

택시운수 경영자 및 종사자 선호 분석을 활용한 택시감차활성화에 대한 연구

김기영* · 정헌영**

Kim, Ki Young*, Jung, Hun Young**

A Study on the Activation of Taxi-Reduction Program by Analyzing Preference of Taxi Operators and Workers

ABSTRACT

At present, Busan City has proposed various taxi industry development measures, but fundamentally there is a problem that the taxi supply is excessive compared to the demand. Therefore, this study tried to explore ways to activate the taxi reduction. We first identified problems with the taxi reduction program in Busan, and analyze thoughts of taxi operators and workers. As a result, difficulties in securing funding and lack of consent from a large number of stakeholders were identified as the first problem for current taxi reduction program. Second, both groups recognize the need for the taxi reduction, and taxi drivers are more willing to participate in the program. Third, the most important factor in determining to take the taxi reduction program was the amount of compensation. And to activate taxi reduction program, it is helpful for executives to improve their management conditions and for drivers to place reemployment.

Key words : Taxi development plan, Taxi oversupply, Taxi reduction, Compensation, Conjoint analysis

초 록

현재 부산시 택시산업은 택시서비스 공급이 수요에 비해 과잉으로 공급되고 있어 택시산업 침체 문제를 해결하기 위해 과잉공급을 해결하는 노력이 필요하다. 이에 본 연구에서는 과잉 공급된 택시를 줄이는 택시감차 사업의 활성화 방안을 모색하고자 하였다. 이를 위해 먼저 택시감차 사업 추진 시 문제점을 파악하고, 법인택시경영자와 택시운수 종사자 두 집단이 택시감차에 대해 어떻게 생각하는지, 그리고 택시경영 여건 및 보상방법을 변화시켰을 때 택시감차에 참여하는 지를 조사하고 분석하였다. 그 결과, 첫째, 현행 택시감차 사업에는 감차보상금 지급을 위한 재원 확보에 어려움이 있으며, 또한 소수로 구성된 택시감차위원회의 결정 사항을 관련자가 적극 동의하지 않는 어려움이 있는 것으로 파악되었다. 둘째, 택시감차 정책에 대해서는 두 집단 모두 필요성을 인정하고 있으며, 택시운수 종사자가 택시감차에 참여 의사가 더욱 높은 것으로 파악되었다. 셋째, 두 집단 모두 택시감차를 결정함에 있어 가장 중요한 속성은 택시감차에 대한 보상 금액이며, 법인택시 경영자에게는 택시 경영여건 개선사업을 병행할 때 감차에 긍정적 영향을 미치고, 개인택시 운전자에게는 재취업알선지원 등 실질적인 경제적 혜택이 높은 지원을 병행할 때 택시감차에 참여할 가능성이 높은 것으로 파악되었다.

검색어 : 택시운송사업 발전계획, 택시서비스 초과공급, 택시감차, 감차보상, 컨조인트분석

* 부산광역시의회 입법정책담당관실 연구위원 (Busan Metropolitan Council Legislation&Policy Office · traffic@korea.kr)

** 정회원 · 교신저자 · 부산대학교 도시공학과 교수 (Corresponding Author · Pusan National University · huyjung@pusan.ac.kr)

Received August 7, 2018/ revised August 20, 2018/ accepted September 3, 2018

1. 서론

1.1 배경 및 목적

2015년 부산시가 실시한 택시총량실태조사 결과에 따르면 부산시 택시적정대수는 16,971대로 전체 등록 택시 25,047대 중 32.2%인 8,076대가 과잉 공급되어 있는 상황이다. 이에 부산시는 과잉공급 문제를 해결하기 위해 택시감차계획(2015~2019)을 수립하여 과잉 공급된 8,076대의 20%에 해당하는 5,009대를 2034년까지 줄이겠다고 밝힌바 있으며, 2017년까지 총 300대(법인 240대, 개인 60대)를 감차하였다. 그러나, 현재 택시감차 방식은 2017년을 기준으로 개인택시 8,400만원/대, 법인택시 2,700만원/대 정도의 실거래가를 보상하는 방식으로 이는 목표 달성에 상당한 재원이 소요되어 어려움이 크다. 특히, 최근에는 이미 추진한 택시감차사업 비용분담 때문에 부산개인택시조합이 조합 운영에 어려움을 호소하고 있고, 앞으로 부담해야 하는 비용도 법인·개인택시업계 모두 경기불황으로 택시수입이 충분치 못해 조합원들에게 각출하기 어려운 상황이라 비용분담에 난색을 표하고 있음을 감안한다면(Gyotong Newspaper, 2018), 향후 택시감차를 지속적으로 추진하기 위해서는 감차보상금 외의 추가적인 대안이 필요할 것이다.

따라서 본 연구에서는 부산시 택시산업에 종사하고 있는 법인택시 경영자와 택시운수 종사자를 대상으로 택시감차에 대해 어떻게 생각하고 있는지 비교평가하고, 택시감차 보상방법 및 경영여건 변화에 대한 선호의식을 분석하여 택시감차 활성화 방안을 제시하고자 한다.

1.2 연구의 범위 및 방법

본 연구는 부산시가 시행하고 있는 택시감차사업의 실태와 함께 활성화 방안에 대해 검토해 보고자 한다.

이를 위해 부산시 택시감차 사업의 직접적인 이해당사자인 부산시 법인택시 경영자와 택시운수 종사자를 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문조사는 ‘택시감차사업에 대한 의식’을 조사한 일반 의식조사와 ‘감차보상 조건 변화에 따른 감차참여 여부 결정’을 조사한 선호의식조사로 나누어 실시하였으며, 택시감차에 대한 의식은 리커트형 응답을 비율로 비교하고, 선호의식은 컨조인트 분석을 통해 주요대안의 효용가치를 추정하였다.

한편 부산시 택시감차사업의 실태 등을 파악하기 위해서 부산광역시와 부산시 택시조합이 보유하고 있는 실적자료 및 통계자료를 활용하였다.

2. 이론적 고찰 및 선행연구 검토

2.1 컨조인트 분석에 대한 이론적 고찰

컨조인트 분석은 어떤 제품 또는 서비스가 갖고 있는 속성 하나하나에 고객이 부여하는 가치(효용)를 추정함으로써, 그 고객이 어떤 제품을 선택할지를 예측하는 기법으로, 일반적으로 마케팅 분야에서 많이 사용되는 방법론이다(Green et al., 2001). 컨조인트 분석 시에는 각 소비자들의 선호의 편차가 상당히 때문에, 분석은 일반적으로 개인 수준에서 수행되며, 가상의 속성에 대한 설명을 통해 수행된다(PAUL E. GREEN and V. SRINIVASAN, 1978).

이에 본 연구에서는 택시감차 참여에 실제적인 결정 권한을 가지고 있는 법인택시 경영자와 개인택시 운전자 각각을 대상으로 택시감차사업의 활성화를 도모할 수 있는 가상 정책을 고려하여 속성을 설정하고 각 집단의 정책 선호도를 분석하였다.

2.2 택시감차에 대한 선행연구 검토

LEE(2017)는 부산시 택시의 등록대수가 필요한 총량에 비해 과다하게 많아 택시산업 경영과 종사자 처우에 있어 문제가 있으며, 이용수요와 공급을 적정하게 유지시키기 위해 지속적인 택시감차가 필요하다고 주장했다. 특히, 개인택시는 운전자 92.2%가 필요하다고 동의하고 있음에도 불구하고 택시감차사업에 참여를 꺼리고 있으며, 실제 감차는 법인택시 중 쉬고 있는 휴차를 중심으로 시행되고 있어 형평에 맞지 않으므로 효율적 택시감차를 위해서는 택시업계가 스스로가 지구책을 마련하여 재원확보 할 필요가 있다고 밝혔다. 또한 Park(2016)은 부산지역에서 개인택시서비스에 대한 정부정책상 문제로 인구조조 대비 택시 과잉증차를 지적하며, 택시 과잉증차에 대한 해결방안으로 택시감차의 적극적 시행을 주장하였으며 이를 위해 감차보상금의 연금식 지원, 연령별 우선순위지정, 감차대상자의 강제지정 등 감차방법을 다양화할 것을 제안하였다.

Hajime Tosaki(2008)는 일본에서 고령화 사회에서 택시수요가 증가하므로 장래 택시산업의 역할이 더욱 중요함을 강조하였고, Naoyuki Tomari et al.(2015)는 일본 동경 택시공급과잉 지역의 경우 법령(택시 적정화·활성화법)으로 특정지역 내의 사업자가 자주적으로 감차할 것을 요구하였으나 결과적으로는 사업주가 부도덕하여 계획대로 충분히 진행되지 못하였음을 지적했다.

한편, 택시감차에 대한 전반적인 선행 연구를 살펴보면, 택시감차는 필요하지만 현행 감차에 대한 보상방법과 보상금액으로는 적극적인 추진이 어려우며, 정부지원금의 상향조정, 감차방법의 다양화, 택시업계에 지구책 강구 등이 필요하다는 내용이 대다수이다.

그러나 효율적인 택시감차 활성화 방안을 모색하기 위해서는 실제 택시감차 대상자인 법인경영자나 개인택시 운전자가 택시면허를 포기하는데 따른 보상을 어떻게 받아들이고 있는지, 그리고

실거래가격 보상 외에 어떤 추가 대안에 대한 선호를 정량적으로 분석하는 연구가 필요하며 이에 대한 연구는 부족한 실정이다.

3. 부산시 택시감차 실태

3.1 부산시 택시 초과 공급의 실태

부산에서 택시산업은 시민들이 승용차 이용을 늘리고, 정부정책이 대중교통 수단간 환승요금 보조 등을 통해 대중교통중심으로 시행됨에 따라 도시교통에서 그 역할이 지속 줄어 왔다. Fig. 1은 부산시가 발표한 지난 20년간 부산시 택시 수단분담률, 승객, 면허대수 현황이다. 이를 구체적으로 살펴보면 택시의 교통수단분담률은 1997년 17.1%이던 것이 20년이 지난 2007년에는 11.6%로 지속 감소하였으며, 1일 택시이용 승객은 1997년에는 이용객이 1,080천명 이던 것이 2007년에는 769천명으로 지난 20년간 택시 수요가 312천명(28.9%)줄어 들었다. 그러나, 이런 택시수요의 지속적인 감소에도 불구하고 택시면허대수는 1997년에 23,536대이던 것이 2017년에는 24,724대로 오히려 1,191대가 늘어나 택시서비스 공급 과잉을 부추키는 요인이 되었다. 2015년 기준으로 부산의 택시 초과공급 상황을 살펴보면 등록택시 25,047대 중 32.2%인 8,076대가 초과공급 되고 있는 것으로 파악된다(Lee, 2017).

3.2 부산시 택시감차 계획

부산시는 택시감차를 위해 초과공급된 택시 8,076대 중 80%에 해당하는 5,009대를 2034년까지 줄이겠다는 계획을 수립한바 있

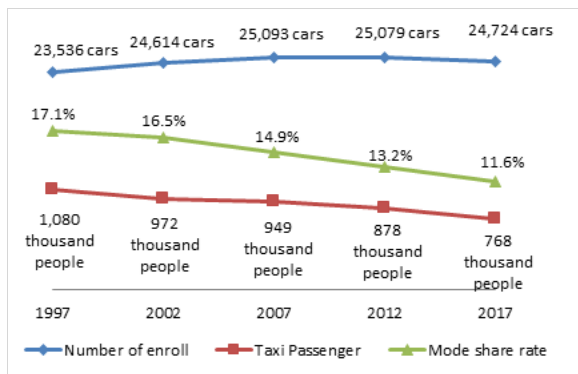


Fig. 1. Changes in Taxi Supply and Demand

Table 1. Short-Term Plan for Taxi-Reduction in Busan (2016-2020)

(Unit: car)	Total	2016	2017	2018	2019	2020
Total	1,000	100	200	200	200	300
Company cab	800	80	160	160	160	240
Private cab	200	20	40	40	40	60

※ source : Public transportation department in Busan city

다. 감차방식은 실거래가로 보상하여 자율감차를 유도하여 실시하고 필요한 재원은 업계출연금, 정부, 부산시 예산을 각출하여 마련한다. 또한 택시감차의 원활한 추진을 위해 공무원, 택시업계, 전문가 등으로 구성된 택시감차위원회를 설치하고, 택시감차위원회는 사업을 시행하기 위해 필요한 업종별 감차대상 규모, 감차보상금 수준, 업계출연금 규모 등을 결정한다.

Table 1은 부산시가 마련한 2020년까지 택시감차 단기계획이다. 감차 규모는 2020년까지 법인택시는 800대, 개인택시는 200대로 총 1,000대 감차를 목표하고 있으며, 실제 2016년에는 택시 100대(법인 80대, 개인 20대)를, 2017년에는 택시 200대(법인 160대, 개인 40대)를 감차하였다. 한편, 2017년 실거래가격은 법인택시 2,700만원/대, 개인택시 8,400만원/대이다.

3.3 부산시 택시감차 문제점

택시감차사업에 가장 큰 어려움은 무엇보다도 사업에 필요한 재원확보다. Lee(2017)에 따르면 2018년 이후 2034년까지 부산시 택시감차에 필요한 재원이 2,757억원으로 매년 150억원의 보상금이 필요한 상황이나, 최근 택시업계는 경기불황으로 택시수입이 충분치 못한 이유로 업계 출연금 부담에 난색을 표하고 있어, 향후 원만한 사업추진을 위해서는 무엇보다 안정적으로 사업재원을 확보할 수 있는 방안을 마련하여야 할 것이다.

이와 함께 택시감차위원회 결정에 대해 택시산업 관계자가 충분한 동의를 구하기 어려운 점도 문제점으로 지적된다. 현행 택시감차위원회 구성을 살펴보면 법인택시, 개인택시 조합의 관계자들이 참여 하고 있지만, 소수의 대표가 전체 이해관계자의 요구와 의견을 수렴하여 동의를 구하기에는 한계가 있으며, 최근에도 부산시 택시감차사업에 법인택시와 개인택시의 감차비율과 업계 출연금 확보 방안 등을 놓고 이해집단 간 견해차이로 난항을 겪고 있음을 감안한다면 의사결과정의 보완이 필요하다 판단된다.

따라서 다음 장에서는 택시감차의 직접적인 당사자인 가진 법인택시 경영자와 택시운수 종사자를 대상으로 택시 감차에 대한 선호의식을 조사 분석하여 택시감차 활성화 방안을 모색해 보고자 한다.

4. 택시 감차에 대한 선호의식 분석

4.1 조사의 개요

택시 감차 정책에 대한 법인택시 경영자와 택시운수종사자의 선호를 살펴보기 위해 2017년 12월 5일부터 20일까지 15일간 설문조사를 실시하였다. 단, 택시 감차에 대한 의식이 택시사업을 경영하고 있는 입장과 실제 택시를 운행하는 종사자 입장의 차이를 살펴보기 위해 법인택시 경영자와 택시운수 종사자의 두 집단으로

Table 2. Survey Overview

Contents	
Date	December 5 - December 20, 2017 (15 days)
Object	Company taxi executive : 69people Taxi driver : 231 people(Private 150, Company 81)
Method	▷ Company taxi executive : Mail distribution, withdraw ▷ Taxi driver : A 1:1 interview survey of structured questionnaire
Contents	General characteristics, working and managing conditions, opinions on policy, willingness to participate in taxi reduction by conditions

Table 3. Response to Various Conditions

Respond percent (%)	Company taxi executive					Taxi driver				
	Quite so	Yes	So-so	No	Not quite	Quite so	Yes	So-so	No	Not quite
Taxi oversupply	37.7	47.8	11.6	2.9	0.0	57.6	35.1	4.8	1.3	1.3
Necessity of taxi reduction	26.1	58.0	11.6	1.4	2.9	51.9	40.7	1.7	2.6	3.0
Agreement of taxi reduction	13.0	62.3	14.5	7.2	2.9	48.9	44.6	5.2	1.3	0.0
Insufficiency of compensation	20.3	58.0	18.8	2.9	0.0	12.1	42.9	26.4	4.8	13.9
Contribution of taxi reduction to promoting taxi	13.0	49.3	23.2	10.1	4.3	26.8	53.7	14.7	3.5	1.3

Table 4. Reasons for Not Participating in Taxi Reduction (Private Taxi Drivers)

	Insufficient compensation amount	Expectations for better treatment	Difficulty in finding another job	Etc	Total
Responds	46	7	59	7	119
(%)	38.7	5.9	49.6	5.9	100.0

구분하여 의식 분석을 진행하였다. 법인택시 경영자는 부산시 소재 법인택시 업체를 대상으로 설문지를 배부하여 회수하는 방식으로 조사하였으며, 택시운수 종사자는 부산시에서 택시를 운행하고 있는 택시기사를 대상으로 1:1 개별면접을 통해 설문조사를 실시하였다.

설문의 주요 내용은 응답자의 일반특성, 경영 및 근무여건, 부산시 택시활성화 정책에 대한 의견, 정책 시행조건 및 택시 보상금액에 따른 택시감차사업 참여의향이 포함되었으며 구체적인 조사의 개요는 Table 2와 같다.

4.2 택시감차에 대한 의식 비교

Table 3은 택시감차사업에 대한 법인택시 경영자와 택시운수 종사자의 의식을 나타낸 것이다. 구체적으로 살펴보면, 택시감차사업에 대한 평가를 구성하는 택시운행대수 과잉여부, 택시감차 필요여부, 택시감차정책 동의여부에 대해서는 응답자의 대다수가 택시운행대수는 ‘많다’(경영자 85.5%, 종사자 92.7%), 택시감차는 ‘필요하다’(경영자 84.1%, 종사자 92.6%), 택시감차 정책은 ‘동의한다’(경영자 75.3%, 종사자 93.5%)로 응답하여 법인택시 경영자와 택시운수 종사자 두 집단 모두 택시감차정책의 필요성을 적극

공감하고 있는 것으로 나타났다.

또한 두 집단의 응답률을 비교하면, 택시운수종사자가 법인택시 경영자보다 택시감차 필요성은 8.5%p 더 높고, 택시감차 정책에 대한 동의는 18.2%p 더 높아, 택시운수 종사자가 택시감차를 더욱 절실하다고 판단하고 있는 것으로 보인다.

택시감차 보상금 부족여부에 대해 택시감차 보상금은 ‘부족하다’(경영자 78.3%, 종사자 55.0%)가 더 많아 보상금액의 증액요구가 더 많은 것으로 조사되었다.

또한 택시감차사업이 택시산업 활성화에 기여여부에 대한 질문에 대해서는 도움이 된다는 응답 법인택시 경영자 62.3%, 택시운수 종사자 80.5%로 상당히 긍정적으로 평가하고 있는 것으로 나타났다. 특히, 법인택시 경영자에 비해 택시운수 종사자가 감차사업의 효과에 대해 더 많은 기대를 하고 있는 것으로 분석되었다.

한편, 앞서 선행연구(Lee, 2017)에서 살펴보았듯이 부산에서는 다수의 개인택시 운전자가 택시감차에 동의하고 있음에도 불구하고 참여를 꺼려 실제 감차는 법인택시를 중심으로 시행되고 있다. 이에 Table 4와 같이 설문조사에 참여한 개인택시 운전자 150명 중 택시감차에 참여의향이 없는 119명을 대상으로 택시감차에 참여하지 않는 이유를 조사하였다. 조사결과 ‘다른 직업을 구하기

어렵다'는 응답이 49.6%, '감차보상액이 적다'는 응답이 38.7%, '장래 택시기사 처우개선'은 응답이 5.9% 순으로 응답하였다. 따라서 개인택시 종사자의 감차 참여 활성화를 위해서는 감차 참여자의 지속적인 경제활동 기반 마련을 위한 정책적 검토가 필요하다 판단된다.

4.3 컨조인트 분석을 활용한 택시감차 선호분석 모델

택시법인은 법인 소유의 일부 택시를 감차하여도 지속적인 법인 운영이 가능하며, 택시활성화를 위한 정부의 정책 시행이 택시경영자의 추가적인 택시감차 참여에 영향을 미칠 수 있다. 그러나 개인택시의 경우 택시감차사업에 참여할 경우 더 이상 택시활성화를 위한 정부정책에 직접적인 영향을 받지 않는다.

따라서 본 절에서는 택시감차 활성화를 위한 대안으로 법인택시 경영자들에게는 경영여건 개선을 할 수 있는 정책지원 조건을 변화시키고, 택시운수 종사자들에게는 앞서 파악한 택시감차 미참여 사유로 조건을 변화시켜 설문을 진행한 후 컨조인트 분석을

실시하였다. 단, 본 분석에 사용된 택시운수 종사자는 택시감차의 대상이 되는 개인택시 150명으로 하였다.

4.3.1 택시법인 경영자

택시법인 경영자를 대상으로 하는 택시감차정책 지원 방안에 대한 컨조인트 분석 결과를 나타낸 Table 5를 보면, Pearson의 R 값이 0.92로 매우 높은 적합도를 가지는 것으로 분석되었다. 또한 설문조사에 사용된 9개 프로파일의 타당성을 검증하기 위한 Kendall의 tau값은 0.82로 나타나 추출된 프로파일이 타당함을 확인할 수 있다.

각 속성별 가치를 살펴보면, 택시법인 경영자들은 경영여건 개선 관련 정책보다 감차보상금 정책을 더욱 중요하게 여기고 있는 것으로 나타났다. 속성의 중요도를 비교하면 감차보상금 속성이 66.11%로 경영여건 개선 속성 33.89%에 비해 2배정도 중요한 것으로 분석되었다. 각 속성에 대한 속성수준에 대해서는, 경영여건 개선 속성의 경우 택시종사자 희망키움사업의 확대, 택시환승할인

Table 5. Results of Conjoint Analysis for Company Taxi Executive

Variable	Level	Utility Estimate	Std. Error	Average Importance(%)
Improve management conditions	Expansion of subsidy targets for taxi driver	.040	.073	33.889
	Expansion of taxi transfer discount system	.010	.073	
	The construction of a public taxi garage	-.049	.073	
Compensation of taxi reduction	10% decrease	.330	.063	66.111
	Keep the present state	.659	.126	
	10% increase	.989	.189	
Constant		.657	.136	
Pearson's R		.921	p-value	.000
Kendall's tau		.817	p-value	.001

Table 6. Results of Conjoint Analysis for Private Taxi Driver

Variable	Level	Utility Estimate	Std. Error	Average Importance (%)
Reemployment placement	No benefits	-.083	.079	31.727
	Preferential treatment for reemployment	.076	.079	
	Education, Foundation Support	.007	.079	
Compensation of taxi reduction	10% decrease	.263	.069	48.679
	Keep the present state	.526	.137	
	10% increase	.788	.206	
Change of future income	Less than now	.044	.069	19.595
	Keep the present state	.087	.137	
	More than now	.131	.206	
Constant		.642	.202	-
Pearson's R		.897	p-value	.001
Kendall's tau		.889	p-value	.000

제 확대, 택시공영차고지 건설 순으로 택시감차정책 참여할 의사가 높은 것으로 분석되었다. 희망기쁨사업과 택시환승할인제는 부산 시로부터 법인택시 종사자가 직접적인 금전적 지원을 받는 정책으로, 택시법인 경영자들은 회사로의 지원보다는 직접적으로 종사자에게 지원하는 것을 보다 선호하는 것을 확인할 수 있다. 감차보상금 속성에서는 감차보상금 10% 상향(0.989), 감차보상금 유지(0.659), 감차보상금 10% 하향(0.330) 순으로, 감차보상금의 확대를 선호하는 것으로 나타났다.

4.3.2 개인택시 종사자

개인택시 종사자를 대상으로 하는 택시감차정책 지원 방안에 대한 컨조인트 분석 결과는 Table 6과 같다. 분석 결과, Pearson의 R 값의 경우 0.90, Kendall의 tau값의 경우 0.89로 모형의 적합도와 프로파일의 타당성이 높은 것으로 나타났다.

각 속성별 가치를 살펴보면, 개인택시 종사자들 역시 감차보상금을 가장 중요한 속성으로 판단하는 것으로 나타났다. 다음으로는 재취업 알선지원, 향후 수입금 변화 순으로 중시하는 것으로 분석되었다. 각 속성의 속성수준은 재취업 알선지원의 경우 재취업 우대, 전직 지원, 혜택 없음 순으로 중요시 하는 것으로 나타났다. 택시감차에 참여하는 경우 경제활동이 중지되는 바, 이직에 있어 채용의 우선권을 보장받을 수 있는 우대 지원을 선호하는 것을 확인할 수 있다. 감차보상금의 경우 감차보상금 10% 상향이 0.79로 가장 높은 선호도를 갖는 것으로 나타났으며 보상금이 줄어들수록 택시감차정책 참여도가 줄어드는 것으로 분석되었다. 향후 재취업 등을 통한 수입금 변화의 경우 그 금액이 증가할수록 택시감차 참여 의사가 있는 것으로 나타났다. 이는 감차보상금과 마찬가지로 실질적인 경제적 혜택이 높을수록 택시감차에 참여할 가능성이 높음을 시사한다.

4.4 선호의식 분석에 근거한 택시 감차 활성화방안에 관한 고찰

선호의식에 근거한 집단별 택시 감차활성화 방안을 살펴보면 다음과 같다.

법인택시 경영자, 개인택시 운전자 두집단 모두가 택시감차 결정함에 있어 가장 중요하게 판단하는 요인은 감차보상금 수준으로, 감차보상금의 확대가 택시감차의 활성화에 가장 효과적이라 할 수 있다. 다만, 법인택시 경영자에게 택시 경영여건을 개선하기 위해 부산시가 추진하는 택시종사자 희망기쁨사업 확대, 택시환승할인제 확대, 택시공영차고지 건설사업도 택시감차 결정에 영향을 미치는 요인으로 분석되고 있으므로 부산시의 해당 사업에 대한 노력도 지속되어야 할 것이다. 또한 개인택시 운전자에게 재취업 알선지원, 향후 수입금 변화가 감차보상금 증가보다 중요하지는

않았지만 중요도가 상당수준에 이르고 있음을 감안한다면, 개인택시감차를 활성화하기 위해서는 다양한 활성화를 위해서는 재취업 우대, 전직 지원 및 향후 수입을 보장받을 수 있는 방안에 대한 강구가 필요할 것이다.

5. 결론

본 연구에서 법인택시 경영자와 택시운수 종사자를 대상으로 한 설문조사를 통해 파악한 부산시 택시 감차 사업의 문제점, 택시감차에 대한 인식, 그리고 택시감차 활성화의 주요 속성에 대해 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 참여주체 다수가 비용을 분담해야하는 택시 자율 감차의 구체적인 내용을 결정하는 택시감차위원회가 소수인원으로 구성되어 있어 결정사항에 대해 강력한 집행력을 가지기에는 한계가 있으며, 향후 지속적인 사업추진을 위해서는 안정적인 재원조달 방안을 마련하고 의사결정에 대한 제도적 보완이 필요하다 판단된다.

둘째, 택시 공급조과의 문제점에 대해 택시운수 종사자가 법인택시 경영자보다 더욱 심각하게 인식하고 있고, 택시감차의 필요성에 더욱 적극적으로 동감하고 있으며, 택시감차 정책에 더 많이 동의하는 것으로 파악되었다. 따라서 개인택시 감차가 법인보다 보상비용이 많이 드는 문제점을 해소하기 위해 실거래가 보상 외의 다양한 감차방법의 모색이 필요하다 판단된다.

셋째, 법인택시 경영자가 택시감차를 결정함에 있어 감차보상금 수준이 여타 택시활성화 정책을 통한 경영여건 개선보다 2배 정도 더 중요한 것으로 분석되었다. 그러나 택시종사자 희망기쁨사업 확대, 택시환승할인제 확대, 택시공영차고지 건설하는 경영여건 개선을 병행하는 것도 택시감차 활성화에 긍정적 영향을 미치므로 이에 대한 노력도 지속되어야 할 것이다.

넷째, 개인택시 운전자들은 택시감차를 결정하는데 감차보상금을 늘리는 것이 가장 중요한 것으로 분석되었다. 그러나 분석모형에서 재취업 알선지원, 향후 수입금 변화 속성이 감차여부 결정에 각각 31.7%, 19.6% 수준의 중요도를 가지고 있으므로 이를 감차보상의 보완 방안으로 활용할 수 있다 판단된다.

한편, 향후 택시감차가 진행되어 택시서비스의 초과공급 상황이 완화 될 경우, 택시산업 환경변화가 예상되는 만큼 택시수입 변화에 따른 감차결정에 대한 추가 연구가 필요하다.

References

Busan Metropolitan City (2004). *A Survey on the Total Volume of Taxi in Busan* (in Korean).
 Busan Metropolitan City (2009). *A Survey on the Total Volume of Taxi in Busan* (in Korean).

- Busan Metropolitan City (2014). *A Survey on the Total Volume of Taxi in Busan* (in Korean).
- Busan Metropolitan City (2017). *Taxi Transportation Development Plan* (in Korean).
- Green, P. E. and Srinivasan, V. (1978). "Conjoint analysis in consumer research : issues and outlook." *Journal of Consumer Research*, Vol. 5, No. 2, pp. 103-123.
- Green, P. E., Abba, M. K. and Yoram, W. (2001). "Thirty years of conjoint analysis: Reflections and prospects." *Interfaces*, 31.3 _ supplement, pp. S56-S73.
- Gyotong Newspaper, Worried about the difficulties of taxi reduction, internet news, Available at: <http://www.gyotongn.com/news/articleView.html?idxno=183496> (Accessed: August 20, 2018).
- Jung-Ang Economic Institute (2011). *A Study on the Rationalization of Taxi Fares Policy in Pusan*.
- Kang, S. W. and Tomari, N. (2015). "Comparative study on the taxi policies between Seoul and Tokyo." The Korea Transport Institute.
- Lee, W. K. (2017). "A plan to revitalize the taxi business and improve the working conditions of the transportation workers." Busan Development Institute.
- Park, K. S. (2016). "Study on the development strategies to fix problems with the supply of taxi services : Focused on busan district." Pusan National University.
- Song, J. R. and Kim, S. J. (2014). "A study on the impact of improved fare system for Gyeonggi-Taxi in 2013." Gyeonggi Research Institute.
- Tosaki, H. (2008). "Is there a future in Taxi?." *Academics*.