정책토론회

택시노동자 노동환경 개선과 건강권 확보방안

2020.09.24.(목) 오후 4:00 한국노총 6층 대회의실

프로그램

발 표	
좌 장	강성규(가천대 길병원 직업환경의학과 교수)

- **발표1. 택시노동자 노동환경 실태 및 정책과제**
  - 장진희(한국노총중앙연구원 연구위원)
- **발표2. 장시간 택시운행이 육체·정신건강에 미치는 영향 -면접결과 분석**
  - 이명규(한국노동사회연구소 부소장)
- **발표3. 일본의 택시노동자 근로실태와 건강문제**
  - 강상욱(공공교통연구소 소장, 前)한국교통연구원 선임연구위원)

토 론

송제룡(경기연구원 교통물류연구실 선임연구위원)

안기정(서울연구원 교통시스템연구실 연구위원)

이문범(법무법인 이산 노무사)

이헌영(전국택시노동조합연맹 노사대책본부 국장)

현장과 함께! 국민과 함께!
한국노총중앙연구원
FEDERATION OF KOREAN TRADE UNIONS RESEARCH CENTER

발표1. 택시노동자 노동환경 실태 및 정책과제

장진희(한국노총중앙연구원 연구위원)

<목차>

Ⅰ. 연구목적 및 배경
Ⅱ. 택시노동자 실태조사 주요결과
Ⅲ. 택시노동자 노동환경 개선 및 건강증진 방안

Ⅰ. 연구목적 및 배경

○ 대체 교통수단의 발달과 교통정책에서의 배제, 택시 과잉공급으로 인한 경쟁심화 등 택시산업 환경 악화

- 택시는 과거 지하철과 철도의 미비, 낮은 자가용 보급률 등으로 인해 버스와 함께 절대적 교통수단이었음. 특히 늦은 시간대에도 운행하며 대중교통의 사각지대를 보완하고, 교통약자의 이용편의를 증가시키는 등 사회적으로 중요한 역할을 수행해왔음. 이뿐만 아니라 택시노동은 1980년대 말까지 숙련노동 중 하나로 분류되어 비교적 임금수준 또한 높았던 것으로 보고됨(강상욱, 2012; 김재민 외, 2019).
- 그러나 1990년대 이후 버스 및 지하철 등 대중교통을 체계개선을 중심으로 하는 교통정책이 이루어진 가운데, 대중교통에 준하는 교통수단으로서 기능과 역할을 수행해왔던 택시는 교통정책에서 배제되었으며 이용객 감소에 따른 수익저하를 경험하게 됨. 특히 자가용의 보급, 유사택시의 등장, 인구감소 등 사회적 변화는 택시수요를 더욱 감소시키는 기제로 작용함(강상욱 외, 2009; 배규식, 2012).
- 변화된 환경에도 불구하고 장기근속 택시노동자의 개인택시 발급요구 등에 의해 과잉 증차되었음에도 개인택시 증차가 이루어졌으며, 결국 시장 내 택시 과잉공급을 초래하게 되었음. 이는 택시노동자를 극심한 경쟁 상태에 놓이게 만들어 결국 저임금, 장시간 노동 등 더욱 열악한 노동환경으로 몰아넣는 기폭제 역할을 하게 됨(배규식, 2012).

○ 전액관리제 도입에도 불구하고 현장에서의 여전한 불합리한 임금체계와 저임금

- 1982년 도입된 사납금제가 오랜 기간 택시산업 내 절대적 임금체계로 자리 잡음에 따라 택시노동자의 임금수준은 최저임금에도 미치지 못하는 수준이었음. 이 때문에 택시노동자의 임금체계를 개선하기 위해 「여객자동차 운수사업법」(이하 '여객자동차법')및 관계법령, 「택시운송사업의 발전에 관한 법률」 및 관계법령 등을 통해 택시노동자의 처우개선을 모색하여 왔음.
- 그중 운송수입금 전액관리제를 포함하고 있는 여객자동차법 개정안이 꾸준히 발의되어 왔는데, 박홍근의원이 대표발의한 여객자동차법 개정안이 국회 본회의를 통과하여 2020년 1월 1일자로 이른바 '월급제' 라 불리는 운송수입금 전액관리제가 전면 시행됨. 이 개정안은 제21조 제1항에서 "1일 근무시간 동안 택시요금

미터에 기록된 운송수입금의 전액을 운수종사자의 근무종료 당일 수납할 것" 과 제2항에서 "일정금액의 운송수입금 기준액을 정하여 수납하지 않을 것" 을 명시하고 있어 사실상 사납금제가 완전히 폐지됨.

- 그러나 현장에서는 유예기간을 이유로 여전히 사납금제를 유지하거나, 다른 형태로 변형된 유사 사납금제가 도입되어 운송수입금 전액관리제 시행 후 오히려 택시노동자의 임금수준이 악화되었다는 보도[1]도 이어져 원인과 실태를 면밀히 관찰할 필요가 요구되고 있음.

○ 택시노동자의 장시간 운행, 감정노동 등 열악한 노동환경으로 인한 건강악화와 사고위험

- 운송수입이 수입의 대부분을 차지하는 택시노동자는 저임금을 벗어나기 위한 방편으로 장시간 운행에 노출되고 있으며, 서울시 택시노동자의 경우 일평균 약 12시간의 운행을 하는 것으로 조사됨(김재민 외, 2019). 특히 이러한 장시간 운행은 근골격계 질환, 소화기계 질환, 수면부족, 만성피로 등 택시노동자 개인의 건강에도 심각한 악영향을 미치는 것으로 보고됨(고자경, 2009).
- 택시노동자는 운행 중 교통신호, 보행자, 자전거, 악천후 등에 지속적으로 주의를 기울여야 하고, 교통사고와 같이 예측하지 못하는 돌발 상황에 대처해야함. 또한 교대근무 및 야간근무, 이로 인한 불규칙한 식사, 운동부족, 불규칙한 수면 등을 가지며 좁은 공간에서 장시간 같은 자세로 앉아있어야 하는 인체공학적 문제에도 노출되고 있음. 이 때문에 뇌심혈관질환, 소화기장애, 근골격계질환, 호흡기계질환, 전립선질환, 비뇨기계질환, 치질, 빈뇨, 수면장애 등 다양한 질환을 경험함.
- 신체적인 건강뿐만 아니라 취객을 대면하는 경우가 빈번하기 때문에 취객으로부터 폭언과 폭력, 폭행을 경험하며 정신건강에 취약점을 드러내고 있음(Bawa and Srivastav, 2013; Burgel et al., 2014). 특히 택시노동자가 고령층이고, 신규로 유입되는 대다수 역시 고령임을 감안해볼 때, 이러한 신체적·정신적 질환은 또 다른 인적 피해를 야기하는 교통사고로 이어질 수 있음(이복임, 2016). 즉 택시노동자의 건강은 국민의 안전과 직결되는 문제이며, 이로 인해 최근 택시노동자의 교통사고 증가가 사회문제로 제기되고 있음.

○ 택시서비스 질 저하와 택시수요 감소, 노동환경 악화의 악순환

- 택시산업 위축에 관한 내·외적 요인은 택시서비스의 질적 저하라는 또 다른 내적요인과 밀접하게 연결됨. 실제 서울시 교통민원 중 택시부문이 약 70%를 차지하고 있으며, 주된 민원내용은 택시노동자의 운송수입과 관련된 승차거부, 부당요금 징수, 장기정차 여객 유치 등으로 나타남.
- 현재 택시노동자가 직면한 현실을 감안해볼 때 이들의 노동환경이 개선되지 않는다면 민원은 감소되기 어려울 것으로 예측됨. 특히 플랫폼운송업체 등 기술개발을 바탕으로 한 새로운 운송수단이 지속적으로 등장하고 있는 현실에서 택시서비스 질적 저하는 다시 택시수요의 감소로 이어지고, 택시수요의 감소는 장시간 운행 등 열악한 노동환경으로 이어지는 악순환 고리를 형성하게 됨(안기정, 2011). 따라서 안정적 택시수요 확보를 위해 수요측면에서의 조사를 토대로 문제점을 파악하고, 이를 토대로 택시서비스 질적 향상 방안이 요구됨.

○ 택시노동자 실태파악 및 취약지점 발굴을 통한 보호방안 마련

- 여러 법·제도적 지원에도 불구하고 택시노동자의 노동환경은 개선되지 않은 채 여전히 취약계층으로 분류

1) 이데일리, 2020년 1월 15일자 보도자료, "법인택시 월급제 시행됐지만...여전히 유사 사납금 횡행"
https://www.edaily.co.kr/news/read?newsId=03355446625638048&mediaCodeNo=257&OutLnkChk=Y#

되는 현실이며, 이로 인해 신규유입 택시노동자 역시 빠르게 감소추세를 보이고 있음. 특히 운송수입금 전액관리제와 플랫폼산업의 발달 등 택시노동자를 둘러싼 여러 노동환경이 급변하고 있으며, 이와 맞물려 택시노동자의 건강상태에 대한 관심도 높아지고 있음. 그러나 택시노동자의 건강은 여전히 정책우선 순위에서 후순위에 위치하는 등 이들의 건강증진에 대한 방안은 미흡한 상태임.

- 따라서 본 연구는 택시노동자를 대상으로 전반전인 운행환경 등 노동실태뿐만 아니라 이로 인한 건강상태와 건강악화로 인한 사고발생 위험성을 드러내고자 함. 이를 통해 택시노동자의 건강권 확보를 위한 노동환경 개선방안 및 정책지원 방안 등을 마련하는 것을 목적으로 함.

Ⅱ. 택시노동자 실태조사 주요결과

1. 택시노동자 실태조사 응답자 인구통계학적 특성

○ 실태조사 개요

- 본 연구는 전국택시노동조합연맹 서울지역본부와 경기지역본부 조합원을 대상으로 실태조사 하였으며, 조사내용은 주로 택시노동자의 노동시간, 신체건강과 정신건강을 포함한 건강상태, 건강검진에 대한 의견, 현재 앓고 있는 질병, 사고발생경험과 법규위반, 환경개선을 위한 정책수요 등 총 4개 영역에서 이루어짐.
- 실태조사를 위해 서울지역본부 600부, 경기지역본부 400부 총 1,000부의 설문지가 배포되었으나 최종적으로 53.0%의 회수율을 보이며 530부가 회수됨. 그중 운행형태에 있어서 격일제 10명(1.9%), 복격일제 2명(0.4%)가 표본으로 표집되었는데, 대표성 문제로 인해 이들을 제외하고 최종적으로 518명을 분석에 활용함.

<표.1> 택시노동자 실태조사 개요

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)	

○ 인구통계학적 특성 : 심각한 고령화, 택시업에서의 장기근속과 잦은 사업장 이동

- 최종적으로 분석에 활용된 분석대상의 인구학적 특성은 다음과 같음. 택시노동자의 평균연령은 무려 59.2세에 달하였으며, 32세부터 최대 75세까지 분포하고 있었음. 세대별로 보면 60-69세가 45.7%로 가장 높은 비

중을 차지하고 있었고, 50-59세가 42.4%, 40-49세 5.9%, 70세 이상 5.4%, 30-39세 0.6% 순이었음. 성별은 남성이 절대적이었고, 여성은 1.0%에 그침. 교육수준은 고졸이하가 71.8%, 초대졸 및 대졸 26.4%, 대학원졸은 1.8%를 차지함.

- 택시업 평균 근속연수는 13.1년으로, 개인에 따라 최소 6개월부터 최대 52년까지 분포하고 있었음. 범주별로 살펴보면 15년 이상에 33.5%, 5-10년 미만 24.3%, 10-15년 미만 22.1%, 3년 미만 12.5%, 3-5년 미만 7.6% 순으로, 장기근속 하는 경향이 있는 것으로 나타남. 현 사업장에서의 근속연수는 7.8년이었고, 최소 6개월부터 최대 31년까지 분포하고 있음. 범주는 3년 미만이 32.7%로 가장 높았으며, 5-10년 미만 27.8%, 10-15년 미만 15.3%, 3-5년 미만 12.5%, 15년 이상 11.7% 순이었는데, 택시업 근속연수와 연계하여 해석해보면 대체로 택시업계에서 장기근속하나 잦은 사업장 이동의 형태를 갖는 것으로 해석됨.

<표.2> 실태조사 응답자 인구통계학적 특성

변수명		평균/빈도(사례수)	변수명		평균/빈도(사례수)
연령(세)		59.2 (515)	택시업 총 근속년수(년)		13.1 (501)
세대별 (범주)	30-39세	0.6 (3)	택시업 근속년수 (범주)	3년 미만	12.5 (62)
	40-49세	5.9 (30)		3년-5년 미만	7.6 (38)
	50-59세	42.4 (211)		5-10년 미만	24.3 (122)
	60-69세	45.7 (230)		10-15년 미만	22.1 (112)
	70세 이상	5.4 (28)		15년 이상	33.5 (167)
성별	남성	99.0 (501)	현 사업장 근속년수(년)		7.8 (501)
	여성	1.0 (5)	현 사업장 근속년수 (범주)	3년 미만	32.7 (170)
교육수준	고졸이하	71.9 (351)		3년-5년 미만	12.5 (59)
	초대졸・대졸	26.3 (128)		5-10년 미만	27.8 (134)
	대학원졸	1.8 (9)		10-15년 미만	15.3 (77)
현 사업장 규모	50인 미만	5.0 (24)		15년 이상	11.7 (61)
	50-100인 미만	45.9 (224)	근로계약 형태	정규직	79.3 (386)
	100-200인 미만	37.0 (180)		계약직(촉탁직)	19.7 (96)
	200인 이상	12.1 (60)		기타	1.0 (5)

2. 택시노동자의 운행환경

○ 택시노동자의 장시간 운행으로 인한 일・생활불균형

- 택시노동자의 택시 입출고시간과 운행 중 휴식시간, 식사시간 등을 제외한 일평균 순수 실 운행시간은 무려 10.2시간에 달하고 있었으며<표.3>, 그중 1인1차제가 더욱 장시간 운행을 하는 것으로 나타남. 2인1차제가 일평균 9.8시간인 것에 비해서 1인1차제는 약 2시간 긴 11.6시간이었는데, 이는 우리나라 임금노동자 일평균 노동시간인 9시간보다도 2.6시간 길고, 준공영지역 시내버스노동자와 비교해보아도 2.5시간 장시간 운행을 하는 결과임(전국자동차노동조합연맹, 2019).

- 이러한 장시간 운행은 택시노동자가 일·생활 불균형에 직면하고 있음을 의미하는데, 여가시간은 삶의 질을 높이는 매우 중요한 요인이나(김정운·이장주, 2005), 통계청 「생활시간조사」(2014)에 의하면 택시노동자의 여가시간은 우리나라 일평균 여가시간(주말 6.0시간, 평일 5.5시간)에 비해 짧은 4.0시간을 갖는 것으로 조사됨. 또한 여가시간뿐만 아니라 수면시간 역시 부족한 것으로 나타남. 음주운전보다 더욱 위험한 것으로 보고되는 졸음운전은 수면부족 등 수면질환에 의해서 발생되는데, 택시노동자의 일평균 수면시간은 우리나라 평균 수면시간 7시간 41분(OECD, 2018)보다 약 1시간 가량 부족한 6.6시간(6시간 36분)으로 나타남.
- 즉 택시노동자는 장시간 운행으로 인해 일·생활균형이 어려운, 수면이 부족하고 삶의 질이 떨어지는 집단으로 분류할 수 있음. 특히 이러한 환경은 1인1차제 택시노동자에게 더욱 두드러짐.

<표.3>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

- 장시간 운행과 이로 인한 일·생활의 불균형은 신체에 여러 악영향을 주는 것으로 보고됨. 장시간 운행은 근골격계 질환 발생위험도를 9배 높이고(박장미, 2008), 하루 4시간 이상 운전자는 그렇지 않은 운전자에 비하여 요통에 걸릴 확률이 1.78배 높다는 연구결과(Chen et al., 2005) 등이 있음. 또한 KOSHA GUIDE (H-47-2011)에 따르면 장시간 노동은 심혈관계, 근골격계, 생식건강, 정신건강, 내분비계, 사고, 건강관련행위, 기타 등 건강에 매우 큰 영향을 주는 것으로 보고됨.

<표.4> 장시간 노동이 건강에 미치는 영향

항목	구분
심혈관계	1일 노동시간이 11시간 이상, 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

○ 장시간 운행의 원인 : 저임금 및 운송수입금 기준액

- 과거 택시노동자가 장시간 운행을 하는 주된 원인 중 하나로 임금체계(사납금제)와 저임금이 지목되어 왔음. 현재 사납금제가 폐지되고 일명 '월급제' 라고 하는 운송수입금 전액관리제가 도입되었으나, 여전히 현장에서는 유예기간을 두고 사납금제를 유지하거나 운송수입금 기준액 등의 명목으로 유사 사납금제가 유지

되고 있는 실정임. 이 때문에 택시노동자는 회사에 납입해야 하는 금액을 채우기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 결과를 보임.

- 실제 조사결과<표.5>, 택시노동자의 무려 83.0%가 '회사에 납입해야 하는 금액을 채우기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 편' 이라고 응답하였으며, 그중 상대적으로 운송수입금 기준액이 높은 1인1차제의 경우 '매우 그렇다' 가 차지하는 비중이 무려 40.0% 달하고 있음. 즉 비합리적 임금체계가 택시노동자를 더욱 장시간 운행으로 내몰고 있는 실정임.

<표.5> '회사에 납입해야 하는 금액을 채우기 위해 장시간 운행을 하는 편이다' 결과 (단위 : %)

구분		평균(점)	매우 그렇다	대체로 그렇다	별로 그렇지 않다	전혀 그렇지 않다	총계
전체		3.11	31.8	51.2	14.9	2.2	100.0
			(160)	(258)	(75)	(11)	(504)
	2인1차제	3.10	29.7	53.2	15.1	2.0	100.0
			(120)	(215)	(61)	(8)	(404)
	1인1차제	3.20	40.0	43.0	14.0	3.0	100.0
			(40)	(43)	(14)	(3)	(100)

주 : 평균의 경우 매우 그렇다(4점)부터 전혀 그렇지 않다(1점)까지를 이용하여 척도 점수를 산출함

- 사업주에게 납입해야 하는 금액뿐만 아니라 택시노동자는 자신의 낮은 임금수준을 해소하기 위해 장시간 운행을 선택하는 모습도 관찰됨. 다음의 <표.6>을 보면 택시노동자의 72.5%가 '더 높은 수입을 올리기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 편' 이라고 응답(매우 그렇다+ 대체로 그렇다)하여 이러한 주장을 뒷받침하고 있음.

<표.6> '더 높은 수입을 올리기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 편이다.' 결과 (단위 : %)

구분		평균(점)	매우 그렇다	대체로 그렇다	별로 그렇지 않다	전혀 그렇지 않다	총계
전체		3.0	28.3	44.2	23.1	4.4	100.0
			(142)	(222)	(116)	(22)	(502)
	2인1차제	2.9	26.9	43.8	24.9	4.5	100.0
			(108)	(176)	(100)	(18)	(402)
	1인1차제	3.1	34.0	46.0	16.0	4.0	100.0
			(34)	(46)	(16)	(4)	(100)

주 : 평균의 경우 매우 그렇다(4점)부터 전혀 그렇지 않다(1점)까지를 이용하여 척도 점수를 산출함

- 한편, 택시노동자가 사업주에게 납입해야 되는 금액의 부담은 장시간 운행을 야기할 뿐만 아니라 교통사고 원인으로도 작용함. 전국택시노동조합연맹(2006)의 실태조사에 따르면 택시노동자가 생각하는 교통사고의 주된 원인으로 입금액 부담감(49.9%)이 절대적 비중을 차지하는 결과를 보임.[2)]

3. 택시노동자의 건강상태

○ **택시노동자의 장시간 운행 및 일·생활 불균형으로 건강악화**

- 택시노동자의 주관적 건강에 가장 큰 영향을 주는 요인은 개인의 연령으로, 연령이 높을수록 주관적 건강상태가 좋지 않은 것으로 인식함. 50-59세의 경우 주관적 건강이 좋지 않다고 인식한 비중은 27.7%였으나, 연령이 높아짐에 따라 비중이 점차 증가하여 60-69세는 39.8%였고, 70세 이상은 50.0%였음. 실제 주관적 건강상태와 연령의 상관계수는 통계적으로 유의한 -0.07***으로 나타남.
- 택시노동자는 고령임에도 불구하고 자신의 건강상태를 '보통' 수준(40.6%)으로 인식하는 것으로 나타남. 그러나 건강하지 않다(전혀 좋지 않음+별로 좋지 않음)고 인식하는 비중도 34.7%를 차지하고 있었으며, 건강하다고 응답한 비중은 가장 낮은 24.8%였음. 큰 차이는 아니었으나 상대적으로 장시간 운행을 하는 1인1차제가 2인1차제에 비해 건강하지 않다고 응답한 비중이 높음.
- 주관적 건강상태는 일·생활균형(실 운행시간, 여가시간, 수면시간)과 통계적으로 유의한 관계를 보임. 즉 장시간 운행은 개인의 주관적 건강상태를 부정적으로 인식하게 만들고, 여가시간과 수면시간은 주관적 건강상태를 긍정적으로 인식하게 만드는 것으로 나타남. 이는 택시노동자의 건강권 확보에 있어서 일·생활균형이 중요함을 의미함.

<표.8> 주관적 건강상태, 실 운행시간, 여가시간, 수면시간 택시업 근속연수 상관계수

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

- 한편, 간접적으로나마 운송수입금기준액과 저임금으로 인한 장시간 운행이 택시노동자의 주관적 건강과 어떠한 관계를 갖는지 살펴보고자 주관적 건강상태와 '회사에 납입해야 하는 금액을 채우기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 편이다.' 와 '더 높은 수입을 올리기 위해 무리해서 장시간 운행을 하는 편이다.' 이 두 문항의 응답과 상관관계를 산출함<표.9>.
- 그 결과 운송수입금기준액과 저임금으로 인한 장시간 운행이 주관적 건강과 음(-)의 상관관계를 갖는 것으로 나타났는데, 운송수입금기준액 및 저임금이 장시간 운행을 야기하고, 이러한 장시간 운행이 부정적 건강

2)

<표.7> 택시운전원이 생각하는 교통사고 원인(2006)

구분	입금액 부담감	법규 위반	차량정비 불량	정신적, 육체적 피로	교통안전 시설미비	장시간 운행	계
빈도	776	310	5	239	27	197	1,554
%	49.9	19.9	0.3	15.4	1.7	12.7	100.0

출처 : 전국택시노동조합연맹, 「택시현안문제 해결을 통한 바람직한 노사관계 개선방안」, 2006

상태 인식을 야기하는 것으로 해석됨.

<표.9> 주관적 건강상태, 실 운행시간, 여가시간, 수면시간 택시업 근속연수 상관계수

구분	주관적 건강상태	운송수입금기준액으로 인한 장시간 운행	저임금으로 인한 장시간 운행
주관적 건강상태	1		
운송수입금기준액으로 인한 장시간 운행	-0.13***	1	
저임금으로 인한 장시간 운행	-0.12***	0.64***	1

주1 : 주관적 건강상태는 전혀 좋지 않음(1점)부터 매우 좋음(5점), 운송수입금기준액으로 인한 장시간 운행은 전혀 그렇지 않음(1점)부터 매우 장시간 운행을 하는 편임(4점), 저임금으로 인한 장시간 운행은 전혀 그렇지 않음(1점)부터 더 높은 수입을 올리기 위해 무리해서 장시간 운행을 매우 하는 편임(4점)을 활용함.

주2 : ***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1

○ 택시노동자의 잦은 근골격계, 호흡기계, 소화기계 통증 경험빈도

- 택시노동자의 건강에 관한 많은 선행연구는 택시노동자가 좁은 공간에서 동일한 자세로 장시간 운전하는 특성으로 인해 근골격계 질환에 가장 취약할 것으로 보고하고 있으나(고자경, 2009; 엄미정・정혜선, 2014; 임서현 외, 2017), 실제 조사결과 택시노동자 본인이 가장 우려하는 질환은 만성 성인병으로 나타남<표.13>.
- 택시노동자의 절반 이상인 56.2%가 만성 성인병 질환을 우려하였으며, 근골격계 질환은 만성 성인병 다음으로 높은 비중을 보였으나, 만성 성인병에 비해 무려 40.3%포인트 낮은 15.9% 수준임. 이 밖에 소화기계 질환과 수면부족, 만성피로가 각각 8.4%를 차지하였고 비뇨기계/항문관련 질환은 3.6%로 가장 낮았음. 반면, 택시운행으로 인해 우려되는 질병/질환이 없는 비중은 불과 1.8%에 그쳐 대다수의 택시노동자가 택시운행으로 인해 다양한 종류의 질병을 우려하는 현실이 관찰됨. 이러한 경향은 운행형태와 연령별로 구분하여 보더라도 동일하게 관찰됨.

<표.10> 택시노동자 운행형태 및 연령대별 택시운행으로 인해 가장 우려되는 질병 1순위 (단위 : %)

구분		만성 성인병 질환	근골격계 질환	호흡기계 질환	소화기계 질환	비뇨기계/ 항문관련 질환	수면부족, 만성피로	기타	우려되는 질병/질환 없음	총계
전체		56.2	15.9	4.6	8.4	3.6	8.4	1.2	1.8	100.0
		(282)	(80)	(23)	(42)	(18)	(42)	(6)	(9)	502
운행형태	2인1차제	54.5	17.2	4.0	8.7	4.0	9.0	1.0	1.7	100.0
		(219)	(69)	(16)	(35)	(16)	(36)	(4)	(7)	(402)
	1인1차제	63.0	11.0	7.0	7.0	2.0	6.0	2.0	2.0	100.0
		(63)	(11)	(7)	(7)	(2)	(6)	(2)	(2)	(100)
연령별	59세 이하	54.5	13.1	6.6	9.0	2.5	10.7	2.1	1.6	100.0
		(133)	(32)	(16)	(22)	(6)	(26)	(5)	(4)	244
	60세 이상	58.0	17.1	3.1	8.2	4.7	6.2	0.4	2.3	100.0
		(149)	(44)	(8)	(21)	(12)	(16)	(1)	(6)	257

주 : 만성 성인병 질환(비만, 고혈압, 당뇨, 동맥경화 등), 근골격계 질환(손목/발목, 목, 등, 어깨, 허리 등), 호흡기계 질환(기침, 가래, 폐렴, 천식, 기관지염 등), 비뇨기계/항문관련 질환(전립선염, 방광염, 치질 등)

- 만성 성인병이 우려되는 질병 중 절대적인 비중을 차지하고 근골격계 질환의 비중이 낮았음에도 불구하고 손목/발목, 목, 등, 어깨, 허리 등 근육·관절 등 근골격계 통증 유병률은 87.4%에 달함<표.11>. 이는 택시노동자는 근골격계 통증을 우려하는 단계를 넘어 약 10명 중 9명은 이미 근골격계 통증을 경험하는 현실을 보여줌. 특히 이러한 택시노동자 근골격계 유병률은 버스노동자 근골격계 유병률인 69%(울산시, 2019)에 비해서도 높을 뿐 아니라 통증빈도는 2~3달에 한 번 20.1%, 1주일에 한 번 16.7%, 매일도 13.9%로 잦았음. 이 밖에 6개월에 한 번 13.6%, 1달에 한 번 13.4% 등으로 조사되었고, 운행형태에 따른 차이가 관찰되지 않음.
- 즉 택시노동자에게 근골격계 질환은 운행형태를 막론하고 중증부터 경증까지 만연화된 질병으로 자리 잡고 있는 것으로 해석됨.

<표.11> 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)

- 택시노동자는 공기청정이 어려운 좁은 실내 공간과 매연 등 공기의 질이 불량한 상태에 노출되고 있으며, 이 때문에 호흡기계 질환 역시 우려됨. 조사결과 택시노동자는 어지러움이나 속 메스꺼움, 가슴통증과 같은 호흡기계 질환으로 인한 통증을 경험하고 있으며<표.12>, 그 비중은 근골격계 질환에 비해서 낮았음에도 유병률은 67.0%수준이었음. 다만, 통증빈도에 있어서 6개월에 한 번, 1년에 한 번, 2~3달에 한 번으로 근골격

계 질환에 비해 간헐적으로 통증을 경험하고 있었음. 특히 1주일 또는 매일 경험하는 비중이 9.6%, 2.1% 수준으로, 근골격계 질환에 비해 시급성은 다소 떨어지는 것으로 파악됨. 또한 2인1차제 택시노동자 중 65.5%가 호흡기계 질환으로 인한 통증 경험이 있으며, 장시간 택시를 운행하는 1인1차제는 73.0%였음.

<표.12> 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)

- 택시노동자는 동일한 자세로 장시간 앉아있는 자세로 인해 근골격계 질환과 더불어 소화기계 질환 역시 경험하는 것으로 보고됨(고자경, 2009). 그러나 조사결과를 보면 소화불량이나 구토, 호흡곤란과 같은 소화기계 질환을 경험한 비중은 근골격계 질환과 호흡기계 질환에 비해서 가장 낮은 59.8%로 나타남<표.13>. 또한 경험빈도에 있어서도 매일 경험하는 비중은 2.2% 수준이었고, 1주일에 한번은 11.4%를 차지함. 2인1차제에 비해 1인1차제가 소화기계 질환으로 인한 통증경험이 많았으나, 앞선 질환들과 마찬가지로 운행형태에 따른 뚜렷한 차이가 관찰되지는 않음.

<표.13> 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)

○ 택시노동자의 90% 질환으로 인한 지속적 통증경험, 그리고 이로 인한 사고위험

- 택시노동자의 근골격계와 호흡기계, 소화기계의 질환으로 인한 통증은 장기간 지속되어 택시노동자의 건강악화를 가속화시키고, 운전피로도를 가중시키며 사고위험을 높임. 실제 조사결과를 보면<표.14> 택시노동자 중 무려 90.7%가 지속적인 통증을 경험하고 있었고, 통증 지속기간은 1일 미만과 1일~1주일 미만이 각각 35.9%와 36.5%로 조사됨. 특히 낮은 비중이었으나, 병원이나 약국 등을 통한 약물복용 전에는 통증이 사라지지 않는 비중도 3.5%를 차지함.
- 운행형태에 따른 통증 지속기간은 큰 차이를 보이지 않았는데, 2인1차제의 경우 1일~1주일 미만이 36.9%, 1

일 미만 35.4%, 1주일~1달 미만 7.7% 등의 순이었으며, 병원·약국 등을 통한 약물복용 전에는 통증이 사라지지 않음도 3.7%를 차지함. 1인1차제 역시 2인1차제와 유사한 경향을 보임. 통증을 경험하지 않은 비중은 2인1차제에 비해 적은 6.0%였고, 가장 높은 비중을 차지한 통증 지속기간은 1일 미만이 38.0%이었음. 다음으로 1일~1주일 미만 35.0%, 1주일~1달 미만 10.0% 등의 순이었음.

<표.14> 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)

- 택시노동자의 운행으로 인한 질병과 통증이 중요한 이유는, 통증이 택시운행의 장애요인으로 작용하여 사고발생의 위험으로 연결된다는 점임.
- 우선, 택시노동자가 근골격계 질환, 호흡기계 질환, 소화기계 질환 등으로 인한 통증 시 운행의 어려움을 보면<표.15> '통증이 있는 경우 운행 중 가끔씩 신경이 쓰일 정도' 가 38.0%를 차지하고 있으며 '통증이 있는 경우 운행에 계속 신경이 쓰일 정도' 가 25.0%, '통증이 있는 경우 운행을 하기 힘들 정도' 가 4.5%로 나타남. 반면, 통증이 있음에도 불구하고 운행에 무리가 없다는 응답은 32.5%로, 바꿔 말하면 택시노동자 10명 중 약 7명은 통증으로 인해 운행에 불편함을 느끼고 있는 결과임.
- 질병으로 인한 통증 시 운행의 어려움은 1인1차제 택시노동자가 더 심각한 것으로 관찰됨. 통증으로 인해 운행이 신경 쓰이거나 운행을 하기 힘든 비중에 있어서 2인1차제는 64.6%(통증이 있는 경우 운행을 하기 힘들 정도+운행에 계속 신경이 쓰일 정도+가끔씩 신경이 쓰일 정도)이었으며, 1인1차제는 이보다 14.6%포인트 높은 79.2%임. 그중 통증이 있는 경우 운행을 하기 힘들 정도 역시 2인1차제는 3.3%, 1인1차제는 6.1%포인트 높은 9.4%였으며, 모든 상황에서 2인1차제보다 1인1차제의 비중이 높았음.

<표.15> 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)

- 특히 질병으로 인한 통증 시 운행의 어려움과 운행 중 위험한 상황 경험빈도의 상관계수는 통계적으로 유의한 0.23***으로,[3] 실제 택시노동자의 통증이 사고발생 위험으로 이어질 가능성이 높은 것으로 나타남.
- 이상의 결과들을 종합해보면 택시노동자는 고령화 및 비합리적인 임금체계와 저임금 등을 배경으로 장시간 운행에 직면해있으며, 이러한 장시간 운행은 결국 근골격계, 호흡기계, 소화기계 통증을 유발하고 결국 신체적 통증은 사고위험을 높이는 결과로 이어짐. 즉 택시노동자의 건강권 확보를 위해서는 직접적인 건강증진 방안뿐만 아니라 노동환경 전반에 걸친 개선이 요구됨을 의미함.

○ 승객으로부터의 잦은 폭언 및 협박 경험 등 정신건강 취약과 이로 인한 사고위험

- 택시노동자는 신체적인 건강뿐만 취객 등 여러 유형의 승객을 좁은 공간에서 대면하는 환경적 특성으로 인해 폭언과 폭력, 폭행을 경험하며 정신건강 역시 취약한 것으로 보고됨(Bawa and Srivastav, 2013; Burgel et al., 2014).
- 조사결과, 무려 택시노동자 10명 중 8명에 달하는 비중인 81.3%가 최근 1년간 승객으로부터 폭언·욕설·협박 등을 경험한 것으로 나타남<표.16>. 빈도에 있어서 1년에 1~2회가 33.2%로 가장 높은 비중을 차지하였고 1개월에 1회는 18.7%였으며 3개월에 1회 13.5%, 1주에 1회 10.9%, 1주에 2회 이상도 5.1%로 조사됨. 이는 택시노동자가 장시간 운행으로 인한 신체건강에 취약한 집단임과 동시에 승객으로부터의 스트레스, 감정노동 등 정신건강에도 취약한 집단임을 보여주는 다시 한 번 보여주는 결과임. 특히 운행시간이 긴 1인1차제 택시노동자가 더욱 빈번하게 경험하는 것으로 나타남.

<표.16> 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)

- 1인1차제 택시노동자가 2인1차제에 비해 승객으로부터의 폭언, 욕설, 협박 등에 더욱 노출되는 원인 중 하나로 장시간 운행을 들 수 있음. 실제로 승객으로부터의 폭언, 욕설, 협박 노출빈도와 장시간 운행의 상관계수는 통계적으로 유의한 양(+)의 관계(0.198***)를 보임.
- 특히, 택시노동자의 폭언과 욕설, 협박 노출은 사고발생 위험과 직결되는 것으로 나타났는데, 승객으로부터 폭언·욕설·협박 경험빈도와 운행 중 위험한 상황은 유의미한 정(+)의 관계임<표.17>. 이는 택시노동자의

3) **운행 중 위험한 상황(교통사고가 발생할 뻔한 경험 등) 경험빈도**는 '위험한 상황 없음(0점)', '1달에 1회 미만(2점)', '1달에 1~2회(3점)', '1주에 1~2회(4점)', '1일에 1~2회(5점)', '1일에 3회 이상(6점)' 이며, **질병으로 인한 통증 시 어려움 정도**는 '통증이 있으나 운행에는 무리가 없음(1점)', '통증이 있는 경우 운행 중 가끔씩 신경이 쓰일 정도(2점)', '통증이 있는 경우 운행에 계속 신경이 쓰일 정도(3점)', '통증이 있는 경우 운행을 하기 힘들 정도(4점)' 을 활용하여 편상관계수를 산출하였음.

정신건강이 사고발생과 밀접하게 관계되고 있음을 보여주는 결과로 해석됨.

<표.17> 승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험빈도와 운행 중 위험한 상황 경험빈도 간 상관관계

구분	최근 1년간 승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험빈도	운행 중 위험한 상황 경험빈도
최근 1년간 승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험빈도	1	
운행 중 위험한 상황 경험빈도	0.33***	1

주1 : 최근 1년간 승객으로부터의 폭언·욕설·협박 경험빈도는 '경험 없음(1점)', '1년에 1~2회(2점)', '3개월에 1회(3점)', '1개월에 1회(4점)', '1주에 1회(5점)', '1주에 2회 이상(6점)' 이며, 운행 중 위험한 상황 경험빈도는 '위험한 상황 없음(0점)', '1달에 1회 미만(2점)', '1달에 1~2회(3점)', '1주에 1~2회(4점)', '1일에 1~2회(5점)', '1일에 3회 이상(6점)' 을 활용함.

주2 : ***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1

○ 승객으로부터의 폭언·욕설 제도적 대응조치 미흡, 부정적 경험으로 인한 승차거부와 운전부주의

- 택시노동자는 승객으로부터 폭언·욕설·협박을 빈번하게 경함하고 있음에도 불구하고, 이에 대한 대처는 매우 취약한 것으로 조사됨<표.18>. 택시노동자 스스로의 대응에 있어서도 그냥 참고 넘어가는 것이 주된 방법이었으며, 회사에서 조차 아무런 조치가 없는 현실임.
- 승객으로부터의 폭언·욕설·협박에 대한 택시노동자의 대응을 보면 '그냥 참고 넘어감' 이 64.0%를 차지하고 있었으며, '경찰에 신고' 26.6%, '즉시 제지하거나 맞대응' 8.3% 순임. 이는 운행형태와 무관하게 모두 동일하였음.

<표.18> 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)

- 승객으로부터 폭언·욕설·협박 경험은 택시노동자로 하여금 우울감을 유발하고, 뇌심혈관계질환 발병률에 영향을 미치는 것으로 보고됨. 노동환경건강연구소(2010)에 따르면 택시노동자는 전체 노동자 평균보다 뇌심혈관계질환 발병률이 3.45배 높고, 산재신청에 있어서도 금융 및 보험업의 1명명 당 1.33명, 건설업의 1.53명, 3.42명 수준인 반면, 택시업종은 1만 명당 13.14명으로 높음.
- 이처럼 택시노동자는 장시간 운행과 승객으로부터의 폭언, 욕설, 협박 등 과도한 스트레스에 노출되고 있음에도 불구하고 회사에서의 조치는 '아무런 조치 없음' 이 무려 84.9%를 차지하고 있음<표.4-27>. '유급 병가휴가' 는 1.9%에 그쳤고, '무급 병가휴가' 는 4.7%에 머물렀으며, '심리상담 등 검진 지원' 은 0.7% 수준이었음.

- 즉 택시노동자는 심각한 감정노동에 시달리고 있음에도 불구하고 어떠한 제도적 보호도 받지 못하고 있음.

<표.19> 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 검진 지원	0.7	(3)
아무런 조치 없음	84.9	(360)
기타	7.8	(33)
총계	100.0	(424)

- 승객으로부터의 폭언, 폭행, 욕설 등은 택시서비스의 질, 교통사고 발생 등과 밀접하게 관련된 승차거부 및 운전부주의로 이어지는 결과를 보임<표.20>. 승객으로부터의 폭언·욕설·협박을 경험한 이후 택시노동자는 운행을 함에 있어서 무려 절반이 넘는 59.0%가 '취객으로 보일 시 태우지 않음' 을 차지하였고, '운전 중 지속적으로 승객의 행동을 감시함' 19.8%, '휴대전화 등 바로 신고할 수 있도록 대비' 8.0% 등의 순이었음.
- 취객으로 보일 시 택시에 대한 부정적 인식을 줄 수 있는 승차거부를 하거나 승차 시 운전집중도를 떨어뜨리는 지속적 승객감시가 이루어지는 것으로 나타남.

<표.20> 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)

○ 건강검진의 낮은 실효성, 정신건강 검진에 대한 높은 요구

- 현행 「산업안전보건법」 과 「국민건강보험법」 에 따라 사무직 근로자는 2년에 1회 이상, 그 밖의 근로자에 대해서는 1년에 1회 이상[4] 일반 건강진단을 실시하도록 되어있으며, 특히 2014년부터 특수건강진단 대상

4) 「산업안전보건법」 시행규칙 제197조(일반건강진단의 주기 등) ① 사업주는 상시 사용하는 근로자 중 사무직에 종사하는 근로자(공장 또는 공사현장과 같은 구역에 있지 않은 사무실에서 서무·인사·경리·판매·설계 등의 사무업무에 종사하는 근로자를 말하며, 판매업무 등에 직접 종사하는 근로자는 제외한다)에 대해서는 2년에 1회 이상, 그 밖의 근로자에 대해서는 1년에 1회

유해요인에 야간작업[5]이 추가되었는데, 이 때문에 택시노동자는 일반 사무직에 비해 더욱 촘촘한 법·제도적 보호를 받을 수 있게 되었음.[6] 그럼에도 불구하고 택시노동자의 검사항목 만족도는 높지 않았으며, 대부분 건강검진에 대해 부정적 인식을 가진 것으로 조사됨.

- 건강검진 검사항목 만족도를 보면<표.21> 대체로 '보통' 이 47.2%로 가장 높은 비중을 차지, '별로 만족하지 않음' 이 33.2%, '전혀 만족하지 않음' 10.4%, '대체로 만족함' 8.0% 순이었고 '매우 만족함' 은 1.2%에 그침. 즉 주기적으로 실시하는 건강검진에 대해 만족하는 비중(대체로 만족함 + 매우 만족함)은 9.2% 수준에 머무름. 연령에 따른 건강검진 만족도 역시 비슷한 흐름을 가지고 있었으나, 다만 50대 이하보다 60대 이상에서 건강검진에 대한 만족도가 높았음. 또한 운행형태에 따른 건강검진에 대한 만족도 역시 만족함의 비중은 8~9%에 불과함.

<표.21> 택시노동자 연령대별 건강검진 검사항목 만족도 (단위 : %)

구분		평균(점)	전혀 만족하지 않음	별로 만족하지 않음	보통	대체로 만족함	매우 만족함	총계
전체		2.58	10.2	32.6	47.2	8.8	1.2	100.0
			(51)	(163)	(236)	(44)	(6)	(500)
	50대 이하	2.55	10.6	33.9	47.4	6.1	2.0	100.0
			(26)	(83)	(116)	(15)	(5)	(245)
	60대 이상	2.61	9.8	31.4	47.1	11.4	0.4	100.0
			(25)	(80)	(120)	(29)	(1)	(255)

- 건강검진에 대한 불만족이 무엇으로부터 기인하는 지 살펴보고자 건강검진이 얼마나 형식적인 검사에 불과하다고 인식하는지, 실제 아픈 곳에 대한 검진항목이 얼마나 마련되어 있는지, 마지막으로 실제 아픈 곳에 대한 정밀검진 비용이 부담에 관한 인식을 조사하여 건강검진의 실효성과 문제점을 점검하고자 하였음.
- 우선, 건강검진에 대한 전반적인 인식을 보면 택시노동자 10명 중 7명(70.7%)은 '건강검진은 형식적인 검사에 불과' 한 것으로 인식하고 있었으며, 택시노동자 중 70.5%는 '실제 아픈 곳에 대한 건강검진 항목이 없어서 크게 도움이 되지 않는다.' 고 응답함. 즉 현재 의무적으로 실시되고 있는 건강검진이 매우 낮은 실효성을 가지고 있는 것으로 드러남. 이처럼 건강검진이 형식적이고 검진항목의 실효성이 떨어지는 가운데, 택시노동자의 79.0%는 실제 아픈 곳에 대한 정밀검진 비용부담을 느끼는 것으로 조사됨.

이상 일반건강진단을 실시해야 한다.

5) 「산업안전보건법」 시행규칙 [별표.22]에 의하면 야간작업은 가. 6개월간 밤12시부터 오전 5시까지의 시간을 포함하여 계속되는 8시간 작업을 월평균 4회 이상 수행하는 경우 나. 6개월간 오후 10시부터 다음날 오전 6시 사이의 시간 중 작업을 월평균 60시간 이상 수행하는 경우를 의미한다.

6) 건강진단에는 ⓐ일반건강진단, ⓑ특수건강진단, ⓒ배치전건강진단, ⓓ수시건강진단 및 ⓔ임시건강진단 총 5가지를 규정하고 있다(산업안전보건법 시행규칙 제98조의3). 일반 사무직근로자는 2년 1회 일반건강진단을 받도록 명시하고 있으며 이 밖에 기타 근로자는 1년 1회 일반건강진단을 받도록 하고 있다. 그러나 유해요인에 포함되는 기타 노동자의 경우 작업에 배치하기 전과 다른 업무로 배치를 전환할 때 배치전건강진단을 받아야 하며, 정기적으로 1년 1회 일반건강진단, 6개월/1년/2년 주기로 특수건강진단을 받도록 명시하고 있다.

- 건강검진은 건강검진을 통해 건강위험요인과 질병을 조기에 발견하고 치료함으로써 건강한 삶을 영위하는 것을 목적으로 두고 있음에도 불구하고, 실질적으로 택시노동자의 건강증진에 기여하지 못할 뿐 아니라 실질적인 예방과 치료에 있어서 비용적인 부담을 야기하는 결과임. 따라서 실질적으로 택시노동자의 건강증진에 기여할 수 있는 건강검진 항목이 마련될 필요성이 드러남.
- 택시노동자가 기존 건강검진의 검사항목에 대해 만족하지 못하고 있는 가운데, 가장 희망하는 혹은 추가되었으면 하는 건강검진 목록은 '뇌혈관계'[7]가 35.3%로 가장 높은 비중을 차지하였고 다음으로 '소화기계' 19.7%를 차지함<표.22>. 특히 주목할 만한 결과로는 승객으로부터의 폭언·욕설 등을 경험하는 비중이 높은 특성으로 인해 '정신건강(스트레스, 심리상담 등)' 에 관한 요구가 근골격계(12.0%), 호흡기계(9.7%)보다 높은 13.9%였음. 반면, 고령에도 불구하고 인지관련 검사의 필요성은 2.5%로 낮았음.

<표.22> 연령대별 건강검진 시 추가되었으면 하는 건강검진 목록 (단위 : %)

구분		근골격계 검사	호흡기계 검사	소화기계 검사	뇌혈관계 검사	인지관련 검사	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)

4. 택시노동자의 정책요구

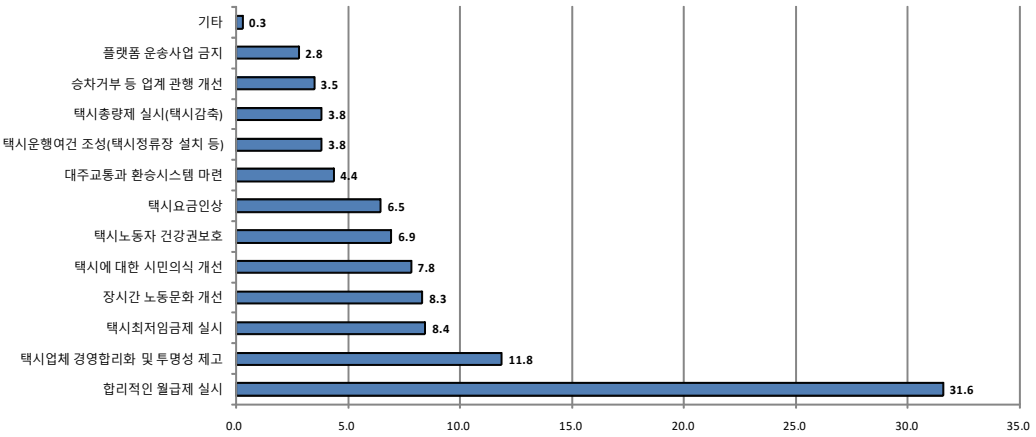
○ 합리적인 월급제 실시와 택시업체 투명성에 대한 높은 요구

- 택시노동자가 직면하고 있는 불합리한 임금체계와 장시간 운행은 택시노동자로 하여금 불법운행의 유인을 제공하고, 승객으로 하여금 서비스의 낮은 질을 경험하게 만들어 택시산업이 위축되게 만들 가능성이 높음. 또한 대중교통 정책에서 제외됨으로써 대체 교통수단에 비해 산업 내 불리한 위치에 있으며, 새로운 형태의 교통수단이 끊임없이 등장함에 따라 현재 위치마저도 지속적으로 위협받고 있는 현실임.
- 이에 택시노동자를 대상으로 택시서비스 질적 향상을 위해 요구되는 정책을 조사한 결과<그림.1>, '합리적인 월급제 실시' 가 31.6%를 보이며 매우 높은 응답을 보임. 이는 최근 시행된 월급제로 인해 오히려 임금수준이 하락하는 등 현장에서의 불만이 매우 높음을 의미함. 이어 '택시업체 경영합리화 및 투명성 제고' 가 11.8%를 차지하였고, '택시 최저임금제 실시' 8.4%, '장시간 노동문화 개선' 8.3%, '택시노동자 건강권 보호' 6.9%, '택시요금인상' 6.5% 등의 순으로 조사됨. 또한 운행형태[8]와 연령에 따른 정책요구 역시 동일

7) 대표적 뇌혈관계 질환에는 뇌졸중(중풍), 뇌출혈 등이 있으며, 뇌혈관계 검사에는 뇌혈관 CT촬영, 경동맥초음파검사(Carotid-IMT), 뇌자기공명상 및 자기공명혈관촬영(Brain MRI, Brain and Neck MRI)가 있다.
8) 2인1차제와 1인1차제의 정책요구는 각 정책요구 문항에 따라 비중이 ±2.0% 수준에서 유사했다. 다만, '택시요금인상' 에 있

한 경향을 가진 결과를 보임.

<그림.1> 택시서비스 질 향상을 위한 정책요구 (단위 : %)



주1 : 각 순위별 빈도수는 {(1순위 빈도수×3)+(2순위 빈도수×2)+(3순위 빈도수×1)}을 활용하여 산출하였음.
주2 : 가독성을 위해 누적 그래프가 아닌 막대그래프를 제시함.

○ 합리적인 월급제 실시와 택시업체 투명성에 대한 높은 요구

- 택시노동자의 복지증진 차원에서 경기도를 중심으로 택시노동자가 운행 중 휴식을 취하거나 운행시간 외에도 심신의 피로를 풀 수 있는 쉼터가 마련되고 있음. 현재 경기도는 파주와 오산 등 9곳의 택시쉼터를 건립해 운영 중이며, 경기도의 성공적인 쉼터 조성 사례에 힘입어 서울시와 인천시, 대전시, 천안시 등이 6개의 택시쉼터를 개설하여 운영 중에 있음. 그러나 서울시 화곡동에 2009년 개소된 택시쉼터가 2012년에 저조한 이용객수로 인해 폐쇄됨에 따라 쉼터에 대한 검점 필요성이 대두됨. 이에 본 조사에서 쉼터이용률과 불편사항을 조사함.
- 택시쉼터 이용률은 전체적으로 58.1%였는데<표.23>, 이를 지역별로 구분하면 설치된 택시쉼터가 많고 활성화된 경기도의 경우 경기도 택시노동자의 77.9%가 택시쉼터를 이용한 경험이 있었으며, 상대적으로 덜 활성화된 서울시의 경우 39.4%에 그침.
- 택시쉼터 이용자를 대상으로 택시쉼터 이용 시의 불편한 사항을 조사한 결과, 택시쉼터의 고질적 문제로 지적되고 있는 주차공간부족과 접근성 부족이 각각 44.6%와 25.8%를 차지함. 쉼터 내 편의시설(자판기, PC 등) 부족은 9.8%였으며, 쉼터 내 휴식공간 위생상태 불량은 5.2%, 짧은 운영시간 1.7% 순임. 불편한 점이 없다는 응답은 11.2%에 그쳐 약 90%는 택시쉼터 이용 시 애로사항이 있는 것으로 나타남.
- 택시노동자의 택시쉼터 이용 시 어려움은 지역별로 차이를 보였는데, 서울시 택시노동자의 경우 가장 큰 문제점으로 접근성 부족(42.0%)을 꼽았으며, 다음으로 주차공간 부족 32.0%을 차지함. 반면 경기도 택시노동자는 절반이상(51.3%)이 주차공간 부족을 꼽았고, 상대적으로 접근성 부족은 17.1%로 낮았음.

어서 약간의 차이를 보였는데, 2인1차제의 경우 택시서비스의 질적 향상을 위해 택시요금인상을 꼽은 비중이 5.3%였으나 1인1차제는 약 6.9%포인트 높은 12.2%였다.

<표.23> 지역별 택시노동자 택시쉼터 이용 시 애로사항 (단위 : %)

구분		접근 하기가 불편함	주차 공간 부족	쉼터 내 휴식 공간 위생상태 불량	쉼터 내 편의 시설 부족	짧은 운영 시간	기타	불편한 점 없음	총계
전체		25.8	44.6	5.2	9.8	1.7	1.7	11.2	100.0
		(74)	(128)	(15)	(28)	(5)	(5)	(32)	(287)
	서울	42.0	32.0	7.0	10.0	1.0	2.0	6.0	100.0
		(42)	(32)	(7)	(10)	(1)	(2)	(6)	(100)
	경기	17.1	51.3	4.3	9.6	2.1	1.6	13.9	100.0
		(32)	(96)	(8)	(18)	(4)	(3)	(26)	(187)

6. 사고발생 영향요인 분석

○ 분석자료 및 모형

- 체계적 계량모형을 통해 택시노동자의 사고발생 위험에 영향을 주는 요인 선별하고자 종속변수로 '운행 중 위험한 상황을 얼마나 자주 경험하십니까?' 에 대해 ① 위험한 상황 없음부터 한 달에 ② 1회 미만, ③ 한 달에 1~2회, ④ 1주에 2회, ⑤ 1일에 1~2회, ⑥ 1일에 3회 이상 중 하나를 선택 가능한 순서형 이산변수(ordered discrete)를 활용함. 또한 종속변수의 이러한 통계적 분포특성을 고려하여 순서형 로짓모형(ordered logistic regression)으로 설명변수와의 관계를 규명하고자 함.
- 사고발생에 영향을 주는 요인으로는 다음과 같은 변수를 선별함. 우선적으로 개인의 연령과 교육수준 등 인구통계학적 요인과 운전환경과 사업체특성을 고려하기 위해 사업장 소재지와 사업체 규모를 고려함. 특히 본 연구에서 주목하고자 한 장시간 운행, 질환으로 인한 통증, 승객으로부터의 폭언·욕설 등의 요인이 사고발생에 주는 영향을 분석하고자 일평균 실 운행시간, 근골격계 통증, 호흡기계 통증, 소화기계 통증의 지속여부, 폭언·욕설 경험여부를 모형에 포함함. 일평균 실 운행시간은 입·출고시간, 휴식시간, 식사시간 등을 제외한 순수한 실 운행시간을 활용하였고, 통증지속여부는 통증 없음을 0으로 하여 1일 미만, 1일~1주일 미만, 1주일~1달 미만, 1달~6개월 미만, 6개월 이상, 병원·약국 등을 통한 약물복용 전에는 통증이 사라지지 않음을 6으로 하는 척도변수를 사용함. 승객으로부터의 폭언·욕설은 '최근 1년간 승객으로부터 폭언·욕설·협박 등의 행동을 겪은 경우' 를 더미변수로 모형에 고려함. 이처럼 분석에 고려된 변수들의 기술통계량은 다음의 <표.24>와 같음.

<표.24> 기술통계량

구분	변수명	변수설명	평균	표준편차
종속변수	운행 중 위험한 상황 경험빈도	0=경험 없음, 1=1달에 1회 미만, 2=1달에 1~2회, 3=1주에 1~2회, 4=1일에 1~2회, 5=1일에 3회 이상	2.04	1.19
설명변수	연령	응답자 연령	59.24	6.51
	교육수준	0=고졸이하, 1=전문대졸, 2=대졸이상	0.30	0.50
	사업체주소지	0=서울시, 1=경기도	0.49	0.50
	일평균 실 운행시간	입출고시간, 휴식시간, 식사시간 등을 제외한 일평균 실 운행시간	10.12	1.46

	운행으로 인한 통증빈도	0=운행으로 인한 통증 없음, 1=1일 미만, 2=1일~1주일 미만, 3=1주일~1달 미만, 4=1달~6개월 미만, 5=6개월 이상, 6=병원・약국 등을 통한 약물복용 전에는 통증이 사라지지 않음.	1.82	1.32
	승객으로부터 폭언욕설 협박 경험	최근 1년간 승객으로부터 폭언・욕설・협박 등 경험 0=경험 없음, 1=경험 있음.	0.82	0.38
	사업체규모	0=50인 미만, 1=50인~100인 미만, 2=100인~200인 미만, 3=200인 이상	2.57	0.77

○ 분석결과 : 장시간 운행과 운행으로 인한 통증빈도, 승객으로부터의 폭언 등은 사고발생에 영향

- 순서형 로짓모형을 통해 택시노동자의 운행 중 위험한 상황 경험빈도 영향요인을 추정한 결과, 모형의 우도비검정(Likelihood Ratio test)은 1% 수준에서 통계적으로 유의한 것으로 나타났으며, 노동환경과 건강의 경계값(μ) 추정치 역시 통계적으로 유의한 결과를 보임. 특히 노동환경 특성 중에서 '일평균 실 운행시간', '운행으로 인한 통증빈도', '승객으로부터 폭언・욕설・협박경험' 이 운행 중 위험한 상황 경험과 밀접하게 연관된 결과를 보임. 이러한 요인들은 공통적으로 모두 양(+)의 값으로 나타났는데, 이는 각 특성들이 증가할수록 운행 중 위험한 상황을 경험할 가능성이 높아짐을 의미함.
- 즉, 일평균 실 운행시간이 많을수록(장시간 운행을 할수록), 운행으로 인한 통증빈도가 잦을수록, 승객으로부터 폭언・욕설・협박경험이 있는 경우 사고발생 경험이 증가하는 것으로 나타남.
- 또한 실 운행시간과 운행으로 인한 통증빈도, 승객으로부터 폭언・욕설・협박경험의 $\exp(\beta_i)$ 값들은 모두 1보다 컸음. 일평균 실 운행시간에 대한 $\exp(0.122) = 1.130$은 다른 모든 설명변수의 조건이 동일할 때 실 운행시간이 한 단위 증가함에 따라 운행 중 위험한 상황 경험의 오즈비가 13.0% 증가한다는 것을 의미함.
- 이와 동일한 과정을 적용시키면 운행으로 인한 통증빈도가 통증 없음에서 1일 미만, 1일 미만에서 1일~1주일 미만으로 변함에 따라 각각 12.5% 증가하며, 승객으로부터 폭언・욕설・협박경험이 없음(0)에서 경험 있음(1)로 변함에 따라 운행 중 위험한 상황을 경험할 가능성의 오즈비가 109.6% 증가한다는 것으로 해석됨.
- 반면에 도로상황 등 운행환경과 밀접하게 상관될 것으로 보이는 사업체주소지는 통계적으로 유의하지 않은 결과를 보여 지역별 차이는 없었으며, 교육수준 또한 운행 중 위험한 상황에 영향을 주지 않는 것으로 나타남. 사업체규모는 50-100명 미만, 200명 이상인 경우에만 50명 미만에 비해 운행 중 위험한 상황을 경험할 가능성이 높음. 연령은 음(-)의 값으로, 연령이 높아질수록 운행 중 위험한 상황을 경험이 낮은 것으로 나타났는데, 이는 고령의 운전자의 경우 상대적으로 운전을 신중하게 하는 것으로 해석됨.[9)]

9) 고령일수록 근속년수가 길기 때문에 운전숙련도가 높아 사고발생 확률이 낮다는 의견도 존재한다. 다만, 본 연구의 결과 택시업 총 근속년수를 포함한 모형에서도 근속년수는 통계적으로 유의하지 않았으며, 연령 추정계수의 부호는 (-)으로 동일하였다.

〈표.25〉 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

Ⅲ. 택시노동자 노동환경 개선 및 건강증진 방안

○ 경영 및 서비스 평가 의무화를 통한 택시노동자 노동환경 개선 및 건강증진

- 「여객자동차운수사업법」 제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가)에 따라 시・도지사는 여객자동차 운수사업을 체계적으로 지원・육성하고 서비스를 개선하기 위하여 2년마다(필요하다고 인정될 경우 1년에 한번) 일반택시운송사업의 경영 및 서비스 평가를 실시할 수 있음.
- 이에 서울시와 경기도, 울산시, 부산시, 대전시, 대구시 등 주요 지자체에서 일반택시에 대한 경영 및 서비스평가가 이루어졌으며,[10] 지자체에 따라 상이하나 경영평가의 경우 주로 재무건전성, 직장안정, 시설확보, 교통사고 예방노력, 준법경영 영역에서 평가하고, 서비스평가의 경우 기사서비스, 차량상태, 운행상태, 요금결제 영역에서 평가하여 택시서비스의 경영 및 서비스의 질적 향상을 도모하고 있음. 그러나 평가항목 내에 택시노동자의 노동환경과 밀접하게 연관된 운행체계와 장시간 운행, 그리고 건강에 관한 항목은 제외되어 있음.
- 따라서 교통사고예방노력 영역에 택시노동자의 건강과 운행체계, 장시간 운행에 관련된 항목을 신설하여

10) 서울시의 경우 2011년까지 서비스 모니터링 평가를 실시해왔으며, 경기도는 최근까지도 경영 및 서비스 평가를 실시하고 있다. 특히 좋은 평가를 받은 법인이나 개인택시조합에는 10억원의 인센티브를 지원한다.

택시노동자의 건강권을 확보할 필요가 있으며 준법경영 내에 임금체계에 대한 평가항목을 신설하여 합리적 임금체계의 도입을 촉진하고, 직장안정 내에 정신건강증진에 대한 항목 역시 요구됨.

- 우선, 교통사고예방확보 노력 영역에서 노동환경 개선을 위해 장시간 운행을 야기하는 1인1차제를 2인1차제로 전환할 수 있도록 사업장 내 2인1차제의 비율(혹은 1인1차제의 비율)을 지표로 반영할 필요가 있으며, 장시간 운행을 제한하기 위해 사업장의 평균 운행시간 역시 평가지표로 요구됨. 또한 운전자의 건강상태를 평가함에 있어서 지수를 개발하고, 이를 평가항목으로 반영하여 사업주로 하여금 택시노동자의 건강증진에 노력하도록 할 필요가 있음. 다음으로 준법경영 영역에는 현재 유예기간을 두고 있는 운송수입금 기준액의 여부를 평가항목에 두어 사업주가 자발적으로 합리적 월급제로 안착될 수 있도록 유도할 필요가 있음. 마지막으로 직장안정 영역에 택시노동자의 정신건강을 증진하고 보호하기 위한 지원제도가 얼마나 마련되어 있는지의 정도를 평가하는 항목 역시 요구됨.

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

- 다만, 택시 경영 및 서비스 평가는 여러 영역에 걸쳐 빠르고 효율적으로 택시노동자의 노동환경을 개선할 수 있는 제도임에도 불구하고, 의무사항이 아니기 때문에 그 효과성이 매우 떨어진다는 한계를 지님. 따라서 「여객자동차 운수사업법」 제20조(여객자동차 운수사업자에 대한 경영 및 서비스 평가)를 아래와 같이 개정하여 모든 지자체에서 택시 경영 및 서비스 평가를 의무화할 필요가 요구됨.

여객자동차 운수사업법(약칭: 여객자동차법) 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 평가해야한다.

② 국토교통부장관 또는 시 · 도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과(경영 평가 결과는 제외한다)를 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 공표해야 한다.

③ 국토교통부장관 또는 시 · 도지사는 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가 결과가 우수한 자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 포상, 우수 인증서 발급 등을 실시하고 제50조에 따른 재정지원 등을 우선적으로 할 수 있다. 〈개정 2013. 3. 23.〉

④ 국토교통부장관 또는 시 · 도지사는 여객자동차 운수사업자에게 제1항에 따른 경영 및 서비스 평가에 필요한 자료를 제출하도록 요구할 수 있다. 〈개정 2013. 3. 23.〉

⑤ 제1항에 따라 국토교통부장관 또는 시 · 도지사가 실시하는 경영 및 서비스 평가의 대상 · 기준 · 방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 〈개정 2013. 3. 23.〉

- 이뿐만 아니라 합리적 임금체계와 택시노동자의 건강권의 중요성을 드러내기 위하여 「여객자동차 운수사업법」 시행규칙 제43조(경영 및 서비스평가) 제④항에서 '임금체계의 적절성 · 합리성' 과 '운전자의 신체적 · 정신적 건강상태' 를 명시할 필요가 있다. 이밖에 추후 택시 경영 및 서비스 평가를 지표개발과 의무화를 위한 후속 연구 역시 필수적으로 요구됨.

여객자동차 운수사업법 시행규칙 개정안

제43조(경영 및 서비스평가) ① 법 제20조제1항에 따른 경영 및 서비스평가의 대상은 영 제3조제2호가목 및 다목의 전세버스 운송사업 및 일반택시운송사업으로 한다.

② 제1항에 따른 경영 및 서비스평가(이하 이 조에서 "평가"라 한다)는 시 · 도지사가 2년마다 하되, 필요하다고 인정되면 1년의 범위에서 그 기간을 조정할 수 있다.

③ 국토교통부장관은 제2항에도 불구하고 여객자동차 운수사업 전반의 균형적 발전을 위하여 필요하다고 인정되면 해당 시 · 도지사와 협의하여 그 시기를 따로 정하여 평가를 할 수 있다. 〈개정 2013. 3. 23.〉

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, 임금체계의 적절성 · 합리성 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

○ 특수건강검진 내 정신건강 검진 마련 및 지원

- 택시노동자의 장시간 운행으로 인해 신체적 건강에 취약한 집단이며, 승객으로부터의 폭언 · 욕설 등에 노출되어 있는 감정노동자임. 이러한 배경으로 인해 택시노동자의 건강은 신체건강뿐 아니라 정신건강 역시

중요하게 다루어져야 할 필요가 있음.

- 실제 실태조사와 FGI에 따르면 최근 1년간 승객으로부터 폭언과 욕설을 경험한 비중이 무려 81.3%에 달하고 있으며, 이러한 경험은 운행 중 사고발생과 매우 밀접한 상관을 갖는 결과를 보임. 또한 택시노동자는 승객으로부터 폭언·욕설·폭행을 경험한 후 취객으로 보일 시 태우지 않거나(승차거부), 운전 중 지속적으로 승객의 행동을 감시(운전부주의)하며 극도의 불안으로 인한 스트레스 등에 노출되는 것으로 드러남.
- 특히 희망건강검진을 조사함에 있어서 정신건강(스트레스, 심리상담 등)을 희망하는 비중이 근골격계나 호흡기계보다 높을 뿐만 아니라 검진항목 중 상위권을 차지함으로써 택시노동자의 정신건강 지원요구가 명확히 드러남. 그럼에도 불구하고 현재 택시노동자 건강에 대한 법·제도적 접근은 신체적 건강을 중심으로 이루어져 왔으며, 정신건강 측면은 중요성이 낮은 영역으로 분류됨. 따라서 건강과 관련된 법·제도 보완을 통한 택시노동자 정신건강 지원 의무화 방안이 요구되는 바임.
- 택시노동자는 간호사, 소방관, 경찰관 등과 같이 야간교대근무가 필수적인 직업군이며, 이러한 직업군은 「산업안전보건법」에 따라 야간작업 유해인자에 노출되는 노동자이자 특수건강진단 대상자로 분류됨. 특수건강진단은 배치전 특수건강진단, 수시건강진단, 임시건강진단 등으로 이루어져 있는데, 그중 배치전 특수건강진단 후 6개월 이내, 12개월 주기를 갖는 수시건강진단 또는 사건발생에 따라 임시적으로 검사하는 임시건강진단을 통해 정신건강 지원방안을 제안하고자 함.
- 현재 야간작업 유해인자 특수건강진단의 검진항목은 제1차 검사항목과 제2차 검사항목으로 구성되어 있는데, 제1차 검사결과 의사소견에 따라 제2차 검사를 받도록 되어있음. 현재 검사항목은 크게 ① 직업력 및 노출력 조사 ② 주요 표적기관과 관련된 병력 조사 ③ 임상검사 및 진찰로 구성되어 있음. 이처럼 교대근무 및 야간작업자의 특수건강진단은 신체건강에 대한 검사만 포함되며 정신건강에 대한 부분은 미흡하다. 따라서 특수건강진단에 다음과 같이 우울척도(CES-D), 공황장애 등 정신건강(정신질환)에 대한 부분이 포함될 필요가 있음.
- 우울척도 검사결과는 정상, 경미한 우울, 중한 우울, 심한 우울로 해석되고 이 결과를 통해 택시노동자가 얼마나 우울감을 겪고 있는지 진단이 가능하며, 그 정도에 따라 지역센터 또는 전문기관 방문을 권고하고 있음. 또한 공황장애는 갑작스런 두근거림과 숨막힘, 지속적인 불안 등으로 진단되며, 삶의 질 척도는 신체적 건강, 심리적 건강, 사회적 관계, 환경에 관한 질 평가가 가능함. 이상의 검사를 통해 정신건강에 취약한 택시노동자를 선별하여 제2차 검진대상으로 삼아야 함. 제2차 검진에서는 실질적으로 치료가 가능하도록 심전도, 뇌파 및 뇌영상 검사, 종합 심리평가[11], 정신과 전문의의 심층면담 및 문진이 요구됨.

11) 종합심리평가는 심리상태에 대한 종합검진으로, 우울증을 유발한 원인, 앞으로 우울증 경과에 대한 예측, 그리고 우울증에서 야기된 다른 영역에서의 어려움까지를 총괄적으로 살펴보는 결과이다. 이 평가는 정서적인 어려움과 일상생활 대처능력, 성격특징, 습관적인 대인관계 패턴 등을 검진한다.

<표.4> 특수건강진단(수시건강진단, 임시건강진단) 제1차 및 제2차 검사항목 개선안

제1차 검사항목 개선안	제2차 검사항목 개선안
(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 **(4) 정신질환 검사(신설)** **① 우울척도(CES-D)** **② 공황장애 문진** **③ 세계보건기구 삶의 질 척도(WHOQOL-BREF)**	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 **⑤ 정신질환 : 심전도, 뇌파 및 뇌영상 검사, 종합심리평가(우울), 심층면담 및 문진(공황장애)**

- 특수건강진단 후에는 건강관리구분판정과 업무수행적합 여부 판정이 이루어지는데, 그중 업무수행적합 여부 판정은 노동자의 건강상태가 해당업무에 의해 악화되는 것을 방지하고 현재 업무를 지속적으로 수행해도 되는지의 여부를 평가함.
- 업무수행적합 여부 판정은 가. 건강관리상 현재의 조건하에서 작업이 가능한 경우, 나. 일정한 조건(환경개선, 보호구착용, 건강검진주기의 단축 등)하에서 현재의 작업이 가능한 경우, 다. 건강장해가 우려되어 한시적으로 현재의 작업을 할 수 없는 경우(건강상 또는 근로조건상의 문제가 해결된 후 작업 복귀 가능) 라. 건강장해의 악화 또는 영구적인 장해의 발생이 우려되어 현재의 작업을 해서는 안 되는 경우 총 4개로 분류됨.

<표.5> 특수건강진단 후 업무수행 적합 여부 판정

구분	업무수행 적합여부 내용
가	건강관리상 현재의 조건하에서 작업이 가능한 경우
나	일정한 조건(환경개선, 보호구착용, 건강진단주기의 단축 등)하에서 현재의 작업이 가능한 경우
다	건강장해가 우려되어 한시적으로 현재의 작업을 할 수 없는 경우 (건강상 또는 근로조건상의 문제가 해결된 후 작업 복귀 가능)
라	건강장해의 악화 또는 영구적인 장해의 발생이 우려되어 현재의 작업을 해서는 안 되는 경우

- 이러한 결과는 사업주 및 택시노동자가 당면한 산업보건한적 문제를 상호해결하기 위하여 취해야 하는 개선 등의 조치를 권고하는 목적으로 사용되는데, 다와 라의 판정을 받는 택시노동자에 대한 정신건강 지원 방안이 요구됨.

- 첫째, 실제 정신질환이 우려되는 택시노동자를 대상으로 상대적으로 취객 등을 상대하는 빈도가 높은 심야운행에서 제외하거나, 1인1차제인 경우 2인1차제로의 전환이 요구됨. 즉 다, 라의 판정을 받은 택시노동자의 보호를 각 단위사업장에서 단협 등을 통해 보호를 강력하게 요구해야할 필요가 있음. 이를 통해 정신건강 악화의 주원인이 되는 요인을 일정 부분 제거할 수 있을 것으로 예상됨. 둘째, 공황장애와 우울증 치료를 위한 심리상담 또는 정신건강클리닉 지원이 시급함. 이는 일반택시 운수종사자 복지재단 내 정신건강 지원 프로그램을 신설하고 이와 연계하여 지원하는 방안을 고려해 볼 수 있음.

○ 일반택시 운수종사자 복지재단 내 정신건강 지원프로그램 신설

- 일반택시 운수종사자 복지재단(이하 '재단')은 2016년 제1차 택시운송사업 발전 기본계획을 토대로 복지기금 조성 및 복지재단 설립·운영의 근거를 마련하였으며, 2017년 설립되어 운영되고 있음. 재단은 전국택시운송사업조합연합회, 전국택시노동조합연맹, 전국민주택시노동조합연맹 등 전국단위의 택시노동자 조직과 연계하여 택시노동자를 위한 여러 가지 복지사업을 실시하고 있음.
- 재단의 대표적인 복지사업으로는 의료지원, 생계지원, 학업지원, 그리고 기탁사업과 수익사업, 기타사업을 들 수 있음. 그중에서 의료지원 사업은 매년 자격조건[12]을 충족하는 택시노동자를 선별하여 정밀건강검진을 제공하고 있음. 정밀건강검진 대상자는 16개 시도지역 노사대표가 지원대상자를 선정하는데, 시도조합과 노조지역본부 등이 협의하여 고령자, 장기근속자, 상급단체 미가입 조합원, 조합 미가입자 등 자체 선발기준에 따라 균일하게 포함함.
- 이와 같은 과정을 거쳐 선별된 택시노동자는 공통검사로 위장검사, 진단의학검사, 영상검사, 생리기능검사와 종합형, 뇌질환형, 암정밀형, 심혈관질환형 4개의 정밀검진 유형 중 하나를 선택하여 검진을 받을 수 있음. 즉 재단에서 지원하는 정밀건강검진 항목은 뇌혈관계 질환이나 암, 심근경색 및 심혈관을 중심으로 이루어져 있으며, 택시노동자의 정신건강을 위한 검진항목은 미흡함. 따라서 정밀건강검진 내에 정신건강을 위한 프로그램 마련이 요구됨. 그러나 현재 재단의 정밀건강검진은 한국건강관리협회(16개소), 한국의학연구소(7개소)를 지정기관으로 하고 있는데, 이 두 곳은 모두 정신과 전문의가 없는 문제를 지님. 이러한 이유로 택시노동자 정신건강 지원 프로그램은 정밀건강검진 외에 별도의 프로그램으로 운영될 필요가 있음.
- 택시노동자 정신건강 지원 프로그램을 위해서 재단과 대학병원, 또는 정신과 진료가 가능한 병원과 의료협약을 체결하고, 택시노동자가 지정기관에서 검사를 받은 후 비용부담은 재단이 지정기관에 직접 지급하는 방식을 제안함. 지리적 여건 등에 따라 지정기관에서 검진이 어려운 경우 일반병원에서도 검진이 가능하며 비용은 대상자가 선지불하고, 재단에 지급 청구하여 확인 후 지급하는 절차 역시 마련되어야 함. 다만, 일반적으로 대학병원 정신질환 검사의 경우 최대 20만원의 비용이 소요되는 것으로 보고되는데, 대상자가 선지불하고 후지급받는 경우 최대 지급액을 20만원으로 제한을 둬야할 것임. 또한 검진항목은 불면증과 우울증, 조울증, 공황장애 등 정신질환 검사가 포함될 필요가 있음.

12) 재단 정밀건강검진 신청자격은 1년 이상 택시업계에 종사하였거나, 1년 미만이라도 과거 5년 이상 근무한 경력이 있는 경우 신청이 가능하다. 다만, 이전에 재단에서 실시한 정밀건강검진 수검자는 신청이 불가하다.

○ **택시노동자 노동시간 단축모델 개발**

- 택시노동자는 신규인력이 유입되지 않는 상황에서 평균연령은 60세에 달할 정도로 고령화가 심각하게 진행되고 있으며, 일평균 10.2시간의 장시간 운행에 노출되고 있음. 이처럼 고령의 택시노동자가 좁은 공간에서 동일한 자세로 반복적 움직임을 수행함으로써 근골격계 질환 등 건강문제와 이로 인한 교통사고 등 안전문제, 택시서비스 질 저하의 문제가 발생됨.
- 이에 택시노동자의 노동조건을 개선하고 지속가능한 질 좋은 일자리로 탈바꿈하기 위해서는 택시노동자를 위한 노동시간 단축 모델 개발이 요구됨.

○ **택시노동자 협박·폭행 시 가중처벌 홍보 및 택시서비스 향상을 위한 자체 교육실시**

- 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」 제5조 제10항에 의하면 운행 중(여객의 승하차 시 일시 정차한 경우에도 포함) 자동차의 운전자를 폭행하거나 협박한 사람은 5년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하 벌금에 처함. 그러나 택시이용자(승객)의 대다수는 버스노동자 폭행 시 가중처벌에 대한 인식이 높은 반면, 택시노동자 폭행에 대한 인식은 매우 낮음. 특히 최근 1년간 승객으로부터 폭언·욕설·협박을 경험한 택시노동자의 비중이 80%를 넘는 현실을 고려해볼 때, 택시노동자에 대한 인식개선이 필수적으로 요구되는 상황임.
- 따라서 택시노동자에 대한 폭력·협박 시 특정범죄 가중처벌을 받을 수 있음을 알리는 홍보물을 제작·배포 택시내부에 부착하여 경각심을 갖도록 할 필요가 있음. 또한 택시노동자 역시 승객과 불필요한 대화를 나누지 않고, 최소한의 대화만 나눌 수 있도록 하는 등 택시노동자의 택시서비스 교육이 요구됨.[13)]

13) 택시이용자와의 FGI 결과, 택시탑승 시 가장 불쾌한 경험은 원치 않는 불필요한 대화였으며, 반대로 타다와 같은 플랫폼운송업체의 가장 큰 장점은 목적지까지 편하게 쉬면서 갈 수 있는 점을 꼽음. 이러한 요인이 택시탑승을 망설이게 만들거나 질 낮은 운송서비스로 인식하도록 만드는 것으로 나타남.

발표2. 장시간 택시운행이 육체·정신 건강에 미치는 영향 -면접결과 분석-

이명규(한국노동사회연구소 부소장)

1. 조사방법 및 개요

○ 면접조사는 한국노총 전국택시노동조합연맹 산하 노조 간부 및 조합원을 대상으로 진행됨

- 면접조사는 설문조사 과정에서 인터뷰 참여 의사를 타진 후 수락한 조합원을 대상으로 하였으며, 2020년 7월 9일~8월 6일까지 네 차례에 걸쳐 2~3명의 집단면접 형식으로 진행함.
- 면접대상자 총 9명 중 7명은 조합원이고, 2명은 연맹 간부였다. 연맹 간부는 2020년 1월부로 시행되고 있는 '전액관리제' 에 대한 평가를 듣기 위하여 면접을 실행함.
- 면접의 초점은 △근로시간 및 휴게시간, △임금실태(전액관리제), △육체적 건강 상태, △정신적 건강상태(직무 스트레스), △ 감정노동(손님으로부터의 폭언, 폭행 경험) 등과 관련된 다양한 정보들을 수집하는 것임.

<표.1> 면접조사 대상자 구분

사례	성별	연령	근속년수	근무형태	근로계약혀태	사업장규모	비고
1	남	65	10	2인1차제(주야)	정규직	100~200인	
2	남	60	7	2인1차제(주)	정규직	100~200인	노조 사무장
3	남	58	19	2인1차제(주야)	정규직	100~200인	전액관리제
4	남	70	10	2인1차제	촉탁직	50~100인	전액관리제 (카카오 직영)
5	남	68	12	2인1차제	촉탁직	100~200인	개인택시(5)
6	남	62	12	1인1차제	정규직	100~200인	
7	남	53	7	2인1차제	정규직	100~200인	1차 경험 유

- 위 표 1은 인터뷰 조사에 참여한 운전기사이다. 연령은 50대 1명을 제외하면 모두 60대 이상이고, 모두 남성이다. 사례1~3은 동일 회사에 소속된 기사이며, 나머지 4명은 소속 회사가 다름.

2. 면접조사의 주요 내용

1) 근로 및 휴게 실태

○ 2인1차제일 경우 주간은 새벽 4시~18시, 야간은 16시부터 익일 6시인 경우가 다수를 차지하지만, 1

인 1차제일 경우 '입금' 시각을 전후로 택시 기사마다 자유롭게 운행하는 특징을 보인다. 2인1차제(주야)일 경우, 1주일씩 주간과 야간을 교대로 운행하는 방식임.

"근데 저 같은 경우 네 시에 못 나오거든요. 아마 다섯 시 여섯시 정도에. 정해놓은 것만 네 시에 교대라는 거죠. 그 앞뒤로다가. 저는 보통 새벽 네 시, 오후 네 시에 교대를 합니다. 주야로 다가 주간 일주일 타고 야간 일주일을 타고 있거든요. 뭐 주간에 나가면 보통 아침이라고. 그래서 아침 한 열시ㅇ나 그 정도 먹으면 나중에 일 끝나고 집에 들어가서 식사를 하죠...야간일 때는 저녁 7시 정도에 식사를 하거든요. 야간일 때는 점심 먹고 나가서 집에서 점심 먹고 나가서 저녁 7시에 밥을 먹고 계속 뭐 새벽 네 시까지 일을 하는 거죠. 보통 새벽 두시나 세시면 회사에 들어오죠. 그때까지는 견디고 들어오는 거니까 " (사례5)

"(출퇴근시간이) 딱히 없습니다. 매일 입금을 저녁 8시쯤 시키니까. 보통 밤 10시부터 운행 시작하고 내가 템포대로 하면 10시에 시작해서 그 다음날 8시 반 정도에 끝나는 거에요. 하루에 22시간, 23시간 못하고 쉬죠. 중간에 쉬는데 점심시간 같은 경우에 한 서너 시간 쉬고. 회사에 들어와서 밥 먹는 멤버들이 있어요....야간에 새벽에 새벽 4시 이후에 손님 뜸해질 때 쯤 되면 잠깐 눈 붙이고 그런 식으로 일하고 있습니다" (사례6)

○ **2인 1차제의 경우 12시간 중 운행 시간은 10시간~10시간30분, 1차제의 경우 14~15시간 일을 함. 1차제의 경우, 요일마다 운행 시간을 달리하는 방식으로 '자율적' 으로 운행을 하기도 함. 그리고 '일요 승무' 를 통해서 휴일 없이 일하기도 하는데 이런 운행 방식이 장시간 노동으로 이어지는 배경이 됨.**

"우리 근무가 차가 주어진 시간이 12시간이에요. 근데 우리 협정서 보면 소정근로시간이 6시간 40분입니다. 휴게 시간 3시간 20분 넣어서 10시간을 근무하게끔 되어 있어요. 근데 사실 집에 생활이라도 하게끔 돈 벌려면 10시간, 11시간 일을 해야 하죠." (사례2)

"10시간에서 11시간은 기본으로 한다고 봐야지" (사례1)

"그걸 안하면 한 푼도 못 받아 입금도 못하니까" (사례3)

"뭐 일을 꼭 12시간 오래하지 못하니까요. 많이 해봐야 10시간. 야간에는 조금 더 하고 주간에는 조금 덜 하고...(사납금) 모자라면 나중에 많이 번 날에 채워지는 거죠" (사례5)

"(10시간 이상 안타면) 그냥 회사만 좋은 일 시켜주는 거에요. 기본급, 최저임금 채우고 그 월급만 가져가는 거죠. 8시간 기준했을 때 회사에다 8시간 거를 벌면 회사를 주는 거고, 8시간 이상 일한 거를 내가 가져가는 거죠. 그 정도로 딱 맞춰두는 거죠." (사례7)

"1인1차는 입금이 보통 40~50% 비쌉니다. 혼자 쓴다는 잇점이 있기 때문에 그런 분은 하루에 14시간 이상 일을 해야 해요. 그래야지 사납금을 겨우 채울까말까 하는데 요새 같은 때엔 더 힘들죠. 1차 하시는 분은 일을 저희보다 3~4시간 더 한다고 봐야죠." (사례4)

"제가 1차 타면서, 7년 하면서 3년을 1차를 탔잖아요. 근데 이 아저씨처럼 시간을 많이 안 했는데 많이 하면 15시간 적게 하면 12시간 그러면 평균 한 4, 5백은 벌어요" (사례7)

"1차가 좋은 점이...시간은 많은데요. 내가 매일 하루에 14시간을 못하잖아요. 저 같은 경우 주기적으로 월요일 화요일은 일을 별로 안 해요...수요일부터 손임이 늘어가지고 일요일까지 손님이 많아요. 이제 그때 많이 하는거죠..월요일 화요일은 가 가지고 사납금만 찍는다. 그래서 한 15만원, 20만원 찍으면...밤 한시, 두시면 들어와서 자고...금요일, 토요일은 거짓말 아니라 한 18시간, 17시간씩 해버려요...금요일, 토요일 30만원을 다 넘겨요. 저는 그런 식으로 일을 했어요" (사례7)

"택시는 26일 만근인데 일요일이 한 달에 4개가 있잖아요. '일요승무'라 해서, 우린 빼먹는다고 그러는데, 차를 줘요 회사에서. 기름만 자기가 넣고 나머지는 다 자기 수입으로...야간만 하는 분들이 이렇게 일을 하면 몇 년 못 살고 죽는데, 한 달에 하루 쉬고 일하는 사람이 있어요...연차 15개면 한 달에 한 개 정도 쓸 수 있잖아요? 그거 하나 연차 써서 하루 쉬고 일요일날 그냥 다 빼먹는거에요. 그러면 야간 같은 경우에 일요일날 한 25만원 정도 매출올린다. 그러면 가스값, 식대 5만원 빼고 20만원 버는 거니까 그렇게 해서 400씩 넘게 버는 사람도 있었는데.." (사례2)

○ **2인1차제 승무의 경우 점심시간은 보통 30분이고, '자판기 커피'를 마시거나 하면서 쉬는 시간을 포함하면 대략 1시간에서 1시간 반 가량 휴게시간을 갖고 있음. 운행 시간의 특성상 2인 1차제의 경우 하루에 보통 두 끼 정도에 그치고 있음.**

"(연구자: 한 시간 정도 점심먹는데 쓰고, 한 시간 먹으면 입금 못하죠. 30분 먹어야죠...30분 아까운 거에요" (사례3)

"두 끼 먹어요. 식사 시간은 보통 30분에서 1시간 정도. 전 좀 많이 쉬는 편이에요. 밥 먹고도 쉬고, 쉬엄쉬엄 하면서..." (사례5)

"내려서 자판기 있으면 자판기 커피 한 잔 빼먹으면서 담배 한 대 피우는 게 그게 이제 휴식시간을 갖는 건데, 팔다리 한 번 쭉쭉 뻗고, 그래봤자 10분 미만입니다. 그거를 하루에 많이 하면 3번 정도, 그렇지 않으면 보통 2번. 그러니까 하루 억지로 휴식시간이라고 치면 한 30분 가까이 휴식시간을 갖는다고 봐야겠죠" (사례4)

"중간에 소변보러 다닌다던지 힘들어서 차를 세워놓고 5~10분 쉬었다 간다던지 통 틀어가지고 1시간 보면 될 거에요. 1시간 하루에" (사례1)

"차에서도 담배 못 피게 하니까, 담배도 필겸 커피 자판기 있는데 가서 내가 습관적으로 커피도 먹으면서 담배도 피면 한 10~20분 쉬면서 일하고, 그러다보니까 10시간 일하면 기본 5~6잔은 먹는 거고." (사례7)

○ **택시 기사에게 적정한 '휴게 공간'과 '식사 공간'이 마련되어 있지 않음. 계속적인 운행의 특성 상 정해진 휴게 공간보다는 그때그때 휴게할 공간이 필요한데 대체로 '커피자판기' 근처이거나, 근속년수가 오래된 기사들은 저마다의 '노하우'로 휴게 공간을 개발함. 식사공간도 마찬가지인데 택시 기사에게 '주차 공간'은 휴게와 식사를 위해서는 필수조건이지만 그러한 시설을 갖춘 곳을 찾기 어려움. 여차하면 '주차 위반' 처럼 법규를 위반하기 십상임.**

"소변 마려우면 찾을 때 없잖아요....화장실 열린데가 은행, 관공서 아니에요? 은행 앞에 놔두고 화장실 갔

다가 주차딱지가 붙은 거에요. 안 봐줘요. 구청가서 민원을 제기하면 아무리해도 안 봐줘요." (사례7)

"아, 쉴라고 서 있는거죠. 손님 있을만한 곳에서 나름대로 자기 개개인 나름대로 여기서 손님이 예를들면 5~10분 있으면 잘 타. 이런 노하우들이 있잖아요. 쉬면서 서 있는 거에요" (사례1)

"난 내가 쉴 자리를 내 나름대로 정해놓은 포인트들이 있어요. 거기서 담배 한 대 피고 그러면 재수 좋으면 손님이 걸리겠다..." (사례4)

"자판기 옆에 보면 공원같은데도 있고, 여의도 같은데 소변봐요...제일 많은 데가 가스충전소죠. 제일 쉬운데가 주요소..." (사례7)

"밥 먹으러 들어갈 때 내 주변에 놓고 들어가지 않는 한 주차공간을 줘야돼요. 뭐 민원들어갔다고 해서 카메라 달아두고.." (사례6)

"서울대학교 기사들이 많이 들어갔는데 그것도 민원 들어가지고 주차 못하고...주차 때문에 우리는 밥 한끼 먹으러가는데 택시 기사들은 차를 하나 갖고 가잖아요. 그러니까 저기서 회차시간 한 시간을 주고 나올 때 주차비를 내고 나와야 되요. 한 시간 넘으면...점점 밥먹을때도 눈치보는 거고" (사례7)

2) 임금실태

○ 2020년부터 전액관리제를 시행했으나, 사례 택시기사 중에서 전액관리제에 따라서 임금을 받는 사람은 2명이고, 사납금제 방식의 임금체계를 취하고 있음. 사례1~3이 다니는 회사의 경우 사납금제와 전액관리제를 혼용하고 있음. 사납금제와 전액관리제의 경우 기본급(고정급)에서는 전액관리제가 높은 편이라고 함. 사납금제 시절처럼 전액관리제에서도 기준금을 넘는 매출액 대해서는 회사와 택시기사가 '일정 비율' 로 배분하고 있는 게 현재 상황임.

"10시간 반정도 일을 하는 거죠...그렇게 해도 월급여가 주간만 하면 127만원 정도되요. 근데 그거하고 추가 수입해서 주간만 하니까 코로나 전에는 270~280 정도 됐는데, 코로나 이후에는 240정도" (사례2)

"170~180 하면 아주 잘하는 거지" (사례3)

"거기(카카오택시)같은 경우는 하루 6시간 40분을 근무시간을 잡아요. 그런데 단 이제 콜을 90% 이상이 콜을 받아서 영업하다 보니까...기본급이 190입니다. 월 이익금을 맞췄던 못 맞췄던 상관없이. 전액관리제인데...단 6시간 40분 일을 했느냐 안 했느냐. 그래서 그게 190만원에 카카오수당이라 그래서 20만원을 줘서 201만원을 받습니다." (사례 4)

"카카오 기준이 460만원에 우리가 회사에다가 460 주면 회사에서 210만원 주는거에요. 나머지 매출액에 대해서는 6:4로 나누는데, 우리 회사는 470만원 주고 190만원을 주는 거에요....그래서 같은 카카오인데 왜 이렇게 되냐 사장한테 물었더니 이건 사장 노하우다 왜 니네가 일만하면 싫으면 관두지..싫으면 관두라 이거에요." (사례7)

○ 전액관리제에 대해서는 '불만' 이 높음. 대체로 높은 기준금에서 비롯되는데, 코로나19 사태로 택시

영업 자체가 어려워지면서 사실상 전액관리제도가 어려운 실정임. 다만, 사례에서 보듯 카카오택시라던가 일부 택시회사에서는 전액관리제를 유지 하고 있음. 사례 1~3의 회사 경우, 전액관리제 기준금은 월 445만원, 사납금제는 월 364만원으로 정해져 있음.

"우리가 전액관리제를 이번 달부터 시행했었어요. 근데 그게 굉장히 부담스러워요, 전액관리제 월급을 주기 위한 기준금이 있다보니까 그 기준금을 맞춰야 하니까 아까 말씀드렸다시피 전철역가서 있고, 그러면 기준금 못 맞춰요. 기준금을 못 맞추면 모든 수당에서 다 까버려요...(기사들이) 너무 힘드니까 옛날대로 해 줘라. 할 사람은 하고 전액관리제를...월급이 좀더 나오니까 445만원 전액관리제 하면 월급이 한 200만원 되나?" (사례2)

"한 달 동안 전액금을 받고 아 이게 아니다 그래서 다시 원위치로...왜그러냐면 근무한 사람들이 태반이 다 거기에 충족을 못하니까 회사쪽에서 요구하는 금액을 충족을 못하니까....(코로나도 없는데0 안 됐어요. 월등히 높은 사람도 있겠지만 전체적으로 볼 때 100명이면 60~70명이 충족을 못 시켰어요." (사례4)

3) 택시 운행과 건강

(1) 육체적 건강

○ 택시기사 스스로도 택시 운행을 오래하면 '골병' 든다는 소리를 할 정도로 과로 노동이라고 자인하고 있음.

"나는 한 19년 되다 보니까 지금 어디가서 죽치지 않으면 안되는 거에요 체력이 그게 고갈되요...나이가 문제가 아니에요. 속으로 골병 들어가지고 안 되는거에요. 이거. 내가 한 5~6년 할 때는 난 더 많이 했다니까" (사례3)

"근데 지금은 돈을 더 줄게 해, 해도 내 몸이 안 따라 주니까 받혀 주지를 못하는 거에요. 나는 마음은 건강한데 실질적으로 속으로 다 썩어있다는 얘기에요. 먹고 앉아서 하는 일이, 앉아 있고 남 보기는 되게 편해요. 그죠? 에어컨 밑에서 뭐가 힘드냐고. 이게 해보니까 사람 잡는 거에요." (사례1)

"건강은 점점 나빠지면 나빠졌지 택시를 적당히 한다고 좋아지는 건 없는거 같아요...50대 이상 되신 분이 내가 할게 없어서 택시를 한 번 해보겠다 그러는 분이 계시면 내가 도시락 싸들고 다니면서 그 분 말립니다...당신 수명이 80살까지 살 분인데...택시를 10년만 한다 그러면 당신은 80까지 못살아 5년에서 10년은 줄어들어." (사례5)

"뭐 1차 할때는 나는 교대차 한 지가 2년도 한 된 사람인데 1차 할때는 아주 만성피로 14시간, 15시간 막 이렇게 일을 하니까 만성피로증에 형편없었고, 그래도 교대차 하면서 조금 그거보다는 나은데..." (사례4)

○ 근골격계 질환, 목디스크, 다리에 힘이 빠지거나, 시력이 나빠지거나, 체중이 급격히 늘어나는 등 택시 운행을 하면서 육체적 건강이 상당히 악화되어 있음.

"처음에 택시하기 전에는 몸무게 75kg 정도 나갔거든요? 한 5년 지나니까 86~87kg 되는 거에요." (사례3)

"배가 올챙이 배가 됐다니까요...어느날 1차를 하기 시작하니까 사람이 살이 많이 쪘어 그 소리를 듣기 시작했어요...어느날 차에서 내리니까 휘청거릴 정도까지..차에서 안 내렸으니까..." (사례6)

"오래하면 다 그래요. 저도 7년 하면서 몸이 안 좋다 그래가지고. 저도 살이 90~100kg까지 올라갔어요. 택시를 하면서 3년 동안." (사례7)

"내가 (어깨가) 안 돌아갔었어요. 이게. 계속 팔운동 이것만 집에서 운동하는 거라고는 팔운동, 숨쉬기 운동하고 이거만 해요. 그러니까 팔이 좀 돌아가는 거에요 지금." (사례1)

"지금도 잠은 부족해요. 하루에 여섯 시간 밖에 못자요....저녁 먹고 샤워하고 10시나 돼야지 잡니다...세시 반 쯤되면 이미 가수면 상태에 일어나 있는 상태로 네 시 되면 총알같이 일어나야 되니까 그렇지 않으면 늦거든요." (사례4)

"이게 하루에 10시간 이상 앉아있는 앉은뱅이 생활이에요...수서역까지 아침에 7~8분 걸려요. 아침에 나갈 때는 싱싱 걸어가요...퇴근할 때는 약 15분에서 20분 걸려요. 그만큼 이게 몸에 진이 빠졌다는 얘기에요." (사례4).

"제가 1차를 한 3년을 타니까 몸이 좀 무지 안 좋더라구요. 야간만 탔어요...시력이 1.5, 1.5였는데 지금 한 0.7, 0.9. 4년 사이에요. 그래가지고 이제 이건 아니겠다." (사례7)

"저같은 경우는 주간할 때는 밤에 잠을 자니까 잘 자는데 야간은 낮에 잠을 자야 되잖아요. 잠을 못자는 거에요. 일 끝나고 술 한잔 먹고와도 7시에 자도 10시, 5시에 자도 10시. 그러면 잠을 못자는 그러니까 막 몸이 그냥 그때 막 버티지를 못하겠더라고." (사례2)

○ **사례 택시기사들은 택시 운행 이후 육체적 질병으로 병원을 다녀온 경험이 있음. 통증클리닉에서 주사를 맞거나 혈액순환제나 혈압약을 복용하거나, 심지어 심근경색, 뇌출혈로 수술을 받는 등 택시 장시간 운행은 질병 발생과 깊은 연관이 있어 보임.**

"택시 운전 하면서 생긴 거 같은데 목 디스크가 온 거 같아요...약간 변형이 와 가지고 이 팔을 못 쓰겠는거에요. 돈을 거슬러 줘야 하는데 이걸 못하니까 돈을 거슬러 줄 수도 없잖아요. 통증클리닉가서 몇 번 주사맞고 이거 다 고치고. 허리 아프고 앉아서 운행을 하다보니까 그런 거 같아요." (사례6)

"오른발은 운전이라도 하는데 왼발은 이게 그냥 10시간 동안 작동을 안하잖아요. 저는 왼발이 오더라구요...혈액순환 그래가지고 저는 약으로 혈액순환제 한 달치, 아침, 저녁으로..." (사례7)

"(심근경색이요?) 집에서 밤 11시반 되 가지고 자려고 딱 눕는데 갑자기 온 몸이 물이 흐르는거에요. 야 이거 이상하다. 그러면서 숨이 안 쉬어지는거야. 숨이 안 쉬어져요. 그래서 내 손으로 불러서 갔어. 전화기가 항상 옆에 있으니까 제일 빠른 게 119지....우리 회사만 해도 꽤 돼..한 열댓 명 될 거야." (사례1)

"저는 고지혈증이. 날마다 새벽에 삼겹살에 소주먹으니까. 삼겹살에 소주 밖에 먹을게 없습니다. 택시 일 끝나면 식당들이 새벽에 문 여는 식당들이 한정되어 있기 때문에 그냥 기사들이 먹는 거를 맛있는 거를 먹지를 못해요." (사례2)

"저희 회사도 보니까요. 협착, 허리 협착이 많더라구요. 저도 협착이 증상이 있어가지고 삼성병원에서 3년 동안 다니거든요." (사례5)

○ **회사나 정부에서 택시 기사를 위한 건강 검진 등을 하고 있으나 택시 기사들은 큰 도움이 돼지 않는다고 생각하는 편임.**

"(회사의 건강검진) 근데 내가 봤을 때 그거는 거의 형식이지 싶어요." (사례1)

"회사에서 하는 거는 형식이라고. 우리가 개인적으로.." (사례3)

"(뇌출혈로 쓰러지니까) 배차실에 혈압기를 좀 놔달라, 회사에 계속 요구를 했어요. 한 일 년을 했는데도 한해주더라고. 그래가지고 노조에서 혈압계 100 얼마 줬을거야, 아마. 그리고 하나 해 놨죠. 우선." (사례2)

(2) 정신적 건강

○ **택시기사의 정신적 건강을 해 치는 요인은 △빈차 운행(사납금 압박), △안전 운행 긴장감, △미래에 대한 불안감 등 다양하게 나타나고 있음.**

"손님 태우고 돌아다니는 것보다 빈 차로 돌아다니는 게 정신적으로 더 싫습니다...(그 피로감이 굉장히 쌓인다고)." (사례2)

"저는 스트레스 받으면 쉬어요. 손임이 없으면 스트레스 받는 겁니다. 머릿속이 계속 손님 생각만 해야 하니까." (사례4)

"운전이라는 게 진짜 흉기를 가지고 12시간 그냥 서울 시내를 돌아다니는 거든요. 언제 어디서 사고날지 모르기 때문에 항상 머리쓰고 긴장해야되고, 엄청." (사례2)

"근데 방법이 없기 때문에 내일이라도 다른 자리가 있으면 내일이라도 그만 둬버리고 싶은 머릿속에는 항상 그거 가지고 있어요. 근데 방법이 없어. 갈수록 방법이 없어지는거야." (사례1)

4) 사고 및 교통 위반

○ **속도위반과 주차위반이 다수 발생하는데, 주로 야간에 발생하거나, 교대시간이 가까워졌을 때, 콜을 받고 이동시 사고나 위반이 발생한다고 함.**

"속도위반하고 주차위반이 주를 이를 거에요...야간에 카메라가 있는 걸 인지하는데도 나도 모르게 속도를 내고 달릴 때가 있어요. 손님 태우고 갈 때. (한푼 더 벌 수 있어서 그런건가요?)...그런 게 좀 있죠." (사례5)

"00가서는 없고, 00교통에 있을 때는 장사가 안되니까 심해집니다. 주차위반이. 을지로6가 같은데 손님이 하도 없으니까 차 몇 대 꽁무니 붙여놔요. 그럼 언제 지나가면서 찍었는지 몰라. 나도 모르게 날라와 3만원." (사례4).

"내가 5년 만에 경부고속도로에서 뒤집어져 봤거든요? 빗길에. 차를 폐차시켰는데, 그때는 사고 나는게 어떻게 보면 급하게 있잖아요. 시간, 교대시간 때문에. 맞춰서 들어와야 하니까 그러다보니 과속을 하게

되고 하다보니 빗길에 그냥 뭐 그런 사고" (사례3)

"지금 카카오 콜로 인한 사고들이 굉장히 많이 일어나고 있어요. 콜을 받으면 손님이 계신데까지 픽업을 가야 되는데 가다보면 취소를 많이 해요. 손님들이. 그러다보니까 정신없이 그러니까 가서 유턴을 하지 않아야 될 상황에서도." (사례2)

"나같은 경우는 거기서 위험을 무릅쓰고 반대서 눌렀단 말이에요. 그럼 위법합니다. 그냥 중앙선 위법하는 거에요. 그래가지고 가는데도 거기도 막혀 있어 그럼 거의 취소해요." (사례1)

4) 손님으로부터의 폭언, 폭행 (감정노동)

○ **택시 승객들로부터의 폭언과 폭행은 발생가능성에 비해 정신적 피해는 매우 큼. 손님으로부터 안전 운행의 위협뿐만 아니라 '물건 취급', '회의감', '수모' 등 정신적 자존감에 큰 상처를 입고 있는 상황임.**

"저도 택시를 할 때 자부심을 갖고 하잖아요...이게 기사들한테 일을 할 수 있게 긍정적인 걸 줘야 하는데 우리는 노동자라 그런지 취급을 안하는 거 같아요. 그냥 하루 쓰고 버리는 물건으로 생각하던지 그런 거를 많이 느껴요." (사례7)

"가끔 내가 이렇게까지 이런 놈들을 태우고 다녀야 돼, 하는 애들이 너무 많다는 거지 사실은. 근데 습관적으로 그냥 내가 한번 꾹 참으면 내 새끼 피자라도 한 번 더 사주고 그래, 그냥 버티고 있는 거지....그 이전에도 택시가 있었으니까. 이런 수모를 다 참아가면서 했어 여지껏? 이런 생각이 많이 들 때 회의를 많이 느껴요." (사례6).

"야간은 술 자신 양반들이 타면 대부분 좀 정신을 막말로 얘기해서 정신을 잃었다고 할까. 택시기사하고 시비거는 사람도 많고, 그런 사람들이 많아요. 근데 그런 사람들 치다꺼리하는 게 좀 스트레스가 많이 받아요." (사례5).

"주간엔 별로 없어요. 폭력적인 게 약간 말로 약간 폭력성을 띤 몸짓이라던가 이런 행동 자체가 한 달에 한 번 꼴은 있다고 봐야 해요. 야간 운행하시는 분들한테...내가 정말 이 짓을 이런 꼴을 당하면서 이 짓을 해야 하나 그런 느낌이 제일 많죠." (사례1)

"택시 운전하면서 을일 수밖에 없는 시대가 왔지만 과연 그 을을 대하는 갑들의 태도가 어떠냐는 거야. 그걸 좀 묻고 싶고 그네들이 말하는 서비스 개선이라던지 품질 개선. 택시에서 냄새나요. 5년 돼봐 솔직히 냄새나지." (사례6)

○ **손님에 대한 서비스 교육 등은 이루어지지만 큰 보탬이 된다고 느끼지 않고 있으며, 손님과의 실랑이나 싸움 등이 있을 때 대처 매뉴얼도 제대로 마련되어 있지 못한 것이 현실임. 택시 기사가 당하는 불이익에 대해서 택시 기사가 감당해야 하는 구조적 한계로 인해 안전에 대한 위협에서 적극적 조치가 사실상 불가능함.**

"(뭐 상담을 받거나 그런 거는) 회사에서는 신경도 안 써요. 우리 회사가 서울 시내에서 최우수회사로 4등까지 했거든요? 굉장히 좋은 회사인데도 뭐 그런 거는 없고...그냥 교육은 해요..안전 교육은 한 달에 한 번씩 합니다." (사례5)

"손님들 위주로 택시 운행에 대한 법규가 다 정해져 있죠. 그러니까 기사를 배려하는 경우는 거의 없어요. 보호장치가 있어요. 구토했을 때는 15만원을 받아라. 손임이 깽판을 놨을때는 택시 요금에 몇 배를 받아라. 근데 그 권고사항이 법적으로 되어 있는게 아니기 때문에." (사례2)

"일 년에 한 번 잠실 가서 받는 거는 택시 전반적인 교육하는 거고, 사실 분기에 회사 강사가 와서 하는 건 그냥 시간 때우는. 기아자동차에 서비스 강사가 와가지고 우리 택시 서비스 교육이라는 게 그거에요. 법규 위반하지 말라, 승차거부 하지 말라, 손님한테 친절, 불친절하지 말고 그런거." (사례2)

"회사에서 이런 사람에 한해서 그날 이익금에 대한 거를 이렇게 서로 무마해준다던지 뭔 제도가 있어야 된다는 얘기야. 모든 것을 기사한테만 안게 하지 말아야 된다는 얘기죠." (사례1)

3. 소결 : 시사점

○ **택시업종은 한국의 가장 대표적인 장시간노동 분야이고, 저임금노동이 지배하고 있는 노동 현장임. 각종 실태조사 및 연구결과에 따르면 택시업종의 주당 평균노동시간은 60시간을 상회하고 있음.**

- 택시업종의 장시간노동은 택시노동자의 건강권 파괴뿐 아니라 대중교통수단인 택시의 사고 빈발의 원인이 되고 있어 사회적 규제를 통한 노동시간 단축이 절실한 상황임.
- 택시노동은 장시간 동안 제한된 동작을 수행하는 노동형태임. 이러한 노동의 특성으로 인해 택시노동자들은 스트레스, 불규칙한 식사습관, 장시간 운전에 따른 활동 부족 등 다양한 질병 발생 요인에 노출되고 있고 면접사례에서도 확인됨.
- 많은 국제기구와 선진국에서 운전 노동에 대해 하루 최대 운전시간, 월 최대 운전시간 정하고 있는데, 국내에서도 이러한 기준 마련이 필요해 보임. 또한 택시노동자에게 휴게시간과 휴게공간을 제공할 수 있는 변화가 필요함. 택시노동자들은 무엇보다 졸음운전에 대한 우려가 큼. 이러한 휴게시간의 부족은 졸음운전과 사고의 위험을 높이는 이유임.

○ **택시의 장시간 운전은 교통사고로 이어지고 있음. 택시공제조합 교통사고 현황을 보면 2000년부터 2014년까지 운전자에 의한 사고율은 광주 194%, 전남 174.3%, 강원 143.9%, 제주 132.2%, 경북 114.8%로 급증함. 택시가 일각에서 '도로 위를 달리는 폭탄'으로 불리는 배경에는 장시간 운전이 있는 것임.**

- 장시간 운전으로 인한 피로가 교통사고로 이어지는 것 외에도, △빈차 운행, △콜 취소 압박(픽업) 등 택시기사들이 승객을 태우기 위한 압박감 요인도 무시 못 할 부분이라는 것이 면접조사에서 확인됨.
- 운전은 지속적인 집중력이 필요하기 때문에 집중력의 약화는 상황대처 능력의 저하 및 사고 등으로 이어져

운전 노동자뿐 아니라 시민의 안전에 영향을 줌. 그러므로 운전 노동자의 노동시간은 일반적인 노동보다 더 짧아야 하고, 휴게 및 휴식시간은 더 길어야 함.

○ **택시 운행은 엄연히 감정노동의 분류에 포함됨. 손님에 대한 서비스 제공과 함께 감정 노동자로써 보호받아야 할 권리가 있음.**

- 폭언과 폭행으로부터 택시 노동자를 보호하기 위한 조치들이 필요함. "감정노동자 보호 안내문 게시" 등을 택시에 부탁하는 등의 사업주 대처가 시급함.
- 이와 함께, <고객 응대 매뉴얼>과 같은 체계적인 관리 방안을 마련하는 방안을 고민해야 함.

발표3. 일본의 택시 노동자 근로실태와 건강문제

강상욱 공공교통연구 소장(전 한국교통연구원 선임연구위원)

<목차>

Ⅰ. 일본의 택시현황
Ⅱ. 택시노동자 근로실태
Ⅲ. 택시노동자 건강문제
Ⅳ. 건강문제에 대한 논의와 대책
Ⅴ. 시사점

Ⅰ. 일본의 택시현황

1) 택시사업 현황

○ 법인택시 운송사업은 전국적으로 사업자 6,086개, 차량 184,188대, 운전자 273,126명, 년수송인원 약13억명, 년영업수익 약1조4천억엔의 규모를 가지고 있음(2018년)

- 개인택시는 전국적으로 33,561대, 가동율 월평균 20일, 월평균 주행거리 2,296 km

○ 매년 사업자수, 차량수, 운전자수, 수송인원, 영업수익 등이 감소하고 있는 추세

○ 운전자 평균연령은 법인택시 60.2세(동경도는 55.1세), 개인택시 64.8세

<표.1> 택시사업 현황

년도	사업자수 (개)	차량수 (대)	운전자수 (명)	실가동율 (%)	총주행 (백만km)	실차율 (%)	수송인원 (백만명)	영업수입 (10억엔)
2014	6,390	191,363	301,911	74.8	9,368	41.5	1,446	1,520
2015	6,300	190,127	-	73.0	9,091	42.3	1,422	1,502
2016	6,231	188,792	289,373	70.9	8,751	42.8	1,382	1,475
2017	6,151	186,247	281,570	69.2	8,511	43.5	1,373	1,462
2018	6,086	184,188	273,126	68.2	8,147	44.1	1,301	1,430

자료: http://www.jikosoren.jp/data/data_index.htm

2) 택시운행 현황

○ 차량당 평균 1일 20.6회 운행하고 있으며, 평균 수입은 약 3만2천엔 수준임

○ 운전자 1명당 년간 523만엔 정도의 영업수입을 올리고 있으며, 사업자의 평균 년수입은 2억4천만엔 정도임

<표.2> 택시운행 현황

년도	실가동 1일·1차량당				단위당 년간영업수입			
	주행km (km)	실차km (km)	운송횟수 (회)	영업수입 (엔)	1대 (천엔)	운전자 (천엔)	종업원 (천엔)	사업자 (천엔)
2014	178.4	74.0	19.9	28,950	7,944	5,035	4,401	237,872
2015	178.9	75.7	20.1	29,549	7,899	4,975	4,348	238,413
2016	178.7	76.6	20.3	30,125	7,814	5,098	4,440	236,720
2017	179.8	78.3	20.8	30,891	7,850	5,193	4,496	237,685
2018	179.0	79.2	20.6	31,634	7,765	5,237	4,515	234,965

자료: http://www.jikosoren.jp/data/data_index.htm

3) 택시사업의 수급실태와 정부정책

○ 2002년 택시사업 규제완화 이후 법인택시 중심으로 신규 사업자 및 차량 증가, 반면 수요는 정체되어 택시사업의 초과 공급문제 발생

○ 규제완화 이후 택시 초과공급 문제와 원인(교통정책 심의회, 2008년)

(1) 문제

- 택시사업의 수익기반 악화
- 택시 운전자의 근로조건 악화
- 위법, 편법 사업운영 빈발
- 도로혼잡 등 교통문제, 환경문제, 도시문제 초래
- 택시 이용자 서비스 저하

(2) 대책

- 택시 수요 감소, 반면 공급증가
- 과도한 택시운임 경쟁
- 택시사업의 구조적 문제(보합제 중심의 임금체계 등)

○ 정부대책

- 2009년 특별조치법(택시적정화 및 활성화법) 제정, 2013년 개정
- 전국을 특정지역과 준특정지역으로 구분, 준특정지역은 사업자등의 자율감차 추진하고 특정지역은 신규증차 금지 및 감사에 의한 법인택시 감차조치

○ **정부대책 시행이후 최근 동향**

- 전반적인 택시대수 감소(법인은 감축, 개인택시는 면허 정년제 등으로 자연감소)
- 수요는 전반적인 정체수준 보임

4) 택시 교통사고 현황

○ 택시의 교통사고는 감소하고 있으나, 택시의 차량 당 사고건수(1000대당 사고건수 61.93건)는 전체 자동차 사고 건수(9.36건)의 약6.5배의 높은 수준을 보이고 있음

<표.3> 택시 교통사고 추이

년도	사고건수 (건)	주행km (천km)	100만km당 사고건수 (건)	대수 (대)	1000대당 사고건수 (건)
2011	20,657	11,637	1.78	251,466	82.15
2012	19,164	11,483	1.67	246,322	77.80
2013	17,650	11,143	1.58	243,247	72.56
2014	15,975	10,883	1.47	240,853	66.33
2015	14,776	10,544	1.40	238,606	61.93

자료: http://www.jikosoren.jp/data/data_index.html

<표.4> 전체 자동차 교통사고 추이

년도	사고건수 (건)	주행km (천km)	100만km당 사고건수 (건)	대수 (대)	1000대당 사고건수 (건)
2011	691,937	690,950	1.00	78,660,773	11.93
2012	665,138	723,400	0.92	9,112,584	11.23
2013	629,021	724,910	0.87	79,625,203	10.51
2014	573,842	720,080	0.80	80,272,571	9.69
2015	536,899	713,710	0.75	80,670,393	9.36

자료: http://www.jikosoren.jp/data/data_index.html

○ 택시의 운전자의 원인에 의한 중대교통사고 발생건수는 버스와 화물에 비하여 낮으나 주행거리 대비 사고는 화물보다 높음

<표.5> 사업용 자동차의 운전자의 원인에 의한 중대교통사고발생 추이

년도	발생건수(건)			1억주행km당 발생건수(건)		
	버스	택시	화물	버스	택시	화물
2013	454	475	1,082	9.87	4.18	1.90
2014	481	450	1,028	10.42	4.08	1.92
2015	430	452	951	9.44	4.29	1.59
2016	440	453	945	9.88	4.53	1.58
2017	476	451	1,003	10.84	4.66	1.68
2018	549	431	957	12.96	4.71	1.60

자료: 국토교통성,, 『자동차운송사업용 자동차 사고통계연보』

Ⅱ. 택시 종사원 근로실태

1. 택시 운전자의 임금 및 근로시간 현황

(1) 개요

○ 2018년의 택시 운전자(남)의 연간 임금 추계액은 전년에 비해 4.5%, 15만300엔 증가한 348만3,200엔이었다.

○ 한편, 전체 산업 남성 노동자의 연간 추계액은, 전년대비 1.2%, 6만7,100엔 증가한 558만4,500엔이었다.

○ 택시운전사(남)와 전산업 남성근로자의 격차는 210만1,300엔으로 전년의 218만4,500엔에서 8만3,200엔 차이가 좁혀졌다.

○ 또한 2018년 6월도의 택시 운전자(남)의 노동시간은 194시간으로 작년에 비해 5시간 증가했다.

(2) 현황

○ 2018년 6월도의 월간 급여(초과근무 수당 등을 포함) 평균은 27만6,000엔으로 전년에 비해 13,300엔, 5.1% 증가했다.

○ 2017년 중에 지급된 상여·기말수당 등 연간 상여금 평균은 17만1,200엔으로 전년에 비해 9,300엔, 5.3% 감소했다.

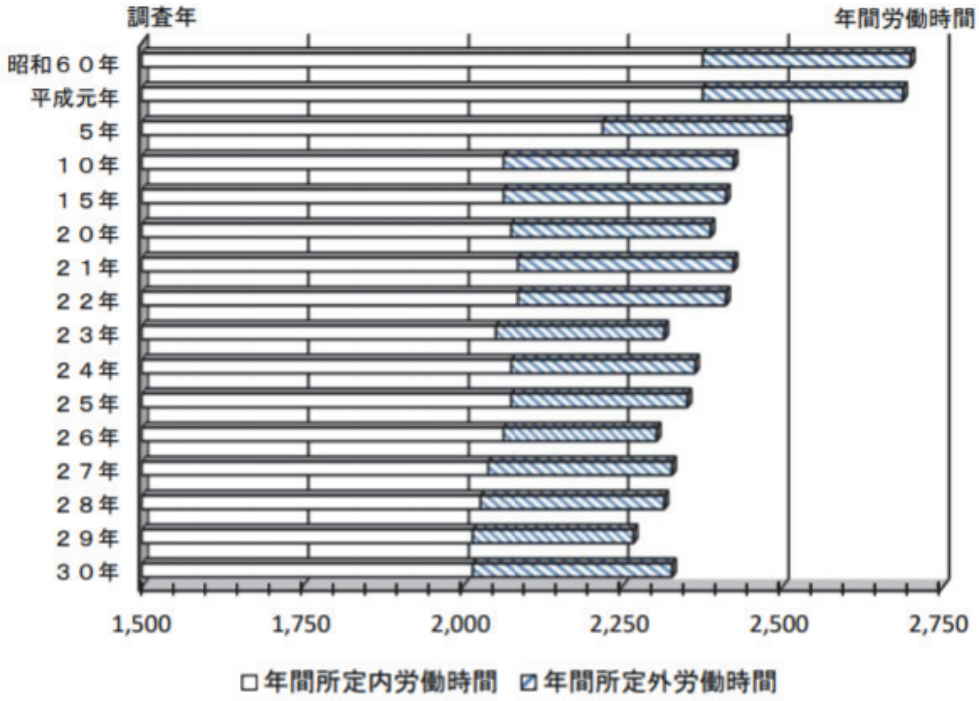
○ 이 결과 2018년 6월 기준의 월간 급여에서 연간 급여를 추계하고 2017년 내에 지불된 연간 상여금을 더한 연간 추계액은 348만3,200엔으로 전년에 비하여 15만300엔, 4.5% 증가했다.

○ 2018년 6월도의 실노동시간 평균은 194시간으로 전년에 비해 5시간 증가했다. 내역은, 소정 내 노동 시간이 168시간(전년과 같음), 소정 외 노동 시간이 26시간(전년보다 5시간 증가)이다.

〈표.6〉 택시운전자의 임금·노동시간(2018) (임금단위:엔)

구분	년령	근무 년수	월노동 시간	급여					
				월급여	년급여	년상여	년간 추계액	2017년 연간추계액	년간추계액 전년대비증감
전국	60.1	9.8	194	276,000	3,312,000	171,200	3,483,200	3,332,900	150,300
전년대비 증감	0.7 1.2%	0.2 2.1%	5 2.7%	13,300 5.1%	159,600 5.1%	-9,300 -5.3%	150,300 4.5%	-	-

〈그림.1〉 택시운전자의 년간 노동시간의 추이



(3) 택시 노동자와 전 산업 근로자와의 비교

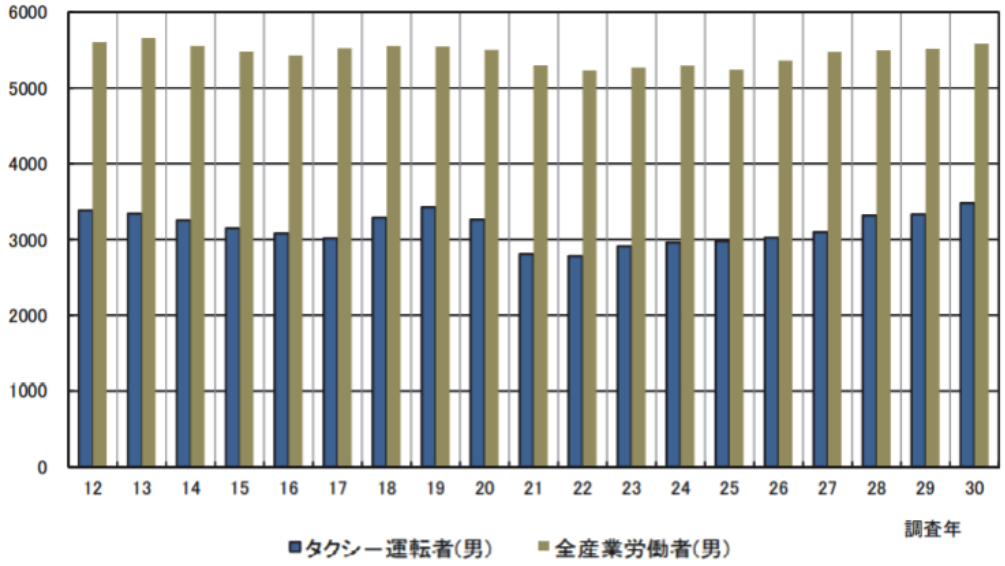
- 2018년 6월의 월간 급여를 비교하면 택시 운전자(남)는 전산업 남성 노동자의 73.7%로 전년보다 2.9%포인트 줄었다. 실액차는 9만8,700엔(전년 10만8,600엔)이다.
- 2017년 중에 지급된 연간 상여와 비교하면 택시 운전자(남)는 전체 산업 남성 노동자의 15.7%로, 실제 금액의 차이는 91만6,900엔(전년 88만1,300엔)이다.
- 년간 추계액으로 비교하면 택시 운전자(남)는 전체 산업 남성 노동자의 62.4%로 전년보다 2.0%포인트 줄었다. 실액 차이는 210만1,300엔으로 전년의 218만4,500엔보다 8만3,200엔 줄었다.

- 2018년 6월의 노동시간에 대하여 비교하면 택시 운전자(남)는 전산업 남성 노동자보다 13시간 길어졌으며, 전년의 7시간과 비교하여 6시간 증가하였다.
- 내역은 소정 내 노동시간 차이 3시간, 소정 외 노동시간 차이 10시간으로 되어있다.

<표.7> 택시운전자와 전산업 남성 노동자의 노동시간 · 임금비교(2018) (임금단위:엔)

구분	월노동시간			급여				
	택시 운전자 ①	전산업 노동자 ②	격차 ①-②	택시운전자 년추계액③	전산업 노동자 년추계액 ④	격차 ④-③	전년대비 증감	2017년 격차
전국	194	181	13	3,483,200	5.584,500	2.101,300	-83.200	2,184,500
전년대비 증감	5 2.65%	-1 -0.55%	6 85.71%	150,300 4.51%	67,100 1.22%	-83,200 -3.81%	-	-

<그림.2> 택시운전자(남)과 전산업 남성 노동자의 년간 임금추계액의 추이 (단위:천엔)



Ⅲ. 택시 종사원 건강문제

1. 택시 운전자의 스트레스 요인

○ 일반적으로 택시운전자는 혼자이기 때문에 스트레스가 별로 없을 것이라고 생각하는 경향이 있음. 그러나 장시간의 운전과 많은 손님의 접객으로 인하여 상대적으로 심신의 피로와 스트레스를 받는 직업임.

① 근무시간이 불규칙하고 구속되는 시간이 길다.

- 택시 회사는 24시간 영업함. 대중교통이 멈춰있는 이른 아침, 심야 시간대에도 운행 함
- 회사마다 근무체계는 다르지만, 일근과 야근으로 나누어져 있지 않은 경우 아침에 출근해 밤까지 일하는 '격일 근무'라는 방법이 시행되는 경우가 많으며, 근무시간은 15시간~20시간 임. 식사 시간 등 휴식 시간도 들어 있습니다만 장시간 구속되기 때문에 힘듦.

② 조조·심야 근무로 인한 피로

- 이른 아침이나 심야 근무는 중요한 업무일이긴 하지만 그 시간대에 체감되는 노동의 강도는 일반시간대 보다 크게 느껴짐
- 집중력을 사용하는 운전을 계속하는 일이기 때문에, 이른 아침, 심야라서 더욱 피로가 쌓이기 쉬움

③ 불규칙한 수입, 적은 수입

- 택시운전자 급여체계는 대부분 「고정급+보합제」이며, 고정급의 금액은 회사마다 다양하지만 근무연수와 회사의 업적을 고려하여 각 종 수당 등이 포함되어 있는 패턴이 많음
- 보합제 금액은 영업성적으로 금액이 결정됨. 택시 운전사의 매출에서 회사가 각종 경비를 공제하고 남은 금액이 택시 운전사의 급여가 되는 구조임. 그래서 당연히 손님이 없으면 0엔이 됨. 고정 월급만으로는 만족하는 생활은 얻을 수 없기 때문에 매일 손님의 수가 스트레스가 됨.
- 택시 운전자는 다른 업종에 비해 월급이 상대적으로 낮음

④ 매출 할당량에 대한 부담

- 택시 운전사는 업무 내용으로 매출 할당량이 부과 됨. 어느 정도 매출을 해야 하는지는 회사에 따라 다르지만, 최소한의 할당량을 달성하지 못하면 회사로부터의 압력이 정신적으로 심한 상황이 되어 버림

⑤ 접객 장사라 정신적으로 힘듦

- 택시는 접객 서비스업임. 손님을 선택할 수 없으며, 어떠한 사람이 타더라도 상대방을 손님으로 대해야 함
- 좁은 공간에 함께 있어야 한다는 것만으로도 정신적 스트레스가 큼

⑥ 진상손님에 대한 대응

- 고객이 말한대로 목적지에 가는 도중 트집을 잡거나 목적지에 도착했는데도 불평을 하거나 노선이 다르다며 운임 인하를 요구하거나 운임을 지불하지 않는 등 불평하는 손님을 대응해야 함
- 자신의 푸념이나 세상에 대한 불만을 털어 놓는 등 논점이 바뀌는 경우도 있음
- 취객이 행선지 실수나 행선지를 알 수 없게 되거나 차 안에서 자 버려 일어나지 않는 경우, 구토하는 경우 등도 발생 함.

※ 만취자는 『도로운송법』 제13조에서 정당한 이유가 있다고 판단되어 승차거부가 허용됨.

⑦ 길이나 도로 상황 파악에 대한 부담감

- 택시운전사가 길을 모르거나 정체된 길로 들어가 버리는 일은 없도록 하여야 함

⑧ 연령적으로 힘듦

- 택시운전사 연령이 높아져도 일하는 환경은 바뀌지 않음.
- 요통 증상이 생기거나 시력과 판단력이 떨어지거나 하는 등 연령적인 영향이 나타나기 시작하면 장시간 운전하는 것이 고통스러워짐

⑨ 신체적으로 힘듦

- 계속 앉은 자세로 좁은 공간에 계속 몸을 담아야 함
- 근무 후 세차와 같은 업무 내용도 신체적으로 힘듦

⑩ 위험에 노출되기가 쉬움

- 차 안이라는 밀실에서 운전자와 승객이라는 제한된 인물만 그 자리에 있는 특수한 상황은 운전자가 위험에 처하기 쉬움

※ 최근에는 블랙박스의 진화, 손님과 택시 운전사 사이에 있는 방범 패널도 개량이 진행되어 운전자의 안전도 고려되어 있음

2. 운전자의 교통사고와 관련된 과로 및 질병요인

(자료: 국토교통성의 교통사고 요인분석 검토위원회 보고서, 2014)

1) 병명별 현황과 특징

- <표2-1>은 2009년부터 2012년까지 발생한 497건의 사업용 자동차의 건강 기인 보고 사안의 원인을 병명별로 정리한 것이다. 이 중 사망한 운전자는 143명에 이른다. 건강 기인 보고 사안 발생 건수가 많은 순서는 뇌혈관 질환 114건, 심장 질환 105건, 어지럼증 24건, 실신 21건으로 뒤를 이었다. 사망 운전자 수로 보면, 뇌·심질환이 전체의 약 80%를 차지한다.
- 뇌혈관질환이나 심장질환과 함께 실신 등의 의식상실의 원인으로서 들 수 있는 부정맥은 발병 후에 그 흔적을 남기지 않기 때문에 사고원인으로 특정되지는 않지만 <표 2-1>에서 실신·어지럼증·불명으로 여겨지는 사고의 잠재적 원인이 되고 있음이 지적되고 있다. 또한, 사고 원인이 특정되지 않음으로써 통계상 건강 기인 이외의 사고로 보고·정리된 사안이 존재할 가능성도 지적되고 있다.

<표.2-1>건강 기인 보고 사안의 병명별 운전자 수(2009년~14년)

表 2-1　健康起因報告事案の病名別運転者数（平成 21 年～24 年）

平成21年～平成24年

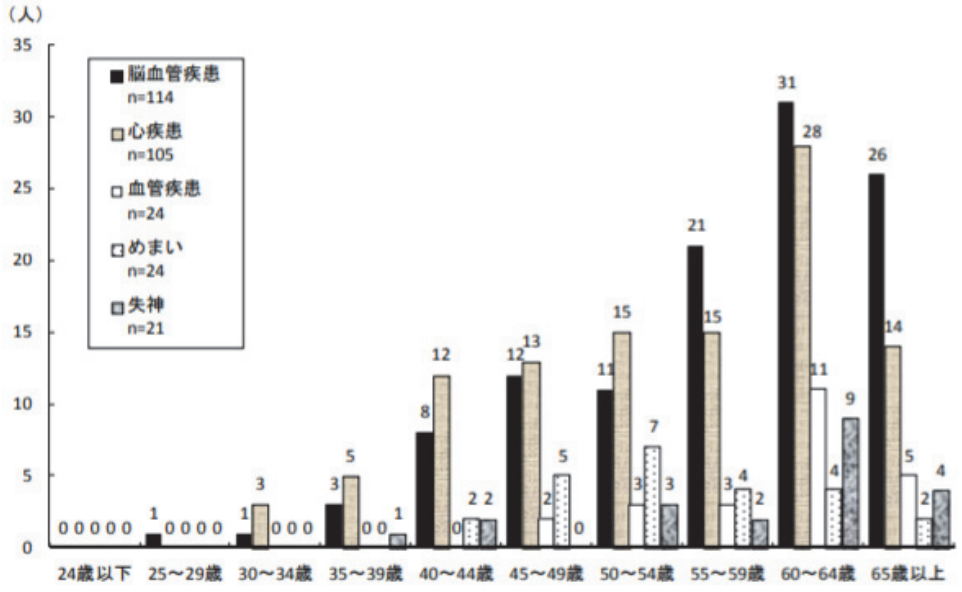
病名 ＼ 報告事案	運転者数（人）	死亡運転者数（人）
脳血管疾患	114	23
くも膜下出血	34	11
脳内出血	45	11
脳梗塞	27	0
脳（その他）	8	1
心疾患	104	83
心筋梗塞	60	50
狭心症	3	0
心不全	21	19
心疾患(その他)	20	14
血管疾患	24	15
大動脈瘤及び解離	19	14
血管疾患（その他）	5	1
めまい	24	0
失神	21	2
呼吸器系疾患	11	0

病名 ＼ 報告事案	運転者数（人）	死亡運転者数（人）
消化器系疾患	17	1
感染症及び寄生虫症	20	1
神経系疾患	13	2
てんかん	8	2
神経系疾患（その他）	5	0
低血糖	5	0
糖尿病	6	0
熱中症	7	1
貧血	4	0
腹痛	5	0
高血圧症	3	0
脱水症	1	0
薬の副作用・用法間違い	4	0
その他	44	6
不明	70	8
計	497	142

2) 운전자 연령별 질환율 현황

- 2009년~24년의 건강 기인 보고 사안의 원인이 된 질병 중 뇌혈관 질환, 심질환, 혈관질환, 어지럼증, 실신별로 운전자 연령 분포를 살펴봤다. 뇌혈관질환은 55세 이상, 심장질환은 65세 이상에서 많아진다.

<그림.4> 건강기인 보고 사안을 일으킨 운전자의 연령 분포(질환별, 2009-2014)



출처: 자동차운송사업용 자동차사고통계연보(국토교통성)

Ⅳ. 건강문제에 대한 논의와 대책

<기본방향>
○ (정　부): 운전자의 근로 및 안전에 대한 제도적 정비
○ (사업자): 운전자에 관련된 근로환경 정비
○ (운전자): 운전자의 자발적인 대응촉진

1. 정부의 관련제도

1) 정기 건강검진의 제도화

○ 운전자의 건강관리를 위해 '노동안전위생법' 에 의해 3종류의 건강진단이 의무화되어 있음.

① 고용시 건강검진

- 고용 시 건강검진은 근로자를 고용할 때 필요. 다만, 노동 안전 위생 규칙 43조에 정해진 이 건강진단은, 과거 3개월 이내에 건강진단을 진찰해 결과를 제출하고 있으면 중복 하는 항목의 진단은 불필요.

② 정기 건강검진

- 정기 건강검진은 1년에 1회 필요. 기본적으로 어느 기업이든 실시하고 있습니다만, 실시 시기에 차이가 있거나 병원에 따라 판정 기준이 다를 수 있음.
- 따라서 전직한 지 얼마 안 된 직원은 이전까지 한 번도 재검사가 된 적이 없고, 또한 이전과 같은 결과인데 정기 건강진단에서 재검사가 필요할 수도 있음.

③ 특정업무 종사자 건강검진

- 특정업무 종사자의 건강진단은 고용시 및 근무시 반년에 1회 정기적인 실시가 필요..이 특정 업무 종사자의 건강 진단은 심야업을 포함한 업무에 종사시킬 때 필요. 또한 여기에서 말하는 심야업은 22시부터 5시 시간대를 가리킴.

○ 건강검진 항목

- 자각증상 및 타각증상 유무 검사/키, 몸무게, 허리둘레, 시력 및 청력 검사/흉부 X선 검사 및 객담 검사/혈압 측정/빈혈 검사/간기능검사/혈중 지질검사/혈당 검사/소변 검사/심전도 검사

2) 고령 운전자에 대한 적령진단

○ 일본의 자동차 사고 대책기구(NASAV)에서 사업용 자동차 운전자를 대상으로 다양한 적정진단 시행
- 일반진단, 부정기 상담진단, 특별진단, 초임진단, 적령진단, 특정진단 등

○ 특히 65세이상 고령 운전자에 대해 별도의 적령진단 시행

- 대상: 65세이상 운전자(첫해 1년, 이후 75세까지 3년에 1회)
- 비용: 수수료 4,800엔(진단 소요시간 약 1시간 40분)
- 진단내용: 노화에 따른 신체기능 변화가 운전에 미치는 영향을 진단 및 지도상담

<참고> 일본의 NASVA(나스바) 개요

- NASVA(나스바)는 자동차 손해 배상 책임보험, 자동차 사고방지 및 피해자 보상 , 공제 및 손해배상 관련 수익사업 운용 등의 업무를 목적으로 2003년 설립된 독립 행정법인의 자동차사고 대책기구 이전 1973년 설립된 자동차 사고 대책센터의 독립법인 기구화
  조직본부(도쿄), 전국: 50개 지소/요호시설: 요호센터 4개소/위탁병상 7개소
- 임직원 353명
- 사업비 114억엔(영화원년도 예산)

3) 운전자 노동시간에 관한 규정

○ 과로운전을 방지하기 위한 목적으로 후생노동성에서는 '자동차 운전자의 노동시간 등을 개선하기 위한 기준(개선기준)'과 국토교통성에서는 '여객자동차운송사업 사업용 자동차 운전자의 근무시간 및 승무시간에 관한 기준'에서 구속시간, 휴식기간 등 노동시간에 대해 규정하고 있음

구분	내용
1개월 구속시간	1개월 299시간(차고 대기 등의 운전자에 대해서는 서면에 의한 노사협정으로 1개월 322시간까지 연장할 수 있다.)
1일 구속시간	1일 원칙 13시간 이내, 최대 16시간 이내(차고대기 등의 운전자에 대해서는 근무종료 후 계속 20시간 이상의 휴식기간을 부여하는 등의 조건으로 1일 구속시간을 24시간까지 연장할 수 있다.)
휴식기간	1일 휴식기간은 지속 8시간 이상
격일운전자의 고속시간・휴식기간	1개월의 구속 시간 262시간 이내 두 달력의 구속 시간 21시간 이내 근무종료 후 계속 20시간 이상의 휴식기간 필요
시간외노동 및 휴일노동의 한도	시간외근로・휴일근로 구속시간은 1일 또는 2력일의 구속시간 및 1개월의 구속시간이 한도 휴일 근로는 1개월의 구속시간 한도 내에서 2주에 1회가 한도
하이야운전자의시간외근무	시간외 노동을 시키는 경우에는 1개월 50시간 또는 3개월 140시간 및 1년간 450시간을 기준으로 노사 협정을 체결할 필요가 있다

주1: 「구속 시간」이란, 시업 시각부터 종업 시각까지의 시간으로, 노동 시간과 휴식 시간(잠자는 시간을 포함한다)의 합계 시간을 말함

주2: '휴식기간' 이란 근무와 다음 근무 사이의 시간으로 수면시간을 포함한 노동자의 생활시간으로 근로자에게 전혀 자유로운 시간을 말함

4) 사업용 자동차 건강관리 등을 위한 매뉴얼(택시편)

○ **택시 운전자의 건강관리, 과로운전 방지 등을 위해 현장의 사업자가 지켜야할 구체적인 사항들을 명시하고, 이를 기초로 업체 지도감독 관리**

- 동시에 일상생활에서 운전자가 유념해야할 사항도 명시

○ **주요내용(예)**

- 노동시간 관련법에 따른 법규 상세 해설 및 근로시간의 준수
- 운전자의 일상생활에서 건강관리 사항(수면, 건강검진, 운전습관, 스트레스 해소 등)

○ **이를 기초로 사업현장의 근로시간 지도감독을 위한 매뉴얼을 마련하고 있음**

- 노동 관련법 규정에 대한 소개 해설
- 사업주 및 운전자가 유념해야할 사고방지 위한 건강관리 유의점 등 구체화

<사례> 오사카의 '택시운전자 건강관리 충실,강화제도' 시행

1. 제도의 목적

'택시운전자 건강관리 강화제도'는 택시운전자의 건강 및 신체적 기능 저하로 인한 사고를 예방함과 동시에 택시사업자가 안전에 대한 책임을 다하여 수송의 안전을 확보할 수 있도록 하기 위하여 실시하고 있는 제도이다.

2) 제도실시 인정사업자의 요건

제도실시 인정사업자(이하 '인정사업자'라 칭함)는 다음과 같이 (1)부터 (3)을 실시하여야 하고 (4)의 실시를 위해 노력해야 한다.

(1) 사업자는 65세 이상의 운전자에게, 1년에 1회 이상, 아래의 사항을 실시할 것

① 여객자동차운송사업 운수규칙 제38조제2항에 따른 '적령적성진단'

② 도로교통법 제101조의4(동법 제108조의2제1항제12호)에 따른 '고령자 강습'

③ 오사카택시센터가 실시하는 '고령운전자 안전운전 연수'

(2) 노동안전위생법 제13조제2항에 규정된 산업의(産業醫)를 선임할 것.

(3) 「사업용 자동차 운전자의 건강 매뉴얼(국토교통성)」에 의거한 건강관리를 실시할 것. 또한 상기 매뉴얼의 실시는 다음 사항에 따른다.

① 의사는 상기 (2)의 산업의로 할 것.

② 권장사항도 의무사항과 동일하게 실시해야 한다.

③ 건강관리 매뉴얼 <건강관리 순서>

【절차 2 의사로 부터의 의견을 토대로 한 대응】 '(1)취업상의 조치'의 결정은 상기(1)의 결과도 고려한다.

(4) 사용하는 택시 차량에 아래의 기능을 하는 장비를 장착하고, 관계자에게 그 기능을 숙지, 활용하도록 지도 교육할 것

① 휴먼에러를 배제, 안전운전 지원하는 기능의 ASV(첨단안전자동차) 기술 장치

· 전방 장애물 충돌 방지 지원 시스템

· 차선이탈방지 지원시스템

② 운전자의 부담을 경감하는 운전기술을 확인하는 등의 장치

· 자동일보처리(自動日報処理)시스템

· 차외 드라이브 레코더 등

3. 제도인정 등

(1) 제도 인정은 제도 실시 인정기관(이하 '인정기관'이라 한다.)이 인정을 받으려는 사업자의 신청(양식1)에 따라 해당 신청 내용을 심사 기준 적합 시트(별지)에 근거하여 상기 '2. 제도 인정 사업자의 요건'을 충족하는 동시에 아래 4.을 수행할 수 있는 사업자에게 실시하는 것으로 한다.

(2) 인정기관은 긴키운수국 오사카운수지국 및 사전에 긴키운수국 오사카운수지국에 인정기관으로서의 신고(양식 2)를 한 사업자단체로 한다.

(3) 인정기관은 제도를 인정함에 있어 성실하고 공평하게 심사하고 인정을 한 경우 인정서(양식3)를 교부하고 홈페이지 등을 통해 이용자에게 공표한다.또, 상기 목적을 달성하기 위해서, 인정을 한 인정사업자에 대해 지도해야 한다.

(4) 인정기관은 인정 후의 제도 실시 상황을 인정 사업자로부터의 아래 4. (2)에 규정된 보고에 따라 확인하고 상기 2.에 규정된 요건을 충족하지 않음이 판명된 사업자에게는 인정을 취소함과 더불어 아래 5. (1)의 표지를 회수하여 이용자에게 홈페이지 등에 공표하지 않으면 안 된다.

(5) 인정심사 등의 경비는 인정을 받으려는 신청사업자가 부담 한다. .또 아래 5.(1)의 표지는 긴키 운수국 오사카 운수지국을 제외한 인정기관에서 인정 사업자의 부담으로 교부를 받은 것으로 한다.

4. 인정사업자의 의무

(1) 인정사업자는 성실하게 지속적으로 대처하고 한층 더 향상하도록 노력해야 한다.또한 상기 2에 규정된 요건을 충족하지 못할 우려가 있을 경우, 제도 인정을 반납하고 다음 5.(1)의 표지를 폐기해야 한다.

(2) 실시하고 있는 내용에 대하여 상기 3. (2)에 규정된 인정기관에 매년 7월에 실시상황 정기보고(양식 4)를 인정기관의 요구에 대하여 임시 보고하여야 한다.또한 상기 3. (1)의 신청 내 내용에 변경이 있는 경우 변경 내용을 명시하여 보고해야 한다.

(3) 택시이용자로부터 실시하고 있는 내용의 문의가 있을 경우 친절하고 정중하게 응대하여야 한다.

5. 인정사업자에 대한 조치

인정사업자는 다음 조치를 받을 수 있도록 한다.

(1) 제도를 실시하고 있음을 나타내는 표식(양식 5)의 차체에 부착.

(2) 킨키 운수국의 홈 페이지에 있어서의 이용자에게의 주지.

(3) 긴키 운수국 제정 '우량 자동차 운송사업자 표창' ('우량 자동차 운송사업자 표창 내규' (제정: 2001년 5월 21일자 근운달갑 제1호, 최종개정: 2008년 4월 1일자))에 의한 표창 사업자 대상.

2. 근로환경의 정비

1) 적절한 운행 계획·점호·승무 지시

- 적절한 운행계획은 물론 건강진단 등에 의한 운전자의 건강상태를 파악한 후 정확한 점호, 승무지시의 철저를 효율적이고 효과적으로 실시할 수 있도록 건강관리 기기나 클라우드를 이용한 데이터를 일위안 관리하는 차세대 운행관리와 지원시스템 개발, 실용화를 위한 검토를 실시한다.

2) 질병이나 과로원인의 조기 발견·조기 치료를 촉진하는 사내 환경 정비

- 건강 기인 사고를 일으키는 질병의 파악 방법에 대해서, 1차 건강 진단, 2차 건강 진단을 비롯한 파악 방법이나 폴로 업의 본연의 자세를 정리한다.
- 위의의 차세대 운행관리·지원시스템을 활용하여, 조직적으로 과로원인의 조기발견과, 2차건강검진·치료 등의 후속조치 철저를 촉진한다.
- 적성진단 및 정기 건강진단의 결과를 활용한 지도와 후속조치(follow-up)가 철저해지도록 운행관리자 강습의 확충 및 지도 강화를 검토한다.
- 안심하고 치료, 휴식할 수 있도록 노사간의 신뢰관계의 강화, 프로의식, 동료의식의 공유를 촉진하기 위해 컨설팅 지원이나 운수 안전 매니지먼트 평가 등을 활용한다.

3) 건강관리등 추진 내실화를 위한 시스템 구축('정의 스파이럴')

- 시행중인 우량 사업자 평가 제도에 대해 건강 과로 대책을 새롭게 평가 대상으로 하여 적극적인 대응을 촉진하고, 동 평가의 인센티브의 확대에 의해 새로운 보급을 추진한다.
- 앞으로는 [운송사업자감사 종합정보시스템] 등의 정보에서 해석된 데이터를 바탕으로 각 사업자의 레이팅을 실시하여 이를 이용자(하주, 여행업자, 일반여객 등)에게 정보를 제공함으로써 우량사업자의 선택과 악질사업자의 퇴출을 촉진하는 시스템에 대하여 검토한다.
- 건강 과로대책 우량사업의 표창을 추진하는 등 고객과의 양질의 파트너십 형성을 촉진한다.
- 화주 등과의 운송계약 서면화를 비롯하여 안전투자를 가격에 적정하게 반영시키기 위한 대처를 진행한다.
- 필요에 따라 운행관리자 강습 내용을 재검토하여 사업자의 철저한 대응을 도모하는 것 외에 사회 전체의 이해를 증진하기 위해 심포지엄 등의 개최에 의해 주지를 도모한다.

<그림.5> 사고의 미연 방지와 지속 가능한 경영의 양립을 도모하는 '정의 스파이럴 업' 이미지

3. 운전자의 자발적 대응 환기

○ 건강 및 리스크 관리에 대한 구체적인 정보제공

- 건강검진 등 결과에 따른 건강체크, 아차사고의 정보공유 등

○ 자발적 건강관리의 동기부여

- 사내 운전자의 자율적 관리, 정보공유 위한 소규모 그룹 장려 등

○ 자발적인 건강, 리스크 관리의 습관화, 정착화

- 운행전,후 및 운행중의 각종 건강체크 기기의 활용(심장, 혈압, 당뇨 등)

- 간편한 건강관리 기법 제공

Ⅴ. 시사점

일본의 사례를 참고하여 몇 가지 대책을 검토 추진해볼 필요가 있음.

1) 건강검진 제도의 정비

- 모든 운전원 대상 정기 건강검진 제도화

- 65세이상 고령자의 특수 검진 및 지원(현행 복지재단 활용)

- 현행 고령 운전자(60세이상) '운전자격적성검사'를 규제보다 서비스로 전환

. 재검 대상자 등에 대해 지정 의료기관 진단 및 상담 등

2) 스트레스, 질병 등 건강상태에 대한 정기적 관리시스템 구축

- 택시단체 공동 연구팀(센터) 구성하여 정기적인 조사 및 정보구축

- 정기적인 모니터링 결과에 따른 대책마련

- 정부에 해당사업 추진에 대한 지원 협력 요청(조사사업, 대책마련 등)

3) 근로자의 일상 건강, 리스크 관리 매뉴얼 마련 및 시행

- 사업주, 운전자 개인이 관리사항 구체적 명시
- 운행 전, 운전 중, 운행 후 건강관리 요령 구체화
- 건강관리 체크기기 제공 및 지원

4) 종사원 건강관리 등 우량사업자 평가우대 및 지원

- 현행 경영서비스 평가의 관련 항목 신설 및 가점부여
- 건강, 리스크 관리 우수업체 선정 및 지원사업 시행