

ISSN: 2800-051X

HankookResearch

한국리서치 주간리포트(제206-1호)

여론속의 여輿론論

기획: 심야 택시난 완화 대책,
떠난 택시기사들 유턴시킬 수 있나?

2022. 11. 16.

담당자 민성혜 대리

전화 | 02-3014-0735

e-mail | sh.min@hrc.co.kr

한국리서치 주간리포트

- 한국리서치가 기획하고 운영하는 자체 조사입니다.
- 격주로 시행하는 정기조사입니다.
- 특정 의제를 다각도로 조사하고 분석하는 심층 여론조사입니다.
여론의 현상과 함께 흐름을 추적하고, 여론 속의 민심을 파악하고자 합니다.
- 정기지표-기획조사 등으로 구성합니다.
- 정기지표는 국가, 사회, 개인과 관련한 국민들의 인식 추이를 제시합니다.
- 기획조사는 한국리서치 연구원이 기획하고 분석합니다. 주제에 따라 외부 전문가와 함께 기획하고 분석 및 보도를 함으로써, 여론에 대한 심층적인 이해를 돕고자 합니다.
- 궁금하신 사항은 아래 에디터들에게 문의하여 주십시오.

운영책임

이동한 차장

전화 | 02-3014-1060
e-mail | dhlee@hrc.co.kr

연구진

정한울 전문위원

전화 | 02-3014-1057
e-mail | hw.jeong@hrc.co.kr

이소연 연구원

전화 | 02-3014-1062
e-mail | lee.sy@hrc.co.kr

심야 택시난 완화 대책, 떠난 택시기사들 유턴시킬 수 있나?



주요 결과

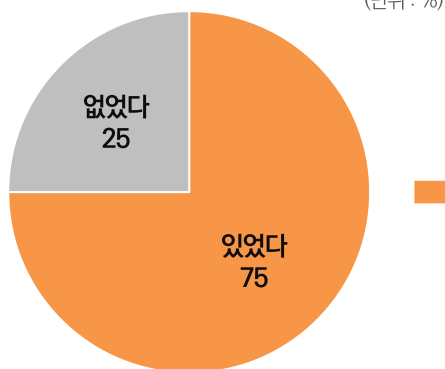
- 사회적 거리두기 해제 이후 밤마다 택시를 잡기 위한 인파를 어렵지 않게 볼 수 있다. 코로나 팬데믹을 거치며 택시 공급이 부족해진 탓이다. 국토교통부는 거리두기 해제 후 심야 택시 수요와 공급의 불균형이 심야 택시난의 원인이라고 보고 있다. 택시 기사들은 코로나 특수를 받아 더 높은 수익을 낼 수 있는 택배와 배달 업종으로 대거 이탈하였다. 여기에 더해 택시 기사들의 고령화 또한 높은 노동강도를 필요로 하는 심야시간대 택시 공급이 부족해진 원인으로 지목받고 있다. 이에 서울시는 지자체 차원에서 택시요금 인상안을 꺼내 들었고, 국토교통부는 지난 10월 4일 심야 택시난 완화를 위한 대책을 발표했다.
- 한국리서치 <여론 속의 여론>팀은 지난 9월 30일 ~ 10월 3일 전국 만 18세 이상 남녀 1,000명을 대상으로 일반 국민에게 택시 공급 부족으로 인한 어느 정도의 불편을 겪고 있는지, 택시난 해결을 위한 요금 인상에 대해 어떻게 생각하고 있는지를 알아보기 위한 조사를 진행하였다.
- 전체 응답자 중 절반은 심야 시간 택시를 잡기 힘든 심야 택시 대란 상황을 '심각하다'(50%)고 인식하였다.
- 택시 이용자 중 83%가 현재 택시 요금 수준도 비싸다는 생각을 가지고 있어, 서울시가 발표한 택시요금 인상에 대해서는 회의적인 태도를 보였다.
- 택시 기사의 공급 측면에서는 택시 기사들의 수입 개선(49%), 택시 공급 확대(29%), 택시 승차난해소(27%)로 심야 택시 대란 해소에 도움이 된다고 응답한 의견은 과반을 넘지 못하였다.
- 수요 측면에서는 택시수요 축소(55%), 심야시간 이전의 이른 귀가(53%)라는 의견이 과반을 넘었다. 하지만, 이와 동시에 심야시간대에 음주 키포드·자전거 운전자가 많아질 것이라는 우려(61%)도 나타났다.
- 이에 국토부가 타다·우버와 같은 비택시 운송서비스의 규제 완화를 해결책으로 꺼내들면서, 여객자동차 운수사업법(일명 '타다금지법')이 재조명 되었다. '타다금지법'에 대한 여론은 '택시산업의 혁신을 막은 정책 실패라고 생각한다(53%)'에 절반 이상이 답했으며, 57%가 택시 대란의 해결책으로 '타다 금지법' 규제를 완화에 찬성하였다.

1 택시 이용 시 불편 경험

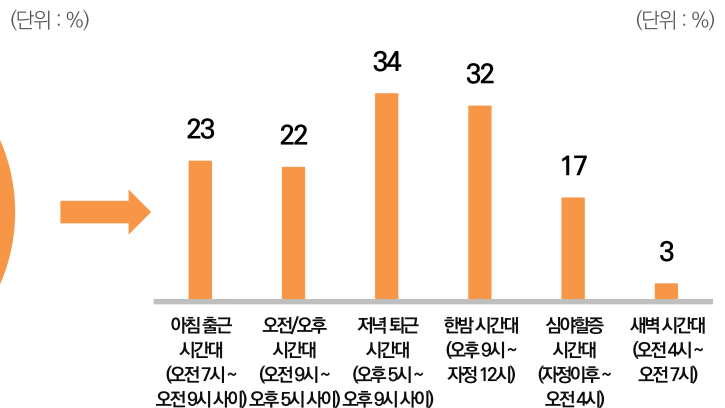
4명 중 3명은 택시가 잡히지 않아 곤란했던 경험 있고, 곤란했던 시간대는 오후 5시~자정 12시 택시 잡기를 포기하고 도보, 자전거 등 다른 수단으로 이동 경험 74%

이번 조사에서, 직전 한 달 동안 택시를 이용한 경험이 있는 응답자 509명 중 75%가 택시가 잘 잡히지 않아 곤란한 적이 있었다고 답했다. 서울 거주자는 한밤 시간대인 오후 9시부터 자정 12시 사이에 택시가 잘 잡히지 않아 곤란했다는 응답이 40%로 가장 높게 나타난 한편, 인천/경기(32%) 및 비수도권(37%) 거주자는 저녁 퇴근시간대인 오후 5시부터 오후 9시 사이에 택시가 잘 잡히지 않았다는 응답이 가장 높았다.

택시가 잡히지 않아 곤란했던 경험 있었다, 75%



곤란했던 시간대는 저녁 퇴근 시간대(34%)부터 한밤 시간대(32%)까지



질문: 귀하께서는 택시가 잘 잡히지 않아 곤란했던 경험이 있으십니까?

응답자 수: 택시 이용자 509명

조사기간: 2022.9.30. ~ 10.3.

질문: 택시가 잘 잡히지 않아 곤란했던 시간대는 언제였습니까? 모두 선택해 주십시오.

비고: 복수응답

응답자 수: 택시가 잡히지 않아 곤란한 상황 경험한 응답자 380명

조사시기: 2022.9.30 ~ 10.3.

(단위: %)

곤란한 상황 경험	사례수(명)	아침 출근 시간대 (오전 7시 ~ 오전 9시 사이)	오전/오후 시간대 (오전 9시 ~ 오후 5시 사이)	저녁 퇴근 시간대 (오후 5시 ~ 오후 9시 사이)	한밤 시간대 (오후 9시 ~ 자정 12시)	심야활동 시간대 (자정 이후 ~ 오전 4시)	새벽 시간대 (오전 4시 ~ 오전 7시)
전체	(380)	23	22	34	32	17	3
거주지역							
서울	(71)	14	22	29	40	24	5
인천/경기	(105)	28	24	32	30	17	2
비수도권	(204)	23	22	37	31	15	2

질문: 택시가 잘 잡히지 않아 곤란했던 시간대는 언제였습니까? 모두 선택해 주십시오.

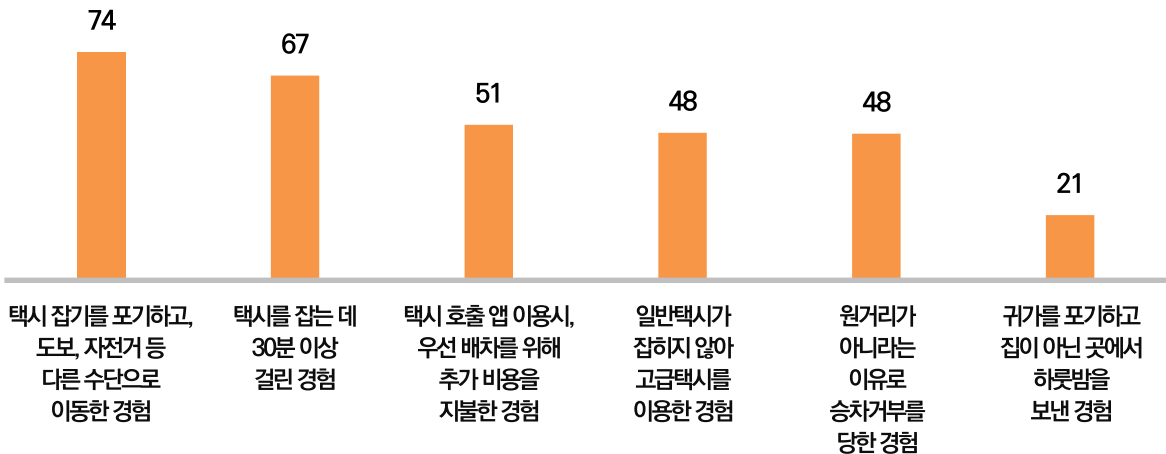
응답자 수: 택시가 잡히지 않아 곤란한 상황 경험한 응답자 380명

조사시기: 2022.9.30 ~ 10.3.

택시가 잘 잡히지 않아 곤란을 겪은 응답자 10명 중 7명 이상(74%)이 '택시 잡기를 포기하고, 도보, 자전거 등 다른 수단으로 이동'한 경험이 있었으며, 10명 중 6명 이상(67%)이 '택시를 잡는 데 30분 이상 소요'한 경험, 10명 중 절반 이상(51%)이 '택시 호출앱 이용시, 우선 배차를 위해 추가 비용을 지불한 경험'이 있다고 응답했다. 서울 지역에서는 '원거리가 아니라는 이유로 승차거부를 당한 경험'이 있다는 응답이 62%로 타지역에 비해 상대적으로 높게 나타났다.

(단위 : %)

택시 잡기를 포기하고, 다른 수단으로 이동한 경험이 74%로 가장 높고
서울 지역에서는 원거리가 아니라는 이유로 승차거부를 당한 경험(62%)이 상대적으로 높아



곤란한 상황 경험	사례수 (명)	택시 잡기를 포기하고, 도보, 자전거 등 다른 수단으로 이동한 경험	택시를 잡는 데 30분 이상 걸린 경험	택시 호출 앱 이용시, 우선 배차를 위해 추가 비용을 지불한 경험	일반택시가 잡히지 않아 고급택시를 이용한 경험	원거리가 아니라는 이유로 승차거부를 당한 경험	귀가를 포기하고 집이 아닌 곳에서 하룻밤을 보낸 경험
전체	(380)	74	67	51	48	48	21
거주지역							
서울	(71)	77	72	49	52	62	24
인천/경기	(105)	75	70	58	50	47	23
비수도권	(204)	73	63	47	45	43	19

질문: 택시가 잘 잡히지 않아 다음과 같은 경험을 해보신 적이 있습니까?

비고: '있다(자주+한 두번)'의 비율(%)

응답자 수: 택시가 잡히지 않아 곤란한 상황 경험한 응답자 380명

조사시기: 2022.9.30 ~ 10.3.

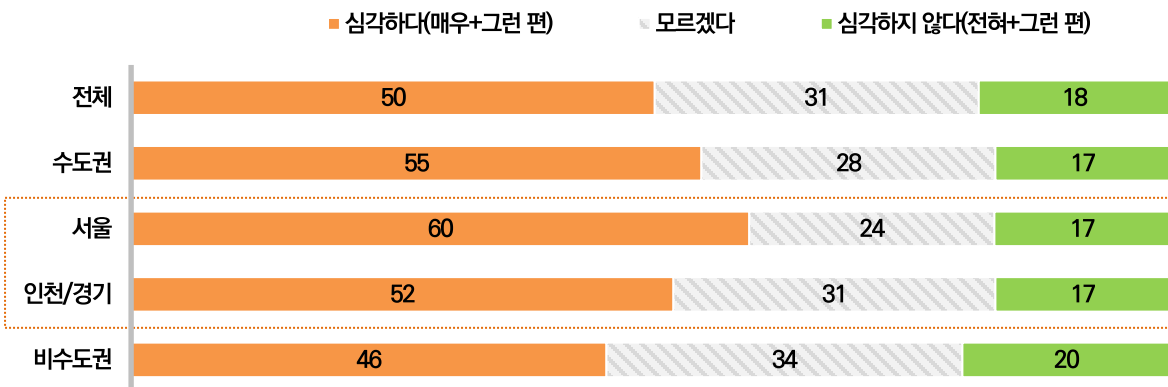
한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

응답자 절반은 심야 택시난 심각, 서울은 10명 중 6명이 심각하다는 응답

전체 응답자 중 절반(50%)은 심야 시간 택시를 잡기 힘든 심야 택시 대란 상황을 '심각하다'고 인식해, 심각하지 않다는 응답(18%)을 크게 앞섰다(모르겠다 31%). 수도권 거주자(55%)가 비수도권 거주자(46%)에 비해 심각하다는 인식이 더 높았고, 특히 서울 거주자의 경우 60%가 심야 택시난이 심각하다고 답해 전국 타지역 대비 높았다.

(단위 : %)

응답자 절반(50%), 심야 택시난 심각하다고 인식
심야 택시난 심각성 인식은 서울에서 60%로 가장 높아



질문: 심야 시간 택시를 잡기 힘든 심야 택시 대란 문제에 대해 어떤 의견이십니까?

비고: 4점 척도로 질문 후 심각하지 않다(전혀 + 그런 편) 및 심각하다(매우 + 그런 편) 항목으로 재구성

응답자 수: 1,000명

조사시기: 2022.9.30. ~ 10.3.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

2 택시요금 인상에 대한 여론

택시요금 인상, 심야시간 승차난 해소에 도움 안 될 것이라는 의견 과반 이상 목적지 미표시제는 도움 될 것으로 생각

서울시는 심야 택시난 해소를 위해 택시 기본요금 인상안을 내놔고, 내년 2월부터 시행될 예정이다. 택시 기본요금과 단위당 요금 결정의 권한은 각 지자체에 있지만, 서울시의 결정은 다른 지자체의 택시요금 산정에도 큰 영향을 미친다. 사람들은 서울시의 택시요금 인상 대책이 심야시간대 승차난을 해소하기에는 어느 정도 도움이 된다고 생각할까?

사람들의 생각은 부정적이다. 이미 택시 이용 경험자 10명 중 8명 이상(83%)이 현재 택시 요금 수준도 비싸다는 생각을 갖고 있다. 그러다 보니 심야할증 시간대 확대(59%), 기본요금 인상(56%), 탄력요금제 도입(53%) 등 직접적인 요금 인상이 심야 택시 대란 해소에 도움이 되지 않을 것이라는 의견이 과반을 넘었다. 택시 요금이 비싸다는 인식이 다수인 상황에서 요금을 더 올린다고 하니, 이용자 입장에서 요금에 손을 대는 것을 환영하지 않는 것이 당연하다. 요금 인상과 관계없는 목적지 미표시제 도입에 대해서만 유일하게 심야 택시 대란 해소에 도움이 될 것이라는 의견이 59%로 비교적 높게 나타났다.

(단위 : %)

현재 택시요금 수준, 비싸다 83%



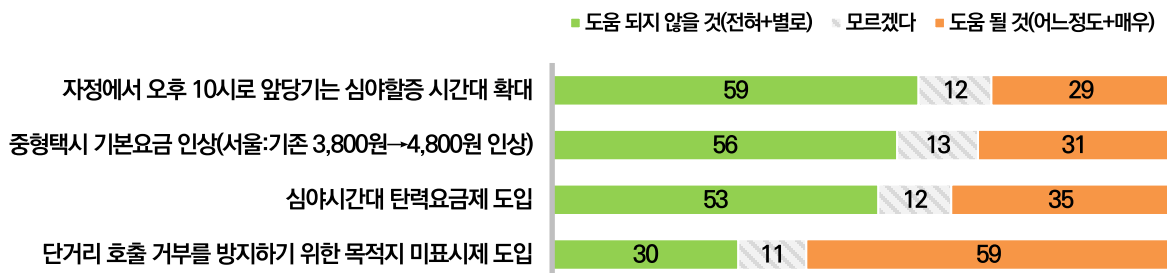
질문: 귀하가 체감하시기에, 현재 택시요금이 어떤 수준이라고 생각하십니까?

비고 : 4점 척도로 질문 후 비싸다(다소 + 매우), 저렴하다(다소 + 매우) 항목으로 재구성

응답자 수 : 택시 이용자 509명

조사기간 : 2022.9.30. ~ 10.3.

심야시간대 승차난 해소를 위한 서울시 대책, 요금 인상 관련 대책은 절반 이상 '도움 되지 않을 것' 목적지 미표시제는 절반 이상 '도움 될 것'



질문: 서울시는 심야 승차난 해소를 위한 공급 확대 계획 추진을 시행할 예정입니다. 귀하께서 생각하시기에 다음의 방안이 심야시간대 승차난을 해소하기에는 어느 정도 도움이 된다고 보십니까?

비고 : 4점 척도로 질문 후 도움이 되지 않을 것(전혀+별로) 및 도움이 될 것(어느정도+매우) 항목으로 재구성

응답자 수 : 1,000명

조사시기 : 2022.9.30. ~ 10.3.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

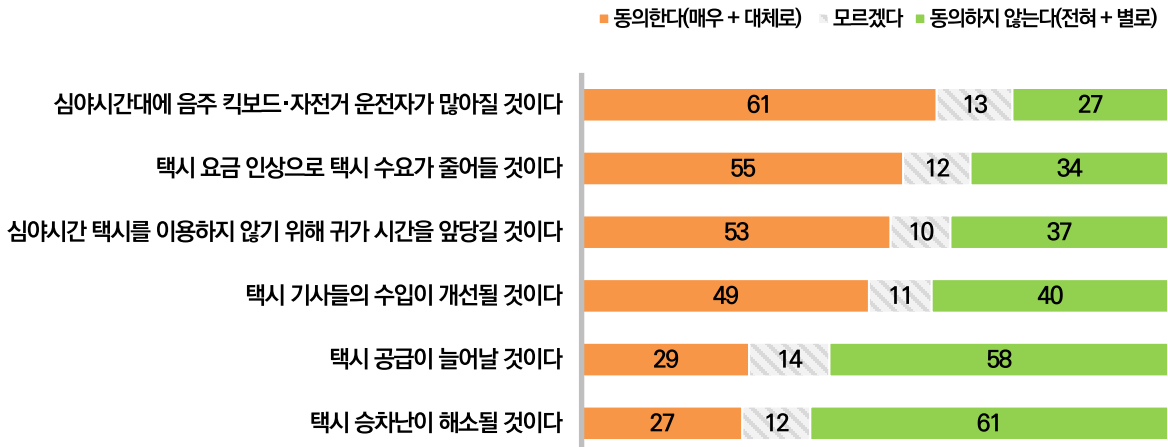
택시요금 인상, 택시기사 공급 늘리지 못할 것이라는 의견도 절반 이상 오히려 요금 인상으로 수요가 줄 것이라는 의견 높아

택시 요금 인상이 택시 기사의 공급에 어떤 영향을 미칠 것이라 생각하는지도 물었다. 택시 요금 인상으로 택시 기사들의 수입이 개선될 것이라는 기대는 절반에 미치지 못했다(49%). 마찬가지로 택시 승차난 해소와 택시 공급 확대에 대해서도 절반 이상이 동의하지 않는다(각각 61%, 58%)고 답했다. 서울시가 요금인상의 효과로 기대하고 있는 택시 운송수익 증가, 택시 기사 공급 확대에 대해서 모두 회의적인 생각을 갖고 있는 것이다.

반면, 수요의 변화에 대해서는 '택시 요금 인상으로 택시 수요가 줄어든 것'(55%), '심야시간 택시를 이용하지 않기 위해 귀가 시간을 앞당길 것'(53%)이라는 의견이 과반을 넘었다. 뿐만 아니라, 10명 중 6명(61%)이 심야시간대에 음주 키포드·자전거 운전자가 많아질 것이라는 우려에 동의했다.

택시요금 인상, 택시기사 공급 늘리지 못할 것이라는 의견이 절반 이상 오히려 요금 인상으로 수요가 줄 것이라는 의견 높아

(단위 : %)



질문 : 택시 요금 인상과 관련한 다음의 주장에 대해 어떤 의견이십니까?

비고 : 4점 척도로 질문 후 동의한다(매우 + 대체로) 및 동의하지 않는다(전혀 + 별로) 항목으로 재구성

응답자 수: 1,000명

조사시기 : 2022.9.30. ~ 10.3.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

택시 요금을 인상하면 택시 기사들의 수입이 늘어나고, 자연스럽게 택시 기사의 수도 늘어나 택시 대란을 해소할 수 있다는 것이 서울시의 생각이다. 그런데 택시 요금을 인상하면 택시를 이용하려는 수요가 감소하게 되고, 이는 택시 기사들의 수입 감소와 택시 기사 수 감소로 이어질 것이다. 요금 인상이 택시 공급 확대에 이어질 것이라는 기대가 낮은 이유가 여기에 있다.

3 택시요금 인상 외에 대안은?

타다, 우버 등 비택시 운송서비스 규제 완화가 하나의 대안 될 수도 타다금지법 규제 완화에 대해서는 찬성 의견이 과반 이상

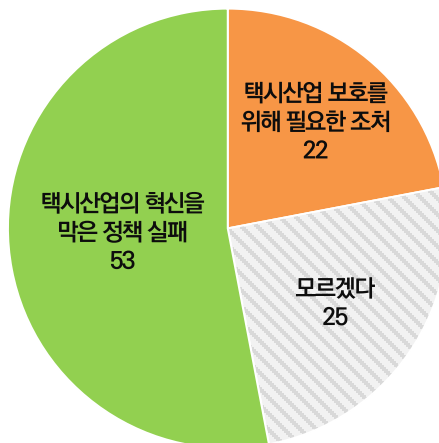
택시 운행은 면허권이라는 진입장벽이 있기 때문에 신규 택시기사 공급이 탄력적으로 늘어날 수 없다. 폐쇄적인 택시 산업의 구조, 법인택시업계의 운송수입금 전액관리제 등을 유지한 상태에서는 택시 요금을 인상하더라도 실질 소득이 오르지 않는 이상, 업계를 떠난 택시 기사들이 다시 돌아오기를 기대할 수는 없다. 요금 인상 만으로는 심야 택시의 수요와 공급의 불일치 문제를 근본적으로 해결할 수 없는 것이다.

이에 국토부는 심야 택시난 완화 대책으로, 타다·우버와 같은 비택시 운송서비스의 규제 완화의 카드도 함께 꺼내들었다. 이는 택시업계의 거센 반발에 2020년부터 시행된 여객자동차 운수사업법, 일명 ‘타다금지법’을 통과시킨 국회의 결정을 뒤엎는 결정이다.

일단 여론의 반응은 긍정적이다. 타다금지법에 대해 어떻게 생각하는지를 묻는 질문에 절반 이상이 ‘택시산업의 혁신을 막은 정책 실패라고 생각한다(53%)’고 답했다. 택시 대란의 해결 방법으로 타다금지법 규제를 완화하는 것에 대해서도 찬성한다는 응답이 57%로 나타났다.

(단위 : %)

타다금지법, 택시산업의 혁신을 막은 정책 실패 53%



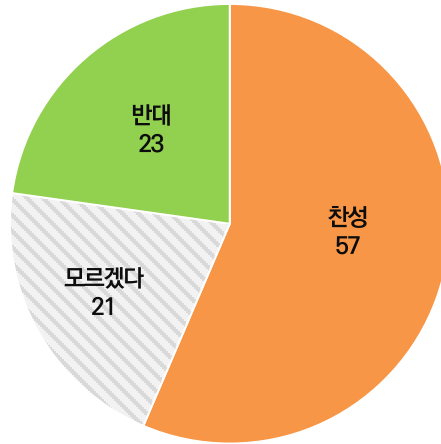
질문: 2020년 3월 6일 국회는 여객자동차 운수사업법 개정안(일명 타다금지법)을 통과시켜 타다, 우버, 카카오모빌리티 등의 카셰어링(차량 공유)와 라이드셰어링(승차 공유) 같은 플랫폼 운송사업자가 단거리 시내 주행 서비스를 제공하려면 총량 규제 하에서 사회적 기여금(매출의 최대 5%)을 내도록 하는 등의 규제를 만들어 사실상 시장에서 퇴출 시켰습니다. 타다 금지법에 대해 어떻게 생각하십니까?

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022.9.30. ~ 10.3

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinon.co.kr)

(단위 : %)

타다금지법 규제 완화 찬성 57% vs 반대 23%

질문: 택시 대란의 해결 방법으로 타다금지법 규제 완화에 찬성하십니까, 반대하십니까?

비고: 4점 척도로 질문 후 찬성(매우 + 대체로) 및 반대(매우 + 대체로) 항목으로 재구성

응답자 수 : 1,000명

조사기간 : 2022.9.30. ~ 10.3.

한국리서치 정기조사 여론 속의 여론(hrcopinion.co.kr)

요금 인상이 완벽한 정답이 아닌 것처럼, 이해관계가 복잡한 택시 시장에서의 플랫폼 규제 완화가 택시대란을 단번에 해결해 주지는 못할 것이다. 정부와 국회, 지자체는 경직된 택시 산업이 시대의 변화에 적응할 수 있게 지원해야 한다. 동시에 택시를 이용하는 소비자인 시민을 논의의 중심에 두고, 시민의 부담과 불편을 최소화하는 방안을 고민해야 할 것이다.

조사개요

구 분	내 용
모집단	• 전국의 만18세 이상 성인남녀
표집틀	• 한국리서치 마스터샘플(22년 8월 기준 전국 78만여 명)
표집방법	• 지역별, 성별, 연령별 비례할당추출
표본크기	• 1,000명
표본오차	• 무작위추출을 전제할 경우, 95% 신뢰수준에서 최대허용 표집오차는 $\pm 3.1\%p$
조사방법	• 웹조사(휴대전화 문자와 이메일을 통해 url 발송)
가중치 부여방식	• 지역별, 성별, 연령별 가중치 부여(셀가중) (2022년 6월 행정안전부 발표 주민등록 인구 기준)
응답율	• 조사요청 7,003명, 조사참여 1,236명, 조사완료 1,000명 (요청대비 14.3%, 참여대비 80.9%)
조사일시	• 2022년 9월 30일 ~ 10월 3일
조사기관	• (주)한국리서치(대표이사 노익상)

한국리서치 주간리포트

여론속의 여輿론論

HankookResearch

