법인 택시 노동자 처우 개선 정책토론회

일 시 : 2023년 7월 14일(금) 14:00~16:00
장 소 : 천안 타운홀

천안시의회(김명숙 대표의원)•천안아산경실련

행/사/일/정

사회 : 김효실 집행위원장(천안아산경실련)

시간			내용	비고
부터	까지	소요		
14:00	14:10	10′	등록	
14:10	14:12	2′	개회(국민의례)	
14:12	14:15	3′	석자 소개	
14:15	14:20	5′	축사 및 격려사	**정도희** 천안시의회 의장 **신동현** 천안아산경실련공동대표
14:20	14:45	25′	**발제 장진희 연구위원(한국노총중앙연구원)** **“택시 노동자 노동환경 실태 및 정책과제”**	
14:45	15:20	35′	**방 효 훈** 센터장 (충남노동권익센터) **백 성 진** 지회장 (민주일반연맹 충남택시지회) **이 창 원** 대표(독립운송) **정 규 운** 과장(천안시 대중교통과)	좌장 **김 명 숙** 의원
15:20	15:50	30′	종합토론(방청객 질의)	
15:50			폐회	

택시노동자 노동환경 실태 및 정책과제
: 노동자의 건강권을 중심으로

장진희 연구위원(한국노총중앙연구원)

택시노동자 노동환경 실태와 정책과제: 노동자의 건강권을 중심으로

장진희(한국노총중앙연구원)

Contents

1. 연구의 배경 및 목적

2. 택시노동자 실태조사 주요 결과

3. 택시노동자 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1.
연구배경 및 목적

1. 연구배경 및 목적

1) 택시산업 환경 악화와 택시노동자의 열악한 처우

(1) 대체 교통수단의 발달, 교통정책에서의 배제, 과잉공급으로 인한 경쟁심화

❍ 과거 지하철과 철도의 미비, 낮은 자가용 보급률 등으로 인해 택시는 버스와 함께 **'절대적인 교통수단'**이었음

❍ 특히, 심야시간 운행을 통한 대중교통의 사각지대를 보완하고, 교통약자의 이용편의 증가 등 **준 대중교통 수단의 역할** 수행

❍ 그러나 교통정책에서의 배제, 대체교통수단의 발달, 인구의 감소 등 택시수요가 빠르게 감소

결국, 시장 내 택시의 과잉공급→플랫폼택시의 등장 등이 가세한 택시노동자의 극심한 경쟁→저임금 및 장시간 노동에 직면

즉, 택시노동자는 저임금을 벗어나기 위한 방편으로 장시간 운행에 노출되고, 이는 개인의 건강에도 심각한 악영향을 미치는 것으로 보고됨

(2) 택시노동자의 노동환경과 건강, 사고발생의 관계 조망의 필요성

❍ 택시노동자에 관한 대다수의 연구는 주로 임금체계에 초점, 일부 연구에서 장시간 운행, 신체건강을 중심으로 한 조사가 이루어짐

❍ 이로 인해 노동의 지속가능성을 위한 개별 노동자의 건강권은 부차적인 정책영역으로 분류되어 왔음

❍ 본 연구는 열악한 노동환경→개인의 건강→사고발생에 미치는 영향을 조망하고, 보호방안을 마련하고자 함

2.

택시노동자 실태조사 주요결과

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

1) 실태조사 개요

(1) 조사대상 및 주요 조사내용

❍ 본 조사는 전국택시노동조합총연맹 서울지역본부와 경기지역본부 조합원을 대상으로 실태조사를 실시함

- 총 1,000부의 설문지를 배포(서울지역본부 600부, 경기지역본부 400부), 그중 530부를 회수
- 운행형태가 격일제 10명(1.9%), 복격일제 2명(0.4%)가 표집 → 이들을 제외한 518명을 분석에 활용(1인 1차제 100명, 2인 1차제 418명)

조사대상	전택노련 서울지역본부 및 경기지역본부 택시노동자(조합원)	
주요 조사내용	노동시간	근무형태, 운행일수, 일평균 노동시간, 여가시간, 수면시간, 운송수입금 전액관리제 및 저임금으로 인한 장시간운행 등
	건강상태	주관적 건강상태, 근골격계·호흡기계·소화기계 질환 경험횟수 및 통증빈도, 통증으로 인한 운행의 어려움, 산재 또는 병가 사용경험, 승객으로부터 폭언·욕설·협박 경험, 건강검진에 대한 인식 및 개선방안 등
	사고경험 및 운행환경	교통사고 및 위험한 상황 경험여부, 법규위반 경험 및 원인 등
	정책수요	택시서비스 개선을 위한 정책수요, 택시쉼터에 관한 의견 등
조사방법	구조화된 설문지를 통한 자기기입식 설문조사	
조사기간	2020년 4월 28일 ~ 5월 19일(약 3주)	

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

1) 실태조사 개요

(2) 조사대상 인구통계학적 특성

❍ 심각한 고령화 진행→건강에 대한 면밀한 관찰이 요구

- 평균연령 59.2세(30-39세 0.6%, 40-49세 5.9%, 50-59세 42.4%, 60-69세 45.7%, 70세 이상 5.4%)
- 남성 99.0%, 고졸이하 71.9%, 초대졸 및 대졸 26.3%, 대학원졸 1.8%
- 사업장규모별 분포 50-100인 미만 45.9%, 100-200인 미만 37.0%, 200인 이상 12.1%, 50인 미만 5.0%
- 평균 근속연수 13.1년, 현 사업장에서의 평균 근속연수 7.8년
- 근로계약 형태 정규직 79.3%, 계약직(촉탁직) 19.7%, 기타 1.0%

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(1) 택시노동자의 장시간 노동

❍ 택시노동자의 일평균 실 운행시간(순수 운행시간)은 10.2시간

- 월평균 운행일수는 25일 수준(준공영지역 버스 22.5일) 수준으로 월평균 실 운행시간은 250시간(준공영지역 버스 204시간)에 달함
- 수면시간 역시도 6.6시간으로 우리나라 임금노동자 평균 7시간 41분보다 약 1시간 가량 부족 → 수면질환의 우려

→ 신체적 · 정신적 건강에 취약한 집단

〈표.4-4〉 택시노동자 운행형태별 일평균 실 운행시간, 여가시간, 수면시간

(단위 : 시간)

구분		일평균 실 운행시간	일평균 여가시간	일평균 수면시간
전체		10.2	4.0	6.6
	2인1차제	9.8	4.9	6.9
	1인1차제	11.6	3.8	6.5

〈표.4-5〉 장시간 노동이 건강에 미치는 영향

항목	구분
심혈관계	1일 노동시간이 11시간 이상인 경우, 주당 노동시간이 60시간 이상인 경우 심혈관질환에 영향
근골격계	1일 노동시간이 13시간 이상인 경우 근골격계 질환 증가
생식건강	임신이 늦어지고, 조산이 증가
정신건강	자살률 증가하고, 수면의 질 감소
내분비계	당뇨의 위험성 증가
사고	주의집중을 방해하고, 위기를 다루는 행동에 영향을 주어 사고발생 위험 증가
건강관련행위	흡연, 음주와 같은 부정적인 생활습관 증가, 신체활동 감소, 체중 증가
기타	건물증후군의 위험 증가

출처 : 안전보건공단,「KOSHA GUIDE」(H-47-2011), 2011

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(2) 택시노동자의 신체적 건강상태

❍ 주관적 건강상태(신체적 · 정신적)에 있어서 '좋음' 의 비중은 24.7%에 불과

- 편상관계수 역시 실 운행시간과 주관적 건강의 관계는 음(-)의 관계

❍ 최근 1년간 통증경험 없음, 근골격계 12.6%', 호흡기계 33.0%, 소화기계 40.2%

- 손목/발목, 목, 등, 어깨, 허리, 등, 근육관절 등 근골격계 통증 유병률 87.4%

- 좁은 공간에서 장시간 동일한 자세로 운행해야 특성으로 인해 근골격계 위험 높음

구분	주관적 건강상태	실 운행시간	여가시간	수면시간	택시업 근속연수
주관적 건강상태	1				
실 운행시간	-0.06*	1			
여가시간	0.12***	0.04	1		
수면시간	0.10***	-0.03	0.06	1	
택시업 근속연수	-0.01	-0.12***	-0.06	0.02	1

주1 : 주관적 건강상태는 전혀 좋지 않음(1점)부터 매우 좋음(5점)임.
주2 : ***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1

〈표.4-16〉 택시노동자 운행형태별 근골격계 질환 통증 경험빈도 (단위 : %)

구분	1년에 한번	6개월에 한번	2~3달에 한번	1달에 한번	1주일에 한번	매일	경험 없음	총계
전체	9.8	13.6	20.1	13.4	16.7	13.9	12.6	100.0
	(49)	(68)	(101)	(67)	(84)	(70)	(63)	(502)
2인1차제	9.7	13.7	18.2	14.4	17.7	14.2	12.2	100.0
	(39)	(55)	(73)	(58)	(71)	(57)	(49)	(402)
1인1차제	10.0	13.0	28.0	9.0	13.0	13.0	14.0	100.0
	(10)	(13)	(28)	(9)	(13)	(13)	(14)	(100)

〈표.4-17〉 택시노동자 운행형태별 호흡기계 질환 통증 경험빈도 (단위 : %)

구분	1년에 한번	6개월에 한번	2~3달에 한번	1달에 한번	1주일에 한번	매일	경험 없음	총계
전체	14.6	20.0	12.3	8.6	9.6	2.1	33.0	100.0
	(64)	(88)	(54)	(38)	(42)	(9)	(145)	440
2인1차제	15.7	18.8	10.8	8.0	10.0	2.3	34.5	100.0
	(55)	(66)	(38)	(28)	(35)	(8)	(121)	(351)
1인1차제	10.1	24.7	18.0	11.2	7.9	1.1	27.0	100.0
	(9)	(22)	(16)	(10)	(7)	(1)	(24)	(89)

〈표.4-18〉 택시노동자 운행형태별 소화기계 질환 통증 경험빈도 (단위 : %)

구분	1년에 한번	6개월에 한번	2~3달에 한번	1달에 한번	1주일에 한번	매일	경험 없음	총계
전체	13.1	13.1	13.1	7.3	10.9	2.2	40.2	100.0
	(59)	(59)	(59)	(33)	(49)	(10)	(181)	(450)
2인1차제	13.6	11.9	13.6	6.1	11.7	2.5	40.6	100.0
	(49)	(43)	(49)	(22)	(42)	(9)	(146)	(360)
1인1차제	11.1	17.8	11.1	12.2	7.8	1.1	38.9	100.0
	(10)	(16)	(10)	(11)	(7)	(1)	(35)	(90)

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(2) 택시노동자의 신체적 건강상태

❍ 통증발생 시 1일~1주일 미만(36.5%)으로 통증이 지속, 운행에 무리가 없다는 비중은 32.5%

- 신체적 통증의 발생은 장기간 지속되기 보다 단기적으로 발생하는 것으로 확인, 그러나 한달 이상 지속되는 경우도 10.2%에 달함
- 통증이 발생하게 되면 67.5%는 운행에 신경이 쓰이는 수준 → 사고발생의 가능성 상승
- 그럼에도 불구하고 택시노동자 중 병가 등을 사용한 비중은 19.8%에 그침 → 병가 시 무급으로 인한 경제적 취약성 높아짐

〈표.4-20〉 택시노동자 운행형태별 통증발생 시 통증 지속기간 (단위 : %)

구분		지속 없음	1일 미만	1일~1주일 미만	1주일~1달 미만	1달~6개월 미만	6개월 이상	병원·약국 등을 통한 약물복용 전에는 통증이 사라지지 않음	총계
전체		9.3	35.9	36.5	8.1	4.4	2.2	3.6	100.0
		(47)	(181)	(184)	(41)	(22)	(11)	(18)	(504)
	2인1차제	10.2	35.4	36.9	7.7	4.2	2.0	3.7	100.0
		(41)	(143)	(149)	(31)	(17)	(8)	(15)	(404)
	1인1차제	6.0	38.0	35.0	10.0	5.0	3.0	3.0	100.0
		(6)	(38)	(35)	(10)	(5)	(3)	(3)	(100)

〈표.4-21〉 택시노동자 운행형태별 질병으로 인한 통증 시 운행의 어려움 정도 (단위 : %)

구분		통증이 있는 경우 운행을 하기 힘들 정도	통증이 있는 경우 운행에 계속 신경이 쓰일 정도	통증이 있는 경우 운행 중 가끔씩 신경이 쓰일 정도	통증이 있으나 운행에는 무리가 없음	총계
전체		4.5	25.0	38.0	32.5	100.0
		(22)	(123)	(187)	(160)	(492)
	2인1차제	3.3	24.5	36.9	35.4	100.0
		(13)	(97)	(146)	(140)	(396)
	1인1차제	9.4	27.1	42.7	20.8	100.0
		(9)	(26)	(41)	(20)	(96)

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(3) 택시노동자의 정신적 건강상태

❍ 택시노동자는 여러 유형의 승객을 좁은 공간에서 대면하는 특성으로 인해 폭언과 폭력, 폭행을 경험 → 정신건강에 취약한 집단

- 최근 1년간 승객으로부터 폭언, 욕설, 협박 등을 경험한 비중은 72.3%
- 승객으로부터의 폭언, 욕설, 협박 등 경험 시 주된 대응방법 '그냥 참고 넘어감'(64.4%)
- 회사 차원에서의 조치 역시 '아무런 조치 없음' 84.9%

〈표.4-24〉 택시노동자 운행형태별 최근 1년간 승객으로부터 폭언·욕설·협박 등 경험빈도 (단위 : %)

구분		경험 없음	1년에 1~2회	3개월에 1회	1개월에 1회	1주에 1회	1주에 2회 이상	총계
전체		18.7	33.2	13.5	18.7	10.9	5.1	100.0
		(91)	(162)	(66)	(91)	(53)	(25)	(488)
	2인1차제	20.8	35.9	13.6	14.9	10.3	4.6	100.0
		(81)	(140)	(53)	(58)	(40)	(18)	(390)
	1인1차제	10.2	22.5	13.3	33.7	13.3	7.1	100.0
		(10)	(22)	(13)	(33)	(13)	(7)	(98)

〈표.4-26〉 승객으로부터 폭언·욕설·협박 경험 시 주된 대응방법 (단위 : %)

구분	비중	빈도
그냥 참고 넘어감	64.4	(311)
경찰에 신고	26.1	(126)
법적대응(고소 등)	0.8	(4)
즉시 제지하거나 맞대응	8.5	(41)
기타	0.2	(1)
총계	100	(483)

〈표.4-27〉 폭언·욕설·협박 등 경험 시 회사에서의 주된 조치 (단위 : %)

구분	비중	빈도
유급 병가휴가 부여	1.9	(8)
무급 병가휴가 부여	4.7	(20)
심리상담 등 심진 지원	0.7	(3)
아무런 조치 없음	84.9	(360)
기타	7.8	(33)
총계	100.0	(424)

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(3) 택시노동자의 정신적 건강상태

❍ 승객으로부터의 폭언과 욕설, 협박→사고발생률 상승 및 승차거부 등을 유발

– 취객으로 보일 시 택시에 대한 부정적 인식을 유발하는 승차거부(59.0%)를 하거나, 운전의 집중도를 떨어뜨리는 지속적 승객감시(19.8%) 마찬가지로 택시 이미지에 부정적 영향을 미치고 사고발생률을 높이는 과속(5.7%)

– 택시노동자의 절반이상은 택시노동자 폭행에 대한 처벌강화 필요성

〈표.4-28〉 승객으로부터의 폭언·욕설·협박 등의 경험 이후 운행 시 영향

(단위 : %)

구분	취객으로 보일 시 태우지 않음	운전 중 지속적으로 승객의 행동을 감시함	승객을 빨리 목적지까지 태우기 위해 과속 등을 함	휴대전화 등 바로 신고할 수 있도록 대비	아무런 조치를 취하지 않음	기타	총계
전체	59.0	19.8	5.7	8.0	5.2	2.3	100.0
	(259)	(87)	(25)	(35)	(23)	(10)	(439)
2인1차제	60.1	19.8	4.6	8.1	5.5	2.0	100.0
	(209)	(69)	(16)	(28)	(19)	(7)	(348)
1인1차제	55.0	19.8	9.9	7.7	4.4	3.3	100.0
	(50)	(18)	(9)	(7)	(4)	(3)	(91)

〈표.4-29〉 승객의 폭언·욕설·협박, 폭행 등을 방지하기 위한 정책요구

(단위 : %)

구분	승객과 운전자 간 보호벽 설치	경찰 등과 연계된 비상벨 설치	택시노동자 폭행에 대한 처벌강화	차내 감시카메라 설치	기타	총계
전체	23.2	10.4	52.6	12.2	1.6	100.0
	(116)	(52)	(263)	(61)	(8)	(500)
2인1차제	23.5	9.0	54.8	11.0	1.7	100.0
	(94)	(36)	(219)	(44)	(7)	(400)
1인1차제	22.0	16.0	44.0	17.0	1.0	100.0
	(22)	(16)	(44)	(17)	(1)	(100)

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 장시간노동과 건강

(4) 택시노동자의 신체적 · 정신적 건강과 사고발생

❍ 사고발생률을 낮추기 위해서는 신체적 · 정신적 건강권 확보가 필수적

〈표.4-45〉 운행 중 위험한 상황(사고발생) 경험 분석결과

변수명		Coef.(β)	exp(β)
연령		-0.034** (0.015)	0.967
교육수준(기준변수=고졸이하)			
	전문대졸	-0.011 (0.199)	0.989
	대졸이상	0.711 (0.504)	2.036
사업체 주소지(기준변수=서울시)			
	경기도	-0.022 (0.267)	0.978
일평균 실 운행시간		0.122* (0.063)	1.130
운행으로 인한 통증빈도		0.118* (0.068)	1.125
승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험(기준변수= 경험 없음)			
	경험 있음	0.740*** (0.239)	2.096
사업체규모 (기준변수 = 50명 미만)			
	50-100명 미만	0.693* (0.393)	2.000
	100-200명 미만	0.736 (0.470)	2.088
	200명 이상	0.926** (0.414)	2.524
Number of Obs		459	
Log likelihood		-691.969	
χ^2 of Likelihood Ratio		35.140	

주1 : 괄호 안의 숫자는 표준오차를 나타냄.
주2 : *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

〈표.4-46〉 설명변수별 운행 중 위험한 상황(사고발생) 경험 한계효과

변수명		Prob(y=0) 경험 없음	Prob(y=1) 1달에 1회 미만	Prob(y=2) 1달에 1~2회	Prob(y=3) 1주에 1~2회	Prob(y=4) 1일에 1~2회	Prob(y=5) 1일에 3회 이상
연령		0.002	0.006	-0.000	-0.004	-0.002	-0.001
교육수준							
	전문대졸	0.001	0.002	-0.000	-0.001	-0.001	-0.000
	대졸이상	-0.031	-0.106	-0.030	0.085	0.050	0.032
사업체 주소지							
	경기도	0.001	0.004	-0.000	-0.003	-0.001	-0.001
일평균 실 운행시간		-0.007	-0.020	0.001	0.015	0.007	0.007
운행으로 인한 통증빈도		-0.006	-0.019	0.001	0.015	0.007	0.004
승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험							
	경험 있음	-0.054	-0.120	0.032	0.088	0.035	0.019
사업체규모							
	50-100명 미만	-0.056	-0.111	0.041	0.080	0.030	0.016
	100-200명 미만	-0.058	-0.118	0.041	0.085	0.032	0.018
	200명 이상	-0.068	-0.148	0.039	0.109	0.044	0.024

2. 택시노동자 실태조사 주요결과

2) 실태조사 주요결과: 건강검진에 대한 인식

(5) 건강검진의 실효성 및 필요한 검진항목

❍ 건강검진에 대한 낮은 만족도 '건강검진은 형식적인 검사에 불과'(70.7%)

- 개인의 건강상태 확인과 질병의 예방 및 조기발견을 목적으로 '건강검진'제도가 운영되고 있음
- 그러나 건강검진에 대한 만족도가 낮은 주된 이유로는 '실제 아픈 곳에 대한 건강검진 항목이 없어서 크게 도움이 되지 않음'
- 실제 아픈 곳에 대한 정밀검진 비용은 부담(79.0%)
- 택시노동자가 건강검진 시 추가되었으면 하는 검진으로는 '뇌혈관계 검사'(34.8%) 뿐만 아니라 '정신건강'(14.1%) 두번째로 높은 비중을 차지

〈표.4-32〉 연령대별 '실제 아픈 곳에 대한 건강검진 항목이 없어서 크게 도움이 되지 않는다.'에 관한 인식 (단위 : %)

구분	평균(점)	전혀 그렇지 않다	별로 그렇지 않다	대체로 그렇다	매우 그렇다	총계
전체	2.75	7.2	22.3	58.4	12.2	100.0
		(35)	(108)	(283)	(59)	(485)
50대 이하	2.75	8.8	21.7	55.4	14.2	100.0
		(21)	(52)	(133)	(34)	(240)
60대 이상	2.76	5.7	22.9	61.2	10.2	100.0
		(14)	(56)	(150)	(25)	(245)

〈표.4-33〉 연령대별 '실제 아픈 곳에 대한 정밀검진 비용이 부담된다.'에 관한 인식 (단위 : %)

구분	평균(점)	전혀 그렇지 않다	별로 그렇지 않다	대체로 그렇다	매우 그렇다	총계
전체	3.00	4.5	16.4	53.8	25.2	100.0
		(20)	(73)	(239)	(112)	(444)
50대 이하	3.10	4.5	13.4	53.1	29.0	100.0
		(10)	(30)	(119)	(65)	(224)
60대 이상	2.93	4.6	19.6	54.6	21.4	100.0
		(10)	(43)	(120)	(47)	(220)

〈표.4-34〉 연령대별 건강검진 시 추가되었으면 하는 건강검진 목록 (단위 : %)

구분	근골격계 검사	호흡기계검사	소화기계 검사	뇌혈관계 검사	인지관련검사	정신건강 (스트레스, 심리상담 등)	비뇨기계/항문관련 검사	기타	총계
전체	12.3	9.6	20.0	34.8	2.2	14.1	4.3	2.7	100.0
	(63)	(49)	(102)	(178)	(11)	(72)	(22)	(14)	(511)
50대 이하	11.6	8.8	24.0	34.4	2.8	14.0	2.0	2.4	100.0
	(29)	(22)	(60)	(86)	(7)	(35)	(5)	(6)	(250)
60대 이상	13.0	10.3	16.1	35.3	1.5	14.2	6.5	3.1	100.0
	(34)	(27)	(42)	(92)	(4)	(37)	(17)	(8)	(261)

3.
노동환경 개선 및 건강증진 방안

3. 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1) 택시노동자 건강권 확보

(1) 경영 및 서비스 평가 의무화를 통한 택시노동자 노동환경 개선

❍ 「여객자동차법」 제20조(여객자동차운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가)에 따라 각 지자체는 2년마다 또는 필요하다가 인정될 경우 1년마다 일반택시운송사업의 경영 및 서비스 평가를 실시할 수 있도록 명시

- 서울시와 경기도, 울산시, 부산시, 대전시, 대구시 등 주요 지자체에서 일반택시에 대한 경영 및 서비스 평가를 시행하고 있거나 시행함
- 시행주체에 따라 조금씩 상이하지만 경영평가는 주로 '재무건전성', '직장안정성', '시설확보', '교통사고 예방노력', '준법경영' 등을 포함
  서비스 평가에는 '기사서비스', '차량상태', '운행상태', '요금결제' 등임

→즉, 경영 및 서비스 평가를 통해 택시노동자의 환경개선이 요구됨

〈표.6-1〉 택시업체 경영 및 서비스평가 내 신설 세부 평가항목 목록

구분	평가항목
직장안정	①이직률 ②운전자 확보율 ③근속년수 ④장기근속 비율 ⑤노사관계 ⑥조합지원 ⑦차량노후도 ⑧복지시설 ⑨복지제도 ⑩카드결제 수수료 비용부담 주체 ⑪운전자 근무형태 ⑫운전자 근로환경 ⑬화장실 현대화 ⑭운전자 처우개선 ⑮임금 및 복지수준 ⑯운전자 자격준수율 ⑰운전자 임금비율 **⑱정신건강증진 지원제도(신설)**
교통사고 예방확보 노력	①운전자 교육이수 ②교육안전도 평가지수 ③보험료율 ④과속난폭운행지수 ⑤무사고 운전자 ⑥사고예방계획 수립 ⑦장비인력 확보율 ⑧교통사고 예방노력 ⑨차량정비실태 **⑩ 운전자 건강상태 지수(신설) ⑪ 2인1차제 비율(신설) ⑫평균 운행시간(신설)**
준법경영	①교통 불편신고건수율 ②차량 가동률 ③차격취소 ④영업정지 ⑤과징금 및 과태료 부과건수 ⑥경영개선 노력 ⑦변형근로 여부(무급, 선급제, 운송수입금 다변화 등) ⑧유가보조금 부정수급 여부 ⑨부가가치세 경감액 지급실태 ⑩택시 부제 준수여부(교대시간 등) ⑪택시운전업무종사자 자격준수 여부 **⑫운송수입금 기준액 여부(신설)**
차량상태	①승하차시 문 작동상태 ②안전벨트 작동상태 ③냉난방 적정 ④차량 청결상태(내외부) ⑤내부 악취상태 ⑥엔진소음 등 승차감 ⑦택시 내 소음여부 ⑧내외부 표시등 작동여부(외부등, 미터기) ⑨택시 내 부착물상태 ⑩불편민원서류 비치상태 ⑪차량 블랙박스 설치율 ⑫차량 외부 도색상태 ⑬차량 배기가스 상태

3. 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1) 택시노동자 건강권 확보

(1) 경영 및 서비스 평가 의무화를 통한 택시노동자 노동환경 개선

❍ 다만, 경영 및 서비스 평가가 의무사항이 아니기 때문에 효과성이 떨어짐. 따라서 여객자동차법의 개정도 추진될 필요가 있음

〈표.6-2〉「여객자동차운수사업법」제20조 개정을 통한 경영 및 서비스평가 의무화 방안

현행	개정안
제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위하여 여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여객자동차 운수사업을 경영하는 자(이하 "여객자동차 운수사업자"라 한다)가 제공하는 서비스에 대하여 평가할 수 있다.	제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 및 서비스 평가) ① 국토교통부장관 또는 ·도지사는 여객자동차 운수사업을 체계로 지원·육성하고 서비스를 개선하기 위 여객자동차 운수사업자의 경영 상태와 여 동차 운수사업을 경영하는 자(이하 "여객 차 운수사업자"라 한다)가 제공하는 서비 대하여 **평가해야한다.**
② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과(경영 평가 결과는 제외한다)를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공표할 수 있다.	② 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제 에 따른 경영 및 서비스 평가 결과(경영 결과는 제외한다)를 국토교통부령으로 정 바에 따라 **공표해야 한다.**

〈표.6-3〉「여객자동차운수사업법」시행규칙 제43조 개정을 통한 경영 및 서비스평가 강화방안

현행	개정안
제43조(경영 및 서비스평가)	제43조(경영 및 서비스평가)
④ 평가에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 〈개정 2012. 11. 23., 2017. 1. 20.〉	④ 평가에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 〈개정 2012. 11. 23., 2017. 1. 20.〉
1. 경영부문: 운전자 관리실태, 보유 자동차의 차령(車齡), 교통사고 예방 노력, 재무건전성 및 경영 관련 법규 준수실태 등	1. 경영부문: 운전자 관리실태, 보유 자동차의 차령(車齡), 교통사고 예방 노력, 재무건전성 및 경영 관련 법규 준수실태, **임금체계의 적절성·합리성** 등
2. 서비스부문: 운전자의 친절도, 교통사고율, 에어백 장착률, 요금 등의 음성안내, 자동차의 안전성·청결도 및 여객 서비스 관련 법규 준수실태 등	2. 서비스부문: 운전자의 친절도, 교통사고율, 에어백 장착률, 요금 등의 음성안내, 자동차의 안전성·청결도 및 여객 서비스 관련 법규 준수실태, **운전자의 신체적·정신적 건강상태** 등

3. 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1) 택시노동자 건강권 확보

(2) 특수건강검진 내 정신건강 검사 의무화 및 지원

❍ 택시노동자는 야간노동이 필수적인 직업군으로 산업안전보건법에 따라 '특수건강진단 대상자' 로 분류

- 그러나 특수건강진단에는 신경계, 심혈관계, 위장관계, 내분비계에 대한 기초적 검사만 이루어질 뿐 수면장애, 정신질환에 관한 검사는 제외
- 지자체 차원에서 정신건강에 취약한 택시노동자를 정신건강복지센터 등과 연계하는 방안 필요

〈표.6-4〉 특수건강진단(수시건강진단, 임시건강진단) 제1차 및 제2차 검사항목 개선안

구분	현행	개선안
1차 검사 항목	(1) 직업력 및 노출력 조사 (2) 주요 표적기관과 관련된 병력조사 (3) 임상검사 및 진찰 ① 신경계 : 불면증 증상 문진 ② 심혈관계 : 복부둘레, 혈압, 공복혈당, 총콜레스테롤, 트리글리세라이드, HDL 콜레스테롤 ③ 위장관계 : 관련 증상 문진 ④ 내분비계 : 관련 증상 문진	(1)~(3) 좌동 **(4) 정신질환 검사(신설)** **① 우울척도(CES-D)** **② 공황장애 문진** **③ 세계보건기구 삶의 질 척도 (WHOQOL-BREF)**
2차 검사 항목	임상검사 및 진찰 ① 신경계 : 심층면담 및 문진 ② 심혈관계 : 공복혈당, 당화혈색소, 총콜레스테롤, 트리글리세라이드, HDL콜레스테롤, 24시간 심전도, 24시간 혈압 ③ 위장관계 : 위내시경 ④ 내분비계 :유방촬영, 유방초음파	①~④ 좌동 **⑤ 정신질환 : 심전도, 뇌파 및 뇌영상 검사, 종합심리평가(우울), 심층면담 및 문진(공황장애)**

출처 : 국가법령정보센터,「산업안전보건법」시행규칙 [별표 24], 2020.

3. 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1) 택시노동자 건강권 확보

(3) 일반택시 운수종사자 복지재단 의료지원 대상자 확대 및 정신건강 마련

❍ 택시운송사업 복지기금을 토대로 2017년 일반택시 운수종사자 복지재단(이하 "재단")이 설립

❍ 재단의 대표적인 복지사업 중 하나로 의료지원이 있으며, 자격조건이 충족되는 택시노동자를 선별하여 정밀건강검진을 제공

- 정밀검진에는 뇌혈관계 질환, 암, 심근경색 및 심혈관을 중심으로 구성
- 다만, 택시노동자의 정신건강을 위한 항목을 여전히 제외되고 있음(한국건강관리협회, 한국의학연구소는 정신과 전문의가 부재함)

  따라서 재단(지자체) – 지정기관(대학병원, 정신과 등)이 협약을 체결한 후, 개인이 지정기관에서 검사를 받고, 재단(지자체)가 지정기관에 비용을 부담하는 방안도 고려해 볼 수 있음.

❍ 재단의 의료지원 대상자는 전국 총 3,000명 수준으로 충남 · 세종은 80명 수준(면허대수 2,249대 중 2.7%)에 불과

- 따라서 제도적 사각지대에 놓인 택시노동자의 건강권 확보를 위해 지자체에서 적극적으로 건강권 확보방안이 마련되어야 할 필요가 있음

3. 노동환경 개선 및 건강증진 방안

1) 택시노동자 건강권 확보

(4) 택시 내 협박 및 폭행 방지를 위한 시설물/홍보물 설치

❍ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률에 의하면 운행 중 운전자를 폭행하거나 협박 시 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금형

- 택시이용자의 대다수는 택시노동자 폭행 시 처벌에 관한 인식이 낮음 → 택시 내부에 가중처벌을 알리는 홍보물 부착 필요
- 폭행 등으로부터 물리적 보호를 위한 보호벽 설치 의무화 및 지원 필요

(5) 건강관리 우수업체 인증제도 도입

❍ 일본의 오사카 지역에서는 특정 지역 합동협의회가 택시노동자의 건강관리에 충실한 사업체를 대상으로 인증하고 외관에 인증마크 부착\

- 우리나라 역시 지자체 차원에서 건강관리 우수업체 인증제도 도입(평가지표 등 마련 필요)
- 사업주의 자발적인 참여를 위해 우수업체에 인센티브 지원방안 마련(서울시 가족친화우수기업 인증 벤치마킹 등)

감사합니다!