

“마지막 투쟁이길 바랍니다.”

- 공공운수노조 택시지부 전북지회 대림교통분회 고영기 사무장 인터뷰

장영우 선전위원

2026년 3월 29일 새벽, 공공운수노조 택시지부 전북지회 대림교통분회 소속 고영기 사무장은 국회 국토교통위원장 맹성규 의원의 인천 지역사무실 인근 통신탑에 올라 고공농성을 시작했다. 고영기 사무장은 국회 국토교통위원회에서 논의된 택시산업발전법 개정안 저지를 요구하며 농성에 돌입했지만, 법안은 4월 국회 본회의를 통과해 5월 대통령의 재가까지 완료되었다. 이번 ‘현장의 목소리’ 인터뷰는 고공농성 84일째인 6월 20일, 인천길병원 사거리 통신탑 앞 농성장에서 전화로 진행하였다.

고공농성을 이어오면서 가장 힘든 점은 무엇입니까?

좁은 공간 안에서 생활하는 것 자체가 가장 큰 어려움입니다. 처음에는 너무 좁아 몸을 제대로 펼 수도 없어서 새우잠을 잘 수밖에 없었습니다. 지금은 합판을 설치해서 다리

는 겨우 펼 수 있게 됐지만, 기둥과 난간 사이에 몸이 딱 끼는 공간이라 잠을 자다가도 몸을 뒤척이기 어렵습니다. 기둥을 다리 사이에 끼고 기대어 앉아 있거나, 합판 쪽으로 다리를 뺀어서 앉아 있을 수 밖에 없고, 식사할 때에는 양반다리조차 할 수가 없어 한쪽 다리는 편 상태로 식사를 해야 하는 상황입니다.

하루 일과는 어떻게 보내나요?

하루 종일 멍하니 있을 거라고 생각하시는 데 그렇지 않습니다. 전화도 많이 오고, 기자들과 인터뷰도 하고, SNS에 투쟁상황도 올리고, 매일 올리는 편지글에, 집회 발언 준비도 해야 하고, 각종 자료까지 검토합니다. 이곳을 찾아오시는 분들과 전화로 이야기 나누다 보면 시간이 금세 지나갑니다.

벌써 84일째 농성중이신데, 건강 상태는 어떠신가요?

많은 분들이 걱정해 주신 덕분에 큰 문제는 없지만, 시간이 길어질수록 몸이 힘들어지네요. 무엇보다 좁은 공간에서 계속 같은 자세로 있다 보니 허리와 무릎의 부담이 큼니다. 활동량도 크게 줄어들 수밖에 없으니까요. 하지만 제 건강보다 더 중요한 것은 왜 농성을 할 수밖에 없었냐는 문제입니다. 그 이유가 해결이 안 된다면 제 몸만 생각하고 이대로 내려갈 순 없습니다.

이번에 국회를 통과한 개정 택시발전법은 어떻게 보십니까?

저는 이번에 통과된 법에 개정이라는 수식을 달고 싶지 않습니다. 2019년 택시 월급제 법을 만들 당시 국회는 법 제정의 취지를 분명히 밝혔습니다. 실제 노동시간보다 훨씬 적은 시간을 노동시간으로 인정해 최저임금을 잠탈하는 문제가 있었고, 그것을 바로잡기 위해 주 40시간 월급제를 도입한 겁니다. 국회의원들도 택시 사납금제가 어떤 문제를 갖고 있는지 너무나 잘 알고 있습니다. 그런데도 이번 개악안은 다시 그 문제를 거꾸로 되돌리는 내용입니다. 결국 월급제 법을 만든 취지를 저들 스스로 훼손한 것이고, 누더기법으로 만든 것입니다.

정부와 국회는 월급제 시행 가능성을 검토하기 위해 태스크포스(TF)를 운영했습니다. 그 과정에 택시지부도 참여했었는데, 어떤 논의가 있었습니까?

2024년에 2년 유예를 시키면서 국회가 명분으로 삼은 것이 있습니다. 유예기간 동안 국회 예산으로 국토교통부, 택시사업주, 노

동조합, 교통전문가 등으로 구성된 TF를 구성하여 ‘택시회사가 실제로 얼마나 벌고 있는가?’, ‘운송원가는 얼마나 드는가?’, ‘월급제가 정말 시행 가능한 지역은 어디인가?’ 이 세 가지를 객관적으로 검증하자는 것이었습니다. 저희는 사활을 걸고 현장의 자료를 가지고 적극적으로 모든 회의에 참여하였고, 사업주에게 필요한 제도 개선안도 상당 부분 받아들였습니다. 대신 월급제 문제만큼은 객관적인 자료를 놓고 판단하자고 요구했습니다.

자료 분석 과정은 어떠했습니까?

가장 큰 문제는 제출된 운행자료(TIMMS)가 현실을 제대로 반영하지 못했다는 점입니다. 운행거리는 200km, 300km가 찍혀 있는데 매출은 0원으로 기록된 사례가 상당수 있었습니다. 미터기를 끄고 운행하거나, 허가받은 미터기가 아닌 비인가 장비를 사용하는 경우가 있기 때문입니다. 그래서 저희는 이 자료만으로는 신뢰할 수 없다고 판단하였고, 대신 카드매출 자료를 제출하라고 요구했습니다. 지금은 택시 이용의 대부분(85%~90%)이 카드결제기에 실제 매출 규모를 가장 정확하게 파악할 수 있기 때문입니다. 하지만 사업주들은 카드매출에 대한 자료 제출을 거부했습니다. 누락이 많은 자료를 기준으로 분석했는데도 절반 이상의 지역에서 월급제 시행이 가능하다는 결과가 나왔습니다. 게다가 사업주들이 제출한 운송원가는 산출근거도 없을 뿐만 아니라 실제보다 과다하게 부풀려진 부분이 많았습니

다. 저희가 분석한 자료와 비교하면 월 100만 원 이상 차이가 났습니다. 즉 실제 매출과 실제 원가를 적용하면 대부분 지역에서 월급제 시행이 가능하다는 게 저희 결론이었습니다. 이 자료는 국회에도 모두 제출됐습니다.

택시 월급제 시행 경험이 있는 현장 노동자들의 반응도 궁금합니다.

가장 큰 변화는 안정감입니다. 사납금제도는 하루를 여는 순간부터 빚을 진 사람처럼 일을 시작합니다. 먼저 사납금을 채워야 하고, 그 다음에야 자신의 수입이 생깁니다. 손님이 돈으로 보이고 하루종일 쫓기듯 불안합니다. 몸이 아파도 쉬기 어렵고, 무리해서 운행할 수밖에 없습니다. 반면 월급제는 최소한 임금의 기본은 보장되니 비로소 손님이 돈이 아닌 사람으로 보입니다. 무리한 운행을 하지 않아도 되고, 승객을 골라 태울 이유도 줄어들습니다. 과속, 신호위반을 안 해도 되니 안전해지고, 사납금에 급급해 마음이 쫓기지 않으니 자연스럽게 친절이 몸에 배고 서비스 질도 높아집니다. 결국 월급제는 기사 개인만을 위한 제도가 아니라 시민의 안전과 교통서비스의 질을 높이는 제도이기도 합니다.

이재명 정부는 노동자의 권리 보호를 여러 차례 강조해 왔습니다. 그런데 택시노동자의 최저임금 문제나 월급제에 대해서는 별다른 입장을 내놓지 않고 있습니다. 대통령에게 꼭 전하고 싶은 말씀이 있다면요?

저는 정부가 과거에 했던 약속부터 지키라

고 말씀드리고 싶습니다. 이재명 대통령도 과거 여러 차례 ‘공짜노동’을 없애겠다고, 노동자가 정당한 대가를 받을 수 있도록 하겠다고 약속했습니다. 그런데 정작 택시노동자들의 현실을 보면 아직 달라진 것이 없습니다. 오히려 택시발전법 개악법안을 검토조차 하지 않고 공포하면서 월급제의 취지를 훼손하고 있어 우려가 큼니다.

포괄임금제에 대한 행정지침 역시도 공짜노동을 양산할 수 있는 간주근로제도 활용을 권장하고 있는데, 자칫하면 공짜노동을 제도적으로 인정하는 결과가 될 수도 있습니다. 정부가 정말 공짜노동을 해결하려면 가장 먼저 할 일은, 근로기준법 제58조 4항(근로시간 계산의 특례)에 따른 대통령 시행령을 하루속히 만들어야 할 것입니다.

택시노동은 산업재해 문제도 심각하다고 하셨습니다.데요?

택시는 사납금(기준금)을 채우기 위해 적어도 하루 10시간 이상 일을 해야 하지만, 임금을 지급하는 소정근로시간은 3~4시간에 불과해 임금은 고작 100만 원 남짓입니다. 그래서 먹고살기 위해 사납금을 채우고 적어도 2~3시간 더 일을 해야만 합니다. 이렇게 장시간 노동과 야간노동을 오랜 기간 반복하다 보니 택시 노동자들의 건강 문제가 심각합니다. 수십 년 동안 밤낮이 바뀐 생활을 하면서 뇌심혈관계 질환 등 각종 만성질환을 겪는 노동자가 너무나 많습니다.

그로 인해 교통사고 역시 줄어들지 않고 있습니다. 전체 사업용 차량 중 교통사고의 약

절반을 차지하는 업종이 택시입니다. 사망자 숫자도 두 번째로 높습니다. 문제는 여기서 끝나지 않고 택시를 이용하는 시민들의 안전과 생명까지도 담보할 수 없을 정도로 악영향을 미치고 있다는 것입니다.

그런데도 이런 문제는 사회적으로 크게 주목받지 못하고 있습니다. 또 교통사고가 발생하더라도 대부분 산재가 아닌 자동차보험으로 처리하기 때문에 택시 교통사고에 대한 피해가 통계자료에도 충분히 드러나지 않습니다.

마지막으로 당부하고 싶은 말씀이 있다면 부탁드립니다.

저는 정말 절박한 심정으로 목숨을 걸고 올라왔습니다. 이번 투쟁은 결코 만만한 싸움이 아닙니다. 정부가 정말 의지가 있었다면 이미 할 수 있는 일부터 했을 것입니다. 새롭게 거창한 제도를 만드는 것이 아니라, 이미 있는 택시발전법을 제대로 시행하면 될 일이었습니다. 그런데도 지금까지 하지 않았습니다.

결국 세상은 저절로 바뀌지 않습니다. 이제 명 정부가 바꿀 수밖에 없도록 만들어내야 합니다. 그 투쟁은 현장에서 싸우는 노동자들의 힘만으로는 부족합니다. 더 많은 시민에게 알려내고, 더 많은 노동자가 함께하고, 그에 따른 사회적 여론이 만들어질 때 비로소 정부를 움직일 수 있습니다.

그래서 부탁드립니다. 주변 지인들에게 왜 택시 월급제가 필요한지, 왜 택시 현장에 만



▲ 2026.5.13. "택시월급제 시행! 고공농성 투쟁 승리! 6차 수요 투쟁문화제"에서 고영기 사무장이 연대 동지들을 환한 웃음으로 맞이하고 있다. 사진 : 황상윤(비주류사진관)

연한 공짜노동과 산업재해를 없애야 하는지 함께 이야기해 주시기 바랍니다. 그리고 시간과 여건이 허락한다면 이 투쟁에 연대해 주실 것을 간곡히 부탁드립니다. 저는 지금이 고공농성장에서 그러한 마음으로 하루하루를 버티고 있습니다.

그리고 한 가지 바람이 있습니다. 이번 투쟁이 택시 월급제를 위한 마지막 투쟁이 되었으면 좋겠습니다. 더 이상 같은 문제를 놓고 수십 년을 반복해서 싸우지 않아도 되는 사회, 노동자가 일한 만큼 정당한 임금을 받는 것이 당연한 사회가 되었으면 합니다.