

발간등록번호

11-1613000-002775-01

# 대리운전 실태조사 및 정책연구 - 최종보고서 -

2020. 04.



국토교통부



# 제 출 문

국토교통부 장관 귀하

본 보고서를 「대리운전 실태조사 및 정책연구」의 최종  
보고서로 제출합니다.

2020년 4월

한국교통안전공단

이사장 권 병 윤

(주)네오알앤에스

대표이사 김 장 호



# 과업 참여진

## ■■■■■ 한국교통안전공단

---

책임연구원	박 성 희
공동연구원	최 병 호
공동연구원	김 기 용
연구보조원	강 지 혜

## ■■■■■ (주)네오알앤에스

---

책임연구원	김 장 호
연구보조원	공 원 식
연구보조원	이 상 희
연구보조원	김 민 철



## 〈제목 차례〉

제1장 서론 .....	3
제1절 과업의 배경 및 목적 .....	3
제2절 과업의 범위 및 방법 .....	4
1. 과업의 범위 .....	4
2. 수행 방법 .....	5
제2장 대리운전업 현황 .....	9
제1절 국내 대리운전업 현황 .....	9
1. 대리운전 시장의 구조 .....	9
2. 대리운전 시장 현황 .....	13
3. 대리운전 보험 현황 .....	17
4. 대리운전 시장의 문제점 및 주요 쟁점 .....	20
제2절 국내 대리운전 관련 제도 추진 현황 .....	30
1. 국내 대리운전 관련 제도 추진 현황 .....	30
2. 대리운전업의 자율규제사업 추진 .....	31
3. 대리운전 관련 의안 발의 현황 .....	32
제3절 국외 대리운전 관련 제도 .....	35
1. 일본의 대리운전 관련 제도 .....	35
2. 중국의 대리운전 관련 제도 .....	37
3. 미국의 대리운전 관련 제도 .....	38
4. 영국의 대리운전 관련 제도 .....	39
5. 스위스의 대리운전 관련 제도 .....	39
제3장 대리운전업 실태조사 .....	43
제1절 조사 개요 .....	43
1. 조사 목적 .....	43
2. 조사 설계 및 과정 .....	43
3. 조사 내용 .....	45

4. 응답자 특성 .....	46
5. 실태조사 결과분석 보고서 구성 .....	49
제2절 대리운전업체 조사 결과 .....	52
1. 일반 현황 .....	52
2. 대리운전 운영실태 .....	60
3. 대리운전 제도화 .....	109
제3절 대리운전 운전자 조사결과 .....	126
1. 대리운전 실태 .....	126
2. 대리운전 운행실태 .....	160
3. 대리운전 제도화 .....	227
제4절 대리운전 이용자 조사결과 .....	246
1. 대리운전 이용실태 .....	246
2. 대리운전 이용 만족도 .....	264
3. 대리운전 제도화 .....	297
제5절 대리운전 실태조사 결과 및 시사점 도출 .....	306
1. 수수료 관련 .....	306
2. 대리운전 보험 .....	309
3. 대리운전자 제재 관련 .....	312
4. 대리운전 중 교통법규 위반 및 교통사고 .....	314
5. 대리운전 중 또는 대리운전 이용 중 피해 .....	316
6. 대리운전업 제도화 .....	317
7. 대리운전 애로사항 및 의견 .....	320
8. 소결 .....	320
제4장 대리운전분야 표준계약서 마련 .....	323
제1절 표준계약서 마련 배경 .....	323
제2절 표준계약서 반영 사항 .....	324
1. 특수형태근로종사자에 대한 거래상 지위남용 행위 심사지침(이하 ‘특고지침’) 반영 .....	324
2. 대리운전업계 의견 수렴 .....	326
제3절 대리운전분야 표준계약서 .....	335
1. 전속성이 인정되는 대리운전자용 표준계약서 .....	336
2. 전속성이 인정되지 않는 대리운전자용 표준계약서 .....	343

제5장 대리운전 관련 정책 제안 .....	351
제1절 대리운전 법제화 방안 .....	353
1. 대리운전 법제화 추진 필요성 .....	353
2. 대리운전 관련 법 제정 형태 .....	353
3. 대리운전업법 제정 방향 .....	353
4. 법 제정 시 주요 쟁점 사항 .....	354
제2절 대리운전업법(안) 작성 방향 .....	357
1. 대리운전 관련 제반업무 담당 주체 .....	357
2. 대리운전업법 적용 대상 범위 .....	357
3. 대리운전업법(안) 주요 내용 .....	357
제3절 대리운전업법(안) .....	360
제6장 결론 및 향후 제언 .....	367
제1절 결론 .....	369
제2절 향후 제언 .....	371
부록 1. 실태조사 설문지 .....	373
부록 2. 관련 법령 .....	389
부록 3. 참고 문헌 .....	409

## 〈표 차례〉

[표 2-1] 전국 대리운전업체 분포 현황 .....	14
[표 2-2] 자동차보험 보장 내용 .....	17
[표 2-3] 보험가입 유무에 따른 배상 주체 .....	18
[표 2-4] 대리운전자 특약 보험 종류 및 보장내용 .....	19
[표 2-5] 대리운전자 보험 보장종목별 보장범위 .....	20
[표 2-6] 대리운전 관련 주요 언론보도 내용('18.04~'20.04) .....	21
[표 2-7] 대리운전 관련 주요 언론보도 내용('13.01~'14.04) .....	25
[표 2-8] 대리운전 관련 의안 발의 현황 .....	32
[표 2-9] 한·일 대리운전법 비교 .....	36
[표 2-10] 국외 대리운전 관련 제도(요약) .....	40
[표 3-1] 실태조사 지역별 모집단 분포 .....	43
[표 3-2] 실태조사 설계 .....	44
[표 3-3] 실태조사 지역별 조사 표본수 .....	44
[표 3-4] 실태조사 대상별 조사 항목 .....	45
[표 3-5] 실태조사 대상 사업체 응답자 특성 .....	46
[표 3-6] 실태조사 대상 운전자 응답자 특성 .....	47
[표 3-7] 실태조사 대상 이용자 응답자 특성 .....	48
[표 3-8] '13년 실태조사 설계 .....	49
[표 3-9] '13년 실태조사 지역별 조사 표본수 .....	50
[표 3-10] '13년 실태조사 대상 사업체 응답자 특성 .....	50
[표 3-11] '13년 실태조사 대상 운전자 응답자 특성 .....	51
[표 3-12] '13년 실태조사 대상 이용자 응답자 특성 .....	51
[표 3-13] 대리운전 연합업체 수 비교 .....	53
[표 3-14] '20년 대리운전 연합업체 수 상세분석 .....	53
[표 3-15] 소속 대리운전자 수 비교 .....	55
[표 3-16] '20년 소속 대리운전자 수 상세분석 .....	55
[표 3-17] '20년 일평균 콜 수 .....	56
[표 3-18] '20년 일평균 콜 수 상세분석 .....	57
[표 3-19] '20년 월평균 콜 수 .....	58
[표 3-20] '20년 월평균 콜 수 상세분석 .....	59
[표 3-21] 소속 대리운전자 평균 근무기간 비교 .....	61

[표 3-22] '20년 소속 대리운전자 평균 근무기간 상세분석	61
[표 3-23] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교	63
[표 3-24] '20년 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 상세분석	63
[표 3-25] 대리운전자 주된 이직 이유 비교	65
[표 3-26] '20년 대리운전자 주된 이직 이유 상세분석	65
[표 3-27] 대리운전자 보험관리 비교	66
[표 3-28] '20년 대리운전자 보험관리 상세분석	67
[표 3-29] 대리운전자 보험가입률 비교	68
[표 3-30] '20년 운전자 보험가입률 상세분석	69
[표 3-31] 국세청 사업등록 여부 비교	70
[표 3-32] '20년 국세청 사업등록 여부 상세분석	71
[표 3-33] 대리운전 요금 산정기준 비교	72
[표 3-34] '20년 대리운전 요금 산정기준 상세분석	73
[표 3-35] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부	74
[표 3-36] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부 상세분석	75
[표 3-37] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험	76
[표 3-38] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험 상세분석	77
[표 3-39] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용	78
[표 3-40] '20년 대리운전 알선 수수료율	79
[표 3-41] '20년 대리운전 알선 수수료율 상세분석	80
[표 3-42] '20년 단체보험 가입 요구 유무	81
[표 3-43] '20년 단체보험 가입 요구 유무 상세분석	82
[표 3-44] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부	83
[표 3-45] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부 상세분석	84
[표 3-46] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항	85
[표 3-47] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항 상세분석	86
[표 3-48] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부	87
[표 3-49] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부 상세분석	88
[표 3-50] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식	89
[표 3-51] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식 상세분석	90
[표 3-52] '20년 콜 취소 시 수수료가 발생하는 시점	91
[표 3-53] '20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점 상세분석	92
[표 3-54] '20년 콜 취소 시 수수료	93
[표 3-55] '20년 콜 취소 시 수수료 상세분석	94

[표 3-56]	‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점	95
[표 3-57]	‘20년 콜 취소 시 프로그램 제한 발생 시점 상세분석	96
[표 3-58]	‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간	97
[표 3-59]	‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간 상세분석	98
[표 3-60]	‘20년 프로그램 사용 수수료 유무	99
[표 3-61]	‘20년 프로그램 사용 수수료 여부 상세분석	100
[표 3-62]	‘20년 월평균 프로그램 사용료	101
[표 3-63]	‘20년 월평균 프로그램 사용료 상세분석	102
[표 3-64]	‘20년 예치금/충전금 환불 여부	103
[표 3-65]	‘20년 예치금/충전금 환불 여부 상세분석	104
[표 3-66]	‘20년 교통법규 위반 범칙금 부담자	105
[표 3-67]	‘20년 교통법규 위반 범칙금 부담자 상세분석	106
[표 3-68]	‘20년 교통사고 비용 처리 방법	107
[표 3-69]	‘20년 교통사고 발생 시 사고비용 처리 방법 상세분석	108
[표 3-70]	대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 비교	110
[표 3-71]	‘20년 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 상세분석	110
[표 3-72]	대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교	112
[표 3-73]	‘20년 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 상세분석	112
[표 3-74]	대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 비교	114
[표 3-75]	‘20년 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석	114
[표 3-76]	대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교	116
[표 3-77]	‘20년 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석	116
[표 3-78]	대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교	117
[표 3-79]	‘20년 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 상세분석	118
[표 3-80]	대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교	119
[표 3-81]	‘20년 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 상세분석	120
[표 3-82]	대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교	122
[표 3-83]	‘20년 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 상세분석	122
[표 3-84]	‘20년 대리운전업체의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식	123
[표 3-85]	‘20년 대리운전자 자격제도 도입 필요성 상세분석	124
[표 3-86]	‘13년 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항 및 의견	125
[표 3-87]	‘20년 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항 및 의견	125
[표 3-88]	대리운전 경력 비교	127
[표 3-89]	‘20년 대리운전 경력 상세분석	127

[표 3-90] 소속된 대리운전 업체 수 비교 .....	128
[표 3-91] '20년 소속된 대리운전 업체 수 상세분석 .....	129
[표 3-92] 계약 체결 업체 수 비교 .....	130
[표 3-93] '20년 계약 체결 업체 수 상세분석 .....	131
[표 3-94] 사용 관제프로그램 수 비교 .....	133
[표 3-95] '20년 사용 관제프로그램 수 상세분석 .....	133
[표 3-96] 사용 관제프로그램명 비교 .....	135
[표 3-97] '20년 사용 관제프로그램명 상세분석 .....	135
[표 3-98] 월평균 대리운전 근로일수 비교 .....	136
[표 3-99] '20년 월평균 대리운전 근로일수 상세분석 .....	137
[표 3-100] 일평균 대리운전 운행횟수 비교 .....	139
[표 3-101] '20년 일평균 대리운전 운행횟수 상세분석 .....	139
[표 3-102] 일평균 대리운전 업무 시간 비교 .....	141
[표 3-103] '20년 일평균 대리운전 업무 시간 상세분석 .....	141
[표 3-104] 대리운전 업무 시작시간 비교 .....	143
[표 3-105] '20년 대리운전 업무 시작시간 상세분석 .....	143
[표 3-106] 대리운전자 업무 마감시간 비교 .....	145
[표 3-107] '20년 대리운전자 업무 마감시간 상세분석 .....	145
[표 3-108] 대리운전 보험가입 여부 비교 .....	146
[표 3-109] '20년 대리운전 보험가입 여부 상세분석 .....	147
[표 3-110] '20년 가입된 대리운전 보험 종류 .....	148
[표 3-111] '20년 가입된 대리운전 보험 종류 상세분석 .....	149
[표 3-112] '20년 가입된 대리운전 보험 개수 .....	150
[표 3-113] '20년 가입된 대리운전 보험 개수 상세분석 .....	151
[표 3-114] 월평균 대리운전 보험료 비교 .....	153
[표 3-115] '20년 월평균 대리운전 보험료 상세분석 .....	153
[표 3-116] 대리운전업무 교육 경험 유무 비교 .....	154
[표 3-117] '20년 대리운전업무 교육 경험 유무 상세분석 .....	155
[표 3-118] 대리운전업무 교육 종류 비교 .....	157
[표 3-119] '20년 대리운전업무 교육 종류 상세분석 .....	157
[표 3-120] 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 비교 .....	159
[표 3-121] '20년 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 상세분석 .....	159
[표 3-122] 대리운전 중 교통법규 위반 경험 유무 비교 .....	160
[표 3-123] '20년 대리운전 중 교통법규 위반 경험 상세분석 .....	161

[표 3-124] 교통법규 위반 내용 비교 .....	163
[표 3-125] '20년 교통법규 위반 내용 상세분석 .....	163
[표 3-126] 교통법규 위반 범칙금 부담자 비교 .....	165
[표 3-127] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자 상세분석 .....	165
[표 3-128] 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 비교 .....	166
[표 3-129] '20년 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 상세분석 .....	167
[표 3-130] 대리운전 중 교통사고 피해 규모 비교 .....	168
[표 3-131] '20년 대리운전 중 교통사고 피해 규모 상세분석 .....	169
[표 3-132] 대리운전 중 교통사고 비용 처리 비교 .....	171
[표 3-133] '20년 대리운전 중 교통사고 비용 처리 상세분석 .....	171
[표 3-134] '20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부 .....	172
[표 3-135] '20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부 상세분석 .....	173
[표 3-136] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험 .....	174
[표 3-137] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험 상세분석 .....	175
[표 3-138] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용 .....	176
[표 3-139] '20년 대리운전 콜 알선 수수료율 .....	177
[표 3-140] '20년 대리운전 콜 알선 수수료율 상세분석 .....	178
[표 3-141] '20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단 .....	179
[표 3-142] '20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단 상세분석 .....	180
[표 3-143] '20년 업체운영 셔틀 1회 이용료 .....	181
[표 3-144] '20년 업체운영 셔틀 1회 이용료 상세분석 .....	182
[표 3-145] '20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료 .....	183
[표 3-146] '20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료 상세분석 .....	184
[표 3-147] '20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무 .....	185
[표 3-148] '20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무 상세분석 .....	186
[표 3-149] '20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료 .....	187
[표 3-150] '20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료 상세분석 .....	188
[표 3-151] '20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부 .....	189
[표 3-152] '20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부 상세분석 .....	190
[표 3-153] '20년 단체보험 월평균 수수료 .....	191
[표 3-154] '20년 단체보험 월평균 수수료 상세분석 .....	192
[표 3-155] '20년 대리운전 보험 개선점 .....	193
[표 3-156] '20년 대리운전 보험 개선점 상세분석 .....	194
[표 3-157] '20년 콜 취소 시 제재 여부 .....	195

[표 3-158] ‘20년 콜 취소 시 제재 여부 상세분석	196
[표 3-159] ‘20년 콜 취소 시 제재 방식	197
[표 3-160] ‘20년 콜 취소 시 제재 방식 상세분석	198
[표 3-161] ‘20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점	199
[표 3-162] ‘20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점 상세분석	200
[표 3-163] ‘20년 콜 취소 시 수수료	201
[표 3-164] ‘20년 콜 취소 시 수수료 상세분석	202
[표 3-165] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점	203
[표 3-166] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점 상세분석	204
[표 3-167] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간	205
[표 3-168] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간 상세분석	206
[표 3-169] ‘20년 프로그램 사용료 지불 여부	207
[표 3-170] ‘20년 프로그램 사용료 지불 여부 상세분석	208
[표 3-171] ‘20년 월평균 프로그램 사용료	209
[표 3-172] ‘20년 월평균 프로그램 사용료 상세분석	210
[표 3-173] ‘20년 프로그램 사용 수수료 여부	211
[표 3-174] ‘20년 프로그램 사용 수수료 여부 상세분석	212
[표 3-175] ‘20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험	213
[표 3-176] ‘20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험 상세분석	214
[표 3-177] ‘20년 대리운전 중 피해 경험 유무	215
[표 3-178] ‘20년 대리운전 중 피해 경험 여부 상세분석	216
[표 3-179] ‘20년 대리운전 중 피해 유형	217
[표 3-180] ‘20년 대리운전 중 피해 유형 상세분석	218
[표 3-181] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘)	219
[표 3-182] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘) 상세분석	220
[표 3-183] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타)	221
[표 3-184] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타) 상세분석	222
[표 3-185] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱)	223
[표 3-186] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱) 상세분석	224
[표 3-187] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성추행)	225
[표 3-188] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성추행) 상세분석	226
[표 3-189] 대리운전자의 대리운전업계 문제점 인식 비교	228
[표 3-190] ‘20년 대리운전자의 대리운전업계 문제점 인식 상세분석	228
[표 3-191] 대리운전자의 법제화 필요성 인식 비교	230

[표 3-192] ‘20년 대리운전자의 법제화 필요성 인식 상세분석	230
[표 3-193] 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교	232
[표 3-194] ‘20년 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석	232
[표 3-195] 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교	234
[표 3-196] ‘20년 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석	234
[표 3-197] 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교	235
[표 3-198] ‘20년 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 상세분석	236
[표 3-199] 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교	237
[표 3-200] ‘20년 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 상세분석	238
[표 3-201] 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교	240
[표 3-202] ‘20년 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 상세분석	240
[표 3-203] 대리운전 민간단체 적정 월간 회비 비교	242
[표 3-204] ‘20년 대리운전 민간단체 적정 월간 회비 상세분석	242
[표 3-205] ‘20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식	243
[표 3-206] ‘20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식 상세분석	244
[표 3-207] ‘13년 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견	245
[표 3-208] ‘20년 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견	245
[표 3-209] 대리운전 서비스 이용 이유 비교	247
[표 3-210] ‘20년 대리운전 서비스 이용 이유 상세분석	247
[표 3-211] 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 비교	248
[표 3-212] ‘20년 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 상세분석	249
[표 3-213] 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 비교	251
[표 3-214] ‘20년 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 상세분석	251
[표 3-215] ‘20년 대리운전 서비스 주 이용 요일	252
[표 3-216] ‘20년 대리운전 서비스 주 이용 요일 상세분석	253
[표 3-217] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교	254
[표 3-218] ‘20년 대리운전 서비스 주 이용 시간대 상세분석	255
[표 3-219] 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 비교	257
[표 3-220] ‘20년 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 상세분석	257
[표 3-221] 대리운전 서비스 선택기준 비교	259
[표 3-222] ‘20년 대리운전 서비스 선택기준 상세분석	259
[표 3-223] 대리운전자 정보 사전공지 여부 비교	261
[표 3-224] ‘20년 대리운전자 정보 사전공지 여부 상세분석	261
[표 3-225] 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 비교	262

[표 3-226] ‘20년 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 상세분석	263
[표 3-227] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(종합)	264
[표 3-228] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(안전) 상세분석	265
[표 3-229] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(이용요금) 상세분석	266
[표 3-230] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(친절도) 상세분석	267
[표 3-231] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(대기시간) 상세분석	268
[표 3-232] 대리운전 서비스 불만족 이유 비교	270
[표 3-233] ‘20년 대리운전 서비스 불만족 이유 상세분석	270
[표 3-234] ‘20년 추가요금 요구 경험	271
[표 3-235] ‘20년 추가요금 요구 경험 상세분석	272
[표 3-236] ‘20년 추가요금 요구 빈도	273
[표 3-237] ‘20년 추가요금 요구 빈도 상세분석	274
[표 3-238] ‘20년 추가요금 요구 시 처리 방법	275
[표 3-239] ‘20년 추가요금 요구 시 처리 방법 상세분석	276
[표 3-240] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 비교	277
[표 3-241] ‘20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 상세분석	278
[표 3-242] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 비교	279
[표 3-243] ‘20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 상세분석	280
[표 3-244] 범칙금 처리 방법 비교	282
[표 3-245] ‘20년 범칙금 처리 방법 상세분석	282
[표 3-246] 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험 비교	283
[표 3-247] ‘20년 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 상세분석	284
[표 3-248] 교통사고 피해 규모 비교	285
[표 3-249] ‘20년 교통사고 피해 규모 상세분석	286
[표 3-250] 교통사고 비용 처리 비교	288
[표 3-251] ‘20년 교통사고 비용 처리 상세비교	288
[표 3-252] 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 비교	289
[표 3-253] ‘20년 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 상세분석	290
[표 3-254] 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 비교	292
[표 3-255] ‘20년 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 상세분석	292
[표 3-256] ‘20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책	293
[표 3-257] ‘20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책 상세분석	294
[표 3-258] 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 비교	296
[표 3-259] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 상세분석	296

[표 3-260] 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교 .....	298
[표 3-261] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 상세분석 .....	298
[표 3-262] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교 .....	300
[표 3-263] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석 .....	300
[표 3-264] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교 .....	302
[표 3-265] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석 .....	302
[표 3-266] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식 .....	303
[표 3-267] ‘20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식 상세분석 .....	304
[표 3-268] 대리운전 이용자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견(‘13년) .....	305
[표 3-269] 대리운전 이용자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견(‘20년) .....	305
[표 3-270] ‘20년 대리운전 보험 개선 요구사항(요약) .....	311
[표 3-271] ‘20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용(요약) .....	313
[표 3-272] ‘20년 콜 취소 시 운전자 제재 내용(요약) .....	314
[표 3-273] ‘20년 대리운전 중 교통법규 위반 내용(요약) .....	315
[표 3-274] ‘20년 교통법규 위반 범칙금 부담자(요약) .....	315
[표 3-275] ‘20년 교통사고 피해 규모(요약) .....	316
[표 3-276] ‘20년 대리운전 중 피해 유형(요약) .....	316
[표 3-277] ‘20년 대리운전업 문제점 인식(요약) .....	317
[표 3-278] ‘20년 대리운전업 법제화 필요성(요약) .....	318
[표 3-279] ‘20년 대리운전법 제정 효과(요약) .....	318
[표 3-280] ‘20년 대리운전법 제정 문제점(요약) .....	319
[표 3-281] ‘20년 대리운전자 자격제도 필요성(요약) .....	319
[표 3-282] ‘20년 대리운전 애로사항 및 의견(요약) .....	320

## 〈그림 차례〉

[그림 1-1] 연구 수행 흐름도 .....	6
[그림 2-1] 대리운전시장 구조(수도권 등 광역시) .....	11
[그림 2-2] 대리운전시장 구조(지방 중소도시) .....	11
[그림 2-3] 대리운전 시장 형태 .....	13
[그림 2-4] 언론보도 내용 비교 .....	21
[그림 3-1] 대리운전 연합업체 수 비교 .....	52
[그림 3-2] 소속 대리운전자 수 비교 .....	54
[그림 3-3] '20년 일평균 콜 수 .....	56
[그림 3-4] '20년 월평균 콜 수 .....	58
[그림 3-5] 소속 대리운전자 평균 근무기간 비교 .....	60
[그림 3-6] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교 .....	62
[그림 3-7] 대리운전자 주된 이직 이유 비교 .....	64
[그림 3-8] 대리운전자 보험관리 비교 .....	66
[그림 3-9] 대리운전자 보험가입률 비교 .....	68
[그림 3-10] 국제청 사업등록 여부 비교 .....	70
[그림 3-11] 대리운전 요금 산정기준 비교 .....	72
[그림 3-12] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부 .....	74
[그림 3-13] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험 .....	76
[그림 3-14] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용 .....	78
[그림 3-15] '20년 대리운전 알선 수수료율 .....	79
[그림 3-16] '20년 단체보험 가입 요구 유무 .....	81
[그림 3-17] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부 .....	83
[그림 3-18] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항 .....	85
[그림 3-19] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부 .....	87
[그림 3-20] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식 .....	89
[그림 3-21] '20년 콜 취소 시 수수료가 발생하는 시점 .....	91
[그림 3-22] '20년 콜 취소 시 수수료 .....	93
[그림 3-23] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점 .....	95
[그림 3-24] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간 .....	97
[그림 3-25] '20년 프로그램 사용 수수료 유무 .....	99
[그림 3-26] '20년 월평균 프로그램 사용료 .....	101

[그림 3-27] ‘20년 예치금/충전금 환불 여부 .....	103
[그림 3-28] ‘20년 교통법규 위반 범칙금 부담자 .....	105
[그림 3-29] ‘20년 교통사고 비용 처리 방법 .....	107
[그림 3-30] 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 비교 .....	109
[그림 3-31] 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교 .....	111
[그림 3-32] 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 비교 .....	113
[그림 3-33] 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교 .....	115
[그림 3-34] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교 .....	117
[그림 3-35] 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교 .....	119
[그림 3-36] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교 .....	121
[그림 3-37] ‘20년 대리운전업체의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식 .....	123
[그림 3-38] 대리운전 경력 비교 .....	126
[그림 3-39] 소속된 대리운전 업체 수 비교 .....	128
[그림 3-40] 계약 체결 업체수 비교 .....	130
[그림 3-41] 사용 관제프로그램 수 비교 .....	132
[그림 3-42] 사용 관제프로그램명 비교 .....	134
[그림 3-43] 월평균 대리운전 근로일수 비교 .....	136
[그림 3-44] 일평균 대리운전 운행횟수 비교 .....	138
[그림 3-45] 일평균 대리운전 업무 시간 비교 .....	140
[그림 3-46] 대리운전 업무 시작시간 비교 .....	142
[그림 3-47] 대리운전자 업무 마감시간 비교 .....	144
[그림 3-48] 대리운전 보험가입 여부 비교 .....	146
[그림 3-49] ‘20년 가입된 대리운전 보험 종류 .....	148
[그림 3-50] ‘20년 가입된 대리운전 보험 개수 .....	150
[그림 3-51] 월평균 대리운전 보험료 비교 .....	152
[그림 3-52] 대리운전업무 교육 경험 유무 비교 .....	154
[그림 3-53] 대리운전업무 교육 종류 비교 .....	156
[그림 3-54] 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 비교 .....	158
[그림 3-55] 대리운전 중 교통법규 위반 경험 유무 비교 .....	160
[그림 3-56] 교통법규 위반 내용 비교 .....	162
[그림 3-57] 교통법규 위반 범칙금 부담자 비교 .....	164
[그림 3-58] 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 비교 .....	166
[그림 3-59] 대리운전 중 교통사고 피해 규모 비교 .....	168
[그림 3-60] 대리운전 중 교통사고 비용 처리 비교 .....	170

[그림 3-61] ‘20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부	172
[그림 3-62] ‘20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험	174
[그림 3-63] ‘20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용	176
[그림 3-64] ‘20년 대리운전 콜 알선 수수료율	177
[그림 3-65] ‘20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단	179
[그림 3-66] ‘20년 업체운영 셔틀 1회 이용료	181
[그림 3-67] ‘20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료	183
[그림 3-68] ‘20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무	185
[그림 3-69] ‘20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료	187
[그림 3-70] ‘20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부	189
[그림 3-71] ‘20년 단체보험 월평균 수수료	191
[그림 3-72] ‘20년 대리운전 보험 개선점	193
[그림 3-73] ‘20년 콜 취소 시 제재 여부	195
[그림 3-74] ‘20년 콜 취소 시 제재 방식	197
[그림 3-75] ‘20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점	199
[그림 3-76] ‘20년 콜 취소 시 수수료	201
[그림 3-77] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점	203
[그림 3-78] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간	205
[그림 3-79] ‘20년 프로그램 사용료 지불 여부	207
[그림 3-80] ‘20년 월평균 프로그램 사용료	209
[그림 3-81] ‘20년 프로그램 사용 수수료 여부	211
[그림 3-82] ‘20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험	213
[그림 3-83] ‘20년 대리운전 중 피해 경험 유무	215
[그림 3-84] ‘20년 대리운전 중 피해 유형	217
[그림 3-85] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘)	219
[그림 3-86] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타)	221
[그림 3-87] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱)	223
[그림 3-88] ‘20년 대리운전 중 피해횟수(성추행)	225
[그림 3-89] 대리운전자의 대리운전업체 문제점 인식 비교	227
[그림 3-90] 대리운전자의 법제화 필요성 인식 비교	229
[그림 3-91] 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교	231
[그림 3-92] 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교	233
[그림 3-93] 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교	235
[그림 3-94] 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교	237

[그림 3-95] 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교 .....	239
[그림 3-96] 대리운전 민간단체 적정 월간 회비 비교 .....	241
[그림 3-97] '20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식 .....	243
[그림 3-98] 대리운전 서비스 이용 이유 비교 .....	246
[그림 3-99] 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 비교 .....	248
[그림 3-100] 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 비교 .....	250
[그림 3-101] '20년 대리운전 서비스 주 이용 요일 .....	252
[그림 3-102] 대리운전자 주된 이직 이유 비교 .....	254
[그림 3-103] 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 비교 .....	256
[그림 3-104] 대리운전 서비스 선택기준 비교 .....	258
[그림 3-105] 대리운전자 정보 사전공지 여부 비교 .....	260
[그림 3-106] 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 비교 .....	262
[그림 3-107] 대리운전 서비스 만족도(종합) 비교 .....	264
[그림 3-108] 대리운전 서비스 불만족 이유 비교 .....	269
[그림 3-109] '20년 추가요금 요구 경험 .....	271
[그림 3-110] '20년 추가요금 요구 빈도 .....	273
[그림 3-111] '20년 추가요금 요구 시 처리 방법 .....	275
[그림 3-112] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 비교 .....	277
[그림 3-113] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 비교 .....	279
[그림 3-114] 범칙금 처리 방법 비교 .....	281
[그림 3-115] 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험 비교 .....	283
[그림 3-116] 교통사고 피해 규모 비교 .....	285
[그림 3-117] 교통사고 비용 처리 비교 .....	287
[그림 3-118] 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 비교 .....	289
[그림 3-119] 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 비교 .....	291
[그림 3-120] '20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책 .....	293
[그림 3-121] 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 비교 .....	295
[그림 3-122] 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교 .....	297
[그림 3-123] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교 .....	299
[그림 3-124] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교 .....	301
[그림 3-125] '20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식 .....	303
[그림 3-126] '20년 대리운전 콜 알선 수수료를 조사 결과 .....	306
[그림 3-127] '20년 관제 프로그램 사용 수수료 유무(요약) .....	307
[그림 3-128] '20년 단체보험 수수료 요구(요약) .....	308

[그림 3-129] ‘20년 단체보험 보험료 및 수수료(요약) ..... 308

[그림 3-130] ‘20년 업체 운영 서틀 이용료(요약) ..... 309

[그림 3-131] ‘20년 보험가입률 및 보험 관리(요약) ..... 310

[그림 3-132] ‘20년 교통사고 발생 시 보험 처리(요약) ..... 311

[그림 3-133] ‘20년 콜 목표 달성 요구(요약) ..... 312

[그림 3-134] ‘20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부(요약) ..... 313



요약



## 제1장 서론

### 1. 과업의 배경 및 목적

- 자가용 자동차 대리운전 업무는 '07년 「대리운전 자율규제 사업」 시행 후 정책적 관리가 부재한 상황
- 대리운전자 처우, 불공정 거래 등의 문제가 지속적으로 발생하고 있어 대리운전에 대한 관련 제도 마련이 요구됨
- 따라서 본 연구는 대리운전 시장의 구조 및 피해사례 등에 대한 정확한 실태를 조사하고 대리운전업과 관련된 문제점을 분석하여 대리운전자의 처우개선을 위한 연성 규범 및 정책방안을 제시하는 것을 목적으로 함

### 2. 과업의 범위 및 방법

#### 2.1 시간 및 공간적 범위

- 전국 대상 표본조사
- 2020년 현재 기준

#### 2.2 내용적 범위

##### 1) 대리운전 실태조사

- 대리운전의 현황조사 및 분석
- 국외 대리운전 관련 현황 조사

##### 2) 문제점 분석 및 대리운전 관련단체 등 의견수렴

- 문제점 분석
- 대리운전 관련 단체 등 의견수렴

### 3) 대리운전 개선방안 마련

- 대리운전 보험 관련 제도 정비방안 제시
- 실태조사를 바탕으로 대리운전제도 정책방안 제시
- 공정거래를 위한 연성규범(모범거래기준 또는 표준계약서) 마련

### 3. 수행 방법

- 문헌 및 자료 조사를 통한 대리운전 관련 현황 파악 및 정책적 시사점 검토
- 설문 및 면접 조사를 통한 대리운전 업계 실태 파악
- 관계부처 등 의견수렴 및 개선방안 모색

## 제2장 대리운전업 현황

### 1. 대리운전 시장의 구조

#### 1.1 대리운전의 발달

- 우리나라의 대리운전은 '81년 경찰의 음주측정기 도입으로 음주운전 단속이 시작되면서 업소차원의 서비스로 취객의 차량을 집까지 대신 운전해주는 시스템에서 시작
- 처음 시작 당시에는 소규모로 시작되었으나 '03년대 후반부터 전국에 걸쳐 대형화 및 조직화되어 '13년에는 대리운전업체가 3,840개소, 대리운전자가 약 87,000명 규모에 이룸
- '20.2월 현재 대리운전업체가 3,058개소, 대리운전자가 약 163,000~165,000명 규모에 이를 정도로 성장하였음

#### 1.2 대리운전 시장 구조

- 대리운전시장은 대리운전업체, 운전자, 이용자 및 관제 프로그램 업체로 구성
  - 대리운전업체는 콜센터를 운영하며 이용자의 주문(이하 '콜')을 접수하는 한편 대리운전자를 모집하여 등록·관리하고, 대리운전자가 대리운전을 수행할 수 있도록 콜 정보와 관제 프로그램, 보험의 가입 및 관리, 운전자의 이동을 위한 셔틀 등을 제공함
  - 관제 프로그램 업체는 대리운전업체로부터 받은 콜 정보(대리운전 이용자의 출발지, 목적지, 전화번호 등)를 이용자 인근의 대리운전자 또는 다수의 대리운전자에게 공유하는 프로그램을

- 개발·운영하고 그에 대한 대가로 프로그램 사용료를 지급받음
- 대리운전자는 대리운전업체와 계약을 맺고 업체가 사용 계약한 관제 프로그램에 등록되는 콜 정보를 확인하여 이용자에게 대리운전 서비스 제공하고 대리운전업체로부터 수수료를 공제한 나머지 대리운전요금을 지급받음
- '16.6월 서비스를 시작한 카카오모빌리티의 카카오T대리의 경우 기존의 대리운전업체와 관제 프로그램업체가 통합된 형태로 대리운전자와 대리운전 이용자를 직접 연결함

## 2. 대리운전 시장 현황

### 2.1 대리운전업체 현황

- 본 연구에서는 (주)케이티씨에스로부터 대리운전으로 분류된 전국의 전화번호 정보 4,450건을 구입한 후 지역별로 동일한 상호명 등 중복업체를 제거하는 방식으로 전국의 대리운전업체 현황을 파악
- 대리운전업체 수는 '13년 3,851개에서 '20년 3,058개 업체로 감소한 것으로 추정됨

### 2.2 대리운전자 현황

- 본 연구에서는 카카오T대리에 가입된 대리운전자 수와 실태조사를 통해 파악된 대리운전업체 수 및 업체별 평균 대리운전자수를 토대로 전국의 대리운전자 수를 추정함
- 카카오T대리운전자 15만명에 카카오T대리 등록 비율(0.9175)을 나누어 전국의 대리운전자 수를 산출한 결과, 전국의 대리운전자수는 총 163,500명 수준으로 추산됨
- 한편, 대리운전업체 수(3,058개소)와 업체당 운전자 수(80명)의 곱을 운전자 1인당 평균 등록업체수(1.67개)로 나누어 대리운전업체에 가입된 총 운전자의 수를 구하고 여기에 다시 업체가입율(0.89)로 나누어 업체에 가입하지 않은 운전자의 수를 추가하는 방식으로 전체 대리운전자 수를 산출한 결과 전국의 대리운전자 수는 총 164,600명으로 추산됨
- '13년 실태조사에서 대리운전업체 수와 업체당 평균 운전자수의 곱을 업체 중복가입도로 나누어 전국 대리운전자 수를 산출한 결과, 총 87,000명으로 추정됨

### 2.3 대리운전 시장 규모

- 대리운전 시장 규모를 산정하기 위해, 산출된 대리운전자 수에 1일 평균 운행 횟수와 1회 평균 이용요금을 곱하는 방식으로 산정함
- 대리운전자의 수 164,000명, 대리운전자 1인당 1일 평균 운행 횟수는 5.4회, 대리운전자는

1개월 평균 21.7일 근무, 대리운전 기본요금인 12,000원(가정)을 곱한 결과, '20년 대리운전 시장의 규모는 1년에 약 2조 7,672억 원에 달하는 것으로 추산됨

- '13년 실태조사에서 대리운전업체의 1일 평균이용자수(123.5명)와 월 영업일수(평균 28일)을 대입하여 대리운전시장의 규모를 산출한 결과, 대리운전시장 규모를 연평균 최소 1조에서 최대 3조원에 이르는 것으로 추정하였음

### 3. 주요 쟁점사항

- 대리운전 시장의 관리체계 부재
- 무보험, 이중보험 등 대리운전 보험 관련 문제
- 범죄로 인한 이용자 및 운전자 피해
- 대리운전업체-운전자간 갈등 문제
- 대리운전자-이용자간 갈등 문제

## 제3장 대리운전업 실태조사

### 1. 조사 설계

- '20년 실태조사는 대리운전업체 95개소, 대리운전자 700명, 대리운전 이용 경험자 500명을 대상으로 온라인 조사 방식으로 시행됨

구분	사업체	운전자	이용자
조사 대상	대리운전 사업체	대리운전자	대리운전 이용 경험자
조사지역	전국		
조사 방법	온라인 조사	온라인 조사	온라인 조사
표본배분	지역별 사업체 구성비에 근거한 비례배분	지역별 승용차 등록대수에 근거한 비례배분	
유효표본	95개소	700명	500명
조사 기간	2020. 2. 13 ~ 2020. 3. 2		2020. 2. 6 ~ 2020. 2. 12

### 2. 대리운전 실태조사 결과

#### 2.1 수수료

- 콜 알선 수수료

- 대리운전업체는 대리운전 요금의 평균 21.4%를 알선 수수료로 부과하는 반면, 대리운전자는 대리운전요금의 평균 22.7%를 알선 수수료로 납부하는 것으로 조사됨
- 알선 수수료율은 업체별로 상이하나 적게는 20%미만에서 많게는 40% 이상으로 조사됨
- 대리운전 프로그램 사용료 및 업체 수수료
  - 관제 프로그램 사용료는 1개월 당 15,000~20,000원 수준이며 운전자 1인당 평균 3.0개의 관제 프로그램을 사용하고, 1인당 평균 관제 프로그램 사용료로 38,000원 정도를 지출하고 있는 것으로 조사됨
- 대리운전 보험료 및 단체보험 수수료
  - 대리운전자의 96.8%가 대리운전 보험에 가입되어 있으며, 1인당 평균 118,000원의 대리운전 보험료를 납부하고 있음
  - 이는 '13년 대리운전자 1인당 평균 보험료의 60%가 증가한 수준으로, 보험 중복가입에 따른 보험료 증가 또는 대리운전업체의 수수료 부과에 따른 전체적인 보험료 상승으로 인한 것으로 판단
  - 대리운전 단체보험 월평균 보험료는 98,650원, 월평균 수수료가 28,182원으로 조사되어, 업체는 평균적으로 보험료의 약 30% 수준을 수수료로 부과하고 있는 것으로 조사됨
- 셔틀 이용료
  - 39%의 대리운전자가 업체에서 운영하는 셔틀을 이용하고 있으며, 대리운전자는 셔틀 이용 1회당 평균 2,400원, 1개월당 평균 70,000원 정도를 셔틀 이용료로 납부하고 있음

## 2.2 대리운전 보험

- 보험 가입률
  - 대리운전자의 보험가입률은 97.7% 수준으로 대부분의 운전자들이 대리운전 보험에 가입
  - 대부분의 대리운전업체에서는 단체보험가입을 의무화하고 있으며, 개인보험 가입을 허용하는 업체는 약 13% 수준으로 조사됨
- 교통사고 발생 시 보험처리
  - 대리운전자 조사에서는 대리운전자의 보험으로 처리한다는 응답이 71.6%로 가장 높았으며, 대리운전 대리운전자 보험으로 처리하였다는 응답이 45.2%로 조사되어, 대리운전업체 및 운전자 조사 결과와는 차이가 있었음

- 대리운전 보험 개선점

- 대리운전업체 및 운전자의 개선 요구사항을 조사한 결과, 업체 및 운전자 모두 차주의 렌트 비용 보장 추가와 자기차량 손해 시 자기부담금 면제 및 완전면책이 가장 필요한 것으로 조사됨

## 2.3 대리운전자 제재 관련

- 콜 목표 달성 요구 및 미달성에 따른 제재

- 대리운전업체가 소속 대리운전자를 대상으로 일정 횟수의 콜 수행 건수를 달성하도록 요구한 바 있는지 조사한 결과, 업체의 7.4%만이 요구한 바 있다고 응답한 반면 대리운전자는 51.4%가 요구받은 경험이 있다고 응답
- 대리운전자가 콜 목표를 달성하지 못하였을 때의 제재 내용으로는, 배차정보 제한과 계약해지/퇴사/프로그램 사용 정지 등의 제재가 있는 것으로 조사됨

- 콜 취소에 따른 제재

- 대리운전자가 수행하기로 한 콜을 취소하는 경우 제재 여부를 조사한 결과, 업체의 13.7%만이 제재한다고 응답한 반면 대리운전자는 58.1%가 제재받는다고 응답함
- 콜 취소 시의 제재 내용으로는 콜 취소 수수료를 부과하거나 관제 프로그램 사용을 일정 시간 동안 제한하는 방식이 있는 것으로 조사됨
- 콜 취소 시의 수수료는 평균 1,500원, 프로그램 사용 제한 시간은 평균 34.6분으로 조사됨

## 2.4 대리운전 중 교통법규 위반, 교통사고 및 피해

- 교통법규 위반

- 대리운전자의 35.9%, 대리운전 이용자의 34.4%가 대리운전 중 교통법규 위반 경험이 있는 것으로 조사됨
- 교통법규 위반 범칙금은 대리운전자가 전액 부담한다고 응답한 대리운전업체가 94.7%, 대리운전자는 72.9%였으나, 이용자는 22.7%만이 대리운전자가 전액 부담하였다고 응답함

- 교통사고 경험

- 대리운전 중 교통사고 경험을 조사한 결과, 대리운전자의 24.4%,대리운전 이용자 중 교통사고 경험이 있다는 응답자는 6.2%로 조사됨
- 교통사고 피해 규모는 가벼운 접촉사고가 70% 이상으로 가장 빈번하게 발생하였으며, 차량파손/부상사고가 20% 수준, 중상사고 이상의 비율은 높지 않았음

- 대리운전 중 또는 대리운전 이용 중 피해
  - 대리운전 중 또는 대리운전 이용 중 피해 경험을 조사한 결과, 대리운전자의 68.4%, 대리운전 이용자의 62.0%가 피해를 경험한 적이 있는 것으로 조사됨
  - 대리운전자의 경우 욕설 등 위협과 괴롭힘 경험이 가장 많았으며 그 다음으로 성추행 경험의 순으로 조사됨
  - 대리운전 이용자의 경우 난폭운전 및 운전미숙으로 인한 피해 경험이 가장 많았으며, 폭언, 성희롱 및 음주운전 피해 사례도 존재하여, 부적격한 운전자가 대리운전업체로 유입되는 상황을 방지하기 위한 장치 마련이 시급한 것으로 조사됨

## 2.5 대리운전업 제도화

- 대리운전업의 문제점
  - 대리운전업체는 운전자 관리 및 관련제도가 미비하다는 점을 가장 큰 문제로 인식하고 있는 반면, 대리운전자는 각종 수수료 과다와 업체의 불공정 계약을 가장 큰 문제로 인식하고 있는 것으로 조사됨
- 대리운전업 법제화 필요성
  - 대리운전업체와 이용자의 경우 시장자율을 원칙으로 하되 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다는 응답이 가장 높았고, 운전자는 법제정이 시급하다는 응답과 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다는 응답이 가장 높았음
  - 대리운전업은 '07년 대리운전 자율규제 사업 시행 후 업체에 의한 불공정 관행에 대한 개선 및 보호 강화를 지속적으로 요구되어, 대리운전 법제화를 통해 이를 해결하여야 한다는 인식이 강한 것으로 조사됨
- 대리운전법 제정 효과
  - 대리운전 법제화 시 기대되는 효과로는 1. 표준약관을 통한 시장질서 확립, 2. 업체 및 운전자의 체계적 관리, 3. 보험가입 의무화로 인한 이용자 보호, 4. 운전자의 인권보호/불이익 감소 등이 제시
  - 대리운전업체와 운전자는 표준약관을 통한 시장질서 확립 및 업체/운전자의 체계적 관리를, 이용자는 보험가입 의무화를 통한 이용자 보호를 대리운전법 제정의 효과로 인식하고 있었음
- 대리운전 법제화 문제점
  - 대리운전 법제화 시의 문제점으로는 1. 업체/운전자의 진입장벽 형성, 2. 실효적으로 단속하기

- 어려움, 3. 과태료 등으로 인한 부담 증가 등이 제시
  - 대리운전업체와 운전자는 업체 및 운전자의 진입장벽 형성을, 이용자는 실효적으로 단속하기 어려움을 가장 큰 법제화 문제점으로 인식하고 있었음
- 대리운전 자격제도 필요성 인식
  - 대리운전업체, 운전자 및 이용자 모두 80% 이상 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 인식하고 있음
  - 이는 대리운전 플랫폼 등장 등으로 대리운전자가 대거 유입되면서 부적격 운전자로 인한 문제에 대한 인식으로 인한 것으로, 대리운전자 자격제도 도입을 통해 부적격 운전자의 유입 방지가 필요하다고 판단하고 있었음

## 2.6 대리운전 애로사항 및 의견

- 대리운전 관련 애로사항 및 의견으로, 1. 대리운전자 교육/자격 검증 필요, 2. 대리운전 요금 표준화/현실화, 3. 수수료 합리화, 4. 업체 불공정 행위 규제, 5. 안전 운행 등이 제시됨

## 제4장 대리운전분야 표준계약서 마련

### 1. 도입 배경

- 대리운전업체의 불공정 행위에 대한 지속적인 개선 요구로 「특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위 남용행위 심사지침」 개정('19.9 시행)
  - 특수형태 근로종사자 불공정 관행 개선 및 보호 강화를 위한 공정거래위원회 업무 계획 발표('19.03)로 대리운전업계의 불공정한 거래 관행을 개선하기 위한 표준계약서 마련 요구
  - 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제23조제1항제4조 및 동법시행령 제36조 제1항 [별표 1]의 제6호에서 규정하는 '거래상 지위의 남용'과 관련된 '특수형태근로종사자'에 대한 사업자들의 불공정 거래행위를 구체적이고 명확하게 규정

### 2. 특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위 남용행위 심사지침

- 대리운전분야 표준계약서에 반영한 대리운전분야에 특수형태근로종사자에 대한 불공정 행위는 다음과 같음

- 부당한 비용 징수행위
  - 사업자가 특수형태근로종사자로부터 매출액의 일정 비율을 수수료로 받는 경우, 수수료와 별도로 비용을 징수하는 행위는 부당한 이익제공 강요행위에 해당할 수 있음
- 판매목표강제행위
  - 사업자가 특수형태근로종사자에게 판매 또는 회원확보 등의 목표를 정해주고 이를 달성하도록 강제하는 행위
- 불이익제공행위
  - 거래조건을 설정하는 행위 : 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리한 거래조건을 당초부터 설정하는 행위
- 기존의 거래조건을 변경하는 행위
  - 이미 설정된 거래조건을 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리하게 변경하는 행위
- 특수형태근로종사자에게 거래조건 이행과정에서 불이익을 주는 행위
  - 거래조건을 불이행함은 물론 거래관계에 있어 추가적인 법적 혹은 사실적 행위를 강요하여 특수형태근로종사자에게 불이익이 되도록 하는 행위

## 2. 대리운전업계 및 관계부처 등 의견 수렴

- 대리운전 실태조사 결과 및 시사점 반영
- 전국대리운전노동조합, 전국대리운전협회, 카카오모빌리티 및 관계 프로그램업체 바나플 등 대리운전분야 관계자와 면접조사 및 서면자문을 통한 의견수렴
- 고용노동부, 금융감독원 등 관계부처 의견 수렴

## 3. 대리운전분야 표준계약서 도출

- 대리운전분야의 표준계약서를 대리운전자의 전속성 인정 여부에 따라 2가지로 구분하여 제시
  - 전속성이 인정되는 대리운전자용 표준계약서에 포함되어 있는 「산업안전보건법」 제77조에 따른 산업재해 예방 조치 및 교육을 실시하고 「산재보험법」 제125조에 의한 산재보험 가입에 관한 사항이 포함된 반면,

- 전속성이 인정되지 않는 대리운전자용 표준계약서에 포함되어 있는 「산업안전보건법」 제77조에 따른 산업재해 예방 조치 및 교육을 실시하고 「산재보험법」 제125조에 의한 산재보험 가입에 관한 사항을 제외
- 대리운전자의 전속성이 인정되기 위해서는 다음의 요건 중 하나를 만족하여야 함
  1. 서면 약정을 통해 소속(등록) 업체 이외의 다른 업체의 대리운전업무를 수행할 수 없는 사람
  2. 하나의 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하면서 부분적으로 다른 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람
    - 가. 소속(등록) 업체의 대리운전업무를 우선적으로 수행하기로 약정한 사람
    - 나. 대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람

## 제5장 대리운전 관련 정책 제안

### 1. 대리운전 법제화 추진 필요성

- 대리운전업체 난립, 대리운전자에 대한 불공정 사례 및 이용자 피해 사례가 발생
- 대리운전 법제화 추진으로 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전서비스 질을 향상시키고, 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전 이용자의 권익을 보호하고자 함

### 2. 대리운전 관련 법 제정 형태

- 대리운전 관련 법 제정 형태로는 1. 「여객자동차 운수사업법」에 대리운전 관련 규정을 추가하는 방안, 2. 신법 제정하는 방안이 있으며, 제반 상황을 고려하여, 본 연구에서는 「대리운전업법」을 신규 제정하는 형태를 제안함

### 3. 대리운전업법 제정 방향

- 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전 서비스의 질을 향상시키는 동시에 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익을 보호
- 경제적 규제 또는 불필요한 행정적 규제를 최소화하여 법 제정으로 인한 업체 및 운전자의 진입장벽을 최소화하여 자율시장의 장점이 퇴색되지 않도록 하여야 함

#### 4. 법 제정 시 주요 쟁점 사항

- 대리운전업체 및 운전자의 체계적 관리
- 대리운전자에 대한 불공정 행위 금지
- 표준 약관, 요금제 및 수수료 도입을 통한 시장질서 확립
- 범칙금, 보험 및 사고 관련 규정을 통한 이용자 권익 보호
- 보험가입 의무화를 통한 무보험 피해 방지
- 대리운전 교육, 통계 자료 수집 및 제공 기관의 지정
- 대리운전보험 개선

#### 5. 대리운전업법(안) 작성 방향

- 대리운전 관련 제반업무 담당 주체
  - 대리운전업체에 대해 등록제 대리운전 관련 제반업무 담당주체 결정 시 기존의 운송사업에 대한 신고, 허가 및 관리체계를 준용함으로써 해당 업무 수행 상의 행정업무 최소화 및 비용 감축 유도
- 대리운전업법 적용 대상 범위
  - 대리운전업법의 적용 대상으로 대리운전업체, 대리운전자 및 관제 프로그램 업체를 포함
- 대리운전업법(안) 주요 내용
  - 대리운전업의 등록
  - 대리운전자의 자격 요건 및 결격 사유
  - 대리운전자의 신고
  - 대리운전 약관, 요금 및 수수료의 신고
  - 대리운전 보험의 가입
  - 대리운전업자의 준수사항
  - 대리운전자의 준수사항
  - 대리운전 관련 통계 수집 및 운전자 관리시스템 구축
  - 벌칙 등



# 제1장 서론



## 제1장 서론

### 제1절 과업의 배경 및 목적

- 대리운전자 처우, 불공정 거래 등의 문제가 지속적으로 발생하고 있어 대리운전에 대한 관련 제도 마련이 요구됨
  - 대리운전자 등 특수형태 근로종사자는 노동자와 유사한 경제적 종속성이 있으나 자영업자적 특성이 강해 노동조합법의 적용을 받지 못해, 보호의 사각지대에 위치
  - 대리운전업의 제도화를 위해 대리운전 관련 법이 '03년부터 20대 국회까지 총 10건 발의되었으나 그 중 9건이 회기종료로 자동 폐기, 현재 대리운전법 제정안 1건 계류 중 (원혜영 의원, '16.8.22)
- 자가용 자동차 대리운전 업무는 '07년 「대리운전 자율규제 사업」 시행 후 정책적 관리가 부재한 상황
  - 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(2014. 국토교통부)」를 통해 대리운전업 실태조사가 수행되었으나 일회성에 그쳐, 현재 시점에 맞는 실태조사 및 현황 파악 필요
- 특수형태 근로종사자 불공정 관행 개선 및 보호 강화를 위한 공정거래위원회 업무 계획 발표('19.03)
  - 사각지대에 있는 특수형태 근로종사자 보호 강화를 위한 적용 대상 확대, 행위유형 추가 등 특수형태 근로종사자 심사지침 개정('19.09.30.)
  - 연성규범 마련을 통한 불공정한 거래관행 개선 노력 필요
- 따라서 본 연구는 대리운전 시장의 구조 및 피해사례 등에 대한 정확한 실태를 조사하고 대리운전업과 관련된 문제점을 분석하여 대리운전자의 처우개선을 위한 연성규범 및 정책방안을 제시하는 것을 목적으로 함

## 제2절 과업의 범위 및 방법

### 1. 과업의 범위

#### 1.1 공간적 범위

- 전국 대상 표본조사

#### 1.2 시간적 범위

- 2020년 현재 기준

#### 1.3 내용적 범위

- 본 과업의 주요내용은 1) 대리운전 실태조사, 2) 문제점 분석 및 대리운전 관련단체 등 의견수렴, 3) 대리운전 개선방안 마련으로 구분됨

##### 1) 대리운전 실태조사

- 대리운전의 현황조사 및 분석
  - 대리운전업체, 대리운전자, 이용자 수 등
  - 대리운전업 시장구조 및 운영실태 조사
  - 대리운전업 영업형태, 고용구조, 요금체계 등
  - 대리운전 자동차보험 상품내용, 가입현황 등 운영실태
  - 대리운전자 계약 현황 등
  - 대리운전관련 피해 및 피해현황
- 국외 대리운전 관련 현황 조사
  - 국외 대리운전 관련 제도화 현황
  - 대리운전 관리 및 운영실태 조사

##### 2) 문제점 분석 및 대리운전 관련단체 등 의견수렴

- 문제점 분석
  - 교통사고 시 피해보상(책임주체, 보험처리 등) 및 이용자 피해 조사

- 대리운전 요금시비, 범칙금 회피 등 피해 현황 조사
- 일부 대리운전자의 자격 미달 및 범죄 발생 등 피해 현황 조사
- 대리운전 업체와 대리운전자간 계약구조, 피해사례 등 대리운전업체의 횡포 사례 조사
- 대리운전 관련 단체 등 의견수렴
  - 대리운전자, 대리운전업체 등 관련단체 면담을 통한 의견 수렴
  - 개선방안 마련을 위한 전문가 자문회의 등 개최

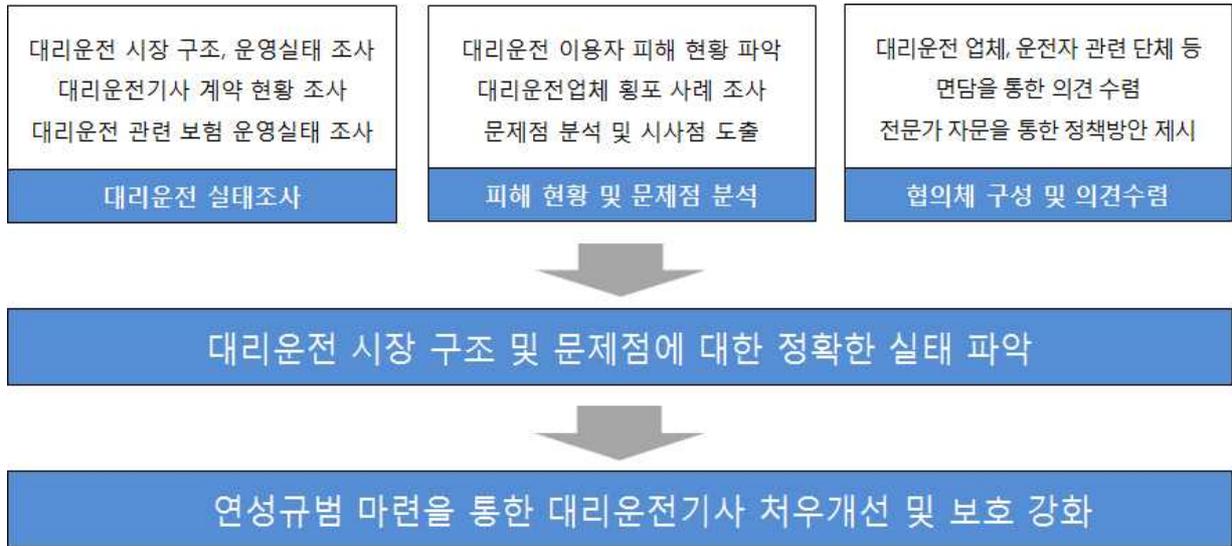
### 3) 대리운전 개선방안 마련

- 대리운전 보험 관련 제도 정비방안 제시
- 실태조사를 바탕으로 대리운전제도 정책방안 제시
- 공정거래를 위한 연성규범(모범거래기준 또는 표준계약서) 마련

## 2. 수행 방법

- 문헌 및 자료 조사를 통한 연구
  - 대리운전 관련 기존 연구에 대한 문헌고찰을 통한 대리운전 관련 현황 파악 및 정책적 시사점 검토
  - 언론보도 현황 등 조사를 통한 대리운전 관련 피해 및 피해 구제 현황 조사
- 설문 및 면접 조사를 통한 대리운전 업계 실태 파악
  - 대리운전업체, 대리운전자, 대리운전이용자에 대한 설문조사를 통해 세부 실태 파악
  - 대리운전업체 및 운전자 관련단체 면접조사 및 업계 전문가 자문회의를 통한 문제점 파악
- 관계부처 등 의견수렴 및 개선방안 모색
  - 고용노동부 및 금융감독원 등 관계부처 의견수렴 및 정책방안 제시

[그림 1-1] 연구 수행 흐름도



## 제2장 대리운전업 현황



## 제2장 대리운전업 현황

### 제1절 국내 대리운전업 현황

#### 1. 대리운전 시장의 구조

##### 1.1 대리운전의 발달

- 우리나라의 대리운전은 1981년 경찰청의 음주측정기 도입으로 음주운전 단속이 시작되면서 업소차원의 서비스로 취객의 자가용자동차를 집까지 대신 운전해주는 시스템에서 시작됨
- 처음 시작 당시에는 소규모로 시작되었으나 '03년대 후반부터 전국에 걸쳐 대형화 및 조직화되어 '13년에는 대리운전업체가 3,840개소, 대리운전자가 약 87,000명 규모에 이룸
- 초기에는 대리운전업체와 대리운전자가 무전을 통해 고객 정보를 전달받는 방식으로 운영되다가 PDA 및 휴대전화가 보급되면서 관제 프로그램이 등장한 후 대리운전업체가 수집한 고객 정보를 프로그램에 올리고 운전자가 정보를 확인하여 서비스를 제공하는 방식이 적용됨
- '16.6월 스마트폰 어플리케이션을 이용한 플랫폼 업체인 카카오모빌리티가 등장하면서, 플랫폼을 통해 대리운전자와 이용자를 직접 연결하는 방식이 소개됨

##### 1.2 대리운전 시장 구조

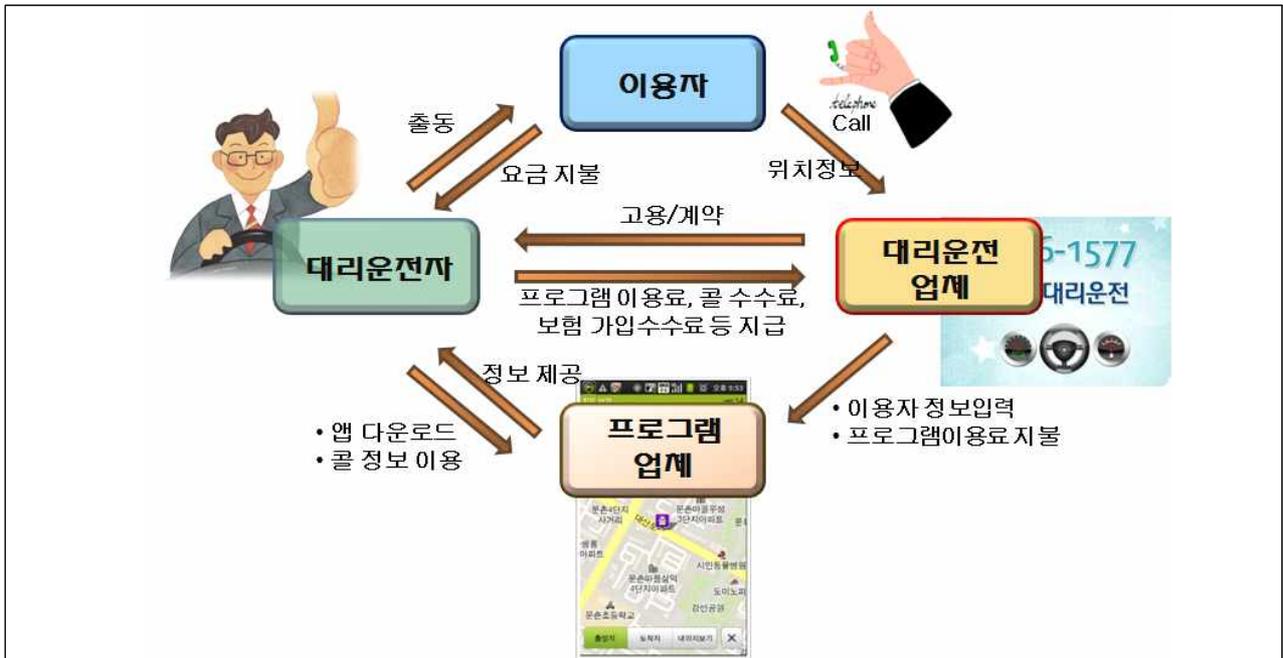
- 대리운전시장은 대리운전업체, 대리운전자, 대리운전 이용자 및 관제 프로그램 업체로 구성
  - 대리운전업체는 콜센터를 운영하며 이용자의 주문(이하 '콜')을 접수하는 한편 대리운전자를 모집하여 등록·관리하고, 대리운전자가 대리운전을 수행할 수 있도록 콜 정보와 관제 프로그램, 보험의 가입 및 관리, 운전자의 이동을 위한 셔틀 등을 제공함
  - 관제 프로그램 업체는 대리운전업체로부터 받은 콜 정보(대리운전 이용자의 출발지, 목적지, 전화번호 등)를 이용자 인근의 대리운전자 또는 다수의 대리운전자에게 공유하는 프로그램을 개발·운영하고 그에 대한 대가로 프로그램 사용료를 지급받음

### <대리운전 관련 연혁>

- ('90년대 후반) 자가용자동차 대리운전 서비스 대중화
- (~'03년) 대리운전업 대형화·조직화
- ('03.04.) 대리운전 관리법안 최초 발의(목요상 의원 외)
- ('05.05.) 자동차손해배상보장법 개정안 발의(강길부 의원 외)
- ('05.06.) 대리운전 제도화에 대한 건의문 발표(노사정 위원회)
- ('06.10.) 대리운전사고로 인한 소비자 피해 방지 등을 위한 자동차보험 제도 개선방안 마련(금융감독원)
- ('06.10.) 대리운전 중 사고에 대한 자동차보험의 보상범위 확대
  - 대리운전 중 사고 시 책임보험 초과손해도 차주의 자동차보험에서 보상하도록 자동차 보험 약관 개선
  - 대리운전 중 사고 시 보상해주는 “대리운전 위험담보 특약상품” 개발·판매
- ('05.02.) 대리운전 자율규제사업 추진계획 결정, 주관부서로 국토해양부(現 국토교통부) 지정
  - 대리운전업은 자율업종으로서 시장에서 나타나고 있는 문제를 법적 강제수단(법제화) 보다는 자율규제를 통하여 선도하는 것이 바람직하다는 정부의 판단 하에 대리운전 자율규제사업 추진
- ('10.12) 대리운전 피해 방지 제도개선(안) 의결(국민권익위원회)
- ('19.03) 특수형태 근로종사자 불공정 관행 개선 및 보호 강화를 위한 업무계획 발표(공정거래위원회)
- ('19.09) 특수형태 근로종사자 심사지침 개정
  - 사각지대에 있는 특수형태 근로종사자 보호 강화를 위한 적용 대상 확대, 행위유형 추가

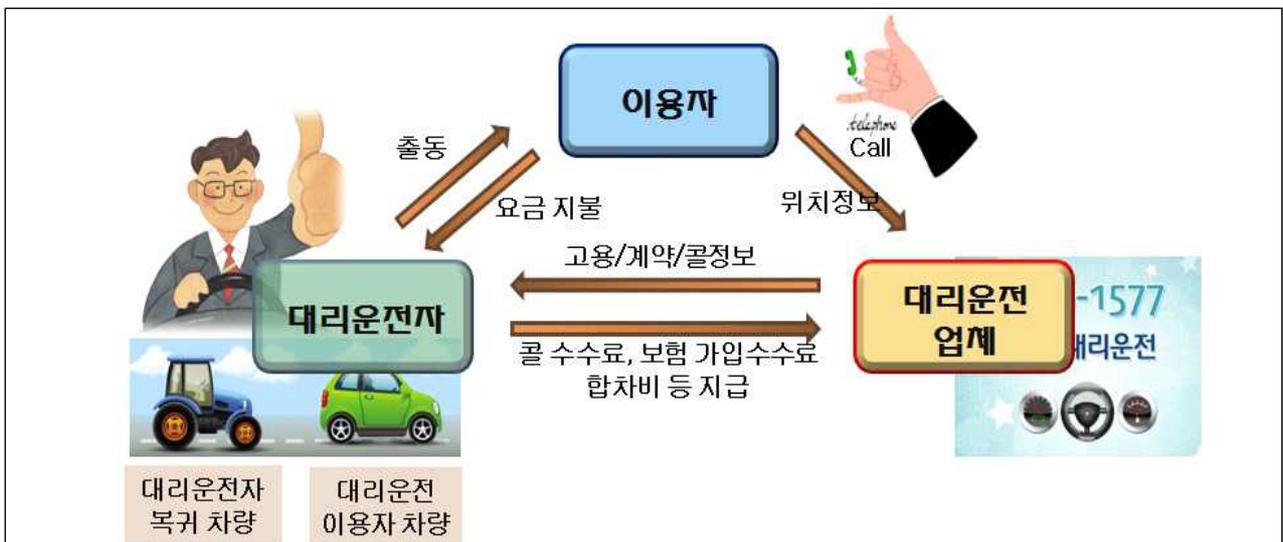
- 대리운전자는 대리운전업체와 계약을 맺고 업체가 사용 계약한 관제 프로그램에 등록되는 콜 정보를 확인하여 이용자에게 대리운전 서비스 제공하고 대리운전업체로부터 수수료를 공제한 나머지 대리운전요금을 지급받음
- '16.6월 서비스를 시작한 카카오모빌리티의 카카오T대리의 경우 기존의 대리운전업체와 관제 프로그램업체가 통합된 형태로 대리운전자와 대리운전 이용자를 직접 연결함

[그림 2-1] 대리운전시장 구조(수도권 등 광역시)



출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[그림 2-2] 대리운전시장 구조(지방 중소도시)



출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

### 가. 대리운전업체

- 대리운전업체는 1~2개의 대리운전 관제 프로그램 업체와 해당 프로그램을 사용하기로 계약하고 자신의 업체에서 수집한 고객 콜 정보를 관제 프로그램에 등록함
- 대리운전업체는 고객 콜 정보를 동일한 관제 프로그램을 사용하는 업체 모두와 공유하거나 혹은 몇몇 업체간 구성된 ‘연합(또는 얼라이언스)’ 내에서만 공유함
- 대리운전 업체는 자신의 소속 운전자만으로는 이용자의 주문을 신속하게 처리할 수 없기 때문에 연합 내에서 콜 정보를 공유하여 연합 내 다른 업체의 운전자를 통해 콜을 수행하게 함
- 대리운전업체는 동일한 프로그램을 사용하는 업체들간 또는 프로그램을 사용하는 업체 내에서 연합을 구성하고 동일한 연합 내에서는 콜, 기사, 콜 제공 방법 및 수수료 등 정책을 공유함

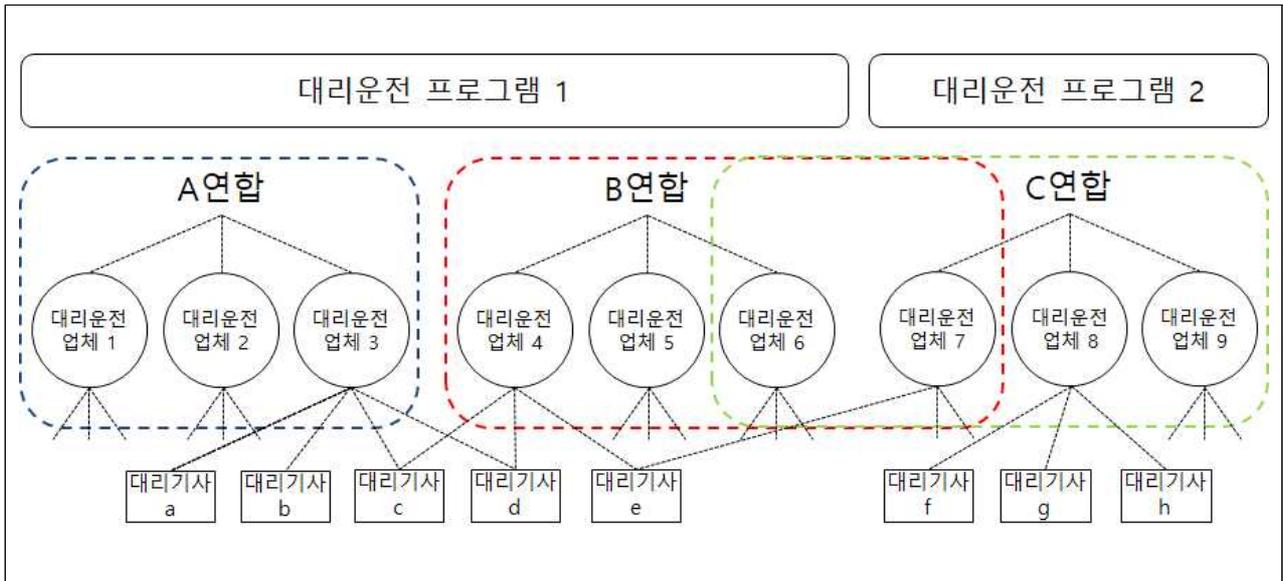
### 나. 대리운전자

- 대리운전자는 대리운전업체와 기사 계약을 맺고, 소속 업체가 사용 계약을 맺은 관제 프로그램을 사용, 업체가 속한 연합 내의 콜 정보를 공유받아 대리운전 업무를 수행함
- 소속 대리운전업체에 따라 사용하는 프로그램이 다르고, 동일한 프로그램이라도 소속 연합이 달라 접근할 수 있는 콜 정보에 차이가 존재하므로, 운전자는 복수의 대리운전업체와 계약을 맺고 복수의 프로그램 또는 복수의 연합 콜 정보를 받고자 하는 경향이 있음
- 또한 대리운전 수행 중 콜 취소에 따른 프로그램 사용 제한 등 패널티에 대비하기 위한 방법으로 복수의 대리운전업체에 가입하는 경우도 있음
- 대리운전자는 대리운전업체를 통해 기사로 등록되어야 관제 프로그램 사용이 가능하며, 직접 관제 프로그램업체와 계약하지 않음

### 다. 관제 프로그램 업체

- 관제 프로그램업체는 대리운전업체와 계약을 맺고 대리운전업체로부터 콜 정보를 수집하고 해당 정보를 대리운전업체가 속한 연합 내 운전자에게 공유하는 시스템을 구축·운영함

[그림 2-3] 대리운전 시장 형태



출처 : 대리운전기사 산재보험 적용을 위한 전속성 기준 마련 연구(국제노동법연구원, 2015)

## 2. 대리운전 시장 현황

### 2.1 대리운전업체 현황

- 대리운전업은 관할세무서에 사업자 등록만으로 영업을 영위할 수 있는 자유업으로 대리운전업체에 대한 전수조사가 이루어진 적이 없어 공식적인 통계가 존재하지 않음
- 본 연구에서는 (주)케이티씨에스로부터 대리운전으로 분류된 전국의 전화번호 정보 4,450건을 구입한 후 지역별로 동일한 상호명 등 중복업체를 제거하는 방식으로 전국의 대리운전업체 현황을 파악하고자 하였음
  - 이를 통해 ‘20.2월 기준 총 3,058개의 전국 대리운전업체를 확인하였으며, 동일한 방식으로 진행된 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)」의 조사에서는 ‘13년 말 기준, 총 3,851개의 대리운전업체가 확인되었음
  - 대리운전업체 수는 ‘13년 3,851개에서 ‘20년 3,058개 업체로 감소한 것으로 확인되었음
  - 다만, ‘13년 조사와 ‘20년 조사의 중복업체 제거 방식에서 일부 차이가 발생하였을 가능성이 있음

[표 2-1] 전국 대리운전업체 분포 현황

지역	KT전화번호 <sup>1)</sup> (2020년 2월 기준)		KT전화번호 (2013년 7월 기준)	
	업체 수(개)	구성비(%)	업체 수(개)	구성비(%)
서울	143	4.7	255	6.6
부산	51	1.7	166	4.3
대구	62	2.0	65	1.7
인천	61	2.0	69	1.8
광주	63	2.1	101	2.6
대전	42	1.4	73	1.9
울산	54	1.8	66	1.7
세종	22	0.7	33	0.9
경기	334	10.9	684	17.8
강원	323	10.6	399	10.4
충북	298	9.7	213	5.5
충남	314	10.3	338	8.8
전북	190	6.2	217	5.6
전남	293	9.6	266	6.9
경북	366	12.0	353	9.2
경남	254	8.3	328	8.5
제주	188	6.1	225	5.8
합계	<b>3,058</b>	100.0	<b>3,851</b>	100.0

2013년 자료 출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

## 2.2 대리운전자 현황

- 현재 대리운전은 대리운전자 등록 또는 신고의무, 운전자에 대한 자격요건이 없고 대리운전자에 대한 전수조사가 이루어진 적이 없어 공식적인 통계가 존재하지 않음
- 대리운전업체와 대리운전자간 계약을 체결하는 경우가 존재하나, 대리운전업체별 중복 가입 운전자가 존재하므로 대리운전업체의 소속 운전자 수를 조사하는 방식으로 대리운전자 전수 조사 역시 불가능함
- 본 연구에서는 카카오T대리에 가입된 대리운전자 수와 실태조사를 통해 파악된 대리운전업체 수 및 업체별 평균 대리운전자수를 토대로 전국의 대리운전자 수를 추정함

1) ㈜케이티씨에스의 114 전화번호안내서비스 중 다량안내서비스를 이용하여 업체명에 '대리운전'이 포함된 업체수를 파악, 이 중 동일권역(특별시 및 도단위 구분) 내 중복업체를 제거하여 전국의 대리운전업체 수를 파악

가. '20년 전국의 대리운전자 수

- 카카오T대리에 등록된 운전자 수를 기준으로 산정하는 방법
  - 가장 많은 대리운전자가 가입한 업체는 카카오T대리로 '20.4월 기준 15만명 수준
  - 실태조사를 통해, 대리운전자의 카카오T대리 등록 비율은 전체의 91.75%로 조사됨
  - 카카오T대리운전자 15만명에 카카오T대리 등록 비율을 나누어 전국의 대리운전자 수를 산출한 결과, 전국의 대리운전자수는 총 163,500명 수준으로 추산됨

$$\frac{\text{카카오 T대리 등록운전자 수}}{\text{카카오 T대리 등록 비율}} = \frac{150,000}{0.9175} \approx 163,500$$

- 대리운전업체 수 및 업체별 평균 대리운전자수를 기준으로 산정하는 방법
  - 전국의 대리운전업체의 수는 3,058개, 실태조사를 통한 업체당 소속 운전자수 중앙값 (median)은 80명으로 조사되었음
  - 카카오T대리 플랫폼만 등록한 운전자를 제외하고, 대리운전업체에 소속된 운전자는 평균적으로 1.67개의 업체에 중복가입하였음
  - 대리운전자가 업체에 가입하는 비율은 89%로 조사됨
  - 대리운전업체 수와 업체당 운전자 수의 곱을 운전자 1인당 평균 등록업체수로 나누어 대리운전업체에 가입된 총 운전자의 수를 구하고 여기에 다시 업체가입율로 나누어 업체에 가입하지 않은 운전자의 수를 추가하는 방식으로 전체 대리운전자 수를 산정
  - 산출 결과, 전국의 대리운전자 수는 총 164,600명으로 추산됨

$$\frac{\text{업체 수} \times \text{업체당 운전자 수}}{\text{운전자 1인당 평균 등록업체 수} \times \text{운전자의 업체 등록 비율}} = \frac{3,058 \times 80}{1.67 \times 0.89} \approx 164,600$$

- 위 두 가지 산출방식을 토대로 '20.4월 기준 전국의 대리운전자 수는 163,000명 ~165,000명 수준으로 추산됨

나. '13년 전국의 대리운전자수

- 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)」의 조사에서는 대리운전업체 수 및 업체당 평균운전자 수를 토대로 대리운전자 수를 산출

- '13년 실태조사 대리운전업체 수는 3,851개, 업체당 평균 운전자 수는 31.6명으로, 운전자 1인당 가입한 업체수는 평균 1.4개로 조사됨
- 대리운전업체 수와 업체당 평균 운전자수의 곱을 업체 중복가입도로 나누어 전국 대리운전자 수를 산출한 결과, 총 87,000명으로 추정됨

$$\frac{\text{업체 수} \times \text{업체당 운전자 수}}{\text{운전자 1인당 평균 등록업체 수}} = \frac{3,851 \times 31.6}{1.4} \approx 87,000$$

### 2.3 대리운전 시장 규모

#### 가. '20년 대리운전 시장 규모

- 대리운전 시장 규모를 산정하기 위해, 산출된 대리운전자 수에 1일 평균 운행 횟수와 1회 평균 이용요금을 곱하는 방식으로 산정함
  - 실태조사를 통해 산출된 대리운전자의 수는 164,000명, 대리운전자 1인당 1일 평균 운행 횟수는 5.4회, 대리운전자는 1개월 평균 21.7일 근무하는 것으로 조사됨
  - 단, 대리운전 1회 평균 이용요금은 대리운전 기본요금인 12,000원으로 가정함
  - 이 방식으로 계산한 '20년 대리운전 시장의 규모는 1일 약 106억 원, 1개월 약 2,300억 원, 1년에 약 2조 7,672억 원에 달하는 것으로 추산됨

$$\begin{aligned} & \text{대리운전자 수} \times \text{1인당 1일 평균 운행 횟수} \times \text{1개월 평균 근무일수} \times \text{1회 평균 이용요금} \\ & = 164,000 \text{명} \times 5.4 \text{회/인·일} \times 21.7 \text{일/월} \times 12,000 \text{원/회} \\ & \approx 2,306 \text{억 원/월} \approx 2 \text{조 } 7,672 \text{억 원/년} \end{aligned}$$

#### 나. '13년 대리운전시장 규모

- 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)」의 조사에서는 1일 평균 대리운전 이용자수를 약 479,000명으로 추정
- 실태조사 결과 대리운전비용은 7,000원~20,000원 선의 요금으로 형성되어 있으며 이를 기준으로 대리운전업체의 1일 평균이용자수(123.5명)와 월 영업일수(평균 28일)을 대입하여 대리운전시장의 규모를 산출한 결과, 대리운전시장 규모를 연평균 최소 1조에서 최대 3조원에 이르는 것으로 추정하였음

### 3. 대리운전 보험 현황

#### 3.1 자동차보험 보장내용

- 자동차보험의 보장종목은 크게 타인의 피해를 보상하는 대인 I, II 및 대물피해와 피보험 운전자의 신체 및 차량의 손해를 보상하는 자기신체손해, 자기차량손해로 구분됨

[표 2-2] 자동차보험 보장 내용

보장종목	보장내용
대인배상 I	<ul style="list-style-type: none"> <li>•자동차사고로 다른 사람을 죽게 하거나 다치게 한 경우에 「자동차손해배상보장법」에서 정한 한도에서 보상</li> <li>•보상범위 : 사망보험금 최저 2천만원 의무가입</li> </ul>
대인배상 II	<ul style="list-style-type: none"> <li>•자동차사고로 다른 사람을 죽게 하거나 다치게 한 경우, 그 손해가 「대인배상 I」에서 지급하는 금액을 초과하는 경우에 그 초과손해를 보상</li> <li>•보상범위 : 무한보상(일부 유한보상 상품 有)</li> </ul>
대물배상	<ul style="list-style-type: none"> <li>•자동차사고로 다른 사람의 재물을 없애거나 훼손한 경우에 보상</li> <li>•보상범위 : 2천만/3천만/5천만/1억/2억/3억 등</li> </ul>
자기신체사고	<ul style="list-style-type: none"> <li>•피보험자가 죽거나 다친 경우에 보상</li> <li>•보상범위 : 1천5백만/3천만/5천만/1억 등</li> </ul>
무보험자동차에 의한 손해	<ul style="list-style-type: none"> <li>•무보험자동차에 의해 피보험자가 죽거나 다친 경우에 보상</li> <li>•보상범위 : 1인당 2억/3억 등</li> </ul>
자기차량손해	<ul style="list-style-type: none"> <li>•피보험자동차에 생긴 손해를 보상</li> <li>•보상범위 : 별도로 정한 차량가액</li> <li>•보험가입자동차에 생긴 손해액과 비용을 합한 액수에서 보험증권에 기재된 자기부담금(20~50만원)을 공제한 후 보험금으로 지급</li> </ul>

주1) 운전자 보험 : 교통사고 발생 시 자동차 보험에서 보상하지 않는 형사적·행정적 책임을 보상

주2) 특약(특별약관) : 기본 보험계약으로 담보되지 않는 위험을 추가로 담보, 대리운전자 보험은 특약형태

#### 3.2 대리운전 이용 중 교통사고 시 보험 배상 주체

- 대리운전자의 대인사고 시 보상
  - 대리운전자의 운전 중 사고로 대인피해가 발생한 경우, 대인배상에 대해서는 차주의 책임보험 대인배상 I에서 보상하고, 대인 I의 보상범위를 초과하는 부분(대인배상 II)에 대해 대리운전자보험이 보상
  - 대리운전자가 무보험 상태이고 배상 능력이 없다면, 차량 소유자가 책임보험 보상금을 초과하는 손해금액을 전부 부담하게 될 수 있음

- 대리운전자의 대물사고 시 보상
  - 대리운전자의 운전 중 사고로 대물피해가 발생한 경우, 대리운전자보험에서 보상
  - 대리운전자가 무보험 상태이고 배상 능력이 없다면, 차량 소유자가 손해 금액을 전부 부담하게 될 수 있음
  
- 대리운전자가 운전 중 자기차량손해 시 보상
  - 대리운전자가 운전 중인 차의 백미러, 범퍼, 도어 등을 파손하거나 가드레일, 기둥, 벽을 충돌하여 차주의 차체를 심하게 훼손시키는 경우, 대리운전자보험에서 보상(대부분의 대리운전자보험에서 5백만원~1천만원 정도 가입)
  - 대리운전자가 무보험 상태이고 변상 능력이 없다면, 차량 소유자가 손해 금액을 전부 부담하게 될 수 있음
  
- 대리운전자 또는 차주의 자기신체손해 시 보상
  - 대리운전자의 운전 중 대리운전자의 자기신체손해가 발생한 경우, 대리운전자보험의 자기신체사고에서 보상(차주는 대리운전자에 대한 보상 책임 없음)
  - 대리운전자의 운전 중 차주의 자기신체손해가 발생한 경우, 차주는 대리운전자보험의 대인 배상Ⅱ에서 보상. 대리운전자가 무보험 상태이거나 배상 능력이 없다면 차량 소유자는 본인이 가입한 자동차보험의 가입 조건에 따라 보상 유무가 달라짐

[표 2-3] 보험가입 유무에 따른 배상 주체

구 분	보험 가입여부	타인의 피해보상			피보험자(차주) 피해보상	
		대인Ⅰ (책임보험)	대인Ⅱ	대물피해	자기신체손해	자기차량손해
대리운전자 (업체)	보험 <sup>2)</sup> 가입	차주(이용자) 책임보험	대리 운전 보험	대리 운전 보험	대리 운전 보험	대리 운전 보험
	보험 미가입	“	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담
자동차 보유자	대리운전 위험 담보 특약 가입	“	담보 특약 보험	담보 특약 보험	담보 특약 보험	담보 특약 보험
	대리운전 특약 미가입	“	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담	차주 자비부담

주1) 대리운전업체 보험과 차주의 대리운전 위험담보 특약 보험이 경합하는 경우 대리운전업체 보험이 적용됨. 대리운전 위험담보 특약은 대리운전자가 보험에 가입하지 않은 경우 발생한 손해를 배상

2) 대리운전업체 특약 보험

[표 2-4] 대리운전자 특약 보험 종류 및 보장내용

보험사	보험종류	보장내용
한화손보	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전업자 특별약관</li> <li>- 피보험자가 보험기간 중 대리운전을 위해 피보험자자동차를 수탁한 때부터 통상의 대리운전 과정을 거쳐 차주에게 인도할 때까지 피보험자자동차의 운전 중 사고로 생긴 손해 보상</li> </ul>
	건당보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전 1회보장 특별약관</li> <li>- 대리운전을 의뢰받아 대리운전 중 발생한 사고로 인한 손해를 1회 운행에 한하여 보상</li> </ul>
메리츠화재	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전자자동차 특별약관</li> <li>- 대리운전을 의뢰받아 대리운전 중 발생한 사고로 인한 손해 보상</li> </ul>
롯데손보	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전업자 특별약관</li> <li>- 피보험자가 보험기간 중 대리운전을 위하여 피보험자자동차를 수탁한 때로부터 통상의 대리운전 과정을 거쳐 차주에게 인도할 때까지의 피보험자자동차의 사고로 생긴 손해를 보상</li> </ul>
MG손보	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전업자 특별약관</li> <li>- 피보험자가 보험기간 중 대리운전을 위해 피보험자자동차를 수탁한 때부터 통상의 대리운전 과정을 거쳐 차주에게 인도할 때까지 피보험자자동차의 운전 중 사고로 생긴 손해 보상</li> </ul>
삼성화재	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전업자특약</li> <li>- 피보험자가 대리운전을 위해 피보험자자동차를 수탁한 때부터 통상의 대리운전과정을 거쳐 차주에게 인도할 때까지 피보험자자동차의 사고로 생긴 손해를 보상함</li> </ul>
현대해상	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전자자동차 위험담보 특약</li> <li>- 대리운전자가 대리운전업무 중 발생한 사고 보상</li> </ul>
KB손보	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전업자 특약</li> <li>- 대리운전을 의뢰받아 대리운전 중 발생한 사고로 인한 손해 보상</li> </ul>
	개인보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•개인대리운전자 특약</li> <li>- 대리운전을 의뢰받아 대리운전 중 발생한 사고로 인한 손해 보상 (개인)</li> </ul>
DB손보	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리운전 위험담보 특별약관</li> <li>- 피보험자가 대리운전을 위해 피보험자자동차를 수탁한 때부터 대리운전과정을 거쳐 차주에게 인도할 때까지 피보험자자동차의 사고로 생긴 손해를 보상함</li> </ul>
	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•대리주차 중 위험담보 추가특별약관</li> <li>- 피보험자가 보험기간 중 대리주차를 위해 피보험자자동차를 수탁한 때로부터 대리주차 과정 중 피보험자자동차의 사고로 생긴 손해를 보상함</li> </ul>
	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>•보험료정산 특별약관(카카오대리운전)</li> <li>- 보험계약자는 회사가 제시한 예납보험료를 납입하고, 정산 시 예납보험료와 정산보험료의 차액을 계산하여 돌려주거나 추가 징수할 수 있음</li> </ul>
	단체보험	<ul style="list-style-type: none"> <li>법률비용지원금(카카오대리운전)</li> <li>- 보상하는 손해 : 자동차사고로 남을 죽게하거나 다치게 한 경우의 형사합의금, 변호사선임비용, 벌금(단, 음주·무면허·도주사고 제외)</li> <li>- 보상한도                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 형사합의금 : 사망 1,000만원/상해 200만원</li> <li>2) 변호사 선임비용 : 200만원</li> <li>3) 벌금 : 2,000만원</li> </ol> </li> </ul>

[표 2-5] 대리운전자 보험 보장종목별 보장범위

보장종목	보장내용
대인배상 I	•해당없음
대인배상 II	•무한(대인배상 I 지급금액 초과손해 보상)
대물배상	•1사고당 1억원 한도
자기신체사고	•1인당 사망 3천/부상 1천 5백/장해 3천 한도
무보험차상해	•해당없음
자기차량손해	•1사고당 3천만원 한도(자기부담금 30만원)

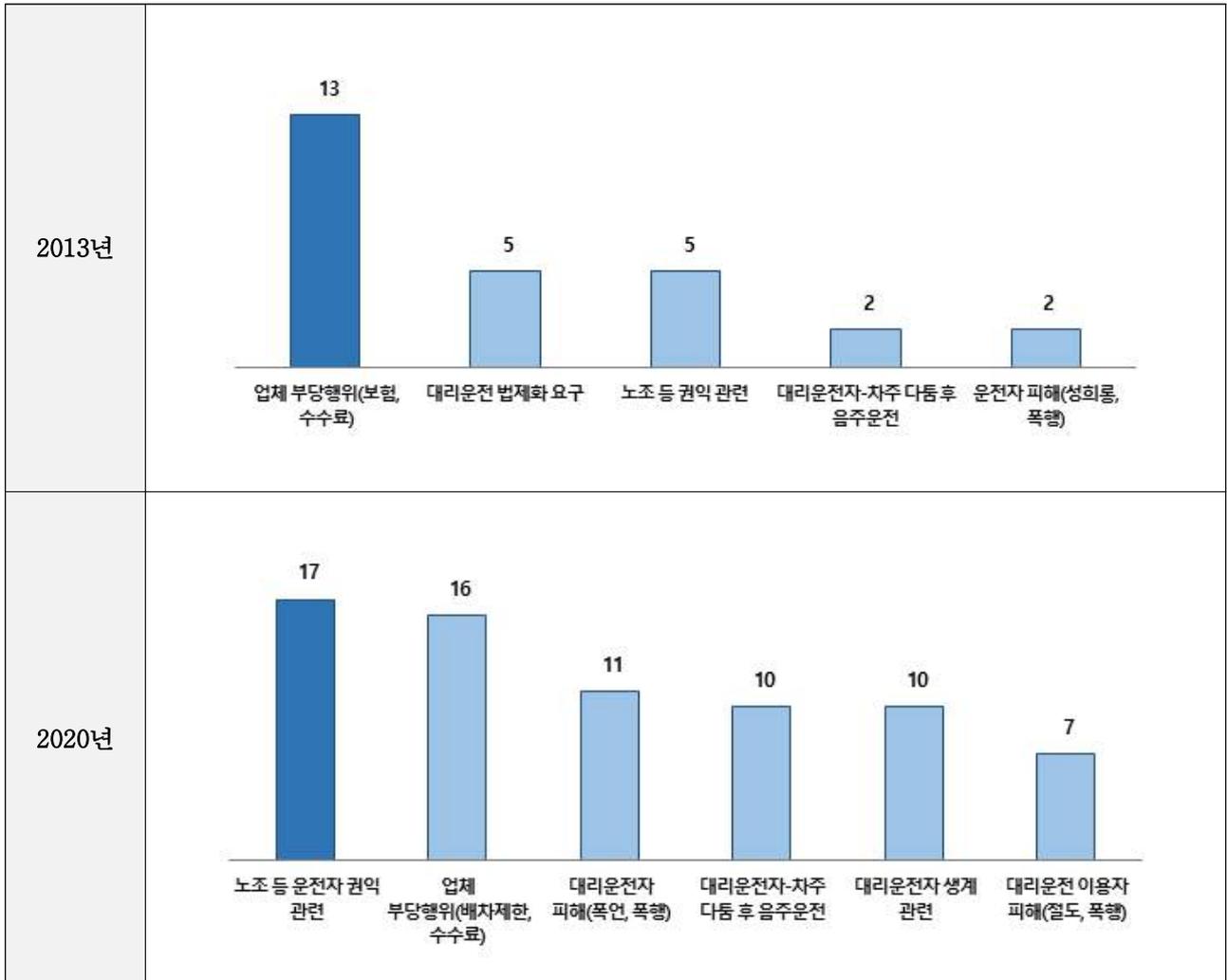
#### 4. 대리운전 시장의 문제점 및 주요 쟁점

##### 4.1 언론보도 내용

- 최근 2년간('18.04~'20.04) 대리운전과 관련한 언론보도 내용을 조사한 결과, 대리운전자는 노동조합 설립 등 권익과 관련한 사항, 생계유지의 어려움, 고객으로부터의 피해, 과도한 수수료 등 업체의 부당행위 등에 대한 문제가 제기됨
  - 대리운전 이용자는 대리운전 이용 중 대리운전자와의 다툼으로 인한 음주운전, 요금 시비, 대리운전자의 범죄 행위 등에 대한 문제가 주로 제시되는 것으로 파악됨
  - 언론보도 내용으로는 1. 노동조합 설립 등 대리운전자 권익 관련 사항이 17건으로 가장 많았고, 2. 배차제한, 과도한 수수료, 계약해지 등 업체의 부당행위(16건), 3. 폭언, 폭행 등 대리운전자의 피해(11건), 4. 대리운전자와 차주 다툼으로 인한 음주운전 문제(10건), 5. 대리운전자 생계 어려움(10건), 6. 절도, 폭행 등 대리운전 이용자 피해(7건), 7. 대리운전자 편의시설 부족(7건)의 순으로 조사됨
- 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)」의 조사에서는 1. 보험, 수수료 등 부당행위와 관련한 사항이 13건으로 가장 많았고, 2. 대리운전법제화 요구(5건), 3. 4대보험, 노조 등 권익 관련(5건), 4. 대리운전자와 차주 다툼으로 인한 음주운전 문제(2건), 5. 성희롱, 폭행 등 운전자 피해(2건)의 순으로 조사됨

[그림 2-4] 언론보도 내용 비교

(단위 : 건)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 2-6] 대리운전 관련 주요 언론보도 내용('18.04~'20.04)

구분	일시	기사제목	매체명	비고
1	20.04.21	대리기사와 다툼 뒤 아파트 주차장서 1m 음주운전 '선고유예'	연합뉴스	
2	20.04.21	대리운전 등 특수고용노동자들 “생계지원책 마련해 달라”	news1	
3	20.04.18	코로나19 지하철 단축운행에 대리운전기사 `망연자실`	매일경제	
4	20.04.16	도로에 車 두고 간 대리기사 탓에 3m 음주운전... 법원 “무죄”	동아일보	
5	20.04.14	대구 대리운전보험료 10% 인하 추진...보험사들 노심초사	연합뉴스	
6	20.04.13	대리운전·배달노동자 수수료 부담 덜자...공익앱 개발 제도 정비	연합뉴스	
7	20.04.07	김포시, 대리운전자 등에 월 최대 50만원 생계비 지원	연합뉴스	
8	20.04.07	구미시, 방과 후 교사와 대리운전 기사도 코로나19 특별 지원 받는다	대구일보	

9	20.04.07	아하대리운전연구소, 대리운전기사 교육과정 국내 첫 개설	NBN
10	20.03.31	[대리운전기사 이종고] “콜 줄고 집 밖에도 못 나가는데 보험료는 60만원 급등”	매일노동뉴스
11	20.03.30	학습지 교사·대리운전 기사에게도 최대 100만원 지원	한국경제
12	20.03.25	경기연구원, 킷서비스·대리운전 등 '노동권 보장 못 받아'	파이낸셜뉴스
13	20.03.25	대리기사가 주차장 출구에 세운 차 옹기려 2m 음주운전..."무죄"	NEWSIS
14	20.03.19	"대리운전자 생계대책을"	경기신문
15	20.03.19	경기도 대리운전노조 "코로나19로 벼랑 끝"...대책 촉구	NEWSIS
16	20.03.08	대리운전업체 '트리콜', 기사 사납금 40% 인하 조치	파이낸셜뉴스
17	20.03.04	"대리운전, 킷서비스, 택배 등 이동노동자들 마스크 지급 안돼"	오마이뉴스
18	20.03.04	"코로나 이후 하루 3콜도 못 받아"...대리운전기사들 눈물	제주신보
19	20.02.26	타다-택시 공존하나 했더니 이번엔 대리업체 '시끌'... “대리운전법 통과해야”	경기일보
20	20.02.19	별도 콜도 뜨지 않는 밤, 불은 라면 삼키는 대리운전기사	한겨레
21	20.02.04	대리운전·택배기사 등 이동노동자 쉼터 ‘도담도담’ 활기	NEWSIS
22	20.02.01	부산 대리운전 기사, 고객이 준 음료 마시고 구토 증세	news1
23	20.01.23	“대리운전자 20명 중 15명 과속 주행”	국민일보
24	20.01.22	과속에 신호 위반까지...대리운전 기사 75%는 법규 위반	TV조선
25	20.01.22	법규 위반 잦은 대리운전, 안전 교육 필요해	오토타임즈
26	20.01.20	경기도에 대리운전·택배 기사 휴식 공간 생긴다	연합뉴스
27	19.12.30	밤거리 해매는 이동노동자 복리증진 위한 조례 만든다	체주의소리
28	19.12.06	대리기사가 주차장 출구에 세운 차 옹기려 2m 음주운전..."무죄"	연합뉴스
29	19.12.06	[tbs TV민생연구소]버는 돈의 40%는 업체 몫? '갑질'에 우는 대리운전기사	TBS
30	19.12.06	[이대로 팬찮을까요? 17] 고령 운전자 대리 배차 제한 논란 “암묵적 ‘콜 끊기’는 생계 위협” vs “사고 위험 높아”	이코노미조선
31	19.12.05	[현장] 대리운전기사가 보험 두세 개씩 가입하는 이유	비즈한국
32	19.11.26	부산시의회, 대리운전기사 권익보호 조례 제정 추진	한겨레
33	19.11.26	인천 구의원 음주운전 적발..."대리운전 대기 길어져 50M 주행" 해명	TV조선
34	19.11.25	대리운전노조, 부산서 전국 첫 파업	경향신문
35	19.11.19	법원 "대리운전 기사도 노동조합법상 '근로자' 맞다"	연합뉴스
36	19.11.12	"한잔도 걸리더라" 윤창호법 뒤 출근길 대리운전 2배 늘었다	중앙일보
37	19.10.31	대구 대리운전 3명 중 2명 '전업'...73.5%가 월 200만원 이하 수입	news1
38	19.09.30	대리운전기사 등도 특고지침 보호 받는다	etnews
39	19.09.18	של 곳 없는 대구 대리운전·배달앱 노동자	매일노동뉴스
40	19.09.09	아침 출근시간 대리운전 호출 77% 급증	디지털타임스

41	19.08.25	대전 대리운전 기사 특정지역 기피...고객 불만 커져	대전일보
42	19.08.18	음주운전 말리려던 대리기사...돌아온 건 폭언·폭행	SBS
43	19.07.05	'윤창호법' 시행 일주일...출근길 대리운전 호출 '급절'	연합뉴스
44	19.07.02	대리운전에 택배에 24시간이 모자란다...생계형 투잡 급증 왜?	이데일리
45	19.06.25	출근길에도 대리운전 부른다...윤창호법이 바꾼 백태	연합뉴스
46	19.06.17	"대리기사 위한 야간 버스 필요" 대리운전 업계 횡포 여전	노컷뉴스
47	19.06.10	"잠든 대리운전 손님 지갑 훔쳐 유흥비 탕진"...50대 구속	서울경제
48	19.05.29	'콜' 거부 없는 대리운전 나온다	한국경제
49	19.05.09	"대리운전업체, 주급에 앱 수수료까지 요구"	울산제일일보
50	19.04.19	[제도권 밖 내몰린 대리운전기사들] 산재 가입 대상자 풀랑 12명...노동기본권 보장 시급	투데이신문
51	19.04.07	대리운전 배차 수수료 인상에 대리비 '들썩'	부산일보
52	19.04.01	특수고용노동자 노동3권 보장하라...민주노총 13일 총궐기	뉴스1
53	19.03.15	여수 대리운전 노조, '부당 계약해지' 피해 추가 폭로	LG헬로비전
54	19.03.07	[2019 공정위] 대리운전 등 특수고용직 갑질피해 차단...기술탈취 집중 조사	뉴스핌
55	19.03.05	경남대리운전업체, 조합원 배차제한 부당노동행위 중단하라	매일노동뉴스
56	19.03.04	대리운전 노동자들 "배차 제한은 살인행위"	오마이뉴스
57	19.02.14	"대리운전 업체, 배차제한 등 부당노동 행위 중단하라"	경남신문
58	19.01.30	배달·대리운전...앱 기반으로 일하는 '플랫폼 노동자' 연대 결성	연합뉴스
59	19.01.30	술 취해 대리운전기사 폭행 원주시청 과장급 공무원 입건	강원일보
60	19.01.25	대리운전기사 음주운전방조죄 '어떻게 봐야하나'	한라일보
61	19.01.21	[어떻게 생각하십니까] 대리운전기사 주정차 책임 어디까지?	경남신문
62	19.01.18	여수 대리운전 노조, 부당해고 철회 촉구	노컷뉴스
63	19.01.18	손님 명품가방 숨겼다가 훔친 대리운전 기사 입건	뉴시스
64	19.01.10	대리운전 이용 후 직접 주차하다 순찰차 등 6대 들이받은 40대 체포	뉴시스
65	19.01.07	창원지검, 100만원 받고 법정에서 위증한 대리운전기사 등 26명 적발	뉴시스
66	19.01.03	[밀착카메라] "오지는 못 가요" 보험은 알아서...불안한 대리운전	JTBC
67	18.12.29	전남 대리운전기사들, 노조 설립	KBC광주방송
68	18.12.26	대리운전 업체도 모르는 전과...관련법은 2년째 '쿨쿨'	JTBC
69	18.12.26	등록하면 누구나 영업? ... '성범죄 전과' 대리기사, 대책은	JTBC
70	18.12.24	[단독]술 취해 대리운전 기사·병원 보안요원 폭행한 고3 담임교사	동아일보
71	18.12.24	대리운전 픽업기사도 특수형태근로종사자...法 "업무상 재해 보호받아야"	이데일리
72	18.12.24	연말 대리운전 웃돈 요구 만연...대리운전업계 지도감독 및 표준요금안 필요성...	대전일보

73	18.12.20	대리운전 기사들도 카카오 '카풀서비스' 반대 목소리, '프로서비스'도 중단 요구...	업다운뉴스
74	18.12.18	대전 지역 대리운전요금 제각각인 탓에 소비자 불만 커	대전일보
75	18.12.17	울산에서도 대리운전기사 노조 설립... 서울·대구 이어 세번째	울산매일신문
76	18.12.13	세번째 음주운전한 대리기사 벌금 4백여만원	KNN
77	18.12.12	적발 뒤 또 음주운전 대리기사 폭행...구속영장	MBC
78	18.12.11	연말특수 노렸나...대리운전비 기습 인상	경상일보
79	18.12.09	“치여 죽겠다” 과중한 보험료 부담에 고통받는 대리운전기사들	민중의소리
80	18.12.03	대리운전 보험료 월 7만→29만원...금감원 빨리 정상화해야	뉴스1
81	18.12.01	대리운전 노조, 지역은 되고 전국은?	YTN
82	18.11.29	민주노총 "대리운전·택배기사 노조할 권리 보장하라"	뉴스1
83	18.11.28	불러도 대답 없는 대리운전..."부르는게 값"	뉴스1
84	18.11.24	택시 이어 '대리운전'도 '빼격'..."급행료 없애라"	MBC
85	18.11.22	대낮에 왜 대리운전 부를까...술 안 마시고 대리 부르는 사람들	머니투데이
86	18.11.20	대리운전 노동자, 또 교통사고 사망	오마이뉴스
87	18.11.13	대리운전기사 노조 첫 인정... 서울시, 설립신고증 발부	국민일보
88	18.11.09	대리운전업체 사장이 기사 폭행하고 일방적 해고	경북일보
89	18.11.08	[황당세상] “1만5천원 아까워 잠수” 대리운전비 먹튀 수입차주	국민일보
90	18.11.08	표준요금제 도입으로 대리운전시장 정상화해야	경남도민일보
91	18.11.07	운전이 거칠어 취객들 횡포에 대리운전기사 잇단 수난	연합뉴스
92	18.10.30	대리운전 등 도내 이동노동자 노동환경 열악	제주신보
93	18.10.19	학습지·택배·대리운전...특수고용노동자도 노조 권리 달라	연합뉴스
94	18.10.16	음주 처벌 강화에 대리운전비 '부르는게 값'	중부매일
95	18.09.21	기사 착취해 폭리 삼주트리콜 대리운전 기사들 집단행동	노컷뉴스
96	18.09.08	둔기 휘두르는 대리운전기사 반격해 중상 입힌 차주인 실형, 대리기사는 집행유예...	서울경제
97	18.08.31	대리운전기사 태운 미니버스 교통안내관 광...졸음운전 추정	연합뉴스
98	18.08.13	대리운전기사 폭행하고 경찰에 행패 부린 40대 집유	뉴시스
99	18.08.12	전북은행, 금융권 최초 대리운전기사 대출상품 출시	새전북신문
100	18.07.31	대리운전+렌터카 승차공유도 불법? 국토부, 법 위반 가능성 판단	전자신문
101	18.07.16	어, 자고있네... 대리운전 왔다가 돈만 130만원 털어간 기사	연합뉴스
102	18.06.30	왜 대답 안해...운전 중인 대리기사 폭행 30대 집유	연합뉴스
103	18.06.27	카카오 대리운전, 현금 콜 도입... 수수료 20%	신아일보
104	18.06.08	'만취 1t 운전자' 사고 직전 대리운전 기사도 폭행...영장 신청	YTN
105	18.05.28	원희룡, "대리운전기사 등 이동노동자 위한 쉼터 조성"	스페셜경제
106	18.05.20	대리비 못 쥐 차로 대리기사 들이받은 음주 운전자 집유	연합뉴스

107	18.05.13	대리기사가 도로에 차 버리고 가...300m 음주운전한 남성 '무죄'	스포츠경향	
108	18.05.09	대리운전 요금 시비 뒤 음주 신고...사고나도 '모르쇠'	노컷뉴스	
109	18.05.08	차 안 건강보조제 훔친 대리운전기사 입건	KNN	
110	18.05.08	박성호 대전시장 후보 "대리운전·택배기사 위한 힐링쉼터 조성"	뉴스1	
111	18.04.20	새벽에 대리운전기사 치고 달아난 30대 입건...16시간 후 자수	뉴시스	
112	18.04.19	대리운전업체, 기사에 '강제 콜' 떠넘기고 보험료 폭리	연합뉴스	
113	18.04.19	충북 대리운전노조 "청주업체들 갑질 중단하라"	뉴시스	

[표 2-7] 대리운전 관련 주요 언론보도 내용('13.01~'14.04)

구분	일시	기사제목	매체명	비고
1	'13.01.15	성희롱 사각지대' 여성 대리운전	조선일보	여성 대리운전자 성희롱 사례늘고있다
2	'13.04.10	외제차 배정뎌 심장 덜컹... 을중의 을 대리기사	조선일보	대리운전업체별 보험가입 강요, 프로그램 중복가입 강요
3	'13.04.18	대리운전 이용자 개인정보 줄줄 샌다	내일신문	고객의 연락처, 운행정보 대거 유출
4	'13.04.23	서울 심야버스 나홀재, 승객 대부분이 대리기사	조선일보	대리운전자들 불법셔틀, 택시대신 심야버스 이용
5	'13.04.28	심야버스 운행'인기만점...이렇게 붐빌 줄은..	MBC	심야버스 운행으로 택시, 불법셔틀 타격
6	'13.05.01	서울심야 버스 하루평균 1464명	한겨레	대리운전자가 이용객의 과반수 차지
7	'13.05.07	대리기사 '억 소리 나는 수입차에 악 소리 나요"	한국일보	수입차 수리비 국산차의 5~6배
8	'13.05.15	을중의 을 대리기사들, 강남 한복판서 구호 왜?	조선일보	로지시스템이 업소 소개비를 대리기사에게 떠넘겨
9	'13.05.22	을중의 을 택시, 대리운전기사도 빨났다	부산일보	업소비명목대리기사의주머니터 는 프로그램사의 횡포 고발
10	'13.05.27	대리운전 기사 등 특수직 근로자도 4대보험 혜택줘야	경향신문	대리운전기사에게도 4대보험보장 추진
11	'13.07.01	대리운전 무법지대(상) 늘어나는 소비자피해	아시아 투데이	웃돈 거절뎌 운주운전 신고, 사고난후 연락 끊기 다반사
12	'13.07.03	대리운전 무법지대(하) 양성화 위한 법제화 시급	아시아 투데이	업체감독, 범죄예방 위해서도 법제화 필요
13	'13.07.10	500원 벌금 창원, 김해 대리기사 빨났다.	부산일보	일방적인 벌금부과는 인권침해
		대리운전기사 처우개선 입법 본격화	경남신문	정치권이 대리운전업법 입법 본격화, 을지로위원회에서 간담회

14	'13.7.11	대리운전업체 실태 기자회견	뉴시스	민주당 을지로위원회 소속위원이 대리운전업체의 황포, 실태 기자회견
		민주당을지로위원회, 전국 대리운전기사 불공정실태 공개	이뉴스 투데이	공정위의 대리운전업 표준약관 제정 촉구
		대리운전기사 눈물에 정치권은 답하라	경남도민일보	업체의 일방적 황포와 불공정 관행에 대해 정치권 화답
15	'13.7.17	김정훈의원,공정위에 대리운전업체 만연한 불공정행위 즉각 시정처벌 주문	NSP통신	공정위에 열악한 대리운전기사 처우개선 위해 철저한 관리감독 지시
16	'13.07.30	대리운전기사들 '을의 울분'	한겨레	회사영업비를 기사에게 내게하거나 과도한 수수료 강요 등 불공정계약 강요 근절, 표준계약서 작성 요구
17	'13.07.30	대리운전불공정피해실태고발 민주당, 공정위에 약관심사청구	아시아투데이	민주당은 공정위를 방문해 약관심사 요구 할 것이라고 밝혀
18	'13.7.31	대리기사노조, 대리운전업법 절실	프레스바이플	민주당은 대리운전업법을 중점추진법안으로 선정
19	'13.08.14	대리운전3개업체이용말아요 창원,김해대리기사들,불매운동	경향신문	경남지역 불매운동, 5-6초내 콜 미수신 500원 벌금 반발 신민동참 호소
20	'13.9.25	대리운전법 관련 발의안 노동자 인건 관련	경남도민일보	대리운전업 관련 법률 제정을 위한 토론회 개최, 기사의 노동자 인정 및 업체등록요건 강화 필요
21	'13.11.4	외 신호 다지켜... 대리운전기사 폭행한 50대	헤럴드	대리운전기사 폭행한 50대 불구속 입건
22	'13.11.12	을 중의 을 대리운전기사, 상가밀집지역에 쉼터라도	오마이뉴스	경남도-창원시에 쉼터 설치요구
23	'13.12.4	술취한 손님 최종 도착까지 대리운전기사가 책임졌으면	문화일보	주차장에 주차까지 했더라면
24	'13.12.23	대리운전,간병인도 근로장려금...100만명에 최대 210만원 혜택	노컷뉴스	대리운전기사도 2015년부터 근로장려금 지급대상 포함
25	'13.12.25	대리운전업체 뜨거운 생존경쟁	대전일보	포인트적립, 무료마케팅, 경품증정...대리운전업체의 단골고객 유치가 치열
26	'13.12.26	대리운전 필요없는 스마트카 시대가 열립니다	충북일보	무인조종이나 자동주차 시스템과 같은 스마트카 시대가 열린다
27	'13.12.29	대리운전 공짜라더니 바가지...소비자 골탕	국제신문	공짜서비스 엉망 불만 속출
28	'13.12.31	대리운전 기사들 새해 희망품은 협동조합 출범	국제신문	부산지역 대리기사들 모여 협동조합 결성

29	'14.1.3	대리운전업체 불공정관행 없애기 이제부터	경남도민일보	대리운전노조 설립
30	'14.1.8	아이디어팜"스마트말대리"	전자신문	대리운전업체와 대리운전기사정보 공유, 고객이 원하는 가격 탐색제공
31	'14.1.9	대리운전,언제 가장 많이 신청하나 보니	아시아뉴스 통신	강남지역에서 가장많은 접수, 오후11~12사이가 가장많이 접수
32	'14.1.15	차주없이 대리기사가 운전 중 사고, 보험혜택 못받아	경향신문	금감원은 차주가 미동승시 탁송에 해당하다고 결정
33	'14.1.16	공정위, 대구대리운전협회 부당영업 과징금 부과	문화일보	영업활동 제한 행위 적발
34	'14.1.21	도내 대리운전기사-업체 전국 첫 상생협약	경남신문	경남지역 대리운전기사와 업체대표가 전국 처음으로 상생협약
35	'14.2.4	대리운전 직거래 앱이 떴다	이투데이뉴스	고객이 대리운전기사와 즉시 연결할 수 있는 앱 출시
36	'14.2.5	창원,김해 대리운전자 대다수 최저생계비도 못번다	연합뉴스	
37	'14.2.6	특수고용직 특별법 만든다	한국일보	노사정위 특수고용직 노동자들을 보호하기 위한 특별법 제정, 대리운전기사 포함
		밤에 6시간 넘게 뛰어도 한달 150만원 못벌어	경남도민일보	실태조사 결과 처우 열악, 불공정계약도 많아
		대리기사와 직접 가격홍정하는 어플리케이션	아주경제	고객과 대리기사를 직접 연결해주는 스마트폰 어플리케이션 출시
38	'14.2.12	술 마신 밤에만 콜 옛말...대리운전 낮 이용 급증	부산일보	
39	'14.3.13	대리운전기사 교육,관리 규제법 서둘러야	부산일보	고객차 몰다 음주단속 걸리기도, 피해민원, 교통사고 계속 늘어
40	'14.3.31	고객정보 빼내 사고판 대리운전업체 무더기 적발	국제신문	휴대전화번호와 목적지 등 개인정보 매매 업체 관계자 적발
41	'14.4.1	개인정보불법거래한대리운전업체대표등 무더기 검거	아시아투데이	고객정보 수집 매매 적발
		대리운전 고객정보 부산서 수백만건 유출	부산일보	"

자료 출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

## 4.2 주요 쟁점사항

### 가. 대리운전 시장의 관리체계 부재

- 대리운전업은 자유업으로 대리운전업체 및 운전자의 등록이 필요하지 않고, 대리운전업체, 운전자 및 이용자 현황에 대한 통계가 부재한 상황임
- 대리운전자에 대한 자격요건이 부재하여 대리운전자의 범죄 예방을 위한 신원 파악이 불가능하고 부적격 운전자의 대리운전 시장 유입을 막을 수 있는 방법이 없는 상황임
- 대리운전자의 운전미숙, 서비스 의식 부족 등으로 교육 필요성이 제기되고 있으나, 교육에 대한 법적 요구, 교육 시행기관 부재 등으로 인해 대리운전 사고가 발생하고 있음

### 나. 무보험, 이중보험 등 대리운전 보험 관련 문제

- 대리운전업체는 관리 용이성, 이용자의 보험 해지 방지를 위해 대리운전 단체보험에 가입하도록 강요하고 있음
- 대리운전자가 2개 이상의 업체에 소속될 경우, 각 업체별로 단체보험을 가입하도록 요구되므로, 보험 중복가입에 따른 보험료 중복 납부가 불가피하게 됨
- 대리운전 이용자에 대한 보험 여부 사전 고지 의무가 없기 때문에, 이용자는 대리운전자의 보험가입 여부 및 책임 한도 등을 사전에 확인하기 어려우며, 사고 발생 시 업체 및 이용자가 피해보상에 대한 책임을 회피할 경우 피해가 발생할 수 있음
- 또한, 단체보험에 가입된 운전자가 업체를 통하지 않고 노상 영업으로 대리운전 서비스를 제공하거나, 대리운전 고객 정보를 제3자에 양도하여 수행하게 하는 경우, 보험 적용이 되지 않아, 사고 발생 시 무보험에 따른 이용자 피해가 발생함

### 다. 범죄로 인한 이용자 및 운전자 피해

- 심야에 취객을 대상으로 영업을 한다는 대리운전의 특성, 대리운전자 자격조건이 부재하고, 업체의 관리가 부재하다는 점으로 인해 대리운전자에 의한 절도, 폭행, 성희롱 등의 범죄 발생 개연성 높음
- 또한 대리운전자를 대상으로 하는 취객에 의한 폭언, 폭행, 성희롱 등 범죄가 다수 발생하여 대리운전자 피해가 보고되고 있으나 보호 방안이 부재한 상황임

### 라. 대리운전업체-운전자간 갈등 문제

- 현재 대리운전분야의 법제정, 표준계약서 및 표준요금제 제정 등 제도적 지원이 부재한 상

황으로 대리운전자는 대리운전업체의 과도한 수수료 부과, 이중 보험료 납부, 부당한 계약해지 및 배차 제한 등에 대한 불만이 높음

- 특히 대리운전자의 수익은 수행하는 콜 수와 직접적인 관계가 있으며, 많은 콜을 수행하기 위해서는 복수의 업체 가입 및 복수의 프로그램을 사용하게 되며 이에 따른 수수료를 이중으로 납부하게 되는 구조로 이루어져 있음
- 대리운전자는 약 20% 수준의 대리운전 콜 알선 수수료를 납부하며, 매달 10만원 가량의 보험료, 4만원 가량의 관제 프로그램 사용료에 셔틀 이용료를 지불하는 등 수수료 부담이 커 수수료를 완화하고 표준요금제를 도입해달라고 지속적으로 요구해오고 있음
- 대리운전업체의 경우, 대리운전자의 고객과의 마찰, 불성실한 태도, 사고 발생 시 사고 비용을 내지 않고 잠적하는 행위 등으로 인한 불만이 높은 상황임

#### 마. 대리운전자-이용자간 갈등 문제

- 대리운전자와 이용자의 갈등으로 대리운전자가 운행을 완전히 종료하지 않고 차량을 떠나는 경우, 차량 대피를 위해 이용자가 불가피하게 음주운전을 하게 되는 상황이 지속적으로 보고되고 있음
- 긴급대피를 위해 불가피한 상황이라고 인정되는 경우 운전자가 음주운전으로 처벌되지 않으나, 이용자가 음주운전을 하게 되는 위험한 상황이 발생하는데 대한 근본적인 대책은 되지 못함
- 대리운전자가 운행을 완전히 종료하지 않고 차량을 떠나는 상황을 방지하기 위한 규정, 대응방안 등의 모색이 필요한 상황임

## 제2절 국내 대리운전 관련 제도 추진 현황

### 1. 국내 대리운전 관련 제도 추진 현황

- 제16대 국회에서 대리운전 제도화 요구로 관련 법안 최초 발의(목요상 의원, '03.4), 이후 회기만료로 폐기
- '05년 노사정위원회에서 '대리운전 제도화'를 의제로 채택, 관련부처에 통보
- 제17대 국회에서 「대리운전법안」('05.4 정의화 의원), 「대리운전업 및 운전자 관리에 관한 법률안」('06.10 송영길 의원) 발의하였으나 임기만료로 폐기
- '07.2월 국토교통부를 주관기관으로 정하고 보험가입확대, 대국민 홍보 캠페인, 부조리센터 설립·운영, 보험정보 제공을 내용으로 하는 등 자율규제사업을 시행
  - '08년 자율규제사업에 평가(한국교통연구원)에서는 자율규제사업을 수행에도 불구하고 문제점이 개선되지 않는 항목과 자료 수집이 불가하여 평가할 수 없는 항목들이 존재하여 자율규제사업 보완안을 시행하도록 제시
  - 자율규제사업으로 해결되지 않는 대리운전 문제에 대해서는 법제화 추진이 필요하다고 판단
- '14년 국토교통부가 시행한 「대리운전 실태조사 및 정책연구」를 통해 대리운전업 현황 분석 및 대리운전 법제화 방안에 대한 연구가 수행됨
  - 대리운전 법제화 방안에 대한 계층별 분석 결과, 단기적으로는 민간협회 인가를 통한 제도화를 추진하고 장기적으로는 법제화를 추진하도록 제안하였음
- 16~19대에 걸쳐 대리운전 법안이 9차례 발의 되었으나 임기만료로 폐기되었으며, 20대 국회에서 1건의 대리운전 법안이 발의되어 현재 국회에 계류 중이나 '20년 5월 임기만료로 폐기될 예정임
- 특수형태 근로종사자 불공정 관행 개선 및 보호 강화를 위한 공정거래위원회 업무계획 발표('19.03)
  - 사각지대에 있는 특수형태 근로종사자 보호 강화를 위한 적용 대상 확대, 행위유형 추가 등 특수형태 근로종사자 심사지침 개정('19.09.30.)
  - 대리운전업계 연성규범(표준계약서) 마련을 통한 불공정한 거래관행을 개선하도록 권고

## 2. 대리운전업의 자율규제사업 추진

### 2.1 자율규제사업 추진 개요

- 대리운전업은 자율업종으로 시장에서 나타나는 문제를 법적 강제수단(법제화)보다는 자율규제를 통하여 선도하는 것이 바람직하다는 정부의 판단
- '07.2월 국무조정실 주관 관계부처 회의 시 대리운전 자율규제사업 추진계획 결정 및 주관부서로 국토해양부(現 국토교통부) 지정
- '07.6월 관계부처합동으로 대리운전 자율규제사업을 시행하고, '08년 상반기까지 자율규제사업 추진성과를 종합평가하여 실효성 여부에 따라 법제화를 논의하기로 합의
- 자율규제사업은 크게 6대 과제, 20개 세부사업으로 분류되었으며, 6대 과제는 대리운전보험 가입 확대, 보험가입증명 및 운전자 신분확인 서비스, 대리운전 이용자 홍보 및 교육, 대리운전자 생계침해형 부조리 방지, 캠페인·현장계도, 대리운전 실태조사로 구성

### 2.2 자율규제사업 추진 결과

- 「자가용 자동차 대리운전 자율규제 사업 평가(한국교통연구원, 2008)」에서는 대리운전 자율규제사업 추진 결과 대리운전 보험 가입확대 관련 추진과제는 대부분 시행되고 있으나, 대리운전협회 회원증 제작·패용의 시행이 미흡하고 판단하였음
- 대리운전자 생계침해형 부조리방지 관련 과제는 신고센터 운영 등 시행되고 있으나, 실질적으로 접수된 건수가 없는 등 실효성이 크지 않은 것으로 평가되었음
- 대리운전 보험가입 변화추이 조사는 잘 시행되고 있으나, 대리운전 시장동향 및 시장실태 조사, 법규위반, 범죄 발생통계 수집·분석은 미흡한 것으로 평가하였음

### 2.3 정책대안 설정 및 분석

- '07년 관계부처 합동 회의를 통해 법제화보다 자율규제를 통해 선도하는 것이 바람직하다고 판단하여 대리운전 자율규제사업을 추진하였으나, 문제점이 개선되지 않는 항목과 자료 수집이 불가하여 평가할 수 없는 항목들이 존재
- 대리운전업에 대한 보다 정확한 영업실태와 문제점 파악을 위해, 1. 자율규제사업을 보완하는 대안, 2. 통합적 법제화하는 방안이 제시되었음
- 자율규제 사업 평가(한국교통연구원, 2008)」에서는 단기적으로는 민간협회의 공인 등 자율규제사업 보완안을 시행하고, 장기적으로는 자율규제사업으로 해결되지 않는 대리운전 문제에 대해서는 법제화 추진이 필요할 것으로 제시

### 3. 대리운전 관련 의안 발의 현황

- 대리운전자에 처우 개선 및 이용자 권익 보호에 대한 지속적인 요구로 대리운전 관련 법이 '03년 처음 발의, 이후 20대 국회까지 총 10건 발의됨
- 그 중 9건이 회기 종료로 자동 폐기되었으며, '20.4월 현재 「대리운전법」 제정안 1건이 소관 위 접수 중인 상황이나 '20.5월 말 20대 국회 임기가 만료되면 회기 종료로 자동 폐기 예정
- 대리운전 관련 의안의 주된 내용은 대리운전업 등록, 대리운전자 신고, 대리운전 관련 협회 설립, 대리운전자 교육, 보험가입 의무화, 대리운전업체 약관 신고, 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 등으로 구성됨

[표 2-8] 대리운전 관련 의안 발의 현황

연번	의안명	제안일자	의결결과	주요 내용
1	자동차 대리운전자 관리에 관한 법률안(목요상의 원 등 37인)	2003-04 -04	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전자 신고제도</li> <li>• 대리운전자 협회 설립</li> <li>• 협회를 통한 교통안전교육 및 사고피해자 보호를 위한 공제사업 허가</li> <li>• 대리운전필증 미교부 또는 미비치 시 과태료 처분</li> </ul>
2	대리운전업법안 (정의화의원 등 12인)	2005-04 -11	철회	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고제도</li> <li>• 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 부과</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화 및 대리운전보험에 의한 보장 우선</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> <li>• 대리운전 등록 취소 또는 정지 시 전화번호 양도 대여 금지</li> </ul>
3	대리운전업 및 운전자관리에 관한 법률안 (송영길의원 등 11인)	2006-10 -18	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고제도</li> <li>• 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 부과</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화 및 대리운전보험에 의한 보장 우선</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> <li>• 대리운전 등록 취소 또는 정지 시 전화번호 양도 대여 금지</li> </ul>

4	대리운전업 및 운전자관리에 관한 법률안 (송영길의원 등 23인)	2008-09 -16	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고제도</li> <li>• 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 부과</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화 및 대리운전보험에 의한 보장 우선</li> <li>• 택시운송사업 조합 등 관련 업계와 대리운전 이용 요금 협의 및 신고</li> <li>• 대리운전 자격 부정 취득 처벌 규정</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> </ul>
5	대리운전업법안 (손숙미의원 등 10인)	2009-06 -03	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건, 교육 및 운전적성정밀검사 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고제도</li> <li>• 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 부과</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화 및 대리운전보험에 의한 보장 우선</li> <li>• 택시운송사업 조합 등 관련 업계와 대리운전 이용 요금 협의 및 신고</li> <li>• 대리운전 협회 설립 허가</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> </ul>
6	대리운전업법안 (정의화의원 등 12인)	2009-10 -23	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고제도</li> <li>• 보험가입 증명서 및 요금표 고지 의무 부과</li> <li>• 대리운전업자의 대리운전자에 대한 부당이득 취득 금지</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화 및 대리운전보험에 의한 보장 우선</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> <li>• 대리운전 등록 취소 또는 정지 시 전화번호 양도 대여 금지</li> </ul>
7	대리운전업법안 (강기윤의원 등 10인)	2012-09 -07	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고 제도</li> <li>• 대리운전약관 신고 제도</li> <li>• 대리운전자 신고필증 소지 의무 부과</li> <li>• 대리운전업협회 설립 허가</li> <li>• 대리운전업자의 대리운전자에 대한 부당이득 취득 금지</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> </ul>

8	대리운전업법안 (문병호의원 등 12인)	2013-07 -04	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고 제도</li> <li>• 대리운전약관 신고 제도</li> <li>• 대리운전자 신고필증 소지 의무 부과</li> <li>• 대리운전 등록 취소 또는 정지 시 전화번호 양도 대여 금지</li> <li>• 대리운전업협회 설립 허가</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> </ul>
9	대리운전업법안 (이미경의원 등 18인)	2013-07 -29	임기만료 폐기	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 대리운전약관 신고 제도</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화</li> </ul>
10	대리운전업법안 (원혜영의원 등 11인)	2016-08 -22	소관위 접수 중	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대리운전업 등록 제도</li> <li>• 대리운전 가능 자동차 범위 제한</li> <li>• 대리운전 자격요건 및 교육 의무화</li> <li>• 소속된 대리운전자 신고 제도</li> <li>• 대리운전약관 신고 제도</li> <li>• 손해배상 보험가입 의무화</li> <li>• 대리운전자 신고필증 소지 의무 부과</li> <li>• 대리운전업협회 설립 허가</li> <li>• 대리운전업 미등록 및 보험 미가입 시 처벌 규정</li> </ul>

## 제3절 국외 대리운전 관련 제도

### 1. 일본의 대리운전 관련 제도

- 일본의 대리운전
  - 일본의 대리운전은 법률에 의한 규제가 없었기 때문에 과속운전 및 사고발생으로 인한 책임 보상이 문제가 되었으며, 그 외 무허가 택시유사 영업, 요금의 부정수수, 손해배상보험의 미가입, 폭력단에 의한 피해 등의 문제가 지적됨
  - 또한, 대리운전 업체는 신규 업체의 시장진입을 저지하기 위해 정부에 공익법인의 설립과 법제화 등을 지속적으로 요구('85~'93)
- 자가용자동차 운전대행법
  - 경찰청과 운수성은 공동으로 “운전대행업 지도방침 및 적정한 운전대행업자 본연의 자세에 대하여”라는 행정지침을 제정, 업계 실태파악, 운전대행보험의 가입 등을 지도·감독함
  - 경찰청과 운수성은 사단법인 전국운전대행협회의 설립을 공동으로 허가('96.3월)하고, 우량사업자추천제도 등 자율규제사업을 '99년까지 추진함
  - '00년 5월에 도로운송법 및 택시업무 적정화 임시조치법의 일부를 개정하는 법률의 부속결의 과정에서 자동차 운전대행업에 대한 법규제의 필요성이 포함됨
  - 이후 자동차 운전대행업 업무의 적정한 운영, 교통안전 및 이용자 보호를 위해 '02.6월 「자동차운전대행업의 업무 적정성에 관한 법률안」을 공포·시행하였음
- 운전대행법의 주요 내용
  - 자동차운전대행업은 경찰청의 인정 필요
  - 고객차량의 대행운전자는 택시와 같은 보통2종 면허 취득 의무
  - 운전대행보험은 가입 필수(수반자동차 보험가입의무 없음)
  - 각 업체별 안전운전관리자 선임 필수
  - 이용자에게 사전 운행요금 설명의무
  - 대행차량에 일정표시(야광 대행운전표지) 의무화
  - 법규위반 시 1년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금부과

[표 2-9] 한·일 대리운전법 비교

구분	한국(원혜영 의원안, 2016년 발의)	일본
법안 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전 서비스의 질을 향상시키는 동시에 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익 보호</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>자동차운전대행업무의 적절한 운영을 확보하고 교통안전·이용자 보호 도모</li> </ul>
업체관리 및 업체의무	<ul style="list-style-type: none"> <li>등록제: 영업소의 소재지를 관할하는 시·도에 등록 후 영업 -시·도지사는 등록필증 교부</li> <li>업체등록을 위해 결격사유(피성년후견인, 파산선고 후 복권되지 않은 자)가 없어야 할 것</li> <li>등록된 전화번호를 양도·대여금지, 운전자에 대한 부당이득 취득 금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>인정제: 지방 공안위원회에서 인정을 받아 영업(인정증 교부)</li> <li>결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등)가 없고, 보험에 가입해야 하며</li> <li>안전운전관리자를 선임해야 하며, 영업시 수반차량 동행 의무화</li> </ul>
대리운전자 자격 요건	<ul style="list-style-type: none"> <li>만 21세 이상, 운전면허 보유, 운전경력 3년 이상, 결격사유(강력범죄, 특정범죄가중처벌, 마약류 관리법, 성폭력범죄 처벌특례법, 아동청소년 성보호법 등에 의해 금고형 이상의 형을 선고·집행 종료로부터 2년 이내) 없어야 할 것 -시·도지사는 운전자에게 자격증 교부</li> <li>교육이수, 교육이수 증명서 교부</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2종 면허 취득 의무화(우리의 제1종 면허와 동일)</li> <li>운전경력 및 교육이수 의무는 없으나, 결격사유(금치산자, 한정치산자, 중범죄 등)에 해당되지 않아야 함</li> </ul>
대리운전자 신고	<ul style="list-style-type: none"> <li>업체는 소속 운전자를 시·도지사에 신고 -시·도지사는 신고 받은 운전자 각각에 대해 신고필증 교부</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>소속 대리운전자 신고 조항 없음 -다만, 운전자의 명부, 자동차 운전에 관한 서류를 비치하여 필요사항 기재</li> </ul>
보험가입	<ul style="list-style-type: none"> <li>업체 또는 운전자가 보험가입 의무화 -차주의 자동차보험보다 대리운전보험을 우선적으로 적용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>업자의 보험가입 의무화 -업자는 운행에 의하여 발생하는 이용자의 피해를 배상하기 위한 조치를 해야 함</li> </ul>
대리운전자 준수사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>신고필증을 지니고 있어야 함</li> <li>대리운전자자격증, 신고필증을 다른 이에게 양도 금지</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>사전에 요금, 약관, 서비스조건에 대해 고객에게 사전설명</li> </ul>
약관	<ul style="list-style-type: none"> <li>업체등록 시 약관을 정해 시·도지사에 신고 -범칙금의 납부, 대리운전보험 가입, 대리운전자의 처우와 근무조건에 관한 사항을 포함</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>영업개시 전 약관을 정해 영업소에 게시해야 하며, 국토교통성이 정한 표준약관을 준수해야 함</li> </ul>
민간단체	<ul style="list-style-type: none"> <li>대리운전종사자는 국토교통부장관의 설립인가를 받아 대리운전연합회 설립 가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>별도조항 없음</li> </ul>
등록취소	<ul style="list-style-type: none"> <li>거짓이나 부정한 방법으로 등록, 대리운전자 미신고, 소속 운전자가 보험에 가입하지 않고 영업, 고객의 자동차가 아닌 차를 운전하도록 한 경우 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>부정한 방법으로 등록, 3개월 이상 행방불명 등</li> </ul>
운전자 자격 취소	<ul style="list-style-type: none"> <li>부정한 방법으로 자격증 취득, 대리운전 중 고의나 중대과실로 교통사고를 일으켜 사람을 사망 또는 다치게 한 경우 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>별도조항 없음(운전자 자격증 없음)</li> </ul>

일본사례 자료 출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

## 2. 중국의 대리운전 관련 제도

- 2000년대 초까지 중국은 음주운전에 대한 낮은 처벌로 대리운전 서비스는 수요가 매우 적고 시장규모도 매우 작았음
  - '08년 베이징 올림픽과 '10년 제11기 전국인민대표대회 상무위원회에서 형법을 수정하면서 음주운전을 범죄행위로 지정, 단속 및 처벌을 강화하면서 대리운전 수요가 폭발적으로 증가함
  - 음주운전이 단순 과태료가 아닌 형법에 따른 벌금형과 심지어 구속까지 가능하며, '11.5월 이후로는 음주운전자가 형사처벌까지 받는 경우가 증가함
  
- 인터넷 보급과 모바일 어플리케이션의 발달로 대리운전 서비스 접근성 개선
  - 베이징, 청두 등 중국의 대도시를 중심으로 대리운전 서비스를 제공하는 업체가 폭발적으로 증가
  - 인터넷 보급과 모바일 어플리케이션 발달로, 정확한 이동거리 및 자신의 위치, 예상 도착시간 등을 알 수 있고 간편결제의 발달로 대리운전 서비스 사용량 증가
  
- 중국 대리운전 시장규모에 따른 사고 감소
  - '대리운전 발전 백서(칭화대학법학원, 2016)'에 따르면, '16년 기준 중국의 대리운전 서비스 이용량은 약 2억 5,300만건 수준으로, 시장규모는 154억 위안에 달함
  - 대리운전 서비스 사용 증가에 따라 '16년 교통사고가 전년 대비 350만건 이상, 음주운전 처벌자가 83만명 이상 감소하였으며 재산피해는 약 452억 위안가량 줄어듦
  
- 대리운전에 대한 법과 규제, 담당 부처 지정 등이 새로운 이슈로 부각되고 있음
  - 베이징에서는 '베이징시 음주대리운전 서비스 시장을 규범화하자'는 제안 이후 대리운전 관련 조례를 제정하는 방안이 검토되기 시작
  - 허페이시에서는 대리운전자에 대한 자격조건이 엄격해 현지 호구(호적)자에 한해 5년 이상 운전경력과公安교통대가 지정하는 훈련과 기능테스트 등을 거쳐야 하는 것은 물론 거주과 출소의 무범죄 조회기록이 있어야 하고 대리운전 이용자가 승하차시 서비스카드 서명을 하도록 함

### 3. 미국의 대리운전 관련 제도

- 미국은 음주로 인하여 운전이 곤란한 자에게 안전지원 프로그램을 민간수준에서 운영
  - 인구 밀도가 낮은 미국의 교외지역에서는 고객의 차량을 운전해주고 다른 고객에게로 이동하기 어려워 대리운전 유료서비스가 활성화되기 어려운 환경임
  - 인구 밀도가 높은 대도시를 중심으로 독자적인 대리운전 서비스를 제공하는 업체가 등장하여 빠른 속도로 확산중이나, 아직 법규제 단계에는 이르지 못함
- 지명운전자 프로그램(Designated Driver Programs)
  - 법적 제도가 아닌 정부가 교통안전측면에서 권장하는 프로그램으로 지역공동체가 자율적으로 운영하도록 하는 음주운전 방지 프로그램임으로, 두 명 이상의 음주자 그룹에서 술을 마시지 않는데 동의한 특정인(지명 운전자, Designated driver)이 음주 종료 후 그룹의 다른 사람들을 집까지 안전하게 수송하여 주는 프로그램임
  - 지명운전자의 선정 방식은 1. 주류제공자가 지명운전자를 음주자에게 소개하거나 (Server-based DDPs), 2. 사적인 파티, 체육행사 등과 같이 비공식적인 자리에서 음주자들이 자체적으로 지명운전자를 결정하는 방식(Drinker-based DDPs), 3. 지역의 광범위한 참가자에 의해 결성된 조직이 지명운전자를 준비하는 방식(Community-wide DDPs)이 있음
- 제3자가 태워주기 프로그램(Ride Service Program)
  - 무료 또는 유료에 의한 음주자 안전귀가 지원 프로그램(Ride Service Programs : RSPs)으로, 1. Topsy Taxi Program, 2. Sober Cab, 3. I'm Smart 등이 있음
  - Topsy Taxi Program : Colorado주 Pitkin County의 Aspen에서 1983년 처음 시작, 경찰관이나 술집 지배인이 음주로 인하여 운전이 불가능한 자를 발견한 경우 택시를 불러서 주취자를 숙소로 이동시키는 프로그램으로 이 프로그램을 위하여 조성된 지역사회의 기부금에서 비용이 지불되는 시스템
  - Sober Cab : Minnesota주의 Minneapolis와 St. Paul에서 매년 12월 25일부터 1월1일까지 공휴일에만 운영되는 무료 프로그램으로, 병원 연합회가 택시회사와 계약을 맺어 운영, 기타 운영방식은 Topsy Taxi Program과 유사함
  - I'm Smart : New York주의 Onondaga & Oswego County와 인근 20마일 범위 내에서 연중 무휴 24시간 운영되는 회원제 유료 대리운전 영업방식으로, 회원이 주취 후 숙소까지의 이동을 원하는 경우 2인 1조의 운전자가 차량과 함께 배치되어 운전자 중 1인이 회원이 승차한 회원의 차를 운전하여 주고 배치된 차량으로 복귀하는 방식임

#### 4. 영국의 대리운전 관련 제도

- 영국에서는 자전거를 활용한 대리운전 서비스 방식이 자율적으로 운영되고 있으며, 아직 법규제 단계에는 이르지 못함
- 대리운전업체로는 스쿠터맨(SCOOTERMAN)이 널리 알려져 있음
  - 영국 대도시에 광범위하게 체인망을 가지고 있는 대리운전 업체인 ScooterMan은 Leeds, London 등 영국의 9여개의 대도시에 체인망을 가지고 사업영역을 확장 중
  - ScooterMan에 가입된 대리운전자는 40~80cc 크기의 스쿠터를 이용하여 이동하며, 이 스쿠터는 4개 조각으로 분해한 후 특수 가방에 넣어 차주의 트렁크로 수납하는 형태임
  - ScooterMan의 대리운전 기사는 종합보험에 가입하여 사고발생시 고객의 피해를 보상하는 장치를 마련하고 있음
  - ScooterMan에서 요구하는 대리운전자의 기본적인 조건으로는 나이 만 22세 이상, 최소 1년 이상의 운전 경력 및 면허 소지, 최소 6개월 이상의 해당 도시 운전 경력 및 오토바이 운전 경력, 주 3일 이상 근무 가능할 것 등이 있음

#### 5. 스위스의 대리운전 관련 제도

- 1990년 교통사고 예방의 일환으로 “빨간코 프로그램(rot nase)”이라는 비영리 자원 봉사 서비스 형태로 운영됨
  - 자원봉사자들이 음주자의 귀가를 돕는 방식으로, 음주가 많은 크리스마스 시즌부터 다음해 1월 1일까지 서비스를 운영함
  - 대리운전이용자들이 자원봉사자에 내는 팁은 전액 사회복지 및 청소년, 스포츠를 관장하는 비영리단체에 기부됨

[표 2-10] 국외 대리운전 관련 제도(요약)

구 분	일본	미국		영국	스위스
명 칭	자동차 대리운전업	지명운전자 프로그램 (Designated Driver Program)	음주자안전귀가 지원프로그램(Ride Service Program:RSPs)	자전거 활용 대리운전	빨간코(rot nose) 프로그램
운 영 주 체	경찰청, 국토교통성	지역공동체 자율운영 (정부권장)	각 지역단체 자율 운영	자율적 운영	비영리 자원봉사서비스
운영·이용 규모	<ul style="list-style-type: none"> <li>운전자수: 64,563명</li> <li>사업자수: 5,999개소</li> <li>업체수반차량: 23,707개 ('06년 3월 기준)</li> </ul>	술을 마시는 성인의 53%이용	전국 300여개 프로그램	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>자원봉사자: 약 2,000여명</li> <li>이용객: 4,000여명</li> </ul>
운 행 방 법	<ul style="list-style-type: none"> <li>2인1조의 대리운전자가 수반차량을 동반하여 음주자와 차를 목적지에 도착시킨 후 수반차량을 이용하여 귀가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>두 명 이상 음주 시 술을 마시지 않기로 동의한 특정인이 음주 종료 후 다른 사람들을 안전하게 수송하여 줌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tipsy Taxi Program -주취판정에 고도로 훈련된 경찰관이나 술집 지배인이 음주로 인하여 운전이 불가능한 자를 발견한 경우 택시를 불러서 주취자를 숙소까지 안전하게 인도</li> <li>I'm Smart -2년 기한의 유료 회원제로 가입자에 한해 2인 1조의 운전자가 차량과 함께 배치되어 회원차를 운전하여 주고 배치된 차량으로 복귀</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>대리운전자가 음주 고객을 귀가시킨 뒤 자전거를 타고 돌아오는 서비스</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>자원봉사자들이 음주운전자의 귀가를 도움</li> </ul>
비 용	택시요금의 약 1.5배~2배	무료	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tipsy Taxi Program :무료(지역사회의 기부금에서 지불)</li> <li>I'm Smart: 2년 회원 가입비 \$48, 1회이용비 \$38</li> </ul>	택시요금에 비해 비쌌	무료
운 영 시 기	연중무휴	연중무휴	프로그램에 따라 연중무휴 또는 기간운영	연중무휴	크리스마스시즌~ 다음해1월1일까지
법제화	○ (운전대행업)		×	×	×
협 회	○ (전국운전대행협회)		×	×	×

자료 출처 : 자가용자동차 대리운전 발전방향 연구(중앙경제연구원, 2009)

## 제3장 대리운전업 실태조사



## 제3장 대리운전업 실태조사

### 제1절 조사 개요

#### 1. 조사 목적

- 대리운전 사업체, 운전자 및 이용자를 대상으로 대리운전 실태조사를 실시하여 대리운전업 관련 문제점 분석 및 정책방안 마련의 근거자료로 활용하고자 함

#### 2. 조사 설계 및 과정

- 대리운전 사업체의 모집단 파악을 위해 (주)KTcs<sup>3)</sup>로부터 대리운전으로 업체명이 등록된 전화번호 목록 4,451개를 구입한 후 시도별로 동일한 상호명 등 중복업체를 제거하여, 총 3,058개의 전국 대리운전업체를 확인
- 대리운전 이용자의 모집단 파악을 위해 KOSIS의 국토교통부 시도별 자동차등록현황보고 자료를 활용

[표 3-1] 실태조사 지역별 모집단 분포

지역	KT전화번호 <sup>4)</sup> (2020년 2월 4일 기준)		국토교통부 자동차등록현황보고 <sup>5)</sup> (2019년 12월 기준)	
	업체 수(개)	구성비(%)	승용차 등록대수(대)	구성비(%)
서울	143	4.7	2,538,890	14.0
부산	51	1.7	1,077,838	6.0
대구	62	2.0	967,158	5.4
인천	61	2.0	1,084,566	6.0
광주	63	2.1	544,455	3.0
대전	42	1.4	548,521	3.0
울산	54	1.8	467,645	2.6
세종	22	0.7	141,324	0.8
경기	334	10.9	4,658,015	25.8
강원	323	10.6	580,566	3.2
충북	298	9.7	629,115	3.5
충남	314	10.3	833,189	4.6
전북	190	6.2	684,714	3.8
전남	293	9.6	664,639	3.7
경북	366	12.0	1,055,185	5.8
경남	254	8.3	1,315,862	7.3
제주	188	6.1	280,041	1.5
합계	3,058	100.0	18,071,723	100.0

3) KT 유무선전화 운영 업체로 450만 114 전화번호 DB 구축 및 전화번호 다량 안내 서비스 제공

4) ㈜케이티씨에스의 114 전화번호안내서비스 중 다량안내서비스를 이용하여 업체명에 '대리운전'이 포함된 업체수를 파악, 이 중 동일권역 내 중복업체를 제거하여 전국의 대리운전업체 수를 파악

5) KOSIS 국가통계포털의 국토교통부 시도별 자동차등록대수현황 중 지역별 승용차 등록 대수를 파악

- 조사 설계 단계에서는 지역별 대리운전 업체 수에 근거하여 대리운전 업체의 조사 표본을 비례배분하고, 대리운전 운전자 및 이용자는 지역별 자동차 등록대수에 비례할 것으로 가정하여 지역별 표본배분 하는 것으로 설계되었으나, 대리운전업체의 협조 부족과 지역별 회수 부수 미충족 등으로 표본 수를 다소 재조정함

[표 3-2] 실태조사 설계

구분	사업체	운전자	이용자
조사 대상	대리운전 사업체	대리운전자	대리운전 이용 경험자
조사지역	전국		
조사 방법	온라인 조사	온라인 조사	온라인 조사
표본배분	지역별 사업체 구성비에 근거한 비례배분	지역별 승용차 등록대수에 근거한 비례배분	
유효표본	95개소	700명	500명
조사 기간	2020. 2. 13 ~ 2020. 3. 2		2020. 2. 6 ~ 2020. 2. 12

[표 3-3] 실태조사 지역별 조사 표본수

지역	사업체수		운전자수		이용자수	
	개소	비율(%)	인	비율(%)	인	비율(%)
서울	14	14.7	99	14.1	70	14.0
부산	2	2.1	43	6.1	30	6.0
대구	2	2.1	37	5.3	27	5.4
인천	11	11.6	43	6.1	30	6.0
광주	4	4.2	21	3.0	15	3.0
대전	4	4.2	21	3.0	15	3.0
울산	2	2.1	18	2.6	13	2.6
세종	1	1.1	5	0.7	4	0.8
경기	28	29.5	183	26.1	129	25.8
강원	2	2.1	16	2.3	16	3.2
충북	3	3.2	24	3.4	17	3.4
충남	8	8.4	32	4.6	23	4.6
전북	6	6.3	27	3.9	19	3.8
전남	5	5.3	26	3.7	18	3.6
경북	0	0.0	42	6.0	29	5.8
경남	2	2.1	52	7.4	37	7.4
제주	1	1.1	11	1.6	8	1.6
합계	95	100.0	700	100.0	500	100.0

### 3. 조사 내용

- 조사 대상별 조사 항목은 아래 표와 같음

[표 3-4] 실태조사 대상별 조사 항목

조사 항목	구분		
	사업체	운전자	이용자
대리운전자 평균 근무기간	0		
대리운전자 이직 횟수 및 이직 이유	0		
대리운전자 보험관리 및 보험가입률	0		
국세청 사업등록 여부	0		
대리운전 요금 산정기준	0		
대리운전 경력		0	
소속업체 및 계약서 수		0	
이용 중인 대리운전 관제프로그램		0	
대리운전 평균 운행횟수 및 운행시간대		0	
대리운전 보험가입 여부		0	
대리운전 관련 교육경험		0	
대리운전업체 이직경험		0	
4대보험 적용 여부	0	0	
콜 목표 횟수 달성 요구	0	0	
대리운전 알선 수수료	0	0	
운행 종료 후 이동수단		0	
단체보험 가입 요구	0	0	
대리운전 보험 개선점	0	0	
콜 취소 시 운전자 제재	0	0	
프로그램 사용료 및 수수료	0	0	
예치금 또는 충전금 환불 여부	0	0	
대리운전 교통법규 위반	0	0	0
대리운전 교통사고	0	0	0
대리운전 이용 중 피해		0	0
대리운전업의 문제점	0	0	
대리운전업의 법제화 필요성 및 효과	0	0	0
대리운전자 자격제도 도입 필요성	0	0	0
대리운전 민간단체 설립 시 가입의향	0	0	
대리운전 관련 애로사항 및 의견	0	0	0
대리운전 서비스 이용 이유 및 이용 횟수			0
대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리			0
대리운전 서비스 주 이용 요일 및 시간대			0
대리운전 운전자 및 업체 선택 방법			0
대리운전 서비스 선택기준			0
대리운전자 정보 사전공지 여부			0
업체를 통하지 않은 대리운전기사 서비스 이용 경험			0
대리운전 서비스 만족도			0
안내받았던 요금 외 추가요금			0
피해 예방을 위한 대책			0
대리운전 서비스 개선점			0

## 4. 응답자 특성

### 4.1 대리운전 사업체

- 조사된 사업체는 총 95개 업체로 전국 총 대리운전업체(3,058개)의 약 3.1%에 해당함

[표 3-5] 실태조사 대상 사업체 응답자 특성

구분		사례수(명)	비율(%)
전 체		95	100.0
운행범위	전국	10	10.5
	수도권	9	9.5
	해당 시/도 <sup>6)</sup>	76	80.0
연합업체 수 <sup>7)</sup>	1개 업체	27	28.4
	2-14개 업체	30	31.6
	15-99개 업체	21	22.1
	100개 업체 이상	17	17.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	13.7
	10-30명 미만	25	26.3
	30-50명 미만	2	2.1
	50-100명 미만	11	11.6
	100명 이상	44	46.3
사업장 소재지	서울	14	14.7
	인천/경기	39	41.1
	부산/울산/경남	6	6.3
	대구/경북	2	2.1
	대전/세종/충청	16	16.8
	광주/전라	15	15.8
	강원/제주	3	3.2

6) 운행범위가 사업체가 소재한 시/도 내에 한정

7) 동일한 프로그램을 사용하는 대리운전업체들 중 고객의 콜 정보를 공유하는 업체들의 '연합(또는 얼라이언스)'으로, 콜 정보, 대리운전기사 및 수수료 정책 등 공유

## 4.2 대리운전 운전자

- 조사된 대리운전자는 총 700명으로, 이 중 대리운전을 전업으로 하는 경우는 52.4%, 부업으로 하는 경우는 47.6%로 조사됨

[표 3-6] 실태조사 대상 운전자 응답자 특성

구분		사례수(명)	비율(%)
전 체		700	100.0
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	47.6
	하지 않음	367	52.4
주 영업지역	서울	99	14.1
	인천/경기	226	32.3
	부산/울산/경남	113	16.1
	대구/경북	79	11.3
	대전/세종/충청	82	11.7
	광주/전라	74	10.6
	강원/제주	27	3.9
성별	남자	678	96.9
	여자	22	3.1
연령대	20대	13	1.9
	30대	114	16.3
	40대	246	35.1
	50대	251	35.9
	60대 이상	76	10.9
운전 경력	5년 미만	180	25.7
	5년-10년 미만	89	12.7
	10년 이상	431	61.6
대리운전 수입	100만원 미만	132	18.9
	100-200만원 미만	342	48.9
	200-300만원 미만	170	24.3
	300-400만원 미만	43	6.1
	400만원 이상	13	1.9

### 4.3 대리운전 이용자

- 본인 소유의 차량을 소유하고 있으며 대리운전을 이용한 경험이 있는 일반인 총 500명을 대상으로 조사함

[표 3-7] 실태조사 대상 이용자 응답자 특성

구분		사례수(명)	비율(%)
전 체		500	100.0
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	33.0
	연 4~6회	160	32.0
	월 1회	114	22.8
	2주 1~2회	52	10.4
	주 2회 이상	9	1.8
성별	남자	294	58.8
	여자	206	41.2
연령대	20대	52	10.4
	30대	111	22.2
	40대	107	21.4
	50대	157	31.4
	60대 이상	73	14.6
거주지	서울	70	14.0
	인천/경기	159	31.8
	부산/울산/경남	80	16.0
	대구/경북	56	11.2
	대전/세종/충청	59	11.8
	광주/전라	52	10.4
	강원/제주	24	4.8
최종 학력	중졸 이하	4	0.8
	고졸	83	16.6
	대졸	362	72.4
	대학원졸 이상	51	10.2
직업	화이트칼라	308	61.6
	블루칼라	93	18.6
	자영업	45	9.0
	주부	34	6.8
	학생	4	0.8
	농림어업	4	0.8
	무직/기타	12	2.4
월평균 가구소득	100만원 미만	6	1.2
	100~200만원 미만	14	2.8
	200~300만원 미만	65	13.0
	300~400만원 미만	102	20.4
	400~500만원 미만	108	21.6
	500~600만원 미만	75	15.0
	600~700만원 미만	53	10.6
	700만원 이상	77	15.4

## 5. 실태조사 결과분석 보고서 구성

- 본 연구에서는 대리운전업체, 운전자, 이용자를 대상으로 실태조사를 수행한 『자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)』의 실태조사 결과와 본 연구의 실태조사 결과를 비교하여, 대리운전업계의 현황 변화를 시계열적으로 비교·분석하고자 하였음
- 2013년 실태조사와 본 연구의 실태조사 항목이 일부 상이하며, 비교 불가능한 항목에 대해서는 본 연구의 실태조사 결과만을 제시하였음

### 5.1 2013년 실태조사 개요

- 2013년 실태조사 시에는 (주)KTis로부터 대리운전으로 분류된 전화번호 목록 6,526개 전체를 구입, 이중 지역별로 동일한 상호명 등 중복업체를 확인 후 제거한 결과 전국에 3,851개의 대리운전업체수가 확인함
- 2013년 실태조사 설계 단계에서는 대리운전업체의 지역별 비율에 근거하여 대리운전업체의 조사 표본을 비례배분하고, 운전자는 지역별 자동차등록대수의 지역별 비율에 근거하여 비례 배분하는 것으로 설계되었으나, 설문 진행 시 어려움이 있어 표본조정이 불가피하였으므로 지역별 편중이 발생하였음

[표 3-8] '13년 실태조사 설계

구분	사업체	운전자	이용자
조사 대상	전국 소재 대리운전 사업체	전국 소재 대리운전 사업체 소속 대리운전자	대리운전 이용 경험자 - 30~50대
조사지역	전국(제주 제외)		
조사 방법	리스트 조사 - 전화컨택후 면접조사	현장/전화/유치/웹조사병행	온라인 패널조사
표본배분	지역별 사업체 구성비에 근거한 비례배분	지역별 승용차 등록대수에 근거한 비례배분	
유효표본	70개소	700명	1,000명
조사 기간	2013년 10월 2일 ~ 2013년 11월 22일		

출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-9] '13년 실태조사 지역별 조사 표본수

지역	업체수	비율	대리운전자	비율	이용자	비율
서울	5	7.1	203	29.0	166	16.6
인천/경기	14	20.0	248	35.4	299	29.9
대전/충청	13	18.6	84	12.0	114	11.4
광주/전라	11	15.7	33	4.7	104	10.4
대구/경북	8	11.4	39	5.6	116	11.6
부산/울산/경남	11	15.7	70	10.0	169	16.9
강원	8	11.4	23	3.3	32	3.2
총	70개	100%	700명	100%	1,000명	100%

출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

## 5.2 2013년 실태조사 응답자 특성

[표 3-10] '13년 실태조사 대상 사업체 응답자 특성

구 분		사례수(개)	비율(%)
전 체		70	100.0
운 행 범 위	전국	30	42.9
	수도권	11	15.7
	해당 시/도	29	41.4
연합업체수	1개 업체	28	40.0
	2-15개 업체	18	25.7
	15-99개 업체	8	11.4
	100개 업체이상	7	10.0
	모름/무응답	9	12.9
소속운전자수	10명 미만	37	52.9
	10-30명 미만	15	21.4
	30명-50명 미만	6	8.6
	50명-100명 미만	2	2.9
	100명 이상	5	7.1
	연합	5	7.1

출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-11] '13년 실태조사 대상 운전자 응답자 특성

구분		사례수(명)	비율(%)
전 체		700	100
성 별	남자	665	95.0
	여자	35	5.0
연 령 별	19-29세	10	1.4
	30대	68	9.7
	40대	311	44.4
	50대 이상	311	44.4
운 전 경 력 별	5년 미만	33	4.7
	5년-10년 미만	39	5.6
	10년 이상	627	89.6
	무응답	1	0.1

출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-12] '13년 실태조사 대상 이용자 응답자 특성

구 분		사 례 수	비 율
전 체		1,000	100.0
성 별	남성	693	69.3
	여성	307	30.7
연 령 별	30-39세	486	48.6
	40-49세	395	39.5
	50대 이상	119	11.9
지 역 별	서울	166	16.6
	인천/경기	299	29.9
	대전/충청	114	11.4
	광주/전라	104	10.4
	대구/경북	116	11.6
	부산/울산/경남	169	16.9
	강원	32	3.2
학 력 별	중졸이하	4	0.4
	고졸	107	10.7
	대졸	752	75.2
	대학원졸 이상	137	13.7
직 업 별	화이트칼라	737	73.7
	블루칼라	108	10.8
	자영업	85	8.5
	주부	58	5.8
	학생	1	0.1
	농/임/어/축산	3	0.3
	무직/기타	8	0.8
소 득 별	100만원 미만	8	0.8
	100-199만원	59	5.9
	200-299만원	140	14.0
	300-399만원	224	22.4
	400-499만원	206	20.6
	500-599만원	157	15.7
	600-699만원	78	7.8
	700만원 이상	128	12.8

출처 : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

## 제2절 대리운전업체 조사 결과

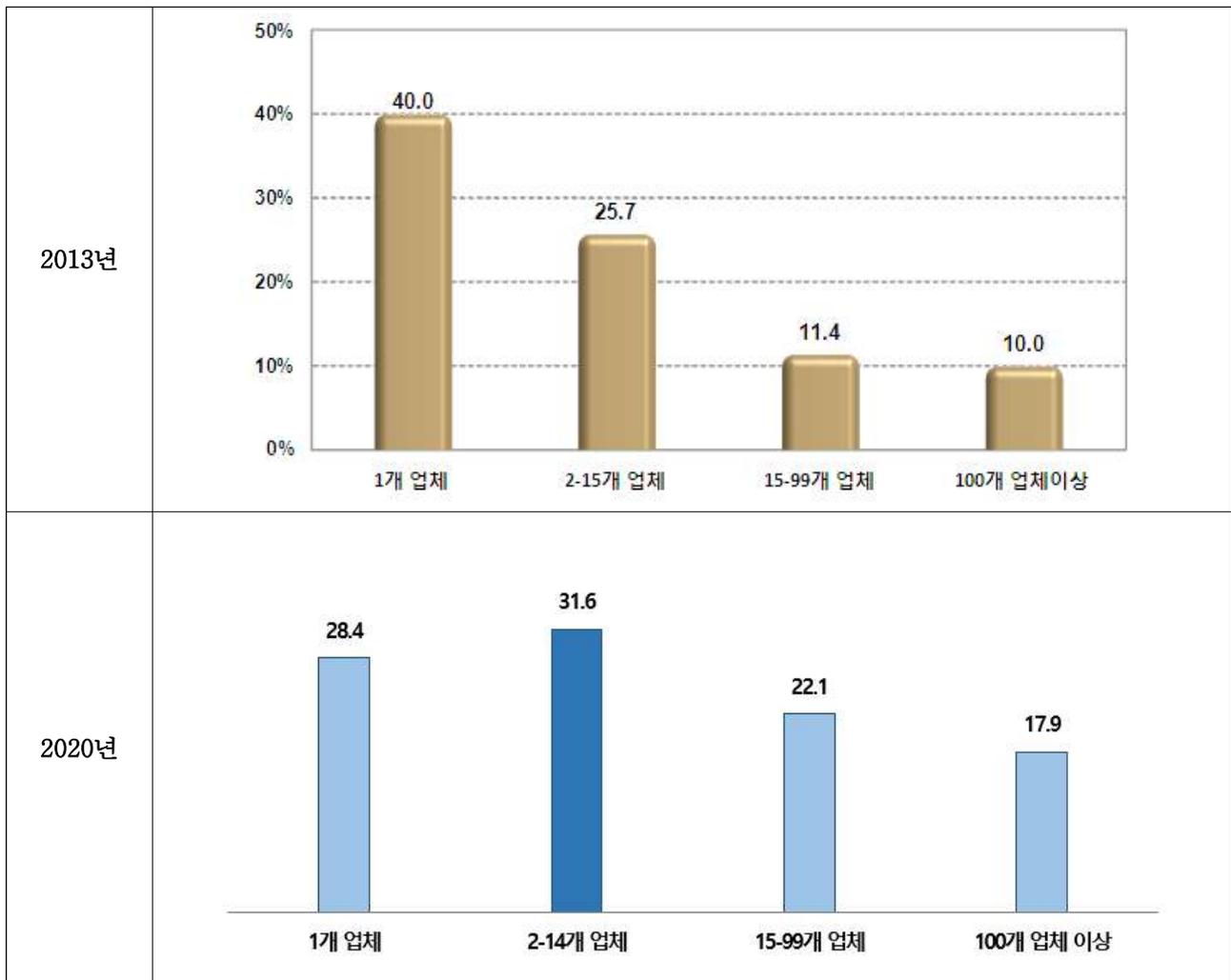
### 1. 일반 현황

#### 1.1 대리운전 연합업체 수

- 연합이란 동일한 프로그램을 사용하는 대리운전업체들 중 고객의 콜 정보를 공유하는 업체들의 '연합(또는 얼라이언스)'로, 콜 정보, 대리운전자 및 수수료 정책 등을 공유함
- 조사된 대리운전업체의 연합업체 수는 '2-14개 업체'가 31.6%, '1개 업체'가 28.4%를 차지, '13년 조사 시 '1개 업체'가 40.0%, '2-15개 업체'가 25.7%를 차지한데 반해 연합업체의 규모가 확대된 것으로 조사됨

[그림 3-1] 대리운전 연합업체 수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-13] 대리운전 연합업체 수 비교

구분		사례수	1개 업체	2-14개 업체	15-99개 업체	100개 업체 이상
'13년	업체수(개)	61	28	18	8	7
	비율(%)	100.0	45.9	29.5	13.1	11.5
'20년	업체수(개)	95	27	30	21	17
	비율(%)	100.0	28.4	31.6	22.1	17.9

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-14] '20년 대리운전 연합업체 수 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

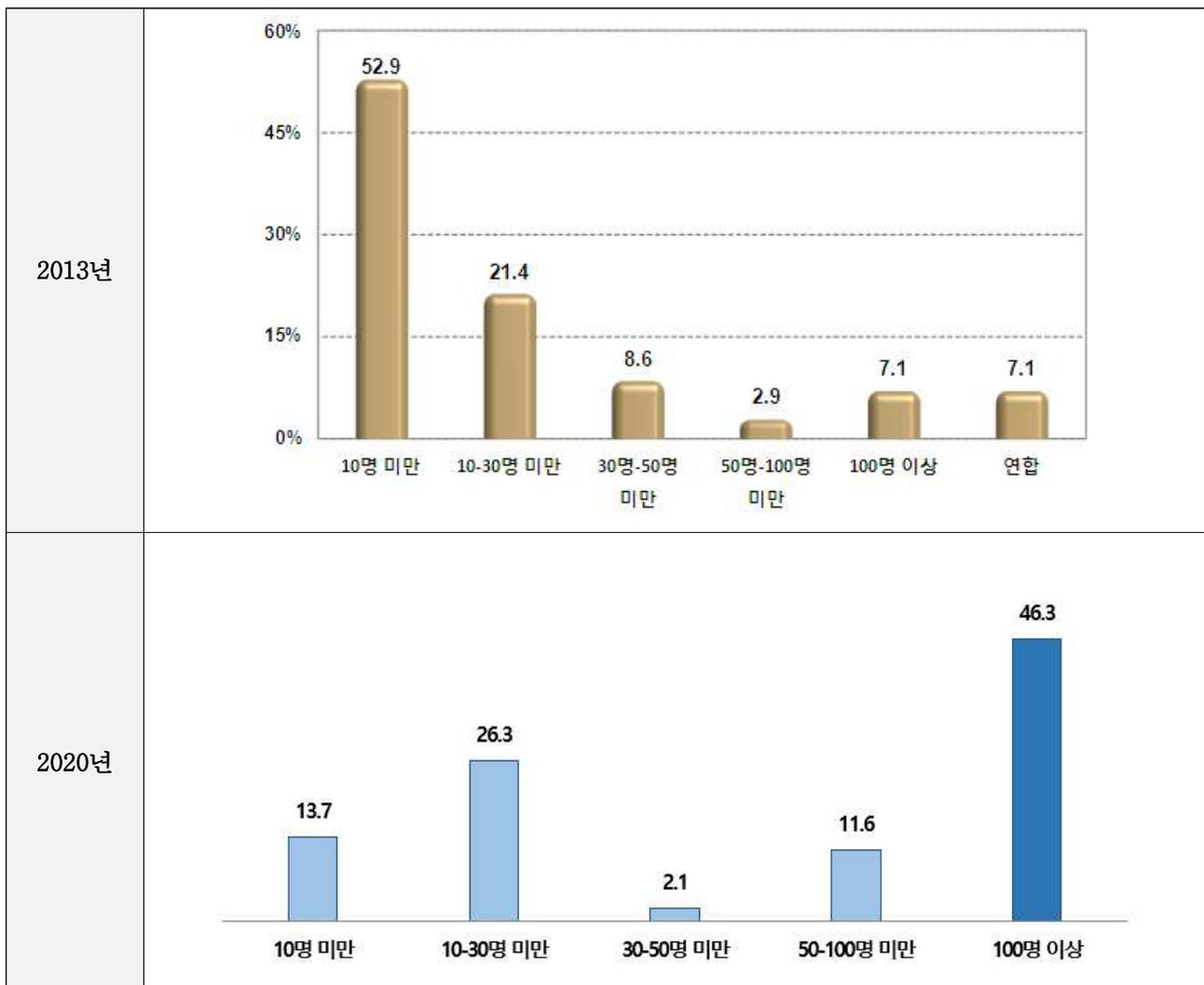
구분		사례수	1개 업체	2-14개 업체	15-99개 업체	100개 업체 이상
전 체		95	28.4	31.6	22.1	17.9
운행범위	전국	10	20.0	20.0	30.0	30.0
	수도권	9	11.1	33.3	55.6	0.0
	해당 시/도	76	31.6	32.9	17.1	18.4
연합업체 수	1개 업체	27	100.0	0.0	0.0	0.0
	2-14개 업체	30	0.0	100.0	0.0	0.0
	15-99개 업체	21	0.0	0.0	100.0	0.0
	100개 업체 이상	17	0.0	0.0	0.0	100.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	69.2	23.1	0.0	7.7
	10-30명 미만	25	60.0	32.0	8.0	0.0
	30-50명 미만	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	9.1	36.4	36.4	18.2
	100명 이상	44	4.5	29.5	34.1	31.8
사업장 소재지	서울	14	21.4	14.3	21.4	42.9
	인천/경기	39	20.5	33.3	33.3	12.8
	부산/울산/경남	6	33.3	16.7	16.7	33.3
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	100.0
	대전/세종/충청	16	31.3	50.0	12.5	6.3
	광주/전라	15	53.3	40.0	6.7	0.0
	강원/제주	3	33.3	0.0	33.3	33.3

## 1.2 소속 대리운전자 수

- '20년 대리운전업체의 소속대리운전자 수는 '100명 이상'인 업체의 비율이 46.3%로 가장 높았고, 다음으로 '10-30명 미만'(26.3%), '10명 미만'(13.7%) 등의 순으로 조사됨
- '13년 조사 시에는 '10명 미만'의 업체가 52.9%로 가장 높았고, '10-30명 미만'(21.4%), '20-50명 미만'(8.6%) 등의 순으로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년의 대리운전업체 소속 대리운전자의 수가 증가한 것으로 나타난 것은, 지난 6년간 업계의 경쟁이 심화되어 소규모 업체가 시장에서 퇴출된 결과로 해석하거나 혹은 본 연구의 실태조사 수행 시 전국대리운전협회의 협조를 통해 협회 소속의 대리운전업체에 주로 조사지가 배포되어 설문대상 구성 시 규모가 큰 업체에 편중되었을 것으로 추측할 수 있음

[그림 3-2] 소속 대리운전자 수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-15] 소속 대리운전자 수 비교

구분		사례수	10명 미만	10-30명 미만	30-50명 미만	50-100명 미만	100명 이상	기타
'13년	업체수(개)	70	37	15	6	2	5	5
	비율(%)	100.0	<b>52.9</b>	21.4	8.6	2.9	7.1	7.1
'20년	업체수(개)	95	13	25	2	11	44	-
	비율(%)	100.0	13.7	26.3	2.1	11.6	<b>46.3</b>	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

- '20년 대리운전업체당 평균(mean) 소속 운전자수는 159.4명이며, 소속 운전자수 중앙값(medium)은 80명으로 조사됨
- 본 연구에서는 대리운전업체 설문대상 구성 시 대규모 업체에 설문배당 편중이 있었을 것으로 판단하고, 업체당 소속 운전자수를 이용한 전국의 대리운전자수 추정 시, 대리운전업체 소속 운전자수 중앙값(80명/개소)을 사용함

[표 3-16] '20년 소속 대리운전자 수 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	10명 미만	10-30명 미만	30-50명 미만	50-100명 미만	100명 이상
전 체		<b>95</b>	<b>13.7</b>	<b>26.3</b>	<b>2.1</b>	<b>11.6</b>	<b>46.3</b>
운행범위	전국	10	0.0	20.0	0.0	20.0	60.0
	수도권	9	11.1	11.1	0.0	33.3	44.4
	해당 시/도	76	15.8	28.9	2.6	7.9	44.7
연합업체 수	1개 업체	27	33.3	55.6	0.0	3.7	7.4
	2-14개 업체	30	10.0	26.7	6.7	13.3	43.3
	15-99개 업체	21	0.0	9.5	0.0	19.0	71.4
	100개 업체 이상	17	5.9	0.0	0.0	11.8	82.4
소속 운전자 수	10명 미만	13	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	10-30명 미만	25	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	100명 이상	44	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0
사업장 소재지	서울	14	14.3	7.1	0.0	7.1	71.4
	인천/경기	39	17.9	20.5	2.6	17.9	41.0
	부산/울산/경남	6	0.0	33.3	0.0	0.0	66.7
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0
	대전/세종/충청	16	12.5	37.5	0.0	6.3	43.8
	광주/전라	15	13.3	46.7	6.7	0.0	33.3
	강원/제주	3	0.0	33.3	0.0	33.3	33.3

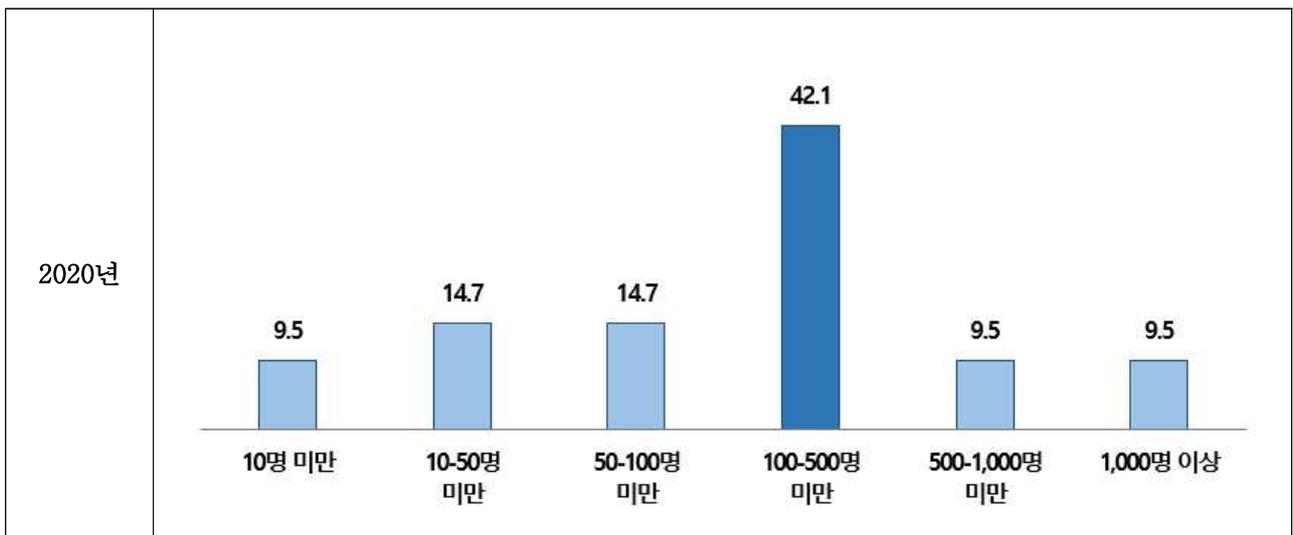
### 1.3 고객 수(콜 수)

#### 가. 일평균 콜 수

- '20년 대리운전업체의 일평균 콜 수는 '100-500명 미만'이 42.1%로 가장 높았고, 다음으로 '10-50명 미만'과 '50-100명 미만'(각 14.7%) 등의 순으로 높게 조사됨
- 업체당 평균(mean) 일일 콜 수는 313건이며, 업체당 일일 콜 수의 중앙값(median)은 150건으로 분석됨
- 업체별 운전자 1인당 일일 콜 수(=일일 콜 수/소속 운전자 수) 분석 결과 최대 240건/1인, 최소 1건/1인으로 분석되었으며, 이처럼 극단적인 결과가 발생하는 이유는 대리운전업체의 수익구조가 소속 운전자 영입을 통해 수익을 올리는 구조와 고객 콜 확보를 통해 수익을 올리는 구조로 구분되기 때문으로 판단할 수 있음

[그림 3-3] '20년 일평균 콜 수

(단위 : %)



[표 3-17] '20년 일평균 콜 수

구분		사례수	10명 미만	10-50명 미만	50-100명 미만	100-500명 미만	500-1,000명 미만	1,000명 이상
'20년	업체수(개)	95	9	14	14	40	9	9
	비율(%)	100.0	9.5	14.7	14.7	42.1	9.5	9.5

[표 3-18] '20년 일평균 콜 수 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

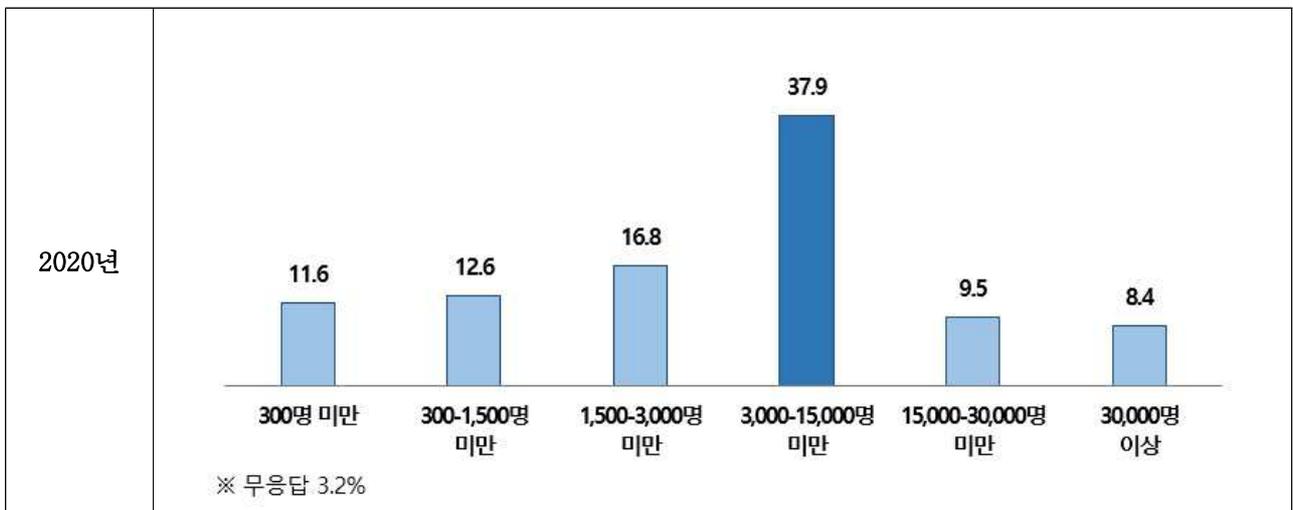
구분		사례수	10명 미만	10-50명 미만	50-100명 미만	100-500명 미만	500-1,000명 미만	1,000명 이상
전 체		95	9.5	14.7	14.7	42.1	9.5	9.5
운행범위	전국	10	0.0	10.0	0.0	80.0	0.0	10.0
	수도권	9	11.1	11.1	0.0	44.4	33.3	0.0
	해당 시/도	76	10.5	15.8	18.4	36.8	7.9	10.5
연합업체 수	1개 업체	27	18.5	40.7	22.2	14.8	3.7	0.0
	2-14개 업체	30	6.7	6.7	26.7	43.3	13.3	3.3
	15-99개 업체	21	4.8	4.8	0.0	71.4	9.5	9.5
	100개 업체 이상	17	5.9	0.0	0.0	47.1	11.8	35.3
소속 운전자 수	10명 미만	13	53.8	38.5	0.0	7.7	0.0	0.0
	10-30명 미만	25	4.0	36.0	40.0	20.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	0.0	0.0	18.2	72.7	9.1	0.0
	100명 이상	44	2.3	0.0	2.3	56.8	18.2	20.5
사업장 소재지	서울	14	7.1	7.1	0.0	57.1	14.3	14.3
	인천/경기	39	12.8	7.7	15.4	46.2	10.3	7.7
	부산/울산/경남	6	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	0.0	31.3	31.3	37.5	0.0	0.0
	광주/전라	15	20.0	33.3	6.7	20.0	13.3	6.7
	강원/제주	3	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3

나. 월평균 콜 수

- '20년 대리운전업체의 월 평균 콜 수는 '3,000-15,000명 미만'이 37.9%로 가장 높았고, 다음으로 '1,500-3,000명 미만'(16.8%), '300-1,500명 미만'(12.6%) 등의 순으로 높았음
- 업체당 평균(mean) 월간 콜 수는 8,916건이며, 업체당 월간 콜 수의 중잉값(median)은 4,000건으로 분석됨
- 업체별 운전자 1인당 월간 콜 수(월간 콜 수/소속 운전자 수) 분석 결과 최대 600건/1인, 최소 1건/1인으로 분석되었으며, 이처럼 극단적인 결과가 발생하는 이유는 대리운전업체의 수익구조가 소속 운전자 영입을 통해 수익을 올리는 구조와 고객 콜 확보를 통해 수익을 올리는 구조로 구분되기 때문으로 판단할 수 있음

[그림 3-4] '20년 월평균 콜 수

(단위 : %)



[표 3-19] '20년 월평균 콜 수

구분		사례수	300명 미만	300-1,500명 미만	1,500-3,000명 미만	3,000-15,000명 미만	15,000-30,000명 미만	30,000명 이상	무응답
'20년	업체수(개)	95	11	1	2	6	4	1	0
	비율(%)	100.0	11.6	12.6	16.8	37.9	9.5	8.4	3.2

[표 3-20] '20년 월평균 콜 수 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	300명 미만	300-1,500명 미만	1,500-3,000명 미만	3,000-15,000명 미만	15,000-30,000명 미만	30,000명 이상	무응답
전 체		95	11.6	12.6	16.8	37.9	9.5	8.4	3.2
운행범위	전국	10	0.0	10.0	10.0	60.0	0.0	10.0	10.0
	수도권	9	11.1	11.1	0.0	44.4	22.2	0.0	11.1
	해당 시/도	76	13.2	13.2	19.7	34.2	9.2	9.2	1.3
연합업체 수	1개 업체	27	22.2	37.0	25.9	11.1	3.7	0.0	0.0
	2-14개 업체	30	10.0	3.3	30.0	36.7	10.0	3.3	6.7
	15-99개 업체	21	4.8	4.8	0.0	66.7	9.5	9.5	4.8
	100개 업체 이상	17	5.9	0.0	0.0	47.1	17.6	29.4	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	61.5	30.8	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7
	10-30명 미만	25	8.0	32.0	44.0	16.0	0.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	0.0	0.0	18.2	54.5	9.1	0.0	18.2
	100명 이상	44	2.3	0.0	4.5	56.8	18.2	18.2	0.0
사업장 소재지	서울	14	7.1	7.1	0.0	64.3	14.3	7.1	0.0
	인천/경기	39	17.9	2.6	17.9	35.9	10.3	7.7	7.7
	부산/울산/경남	6	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3	0.0
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	0.0	31.3	37.5	31.3	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	15	20.0	33.3	6.7	20.0	13.3	6.7	0.0
	강원/제주	3	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0

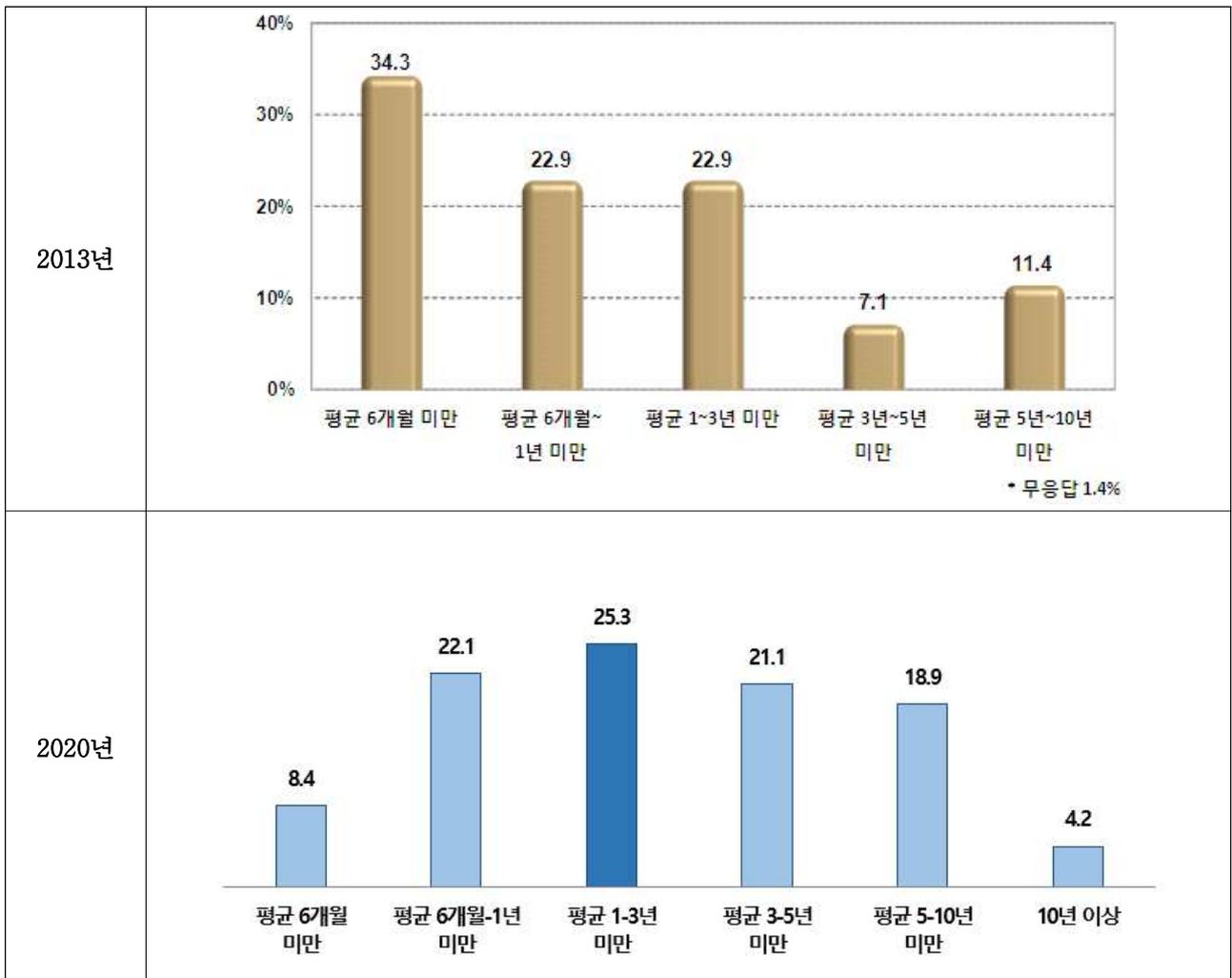
## 2. 대리운전 운영실태

### 2.1 소속 대리운전자 평균 근무기간

- '20년 대리운전업체의 소속 대리운전자 평균 근무기간은 '평균 1-3년 미만'이 25.3%로 가장 높았으며, '평균 6개월-1년 미만'(22.1%), '평균 3-5년 미만'(21.1%) 순으로 조사됨
- '13년 실태조사 시에는 '평균 6개월 미만'이 34.3%로 가장 높았으며, '평균 6개월-1년 미만'(22.9%), '평균 1-3년 미만'(22.9%)로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년 대리운전자의 평균 근무기간이 증가하였으며, 특히 '평균 6개월 미만'이 크게 감소하고 '평균 3년~5년 미만'은 상당수 증가한 것으로 조사됨

[그림 3-5] 소속 대리운전자 평균 근무기간 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-21] 소속 대리운전자 평균 근무기간 비교

구분		사례수	평균 6개월 미만	평균 6개월 ~ 1년 미만	평균 1~3년 미만	평균 3~5년 미만	평균 5~10년 미만	10년 이상	무응답
'13년	업체수(개)	70	24	16	16	5	8	-	1
	비율(%)	100.0	<b>34.3</b>	22.9	22.9	7.1	11.4	-	1.4
'20년	업체수(개)	95	8	21	24	20	18	4	-
	비율(%)	100.0	8.4	22.1	<b>25.3</b>	21.1	18.9	4.2	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-22] '20년 소속 대리운전자 평균 근무기간 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

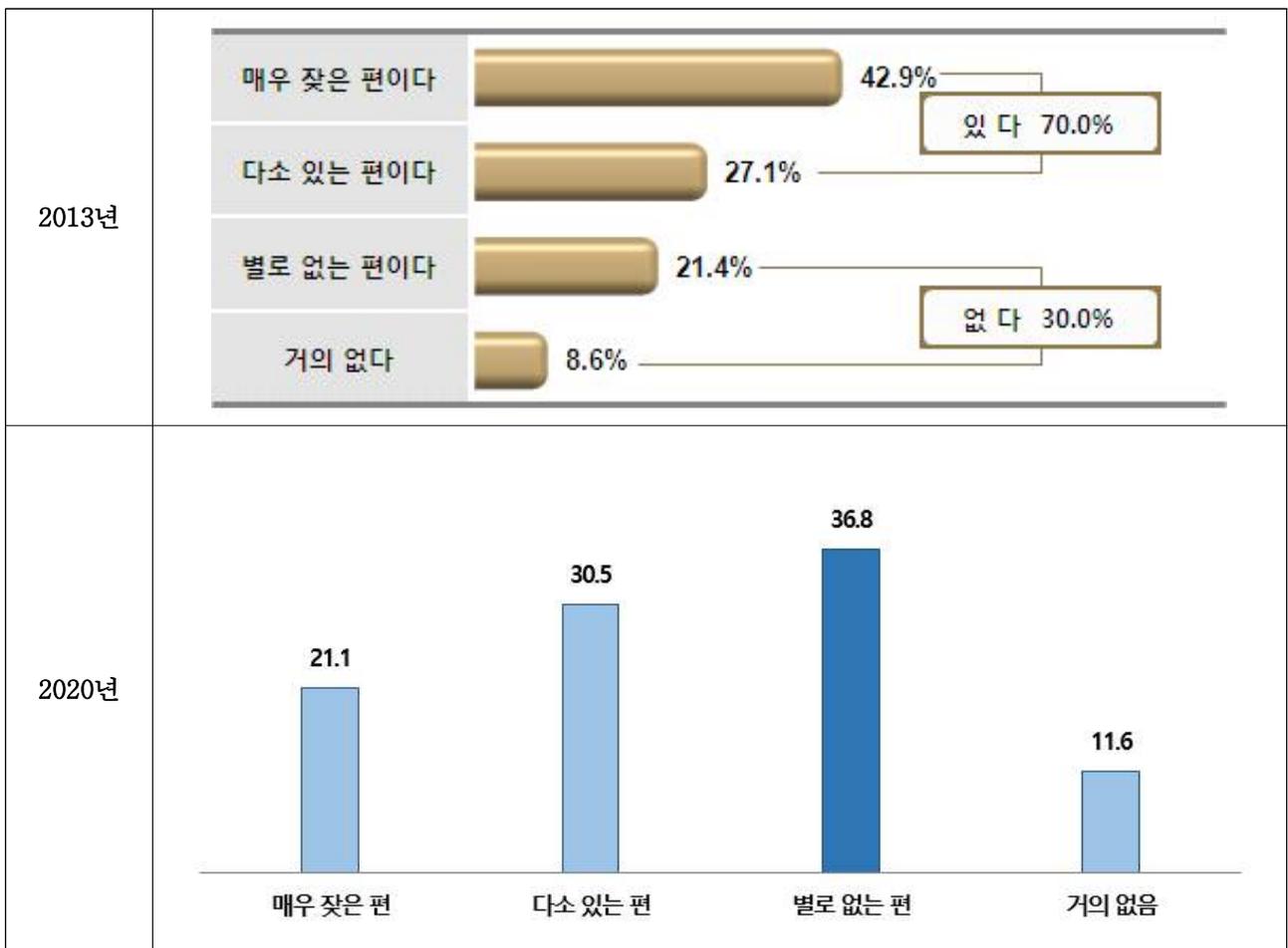
구분		사례수	평균 6개월 미만	평균 6개월 ~ 1년 미만	평균 1~3년 미만	평균 3~5년 미만	평균 5~10년 미만	10년 이상
전 체		95	8.4	22.1	25.3	21.1	18.9	4.2
운행범위	전국	10	0.0	10.0	30.0	40.0	20.0	0.0
	수도권	9	11.1	11.1	66.7	0.0	11.1	0.0
	해당 시/도	76	9.2	25.0	19.7	21.1	19.7	5.3
연합업체 수	1개 업체	27	11.1	40.7	22.2	14.8	11.1	0.0
	2-14개 업체	30	13.3	10.0	36.7	16.7	16.7	6.7
	15-99개 업체	21	4.8	14.3	19.0	28.6	28.6	4.8
	100개 업체 이상	17	0.0	23.5	17.6	29.4	23.5	5.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	30.8	15.4	15.4	15.4	23.1	0.0
	10-30명 미만	25	4.0	40.0	20.0	16.0	16.0	4.0
	30-50명 미만	2	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	0.0	9.1	63.6	9.1	18.2	0.0
	100명 이상	44	4.5	18.2	22.7	27.3	20.5	6.8
사업장 소재지	서울	14	0.0	21.4	28.6	21.4	21.4	7.1
	인천/경기	39	7.7	15.4	30.8	15.4	25.6	5.1
	부산/울산/경남	6	0.0	16.7	16.7	33.3	33.3	0.0
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0
	대전/세종/충청	16	18.8	31.3	18.8	31.3	0.0	0.0
	광주/전라	15	13.3	40.0	13.3	13.3	13.3	6.7
	강원/제주	3	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0	0.0

## 2.2 소속 대리운전자 이직 횟수 인식

- '20년 대리운전업체는 소속 대리운전자의 이직 횟수에 대해 '별로 없는 편'이라는 인식이 36.8%로 가장 높았고, 다음으로 '다소 있는 편'(30.5%), '매우 잦은 편'(21.1%) 등의 순으로 높았음
- '13년 대리운전업체는 소속 대리운전자의 이직 횟수에 대해 '매우 잦은 편'이라는 인식이 42.9%로 가장 높았고, 다음으로 '다소 있는 편'(27.1%), '별로 없는 편'(21.4%) 등의 순으로 높았음
- '13년 대비 '20년 대리운전자의 평균 근무기간이 증가하였다는 분석 결과와 대리운전업체의 소속 대리운전자 이직 횟수에 대한 인식은 대체로 동일한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-6] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-23] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교

구분		사례수	매우 잦은 편 이다	다소 있는 편 이다	별로 없는 편 이다	거의 없다	있다	없다
'13년	업체수(개)	70	30	19	15	6	49	21
	비율(%)	100.0	<b>42.9</b>	27.1	21.4	8.6	70.0	30.0
'20년	업체수(개)	95	20	29	35	11	49	46
	비율(%)	100.0	21.1	30.5	<b>36.8</b>	11.6	51.6	48.4

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-24] '20년 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

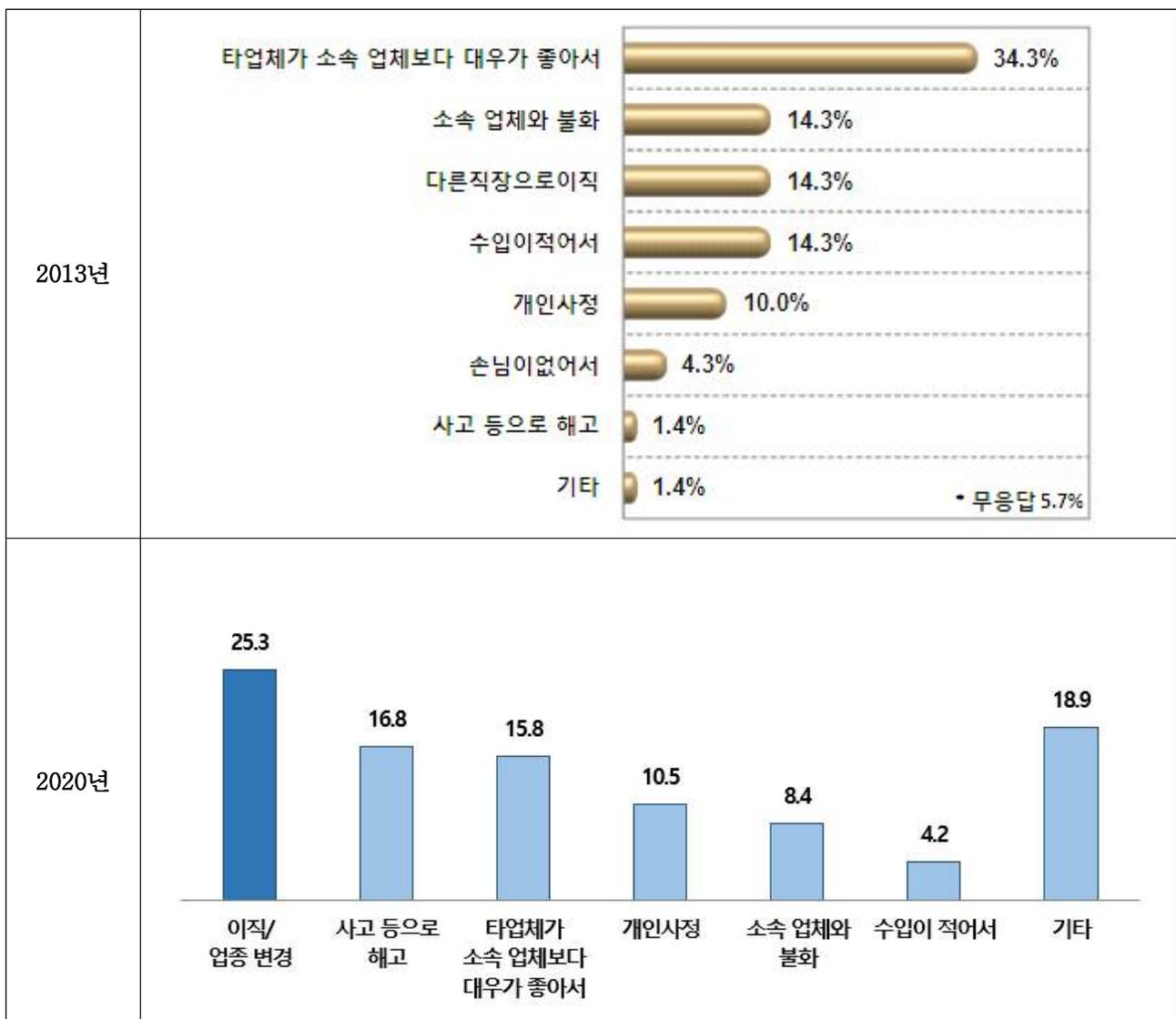
구분		사례수	매우 잦은 편	다소 있는 편	별로 없는 편	거의 없음
전 체		<b>95</b>	<b>21.1</b>	<b>30.5</b>	<b>36.8</b>	<b>11.6</b>
운행범위	전국	10	10.0	0.0	70.0	20.0
	수도권	9	11.1	66.7	22.2	0.0
	해당 시/도	76	23.7	30.3	34.2	11.8
연합업체수	1개 업체	27	37.0	29.6	18.5	14.8
	2-14개 업체	30	23.3	33.3	36.7	6.7
	15-99개 업체	21	9.5	33.3	47.6	9.5
	100개 업체 이상	17	5.9	23.5	52.9	17.6
소속 운전자 수	10명 미만	13	30.8	23.1	23.1	23.1
	10-30명 미만	25	28.0	32.0	24.0	16.0
	30-50명 미만	2	50.0	0.0	50.0	0.0
	50-100명 미만	11	18.2	54.5	18.2	9.1
	100명 이상	44	13.6	27.3	52.3	6.8
사업장 소재지	서울	14	14.3	28.6	42.9	14.3
	인천/경기	39	10.3	35.9	35.9	17.9
	부산/울산/경남	6	33.3	0.0	66.7	0.0
	대구/경북	2	0.0	0.0	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	43.8	25.0	25.0	6.3
	광주/전라	15	33.3	40.0	20.0	6.7
	강원/제주	3	0.0	33.3	66.7	0.0

### 2.3 대리운전자 주된 이직 이유

- '20년 대리운전업체가 생각하는 대리운전자의 주된 이직 이유는 '이직/업종 변경'이 25.3%로 가장 높았고, 다음으로 '사고 등으로 해고'(16.8%), '타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서'(15.8%) 등의 순으로 나타남
- '13년 조사 시에는 '타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서'이라는 인식이 34.3%로 가장 높았고, 다음으로 '소속업체와 불화'(14.3%), '다른 직장으로 이직'(14.3%)의 순으로 높았음

[그림 3-7] 대리운전자 주된 이직 이유 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-25] 대리운전자 주된 이직 이유 비교

구분		사례수	이직/업종 변경	사고 등으로 해고	타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서	개인사정	소속 업체와 불화	수입이 적어서	기타/ 무응답
'13년	업체수(개)	70	10	1	24	7	10	10	8
	비율(%)	100.0	14.3	1.4	34.3	10.0	14.3	14.3	11.4
'20년	업체수(개)	95	24	16	15	10	8	4	18
	비율(%)	100.0	25.3	16.8	15.8	10.5	8.4	4.2	18.9

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-26] '20년 대리운전자 주된 이직 이유 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

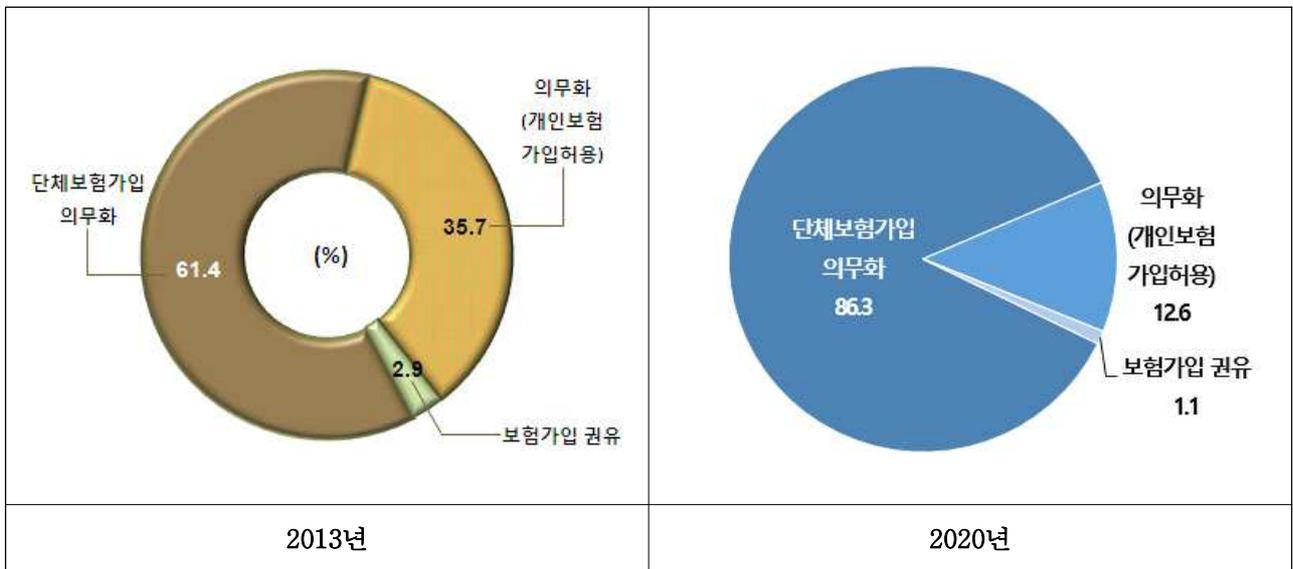
구분		사례수	이직/업종 변경	사고 등으로 해고	타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서	개인사정	소속 업체와 불화	수입이 적어서	기타
전 체		95	25.3	16.8	15.8	10.5	8.4	4.2	18.9
운행범위	전국	10	40.0	20.0	10.0	10.0	0.0	0.0	20.0
	수도권	9	22.2	0.0	22.2	11.1	11.1	11.1	22.2
	해당 시/도	76	23.7	18.4	15.8	10.5	9.2	3.9	18.4
연합업체 수	1개 업체	27	14.8	37.0	14.8	7.4	11.1	3.7	11.1
	2-14개 업체	30	20.0	6.7	20.0	10.0	6.7	10.0	26.7
	15-99개 업체	21	23.8	9.5	19.0	19.0	9.5	0.0	19.0
	100개 업체 이상	17	52.9	11.8	5.9	5.9	5.9	0.0	17.6
소속 운전자 수	10명 미만	13	7.7	15.4	23.1	7.7	7.7	7.7	30.8
	10-30명 미만	25	24.0	36.0	16.0	8.0	4.0	4.0	8.0
	30-50명 미만	2	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	45.5	0.0	18.2	18.2	18.2	0.0	0.0
	100명 이상	44	27.3	9.1	11.4	11.4	9.1	4.5	27.3
사업장 소재지	서울	14	35.7	14.3	14.3	21.4	0.0	0.0	14.3
	인천/경기	39	28.2	2.6	20.5	15.4	5.1	2.6	25.6
	부산/울산/경남	6	33.3	50.0	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	12.5	25.0	18.8	6.3	6.3	6.3	25.0
	광주/전라	15	6.7	40.0	13.3	0.0	13.3	13.3	13.3
	강원/제주	3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0

## 2.4 대리운전자 보험관리

- '20년 대리운전업체의 소속 대리운전자 보험관리 방법으로는 '단체보험가입 의무화'가 86.3%로 가장 높았고, 다음으로 '의무화(개인보험 가입허용)'(12.6%), '보험가입 권유'(1.1%) 순으로 높았음
- '13년 실태조사 시에는 '단체보험가입 의무화'가 61.4%로 가장 높았으며, '의무화(개인보험 가입허용)'(35.7%), '보험가입 권유'(2.9%)로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년에는 단체보험가입 의무화 비율이 증가하고 개인보험 가입을 허용하는 비율이 감소하여, 대리운전업체의 단체보험 선호도가 높아진 것을 확인할 수 있음

[그림 3-8] 대리운전자 보험관리 비교

(단위 : %)



[표 3-27] 대리운전자 보험관리 비교

구분		사례수	단체보험가입 의무화	보험가입 의무화 (개인보험 가입 허용)	보험가입 권유
'13년	업체수(개)	70	43	25	2
	비율(%)	100.0	61.4	35.7	2.9
'20년	업체수(개)	95	82	12	1
	비율(%)	100.0	86.3	12.6	1.1

[표 3-28] '20년 대리운전자 보험관리 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

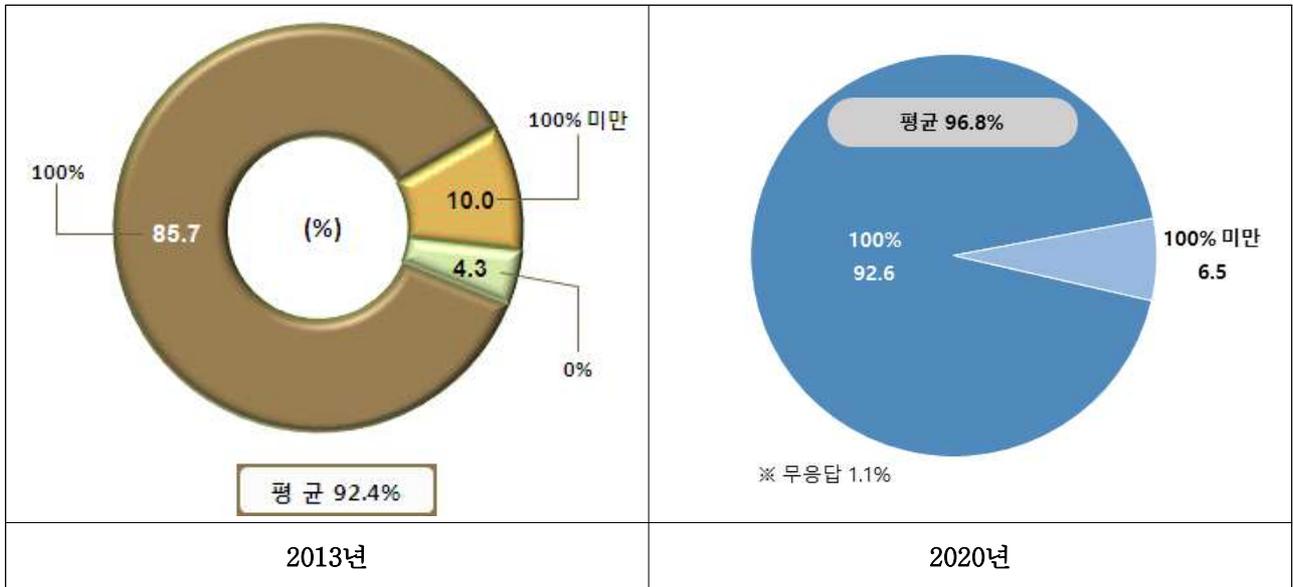
구분		사례수	단체보험가입 의무화	보험가입 의무화 (개인보험 가입 허용)	보험가입 권유
전 체		95	86.3	12.6	1.1
운행범위	전국	10	100.0	0.0	0.0
	수도권	9	77.8	22.2	0.0
	해당 시/도	76	85.5	13.2	1.3
연합업체 수	1개 업체	27	88.9	7.4	3.7
	2-14개 업체	30	83.3	16.7	0.0
	15-99개 업체	21	95.2	4.8	0.0
	100개 업체 이상	17	76.5	23.5	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	84.6	15.4	0.0
	10-30명 미만	25	84.0	12.0	4.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	90.9	9.1	0.0
	100명 이상	44	86.4	13.6	0.0
사업장 소재지	서울	14	71.4	28.6	0.0
	인천/경기	39	84.6	12.8	2.6
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	93.8	6.3	0.0
	광주/전라	15	86.7	13.3	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0	0.0

### 2.5 운전자 보험가입률

- '20년 대리운전업체가 파악하고 있는 소속 운전자의 보험가입률 조사 결과, 소속 운전자가 100% 모두 보험에 가입한 업체가 92.6%로 가장 높았고, 100% 미만 가입한 업체는 6.5%로 조사됨
- '13년 실태조사 시에는 100% 모두 가입한 업체가 85.7%로 가장 높았으며, 100%미만 가입 10.0%, 그 외에 소속 운전자 전원이 보험에 가입하지 않았다고 응답한 업체가 4.3%로 조사됨
- 업체당 평균 보험가입률 분석 결과, '13년 평균은 92.4%, '20년 평균은 96.8%로 분석되어, '13년 조사에 비해 '20년에는 보험가입률이 높아진 것을 확인할 수 있음

[그림 3-9] 대리운전자 보험가입률 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-29] 대리운전자 보험가입률 비교

구분		사례수	50% 미만	50% 이상 ~ 80% 미만	80% 이상 ~ 90% 미만	90% 이상 ~ 100% 미만	100%	무응답
'13년	업체수(개)	70	4	3	1	2	60	-
	비율(%)	100.0	5.7	4.3	1.4	2.9	85.7	-
'20년	업체수(개)	95	3	1	-	2	88	1
	비율(%)	100.0	3.3	1.1	0.0	2.1	92.6	1.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-30] '20년 운전자 보험가입률 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	15%	25%	30%	50%	90%	100%	무응답	평균
전 체		95	1.1	1.1	1.1	1.1	2.1	92.6	1.1	96.8
운행범위	전국	10	0.0	0.0	0.0	10.0	10.0	80.0	0.0	94.0
	수도권	9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	해당 시/도	76	1.3	1.3	1.3	0.0	1.3	93.4	1.3	96.8
연합업체 수	1개 업체	27	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	2-14개 업체	30	0.0	3.3	3.3	0.0	3.3	90.0	0.0	94.8
	15-99개 업체	21	0.0	0.0	0.0	4.8	4.8	90.5	0.0	97.1
	100개 업체 이상	17	5.9	0.0	0.0	0.0	0.0	88.2	5.9	94.7
소속 운전자 수	10명 미만	13	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	10-30명 미만	25	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	50-100명 미만	11	0.0	0.0	0.0	0.0	9.1	90.9	0.0	99.1
	100명 이상	44	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	86.4	2.3	93.3
사업장 소재지	서울	14	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	인천/경기	39	2.6	0.0	0.0	2.6	5.1	89.7	0.0	96.0
	부산/울산/경남	6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	대구/경북	2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0
	대전/세종/충청	16	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	93.8	6.3	100.0
	광주/전라	15	0.0	6.7	6.7	0.0	0.0	86.7	0.0	90.3
	강원/제주	3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0

## 2.6 국세청 사업등록 여부

- '20년 대리운전업체의 국세청 사업등록 여부는 '등록하였음'이 87.4%, '아직 등록하지 않았음'이 12.6%로 조사됨
- '13년 실태조사 시에는 '등록하였음'이 95.7%, '아직 등록하지 않았음'이 4.3%로 조사됨
- 대리운전업체의 국세청 사업등록 비율은 '13년 대비 '20년에 상당부분 감소한 것으로 확인됨

[그림 3-10] 국세청 사업등록 여부 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-31] 국세청 사업등록 여부 비교

구분		사례수	등록하였음	아직 등록하지 않았음
'13년	업체수(개)	70	67	3
	비율(%)	100.0	95.7	4.3
'20년	업체수(개)	95	83	12
	비율(%)	100.0	87.4	12.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-32] '20년 국세청 사업등록 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

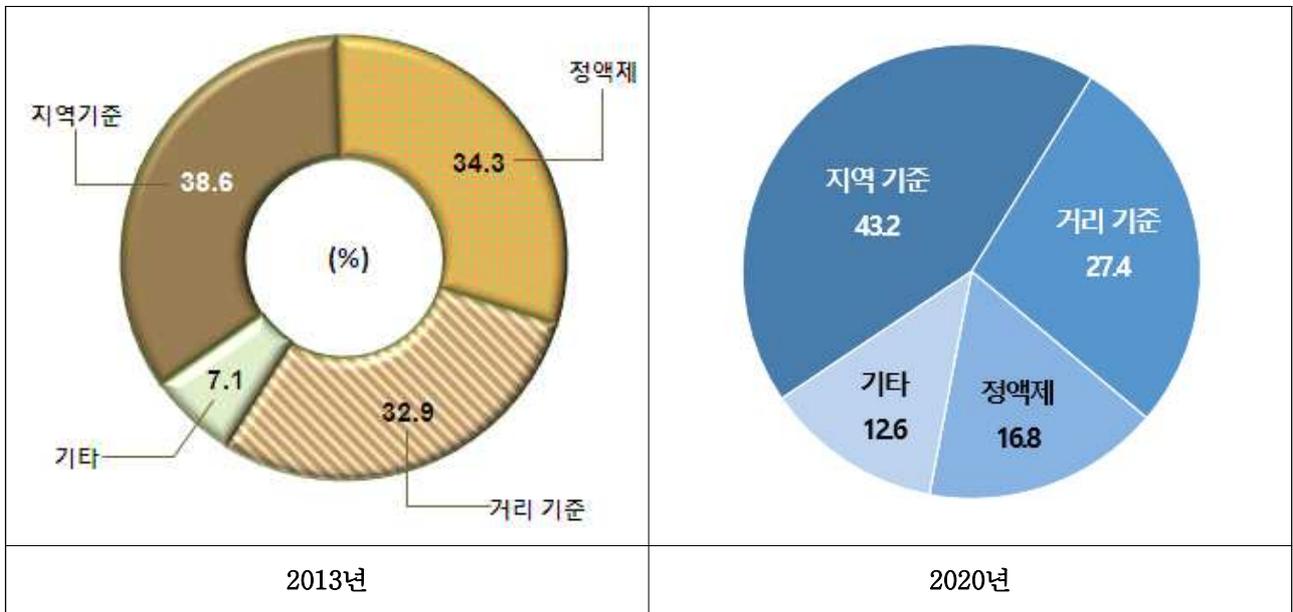
구분		사례수	등록하였음	아직 등록하지 않았음
전 체		95	87.4	12.6
운행범위	전국	10	90.0	10.0
	수도권	9	100.0	0.0
	해당 시/도	76	85.5	14.5
연합업체 수	1개 업체	27	63.0	37.0
	2-14개 업체	30	93.3	6.7
	15-99개 업체	21	100.0	0.0
	100개 업체 이상	17	100.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	76.9	23.1
	10-30명 미만	25	64.0	36.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0
	50-100명 미만	11	100.0	0.0
	100명 이상	44	100.0	0.0
사업장 소재지	서울	14	100.0	0.0
	인천/경기	39	92.3	7.7
	부산/울산/경남	6	66.7	33.3
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	81.3	18.8
	광주/전라	15	73.3	26.7
	강원/제주	3	100.0	0.0

## 2.7 대리운전 요금 산정기준

- '20년 대리운전업체의 요금 산정기준은 '지역 기준'이 43.2%로 가장 높았고, 다음으로 '거리 기준'(27.4%), '정액제'(16.8%) 등의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 시에는 '지역 기준'이 38.6%, '정액제'가 34.3%, '거리 기준'이 32.9%를 차지하는 것으로 조사됨
- 대리운전업체의 요금 산정 방식은 '13년 대비 정액제 방식이 감소하고, 지역에 따라 요금을 부과하는 방식이 증가한 것으로 확인됨

[그림 3-11] 대리운전 요금 산정기준 비교

(단위 : %)



자료 출처(2014년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-33] 대리운전 요금 산정기준 비교

구분		사례수	지역기준	정액제	거리 기준	기타
'13년	업체수(개)	70	27	24	23	5
	비율(%)	100.0	38.6	34.3	32.9	7.1
'20년	업체수(개)	95	41	26	16	12
	비율(%)	100.0	43.2	27.4	16.8	12.6

자료 출처(2014년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-34] '20년 대리운전 요금 산정기준 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

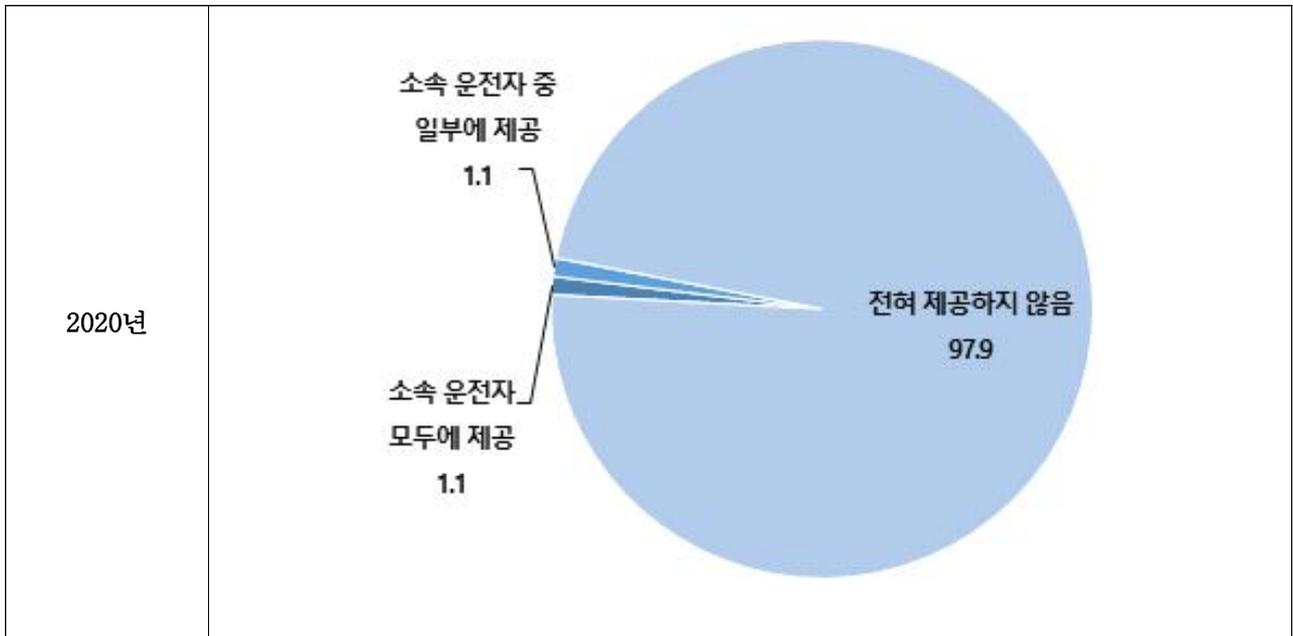
구분		사례수	지역 기준	거리 기준	정액제	기타
전 체		95	43.2	27.4	16.8	12.6
운행범위	전국	10	30.0	40.0	20.0	10.0
	수도권	9	22.2	44.4	22.2	11.1
	해당 시/도	76	47.4	23.7	15.8	13.2
연합업체 수	1개 업체	27	55.6	22.2	18.5	3.7
	2-14개 업체	30	30.0	26.7	26.7	16.7
	15-99개 업체	21	47.6	33.3	4.8	14.3
	100개 업체 이상	17	41.2	29.4	11.8	17.6
소속 운전자 수	10명 미만	13	38.5	46.2	15.4	0.0
	10-30명 미만	25	64.0	16.0	12.0	8.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	50.0	50.0
	50-100명 미만	11	36.4	27.3	18.2	18.2
	100명 이상	44	36.4	29.5	18.2	15.9
사업장 소재지	서울	14	14.3	35.7	28.6	21.4
	인천/경기	39	28.2	43.6	10.3	17.9
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	68.8	12.5	12.5	6.3
	광주/전라	15	53.3	6.7	33.3	6.7
	강원/제주	3	33.3	33.3	33.3	0.0

## 2.8 대리운전자 4대보험 적용 여부

- '20년 대리운전업체의 대리운전자에 대한 4대보험 적용 여부 조사 결과, '전혀 제공하지 않음'이 97.9%로 가장 높았고, '소속 운전자 중 일부에 제공'과 '소속 운전자 모두에 제공'은 각 1.1%로 조사됨
- '19년 7월부터 「산업재해보상보험법(이하 산재보험법)」이 시행되어 대리운전자에 대해 산재보험 등을 가입하도록 함에도 불구하고 대리운전자에 대한 낮은 4대보험 적용률을 보이는 것은, 산재보험법을 적용받기 위해서는 전속성 기준을 만족하도록 단서하고 있고, 실제 전속성 기준을 만족하는 대리운전자가 비율이 낮기 때문으로 판단할 수 있음

[그림 3-12] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부

(단위 : %)



[표 3-35] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부

구분		사례수	소속 운전자 모두에 제공	소속 운전자 중 일부 제공	전혀 제공하지 않음
'20년	업체수(개)	95	1	1	93
	비율(%)	100.0	1.1	1.1	97.9

[표 3-36] '20년 대리운전자 4대보험 적용 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

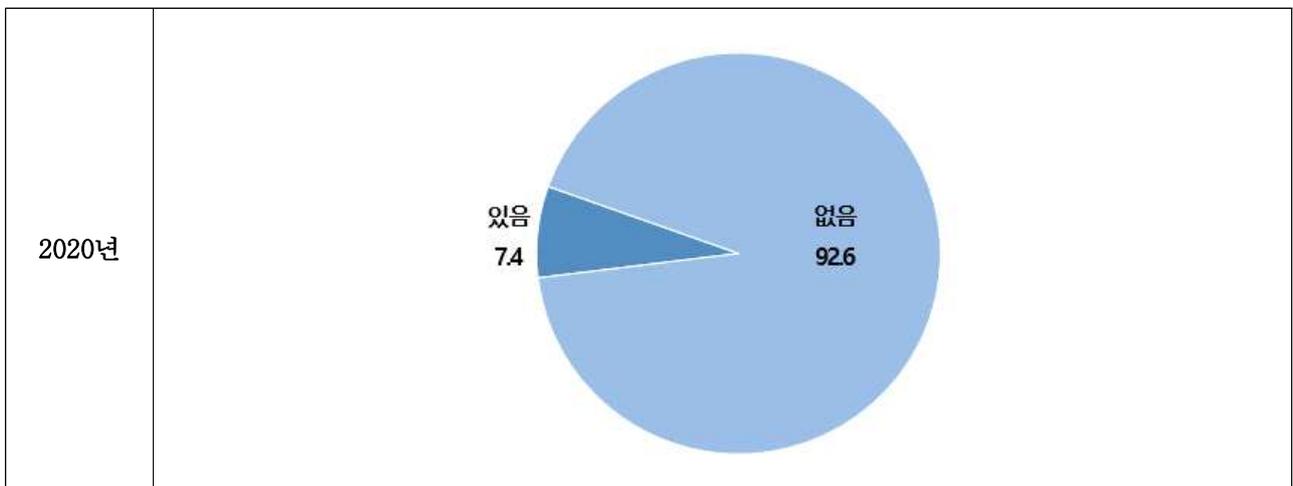
구분		사례수	소속 운전자 모두에 제공	소속 운전자 중 일부 제공	전혀 제공하지 않음
전 체		95	1.1	1.1	97.9
운행범위	전국	10	0.0	10.0	90.0
	수도권	9	0.0	0.0	100.0
	해당 시/도	76	1.3	0.0	98.7
연합업체 수	1개 업체	27	0.0	0.0	100.0
	2-14개 업체	30	3.3	0.0	96.7
	15-99개 업체	21	0.0	0.0	100.0
	100개 업체 이상	17	0.0	5.9	94.1
소속 운전자 수	10명 미만	13	7.7	0.0	92.3
	10-30명 미만	25	0.0	0.0	100.0
	30-50명 미만	2	0.0	0.0	100.0
	50-100명 미만	11	0.0	0.0	100.0
	100명 이상	44	0.0	2.3	97.7
사업장 소재지	서울	14	0.0	7.1	92.9
	인천/경기	39	2.6	0.0	97.4
	부산/울산/경남	6	0.0	0.0	100.0
	대구/경북	2	0.0	0.0	100.0
	대전/세종/충청	16	0.0	0.0	100.0
	광주/전라	15	0.0	0.0	100.0
	강원/제주	3	0.0	0.0	100.0

## 2.9 콜 목표 횡수 달성 요구 경험

- 소속 대리운전자를 대상으로 콜 목표 횡수를 달성하도록 요구한 경험이 있느냐는 질문에 요구한 경험이 있다고 응답한 업체는 7.4%, 없다고 응답한 업체는 92.6%로 조사됨
- 대리운전자를 대상으로 한 조사에서는 운전자의 51.4%가 콜 목표 횡수를 달성하도록 요구 받은 경험이 있다고 응답한 결과와 대리운전업체 조사 결과 사이에 상당부분 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음

[그림 3-13] '20년 콜 목표 횡수 달성 요구 경험

(단위 : %)



[표 3-37] '20년 콜 목표 횡수 달성 요구 경험

구분		사례수	있음	없음
'20년	업체수(개)	95	7	88
	비율(%)	100.0	7.4	92.6

[표 3-38] '20년 콜 목표 횡수 달성 요구 경험 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

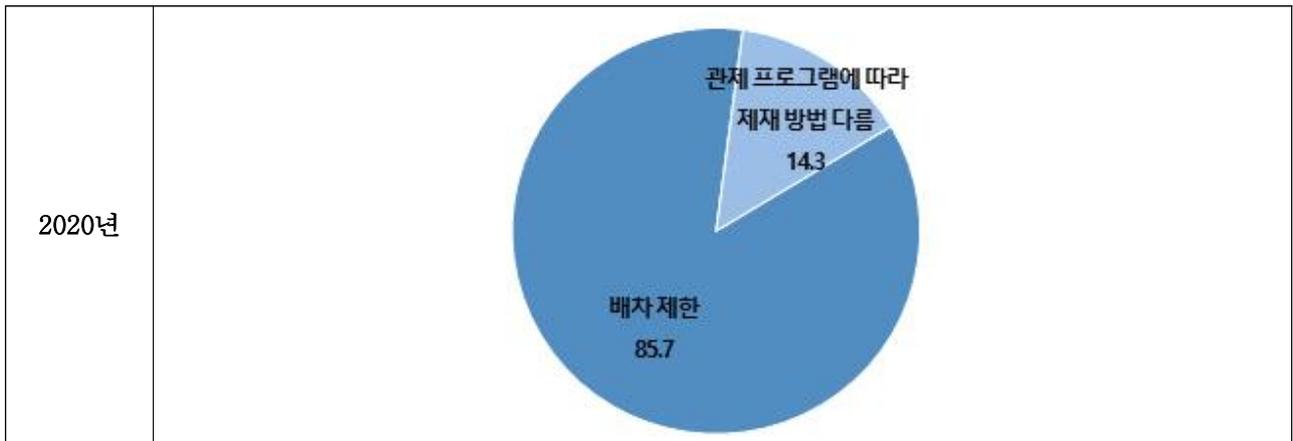
구분		사례수	있음	없음
전 체		95	7.4	92.6
운행범위	전국	10	10.0	90.0
	수도권	9	11.1	88.9
	해당 시/도	76	6.6	93.4
연합업체 수	1개 업체	27	0.0	100.0
	2-14개 업체	30	13.3	86.7
	15-99개 업체	21	14.3	85.7
	100개 업체 이상	17	0.0	100.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	0.0	100.0
	10-30명 미만	25	4.0	96.0
	30-50명 미만	2	0.0	100.0
	50-100명 미만	11	9.1	90.9
	100명 이상	44	11.4	88.6
사업장 소재지	서울	14	7.1	92.9
	인천/경기	39	10.3	89.7
	부산/울산/경남	6	0.0	100.0
	대구/경북	2	0.0	100.0
	대전/세종/충청	16	12.5	87.5
	광주/전라	15	0.0	100.0
	강원/제주	3	0.0	100.0

## 2.10 콜 목표 미달성 시 제재

- 콜 목표 미달성 시 어떤 제재를 하는 지에 대한 조사 결과, 콜 목표 달성을 요구한 적 있다고 응답한 업체 7개 중 목표 미달성 시 배차를 제한한다고 응답한 업체는 6개(85.7%), 프로그램에 따라서 제재 내용이 다르다고 응답한 업체는 1개(14.3%)로 조사됨

[그림 3-14] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용

(단위 : %)



[표 3-39] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용

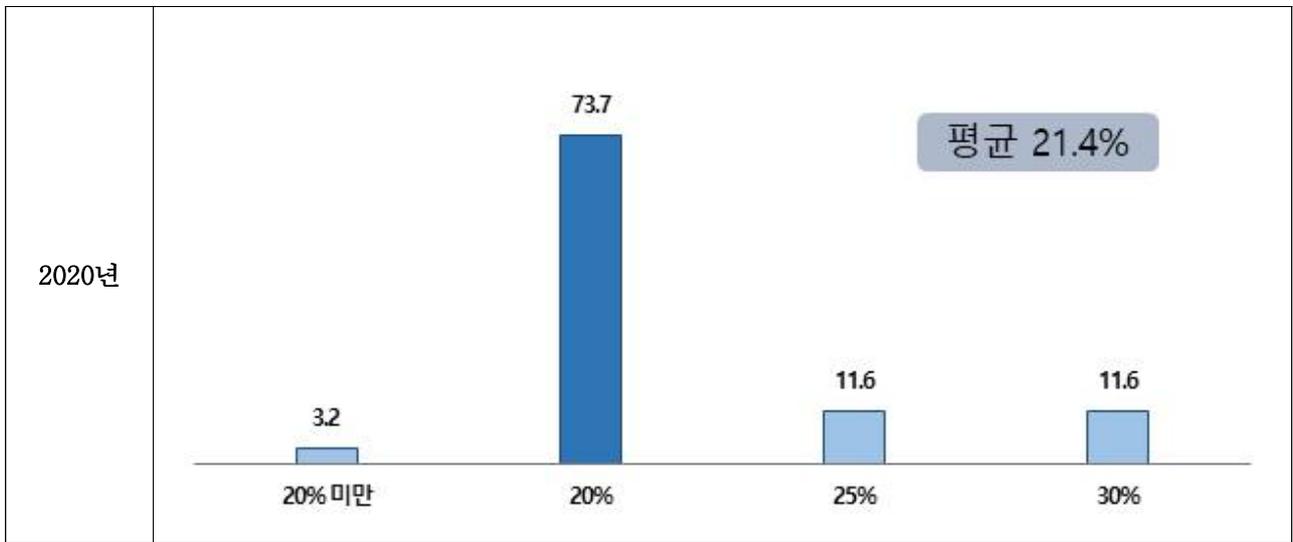
구분		사례수	배차 제한	관제 프로그램별 제재 방식 다름
'20년	업체수(개)	7	6	1
	비율(%)	100.0	85.7	14.3

### 2.11 대리운전 알선 수수료율

- '20년 대리운전업체의 대리운전 콜 알선에 대한 알선 수수료율 조사 결과, 대리운전 요금의 20%를 수수료로 부과하는 업체가 73.7%로 가장 높았고, 다음으로 25%를 부과하는 업체(11.6%)와 30%를 부과하는 업체(11.6%) 순으로 높게 나타남
- 평균 알선 수수료율은 대리운전 요금의 21.4%로 조사됨

[그림 3-15] '20년 대리운전 알선 수수료율

(단위 : %)



[표 3-40] '20년 대리운전 알선 수수료율

구분		사례수	20% 미만	20%	25%	30%
'20년	업체수(개)	95	3	70	11	11
	비율(%)	100.0	3.2	73.7	11.6	11.6

[표 3-41] '20년 대리운전 알선 수수료율 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	20% 미만	20%	25%	30%
전 체		95	3.2	73.7	11.6	11.6
운행범위	전국	10	10.0	80.0	10.0	0.0
	수도권	9	0.0	100.0	0.0	0.0
	해당 시/도	76	2.6	69.7	13.2	14.5
연합업체 수	1개 업체	27	0.0	55.6	18.5	25.9
	2-14개 업체	30	3.3	70.0	16.7	10.0
	15-99개 업체	21	4.8	90.5	0.0	4.8
	100개 업체 이상	17	5.9	88.2	5.9	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	7.7	76.9	7.7	7.7
	10-30명 미만	25	4.0	44.0	28.0	24.0
	30-50명 미만	2	0.0	50.0	0.0	50.0
	50-100명 미만	11	0.0	100.0	0.0	0.0
	100명 이상	44	2.3	84.1	6.8	6.8
사업장 소재지	서울	14	7.1	92.9	0.0	0.0
	인천/경기	39	2.6	97.4	0.0	0.0
	부산/울산/경남	6	0.0	66.7	0.0	33.3
	대구/경북	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	0.0	56.3	43.8	0.0
	광주/전라	15	0.0	20.0	20.0	60.0
	강원/제주	3	33.3	33.3	33.3	0.0

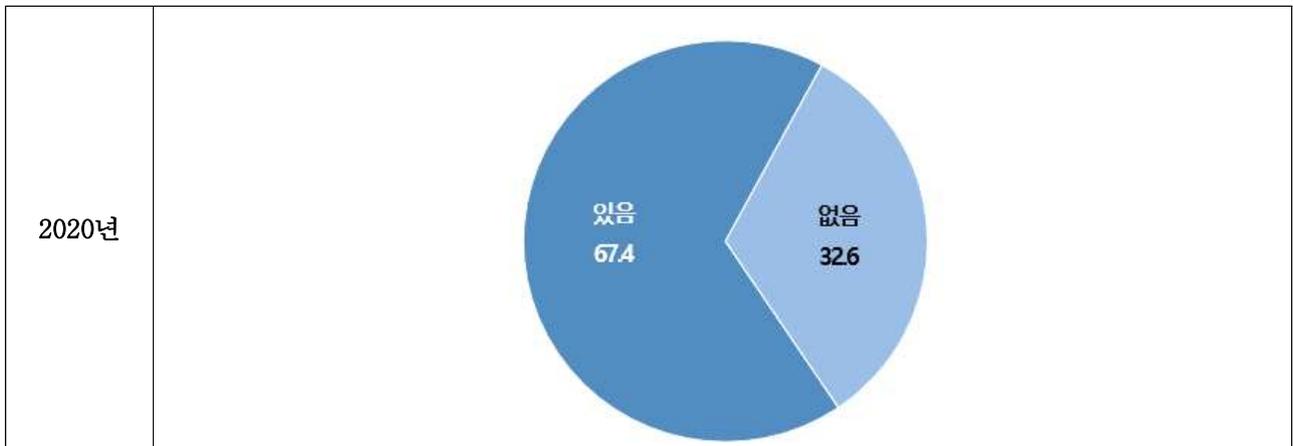
## 2.12 단체보험 가입

### 가. 단체보험 가입 요구 유무

- '20년 대리운전업체를 대상으로 소속 대리운전자에게 단체보험 가입을 요구하는 지를 조사한 결과, 단체보험에 가입하도록 요구한다고 응답한 업체는 67.4%, 요구하지 않는다고 응답한 업체가 32.6%로 조사됨
- 소속 대리운전자에 대한 보험관리 방법 조사 시 단체보험 가입을 의무화하고 있다고 응답한 업체가 86.3%로 조사된 결과와 단체보험에 가입하도록 요구하고 있다고 응답한 업체비율(67.4%) 사이에 차이가 나타나, 실제 단체보험에 가입하도록 요구되는 상황과 단체보험 가입 요구 경험에 대한 대리운전업체의 인식 차이가 존재하는 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-16] '20년 단체보험 가입 요구 유무

(단위 : %)



[표 3-42] '20년 단체보험 가입 요구 유무

구분		사례수	있음	없음
'20년	업체수(개)	95	64	31
	비율(%)	100.0	67.4	32.6

[표 3-43] '20년 단체보험 가입 요구 유무 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

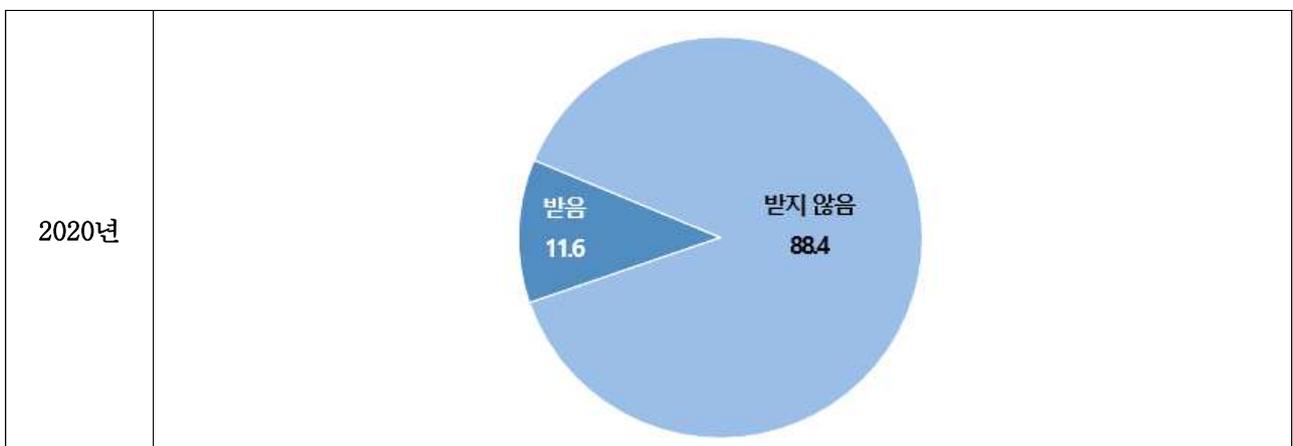
구분		사례수	있음	없음
전 체		95	67.4	32.6
운행범위	전국	10	70.0	30.0
	수도권	9	66.7	33.3
	해당 시/도	76	67.1	32.9
연합업체 수	1개 업체	27	66.7	33.3
	2-14개 업체	30	70.0	30.0
	15-99개 업체	21	57.1	42.9
	100개 업체 이상	17	76.5	23.5
소속 운전자 수	10명 미만	13	46.2	53.8
	10-30명 미만	25	68.0	32.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0
	50-100명 미만	11	63.6	36.4
	100명 이상	44	72.7	27.3
사업장 소재지	서울	14	71.4	28.6
	인천/경기	39	56.4	43.6
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	81.3	18.8
	광주/전라	15	60.0	40.0
	강원/제주	3	66.7	33.3

나. 단체보험 가입 시 수수료 여부

- 소속 대리운전자에 대해 단체보험 가입 시 보험료 외의 수수료를 받는 지에 대한 조사 결과, 수수료를 받는다고 응답한 업체는 11.6%, 받지 않는다고 응답한 업체는 88.4%로 조사됨
- 대리운전자를 대상으로 한 조사에서는 운전자의 32.6%가 단체보험 가입 시 보험료 외의 수수료를 내고 있다고 응답한 결과와 대리운전업체 조사 결과 사이에 상당부분 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음

[그림 3-17] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부

(단위 : %)



[표 3-44] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부

구분		사례수	받음	받지 않음
'20년	업체수(개)	95	11	84
	비율(%)	100.0	11.6	88.4

[표 3-45] '20년 단체보험 가입 시 수수료 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

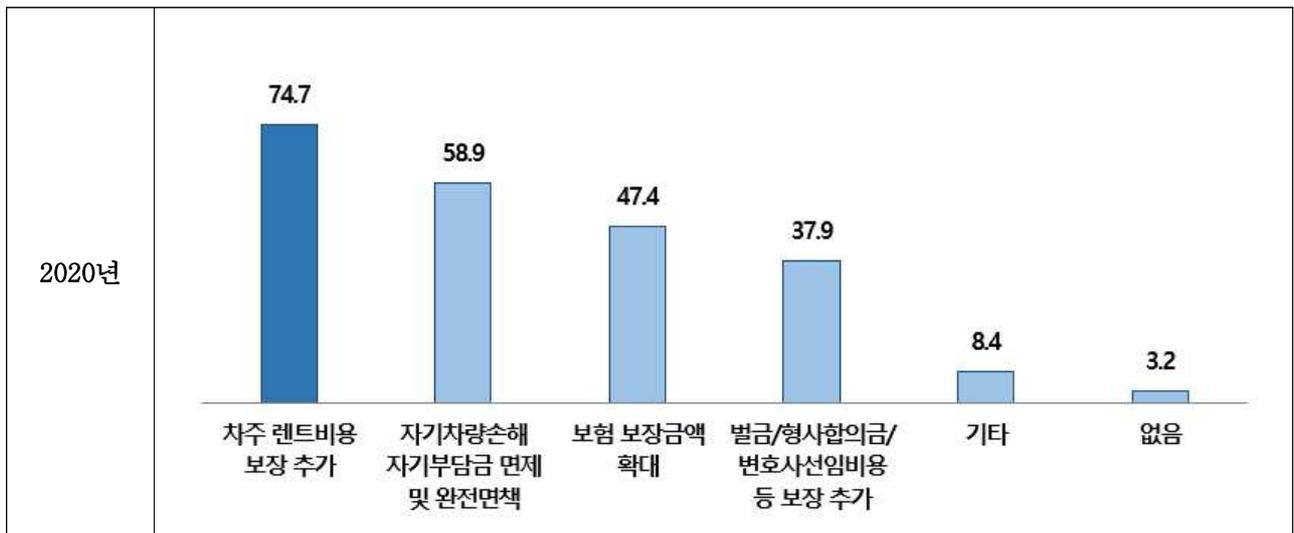
구분		사례수	받음	받지 않음
전 체		95	11.6	88.4
운행범위	전국	10	40.0	60.0
	수도권	9	22.2	77.8
	해당 시/도	76	6.6	93.4
연합업체 수	1개 업체	27	3.7	96.3
	2-14개 업체	30	13.3	86.7
	15-99개 업체	21	14.3	85.7
	100개 업체 이상	17	17.6	82.4
소속 운전자 수	10명 미만	13	0.0	100.0
	10-30명 미만	25	4.0	96.0
	30-50명 미만	2	0.0	100.0
	50-100명 미만	11	18.2	81.8
	100명 이상	44	18.2	81.8
사업장 소재지	서울	14	7.1	92.9
	인천/경기	39	12.8	87.2
	부산/울산/경남	6	0.0	100.0
	대구/경북	2	0.0	100.0
	대전/세종/충청	16	18.8	81.3
	광주/전라	15	6.7	93.3
	강원/제주	3	33.3	66.7

### 2.13 대리운전 보험 개선 요구사항

- 대리운전업체를 대상으로 대리운전 보험 관련 개선 필요사항을 조사한 결과, ‘차주 렌트비용 보장 추가’가 가장 필요하다고 응답한 업체가 74.7%로 가장 높았고, 다음으로 ‘자기차량손해 자기부담금 면제 및 완전면책’(58.9%), ‘보험 보장금액 확대’(47.4%)의 순으로 조사됨
- 대리운전 중 사고 발생 시 대리운전 보험에서는 고객(차주)의 렌트비용을 보장하지 않아, 고객이 렌트비용을 요구할 경우 대리운전업체 또는 대리운전자가 부담하는 상황으로 이에 대한 개선 요구가 높은 것을 확인할 수 있음
- 또한, 대리운전 보험에서는 고객의 자기차량 손해에 대한 보험적용을 위해 대리운전업체 또는 대리운전자에게 10~30만원의 자기부담금을 납부하도록 하여 업체 및 운전자에게 부담이 되는 상황으로, 이에 대한 개선 요구 역시 높은 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-18] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항

(단위 : %, 복수응답)



[표 3-46] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항

구분		사례수	차주 렌트비용 보장 추가	자차손해 자기부담금 면제 및 완전면책	보험 보장금액 확대	벌금/형사합의금/ 변호사선임 비용 등 보장 추가	기타	없음
'20년	업체수(개)	95	71	56	45	38	8	3
	비율(%)	100.0	74.7	58.9	47.4	37.9	8.4	3.2

주1) 복수응답 가능

[표 3-47] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %, 복수응답)

구분		사례수	차주 렌트 비용 보장 추가	자차손해 자기부담금 면제 및 완전면책	보험 보장금액 확대	벌금/형사 합의금/ 변호사선임 비용 등 보장 추가	기타	없음
전 체		95	74.7	58.9	47.4	37.9	8.4	3.2
운행범위	전국	10	90.0	30.0	50.0	30.0	30.0	10.0
	수도권	9	77.8	66.7	11.1	22.2	0.0	0.0
	해당 시/도	76	72.4	61.8	51.3	40.8	6.6	2.6
연합업체 수	1개 업체	27	77.8	77.8	70.4	66.7	7.4	0.0
	2-14개 업체	30	66.7	40.0	43.3	43.3	10.0	3.3
	15-99개 업체	21	81.0	61.9	33.3	23.8	4.8	4.8
	100개 업체 이상	17	76.5	58.8	35.3	0.0	11.8	5.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	53.8	53.8	53.8	61.5	7.7	0.0
	10-30명 미만	25	80.0	80.0	64.0	64.0	8.0	0.0
	30-50명 미만	2	100.0	100.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	81.8	72.7	9.1	9.1	0.0	9.1
	100명 이상	44	75.0	43.2	45.5	22.7	11.4	4.5
사업장 소재지	서울	14	85.7	50.0	35.7	28.6	14.3	0.0
	인천/경기	39	71.8	46.2	33.3	20.5	5.1	5.1
	부산/울산/경남	6	50.0	83.3	50.0	50.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	81.3	68.8	75.0	68.8	18.8	0.0
	광주/전라	15	73.3	66.7	73.3	60.0	6.7	6.7
	강원/제주	3	66.7	100.0	33.3	33.3	0.0	0.0

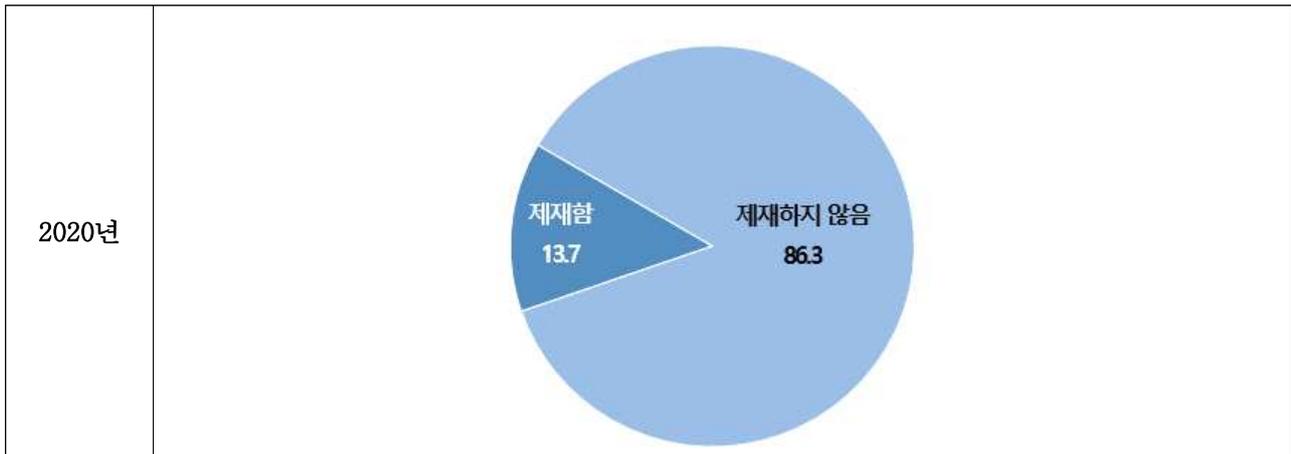
## 2.14 콜 취소 시 운전자 제재

### 가. 콜 취소 시 운전자 제재 여부

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전자가 수행하기로 한 콜을 취소할 경우 제재를 하는 지에 대해 조사한 결과, 제재한다고 응답한 업체는 13.7%, 제재하지 않는다고 응답한 업체는 86.3%로 조사됨
- 대리운전자를 대상으로 콜 취소 시 제재를 받는 지에 대해 조사한 결과 58.1%가 제재를 받고 있다고 응답하여, 대리운전업체와 대리운전자 조사 결과 사이에 상당한 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음
- 이는 대리운전자가 복수의 대리운전업체에 가입하여 대리운전 업무를 수행함에 따라, 콜 취소 시 제재하는 대리운전업체의 수와 제재를 받는 대리운전자의 수에 차이가 발생하는 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-19] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부

(단위 : %)



[표 3-48] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부

구분		사례수	제재함	제재하지 않음
'20년	업체수(개)	95	82	13
	비율(%)	100.0	86.3	13.7

[표 3-49] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

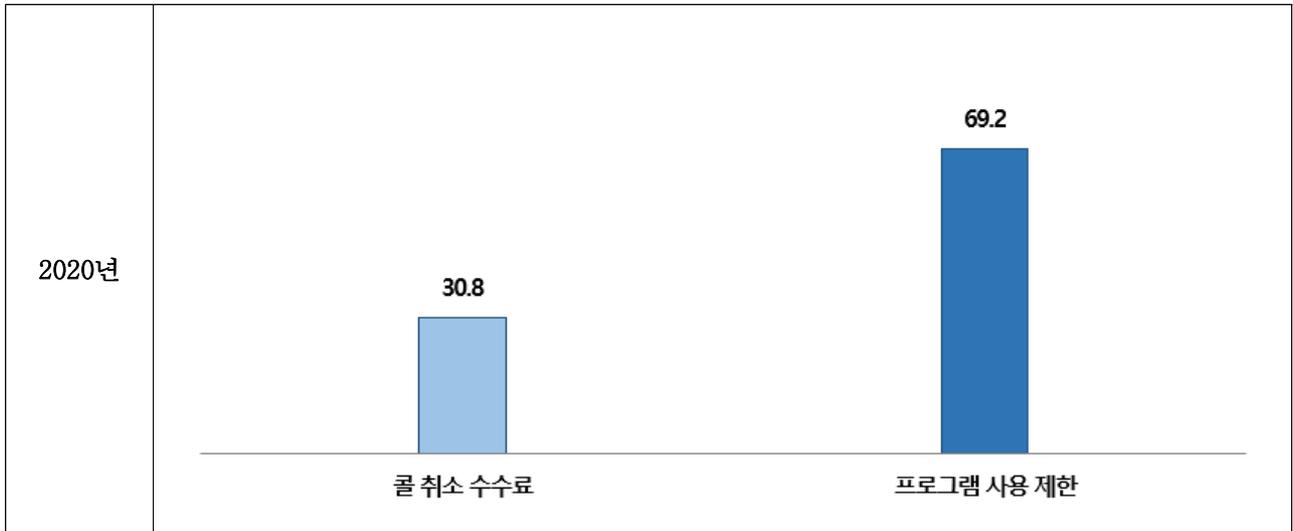
구분		사례수	제재함	제재하지 않음
전 체		95	86.3	13.7
운행범위	전국	10	80.0	20.0
	수도권	9	88.9	11.1
	해당 시/도	76	86.8	13.2
연합업체 수	1개 업체	27	96.3	3.7
	2-14개 업체	30	76.7	23.3
	15-99개 업체	21	95.2	4.8
	100개 업체 이상	17	76.5	23.5
소속 운전자 수	10명 미만	13	84.6	15.4
	10-30명 미만	25	92.0	8.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0
	50-100명 미만	11	72.7	27.3
	100명 이상	44	86.4	13.6
사업장 소재지	서울	14	100.0	0.0
	인천/경기	39	82.1	17.9
	부산/울산/경남	6	66.7	33.3
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	75.0	25.0
	광주/전라	15	100.0	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0

나. 콜 취소 시 운전자 제재 방식

- 콜 취소 시 운전자에 대한 제재를 한다고 응답한 업체 13개를 대상으로 운전자 제재 방식을 조사한 결과, ‘프로그램 사용 제한’이 69.2%, ‘콜 취소 수수료’가 30.8%로 조사됨

[그림 3-20] ‘20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식

(단위 : %)



[표 3-50] ‘20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식

구분		사례수	콜 취소 수수료	프로그램 사용 제한
‘20년	업체수(개)	13	4	9
	비율(%)	100.0	30.8	69.2

[표 3-51] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 방식 상세분석

(Base : 콜 취소 시 운전자 제재하는 업체, n=13, 단위 : %, 복수응답)

구분		사례수	콜 취소 수수료	프로그램 사용 제한
전 체		13	30.8	69.2
운영범위	전국	2	0.0	100.0
	수도권	1	0.0	100.0
	해당 시/도	10	40.0	60.0
연합업체 수	1개 업체	1	0.0	100.0
	2-14개 업체	7	57.1	42.9
	15-99개 업체	1	0.0	100.0
	100개 업체 이상	4	0.0	100.0
소속 운전자 수	10명 미만	2	50.0	50.0
	10-30명 미만	2	0.0	100.0
	30-50명 미만	-	-	-
	50-100명 미만	3	33.3	66.7
	100명 이상	6	33.3	66.7
사업장 소재지	서울	-	-	-
	인천/경기	7	28.6	71.4
	부산/울산/경남	2	0.0	100.0
	대구/경북	-	-	-
	대전/세종/충청	4	50.0	50.0
	광주/전라	-	-	-
	강원/제주	-	-	-

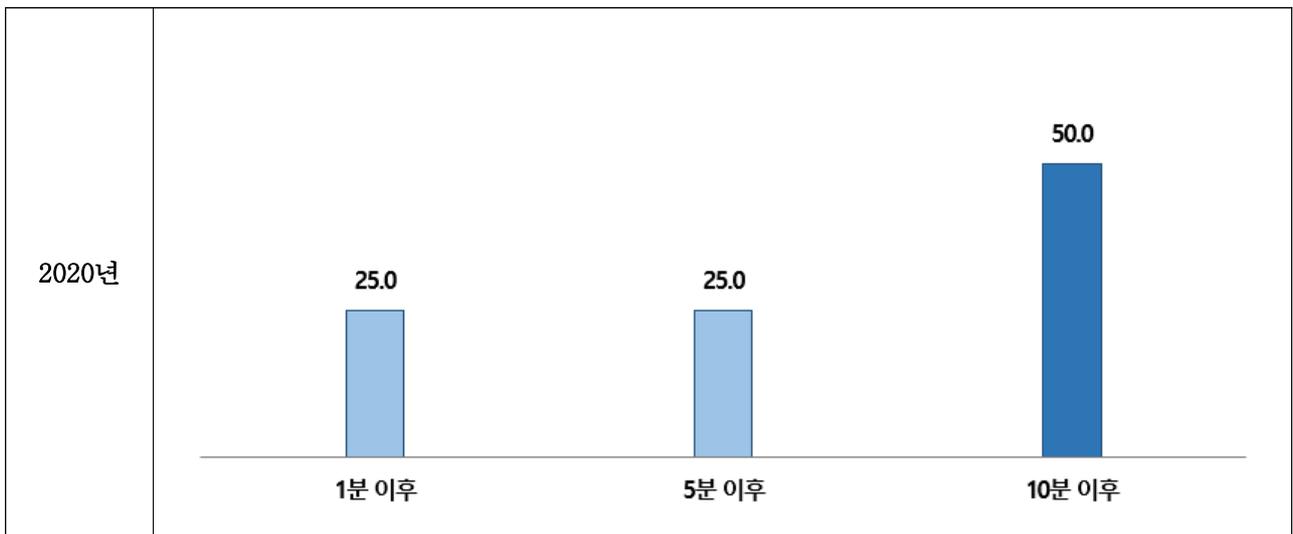
다. 콜 취소 시 수수료가 발생하는 경우

1) 콜 취소 시 수수료 발생 시점

- 콜 취소 시 수수료를 부과한다고 응답한 대리운전업체 4개를 대상으로 수수료 발생 시점을 조사한 결과, 콜 수행을 승낙한 시점으로부터 10분 이후에 취소하는 경우에 수수료를 부과한다고 응답한 업체가 50.0%, 1분 이후에 취소하는 경우에 수수료를 부과한다고 응답한 업체와 5분 이후에 취소하는 경우에 수수료를 부과한다고 응답한 업체가 각각 25.0%로 조사됨

[그림 3-21] '20년 콜 취소 시 수수료가 발생하는 시점

(단위 : %)



[표 3-52] '20년 콜 취소 시 수수료가 발생하는 시점

구분		사례수	1분 이후	5분 이후	10분 이후
'20년	업체수(개)	4	1	1	2
	비율(%)	100.0	25.0	25.0	50.0

[표 3-53] '20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점 상세분석

(Base : 콜 취소 시 수수료 발생 업체, n=4, 단위 : %)

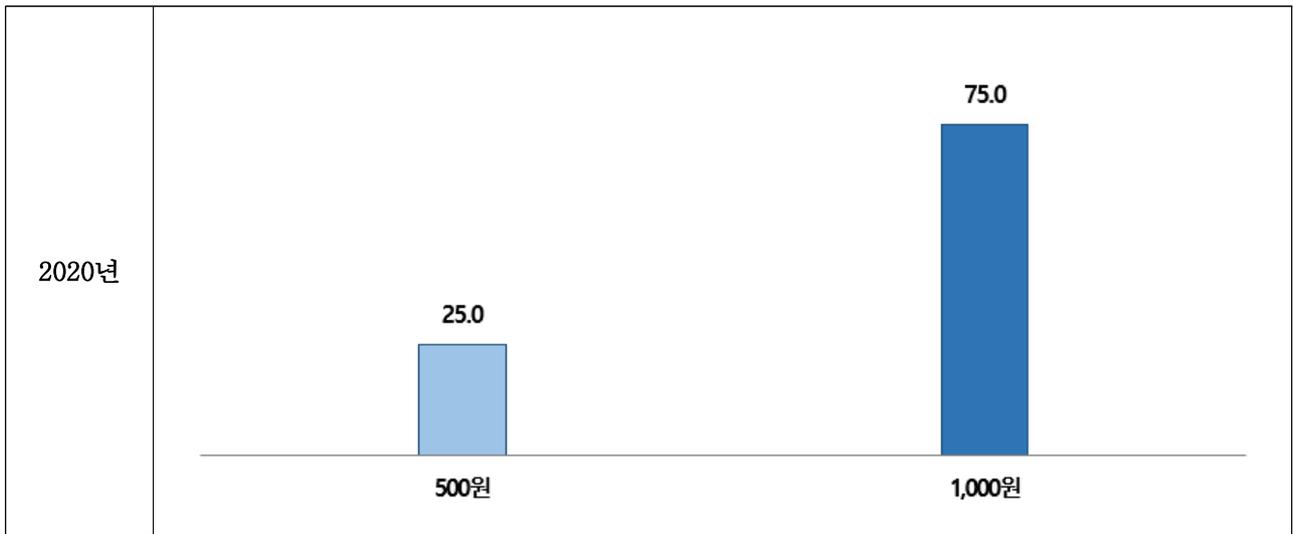
구분		사례수	1분 이후	5분 이후	10분 이후
전 체		4	25.0	25.0	50.0
운행범위	전국	-	-	-	-
	수도권	-	-	-	-
	해당 시/도	4	25.0	25.0	50.0
연합업체 수	1개 업체	-	-	-	-
	2-14개 업체	4	25.0	25.0	50.0
	15-99개 업체	-	-	-	-
	100개 업체 이상	-	-	-	-
소속 운전자 수	10명 미만	1	0.0	0.0	100.0
	10-30명 미만	-	-	-	-
	30-50명 미만	-	-	-	-
	50-100명 미만	1	0.0	100.0	0.0
	100명 이상	2	50.0	0.0	50.0
사업장 소재지	서울	-	-	-	-
	인천/경기	2	0.0	50.0	50.0
	부산/울산/경남	-	-	-	-
	대구/경북	-	-	-	-
	대전/세종/충청	2	50.0	0.0	50.0
	광주/전라	-	-	-	-
	강원/제주	-	-	-	-

2) 콜 취소 시 수수료

- 콜 취소 시 수수료를 부과한다고 응답한 대리운전업체 4개를 대상으로 취소 1건당 수수료를 조사한 결과, 취소 1건당 수수료 1,000원을 부과한다고 응답한 업체가 75.0%, 취소 1건당 500원을 부과한다고 응답한 업체가 25.0%로 조사됨

[그림 3-22] '20년 콜 취소 시 수수료

(단위 : %)



[표 3-54] '20년 콜 취소 시 수수료

구분		사례수	500원	1,000원
'20년	업체수(개)	4	1	3
	비율(%)	100.0	25.0	75.0

[표 3-55] '20년 콜 취소 시 수수료 상세분석

(Base : 콜 취소 시 수수료 발생 업체, n=4, 단위 : %)

구분		사례수	500원	1,000원
전 체		4	25.0	75.0
운행범위	전국	-	-	-
	수도권	-	-	-
	해당 시/도	4	25.0	75.0
연합업체 수	1개 업체	-	-	-
	2-14개 업체	4	25.0	75.0
	15-99개 업체	-	-	-
	100개 업체 이상	-	-	-
소속 운전자 수	10명 미만	1	0.0	100.0
	10-30명 미만	-	-	-
	30-50명 미만	-	-	-
	50-100명 미만	1	100.0	0.0
	100명 이상	2	0.0	100.0
사업장 소재지	서울	-	-	-
	인천/경기	2	50.0	50.0
	부산/울산/경남	-	-	-
	대구/경북	-	-	-
	대전/세종/충청	2	0.0	100.0
	광주/전라	-	-	-
	강원/제주	-	-	-

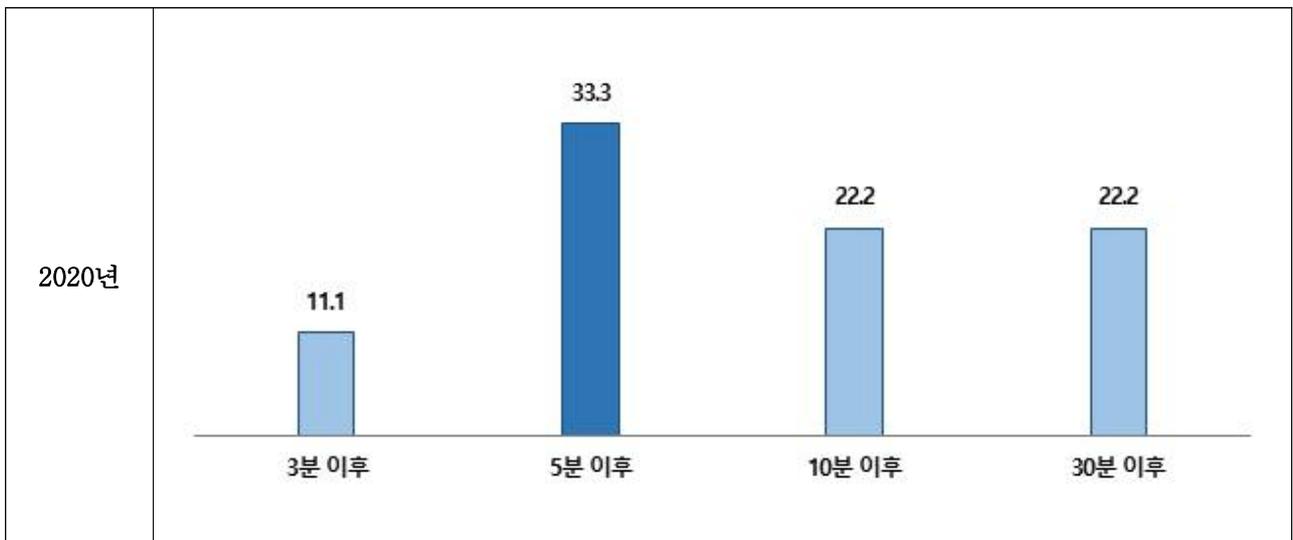
라. 콜 취소 시 프로그램 사용 제한이 발생하는 경우

1) 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

- 콜 취소 시 프로그램 사용을 제한한다고 응답한 대리운전업체 9개를 대상으로 프로그램 사용 제한 발생 시점을 조사한 결과, 콜 수행을 승낙한 시점으로부터 5분 이후에 취소하는 경우에 프로그램 사용을 제한하는 업체가 33.3%, 10분 이내에 취소하는 업체와 30분 이후에 제한하는 업체가 각각 22.2%를 차지하는 것으로 조사됨

[그림 3-23] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

(단위 : %)



[표 3-56] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

구분		사례수	3분 이후	5분 이후	10분 이후	30분 이후	무응답
'20년	업체수(개)	9	1	3	2	2	1
	비율(%)	100.0	11.1	33.3	22.2	22.2	11.1

[표 3-57] '20년 콜 취소 시 프로그램 제한 발생 시점 상세분석

(Base : 콜 취소 시 프로그램 제한 업체, n=9, 단위 : %)

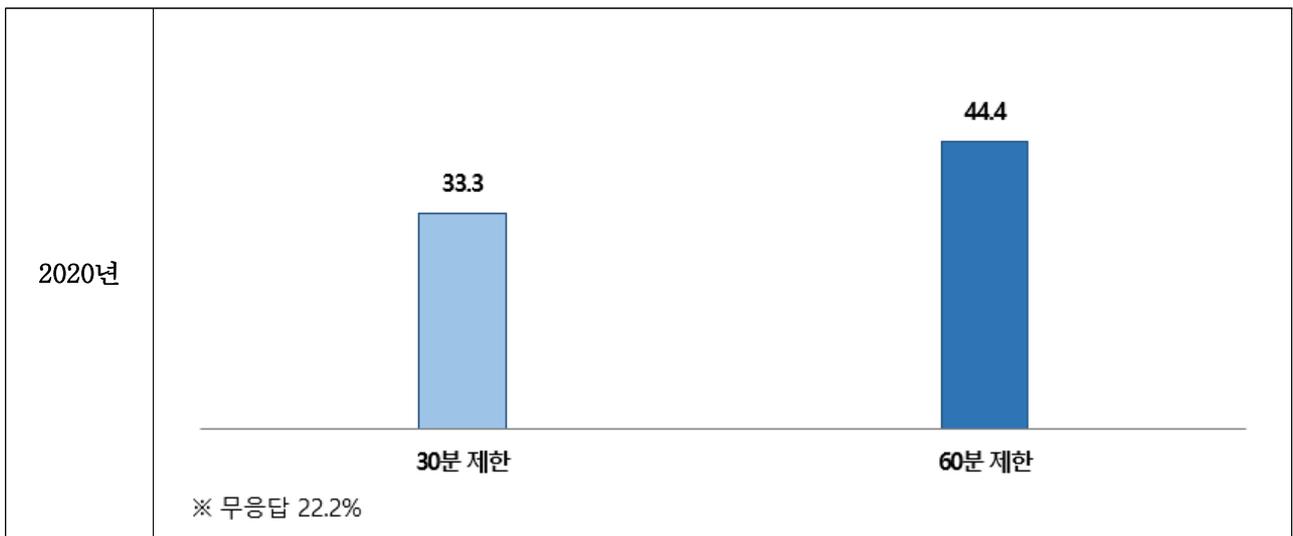
구분		사례수	3분 이후	5분 이후	10분 이후	30분 이후	무응답
전 체		9	11.1	33.3	22.2	22.2	11.1
운행범위	전국	2	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	수도권	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	해당 시/도	6	0.0	50.0	16.7	33.3	0.0
연합업체 수	1개 업체	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	2-14개 업체	3	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3
	15-99개 업체	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	100개 업체 이상	4	25.0	25.0	0.0	50.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	1	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0
	10-30명 미만	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	-	-	-	-	-	-
	50-100명 미만	2	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0
	100명 이상	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0
사업장 소재지	서울	-	-	-	-	-	-
	인천/경기	5	20.0	20.0	40.0	0.0	20.0
	부산/울산/경남	2	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	대구/경북	-	-	-	-	-	-
	대전/세종/충청	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	-	-	-	-	-	-
	강원/제주	-	-	-	-	-	-

2) 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

- 콜 취소 시 프로그램 사용을 제한한다고 응답한 대리운전업체 9개를 대상으로 취소 1건당 프로그램 사용 제한 시간을 조사한 결과, 취소 1건당 프로그램 사용을 60분 동안 제한한다고 응답한 업체가 44.4%, 30분 동안 제한한다고 응답한 업체가 33.3%로 조사됨

[그림 3-24] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

(단위 : %)



[표 3-58] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

구분		사례수	30분 제한	60분 제한	무응답
'20년	업체수(개)	9	3	4	2
	비율(%)	100.0	33.3	44.4	22.2

[표 3-59] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간 상세분석

(Base : 콜 취소 시 프로그램 제한 업체, n=9, 단위 : %)

구분		사례수	30분 제한	60분 제한	무응답
전 체		9	33.3	44.4	22.2
운행범위	전국	2	0.0	100.0	0.0
	수도권	1	0.0	100.0	0.0
	해당 시/도	6	50.0	16.7	33.3
연합업체 수	1개 업체	1	0.0	100.0	0.0
	2-14개 업체	3	66.7	33.3	0.0
	15-99개 업체	1	0.0	100.0	0.0
	100개 업체 이상	4	25.0	25.0	50.0
소속 운전자 수	10명 미만	1	0.0	100.0	0.0
	10-30명 미만	2	100.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	-	-	-	-
	50-100명 미만	2	0.0	100.0	0.0
	100명 이상	4	25.0	25.0	50.0
사업장 소재지	서울	-	-	-	-
	인천/경기	5	20.0	80.0	0.0
	부산/울산/경남	2	0.0	0.0	100.0
	대구/경북	-	-	-	-
	대전/세종/충청	2	100.0	0.0	0.0
	광주/전라	-	-	-	-
	강원/제주	-	-	-	-

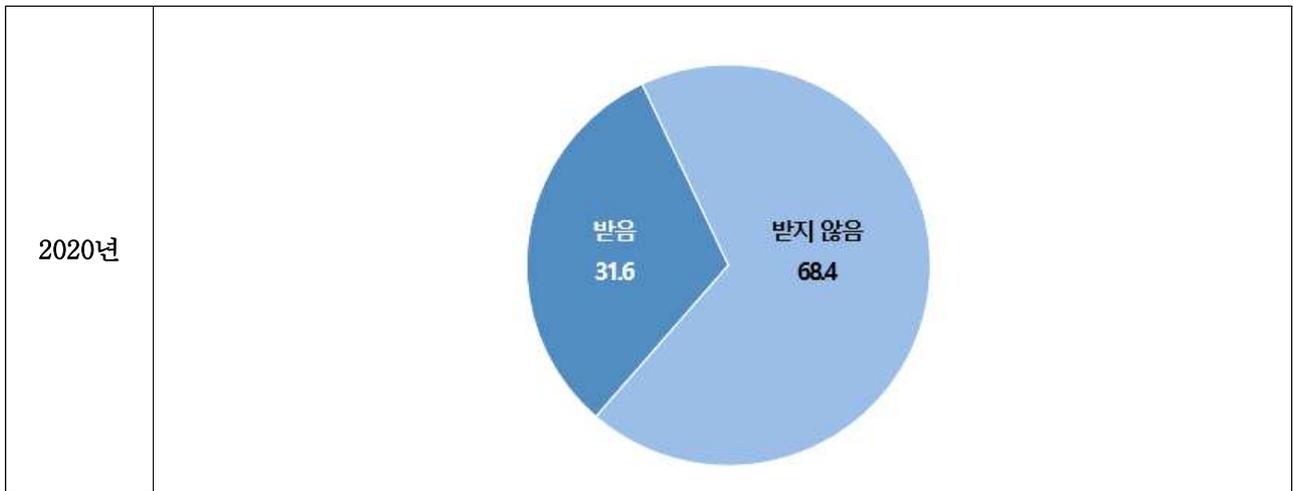
## 2.15 관제 프로그램 사용료 및 수수료

### 가. 관제 프로그램 사용 수수료 유무

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전자에 관제 프로그램 사용료 외에 대리운전업체에서 추가적인 수수료를 부과하는 지를 조사한 결과, 관제 프로그램 사용 수수료를 받는다고 응답한 업체는 31.6%, 수수료 받지 않는다고 응답한 업체가 68.4%로 조사됨
- 대리운전자를 대상으로 관제 프로그램 사용과 관련하여 사용료 외에도 대리운전업체에 추가적인 수수료를 납부하는 지 조사한 결과, 70.6%의 운전자가 관제 프로그램 사용 수수료를 납부한다고 응답하여, 대리운전업체 조사 결과와 운전자 조사 결과 사이에 차이가 나타나는 것을 확인하였음

[그림 3-25] '20년 프로그램 사용 수수료 유무

(단위 : %)



[표 3-60] '20년 프로그램 사용 수수료 유무

구분		사례수	수수료 받음	수수료 받지 않음
'20년	업체수(개)	95	30	65
	비율(%)	100.0	31.6	68.4

[표 3-61] '20년 프로그램 사용 수수료 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

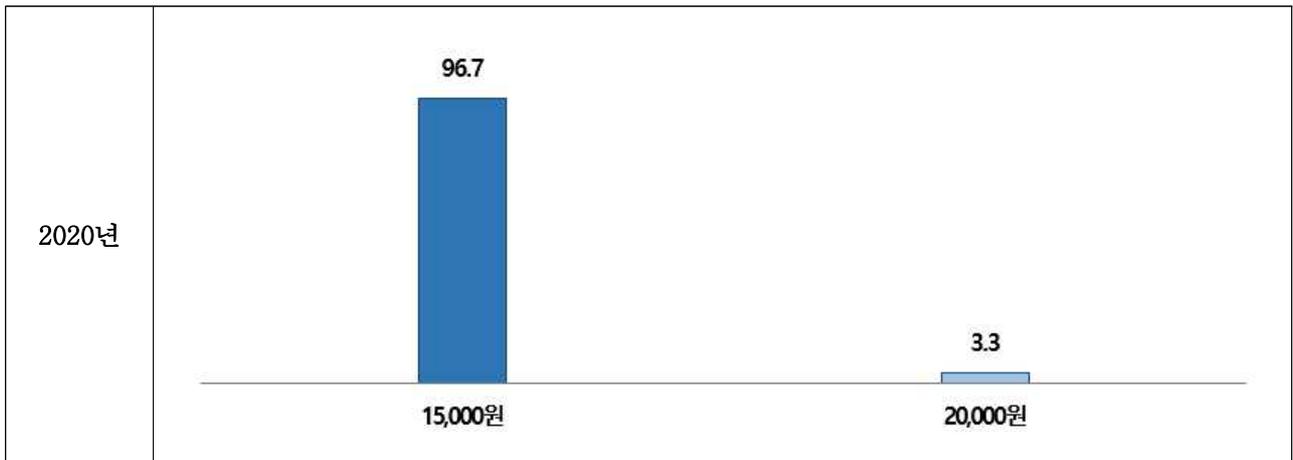
구분		사례수	수수료 있음	수수료 없음
전 체		95	31.6	68.4
운행범위	전국	10	10.0	90.0
	수도권	9	33.3	66.7
	해당 시/도	76	34.2	65.8
연합업체 수	1개 업체	27	11.1	88.9
	2-14개 업체	30	36.7	63.3
	15-99개 업체	21	38.1	61.9
	100개 업체 이상	17	47.1	52.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	7.7	92.3
	10-30명 미만	25	20.0	80.0
	30-50명 미만	2	50.0	50.0
	50-100명 미만	11	36.4	63.6
	100명 이상	44	43.2	56.8
사업장 소재지	서울	14	21.4	78.6
	인천/경기	39	25.6	74.4
	부산/울산/경남	6	50.0	50.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	43.8	56.3
	광주/전라	15	26.7	73.3
	강원/제주	3	33.3	66.7

나. 월평균 프로그램 사용료

- 프로그램 사용에 따른 수수료를 부과한다고 응답한 30개 업체를 대상으로 월평균 프로그램 사용료를 조사한 결과, 월 평균 15,000원으로 응답한 업체가 96.7%로 대다수를 차지하는 것으로 조사됨

[그림 3-26] '20년 월평균 프로그램 사용료

(단위 : %)



[표 3-62] '20년 월평균 프로그램 사용료

구분		사례수	15,000원	20,000원
'20년	업체수(개)	30	29	1
	비율(%)	100.0	96.7	3.3

[표 3-63] '20년 월평균 프로그램 사용료 상세분석

(Base : 프로그램 사용 수수료 받는 업체, n=30, 단위 : %)

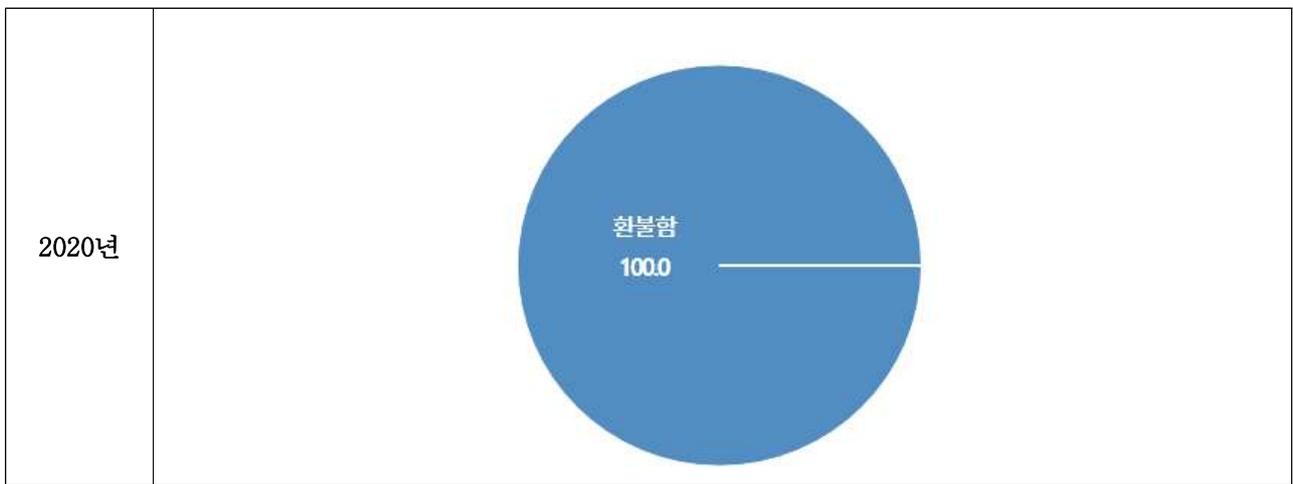
구분		사례수	15,000원	20,000원
전 체		30	96.7	3.3
운행범위	전국	1	100.0	0.0
	수도권	3	100.0	0.0
	해당 시/도	26	96.2	3.8
연합업체 수	1개 업체	3	66.7	33.3
	2-14개 업체	11	100.0	0.0
	15-99개 업체	8	100.0	0.0
	100개 업체 이상	8	100.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	1	0.0	100.0
	10-30명 미만	5	100.0	0.0
	30-50명 미만	1	100.0	0.0
	50-100명 미만	4	100.0	0.0
	100명 이상	19	100.0	0.0
사업장 소재지	서울	3	100.0	0.0
	인천/경기	10	90.0	10.0
	부산/울산/경남	3	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	7	100.0	0.0
	광주/전라	4	100.0	0.0
	강원/제주	1	100.0	0.0

### 2.16 예치금/충전금 환불 여부

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전자의 계약 해지 시 예치금 또는 충전금 등을 환불하는지를 조사한 결과, 모든 업체가 예치금/충전금을 환불하고 있다고 응답하였음
- 대리운전자를 대상으로 계약 해지 시 업체로부터 예치금 또는 충전금을 환불받았는지를 조사한 결과 환불받지 못했다는 응답이 13.7%로 조사되어, 대리운전업체와 운전자에 대한 조사 결과의 차이가 있음을 확인하였음

[그림 3-27] '20년 예치금/충전금 환불 여부

(단위 : %)



[표 3-64] '20년 예치금/충전금 환불 여부

구분		사례수	환불함	환불하지 않음
'20년	업체수(개)	95	95	0
	비율(%)	100.0	100.0	0.0

[표 3-65] '20년 예치금/충전금 환불 여부 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

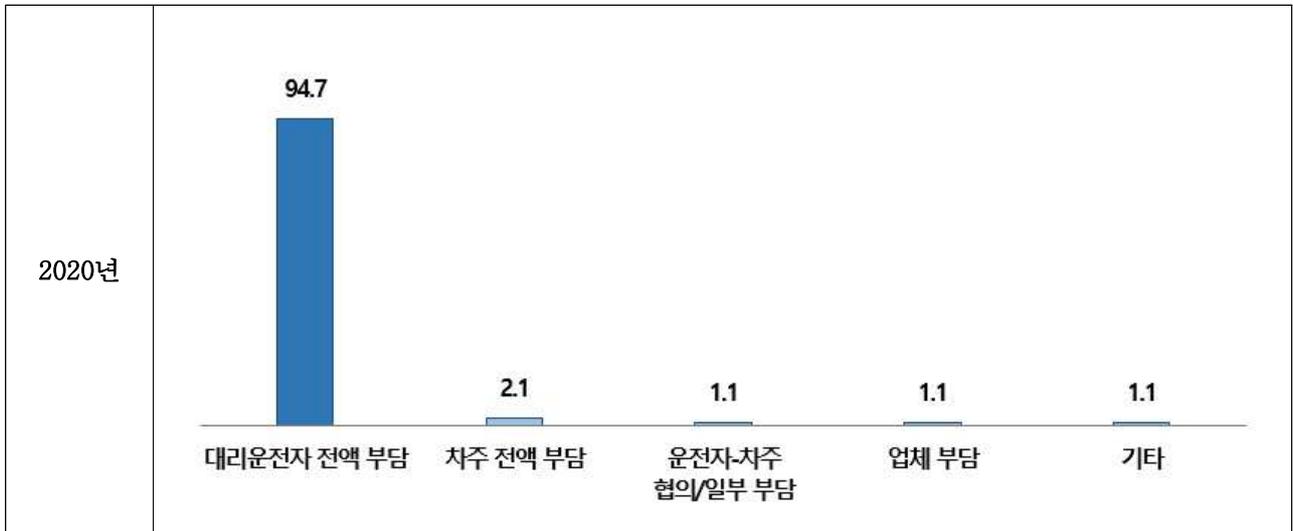
구분		사례수	환불합	환불하지 않음
전 체		95	100.0	0.0
운행범위	전국	10	100.0	0.0
	수도권	9	100.0	0.0
	해당 시/도	76	100.0	0.0
연합업체 수	1개 업체	27	100.0	0.0
	2-14개 업체	30	100.0	0.0
	15-99개 업체	21	100.0	0.0
	100개 업체 이상	17	100.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	100.0	0.0
	10-30명 미만	25	100.0	0.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0
	50-100명 미만	11	100.0	0.0
	100명 이상	44	100.0	0.0
사업장 소재지	서울	14	100.0	0.0
	인천/경기	39	100.0	0.0
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	100.0	0.0
	광주/전라	15	100.0	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0

### 2.17 교통법규 위반 시 범칙금 부담자

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전 중 대리운전자가 교통법규를 위반하였을 때 범칙금을 부담하는 주체에 대해 조사한 결과, '대리운전자 전액 부담'이 94.7%로 가장 높았음
- 그 외에 차주(고객) 전액부담 및 운전자와 차주가 협의하여 일부 부담한다고 응답한 업체도 각각 2.1%, 1.1%를 차지함
- 대리운전 중 교통법규 위반 시 대부분 대리운전자가 부담하고 있으나, 일부 업체에 따라 고객이 전부 또는 일부를 부담하는 등 고객의 피해가 발생하고 있어, 대리운전 중 범칙금 부담자에 대한 명확한 기준 제시가 필요할 것으로 판단됨

[그림 3-28] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자

(단위 : %)



[표 3-66] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자

구분		사례수	대리운전자 전액 부담	차주 전액 부담	운전자-차주 협의/일부 부담	업체 부담	기타
'20년	업체수(개)	95	90	2	1	1	1
	비율(%)	100.0	94.7	2.1	1.1	1.1	1.1

[표 3-67] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

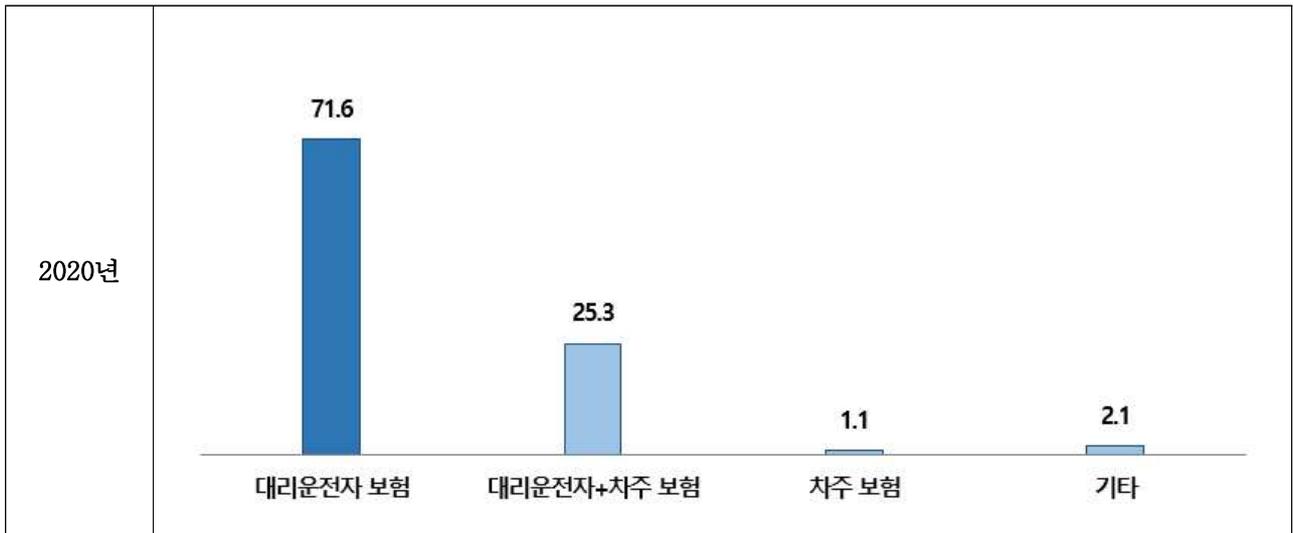
구분		사례수	대리운전자 전액 부담	차주 전액 부담	운전자-차주 협의/일부 부담	업체 부담	기타
전 체		95	94.7	2.1	1.1	1.1	1.1
운행범위	전국	10	90.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	수도권	9	88.9	0.0	0.0	0.0	11.1
	해당 시/도	76	96.1	1.3	1.3	1.3	0.0
연합업체 수	1개 업체	27	96.3	3.7	0.0	0.0	0.0
	2-14개 업체	30	93.3	0.0	3.3	3.3	0.0
	15-99개 업체	21	95.2	0.0	0.0	0.0	4.8
	100개 업체 이상	17	94.1	5.9	0.0	0.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	84.6	0.0	7.7	7.7	0.0
	10-30명 미만	25	96.0	4.0	0.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	100명 이상	44	95.5	2.3	0.0	0.0	2.3
사업장 소재지	서울	14	92.9	7.1	0.0	0.0	0.0
	인천/경기	39	94.9	0.0	0.0	2.6	2.6
	부산/울산/경남	6	83.3	16.7	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	93.8	0.0	6.3	0.0	0.0
	광주/전라	15	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

### 2.18 교통사고 발생 시 사고비용 처리 방법

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전 중 교통사고 발생 시 사고비용 처리 방법을 조사한 결과, 대리운전자의 보험으로 처리한다는 응답이 71.6%로 가장 높았고, 다음으로 대리운전자와 차주 보험으로 처리한다는 응답이 25.3% 순으로 높았음
- '20년 현재 대리운전 중 교통사고 발생 시에는 책임보험인 대인보상 I에 대해서는 차주의 보험이 적용되고 대인보상 I의 범위를 넘어서는 대인보상 II, 대물보상 및 차주차량(자기차량) 손해에 대해서는 대리운전자보험이 적용되도록 배상 주체가 정해져 있음
- 따라서 대리운전 중 교통사고 발생에 따른 사고비용 정도 및 범위에 따라 차주보험 또는 대리운전자 보험으로 구분되는 것으로 판단할 수 있음
- 대리운전자보험 단독으로 교통사고 비용을 처리하는 경우는 차주차량에 손해가 발생한 상황으로, 주차 중 단독사고가 빈번한 대리운전 교통사고 특성으로 인한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-29] '20년 교통사고 비용 처리 방법

(단위 : %)



[표 3-68] '20년 교통사고 비용 처리 방법

구분		사례수	대리운전자 보험	대리운전자 + 차주 보험	차주 보험	기타
'20년	업체수(개)	95	68	24	1	2
	비율(%)	100.0	71.6	25.3	1.1	2.1

[표 3-69] '20년 교통사고 발생 시 사고비용 처리 방법 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	대리운전자 보험	대리운전자 + 차주 보험	차주 보험	기타
전 체		95	71.6	25.3	1.1	2.1
운행범위	전국	10	90.0	10.0	0.0	0.0
	수도권	9	77.8	11.1	0.0	11.1
	해당 시/도	76	68.4	28.9	1.3	1.3
연합업체 수	1개 업체	27	66.7	33.3	0.0	0.0
	2-14개 업체	30	63.3	30.0	3.3	3.3
	15-99개 업체	21	66.7	28.6	0.0	4.8
	100개 업체 이상	17	100.0	0.0	0.0	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	76.9	15.4	7.7	0.0
	10-30명 미만	25	60.0	40.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	72.7	27.3	0.0	0.0
	100명 이상	44	77.3	18.2	0.0	4.5
사업장 소재지	서울	14	92.9	7.1	0.0	0.0
	인천/경기	39	82.1	12.8	2.6	2.6
	부산/울산/경남	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	50.0	43.8	0.0	6.3
	광주/전라	15	40.0	60.0	0.0	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0	0.0	0.0

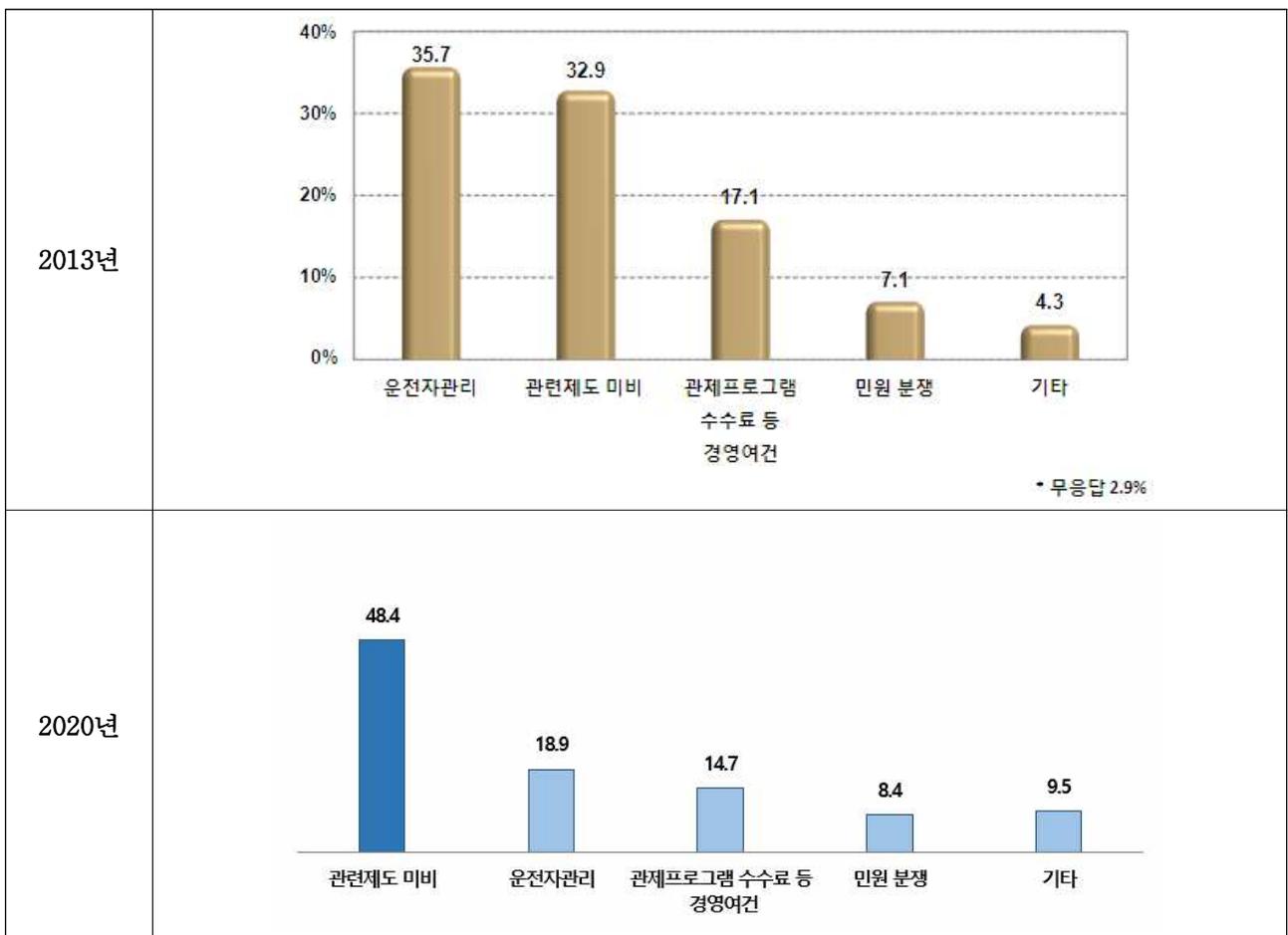
### 3. 대리운전 제도화

#### 3.1 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전업계의 문제점에 대한 인식을 조사한 결과 '관련제도 미비'가 48.4%로 가장 높았고, 다음으로 '운전자 관리'(18.9%), '관제프로그램 수수료 등 경영여건'(14.7%)의 순으로 높게 나타남
- '13년 실태조사 결과, '운전자 관리'가 35.7%로 가장 높았고, 다음으로 '관련제도 미비'(32.9%), '관제 프로그램 수수료 등 경영여건'(17.1%)의 순으로 높게 나타남
- '13년과 '20년의 조사결과를 비교한 결과 '13년에 대리운전업체는 대리운전자의 관리에 가장 큰 어려움을 겪고 있었던 반면, '20년에는 관련제도의 미비에서 오는 문제점을 가장 크게 인식하고 있는 것을 알 수 있음

[그림 3-30] 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-70] 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 비교

구분		사례수	관련제도 미비	운전자관리	관계프로그램 수수료 등 경영여건	민원 분쟁	기타/ 무응답
'13년	업체수(개)	70	23	25	12	5	8
	비율(%)	100.0	32.9	<b>35.7</b>	17.1	7.1	7.2
'20년	업체수(개)	95	46	18	14	8	9
	비율(%)	100.0	<b>48.4</b>	18.9	14.7	8.4	9.5

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-71] '20년 대리운전업체의 대리운전업계 문제점 인식 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

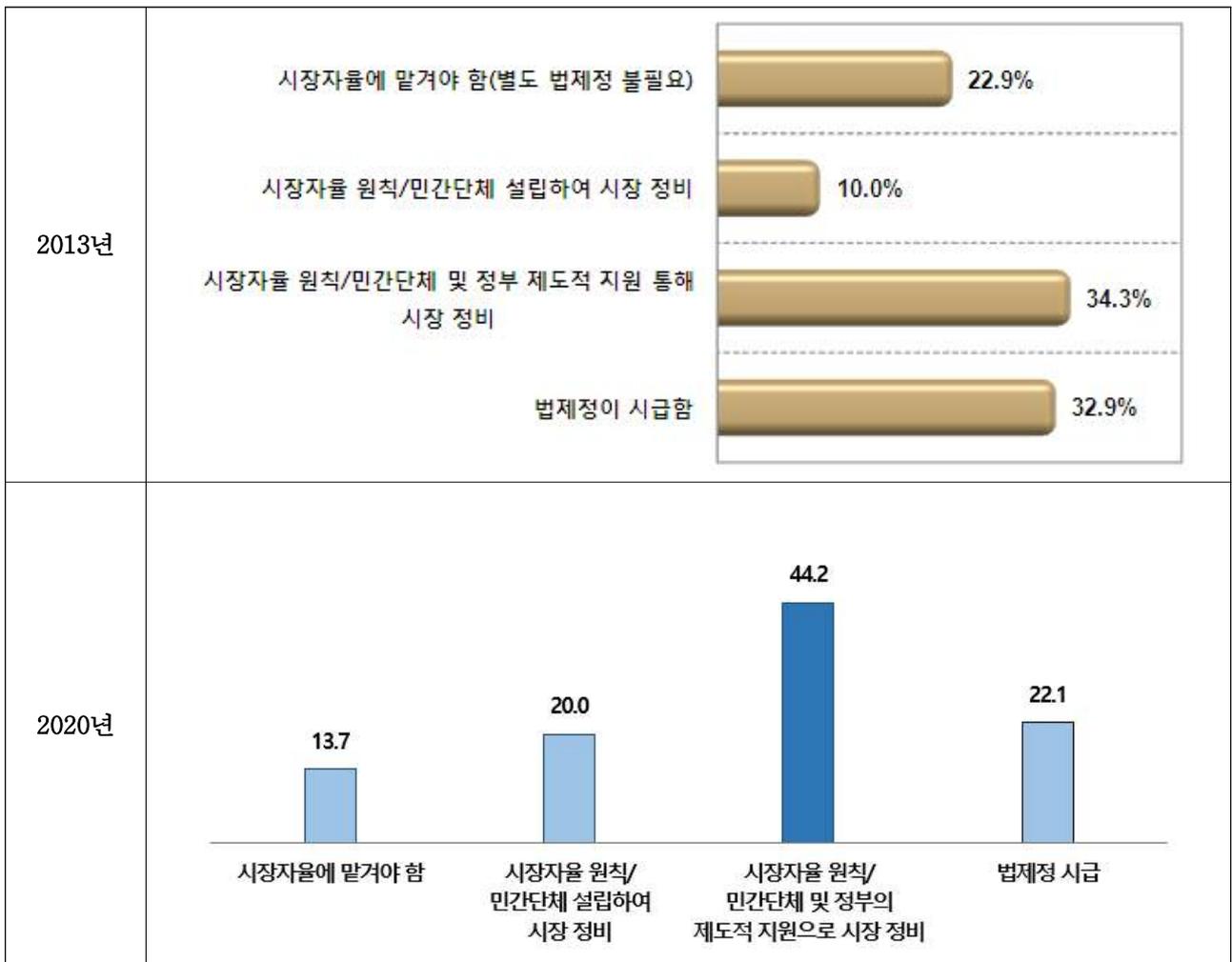
구분		사례수	관련제도 미비	운전자관리	관계프로그램 수수료 등 경영여건	민원 분쟁	기타
전 체		<b>95</b>	<b>48.4</b>	<b>18.9</b>	<b>14.7</b>	<b>8.4</b>	<b>9.5</b>
운행범위	전국	10	40.0	20.0	20.0	0.0	20.0
	수도권	9	22.2	22.2	11.1	22.2	22.2
	해당 시/도	76	52.6	18.4	14.5	7.9	6.6
연합업체 수	1개 업체	27	77.8	11.1	7.4	3.7	0.0
	2-14개 업체	30	43.3	16.7	20.0	13.3	6.7
	15-99개 업체	21	38.1	14.3	14.3	14.3	19.0
	100개 업체 이상	17	23.5	41.2	17.6	0.0	17.6
소속 운전자 수	10명 미만	13	69.2	15.4	7.7	7.7	0.0
	10-30명 미만	25	68.0	8.0	16.0	4.0	4.0
	30-50명 미만	2	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0
	50-100명 미만	11	54.5	18.2	9.1	0.0	18.2
	100명 이상	44	29.5	27.3	18.2	11.4	13.6
사업장 소재지	서울	14	57.1	21.4	7.1	7.1	7.1
	인천/경기	39	41.0	10.3	25.6	12.8	10.3
	부산/울산/경남	6	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0
	대전/세종/충청	16	62.5	18.8	0.0	6.3	12.5
	광주/전라	15	60.0	13.3	20.0	6.7	0.0
	강원/제주	3	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3

### 3.2 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식

- '20년 대리운전업체의 대리운전업 법제화 필요성에 대한 인식 조사 결과, '시장자율 원칙/민간단체 및 정부의 제도적 지원'이 필요하다는 응답이 44.2%로 가장 높았고, 다음으로 '법제정 시급'(22.1%), '시장자율 원칙/민간단체 설립하여 시장 정비'(20.0%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '시장자율 원칙/민간단체 설립하여 시장 정비'가 필요하다는 응답이 34.3%로 가장 높았고, '법제정이 시급'(32.9%), '시장자율에 맡겨야 함'(22.9%)의 순으로 높았음
- '13년 및 '20년의 조사 모두에서 대리운전업체는 시장자율을 원칙으로 민간단체 설립을 통해 시장을 정비하는 방안이 가장 바람직하다고 인식하고, 다음으로 법제정으로 통해 시장을 정비하는 방안의 순으로 바람직하다고 인식하고 있는 것으로 조사되었음

[그림 3-31] 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-72] 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교

구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/ 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
'13년	업체수(개)	70	16	7	24	23
	비율(%)	100.0	22.9	10.0	34.3	32.9
'20년	업체수(개)	95	13	19	42	41
	비율(%)	100.0	13.7	20.0	44.2	22.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-73] '20년 대리운전업체의 대리운전 법제화 필요성 인식 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

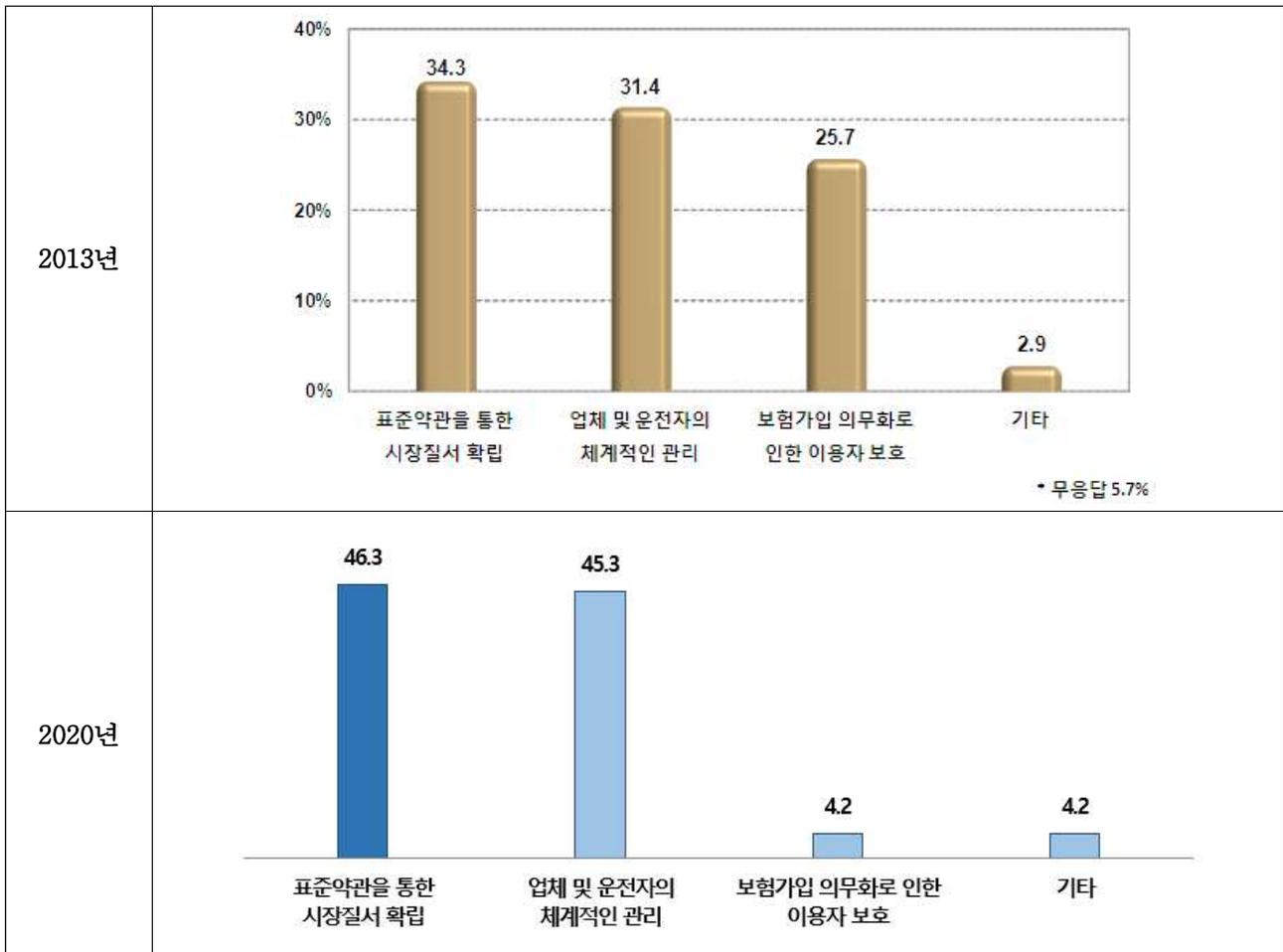
구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/ 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
전 체		95	13.7	20.0	44.2	22.1
운행범위	전국	10	20.0	10.0	40.0	30.0
	수도권	9	33.3	33.3	22.2	11.1
	해당 시/도	76	10.5	19.7	47.4	22.4
연합업체 수	1개 업체	27	3.7	18.5	59.3	18.5
	2-14개 업체	30	20.0	23.3	43.3	13.3
	15-99개 업체	21	14.3	23.8	28.6	33.3
	100개 업체 이상	17	17.6	11.8	41.2	29.4
소속 운전자 수	10명 미만	13	23.1	23.1	38.5	15.4
	10-30명 미만	25	4.0	8.0	68.0	20.0
	30-50명 미만	2	50.0	0.0	50.0	0.0
	50-100명 미만	11	0.0	27.3	54.5	18.2
	100명 이상	44	18.2	25.0	29.5	27.3
사업장 소재지	서울	14	14.3	21.4	35.7	28.6
	인천/경기	39	25.6	25.6	35.9	12.8
	부산/울산/경남	6	0.0	16.7	50.0	33.3
	대구/경북	2	0.0	0.0	50.0	50.0
	대전/세종/충청	16	6.3	0.0	50.0	43.8
	광주/전라	15	0.0	26.7	60.0	13.3
	강원/제주	3	0.0	33.3	66.7	0.0

### 3.3 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전법 제정 효과에 대한 인식을 조사한 결과, 대리운전법 제정 시 가장 큰 효과로 '표준약관을 통한 시장질서 확립'이 46.3%, '업체 및 운전자의 체계적인 관리'가 45.3%로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 대리운전법 제정 효과로 '표준약관을 통한 시장질서 확립'이 34.3%, '업체 및 운전자의 체계적인 관리'(31.4%), '보험가입 의무화로 인한 이용자 보호'(25.7%)의 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 결과를 비교한 결과, '13년에는 '20년에 비해 대리운전 보험 가입률이 낮고 개인보험의 비율이 높아 대리운전 보험가입 의무화에 대한 대리운전업체의 요구가 높았던 반면, '20년에는 대리운전 보험 가입률 및 단체보험 구성비가 높아 대리운전 보험가입 의무화 필요성에 대한 요구가 낮아진 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-32] 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-74] 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

구분		사례수	표준약관을 통한 시장질서 확립	업체 및 운전자의 체계적인 관리	보험가입 의무화로 인한 이용자 보호	기타/ 무응답
'13년	업체수(개)	70	24	22	18	6
	비율(%)	100.0	34.3	31.4	25.7	8.6
'20년	업체수(개)	95	44	43	4	4
	비율(%)	100.0	46.3	45.3	4.2	4.2

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-75] '20년 대리운전업체의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

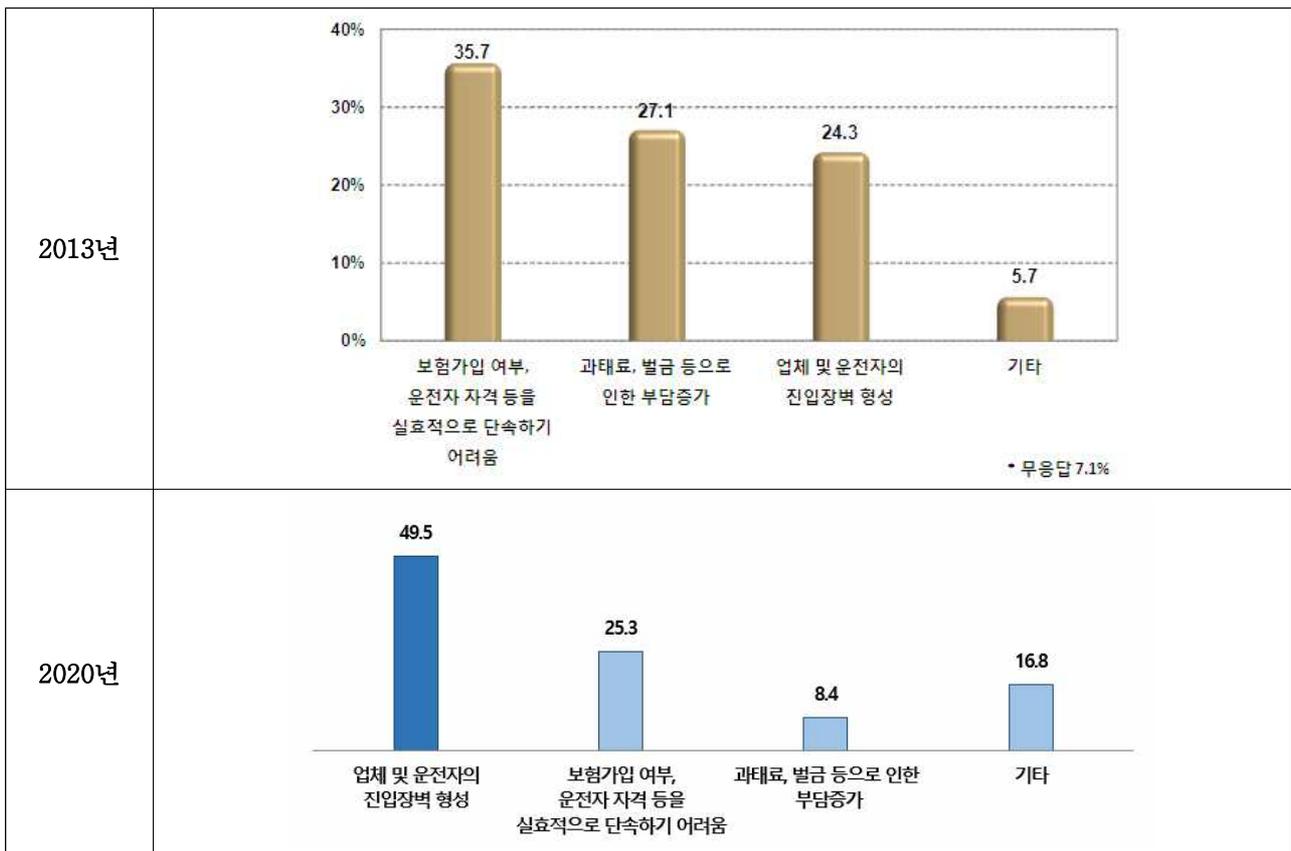
구분		사례수	표준약관을 통한 시장질서 확립	업체 및 운전자의 체계적인 관리	보험가입 의무화로 인한 이용자 보호	기타
전 체		95	46.3	45.3	4.2	4.2
운행범위	전국	10	40.0	60.0	0.0	0.0
	수도권	9	55.6	22.2	11.1	11.1
	해당 시/도	76	46.1	46.1	3.9	3.9
연합업체 수	1개 업체	27	55.6	40.7	3.7	0.0
	2-14개 업체	30	36.7	50.0	6.7	6.7
	15-99개 업체	21	61.9	28.6	4.8	4.8
	100개 업체 이상	17	29.4	64.7	0.0	5.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	30.8	61.5	7.7	0.0
	10-30명 미만	25	52.0	44.0	4.0	0.0
	30-50명 미만	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	54.5	45.5	0.0	0.0
	100명 이상	44	43.2	43.2	4.5	9.1
사업장 소재지	서울	14	42.9	35.7	14.3	7.1
	인천/경기	39	51.3	41.0	2.6	5.1
	부산/울산/경남	6	33.3	66.7	0.0	0.0
	대구/경북	2	0.0	100.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	56.3	37.5	0.0	6.3
	광주/전라	15	46.7	46.7	6.7	0.0
	강원/제주	3	0.0	100.0	0.0	0.0

### 3.4 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식

- ‘20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전법 제정 시의 가장 큰 문제점을 조사한 결과, ‘업체 및 운전자의 진입장벽 형성’이라는 응답이 49.5%로 가장 높았고, 다음으로 ‘보험가입 여부 및 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움’(25.3%)의 순으로 높았음
- ‘13년 실태조사 결과, ‘보험가입 여부 및 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움’이라는 응답이 35.7%로 가장 높았고, 다음으로 ‘과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가’(27.1%), ‘업체 및 운전자의 진입장벽 형성’(24.3%)의 순으로 높았음
- ‘13년과 ‘20년 조사 결과를 비교한 결과, ‘13년에는 대리운전법이 제정되더라도 실효성이 없거나 법적 규제에 의한 과태료 등으로 인해 업체의 운영이 어려워질 것을 염려한 반면, ‘20년에는 업체 및 운전자의 진입장벽 형성을 가장 큰 문제점으로 꼽았음
- 이는 최근 플랫폼/프로그램을 사용한 대리운전 서비스 방식의 보편화로 대리운전업 진입 장벽이 낮아져 타업체와의 경쟁으로 대리운전자 확보에 어려움을 겪는 상황 하에서 대리운전업 등록 및 자격제도 등의 시행으로 진입장벽이 높아질 것을 염려한 결과로 판단할 수 있음

[그림 3-33] 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-76] 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

구분		사례수	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가	기타/ 무응답
'20년	업체수(개)	70	17	25	19	9
	비율(%)	100.0	24.3	35.7	27.1	12.9
'13년	업체수(개)	95	47	24	8	16
	비율(%)	100.0	49.5	25.3	8.4	16.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-77] '20년 대리운전업체의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가	기타
전 체		95	49.5	25.3	8.4	16.8
운행범위	전국	10	70.0	10.0	0.0	20.0
	수도권	9	55.6	0.0	33.3	11.1
	해당 시/도	76	46.1	30.3	6.6	17.1
연합업체 수	1개 업체	27	25.9	51.9	3.7	18.5
	2-14개 업체	30	40.0	20.0	13.3	26.7
	15-99개 업체	21	85.7	4.8	4.8	4.8
	100개 업체 이상	17	58.8	17.6	11.8	11.8
소속 운전자 수	10명 미만	13	30.8	46.2	0.0	23.1
	10-30명 미만	25	28.0	44.0	4.0	24.0
	30-50명 미만	2	50.0	50.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	63.6	18.2	9.1	9.1
	100명 이상	44	63.6	9.1	13.6	13.6
사업장 소재지	서울	14	64.3	7.1	14.3	14.3
	인천/경기	39	46.2	28.2	10.3	15.4
	부산/울산/경남	6	66.7	33.3	0.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	16	37.5	12.5	6.3	43.8
	광주/전라	15	40.0	53.3	0.0	6.7
	강원/제주	3	66.7	0.0	33.3	0.0

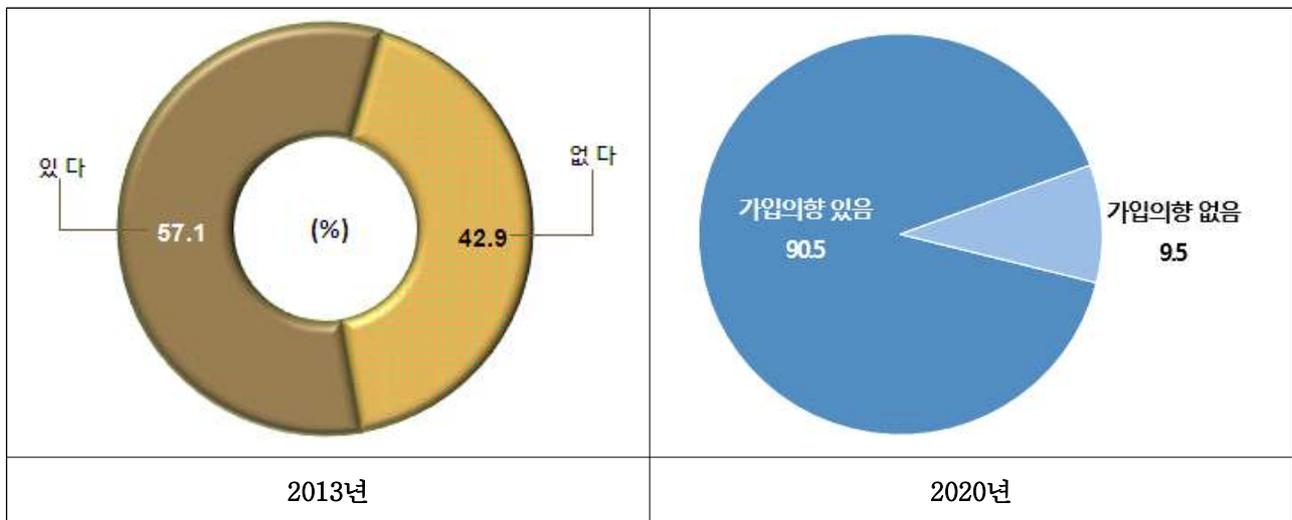
### 3.5 대리운전 민간단체 설립

#### 가. 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향

- '20년 대리운전업체를 대상으로 민간단체 설립 시 가입 의향을 조사한 결과, '가입의향 있음'이 90.5%, '가입의향 없음'이 9.5%로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 민간단체 설립 시 가입의향이 있다고 응답한 업체는 57.1%, 없다고 응답한 업체는 42.9%로 조사됨
- 이러한 결과는 대리운전 법제화 필요성에 대한 인식 조사 시, 시장자율 원칙으로 하되 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다는 응답이 비율이 '13년 대비 '20년에 증가한 결과와도 일치함

[그림 3-34] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-78] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교

구분		사례수	가입 의향 있음	가입 의향 없음
'13년	업체수(개)	70	40	30
	비율(%)	100.0	57.1	42.9
'20년	업체수(개)	95	86	9
	비율(%)	100.0	90.5	9.5

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-79] '20년 대리운전업체의 대리운전 민간단체 가입 의향 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

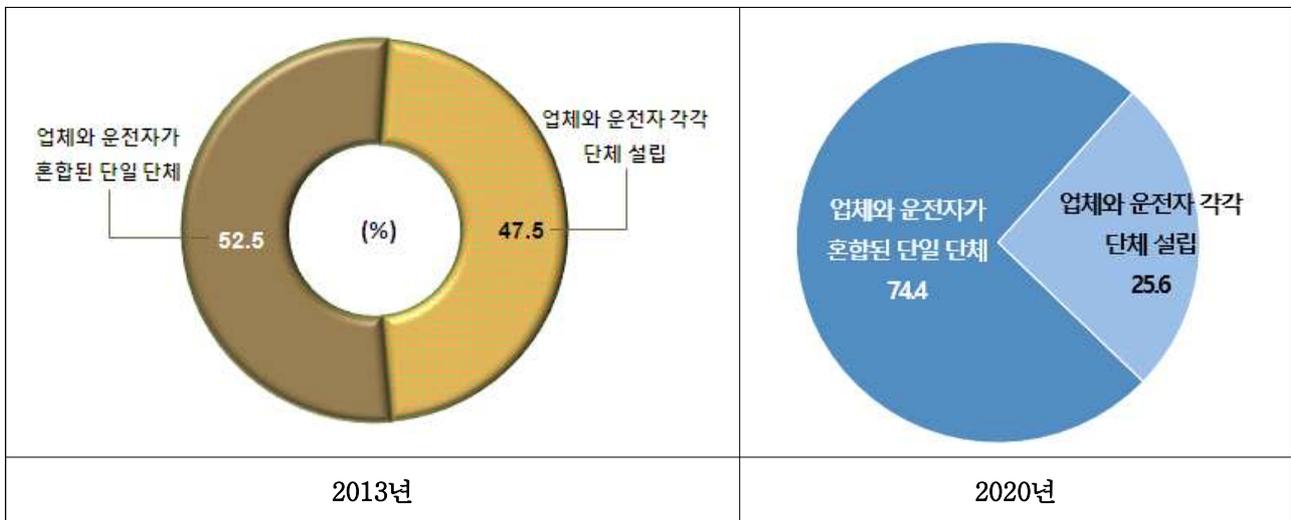
구분		사례수	가입 의향 있음	가입 의향 없음
전 체		95	90.5	9.5
운행범위	전국	10	80.0	20.0
	수도권	9	88.9	11.1
	해당 시/도	76	92.1	7.9
연합업체 수	1개 업체	27	96.3	3.7
	2-14개 업체	30	83.3	16.7
	15-99개 업체	21	90.5	9.5
	100개 업체 이상	17	94.1	5.9
소속 운전자 수	10명 미만	13	100.0	0.0
	10-30명 미만	25	88.0	12.0
	30-50명 미만	2	50.0	50.0
	50-100명 미만	11	100.0	0.0
	100명 이상	44	88.6	11.4
사업장 소재지	서울	14	85.7	14.3
	인천/경기	39	84.6	15.4
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	93.8	6.3
	광주/전라	15	100.0	0.0
	강원/제주	3	100.0	0.0

나. 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태

- ‘20년 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태에 대한 조사 결과, 대리운전 업체는 ‘업체와 운전자가 혼합된 단일 단체’를 가장 선호(74.4%)하고, 다음으로 ‘업체와 운전자 각각 단체 설립’(25.6%) 순으로 조사됨
- ‘13년 실태조사 결과, 대리운전업체는 ‘업체와 운전자가 혼합된 단일단체’를 가장 선호(52.5%)하고, ‘업체와 운전자 각각 단체설립’(47.5%) 순으로 조사됨
- ‘13년과 ‘20년 조사 결과를 분석한 결과, 최근 대리운전업체는 ‘업체와 운전자가 혼합된 단일 단체’를 선호하는 경향이 더욱 두드러지게 나타나는 것으로 판단됨

[그림 3-35] 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-80] 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교

구분		사례수	업체와 운전자가 혼합된 단일 단체	업체와 운전자 각각 단체 설립
‘13년	업체수(개)	70	37	33
	비율(%)	100.0	52.5	47.5
‘20년	업체수(개)	95	71	24
	비율(%)	100.0	74.4	25.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-81] '20년 대리운전업체가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 상세분석

(Base : 민간단체 설립 시 가입의향 있는 업체, n=86, 단위 : %)

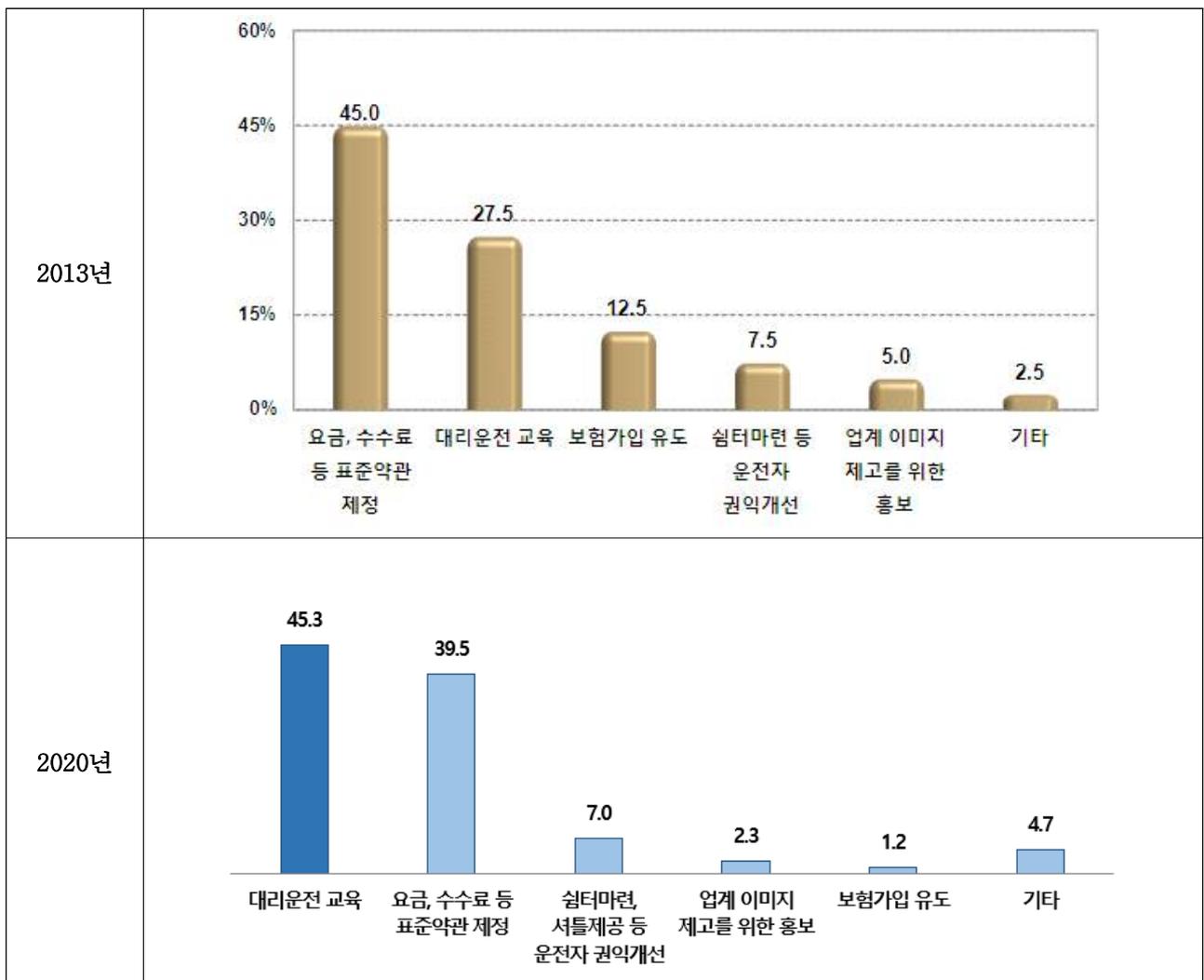
구분		사례수	업체와 운전자가 혼합된 단일 단체	업체와 운전자 각각 단체 설립
전 체		86	74.4	25.6
운행범위	전국	8	75.0	25.0
	수도권	8	62.5	37.5
	해당 시/도	70	75.7	24.3
연합업체 수	1개 업체	26	84.6	15.4
	2-14개 업체	25	72.0	28.0
	15-99개 업체	19	68.4	31.6
	100개 업체 이상	16	68.8	31.3
소속 운전자 수	10명 미만	13	84.6	15.4
	10-30명 미만	22	86.4	13.6
	30-50명 미만	1	100.0	0.0
	50-100명 미만	11	45.5	54.5
	100명 이상	39	71.8	28.2
사업장 소재지	서울	12	66.7	33.3
	인천/경기	33	63.6	36.4
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	15	86.7	13.3
	광주/전라	15	80.0	20.0
	강원/제주	3	66.7	33.3

다. 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식

- '20년 대리운전 민간단체 가입 의향이 있다고 대답한 86개 업체를 대상으로 민간단체의 수행 역할에 대해 조사한 결과, 대리운전 민간단체의 역할로 '대리운전 교육'(45.3%)이 가장 높았고, 다음으로 '요금, 수수료 등 표준약관 제정'(39.5%), '쉼터마련 및 셔틀제공 등 운전자 권익개선'(7.0%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 대리운전 민간단체의 역할로 '요금, 수수료 등 표준약관 제정'(45.0%)이 가장 높았고, 다음으로 '대리운전 교육'(27.5%), '보험가입 유도'(12.5%)의 순으로 높았음

[그림 3-36] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-82] 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교

구분		사례수	대리운전 교육	요금, 수수료 등 표준약관 제정	텀터마련, 서틀제공 등 운전자 권익개선	업계 이미지 제고를 위한 홍보	보험가입 유도	기타
'13년	업체수(개)	70	19	32	5	4	9	2
	비율(%)	100.0	27.5	45.0	7.5	5.0	12.5	2.5
'20년	업체수(개)	86	39	34	6	2	1	4
	비율(%)	100.0	45.3	39.5	7.0	2.3	1.2	4.7

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-83] '20년 대리운전업체의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 상세분석

(Base : 민간단체 설립 시 가입의향 있는 업체, n=86, 단위 : %)

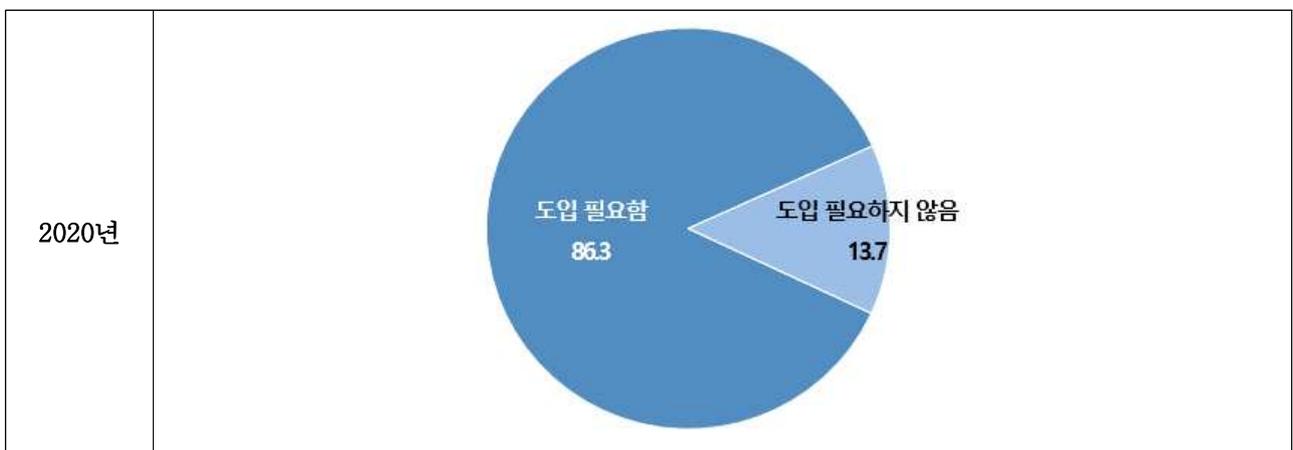
구분		사례수	대리운전 교육	요금, 수수료 등 표준약관 제정	텀터마련, 서틀제공 등 운전자 권익개선	업계 이미지 제고를 위한 홍보	보험가입 유도	기타
전 체		86	45.3	39.5	7.0	2.3	1.2	4.7
운행범위	전국	8	37.5	62.5	0.0	0.0	0.0	0.0
	수도권	8	12.5	75.0	0.0	0.0	0.0	12.5
	해당 시/도	70	50.0	32.9	8.6	2.9	1.4	4.3
연합업체 수	1개 업체	26	65.4	19.2	7.7	7.7	0.0	0.0
	2-14개 업체	25	48.0	32.0	8.0	0.0	0.0	12.0
	15-99개 업체	19	31.6	63.2	0.0	0.0	0.0	5.3
	100개 업체 이상	16	25.0	56.3	12.5	0.0	6.3	0.0
소속 운전자 수	10명 미만	13	30.8	30.8	23.1	15.4	0.0	0.0
	10-30명 미만	22	72.7	27.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	30-50명 미만	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	50-100명 미만	11	54.5	36.4	0.0	0.0	0.0	9.1
	100명 이상	39	30.8	51.3	7.7	0.0	2.6	7.7
사업장 소재지	서울	12	25.0	58.3	8.3	0.0	0.0	8.3
	인천/경기	33	33.3	54.5	6.1	3.0	0.0	3.0
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	15	60.0	26.7	0.0	0.0	6.7	6.7
	광주/전라	15	53.3	20.0	13.3	6.7	0.0	6.7
	강원/제주	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0

### 3.6 대리운전업체의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

- '20년 대리운전업체를 대상으로 대리운전자 자격제도 도입 필요성을 조사한 결과, '도입 필요함'이 86.3%, '도입 필요하지 않음'이 13.7%로 조사됨
- 대리운전업체의 대리운전제도 법제화에 대한 요구 및 대리운전 민간단체의 대리운전 교육 역할 요구 등을 토대로 판단할 때, 대리운전업체는 대리운전자 관리 및 교육 등에 어려움을 겪고 있으며, 이로 인해 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 판단하고 있는 것으로 판단됨

[그림 3-37] '20년 대리운전업체의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

(단위 : %)



[표 3-84] '20년 대리운전업체의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

구분		사례수	도입 필요함	도입 필요하지 않음
'20년	업체수(개)	95	82	13
	비율(%)	100.0	86.3	13.7

[표 3-85] '20년 대리운전자 자격제도 도입 필요성 상세분석

(Base : 전체, n=95, 단위 : %)

구분		사례수	도입 필요함	도입 필요하지 않음
전 체		95	86.3	13.7
운행범위	전국	10	70.0	30.0
	수도권	9	88.9	11.1
	해당 시/도	76	88.2	11.8
연합업체 수	1개 업체	27	92.6	7.4
	2-14개 업체	30	80.0	20.0
	15-99개 업체	21	90.5	9.5
	100개 업체 이상	17	82.4	17.6
소속 운전자 수	10명 미만	13	92.3	7.7
	10-30명 미만	25	96.0	4.0
	30-50명 미만	2	50.0	50.0
	50-100명 미만	11	100.0	0.0
	100명 이상	44	77.3	22.7
사업장 소재지	서울	14	85.7	14.3
	인천/경기	39	76.9	23.1
	부산/울산/경남	6	100.0	0.0
	대구/경북	2	100.0	0.0
	대전/세종/충청	16	93.8	6.3
	광주/전라	15	93.3	6.7
	강원/제주	3	100.0	0.0

### 3.7 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

- ‘20년 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항이나 의견을 조사한 결과, ‘인성/안전/친절 교육 등 체계적 교육’이 필요하다는 응답이 22.4%로 가장 많았고, 다음으로 ‘보험 체계 단일화’(8.6%), ‘고객 서비스 향상 필요’(5.2%), ‘사고 처리 개선 필요’(5.2%) 등의 순으로 많았음
- ‘13년 실태조사에서는 ‘법제화가 시급하다’는 응답이 17.1%로 가장 많았고, 다음으로 ‘요금 인상’(12.9%), ‘대리운전자의 보험관리’(5.7%)의 순으로 많았음

[표 3-86] ‘13년 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

(Base : 전체, n=70, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2013년	
	업체수(개)	비율(%)
법제화가 시급하다	12	17.1
요금인상이 필요하다	9	12.9
기사들 보험관리가 어렵다	4	5.7
허가제(등록제) 도입이 필요하다	3	4.3
보험료가 비싸다	3	4.3

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) ‘13년 상위 5개 의견

[표 3-87] ‘20년 대리운전업체의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

(Base : 전체, n=95, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2020년	
	업체수(개)	비율(%)
인성/안전/친절교육 등 체계적 교육 필요	29	23.8
법 개정/제정 필요	19	15.6
민간단체(협회 등) 필요	13	10.7
운전자 검증(자격증 등) 필요	7	5.7
대리운전 요금 표준화/현실화 필요	5	4.1
보험 체계 단일화	5	4.1
업체 설립 기준 마련	5	4.1
고객 서비스 향상 필요	3	2.5
사고 처리 개선 필요	3	2.5
직업 의식 함양 필요	3	2.5

주1) ‘20년 상위 10개 의견

### 제3절 대리운전 운전자 조사결과

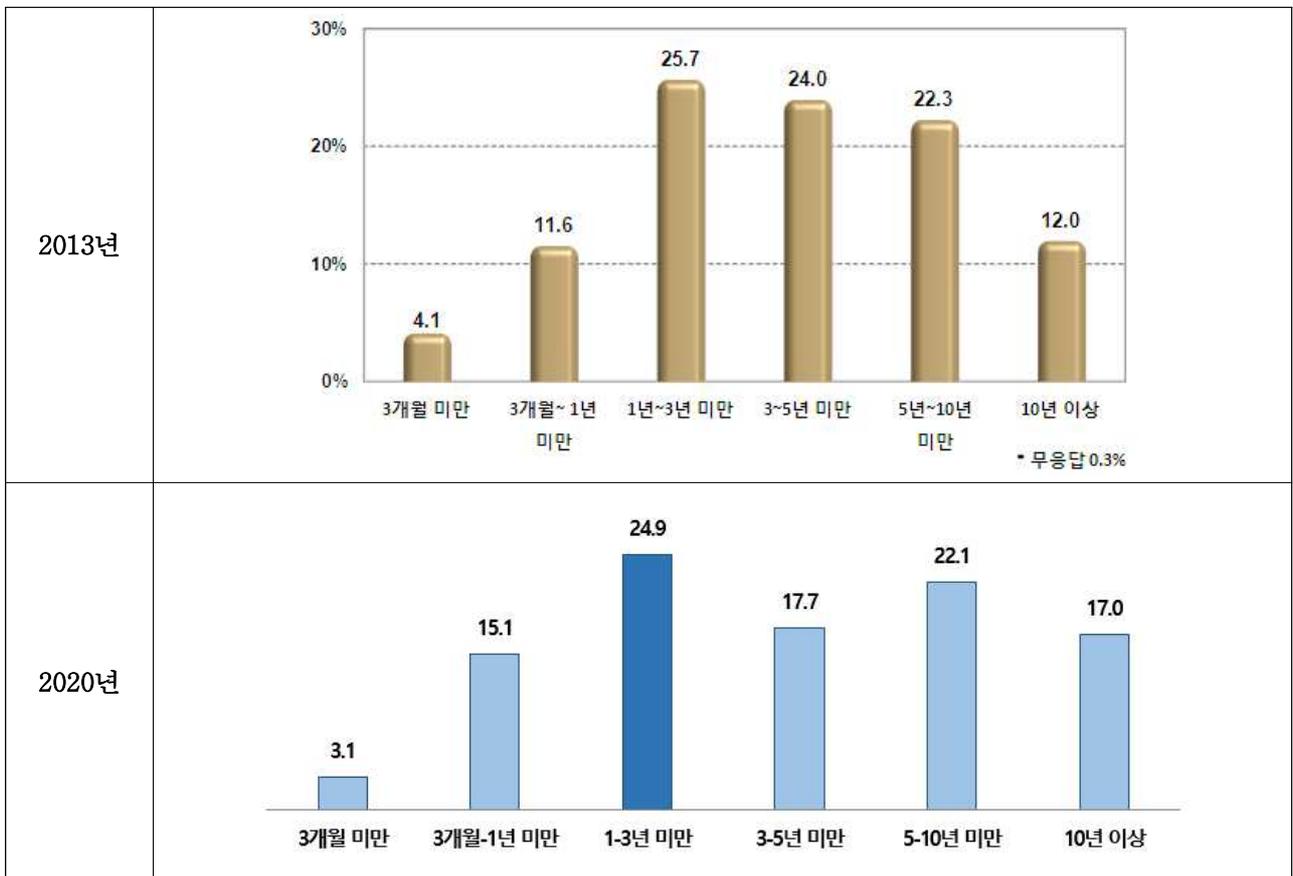
#### 1. 대리운전 실태

##### 1.1 대리운전 경력

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 경력을 조사한 결과, '1-3년 미만'이 24.9%, '5-10년 미만'이 22.1%로 높았고, 다음으로 '3-5년 미만'(17.7%), '10년 이상'(17.0%) 등의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '1-3년 미만'이 25.7%로 가장 높았고, 다음으로 '3-5년 미만'(24.0%), '5-10년 미만'(22.3%)의 순으로 높았음

[그림 3-38] 대리운전 경력 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-88] 대리운전 경력 비교

구분		사례수	3개월 미만	3개월-1년 미만	1-3년 미만	3-5년 미만	5-10년 미만	10년 이상	무응답
'13년	응답자수(명)	700	29	81	180	168	156	84	2
	비율(%)	100.0	4.1	11.6	25.7	24.0	22.3	12.0	0.3
'20년	응답자수(명)	700	22	106	174	124	155	119	-
	비율(%)	100.0	3.1	15.1	24.9	17.7	22.1	17.0	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-89] '20년 대리운전 경력 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	3개월 미만	3개월-1년 미만	1-3년 미만	3-5년 미만	5-10년 미만	10년 이상
전 체		700	3.1	15.1	24.9	17.7	22.1	17.0
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	4.5	22.2	30.9	18.3	14.4	9.6
	하지 않음	367	1.9	8.7	19.3	17.2	29.2	23.7
주 영업지역	서울	99	3.0	8.1	29.3	23.2	22.2	14.1
	인천/경기	226	2.7	17.3	29.6	17.7	19.5	13.3
	부산/울산/경남	113	1.8	16.8	15.9	14.2	30.1	21.2
	대구/경북	79	3.8	11.4	10.1	19.0	25.3	30.4
	대전/세종/충청	82	3.7	15.9	32.9	14.6	20.7	12.2
	광주/전라	74	2.7	20.3	21.6	13.5	21.6	20.3
강원/제주	27	11.1	11.1	33.3	29.6	7.4	7.4	
성별	남자	678	2.9	14.6	25.2	17.7	22.1	17.4
	여자	22	9.1	31.8	13.6	18.2	22.7	4.5
연령대	20대	13	7.7	30.8	30.8	23.1	7.7	0.0
	30대	114	6.1	22.8	43.0	10.5	14.0	3.5
	40대	246	2.8	18.7	24.4	22.0	17.5	14.6
	50대	251	2.0	10.4	20.3	16.7	28.3	22.3
	60대 이상	76	2.6	5.3	13.2	17.1	31.6	30.3
운전 경력	5년 미만	180	5.0	24.4	43.9	26.7	0.0	0.0
	5-10년 미만	89	0.0	4.5	9.0	5.6	80.9	0.0
	10년 이상	431	3.0	13.5	20.2	16.5	19.3	27.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	4.5	23.5	34.8	17.4	12.1	7.6
	100-200만원 미만	342	4.1	14.0	22.2	14.6	26.0	19.0
	200-300만원 미만	170	1.2	11.2	24.1	20.6	21.8	21.2
	300-400만원 미만	43	0.0	9.3	20.9	30.2	25.6	14.0
	400만원 이상	13	0.0	30.8	15.4	23.1	15.4	15.4

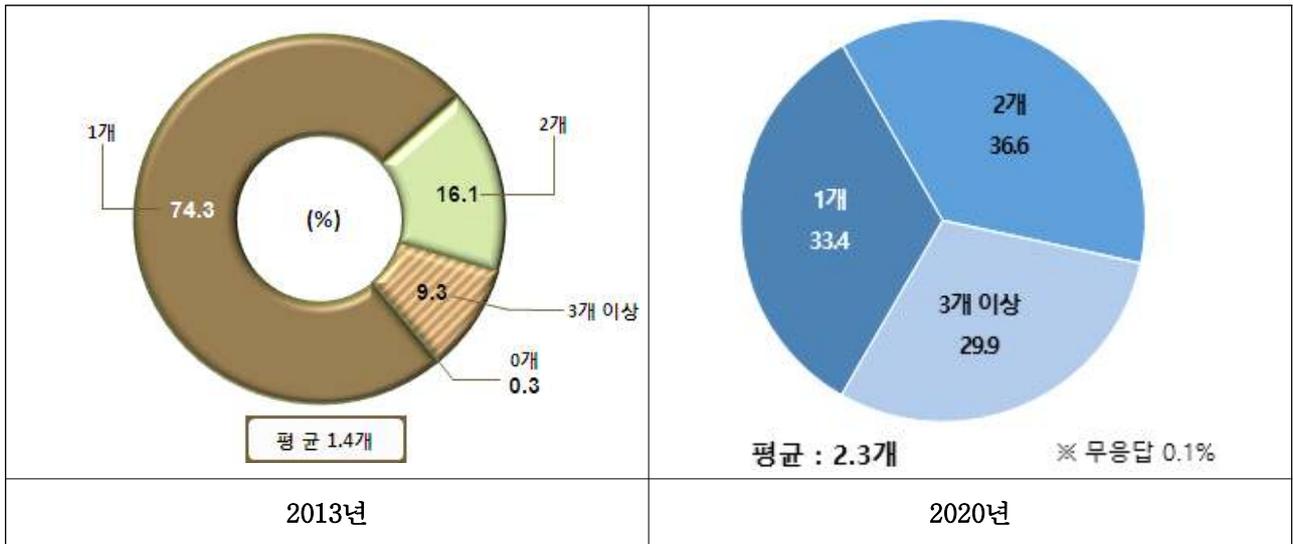
## 1.2 대리운전업체 계약 및 프로그램 이용 현황

### 가. 소속된 대리운전 업체수

- '20년 대리운전자를 대상으로 소속된 대리운전 업체수를 조사한 결과 '1개'의 대리운전업체에 소속되었다는 응답자가 33.4%, '2개'가 36.6%, '3개 이상'이 29.9%로, 소속 업체가 2개인 운전자가 가장 많았으며, 평균적으로 2.3개의 업체에 소속된 것으로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, '1개'가 74.3%로 가장 많았고, '2개'(16.1%), '3개'(9.3)개의 순으로 높았으며, 평균적으로 1.4개의 업체에 소속된 것으로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년 대리운전자의 소속된 평균 대리운전 업체수는 1.4개에서 2.3개로 운전자 1인당 약 1개의 업체에 더 가입한 것으로 분석되며, 이는 '16년 카카오T대리 서비스가 개시된 이후로 대리운전자의 90% 이상이 카카오T대리에 가입하고 있는 상황이 반영된 결과로 판단할 수 있음

[그림 3-39] 소속된 대리운전 업체 수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-90] 소속된 대리운전 업체 수 비교

구분		사례수	1개	2개	3개 이상	기타/무응답	평균(개)
'13년	응답자수(명)	700	520	113	65	2	1.4
	비율(%)	100.0	74.3	16.1	9.3	0.3	
'20년	응답자수(명)	700	234	256	209	1	2.3
	비율(%)	100.0	33.4	36.6	29.9	0.1	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-91] '20년 소속된 대리운전 업체 수 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

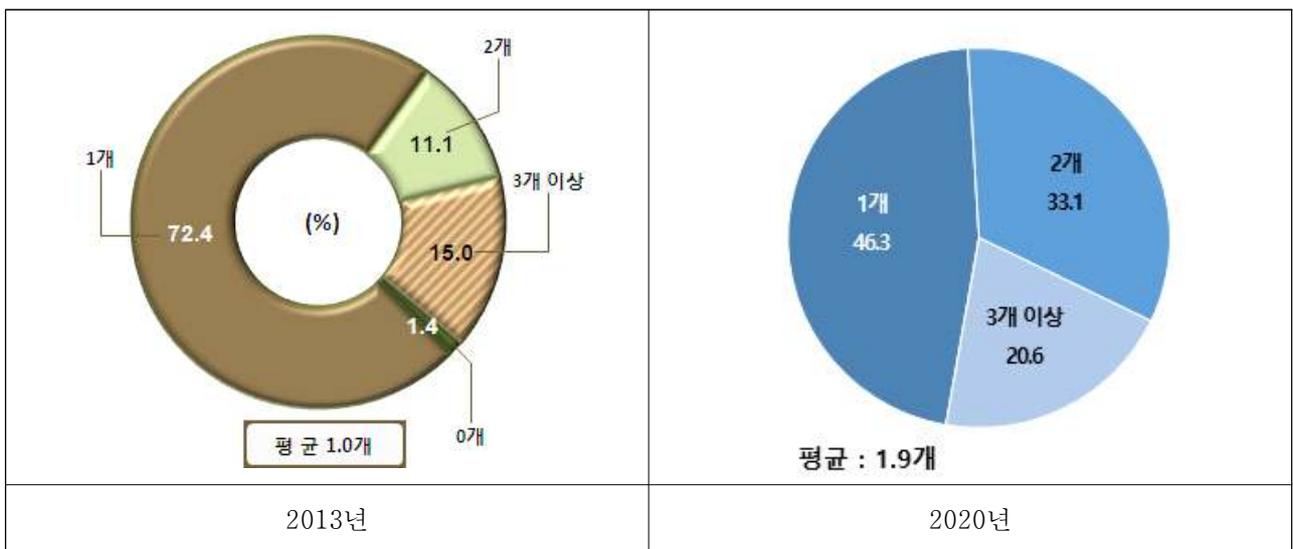
구분		사례수	1개	2개	3개 이상	무응답
전 체		700	33.4	36.6	29.9	0.1
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	39.9	36.9	22.8	0.3
	하지 않음	367	27.5	36.2	36.2	0.0
주 영업지역	서울	99	37.4	47.5	15.2	0.0
	인천/경기	226	45.6	42.9	11.5	0.0
	부산/울산/경남	113	12.4	34.5	53.1	0.0
	대구/경북	79	16.5	22.8	60.8	0.0
	대전/세종/충청	82	43.9	29.3	26.8	0.0
	광주/전라	74	29.7	27.0	41.9	1.4
	강원/제주	27	33.3	40.7	25.9	0.0
성별	남자	678	33.2	37.0	29.6	0.1
	여자	22	40.9	22.7	36.4	0.0
연령대	20대	13	30.8	53.8	15.4	0.0
	30대	114	43.0	32.5	24.6	0.0
	40대	246	36.2	32.5	30.9	0.4
	50대	251	25.9	39.0	35.1	0.0
	60대 이상	76	35.5	44.7	19.7	0.0
운전 경력	5년 미만	180	39.4	29.4	31.1	0.0
	5-10년 미만	89	29.2	43.8	27.0	0.0
	10년 이상	431	31.8	38.1	29.9	0.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	47.7	34.8	16.7	0.8
	100-200만원 미만	342	33.0	37.7	29.2	0.0
	200-300만원 미만	170	22.4	38.8	38.8	0.0
	300-400만원 미만	43	30.2	32.6	37.2	0.0
	400만원 이상	13	53.8	7.7	38.5	0.0

나. 계약 체결 업체 수

- '20년 대리운전자를 대상으로 서면/온라인/모바일을 통한 계약을 체결한 업체수를 조사한 결과 '1개'라고 응답한 비율이 46.3%로 가장 높았으며, '2개'가 33.1%, '3개 이상'이 20.6%로 높았으며, 평균적으로 1.9개의 업체와 계약을 체결한 것으로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 서면 계약을 체결한 업체 수는 '1개'인 경우가 72.4%로 가장 높았으며, '3개 이상'(15.0%), '2개'(11.1%) 순으로 높았으며, 평균적으로 1.0개의 업체와 계약을 체결한 것으로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년 대리운전자의 평균 계약체결 업체 수는 1.0개에서 1.9개로 운전자 1인당 약 0.9개의 업체와 더 계약을 체결하였으며, 이는 소속 대리운전업체 수 증가치(0.9개)와 동일하게 나타남

[그림 3-40] 계약 체결 업체수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-92] 계약 체결 업체 수 비교

구분		사례수	0개	1개	2개	3개 이상	평균(개)
'13년	응답자수(명)	700	105	507	78	10	1.0
	비율(%)	100.0	15.0	72.4	11.1	1.4	
'20년	응답자수(명)	700	-	324	232	144	1.9
	비율(%)	100.0	-	46.3	33.1	20.6	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-93] '20년 계약 체결 업체 수 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	1개	2개	3개 이상
전 체		700	46.3	33.1	20.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	49.5	33.3	17.1
	하지 않음	367	43.3	33.0	23.7
주 영업지역	서울	99	44.4	42.4	13.1
	인천/경기	226	56.6	36.7	6.6
	부산/울산/경남	113	29.2	35.4	35.4
	대구/경북	79	22.8	29.1	48.1
	대전/세종/충청	82	57.3	25.6	17.1
	광주/전라	74	45.9	25.7	28.4
	강원/제주	27	74.1	14.8	11.1
성별	남자	678	45.4	33.5	21.1
	여자	22	72.7	22.7	4.5
연령대	20대	13	53.8	30.8	15.4
	30대	114	52.6	32.5	14.9
	40대	246	47.6	31.3	21.1
	50대	251	40.2	33.9	25.9
	60대 이상	76	51.3	38.2	10.5
운전 경력	5년 미만	180	52.8	26.7	20.6
	5-10년 미만	89	47.2	34.8	18.0
	10년 이상	431	43.4	35.5	21.1
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	59.8	31.1	9.1
	100-200만원 미만	342	45.9	33.3	20.8
	200-300만원 미만	170	36.5	35.3	28.2
	300-400만원 미만	43	44.2	32.6	23.3
	400만원 이상	13	53.8	23.1	23.1

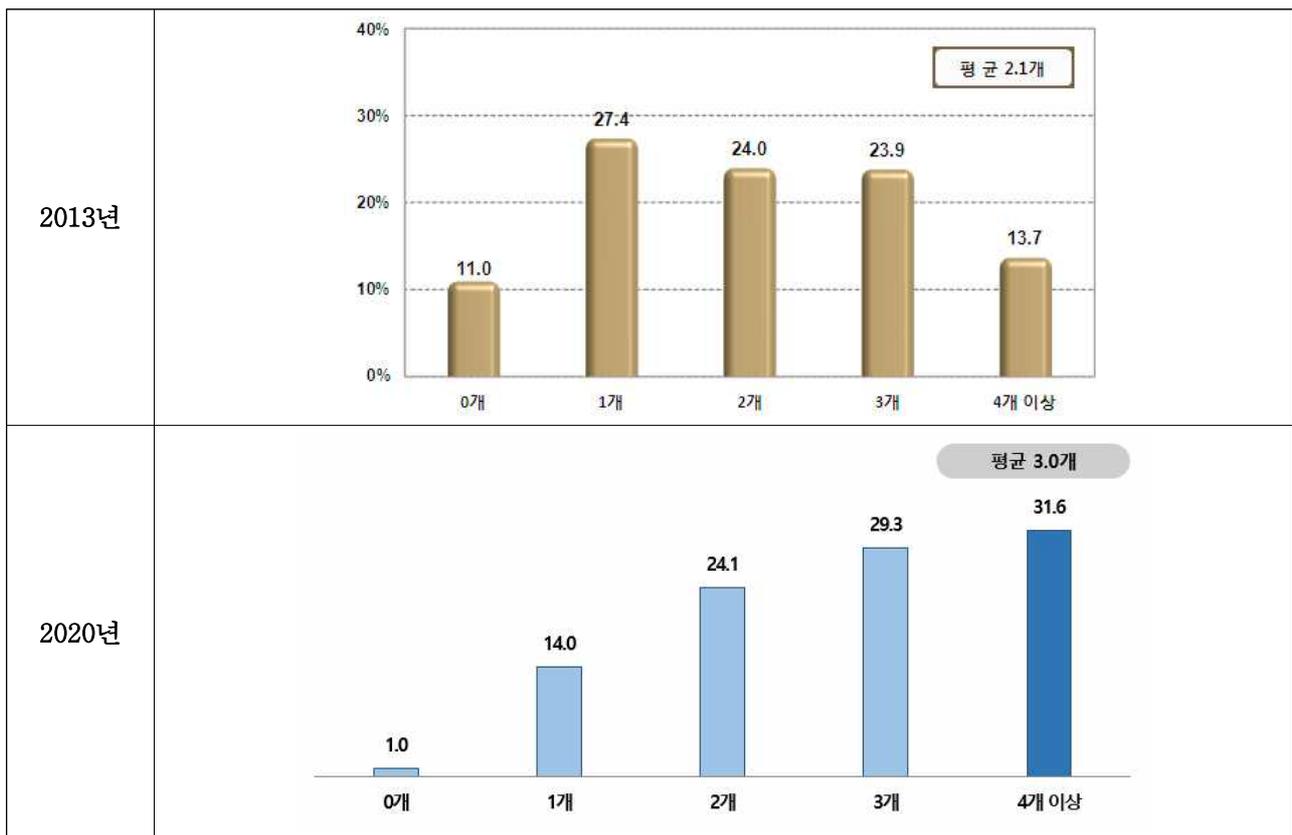
### 1.3 사용하는 관제프로그램

#### 가. 사용 관제프로그램 수

- '20년 대리운전자를 대상으로 사용하는 관제프로그램 수를 조사한 결과 '4개 이상'의 프로그램을 사용한다는 응답이 31.6%로 가장 높았고, 운전자 1인당 평균 사용 관제프로그램의 수는 3.0개로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, '1개'의 프로그램을 사용한다는 응답이 27.4%로 가장 높았으며, 운전자 1인당 평균 사용 관제프로그램의 수는 2.1개로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년 대리운전자의 평균 관제 프로그램 수는 2.1개에서 3.0개로 운전자 1인당 약 0.9개의 프로그램을 더 사용하는 것으로 조사되었으며, 이는 소속 대리운전업체 수 증가치(0.9개) 및 서면 계약한 대리운전업체 수 증가치(0.9개)와 동일하게 나타남
- 이러한 결과는 '16년 카카오T대리 서비스가 개시된 이후로 대리운전자의 90% 이상이 카카오T대리에 가입, 계약을 체결하고 관제 프로그램을 사용하는 상황이 반영된 결과로 판단할 수 있음

[그림 3-41] 사용 관제프로그램 수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-94] 사용 관제프로그램 수 비교

구분		사례수	0개	1개	2개	3개	4개 이상	평균(개)
'13년	응답자수(명)	700	77	192	168	167	96	2.1
	비율(%)	100.0	11.0	27.4	24.0	23.9	13.7	
'20년	응답자수(명)	700	7	98	169	205	221	3.0
	비율(%)	100.0	1.0	14.0	24.1	29.3	31.6	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-95] '20년 사용 관제프로그램 수 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 개)

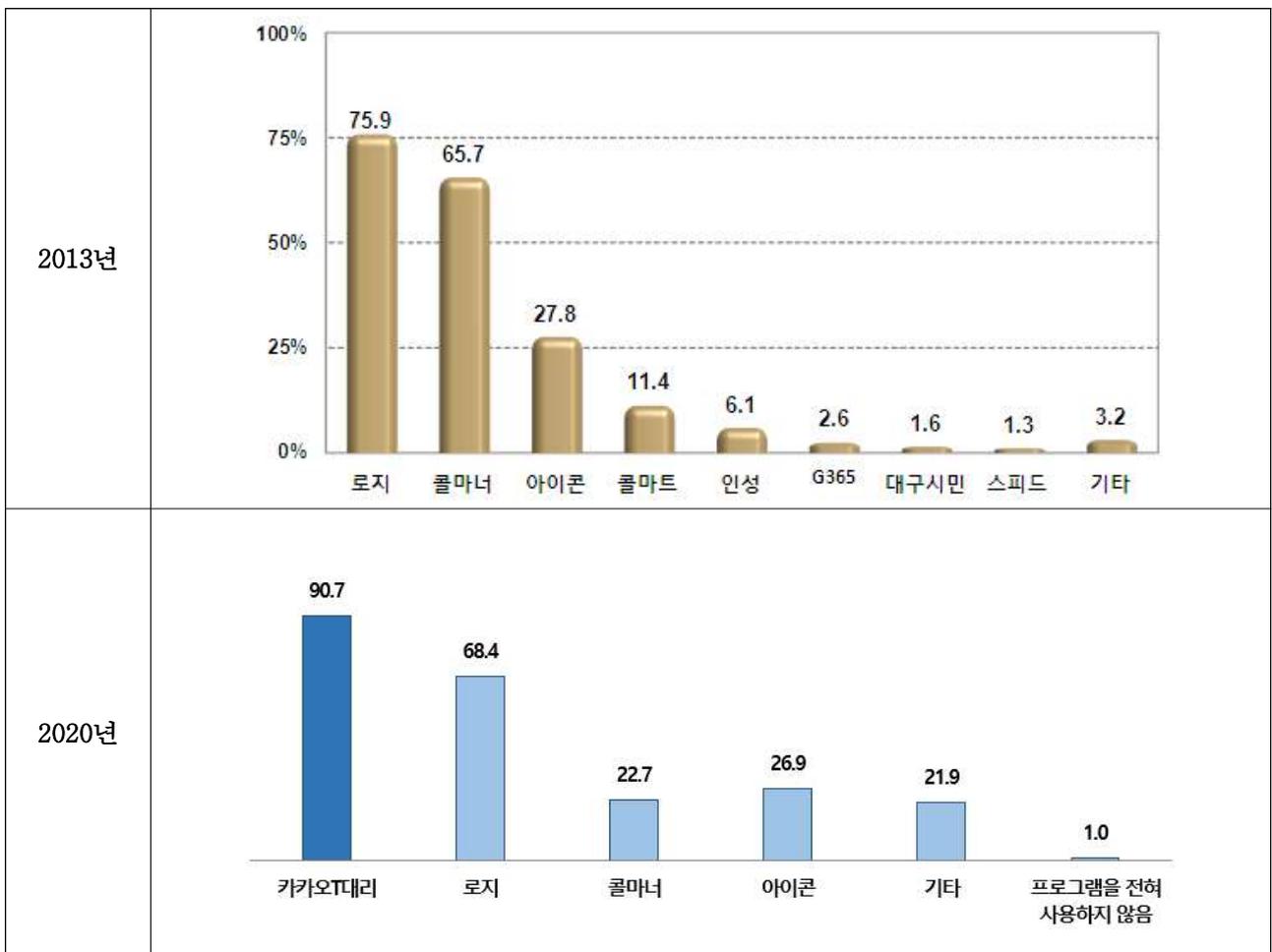
구분		사례수	0개	1개	2개	3개	4개 이상	평균(개)
전 체		700	1.0	14.0	24.1	29.3	31.6	3.0
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	0.6	19.8	28.2	28.8	22.5	2.7
	하지 않음	367	1.4	8.7	20.4	29.7	39.8	3.3
주 영업지역	서울	99	0.0	13.1	22.2	35.4	29.3	3.0
	인천/경기	226	1.3	7.1	22.6	35.8	33.2	3.1
	부산/울산/경남	113	0.0	8.0	37.2	23.9	31.0	3.2
	대구/경북	79	3.8	24.1	10.1	21.5	40.5	3.0
	대전/세종/충청	82	0.0	23.2	22.0	24.4	30.5	3.0
	광주/전라	74	1.4	20.3	28.4	25.7	24.3	2.8
	강원/제주	27	0.0	25.9	25.9	22.2	25.9	2.5
성별	남자	678	0.6	13.4	24.3	29.9	31.7	3.1
	여자	22	13.6	31.8	18.2	9.1	27.3	2.3
연령대	20대	13	0.0	15.4	38.5	7.7	38.5	3.0
	30대	114	0.9	23.7	27.2	21.9	26.3	2.8
	40대	246	1.2	13.8	23.6	29.3	32.1	3.1
	50대	251	0.8	10.0	22.3	32.7	34.3	3.1
	60대 이상	76	1.3	13.2	25.0	32.9	27.6	2.9
운전 경력	5년 미만	180	1.1	22.8	18.3	22.2	35.6	3.1
	5-10년 미만	89	0.0	6.7	28.1	24.7	40.4	3.4
	10년 이상	431	1.2	11.8	25.8	33.2	28.1	2.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	0.8	32.6	25.0	23.5	18.2	2.4
	100-200만원 미만	342	1.8	13.2	26.0	29.2	29.8	2.9
	200-300만원 미만	170	0.0	2.9	20.6	34.7	41.8	3.6
	300-400만원 미만	43	0.0	9.3	23.3	27.9	39.5	3.4
	400만원 이상	13	0.0	7.7	15.4	23.1	53.8	4.9

나. 사용 관제프로그램명

- '20년 대리운전자별 사용하는 관제 프로그램을 조사한 결과, '카카오T대리'가 90.7%로 가장 높았고, 다음으로 '로지(바나플)'(68.4%), '아이콘'(26.9%) 등의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '로지(바나플)'을 사용하는 운전자 비율이 75.9%로 가장 높았고, '콜마너'(65.7%), '아이콘'(27.8%로 높게 나타남
- '16년 카카오T대리 서비스가 개시된 이후로 로지 및 콜마너의 이용자가 크게 감소하였으며, 특히 콜마너 이용자 비율이 가장 크게 감소한 것으로 조사됨

[그림 3-42] 사용 관제프로그램명 비교

(단위 : %, 복수응답 가능)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-96] 사용 관제프로그램명 비교

구분		사례수	카카오T대리	로지	콜마너	아이콘	기타	프로그램을 전혀 사용하지 않음
'13년	응답자수(명)	623	-	473	409	173	163	-
	비율(%)	100.0	-	75.9	65.7	27.8	26.2	-
'20년	응답자수(명)	700	635	479	159	188	153	7
	비율(%)	100.0	90.7	68.4	22.7	26.9	21.9	1.0

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) 2013년, 2020년 조사 모두 복수응답 가능

[표 3-97] '20년 사용 관제프로그램명 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 복수응답 가능)

구분		사례수	카카오T대리	로지	콜마너	아이콘	기타	프로그램을 전혀 사용하지 않음
전 체		700	90.7	68.4	22.7	26.9	21.9	1.0
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	92.5	61.9	17.4	25.8	17.4	0.6
	하지 않음	367	89.1	74.4	27.5	27.8	25.9	1.4
주 영업지역	서울	99	89.9	88.9	2.0	16.2	9.1	0.0
	인천/경기	226	91.2	90.7	4.4	28.8	6.6	1.3
	부산/울산/경남	113	95.6	69.0	55.8	10.6	33.6	0.0
	대구/경북	79	91.1	25.3	12.7	22.8	59.5	3.8
	대전/세종/충청	82	92.7	63.4	37.8	43.9	4.9	0.0
	광주/전라	74	81.1	27.0	50.0	41.9	50.0	1.4
	강원/제주	27	88.9	59.3	22.2	37.0	11.1	0.0
성별	남자	678	91.4	69.3	22.9	26.4	22.1	0.6
	여자	22	68.2	40.9	18.2	40.9	13.6	13.6
연령대	20대	13	76.9	46.2	46.2	53.8	15.4	0.0
	30대	114	94.7	57.9	21.1	31.6	17.5	0.9
	40대	246	91.5	65.9	19.5	26.0	25.6	1.2
	50대	251	90.8	76.9	27.1	24.7	22.7	0.8
	60대 이상	76	84.2	68.4	17.1	25.0	14.5	1.3
운전 경력	5년 미만	180	88.9	63.9	20.6	26.7	19.4	1.1
	5-10년 미만	89	91.0	75.3	28.1	30.3	28.1	0.0
	10년 이상	431	91.4	68.9	22.5	26.2	21.6	1.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	95.5	50.8	15.9	22.7	10.6	0.8
	100-200만원 미만	342	88.6	66.1	23.4	24.3	24.6	1.8
	200-300만원 미만	170	93.5	82.9	25.3	31.2	23.5	0.0
	300-400만원 미만	43	86.0	74.4	30.2	27.9	30.2	0.0
	400만원 이상	13	76.9	100.0	15.4	76.9	15.4	0.0

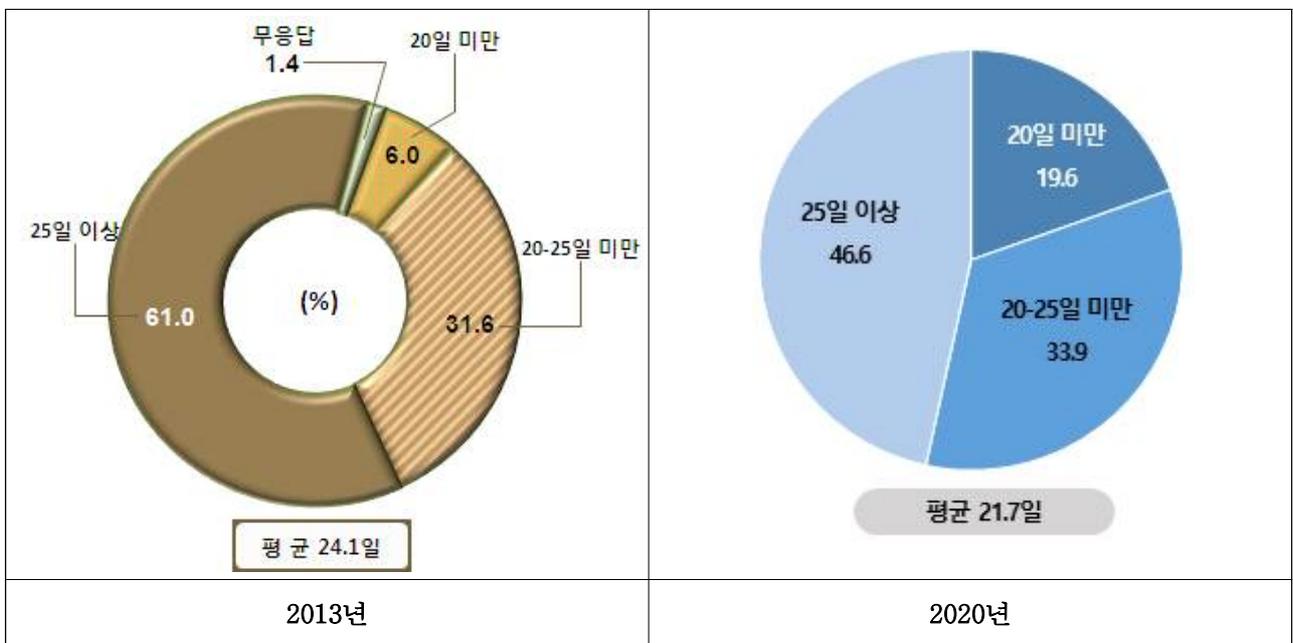
### 1.4 평균 대리운전 횟수

#### 가. 월평균 대리운전 근로일수

- '20년 대리운전자를 대상으로 월평균 대리운전 근로일수를 조사한 결과, '25일 이상'이 46.6%로 가장 높고, '20-25일 미만'(33.9%), '20일 미만'(19.6%)의 순으로 높게 조사됨
- '13년 실태조사 결과, '25일 이상'이 61.0%로 가장 높고, '20-25일 미만'(31.6%), '20일 미만'(6.0%)의 순으로 높게 조사됨
- '20년 대리운전자의 월평균 근로일수는 21.7일로 '13년 평균 24.1일에 비해, 대리운전자의 월평균 근로일수가 2.4일 가량 감소한 것을 알 수 있음

[그림 3-43] 월평균 대리운전 근로일수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-98] 월평균 대리운전 근로일수 비교

구분		사례수	20일 미만	20-25일 미만	25일 이상	무응답	평균(일)
'13년	응답자수(명)	700	42	221	427	10	24.1
	비율(%)	100.0	6.0	31.6	61.0	1.4	
'20년	응답자수(명)	700	137	237	326	-	21.7
	비율(%)	100.0	19.6	33.9	46.6	-	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-99] '20년 월평균 대리운전 근로일수 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 일)

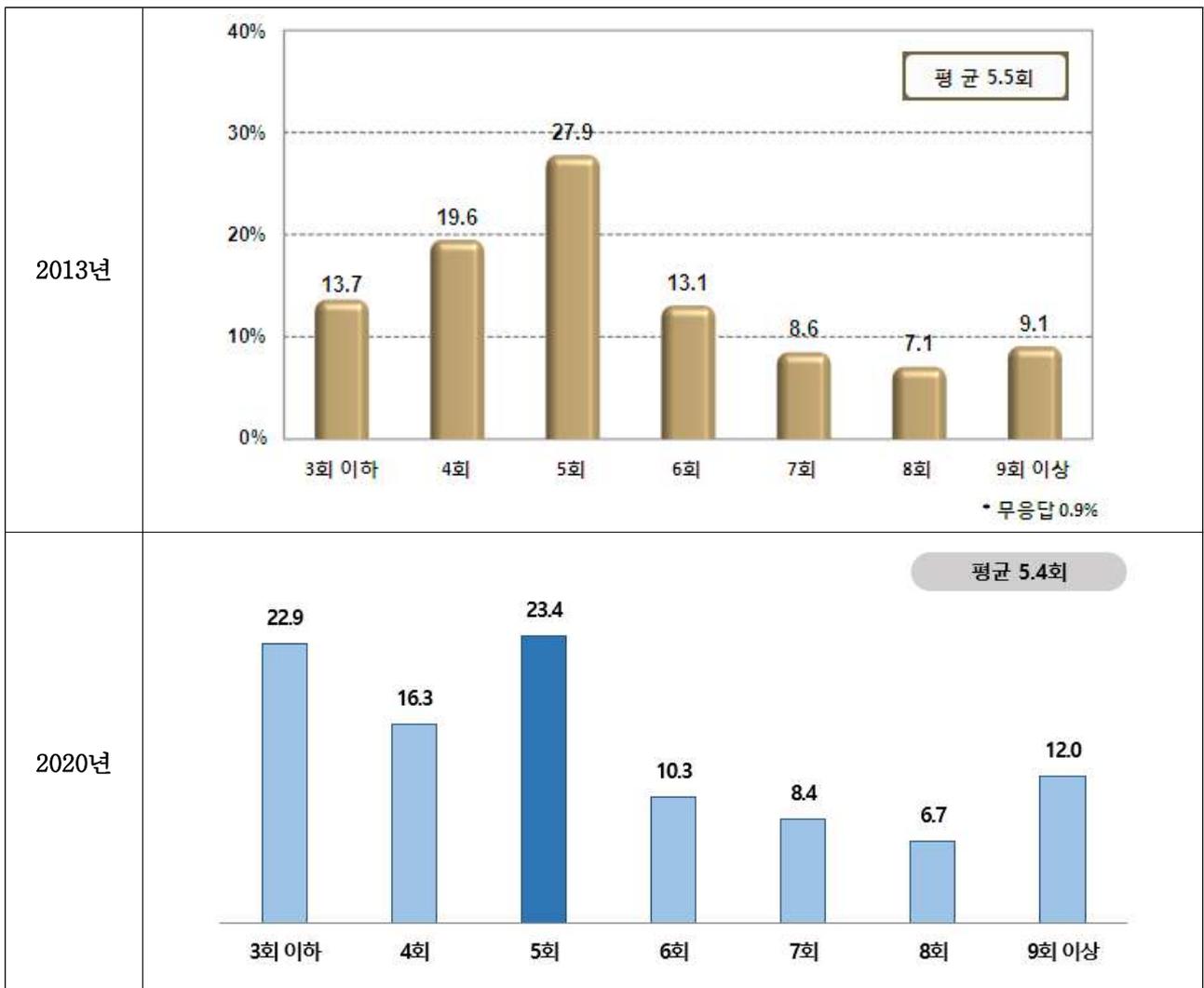
구분		사례수	20일 미만	20-25일 미만	25일 이상	평균(일)
전 체		700	19.6	33.9	46.6	21.7
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	32.1	36.0	31.8	19.7
	하지 않음	367	8.2	31.9	59.9	23.5
주 영업지역	서울	99	21.2	31.3	47.5	21.4
	인천/경기	226	20.8	36.7	42.5	21.5
	부산/울산/경남	113	14.2	29.2	56.6	22.9
	대구/경북	79	13.9	35.4	50.6	22.8
	대전/세종/충청	82	26.8	28.0	45.1	20.9
	광주/전라	74	18.9	39.2	41.9	21.2
	강원/제주	27	22.2	37.0	40.7	20.3
성별	남자	678	19.0	33.9	47.1	21.8
	여자	22	36.4	31.8	31.8	17.7
연령대	20대	13	38.5	38.5	23.1	18.8
	30대	114	36.8	31.6	31.6	19.1
	40대	246	19.5	37.0	43.5	21.7
	50대	251	12.4	32.3	55.4	22.9
	60대 이상	76	14.5	31.6	53.9	22.3
운전 경력	5년 미만	180	25.6	34.4	40.0	20.8
	5-10년 미만	89	16.9	31.5	51.7	22.4
	10년 이상	431	17.6	34.1	48.3	21.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	50.8	28.8	20.5	17.2
	100-200만원 미만	342	16.4	41.5	42.1	21.8
	200-300만원 미만	170	6.5	26.5	67.1	24.1
	300-400만원 미만	43	7.0	18.6	74.4	24.6
	400만원 이상	13	0.0	30.8	69.2	24.9

나. 일평균 대리운전 운행횟수

- '20년 대리운전자의 일평균 대리운전 운행횟수는 '5회'가 23.4%, '3회 이하'가 22.9%로 높았고, 다음으로 '4회'(16.3%) 등의 순으로 높았고, 대리운전자는 1일 평균 5.4회 운행하는 것으로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 대리운전자의 일평균 대리운전 운행횟수는 '5회'가 27.9%로 가장 높았고, '4회'가 19.6%, '3회 이하'(13.7%)의 순으로 높았고, 대리운전자는 1일 평균 5.5회 운행하는 것으로 조사됨
- '13년 대비 '20년의 대리운전자의 월평균 근로일수는 감소한데 반해, 일평균 운행횟수는 변화가 거의 나타나지 않는 것으로 조사됨

[그림 3-44] 일평균 대리운전 운행횟수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-100] 일평균 대리운전 운행횟수 비교

구분		사례수	3회 이하	4회	5회	6회	7회	8회	9회 이상	무응답	평균(회)
'13년	응답자수(명)	700	96	137	195	92	60	50	64	6	5.5
	비율(%)	100.0	13.7	19.6	27.9	13.1	8.6	7.1	9.1	0.9	
'20년	응답자수(명)	700	160	114	164	72	59	47	84	-	5.4
	비율(%)	100.0	22.9	16.3	23.4	10.3	8.4	6.7	12.0	-	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-101] '20년 일평균 대리운전 운행횟수 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 회)

구분		사례수	3회 이하	4회	5회	6회	7회	8회	9회 이상	평균(회)
전 체		700	22.9	16.3	23.4	10.3	8.4	6.7	12.0	5.4
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	33.3	15.9	23.7	7.5	6.9	4.2	8.4	4.9
	하지 않음	367	13.4	16.6	23.2	12.8	9.8	9.0	15.3	6.0
주 영업지역	서울	99	29.3	28.3	25.3	8.1	6.1	1.0	2.0	4.4
	인천/경기	226	24.3	21.2	30.5	10.6	6.2	4.0	3.1	4.7
	부산/울산/경남	113	15.9	15.9	23.9	10.6	10.6	7.1	15.9	5.9
	대구/경북	79	12.7	10.1	20.3	15.2	10.1	8.9	22.8	6.5
	대전/세종/충청	82	34.1	6.1	18.3	11.0	11.0	9.8	9.8	5.1
	광주/전라	74	12.2	5.4	12.2	8.1	10.8	16.2	35.1	7.8
	강원/제주	27	40.7	11.1	11.1	3.7	7.4	7.4	18.5	5.1
성별	남자	678	22.9	16.4	23.6	10.5	8.4	6.5	11.8	5.4
	여자	22	22.7	13.6	18.2	4.5	9.1	13.6	18.2	5.6
연령대	20대	13	7.7	15.4	15.4	15.4	30.8	7.7	7.7	6.7
	30대	114	33.3	11.4	27.2	4.4	5.3	5.3	13.2	5.1
	40대	246	24.8	15.9	19.9	9.3	9.8	5.7	14.6	5.6
	50대	251	17.9	16.7	25.9	14.3	7.2	8.8	9.2	5.4
	60대 이상	76	19.7	23.7	22.4	7.9	9.2	5.3	11.8	5.4
운전 경력	5년 미만	180	23.9	14.4	27.8	12.2	10.6	6.1	5.0	5.1
	5-10년 미만	89	16.9	21.3	20.2	11.2	9.0	9.0	12.4	5.7
	10년 이상	431	23.7	16.0	22.3	9.3	7.4	6.5	14.8	5.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	62.1	14.4	10.6	3.8	5.3	0.8	3.0	3.5
	100-200만원 미만	342	19.0	20.5	27.8	10.2	6.1	7.3	9.1	5.3
	200-300만원 미만	170	7.6	12.4	22.9	15.3	13.5	7.6	20.6	6.6
	300-400만원 미만	43	0.0	9.3	27.9	9.3	14.0	11.6	27.9	7.8
	400만원 이상	13	0.0	0.0	30.8	15.4	15.4	23.1	15.4	7.0

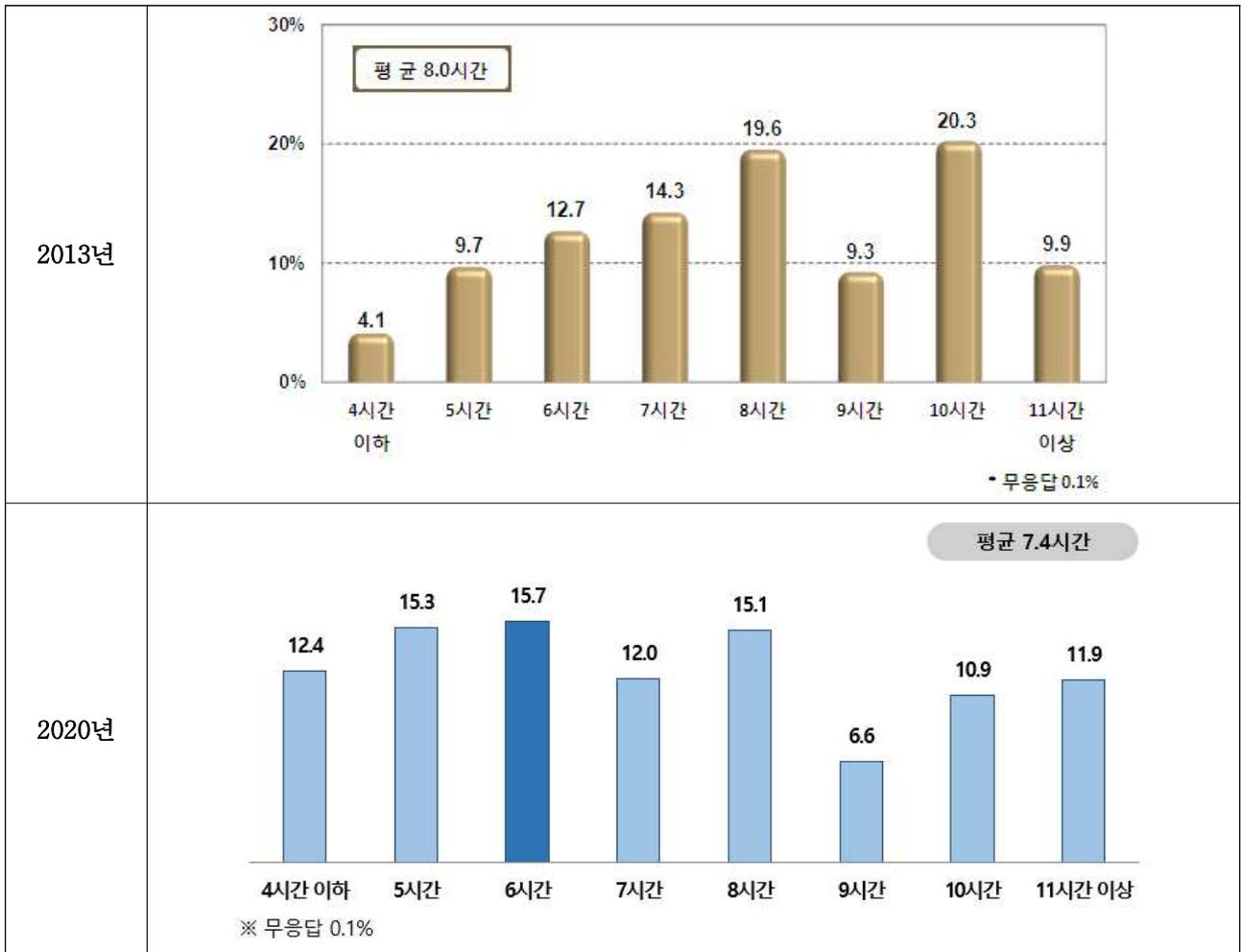
## 1.5 대리운전 업무 시간

### 가. 일평균 대리운전 업무 시간

- '20년 대리운전자의 일평균 대리운전 업무 시간은 '6시간'이 15.7%, '5시간'(15.3%), '8시간'(15.1%)의 순으로 높게 나타났으며, 평균 7.4시간 대리운전 업무를 수행하는 것으로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 대리운전자의 일평균 대리운전 업무 시간은 '10시간'이 20.3%, '8시간'(19.6%), '7시간'(14.3%)의 순으로 높게 나타났으며, 평균 8.0시간 대리운전 업무를 수행하는 것으로 조사됨

[그림 3-45] 일평균 대리운전 업무 시간 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-102] 일평균 대리운전 업무 시간 비교

구분		사례수	4시간 이하	5시간	6시간	7시간	8시간	9시간	10시간	11시간 이상	무응답	평균 (시간)
'13년	응답자수(명)	700	29	68	89	100	137	65	142	69	1	8.0
	비율(%)	100.0	4.1	9.7	12.7	14.3	19.6	9.3	20.3	9.9	0.1	
'20년	응답자수(명)	700	87	107	110	84	106	46	76	83	1	7.4
	비율(%)	100.0	12.4	15.3	15.7	12.0	15.1	6.6	10.9	11.9	0.1	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-103] '20년 일평균 대리운전 업무 시간 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 시간)

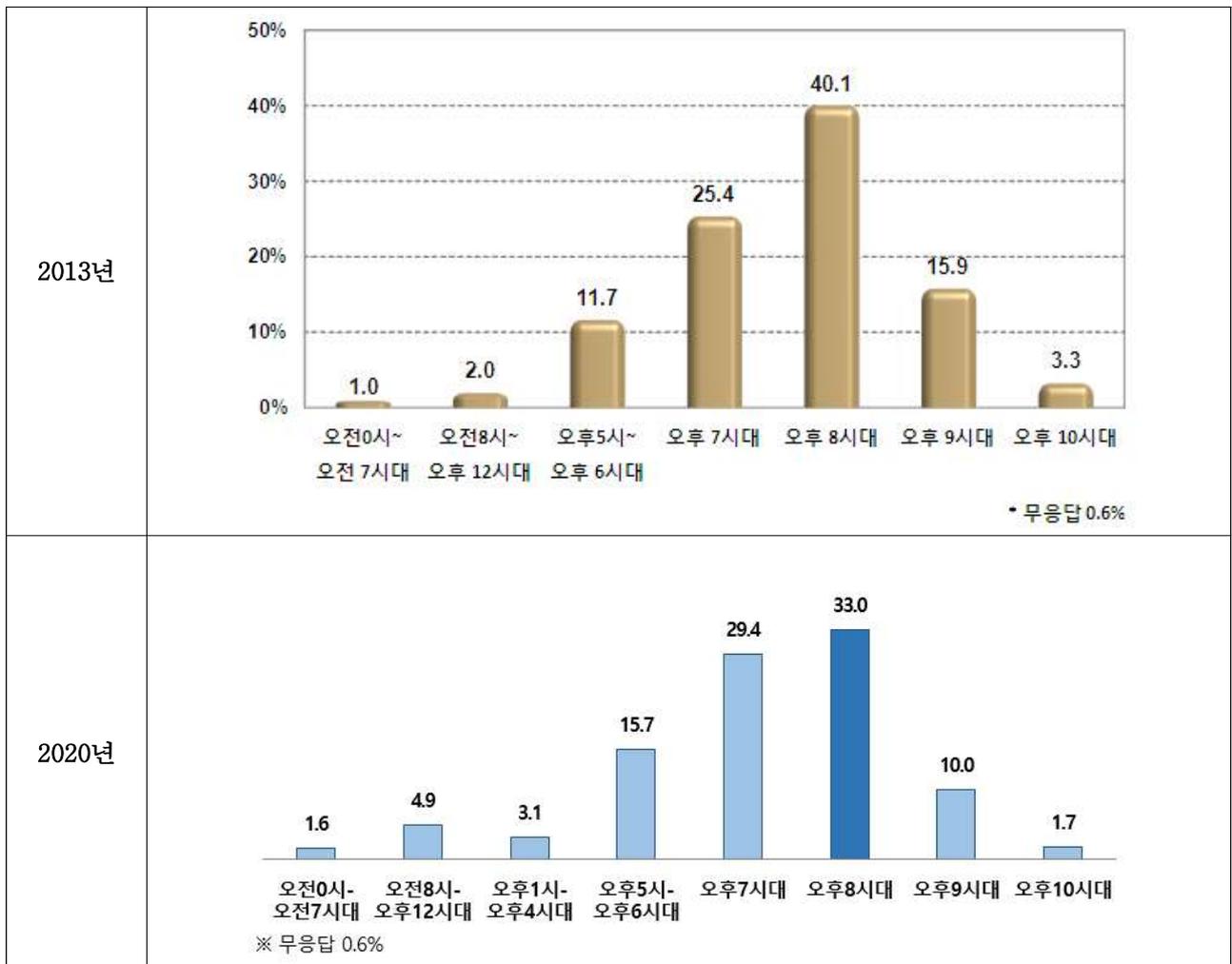
구분		사례수	4시간 이하	5시간	6시간	7시간	8시간	9시간	10시간	11시간 이상	무응답	평균 (시간)
전 체		700	12.4	15.3	15.7	12.0	15.1	6.6	10.9	11.9	0.1	7.4
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	22.2	26.7	21.3	11.7	8.7	2.1	4.2	3.0	0.0	5.9
	하지 않음	367	3.5	4.9	10.6	12.3	21.0	10.6	16.9	19.9	0.3	8.7
주 영업지역	서울	99	10.1	14.1	13.1	12.1	20.2	7.1	13.1	10.1	0.0	7.6
	인천/경기	226	10.6	14.6	18.1	11.9	13.7	6.6	10.2	14.2	0.0	7.5
	부산/울산/경남	113	11.5	8.0	14.2	6.2	17.7	9.7	13.3	19.5	0.0	8.0
	대구/경북	79	12.7	16.5	13.9	16.5	11.4	10.1	12.7	6.3	0.0	7.1
	대전/세종/충청	82	19.5	20.7	8.5	18.3	14.6	1.2	7.3	9.8	0.0	6.9
	광주/전라	74	12.2	24.3	16.2	10.8	16.2	5.4	9.5	5.4	0.0	6.8
	강원/제주	27	18.5	11.1	37.0	7.4	7.4	0.0	7.4	7.4	3.7	6.3
성별	남자	678	12.2	15.3	15.8	11.9	15.0	6.6	10.6	12.2	0.1	7.4
	여자	22	18.2	13.6	13.6	13.6	18.2	4.5	18.2	0.0	0.0	6.5
연령대	20대	13	23.1	38.5	7.7	15.4	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	5.7
	30대	114	19.3	14.9	20.2	9.6	14.0	2.6	7.9	11.4	0.0	6.9
	40대	246	14.6	18.3	13.8	11.8	11.4	4.5	13.0	12.6	0.0	7.3
	50대	251	8.4	12.7	15.1	12.7	18.7	8.8	11.2	12.0	0.4	7.6
	60대 이상	76	6.6	10.5	18.4	13.2	18.4	11.8	9.2	11.8	0.0	7.8
운전 경력	5년 미만	180	10.6	17.8	16.1	15.0	13.9	3.3	9.4	13.3	0.6	7.4
	5-10년 미만	89	10.1	11.2	13.5	7.9	16.9	7.9	14.6	18.0	0.0	8.1
	10년 이상	431	13.7	15.1	16.0	11.6	15.3	7.7	10.7	10.0	0.0	7.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	34.1	28.8	19.7	7.6	3.0	0.8	4.5	1.5	0.0	5.3
	100-200만원 미만	342	10.2	17.5	19.9	12.6	17.8	5.8	8.5	7.6	0.0	7.1
	200-300만원 미만	170	2.9	5.3	8.2	14.7	17.1	11.2	18.2	21.8	0.6	8.8
	300-400만원 미만	43	4.7	0.0	4.7	11.6	20.9	9.3	20.9	27.9	0.0	9.5
	400만원 이상	13	0.0	0.0	0.0	7.7	23.1	15.4	7.7	46.2	0.0	10.8

나. 대리운전 업무 시작시간

- '20년 대리운전자의 업무 시작시간 조사 결과, '오후8시대'가 33.0%로 가장 높았고, 다음으로 '오후7시대'(29.4%), '오후5시-오후6시대'(15.7%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 대리운전자 업무 시작시간은 '오후8시대'가 40.1%로 가장 높았고, 다음으로 '오후7시대'(25.4%), '오후9시대'(15.9%)의 순으로 높았음
- '13년 조사에 비해 '20년에는 오전 시간에 대리운전 업무를 시작하는 대리운전자의 비중이 높아졌으며 이는 단순히 음주로 인한 대리운전 서비스 이용에서 벗어나 운전미숙, 병원 방문 등의 목적으로 오전 시간대 대리운전 이용이 높아진 것으로 판단 할 수 있음

[그림 3-46] 대리운전 업무 시작시간 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-104] 대리운전 업무 시작시간 비교

구분		사례수	오전0시 -오전7 시대	오전8시 -오후12 시대	오후1시 -오후4 시대	오후5시 -오후6 시대	오후7 시대	오후8 시대	오후9 시대	오후10시 대	무응답
'13년	응답자수(명)	700	7	14	-	82	178	281	111	23	4
	비율(%)	100.0	1.0	2.0	-	11.7	25.4	40.1	15.9	3.3	0.6
'20년	응답자수(명)	700	11	34	22	110	206	231	70	12	4
	비율(%)	100.0	1.6	4.9	3.1	15.7	29.4	33.0	10.0	1.7	0.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-105] '20년 대리운전 업무 시작시간 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

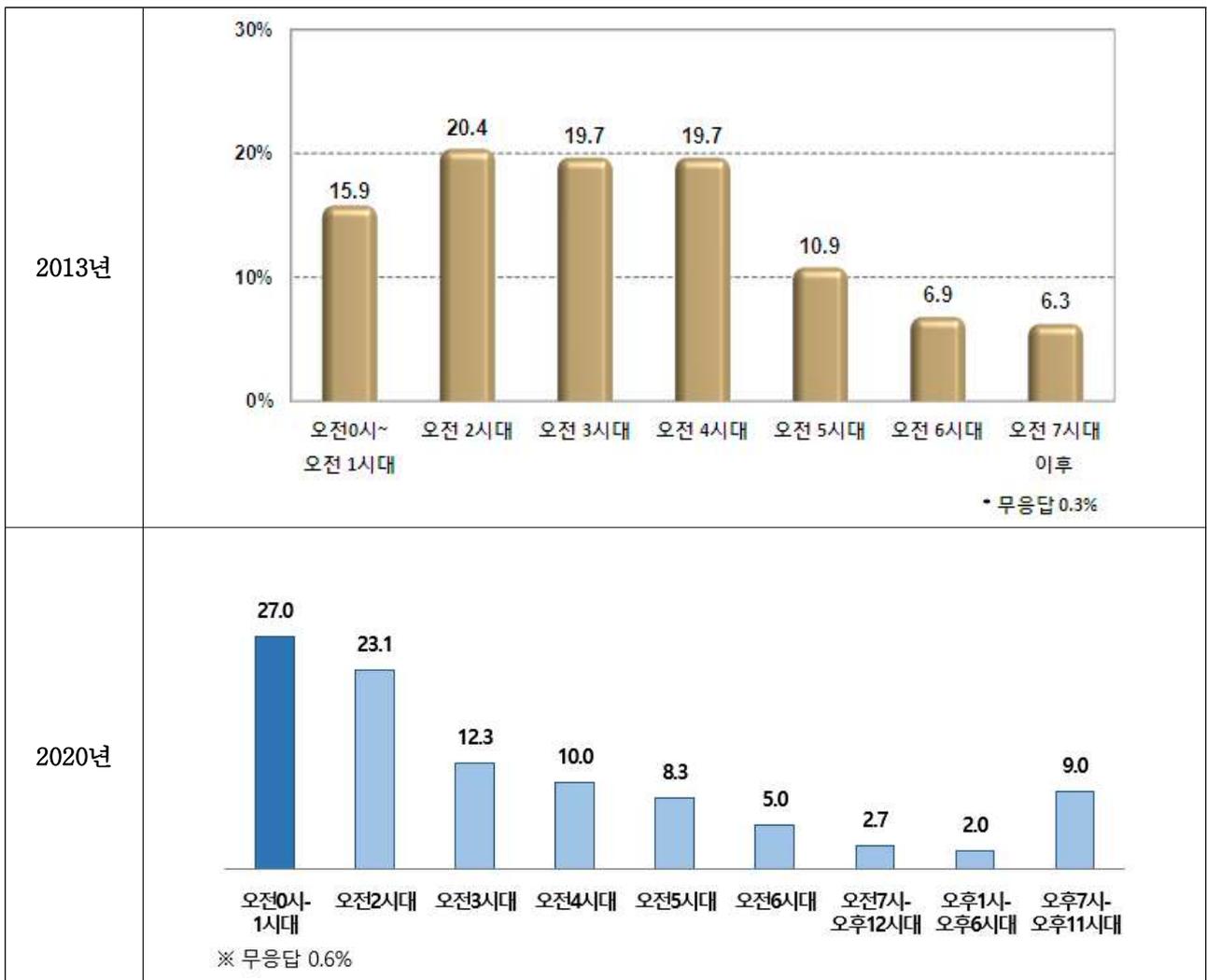
구분		사례수	오전0시 -오전7 시대	오전8시 -오후 12시대	오후1시 -오후4 시대	오후5시 -오후6 시대	오후7 시대	오후8 시대	오후9 시대	오후10 시대	무응답
전 체		700	1.6	4.9	3.1	15.7	29.4	33.0	10.0	1.7	0.6
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	1.8	2.4	0.9	10.8	26.4	42.0	12.0	2.7	0.9
	하지 않음	367	1.4	7.1	5.2	20.2	32.2	24.8	8.2	0.8	0.3
주 영업지역	서울	99	1.0	3.0	3.0	15.2	28.3	34.3	11.1	4.0	0.0
	인천/경기	226	3.5	6.2	4.0	14.2	25.2	31.9	12.4	2.7	0.0
	부산/울산/경남	113	0.0	2.7	1.8	19.5	38.9	32.7	3.5	0.9	0.0
	대구/경북	79	0.0	0.0	1.3	16.5	29.1	39.2	13.9	0.0	0.0
	대전/세종/충청	82	1.2	9.8	4.9	13.4	29.3	32.9	7.3	0.0	1.2
	광주/전라	74	1.4	4.1	2.7	18.9	28.4	32.4	10.8	0.0	1.4
	강원/제주	27	0.0	11.1	3.7	11.1	33.3	22.2	7.4	3.7	7.4
성별	남자	678	1.5	5.0	3.1	15.6	29.4	33.5	9.9	1.5	0.6
	여자	22	4.5	0.0	4.5	18.2	31.8	18.2	13.6	9.1	0.0
연령대	20대	13	0.0	0.0	0.0	15.4	23.1	30.8	23.1	7.7	0.0
	30대	114	1.8	5.3	5.3	10.5	20.2	41.2	12.3	1.8	1.8
	40대	246	1.2	7.3	2.0	15.4	24.8	35.4	11.4	2.0	0.4
	50대	251	0.8	2.8	3.2	19.1	34.7	29.9	7.6	1.6	0.4
	60대 이상	76	5.3	3.9	3.9	13.2	42.1	23.7	7.9	0.0	0.0
운전 경력	5년 미만	180	1.7	6.1	1.1	15.6	23.3	38.9	9.4	3.3	0.6
	5-10년 미만	89	0.0	4.5	5.6	13.5	33.7	30.3	12.4	0.0	0.0
	10년 이상	431	1.9	4.4	3.5	16.2	31.1	31.1	9.7	1.4	0.7
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	3.0	4.5	0.0	8.3	22.0	38.6	18.2	3.8	1.5
	100-200만원 미만	342	1.5	3.5	2.6	12.9	30.7	37.7	9.4	1.5	0.3
	200-300만원 미만	170	0.0	5.9	5.3	20.6	36.5	22.9	7.6	0.6	0.6
	300-400만원 미만	43	4.7	2.3	7.0	37.2	20.9	23.3	2.3	2.3	0.0
	400만원 이상	13	0.0	38.5	7.7	30.8	7.7	15.4	0.0	0.0	0.0

다. 대리운전 업무 마감시간

- '20년 대리운전자의 업무 마감시간 조사 결과, '오전 0시-1시대'가 27.0%로 가장 높았고, 다음으로 '오전 2시대'(23.1%), '오전 3시대'(12.3%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 대리운전자 업무 마감시간은 '오전 2시대'가 20.4%로 가장 높았고, 다음으로 '오후3시대'(19.7%), '오후4시대'(19.7%)의 순으로 높았음
- '13년 조사에 비해 '20년에는 새벽 3-4시대의 대리운전자 근무비율은 감소하고 오후 7-11시대의 근무비율은 증가하여 대리운전자의 근무시간이 새벽시간대 집중도가 낮아지는 것으로 분석되었으며, 이는 음주/회식 문화의 변화, 대리운전 이용 목적의 다각화 등으로 인한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-47] 대리운전자 업무 마감시간 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-106] 대리운전자 업무 마감시간 비교

구분		사례수	오전0시 -1시대	오전2시 대	오전3시 대	오전4시 대	오전5시 대	오전6시 대	오전7시 -오후 12시대	오후1시 -오후 6시대	오후7시 -오후11 시대	무응답
'13년	응답자수(명)	700	111	143	138	138	76	48	44			2
	비율(%)	100.0	15.9	20.4	19.7	19.7	10.9	6.9	6.3			0.3
'20년	응답자수(명)	700	189	162	86	70	58	35	19	14	63	4
	비율(%)	100.0	27.0	23.1	12.3	10.0	8.3	5.0	2.7	2.0	9.0	0.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-107] '20년 대리운전자 업무 마감시간 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	오전0시 -1시대	오전2 시대	오전3 시대	오전4 시대	오전5 시대	오전6 시대	오전7시 -오후 12시대	오후1시 -오후 6시대	오후7시 -오후 11 시대	무응답
전 체		700	27.0	23.1	12.3	10.0	8.3	5.0	2.7	2.0	9.0	0.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	42.9	23.1	8.4	5.4	2.7	1.5	1.5	3.0	10.5	0.9
	하지 않음	367	12.5	23.2	15.8	14.2	13.4	8.2	3.8	1.1	7.6	0.3
주 영업지역	서울	99	24.2	27.3	11.1	11.1	10.1	4.0	4.0	2.0	6.1	0.0
	인천/경기	226	25.2	25.7	12.8	8.8	11.1	2.2	1.3	2.2	10.6	0.0
	부산/울산/경남	113	22.1	13.3	15.0	13.3	8.8	15.9	5.3	1.8	4.4	0.0
	대구/경북	79	22.8	25.3	19.0	11.4	7.6	3.8	2.5	0.0	7.6	0.0
	대전/세종/충청	82	34.1	26.8	7.3	4.9	4.9	3.7	1.2	2.4	13.4	1.2
	광주/전라	74	35.1	21.6	9.5	13.5	4.1	2.7	2.7	2.7	6.8	1.4
	강원/제주	27	40.7	14.8	3.7	3.7	0.0	0.0	3.7	3.7	22.2	7.4
성별	남자	678	26.7	23.3	12.2	10.2	8.1	5.2	2.5	2.1	9.1	0.6
	여자	22	36.4	18.2	13.6	4.5	13.6	0.0	9.1	0.0	4.5	0.0
연령대	20대	13	46.2	30.8	15.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	0.0
	30대	114	33.3	21.1	7.9	10.5	7.9	4.4	3.5	1.8	7.9	1.8
	40대	246	30.1	18.7	13.4	6.5	8.9	5.3	2.8	2.4	11.4	0.4
	50대	251	21.9	26.7	13.9	12.7	8.4	5.2	3.2	1.2	6.4	0.4
	60대 이상	76	21.1	27.6	9.2	13.2	7.9	5.3	0.0	3.9	11.8	0.0
운전 경력	5년 미만	180	27.2	25.0	10.0	7.2	6.1	7.2	4.4	2.2	10.0	0.6
	5-10년 미만	89	22.5	24.7	16.9	10.1	12.4	6.7	2.2	0.0	4.5	0.0
	10년 이상	431	27.8	22.0	12.3	11.1	8.4	3.7	2.1	2.3	9.5	0.7
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	40.9	18.2	4.5	3.8	1.5	0.0	3.8	4.5	21.2	1.5
	100-200만원 미만	342	32.2	25.1	11.7	10.5	5.8	4.4	1.5	2.3	6.1	0.3
	200-300만원 미만	170	11.8	22.4	17.6	12.9	17.1	9.4	3.5	0.0	4.7	0.6
	300-400만원 미만	43	7.0	23.3	18.6	14.0	16.3	7.0	7.0	0.0	7.0	0.0
	400만원 이상	13	15.4	30.8	15.4	7.7	0.0	7.7	0.0	0.0	23.1	0.0

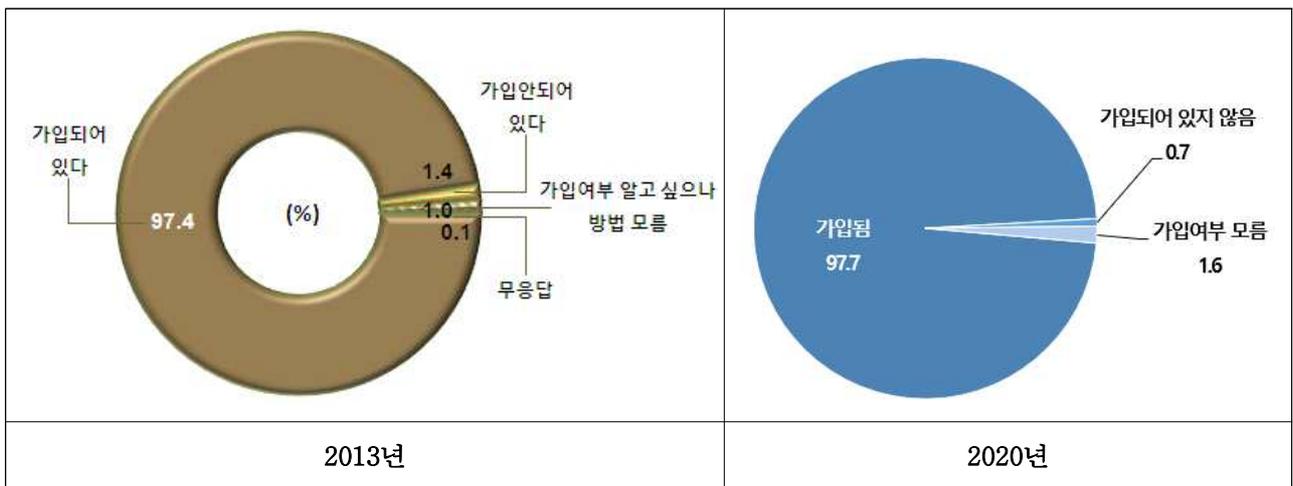
## 1.6 대리운전 보험

### 가. 대리운전 보험가입 여부

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 보험가입 여부를 조사한 결과, 대리운전 보험에 가입했다고 응답한 비율이 97.7%로, 대부분의 대리운전자가 보험에 가입한 것으로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 대리운전 보험에 가입되어 있다고 응답한 대리운전자는 97.4%, 가입되어 있지 않거나 가입 여부를 모른다고 응답한 대리운전자는 2.4%로 조사됨
- '13년 및 '20년 모두 높은 비율로 대리운전자가 보험에 가입되어 있으나, 일부 대리운전 보험에 가입되어 있지 않거나 가입여부를 모른다는 운전자가 존재하며, 대리운전자 및 대리운전 이용자의 피해를 막기 위해 대리운전자에 대한 대리운전 보험가입 의무화 및 가입여부 고지의무 부과 등 제도적 장치 마련이 필요함

[그림 3-48] 대리운전 보험가입 여부 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-108] 대리운전 보험가입 여부 비교

구분		사례수	가입됨	가입되어 있지 않음	가입 여부 모름	무응답
'13년	응답자수(명)	700	682	10	7	1
	비율(%)	100.0	97.4	1.4	1.0	0.1
'20년	응답자수(명)	700	684	5	11	-
	비율(%)	100.0	97.7	0.7	1.6	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-109] '20년 대리운전 보험가입 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

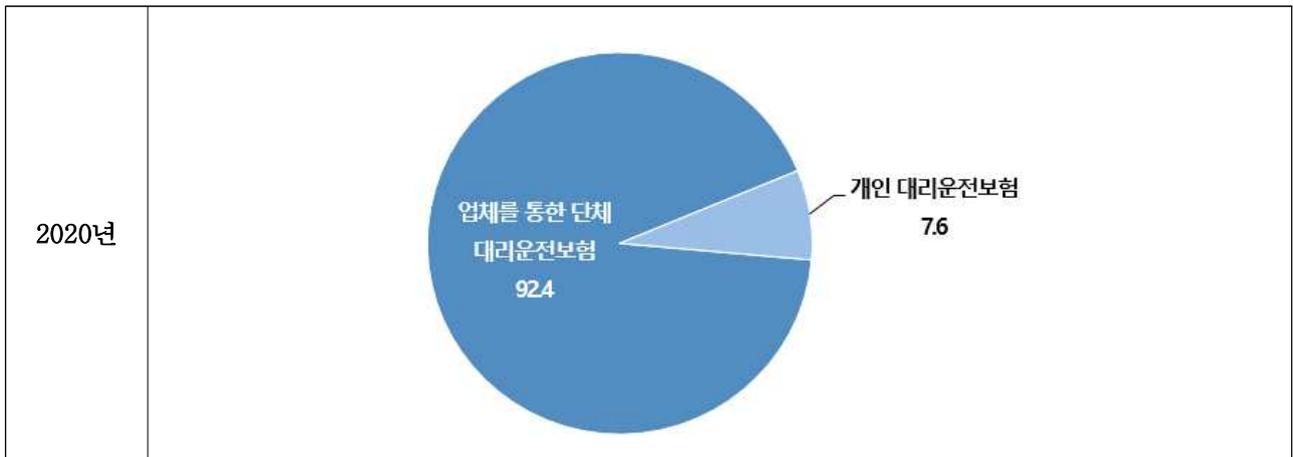
구분		사례수	가입됨	가입되어 있지 않음	가입여부 모름
전 체		700	97.7	0.7	1.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	97.9	0.9	1.2
	하지 않음	367	97.5	0.5	1.9
주 영업지역	서울	99	98.0	2.0	0.0
	인천/경기	226	98.7	0.0	1.3
	부산/울산/경남	113	99.1	0.0	0.9
	대구/경북	79	100.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	82	92.7	3.7	3.7
	광주/전라	74	95.9	0.0	4.1
	강원/제주	27	96.3	0.0	3.7
성별	남자	678	97.8	0.7	1.5
	여자	22	95.5	0.0	4.5
연령대	20대	13	100.0	0.0	0.0
	30대	114	93.0	2.6	4.4
	40대	246	97.6	0.8	1.6
	50대	251	99.2	0.0	0.8
	60대 이상	76	100.0	0.0	0.0
운전 경력	5년 미만	180	93.9	1.7	4.4
	5-10년 미만	89	100.0	0.0	0.0
	10년 이상	431	98.8	0.5	0.7
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	97.0	0.8	2.3
	100-200만원 미만	342	98.0	0.6	1.5
	200-300만원 미만	170	97.1	1.2	1.8
	300-400만원 미만	43	100.0	0.0	0.0
	400만원 이상	13	100.0	0.0	0.0

나. 가입된 대리운전 보험 종류

- '20년 대리운전 보험에 가입되어 있다고 응답한 684명을 대상으로 가입된 대리운전 보험 종류를 조사한 결과, '업체를 통한 단체 대리운전보험'에 가입되어 있다고 응답한 대리운전자가 92.4%, '개인 대리운전보험'에 가입되어 있는 대리운전자는 7.6%로 조사됨

[그림 3-49] '20년 가입된 대리운전 보험 종류

(단위 : %)



[표 3-110] '20년 가입된 대리운전 보험 종류

구분		사례수	업체를 통한 단체 대리운전보험	개인 대리운전보험
'20년	응답자수(명)	684	632	52
	비율(%)	100.0	92.4	7.6

[표 3-111] '20년 가입된 대리운전 보험 종류 상세분석

(Base : 대리운전 보험에 가입된 운전자, n=684, 단위 : %)

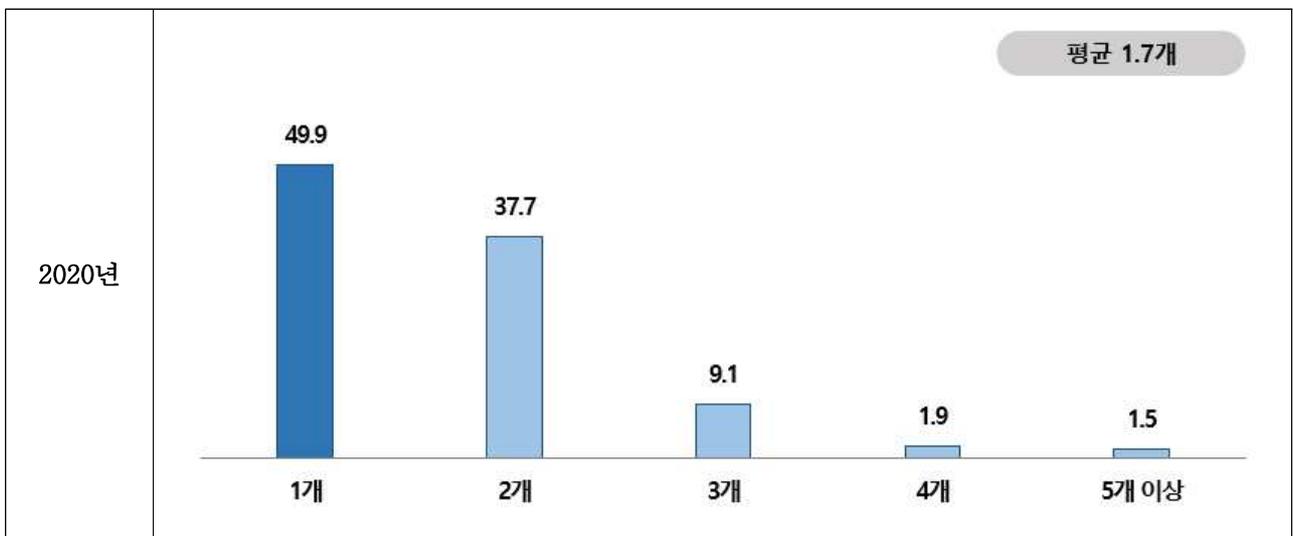
구분		사례수	업체를 통한 단체 대리운전보험	개인 대리운전보험
전 체		684	92.4	7.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	326	91.4	8.6
	하지 않음	358	93.3	6.7
주 영업지역	서울	97	96.9	3.1
	인천/경기	223	95.1	4.9
	부산/울산/경남	112	83.9	16.1
	대구/경북	79	91.1	8.9
	대전/세종/충청	76	93.4	6.6
	광주/전라	71	94.4	5.6
	강원/제주	26	84.6	15.4
성별	남자	663	92.8	7.2
	여자	21	81.0	19.0
연령대	20대	13	100.0	0.0
	30대	106	85.8	14.2
	40대	240	97.1	2.9
	50대	249	92.8	7.2
	60대 이상	76	84.2	15.8
운전 경력	5년 미만	169	93.5	6.5
	5-10년 미만	89	89.9	10.1
	10년 이상	426	92.5	7.5
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	128	90.6	9.4
	100-200만원 미만	335	92.2	7.8
	200-300만원 미만	165	93.9	6.1
	300-400만원 미만	43	93.0	7.0
	400만원 이상	13	92.3	7.7

다. 가입된 대리운전 보험 개수

- '20년 대리운전 보험에 가입되어 있다고 응답한 684명을 대상으로 가입된 대리운전 보험의 개수를 조사한 결과, '1개'의 보험에 가입되어 있다고 응답한 대리운전자가 49.9%로 가장 높았고, 대리운전자 1인당 가입된 대리운전 보험의 수는 평균 1.7개로 조사됨
- 대리운전업무를 수행하기 위해 단체보험 가입 시 업체별로 보험가입이 요구되며, '20년 대리운전자는 평균 2.3개의 업체에 소속되어 있어 있으므로 대리운전자의 상당수가 복수의 대리운전 보험을 가입·유지하고 있는 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-50] '20년 가입된 대리운전 보험 개수

(단위 : %)



[표 3-112] '20년 가입된 대리운전 보험 개수

구분	사례수	1개	2개	3개	4개	5개 이상	평균(개)	
		'20년	응답자수(명)	684	341	258		62
	비율(%)	100.0	49.9	37.7	9.1	1.9	1.5	

[표 3-113] '20년 가입된 대리운전 보험 개수 상세분석

(Base : 대리운전 보험에 가입된 운전자, n=684, 단위 : %, 개)

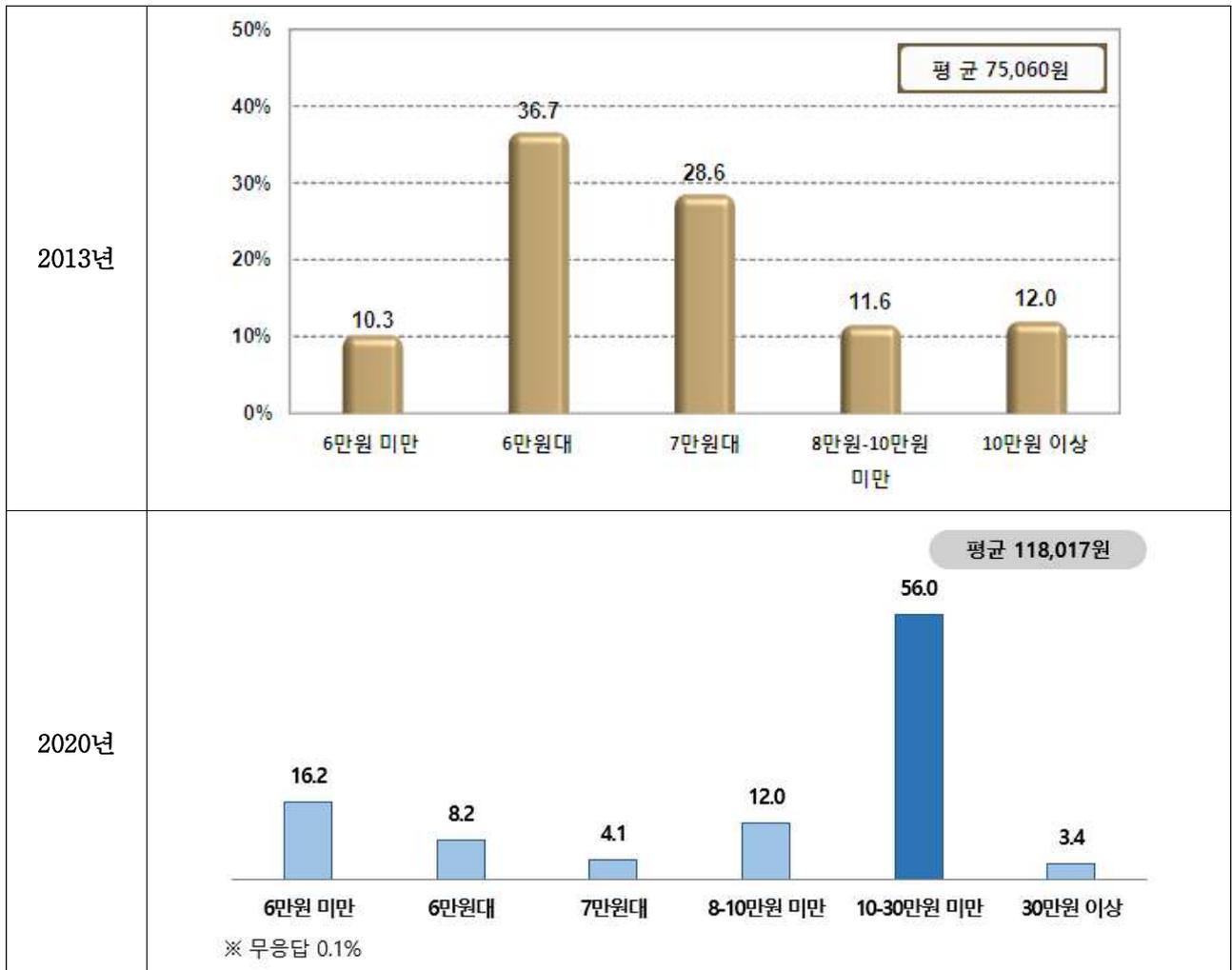
구분		사례수	1개	2개	3개	4개	5개 이상	평균(개)
전 체		684	49.9	37.7	9.1	1.9	1.5	1.7
대리운전 외 경제활동	하고 있음	326	55.2	36.8	5.5	1.2	1.2	1.6
	하지 않음	358	45.0	38.5	12.3	2.5	1.7	1.8
주 영업지역	서울	97	40.2	50.5	8.2	0.0	1.0	1.7
	인천/경기	223	53.8	37.7	7.2	0.9	0.4	1.6
	부산/울산/경남	112	34.8	38.4	16.1	6.3	4.5	2.1
	대구/경북	79	58.2	32.9	6.3	1.3	1.3	1.6
	대전/세종/충청	76	56.6	31.6	9.2	1.3	1.3	1.6
	광주/전라	71	56.3	31.0	9.9	1.4	1.4	1.6
	강원/제주	26	53.8	38.5	3.8	3.8	0.0	1.6
성별	남자	663	49.3	38.2	9.2	1.8	1.5	1.7
	여자	21	66.7	23.8	4.8	4.8	0.0	1.5
연령대	20대	13	46.2	38.5	7.7	7.7	0.0	1.8
	30대	106	49.1	39.6	6.6	2.8	1.9	1.7
	40대	240	49.6	36.3	10.0	2.1	2.1	1.7
	50대	249	49.4	36.9	11.2	1.6	0.8	1.7
	60대 이상	76	53.9	42.1	2.6	0.0	1.3	1.5
운전 경력	5년 미만	169	52.1	35.5	8.9	2.4	1.2	1.7
	5-10년 미만	89	52.8	38.2	5.6	0.0	3.4	1.6
	10년 이상	426	48.4	38.5	9.9	2.1	1.2	1.7
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	128	59.4	35.9	3.9	0.0	0.8	1.5
	100-200만원 미만	335	53.1	36.1	7.5	2.1	1.2	1.6
	200-300만원 미만	165	39.4	42.4	12.7	3.6	1.8	1.9
	300-400만원 미만	43	34.9	41.9	23.3	0.0	0.0	1.9
	400만원 이상	13	53.8	23.1	7.7	0.0	15.4	2.2

라. 월평균 대리운전 보험료

- '20년 대리운전자를 대상으로 월평균 대리운전 보험료를 조사한 결과, '10-30만원 미만'의 보험료를 납부하고 있다는 응답자가 56.0%로 가장 높았고, '6만원 미만'(16.2%), '8-10만원 미만'(12.0%)순으로 높게 나타남
- '13년 실태조사 결과, '6만원대'의 보험료를 납부하고 있다는 응답자가 36.7%로 가장 높았고, '7만원대'(28.6%), '10만원 이상'(12.0%)의 순으로 높게 나타남
- '20년 대리운전자 1인당 월평균 보험료는 118,017원으로, '13년 월평균 보험료 75,060원에 비해 약 1.6배 많은 것으로 조사됨
- 이러한 보험료 상승은 보험 중복가입에 따른 보험료 증가 또는 대리운전업체의 보험 수수료 부과에 따른 전체적인 보험료 상승으로 인한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-51] 월평균 대리운전 보험료 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-114] 월평균 대리운전 보험료 비교

구분		사례수	6만원 미만	6만원대	7만원대	8-10만원 미만	10-30만원 미만	30만원 이상	무응답	평균(원)
'20년	응답자수(명)	682	70	250	195	79	82		6	75,060
	비율(%)	100.0	10.3	36.7	28.6	11.6	12.0		0.9	
'13년	응답자수(명)	684	111	56	28	82	383	23	1	118,017
	비율(%)	100.0	16.2	8.2	4.1	12.0	56.0	3.4	0.1	

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-115] '20년 월평균 대리운전 보험료 상세분석

(Base : 대리운전 보험에 가입된 운전자, n=684, 단위 : %, 원)

구분		사례수	6만원 미만	6만원대	7만원대	8-10만원 미만	10-30만원 미만	30만원 이상	무응답	평균
전 체		684	16.2	8.2	4.1	12.0	56.0	3.4	0.1	118,017
대리운전 외 경제활동	하고 있음	326	23.6	12.3	4.6	11.7	45.7	1.8	0.3	98,951
	하지 않음	358	9.5	4.5	3.6	12.3	65.4	4.7	0.0	135,326
주 영업지역	서울	97	21.6	5.2	1.0	11.3	57.7	2.1	1.0	112,710
	인천/경기	223	10.3	4.5	4.0	11.7	65.9	3.6	0.0	128,014
	부산/울산/경남	112	10.7	7.1	4.5	8.9	63.4	5.4	0.0	135,368
	대구/경북	79	24.1	15.2	5.1	16.5	36.7	2.5	0.0	102,582
	대전/세종/충청	76	15.8	10.5	2.6	15.8	52.6	2.6	0.0	113,763
	광주/전라	71	25.4	11.3	8.5	9.9	40.8	4.2	0.0	101,962
	강원/제주	26	23.1	19.2	3.8	11.5	42.3	0.0	0.0	80,308
성별	남자	663	16.0	8.1	4.1	12.1	56.3	3.3	0.2	117,966
	여자	21	23.8	9.5	4.8	9.5	47.6	4.8	0.0	119,643
연령대	20대	13	15.4	15.4	15.4	0.0	53.8	0.0	0.0	99,692
	30대	106	33.0	11.3	4.7	16.0	34.0	0.0	0.9	79,223
	40대	240	18.8	15.0	5.4	10.0	47.9	2.9	0.0	107,328
	50대	249	10.0	2.4	2.4	13.7	66.3	5.2	0.0	135,408
	60대 이상	76	5.3	0.0	2.6	9.2	78.9	3.9	0.0	151,530
운전 경력	5년 미만	169	21.9	5.3	4.1	9.5	56.2	3.0	0.0	114,979
	5-10년 미만	89	5.6	5.6	3.4	19.1	64.0	2.2	0.0	125,640
	10년 이상	426	16.2	9.9	4.2	11.5	54.2	3.8	0.2	117,629
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	128	35.9	10.9	1.6	12.5	39.1	0.0	0.0	80,925
	100-200만원 미만	335	13.4	8.4	4.8	12.5	57.3	3.6	0.0	120,283
	200-300만원 미만	165	7.9	6.1	4.2	10.9	65.5	5.5	0.0	138,878
	300-400만원 미만	43	7.0	7.0	7.0	14.0	62.8	0.0	2.3	119,405
	400만원 이상	13	30.8	7.7	0.0	0.0	46.2	15.4	0.0	155,615

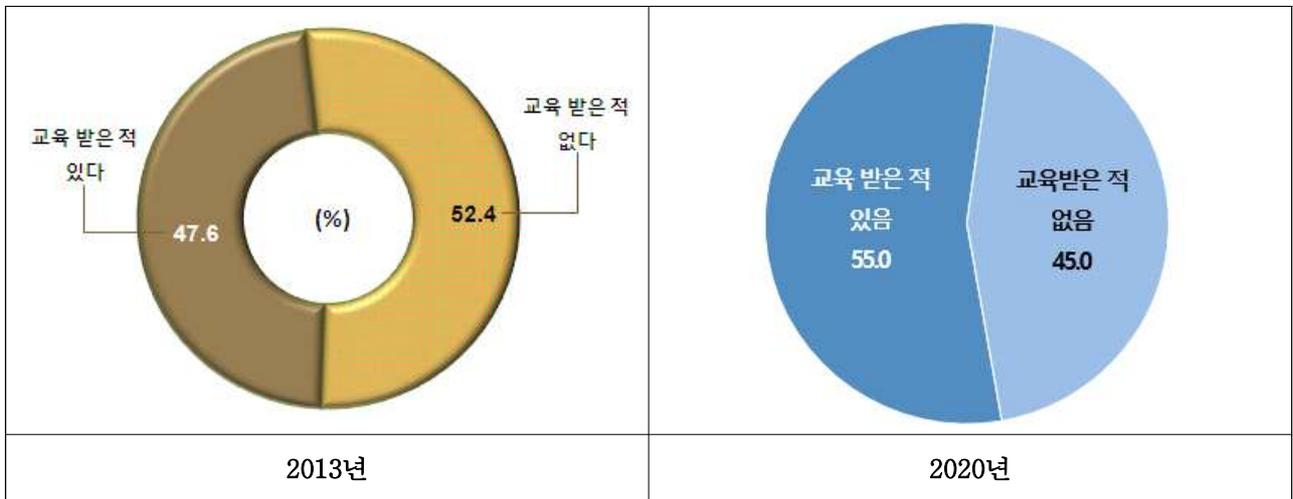
### 1.7 대리운전업무 관련 교육

#### 가. 대리운전업무 교육 경험 유무

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체에서 실시하는 교육을 받은 경험이 있는지 조사한 결과, 교육 받은 적이 있다고 응답한 비율이 55.0%, 교육받은 적 없다고 응답한 비율이 45.0%로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 대리운전업체로부터 교육을 받은 경험이 있는 대리운전자는 47.6%, 교육받은 적 없는 대리운전자는 52.4%로 조사됨
- '13년 대비 '20년의 대리운전자의 업무 교육 경험이 일정부분 증가한 것으로 조사됨

[그림 3-52] 대리운전업무 교육 경험 유무 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-116] 대리운전업무 교육 경험 유무 비교

구분		사례수	교육 받은 적 있음	교육받은 적 없음
'13년	응답자수(명)	700	333	367
	비율(%)	100.0	47.6	52.4
'20년	응답자수(명)	700	385	315
	비율(%)	100.0	55.0	45.0

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-117] '20년 대리운전업무 교육 경험 유무 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

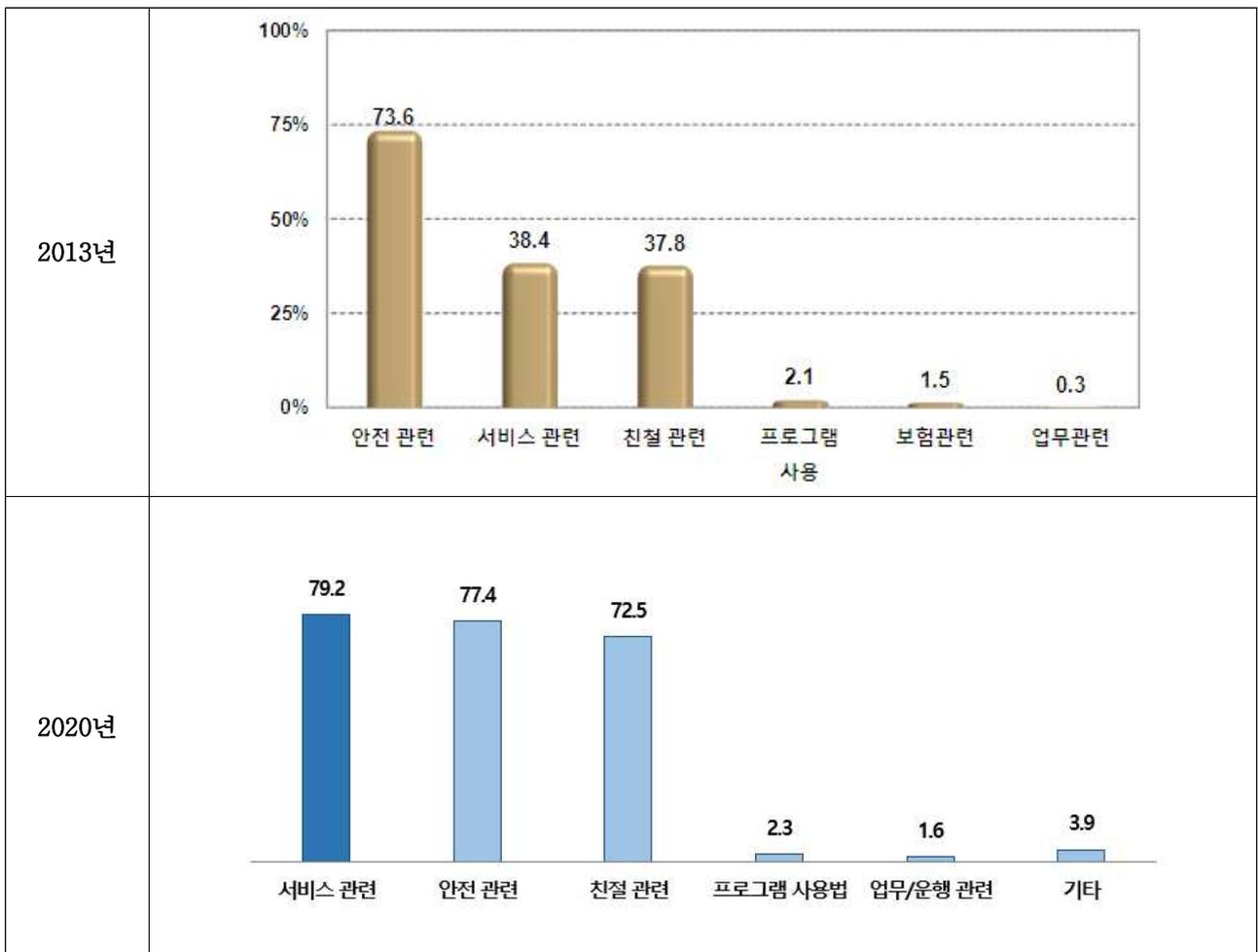
구분		사례수	교육 받은 적 있음	교육받은 적 없음
전 체		700	55.0	45.0
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	52.9	47.1
	하지 않음	367	56.9	43.1
주 영업지역	서울	99	61.6	38.4
	인천/경기	226	56.6	43.4
	부산/울산/경남	113	64.6	35.4
	대구/경북	79	48.1	51.9
	대전/세종/충청	82	48.8	51.2
	광주/전라	74	39.2	60.8
	강원/제주	27	59.3	40.7
성별	남자	678	54.7	45.3
	여자	22	63.6	36.4
연령대	20대	13	53.8	46.2
	30대	114	47.4	52.6
	40대	246	53.3	46.7
	50대	251	58.2	41.8
	60대 이상	76	61.8	38.2
운전 경력	5년 미만	180	43.9	56.1
	5-10년 미만	89	61.8	38.2
	10년 이상	431	58.2	41.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	46.2	53.8
	100-200만원 미만	342	55.0	45.0
	200-300만원 미만	170	55.9	44.1
	300-400만원 미만	43	72.1	27.9
	400만원 이상	13	76.9	23.1

나. 대리운전업무 관련 교육 종류

- ‘20년 대리운전업체로부터 업무 관련 교육을 받은 경험이 있다고 응답한 385명을 대상으로 대리운전업체가 실시한 교육의 종류를 조사한 결과, ‘서비스 관련’ 교육이 79.2%, ‘안전 관련’ 교육이 77.4%, ‘친절 관련’ 교육이 72.5%로 조사되었음
- ‘13년 실태조사에 대리운전 업무 관련 교육 경험이 있다고 응답한 333명을 대상으로 교육의 종류를 조사한 결과, ‘안전 관련’ 교육이 73.6%로 가장 높았고, ‘서비스 관련’(38.4%), ‘친절 관련’(37.8%)로 조사됨
- ‘13년과 ‘20년 조사 모두에서 대리운전자는 업체로부터 주로 안전, 서비스 및 친절에 관한 교육을 받고 있는 것으로 분석되었음

[그림 3-53] 대리운전업무 교육 종류 비교

(단위 : %, 복수응답 가능)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-118] 대리운전업무 교육 종류 비교

구분		사례수	서비스 관련	안전 관련	친절 관련	프로그램 사용법	업무/운행 관련	기타
'13년	응답자수(명)	333	128	245	126	7	-	5
	비율(%)	100.0	38.4	73.6	37.8	2.1	-	1.5
'20년	응답자수(명)	385	305	298	279	9	6	15
	비율(%)	100.0	79.2	77.4	72.5	2.3	1.6	3.9

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) 2013년, 2020년 조사 모두 복수응답 가능

[표 3-119] '20년 대리운전업무 교육 종류 상세분석

(Base : 대리운전업체 실시 교육 경험자, n=385, 단위 : %, 복수응답)

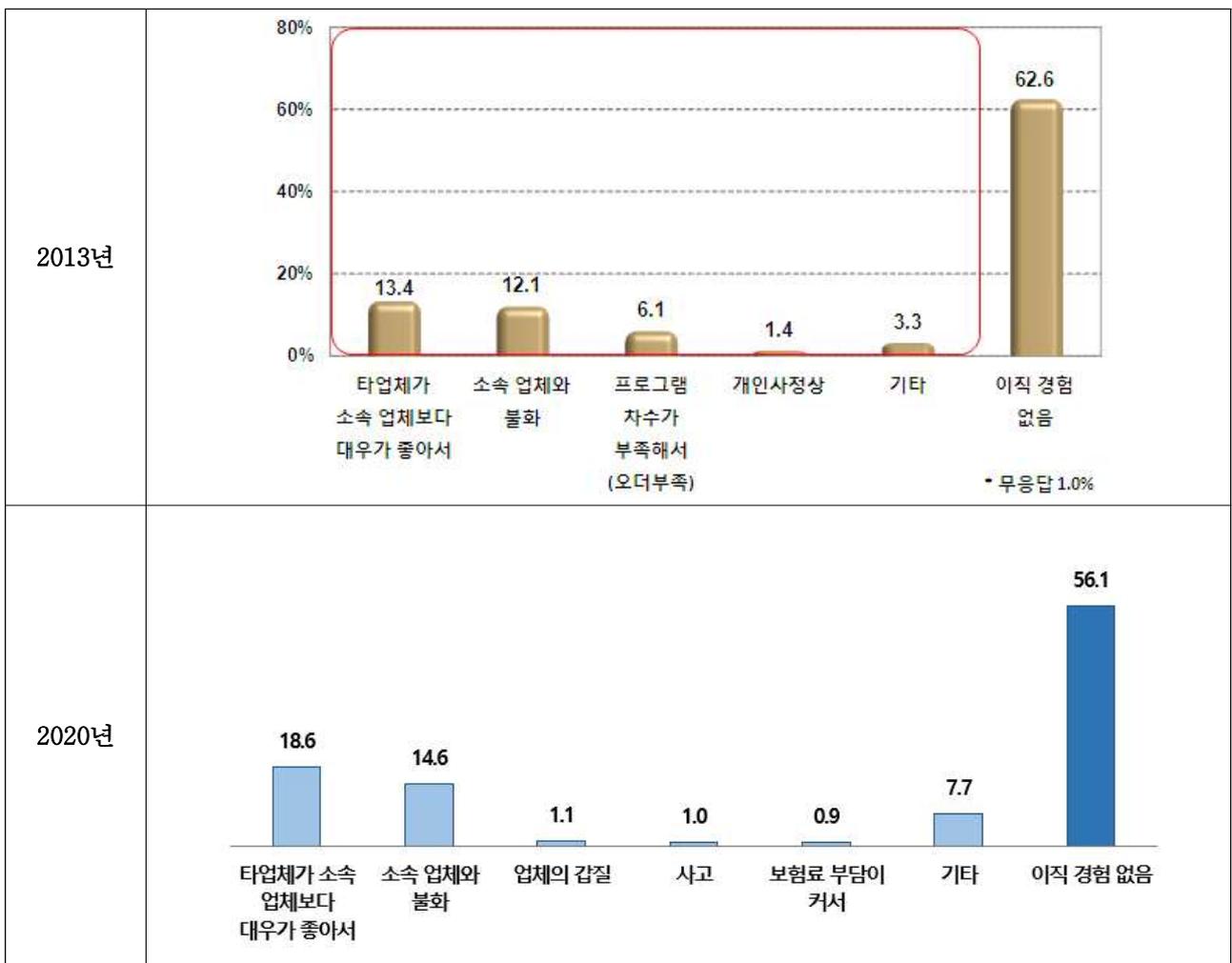
구분		사례수	서비스 관련	안전 관련	친절 관련	프로그램 사용법	업무/운행 관련	기타
전 체		385	79.2	77.4	72.5	2.3	1.6	3.9
대리운전 외 경제활동	하고 있음	176	79.0	85.8	73.3	1.1	1.1	2.3
	하지 않음	209	79.4	70.3	71.8	3.3	1.9	5.3
주 영업지역	서울	61	82.0	82.0	83.6	1.6	0.0	1.6
	인천/경기	128	78.9	85.2	68.0	3.1	0.8	3.1
	부산/울산/경남	73	82.2	71.2	65.8	2.7	1.4	5.5
	대구/경북	38	81.6	65.8	76.3	0.0	5.3	5.3
	대전/세종/충청	40	77.5	70.0	75.0	2.5	2.5	10.0
	광주/전라	29	72.4	75.9	79.3	3.4	3.4	0.0
	강원/제주	16	68.8	75.0	68.8	0.0	0.0	0.0
성별	남자	371	79.0	77.4	72.5	2.2	1.6	4.0
	여자	14	85.7	78.6	71.4	7.1	0.0	0.0
연령대	20대	7	71.4	71.4	85.7	28.6	0.0	0.0
	30대	54	72.2	83.3	79.6	0.0	0.0	3.7
	40대	131	78.6	83.2	74.0	1.5	1.5	3.8
	50대	146	80.8	71.2	69.9	2.7	2.7	3.4
	60대 이상	47	85.1	74.5	66.0	2.1	0.0	6.4
운전 경력	5년 미만	79	72.2	79.7	60.8	3.8	2.5	3.8
	5-10년 미만	55	74.5	72.7	76.4	1.8	5.5	7.3
	10년 이상	251	82.5	77.7	75.3	2.0	0.4	3.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	61	77.0	86.9	72.1	1.6	1.6	1.6
	100-200만원 미만	188	82.4	75.0	73.4	1.6	2.1	3.7
	200-300만원 미만	95	71.6	72.6	69.5	3.2	1.1	3.2
	300-400만원 미만	31	87.1	83.9	74.2	3.2	0.0	6.5
	400만원 이상	10	80.0	90.0	80.0	10.0	0.0	20.0

### 1.8 타 대리운전업체로의 이직 경험

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체 이직 경험에 대해 조사한 결과, 응답자의 43.9%가 이직 경험이 있는 것으로 조사되었으며, 이직 이유는 '타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서'가 18.6%, '소속 업체와 불화'가 14.6%로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 응답자의 37.4%가 이직 경험이 있는 것으로 조사되었으며, 이직 이유는 '타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서'가 13.4%, '소속 업체와 불화'가 12.1%로 높았음

[그림 3-54] 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-120] 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 비교

구분		사례수	타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서	소속 업체 와 불화	업체의 갑질	사고	보험료 부담이 커서	기타/ 무응답	이직 경험 없음
'13년	응답자수(명)	700	94	85	-	-	-	83	438
	비율(%)	100.0	13.4	12.1	-	-	-	11.8	62.6
'20년	응답자수(명)	700	130	102	8	7	6	54	393
	비율(%)	100.0	18.6	14.6	1.1	1.0	0.9	7.7	56.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-121] '20년 타 대리운전업체로의 이직 경험 및 사유 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	타업체가 소속 업체보다 대우 가 좋아서	소속 업체 와 불화	업체의 갑질	사고	보험료 부담이 커서	기타	이직 경험 없음
전 체		700	18.6	14.6	1.1	1.0	0.9	7.7	56.1
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	17.4	9.6	0.3	0.3	0.6	6.3	65.5
	하지 않음	367	19.6	19.1	1.9	1.6	1.1	9.0	47.7
주 영업지역	서울	99	26.3	6.1	1.0	0.0	2.0	9.1	55.6
	인천/경기	226	24.8	8.8	0.4	1.8	1.3	9.3	53.5
	부산/울산/경남	113	13.3	21.2	1.8	1.8	0.0	7.1	54.9
	대구/경북	79	5.1	25.3	3.8	1.3	1.3	5.1	58.2
	대전/세종/충청	82	17.1	15.9	1.2	0.0	0.0	7.3	58.5
	광주/전라	74	12.2	23.0	0.0	0.0	0.0	4.1	60.8
	강원/제주	27	22.2	7.4	0.0	0.0	0.0	11.1	59.3
성별	남자	678	18.6	14.7	1.0	0.9	0.9	7.5	56.3
	여자	22	18.2	9.1	4.5	4.5	0.0	13.6	50.0
연령대	20대	13	23.1	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	69.2
	30대	114	24.6	8.8	0.9	0.9	0.0	3.5	61.4
	40대	246	18.7	16.3	1.2	0.0	0.4	5.7	57.7
	50대	251	16.7	16.3	0.8	2.0	1.6	10.8	51.8
	60대 이상	76	14.5	14.5	2.6	1.3	1.3	10.5	55.3
운전 경력	5년 미만	180	16.7	11.1	0.6	1.7	0.6	6.1	63.3
	5-10년 미만	89	23.6	18.0	1.1	2.2	0.0	7.9	47.2
	10년 이상	431	18.3	15.3	1.4	0.5	1.2	8.4	55.0
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	9.8	10.6	0.8	0.8	0.0	3.8	74.2
	100-200만원 미만	342	16.1	17.0	1.2	0.9	1.2	8.2	55.6
	200-300만원 미만	170	27.6	15.3	1.8	1.8	0.6	7.6	45.3
	300-400만원 미만	43	27.9	9.3	0.0	0.0	2.3	4.7	55.8
	400만원 이상	13	23.1	0.0	0.0	0.0	0.0	46.2	30.8

## 2. 대리운전 운행실태

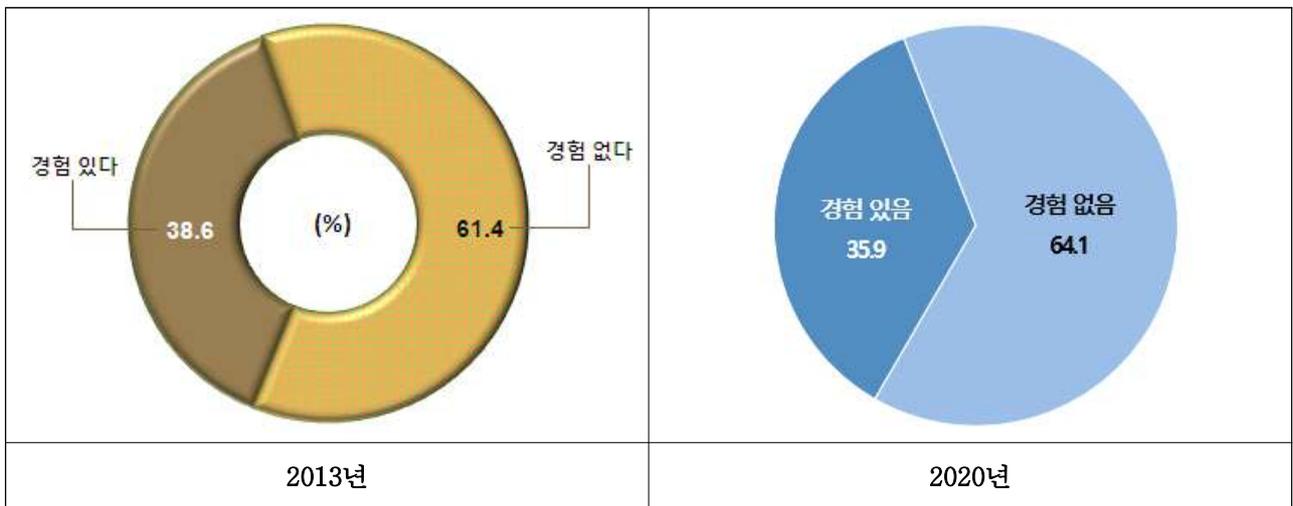
### 2.1 최근 1년간 대리운전 중 교통법규 위반 경험

#### 가. 대리운전 중 교통법규 위반 경험

- ‘20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 중 교통법규를 위반한 경험이 있는지 조사 결과, 교통법규 위반 경험이 있는 응답자는 35.9%, 경험이 없는 응답자는 64.1%로 조사됨
- ‘13년 실태조사에서 대리운전 중 교통법규를 위반한 경험을 조사한 결과, 경험이 있는 응답자는 38.6%, 없는 응답자는 61.4%로 조사됨

[그림 3-55] 대리운전 중 교통법규 위반 경험 유무 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-122] 대리운전 중 교통법규 위반 경험 유무 비교

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'13년	응답자수(명)	700	270	430
	비율(%)	100.0	38.6	61.4
'20년	응답자수(명)	700	251	449
	비율(%)	100.0	35.9	64.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-123] '20년 대리운전 중 교통법규 위반 경험 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

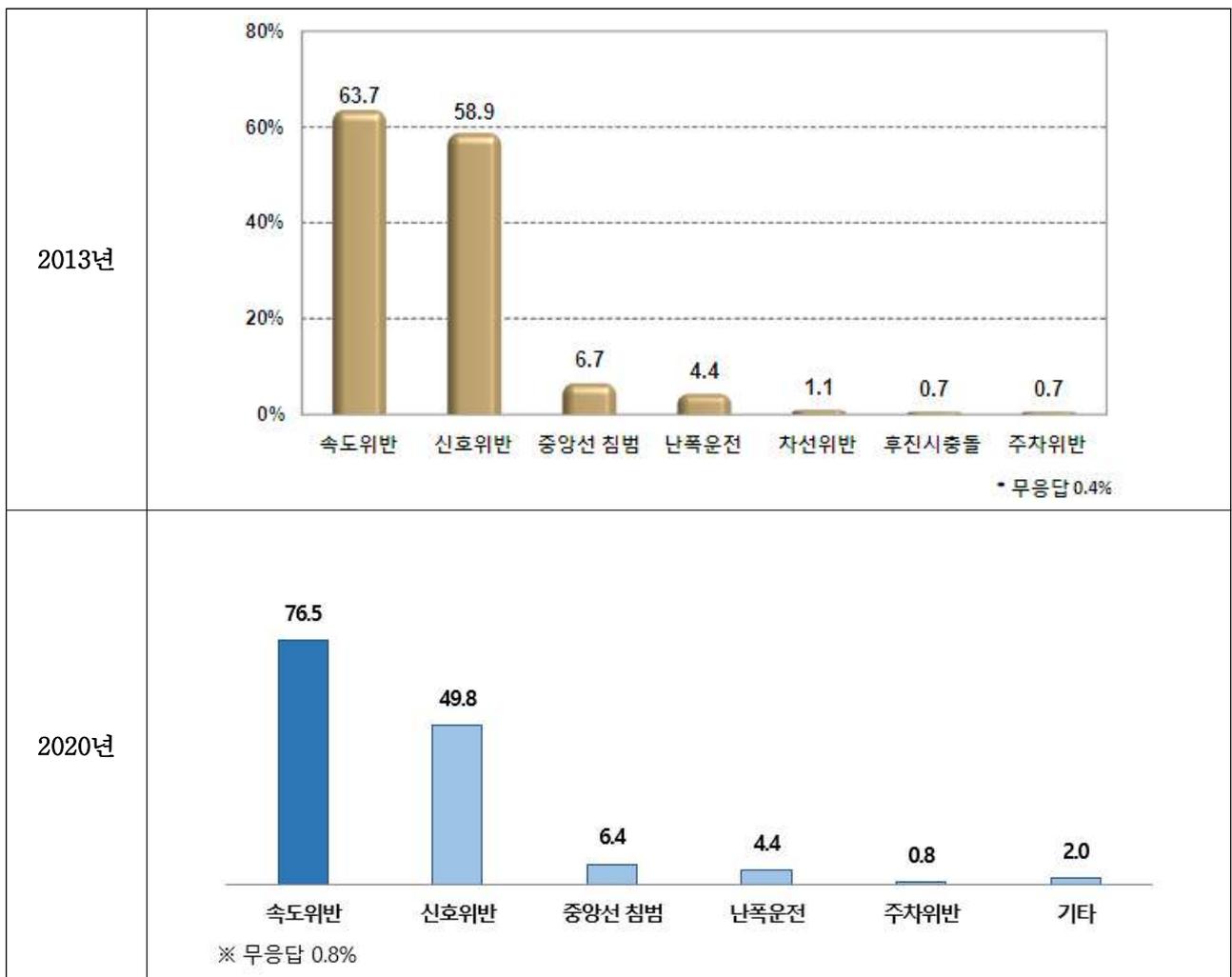
구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		700	35.9	64.1
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	29.7	70.3
	하지 않음	367	41.4	58.6
주 영업지역	서울	99	35.4	64.6
	인천/경기	226	37.2	62.8
	부산/울산/경남	113	41.6	58.4
	대구/경북	79	35.4	64.6
	대전/세종/충청	82	35.4	64.6
	광주/전라	74	27.0	73.0
	강원/제주	27	29.6	70.4
성별	남자	678	36.1	63.9
	여자	22	27.3	72.7
연령대	20대	13	23.1	76.9
	30대	114	27.2	72.8
	40대	246	30.1	69.9
	50대	251	44.6	55.4
	60대 이상	76	40.8	59.2
운전 경력	5년 미만	180	34.4	65.6
	5-10년 미만	89	44.9	55.1
	10년 이상	431	34.6	65.4
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	24.2	75.8
	100-200만원 미만	342	35.7	64.3
	200-300만원 미만	170	42.4	57.6
	300-400만원 미만	43	41.9	58.1
	400만원 이상	13	53.8	46.2

나. 교통법규 위반 내용

- '20년 대리운전 중 교통법규를 위반한 경험이 있다고 응답한 대리운전자 251명을 대상으로 교통법규 위반 내용을 조사한 결과, '속도위반'이 76.5%로 가장 높았고, 다음으로 '신호위반'(49.8%), '중앙선 침범'(6.4%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서 대리운전 중 교통법규를 위반한 경험이 있다고 응답한 대리운전자 270명을 대상으로 교통법규 위반 내용을 조사한 결과, '속도위반'이 63.7%로 가장 높았고, '신호위반'(58.9%), '중앙선 침범'(6.7%)의 순으로 높았음

[그림 3-56] 교통법규 위반 내용 비교

(단위 : %, 복수응답)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-124] 교통법규 위반 내용 비교

구분		사례수	속도위반	신호위반	증양선 침범	난폭운전 (급차로 변경, 안전 거리 미확보 등)	주차위반	기타	무응답
‘13년	응답자수(명)	270	172	159	18	12	2	5	1
	비율(%)	100.0	63.7	58.9	6.7	4.4	0.7	1.8	0.4
‘20년	응답자수(명)	251	207	134	17	12	2	5	2
	비율(%)	100.0	76.5	49.8	6.4	4.4	0.8	2.0	0.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) 2013, 2020년 조사 모두 복수응답 가능

[표 3-125] ‘20년 교통법규 위반 내용 상세분석

(Base : 교통법규 위반 경험자, n=251, 단위 : %, 복수응답)

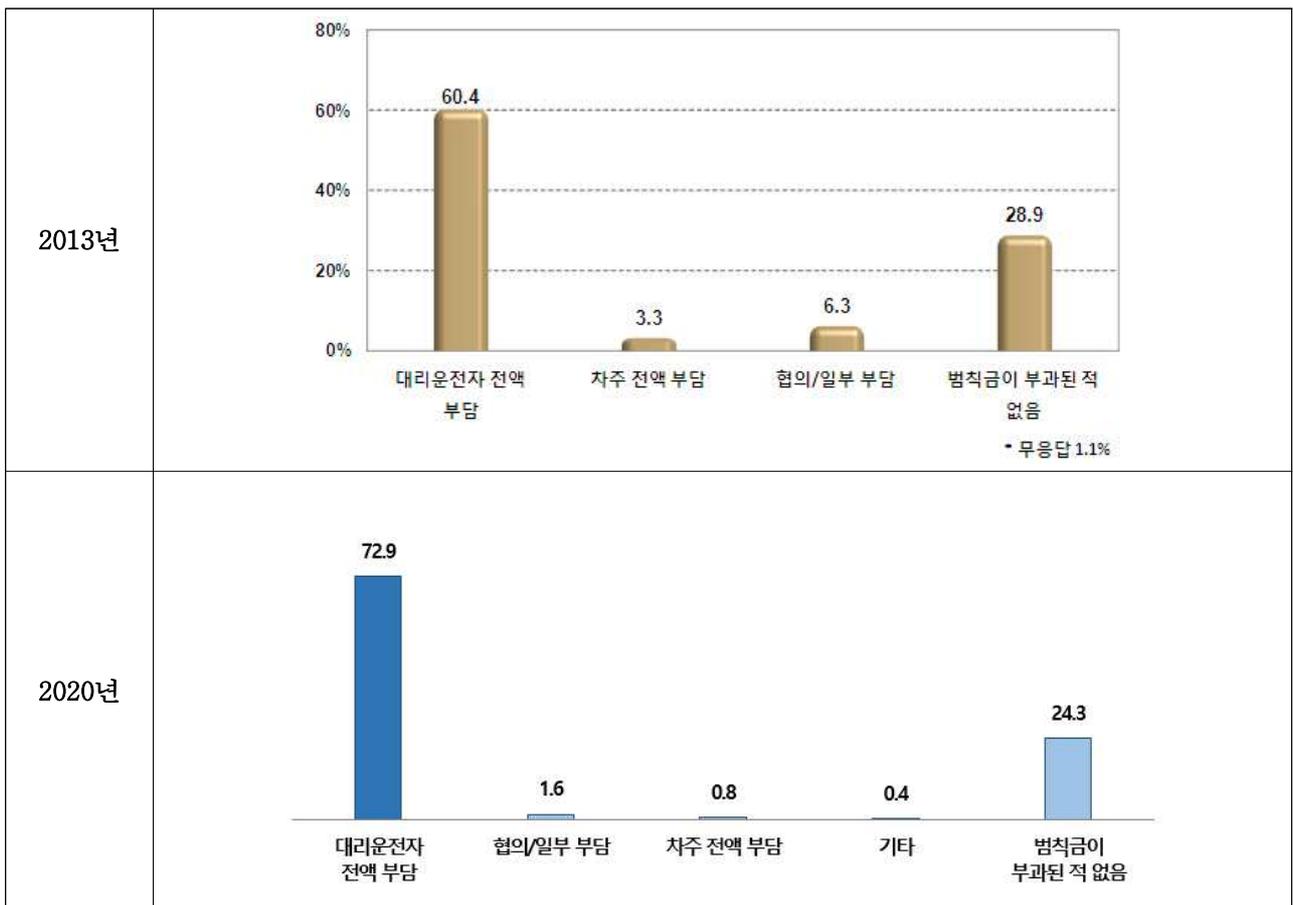
구분		사례수	속도위반	신호위반	증양선 침범	난폭운전 (급차로 변경, 안전 거리 미확보 등)	주차위반	기타	무응답
전 체		251	76.5	49.8	6.4	4.4	0.8	2.0	0.8
대리운전 외 경제활동	하고 있음	99	74.7	47.5	7.1	4.0	2.0	2.0	2.0
	하지 않음	152	77.6	51.3	5.9	4.6	0.0	2.0	0.0
주 영업지역	서울	35	80.0	45.7	8.6	8.6	0.0	2.9	0.0
	인천/경기	84	71.4	46.4	3.6	2.4	1.2	3.6	1.2
	부산/울산/경남	47	78.7	51.1	4.3	6.4	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	28	67.9	60.7	7.1	0.0	0.0	3.6	0.0
	대전/세종/충청	29	86.2	55.2	6.9	3.4	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	20	85.0	55.0	5.0	5.0	0.0	0.0	0.0
	강원/제주	8	75.0	25.0	37.5	12.5	12.5	0.0	12.5
성별	남자	245	75.9	50.2	6.5	4.5	0.8	2.0	0.8
	여자	6	100.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
연령대	20대	3	66.7	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0
	30대	31	77.4	38.7	3.2	0.0	0.0	9.7	0.0
	40대	74	74.3	55.4	6.8	5.4	0.0	1.4	0.0
	50대	112	75.9	55.4	8.0	5.4	1.8	0.0	1.8
	60대 이상	31	83.9	29.0	0.0	3.2	0.0	3.2	0.0
운전 경력	5년 미만	62	72.6	50.0	8.1	12.9	1.6	4.8	1.6
	5-10년 미만	40	80.0	45.0	10.0	2.5	0.0	0.0	0.0
	10년 이상	149	77.2	51.0	4.7	1.3	0.7	1.3	0.7
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	32	84.4	34.4	12.5	6.3	0.0	0.0	0.0
	100-200만원 미만	122	76.2	51.6	7.4	4.1	0.8	2.5	0.8
	200-300만원 미만	72	76.4	48.6	2.8	4.2	1.4	1.4	1.4
	300-400만원 미만	18	72.2	61.1	0.0	0.0	0.0	5.6	0.0
	400만원 이상	7	57.1	71.4	14.3	14.3	0.0	0.0	0.0

다. 교통법규 위반 시 범칙금 부담자

- ‘20년 대리운전 중 교통법규 위반 경험이 있다고 응답한 대리운전자 251명을 대상으로 범칙금 처리 방법을 조사한 결과, 범칙금 부과 경험이 있는 비율이 75.7%로, 그 중 범칙금 처리 방법은 ‘대리운전자 전액 부담’이 72.9%로 가장 높게 조사됨
- ‘13년 대리운전 중 교통법규 위반 경험이 있다고 응답한 대리운전자 270명을 대상으로 범칙금 처리 방법을 조사한 결과, 범칙금 부과 경험이 있는 비율이 70.0%로, 그 중 범칙금 처리 방법은 ‘대리운전자 전액 부담’이 60.4%로 가장 높게 조사됨
- ‘20년 대리운전 중 발생한 범칙금의 처리 방안 조사에서 대리운전 이용자를 대상으로 조사한 결과 ‘차주 전액 부담’이라는 응답이 16.3%로 나타나, 대리운전업체 및 대리운전 이용자를 대상으로 한 조사 결과와 상당한 차이가 발생함을 알 수 있음
- 이와 관련하여, 대리운전 중 발생한 범칙금의 부담자에 대한 기준이 대리운전 시장에서 명확하게 정의될 필요가 있을 것으로 판단됨

[그림 3-57] 교통법규 위반 범칙금 부담자 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-126] 교통법규 위반 범칙금 부담자 비교

구분		사례수	대리운전자 전액 부담	협의/일부 부담	차주 전액 부담	기타/무응답	범칙금이 부과된 적 없음
'13년	응답자수(명)	270	163	17	9	3	78
	비율(%)	100.0	60.4	6.3	3.3	1.1	28.9
'20년	응답자수(명)	251	183	4	2	1	61
	비율(%)	100.0	72.9	1.6	0.8	0.4	24.3

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-127] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자 상세분석

(Base : 교통법규 위반 경험자, n=251, 단위 : %)

구분		사례수	대리운전자 전액 부담	협의/일부 부담	차주 전액 부담	기타	범칙금이 부과된 적 없음
전 체		251	72.9	1.6	0.8	0.4	24.3
대리운전 외 경제활동	하고 있음	99	63.6	0.0	1.0	0.0	35.4
	하지 않음	152	78.9	2.6	0.7	0.7	17.1
주 영업지역	서울	35	62.9	5.7	0.0	2.9	28.6
	인천/경기	84	73.8	2.4	2.4	0.0	21.4
	부산/울산/경남	47	70.2	0.0	0.0	0.0	29.8
	대구/경북	28	71.4	0.0	0.0	0.0	28.6
	대전/세종/충청	29	82.8	0.0	0.0	0.0	17.2
	광주/전라	20	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0
	강원/제주	8	87.5	0.0	0.0	0.0	12.5
성별	남자	245	73.1	1.6	0.8	0.4	24.1
	여자	6	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3
연령대	20대	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30대	31	54.8	0.0	3.2	0.0	41.9
	40대	74	74.3	1.4	0.0	0.0	24.3
	50대	112	75.0	0.9	0.9	0.9	22.3
	60대 이상	31	77.4	6.5	0.0	0.0	16.1
운전 경력	5년 미만	62	69.4	6.5	0.0	1.6	22.6
	5-10년 미만	40	75.0	0.0	5.0	0.0	20.0
	10년 이상	149	73.8	0.0	0.0	0.0	26.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	32	68.8	0.0	0.0	0.0	31.3
	100-200만원 미만	122	72.1	0.8	0.8	0.0	26.2
	200-300만원 미만	72	75.0	2.8	0.0	1.4	20.8
	300-400만원 미만	18	72.2	5.6	0.0	0.0	22.2
	400만원 이상	7	85.7	0.0	14.3	0.0	0.0

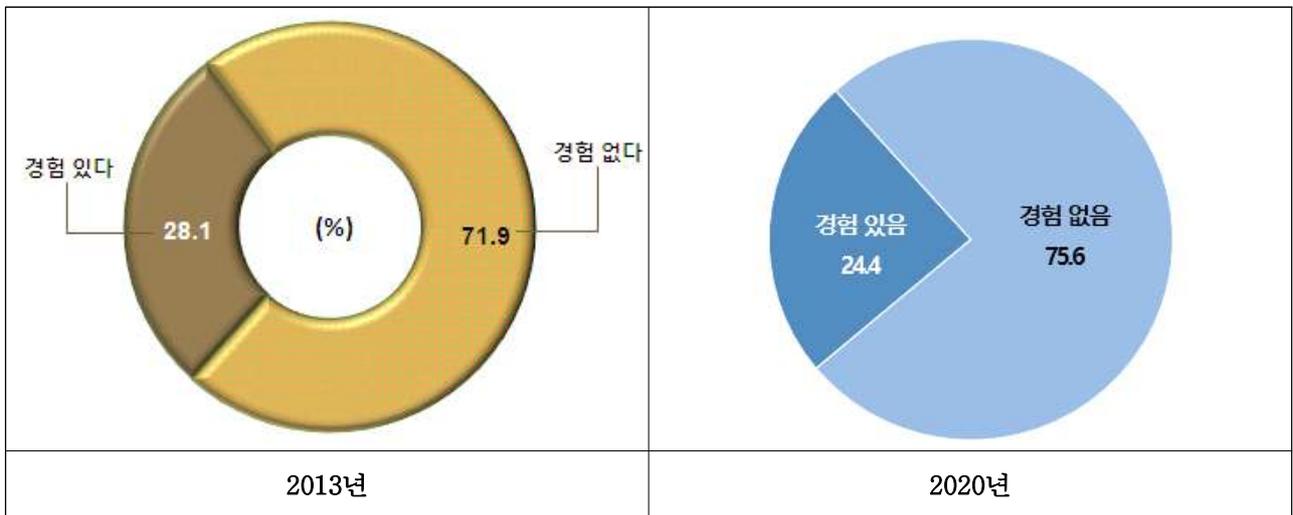
## 2.2 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험

### 가. 대리운전 중 교통사고 경험

- '20년 대리운전자를 대상으로 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험을 조사한 결과, '경험 있음'이 24.4%, '경험 없음'이 75.6%로 조사됨
- '13년 실태조사 결과, 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험이 있는 응답자는 28.1%, 경험이 없는 응답자는 71.9%로 조사됨

[그림 3-58] 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-128] 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 비교

구분		사례수	사고 경험 있음	사고 경험 없음
'13년	응답자수(명)	700	197	503
	비율(%)	100.0	28.1	71.9
'20년	응답자수(명)	700	171	529
	비율(%)	100.0	24.4	75.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-129] '20년 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험 유무 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

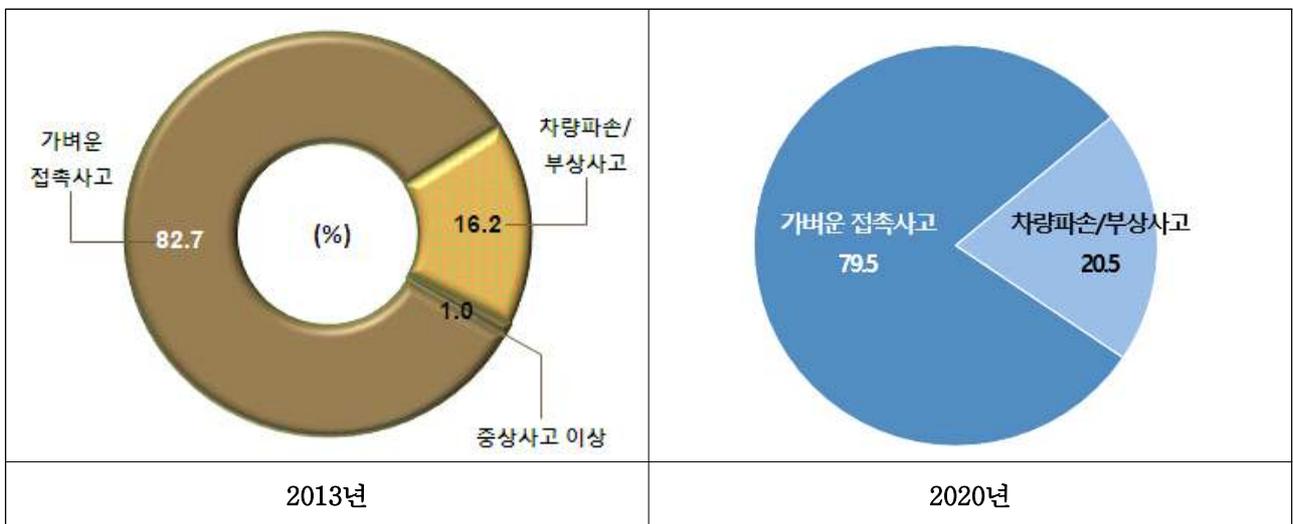
구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		700	24.4	75.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	23.1	76.9
	하지 않음	367	25.6	74.4
주 영업지역	서울	99	27.3	72.7
	인천/경기	226	22.6	77.4
	부산/울산/경남	113	30.1	69.9
	대구/경북	79	22.8	77.2
	대전/세종/충청	82	18.3	81.7
	광주/전라	74	29.7	70.3
	강원/제주	27	14.8	85.2
성별	남자	678	24.5	75.5
	여자	22	22.7	77.3
연령대	20대	13	46.2	53.8
	30대	114	19.3	80.7
	40대	246	23.6	76.4
	50대	251	28.7	71.3
	60대 이상	76	17.1	82.9
운전 경력	5년 미만	180	26.7	73.3
	5-10년 미만	89	31.5	68.5
	10년 이상	431	22.0	78.0
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	18.2	81.8
	100-200만원 미만	342	25.4	74.6
	200-300만원 미만	170	24.7	75.3
	300-400만원 미만	43	34.9	65.1
	400만원 이상	13	23.1	76.9

나. 대리운전 중 교통사고 피해 규모

- '20년 대리운전 중 교통사고 경험이 있다고 응답한 171명의 대리운전자를 대상으로 교통사고 피해 규모를 조사한 결과, 사고 피해 규모는 '가벼운 접촉사고'가 79.5%, '차량파손/부상사고'가 20.5%로 조사됨
- '13년 대리운전 중 교통사고 경험이 있다고 응답한 197명의 대리운전자를 대상으로 교통사고 피해 규모를 조사한 결과, 사고 피해 규모는 '가벼운 접촉사고'가 82.7%, '차량파손/부상사고'가 16.2%로 조사됨

[그림 3-59] 대리운전 중 교통사고 피해 규모 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-130] 대리운전 중 교통사고 피해 규모 비교

구분		사례수	가벼운 접촉사고	차량파손/부상사고	중상사고 이상
'13년	응답자수(명)	197	163	32	2
	비율(%)	100.0	82.7	16.2	1.0
'20년	응답자수(명)	171	136	35	-
	비율(%)	100.0	79.5	20.5	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-131] '20년 대리운전 중 교통사고 피해 규모 상세분석

(Base : 교통사고 경험자, n=171, 단위 : %)

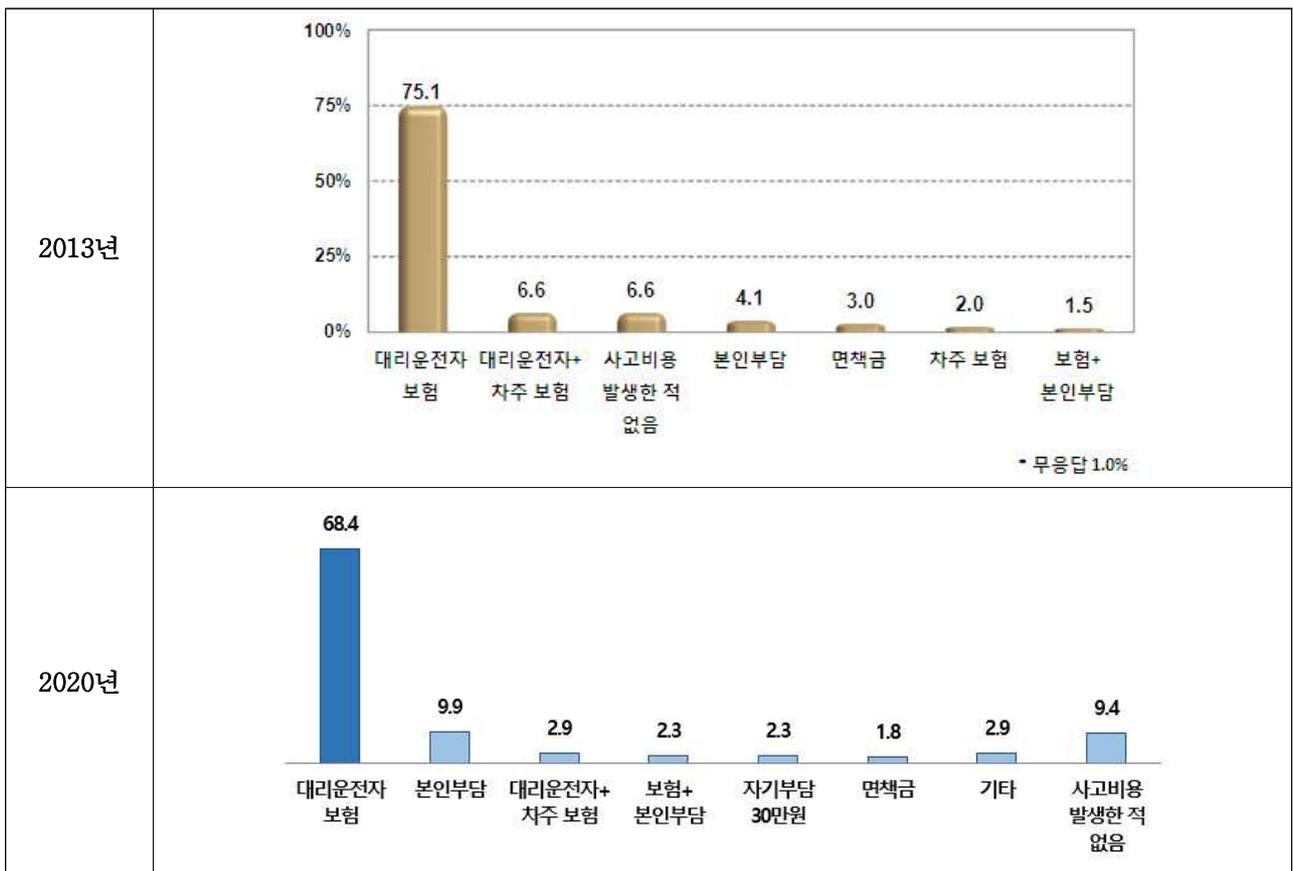
구분		사례수	가벼운 접촉사고	차량피손/부상사고
전 체		171	79.5	20.5
대리운전 외 경제활동	하고 있음	77	72.7	27.3
	하지 않음	94	85.1	14.9
주 영업지역	서울	27	88.9	11.1
	인천/경기	51	80.4	19.6
	부산/울산/경남	34	94.1	5.9
	대구/경북	18	61.1	38.9
	대전/세종/충청	15	60.0	40.0
	광주/전라	22	72.7	27.3
	강원/제주	4	75.0	25.0
성별	남자	166	80.7	19.3
	여자	5	40.0	60.0
연령대	20대	6	83.3	16.7
	30대	22	81.8	18.2
	40대	58	74.1	25.9
	50대	72	79.2	20.8
	60대 이상	13	100.0	0.0
운전 경력	5년 미만	48	83.3	16.7
	5-10년 미만	28	75.0	25.0
	10년 이상	95	78.9	21.1
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	24	83.3	16.7
	100-200만원 미만	87	73.6	26.4
	200-300만원 미만	42	88.1	11.9
	300-400만원 미만	15	86.7	13.3
	400만원 이상	3	66.7	33.3

다. 대리운전 중 교통사고 비용 처리

- '20년 대리운전 중 교통사고 경험이 있는 대리운전자 171명을 대상으로 교통사고 비용처리 방법을 조사한 결과, '대리운전자 보험'이 68.4%로 가장 높았으며, '대리운전자 본인 부담'(9.9%)의 순으로 조사됨
- '13년 실태조사에서 대리운전 중 교통사고 경험이 있는 대리운전자 197명을 대상으로 교통사고 비용처리 방법을 조사한 결과, '대리운전자 보험'이 75.1%로 가장 높았으며, '대리운전자와 차주 보험(6.6%)의 순으로 조사됨
- '20년 현재 대리운전 중 교통사고 발생 시에는 책임보험인 대인보상 I에 대해서는 차주의 보험이 적용되고 대인보상 I의 범위를 넘어서는 대인보상 II, 대물보상 및 차주차량(자기차량) 손해에 대해서는 대리운전자보험이 적용되도록 배상 주체가 정해져 있음
- 대리운전자보험 단독으로 교통사고 비용을 처리하는 경우는 차주차량에 손해가 발생한 상황으로, 주차 중 단독사고가 빈번한 대리운전 교통사고 특성으로 인한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-60] 대리운전 중 교통사고 비용 처리 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-132] 대리운전 중 교통사고 비용 처리 비교

구분		사례수	대리운전자보험	본인부담	대리운전자+차주보험	보험+본인부담	자기부담 30만원	면책금	기타/무응답	사고비용 발생한적 없음
'13년	응답자수(명)	197	148	8	13	3	8	-	4	13
	비율(%)	100.0	75.1	4.1	6.6	1.5	4.1	-	2.0	6.6
'20년	응답자수(명)	171	117	17	5	4	4	3	5	16
	비율(%)	100.0	68.4	9.9	2.9	2.3	2.3	1.8	2.9	9.4

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-133] '20년 대리운전 중 교통사고 비용 처리 상세분석

(Base : 교통사고 경험자, n=171, 단위 : %)

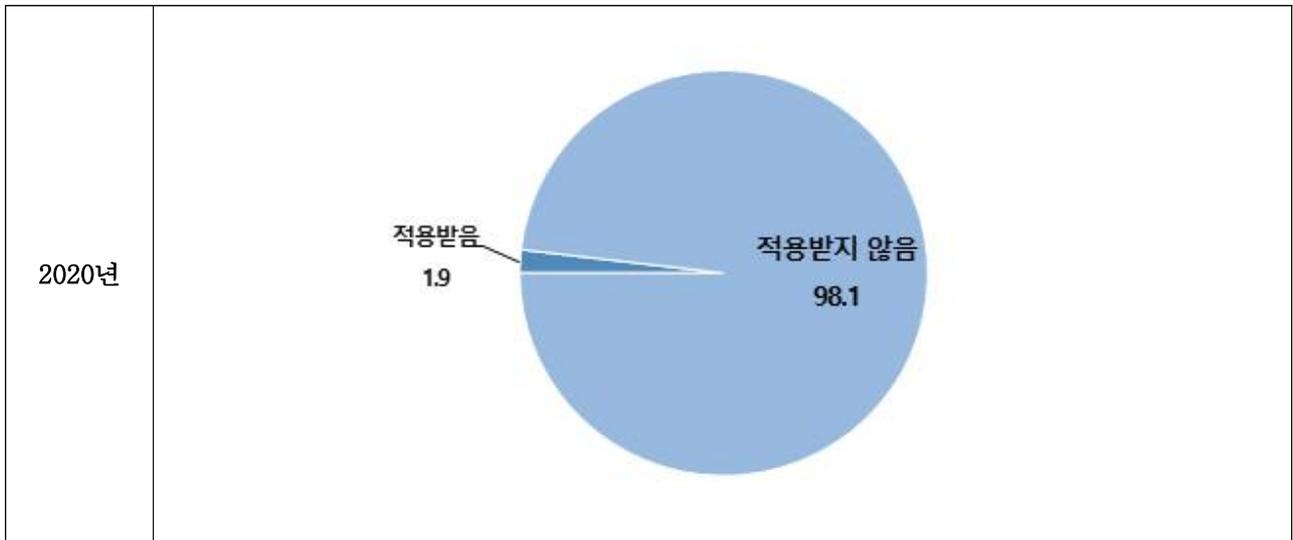
구분		사례수	대리운전자보험	본인부담	대리운전자+차주보험	보험+본인부담	자기부담 30만원	면책금	기타	사고비용 발생한적 없음
<b>전 체</b>		<b>171</b>	<b>68.4</b>	<b>9.9</b>	<b>2.9</b>	<b>2.3</b>	<b>2.3</b>	<b>1.8</b>	<b>2.9</b>	<b>9.4</b>
대리운전 외 경제활동	하고 있음	77	67.5	13.0	2.6	0.0	1.3	0.0	1.3	14.3
	하지 않음	94	69.1	7.4	3.2	4.3	3.2	3.2	4.3	5.3
주 영업지역	서울	27	66.7	7.4	7.4	0.0	7.4	0.0	0.0	11.1
	인천/경기	51	72.5	9.8	0.0	2.0	0.0	2.0	3.9	9.8
	부산/울산/경남	34	73.5	2.9	2.9	5.9	5.9	2.9	0.0	5.9
	대구/경북	18	83.3	0.0	5.6	0.0	0.0	5.6	0.0	5.6
	대전/세종/충청	15	53.3	26.7	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3
	광주/전라	22	54.5	18.2	0.0	4.5	0.0	0.0	13.6	9.1
	강원/제주	4	50.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0
성별	남자	166	69.9	10.2	3.0	1.2	2.4	1.2	3.0	9.0
	여자	5	20.0	0.0	0.0	40.0	0.0	20.0	0.0	20.0
연령대	20대	6	33.3	16.7	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	33.3
	30대	22	63.6	22.7	4.5	4.5	0.0	0.0	0.0	4.5
	40대	58	62.1	13.8	1.7	1.7	5.2	1.7	5.2	8.6
	50대	72	76.4	4.2	2.8	2.8	1.4	2.8	1.4	8.3
	60대 이상	13	76.9	0.0	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0	15.4
운전 경력	5년 미만	48	64.6	18.8	6.3	0.0	2.1	0.0	0.0	8.3
	5-10년 미만	28	64.3	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	10.7	7.1
	10년 이상	95	71.6	7.4	1.1	3.2	2.1	2.1	2.1	10.5
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	24	75.0	8.3	0.0	4.2	0.0	0.0	4.2	8.3
	100-200만원 미만	87	66.7	10.3	3.4	2.3	3.4	3.4	2.3	8.0
	200-300만원 미만	42	66.7	11.9	4.8	2.4	2.4	0.0	2.4	9.5
	300-400만원 미만	15	66.7	6.7	0.0	0.0	0.0	0.0	6.7	20.0
	400만원 이상	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

### 2.3 대리운전업체로부터의 4대보험 적용 여부

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체로부터 4대보험을 적용받고 있는지 조사한 결과, 대리운전 업체로부터 4대보험을 적용받고 있는 응답자는 1.9%, 4대보험을 적용받지 않는 응답자는 98.1%로 대부분의 대리운전자가 4대보험을 적용받지 못하고 있는 것으로 조사됨
- '19년 7월부터 「산업재해보상보험법(이하 산재보험법)」이 시행되어 대리운전자에 대해 산재보험 등을 가입하도록 함에도 불구하고 대리운전자의 낮은 4대보험 적용률을 보이는 것은, 산재보험법을 적용받기 위해서는 전속성 기준을 만족하도록 단서하고 있고, 실제 전속성 기준을 만족하는 대리운전자가 비율이 낮기 때문으로 판단할 수 있음

[그림 3-61] '20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부

(단위 : %)



[표 3-134] '20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부

구분		사례수	적용받음	적용받지 않음
'20년	응답자수(명)	700	13	687
	비율(%)	100.0	1.9	98.1

[표 3-135] '20년 대리운전업체 4대보험 적용 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

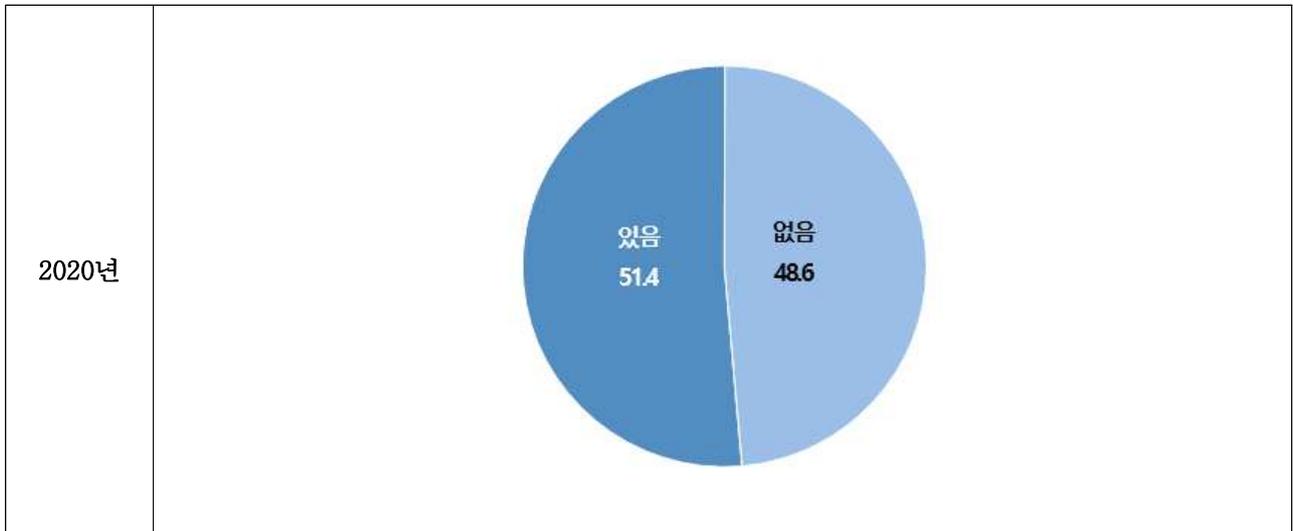
구분		사례수	적용받음	적용받지 않음
전 체		700	1.9	98.1
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	2.1	97.9
	하지 않음	367	1.6	98.4
주 영업지역	서울	99	0.0	100.0
	인천/경기	226	0.9	99.1
	부산/울산/경남	113	1.8	98.2
	대구/경북	79	1.3	98.7
	대전/세종/충청	82	6.1	93.9
	광주/전라	74	4.1	95.9
	강원/제주	27	0.0	100.0
성별	남자	678	1.8	98.2
	여자	22	4.5	95.5
연령대	20대	13	7.7	92.3
	30대	114	1.8	98.2
	40대	246	2.8	97.2
	50대	251	0.4	99.6
	60대 이상	76	2.6	97.4
운전 경력	5년 미만	180	3.3	96.7
	5-10년 미만	89	1.1	98.9
	10년 이상	431	1.4	98.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	3.8	96.2
	100-200만원 미만	342	1.5	98.5
	200-300만원 미만	170	1.8	98.2
	300-400만원 미만	43	0.0	100.0
	400만원 이상	13	0.0	100.0

## 2.4 대리운전업체로부터 콜 목표 횟수 달성 요구받은 경험

- '20년 대리운전자가 대리운전업체로부터 콜 목표 횟수를 달성하도록 요구받은 경험(숙제제도)이 있는 지 조사한 결과, '경험있음'이 51.4%로 조사됨
- 소속 대리운전자를 대상으로 콜 목표 횟수를 달성하도록 요구한 경험이 있느냐는 질문에 요구한 경험이 있다고 응답한 업체는 7.4%, 없다고 응답한 업체는 92.6%로 조사됨
- 대리운전업체를 대상으로 한 조사에서는 대리운전업체의 7.4%만이 콜 목표 횟수를 달성하도록 요구한 경험이 있다고 응답하여, 대리운전자 조사 결과와의 사이에 상당부분 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음

[그림 3-62] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험

(단위 : %)



[표 3-136] '20년 콜 목표 횟수 달성 요구 경험

구분		사례수	요구받은 경험 있음	요구받은 경험 없음
'20년	응답자수(명)	700	360	340
	비율(%)	100.0	51.4	48.6

[표 3-137] '20년 콜 목표 횡수 달성 요구 경험 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

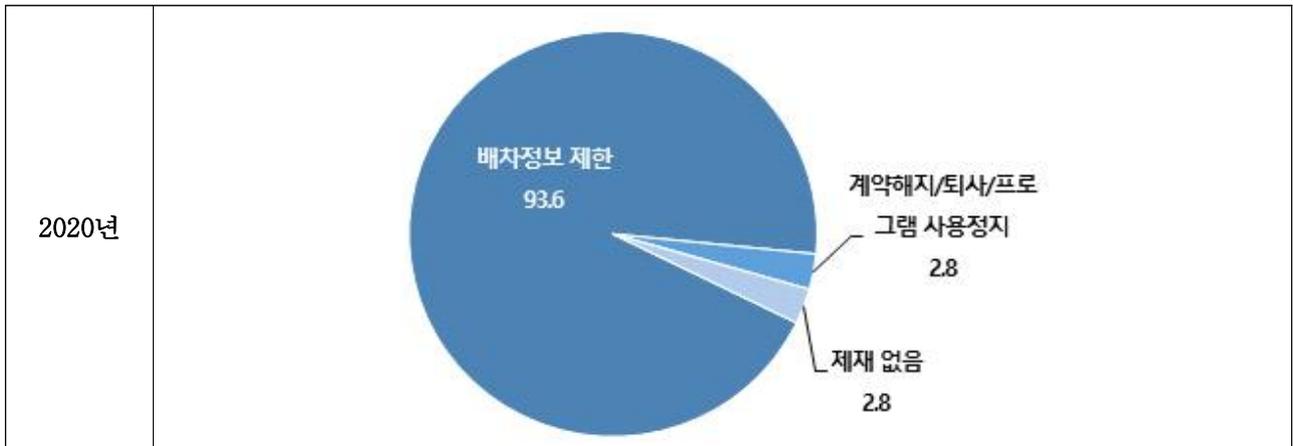
구분		사례수	있음	없음
전 체		700	51.4	48.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	43.8	56.2
	하지 않음	367	58.3	41.7
주 영업지역	서울	99	69.7	30.3
	인천/경기	226	61.9	38.1
	부산/울산/경남	113	70.8	29.2
	대구/경북	79	32.9	67.1
	대전/세종/충청	82	39.0	61.0
	광주/전라	74	8.1	91.9
	강원/제주	27	25.9	74.1
성별	남자	678	52.5	47.5
	여자	22	18.2	81.8
연령대	20대	13	53.8	46.2
	30대	114	38.6	61.4
	40대	246	46.3	53.7
	50대	251	59.8	40.2
	60대 이상	76	59.2	40.8
운전 경력	5년 미만	180	47.2	52.8
	5-10년 미만	89	59.6	40.4
	10년 이상	431	51.5	48.5
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	34.8	65.2
	100-200만원 미만	342	53.2	46.8
	200-300만원 미만	170	62.4	37.6
	300-400만원 미만	43	44.2	55.8
	400만원 이상	13	53.8	46.2

## 2.5 콜 목표 미달성 시 제재 사항

- 콜 목표 미달성 시 어떤 제재를 받고 있는 지에 대한 조사 결과, 콜 목표 달성을 요구를 받은 적 있다고 응답한 대리운전자 한 적 있다고 응답한 운전자 360명 중 배차정보의 전부 또는 일부를 제한목표 미달성 시 배차를 제한한다고 응답한 대리운전자가 93.6%, 계약해지/퇴사/프로그램 사용정지가 2.8%로 조사됨
- 기타 의견 중에는 대리운전업체에서 설정한 목표 횟수를 채우기 위해 자비로 콜을 올려서 숙제를 하는 경우도 있다고 응답한 대리운전자도 있었음
- 대리운전자가 사용하는 프로그램별로 숙제제도 유무를 분석한 결과, 동일한 프로그램 사용자인 경우에도 숙제제도 유무가 달라지는 결과가 나왔으며, 이에 따라 숙제제도 주요 운영 주체 및 정책 결정자는 대리운전업체인 것으로 파악됨

[그림 3-63] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용

(단위 : %)



[표 3-138] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용

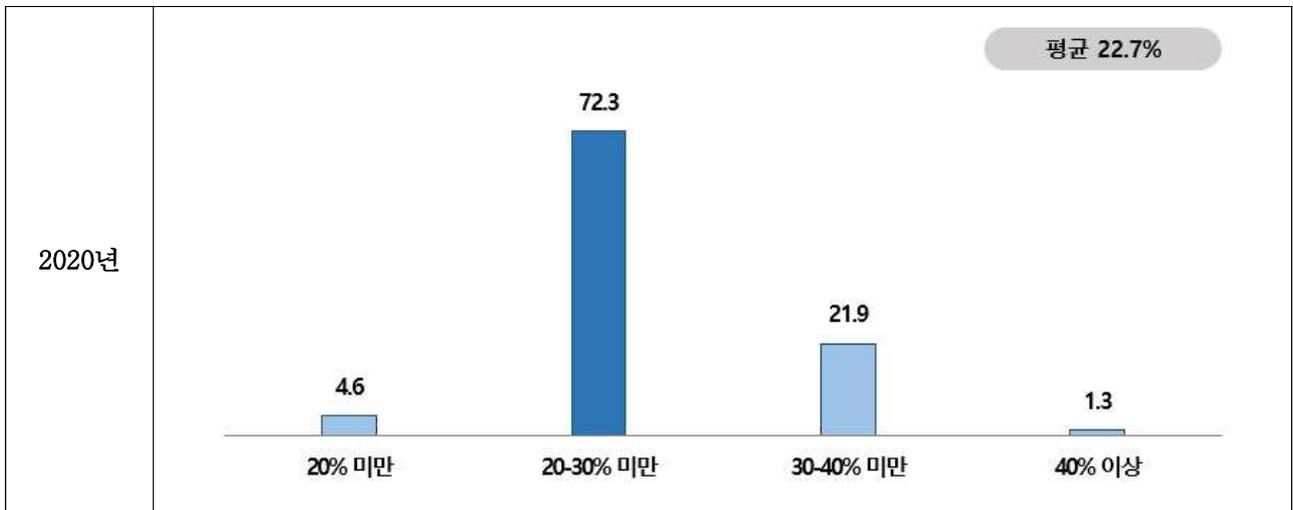
구분		사례수	배차정보 전부/일부 제한	계약해지/퇴사/프로그램 사용정지	숙제제도는 있으나 제재는 없음	기타
'20년	업체수(개)	360	337	10	10	3
	비율(%)	100.0	93.6	2.8	2.8	0.8

## 2.6 대리운전 콜 알선 수수료율

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체의 콜 알선에 대한 수수료율을 조사한 결과, 대리운전 요금의 20-30% 미만을 수수료로 납부하고 있다는 응답이 72.3%로 가장 높았고, 다음으로 '30-40% 미만'(21.9%)의 순으로 높게 나타남
- 알선 수수료율은 대리운전 요금의 22.7%로 조사됨

[그림 3-64] '20년 대리운전 콜 알선 수수료율

(단위 : %)



[표 3-139] '20년 대리운전 콜 알선 수수료율

구분		사례수	20% 미만	20-30% 미만	30-40% 미만	40% 이상	평균(%)
'20년	응답자수(명)	700	32	506	153	9	22.7
	비율(%)	100.0	4.6	72.3	21.9	1.3	

[표 3-140] '20년 대리운전 콜 알선 수수료를 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	20% 미만	20-30% 미만	30-40% 미만	40% 이상	평균
전 체		700	4.6	72.3	21.9	1.3	22.7
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	4.8	76.9	17.4	0.9	22.1
	하지 않음	367	4.4	68.1	25.9	1.6	23.3
주 영업지역	서울	99	3.0	96.0	1.0	0.0	19.9
	인천/경기	226	3.1	95.6	1.3	0.0	19.7
	부산/울산/경남	113	6.2	41.6	46.9	5.3	26.7
	대구/경북	79	5.1	38.0	53.2	3.8	27.0
	대전/세종/충청	82	6.1	87.8	6.1	0.0	21.7
	광주/전라	74	4.1	32.4	63.5	0.0	27.0
	강원/제주	27	11.1	81.5	7.4	0.0	20.7
성별	남자	678	4.0	72.9	21.8	1.3	22.8
	여자	22	22.7	54.5	22.7	0.0	20.0
연령대	20대	13	0.0	61.5	38.5	0.0	24.6
	30대	114	11.4	74.6	13.2	0.9	20.8
	40대	246	4.9	72.0	22.8	0.4	22.3
	50대	251	2.4	71.3	24.3	2.0	23.7
	60대 이상	76	1.3	75.0	21.1	2.6	23.5
운전 경력	5년 미만	180	10.0	70.0	19.4	0.6	21.6
	5-10년 미만	89	2.2	70.8	25.8	1.1	23.5
	10년 이상	431	2.8	73.5	22.0	1.6	23.1
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	6.1	79.5	11.4	3.0	21.8
	100-200만원 미만	342	4.1	66.7	28.7	0.6	23.4
	200-300만원 미만	170	4.7	75.9	18.2	1.2	22.4
	300-400만원 미만	43	0.0	76.7	20.9	2.3	23.5
	400만원 이상	13	15.4	84.6	0.0	0.0	17.7

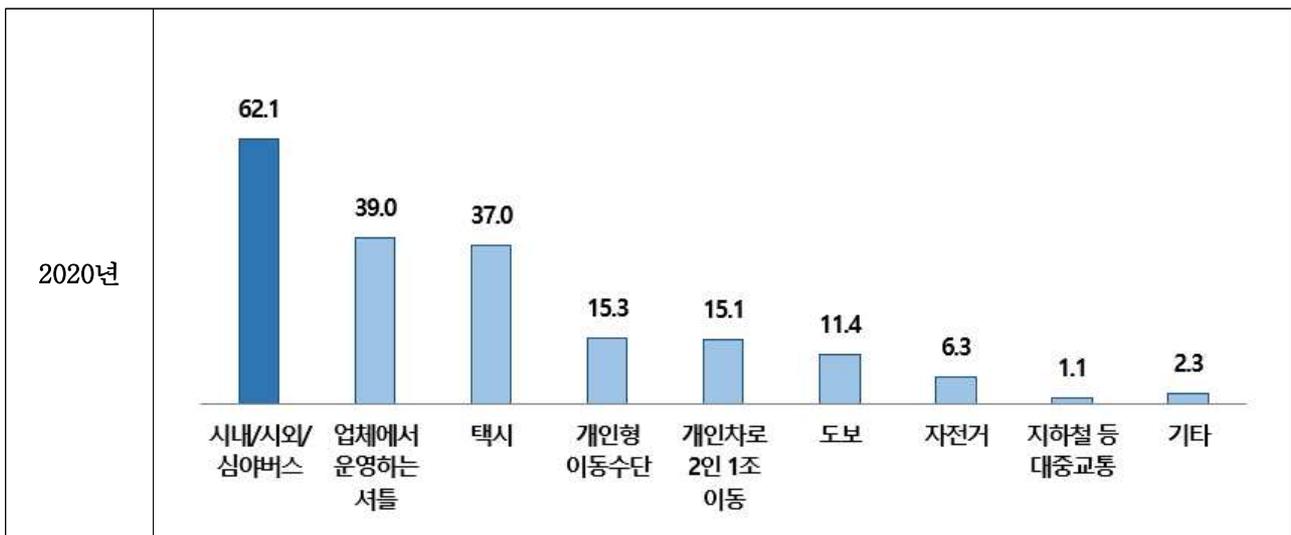
## 2.7 대리운전 운행 종료 후 이동수단

### 가. 대리운전 운행 종료 후 이동수단

- '20년 대리운전자들 대상으로 운행 종료 후 이동수단을 조사한 결과, '시내/시외/심야버스'가 62.1%로 가장 높았고, 다음으로 '업체에서 운영하는 셔틀'(39.0%), '택시'(37.0%), '개인형 이동수단'(15.3%), '개인차로 2인 1조 이동'(15.1%)의 순으로 높게 조사됨
- 지역별 분석 결과, 주 영업지역이 수도권(서울/경기/인천)인 경우 그 외 지역에 비해 시내/시외/심야버스 사용비율이 높은 것으로 분석되었고, 경상도 지역에서는 그 외 지역에 비해 업체에서 운영하는 셔틀의 사용비율이 높은 것으로 분석됨
- 연령별 분석 결과에서는 20대의 경우 전동킥보드 등 개인형 이동수단의 이용률이 약 70%에 달해 다른 연령대에 비해 개인형 이동수단의 사용이 매우 높은 것으로 분석됨

[그림 3-65] '20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단

(단위 : %, 복수응답)



[표 3-141] '20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단

구분	사례수	시내/시외/심야버스	업체에서 운영하는 셔틀	택시	전동킥보드 등 개인형 이동수단	개인차로 2인 1조 이동	도보	자전거	지하철 등 대중교통	기타	
											응답자수(명)
'20년	응답자수(명)	700	435	273	259	107	106	80	44	8	16
	비율(%)	100.0	62.1	39.0	37.0	15.3	15.1	11.4	6.3	1.1	2.3

주1) 복수응답 가능

[표 3-142] '20년 대리운전 운행 종료 후 이동수단 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

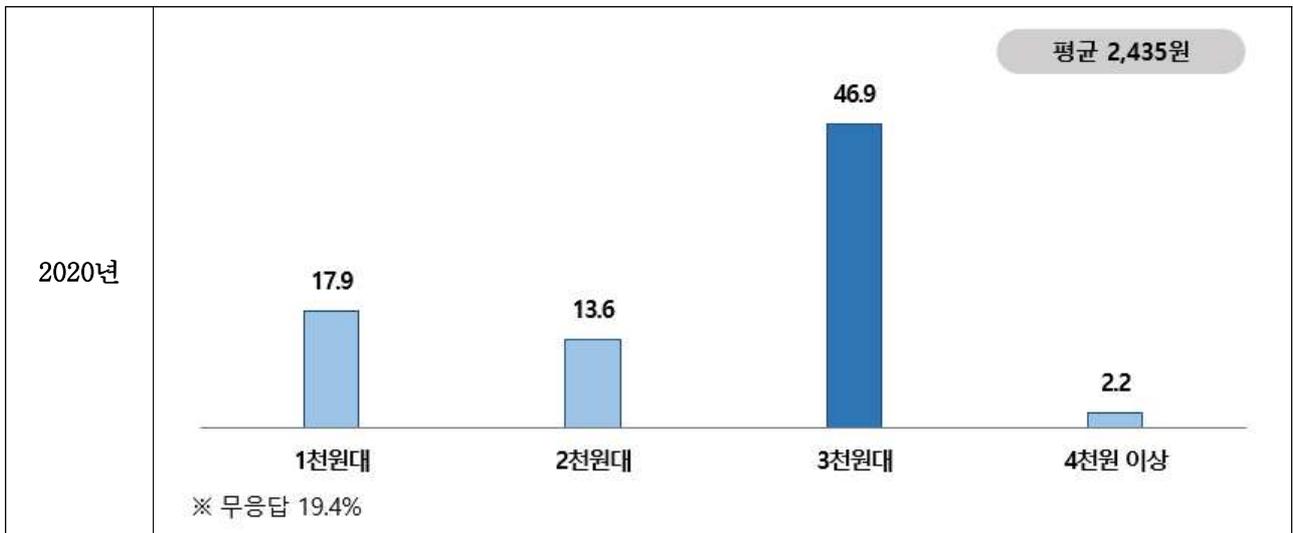
구분		사례수	시내/시외/심야버스	업체에서 운영하는 셔틀	택시	전동킥보드 등 개인형 이동수단	개인차로 2인 1조 이동	도보	자전거	지하철 등 대중교통	기타
전체		700	62.1	39.0	37.0	15.3	15.1	11.4	6.3	1.1	2.3
대리운전의 경제활동	하고 있음	333	56.8	30.3	30.0	19.8	22.2	12.3	5.7	1.5	2.1
	하지 않음	367	67.0	46.9	43.3	11.2	8.7	10.6	6.8	0.8	2.5
주영업지역	서울	99	83.8	33.3	55.6	9.1	2.0	7.1	20.2	0.0	0.0
	인천/경기	226	71.2	37.2	42.9	13.3	9.3	13.3	3.5	2.2	2.7
	부산/울산/경남	113	65.5	74.3	38.9	5.3	7.1	8.0	8.8	0.0	1.8
	대구/경북	79	40.5	50.6	19.0	13.9	21.5	19.0	0.0	1.3	3.8
	대전/세종/충청	82	52.4	12.2	26.8	29.3	26.8	11.0	3.7	1.2	2.4
	광주/전라	74	35.1	24.3	25.7	35.1	32.4	9.5	2.7	0.0	2.7
	강원/제주	27	59.3	14.8	25.9	3.7	44.4	11.1	3.7	3.7	3.7
성별	남자	678	62.5	39.5	37.3	15.5	14.3	11.8	6.5	1.2	2.2
	여자	22	50.0	22.7	27.3	9.1	40.9	0.0	0.0	0.0	4.5
연령대	20대	13	23.1	23.1	15.4	69.2	30.8	7.7	0.0	0.0	0.0
	30대	114	49.1	34.2	29.8	21.1	28.1	11.4	3.5	0.9	0.9
	40대	246	62.2	38.2	35.4	15.4	14.2	15.0	6.1	1.2	2.8
	50대	251	68.9	44.2	42.6	11.6	11.2	8.8	8.0	1.2	2.4
	60대 이상	76	65.8	34.2	38.2	9.2	9.2	9.2	6.6	1.3	2.6
운전경력	5년 미만	180	60.0	35.6	36.1	18.3	15.6	12.8	6.7	1.7	2.8
	5-10년 미만	89	65.2	43.8	46.1	7.9	14.6	11.2	11.2	0.0	2.2
	10년 이상	431	62.4	39.4	35.5	15.5	15.1	10.9	5.1	1.2	2.1
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	60.6	25.0	26.5	14.4	23.5	15.2	4.5	2.3	1.5
	100-200만원 미만	342	55.8	38.0	34.2	17.3	15.8	13.2	7.3	1.2	2.3
	200-300만원 미만	170	70.0	50.6	48.2	11.2	7.1	8.2	4.7	0.6	2.4
	300-400만원 미만	43	79.1	44.2	46.5	20.9	18.6	2.3	11.6	0.0	4.7
	400만원 이상	13	84.6	38.5	38.5	7.7	7.7	0.0	0.0	0.0	0.0

나. 셔틀 이용료 - 1회 이용료

- '20년 운행 종료 후 업체에서 운영하는 셔틀을 이용한다고 응답한 273명을 대상으로 셔틀 이용료를 조사한 결과, 셔틀 1회 이용료는 '3천원대'가 46.9%로 가장 높았고, '1천원대'(17.9%), '2천원대'(13.6%) 등의 순으로 높게 조사됨
- 셔틀의 평균 1회 이용료는 2,435원으로 조사됨

[그림 3-66] '20년 업체운영 셔틀 1회 이용료

(단위 : %)



[표 3-143] '20년 업체운영 셔틀 1회 이용료

구분		사례수	1천원대	2천원대	3천원대	4천원 이상	무응답	평균(원)
'20년	응답자수(명)	273	49	37	128	6	53	2,435
	비율(%)	100.0	17.9	13.6	46.9	2.2	19.4	

[표 3-144] '20년 업체운영 셔틀 1회 이용료 상세분석

(Base : 운행 종료 후 업체에서 운영하는 셔틀 이용자, n=273, 단위 : %, 원)

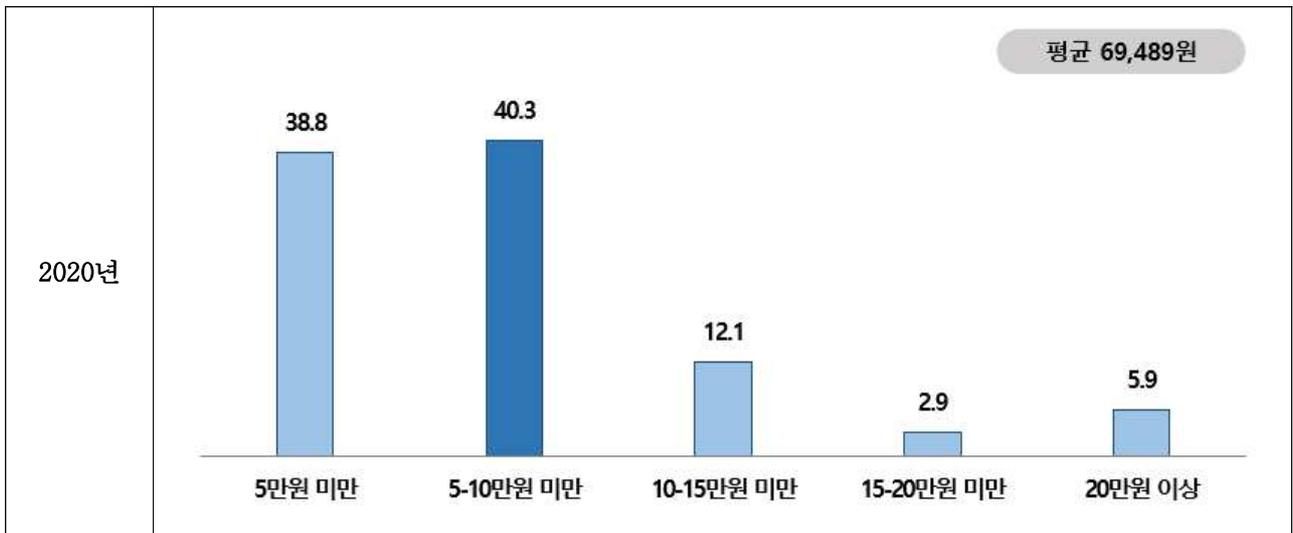
구분		사례수	1천원대	2천원대	3천원대	4천원 이상	무응답	평균
전 체		273	17.9	13.6	46.9	2.2	19.4	2,435
대리운전 외 경제활동	하고 있음	101	20.8	14.9	52.5	4.0	7.9	2,451
	하지 않음	172	16.3	12.8	43.6	1.2	26.2	2,424
주 영업지역	서울	33	12.1	9.1	69.7	6.1	3.0	2,744
	인천/경기	84	3.6	17.9	71.4	1.2	6.0	2,747
	부산/울산/경남	84	20.2	8.3	29.8	2.4	39.3	2,294
	대구/경북	40	25.0	17.5	27.5	0.0	30.0	2,050
	대전/세종/충청	10	0.0	30.0	60.0	10.0	0.0	2,800
	광주/전라	18	83.3	0.0	16.7	0.0	0.0	1,333
	강원/제주	4	0.0	50.0	0.0	0.0	50.0	2,250
성별	남자	268	16.8	13.4	47.8	2.2	19.8	2,462
	여자	5	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	1,280
연령대	20대	3	33.3	0.0	66.7	0.0	0.0	2,333
	30대	39	25.6	10.3	53.8	5.1	5.1	2,432
	40대	94	21.3	12.8	51.1	1.1	13.8	2,389
	50대	111	11.7	18.0	39.6	2.7	27.9	2,490
	60대 이상	26	19.2	3.8	50.0	0.0	26.9	2,421
운전 경력	5년 미만	64	12.5	14.1	56.3	1.6	15.6	2,574
	5-10년 미만	39	15.4	23.1	33.3	7.7	20.5	2,452
	10년 이상	170	20.6	11.2	46.5	1.2	20.6	2,376
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	33	27.3	9.1	45.5	9.1	9.1	2,430
	100-200만원 미만	130	16.2	17.7	43.1	1.5	21.5	2,405
	200-300만원 미만	86	15.1	8.1	53.5	1.2	22.1	2,545
	300-400만원 미만	19	31.6	21.1	36.8	0.0	10.5	2,059
	400만원 이상	5	0.0	0.0	80.0	0.0	20.0	3,000

다. 셔틀 이용료 - 월 이용료

- '20년 운행 종료 후 업체에서 운영하는 셔틀을 이용한다고 응답한 273명을 대상으로 셔틀 이용료를 조사한 결과, 셔틀 월간 이용료는 '5-10만원 미만'이 38.8%로 가장 높았고, '5만원 미만'(38.8%), '10-15만원 미만'(12.1%)의 순으로 높게 조사됨
- 셔틀의 월평균 이용료는 69,489원으로 조사됨

[그림 3-67] '20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료

(단위 : %)



[표 3-145] '20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료

구분		사례수	5만원 미만	5-10만원 미만	10-15만원 미만	15-20만원 미만	20만원 이상	평균(원)
'20년	응답자수(명)	273	106	110	33	8	16	69,489
	비율(%)	100.0	38.8	40.3	12.1	2.9	5.9	

[표 3-146] '20년 업체운영 셔틀 월평균 이용료 상세분석

(Base : 운행 종료 후 업체에서 운영하는 셔틀 이용자, n=273, 단위 : %, 원)

구분		사례수	5만원 미만	5-10만원 미만	10-15만원 미만	15-20만원 미만	20만원 이상	평균
전 체		273	38.8	40.3	12.1	2.9	5.9	69,489
대리운전 외 경제활동	하고 있음	101	50.5	40.6	5.9	0.0	3.0	52,733
	하지 않음	172	32.0	40.1	15.7	4.7	7.6	79,328
주 영업지역	서울	33	57.6	27.3	12.1	0.0	3.0	51,030
	인천/경기	84	50.0	44.0	4.8	1.2	0.0	46,000
	부산/울산/경남	84	20.2	45.2	20.2	6.0	8.3	93,393
	대구/경북	40	30.0	45.0	7.5	2.5	15.0	92,450
	대전/세종/충청	10	60.0	30.0	10.0	0.0	0.0	42,800
	광주/전라	18	44.4	16.7	22.2	5.6	11.1	72,278
	강원/제주	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	37,625
성별	남자	268	39.6	40.3	11.6	3.0	5.6	68,248
	여자	5	0.0	40.0	40.0	0.0	20.0	136,000
연령대	20대	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	60,000
	30대	39	43.6	48.7	7.7	0.0	0.0	51,295
	40대	94	39.4	39.4	9.6	2.1	9.6	72,910
	50대	111	34.2	40.5	15.3	4.5	5.4	74,635
	60대 이상	26	50.0	30.8	11.5	3.8	3.8	63,538
운전 경력	5년 미만	64	42.2	46.9	7.8	1.6	1.6	50,992
	5-10년 미만	39	30.8	33.3	25.6	2.6	7.7	83,731
	10년 이상	170	39.4	39.4	10.6	3.5	7.1	73,185
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	33	45.5	42.4	9.1	0.0	3.0	55,939
	100-200만원 미만	130	37.7	42.3	11.5	2.3	6.2	70,773
	200-300만원 미만	86	41.9	36.0	11.6	4.7	5.8	69,337
	300-400만원 미만	19	21.1	42.1	21.1	5.3	10.5	89,368
	400만원 이상	5	40.0	40.0	20.0	0.0	0.0	52,600

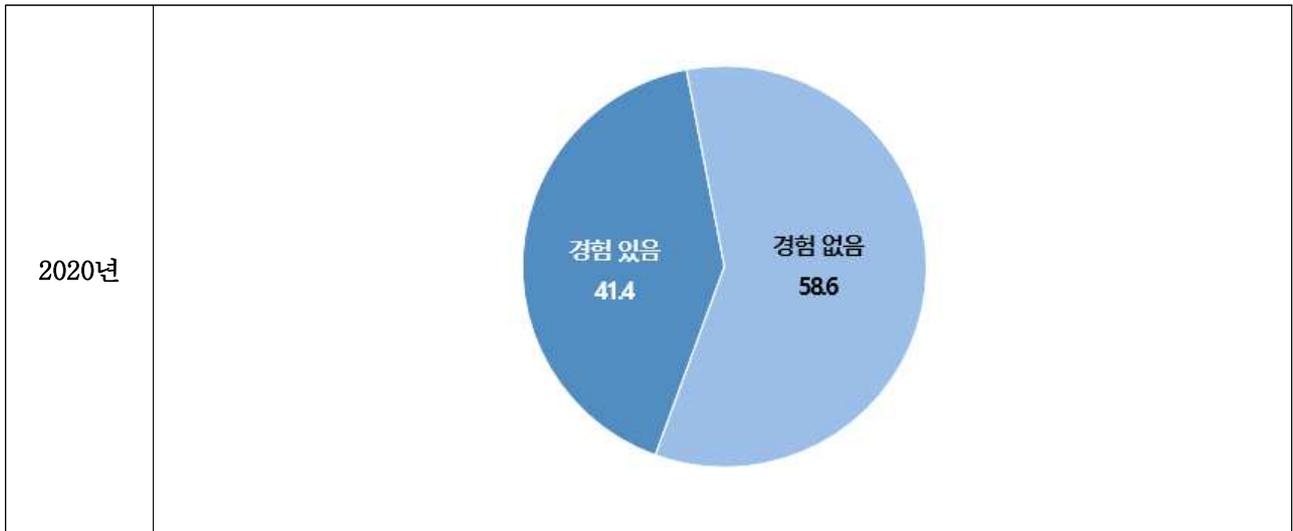
## 2.8 단체보험 가입

### 가. 대리운전업체로부터 단체보험 가입을 요구받은 경험

- '20년 대리운전자를 대상으로 단체보험 가입을 요구받은 경험을 조사한 결과, 단체보험 가입을 요구받은 경험이 있는 응답자는 41.4%, 요구받은 경험이 없는 응답자는 58.6%로 조사됨

[그림 3-68] '20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무

(단위 : %)



[표 3-147] '20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무

구분		사례수	경험있음	경험없음
'20년	응답자수(명)	700	290	410
	비율(%)	100.0	41.4	58.6

[표 3-148] '20년 단체보험 가입을 요구받은 경험 유무 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

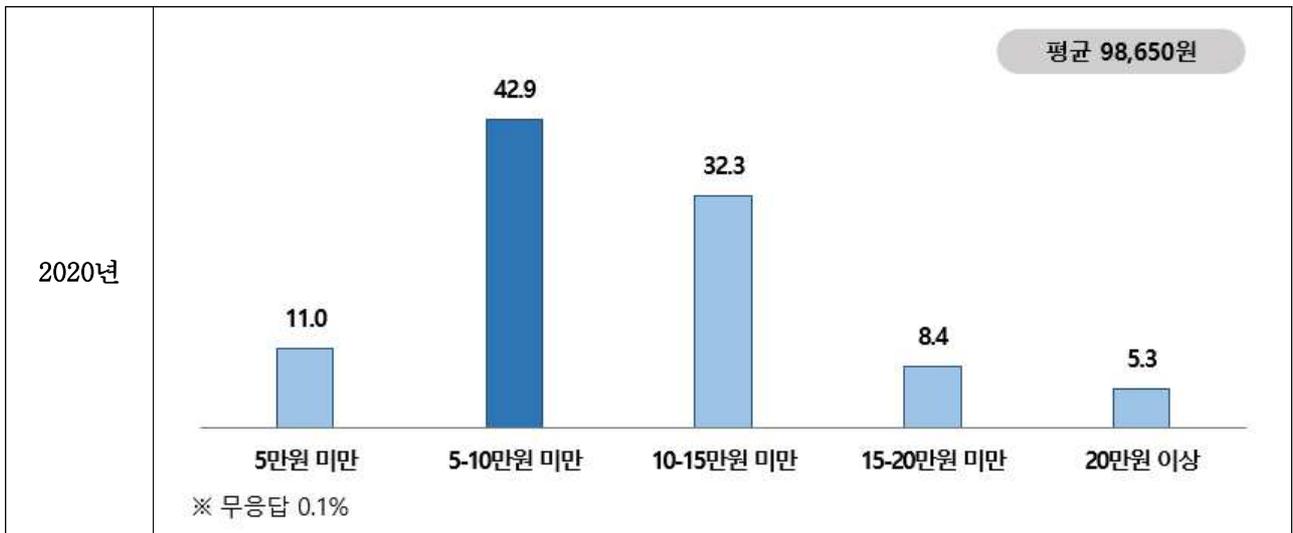
구분		사례수	경험있음	경험없음
전 체		700	41.4	58.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	30.9	69.1
	하지 않음	367	51.0	49.0
주 영업지역	서울	99	42.4	57.6
	인천/경기	226	33.6	66.4
	부산/울산/경남	113	58.4	41.6
	대구/경북	79	54.4	45.6
	대전/세종/충청	82	35.4	64.6
	광주/전라	74	37.8	62.2
	강원/제주	27	22.2	77.8
성별	남자	678	41.6	58.4
	여자	22	36.4	63.6
연령대	20대	13	38.5	61.5
	30대	114	21.9	78.1
	40대	246	40.2	59.8
	50대	251	50.6	49.4
	60대 이상	76	44.7	55.3
운전 경력	5년 미만	180	37.8	62.2
	5-10년 미만	89	55.1	44.9
	10년 이상	431	40.1	59.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	25.8	74.2
	100-200만원 미만	342	43.9	56.1
	200-300만원 미만	170	55.3	44.7
	300-400만원 미만	43	20.9	79.1
	400만원 이상	13	23.1	76.9

나. 대리운전 단체보험 월평균 보험료

- '20년 대리운전자를 대상으로 단체보험 가입 시 월평균 보험료를 조사한 결과, '5-10만원 미만'이 42.9%로 가장 높았고, '10-15만원 미만'(32.3%, '5만원 미만'(11.0%)의 순으로 높게 나타남
- 단체보험 월평균 보험료는 98,650원으로 조사됨

[그림 3-69] '20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료

(단위 : %)



[표 3-149] '20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료

구분		사례수	5만원 미만	5-10만원 미만	10-15만원 미만	15-20만원 미만	20만원 이상	무응답	평균(원)
'20년	응답자수(명)	700	77	300	226	59	37	1	98,650
	비율(%)	100.0	11.0	42.9	32.3	8.4	5.3	0.1	

[표 3-150] '20년 대리운전 단체보험 월평균 보험료 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 원)

구분		사례수	5만원 미만	5-10만원 미만	10-15만원 미만	15-20만원 미만	20만원 이상	무응답	평균
전 체		700	11.0	42.9	32.3	8.4	5.3	0.1	98,650
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	16.5	48.6	25.8	5.1	3.6	0.3	83,401
	하지 않음	367	6.0	37.6	38.1	11.4	6.8	0.0	112,446
주 영업지역	서울	99	10.1	36.4	40.4	10.1	2.0	1.0	98,541
	인천/경기	226	5.8	37.6	35.8	12.4	8.4	0.0	111,301
	부산/울산/경남	113	9.7	45.1	34.5	5.3	5.3	0.0	95,085
	대구/경북	79	12.7	53.2	26.6	3.8	3.8	0.0	92,505
	대전/세종/충청	82	22.0	41.5	26.8	2.4	7.3	0.0	92,264
	광주/전라	74	13.5	54.1	18.9	12.2	1.4	0.0	86,258
	강원/제주	27	18.5	44.4	33.3	3.7	0.0	0.0	79,426
성별	남자	678	10.8	42.8	32.2	8.7	5.5	0.1	99,311
	여자	22	18.2	45.5	36.4	0.0	0.0	0.0	78,318
연령대	20대	13	0.0	76.9	15.4	0.0	7.7	0.0	83,538
	30대	114	26.3	55.3	10.5	5.3	1.8	0.9	67,131
	40대	246	13.4	55.3	23.6	5.3	2.4	0.0	85,160
	50대	251	4.4	32.3	45.4	10.0	8.0	0.0	113,796
	60대 이상	76	3.9	13.2	52.6	19.7	10.5	0.0	141,747
운전 경력	5년 미만	180	14.4	37.2	31.7	10.0	6.7	0.0	100,355
	5-10년 미만	89	2.2	43.8	38.2	11.2	4.5	0.0	106,655
	10년 이상	431	11.4	45.0	31.3	7.2	4.9	0.2	96,280
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	27.3	43.9	23.5	3.0	2.3	0.0	78,805
	100-200만원 미만	342	6.7	43.3	36.8	8.2	5.0	0.0	99,610
	200-300만원 미만	170	7.1	41.2	34.1	11.2	6.5	0.0	108,746
	300-400만원 미만	43	9.3	51.2	20.9	7.0	9.3	2.3	100,595
	400만원 이상	13	15.4	15.4	15.4	38.5	15.4	0.0	136,615

다. 대리운전업체의 단체보험 가입 수수료 부과 여부

- ‘20년 대리운전자를 대상으로 단체보험 가입 시 업체에서 보험료 외의 수수료 부과하는지에 대한 조사 결과, 수수료가 있다고 응답한 대리운전자는 32.6%, 수수료가 없다고 응답한 대리운전자는 67.4%로 조사됨
- 대리운전업체를 대상으로 한 조사에서는 대리운전업체의 11.6%가 단체보험 가입 시 보험료 외의 수수료를 받고 있다고 응답해, 대리운전자 조사 결과와의 사이에 상당부분 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음

[그림 3-70] ‘20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부

(단위 : %)



[표 3-151] ‘20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부

구분		사례수	수수료 받음	수수료 받지 않음
‘20년	응답자수(명)	700	228	472
	비율(%)	100.0	32.6	67.4

[표 3-152] '20년 단체보험 가입 수수료 부과 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

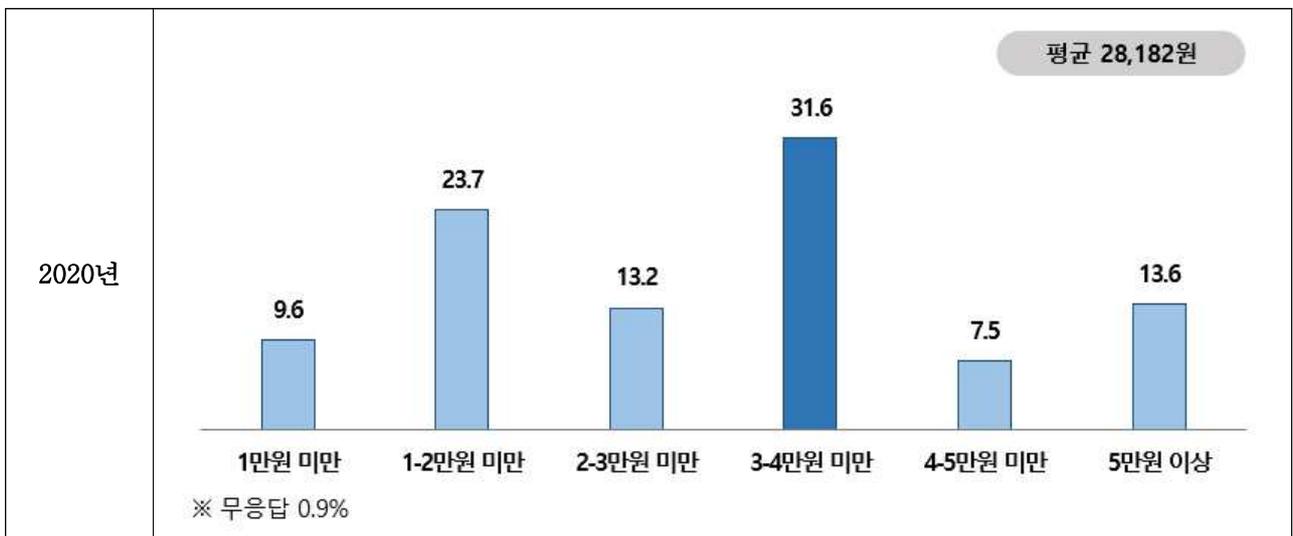
구분		사례수	수수료 받음	수수료 받지 않음
전 체		700	32.6	67.4
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	28.5	71.5
	하지 않음	367	36.2	63.8
주 영업지역	서울	99	37.4	62.6
	인천/경기	226	30.5	69.5
	부산/울산/경남	113	31.0	69.0
	대구/경북	79	30.4	69.6
	대전/세종/충청	82	37.8	62.2
	광주/전라	74	35.1	64.9
	강원/제주	27	22.2	77.8
성별	남자	678	32.6	67.4
	여자	22	31.8	68.2
연령대	20대	13	46.2	53.8
	30대	114	30.7	69.3
	40대	246	32.9	67.1
	50대	251	35.1	64.9
	60대 이상	76	23.7	76.3
운전 경력	5년 미만	180	32.2	67.8
	5-10년 미만	89	43.8	56.2
	10년 이상	431	30.4	69.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	27.3	72.7
	100-200만원 미만	342	32.5	67.5
	200-300만원 미만	170	37.6	62.4
	300-400만원 미만	43	32.6	67.4
	400만원 이상	13	23.1	76.9

라. 대리운전업체에서 부과하는 단체보험 월평균 수수료

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체가 보험료 외에 부과하는 수수료를 조사한 결과, 단체보험의 월평균 수수료는 '3-4만원 미만'이 31.6%로 가장 높았고, '1-2만원 미만'(23.7%), '5만원 이상'(13.6%)순으로 높게 나타남
- 단체보험의 월평균 수수료는 28,182원으로 조사됨
- 대리운전 단체보험 월평균 보험료는 98,650원, 월평균 수수료가 28,182원으로 조사되어, 업체는 평균적으로 보험료의 약 30% 수준을 수수료로 부과하고 있는 것으로 분석됨

[그림 3-71] '20년 단체보험 월평균 수수료

(단위 : %)



[표 3-153] '20년 단체보험 월평균 수수료

구분		사례수	1만원 미만	1-2만원 미만	2-3만원 미만	3-4만원 미만	4-5만원 미만	5만원 이상	무응답	평균(원)
'20년	응답자수(명)	228	22	54	30	72	17	31	2	28,182
	비율(%)	100.0	9.6	23.7	13.2	31.6	7.5	13.6	0.9	

[표 3-154] '20년 단체보험 월평균 수수료 상세분석

(Base : 단체보험 가입 시 수수료 지불하는 운전자, n=228, 단위 : %, 원)

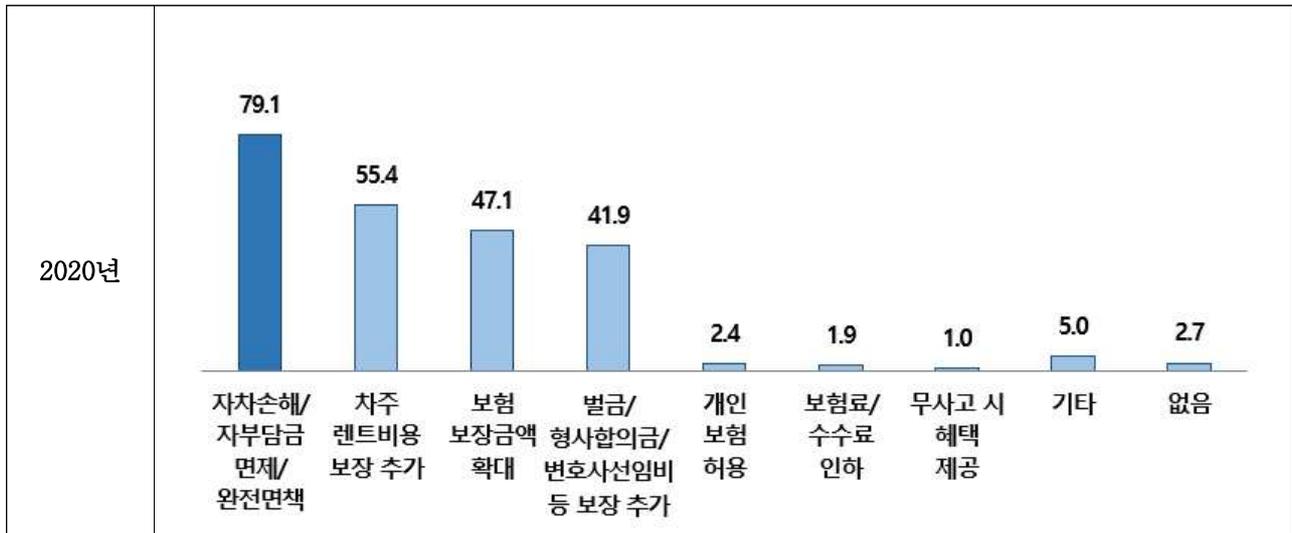
구분		사례수	1만원 미만	1-2만원 미만	2-3만원 미만	3-4만원 미만	4-5만원 미만	5만원 이상	무응답	평균
전 체		228	9.6	23.7	13.2	31.6	7.5	13.6	0.9	28,182
대리운전 외 경제활동	하고 있음	95	12.6	26.3	10.5	27.4	7.4	13.7	2.1	27,188
	하지 않음	133	7.5	21.8	15.0	34.6	7.5	13.5	0.0	28,877
주 영업지역	서울	37	5.4	21.6	10.8	43.2	8.1	8.1	2.7	27,858
	인천/경기	69	2.9	21.7	8.7	39.1	11.6	15.9	0.0	31,467
	부산/울산/경남	35	20.0	17.1	20.0	17.1	5.7	20.0	0.0	30,466
	대구/경북	24	25.0	37.5	25.0	8.3	4.2	0.0	0.0	14,342
	대전/세종/충청	31	3.2	25.8	16.1	32.3	9.7	12.9	0.0	29,000
	광주/전라	26	11.5	23.1	7.7	38.5	0.0	15.4	3.8	28,800
	강원/제주	6	16.7	33.3	0.0	16.7	0.0	33.3	0.0	27,583
성별	남자	221	9.0	23.5	13.1	31.7	7.7	14.0	0.9	28,578
	여자	7	28.6	28.6	14.3	28.6	0.0	0.0	0.0	15,786
연령대	20대	6	0.0	16.7	0.0	83.3	0.0	0.0	0.0	27,500
	30대	35	14.3	25.7	8.6	25.7	5.7	14.3	5.7	28,582
	40대	81	13.6	24.7	16.0	24.7	7.4	13.6	0.0	26,268
	50대	88	5.7	22.7	13.6	35.2	6.8	15.9	0.0	29,752
	60대 이상	18	5.6	22.2	11.1	38.9	16.7	5.6	0.0	28,611
운전 경력	5년 미만	58	12.1	13.8	12.1	37.9	10.3	12.1	1.7	30,125
	5-10년 미만	39	7.7	30.8	12.8	30.8	5.1	12.8	0.0	26,846
	10년 이상	131	9.2	26.0	13.7	29.0	6.9	14.5	0.8	27,731
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	36	8.3	27.8	8.3	30.6	5.6	19.4	0.0	30,986
	100-200만원 미만	111	9.0	32.4	17.1	27.9	6.3	6.3	0.9	23,509
	200-300만원 미만	64	12.5	9.4	9.4	35.9	9.4	23.4	0.0	34,238
	300-400만원 미만	14	7.1	14.3	7.1	42.9	14.3	7.1	7.1	28,954
	400만원 이상	3	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3	0.0	33,333

## 2.9 대리운전 보험 개선점

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 보험의 개선 요구사항을 조사한 결과, '자차손해 자부담금 면제 및 완전면책'이 79.1%로 가장 높았고, 다음으로 '차주 렌트비용 보장 추가'(55.4%), '보험 보장금액 확대'(47.1%)의 순으로 높았음
- 대리운전 보험에서는 고객의 자기차량 손해에 대한 보험적용을 위해 대리운전업체 또는 대리운전자에게 10~30만원의 자기부담금을 납부하도록 하여 업체 및 운전자에게 부담이 되는 상황으로, 이에 대한 개선 요구가 높은 것으로 판단할 수 있음
- 또한, 대리운전 중 사고 발생 시 대리운전 보험에서는 고객(차주)의 렌트비용을 보장하지 않아, 고객이 렌트비용을 요구할 경우 대리운전업체 또는 대리운전자가 부담하는 상황으로 이에 대한 개선 요구가 역시 높은 것을 확인할 수 있음

[그림 3-72] '20년 대리운전 보험 개선점

(단위 : %, 복수응답)



[표 3-155] '20년 대리운전 보험 개선점

구분	사례수	자차손해 자부담금 면제 및 완전면책	차주 렌트비용 보장 추가	보험 보장금액 확대	벌금/형사 합의금/변호사 선임비용 등 보장 추가	보험료/수수료 인하	개인 보험 허용	무사고 혜택 제공	기타	없음	
		응답자수(명)	비율(%)								
'20년	응답자수(명)	700	554	388	330	293	17	13	7	35	19
	비율(%)	100.0	79.1	55.4	47.1	41.9	2.4	1.9	1.0	5.0	2.7

주1) 복수응답 가능

[표 3-156] '20년 대리운전 보험 개선점 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 복수응답)

구분	사례수	자차손해 자부담금 면제 및 완전면책	차주 렌트비용 보장 추가	보험 보장금액 확대	벌금/ 형사 합의금/ 변호사 선임비용 등 보장 추가	보험료/ 수수료 인하	개인 보험 허용	무사고 혜택 제공	기타	없음	
전 체	700	79.1	55.4	47.1	41.9	2.4	1.9	1.0	5.0	2.7	
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	74.5	52.9	47.7	43.2	1.2	1.2	.3	3.0	3.9
	하지 않음	367	83.4	57.8	46.6	40.6	3.5	2.5	1.6	6.8	1.6
주 영업지역	서울	99	87.9	51.5	57.6	42.4	3.0	2.0	2.0	1.0	1.0
	인천/경기	226	77.9	47.3	48.7	37.2	5.3	2.2	1.8	6.2	2.7
	부산/울산/경남	113	79.6	62.8	51.3	52.2	0.0	1.8	.9	4.4	2.7
	대구/경북	79	87.3	63.3	32.9	35.4	0.0	2.5	0.0	3.8	1.3
	대전/세종/충청	82	72.0	64.6	43.9	43.9	1.2	1.2	0.0	4.9	6.1
	광주/전라	74	70.3	52.7	41.9	44.6	1.4	1.4	0.0	9.5	2.7
	강원/제주	27	77.8	63.0	44.4	40.7	0.0	0.0	0.0	3.7	3.7
성별	남자	678	79.4	55.6	47.2	41.3	2.4	1.9	1.0	4.7	2.8
	여자	22	72.7	50.0	45.5	59.1	4.5	0.0	0.0	13.6	0.0
연령대	20대	13	84.6	61.5	53.8	46.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30대	114	73.7	60.5	50.9	44.7	0.9	0.0	0.0	5.3	3.5
	40대	246	74.4	56.5	49.2	38.6	2.0	0.8	0.4	2.8	3.7
	50대	251	85.7	52.6	46.6	44.6	2.4	4.0	1.6	7.2	1.2
	60대 이상	76	80.3	52.6	35.5	38.2	6.6	1.3	2.6	5.3	3.9
운전 경력	5년 미만	180	77.2	56.7	51.1	44.4	1.7	2.2	1.1	2.2	0.0
	5-10년 미만	89	82.0	52.8	42.7	40.4	2.2	1.1	2.2	6.7	0.0
	10년 이상	431	79.4	55.5	46.4	41.1	2.8	1.9	0.7	5.8	4.4
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	72.7	48.5	42.4	37.9	0.8	0.0	0.0	5.3	6.1
	100-200만원 미만	342	82.2	56.4	44.4	45.6	2.3	1.5	1.8	5.3	1.5
	200-300만원 미만	170	81.8	54.1	51.8	39.4	3.5	2.9	0.6	4.7	2.9
	300-400만원 미만	43	69.8	69.8	67.4	32.6	2.3	2.3	0.0	4.7	0.0
	400만원 이상	13	61.5	69.2	38.5	46.2	7.7	15.4	0.0	0.0	7.7

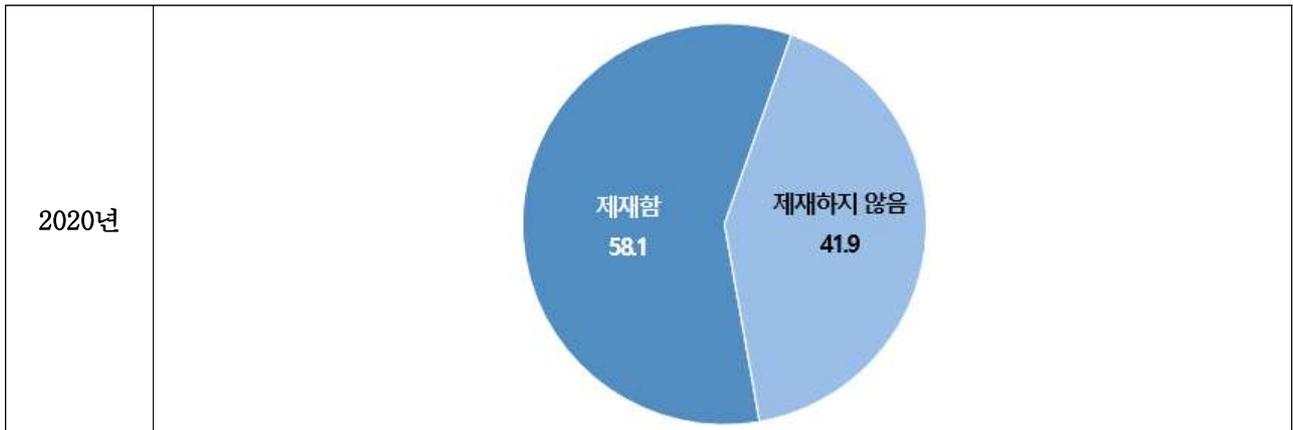
## 2.9 콜 취소 시 대리운전업체로부터의 제재

### 가. 콜 취소 시 제재 여부

- '20년 대리운전자를 대상으로 수행하기로 한 콜을 취소할 경우 대리운전업체로부터 제재를 받는 지에 대해 조사한 결과, 제재를 받는다고 응답한 운전자가 58.1%, 제재를 받지 않는다고 응답한 운전자는 41.9%로 조사됨
- 대리운전업체를 대상으로 콜 취소 시 제재를 하는 지에 대해 조사한 결과 13.7%의 업체만이 제재를 한다고 응답하여, 대리운전업체와 대리운전자 조사 결과 사이에 상당한 차이가 나타나는 것을 확인할 수 있음
- 이는 대리운전자가 복수의 대리운전업체에 가입하여 대리운전 업무를 수행함에 따라, 콜 취소 시 제재하는 대리운전업체의 수와 제재를 받는 대리운전자의 수에 차이가 발생하는 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-73] '20년 콜 취소 시 제재 여부

(단위 : %)



[표 3-157] '20년 콜 취소 시 제재 여부

구분		사례수	제재함	제재하지 않음
'20년	응답자수(명)	700	407	293
	비율(%)	100.0	58.1	41.9

[표 3-158] '20년 콜 취소 시 제재 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

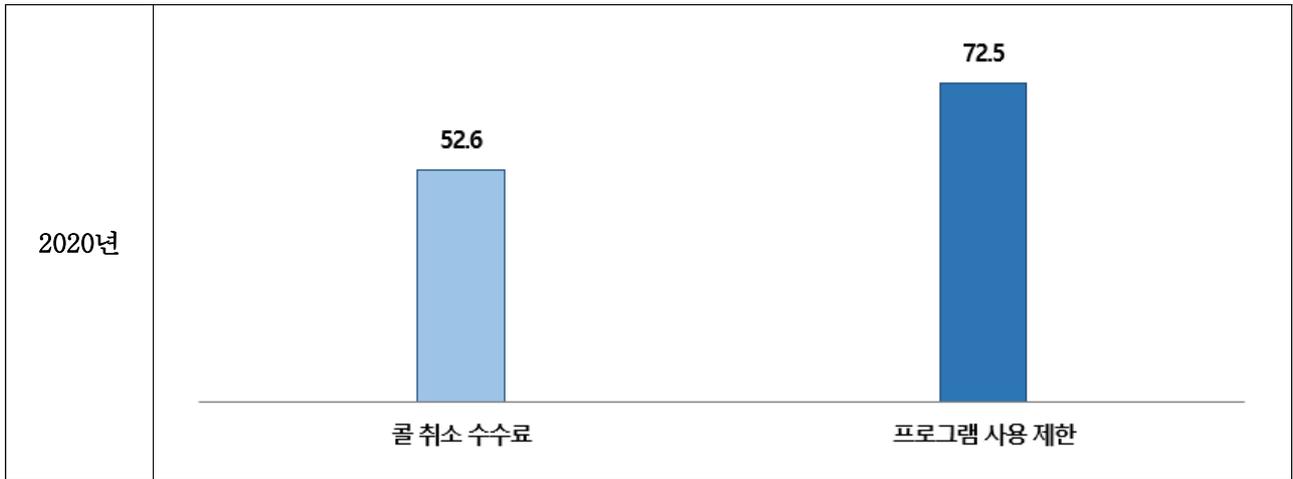
구분		사례수	제재함	제재하지 않음
전 체		700	58.1	41.9
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	51.4	48.6
	하지 않음	367	64.3	35.7
주 영업지역	서울	99	49.5	50.5
	인천/경기	226	57.1	42.9
	부산/울산/경남	113	79.6	20.4
	대구/경북	79	59.5	40.5
	대전/세종/충청	82	53.7	46.3
	광주/전라	74	51.4	48.6
	강원/제주	27	37.0	63.0
성별	남자	678	58.7	41.3
	여자	22	40.9	59.1
연령대	20대	13	69.2	30.8
	30대	114	57.9	42.1
	40대	246	51.6	48.4
	50대	251	66.1	33.9
	60대 이상	76	51.3	48.7
운전 경력	5년 미만	180	55.0	45.0
	5-10년 미만	89	61.8	38.2
	10년 이상	431	58.7	41.3
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	50.8	49.2
	100-200만원 미만	342	58.8	41.2
	200-300만원 미만	170	64.1	35.9
	300-400만원 미만	43	58.1	41.9
	400만원 이상	13	38.5	61.5

나. 콜 취소 시 제재 방식

- 콜 취소 시 대리운전업체로부터 제재를 받는다고 응답한 대리운전자 407명을 대상으로 콜 취소 시의 제재 방식을 조사한 결과, ‘프로그램 사용 제한’이 72.5%, ‘콜 취소 수수료’가 52.6%로 조사됨

[그림 3-74] ‘20년 콜 취소 시 제재 방식

(단위 : %, 복수응답)



[표 3-159] ‘20년 콜 취소 시 제재 방식

구분		사례수	콜 취소 수수료	프로그램 사용 제한
‘20년	응답자수(명)	407	214	295
	비율(%)	100.0	52.6	72.5

주1) 복수응답 가능

[표 3-160] '20년 콜 취소 시 제재 방식 상세분석

(Base : 콜 취소 시 제재받는 운전자, n=407, 단위 : %, 복수응답)

구분		사례수	콜 취소 수수료	프로그램 사용 제한
전 체		407	52.6	72.5
대리운전 외 경제활동	하고 있음	171	49.1	71.9
	하지 않음	236	55.1	72.9
주 영업지역	서울	49	18.4	93.9
	인천/경기	129	27.1	93.0
	부산/울산/경남	90	97.8	31.1
	대구/경북	47	23.4	93.6
	대전/세종/충청	44	77.3	61.4
	광주/전라	38	81.6	52.6
	강원/제주	10	60.0	100.0
성별	남자	398	52.3	73.1
	여자	9	66.7	44.4
연령대	20대	9	77.8	66.7
	30대	66	54.5	72.7
	40대	127	52.8	75.6
	50대	166	49.4	71.1
	60대 이상	39	56.4	69.2
운전 경력	5년 미만	99	48.5	75.8
	5-10년 미만	55	49.1	74.5
	10년 이상	253	54.9	70.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	67	43.3	83.6
	100-200만원 미만	201	55.7	69.2
	200-300만원 미만	109	54.1	70.6
	300-400만원 미만	25	44.0	72.0
	400만원 이상	5	60.0	100.0

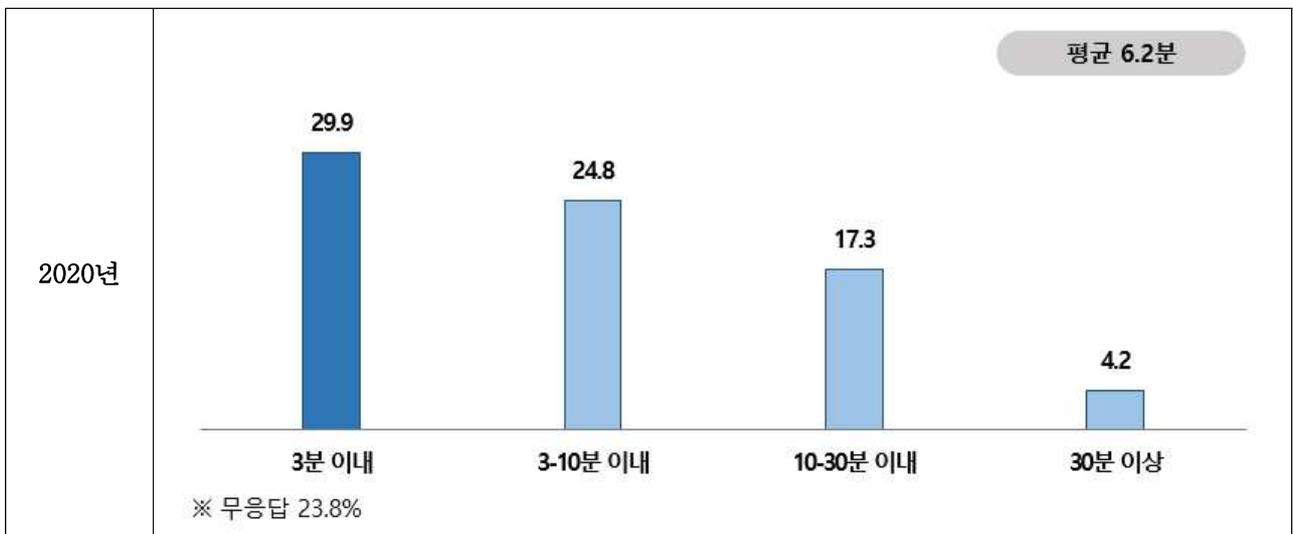
다. 콜 취소 시 수수료가 발생하는 경우

1) 콜 취소 시 수수료 발생 시점

- 콜 취소 시 수수료 부과하는 방식의 제재를 받는다고 응답한 대리운전자 214명을 대상으로 콜 취소 수수료 발생 시점을 조사한 결과, 콜 수행을 승낙한 시점으로부터 ‘3분 이내’에 취소해도 수수료가 부과된다는 응답이 29.9%, ‘3-10분 이내’(24.8%), ‘10-30분 이내’(17.3%)로 조사됨
- 콜 취소로 인한 수수료 발생 시점은 승낙한 시점으로부터 3분 이내에 취소해도 수수료가 부과된다는 응답이 가장 높아, 승낙한 시점으로부터 10분 이후에 취소하는 경우에 수수료를 부과한다는 대리운전업체의 응답과는 상당한 차이가 존재하는 것으로 분석됨

[그림 3-75] '20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점

(단위 : %)



[표 3-161] '20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점

구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30분 이상	무응답	평균(분)
'20년	응답자수(명)	214	64	53	37	9	51	6.2
	비율(%)	100.0	29.9	24.8	17.3	4.2	23.8	

[표 3-162] '20년 콜 취소 시 수수료 발생 시점 상세분석

(Base : 콜 취소 시 수수료가 발생하는 경우, n=214, 단위 : %, 분)

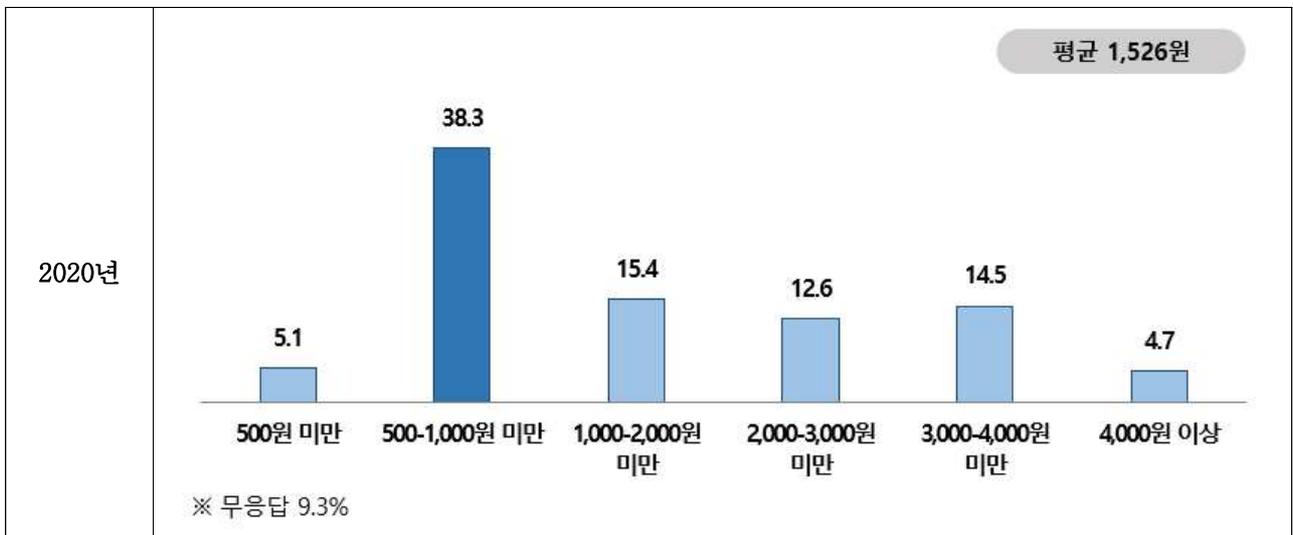
구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30분 이상	무응답	평균
전 체		214	29.9	24.8	17.3	4.2	23.8	6.2
대리운전 외 경제활동	하고 있음	84	31.0	23.8	19.0	3.6	22.6	6.2
	하지 않음	130	29.2	25.4	16.2	4.6	24.6	6.3
주 영업지역	서울	9	11.1	11.1	11.1	11.1	55.6	11.5
	인천/경기	35	34.3	11.4	11.4	17.1	25.7	12.0
	부산/울산/경남	88	29.5	33.0	13.6	1.1	22.7	4.6
	대구/경북	11	18.2	18.2	54.5	0.0	9.1	7.0
	대전/세종/충청	34	47.1	20.6	11.8	0.0	20.6	3.1
	광주/전라	31	16.1	25.8	32.3	0.0	25.8	6.4
	강원/제주	6	33.3	33.3	0.0	16.7	16.7	8.4
성별	남자	208	30.8	23.6	17.8	4.3	23.6	6.3
	여자	6	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3	5.0
연령대	20대	7	14.3	42.9	0.0	14.3	28.6	8.8
	30대	36	36.1	16.7	13.9	2.8	30.6	4.8
	40대	67	43.3	16.4	20.9	1.5	17.9	4.5
	50대	82	20.7	34.1	15.9	6.1	23.2	7.7
	60대 이상	22	18.2	22.7	22.7	4.5	31.8	7.6
운전 경력	5년 미만	48	37.5	20.8	16.7	4.2	20.8	5.3
	5-10년 미만	27	33.3	29.6	7.4	3.7	25.9	4.7
	10년 이상	139	26.6	25.2	19.4	4.3	24.5	6.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	29	31.0	13.8	17.2	6.9	31.0	8.6
	100-200만원 미만	112	28.6	27.7	22.3	0.9	20.5	5.1
	200-300만원 미만	59	32.2	23.7	8.5	10.2	25.4	8.0
	300-400만원 미만	11	36.4	27.3	18.2	0.0	18.2	4.4
	400만원 이상	3	0.0	33.3	0.0	0.0	66.7	3.0

2) 콜 취소 시 수수료

- 콜 취소 시 수수료 부과하는 방식의 제재를 받는다고 응답한 대리운전자 214명을 대상으로 콜 취소 수수료를 조사한 결과, ‘500-1,000원 미만’이 38.3%로 가장 높았고, ‘1,000-2,000원 미만’(15.4%), ‘3,000-4,000원 미만’(14.5%)순으로 높았음
- 콜 취소 1건당 평균 수수료는 1,526원으로 조사되었으며, 이는 취소 1건당 수수료가 500-1,000원 수준이라는 대리운전업체 조사 결과와는 차이가 존재함

[그림 3-76] ‘20년 콜 취소 시 수수료

(단위 : %)



[표 3-163] ‘20년 콜 취소 시 수수료

구분	사례수	500원 미만	500-1,000원 미만	1,000-2,000원 미만	2,000-3,000원 미만	3,000-4,000원 미만	4,000원 이상	무응답	평균 (원)
		응답자수(명)	비율(%)						
‘20년	응답자수(명)	214	11	82	33	27	31	10	1,526
	비율(%)	100.0	5.1	38.3	15.4	12.6	14.5	4.7	

[표 3-164] '20년 콜 취소 시 수수료 상세분석

(Base : 콜 취소 시 수수료가 발생하는 경우, n=214, 단위 : %, 원)

구분		사례수	500원 미만	500-1,000원 미만	1,000-2,000원 미만	2,000-3,000원 미만	3,000-4,000원 미만	4,000원 이상	무응답	평균
전 체		214	5.1	38.3	15.4	12.6	14.5	4.7	9.3	1,526
대리운전 외 경제활동	하고 있음	84	4.8	29.8	21.4	16.7	15.5	3.6	8.3	1,487
	하지 않음	130	5.4	43.8	11.5	10.0	13.8	5.4	10.0	1,551
주 영업지역	서울	9	0.0	22.2	0.0	11.1	0.0	11.1	55.6	3,250
	인천/경기	35	0.0	45.7	17.1	2.9	2.9	5.7	25.7	1,115
	부산/울산/경남	88	0.0	46.6	5.7	18.2	20.5	6.8	2.3	1,594
	대구/경북	11	0.0	0.0	0.0	45.5	45.5	0.0	9.1	2,880
	대전/세종/충청	34	2.9	38.2	44.1	2.9	2.9	2.9	5.9	1,463
	광주/전라	31	32.3	16.1	22.6	9.7	19.4	0.0	0.0	1,252
	강원/제주	6	0.0	83.3	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7	500
성별	남자	208	5.3	38.9	14.9	12.0	14.4	4.8	9.6	1,521
	여자	6	0.0	16.7	33.3	33.3	16.7	0.0	0.0	1,667
연령대	20대	7	0.0	14.3	14.3	14.3	14.3	14.3	28.6	5,300
	30대	36	5.6	44.4	13.9	2.8	11.1	5.6	16.7	1,227
	40대	67	3.0	34.3	20.9	16.4	11.9	4.5	9.0	1,434
	50대	82	6.1	41.5	12.2	14.6	14.6	4.9	6.1	1,490
	60대 이상	22	9.1	36.4	13.6	9.1	27.3	0.0	4.5	1,452
운전 경력	5년 미만	48	10.4	45.8	8.3	12.5	8.3	4.2	10.4	1,540
	5-10년 미만	27	3.7	29.6	11.1	18.5	18.5	3.7	14.8	1,604
	10년 이상	139	3.6	37.4	18.7	11.5	15.8	5.0	7.9	1,507
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	29	3.4	41.4	13.8	10.3	10.3	3.4	17.2	1,279
	100-200만원 미만	112	4.5	37.5	16.1	14.3	19.6	3.6	4.5	1,504
	200-300만원 미만	59	6.8	39.0	15.3	11.9	6.8	6.8	13.6	1,390
	300-400만원 미만	11	9.1	36.4	18.2	9.1	18.2	9.1	0.0	3,000
	400만원 이상	3	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	66.7	500

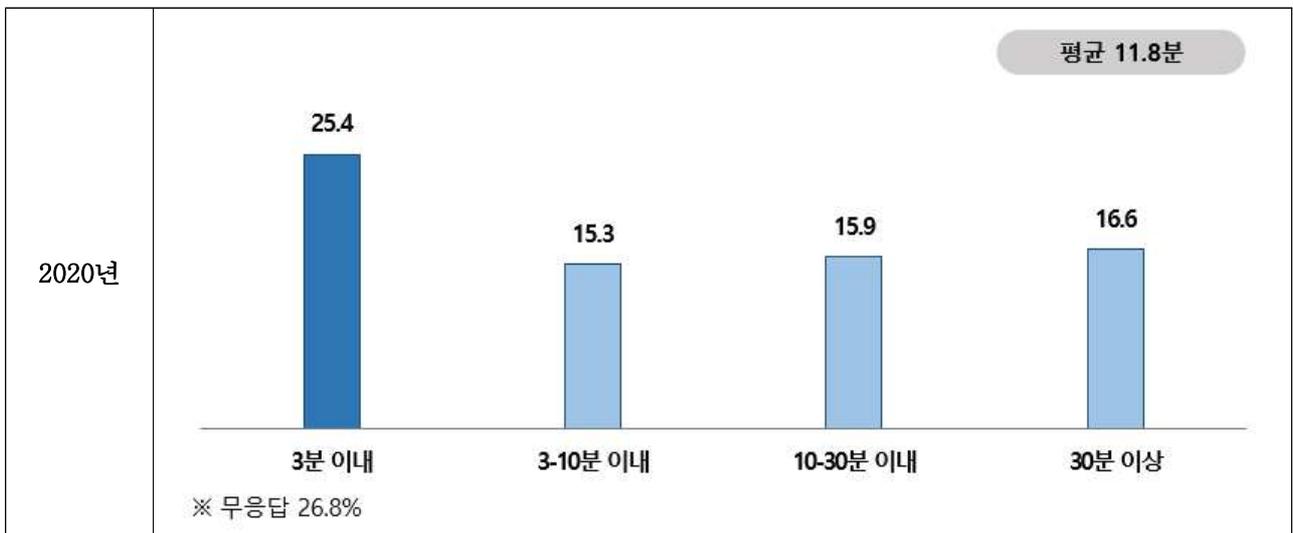
라. 콜 취소 시 프로그램 사용 제한이 발생하는 경우

1) 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

- 프로그램을 사용을 제한받겠다고 응답한 대리운전자 295명을 대상으로 프로그램 사용 제한 발생 시점을 조사한 결과, 콜 수행을 승낙한 시점으로부터 3분 이내에 취소하는 경우에도 프로그램 사용을 제한받는다는 대리운전자가 25.4%로 가장 높았음
- 이러한 결과는 콜 수행을 승낙한 시점으로부터 3분 이후에 취소하는 경우에만 프로그램 사용을 제한한다는 대리운전업체의 응답과는 상당한 차이가 존재하는 것으로 분석됨

[그림 3-77] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

(단위 : %)



[표 3-165] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점

구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30분 이상	무응답	평균(분)
'20년	응답자수(명)	295	75	45	47	49	79	11.8
	비율(%)	100.0	25.4	15.3	15.9	16.6	26.8	

[표 3-166] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 발생 시점 상세분석

(Base : 콜 취소 시 프로그램 제한이 발생하는 경우, n=295, 단위 : %, 분)

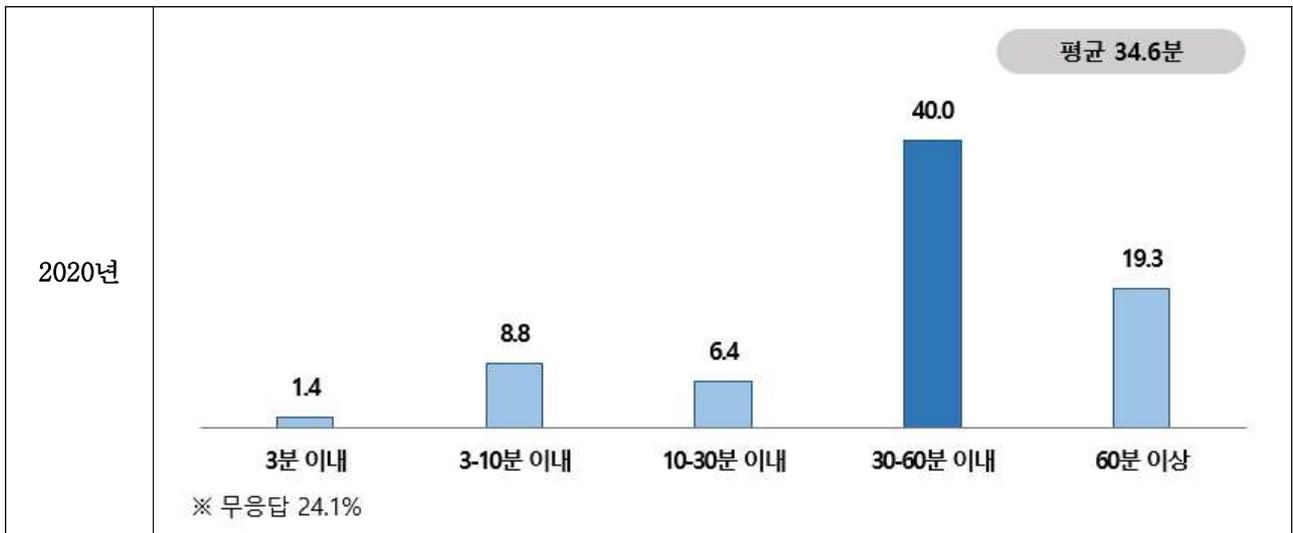
구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30분 이상	무응답	평균
전 체		295	25.4	15.3	15.9	16.6	26.8	11.8
대리운전 외 경제활동	하고 있음	123	22.0	18.7	17.1	18.7	23.6	13.0
	하지 않음	172	27.9	12.8	15.1	15.1	29.1	10.9
주 영업지역	서울	46	37.0	10.9	4.3	19.6	28.3	10.9
	인천/경기	120	28.3	15.8	11.7	24.2	20.0	13.0
	부산/울산/경남	28	21.4	28.6	7.1	3.6	39.3	5.2
	대구/경북	44	6.8	13.6	40.9	13.6	25.0	16.2
	대전/세종/충청	27	40.7	3.7	18.5	7.4	29.6	6.6
	광주/전라	20	10.0	20.0	25.0	0.0	45.0	7.5
	강원/제주	10	20.0	20.0	10.0	20.0	30.0	16.7
성별	남자	291	25.4	15.1	15.8	16.8	26.8	11.9
	여자	4	25.0	25.0	25.0	0.0	25.0	5.3
연령대	20대	6	50.0	0.0	0.0	16.7	33.3	8.3
	30대	48	27.1	14.6	14.6	20.8	22.9	12.4
	40대	96	28.1	15.6	20.8	11.5	24.0	9.9
	50대	118	24.6	14.4	12.7	17.8	30.5	12.8
	60대 이상	27	11.1	22.2	18.5	22.2	25.9	14.7
운전 경력	5년 미만	75	30.7	12.0	18.7	13.3	25.3	10.4
	5-10년 미만	41	12.2	12.2	17.1	26.8	31.7	16.5
	10년 이상	179	26.3	17.3	14.5	15.6	26.3	11.4
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	56	23.2	14.3	12.5	14.3	35.7	12.8
	100-200만원 미만	139	25.2	15.8	22.3	17.3	19.4	12.1
	200-300만원 미만	77	28.6	11.7	10.4	13.0	36.4	9.3
	300-400만원 미만	18	27.8	16.7	5.6	27.8	22.2	15.1
	400만원 이상	5	0.0	60.0	0.0	40.0	0.0	14.2

2) 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

- 프로그램 사용을 제한받는다고 응답한 대리운전자 295명을 대상으로 프로그램 사용 제한 시간을 조사한 결과, 취소 1건당 프로그램 사용을 ‘30-60분 이내’로 제한받는다는 응답이 40.0%로 가장 높았고, ‘60분 이상’(19.3%), ‘3-10분 이내’(8.8%)순으로 높게 나타남
- 콜 취소 1건당 프로그램 사용 제한 시간은 평균 34.6분으로 조사됨

[그림 3-78] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

(단위 : %)



[표 3-167] ‘20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간

구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30-60분 이내	60분 이상	무응답	평균 (분)
‘20년	응답자수(명)	295	4	26	19	118	57	71	34.6
	비율(%)	100.0	1.4	8.8	6.4	40.0	19.3	24.1	

[표 3-168] '20년 콜 취소 시 프로그램 사용 제한 시간 상세분석

(Base : 콜 취소 시 프로그램 제한이 발생하는 경우, n=295, 단위 : %, 분)

구분		사례수	3분 이내	3-10분 이내	10-30분 이내	30-60분 이내	60분 이상	무응답	평균
전 체		295	1.4	8.8	6.4	40.0	19.3	24.1	34.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	123	2.4	7.3	6.5	44.7	16.3	22.8	32.0
	하지 않음	172	0.6	9.9	6.4	36.6	21.5	25.0	36.6
주 영업지역	서울	46	2.2	0.0	2.2	54.3	23.9	17.4	37.7
	인천/경기	120	0.0	1.7	3.3	59.2	23.3	12.5	38.1
	부산/울산/경남	28	0.0	14.3	7.1	17.9	21.4	39.3	32.4
	대구/경북	44	2.3	38.6	13.6	4.5	11.4	29.5	24.7
	대전/세종/충청	27	0.0	3.7	11.1	40.7	11.1	33.3	33.5
	광주/전라	20	10.0	5.0	10.0	5.0	15.0	55.0	27.2
	강원/제주	10	0.0	10.0	10.0	30.0	10.0	40.0	27.2
성별	남자	291	1.4	8.9	6.2	40.2	19.2	24.1	34.7
	여자	4	0.0	0.0	25.0	25.0	25.0	25.0	33.3
연령대	20대	6	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3	30.0
	30대	48	2.1	4.2	4.2	50.0	16.7	22.9	35.2
	40대	96	0.0	11.5	9.4	34.4	16.7	28.1	33.0
	50대	118	1.7	8.5	6.8	41.5	19.5	22.0	33.6
	60대 이상	27	3.7	11.1	0.0	29.6	37.0	18.5	44.2
운전 경력	5년 미만	75	2.7	9.3	6.7	46.7	14.7	20.0	30.9
	5-10년 미만	41	0.0	7.3	7.3	31.7	31.7	22.0	42.3
	10년 이상	179	1.1	8.9	6.1	39.1	18.4	26.3	34.5
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	56	3.6	8.9	3.6	30.4	21.4	32.1	33.5
	100-200만원 미만	139	0.7	10.1	10.8	38.8	20.9	18.7	35.9
	200-300만원 미만	77	1.3	7.8	0.0	46.8	16.9	27.3	33.6
	300-400만원 미만	18	0.0	0.0	5.6	50.0	11.1	33.3	34.2
	400만원 이상	5	0.0	20.0	20.0	40.0	20.0	0.0	26.6

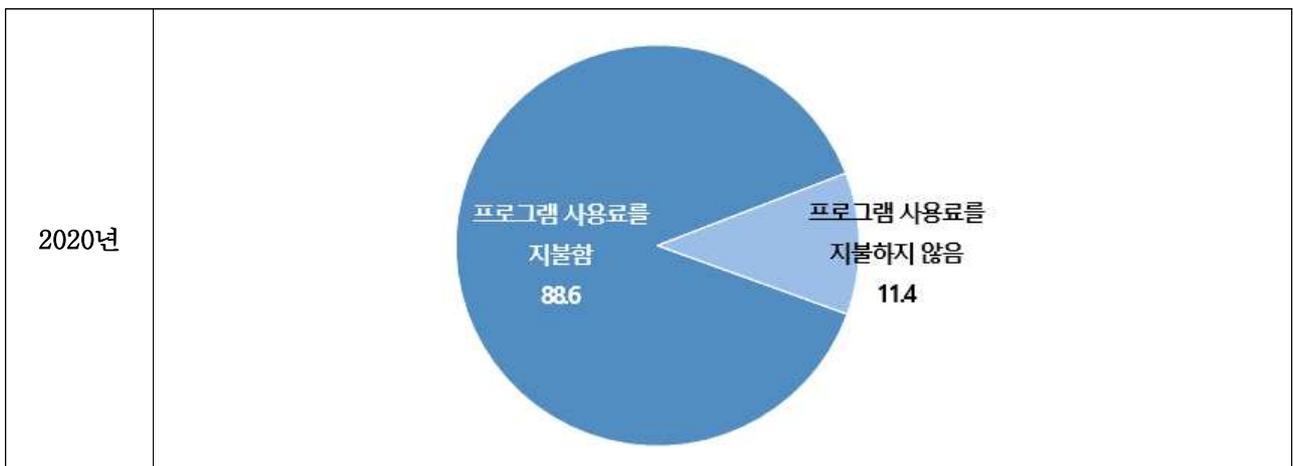
## 2.10 관제 프로그램 사용료 및 수수료

### 가. 프로그램 사용료 지불 여부

- '20년 대리운전자를 대상으로 관제 프로그램 사용료를 지불하고 있는지를 조사한 결과, 관제 프로그램 사용료를 지불한다고 응답한 대리운전자는 88.6%, 사용료를 지불하지 않는다고 응답한 대리운전자는 11.4%로 조사됨

[그림 3-79] '20년 프로그램 사용료 지불 여부

(단위 : %)



[표 3-169] '20년 프로그램 사용료 지불 여부

구분		사례수	프로그램 사용료를 지불함	프로그램 사용료를 지불하지 않음
'20년	응답자수(명)	700	620	80
	비율(%)	100.0	88.6	11.4

[표 3-170] '20년 프로그램 사용료 지불 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

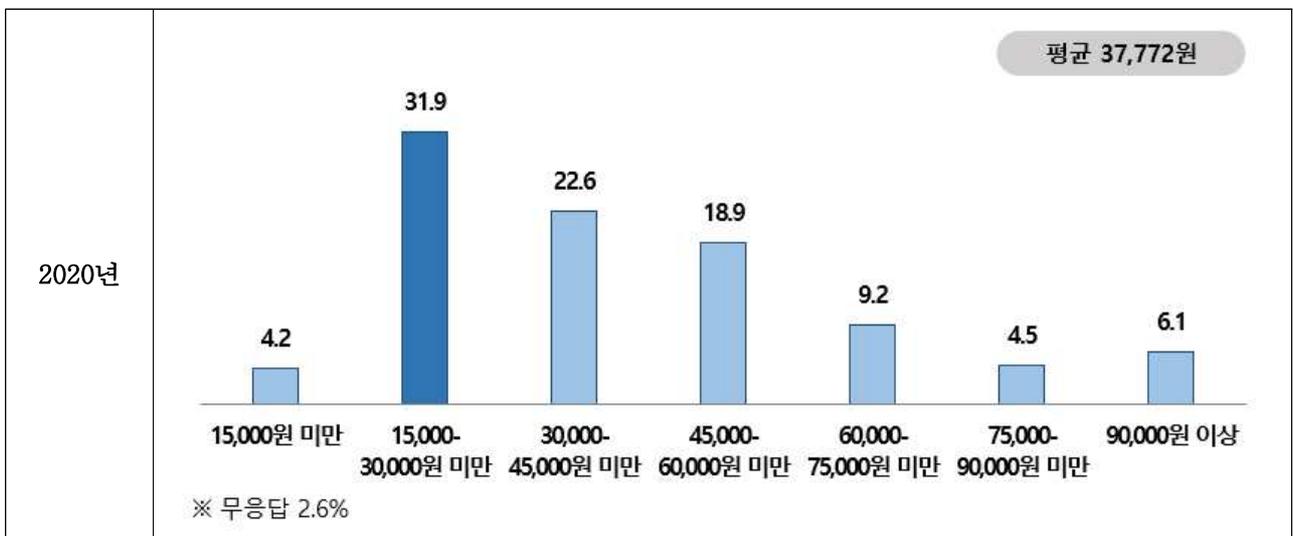
구분		사례수	프로그램 사용료를 지불함	프로그램 사용료를 지불하지 않음
전 체		700	88.6	11.4
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	83.5	16.5
	하지 않음	367	93.2	6.8
주 영업지역	서울	99	90.9	9.1
	인천/경기	226	95.6	4.4
	부산/울산/경남	113	91.2	8.8
	대구/경북	79	84.8	15.2
	대전/세종/충청	82	78.0	22.0
	광주/전라	74	79.7	20.3
	강원/제주	27	77.8	22.2
성별	남자	678	88.9	11.1
	여자	22	77.3	22.7
연령대	20대	13	76.9	23.1
	30대	114	78.1	21.9
	40대	246	87.4	12.6
	50대	251	93.6	6.4
	60대 이상	76	93.4	6.6
운전 경력	5년 미만	180	82.8	17.2
	5-10년 미만	89	89.9	10.1
	10년 이상	431	90.7	9.3
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	75.0	25.0
	100-200만원 미만	342	91.5	8.5
	200-300만원 미만	170	92.9	7.1
	300-400만원 미만	43	86.0	14.0
	400만원 이상	13	100.0	0.0

나. 월평균 프로그램 사용료

- '20년 관제 프로그램 사용료를 지불하고 있다고 응답한 620명의 대리운전자를 대상으로 월 평균 프로그램 사용료를 조사한 결과, '15,000-30,000원 미만'이 31.9%로 가장 높았고, '30,000-45,000원 미만'(22.6%), '45,000-60,000원 미만'(18.9%)의 순으로 높았음
- 관제 프로그램 월평균 사용료는 평균 3만 7천원 정도로 조사되었으며, 관제 프로그램 1개당 월간 사용료가 15,000원-20,000원 수준인 점을 감안하면 대리운전자 1인당 약 2개의 관제 프로그램 사용료를 지불하고 있는 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-80] '20년 월평균 프로그램 사용료

(단위 : %)



[표 3-171] '20년 월평균 프로그램 사용료

구분	사례수	15,000원 미만	15,000-30,000원 미만	30,000-45,000원 미만	45,000-60,000원 미만	60,000-75,000원 미만	75,000-90,000원 미만	90,000원 이상	무응답	평균(원)	
		응답자수(명)	비율(%)	비율(%)	비율(%)	비율(%)	비율(%)	비율(%)	비율(%)		
'20년	응답자수(명)	620	26	198	140	117	57	28	38	16	37,772
	비율(%)	100.0	4.2	31.9	22.6	18.9	9.2	4.5	6.1	2.6	

[표 3-172] '20년 월평균 프로그램 사용료 상세분석

(Base : 프로그램 사용료를 지불하는 운전자, n=620, 단위 : %, 원)

구분		사례수	15,000 원 미만	15,000 -30,000 원 미만	30,000 -45,000 원 미만	45,000 -60,000 원 미만	60,000 -75,000 원 미만	75,000 -90,000 원 미만	90,000 원 이상	무응답	평균
전 체		620	4.2	31.9	22.6	18.9	9.2	4.5	6.1	2.6	37,772
대리운전 외 경제활동	하고 있음	278	4.0	35.6	23.7	13.7	10.4	4.0	6.1	2.5	36,708
	하지 않음	342	4.4	28.9	21.6	23.1	8.2	5.0	6.1	2.6	38,637
주 영업지역	서울	90	0.0	24.4	28.9	27.8	10.0	4.4	3.3	1.1	38,809
	인천/경기	216	0.9	26.9	29.6	24.5	9.3	6.0	2.3	0.5	37,737
	부산/울산/경남	103	12.6	38.8	11.7	7.8	6.8	3.9	14.6	3.9	37,749
	대구/경북	67	6.0	34.3	25.4	19.4	10.4	1.5	3.0	0.0	32,234
	대전/세종/충청	64	3.1	37.5	12.5	17.2	10.9	7.8	4.7	6.3	39,424
	광주/전라	59	5.1	37.3	13.6	10.2	5.1	1.7	16.9	10.2	45,260
	강원/제주	21	9.5	42.9	23.8	4.8	19.0	0.0	0.0	0.0	27,881
성별	남자	603	3.6	31.8	22.9	19.1	9.1	4.5	6.3	2.7	38,055
	여자	17	23.5	35.3	11.8	11.8	11.8	5.9	0.0	0.0	27,971
연령대	20대	10	0.0	30.0	0.0	20.0	10.0	10.0	20.0	10.0	52,222
	30대	89	2.2	34.8	21.3	18.0	6.7	1.1	9.0	6.7	36,928
	40대	215	5.6	28.4	22.8	17.2	13.0	4.2	7.0	1.9	40,269
	50대	235	3.0	34.9	23.8	18.7	8.1	5.5	4.3	1.7	35,695
	60대 이상	71	7.0	29.6	22.5	25.4	4.2	5.6	4.2	1.4	36,238
운전 경력	5년 미만	149	5.4	26.8	24.2	20.8	7.4	4.7	8.1	2.7	38,824
	5-10년 미만	80	1.3	23.8	25.0	22.5	8.8	7.5	11.3	0.0	45,888
	10년 이상	391	4.3	35.5	21.5	17.4	10.0	3.8	4.3	3.1	35,656
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	99	9.1	29.3	25.3	14.1	11.1	0.0	7.1	4.0	33,981
	100-200만원 미만	313	4.5	38.0	22.4	15.0	8.0	4.2	6.1	1.9	36,727
	200-300만원 미만	158	1.3	22.8	20.9	28.5	10.8	6.3	6.3	3.2	41,869
	300-400만원 미만	37	0.0	27.0	24.3	24.3	8.1	10.8	2.7	2.7	39,361
	400만원 이상	13	7.7	30.8	23.1	15.4	7.7	7.7	7.7	0.0	37,501

다. 프로그램 사용 수수료 여부

- '20년 대리운전자를 대상으로 관제 프로그램 사용료 외에 대리운전업체에 추가적인 수수료를 지불하는 지를 조사한 결과, 관제 프로그램 사용 수수료를 지불한다고 응답한 대리운전자는 70.6%, 수수료 지불하지 않는다고 응답한 대리운전자가 29.4%로 조사됨
- 대리운전업체를 대상으로 관제 프로그램 사용과 관련하여 사용료 외에도 대리운전자에 추가적인 수수료를 받고 있는지 조사한 결과, 31.6%의 대리운전업체만이 관제 프로그램 사용 수수료를 받고 있다고 응답하여, 대리운전업체 조사 결과와 운전자 조사 결과 사이에 차이가 나타나는 것을 확인하였음

[그림 3-81] '20년 프로그램 사용 수수료 여부

(단위 : %)



[표 3-173] '20년 프로그램 사용 수수료 여부

구분		사례수	수수료 있음	수수료 없음
'20년	응답자수(명)	700	494	206
	비율(%)	100.0	70.6	29.4

[표 3-174] '20년 프로그램 사용 수수료 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

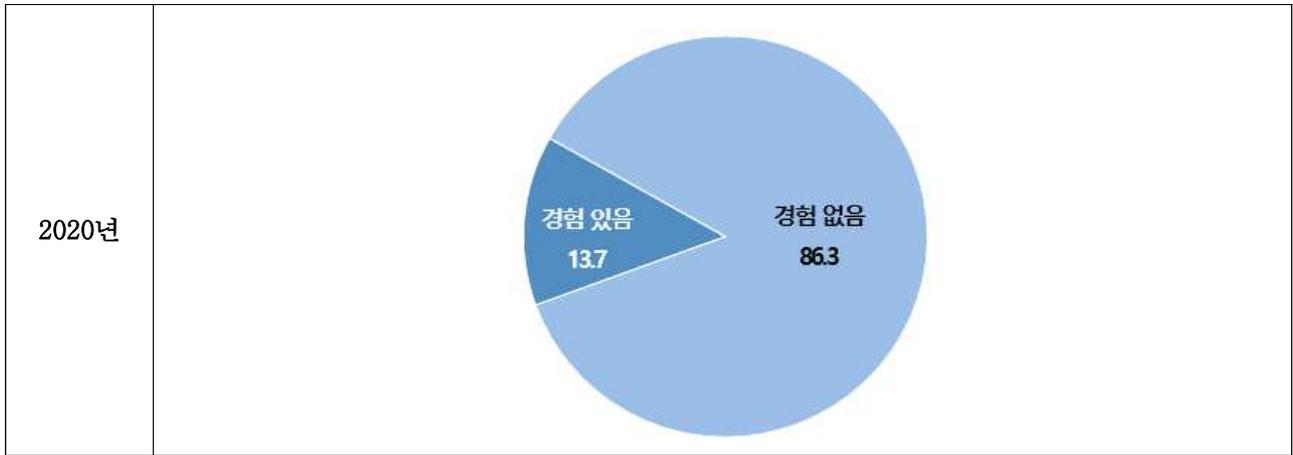
구분		사례수	수수료 있음	수수료 없음
전 체		700	70.6	29.4
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	64.9	35.1
	하지 않음	367	75.7	24.3
주 영업지역	서울	99	65.7	34.3
	인천/경기	226	70.4	29.6
	부산/울산/경남	113	87.6	12.4
	대구/경북	79	77.2	22.8
	대전/세종/충청	82	58.5	41.5
	광주/전라	74	60.8	39.2
	강원/제주	27	63.0	37.0
성별	남자	678	71.1	28.9
	여자	22	54.5	45.5
연령대	20대	13	61.5	38.5
	30대	114	57.9	42.1
	40대	246	64.6	35.4
	50대	251	79.3	20.7
	60대 이상	76	81.6	18.4
운전 경력	5년 미만	180	66.1	33.9
	5-10년 미만	89	71.9	28.1
	10년 이상	431	72.2	27.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	56.8	43.2
	100-200만원 미만	342	75.4	24.6
	200-300만원 미만	170	75.9	24.1
	300-400만원 미만	43	60.5	39.5
	400만원 이상	13	46.2	53.8

### 2.11 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 계약 해지 시 대리운전업체로부터 예치금 또는 충전금 등을 환불받았는지를 조사한 결과, 환불받지 못한 경험이 있다는 응답자가 13.7%로 조사됨
- 이러한 결과는 모든 대리운전업체가 예치금/충전금을 환불하고 있다고 응답한 대리운전업체 조사 결과와는 상당한 차이가 있음을 보여줌

[그림 3-82] '20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험

(단위 : %)



[표 3-175] '20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'20년	응답자수(명)	700	96	604
	비율(%)	100.0	13.7	86.3

[표 3-176] '20년 예치금/충전금을 환불받지 못한 경험 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		700	13.7	86.3
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	10.8	89.2
	하지 않음	367	16.3	83.7
주 영업지역	서울	99	13.1	86.9
	인천/경기	226	11.9	88.1
	부산/울산/경남	113	19.5	80.5
	대구/경북	79	17.7	82.3
	대전/세종/충청	82	11.0	89.0
	광주/전라	74	10.8	89.2
	강원/제주	27	11.1	88.9
성별	남자	678	13.7	86.3
	여자	22	13.6	86.4
연령대	20대	13	15.4	84.6
	30대	114	11.4	88.6
	40대	246	10.6	89.4
	50대	251	17.1	82.9
	60대 이상	76	15.8	84.2
운전 경력	5년 미만	180	10.6	89.4
	5-10년 미만	89	18.0	82.0
	10년 이상	431	14.2	85.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	11.4	88.6
	100-200만원 미만	342	14.6	85.4
	200-300만원 미만	170	17.6	82.4
	300-400만원 미만	43	2.3	97.7
	400만원 이상	13	0.0	100.0

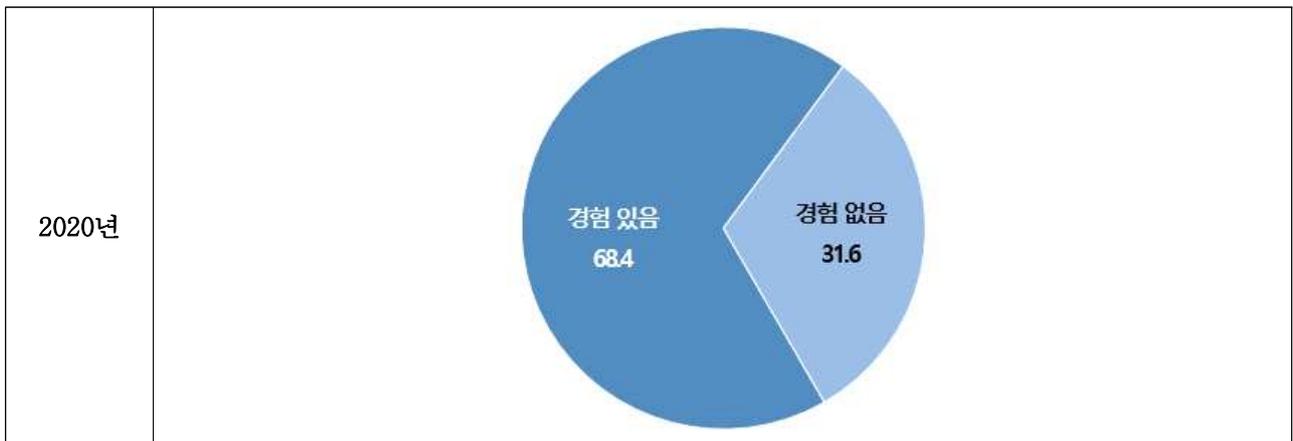
## 2.12 대리운전 중 피해

### 가. 대리운전 중 피해 경험 유무

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 중 피해 경험 여부를 조사한 결과, 대리운전 중 피해를 경험한 적 있다는 응답자는 68.4%, 경험한 적 없다는 응답자는 31.6%로 조사됨

[그림 3-83] '20년 대리운전 중 피해 경험 유무

(단위 : %)



[표 3-177] '20년 대리운전 중 피해 경험 유무

구분		사례수	피해 경험 있음	피해 경험 없음
'20년	응답자수(명)	700	479	221
	비율(%)	100.0	68.4	31.6

[표 3-178] '20년 대리운전 중 피해 경험 여부 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

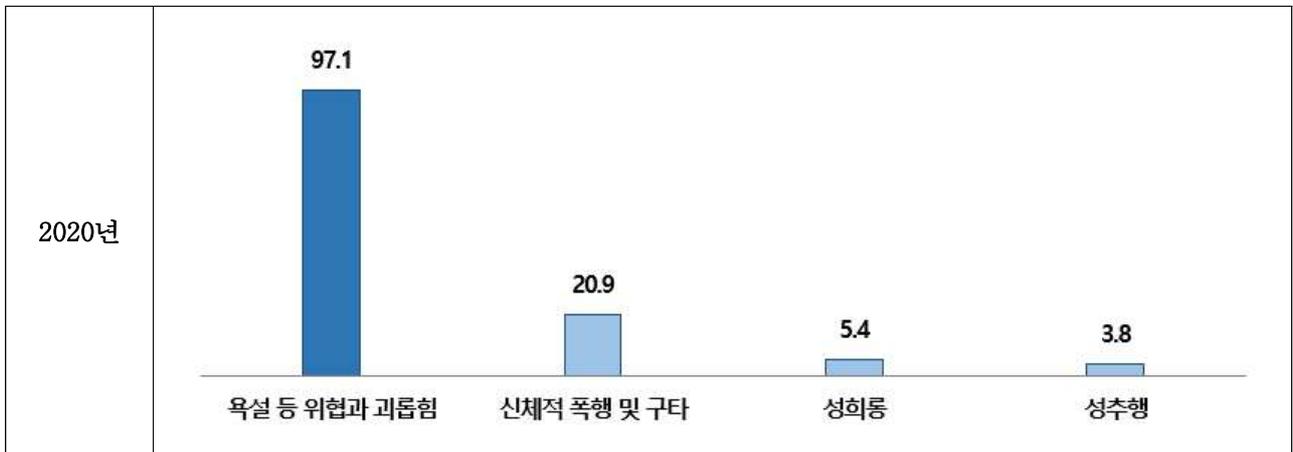
구분		사례수	피해 경험 있음	피해 경험 없음
전 체		700	68.4	31.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	62.2	37.8
	하지 않음	367	74.1	25.9
주 영업지역	서울	99	80.8	19.2
	인천/경기	226	72.6	27.4
	부산/울산/경남	113	69.0	31.0
	대구/경북	79	65.8	34.2
	대전/세종/충청	82	54.9	45.1
	광주/전라	74	64.9	35.1
	강원/제주	27	44.4	55.6
성별	남자	678	69.2	30.8
	여자	22	45.5	54.5
연령대	20대	13	53.8	46.2
	30대	114	63.2	36.8
	40대	246	66.7	33.3
	50대	251	74.5	25.5
	60대 이상	76	64.5	35.5
운전 경력	5년 미만	180	63.3	36.7
	5-10년 미만	89	80.9	19.1
	10년 이상	431	68.0	32.0
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	53.0	47.0
	100-200만원 미만	342	70.2	29.8
	200-300만원 미만	170	75.9	24.1
	300-400만원 미만	43	74.4	25.6
	400만원 이상	13	61.5	38.5

나. 대리운전 중 피해 유형

- '20년 대리운전 중 피해를 경험한 적 있다고 응답한 479명의 대리운전자를 대상으로 대리운전 중 피해 유형을 조사한 결과, '욕설 등 위협과 괴롭힘'이 97.1%로 가장 높았고, '신체적 폭행 및 구타'(20.9%), '성희롱 및 성추행'(9.2%) 순으로 높게 나타남
- 성별 분석 결과, 성희롱/성추행 피해를 경험한 남성 응답자는 8.1%에 불과한 반면, 성희롱/성추행 피해를 경험한 여성 응답자는 60%에 달하는 것으로 분석됨
- 주 영업지역별 분석 결과, 위협, 괴롭힘 및 신체적 폭행 등의 피해가 높은 지역은 부산/울산/경남지역으로 조사되었으며, 성희롱/성추행 피해가 높은 지역은 광주/전라지역으로 조사됨
- 연령별 분석 결과, 위협 및 괴롭힘, 신체적 폭행, 성희롱, 성추행 등 모든 피해 유형에서 20대의 피해 함이 가장 높게 나타남

[그림 3-84] '20년 대리운전 중 피해 유형

(단위 : %, 복수응답)



[표 3-179] '20년 대리운전 중 피해 유형

구분		사례수	욕설 등 위협과 괴롭힘	신체적 폭행 및 구타	성희롱	성추행
'20년	응답자수(명)	479	465	100	26	18
	비율(%)	100.0	97.1	20.9	5.4	3.8

주1) 복수응답 가능

[표 3-180] '20년 대리운전 중 피해 유형 상세분석

(Base : 대리운전 중 피해 경험자, n=479, 단위 : %, 복수응답)

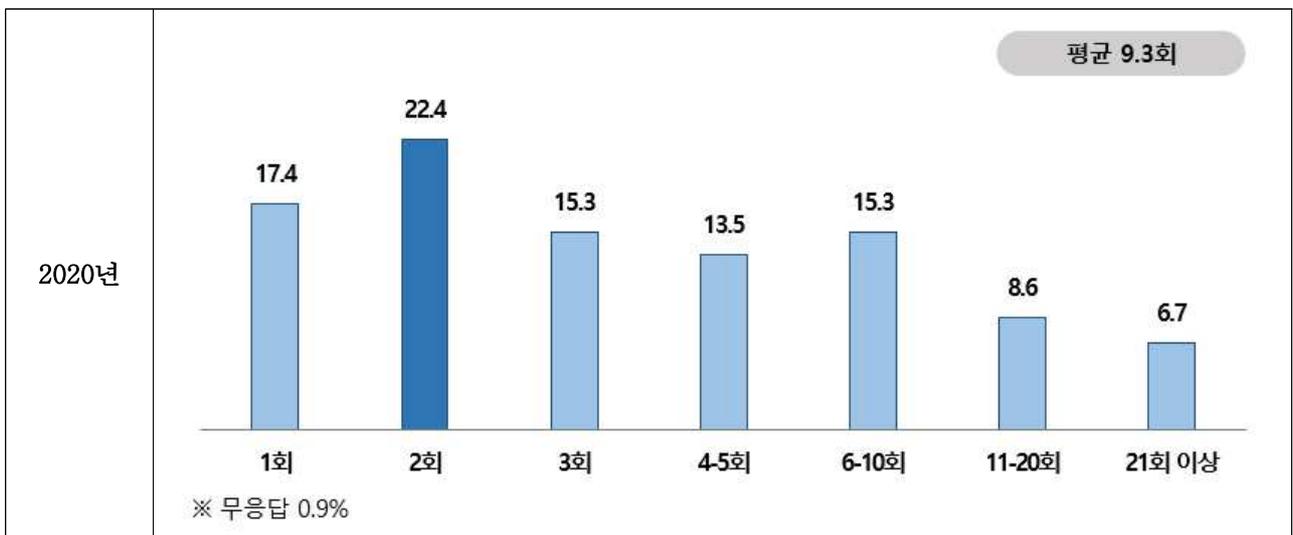
구분		사례수	육설 등 위협과 괴롭힘	신체적 폭행 및 구타	성희롱	성추행
전 체		479	97.1	20.9	5.4	3.8
대리운전 외 경제활동	하고 있음	207	96.1	17.4	4.8	4.3
	하지 않음	272	97.8	23.5	5.9	3.3
주 영업지역	서울	80	98.8	20.0	1.3	2.5
	인천/경기	164	96.3	17.7	5.5	3.7
	부산/울산/경남	78	100.0	30.8	7.7	5.1
	대구/경북	52	94.2	19.2	3.8	0.0
	대전/세종/충청	45	100.0	17.8	6.7	6.7
	광주/전라	48	93.8	25.0	10.4	6.3
	강원/제주	12	91.7	8.3	0.0	0.0
성별	남자	469	97.0	20.9	4.3	3.8
	여자	10	100.0	20.0	60.0	0.0
연령대	20대	7	100.0	28.6	28.6	14.3
	30대	72	98.6	19.4	4.2	8.3
	40대	164	97.0	23.8	6.7	3.0
	50대	187	97.3	18.7	4.8	2.1
	60대 이상	49	93.9	20.4	2.0	4.1
운전 경력	5년 미만	114	96.5	21.1	3.5	1.8
	5-10년 미만	72	98.6	18.1	8.3	6.9
	10년 이상	293	96.9	21.5	5.5	3.8
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	70	98.6	21.4	2.9	4.3
	100-200만원 미만	240	97.1	21.3	5.0	3.3
	200-300만원 미만	129	95.3	20.9	7.0	3.1
	300-400만원 미만	32	100.0	15.6	6.3	3.1
	400만원 이상	8	100.0	25.0	12.5	25.0

다. 대리운전 중 피해 횟수 - 욕설 등 위협과 괴롭힘

- '20년 대리운전 중 욕설 등 위협과 괴롭힘 피해를 경험하였다고 응답한 대리운전자 465명을 대상으로 최근 1년간의 피해 횟수를 조사한 결과, '2회'가 22.4%로 가장 높게 나타남
- 최근 1년간 욕설 등 위협과 괴롭힘을 경험한 평균 횟수는 9.3회로 분석됨
- 상세분석 결과, 주 영업지역이 강원/제주지역인 경우, 성별이 여성인 경우, 대리운전을 주업으로 하는 경우 욕설 등 위협과 괴롭힘 피해 횟수가 증가하는 것으로 분석됨

[그림 3-85] '20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘)

(단위 : %)



[표 3-181] '20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘)

구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	무응답	평균 (회)
'20년	응답자수(명)	465	81	104	71	63	71	40	31	4	9.3
	비율(%)	100.0	17.4	22.4	15.3	13.5	15.3	8.6	6.7	0.9	

[표 3-182] '20년 대리운전 중 피해횟수(위협 및 괴롭힘) 상세분석

(Base : 대리운전 중 욕설 등 위협과 괴롭힘 피해 경험자, n=465, 단위 : %, 회)

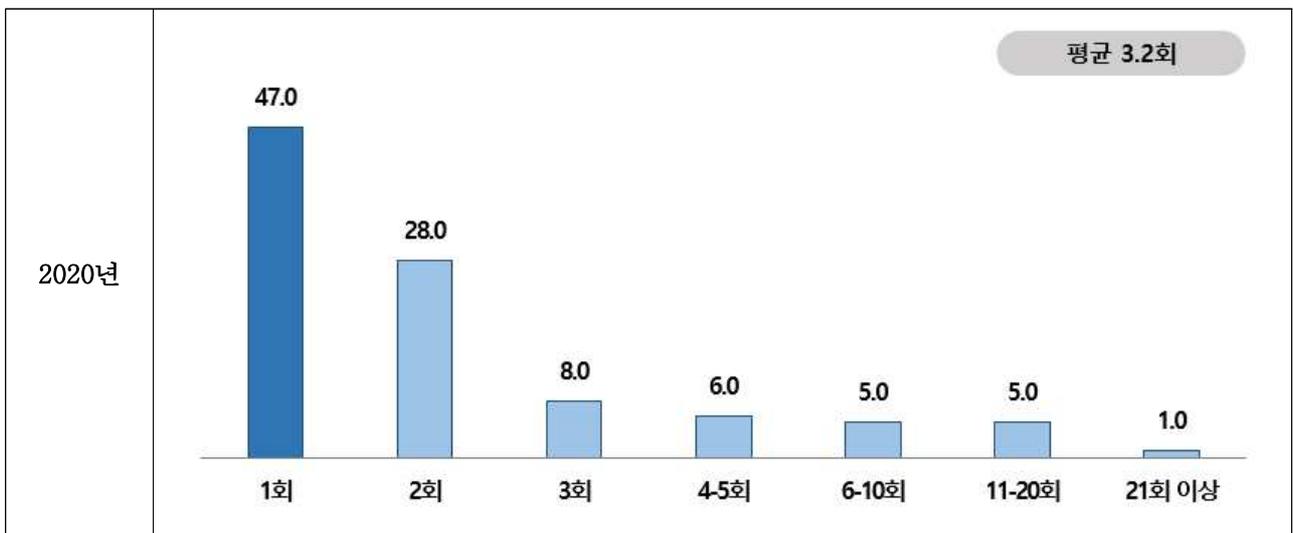
구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	무응답	평균(회)
전 체		465	17.4	22.4	15.3	13.5	15.3	8.6	6.7	0.9	9.3
대리운전 외 경제활동	하고 있음	199	25.1	22.6	18.1	13.1	10.6	6.0	3.5	1.0	7.2
	하지 않음	266	11.7	22.2	13.2	13.9	18.8	10.5	9.0	0.8	10.8
주 영업지역	서울	79	27.8	13.9	19.0	17.7	10.1	6.3	5.1	0.0	6.5
	인천/경기	158	12.0	27.8	20.3	10.1	17.7	8.2	3.2	0.6	8.1
	부산/울산/경남	78	20.5	19.2	6.4	16.7	15.4	11.5	7.7	2.6	9.7
	대구/경북	49	16.3	24.5	18.4	10.2	14.3	8.2	8.2	0.0	10.3
	대전/세종/충청	45	15.6	26.7	2.2	15.6	22.2	6.7	11.1	0.0	8.3
	광주/전라	45	15.6	15.6	13.3	17.8	11.1	13.3	11.1	2.2	13.2
	강원/제주	11	18.2	27.3	27.3	0.0	9.1	0.0	18.2	0.0	26.1
성별	남자	455	17.1	22.4	15.6	13.8	15.4	8.4	6.4	0.9	9.3
	여자	10	30.0	20.0	0.0	0.0	10.0	20.0	20.0	0.0	10.4
연령대	20대	7	28.6	0.0	0.0	28.6	0.0	28.6	14.3	0.0	11.7
	30대	71	19.7	26.8	8.5	19.7	14.1	4.2	5.6	1.4	8.3
	40대	159	18.2	25.2	11.3	10.1	15.1	8.8	10.1	1.3	12.8
	50대	182	15.9	19.8	18.7	15.4	17.6	7.7	4.4	0.5	7.2
	60대 이상	46	15.2	19.6	28.3	6.5	10.9	15.2	4.3	0.0	6.7
운전 경력	5년 미만	110	12.7	28.2	13.6	13.6	18.2	7.3	5.5	0.9	9.8
	5-10년 미만	71	18.3	28.2	8.5	18.3	11.3	7.0	7.0	1.4	9.9
	10년 이상	284	19.0	18.7	17.6	12.3	15.1	9.5	7.0	0.7	8.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	69	26.1	18.8	14.5	13.0	10.1	10.1	7.2	0.0	8.0
	100-200만원 미만	233	15.9	22.3	16.3	15.0	13.3	9.9	6.0	1.3	9.3
	200-300만원 미만	123	17.9	21.1	17.1	10.6	19.5	6.5	6.5	0.8	10.4
	300-400만원 미만	32	12.5	34.4	6.3	12.5	15.6	6.3	12.5	0.0	8.2
	400만원 이상	8	0.0	25.0	0.0	25.0	50.0	0.0	0.0	0.0	6.3

다. 대리운전 중 피해 횟수 - 신체적 폭행 및 구타

- '20년 대리운전 중 신체적 폭행 및 구타 피해를 경험하였다고 응답한 대리운전자 100명을 대상으로 최근 1년간의 피해 횟수를 조사한 결과, '1회'가 47.0%로 가장 높게 나타남
- 최근 1년간 신체적 폭행 및 구타를 경험한 평균 횟수는 3.2회로 분석됨
- 상세분석 결과, 주 영업지역이 대전/세종/충청지역인 경우, 성별이 남성인 경우, 대리운전을 부업으로 하는 경우 신체적 폭행 및 구타 피해 횟수가 증가하는 것으로 분석됨
- 특히, 연령대가 젊을수록 신체적 폭행 및 구타 피해 횟수가 증가하고, 연령대가 높을수록 피해 횟수가 감소하는 것으로 나타남

[그림 3-86] '20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타)

(단위 : %)



[표 3-183] '20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타)

구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	평균(회)
'20년	응답자수(명)	100	47	28	8	6	5	5	1	3.15
	비율(%)	100.0	47.0	28.0	8.0	6.0	5.0	5.0	1.0	

[표 3-184] '20년 대리운전 중 피해횟수(신체적 폭행 및 구타) 상세분석

(Base : 대리운전 중 신체적 폭행 및 구타 피해 경험자, n=100, 단위 : %, 회, 복수응답)

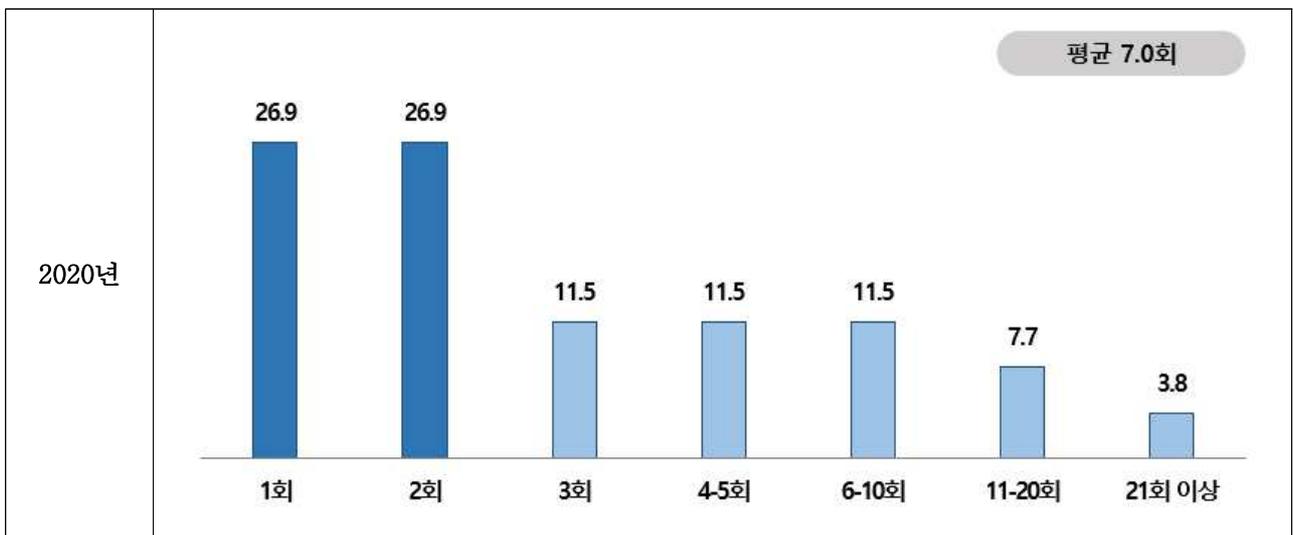
구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	평균(회)
전 체		100	47.0	28.0	8.0	6.0	5.0	5.0	1.0	3.15
대리운전 외 경제활동	하고 있음	36	50.0	22.2	8.3	5.6	2.8	8.3	2.8	4.03
	하지 않음	64	45.3	31.3	7.8	6.3	6.3	3.1	0.0	2.66
주 영업지역	서울	16	50.0	25.0	6.3	6.3	0.0	12.5	0.0	3.69
	인천/경기	29	41.4	37.9	10.3	3.4	0.0	6.9	0.0	2.76
	부산/울산/경남	24	50.0	16.7	12.5	8.3	8.3	0.0	4.2	3.54
	대구/경북	10	50.0	40.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0	1.80
	대전/세종/충청	8	37.5	12.5	0.0	12.5	25.0	12.5	0.0	5.63
	광주/전라	12	58.3	25.0	8.3	0.0	8.3	0.0	0.0	2.17
	강원/제주	1	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.00
성별	남자	98	46.9	27.6	8.2	6.1	5.1	5.1	1.0	3.18
	여자	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.50
연령대	20대	2	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	8.50
	30대	14	35.7	28.6	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	5.79
	40대	39	53.8	28.2	5.1	2.6	5.1	5.1	0.0	2.49
	50대	35	45.7	25.7	11.4	8.6	5.7	2.9	0.0	2.89
	60대 이상	10	50.0	30.0	10.0	10.0	0.0	0.0	0.0	1.90
운전 경력	5년 미만	24	50.0	29.2	4.2	0.0	8.3	8.3	0.0	3.42
	5-10년 미만	13	38.5	23.1	15.4	7.7	7.7	7.7	0.0	3.23
	10년 이상	63	47.6	28.6	7.9	7.9	3.2	3.2	1.6	3.03
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	15	26.7	20.0	13.3	13.3	6.7	13.3	6.7	6.73
	100-200만원 미만	51	47.1	31.4	7.8	7.8	3.9	2.0	0.0	2.31
	200-300만원 미만	27	59.3	25.9	3.7	0.0	7.4	3.7	0.0	2.63
	300-400만원 미만	5	40.0	40.0	0.0	0.0	0.0	20.0	0.0	4.20
	400만원 이상	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.00

다. 대리운전 중 피해 횟수 - 성희롱

- '20년 대리운전 중 성희롱 피해를 경험하였다고 응답한 대리운전자 26명을 대상으로 최근 1년간의 피해 횟수를 조사한 결과, '1회'와 '2회'가 각각 26.9%로 가장 높게 나타남
- 최근 1년간 성희롱을 경험한 평균 횟수는 7.0회로 분석됨
- 상세분석 결과, 주 영업지역이 광주/전라지역인 경우, 성별이 여성인 경우, 연령이 50대인 경우, 성희롱 피해 횟수가 증가하는 것으로 분석됨

[그림 3-87] '20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱)

(단위 : %)



[표 3-185] '20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱)

구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	평균 (회)
'20년	응답자수(명)	26	7	7	3	3	3	2	1	7.0
	비율(%)	100.0	26.9	26.9	11.5	11.5	11.5	7.7	3.8	

[표 3-186] '20년 대리운전 중 피해횟수(성희롱) 상세분석

(Base : 대리운전 중 성희롱 피해 경험자, n=26, 단위 : %, 회, 복수응답)

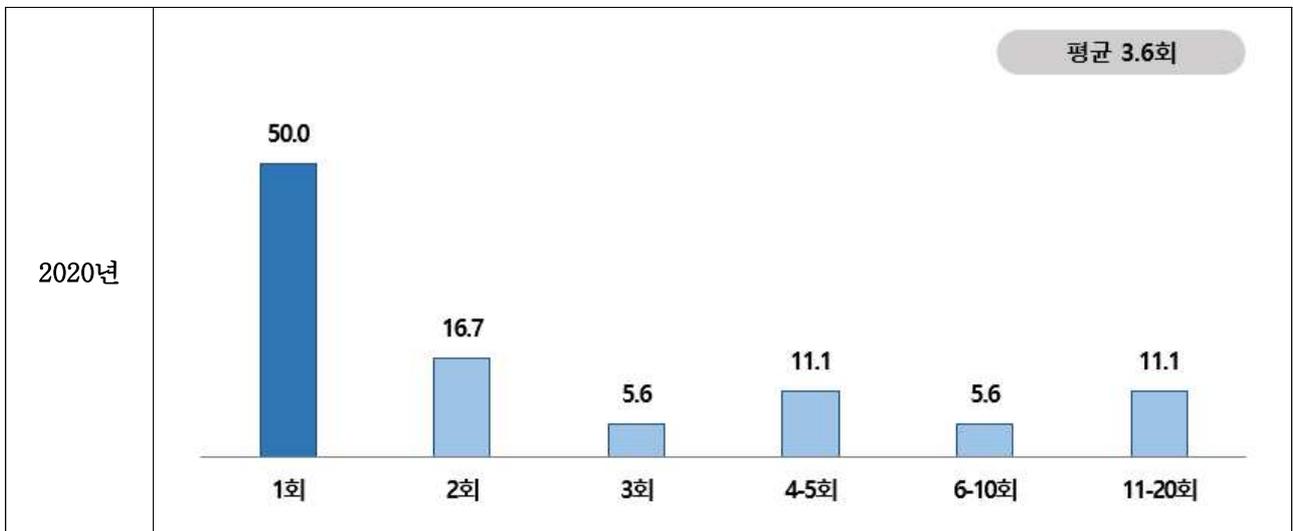
구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	21회 이상	평균(회)
전 체		26	26.9	26.9	11.5	11.5	11.5	7.7	3.8	7.0
대리운전 외 경제활동	하고 있음	10	0.0	50.0	10.0	10.0	10.0	20.0	0.0	6.0
	하지 않음	16	43.8	12.5	12.5	12.5	12.5	0.0	6.3	7.7
주 영업지역	서울	1	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	5.0
	인천/경기	9	22.2	33.3	0.0	11.1	22.2	11.1	0.0	5.0
	부산/울산/경남	6	50.0	16.7	16.7	0.0	16.7	0.0	0.0	2.3
	대구/경북	2	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	대전/세종/충청	3	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0
	광주/전라	5	20.0	0.0	20.0	20.0	0.0	20.0	20.0	21.8
	강원/제주	-	-	-	-	-	-	-	-	-
성별	남자	20	30.0	30.0	10.0	10.0	10.0	10.0	0.0	4.3
	여자	6	16.7	16.7	16.7	16.7	16.7	0.0	16.7	16.2
연령대	20대	2	50.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0	3.0
	30대	3	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	2.3
	40대	11	18.2	36.4	9.1	9.1	18.2	9.1	0.0	4.5
	50대	9	11.1	33.3	22.2	0.0	11.1	11.1	11.1	13.2
	60대 이상	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
운전 경력	5년 미만	4	25.0	0.0	25.0	25.0	0.0	25.0	0.0	7.3
	5-10년 미만	6	33.3	33.3	0.0	0.0	16.7	16.7	0.0	4.0
	10년 이상	16	25.0	31.3	12.5	12.5	12.5	0.0	6.3	8.1
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	4.0
	100-200만원 미만	12	8.3	41.7	8.3	8.3	16.7	16.7	0.0	5.6
	200-300만원 미만	9	33.3	22.2	11.1	11.1	11.1	0.0	11.1	11.7
	300-400만원 미만	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	400만원 이상	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0

다. 대리운전 중 피해 횟수 - 성추행

- '20년 대리운전 중 성추행 피해를 경험하였다고 응답한 대리운전자 18명을 대상으로 최근 1년간의 피해 횟수를 조사한 결과, '1회'가 50.0%로 가장 높았고, 최근 1년간 성추행을 경험한 평균 횟수는 3.6회로 분석됨
- 상세분석 결과, 성추행을 경험한 응답자는 모두 성별이 남성으로 조사되었으며, 주 영업지역이 광주/전라인 경우, 연령이 50대인 경우 성추행 피해 횟수가 증가하는 것으로 분석됨
- 특히 운전경력이 짧을수록 성추행 횟수가 증가하고, 운전경력이 길수록 피해 횟수가 감소하는 것으로 분석됨

[그림 3-88] '20년 대리운전 중 피해횟수(성추행)

(단위 : %)



[표 3-187] '20년 대리운전 중 피해횟수(성추행)

구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	평균(회)
'20년	응답자수(명)	18	9	3	1	2	1	2	3.6
	비율(%)	100.0	50.0	16.7	5.6	11.1	5.6	11.1	

[표 3-188] '20년 대리운전 중 피해횟수(성추행) 상세분석

(Base : 대리운전 중 성추행 피해 경험자, n=18, 회, 단위 : %)

구분		사례수	1회	2회	3회	4-5회	6-10회	11-20회	평균
전 체		18	50.0	16.7	5.6	11.1	5.6	11.1	3.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	9	55.6	11.1	0.0	11.1	0.0	22.2	4.8
	하지 않음	9	44.4	22.2	11.1	11.1	11.1	0.0	2.4
주 영업지역	서울	2	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	3.5
	인천/경기	6	33.3	16.7	16.7	16.7	0.0	16.7	4.0
	부산/울산/경남	4	50.0	25.0	0.0	25.0	0.0	0.0	2.0
	대구/경북	-	-	-	-	-	-	-	-
	대전/세종/충청	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	광주/전라	3	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	7.7
	강원/제주	-	-	-	-	-	-	-	-
성별	남자	18	50.0	16.7	5.6	11.1	5.6	11.1	3.6
	여자	-	-	-	-	-	-	-	-
연령대	20대	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	30대	6	66.7	0.0	16.7	16.7	0.0	0.0	1.8
	40대	5	40.0	0.0	0.0	20.0	20.0	20.0	5.0
	50대	4	0.0	75.0	0.0	0.0	0.0	25.0	6.5
	60대 이상	2	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
운전 경력	5년 미만	2	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	10.5
	5-10년 미만	5	60.0	0.0	0.0	20.0	0.0	20.0	3.8
	10년 이상	11	45.5	27.3	9.1	9.1	9.1	0.0	2.3
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	3	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	2.7
	100-200만원 미만	8	50.0	12.5	0.0	12.5	0.0	25.0	5.3
	200-300만원 미만	4	25.0	25.0	25.0	25.0	0.0	0.0	2.8
	300-400만원 미만	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
	400만원 이상	2	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5

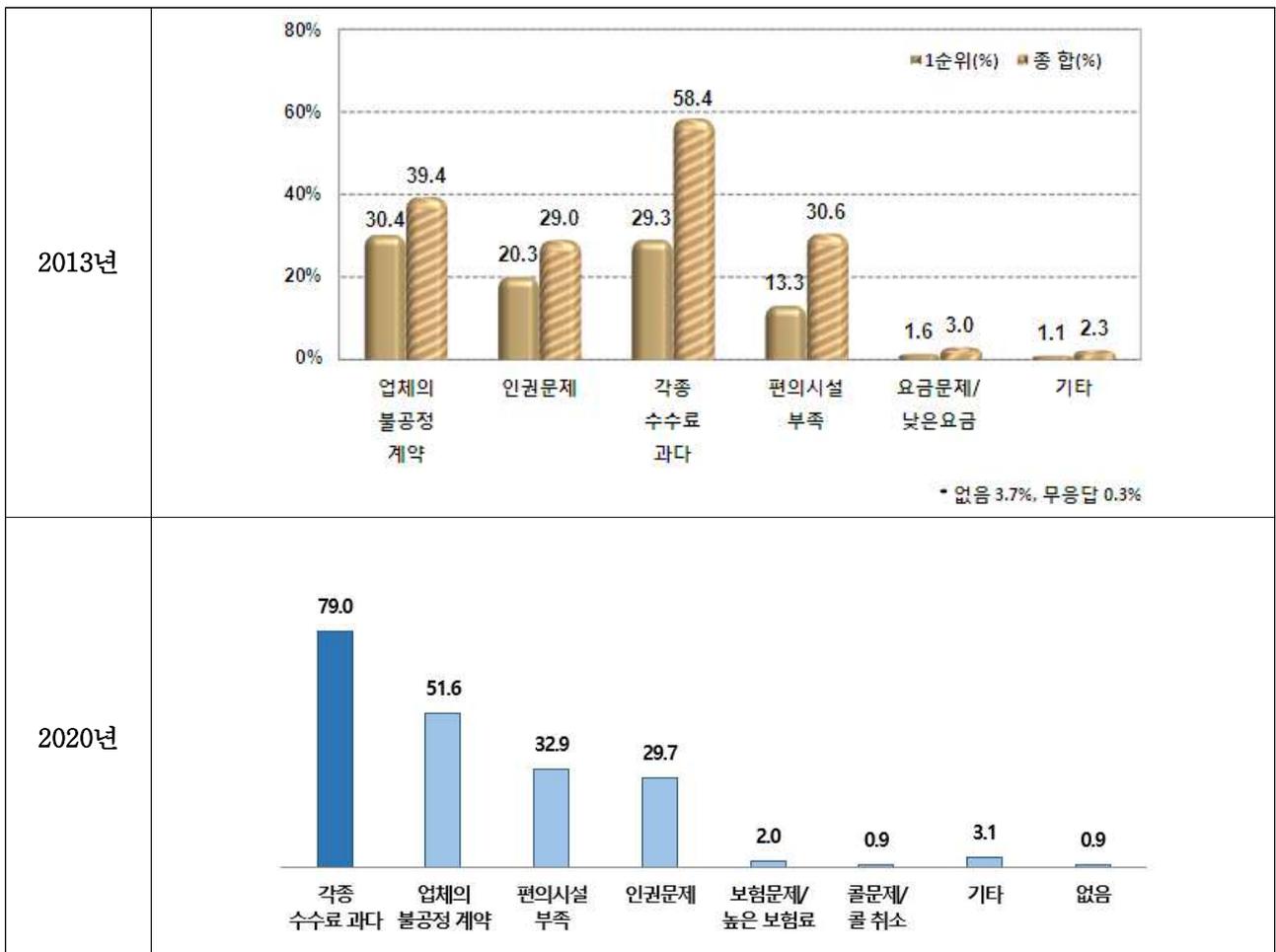
### 3. 대리운전 제도화

#### 3.1 대리운전자의 대리운전업체 문제점 인식

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업체의 문제점에 대한 인식을 조사한 결과, '각종 수수료 과다'가 79.0%로 가장 높았고, 다음으로 '업체의 불공정 계약'(51.6%), '편의시설 부족'(32.9%), '인권문제'(29.7%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '각종 수수료 과다'가 58.4%로 가장 높았고, 다음으로 '업체의 불공정 계약'(39.4%), '편의시설'(30.6%)의 순으로 높게 나타남
- '13년과 '20년의 조사결과를 비교한 결과, 대리운전자는 지속적으로 각종 수수료 과다, 업체의 불공정 계약, 편의시설 부족으로 인한 문제점을 가장 크게 인식하고 있는 것을 알 수 있음

[그림 3-89] 대리운전자의 대리운전업체 문제점 인식 비교

(단위 : %, 복수응답)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-189] 대리운전자의 대리운전업계 문제점 인식 비교

구분		사례수	각종 수수료 과다	업체의 불공정 계약	쉽터, 연계 교통수단 등 편의시설 부족	인권 문제	보험문제 / 높은 보험료	콜 문제/ 콜 취소	기타	없음/ 무응답
'13년	응답자수(명)	700	205	213	93	142	-	-	19	28
	비율(%)	100.0	29.3	30.4	13.3	20.3	-	-	2.7	4.0
'20년	응답자수(명)	700	553	361	230	208	14	6	22	6
	비율(%)	100.0	79.0	51.6	32.9	29.7	2.0	0.9	3.1	0.9

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) 2013년, 2020년 조사 모두 복수응답 가능

[표 3-190] '20년 대리운전자의 대리운전업계 문제점 인식 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %, 복수응답)

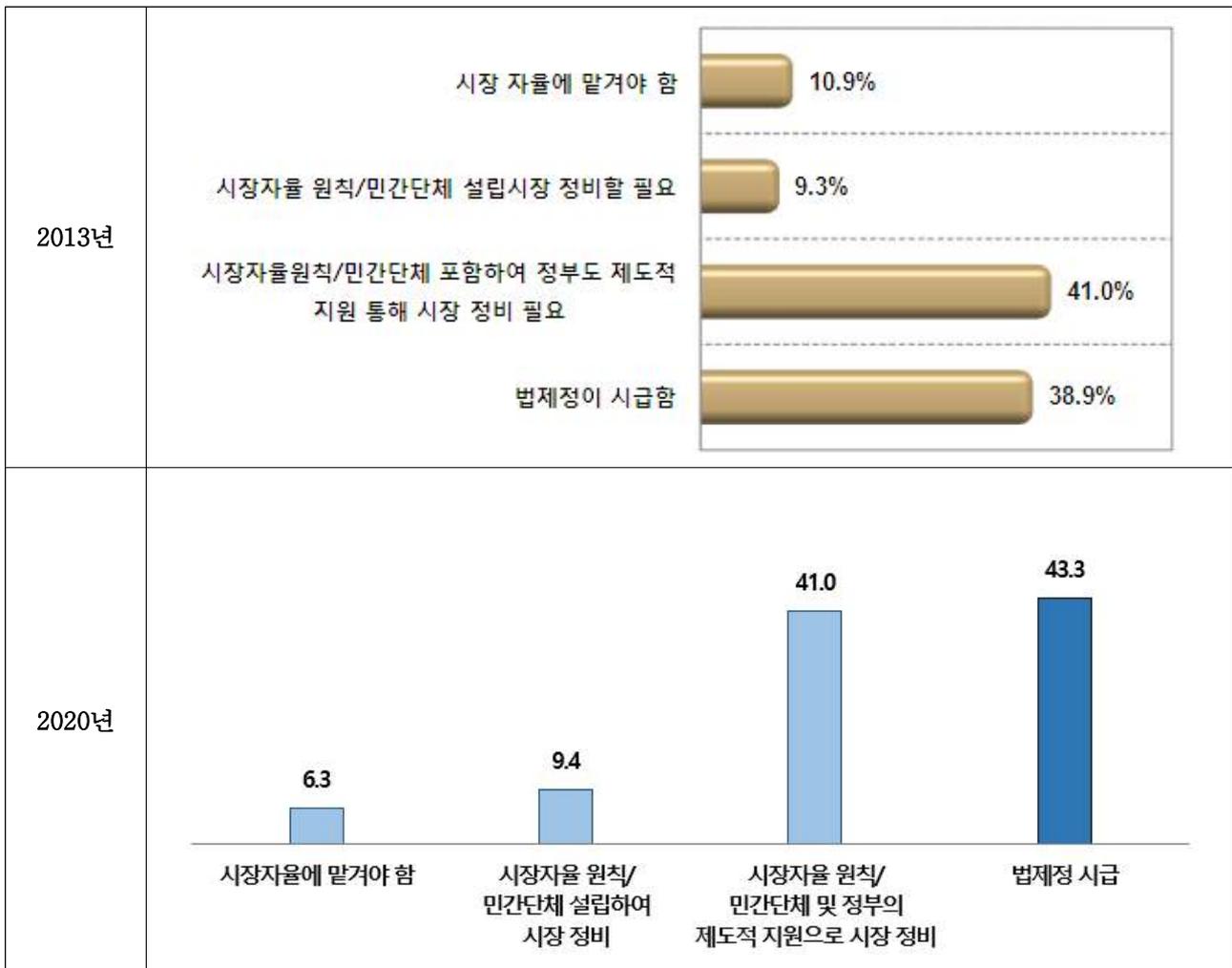
구분		사례수	각종 수수료 과다	업체의 불공정 계약	쉽터, 연계 교통수단 등 편의시설 부족	인권 문제	보험문제 / 높은 보험료	콜 문제/ 콜 취소	기타	없음
전 체		700	79.0	51.6	32.9	29.7	2.0	0.9	3.1	0.9
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	77.5	45.0	39.0	31.5	1.5	1.2	3.0	1.2
	하지 않음	367	80.4	57.5	27.2	28.1	2.5	0.5	3.3	0.5
주 영업지역	서울	99	77.8	48.5	29.3	36.4	2.0	1.0	5.1	0.0
	인천/경기	226	82.7	44.2	31.9	32.3	3.5	0.9	3.5	0.9
	부산/울산/경남	113	83.2	61.9	31.0	20.4	0.9	0.0	2.7	0.0
	대구/경북	79	79.7	64.6	30.4	22.8	0.0	0.0	1.3	1.3
	대전/세종/충청	82	72.0	48.8	41.5	31.7	1.2	1.2	3.7	0.0
	광주/전라	74	71.6	54.1	33.8	35.1	2.7	0.0	1.4	1.4
	강원/제주	27	74.1	44.4	40.7	22.2	0.0	7.4	3.7	7.4
성별	남자	678	79.6	52.1	32.3	29.5	2.1	0.7	2.8	0.9
	여자	22	59.1	36.4	50.0	36.4	0.0	4.5	13.6	0.0
연령대	20대	13	69.2	46.2	30.8	30.8	0.0	7.7	7.7	7.7
	30대	114	76.3	38.6	41.2	37.7	0.9	0.9	2.6	1.8
	40대	246	80.5	53.3	30.9	29.7	0.8	0.8	3.3	0.8
	50대	251	81.3	57.4	31.5	23.9	2.8	0.4	2.4	0.4
	60대 이상	76	72.4	47.4	31.6	36.8	5.3	1.3	5.3	0.0
운전 경력	5년 미만	180	75.0	53.9	30.0	34.4	2.8	0.6	2.8	0.6
	5-10년 미만	89	82.0	52.8	27.0	32.6	2.2	0.0	2.2	1.1
	10년 이상	431	80.0	50.3	35.3	27.1	1.6	1.2	3.5	0.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	75.8	41.7	43.2	28.8	1.5	2.3	5.3	1.5
	100-200만원 미만	342	79.2	53.5	29.8	32.2	1.8	0.6	2.6	0.3
	200-300만원 미만	170	84.7	57.1	28.8	23.5	2.4	0.6	2.4	0.6
	300-400만원 미만	43	65.1	44.2	44.2	37.2	2.3	0.0	2.3	4.7
	400만원 이상	13	76.9	53.8	23.1	30.8	7.7	0.0	7.7	0.0

### 3.2 대리운전자의 법제화 필요성 인식

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전업 법제화 필요성에 대한 인식을 조사한 결과, '법제정 시급'이 43.3%로 가장 높았고, '시장자율 원칙/민간단체 및 정부의 제도적 지원'이 41.0% 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과에서는 '시장자율 원칙/민간단체 및 정부의 제도적 지원'이 41.0%로 가장 높았고, '법제정 시급'이 38.9%순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 모두에서 대리운전자는 대리운전 시장 정비를 위해서는 법제정 또는 정부의 제도적 지원이 필요하다고 인식하고 있는 것으로 분석됨

[그림 3-90] 대리운전자의 법제화 필요성 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-191] 대리운전자의 법제화 필요성 인식 비교

구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/ 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
'13년	응답자수(명)	700	76	65	287	272
	비율(%)	100.0	10.9	9.3	41.0	38.9
'20년	응답자수(명)	700	44	66	287	303
	비율(%)	100.0	6.3	9.4	41.0	43.3

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-192] '20년 대리운전자의 법제화 필요성 인식 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

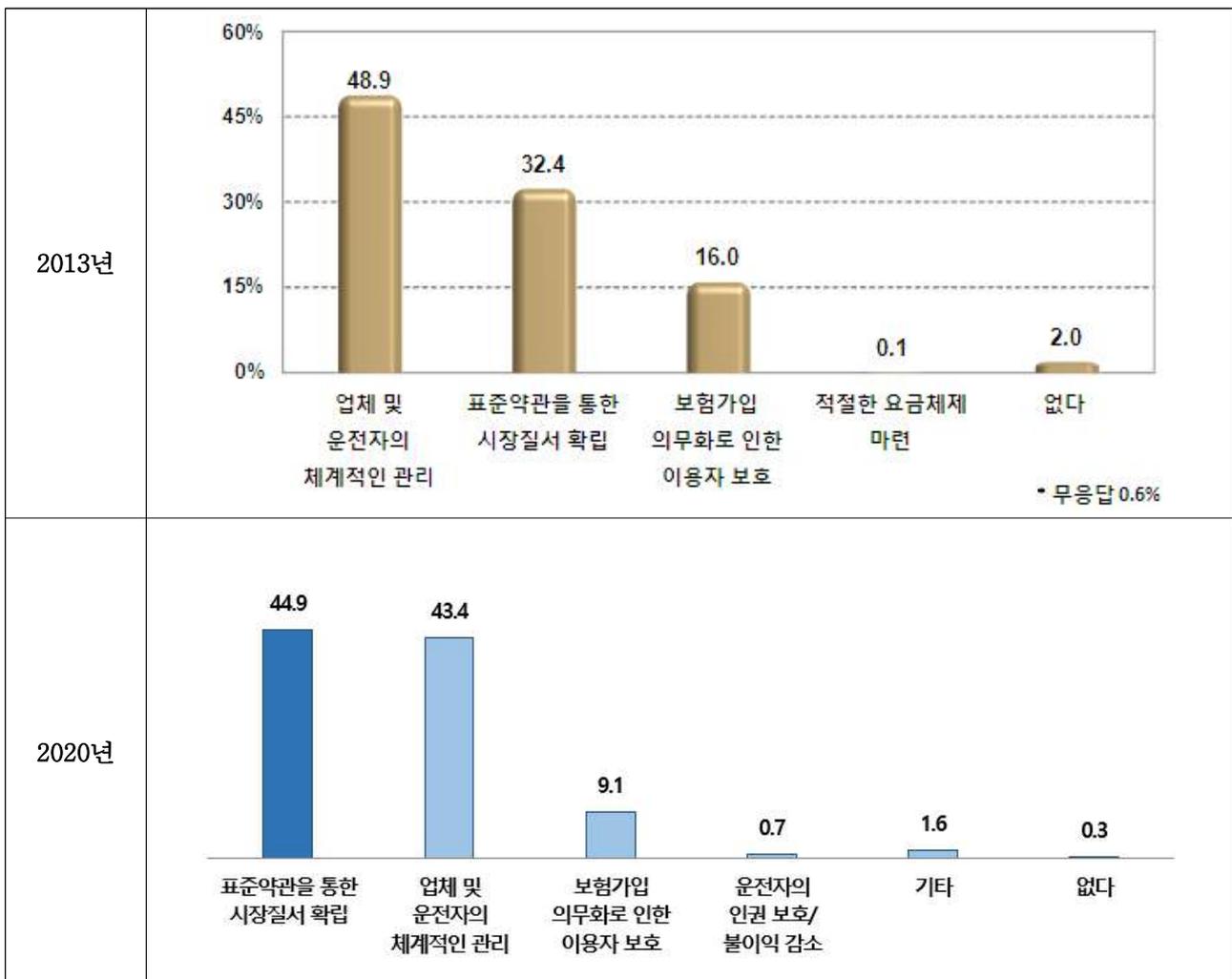
구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/ 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
전 체		700	6.3	9.4	41.0	43.3
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	9.6	12.0	41.4	36.9
	하지 않음	367	3.3	7.1	40.6	49.0
주 영업지역	서울	99	7.1	8.1	40.4	44.4
	인천/경기	226	6.6	8.0	47.8	37.6
	부산/울산/경남	113	4.4	11.5	38.1	46.0
	대구/경북	79	5.1	5.1	39.2	50.6
	대전/세종/충청	82	7.3	13.4	34.1	45.1
	광주/전라	74	6.8	13.5	36.5	43.2
	강원/제주	27	7.4	7.4	37.0	48.1
성별	남자	678	6.3	9.4	40.6	43.7
	여자	22	4.5	9.1	54.5	31.8
연령대	20대	13	7.7	15.4	53.8	23.1
	30대	114	10.5	9.6	43.0	36.8
	40대	246	5.7	11.0	42.3	41.1
	50대	251	4.0	7.6	39.4	49.0
	60대 이상	76	9.2	9.2	36.8	44.7
운전 경력	5년 미만	180	7.2	10.6	42.8	39.4
	5-10년 미만	89	6.7	11.2	43.8	38.2
	10년 이상	431	5.8	8.6	39.7	45.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	13.6	13.6	35.6	37.1
	100-200만원 미만	342	3.8	9.6	41.8	44.7
	200-300만원 미만	170	5.3	7.1	40.6	47.1
	300-400만원 미만	43	4.7	2.3	51.2	41.9
	400만원 이상	13	15.4	15.4	46.2	23.1

### 3.3 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전법 제정 효과에 대한 인식을 조사한 결과, 대리운전법 제정 시 가장 큰 효과로 '표준약관을 통한 시장질서 확립'이 44.9%로 가장 높았고, '업체 및 운전자의 체계적인 관리'(43.4%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는 '업체 및 운전자의 체계적인 관리'(48.9%), '표준약관을 통한 시장질서 확립'(32.4%), '보험가입 의무화로 인한 이용자 보호'(16.0%)의 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 결과를 비교하면, 대리운전자는 대리운전법 제정을 통해 업체 및 운전자의 체계적인 관리가 이루어질 것으로 인식하고 있으며, '13년 대비 표준약관을 통한 시장질서 확립 효과에 대한 기대가 크게 높아진 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-91] 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-193] 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

구분		사례수	표준약관을 통한 시장질서 확립	업체 및 운전자의 체계적인 관리	보험가입 의무화로 이용자 보호	운전자의 인권 보호/ 불이익 감소	기타	없다/ 무응답
'13년	응답자수(명)	700	227	342	112	-	1	18
	비율(%)	100.0	32.4	48.9	16.0	-	0.1	2.6
'20년	응답자수(명)	700	314	304	64	5	11	2
	비율(%)	100.0	44.9	43.4	9.1	0.7	1.6	0.3

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-194] '20년 대리운전자의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

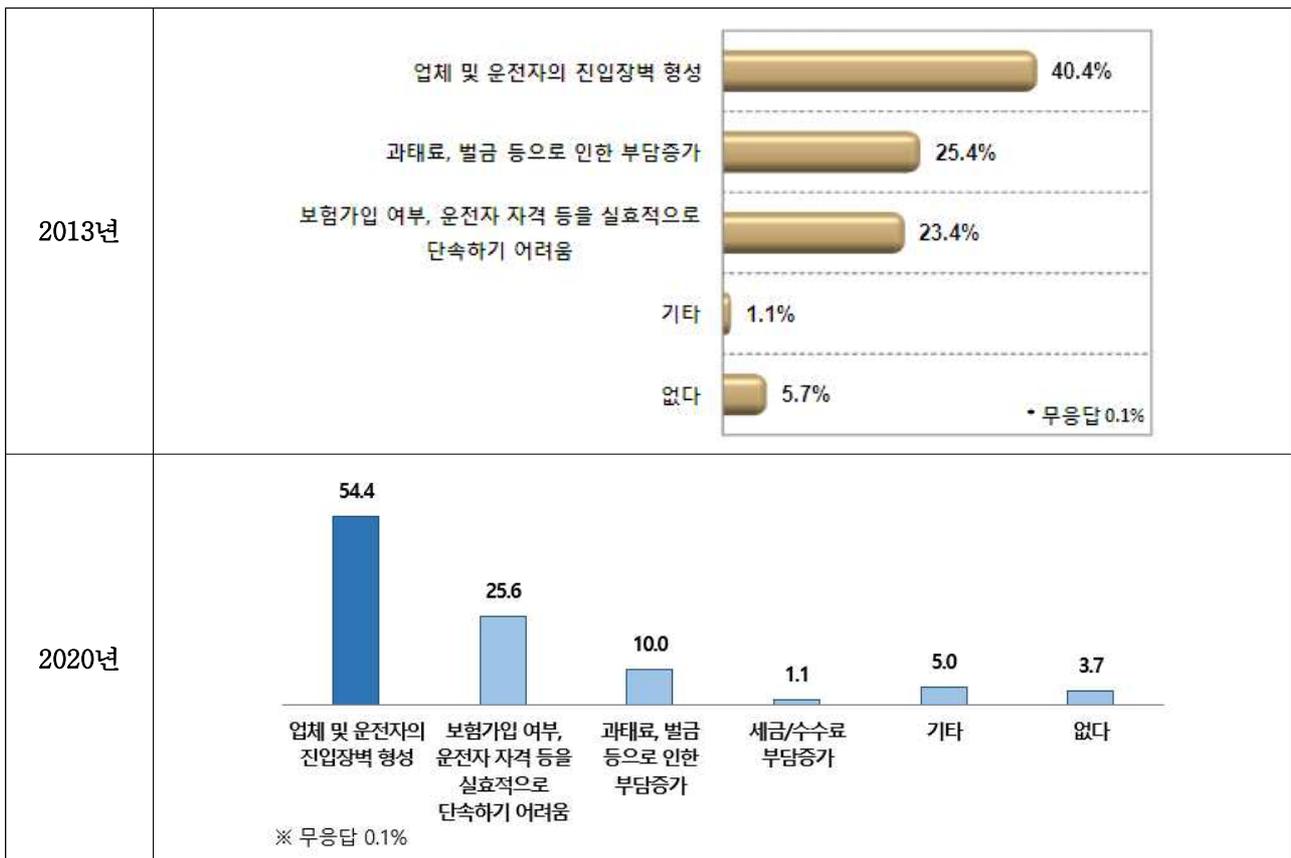
구분		사례수	표준약관을 통한 시장질서 확립	업체 및 운전자의 체계적인 관리	보험가입 의무화로 이용자 보호	운전자의 인권 보호/ 불이익 감소	기타	없다
전 체		700	44.9	43.4	9.1	0.7	1.6	0.3
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	42.6	43.5	11.7	1.2	0.9	0.0
	하지 않음	367	46.9	43.3	6.8	0.3	2.2	0.5
주 영업지역	서울	99	52.5	39.4	5.1	1.0	1.0	1.0
	인천/경기	226	43.4	45.6	8.0	0.9	2.2	0.0
	부산/울산/경남	113	43.4	45.1	8.8	0.9	0.9	0.9
	대구/경북	79	40.5	48.1	8.9	0.0	2.5	0.0
	대전/세종/충청	82	45.1	40.2	13.4	0.0	1.2	0.0
	광주/전라	74	50.0	37.8	9.5	1.4	1.4	0.0
	강원/제주	27	33.3	44.4	22.2	0.0	0.0	0.0
성별	남자	678	45.1	43.2	9.0	0.7	1.6	0.3
	여자	22	36.4	50.0	13.6	0.0	0.0	0.0
연령대	20대	13	30.8	53.8	15.4	0.0	0.0	0.0
	30대	114	40.4	39.5	14.9	2.6	1.8	0.9
	40대	246	41.9	49.6	8.1	0.0	0.4	0.0
	50대	251	48.6	40.6	8.0	0.8	1.6	0.4
	60대 이상	76	51.3	36.8	6.6	0.0	5.3	0.0
운전 경력	5년 미만	180	43.3	46.1	9.4	1.1	0.0	0.0
	5-10년 미만	89	48.3	39.3	7.9	0.0	3.4	1.1
	10년 이상	431	44.8	43.2	9.3	0.7	1.9	0.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	38.6	43.9	15.9	0.8	0.8	0.0
	100-200만원 미만	342	47.1	42.4	7.6	0.6	2.3	0.0
	200-300만원 미만	170	44.7	46.5	6.5	0.6	1.2	0.6
	300-400만원 미만	43	51.2	41.9	4.7	2.3	0.0	0.0
	400만원 이상	13	30.8	30.8	30.8	0.0	0.0	7.7

### 3.4 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전법 제정 시 가장 큰 문제점을 조사한 결과, '업체 및 운전자의 진입장벽 형성'이 54.4%로 가장 높았고, 다음으로 '보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움'(25.6%), '과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가'(10.0%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과에서는 '업체 및 운전자의 진입장벽 형성'이 40.4%로 가장 높았고, 다음으로 '과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가'(25.4%), '보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움'(23.4%) 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 결과를 비교한 결과, 대리운전자는 대리운전법 제정으로 인한 진입장벽 형성을 가장 염려하고 있는 것으로 분석됨
- 이러한 결과는 대리운전 자격제도 등이 포함된 대리운전법 제정 시 신규로 자격을 취득해야 하는 부담과 대리운전을 겸업으로 하는 운전자의 경우에는 대리운전자로 등록됨에 따라 본업에 미치는 영향 등을 우려한 결과로 판단할 수 있음

[그림 3-92] 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-195] 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

구분		사례수	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	보험가입여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	과태료, 벌금 등 부담증가	세금/ 수수료 부담증가	기타	없다	무응답
'13년	응답자수(명)	700	283	164	178	-	8	40	27
	비율(%)	100.0	40.4	23.4	25.4	-	1.1	5.7	3.9
'20년	응답자수(명)	700	381	179	70	8	35	26	1
	비율(%)	100.0	54.4	25.6	10.0	1.1	5.0	3.7	0.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-196] '20년 대리운전자의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	보험가입여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	과태료, 벌금 등 부담증가	세금/ 수수료 부담증가	기타	없다	무응답
전 체		700	54.4	25.6	10.0	1.1	5.0	3.7	0.1
대리운전 의 경제활동	하고 있음	333	54.1	27.6	10.8	0.9	3.9	2.7	0.0
	하지 않음	367	54.8	23.7	9.3	1.4	6.0	4.6	0.3
주 영업지역	서울	99	51.5	24.2	10.1	1.0	7.1	6.1	0.0
	인천/경기	226	59.3	21.7	10.6	1.8	4.9	1.8	0.0
	부산/울산/경남	113	55.8	28.3	9.7	0.0	1.8	3.5	0.9
	대구/경북	79	59.5	21.5	10.1	0.0	3.8	5.1	0.0
	대전/세종/충청	82	47.6	29.3	9.8	2.4	7.3	3.7	0.0
	광주/전라	74	44.6	32.4	6.8	1.4	8.1	6.8	0.0
	강원/제주	27	51.9	33.3	14.8	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남자	678	54.7	25.4	10.3	1.0	4.9	3.7	0.0
	여자	22	45.5	31.8	0.0	4.5	9.1	4.5	4.5
연령대	20대	13	61.5	23.1	7.7	0.0	0.0	7.7	0.0
	30대	114	40.4	36.0	14.0	1.8	6.1	1.8	0.0
	40대	246	55.3	28.9	8.9	2.0	1.6	3.3	0.0
	50대	251	57.8	20.3	9.6	0.4	6.4	5.2	0.4
	60대 이상	76	60.5	17.1	9.2	0.0	10.5	2.6	0.0
운전 경력	5년 미만	180	47.8	32.2	11.1	0.0	5.6	3.3	0.0
	5-10년 미만	89	62.9	21.3	4.5	0.0	5.6	5.6	0.0
	10년 이상	431	55.5	23.7	10.7	1.9	4.6	3.5	0.2
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	50.8	28.0	14.4	0.8	3.8	1.5	0.8
	100-200만원 미만	342	55.0	23.4	10.5	0.3	5.8	5.0	0.0
	200-300만원 미만	170	55.3	25.3	8.2	3.5	4.1	3.5	0.0
	300-400만원 미만	43	53.5	37.2	2.3	0.0	4.7	2.3	0.0
	400만원 이상	13	69.2	23.1	0.0	0.0	7.7	0.0	0.0

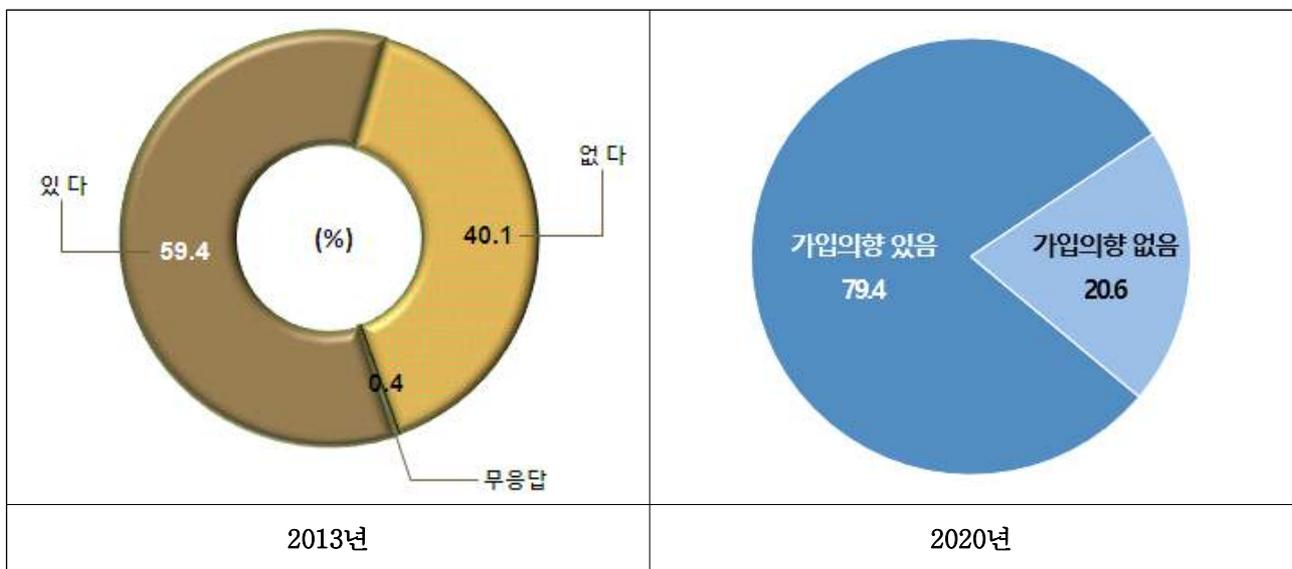
### 3.5 대리운전 민간단체 설립

#### 가. 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전 민간단체 설립 시 가입 의향을 조사한 결과, '가입의향 있음'이 79.4%, '가입의향 없음'이 20.6%로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 민간단체 설립 시 가입의향이 있다는 응답자가 59.4%, 없다는 응답자가 40.1%로 조사됨
- 이러한 결과는 대리운전 법제화 필요성에 대한 인식 조사 시, 법제화 시급 및 시장자율 원칙으로 하되 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다고 응답한 비율이 '13년 대비 '20년에 증가한 결과와도 일치함

[그림 3-93] 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-197] 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 비교

구분		사례수	가입의향 있음	가입의향 없음	무응답
'13년	응답자수(명)	700	416	281	3
	비율(%)	100.0	59.4	40.1	0.4
'20년	응답자수(명)	700	556	144	-
	비율(%)	100.0	79.4	20.6	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-198] '20년 대리운전자의 대리운전 민간단체 가입 의향 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

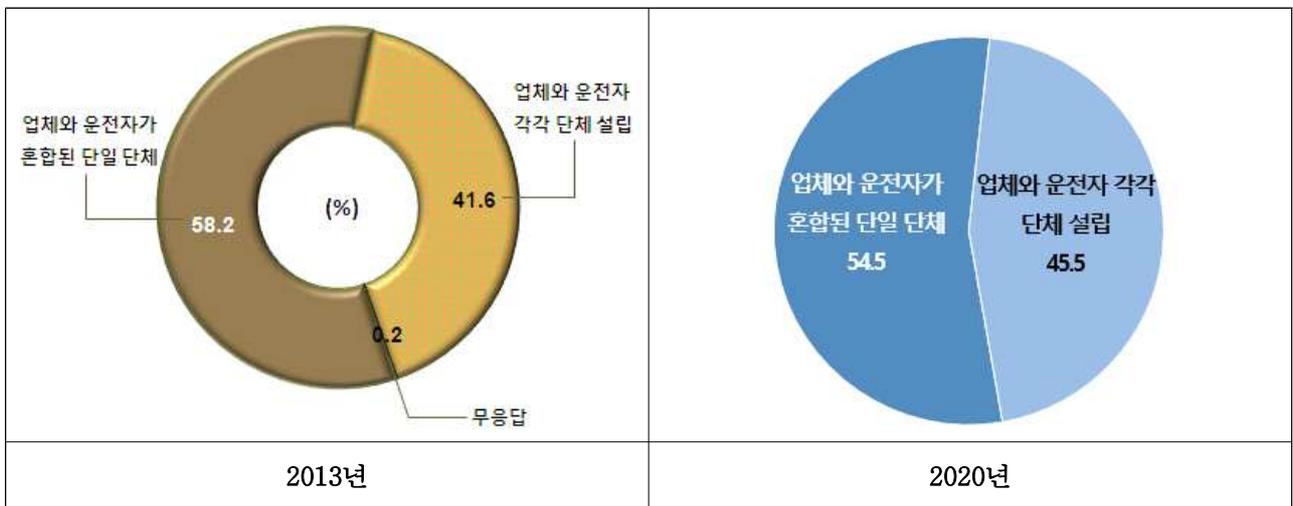
구분		사례수	가입의향 있음	가입의향 없음
전 체		700	79.4	20.6
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	74.8	25.2
	하지 않음	367	83.7	16.3
주 영업지역	서울	99	81.8	18.2
	인천/경기	226	81.9	18.1
	부산/울산/경남	113	77.0	23.0
	대구/경북	79	81.0	19.0
	대전/세종/충청	82	68.3	31.7
	광주/전라	74	79.7	20.3
	강원/제주	27	88.9	11.1
성별	남자	678	79.5	20.5
	여자	22	77.3	22.7
연령대	20대	13	76.9	23.1
	30대	114	71.1	28.9
	40대	246	76.4	23.6
	50대	251	84.1	15.9
	60대 이상	76	86.8	13.2
운전 경력	5년 미만	180	83.3	16.7
	5-10년 미만	89	76.4	23.6
	10년 이상	431	78.4	21.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	72.7	27.3
	100-200만원 미만	342	81.0	19.0
	200-300만원 미만	170	82.4	17.6
	300-400만원 미만	43	83.7	16.3
	400만원 이상	13	53.8	46.2

나. 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태

- ‘20년 민간단체 구성 시 가입 의향이 있다고 응답한 대리운전자 556명을 대상으로 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태에 대해 조사한 결과, ‘업체와 운전자가 혼합된 단일 단체’가 54.5%, ‘업체와 운전자 각각 단체 설립’이 45.5%로 혼합된 단일 단체를 선호하는 것으로 조사됨
- ‘13년 실태조사 결과에서는 ‘업체와 운전자가 혼합된 단일 단체’가 58.2%, ‘업체와 운전자 각각 단체 설립’이 41.6%로 조사됨
- 대리운전업체 조사 결과와 비교한 결과, 대리운전자와 대리운전업체 모두 업체와 운전자가 혼합된 단일 단체를 선호하는 경향이 나타나는 것으로 판단됨

[그림 3-94] 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-199] 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 비교

구분		사례수	업체와 운전자가 혼합된 단일 단체 설립	업체와 운전자 각각 단체 설립	무응답
'13년	응답자수(명)	416	242	173	1
	비율(%)	100.0	58.2	41.6	0.2
'20년	응답자수(명)	556	303	253	-
	비율(%)	100.0	54.5	45.5	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-200] '20년 대리운전자가 선호하는 대리운전 민간단체 구성 형태 상세분석

(Base : 민간단체 설립 시 가입의향 있는 운전자, n=556, 단위 : %)

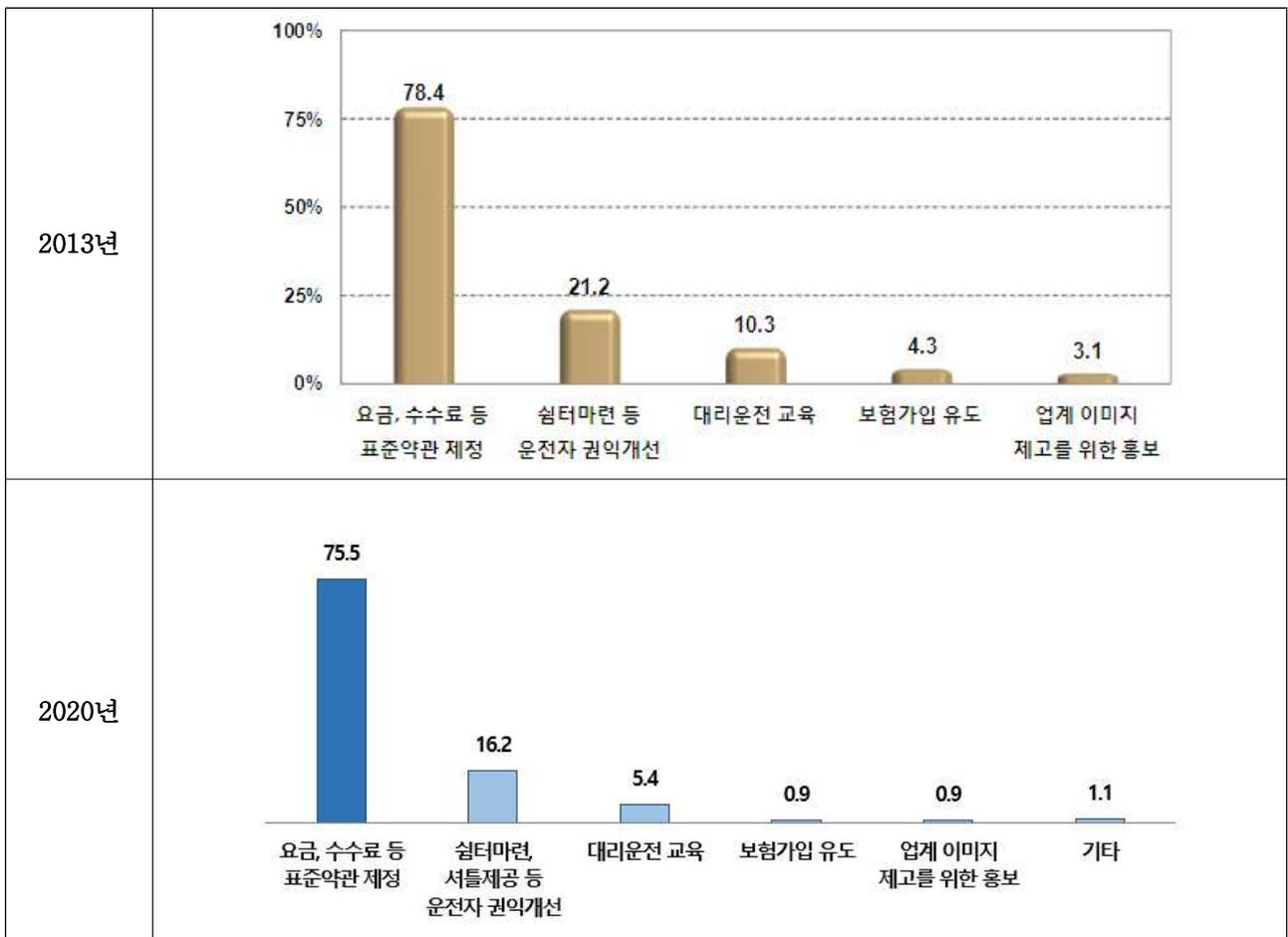
구분		사례수	업체와 운전자가 혼합된 단일 단체	업체와 운전자 각각 단체 설립
전 체		556	54.5	45.5
대리운전 외 경제활동	하고 있음	249	57.8	42.2
	하지 않음	307	51.8	48.2
주 영업지역	서울	81	46.9	53.1
	인천/경기	185	51.4	48.6
	부산/울산/경남	87	59.8	40.2
	대구/경북	64	60.9	39.1
	대전/세종/충청	56	58.9	41.1
	광주/전라	59	59.3	40.7
	강원/제주	24	45.8	54.2
성별	남자	539	54.2	45.8
	여자	17	64.7	35.3
연령대	20대	10	50.0	50.0
	30대	81	60.5	39.5
	40대	188	56.9	43.1
	50대	211	50.2	49.8
	60대 이상	66	54.5	45.5
운전 경력	5년 미만	150	59.3	40.7
	5-10년 미만	68	48.5	51.5
	10년 이상	338	53.6	46.4
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	96	54.2	45.8
	100-200만원 미만	277	56.3	43.7
	200-300만원 미만	140	52.9	47.1
	300-400만원 미만	36	41.7	58.3
	400만원 이상	7	85.7	14.3

다. 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식

- '20년 대리운전 민간단체 가입 의향이 있다고 응답한 대리운전자 556명을 대상으로 민간단체의 수행 역할에 대해 조사한 결과, 민간단체의 역할로 '요금, 수수료 등 표준약관 제정'이 75.5%로 가장 높았고, '쉽터마련, 셔틀제공 등 운전자 권익개선'(16.2%), '대리운전 교육'(5.4%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는 '요금, 수수료 등 표준약관 제정'이 78.4%로 가장 높았고, '쉽터마련, 셔틀제공 등 운전자 권익개선'(21.2%), '대리운전 교육'(10.3%)의 순으로 높았음
- '13년 및 '20년 실태조사 결과를 통해 대리운전자들이 현재 요금/수수료 등에 대한 불만이 높고 이를 해결하기 위한 표준약관 제정에 대한 요구가 높은 상황임을 확인 할 수 있었음

[그림 3-95] 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-201] 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 비교

구분		사례수	요금, 수수료 등 표준약관 제정	쉽터마련, 셔틀제공 등 운전자 권익개선	대리운전 교육	보험가입 유도	업계 이미지 제고를 위한 홍보	기타
'13년	응답자수(명)	416	326	88	43	18	13	
	비율(%)	100.0	78.4	21.2	10.3	4.3	3.1	-
'20년	응답자수(명)	556	420	90	30	5	5	6
	비율(%)	100.0	75.5	16.2	5.4	0.9	0.9	1.1

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-202] '20년 대리운전자의 대리운전 민간단체 수행 역할 인식 상세분석

(Base : 민간단체 설립 시 가입의향 있는 운전자, n=556, 단위 : %)

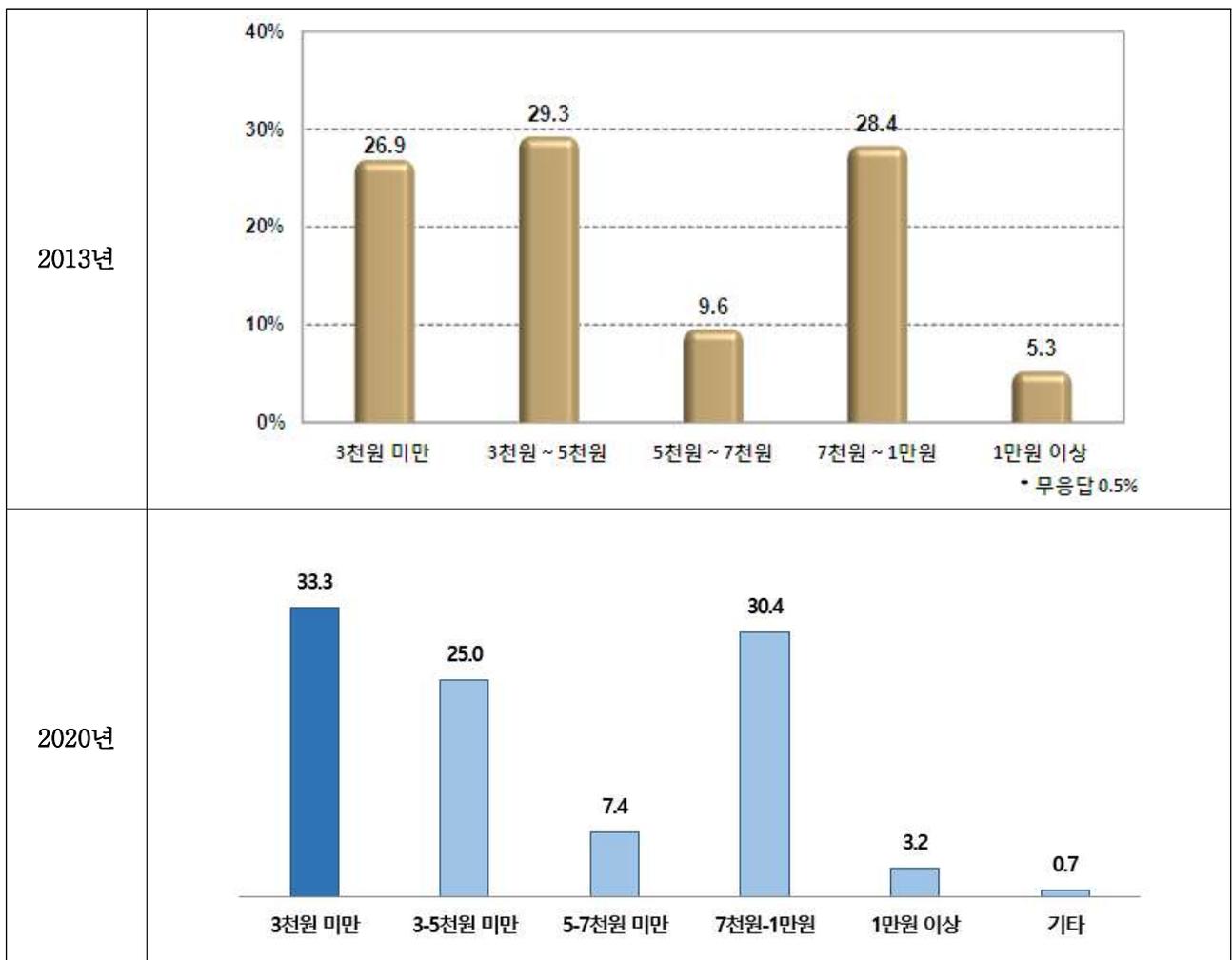
구분		사례수	요금, 수수료 등 표준약관 제정	쉽터마련, 셔틀제공 등 운전자 권익개선	대리운전 교육	보험가입 유도	업계 이미지 제고를 위한 홍보	기타
전 체		556	75.5	16.2	5.4	0.9	0.9	1.1
대리운전 의 경제활동	하고 있음	249	70.7	20.9	5.6	0.8	1.6	0.4
	하지 않음	307	79.5	12.4	5.2	1.0	0.3	1.6
주 영업지역	서울	81	79.0	12.3	4.9	1.2	1.2	1.2
	인천/경기	185	83.2	13.0	1.6	0.5	0.5	1.1
	부산/울산/경남	87	79.3	12.6	5.7	1.1	0.0	1.1
	대구/경북	64	68.8	26.6	1.6	1.6	1.6	0.0
	대전/세종/충청	56	58.9	25.0	12.5	0.0	0.0	3.6
	광주/전라	59	64.4	18.6	13.6	0.0	3.4	0.0
	강원/제주	24	75.0	12.5	8.3	4.2	0.0	0.0
성별	남자	539	76.6	15.4	5.2	0.9	0.9	0.9
	여자	17	41.2	41.2	11.8	0.0	0.0	5.9
연령대	20대	10	70.0	20.0	0.0	0.0	10.0	0.0
	30대	81	75.3	13.6	4.9	2.5	2.5	1.2
	40대	188	78.2	14.4	5.9	0.5	1.1	0.0
	50대	211	75.4	17.1	5.2	0.9	0.0	1.4
	60대 이상	66	69.7	21.2	6.1	0.0	0.0	3.0
운전 경력	5년 미만	150	74.0	14.7	6.7	2.7	0.7	1.3
	5-10년 미만	68	76.5	19.1	2.9	0.0	0.0	1.5
	10년 이상	338	76.0	16.3	5.3	0.3	1.2	0.9
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	96	72.9	18.8	3.1	0.0	3.1	2.1
	100-200만원 미만	277	72.9	17.3	6.9	1.4	0.7	0.7
	200-300만원 미만	140	80.0	15.0	2.9	0.7	0.0	1.4
	300-400만원 미만	36	80.6	8.3	11.1	0.0	0.0	0.0
	400만원 이상	7	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

라. 대리운전 민간단체 걱정 월간 회비

- '20년 대리운전 민간단체 가입 의향이 있다고 응답한 대리운전자 556명을 대상으로 민간단체 걱정 월간 회비를 조사한 결과, '3천원 미만'이 33.3%, '7천원-1만원'(30.4%)로 높았고, 다음으로 '3-5천원 미만'(25.0%) 등의 순으로 높았음
- '13년 대리운전 민간단체 가입 의향이 있다고 응답한 대리운전자 416명을 대상으로 민간단체 걱정 월간 회비를 조사한 결과, '3천원-5천원 미만'이 29.3%, '7천원-1만원'(28.4%)로 높았고, 다음으로 '3천원 미만'(26.9%) 등의 순으로 높았음

[그림 3-96] 대리운전 민간단체 걱정 월간 회비 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-203] 대리운전 민간단체 걱정 월간 회비 비교

구분		사례수	3천원 미만	3-5천원 미만	5-7천원 미만	7천원 -1만원	1만원 이상	기타/무응답
'13년	응답자수(명)	416	112	122	40	118	22	2
	비율(%)	100.0	26.9	29.3	9.6	28.4	5.3	0.5
'20년	응답자수(명)	556	185	139	41	169	18	4
	비율(%)	100.0	33.3	25.0	7.4	30.4	3.2	0.7

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-204] '20년 대리운전 민간단체 걱정 월간 회비 상세분석

(Base : 민간단체 설립 시 가입의향 있는 운전자, n=556, 단위 : %)

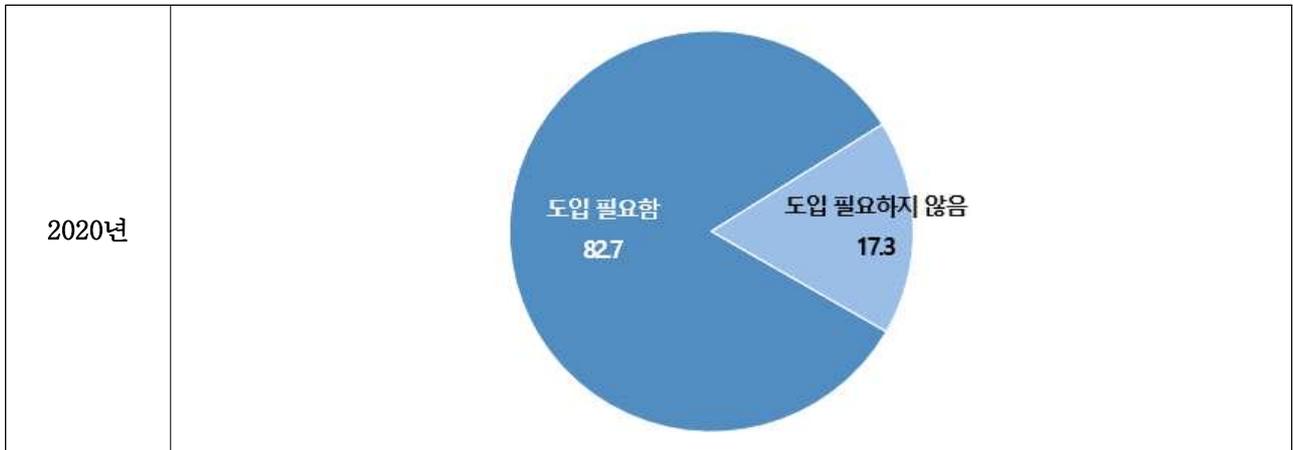
구분		사례수	3천원 미만	3-5천원 미만	5-7천원 미만	7천원 -1만원	1만원 이상	기타
전 체		556	33.3	25.0	7.4	30.4	3.2	0.7
대리운전 외 경제활동	하고 있음	249	32.9	26.9	8.0	27.7	3.6	0.8
	하지 않음	307	33.6	23.5	6.8	32.6	2.9	0.7
주 영업지역	서울	81	43.2	21.0	4.9	29.6	0.0	1.2
	인천/경기	185	29.2	29.2	8.1	29.7	3.2	0.5
	부산/울산/경남	87	27.6	28.7	6.9	32.2	3.4	1.1
	대구/경북	64	39.1	21.9	10.9	25.0	3.1	0.0
	대전/세종/충청	56	25.0	21.4	7.1	37.5	7.1	1.8
	광주/전라	59	42.4	11.9	8.5	32.2	5.1	0.0
	강원/제주	24	33.3	41.7	0.0	25.0	0.0	0.0
성별	남자	539	33.0	25.0	7.6	30.4	3.3	0.6
	여자	17	41.2	23.5	0.0	29.4	0.0	5.9
연령대	20대	10	50.0	20.0	0.0	30.0	0.0	0.0
	30대	81	43.2	21.0	4.9	24.7	6.2	0.0
	40대	188	30.9	26.1	6.9	33.0	3.2	0.0
	50대	211	32.7	27.5	10.0	25.6	2.8	1.4
	60대 이상	66	27.3	19.7	4.5	45.5	1.5	1.5
운전 경력	5년 미만	150	42.7	25.3	6.7	22.0	2.7	0.7
	5-10년 미만	68	30.9	22.1	8.8	33.8	2.9	1.5
	10년 이상	338	29.6	25.4	7.4	33.4	3.6	0.6
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	96	41.7	21.9	7.3	25.0	4.2	0.0
	100-200만원 미만	277	32.1	24.2	8.7	31.0	2.9	1.1
	200-300만원 미만	140	32.1	28.6	6.4	27.9	4.3	0.7
	300-400만원 미만	36	25.0	25.0	2.8	47.2	0.0	0.0
	400만원 이상	7	28.6	28.6	0.0	42.9	0.0	0.0

### 3.6 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식

- '20년 대리운전자를 대상으로 대리운전자 자격제도 도입 필요성을 조사한 결과, 자격제도 도입이 필요하다는 응답자가 82.7%, 자격제도 도입이 필요하지 않다는 응답자가 17.3%로 조사됨
- 대리운전 외 경제활동 유무에 따른 분석 결과, 대리운전자 자격제도 도입 필요성 요구는 경제활동 유무와 상관없이 80% 이상으로 조사됨
- 상세분석 결과, 주 영업지역이 광주/전라지역인 경우, 성별이 여성인 경우 자격제도 도입이 필요하다고 판단하는 운전자가 많은 것으로 분석됨

[그림 3-97] '20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식

(단위 : %)



[표 3-205] '20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식

구분		사례수	자격제도 도입 필요함	자격제도 도입 필요하지 않음
'20년	응답자수(명)	700	579	121
	비율(%)	100.0	82.7	17.3

[표 3-206] '20년 대리운전자의 자격제도 도입 필요성 인식 상세분석

(Base : 전체, n=700, 단위 : %)

구분		사례수	자격제도 도입 필요함	자격제도 도입 필요하지 않음
전 체		700	82.7	17.3
대리운전 외 경제활동	하고 있음	333	81.4	18.6
	하지 않음	367	83.9	16.1
주 영업지역	서울	99	80.8	19.2
	인천/경기	226	83.2	16.8
	부산/울산/경남	113	83.2	16.8
	대구/경북	79	81.0	19.0
	대전/세종/충청	82	76.8	23.2
	광주/전라	74	90.5	9.5
	강원/제주	27	85.2	14.8
성별	남자	678	82.4	17.6
	여자	22	90.9	9.1
연령대	20대	13	76.9	23.1
	30대	114	83.3	16.7
	40대	246	82.1	17.9
	50대	251	83.7	16.3
	60대 이상	76	81.6	18.4
운전 경력	5년 미만	180	82.2	17.8
	5-10년 미만	89	79.8	20.2
	10년 이상	431	83.5	16.5
월평균 대리운전 수입	100만원 미만	132	78.0	22.0
	100-200만원 미만	342	84.5	15.5
	200-300만원 미만	170	82.9	17.1
	300-400만원 미만	43	88.4	11.6
	400만원 이상	13	61.5	38.5

### 3.7 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

- '20년 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항이나 의견을 조사한 결과, '수수료 인하/합리화 등 개선 필요'가 17.8%로 가장 많았고, 다음으로 '업체의 불공정행위/업체의 횡포'(12.5%), '요금 표준화/현실화 등 요금제 개선 필요'(10.9%) 등의 순으로 많았음
- '13년 실태조사 결과, '요금의 현실화/요금이 너무 낮다'에 대한 의견이 15.6%로 가장 많았고, '수수료 인하'(13.6%), '업체의 불공정행위/업체의 횡포'(6.9%)의 순으로 많았음

[표 3-207] '13년 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

(Base : 전체, n=95, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2013년	
	응답자수(명)	비율(%)
요금의 현실화/요금이 너무 낮다	109	15.6
수수료 인하	95	13.6
업체의 불공정행위/업체의 횡포	48	6.9
법적인 보호가 필요/법제화	37	5.3
대리기사 권익보호	29	4.1
표준요금체계 마련	26	3.7
부당한 과태료/패널티가 없어야 한다	21	3.0
보험료가 비싸다	21	3.0
업체 난립 규제 설립기준을 마련	17명	2.4
업체간의 과다가격경쟁이 없어야 한다	14명	2.0

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) '13년 상위 10개 의견

[표 3-208] '20년 대리운전자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

(Base : 전체, n=700, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2020년	
	응답자수(명)	비율(%)
수수료 인하/합리화 등 개선 필요	159	17.8
업체의 불공정행위/업체의 횡포	111	12.5
요금제 개선 필요 (요금 표준화/현실화 등)	97	10.9
운전자 처우 개선 (목적지 구체화, 고객 횡포 방지 등)	76	8.5
보험료 인하/현실화/투명화 등 개선 필요	44	4.9
운전자 검증(자격증 등) 필요	36	4
복귀 방법 개선 (셔틀 운행/심야버스 확대)	31	3.5
법적 보호 필요/법제화 필요	29	3.3
숙제(목표 콜) 폐지	21	2.4
보험 개선 필요 (보장성 강화, 보장내용 공개 등)	19	2.1

주1) '20년 상위 10개 의견

## 제4절 대리운전 이용자 조사결과

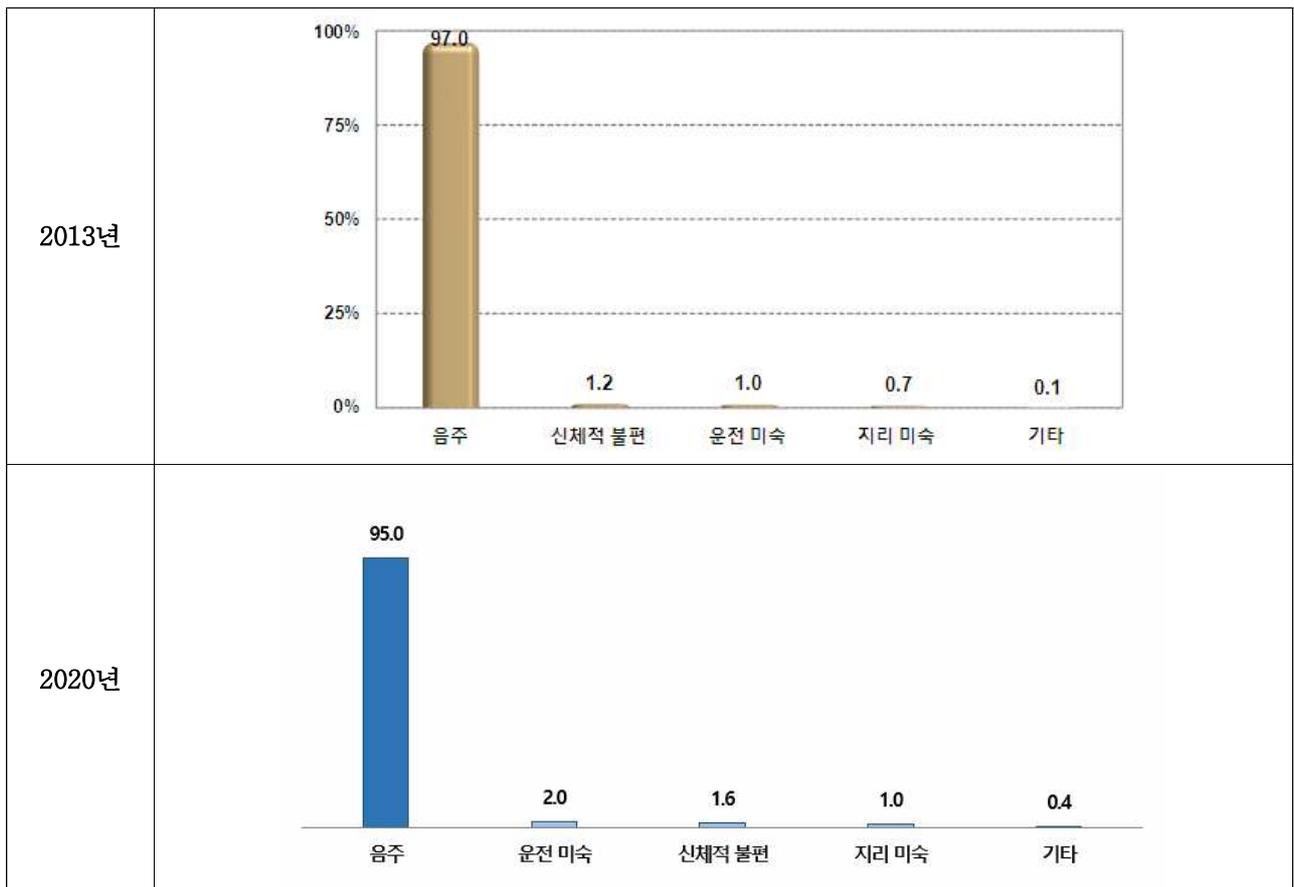
### 1. 대리운전 이용실태

#### 1.1 대리운전 서비스 이용 이유

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스를 이용하는 주된 이유를 조사한 결과, '음주'때문이라는 응답이 95.0%로 가장 높았으며, 다음으로 '운전 미숙'(2.0%), '신체적 불편'(1.6%)의 순서로 조사됨
- '13년 조사에서는 이용자의 97.0%가 '음주'를 대리운전 이용 이유로 응답하였고, '신체적 불편'과 '운전미숙'은 각각 1.2%와 1.0%를 차지함
- '13년과 '20년의 결과를 비교한 결과, 대리운전 서비스를 이용하는 이유는 대부분 음주를 차지하였으나, 최근에는 음주 외의 다른 이유로 대리운전 서비스를 이용하는 비율이 높아진 것을 확인할 수 있었음

[그림 3-98] 대리운전 서비스 이용 이유 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-209] 대리운전 서비스 이용 이유 비교

구분		사례수	음주	운전 미숙	신체적 불편	지리 미숙	기타
'13년	응답자수(명)	1,000	970	10	12	7	1
	비율(%)	100.0	97.0	1.0	1.2	0.7	0.1
'20년	응답자수(명)	500	475	10	8	5	2
	비율(%)	100.0	95.0	2.0	1.6	1.0	0.4

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-210] '20년 대리운전 서비스 이용 이유 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

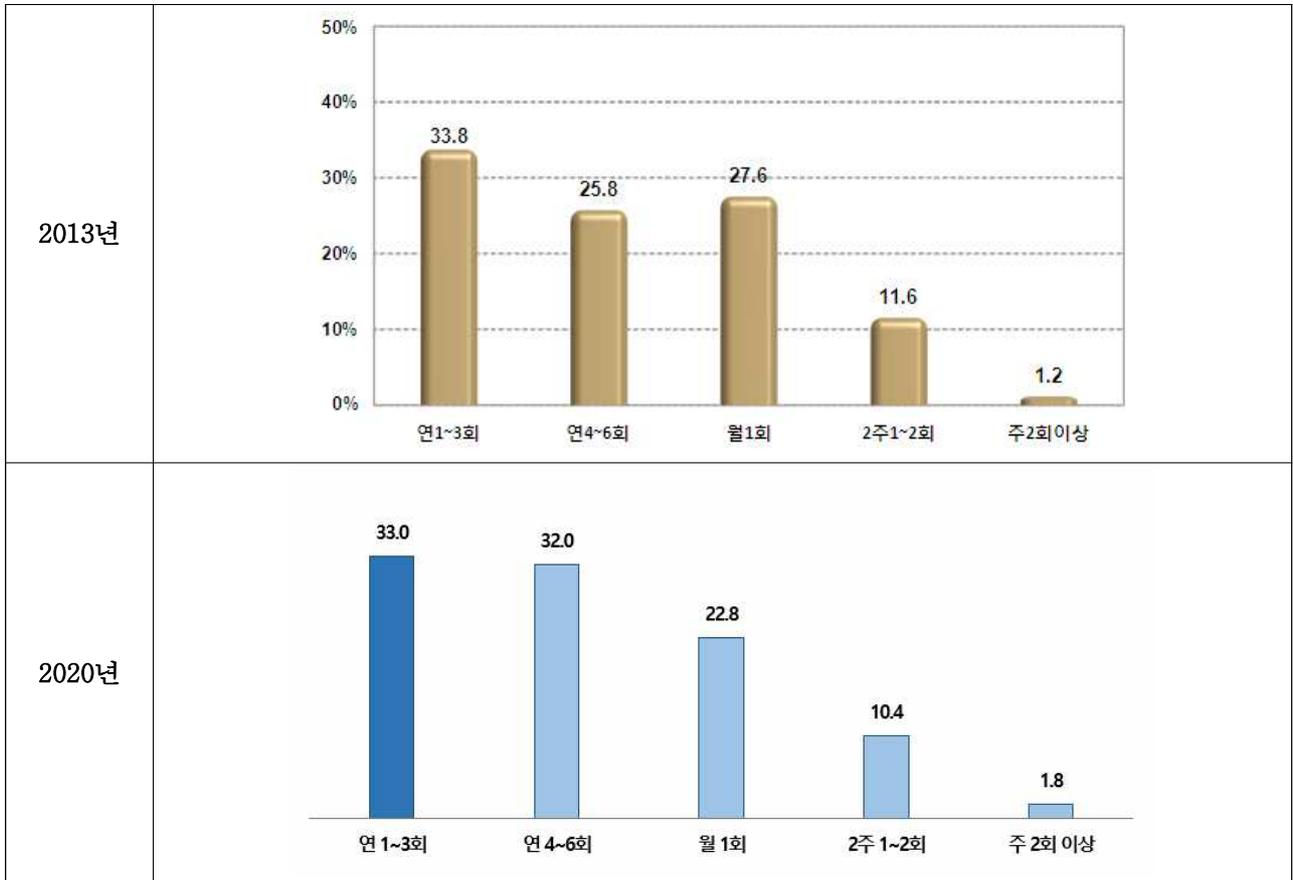
구분		사례수	음주	운전 미숙	신체적 불편	지리 미숙	기타
<b>전 체</b>		<b>500</b>	<b>95.0</b>	<b>2.0</b>	<b>1.6</b>	<b>1.0</b>	<b>0.4</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	96.4	0.6	0.6	2.4	0.0
	연 4~6회	160	95.0	1.9	1.9	0.0	1.3
	월 1회	114	92.1	5.3	1.8	0.9	0.0
	2주 1~2회	52	96.2	0.0	3.8	0.0	0.0
	주 2회 이상	9	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남자	294	97.3	0.3	0.3	1.7	0.3
	여자	206	91.7	4.4	3.4	0.0	0.5
연령대	20대	52	96.2	1.9	1.9	0.0	0.0
	30대	111	97.3	0.9	1.8	0.0	0.0
	40대	107	96.3	2.8	0.9	0.0	0.0
	50대	157	94.9	1.9	1.9	1.3	0.0
	60대 이상	73	89.0	2.7	1.4	4.1	2.7
거주지	서울	70	94.3	1.4	4.3	0.0	0.0
	인천/경기	159	93.7	1.9	1.3	2.5	0.6
	부산/울산/경남	80	95.0	3.8	1.3	0.0	0.0
	대구/경북	56	98.2	0.0	1.8	0.0	0.0
	대전/세종/충청	59	96.6	3.4	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	52	94.2	1.9	0.0	1.9	1.9
	강원/제주	24	95.8	0.0	4.2	0.0	0.0
최종 학력	중졸 이하	4	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	고졸	83	96.4	1.2	0.0	1.2	1.2
	대졸	362	95.0	2.2	1.9	0.6	0.3
	대학원졸 이상	51	94.1	2.0	0.0	3.9	0.0
직업	화이트칼라	308	97.1	1.3	0.6	1.0	0.0
	블루칼라	93	93.5	1.1	3.2	1.1	1.1
	자영업	45	88.9	2.2	6.7	2.2	0.0
	주부	34	85.3	11.8	0.0	0.0	2.9
	학생	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	농림어업	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	무직/기타	12	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	100-200만원 미만	14	92.9	0.0	0.0	7.1	0.0
	200-300만원 미만	65	95.4	1.5	3.1	0.0	0.0
	300-400만원 미만	102	94.1	3.9	1.0	1.0	0.0
	400-500만원 미만	108	93.5	1.9	1.9	0.9	1.9
	500-600만원 미만	75	93.3	1.3	4.0	1.3	0.0
	600-700만원 미만	53	98.1	0.0	0.0	1.9	0.0
	700만원 이상	77	97.4	2.6	0.0	0.0	0.0

## 1.2 대리운전 서비스 평균 이용 횟수

- '20년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 평균 이용 횟수를 조사한 결과, '연 1-3회'가 33.0%로 가장 높았고, '연 4-6회'(32.0%), '월 1회'(22.8%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, 대리운전 이용자의 평균 이용 횟수는 '연1-3회'가 33.8%로 가장 높았고, '연4-6회'(25.8%), '월1회'(27.6%)의 순으로 높았음

[그림 3-99] 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-211] 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 비교

구분		사례수	연 1~3회	연 4~6회	월 1회	2주 1~2회	주 2회 이상
'13년	응답자수(명)	1,000	338	258	276	116	12
	비율(%)	100.0	33.8	25.8	27.6	11.6	1.2
'20년	응답자수(명)	500	165	160	114	52	9
	비율(%)	100.0	33.0	32.0	22.8	10.4	1.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-212] '20년 대리운전 서비스 평균 이용 횟수 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

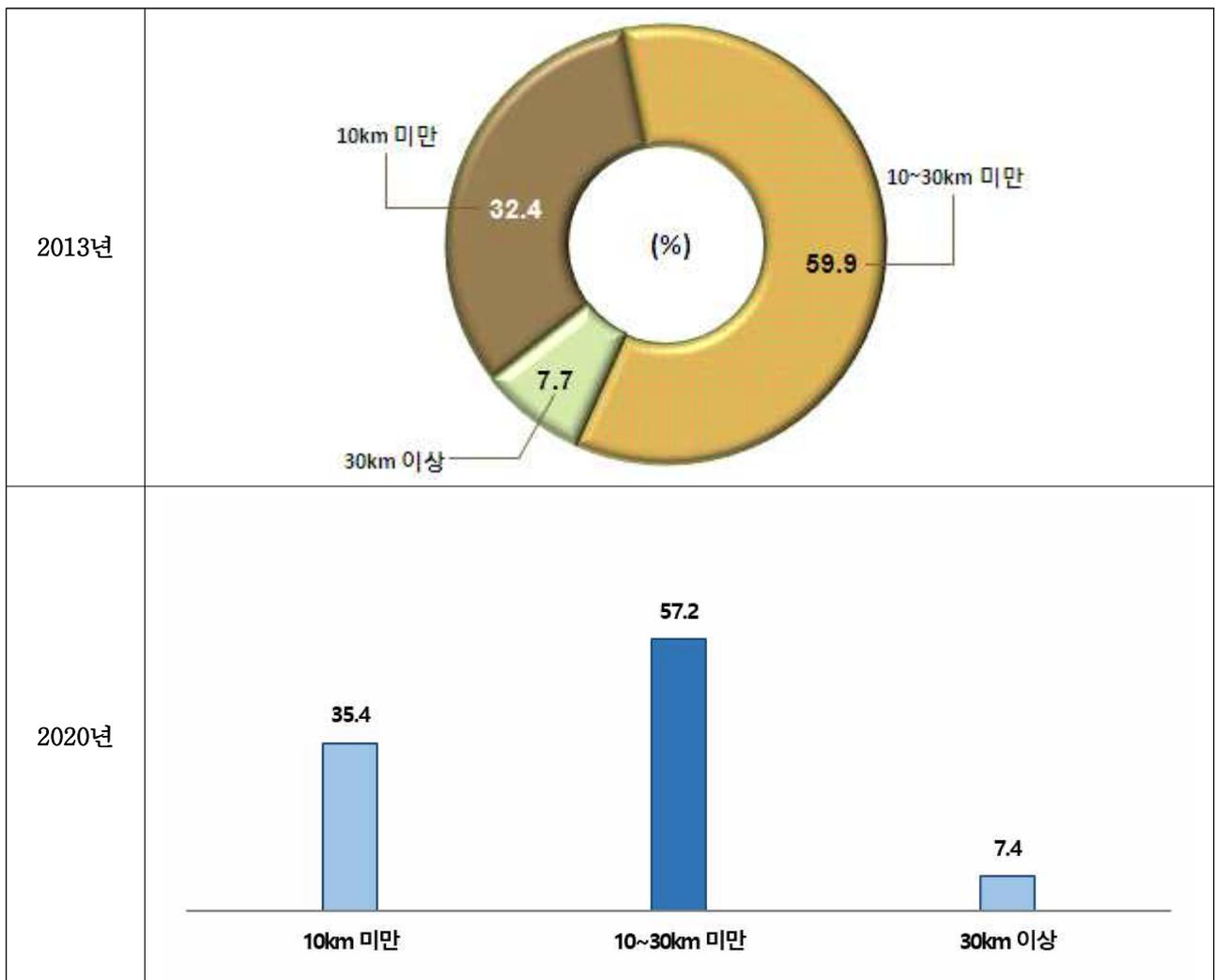
구분		사례수	연 1~3회	연 4~6회	월 1회	2주 1~2회	주 2회 이상
전 체		500	33.0	32.0	22.8	10.4	1.8
법제화 필요여부	시장자율	39	33.3	28.2	28.2	10.3	0.0
	시장자율+민간단체	116	27.6	31.0	26.7	13.8	0.9
	시장자율+민간단체+정부	237	35.4	32.5	21.5	9.7	0.8
	법제정시급	108	33.3	33.3	19.4	8.3	5.6
성별	남자	294	33.7	34.7	19.7	10.5	1.4
	여자	206	32.0	28.2	27.2	10.2	2.4
연령대	20대	52	34.6	38.5	23.1	3.8	0.0
	30대	111	27.0	35.1	20.7	14.4	2.7
	40대	107	29.9	25.2	29.0	12.1	3.7
	50대	157	35.0	30.6	22.9	10.2	1.3
	60대 이상	73	41.1	35.6	16.4	6.8	0.0
거주지	서울	70	18.6	28.6	27.1	22.9	2.9
	인천/경기	159	37.1	35.2	20.8	6.3	0.6
	부산/울산/경남	80	30.0	42.5	16.3	7.5	3.8
	대구/경북	56	35.7	19.6	30.4	10.7	3.6
	대전/세종/충청	59	37.3	37.3	18.6	6.8	0.0
	광주/전라	52	38.5	21.2	25.0	13.5	1.9
	강원/제주	24	29.2	25.0	33.3	12.5	0.0
최종 학력	중졸 이하	4	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
	고졸	83	37.3	25.3	24.1	9.6	3.6
	대졸	362	31.2	33.7	22.7	11.0	1.4
	대학원졸 이상	51	41.2	29.4	19.6	7.8	2.0
직업	화이트칼라	308	30.8	34.1	21.4	11.4	2.3
	블루칼라	93	30.1	36.6	24.7	6.5	2.2
	자영업	45	37.8	28.9	15.6	17.8	0.0
	주부	34	47.1	11.8	35.3	5.9	0.0
	학생	4	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	농림어업	4	50.0	0.0	25.0	25.0	0.0
	무직/기타	12	41.7	33.3	25.0	0.0	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	33.3	16.7	50.0	0.0	0.0
	100-200만원 미만	14	42.9	21.4	21.4	7.1	7.1
	200-300만원 미만	65	33.8	36.9	21.5	7.7	0.0
	300-400만원 미만	102	36.3	32.4	24.5	4.9	2.0
	400-500만원 미만	108	29.6	27.8	27.8	12.0	2.8
	500-600만원 미만	75	30.7	36.0	18.7	13.3	1.3
	600-700만원 미만	53	37.7	34.0	13.2	11.3	3.8
	700만원 이상	77	29.9	31.2	23.4	15.6	0.0

### 1.3 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리

- '20년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 이용 시 평균 이동거리를 조사한 결과, 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리는 '10-30km 미만'이 57.2%로 가장 높았고, '10km 미만'(35.4%), '30km 이상'(7.4%) 순으로 높았음
- '13년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 이용 시 평균 이동거리를 조사한 결과, 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리는 '10-30km 미만'이 59.9%로 가장 높았고, '10km 미만'(32.4%), '30km 이상'(7.7%) 순으로 높았음

[그림 3-100] 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-213] 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 비교

구분		사례수	10km 미만	10~30km 미만	30km 이상
'13년	응답자수(명)	1,000	324	599	77
	비율(%)	100.0	32.4	59.9	7.7
'20년	응답자수(명)	500	177	286	37
	비율(%)	100.0	35.4	57.2	7.4

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-214] '20년 대리운전 서비스 이용 시 1회 평균 이동거리 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

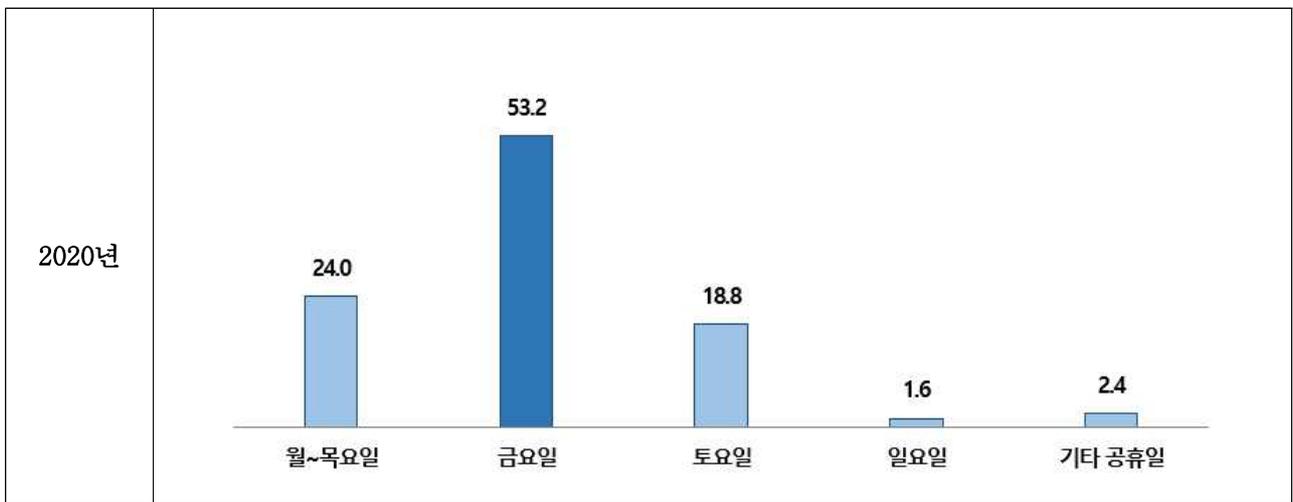
구분		사례수	10km 미만	10~30km 미만	30km 이상
전 체		500	35.4	57.2	7.4
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	43.0	51.5	5.5
	연 4~6회	160	29.4	61.9	8.8
	월 1회	114	31.6	59.6	8.8
	2주 1~2회	52	36.5	55.8	7.7
	주 2회 이상	9	44.4	55.6	0.0
성별	남자	294	34.7	58.5	6.8
	여자	206	36.4	55.3	8.3
연령대	20대	52	53.8	38.5	7.7
	30대	111	27.9	65.8	6.3
	40대	107	25.2	61.7	13.1
	50대	157	41.4	52.9	5.7
	60대 이상	73	35.6	60.3	4.1
거주지	서울	70	21.4	70.0	8.6
	인천/경기	159	22.6	67.3	10.1
	부산/울산/경남	80	43.8	48.8	7.5
	대구/경북	56	46.4	51.8	1.8
	대전/세종/충청	59	45.8	45.8	8.5
	광주/전라	52	48.1	50.0	1.9
최종 학력	강원/제주	24	54.2	37.5	8.3
	중졸 이하	4	25.0	75.0	0.0
	고졸	83	44.6	49.4	6.0
	대졸	362	34.8	57.7	7.5
	대학원졸 이상	51	25.5	64.7	9.8
직업	화이트칼라	308	32.5	59.7	7.8
	블루칼라	93	36.6	54.8	8.6
	자영업	45	44.4	53.3	2.2
	주부	34	35.3	55.9	8.8
	학생	4	100.0	0.0	0.0
	농림어업	4	25.0	75.0	0.0
	무직/기타	12	50.0	41.7	8.3
월평균 가구소득	100만원 미만	6	66.7	33.3	0.0
	100~200만원 미만	14	50.0	50.0	0.0
	200~300만원 미만	65	36.9	53.8	9.2
	300~400만원 미만	102	41.2	52.0	6.9
	400~500만원 미만	108	33.3	57.4	9.3
	500~600만원 미만	75	33.3	61.3	5.3
	600~700만원 미만	53	24.5	69.8	5.7
	700만원 이상	77	33.8	57.1	9.1

### 1.4 대리운전 서비스 주 이용 요일

- '20년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 주 이용 요일을 조사한 결과, '금요일'이 53.2%로 가장 높았고, '월~목요일'(24.0%), '토요일'(18.8%)의 순으로 높았음
- 이는 일주일동안의 대리운전 서비스 수요의 절반이 금요일 하루에 집중하여 발생하는 것으로, 대리운전자에 대한 수요가 제일 높은 금요일에는 대리운전자가 부족하고, 그 외 요일에는 운전자의 서비스 공급 대비 이용자가 부족한 현상이 발생하는 원인이 됨

[그림 3-101] '20년 대리운전 서비스 주 이용 요일

(단위 : %)



[표 3-215] '20년 대리운전 서비스 주 이용 요일

구분		사례수	월~목요일	금요일	토요일	일요일	기타 공휴일
'20년	응답자수(명)	500	120	266	94	8	12
	비율(%)	100.0	24.0	53.2	18.8	1.6	2.4

[표 3-216] '20년 대리운전 서비스 주 이용 요일 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

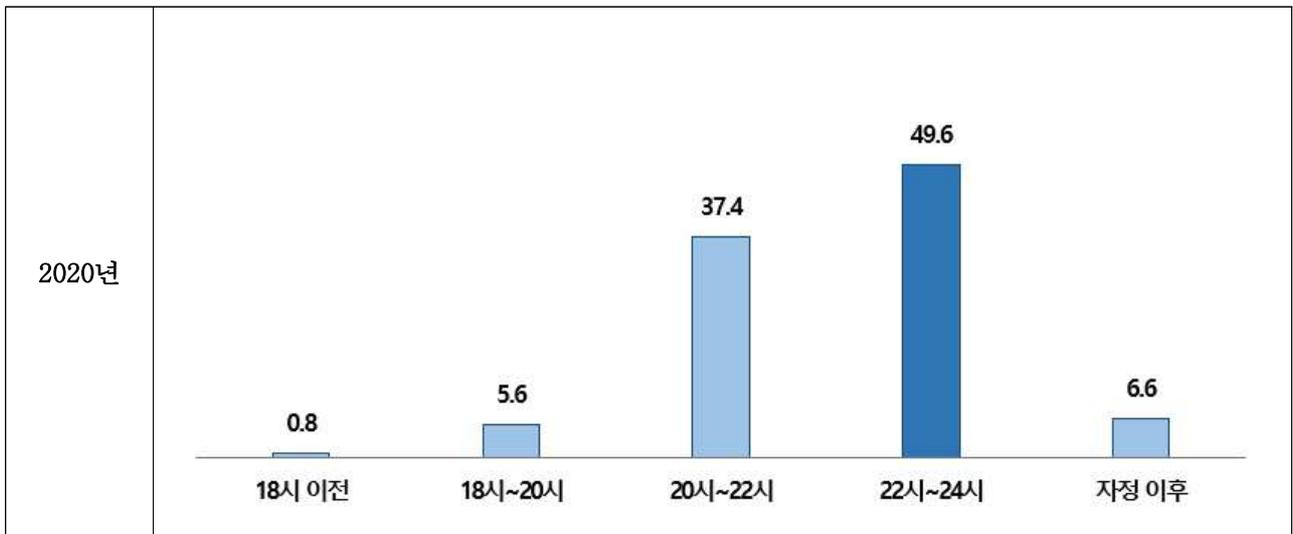
구분		사례수	월~목요일	금요일	토요일	일요일	기타 공휴일
전 체		500	24.0	53.2	18.8	1.6	2.4
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	20.6	47.3	24.8	3.0	4.2
	연 4~6회	160	21.3	58.8	16.9	0.6	2.5
	월 1회	114	27.2	58.8	12.3	0.9	0.9
	2주 1~2회	52	34.6	42.3	21.2	1.9	0.0
	주 2회 이상	9	33.3	55.6	11.1	0.0	0.0
성별	남자	294	28.2	49.0	18.0	2.0	2.7
	여자	206	18.0	59.2	19.9	1.0	1.9
연령대	20대	52	15.4	48.1	26.9	5.8	3.8
	30대	111	17.1	62.2	16.2	1.8	2.7
	40대	107	30.8	50.5	18.7	0.0	0.0
	50대	157	26.1	50.3	19.7	1.3	2.5
	60대 이상	73	26.0	53.4	15.1	1.4	4.1
거주지	서울	70	18.6	67.1	14.3	0.0	0.0
	인천/경기	159	13.8	59.7	22.6	1.9	1.9
	부산/울산/경남	80	25.0	47.5	22.5	1.3	3.8
	대구/경북	56	28.6	57.1	12.5	0.0	1.8
	대전/세종/충청	59	44.1	35.6	15.3	3.4	1.7
	광주/전라	52	36.5	38.5	15.4	3.8	5.8
최종 학력	강원/제주	24	16.7	54.2	25.0	0.0	4.2
	중졸 이하	4	0.0	50.0	25.0	0.0	25.0
	고졸	83	20.5	42.2	30.1	3.6	3.6
	대졸	362	24.9	54.1	17.4	1.4	2.2
직업	대학원졸 이상	51	25.5	64.7	9.8	0.0	0.0
	화이트칼라	308	23.7	55.8	17.5	0.3	2.6
	블루칼라	93	22.6	51.6	17.2	5.4	3.2
	자영업	45	28.9	44.4	24.4	2.2	0.0
	주부	34	23.5	47.1	26.5	0.0	2.9
	학생	4	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	농림어업	4	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0
월평균 가구소득	무직/기타	12	33.3	33.3	25.0	8.3	0.0
	100만원 미만	6	33.3	50.0	0.0	16.7	0.0
	100~200만원 미만	14	21.4	42.9	21.4	7.1	7.1
	200~300만원 미만	65	26.2	47.7	23.1	0.0	3.1
	300~400만원 미만	102	14.7	57.8	20.6	2.9	3.9
	400~500만원 미만	108	22.2	51.9	22.2	1.9	1.9
	500~600만원 미만	75	32.0	50.7	14.7	0.0	2.7
	600~700만원 미만	53	28.3	52.8	17.0	0.0	1.9
700만원 이상	77	26.0	58.4	14.3	1.3	0.0	

### 1.5 대리운전 서비스 주 이용 시간대

- '20년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 주 이용 시간대 조사 결과, '22-24시'가 49.6%로 가장 높았고, '20시~22시'(37.4%), '자정 이후'(6.6%) 등의 순으로 높았음
- 이는 하루동안의 대리운전 서비스 수요의 절반이 22-24시에 집중하여 발생하는 것으로, 대리운전자에 대한 수요가 제일 22-24시에는 대리운전자가 부족하고, 그 외 시간에는 운전자의 서비스 공급 대비 이용자가 부족한 현상이 발생하는 원인이 됨
- 특히 운전자는 대리운전 이용도가 높은 특정 시간에 가능한 많은 콜을 수행하여야 높은 수익을 올릴 수 있기 때문에, 대리운전 이용자의 특정 요일/시간대 편중 현상은 대리운전자가 과속/난폭운전 등을 하게 되는 원인이 됨

[그림 3-102] 대리운전자 주된 이직 이유 비교

(단위 : %)



[표 3-217] 소속 대리운전자 이직 횟수 인식 비교

구분		사례수	18시 이전	18시~20시	20시~22시	22시~24시	자정 이후
'20년	응답자수(명)	500	4	28	187	248	33
	비율(%)	100.0	0.8	5.6	37.4	49.6	6.6

[표 3-218] '20년 대리운전 서비스 주 이용 시간대 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

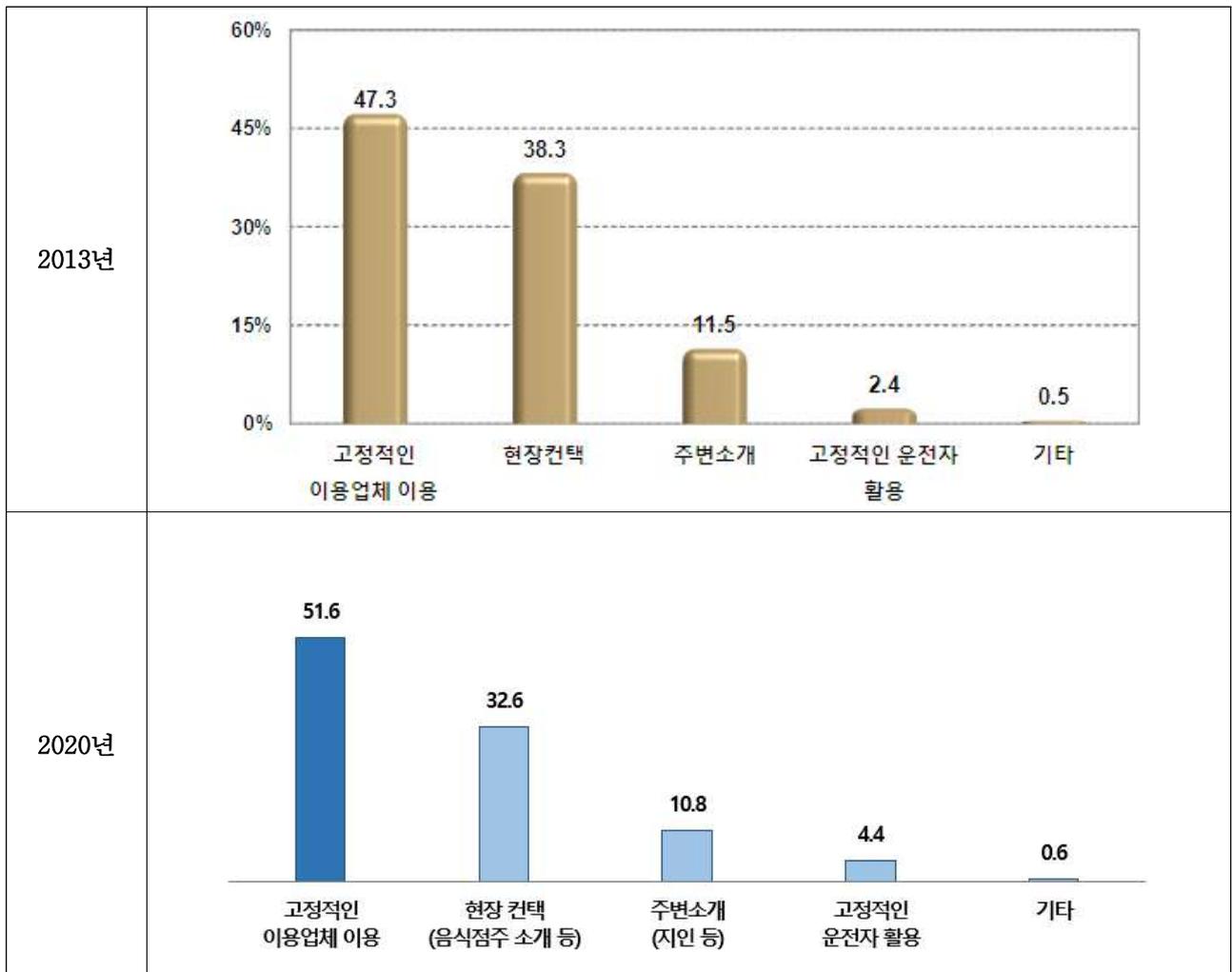
구분		사례수	18시 이전	18시~20시	20시~22시	22시~24시	자정 이후
전 체		500	0.8	5.6	37.4	49.6	6.6
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	0.6	3.6	40.0	50.9	4.8
	연 4~6회	160	0.6	6.9	38.1	46.9	7.5
	월 1회	114	0.9	4.4	36.0	52.6	6.1
	2주 1~2회	52	1.9	9.6	32.7	44.2	11.5
	주 2회 이상	9	0.0	11.1	22.2	66.7	0.0
성별	남자	294	0.3	5.1	38.1	49.0	7.5
	여자	206	1.5	6.3	36.4	50.5	5.3
연령대	20대	52	3.8	11.5	32.7	42.3	9.6
	30대	111	0.9	2.7	32.4	51.4	12.6
	40대	107	0.0	7.5	30.8	54.2	7.5
	50대	157	0.0	4.5	43.3	49.0	3.2
	60대 이상	73	1.4	5.5	45.2	46.6	1.4
거주지	서울	70	2.9	5.7	32.9	45.7	12.9
	인천/경기	159	0.6	3.1	32.1	59.1	5.0
	부산/울산/경남	80	0.0	11.3	36.3	43.8	8.8
	대구/경북	56	0.0	7.1	39.3	51.8	1.8
	대전/세종/충청	59	1.7	5.1	37.3	47.5	8.5
	광주/전라	52	0.0	5.8	46.2	42.3	5.8
	강원/제주	24	0.0	0.0	66.7	33.3	0.0
최종 학력	중졸 이하	4	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0
	고졸	83	0.0	4.8	48.2	39.8	7.2
	대졸	362	1.1	5.0	35.4	51.9	6.6
	대학원졸 이상	51	0.0	11.8	37.3	45.1	5.9
직업	화이트칼라	308	1.0	4.9	36.7	51.0	6.5
	블루칼라	93	1.1	8.6	35.5	47.3	7.5
	자영업	45	0.0	4.4	42.2	48.9	4.4
	주부	34	0.0	5.9	41.2	50.0	2.9
	학생	4	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0
	농림어업	4	0.0	0.0	50.0	25.0	25.0
	무직/기타	12	0.0	8.3	33.3	41.7	16.7
월평균 가구소득	100만원 미만	6	0.0	0.0	50.0	33.3	16.7
	100~200만원 미만	14	0.0	0.0	50.0	42.9	7.1
	200~300만원 미만	65	1.5	9.2	40.0	41.5	7.7
	300~400만원 미만	102	0.0	6.9	38.2	47.1	7.8
	400~500만원 미만	108	1.9	3.7	28.7	59.3	6.5
	500~600만원 미만	75	0.0	6.7	34.7	50.7	8.0
	600~700만원 미만	53	1.9	5.7	47.2	45.3	0.0
	700만원 이상	77	0.0	3.9	39.0	50.6	6.5

### 1.6 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법

- '20년 대리운전 이용자가 대리운전 운전자 및 업체를 선택하는 방법을 조사한 결과, '고정적인 이용업체 이용'이 51.6%로 가장 높았고, '현장컨택'(32.6%), '주변소개'(10.8%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '고정적인 이용업체 이용'이 47.3%, '현장컨택'(38.3%), '주변소개'(11.5%)의 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 모두에서 이용자는 주로 고정적인 업체를 이용하거나 음식점주의 소개 등을 통한 현장컨택 방식으로 대리운전자 및 업체를 선택하는 것으로 조사됨

[그림 3-103] 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-219] 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 비교

구분		사례수	고정적인 이용업체 이용	현장 킨택 (음식점주 소개 등)	주변소개 (지인 등)	고정적인 운전자 활용	기타
'13년	응답자수(명)	1,000	473	383	115	24	5
	비율(%)	100.0	47.3	38.3	11.5	2.4	0.5
'20년	응답자수(명)	500	258	163	54	22	3
	비율(%)	100.0	51.6	32.6	10.8	4.4	0.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-220] '20년 대리운전 운전자 및 업체 선택 방법 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

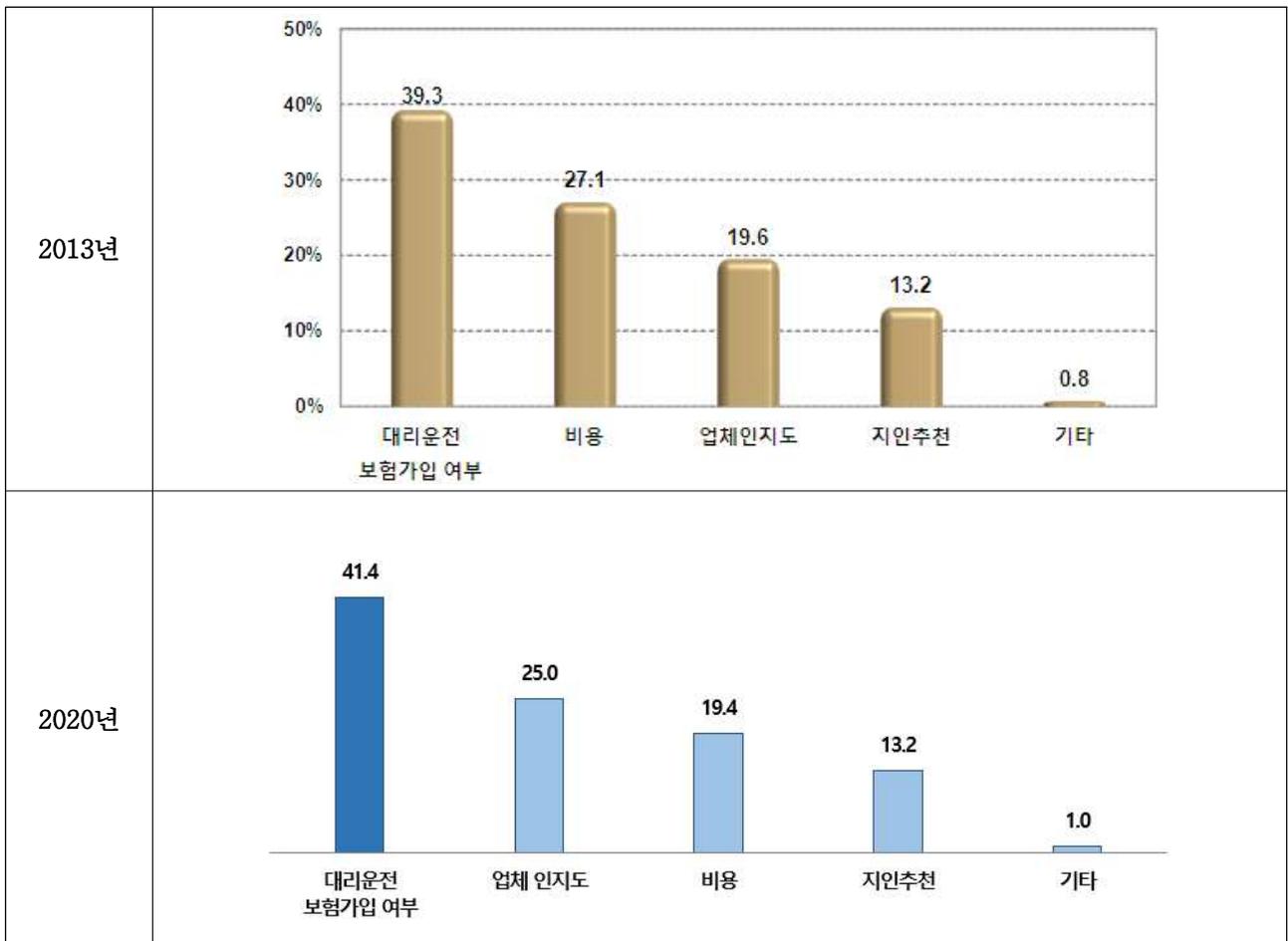
구분		사례수	고정적인 이용업체 이용	현장 킨택 (음식점주 소개 등)	주변소개 (지인 등)	고정적인 운전자 활용	기타
<b>전 체</b>		<b>500</b>	<b>51.6</b>	<b>32.6</b>	<b>10.8</b>	<b>4.4</b>	<b>0.6</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	40.6	44.2	12.1	2.4	0.6
	연 4~6회	160	56.3	29.4	8.8	5.0	0.6
	월 1회	114	53.5	25.4	14.0	7.0	0.0
	2주 1~2회	52	63.5	23.1	7.7	3.8	1.9
	주 2회 이상	9	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0
성별	남자	294	50.3	38.8	7.1	3.1	0.7
	여자	206	53.4	23.8	16.0	6.3	0.5
연령대	20대	52	46.2	21.2	15.4	15.4	1.9
	30대	111	59.5	22.5	15.3	2.7	0.0
	40대	107	70.1	18.7	5.6	4.7	0.9
	50대	157	40.8	46.5	10.2	1.9	0.6
	60대 이상	73	39.7	46.6	9.6	4.1	0.0
거주지	서울	70	54.3	17.1	18.6	10.0	0.0
	인천/경기	159	50.3	35.8	10.1	3.1	0.6
	부산/울산/경남	80	62.5	20.0	11.3	5.0	1.3
	대구/경북	56	51.8	41.1	5.4	0.0	1.8
	대전/세종/충청	59	49.2	40.7	3.4	6.8	0.0
	광주/전라	52	34.6	44.2	17.3	3.8	0.0
최종 학력	강원/제주	24	58.3	33.3	8.3	0.0	0.0
	중졸 이하	4	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	고졸	83	42.2	48.2	7.2	2.4	0.0
	대졸	362	54.4	29.0	11.0	4.7	0.8
직업	대학원졸 이상	51	47.1	35.3	11.8	5.9	0.0
	화이트칼라	308	53.6	32.8	8.8	4.2	0.6
	블루칼라	93	52.7	28.0	15.1	4.3	0.0
	자영업	45	42.2	44.4	11.1	2.2	0.0
	주부	34	35.3	35.3	17.6	8.8	2.9
	학생	4	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0
	농림어업	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
월평균 가구소득	무직/기타	12	66.7	16.7	8.3	8.3	0.0
	100만원 미만	6	50.0	16.7	16.7	16.7	0.0
	100~200만원 미만	14	64.3	28.6	7.1	0.0	0.0
	200~300만원 미만	65	50.8	32.3	12.3	3.1	1.5
	300~400만원 미만	102	44.1	32.4	14.7	8.8	0.0
	400~500만원 미만	108	53.7	33.3	9.3	3.7	0.0
	500~600만원 미만	75	46.7	40.0	9.3	2.7	1.3
	600~700만원 미만	53	47.2	35.8	11.3	5.7	0.0
700만원 이상	77	64.9	24.7	7.8	1.3	1.3	

### 1.7 대리운전 서비스 선택기준

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스를 선택하는 기준을 조사한 결과, '대리운전 보험가입 여부'가 41.4%로 가장 높았고, '업체인지도'(25.0%), '비용'(19.4%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과, '대리운전 보험가입 여부'가 39.3%로 가장 높았고, '비용'(27.1%), '업체인지도'(19.6%)의 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 모두에서 대리운전 이용자는 대리운전 보험가입 여부를 대리운전 서비스 선택의 가장 중요한 기준이라고 응답함

[그림 3-104] 대리운전 서비스 선택기준 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-221] 대리운전 서비스 선택기준 비교

구분		사례수	대리운전 보험가입 여부	업체 인지도 (TV 광고 등 기업형 업체)	비용	지인추천	기타
'20년	응답자수(명)	1,000	393	196	271	132	8
	비율(%)	100.0	39.3	19.6	27.1	13.2	0.8
'13년	응답자수(명)	500	207	125	97	66	5
	비율(%)	100.0	41.4	25.0	19.4	13.2	1.0

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-222] '20년 대리운전 서비스 선택기준 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

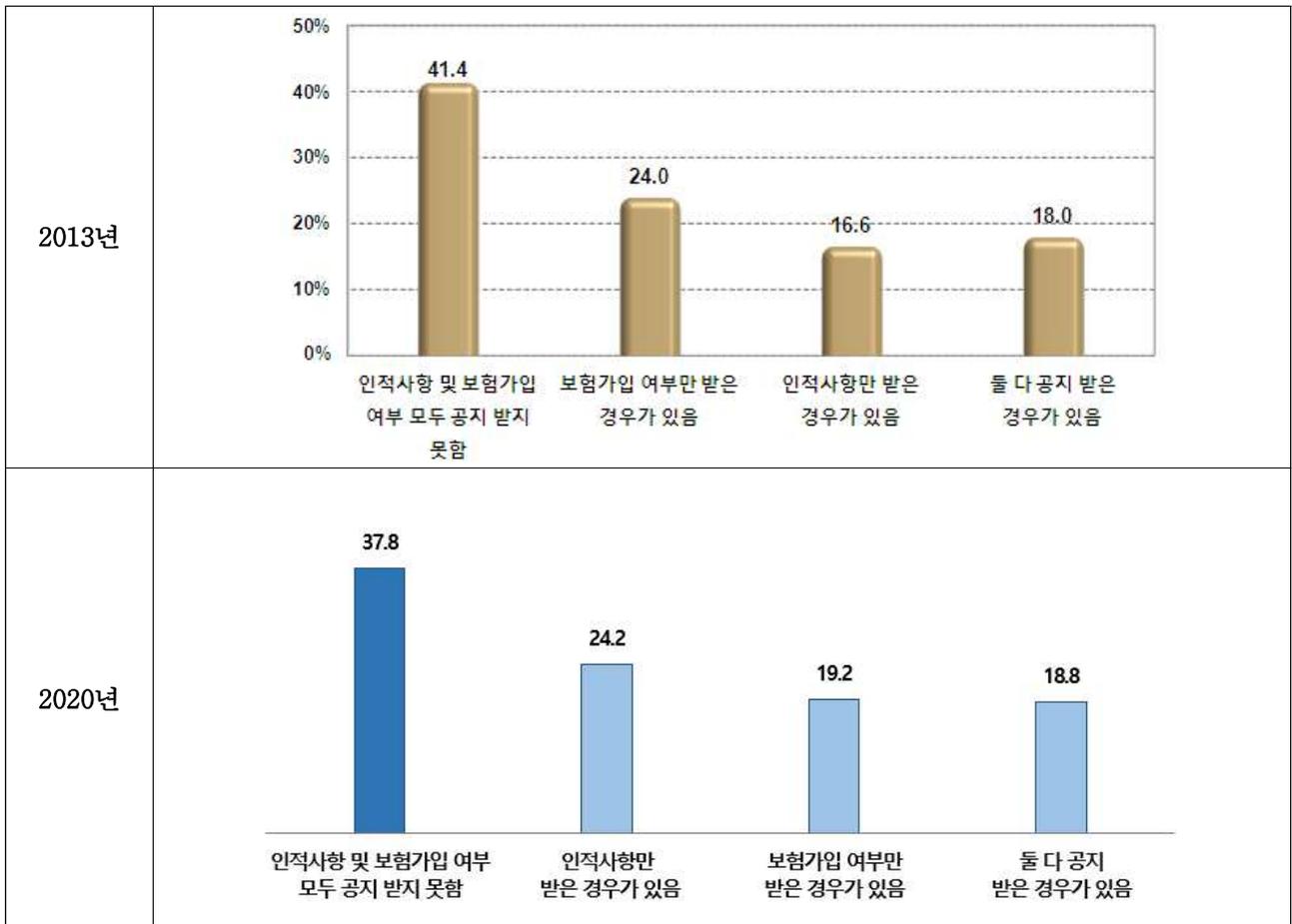
구분		사례수	대리운전 보험가입 여부	업체 인지도 (TV 광고 등 기업형 업체)	비용	지인추천	기타
<b>전 체</b>		<b>500</b>	<b>41.4</b>	<b>25.0</b>	<b>19.4</b>	<b>13.2</b>	<b>1.0</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	39.4	23.6	17.6	18.2	1.2
	연 4~6회	160	42.5	26.3	21.3	10.0	0.0
	월 1회	114	41.2	23.7	19.3	13.2	2.6
	2주 1~2회	52	44.2	28.8	17.3	9.6	0.0
	주 2회 이상	9	44.4	22.2	33.3	0.0	0.0
성별	남자	294	39.8	25.5	21.4	12.2	1.0
	여자	206	43.7	24.3	16.5	14.6	1.0
연령대	20대	52	42.3	25.0	19.2	13.5	0.0
	30대	111	33.3	29.7	20.7	16.2	0.0
	40대	107	34.6	33.6	20.6	7.5	3.7
	50대	157	47.8	16.6	21.7	14.0	0.0
	60대 이상	73	49.3	23.3	11.0	15.1	1.4
거주지	서울	70	45.7	27.1	12.9	14.3	0.0
	인천/경기	159	39.0	23.9	23.3	13.8	0.0
	부산/울산/경남	80	30.0	35.0	23.8	11.3	0.0
	대구/경북	56	37.5	25.0	19.6	14.3	3.6
	대전/세종/충청	59	50.8	25.4	15.3	8.5	0.0
	광주/전라	52	51.9	15.4	11.5	15.4	5.8
최종 학력	강원/제주	24	45.8	12.5	25.0	16.7	0.0
	중졸 이하	4	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	고졸	83	45.8	16.9	24.1	12.0	1.2
	대졸	362	39.8	27.1	18.2	13.8	1.1
	대학원졸 이상	51	43.1	23.5	21.6	11.8	0.0
직업	화이트칼라	308	41.6	25.0	19.8	13.0	0.6
	블루칼라	93	44.1	23.7	20.4	11.8	0.0
	자영업	45	37.8	26.7	17.8	15.6	2.2
	주부	34	38.2	23.5	20.6	17.6	0.0
	학생	4	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	농림어업	4	0.0	50.0	25.0	25.0	0.0
	무직/기타	12	50.0	16.7	8.3	8.3	16.7
월평균 가구소득	100만원 미만	6	50.0	16.7	33.3	0.0	0.0
	100-200만원 미만	14	21.4	50.0	21.4	0.0	7.1
	200-300만원 미만	65	40.0	29.2	16.9	13.8	0.0
	300-400만원 미만	102	49.0	18.6	16.7	14.7	1.0
	400-500만원 미만	108	37.0	25.9	23.1	12.0	1.9
	500-600만원 미만	75	44.0	25.3	17.3	13.3	0.0
	600-700만원 미만	53	35.8	17.0	28.3	18.9	0.0
	700만원 이상	77	42.9	29.9	14.3	11.7	1.3

### 1.8 대리운전자 정보 사전공지 여부

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전자에 대한 정보를 사전에 공지받은 바가 있는지 조사한 결과, '인적사항 및 보험가입 여부를 모두 공지 받지 못함'이라는 응답이 37.8%로 가장 높았고, '인적사항만 받은 경우가 있음'(24.2%), '보험가입 여부만 받은 경우가 있음'(19.2%), '둘 다 공지 받은 경우가 있음'(18.8%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사 결과에서는 '인적사항 및 보험가입 여부를 모두 공지 받지 못함'이 41.4%로 가장 높았고, '보험가입 여부만 받은 경우가 있음'(24.0%), '인적사항만 받은 경우가 있음'(16.6%), '둘 다 공지 받은 경우가 있음'(18.0%)의 순으로 높았음
- 대리운전자에 의한 교통사고 발생 시 사고 처리 등에 있어 이용자의 권익을 보호하기 위해서는 대리운전자의 보험가입 여부 확인이 반드시 필요하나, 현장에서 이용자에 보험관련 정보가 제공되는 비율은 약 40% 수준에 불과한 것으로 조사됨

[그림 3-105] 대리운전자 정보 사전공지 여부 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-223] 대리운전자 정보 사전공지 여부 비교

구분		사례수	인적사항 및 보험가입 여부 모두 공지 받지 못함	인적사항만 받은 경우가 있음	보험가입 여부만 받은 경우가 있음	둘 다 공지 받은 경우가 있음
'13년	응답자수(명)	1,000	414	166	240	180
	비율(%)	100.0	41.4	16.6	24.0	18.0
'20년	응답자수(명)	500	189	121	96	94
	비율(%)	100.0	37.8	24.2	19.2	18.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-224] '20년 대리운전자 정보 사전공지 여부 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

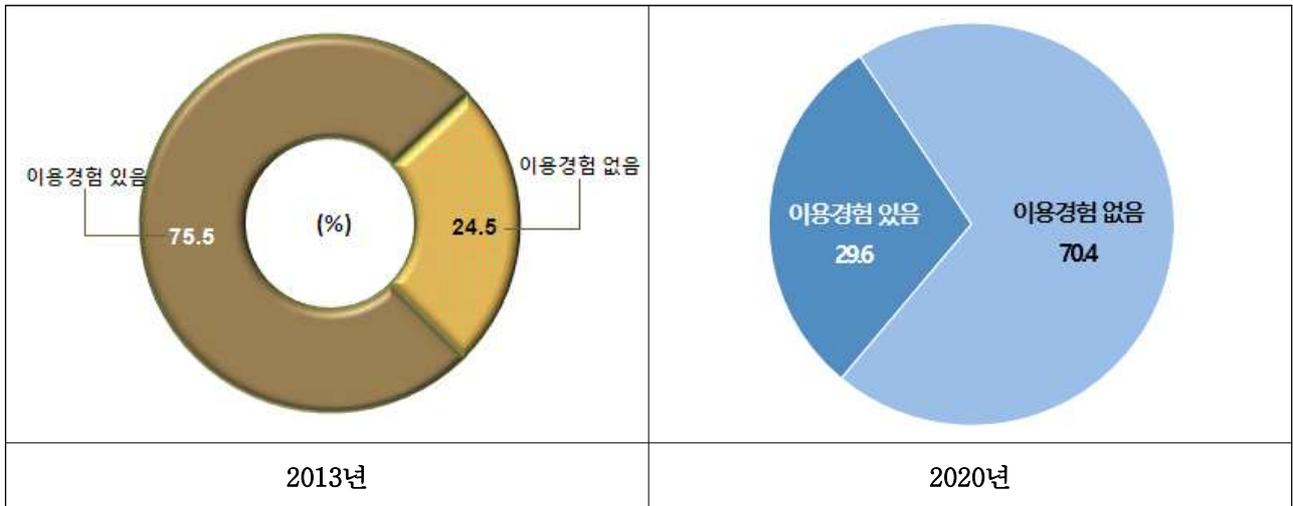
구분		사례수	인적사항 및 보험가입 여부 모두 공지 받지 못함	인적사항만 받은 경우가 있음	보험가입 여부만 받은 경우가 있음	둘 다 공지 받은 경우가 있음
전 체		500	37.8	24.2	19.2	18.8
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	45.5	21.2	17.0	16.4
	연 4~6회	160	35.6	26.3	16.3	21.9
	월 1회	114	30.7	27.2	25.4	16.7
	2주 1~2회	52	34.6	23.1	23.1	19.2
	주 2회 이상	9	44.4	11.1	11.1	33.3
성별	남자	294	38.8	20.4	20.1	20.7
	여자	206	36.4	29.6	18.0	16.0
연령대	20대	52	32.7	28.8	9.6	28.8
	30대	111	39.6	24.3	18.0	18.0
	40대	107	43.9	21.5	19.6	15.0
	50대	157	37.6	22.3	19.7	20.4
	60대 이상	73	30.1	28.8	26.0	15.1
거주지	서울	70	40.0	22.9	21.4	15.7
	인천/경기	159	36.5	27.0	15.7	20.8
	부산/울산/경남	80	37.5	22.5	18.8	21.3
	대구/경북	56	41.1	21.4	14.3	23.2
	대전/세종/충청	59	28.8	28.8	25.4	16.9
	광주/전라	52	44.2	13.5	28.8	13.5
최종 학력	강원/제주	24	41.7	33.3	12.5	12.5
	중졸 이하	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	고졸	83	37.3	24.1	19.3	19.3
	대졸	362	37.0	23.2	19.9	19.9
	대학원졸 이상	51	43.1	31.4	13.7	11.8
직업	화이트칼라	308	39.0	23.1	18.2	19.8
	블루칼라	93	32.3	28.0	20.4	19.4
	자영업	45	46.7	22.2	11.1	20.0
	주부	34	29.4	29.4	29.4	11.8
	학생	4	50.0	25.0	0.0	25.0
	농림어업	4	50.0	0.0	25.0	25.0
	무직/기타	12	33.3	25.0	41.7	0.0
	월평균 가구소득	100만원 미만	6	83.3	0.0	0.0
100-200만원 미만	14	64.3	21.4	0.0	14.3	
200-300만원 미만	65	35.4	27.7	20.0	16.9	
300-400만원 미만	102	35.3	29.4	22.5	12.7	
400-500만원 미만	108	40.7	16.7	25.0	17.6	
500-600만원 미만	75	36.0	24.0	13.3	26.7	
600-700만원 미만	53	39.6	26.4	15.1	18.9	
700만원 이상	77	31.2	26.0	19.5	23.4	

### 1.9 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 업체를 통하지 않고 현장에서 만난 대리운전자의 서비스를 이용한 경험이 있는 지 조사한 결과, 현장에서 만난 대리운전자의 대리운전서비스를 이용한 경험이 있다고 응답한 이용자는 29.6%로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 현장에서 소개받은 대리운전 서비스를 이용한 경험이 있다고 응답한 이용자가 75.5%로 조사됨
- '13년과 '20년 조사 결과를 비교한 결과, 현장에서 만난 대리운전자의 대리운전 서비스 이용경험이 큰 폭으로 감소하였으며, 이러한 변화는 대리운전 플랫폼 업체의 등장에 따른 이용방법 변화 또는 현장 대리운전 이용 시 보험이 적용되지 않는 문제점에 대한 인식의 확산 등에 의한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-106] 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-225] 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 비교

구분		사례수	이용경험 있음	이용경험 없음
'13년	응답자수(명)	1,000	755	245
	비율(%)	100.0	75.5	24.5
'20년	응답자수(명)	500	148	352
	비율(%)	100.0	29.6	70.4

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-226] '20년 현장 소개 대리운전 서비스 이용 경험 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		500	29.6	70.4
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	24.2	75.8
	연 4~6회	160	28.1	71.9
	월 1회	114	35.1	64.9
	2주 1~2회	52	40.4	59.6
	주 2회 이상	9	22.2	77.8
성별	남자	294	27.6	72.4
	여자	206	32.5	67.5
연령대	20대	52	32.7	67.3
	30대	111	39.6	60.4
	40대	107	29.9	70.1
	50대	157	22.3	77.7
	60대 이상	73	27.4	72.6
거주지	서울	70	45.7	54.3
	인천/경기	159	31.4	68.6
	부산/울산/경남	80	31.3	68.8
	대구/경북	56	23.2	76.8
	대전/세종/충청	59	27.1	72.9
	광주/전라	52	19.2	80.8
	강원/제주	24	8.3	91.7
최종 학력	중졸 이하	4	0.0	100.0
	고졸	83	28.9	71.1
	대졸	362	31.5	68.5
	대학원졸 이상	51	19.6	80.4
직업	화이트칼라	308	29.5	70.5
	블루칼라	93	25.8	74.2
	자영업	45	37.8	62.2
	주부	34	23.5	76.5
	학생	4	75.0	25.0
	농림어업	4	25.0	75.0
	무직/기타	12	33.3	66.7
월평균 가구소득	100만원 미만	6	33.3	66.7
	100-200만원 미만	14	35.7	64.3
	200-300만원 미만	65	23.1	76.9
	300-400만원 미만	102	33.3	66.7
	400-500만원 미만	108	34.3	65.7
	500-600만원 미만	75	24.0	76.0
	600-700만원 미만	53	28.3	71.7
	700만원 이상	77	28.6	71.4

## 2. 대리운전 이용 만족도

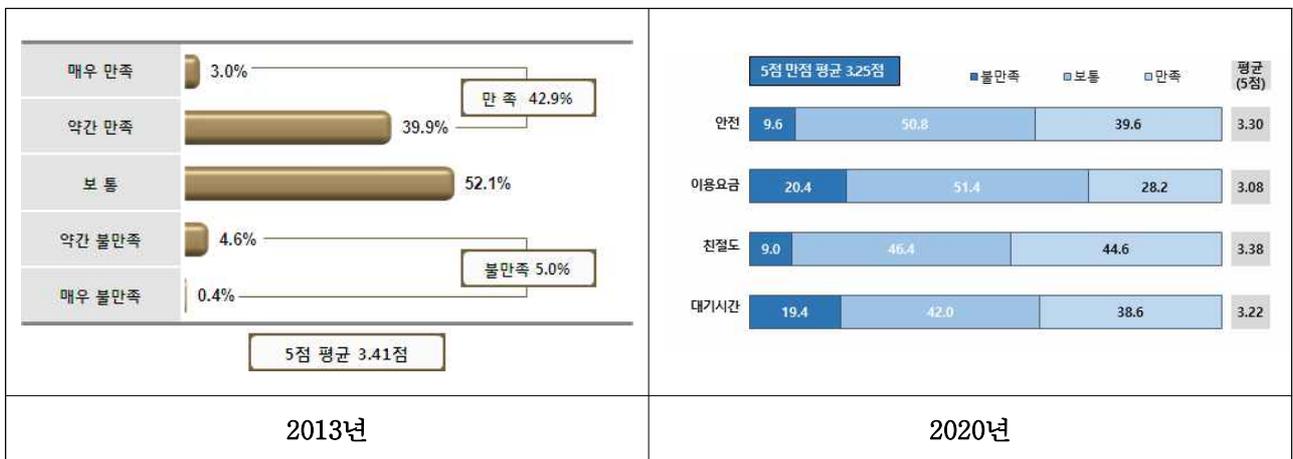
### 2.1 대리운전 서비스 만족도

#### 가. 종합

- ‘20년 대리운전 이용자를 대상으로 한 대리운전 서비스 이용 만족도 조사 결과, 대리운전 서비스 항목별 평균점수<sup>8)</sup>는 ‘친절도’가 5점 만점에 3.38점으로 가장 높았고, 다음으로 ‘안전’(3.30점), ‘대기시간’(3.22점), ‘이용요금’(3.08점)의 순으로 높았음
- ‘13년 실태조사 결과, 대리운전 서비스 만족도 평균점수는 5점 만점에 3.41점으로, ‘20년의 평균점수인 3.25점보다 높은 것으로 분석됨

[그림 3-107] 대리운전 서비스 만족도(종합) 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-227] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(종합)

(Base : 전체, n=500, 단위 : %, 5점만점)

구분	사례수	불만족 (매우 불만족 + 불만족)	보통	만족 (만족 + 매우 만족)	평균(점)
안전	500	9.6	50.8	39.6	3.30
이용요금	500	20.4	51.4	28.2	3.08
친절도	500	9.0	46.4	44.6	3.38
대기시간	500	19.4	42.0	38.6	3.22

8) 평균점수는 각 항목에 대한 만족도를 매우 불만족 1점, 불만족 2점, 보통 3점, 만족 4점, 매우 만족 5점으로 점수화하여 그 평균값으로 산출

나. 안전

- ‘20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 항목 중 안전에 대한 만족도를 조사한 결과, ‘만족(매우 만족 및 만족)’이 39.6%, ‘보통’이 50.8%, ‘불만족(불만족 및 매우 불만족)’이 9.6%로, 안전 항목의 만족도 평균점수는 3.30점(5점 만점)으로 조사됨

[표 3-228] ‘20년 대리운전 서비스 만족도(안전) 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %, 5점만점)

구분	사례수	불만족 (매우 불만족+불만족)	보통	만족 (만족+매우 만족)	평균(점)	
<b>전 체</b>	<b>500</b>	<b>9.6</b>	<b>50.8</b>	<b>39.6</b>	<b>3.30</b>	
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	6.1	53.3	40.6	3.36
	연 4~6회	160	13.1	45.6	41.3	3.26
	월 1회	114	8.8	56.1	35.1	3.27
	2주 1~2회	52	9.6	48.1	42.3	3.35
	주 2회 이상	9	22.2	44.4	33.3	3.00
성별	남자	294	7.5	53.4	39.1	3.33
	여자	206	12.6	47.1	40.3	3.26
연령대	20대	52	15.4	46.2	38.5	3.23
	30대	111	9.9	54.1	36.0	3.25
	40대	107	9.3	47.7	43.0	3.32
	50대	157	7.0	51.0	42.0	3.37
	60대 이상	73	11.0	53.4	35.6	3.25
거주지	서울	70	14.3	50.0	35.7	3.21
	인천/경기	159	8.8	52.2	39.0	3.30
	부산/울산/경남	80	13.8	48.8	37.5	3.21
	대구/경북	56	10.7	46.4	42.9	3.32
	대전/세종/충청	59	5.1	55.9	39.0	3.32
	광주/전라	52	3.8	51.9	44.2	3.42
최종 학력	강원/제주	24	8.3	45.8	45.8	3.46
	중졸 이하	4	25.0	50.0	25.0	3.00
	고졸	83	8.4	42.2	49.4	3.41
	대졸	362	9.4	53.6	37.0	3.27
직업	대학원졸 이상	51	11.8	45.1	43.1	3.33
	화이트칼라	308	8.4	48.4	43.2	3.35
	블루칼라	93	14.0	55.9	30.1	3.15
	자영업	45	8.9	48.9	42.2	3.36
	주부	34	5.9	58.8	35.3	3.29
	학생	4	25.0	25.0	50.0	3.25
	농림어업	4	0.0	75.0	25.0	3.25
월평균 가구소득	무직/기타	12	16.7	58.3	25.0	3.00
	100만원 미만	6	0.0	33.3	66.7	3.67
	100-200만원 미만	14	0.0	57.1	42.9	3.43
	200-300만원 미만	65	9.2	55.4	35.4	3.25
	300-400만원 미만	102	14.7	47.1	38.2	3.24
	400-500만원 미만	108	6.5	54.6	38.9	3.32
	500-600만원 미만	75	6.7	44.0	49.3	3.44
	600-700만원 미만	53	15.1	52.8	32.1	3.15
700만원 이상	77	9.1	51.9	39.0	3.31	

다. 이용요금

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 항목 중 이용요금에 대한 만족도를 조사한 결과, '만족(매우 만족 및 만족)'이 28.2%, '보통'이 51.4%, '불만족(불만족 및 매우 불만족)'이 20.4%로, 이용요금 항목의 만족도 평균점수는 3.08점(5점 만점)으로 조사됨

[표 3-229] '20년 대리운전 서비스 만족도(이용요금) 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %, 5점만점)

구분		사례수	불만족 (매우 불만족+불만족)	보통	만족 (만족+매우 만족)	평균(점)
전 체		500	20.4	51.4	28.2	3.08
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	17.0	54.5	28.5	3.12
	연 4~6회	160	23.1	50.0	26.9	3.04
	월 1회	114	21.9	50.0	28.1	3.07
	2주 1~2회	52	21.2	50.0	28.8	3.08
	주 2회 이상	9	11.1	44.4	44.4	3.33
성별	남자	294	22.1	51.0	26.9	3.06
	여자	206	18.0	51.9	30.1	3.11
연령대	20대	52	13.5	55.8	30.8	3.15
	30대	111	23.4	46.8	29.7	3.08
	40대	107	22.4	50.5	27.1	3.06
	50대	157	19.7	52.9	27.4	3.08
	60대 이상	73	19.2	53.4	27.4	3.07
거주지	서울	70	32.9	44.3	22.9	2.91
	인천/경기	159	21.4	44.7	34.0	3.13
	부산/울산/경남	80	17.5	58.8	23.8	3.05
	대구/경북	56	16.1	53.6	30.4	3.16
	대전/세종/충청	59	20.3	54.2	25.4	3.05
	광주/전라	52	9.6	67.3	23.1	3.13
	강원/제주	24	20.8	45.8	33.3	3.13
최종 학력	중졸 이하	4	50.0	25.0	25.0	2.75
	고졸	83	14.5	51.8	33.7	3.20
	대졸	362	21.3	50.8	27.9	3.07
	대학원졸 이상	51	21.6	56.9	21.6	3.02
직업	화이트칼라	308	21.1	49.7	29.2	3.09
	블루칼라	93	25.8	49.5	24.7	2.97
	자영업	45	15.6	53.3	31.1	3.18
	주부	34	8.8	55.9	35.3	3.26
	학생	4	0.0	100.0	0.0	3.00
	농림어업	4	25.0	50.0	25.0	3.00
	무직/기타	12	16.7	75.0	8.3	2.92
월평균 가구소득	100만원 미만	6	16.7	66.7	16.7	3.00
	100-200만원 미만	14	7.1	57.1	35.7	3.29
	200-300만원 미만	65	18.5	46.2	35.4	3.17
	300-400만원 미만	102	19.6	54.9	25.5	3.06
	400-500만원 미만	108	23.1	54.6	22.2	2.99
	500-600만원 미만	75	21.3	48.0	30.7	3.11
	600-700만원 미만	53	26.4	50.9	22.6	2.96
	700만원 이상	77	16.9	48.1	35.1	3.19

라. 친절도

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 항목 중 친절도에 대한 만족도를 조사한 결과, '만족(매우 만족 및 만족)'이 44.6%, '보통'이 46.4%, '불만족(불만족 및 매우 불만족)'이 9.0%로, 친절도 항목의 만족도 평균점수는 3.38점(5점 만점)으로 조사됨

[표 3-230] '20년 대리운전 서비스 만족도(친절도) 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %, 5점만점)

구분		사례수	불만족 (매우 불만족+불만족)	보통	만족 (만족+매우 만족)	평균(점)
전 체		500	9.0	46.4	44.6	3.38
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	6.1	50.9	43.0	3.41
	연 4~6회	160	10.0	48.1	41.9	3.36
	월 1회	114	10.5	35.1	54.4	3.46
	2주 1~2회	52	7.7	51.9	40.4	3.33
	주 2회 이상	9	33.3	44.4	22.2	2.67
성별	남자	294	10.5	44.9	44.6	3.35
	여자	206	6.8	48.5	44.7	3.42
연령대	20대	52	5.8	50.0	44.2	3.37
	30대	111	7.2	49.5	43.2	3.38
	40대	107	13.1	47.7	39.3	3.28
	50대	157	8.3	43.9	47.8	3.43
	60대 이상	73	9.6	42.5	47.9	3.45
거주지	서울	70	5.7	44.3	50.0	3.46
	인천/경기	159	9.4	44.0	46.5	3.40
	부산/울산/경남	80	11.3	52.5	36.3	3.24
	대구/경북	56	10.7	51.8	37.5	3.30
	대전/세종/충청	59	6.8	52.5	40.7	3.37
	광주/전라	52	3.8	46.2	50.0	3.50
최종 학력	강원/제주	24	20.8	20.8	58.3	3.46
	중졸 이하	4	0.0	50.0	50.0	3.50
	고졸	83	7.2	49.4	43.4	3.40
	대졸	362	9.4	46.7	43.9	3.37
	대학원졸 이상	51	9.8	39.2	51.0	3.41
직업	화이트칼라	308	9.7	47.4	42.9	3.36
	블루칼라	93	8.6	46.2	45.2	3.37
	자영업	45	8.9	37.8	53.3	3.44
	주부	34	5.9	47.1	47.1	3.50
	학생	4	0.0	50.0	50.0	3.50
	농림어업	4	0.0	50.0	50.0	3.50
	무직/기타	12	8.3	50.0	41.7	3.42
월평균 가구소득	100만원 미만	6	16.7	33.3	50.0	3.33
	100-200만원 미만	14	14.3	57.1	28.6	3.14
	200-300만원 미만	65	6.2	58.5	35.4	3.32
	300-400만원 미만	102	7.8	43.1	49.0	3.46
	400-500만원 미만	108	10.2	48.1	41.7	3.33
	500-600만원 미만	75	9.3	44.0	46.7	3.41
	600-700만원 미만	53	11.3	49.1	39.6	3.25
700만원 이상	77	7.8	37.7	54.5	3.51	

마. 대기시간

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 항목 중 대기시간에 대한 만족도를 조사한 결과, '만족(매우 만족 및 만족)'이 38.6%, '보통'이 42.0%, '불만족(불만족 및 매우 불만족)'이 19.4%로, 대기시간 항목의 만족도 평균점수는 3.08점(5점 만점)으로 조사됨

[표 3-231] '20년 대리운전 서비스 만족도(대기시간) 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %, 5점만점)

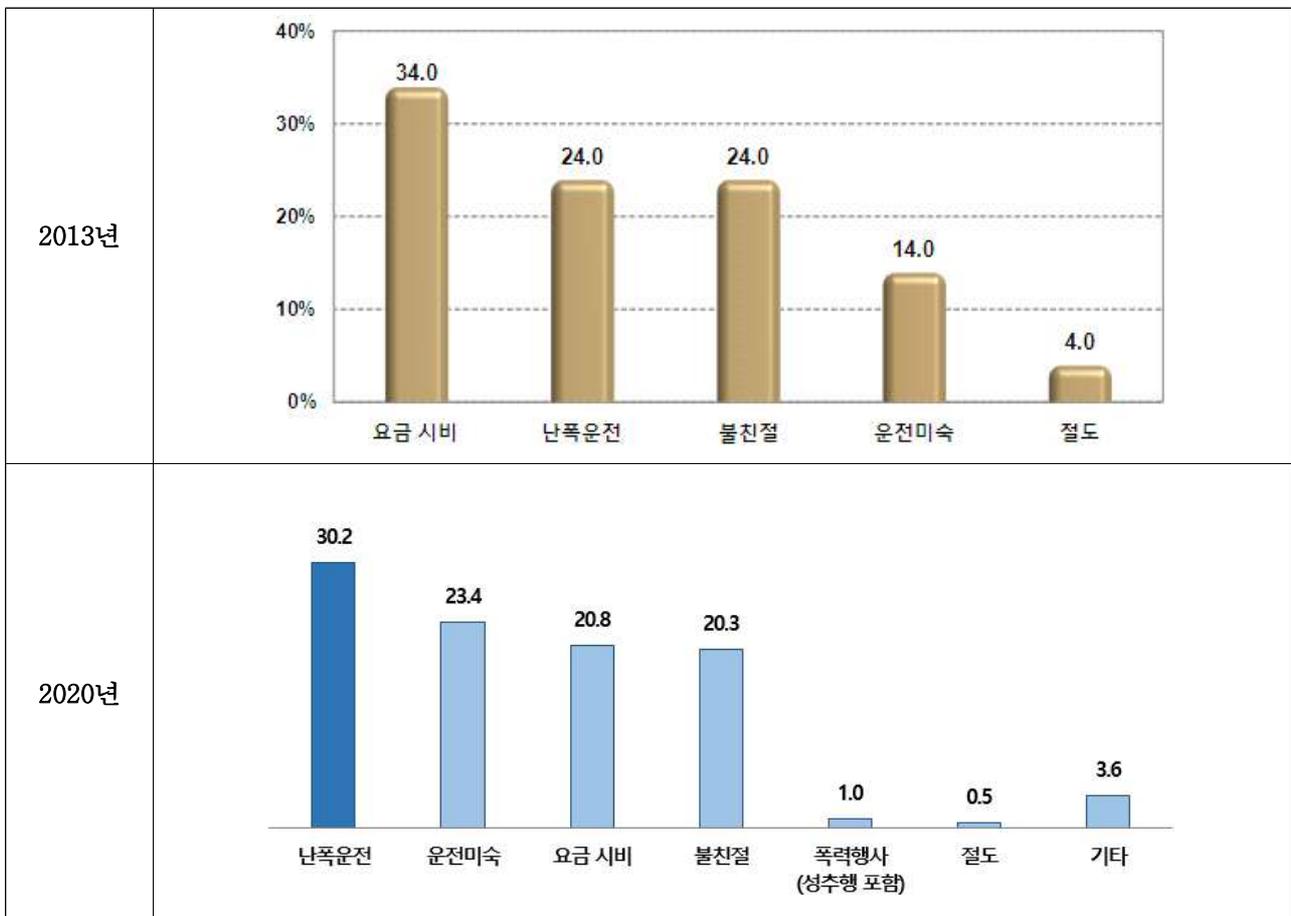
구분		사례수	불만족 (매우 불만족+불만족)	보통	만족 (만족 + 매우 만족)	평균(점)
전 체		500	19.4	42.0	38.6	3.22
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	13.9	42.4	43.6	3.33
	연 4~6회	160	18.8	44.4	36.9	3.22
	월 1회	114	26.3	39.5	34.2	3.08
	2주 1~2회	52	21.2	38.5	40.4	3.23
	주 2회 이상	9	33.3	44.4	22.2	2.78
성별	남자	294	20.7	43.9	35.4	3.17
	여자	206	17.5	39.3	43.2	3.28
연령대	20대	52	15.4	38.5	46.2	3.31
	30대	111	12.6	46.8	40.5	3.31
	40대	107	29.0	42.1	29.0	3.01
	50대	157	19.1	37.6	43.3	3.29
	60대 이상	73	19.2	46.6	34.2	3.15
거주지	서울	70	25.7	44.3	30.0	3.07
	인천/경기	159	17.6	39.0	43.4	3.30
	부산/울산/경남	80	23.8	41.3	35.0	3.09
	대구/경북	56	14.3	50.0	35.7	3.20
	대전/세종/충청	59	11.9	47.5	40.7	3.32
	광주/전라	52	19.2	32.7	48.1	3.37
강원/제주	24	29.2	45.8	25.0	2.96	
최종 학력	중졸 이하	4	25.0	50.0	25.0	3.00
	고졸	83	12.0	41.0	47.0	3.37
	대졸	362	20.7	43.1	36.2	3.18
	대학원졸 이상	51	21.6	35.3	43.1	3.24
직업	화이트칼라	308	19.8	39.9	40.3	3.23
	블루칼라	93	24.7	43.0	32.3	3.09
	자영업	45	11.1	53.3	35.6	3.29
	주부	34	17.6	35.3	47.1	3.32
	학생	4	0.0	100.0	0.0	3.00
	농림어업	4	0.0	75.0	25.0	3.25
	무직/기타	12	16.7	33.3	50.0	3.33
월평균 가구소득	100만원 미만	6	0.0	66.7	33.3	3.33
	100-200만원 미만	14	0.0	64.3	35.7	3.43
	200-300만원 미만	65	10.8	49.2	40.0	3.31
	300-400만원 미만	102	22.5	38.2	39.2	3.17
	400-500만원 미만	108	21.3	38.0	40.7	3.27
	500-600만원 미만	75	17.3	42.7	40.0	3.25
	600-700만원 미만	53	32.1	35.8	32.1	2.96
	700만원 이상	77	18.2	44.2	37.7	3.22

바. 대리운전 서비스 불만족 이유

- '20년 대리운전 이용자 중 대리운전 서비스 만족도 조사 시 불만족 또는 매우 불만족이라고 응답한 192명을 대상으로 불만족 이유를 조사한 결과, 대리운전 서비스 불만족 이유는 '난폭운전'이 30.2%로 가장 높았고, '운전미숙'(23.4%), '요금시비'(20.8%), '불친절'(20.3%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는 '요금시비'가 34.0%로 가장 높았고, '난폭운전'(24.0%), '불친절'(24.0%)의 순으로 조사됨
- '13년 조사에 비해 '20년에는 대리운전 이용자들은 대리운전자에게 안전운전과 능숙한 운전 실력 등을 기대하는 것으로 분석됨

[그림 3-108] 대리운전 서비스 불만족 이유 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-232] 대리운전 서비스 불만족 이유 비교

구분		사례수	난폭운전	운전미숙	요금 시비	불친절	폭력행사 (성추행 포함)	절도	기타
'13년	응답자수(명)	50	12	7	17	12	-	2	-
	비율(%)	100.0	24.0%	14.0%	34.0%	24.0%	-	4.0%	-
'20년	응답자수(명)	192	58	45	40	39	2	1	7
	비율(%)	100.0	30.2	23.4	20.8	20.3	1.0	0.5	3.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-233] '20년 대리운전 서비스 불만족 이유 상세분석

(Base : 대리운전 서비스 불만족자, n=192, 단위 : %)

구분		사례수	난폭운전	운전미숙	요금 시비	불친절	폭력행사 (성추행포함)	절도	기타
<b>전 체</b>		<b>192</b>	<b>30.2</b>	<b>23.4</b>	<b>20.8</b>	<b>20.3</b>	<b>1.0</b>	<b>0.5</b>	<b>3.6</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	56	33.9	21.4	21.4	21.4	0.0	0.0	1.8
	연 4~6회	62	30.6	25.8	19.4	17.7	1.6	1.6	3.2
	월 1회	51	25.5	21.6	19.6	23.5	2.0	0.0	7.8
	2주 1~2회	19	26.3	26.3	26.3	21.1	0.0	0.0	0.0
	주 2회 이상	4	50.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0
성별	남자	119	35.3	25.2	18.5	18.5	0.0	0.8	1.7
	여자	73	21.9	20.5	24.7	23.3	2.7	0.0	6.8
연령대	20대	16	37.5	25.0	6.3	25.0	6.3	0.0	0.0
	30대	42	26.2	21.4	21.4	26.2	0.0	0.0	4.8
	40대	52	19.2	36.5	23.1	19.2	0.0	0.0	1.9
	50대	57	40.4	14.0	21.1	14.0	1.8	1.8	7.0
	60대 이상	25	32.0	20.0	24.0	24.0	0.0	0.0	0.0
거주지	서울	33	18.2	18.2	30.3	24.2	3.0	0.0	6.1
	인천/경기	62	29.0	25.8	21.0	21.0	1.6	1.6	0.0
	부산/울산/경남	34	32.4	32.4	11.8	17.6	0.0	0.0	5.9
	대구/경북	19	47.4	5.3	10.5	26.3	0.0	0.0	10.5
	대전/세종/충청	19	36.8	21.1	21.1	21.1	0.0	0.0	0.0
	광주/전라	13	38.5	23.1	23.1	15.4	0.0	0.0	0.0
최종 학력	강원/제주	12	16.7	33.3	33.3	8.3	0.0	0.0	8.3
	중졸 이하	2	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	고졸	27	33.3	25.9	25.9	11.1	0.0	0.0	3.7
	대졸	148	29.7	25.0	18.2	21.6	0.7	0.7	4.1
	대학원졸 이상	15	26.7	6.7	40.0	26.7	0.0	0.0	0.0
직업	화이트칼라	119	27.7	23.5	21.8	21.8	0.8	0.8	3.4
	블루칼라	42	31.0	33.3	14.3	14.3	2.4	0.0	4.8
	자영업	12	16.7	16.7	25.0	41.7	0.0	0.0	0.0
	주부	11	54.5	9.1	27.3	0.0	0.0	0.0	9.1
	학생	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	농림어업	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	무직/기타	6	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0
	월평균 가구소득	100만원 미만	2	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0
100-200만원 미만	3	33.3	0.0	33.3	33.3	0.0	0.0	0.0	
200-300만원 미만	21	28.6	9.5	33.3	28.6	0.0	0.0	0.0	
300-400만원 미만	45	35.6	24.4	22.2	11.1	2.2	2.2	2.2	
400-500만원 미만	44	15.9	45.5	15.9	18.2	2.3	0.0	2.3	
500-600만원 미만	26	30.8	7.7	23.1	34.6	0.0	0.0	3.8	
600-700만원 미만	26	30.8	23.1	15.4	23.1	0.0	0.0	7.7	
700만원 이상	25	48.0	16.0	16.0	12.0	0.0	0.0	8.0	

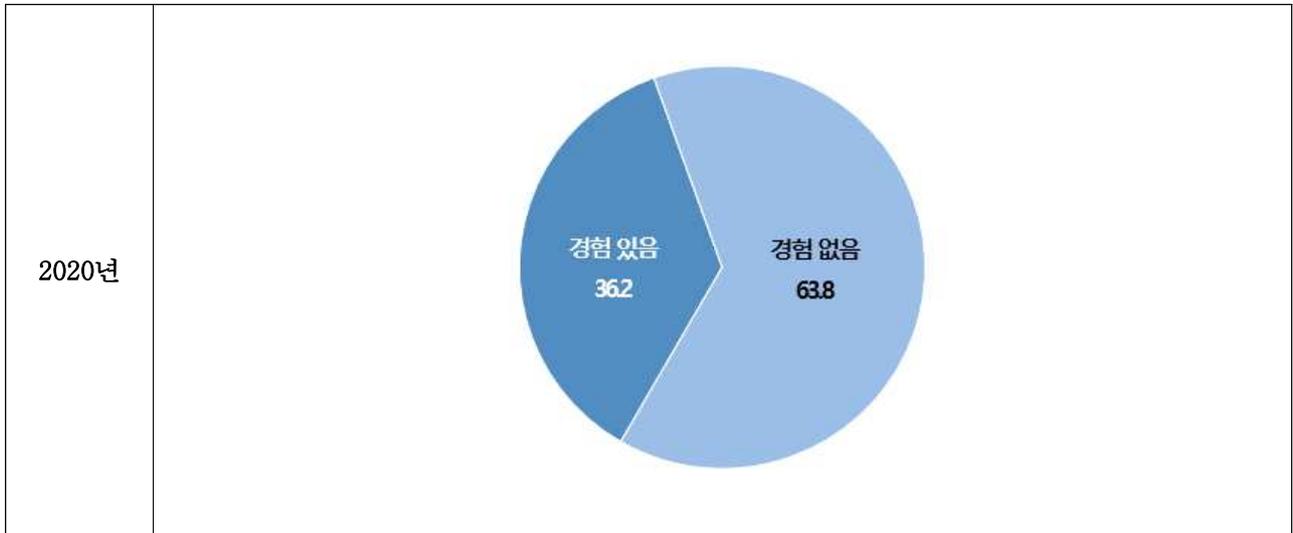
## 2.2 안내받았던 요금 외 추가요금

### 가. 추가요금 요구 경험

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전업체로부터 안내받은 요금 외 추가요금을 요구 받은 경험이 있는 지 조사한 결과, 추가요금을 요구받은 경험이 있다고 응답한 이용자는 36.2%, 경험이 없다고 응답한 이용자는 63.8%로 조사됨
- 상세분석 결과, 거주지역이 서울 외 지역인 경우 추가요금 요구 경험이 40%를 넘지 않는데 반해 서울지역 거주자의 추가요금 요구 경험은 60%로 조사되었으며, 이는 서울지역 대리운전 이용자의 대리운전 요금 불만족 비율이 높은 결과와도 일치하는 것으로 분석됨

[그림 3-109] '20년 추가요금 요구 경험

(단위 : %)



[표 3-234] '20년 추가요금 요구 경험

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'20년	응답자수(명)	500	181	319
	비율(%)	100.0	36.2	63.8

[표 3-235] '20년 추가요금 요구 경험 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

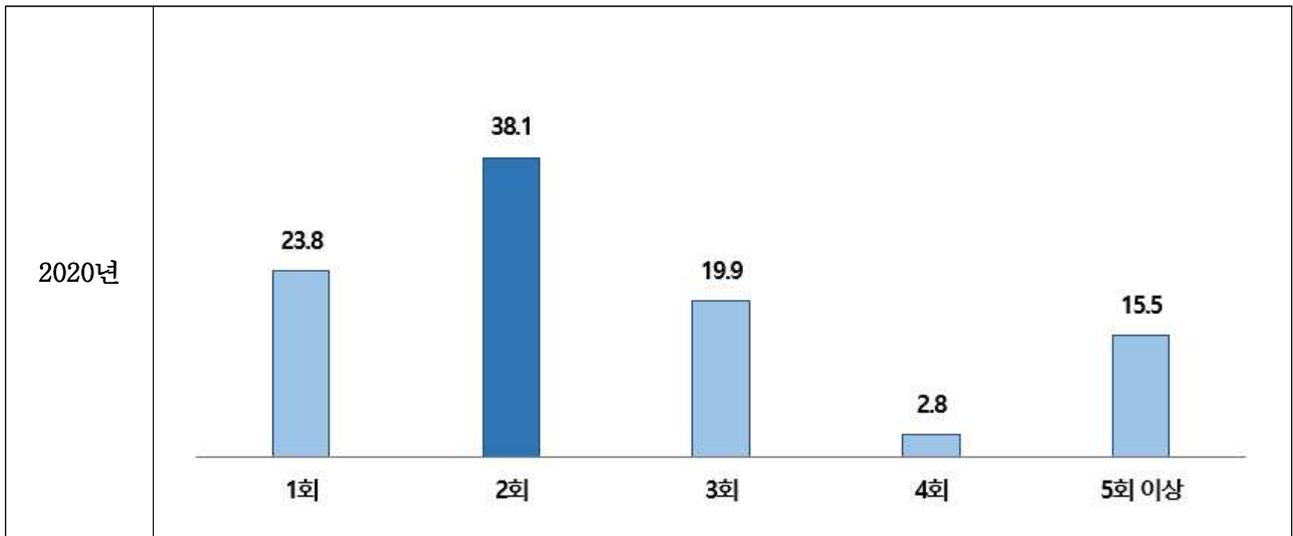
구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		500	36.2	63.8
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	24.2	75.8
	연 4~6회	160	31.9	68.1
	월 1회	114	50.9	49.1
	2주 1~2회	52	55.8	44.2
	주 2회 이상	9	33.3	66.7
성별	남자	294	35.7	64.3
	여자	206	36.9	63.1
연령대	20대	52	32.7	67.3
	30대	111	45.0	55.0
	40대	107	39.3	60.7
	50대	157	31.2	68.8
	60대 이상	73	31.5	68.5
거주지	서울	70	60.0	40.0
	인천/경기	159	35.2	64.8
	부산/울산/경남	80	30.0	70.0
	대구/경북	56	35.7	64.3
	대전/세종/충청	59	33.9	66.1
	광주/전라	52	28.8	71.2
	강원/제주	24	16.7	83.3
최종 학력	중졸 이하	4	50.0	50.0
	고졸	83	27.7	72.3
	대졸	362	37.0	63.0
	대학원졸 이상	51	43.1	56.9
직업	화이트칼라	308	37.0	63.0
	블루칼라	93	40.9	59.1
	자영업	45	31.1	68.9
	주부	34	23.5	76.5
	학생	4	0.0	100.0
	농림어업	4	50.0	50.0
	무직/기타	12	41.7	58.3
월평균 가구소득	100만원 미만	6	16.7	83.3
	100~200만원 미만	14	28.6	71.4
	200~300만원 미만	65	38.5	61.5
	300~400만원 미만	102	38.2	61.8
	400~500만원 미만	108	38.0	62.0
	500~600만원 미만	75	36.0	64.0
	600~700만원 미만	53	41.5	58.5
	700만원 이상	77	28.6	71.4

나. 추가요금 요구 빈도

- '20년 대리운전업체로부터 안내받은 요금 외 추가요금을 요구받은 경험이 있다고 응답한 181명을 대상으로 추가요금을 요구받은 빈도를 조사한 결과, '2회'가 38.1%로 가장 높았고, '1회'(23.8%), '3회'(19.9%)의 순으로 높았음

[그림 3-110] '20년 추가요금 요구 빈도

(단위 : %)



[표 3-236] '20년 추가요금 요구 빈도

구분		사례수	1회	2회	3회	4회	5회 이상
'20년	응답자수(명)	181	43	69	36	5	28
	비율(%)	100.0	23.8	38.1	19.9	2.8	15.5

[표 3-237] '20년 추가요금 요구 빈도 상세분석

(Base : 추가요금 요구 피해 경험자, n=181, 단위 : %)

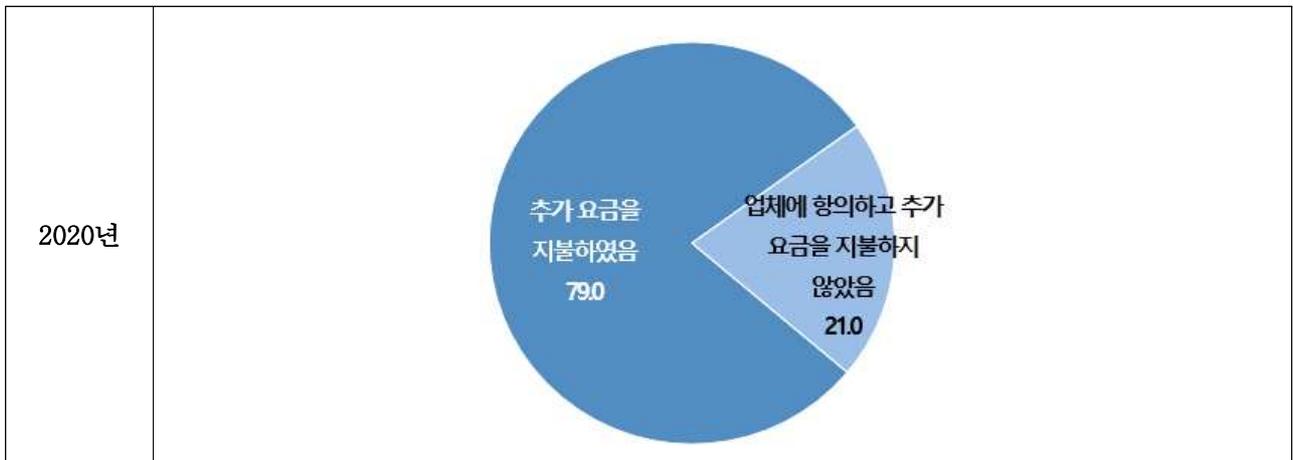
구분		사례수	1회	2회	3회	4회	5회 이상
전 체		181	23.8	38.1	19.9	2.8	15.5
대리운전 이용횟수	연 1~3회	40	55.0	30.0	10.0	0.0	5.0
	연 4~6회	51	13.7	37.3	29.4	3.9	15.7
	월 1회	58	20.7	37.9	24.1	1.7	15.5
	2주 1~2회	29	6.9	48.3	10.3	6.9	27.6
	주 2회 이상	3	0.0	66.7	0.0	0.0	33.3
성별	남자	105	21.0	32.4	25.7	2.9	18.1
	여자	76	27.6	46.1	11.8	2.6	11.8
연령대	20대	17	11.8	64.7	23.5	0.0	0.0
	30대	50	24.0	46.0	12.0	0.0	18.0
	40대	42	31.0	26.2	26.2	0.0	16.7
	50대	49	26.5	28.6	22.4	8.2	14.3
	60대 이상	23	13.0	43.5	17.4	4.3	21.7
거주지	서울	42	19.0	42.9	14.3	2.4	21.4
	인천/경기	56	32.1	37.5	17.9	1.8	10.7
	부산/울산/경남	24	29.2	33.3	16.7	4.2	16.7
	대구/경북	20	15.0	40.0	25.0	10.0	10.0
	대전/세종/충청	20	20.0	35.0	25.0	0.0	20.0
	광주/전라	15	20.0	26.7	33.3	0.0	20.0
최종 학력	강원/제주	4	0.0	75.0	25.0	0.0	0.0
	중졸 이하	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0
	고졸	23	21.7	43.5	17.4	0.0	17.4
	대졸	134	25.4	36.6	21.6	3.7	12.7
직업	대학원졸 이상	22	13.6	45.5	9.1	0.0	31.8
	화이트칼라	114	24.6	36.8	19.3	1.8	17.5
	블루칼라	38	28.9	44.7	18.4	5.3	2.6
	자영업	14	21.4	35.7	14.3	0.0	28.6
	주부	8	12.5	25.0	25.0	12.5	25.0
	학생	-	-	-	-	-	-
	농림어업 무직/기타	2 5	0.0 0.0	50.0 40.0	50.0 40.0	0.0 0.0	0.0 20.0
월평균 가구소득	100만원 미만	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	100~200만원 미만	4	25.0	50.0	25.0	0.0	0.0
	200~300만원 미만	25	28.0	32.0	28.0	0.0	12.0
	300~400만원 미만	39	20.5	46.2	20.5	5.1	7.7
	400~500만원 미만	41	31.7	39.0	19.5	4.9	4.9
	500~600만원 미만	27	22.2	37.0	11.1	0.0	29.6
	600~700만원 미만	22	13.6	45.5	22.7	4.5	13.6
	700만원 이상	22	18.2	22.7	18.2	0.0	40.9

다. 추가요금 요구 시 처리 방법

- '20년 대리운전업체로부터 안내받은 요금 외 추가요금을 요구받은 경험이 있다고 응답한 181명을 대상으로 추가요금을 요구받았을 때의 처리 방법을 조사한 결과, 추가 요금을 지불하였다는 응답이 79.0%, 업체에 항의하고 추가 요금을 지불하지 않았다는 응답은 21.0%로 조사됨

[그림 3-111] '20년 추가요금 요구 시 처리 방법

(단위 : %)



[표 3-238] '20년 추가요금 요구 시 처리 방법

구분		사례수	추가 요금을 지불하였음	업체에 항의하고 추가 요금을 지불하지 않았음
'20년	응답자수(명)	181	143	38
	비율(%)	100.0	79.0	21.0

[표 3-239] '20년 추가요금 요구 시 처리 방법 상세분석

(Base : 추가요금 요구 피해 경험자, n=181, 단위 : %)

구분		사례수	추가 요금을 지불하였음	업체에 항의하고 추가 요금을 지불하지 않았음
전 체		181	79.0	21.0
대리운전 이용횟수	연 1~3회	40	75.0	25.0
	연 4~6회	51	82.4	17.6
	월 1회	58	75.9	24.1
	2주 1~2회	29	82.8	17.2
	주 2회 이상	3	100.0	0.0
성별	남자	105	78.1	21.9
	여자	76	80.3	19.7
연령대	20대	17	47.1	52.9
	30대	50	78.0	22.0
	40대	42	81.0	19.0
	50대	49	85.7	14.3
	60대 이상	23	87.0	13.0
거주지	서울	42	76.2	23.8
	인천/경기	56	73.2	26.8
	부산/울산/경남	24	87.5	12.5
	대구/경북	20	75.0	25.0
	대전/세종/충청	20	80.0	20.0
	광주/전라	15	93.3	6.7
	강원/제주	4	100.0	0.0
최종 학력	중졸 이하	2	50.0	50.0
	고졸	23	95.7	4.3
	대졸	134	75.4	24.6
	대학원졸 이상	22	86.4	13.6
직업	화이트칼라	114	82.5	17.5
	블루칼라	38	57.9	42.1
	자영업	14	85.7	14.3
	주부	8	100.0	0.0
	학생	-	-	-
	농림어업	2	100.0	0.0
	무직/기타	5	100.0	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	1	0.0	100.0
	100-200만원 미만	4	75.0	25.0
	200-300만원 미만	25	68.0	32.0
	300-400만원 미만	39	76.9	23.1
	400-500만원 미만	41	68.3	31.7
	500-600만원 미만	27	88.9	11.1
	600-700만원 미만	22	86.4	13.6
	700만원 이상	22	100.0	0.0

## 2.3 대리운전자의 교통법규 위반

### 가. 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 이용 중 대리운전자가 교통법규를 위반한 경험이 있는지 조사한 결과, '경험 있음'이 34.4%, '경험 없음'이 65.6%로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 '경험있음'이 43.7%, '경험없음'이 56.3%로 조사됨

[그림 3-112] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-240] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 비교

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'13년	응답자수(명)	1,000	437	563
	비율(%)	100.0	43.7	56.3
'20년	응답자수(명)	500	172	328
	비율(%)	100.0	34.4	65.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-241] '20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 경험 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

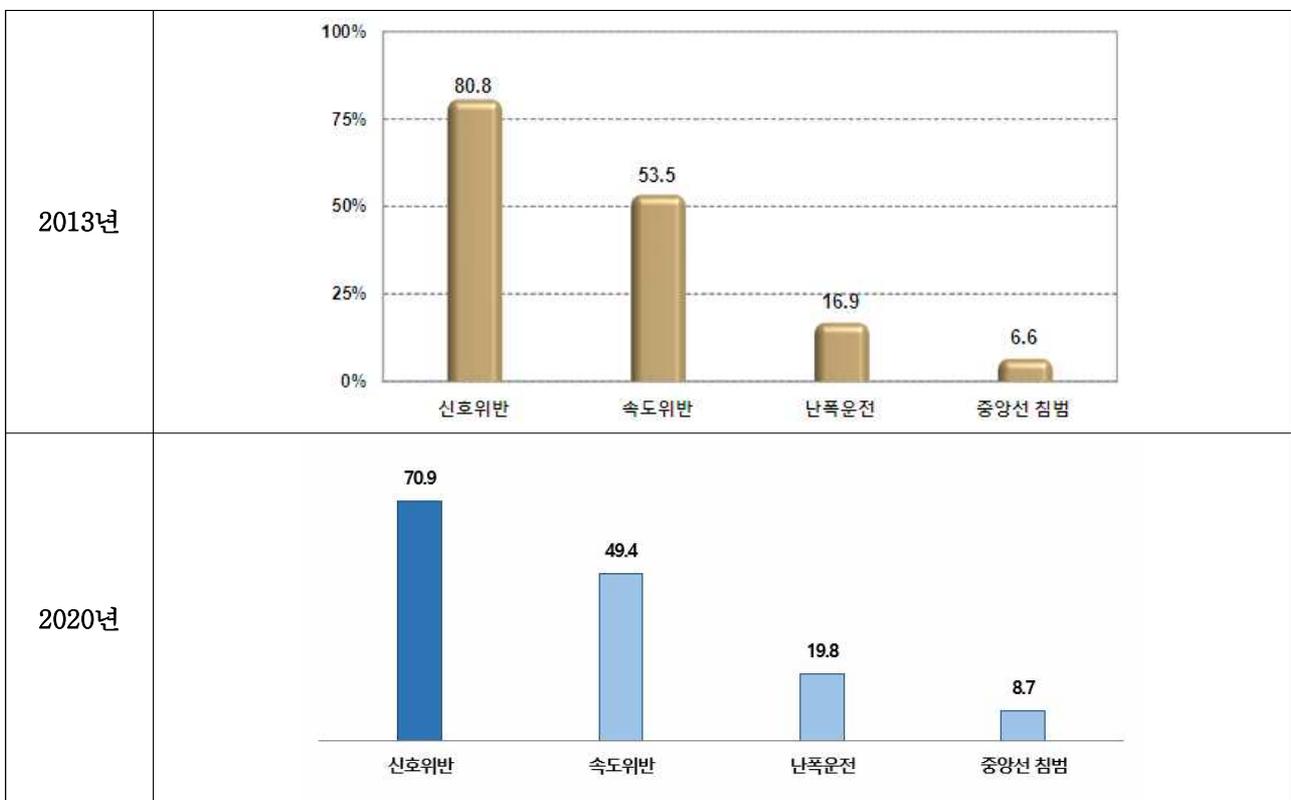
구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		500	34.4	65.6
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	25.5	74.5
	연 4~6회	160	33.8	66.3
	월 1회	114	42.1	57.9
	2주 1~2회	52	50.0	50.0
	주 2회 이상	9	22.2	77.8
성별	남자	294	38.4	61.6
	여자	206	28.6	71.4
연령대	20대	52	30.8	69.2
	30대	111	42.3	57.7
	40대	107	37.4	62.6
	50대	157	33.1	66.9
	60대 이상	73	23.3	76.7
거주지	서울	70	45.7	54.3
	인천/경기	159	30.8	69.2
	부산/울산/경남	80	35.0	65.0
	대구/경북	56	35.7	64.3
	대전/세종/충청	59	27.1	72.9
	광주/전라	52	34.6	65.4
최종 학력	강원/제주	24	37.5	62.5
	중졸 이하	4	25.0	75.0
	고졸	83	24.1	75.9
	대졸	362	37.6	62.4
직업	대학원졸 이상	51	29.4	70.6
	화이트칼라	308	37.0	63.0
	블루칼라	93	37.6	62.4
	자영업	45	31.1	68.9
	주부	34	14.7	85.3
	학생	4	0.0	100.0
	농림어업	4	50.0	50.0
월평균 가구소득	무직/기타	12	16.7	83.3
	100만원 미만	6	16.7	83.3
	100-200만원 미만	14	28.6	71.4
	200-300만원 미만	65	33.8	66.2
	300-400만원 미만	102	33.3	66.7
	400-500만원 미만	108	37.0	63.0
	500-600만원 미만	75	40.0	60.0
	600-700만원 미만	53	37.7	62.3
700만원 이상	77	27.3	72.7	

나. 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용

- '20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반을 경험을 경험한 적 있다고 응답한 이용자 172명을 대상으로 교통법규 위반 유형을 조사한 결과, '신호위반'이 70.9%로 가장 높았고, '속도위반'(49.4%), '난폭운전'(19.8%), '중앙선 침범'(8.7%)의 순으로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 '신호위반'이 80.8%로 가장 높았고, '속도위반'(53.5%), '난폭운전'(16.9%)의 순으로 조사됨

[그림 3-113] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 비교

(단위 : %, 복수응답 가능)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-242] 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 비교

구분		사례수	신호위반	속도위반	난폭운전(급차로 변경, 안전거리 미확보 등)	중앙선 침범
'13년	응답자수(명)	437	353	234	74	29
	비율(%)	100.0	80.8	53.5	16.9	6.6
'20년	응답자수(명)	172	122	85	34	15
	비율(%)	100.0	70.9	49.4	19.8	8.7

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) 2013년, 2020년 조사 모두 복수응답 가능

[표 3-243] '20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반 내용 상세분석

(Base : 대리운전 이용 중 교통법규 위반 경험자, n=172, 단위 : %, 복수응답)

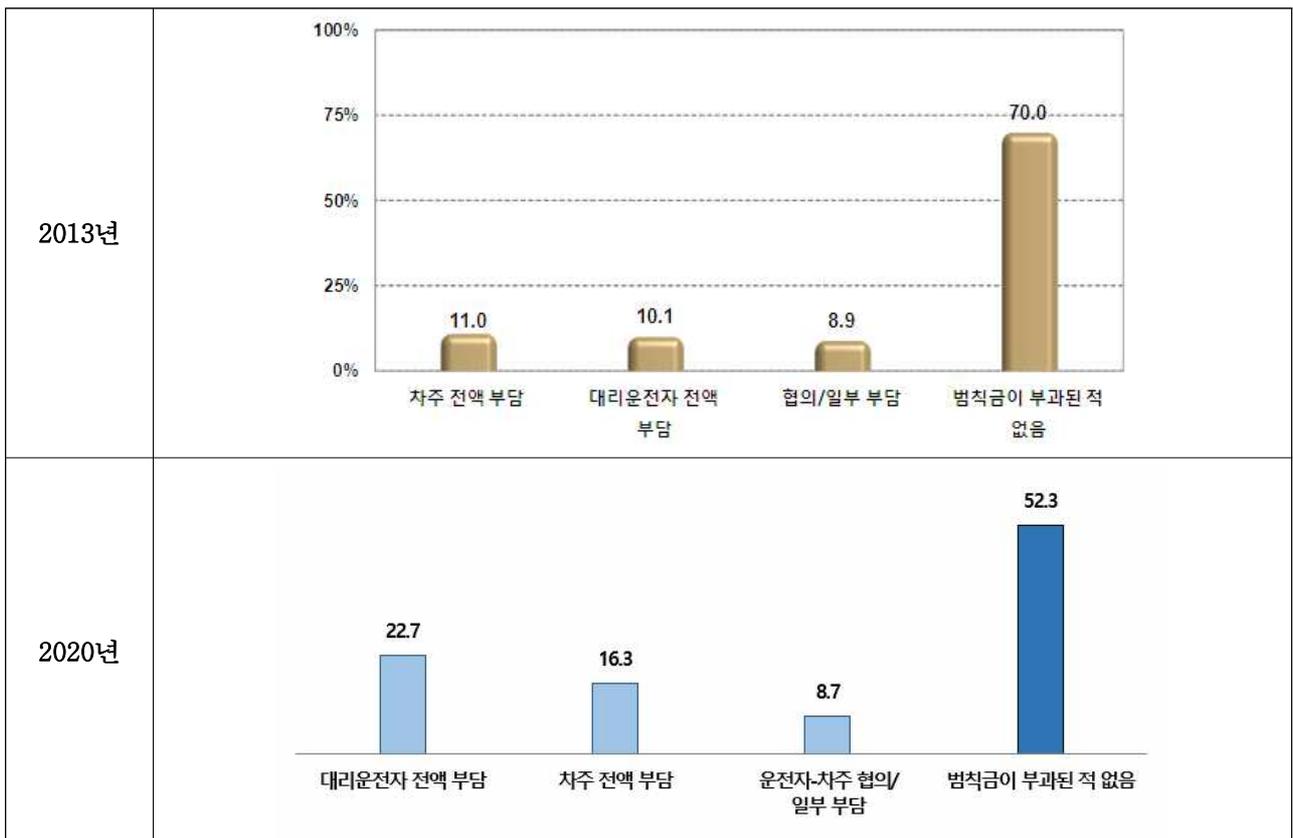
구분		사례수	신호위반	속도위반	난폭운전(급차로변경, 안전거리 미확보 등)	중앙선 침범
전 체		172	70.9	49.4	19.8	8.7
대리운전 이용횟수	연 1~3회	42	64.3	57.1	23.8	4.8
	연 4~6회	54	70.4	46.3	14.8	5.6
	월 1회	48	70.8	45.8	14.6	10.4
	2주 1~2회	26	84.6	46.2	30.8	15.4
	주 2회 이상	2	50.0	100.0	50.0	50.0
성별	남자	113	69.0	54.9	25.7	9.7
	여자	59	74.6	39.0	8.5	6.8
연령대	20대	16	43.8	50.0	12.5	12.5
	30대	47	74.5	53.2	19.1	10.6
	40대	40	70.0	47.5	20.0	12.5
	50대	52	76.9	50.0	21.2	3.8
	60대 이상	17	70.6	41.2	23.5	5.9
거주지	서울	32	81.3	46.9	15.6	9.4
	인천/경기	49	59.2	57.1	14.3	0.0
	부산/울산/경남	28	82.1	46.4	28.6	10.7
	대구/경북	20	70.0	35.0	30.0	15.0
	대전/세종/충청	16	62.5	75.0	25.0	18.8
	광주/전라	18	77.8	38.9	16.7	11.1
최종 학력	강원/제주	9	66.7	33.3	11.1	11.1
	중졸 이하	1	100.0	0.0	0.0	0.0
	고졸	20	70.0	50.0	20.0	5.0
	대졸	136	72.1	47.8	19.1	9.6
직업	대학원졸 이상	15	60.0	66.7	26.7	6.7
	화이트칼라	114	72.8	54.4	21.1	10.5
	블루칼라	35	65.7	45.7	14.3	2.9
	자영업	14	71.4	35.7	14.3	7.1
	주부	5	60.0	20.0	0.0	20.0
	학생	-	-	-	-	-
	농림어업	2	50.0	50.0	100.0	0.0
월평균 가구소득	무직/기타	2	100.0	0.0	50.0	0.0
	100만원 미만	1	0.0	100.0	0.0	0.0
	100-200만원 미만	4	75.0	50.0	0.0	0.0
	200-300만원 미만	22	68.2	50.0	13.6	9.1
	300-400만원 미만	34	58.8	52.9	14.7	8.8
	400-500만원 미만	40	72.5	27.5	15.0	2.5
	500-600만원 미만	30	83.3	53.3	23.3	16.7
	600-700만원 미만	20	80.0	55.0	35.0	15.0
700만원 이상	21	66.7	71.4	28.6	4.8	

다. 범칙금 처리 방법

- ‘20년 대리운전 서비스 이용 중 교통법규 위반을 경험을 경험한 적 있다고 응답한 이용자 172명을 대상으로 교통법규 위반에 따른 범칙금 처리 방법을 조사한 결과, ‘범칙금이 부과된 적 없음’이 52.3%로 가장 높았고, ‘대리운전자 전액 부담’(22.7%), ‘차주 전액 부담’(16.3%), ‘운전자-차주 협의/일부 부담’(8.7%)의 순으로 높았음
- ‘13년 실태조사에서는 ‘범칙금이 부과된 적 없음’이 70.0%로 가장 높았고, ‘차주 전액 부담’(11.0%), ‘대리운전자 전액 부담’(10.1%), ‘운전자-차주 협의/일부 부담’(8.9%)의 순으로 높았음
- ‘20년 대리운전 중 발생한 범칙금의 처리 방안 조사에서 대리운전업체의 경우 ‘대리운전자 전액 부담’(94.7%), 대리운전자의 경우 ‘대리운전자 전액 부담’(72.9%)으로 조사된 결과와 대리운전 이용자를 대상으로 한 조사 결과에서 상당한 차이가 발생함을 알 수 있음
- 이와 관련하여, 대리운전 중 발생한 범칙금의 부담자에 대한 기준이 대리운전 시장에서 명확하게 정의될 필요가 있을 것으로 판단됨

[그림 3-114] 범칙금 처리 방법 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-244] 범칙금 처리 방법 비교

구분		사례수	대리운전자 전액 부담	차주 전액 부담	운전자-차주 협의/일부 부담	범칙금이 부과된 적 없음
'13년	응답자수(명)	437	44	48	39	306
	비율(%)	100.0	10.1	11.0	8.9	70.0
'20년	응답자수(명)	172	39	28	15	90
	비율(%)	100.0	22.7	16.3	8.7	52.3

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-245] '20년 범칙금 처리 방법 상세분석

(Base : 대리운전 이용 중 교통법규 위반 경험자, n=172, 단위 : %)

구분		사례수	대리운전자 전액 부담	차주 전액 부담	운전자-차주 협의/일부 부담	범칙금이 부과된 적 없음
<b>전 체</b>		<b>172</b>	<b>22.7</b>	<b>16.3</b>	<b>8.7</b>	<b>52.3</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	42	21.4	11.9	4.8	61.9
	연 4~6회	54	13.0	22.2	7.4	57.4
	월 1회	48	31.3	14.6	8.3	45.8
	2주 1~2회	26	23.1	15.4	19.2	42.3
	주 2회 이상	2	100.0	0.0	0.0	0.0
성별	남자	113	22.1	15.9	8.0	54.0
	여자	59	23.7	16.9	10.2	49.2
연령대	20대	16	37.5	12.5	12.5	37.5
	30대	47	29.8	17.0	14.9	38.3
	40대	40	20.0	12.5	5.0	62.5
	50대	52	17.3	15.4	5.8	61.5
	60대 이상	17	11.8	29.4	5.9	52.9
거주지	서울	32	28.1	25.0	18.8	28.1
	인천/경기	49	24.5	18.4	6.1	51.0
	부산/울산/경남	28	17.9	21.4	10.7	50.0
	대구/경북	20	30.0	0.0	10.0	60.0
	대전/세종/충청	16	31.3	18.8	0.0	50.0
	광주/전라	18	5.6	5.6	5.6	83.3
최종 학력	강원/제주	9	11.1	11.1	0.0	77.8
	중졸 이하	1	0.0	0.0	0.0	100.0
	고졸	20	25.0	5.0	5.0	65.0
	대졸	136	23.5	19.1	9.6	47.8
직업	대학원졸 이상	15	13.3	6.7	6.7	73.3
	화이트칼라	114	21.1	17.5	9.6	51.8
	블루칼라	35	31.4	11.4	5.7	51.4
	자영업	14	21.4	28.6	14.3	35.7
	주부	5	0.0	0.0	0.0	100.0
	학생	-	-	-	-	-
	농림어업	2	0.0	0.0	0.0	100.0
	무직/기타	2	50.0	0.0	0.0	50.0
월평균 가구소득	100만원 미만	1	100.0	0.0	0.0	0.0
	100-200만원 미만	4	50.0	0.0	0.0	50.0
	200-300만원 미만	22	22.7	9.1	13.6	54.5
	300-400만원 미만	34	38.2	14.7	5.9	41.2
	400-500만원 미만	40	20.0	20.0	7.5	52.5
	500-600만원 미만	30	10.0	20.0	6.7	63.3
	600-700만원 미만	20	20.0	20.0	10.0	50.0
700만원 이상	21	14.3	14.3	14.3	57.1	

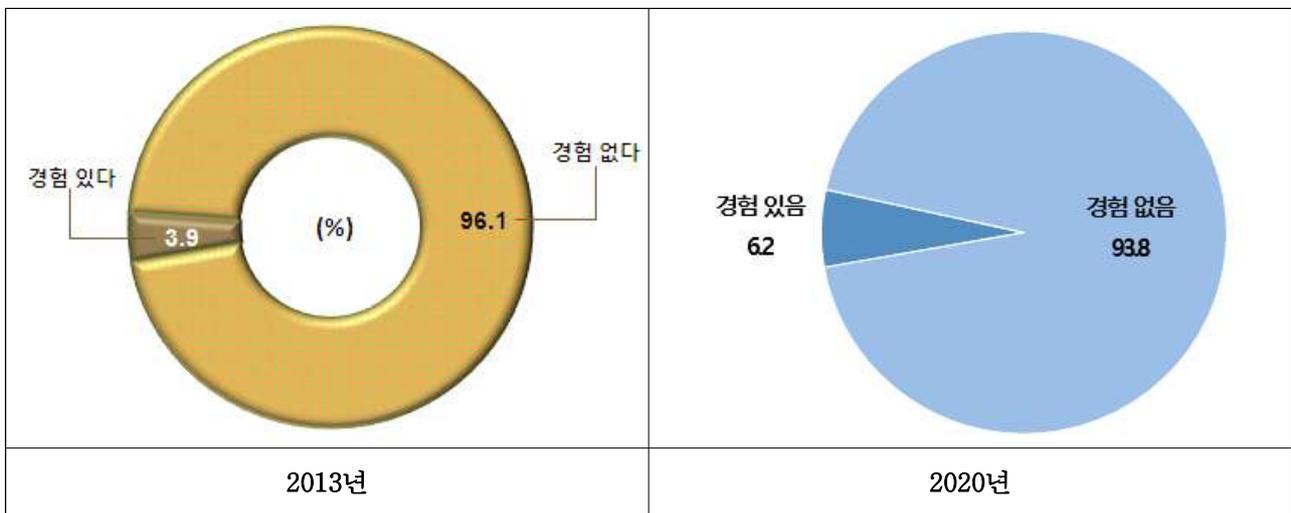
## 2.4 대리운전 이용 중 교통사고

### 가. 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험을 조사한 결과, '경험 있음'(6.2%), '경험 없음'(93.8%)로 조사됨
- '13년 실태조사 결과에서는 '경험있음'(3.9%), '경험없음'(96.1%)로 조사됨

[그림 3-115] 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-246] 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 경험 비교

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'13년	응답자수(명)	1,000	39	961
	비율(%)	100.0	3.9	96.1
'20년	응답자수(명)	500	31	469
	비율(%)	100.0	6.2	93.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-247] '20년 대리운전 서비스 이용 중 교통사고 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

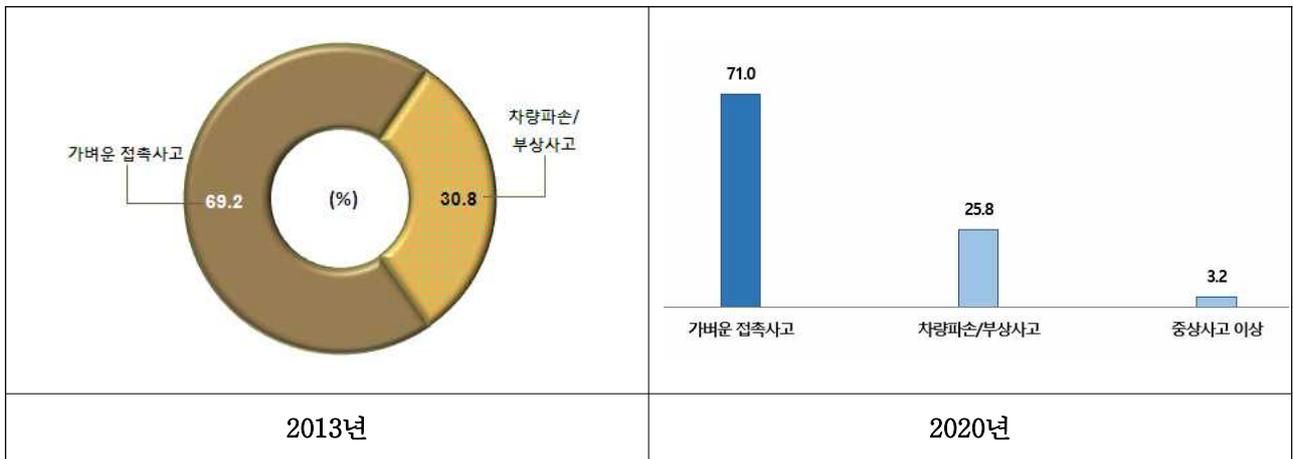
구분		사례수	경험 있음	경험 없음
전 체		500	6.2	93.8
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	3.0	97.0
	연 4~6회	160	3.8	96.3
	월 1회	114	12.3	87.7
	2주 1~2회	52	7.7	92.3
	주 2회 이상	9	22.2	77.8
성별	남자	294	4.4	95.6
	여자	206	8.7	91.3
연령대	20대	52	7.7	92.3
	30대	111	11.7	88.3
	40대	107	6.5	93.5
	50대	157	4.5	95.5
	60대 이상	73	0.0	100.0
거주지	서울	70	11.4	88.6
	인천/경기	159	5.0	95.0
	부산/울산/경남	80	7.5	92.5
	대구/경북	56	7.1	92.9
	대전/세종/충청	59	3.4	96.6
	광주/전라	52	3.8	96.2
	강원/제주	24	4.2	95.8
최종 학력	중졸 이하	4	0.0	100.0
	고졸	83	3.6	96.4
	대졸	362	6.9	93.1
	대학원졸 이상	51	5.9	94.1
직업	화이트칼라	308	7.5	92.5
	블루칼라	93	7.5	92.5
	자영업	45	0.0	100.0
	주부	34	2.9	97.1
	학생	4	0.0	100.0
	농림어업	4	0.0	100.0
	무직/기타	12	0.0	100.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	0.0	100.0
	100-200만원 미만	14	0.0	100.0
	200-300만원 미만	65	7.7	92.3
	300-400만원 미만	102	8.8	91.2
	400-500만원 미만	108	6.5	93.5
	500-600만원 미만	75	6.7	93.3
	600-700만원 미만	53	1.9	98.1
	700만원 이상	77	5.2	94.8

나. 교통사고 피해 규모

- '20년 대리운전 이용 중 교통사고 경험이 있다고 응답한 이용자 31명을 대상으로 교통사고 피해 규모를 조사한 결과, '가벼운 접촉사고'가 71.0%로 가장 높았고, '차량파손/부상사고'(25.8%), '중상사고 이상'(3.2%)의 순으로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 '가벼운 접촉사고'(69.2%), '차량파손/부상사고'(30.8%)로 조사됨

[그림 3-116] 교통사고 피해 규모 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-248] 교통사고 피해 규모 비교

구분		사례수	가벼운 접촉사고	차량파손/부상사고	중상사고 이상 (사망자 발생)
'13년	응답자수(명)	39	27	12	-
	비율(%)	100.0	69.2	30.8	-
'20년	응답자수(명)	31	22	8	1
	비율(%)	100.0	71.0	25.8	3.2

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-249] '20년 교통사고 피해 규모 상세분석

(Base : 대리운전 이용 중 교통사고 경험자, n=31, 단위 : %)

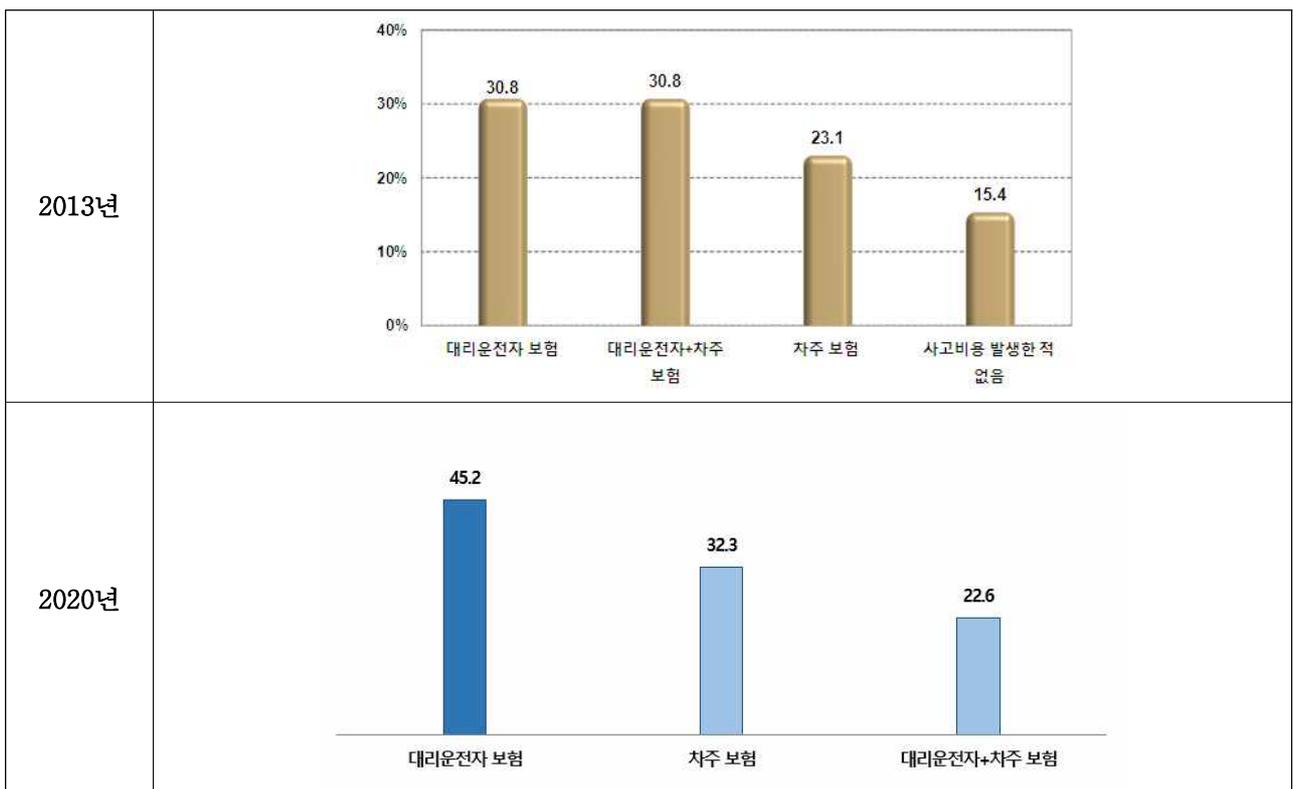
구분		사례수	가벼운 접촉사고	차량파손/부상사고	중상사고 이상 (사망자 발생)
전 체		31	71.0	25.8	3.2
대리운전 이용횟수	연 1~3회	5	80.0	20.0	0.0
	연 4~6회	6	66.7	16.7	16.7
	월 1회	14	64.3	35.7	0.0
	2주 1~2회	4	100.0	0.0	0.0
	주 2회 이상	2	50.0	50.0	0.0
성별	남자	13	53.8	38.5	7.7
	여자	18	83.3	16.7	0.0
연령대	20대	4	75.0	0.0	25.0
	30대	13	84.6	15.4	0.0
	40대	7	71.4	28.6	0.0
	50대	7	42.9	57.1	0.0
	60대 이상	-	-	-	-
거주지	서울	8	100.0	0.0	0.0
	인천/경기	8	62.5	37.5	0.0
	부산/울산/경남	6	66.7	33.3	0.0
	대구/경북	4	75.0	25.0	0.0
	대전/세종/충청	2	0.0	50.0	50.0
	광주/전라	2	100.0	0.0	0.0
	강원/제주	1	0.0	100.0	0.0
최종 학력	중졸 이하	-	-	-	-
	고졸	3	66.7	33.3	0.0
	대졸	25	68.0	28.0	4.0
	대학원졸 이상	3	100.0	0.0	0.0
직업	화이트칼라	23	69.6	30.4	0.0
	블루칼라	7	71.4	14.3	14.3
	자영업	-	-	-	-
	주부	1	100.0	0.0	0.0
	학생	-	-	-	-
	농림어업	-	-	-	-
	무직/기타	-	-	-	-
월평균 가구소득	100만원 미만	-	-	-	-
	100-200만원 미만	-	-	-	-
	200-300만원 미만	5	60.0	20.0	20.0
	300-400만원 미만	9	77.8	22.2	0.0
	400-500만원 미만	7	57.1	42.9	0.0
	500-600만원 미만	5	80.0	20.0	0.0
	600-700만원 미만	1	100.0	0.0	0.0
	700만원 이상	4	75.0	25.0	0.0

다. 교통사고 비용 처리

- '20년 대리운전 이용 중 교통사고를 경험한 적 있다고 응답한 31명의 이용자를 대상으로 사고비용 처리 방법을 조사한 결과, '대리운전자 보험'이 45.2%로 가장 높았고, '차주 보험'(32.3%), '대리운전자+차주 보험'(22.6%) 순으로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 '대리운전자 보험'(30.8%), '대리운전자보험+차주보험'(30.8%)로 조사되었고, 다음으로 '차주보험'(23.1%)로 조사됨
- '20년 현재 대리운전 중 교통사고 발생 시에는 책임보험인 대인보상 I에 대해서는 차주의 보험이 적용되고 대인보상 I의 범위를 넘어서는 대인보상 II, 대물보상 및 차주차량(자기차량) 손해에 대해서는 대리운전자보험이 적용되도록 배상 주체가 정해져 있음
- 따라서 대리운전 중 교통사고 발생에 따른 사고비용 정도 및 범위에 따라 차주보험 또는 대리운전자 보험으로 구분되는 것으로 판단할 수 있음
- 대리운전자 보험 단독으로 교통사고 비용을 처리하는 경우는 차주차량에 손해가 발생한 상황으로, 주차 중 단독사고가 빈번한 대리운전 교통사고 특성으로 인한 것으로 판단할 수 있음

[그림 3-117] 교통사고 비용 처리 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-250] 교통사고 비용 처리 비교

구분		사례수	대리운전자 보험	차주 보험	대리운전자+차주 보험	사고비용 발생한 적 없음
'13년	응답자수(명)	39	12	9	12	6
	비율(%)	100.0	30.8	23.1	30.8	15.4
'20년	응답자수(명)	31	14	10	7	-
	비율(%)	100.0	45.2	32.3	22.6	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-251] '20년 교통사고 비용 처리 상세비교

(Base : 대리운전 이용 중 교통사고 경험자, n=31, 단위 : %)

구분		사례수	대리운전자 보험	차주 보험	대리운전자+차주 보험
<b>전 체</b>		<b>31</b>	<b>45.2</b>	<b>32.3</b>	<b>22.6</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	5	60.0	40.0	0.0
	연 4~6회	6	66.7	16.7	16.7
	월 1회	14	35.7	35.7	28.6
	2주 1~2회	4	25.0	25.0	50.0
	주 2회 이상	2	50.0	50.0	0.0
성별	남자	13	38.5	30.8	30.8
	여자	18	50.0	33.3	16.7
연령대	20대	4	50.0	50.0	0.0
	30대	13	61.5	30.8	7.7
	40대	7	28.6	14.3	57.1
	50대	7	28.6	42.9	28.6
	60대 이상	-	-	-	-
거주지	서울	8	62.5	25.0	12.5
	인천/경기	8	75.0	12.5	12.5
	부산/울산/경남	6	33.3	33.3	33.3
	대구/경북	4	25.0	50.0	25.0
	대전/세종/충청	2	0.0	100.0	0.0
	광주/전라	2	0.0	50.0	50.0
	강원/제주	1	0.0	0.0	100.0
최종 학력	중졸 이하	-	-	-	-
	고졸	3	33.3	0.0	66.7
	대졸	25	40.0	40.0	20.0
	대학원졸 이상	3	100.0	0.0	0.0
직업	화이트칼라	23	52.2	34.8	13.0
	블루칼라	7	28.6	14.3	57.1
	자영업	-	-	-	-
	주부	1	0.0	100.0	0.0
	학생	-	-	-	-
	농림어업	-	-	-	-
	무직/기타	-	-	-	-
	월평균 가구소득	100만원 미만	-	-	-
100-200만원 미만	-	-	-	-	
200-300만원 미만	5	40.0	40.0	20.0	
300-400만원 미만	9	55.6	22.2	22.2	
400-500만원 미만	7	14.3	57.1	28.6	
500-600만원 미만	5	60.0	20.0	20.0	
600-700만원 미만	1	0.0	100.0	0.0	
700만원 이상	4	75.0	0.0	25.0	

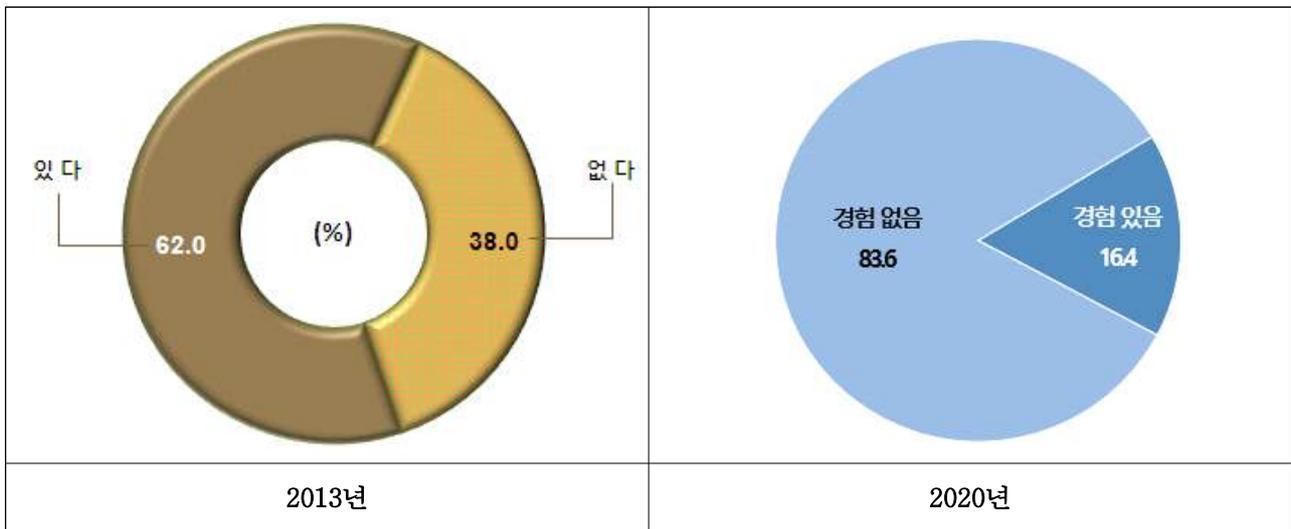
## 2.5 대리운전 이용 중 피해

### 가. 대리운전 이용 중 피해 경험 유무

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 서비스 이용 중 피해 경험을 조사한 결과, '경험 있음'이 16.4%, '경험 없음'이 83.6%로 조사됨
- '13년 실태조사에서는 '경험 있음'이 62.0%, '경험 없음'이 38.0%로 조사되어, '13년에 비해 '20년 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 이용 중 피해 경험은 상당부분 감소한 것으로 분석됨

[그림 3-118] 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-252] 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 비교

구분		사례수	경험 있음	경험 없음
'13년	응답자수(명)	1,000	620	380
	비율(%)	100.0	62.0	38.0
'20년	응답자수(명)	500	82	418
	비율(%)	100.0	16.4	83.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-253] '20년 대리운전 이용 중 피해 경험 유무 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

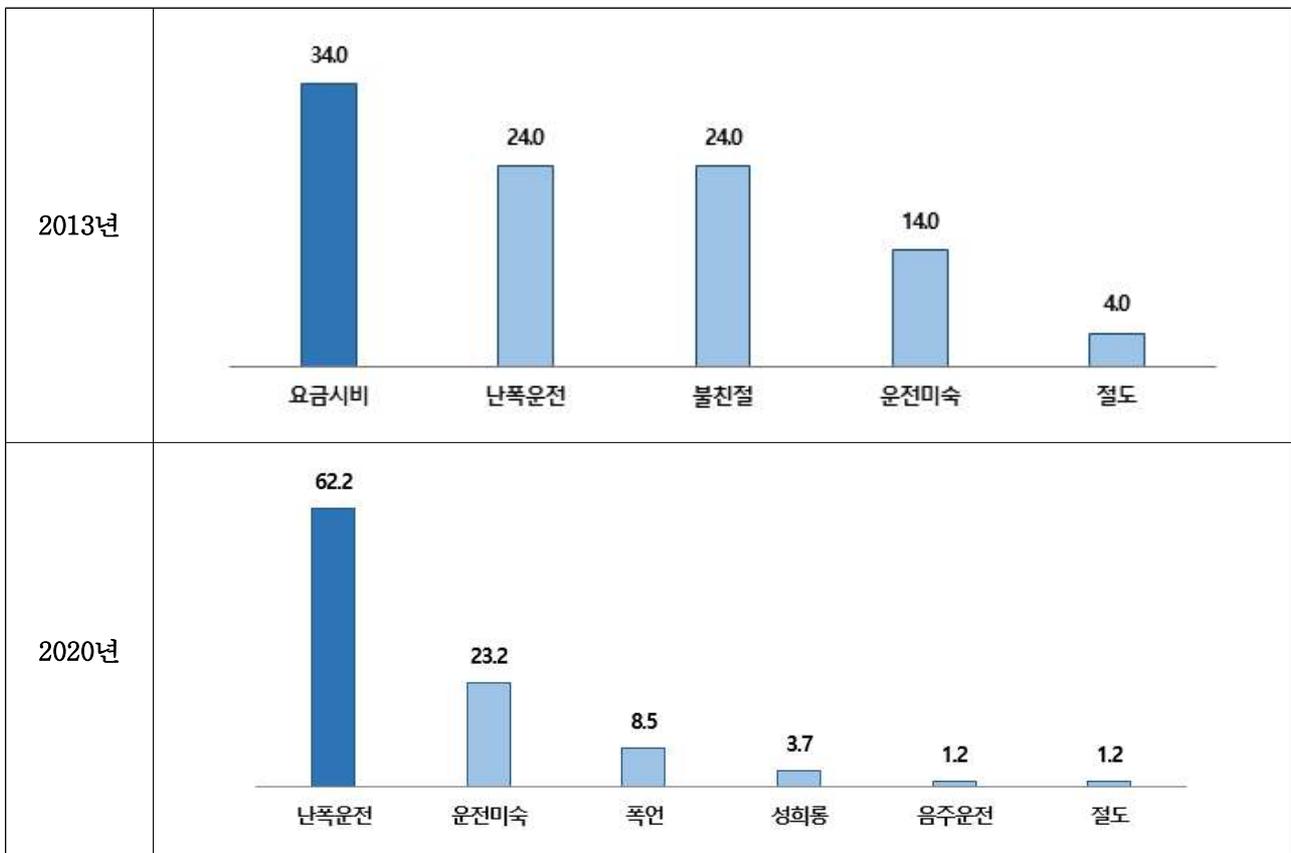
구분		사례수	경험 있음	경험 없음	
전 체		500	16.4	83.6	
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	10.3	89.7	
	연 4~6회	160	15.6	84.4	
	월 1회	114	22.8	77.2	
	2주 1~2회	52	23.1	76.9	
	주 2회 이상	9	22.2	77.8	
성별	남자	294	18.4	81.6	
	여자	206	13.6	86.4	
연령대	20대	52	17.3	82.7	
	30대	111	18.0	82.0	
	40대	107	19.6	80.4	
	50대	157	14.6	85.4	
	60대 이상	73	12.3	87.7	
거주지	서울	70	22.9	77.1	
	인천/경기	159	15.1	84.9	
	부산/울산/경남	80	15.0	85.0	
	대구/경북	56	14.3	85.7	
	대전/세종/충청	59	15.3	84.7	
	광주/전라	52	17.3	82.7	
최종 학력	강원/제주	24	16.7	83.3	
	중졸 이하	4	50.0	50.0	
	고졸	83	10.8	89.2	
	대졸	362	17.1	82.9	
	대학원졸 이상	51	17.6	82.4	
	직업	화이트칼라	308	16.9	83.1
		블루칼라	93	21.5	78.5
자영업		45	6.7	93.3	
주부		34	14.7	85.3	
학생		4	0.0	100.0	
농림어업		4	25.0	75.0	
무직/기타		12	8.3	91.7	
월평균 가구소득	100만원 미만	6	0.0	100.0	
	100-200만원 미만	14	7.1	92.9	
	200-300만원 미만	65	12.3	87.7	
	300-400만원 미만	102	22.5	77.5	
	400-500만원 미만	108	17.6	82.4	
	500-600만원 미만	75	16.0	84.0	
	600-700만원 미만	53	18.9	81.1	
	700만원 이상	77	11.7	88.3	

나. 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형

- '20년 대리운전 이용 중 피해를 경험한 적 있다고 응답한 이용자 82명을 대상으로 피해 유형을 조사한 결과, '난폭운전'이 62.2%로 가장 높았고, '운전미숙'(23.2%), '폭언'(8.5%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는 '요금시비'(34.0%), '난폭운전'(24.0%), '불친절'(24.0%)의 순으로 높게 나타남
- '20년 조사에서는 '13년 조사 결과에서는 나타나지 않았던 폭언 및 성희롱, 음주운전에 대한 피해가 조사되는 등 최근 대리운전자수가 증가하는 중에 부적격한 운전자가 대리운전업계로 유입된 것으로 판단됨

[그림 3-119] 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-254] 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 비교

구분		사례수	난폭운전	운전미숙	폭언	성희롱	음주운전	절도	요금시비	불친절
'13년	응답자수(명)	31	9	2	-	-	-	2	14	4
	비율(%)	100.0	24.0	14.0	-	-	-	4.0	34.0	24.0
'20년	응답자수(명)	82	51	19	7	3	1	1	-	-
	비율(%)	100.0	62.2	23.2	8.5	3.7	1.2	1.2	-	-

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-255] '20년 대리운전 이용 중 경험한 피해 유형 상세분석

(Base : 대리운전 이용 중 피해 경험자, n=82, 단위 : %)

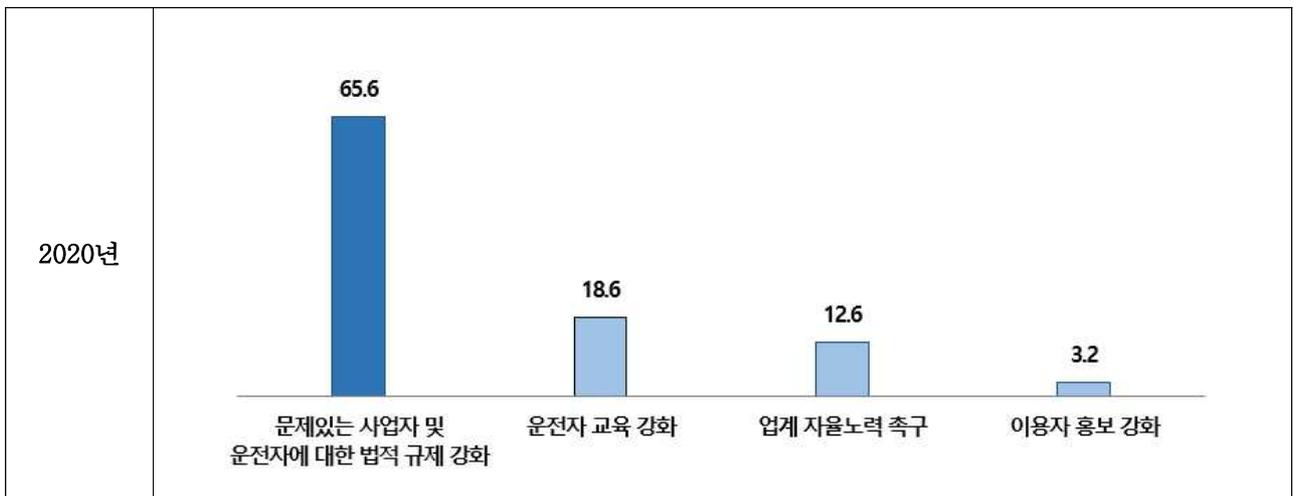
구분		사례수	난폭운전	운전미숙	폭언	성희롱	음주운전	절도
<b>전 체</b>		<b>82</b>	<b>62.2</b>	<b>23.2</b>	<b>8.5</b>	<b>3.7</b>	<b>1.2</b>	<b>1.2</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	17	76.5	17.6	5.9	0.0	0.0	0.0
	연 4~6회	25	56.0	32.0	8.0	4.0	0.0	0.0
	월 1회	26	73.1	7.7	11.5	3.8	3.8	0.0
	2주 1~2회	12	33.3	50.0	8.3	0.0	0.0	8.3
	주 2회 이상	2	50.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0
성별	남자	54	66.7	25.9	5.6	1.9	0.0	0.0
	여자	28	53.6	17.9	14.3	7.1	3.6	3.6
연령대	20대	9	22.2	22.2	33.3	22.2	0.0	0.0
	30대	20	60.0	30.0	10.0	0.0	0.0	0.0
	40대	21	61.9	23.8	4.8	4.8	0.0	4.8
	50대	23	69.6	21.7	4.3	0.0	4.3	0.0
	60대 이상	9	88.9	11.1	0.0	0.0	0.0	0.0
거주지	서울	16	43.8	18.8	12.5	18.8	0.0	6.3
	인천/경기	24	66.7	20.8	12.5	0.0	0.0	0.0
	부산/울산/경남	12	58.3	33.3	8.3	0.0	0.0	0.0
	대구/경북	8	75.0	12.5	12.5	0.0	0.0	0.0
	대전/세종/충청	9	66.7	22.2	0.0	0.0	11.1	0.0
	광주/전라	9	55.6	44.4	0.0	0.0	0.0	0.0
최종 학력	강원/제주	4	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	중졸 이하	2	50.0	0.0	50.0	0.0	0.0	0.0
	고졸	9	77.8	22.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	대졸	62	64.5	24.2	8.1	1.6	1.6	0.0
직업	대학원졸 이상	9	33.3	22.2	11.1	22.2	0.0	11.1
	화이트칼라	52	55.8	26.9	9.6	3.8	1.9	1.9
	블루칼라	20	65.0	20.0	10.0	5.0	0.0	0.0
	자영업	3	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	주부	5	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	학생	-	-	-	-	-	-	-
	농림어업 무직/기타	1 1	100.0 100.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	-	-	-	-	-	-	-
	100-200만원 미만	1	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	200-300만원 미만	8	62.5	12.5	25.0	0.0	0.0	0.0
	300-400만원 미만	23	69.6	21.7	8.7	0.0	0.0	0.0
	400-500만원 미만	19	47.4	26.3	10.5	10.5	5.3	0.0
	500-600만원 미만	12	75.0	8.3	8.3	0.0	0.0	8.3
	600-700만원 미만 700만원 이상	10 9	70.0 44.4	20.0 55.6	0.0 0.0	10.0 0.0	0.0 0.0	0.0 0.0

## 2.6 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 이용 중 피해를 예방하기 위한 대책을 조사한 결과, 피해 예방을 위한 대책으로 '문제있는 사업자 및 운전자 법적 규제 강화'가 65.6%로 가장 높았고, 다음으로 '운전자 교육 강화'(18.6%), '업계 자율노력 촉구'(12.6%) 등의 순으로 높았음

[그림 3-120] '20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책

(단위 : %)



[표 3-256] '20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책

구분		사례수	문제있는 사업자 및 운전자에 대한 법적 규제 강화	운전자 교육 강화	업계 자율노력 촉구	이용자 홍보 강화
'20년	응답자수(명)	500	328	93	63	16
	비율(%)	100.0	65.6	18.6	12.6	3.2

[표 3-257] '20년 대리운전 이용 중 피해 예방을 위한 대책 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

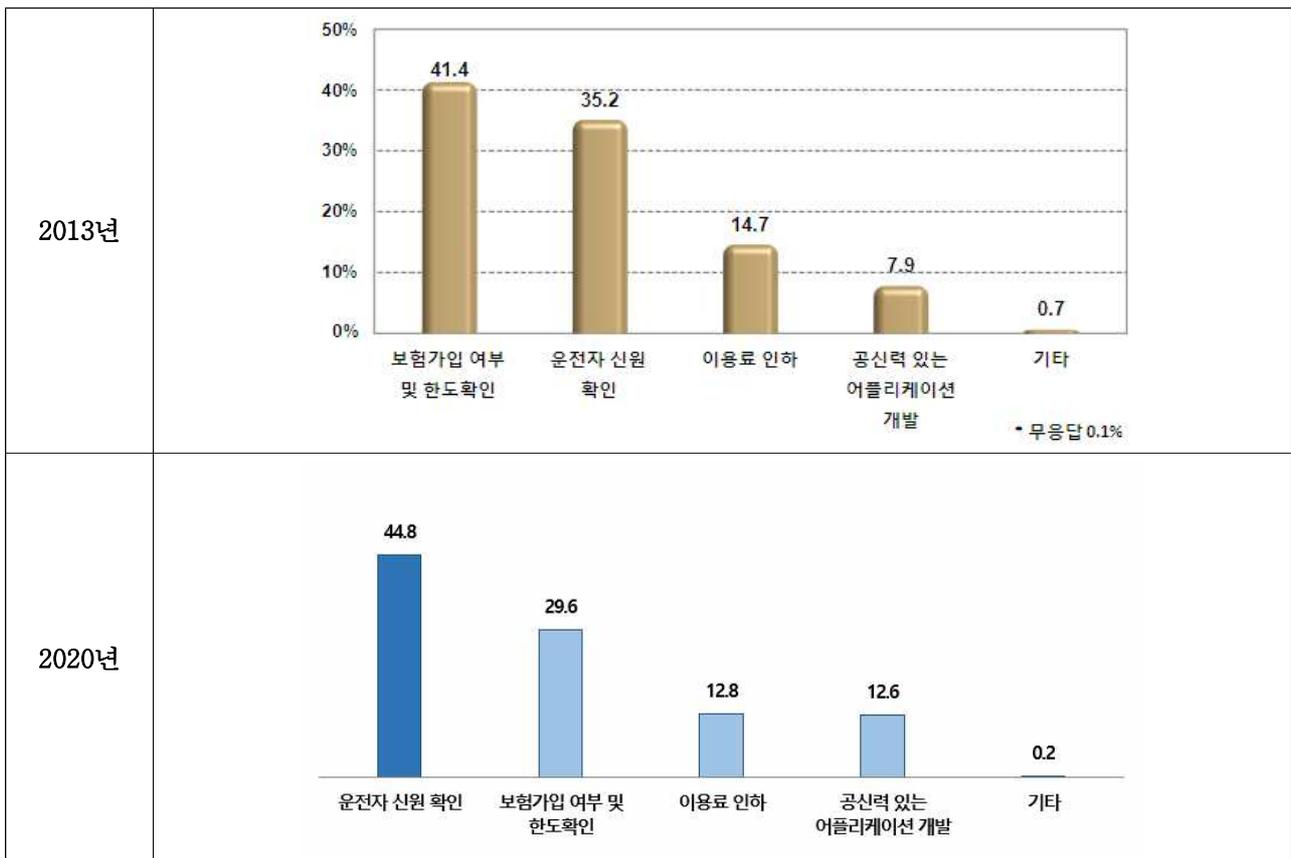
구분		사례수	문제있는 사업자 및 운전자에 대한 법적 규제 강화	운전자 교육 강화	업계 자율노력 촉구	이용자 홍보 강화
전 체		500	65.6	18.6	12.6	3.2
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	62.4	21.8	13.3	2.4
	연 4~6회	160	71.9	15.6	10.0	2.5
	월 1회	114	60.5	17.5	16.7	5.3
	2주 1~2회	52	65.4	21.2	9.6	3.8
	주 2회 이상	9	77.8	11.1	11.1	0.0
성별	남자	294	65.3	20.4	11.2	3.1
	여자	206	66.0	16.0	14.6	3.4
연령대	20대	52	59.6	19.2	15.4	5.8
	30대	111	64.9	15.3	15.3	4.5
	40대	107	70.1	16.8	11.2	1.9
	50대	157	66.2	19.1	11.5	3.2
	60대 이상	73	63.0	24.7	11.0	1.4
거주지	서울	70	68.6	10.0	17.1	4.3
	인천/경기	159	64.2	20.1	11.9	3.8
	부산/울산/경남	80	66.3	17.5	13.8	2.5
	대구/경북	56	53.6	17.9	23.2	5.4
	대전/세종/충청	59	69.5	22.0	6.8	1.7
	광주/전라	52	71.2	25.0	1.9	1.9
최종 학력	강원/제주	24	70.8	16.7	12.5	0.0
	중졸 이하	4	25.0	50.0	25.0	0.0
	고졸	83	65.1	18.1	13.3	3.6
	대졸	362	64.1	19.1	13.3	3.6
직업	대학원졸 이상	51	80.4	13.7	5.9	0.0
	화이트칼라	308	68.8	16.9	12.0	2.3
	블루칼라	93	60.2	21.5	12.9	5.4
	자영업	45	68.9	15.6	11.1	4.4
	주부	34	52.9	23.5	17.6	5.9
	학생	4	25.0	50.0	25.0	0.0
	농림어업	4	75.0	25.0	0.0	0.0
월평균 가구소득	무직/기타	12	58.3	25.0	16.7	0.0
	100만원 미만	6	50.0	16.7	33.3	0.0
	100-200만원 미만	14	57.1	28.6	14.3	0.0
	200-300만원 미만	65	55.4	26.2	15.4	3.1
	300-400만원 미만	102	67.6	15.7	10.8	5.9
	400-500만원 미만	108	71.3	16.7	10.2	1.9
	500-600만원 미만	75	61.3	18.7	17.3	2.7
	600-700만원 미만	53	66.0	18.9	13.2	1.9
700만원 이상	77	70.1	16.9	9.1	3.9	

## 2.7 대리운전 이용자의 대리운전 개선점

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 개선을 위한 요구사항을 조사한 결과, 대리운전 서비스 개선을 위한 요구사항으로 '운전자 신원 확인'이 44.8%로 가장 높았고, '보험가입 여부 및 한도확인'(29.6%), '이용료 인하'(12.8%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는 '보험가입 여부 및 한도확인'이 41.4%로 가장 높았고, '운전자 신원 확인'(35.2%), '이용료 인하'(14.7%)의 순으로 높았음
- '13년 조사에 비해 '20년 조사에서는 운전자의 신원 확인에 대한 요구가 상당부분 증가하였으며, 이러한 결과는 부적격 대리운전자의 유입으로 인한 대리운전 이용 중 사건/사고 등에 대한 이용자들의 염려가 반영된 것으로 판단할 수 있음
- 대리운전 보험의 경우에는 대리운전 이용 중 사고발생 시 차주 보험의 할증이 폐지된 바 있고, 대리운전자의 보험가입률이 95% 이상으로 조사되어 대리운전자 무보험으로 인한 문제의 소지는 적으나, 향후 대리운전자 보험가입 의무화 및 보험한도 확대 등의 대책을 추진을 통해 이용자 권익 보호를 강화하여야 할 것으로 판단됨

[그림 3-121] 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-258] 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 비교

구분		사례수	운전자 신원 확인	보험가입 여부 및 한도확인	이용료 인하	공신력 있는 어플리케이션 개발	기타/ 무응답
'13년	응답자수(명)	1,000	352	414	147	79	8
	비율(%)	100.0	35.2	41.4	14.7	7.9	0.8
'20년	응답자수(명)	500	224	148	64	63	1
	비율(%)	100.0	44.8	29.6	12.8	12.6	0.2

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-259] '20년 대리운전 이용자의 대리운전 개선점 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

구분		사례수	운전자 신원 확인	보험가입 여부 및 한도확인	이용료 인하	공신력 있는 어플리케이션 개발	기타
전 체		500	44.8	29.6	12.8	12.6	0.2
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	47.9	30.9	9.1	12.1	0.0
	연 4~6회	160	39.4	31.9	15.0	13.1	0.6
	월 1회	114	50.9	22.8	13.2	13.2	0.0
	2주 1~2회	52	40.4	32.7	13.5	13.5	0.0
	주 2회 이상	9	33.3	33.3	33.3	0.0	0.0
성별	남자	294	37.1	34.7	12.9	15.3	0.0
	여자	206	55.8	22.3	12.6	8.7	0.5
연령대	20대	52	57.7	15.4	13.5	11.5	1.9
	30대	111	44.1	30.6	18.0	7.2	0.0
	40대	107	38.3	33.6	16.8	11.2	0.0
	50대	157	45.2	29.9	8.9	15.9	0.0
	60대 이상	73	45.2	31.5	6.8	16.4	0.0
거주지	서울	70	50.0	32.9	7.1	8.6	1.4
	인천/경기	159	42.1	27.0	16.4	14.5	0.0
	부산/울산/경남	80	40.0	31.3	17.5	11.3	0.0
	대구/경북	56	55.4	28.6	7.1	8.9	0.0
	대전/세종/충청	59	40.7	27.1	15.3	16.9	0.0
	광주/전라	52	48.1	30.8	1.9	19.2	0.0
최종 학력	강원/제주	24	41.7	37.5	20.8	0.0	0.0
	중졸 이하	4	25.0	25.0	50.0	0.0	0.0
	고졸	83	49.4	30.1	12.0	8.4	0.0
	대졸	362	44.8	28.7	12.2	14.1	0.3
	대학원졸 이상	51	39.2	35.3	15.7	9.8	0.0
직업	화이트칼라	308	45.1	30.5	10.4	13.6	0.3
	블루칼라	93	34.4	25.8	28.0	11.8	0.0
	자영업	45	42.2	44.4	4.4	8.9	0.0
	주부	34	70.6	11.8	8.8	8.8	0.0
	학생	4	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0
	농림어업	4	0.0	25.0	25.0	50.0	0.0
	무직/기타	12	58.3	33.3	0.0	8.3	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	33.3	50.0	16.7	0.0	0.0
	100-200만원 미만	14	50.0	42.9	7.1	0.0	0.0
	200-300만원 미만	65	47.7	29.2	13.8	9.2	0.0
	300-400만원 미만	102	46.1	27.5	14.7	11.8	0.0
	400-500만원 미만	108	44.4	29.6	12.0	13.0	0.9
	500-600만원 미만	75	42.7	28.0	16.0	13.3	0.0
	600-700만원 미만	53	43.4	26.4	9.4	20.8	0.0
	700만원 이상	77	44.2	32.5	10.4	13.0	0.0

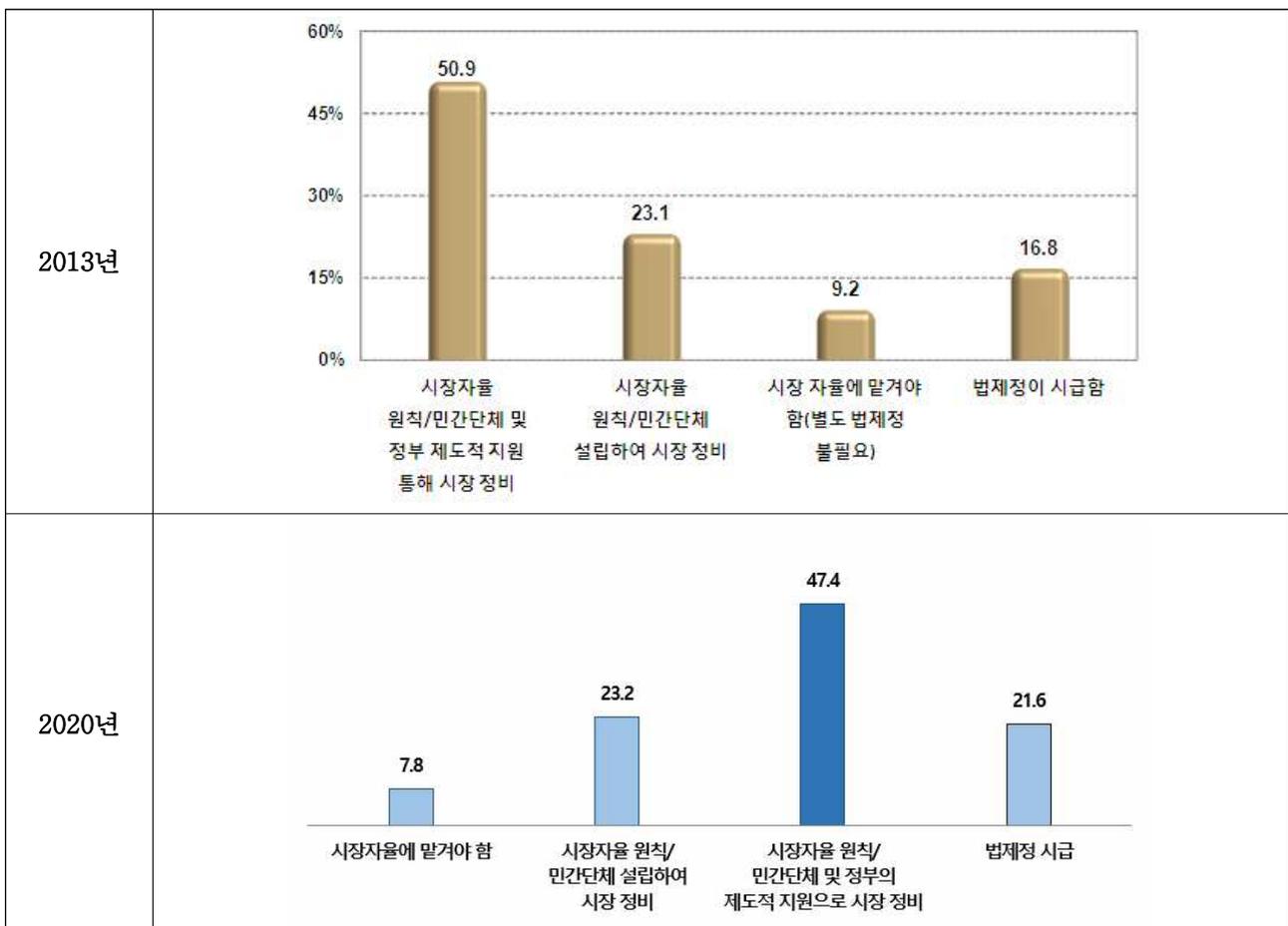
### 3. 대리운전 제도화

#### 3.1 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식

- ‘20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전업 법제화 필요성에 대한 의견을 조사한 결과, ‘정부의 제도적 지원으로 시장 정비’가 47.4%로 가장 많았고, ‘민간단체 설립하여 시장 정비’(23.2%), ‘법제정이 시급함’(21.6%) 등의 순으로 높았음
- ‘13년 실태조사에서는 ‘시장자율 원칙/민간단체 및 정부 제도적 지원을 통해 시장 정비’가 50.9%로 가장 많았고, ‘시장자율 원칙/민간단체 설립하여 시장 정비’(23.1%), ‘법제정이 시급함’(16.8%) 등의 순으로 높았음
- ‘13년과 ‘20년 조사 모두에서 대리운전 이용자는 대리운전 시장 정비를 위해서는 시장자율을 원칙으로 하되 정부의 제도적 지원이 필요하다고 인식하고 있는 것으로 분석됨

[그림 3-122] 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-260] 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 비교

구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/민간단 체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
'13년	응답자수(명)	1,000	509	231	92	168
	비율(%)	100.0	50.9	23.1	9.2	16.8
'20년	응답자수(명)	500	39	116	237	108
	비율(%)	100.0	7.8	23.2	47.4	21.6

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국도교통부, 2014)

[표 3-261] '20년 대리운전 이용자의 대리운전 법제화 필요성 인식 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

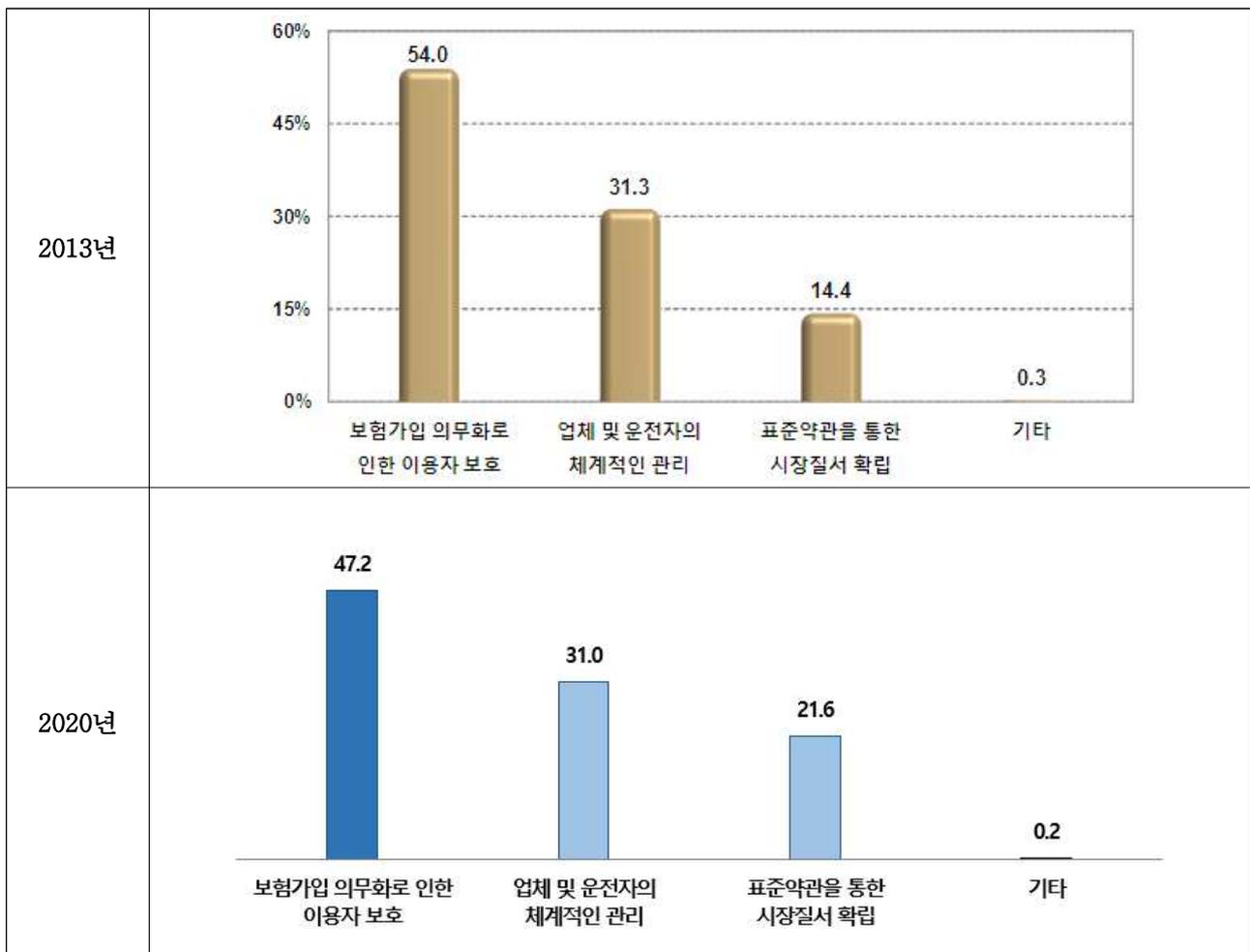
구분		사례수	시장 자율에 맡겨야 함 (별도의 법제정 불필요)	시장 자율 원칙/ 민간단체 설립하여 시장 정비	시장 자율 원칙/ 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	법제정이 시급함
<b>전 체</b>		<b>500</b>	<b>7.8</b>	<b>23.2</b>	<b>47.4</b>	<b>21.6</b>
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	7.9	19.4	50.9	21.8
	연 4~6회	160	6.9	22.5	48.1	22.5
	월 1회	114	9.6	27.2	44.7	18.4
	2주 1~2회	52	7.7	30.8	44.2	17.3
	주 2회 이상	9	0.0	11.1	22.2	66.7
성별	남자	294	5.8	22.1	53.4	18.7
	여자	206	10.7	24.8	38.8	25.7
연령대	20대	52	15.4	25.0	42.3	17.3
	30대	111	10.8	28.8	33.3	27.0
	40대	107	8.4	18.7	51.4	21.5
	50대	157	5.7	19.1	56.1	19.1
	60대 이상	73	1.4	28.8	47.9	21.9
거주지	서울	70	10.0	31.4	31.4	27.1
	인천/경기	159	8.2	22.0	44.0	25.8
	부산/울산/경남	80	10.0	21.3	50.0	18.8
	대구/경북	56	8.9	32.1	39.3	19.6
	대전/세종/충청	59	5.1	20.3	57.6	16.9
	광주/전라	52	5.8	17.3	57.7	19.2
최종 학력	강원/제주	24	0.0	12.5	79.2	8.3
	중졸 이하	4	0.0	50.0	0.0	50.0
	고졸	83	9.6	16.9	55.4	18.1
	대졸	362	7.7	24.0	47.0	21.3
	대학원졸 이상	51	5.9	25.5	41.2	27.5
직업	화이트칼라	308	5.5	22.4	48.7	23.4
	블루칼라	93	10.8	21.5	44.1	23.7
	자영업	45	8.9	28.9	51.1	11.1
	주부	34	8.8	35.3	35.3	20.6
	학생	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	농림어업	4	0.0	0.0	75.0	25.0
	무직/기타	12	25.0	8.3	58.3	8.3
월평균 가구소득	100만원 미만	6	50.0	0.0	50.0	0.0
	100-200만원 미만	14	21.4	21.4	35.7	21.4
	200-300만원 미만	65	12.3	27.7	40.0	20.0
	300-400만원 미만	102	7.8	24.5	46.1	21.6
	400-500만원 미만	108	3.7	23.1	52.8	20.4
	500-600만원 미만	75	8.0	26.7	46.7	18.7
	600-700만원 미만	53	5.7	26.4	37.7	30.2
700만원 이상	77	5.2	14.3	57.1	23.4	

### 3.2 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전법 제정 시 가장 큰 효과에 대한 인식을 조사한 결과, '보험가입 의무화로 인한 이용자 보호'가 47.2%로 가장 높았고, '업체 및 운전자의 체계적인 관리'(31.0%), '표준약관을 통한 시장질서 확립'(21.6%)의 순으로 높았음
- '13년 실태조사에서는, '보험가입 의무화로 인한 이용자 보호'가 54.0%로 가장 높았고, '업체 및 운전자의 체계적인 관리'(31.3%), '표준약관을 통한 시장질서 확립'(14.4%)의 순으로 높았음
- '13년과 '20년 조사 모두에서 대리운전 이용자는 대리운전법 제정을 통한 보험가입 의무화 및 대리운전자 관리에 대한 요구가 높은 것으로 조사됨

[그림 3-123] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-262] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 비교

구분		사례수	보험가입 의무화로 이용자 보호	업체 및 운전자의 체계적인 관리	표준약관을 통한 시장질서 확립	기타
'13년	응답자수(명)	1,000	540	313	144	3
	비율(%)	100.0	54.0	31.3	14.4	0.3
'20년	응답자수(명)	500	236	155	108	1
	비율(%)	100.0	47.2	31.0	21.6	0.2

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-263] '20년 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 효과 인식 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

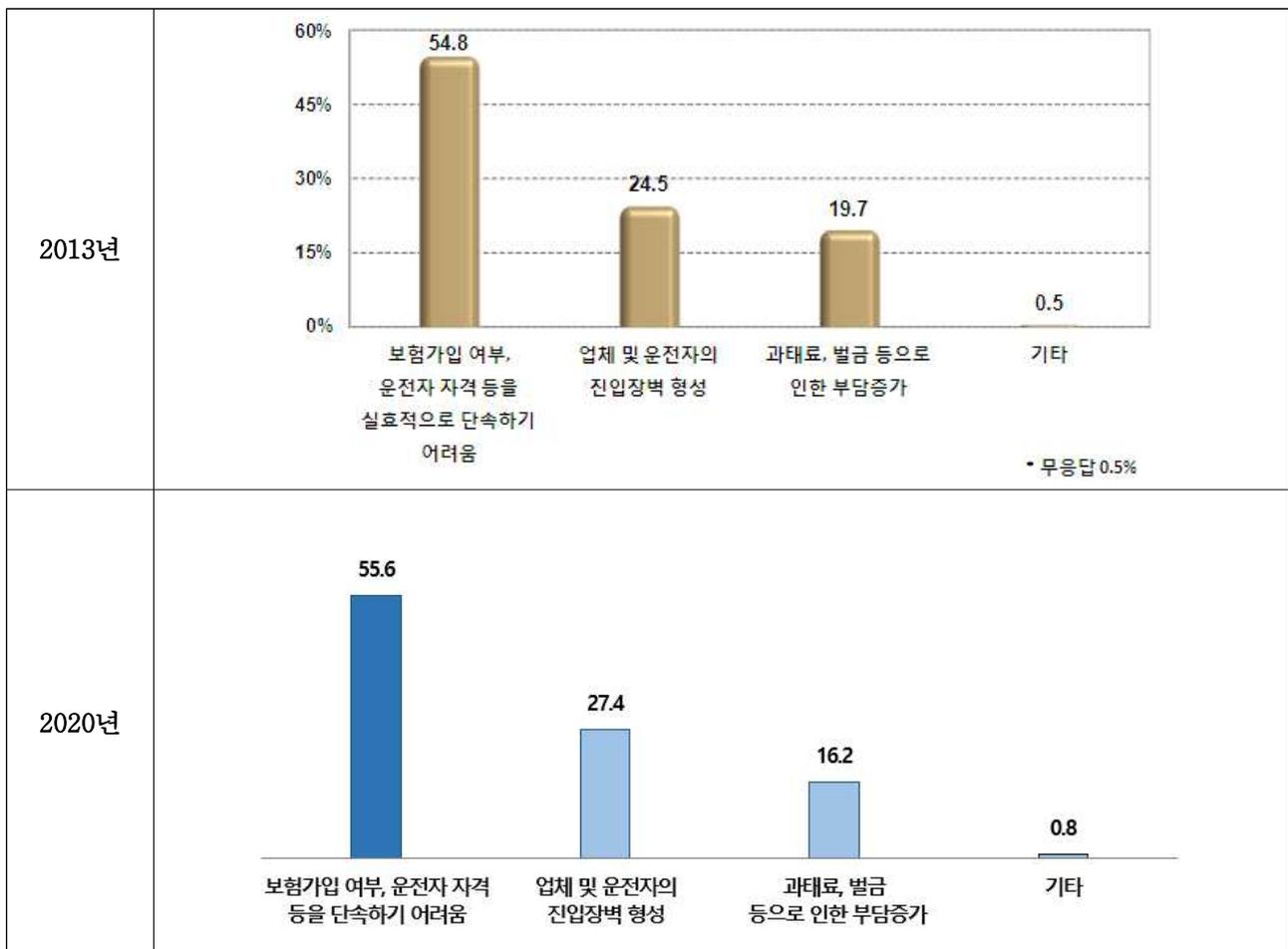
구분		사례수	보험가입 의무화로 이용자 보호	업체 및 운전자의 체계적인 관리	표준약관을 통한 시장질서 확립	기타
<b>전 체</b>		<b>500</b>	<b>47.2</b>	<b>31.0</b>	<b>21.6</b>	<b>0.2</b>
법제화 필요 여부	시장 자율	39	35.9	38.5	25.6	0.0
	시장 자율/민간단체	116	45.7	25.9	28.4	0.0
	시장 자율/민간단체+정부	237	51.5	31.2	17.3	0.0
	법제정시급	108	43.5	33.3	22.2	0.9
성별	남자	294	46.3	30.6	23.1	0.0
	여자	206	48.5	31.6	19.4	0.5
연령대	20대	52	34.6	38.5	26.9	0.0
	30대	111	48.6	30.6	20.7	0.0
	40대	107	50.5	28.0	20.6	0.9
	50대	157	51.0	26.8	22.3	0.0
	60대 이상	73	41.1	39.7	19.2	0.0
거주지	서울	70	42.9	32.9	24.3	0.0
	인천/경기	159	49.7	32.1	18.2	0.0
	부산/울산/경남	80	50.0	31.3	18.8	0.0
	대구/경북	56	46.4	25.0	28.6	0.0
	대전/세종/충청	59	39.0	39.0	22.0	0.0
	광주/전라	52	46.2	26.9	25.0	1.9
최종 학력	강원/제주	24	58.3	20.8	20.8	0.0
	중졸 이하	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	고졸	83	45.8	33.7	20.5	0.0
	대졸	362	47.5	30.4	21.8	0.3
직업	대학원졸 이상	51	47.1	31.4	21.6	0.0
	화이트칼라	308	48.1	31.8	19.8	0.3
	블루칼라	93	39.8	31.2	29.0	0.0
	자영업	45	53.3	28.9	17.8	0.0
	주부	34	50.0	32.4	17.6	0.0
	학생	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	농림어업	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	무직/기타	12	50.0	16.7	33.3	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	50.0	33.3	16.7	0.0
	100-200만원 미만	14	78.6	0.0	21.4	0.0
	200-300만원 미만	65	33.8	33.8	32.3	0.0
	300-400만원 미만	102	47.1	30.4	22.5	0.0
	400-500만원 미만	108	56.5	23.1	20.4	0.0
	500-600만원 미만	75	48.0	34.7	17.3	0.0
	600-700만원 미만	53	43.4	32.1	24.5	0.0
	700만원 이상	77	41.6	41.6	15.6	1.3

### 3.3 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식

- ‘20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전법 제정 시 가장 큰 문제점을 조사한 결과, ‘보험가입 여부, 운전자격 단속 어려움’이 55.6%로 가장 높았고, ‘업체 및 운전자의 진입장벽 형성’(27.4%), ‘과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가’(16.2%)의 순으로 높았음
- ‘13년 실태조사에서는 ‘보험가입 여부, 운전자격 단속 어려움’이 54.8%로 가장 높았고, ‘업체 및 운전자의 진입장벽 형성’(24.5%), ‘과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가’(19.7%)의 순으로 높았음
- ‘13년과 ‘20년 모두에서 대리운전 이용자는 대리운전법이 제정된다 해도 실효적인 단속이 어려울 것을 가장 큰 문제점으로 인식하고 있는 것으로 조사됨

[그림 3-124] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

(단위 : %)



자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-264] 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 비교

구분		사례수	보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가	기타/무응답
'13년	응답자수(명)	1,000	548	245	197	10
	비율(%)	100.0	54.8	24.5	19.7	1.0
'20년	응답자수(명)	500	278	137	81	4
	비율(%)	100.0	55.6	27.4	16.2	0.8

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

[표 3-265] '20년 대리운전 이용자의 대리운전법 제정 문제점 인식 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

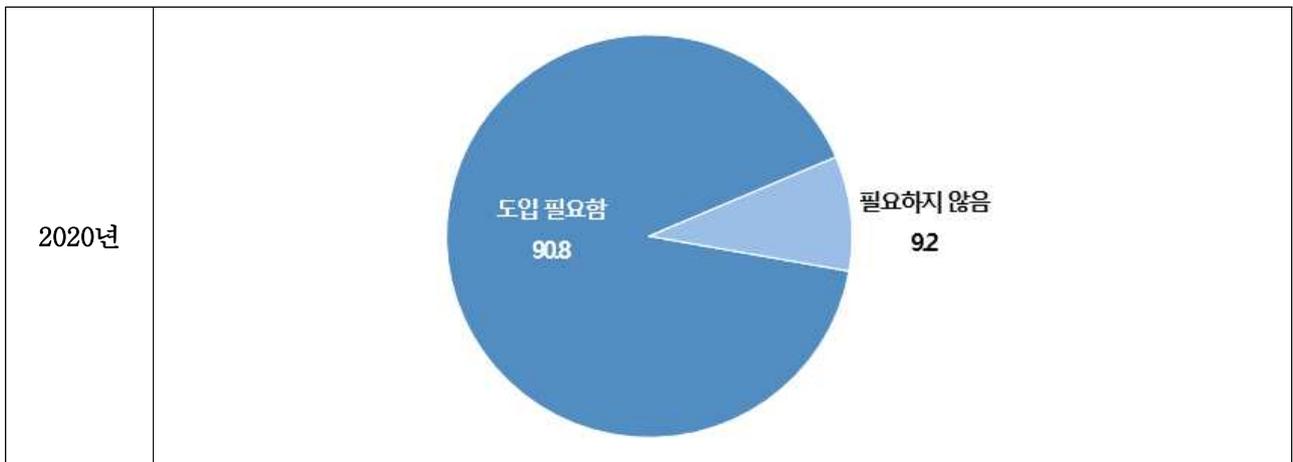
구분		사례수	보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	업체 및 운전자의 진입장벽 형성	과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가	기타
<b>전체</b>		<b>500</b>	<b>55.6</b>	<b>27.4</b>	<b>16.2</b>	<b>0.8</b>
법제화 필요 여부	시장자유	39	59.0	33.3	7.7	0.0
	시장자유+민간단체	116	69.0	16.4	14.7	0.0
	시장자유+민간단체+정부	237	53.6	29.1	16.0	1.3
	법제정시급	108	44.4	33.3	21.3	0.9
성별	남자	294	53.1	29.3	16.7	1.0
	여자	206	59.2	24.8	15.5	0.5
연령대	20대	52	59.6	21.2	17.3	1.9
	30대	111	60.4	20.7	18.9	0.0
	40대	107	51.4	32.7	15.9	0.0
	50대	157	54.8	31.8	12.1	1.3
	60대 이상	73	53.4	24.7	20.5	1.4
거주지	서울	70	65.7	21.4	12.9	0.0
	인천/경기	159	52.8	27.0	19.5	0.6
	부산/울산/경남	80	61.3	22.5	16.3	0.0
	대구/경북	56	48.2	30.4	19.6	1.8
	대전/세종/충청	59	50.8	35.6	13.6	0.0
	광주/전라	52	53.8	32.7	11.5	1.9
	강원/제주	24	58.3	25.0	12.5	4.2
최종 학력	중졸 이하	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	고졸	83	54.2	33.7	10.8	1.2
	대졸	362	55.8	26.8	16.6	0.8
	대학원졸 이상	51	56.9	21.6	21.6	0.0
직업	화이트칼라	308	52.9	29.2	17.2	0.6
	블루칼라	93	57.0	24.7	18.3	0.0
	자영업	45	66.7	24.4	6.7	2.2
	주부	34	61.8	17.6	17.6	2.9
	학생	4	50.0	25.0	25.0	0.0
	농림어업	4	50.0	50.0	0.0	0.0
	무직/기타	12	58.3	33.3	8.3	0.0
월평균 가구소득	100만원 미만	6	33.3	66.7	0.0	0.0
	100-200만원 미만	14	50.0	42.9	7.1	0.0
	200-300만원 미만	65	58.5	24.6	15.4	1.5
	300-400만원 미만	102	55.9	19.6	24.5	0.0
	400-500만원 미만	108	56.5	25.0	17.6	0.9
	500-600만원 미만	75	62.7	25.3	10.7	1.3
	600-700만원 미만	53	50.9	34.0	15.1	0.0
	700만원 이상	77	50.6	35.1	13.0	1.3

### 3.4 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

- '20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전자 자격제도 도입 필요성에 대한 인식을 조사한 결과, '도입 필요함'은 90.8%, '도입 필요하지 않음'은 9.2%로 조사됨
- 자격제도가 필요하다고 응답한 이용자들은 운전자의 자격 및 신원확인을 위해 또는 운전 시 안전성 확보를 위해 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 판단하는 것으로 조사되었음
- 이와는 반대로 대리운전자 자격제도 도입이 필요하지 않다고 응답한 이용자들은 그 이유로 굳이 필요하지 않다고 판단하였거나, 이로 인한 비용 상승을 우려하는 것으로 조사되었음
- 대리운전업체 및 대리운전자 대상 조사에서 대리운전업체는 86.3%, 대리운전자는 82.7%가 대리운전자 자격제도도 도입이 필요하다고 응답한데 비해 대리운전 이용자는 대리운전자 자격제도 도입에 더 긍정적인 것으로 판단됨

[그림 3-125] '20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

(단위 : %)



[표 3-266] '20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식

구분		사례수	도입 필요함	도입 필요하지 않음
'20년	응답자수(명)	500	454	46
	비율(%)	100.0	90.8	9.2

[표 3-267] '20년 대리운전 이용자의 대리운전자 자격제도 도입 필요성 인식 상세분석

(Base : 전체, n=500, 단위 : %)

구분		사례수	도입 필요함	도입 필요하지 않음
전 체		500	90.8	9.2
대리운전 이용횟수	연 1~3회	165	87.9	12.1
	연 4~6회	160	91.9	8.1
	월 1회	114	90.4	9.6
	2주 1~2회	52	96.2	3.8
	주 2회 이상	9	100.0	0.0
성별	남자	294	89.8	10.2
	여자	206	92.2	7.8
연령대	20대	52	90.4	9.6
	30대	111	95.5	4.5
	40대	107	87.9	12.1
	50대	157	88.5	11.5
	60대 이상	73	93.2	6.8
거주지	서울	70	90.0	10.0
	인천/경기	159	88.7	11.3
	부산/울산/경남	80	90.0	10.0
	대구/경북	56	91.1	8.9
	대전/세종/충청	59	93.2	6.8
	광주/전라	52	98.1	1.9
	강원/제주	24	87.5	12.5
최종 학력	중졸 이하	4	75.0	25.0
	고졸	83	88.0	12.0
	대졸	362	93.6	6.4
	대학원졸 이상	51	76.5	23.5
직업	화이트칼라	308	92.2	7.8
	블루칼라	93	83.9	16.1
	자영업	45	93.3	6.7
	주부	34	91.2	8.8
	학생	4	100.0	0.0
	농림어업	4	100.0	0.0
	무직/기타	12	91.7	8.3
월평균 가구소득	100만원 미만	6	83.3	16.7
	100-200만원 미만	14	85.7	14.3
	200-300만원 미만	65	96.9	3.1
	300-400만원 미만	102	88.2	11.8
	400-500만원 미만	108	92.6	7.4
	500-600만원 미만	75	89.3	10.7
	600-700만원 미만	53	86.8	13.2
	700만원 이상	77	92.2	7.8

### 3.5 대리운전 이용자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견

- ‘20년 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 관련 애로사항 및 의견을 조사한 결과, ‘운전자 검증(자격증 등) 필요’가 23.6%로 가장 많았고, 다음으로 ‘안전 운행 필요’(14.9%), ‘요금 표준화 등 요금제 전반 개선 필요’(9.7%)의 순으로 많았음
- ‘13년 실태조사 결과에서는 ‘운전자의 신원 확인 필요’가 25.5%로 가장 많았고, ‘보험 가입필요’(9.7%), ‘추가요금 요구 관련’(9.0%)의 순으로 많았음
- ‘13년과 ‘20년 모두에서 대리운전 이용자는 부적격한 대리운전자에 대한 우려가 가장 큰 것으로 분석되었고, ‘13년 대비 ‘20년에는 안전 운전에 대한 요구가 높아진 것으로 판단됨

[표 3-268] 대리운전 이용자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견(‘13년)

(Base : 전체, n=95, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2013년	
	업체수(개)	비율(%)
운전자의 신원을 확인할 수 없다/신원을 알려줬으면 한다	255	25.5
보험에 가입되어 있어야 한다	97	9.7
추가요금을 요구하는 경우가 있다	90	9.0
안전해야 한다	59	5.9
가격이 저렴해야 한다	42	4.2
대리운전자의 처우가 개선되어야 한다	36	3.6
과도한 업체가 난립되었다	35	3.5
짧은 거리는 할인 되어야 한다	31	3.1
운전자의 자격 요건을 강화해야 한다	30	3.0
믿을 수 없다	27	2.7

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) ‘13년 상위 10개 의견

[표 3-269] 대리운전 이용자의 대리운전 관련 애로사항 및 의견(‘20년)

(Base : 전체, n=95, 단위 : 건, %, 복수응답)

애로사항 및 의견	2020년	
	업체수(개)	비율(%)
운전자 검증(자격증 등) 필요	105	23.6
안전 운행 필요	66	14.9
요금 표준화 등 요금제 전반 개선 필요	43	9.7
안전/친절교육 등 교육 필요	31	7.0
업체 설립 기준 마련	28	6.3
대리운전 요금 인하 필요	18	4.1
보험 가입 및 보험 처리 개선	18	4.1
사고 처리 개선 필요	12	2.7
추가 비용 요구 방지	10	2.3
법 개정/제정 필요	9	2.0
소비자 보호 필요		

자료 출처(2013년 실태조사) : 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부, 2014)

주1) ‘20년 상위 11개 의견

## 제5절 대리운전 실태조사 결과 및 시사점 도출

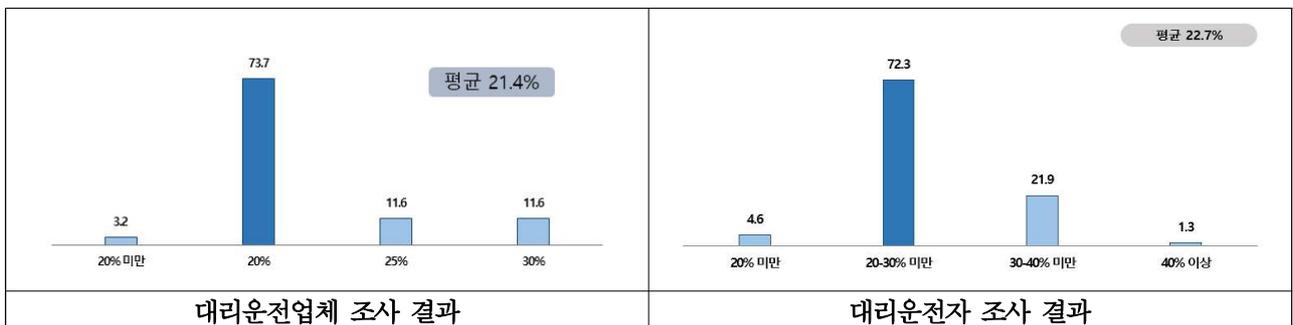
### 1. 수수료 관련

- 대리운전자는 대리운전 업무 수행을 위해 대리운전업체에 고객(콜) 알선에 대한 수수료, 단체보험 가입 시 단체보험 보험료, 대리운전 관제 프로그램 사용을 위한 사용료를 납부함
- 일부 업체에서는 대리운전자를 대신하여 단체보험에 가입하는 경우 관리 비용 등의 명목으로 단체보험 수수료를 부과하고 있으며, 관제 프로그램 사용과 관련하여 수수료를 부과하는 경우도 있음
- 설문 결과, 출근비 명목으로 셔틀 이용료를 셔틀 이용 여부와 무관하게 일정 금액 부과하는 경우도 존재하는 것으로 조사됨
- 따라서 본 연구에서는 대리운전자가 대리운전업무 수행을 위해 대리운전업체에 납부하는 비용으로 1. 콜 알선 수수료, 2. 대리운전 프로그램 사용료 및 수수료, 3. 대리운전 단체보험 보험료 및 수수료, 4. 셔틀 이용료(출근비)를 제시하고자 함

#### 1.1 콜 알선 수수료

- 대리운전업체의 알선 수수료율 조사 결과, 대리운전업체는 대리운전 요금의 평균 21.4%를 알선 수수료로 부과하는 것으로 조사되었으며, 대리운전자는 대리운전요금의 평균 22.7%를 알선 수수료로 납부하는 것으로 조사됨
- 알선 수수료율은 업체별로 상이하나 적게는 20%미만에서 많게는 40% 이상까지로 조사되었으며, 지역별로는 특히 부산/울산/경남, 대구/경북 및 강원/제주 지역의 수수료율이 그 외 지역보다 높게 나타남

[그림 3-126] '20년 대리운전 콜 알선 수수료율 조사 결과



### 1.2 대리운전 프로그램 사용료 및 업체 수수료

- 대리운전자는 대리운전 업무 수행을 위해 고객(콜) 정보를 공유하는 관제 프로그램을 사용하고 있으며, 업체는 관제 프로그램 사용을 위한 기사 등록 및 관리를 운전자에 제공하고 운전자는 관제 프로그램 사용료를 대리운전 업체에 납부하고 있음
- 관제 프로그램 사용료는 1개월 당 15,000~20,000원 수준이며 운전자 1인당 평균 3.0개의 관제 프로그램을 사용하고 있어, 1인당 평균 관제 프로그램 사용료로 38,000원 정도를 지출하고 있는 것으로 조사됨
- 일부 대리운전업체에서는 관제 프로그램 사용료 외에도 수수료를 부과하고 있으며, 수수료를 부과한다는 업체는 32% 수준인데 반해, 수수료를 지불한다는 운전자는 71% 수준으로 업체와 운전자의 조사 결과에서 차이가 나타남

[그림 3-127] '20년 관제 프로그램 사용 수수료 유무(요약)

(단위 : %)



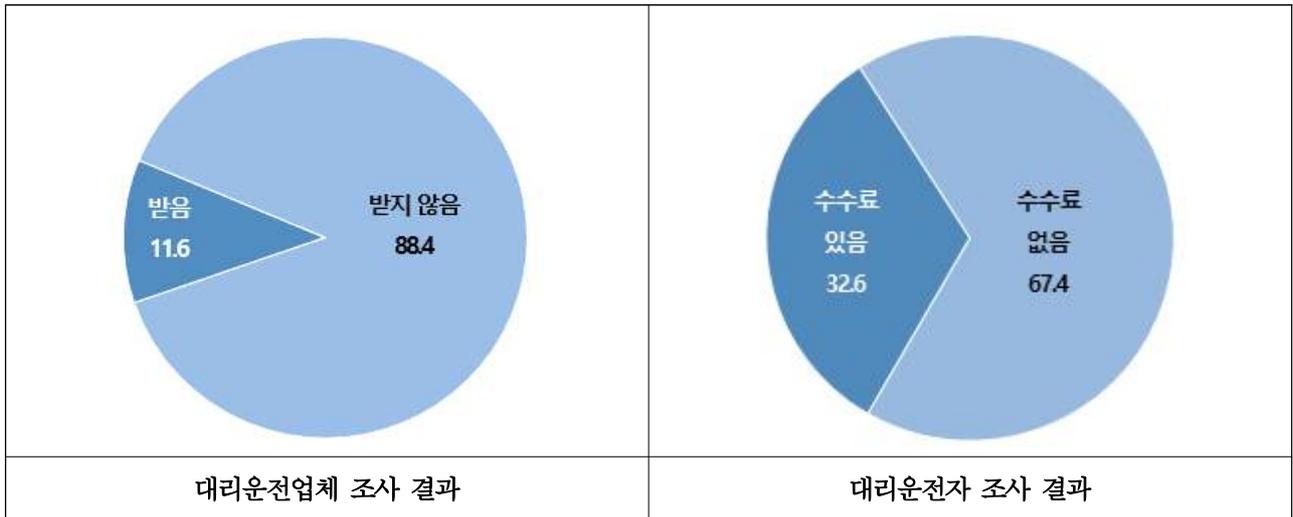
### 1.3 대리운전 보험료 및 단체보험 수수료

- 대리운전자의 96.8%가 대리운전 보험에 가입되어 있으며, 이 중 92.7%가 단체보험에 가입되어, 전체 대리운전자의 약 90% 가량이 단체보험에 가입되어 있는 것으로 조사됨
- 대리운전자는 1인당 평균 118,000원의 대리운전 보험료를 납부하고 있으며, 이는 '13년 대리운전자 1인당 평균 보험료의 60%가 증가한 수준으로 나타남

- 이러한 보험료 상승은 보험 중복가입에 따른 보험료 증가 또는 대리운전업체의 수수료 부과에 따른 전체적인 보험료 상승으로 인한 것으로 판단할 수 있음
- 일부 대리운전업체에서는 보험회사에 납부하는 보험료 외에도 수수료를 부과하고 있으며, 수수료를 부과한다는 업체는 12% 수준인데 반해, 수수료를 지불한다는 운전자는 33% 수준으로 업체와 운전자의 조사 결과에서 차이가 나타남

[그림 3-128] '20년 단체보험 수수료 요구(요약)

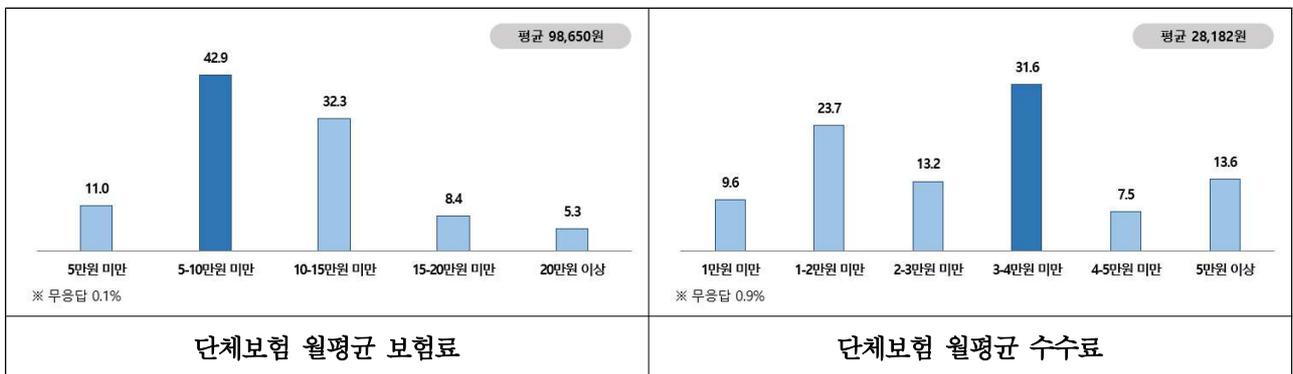
(단위 : %)



- 대리운전 단체보험 월평균 보험료는 98,650원, 월평균 수수료가 28,182원으로 조사 되었으며, 업체는 평균적으로 보험료의 약 30% 수준을 수수료로 부과하고 있는 것으로 분석됨

[그림 3-129] '20년 단체보험 보험료 및 수수료(요약)

(단위 : %)

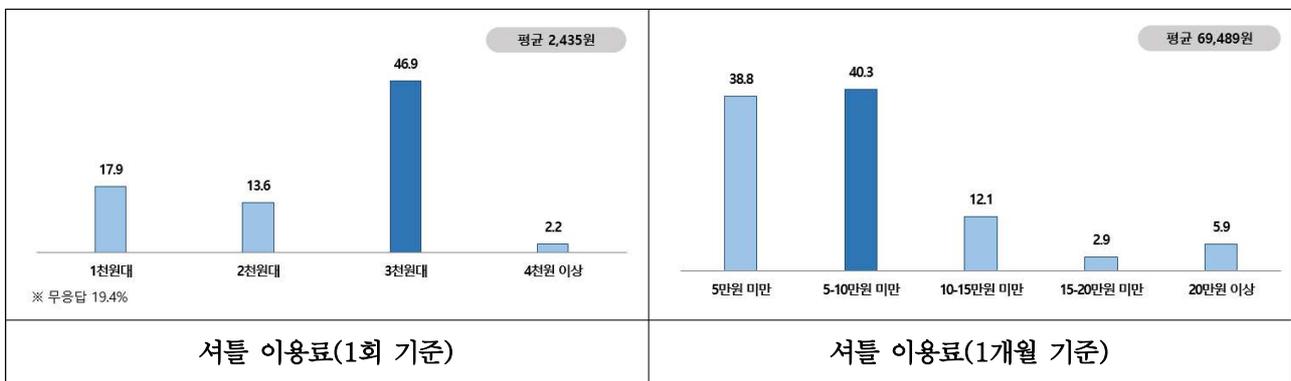


### 1.4 셔틀 이용료

- 일부 대리운전업체는 대리운전자의 이동을 위해 셔틀을 운영하고 있으며, 대리운전자들은 셔틀이용료를 업체에 납부하고 있는 것으로 조사됨
- 특히 출근비 명목으로 셔틀 이용 여부와 상관없이 셔틀이용료를 부과하는 업체도 있는 것으로 조사되어, 본 연구에서는 셔틀 이용료를 수수료 부분에서 함께 다루었음
- 39%의 대리운전자가 업체에서 운영하는 셔틀을 이용하고 있으며, 대리운전자는 셔틀 이용 1회당 평균 2,400원, 1개월당 평균 70,000원 정도를 셔틀 이용료로 납부하는 것으로 조사됨

[그림 3-130] '20년 업체 운영 셔틀 이용료(요약)

(단위 : %)



## 2. 대리운전 보험

- 대리운전 보험은 단체보험, 개인보험 및 콜당보험으로 구분됨
- 대리운전 단체보험은 소속 운전자의 보험 관리가 가능하다는 점에서 대리운전업체에서 선호하는 방식이나, 복수의 업체에 가입한 운전자의 경우 업체별로 각각 단체보험을 가입, 보험료를 이중 납부하여야 하는 문제가 있음
- 개인보험은 등록된 대리운전 업체 수와 관계없이 하나의 보험만으로 대리운전 수행이 가능하다는 점에서 대리운전자가 선호하는 방식이나, 보험 해지 여부 등의 실시간 확인이 불가하다는 단점이 있음
- 콜당보험의 경우 대리운전 콜 발생 1건에 대해 보험을 가입하고 콜 건당 보험료를 부과하는 방식으로 보험 중복가입 문제를 해결할 수 있으나, 대리운전자의 콜 수행 및 완료 등 정보를 보험사에 실시간으로 전송할 수 있는 시스템이 갖춰져야만 가능

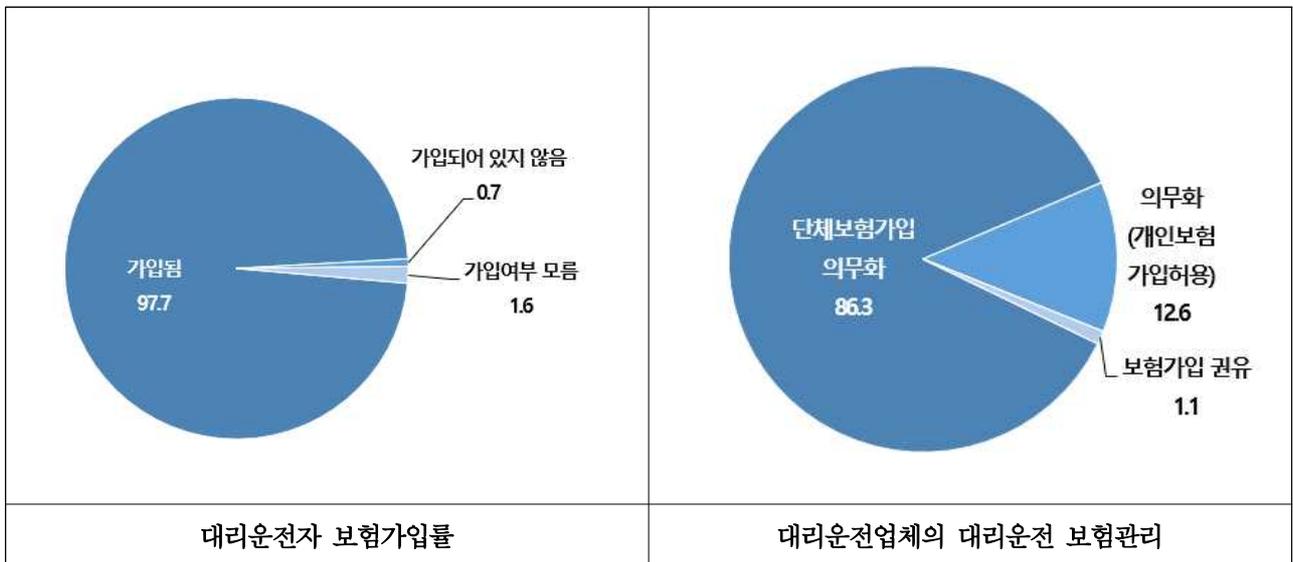
한 방식으로 일부 대형 업체에서만 콜당보험을 운영하고 있음

### 2.1 보험 가입률

- 대리운전자의 보험가입률은 97.7% 수준으로 대부분의 운전자들이 대리운전 보험에 가입되어 있으나, 일부 가입되어 있지 않은 운전자가 있는 것으로 조사됨
- 대부분의 대리운전업체에서는 단체보험가입을 의무화하고 있으며, 개인보험 가입을 허용하는 업체는 약 13% 수준으로 조사됨

[그림 3-131] '20년 보험가입률 및 보험 관리(요약)

(단위 : %)

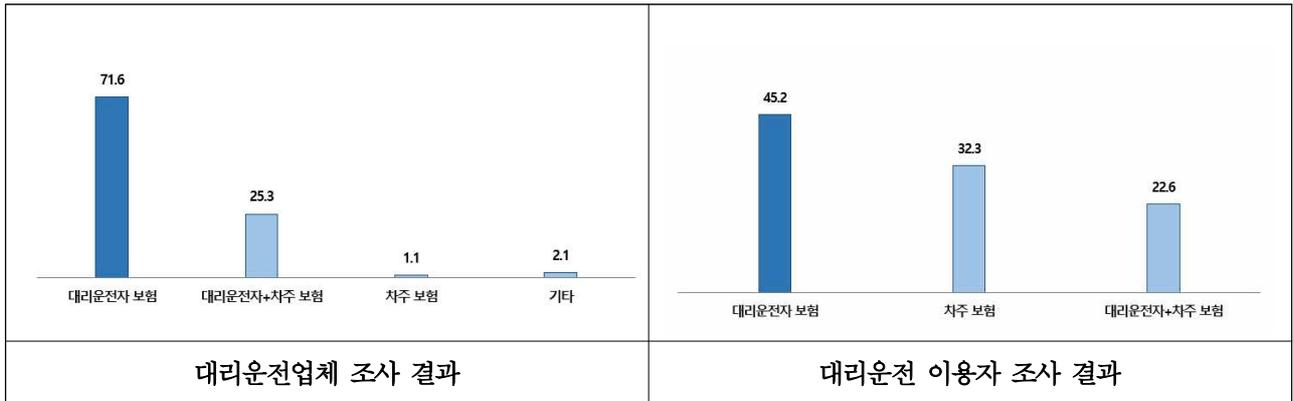


### 2.2 교통사고 발생 시 보험처리

- 대리운전자의 대리운전 중 교통사고 발생 시에는 책임보험인 대인보상 I 에 대해서는 차주의 보험이 적용되고 대인보상 I 의 범위를 넘어서는 대인보상 II, 대물보상 및 차주차량(자기차량) 손해에 대해서는 대리운전자보험이 적용됨
- 대리운전업체를 대상으로 교통사고 발생 시 보험처리 방법을 조사한 결과, 대리운전자의 보험으로 처리한다는 응답이 71.6%로 가장 높게 조사됨
- 대리운전 이용자를 대상으로 조사한 결과, 대리운전자 보험으로 처리하였다는 응답은 45.2%로 조사되어, 대리운전업체 및 운전자 조사 결과와는 차이가 있었음

[그림 3-132] '20년 교통사고 발생 시 보험 처리(요약)

(단위 : %)



### 2.3 대리운전 보험 개선점

- 대리운전 보험과 관련하여 대리운전업체 및 운전자의 개선 요구사항을 조사한 결과, 업체 및 운전자 모두 차주의 렌트비용 보장 추가와 자기차량 손해 시 자기부담금 면제 및 완전면책이 가장 필요한 것으로 조사되었음

[표 3-270] '20년 대리운전 보험 개선 요구사항(요약)

대리운전업체 요구 사항		대리운전자 요구 사항	
요구 내용	응답 비율(%)	요구 내용	응답 비율(%)
차주 렌트비용 보장 추가	74.7	자차손해자기부담금 면제 및 완전면책	79.1
자차손해 자기부담금 면제 및 완전면책	58.9	차주 렌트비용 보장 추가	55.4
보험 보장금액 확대	47.4	보험 보장금액 확대	47.1
벌금/형사합의금/변호사선임 비용 등 보장 추가	37.9	벌금/형사합의금/변호사선임 비용 등 보장 추가	41.9
		보험료/수수료 인하	2.4
		개인보험 허용	1.9
		무사고 혜택 제공	1.0

주1) 복수응답 가능

### 3. 대리운전자 제재 관련

- 본 연구에서는 대리운전자에 대한 대리운전업체의 불공정 행위를 조사하기 위해 대리운전자에 대한 제재 내용을 조사하였음
- 설문조사 및 대면조사를 통해 조사된 대리운전자 제재의 종류로는 1. 콜 목표 달성 요구 및 미달성에 따른 제재, 2.콜 취소에 따른 제재가 있음

#### 3.1 콜 목표 달성 요구 및 미달성에 따른 제재

- 콜 목표란 대리운전업체가 소속 대리운전자를 대상으로 요구하는 콜 수행 건수로, 일정기간 동안 일정 횟수 이상의 콜을 수행하도록 요구하고 달성하지 못하는 경우 제재를 하는 업체가 있는 것으로 조사되며, ‘숙제제도’라고 불림
- 대리운전업체 및 운전자를 대상으로 콜 목표 달성을 요구하거나 혹은 요구받는지 조사한 결과, 업체의 7.4%만이 요구한 바 있다고 응답한 반면 대리운전자는 51.4%가 요구받은 경험이 있다고 응답하여 조사 결과에 차이가 있었음

[그림 3-133] ‘20년 콜 목표 달성 요구(요약)

(단위 : %)



- 대리운전자가 콜 목표를 달성하지 못하였을 때의 제재 내용을 조사한 결과, 배차 제한 또는 계약해지/퇴사/프로그램 사용 정지 등의 제재가 있는 것으로 조사됨
- 배차 정보를 전부 또는 일부 제한하는 기간은 응답자별로 달랐으나 길게는 한 달까

지도 제재되는 것으로 조사되었으며, 콜 목표 미달성에 대한 제재를 피하기 위해 자비로 콜을 올려서 숙제를 하는 경우도 있다는 응답도 있었음

[표 3-271] '20년 콜 목표 미달성 시 제재 내용(요약)

대리운전업체 조사 결과		대리운전자 조사 결과	
제재 내용	응답 비율(%)	제재 내용	응답 비율(%)
배차정보 전부/일부 제한	85.7	배차정보 전부/일부 제한	93.6
관계 프로그램에 따라 제재 내용 상이	14.3	계약해지/퇴사/프로그램 사용 정지	2.8
		제재 없음	2.8

### 3.2 콜 취소에 따른 제재

- 대리운전업체 및 운전자를 대상으로 대리운전자가 수행하기로 한 콜을 취소하는 경우 제재하거나 혹은 제재받는지 조사한 결과, 업체의 13.7%만이 제재한다고 응답한 반면 대리운전자는 58.1%가 제재받는다고 응답하여 조사 결과에 차이가 있었음

[그림 3-134] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 여부(요약)

(단위 : %)



- 콜 취소 시의 제재 내용으로는 콜 취소 수수료를 부과하거나 관계 프로그램 사용을 일정 시간 동안 제한하는 방식이 있는 것으로 조사됨

- 콜 취소 수수료를 부과하는 경우, 업체는 콜 수락 시점으로부터 1분(또는 5분, 10분)이 지난 후 취소하는 경우에 대해 수수료를 부과한다고 답변하였으나, 대리운전자는 3분 이내에 취소해도 수수료가 부과된다고 답변하였음
- 콜 취소 시의 수수료는 500~1,000원이 가장 많았으며 대리운전자 조사 결과에서는 평균 1,500원 수준의 수수료가 부과되는 것으로 조사되었음
- 관제 프로그램 사용을 제한하는 경우, 업체는 콜 수락 시점으로부터 3분(또는 5분, 10분, 30분)이 지난 후 취소하는 경우에 대해 제한한다고 답변하였으나, 대리운전자는 3분 이내에 취소해도 프로그램 사용이 제한된다고 답변하였음

[표 3-272] '20년 콜 취소 시 운전자 제재 내용(요약)

대리운전업체 조사 결과		대리운전자 조사 결과	
제재 내용	응답 비율(%)	제재 내용	응답 비율(%)
콜 취소 수수료	30.8	콜 취소 수수료	52.6
프로그램 사용 제한	69.2	프로그램 사용 제한	72.5

주1) 복수응답 가능

#### 4. 대리운전 중 교통법규 위반 및 교통사고

##### 4.1 교통법규 위반

- 대리운전자 및 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 중 교통법규 위반 경험을 조사한 결과, 대리운전자의 35.9%, 대리운전 이용자의 34.4%가 교통법규 위반 경험이 있는 것으로 조사됨
- 교통법규 위반 내용으로는 속도위반, 신호위반, 중앙선 침범, 난폭운전 등이 조사되었으며, 이 중 신호위반이 가장 빈번하게 이루어지는 것으로 분석됨
- 교통법규 위반으로 부과된 범칙금의 처리 방안 조사 결과, 대리운전자가 전액 부담한다고 응답한 대리운전업체가 94.7%, 대리운전자는 72.9%였으나, 대리운전 이용자는 22.7%만이 대리운전자가 전액 부담하였다고 응답해 상당한 차이가 있었음
- 이와 관련하여 대리운전 중 발생한 범칙금의 부담자에 대한 기준이 대리운전 시장에서 명확하게 정의될 필요가 있을 것으로 판단됨

[표 3-273] '20년 대리운전 중 교통법규 위반 내용(요약)

대리운전자 조사 결과		대리운전 이용자 조사 결과	
위반 내용	응답 비율(%)	위반 내용	응답 비율(%)
속도위반	76.5	신호위반	70.9
신호위반	49.8	속도위반	49.4
중앙선 침범	6.4	난폭운전(급차로 변경/안전거리 미확보)	19.8
난폭운전(급차로 변경/안전거리 미확보)	4.4	중앙선 침범	8.7

주1) 복수응답 가능

[표 3-274] '20년 교통법규 위반 범칙금 부담자(요약)

대리운전자 조사 결과		대리운전 이용자 조사 결과	
범칙금 부담자	응답 비율(%)	범칙금 부담자	응답 비율(%)
대리운전자 전액 부담	72.9	대리운전자 전액 부담	22.7
운전자-차주 협의/일부 부담	1.6	차주 전액 부담	16.3
차주 전액 부담	0.8	운전자-차주 협의/일부 부담	8.7
범칙금 부과된 적 없음	24.3	범칙금 부과된 적 없음	52.3

## 4.2 교통사고 경험

- 대리운전자 및 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 중 교통사고 경험을 조사한 결과, 대리운전자의 24.4%가 최근 1년간 교통사고 경험이 있는 것으로 조사됨
- 대리운전 이용자 중 교통사고 경험이 있다는 응답자는 6.2%로 조사됨
- 교통사고 피해 규모는 가벼운 접촉사고가 70% 이상으로 가장 빈번하게 발생하였으며, 차량파손/부상사고가 20% 수준, 중상사고 이상의 비율은 높지 않았음

[표 3-275] '20년 교통사고 피해 규모(요약)

대리운전자 조사 결과		대리운전 이용자 조사 결과	
피해 규모	응답 비율(%)	피해 규모	응답 비율(%)
가벼운 접촉사고	79.5	가벼운 접촉사고	71.0
차량파손/부상사고	20.5	차량파손/부상사고	25.8
중상사고 이상(사망자 발생)	-	중상사고 이상(사망자 발생)	3.2

### 5. 대리운전 중 또는 대리운전 이용 중 피해

- 대리운전자 및 대리운전 이용자를 대상으로 대리운전 중 또는 대리운전 이용 중 피해 경험을 조사한 결과, 대리운전자의 68.4%, 대리운전 이용자의 62.0%가 피해를 경험한 적이 있는 것으로 조사됨
- 대리운전자의 경우 욕설 등 위협과 괴롭힘 경험이 가장 많았으며 그 다음으로 성추행 경험의 순으로 조사되어, 운전자를 보호하기 위한 제도적 장치 마련 및 대리운전 이용 문화 정착 노력 등이 필요할 것으로 판단됨
- 대리운전 이용자의 경우에는 난폭운전 및 운전미숙으로 인한 피해 경험이 가장 많았으며, 폭언, 성희롱 및 음주운전 피해 사례도 존재하여, 부적격한 운전자가 대리운전업계로 유입되는 상황을 방지하기 위한 장치 마련이 시급한 것으로 판단됨

[표 3-276] '20년 대리운전 중 피해 유형(요약)

대리운전자 조사 결과		대리운전 이용자 조사 결과	
피해 유형	응답 비율(%)	피해 유형	응답 비율(%)
욕설 등 위협과 괴롭힘	72.9	난폭운전	62.2
신체적 폭행 및 구타	1.6	운전미숙	23.2
성희롱	0.8	폭언	8.5
성추행	24.3	성희롱	3.7
		음주운전	1.2
		절도	1.2

## 6. 대리운전업 제도화

### 6.1 대리운전업 문제점

- 대리운전업의 문제점에 대한 인식 조사 결과, 대리운전업체는 운전자 관리 및 관련 제도가 미비하다는 점을 가장 큰 문제로 인식하고 있는 반면, 대리운전자는 각종 수수료 과다와 업체의 불공정 계약을 가장 큰 문제로 인식하고 있는 것으로 조사됨

[표 3-277] '20년 대리운전업 문제점 인식(요약)

대리운전업체 조사 결과		대리운전자 조사 결과	
문제점	응답 비율(%)	문제점	응답 비율(%)
관련제도 미비	48.4	각종 수수료 과다	79.0
운전자 관리	18.9	업체의 불공정 계약	51.6
관계 프로그램 수수료 등 경영여건	14.7	쉼터 등 편의시설 부족	32.9
민원분쟁	8.4	인권 문제	29.7

### 6.2 대리운전업 법제화 필요성

- 본 연구에서는 대리운전업 법제화 방식과 관련하여 1. 시장자율, 2. 시장자율을 원칙으로 하되 민간단체 설립하여 시장 정비, 3. 시장자율을 원칙으로 하되 민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비, 4. 법제정 시급의 4가지 안에 대한 대리운전업체, 운전자 및 이용자의 인식을 조사함
- 대리운전업체와 이용자의 경우 시장자율을 원칙으로 하되 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다는 응답이 가장 높았고, 운전자는 법제정이 시급하다는 응답과 민간단체 및 정부의 제도적 지원이 필요하다는 응답이 가장 높았음
- 대리운전업은 '07년 대리운전 자율규제 사업 시행 후 업체에 의한 불공정 관행에 대한 개선 및 보호 강화를 지속적으로 요구해오고 있으며, 대리운전 법제화를 통해 이를 해결하여야 한다는 인식이 강한 것으로 판단됨

[표 3-278] '20년 대리운전업 법제화 필요성(요약)

(단위 : %)

법제화 방안	대리운전업체	대리운전자	대리운전 이용자
시장자유 원칙(법제화 불필요)	13.7	6.3	7.8
시장자유 원칙/민간단체 설립하여 시장 정비	20.0	9.4	23.2
시장자유 원칙/민간단체 및 정부 제도적 지원 통해 시장 정비	44.2	41.0	47.4
법제정 시급	22.1	43.3	21.6

## 6.2 대리운전법 제정 효과 인식

- '16년 국회 발의된 「대리운전업법」의 주요 내용은 대리운전업체 등록의무화, 운전자 자격제한(범죄·운전경력 등 고려), 보험가입 의무화, 표준약관 제정, 민간단체 설립근거, 과태료 및 벌칙조항 등이 있음
- 대리운전 법제화 시 기대되는 효과로는 1. 표준약관을 통한 시장질서 확립, 2. 업체 및 운전자의 체계적 관리, 3. 보험가입 의무화로 인한 이용자 보호, 4. 운전자의 인권보호/불이익 감소 등이 제시되었음
- 대리운전업체와 운전자 모두 표준약관을 통한 시장질서 확립 및 업체/운전자의 체계적 관리를, 이용자는 보험가입 의무화를 통한 이용자 보호를 대리운전법 제정의 효과로 인식하고 있었음

[표 3-279] '20년 대리운전법 제정 효과(요약)

(단위 : %)

대리운전법 제정 효과	대리운전업체	대리운전자	대리운전 이용자
표준약관을 통한 시장질서 확립	46.3	44.9	21.6
업체 및 운전자의 체계적인 관리	45.3	43.4	31.0
보험가입 의무화로 인한 이용자 보호	4.2	9.1	47.2
운전자의 인권보호/불이익 감소	-	0.7	-

### 6.3 대리운전 법제화 문제점 인식

- 대리운전 법제화 시의 문제점으로는 1. 업체/운전자의 진입장벽 형성, 2. 실효적으로 단속하기 어려움, 3. 과태료 등으로 인한 부담 증가 등이 제시되었음
- 대리운전업체와 운전자는 업체 및 운전자의 진입장벽 형성을, 이용자는 실효적으로 단속하기 어려움을 가장 큰 법제화 문제점으로 인식하고 있었음

[표 3-280] '20년 대리운전법 제정 문제점(요약)

(단위 : %)

대리운전법 제정 문제점	대리운전업체	대리운전자	대리운전 이용자
업체 및 운전자의 진입장벽 형성	49.5	54.4	27.4
보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움	25.3	25.6	55.6
과태료, 벌금 등으로 인한 부담 증가	8.4	10.0	16.2

### 6.4 대리운전 자격제도 필요성 인식

- 대리운전자 자격제도 도입이 필요성에 대한 인식을 조사한 결과, 대리운전업체, 운전자 및 이용자 모두 80% 이상 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 인식하는 것으로 조사됨
- 이는 대리운전 플랫폼 등장 등으로 대리운전자가 대거 유입되면서 부적격 운전자로 인한 문제에 대한 인식으로 인한 것으로, 대리운전자 자격제도 도입을 통해 부적격 운전자의 유입 방지가 필요하다고 판단하는 것으로 볼 수 있음

[표 3-281] '20년 대리운전자 자격제도 필요성(요약)

(단위 : %)

대리운전법 자격제도	대리운전업체	대리운전자	대리운전 이용자
자격제도 도입 필요함	86.3	82.7	90.8
자격제도 도입 필요하지 않음	13.7	17.3	9.2

## 7. 대리운전 애로사항 및 의견

- 대리운전 관련 애로사항 및 의견을 조사한 결과, 1. 대리운전자 교육/자격 검증 필요, 2. 대리운전 요금 표준화/현실화, 3. 수수료 합리화, 4. 업체 불공정 행위 규제, 5. 안전 운행 등이 제시됨

[표 3-282] '20년 대리운전 애로사항 및 의견(요약)

순위	대리운전업체 조사 결과	대리운전자 조사 결과	대리운전 이용자 조사 결과
1	인성/안전/친절교육 등 체계적 교육 필요	수수료 인하/합리화 등 개선 필요	운전자 검증(자격증 등) 필요
2	법 개정/제정 필요	업체의 불공정행위/업체의 횡포	안전 운행 필요
3	민간단체(협회 등) 필요	요금제 개선 필요 (요금 표준화/현실화 등)	요금 표준화 등 요금제 전반 개선 필요
4	운전자 검증(자격증 등) 필요	운전자 처우 개선 (목적지 구체화, 고객 횡포 방지 등)	안전/친절교육 등 교육 필요
5	대리운전 요금 표준화/현실화 필요	보험료 인하/현실화/투명화 등 개선 필요	업체 설립 기준 마련

## 8. 소결

- 대리운전 업체, 운전자 및 이용자에 대해 대리운전 요금 구조 및 수수료, 대리운전 보험, 업체에 의한 불공정 행위, 교통법규 위반 및 교통사고, 제도화 등에 대한 다양한 업계 현황 및 의견을 조사하였음
- 대리운전업체와 운전자는 대리운전 수수료, 대리운전 보험 가입, 운전자에 대한 업체의 제재 등과 관련하여 서로 다른 인식을 가지고 있었으며 이로 인해 발생한 문제 상황에 대한 해결이 필요한 것으로 판단됨
- 해결 방안으로는 민간단체 및 정부의 제도적 지원을 통해 시장을 정비하거나 법제정을 통해 해결하는 방안을 선호하는 것으로 나타났으며, 이를 통해 표준약관 제정, 업체 및 운전자 관리 방안 마련, 보험가입 의무화, 운전자 인권 보호 등 제도적 장치 마련이 필요할 것으로 판단됨

## 제4장 대리운전분야 표준계약서 마련



## 제4장 대리운전분야 표준계약서 마련

### 제1절 표준계약서 마련 배경

- 현재 대리운전업은 관할 세무서 사업자 등록만으로 영업이 가능한 자유업종으로 대리운전업 및 대리운전자를 규정·관리할 수 있는 법적 근거가 없음
  - 대리운전업계는 '07년 대리운전 자율규제 사업 시행 후 정책적 관리가 부재한 상황임
  - 지난 '14년 「자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구(국토교통부)」를 통해 법제화 또는 민간협회와 정부 합동 대응을 통한 자율규제가 필요하다는 결론이 도출되었으나, 실효성 있는 정책이 마련되지 못함
  - 대리운전업에 대한 관리 부재로 인한 대리운전 이용자 피해 및 대리운전자의 권익 침해 등으로 다양한 사회적 문제가 발생하여 정부 개입 요구가 높아지고 있는 상황이나 관련법이 국회 계류 중인 상황으로 법률 제정이 지연되고 있음
- 대리운전업체의 불공정 행위에 대한 지속적인 개선 요구로 「특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위 남용행위 심사지침」 개정('19.9 시행)
  - 지침 개정으로 특수형태 근로종사자에 대리기사가 포함되었고, 대리기사에 대한 불공정행위가 구체적이고 명확하게 규정됨
  - 또한, 특수형태 근로종사자 불공정 관행 개선 및 보호 강화를 위한 공정거래위원회 업무 계획 발표('19.03)로 대리운전업계의 불공정한 거래 관행을 개선하기 위한 표준계약서 마련이 요구됨
- 본 연구에서는 실태조사 및 문제점 분석을 통해 법제화 전까지 대리운전업계의 불공정한 거래관행을 개선하고 대리운전자를 보호하기 위한 표준계약서를 마련하였음

## 제2절 표준계약서 반영 사항

### 1. 특수형태근로종사자에 대한 거래상 지위남용 행위 심사지침(이하 ‘특고지침’) 반영

- 특수형태근로종사자란 계약의 형식에 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공하는 데도 「근로기준법」 등 노동관계법이 적용되지 않아 보호할 필요가 있는 자로, 대리운전자는 특고지침이 개정(‘19.9)되면서 특수형태 근로종사자로 인정받게 됨
  - 대리운전자가 주로 하나의 사업 또는 사업장에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하는 경우에 해당하지 않더라도 사업자와의 관계에서 ‘거래상 지위’가 인정되는 경우에는 특고지침을 준용할 수 있음
- 특고지침은 사업자의 ‘거래상 지위의 남용’과 관련된 사업자들의 불공정 거래행위를 구체적이고 명확하게 규정
  - 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제23조제1항제4조 및 동법시행령 제36조 제1항 [별표 1]의 제6호에서 규정하는 ‘거래상 지위의 남용’과 관련된 ‘특수형태근로종사자’에 대한 사업자들의 불공정 거래행위를 구체적이고 명확하게 규정
  - 불공정 거래행위에 해당될 수 있는 사례를 예시하여 위법성을 심사하는 기준으로 삼는 한편 사업자들의 법위반행위를 예방하기 위한 목적으로 제정됨
- ‘19.9월 개정된 특고지침과 관련하여 대리기사와 사업자의 관계에서 적용할 수 있을 것으로 판단되는 규정은 다음과 같음

#### 가. 이익제공 강요

##### 1) 부당한 비용 징수행위

- 사업자가 특수형태근로종사자로부터 매출액의 일정 비율을 수수료로 받는 경우, 수수료와 별도로 비용을 징수하는 행위는 부당한 이익제공 강요행위에 해당할 수 있음
- 법위반에 해당될 수 있는 행위 예시 : 사업자가 매출액의 일정 비율을 수수료로 받는 경우, 특수형태근로종사자가 부담하여야 할 정당한 징수사유가 없음에도 불구하고 수수료와 별도로 비용을 징수하는 행위

#### 나. 판매목표강제행위

- 사업자가 특수형태근로종사자에게 판매 또는 회원확보 등의 목표를 정해주고 이를 달성하도록

### 록 강제하는 행위

- 범위반에 해당될 수 있는 행위 예시 : 과도한 콜 수행 횟수 등 목표를 부과하고 이를 달성하지 못하는 경우 일방적으로 계약을 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 계약해지에 준하는 제재를 가하는 행위

## 다. 불이익제공행위

### 1) 거래조건을 설정하는 행위

- 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리한 거래조건을 당초부터 설정하는 행위
- 거래조건에는 각종의 구속사항, 저가의 노무공급 또는 고가의 취급상품 판매, 대가, 거래대금의 지급방법 및 시기, 제품검사방법, 계약해지조건, 손해배상 책임의 분배 등 모든 조건이 포함됨
- 범위반에 해당될 수 있는 행위 예시 1 : 업무수행 중 발생한 사고가 특수형태근로종사자의 과실에 의한 것이 아님에도 불구하고, 그 책임을 모두 특수형태근로종사자에게 부담시키는 행위
- 범위반에 해당될 수 있는 행위 예시 2 : 업무수행 중 발생한 사고에 대한 손해배상금을 전적으로 사업자가 일방적으로 계산하여 산정한 금액으로만 할 수 있도록 거래조건을 설정하는 행위

### 2) 기존의 거래조건을 변경하는 행위

- 이미 설정된 거래조건을 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리하게 변경하는 행위
- 사업자가 일방적으로 거래조건을 변경할 수 있도록 하거나 특수형태근로종사자와의 합의를 가장하였으나 사실상 이 합의가 강제되는 과정에서 부당하게 불이익을 주는 경우 등
- 범위반에 해당될 수 있는 행위 예시 : 계약서에 기재되어 있는 수수료율, 운임단가 등 지급대가 수준 및 지급기준 등을 계약기간 중에 일방적으로 특수형태근로종사자에게 불리하게 변경하는 행위

### 3) 특수형태근로종사자에게 거래조건 이행과정에서 불이익을 주는 행위

- 거래조건을 불이행함은 물론 거래관계에 있어 추가적인 법적 혹은 사실적 행위를 강요하여 특수형태근로종사자에게 불이익이 되도록 하는 행위
- 불이익제공은 적극적으로 특수형태근로종사자에게 불이익이 되는 행위를 작위로 행하거나 소극적으로 자기가 부담해야 할 비용이나 책임 등을 이행하지 않는 부작위에 의해서도 성립할 수 있음

- 법위반에 해당될 수 있는 행위 예시 1 : 특수형태근로종사자가 선호하지 않는 지역에서 콜 발생 시 목적지를 불분명하게 표시한 콜 정보를 발송하고 특수형태근로종사자가 먼저 배차를 확정하지 않은 경우 목적지를 확인할 수 없도록 하면서 해당 배차를 취소하는 경우 이에 대해 수수료를 부과하는 행위
- 법위반에 해당될 수 있는 행위 예시 2 : 사업자가 특수형태근로종사자에게 자신이 사용하지 않는 다른 프로그램을 사용하지 못하도록 강제하고 다른 프로그램을 사용할 경우 계약을 일방적으로 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 제재를 가하는 행위

## 2. 대리운전업계 의견 수렴

### 2.1 대리운전 실태조사를 통한 의견 수렴

- 본 연구에서는 대리운전업체 95개소, 대리운전자 700명 및 대리운전 이용자 500명을 대상으로 실태조사를 시행하였음
- 조사항목은 크게 대리운전 일반현황, 운영현황, 운전현황, 이용현황, 이용만족도 및 제도화로 구분하였음
  - 특히 대리운전자에 대한 불공정 행위와 관련한 수수료, 대리운전 보험, 대리운전자에 대한 제재 및 피해사례를 조사하고 대리운전제도화에 대한 인식 및 애로사항을 조사함
  - 실태조사를 통해 도출된 대리운전 표준계약서 반영 사항은 다음과 같음

#### 가. 부당한 비용 징수행위 금지

- 현재 대리운전업체는 운전자에게 대리운전 고객(콜) 알선에 대한 수수료, 단체보험 가입 시 보험료 및 수수료, 대리운전 관제 프로그램 사용료 및 수수료를 부과하고 있음
- 이 중 대리운전자가 비용을 부담하여야 할 정당한 사유가 있는 비용 및 수수료를 제외하고 부당한 비용(단체보험 수수료, 프로그램 사용 수수료의 징수를 금지하도록 함
- 또한, 대리운전자 계약 해지 시 충전금 또는 단체보험 해지 환급금 등을 환불하지 않는 경우가 있는 것으로 조사되었으며, 해당 금액이 운전자가 업체에 납부해야 할 금액보다 큰 경우 차액을 환급하도록 함

#### 나. 대리운전 단체보험 관련

- 현재 대다수 대리운전업체는 대리운전 단체보험 가입을 의무화하여 대리운전자가 복수의 보험에 가입, 보험료를 중복으로 납부하는 등 피해가 발생하고 있음

- 대리운전자의 대리운전 보험 미가입에 따른 이용자의 피해를 방지하기 위해 대리운전 보험 가입의 의무화는 필요하나, 단체보험을 의무화 하는 것은 대리운전업체와 운전자간 분쟁의 소지가 다분한 것으로 판단
- 대리운전 보험 가입을 의무화하되 대리운전 단체보험과 개인보험의 차등을 두지 않는 대신, 개인보험에 가입한 대리운전자는 보험의 변경 및 해지 등의 사항을 업체에 사전 고지하도록 함

다. 판매목표 강제행위 관련

- 일부 대리운전업체에서는 대리운전자에게 일정기간 동안 고객(콜) 목표 횟수를 달성하도록 요구(숙제제도)하고 있으며, 미달성 시 운전자를 제재하는 것으로 조사됨
- 콜 목표를 달성하지 못했을 때에는 배차정보의 일부 또는 전부 제한 또는 기사계약 해지에 이르는 등 제재로 인한 운전자의 권익 침해가 발생하고 있음
- 운전자 중에는 콜 목표 미달성으로 인한 제재를 피하기 위하여 자비로 콜을 올려서 숙제를 하는 경우도 있는 것으로 조사되었음
- 대리운전자를 대상으로 한 불공정한 제재 행위(대리운전업체가 과도한 콜 수행 횟수 등의 목표를 부과하고 이를 미달성하였을 경우 계약 해지 또는 그에 준하는 제재를 가하는 행위 등)을 금지하도록 함

라. 교통법규 위반에 따른 범칙금의 원인행위자 납부 원칙

- 대리운전 이용자 조사에서 대리운전자가 대리운전 수행 중 교통법규를 위반하여 발생한 범칙금을 대리운전자 또는 업체가 납부하지 않아 이용자에게 그 피해가 전가되는 경우가 있는 것으로 나타남
- 대리운전자가 교통법규를 준수하지 않음으로 인해 발생한 범칙금은 그 원인행위자가 납부하는 것을 원칙으로 하여 대리운전 이용자의 피해가 발생하지 않도록 함

마. 대리운전 중 고객을 대상으로 한 범죄행위 등 금지

- 대리운전 이용자의 대리운전 서비스 이용 중 피해 사례 조사 결과, 대리운전자의 폭언, 성희롱, 절도 및 음주운전으로 인해 피해를 입은 사례가 조사됨
- 현재 대리운전자의 과거 범죄이력을 확인할 수 있는 위한 법적 근거가 없으며, 범죄이력 조회 등을 위해서는 법제화를 통해서만 해결 가능함
- 표준계약서에서는 대리운전자로 근무하는 동안 음주운전 행위, 타인에 대한 불법, 부당한 행위 등을 금지하고 이를 위반할 경우 업체가 대리운전자와의 계약을 해지할 수 있도록 규정하여 대리운전자에 의한 위험운전, 범죄행위 등을 예방하도록 함

- 다만, 대리운전자에 의한 피해 등의 민원이 제기되고 이에 따른 제재가 예정된 경우, 운전자에게 이와 같은 사실을 고지하여 운전자에게 사실 여부를 다룰 기회를 제공하도록 함

## 2.2 대리운전업계 관계자 면접조사를 통한 의견 수렴

- 본 연구에서는 전국대리운전노동조합, 전국대리운전협회, 카카오모빌리티 및 관계 프로그램업체 바나플(舊 로지소프트)의 관계자와 면접조사 및 서면자문을 통해 의견을 수렴하였음
- 노조와는 대면회의 2회 및 서면자문 2회, 협회와는 대면회의 3회 및 서면자문 2회, 카카오모빌리티와는 대면회의 3회 및 서면자문 3회, 바나플과는 대면회의 1회를 수행하였음

### 가. 전국대리운전노동조합 의견 수렴

- 전국대리운전노동조합은 대리운전자의 권익을 보호하기 위하여 대리운전자에 대한 대리운전업체 및 프로그램업체의 불공정 행위를 제시하고 금지하도록 요청하였음
- 다만, 본 연구에서 마련하는 표준계약서의 계약 당사자는 대리운전업체와 대리운전자로 프로그램 업체는 대리운전자와 직접적인 계약을 체결하지 않아 표준계약서 상에 프로그램 업체의 불공정 행위를 금지하는 내용을 포함하는 데에는 한계가 존재하였음

#### 1) 대리운전 보험 관련

- 대리운전 단체보험과 관련, 업체의 단체보험 의무화로 인해 대리운전 보험료를 중복으로 납부하게 됨에 따른 운전자의 보험료 부담 및 대리운전업체의 단체보험 수수료 부과 등의 문제점을 제시
- 노조에서 제공한 자료에 따르면 일부 업체는 보험사에 납부해야 하는 보험료와는 별개로 보험료의 34~72% 수준의 수수료를 추가로 운전자에게 부과하고 있으며 수수료 예시는 아래와 같음
- 대리운전자 A : 보험료 81,800원/월 및 수수료 28,200원, 운전자 납부 금액 총 110,000원
- 대리운전자 B : 보험료 65,000원/월 및 수수료 45,000원, 운전자 납부 금액 총 110,000원
- 대리운전자 C : 보험료 52300원/월 및 수수료 37700원, 운전자 납부 금액 총 90,000원
- 대리운전자 D : 보험료 60000원/월 및 수수료 30,000원, 운전자 납부 금액 총 90,000원
- 대리운전업체가 대리운전 고객(콜)을 알선하고 받는 수수료에는 대리운전 영업 및 운전자 관리 비용이 포함되며, 대리운전 업무를 수행하기 위해 가입하는 보험의 관리비 명목으로 수수료를

부과하는 행위는 수수료를 중복 부과하는 것으로 판단할 수 있음

- 해당 의견을 수렴하여 본 연구에서는 표준계약서에 대리운전업체가 보험사에서 책정한 보험료 외에 수수료를 추가적으로 부과하는 행위를 금지하였음

## 2) 관제 프로그램 수수료 관련

- 대리운전 관제 프로그램 요금과 관련하여, 일부 대리운전업체에서 리베이트 방식으로 관제 프로그램 외에 대리운전자가 수수료를 납부하게 하는 등의 문제점을 제시
- 해당 의견을 수렴하여 본 연구에서는 표준계약서에 대리운전업체가 프로그램 업체에서 책정한 프로그램 사용료 보험료 외에 수수료를 추가적으로 부과하는 행위를 금지하였음

## 3) 대리운전자에 대한 부당한 차별 금지 및 타업체로의 이동 시 영향력 행사 금지

- 대리운전업체 간 담합으로 대리운전자가 계약을 해지하고 타 업체로 이동하는 경우 타 업체와의 계약을 제한하도록 영향력을 행사하여 운전자가 피해를 입는 사례가 발생하며, 운전자의 나이, 노조 가입 등을 이유로 차등을 두는 사례 등 문제점 제시
- 대리운전자는 특수형태근로종사자로 「근로기준법」의 적용대상은 아니나, 사용자로 하여금 근로자에 대한 균등하게 처우하도록 규정한 근로기준법 제6조를 준용하여, 성별, 국적, 신앙, 사회적 신분 등을 이유로 근로조건에 대한 차별적 처우를 금지하였음

## 4) 민원에 따른 배차 제한 등 제재

- 일부 대리운전업체는 고객의 민원 제기 시 운전자에 민원내용의 공유나 사실 확인 기회를 주지 않고 일방적으로 배차를 제한하는 경우가 존재
- 특히 민원으로 인한 배차 제한 시에도 운전자에게 민원 내용이나 이로 인해 제재받고 있다는 사실을 알려주지 않아 운전자의 권리가 침해되고 있음
- 운전자의 권리를 보호하기 위한 최소한의 장치로, 고객의 민원 제기 및 이에 따른 제재가 예정되어 있을 때 민원 및 제재 내용을 고지하여 운전자가 사실 관계를 다룰 수 있을 기회를 제공하도록 함

## 5) 그 외 표준계약서 미반영 사항

- 위 반영된 사항 외에도 셔틀 이용 여부와는 상관없이 부과되는 셔틀이용료(출근비) 부과 금지 및 동단위의 정확한 목적지 정보 제공 등에 대한 요구가 있었음
- 업체에서 대리운전자의 야간 이동을 위해 운영하는 셔틀의 경우, 셔틀 이용 여부와는 무관하게 부과되고 그 비용이 과다하다는 점에서 표준계약서 반영 등 방안이 필요할 것으로 판

단되었으나, 대리운전업체에 의한 셔틀운영이 불법인 상황으로 표준계약서 반영에는 어려움이 존재하였음

- 또한, 고객 콜 정보 제공 시 동단위의 정확한 목적지 명시 요구와 관련, 정확한 목적지 정보 제공 시 선호하지 않는 지역의 콜에 대한 대리운전자의 기피 현상이 발생할 수 있으며, 이 경우 대리운전 이용자에게 피해가 전가될 상황에 대한 업체의 대리운전업체 및 관계부처의 우려가 존재하여 본 연구의 표준계약서는 반영하지 않았음
- 마지막으로 대리운전 콜 알선 수수료가 과도하며 표준요금제 및 현재보다 낮은 수준의 수수료 설정이 필요하다는 의견이 제시됨
- 다만, 표준요금제 및 수수료를 설정하기 위해서는 현재의 대리운전 요금과 대리운전업체의 영업비용, 대리운전자의 업무 수행에 필요한 제반 비용에 대한 조사가 필요한데 본 연구 수행 시에는 업체의 영업비용, 운전자의 업무 수행 제반 비용 조사에 어려움이 있고, 본 연구의 내용으로는 반영하지 않았음

## 나. 전국대리운전협회 의견 수렴

### 1) 대리운전 보험 관련

- 대리운전 개인보험 가입자들의 경우, 개인보험 가입증명서를 제출하여 운전자로 등록한 후 보험료를 돌려받기 위해 중도 해지를 하는 경우가 있는데, 업체는 대리운전자가 개인보험을 해지하더라도 실시간으로 확인은 어려워 운전자가 무보험으로 대리운전을 수행하여 문제가 되는 사례가 있음
- 또한 단체보험에 가입된 운전자라도 업체를 통하지 않고 노상 영업을 통해 운전자를 모집(길빵)하여 운행하다가 사고가 발생하면 보험 적용을 받을 수 없어 문제가 발생하는 경우가 존재
- 운전자의 무보험으로 인한 이용자의 피해를 막기 위해, 대리운전자가 개인보험을 변경 또는 해지하는 경우 업체에 사전에 고지하도록 표준계약서 상에 규정
- 그 외에도 운전자가 타인에게 콜 정보를 양도하여 제3자가 대리운전 서비스를 제공하게 하는 등 무보험으로 인한 이용자의 피해가 발생할 수 있는 상황이 발생하지 않도록 콜 수행 권리를 양도하는 등의 행위를 금지하였음

### 2) 산업안전보건법에 따른 교육 관련

- 「산업안전보건법」 제77조에 따라 대리운전업체가 전속성 기준을 만족하는 대리운전자를 대상으로 안전조치 및 보건조치를 하고 안전 및 보건에 관한 교육을 실시하여야 하나, 대리운전자의 전속성 기준을 충족하기가 사실상 어려울 것으로 해당 조항을 적용받을 수 있는 운전자가 거의 존재하지 않을 것으로 예상

- 관련하여 표준계약서 상에 관련 조항이 포함되어도 실효성이 없을 것이라는 우려사항을 제시
- 이와 관련하여, 현재 대리운전자가 「산업안전보건법」의 적용을 받기 위해서는 전속성 기준을 만족시키기 어려운 것은 사실이나, 일부 전속성 기준을 만족하는 운전자도 존재하는 것으로 조사됨에 따라 전속성 기준을 만족하는 대리운전자에 대해서는 「산업안전보건법」에 따른 교육을 시행하도록 업체의 의무를 규정
- 다만, 전속성 기준을 만족시키지 못해 「산업안전보건법」의 적용을 받지 못하는데도 계약서에 해당 내용이 포함될 경우 운전자에 혼란을 줄 수 있다는 협회의 의견을 반영하여, 전속성 만족 여부에 따라 표준계약서를 구분하여 제시하였음

### 3) 산업재해보상보험법에 따른 산재보험 가입 관련

- 「산업재해보상보험법(이하 산재보험법)」 제125조에 따라 대리운전업체가 전속성 기준을 만족하는 대리운전자를 대상으로 산재보험에 가입할 수 있도록 하여야 하나, 대리운전자의 전속성 기준을 충족하기가 사실상 어려울 것으로 해당 조항을 적용받을 수 있는 운전자가 거의 존재하지 않을 것으로 예상
- 관련하여 표준계약서 상에 관련 조항이 포함되어도 실효성이 없을 것이라는 우려사항을 제시
- 이와 관련하여, 현재 대리운전자가 「산재보험법」의 적용을 받기 위해서는 전속성 기준을 만족시키기 어려운 것은 사실이나, 일부 전속성 기준을 만족하는 운전자도 존재하는 것으로 조사됨에 따라 전속성 기준을 만족하는 대리운전자에 대해서는 「산재보험법」에 따라 산재보험에 가입할 수 있도록 가입대상임으로 고지하도록 규정하였음
- 다만, 특수형태근로종사자는 산재보험료를 업체와 종사자가 50:50으로 부담하여 종사자에게도 부담이 되는 등 전속성 기준을 만족하는 대리운전자라도 가입을 원치 않을 수 있으므로 운전자가 가입을 요구하는 경우에만 가입하도록 제시하였음
- 전속성 기준을 만족시키지 못해 「산재보험법」의 적용을 받지 못하는데도 계약서에 해당 내용이 포함될 경우 운전자에 혼란을 줄 수 있다는 협회의 의견을 반영하여, 전속성 만족 여부에 따라 표준계약서를 구분하여 제시하였음

### 4) 그 외 표준계약서 미반영 사항

- 위 반영된 사항 외에도 대리운전 보험 보장금액이 높지 않아 교통사고 발생 시 대리운전업체 및 운전자에게 부담이 되는 문제에 대한 해결, 운전자 교육의 필요, 현재보다 낮은 수준의 수수료 설정 등에 대한 요구가 있었음
- 해당 문제는 본 연구의 표준계약서의 범위를 넘어서거나, 법 제정 또는 협회 등의 설립·인가를 통해 해결할 수 있는 문제들로 본 연구의 표준계약서에서 반영하기에는 어려움이 있었음

- 다만, 대리운전 보험의 개선, 대리운전자 교육 시행 등은 실태조사 결과를 통해서도 그 필요성이 제기된 사항으로 향후 법제화 추진 등을 통해 반영이 필요한 사항으로 판단되었음

## 다. 카카오모빌리티 의견 수렴

### 1) 계약 사항 변경 고지 수단 관련

- 대리운전자는 대리운전업체에 출·퇴근하지 않아 계약 사항 변경 등이 있을 경우 서면을 통한 고지 및 동의하도록 제한하는 경우 업체 및 운전자 모두에 부담이 될 수 있다는 우려를 제시
- 최근 사무실을 운영하지 않는 업체가 증가하고 대부분 프로그램을 사용하여 대리운전을 수행하는 방식을 사용하고 있는 점 등을 고려하여, 계약 사항 변경 등이 있을 때 서면, 유선 및 SMS를 이용할 수 있도록 고지수단 수단을 폭 넓게 제시하였음

### 2) 산업안전보건법에 따른 교육 관련

- 「산업안전보건법」 제77조에 따라 대리운전업체가 전속성 기준을 만족하는 대리운전자를 대상으로 안전조치 및 보건조치를 하고 안전 및 보건에 관한 교육을 실시하여야 하나, 대리운전자의 전속성 기준을 충족하기가 사실상 어려울 것으로 해당 조항을 적용받을 수 있는 운전자가 거의 존재하지 않을 것으로 예상
- 관련하여 표준계약서 상에 관련 조항이 포함되어도 실효성이 없을 것이라는 우려사항을 제시
- 이와 관련하여, 현재 대리운전자가 「산업안전보건법」의 적용을 받기 위해서는 전속성 기준을 만족시키기 어려운 것은 사실이나, 일부 전속성 기준을 만족하는 운전자도 존재하는 것으로 조사됨에 따라 전속성 기준을 만족하는 대리운전자에 대해서는 「산업안전보건법」에 따른 교육을 시행하도록 업체의 의무를 규정
- 다만, 전속성 기준을 만족시키지 못해 「산업안전보건법」의 적용을 받지 못하는데도 계약서에 해당 내용이 포함될 경우 운전자에 혼란을 줄 수 있다는 카카오모빌리티의 의견을 반영하여, 전속성 만족 여부에 따라 표준계약서를 구분하여 제시하였음

### 3) 산업재해보상보험법에 따른 산재보험 가입 관련

- 「산업재해보상보험법(이하 산재보험법)」 제125조에 따라 대리운전업체가 전속성 기준을 만족하는 대리운전자를 대상으로 산재보험에 가입할 수 있도록 하여야 하나, 대리운전자의 전속성 기준을 충족하기가 사실상 어려울 것으로 해당 조항을 적용받을 수 있는 운전자가 거의 존재하지 않을 것으로 예상
- 관련하여 표준계약서 상에 관련 조항이 포함되어도 실효성이 없을 것이라는 우려사항을 제시
- 이와 관련하여, 현재 대리운전자가 「산재보험법」의 적용을 받기 위해서는 전속성 기준을

만족시키기 어려운 것은 사실이나, 일부 전속성 기준을 만족하는 운전자도 존재하는 것으로 조사됨에 따라 전속성 기준을 만족하는 대리운전자에 대해서는 「산재보험법」에 따라 산재보험에 가입할 수 있도록 가입대상임으로 고지하도록 규정하였음

- 다만, 특수형태근로종사자는 산재보험료를 업체와 종사자가 50:50으로 부담하여 종사자에게도 부담이 되는 등 전속성 기준을 만족하는 대리운전자라도 가입을 원치 않을 수 있으므로 운전자가 가입을 요구하는 경우에만 가입하도록 제시하였음
- 전속성 기준을 만족시키지 못해 「산재보험법」의 적용을 받지 못하는데도 계약서에 해당 내용이 포함될 경우 운전자에 혼란을 줄 수 있다는 카카오모빌리티의 의견을 반영하여, 전속성 만족 여부에 따라 표준계약서를 구분하여 제시하였음

#### 4) 그 외 표준계약서 미반영 사항

- 위 반영된 사항 외에도 대리운전자의 불법 프로그램(지지기 프로그램) 사용 금지 요구가 제시되었음
- 대리운전자 중 다른 운전자보다 더 빨리 혹은 더 많은 콜 정보를 취득하기 위하여 관제 프로그램을 복제한 불법 프로그램을 사용하는 사례가 있으며 이런 행위에 대한 규제가 필요하다는 의견을 제시
- 이와 관련하여 프로그램 업체 영업 보호 뿐만 아니라 대리운전자간 공정한 업무 수행 기회 제공을 위해서라도 불법 프로그램 사용을 제한할 필요가 있으나, 다만 해당 문제는 카카오모빌리티의 특수한 상황으로 대리운전업체에 보편적으로 적용할 표준계약서에 반영하기에는 어려움이 있었음
- 다만, 향후 대리운전분야 표준계약서를 반영하는 과정에서 이러한 특수성을 반영하여 대리운전자 및 이용자의 권리를 침해하지 않는 범위 내에서 수정하여 사용하는 것은 가능할 것으로 판단하였음

## 2.3 관계부처 의견 수렴

### 가. 고용노동부 의견 수렴

- 고용노동부에서는 대리운전분야 표준계약서와 관련, 1. 근로시간 및 휴일의 명시, 2. 계약기간 및 계약갱신 관련 사항의 명시, 3. 수수료 지급과 관련한 지급 일자 설정 및 지급 내역 열람, 4. 계약 변경 사유 및 방식 제한, 5. 인종, 성별, 종교를 이유로 한 근로조건 차별 금지 등의 의견을 제시하였음
- 표준계약서에 근로시간을 제한하고 명시하는 사항과 관련하여, 대리운전자는 평균 3개의 업체에 소속되어 대리운전업무를 수행하여 업체에서 해당 운전자의 전체 근로시간을 파악하기 어려워 규정의 실효성이 없을 것으로 판단하였으며 본 표준계약서에는 반영하지 않았음
- 본 연구에서는 현재 대리운전업계에서 사용하고 있는 계약서 검토를 통해, 현재 대리운전업

계에서는 계약 해지 사유가 발생하거나 운전자가 계약 해지를 요청하지 않는 경우를 제외하면 계약 기간 및 계약 갱신에 관한 사항을 따로 정하지 않는 것으로 파악함

- 따라서 본 연구의 표준계약서에서 계약 기간 및 갱신에 관한 사항을 지정하도록 제시할 경우 기존에 비해 대리운전자의 권익이 침해될 것으로 판단, 해당 사항을 표준계약서에 반영하지 않았음
- 그 외 수수료 지급 일자를 표준계약서에 명시하도록 하였고, 지급 내역을 운전자가 확인할 수 있도록 표준계약서에 반영하였으며, 인종, 성별, 종교, 나이를 이유로 근로조건을 차별하지 않도록 규정하였음
- 또한 계약을 변경하고자 할 경우 합리적이고 객관적인 사유가 있을 경우에만 계약을 변경할 수 있도록 제한하였음

#### 나. 금융감독원 의견 수렴

- 금융감독원에서는 대리운전분야 표준계약서와 관련, 대리운전 단체보험을 의무화하지 않고 대리운전자의 선택에 따라 개인보험 가입도 가능하도록 제안하였음
- 개인보험 가입자의 경우 한 개의 개인보험으로도 여러 대리운전업체로부터 콜을 받아 운전하던 중 사고를 보장받을 수 있으나, 단체보험의 경우 타 업체의 단체보험을 인정하지 않아 대리보험료를 이중납부하게 되는 측면이 있고, 표준계약서 상에 대리운전 단체보험을 의무화할 경우 업체와 기사간 대리운전 보험 관련 분쟁이 심화될 수 있다고 제시함
- 금융감독원 의견을 반영하여, 대리운전자의 선택에 따라 대리운전 단체보험을 의무화하지 않고 대리운전 보험 가입 의무화만 규정하였음
- 다만, 개인보험 임의 해지 후 무보험 운전 중 사고가 발생하는 상황을 방지하기 위하여 운전자가 개인보험을 변경 또는 해지하고자 하는 경우 업체에 사전 고지하도록 제시함

#### 2.4 그 외 미디어 등을 통해 제시된 표준계약서 반영 필요 사항

- 최근 미디어를 통해 대리운전자가 고객과의 시비 등의 이유로 대리운전 운영을 마치지 않고 노상에 차량과 고객을 방치하고 자리를 떠나는 행위로 인한 문제가 소개됨
- 고객이 노상에서 대피 혹은 주차를 위해 음주운전을 하게 되는 행위를 방지하기 위해 운전자가 대리운전 운영을 마치지 않고 차량을 떠나는 행위를 제한할 필요가 있음
- 다만 손님이 원하거나 불가피한 상황으로 운영을 중간에 종료해야 하는 상황이 발생할 수 있으며, 이 경우에는 업체에 지체없이 보고하여 안전조치가 이루어질 수 있도록 본 표준계약서에 규정하였음

### 제3절 대리운전분야 표준계약서

- 본 연구에서는 대리운전분야의 표준계약서를 대리운전자의 전속성 인정 여부에 따라 2가지로 구분하여 제시함
  - 전속성이 인정되는 대리운전자용 표준계약서에 포함되어 있는 「산업안전보건법」 제77조에 따른 산업재해 예방 조치 및 교육을 실시하고 「산재보험법」 제125조에 의한 산재보험 가입에 관한 사항이 포함된 반면,
  - 전속성이 인정되지 않는 대리운전자용 표준계약서에 포함되어 있는 「산업안전보건법」 제77조에 따른 산업재해 예방 조치 및 교육을 실시하고 「산재보험법」 제125조에 의한 산재보험 가입에 관한 사항이 제외됨
- 대리운전자의 전속성이 인정되기 위해서는 다음의 요건 중 하나를 만족하여야 함
  1. 서면 약정을 통해 소속(등록) 업체 이외의 다른 업체의 대리운전업무를 수행할 수 없는 사람
  2. 하나의 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하면서 부분적으로 다른 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람
    - 가. 소속(등록) 업체의 대리운전업무를 우선적으로 수행하기로 약정한 사람
    - 나. 대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람

## 1. 전속성이 인정되는 대리운전자용 표준계약서

### 대리운전분야 표준계약서(안)

대리운전업체(이하 “업체”라 한다)와 대리운전기사(이하 “기사”라 한다)는 다음과 같이 대리운전 계약을 체결한다.

#### 제1조 (목적)

본 계약은 “업체”가 대리운전 기사 배정을 요청한 자(이하 “대리운전 이용자”라 한다)로부터 요청받은 대리운전 업무를 “기사”에게 의뢰하고, “기사”가 “업체”의 의뢰에 따른 업무를 수행함에 있어 필요한 사항을 규정함을 그 목적으로 한다.

#### 제2조 (기본원칙)

- ① “업체”와 “기사”는 상호 대등한 지위에서 계약을 체결하여 상호 이익 존중 및 신의성실의 원칙에 따라 권리를 행사하고 의무를 이행한다.
- ② “업체”와 “기사”는 이 계약의 이행에 있어서 관련 법령을 준수한다.

#### 제3조 (대리운전기사 신청 및 승인)

- ① “기사”는 “업체”에 대리운전기사 승인신청을 하고, “업체”는 해당 “기사”를 대리운전기사로 승인함으로써 “기사”는 “업체”의 대리운전 요청업무를 수행할 자격을 취득한다.
- ② “기사”는 “업체”의 대리운전기사로 신청하기 위해, 법령상 유효한 운전면허를 보유하여야 하고 “업체”에게 대리운전 업무 수행과 관련하여 “업체”가 요청하는 정보를 정확하고 상세하게 제공하여야 한다.
- ③ “업체”는 다음과 같은 경우 “기사”에 대하여 대리운전기사 승인을 거부할 수 있으며, 승인 이후에도 다음과 같은 경우 승인을 철회하거나 “기사”에 대한 대리운전기사 배정 요청(이하 “콜”이라 한다)을 제한할 수 있다.
  1. 대리운전기사 신청 시 제공한 정보가 사실과 다르거나 정확하지 않은 경우
  2. 대리운전기사 신청 시 제공한 정보가 허위로 판명된 경우
  3. 대리운전기사 업무에 필수적인 정보를 제공하지 않았을 경우

4. 대리운전기사 업무에 필수적인 자격이 충분하지 않은 경우
  5. “기사”의 운전면허 유효기간이 만료된 경우. 단, “업체”가 “기사”의 운전면허 유효기간 만료 후 운전면허 재취득을 조건으로 일정 유예기간을 정한 경우 예외로 한다.
  6. 대리운전 보험 (재)심사에서 탈락한 경우
- ④ “기사”는 “업체”의 대리운전기사로서 계약을 이행하는 동안 상시 유효한 운전면허를 보유하여야 하며, 운전면허가 취소 또는 정지된 경우 이를 즉시 “업체”에 통보해야 한다.

#### 제4조 (대리운전업체의 업무지원)

- ① “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 원활히 제공할 수 있도록 “기사”에게 다음의 사항을 지원하여야 한다.
1. “업체”의 대리운전 배차 프로그램(이하 “프로그램”이라 한다) 사용자 등록
  2. 대리운전 보험 가입 및 보험 관련 제반 관리. 단, “기사”가 개인보험에 가입한 경우에는 보험 관련 제반 관리 업무만 지원
  3. “기사”의 대리운전 업무 수행과 관련된 요금, 비용 등의 정산
  4. 그 밖에 대리운전 업무 수행과 관련된 사항으로 “업체”와 “기사”가 필요하다고 상호 합의한 사항
- ② “업체”가 “프로그램”을 이용하지 않고 “기사”에게 직접 “콜” 정보를 제공하는 등 대리운전 서비스제공을 요청하는 경우, “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 제공할 수 있도록 다음의 정보를 제공하여야 한다.
1. “대리운전 이용자”의 “콜”
  2. “대리운전 이용자”의 (전화 또는 메시지) 연락처
  3. 운행 출발지, 목적지, 예상가격
  4. “대리운전 이용자”의 결제내역 및 결제 방법(카드 또는 현금)
  5. 정산 내역(운행요금 및 수수료 등)
  6. “기사”의 운행이력
- ③ “업체”는 산업안전보건법 제77조에 따라 “기사”에게 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전 조치 및 보건조치를 하여야 하며, 고용노동부령으로 정하는 바에 따라 안전 및 보건에 관한 교육을 실시하여야 한다.
- ④ “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”의 “콜”을 수행하여 “대리운전 이용자”로부터 지급받은 요금에서 “콜” 건당 수수료(정보 제공에 따른 수수료 및 매 건당 부과되는 보험료를 포함, 이하 “콜 수수료”라 한다)를 제외한 금액을 “기사”에게 정산·지급해야 한다.

**제5조(대리운전 요금 및 콜 수수료)**

- ① “업체”는 대리운전 요금을 거리와 시간, 시장가격 등 일정 기준을 고려하여 합리적으로 결정하여야 하며, “대리운전 이용자”의 “콜” 정보에 결제 방법과 예상요금을 포함하여 “기사”에게 제공하여야 한다. “기사”는 이 정보를 보고 “콜”의 수행 여부를 선택할 수 있다.
- ② 결제 방법에 따른 “콜”의 요금 정산 방법은 아래 각 호와 같다.
  - 1. 카드 결제 “콜”의 경우, “업체”는 “대리운전 이용자”로부터 수령한 요금에서 “콜 수수료”를 공제한 금액을 “업체”에서 내부적으로 관리하는 각 “기사”의 개인별 요금 적립용 계좌(이하 “개인별 요금 적립계좌”라 한다)에 적립한다.
  - 2. 현금 결제 “콜”의 경우, “업체”는 대리운전에 따른 “콜 수수료”를 “개인별 요금 적립계좌”의 충전금에서 징수할 수 있다.
- ③ “콜 수수료”는 대리운전 요금의 ( )%로 하며, “업체”는 “기사”에게 “콜 수수료” 징수 기준을 설명하고, 이에 관해 “기사”의 동의를 받아야 한다.
- ④ “업체”는 현금 결제 “콜 수수료”, 교통범칙금 및 자기부담금의 차감을 위하여 “기사”로부터 사전에 충전금을 징수할 수 있다. “기사”는 충전금을 원하는 금액만큼 충전할 수 있고, “콜 수수료”보다 적은 금액이 남아있을 경우 “기사”는 더 이상 현금 결제 “콜”을 수행하지 못한다. “업체”는 “기사”가 요구할 경우 충전금의 적립, 차감, 소멸 등 정산 내역을 제공하여야 한다.
- ⑤ “업체”는 “기사”의 계좌에서 충전금을 제외한 나머지 금액을 매월 ( )일에 “기사”가 등록한 하단의 은행 계좌(이하 “은행 계좌”라 한다)로 입금하여야 한다.

은행명 :
계좌번호 :
예금주 :

이와 별도로 “기사”는 정해진 날짜 이외에도 언제든지 “개인별 요금 적립계좌”에서 출금을 신청할 수 있고, “업체”는 24시간 이내에 “기사”가 출금 신청한 금액을 “은행 계좌”로 입금하여야 한다.

- ⑥ “기사”는 대리운전 업무 수행 중 “기사”의 귀책으로 발생한 교통범칙금, 자기부담금 등을 본인의 비용으로 납부 완료하여야 한다. “기사”가 부담해야 할 비용을 납부하지 않아 “업체”가 대신 납부한 경우, “업체”는 “기사”에게서 해당하는 금액을 징수하거나, “개인별 요금 적립계좌”에서 그에 상응하는 금액을 징수할 수 있다. 이러한 경우 “업체”는 “기사”

에게 징수 방법에 대하여 사전 고지한다.

**제6조(계약의 해지)**

- ① “업체”는 다음 각 호의 어느 하나의 사유가 발생한 경우 본 계약을 해지할 수 있다.
  - 1. “기사”가 본 계약 제8조 또는 제10조를 위반하고 “업체”의 정당한 시정요구에도 응하지 않는 경우
  - 2. “기사”가 고의 또는 과실로 “업체”에 중대한 손해를 입혔다고 인정되는 경우
  - 3. “기사”의 책임 있는 사유로 대리운전 업무 수행이 불가능하다고 판단되는 경우
- ② “기사”의 책임없는 사유로 장기간 대리운전 업무 수행이 불가능하다고 “업체”가 판단하는 경우 “기사”와의 협의를 거쳐 계약을 해지 또는 휴면 처리 할 수 있다.
- ③ “기사”는 계약 해지를 원하는 경우 언제든지 직접 해지 신청을 할 수 있다.
- ④ 교통범칙금, 자기부담금 등 “기사”가 “업체”에 납부해야 하는 금액이 “기사”의 “개인별 요금 적립계좌”에 남은 충전금과 기발생한 단체보험 해지 환급금의 합산액보다 큰 경우, “기사”는 대리운전기사 계약 해지 전까지 그 차액을 완납하여야 한다.
- ⑤ “기사”의 대리운전기사 계약해지 요청 또는 휴면 요청이 있을 시, “기사”의 “개인별 요금 적립계좌”에 남은 충전금과 기발생한 단체보험 해지 환급금의 합산액 등이 교통범칙금, 자기부담금 등 “기사”가 “업체”에 납부해야 하는 금액보다 큰 경우, “업체”는 일주일 이내에 “기사”에게 그 차액을 지급해야 한다.
- ⑥ “기사”의 대리운전기사 계약 해지가 완료되는 경우 “업체”는 관계 법령에 따라 보유해야 하는 정보를 제외한 나머지 관련 정보를 즉시 삭제한다.

**제7조(계약의 변경)**

- ① 합리적이고 객관적인 사유로 계약 내용에 추가 또는 변경이 필요한 경우, “업체”는 “기사”에게 그 적용일로부터 14일 전까지 대면, 서면, 유선 또는 SMS 등을 통해 고지하고 사전 동의를 얻어야 한다. 단, “업체”가 합리적으로 예측할 수 없었던 불가피한 사정이 있는 경우, 위 기간을 단축하거나 적용 이후에 공지할 수 있다.
- ② “기사”는 계약 사항 변경에 동의하지 않는 경우, 대리운전기사 계약 해지를 요청할 수 있다.

**제8조(고지 의무)**

- ① “업체”는 다음의 사항 및 그와 관련한 변경이 있을 경우 지체없이 “기사”에게 고지하여야 한다.

1. 단체보험의 가입 및 약관에 관한 사항
  2. “기사”와 관련하여 “대리운전 이용자”의 민원 제기 및 그에 따라 “업체” 또는 “기사”에게 제재가 예정된 경우, 민원의 내용 및 그 제재와 관련한 사항
- ② “기사”는 다음의 사항 및 그와 관련한 변경이 있을 경우 지체없이 “업체”에 고지하여야 한다.
1. 개인보험의 가입 및 약관에 관한 사항. 개인보험을 해지하고자 하는 경우 “업체”에 영업일 기준 5일 전까지 해지의사를 고지하여야 한다.
  2. 계약기간 동안에 대리운전 업무를 수행하는 중 발생한 사고와 관련한 사항

### 제9조(대리운전업체의 금지행위)

“업체”는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 및 특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위 남용행위 심사지침 등 관계법령에 따라 다음 각 호에 해당하는 행위를 하지 않아야 한다.

- ① 판매목표 강제 행위 : 과도한 “콜” 수행 횟수 등 목표를 부과하고 이를 달성하지 못하는 경우 일방적으로 계약을 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 계약 해지에 준하는 제재를 가하는 행위
- ② 불이익 제공 행위
  1. 대리운전 서비스 중 발생한 사고가 “기사”의 과실에 의한 것이 아님에도 불구하고, 그 책임을 모두 “기사”에게 부담시키는 행위
  2. 대리운전 서비스 중 발생한 사고에 대해 손해배상금을 전적으로 사업자가 일방적으로 계산하여 산정한 금액으로만 할 수 있도록 거래조건을 설정하는 행위
  3. “업체”가 사용하지 않는 다른 프로그램을 “기사”가 사용하지 못하도록 강제하거나 다른 프로그램을 사용할 경우 계약을 일방적으로 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 제재를 가하는 행위
  4. “기사”가 “업체”와의 계약을 해지하고 타 대리운전업체로 이동하고자 할 때 영향력을 행사하여 타 대리운전업체와의 대리운전기사 계약에 제재를 가하는 행위
  5. 정당한 사유없이 “기사”를 비롯하여 자신과 계약한 대리운전기사에 등급을 두고 “콜” 정보 제공에 차별을 두는 행위
- ③ 부당한 비용 청구 행위 : 대리운전 보험료로 보험사에서 책정한 비용 외에 수수료를 부과하거나, 프로그램 사용료로 프로그램업체에서 책정한 비용보다 과도한 비용 등을 청구하는 행위
- ④ 부당한 차별적 처우 행위 : 인종, 성별, 종교, 나이 등을 이유로 합리적인 사유 없이 “기사”의 근로조건을 차별하거나 그 밖의 불리하게 조치하는 행위

**제10조(대리운전기사의 금지행위)**

“기사”는 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 효과적으로 제공하기 위하여 관계법령 및 본 계약서를 준수하여야 하며, 아래의 행위를 하지 않아야 한다.

- ① 이용신청 또는 변경 시 허위 사실을 기재하는 행위
- ② 정당한 사유없이 대리운전 업무 수행을 고의로 방해하는 행위
- ③ 자신의 부당한 이익 또는 타인에게 손해를 가할 목적으로 고의로 교통사고를 발생시키는 행위
- ④ “업체”의 사전 승인 없이 “기사”가 아닌 제3자가 대리운전 서비스를 제공하는 행위
- ⑤ “업체”의 사전 승인 없이 제3자로부터 이익을 취득하고 “콜” 수행 권리를 양도하는 행위
- ⑥ “업체”가 “기사”를 위하여 대리운전 단체보험에 가입한 경우, 단체보험 약관을 고의로 위반하는 행위
- ⑦ “기사”가 대리운전 개인보험에 가입한 경우, “업체”에 고지하지 않고 일방적으로 개인 보험을 해지 또는 변경하는 행위
- ⑧ 주차 등 대리운전 서비스를 완전히 종료하지 않고 떠나는 행위. 단, 손님이 원하거나 불가피한 상황으로 운행을 중간에 종료하여야 하는 경우, 안전하게 조치하고 지체없이 “업체”에 보고하여야 한다.
- ⑨ “콜”을 수행하면서 “대리운전 이용자”에게 운행요금 이외에 부당한 추가 금전을 요구하거나 수취하는 행위
- ⑩ “콜”을 수행하면서 “대리운전 이용자”에게 타 대리운전업체 또는 개인적인 대리운전 영업을 하는 행위
- ⑪ 음주상태에 있거나, 마약, 각성제, 신나 등 약물을 복용한 채로 운전하는 행위
- ⑫ “대리운전 이용자” 또는 제3자에 대한 불법 또는 부당한 행위나 사회상규에 반하는 행위

**제11조 (산재보험 부보)**

- ① “업체”는 “기사”에게 “기사”가 산업재해보상보험법 제125조에 따른 산재보험 가입 대상임을 고지하여야 한다.
- ② 제1항에 따라 산재보험 가입 대상으로 고지받은 “기사”는 “업체”에 본인을 산재보험에 가입해 줄 것을 요청할 수 있으며, 이 경우 “업체”는 “기사”를 산재보험에 가입하고 유지하여야 한다.
- ③ 제1항에 따라 산재보험 가입 대상으로 고지받은 “기사”가 산재보험의 가입 적용 제외를 원하는 경우, “기사”는 직접 산재보험 적용 제외를 신청할 수 있다.

**제12조 (손해배상 및 분쟁의 협력)**

- ① “업체”와 “기사”는 고의 또는 과실로 본 계약을 위반하여 상대방에게 손해를 입힌 경우 배상할 책임이 있다.
- ② “기사”는 대리운전 서비스 수행과 관련하여 “대리운전 이용자” 등 제3자에게 손해를 입히거나 분쟁이 발생했을 시, 분쟁 해결 또는 사고 처리를 위하여 “업체”와 적극적으로 협력해야 한다.
- ③ 동조의 의무는 본 계약이 종료된 이후에도 유효하다.

**제13조(이의 및 분쟁의 해결)**

- ① 계약에 명시되지 아니한 사항 또는 계약의 해석에 관한 사항에 다툼이 있는 경우에는 서면상의 자료에 따르며 자료가 없는 경우에 쌍방의 합의에 의해 해결한다.
- ② 제1항에 따라 해결되지 않는 경우에는 분쟁 해결은 법원에서의 소송에 의한다.

**제14조(계약서 교부)**

이 계약의 체결을 증명하기 위하여 계약서 2통을 작성하여 “업체”와 “기사”는 서명 날인한 후 각각 1통씩 보관한다.

20   년    월    일

“업체”	상호	:	
	주소	:	
	대표자	:	(인)
“기사”	성명	:	
	주민등록번호	:	-
	주소	:	(인)

## 2. 전속성이 인정되지 않는 대리운전자용 표준계약서

### 대리운전분야 표준계약서(안)

대리운전업체(이하 “업체”라 한다)와 대리운전기사(이하 “기사”라 한다)는 다음과 같이 대리운전 계약을 체결한다.

#### 제1조 (목적)

본 계약은 “업체”가 대리운전 기사 배정을 요청한 자(이하 “대리운전 이용자”라 한다)로부터 요청받은 대리운전 업무를 “기사”에게 의뢰하고, “기사”가 “업체”의 의뢰에 따른 업무를 수행함에 있어 필요한 사항을 규정함을 그 목적으로 한다.

#### 제2조 (기본원칙)

- ① “업체”와 “기사”는 상호 대등한 지위에서 계약을 체결하여 상호 이익 존중 및 신의성실의 원칙에 따라 권리를 행사하고 의무를 이행한다.
- ② “업체”와 “기사”는 이 계약의 이행에 있어서 관련 법령을 준수한다.

#### 제3조 (대리운전기사 신청 및 승인)

- ① “기사”는 “업체”에 대리운전기사 승인신청을 하고, “업체”는 해당 “기사”를 대리운전기사로 승인함으로써 “기사”는 “업체”의 대리운전 요청업무를 수행할 자격을 취득한다.
- ② “기사”는 “업체”의 대리운전기사로 신청하기 위해, 법령상 유효한 운전면허를 보유하여야 하고 “업체”에게 대리운전 업무 수행과 관련하여 “업체”가 요청하는 정보를 정확하고 상세하게 제공하여야 한다.
- ③ “업체”는 다음과 같은 경우 “기사”에 대하여 대리운전기사 승인을 거부할 수 있으며, 승인 이후에도 다음과 같은 경우 승인을 철회하거나 “기사”에 대한 대리운전기사 배정 요청(이하 “콜”이라 한다)을 제한할 수 있다.
  1. 대리운전기사 신청 시 제공한 정보가 사실과 다르거나 정확하지 않은 경우
  2. 대리운전기사 신청 시 제공한 정보가 허위로 판명된 경우
  3. 대리운전기사 업무에 필수적인 정보를 제공하지 않았을 경우

- 4. 대리운전기사 업무에 필수적인 자격이 충분하지 않은 경우
  - 5. “기사”의 운전면허 유효기간이 만료된 경우. 단, “업체”가 “기사”의 운전면허 유효기간 만료 후 운전면허 재취득을 조건으로 일정 유예기간을 정한 경우 예외로 한다.
  - 6. 대리운전 보험 (재)심사에서 탈락한 경우
- ④ “기사”는 “업체”의 대리운전기사로서 계약을 이행하는 동안 상시 유효한 운전면허를 보유하여야 하며, 운전면허가 취소 또는 정지된 경우 이를 즉시 “업체”에 통보해야 한다.

**제4조 (대리운전업체의 업무지원)**

- ① “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 원활히 제공할 수 있도록 “기사”에게 다음의 사항을 지원하여야 한다.
- 1. “업체”의 대리운전 배차 프로그램(이하 “프로그램”이라 한다) 사용자 등록
  - 2. 대리운전 보험 가입 및 보험 관련 제반 관리. 단, “기사”가 개인보험에 가입한 경우에는 보험 관련 제반 관리 업무만 지원
  - 3. “기사”의 대리운전 업무 수행과 관련된 요금, 비용 등의 정산
  - 4. 그 밖에 대리운전 업무 수행과 관련된 사항으로 “업체”와 “기사”가 필요하다고 상호 합의한 사항
- ② “업체”가 “프로그램”을 이용하지 않고 “기사”에게 직접 “콜” 정보를 제공하는 등 대리운전 서비스제공을 요청하는 경우, “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 제공할 수 있도록 다음의 정보를 제공하여야 한다.
- 1. “대리운전 이용자”의 “콜”
  - 2. “대리운전 이용자”의 (전화 또는 메시지) 연락처
  - 3. 운행 출발지, 목적지, 예상가격
  - 4. “대리운전 이용자”의 결제내역 및 결제 방법(카드 또는 현금)
  - 5. 정산 내역(운행요금 및 수수료 등)
  - 6. “기사”의 운행이력
- ③ “업체”는 “기사”가 “대리운전 이용자”의 “콜”을 수행하여 “대리운전 이용자”로부터 지급받은 요금에서 “콜” 건당 수수료(정보 제공에 따른 수수료 및 매 건당 부과되는 보험료를 포함, 이하 “콜 수수료”라 한다)를 제외한 금액을 “기사”에게 정산·지급해야 한다.

**제5조(대리운전 요금 및 콜 수수료)**

- ① “업체”는 대리운전 요금을 거리와 시간, 시장가격 등 일정 기준을 고려하여 합리적으로 결정

하여야 하며, “대리운전 이용자”의 “콜” 정보에 결제 방법과 예상요금을 포함하여 “기사”에게 제공하여야 한다. “기사”는 이 정보를 보고 “콜”의 수행 여부를 선택할 수 있다.

② 결제 방법에 따른 “콜”의 요금 정산 방법은 아래 각 호와 같다.

1. 카드 결제 “콜”의 경우, “업체”는 “대리운전 이용자”로부터 수령한 요금에서 “콜 수수료”를 공제한 금액을 “업체”에서 내부적으로 관리하는 각 “기사”의 개인별 요금 적립용 계좌(이하 “개인별 요금 적립계좌”라 한다)에 적립한다.
2. 현금 결제 “콜”의 경우, “업체”는 대리운전에 따른 “콜 수수료”를 “개인별 요금 적립계좌”의 충전금에서 징수할 수 있다.

③ “콜 수수료”는 대리운전 요금의 ( )%로 하며, “업체”는 “기사”에게 “콜 수수료” 징수 기준을 설명하고, 이에 관해 “기사”의 동의를 받아야 한다.

④ “업체”는 현금 결제 “콜 수수료”, 교통범칙금 및 자기부담금의 차감을 위하여 “기사”로부터 사전에 충전금을 징수할 수 있다. “기사”는 충전금을 원하는 금액만큼 충전할 수 있고, “콜 수수료”보다 적은 금액이 남아있을 경우 “기사”는 더 이상 현금 결제 “콜”을 수행하지 못한다. “업체”는 “기사”가 요구할 경우 충전금의 적립, 차감, 소멸 등 정산 내역을 제공하여야 한다.

⑤ “업체”는 “기사”의 계좌에서 충전금을 제외한 나머지 금액을 매월 ( )일에 “기사”가 등록한 하단의 은행 계좌(이하 “은행 계좌”라 한다)로 입금하여야 한다.

은행명 : 계좌번호 : 예금주 :
--------------------------

이와 별도로 “기사”는 정해진 날짜 이외에도 언제든지 “개인별 요금 적립계좌”에서 출금을 신청할 수 있고, “업체”는 24시간 이내에 “기사”가 출금 신청한 금액을 “은행 계좌”로 입금하여야 한다.

⑥ “기사”는 대리운전 업무 수행 중 “기사”의 귀책으로 발생한 교통범칙금, 자기부담금 등을 본인의 비용으로 납부 완료하여야 한다. “기사”가 부담해야 할 비용을 납부하지 않아 “업체”가 대신 납부한 경우, “업체”는 “기사”에게서 해당하는 금액을 징수하거나, “개인별 요금 적립계좌”에서 그에 상당하는 금액을 징수할 수 있다. 이러한 경우 “업체”는 “기사”에게 징수 방법에 대하여 사전 고지한다.

**제6조(계약의 해지)**

- ① “업체”는 다음 각 호의 어느 하나의 사유가 발생한 경우 본 계약을 해지할 수 있다.
  - 1. “기사”가 본 계약 제8조 또는 제10조를 위반하고 “업체”의 정당한 시정요구에도 응하지 않는 경우
  - 2. “기사”가 고의 또는 과실로 “업체”에 중대한 손해를 입혔다고 인정되는 경우
  - 3. “기사”의 책임 있는 사유로 대리운전 업무 수행이 불가능하다고 판단되는 경우
- ② “기사”의 책임없는 사유로 장기간 대리운전 업무 수행이 불가능하다고 “업체”가 판단하는 경우 “기사”와의 협의를 거쳐 계약을 해지 또는 휴면 처리 할 수 있다.
- ③ “기사”는 계약 해지를 원하는 경우 언제든지 직접 해지 신청을 할 수 있다.
- ④ 교통범칙금, 자기부담금 등 “기사”가 “업체”에 납부해야 하는 금액이 “기사”의 “개인별 요금 적립계좌”에 남은 충전금과 기발생한 단체보험 해지 환급금의 합산액보다 큰 경우, “기사”는 대리운전기사 계약 해지 전까지 그 차액을 완납하여야 한다.
- ⑤ “기사”의 대리운전기사 계약해지 요청 또는 휴면 요청이 있을 시, “기사”의 “개인별 요금 적립계좌”에 남은 충전금과 기발생한 단체보험 해지 환급금의 합산액 등이 교통범칙금, 자기부담금 등 “기사”가 “업체”에 납부해야 하는 금액보다 큰 경우, “업체”는 일주일 이내에 “기사”에게 그 차액을 지급해야 한다.
- ⑥ “기사”의 대리운전기사 계약 해지가 완료되는 경우 “업체”는 관계 법령에 따라 보유해야 하는 정보를 제외한 나머지 관련 정보를 즉시 삭제한다.

**제7조(계약의 변경)**

- ① 합리적이고 객관적인 사유로 계약 내용에 추가 또는 변경이 필요한 경우, “업체”는 “기사”에게 그 적용일로부터 14일 전까지 대면, 서면, 유선 또는 SMS 등을 통해 고지하고 사전 동의를 얻어야 한다. 단, “업체”가 합리적으로 예측할 수 없었던 불가피한 사정이 있는 경우, 위 기간을 단축하거나 적용 이후에 공지할 수 있다.
- ② “기사”는 계약 사항 변경에 동의하지 않는 경우, 대리운전기사 계약 해지를 요청할 수 있다.

**제8조(고지 의무)**

- ① “업체”는 다음의 사항 및 그와 관련한 변경이 있을 경우 지체없이 “기사”에게 고지하여야 한다.
  - 1. 단체보험의 가입 및 약관에 관한 사항
  - 2. “기사”와 관련하여 “대리운전 이용자”의 민원 제기 및 그에 따라 “업체” 또는 “기사”

에게 제재가 예정된 경우, 민원의 내용 및 그 제재와 관련한 사항

② “기사”는 다음의 사항 및 그와 관련한 변경이 있을 경우 지체없이 “업체”에 고지하여야 한다.

1. 개인보험의 가입 및 약관에 관한 사항. 개인보험을 해지하고자 하는 경우 “업체”에 영업일 기준 5일 전까지 해지의사를 고지하여야 한다.
2. 계약기간 동안에 대리운전 업무를 수행하는 중 발생한 사고와 관련한 사항

### 제9조(대리운전업체의 금지행위)

“업체”는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률 및 특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위 남용행위 심사지침 등 관계법령에 따라 다음 각 호에 해당하는 행위를 하지 않아야 한다.

- ① 판매목표 강제 행위 : 과도한 “콜” 수행 횟수 등 목표를 부과하고 이를 달성하지 못하는 경우 일방적으로 계약을 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 계약 해지에 준하는 제재를 가하는 행위
- ② 불이익 제공 행위
  1. 대리운전 서비스 중 발생한 사고가 “기사”의 과실에 의한 것이 아님에도 불구하고, 그 책임을 모두 “기사”에게 부담시키는 행위
  2. 대리운전 서비스 중 발생한 사고에 대해 손해배상금을 전적으로 사업자가 일방적으로 계산하여 산정한 금액으로만 할 수 있도록 거래조건을 설정하는 행위
  3. “업체”가 사용하지 않는 다른 프로그램을 “기사”가 사용하지 못하도록 강제하거나 다른 프로그램을 사용할 경우 계약을 일방적으로 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 제재를 가하는 행위
  4. “기사”가 “업체”와의 계약을 해지하고 타 대리운전업체로 이동하고자 할 때 영향력을 행사하여 타 대리운전업체와의 대리운전기사 계약에 제재를 가하는 행위
  5. 정당한 사유없이 “기사”를 비롯하여 자신과 계약한 대리운전기사에 등급을 두고 “콜” 정보 제공에 차별을 두는 행위
- ③ 부당한 비용 청구 행위 : 대리운전 보험료로 보험사에서 책정한 비용 외에 수수료를 부과하거나, 프로그램 사용료로 프로그램업체에서 책정한 비용보다 과도한 비용 등을 청구하는 행위
- ④ 부당한 차별적 처우 행위 : 인종, 성별, 종교, 나이 등을 이유로 합리적인 사유 없이 “기사”의 근로조건을 차별하거나 그 밖의 불리하게 조치하는 행위

### 제10조(대리운전기사의 금지행위)

“기사”는 “대리운전 이용자”에게 대리운전 서비스를 효과적으로 제공하기 위하여 관계법령 및 본 계약서를 준수하여야 하며, 아래의 행위를 하지 않아야 한다.

- ① 이용신청 또는 변경 시 허위 사실을 기재하는 행위
- ② 정당한 사유없이 대리운전 업무 수행을 고의로 방해하는 행위
- ③ 자신의 부당한 이익 또는 타인에게 손해를 가할 목적으로 고의로 교통사고를 발생시키는 행위
- ④ “업체”의 사전 승인 없이 “기사”가 아닌 제3자가 대리운전 서비스를 제공하는 행위
- ⑤ “업체”의 사전 승인 없이 제3자로부터 이익을 취득하고 “콜” 수행 권리를 양도하는 행위
- ⑥ “업체”가 “기사”를 위하여 대리운전 단체보험에 가입한 경우, 단체보험 약관을 고의로 위반하는 행위
- ⑦ “기사”가 대리운전 개인보험에 가입한 경우, “업체”에 고지하지 않고 일방적으로 개인 보험을 해지 또는 변경하는 행위
- ⑧ 주차 등 대리운전 서비스를 완전히 종료하지 않고 떠나는 행위. 단, 손님이 원하거나 불가피한 상황으로 운행을 중간에 종료하여야 하는 경우, 안전하게 조치하고 지체없이 “업체”에 보고하여야 한다.
- ⑨ “콜”을 수행하면서 “대리운전 이용자”에게 운행요금 이외에 부당한 추가 금전을 요구하거나 수취하는 행위
- ⑩ “콜”을 수행하면서 “대리운전 이용자”에게 타 대리운전업체 또는 개인적인 대리운전 영업을 하는 행위
- ⑪ 음주상태에 있거나, 마약, 각성제, 신나 등 약물을 복용한 채로 운전하는 행위
- ⑫ “대리운전 이용자” 또는 제3자에 대한 불법 또는 부당한 행위나 사회상규에 반하는 행위

### 제11조 (손해배상 및 분쟁의 협력)

- ① “업체”와 “기사”는 고의 또는 과실로 본 계약을 위반하여 상대방에게 손해를 입힌 경우 배상할 책임이 있다.
- ② “기사”는 대리운전 서비스 수행과 관련하여 “대리운전 이용자” 등 제3자에게 손해를 입히거나 분쟁이 발생했을 시, 분쟁 해결 또는 사고 처리를 위하여 “업체”와 적극적으로 협력해야 한다.
- ③ 동조의 의무는 본 계약이 종료된 이후에도 유효하다.

**제12조(이의 및 분쟁의 해결)**

- ① 계약에 명시되지 아니한 사항 또는 계약의 해석에 관한 사항에 다툼이 있는 경우에는 서면상의 자료에 따르며 자료가 없는 경우에 쌍방의 합의에 의해 해결한다.
- ② 제1항에 따라 해결되지 않는 경우에는 분쟁 해결은 법원에서의 소송에 의한다.

**제13조(계약서 교부)**

이 계약의 체결을 증명하기 위하여 계약서 2통을 작성하여 “업체”와 “기사”는 서명 날인한 후 각각 1통씩 보관한다.

20   년    월    일

“업체”	상호	:	
	주소	:	
	대표자	:	(인)
“기사”	성명	:	
	주민등록번호	:	-
	주소	:	(인)



## 제5장 대리운전 관련 정책 제언



## 제5장 대리운전 관련 정책 제안

### 제1절 대리운전 법제화 방안

#### 1. 대리운전 법제화 추진 필요성

- '07년 자율규제 사업이 추진된 이후로 자율규제 사업의 한계로 인한 여러 가지 문제점들이 발생하였음에도 법제화가 이루어지지 못해 대리운전업체 난립, 대리운전자에 대한 불공정 사례 및 이용자 피해 사례가 발생함
- 본 연구에서는 대리운전분야 표준계약서를 마련하여 법제화 전의 공백상황에서의 업체, 운전자 및 이용자의 피해 상황을 예방하는 한편, 대리운전 법제화를 함께 추진하여 빠른 시일 내에 대리운전 관련 법이 제정될 필요가 있다고 판단함
  - 이를 통해, 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전서비스 질을 향상시키는 동시에 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전 이용자의 권익을 보호하고자 함

#### 2. 대리운전 관련 법 제정 형태

- 대리운전 관련 법 제정 형태로는 1. 「여객자동차 운수사업법」에 대리운전 관련 규정을 추가하는 방안, 2. 신법 제정하는 방안이 있음
  - 「여객자동차 운수사업법」에 따르면, 여객자동차 운수사업은 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송플랫폼사업으로 구분
  - 해당 법에서는 자동차를 대여하거나, 여객자동차 차량/시설을 사용하여 유상으로 여객을 운송 또는 운송플랫폼과 자동차를 확보하여 유상으로 여객을 운송하는 사업으로, 차량 또는 시설과 운전자가 결합된 형태의 서비스에 대한 제반사항을 규정함
  - 대리운전의 경우, 차량에 대한 확보가 불필요하다는 점에서 기존 여객자동차 운수사업의 특성과 상이하고, 1962년 처음 제정되고 수차례 개정되면서 업체 면허 및 운전자격 등에서 엄격한 규제가 적용되고 있는 여객자동차 운수사업법과는 달리, 불필요한 행정적 규제를 최소화하여 유연하게 적용하여야 한다는 점에서 차이가 있음
  - 제반 상황을 고려하여 본 연구에서는 「대리운전법」을 신규 제정하는 형태로 제안함

#### 3. 대리운전법 제정 방향

- 대리운전법 제정의 목적은 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전 서비스의 질을 향상시키는 동시에 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시

고객의 권익을 보호함에 있음

- 대리운전업법 제정 시에는 경제적 규제 또는 불필요한 행정적 규제를 최소화하여 법 제정으로 인한 업체 및 운전자의 진입장벽을 최소화하여 자율시장의 장점이 퇴색되지 않도록 하여야 함
- 또한, 대리운전 보험가입 여부 및 운전자 자격 등에 대한 시장의 실효적 단속 효과가 발생할 수 있는 방향으로 법 제정 검토가 필요함
- 마지막으로, 대리운전 시장은 다양한 이해관계자가 존재하므로 법안제정 과정에서 이해관계자의 의견을 폭넓게 수용하는 것이 중요할 것으로 판단되었음

#### 4. 법 제정 시 주요 쟁점 사항

- 대리운전 관련 언론보도 검토 및 실태조사, 관계자 면접조사를 통해 도출한 법 제정 시 주요 쟁점 사항은 다음과 같음

##### 4.1 대리운전업체 및 운전자의 체계적 관리

- 현재 대리운전업체는 관할세무서 사업자 등록만으로 사업 영위가 가능하고 사업 등록을 위한 자격조건이 부재하여, 대리운전업체의 난립 및 시장 포화 상황
- 대리운전자와 관련하여 업체가 대리운전자의 과거 범죄 이력 등을 조회할 수 있는 권한이 부재하여, 부적격한 운전자의 시장 유입이 이루어지고 있음
- 대리운전업법에서는 대리운전업체 등록제 도입 및 등록기준 제시, 대리운전자 자격제도 도입 및 결격사유 제시를 통해 대리운전업체의 체계적 관리가 필요
- 다만 대리운전자의 자격제도 도입 시, 업체 및 운전자의 진입장벽으로 작용할 것에 대한 업계의 우려가 높아 행정적 규제를 최소화하여 유연하게 적용하는 방안이 필요하다는 점에서 부적격 운전자를 검증하는 수준의 최소한의 자격조건을 제시할 필요가 있음

##### 4.2 대리운전자에 대한 불공정 행위 금지

- 숙제제도, 콜 취소에 따른 제재, 출근여부와 관계없이 부과하는 출근비 등 대리운전자에 부과되는 과도한 수수료와 민원 발생 시 공정한 업무 처리 절차 부재로 인해 대리운전자에 대한 권한 침해 상황이 지속적으로 보고되고 있음
- 본 연구의 표준계약서에서 대리운전업체의 대리운전자에 대한 불공정 행위를 금지하도록 제시하였으나, 표준계약서 적용 상의 한계가 있으며, 향후 대리운전업법 제정 시 불공정 행위를 금지하는 것이 바람직함

#### 4.3 표준 약관, 요금제 및 수수료 도입을 통한 시장질서 확립

- 현재 대리운전 표준약관, 표준요금제 및 수수료에 대한 기준이 부재한 상황
- 표준약관의 경우, 본 연구에서 제시한 표준계약서를 기초로 표준계약서 제정 의의를 훼손하지 않는 범위 내에서 수정이 가능하도록 규정하여 업체에 따른 운전자 처우의 차별이 발생하지 않도록 유도할 필요가 있음
- 또한 현재 대리운전 표준요금제 및 수수료에 대한 기준을 설정하기 위해서는 현재의 대리운전 요금과 대리운전업체의 영업비용, 대리운전자의 업무 수행에 필요한 제반 비용에 대한 조사가 필요
- 대리운전업계 전반적인 관리를 위해 필요한 기초 통계를 구축할 때, 대리운전 요금, 비용에 대한 상세조사를 수행하여 표준요금제 및 수수료 기준을 제시하여야 하며, 이 때 위원회 등을 통해 이해당사자(업체 및 운전자) 합의가 이루어지도록 해야 함

#### 4.4 범칙금, 보험 및 사고 관련 규정을 통한 이용자 권익 보호

- 현재 대리운전업계에서는 대리운전 이용 중 대리운전자에 의한 법규위반, 교통사고 등이 발생했을 때, 범칙금 납부자 또는 보험 및 사고비용 책임자에 대한 정확한 기준이 제시되고 있지 못하는 상황
- 범칙금 또는 사고 비용이 발생했을 때 운전자 및 업체가 책임을 회피하는 경우 대리운전 이용자의 피해가 발생하고 있어, 범칙금 또는 교통사고 비용과 관련하여 정확한 처리 기준을 제시하여 이용자 권익을 보호할 필요가 있음

#### 4.5 보험가입 의무화를 통한 무보험 피해 방지

- 대리운전자의 95% 이상이 대리운전보험에 가입되어 있는 상황이나, 대리운전 보험에 가입하지 않은 운전자 또는 대리운전 보험을 적용받을 수 없는 상황 등의 발생으로 여전히 대리운전 이용자의 무보험 피해가 발생하고 있음
- 대리운전 무보험 상황으로는 1. 대리운전자가 보험에 가입하지 않은 경우, 2. 단체보험에 가입된 운전자가 업체를 통하지 않고 노상 영업으로 대리운전 서비스를 제공하는 경우, 3. 대리운전 고객 정보를 제3자에 양도하여 수행하게 하는 경우가 해당됨
- 대리운전업법 제정 시 대리운전 보험 가입을 의무화하고, 노상 영업을 통한 대리운전 서비스는 개인보험에 가입한 경우에 한해서만 허용하는 방안 및 대리운전 고객 정보를 제3자에 양도하는 행위를 금지함으로써 무보험으로 인한 대리운전 이용자 피해를 방지
- 또한, 대리운전 이용자에게 대리운전 서비스 제공 시 대리운전자의 보험 정보를 사전 고지

하도록 의무화하여 이용자의 피해를 방지하도록 규정

#### 4.6 대리운전 교육, 통계 자료 수집 및 제공 기관의 지정

- 대리운전 시장 관리 및 대리운전 표준요금제/수수료 기준 등을 제시하기 위해서는 대리운전 현황에 대한 기초 통계 수집이 필요하며, 이 때 공인된 기관을 통한 체계적인 통계 관리가 이루어져야만 표준요금제 및 수수료에 대한 신뢰성을 확보할 수 있음
- 또한 본 연구의 실태조사를 통해 확인한 결과 대리운전업체 및 운전자가 대리운전 교육이 필요하다고 판단하고, 이 때 각 업체별 교육보다는 협회, 기관 등을 통한 교육이 바람직한 것으로 판단하고 있음을 확인하였음
- 현재 시점까지 국토교통부장관의 승인을 받은 대리운전협회 등 대표성 있는 관련 단체가 구성되지 않은 상황을 고려하여, 공신력 있는 기관을 통한 대리운전 교육, 통계 수집·제공하도록 제시함

#### 4.7 대리운전보험 개선

- 대리운전 보험과 관련, 대리운전업체의 관리 용이성, 이용자의 보험 중도 해지 방지를 위해 단체보험을 가입하도록 강요하고 있으며, 현재 대리운전자의 90% 이상이 단체보험에 가입되어 있는 상황임
- 대리운전자가 2개 이상의 업체에 소속될 경우, 각 업체별로 단체보험을 가입하도록 요구되므로, 보험 중복가입에 따른 보험료 중복 납부가 불가피하며, 이는 대리운전자의 경제적 부담 요소로 작용하고 있음
- 이와 관련하여 대리운전자들은 업체의 단체보험 가입 강요행위를 금지하도록 지속적으로 요구하는 상황으로, 이러한 보험료 중복 납부 문제는 개인보험 가입 허용 시 해결 가능함
- 다만, 개인보험의 경우 보험에 가입한 이후 운전자가 임의로 중도 해지해도 업체가 알 수 없어 무보험 문제가 발생할 수 있다는 단점이 있음
- 개인보험 중도 해지 문제를 해결하기 위해서는 대리운전보험의 실시간 확인 시스템의 구축 및 이를 통한 개인보험 유효성 확인 절차의 수립이 요구됨
- 그 외에도 대리운전 보험 보장 금액 확대, 차주의 렌트비용 보장 추가, 자기부담금 등 완전 면책 등에 대한 업체 및 운전자 요구가 높은 상황으로 대리운전보험 개선을 통해 업체, 운전자 및 이용자 모두의 권익을 보호하도록 법제화 추진이 필요함

## 제2절 대리운전업법(안) 작성 방향

### 1. 대리운전 관련 제반업무 담당 주체

- 현행 「여객자동차 운수사업법」에서는 사업자 면허 취득 시 국토교통부장관의 면허를 받거나, 국토부장관 또는 시·도지사에게 등록하도록 규정함
- 그 외에도 운송 개시, 운임 및 요금, 운송약관, 사업의 양도·양수, 휴업·폐업 등의 사항을 국토교통부장관 또는 시·도지사에게 신고하거나 허가를 받도록 규정함
- 또한, 대리운전업체에 대해 등록제 대리운전 관련 제반업무 담당주체 결정 시 기존의 운송사업에 대한 신고, 허가 및 관리체계를 준용함으로써 해당 업무 수행 상의 행정업무 최소화 및 비용 감축을 유도하고자 함

### 2. 대리운전업법 적용 대상 범위

- 본 연구에서 제시한 표준계약서의 적용 범위는 대리운전업체 및 대리운전자에 국한되나, 현재 대리운전 관제 프로그램 업체가 대리운전 시장의 주요한 시장 참여자로 역할을 수행하고 있어, 프로그램 업체에 대한 정부의 관리방안, 역할, 의무 등이 새롭게 규정될 필요가 있음
- 따라서 본 연구에서는 대리운전업법의 적용 대상으로 대리운전업체, 대리운전자 및 관제 프로그램 업체를 포함함

### 3. 대리운전업법(안) 주요 내용

- 대리운전업의 등록
  - 대리운전업자에 대한 허가제는 소규모 업체의 경우 강력한 진입장벽이 될 수 있어, 본 연구에서는 불필요한 규제를 최소화 방안의 일환으로 등록제 도입을 제안
  - 이에 따라, 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사에게 등록을 하도록 함
- 대리운전자의 자격 요건 및 결격 사유
  - 대리운전자의 자격요건 및 결격사유는 대리운전자의 안정적이지 않은 수입구조, 열악한 경제적 여건, 높은 겹벌 비율 등을 고려할 때 매우 강력한 규제가 될 수 있음
  - 대리운전자의 경제적 활동기회 배제의 효과, 이용자의 안전에 미치는 영향 등을 균형 있게 판단하고, 택시·버스 운전자 등 타 운수업종의 규제수준 정도 등을 고려하여 적정 규제수준을 결정

- 자격 요건과 관련, 대리운전자는 20세 이상으로 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유하고 대리운전과 교통안전 관련 법규 등에 관한 교육을 받도록 제시하여 대리운전자 활동기회 배제를 최소화함
- 단, 대리운전업무가 주로 취객을 대상으로 야간에 업무가 수행되는 점을 고려하여, 기존의 「여객자동차운수사업법」 제24조(여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격)제3항과 동일한 결격사유를 적용, 부적격 운전자의 시장 유입을 미연에 방지하고자 함
- 또한 결격 사유 해당 여부를 확인하기 위해 대리운전업자는 대리운전자의 운전경력 및 범죄 경력을 확인하기 위하여 필요한 정보에 한하여 운전경력 및 범죄경력 자료의 조회를 요청할 수 있음
- 대리운전자의 신고
  - 대리운전업자는 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 함
- 대리운전 약관, 요금 및 수수료의 신고
  - 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 대리운전 약관, 요금 및 수수료를 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함
  - 이 때, 대리운전 요금 및 수수료는 국토교통부장관이 정하는 기준이나 요율 내에서 정하여야 함
- 대리운전 보험의 가입
  - 대리운전업자나 대리운전자는 대리운전으로 인하여 사람이 사망하거나 부상당한 경우 또는 재물이 멸실·훼손된 경우 그 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 또는 본인에 대하여 보험에 가입하도록 함
  - 또한 대리운전 중 사고발생 시 그 피해를 책임지는 주체를 명확하게 규정하여 업체, 운전자 및 이용자간 다툼의 여지를 최소화하여야 함
  - 대리운전자는 대리운전 업무 수행에 적절한 보험에 가입되지 않은 상황에서 대리운전 업무를 수행할 수 없음
- 대리운전업자의 준수사항
  - 대리운전업자는 자격증 있는 사람만 대리운전업무에 종사하도록 하여야 하며, 소속 대리운전자에 대한 부당행위, 특정 보험의 가입 강요 등 행위를 금지함

- 대리운전자의 준수사항
  - 대리운전자의 대리운전 업무 수행 시 대리운전자신고필증 소지, 대리운전자격증 및 대리운전자 신고필증 양도 또는 대여 금지, 대리운전보험 가입 의무, 대리운전 고객 정보의 제3자 양도 금지 등 대리운전자가 준수하여야 할 사항을 규정함
- 대리운전 관련 통계 수집 및 운전자 관리시스템 구축
  - 대리운전법 제정을 통해 대리운전업자 등록 및 운전자 신고를 의무화할 경우 업체수, 종사자수 등 기초 통계자료 수집이 가능해짐
  - 이 때, 통계 작성 방안으로는 1. 대리운전업체에게 소속 대리운전자와의 계약서류 등을 제출하도록 하여 파악하거나, 2. 시·도지사에 신고한 대리운전업자 및 대리운전자 자료를 토대로 파악하는 방안이 있음
  - 대리운전 관련하여 수집한 통계 및 대리운전자에 대한 체계적인 관리를 위해서 「여객자동차 운수사업법」 제22조(운수종사자 등의 현황 통보)를 준용하여, 대리운전업자에게 대리운전자 등의 현황을 보고 하도록 함
  - 또한, 동법 제22조의2(운수종사자 관리업무의 전산처리)를 준용하여, 대리운전종사자 관리시스템을 구축하여, 대리운전자의 효율적 관리 및 교통사고 예방 등 공공을 목적을 달성하도록 하여야 함
- 벌칙 등
  - 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자 등에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 함

### 제3절 대리운전업법(안)

**제1조(목적)** 이 법은 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전으로 인하여 발생할 수 있는 피해를 예방하여 이용자의 권익을 보호하고 대리운전업을 건전하게 육성하는 것을 목적으로 한다.

**제2조(정의)** 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “대리운전”이란 자동차의 사용에 정당한 권리를 가진 이용자(이하 “고객”이라 한다)의 요청에 따라 그 자동차를 대신 운전하여 자동차 또는 자동차와 고객을 목적지까지 유상으로 운송하는 것을 말한다.
2. “대리운전업”이란 대리운전을 하는 사업을 말한다.
3. “대리운전업자”란 제3조에 따라 대리운전업의 등록을 한 자를 말한다.
4. “대리운전자”란 제6조에 따른 자격을 갖추고 대리운전업의 대리운전업무에 종사하는 사람을 말한다.
5. “대리운전 프로그램 운영자”란 제4조에 따라 대리운전 관제 프로그램 운영의 등록을 한 자를 말한다.

**제3조(대리운전업의 등록 등)** ① 대리운전업을 하고자 하는 자는 다음 각 호의 서류를 갖추어 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록하여야 한다.

1. 영업에 사용하는 전화번호, 영업소 주소 등을 적은 신청서
  2. 대리운전보험 계약 체결 증명 서류
  3. 자본금이 1억원 이상임을 증명하는 서류
  4. 그 밖에 대리운전업자의 신원을 확인하기 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 서류
- ② 제 1항에 따라 등록한 자가 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하고자 하는 경우에는 변경등록을 하여야 한다.
- ③ 시·도지사는 대리운전업을 하고자 하는 자가 제1항 또는 제2항에 따른 등록 또는 변경등록을 한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신청인에게 대리운전업등록필증을 교부하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지에 따른 등록 및 변경등록의 기준, 절차, 방법 및 대리운전업등록필증의 교부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제4조(대리운전 프로그램 운영자의 등록 등)** ① 대리운전 관제 프로그램의 운영을 하고자 하는 자는 다음 각 호의 서류를 갖추어 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록하여야 한다.

1. 업체 주소 및 전화번호, 대리운전 프로그램 이용 요금에 관한 사항 등을 적은 신청서
  2. 자본금이 1억원 이상임을 증명하는 서류
  3. 그 밖에 대리운전 프로그램 운영자의 신원을 확인하기 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 서류
- ② 제 1항에 따라 등록한 자가 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하고자 하는 경우에는 변경등록을 하여야 한다.
- ③ 시·도지사는 대리운전 프로그램 운영을 하고자 하는 자가 제1항 또는 제2항에 따른 등록 또는 변경등록

을 한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신청인에게 대리운전 프로그램 운영자 등록필증을 교부하여야 한다.

- ④ 제1항부터 제3항까지에 따른 등록 및 변경등록의 기준, 절차, 방법 및 대리운전 프로그램 운영자 등록필증의 교부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제5조(결격사유)** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전업 및 대리운전 프로그램 운영자의 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 때에도 또한 같다.

1. 피성년후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 이 법을 위반하여 징역 이상의 형(刑)의 집행유예를 선고받고 그 집행유예 기간 중에 있는 자
5. 제15조제1항에 따라 대리운전업 등록이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

**제6조(대리운전자의 자격 요건)** ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 20세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유할 것
  2. 제7조에 따른 대리운전자교육을 이수할 것
- ② 시·도지사는 제1항에 따른 요건을 갖춘 자에게 대리운전을 할 수 있음을 표시하는 자격증(이하 “대리운전자자격증”이라 한다)을 교부하여야 한다.
- ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 대리운전자격을 취득할 수 없다.

1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람
  - 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항의 죄
  - 나. 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2부터 제5조의5까지, 제5조의8, 제5조의9 및 제11조에 따른 죄
  - 다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 규정된 죄
  - 라. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지 및 제15조(제13조의 미수범은 제외한다)에 따른 죄
  - 마. 「형법」 제332조(제329조부터 제331조까지의 상습범으로 한정한다), 제341조에 따른 죄 또는 그 각 미수죄, 제363조에 따른 죄
2. 제1호 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예기간 중에 있는 사람
3. 제2항에 따른 자격 취득일 전 5년간 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람
  - 가. 「도로교통법」 제93조제1항제1호부터 제4호까지에 해당하여 운전면허가 취소된 사람
  - 나. 「도로교통법」 제43조를 위반하여 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 상태로 같은 법 제2조제21호에 따른 자동차등을 운전하여 벌금형 이상의 형을 선고받거나 같은 법 제93조제1항제19

호에 따라 운전면허가 취소된 사람

4. 제2항에 따른 자격시험일 전 3년간 「도로교통법」 제93조제1항제5호 및 제5호의2에 해당하여 운전면허가 취소된 사람
  - ④ 대리운전자 자격을 취득하려는 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제3항에도 불구하고 제1항에 따른 자격을 취득할 수 없다.
    1. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 끝나거나(집행이 끝난 것으로 보는 경우를 포함한다) 면제된 날부터 최대 20년의 범위에서 범죄의 종류·죄질, 형기의 장단 및 재범위험성 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 기간이 지나지 아니한 사람
      - 가. 제3항제1호 각 목에 따른 죄
      - 나. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지 및 제15조(제13조의 미수범은 제외한다)에 따른 죄
      - 다. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄
    2. 제1호에 따른 죄를 범하여 금고 이상의 형의 집행유예를 선고받고 그 집행유예기간 중에 있는 사람
  - ⑤ 국토교통부장관 또는 시·도지사는 제1항제1호에 따른 운전경력 및 제3항과 제4항에 따른 범죄경력을 확인하기 위하여 필요한 정보에 한하여 경찰청장에게 운전경력 및 범죄경력자료의 조회를 요청할 수 있다.
  - ⑥ 제2항에 따른 대리운전자자격증의 교부 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- 제7조(대리운전자 교육)** ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운전업무를 시작하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교육(이하 “대리운전자교육”이라 한다)을 받아야 한다.
1. 대리운전업법 및 도로교통 관계 법령
  2. 서비스의 자세 및 운송질서의 확립
  3. 교통안전수칙
  4. 응급처치의 방법
  5. 그 밖에 운전업무에 필요한 사항
- ② 대리운전업자는 대리운전자교육을 받지 아니한 대리운전자를 대리운전업무에 종사하게 하여서는 아니 된다.
- ③ 시·도지사는 대리운전자교육을 이수한 사람에게 대리운전자교육이수증명서를 교부하여야 한다.
- ④ 시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 필요하면 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 조례로 정하는 바에 따라 대리운전자 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있으며, 그 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다.
- 제8조(대리운전자 신고 등)** ① 대리운전업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하여야 한다.
- ② 대리운전업자는 제1항에 따라 소속 대리운전자를 신고하는 때에는 다음 각 호에 해당하는 서류를 첨부하여야 한다.
1. 대리운전자자격증
  2. 제6조제3항에 따른 대리운전자교육이수증명서

3. 대리운전자가 제9조제1항에 따른 보험에 가입하였음을 증명하는 보험가입증명서
- ③ 제1항에 따라 신고를 받은 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 대리운전자 각각에 대하여 대리운전자신고필증을 교부하여야 한다.
- ④ 대리운전업자는 소속 대리운전자가 퇴직하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 대리운전자의 대리운전자신고필증을 시·도지사에게 반납하여야 한다.
- ⑤ 대리운전 신고 절차, 대리운전자신고필증의 교부, 그 밖에 대리운전자 신고에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

**제9조(대리운전약관)** ① 대리운전업자는 제3조에 따라 대리운전업을 등록하는 때에 다음 각 호를 포함하는 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 같다.

1. 대리운전 중 「도로교통법」에 따른 범칙행위로 인하여 부과되는 범칙금의 납부
2. 제9조에 따른 대리운전보험의 가입
3. 대리운전자의 처우와 근무조건에 관한 사항
4. 대리운전 요금 및 수수료에 관한 사항
5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항
- ② 제3조에 따라 대리운전업을 등록한 자는 국토교통부장관이 정하는 기준과 요율의 범위에서 제1항제4조의 요금 및 수수료를 정하여야 한다.
- ③ 대리운전약관에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

**제10조(대리운전보험의 가입 등)** ① 대리운전업자나 대리운전자는 소속 대리운전자 또는 본인의 대리운전으로 고객이나 그 밖의 사람이 사망하거나 부상한 경우와 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)의 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자각각이나 본인에 대한 「보험업법」에 따른 보험(이하 “대리운전보험”이라 한다)에 가입하여야 한다.

- ② 대리운전으로 인하여 손해배상책임이 발생하는 경우 그 피해자는 대리운전보험의 사업자에게 보험금을 청구하기 전에는 고객이 자동차손해배상의 보장을 위하여 가입한 보험의 사업자에게 보험금을 청구할 수 없다.
- ③ 제1항에 따른 보험의 보험금액 및 가입절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ④ 대리운전자는 대리운전업무를 수행하기에 적절한 보험에 가입되지 않은 상태로 대리운전업무를 수행하여서는 아니 된다.

**제11조(대리운전 자동차의 제한)** 대리운전업자는 대리운전자로 하여금 대리운전업자의 자동차 등 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 하여서는 아니 된다.

**제12조(대리운전업자의 준수사항)** ① 대리운전업자는 대리운전자격증을 갖춘 자만 대리운전업무에 종사하게 하여야 한다.

- ② 대리운전업자는 과잉수수료나 부당이득금 부과, 특정보험 가입 강요 등 대리운전자에게 부당행위 및 부당이득을 취하여서는 아니 된다.
- ③ 제2항에 따른 부당행위 및 부당이득의 구체적 사항은 대통령령으로 정한다.

**제13조(대리운전자의 준수사항)** ① 대리운전자는 대리운전을 하는 때에는 제7조제3항에 따른 대리운전자신고 필증(이하 “대리운전자신고필증”이라 한다)을 지니고 있어야 한다.

- ② 대리운전자는 자신이 취득한 운전면허로 적법하게 운전할 수 있는 자동차 외의 자동차를 대리운전 하여서는 아니 된다.
- ③ 대리운전자는 대리운전자자격증 및 대리운전자신고필증을 다른 사람에게 양도 또는 대여하여서는 아니 된다.
- ④ 대리운전자는 대리운전보험에 가입되지 아니한 상태로 대리운전을 하여서는 아니 된다.
- ⑤ 대리운전자는 퇴직하는 때에 소속 대리운전업자에게 대리운전자신고필증을 반납하여야 한다.

**제14조(과대광고 등의 금지)** ① 대리운전업자 또는 대리운전자는 대리운전요금, 보험가입 사실·내용 등을 허위표시하거나 과대광고를 하여서는 아니 된다.

- ② 제1항에 따른 허위표시 또는 과대광고의 범위, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

**제15조(등록취소 등)** ① 시·도지사는 대리운전업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대리운전업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부에 대하여 사업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제7호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

- 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 경우
- 2. 제5조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 사유가 발생한 날부터 2개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다.
- 3. 제8조제1항을 위반하여 대리운전자 신고를 하지 아니한 경우
- 4. 제10조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전업을 한 경우
- 5. 제11조를 위반하여 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 경우
- 6. 제12조의 준수사항을 지키지 아니한 경우
- 7. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우
- 8. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

② 제1항에 따라 등록이 취소되거나 사업이 정지된 대리운전업자는 등록이 취소된 때나 사업이 정지된 기간 중에 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여 대리운전업에 사용하도록 하여서는 아니 된다.

③ 시·도지사는 대리운전 프로그램 운영자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대리운전 프로그램 운영의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부에 대하여 사업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제3호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

- 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 경우
- 2. 제5조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 사유가 발생한 날부터 2개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다.
- 3. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우

4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

**제16조(대리운전자격의 취소 등)** 시·도지사는 제6조에 따라 자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지 및 제6호의 경우에는 자격을 취소하여야 한다.

1. 제6조제1항의 요건을 갖추지 못하게 된 경우
2. 제6조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우
3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제5조에 따른 자격을 취득한 경우
4. 제13조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우
5. 대리운전 중에 고의나 중대한 과실로 교통사고를 일으켜 사람을 사망하게 하거나 다치게 한 경우
6. 이 조에 따른 자격정지기간 중에 대리운전을 한 경우
7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

**제17조(권한의 위임)** 이 법에 따른 시·도지사의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임할 수 있다.

**제18조(벌칙)** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제3조제1항에 따른 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자
2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자
3. 제9조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전을 하게 한 자
4. 제10조를 위반하여 고객의 자동차나 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 자
5. 제15조에 따른 사업정지 기간 중에 대리운전업을 한 자

**제19조(양벌규정)** 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인·사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제20조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 때에는 그러하지 아니하다.

**제20조(과태료)** ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제12조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
3. 제13조제2항부터 제4항까지에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자

② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제3조제2항에 따른 변경등록을 하지 아니한 자
2. 제13조제1항·제5항에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
3. 제14조제1항을 위반하여 대리운전 요금 등을 허위표시하거나 과대광고를 한 자

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 각각 부과·징수한다.

**제21조(소속 대리운전자 등의 현황 통보)** ① 대리운전업자는 소속 대리운전자에 대한 다음 각 호의 사항을 각각의 기준에 따라 시·도지사에게 알려야 한다.

1. 신규 채용하거나 퇴직한 대리운전자의 명단(신규 채용한 대리운전자의 경우에는 보유하고 있는 운전면허의 종류와 취득 일자를 포함한다): 신규 채용일이나 퇴직일부터 7일 이내
2. 전월 말일 현재의 대리운전자 현황: 매월 10일까지

② 제1항 각 호의 사항을 통보받은 시·도지사는 지체 없이 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

③ 제7조제4항에 따른 대리운전자 교육을 실시한 연수기관 등은 교육을 받은 대리운전자 현황을 매월 10일까지 국토교통부장관에게 보고하여야 한다.

**제22조(대리운전자 관리업무의 전산처리)** 국토교통부장관은 대리운전자 현황을 효율적으로 관리하기 위하여 대리운전자 현황 등 국토교통부령으로 정하는 정보를 수집·관리하는 시스템(이하 "대리운전자 관리시스템"이라 한다)을 구축·운영할 수 있다.

**제23조(심의위원회의 구성 및 운영)** ① 국토교통부장관은 대리운전 요금 및 수수료 요율에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 대리운전 심의위원회(이하 "심의위원회"라 한다)를 둔다.

② 제1항에 따른 심의에 필요한 방법·절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

## 제6장 결론 및 향후 제언



## 제1절 결론

- 국내 대리운전은 '81년 경찰의 음주측정기 도입으로 음주운전 단속이 시작되면서 업소차원의 서비스로 취객의 차량을 집까지 대신 운전해주는 시스템으로 시작됨
- 처음 시작 당시에는 소규모로 시작되었으나 '13년에는 대리운전업체 3,840개소, 대리운전자가 약 87,000명 규모, '20년 현재 대리운전업체는 3,058개소, 대리운전자는 약 163,000~165,000여명, 시장규모는 2조 8천억 원 규모로 성장하였음
- 대리운전자는 특수형태 근로종사자로 노동자와 유사한 경제적 종속성이 있으나 자영업자적 특성이 강해 노동조합법의 적용을 받지 못해 보호의 사각지대에 위치해 있음
  - 대리운전기사의 처우, 불공정 거래 등의 문제가 지속적으로 발생하고 있어 대리운전 관련 제도 마련이 요구되고 있으나, 대리운전 관련 법안 발의 후 회기종료로 자동 폐기되는 등 제도 마련이 지연되고 있음
  - 이에 특수형태 근로종사자 심사지침 개정을 통해 대리운전자를 특수형태 근로종사자에 포함되었으며, 대리운전분야 불공정 거래 관행을 개선하기 위한 표준계약서 등 연성규범 마련이 요구됨
- 본 연구에서는 대리운전자 처우개선을 위한 표준계약서 작성 및 정책 제안 도출을 위해 대리운전 현황 조사, 종사자 및 이용자 설문을 통한 실태조사, 업계 관계자 및 관계부처 의견수렴을 통해 대리운전업과 관련된 문제점을 도출하였음
- 대리운전업계 주요 쟁점사항은 1. 대리운전 시장의 관리체계 부재, 2. 무보험, 이중보험 등 대리운전 보험 관련 문제, 3. 범죄로 인한 이용자 및 운전자 피해, 4. 대리운전업체와 운전자간 갈등 문제, 5. 대리운전자와 이용자간 갈등 문제가 있음
  - 이러한 문제 사항은 대리운전이 자율규제 사업으로 추진되면서 정책적 관리가 부재한 상황에서 발생한 것으로, 향후 대리운전 관련 법제화 추진을 통한 해결이 필요하며, 표준계약서 마련을 통해 법제화 전까지 불공정 거래 관행 개선 및 운전자 처우 개선을 유도할 필요가 있음
- 대리운전업체와 운전자간 갈등을 유발하는 불공정 거래 관행으로는 1. 정당한 사유가 없는 수수료 등 부당한 비용 징수 행위, 2. 단체보험 가입 강요, 3. 콜

수행 횟수 등 판매목표 강제행위 및 그에 따른 제재, 4. 거래조건 등의 일방적 설정 및 변경 등의 불이익 제공 행위 등이 있음

- 실태조사를 통해 확인된 부당한 비용으로는 1. 관제 프로그램 사용에 대한 업체의 수수료, 2. 대리운전 단체보험에 대한 업체 수수료, 3. 이용 여부와 상관없이 부과하는 셔틀 이용료로,
  - 운전자는 평균 22.7%의 콜 알선 수수료 외에도 매달 평균 38,000원의 프로그램 사용료, 118,000원의 보험료, (셔틀 이용 시) 70,000원의 셔틀 사용료를 업체에 납부하는 등 수수료로 인한 경제적 부담을 느끼고 있음
- 면접조사를 통해 확인된 운전자의 개선 요구 사항 중 가장 시급한 사항은 1. 이 중보험으로 인한 보험료 부담, 2. 판매목표 강제행위 및 그에 따른 제재와 관련한 사항으로,
  - 개인보험과 단체보험 중 업체는 소속 운전자의 보험 관리가 가능한 단체보험을 선호하는 반면, 운전자의 경우 업체별로 각각 단체보험을 가입, 보험료를 이중 납부하여야 하는 단체보험보다 개인보험을 선호하는 데에서 갈등이 발생하고 있음
  - 대리운전자가 개인보험을 가입하는 경우, 업체에서는 운전자의 보험을 실시간으로 관리하기 어렵고, 운전자의 보험 해지 시 무보험으로 인한 이용자 피해가 발생할 수 있다는 점에서 개인보험을 기피하는 경향이 발생하였으며, 단체보험 강요 등의 문제를 해결하기 위해서는 대리운전보험의 실시간 확인 시스템 구축이 선행되어야 할 것임
  - 대리운전업체는 대리운전자에 1. 콜 수행 횟수 달성(숙제제도)을 요구하고 이를 달성하지 못하였을 때 프로그램 사용 제재 또는 계약해지 등으로 제재, 2. 대리운전자가 수행하기로 한 콜을 취소하는 경우 취소 수수료 부과 또는 프로그램 사용 제한 등의 제재를 두고 있음
  - 특히, 콜 목표 미달성의 경우 계약해지/퇴사/프로그램 사용 정지 등 제재의 수위가 높은 경우도 존재하여, 운전자가 자비로 콜을 올려 숙제를 하는 경우도 있는 등 운전자의 피해가 큰 상황으로, 업체의 부당한 행위를 금지하기 위한 방안 모색이 필요함
- 본 연구에서는 표준계약서에 1. 부당한 비용 징수행위, 2. 판매목표 강제 행위, 3. 불이익 제공 행위, 4. 부당한 차별적 처우 행위, 5. 타 업체로의 이동 시 영향력 행사를 금지하도록 규정하는 한편,
  - 대리운전자에 대해서는 1. 제3자에 대한 콜 양도로 인한 무보험 유발 행위, 2. 대리운전

개인보험의 일방적 변경 또는 해지, 3. 대리운전 운행 종료 전 업체에 보고 없이 고객의 차량을 떠나는 행위, 4. 부당한 추가 금전 요구 행위, 4. 음주 또는 약물 복용 중 운전하는 행위, 5. 제3자에 대한 불법, 부당한 행위 및 사회상규에 반하는 행위를 금지하도록 규정

- 대리운전업체의 운전자에 대한 불공정 거래 관행을 개선하는 한편, 무보험 및 부적격 운전자로 인한 대리운전 이용자의 피해를 최소화하고자 하였음

## 제2절 향후 제언

- 법제화와 관련한 실태조사 결과에서 대리운전업체의 66%, 운전자의 80%, 이용자의 69% 이상이 법제정 또는 민간/정부의 제도적 지원으로 시장 정비가 시급하다고 응답하였으며,
  - 이를 통해 1. 표준약관을 통한 시장질서 확립, 2. 업체 및 운전자의 체계적 관리, 3. 보험가입 의무화를 통한 이용자 보호, 4. 운전자의 인권보호/불이익 감소를 기대하는 것으로 조사되었음
- 대리운전 관련 애로사항 및 의견을 조사한 결과에서는 1. 대리운전자 교육/자격 검증 필요, 2. 대리운전 요금 표준화/현실화, 3. 수수료 합리화, 4. 업체 불공정 행위 규제, 5. 안전 운행 등이 제시됨
- 대리운전자 자격 검증과 관련, 최근 전과자 등 부적격 대리운전자로 인한 문제가 발생하고 있는 상황에서,
  - 대리운전자 자격제도 도입이 필요성에 대해, 대리운전업체, 운전자 및 이용자 모두 80% 이상 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 인식하는 것으로 조사되었으며,
  - 이는 '13년 약 8.7만 명에서 '20년 약 16.4만 명으로 대리운전자가 대거 유입되었음에도 대리운전업체 권한 부재 등으로 운전자 관리가 어려운 상황에 대한 문제 인식이 증가한 것으로, 향후 대리운전자 자격제도 도입을 통해 부적격 운전자의 유입 방지가 필요함
  - 이를 위해서는 대리운전자의 적격 여부를 확인할 수 있는 시스템 구축 및 관리 기관을 운영하고 대리운전업체에 정보 조회 및 운전자 교육 권한을 부여할 수 있는 근거 법안 마련이 시급함

- 대리운전 요금 표준화 및 수수료 합리화와 관련, 적정 수수료율에 대한 대리운전업체와 운전자간 인식차가 크고 표준요금제 및 수수료율 작성이 지속적으로 요구되고 있는 상황으로,
  - 표준요금제 및 수수료 마련을 위해서는 현재 대리운전 요금, 대리운전업체의 영업비용, 대리운전자의 업무 수행에 필요한 제반 비용에 대한 자료 조사가 필요하며, 향후 이를 위한 정기적인 조사 체계 구축 및 시행 근거 법안 마련 등이 필요함
- 한편, 현재 대리운전 보험 보장범위가 제한적이어서 실제로 사고가 발생했을 때 업체 및 운전자에 경제적 부담이 발생하는 상황에 대한 개선에 대한 개선 필요성이 제시되었으며,
  - 개선 사항으로는 1. 차주 렌트비용 보장 추가, 2. 자기차량 손해에 대한 자기부담금 면제, 3. 보험 보장금액 확대, 4. 벌금/형사합의금/변호사 선임비 등 보장 추가가 조사되었음
- 고가의 외제차 증가, 렌트카 이용률 증가 등으로 사고 발생 시 보험보장범위를 초과하거나 보장범위를 벗어나, 사고 발생이 곧 운전자의 실직으로까지 이어지는 상황에서 대리운전 보험 약관 등의 개선이 시급한 것으로 판단되었음
- 본 연구에서 대리운전분야 표준계약서 마련을 통해 업계의 불공정 관행 개선 및 운전자의 처우개선을 유도하고자 하였으나, 표준계약서는 연성규범으로 법적 강제성을 가지고 있지 않아 한계가 있음
  - 현재 20대 국회에서 대리운전법 제정안 1건(원혜영 의원, '16.8)이 계류 중이나, '20.5월 말 국회 회기 종료 시 자동 폐기 예정으로, 향후 대리운전분야 표준계약서를 통해 시장을 정비하는 한편,
  - 대리운전 법제화 추진을 통해, 대리운전 운전자 처우 개선, 불공정 관행 및 이용자 피해 발생 방지 등 대리운전업계 제도적 정비가 이루어져야 할 것임
- 또한, 본 연구에서는 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전 서비스의 질을 향상시키는 동시에 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익을 보호하기 위해 대리운전업법 신설을 제안하였으나,
- 최근 「여객자동차 운수사업법」에 택시, 버스 등 전통적인 여객운수사업의 범위에서 벗어나 플랫폼 사업 등 폭넓은 범위의 여객사업을 정의·규정하고 있어, 해당 법에 대리운전자를 포함하는 운전자격 등을 규정하는 것도 고려가능 할 것으로 판단됨

## 부록1. 설문지





조사표번호			
-			

## 대리운전 실태조사 (사업자용)

- 본 조사는 사업체를 운영하시는 여러분의 소중한 의견을 직접 듣고 대리운전업의 지속적인 발전과 안전한 대리운전 문화를 유도할 수 있는 전략적 방안 및 정책 마련을 위한 기초자료 확보를 목적으로 기획되었습니다.
- 답변하시는 소중한 의견에는 맞고 틀리는 것이 없습니다. 통계법 제33조에 의거하여 통계의 목적으로만 처리되며, 사업체 또는 개인의 비밀은 완전히 보장됩니다. 질문내용을 숙지하시고 해당하는 사항을 선택해 주시거나, 구체적으로 기입해 주시기 바랍니다.
- 설문조사에 응해주시는데 대해 다시 한번 감사드리며, 귀 사의 건승을 기원합니다.

2020년 2월

[주관기관] 국토교통부

[연구기관] 한국교통안전공단

[조사기관] (주)네오알앤에스

### A 일반 현황

<b>A1. 업체명</b>					<b>A2. 창업연도</b>	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 년															
<b>A3. 운행범위 (복수응답)</b>	① 서울	② 부산	③ 대구	④ 인천	⑤ 광주	⑥ 대전	⑦ 울산	⑧ 세종	⑨ 경기	⑩ 강원	⑪ 충북	⑫ 충남	⑬ 전북	⑭ 전남	⑮ 경북						
<b>A4. 연합업체 수</b>	회사 포함 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 개사																				
<b>A5. 소속 운전자 수</b>	<table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 명									<b>A6. 전화번호 수</b>	접수 전화번호 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 개										
<b>A7. 고객수(콜수)</b>	일평균 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 명, 월평균 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table> 명																				
<b>A8. 사업장소재지</b>	① 서울	② 부산	③ 대구	④ 인천	⑤ 광주	⑥ 대전	⑦ 울산	⑧ 세종	⑨ 경기	⑩ 강원	⑪ 충북	⑫ 충남	⑬ 전북	⑭ 전남	⑮ 경북						
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 25px;"></td> <td style="font-size: 1.2em; padding: 0 5px;">시</td> <td style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 25px;"></td> <td style="font-size: 1.2em; padding: 0 5px;">군/구</td> <td style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 25px;"></td> <td style="font-size: 1.2em; padding: 0 5px;">동/읍/면</td> </tr> </table>																	시		군/구		동/읍/면
	시		군/구		동/읍/면																

### B 대리운전 운영실태





B15. 귀사는 운전자가 요구할 경우, 예치금 또는 충전금 등을 환불하고 있습니까?

- ① 환불함 (B16으로 이동)      ② 환불하지 않음 (B15-1로 이동)

B15-1. (환불하지 않는 경우) 환불하지 않는 이유는 무엇입니까?

구체적 내용 기재 :

B16. 귀사 소속 운전자의 교통법규 위반 시, 범칙금은 누가 부담하도록 하고 있습니까?

- ① 대리운전자 전액 부담      ② 차주 전액 부담      ③ 운전자-차주 협의/일부 부담  
④ 업체 부담      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : )

B17. 귀사 소속 운전자의 교통사고 발생 시, 사고 비용은 어떻게 처리되고 있습니까?

- ① 대리운전자 보험      ② 차주 보험      ③ 대리운전자+차주 보험  
④ 업체 부담      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : )

## C 대리운전 제도화

C1. 귀사에서는 대리운전업의 가장 큰 문제점이 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 관제프로그램 수수료 등 경영여건    ② 민원 분쟁    ③ 운전자관리  
 ④ 관련제도 미비    ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : )

C2. 귀사에서는 대리운전업의 법제화가 필요하다고 보십니까?

**<현재 발의된 대리운전업법(안)의 주요내용>**

업체 등록의무화, 운전자 자격제한(범죄·운전경력 등 고려), 보험가입 의무화, 표준약관 제정, 민간단체 설립근거, 과태료 및 벌칙조항 등

- ① 시장 자율에 맡겨야 함(별도의 법제정은 불필요)  
 ② 시장 자율을 원칙으로 하되, 민간단체(협회 등)를 설립하여 시장을 정비할 필요  
 ③ 시장 자율을 원칙으로 하되, 민간단체뿐만 아니라 정부도 제도적 지원을 통해 시장을 정비할 필요  
 ④ 법제정이 시급함

C3. 귀사는 대리운전업법이 제정된다면 가장 큰 효과가 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 업체 및 운전자의 체계적인 관리    ② 보험가입 의무화로 인한 이용자 보호  
 ③ 표준약관을 통한 시장질서 확립    ④ 기타 (구체적 내용 기재 : )

C4. 귀사는 대리운전업법이 제정된다면 가장 큰 문제점이 무엇이라고 생각하십니까?

- ① 업체 및 운전자의 진입장벽 형성    ② 보험가입 여부, 운전자 자격 등을 실효적으로 단속하기 어려움  
 ③ 과태료, 벌금 등으로 인한 부담증가    ④ 기타 (구체적 내용 기재 : )

C5. 귀사는 만약 대리운전 민간단체(협회 등)가 설립된다면 가입할 의향이 있으십니까?

- ① 있음 (C5-1로 이동)    ② 없음 (C6으로 이동)

C5-1. (가입 의향이 있는 경우) 민간단체는 어떠한 형태로 구성되어야 한다고 보십니까?

- ① 업체와 운전자가 혼합된 단일 단체    ② 업체와 운전자 각각 단체 설립

C5-2. (가입 의향이 있는 경우) 민간단체가 어떠한 역할을 수행해야 한다고 보십니까?

- ① 요금, 수수료 등 표준약관 제정    ② 대리운전 교육  
 ③ 보험가입 유도    ④ 쉼터마련, 셔틀제공 등 운전자 권익개선  
 ⑤ 업계 이미지 제고를 위한 홍보    ⑥ 기타 (구체적 내용 기재 : )

C6. 귀사는 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 보십니까?

- ① 도입 필요함 (C6-1로 이동)    ② 도입 필요하지 않음 (C6-2로 이동)

C6-1. (대리운전자 자격제도 도입이 필요한 경우) 왜 대리운전자 자격제도 도입이 필요하다고 보십니까?

(구체적 내용 기재 : )

C6-2. (대리운전자 자격제도 도입이 필요하지 않는 경우) 왜 대리운전자 자격제도 도입이 필요하지 않다고 보십니까?

(구체적 내용 기재 : )

C7. 끝으로 대리운전자 관리와 관련하여 애로사항이나 의견이 있으시면, 어떠한 사항이라도 좋으니 구체적으로 말씀해 주시기 바랍니다.

◇ 설문에 응해주셔서 감사합니다 ◇

### 기본 사항

응답자 성명		응답자 연락처	
응답자 소속부서		응답자 직위	



조사표번호			
-			

## 대리운전 실태조사 (운전자용)

- 본 조사는 대리운전에 종사하시는 여러분의 소중한 의견을 직접 듣고 대리운전업의 지속적인 발전과 안전한 대리운전 문화를 유도할 수 있는 전략적 방안 및 정책 마련을 위한 기초자료 확보를 목적으로 기획되었습니다.
- 답변하시는 소중한 의견에는 맞고 틀리는 것이 없습니다. 통계법 제33조에 의거하여 통계의 목적으로만 처리되며, 사업체 또는 개인의 비밀은 완전히 보장됩니다. 질문내용을 숙지하시고 해당하는 사항을 선택해 주시거나, 구체적으로 기입해 주시기 바랍니다.
- 바쁘시더라도 본 설문지의 취지를 널리 이해해주시고 조사에 응해주시기를 부탁드립니다. 설문조사에 응해주시는데 대해 다시 한 번 감사드립니다.

2020년 2월

[주관기관] 국토교통부

[연구기관] 한국교통안전공단

[조사기관] (주)네오알앤에스

### A 운전자 현황

A1. 주 영업지역 (1개 선택)	① 서울 ⑥ 대전 ⑪ 충북 ⑯ 경남	② 부산 ⑦ 울산 ⑫ 충남 ⑰ 제주	③ 대구 ⑧ 세종 ⑬ 전북	④ 인천 ⑨ 경기 ⑭ 전남	⑤ 광주 ⑩ 강원 ⑮ 경북
A2. 성별	① 남자	② 여자	A3. 연령	만 <input style="width: 20px;" type="text"/> 세	
A4. 운전 경력	① 6개월 미만 ④ 3년~5년 미만		② 6개월~1년 미만 ⑤ 5년~10년 미만		③ 1년~3년 미만 ⑥ 10년 이상
A5. 대리운전 수입	월평균 <input style="width: 20px;" type="text"/> 천만 <input style="width: 20px;" type="text"/> 백만 <input style="width: 20px;" type="text"/> 십만 <input style="width: 20px;" type="text"/> 만 만원		A6. 대리운전 외 경제활동	① 하고 있음    ② 하지 않음	

### B 대리운전 실태

B1. 귀하는 자동차 대리운전을 하신지 얼마나 되셨습니까?		
① 3개월 미만	② 3개월~1년 미만	③ 1년~3년 미만
④ 3~5년 미만	⑤ 5년~10년 미만	⑥ 10년 이상



B9. 귀하는 대리운전 업체에서 이직하신 경험이 있으십니까? 있으시다면, 그 이유는 무엇이었습니까?

- ① 소속 업체와 불화                      ② 타업체가 소속 업체보다 대우가 좋아서                      ③ 사고  
 ④ 이직 경험 없음                      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : \_\_\_\_\_ )

## C 대리운전 운행실태

C1. 귀하는 최근 1년간 대리운전 중 교통법규를 위반하신 경험이 있으십니까?

- ① 경험 있음 (C1-1로 이동)                      ② 경험 없음 (C2로 이동)

C1-1. (교통법규 위반 경험이 있는 경우) 귀하께서 위반한 법규는 무엇이었습니까?  
 해당되는 사항 모두를 말씀해 주십시오.(2개 이상 선택 가능)

- ① 속도위반                      ② 신호위반                      ③ 중앙선 침범  
 ④ 난폭운전(급차로변경, 안전거리 미확보 등)                      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : \_\_\_\_\_ )

C1-2. (교통법규 위반 경험이 있는 경우) 귀하께서 법규위반으로 범칙금을 부담하신 적이 있으십니까?  
 있으시다면, 범칙금을 어떻게 처리하셨습니까? (가장 최근 범칙금 부과 기준으로 기재)

- ① 대리운전자 전액 부담                      ② 차주 전액 부담                      ③ 협의/일부 부담  
 ④ 범칙금이 부과된 적 없음                      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : \_\_\_\_\_ )

C2. 귀하는 최근 1년간 대리운전 중 교통사고 경험이 있으십니까?

- ① 경험 있음 (C2-1로 이동)                      ② 경험 없음 (C3으로 이동)

C2-1. (교통사고 경험이 있는 경우) 귀하께서 경험하신 사고는 어느 정도 수준이었습니까?

- ① 가벼운 접촉사고                      ② 차량파손/부상사고                      ③ 중상사고 이상(사망자 발생)

C2-2. (교통사고 경험이 있는 경우) 그럼 귀하께서 교통사고로 비용을 부담하신 적이 있으십니까?  
 있으시다면, 사고비용을 어떻게 처리하셨습니까?

- ① 대리운전자 보험                      ② 차주 보험                      ③ 대리운전자+차주 보험  
 ④ 사고비용 발생한 적 없음                      ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 : \_\_\_\_\_ )

C3. 귀하는 대리운전업체로부터 4대보험을 적용받고 있습니까?

- ① 예                      ② 아니오

C4. 귀하는 소속된 업체로부터 “숙제제도”등 콜 목표 횟수를 달성하도록 요구받은 사항이 있습니까?

- ① 있음 (C4-1로 이동)                      ② 없음 (C5로 이동)

C4-1. (요구받은 사항이 있는 경우) 콜 목표 횟수를 달성하지 못했을 때, 어떤 제재를 받았습니까?

구체적 내용 기재 :

**C5. 귀하가 소속된 업체는 대리운전 알선수수료를 얼마나 받고 있습니까?**

대리운전 요금의 

백	십	일

 %의 수수료

**C6. 귀하는 대리운전 운행 종료 후 다음 운행을 위해 이동 중 어떤 교통수단을 사용하고 있습니까? 해당되는 사항 모두를 말씀해 주십시오.(2개 이상 선택 가능)**

- ① 개인차로 2인 1조 이동    ② 업체에서 운영하는 셔틀    ③ 택시    ④ 시내/시외/심야버스  
 (C7로 이동)                      (C6-1로 이동)                      (C7로 이동)                      (C7로 이동)  
 ⑤ 자전거    ⑥ 전동 킥보드 등 개인형 이동수단    ⑦ 기타(구체적 내용 기재 :                      )  
 (C7로 이동)    (C7로 이동)                      (C7로 이동)

**C6-1. (셔틀을 이용하는 경우) 셔틀 이용료는 얼마입니까?**

1회당 이용료 

십만	만	천	백	십	일

 원

1개월당 이용료 

십만	만	천	백	십	일

 원

**C7. 귀하는 소속된 업체로부터 단체보험을 들도록 강요받은 사항이 있습니까?**

- ① 있음                      ② 없음

**C7-1. 귀하가 소속된 업체는 단체보험 가입 시, 수수료를 받고 있습니까?**

- ① 받음                      ② 받지 않음

**C7-2. 보험료 및 가입 수수료는 얼마입니까?**

보험료 : 1개월 

십만	만	천	백	십	일

 원

(업체에서 보험 수수료를 받는 경우) 업체 수수료 : 1개월 

만	천	백	십	일

 원

※ 예시 : 보험료 1개월 70,000원, 대리업체 수수료 30,000원, 전체 보험료 100,000원

**C8. 대리운전 보험에서 개선되었으면 하는 사항이 있습니까? 모두 선택해주세요.(2개 이상 선택 가능)**

- ① 자기차량손해(자차) 자기부담금 면제 및 완전면책    ② 보험 보장금액 확대  
 ③ 차주 렌트비용 보장 추가                      ④ 벌금/형사합의금/변호사선임비용 등 보장 추가  
 ⑤ 기타 (구체적 내용 기재 :                      )    ⑥ 없음

**C9. 귀하가 소속된 업체는 콜 취소 시 콜 취소 수수료 또는 프로그램 사용 제한 등의 제재를 받고 있습니까?**

- ① 예 (C9-1로 이동)                      ② 아니오 (C10으로 이동)

**C9-1. (제재를 받는 경우) 소속된 업체로 어떤 제재를 받고 있습니까? 모두 선택해주세요.(2개 선택 가능)**

- ① 콜 취소 수수료 (C9-2로 이동)                      ② 프로그램 사용 제한 (C9-3으로 이동)

**C9-2. (콜 취소 수수료가 있는 경우) 수수료가 발생하는 시점 및 금액은 얼마입니까?**

십	일

분 이후 취소 1건당

만	천	백	십	일

원의 수수료 부과

**C9-3. (프로그램 사용 제한을 하는 경우) 프로그램 제한이 발생하는 시점 및 제한되는 시간은 몇 분입니까?**

십	일

분 이후 취소 1건당

백	십	일

분 동안 프로그램 사용 제한

**C10. 한 달에 지불하는 프로그램 총 사용 비용은 얼마입니까?**

월 사용료 

만	천	백	십	일

 원     프로그램 사용료를 지불하지 않음

**C10. 귀하가 소속된 업체는 운전자에게 프로그램 사용 수수료를 받고 있습니까?**

- ① 예 (C10-1로 이동)                      ② 아니오 (C11로 이동)

**C10-1. (프로그램 사용 수수료가 있는 경우) 한 달에 지불하는 총 수수료는 얼마입니까?**

월 수수료 

만	천	백	십	일

 원

**C11. 귀하가 소속된 업체로부터 예치금 또는 충전금 등을 환불받지 못한 경험이 있습니까?**

- ① 있음 (C12로 이동)                      ② 없음 (C11-1로 이동)

**C11-1. (환불받지 못한 경험이 있는 경우) 환불받지 못한 이유는 무엇입니까?**

구체적 내용 기재 :







## 부록2. 관련 법령



## 특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위남용행위 심사지침 [시행 2019. 9. 30.] [공정거래위원회예규 제326호, 2019. 9. 30., 일부개정.]

공정거래위원회(서비스업감사과), 044-200-4504

### I. 목 적

이 지침은 독점규제 및 공정거래에 관한 법률(이하 “법”이라 함) 제23조(불공정거래행위의 금지) 제1항 및 동법시행령 제36조 제1항 [별표 1]에서 규정하고 있는 「불공정거래행위의 유형 및 기준」 중에서, 특히 제23조 제1항 제4호 및 동법시행령 제36조 제1항 [별표 1]의 제6호에서 규정하는 ‘거래상 지위의 남용’과 관련된 ‘특수형태근로종사자’에 대한 사업자들의 불공정거래행위를 보다 구체적이고 명확하게 규정함과 아울러 불공정거래행위에 해당될 수 있는 사례를 예시함으로써, 위법성을 심사하는 기준으로 삼는 한편 사업자들의 범위반행위를 예방함에 그 목적이 있다.

### II. 지침의 적용범위

1. 이 지침은 사업자들의 활동중에서 공통적이고 대표적인 사항을 중심으로 규정되었으므로 지침에 열거되지 아니한 사항에 해당된다고 해서 법 제23조 제1항 제4호 및 동법 시행령 제36조 제1항 [별표 1]의 제6호에 위반되지 않는 것은 아니다. 또한, 특정 행위가 이 지침에서 제시된 「범위반에 해당될 수 있는 행위(예시)」에 해당되더라도 위법성 심사 결과 공정한 거래를 저해할 우려가 없거나 경미하다고 인정될 경우에는 법 제23조 제1항 제4호 및 동법시행령 제36조 제1항 [별표 1]의 제6호에 위반되지 않을 수 있다.
2. 사업자의 행위가 이 지침에서 정하는 거래상지위남용행위 심사기준에 저촉되지 않더라도 법 제23조 제1항 및 동법 시행령 제36조 제1항 [별표 1]에서 규정하는 기타의 불공정거래행위와 시장지배적 지위남용, 부당한 공동행위, 사업자단체 금지행위 등 다른 금지행위에는 해당될 수 있다. 이 지침에 규정된 행위가 법 제3조의2(시장 지배적지위의 남용금지) 위반에도 해당될 경우에는 법 제3조의2를 우선적으로 적용함을 원칙으로 한다.
3. 이 지침에서 특수형태근로종사자라 함은 계약의 형식에 관계 없이 근로자와 유사하게 노무를 제공하는데도 「근로기준법」 등 노동관계법이 적용되지 아니하여 보호할 필요가 있는 자로서 주로 하나의 사업 또는 사업장에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활하고, 노무를 제공함에 있어 타인을 사용하지 아니하는 자 중 산업재해보상보험법 시행령 제125조 각 호에 해당하는 자를 말한다.
4. 이 지침과 특수형태근로종사자 보호를 위한 다른 법률(노동관계법으로 한정한다)의 적용이 경합하는 경우에는 후자가 전자에 우선하여 적용된다. 공정거래위원회는 이 지침과 위 법률의 적용이 경합되는 내용의 신고를 받거나 직권인지하는 경우에는 이를 관계부처로 이첩하여 처리토록 한다.
5. 공정거래위원회가 신고를 받거나 직권인지하여 처리한 사건(심사 결과 위법성이 인정되어 처분을 하게 되는 경우를 말한다)이 4.와 달리 이 지침과 노동관계법 이외의 특수형태근로종사자를 위한 다른 법률의 적용이 경합되는 내용인 경우 공정거래위원회는 그 사건의 처리 결과를 관계부처에 통보하도록 한다.
6. 이 지침 IV.의 ‘범위반이 주로 문제되는 행위(예시)’ 부분에서 “(예: 골프장 경기보조원)”(IV.2.다.(1)(가))과 같이 기재한 것은 이해를 돕기 위하여 그 내용에 해당될 수 있는 대표적인 특수형태근로종사자를 예로 든 것이며, 그 내용이 그 특수형태근로종사자에 한정하여 적용됨을 의미하는 것은 아니다.
7. 주로 하나의 사업 또는 사업장에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하는 경우에 해당하지 않거나 또는 산업재해보상보험법 시행령 제125조 각 호에 해당하지 않아 3.에 따른 특수형태근로종사자에 해당하지 않더라도 사업자와의 관계에서 ‘거래상 지위’가 인정되는 경우에는 이 지침 IV.를 준용할 수 있다. 이 경우 ‘거래상 지위’는 불공정거래행위 심사지침(2015.12.31. 공정거래위원회 예규 제241호)에 따라 판단한다.

### III. 거래내용의 불공정성 판단기준

법 제23조 제1항 제4호 및 동법 시행령 제36조 제1항 [별표 1] 제6호의 거래상 지위남용의 개별 행위 유형들을 충족하기 위한 거래내용의 불공정성 판단기준은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에 의한 기준을 따른다. 다만, 각 행위가 부당한지 여부를 심사할 때 불공정거래행위 심사지침의 일반적 기준과 달리 특별히 고려할 점은 다음과 같다.

1. 제공되는 노무를 통해 최종 생산되는 상품·용역의 특징을 고려하여 사업자의 특수형태근로종사자에 대한 지시감독을 위한 구속조건들이 최종 상품·용역의 품질을 확보하기 위해 합리적이고 불가피한 것인지를 심사한다.
2. 대가 기타 거래조건 부당성의 심사와 관련하여 특수형태근로종사자의 보수나 수당 등에 관한 조건은 유사

한 업무를 수행하는 근로자로서 사용자로부터 직접 고용된 자의 경우를 감안하여 판단한다.

3. 특수형태근로종사자가 사업자 측의 거래상의 우월적 지위에 의한 개별 행위를 예측할 수 있다고 하여도 경제적 종속성으로 인하여 당해 사업자와의 거래를 회피하거나 부당조건을 거절할 수 없었는지 여부를 또한 고려한다.

IV. 행위유형별 위법성 판단기준

1. 구입강제

가. 대상행위

사업자가 특수형태근로종사자에게 구입의사가 없는 상품 또는 용역을 자기 또는 자기가 지정하는 사업자로부터 구입하도록 강제하는 행위가 그 대상이다. 특수형태근로종사자가 해당 상품 또는 용역의 구입을 원하지 않음에도 불구하고 향후의 거래에 미칠 영향을 우려하여 구입요청을 거부하지 못하는 등 객관적으로 구입하지 않을 수 없는 사정이 인정되는 경우에는 구입강제가 있는 것으로 본다.

나. 위법성의 판단기준

특수형태근로종사자에 대한 구입강제의 위법성 판단은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 제시된 기준에 따라 행하되, 아래의 세부 행위유형에 따라 제시되는 별도의 기준들을 종합적으로 고려하여 판단한다.

다. 범위반이 주로 문제되는 행위(예시)

(1) 특수형태근로종사자의 거래관계에 영향을 미칠 수 있는 사업자가 자기 또는 관계회사의 제품의 구입을 강요하는 행위

(2) 구입할 의사가 없음을 표명하였거나 그와 같은 표명이 없더라도 구입할 의사가 없다는 점이 명백히 인정되는 경우에, 사업자가 거듭하여 구입을 강요하거나 일방적으로 송부하는 경우

(3) 구입하지 않을 경우 향후의 거래에 영향을 준다는 등의 압력을 행사하는 경우로서 강제성이 있는 행위

2. 이익제공강요

가. 대상행위

특수형태근로종사자에게 금전·물품·용역 기타의 경제상 이익을 제공하도록 강요하는 행위가 그 대상이다. 경제상 이익의 범위와 강요행위의 방식에 대해서는 불공정거래행위 심사지침에서 정하는 바에 따르되, 아래의 세부 행위유형에 따라 제시되는 별도의 기준들을 종합적으로 고려하여 판단한다.

(1) 용역의 재공급 강요행위: 특수형태근로종사자가 이미 제공한 용역에 대해 사업자가 필요비용을 부담하지 않고 재공급을 강요하는 행위는 부당한 이익제공강요에 해당할 수 있다.

(2) 찬조금 등 강요행위: 사업자가 행사, 광고 등을 실시함에 있어서 특수형태근로종사자에게 그 비용의 전부 또는 일부를 협찬하도록 강요하는 행위는 부당한 이익제공 강요행위에 해당할 수 있다.

(3) 부당한 비용 징수행위 : 사업자가 특수형태근로종사자로부터 매출액의 일정 비율을 수수료로 받는 경우, 수수료와 별도로 비용을 징수하는 행위는 부당한 이익제공 강요행위에 해당할 수 있다.

(4) 계약내용 외의 업무 강요행위 : 사업자가 계약내용 외의 업무를 특수형태근로종사자에게 강요하는 행위는 부당한 이익제공 강요행위에 해당할 수 있다.

나. 위법성의 판단기준

(1) 특수형태근로종사자에 대한 이익제공강요의 위법성 판단은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 제시된 기준에 따라 행하되, 아래의 세부 행위유형에 따라 제시되는 별도의 기준들을 종합적으로 고려하여 판단한다.

(가) 용역의 재공급 강요행위: 사업자가 제공받은 용역의 내용이 계약시점에 합의된 조건에 미치지 못하여 재공급을 요구하는 등 합리적 이유가 있을 때에는 범위반으로 보지 않을 수 있다.

(나) 찬조금 등 강요행위

① 찬조금 등의 비용부담이 상품의 판매촉진으로 연결되는 등 특수형태근로종사자에게도 직접적인 이익이 되는 경우에는 범위반으로 보지 않을 수 있다. 이때는 특수형태근로종사자가 받는 이익과 손실 및 사업자가 받는 이익을 종합적으로 고려하여 범위반 여부를 판단한다.

② 대금의 감액에 대신해 찬조금 등의 부담의 요청을 하는 경우에는 아래 4.의 불이익 제공행위에 관한 규정에 따라 심사한다.

(다) 부당한 비용 징수행위 : 특수형태근로종사자가 비용을 부담하여야 할 정당한 사유가 있는 경우에는 비용 징수행위를 범위반으로 보지 않을 수 있다.

(라) 계약내용 외의 업무 강요행위 : 계약내용 외의 업무인지 여부는 계약서 및 당해 업종의 거래관행을 종합

적으로 고려하여 판단한다.

(2) 이익제공 강요행위를 예외적으로 인정할 것인지는 불공정거래행위심사지침에서 규정하는 기준에 따라서 결정한다.

다. 범위반에 해당될 수 있는 행위(예시)

(1) 용역의 재공급 강요행위

(가) 사업자가 제공받은 용역의 내용을 승인했음에도 불구하고 용역제공 이후 특수형태근로종사자에게 재공급을 강제하는 행위(예: 골프장 경기보조원 등)

(나) 검사기준을 명확히 하지 않거나 미리 정해진 검사기준을 자의적으로 조정함으로써 제공받은 용역이 계약내용과 다르다거나 하자가 있다는 등의 이유로 특수형태근로종사자에게 재공급을 강제하는 행위(예: 건설기계 기사 등)

(다) 사업자의 사정에 따라 거래의 대상이 되는 용역의 사양 등을 변경했음에도 불구하고 사양에 합치하지 않다는 이유로 특수형태근로종사자에게 용역을 다시 제공하도록 강요하는 행위

(라) 추가적인 운임 등을 지급하지 않으면서 계약내용의 범위를 벗어나거나 계약내용으로 정해진 운반횟수 등을 초과한 업무 수행을 강요하는 행위(건설기계 기사 등)

(2) 찬조금 등의 강제

(가) 찬조금, 광고, 홍보비용 등의 부담액 및 그 산출 근거, 용도 등에 대해, 사업자와 특수형태근로종사자 사이에 명백하게 되지 않은 상태에서 특수형태근로종사자에게 미리 계산할 수 없는 부담을 주는 행위(예 : 학습지 교사 등)

(나) 사업자의 결산대책, 수지악화 등을 이유로 찬조금의 부담을 요구하는 행위

(다) 다른 사업자도 특수형태근로종사자에게 찬조금 등을 부담시키고 있음을 이유로 하여 특수형태근로종사자가 받는 직접적인 이익의 범위를 넘어 찬조금 등의 부담을 요구하는 행위

(라) 일정한 기간에 걸쳐 일정한 정도 이상의 거래가 완료된 시점에서 찬조금 등을 징수하기로 미리 약속한 경우, 해당 거래량에 이르지 않았음에도 불구하고 해당 찬조금의 부담을 요구하는 행위

(3) 부당한 비용 징수행위 : 사업자가 매출액의 일정 비율을 수수료로 받는 경우, 특수형태근로종사자가 부담하여야 할 정당한 징수사유가 없음에도 불구하고 수수료와 별도로 비용을 징수하는 행위(예: 택배 기사, 퀵서비스 기사 등)

(4) 계약내용 외의 업무 강요행위 : 사업자가 계약서나 거래관행상 계약내용과 관계없는 업무를 특수형태근로종사자가 수행하도록 강요하는 행위(예: 택배 기사, 퀵서비스 기사 등)

3. 판매목표강제행위

가. 대상행위

사업자가 특수형태근로종사자에게 판매 또는 회원확보 등의 목표를 정해주고 이를 달성하도록 강제하는 행위가 대상이 된다. 대상상품 또는 용역의 내용과 목표강제의 방식에 대해서는 불공정거래행위 심사지침에서 정하는 바를 적용하되, 아래의 세부 행위유형에 따라 제시되는 별도의 기준들을 종합적으로 고려하여 판단한다.

나. 위법성 판단기준

(1) 특수형태근로종사자에 대한 판매목표 강제의 위법성 판단은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 제시된 기준에 따라 행하되, 아래의 세부유형에 따라 제시되는 별도의 기준들을 종합적으로 고려하여 판단한다.

(2) 사업자가 특수형태근로종사자에 대하여 가지는 거래상 지위는 특수형태근로종사자의 경제적 종속성이 인정되는 한 그 존재가 추정된다.

(3) 판매목표 강제의 예외적 허용은 원칙적으로 불공정거래행위심사지침에서 규정하는 경우에 한하여 인정된다.

다. 범위반에 해당될 수 있는 행위 (예시)

(1) 특수형태근로종사자에게 과도한 회원유치 목표를 부여한 후 목표를 채우지 못한 자에게 일방적으로 계약을 해지하거나 그에 준하는 불이익을 주는 등의 제재를 가하는 행위(예: 학습지 교사 등)

(2) 영업목표를 설정하고 목표달성실적을 인사고과 및 보수산정 및 지급에 일방적으로 반영하는 행위(예: 보험설계사 등)

(3) 과도한 대출모집 또는 신용카드 모집 건수 목표를 정하고 이를 달성하지 못하는 경우 달성한 경우에 비해 현저하게 적은 수수료를 지급하거나 계약기간 중 일방적으로 위탁계약을 취소하는 행위(예: 대출모집인, 신용카드회원 모집인 등)

(4) 과도한 콜 수행 횟수 등 목표를 부과하고 이를 달성하지 못하는 경우 일방적으로 계약을 해지하거나 배차

를 현저하게 제한하는 등 계약해지에 준하는 제재를 가하는 행위(예: 대리기사 등)

4. 불이익제공행위

가. 대상행위

(1) 거래조건을 설정하는 행위

(가) 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리한 거래조건을 당초부터 설정하는 행위를 말한다. 이때, 거래조건에는 각종의 구속사항, 저가의 노무공급 또는 고가의 취급상품 판매, 대가, 거래대금의 지급방법 및 시기, 제품 검사방법, 계약해지조건, 손해배상 책임의 분배 등 모든 조건이 포함된다. 대가의 경우는 특수형태근로종사자가 받는 용역제공의 대가로서 보수, 수수료, 운반비, 수당, 캐디 피 등 명칭 여부를 불문한다.

(나) 현저히 낮은 대가에 의한 용역제공의 요구가 거래상 지위남용에 해당하는지 여부는, 특수형태근로종사자와 충분한 협의가 있었는지 등 대가의 결정과정과 방법, 여타 특수형태근로종사자의 대가와 비교해 차별적인지 여부 등 그 내용, 거래의 대상이 되는 용역의 수급 관계를 반영하고 있는지 여부 등을 고려하여 종합적으로 판단한다.

(다) 사업자가 요구하는 거래대가가 특수형태근로종사자의 추정견적에 비해 현저히 낮은 것이 아니거나, 사업자가 요구한 대가로 용역을 제공하려는 여타 특수형태근로종사자가 존재하는 경우 등 그 요구가 대가와 관련된 교섭과정에서 행하여지며, 그 금액이 특수형태근로의 수급관계를 반영한 것이라고 인정되는 경우에는 거래상 지위남용에 해당하지 않는다.

(2) 기존의 거래조건을 변경하는 행위

이미 설정된 거래조건을 특수형태근로종사자에게 일방적으로 불리하게 변경하는 행위를 말한다. 사업자가 일방적으로 거래조건을 변경할 수 있도록 하거나 특수형태근로종사자와의 합의를 가장하였으나 사실상 이 합의가 강제되는 과정에서 부당하게 불이익을 주는 경우 등이다.

(3) 특수형태근로종사자에게 거래조건외 이행과정에서 불이익을 주는 행위

거래조건을 불이행함은 물론 거래관계에 있어 추가적인 법적 혹은 사실적 행위를 강요하여 특수형태근로종사자에게 불이익이 되도록 하는 행위를 말한다. 불이익제공은 적극적으로 특수형태근로종사자에게 불이익이 되는 행위를 작위로 행하거나 소극적으로 자기가 부담해야 할 비용이나 책임 등을 이행하지 않는 부작위에 의해서도 성립할 수 있다.

나. 위법성의 판단기준

(1) 특수형태근로종사자에 대한 불이익 제공행위의 위법성 판단은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 제시된 기준에 따라 행하되, 아래의 세부유형에 따라 제시되는 유형에 따라 당해 용역제공의 성격, 취급상품의 특수성, 업계의 정상적인 거래관행 등을 종합적으로 고려하여 판단한다.

(2) 거래조건외 설정·변경 및 불이익 제공행위의 예외적 허용은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 정하는 바에 따른다.

다. 범위반에 해당될 수 있는 행위(예시)

(1) 거래조건외의 부당 설정

(가) 특수형태근로종사자에게 수익이 발생하지 않거나 손해가 되는 거래임에도 불구하고 기본계약 존속의 명목하에 보상없이 용역을 제공하도록 하는 행위(예: 건설기계 기사 등)

(나) 계약감소에 따른 책임을 특수형태근로종사자에게만 부과하도록 거래조건을 설정하는 행위(예: 보험설계사 등)

(다) 계약해제시 인수금 또는 반환예치금을 반환하면서 그 시기를 부당하게 장기간으로 설정하는 행위(예: 보험설계사 등)

(라) 업무수행 중 발생한 사고가 특수형태근로종사자의 과실에 의한 것이 아님에도 불구하고, 그 책임을 모두 특수형태근로종사자에게 부담시키는 행위 (예: 택배 기사, 퀵서비스 기사, 대리운전 기사, 건설기계 기사 등)

(마) 업무수행 중 발생한 사고에 대한 손해배상금을 전적으로 사업자가 일방적으로 계산하여 산정한 금액으로만 할 수 있도록 거래조건을 설정하는 행위(택배 기사, 퀵서비스 기사, 건설기계 기사 등)

(2) 거래조건외의 부당 변경

(가) 사업자가 특수형태근로종사자에 대해 정당한 이유없이 계약에서 정한 내용과 다르게 거래조건을 변경하거나 이를 요구하는 행위

(나) 사업자가 계약으로 정한 대가를 변경하지 않고 용역의 사양을 변경하거나 계약 외의 용역제공을 요청하는 행위. 다만 거래조건외의 변경이 교섭의 일환으로 행하여지고 그 조건이 수급관계를 반영한 것으로 인정되는 경우에는 불이익 제공으로 보지 않을 수 있다(예: 건설기계 기사 등).

(다) 계약서에 기재되어 있는 수수료율, 운임단가 등 지급대가 수준 및 지급기준 등을 계약기간 중에 일방적으로 특수형태근로종사자에게 불리하게 변경하는 행위

(3) 기타 불이익제공행위

(가) 사업자가 특수형태근로종사자에 대해 예상치 못한 손실을 전가하거나 규칙위반 등을 이유로 업무와 관련 없는 노무제공을 강요하거나 징계를 가하여 경제상의 불이익을 주는 행위(예: 골프장 경기보조원 등)

(나) 사업자의 영업장을 내방한 고객이 소지품을 분실한 경우에 특수형태근로종사자의 귀책사유가 없음에도 불구하고 이들에게 책임을 전가하는 행위(예: 골프장 경기보조원 등)

(다) 용역의 성과물을 대상으로 하는 거래에 있어서 해당 성과물의 제공이 완료되었음에도 불구하고 자신의 거래상의 지위를 이용하여 해당 성과물의 검수를 자의적으로 늦추는 등 계약으로 정한 지급기일에 대가를 지불하지 않는 경우(예: 건설기계 기사 등)

(라) 용역의 성과물을 대상으로 하는 거래에 있어서 해당 성과물을 사업자가 실제로 사용한 이후에 대가를 지급하도록 되어 있는 경우에 사업자 측의 일방적인 형편에 의해 해당 성과물의 사용시기를 당초의 예정보다 지연하고 이를 이유로 대가의 지급을 늦추는 행위(예: 건설기계 기사 등)

(마) 모집회원을 상대로 사업을 영위하는 특수형태근로에 있어서 사업자가 근로종사자가 제출한 회원탈퇴 요청서의 처리를 거부하거나 정당한 사유 없이 처리기한을 과도하게 장기간으로 설정하는 등의 방법으로 특수형태근로종사자에게 회비나 구독료 등을 실질적으로 부담시키는 행위(예: 학습지 교사 등)

(바) 모집회원을 상대로 사업을 영위하는 특수형태근로에 있어서 소비자가 실제로 입회 요청을 한 사실이 없음에도 불구하고 사업자가 임의로 입회처리하고 특수형태근로종사자에게 입회한 사실이 없는 회원의 회비를 대신 부담시키는 행위(예: 학습지 교사 등)

(사) 특수형태근로종사자의 귀책사유가 없음에도 불구하고, 사업자가 자신의 거래상지위를 이용하여 제공을 받은 용역의 대가지급을 지연시키는 행위. 다만 대가지급이 지연되더라도 지급기일까지의 특수형태근로종사자 측의 자금조달비용을 부담하는 등 부당하게 불이익을 특수형태근로종사자에게 주지 않는다고 인정될 때에는 그러하지 아니하다.

(아) 특수형태근로종사자가 선호하지 않는 지역에서 콜 발생시 목적지를 불분명하게 표시한 콜 정보를 발송하고 특수형태근로종사자가 먼저 배차를 확정하지 않은 경우 목적지를 확인할 수 없도록 하면서 해당 배차를 취소하는 경우 이에 대해 수수료를 부과하는 행위(대리운전 기사 등)

(자) 사업자가 특수형태근로종사자에게 자신이 사용하지 않는 다른 프로그램을 사용하지 못하도록 강제하고 다른 프로그램을 사용할 경우 계약을 일방적으로 해지하거나 배차를 현저하게 제한하는 등 제재를 가하는 행위(예: 대리운전 기사 등)

## 5. 경영간섭행위

### 가. 대상행위

특수형태근로종사자의 거래내용, 거래지역, 거래상대방을 제한함으로써 경영활동에 간섭하는 행위가 대상이 된다.

### 나. 위법성 판단기준

(1) 특수형태근로종사자에 대한 경영간섭의 위법성 판단은 원칙적으로 불공정거래행위 심사지침에서 제시된 기준에 따라 행한다.

(2) 사업자가 특수형태근로종사자에 대하여 가지는 거래상 지위는 특수형태근로종사자의 경제적 종속성이 인정되는 한 그 존재가 추정된다.

(3) 경영간섭의 예외적 허용은 원칙적으로 불공정거래행위심사지침에서 규정하는 경우에 한하여 인정된다.

### 다. 범위반에 해당될 수 있는 행위(예시)

(1) 사업자가 특수형태근로종사자에 대하여 부당하게 거래내용, 거래지역, 거래상대방을 제한하는 행위(예: 건설기계 기사 등)

(2) 사업자가 특수형태근로종사자에 대하여 부당하게 업무용 차량의 증가를 요구하는 행위(예: 건설기계 기사 등)

## V. 재검토기한

공정거래위원회는 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 예규에 대하여 2016년 1월 1일을 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

산업재해보상보험법 ( 약칭: 산재보험법 )  
[시행 2020. 1. 16] [법률 제16272호, 2019. 1. 15, 타법개정]

고용노동부(산재보상정책과) 044-202-7717,7705

제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례) ① 계약의 형식에 관계없이 근로자와 유사하게 노무를 제공함에도 「근로기준법」 등이 적용되지 아니하여 업무상의 재해로부터 보호할 필요가 있는 자로서 다음 각 호의 모두에 해당하는 자 중 대통령령으로 정하는 직종에 종사하는 자(이하 이 조에서 "특수형태근로종사자"라 한다)의 노무(勞務)를 제공받는 사업은 제6조에도 불구하고 이 법의 적용을 받는 사업으로 본다.

1. 주로 하나의 사업에 그 운영에 필요한 노무를 상시적으로 제공하고 보수를 받아 생활할 것
2. 노무를 제공함에 있어서 타인을 사용하지 아니할 것
- ② 특수형태근로종사자는 제5조제2호에도 불구하고 이 법을 적용할 때에는 그 사업의 근로자로 본다. 다만, 특수형태근로종사자가 제4항에 따라 이 법의 적용 제외를 신청한 경우에는 근로자로 보지 아니한다.
- ③ 사업주는 특수형태근로종사자로부터 노무를 제공받거나 제공받지 아니하게 된 경우에는 이를 대통령령으로 정하는 바에 따라 공단에 신고하여야 한다.
- ④ 특수형태근로종사자는 이 법의 적용을 원하지 아니하는 경우 보험료징수법으로 정하는 바에 따라 공단에 이 법의 적용 제외를 신청할 수 있다. 다만, 사업주가 보험료를 전액 부담하는 특수형태근로종사자의 경우에는 그러하지 아니하다.
- ⑤ 제4항에 따라 이 법의 적용 제외를 신청한 경우에는 신청한 날의 다음 날부터 이 법을 적용하지 아니한다. 다만, 처음 이 법의 적용을 받은 날부터 70일 이내에 이 법의 적용 제외를 신청한 경우에는 처음 이 법의 적용을 받은 날로 소급하여 이 법을 적용하지 아니한다.
- ⑥ 제4항과 제5항에 따라 이 법의 적용을 받지 아니하는 자가 다시 이 법의 적용을 받기 위하여 공단에 신청하는 경우에는 다음 보험연도부터 이 법을 적용한다.
- ⑦ 제1항에 따라 이 법의 적용을 받는 특수형태근로종사자에 대한 보험관계의 성립·소멸 및 변경, 법 적용 제외 및 재적용의 신청, 보험료의 산정·신고·납부, 보험료나 그 밖의 징수금의 징수에 필요한 사항은 보험료징수법에서 정하는 바에 따른다.
- ⑧ 특수형태근로종사자에 대한 보험급여의 산정 기준이 되는 평균임금은 고용노동부장관이 고시하는 금액으로 한다.
- ⑨ 특수형태근로종사자에 대한 보험급여 지급사유인 업무상의 재해의 인정 기준은 대통령령으로 정한다.
- ⑩ 제9항에 따른 업무상의 재해가 보험료 체납기간 중에 발생한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 업무상의 재해에 따른 보험급여의 전부 또는 일부를 지급하지 아니할 수 있다.
- ⑪ 특수형태근로종사자에 대한 보험급여의 지급 등에 필요한 사항은 고용노동부령으로 정한다.

산업재해보상보험법 시행령

[시행 2020. 1. 16.] [대통령령 제30256호, 2019.12.24., 타법개정.]

고용노동부(산재보상정책과), 044-200-7717, 7703

제125조(특수형태근로종사자의 범위 등) 법 제125조제1항에서 "대통령령으로 정하는 직종에 종사하는 자"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

1. 보험을 모집하는 사람으로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자

가. 「보험업법」 제83조제1항제1호에 따른 보험설계사

나. 삭제 <2011. 1. 24.>

다. 삭제 <2015. 4. 14.>

라. 「우체국 예금·보험에 관한 법률」에 따른 우체국보험의 모집을 전업으로 하는 사람

2. 「건설기계관리법」 제3조제1항에 따라 등록된 건설기계를 직접 운전하는 사람

3. 한국표준직업분류표의 세분류에 따른 학습지 방문강사, 교육 교구 방문강사 등 회원의 가정 등을 직접 방문하여 아동이나 학생 등을 가르치는 사람

4. 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 제7조에 따라 직장체육시설로 설치된 골프장 또는 같은 법 제19조에 따라 체육시설업의 등록을 한 골프장에서 골프경기를 보조하는 골프장 캐디

5. 한국표준직업분류표의 세분류에 따른 택배원인 사람으로서 택배사업(소화물을 집화·수송 과정을 거쳐 배송하는 사업을 말한다)에서 집화 또는 배송 업무를 하는 사람

6. 한국표준직업분류표의 세분류에 따른 택배원인 사람으로서 고용노동부장관이 정하는 기준에 따라 주로 하나의 퀵서비스업자로부터 업무를 의뢰받아 배송 업무를 하는 사람

7. 「대부업 등의 등록 및 금융이용자 보호에 관한 법률」 제3조제1항 단서에 따른 대출모집인

8. 「여신전문금융업법」 제14조의2제1항제2호에 따른 신용카드회원 모집인

9. 고용노동부장관이 정하는 기준에 따라 주로 하나의 대리운전업자(자동차 이용자의 요청에 따라 목적지까지 유상으로 그 자동차를 운전하는 사업의 사업주를 말한다)로부터 업무를 의뢰받아 대리운전 업무를 하는 사람

10. 「방문판매 등에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 방문판매원 또는 같은 조 제8호에 따른 후원방문판매원으로서 고용노동부장관이 정하는 기준에 따라 상시적으로 방문판매업무를 하는 사람. 다만, 제3호 및 제11호에 해당하는 사람은 제외한다.

11. 한국표준직업분류표의 세분류에 따른 대여 제품 방문점검원

12. 한국표준직업분류표의 세분류에 따른 가전제품 설치 및 수리원으로서 가전제품을 배송, 설치 및 시운전하여 작동상태를 확인하는 사람

13. 「화물자동차 운수사업법」 제2조제11호에 따른 화물차주로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람

- 가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 「화물자동차 운수사업법」 제5조의4제2항에 따른 안전운임이 적용되는 수출입 컨테이너를 운송하는 사람
- 나. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 「화물자동차 운수사업법」 제5조의4제2항에 따른 안전운임이 적용되는 시멘트를 운송하는 사람
- 다. 「자동차관리법」 제2조제1호 본문에 따른 피견인자동차 또는 「자동차관리법」 제3조에 따른 일반형 화물자동차로 「화물자동차 운수사업법 시행령」 제4조의7제1항에 따른 안전운송원가가 적용되는 철강재를 운송하는 사람
- 라. 「자동차관리법」 제3조에 따른 일반형 화물자동차 또는 특수용도형 화물자동차로 「물류정책기본법」 제29조제1항에 따른 위험물질을 운송하는 사람

주로 하나의 사업자로부터 업무를 의뢰받아 퀵서비스 또는 대리운전업무를 하는  
 사람의 기준(퀵서비스기사 및 대리운전기사의 전속성 기준)  
 [시행 2017. 3. 31.] [고용노동부고시 제2017-21호, 2017. 3. 31., 일부개정.]

고용노동부(산재보상정책과), 044-202-7705

I. 퀵서비스기사의 전속성 기준

1. 하나의 퀵서비스업체(음식물 늘찬배달업체를 포함한다.)에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무만 수행하는 사람
2. 하나의 퀵서비스업체(음식물 늘찬배달업체를 포함한다.)에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무를 수행하면서 부분적으로 다른 업체의 배송업무를 수행하는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람
  - 가. 소속(등록) 업체의 배송업무를 우선적으로 수행하기로 약정한 사람
  - 나. 순번제 등 소속(등록) 업체가 정하는 방식으로 업무를 배정받아 수행하는 사람
  - 다. 업무를 수행함에 있어 퀵서비스 휴대용정보단말기(PDA 등)를 사용하지 않고 배송업무를 배정받아 수행하는 사람
    - ※ 퀵서비스 휴대용정보단말기(PDA 등)란 퀵서비스 정보의 수집, 저장, 작성, 검색 및 통신 기능이 결합된 단말기를 말함
  - 라. 수익을 정산함에 있어 월비 등을 정액으로 납부하는 등 사실상 소속(등록) 업체 배송업무를 주로 수행하는 사람
  - 마. 소속(등록) 업체에서 전체 소득의 과반 소득을 얻거나 전체 업무시간의 과반을 종사하는 사람. 이 경우 이와 관련된 소득 및 시간에 대한 구체적 기준은 근로복지공단이 매년 해당 업종의 실태를 조사하여 별도로 정한다.
3. 제1호 또는 제2호에 해당하는 사람인지 여부를 판단함에 있어서는 소속(등록) 업체의 업무 개시 또는 종료시간이 있는지 여부, 배달(콜) 배정 등 소속(등록)업체의 배달업무 규칙이 운영되어 해당 규칙에 따라 배송업무를 수행하는지 여부 등을 종합적으로 고려하여 판단한다.
  - ※ 해당 규칙을 준수하지 않으면 불이익이 있는 경우

II. 대리운전기사의 전속성 기준

1. 서면 약정을 통해 소속(등록) 업체 이외의 다른 업체의 대리운전업무를 수행할 수 없는 사람
2. 하나의 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하면서 부분적으로 다른 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람
  - 가. 소속(등록) 업체의 대리운전업무를 우선적으로 수행하기로 약정한 사람
  - 나. 대리운전 관제프로그램을 사용하지 않는 대리운전업체에 소속(등록)되어 그 업체의 대리운전업무를 수행하는 사람
    - ※ 대리운전 관제프로그램이란 대리운전 정보의 수집-저장-작성-검색 및 통신이 가능하도록 고안된 프로그램을 말함

## 대리운전업법안 (원혜영의원 대표발의)

의안 번호	1735
----------	------

발의연월일 : 2016. 8. 22.

발 의 자 : 원혜영 · 김정우 · 정성호심상정 · 박주민 · 김  
철민 · 윤후덕 · 민병두 · 이찬열 · 박남춘 · 김  
영춘 의원 (11인)

### 제안이유

대리운전을 이용하는 국민이 꾸준히 증가하고 있음에도 불구하고 대리운전업을 효율적으로 관리할 수 있는 법적인 근거가 부재하여 부실한 대리운전업체의 난립, 부적합한 대리운전자의 고용, 대리운전자에 대한 대리운전업체의 부당행위 등 각종 사회문제가 나타나고 있음.

이에 대리운전업자 및 대리운전자의 등록기준·자격, 대리운전보험 에 대한 가입의무화, 대리운전자에 대한 대리운전업체의 부당행위 금지 등 대리운전업 전반에 관한 사항을 법률로 규정함으로써 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전서비스의 질을 향상시키는 동시에 생계형 서민들인 대리운전자들의 처우를 개선하고 대리운전으로 인한 피해 발생 시 고객의 권익을 보호하고자 함.

### 주요내용

- 가. 대리운전업을 하고자 하는 자는 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사에게 등록을 하도록 함(안 제3조).
- 나. 대리운전자는 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유하고 3년 이상의 운전 경력과 대리운전에 필요한 교육 이수 등의 자격요건을 갖추도록 함(안 제5조).
- 다. 대리운전을 하고자 하는 자는 대리운전과 교통안전 관련 법규 등에 관한 교육을 받도록 함(안 제6조).
- 라. 대리운전업자는 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하도록 함(안 제7조).
- 마. 대리운전업자는 대리운전업을 등록하는 때에 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하도록 함(안 제8조).

- 바. 대리운전업자나 대리운전자는 대리운전으로 인하여 사람이 사망하거나 부상당한 경우 또는 재물이 멸실·훼손된 경우 그 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자 또는 본인에 대하여 보험에 가입하도록 함(안 제9조).
- 사. 자격증 있는 사람만 대리운전업무에 종사, 대리운전자에 대한 부당행위 금지 등 대리운전업자가 준수하여야 할 사항을 규정함(안 제11조).
- 아. 대리운전자신고필증 소지, 대리운전자자격증 및 대리운전자신고필증 양도 또는 대여 금지, 대리운전보험 가입 의무 등 대리운전자가 준수하여야 할 사항을 규정함(안 제12조).
- 자. 대리운전종사자는 대리운전의 건전한 발전과 대리운전업의 공동이익을 도모하기 위하여 대리운전연합회를 설립할 수 있도록 함(안 제13조).
- 차. 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자, 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자 등에 대하여는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 함(안 제19조).

## 법률 제 호

## 대리운전법안

제1조(목적) 이 법은 대리운전업을 효율적으로 관리하고 대리운전으로 인하여 발생할 수 있는 피해를 예방하여 이용자의 권익을 보호하고 대리운전업을 건전하게 육성하는 것을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “대리운전”이란 자동차의 사용에 정당한 권리를 가진 이용자(이하 “고객”이라 한다)의 요청에 따라 그 자동차를 대신 운전하여 자동차 또는 자동차와 고객을 목적지까지 유상으로 운송하는 것을 말한다.
2. “대리운전업”이란 대리운전을 하는 사업을 말한다.
3. “대리운전업자”란 제3조에 따라 대리운전업의 등록을 한 자를 말한다.
4. “대리운전자”란 제5조에 따른 자격을 갖추고 대리운전업의 대리운전업무에 종사하는 사람을 말한다.

제3조(대리운전업의 등록 등) ① 대리운전업을 하고자 하는 자는 다음 각 호의 서류를 갖추어 영업소의 소재지를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)에게 등록하여야 한다.

1. 영업에 사용하는 전화번호, 영업소 주소 등을 적은 신청서
  2. 대리운전보험 계약 체결 증명 서류
  3. 자본금이 1억원 이상임을 증명하는 서류
  4. 그 밖에 대리운전업자의 신원을 확인하기 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부령으로 정하는 서류
- ② 제 1항에 따라 등록한 자가 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하고자 하는 경우에는 변경등록을 하여야 한다.
- ③ 시·도지사는 대리운전업을 하고자 하는 자가 제1항 또는 제2항에 따른 등록 또는 변경등록을 한 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 신청인에게 대리운전업등록필증을 교부하여야 한다.
- ④ 제1항부터 제3항까지에 따른 등록 및 변경등록의 기준, 절차, 방법 및 대리운전업등록필증의 교부 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제4조(결격사유) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 대리운전업의 등록을 할 수 없다. 법인의 경우 그 임원 중에 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 있는 때에도 또한 같다.

1. 피성년후견인
2. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자
3. 이 법을 위반하여 징역 이상의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
4. 제15조제1항에 따라 대리운전업 등록이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자

제5조(대리운전자의 자격 요건) ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 다음 각 호의 요건을 갖추어야 한다.

1. 21세 이상으로서 대통령령으로 정하는 운전면허를 보유할 것
  2. 자동차 운전경력이 3년 이상일 것
  3. 제6조에 따른 대리운전자교육을 이수할 것
- ② 시·도지사는 제1항에 따른 요건을 갖춘 자에게 대리운전을 할 수 있음을 표시하는 자격증(이하 “대리운전자자격증”이라 한다)을 교부하여야 한다.
- ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 대리운전자격을 취득할 수 없다.
1. 제4조제1호 또는 제3호에 해당하는 사람
  2. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 죄를 범하여 금고 이상의 형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 지나지 아니한 사람
- 가. 「특정강력범죄의 처벌에 관한 특례법」 제2조제1항의 죄
- 나. 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의2부터 제5조의5까지, 제5조의8부터 제5조의11까지 및 제11조의 죄
- 다. 「마약류 관리에 관한 법률」에 규정된 죄
- 라. 「성폭력범죄의 처벌 등에 관한 특례법」 제2조제1항제2호부터 제4호까지, 제3조부터 제9조까지 및 제15조(제13조의 미수범은 제외한다)에 따른 죄
- 마. 「아동·청소년의 성보호에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 죄
3. 제16조제3호의 사유로 대리운전자격이 취소된 날부터 2년이 지나지 아니한 자
- ④ 제2항에 따른 대리운전자격증의 교부 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.
- 제6조(대리운전자교육) ① 대리운전을 하고자 하는 사람은 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운전업무를 시작하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교육(이하 “대리운전자교육”이라 한다)을 받아야 한다.
1. 대리운전업법 및 도로교통 관계 법령
  2. 서비스의 자세 및 운송질서의 확립
  3. 교통안전수칙
  4. 응급처치의 방법
  5. 그 밖에 운전업무에 필요한 사항
- ② 대리운전업자는 대리운전자교육을 받지 아니한 대리운전자를 대리운전업무에 종사하게 하여서는 아니 된다.
- ③ 시·도지사는 대리운전자교육을 이수한 사람에게 대리운전자교육이수증명서를 교부하여야 한다.
- ④ 시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 필요하면 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 조례로 정하는 바에 따라 대리운전자 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있으며, 그 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다.
- 제7조(대리운전자 신고 등) ① 대리운전업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 소속 대리운전자를 시·도지사에게 신고하여야 한다.
- ② 대리운전업자는 제1항에 따라 소속 대리운전자를 신고하는 때에는 다음 각 호에 해당하는 서류를 첨부하

여야 한다.

1. 대리운전자격증
2. 제6조제3항에 따른 대리운전자교육이수증명서
3. 대리운전자가 제9조제1항에 따른 보험에 가입하였음을 증명하는 보험가입증명서
- ③ 제1항에 따라 신고를 받은 시·도지사는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 대리운전자 각각에 대하여 대리운전자신고필증을 교부하여야 한다.
- ④ 대리운전업자는 소속 대리운전자가 퇴직하는 때에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 해당 대리운전자의 대리운전자신고필증을 시·도지사에게 반납하여야 한다.
- ⑤ 대리운전 신고 절차, 대리운전자신고필증의 교부, 그 밖에 대리운전자 신고에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제8조(대리운전약관) ① 대리운전업자는 제3조에 따라 대리운전업을 등록하는 때에 다음 각 호를 포함하는 대리운전약관을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 하며, 이를 변경하고자 하는 때에도 같다.

1. 대리운전 중 「도로교통법」에 따른 범칙행위로 인하여 부과되는 범칙금의 납부
2. 제9조에 따른 대리운전보험의 가입
3. 대리운전자의 처우와 근무조건에 관한 사항
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항
- ② 대리운전약관에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

제9조(대리운전보험의 가입 등) ① 대리운전업자나 대리운전자는 소속 대리운전자 또는 본인의 대리운전으로 고객이나 그 밖의 사람이 사망하거나 부상한 경우와 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)의 손해에 대한 배상을 보장하기 위하여 소속 대리운전자각각이나 본인에 대한 「보험업법」에 따른 보험(이하 “대리운전보험”이라 한다)에 가입하여야 한다.

- ② 대리운전으로 인하여 손해배상책임이 발생하는 경우 그 피해자는 대리운전보험의 사업자에게 보험금을 청구하기 전에는 고객이 자동차손해배상의 보장을 위하여 가입한 보험의 사업자에게 보험금을 청구할 수 없다.
- ③ 제1항에 따른 보험의 보험금액 및 가입절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제10조(대리운전 자동차의 제한) 대리운전업자는 대리운전자로 하여금 대리운전업자의 자동차 등 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 하여서는 아니 된다.

제11조(대리운전업자의 준수사항) ① 대리운전업자는 대리운전자격증을 갖춘 자만 대리운전업무에 종사하게 하여야 한다.

- ② 대리운전업자는 과잉수수료나 부당이득금 부과, 특정보험 가입 강요 등 대리운전자에게 부당행위 및 부당이득을 취하여서는 아니 된다.
- ③ 제2항에 따른 부당행위 및 부당이득의 구체적 사항은 대통령령으로 정한다.

제12조(대리운전자의 준수사항) ① 대리운전자는 대리운전을 하는 때에는 제7조제3항에 따른 대리운전자신고

필증(이하 “대리운전자신고필증”이라 한다)을 지니고 있어야 한다.

- ② 대리운전자는 자신이 취득한 운전면허로 적법하게 운전할 수 있는 자동차 외의 자동차를 대리운전 하여서는 아니 된다.
- ③ 대리운전자는 대리운전자격증 및 대리운전자신고필증을 다른 사람에게 양도 또는 대여하여서는 아니 된다.
- ④ 대리운전자는 대리운전보험에 가입되지 아니한 상태로 대리운전을 하여서는 아니 된다.
- ⑤ 대리운전자는 퇴직하는 때에 소속 대리운전업자에게 대리운전자신고필증을 반납하여야 한다.

제13조(대리운전연합회) ① 대리운전자 등 대리운전업에 종사하는 사람(이하 “대리운전종사자”라 한다)은 대리운전의 건전한 발전과 대리운전업의 공동이익을 도모하고 대리운전종사자의 협력과 상생을 위한 대리운전연합회를 설립할 수 있다.

- ② 연합회는 법인으로 한다.
- ③ 연합회는 국토교통부장관의 설립인가를 받아 주된 사무소의 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립된다.
- ④ 설립인가, 연합회 정관의 기재사항 및 감독에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- ⑤ 연합회에 관하여 이 법에서 규정한 것 외에는 「민법」에 따른 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제14조(과대광고 등의 금지) ① 대리운전업자 또는 대리운전자는 대리운전요금, 보험가입 사실·내용 등을 허위표시하거나 과대광고를 하여서는 아니 된다.

- ② 제1항에 따른 허위표시 또는 과대광고의 범위, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조(등록취소 등) ① 시·도지사는 대리운전업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대리운전업의 등록을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부에 대하여 사업정지를 명할 수 있다. 다만, 제1호, 제2호 및 제7호의 경우에는 그 등록을 취소하여야 한다.

- 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 경우
  - 2. 제4조 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우. 다만, 법인의 임원 중 그 사유에 해당하는 자가 있는 경우로서 사유가 발생한 날부터 2개월 이내에 그 임원을 교체한 경우에는 그러하지 아니하다.
  - 3. 제7조제1항을 위반하여 대리운전자 신고를 하지 아니한 경우
  - 4. 제9조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전업을 한 경우
  - 5. 제10조를 위반하여 고객의 자동차 또는 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 경우
  - 6. 제11조의 준수사항을 지키지 아니한 경우
  - 7. 이 조에 따른 사업정지명령을 위반하여 사업정지기간 중에 사업을 경영한 경우
  - 8. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우
- ② 제1항에 따라 등록이 취소되거나 사업이 정지된 대리운전업자는 등록이 취소된 때나 사업이 정지된 기간 중에 제3조제1항에 따라 등록된 전화번호를 다른 사람에게 양도하거나 대여하여 대리운전업에 사용하도록 하여서는 아니 된다.

제16조(대리운전자격의 취소 등) 시·도지사는 제5조에 따라 자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호부터 제3호까지 및 제6호의 경우에는 자격을 취소하여야 한다.

1. 제5조제1항의 요건을 갖추지 못하게 된 경우
2. 제5조제3항 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 경우
3. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 제5조에 따른 자격을 취득한 경우
4. 제12조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 경우
5. 대리운전 중에 고의나 중대한 과실로 교통사고를 일으켜 사람을 사망하게 하거나 다치게 한 경우
6. 이 조에 따른 자격정지기간 중에 대리운전을 한 경우
7. 그 밖에 대통령령으로 정하는 경우

제17조(청문) 시·도지사는 제15조에 따라 대리운전업의 등록을 취소하거나 제16조에 따라 대리운전자격을 취소하는 경우에는 청문을 실시하여야 한다.

제18조(권한의 위임) 이 법에 따른 시·도지사의 권한은 그 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장(자치구의 구청장을 말한다)에게 위임할 수 있다.

제19조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제3조제1항에 따른 대리운전업의 등록을 하지 아니하고 대리운전업을 한 자
2. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 대리운전업을 등록한 자
3. 제9조제1항을 위반하여 소속 대리운전자 각각에 대하여 대리운전보험을 가입하지 아니하고 대리운전을 하게 한 자
4. 제10조를 위반하여 고객의 자동차나 고객이 요구하는 자동차가 아닌 자동차를 이용하여 고객을 운송하도록 한 자
5. 제15조에 따른 사업정지 기간 중에 대리운전업을 한 자

제20조(양벌규정) 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인·사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제21조의 위반행위를 한 때에는 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 벌금형을 과(科)한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 때에는 그러하지 아니하다.

제21조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제11조에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
  3. 제12조제2항부터 제4항까지에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
- ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제3조제2항에 따른 변경등록을 하지 아니한 자
2. 제12조제1항·제5항에 따른 준수사항을 지키지 아니한 자
3. 제14조제1항을 위반하여 대리운전 요금 등을 허위표시하거나 과대광고를 한 자

③ 제1항 및 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사가 각각

부과·징수한다.

## 부 칙

제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

제2조(대리운전업의 등록 등에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 「부가가치세법」 제5조에 따라 대리운전에 관한 사업등록을 하고 대리운전업을 하고 있는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제3조, 제7조 및 제8조에도 불구하고 대리운전업의 등록, 대리운전자의 신고, 대리운전약관의 신고를 하지 아니하고 영업을 할 수 있다.

제3조(대리운전자의 자격요건에 관한 경과조치) 대리운전을 하고자 하는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제6조 및 제12조제1호에도 불구하고 대리운전자교육을 받지 아니하거나 대리운전자신고필증을 지니지 아니하고 대리운전을 할 수 있다.

### 부록3. 참고 문헌



## <법령 및 행정규칙>

1. 근로기준법, 국가법령정보센터, 2020.03
2. 근로기준법 시행령, 국가법령정보센터, 2020.03
3. 근로기준법 시행규칙, 국가법령정보센터, 2020.01
4. 산업재해보상보험법, 국가법령정보센터, 2019.01
5. 산업재해보상보험법 시행령, 국가법령정보센터, 2019.12
6. 산업재해보상보험법 시행규칙, 국가법령정보센터, 2020.01
7. 여객자동차 운수사업법, 국가법령정보센터, 2020.03
8. 여객자동차 운수사업법 시행령, 국가법령정보센터, 2020.04
9. 여객자동차 운수사업법 시행규칙, 국가법령정보센터, 2020.04
10. 특수형태 근로종사자에 대한 거래상 지위남용행위 심사지침, 국가법령정보센터, 2019.09

## <논문 및 연구보고서>

1. 고용노동부. (2015). 대리운전기사 산재보험 적용을 위한 전속성 기준 마련 연구
2. 국토교통부. (2014). 자가용 자동차 대리운전 실태조사 및 정책연구
3. 대한무역투자진흥공사. (2018). 중국 대리운전 서비스 시장동향
3. 카카오모빌리티. (2017). 카카오모빌리티 리포트 2017
4. 카카오모빌리티. (2018). 카카오모빌리티 리포트 2018
5. 카카오모빌리티. (2019). 카카오모빌리티 리포트 2019
6. 한국교통연구원. (2008). 자가용자동차 대리운전 자율규제사업의 평가와 개선방안
7. 창원YWCA. (2018). 대리운전 이용자 실태조사 보고서
8. 창원YWCA. (2018). 대리운전기사 실태조사 보고서
9. 한국노동연구원. (2017) 특수형태근로종사자 고용보험 적용 방안
10. 전국대리운전자협회. (2009) 자가용자동차 대리운전 발전방향 연구