시 운수업체의 사고율에 영향을 미치는 요인으로 도출. 운수종사자의 생활환경과 운수업체의 근무환경 관련 특성이 법인택시 운수업체의 교통안전수준에 영향을 미치는 것을 확인. 향후 법인택시 관련 개선방안 마련 시 본 연구에서 도출한 영향요인을 체계적으로



반영할 필요가 있음.

□ Wellness 데이터를 이용한 여객부문 사업용 차량 운전자 사고심각도 영향요인 도출: 고령 및 비고령운전자 비교를 중심으로(박지원 외, 2022년 대한교통학회 발표)

- 연구 방법 : 교통안전에 영향을 미치는 사업용 차량의 운전자의 건강, 생활, 근로, 복지환경을 나타낼 수 있는 자료를 Wellness 요인으로 정의하고, Wellness 자료를 대상으로 순서형 프로빗 모형을 적용하여 고령 및 비고령 여객부문 사업용 차량 운전자의 교통사고 심각도 영향요인을 분석

- 주요 연구내용 : 고령운전자의 경우 운수업체 교통안전담당자의 업무수행능력, 평균 수면시간 등이 사고 심각도에 영향을 미치며, 비고령운전자의 경우 여가시간의 효율적 사용 여부와 업무환경으로 인한 스트레스 발생 유무 등이 사고심각도에 영향을 미치는 것으로 분석

고령 사업용 차량 운전자 교통사고 심각도 영향요인 분석결과 운수업체의 교통안전담당자 업무수행능력, 운전자의 평균수면시간 및 연령이 사고심각도에 큰 영향을 미치는 것으로 나타났다. 비고령 사업용 차량 운전자의 경우 운수업체의 운전자 피로관리를 고려한 배차시간 조정 여부, 운전자의 효율적인 여가시간 사용여부, 사고에 노출된 업무환경으로 인한 스트레스 발생여부, 일주일 평균 운행시간, 현 회사 근속년수가 사고심각도에 큰 영향을 미치는 것으로 분석

## 2. 안전운임제 도입 이후 노동조건 개선과 사회적 비용 절감

### 1) 안전운임제 도입 이후의 노동위험지수(K-CTDI) 변화



(한국안전운임연구단, 「한국 안전운임 시행효과 분석 및 지속가능한 제도시행을 위한 조사 결과」, 2021)

→ 노동위험도를 지수화(K-CTDI)하여 안전운임제 도입 전후를 비교한 결과, 도입 이후 13.0% 감소함 (62.28점→ 54.16점, 8.12점▼). 지수 값이 중간 값 55점 이하로 하락했다는 점을 보면, 안전운임제가 노동위험수준 감소로 이어졌다는 것을 확인할 수 있음.

## 2) 안전운임제 도입 이후 월 근로 시간의 감소

	컨테이너	시멘트	평균
월 평균 업무시간	-5.30%	-11.30%	-8.30%

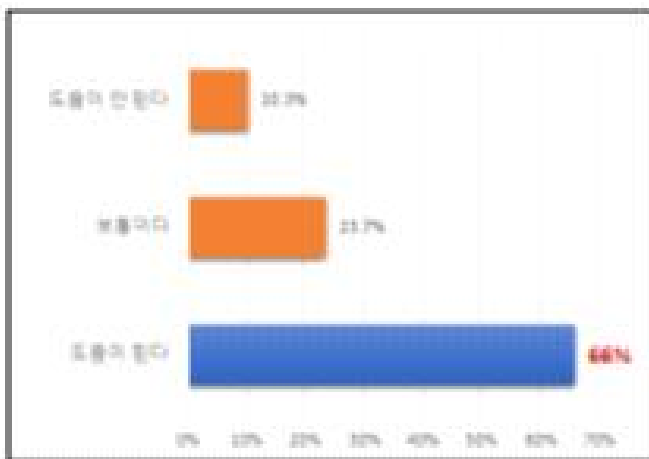
(한국교통연구원, 「화물차 안전운임제 성과분석 및 활성화 방안 연구」, 2021)

→ 한국교통연구원의 조사 결과에 따르면, 안전운임제 도입 이후 월 평균 업무 시간은 컨테이너는 5.30%▼, 시멘트는 11.30%▼, 평균 8.30%▼ 감소함.

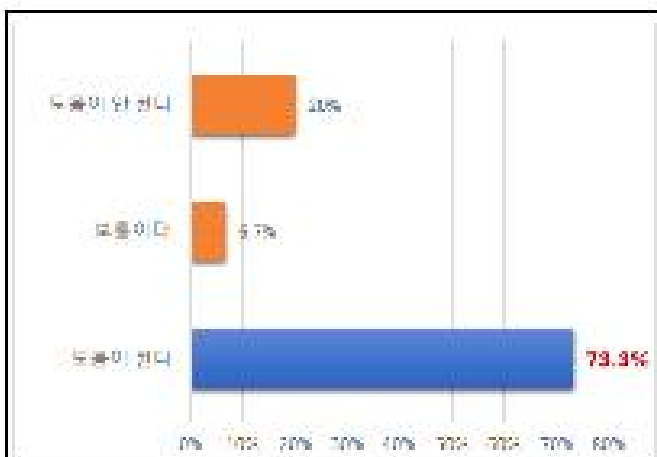
→ 이와 같은 화물노동자 노동환경 개선은 아래와 같이 교통사고 횟수와 위험을 감소시키는 데에 긍정적인 영향을 미침.

### 3) 안전운임제 도입 이후 과적, 과속, 과로 감소

가. 컨테이너 차주 중 안전운임제가 과로/과적/과속 방지를 통한 안전운행에 어떤 영향을 주었는지에 대한 응답

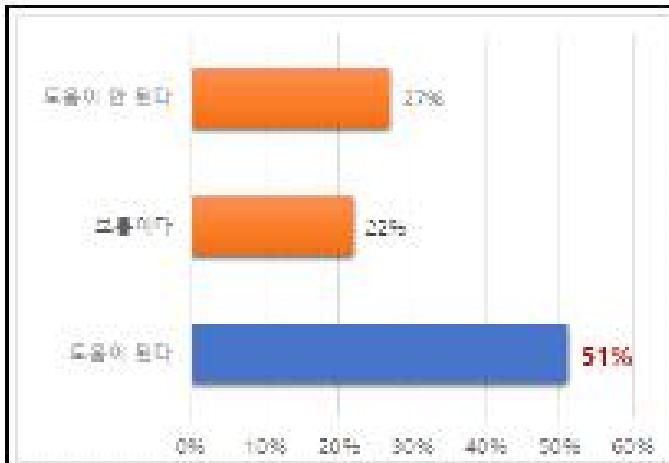


나. 시멘트 차주 중 안전운임제가 과로/과적/과속 방지를 통한 안전운행에 어떤 영향을 주었는지에 대한 응답



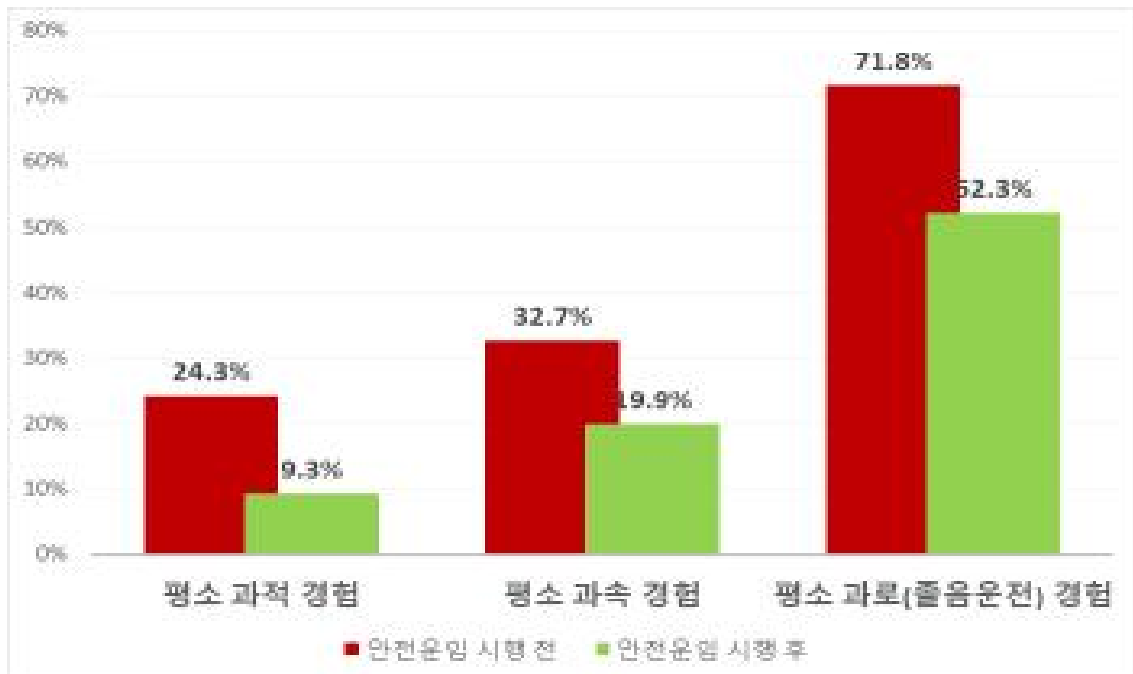
다. 시멘트 화주 중 안전운임제가 과적 개선에 어떤 영향을 미치는지에 대한 응

답



(한국교통연구원, 「화물차 안전운임제 성과분석 및 활성화 방안 연구」,2021)

라. 안전운임 시행 전-후 평소 과적/과속/과로 경험 변화



(한국안전운임연구단, 「한국 안전운임 시행효과 분석 및 지속가능한 제도시행을 위한 조사 결과」,2021)

→ 과적으로 교통사고 발생 시 그 규모와 위험성이 상당하며, 화주와 운송사의 요구에 따라 비자발적으로 발생하는 경우가 대다수임. 안전운임제 도입 이후 과

적경험비율은 제도 시행 이후 대폭 감소함.(24.3%→ 9.3%, 15.0%▼).

→ 평소 과속경험비율도 안전운임제 시행 이후 39.1% 감소함(32.7%→ 19.9%, 12.8%▼).

이때 과속경험자의 과속원인 中 ‘화물 도착시간 준수’ 48.6%에 주목해야 함. 안전운임이 보장되므로 사고의 리스크를 안고 과속을 할 유인이 감소하므로, 도로 안전 증진에 기여함.

→ 화물노동자들의 과로는 졸음운전 경험여부로 측정 가능함. 평소 졸음운전 경험비율은 안전운임제 시행 이후 비교적 큰 폭인 25.8% 감소함(71.8%→ 53.3%, 25.5%▼)

졸음운전 경험자의 졸음운전 원인은 ‘장시간 노동(40.1%)’, ‘불규칙적인 운행(22.3%)’, ‘잦은 심야운행(14.2%)’, ‘휴식장소 부족(5.1%)’ 순임.

즉 졸음운전의 핵심요인은 구조화된 장시간 노동이며, 안전운임제로 노동시간 감소 및 졸음운전 예방 효과를 도출할 수 있음.

#### 4) 화물노동자의 노동환경과 교통사고와의 연관성과 사회적 비용 감소



(이광훈, 김태승 「화물노동자의 노동환경이 교통사고에 미치는 영향분석」, 2017)

→ 「화물노동자의 노동환경이 교통사고에 미치는 영향분석」 연구에 따르면, 화물노동자의 노동환경은 교통사고 발생률과 빈도로 연결 됨.

→ 이는 화물노동자 당사자만의 문제가 아니라, 도로 위 전체 운전자의 문제이므로 정부와 국회가 나서 안전운임제를 통해 국민 안전 증진을 도모해야 함.

→ 즉 안전 증진에 따른 사고 비용 감소, 적정운임에 따른 노동시간 단축의 정신·육체적 건강 개선 효과, 화물노동자가 부모와 배우자의 역할을 수행하기 위해 확보된 시간의 사회적 편익까지 감안해야 함.

→ 장시간 노동하는 화물노동자들의 경우 스트레스 관련 내분비장애, 당뇨, 심장병 등의 질병이 만연함. 이와 같은 직업병들의 치료에 소요되는 비용, 질병에 의한 수명 단축 등 사회적 비용이 상당함.

→ 무엇보다 도로 안전에 따른 사고 감소로 인명을 구하여 막대한 사회적 비용을 절감할 수 있음



→ 위의 표와 같이 안전운임제 도입은 사회적 비용을 절감하고, 궁극적으로 화물운송시장을 넘어 사회 전체의 효율성을 증진함.

$$\text{사회적비용}\downarrow = (\text{안전운임}\uparrow \text{ 건강보험 지출}\downarrow \text{ 비경제활동 인구수}\downarrow \\ \text{사회복지 비용}\downarrow \text{ 안전관리 비용}\downarrow)$$

<방영환열사대책위 요구>

## 완전월급제 이행! 택시노동자 생존권 보장! 책임자 처벌!

전장호(방영환열사 투쟁 승리를 위한 공동대책위원회)

### 1. 개요

#### 1) 전액관리제 취지

- 법인택시 사업주가 택시노동자에게 경제적 부담을 부가함으로써 택시노동자의 부담이 과속 난폭운전, 승차거부를 발생시켜 교통사고 유발과 시민의 불편을 초래하는 원인이라고 판단
- 택시발전법은 법인택시 현장에서 운송비용전가 금지를 강행규정으로 정해 택시노동자의 노동조건 개선과 국민의 교통편의와 안전을 보장

구 택시발전법은 택시운송사업의 건전한 발전을 도모하여 택시운수종사자의 복지 증진과 국민의 교통편의 제고에 이바지함을 목적으로 제정된 것으로서, 이 사건 규정의 취지는 택시운수종사자가 부당한 경제적 부담을 지지 않도록 함으로써 열악한 근로 여건에서 초래되는 과속운행, 난폭운전, 승차거부 등을 미연에 방지하여 승객들이 보다 안전하게 대중교통을 이용할 수 있는 환경을 만들기 위한 것에 있다 (헌법재판소 2018. 6. 28. 선고 2016헌마1153 결정 참조).

[출처] [판례 212] 대법원 2022다307003

#### 2) 서울시 전액관리제 시행 실태조사 결과보고의 문제점 <자료 첨부>

- 서울시는 지난 2022년 10월 5일, '전액관리제 시행 실태조사 결과보고'를 발표함
- 전액관리제 시행여부를 비롯한 법 위반 사항에 대한 조사가 아닌 전액관리제 폐지의 근거확보가 목적임. 이는 택시발전법등 제도의 관리 감독자인 서울시



의 역할이라 볼수 없음.

- 전액관리제 시행 후 법인택시의 사고율 개선을 비롯한 시민안전 영역에 대한 항목 및 택시노동자의 노동강도 변화 등이 누락된 설문으로 법 취지에 맞지 않은 조사항목.
- 전액관리제와 함께 40시간 이상으로 소정근로시간을 정해야한다는 규정에 대한 조사도 누락됨.
- 최근 몇 년간 택시산업의 임금체계와 택시 가동률 저하를 단순 비교함. 코로나19 특수 상황을 배제한 단순비교.

## 2. 대책위원회 요구안

- 1) 서울시 택시사업장 전액관리제/소정근로 40시간이상 최저임금 보장 전수조사
  - ‘택시운송사업의 발전에 관한 법률’ 11조-2, 12조에 대한 위반여부에 대한 서울시 모든 법인택시 사업장에 대한 현장조사
  - 특히 2021년 1월 1일부터 서울시 우선시행중인 택발법 11조-2의 위반여부는 철저한 조사가 필요함.
- 2) 서울시는 해성운수에 대한 현장조사를 즉시 실시
  - 택시노동자 고 방영환님이 분신 항거한지 36일째이며 장례를 치루지 못하고 있음.
  - 유족과 대책위는 해성운수가 고인에게 강요했던 근로계약서와 임금명세서를 서울시에 제출했음. 범위반의 정황이 명백한 상황임.
  - 고인을 편히 모시고 장례를 치를수 있도록 서울시는 해성운수에 대한 우선 조사를 진행해 처벌해야 함.
- 3) 전수조사의 정확성과 신뢰성 확보
  - 전수조사는 법의 취지가 현장에서 구현되고 있는가를 중심으로 한 철저한 범위반 여부 조사여야 함. 22년 서울시의 설문조사는 법시행 여부를 감독하는

것이 아닌 전액관리제 폐지의 명분을 쌓기 위한 의도된 조사였음.

- 조사내용엔 전액관리제 시행 목적을 이행하는 내용들이 담겨야 함. 택시사업주의 경영투명성 및 경영방식 전환의 여부, 택시노동자의 생활 안정화(급여뿐 아니라 삶의 질, 피로도 등) 기여, 안전운행과 관련한 사고통계 등
- 조사의 정확성을 위해 방식은 현장/면접조사를 채택해야 하며 조사대상인 택시노동자를 보호하기 위한 조사방식이 필요함. 지금까지 서울시의 조사방식은 사업주로부터 제공받은 '임금협정서'를 검토하는 방식으로 진행되어 임금협정서의 진위여부 및 현장적용여부가 확인되지 못함.
- 조사의 신뢰성 확보를 위해 당사자인 택시노동조합과 공공교통네트워크 등 전문가의 참여가 보장되어야 함.

### 3. 결

평생 운전대를 잡고 서울시민의 발이 되어온 백발의 노동자가 분신항거 한지 한 달이 넘어가고 있습니다. 나라가 만든 법을 믿고 더 나은 삶이 가능하다는 희망을 품고 하루하루를 살아냈던 노동자를 죽음으로 몰아갔던 것은 작동되지 않는 대한민국의 시스템에 대한 절망이었을 것입니다. 전액관리제와 완전월급제라는 법을 지키고 준수해 달라는 그의 목소리는 악덕사업주에게 폭력으로 묵살되었고 도움을 받기 위해 찾아간 노동부와 서울시는 움직이지 않았습니다. 심지어 고용노동청은 명백한 최저임금 위반에 대한 고인의 진정을 기각하는 오류를 범했습니다.

그로부터 한달이 넘어가는 지금도 여전히 고용노동부는 근로감독에 미온적 태도로 일관하고 있고 서울시장은 국정감사에서 해성운수에 대해 범위반 사실이 없는 사업장이라는 말을 무책임하게 내뱉고 있습니다. 한 노동자의 죽음 이전과 이후가 달라진게 아무것도 없습니다.

오늘 국회에서의 증언대회가 멈춰버린 대한민국의 노동행정시스템을 다시 작동하게 만드는 계기가 되기를 바랍니다.

## 서울시 전액관리제 시행실태 평가의 문제점

공공운수노조

### 1. 법인택시 사업주의 불법현황

○ 2022년 6월 서울지방노동위원회는 “서울2002의결4 서울특별시택시운송사업 조합 단체협약의 시정명령 의결 요청” 건에 대해 전국택시노동조합연맹(서울본부)와 서울특별시택시운송사업조합에게 여객자동차운수사업법, 근로기준법, 최저임금법, 택시운송사업의 발전에 관한 법률 위반으로 결정했다.

(여객자동차법 제21조제1 항제2호와 제26조제2항제2호에 위반)

임금협정 전반에 걸쳐 ‘실 영업시간’ 또는 ‘월 기준금’ 은 운수종사자가 납부하여야 할 기준액을 정한 것으로 봄이 타당하며, 이는 사실상 기존 사납금 방식과 유사 또는 변형된 형태의 사납금 방식을 정한 것으로 판단

(근로기준법 제43조제1항을 위반/ 최저임금법 위반)

운수종사자가 정상적으로 근로를 제공하여도, 손님을 태우지 못하는 등 ‘실 영업시간’ 등의 기준을 충족하지 못하면 해당 근로시간을 소정근로 시간으로 인정받지 못하고, 이에 따라 기본급, 승무수당, 장려수당, 상여금 등으로 구성된 기준급여를 받지 못하는 결과가 초래되어 근로기준법을 위반한 것으로 판단되고, 이는 최저임금 미달에까지 이르게 되는 것으로 판단

(택시발전법 제12조 운송비용 전가 금지 등 위반)

‘교통사고 처리비’ 를 택시근로자에게 전가하는 규정은 존재하지 않지만, 고의·중과실 여부에 상관없이 450만 원 이상 교통사고 처리비 발생 기준급여인 상여금을 지급하지 아니한다고 명시하고 있으므로 사실상 고의·중과실이 없는 교통사고 발생시에 ‘교통사고 처리비’ 를 택시근로자에게 부담시키는 것은 위반으로 판단

## 2. 불법이 확인된 내용을 검토하지 않고 발주된 서울시 용역

### 1) 급조된 수의계약

“서울시 전액관리제 실태평가 용역”(서울시 택시정책과-39852호)이 2천2백만원에 수의계약

2020년 1월부터 시행 중인 택시운송수입금 전액관리제(월급제) 정착 과정에서의 문제점 및 개선 방향을 파악하여 현 제도의 효율적인 정착을 위해 용역을 시행하고자 함.

□ 추진개요

가. 건 명 : 서울시 전액관리제 시행 실태평가 용역의뢰

나. 대 상 : 서울시 소재 일반택시(법인)업체 254개

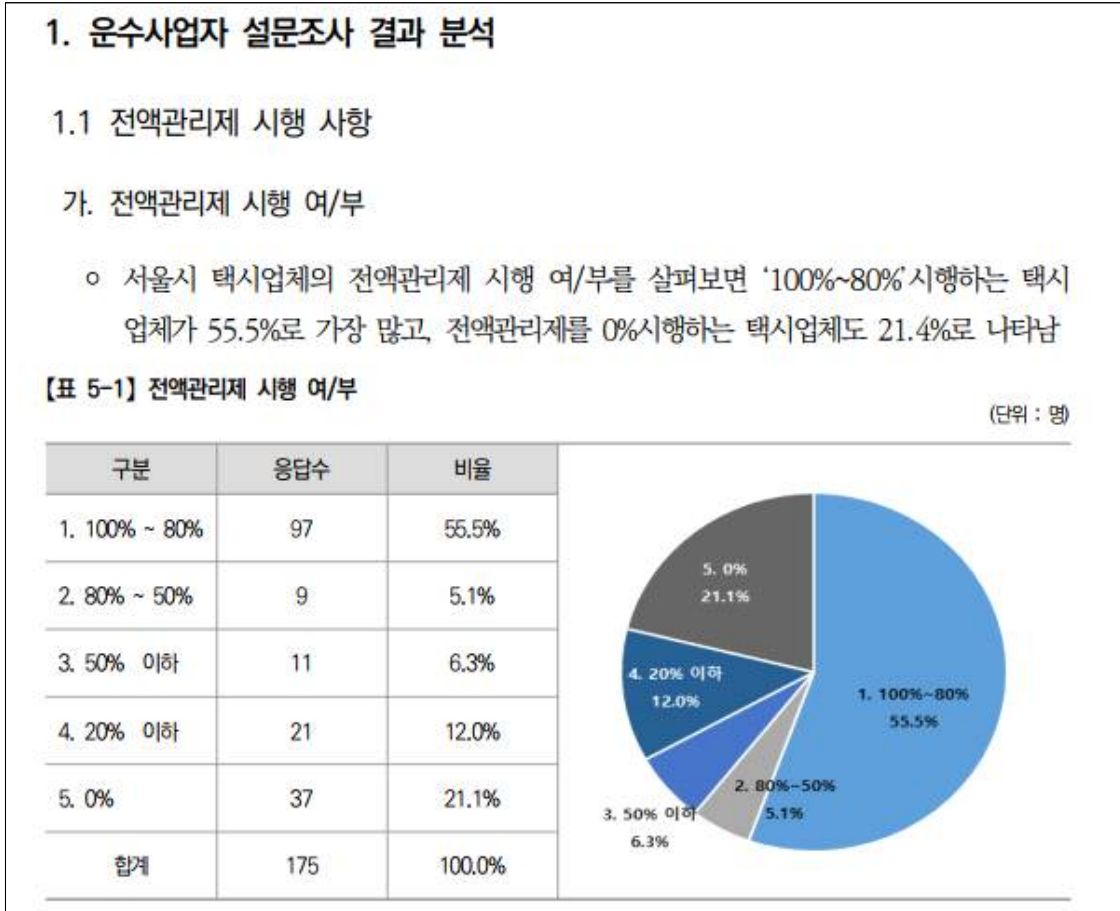
다. 용역기관 : (주)중앙경제연구원

라. 용역기간 : '22. 9 .1.(목) ~ 10. 31.(월) / 2개월간

마. 계약방법 : 수의계약(1인견적)

→ 서울지방노동위원회 자료검토를 했다면 연구방식, 설문구성 등 실태조사 내용이 달라져야 했음.

→ 서울지노위 판결처럼 다수의 법인택시사업주가 법을 위반한다는 사실을 실태 조사에서도 전액관리제를 실시하지 않고 있다는 것을 재확인



## 2) 과업 목적과 필요성에도 타당하지 않은 실태조사

### - 과업 목적

- 서울시 택시요금체제의 근간인 전액관리제(월급제)의 제도별 유형, 특성, 추진과정의 문제점, 타 시도와 비교분석 등 종합적으로 고려하여 실태평가를 실시하고자 함
- 양적 평가보다는 질적 평가를 강화하여 과정 중심의 분석이 이루어질 수 있도록 하여 서울시 전액관리제의 정책적 실효성을 확보하고자 함

- 과업 필요성

- 2020.1.1.부터 시행된 택시요금시스템의 근간인 전액관리제가 서울시 법인택시(254개)에 효율적 정착여부와 정착과정의 문제점을 분석하고 제도적 추진실태를 평가하여 보완사항의 검토 필요
- 합리적이고 공정한 실태조사 및 평가를 통하여 전액관리제(월급제)의 평가체계를 확립하고자 함

→ 과업의 목적과 필요성을 제대로 반영하지 못함.

○ **추진과정에서 문제** : 전액관리제 잘 모른다는 비율이 (모른다 + 들어는 봤으나 자세히는 모른다) 22.1%로 높은 이유에 대해 파악하지 않음

○ **타 시도 비교분석** : 국내시도 비교는 없음. 해외사례를 비교하였으나 우리와 다른 요금, 도시시스템 분석없이 어떤 제도를 시행하고 있는지만 파악

○ **질적 평가** : 실제로 사업자인터뷰 2개 사업장 진행, 종사자 인터뷰는 진행하지 않고 설문조사만 수행. 설문결과를 두고 교차분석 등을 하지 않고 단순 백분율 계산으로 부실한 분석

예) 전액관리제 (잘)모르는 종사자와 연령의 상관관계, 수익의 상관관계 등을 보아 고령종사자(단순 고령 종사가 비율이 얼마다가 아니라) 운행에 따른 제도의 보완이 필요치 않은지 등

예) 전액관리제가 100~80% 사업장과 20%이하인 사업장의 사고율, 서비스민원 등 안전과 관련한 질문과 분석 등이 없음

○ **설문조사** :

(종사자) 조사항목에 전액관리제 시행여부 인지와 주로 소득을 중심으로 질문하여 반대하는 이유, 불성실 종사자, 4대보험을 포함한 세금 등의 문제로 축소됨.

소득안정화 제도는 전액관리제를 시행하는 이유 중 하나이고 전반적인 노동조건, 안전운전, 서비스 질 등에 대한 질문은 없음

(사업주) 전액관리제가 정착하지 못하는 이유와 문제점 중심으로 의도된 질문. 시행이유를 확인하는 설문이나 인터뷰는 구성하지 않음. 경영의 어려움을 듣는 것이 아니라 경영 투명성, 안전운행과 관련한 변화 등을 확인했어야 함

설문결과를 두고 교차분석 등을 하지 않고 단순 백분율 계산으로 부실한 분석

### 3) 전액관리제 시행목적 실현할 수 없는 결과

<p>가. 전액관리제 시행 목적</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ 첫째, 택시요금 납입 및 세금납부를 통한 경영의 투명성 확보</li><li>○ 둘째, 지입제, 도급제, 사납금제, 차고지 밖 관리 등의 불법변태 등의 영업형태의 해소와 건전 경영의 풍토 조성</li><li>○ 셋째, 월급제의 실시로 택시운전기사의 생활 안전화를 통한 운송서비스 개선</li><li>○ 넷째, 수익금 위주에서 안전운행 위주로 운전자의 운행방식 전환 및 서비스 개선과 경영합리화의 노력을 통한 사업자의 경영방식 전환</li></ul>
---

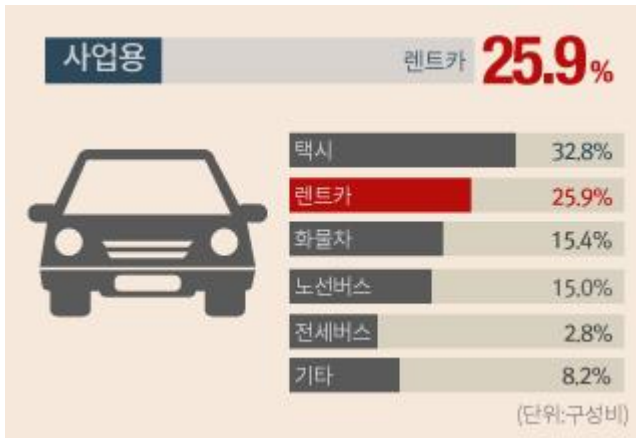
#### ○ 전액관리제를 시행하게된 배경을 염두하지 않은 실태결과를 도출함.

→ 사업주의 경영 투명성에 대한 확보는 되었는지, 건전경영의 풍토는 조성되었는지, 택시종사자의 생활안전화는 되었는지, 특히 교통사고율이 제일 높은 택시<sup>5)</sup>를 수익금 위주에서 안전운행 위주로 전환하기 위한 경영방침의 전환은 있었는지 등을 확인하는 조사내용은 전혀 없음.

#### ○ 전액관리제 이후에도 여전한 택시 사고

- 2022년 교통사고에서 택시가 32.8%로 제일 높은 비율을 차지함
- 사고율이 개인택시보다 법인택시가 높다는 것은 이미 확인된 사실(사고건수가 3.5배 높고, 부상건수도 3.8배가 높음. 차량 만 대당 사망자는 4.1배 높음)
- 이 때문에 수익금 위주에서 안전운행으로 정책을 전환하려는 시도가 전액관리제를 시행하는 목적이기도 하였으나 이번 실태조사 결과는 이를 반영하지 못함

5) 2022년 도로교통공단(TAAS) 자료에 의하면 차량 1만대당 사망자 수가 1.1명인데, 법인택시는 차량 1만대당 9.13명이고 개인택시는 2.25명으로 법인택시 사망률이 8.3배 높음.



2022년 가해차량 비율(도로교통공단 TAAS)

<법인택시와 개인택시의 사고 비교>

기준년도	교통사고*						사고율**		사고비율
	2020		2021		2022		2022		2022
	법인 택시	개인 택시	법인 택시	개인 택시	법인 택시	개인 택시	법인 택시	개인 택시	법인/개인
사고[건]	3,214	1,543	2,322	1,562	2,090	1,808	14%	4%	3.5배
사망[명]	12	9	11	7	14	11	9.14	2.25	4.1배
부상[명]	4,621	2,087	3,182	2,066	2,935	2,404	19%	5%	3.8배

<공공운수노조 재편집>

\*도로교통공단 TAAS

\*\*사고율 계산식(사고,사망,부상)건/차량대수

전국택시운송사업조합연합회 홈페이지 등록차량(법인택시 15,323대/ 개인택시 48,985대)

4) 실태평가 후 배포된 보도자료는 서울시의 의도된 결과만 발표

(도시교통실 교통기획관 택시정책과. 2022.10.5. 보도자료)

**서울시, 전액관리제 시행 실태결과 발표...운수종사자·사업자 반대 의견↑**

- 「전액관리제 시행 실태조사」 결과, 운수사업자 90.8% 운수종사자 64.7% 반대
- 설문조사에 택시회사 175개사(68.9%), 택시기사 7,414명(36.3%) 참여



- 반대 이유로 사업자 '불성실 근로자 증가', 종사자 '소득감소·비용부담'
- 선호 보수체계는 운수종사업자 종사자 모두 리스제·사납금·인센티브 임금 구조 선호
- 시, 설문 결과 따라 국토교통부 전담 협약체에 전액관리제 개선 리스제 도입 적극 건의

→ 법제도를 만든 취지를 확인하고, 안착화해서 시행하는게 행정부의 역할임에도 반대의견만을 앞세워 제도를 폐기하려는 의도를 내보임.

→ 결과에서 불법이 있다면 서울시는 전액관리제를 제대로 시행되지 않는 사업장 감독과 계도를 게을리 함.

→ 연구자가 제안한 내용이 앞뒤가 다른 내용(제도 보완 및 개선을 제안하면서, 전면 재검토를 건의할 수는 없음)을 차치하고서, 제안내용중 시에서 목적하는 내용을 중심으로 보도자료를 작성.